

4 . アジア経済戦略、金融等分野

4 - 1 人材分野

(1) 人材分野における改革に向けた基本的考え方

(基本認識)

景気の低迷や少子高齢化にともなって閉塞感すら漂っている現在の我が国の社会・経済情勢においては、世界各国とのヒト・モノ・カネの流れを円滑化しつつ、我が国企業・産業の競争力を強化することにより、社会・経済の活性化とそれによる国民生活の向上を目指し、我が国の活力を取り戻していくべきである。

その方策の一つとして、我が国の社会・経済の活性化への貢献が期待される外国人材を活用することが重要であり、このような外国人材の発想・能力・経験を幅広く活用することにより、社会・経済・文化といった様々な分野におけるイノベーションの惹起が期待される。

(改革の方向性)

就労環境等の整備

我が国での滞在に適さない外国人の増加や、在留資格制度の悪用といった弊害に配慮しつつも、真に我が国の社会・経済の活性化への貢献が期待される外国人材の活用に資するという観点から、他国に遅れることなく、在留資格の整備を含めた外国人材が就労しやすい制度の整備を推進していくべきである。

生活環境等の整備

外国人材の活用という観点から、他国に後れをとることのないよう、外国人材の受入れの際の手續の簡素化、その家族も含めて外国人材が安全・安心な生活を送れるような環境の整備を推進していくべきである。

(2) 各府省庁が取り組む規制・制度改革事項

【その他（人材）】

規制・制度改革事項	インターナショナル・スクールに関する制度の改善
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> 各種学校の設置認可の弾力的な取扱いを促すよう措置を講じる。 <p><平成 23 年度措置></p>
所管省庁	文部科学省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<p>新成長戦略に記載のある「研究者や専門性を必要とする職種の海外人材が働きやすい国内体制の整備」の観点からも、高度外国人材が就労する国を選択するにあたって重要視する子弟の教育環境の整備は必要不可欠であり、新しいインターナショナル・スクールの創設等も必要となる可能性がある。そのような環境下において、各種学校設置認可基準について、特に基本財産や運用財産の要件のクリアが難しい。</p> <p>平成 19 年 12 月 25 日付で各種学校の設置認可の弾力的な取扱いが可能となる旨の通達が出されているが、実際にはそのように取り扱われていない地域もあり、無認可校のままのインターナショナル・スクールも少なくない。その結果、税制の優遇措置や助成金の交付、生徒・児童に対しての通学定期の便宜の供与等が受けられず、学校の運営や生徒・児童の生活に影響を与えている。</p> <p>校地校舎の自己所有要件は、最終的には各都道府県が判断するものであることは理解するが、実際には弾力的に取り扱われていないことも多いこと 高度の知識・技術等を有する高度人材の受入れを推進することに伴い、我が国で就学する子弟も増えると予測されることも踏まえ、弾力的な取扱いを、より促す通達を出す等、所要の措置を講じるべきである。</p>

【その他（人材）】

規制・制度改革事項	年金脱退一時金制度の見直し
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> 厚生年金保険法の改正を含めた年金に関する新制度の創設にあわせ、年金脱退一時金の上限を、現行の36か月から、入管法改正に伴い一度に付与される在留期間の上限となる60か月に変更する。 <p><平成25年度までに措置></p>
所管省庁	厚生労働省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<p>脱退一時金制度が極めて例外的な制度であるとしても、新成長戦略に記載のある「研究者や専門性を必要とする職種の海外人材が働きやすい国内体制の整備」の観点からも、年金制度全体の見直しに先立ち、早急に見直しに着手すべきである。現行の36か月という年金脱退一時金の上限は、制度設計時の外国人の在留期間等を考慮した結果であるとされているが、当時と現在では、外国人の在留形態は変わっている。現に、平成21年7月には入管法が改正され、一度に付与される在留期間の上限が3年から5年に延長される（平成21年7月15日より3年以内に施行）など、外国人の在留実態に即した改善が行われている。36か月という上限があることは有能な高度外国人材が離日を考える契機や、そもそも日本での勤務を断念する要因の1つになっている。</p> <p>企業において、採用の際に外国人社員に年金脱退一時金制度について説明すると、長くても3年で母国に帰国するということだと理解されることが頻繁にある。一方で企業としては彼らには長期的に日本で働いてほしいとも伝えており、整合性をとることが困難である。</p> <p>年金制度を例外なく一元化し、職種を問わず、納めた保険料を基に受給額を計算する「所得比例年金」や、消費税を財源とする月額7万円の「最低保障年金」を創設することなどを骨格とする法律を、平成25年に成立させる予定と聞いている。その中で脱退一時金については、上限を現行の36か月から、入管法改正に伴い一度に付与される在留期間の上限となる60か月に変更すべきで</p>

	ある。
--	-----

【その他（人材）】

規制・制度改革事項	高度外国人材が両親を帯同させることができる制度の整備
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 在留資格「家族滞在」の対象に配偶者・子供に加え、高度外国人材本人あるいは配偶者の両親を含め、帯同させることができるようにすることについて検討し、結論を得る。 <p><平成 23 年度検討・結論></p>
所管省庁	法務省、厚生労働省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<p>新成長戦略に記載のある「研究者や専門性を必要とする職種の海外人材が働きやすい 国内体制の整備」の観点からも、我が国での出産や育児等のために高度外国人材本人あるいは配偶者の両親を含め、帯同させることができるようにするべきである。</p> <p>我が国においても、夫婦とその子供に加え夫婦の両親が同居するといった形態は特殊なものではなく、在留資格「家族滞在」に両親を含めることができない理由が不明確である。日本人の労働市場に関する問題は、就労制限を設定することによりクリアできると考える。</p> <p>なお、両親帯同の目的が我が国での出産・育児・介護等であることから、帯同できる両親は高度人材本人の両親に加え、その配偶者の両親も含めるべきである。</p>

【その他（人材）】

<p>規制・制度改革事項</p>	<p>在留関係や日常生活上の手続窓口のワンストップ化</p>
<p>規制・制度改革の概要（案）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新成長戦略に記載のある「研究者や専門性を必要とする職種の海外人材が働きやすい国内体制の整備」の観点から、例えば法務省が浜松市等に設置しているワンストップ型相談センターのような窓口を、高度外国人材の多い地域に限定し常時あるいは定期的に臨時設置し、在留資格変更・更新といった入管手続きや住民登録・各種証明書申請等の日常生活上の手続きを、よりスムーズに短時間に行うことについて検討し、結論を得る。 <p><平成 23 年度検討・結論></p>
<p>所管省庁</p>	<p>法務省</p>
<p>当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方</p>	<p>法務省の「出入国管理業務の業務・システム最適化計画」には在留手続の電子化の必要性の理由として、地方入国管理官署窓口の混雑が挙げられている。「申請受理だけで一時間以上待たされる場合もあり、外国人入国者や申請者等に対して十分なサービスを提供できていない。」とあることから、現状の制度により外国人の利便性の確保が図られているとは考えられない。また、問い合わせ対応にご尽力いただいていることは理解するが、現実には窓口への電話は混雑しており、非常につながりにくいとの意見もある。</p> <p>高度外国人材の受入にあたり、求められていることは、単なる窓口の増加ではなく、入管手続窓口と日常生活上の手続き窓口の一元化あるいは近隣への集約化であり、それはワンストップセンターのような法務省と地方公共団体が連携した窓口が、常時あるいは定期的に臨時に地方公共団体庁舎の周辺に設置されることにより解決できる。</p> <p>民間における海外人材の採用増加に加え、留学生 30 万人計画や外国人比率 3 割以上が要求される世界トップレベル研究拠点プログラム等が進行している。彼らを受け入れるための国内体制の整備の一環として、在留関係や日常生活上の手続きを行える窓口について、彼らの多い</p>

	<p>地域に限定し、増加させるべきである。</p> <p>高度外国人材の受入れに際し、帯同する家族の生活環境の不備が障害となっているケースが存在する。従って、在留関係や日常生活上の手続きを行える窓口を、一元的にあるいは近くに集約し、手続きの利便性・簡便化を図るべきである。</p>
--	--

【その他（人材）】

<p>規制・制度改革事項</p>	<p>海外大学新卒者への在留資格認定証明書交付手続の迅速化</p>
<p>規制・制度改革の概要（案）</p>	<ul style="list-style-type: none"> 海外の大学を卒業する外国人学生についても、卒業見込証明書の提出で、在留資格認定証明書の交付審査を開始し、その他の要件が満たされていれば、卒業証明書の提出をもって、速やかに在留資格認定証明書を発行する。 <p><平成 23 年度措置></p>
<p>所管省庁</p>	<p>法務省</p>
<p>当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方</p>	<p>海外の大学を卒業する外国人学生が在留資格認定証明書を申請する際、卒業証明書の提出が必要であり、さらに、在留資格認定証明書の交付を受けてから査証の発給申請を行わなければならない、卒業から就労開始までに数ヶ月を要する場合がある。そのため、受入れ企業の円滑な採用、研修、事業活動の支障となり、待機を余儀なくされる当該学生の負担にもなっている。</p> <p>日本に留学する外国人学生については、卒業後の円滑な就職につながるよう、卒業見込証明書を提出することで在留資格変更の審査が開始されている。海外の大学を卒業する学生についても、同様に取り扱うことによって、在留資格認定証明書の交付が迅速に行われ、海外の優秀な人材の円滑な就職が可能になる。</p> <p>卒業見込証明書が発行されていても実際には卒業できない場合がある、卒業証明書の追加提出があるまで行政側が処分の保留をすることになる、といった懸念については、日本に留学する外国人学生についても同様である。</p> <p>円滑な行政運営・行政サービスに支障をきたすという懸念についても、日本に留学する外国人学生については卒業見込証明書の提出によって審査が開始されており、処分の保留等が具体的にどのような支障につながるのかが不明確である。</p> <p>海外の大学が卒業見込証明書を発行する基準は多様であると考えられるが、最終的には卒業証明書の確認をもって在留資格認定証明書を交付するのであれば、卒業見込証明書は暫定的なものであっても他の書類の審査を開始</p>

	すべきである。
--	---------

【その他（人材）】

<p>規制・制度改革事項</p>	<p>「パッケージ型インフラの海外展開」に対応した、在留資格「研修」の見直し</p>
<p>規制・制度改革の概要（案）</p>	<p>・ 在留資格「研修」において実施できる研修の中に、パッケージ型インフラの海外展開のために、現地のパートナー企業から人材を受け入れる企業による実務研修も含めることについて検討し、結論を得る。 <平成 23 年度検討・結論></p>
<p>所管省庁</p>	<p>法務省、厚生労働省</p>
<p>当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方</p>	<p>新成長戦略に盛り込まれた「パッケージ型インフラ海外展開」を効果的・効率的に実施する観点から、在留資格「研修」において実施できる研修に、国若しくは地方公共団体の機関又は独立行政法人が自ら実施する研修等に加え、「パッケージ型インフラ海外展開」のために現地のパートナー企業から人材を受け入れる企業による実務研修も含めるべきである。</p> <p>平成 22 年 7 月の法改正以前は、このような人材は在留資格「研修」で来日し、日本企業と労働契約は締結せず、傷害に備えて海外旅行保険等に加入していた。ところが、7 月以降は在留資格「技能実習」で来日し、日本企業と労働契約を締結し、各種保険に加入することが必要となっている。行っている活動は同じにも関わらず、受け入れる日本企業の負担が大幅に増加しており、パッケージ型インフラを海外に積極的に輸出しようという政府の方針に合致しない。また、このような負担は現地のパートナー企業に振らざるを得ないが、他国との競争においてはマイナス要因の一つになる。</p> <p>水・石炭火力発電・送配電・原子力・鉄道・リサイクル・宇宙産業等の分野において、パッケージ型インフラとして海外展開する場合、現地パートナー企業の技術者が、母国での技術指導やシステム・マネジメント等のために、我が国にあるオペレーションセンター等のシステム管理の現場で研修を受けることが重要である。その際には座学だけでなく、現場で、座学等で習得した知識を以て実務を行うことが必要不可欠である。また、この研修</p>

の効果を上げるためには、日本人の優秀なスタッフがつきっきりで面倒を見る必要がある。言葉の問題等もあり、非常に負担のかかるものである。これに加え、新たに雇用契約や保険加入を必要とすることは、我が国企業のパッケージ型インフラの海外輸出への意欲を減退させるものである。

「人材受入れが実務研修を伴うものである場合は、実務を伴う研修について在留資格「技能実習」ではなく在留資格「研修」により受入れを認めることとするは、本年7月より施行されている出入国管理及び難民認定法の改正の趣旨にかんがみ困難である」との意見もあるが、国、地方公共団体の機関又は独立行政法人が自ら実施する研修等のいわゆる公的研修では実務研修が認められている。我が国の発展に貢献する「パッケージ型インフラ」関係の対象業種を絞り込んだ上で、実務研修の内容・必要性等を公的機関が審査し、その正当性が証明された場合には公的研修同様、在留資格「研修」を付与し、実務研修を認めるべきである。

在留資格「技能実習」で受け入れた場合には実務研修は実施できるが、受入れ企業は研修生との雇用契約や各種保険の加入等が求められており、そもそも現地パートナー企業から派遣されてくる人材の受入れには馴染まない。また、学歴・職歴によっては在留資格「技術」等が付与されない人材である可能性もある。

【その他（人材）】

<p>規制・制度改革事項</p>	<p>我が国の介護福祉士の国家資格を取得した外国人が就労可能となる制度の整備</p>
<p>規制・制度改革の概要（案）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ E P Aに基づく介護福祉士候補生以外の外国人が、我が国の大学等を卒業する等により、我が国の介護福祉士資格を取得した場合、介護福祉士として我が国で就労できるように在留資格を新たに創設することについて検討し、結論を得る。 <p><平成 23 年度検討・結論></p>
<p>所管省庁</p>	<p>法務省、厚生労働省</p>
<p>当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方</p>	<p>同じ介護分野でもホームヘルパーであれば厚生労働省が認定した講習事業者の講習を修了すると、「講習修了者」と認定される「認定資格」であるため、高度な技能を持っているとは認められないかもしれない。しかしながら、介護福祉士は「国家資格」であり、その合格率も50%前後であることから、E P Aに基づく介護福祉士候補生でなくとも、この資格を取得できるのであれば高度な技能を持つ人材と認定し、介護福祉士として我が国で就労できるようにするべきである。</p> <p>医師や歯科医師・看護師等の我が国の国家資格を取得した外国人は、在留資格「医療」を付与されれば我が国で就労が可能であり、更に歯科医師・看護師に関しては平成22年11月に就労年数制限を撤廃する省令改正が行われた。新成長戦略にある「日本と世界とのヒト・モノ・カネ」の流れ倍増の観点から、介護福祉士においても看護師等と同様に我が国の国家資格を取得した外国人に関しては、我が国で介護福祉士として就労可能な在留資格を付与すべきである。</p> <p>外国人に関しても介護福祉士の国家試験受験は認めており、これに合格するという事は現在 E P A に基づく介護福祉士候補生が対応に苦慮している日本語の能力や、我が国での介護福祉の知識が習得できていると考えられることから、我が国の国家資格を取得した者に限り、我が国で介護福祉士として就労可能な在留資格を付与すべきである。</p>

	<p>外国人留学生の中には、我が国において介護福祉士の資格取得及び卒業後我が国での就労を希望する者もいるが、現状では該当する就労可能な在留資格がないため、大学等での履修及び国家資格取得を断念している。</p> <p>我が国の介護福祉士の資格を取得した者が、我が国で介護福祉士として就労することが可能となる。他方でアジア地域全体でも高齢化は急速に進んでおり、我が国での介護の手法を理解する人材を増やすことは我が国にとってもアジア地域全体にとっても有意義である。例えば、我が国の介護事業者が海外進出し、我が国で先行して培っている介護知識やノウハウを駆使し、その地域の介護分野を支える一翼を担うことも可能となる。</p>
--	---

【その他（人材）】

規制・制度改革事項	在留資格「投資・経営」の要件及び運用基準の緩和
規制・制度改革の概要（案）	<p>在留資格「経営・投資」の要件の目安とされている「最低でも500万円以上の投資」を緩和する（例えば、300万円以上の投資等）ことについて検討し、結論を得る。</p> <p><平成23年度検討・結論></p> <p>2名以上の外国人が共同で起業し、他に従業員がいない状況で、それぞれ役員に就任しようとする場合、他の要件をクリアできるのであれば、当該外国人全員に在留資格「投資・経営」を付与できるようにすることについて検討し、結論を得る。</p> <p><平成23年度検討・結論></p>
所管省庁	法務省、厚生労働省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<p>について</p> <p>対日投資促進支援の観点から、外国企業の我が国への進出や、留学生等による我が国での起業の阻害要因の1つになっている在留資格「投資・経営」の要件の目安である「最低でも500万円以上の投資」を緩和すべきである。</p> <p>在留資格「投資・経営」の要件として相当額の投資が必要ということは理解できるが、目安がなぜ「最低でも500万円以上」なのか不明である。</p> <p>「日本における基準は諸外国と比較して緩い」との意見もあるが、同意見が根拠にする「諸外国における必要投資額」は、永住権を伴う投資移民の基準であり、我が国の在留資格「投資・経営」の要件の目安金額を同列に並べ、比較することは困難である。</p> <p>について</p> <p>対日投資促進支援の観点から、会社設立当初においては、役員だけの形態は珍しいものではない現状も踏まえ、外国企業の我が国への進出の阻害要因の1つになっている運用基準を緩和すべきである。1人が役員として在留資格「経営・投資」、1人が従業員として在留資格「技術」</p>

