

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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

- ※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
- ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する提案については本会議で検討している事項及び検討を予定している事項
- :再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
- △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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	所管官庁	所管省庁の検討結果			規制改革推進会議における再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	対応の分類		対応の概要
280807001	28年8月7日	28年10月5日	28年10月31日	規制改革(車検)	車検を新車4年、後は3年に延長して下さい。形骸化した12ヶ月点検は廃止して下さい	個人	国土交通省	自動車は、国土交通大臣の行う検査を受け、有効な自動車検査証の交付を受けているものでなければ、これを運行の用に供してはならず(道路運送車両法第58条)、自動車車検証の有効期間は、道路運送車両法第61条に基づき、自動車の種別、用途等に応じ定められているところです。	道路運送車両法第48条、第58条、第61条	対応不可	自動車検査制度は、安全確保・環境保全のために重要な制度であり、車検期間の延長の検討に当たっては、自動車の不具合の発生状況、不具合による事故の状況、自動車ユーザーの保守管理状況、部品の耐久性、諸外国の状況等、多くの観点から総合的に検討を行う必要があります。	
280808001	28年8月8日	28年9月5日	28年9月30日	宅地建物取引業法における重要事項説明等の業務と専任制度の制度について	<p>掲題の件について、提案をさせていただきます。</p> <p>宅地建物取引業法(以下、宅建業法)におきましては、宅地建物取引士(以下、取引士)について、重要事項説明などの業務を行わせること、また事業所へ一定数を専任させる義務があります。取引士試験制度については合格率15%と依然厳しいものとなっており、中小宅建業者としては資格者の確保に常に苦勞しております。</p> <p>以上を踏まえ、下記の通り提案をさせていただきます。</p> <p>前提条件 宅地建物取引に対して専門的な知識ではなく一般知識(一定以上)を得た新資格者(国、都道府県によるものを希望いたします)を作った上で、 仮名として「宅地建物取引士補」、「宅地建物取引者」等。。 宅建業の一般知識を持ったものとして、実務やモラルを中心とした一般教養試験とし、合格率は現状の取引士試験よりは安易なものとする。 (国による講習取得、学歴取得でも可など。。) 勿論ですが定期的な講習を義務付ける。</p> <p>以上の前提条件を踏まえ、</p> <p>1. 重要事項説明などの業務の緩和について 新資格者複数人による重要事項説明を可能にするなど、また取引士の立会いや指導により法定業務が行えるようにする。取引士による一定の指導により事務業務を行えるようする。</p> <p>2. 5人に1人の取引士専任義務の緩和について 例えばですが、10名の事業所があった場合、通常の場合ですと取引士2人、無資格者8名となります。これを、取引士1名、他4人が新資格者だった場合、残りの5名は無資格者とすることが出来る(10人にに対し取引士1名で可とする)など、一人の取引士で9人まで従業員を確保することが可能となります。</p> <p>人数の増加により、業務が均一化されますので、その上で取引士には宅建業者のコンプライアンスオフィサーとして宅建事務や従業員の指導監督に専念していただき、宅建業のコンプライアンス意識の向上の要となっていたらと思います。</p> <p>以上の2点となりますが、現行の宅建業法では確実に無理ですので法改正を視野にいれて、ぜひとも考慮していただきたいと思ます。</p>	個人	国土交通省	宅地建物取引士については、宅地建物取引業法16条に規定する試験に合格し、かつ宅地若しくは建物の取引に関して一定期間以上の実務経験等を有する者が登録対象となっています。この試験は、宅地建物取引業に関する実用的な知識を有するかどうかを判定することに基準を置いています。	宅地建物取引業法31条の3、35条、37条	対応不可	宅地及び建物の取引に際しては、権利関係が複雑で、法令上の制限も多いほか、契約の取引条件も複雑かつ取引価額も高額であることから、業務の運営の適正性や宅地建物取引の公正性を確保するため、宅地建物取引に関して専門的かつ広範な知識を有する宅地建物取引士の設置を義務付けています。	
280824001	28年8月24日	28年9月5日	28年10月31日	貨物自動車運送事業者への規制強化の検討	<p>貨物自動車運送事業法では、第11条に「運賃及び料金等の揭示」を定めているものの、「一般貸切旅客自動車運送事業」の運賃・料金のような規定がなく、運賃・料金は「荷主との協議による相対契約になっている」と推察される。</p> <p>一方、輸送の安心は「法廷速度の遵守」「過労運転防止」等の観点から、「一般貸切旅客自動車運送事業」、「貨物自動車運送事業」共通の課題であると考えられ、前者に適用されている「運賃・料金の額の範囲」と同様、「貨物自動車運送事業」「運賃・料金」等にも行政側が一定の規定を設ける必要がある。</p> <p>労働者人口が減少しているなか、従業員規模10～99人の事業所における平均年齢の推移をみると、平成25年には47.4歳と平成16年比4.2歳上がっている(厚生労働省賃金構造基本統計調査)。荷主側の理解や協力が前提となるものの、貨物自動車運送車の労働環境および労働条件の改善等を図ることにより、労働力確保や健全な物流システム構築に繋がると考える。</p> <p>【具体的な支障事例】 他の業種と比較して低い給与水準、長い拘束時間など、処遇面で劣ることから、若手社員(主として運転手)の確保が困難な状況にある(場合によっては運転による対応を図っている状態)。</p>	民間企業	国土交通省	トラック運送事業の運賃・料金の設定については、事業者の創意工夫を尊重し事業を活性化する観点から、平成2年以降の段階的な規制緩和を経て、平成15年以降は事後届出制となっています。	貨物自動車運送事業法	その他	御提案の「貨物自動車運送事業の運賃・料金等にも行政側が一定の規定を設けること」が具体的に指す内容は必ずしも明らかではありませんが、これまでの規制緩和の趣旨や、運賃・料金が事業者の創意工夫により輸送の貨物の特性等に応じて設定されている実態を踏まえると、現行の運賃・料金の事後届出制の見直しは困難であると考えます。	

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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
 ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する事項については本会議)で検討している事項及び検討を予定している事項
 ○:再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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	所管官庁	所管省庁の検討結果				規制改革推進会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要	
281002001	28年10月2日	28年10月20日	28年11月30日	ドアなし、跨がり式、パーハンドルを持った四輪自動車の衝突安全性基準について	以下の特徴を持った四輪自動車の安全性基準をトライクと同等程度に引き下げよう、ご検討お願いいたします。 ・ドア(居室)なし ・跨がり式 ・バイクのようなバーハンドル (例えばATVのような車両が合致しますが、これに限りません) これらの特徴をもった四輪自動車は、軽自動車の登録をすることができず、事実上公道で利用できません。 衝突安全性に関する基準を満たすことが困難なのが主な理由と存じます。 他方、現行の法制上ですでに公道で走行できる車両として、ドア(居室)なし、跨がり式、パーハンドルのトライク(三輪自動車)があります。 ※参考 トライクは下記URLの車両を想定しています http://jp.brp.com/spyder/ 上記三点の特徴を持った車両では、衝突事故時のリスクは三輪・四輪ともに同等かと思いますが、トライクは公道で利用できるのに対して、同じ特徴を持った四輪車では利用できないのは不合理に思えます。 ご検討の程、宜しくお願い申し上げます。	個人	国土交通省	道路運送車両は原動機付自転車、自動車(四輪自動車、側車付二輪自動車等)、軽車両のいずれかに区分され、その区分に応じた保安基準に適合していれば、公道を走行することが可能です。 このうち、ご提案の中にある「トライク(三輪自動車)」については、原動機の総排気量が50ccの場合は原動機付自転車に、原動機の総排気量が50ccを超える場合は側車付二輪自動車に分類されますが、保安基準上、どちらも衝突安全性に係る基準がありません。 一方、ご提案の「四輪自動車」については、原動機の総排気量が50cc以下の場合は原動機付自転車に分類され、衝突安全性に係る基準がありませんが、原動機の総排気量が50ccを超える場合は衝突安全性に係る基準が適用されます。	道路運送車両法第40条～第46条 道路運送車両の保安基準 第1条の3	現行制度下で対応可能	四輪自動車は、衝突時の乗員及び歩行者の被害がより大きくなることから、保安基準上衝突安全性に係る基準を設けており、この基準の適用を除外することはできません。 なお、保安基準において、同一の構造を有する装置が他に存在しない又は著しく少数である少数生産の自動車にあつては、破壊試験を行わなくとも、運転者の座席から車両前部までの寸法要件等の基準を満たすことにより衝突安全性に係る基準に適合しているとみなすことができます。	
281007001	28年10月7日	28年10月20日	29年1月31日	広域観光周遊ルート形成促進に向けたレンタカー使用場所変更手続き等の緩和	【提案内容】 瀬戸内の島々を訪れる観光客の交通環境の利便性を向上(レンタカーの活用)させるため、ITの活用等によりレンタカーの使用位置を把握・管理できる場合は、道路運送車両法及び車庫法による使用場所変更後15日以内での変更登録手続き等を不要とする。 【提案理由】 ○瀬戸内の交通環境において、本州と四国地方を結ぶ鉄道は瀬戸大橋線のみであり、その他の主な交通手段は、自家用車・バス、船に限られることから、広域観光を行う旅行者にとってレンタカーを手軽な料金設定で利用できる、旅行商品造成が求められている。 ○(一社)せとうち観光推進機構では、瀬戸内7県と連携し、観光庁に認定された広域観光周遊ルート「せとうち・海の道」の形成促進に向けた取組を推進しており、瀬戸内の島々を訪れる観光客の交通環境の利便性を高めるため、事業者によるレンタカーを活用した旅行商品の企画・造成を支援している。 ○しかし、道路運送車両法第12条では、「使用の本拠の位置に変更があったときは、15日以内に国土交通大臣の行う変更登録の申請をしなければならない」とされている。また、車庫法(自動車の保管場所の確保等に関する法律)第7条では、「保管場所の位置を変更したときは、15日以内に変更後の保管場所を管轄する警察署長に届出を行う」とことされている。 ○広域周遊観光の場合、出発地と最終目的地が異なるルートが多数(例:広島県⇄愛媛県)であり、レンタカーの「乗捨て」サービスを利用することとなるが、同法の規定によりレンタカー事業者の責務で、出発地の配置事務所にレンタカーを戻す必要があることから、結果として、利用者の「乗捨て料金」に転嫁されており、観光客にとって魅力ある旅行商品造成につなげることが難しい。 ○道路運送車両法及び車庫法による変更登録等の手続きを不要とすることにより、レンタカー事業者にとって柔軟にレンタカーを配車でき、使用本拠の配置事務所に回送する役割を、観光客が担えることから、乗捨て料金の値下げ、魅力ある価格設定でレンタカー付き旅行商品の造成につなげることができるといった効果が期待できる。	(一社)せとうち観光推進機構、兵庫県、岡山県、広島県、山口県、徳島県、香川県、愛媛県	国土交通省	【国土交通省】 道路運送車両法における自動車の使用の本拠の位置とは、自動車の使用を管理する場所であり、変更があった場合、同法第12条により自動車の所有者はその事由のあった日から15日以内に国土交通大臣の行う変更登録の申請をしなければならないとされています。 また、道路運送法第80条第1項の許可を受け、業として有償で貸し渡す自家用自動車(以下、「レンタカー」という。)については、当該レンタカーの使用の本拠の位置である貸渡人の事務所に於いて、当該レンタカーの使用の状況等を把握・管理しなければなりません。 一方で、許可を受けた貸渡人が、会員制により特定の利用者に対して貸渡しを行う場合においては、レンタカーの使用の状況等をITの活用により適確に把握できる場合に限り、当該レンタカーの使用の本拠の位置以外の貸渡人の事務所に於いても貸し渡すことをも可能としており、その場合は、当該レンタカーの使用の状況等を把握・管理する貸渡人の事務所に変更はなく、使用の本拠の位置に変更が生じたため、道路運送車両法第12条変更登録の申請は不要となります。(乗り捨て方式のレンタカー型カーシェアリング) 【警察庁】 自動車の保管場所の確保率に関する法律第7条第1項の規定により、保管場所の位置を変更したときは、変更した日から15日以内に、変更後の保管場所の位置を管轄する警察署長に届け出なければならないこととされていますが、自動車を保管場所以外の場所に一時的に駐車するにすぎず、保管場所の位置に変更はないという場合には、この届出を行う必要はありません。	【国土交通省】 ・道路運送車両法第7条第1項第5号及び第12条 ・道路運送法第80条 ・「貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し(レンタカー)の取扱いについて」(平成7年6月13日付け自旅第138号運輸省自動車交通局長通達) ・「レンタカー型カーシェアリングにおける乗り捨て(ワンウェイ)方式の実施に係る取扱いについて」(平成26年3月27日付け国自旅第205号、国自旅第609号国土交通省自動車局長通達) 【警察庁】 自動車の保管場所の確保等に関する法律第7条第1項	【国土交通省】 現行制度下で対応可能 【警察庁】 現行制度下で対応可能	【国土交通省】 レンタカー型カーシェアリングの乗り捨て方式での実施は現行制度下において可能です。その際、乗り捨てられた当該レンタカーの使用の状況等を把握・管理する貸渡人の事務所に変更はなく、使用の本拠の位置に変更が生じないため、道路運送車両法第12条の変更登録手続きは不要となります。 【警察庁】 本件提案の場合のように、レンタカー型カーシェアリングの乗り捨て方式における、乗り捨て場所については、自動車を保管場所以外の場所に一時的に駐車するにすぎず、「使用の本拠の位置」と同様、保管場所の位置にも変更がないとされるため、保管場所の変更届出は不要となります。	

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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。

◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する提案については本会議で検討している事項及び検討を予定している事項

