

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号()については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。
 :規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
 :当面、規制改革会議各ワーキング・グループで取り上げるか否か、明らかでないため、事務局が内容精査を進める事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	措置の分類		措置の概要(対応策)
260425005	26年3月19日	26年4月10日	26年4月25日	民間航空機および整備品の整備分野に適用される法の航空法への一本化	【具体的内容】民間航空機および整備品の整備分野に適用される法律については、現状、国土交通省管轄の航空法だけではなく、受託整備においては経済産業省管轄の航空機製造事業法の摘要も受ける必要があるため、航空法への一本化をお願いしたい。 【提案理由】2つの法律があるため、修理方法や設備をはじめとする各種の認可項目に重複が多く、二重の認可を受けざるを得ない状況が発生している。航空法の認定事業場においては航空機製造事業法を適用外とするなど、航空機修理事業者の負担軽減に向けた抜本的な見直しの検討をお願いしたい。	航空連合	経済産業省 国土交通省	航空法は国際民間航空条約の規定並びに同条約の附属書として採択された標準、方式及び手続に準拠して、航空機の航行の安全及び航空機の航行に起因する障害の防止を図るための方法を定め、並びに航空機を運航しつむ事業の適正かつ合理的な運営を確保して輸送の安全を確保するとともにその利用者の利便の増進を図ることにより、航空の発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的としています。 航空機製造事業法は、航空機及び航空機用機器の製造及び修理の事業の事業活動を調整することによって、国民経済の健全な運行に寄与するとともに、航空機及び航空機用機器の製造及び修理の方法を規律することによって、その生産技術の向上を図ることを目的としています。	航空法 航空機製造事業法	対応不可	航空機製造事業法については、昨年方法認可にかかる申請書類を航空法と共通化する等、規制対応コスト低減の観点からの規制緩和を実施してきています。航空法と航空機製造事業法はそれぞれ異なる目的で規制を行っている中、実質的な規制対応コストの低減を進めているところであり、特段の法律の一本化についての必要性は認識しておりません。	
260516001	25年10月16日	25年12月6日	26年5月16日	電気通信工事における主任技術者および監理技術者の設置基準の単位(請負代金)を各工事現場ごととし、その旨をガイドライン等で徹底すべきである。 【規制の現状と要望理由等】電気通信工事における技術者の配置については、税込請負額が2500万円以上の場合には現場専任の主任技術者を、さらに下請業者への発注額の総額が税込3000万円以上となる場合は現場専任の監理技術者の配置が必要とされている(建設業法第26条、建設業法施行令第27条)。電気通信工事における技術者の設置基準の単位(請負代金)について、同一の発注者から個別の契約で受注した異なる現場の工事を合算し、その金額に基づき技術者を設置するよう指導を行っている地方整備局がある。このため、工事現場あたりの請負代金は数十〜数百万円程度であるにも関わらず、合算した金額が2500万円、3000万円を超過し、工事現場ごとに専任の主任技術者や監理技術者の設置が求められ、多くの主任技術者や監理技術者が必要となるケースが生じ、人員コストが高まっている。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	技術者の設置基準の単位である請負代金については、原則、工契約単位とする。	建設業法第26条	対応不可	技術者の設置基準等については、建設工事の品質や安全の確保等の適正な施工のために設けられており、対応は困難です。		
260516002	25年11月13日	26年1月16日	26年5月16日	全飛行段階での電子機器の使用	本年10月31日に米国連邦航空局(FAA)は、全ての飛行段階において乗客が携帯用電子機器を利用できるようにするとの方針を発表し、実際に一定のガイドランスの下に全ての飛行段階において携帯用電子機器の利用を乗客に認めるフライトも開始されている。 http://www.faa.gov/news/press_releases/news_story.cfm?newsId=1254&cid=TW149 我が国では「航空機の運航の安全に支障を及ぼすおそれのある電子機器等を定める告示」(平成15年国土交通省告示第1346号)において、電波を放射しない状態にある携帯用電子機器であっても離着陸時には作動させてはならないとされている。 平成19年3月に取りまとめられた「航空機内における安全阻害行為等に関する有識者懇談会報告書」において、同上告示に関しては、「新しい電子機器の開発状況や世界的な動向等を把握しつつ、1年毎を目処に定期的に検証を行い、必要に応じ、対象機器や使用制限時期等について、上記告示の見直しを行うこと」と提言されているが、必ずしも毎年検証されているとは言い難い。 乗客の利便性と安全性に関しては国際的なルール統一が望ましいため、早急に米国連邦航空局が制限緩和に至った科学的根拠等を踏まえて、同上告示の見直しを早急にお願います。	民間企業	国土交通省	我が国では、航空機内における電子機器の使用について、電子機器から放射される微弱な電波を含む全ての電波が航空機搭載機器に干渉して障害を引き起こすおそれがあることから、航空法に「安全阻害行為等の禁止」として規定し、使用を制限する電子機器を「航空機の運航の安全に支障を及ぼすおそれのある電子機器等を定める告示」において定めています。 当該告示の内容については、平成19年3月に取りまとめられた「航空機内における安全阻害行為等に関する有識者懇談会報告書」において、航空機内における安全阻害行為等に関する有識者懇談会報告書、これまでも新しい電子機器の開発状況や世界的な動向等を把握しつつ、技術的な検証を適宜行い見直しを実施しています。	航空法第73条の3及び第73条の4第5項 航空法施行規則第164条の15第4号 航空機の運航の安全に支障を及ぼすおそれのある電子機器等を定める告示(平成15年国土交通省告示第1346号)	検討に着手	今回の米国連邦航空局(FAA)の発表は、運航者が、運航する航空機の電子機器に対する安全性を確認した場合に、当該航空機内での電子機器の使用を認めるものです。 現在、欧米諸国の方針を踏まえつつ、国内の航空会社、乗務員の代表及び独立行政法人電子航法研究所から広く意見を聴取を行い、当該規制の見直しの検討に着手しており、告示の改正を含めた見直しを平成26年度に実施する予定です。	
260516003	26年2月10日	26年3月18日	26年5月16日	第三種旅行業者が取扱う企画旅行の実施範囲の拡大 【提案理由】地域の事業者が提供する着地型旅行商品の魅力を高めるため。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	第三種旅行業者が取り扱うことのできる募集型企画旅行の範囲は、営業所の存する市町村の区域、これに隣接する市町村の区域及び観光庁長官の定める区域内で実施されるものに限定されています(旅行業法施行規則第一条の二第三号)。	旅行業法施行規則第一条の二	現行制度下で対応可能	隣接都道府県を範囲とする旅行商品は、隣接市町村を範囲とする旅行商品に比して商品単価が高いため、倒産等のリスクを考慮すると、消費者保護の観点から相応の営業保証金が供託される必要があります。したがって、隣接都道府県を範囲とする旅行商品については、第三種旅行業者が造成・販売することが望ましく、第三種旅行業者における実施範囲の拡大については、現時点では考えておりません。		
260516004	26年2月10日	26年3月18日	26年5月16日	非常用エレベーターの機械室を有しないエレベーターの適用 【先の回答に対する再提出内容】機械室なしエレベーターが市場の大半を占めていることを鑑み、平成26年度中を目途に結論をいただきたい。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	平成12年建設省告示1413号第一第三号において規定している、機械室を有しないエレベーターの基準については同告示第一において、非常用エレベーターには適用しないものとされています。	平成12年建設省告示第1413号	検討を予定	回答を行った後、当初想定していた作業スケジュールを精査した結果を踏まえ、平成26年度中を目途に結論を得ることとしたい。		
260516005	26年2月10日	26年3月18日	26年5月16日	エレベーターの感知装置の設置規定の緩和 【先の回答に対する再提案】エレベーターの動力を切るスイッチの設置について、国土交通省の回答の趣旨を御指導いただきたい。 【提案理由】ご指摘の通り、点検口の施設装置の必要性は理解、一方、エレベーター(かご)の動力を切るスイッチに係る規定はないとの指摘について、国土交通省が監修され、実質的な運用基準となっている「昇降機技術基準の解説」2009年版の47頁では、「昇降機に点検口を設ける場合は、点検口にスイッチ及び錠を取り付けるなどの措置を行い、戸が開いたときにエレベーターの動力を切り、動かないようにすること」とされている。スイッチに係る規定について、国土交通省の趣旨が徹底されるよう、本解説書の改定を含め対応いただきたい。 なお、かごの上で昇降機の保守作業を行う場合には、頂上部空間を1.2m以上確保した位置でかごを停止せしめるミススイッチ(頂部安全確保スイッチ)を設けることが必要とされている。これは保守作業をする下層の規定だが、上層の規定がないために、点検口がかごが到達しないような位置(例えば、かごの最高到達点から5m上)にあっても、動力を切るスイッチを設置しなければならず、その場合、かごの上にはしこを設置しての作業になるなど、保守作業が大変危険となっている。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	平成20年国土交通省告示第1454号第一号の規定により、昇降機は、施設装置を設けた保守点検に必要な開口部を除き、壁又は扉で囲むものであることとされています。なお、保守点検に必要な開口部には、戸が開いたときにエレベーターの動力を切るスイッチに係る規定はありません。	平成20年国土交通省告示第1454号第一号	対応不可(一部、対応)	保守点検に必要な開口部に対して、戸が開いたときにエレベーターの動力を切るためのスイッチに係る規定はありません。当該スイッチは昇降機内設置機器の保守点検時の安全性を向上させるために設けられるものと考えます。なお、昇降機技術基準の解説の発行元に対して、法令の内容を明確化するよう要請しました。		

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。
 :規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
 :当面、規制改革会議各ワーキング・グループで取り上げるか否か、明らかでないため、事務局が内容精査を進める事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	措置の分類		措置の概要(対応策)
260516006	26年2月10日	26年3月18日	26年5月16日	都市再生特別地区における容積率の最高限度の下限の緩和	【先の回答に対する再提案】 エリア全体で獲得した容積を有効に使うため、街区ごとの容積配分について、自由度を高めていただきたい。 【提案理由】 都市再生特別地区において、複数街区での開発を行う場合、街区ごとではな(エリア全体で様々な公共貢献を行い、容積ボーナスを得ている。民間開発においては効果(利益)の最大化を目指すため、公共貢献による容積ボーナスを得た場合、容積を出る限り消化する計画をたてる。よって、獲得した容積を使い余す計画は取りつらく、40.0%の容積率が設定された場合は40.0%使いきる計画となる。一方、街の魅力向上のために低層建物や空地だけの街区を作ることもあり、そのメリハリができることによって都市に豊かさや潤いが形成されるものと考えている。エリア全体で獲得した容積を有効に使うため、街区ごとの容積配分について、より自由に計画できるように規制緩和を要望するものである。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	都市再生特別地区は、用途地域等による規制に関わらず、用途、容積、高さ等の制限を定め、土地の合理的かつ健全な高度利用による都市再生を推進するものです。土地の合理的かつ健全な高度利用を図るため、建築物の容積率の最高限度は400%以上の数値を定めるものとしています。	都市再生特別措置法第36条第2項	現行制度下で対応可能	複数街区に跨る都市再生特別地区において、街の魅力向上のために区域内の一部の街区で容積率400%以下の低層建物や空地を設けることを、その他の街区の容積率を評価する際に勘案し、実質的に容積の配分を行う等の運用が、現行制度においても可能です。	
260516007	26年2月10日	26年3月18日	26年5月16日	大規模小売店舗に対する都市計画法による用途規制の緩和	【先の回答に対する再提案】 大規模集客施設の立地可能用途地域に工業地域を含めよう、再検討いただきたい。 【提案理由】 特に、産業構造の転換に伴い、工業地域に大規模集客施設を立地するニーズが多く存在しているが、用途地域の変更、開発整備促進の指定については行政協議に非常に多くの時間を要している。工場跡地等の利活用を促進していく観点から、「規制・制度改革に係る方針」で指摘されている通り、「とりわけ工業地域」を大規模集客施設の立地可能用途地域に含めいただきたい。また、現在実施中の検討スケジュール・具体的なおアウツドについても開示いただきたい。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	広域的に都市構造やインフラに大きな影響を与える大規模な集客施設について、第二種住居地域及び準住居地域、工業地域において立地しやすくなる場合には、都市計画の手続きを要することとし、当該手続きを要することにより、地域の判断を反映した適正な立地を確保することとしております。	都市計画法第12条の5第4項 中心市街地の活性化に関する法律 建築基準法第48条、別法第2	その他	-都市の秩序ある整備を図るための都市計画法等の一部を改正する法律(平成18年5月31日法律第46号)の附則に基づき、都市計画法等の施行の状況に係る調査、関係者への意見聴取を行いました。 -本格的な人口の減少・高齢者の増加等、平成18年当時と比べて都市を取り巻く環境が大きく変化していることを踏まえ、中長期的に都市構造全体を再構築する観点で改正法の施行状況の検討を行いました。 1)国土交通省が設置した有識者の委員会からは、生活と経済を支える都市機能の再配置や居住の集積を推進し、持続可能な都市の経営を目指すべき等の取りまとめを頂きました。 -都市の拡大を抑制することを旨とした土地利用の規制だけでなく、総合的な民間の誘導策が必要等とのご意見を頂きました。 2)日本再興戦略(平成15年6月14日閣議決定)においては、「コンパクトシティの実現」を図ることとされました。 3)改正法で議した大規模集客施設の立地制度については、商業等の関係団体へのヒアリングでは、規制を強化すべき、緩和すべきと意見が分かれており、全国の地方公共団体のうち約9割が現行制度でよいとの意見でした。 -これらを踏まえた結果 1)改正法で議した大規模集客施設の立地制度については、現行制度を維持することとしますが、 2)加えて、市町村が都市全体を見直しながら、福祉や商業等の都市機能を集約するエリア等について計画を策定した場合に、計画に沿った民間施設等の立地を誘導するための都市再生特別措置法等の改正案を今国会に提出したとします。本法案においては、都市全体を見直し必要となる福祉や商業等の施設について、用途地域(工業地域等を含む)の用途制限を緩和する「特定用途誘導地区」を設けることとしています。	
260516008	26年2月10日	26年3月18日	26年5月16日	建築基準法旧第35条大目認定(耐火・避難)取得建築物の現行法上の取扱い適正化	【先の回答に対する再提案】 検証・規定見直しを進めているとのことであるが、該当する物件の数が多いため、迅速な対応を要します。また該当資産保有者は、修繕計画の立案に迫られていることから、検討スケジュールの開示を強く要望したい。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建築物の増築等や用途変更をする場合には、原則として、既存部分についても現行規定が適及適用されますが、新たな規定が施行等されたときに現存している建築物で、これらの規定に適合しない部分(これを「既存不適格建築物」といいます)は、これらの部分についてはこれらの規定が適用されないとされています(法第35条第2項)。 具体的には、既存不適格建築物の増築等をする場合、法第35条(特殊建築物等の避難及び消火に関する技術的基準)の規定の適用については、開口部のない準耐火構造の床又は壁等区画されている部分(法第137条の14第3号)で、開口部のない準耐火構造の床又は壁等区画されている部分(法第86条の7第2項、令第137条の14第3号)で、また、既存不適格建築物の用途変更をする場合、それが在籍者密度や可燃物量が変わるような内容のものは、改めて避難安全検証を行う必要がありますが、類似の用途相互間の用途変更であって、かつ、大規模の修繕又は模様替を伴わないものであれば、法第35条の規定は適用されないとされています(法第87条第3項第2号)。 なお、当初の設計内容や建築後の建築基準法令の改正を考慮すると、全面改修を行わなくても、現行基準に適合させることができるものも一部あります。	建築基準法第35条、第35条、第86条の7、第87条 同法施行令第129条の2、第129条の2	検討に着手	技術的な検証の結果を踏まえ、避難安全検証の部分適用などができるようにするため、来年度早期を目途に関係する法令等の改正を進めるよう検討を進めてまいります。	
260516009	26年2月10日	26年4月22日	26年5月16日	宅建業者間における重要事項説明義務の軽減	【先の回答に対する再提案】 宅地建物取引業法35条による「重要事項の説明等」の見直しを行い、宅建業者間の売買・交換については同条が適用されないものとすべきである。 重要事項説明において書面交付に加えて口頭による説明が義務づけられているが、宅建業者が買主または借主となる取引については、少なくとも、買主または借主の承諾がある場合には、口頭による重要事項説明は省略できるよにするべきである。 【提案理由】 宅建業者が買主等となる場合には、口頭の説明までは受けなくても、重要事項説明書があれば「重要事項を十分理解することが可能であり、買主の保護は図られる」仮に口頭による補正が必要であれば、そもそもそのような書面は重要事項説明書としては不備があるということになる。 また、「紛争の未然防止等による取引の公正を図る」という目的を達成するための手段としては、書面という形で記録を残すことがもつとも効果的である。 以上より、宅建業者が買主等となる取引についても口頭による重要事項説明を要する現在の規定は、目的に対して過度な規制を課するものであると考える。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	宅地建物取引業法(以下「法」といいます)の規定により、宅地建物取引業者は、宅地又は建物の取引の相手方に対し、契約が成立するまでの間、宅地建物取引業者をして、取引に係る一定の重要事項(取引物件に関する私法上又は公法上の権利関係、権利関係の整備状況、取引条件等)について、書面を交付して説明させなければなりません(法第35条第1項)。また、当該説明にあたっては、取引主任者は、説明の相手方に対し、取引主任者証を提示しなければなりません(法第35条第1項)。さらに、重要事項を記した書面の交付にあたっては、取引主任者の記名押印が必要となります(法第35条第5項)。 なお、これらの宅地建物取引業法第35条の規定は、宅地建物取引業者相互間の取引においても適用除外とされていません(法第78条)。	宅地建物取引業法第35条、第78条	対応不可	宅地建物取引は一般的な消費者取引とは異なり、取引対象が国民の生活及び企業の経済活動の基盤となるものであり、取引額も高額となると、一般的に宅地建物は他の財と比べて個別性が高く、取引物件の権利関係や設備の整備状況等も様々であることから、買主が取引物件や取引条件等に係る重要事項を十分理解したうえで契約を締結する必要があります。このため、法第35条では、買主が一般消費者であるか、宅建業者であるかどうかを問わず、当該重要事項を記載した書面を交付することに加え、宅地建物取引に関する専門的知識を有する取引主任者による重要事項の説明を義務付けることにより、消費者の保護に加え、紛争の未然防止等に代表される取引の公正を図ることとしており、これらの目的に鑑み、宅建業者間の取引であっても当該説明を省略することは適切でないと考えています。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号()については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。
 : 規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
 : 当面、規制改革会議各ワーキング・グループで取り上げるか否か、明らかでないため、事務局が内容精査を進める事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	
260516010	26年2月21日	26年3月18日	26年5月16日	架空の各戸引込線における道路占用申請を免除する(国道利通第4号通達)の適用条件の緩和	「本線又は分岐装置から各戸に引き込むための軽易な電線(以下、架空引込線)」については、国交省通達42号において、本線に附属するものとして占用申請を免除されているところ。効率的な通信インフラ整備やお客様に対する迅速かつ円滑な光ファイバーサービスの提供を実現するために、当該通達の下記適用条件について、緩和していただきたいと考えます。 i) 道路を横断しないこと。 「道路の路面幅員の中央部を横断しないものであること」とあり、現状、道路を横断するすべての物件が当該通達適用外となっていること。効率的な通信インフラ整備、お客様に対する迅速かつ円滑な光ファイバーサービスの提供を実現する観点から、例えば、道路の幅員が小さく、交通量の少ない道路や既存のケーブル(他社ケーブル含む)がすでに道路横断している区間における引込線については、道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞は少ないと考えられることから、必要に応じて、本線に附属するものとして取り扱い、道路の横断を可能とするようにしていただきたいと考えます。 ii) 占用許可区間を延伸しないこと。 「占用許可を要する本線を道路内で事実上延伸している」と認められるものでないこととあり、現状、幹線から延伸した引込線は当該通達適用外となっています。光ファイバーのサービスは本線に沿った箇所において提供していますが、必ずしも本線沿線のお客様に引き込むだけとはならず、本線終端部分周辺のお客様も引込の対象となります。本線と引込線を効率的に敷設するためには、本線終端部分から各戸までの引込線を本線終端部分(ケーブル分岐箱)から設置する必要があります。効率的な通信インフラ整備、お客様に対する迅速かつ円滑な光ファイバーサービスの提供を実現する観点から、例えば、引込線全体平均距離(約200m)程度までの当該引込線については、本線に附属するものとして取り扱っていただきたいと考えます。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	道路法第32条、第33条	対応不可	道路管理者による道路占用許可に当たっては、道路を占用しようとする物件が道路法第33条第1項の基準を満たし、道路の交通又は構造に著しい支障を及ぼすことのないよう個別に判断する必要があります。このため、ご提案中例示の道路の幅員が小さく、交通量の少ない道路や既存のケーブル(他社ケーブル含む)がすでに道路横断している区間における引込線の場合、また、幹線から延伸した引込線の場合であっても、敷設の増加による道路の交通又は構造に与える影響を個別に判断する必要があります。道路占用許可申請を必要としております。なお、道路占用許可手続きに関しては、これまででも添付書類を必要最小限のものにするなど簡素化の徹底を図っております。	
260516011	26年2月21日	26年3月18日	26年5月16日	架空の各戸引込線における道路占用申請を免除する場合の適用外となる場合の共架事業者に係る書類の簡素化	架空引込線について、他社電柱に共架し敷設する場合、他社電柱への共架条件をクリアした上で、電柱保有者の電柱や電線の占用申請とは別に、共架事業者は道路占用申請を行う必要があります。電柱保有者の共架条件は、既に電柱保有者が占用手続きを実施した箇所、共架場所や共架物件の構造の提示を要すること、共架ポイントが6.4m、6.7mと限定されていること(道路法施行令で定める地上高5m以上は必ず確保されている)等、道路占用許可条件に従属しています。そのため、道路占用条件は一定程度クリアしており、占用場所等の詳細についても既に道路管理者が確保していることも踏まえ、効率的な通信インフラ整備、お客様に対する迅速かつ円滑な光ファイバーサービスの提供を実現する観点から、手続きに係る書類を申請書(経)、ケーブルの素材構造図、ケーブルの敷設場所、占用料算出に必要な書類のみとし、その他の書類は不要としていただきたいと考えます。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	道路法第32条、第33条	現行制度下で対応可能	道路占用許可手続きに関しては、これまででも添付書類を必要最小限のものとするなど簡素化の徹底を図ってきたほか、平成14年3月29日付光ファイバーについては電柱に当該電柱所有者以外の他の事業者が電線を添加する場合、道路占用許可申請書の添付書類は、「構造図」「電柱等所有者の承諾書等」を不要としたほか、「横断面図」については、「平面図」に路面高等を記載することで不要とする(電線の添加位置を確認するため特別に必要な場合を除く。)ことで、添付書類は、「位置図」「平面図」及び「交通規制図」のみとするよう簡素化し、占用申請者の負担軽減に努めてきたところ。	
260516018	26年4月17日	26年4月30日	26年5月16日	車検制度	車検を全廃して下さい	個人	国土交通省	道路運送車両法第58条第1項	対応不可	車検は自動車の安全の確保及び環境の保全を図る観点から必要であり廃止することはできません。	
260530130	26年3月19日	26年4月10日	26年5月30日	民間航空機および整備品の整備分野に適用される法律の航空法への一本化	【具体的内容】民間航空機および整備品の整備分野に適用される法律については、現状、国土交通省管轄の航空法だけではなく、委託整備においては経済産業省管轄の航空機製造事業法の援も受けなければならないため、航空法への一本化をお願いしたい。 【提案理由】2つの法律があるため、修理方法や設備をはじめとする各種の認可項目に重複が多く、二重の認可を受けざるを得ない状況が発生している。航空法の認定事業場においては航空機製造事業法を適用外とするなど、航空機修理事業者の負担軽減に向けた抜本的な見直しを検討をお願いしたい。	経済産業省 国土交通省	航空連合	航空法 航空機製造事業法	対応不可	航空機製造事業法については、昨年方法認可にかかる申請書類を航空法と共通化する等、規制対応コストを低減の観点からの規制緩和を実施してきています。航空法と航空機製造事業法はそれぞれ異なる目的規制を行っている中、実質的な規制対応コストの低減は進めているところであり、特段の法律の一本化についての必要性は認識しておりません。	
260530131	26年3月19日	26年4月10日	26年5月30日	機内における電子機器の取り扱いの見直しについて	【具体的内容】安全性が確認できれば、現在機内での使用が規制されている時間帯において、利便性向上の観点から、電子機器の利用ができるよう見直しをお願いしたい。 【提案理由】欧米では電子機器の使用に関する規制が緩和される方向にあること、本邦社においても運航乗務員、客室乗務員に対して携帯電子機器の活用が進められている。諸外国との差を生じさせないよう、安全の担保を前提に、利用者の利便性向上の観点から規制緩和の検討をお願いしたい。	航空連合	国土交通省	航空法第73条の3及び第73条の4第5項 航空法施行規則第164条の16第4号	検討中着手	現在、欧米諸国の方針を踏まえつつ、貴団体のほか、国内の航空会社及び独立行政法人電子航法研究所から広く意見聴取を行い、当該規制の見直しの検討に着手しており、告示の改正を含めた見直しを平成26年夏頃を目処に実施する予定です。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号()については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。
 : 規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
 : 当面、規制改革会議各ワーキング・グループで取り上げるか否か、明らかでないため、事務局が内容精査を進める事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	