	<p>等を申請するという手法もあるが、実際の経営実態とは異なり、合理性に欠ける。また、このような手法をとった場合、例えば一方には家事使用人を帯同させられるが、もう一方には帯同させられないといった問題等も発生する。</p> <p>「2名以上の外国人が共同で企業する場合は、それぞれの行う業務内容からみて、事業を経営する者に該当するか否かについて、個別に審査を行っている」と承知しているが、2名以上の外国人が共同で起業し、他に従業員がいない状況で、それぞれ役員に就任しようとする場合、当該外国人全員に在留資格「投資・経営」を付与されたケースがあるのか。このようなケースにおいて、他の要件がクリアできているのであれば、当該外国人全員に在留資格「投資・経営」を付与すべきであり、あわせてその旨を明示すべきである。</p>
--	--

【その他（人材）】

規制・制度改革事項	査証の発給基準の明確化等
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 時代の状況や査証発給実務の実態を踏まえ、発給基準の見直し・より一層の明確化、相談体制の充実、発給に要する期間に係る不均衡の是正などにより、査証発給を円滑化することについて検討し、結論を得る。 <p><平成23年度検討・結論></p>
所管省庁	外務省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<p>査証の発給には、法令等に明確な根拠がなく、査証発給基準についても、外務省ウェブサイト等において「ビザ（査証）の原則的発給基準」が示されているものの、その内容は大まかな基準が示されているにとどまり、どのような場合に査証が発給されるのかが不明確である。また、例えば、短期滞在査証、長期滞在査証のいずれを取得すべきか明らかではない場合があり、それについて適切に相談できる窓口がなく、念のため長期滞在査証を取得するケースがあり、受入企業の負担が生じているとの指摘がある。</p> <p>さらに、短期滞在査証で滞在が認められる日数は、通常90日まで認められるところ、特定の総領事館においては一般的に90日より短い期間しか認められないなど、大使館／総領事館によって認められる日数にばらつきがあるとされる。</p> <p>発給に要する期間についても、外務省ウェブサイトにおいて、「申請内容に特に問題のない場合は5就労日」と示されているが、実際には、特定の総領事館においては事実上発給に5就業日以上の間を要するなど、大使館／総領事館によって異なるとの指摘もある。</p> <p>入国に際し取得が必要とされている査証について、その発給が不明確であることにより、例えば企業が外国人を受け入れる際に負担が生じている。発給基準のより一層の明確化、相談体制の充実、発給に要する期間に係る不均衡の是正などにより査証の発給を円滑化することで、ヒトの流れが促進される。</p>

	<p>併せて、実態を踏まえ、発給基準そのものも実態に合わせた柔軟な見直しが行われることが必要であり、基準の見直しが行われた場合には、その十分な周知が必要である。</p>
--	--

4-2 物流・運輸分野

(1) 物流・運輸分野における改革に向けた基本的考え方

(基本認識)

- 世界経済のグローバル化が進展し、ヒト、モノが国境を越えて大きく移動する中、グローバル化を積極的に推進することで日本経済も成長を遂げてきた。我が国が国際競争力強化を図り、世界、とりわけ成長センターであるアジアの中で重要な役割を担っていくためには、アジアを中心に世界とのヒト・モノの流れの更なる拡大が不可欠であり、その流れの阻害要因となっている物流・運輸分野の規制を大胆に見直すことが必要である。

(改革の方向性)

- 世界とのヒト・モノの流れの拡大に向けた環境整備
外国人観光客やビジネスマン等のヒトの流れやモノの流れの拡大と共に、それを支える運輸サービス事業者の国際競争力向上及び利用者利便の向上に資するべく、航空分野等における交通インフラの運用体制の改革、社会変革や技術革新に対応した規制の見直し等による事業活動の効率化・活性化を目指した取組みが必要である。
- 貿易関連手続きにおける国際的な流れに対応した制度の確立
また、国際物流においては、IT化の進展により、先進諸国は「モノ」への管理から「情報」による管理へとシフトするなど、リードタイム短縮及び物流コスト削減への取組みが進展している。我が国も貿易関連手続きの意義・効果を不断に検証し、国際的な流れに対応した制度を確立していくことが必要である。
- なお、上記の取組みにあたっては、交通インフラ利用者等の安全・安心の確保、国際的な平和及び安全の維持を目的とした合理的なセキュリティ基準の確保に十分に配慮する必要がある。

(2) 各府省庁が取り組む規制・制度改革事項

【その他（物流・運輸）①】

規制・制度改革事項	リターナブルパレット等の関税免除手続の改善
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ リターナブルパレット等反復利用される容器について、環境面及び企業のコスト削減に資することから、普及に向け、輸出入時の免税手続についてより簡素化させる。具体的には、全ての種類に対してリターナブルパレットを一欄にまとめて申告する方法、提出書類の簡素化、提出書類の重複を防ぐべく税関同士の情報共有化と連携強化等につき、関連事業者の意見を踏まえ、検討し、結論を得る。＜平成 23 年度検討・結論＞
所管省庁	財務省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ リターナブルパレット等は使い捨ての木製パレットと比較して、企業のコスト削減に資するだけでなく、地球環境にも貢献するため、関税免除手続きを簡素化し、企業の利用を促進させるべきである。 ○ 現状においては、関係手続きの煩雑さ等でコスト負担が高くなるため、木製等の使い捨てパレットを使用するケースが散見される。 ○ 帳簿管理を個々の物品毎ではなく、種類毎に数量を管理する方式になったが、免税手続きにはパレット等の流通経路を記載する必要があるため、事実上数量管理とはなっていないとの指摘もある。 ○ 当初資料を提出した税関と異なる税関において、再度輸出を行う場合、書類を重複して提出することがあり、利便性を阻害されている。 ○ なお、社内管理システムが整備されている企業でも、システムが免税手続きと直結しているわけでないため、同一統計番号で管理する体制になっても、社内管理システムは引き続き利用可能であり、一概に不利益になるとはいえない。

【その他（物流・運輸）②】

規制・制度改革事項	認定事業者（AEO）制度の改善
規制・制度改革の概要（案）	<p>① 特例輸入者が特例申告を利用する場合の財務上の担保要件の緩和について、適正な租税債権確保の観点も踏まえつつ、検討し結論を得る。＜平成23年度検討・結論＞</p> <p>② 相互承認を締結したアメリカ、EU等の各セキュリティ対策（24時間ルール、10+2ルール等）が、我が国のAEO事業者について緩和されるよう、関係省庁と適宜連携し、交渉を継続する。＜逐次実施＞</p> <p>③ 審査・判定基準及び運用の標準化・統一化・透明化について、各税関ごとの対応が異なることにより利用者の利便性が損なわれることがないよう、より一層周知徹底する。＜平成23年度措置＞</p>
所管省庁	財務省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<p>○ AEO事業者へのベネフィットを増加させ、AEO参加へのインセンティブを図り、日本のSCMにおけるセキュリティ向上と物流の円滑化の両立を、官民一体となって図るべきである。</p> <p>○ 2010年7月のWCO（世界税関機構）の調査では、AEOの認定企業数は、アメリカ9,806社、EU2561社に対し日本は396社と少ない状況である。</p> <p>○ 関税局長主催の「貿易円滑化と関税行政に関する懇談会」（平成22年1月～6月）において、民間事業者から、AEO取得のためには、セキュリティ管理やコンプライアンスの徹底・維持にコストをかけて人員・組織を強化する必要があるが、またAEO取得後には監査を受ける負担が生じるが、それに見合うメリットがないとの意見が出ている。</p> <p>○ 当局は、「欧米では、貿易に関与する事業者にとってセキュリティ管理体制を整備しAEOの承認を取得すること自体がメリットとなり、ビジネスにおいて重要視される環境が醸成され、そのことが承認者数が伸びている一因と考えられる」と述べているが、我が国ではそのようなインセンティブが働いていない。AEO制度本来の</p>

	<p>目的であるセキュリティ確保の要請を満たすためにも、AEOの承認を取得することが、セキュリティ体制整備の証左としてビジネスチャンスとなるよう、官民協力して取り組む必要がある。</p>
--	---

【その他（物流・運輸）③】

規制・制度改革事項	営業区域外における通関業務の取扱いの緩和
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 営業区域外における通関業務を行いやすくするための施策（例えば、輸出通関にかかる保税搬入原則の見直し後において、輸出申告後に船積港が変更された場合に、許可を受けている区域内と許可を受けていない区域内の手続について、「同一人から依頼を受けた通関業務その他税関官署に対する手続で相互に関連するもの（通関業法9条但書）」として認める範囲の拡大や、通関業者が新たな区域に進出しようとする場合の手続の更なる簡素化等）につき検討し、結論を得る。＜平成23年度検討・結論＞
所管省庁	財務省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 輸出入者が船積地、荷卸地等によって通関業者を変えたり、申告税関ごとにデータを分散させて各通関業者に配布するといった作業をこなさなくてはならない等、通関業の営業区域規制は物流の効率化を阻害している。例えば、複数船積港を利用する案件で1社の通関業者を起用した場合、同社が免許を持たない区域での通関は、同社が下請けを起用せざるを得ず、荷主として通関業者の管理、通関管理に負担がかかるという状況が発生している。 ○ 一方、通関制度の大幅な変更は適正な通関手続に基づく不正物品の流出入阻止や適切な課税等に重大な支障を及ぼす懸念があるとの指摘もある。 ○ なお、現状において、「同一人から依頼を受けた通関業務その他税関官署に対する手続きで相互に関連するもの（通関業法9条但書）」であれば営業区域外であっても通関業務は可能である。 ○ 今後、輸出通関に係る保税搬入原則を撤廃することで、自社工場等の税関官署へ輸出申告後、管轄が異なる保税地域に貨物を搬入し、輸出許可を受けることや、輸出許可後、管轄が異なる保税地域に貨物を搬入することが想定される。その際、自社工場等の区域の通関業の許可しかない場合であっても、通関業法9条但書における「同一人」からの「相互に関連する業務」と言える範囲内で

	<p>運用が改善できれば、大幅な制度改正を行うことなく、通関管理の集中化におけるコストの削減を図ることが可能となる。</p> <p>○ NACCS を通じて税関、輸出入等関連業務を行うものが全て電子ネットワーク的につながり、関連する税関で申告内容を共有できる現状において、通関業者の営業区域に関する手続を弾力化することは、輸出入業者から見て、利用する通関業者の集約化によるコスト削減や、船積地の変更といったケース発生時等における一層の通関手続の効率化等のメリットがある。</p>
--	---

【その他（物流・運輸）④】

<p>規制・制度改革事項</p>	<p>経済連携協定に基づく特定原産地証明制度の利便性の向上</p>
<p>規制・制度改革の概要（案）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国際競争力を強化するEPA税率の利用を促進するため、以下の点について原産地証明制度を改善する。 ① 現行体制下での事務合理化や、特定原産地証明書の電子化など、原産地証明書発給の迅速化策について検討し、結論を得る。＜平成23年度検討・結論＞ ② NACCSへの接続を含め、原産地証明書システムの効率的な電子化の方策について検討し、結論を得た上で、所要の措置を講ずる。＜平成23年度検討・結論・措置＞ ③ 更新時の登記簿の提出の省略を認めるなど、更新時の手続につき、より負担の少ない方法を検討し、結論を得る。＜平成23年度検討・結論＞
<p>所管省庁</p>	<p>経済産業省</p>
<p>当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方</p>	<p>○ EPAを結んだ国の間では、通常よりも低い税率で輸出入を行うことが可能であるため、我が国事業者によるEPA税率の利用を促進することは貿易の円滑化、国際競争力の維持・強化の観点から重要である。</p> <p>【①について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 中2日の発給では、緊急の航空出荷等に対応できず、EPA税率の利用が制限されている。 ○ 証明書発給事務は限られたリソースの下で行われるものであるが、現行体制化でも行うことのできる効率化策を検討すべきである。 ○ なお、平成22年9月10日に閣議決定された「日本を元気にする規制改革100」において、経済連携協定に基づく原産地証明制度の電子化に関し、「特定原産地証明書の申請者側（輸出業者）での印刷を含めた利便性の向上策につき、産業界等の意見を踏まえ、平成22年度中に検討し、結論を得る。」とされているところ、原産地証明書の申請者側での印刷が可能となれば、担当省庁が指摘する、「印刷する事務処理」や「印刷された証明書等を多数の申請者ごとに取りまとめる等の作業」が軽減し、迅速化

が可能になると考えられる。

【②について】

- 現在は、電子申請が可能であるが、発給については紙での発給となっている。紙での発給は、発給を受けるコストやリードタイムの長期化が生じている。
- そのため、平成 22 年 9 月 10 日に閣議決定された「日本を元気にする規制改革 100」において、経済連携協定に基づく原産地証明制度の電子化に関し、「特定原産地証明書の申請者側（輸出業者）での印刷を含めた利便性の向上策につき、産業界等の意見を踏まえ、平成 22 年度中に検討し、結論を得る。」とされているところである。
- 現在は協定上相手国へ電子の原産地証明書を送付することはできないが、利用者にとって最も負担が少ない方法は、電子申請により発行された原産地証明書が、データのまま相手国に届けられることである。そのような可能性も視野に入れ、電子化の検討に当たっては、現在は、NACCS と連携していない独立のシステムとなっている日本商工会議所の原産地発給システムを NACCS と連携させることのメリットも踏まえ、検討を行うべきである。
- なお、NACCS と原産地発給システムは入力内容に重複するものもあり、NACCS と原産地発給システムを連携させれば、手続の効率化にも資する。

【③について】

- 日本商工会議所への会社登録に際しての登記簿の提出は、2 年毎の更新時にも求められるところ、登記内容に変更がない限り、更新時の登記簿の提出の省略を認めることにより手続の簡素化を図るべきである。

【その他（物流・運輸）⑤】

規制・制度改革事項	45フィートコンテナ運送に係る環境整備
規制・制度改革の概要（案）	<p>① 高速道路については、一般的に45フィートコンテナでも走行可能になるよう各法令を改正した上、需要に応じて、走行可能な高速道路を順次定める。 <平成23年度措置></p> <p>② 一般道路のうち、指定道路については、需要に応じて、45フィートコンテナでも走行可能な道路を順次指定し、当該指定道路をB条件で走行できるよう措置を講じる。<平成23年度措置></p>
所管省庁	国土交通省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<p>○ 45フィートコンテナは、40フィートコンテナと比べ約1.5m長く、純積載容積では約27%多いことから、荷物の積載効率を向上させることができ、CO2削減及び、貨物の運送にかかる時間の短縮、コスト削減が図れ、国際競争力強化にも資する。</p> <p>○ 従来の40フィートコンテナと最大総重量は同じであり、衣料品やプラスチック製品、タイヤ等、比較的軽い品目や、機械等デットスペースが生じる品目の需要があり、経済も活性化する。</p> <p>○ なお、構造改革特区（第18次提案）で検討されている仙台港は輸出中心であり、コンテナを効率的に輸送するには、輸入の需要がある港（例えば京浜港）でも45フィートコンテナを運送できる環境を整える必要がある。安全面を検証することは必要であるが、特区要望ごとに対応するのではなく、全国規模で対応していくべきである。</p>

【その他（物流・運輸）⑥】

規制・制度改革事項	国際コンテナの国内利用の促進
規制・制度改革の概要（案）	<p>① 輸出されるまでの一定期間内における免税コンテナの国内運送についての手続きを簡素化する。 <平成 23 年度措置></p> <p>② 最寄りの港を起点とした合理的な経路と認められる場合には、「橋梁照査要領」の国際貨物限定条件を緩和し、特殊車両通行許可制度の基準を統一する等、国際貨物と同じ手続で国内貨物を運送することができるよう検討し、結論を得る。<平成 23 年度検討・結論></p>
所管省庁	<p>① 財務省</p> <p>② 国土交通省</p>
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<p>①について</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 製造業・商社が製品を輸出入する際、出荷地・納品地となる拠点と港湾との間で、必ず空コンテナの回漕が発生する。この容器を国内物流に利用する事で、貿易競争力の強化、輸送環境負荷の低減に繋がる。 ○ 外航船社は、日本の各港間で空コンテナのポジショニング輸送を年間で 10 万本（20FT 換算）以上行っている。この容器を国内物流に利用する事で、コンテナが不足しがちな地方港へのコンテナ供給が低コストで行える為、特に地方に立地する製造業の貿易競争力の強化、輸送環境負荷の低減に繋がる。 ○ 一回転用に関しては、輸入者と輸出者は、通常、別の者になるケースがほとんどであり、取出し地と詰込み地を相互に把握・特定できず、手続きの改善が求められる。 <p>②について</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 物流コスト削減及び国際的に要請されるCO2削減の方策は近年益々重要視されており、1 回当たりの輸送量の向上を図ることを優先すべきと考える。 ○ 国内貨物の方が、国際貨物よりも、最大積載量が少ない（約 4 トン）ため、内需依存型の製造業等に不利な競争条件となっている。