○:再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項

△:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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	所管官庁	所管省庁の検討結果				規制改革推進会議における再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要		
281007002	28年10月7日	28年10月20日	29年1月31日		<p>【提案内容】</p> <p>瀬戸内の島々を訪れる観光客の交通環境の利便性を向上(レンタカー型カーシェアリングの活用)させるため、イベント時など配置期間が短期間(1か月以内)の場合は、観光庁の認定ルートなど特定エリアに限り、道路運送車両法及び車庫法による使用場所変更登録等の手続を不要とする。</p> <p>【提案理由】</p> <p>○瀬戸内の交通環境において、本州と四国地方を結ぶ鉄道は瀬戸大橋線のみであり、その他の主な交通手段は、自家用車・バス・船に限られる上、橋が架かっている島も多数あり、移動手段が船に限られる。また、観光地が離島の場合、そこを訪れる旅行者にとって、一時的な交通手段を確保することが必要であり、レンタカー型カーシェアリングの普及促進が求められている。</p> <p>○(一社)せとら観光推進機構では、瀬戸内7県と連携し、観光庁に認定された広域観光周遊ルート「せとら・海の道」の形成促進に向けた取組を推進しており、瀬戸内の島々を訪れる観光客の交通環境の利便性を高めるため、事業者によるレンタカー型カーシェアリングを活用した取組を支援している。</p> <p>○しかし、道路運送車両法第12条では、「使用の本拠の位置に変更があったときは、国土交通大臣の行う変更登録の申請をしなければならない」とされている。また、車庫法(自動車の保管場所の確保等に関する法律)第7条では、「保管場所の位置を変更したときは、変更後の保管場所を管轄する警察署長に届出を行う」こととされている。</p> <p>○瀬戸内の島々において、瀬戸内国際芸術祭など短期間のイベントを開催する場合、開催地が小さな離島の場合も多く、上陸後の移動手段がバス・タクシーしかないため、観光客にとって、移動手段が非常に不便な状況となっている。</p> <p>○期間限定のイベント開催であり、レンタカー型カーシェアリングにより一時的な交通手段を確保することができれば、観光客の利便性の向上や、更なる誘客促進につなげることができるが、同法の規定がネックとなり、事業者がカーシェアリングを展開することができない。</p> <p>○道路運送車両法及び車庫法による変更登録等の手続を不要とすることにより、瀬戸内の島々を訪れる観光客にとって、上陸後の移動手段を確保することができ、交通手段の利便性の向上、広域観光周遊の促進につなげることができるといった効果が期待できる。</p>	(一社)せとら観光推進機構、兵庫県、岡山県、広島県、山口県、徳島県、香川県、愛媛県	警察庁 国土交通省	<p>【国土交通省】</p> <p>道路運送車両法における自動車の使用の本拠の位置とは、自動車の使用を管理する場所であり、変更があった場合、同法第12条により自動車の所有者はその事由のあった日から15日以内に国土交通大臣の行う変更登録の申請をしなければならないとされています。</p> <p>レンタカー事業については、当該レンタカーの使用の本拠の位置である貸渡人の事務所において、当該レンタカーの使用の状況を把握・管理することが必要であり、車両の貸渡・返却についても貸渡人の事務所において行われることを原則としています。</p> <p>そのため、本来の事務所以外の場所で継続的に貸渡しを行う場合は配置事務所の変更届出などの手続を行う必要があり、合わせて当該事務所に配置するレンタカーに係る自動車登録の手続きも必要となります。</p>	<p>【国土交通省】</p> <p>道路運送車両法第7条第1項第5号及び第12条 「道路運送法第80条 「貸渡人が自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し(レンタカー)の取扱いについて」(平成7年6月13日付け自旅第138号運輸省自動車交通局長通達) 「レンタカー型カーシェアリングにおける乗り捨て(ワンウェイ)方式の実施に係る取り扱いについて」(平成26年3月27日付け自旅第205号、国土交通省自動車局長通達)</p>	<p>【国土交通省】</p> <p>使用の本拠の位置とは、自動車を管理する場所であって、レンタカーの場合は配置事務所がこれにあたります。従って、本土の配置事務所(レンタカーを離島の配置事務所にて管理することになった場合には、使用の本拠の位置に変更が生じる)ことから、配置期間に限らず変更登録の手続きが必要となります。加えて自動車は、行政上の実態把握・防犯等の目的により登録制がとられていることから、登録された使用の本拠の位置に変更があった場合は、変更登録の手続きが義務付けられています。</p> <p>上記を踏まえ、レンタカー事業においては、新たな事務所において貸渡しを行う場合には、運輸支局等に対しレンタカー事業許可に係る配置事務所の変更届出等の手続を条件として許可を付与しています。イベント期間中のみ等の短期間であっても、当該手続を不要とすることはできません。</p> <p>なお、引き続き本土の配置事務所等で管理するレンタカーであれば使用の本拠の位置に変更が生じないことから、当該車両の変更登録の手続きは不要となります。</p> <p>また、レンタカー型カーシェアリングの乗り捨て方式を実施する場合には離島における事務所の設置が必要となり、当該事務所においては、当該事務所を使用の本拠の位置とするレンタカーを最低1台配置する運用を行っているところであり、IT等の活用により貸渡状況等を把握するレンタカー型カーシェアリングの乗り捨て方式が、IT等の活用により貸渡状況等を把握するレンタカー型カーシェアリングの乗り捨て方式の場合において、前述の最低1台のレンタカー配置要件を不要とする事務所の設置の可否について今後検討していくこととします。</p>	<p>【警察庁】</p> <p>【警察庁】</p> <p>【警察庁】</p> <p>【警察庁】</p>	<p>【警察庁】</p> <p>【警察庁】</p> <p>【警察庁】</p> <p>【警察庁】</p>	<p>【警察庁】</p> <p>【警察庁】</p> <p>【警察庁】</p> <p>【警察庁】</p>
281007003	28年10月7日	28年10月20日	28年11月30日		<p>【内容】</p> <p>観光・インバウンドを推進する上で、2次交通の確保は重要であり、地方において運行本数の少ないバス等公共交通機関の補完を図るためにタクシーを活用する場合は、営業区域の拡大について、柔軟な対応を図ること。</p> <p>【理由】</p> <p>タクシーの運行は、国が定める営業区域を単位としており、発地又は着地のいずれかが区域内(平成12年の規制緩和で、従来の市町村単位から複数市町村で構成する交通圏に拡大)でなければならぬ。一方で、インバウンド等で着地型観光を展開する場合、空港や駅から観光地まで、また、観光地から観光地への周遊を行うに当たり、2次交通の整備が急務となっており、バス等公共交通機関の利用に限られる地方においては、自家用車有償運送やタクシー等の活用を積極的に検討していく必要がある。ついでに、インバウンド・観光の振興に資するため、地域における事業者団体や関係機関の理解が得られる場合はタクシー営業区域外での運送を認めるなど、柔軟な対応が必要となることである。</p>	徳島県規制改革会議	国土交通省	<p>一般旅客自動車運送事業者は、発地及び着地のいずれもがその営業区域外に存する旅客の運送(路線を定めて行うものを除く。)をしてはならないこととなっています。</p>	道路運送法第20条	現行制度下で対応可能	<p>一般乗用旅客自動車運送事業者は、利用者のその都度の依頼に応じ、運転者がその都度の確な経路を自ら選択しなければならないという事業特性があります。公共交通機関として、運転者が、安全かつ円滑に目的地までの確な経路で運送サービスを提供することが担保されるよう、運転者が専ら営業活動を行う範囲を一定程度限定し、運転者が有すべき地理的知識の範囲を確定させる必要があります。</p> <p>また、一般乗用旅客自動車運送事業者においては、一旦運転者が営業所を出勤すると営業活動の大半が運転者に任せられることとなるため、輸送の安全を確保する観点から、事業者は運行管理者を通じ、運転者に対して、日常的に、営業活動を行う地域における交通事情、交通規制の状況、事故多発地点等の要注意場所等を周知するなどの必要があり、このような適正な運行管理を行うためには、あらかじめ運行管理者が運行管理を行うべき地理範囲を確定させる必要があります。</p> <p>区域外営業は、上記のような安全かつ円滑な旅客運送を行うための措置を講ずることが困難であることから認められません。</p> <p>なお、徳島県においては、すでに市町村より広い営業区域になっており、十分な措置が図られていることや、クルーズ船来港の際には、各事業者により柔軟に対応が行われているところがあります。</p> <p>また、突発的な需要への対応に関しては地方運輸局等に相談していただきますようお願いいたします。</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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
 ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項に関する提案については本会議)で検討している事項及び検討を予定している事項
 ○:再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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	所管官庁	所管省庁の検討結果				規制改革推進会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要	
281007004	28年10月7日	28年10月20日	29年3月31日	第三種旅行者及び地域限定旅行者の企画旅行の催行範囲を見直すこと	<p>【内容】 観光・インバウンドを推進する上で、観光客に訴求する魅力ある着地型旅行商品を広く提供するため、第三種旅行者及び地域限定旅行者の提供する企画旅行の催行範囲を見直し、隣接市町村より広い範囲での募集型企画旅行の実施が可能となるよう、運用の柔軟化を図ること。</p> <p>【理由】 第三種旅行者や地域限定旅行者などが、地域資源を活用する旅行企画を販売する場合、隣接する市町村までしか販売することができない。観光・インバウンドを推進し、一層の誘客を図るためには、地域ならではの着地型旅行商品を広く提供していくことが求められており、第三種旅行者等の隣接市町村より広い範囲での募集型企画旅行の催行を認めるなど、柔軟な対応が必要となることである。</p>	徳島県規制改革会議	国土交通省	旅行業法は、第三種旅行者及び地域限定旅行者の企画旅行の催行範囲を「自らの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」としている(旅行業法第4条、旅行業法施行規則第1条の2)。	旅行業法第4条、旅行業法施行規則第1条の2	対応	「第三種旅行者の企画旅行の催行範囲の拡大」に関しては、規制改革実施計画(平成27年6月30日閣議決定)を踏まえ、着地型旅行商品に対するニーズの高まりに対応するため、地域限定旅行業務取扱管理者の資格制度の創設等を内容とする旅行業法の改正案を平成29年通常国会に提出した。	
281028001	28年10月28日	28年11月7日	28年11月30日	登録自動車の「封印の表示文字」を全国統一の表記とすべきである。	<p>登録自動車の「封印の表示文字」を全国統一表記とし、運輸支局毎の管轄制度による弊害をなくし、国民の利便性の向上・負担軽減を推進すべきである。</p> <p>管轄制度によって、運輸支局毎に異なっている自動車の封印の表示文字を、全国統一の表示(例えば、JP、日本国、国交省等)とすれば、自動車ユーザーやその代理人は、近くの運輸支局(検査・登録事務所)において、管轄を気にすることなく封印が可能となり、自動車登録手続における利便性は著しく向上する。更には、従来通り所有権の公証も制度的に担保され、国民にとっても利便性の向上・負担軽減の推進に資することになる。</p>	国民利便・負担軽減推進協議会	国土交通省	道路運送車両法(以下、「法」という。)第11条第1項により、登録自動車の所有者は、国から自動車登録番号の通知を受けたときは、国土交通大臣等から自動車登録番号種(ナンバープレート)の交付を受け、当該自動車に取り付け、国土交通大臣等の行う封印の取付けを受けなければならないとされています。国土交通大臣の行う封印は、法第105条第1項、道路運送車両法施行令第15条第1項第1号及び同条第2項第3号により、自動車の使用の本拠の位置を管轄する運輸監理部長又は運輸支局長に委任されており、道路運送車両法施行規則第8条第2項により、その封印には、運輸監理部又は運輸支局の表示をしなければならないとされています。	道路運送車両法第11条第1項及び第105条第1項、道路運送車両法施行令第15条第1項第1号及び同条第2項第3号、道路運送車両法施行規則第8条第2項	対応不可	封印は、自動車が真正なナンバープレートを取り付けて運行の用に供されることを担保するためのものであることから、その取付けも、ナンバープレートの交付を行った自動車の使用の本拠の位置を管轄する運輸監理部長又は運輸支局長が自動車登録手続きの一連の流れの中で行うこととしています。そのため、封印にもナンバープレートと同じ管轄支局を表示することとし、ナンバープレートと封印を一体のものとして管轄支局等に管理しているところです。仮に全国統一のものになると、ナンバープレートと封印の管轄が一致していない場合等の法令違反を迅速に発見することが難しくなり、封印の不正使用の防止に支障を来すほか、複数の運輸支局等から封印の委託を受けた者が封印を紛失した場合、紛失した封印がどの運輸支局等のものであるかの特定が困難になり、各運輸支局等における封印の適切な管理に支障を来します。よって、ご提案に対応することは困難と考えます。	
281101006	28年11月1日	28年12月10日	29年1月31日	自動化ゲート利用者への免税販売制度の周知強化	<p>【具体的内容】 入国時に自動化ゲートを利用する非居住者に対して、自動化ゲート付近でのポスター掲示、リーフレット配付等、「免税制度を利用する場合はパスポートに入国スタンプが必須である」ことを周知徹底する。</p> <p>【提案理由】 非居住者が自動化ゲートで入国する場合、パスポートに入国スタンプを押印されない。一方で、免税手続きにおける非居住者の確認は、パスポートに押印される入国スタンプの内容に基づいて判断することと規定されている。このため、免税制度の利用を予定しているのであれば、別途自ら入国スタンプの押印を申し出なければならない。</p> <p>利用者へのこの周知が十分でないために、免税店においてクレームやトラブルに繋がるケースがある。</p> <p>上記のような対応が実施されれば、免税制度の利用を予定している自動化ゲート利用者も、事前に入国スタンプが必要な旨を認知しやすくなり、お店でのクレームやトラブルの抑止はもとより、消費額の拡大にもつながる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	法務省財務省国土交通省	外国人旅行者向け消費税免税制度(輸出品販売場制度)とは、輸出品販売場(いわゆる免税店)を営業者が、外国人旅行者などの非居住者に対して、その輸出品販売場において、免税対象物品を一定の方法で販売する場合に、消費税が免除される制度です。免税店において免税販売できるのは、外国為替及び外国貿易法第6条第1項第6号に規定する「非居住者」に限られており、免税店では、購入者から提示された旅券に押印された出入国の証印等により、購入者が非居住者であることを確認します。自動化ゲートの利用者は、旅券に入国国の証印が押されないため、これにより免税店において非居住者であることが確認できない場合は、購入者は免税で購入することができないこととなります。このため、国税庁ホームページに「輸出品販売場制度に関するQ&A(平成28年8月)」を掲載し、自動化ゲートを利用する場合であっても、証印が必要な旨を自動化ゲート通過時に申し出ることにより、証印を受けることができる旨の注意喚起を行っています。なお、法務省入国管理局においては、従来から、自動化ゲート利用者で証印が必要な方に対して、自動化ゲートの通過時に職員に申し出るよう法務省ホームページにおいて周知しています。	消費税法第8条第1項、消費税法施行令第18条第2項、外国為替及び外国貿易法第6条第1項第6号	対応	免税で購入するためには、免税店において購入者のパスポートに押印された出入国の証印等により、購入者が非居住者であることの確認を受ける必要があること及び自動化ゲートの利用者は、通常、証印が押されないが、自動化ゲート通過時に申し出ることにより証印を受けることができることについて、以下のサイト等に掲載し、自動化ゲートの利用者に対する一層の周知徹底を図っているところです。 ①法務省ホームページの自動化ゲート利用者案内ページ ②日本政府観光局(JNTO)の外国人旅行者向け免税情報サイト ご提案を踏まえて、自動化ゲート付近での掲示、リーフレット配付等についても対応し、更なる周知を行ってまいります。	