260620018	25年10月22日	25年12月24日	26年6月20日	二輪独自の高速道路通行料金設定	<p>【提案内容】 高速道路など有料道路の車種区分において、二輪車を「軽自動車等」など現行の区分から独立させ、適正な高速道路等通行料金を設定していただきたい。</p> <p>【提案理由】 1) 車占有面積、走行時の道路損傷度および乗車定員からみて、二輪車の高速道路料金は相応な水準とはいえない。 二輪車の占有面積は普通車の4分の1以下、また軽自動車の3分の1程度であり、道路を占有している面積は極めて小さい。 二輪車の車両重量は普通車の7分の1以下で、道路を損傷する度合いは普通車の概ね30分の1程度である。 乗車定員は、普通車は10人まで、二輪車は2人までとなっている。 2) 自工会が実施した二輪車ユーザーアンケートによると、二輪車の高速道路料金が普通車の半額に引き下げられた場合、二輪車ユーザーの利用回数は年間で平均2.4倍に、利用距離は年間で平均2.3倍に増大するとの結果になっており、高速道路料金の収入増が期待される。 3) 税金、保険、有料道路など二輪車に係る様々な料金は、普通車や軽自動車から独立した設定となっているのが一般的である。 二輪区分のある有料道路料金の一例()は比率 芦ノ湖スカイライン 普通車、軽自動車: 600円 二輪車: 250円(0.41) 有峰林道[富山] 普通車、軽自動車: 1,800円 二輪車: 300円(0.16)</p>	一般社団法人日本自動車工業会	国土交通省	道路整備特別措置法第3条、第23条等	事実認識	高速道路の通行料金については、高速道路会社が申請により国土交通大臣の許可を受けて決定するものです。 なお、車種間の負担の公平を図る観点から、従来より、道路審議会の中でも議論いただき、車種毎に設定されていることです。	
260620019	25年10月30日	25年12月24日	26年6月20日	都心のビルに地下鉄の駅や保育園などの施設を併設した場合の分容率の緩和	<p>居住用・商業用を問わず、都心の建物に地下鉄の駅や保育園などの施設を設置した場合にその分容率を緩和することができる施策の実施を求める。 これにより、新たな地下鉄の駅の建設や保育園の設置などを促すことが期待される。(「第185回国交(臨時会)に向けた意見書」2013年10月1日経済同友会 参照)</p>	公益社団法人日本経済同友会	国土交通省	建築基準法第2条第1号、第59条の2	現行制度下で対応可能	駅又は駅近傍の建築物であって保育所等を設けるものについては、総合設計制度の活用により、特定行政庁が交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がなく、市街地の環境の整備改善に資すると認め許可した場合については、容積率を割り増やすことが可能です。また、地下鉄駅や保育園の設置等、公共施設設置を整備するプロジェクトについては、都市再生特別地区や再開発等促進地区等の都市計画制度の活用によっても、容積率等を緩和することが可能です。	
260620020	25年10月31日	25年12月24日	26年6月20日	吊上げ式自動車庫(タワーパーク)の取扱いについて	<p>【具体的内容】 建築基準法第48条また別表第2より、第1種、第2種住居地域において自動車庫を建築する場合、階数が2以下でなければならないが、昭和55年の建設省通達(住基第300号)により、吊上げ式自動車庫は収容台数や高さによらず、一律前項以上に該当するものとしており、建築できない。本通達における階数の取扱いを撤廃または建築基準法第48条についても階数をとりなす等明示すべきである。</p> <p>【提案理由】 1. 上記住居地域に建築可能な用途、規模に対して各地方公共団体の制定している条例により定められた設置義務割合が大きく、建築計画上不経済な形状、仕様(地下駐車場等)を強いられるケースが多々見受けられる。特に都心部の限られた敷地で収容効率の高い吊上げ式自動車庫が建築可能となることで効率的、経済的な建築計画が可能となる。 2. 通達で施行される約半世紀を経て、現在では吊上げ式ではなくエレベーター式が主流となっている。また、技術的にも進歩し、騒音や振動等について大幅に改善されており、景観でも工夫することが可能となっていることから住居地域の環境を著す影響は少ないと考えられる。 3. 法解釈の面では吊上げ式自動車庫は床に繋がりがなく、可動式のため階を算定するには不明確である。 4. 耐火建築物である吊上げ式自動車庫の高さに関しては、他の法律(斜線制限や日影規制等)にて規制することができ、階数で制限する必要はない。 【補足事項】 1. 同様の要望が以前経団連より提示されており、本通達は建築を制限するものではないとの回答であったが、階数についての訂正がされていない。実質制限すること同義である。 2. 建築基準法48条の但し書きにより、許可申請を行うことで建築は可能となるが、事業者の時間的、費用的負担が大き(事業を行う上で足枷となる)ことは明白である。 3. 現在、通達の取扱いについては平成6年の「地方分権の推進を図るための関係法律の整備等に関する法律」により技術的助言の扱いとなっているが、本件の階数の取扱いについては他に明確な判断基準がないため、本通達を撤廃とし、3階以上とみなしている地方公共団体も見受けられ、未だ実質的効力は失効していない。半世紀前の通達で現状に即しているのかご検討頂きたい。</p>	個人	国土交通省	建築基準法第48条別表2	現行制度下で対応可能	<p>なお、建築基準法48条の用途規制は、市街地の環境を保全するための制限であり、それぞれの用途地域の目的に応じて、建築できる建築物の種類や規模が定められています。自動車庫庫については、自動車庫のみならず騒音、振動、交通事故の危険性等の防止、さらに、地域内の発生交通量の増加の抑制を目的に規制しています。</p> <p>第1種、第2種住居地域については、住居の環境を保護する地域として3階以上の階にまでおよびぶような大規模な自動車庫について、住宅地の環境を悪化する恐れがあることから規制しているところであり、緩和することは出来ません。</p> <p>一方、特定行政庁が第1種、第2種住居専用地域における良好な住居の環境を著すおそれがないと認め許可した場合には、当該用途地域で建築可能な規模を超える自動車庫を建築することが可能です。また、当該許可に係る準則を発出しており、許可の適切な運用を図っております。(「自動車庫に係る建築基準法第48条第1項から第3項までの規定に基づく許可の運用について」(平成2年建設省住街発第147号)、「都市計画法及び建築基準法の一部を改正する法律等の一部を改正する法律等の施行について」(平成5年建設省住街発第94号))</p>	
260620021	25年10月31日	25年12月24日	26年6月20日	有料道路の整備主体、料金徴収主体等を規定する条項の緩和	<p>【提案の具体的内容】 民間企業がPFI事業として有料道路整備・運営に参入することが可能となるよう、道路整備特別措置法において規定されている整備主体、料金徴収主体、料金額基準、料金徴収等基準の条項について、その緩和を行うべきである。(道路整備特別措置法3条1項等、23条、15条等)。 具体的な内容 整備主体、料金徴収主体に関する規制の緩和、道路整備特別措置法において、整備主体、料金の徴収主体は、高速道路会社、地方道路公社に限定されている(道路整備特別措置法3条1項等)、民間事業者が整備主体、料金の徴収主体となることを可能とすること、これにより、道路においてもコンセッション方式の設定が可能となる。 料金の額に関する基準の緩和、道路整備特別措置法上、料金の額は費用を償うように設定されており、利潤が認められていない(道路整備特別措置法23条)。民間事業者による適正な料金額の設定を可能とすること。 料金の徴収等に関する基準の緩和、道路整備特別措置法上、料金徴収期間が限定され、建設費等の償還期間終了以降は原則として料金徴収の継続が認められていない(道路整備特別措置法15条等)。償還期間終了後においても適正なサービス水準維持に必要な維持・更新管理費用を受益者負担によって確保するため、こうした費用相当額について一定期間徴収を可能とすること。 【提案理由】 PFI法上、民間企業は道路の整備・運営を行うことは可能となっている。しかし、実際に民間がPFI事業として行うには、道路整備特別措置法の規定が障壁となり、現時点で、民間企業は参入できない状況にある。わが国において、道路整備(維持更新、新設)は急務の課題である。「日本再興戦略」においても、公共施設等運営権の民間開放の方向性、三大都市圏環境道路整備の必要性などが明記されている。厳しい財政状況(国・地方)の下で効果的・効率的なインフラ整備・運営を可能とするためにも、有料道路の民間開放(PPP/PFI)を進めるべきであり、そのためには道路整備特別措置法の規制緩和が必要である。</p>	公益社団法人関西経済連合会	国土交通省	道路整備特別措置法第10条、第15条、第23条等	その他	「構造改革特別区域の第24次提案等に対する政府の対応方針」(平成2年5月19日構造改革特別区域推進本部決定)において、新たに特区において譲り渡すべき規制の特例措置として、「民間事業者による公社管理有料道路の運営を可能とするため、公共施設等運営権を有する民間事業者に料金徴収権限を付与する等の道路整備特別措置法の特例を設けること」としております。 また、利潤を料金に含めることや、償還期間満了後に料金を徴収することについては、道路利用者の負担が増加する等の課題があるため、慎重な検討が必要と考えっております。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。
 :規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
 :当面、規制改革会議各ワーキング・グループで取り上げるか否か、明らかでないため、事務局が内容精査を進める事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	措置の種類		措置の概要(対応策)
260620022	25年10月31日	25年12月24日	26年6月20日	観光クルーズ分野における海運カボージュ規制の緩和	【提案の具体的内容】外国籍クルーズ船が日本国内だけを周航できるようにすべきである。 【提案理由】海運カボージュ(外国籍船による国内港湾間の貨客輸送に関する規制)では、原則として外国籍クルーズ船が日本国内だけを周航することが禁止されているため、外国籍クルーズ船は海外の港湾にフタツチしなければならず、ツアー期間が長くなり、日本人ツアー客が参加しづらい状況となっている。 現在、世界のクルーズマーケット特に急成長を遂げているのは「カジュアルマーケット」と呼ばれる、外国船の比較的低コストなタイプである。今後、外国籍クルーズ船による日本発着ツアーを増やす環境整備の一つとして、観光クルーズ分野に限り同規制を緩和すべきである。	公益社団法人関西経済連合会	国土交通省	国内の物資又は旅客の輸送は原則として自国籍に限っている。	船舶法第3条	対応不可	カボージュ規制は平成25年4月26日に閣議決定された「海洋基本計画」にも維持することが明確に明記されており、主要海運国においても、自国海運業・自国船員の維持、安定的な国内輸送の確保等の観点から、国内の物資又は旅客の輸送は原則として自国籍に限ることが国際的な慣行である。 カボージュ制度は、我が国内航海運の存立基盤であると同時に、生活物資の安定輸送、自国船員の雇用、国の安全保障等の観点からも重要であり、今後も堅持していく方針です。	
260711020	26年5月16日	26年6月24日	26年7月11日	歩道切り下げ幅の緩和	(1)提案内容 道路から店舗への進入に使用する「歩道の切り下げ幅」の規制について緩和していただきたい。 (2)提案理由 道路から店舗敷地へ進入する際に使用する「歩道の切り下げ幅」については、関係法令では乗入口を利用形態で分類し、道路幅員を、1種(12m以下)、2種(8m以下)、3種(4m以下)に規定している。一方、高齢者の増加や女性の社会進出、障害のある方の積極的な雇用など、社会の多様性が増え求められ、既存の基準のままでは駐車場への進入時の急減速や急ハンドルを招きかねず、重大事故を引き起こす可能性がある。現在、各道路管理者が施工申請を個別に判断しているが、基本となる国内法基準を1種(16m以下)、2種(12m以下)、3種(8m以下)とすることにより、道路から店舗敷地へのスムーズな進入と、歩道利用者の安全性を確保することが可能となると考える。	一般社団法人日本フランチャイズチェーン協会	国土交通省	道路管理者以外の者が、道路に関する工事又は道路の維持を行う場合には、道路管理者の承認を受けて行うことができる。	道路法第24条	現行制度下で対応可能	道路法第24条に基づき(道路管理者以外の者の行う工事(以下「承認工事」といふ。))については、「道路法第24条の承認及び第91条第1項の許可に係る審査基準について」(平成6年9月30日付建設省建設第48号道路局長通達)により承認工事審査基準(案)を示しており、これは一般的な審査基準として運用しているところである。 同通達本文に記述されているとおり、「地方の特殊性、工事の態様等に応じて、本基準と異なった基準を定めることは差し支えないもの」であり、各道路管理者は当該基準(案)を参考としてそれぞれの運用基準を定めております。 承認工事の審査にあたっては、各道路管理者が、それぞれ定めた運用基準に基づき、歩行者の安全、沿道施設への車両の出入りの円滑等のバランスを考慮しながら、個別具体的な箇所に応じて適切に対応しておりますので、具体的な事案については、担当している道路管理者にお問い合わせください。	
260711024	26年5月27日	26年6月24日	26年7月11日	工場内防火区画の天井耐火性能の制定	一定規模以上の建物には、火災の延焼・焼焼防止のために、防火区画(面積区画)が設けられている。工場は防火区画が免除されるが、工場であっても、建屋内建屋(休憩所やトイレ等)に関しては、耐火性能が求められるが、耐火性能を有する壁と床で区画する必要がある。壁は耐火性能だけで求められるが、床は耐火重要要件(住宅並みの1800N/m ²)も求められる。天井の高い工場では、不必要に高い壁を造ることは無駄であり、天井(床)で蓋をしているが、この際、物を載せたりしない天井にも、床同様の耐火重要要件が課せられている。(通常の建物は、天井に耐火重要要件は求められていません) 結果、天井を支える柱・壁の強度をあげる必要があり、建屋内建屋の製造費のコスト増に繋がっている。また、重量増に伴い、建屋移動が困難となることから、製造ライン改装時には「ラフして移動させる等の工数・コスト増が発生している。 防火区画は、延焼・焼焼を防止することが目的であることから、建屋内建屋の天井に関しては、過度な耐火重要要件は求めず、耐火性能のみの基準が適用されるよう見直しを頂きたい。	民間企業	国土交通省	主要構造部を耐火構造とした建築物等で、一定規模以上のものは、工場等の部分でその用途上やむを得ない場合を除いて、火災の延焼防止のために、一定の面積以内ごとに準耐火構造の床又は壁等で区画することが必要です(建築基準法施行令第112条第1項)。 この内、準耐火構造の床については、一定の耐火重要要件を課すことが必要ですが、この加熱試験は床に積載荷重を載荷しなから実施することとされています(指定資格検定機関等に関する省令第63条第4号イ(3)及び防火気密試験・評価業務方法書)。 一方で、この加熱試験のときに載荷する積載荷重は、実況に応じて計算することも認められているため(建築基準法施行令第85条第1項)、床として扱われる天井で、実際の建築物において積載荷重がからならないことが想定される場合には、国土交通大臣の認定を受けるに当たって、積載荷重を載荷しない状態で加熱試験を実施し、準耐火構造の検証をすることが可能です。	建築基準法第2条第7号の二、建築基準法施行令第85条、第112条第1項	現行制度下で対応可能	建築基準法第2条第7号の二に規定する準耐火構造の床については、積載荷重のからならない条件で国土交通大臣の認定を受けることで、御提案の内容に沿ったかたちで区画を形成することが可能です。	
260711025	26年5月27日	26年6月24日	26年7月11日	45フィートコンテナの公道走行承認	物流の効率化のために、45フィートコンテナ利用の要請が高まっている。アジア主要国(米・中)～中国間において45フィートコンテナの利用が拡大している。一方、日本では公道を走行することができず、国際化への対応が遅れていることから、全国における45フィートコンテナの公道走行を検討頂きたい。	民間企業	国土交通省	道路管理者は、車両の構造又は車両に積載する貨物が特殊でありやむを得ない認めるときは、車両を通行させようとする者の申請に基づいて、道路の構造を改良し、又は交通の危険を防止するため必要な条件を付して、車両制限令で定める車両の諸元の最高限度を超える車両の通行を許可することができる。	道路法第47条の2第1項	事実認識	現行の特殊車両通行許可制度においては、45フィートコンテナを積載する車両は、当該コンテナが国際貨物である場合には、コンテナを閉封し、減載することができないことから、パン型等のセミトレーラの車両長の制限である17メートル以上の車両についても必要な条件を付して通行を許可することができます。 また、当該コンテナが国内貨物である場合は、コンテナを開封し減載することができるため、パン型等のセミトレーラの車両長の制限である17メートル以下の車両についても必要な条件を付して通行を許可することができます。 このように45フィートコンテナを積載する車両の走行の制約を緩和するため、宮城県の特区内における走行実績等から、安全性が確認されたことを踏まえ、パン型等のセミトレーラの長さの制限を17m以上とすることを、平成26年5月9日に「道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化方針」の取組みの一つとして公表しました。 これについては、平成26年度中に実施が出来るよう準備を進めているところです。	
260818008	26年6月20日	26年7月16日	26年8月18日	下水道管内への熱交換器の設置の承認	【先の回答に対する再提案】 らせん更正管内部に熱媒管を組み込む方式や高効率な金属製熱交換器を組み込む方式など、管の内径や断面形状を変えないものを特に管更正工事の際に用いる場合は、「施設維持管理への影響が大きく、また、豪雨時に下水が流れるのを阻害するおそれがある」といったことは、考えにくく、早期に下水道法を改正し、設置を認めるべきである。もし、これらの方式の熱交換器の設置により、弊害が生じるのであれば、具体的に示してほしい。 また、「慎重な検討が必要」とあるが、今後どのように検討を進めていくのか、具体的に示してほしい。 未処理下水熱利用の研究に取り組む民間企業等に対して必要な技術的助言等を行っているとのことだが、どこに相談すれば、具体的な熱交換器設置につながる助言が受けられるのか、明示してほしい。	(一社)日本経団連環境連合会	国土交通省	現行下水道法では、認定電気通信事業者が光ファイバーを設置すること等を除いて、排水施設の高架部分に、いかなる物件も設けることは認められていないため、下水道管内に熱交換器を設置することはできません。	下水道法第24条、25条の9、下水道法施行令第17条の2、第17条の3、第17条の8、第17条の9	検討に着手	「新下水道ビジョン」(平成26年7月国土交通省水管理・国土保全局下水道部、公益社団法人日本下水道協会)において、「民間事業者による管内熱交換器の設置を認めるなどの規制緩和を検討すること」としており、現在情報収集等を行っています。具体的な案件があれば、所管省庁である国土交通省にご連絡下さい。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号()については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。
 :規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
 :当面、規制改革会議各ワーキング・グループで取り上げるか否か、明らかでないため、事務局が内容精査を進める事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	措置の分類		措置の概要(対応策)
260818009	26年6月24日	26年7月16日	26年8月18日	港湾規制の撤廃(港湾労働法、港湾運送事業法の廃止)	日本の港では、線引きされた特定の地域内で港湾労働法、港湾運送事業法による規制がされています。その規制の中で大きな問題は、その地域内の倉庫等で荷役作業をする場合、「港湾労働者」の資格を有する者しか作業ができないということです。その作業も多くの場合、荷役作業やフォークリフトの運転といった特殊性を有するものではありません。それがかかわらず、地域内での独占性が阻害要因となり、通常の派遣料金に比べて非常に割高な派遣料を請求され、その地域で事業を営む企業にとっては、運営上大きな負担となっています。そのため、そのような不合理な制度の適用を受けない他の地域に倉庫を移転する業者が後を絶たないと聞いています。本来、港湾は物流拠点としては「一等地」で、上記のような規制がないのが健全な姿かと思えます。日本の港湾が「JAPAN PASSING(日本は魅力がないから素通りする)」と言われる原因にもなっているように感じます。私は、このまま日本の港湾がどんどん衰退していくのを恐れません。日本は港湾は、海に囲まれた我が国にとってなくてはならない貴重な財産です。その財産を最大限利用するためには、まず、上記のような規制をなくすことから始めるべきだと思います。そうすれば、健全な競争の元、今よりはるかに優良企業が港湾地域に集まり、この地域が活性化すると信じます。それが、海に囲まれた我が国の再生にも繋がるものと思います。是非、この法律の撤廃をお願いする次第です。	個人	厚生労働省 国土交通省	港湾労働法は、港湾労働者の雇用の改善、能力の開発及び向上等に関する措置を講ずることにより、港湾運送に必要な労働力の確保に資するとともに、港湾労働者の雇用の安定その他の港湾労働者の福祉の増進を図ることを目的としています。 近年、貨物輸送のコンテナ化、コンテナ船の大型化、荷役作業の機械化、設備の近代化等近代的荷役が進展し、高度な技能労働者の確保の必要性が高まる中、港湾運送事業士は事業の一種の効率化、サービスの多様化が求められることから、事業の効率化に伴い、港湾労働者の雇用の安定が損なわれることが懸念されることから、港湾労働法に基づく施策を引き続き講ずる必要があります。 港湾労働法の規定により、港湾労働者派遣事業を実施する際は、許可申請時に提出する港湾労働者派遣事業計画書で、派遣料金が適正であることを確認しています。 なお、港湾運送事業法においては、港湾運送に従事する労働者に係る資格要件の規定はありません。	港湾労働法については対応不可 港湾運送事業法については事実承認	「制度の現状」で記載したとおり、港湾労働者の雇用の安定の観点から、港湾労働法に基づく施策を引き続き講ずる必要があることから、対応は困難であると考えます。		
260818021	25年10月30日	25年12月24日	26年8月18日	河川管理施設等の設置基準の明確化	(具体的内容) 流域の防災力強化の観点から、水位計や雨量計などの河川管理施設等の設置基準を明確にし、同施設の設置を推進すべきである。 (提案理由) 「水防法及び河川法の一部を改正する法律」により、河川管理施設等の維持又は修繕の義務の明確化がなされ、その基準の策定が進められている(公布の日:2019年6月12日から6月以内に施行)。近年、大雨や豪雨が増え、河川の水が短時間で上り、避難を余念なくされ、洪水被害に至ることも増えたりすることを経験し、災害の予見可能性を高めることが重要であり、そのためには水位計や雨量計などの河川管理施設等の適切な配置と一級、二級、準用河川の流域全体を通じたネットワーク化が重要である。 現在、国が管理する一級河川では水位計や雨量計の設置も進んでおり、その情報も公開されている。しかし、自治体で管理する小河川では単独での予算措置が困難なことから、水位監視を主に人手に頼っているのが実情である。 そこで、流域全体の防災力強化の観点から水位計や雨量計などの水害を除去・軽減する河川管理施設等の設置基準を定めるとともに、各種施策により、同施設の設置を推進する仕組みを整備すべきである。これにより、河川の流域全体での面的・線的な水位情報収集や管理、開示が可能になり、水害を未然に防ぐことも期待できる。	(社)電子情報技術産業協会	国土交通省	国土交通省が管理している河川では水位計や雨量計等の設置基準や観測成果の品質管理や公表等については、基準となる調査手法等を規定した「国土交通省河川砂防技術基準 調査編」に基づき実施しています。 都道府県が管理している河川については、都道府県に対して、地方自治法第245条の4第1項に規定する技術的助言として、「国土交通省河川砂防技術基準 調査編」を通知するとともに、あわせて市町村に対して周知するようにお願いしています。 また、国土交通省では、国土交通省及び都道府県等が観測した水位・雨量等をインターネットの「国土交通省リアルタイム川の防災情報」や、地上デジタルテレビ放送のデータ放送により、リアルタイムで提供しています。	地方自治法第245条の4第1項 国土交通省河川砂防技術基準調査編	現行制度下で対応可能	国土交通省では、引き続き「国土交通省河川砂防技術基準 調査編」等に基づき、精度の高い水文観測に取り組むとともに、観測した水位・雨量等をインターネット等により、リアルタイムで提供して参ります。 また、都道府県に対して、引き続き地方自治法第245条の4第1項に規定する技術的助言に努めて参ります。	
261024004	26年7月24日	26年8月13日	26年10月24日	道路法(車両制限令)のトレーラ連結車の長さの緩和	車両長さの一般制限値は「12m」となっており、トレーラ連結車に関しても連結状態で「12m」の制限がかかっている。一般制限値のうち、高さ制限、重さ制限については、高さ指定道路、重さ指定道路があるが、長さ指定道路は、この制限の範囲で自由通行が可能になっている。ところが、長さについては、高速道路のみは緩和特例(セミトレーラ連結車16.5m、フルトレーラ連結車18m)が設けられているのみであり、一般道においては、一般制限値に抵触する全てのトレーラ連結車が毎回通行許可を申請しているとはとても思えず、大多数の大型トレーラ連結車が違法状態で通行しているものと推察するものである。高さ、幅、長さ、重量の超過は、道路施設や周辺の損壊につながりかねず、一般制限令の規程は理解できる。しかしながら、車両連結部分から自由に折れ曲がるトレーラ連結車の長さについては、単独車両と同一の長さ制限を加えている現在の車両制限令は実態に合わない。長さについては、道路運送車両の保安基準で、連結車の特例で「連結車中心から車両最前までの距離が12m、トラクタは車長12m」となっており、最長4m踏まで想定されている。また、道路交通令では、「他の車両をけん引する場合の全長25m」と規定されている。旋回時における危険防止については、一般制限令で定める「最小回転半径12m」及び「幅2.5m」制限があり、狭い道路や脆弱な道路では「大型車等通行止め」「幅、高さ制限標識」などがあり、長さの緩和については問題ないものと考えられる。トレーラは大型貨物に限らず、船舶輸送用、キャンピング用などもあり、長さ7.5mから10m近いものも一般的に市販されており、少なくとも千台以上が個人用途で登録されているものと推定され、一般的な乗用車の長さ「4.7m前後」でこれらを牽引すると長さが一般制限値に抵触してしまう。これらの実態と関係諸法令を照らし合わせ、現行の高速道路のほか、一般道におけるトレーラ連結車に対する一般制限値の長さの緩和と特例を望む。	個人	国土交通省	道路管理者は、車両の構造又は車両に積載する貨物が特殊でありやむを得ない認めるときは、車両を通行させようとする者の申請に基づいて、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため必要な条件を得て、車両制限令で定める車両の諸元の最高限度を超える車両の通行を許可することができます。	道路法第47条の2第1項	対応不可	我が国の道路は車両制限令で定める一般的制限値の車両が安全・円滑に通行できるよう設計されており、この数値を超える車両の通行は原則として禁止されています。 しかし、社会・経済活動においては、やむを得ずこれを超過する車両を通行させる必要があることから、道路管理者は道路構造の保全と交通の危険の防止を図るため、当該車両と通行する道路との物理的な関係を客観的に審査し、通行を許可しているところです。 ご要望にあるように高速自動車国道を通行するトレーラ連結車に限り、長さの特例を設けているのは、交差点や狭い区間が存在せず、道路構造の保全と交通の危険の防止上、自由通行して問題ないと判断しているためです。一方で一般道においては、道路の構造上、対向車にはみ出さなければ通行できないような曲線部や交差点が存在し、道路構造の保全と交通の危険防止のため、その通行の可否等について個別に審査を行う必要があることから、これを緩和することは困難です。 また、交差点等を折渡す際には、トレーラの前部がトラクタより外側に張り出した状態(いわゆる「吊出し」)が発生し、対向車の通行に影響を及ぼすおそれがあるなど、トレーラ連結車特有の動きがあることから、車両長さ12m超のトレーラ連結車について、その通行の可否等を個別に審査しています。	