	<ul style="list-style-type: none">○ コンテナ内に積載する貨物が国際貨物か国内貨物かで、特殊車両通行許可基準が異なるため、同一車両、同一経路、同一コンテナであっても、個別に許可申請しなくてはならず、コスト負担が大きい。○ 当局は、「軸重の増が我が国の橋梁等に与える影響は甚大であり、輸送コスト削減及びCO₂削減も重要であるが、道路交通の安全性を第一に考えなければならない」「我が国の橋梁は約15万橋存在し、20年後には築後50年を経過するものが53%を占めるなど高齢化が急速に進展している。当要望に対応した場合、限られた維持管理費の下での橋梁の長寿命化が極めて困難になる」と、道路、橋梁への負担を理由に、当規制改革は困難であるとしている。しかし、最寄りの港を起点とした合理的な経路と認められる場合に限り、国内貨物を国際貨物の基準に統一するとした場合、陸送は、仕出地／仕向地と最寄りのコンテナ港湾との間が主流となり、モーダルシフトの促進が期待でき、全体としては道路、橋梁への負担は軽減される。また、道路利用が港湾付近に集中するため、選択と集中による効率的な投資も可能となり、国際コンテナ戦略港湾にも資する施策となる。
--	--

【その他（物流・運輸）⑦】

規制・制度改革事項	水先制度の改革
規制・制度改革の概要（案）	<p>① 現在行われている指名制トライアル事業のフィードバックを速やかに行い、輪番制に捉われることなく指名制度が機能するよう、引受事務要綱の改善等、市場環境を整備する。＜平成 23 年度措置＞</p> <p>② 水先人の養成について、質の高い新規参入者（特に 3 級水先人の増加）を奨励し、市場をより効果的に機能させるよう取り組む。＜平成 23 年度措置＞</p> <p>③ 強制水先地区、対象船、強制水先免除制度について、時代のニーズに合致した見直しを行う。 ＜平成 23 年度措置＞</p>
所管省庁	国土交通省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	○ 市場環境の整備をすることで、水先料金及びサービスの多様化が見込まれ、ユーザーのコスト削減、さらには我が国港湾の国際競争力強化に繋がる。

【その他（物流・運輸）⑧】

規制・制度改革事項	安全保障貿易管理制度における該非判定の事前相談制度の利便性の向上
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 該非判定に関して、企業名公表を条件としない、インターネット等による相談および該非判定結果の連絡を可能とするなど、効果的な事前相談の方法について検討し、結論を得る。〈平成 23 年度検討・結論〉
所管省庁	経済産業省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 現在の輸出管理制度は複雑な規制体系であり、規制内容の理解や該非判定が困難な品目が存在し、輸出に当たって事業者の負担になっている。該非判定が困難な場合、輸出取引を断念することもある。 ○ 輸出者による該非判定が困難な品目について、規制当局への事前相談が容易になれば、輸出者が安心して輸出取引を行えるようになる。 ○ 事前相談に当たり相談者名、照会内容及び回答を公表される場合があり、これが自らが取り扱う貨物・技術の内容が公にされることを望まない事業者が事前相談をためらう要因となっており、事前相談の利用は進んでいない。 ○ 輸出者全般の利益に資すること等を目的として、相談の内容を公表することは、相談者以外の輸出者への情報提供の観点からも望ましいことと思われるが、相談者名は公表せずとも情報提供は可能であると思われる。むしろ、上記のとおり相談者名が公表されることが、事業者が事前相談を敬遠する要因となっている。 ○ また、輸出者による該非判定が困難な品目について、事業者が容易に事前相談できる環境を構築することによって、適切な輸出管理が可能になると考えられる。 ○ 相談方法としては、現在は、経済産業省に直接提出するか、又は郵送により提出することが認められている。当該事前相談には情報管理の配慮が必要であるが、諸外国ではインターネットによって相談を受け付けている国もあり、そのような国における相談制度等も参照しつつ、利用者の利便性の高い相談方法を検討すべきである。

【その他（物流・運輸）⑨】

規制・制度改革事項	法令遵守優良企業による海外グループ会社に対する貨物の輸出等に係る許可の手續の簡素化
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 法令遵守優良企業による海外グループ会社に対する貨物の輸出等に係る許可の手續の簡素化を図るため、特定子会社包括許可制度に関し、その要件（子会社の資本要件等）の見直しを含めた利便性の向上について検討し、結論を得る。＜平成 23 年度検討・結論＞
所管省庁	経済産業省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 企業活動のグローバル化に伴い、海外子会社による事業展開が拡大しているところ、我が国企業とその海外子会社間の取引の円滑に資するため、共通の基準に基づく安全保障貿易管理にグループ一体で取り組んでおり、関連法令を遵守している企業については、海外グループ会社への貨物の輸出、技術の提供を円滑に行えるようにすべきである。 ○ 平成 21 年度に特定子会社包括許可制度が導入されたが、居住者の出資率が 100%であること、申請者の当該子会社の株式保有率が過半数であることといった子会社等に関する要件が厳しい、取得後の管理が煩雑であるといった理由で、利用実績が乏しい。

【その他（物流・運輸）⑩】

規制・制度改革事項	航空輸送事業における外資規制の撤廃・緩和とカボタージュ規制の見直し
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 航空輸送事業における外資規制の撤廃・緩和及びカボタージュ規制の見直しにつき、検討し結論を得る。 <p style="text-align: center;">＜平成 23 年度検討・結論＞</p>
所管省庁	国土交通省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 航空自由化の進展に伴い世界的規模での競争が進む中、消費者・荷主利益の向上と本邦航空会社の競争力向上のためには、グローバルな資源の活用を可能とする環境整備の推進が必要である。 ○ 外資規制の撤廃・緩和及びカボタージュ規制の見直しにより、一層低コストの航空サービスを消費者・荷主に提供できるだけでなく、航空会社にとっても、世界の資本市場からの幅広い大量な資金調達が可能となり、経営危機に陥った場合等の救済策、新たな経営のノウハウの移入、低コストの委託先の選択が可能となる。 ○ 日本の航空会社が海外に設立する LCC 子会社が日本国内を運航できるようになるほか、日本の航空会社がサブコントラクトで海外 LCC 等を国内で活用することができるようになる。 ○ 日本の消費者・荷主の利益だけでなく、世界の消費者・荷主の利益を考慮すれば、自由な国際取引が航空分野においても実施されるべきであり、そのためには、世界各国が実施していない自由化項目であっても、それにとらわれず、世界に先駆けて実施すべきである。 ○ 相手国と日本との航空分野に限定した利害の一致を考える必要はなく、日本全体ないし世界全体の消費者・荷主・航空会社の利益が拡大するなら、一方的な自由化が実施されるべきである。

【その他（物流・運輸）⑪】

規制・制度改革事項	航空協定の多国間化
規制・制度改革の概要（案）	・ 現状、二国間協定の形をとっている航空協定につき、多国間協定での対応を検討し結論を得る。まずは、ASEANの多国間協定に日本が参加する可能性につき、検討し結論を得る。＜平成23年度検討・結論＞
所管省庁	国土交通省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<p>○ 有形財（モノ）の貿易自由化に関しては、すでに多国間協定化がすすめられており、無形財（人材・サービス等）についても、有形財と同様に考えて差し支えはない。また、無形財の中で、航空だけを特別視する理由はない。</p> <p>○ 世界の国際航空輸送市場の自由化が進んでいる中、二国間協定を改定して自由化協定を結ぶのは時間を要する。</p> <p>○ 「第三国」との権利調整が必要な第5・第7の自由化は、これまでのような二国間交渉では困難である。</p> <p>○ まずは、ASEANの多国間協定に日本が参加する可能性を検討し、順次、日中韓などの多国間協定に向けて努力すべき。</p> <p>○ 米国は航空についてオープンスカイ多国間協定を結んでおり、これが国際航空の自由化を一層すすめたことは事実である。</p>

【その他（物流・運輸）⑫】

<p>規制・制度改革事項</p>	<p>空港・管制の独立採算化・民営化</p>
<p>規制・制度改革の概要（案）</p>	<p>① これまで完全民営化の方向性が議論されてきた成田国際空港株式会社について、完全民営化の具体的施策について検討し結論を得る。＜平成23年度検討・結論＞</p> <p>② 関西国際空港・大阪国際空港（伊丹空港）の両空港については、両空港の事業価値の最大化と消費者利益の向上を基本に、民営化の具体的方策を検討し結論を得る。＜平成23年度検討・結論＞</p> <p>③ 会社管理空港（成田、関西、中部空港）以外の空港について、航空系・空港系の経営一体化と民営化の具体的方策について、検討し結論を得る。＜平成23年度検討・結論＞</p> <p>④ 民間航空管制に関して、空港航空管制と航空路航空管制を分離し、前者を各空港の組織に統合して民営化し、後者を全国一体の組織として民営化する方法を検討し結論を得る。＜平成23年度検討・結論＞</p>
<p>所管省庁</p>	<p>国土交通省</p>
<p>当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方</p>	<p>○ 空港（含む管制）の整備・運営費用は、当該空港を利用する利用者の負担とするべきであり、それによって、不必要に過大な投資の抑制や効率的な運営が可能となり、利用者負担の公平化と航空会社の不必要な負担の抑制につながる。</p> <p>○ 空港の自由化と民営化は世界の趨勢である。いまや、大規模空港経営者だけでなく、建設業や投資ファンドなど、様々な業種の企業が多様なコンソーシアムを組んで、グローバルに民営空港ビジネスを展開している。公営下であり、かつ、国内にとどまって国の予算や国境に制約されていたのでは、空港ビジネスの発展は困難な時代である。</p> <p>○ たとえば、英国の地方空港の一つ、ブリストル空港は、静岡空港とほぼ同じ条件下にありながら、民営化と外国資本・人材・経営ノウハウの導入によって旅客数を急増させ、静岡空港の需要予測値である100万人の6倍の600</p>

	<p>万人の旅客数を達成している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ こういった世界の成功する空港に共通するのは、空港の収入（使用料）について、日本のように航空機の着陸料だけに依存せず、旅客の数なども考慮して、航空会社・便・路線ごとに、着陸料・旅客使用料等をきめ細かく設定している点である。 ○ 加えて、料金体系に応じた詳細な誘致マーケティング手法の開発、特定航空会社との長期契約に基づく空港発展プラン、（日本では別組織となっている）航空系施設（滑走路、管制など）と商業系施設（ターミナルビルなど）の一体的経営、空港自身が主催者となってチャーター便を成功させて需要の存在をアピールする努力、商業店舗の効率的配置を行うための毎週の市場調査、適正なテナント賃借料設定のためのマーケティング、地域のビジネスの核となり得る施設の空港内への設置、アクセス交通の自前の整備、空港会社ごとの管制官の採用、会員制による優先搭乗制度やバイオ認証制度の導入等、市場に対応した諸施策をとりいれて効率化に努めている。 ○ そして、こういった諸施策を実行する知恵と意欲と人材と資金を与えるのが、民営化であり外資の導入である。 ○ それゆえ、空港整備に関する特別会計の廃止、空港の独立採算・民営化といった制度改革が必要である。 ○ 管制については、空港航空管制を空港民営化にあわせて空港の責任・権限とする方向で、また、航空路航空管制については、一体的に民営化する方向で先進事例が世界にみられ、そこでは、他の空港施設同様、管制業務の効率化と発展が実現されている。
--	---

【その他（物流・運輸）⑬】

規制・制度改革事項	空港使用料の自由化・市場化
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国土交通省成長戦略における、「空港整備勘定の抜本的な見直し」との方針を踏まえ、時間帯別料金制度や旅客の数に対応した使用料など、需要等に対応した弾力的な空港使用料を、空港の判断で設定できることを含め、空港使用料の在り方について、検討し結論を得る。 <p style="text-align: center;">＜平成 23 年度検討・結論＞</p>
所管省庁	国土交通省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 規制・制度改革事項「空港・管制の独立採算化・民営化」（番号⑫）において記載している空港の民営化により、空港運営の効率化を図るためには、時間帯別料金制度や旅客の数に対応した使用料など、需要等に対応した弾力的な空港使用料の設定を空港に認めることが必要である。 ○ その結果、空港の収入確保、各空港の自立的対応を促すことになる。 ○ また、混雑空港における発着枠の有効活用につながる。

【その他（物流・運輸）⑭】

規制・制度改革事項	空港発着枠の自由化・市場化
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国土交通省成長戦略における「羽田の発着枠の配分については、市場メカニズムの導入可能性を調査することを通じて、航空会社の事業展開の自由度を高めつつ、真に必要なネットワークの維持や競争環境の確保を通じた利用者利便の向上といった公共的価値も併せて実現できる手法について検討を行い、平成 23 年度中に新たな手法を確立した上で、平成 25 年度に予定されている増枠分の配分を行う」との方針を踏まえ、まずは、航空会社間の発着枠取引を認めることについて、検討し結論を得る。 <平成 23 年度検討・結論>
所管省庁	国土交通省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 混雑空港における発着枠を有効活用するためには、混雑空港の発着枠の競争入札による配分をすべきである。 ○ また、その一步手前として、航空会社間の発着枠取引を認めるべきである。 ○ 英国では発着枠の二次取引が長い期間にわたって実施されており、ベースとなる既存大手以外の競争相手にとっても有利な結果をもたらしている。

【その他（物流・運輸）⑮】

規制・制度改革事項	ビジネスジェットの利用促進に資する規制緩和
規制・制度改革の概要（案）	<p>① 小型ビジネスジェット機によるチャーター事業に係る参入基準及び運航・整備基準につき、国際民間航空条約附属書に定められた国際標準への適合を前提とし、米国の基準を参考とした包括的基準を導入することを検討し結論を得る。また、包括的基準の導入の検討と並行して、関係者からの要望等を踏まえ、「機長に要求される資格」「耐空性の確認」等の個別の項目について、順次、小型機のオンディマンドチャーターを対象とした基準の導入を検討し結論を得る。＜平成 23 年度検討・結論＞</p> <p>② 国際線の乗入指定空港以外への乗入れにおける航空法に係る手続きにつき、事前申請期間の短縮を含めた簡素化を検討し結論を得る。＜平成 23 年度検討・結論＞</p>
所管省庁	国土交通省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<p>○ 企業活動がグローバル化する中で、ビジネス旅程の柔軟な組み立て・変更、機密性の確保、移動時間の有効活用等の理由から、ビジネスジェットの利用が欧米を中心に世界的に広く普及している。一方、我が国におけるビジネスジェットの利用は、自家用運航、オンディマンドチャーター共に、諸外国に比べ、活用が進んでいない。（全世界で、約 29,000 機のビジネスジェットの内、北米 19,000 機、欧州約 3,000 機に対して、日本は 55 機のみ。）国内企業の円滑なビジネス活動を後押しするだけでなく、海外からの受入体制を整備することで、国内投資促進、また我が国のアジアビジネス拠点化の観点からも、ビジネスジェットの利用促進が必要である。</p> <p>○ 米国等では、オンディマンドチャーターに対して定期航空と異なる基準を適用している一方、我が国の小型機のオンディマンドチャーター事業における参入基準及び運航・整備基準は、定期航空運送事業と同等程度の基準となっており、コスト面等における負担から日本籍のビジネスジェットの普及の障害となっている。</p> <p>○ 平成 20 年に一部の規制緩和（ETOPS 規制）がなされて</p>

	<p>いるが、その他の項目について、ビジネスジェットの利用促進に資する十分な進展は見られていない。</p> <ul style="list-style-type: none">○ 外国籍航空機が日本へ飛来または日本国内を移動するにあたり、事前申請期間や手続の問題により、即時の飛来というビジネスジェットの大きなメリットが減殺され、日本への飛来促進の障害となっている。外国からのビジネスジェットの飛来促進のためには、県営名古屋空港、神戸空港等のビジネス航空向けのサービスを提供している空港の有効活用と共に、事前申請期間の短縮を含めた手続の簡素化が必要である。○ 指定外空港における申請期間の短縮について、当局は、「関係省庁間の必要な連絡・調整を適切に行えず、混乱をきたすおそれがある」としているが、CIQ 関係省庁への申請は、指定外空港における離発着の許可申請とは関係なく、事業者が直接各 CIQ 関係省庁に対して実施している。CIQ 関係省庁以外に、連絡・調整を行う必要がある関係省庁及び現行の申請期間が必要な理由が明らかでない。
--	--

【その他（物流・運輸）⑯】

規制・制度改革事項	CIQ の合理化
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 複数府省にまたがる人の移動に伴う CIQ 業務（動植物検疫を除く）について、より少ない人数の職員により対応が可能で、かつ効率的な場合においては、兼務を弾力的に認めることなど、機動性・効率性を高めるための方策を、関係府省が合同で検討し結論を得る。 <平成 23 年度検討・結論>
所管省庁	法務省、財務省、厚生労働省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ ビジネスジェット等の需要の少ない航空路線により、CIQ 職員が常駐していない地方空港を利用する際に、① 3 日前等の事前申請期間が必要（神戸空港では検疫は 14 日前の申請が必要とされている）、② 期間内に申請をしても CIQ 体制が揃わない（「対応者がいないため、運航はやめてほしい」と言われた例もあり）という理由から、希望する日程で運航ができない場合があり、ビジネスジェット等の地方空港への就航拡大にむけて、CIQ 業務の機動性を高めることが必要である。 ○ 複数府省にまたがる CIQ 業務をより少ない人数の職員で可能とすること（限定された業務範囲において職員の兼務を弾力的に認め、高度な判断が必要な場合には、専門知識を有している職員が対応するなど）は、CIQ 業務の機動性を高めるための有効な方策である。 ○ 申告等がある場合は、高度な専門的知識を有する職員による対応が必要であっても、申告等がない場合もしくは申告の有無の確認等は、高度な専門的知識を有する職員でなくても対応可能な部分があると考えられる。 ○ 複数府省にまたがる CIQ 業務の合理化を図るためには、複数府省が合同で検討することが必要不可欠であり、ビジネスジェット等の地方空港への就航拡大の観点から、人の移動に伴う CIQ 業務（動植物検疫を除く）について合理化を検討すべきである。