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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

- ※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
 ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項に関する提案については本会議)で検討している事項及び検討を予定している事項
 ○:再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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	所管官庁	所管省庁の検討結果				規制改革推進会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要	
281101011	28年11月1日	28年11月16日	28年12月28日	イベント民泊における「施設年1回」規制の緩和	<p>【具体的内容】 同一施設において、1年の間に1回を超えて、複数回のイベント民泊を実施できるようにする。</p> <p>【提案理由】 イベント開催時に自宅を旅行者に提供する行為(イベント民泊)について、「イベント民泊ガイドライン」は、「一施設については、年に1回、宿泊者の入れ替わりがない態様によつてしか宿泊者を受け入れることができません」として、同一施設において1年の間に複数回イベント民泊を実施することを禁止している。</p> <p>イベント時は多くの場合、既存施設の受入だけでは対応が困難である。また、宿泊施設が逼迫するようなイベントを年に1回に制約できるものではなく、同一地域内で一年の間に複数回開催されるケースがある。かかる現状の下で、イベント民泊が一施設、年に1回と制約されているのは、イベント時の宿泊施設不足を解決できない。</p> <p>規制が緩和されれば、イベント時の一時的な宿泊施設の不足という課題の解決が望め、訪客数の増加による経済効果が期待できる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	厚生労働省 国土交通省	旅館業法	対応不可	<p>○「反復継続」して有償で宿泊サービスを提供する場合は、「業」に当たり、旅館業法に基づく許可が必要である。</p> <p>○年1回(2～3日程度)のイベント開催時であつて、宿泊施設の不足が見込まれることにより、開催地の自治体の要請等により自宅を提供するような公共性の高いものについては、「反復継続」するものではなく、「業」に当たらないという考え方を平成27年7月1日の事務連絡でお示しました。この場合は、旅館業法上の許可を要しません。</p>	○「反復継続」して有償で宿泊サービスを提供する場合は、反復継続して不特定多数の宿泊者が宿泊することによる感染症等のリスクが発生するなど、公衆衛生上の観点から旅館業法に基づく許可制としていますので、反復継続して実施される場合には、営業許可を取得していただきたいと考えています。 <p>○なお、従前は、客室延床面積が33㎡以上なければ簡易宿所の許可を受けられなかったところですが、本年4月、旅館業法上の簡易宿所営業の営業許可基準の緩和を行い、宿泊者数が10人未満の場合は、客室面積が、1人当たり3.3㎡に宿泊者数を乗じて得た面積以上あれば許可を受けられることとしています。</p>	○
281101012	28年11月1日	28年11月16日	28年12月28日	民泊サービスにおける電子データでの許可申請・宿泊者名簿の保存	<p>【具体的内容】 民泊サービス開始時の届出・登録および宿泊者名簿の作成・保存について、電子データによる手続き・保存を可能にすべきである。</p> <p>【提案理由】 民泊に関する制度整備について、本年6月20日の「民泊サービスのあり方に関する検討会 最終報告書」では、住宅提供者、管理者および仲介事業者は民泊サービスを実施するに当たり、所管官庁への届出を行うこと、住宅提供者および管理者は利用者名簿の作成・備付けを遵守することが提示されている。</p> <p>旅館業法では、宿泊サービス提供の許可を受ける場合に、営業施設所在地を管轄する都道府県知事(保健所を設置する市又は特別区の場合は、市長又は区長)に申請書を提出し、営業許可を取得するにあつて、申請は書面または電子データでの作成が可能である。また、宿泊者名簿は、「厚生労働省の所管する法令の規定に基づく民間事業者等が行う書面の保存等における情報通信の技術の利用に関する省令」第4条第1項に基づき、電磁的記録による保存が可能となっている。</p> <p>民泊においても、旅館業と同様に、電子データによる許可申請および名簿の保存を認めることで、民泊サービス提供者・管理者ならびに行政の業務効率化につながる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	厚生労働省 国土交通省	旅館業法	検討に着手	<p>○旅館業法に基づく許可申請については、電子申請で行うことを妨げていません。</p> <p>○また同法に基づき営業者は宿泊者名簿を備えることとされていますが、厚生労働省の所管する法令の規定に基づく民間事業者等が行う書面の保存等における情報通信の技術の利用に関する省令に基づき、電磁的記録によりその作成・保存が可能であることとされています。</p>	○規制改革実施計画(平成28年6月2日閣議決定)において、「届出」及び「登録」の手続きはインターネットの活用を基本とすることとされており、 <p>○利用者名簿を電子データで保存することも含め、具体的内容については現在検討中のため、関係省庁と調整しつつ、法整備を進めてまいります。</p>	◎
281101019	28年11月1日	28年11月16日	29年2月28日	防災拠点として認定された施設及びヘリポートが設置された施設に対する容積率の緩和	<p>【具体的内容】 災害時の防災拠点として認定された施設及び緊急時の着陸可能なヘリポートが設置されている施設に対して、容積率を緩和すべきである。</p> <p>【提案理由】 (a)規制の現状 建築基準法施行令において、備蓄倉庫、蓄電池、自家発電設備、貯水槽の容積対象の延べ面積に不算入とされているが、緊急時にヘリポートが設置された施設及び災害時の防災拠点となった施設は対象とされていない。</p> <p>(b)要望理由 さらなる防災への備えが求められる中、民間の自主的な防災・減災対策の強化を促進するため。</p> <p>(c)要望が実現した場合の効果 民間施設における緊急時のヘリポートの設置や災害時の防災拠点が増えることにより、全体での防災力の強化が進むと同時に、行政側の防災対策コストの削減につながる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建築基準法第52条、第92条 建築基準法施行令第2条	事実認識	<p>建築物の容積率は、延べ面積の敷地面積に対する割合として算出する。容積率の値は、建築基準法第52条各号に掲げる区分に従い、当該各号に定める数値以下とする必要がある。</p> <p>延べ面積は、建築物の各階の床面積(建築物の各階又はその一部で壁その他の区画の中心線で囲まれた部分の水平投影面積)の合計により算出するが、床面積の算出にあつては、屋上が「階」にあつていないため、屋上の面積を床面積として算入しないこととなっており、従つて屋上と見なされるヘリポートの面積については床面積として算入しない。</p>	<p>現行制度において、屋上と見なされるヘリポート部分は延べ面積に算入しないこととしており、措置は不要と考える。</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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。

◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する提案については本会議で検討している事項及び検討を予定している事項

○:再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項

△:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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	所管官庁	所管省庁の検討結果				規制改革推進会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要	
281101040	28年11月1日	28年11月16日	29年1月31日	国土交通省「Construction」施策推進に向けた電子納品のクラウド化	<p>【具体的内容】 国土交通省が規定する電子納品ガイドラインを改訂し、電子納品をクラウド上で可能とすべきである。</p> <p>【提案理由】 国土交通省では、1996年度から「OALS/EC」の取り組みを開始しており、組織間、事業段階間(調査、測量、設計、工事)で公共工事に関する情報の交換、共有、連携を促し、コスト削減、品質確保、事業執行の効率化を目指している。以降、キーワードは、「情報化施工」(CIM)「Construction」と変遷しているが、IT技術を活用して、社会インフラ情報を統合管理すること、事業の効率化・高度化を目的とする点は変わらないと考える。 これらの流れのなかで、各業務成果の電子納品が2001年度より段階的に始まっている。しかしながら、IT技術が日進月歩で進歩する一方、電子納品ガイドラインは、電子媒体(CD-R、DVD-R、BD-R)での納品が規定されており、クラウド上でのデータ交換が一般的な手段となっている昨今の手法には馴染まないと考えられる。 また、今後、ドローン、MMS等による調査・計測が盛んになることで、3D点群、3Dモデル、動画画像等の大容量データを電子媒体に格納することが困難になると予想される。 そこで、IT技術の本質的な活用や新技術の普及を見据え、電子納品のクラウド化を可能とすべきである。 電子納品のクラウド化は、社会インフラ情報のオープンデータ化とも直結しており、その実現により各分野の先端企業を社会インフラの分野に呼び込む効果がある。 社会インフラ産業の活発化が促されることで、品質向上やコスト削減が得られれば、国民の社会インフラ施策への理解向上や信頼醸成にも寄与する。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	公共工事等における成果品は、「工事完成図書(電子納品等要領)および「電子納品運用ガイドライン」等において、電子媒体での納品が規定されています。 情報通信技術の動向や成果品の容量の増加等を踏まえて、平成28年3月にDVD-Rの標準化、BD-Rの使用を認める改定を行ったところです。	工事完成図書の電子納品等要領、電子納品運用ガイドライン等	検討を予定	現在、電子媒体による電子納品を実施しているところですが、ご指摘のとおり、近年、クラウドが一般化してきていることから、インターネットを活用した電子納品の運用の可能性について、今後、検討して参ります。	△
281101042	28年11月1日	28年11月16日	29年1月31日	工事情報共有システムの普及促進	<p>【具体的内容】 公共工事全般において、工事情報共有システムの利用を義務化し、システムの普及範囲を広げてはどうかと提案する。</p> <p>【提案理由】 国土交通省地方整備局においては、受発注者間のコミュニケーションの円滑化を図るため、実施する全ての工事を対象に「工事情報共有システム」を利用することが原則義務化されている。他方、公共工事全般においては活用が進んでいるとは言いがたい。 工事情報共有システムの利用により、大量の情報を取り扱う工事の業務プロセスにおいて、①文書管理の効率化、②正確な最新情報の共有による施工品質の向上、③移動時間の短縮、④電子納品の効率化、⑤業務効率向上・迅速化等につながる。加えて、工事検査等においては、日常的に蓄積された工事関係書類や資料(図面、写真等)を、書類検査用資料として作成していることから、これらの書類を情報共有サーバ等で日常的に管理することで書類の削減も図れると考えられる。 そこで、公共工事全般に対し、工事情報共有システムの利用を義務化するよう要望する。 要望の実現により、受発注者間の事務負担軽減につながる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	国土交通省において、情報共有システムは、平成20年度より試行実施しており、平成27年度より、原則として全ての土木工事で情報共有システムの活用を図るものとしています。これまでに、地方公共団体に対しては、発注者協議会や研修をまして、情報共有システムを用いた業務効率化の推進に取り組んでまいりました。	土木工事の情報共有システム活用ガイドライン等	現行制度下で対応可能	左記のとおり、各地方整備局で開催される発注者協議会や研修等を通じて、情報共有システムを用いた業務効率化の推進をしており、現在22都道府県で導入しております。今後も引き続き、各地方整備局で開催される発注者協議会を通じて、情報共有システムを含めた業務効率化の推進に取り組んでまいります。	
281101048	28年11月1日	28年11月16日	28年11月30日	工業専用地域における無人航空機の飛行制限の見直し	<p>【具体的内容】 航空法第132条第2号で規定されている、無人航空機の飛行禁止エリアである「人又は家屋の密集している地域」から、工業専用地域を除外すべきである。</p> <p>【提案理由】 航空法第132条第2号により、「人又は家屋の密集している地域」においては、この地域の上空における無人航空機の飛行を原則禁止し、飛行にあたり国土交通大臣の許可を必要としている。航空法施行規則では、この地域を国勢調査の結果による人口集中地区としている。 人口集中地区は定義上、都市的傾向の強い基本単位区として人口密度が低い工業地帯も含むよう算出している。その結果、人口密度の低い地域であっても大規模なプラント工場が存在するよう工業専用地域の多くが人口集中地区に指定されており、小型無人機の飛行に当たり国交省の許可が必要となる。その場合、作業者ごとに国土交通省航空局担当窓口による個別の精査と調整をした上で、飛行開始予定日の少なくとも10日前(土日・祝日等を除く。)までに、申請書を国土交通本省あてに不備等がない状態で提出することが必要となる。加えて、許可等を得た場合には航空局ホームページで内容を公表する運用を行っている。 無人航空機の利活用にあり、特に巨大かつ多様な設備をもちプラントでは、様々な操縦者にも様々な用途での飛行を行う需要があるのに対し、現行の規制ではその都度に個別精査・調整を国交省の窓口と進める必要があり、関係者の膨大な努力が発生している。 工業専用地域に存在する工場等は、人員の立入ならぬに施設設備の管理がなされており、その中に不特定の人又は家屋が密集していることは考えにくい。さらには、人家の密集地域から離れている、もしくは緩衝地帯が設けられているため、工業専用地域は航空法的主旨とする地表の第三者の安全が担保されている地域である。 そこで、無人航空機の飛行禁止エリアである「人又は家屋の密集している地域」から、工業専用地域を除外すべきである。加えて、許可内容の航空局ホームページでの掲載については、掲載内容の精度や公表時期も含め、事業者の企業秘密の保持の観点にも配慮した適切な運用を求める。 要望の実現により、無人航空機が本来備えている機動的な運用能力を發揮可能となり、情報化施工による工事の迅速化と品質向上、鉱石原料の現物管理による帯船料削減と物流効率化、建屋や高所設備の点検、港湾設備の保守の高度化を図ることができ、国内製造業の体質強靱化や技術先進性の確保にもつながると考えられる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	航空法第132条及び航空法施行規則第236条の2に基づき、国勢調査の結果による人口集中地区で無人航空機を飛行させる場合には、国土交通大臣の許可が必要です。 一方、人口集中地区であっても、地上及び水上の人及び物件の安全が損なわれるおそれがないものとして国土交通大臣が告示で定める区域については飛行の禁止区域から除外されます。また、無人航空機飛行の許可・承認を行った場合には、ある地域に飛行する可能性のある無人航空機が存在を広く一般に周知するため、国土交通省のホームページにおいて申請者、申請事項、飛行の日時、経路等を公表しております。	航空法第132条、航空法施行規則第236条の2、第236条の3 無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領(平成27年11月17日 国土航空第684号、国空機第923号)	「工業専用地域」に関する提案:対応不可 ホームページでの掲載に関する提案:現行制度下で対応可能	無人航空機は、予期せぬトラブル等により意図しない方向へ飛行してしまう可能性があり、人口集中地区等で飛行を行う場合は、土地の用途に関わらず、地上又は水上の人又は物件の安全を確保するため、国土交通大臣の許可が必要であり、工業専用地域であることをもって一律に飛行禁止区域から除外することはできません。 一方で、人口集中地区であっても、地上及び水上の人及び物件の安全が損なわれるおそれがないものとして国土交通大臣が告示で定める区域の上空の空域については飛行の禁止区域から除外されます。具体的な空域の除外については、当該地域を管轄する基礎自治体からの要望を受け、地上及び水上の人及び物件の安全が確保されるかどうか確認の上告示することとしております。 なお、無人航空機を飛行させる可能性のある地域、時間、飛行方法等を一括した申請や代表者による代行申請を認めるなど、申請に係る事務的・時間的負担が最小限になるよう措置を講じており、ご指摘の個別の調整は必ずしも必要ではありません。 また、許可・承認内容のホームページでの公表については、業務等に支障がある事項については公表しないこととしており、申請時に柔軟に相談に対応しております。	