261024005	26年8月5日	26年9月10日	26年10月24日	都市の水辺の美しさ(水の都市輪っか)の創出	[具体的内容] 河川法の民間事業者の河川占用許可の緩和を求める。 河川占用許可期間の延長(3年・10年(公益物件並)) 占用許可物件追加(ポートホテル、カーナードの倉庫施設) [提案理由] 河川区域内の土地を占有、または工造物を新築・改築する場合は、河川法に基づき河川管理者の許可を受けなければならない。 全国において河川空間のオープン化を図り、都市及び地域の再生等を行うため、平成23年3月8日に河川敷地占用許可条例一部改正され、民間事業者等による河川敷地の利用が可能となる都市・地域再生等利用区域を各河川管理者が指定することになった。 しかし、民間の河川占用期間は3年に限定されており、許可物件も限定されている。	大阪府 大阪府	国土交通省	河川敷地を継続的に利用するに当たっては、河川法第24条に基づき、河川管理者の許可を受けなければならないが、その際の河川管理者の審査基準が、河川敷地占用許可条例である。 平成23年度より、一定条件のもとで、営業活動を行う事業者による河川敷地の利用が可能となっています。(河川空間のオープン化)	河川敷地占用許可条例第22条、第24条	現行制度下の対応可能	河川敷地の占用については、公益性又は公益性を有する者を原則的な占用主体としているところであり、占用の特例として営業活動を行う事業者が占用を許可することなどを踏まえ、許可期間を3年以内としているものであり、許可期間の延長については、慎重な検討が必要と考えます。 河川敷地条例第23条第1項第1号から第10号までに掲げる施設は、都市・再生等利用区域において占用の許可を受けることができる施設を例示したものであり、これに限定されるものではありません。 同項第11号において、「その他都市及び地域の再生等のために利用する施設」についても、占用の許可を受けることができる施設としているところですが、この際、治水又は利水上の支障等を生じることがなく、都市及び地域の再生等並びに河川敷地の適正な利用に資すると認められた施設であることが必要です。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。
 :規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
 :当面、規制改革会議各ワーキング・グループで取り上げるか否か、明らかでないため、事務局が内容精査を進める事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	
261024006	26年8月5日	26年9月10日	26年10月24日	河川を活用したマイクロ水力発電	河川法を改正し、河川への小水力発電設置の際の流水・土地占用許可手続きを緩和することを求める。具体的には、マイクロ水力発電を河川に設置する場合、個別の河川ごとに判断が異なることから、洪水対策等基本的事項を順守できる共通の一定の技術基準を国が策定し、許可手続きが円滑に進むことを求める。 【提案理由】マイクロ水力発電を河川に設置する場合、河川法の許可の手続きが必要となるが、100年洪水への対応、利水者や河川環境への影響及び河川利用者の安全確保等に配慮する必要があるため、認可を受けることは難しい。	大阪府 大阪市	国土交通省	河川法第23条、第24条、第26条	その他	共通の一定の技術基準を国が策定することについては、「行政手続法の施行に伴う河川法等における処分審査基準の策定等について」(平成6年9月30日建河政発52号)において、河川法第23条、第24条、第26条の許可にあたっての審査基準を示し、既に連携しているところである。 更に、「小水力発電を河川区域内に設置する場合のガイドブック(案)」をホームページで公表し、設計上遵守すべき事項等を既に示しており、再生可能エネルギーの普及、手続きの円滑化を図っています。 なお、マイクロ水力発電の設置許可にあたっては、個別の河川ごとに判断するの必要がありますが、他の許可工物と同様に治水、利水、環境の面で支障を与えないよう、適切に審査をする必要があります。	
261024007	26年8月5日	26年9月10日	26年10月24日	市街化調整区域における再生可能エネルギー発電の普及	【具体的内容】 都市計画法を改正し、太陽光発電と同様に、バイオマス等の再生可能エネルギーの発電設備の開発許可を不要とすることを求める。 【提案理由】 市街化調整区域は、市街化を抑制すべき区域であることから、都市計画法では、許可できる開発行為を限定しており、市街化調整区域にバイオマス発電施設を設置する場合は、都市計画法の許可基準が無く設置するのが難しい。開発審査会を経て許可を受けることも可能だが、手続きに時間を要する。 なお、本提案は、平成16年3月に、大阪府・市共同設置の附属機関「大阪府市規制改革会議」から提言があったものである。	大阪府 大阪市	国土交通省	都市計画法第29条、第34条	事実確認	ご提案のバイオマス等の再生可能エネルギーの発電設備については、太陽光発電と同様に、建築基準法上の建築物に当たらない場合には開発許可不要であるが、同法の建築物に当たる場合には開発許可が必要である。 なお、本提案は、平成16年3月に、大阪府・市共同設置の附属機関「大阪府市規制改革会議」から提言があったものである。	
261024008	26年8月5日	26年9月10日	26年10月24日	一団地総合的整備の地権者同意の緩和	【具体的内容】 民法の共有規定との整合性を図りつつも、一定の要件を満たすものについては、一団地の総合的設計制度の全員の同意の条件を緩和することを求める。 【提案理由】 建築基準法では、一団地の総合的設計制度の区域の一部を他に活用(売却等)するために団地区域の縮小を行う場合は、全員の同意が必要となり、他の活用(売却等)が進まない。(参考)マンションの建替えに必要な住民決議は4/5	大阪府 大阪市	国土交通省	建築基準法第96条、第98条の5	対応不可	一団地の総合的設計制度は、認定区域内の複数の建築物を同一の敷地内にあるものとみなして容積率等の規制を適用させるものであり、認定区域内の建築物が相互に関係するものである。 認定区域を分割することは、これまで同一敷地内にあるものとみなして規制を適用させていた区域を変更することであり、規制の適用方法が変化することとなるため、新たな問題が生じないことを関係権利者の全員の同意によって、確認する必要があります。	
261024009	26年8月5日	26年9月10日	26年10月24日	住居専用地域における用途規制緩和	【具体的内容】 近隣住民の利便上、必要性の高いものについては、建築基準法の用途規制の緩和を求める。 【提案理由】 住居専用地域では、用途地域毎に、建物の種類、建ぺい率、容積率、高さなどが規制されている。しかし、住居専用地域に、住民介護用の事務所を設置しようとしても認められない。	大阪府 大阪市	国土交通省	建築基準法第48条、別表第2	現行制度下で対応不可	建築基準法第48条の用途規制は、市街地の環境を保全するための制限であり、それぞれの用途地域の目的に応じて、建築できる建築物の種類や規模が定められている。 ご指摘の第1種低層住居専用地域については、低層住宅に係る良好な住居の環境を保護することを目的とする地域であり、住民介護用の事務所についても建築可能な規模等を定められているところですが、地方公共団体が第1種低層住居専用地域を勘案し、土地利用計画の実現を図るため適切な用途地域へ変更する場合は、特別用途地区や地区計画を活用して、条例により建築物の用途規制の緩和を定めた場合、特定行政庁が第1種低層住居専用地域における良好な住居の環境を害するおそれがないと認めて許可した場合に、当該用途地域で建築可能な規模を超える住民介護用の事務所を建築することが可能です。	
261024010	26年8月5日	26年9月10日	26年10月24日	建設業従業員の経験年数の緩和	【具体的内容】 建設業従業員に必要な5年以上の経営経験の規定の削除あるいは、年数の短縮化、講習の受講等の代替措置の創設を求める。 【提案理由】 建設業法では、常勤従業員の1人が許可を受けようとする建設業に関し、5年以上の経営業務の管理責任者としての経験を有することが条件となっているが、大企業の子会社では、役員が2年で交代するため、5年の建設業の役員経験が欠ける恐れが高い。	大阪府 大阪市	国土交通省	建設業法第7条	対応不可	建設業は一品ごとの注文生産であり、工事の受注ごとに工事内容に応じた資金調達、資材購入、技術者等の配置、下請契約の締結等を行わなければならない。また工事の完成まで、その内容に応じた施工管理を適切に行うことが必要である。 このため、建設業の適正な経営を確保するため、経営業務を担う者のうちに、建設業の経営業務について一定の経験を有する者を置くことを求めているものもあり、会社等の法令上に権限及び責任等定められ、株主総会において選任され、会社の業務執行に関する意思決定に参画することが法令上担保されている取締役等のうち経験者を置くことが適切であると考えます。 ご提案された建設業許可において経営業務の管理責任者としての経験年数規定の廃止、または年数の短縮化、講習の受講を経営業務の管理責任者の要件とすることは、建設業の経営に係る一通りの業務経験を積まない者による経営を認めることを意味し、発注者保護をその目的としている建設業法の趣旨にも反することとなるので、適切でないと考えられます。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号()については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。
 :規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
 :当面、規制改革会議各ワーキング・グループで取り上げるか否か、明らかでないため、事務局が内容精査を進める事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	
261121001	26年9月1日	26年10月16日	26年11月21日	トローラーハウスに対する建築基準法の適用の妥当性及び適用される内容の判断基準について	【問題の状況】 先般の東日本大震災により、宮城県内の被災地域においては、既にハウスが多数存置されており、居住及び事業を行っている住民の方々もおります。このような中、当社のみならずハウスの住民に対して、宮城県の土木事務所から、ハウスが「建築物」(建築法2条1号)に該当するため、建築確認を受けていないハウスは建築法違反である旨指摘がなされています。そもそも、ハウスの取り扱われ方については、地方・地域によるだけでなく、宮城県内においても適用が区々になっています。他県では、同様のハウスの利用であっても、違法建築物であるとの対応は受けませんが、宮城県内においては、基干し局から考慮されたハウスとそれ以外のハウスとで、違法建築物か否かの扱いを異にするかのような対応がなされています。 【問題の原因】 このような問題の根本は、従来日本で流通してこなかったハウスに対し、既存の建築法を適用していること他にありません。ハウスの「建築物」該当性については、平成9年にされた住居発第170号の通達がありますが、ハウスの定義は、同通達が出された当時の状況から大きく変化し、都市部においても広く普及している状況にあります。これは、単に被災者の利用に限らず、低コスト・可動店舗というハウスの機能面でのメリットが広く認識されてきているためです。 【提案・要望】 ハウスは、移動可能な車両としての要素が強し、既存の建築法による対応では、上記のような現在生じている問題状況を解決できないばかりか、上記問題を全国で発生させることになると思われます。かかる現状を踏まえて、ハウスに関する特則を同法に設けるか、ハウス専用の特別法の制定に向けた対応をとって下さるようお願い致します。また、各自治体で適用を異にせしめるような曖昧な現行の基準の下で、今回宮城県土木事務所が行っているような行為(ハウスを違法建築物として扱う行為)を改めるよう指導を行って下さい。	民間企業	国土交通省	建築基準法第2条第1号において、建築物は、定義として、土地に定着する建築物のうち、屋根及び柱若しくは壁を有するもの(これに類する構造のものを含む。)これに附属する門簾(はし、塀、観覧のための工作物又は地下若しくは高架の工作物内に設ける事務所、店舗、興行場、倉庫その他これらに類する施設(鉄道及び軌道の線路敷地内の運転保安に関する施設並びに跨線橋、プラットホームの土家、貯蔵所その他これらに類する施設を除く。)をいい、建築設備を含むものとされております。 「トローラーハウスの建築基準法上の取扱いについて」(平成9年3月31日付け住指発第170号)において、トローラーハウスのうち、規模(床面積、高さ、階数等)、形態、設置状況(給排水、ガス、電気等の供給又は冷暖房設備、電話等の設置が固定された配管・配線によるものかどうか、移動の支障となる階段、ボーン、ベランダ等が設けられているかどうか)等から判断して随時かつ任意に移動できないものは、建築基準法第2条第1号に規定する建築物に該当するものと取り扱うこととされています。	建築基準法第2条第1号	対応不可	建築基準法は、建築物の敷地、構造、設備及び用途に関する最低の基準を定めて、国民の生命、健康及び財産の保護を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的としています。建築基準法におけるトローラーハウスの取扱いについては、「トローラーハウスの建築基準法上の取扱いについて」(平成9年3月31日付け住指発第170号)を全国に通知しています。これに基づき、日本建築行政会議(建築行政を担当する特定行政庁と指定確認検査機関の集まり)において、統一的な適用基準を定め周知しているところであります。建築物に該当するか否かの最終的な判断は、特定行政庁が行うこととなりますが、ご提案にあるようなトローラーハウスが店舗等として継続的に滞留して利用される場合には、土地に定着している状態にあり、建築物に該当するものと考えられます。これに関連して、内閣府に設置された市場開放問題苦情処理推進会議(〇〇推進会議)の決定に基づき実施された「トローラーハウス等の規制のあり方に関する検討会」の報告書(平成14年11月4日付け同検討会報告)においても、「トローラーハウス等を利用して各種業務を行う場合には、それが許される用途地域において、建築物として建築確認を行った上で、各種業務を行うべきである」と結論づけられているところであります。 なお、設置期間が1年以内である場合には、建築基準法第85条第5項の規定に基づき、仮設建築物の許可を受けることで、防火・避難規定や集団規定等の技術基準の緩和を受けることも可能です。したがって、建築物に該当するトローラーハウスは、他の建築物と同様に、建築物の最低の基準を定めた建築基準法に従い、安全性の確保や市街地環境の保全を図るべきものであり、特例的な措置を講じることは適当ではないと考えています。
261121002	26年6月5日	26年10月16日	26年11月21日	非常用電源設置に関する規制緩和	【具体的内容】 日常の安全性も考慮した上で、災害時のみ稼働する非常用発電機に限定し、設置基準(燃料の規制)の緩和を求める。 【提案理由】 建築基準法では、用途地域に応じて危険物の貯蔵量が規定されており、重量2t以上の非常用自家発電機は、危険物一般取扱所となり、消防法の設置基準を満たす必要がある。規制量を守ると非常時に使用できる日数が制限される。	大阪府・大阪市	総務省 国土交通省	消防法第10条「危険物の規制に関する政令第12条、第13条、第19条」 建築基準法令第116条、第130条の9	現行制度下で対応可能	要望の趣旨が明らかではありませんが、災害時のみ稼働する非常用発電機を設置する場合、一般的に非常時に使用する日数分の燃料を貯蔵するタンク(地下貯蔵タンク又は屋内貯蔵タンク)及び非常用発電機一般取扱所が設置されていることになっています。消防法における燃料の規制量については、地下貯蔵タンクであれば厳格な制限はなく、また、建物の屋内に屋内貯蔵タンクを設ける場合、一のタンク専用室に設ける屋内貯蔵タンクの容量は指定数量の4倍(重油の場合は8万リットル)以下とする必要がありますが、タンク専用室を複数設けることにより非常時に使用できる日数分の重油を貯蔵することが可能です。 なお、非常用発電機の一日の燃料消費量に基づき一般取扱所の基準が適用されますが、仮に数日間にわたる燃料を消費していても当該総消費量に対する規制は行っており、非常時に使用できる日数制限も行いません。 また、建築基準法において、用途地域ごとに規定されている危険物の貯蔵量を超えるものについて、特定行政庁が個別に許可をすることにより規制量を超える危険物を貯蔵することが可能となります。	
261121003	26年6月5日	26年9月10日	26年11月21日	新製自動車の普及に向けた規制緩和	【具体的内容】 道路運送車両法を改正し、新型V(電気自動車)の認証を簡素化することを求める。具体的には、EVは、既に型式認定を受けた車両の部品を新型Vに使用する場合は、認証を不要にしている。EVは、既に型式認定を受けた車両の部品を新型Vに使用する場合は、認証を不要にしている。 【提案理由】 EVは、既に型式認定を受けた車両の部品を新型Vに使用する際に新たな認証が必要となる。また、少量生産車の登録台数が限定(100台)されるなど、現状では開発期間の短縮や低価格化が進んでいない。	大阪府・大阪市	国土交通省	「改造自動車等の取扱いについて」(平成7年11月21日付け自技第239号) 「改造自動車等の取扱いについて」に係る部取扱いについて」(平成7年11月21日付け自技第240号)	及び 対応不可	(1)型式指定を受けた車両と同一の部品を使用する場合であっても、取付位置、車両重量等が異なれば、安全性の確保及び環境の保全がされないおそれがあります。そのため、試作車等については、事前に届出書等を提出していたり、新規検査等と先立って道路運送車両の保安基準に適合しているかどうかの審査を受けていたことにより、個々の車両の新規検査等非常時に再検査等の手戻りを防ぎ、事務・手続の効率化を図っております。以上より、届出を徹底することは困難です。 (2)試作車については、自動車の製作を業とする者が研究、開発等の用に供するため少数台数を製作するものであることに鑑み、衝突試験等の実施困難性を考慮し、台数を制限しつつ、特例的に当該試験等を免除した上で、一般の届出書等の提出により道路運送車両の保安基準に適合するかどうか審査しているところ、安全性の確保及び環境の保全の観点から、当該台数の制限を撤廃することは困難です。 以上のとおりご提案に対応することは困難ですが、安全性の確保及び環境の保全を図りつつ、新型の自動車もより円滑に導入できる方法が考えられたいと考えておりますので、具体的な自動車の生産計画がございましたら、国土交通省へ直接ご相談ください。	
261121004	26年10月10日	26年10月21日	26年11月21日	木造廃校利用の際の用途変更に係る規制の見直し	【具体的内容】 廃校(特に木造建て)を、宿泊を含んだ合宿や研修等の目的のために再利用する際は、例えば営利目的(例：旅行サービス等の提供)であっても、火を使用しない管理が行き届いているなど一定の要件のもとで建築基準法上の用途変更に当たらないものとして頂きたい。 【提案理由】 廃校になった木造校舎は、都会では味わえない趣を有し、地域の観光資源やコミュニティスペースとして相当の価値があり、その再利用は地域活性化のための大きなポイントとなる。その一方で、建築基準法上の規制が厳格となり、廃校になった木造校舎の再利用を進めることができない。 これら木造校舎は既存不適格建築物となる場合が多く、用途変更を行う場合は、現行基準に合わせるための改修を行った上で建築確認申請を行う必要がある。相当の費用が必要となると同時に、そもそも木造校舎の味わいがなくなってしまう問題もあるため、活用方法(たとえば、必要に応じて、殆ど活用もできずにいる。また、あえて使用面積を限定して再利用している例もある(建築基準法第25条の1000平方メートルを超えないようにするなど)。例えば、学生の合宿所や、宿泊を伴ったイベントスペース等地域の活性化に利用するのであれば、その公的な役割や利用の実態(人の出入り等)には変化はない。また、東日本大震災にも耐えた校舎であれば耐震性も問題なく、火災に対しては火を使用禁止とするなど要件を付加すれば良い。営利目的であるかどうかは建築基準法上関係なく、むしろ営利目的を不可としてしまうと、再利用を担う事業者を相当に限定することになる。廃校を地域の強みとし、地域活性化を進めるためにも、建築基準法上の規制の見直しをお願いしたい。	とちぎ ニュービ ジネス協 議会	国土交通省	ある建築物を他の用途に転用して、旅館その他建築基準法別表第1に掲げる用途の特殊建築物(100m超)とする際は、その用途で定められている建築基準法に適合させる必要がある。	建築基準法第6条第1項、第87条第1項	対応不可	建築基準法は建築物の敷地、構造、設備及び用途に関する最低の基準を定めて、国民の生命、健康及び財産の保護を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的としています。旅館は学校と異なり、不特定多数の者が利用し、夜間の就寝の用途に供することから、学校と比較して在館者の避難の遅れが想定されます。そのため、旅館については、排煙設備や非常用照明装置の設置など防火・避難規制が学校と比較して強化されており、建築基準法において避難上の安全を確保するための必要な対策を求めています。 したがって、学校であった施設を、宿泊を含んだ用途に供することから、学校と異なり、火災時における国民の生命、健康、財産を保護する観点から、建築士業者等がその用途に適合した建築規制に適合していることを確認するため、用途変更を行うことが必要と考えています。なお、建築基準法は、建築物の安全性等を確保するための全国一律の最低基準として、建築物の技術基準として定めたものであることを踏まえれば、火を使わないといった管理面での対策によって、建築規制を緩和することはできません。

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号()については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。
 :規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
 :当面、規制改革会議各ワーキング・グループで取り上げるか否か、明らかでないため、事務局が内容精査を進める事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	
261121005	26年9月19日	26年10月16日	26年11月21日	トローラーハウスの健全な普及と新たな法的整備	国土交通省自動車局用語「トローラーハウス」、国土交通省自動車局用語「トローラーハウス」は1997年の経済関係会議により国内普及が開始されました。この製品は当初海外から輸入され日本国内で普及活用されてきましたが、昨今、日本の国内企業も製造を始められています。国土交通省自動車局の通達に「随時且つ任意に移動できる物は建築物から例外として扱う」として通達しております(注指170号通達)そしてその用途は「住宅・事務所・店舗」としてあります。この「トローラーハウス」を設置した際、自治体により建築物に該当するケースが出て来ており消費者及び事業者等で混乱が生じています。その多くの内容が「運用形態の解釈の相違」であります。そもそも移動できる製品として海外で活用されてきた製品が日本国内でも同様移動する事を前提としてありますが「運用形態の解釈の相違」が発生している時点で国民の生命、財産、平等が阻害されたこととなります。また、海外(米国)等ではFEMA(連邦緊急事態庁)により被災地での早期復旧や復興の拠点として一時的に被災地に持ち込まれなければならない元に戻されるシステムを構築しておりそのための備蓄として貯所として活用され維持管理されている事は70年の歴史を持ち、そのためを含めた法的整備がされており更に予算付けも行われ「国民の生命と財産が守られる。また、発災時における緊急予算が少なくなるようになり国民負担の軽減にもなっております。よって、日本国としても諸外国を参考にし「トローラーハウス」そのものを「運用形態の解釈」による事から一歩踏み込み「製品としての構造」を明確にし「特殊な車両」と認める事による活用を行うことを求める。解決案として使用用途が「住宅・事務所・店舗」のため建築物基準に準拠した「安心・安全」な製品であり、道路運送車両法の保安基準を満たす事「平成24年12月通達により施行」ができる製品として普及する事で可能でありその様な法的整備が必要です。	日本RV輸入協会	国土交通省	建築物基準法第2条第1号において、建築物は定義として、土地に定着する工造物のうち、屋根及び柱若しくは壁を有するもの(これに類する構造のものを含む。)、これに附属する門若しくは塙、観覧のための工造物又は地下若しくは高架の工造物内に設ける事務所、店舗、興行場、倉庫その他これらに類する施設(鉄道及び軌道の線路地区内の建設保安に関する施設並びに路線機、プラットホームの上家、貯蔵所その他これらに類する施設を除く。)をいい、建築設備を含むものとされており。トローラーハウスの建築物基準法上の取扱いについては、(平成9年3月31日付け住指発第170号)において、「トローラーハウスのうち、規模(床面積、長さ、幅数等)、形態、設置状況(給排水、ガス、電気の供給又は冷暖房設備、電話等の設備が固定された配管・配線によるものかどうか)、移動の支障となる階段、ポーチ、ベランダ等が設けられているかどうか)等から判断して随時かつ任意に移動できないものは、建築物基準法第2条第1号に規定する建築物に該当するものとして取り扱うこととされています。また、トローラーハウスが公道走行する場合については、道路運送車両法第2条の定義の「道路運送車両」に該当するものであり、その場合において、道路運送車両法に基づき登録及び基準に満足しなければ公道走行できないものとなっています。	建築物基準法第2条第1号 道路運送車両法第4条及び第41条・第43条	対応不可	建築物基準法は、建築物の敷地、構造、設備及び用途に関する最低の基準を定めて、国民の生命、健康及び財産の保護を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的としてあります。建築物基準法におけるトローラーハウスの取扱いについては、「トローラーハウスの建築物基準法上の取扱い」について、平成9年3月31日付け住指発第170号を全篇に通知しています。これに基づき、日本建築行政会議(建築行政を担当する特定行政庁と指定確認検査機関の集まり)においても、統一的な運用基準を定め周知しているところです。建築物に該当するか否かの最終的な判断は、特定行政庁が行うこととなりますが、トローラーハウスが継続的に滞留して利用される場合には、土地に定着している状態にあり、建築物に該当するものと考えられます。これに際して、内閣府に設置された市場解放問題審議会推進会議(OT0推進会議)の決定に基づき、同会議の下に設置された「トローラーハウス等の規制のあり方に関する検討会(報告書「平成11年12月14日付け同研究会報告」)においても、「トローラーハウス等を利用して各種業務を行う場合には、それが許される用途地域において、建築物として建築確認を行った上で、各種業務を行うべきである。」と結論づけられているところです。なお、設置期間が1年以内である場合には、建築物基準法第85条第5項の規定に基づき、仮設建築物の許可を受けることで、防火・避難規定や集団規定等の技術基準の緩和を行うことも可能です。従って、建築物に該当するトローラーハウスは、他の建築物と同様に、建築物の最低の基準を定めた建築物基準法に依り、安全性の確保や市街地環境の保全を図るべきものであると考えられます。建築物基準法の適用対象外となる車両として扱うことを認めるとはできません。なお、建築物に該当しないトローラーハウスの一時的な公道走行に関しては、平成24年12月に道路運送車両の保安基準第55条第1項に基づき「基準緩和制度を改正し、一時的な公道走行を可能とした」ところです。
261121006	25年10月31日	25年12月24日	26年11月21日	総重量50を超えるトローラーの牽引車を空車や軽荷で実質60km/hに制限している規制の見直し	道路運送車両法 保安基準の別添6 連結車両の走行性能2(走行性能2.1(1)において現在、国産車の牽引車の最大出力382kwではGVW61程度です。かなり古くから使っている計算式と思われるが、現在は全域高出力のターボエンジン、多段トランスミッション等が主流で走行性能が以前より格段に進歩しています。また、エンジンの出力表記も昭和62年頃よりグロスからネットに実質的に縮小されています。一度、現在販売されている牽引車では何トン牽引出来るか、実際に検証をしていただき、基準を改めてほしい。走行性能2.3(1)の計算式を適用し牽引車の最高速度を60km/hに制限すると牽引車のGVWが増えますが、同じ牽引車で最高速度を制限する事で走行性能が上がる事が不思議です。60km/hの速度制限装置を付けた牽引車でも実際にトローラーの積載限度での運行は少なく、空車運行や、軽荷、GVW50以下のトローラーを牽引して運行する事が多いと思います。しかし、最高速度が60km/hでは空車、軽荷の時も高速道路、一般有料道路を走行する事が困難で、ドライバーの拘束時間を考慮すると一律60km/hの速度制限装置付き牽引車は運用が非常に難しい状況です。走行性能2.3(1)の計算式を適用した牽引車でも空車運行や、軽荷、GVW50以下のトローラーを牽引する場合は大型車の法定速度80km/hで運行出来るよう考慮していただきたい。	特殊車両が抱える問題を考える会	国土交通省	連結車両の走行性能の確保を目的とし、原動機の最高出力との関係式により連結車両総重量の上限を定めています。ただし、最高速度が60km/h以下の連結車両には、別の関係式を規定しています。	道路運送車両の保安基準の適用を定める告示第269号	事実確認	2つの関係式は、最高速度が最高出力の大ききによって決まることをもとに算出されているものであり、ターボの有無等とは直接関係していません。また、最高速度が60km/h以下の関係式は、同じ最高出力でもより大きな連結車両総重量を確保することが可能となっております。なお、最高出力を大きくすると又は連結車両総重量を減らすことで、最高速度を上げることは可能です。
261121008	26年3月19日	26年4月10日	26年11月21日	GPS航法による運航について	【具体的内容】 全地球測位システム(精度向上が進む)GPS(Global Positioning System)を主たる航法機器として確立させ、本邦航空会社においてもGPSを主たる航法機器として認めていただきたい。 【提案理由】 本邦では従来の航法計器(VOR)をメインとしており、GPSは補助的な航法施設助航という位置づけを出ないため、諸外国においてGPS単独で運航することを前提に作られた航法を利用することが出来ない現状がある。特に東南アジアは無線施設が貧弱であり、本制度の見直しによる効果が大い。	航空運合	国土交通省	計器飛行方式(IFR)にGPSを使用して運航する場合においては、洋上の飛行をする場合等における例外を除き、航空機はその経路を飛行するために必要なその他の航法装置を装備し、GPSによる位置等の情報に疑義が生じた場合に、これらの航法装置よりGPSに依存しない航法に移行することができることを求めています。	航空局安全部長 通達「GPSを計器飛行方式に使用する運航の実施基準」(平成9年11月25日航空航第877号)空航第1276号)	対応	平成22年10月から航空運送事業者等の参加の下、GPSを主要計器とする評価運用(実証実験)を行っていたところですが、飛行中にGPSの位置情報に疑義が生じた実績はなかったと評価されました。この評価結果等を踏まえ、平成26年度末までにGPSを主要計器とした運航が可能となるよう、具体的な改正内容について航空運送事業者等と調整を行っているところです。