【その他（物流・運輸）⑰】

規制・制度改革事項	国際航空協定に関する独占禁止法適用除外制度の見直し
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 独占禁止法適用除外制度について、適切なアライアンス間競争を確保できるよう配慮した上で、廃止すべきである。＜平成 23 年度措置＞
所管省庁	国土交通省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 航空産業が成熟化し、航空自由化が進展する中で、EU、米国、豪州において、国際航空における航空会社間の運輸協定に関する競争法の適用除外の廃止・見直しといった動きが出てくるなど、これら協定と競争法の間をめぐり状況に大きな変化が生じており、平成 11 年の見直しの際に国際航空協定に関する独占禁止法適用除外制度を維持した理由（諸外国においても競争法からの適用除外が認められていること）は、現時点において適用除外制度を維持する理由として成立していない。 ○ さらに、現在、オープンスカイの進展を受けて、航空会社間で提携深化協定を締結する動きがあるところ、同提携深化協定は、航空会社間の運賃・スケジュールの調整や収入プールをしようとするものであり、事実上、航空会社間の企業結合に近い。この提携深化協定が独占禁止法の適用除外の対象とされたため、市場における競争の制限につながり、航空運賃の高騰等、消費者の不利益につながるおそれがある。 ○ また、公正取引委員会が事後的に措置請求を行う場合、当該航空会社は、一旦締結した協定を事後的に解消するなどの必要が生じ、航空会社にとっても不利益になるおそれがある。 ○ このような状況にかんがみると、我が国において国際航空における航空会社間の運輸協定に関する適用除外制度を維持することの意義は低下しており、当該制度を維持することは我が国の航空会社が積極的な国際展開を図る上での障害となるおそれすらあるものと考えられる。一方で、アライアンス間競争が世界的潮流となる中、アライアンス間の競争促進を通じた国際航空輸送の活性化は

積極的に評価されるべきである。

- 現在認可対象である協定は、その性質上競争制限的な内容を含む可能性があるが、協定の内容によってはアライアンス間の競争を促進し、利用者の利便を向上させる場合（例えば、共同事業の実施による運賃低下や、乗り継ぎ利便性の向上など）があり、具体的な協定の中身を見て判断することが広く国民の利益になるとの見解があるが、協定の内容によっては競争が促進され、利用者の利便性を向上させる場合があることは、他の業種でも同様であり、このことは国際航空に関して、独占禁止法適用除外制度が必要な理由とはならない。独占禁止法が適用されるようになった場合でも、具体的な協定の内容によって判断されることになる。むしろ、独占禁止法適用除外によって、競争制限的な内容を含む協定が認可されることになれば、利用者の利益が害されることになる。
- 例えば、欧米においても、最近のアメリカン航空、ブリティッシュ・エアウエイズ、イベリア航空のアライアンス（ワンワールド）内での提携に際して、適用除外制度が廃止された欧州では競争当局の判断で発着枠の返上等の条件を課した上で提携が認められており、米国では、日本と異なり、運輸当局の判断に先立ち競争当局が意見を述べることのできる法制度の中で、運輸当局が競争当局の事前の意見を踏まえて欧州同様の条件を課した上で提携が認められているという事実がある。このように、提携深化協定については、欧米でもその競争制限的な内容について競争当局等によって懸念が示され、利用者利益への配慮がなされているところである。
- 当局は見直しを行ったとしているが、平成 22 年度に行われた見直しは元々、市場における競争の制限や消費者の不利益となるおそれが低い協定に関する運用の見直しが行われたにすぎない。市場における競争の制限や消費者の不利益につながるおそれが高い提携深化協定については、依然として制度について見直しが行われていない。

【その他（物流・運輸）⑱】

規制・制度改革事項	国内航空運賃設定における運用上の規制の廃止による自由化の徹底
規制・制度改革の概要（案）	・ 本来届出制度である国内航空運賃につき、割引運賃の制限による運用上の規制を廃止する。＜平成 23 年度措置＞
所管省庁	国土交通省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 本来届出制度である国内線運賃につき、割引運賃の制限による運用上の規制により、本邦航空会社による自由な運賃競争の阻害要因となっている。 ○ また、このような例外的措置は、規制の透明性を確保できないという点で望ましくない。 ○ 新規参入航空会社を優遇する措置となっている点が問題である。運賃規制上新規を優遇すべき根拠は存在しない。1997 年に新規参入を認めたのは、競争を促進して利用者便益の向上を図る点にあった。新規参入を支援することが目的になってはならない。 ○ 航空輸送が自由化された場合、競争阻害的な行為の取り締まりは、世界のほぼすべての市場について、事後規制で行われている。

【その他（物流・運輸）⑲】

規制・制度改革事項	米国、欧州等先進国との航空機材、乗員資格等に関する相互承認の推進
規制・制度改革の概要（案）	・ 米国との間で、平成 21 年 4 月に締結した航空機材以外の分野（乗員資格、整備施設、シミュレーター等）においても、相互承認の協議を推進する。また、欧州等その他の先進国とも協議を推進する。＜平成 23 年度以降継続実施＞
所管省庁	国土交通省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ コスト削減により、本邦国航空会社の国際競争力強化に資するべく、米国との間で、2009 年 4 月に締結した航空機材以外の分野（乗員資格、整備施設、シミュレーター等）においても、相互承認の協議を推進すべきである。 ○ また、欧州等その他の先進国とも協議を推進すべきである。

【その他（物流・運輸）⑳】

規制・制度改革事項	沿海航行区域の拡大
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現行の沿海資格船舶の内、航海機器等において一定の安全性能を有する船舶について、原則 20 海里となっている沿海区域の拡大を検討し結論を得る。 <p style="text-align: center;">＜平成 23 年度検討・結論＞</p>
所管省庁	国土交通省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 現状の航行区域制限により、岬から岬が直線航行できないために航海距離、時間のロスが発生している。 ○ 陸から原則 20 海里までの灯台や山や半島などの地形等を視認した地文航法を原則として沿海区域が規定された時点（昭和 8 年）と現時点では、航行速度の向上、船の堪航性やレーダー等航海機器の発達による船舶性能の向上等の状況の改善がある。 ○ 貨物船や大型フェリーなどが 20 海里以内の船舶輻輳区域を避ける事により船の針路が自由となりより安全となり、乗組員の負担軽減にも繋がる。 ○ 航行時間の短縮・燃費軽減による物流効率化の推進、CO2 の排出削減にも寄与する。

【その他（物流・運輸）⑳】

規制・制度改革事項	狭水道航路における制限速度の見直し
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 狭水道航路における速度制限につき、制限区間及び制限速度の見直しを検討し結論を得る。 <p style="text-align: center;">＜平成 23 年度検討・結論＞</p>
所管省庁	国土交通省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 本規制により制限を受け、燃費低減・輸送効率アップの機会が失われている。 ○ 航路によっては規制当初から大幅に通行量に変化、漁船の操業が減少している。 ○ また、レーダー性能の向上、AISの装備等により安全性が向上している。 ○ 航行時間の短縮・燃費向上は、CO2 の排出削減にも寄与する。

【その他（物流・運輸）②】

規制・制度改革事項	内航旅客船の船舶検査制度の見直し、簡素化
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 内航旅客船の船体計画保全検査制度について、船舶の安全性への影響等を考慮しつつ、検査項目の簡素化及び承認基準の緩和について検討し結論を得る。 <p style="text-align: center;">＜平成 23 年度検討・結論＞</p>
所管省庁	国土交通省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 内航旅客船を海外で建造する場合、検査項目の多さや相違が障害となることがある。 ○ 例えば、交通バリアフリー法への対応は、船内スペースが限られているにも関わらず、諸外国の基準に比べ国内の基準は極めて厳格であるため、構造上対応が困難との指摘がある。 ○ 船体計画保全検査制度については、承認基準が厳しいことや計画保全検査の項目が多岐にわたることが、事業者にとって依然大きな負担となっている。 ○ 内航旅客船は殆どが実質的に国内で建造されており、海外の競争力・技術力のある造船所を採用する事で資本コストの低減が図れる。また、技術的に安全性を維持できる範囲で現検査項目・承認基準を緩和することにより、修繕費等の運航コストの低減を図る。 ○ 他国船級協会では、船底検査は5年に2回が主流であるが、内航旅客船の船底検査は毎年行われており、コスト負担となっている。

【その他（物流・運輸）②】

規制・制度改革事項	内航海運事業におけるカボタージュ規制の見直し
規制・制度改革の概要（案）	・ 内航海運事業におけるカボタージュ規制の見直しにつき、検討し結論を得る。＜平成 23 年度検討・結論＞
所管省庁	国土交通省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ カボタージュ規制の見直しにより、日本の国内航路でも客船と貨物船の両方で外国籍船が参入でき、クルーズ料金や海運コストが安くなる。 ○ すでに内航船と外航フィーダー船は競争状態にあり、当規制により、上海港、釜山港へのフィーダー化が益々進行する恐れがある。 ○ 外国の船が日本の港に入ってくると、国防上問題であるという指摘があるが、外国の船が現在すでに日本の港に多数寄港している現状からは、妥当とはいえない。

【その他（物流・運輸）⑭】

規制・制度改革事項	空港発着回数、運用時間、飛行空域、滑走路使用時間・運用方法に関する規制の緩和・撤廃
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 航空機や管制の技術革新の進展等にあわせて、発着回数、運用時間、飛行空域、滑走路運用方法の制限の見直しを検討し、結論を得る。具体的には、大阪空港における機体の区分による発着枠制限の見直し、羽田空港における東京内陸部の飛行制限の見直しを含む発着枠の拡大方策、成田空港における飛行時間の制限の見直しを含む発着枠の拡大方策につき、検討し結論を得る。 <p><平成 23 年度検討・結論></p>
所管省庁	国土交通省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 東京内陸部の飛行制限解除により、羽田の発着枠が飛躍的に増大する。滑走路の改善により、羽田からの長距離早朝深夜便の運航が可能となる。時間制限の緩和により、成田の運用時間が長くなり、早朝深夜便が運航可能となる。大阪空港の未使用のプロペラ機枠の活用等により、発着枠の有効活用につながる。 ○ 新たな大規模投資とは別に、空港発着枠の飛躍的拡大が見込まれる。

4 - 3 金融分野

(1) 金融分野における改革に向けた基本的考え方

(基本認識)

日本の経済成長はバブル崩壊後、約 20 年にわたり極めて低い水準にとどまり、現在も閉塞状況におかれている。日本経済が立ち直り、「強い経済」を実現するために、金融分野に求められているのは、実体経済、企業のバックアップ役としてそのサポートを行うこと、金融産業自身が成長産業として経済をリードすることにより、「グリーン・イノベーション」、「ライフ・イノベーション」、「アジア経済」、「観光・地域」といった成長分野を支える基盤となることである。

(改革の方向性)

我が国企業の成長、再生支援

我が国企業、産業の成長ないし再生を促進すべく、多様かつ円滑な資金調達を可能とするような制度の見直し等を行うべきである。

市場や取引所の整備、活性化等

金融産業自身も成長産業として発展できるよう、市場や取引所の整備並びに活性化を行うとともに、各種開示手続等の整理、簡素化を行うべきである。

質の高いサービス提供のためのグループ経営円滑化

金融機関のグループ化が進展する中、金融グループが自ら創意工夫を凝らしながら、グループ全体として顧客に対しより質の高いサービスを提供することができるよう、組織再編、業務範囲規制等についての金融法制の改革を進め、ユーザーにとって信頼できる利便性の高い金融産業を構築することにより、金融市場と金融産業の国際競争力を高めていくべきである。

(2) 各府省庁が取り組む規制・制度改革事項

【その他（金融）】

規制・制度改革事項	社債市場の活性化及び国際化の推進 (社債以外の債務に付与されるコベナンツ情報の開示)
規制・制度改革の概要（案）	・ 日本証券業協会「社債市場の活性化に関する懇談会」での議論を踏まえ、銀行の融資実務への影響に加えて投資家保護の観点から、必要な情報の開示が適切に行われるよう検討する。＜平成 23 年度結論＞
所管省庁	金融庁
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	社債以外の債務に付与されるコベナンツ等が十分に開示されることで、投資家層の拡大が見込まれる。

【その他（金融）】

規制・制度改革事項	社債市場の活性化及び国際化の推進 (社債管理者の設置)
規制・制度改革の概要（案）	・ 平成 23 年 6 月を目途に取りまとめを行うとされている日本証券業協会「社債市場の活性化に関する懇談会」での議論を踏まえ、社債管理の在り方について検討を行う。＜平成 23 年度検討・結論＞
所管省庁	金融庁、法務省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	日本証券業協会「社債市場の活性化に関する懇談会」では、社債デフォルト後の債権の保全・回収機能に特化した機能を果たす社債管理に係る提案がなされている。同「懇談会」では、発行会社、投資家のニーズ等を十分に把握、確認し、同提案を含め社債管理の在り方について検討が行われる予定。

【その他（金融）】

規制・制度改革事項	デリバティブ取引規制の見直し (清算機関(CCP)と取引情報蓄積機関制度の見直し)
規制・制度改革の概要(案)	<ul style="list-style-type: none"> 国内清算機関と外国清算機関との連携に係る制度設計について、連携金融商品債務引受業の認可に際しては、担保権設定や金額が可能な限り2重にならず効率的なものとなるよう適切な対応を行う。 <p>取引情報蓄積機関の創設に係る制度設計について、関係法令の施行(平成24年11月が期限)までに内閣府令において規定することとしており、利用者の負担等を考慮して具体的な内容を定める。<平成24年度措置></p>
所管省庁	金融庁
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	市場の利用者にとって、活用しやすく、かつ、無用な負担を可能な限り抑えて制度設計すべきである。

【その他（金融）】

規制・制度改革事項	金融商品取引法に基づく単体財務諸表開示の簡素化
規制・制度改革の概要(案)	<ul style="list-style-type: none"> 金融商品取引法における国際会計基準の適用の是非判断が平成24年を目途に行われる予定であることに鑑み、連結財務諸表と単体財務諸表のあり方及び会社法上の取扱いの検討等を踏まえ、単体財務諸表の簡素化を行う。 <p><平成24年結論></p>
所管省庁	金融庁
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<p>投資家にとって重要な連結決算に集約されることで、投資判断に必要な十分な情報が簡潔・明瞭化される。</p> <p>また、国際会計基準のコンバージェンスが進むにつれて決算作成コストが大幅に上昇することを鑑み、開示者の決算作成コストの上昇抑制につながる。</p> <p>市場の利用者(投資家及び開示企業の双方)にとって、活用しやすく、かつ、負担を抑えて制度設計すべきである。</p>

【その他（金融）】

規制・制度改革事項	有価証券報告書提出銀行の場合の決算公告の免除
規制・制度改革の概要（案）	・ 有価証券報告書を提出している銀行について、会社法の規定に則り、決算公告を免除する事を検討の上、結論を得る。＜平成 23 年度検討・結論＞
所管省庁	金融庁
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	有価証券報告書は、決算公告で開示する情報を網羅しており、E D I N E Tでの閲覧も可能であり入手方法も決算公告に比べ多様性に富み、十分その代わりとなり得る。また、銀行法の目的といえる「一般大衆である預金者への情報開示」に対しては、四半期毎の決算の自行ホームページ掲載や「業務及び財産の状況に関する説明義務」（いわゆるディスクロージャー誌）の公衆縦覧義務等により預金者への十分な情報開示は確保されている。

【その他（金融）】

規制・制度改革事項	いわゆる「大会社」等への貸付に対する規制の見直し（貸金業法の見直し）
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> 貸金業法について、借り手属性による基準を設け、その基準を満たす借り手のみを対象に融資する貸し手に対して参入規制や行為規制を緩和する事を検討し、結論を得る。＜平成 23 年度検討、結論＞
所管省庁	金融庁
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<p>本件の趣旨は、個人と事業者を同一基準で規制するのではなく、借り手の属性、能力に応じた制度設計が必要だということ。</p> <p>借り手の属性に基準を設ける事により、企業の資金調達機の機動性を高める法律として「特定融資枠契約に関する法律」があり、業者がリスクを取る貸金業において、借り手に基準を設ける参考となる。</p> <p>貸金業法でも借り手に「特定融資枠契約に関する法律」に準ずる基準を設け、基準を満たす借り手のみを対象に融資を行う貸し手には貸金業法における参入規制や行為規制を緩和すれば、適切な資金供給の円滑化に繋がる。</p>

【その他（金融）】

規制・制度改革事項	政策金融機関等の私的整理時における債権放棄の制度構築
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> 政府系金融機関や独立行政法人が一部債権放棄への協力義務のある(株)企業再生支援機構による支援決定可能期間は限られており、その後の私的整理支援を継続していくため、事業再生と同じ立場にいる「産業活力の再生及び産業活動の革新に関する特別措置法」にて設けている事業再生ADR認定業者に(株)企業再生支援機構に対する協力義務と同様の規定を設けることを検討する。 <平成 23 年度検討開始>
所管省庁	経済産業省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<p>(株)企業再生支援機構は平成 21 年 10 月の設立から 5 年間で業務が終了するよう努める期間限定組織であり、原則 2 年以内に支援決定を行うことから、3 年目以降及び組織の終了後は私的整理時における債権放棄について法的に政策金融機関等が協力しなければならない機関や制度が無くなり、私的整理による事業再生が進まず清算を余儀なくされる企業等が増加していく懸念がある。</p> <p>再生案件については、引き続き債権放棄等の協力がしやすいような制度的な担保をしていく必要がある。</p>