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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

- ※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
 ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する提案に関する事項については本会議で検討している事項及び検討を予定している事項
 ○:再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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	所管官庁	所管省庁の検討結果				規制改革推進会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要	
281101049	28年11月1日	28年11月16日	29年2月28日	公共建築物着工前の計画通知に関する審査の民間開放	<p>【具体的内容】 公共建築物着工前の計画通知に関する審査を民間に開放すべきである。</p> <p>【提案理由】 民間建築物の着工前に行われる建築確認が1999年に民間開放された。現在、16年余りが経過し、その間、審査手法や審査期間など試行錯誤を繰り返し、審査機関の数や審査員の質が充実し、質的にも所要時間的にも適切な審査が行われている。その一方で、公共建築物の着工前の計画通知の審査は従来通り特定行政庁の建築指導課のみ可能となっている。建設技術が日進月歩で進歩するなか、建築確認の民間開放の結果、特定行政庁の建築確認の審査機会(特に非木造建築物に係る審査機会)が激減したため、適切な審査ができなくなっている。具体的には、特定行政庁が告示で規定される新しい技術を審査できないため、当該部分を民間の指定性能評価機関が審査して評定書を発行している場合がある。特定行政庁の審査は評定書発行後に開始され、さらに評定書内容も審査の対象とするため、全体として長期間の審査となり、結果的に着工時期を大幅に遅らざるを得ない事象が発生している。進歩する技術に対応するためには、審査者の能力・知識の向上が不可欠であるが、審査機会の少ない特定行政庁では困難である。そこで、計画通知の審査を民間に開放することを要望する。要望の実現により、公共建築物の着工前審査が適切かつ迅速に実施され、スムーズな着工と竣工、そして運営開始が行われ、経済活動に支障が生じないと考えられる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	国、都道府県又は建築主事を置く市町村の建築物については、建築確認、検査又は是正措置に関する手続きについて、一般的な手続きとは別に定めており、その事務を建築主事が行うこととしている。	建築基準法第18条	対応不可	計画通知を行う建築物は、公的な用途(福祉・教育・防災等)に供するものが多く、また、都市計画の手続きを伴う場合もあるため、建築主事に計画を通知し、行政内で他の関係部局との連携をとる方が、円滑に計画を進めることができる場合がある。こうした建築主事の審査を確実に行うためには、現行の制度を維持する必要がある。加えて、指定確認検査機関は、業務の公正中立さを保つ観点から、当該機関と一定の利害関係のある建築物に関する確認検査を禁止している。国及び都道府県は、指定確認検査機関の指定権限を有し、指導・監督を行うことを業務としていること。また、建築主事を置く市町村は、建築主事が確認する権限を有する建築物について、指定確認検査機関に対して必要な場合には立入検査を行うことができることから、国、都道府県及び建築主事を置く市町村の建築物は、指定確認検査機関と一定の利害関係のある建築物に該当する。以上のことから、計画通知の民間開放を行うことはできない。	
281101054	28年11月1日	28年11月16日	28年11月30日	空港内における無人航空機の活用可能性	<p>【具体的内容】 航空機等の安全性が確保された場合において、空港内における無人航空機の活用を認めるべきである。</p> <p>【提案理由】 航空法第132条に基づき、空港等で無人航空機を飛行させる場合には国土交通大臣の許可を受ける必要がある。しかしながら、同法第132条の2第4項に基づく規定により、空港内で飛行させる場合は第3者の物から30メートル以上離れて行わなければならない。しかしながら、空港内の駐機スポットや整備スポットは周りにボーディングブリッジや航空機、各種車両が配置されているため、それらから30メートル以上離れて飛行させることは困難であり、実質空港内では無人航空機の飛行は不可能となっている。航空機の整備に必要な航空機部品は、特定の部品庫に保管されており、発着整備等の際に必要な搬送が必要。しかしながら、空港の敷地が広大であることから搬送に時間を要し、定時性を保てないことがある。また、航空機は非常に大型であり、その上部を点検するには高所作業車を使用する必要があるため、仮に航空機が被害した場合には検査に時間が掛かり、定時性に影響を及ぼす。そこで、航空機等の安全性が確保された場合には、空港内で無人航空機の活用を認めるべきである。要望の実現により、航空機部品の輸送や航空機の点検作業が容易になり、定時性の向上による利用者の利便性向上や空港内車両の削減による事業者のコスト削減につながる。また、一大物流拠点である空港において無人航空機が活用されることで、将来的な一般物流の実現に向けた技術発展にも寄与すると考えられる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	航空法第132条及び航空法施行規則第236条に基づき、空港やヘリポート等の周辺に設定されている進入表面等の上空の空域で無人航空機を飛行させる場合には、国土交通大臣の許可が必要である。また、航空法第132条の2及び航空法施行規則第236条の4に基づき、無人航空機の飛行に当たり、地上又は水上の又又は物件との間に30メートルを保つことが出来ない飛行を行う場合には、国土交通大臣の承認が必要である。	航空法第132条、第132条の2、航空法施行規則第236条の3、第236条の4、第236条の6 無人航空機の飛行に関する許可承認の審査要領(平成27年11月17日 国土航空第684号、国土航空第923号)	現行制度下で対応可能	航空機その他地上の又又は物件の安全性が確保される場合には、空港内であっても無人航空機の飛行の許可・承認を行っておりますので、飛行を希望される場合には、空港管理者と調整の上、航空局までご相談ください。	
281101088	28年11月1日	29年6月12日	29年6月30日	「建築物」の対象外となる農業用ビニールハウスの明確化	<p>【提案の具体的内容】 非農地において、「建築物」の対象外となる農業用ビニールハウスを明示すべき。</p> <p>【提案理由】 建築基準法第2条では、「土地に定着する工作物のうち、屋根及び柱若しくは壁を有するもの」を「建築物」として定義しているものの、農業用ビニールハウスが「建築物」に該当するか否かは、自治体あるいは建築主事ごとに判断が異なるなど、必ずしも明確ではない。このため、許認可取得の予見性が著しく低いことに加えて、「建築物」に該当すると判断されると、耐震性等、ビニールハウスに適さない煩雑な要件を満たさなければならない。「建築物」の対象外となることが明示されれば、「建築物」か否かの煩雑な交渉が不要となり、許認可取得の予見性が高まるとともに、行政手続きが円滑化する。また、これまで「建築物」であると判断されてきた自治体においても事業展開が可能となる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建築基準法第2条第1号において、「建築物」とは土地に定着する工作物のうち、屋根及び柱若しくは壁を有するもの」と定義されている。このため、農業用ビニールハウスに限らず、一般的に土地に定着し、屋根及び柱もしくは壁を有するものは建築物として、建築基準法に適合させる必要がある。また、建築物を建築しようとする場合、工事着手前に当該建築計画が適法であることについて、建築主事による確認(建築確認)を受ける必要がある。	建築基準法第2条第1項 第六条第1項	現行制度下で対応可能	ご提案の農業用ビニールハウスがどのようなものを指しているのかが不明だが、屋根を天幕、ビニール等で覆い、それらの材料が容易に取り外せる場合の建築基準法上の取扱いについては、例規昭和37年住指発第86号において、屋根等が土地への定着性が認められないため、建築物としては取り扱わない旨を既に示している。	

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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

- ※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
 ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する提案については本会議で検討している事項及び検討を予定している事項
 ○:再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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	所管官庁	所管省庁の検討結果			規制改革推進会議における再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	対応の分類		対応の概要
281101065	28年11月1日	28年12月6日	29年1月31日	大型トラック輸送に関する一般制限値(高さ、幅)の緩和	【具体的内容】 車両通行の一般制限値の緩和 【提案理由】 現在、重さ・高さ指定道路として一部緩和されているが、国道及び主要道路に限定されており、一般都道府県道、市道には殆ど拡大されていない。工場が国道、主要道路に面していない場合が多く、重さ・高さ指定道路に行くまでは従来の規制のままであり、特殊車両制限許可申請(道路管理者)、制限外積載申請(警察)を行わなければならない、時間とコストが掛かっている。一般都道府県道、市道においても都市中心部の道路は、整備されており制限を緩和しても問題ないのではないかと考える。緩和が難しければ、重さ・高さ指定道路の早期拡大を要望する。	(公社)関西経済連合会	警察庁 国土交通省	道路は一般制限値(重量は20トン、高さは3.8m)内の車両が安全・円滑に通行できるよう造られています。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と認めるときは、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ます。 ただし、道路管理者が道路の構造の保全及び交通の危険の防止上支障がないと認め指定した道路については、重量及び高さの制限値を緩和しております(重量は25トン、高さは4.1m)。 また、道路交通法施行令(昭和35年政令第270号)第22条第3号ハにより、大型トラックの積載物の高さの制限は、3.8メートルからその自動車積載をする場所の高さを越えたものを越えないこととされています。これは、積載物の高さの制限を超えた自動車のトンネル等への衝突事故や、バランスを失うことによる転倒事故等を防止し、積載の安全性を確保するためのものです。貨物が分割できないものであるため、道路交通法施行令で定める積載物の重量、大きさ又は積載の方法(以下「積載重量等」という。)の制限を超えることとなる場合において、車両の出発地を管轄する警察署長が当該車両の構造又は道路若しくは交通の状況により支障がないと認め積載重量等を限って許可をしたときは、車両の運転者は、当該許可に係る積載重量等の範囲内で当該制限を超える積載をして車両を運転することができます。 ただし、都道府県公安委員会(以下「公安委員会」という。)が道路又は交通の状況により支障がないと認めて定める自動車については、積載物の高さが3.8メートル以上4.1メートルを超えない範囲内において公安委員会が定める高さから自動車の積載をする場所の高さを減したものを越えないこととされ、積載物の高さの制限が緩和されています。この公安委員会が定める自動車は、公安委員会が積載物の高さにその自動車の積載をする場所の高さを加えた高さが4.1メートルの自動車が行き通る道路の構造等の観点から支障がないと認めて指定する道路を通行する自動車であり、ここで指定される道路は、道路管理者による高さ指定道路と一致しています。	道路法第47条の2第1項 道路交通法第57条第3項 道路交通法施行令第22条	前段:対応不可 後段:現行制度下で対応可能	平成28年4月1日現在、重さ指定道路は約62,200km(うち地方道約15,400km)、高さ指定道路は約48,800km(うち地方道約11,600km)を指定済みであり、地方道を含めて制限値を緩和してきたところです。 ご提案のありました「都市中心部の道路」は定義が明確ではありませんが、一般制限値及び積載物の高さの制限を超える車両が特定区域内の道路を自由に通行する場合、支障となる区間が無いことが必ずしも保証されないことから、特定区域について一律に制限値を緩和することは困難です。 なお、重さ指定道路については道路管理者が、高さ指定道路については道路管理者と公安委員会が協議を行い、支障がないと認めた区間については追加指定を行っています。今後引き続き、一般都道府県道、市道を含めて、道路整備及び交通の状況や指定の必要性等を考慮しつつ、追加指定を行って参ります。	
281101072	28年11月1日	28年11月16日	29年1月31日	国土利用計画法による事後届け出制度の緩和	【提案内容】 一定規模以上の土地取引の際に事後届け出が義務付けられていますが、この制度の廃止または面積規模の緩和を求めます。 【提案理由】 「適正かつ合理的な土地利用の確保を図る観点から、一定規模以上の土地取引について、開発行為に先んじて、土地の取引段階において土地利用目的を審査することで、助言・勧告によりその早期是正を促す仕組み」であり、「取引価格についても届出の対象として把握することにより、注視区域等の機動的な指定を行うことが可能となる」とありますが、事業者に義務を課し事務労力を強いなければならない程の機能を果たしていないように感じます。	(公社)関西経済連合会	国土交通省	国土利用計画法(以下「法」という。)第23条に基づく事後届出制は、平成10年に当時の地価動向(資産デフレ)や土地取引の円滑化を促進する必要性に鑑み、注視区域制度とともに、従来の事前届出制に代わる仕組みとしてできたものです。事後届出制は、全国にわたる一般的な土地取引規制制度として機能するものであり、適正かつ合理的な土地利用の確保を図る観点から、法定面積以上の土地取引について、取引段階で土地取得後の土地利用目的が不適切である場合には、その是正を図ることができる仕組みとなっています。 また、取引価格についても届出の対象として把握することにより、注視区域等の機動的な指定を行うことが可能となるなど、地価高騰に対する備えとしても重要な役割を担っています。	国土利用計画法第23条	対応不可	事後届出制の届出対象となる大規模な土地取引については、通常、土地利用の転換を伴うことが多く、周辺地域の土地利用に大きな影響を与えます。平成27年における全国の総土地取引件数(約148万件)に占める事後届出件数(15,233件)の割合は約1.0%ながら、面積ベースにすると約28.3%(43,120ha/15,070ha)をカバーしており、地価高騰の抑制や適正かつ合理的な土地利用に資する制度として機能しています。	
281101073	28年11月1日	28年11月16日	29年1月31日	宅建業法50条2項の届出の運用	【提案内容】 50条2項の届出の際の基準が都道府県により異なる運用がなされている部分があり、統一していただきたい。 例:届出事務所の形態による可否判断の差異(テナントの可否など) 一団の団地の規模基準の差異(10区画未満の要非) 大型団地内での案内所所在区画の移動の際の変更の届出要非判断など 【提案理由】 届出基準の都道府県による差異により業務が煩雑になるとともに遺漏が生じる一因ともなっているため	(公社)関西経済連合会	国土交通省	宅地建物取引業者は、業務を開始する前にあらかじめ、国土交通省令で定める案内所等事務所以外の業務を行う場所等について、所在地、業務内容及び業務を行う期間等を、免許権者及び案内所等の所在地を管轄する都道府県知事に届け出なければならない。	宅地建物取引業法第50条第2項	現行制度下で対応可能	都道府県知事が行う宅建業法第50条第2項の規定に基づく事務に関しては、地方自治法に基づく自治事務であり、都道府県の自主的な運用に委ねられるものです。そのため、法令の範囲内かつ当省が発出している宅建業法の解釈・運用に関する通知を参考として、各都道府県の事情に応じ、適切に行われるべきものと考えます。	