261121009	26年3月19日	26年4月10日	26年11月21日	航空機機番追加に関しての手続きの簡略化	【具体的内容】 航空機機番追加に関しての手続きの簡略化、またはWeb化等の対応をお願いしたい。 【目的】 1. ETOPS届出(国際線使用機のみ) 2. CPDLC届出(国際線使用機のみ) 3. EPB届出 4. CAT申請 5. RVSM申請 6. RNAV申請 7. RNAV航法仕様Mode Sアドレス登録 【提案理由】 現在、新造機の導入で上記の機番追加に関する申請・届出・登録を行っているが、ほぼ同一の仕様で導入しているにもかかわらず、毎回同様の申請を行っており、効率化を図りたい。	航空運合	国土交通省	1-3: ETPSに使用する飛行機の追加等(航空機機番追加)を行う場合は、追加を行う機体の国籍番号、登録記号等について届出を行うこととしてあります。 4-7: CATやRVSM、RNAV航行といった特別な方式の航行を行うとする場合は、航空機の必要性能及び装置を有すること等の基準に適合しているかどうかの審査を受け、国土交通大臣の許可を受ける必要があります。 7: Mode Sアドレスは、航空機にモードSトランスポンダ装置等を装備する場合において、航空機ごとの固有信号及び応答信号を識別するために、各航空機ごとに個別に割り当てられる航空機識別番号です。同一のMode Sアドレスが複数の機体に同時に重複して付与されないようによる必要があることから、国際民間航空機関(ICAO)が我が国に割り当てたアドレスの範囲内において、航空機の国籍記号及び登録記号に同じ、国が一元的に付与しています。	1-3: 航空局安全部長 通達「双発機による航空運送の実施基準(平成9年6月20日航空航第437号)空航第597号)航空局安全部長 通達「CPDLCを使用する航空運送の実施基準」(平成9年6月28日航空航第513号)空航第513号)航空局安全部長 通達「EPBを使用する航空機機番の実施基準」(平成19年6月1日航空航第169号)空航第224号)等 4-6: 航空法第83条の2 航空法施行規則第191条の2及び第191条の3 7: 航空局安全部長 航空機安全課長 航空機アドレスの届出等について、(平成9年4月12日空航第269号)	対応	平成22年10月から航空運送事業者等の参加の下、GPSを主要計器とする評価運用(実証実験)を行っていたところですが、飛行中にGPSの位置情報に疑義が生じた実績はなかったと評価されました。この評価結果等を踏まえ、平成26年度末までにGPSを主要計器とした運航が可能となるよう、具体的な改正内容について航空運送事業者等と調整を行っているところです。

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号()については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。
 : 規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
 : 当面、規制改革会議各ワーキング・グループで取り上げるか否か、明らかでないため、事務局が内容精査を進める事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	措置の分類		措置の概要(対応策)
261121010	26年10月14日	26年11月5日	26年11月21日	都市再開発法区域要件の見直し	<p>都心部における再開発事業の促進を図るために、都市再開発法第3条で定める施行区域要件を見直し、すべての建築・宅地面積の中で耐火建築物が占める建築・敷地面積の割合が3分の2を超えない限り認定する。政令が定める耐用年数を短縮する。築年数の浅い建築物でも所有者の再開発事業への同意を条件と認定する。等の緩和をすべきである。</p> <p>【提案理由】 築年数の浅い大規模建築物など都市再開発法第3条に該当する建築物の建築面積又は敷地面積が、区域内にあるすべての建築面積の3分の1又はすべての宅地面積の3分の1を超えること、再開発事業として都市再開発法の適用を受けられない。 都心の本密地域など災害に対する脆弱性が懸念される地域における防災・減災対策や、ビルの省エネ化などエリア全体での低炭素化を進めるためには、再開発事業の推進が不可欠であるが、本規制により地域の一体的な再開発が妨げられているケースがある。 要望内容とあり緩和を図ることで、公共施設の整備、更新その他、都市の防災性能や環境性能の向上が図られるとともに、土地・建物所有者の意思が反映されやすくなる。</p>	(一)社)日本経済団体連合会	国土交通省	都市再開発法では、その目的()上、市街地再開発事業の施行区域は、高度利用地区又は地区計画等の区域内にあって、土地の有効・高度利用をすべきことが都市計画に要請されるところで、かつ、現に土地を有効・高度利用している耐火建築物の割合が低く、低度利用のまま放置されている区域でなければならないとしていることである。耐火建築物の新築について、当該区域内にある耐火建築物次に掲げるもの以外のもの建築面積の割合が、当該区域内にあるすべての建築物の建築面積の合計のおおむね三分の一以下であること又は当該区域内にある耐火建築物次に掲げるもの以外のもの敷地面積の割合が、当該区域内のすべての宅地面積の合計のおおむね三分の一以下であることとしている。 (イ)地盤を除く総敷地面積の三分の一以下であるもの (ロ)政令で定める耐用年限の三分の一を経過しているもの (ハ)災害その他の理由により(ロ)に掲げるものと同程度の機能低下を生じているもの (ニ)建築面積が百五十平方メートル未満であるもの (ホ)容積率が、当該区域に係る高度利用地区、都市再生特別地区、地区計画、防災計画整備地区計画又は沿道地区計画に関する都市計画において定められた建築物の容積率の最高限度の三分の一未満であるもの (ヘ)都市計画法第四十六条に規定する都市計画施設である公共施設の整備に伴い、該当するもの 都市再開発法 第1条(目的) この法律は、市街地の計画的な再開発に関し必要な事項を定めることにより、都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新とを図り、もつて公共の福祉に寄与することを目的とする。	都市再開発法第3条第1項第2号	対応不可	都市再開発法は、都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の確保という法律の目的を達するため、一定の私権制限を可能として市街地再開発事業を施行するための制度です。 施行区域の要件については、法律の目的を達成することを担保するために課されているものであるため、直ちに緩和を行う事は困難と考えられます。	
261121011	26年10月14日	26年11月5日	26年11月21日	市街地再開発法区域要件の見直し	<p>市街地の計画的な再開発を促進するため、都市再開発法第14条に定める市街地再開発組合の設立要件について、宅地所有権者・借地権者「それぞれ」頭数の3分の2以上かつ宅地総面積と借地総面積の合計の3分の2以上の同意が必要とされていること。特に頭数の「それぞれ」の部分を見直し、「宅地所有権者と借地権者の総数の3分の2以上」とすべきである。</p> <p>【提案理由】 現在、都市再開発法に基づき、第一種市街地再開発事業を進めるための市街地再開発組合を設立するためには、再開発を行う区域内の宅地所有権者と借地権者について「それぞれ」頭数の3分の2以上の同意が求められる。 しかし、とくに借地権者が少数の場合、再開発事業に反対する借地権者の意向が過度に大きく影響し、全体で大勢を占める宅地所有権者や他の借地権者が再開発事業を推進したいと考える場合でも、事業がストップしてしまう。 都市再開発法では、組合設立後は土地所有者、借地権者ともに組合員として同じ立場となり、借地権者も土地所有者と借地権に応じて同等の権利を有する。組合設立時においても「宅地所有権者と借地権者の総数」で同意要件を課すべきである。</p>	(一)社)日本経済団体連合会	国土交通省	都市再開発法における市街地再開発組合を設立するためには、「施行区域内の宅地について借地権を有するすべての者」、「当該区域内の宅地について借地権を有するすべての者」のそれぞれ3分の2以上の同意及び「施行地区となるべき区域内の宅地の所有が所有する宅地面積と借地権者が借りている借地の面積とを合計した面積」が宅地と借地の総面積の3分の2以上である必要があります。	都市再開発法第14条第1項	対応不可	宅地の所有権者と借地権者の関係は、互いに利益相反の立場となることあり得るため、要望した以上の権利を行った場合、一方の権利者の権利保護が十分に図られない制度となるため、対応することは困難と考えられます。	
261121012	26年10月14日	26年11月5日	26年11月21日	都市再開発法における都市計画事業認可手続と市街地再開発組合設立認可手続の簡素化	<p>市街地再開発事業における行政手続の業務では、地方自治体が市街地再開発事業の都市計画決定手続を開始するに際して、都市計画決定後に行われる市街地再開発組合設立の認可申請時に必要とされる地権者の合意形成を図ることまで先に求めている。このため、都市計画決定に重ねて、組合設立認可にも地権者の合意形成手続(縦覧・公告・意見等の処理等)を行わなければならない。事業の都市計画決定手続と組合設立の認可申請手続を同時に(もしくは並行して)行える等、手続を簡素化すべきである。</p> <p>市街地再開発事業を施行するに当たっては、事業の都市計画決定の後、市街地再開発組合設立の認可を得ることが求められているが、都市計画決定の手続きを経て、予め再開発事業により影響を受ける地権者の合意形成を図るよう地方自治体から指導されており、都市計画決定の段階で、権利交換を含む地権者の合意形成が概ね完了している場合が大半である。国から関係地方公共団体へ法上の必要のない要件を課することがないよう再三通知されているものの、いまだに改善が図られていない。 都市計画決定の手続と市街地再開発事業の認可の手続については、本来、目的が異なるものであるが、現実の手続においては都市計画決定時に地権者の同意が既に得られているにも係らず、その後の組合設立の認可申請においても事業計画の縦覧を行う等の重複が発生し、工事着手までの時間がかり、関係権利者の財産権に影響が出ている。 現在、都市計画決定後、組合設立の認可申請を行っているがこれらを同時に行う、もしくは都市計画決定時に組合設立要件と同等の関係権利者の合意形成が図られている時は組合設立認可手続の一部を省略できる等の改善を図ることで、事業期間が短縮され、魅力あるまちづくりが推進されることが期待されるとともに、施行区域内の建築物等の建築制限など関係権利者の財産権が制限される期間の短縮につながり、関係権利者の保護も図られる。</p>	(一)社)日本経済団体連合会	国土交通省	都市再開発法では、組合等の個人旅行者以外の旅行者は市街地再開発事業の施行区域内の土地について事業を施行することができることと規定されていることである。「個人旅行者は市街地再開発事業の施行区域内の土地以外の土地でも一定の条件を満たしている区域で施行可能」。 市街地再開発事業の施行区域は都市計画に定められるものであるため、事業を施行するためには、組合設立・事業計画の認可申請、施行しようとする区域において市街地再開発事業の都市計画決定されている必要があります。	都市再開発法第2条の2、第11条	対応不可	市街地再開発事業の都市計画決定時における地権者の同意(合意形成)を必要とされていることについては、決定権者(地方自治体)の個別の判断によるもので、法律上の要件ではありません(国が規制を設けているものではありません)。なお、法律上必要のない要件を課することのないよう国から関係地方公共団体には、平成14年1月23日付通知「市街地再開発事業の円滑かつ迅速な実施について」及び平成17年3月24日付通知「市街地再開発事業の円滑かつ迅速な実施について」、平成23年7月23日付通知「都市再生特別措置法の一部を改正する法律の施行及び市街地再開発事業の円滑かつ迅速な実施について」により改めて周知していることである。それでもなお、不都合な点等ありましたら個別にご相談ください。	
261121013	26年10月14日	26年11月5日	26年11月21日	実態上道路として使われていない道路を廃止する際の行政手続の簡素化	<p>「道路の廃止」は、都道府県知事等による開発行為の許可が必要とされている。しかし、建築計画法敷地内にある実態上道路として使われていない道路(私道であって二項道路(建築基準法第42条2項にある特定行政庁が指定した見なし道路)ではないもの等)の廃止については、開発行為の許可を不要とすべきである。</p> <p>【提案理由】 「道路の廃止」は、「土地の区画形質の変更」に該当し、都道府県知事等による開発行為の許可が求められている。しかし、建築計画法敷地内の「実態上、道路として使われていない道路(私道であって二項道路でないもの等)の廃止であっても、都市計画法上の「32条事前協議」から「37条制限解除」まで、多岐に渡り関係各課と協議、締結を履行しなければならぬ。 (なお、前段の条件を満たす道路であれば、所有者の権利として、第三者の通行を封鎖することも可能と理解している。) なお、一般的には建築計画法敷地内に存在する「道路の廃止」については、当該計画時に行政と事前協議を行っており、改めて開発許可をとる必要性はないものと考えられる。</p>	(一)社)日本経済団体連合会	国土交通省	開発許可制度は、道路、給排水施設等の整備、必要な防災上の措置、立地の適正性など宅地の一定の水準を確保することにも、区域区分の目的を担保するため、主として建築物の建築等の用に供する目的で行う土地の区画形質の変更である開発行為について開発許可に係らなければならないものである。 従前の用途にかかわらず、主として建築物の建築の用に供する目的で行う土地の区画の変更がある場合には、一定の宅地水準を確保しているかを審査するため、開発許可が必要となる。 一、主として建築物の建築等の用に供する目的で行う土地の区画形質の変更を伴わない開発許可権者(都道府県知事等)において判断されれば、開発許可は不要とする。	都市計画法第29条	事実誤認	実態上道路として使われていない道路を単に廃止するのみであれば、開発行為にあらず、開発許可は不要となります。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号()については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。
 : 規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
 : 当面、規制改革会議各ワーキング・グループで取り上げるか否か、明らかでないため、事務局が内容精査を進める事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果				規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	措置の概要(対応策)	
261121014	26年10月14日	26年11月5日	26年11月21日	工期延長に伴う請負金額変更の可能性	工事着手後、関連工事の遅れ及び工事中断等により、受注者の責によらない工事延期が発生した場合には、工期延長に伴い発生する必要経費について、請負金額変更の手続きができるように、国交省制定の公共建築工事積算基準に於いて、あらかじめ工期を設定した経費算出方法に基準を改訂するか、工期延期にて発生する必要経費を実費積算もしくは経費のみを算出する方法を定めて精算できる等、見直しを図るべきである。 【提案理由】 発注者(各地方自治体等)と請負契約を締結する場合、工事費の算定にあたっては、機器および工事に必要な資材(数量)を算出してあり、現場作業時に必要な経費(現場事務所および現場代理人等)の積算については、直接工事費を対象額として各費目ごとに設定した率での計上を基本としている。 そのため、機器および工事資材に関する設計変更が生じた場合には、それに伴う経費等については(率により)自動計算され、差額分が設計変更費として精算されることとなるが、機器及び工事資材の変更が伴わず、関連工事等の影響で工期変更のみが生じた場合には、現状の積算基準では、差額費用(延長分の現場事務所費および現場代理人費等)を算出することができない。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省			現行制度下で対応可能	制度の現状のとおり、現行の基準で対応可能です。	
261121015	26年10月14日	26年11月5日	26年11月21日	公共工事応募要件(監視技術者指定職種)の緩和、統一	下水道施設(大型合併浄化槽を含む)の機械設備工事に従事する監視技術者の要件(職種)を「機械器具設置、水道施設、管工事のいずれでも可能」として全国で統一すべきである。 【提案理由】 現状、下水道施設(大型合併浄化槽を含む)の機械設備工事に係る公共工事入札が行われる場合、発注者(地方自治体)が設定する応募要件のなかで、監視技術者の要件(職種)が、機械器具設置であったり、水道施設であったり、管工事であったり、または複数であったりと発注者に一律でない設定となっている。 同工事に関しては、発注者は選入と工事内容は同様であり、機械器具設置、水道施設、管工事いずれか一つの資格を有していれば技術管理が可能であることは、実際に各発注者が指定する監視技術者要件からも明らかである。同工事に関してはいずれの資格保有者でも対応可能であることを全国で統一することで、応札できる企業が増え、健全な競争が促進される。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建設業法(昭和24年法律第100号 最終改正 平成26年6月13日法律第69号)別表第一により許可職種区分における建設工事の種類を定めており、昭和47年3月8日建設省告示第350号(最終改正 昭和60年10月14日建設省告示第1368号)をもって建設工事の内容を示しているところですが、建設工事の具体的な例や許可職種区分の考え方は「建設業許可事務ガイドライン」において(平成13年4月3日国総建第97号 最終改正 平成25年4月17日国総建第13号)に示しているところである。	建設業法第2条	現行制度下で対応可能	監視技術者となるための要件は、建設業法(昭和24年法律第100号 最終改正 平成26年6月13日法律第69号)、昭和47年3月8日建設省告示第350号(最終改正 昭和60年10月14日建設省告示第1368号)、「建設業許可事務ガイドライン」について(平成13年4月3日国総建第97号 最終改正 平成25年4月17日国総建第13号)に基づき、発注者が各工事内容に合わせて設定するもので、現行制度下で対応可能と考えております。	
261121016	26年10月14日	26年11月5日	26年11月21日	点検整備等における業務発注要件の統一	下水道施設並びに汚泥再生センターにおける設備点検整備及び小修繕業務等の本来建設工事の対象にならない業務に関する発注形態が、各地方公共団体によって「建設工事発注」扱いになっている場合がある。発注者側に「建設工事発注」と「業務委託発注」の適用区分を周知し発注内容の統一を図るべきである。 【提案理由】 現状、下水道施設並びに汚泥再生センターにおける設備点検整備及び小修繕に関しては、本来、建設工事の対象にならないにも関わらず、各地方公共団体がその発注形態の適用区分が統一されておらず、建設工事として発注される場合がある。これにより、業務委託契約であれば、作業責任者の選任で済むものが、監視技術者を求められることになる。 また、平成26年6月4日公布(国土交通省)の建設業法改正に示される「施工体制組作成・提出義務について、下請負発注金額による下限撤廃、にともない、元請業者には書類作成義務が課せられる。こうした状況は、事業者に無用の負担を課すのみならず、中小事業者が本来受注できる業務を受注できなくすることが懸念され、早急に運用を見直すべきである。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建設業法(昭和24年法律第100号 最終改正 平成26年6月13日法律第69号)第2条第1項により、「この法律において、「建設工事」とは、土木建築に関する工事で別表第一の上欄に掲げるものをいう。」としており、昭和47年3月8日建設省告示第350号(最終改正 昭和60年10月14日建設省告示第1368号)をもって建設工事の内容を示しているところであり、建設工事の具体的な例は「建設業許可事務ガイドライン」において(平成13年4月3日国総建第97号 最終改正 平成25年4月17日国総建第13号)別表1に示しているところである。	建設業法第2条	現行制度下で対応可能	建設工事は、建設業法(昭和24年法律第100号 最終改正 平成26年6月13日法律第69号)、昭和47年3月8日建設省告示第350号(最終改正 昭和60年10月14日建設省告示第1368号)、「建設業許可事務ガイドライン」について(平成13年4月3日国総建第97号 最終改正 平成25年4月17日国総建第13号)に基づき、発注者が各作業内容に合わせて発注するもので、現行制度下で対応可能と考えております。	
261121017	26年10月14日	26年11月5日	26年11月21日	通訳案内士試験の改善	観光立国に向け、報酬を受けて外国人に付き添い、外国語を用いて旅行に関する案内をするために資格が必要とされる通訳案内士の裾野を広げるため、年1回しか行われない通訳案内士の試験を複数回の試験実施に拡充するとともに、現在の一律の資格制度をレベル分け(例:1級、2級)すべきである。また資格の対象言語について、現在の10ヶ国語に加えてマレーシア語等東南アジア諸国の言語を追加すべきである。 【提案理由】 現在の通訳案内士制度に基づく通訳案内士は、都心部かつ英語での資格取得者に集中しており、訪日外国人旅行者2,000万人時代には地方を中心にアジア言語等で案内できる人材が不足することが懸念される。 現在においても、地域限定通訳案内士制度の創設やTOEIC等筆記試験免除の対象となる資格の拡大等、制度、運用の見直しが行われているが、依然として現場で通訳案内士が不足している。将来的に現状の2倍の訪日外国人旅行者に対応するためには、試験実施回数や試験会場の見直しを行い、希望者が受験しやすい環境を作るべきである。また、現在の通訳案内士試験の合格率が3割以下と厳格となっている中で、現在求められているレベルより下のレベルの資格を設け、利用者が利用目的に応じて適切なレベルの通訳案内士を選択できるようにすべきである。加えて今後、経済成長と観光客に対する基礎的発注要件の見直し等により東南アジアからの旅行者の増加が見込まれるなか、それに応じて現在の試験対象言語を追加すべきである。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	報酬を得て外国人に付き添い、外国語を用いて、旅行に関する案内を行うことを業とする場合、通訳案内士試験に合格し、都道府県知事の登録を受けることにより、通訳案内士の資格を取得する必要があります。通訳案内士試験は、国内毎年1回以上行うこととされており、現在の対象言語は10ヶ国語(英語・フランス語・スペイン語・ドイツ語・中国語・イタリア語・ポルトガル語・ロシア語・韓国語・タイ語)となっております。	通訳案内士法	検討を予定	政府として、2020年に向けて、日外国人旅行者数2000万人の高みを目指す中、アジア言語を中心に今後ますます通訳ガイドサービスに対する需要が高まっていくと考えられます。このため、通訳案内士試験の改善に向けた取組(筆記免除対象の資格や試験会場の拡大等)に加え、地域の事情に応じたきめ細やかな案内が行えるよう、特例ガイド制度(試験合格を要せず、地方公共団体の研修を修了すれば、一定区域内において、有償ガイドを行うことを可能化)の創設に取り組みしていただく予定です。今後、通訳案内士団体、旅行業界、地方公共団体等の関係者による「通訳案内士制度のあり方に関する検討会」を年内別途に設置し、ご提案の内容についても検討を行い、制度改善の方向性について一定の結論を得たいと考えております。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号()については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。
 :規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
 :当面、規制改革会議各ワーキング・グループで取り上げるか否か、明らかでないため、事務局が内容精査を進める事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議による再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	措置の種類		措置の概要(対応策)
261121018	26年10月14日	26年11月5日	26年11月21日	ITを活用した外国人旅行者の普及開発に向けた通訳案内士の業務の明確化	ITを活用した日本の観光のおもてなしの強化。ならびに、ITを活用した通訳観光ガイドシステムという新たなビジネスモデルの創出とグローバル展開を実現するため、外国人旅行者に対してクラウド技術等を活用して旅行に関する案内を自動的・機械的に行うサービスや観光客と同じ言語を話すスタッフが遠隔地(特に海外)から情報通信端末により旅行に関する案内をとするサービスについては、通訳案内士の規定する「通訳案内」に該当しないことを明確化すべきである。 【提案理由】 通訳案内士法では、「報酬を得て」「通訳案内をする(外国人に付き添い、外国人を用いて、旅行に関する案内をする)」ことを通訳案内士の業務としており(第2条)、通訳案内士でない者が報酬を得て、通訳案内を業として行うことを禁止している(第36条)。こうした中、昨今の技術進歩と共に、将来的にはたとえガイドが旅行者に付き添っていないとしても、クラウドによる機械的・自動的対応で限りなく双方に近しい旅行に関する案内を外国語で行うサービスが可能になると考えられる。また、近い将来には、タブレットやウェアラブル端末を用いることで、外国人旅行者と同じ言語を話すスタッフが遠隔地から旅行者にきめ細かく案内を行うサービスも可能となるはずである。 ITを活用した日本の観光のおもてなしの強化。ならびに、ITを活用した通訳観光ガイドシステムという新たなビジネスモデルの創出とグローバル展開を実現するため、上記のようなサービスの提供は通訳案内士が行う業務とは別物であり、現行の通訳案内士法の規制の対象とはならないことを明確化すべきである。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	報酬を得て外国人に付き添い、外国語を用いて、旅行に関する案内を行うことを業とする場合、通訳案内士試験に合格し、都道府県知事の登録を受けることにより、通訳案内士の資格を取得する必要があります。通訳案内士でない者がかみ行為を行った場合は、通訳案内士法第40条に基づく罰則が適用されます。	通訳案内士法	その他	通訳案内士法の規制趣旨の一つとして、我が国の文化や慣習等に不慣れな場合が多い外国人旅行者に対して、国の資格を有した通訳案内士が同行し、行動の制約や誘導など、当該外国人の行動に強い影響を与えることにより、当該外国人を適切に保護する必要があるという側面があります。 通訳案内士法で規定している「外国人に付き添い」については、旅程管理を一貫して行うことや、物理的に外国人旅行者に同行することなど、幅広い解釈があります。このため、ご要望のありましたクラウド技術等を活用して旅行に関する案内を自動的・機械的に行うサービス等については、具体的なビジネスモデルをお示しし、通訳案内士制度との整合性を踏まえて、通訳案内士法に規定する「通訳案内」に該当するかどうかの判断をすべきものと考えております。	
261121019	26年10月20日	26年11月5日	26年11月21日	地方都市の公園活用による、地域活性化	内容 都市公園法を改正して、敷地内に新設できる施設を公園管理者の裁量で決められるようにしてください。 提案理由 多くの人が利用しやすい場所にあっても、規制があつて施設整備が進まないという声があります。管理者の裁量を増やすことで、地域に必要な施設を公園内に設置することができ、地域活性化もすすみます。	個人	国土交通省	都市公園法施行令第5条では、都市公園内に設置する休養施設、遊戯施設、運動施設、教養施設については、その種類を、公園管理者である地方自治体が条例で定めることが可能となっております。また、都市公園法施行令第12条第10号では、都市公園内に設置する仮設の占有物件については、その種類を、公園管理者である地方自治体が条例で定めることが可能となっております。なお、法において、公園施設及び占有物件の種類に関する規定を設けているのは、都市公園内に公園施設以外の工作物等が設けられることで、公共オープンスペースとしての機能が阻害されることを防止することを目的としているためです。	都市公園法第2条、第6条及び第7条 都市公園法施行令第5条、第12条	現行制度下で対応可能	都市公園法施行令第5条では、都市公園内に設置する休養施設、遊戯施設、運動施設、教養施設については、その種類を、公園管理者である地方自治体が条例で定めることが可能となっております。特定の施設を除き、公園管理者の裁量で設置することが認められております。また、都市公園法施行令第12条第10号では、都市公園内に設置する仮設の占有物件については、その種類を、公園管理者である地方自治体が条例で定めることが可能となっており、公園管理者の裁量で設置することが認められております。	