【その他（金融）】

規制・制度改革事項	協調リースの集団投資スキーム持分の適用除外要件の明確化
規制・制度改革の概要（案）	・ 協調リースについて、実態を踏まえ集団投資スキーム持分の適用除外要件への該当性を検討し、それを明確にする。＜平成 23 年度調査・検討・結論＞
所管省庁	金融庁
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	協調リースについては、金商法で除外要件も設けられているが、その要件が抽象的であり適用判断が難しく、取組みそのものがしにくい状況である。 協調リースは、広く一般事業法人を対象に出資を募るものではなく、まして個人は対象外であり、資金の出し手は全てリース会社である実態を踏まえた規制の適用をしていく必要がある

【その他（金融）】

規制・制度改革事項	異種リスクの含まれないイスラム金融に該当する受与信取引等の銀行本体への解禁
規制・制度改革の概要（案）	・ イスラム金融取引に該当する受与信取引等のうち、銀行法に基づき銀行本体に認められる業務（以下、「銀行業務」と実質的に同視しうる取引（銀行業務に準じ、銀行業務との機能的な親近性やリスクの同質性が認められる取引）の銀行本体における取扱いの許容を検討し、結論を得る。＜平成 23 年度検討・結論＞
所管省庁	金融庁
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	現在、中東・アジアは世界の中でも発展著しい市場であり、この市場において、本邦金融機関の国際化や日本企業の海外進出の阻害要因があれば、改善していくべき。他業禁止の観点が必要であるが、世界的な金融規制強化の流れがある中で金融市場で主流の欧州系・米国系金融機関にて取扱いが認められているのであれば、積極的に取組む必要がある。

【その他（金融）】

<p>規制・制度改革事項</p>	<p>銀行の子会社の業務範囲の拡大(リース子会社等の収入制限の緩和)</p>
<p>規制・制度改革の概要(案)</p>	<p>・リース子会社における収入制限規制は、リース子会社の子会社を含むリース会社集団全体で判断すれば足り、リース子会社から発生する中古物品の売買・保守点検を専門に行う子会社については、当該リース子会社の一部門と同視できる場合は、単体での収入制限規制の適用を除外することも含め、リース会社集団内において、効率的に事業が行えるよう規制の見直しを検討する。 <平成 23 年度検討・結論></p>
<p>所管省庁</p>	<p>金融庁</p>
<p>当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方</p>	<p>銀行の「他業禁止」に係る規制については、本業以外の業務を営むことによる異種のリスクの混入を阻止すること、銀行業務に専念することにより効率性を発揮すること、利益相反取引を防止することなどにその趣旨があるとされている。本件は銀行子会社たるリース会社集団が現行規制の下で行っていた業務を、効率化、専門性の進展等の観点から、その会社集団の中で再編することを可能にすべきであると述べているのであって、上記趣旨に反するとは考えられない。銀行の他業禁止の趣旨を十分勘案し、リース会社集団内での機能分担・効率化を図るため、実質的にリース業務を営む会社の一部門と同視できる場合は、単体ではなくリース集団内のみで収入制限を行うことを検討すべき。</p>

【その他（金融）】

規制・制度改革事項	企業グループの組織再編に資する規制の見直し (1) 保険契約の包括移転の移転単位の見直し
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 保険会社の組織再編が進んでいることも踏まえ、責任準備金の算出基礎が同一である保険契約の一部の移転・承継を行うことについて、保険契約者の保護の観点も踏まえつつ、検討を行い結論を得る。＜平成 23 年度検討・結論＞
所管省庁	金融庁
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<p>責任準備金の公平な分割に留意しつつ、異議申立手続における運用の見直し（情報開示の在り方等）当局の関与の在り方（例えば予備審査制度の導入等）の手当を行った上で、責任準備金の算出基礎が同一である保険契約の一部での移転を可能とする、もしくは連結ソルベンシー制度の導入等グループ監督制度が整備されたことを受けてグループ内に限定して移転単位の自由度を高める方法も考えられる。</p>

【その他（金融）】

規制・制度改革事項	企業グループの組織再編に資する規制の見直し (2) 保険募集人等の委託の在り方の見直し
規制・制度改革の概要（案）	・ 保険会社の組織再編が進んでいることも踏まえ、復代理等も含めた保険募集人等の委託の在り方について、業務の適切な実施を確保する観点も十分踏まえつつ、検討を行う。＜平成 23 年度検討＞
所管省庁	金融庁
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	例えば、銀行代理業は所属銀行の許諾を得て再委託が可能である一方、原則許可制であり、業務範囲、経理、顧客保護、委託元の指導、賠償責任等の規定を設けている。単に復代理を認めるのみならず、保険販売、管理を行う新たなカテゴリーを設け、銀行代理業に準じて規定することが必要である。また、総代理店の権利義務、保険会社との関係につき必要な規定を別に置くことで、代理店の業務の適切な実施、総代理店のコントロール、賠償責任の明確化等の問題をクリアすることは可能である。

【その他（金融）】

規制・制度改革事項	企業グループの組織再編に資する規制の見直し (3) グループ会社内での事業再編手続の簡素化
規制・制度改革の概要（案）	・ 同一保険会社グループ内において組織再編を行う場合には認可制から届出制に緩和することを検討する。 ＜平成 23 年度検討・結論＞
所管省庁	金融庁
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	同一保険会社グループ内において組織再編を行う場合にはそれ以外の会社との組織再編とは異なり、グループ内で機動的、効率的になされるべきである。 行政庁は、保険会社グループとして、経営統合等される際にも事前確認を行っているものであり、グループ内の組織再編において再度事前確認を行う必要性は乏しい。

【その他（金融）】

<p>規制・制度改革事項</p>	<p>貿易保険の民間開放推進（再保険の開放）</p>
<p>規制・制度改革の概要（案）</p>	<ul style="list-style-type: none"> 平成 22 年 10 月の事業仕分け結果（「特別会計の廃止（国以外の主体に移管）」、「国家の保証等国の関与を確保」、「移行のための適正な経過期間」及び「組織としては独立行政法人日本貿易保険に一体化」）を踏まえつつ、貿易保険の民間保険の参入促進の観点にたつて、国ないし独立行政法人日本貿易保険の、民間保険会社からの再保険の引受を認めることも含め、貿易保険制度の在り方を見直す。＜平成 23 年度検討開始＞
<p>所管省庁</p>	<p>経済産業省</p>
<p>当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方</p>	<p>貿易保険事業への民間保険会社の開放が進まない理由の 1 つには、民間保険会社の出再先が海外しかないため、コストがかさむという指摘がある。貿易保険事業については、法令での参入規制は存在しないものの、組合包括保険制度、国・N E X I の再保険の仕組み等が、さらなる民間開放の妨げとなっている可能性がある。</p> <p>それらを見直すことにより、民間開放を促進させ、また、N E X I との役割分担を明確にした上で、官民一体となって外国貿易その他対外取引を行う企業のバックアップにあたるべきである。</p> <p>再保険を開放した場合でも、引受を義務化するのでなければ、「逆選択」による不良案件の集中のおそれはない。現状、民間保険は海外に出再しており、国内において民間再保険業の圧迫の恐れはないものと考えられる。今後民間再保険業を行いうる国内の民間保険育成のためにも、政府ないしN E X I による再保険引受を行うことにより、民間保険のノウハウ蓄積の機会を与えるべき。</p>

【その他（金融）】

規制・制度改革事項	川下持株会社が子会社とできる範囲の明確化
規制・制度改革の概要（案）	・ 保険会社が保険業法第 106 条第 1 項 1 ～ 4 , 8 , 9 号に規定する会社を子会社とする持株会社を子会社とできることを明確化する。 <平成 23 年度措置>
所管省庁	金融庁
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	新成長戦略の 金融戦略 2（2）我が国金融機関のアジア域内での活動拡大 において、「保険会社が海外不動産投資や外国保険会社の買収等を行う場合に障壁となる規制の見直しの検討」との記載があるところ、保険会社が海外の保険会社を傘下に持つ持株会社を買収することが可能となることを明示することにより、さらに、保険会社の積極的な海外進出を促すべき。

【その他（金融）】

規制・制度改革事項	投資法人における「減資」制度の導入
規制・制度改革の概要（案）	・ 欠損補填のための出資総額の減少（減資）制度導入の可否につき、平成 25 年度までに行う投資信託・投資法人法制の見直しの検討及び制度整備の実施において、投資家保護、投資法人の導管体としての性質、ファイナンス手法の中での位置づけ、求められるガバナンス等様々な観点に加え、税務会計上の取扱いと併せて総合的な検討を行う。 <平成 25 年度結論>
所管省庁	金融庁
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	投資法人による欠損補填のための出資総額の減少（減資）制度を導入することで、資金調達、J-REIT 市場等の活性化等に資するとの指摘がある。 欠損補填のための出資総額の減少は、それによって投資法人の財産が増減するものではない。 一方、投資家保護、投資法人の導管体としての性質、ファイナンス手法の中での位置づけ、求められるガバナンス、税務会計上の取扱い等とも関連。

4-4 IT分野

(1) IT分野における改革に向けた基本的考え方

(基本認識)

- ITは、情報通信産業にとどまらず、およそ全ての産業の生産性向上、国民生活の質的向上のツールになりうるものである。ここで強調すべきは、ITは、コミュニケーションの手段として、ビジネスを効率化する手段として、新たなビジネスを生み出す手段として、個人が社会に参画する手段として、個人が自己実現を図る手段として、政府の効率化を図る手段として、国際的な交流を図る手段として等、その応用可能性は極めて高いということである。
- 特に、ITにおける個人参加の可能性と、IT技術の進歩と革新の速さ、さらにはITが生来の性質として持ち合わせている越境性（ボーダレス）とを合わせて考えれば、IT分野を切り口とした経済社会の変革、いわゆるIT革命は、まさに今現在も、世界中のあらゆる空間で進行しているということである。
- IT分野における規制・制度改革の議論の出発点としては、IT全盛の時代においては、既存の世界の比較優位構造が大きく覆る可能性があることを認識し、我が国は、そのITのインフラ整備及びその利活用に関し、世界の後塵を拝す可能性があるという危機感を共有し、一方で、我が国の産業や国民が持つ競争力・潜在力はかなり高く、ITを通じて、その競争力・潜在力をどのように顕在化させていくべきか、という問題意識の設定が重要である。

(改革の方向性)

○利用者本位の市場環境整備

発想の原点は利用者本位である。サイバー空間の主役は、消費者、サービス業、コンテンツ産業や様々な製造業など「広義の利用者」である。こうしたユーザーに対して、高度なネットワークサービスが多数提供され、ユーザー自らの利用形態に合わせて、自由に選択できる環境を整えるという発想が不可欠である。

○健全な事業者間競争のための環境整備

そのための手段として、健全な事業者間競争のための環境整備が必要である。ネットワークサービスに関して、どのような条件が提供されれば、新規参入者と既存事業者との間で、有効かつ活発な競争が促進されるのかという考察が規制・制度改革の根幹となる。また、競争環境の整備という視点から見て有効ではない手段や、社会変革や技術革新に対応していない規制に関しては、民間の創意工夫を阻害しかねないので、早急に見直す必要がある。

○ネットワークサービスの高度化・低廉化による国民利益の増大

そして制度改革の帰結として追求すべきは、利用者サービスの向上と、経営の効率化・高度化により競争力を高めた強靱な事業者の出現による好循環の創出である。国際的な競争環境が広がる中で、事業者がより高度で低廉なネットワークサービスを提供することにより、結果的に国民利益の増大が実現するという好循環を形成すべきである。

(2) 各府省庁が取り組む規制・制度改革事項

【その他（IT） ①】

規制・制度改革事項	道路占用手続における引込み線の取り扱いの明確化
規制・制度改革の概要（案）	・ 引込線の取り扱いに関しては、道路占用許可申請に際して、申請書への記載及び占用料は不要とすべく、国土交通省から各道路管理者（国道だけではなく）に対して、周知・徹底する。＜平成23年度早期措置＞
所管省庁	国土交通省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 引込線に関しては、個別の占用許可申請は不要であり、本件は平成18年度に周知済みであるとのことだが、実態は、各道路管理者によって、運用が異なっている。（国道だけではなく、都道、県道、市町村道で、占用申請・占用料の要否について統一化されていない。） ○ 国土交通省としても、実態の調査・把握に努めるべき。 ○ なお、占用料の扱いについての明確な回答はないが、申請不要である点を鑑みると、占用料も不要であるものと判断する。

【その他（IT） ②】

規制・制度改革事項	河川占用申請書・港湾占用申請書の申請様式の統一化、電子化
規制・制度改革の概要（案）	<p>① 河川占用申請に関しては、申請フォーマットの簡素化方向での統一につき、国土交通省から各河川管理者に対して、周知・徹底するとともに、標準処理期間を2～3週間程度に短縮を図る。＜平成23年度 早期措置＞</p> <p>② 港湾占用申請に関しては、申請フォーマットの簡素化方向での統一、及び2～3週間程度の標準処理期間の設定につき、検討を開始し、結論を得次第、直ちに周知・徹底する。＜平成23年度 検討・結論・措置＞</p> <p>③ 国土交通省所管（道路・河川・港湾）の各種申請に関しては、ワンストップサービスで許可申請が可能となるよう申請書類の標準化及び提出窓口の統一化の実現か、使い勝手の良い電子申請による申請業務の簡素化を実現すべく、検討し結論を得る。 ＜平成23年度検討・結論、平成24年度措置＞</p>
所管省庁	国土交通省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<p>○ 河川に係る占用許可申請書は、河川法施行規則第12条において定められていることは承知しているが、実態は、施行規則のとおりとなっておらず、河川管理者によって独自の申請フォーマットがある点は問題。</p> <p>○ 廃止した電子申請時のフォーマットを、そのまま紙ベースの申請用に使えるようにすれば良いのではないかと。</p> <p>○ 国土交通省としても、申請フォーマットがバラバラである点について、実態の調査・把握に努めるべき。</p> <p>○ 標準処理期間が3か月かかるという点に関しても、道路の占用許可申請手続きが2～3週間であるという点に鑑みると、手続きの一層の迅速化が必要である。</p> <p>○ 港湾に関わる申請手続きに関しては、国土交通省が22年度中に実施する実態把握を踏まえ、標準処理期間も含めて、参考となる指針を早期に作成すべき。</p> <p>○ なお、実態把握を行った結果、申請フォーマットが、事業者に過剰な負担を強いる申請となる形で統一化されるのではなく、簡素化に努めるべき。</p>

	<ul style="list-style-type: none">○ また、国土交通省所管（道路・河川・港湾）に関しては、ワンストップサービスで許可申請が可能となるよう申請書類の標準化及び提出窓口の統一化、または使い勝手の良い電子申請による申請業務の簡素化を実現すべき。○ なお、各地方自治体の管理者側からは、本件はあくまで自治事務の範疇であるべしとの考えもあるが、今回の要請は、地方分権の推進を覆すようなものではなく、申請者側の業務上の負担軽減をお願いすべく、単に、申請様式の統一と、標準処理期間の設定を要望するだけのものである。
--	--

【その他（IT） ③】

規制・制度改革事項	国立公園等における各種行為許可申請書の申請様式の統一化、電子化
規制・制度改革の概要（案）	<p>① 国立公園等に係る各種行為許可申請に関しては、申請フォーマットの簡素化での方向での統一につき、環境省から各管理者に対して、周知・徹底するとともに、標準処理期間の一層の短縮を図る。また、景観対策に関する許可基準に関しても、当該基準を順守するよう、周知・徹底を図る。＜平成 23 年度 早期措置＞</p> <p>② 国立公園等に係る各種行為許可申請に関しては、都道府県を含めてワンストップサービスで許可申請が可能となるよう申請書類の標準化及び提出窓口の統一化の実現か、使い勝手の良い電子申請による申請業務の簡素化を実現すべく、検討し結論を得る。 ＜平成 23 年度検討・結論、平成 24 年度措置＞</p>
所管省庁	環境省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 国立公園等に係る各種行為許可申請書は、自然公園法施行規則において定められていることは承知しているが、実態は、施行規則のとおりとなっておらず、各管理者によって独自の申請フォーマットがある点は問題。 ○ 環境省としても、申請フォーマットがバラバラである点について、実態の調査・把握に努めるべき。 ○ なお、実態把握を行った結果、申請フォーマットが、事業者に過剰な負担を強いる申請となる形で統一化されるのではなく、簡素化に努めるべき。 ○ 標準処理期間については、手続きの一層の迅速化に向けて周知徹底を図るべき。 ○ また、景観対策に関わる許可基準に関しては、各管理者から裁量による過剰指導が行われているとの話もあり、実態の調査・把握の上、許可基準の周知・徹底を図るべき。 ○ なお、各地方自治体の管理者側からは、本件はあくまで自治事務の範疇であるべしとの考えもあるが、今回の要請は、地方分権の推進を覆すようなものではなく、申請者側の業務上の負担軽減をお願いすべく、単に、申請様

	式の統一と、標準処理期間の設定を要望するだけのものである。
--	-------------------------------

【その他（IT） ④】

規制・制度改革事項	河川占用標識板の掲示義務の一部緩和等
規制・制度改革の概要（案）	・ 占用許可条件として付している占用許可標識の明示すべき事項から、占用期間を削除すべく、各地方整備局に周知・徹底を図る。また占用施設の形態に応じて表示方法を変更できるよう、各地方整備局に周知・徹底を図る。 ＜平成 23 年度早期措置＞
所管省庁	国土交通省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	○ 「占用許可条件として付している占用許可標識の明示すべき事項から、占用期間を削除する。併せて、表示方法についても、占用施設の形態に応じて表示方法の相談に応じることとする。」という国土交通省回答の早期実現を求める。