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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
 ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する提案については本会議で検討している事項及び検討を予定している事項
 ○:再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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	所管官庁	所管省庁の検討結果				規制改革推進会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要	
281101074	28年11月1日	28年11月16日	29年1月31日	宅建業法50条2項のインターネット届出	【提案内容】 宅建業者の届出手続きをインターネットを利用して出来るようにしていただきたい 【提案理由】 業務の簡素化とスピード化。行政においても管理業務の効率化につながると思慮します。	(公社)関西経済連合会	国土交通省	宅地建物取引業者は、業務を開始する前にあらかじめ、国土交通省令で定める案内所等事務所以外の業務を行う場所等について、所在地、業務内容及び業務を行う期間等を、免許権者及び案内所等の所在地を管轄する都道府県知事に届け出なければならない。	宅地建物取引業法第50条第2項	現行制度下で対応可能	宅建業法50条2項の規定に基づく都道府県知事への届出については、届出の形式について法令上の規制を設けておらず、各都道府県の自主的な運用に委ねられています。	
281101075	28年11月1日	28年11月16日	29年1月31日	宅建業者登録におけるゴールド免許制定	【提案内容】 宅建業者の質によりゴールド免許を制定し、ゴールド免許業者に諸規制の緩和適用を講じていただきたい。 【提案理由】 宅建業者はその事業者数の多さと相まって玉石混交ですが、ゴールド免許制度を設けることにより、諸規制の基準や運用に差異を設けることが可能になります。質の高い業者の事務負担が軽減されるだけでなく、消費者の業者に対する判断基準となり業界の信頼醸成に寄与すると考えます。	(公社)関西経済連合会	国土交通省	宅地建物取引業を営もうとする者は、二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、一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あつて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しております。 宅地建物取引業者は、宅建業法に規定する業務規制を遵守して業務を行うて頂く必要があります。	宅地建物取引業法第三条	対応不可	宅地及び建物の取引は、権利関係が複雑で、法令上の制限も多いほか、契約の取引条件も複雑かつ取引価額も高額であることから、業務の運営の適正性や宅地建物取引の公正性等を確保するため、宅地建物取引業法において免許制や業務規制を規定しています。 宅地建物取引業法における規制は、上記の目的を鑑み必要な限度において規定したものであるため、全ての宅地建物取引業者が遵守すべき事項であり、一部の宅地建物取引業者に対する規制の緩和を認めることは難しいと考えます。	
281101078	28年11月1日	28年11月16日	29年2月28日	「制震建築物」を建設しやすくなるための法整備	【現状】 現在、制震ダンパー(鋼材系を除く、粘弾性体や摩擦、オイルなど)を組み込んだ建物の構造設計は、建築基準法第20条における時刻歴解析が必要となる。 既に戸建住宅などで、制震ダンパーを組み込んだ建物が主流となりつつあるが、現状では制震ダンパーは、設計方法が明確化されていないことや、建築基準法37条の指定建築材料ではなく、かつF値が定義されていないため等、時刻歴応答解析による大臣認定が必要となり、設計に多大な労力と費用を要する。 そのため、現実的な方法として、住宅レベルでは大多数が制震ダンパーを「おまけ」として扱う設計としている。 【提案】 法37条の指定建築材料に「制震ダンパー」を加えて頂き、またそれによる設計法を告示化することで、時刻歴応答解析(大臣認定)によらない設計ができるようにしてほしい。 ちなみに、鋼材ダンパーの場合、鋼材はもと指定建築材料で、かつ極低降伏点鋼にはF値が与えられており、またエネルギー法や限界耐力計算法が告示化されており、それらに則った設計が可能となっている。 また、基準法で「制震」を定義していただき、品確法においても制震の性能評価ができるようにしてほしい。制震の性能評価が可能となることで、繰り返し地震に対して有効な制震ダンパーを備えた新築住宅や耐震改修の促進につながる。	(公社)関西経済連合会	国土交通省	建築物は、自重、積載荷重、積雪荷重、風圧、土圧及び水圧並びに地震その他の振動及び衝撃に対して安全な構造のものとして建築基準法(昭和25年法律第201号、以下「法」という。)第20条に定める基準に適合するものでなければならず、高さが60mを超える超高層建築物や特殊な構造方法の建築物については、法第20条第1項第一号に定める構造計算手法である時刻歴応答解析を行い、大臣認定を取得して、建築することが可能である。 また、平成17年国土交通省告示631号「エネルギーの釣り合いに基づく耐震計算等の構造計算を定める件」により構造計算を行い建築する場合、鋼材系ダンパー等の変位に応じて減衰性能を発揮する履歴系ダンパーを用いることが可能である。 住宅の品質確保の促進等に関する法律(平成12年法律第81号、以下「品確法」という。)に基づく住宅性能表示制度における耐震等級(倒壊防止、損傷防止)の評価においても、建築基準法と同様に、高さが60mを超える超高層建築物や特殊な構造方法の建築物については、大臣認定(特別評価方法認定)を受ける必要がある。	建築基準法第20条 評価方法基準(平成13年国土交通省告示1347号)第5の1-1の(3)	対応不可	粘弾性体や摩擦、オイル等を用いる制震ダンパーは、単純に変位に応じるものではなく、鋼材系ダンパーとは異なり、変形の時間的変化や変形速度についても考慮する必要がある。このため、指定建築材料であるかどうかに関わらず、適切に評価を行うためには、法第20条第1項第一号に基づき時刻歴応答解析により安全な構造であることを確認し、大臣認定を受ける必要があるため、対応不可。 同様の理由により、住宅性能表示制度における耐震等級の評価についても、時刻歴応答解析により安全な構造であることを確認し、大臣認定(特別評価方法認定)を受ける必要があるため、対応不可。	

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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。

◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項に関する提案については本会議)で検討している事項及び検討を予定している事項

○:再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項

△:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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	所管官庁	所管省庁の検討結果				規制改革推進会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要	
281101079	28年11月1日	28年11月16日	29年2月28日	「免震建築物」を建設しやすくなるための法整備	<p>【現状】 「免震建築物」は、現状の建築基準法においては原則、建設省告示第2009号(2000年発布)によって設計するか又は、個別大臣認定を取得して建設が必要がある。しかしこの告示においては、免震装置に固有周期を持たないものや過減衰タイプは除外されているため、告示で設計できない免震装置が多々ある。そのため個別大臣認定を物件毎に取得して建設しているのが一般的となっている。一方、過去(2010年頃まで)において、この大臣認定は個別物件だけでなく規格化されたシステム建物としても認定を取得できていたが、現在はそのハードルが高くて取得できない状況にある。住宅レベルの建物において、個別物件毎に大臣認定を取得する事は、労力や費用、期間において現実性がなく、現実には利用できない制度となっている。(お容れより理解いただけない。)</p> <p>【提案】 「免震建築物」を、建築基準法第20条において、規格化されたシステム建物として大臣認定を取得できるようお願いしたい。</p>	(公社)関西経済連合会	国土交通省	建築基準法第20条、平成12年建設省告示2009号	現行制度下で対応可能	平成12年建設省告示2009号によらない免震建築物については個別の建築物ごとに大臣認定を受ける方法だけでなく、規模等一定の条件に基づいて設計される建築物について認定を受ける方法(一般認定)についても認めており、現行制度下で対応可能。		
281101080	28年11月1日	28年11月16日	29年2月28日	増改築時の確認申請の緩和(空き家有効利用の推進など)	<p>【現状】 増改築する場合、既存建築物と構造体を離れたエキスパンションジョイントを利用した増築においても、既存部の安全性担保が要求されるが、既存部の建設当時の検査済証が無い場合、多大な調査を要求されるだけでなく、現行法不適合となり増築が出来ないことがある。</p> <p>【提案】 エキスパンションジョイントを用い、既存部の耐力低下が無い接続が可能なる場合には、既存部分の検査済証がなくとも、現状維持として、増築部の確認をスムーズに下ろしてほしい。また空き家の有効利用を推進させる為、確認不要でも増築できる増築部分の面積緩和、大規模リフォームの内容緩和、及び増築時の既存部分の適用除外をお願いしたい。</p>	(公社)関西経済連合会	国土交通省	建築基準法第6条第2項、建築基準法第86条の7、建築基準法施行令第137条の2	対応不可	<p>① 既存建築物についても増築等の機会を捉え耐震性の診断等の安全性の確保を図ることが必要である。このため、エキスパンションジョイントを設けて既存不適格建築物にかかる構造規定を緩和する場合であっても、既存部分について必要に応じて耐震改修を求めているものである。また、既存部分が違反建築物である場合には、当然現行規定への適合が必要であるため、建築確認においてその内容を判断する必要がある。なお、建築確認において検査済証がない場合には、新築及び当該申請以前の過去の増築等時の確認済証、建築確認台帳に係る記載事項証明、登記事項証明等に代えることも可能としている。</p> <p>② 原則として、建築物を建築(増築等を含む)する際には確認申請を求めているところ、行政事務量の増加と違反発生の可能性を比較衡量の上、防火地域及び準防火地域以外の地域において10m以内の増築を行う場合については確認申請を不要としているものである。従って、当該基準を緩和することはできない。なお、建築基準法の規制は、国民の生命を守るための最低限度の基準を定めたものであり、確認申請を不要とする場合であっても、基準への適合が不要となっている訳ではないことに留意されたい。</p> <p>③、④ なお、ご提案のうち、「大規模リフォームの内容緩和」、「増築時の既存部分の適用除外」については、要望の内容が不明であるため、緩和を求める基準について内容を具体的に示し頂いた上で、措置の有無について検討したい。</p>		
281101081	28年11月1日	28年11月16日	29年2月28日	建築物構造計算用プログラム認定の運用緩和	<p>【現状】 プログラム認定は、プログラムにバグが見つかった場合の対処手順が厳しく、実質的な運用がされていない。</p> <p>【提案】 プログラムについては、軽微なバグについては、開発者判断で対処が出来るぐらいの緩和をしてほしい。精度については、認定取得の際の審査で十分と考えられる。</p>	(公社)関西経済連合会	国土交通省	建築基準法(昭和25年法律第201号。以下「法」という。)第20条第1項第二号イに規定される国土交通大臣の認定を受けたプログラムを用いて構造計算を行った場合、建築確認申請の際に提出する図書の一部省略、審査日数の短縮等が受けられる。	現行制度下で対応可能	法第20条第1項第二号イに規定される国土交通大臣の認定を受けたプログラムについて、計算結果に危険側の影響を及ぼすおそれのない軽微な不具合の修正に限って、新たな認定を受ける必要はないものとしており、現行制度下で対応可能。		

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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
 ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する提案については本会議で検討している事項及び検討を予定している事項
 ○:再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	受付日	所管省庁への 核討 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 官庁	所管省庁の検討結果			規制改革 推進会議に おける再検 討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の 分類	
281101082	28年 11月1日	28年 11月16日	29年 2月28日	「型式適合認定等」の認定取得の簡素化	【現状】 「型式適合認定」及び「型式部材等製造者の認証」を取得するに当たり、過去にこれらの認定や認証を既に取得している規格化された建物について、新たに一部の追加部材等が生じた場合でも、新規に認定や認証を取得する時はほぼ同程度の資料の提出や申請費用が要求される。 【提案】 既に「型式適合認定」及び「型式部材等製造者の認証」を取得している規格化された建物に、一部の部材追加等の申請を行う場合は、その申請資料及び申請費用を簡素化して頂きたい。	(公社)関西経済連合会	国土交通省	建築基準法施行規則第10条の5の10、11、11条の2の3	現行制度下で対応可能 事実認識	既に型式適合認定を受けた型式の変更に係る型式適合認定手数料については、現行基準においてその変更の範囲に応じた手数料としており、措置は不要(現行基準で対応可)である。型式適合認定の申請図書の手簡略化については、型式適合認定が一連の規定に対して認定を行うものであることから、その一部分のみの申請図書とすることはできない。型式部材等製造者の認証については、製品の品質特性及び品質管理・主要資材の品質確保の方法・製造工程の品質管理も含めた認証となっているため、部材の追加を行う場合には認証の内容そのものに影響することから、通常の審査と同様の審査を行う必要があり、その省略・簡略化はできない。	
281101083	28年 11月1日	28年 11月16日	29年 2月28日	「1条の3認定」取得の簡素化	【現状】 建築基準法施行規則1条の3(図書省略)による大臣認定取得にあたり、国土交通省の審査がまだ長期化している傾向にある。 この認定においては、国土交通省の審査に先駆け、一般財団法人日本建築センター等の構造評定委員会(委員は数名の構造学識経験者により構成)にて構造安全性の厳格な審査を受ける事になっており、この審査で3~5ヶ月以上を要している。また国土交通省に申請する設計仕様書等も、日本建築センター等によって書式や文言についても十分なやり取りを行って作成しており、これにも3~4ヶ月程度要している。さらに国土交通省にて2~3ヶ月の審査期間が掛かっているのが概ねの実情である。(数年前に比べると早くはなってきたが)そのため新規に開発した構造システム等を世に出すのに余りにも時間が掛かり過ぎる状況にある。 【提案】 国土交通省の審査について簡素化をお願いしたい。	(公社)関西経済連合会	国土交通省	建築基準法施行規則第1条の3・同法第88条の25	現行制度下で対応可能	建築基準法施行規則第1条の3の規定に基づく大臣認定は、複数の種類の認定があるためどの認定に対するご指摘であるかわかりかねるが、認定の種類によっては個別性が高く、また、申請に対して、多く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などの場合については、申請書の提出から認定書の交付までに一定の審査期間を要する。したがって、審査手続に関して一律に簡素化することは困難であると考え、引き続き審査期間の適正化に努めてまいります。	
281102005	28年 11月2日	28年 12月6日	29年 1月31日	災害時の配送規制緩和	熊本地震発生の際、著しくトラックが不足し、他県のトラックを確保して配送に充てようとしたが、営業区域外で使用できなかった事例があった。車庫飛ばしの問題が理由としてあるとのことだが、被災時には他県の営業所に所属するトラックの被災地での使用を認めていただきたい。	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	国土交通省	貨物利用運送事業法	事実認識	制度の現状のとおり、貨物利用運送事業法では営業区域にかかる規制はありません。	
281102006	28年 11月2日	28年 12月6日	29年 1月31日	災害時のレンタカー含む、他社車両の使用	緊急時(震度5以上で高速道路が災害通行止め)の場合は貨物自動車運送事業法を超法規的に運用し、別の配送会社の車両及びレンタカーを別の事業者の人員がフォローできるようにしていただきたい。国土交通省より、平時からのルールとし運通などを出してもらいたい。	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	国土交通省	貨物自動車運送事業法	その他	先般の熊本地震の際には、「国土交通省として、貨物自動車運送事業法の柔軟な運用を含め、最大限の支援を行う」として通知文を出し、貨物自動車運送事業者による同一事業者内の営業所間の車両移動の弾力化及び引越期間のみ認めているレンタカー使用を認める等、即して柔軟に対応する措置を行ったところです。貨物自動車運送事業者には安全の担保の観点から自己の運転者及び車両に係る運行管理及び車両管理が義務付けられており、他事業者の車両を使用することは原則認められていませんが、熊本地震のような大規模災害等が発生した際には、被害の状況及び具体的ニーズを踏まえ、輸送の安全を確保することを前提に、個別に迅速かつ柔軟な対応を行えるよう検討してまいります。	