261121046	26年10月14日	26年11月5日	26年11月21日	区分所有法における決議要件の見直し	老朽化した建物等の建替え等を促進する観点から、区分所有建物に係る管理組合総会の決議要件(特殊決議、特別決議、普通決議)について、議決要件の緩和、特別決議や特殊決議における規約で別段の定めができる範囲の拡大、建物の主要用途毎の決議要件の設定(商業用・オフィス用)について議決要件を削除し、議決権要件のみとする等、決議要件自体の緩和などの見直しを行うべきである。 区分所有建物の管理組合総会の決議要件については、普通決議(区分所有者及び議決権の過半数の賛成) 特別決議【ex.共用部分の重大変更、規約の変更】(区分所有者及び議決権の各4分の3の賛成。原則、規約で別段の定めはできないが、「共用部分の重大変更」に限り、規約により、区分所有者の定数を過半数未満に減らすことが可能) 特殊決議【建替え決議】(区分所有者及び議決権の各5分の4の賛成。規約で別段の定めはできない)の3種類がある。これら要件が緩和されることで、老朽化した建物や、省エネ化・バリアフリー化に対応していない建物の建替えや修繕が推進される。なお、今般施行される改正マンション建替え円滑化法については、議決要件の緩和といった部分の改善が見られないため、同法改正の有無に拘わらず、不動産市場の活性化という観点から、区分所有法の決議要件全般において広く検討すべきである。 また、決議要件の緩和により、建替え決議に賛成した区分所有者の買取り負担が大きくなるという懸念については、区分所有法上では、建替え決議に賛成した区分所有者は、賛成しなかった区分所有者に対して売渡し請求権を行使して買取り取る権利が発生するのみであり、要件の緩和が直ちに負担の増加要因とはならない(負担が過大な場合には建替えを中止するという選択も可能)。	(一社)日本経済団体連合会	法務省 国土交通省	普通決議事項については、規約に別段の定めがない限り、区分所有者及び議決権の過半数で決することとされています。それ以外の特別決議事項については、区分所有法で個別に多数決要件が規定されていますが、ほとんどの特別決議事項が多数決の基準として区分所有者の議決と議決権の割合とを併用しており、共用部分の変更における議決要件を過半数未満に減らすことができる場合は、特別決議事項の多数決要件については規約で別段の定めをすることはできません。また、建物の主要用途ごとに決議要件が異なるということはありません。	建物の区分所有等に関する法律第17条第1項、第39条第1項、第2条第1項など	対応不可	1 普通決議事項については、原則として区分所有者及び議決権の過半数で決するとされています。建物の区分所有等に関する法律(昭和17年法律第69号、以下「区分所有法」といいます。)第39条第1項が、多数決の基準として議決権の割合のみならず区分所有者の人数も併用しているのは、区分所有建物等の管理又は使用に係る区分所有者の利害に關しては、共有物の管理という面を有することから区分所有者の有する区分所有権の大きさ(議決権の大きさに比例する側面)があるとともに、区分所有関係が一つの共同生活関係である(共同の利益の維持)という側面を有することから構成員(区分所有者)の数を考慮すべきと考えられているためです。議決要件を緩和することは、区分所有関係が一つの共同生活関係であるという上記側面を軽視するものになりかねず、また上記の事情は、区分所有建物の用途ごとに異なるものでもありません。したがって、普通決議事項の議決要件を緩和することや建物の用途ごとに異なる決議要件の設定を可能とするについては、慎重な検討が必要であると考えます。 なお、普通決議の多数決要件については、例えば、規約で別段の定めをすることによって区分所有者の人数のみの過半数で決するなど、議決要件を緩和したり、区分所有建物ごとに異なる決議要件を設定することは可能です(区分所有法第39条第1項)。 2 御指摘の「特別」特殊決議(区分所有法における普通決議以外の決議を指すものと理解します。以下、併せて「特別決議」といいます。)は、決議内容の区分所有者に与える影響が大きく、重要性が高いことから、議決要件を緩和したり、その多数決要件について規約で別段の定めができる範囲を拡大したりすることは慎重な検討が必要であると考えます。 なお、共用部分の変更については、例外的に区分所有者の定数を規約で過半数未満に減らすことができます(区分所有法第17条第1項ただし書)が、共用部分の変更は、共有物の処理に関する事項であり、区分所有関係における持分の大きさを重視する要請が比較的大きい場面であるということが指摘された結果、他の特別決議の場合と異なる扱いがされていると考えます。また、上記特別決議の内容の重要性は、建物の用途ごとに異なるものではないことから、区分所有建物の用途ごとに決議要件を設定可能とするについては、慎重な検討が必要であると考えます。 3 なお、区分所有法における建替え決議要件の緩和・見直しについて付言すると、区分所有法の決議により行う建替えは、個々の区分所有者によって区分所有権の処分を伴うものであり本来であれば全員同意を要するものですが、これを多数決により行うことの正当性を担保するためには、多数決要件は厳格である必要があります。また、建替え決議の実現するためには、建替え決議に賛成した区分所有者は、決議に賛成しなかった区分所有者に対して、売渡し請求権を行使してその権利を買取り取る権利が発生しますが、決議要件を緩和した場合には、その分だけ買取りの費用負担が重くなるなど、建替えに要する社会的・経済的コストが増大することになり、かえって建替え事業の円滑な遂行にとっての障害となりかねません。売渡し請求権を實際に行使するかどうかにかかわらず、建替えを現実に実施した場合に想定されるコストが増大したため建替えの実施を中止することは、コストの増大が建替え事業の遂行の障害になっていることの証左にほかなりません。したがって、建替え決議要件の緩和・見直しについては、慎重な検討が必要であると考えます。 なお、老朽化したマンションの建替え等を促進する観点からは、規制改革実施計画(平成25年6月14日閣議決定)を踏まえ、新たにマンション敷地売却制度を創設するとともに容積率の緩和と特例を創設する「マンションの建替えの円滑化等に関する法律の一部を改正する法律」が平成26年6月に成立したところで、	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号()については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。
 :規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
 :当面、規制改革会議各ワーキング・グループで取り上げるか否か、明らかでないため、事務局が内容精査を進める事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	
261216010	26年10月14日	26年11月5日	26年12月16日	建築物の用途変更を行う場合の既存不適格適及適用対象範囲の見直し	<p>既存建築物の一定規模(例えば100㎡未満)かつ一定の用途変更(例えば、物販店舗等を飲食店舗等に用途変更)については、既存不適格の適及対象外とすべきである。</p> <p>【提案理由】 建築基準法第7条第3項より、既存建築物の用途を変更する場合、(類似の用途間の変更を除いて)既存不適格の適及適用対象となる。そのため、商業利用のテナント上替等、100㎡未満の物販店舗を飲食店舗に用途変更する場合でも、適及適用対象を免れず、ビル全体に入居に影響を及ぼす用途変更を断念するケースもある。</p> <p>一定の規模(例えば100㎡未満)の既存建築物の用途を(例えば物販店舗等から飲食店舗等に)変更する場合については、既存不適格の適及対象としないことにより、「リノベーション」が促進され、既存建築物の有効利用に寄与することが期待できる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建築基準法第7条第1項、第3項	対応不可	<p>建築基準法は建築物の敷地、構造、設備及び用途に関する最低の基準を定めて、国民の生命、健康及び財産の保護を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的としています。その用途に供する床面積の合計が100㎡を超える不特定多数の者が利用する建築物(特殊建築物)に用途変更する場合、建築物の安全性を確保する観点から建築確認等の手続きが必要になるとともに、現行の技術基準に不適格となっている防火避難規定等に適合させる必要があり得ます。</p> <p>例として挙げられている、飲食店は物販店舗とは異なり火気を使用することから、技術基準に従った換気設備を設けること等の安全上の措置を講じる必要があります。</p> <p>従って、建築基準法では用途、利用形態等を踏まえ、建築物の用途ごとに安全性等に関する最低基準として技術基準を定めており、各用途等に応じた技術基準に適合させる必要があることから、条件を限定して適及適用対象外とすることは出来ません。</p> <p>なお、その用途に供する床面積の合計が100㎡以下の用途変更については、建築確認等の手続きが不要となります。また、用途変更の際に現行の技術基準に適合させる場合、建築物全体ではなく、その用途に供する建築物の部分(他の用途と共通して使用する廊下、避難階段などを含む)のみ適合させることとなります。</p>	
261216011	26年10月14日	26年11月5日	26年12月16日	既存不適格建築物の構造上の安全性確保基準の見直し	<p>階高に余裕のある部分の一部に中間階を増床したり、吹き抜け部分を床にする場合等、床面積は(例えば既存床面積の1/10程度まで)増えても建築面積や建築物高さが増えないと見做された一定範囲内の既存不適格建築物の構造上一体構築の安全性確認については、後付けで対応できる耐震補強の手法での既存部分の改修も認めるべきである。</p> <p>【提案理由】 2012年9月の建築基準法施行令第137条の2の改正により、既存部分の1/2を超える増改築であっても、分層増改築(新たにエキスパンションジョイントその他の相互に応力を伝えない構造方法のみで増改築に係る部分とそれ以外の部分が増改築)の場合は、増改築部分が現行基準に適合し、既存部分が一定の耐震性能を確保すれば、既存不適格建築物として構造上可能となった。一方、既存部分の1/2以下の増改築であっても、増改築部分と既存部分が連続上一体である場合には、増改築部分と既存部分を合わせた建築物全体について、現行法に従った一定の構造計算による安全性確認が必要となる。</p> <p>既存不適格建築物において、階高に余裕のある部分の一部に中間階を増床したり、吹き抜け部分を床にする場合は構造上一体構築の扱いとなるため、現行法に従った一定の構造計算による安全性確認が必要となる。ここで安全とは判定できない部分が出てくると、増築内容に比して大規模・非現実的な改修が求められ、結果として増築自体を諦めることとなる。</p> <p>一定範囲内の既存不適格建築物の構造上一体構築(建築時の構造計算における許容範囲内の増築)において、分層増改築における既存部分の扱いと同様に、後付けで対応できる耐震補強の手法による既存改修で安全性が認められれば、増築が容易となり、既存建築物の有効活用が促進される。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建築基準法(以下「法」とい。)では、法令の規定の施行又は適用の際に存する建築物等これらの規定に適合しないもの(以下、「既存不適格建築物」とい。)に対しては、当該規定を適用除外としているが(法第3条第2項)、その後、増築、改築、大規模の修繕又は大規模の模様替(以下、「増築等」とい。)の工事に着手した場合には、施行又は適用後の規定を適用することとしています(同条第3項第3号及び第4号)。	建築基準法第3条、第8条の7、建築基準法施行令第137条の2、第2号及び第3号平成17年国土交通省告示第566号第2及び第3	対応不可	<p>増改築部分と既存部分がエキスパンションジョイントその他の相互に応力を伝えない構造方法とで接合することにより、構造設計上別の建築物とみなし得る場合の特例として、建築物全体については現行の構造計算を実施することなく、既存部分が耐震診断基準等に適合することによって地震に対する安全性の確認を行うことを許容しています。</p> <p>一方で、既存部分と増改築部分が構造設計上一体の場合については、既存部分に一体的に増改築を行うことで荷重が増大するなどにより、既存部分の影響を確認するため、建築物全体について、現行の構造計算により、耐震診断基準と比べて高い精度で安全性の確認を行う必要があることから、ご指摘のような場合において、既存部分の安全性の確認を、耐震診断基準によることはできません。</p>
261216012	26年10月14日	26年11月5日	26年12月16日	小規模等に設置する収納スペースに関する判断が固定階段の場合、当該スペースを「収納」とするかの判断が自治体によって異なっているが、収納に係る面積・高さの規定を満たしている場合には「収納」と一律判断し、容積不算入となるよう周知徹底すべきである。また、固定階段に踊り場を設けた場合についても同様の取扱いとするよう周知徹底すべきである。	<p>小規模等に設置する収納スペースにつながる階段が固定階段の場合、当該スペースを「収納」とするかの判断が自治体によって異なっているが、収納に係る面積・高さの規定を満たしている場合には「収納」と一律判断し、容積不算入となるよう周知徹底すべきである。また、固定階段に踊り場を設けた場合についても同様の取扱いとするよう周知徹底すべきである。</p> <p>【提案理由】 小規模等に設置する収納スペースにつながる階段について、可動はしごを設置する場合は「収納」と一律判断され、容積不算入となっている。一方、固定階段については、安全面からその設置を認め、容積不算入とする自治体もあれば、固定階段を設置することで、収納に係る面積・高さの規定を満たしているも、「納戸」と判断し、容積に参入する自治体もある。また、小規模等に収納物を容易に上げることが可能とするために、固定階段の途中に踊り場を設ける場合についても、「納戸」と判断する自治体が多い。</p> <p>2013年度の規制改革要望において、政府から、「固定階段とするとは扱っていない」という回答があったが、固定階段を伴う小規模収納に対する判断が自治体毎に分かれている状況が続いており、収納と一律判断するよう周知徹底すべきである。あわせて、固定階段の途中に踊り場を設ける場合についても収納と判断するように周知徹底すべきである。</p> <p>固定階段を伴う小規模収納が収納と判断されれば、安全性を向上させながら小規模スペースの有効活用を図ることが可能となる。また、その際、固定階段の途中に踊り場を設けることができれば、利便性と安全性が更に向上する。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	「建築基準法の一部を改正する法律の施行について、(平成12年建設省指第682号)において、小規模、天井裏その他これらに類する部分に物置等がある場合において、当該物置等の最高の内法高さが4.4メートル以下で、かつ、その水平投影面積がその存する部分の床面積の2分の1未満であれば」と取り扱う必要はないとしており、階と取り扱う必要のない物置等の床面積は、固定階段とする必要はないこととされており、既存部分については仕様規定の適用を除外されております。	建築基準法(昭和25年5月24日法律第201号)第92条、同法施行令(昭和25年11月16日政令第359号)第2条	現行制度下で対応可能	<p>建築基準法における小規模収納における取扱い「建築基準法の一部を改正する法律の施行について、(平成12年6月1日付住指第682号)を全国に周知しています。これに基づき、日本建築行政会議(建築行政を担当する特定行政庁と指定確認検査機関の集まり)においても統一した運用基準を定め周知していることです。</p> <p>小規模物置等の取扱いは、上記を踏まえ日本建築行政会議等を通じて、条件に合致する場合には容積不算入とする取扱いがされるべく、改めて特定行政庁に対する周知・注意喚起等を致します。</p>
261216013	26年10月14日	26年11月5日	26年12月16日	倉庫業を営む倉庫において原動機を使用する場合であっても、「工場」とせずに、作業場の床面積制限なく倉庫業を営むことを認めるべきである。	<p>倉庫業を営む倉庫において原動機を使用する場合であっても、「工場」とせずに、作業場の床面積制限なく倉庫業を営むことを認めるべきである。</p> <p>【提案理由】 倉庫業倉庫は、Eコマース等の伸長や物流会社の3PL事業の拡大に伴い、倉庫内作業の効率化を図るため、自動搬送設備や自動倉庫、ピッキングや流通加工等のためのフォークリフトやコンベヤ(これらはマテリアルハンドリング(以下「マテリアル」と呼ばれます)等の原動機を含む設備の導入が重要となっている。</p> <p>しかし、建築基準法第48条より、商業地域、近隣商業地域、準住居地域では、倉庫業を営む倉庫の建設が可能であるにもかかわらず、マテリアルを導入した場合には、建築基準法上、原動機を使用する「工場」扱いとなり、その作業場の床面積は150㎡以下(商業地域、近隣商業地域)あるいは50㎡以下(準住居地域)に制限され、時代のニーズにあった倉庫開発が実質上不可能となっている。</p> <p>倉庫業を営む倉庫において原動機を使用する場合であっても、「工場」とせずに、作業場の床面積制限なく倉庫業を営むことを認めることにより、時代のニーズにあった新規倉庫建設や既存倉庫の建替が進み、物流環境がより一層向上することが期待される。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建築基準法第48条の用途規制により、倉庫業を営む倉庫及び原動機を使用する工場は、各用途ごとに建築可能な規模が定められています。	建築基準法第48条	現行制度下で対応可能	<p>用途規制は、市街地の環境を保全するための制限であり、それぞれの用途地域の目的に応じて、建築できる建築物の種類や規模が定められています。また、その場所で継続的に、製造、加工、仕分、包装、荷造等の作業を行う場所である建築物については、通常、工場として用途規制が適用されています。</p> <p>ご指摘の原動機を使用する工場については、用途地域ごとに建築可能な規模等を定められているところですが、特別用途地区や地区計画を活用した地方公共団体の条例の制定や、特定行政庁が準住居地域における住居の環境を害するおそれがないと認めて許可した場合や近隣商業地域又は商業地域における商業の利便を害するおそれがないと認めて許可した場合に、当該用途地域で建築可能な規模を超える原動機を使用する工場を建築することが可能です。</p>

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号()については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。
 :規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
 :当面、規制改革会議各ワーキング・グループで取り上げるか否か、明らかでないため、事務局が内容精査を進める事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	措置の分類		措置の概要(対応策)
261216014	26年10月14日	26年11月5日	26年12月16日	駅のホームドアの不燃材料使用規制の見直し	駅のホームドアの扉部分における不燃材料使用規制を緩和し、樹脂製扉を容認すべきである。 【提案理由】 近年、駅のホームにおける旅客の転落防止策としてホームドアの設置が検討されているケースが増加している。ホームドアの扉部分は、建築基準法施行令第108条の2や「鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準の一部改正について」等により、不燃であることが求められるため、現在、ガラスが採用されている。 ポリカーボネート樹脂は、鉄道や自動車、電機電子機器の部品として使用されており、難燃性が証明されており、安全上問題ないことに加えて、軽量で割れても飛散せず、また、透明であることから安全上、善観上も優れている。 ホームドアの扉部分について、不燃材料使用規制を緩和し、ガラスに加えて樹脂を容認することにより、ホームドアの早期普及が可能となり、転落事故の防止に寄与できる。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	火災の発生や延焼の拡大を防止するため、地下部分及びトンネル部分にある駅施設等の建造物は、その用途の重要度に関わらず、不燃化することを基本としております。 具体的には、鉄道に関する技術上の基準を定める省令(平成十三年国土交通省令第百五十一号。以下「省令」といいます。)第29条第2項において、地下駅等の火災対策設備について定めており、鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準について(国鉄技第百五十七号。以下「解釈基準」といいます。)では、この規定に適合する標準的な解釈として、地下駅の構造材や内装材には、建築基準法第2条第9号に規定する不燃材料を使用することを定めています。 このため、ホームドアを地下駅に設置する場合には、解釈基準により不燃材料を使用することとしております。	鉄道に関する技術上の基準を定める省令第29条	現行制度下で対応可能	解釈基準によらない構造であっても、鉄道事業者が、技術の実績に応じ、実証データによる確認等客観的な検討方法により、当該構造等が省令への適合を証明すれば、用いることができます。 なお、地上駅については、地下駅等の火災対策設備に関する規定は適用されません。	
261216015	26年10月14日	26年11月5日	26年12月16日	機械排煙設備における排煙能力基準の見直し	機械排煙設備における排煙能力(排煙風量)について、建物用途(病院など)、室容積等の条件に応じて柔軟な基準を設けるべきである。 【提案理由】 建築基準法施行令第126条の3の第9項より、同施行令第126条の2に定める建築物に設置される機械排煙設備の排煙能力は、室用途・室容積に関係なく1分間に120㎡以上で、かつ、防煙区画部分の床面積1㎡につき1㎡以上(2以上の防煙区画に係る排煙機の場合は最大の床面積1㎡につき2㎡以上)の空気を排出する能力を有するものでなければならない。 しかし、排煙能力が1㎡/分(2以上の防煙区画に係る場合は2㎡/分)の機械排煙設備は、起動時に避難用のドアにかかる圧力などを考慮せずに基準が設定されているため、室容積が小さく、気密性のよい防煙区画で起動すると、ドアが開き難くなり、女性・子供・病人の避難に支障をきたす恐れがある。実際、竣工検査や定期検査において、排煙設備起動時に数人がかりでも避難階段扉を開けることができない事例が発生している。 建物用途(病院など)、室容積等の条件に応じて、機械排煙設備における排煙能力(排煙風量)の基準を柔軟に設けることで、起動時においても、建物内の避難対象者全員を支障無く避難誘導できるようにする。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	排煙機を設ける場合、排煙機の排出能力は、120㎡/分以上かつ防煙壁で区画された防煙区画部分の床面積1㎡につき1㎡(2以上の防煙区画部分に係る排煙機は、当該防煙区画部分のうち最大の床面積のもの1㎡につき2㎡)以上を有するものとする必要があります。 また、防煙区画部分に使用する防煙壁は、間仕切り壁、天井から50cm以下上下に突出した垂れ壁で不燃材料で造られたもの等とする必要があります。	建築基準法施行令第126条の3第1項第3号	現行制度下で対応可能	防煙区画を構成する防煙壁(垂れ壁等)を設ける場合に、現行の規定において、室の気密性は要求されていません。給気口に加え、ドアにガラリを設けるなど適切に設計をすることにより、避難時に支障なく開くことができるドアとすることが可能です。	
261216016	26年10月14日	26年11月5日	26年12月16日	建築材料の耐火性能認定試験の見直し	一度国土交通大臣の認定を得た建築材料(発泡プラスチック系断熱材)の原材料の一部である発泡剤を、耐火性能が従来と同等以上と評価できる新たな発泡剤に切り替える場合、簡易な審査により認定すべきである。 【提案理由】 建築基準法37条第2項より、建築物に使用する建築材料は、国土交通大臣の耐火認定が必要であり、そのためには、性能評価機関における試験に合格しなければならない。建築材料の一部である断熱材(イソシアヌレートフォーム)の原材料の一つの発泡剤として、現在のHFC(フルオロカーボン)よりも高性能で地球温暖化係数が非常に低い発泡剤が開発されており、経済産業省も切り替えを後押ししている。 しかし、既に認可を受けた認定書には試験体(断熱材(イソシアヌレートフォーム))の仕様が細かく記載されるため、新たな発泡剤に切り替える場合、従来と同等以上の耐火性能を確保できるものであっても、性能評価機関の認定試験を全て(30~40種)受験し直さなければならない。 認定試験の再受験には3年程の時間および1億円を超える費用がかかるため、新たな発泡剤への切り替えが進まず、結果として、温室効果ガス削減が大きく遅れることになる。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	耐火構造に係る認定は、建築基準法第2条第七号及び第八号、第23条、建築基準法施行令第115条の2の2第1項第一号のいずれかに適合するものとして認定を行っております。 耐火構造に係る認定を受けるに当たっては、あらかじめ指定性能評価機関において性能評価を受ける必要があること。既に認定を受けた仕様と比べ、耐火向上同等以上の性能を有する場合は、改めて試験を受ける必要はありません。	建築基準法第68条の26第1項、建築基準法第2条第7号、第8号、建築基準法第23条、建築基準法施行令第115条の2の2第1項第1号、建築基準法施行規則第11条の2の3	現行制度下で対応可能	既に認定を受けた仕様と比べ、耐火向上同等以上の性能を有する場合は、改めて試験を受ける必要はありません。この場合、手続きが簡素化されるとともに、性能評価の手数料も減額される仕組みになっています。	
261216017	26年10月14日	26年11月5日	26年12月16日	建築物の安全性に関する大臣認定期間の短縮化	建築基準法第20条第1号に定める高さ60メートルを超える建築物や、第2号の口で定める制震構造建築物、第3号の口で定める免震構造建築物について、大臣認定期間を短縮すべきである(例えば、申請は速やかに受け付けるとともに、受付日から新規の認定の場合は必ず2カ月以内、軽微な変更の場合は必ず1カ月以内で認定する等)。 【提案理由】 高さ60メートルを超える建築物(建築基準法第20条第1号)や、高さ60メートル以下でも建築基準法第20条第2号の口や第3号の口に定める建築物は、その安全性について、国土交通大臣の認定(大臣認定)を受けなければならない。政府から、「大臣認定の審査期間の短縮に努めている」と回答があったが、現状では、申請してから認定を得るまで3カ月以上を要しており、大臣認定の申請前、指定の性能評価機関において既に1カ月半程度の審査を待っていることも増えており、4カ月~5カ月もの間、工事が着手できず工期の長期化やコスト増を招いている。性能評価機関の審査と同等の1カ月半程度まで大臣認定期間を短縮することは可能と考えられる。 認定期間が短縮されれば、工事着工、テナント入居スケジュールの明確化が図られ、経済活動の活性化に寄与することが期待される。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建築基準法第20条の規定に基づき(認定について、同法第68条の26第5項)に規定する審査の期間は、軽微な変更で概ね1カ月以内となっています。 ただし、その修正が必要な場合や、指摘事項に対する回答に時間がかかるといった場合には、申請書の提出から認定書の交付までに、それ以上の期間を要する場合があります。	建築基準法第20条、同法第68条の26	事実誤認	建築基準法第20条の規定に基づき(認定について、同法第68条の26第5項)に規定する審査の期間は、これまでの実績として新規で2カ月以内となっています。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号()については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。
 : 規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
 : 当面、規制改革会議各ワーキング・グループで取り上げるか否か、明らかでないため、事務局が内容精査を進める事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の種類	
261216018	26年10月14日	26年11月5日	26年12月16日	建築物の避難安全性性能に関する大臣認定期間の短縮化	建築物の階が避難安全性性能を有するものであることについての国土交通大臣の認定期間を短縮すべきである。 【提案理由】建築物の階が避難安全性性能を有するものであることについて国土交通大臣の認定を受けるためには、指定の性能評価機関により事前の手続きを経なければならず、しかも、性能評価機関における審査および大臣認定の申請から取得まで6カ月以上かかっている。このため、円滑かつ迅速なビジネス実行の大きな障害となっている。性能評価機関にて審査を経ていただくことを踏まえれば、大臣認定の申請から取得までの期間を短縮することは可能と考えられる。大臣認定期間が短縮されれば、施設の閉鎖期間が短縮され、テナントの早期入居が可能となり、経済活動の活性化に寄与することが期待される。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建築物基準法施行令第129条の2第1項に基づき(認定について、同法第68条の26第5項に規定する審査の期間は、これまでの実績として概ね1カ月となっている。) ただし、申請回数に多くの修正を要する場合や、指摘に対する回答に時間がかかるなどの場合は、国土交通省への申請から認定書の交付までに、それ以上の期間を要する場合があります。 なお、指定性能評価機関への性能評価申請から性能評価書交付までにかかる期間については、申請の検証内容によって異なると考えられます。	建築物基準法第68条の26、同法施行令第129条の2第1項	事実確認	建築物基準法施行令第129条の2第1項に基づき(認定について、同法第68条の26第5項に規定する審査の期間は、これまでの実績として概ね1カ月となっています。引き続き、期間短縮に努めます。