【その他（IT） ⑤】

規制・制度改革事項	道路拡張工事等に伴うケーブル移設工事費用の負担軽減措置
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 起因者が道路管理者側である道路拡幅工事などに伴うケーブル移設費用は、道路管理者側が負担する方向で、検討し結論を得る。 <p style="text-align: center;">＜平成 23 年度検討・結論、平成 24 年度措置＞</p>
所管省庁	国土交通省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ ケーブル移設に伴う費用については、共架事業者及び管路利用者が全額負担しており、「社会通念上受忍の限度を越える」と判断された場合は殆どない。 ○ 事業の公平性・競争性を担保するため、電柱管理者と共架事業者とのイコールフットィングを図る必要がある。 ○ 国土交通省としても、当該実態の調査・把握に努めるべき。 ○ 起因者が道路管理者側である、道路拡幅工事などに伴うケーブル移設費用は、道路管理者側が負担すべき。

【その他（IT） ⑥】

規制・制度改革事項	共同溝利用時における本管区間以外の利用ルールの整備
規制・制度改革の概要（案）	・ 引き込み管を自ら設置できない場合においては、既存の引き込み管を利用する以外の手段がなく、共同溝の本管区間の利用を促進するためには必要不可欠であるとの観点から、当該事後入溝ルールについて、検討し結論を得る。 <平成 23 年度 検討・結論>
所管省庁	国土交通省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	○ 国道沿い等に埋設されている共同溝から、各戸（各ビル）までの引き込み部分の管路（地中埋設）を、事後入溝事業者が新たに敷設することは物理的に困難。 ○ 上記のような、自ら設置できないケースにおいては、既に埋設済みの引き込み管の利用ルールの設定が必要。 ○ なお、既に埋設済みの引き込み管が使用済みであり、空きがない場合において、引き込み管の使用を求めているわけではなく、空きがある場合については、円滑に使用できるよう、利用ルールの見直しを求めるものである。引き込み管が利用できないことで、共同溝そのものが使えないのであれば、共同溝の「共同」たる意味がないのではないか。

【その他（IT） ⑦】

規制・制度改革事項	公益事業者の電柱・管路の使用に関するガイドラインの見直し（1） ～電柱強度の見直し～
規制・制度改革の概要（案）	・ 電柱強度の考え方について、実態の調査・把握に努め、その結果を踏まえ、必要に応じてガイドラインの見直しについて検討する。 <平成 23 年度 検討・結論>
所管省庁	総務省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	○ 電柱強度を理由に通信ケーブルを迂回させられたりするなどの実態を的確に把握すべき。 ○ 実態の調査・把握に努め、必要に応じ、ガイドラインの見直しを行うべき。

【その他（IT） ⑧】

規制・制度改革事項	公益事業者の電柱・管路の使用に関するガイドラインの見直し（２） ～共架申請ルールの一斉化・簡素化～
規制・制度改革の概要（案）	・ 公益事業者の共架申請様式の一斉化・簡素化及び申請手続きの簡素化について、実態の調査・把握に努め、その結果を踏まえ、必要に応じてガイドラインの見直しについて検討する。 <平成 23 年度 検討・結論>
所管省庁	総務省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 電柱の共架申請にあたって、電力会社では、添架内諾許可申請はなく、土地管理者との調整を実現している。 ○ 平成 22 年 12 月に NTT 東西が電子申請を可能とする等、一部の公益事業者は、申請方法を一部電子化するなど、申請者側の負担軽減の取組を行っていることもあり、当該取り込みが水平展開されるべく、関係省庁と連携を図りながら指導を行うべき。 ○ 公益事業者の種別ごとに申請方法・申請様式の一斉を図るべき。 ○ 実態の調査・把握に努め、その結果を踏まえ、必要に応じて、ガイドラインの見直しを行うべき。

【その他（IT） ⑨】

規制・制度改革事項	公益事業者の電柱・管路の使用に関するガイドラインの見直し（3） ～建中期日の明確化～
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公益事業者側の事由により電柱等を建て替える場合等の当該電柱の共架事業者に対する建中期日の明確化について、実態の調査・把握に努め、その結果を踏まえ、必要に応じてガイドラインの見直しについて検討する。 <p style="text-align: center;">＜平成 23 年度 検討・結論＞</p>
所管省庁	総務省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ NTT東西から通信事業者に対して提示される事前情報は「月単位」であり、これでは工事計画すら立案できないとの指摘がある。可能な限り日単位での情報提供とすべき。 ○ またNTTから共架事業者に対する移設依頼書には、建中期日が明記されておらず、実際の工事対応前に、2度3度と確認の問い合わせをしており、共架事業者の大きな負担となっている。 ○ 全ての通信事業者への一律周知は事実上困難とあることは理解できるが、移設の場合については既に共架している事業者に対する情報提供が困難とは考えられない。

【その他（IT） ⑩】

規制・制度改革事項	光ファイバーケーブルの部分開放ルールの整備（引き込み区間の開放）
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ NTT東西が電柱から顧客（ビル等）の間に敷設する引込線と他事業者の設備を電柱上の接続箱等で接続する場合など、新たな接続形態による接続要望について、具体的な要望内容、技術的な可能性及びNTT東西に対する経済的負担の程度を踏まえた上で、光ファイバーケーブルの部分開放（アンバンドリング）に関するルールの明確化を図る。＜平成23年度 検討・結論＞
所管省庁	総務省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 一義的には、要望の具体化と事業者間の積極的な協議を促すよう求める。 ○ その上で、総務省において、当該要望に関する新たな接続形態について、アンバンドルの可否を検討すべきである。

【その他（IT） ⑪】

規制・制度改革事項	有線電気通信法における設置手続の簡素化・電子化
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 行政手続きの簡素化の観点から、事業者の要望等を踏まえつつ、申請業務の簡素化を実現すべく、検討し結論を得る。＜平成 23 年度検討・結論＞
所管省庁	総務省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 設置者が十分な技術的知識を有し、自立的に技術基準適合性が確保されると考えられる場合（電気事業者の業務用設備等）等は、届出不要としているが、①電気通信事業者と電気事業者の相互接続の場合や、②電気事業者同士が共同で設置した場合など、自律的に技術基準適合性が確保されている場合でも、届出が必要となっている。 ○ 設置した有線電気通信設備が損害を与えた場合は、民法上の損害賠償等により対応する考え方もあるが、他方、有線電気通信については、安全・信頼性等を確保する観点から、事前届出などの必要最低限の規律は必要と考えられることから、事業者負担の軽減は、申請業務の簡素化により実現するよう努めるべき。

【その他（IT） ⑫】

規制・制度改革事項	有線電気通信法における卸供給事業者の扱いの改善について
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 電気設備の技術基準、もしくはその解釈を見直し、有線電気事業法上の届け出の対象外であるか否かにつき、周知・徹底する。＜平成 23 年度 早期措置＞
所管省庁	経済産業省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 卸供給事業者（従前の卸電気事業者（200万kW以下）の有線電気通信設備（共同設置や相互接続以外の自社設備・自社使用のもの）は、電気設備の技術基準第50条に規定する「電力保安用通信設備」に該当するとの経済産業省回答があり、これを了解。 ○ 当該技術基準に規定する「電力保安用通信設備」であることで、有線電気通信法上の届け出も不要となる。 ○ 他方、本件に関しては、「電気設備の技術基準」及びその「解釈」を読んでも、判りにくい形となっているため、今後、再生可能エネルギーを設置する事業者等、卸供給事業を営む者が、誤解なきよう、何らかの形で明らかにすべき。 ○ 現時点においても、卸供給事業者が70社近くいることを鑑みれば、今後も同じような誤解を生じる可能性が懸念される。 ○ 特に、一般電気事業者向けの売電ではなく、PPS向けや卸電力取引所向けの売電の場合についての解釈も明らかにすべき。

【その他（IT） ⑬】

規制・制度改革事項	電気通信分野におけるユニバーサルサービスの考え方の基本的転換
規制・制度改革の概要（案）	・ 総務省における「ブロードバンドサービスが全国に普及するまでの移行期におけるユニバーサルサービス制度の在り方」の検討・結論を踏まえ、早期の制度措置を図る。 ＜平成 23 年度 措置＞
所管省庁	総務省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	○ 「情報通信審議会の答申を踏まえ、速やかに関係省令（電気通信事業法施行規則等）の改正を行い、来年度から新たな制度を施行する予定」との総務省回答の速やかな実施を求める。

【その他（IT） ⑭】

規制・制度改革事項	IP電話の品質基準の見直し
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 将来のIP網の普及を前提とした品質基準の在り方について、我が国独自のものではなく、国際的に整合性の取れたものとすべく、実際のユーザ体感品質（QoE）に係る国際標準化機関における標準化活動に積極的に参画し、検討を進める。 <p><平成23年度検討、国際標準化の結果を踏まえて結論></p>
所管省庁	総務省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 今後の高齢化社会の急速な進展を考えれば、固定電話及びIP電話の区別なく、そもそも、いわゆる「音声帯域（領域）」の拡張による通話品質の向上のような方策があるが、既に広く国民生活に普及し、利用されている既存の電話端末等が利用出来なくなる懸念を踏まえれば現実的では無い。 ○ 近年、通信サービスの品質については、実際のユーザ体感に基づいた新たな品質（QoE：Quality of Experience）に係る評価尺度や推定技術等について、国際電気通信連合（ITU）等の国際標準化機関において議論されており、今後、我が国としてもこれらを踏まえた検討等を進めるべきではないか。

【その他（IT） ⑮】

規制・制度改革事項	固定電話における番号提供条件（番号区画）の見直し
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 将来のIP網の普及を前提とした番号の在り方について検討し、結論を得る。<平成23年度検討・結論>
所管省庁	総務省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 電話交換機（交換網）からルーター（IP網）に通信ネットワークが大きく変わりつつある中で、将来のIP網の普及を前提として番号の在り方について、検討を開始すべき。

【その他（IT） ⑯】

規制・制度改革事項	市町村合併に伴う市外局番の統合要件の見直し
規制・制度改革の概要（案）	・ 電話番号の統合要件における同意書（町内会単位、商工会単位）の提出等が困難な場合は、行政長（市町村長）の要望書のみで統合可能かどうか、検討し、結論を得る。 ＜平成 23 年度検討・結論、平成 24 年度措置＞
所管省庁	総務省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	○ 住民の同意がどうしても要件として必要なのであれば、自治体の商工会等の主要団体からの同意書をもって、関係住民からの同意書と見なすのではなく、住民の代表者たる市町村議会の決定を以て、住民の同意とみなすべき。

【その他（IT） ⑰】

規制・制度改革事項	無線 IP 電話への電話番号付与の実現
規制・制度改革の概要（案）	・ 無線 IP 電話への電話番号の付与条件について、周知・徹底を図る。＜平成 23 年度 早期措置＞
所管省庁	総務省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	○ IP 電話については、有線・無線に関わらず 050 番号を使用可能ということは理解できる。 ○ 将来の IP 網の普及を踏まえた品質基準の在り方について、国際整合性を図りながら検討を行う必要がある。 ○ その上で、今後の無線 IP 電話の促進のため、無線 IP 電話の付与条件について、何らかの形で明らかにすべきである。

【その他（IT） ⑱】

規制・制度改革事項	携帯電話の番号要件に係るNTT東西との直接接続条件の見直し
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ ネットワークの品質や信頼性の確保が技術的に担保可能である点を確認の上で、NTT東西への直接接続だけではなく、他の電気通信事業者の網を介しての網間信号接続が可能となるよう措置する。 <p style="text-align: center;">＜平成 23 年度 検討・結論・措置＞</p>
所管省庁	総務省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<p>○ 共有の有限資源である電気通信番号を効率的に利用可能であることや、緊急通報の取扱いを始め多くのユーザー間で安定的な通信サービスを提供するためのネットワークの品質や信頼性の確保が技術的に担保可能かについて関係事業者に対する調査を行うとの総務省回答の速やかなる実行を求めたい。</p>

【その他（IT） ⑱】

規制・制度改革事項	無線局免許状の管理・保管の負担軽減
規制・制度改革の概要（案）	・ 無線局免許状を電子化して交付する等、免許状の管理・保管の負担を軽減するための方策について検討し結論を得る。＜平成 23 年度検討・結論＞
所管省庁	総務省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 官職証明書とは、政府認証基盤において発行された電子証明書であり、行政機関から発信される公文書に対して電子署名を行うために利用される。 ○ 官職証明書については、「政府認証基盤官職認証局」（平成 21 年 5 月 25 日改定、行政情報システム関係課長連絡会議了承）の文書において、有効期間を 3 年と定めている。 ○ 一方で、警察庁の官職証明書の有効期間は 5 年と定めていることから、総務省においても同様の措置を含めた免許状の管理・保管の負担軽減策について検討されたい。

【その他（IT） ㉓】

規制・制度改革事項	無線局の設置場所についての記載方法の簡素化
規制・制度改革の概要（案）	・ 無線局の開局・変更申請などにおいて、原則、無線局の住所に物件名までの記載が不要である旨について、周知・徹底する。＜平成 23 年度 早期措置＞
所管省庁	総務省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 同一番地で建物が複数存在するような場所で速やかな措置が行えるよう無線局の設置場所を特定しておく必要があるということとは理解できる。 ○ 一方、そのようなケースは非常に稀なケースと考えられることから、統一的な対応がなされるよう早期措置を求めたい。

【その他（IT） ②】

規制・制度改革事項	無線局の開局目的の簡素化
規制・制度改革の概要（案）	・ 申請業務の簡素化・効率化の観点及び着実な無線局の監督管理の観点から、無線局の目的区分の大括り化に関して、検討し結論を得る。＜平成 23 年度 検討・結論＞
所管省庁	総務省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<p>○ 電波の能率的な利用の観点から無線局の目的区分は一定程度必要との総務省の回答は理解出来るが、他方、総務省が設定した区分（137）と用途区分（217）は、細かく設定されており複雑であるため事業の柔軟性等を阻害する要因とも考えられる。</p> <p>○ 法改正により無線局の目的が柔軟に変更できるとあるが、どのようなケースまで柔軟に変更できるのか具体的に例示すべき。通信・放送間の共用に限定されるのであれば、あくまで137ある目的の中の一部に限定した目的の柔軟化にすぎないと考える。</p>

【その他（IT） ②】

規制・制度改革事項	携帯電話エリア整備事業（伝送路）における各種申請手続の簡素化
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 申請者（地方自治体及び携帯電話事業者）及び総務省側の業務量削減の観点から、必要最低限の申請書類で済むよう、提出書類の簡素化について、検討し結論を得る。 <p style="text-align: center;">＜平成 23 年度 検討・結論＞</p>
所管省庁	総務省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 事故報告書及び実績報告書のそれぞれの必要性等の総務省の説明は理解。 ○ また、補助金に係る予算の執行の適正化に関する法律との関係についても理解。 ○ その上で、法の見直し及び補助金交付業務の抜本的見直しを前提とせずに、申請者及び総務省側の業務量削減の観点から、同じような書類の提出は不要とするなど、必要最低限の申請書類で済むよう、検討すべき。

【その他（IT） ②】

規制・制度改革事項	携帯電話の効率的エリア拡充に向けたネットワークシェアリングのためのルール整備
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 携帯事業者等の間におけるネットワークシェアリングに向けた事業者間協議が円滑に実施できるように、事業者の要望等を踏まえ、課題解決に向けて更なる取組を検討する。〈平成 23 年度検討・結論〉
所管省庁	総務省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ ローミングについては、提供事業者が有利な立場での交渉となり、事業者間協議では公平な条件の下での協議が困難となる場合がある。 ○ 設備競争がなされない問題について、総務省からの指摘があるが、事業者に与えられた周波数帯の違いにより、地域によっては事業開始前からネットワーク構築の効率性には差が生じていることは否めない。 ○ 地域によっては不利な状況での設備競争を強いられている事業者がいる以上、当該状況の是正のため、携帯事業者等間におけるネットワークシェアリングに向けた事業者間協議が円滑に実施できるように、事業者の要望等を踏まえ、課題解決に向けて更なる取組を検討すべき。

【その他（IT） ⑭】

規制・制度改革事項	電波の医療機器への影響に関するガイドラインにおける携帯電話分類の明確化
規制・制度改革の概要（案）	・ ガイドライン（各種電波利用機器の電波が植込み型医療機器へ及ぼす影響を防止するための指針）の記載について、第二世代携帯電話サービス終了時に合わせて見直しを行う。〈平成 23 年度 検討・結論〉
所管省庁	総務省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<p>○ 総務省の回答によると、当該ガイドラインは、「医療現場における携帯電話の利用制限を設けているものではない」としているが、当該ガイドラインにより、関係業界へ方向性が示されていることも事実。</p> <p>○ また、端末を世代別に区分することは外見上容易ではないことは理解するが、当方の要望は、あくまで、ガイドラインの記載において、第二世代と第三世代の携帯電話を混在させるような表現を避けること（区別すること）を要請しているに過ぎない。</p> <p>○ 第三世代携帯電話については、WiMAX 機能等を搭載した端末も発売されてきていることから、これらを含めた影響についても併せて調査し、通信方式別等に分類して整理すべき。</p>