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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

- ※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
- ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する提案については本会議で検討している事項及び検討を予定している事項
- :再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
- △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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 官庁	所管省庁の検討結果				規制改革 推進会議に おける再検 討項目	
								制度の現状	該当法令等	対応の 分類	対応の概要		
281102007	28年 11月2日	28年 12月6日	29年 1月31日	災害時における 白ナンバー 車両使用	①(先の熊本地震のような)大規模災害時において、配送用車両としてレンタカーを使用しなく、その際の許可申請手続きの簡素化をお願いしたい。 ※現行法では事前申請と認可が必要となっているが、緊急時において手続きを簡略化又は事後申請の許可をいただきたい。 ②また、①の事態には、当該地域の配送業者のみならず、応援者が白ナンバー車両で配送業務に従事することを許可いただきたい。(緊急時対応としての非事業用車両による域外配送対応) ※現行法では営業所登録地ではない地域での配送ができない。また、白ナンバー車での配送は上記の通りとなっている。	(一社)日本 フラン チャイズ チェーン 協会	国土交 通省	一般貨物自動車運送事業を行う場合、基本的には営業所に配置された使用権限を有する事業用自動車を用いる必要があります。 自動車の使用者が変更された場合、当該変更について15日以内に車検証の記入を受けなければなりません。	貨物自動車運送 事業法 道路運送車両法	その他	①一般の熊本地震の際には、「国土交通省として、貨物自動車運送事業法の柔軟な運用を含め、最大限の支援を行う」とする通知文を出し、貨物自動車運送事業者による同一事業者内の営業所間の車両移動の弾力化及び引越繁忙期のみ認めているレンタカー使用を認める等、国として柔軟に対応する措置を行ったところ。 大規模災害時のレンタカーの使用につきましては、輸送の安全を確保することを前提に、今後も個別に迅速かつ柔軟な対応を行えるよう検討してまいります。 なお、道路運送車両法における自動車の使用者とは、自動車の使用を管理する者であり、単に一時的に自動車を運転する者は使用者には当たりません。そのため、レンタカーについては自動車を貸し渡す者が使用者に該当し、借り手は使用者に該当しません。 ②貨物自動車運送事業者には安全の担保の観点から自己の運転者及び車両に係る運行管理及び車両管理が義務付けられており、営業所に配置された車両以外の車両を使用することは原則認められておりませんが、熊本地震のような大規模災害等が発生した際には、被害の状況及び具体的なニーズを踏まえ、輸送の安全を確保することを前提に、個別に迅速かつ柔軟な対応を行えるよう検討してまいります。		
281102008	28年 11月2日	28年 12月6日	29年 1月31日	災害時における 事業用車両 の融通使用	大規模災害時、当該地域の配送業務に従事している配送会社では、登録乗務員が被災し、業務が困難な状況が想定される(先般の熊本地震で前述事態発生)。被災地において、安定的な商品供給を実施したいが、法規制(貨物自動車運送事業法)により、緑ナンバーの車両は事業者毎に登録されており、その事業者に選任された乗務員以外の運転が認められていない。 したがって、他の配送会社からの応援者などによる当該被災地域配送会社所有の事業用車両の運行を許可いただきたい。	(一社)日 本フラン チャイズ チェーン 協会	国土交 通省	一般貨物自動車運送事業を行う場合、基本的には営業所毎に登録された使用権限を有する事業用自動車を用いる必要があります。	貨物自動車運送 事業法	その他	貨物自動車運送事業者には安全の担保の観点から自己の運転者及び車両に係る運行管理及び車両管理が義務付けられており、自社の選任運転者以外の運転者を使用することは原則認められておりませんが、大規模災害等が発生した際には、被害の状況及び具体的なニーズを踏まえ、輸送の安全を確保することを前提に、応援者などによる当該被災地域配送会社所有の事業用自動車の運行について、個別に迅速かつ柔軟な対応を行えるよう検討してまいります。		
281102011	28年 11月2日	28年 11月16日	29年 1月31日	車両乗入れ 幅のエリア格 差の是正、緩 和	店舗への進入口である乗入れの申請において、担当者の判断に格差があり不公平感がある。 コンビニエンスストアに商品などを配送する車両は2tトラック、お客様の来店についても大型車(2tトラック)の来店がある中、乗入れ幅が6.0mしか取れていない店舗が多く入退出時に接触事故が発生している。 安全面などを考慮し、乗入れ幅の拡大を検討いただきたい。	(一社)日 本フラン チャイズ チェーン 協会	国土交 通省	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ます。	道路法第24条	現行制度 下で対応 可能	道路法第24条に基づく道路管理者以外の者の行う工事(以下「承認工事」という。))は、道路管理者の承認を受けて行うことが必要であり、国土交通省においては、承認をするか否かを判断する際の一般的な基準(案)として、「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日付け建設省道政発第49号道路局長通達)を示しているところです。 車両乗入れ幅については、道路構造、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、個別具体的な箇所の幅の大きさを決定する必要があることから、同通達本文においては、「地方の特殊性、工事の悪影響等に応じて、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」としているところであり、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。		
281102012	28年 11月2日	29年 1月16日	29年 5月31日	緑色の車道 等に対する高 さの引き下げ が適用される 条件の緩和	【具体的内容】都市計画法における開発許可申請時の開発協議において、店舗側で歩行者の通行における安全性を確保する措置を講じることなどを条件に、緑色の車道等に対する高さの引き下げが認められる対象を拡大すべきである。 【提案理由】都市計画法における開発許可申請時の開発協議(店舗配置時の協議)において、歩道に設ける緑石(車道と歩道の境界を示すものとして歩道の接線に設置)、内緑石(歩道と店舗敷地の境界を示すものとして店舗敷地内に設置)、ガードパイプについて指導が入ります。 「歩道の一般的構造に関する基準」において、「歩行者の安全な通行を確保するため15センチメートル以上とし、交通安全対策上必要な場合や、積又はトンネルの区間において当該構造物を保全するために必要な場合には25センチメートルまで高くすることができる。なお、植樹帯、並木又はさがが連続しているなど、歩行者の安全な通行が確保されている場合であって、雨水等の適切な排水が確保できる場合には、必要に応じ5センチメートルまで低くすることができる」とことになっている。 内緑石の高さについては、15cm~20cmの高さの指導が大半な状況であり、エリアにより内緑石の高さを5cmに了解いただけの県、各自自治体もあります。また、道路管理者から指導を受けることもあります。こうした中、高齢者や子供が緑石や敷地を囲う緑石に倒れて転倒する事故が後を立たず、身体障害者や高齢者にとって移動上の障害物になっている面もある。今後ますます増加する高齢者をはじめ、歩行者の通行における安全確保を図るうえで、上述の弊害をなくすべく、緑石の設置基準の緩和を検討する必要もあると思われる。 例えば、すでにいくつかの道路管理者(自治体等)の判断で運用されているように、歩行者の通行における安全面も考慮し、乗入れ口から5メートル外した場所へのガードパイプの設置を、緑石や内緑石の高さを5センチメートルまで低くすることが認められる条件として明示することも一案である。	(一社)日 本フラン チャイズ チェーン 協会	国土交 通省	都市計画法第32条第1項により、開発許可を申請しようとする者は、あらかじめ、開発行為に関係がある公共施設の管理者と協議し、その同意を得なければなりません。 歩道と車道を分離するための緑石は、車両との明確な分離、車両の車道外への逸脱防止、降雨時に車道の雨水が沿道民地へ流入することの防止を図る必要性など、安全性・管理上の観点から、設ける緑石の構造に関する基準を定める。 移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める。 歩道上の緑石についての提案者の提案内容への回答 緑石の歩道等に対する高さについては、都道府県道・市町村道の各道路管理者が「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令」を参照し、地域状況に応じて柔軟に条件で定めることとしております。	都市計画法第32 条	移動等円滑化の ために必要な道 路の構造に関する 基準を定める	現行制度 下で対応 可能	【都市計画法における開発許可申請時の開発協議における、内緑石についての提案者の提案内容への回答】 開発行為の円滑な施行、公共施設の管理の適正性を確保するため、都市計画法第32条第1項により、開発許可を申請しようとする者は、あらかじめ、開発行為に関係がある既設の公共施設の管理者と協議し、その同意を得なければならぬ旨規定されています。 【歩道上の緑石についての提案者の提案内容への回答】 緑石の歩道等に対する高さについては、都道府県道・市町村道の各道路管理者が「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令」を参照し、地域状況に応じて柔軟に条件で定めることとしております。	△

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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
 ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項に関する提案については本会議)で検討している事項及び検討を予定している事項
 ○:再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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	所管官庁	所管省庁の検討結果				規制改革推進会議における再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要		
281102014	28年11月2日	28年11月16日	29年1月31日	国道切り下げ工事審査基準の緩和	道路法24条において、国道の乗り入れ箇所は原則として1箇所となっている点について基準緩和していただきたい。 国道沿いの店舗においては法定速度も高いケースや、店舗間口も広いケースが多い。また、進入口が1箇所の場合、回遊性が悪く、お客様にとっても使い勝手が悪いケースが多く存在している。	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	国土交通省	道路法第24条	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ます。	道路法第24条	現行制度下で対応可能	道路法第24条に基づく道路管理者以外の者の行う工事(以下「承認工事」という。)は、道路管理者の承認を受けて行うことが必要であり、国土交通省においては、承認をするか否かを判断する際の一般的な基準(案)として、「道路法第24条の承認及び第81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日付け建設省道政発第49号道路局長通達)を示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、承認工事の審査にあたっては、各道路管理者が、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対応しているため、具体的な事業については、担当している道路管理者にお問い合わせください。	
281104001	28年11月4日	28年11月16日	29年2月28日	建築基準法における1メガバscal未満の酸素ガス貯蔵量制限の緩和	【具体的内容】 1メガバscal未満の圧力で貯蔵される酸素ガスについて、建築基準法上「危険物の貯蔵又は処理に供する建築物」とみなす貯蔵量を、圧縮ガスと同等の水準(準住居地域:350立方メートル、商業地域:700立方メートル、準工業地域:3500立方メートル)とすべきである。 【提案理由】 1メガバscal未満の圧力の酸素ガスが、一般的に建築基準法上の「可燃性ガス」として扱われる一方、1メガバscal以上の圧力の酸素ガスは同法上の「圧縮ガス」として扱われている。なお、昭和28年5月2日国交省住指発102号に基づき、「圧縮ガス」は「可燃性ガス」とはみなされないこととなっている。 また、建築基準法施行令において、「可燃性ガス」は「圧縮ガス」の10分の1の貯蔵量で、都市計画区域内での建設が制限される「危険物の貯蔵又は処理に供する建築物」と判断すると定められている。 今後、1メガバscal未満の酸素ガスを利用する燃料電池により電気や温水を供給するシステムが、マンションや商業施設等に導入されることが期待される。しかしながら、1メガバscal未満の酸素ガスが「可燃性ガス」として貯蔵量を制限されることで、準住居地域や商業地域に立地する建築物には十分な量の酸素ガスを貯蔵しおけない事態が想定される。 そこで、1メガバscal未満の酸素ガスについても、1メガバscal以上のものと同様、「危険物の貯蔵又は処理に供する建築物」とみなす貯蔵量の基準を、「圧縮ガス」として扱っていただきたい。 基本的性状が同一である1メガバscal以上の酸素ガスの貯蔵について、現行制度上特段の問題は発生していないことから、本要望のような規制緩和を実施しても、直ちに安全性が大きく低下することはないと考えられる。 本要望に沿った規制緩和が実現すれば、酸素ガスを利用したシステムが住宅や商業施設にも普及しいき、水素社会の実現を促進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48条	建築基準法第48条の用途規制により、危険物の貯蔵又は処理に供する建築物は、各用途地域ごとに危険物の数量に応じて立地が制限されます。 ただし、特別用途地区や地区計画の活用、特定行政庁が同法第48条の特例許可をすることにより、用途地域ごとに規制される数量を超える危険物の貯蔵又は処理に供する建築物を建築することが可能です。	建築基準法第48条、同法施行令第116条、第130条の9	現行制度下で対応可能	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ます。 酸素ガス等の危険物を貯蔵又は処理に供する建築物についても、用途地域ごとに当該危険物の貯蔵量を定めて制限しており、防火等の観点から一律に緩和することは困難です。なお、圧縮ガスである場合については、高圧ガス保安法等で安全規制が設けられているため、一般の可燃性ガスの貯蔵又は処理に供する建築物よりも緩和した措置となっています。 ただし、以下の場合には、定められた危険物の貯蔵量を超えるものについても建築することが可能です。 ・地方公共団体が、土地利用の動向を勘案し、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 ・特別用途地区や地区計画等を活用して、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、市街地における環境を害するおそれがない等と認めて許可した場合	
281104003	28年11月4日	28年12月6日	29年2月15日	洋上風力発電事業を目的とする一般海域の長期占用に関するガイドライン整備	【具体的内容】 洋上風力発電施設を設置する目的で事業者が一般海域の長期間にわたる占用を求めた際、地方自治体が許可を与えるにあたり参考となるガイドラインを整備すべきである。 【提案理由】 洋上風力発電施設の設置海域としては、港湾等のほか、一般海域がある。一般海域は、国有財産法が適用される公共用財産であり、財物管理が地方自治体に委ねられている状況にある。そのため各地方自治体では、任意に条例を制定して一般海域の占用許可を行っているが、占用許可が得られる期間は、概ね1〜5年間程度が原則とされている。 例えば浮体式洋上風力発電事業を実施する場合、FIT期間20年+建設2年+撤去0.5年と、長期にわたる海域の占用が必要となる。短期間の占用許可しか得られない現状では、事業の予見可能性が確保できないため、資金調達に支障を来している。 そこで、洋上風力発電事業を目的として事業者が一般海域の長期間(20年間超)にわたる占用を求めた際、各市町村等が許可を与えるにあたって確認すべき事項等を国が取りまとめ、ガイドラインとして周知し、これに合致する場合には積極的に占用を許可するよう自治体に配慮を求めたい。併せて、一般海域の占用許可手続きが未整備の自治体に対しては、制度整備を呼びかけるべきである。 ガイドラインが整備されれば、「海洋基本計画」(2013年4月26日閣議決定)に盛り込まれた海洋再生可能エネルギーの利用促進、およびそのための海域利用ルール明確化、地域ごとの状況に応じた海域利用の調整にも資すると考えられる。 本要望が実現し自治体の対応が進めば、洋上風力発電の導入が拡大し、わが国の低炭素電源比率が向上する。また、浮体式洋上風力発電に限っても、50兆円規模の経済効果(浮体式洋上風力発電施設1基50億円×100基×100兆円/所=50兆円)をもたらすと見込まれる。	(一社)日本経済団体連合会	内閣官房 農林水産省 経済産業省 国土交通省 環境省	洋上風力発電施設を設置する目的で事業者が一般海域の長期間にわたる占用を行う場合における法令などのルールはございません。	-	その他	経済産業省は、平成28年度中に、ルールが明確化されおらず事例も少ない一般海域における洋上風力発電設備の設置に係る利用調整について、「地方自治体による取組事例や環境省及び当省の実証事業における事例のとりまとめを行い、ガイドを作成して発電事業者に周知することとしております(第4回再生可能エネルギー等関係府省庁連絡会議資料1より)。 また、更なる洋上風力発電設備の設置に係る調整の円滑化に向けて、内閣官房総合海洋政策本部事務局は、関係府省庁と連携し、平成28年度から一般海域の利用調整の実態や利用条件について調査を行い、ルール化の必要性を検討することとしております。	△	