261216019	26年10月14日	26年11月5日	26年12月16日	大臣認定を取得した昇降機の軽微な変更による認定再取得時における手続きの見直し	構造方法について既に大臣認定を取得した昇降機について、部品の改廃等の理由で軽微な変更を行い、大臣認定を再取得した場合、大臣認定番号が変わらないようにすべきである。 【提案理由】建築物基準法第68条の26に基づき、構造方法について国土交通大臣の認定を得た昇降機について、部品の改廃等の理由で軽微な変更を行う場合、同法施行規則第11条の2の3の第2項第2号より、大臣認定を再度取得しなければならないが、その際、認定番号が変わってしまう。大臣認定番号が変わった場合、所定の手続きなくして、新たな大臣認定における変更内容を当初の大臣認定で納めた昇降機に対して反映することができない。このため、同じ型の昇降機であるにもかかわらず、当初の大臣認定で納めた昇降機の部品の改廃後の部品に交換するには、特定行政庁に確認・指示に従い、建築物基準法第12条第3項または同条第5項による報告を行う。あるいは、同法第87条の2の確認申請および同法第7条の完了検査を受けることにより大臣認定書を引き替えるという一連の手続きを踏まなければならない。しかも、全国各地の昇降機の部品を交換する度に手続きが生じており、大きな手間となっている。構造方法について既に大臣認定を取得した昇降機について、部品の改廃等の理由で軽微な変更を行い、大臣認定を再取得した場合でも、大臣認定番号が変わらなければ、既に納めた昇降機を所管する各々の特定行政庁に確認・大臣認定書の引き換えを行う必要がなくなり、事務手続きの大幅な効率化につながる。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建築物基準法第68条の26に基づき大臣認定を取得した昇降機等の構造方法等について、その後軽微な変更が生じた場合、新しい認定番号で大臣認定を再取得することになります。その際、確認申請等の対象と変わらない場合は、認定書の提出は法令上要求されておらず、	建築物基準法第68条の26	現行制度下で対応可能	部品の改廃等の理由で大臣認定を再取得をした場合について、確認申請等の対象とならなければ、認定書の提出は法令上要求されていません。なお、必要な性能が担保される場合において、類似の部品を含めて、あらかじめ大臣認定の対象とすれば、当該部品の活用にあたって、大臣認定の再取得をする必要もありません。
261216020	26年10月14日	26年11月5日	26年12月16日	建設業法に基づく技術者設置要件の緩和	建設業法上の主任技術者、監理技術者の専任要件について、請負代金の金額を引き上げる等要件を緩和すべきである。 また、例えば密接な関連のある二以上の建設工事を同一の場所または近接した場所において施工する場合等、数件の工事を兼務しても品質等に問題がないと判断できる工事においては、監理技術者の兼務を認めるべきである。 【提案理由】発注者から直接工事を請け負った特定建設業者は、3,000万円(建築一式工事は4,500万円)以上の工事を下請施工させる場合は監理技術者を設置しなければならない(建設業法第26条第2項)。また、公共性のある工作物に関する重要な工事(1件の請負代金額が2,500万円(建築一式工事は5,000万円)以上となる場合、工事現場ごとに専任のもの(主任技術者あるいは監理技術者)を設置しなければならない(同第3項)。 現状、建設工事の内容を問わず、請負金額により専任が求められるため、監理技術者等を配置せずとも建設工事の適正な施工を確保できる工事にも関わらず、不足する監理技術者等の確保がままならず、受注することができないケースが生じている。例えば、電気工事・電気通信工事では、機器製作が工場の大部分を占め、現地工事が監理技術者等を必要とする規模にならないことも少なくない。さらに、現状では金額要件が税込金額とされていることから、増税の都度、請負金額から消費税額を差し引いた税抜金額が引き下げられることとなり、事実上、技術者設置にかかる規制は強化されている。 加えて就業者の減少や高齢化により、監理技術者確保が難しくなっている中で、一定の場合に監理技術者の兼務を認めることで、施工効率の向上を図ることができる。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	公共性のある施設若しくは工作物又は多数の者が利用する施設若しくは工作物に関する重要な建設工事で、2,500万円以上(建築一式工事は、5,000万円以上)の場合、技術者は工事現場ごとに専任が必要である。(法第26条第3項、令第7条第1項) 密接な関係のある2以上の建設工事を、同一又は近接した場所で施工する場合は、同一の専任の主任技術者がこれらの建設工事を管理することができます。(令第27条第2項)	建設業法第26条第3項 建設業法施行令第27条第1項及び第2項	対応不可	監理技術者等に關する制度は、高度な技術力を有する技術者が施工現場においてその技術力を十分に発揮することにより、建設市場から技術者が適正に設置されていないこと等による不良施工や一括した請負などの不正行為を排除し、技術と経営に優れた発注者から信頼される企業が成長できるような条件整備を行うことを目的としており、建設工事の適正な施工の確保及び建設業の健全な発展のため、適切に運用される必要があります。そのため、専任要件の緩和については慎重に判断すべきと考えます。 また、監理技術者は建設工事の施工にあたり外注する工事が多い場合に、当該建設工事の施工を担当するすべての専門工事業業者等を適切に指導監督する総合的な役割を果たすものであり、より高度な技術力が求められているため、他工事との兼務は困難と考えます。

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号()については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。
 :規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
 :当面、規制改革会議各ワーキング・グループで取り上げるか否か、明らかでないため、事務局が内容精査を進める事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	
261216021	26年10月14日	26年11月5日	26年12月16日	建設業法上の法人の「役員」要件の見直し	<p>経営業務の執行に関して取締役会の決議を経て取締役会または代表取締役から具体的な権限委譲を受けていると実質的に認められる場合には、執行役員も建設業法第7条の「役員(業務を執行する役員、取締役、執行役又はこれらに準ずる者という。以下同じ。)(このこれに準ずる者」として認めるとともに、建設業法許可基準における役員経験年数の制限を緩和するなど、建設業法上の法人の役員要件を見直すべきである。</p> <p>また、「経営の補佐業務」に該当する具体的な職位の判断が都道府県に委ねられ見解が異なるため例示をすべきである。</p> <p>【提案理由】 現在、法人が建設業の許可を受けるにあたっては、常勤である「役員」の一人が、(イ)許可を受けようとする建設業に5年以上経営業務の管理責任者としての経験を有する者、または、(ロ)国土交通大臣に(イ)と同等以上の能力を有する者として認定した者であることが求められている。「役員」の範囲の見直しについて、近年のコロポレート・ガバナンスの傾向として、(金)社(株)企業における取締役の数が大幅に減少しており、実質的にその業務の多くを執行役員が遂行している実態がある。「建設業法第七条第一号イに掲げる者と同等以上の能力を有する者を定める件」(昭和四十七年三月八日建設省告示第百三十五号)において、「取締役会設置会社において、取締役会の決議により特定の事業部門に関して業務執行権限の委譲を受ける者として選任され、かつ、取締役会によって定められた業務執行方針に従って、代表取締役の指揮及び命令のもとに、具体的な業務執行に専念した経験」を認めており、会社の業務執行に関する意思決定に参画することが法令上担保されている取締役等から権限を移譲され、相応の業務執行経験を有する執行役員であれば、建設業法第7条に定められる「役員」の「これらに準ずる者」として認めると、建設業の適正な経営を確保することは可能である。</p> <p>さらに、例えば電気通信工事業や電気工事業等一定の業種においては、3年程度で一通りの業務経験を積むことが可能であり、建設業の適正な経営に必要な知識や経験を備えているかについては、一律に「取締役」等としての経験年数要件を課すことは適切ではない。</p> <p>また、経営の補佐業務に関して、都道府県により、取締役でない支社長が補佐と認められるケースと認められないケースなどがあり、判断が異なるため、統一すべきである。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建設業法第7条	対応不可	<p>建設業は一品ごとの注文生産であり、工事の受注ごとに工事内容に応じた資金調達、資材購入、技術者等の配置、下請契約の締結等を行わなければならない。また、工事の完成まで、その内容に応じた施工管理を適切に行うことが必要である。</p> <p>このため、建設業の適正な経営を確保するため、経営業務を担う者のうち、建設業の経営業務について一定の経験を有する者を置くことを求めるものであり、会社法等の法令上に権限及び責任等が定められ、株主総会において選任され、会社の業務執行に関する意思決定に参画することが法令上担保されている取締役等のうち経験者を中心とする者が適切であると見なされる。</p> <p>また、経営業務の管理責任者としての経験年数規定の廃止をすることは、建設業の経営に係る一通りの業務経験を積み重ねる者による経営を認めるとも意味し、発注者保護をその目的としている建設業法の趣旨にも反することとなるので、適切でないと考えられます。</p> <p>なお、「経営の補佐業務」に該当する具体的な職位の判断については、「経営業務管理責任者」の大目認定要件の明確化について(平成19年3月30日国総建第399号)において、「法人においては役員に次ぐ職制上の地位にある者」と規定しており、各企業によって職制上の地位は内規等によって異なることから一概に職制上の地位を例示することは困難であります。</p>	
261216022	26年10月14日	26年11月5日	26年12月16日	電気通信工事・機械器具設置業における監督技術者資格要件の緩和	<p>電気通信工事・機械器具設置業の監督技術者資格取得について、令第5条の3で定められている指導監督の実務経験に必要な請負額を引き下げ「元請」要件を外すとともに、他業種における業務経験を実務経験として考慮する、講習・試験制度により実務経験年数の短縮を図る等、要件を速やかに緩和すべきである。</p> <p>また、施工管理技術士検定種目に電気通信工事・機械器具設置業を追加すべきである。</p> <p>【提案理由】 電気通信工事・機械器具設置業の監督技術者となるためには、元請で請負金額4,500万円以上の工事での指導監督の実務経験を2年以上有するが、一般の国家資格を有していることが必要である。</p> <p>しかしながら、電気通信工事では、近年の技術革新による据付機器の小型化・低価格化により、請負工事金額4,500万円以上となる工事が少なくなっている。機械器具設置工事についても、例えば昇降機の据付や回収に関する工事は、現在では建築工事の下請けとして受注する機会が多く、元請として4,500万円を超える工事案件は少なくなっており、資格者の確保が困難となること予想される。</p> <p>また、実務経験で資格要件を満たすためには、一定期間の実務経験(大学卒3年以上、高卒5年以上、指定学科以外10年以上)が必要となるが、指定学科以外では豊富な現場経験がある場合においても、資格取得に長時間を有することとなる。</p> <p>電気通信工事や機械器具設置業では、「技術士」の有資格者のみしか保有資格による監督技術者資格の取得が認められていない。代替となる資格を拡充することで、新たな監督技術者の確保が可能となる。</p> <p>昨年と同内容の要望に対する回答でも「検討予定」となっており、速やかな対応が求められる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建設業法第15条 建設業法施行令第27条の3	対応不可	<p>監督技術者に関する制度は、高度な技術力を有する技術者が施工現場においてその技術力を十分に発揮することにより、建設市場から技術者が適正に設置されていないこと等による不良施工を排除し、技術と経営に優れた発注者から信頼される企業が成長できるような条件整備を行うことを目的としており、建設工事の適正な施工の確保及び建設業の健全な発展のため、適切に活用される必要があります。</p> <p>従って、建設工事の適正な施工の観点から、慎重な対応が必要と考えられています。</p>	
261216023	26年10月14日	26年11月5日	26年12月16日	市街地再開発事業における一団地の総合的設計制度等に係る同意基準の緩和	<p>市街地再開発事業を進める場合には、建築基準法の一団地の総合的設計制度における地権者全員同意基準を緩和すべきである。</p> <p>【提案理由】 市街地再開発事業は、都市機能の低下が見られる地域において、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図ることを目的としており、公共の福祉の観点から地権者の3分の2の同意を前提に事業を進めることができる。一方、建築基準法による一団地の総合的設計制度の認定申請に際しては、地権者の財産保護の観点から地権者全員の同意が必要とされている。</p> <p>一団地の総合的設計制度は、複数の建築物を有機的に連携させた高度な土地利用の可能性を広げることから、都市計画上也有用な手段であるが、多数の地権者がいる市街地再開発事業においては、地権者全員の同意を得ることは非常に困難であり、一団地の総合的設計制度を活用することができない。</p> <p>市街地再開発事業では、権利変換計画を行う際、地権者全員の権利が規定されるとともに、行政による認可を経て権利変換が行われ、結果として、計画に同意した地権者により土地・建物共有・区分所有されることになる。このプロセスを、一団地の総合的設計制度における地権者全員の同意を得ることとみなし、市街地再開発事業に限っては、地権者全員同意基準を緩和をすべきである。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建築基準法第66条第6項	対応不可	<p>一団地の総合的設計制度の適用を受けた土地の区域内では、将来にわたって、全体を一致地とみなし、当該区域内の他の建築物とは無関係に建築を行うことはできません。このため、関係者の権利を保護する観点から認定申請に当たっては、必ず当該区域内の土地について所有権・借地権を有する者の同意を得ることとするものです。</p> <p>一方、都市再開発法に基づく市街地再開発事業では、当該事業において建築される建築物等を対象として権利調整手続きが行われるのですが、事業完了後の将来にわたって地権者の権利保護を図るものではありません。それに対して、一団地の総合設計制度は、事業が完了した後も、当該土地の区域において建築物を建て替える場合等に制限が及ぶこととなるため、市街地再開発事業における権利調整手続きと異なる要件を課しているものであり、市街地再開発事業の権利調整手続きをもって代替させることはできません。</p>	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号()については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。
 :規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
 :当面、規制改革会議各ワーキング・グループで取り上げることが否か、明らかでないため、事務局が内容精査を進める事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	
261216024	26年10月14日	26年11月5日	26年12月16日	建設業法上の工事請負契約に関する契約の簡素化	建設業法では、億円単位の建設工事も、数千円の管轄工事も、受発注時に同じレベルの手続きが求められる。また、発注の緊急工事は、現場の手当が優先されることが多く、業法で求められる事前の書類交付が実業上できないことも多い。目的に発生する小規模管轄工事、突発の緊急工事を念頭に一定の条件を設けることで、手続きの簡素化・省略をすべきである。例えば、工事請負基本契約書が締結されている会社間では、日常の管轄工事は、書類の記載事項を簡素化・省略する。緊急工事は、対応迅速やかつに注文書・請書を送付する等の対応が考えられる。 【提案理由】建設業法の請負契約にあたっては建設業法(第19条)により工事前の契約書、注文書・請書といった書面の相互交付が義務付けられ、その内容についても工事着手時期をはじめ、業法で定められた事項の記載が必要とされるなど厳格に規定されている。これらの対象となる工事については金額等の基準がなく、計画的かつ長工期で億円単位の建設工事と、突発対応も多い、日常の数千円・数万円の小規模・短期間の管轄工事が、同一レベルの事務手続き(書類の記載内容、交付のタイミング)となっている。工事発注前の書類交付が必要とされているが、現実には緊急工事などは現場手当が優先され事前の書類交付ができないこともある。業法で求められる内容が、実務と乖離していることがあり、結果として業法の不履行を招きやすくなる事象となっている。また、発注側の業法の認知度が低い場合、物議入りや業務委託と同様の処理で工事発注されることもある一方、受注側は受注を優先し、発注側に意見を求めることが難しいため、この点も業法の不履行につながりやすい。業法の目的である「工事品質確保や費用支払」の適正運用が担保されれば、その手段である手続の簡素化・省略は可能と考える。	(一)社日本経済団体連合会	国土交通省	建設工事の請負契約の当事者は、契約の締結に際して次に掲げる事項を書面に記載し、署名又は記名押印をして相互に交付しなければならないこととなっています。(建設業法第19条) 【記載事項】 工事内容 請負代金の額 工事着手の時期及び工事完成の時期 請負代金の全部又は一部の前払金又は出来形部分に対する支払の定めをするときは、その支払の時期及び方法 当事者の一方から設計変更又は工事着手の延期若しくは工事の全部若しくは一部の中止の申出があった場合における工期の変更、請負代金の額の変更又は損害の負担及びそれらの額の算定方法に関する定め 定火災その他不可抗力による工期の変更又は損害の負担及びその額の算定方法に関する定め 価格等(物価統制令(昭和21年勅令第118号)第2条に規定する価格等(以下「価格」という。))の変動若しくは変更に基づき請負代金の額又は工事内容の変更 工事の施工により第三者が損害を受けた場合における賠償金の負担に関する定め 注文者が工事に使用する資材を提供し、又は建設機械その他の機械を貸与するときは、その内容及び方法に関する定め 注文者が工事の全部又は一部の完成を確認するための検査の時期及び方法並びに引渡し時期 工事完成後に於ける請負代金の支払の時期及び方法 工事の目的物の瑕疵を担保すべき責任又は当該責任の履行に關して請うべき保証保険契約の締結その他の措置に関する定めをするときは、その内容 各当事者の履行の遅滞その他債務の不履行の場合における遅延利息、違約金その他の損害金 契約に関する紛争の解決方法	建設業法第19条	:対応不可 現行制度下で対応可能	建設業法第19条において、建設工事の請負契約の当事者が契約の締結に際して法律で定められた14事項について記載しなければならないとされた趣旨は、民法によれば請負契約は諾成契約とされており、いわゆる口約束だけでも効力を生じますが、それでは内容が不明確、不正確となり、後日紛争の原因ともなるので、工事の内容その他の契約の内容を重要な事項については出来るだけ詳細かつ具体的に記載し、当事者間の権利義務関係を明確にしておくことが必要であるため、この規定が設けられています。また、このように、あらかじめ契約の内容を書面により明確しておくことは、いわゆる請負契約の「片務性」を改善することに資することとなり、極めて重要な意義があります。 特に、法律で定められた14事項は、契約上重要な要素であるため、これを簡素化、省略することは、建設業法第19条の趣旨(当事者間の権利義務関係の明確化、請負契約の「片務性」の改善等)を損なうおそれがあります。 地方整備局等に寄せられる建設工事の請負契約に関する苦情については、大半が契約書が交わされていないこと等の契約の書面化の不徹底が原因で生じていることから、契約書類の簡素化、省略は更なる請負契約の紛争の増加につながるなどの懸念があるため、現行通りとすることが適切であると考えられます。 ちなみに、国土交通省では、「発注者・受注者間における建設業法遵守ガイドライン」及び「建設業法遵守ガイドライン」を策定し、どのような行為が建設業法に違反するかを具体的に示しており、「書面による請負契約」に関しまして、契約書の交付については、災害時等やむを得ない場合を除き、原則として工事の着手前に行わなければならないことと、注文書・請書による契約は一定の要件を満たすことが必要であることが示されています。 上記のガイドラインを参考としていただきながら、適正な書面契約をお願いいたします。
261216025	26年10月14日	26年11月5日	26年12月16日	工場製作期間における監理技術者制度の適用要件緩和	建築業法では、工場製作の過程を含む工事の工場製作過程においても、監理技術者の管理が必要とされているが、この工場製作期間を管理する監理技術者の資格取得要件については、「工場現場における実務経験を有していなくても取得可能な監理技術者資格(工場製作期間限定)」を新設すべきである。 【提案理由】 現状、監理技術者は、工場製作期間、現地施工期間に関わらず、工事現場での指導・監督的立場の実務経験が必要とされている。 工場製作期間に関しては、技術者は現地着工前に店社勤務の状態で工場製作における品質・工程等の管理を実施しており、工事現場での実務経験を取得することは難しい。このままでは、実態に工場製作管理をしているものが監理技術者の資格を新規取得ができず工場製作期間の監理技術者が不足することが懸念される。 工場製作期間において、工場製作の管理を行うものに限って、監理技術者の資格取得要件を緩和し、当該技術者の確保を図るべきである。	(一)社日本経済団体連合会	国土交通省	建設業法第26条	現行制度下で対応可能	工事の継続性、品質確保等に支障を及ぼさないために、同一の監理技術者等がこれを管理すべきと考えますが、技術者の交代の弾力化等で制度の改善を図ってきているところである。 具体的に、橋梁、ポンプ、ゲート等の工場製作を含む工事であって、工場から現地へ工事の現場が移行する時点において、監理技術者等の途中交代が認められている他、橋梁、ポンプ、ゲート、エレベーター等の工場製作を含む工事であって、工場製作のみが行われている期間においては、発注者と建設業者の間で設計図書もしくは打合せ記録等の書面により明確になっている場合に、監理技術者等の専任を要しないこととなっております。	
261216026	26年10月14日	26年11月5日	26年12月16日	工事期間における監理技術者等の途中交代要件の追加	監理技術者制度運用マニュアルにある監理技術者等の途中交代要件の「監理技術者等の死亡、傷病または退職等、真にやむを得ない場合」に、家族の介護の必要を理由とした配置転換等も加えるべきである。 【提案理由】 監理技術者制度運用マニュアル(2004年3月1日)では、監理技術者の途中交代が認められる場合として、監理技術者等の死亡、傷病または退職等、真にやむを得ない場合に加え、受注者の責によらない延長の場合、工場から現地へ工事の現場が移行する時点、大規模な工事の一つの契約工期が多年に及び場合を挙げている。 また現場では、真にやむを得ない場合、真にやむを得ない理由に基づいて、監理技術者の死亡・傷病・退職のみと限定して運用するケースもあるとされている。 現実には、監理技術者本人の死亡、傷病に限らず、家族の介護等を理由に配置転換を要する場合もあり、マニュアルの途中交代要件にある「真にやむを得ない場合」について、監理技術者の家族の介護の必要を理由とした配置転換も含まれるようマニュアルにて明確化すべきである。	(一)社日本経済団体連合会	国土交通省	監理技術者制度運用マニュアル	現行制度下で対応可能	建設工事の適正な施工の確保を阻害する恐れがあることから、施工管理をつかさどっている監理技術者等の工期途中での交代は、当該工事における入札・契約手続きの公平性の確保を踏まえた上で、慎重かつ必要最小限とする必要があり、これが認められる場合として、監理技術者等の死亡、傷病または退職等、真にやむを得ない場合のほか、次に掲げる場合等が考えられます。 受注者の責によらない理由により工期中止または工事内容の大規模な変更が発生し、工期が延長された場合 橋梁、ポンプ、ゲート等の工場製作を含む工事であって、工場から現地へ工事の現場が移行する時点 ゲート・トンネル等の大規模な工事で、一つの契約工期が多年に及び場合	
261216027	26年10月14日	26年11月5日	26年12月16日	所管省庁への報告が義務付けられた耐震診断実施者の資格要件について、構造設計一級建築士であれば、登録資格者講習を免除すべきである。 【提案理由】 所管省庁への報告が義務付けられた耐震診断を実施できるのは、建築士で、かつ、国土交通大臣が定める講習を修了した者となっている。構造設計一級建築士であっても、一部科目の受講が免除されるだけで講習自体は免除されない。講習は、対象建物の構造種別によって、木造耐震診断資格者講習、鉄骨造耐震診断資格者講習、鉄骨コンクリート造耐震診断資格者講習、鉄骨造コンクリート造耐震診断資格者講習の4種あり、全構造種別を耐震診断できるようにするには、講習を修了しなければならない。 構造設計一級建築士は、構造設計の専門家であることは当然として、構造設計一級建築士の資格取得時にも耐震診断・耐震補強が試験範囲の内容となっており、あらためて耐震診断資格者講習を受講する必要は無い。	(一)社日本経済団体連合会	国土交通省	建築物の耐震改修の促進に関する法律(以下「耐促法」という。))の規定(同法第7条、第22条、第25条、附則第3条)上必要な耐震診断については、耐震診断を的確に実施することができるだけの能力を有する者によって、統一された公正な基準に基づいて耐震診断が行われるよう、建築物の耐震改修の促進に関する法律施行規則(以下「耐促法施行規則」という。))第5条において要件が定められています。 具体的には、建築士であり、登録資格者講習、もしくはそれと同等の登録資格者講習の内容に相当する科目を担当する教授等(または、耐震診断・耐震改修設計の第三者委員会委員を3年以上務めたもの)としています。	建築物の耐震改修の促進に関する法律第5条	対応不可	構造設計一級建築士の講習内容に、現状は、耐震診断・耐震補強の項目は含まれていますが、この(長時間(40分程度))が当てられているのみであり、具体的な内容の講習は行われていません。 このため、法律に基づき(耐震診断を実施するためにはそれぞれの構造の耐震診断に特化した講習(木造の耐震診断の方法で、2時間半以上、その他の耐震診断の方法で、3時間以上)を受けもらう必要があります。なお、構造設計一級建築士については、その構造関係の知識と実務経験が豊富であることから、登録資格者講習の一部の科目(耐震診断の総論及び例題演習)を免除しています。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号()については、所管省庁の回答を元に、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。
 :規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
 :当面、規制改革会議各ワーキング・グループで取り上げるか否か、明らかでないため、事務局が内容精査を進める事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	措置の分類		措置の概要(対応策)