【その他（IT） ②】

規制・制度改革事項	航空機内における携帯電話の利用制限の緩和
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 安全性に係る技術的な検証や諸外国での規制のあり方を踏まえ、航空機の地上停止中における携帯電話の使用に関する規制の見直しについて、検討し結論を得る。 <p><平成 23 年度 検討・結論></p>
所管省庁	国土交通省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	○ 技術的な検証の結果、安全性に問題がないことが確認された場合には、告示の改正を行うとの国土交通省回答の早期実現を求めたい。

【その他（IT） ②⑥】

規制・制度改革事項	航空機に搭載された無線装置の定期検査の簡素化
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 航空機の無線機器の信頼度は日々向上しており、総合試験（飛行試験）により信頼性管理が十分に可能であることを考慮し、また、事業者負担の軽減の観点から、当該部品を機体から取り外す必要のある「電気的特性の点検」の検査に関して、更なる簡素化の措置（定期検査内容の緩和、定期点検の延長措置等）について、実態の把握に努め検討、結論を得る。＜平成 23 年度 検討・結論＞
所管省庁	総務省、国土交通省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 無線局検査事務規定（総務省通達）により、無線設備の保守、整備体制が自ら備わった事業者に関しては、二分の一の装置について、点検の省略ができる点は理解。 ○ 他方、今回の要望は、上記通達の存在を踏まえた上で、さらなる検査の簡素化を要望するものである。 ○ 特に、航空機に装着された無線装置は、定期的に地上に取り降ろして、電気的特性試験を実施しなければならないが、当該試験の検査頻度の見直しを要望する。 ○ 中小の航空業者にとって、大規模な設備投資を要する条件を自社で確立するのは現実的ではなく、検査の更なる簡素化の措置を要望する。

【その他（IT） ㉗】

規制・制度改革事項	航空機に搭載された無線装置の他社との貸借について
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 障害発生時など緊急対応が必要な際に限定し、他社との無線装置及びその部品の融通を可能とすべく、個々の部品及び装置で予め規定するのではなく、事後的な変更申請（報告）で済むよう、制度の柔軟化について、検討し結論を得る。＜平成 23 年度 検討・結論＞
所管省庁	総務省、国土交通省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 電波法施行規則の別表にある「許可を要しない工事設計の軽微な事項」があることは了解。 ○ 他方、当該別表を見ると、例えば、送信機に関しては、「当該設備の全部を削る場合に限る」とあり、今回の要望では適用されない。 ○ また、航空機に設置する衛星通信装置は、そもそも対象外となっている。 ○ 予備品の保有負担の軽減が期待されることから、事後申請を可能とすべく要望する。

【その他（IT） ㉘】

規制・制度改革事項	船級協会が交付する条約証書の裏書業務の追加
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 船舶安全無線証書は、国土交通省が裏書するだけでなく、船級協会でも裏書できるようにする。＜平成 23 年度 措置＞
所管省庁	国土交通省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 国土交通省回答によると、「無線設備に係る関係法制の整備が整い次第、国際的な動向等を考慮しつつ、将来的な課題として」とあるが、そもそも無線設備に係る関係法制及び国際的な動向が、当該規制改革の条件になるとは思われない。 ○ 国土交通省に対しては、将来的課題として整理するのではなく、速やかな措置を求める。

【その他（IT） ⑳】

規制・制度改革事項	船員無線資格に関する更新手続の簡素化
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国土交通省の三電通の資格の更新の際は、乗船履歴確認にのみ限定するなど、更新手続きの更なる簡素化について、検討し結論を得る。 <p style="text-align: center;">＜平成 23 年度 検討・結論・措置＞</p>
所管省庁	国土交通省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 更新講習の受講が不要であるなど、相当程度の手続きの簡素化が措置済みである点は理解。 ○ 他方、要望者からは、乗船履歴の確認のみだけではなく、健康診断なども更新手続きの要件に入っているとの指摘があり、更なる手続きの簡素化が可能か、検討を求めたい。

【その他（IT） ⑩】

規制・制度改革事項	学術用途における著作物のフェアユースの導入
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 科学振興や技術研究等に資するため、著作物の活用に向けて、学術用途の定義について検討を行った上で、フェアユースとして扱うことが可能となるよう、所要の措置を講じる。〈平成 23 年度 検討・結論・措置〉
所管省庁	文部科学省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 今後、我が国の成長力を支えるためには、研究環境の整備を図り、知的財産の適切な活用を図ることが重要である。 ○ 現在、著作物の利用に際して、科学振興や技術研究に繋がる学術利用の場合であっても著作権者への申請や対価の支払いが必要となるケースが生じている。 ○ 学術用途に限った場合、公共性の高い用途であり、研究目的を達成しようとする合理的に必要と認められる著作物の利用であることから、成長力の強化に繋がるものと考えられる。 ○ 一方、「学術用途」として捉えられる範囲は明確になっておらず、適用範囲を明確にする必要がある。 ○ そのため、「学術用途」の定義を明確にした上で、学術用途に限った著作物の利用については、フェアユースとして著作権者の承諾なしに利用可能となるよう措置すべきである。

【その他（IT） ⑩】

<p>規制・制度改革事項</p>	<p>自動車関連情報のIT化</p>
<p>規制・制度改革の概要（案）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車の事故情報及び初年度からの自動車検査登録情報等について、個人情報の保護に留意しながら、ITを活用して一元管理・公開可能となるよう、警察庁と国土交通省の両省が協議のうえ、連携して検討を行う。 <平成23年度検討・結論、平成24年度措置>
<p>所管省庁</p>	<p>警察庁、国土交通省</p>
<p>当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 中古車の取引において、適正な評価・購入を行うためには、過去のオーナー数、オーナー毎の所有期間、過去の事故情報等を把握する必要がある。 ○ 自動車関連情報は、警察庁において事故情報を、国土交通省において自動車の検査登録情報を管理していることから、これらの情報を一元管理し、自動車の利用サイクルの中で「どの車両が」「いつ」「どのような整備（事故）を」行った（起こした）のかといった証明が求められる。 ○ 現在、国土交通省において、自動車検査登録情報を提供するサービスを開始しているが、Web上では過去4か月間の更新履歴情報しか閲覧出来ないことから、過去のオーナー数、オーナー毎の所有期間が容易に確認できない状況となっている。 ○ そのため、個人情報の保護に留意した上で、初年度からの自動車登録情報をWeb上で公開可能となるよう検討を要望する。 ○ また、過去の事故情報を把握するためには、車台番号による自動車の事故履歴の検索を可能とすることが重要である。 ○ 自動車安全運転センターにおいて交通事故証明書を発行していることから、例えば、これらの項目の中に車台番号を追加し、車台情報から事故情報を確認できるような仕組みを構築可能となるよう検討を要望する。

【その他（IT） ⑳】

規制・制度改革事項	ITの活用による都市開発のワンストップ化
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市開発の申請をワンストップで行えるよう、申請窓口の一元化、行政手続きの簡素化を図るべく、計画もしくはロードマップ（工程表）を検討し、結論を得る。 <p style="text-align: center;">＜平成 23 年度検討・結論＞</p>
所管省庁	国土交通省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 都市開発にあたっては、建物管理、道路管理、土地区分等様々な情報を扱う必要があることから、手続きや申請窓口、様式等が複雑化している。 ○ 短期間により簡便な形での申請を可能とするため、複数の行政機関に跨っている手続きを簡素化するための検討を行い、所要の措置を講ずる必要がある。 ○ 具体的には、都市開発のワンストップ化に向けた計画もしくはロードマップ（工程表）を作成し、当該計画（工程）に基づき、都市開発のワンストップ化を実行すべきである。

4-5 住宅・土地分野

(1) 住宅・土地分野における改革に向けた基本的考え方

(基本認識)

- 少子高齢化、厳しい雇用情勢や円高など、現在の社会経済情勢下においては、新しい投資が行われやすい社会を創ることが重要である。経済波及効果が高い住宅・まちづくり分野においても事業者・国民が前向きに考えられるような制度の見直しや仕組みづくりを進めていくことが求められる。
- 特に、老朽化が進むマンションは今後急速に増加し、築50年以上のマンションは現在の1万戸から2030年には約90万戸に達すると見込まれ、入居者の高齢化とあいまって社会問題化しつつある。防災性や機能性、環境性能等の観点から、これらの建替えを促進し、円滑に再生していくことは喫緊の課題である。
- 加えて、国、地方公共団体の財政状況が厳しい中、公の側の意識改革も含め、民間事業者に対して適切な誘導策を講ずることにより、民間の力を最大限活用した社会資本の整備及び維持管理を着実に行なうことが不可欠である。官と民との協調により国民の立場に立って使いやすいように、国民にもプラス、かつ、事業者にもプラスとなる仕組みを充実させていくべきである。
- 住宅・街づくりの整備・再生や活用に関する規制については、現在の問題点のみならず、将来を見据えた視点で新しいまちづくりが行えるよう改革していくべきである

(改革の方向性)

○ 老朽化した建築物の円滑な更新の促進

新成長戦略にも掲げられている老朽化した建築物の建替え等を確実に実行することにより、耐震性や環境性能に劣った建物や団地を更新し、快適で安心・安全なまちづくりを円滑に進めることや民間事業者の創意工夫や意欲を高めるため、それらを阻害する建築規制や区分所有法等の法的隘路を見直していくことが重要である。

○ 官と民の連携等によるまちづくり・すまいづくり

経済活動や生活の基盤である都市の再生や住宅の整備・更新の円滑化を図るためには、「安全・安心の確保」、「官と民の連携」、「現場目線での見直し」の視点を持ち、これまで築いてきた街を劣化させることなく、良質な街並みや環境に配慮したまちづくり・すまいづくりを促進することが重要である。

(2) 各府省庁が取り組む規制・制度改革事項

【その他（住宅・土地） ①】

規制・制度改革事項	老朽化建築物等の建替えに資する建築規制の緩和
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 容積率の既存不適格物件となっている老朽建築物の建替え方策の検討に向けて、大都市圏内の既存不適格物件について、実態把握のための調査を行う。 <p style="text-align: center;">＜平成 23 年度措置＞</p>
所管省庁	国土交通省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 老朽化建築物の建替えが進まない大きな要因として、容積率に関して既存不適格のものが多く、建替えると面積が小さくなるということが一番の問題となっており、特に 31m規制の時代（現在の容積率規制がかかる以前）に建てられたものは殆どが既存不適格であるとの指摘もあり、面積が小さくなるため建替えたくても建替えられないものが多い。 ○ せめて古い建物を既存建物と同じ容積を認めて更新させないと、耐震性など危険なものが残存することとなり、安全安心の観点から問題である。この問題について建築行政を所管する国土交通省の考え方を国民に明確に示すべきである。 ○ 特に、既存不適格で建替えると面積が減少する若しくは容積率を限度まで使用済みの事業者も参画不能な物件については、危険な状態のまま崩壊を待つことしかできない閉塞状態となる可能性が高く、所有者のみならず周辺住民への影響などを考慮すれば看過することはできないものとする。 ○ 関係省庁で実施した分譲マンションの建替え等の検討状況に関するアンケート調査結果においても、建替えを具体的に進める事業上の問題点として、「既存不適格（容積率オーバー等）で事業スキームが組み立てられなかった」が最も多くあげられており、最低限、老朽建築物の建て替えに関する施策の充実に資するため、大都市圏の既存不適格物件の実態を把握するなどの調査を行うべ

	<p>きである。また、老朽建築物の建替えについての国民の意識を喚起するためにも、総合設計制度や地区計画等の建替えに効果的な手法・制度を周知することも重要である。</p>
--	--

【その他（住宅・土地） ②】

規制・制度改革事項	借地借家法における正当事由制度の見直し
規制・制度改革の概要（案）	<p>① 建物の賃貸人が更新拒絶・解約申し入れを行う場合の正当事由を拡大し、建物の老朽化や耐震性、再開発を理由とした建替えの必要性などを正当事由とすることについて、借家人保護の重要性を踏まえつつ、関係省庁と連携して総合的に検討を進める。＜平成 23 年度検討開始＞</p> <p>② マンションの管理組合や所有者、事業者に対して、どのような方策をとれば正当事由に該当するかの予測可能性の向上や裁判に要する期間・費用などの社会的費用の軽減を図る観点から、過去の判例の整理・分析を行い正当事由に関する具体的な事例集等を作成し・公表する等の情報提供を行う。＜平成 23 年度早期に措置＞</p>
所管省庁	<p>① 法務省（関係省庁：国土交通省）</p> <p>② 法務省</p>
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<p>○ すべての建物について将来的には必ず建替えや改修が必要になるが、多数の老朽化した又は耐震性が劣る危険な建物の存在が大きな社会問題になる前に、円滑に建替えや改修を可能にする制度を準備しておく必要がある。</p> <p>○ 「実態調査の結果、正当事由制度が建替え事業の進捗を阻害しているとの立法事実が認め難」との意見であるが、実態調査の結果によると、借家人の退去が円滑に進むような仕組みが建替えを円滑に進めるために必要であるとする回答が認められる上、建替え決議がある場合に賃貸借契約を終了できる又は借家権の消滅を請求できる制度を肯定する回答が多いことからすれば、正当事由制度を含めた制度改革を行うことにより、借家人の退去が円滑に進み、老朽化した又は耐震性の弱い建物の建替えや改修が少なからず促進されるものと考えられる。</p> <p>○ なお、上記規制の概要欄に記載した「正当事由に関する裁判例の分析結果として、その適切性には疑問がある。」との意見があったが、現場で建替えや再開発に従事した事業者から寄せられた率直な実感であり、検討の参考とされたい。</p>

- | | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">○ 借家人保護の要請が重要であることには異存はないが、上記実態調査以外の個別事例においても現行の正当事由制度では、借家人の存在により明け渡しを求める裁判に長期間を要したり、高額の立退料の支払いを要求されるなどの理由により建替え事業や再開発が円滑に進まない事例があるとの指摘も踏まえ、真摯に検討すべきである。○ 当事者双方の事情等様々な事情を総合的に考慮して正当事由を判定している現行制度においても、建替え決議がなされ、借家人に対し転居先の手配や適切な立退料等の補償をした際には、正当事由の有無を判断するにあたって適切に考慮されることになるため、建替えの必要性等を常に正当事由とする見直しは適当ではないという意見であると思われるが、そうであるならば、マンションの管理組合や所有者、事業者に対して、どのような方策をとれば正当事由に該当するかの予測可能性の向上や裁判に要する期間、費用等の社会的費用の軽減を図る観点からの最低限の対応として、法務省において、過去の判例の整理・分析を行い正当事由に関する具体的な事例集等を作成し・公表する等の情報提供を行うべきである。 |
|--|--|

【その他（住宅・土地） ③】

規制・制度改革事項	区分所有法における団地の一括建て替え要件の緩和
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢化社会への対応、都市再生等の観点から、区分所有法における団地内建物の一括建て替え決議要件のあり方について、関係省庁と連携して総合的に検討を行う。 <平成 23 年度検討開始>
所管省庁	法務省（関係省庁：国土交通省）
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 古い団地型マンションは、住戸面積が狭く、耐震性が低い、エレベーターがないなどの構造や設備も不十分なものが多くだけでなく、空き住戸化、賃貸化、居住者の高齢化などの地域社会への影響も指摘されており、建て替えの促進が望まれるところであるが、合意形成の難しさなどから建て替えが進んでいない現実がある。 ○ 昭和 40～50 年代のいわゆる「マンションブーム」により公団・公社等による団地型マンションの供給も大幅に増加し、その頃に供給された団地型マンションも既に築 30 年を超え、建て替えを検討する時期を迎えているところである。 ○ また、団地の建物全部を一括して建替えることにより、複数の低層棟を集約し高層化するなど敷地利用の効率化が図れ、また、容積率に余裕のある団地においては、敷地の一部や余剰床を処分することにより建て替え費用を捻出することができるなど大きなメリットを得られる場合が多く、今後増大すると予想されている団地型マンションの円滑な建て替えを可能とする制度を準備しておくことが必要である。 ○ 複数の棟からなる住宅団地は、各棟の区分所有者数に差のある場合があり、仮に全体の団地管理組合の 5 分の 4 以上の賛成が得られたとしても、区分所有者数の少ない棟において、ごく少数の反対により、その棟の 3 分の 2 以上の賛成が得られず、全体としてみるとわずか数%の反対により、全体の 80%以上の総意が翻ることとなる場合があり、上記メリットを享受することができないばかりか、建て替えを断念せざるを得なくなり、老朽・陳腐化

	<p>した団地に住み続けることとなるなど建替えを希望する大多数の区分所有者にとって酷な事態を強いるものとなっている。</p> <ul style="list-style-type: none">○ 区分所有法第 69 条により、反対する棟を除いて建替えは可能であるとの意見についても、そのような場合においては、反対する一棟を除いた形での建替え計画を練り直すしかないが、反対する一棟を除いた合理的な建替え計画を立てるのは現実的に困難な場合がほとんどであり、結局、団地全体の建替えを断念せざるを得ないこととなる。○ この問題は、人数が急速に増加していた経済成長期に建設された大規模ニュータウン等における団地に代表される居住者の高齢化に伴う諸問題や都市再生等にも関係するものであり、少なくとも関係省庁と連携して団地の建替えや再生について総合的に検討を進めるべきである。
--	--