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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
 ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する提案については本会議で検討している事項及び検討を予定している事項
 ○:再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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 官庁	所管省庁の検討結果				規制改革 推進会議に おける再検 討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の 分類	対応の概要	
281104013	28年 11月4日	28年 11月16日	29年 2月28日	外気冷房機 能を有する空 調設備設置 部分床面積 の容積率特 例対象化	<p>【具体的内容】 外気冷房機能を有する空調設備を、建築物省エネ法上の容積率特例の対象設備とすべきである。</p> <p>【提案理由】 建築物省エネ法上、省エネ性能向上のための設備は、通常の建築物の床面積を超える部分につ いて、容積率の計算から除いてよいこととされている(最大で建築物の延べ面積の10%まで不計算と できる)。 上記容積率特例が適用される設備は、国交省告示272号(H28.2.1)において具体的に定められてお り、コージェネレーション設備等、7種類の設備が列挙されている。 現状、「外気冷房機能を有する空調設備」は容積率特例の対象設備に含まれていない。 外気冷房機能を有する空調設備は、通常の空調設備に比して広い占有面積を要する。 例えば空調面積330平方メートルに対して試算を行うと、外気冷房機能を有しない通常の空調設備 の占有面積は0~4.3平方メートル程度(設備種類によって異なる)であるところ、外気冷房機能を有する 空調設備の占有面積は11.6平方メートル程度(外気取り入れダクトを含む)となる。 そのため、外気冷房機能を有する空調設備が容積率特例の対象となることで、省エネに貢献する 同設備の導入が促進されると考えられる。 従来、建物における冷暖房機能の省エネ性能向上は、冷温熱生成を行う熱源設備単体の高効率 化という形で進められてきた。しかし、冷温熱を利用する側である空調設備を外気冷房機能を有する ものにするだけで、そもそも空調に必要となる冷温熱の総量(絶対量)を低減させ、これまで以上のエ ネルギー消費量削減を実現できる。 外気冷房機能を有する空調設備は、冷涼な外気を活用することにより、中間期・冬期に熱源自体を 停止することができる。この導入が進めば、年間を通した建物の熱源エネルギー消費量を40%削減 することも可能である。 同設備の導入が促進されることは、地球温暖化対策の観点から実現が急務となっている民生部門 における省エネに貢献すると期待される。</p>	(一社)日 本経済 団体連 合会	国土交 通省	建築物エネルギー消費性能向上計画の認定(省エネ基準の水準を超 える誘導基準等に適合する旨の認定)を受けた建築物は、建築基準法 (昭和25年法律第201号)第52条等に規定する建築物の容積率の算定 の基礎となる延べ面積には、延べ面積の1/10を上限として、誘導基準 に適合させるための措置をとることにより通常の建築物の床面積を超 える部分の床面積を算入しないこととされています。 通常の建築物の床面積を超える部分としては、以下の設備を設ける 部分であることが規定されており、ご提案の「外気冷房機能を有する空 気調和設備」は、これらの設備に該当するものではありません。 ①太陽熱放射設備、太陽光発電設備その他再生可能エネルギー源を 利用する設備であってエネルギー消費性能の向上に資するもの ②蓄電池設備 ③コージェネレーション設備 ④地域熱供給設備 ⑤蓄熱設備 ⑥蓄電池(床に据え付けるものであって、再生可能エネルギー発電設 備と連系するものに限る)。 ⑦全熱交換器	建築物のエネル ギー消費性能 の向上に 関する法律 第35条、建 築物のエネル ギー消費性能 の向上に 関する法律 施行令第3 号、平成 28年国土交通 省告示第272 号	対応不可	建築物省エネ法における容積率特例は、誘導基準に適合させるための措置をとることにより 「通常の建築物の床面積を超えることとなる部分」を不計算とするものです。このため、通常用 いられる空気調和設備等の設備に加えて、エネルギー消費性能を向上させるために追加的に 設置する設備を本特例の対象設備としているところです。 外気冷房機能を有する空調設備は、ご提案のとおり建築物のエネルギー消費性能を向 上させる設備ではありますが、通常設置される空気調和設備に追加的な設備を設置せずとも、 単に外気冷房制御を追加すること等によっても導入が可能であり、当該設備を設置する部分は 「通常の建築物の床面積を超えることとなる部分」とは必ずしも言えないため特例の対象外と しています。	
281104022	28年 11月4日	28年 11月16日	28年 11月30日	市街化調整 区域における 給油所出店 規制の運用 改善	<p>【具体的内容】 都市計画法第34条第九号および同法施行令第29条の7(以下、関係法令)に基づく市街化調整区 域への給油所の出店に際して、同法の運用を担う地方自治体が、実態に即さない過小な敷地面積上 限規制を設定しているために、給油所出店が不可能となる場合がある。 開発許可運用指針の改定等により、関係法令の目的に合致しない一律の面積上限規制が行われな いよう、地方自治体に対して周知すべきである。</p> <p>【提案理由】 (a) 規制の現状 市街化調整区域における開発行為は、都市計画法第34条各号の基準に該当する場合に限定され る。給油所(SS)の出店については、同条第九号および同法施行令第29条の7により、道路の円滑な 交通を確保するために適切な位置に設けられる給油所等に該当すると許可者(都道府県知事等)が 判断した場合に、開発(出店)が認められる。これら関係法令の運用を担う地方自治体は、一般的 に、国の開発許可運用指針等に基づき第34条各号の具体的な判断基準を定めている。 地方自治体は、市街化調整区域における開発行為について、独自に開発面積の上限規制を設定 している場合がある。一部自治体においては、開発上限面積が、最近のセルフサービスSSに一般 的に求められる面積に比べて小さく設定されており、実質的に市街化調整区域へのSSの出店が認め られない事例がある。 (b) 要望理由 法第34条第九号による市街化調整区域へのSSの出店は、同法施行令第29条の7が定める「道路 の円滑な交通を確保する」という目的および「適切な位置に設けられる」という基準への適合を前提 として、各都市の特性を踏まえ、都市政策の観点から判断されるべきものである。敷地面積上限規制を もって一律にSSの出店可否を判断することは、却ってSSの集約やリブレスを妨げるおそれがあり、 結果として都市インフラの無償な拡散や劣化を招きかねず、法の趣旨に合致しない。 そのため、開発許可運用指針の改定等により、地方自治体が実態に即さない一律の面積上限規制 を行わないよう、周知していただきたい。 (c) 要望が実現した場合の効果 SSの出店が円滑化することにより、法第34条第九号及び関係法令の目指す道路の円滑な交通の 確保の実現に加え、リブレスや集約化を通じたSSの老朽対策、周辺地域の燃料供給インフラ維持 等の効果が期待できる。</p>	(一社)日 本経済 団体連 合会	国土交 通省	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、開発許 可制度において、許可できる開発行為は都市計画法第34条各号に規 定する立地基準のいずれかに該当するものに限定されています。 市街化調整区域内のガリンスタントの出店については、道路の円 滑な交通を確保するために適切な位置に設けられる給油所等のた め、開発行為(都市計画法第34条第九号、同法施行令第29条の7)に 該当すると開発許可権者(都道府県知事等)において判断されれば、 許可されることとなります。	都市計画法第34 条第九号、都市計 画法施行令第29 条の7	現行制度 下で対応 可能	都市計画法第34条第九号及び同法施行令第29条の7は、給油所等の施設を適切な位置に 配置することにより、道路の円滑な交通を確保することを趣旨としています。 市街化調整区域における給油所のための開発行為については、自治体において市街化調整 区域の態様や他の沿道サービス施設の立地等を勘案し、適切に判断した上で独自に開発面積 の上限規制を設定しているものと考えます。	

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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
 ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項に関する提案については本会議)で検討している事項及び検討を予定している事項
 ○:再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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	所管官庁	所管省庁の検討結果				規制改革推進会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要	
281107013	28年11月7日	28年12月6日	29年1月31日	自動車検査証記載のQRコード対象項目の拡大	<p>【具体的内容】 現在、自動車検査証(※)の記載項目はQRコードとしてデータ化され、民間の事業会社にも利用されているが、データ化されている項目が一部に限られているため、全ての記載内容をデータ化したうえで、民間の事業会社による利用を開放すること(自動車検査証記載全情報の把握)を要望する。 (※)登録車および軽自動車で名称の異なるものを全てを対象とする。</p> <p>【提案理由】 (a)自動車検査証に記載のQRコードから取得できる項目データは車検満了日、型式、初度登録年月、登録番号、車台番号等の一部に限られており、所有者の氏名又は名称、所有者の住所、使用者の氏名又は名称、使用者の住所など個人情報を含む項目は暗号化されている。 (b)取得・利用できる対象項目を拡大することにより、民間の事業会社の利便性がより高まると考えられるため。 (c)保険会社においては、自動車検査証に記載のQRコードの読み取りによって保険契約に必要なデータを正確かつ迅速に収集することが可能となり、例えば車両所有者の情報を取得できるようになれば、自動車保険の車両入替(保険対象自動車の変更)の手続きを行う際に、保険契約者から車検証を提出いただく実務を削減することができるなど、お客さまの利便性向上に寄与するものと考えられる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	自動車検査証の二次元コードについては、運輸支局等における自動車検査登録業務の効率かつ円滑な実施のため、必要な事項に絞って自動車検査証の枠外に記載しているものです。なお、この二次元コードは、道路運送車両法(以下「法」という。)第58条第2項に規定する自動車検査証の記載事項ではないため、自動車の登録及び検査に関する申請書等の様式等を定める省令で定められておりません(規制はない)。	—	対応不可	自動車検査証の余白部は限られており、かつ、一つの二次元コードに格納できる文字数は技術的に限られていることから、現在、自動車検査証に記載している二次元コードは、自動車検査登録業務の効率かつ円滑な実施に資する情報に限定しております。このため、全ての記載内容を二次元コードでデータ化することは物理的に困難であります。なお、暗号化されているコードは偽造防止コードであり、自動車検査証の記載内容が格納されているわけではありません。	
281107018	28年11月7日	28年12月6日	29年2月28日	屋内測位等を行うための機器の設置に係る道路占有許可の改善	<p>【具体的内容】 歩行者の駅の地下等での移動円滑化を行うためには、現在地を特定して情報提示(歩行者ナビゲーション等)を行う必要があるが、道路の下の地下通路へ屋内測位用機器(BLEビーコン等)を設置する際には道路占有許可申請および占有料の支払いが必要であり、機器設置事業者の負担となっている。 そのため、道路占有許可の改善をお願いしたい。具体的には、道路占有料の算定の際の占有面積の考え方の整理(最小面積の低減)、障がい者・高齢者の移動円滑化(アクセシビリティ/バリアフリー)等の特定目的における減免等の検討をお願いしたい。</p> <p>【提案理由】 (a)道路管理者は道路の占用につき占有料を徴収することができる。道路占有における占有料は政令、地方公共団体の条例で定められている。 占有料の額＝道路価格×使用料率×占用面積(×修正率)</p> <p>(b)訪日外国人の増加や超高齢化が進む日本において、駅や街での移動の円滑化が非常に重要になっている。移動の円滑化においては、歩行者への適切な情報提示が必要である。歩行者への情報の提示(歩行者ナビゲーション等)においては、移動者が自分の位置を把握すること(測位)が重要となるが、駅等の地下街では地上で使われているGPSの電波が届かないため、別に電波を発する屋内測位用機器(BLEビーコン等)を設置することが行われつつある。しかしながら、道路下の地下通路に屋内測位用機器を設置する際に必要となる道路占有許可における道路占有料の算定において、占有面積の最低面積が1平方メートル程度である場合があり、数cm四方程度のスペースしか必要としない屋内測位用機器の設置面積とはマッチしていないために占有料が高額になっている状況にある。</p> <p>また、曲がり角などについては、従来の「注意」を示す点字ブロックと同様、歩行者に注意喚起を促す屋内測位用機器を設置するケースがあるが、これら障がい者や高齢者の移動円滑化等の特定目的に資するものについては、普及促進を目的として占有料を減免いただきたい。</p> <p>(c)屋内測位等を行うための機器の設置に係る道路占有許可の改善により、都市の駅等の複雑な地下街において、屋内測位用機器の設置が進み、訪日外国人や障がい者・高齢者の移動円滑化(アクセシビリティ/バリアフリー)のための情報の提示(歩行者ナビゲーション等)が推進される。あわせて、移動円滑化だけでなく、インフラ設備等のセンシング管理(IoT)や、移動ロボット(電動車椅子、ドローン等)の自動制御等の多様な産業の進展が期待される。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	一般の自由な通行を本来の目的とする道路に工作物等を設けて継続して道路を使用することは、多少なりとも通行の支障になり得ることから、道路の本来目的との調整を図るため、道路管理者の許可を受けなければならないこととしています。また、道路管理者は、道路の占用につき占有料を徴収することができますとされています。	道路法第32条、道路法第39条	対応不可	道路の占有許可に当たっては、占用の場所、工作物等の構造、工事の実施方法、工事の時期、道路の復旧方法を確認し、道路の構造又は交通に支障を及ぼすことがなく、道路の本来の機能を阻害するものでないかを確認する必要があることから、これらを詳細に把握している道路管理者が判断する必要があります。 占有料の額については、道路管理者である地方公共団体の条例(指定区間内の国道にあっては、政令)で定めていますが、政令における占有料の額については、占用件数が膨大なもののうち占有面積の類型化が可能なものについては、当該物件の典型的なサイズを基に占有面積を定め、1個(1本)当たりの占有料を算出しています。それ以外のものについては、1平方メートル当たりの占有料を算出しています。御指摘の屋内測位用機器について別途標準的な面積を設定するべきか否かについては、当該機器の設置状況のほか、類似の占用物件に関する技術開発の状況や普及の程度等を踏まえる必要があり、慎重な検討が必要となるため、ただちに措置することは困難です。また、道路占有料の減免措置を行うかどうかは、直轄国道においては、占用物件の目的、性質、構造等を勘案して総合的に判断しているところであり、それらを具体的にお示しいただいた上で、必要に応じて検討することとなりますが、直轄国道におけるPHS無線基地局その他これらに類する小型の無線基地局の占有料については、基地局1基当たり政令で定める額の70%を減額しています。	