261216028	26年10月14日	26年11月5日	26年12月16日	住宅瑕疵担保履行法の供託に関する販売戸数の合算	同一事業者が建設業と宅建業を兼業している場合、請負戸数と分譲販売戸数を合算した戸数をもとに、供託基準額を算出すべきである。 住宅メーカーが販売代理店方式を採用している場合、メーカーが瑕疵担保責任の連帯保証をしていること等により、メーカーと販売代理店の一体性が確認できる場合には、メーカー傘下の代理店の請負戸数・販売戸数を合算した戸数をもとに、供託基準額を算出すべきである。 【提案理由】 同一事業者が建設業と宅建業を兼業している場合、同一主体が建設業と宅建業を兼業する場合を想定しない限り、建設業と宅建業を兼業している事業者は、請負と売買の契約形態ごとに戸数を把握の上、両者を合算して供託金額を算出することが求められている。しかし、契約形態の違いが事業者が負うべき資力を決定する重要な要素になるわけではないため、契約形態ごとに区別して算出する合理性は見出せない。 住宅メーカーが販売代理店方式を採用している場合、供給事業者(販売代理店)ごとに供託金額を算出して合計するため、販売代理店方式を採用するか否かで、同じ戸数であっても供託金額が変わってしまう。消費者保護とは異なる次元で供託金額が決定される仕組みとなっており、合理性を欠く。メーカーが瑕疵担保責任の連帯保証をしている等、メーカーと販売代理店の一体性が認められる場合には、販売代理店の戸数を合算して供託金額を算出したとしても、消費者保護の効性は担保される。 昨年の回答において、「現状を踏まえながらさらなる検討を行っている」とされており、早急に具体的な措置を取る必要がある。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建設業者が負う住宅建設瑕疵担保保証金の供託義務と、宅地建物取引業者が負う住宅販売瑕疵担保保証金の供託義務とは、特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律(以下単に「法」という。)上別個の責任に対応するものです(法第3条第1項、法第11条第1項)。したがって、依って同一の企業が建設業者としての新築住宅の請負の事業、及び宅地建物取引業者としての新築住宅の分譲の事業の双方を行っている場合でも、供託金の算定の基礎となる供給戸数の合算はできません。請負と分譲別々の供給戸数をもとに、住宅建設瑕疵担保保証金および住宅販売瑕疵担保保証金の額をそれぞれ算定する必要があります。 法においては、住宅取得者の保護の観点から、新築住宅に係る瑕疵担保責任の履行が重要であることに鑑み、住宅の瑕疵確保の促進等に関する法律に基づき請負契約又は売買契約の当事者として瑕疵担保責任を負っている事業者に対して、その瑕疵担保責任の履行の確保のための資力確保措置を義務づけています。そのため、資力確保措置は瑕疵担保責任を負う主体に対応した内容が求められます(供給戸数、保険料等)。	特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律第3条、第11条	検討し着手	平成21年10月の特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律施行後、住宅建設瑕疵担保保証金や住宅販売瑕疵担保保証金の運用事例が無いことから、慎重な判断が必要と考えています。今後とも、住宅建設瑕疵担保保証金や住宅販売瑕疵担保保証金の運用状況を注視しつつ、建設業と宅地建物取引業を兼営している事業者の供託金上について事業者の戸数を通算して拠出できるような場合がある当該事業者に対する業種上の課題等も踏まえて、さらなる検討を行ってまいります。	
261216029	26年10月14日	26年11月5日	26年12月16日	公法地区における届出免除区域の設定	一定規模以上の土地(市街化区域:3,000㎡以上)の売却に際し、譲渡される契約締結前の届出について、都道府県の判断により適用除外地域を指定できるようにすべき。 【提案理由】 一定規模以上の土地(市街化区域:3,000㎡以上)を売却しようとする場合、公法第4条により、契約締結前に都道府県知事に対して届出を行い、買取を希望する地方公共団体がいるか確認する必要があります。また、買取を希望する地方公共団体が無い旨の通知を受けてから(または届出から)3週間を経たないで売買契約を締結することが出来ない。 工業専用地域など、使用用途が限定され、地方公共団体が買収を希望する可能性は低いと考えられる土地についても一律に本届出が必要であり、円滑な土地取引の妨げとなっている。事前に適用除外地域を指定することで、より円滑・迅速な土地取引が可能となり、活発な土地取引に資することが期待される。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	都市計画区域内等の土地で、一定規模以上の土地を有償譲渡しようとする場合(交換も含む)は、当該土地の所在及び面積、当該土地の譲渡予定価額等を都道府県知事(当該土地が市の区域内に所在する場合においては市長)に届け出なければならないとされています。	公有地の拡大の推進に関する法律第4条	対応不可	公有地の拡大の推進に関する法律は、民間の取引に先立ち、地方公共団体等に土地の買取り協議の機会を与えることにより、公有地の計画的な確保を図るため、一定規模以上の土地を有償譲渡しようとする場合に都道府県知事への届出を義務づけているもの。以上の趣旨から、本要望に記載があるように、都市計画法上の工業専用地域等の区域内であっても、道路等の公共施設の計画的な整備が必要な場合も想定されるため、本法の適用除外地域を指定する制度の創設は困難です。	
261216030	26年10月14日	26年11月5日	26年12月16日	建築士法第24条の8の書面交付義務の免除	延べ面積が300㎡を超える新築以外についても、書面交付を行った場合は、建築士法第24条の8に規定される書面交付義務を免除すべきである。 【提案理由】 建築士法第24条の8において、「建築士事務所の開設者は、設計受託契約又は工事監理受託契約を締結したときは、遅滞なく、国土交通省令で定めるところにより、書面を当該委託者に交付しなければならない」とされているが、今般の改正により、延べ面積が300㎡を超える新築については、書面契約を行った場合は書面の交付義務を免除することとなった。 しかし、新築であっても延べ面積が300㎡を満たない小規模工事で、延べ面積に関わらず改修工事については、書面契約を行った場合でも書面交付義務があり、負担が重い。また、延べ面積300㎡超の新築のみ書面交付義務が免除され、それ以外の建築物について免除を適用しないとすると合理的理由が見つからない。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建築士法第24条の8に基づき(書面の交付については、従前より法令により定められた事項が記載された契約書等の書面が交付されるのであれば、建築物の規模等に関わらずその義務は果たされていると解釈され、適用し得る。) 今般の改正(平成26年5月27日公布(1年内施行)において、新たに延べ面積が300㎡を超える建築物を対象に書面による契約が求められることとなったため、建築士法第22条の3の第5項は、改めて書面による契約がなされた場合の建築士法第24条の8に基づき(書面の交付の取扱い)を明確化するため規定されています。	建築士法第22条の3の第5項、第24条の8第1項	現行制度下で対応可能	今般の改正によって、建築士法第24条の8に基づき(書面の交付について、法令により定められた事項が記載された契約書等の書面が交付されるのであれば、建築物の規模等に関わらずその義務は果たされていると解釈し、適用することや従前はとありませぬ。 なお、延べ面積が300㎡を超える建築物以外で書面による契約がなされた場合の建築士法第24条の8に基づく(書面の交付の取扱い)については、建築士法改正の施行通知等で明確にすることを検討します。	
261216031	26年10月6日	26年11月21日	26年12月16日	トレーラーハウスを遊休地域に設置する地域活性及び防災対策のための法的整備	国土省住宅局用語「トレーラーハウス」、国土省自動車局用語「トレーラーハウス」は1997年の経済閣僚会議により国内普及が始まりました。この製品は当初海外から輸入され日本国内で普及活用されてきましたが昨今、日本の国内企業も製造を始めました。国土省住宅局の通達「随時且つ任意に移動できる物は建築物から例外として扱う」として適正しております(住指170号通達)そしてその用途は「住宅・事務所・店舗」としてあります。 問題点としては「自治体により運用形態の解釈の相違」により建築物として取り扱われることであり、このトレーラーハウスを地域の活性化や移住交流の場として「宿泊所、地産地消店舗、過疎地の医療、として活用し適正に運用し維持管理されることにより防災に活用する事」であります。海外(米国)ではFEMA(連邦緊急事態庁)による被災地での早期復旧や復興の拠点として一時的に被災地に持ち込まれ不要になる時に廃棄されるシステムを構築しており、そのための備蓄として宿泊所等として活用され維持管理されている事は70年の歴史をもつ法的整備がなされています。日本国内で起こる多くの災害に対応できる製品は地域の活性化に結び付け事は必然であります。 そもそも移動できる製品として海外で活用されてきた製品が、我が国では「自治体により運用形態の解釈の相違」により普及の妨げは国民の利益に反するものであります。よって、我が国でも「製品外国を参考にし「トレーラーハウス」そのものを「運用形態の解釈」による事から「歩路込み」製品として構造を明確にし「特殊な事項」を認める事による活用が行へるべきであります。 解決案として使用用途が「住宅・事務所・店舗」の他、この「建築基準法に準拠した「安心・安全」な製品であり、道路運送車両法の保安基準を満たす事」平成24年12月通達により施行、ができる製品、更には「一定の構造以上で生産された製品基準」を設ける「既に米国の構造基準の研究も進み」国内での生産が可能で、これにより各地の「炭産木」を活用した産業の育成、それらに伴う経済効果、災害対策が見込まれます。	日本V輸入協会	国土交通省	建築基準法第2条第1号において、建築物は定義として、土地に定着する工物のうち、屋根及び柱若しくは壁を有するもの(これに類する構造のものを含む。)、これに附属する門若しくは塀、観覧のための工物又は地下若しくは高架の工作物内に設ける事務所、店舗、興行場、倉庫その他これらに類する施設(鉄道及び軌道の敷設地内の運転保安に関する施設並びに路線橋、プラットホームの土家、貯蔵所その他これらに類する施設を除く。)をいい、建築設備を含むものとされております。 「トレーラーハウスの建築基準法上の取扱い」について、(平成9年3月31日付け住指第170号)において、「トレーラーハウスのうち、規模(床面積、高さ、容積率)、形態、設置状況(給排水、ガス、電気、供給設備)冷暖房設備、電話等の設置が固定された配置・配線によるものかどうか、移動の支障となる階段、ポーチ、ベランダ等が設けられているかどうかなど」等から判断して随時かつ任意に移動できないものは、建築基準法第2条第1号に規定する建築物に該当するものとして取り扱うこととされています。 また、トレーラーハウスが公道走行する場合については、道路運送車両法第2条の定義の「道路運送車両」に該当するものであり、その場合において、道路運送車両法に基づき登録及び基準に満足しなければ公道走行できないものとなっています。	建築基準法第2条第1号	道路運送車両法第4条及び第41条～第43条	対応不可	建築基準法は、建築物の敷地、構造、設備及び用途に関する最低の基準を定めて、国民の生命、健康及び財産の保護を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的としてあります。 建築基準法におけるトレーラーハウスの取扱いについては、「トレーラーハウスの建築基準法上の取扱いについて、(平成9年)3月31日付け住指第170号」を全国に通知しています。これに基づき、日本建築行政会議(建築行政を担当する特定行政庁と指定確認検査機関の集まり)においても、統一した運用基準を定め周知しているところで、 建築物に該当するかどうか最終的な判断は、特定行政庁が行うこととなりますが、トレーラーハウスが最終的に準拠して利用される場合には、土地に定着している状態にあり、建築物に該当するものと考えられます。これに関連して、内閣府に設置された市場解放問題苦情処理推進会議(070推進会議)の決定に基づき、同会議の下に設置された「トレーラーハウス等の規制のあり方に関する検討会」報告書(平成11年12月14日付け共同研究会報告)においても、「トレーラーハウス等を利用して各種業務を行う場合には、それが許される用途地域において、建築物として建築確認を行った上で、各種業務を行うべきである」と結論づけられているところで、 なお、設置期間が1年以内である場合には、建築基準法第80条第5項の規定に基づき、仮設建築物の許可を受けることで、防火・避難規定や集団規定等の技術基準の緩和を受けることも可能です。 従って、建築物に該当するトレーラーハウスは、他の建築物と同様に、建築物の最低の基準を定めた建築基準法にない、安全性の確保や市街地環境の保全を図るべきものであると考え、車両と認めるところではできません。 なお、建築物に該当しないトレーラーハウスの一時的な公道走行に関しては、平成24年12月に「道路運送車両の保安基準第5条第1項に基づき(構造)と制度を改正し、一時的な運行を可能としたところで、

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号()については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。
 : 規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
 : 当面、規制改革会議各ワーキング・グループで取り上げるか否か、明らかでないため、事務局が内容精査を進める事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議による再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	措置の分類		措置の概要(対応策)
261216032	26年10月24日	26年11月21日	26年12月16日	旅行業法の規制緩和に ついて	第3種旅行業者の募集型企画旅行の商品造成において、営業所が所在する市町村やそれに隣接する市町村内での実施に限定されており、広域圏内での商品造成が出来ない。(例:高山市に所在する営業所では南砺市や金沢市を含む旅行商品造成できない)第3種旅行業者が募集型企画旅行商品造成できる範囲を営業所が所在する市町村の隣県まで拡大し、さらに広域圏内での募集型企画旅行商品の造成が出来よう規制を緩和する。	岐阜県 高山市	国土交通省	旅行業法施行規則第1条の2第3号	対応不可	旅行業法は、旅行の安全の確保及び旅行者の利便の増進を図ることを目的とした、消費者保護の法律であり、倒産等のリスクを考慮して、左記のとおり、業務範囲に応じた額の基準資産の保有、営業保証金の義務等を旅行者に課しております。第3種旅行業者に課される基準資産等の要件は、隣接市町村の区域までを業務範囲とすることを前提に定められたものであるため、そうした要件のみが満たしていない旅行者者について、隣接郡道府県を含めた区域での業務を認めることはできません。以上より、かかる提案は応じられません。		
261216033	26年10月24日	26年11月21日	26年12月16日	通訳案内士法の緩和	外国人旅行者に報酬を得て通訳案内を実施する場合は、通訳案内士の資格を取得する必要があるが、地域によっては通訳案内士の取不足しており、外国人旅行者の受入体制の構築に支障がでていた。そのため、市町村等が行う特定の研修を受けた者は、その者が所在する市町村及びそれに隣接する市町村内で報酬を得て通訳ガイドを営むことができるよう規制を緩和してほしい。	岐阜県 高山市	国土交通省	通訳案内士法	検討に着手	政府として、2020年に向けて、訪日外国人旅行者数2000万人の高みを目指す中、今後ますます通訳ガイドサービスに対する需要も高まっていくと考えております。このため、地域の実情に応じたきめ細かな案内を行う「当地ガイド」が全国で誕生できるよう、地方公共団体の研修を修了すれば、一定区域内において、有償ガイドを行うことを可能とする特例措置を盛り込んだ構造改革特区法の改正法案を次期通常国会に提出する予定です。		
261216034	26年10月29日	26年11月21日	26年12月16日	郊外大規模団地型マンションの建て替え(規制)の緩和措置	郊外の分譲マンション(団地型マンション)の多くは、築40年以上で、1000戸程度の住宅が多く、耐久年数の上から建替えなどの再生対策が必要です。しかし以下の公法上の条件から、建替えが実質上不可能に近く、所有者の不満となっている。団地型マンションについて建替えの公法上の規制の主なものとして、以下の2条件があります。 1)都市計画法11条「一団地の住宅施設。 2)建築基準法86条「一団地認定(総合的設計・連担建築物設計)。 前者の都市計画法の条件「一団地の住宅施設」については、国は「当該地区の土地利用計画上の位置づけ及び周辺の市街地の状況等を勘案し、住民等利害関係者の意向に配慮しながら、地区計画の活用等により引き続き良好な居住環境を確保しうよう、一団地の住宅施設に関する都市計画を廃止することが望ましい」とする考え方を明らかにあり、建替え団地手続きにより、実質的に条件を解除した事例が多い。しかし、「建築基準法86条の一団地認定」は、建替えに必要な「認定区域を変更する場合は、現在の認定の取り消し、新たな認定を受けることになり、それらには関係権利者(土地の所有権・借地権者)の全員の同意が必要で、全員の同意がでないことから、解除できた事例は非常に少ない。単棟のマンションでは、建替えの促進のために合意の比率が緩和され、老朽化マンションの更新が進み、居住者の満足と、建設活動の活性化や立地地域の経済活動に好影響を与えていると思います。しかし、一般に10数棟のマンションで構成される団地型マンションでは、多数の関係者がいることで全員の同意が難しく、建替えを希望する者だけが押し付けているのはないか、確かに緩和化が望み経済力が落ちた居住者からは反対となるが、「全員の同意」が不可能のために、建替えの推進を希望する者の声を抑えることになり、提案者は、全面的な建替えでなく部分建替えを前提に、関係権利者の同意の比率等を緩和し、建替え意向の所有者の期待を充足していい方法の工夫が望まれると考えます。	個人	国土交通省	建築基準法第86条、第86条の2、第86条の5	対応不可	一団地の総合的設計制度は、認定区域内の複数の建築物を同一の敷地内にあるものとみなして容積率等の規制を適用させるものであり、認定区域内の建築物が相互に関係するため、区域内の土地について所有権又は借地権を有する者の同意が必要になります。認定区域を変更することは、これまで同一敷地内にあるものとみなして規制を適用させていた区域を変更することであり、規制の適用方法が変化することとなるため、新たな問題が生じないことを区域内の所有権又は借地権を有する者の全員の同意によって、確認する必要があります。なお、認定区域を変更せずに建替えを行う場合には、区域内の土地についての所有権又は借地権を有する者に建て替える計画に関する説明を行った上で、特定行政庁の認定が必要となりますが、建替えに関する合意では必要としておりません。		
261216035	26年10月31日	26年11月21日	26年12月16日	旧耐震建築物を増築する場合の既存部分への構造耐力規定(現行法)の適用緩和	旧耐震建築物を増築する場合には、増築部分のみならず、既存建物部分にも現行の構造耐力規定(現行法)が適用される。2005年の建築基準法改正までは、特定行政庁の判断により、たとえエキスパンションジョイントで構造の継を切る等により既設建築家への波及はしない、ということも可能であったが、05年以降は厳格化によりそれが不可能となり、実質的に規制強化された。製鉄所の工場建屋については1981年以前(新耐震設計法施行前)に建設されたものが多く、(1)工場建屋のうち50%以上が現行法の耐震基準を満足していない、(2)倉庫の床面積が広く、単一で10万㎡を超える工場建屋も存在する。新設備の導入等前述(1)、(2)に該当する建屋の増築を行う場合には、耐震診断費用で数千万円、現行法に則した耐震補強費用で数億円の費用を要する。これは経済的に成立しないため、建物増築を伴う設備投資は2005年以降進んでいない。現在も、設備投資による生産基盤強化のニーズは高いが、上記規制により思うとりの設備投資ができず、鉄鋼業における工場建屋等、広大な床面積を有する建屋に一律で現行規制を適用することは、地域産業活性化に逆行し、空洞化を促進する。現行法では増築部分の床面積が1/2以下かつ50㎡以下の場合には、既存部分の現時点での耐震性が維持できる方法での増築ならは既存の耐震診断・補強まではしなくてもよいとされているが、これも小規模建築物を前提に入れた緩和規定であり、工場の増築では50㎡以下というの小さすぎて設備投資促進のプラスにならない。公共施設・住宅・事務所・工場など建物の性質により運用を変え、規模の大きい工場・倉庫建家(たとえ3,000㎡以上)に対しては既存部分とエキスパンションジョイント等で構造的に切り離すことにより既存部分の耐震補強までは必要としないような運用してほしい。参考までに、阪神大震災および東日本大震災の際に製鉄所の鉄骨造の工場建屋は倒壊または大きな変形を起こすような被害は生じていない。	民間企業	国土交通省	建築基準法(以下、「法」という。)では、法令の規定の施行又は適用の取扱いに存する建築物等これらの規定に適合しないもの(既存不適格建築物)に対しては、当該規定を適用除外としているが(法第3条第2項)、「その後、増築、改築、大規模の修繕又は大規模の模様替(以下、「増築等」という。)の工事に着手した場合においては、施行又は適用後の規定を適用することになります(同条第3項第3号及び第4号)。これに関して、法第86条の7においては、一定の範囲内の増築等には、法第3条第3項第3号及び第4号の規定を適用しないという特例措置を講じており、これを要して建築基準法施行令第137条の2では増築等の範囲を定めています。これにより、増築部分が既存部分とエキスパンションジョイントその他の相互に応力を伝えない構造方法で接合する場合には、増築部分は現行の構造関係規定に適合させることとしており、既存部分は現行の耐震性等関係規定及び地震に対しては耐震診断基準などの現行の構造計算及び仕様規定(耐久性等関係規定を除く。)に代わる基準に適合すればよいこととなります。近へ面積の2分の1かつ50㎡以下の局所的な増築を行う場合には、増築部分は現行の構造関係規定に適合させることとしており、既存部分は構造耐力上の危険性が增大しなければよいこととされています。	建築基準法第3条、第86条の7、建築基準法施行令第137条の2第二号及び第4号 平成17年国土交通省告示第56号第二号	対応不可	「既存不適格建築物を増築を行う場合には、建築基準法第3条第3項では、建築物の質的水準の維持向上等の観点から、原則として既存部分を含めて建築物全体を適法な状態にするべきことを要求していますが、わずかに手を加えるだけで建築物全体を適法にしなければならぬことは、経済的に不利益であることから、一定の範囲内で増築等を行う場合に限り、既存部分への規定の適用を緩和しているものです。構造耐力規定に関する既存不適格建築物については、経済合理性を考慮しつつも、既存部分についても一定の安全性を確保する必要があることから、既存部分についても原則として大規模地震については倒壊しないレベルまでの構造耐力を確保することを要求しています。したがって、耐震診断等により安全性が確保できていない既存不適格建築物に対して、一定規模の増築を許容することはできません。	
261216036	26年10月31日	26年11月21日	26年12月16日	CLT工法について、建築基準法改正及び技術基準告示	新型の集成材(CLT(クロス・ラミネーテッド・ティンバー))については、断熱性に優れているほか施工期間も大幅に短減を大材の需要拡大による地域産業の活性化につながるものと考えます。木質の中間層の建築物が可能となるよう、耐火構造等、徹底的な基準に沿った建築基準法への改正を提案します。また、CLTに関する国交省告示を提案します。	岡山県 真庭市	国土交通省	建築基準法	検討に着手	平成25年度から平成27年度にかけて、CLTの構造耐力上、防火上の実験を行っています。これをもとに、構造基準については、平成28年度を目途に一般的な設計基準を策定し、防火基準については、平成27年度に3階程度以下の建築物について、CLTを現(あらわ)して使用可能にするための基準を策定する予定です。		

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号()については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。
 :規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
 :当面、規制改革会議各ワーキング・グループで取り上げるか否か、明らかでないため、事務局が内容精査を進める事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	措置の分類		措置の概要(対応策)
261216037	26年10月14日	26年11月21日	26年12月16日	都市再生特別地区における容積配分の自由化の向上	都市再生特別地区(以下「都市再生特区」という。)全体では高度利用を図りつつも、都市再生特区内でメリハリのある都市開発ができるよう、都市再生特別措置法(以下「都市再生特別措置法」という。)第36条第2項で定める建築物の容積率の最高限度「10分の40以上の数値を定めるものに限る。」を撤廃あるいは引き下げるべきである。 【提案理由】 都市再生特別措置法では、第36条第2項にて建築物の容積率の最高限度を「10分の40以上の数値を定めるものに限る。」と定め、土地の合理的かつ健全な高度利用を誘導している。このため、街区全体を一つのプロジェクトで開発する場合は、個別の建築物が規制性を上げるために400%以上に設定された最高限度に近い容積率で建築され、高層ビル等の高度利用街区と広場や低層商業施設・公共施設等の低利用街区等を包み込んだメリハリのある魅力的な都市作りができない。あらかじめ街区ごとに適切な容積率を定めておかない限り、結果的に、一団地認定や事業費・所有権間で一体開発に向けた調整が必要となり、事業の遅延や特区内部でのコンセンサスのとれなさが懸念される。 都市再生特区は、従来の都市計画と違い周囲とのバランスではなく、ある区域において土地の合理的かつ健全な高度利用を図る特別の用途、容積、高さ、配列等の建築物の建築を誘導する必要があると認められる区域に定められる地区であるが、当該地区を一律で容積率の最高限度を定めることは合理的ではなく、その地域の実情に応じて適切に建築物の建築を誘導するため、高度利用を図るエリアと低利用により環境を確保するエリアを一時的な計画により整備する開発を念頭に、街区ごとに適切な容積率の最高限度を定めつつ、都市再生特区全体で土地の高度利用が図られることが望ましい。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	都市再生特別地区は、用途地域等による規制に関わらず、用途、容積、高さ等の制限を定め、土地の合理的かつ健全な高度利用による都市再生を推進するものである。土地の合理的かつ健全な高度利用を図るため、建築物の容積率の最高限度は400%以上の数値を定めるものとしている。	都市再生特別措置法第36条第2項	現行制度下で対応可能	都市再生特別地区は土地の高度利用等を目的とするため、容積率の最高限度を400%以上としているが、容積率の最高限度はあくまでも上限を定めるものであり、これを下回る建築物の建築を妨げるものではありません。また、複数街区に跨る都市再生特別地区において、街の魅力向上のために区域内の一部の街区で容積率400%以下の低層建物や空地を設けることを、その他の街区の容積率を評価する際に勘案し、実質的に容積の配分を行う等の運用も、現行制度上可能です。	
261216038	26年10月11日	26年11月21日	26年12月16日	地方の鉄道「上下分離方式」の導入。	地方の鉄道(特に3大都市圏以外の中小私鉄)がピンチです。世界的にも少ない完全独立採算制の悪化、赤字が即、路線につながっています。鉄道がバスに代わると、環境の悪化や道路渋滞の悪化、街の衰退をもたらします。また、地方の鉄道は、高山市のようにコンパクトシティにも有効です。設備や車両などを行旅が維持して運行を民間に委譲する「上下分離方式」をできる限り多くの中小私鉄に導入していただき、これ以上、地方の衰退を指をくわえて見ているわけにはいきません。ある程度の規模の街は、バスではダメだという意識を持ってください。地方の鉄道が元気になれば地方創生にもつながります。人と環境に優しい交通渋滞を緩和する地方鉄道が、今より上下分離方式を導入しやすくなるよう、規制を緩和していただき。	個人	国土交通省	鉄道事業の上下分離については、鉄道事業法(昭和六十二年法律第九十二号)に基づき許可や、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成十九年法律第五十九号)に基づき鉄道事業再構築実施計画の認定を受けることが可能となっております。	鉄道事業法第3条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第24条	現行制度下で対応可能	鉄道事業再構築実施計画の認定については、以下の特例措置を設けています。 ・鉄道事業法の許可等を受けなければならないものについて、計画の認定により一括で許可等を受けたいものとみなすなどの特例措置(参考条文:地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第25条) ・現行の鉄道事業法では実施できない「公有民営、方式の上下分離」()について、同法における事業許可基準のうち事業採算性に係るものを適用しないことにより、その実施を可能とする特例措置(参考条文:同法第24条第3項) ()地方公共団体が鉄道路線を保有し、これを運営事業者に無償で使用させるもの。 また、鉄道事業再構築実施計画の認定を受けた鉄道事業者に対しては、予算や税制特別等により重点的に支援を行っています。 このように、上下分離方式を導入しやすくする措置を講じているところです。	
261216039	26年5月16日	26年6月24日	26年12月16日	災害発生時の別乗車での配送制限の見直しについて	現在、緑ナンバーの車輛は荷物を運搬することで料金の収受が発生し、レンタカーは車庫を貸し出すことで料金の収受が発生するため、レンタカーにて荷物を運搬し料金を収受することは違法となっている。そこで、災害発生時は、煩雑な手続き無しにレンタカーにて配送が可能になるように検討していただきたい。	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	国土交通省	自動車有償で運送の用に供する場合には、事業許可を取得した上で、事業計画に位置付けられた事業用自動車(緑ナンバー)を使用しなければならず、原則として、レンタカーを含む自家用自動車を有償で運送の用に供してはならないこととされております。しかしながら、災害のため緊急を要するに際しては、自家用自動車を有償で運送の用に供することが認められております。	道路運送法第78条第1号	現行制度下で対応可能	道路運送法第78条第1号の規定により、災害のため緊急を要するに際しては、レンタカーを含む自家用自動車を有償で運送の用に供することが認められております。	