【その他（住宅・土地） ④】

規制・制度改革事項	民間事業者による開発に併せた公共施設整備等の促進のためのインセンティブ拡充
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地方公共団体によっては誘導方策等の制度の活用には消極的であったり、理解が不十分なところもあるため、その制度が活用されない理由等の実態を調査・検証した上で、民間事業者が開発事業に併せて行う公園、地下コンコース、歩道橋等の整備や既存道路の拡幅への協力等の公共貢献に見合った容積率の割増、日影・斜線制限の緩和等の誘導方策について、更なる活用が図られるよう地方公共団体に対して周知を徹底するとともに、それらの誘導策の具体的な事例を収集し、情報提供を充実させるべきである。＜平成 23 年度早期に措置＞
所管省庁	国土交通省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 国、地方公共団体ともに今後も厳しい財政状況が続く中においては、民間資金も活用して必要な財源を確保し、公共施設の整備及び維持管理を的確に行っていくことが必要不可欠である。 ○ 具体的には、民間事業者が都市開発事業にあわせて、公共施設の新設や老朽化した公共施設の更新を行った際には、容積率の割増しなどのインセンティブの付与や、公園等の公共施設を整備する際の規格・基準や道路等の占用許可等の運用の弾力化等を行い民間の資金等で公共施設整備を行う際の障害を外していくことが必要と考える。 ○ 例えば、新たに歩道橋を設置してその橋脚や階段が既存の私有地内に設置される場合等には、当該部分も道路区域に指定されることになる。道路区域に指定された部分については、用地買収され当然に建築物の敷地面積に含めることができないため、結果として容積率も縮減されることになる。 ○ このような場合に、当該部分の面積を敷地面積に算入することが認められれば、従前敷地面積と同じ容積を確保することが可能となるため、都市の公共インフラ整備への協力に対する私有地所有者へのインセンティブとな

	<p>り、都市開発事業等の促進が図られるものとする。</p> <p>○ 民間事業者が開発事業に併せて公共施設を整備する際のインセンティブとして、公園、地下コンコース、歩道橋等の整備や既存道路の拡幅などの協力に見合った容積率の割増などの容積率ボーナスの付与、日影・斜線制限の緩和等を行うなど、当該公共貢献に見合った誘導方策について、更なる活用が図られるよう地方公共団体に対して周知を徹底すべきである。また、それらの誘導策の具体的事例を収集し、情報提供を充実させるべきである。</p>
--	--

【その他（住宅・土地） ⑤】

規制・制度改革事項	都市開発事業を対象とした道路空間への建築制限の緩和
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 街区の面積が比較的小さい中心市街地等で複数街区をまとめて一定規模の敷地として開発することが求められる場合などに、既存の一般道路の通行機能を残しつつ、一般道路、細街路等の道路上空を活用し、道路空間と建築物の立体的利用による大街区化の都市開発事業を可能とする方策について検討を行い、所要の措置を講じる。 <平成 23 年度検討・措置>
所管省庁	国土交通省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 道路の通行機能を残した上で、道路上空を活用した大街区による建築空間とすることで、複数街区にまたがる一体的な土地利用が図られ、快適で賑わいのある連続した都市空間を形成することが可能となる。 ○ 歴史のある古い街並みを持つ地区など細街路が多い地区の都市再生の手法として効果を発揮するものと考えられる。 ○ このため、一定の良質な都市空間づくりに資する開発などについては、細街路等の道路と敷地の柔軟な再編を実施できるよう、道路区域内に建築することができる建築物の範囲の拡大等規制の緩和を行い、道路空間と建築物の立体的利用による大街区化の都市開発事業を可能とするべきである。

【その他（住宅・土地） ⑥】

規制・制度改革事項	老朽再開発ビルの再々開発事業に向けた環境整備
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 過去に市街地再開発事業等により施行された地区の実態調査を行い、法制定当時とは土地利用、建物利用の形態が著しく変化したことを踏まえ、再開発ビルの建替えに関する法制度上等の問題点、とりわけ当該区域内の土地の利用状況が著しく不健全であることの要件の是非について検討を行う。〈平成 23 年度検討開始〉
所管省庁	国土交通省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 初期の都市再開発法の市街地再開発事業等として建設された駅前の再開発ビルにおいて、老朽化や核テナントの撤退等によるビル全体の管理運営の困難などにより、建替えを検討している地区がみられるが、都市再開発法第 3 条第 3 項に規定されている「当該区域内の土地利用が細分化されていること等により、当該区域内の土地利用が著しく不健全であること」という要件が満たせず都市再開発法による建替えを行うことが困難とされている事例が見受けられる。 ○ また、再開発ビルは従前の細分化された土地に関係した権利者を収容していることなどから区分所有者等の権利者が多いため、都市再開発法の権利変換手法を活用しないと建替えが実質的に困難である事例が多いとの指摘もある。 ○ 都市再開発法制定から 40 年を経過し、今後、再開発ビルの建替えを円滑に進めることは都市再生の観点からも重要であると考えられるため、過去に市街地再開発事業等により施行された地区の実態調査を行い、再開発ビルの建替えに関する法制度上等の問題点について検討を行うべきである。 ○ 少なくとも、都市再開発法第 3 条第 3 項の「当該区域内に十分な公共施設がないこと、当該区域内の土地の利用が細分されていること等」の規定は「当該区域内の土地の利用状況が著しく不健全であること」の例示であることを踏まえ、それ以外の当該区域内の土地の利用状況が

	著しく不健全であることの具体例を明示するなど技術的助言を行うべきである。
--	--------------------------------------

【その他（住宅・土地） ⑦】

規制・制度改革事項	特例容積率適用地区の拡大
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 特例容積率適用地区制度は土地の有効利用を図る上で効果的な制度であるが、現在、全国で1地区しか指定されていない。このため、他の地区で活用されない理由を調査・検証するとともに、「適正な配置及び規模の公共施設を備えた土地の区域」等の指定基準の考え方について、当該区域内の一部に公共施設の整備水準が高くない地区があっても当該地区が容積率移転を受けないことが担保できる措置が講じられている場合や将来、適正な配置及び規模の公共施設の整備が確実と見込まれる場合であれば指定可能であることを示すなど、その積極的な活用を図るため、地方公共団体に技術的助言を行うべきである。 <平成 23 年度早期に措置>
所管省庁	国土交通省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<p>○ 老朽マンションの建替えや密集市街地の建物の共同化の促進等の都市再生の観点から、未利用容積を移転することにより土地の高度利用を可能とする本制度の活用を促進すべきであるが、現在、全国で1地区しか指定されていないところである。本制度の積極的な活用を図るため、「適正な配置及び規模の公共施設を備えた土地の区域」等の指定基準の考え方について、当該区域内の一部に公共施設の整備水準が高くない地区があっても当該地区が容積率移転を受けないことが担保できる措置が講じられている場合や将来、適正な配置及び規模の公共施設の整備が確実と見込まれる場合であれば、指定可能であることを示すなど地方公共団体に技術的助言を行うべきである。</p>

【その他（住宅・土地） ⑧】

規制・制度改革事項	構造計算適合性判定の対象範囲の見直し
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 3階建て以下の小規模建築物を構造計算適合性判定の対象範囲から除外することなどについて、国土交通省に設置された「構造計算適合性判定制度関連技術検討委員会」における検討結果を踏まえ、制度の見直しを検討し、結論を得る。＜平成23年度検討・結論＞
所管省庁	国土交通省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 小規模建築物については、予算や工期面で余裕がないため、構造計算適合性判定を避ける計画を採用する作用が働き、3階建の建物については、基礎高さや室内天井高を低くし、軒高を抑え、構造計算適合性判定を回避している場合も多いとの指摘もある。基礎高さの短縮はメンテナンスや床下の通風上の問題があり、建物の長期使用を阻害する。また、天井高さについても、長期優良住宅の認定基準では躯体天井高さ2.65m以上とされているが、3階建住宅については2.2～2.4m程度にせざるをえず、快適な住空間を確保することができないなどの問題が生じている。 ○ 安全安心の確保が第一ではあるが、構造上の取扱い・判断が難しい鉄筋コンクリート造について高さ20mまで構造適合性判定の対象とならないことを踏まえれば、木造又は鉄骨造の小規模建築物で軒下9mを超えるとその対象となることは過重な規制との指摘は相当であると考えられるため、耐震安全性や構造上の観点から技術的に検討を行った上で、制度の見直しを行うべきである。

【その他（住宅・土地） ⑨】

規制・制度改革事項	自動車整備工場に対する建築基準法の用途地域ごとの面積制限の緩和
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車整備工場の立地状況や市街地環境への影響、事業者等の要望等に係る実態調査を行い、その結果を踏まえ、自動車整備工場の作業場の床面積の拡大について検討し、所要の措置を講じる。 <p style="text-align: center;">＜平成 23 年度検討開始、可能な限り速やかに措置＞</p>
所管省庁	国土交通省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自動車整備工場は、第 1 種・第 2 種住居地域では 50 ㎡以下、準住居地域では 150 ㎡以下、商業地域、近隣商業地域では 300 ㎡以下などの面積による規制がなされているが、そもそも、単純に床面積だけで規制することの合理性は低いものと考えられる。 ○ 自動車整備工場は現行規制が制定された当時と比べ、使用する機器・設備等の振動や騒音レベルは相当低下していることに加え、建物自体に遮音措置を講じているので、そもそも工場として取り扱うことは適当ではなく、幹線道路沿いであれば住居地域においても面積制限を設けることなく建築を認めても支障はない地域も多いものと考えられる。 ○ 本規制は、工場の騒音等から周辺環境を守るという趣旨と理解するが、そうであるならば、自動車整備工場の機器等の振動・騒音レベルの低下や遮音性能等技術の進歩を踏まえ周辺環境に与える影響等にも配慮しつつ総合的に検討を行い、適時適切に見直しを行うことが必要である。 ○ 少なくとも本規制の改正時に発出された「自動車整備工場に係る建築基準法第 48 条第 5 項から第 7 項までの規定に関する許可の運用について（平成 5 年 6 月 25 日付、建設省住街発第 95 号）」の通達による運用で建築可能としている面積程度までは、公聴会や建築審査会の同意等の手続きを経ずともその地域の実情を熟知している特定行政庁の判断で許可を可能とするなど見直しを行うべきである。

【その他（住宅・土地） ⑩】

<p>規制・制度改革事項</p>	<p>建築物の仮使用承認手続及び完了検査制度の見直し</p>
<p>規制・制度改革の概要（案）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 賃貸用オフィスビルなどで、未入居部分に本来必要のない暫定的な内装仕上げを施して完了検査を受けるという無駄を余儀なくされるとの指摘も踏まえ、消防設備や避難経路等についてはすべて工事が完了し、安全上、防火上及び避難上支障がないことが合理的に判断できる場合であって、テナント未入居部分のみが、壁や床などの内装工事を残し工事完了している場合に限り、確認検査機関に仮使用承認を行わせることなどについて検討を行い、結論を得る。＜平成 23 年度検討・結論＞
<p>所管省庁</p>	<p>国土交通省</p>
<p>当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ そもそも現状では、建築確認申請は民間の確認検査機関に開放されており、中間検査、完了検査を含めて実施できるが、仮使用承認手続については特定行政庁しか行うことができない。 ○ それにより、民間の確認検査機関が建築確認審査、中間検査、完了検査を行う建築物について、その途中段階にあたる仮使用承認のみ、特定行政庁が行わなければならないことは、審査の効率化、迅速化の面からみて不合理であり、建築物の仮使用承認手続の迅速化を図るため、民間の確認検査機関も仮使用承認手続をできるように検討を行うべきである。 ○ 建築物仮使用承認の審査内容についても、オフィスビルなど用途によっては、工事中の建築物について想定される危険要因、個々の危険要因に対応した安全上、防火上又は避難上の対策について建築確認や完了検査と同様に詳細にチェックリスト化することも可能な物件もあるものと考えられ、必ずしも特定行政庁のみがその主体となる必要はないのではないか。 ○ 例えば、賃貸用オフィスビルについては、一部未入居のまま使用を開始するケースも多い。しかし、仮使用承認手続は煩雑で通常 1～3 カ月を要するため、未入居部分に本来必要のない暫定的な内装仕上げを施して完了検査

	<p>を受けるといふ無駄を余儀なくされるとの指摘も踏まえ、消防設備や避難経路等についてはすべて完了し、テナント部分の一部の入居者が決まっていないことにより、壁や床などの内装のみ未完了である場合に限定するなどすれば、審査する項目も限定されることから、確認検査機関に仮使用承認を行わせることに大きな支障はないものと考えられる。</p>
--	---

【その他（住宅・土地） ⑪】

規制・制度改革事項	環境に配慮した開発を阻害する鉱業法の見直し
規制・制度改革の概要（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉱業出願については、鉱業権（試掘権）の出願から鉱業権の設定までの処理期間に関する規定がないため、申請後数年経過しても利用目的が確定していないなどの理由で申請中そのまま放置されているのが通例である。このため、出願から設定許可までの処理期間のあり方について検討を行うとともに、鉱業権の出願者に係る情報については、鉱業法第 27 条により優先権が付与され他者が所有する土地の合理的利用を制限する以上、出願者と鉱業権の取扱いについて調整を行うことに合理性が認められる土地所有者等の利害関係人に開示することについて検討し、速やかに措置する。＜平成 23 年度早期に措置＞
所管省庁	経済産業省
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 通常は温泉水のみを利用し、メタンガスは大気放散されている例が多いが、CO2 の 20 倍を超える温室効果があるため、環境対応の観点からコージェネレーション設備により有効利用すべきものである。 ○ 温泉を掘削し、温泉付きマンションを開発する際の「温泉採掘に伴うメタンガス（可燃性天然ガス）の漏出であって、有効利用を行う場合は、鉱物の取得を目的としており、営利目的を持って土地から分離しているので鉱業法第 7 条にいう「掘採」に該当。このため、この場合は鉱業権を設定することが必要である。」という解釈であるならば、本件のように鉱業権の設定が鉱業出願の運用により事実上困難な場合には、温泉採掘に伴う温室効果の高いメタンガスの漏出分を大気放散することを経済産業省が誘導していることにもなりかねず、地球温暖化対策の観点からも有効利用することを阻害するものとなっており、環境政策的にも問題である。 ○ 石炭や鉄鉱石などの個体の鉱物と違い温泉という別の利用目的を持つ財産に付随して漏出されるメタンガス等の可燃性天然ガスの鉱業法上の取り扱いについては、地球温暖化対策の観点も踏まえ、より合理的に行うべきであ

	<p>る。</p> <ul style="list-style-type: none">○ 現状では鉱業権設定が許可されないと出願者の情報が公開されないため出願中の鉱業権の取扱いについて、出願者と調整もできないこととなっている。出願から許可までが短期間で行われるのであればまだしも、現状では、鉱業権（試掘権）の出願から鉱業権の設定までの処理期間に関する規定がないため、申請後数年経過しても利用目的が確定していないなどの理由で申請中そのまま放置されているのが通例である。○ そのような長期間にわたり、鉱業権設定の出願中においても鉱業法第 27 条の優先権でその権利が保護されるということであれば、他者が所有する土地の合理的利用を制限する以上、その出願者に係る情報は、最低限、土地所有者等の利害関係者には、公開されるべきものであり、土地所有者において出願者と鉱業権の取扱いについて調整を可能とすべきである。
--	--

4 - 6 その他分野

各府省庁が取り組む規制・制度改革事項

【その他（その他）】

規制・制度改革事項	食品添加物の承認手続の簡素化・迅速化
規制・制度改革の概要（案）	<p>厚生労働省は未だ食品健康影響評価の依頼を行っていない9品目の食品添加物について、早急に評価依頼資料を取りまとめ、食品安全委員会に正式に評価依頼を行うべきである。食品安全委員会はこれを正式に受理し、専門調査会での審議を速やかに開始すべきである。＜平成22年度中措置＞</p> <p>食品安全委員会は以下（1）（2）の要件を満たす食品添加物の安全性評価を行うに際しては、食品の安全性を確保することを前提として、「JECFAの安全性評価が終了し、欧米諸国で長期間使用が認められているいわゆる国際汎用添加物（国際汎用香料を除く。）については、最新の科学的知見も調査した上で、原則としてJECFA及び欧米諸国で行われた評価書に基づく評価（評価書評価）を行う。」という『添加物に関する食品健康影響評価指針（平成22年5月食品安全委員会策定）』に記載する原則を徹底すべきである。＜平成23年度中措置＞</p> <p>（1）国際的に安全性評価が終了し、一定の範囲で安全性が確認されているもの</p> <p>（2）欧米で広く使用が認められており国際的必要性が高いもの</p> <p>食品安全委員会に正式な評価依頼をするために必要となる資料について、より具体的な基準を策定するなど、早期に食品安全委員会の評価プロセスに移行するためのルール整備を行うべきである。＜平成23年度中措置＞</p> <p>食品安全委員会事務局と厚生労働省の連携を強化するための具体的なルール整備を行うべきである。＜平成23年度中措置＞</p>

所管省庁	内閣府、厚生労働省 内閣府
当該規制・制度改革事項に対する分科会・WGの基本的考え方	<p>我が国が国際汎用添加物 45 品目の承認に向けた取組を開始してから既に 8 年が経過しているものの、未だ 30 品目の承認にとどまっており、EU からは国際汎用添加物の承認までのスピードの遅さについて改めて指摘されているところである。</p> <p>このため、国際汎用添加物の承認手続きの簡素化・迅速化に向けたルール整備を行うべきである。</p> <p>未承認の 15 品目が承認されることによって、輸入加工食品が多様化するとともに、我が国の食品メーカーにおいても使用可能添加物の選択肢の増加に資することとなる。</p>