261216040	26年10月30日	26年11月21日	26年12月16日	河川観光船の弾力的な運航を促げる船舶安全法の規制緩和	現在、大阪では官民を挙げて水都大阪の魅力向上を通じて、大阪の都市ブランドの向上、大阪への観光振興に取り組んでいる。来阪観光客のニーズも多様化し、大阪でパークルーズを楽しむ観光客が増加している中、海上運送法の規制が緩和されれば、顧客ニーズへの弾力的な対応、タイムリーな河川観光船事業の実施につながり、地域経済の活性化に資する。 具体的には、大阪における港の区域は、港則法施行令第1条別表第1の「阪神港」欄に規定されているが、この区域は、明治31年(1898年)に制定された開港港則で規定された区域がそのまま継承されている。大阪湾では、その後、埋め立てが進み、「阪神港」とされる区域の一部(明治期に開港された川口)は、臨海部から、2キロメートルも川上にあり、港の区域と河川法による管理河川が重複する区域も多い。 河川のみを航行区域とする大型観光船(総トン数20トン以上)が大阪市内を航行する際、同じ河川で一部に港の区域が含まれる場合は、船舶安全法施行規則第7条に基づき航行区域の規定によって、同法施行規則第38条第1項に基づき臨時検査を受けなければならない。その検査当日は当該観光船を運航できない。臨時検査の度に、臨時検査手数料(8300円)と船舶検査証書交付手数料(4350円)が必要になり、河川観光船事業者のコストアップ要因になっている。 船舶安全法施行規則では、船舶の安全性を確保するために、航行区域を変更する場合は臨時検査を求めている。平水区域(湖川、港の区域、その他船舶安全法施行規則第1条第1項に定める水域)と比べ、波の影響を受ける沿海、沿岸区域等では、当然、船舶が備えるべき設備・機能も重装備が場合となるが、同じ平水区域内においても、河川と港の区域をわずかな時間でもまたがって航行する場合などは、臨時検査が求められている。 しかし、埋め立てが進んだ大阪市内においては、港の区域であっても、河川法による管理河川が重複する区域については、通常の河川水域と比較して、航行の安全性に大きな相違はないものと考えられる。 そこで、大阪市内の河川法による管理河川のうち、安治川、尻無川、木津川においては、港の区域であっても、同法施行規則第7条に基づき、同一の航行区域と定めるものとする。このことにより、当該河川の港の区域を航行する河川観光船についても、臨時検査を求めないこととする。	大阪商工会議所	国土交通省	船舶所有者は、船舶検査証書に記載された航行区域の変更を受けようとするとき、船舶安全法第5条第1項第3号及び船舶安全法施行規則第31条第1項の規定に基づき、船舶検査申請書を管海官庁に提出し臨時検査を受け、船舶安全法施行規則第38条第1項の規定に基づき、書換申請書を管海官庁に提出し船舶検査証書の書換えを受ける必要があります。また、臨時検査及び船舶検査証書の書換えにあたっては、船舶安全法施行規則第66条第1項及び第13項第1号の規定に基づき手数料をそれぞれ納付する必要があります。	船舶安全法第5条第1項第3号、船舶安全法施行規則第31条第1項、第38条第1項、第66条第1項及び第13項第1号	現行制度下で対応可能	本件の場合、航行区域を「湖川」から「湖川港内」に変更する手続きを1度行えば、以後、追加的な手続きを取ることなく、湖川及び港内の水域を随時航行することが可能となります。 なお、「湖川」を航行区域とする船舶については、淡水のみを航行し海水水分による船体、機関等への負担が少ないことから、上乗による船底検査や機関の解放検査などの船舶検査を省略することが可能となります。これに対し、「港内」の航行を行う場合、海水の影響を受けることから、この省略制度が適用されません。 このため、本船においては、船舶検査の省略制度を活用するために、通常は駛入航行区域を「湖川」としておき、必要な時だけ航行区域を一時的に「湖川港内」に変更する手続きをしているものと推奨されます。 当該省略制度の適用については、「海水」の影響の程度により技術的に判断を行うものですので、実際の船舶の運航に関する情報を要望者から直接得た上で検討することが適当と考えています。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。
 :規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
 :当面、規制改革会議各ワーキング・グループで取り上げるか否か、明らかでないため、事務局が内容精査を進める事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	措置の分類		措置の概要(対応策)
261216041	26年10月30日	26年11月21日	26年12月16日	河川観光船の弾力的な航行を妨げる海上運送法の規制緩和	現在、大阪では官民を挙げて水都大阪の魅力向上を通じて、大阪の都市ブランドの向上、大阪への観光振興に取り組んでいる。来阪観光客のニーズも多様化し、大阪でリバークルーズを楽しむ観光客が増加している中、海上運送法の規制が緩和されれば、都府県への弾力的な対応、タイムリーな河川観光船事業の実施につながり、地域経済の活性化に資する。具体的には、河川の大型観光船(旅客定員13名以上)、旅客からのオーダーメイドに応じた臨時的クルーズを行うことと、既に許可されている定期航路と類似した航路であっても、その度に、事前に「不定期航路届出申請書」を提出しなければならないこと、弾力的な河川観光船の航行の妨げとなっている。河川観光船の航行は、海上運送法の適用を受けており、旅客定員13名以上の船舶で、許可されていない臨時航路のクルーズを実施する場合は、同法第20条で規定する「人の運送をする不定期航路事業」に該当し、「運航に応じコース、日程等を届け出なければならない」ことが規定されている。臨時のクルーズの度に、事前に「不定期航路届出申請書」を提出しなければならないため、大阪の最大の観光資源の一つである「水都」を楽しむための観光客の要望にタイムリーに応えられない状態を招いている。また、こうした規制があるため、河川観光船事業者は旅客定員13名以上の船舶導入を控える傾向にあり、「水都」観光の供給力が制約される一因になっている。継続的に一般旅客定期航路事業を営んでいる河川観光事業者に対しては、航路を特定せず、船着場等を基準(複数の船着場も対象とする)として、あらかじめ指定された航行区域の中では、事前に許可申請書を提出する必要なく、自由に航行できるように規制を緩和する。	大阪商工会議所	国土交通省	海上運送法第20条第2項により、人の運送をする不定期航路事業(第21条第1項に規定する旅客不定期航路事業を除く)を営もうとする者は、国土交通省令の定める手続きにより、その事業の開始の日の三十日前までに、国土交通大臣にその旨を届け出なければならないこととなっております。	海上運送法第20条第2項	事実確認	ご提案の大阪の河川において、継続的に一般旅客定期航路事業を営んでいる河川観光事業者については、既に定期航路として許可されている航路を含む水域全域における不特定の航路に係る不定期航路事業の届出を行っており、ご要望の趣旨の運航は、追加的な届出を必要とすることなく現行なわれているものと考えております。なお、ご要望に関してご不明な点等がございましたら、最寄りの運輸局にご相談ください。	
261216042	26年10月31日	26年11月21日	26年12月16日	建設業許可基準の緩和	法人役員の経営業務の管理責任者としての経験年数につき、業種に応じた短縮(法7条1号イ)、あるいは、実務経験の濃度に応じた5年相当の認定基準の緩和(同号ロ)を要望する。 (1) 建設業許可の5年という経験要件は、建設業における工事の契約から引渡し、補修までの一通りの業務を経験するための期間として必要なものとされるが、実際には建設業と一口に言っても、業種や実務経験の積み方によって、一通りの経験を積むことが出来る期間は様々に異なるものである。例えば、電気通信工業や電気工業など一定の業種については、3年程度で一通りの業務経験を積むことも可能である一方で、この条件が許可の継続あるいは新規参入の妨げになっている。 (2) 地域の活性化や、科学・技術・情報通信分野における研究開発投資を促進し、日本の成長に結びつけるためには、経験要件を一律5年とするよりも、相当と認められる業種や経験者については要件の短縮を認めることにより、当該「建設業者」が迅速な意思決定を行えるよう、その法人の幹部人材選任手法を広く確保する必要があると考える。 (3) 発注者保護という建設業法の目的を担保しながらも、産業の活性化を図れるよう、一定の業種については経験要件を3年とし、5年に満たなくとも十分な経験を積んでいると認められる者に対しては経験要件を満たしたものとすると、建設業の実態に合せて経験要件を見直すべきである。	(一社)電子情報技術産業協会	国土交通省	許可を受けようとする者が法人である場合においては、その役員のうち常勤であるもの一人が、個人である場合においてははその者又はその支配人のうち一人が、許可を受けようとする建設業に関し5年以上経営業務の管理責任者としての経験を有する者と等であることが必要です。	建設業法第7条	対応不可	建設業は一品ごとの注文生産であり、工事の受注ごとと工事内容に応じた資金調達、資材購入、技術者等の配置、下請契約の締結等を行わなければならない。また工事の完成まで、その内容に応じた施工管理を適切に行うことが必要です。 このため、建設業の適正な経営を確保するため、経営業務を担う者のうちに、建設業の経営業務について一定の経験を有する者を置くことを求めているものであり、会社法等の法令上に権限及び責任等が定められ、株主総会において選任され、会社の業務執行に関する意思決定に参画することが法令上担保されている取締役等のうちに経験者を置くことが適切であると考えます。 当該経験年数については、一律に一定の経営経験の期間を判断基準としているところであり、客観的な指標であると認識しております。建設業の業種のうち特定の業種のみを判断することは困難であり、建設業の経営に係る一通りの業務経験を積み重ねるによる経営を認めることは、発注者保護を目的とする建設業法の趣旨に反することとなるので、適切ではないと考えております。	
261216043	26年10月31日	26年11月21日	26年12月16日	公法法第5条(申し出)要件の緩和	公法法による公有地買取りの申し出は「都市計画区域内の100㎡以上の土地」という要件があるが、都市計画区域外の観光地などにおいて駐車場を整備する場合などは同法の適用がなく、地権者においては税控除を受けられないため、用地の確保に困難を来している。そのため、都市計画区域外において同法の適用を受けられるよう要件を緩和してもらいたい。	大分県中津市	国土交通省	都市計画区域内等の土地で、一定規模以上の土地を所有する者は、当該土地の地方公共団体等による買取りを希望するときは、都道府県知事(当該土地が市の区域内に所在する場合にあっては市長)に対しその旨を申し出ることができず。	公有地の拡大の推進に関する法律第5条	対応不可	公有地の拡大の推進に関する法律(以下「法」という。)の先買に関する制度は、都市の健全な発展と秩序ある整備を促進し、公有地の拡大の計画的な推進を図り、地域の秩序ある整備と公共の福祉の増進に資することを目的としています。 以上の趣旨から、買取り希望の申し出は、法第4条第1項に規定する土地その他都市計画区域内に所在する土地について行うことができる旨の規定としてあり、適用範囲の拡大を行うことは困難です。	
261216044	26年10月31日	26年11月21日	26年12月16日	小規模な共同住宅における配置技術者専任制度の条件緩和	【提案の具体的内容】 社会情勢の変化にあわせて、建築一式工事における専任義務の金額基準の見直しを提案する。 【提案理由】 戸建て住宅の建築技術を基礎とした小規模な共同住宅(概ね3階建て以下かつ延べ床面積500㎡未満)の工事現場における工程管理、品質管理、安全管理等は、RC建築に代表されるオフィスビルや分譲マンションの建設現場における管理業務と比較して、かなり容易なものとなっている。これらの物件は、非専任である戸建て住宅の現場管理業務と同等の適用でも施工品質の確保が可能。一方、消費税の税率アップや小規模な共同住宅へのソーラー設備の設置等の影響により、これらの共同住宅の1物件当たりの請負代金額が増加傾向にある。請負代金額500万円以上の共同住宅の建築工事では専任義務が発生するが、上述の請負代金額の増加により、非専任の配置技術者で管理可能であった工事現場においても、技術者の専任が義務付けられることとなり、建設事業者の過度な人的負担を課すこととなっている。	(公社)関西経済連合会	国土交通省	公共性のある施設若しくは工作物又は多数の者が利用する施設若しくは工作物に関する重要な建設工事で、2,500万円以上(建築一式工事の場合は、5,000万円以上)の場合、技術者は工事現場ごとに専任が必要で、(法第26条第3項、令27条第1項)	建設業法第26条建設業法施行令第27条	対応不可	監理技術者等に関する制度は、高度な技術力を有する技術者が施工現場においてその技術力を十分に発揮することにより、建設市場から技術者が適正に設置されていないこと等による不良施工の一掃した請負などの不正行為を排除し、技術と経営に優れた発注者から信頼される企業が成長できるような条件整備を行うことを目的としており、建設工事の適正な施工の確保及び建設業の健全な発展のため、適切に適用される必要があります。そのため、専任要件の緩和については慎重に判断すべきと考えます。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号()については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。
 :規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
 :当面、規制改革会議各ワーキング・グループで取り上げるか否か、明らかでないため、事務局が内容精査を進める事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	措置の分類		措置の概要(対応策)
270115011	26年10月31日	26年11月21日	27年1月15日	地域観光の振興に向けた民泊の実現	地域活性化に大きく寄与すると期待されているものに民泊がある。民泊とは、その地域の一般家庭を旅館業の許可を得ずに宿泊施設として提供し、一般家庭はその対価を得るといふ仕組みであり、国体の開催時など宿泊施設が一時的に不足した場合には行われている。民泊を行うことで、宿泊施設が不足している地域でも、地域住民の住居を利用することによって、観光客を呼び込むことができ、観光を地域の産業として確立することができるようになる。また、民泊は一般的な旅館での宿泊と違い、宿泊を提供している一般家庭との触れ合いが密であるため、地域住民一人一人の魅力が、地域の資源として活かされる。旅行の目的を地域住民との触れ合いにおく観光客の需要を掘り起こすことができ、また触れ合いによって生まれたつながりによりリピート率が高まる可能性もある。そのため、観光資源に乏しい地域でも、観光を産業として確立できるようになる。さらに、空き家の有効活用、民泊提供家庭への旅行者のマッピングサービスの創出、旅行者が提供する旅行商品の幅の広がりが、供給サイドを通じた観光需要の喚起にもつながる。しかしながら、民泊は旅館業法の許可営業にあたるものであり、国内で定常的に行われている例はほとんどない。実際、当社が民泊を提供してもよいという一般家庭を募り、宿泊希望者とのマッチングをさせるという事業を試みたところ、厚生労働省や県から旅館業法上の疑義があるため事業を取りやめようの指摘があった。現行制度では、対価を得て観光客等を宿泊させるには、旅館業の許可が必要だが一般的な住居では、旅館業法及び条例により求められる施設基準等を満たすものはない。施設基準等を満たすためには改築等により多大な費用が発生してしまう。仮に施設基準等を満たせたとしても、都市計画上の用途地域によっては旅館業の許可が下りない地域があるといわれている。このような課題を解決するには、例えば、宿泊施設が不足するような場合において、施設基準等を一般的な住居でも満たせるように相当程度緩和するとともに、用途地域の理由に許可されないという制約がないように、許可制を廃止し、届出制とすることなどが必要である。併せて、消防法、食品衛生法なども民泊の場合においては特例を設ける必要がある。以上が実現すれば、民泊が定常的に行われるようになり、地域活性化につながる。	民間企業	総務省 厚生労働省 国土交通省	<旅館業法について> 旅館業法では、宿泊料を受けて、人を宿泊させる営業を旅館業といふ。旅館業を営もうとする者は、都道府県知事(保健所を設置する市又は特別区)においては、市長又は区長の許可を受けなければならないこととなっている。したがって、不特定多数の者を反復継続して宿泊させる営業である場合には旅館業法の許可が必要であり、宿泊料にあたるものを徴収しない場合は、旅館業法の適用はありません。<消防法について> 消防法において、防火管理の実施、消防用設備等の設置・維持等については、施設の使用に応じ、必要な規制が設けられています。<食品衛生法について> 食品衛生法では、飲食に起因する衛生上の危害の発生を防止するため、飲食店営業その他公衆衛生に与える影響が著しい営業について、都道府県が条例で公衆衛生の確保に必要と認めるときは、都道府県知事の許可を受けなければならないこととなっています。	旅館業法第2条、第3条 消防法全般(消防法第8条、第17条ほか) 食品衛生法第51条	現行制度下で対応可能 対応不可	<旅館業法について> 御提案の事業が宿泊料を受けて、人を宿泊させる営業であれば、旅館業法の適用を受けず、旅館業法の適用を受ける事業を行う場合については、衛生確保等のため営業者に共通して求められる最低限の基準を満たすことと、関係する法令の基準等を遵守する必要があります。なお、建築基準法第48条の用途規制により、市街地の環境保全のため、ホテル又は旅館は、各用途地ごとに建築可能な規模等が定められています。ただし、特別用途地区や地区計画、同法第48条のただし書きによる特定行政庁の許可等により、この用途規制を緩和することが可能です。<消防法について> 具体的な特例を設けるべき内容は不明ですが、従来住宅の用に供されてきた家屋であって、農山漁村滞在型宿泊活動のための基礎整備の促進に関する法律(平成6年6月29日法律第46号)第2条第5項に規定する農林漁業体験民泊業その他宿泊の用途に供される小規模な防火対象物のうち、適切な防火管理が行われていると消防長又は消防署長が認めるものについては、一定の要件に適合する場合には、誘導灯や消防機関へ通報する火災感知設備等の設置を免除する特例を適用しても差し支えないこととしています(既述における消防用設備等に係る消防法令の技術上の基準の特例の適用について、平成19年消防予第17号)。また、上記要件に適合しない場合であっても、消防用設備等の設置・維持に係る規制については、消防法施行令第32条の規定により、消防長又は消防署長が、当該施設的位置、構造又は設備の状況から判断して、消防法施行令第32条の規定による消防用設備等の基準によるなく、火災の発生又は延焼のおそれをおおむねかつ、火災等の被害を最小限度に止めることができるものと認めるときにおいては適用除外とすることができます。<食品衛生法について> 食品衛生法では、飲食に起因する衛生上の危害の発生を防止するため、飲食店営業その他公衆衛生に与える影響が著しい営業に係る許可については、都道府県が地方自治法上の自治事務として条例で定めることとなっており、国として一律に施設基準の緩和を行うことは困難です。	
270220058	26年12月1日	27年2月3日	27年2月20日	自動車盗難防止対策の強化に向け、イモビライザの標準装着の法制化を要望する。 理由)現在、自動車盗難は組織的窃盗団による転売目的の犯行が主流で、犯行の手口は高度化され、キーをかけた対策では不十分である。自動車盗難による収益は反社会的勢力の資金源となっており、盗難車を用いた国際的テロも散見される。際により諸国、豪州、中東沿岸諸国などではイモビライザの標準装着が法制化されている。米国では部品取り防止のためのVINナンバーが法制化され、イモビライザの法制化には至っていないが、実態として95%の車にイモビライザが装着され、更にイモビライザが装着されればVINナンバーの刻印が免除となるなど高い信頼を得ている。日本においては、数年前から高級車やハイグレードな盗難被害の多い車を中心に普及が進んだが、徐々に大衆車や軽自動車にも装着されるようになり、2013年の自工会の調査では、国内向けに生産された180車種のうち、標準装着、一部標準装着、オプション装着を含めると158車種にイモビライザが装着可能となっている。しかしながら、2013年に国内向けに生産された自動車420万台のうちイモビライザ装着率は340万台であり、普及率は80%に留まる。	(一社)日本損害保険協会	国土交通省	道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号)第11条の2第3項において、イモビライザを装備する場合における技術基準への適合義務を規定しています。	道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号)第11条の2第3項	検討を予定	イモビライザの装備を義務づけることは、車両価格の上昇につながり、ユーザーの負担になることから、イモビライザの装備に係る費用と効果を踏まえつつ、慎重に検討して参ります。		
270220059	26年12月22日	27年2月3日	27年2月20日	宅地建物取引業者における適用除外の範囲拡大 宅地建物取引業者における適用除外の範囲拡大 宅地建物取引業者における適用除外の範囲拡大	NPO法人グループ	国土交通省	宅地建物取引業者法第3条において、宅地建物取引業者を営もうとする者は、2以上の都道府県の区域内に事務所を設置してその事業を営もうとする場合にあつては国土交通大臣の、(1)の都道府県の区域内のみ事務所を設置してその事業を営もうとする場合には当該事務所の所在地を管轄する都道府県知事の免許を受けなければならないこととなっています。	宅地建物取引業者法第3条	対応不可	宅地建物取引業者法においては、国民の生活・経済活動の基礎である不動産の取引については、宅地建物の取引が適正に行われない場合、宅地建物取引の十分な知識を持ち合わせていない一般の売主や買主等となる国民に不測の損害を与えることとなることから、宅地建物取引業者については免許制度を実施し、免許基準を設けることで、宅地建物取引業者をむかふにふさわしい者か否かを審査し、不適格者を事前に排除することで、取引の公正を確保し、売主や買主のみならず、買主や借主等の利益を保護を図っています。また、頻発する紛争等に対応して、免許の取消し等を含む監督事務を実施し、買主や借主等の利益保護を図っています。()このため、国や地方公共団体が媒介依頼をした場合であっても、また、過疎地区という場合であっても、買主や借主等が不測の事態を生じる恐れがないよう免許制度を維持することが、買主等の利益の保護のため必要です。 平成25年度においては、314件の監督処分、840件の勧告等を実施。		
270220060	26年10月31日	27年2月3日	27年2月20日	自動車から自転車への転換によるCO2排出量の削減や環境意識の向上をはじめ、回遊性の向上による街の魅力の向上や地域・観光の活性化、放置自転車対策、健康増進など幅広い効果を得ることを目的としてコミュニティサイクル事業に取り組んでいる。本事業を展開するにあたって、都市公園での駐輪ポート設置を複数の地方自治体に提案しているが、営利目的として民間事業者が公有地を貸し付けることは、有償・無償に関わらず不可能と言われている。しかしながら、本事業は地域住民の交通手段として公共的な役割を担う事業であること、収益を確保できる事業には育っていないこと、に鑑み、民間事業者がコミュニティサイクル事業として都市公園に駐輪ポート等を設置する際には、支障のない範囲において公有地使用の許可を与える。	民間企業	国土交通省	都市公園法第5条では、公園管理者は、公園管理者以外の者による公園施設の設置・管理について、当該公園施設が公園管理者が自ら設け、又は管理することが不適当又は困難であると認められるもの、若しくは、公園管理者以外の者が設け、又は管理することが都市公園の機能の増進に資すると認められるものである場合に限り、許可することが可能であると規定しております。都市公園法第6条では、公園管理者は、公園施設以外の工作物等の占用について、当該工作物等が同法第7条に規定する占用物件に該当し、都市公園の占用が公衆のその利用に著しい支障を及ぼさず、かつ、必要を得ないものと認められるものであって、政令で定める技術的基準に適合する場合に限り、許可することが可能であると規定しております。	都市公園法 都市公園法施行令	現行制度下で対応可能	都市公園は、原則として建築物によって建いられない公共オープンスペースとしての基本的性格を有するものであることから、都市公園に設置できる施設等については、限定的に規定しております。ご提案の施設の詳細は不明ですが、一般論としては、以下の通り考えられます。公園利用者を対象とした駐輪場については、都市公園法第5条第1項及び同法施行令第5条第6項に規定する便宜施設(公園施設)に該当することから、同法第5条の規定に基づき、当該駐輪場が当該公園管理者が自ら設け、又は管理することが不適当又は困難であると認められるもの、若しくは、当該公園管理者以外の者が設け、又は管理することが当該都市公園の機能の増進に資すると認められるものである場合に限り、当該公園管理者は、公園管理者以外の者による当該駐輪場の設置を許可することが可能です。公園利用者を対象とした公共駐輪場については、地下に設置するものは同法第7条に規定する占用物件に該当することから、当該駐輪場による都市公園の占用が公衆のその利用に著しい支障を及ぼさず、かつ、必要を得ないものと認められるものであって、政令で定める技術的基準に適合する場合に限り、当該公園管理者は占有許可することが可能です。		

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。
 :規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
 :当面、規制改革会議各ワーキング・グループで取り上げるか否か、明らかでないため、事務局が内容精査を進める事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	措置の分類		措置の概要(対応策)
270313012	26年10月31日	26年11月21日	27年3月13日	過疎地等交通空白地域における自家用有償運送の運用ルールの緩和	自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲に伴い、運用ルールの緩和も検討されているところでありますが、買い物難民と言われる自ら交通手段を持たない過疎地域の高齢者への福祉を目的に、同旅客運送と一緒に買い物支援として受注配達サービス(貨物)ができるよう提案します。	岡山県 真庭市	国土交通省	貨物の運送を有償で行う場合は、原則として貨物自動車運送事業法に基づき事業許可を得た上で、事業用自動車により運送する必要がありますが、例外的に、道路運送法第82条において、一般旅客自動車運送事業者(乗合バス事業者)について、旅客の運送に付随した、少量の郵便物、新聞紙その他の貨物の有償運送を認めています。また、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律により、認定を受けた地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業に係る自家用有償旅客運送を行う者は、旅客の運送に付随して、少量の郵便物、新聞紙、その他貨物を運送することが可能です。	道路運送法第82条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第27条の6第2項	検討に着手	過疎地域等において、地域の貨物自動車運送事業者の事業運営に支障が無い等一定の条件を満たした場合には、自家用有償旅客運送者は、国土交通大臣の許可を受けて、有償で少量の貨物を運送できる新たな制度の創設に向けて検討を行います。	
270313078	26年11月3日	27年2月3日	27年3月13日	公道除雪の規制の緩和	人口減少・高齢化社会の到来により、ますます財政状況が厳しくなる中、除雪に対する市民の要望は、非常に強くなってきている。平成26年2月の豪雪時にみられるように、すべての公道を行政だけで除雪・排雪することは、予算、除雪委託業者、除雪機械に限りのあることから困難な状況である。このような状況の中で、地元で除雪隊を結成し公道の除雪をしたいという町や、また、個人でも除雪していたとき、市民総出で除雪に協力をお願いしている。このような中、緊急(豪雪)時には、農作業用のトラクターや軽自動車に排土板を取り付けたもの、個人所有の重機について、道路管理者への届出で公道除雪を可能にしてもらいたい。	長野県 須坂市	警察庁 国土交通省	排土板を取り付けた自動車を使用して公道で除雪を行ってはならないとする規制はありません。	道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号)	事実確認	自動車は、道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号)に適合する状態であれば、除雪のために排土板を取り付けていても、道路を運行することが可能です。	