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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

- ※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
- ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する事項について(本会議)で検討している事項及び検討を予定している事項
- :再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
- △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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	所管官庁	所管省庁の検討結果			規制改革推進会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	
281107019	28年11月7日	28年12月6日	29年2月28日	地下街における屋内測位インフラ設置に係る道路占用許可の規制改革	<p>【具体的内容】 屋内測位インフラは、WiFi、BLE(Bluetooth Low-Energy)等の無線機器を活用したものを中心に、現在技術開発と実用化の検討が進められている。一方、地下街は道路空間下である場合が多く、設置にあたっては道路占用許可が必要になる。特に本件はこれまでの道路法が想定していなかった新種の情報インフラだが、その活用は災害時の避難誘導システム等公共的スタンスで有意義な機能を兼ね備えている。しかし、道路占用許可協議と道路占用料の支払いが生じることで、普及が阻害されることが懸念される。屋内測位インフラの本格普及が始まろうとしている現段階において、道路占用料の支払い減免や道路管理者への占用許可申請の免除を要望する。</p> <p>【提案理由】 (a)規制の現状 現状では、地下街に屋内測位インフラを設置する場合、道路法第32条に基づき、道路管理者に対する占用許可の協議、及び第39条に基づく占用料の支払いが必要になる。しかし、屋内測位インフラは、平常時と災害時のシームレスな活用が期待できるものであり、特に災害時には地下街での避難誘導システムとして、その有効性は検証済みである(後述の平成26~27年度の総務省G空間シミュレーション構築事業の実証実験の成果を参照)。しかし、測位インフラは、現行道路法で想定外のものであり、道路占用料の支払いが義務化されることで、その普及が阻害されることが懸念される。</p> <p>(b)要望の理由 平成26年~27年、総務省・G空間シミュレーション構築事業において、大阪府大田地区の地下街で屋内測位インフラを活用した地下街災害時の避難誘導システムの実証実験を行った。その結果、避難者の迅速な避難誘導と地下街施設管理者の救護支援活動において、その有効性が示されたものの、現行法に基づく道路管理者との設置に係る協議、及び道路占用料の支払いが必要となっており、これが地下街会社の負担になっている。一方で、全国の地下街会社の経営状況は何れも厳しく、また当該サービスの実施が想定される情報サービス会社も占用料支払い負担のもとではビジネス性が厳しい状況にある。何よりも、屋内測位システムの避難誘導システムとしての活用は、公益性が高いものであり、昨今の首都直下型地震等の災害対策の観点でも大変有効な仕組みであることから、その普及展開のためにも規制改革を要望する。</p> <p>(c)要望が実現した場合の効果 全国の地下街会社において、屋内測位システムを活用した防災システムの導入が進むことが期待される。また、屋内測位システムには、平常時の商業活性化機能も期待できることから、地下街の安全性確保のみならず、地下街の活性化と経営状況改善に貢献することが期待される。また、自民党G空間特別委員会も推進している。2020年東京五輪時の我が国の先端技術のショーケースとして、屋内測位システムの有効性をアピールし、関連産業の活性化が期待される。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	道路法第32条、道路法第39条	対応不可	<p>道路の占用許可に当たっては、占用の場所、工作物等の構造、工事の実施方法、工事の時期、道路の復旧方法等を確認し、道路の構造又は交通に支障を及ぼすことなく、道路の本来の機能を阻害するものでないかを確認する必要があることから、これらを詳細に把握している道路管理者が判断する必要があります。</p> <p>なお、道路占用料の減免措置を行うかどうかは、直轄国道においては、占用物件の目的、性質、構造等を勘案して総合的に判断しているところであり、それらを具体的に明示いただいた上で、必要に応じて検討することとなりますが、直轄国道におけるPHS無線基地局その他これらに類する小型の無線基地局の占用料については、基地局1基当たり政令で定める額の70%を減額しています。</p>	
281107020	28年11月7日	28年12月6日	29年1月31日	空き家の流通促進を目的とした不動産低価格物件の仲介手数料の上限額の規制緩和	<p>【提案】 不動産仲介手数料の低価格帯のみ上限額の増額変更(例として、300万円以下の物件は、仲介手数料の上限を一律14万円とする、など。)して、空き家の流通を促進する。</p> <p>【理由】 低価格物件の仲介手数料の上限額がとても低額に設定されている。たとえば50万円の家の仲介手数料は2万5千円で、仲介業者は赤字になってしまうので、売り手と買い手が存在しているも、仲介をする事業者が現れず、物件が塩漬けになってしまっている。</p> <p>国内には不動産事業者が多数存在し、専門事業者が採算の取れる妥当な報酬を得られるよう、法(通達)規制を緩和すれば、市町村の空き家バンクなどの無駄な行政経費も節約でき、不動産事業者の収益を得る機会が必ず増えることになる。</p> <p>その結果、 1. 処分が困っていた空き家の所有者が救われる。 2. 不動産業界の総売り上げが増加する。 3. 空き地、空き家が減り、国土の適正な土地利用、土地有効活用につながる。 という効果が見込める。</p> <p>現行でも一部は、公認不動産コンサルティングマスターによる流通もおこなわれているが、数は圧倒的に少なく、やはり、市中の不動産事業者が流通させなければ、空き家の増加は加速度的に増え続けることになるであろう。</p> <p>国交省では、既に仲介手数料の見直しは検討されていると思われるが、抜本的な見直しには時間がかかり、その結果を待つ間にも空き家は増え続ける。まずは、低価格帯の手数料のみ、早急に見直ししてほしい。</p> <p>もし、仲介手数料を増額しても、条件が悪く、需要が全くない物件の売買は成立しないが、単に仲介事業者の仲介手数料だけが原因で売買が成立しないものも多数存在するので、その分だけでも、多額の行政コストを掛けず、売買を成立させることは、意義のあることである。デメリットはほとんどなく、メリットが多い規制緩和であり、その実施によってどの程度の経済効果があるかの検証もほとんどほどに省略して、早急の実施すべきと思う。</p>	個人	国土交通省	宅地建物取引業法第四十六条を受けた通達「宅地建物取引業者が宅地又は建物の売買等に関して受けることができる報酬の額」(昭和45年建設省告示第1552号)において、報酬の額は、国土交通大臣の定めるところによる。依頼者の一方につき、それぞれ、当該売買に係る代金の額(…中略…)を次に掲げる金額に区分してそれぞれの金額に下欄に掲げる割合を乗じて得た金額を合計した金額以内とする。 二百万円以下の金額は、百分の五・四。 二百万円を超え四百万円以下の金額は、百分の四・三二。 四百万円を超える金額は、百分の三・二四。	宅地建物取引業法第四十六条を受けた通達「宅地建物取引業者が宅地又は建物の売買等に関して受けることができる報酬の額」(昭和45年建設省告示第1552号)にて規定しております。報酬の上限額の増額は、消費者の負担増につながるものでもあり、不動産取引全体に与える影響も大きいと考えられるため、慎重な検討が必要であると考えます。	その他	

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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

- ※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
- ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項に関する提案については本会議)で検討している事項及び検討を予定している事項
- :再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
- △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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	所管官庁	所管省庁の検討結果				規制改革推進会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要	
281108002	28年11月8日	28年12月6日	29年1月31日	宅地建物取引業法の重要事項説明の内容の増加について	掲題の件、宅建業法についても重要とされる重要事項説明について。業務として、今後増えていくことはあっても減ることはまず間違いなく無い業務です。顧客にとって購入の判断材料となるものなので、内容が多いに越したことはなく、減らしてくれとはお願ひしません。 ですがせめて、重要事項の内容(公的な内容)を調べやすしていただきたい。いつぞやがあつては、空き家対策の「宅地建物取引士に対する職務上請求権の付与」ではありませんが、今後業務が増えていくなら、なんらかの対応をしていただきたいと思ひます。法的にも現状では無理なこととは重々承知しております。「措置の分類」において、「対応不可」となるものがあります。ですが、そこを曲げてでも何とかしていただきたいからこそ、「お願ひ」をしているのです。法的にも無理、制度的にも無理、歴史的にも無理、ですが、なんとかしていただきたいようにお願ひいたします。	個人	国土交通省	宅地建物取引業法第三十五条において、宅地建物取引業者は、宅地建物取引士をして、都市計画法、建築基準法その他の法令に基づく制限で契約内容の別に応じて政令で定めるものに関する事項の概要等について、書面を交付して説明をさせなければならないことと規定されています。	宅地建物取引業法第三十五条	その他	宅地建物取引業法第三十五条で規定している重要事項説明は、宅地建物取引についての経験や知識の乏しい消費者が、契約対象物件や取引条件について十分理解しないままに契約を締結し、後日、契約目的を達成できず不測の損害を被るといった状況を防くため、契約締結の判断に重大な影響を与える事項について宅地建物取引士に説明させることを義務付けけたものです。 このように重要事項説明は、宅地建物取引業者の業務の中でも極めて重要なものであるため、固くしても、重要事項として説明すべきものについて新たに追加された場合には、その内容について通知等により情報提供しており、今後とも宅地建物取引業者が円滑に業務を行えるよう、適切に対応してまいります。	
281114002	28年11月14日	28年12月6日	29年3月31日	建築基準法における1メガパスカル未満の圧縮水素ガスに関する	1メガパスカル未満の圧縮水素ガスを利用したシステムを建築基準法に係る建築物に導入する事を検討した場合、建築基準法に上記に記載した水素ガスに関して定義等がございません。1メガパスカル未満の水素ガスは建築基準法上の圧縮ガスに該当することを明確化して頂きたい存じます。 (a)規制の現状 建築基準法関連法規上に高圧ガス保安法適用外の圧縮ガス(1メガパスカル未満)に関する定義等がないため、1メガパスカル未満の圧縮水素ガスを圧縮ガスとしてみなして貯蔵量を算出するのかが不透明である。 (b)要望理由 建築基準法上の圧縮ガスに1メガパスカル未満の水素ガスが該当するという解釈の統一を図りたい。 (c)要望が実現した場合の効果 水素ガスを利用したシステムの利用普及・促進が期待できる。	(一社)電子情報技術産業協会	国土交通省	高圧ガス保安法において、圧縮ガスについては特に定義がなく、高圧ガスも圧縮ガスの一部として取り扱われており、建築基準法第116条にある「圧縮ガス」においても同様です。 (参考) 高圧ガス保安法第二条 この法律で「高圧ガス」とは、次の各号のいずれかに該当するものをいう。 一 常用の温度において圧力(ゲージ圧力をいう。以下同じ。)が1メガパスカル以上となる圧縮ガスであつて現にその圧力が1メガパスカル以上であるもの又は温度三十五度において圧力が1メガパスカル以上となる圧縮ガス(圧縮アセチレンガスを除く。)	建築基準法施行令第116条	現行制度下で対応可能	建築基準法施行令第116条においては、支燃性及び不燃性のガスを対象から除外しています。従つて、圧縮ガスとして規制の対象となるものは、可燃性のガスのうち圧縮されたガス一般を想定しており、圧縮された水素についても、これに当たると考えています。なお、高圧ガス保安法等の安全規制の対象になっている圧縮ガスは、建築基準法施行令第116条においては、一般の可燃性ガスに比べて、貯蔵量の上限を引き上げる緩和が図られている圧縮ガスに該当します。	
281114005	28年11月14日	28年12月6日	29年1月31日	建設業における経営業務の管理責任者 資格要件の緩和	【内容】 建設業における下記「経営業務の管理責任者」としての経験年数に関する資格要件の緩和を要望する。 【理由】 建設業許可を取得・維持するための要件として「経営業務の管理責任者としての経験がある者を有していること」とされている(建設業法 第7条第1号)。この要件は、建設業の経営が他の産業の経営とは著しく異なった特徴を有しているため、建設業の経営業務について一定期間の経験を有した者が最低1年は必要とし、適正な建設業の経営を期待するところから定められている。その具体的要件は以下のとおり。1.許可を受けようとする建設業に關し5年以上経営業務の管理責任者としての経験を有していること。(その他の要件は、省略。) 上記「経営業務の管理責任者」とは、概ね法人の役員(取締役、執行役等)を指しており、同工業業種で5年、異工業業種で7年の役員経験者でなければ資格要件を満たさず、後任が不在となった場合は要件欠如で許可の取り消しとなる(建設業法 第29条第1項第1号)。製造業者が一般産業機器等の製造・製作を請負う場合、機器の据付工事まで依頼されるケースが多く、通常当該会社は「機械器具設置工業業」の許可を取得しているが、機械器具の種類によっては「電気工事」、「管工事」、「電気通信工事」、「消防設備工事」等と重複するものもあり、それぞれ専門工業業許可が必要となるが、新たにそれらの工業業許可を取得するためには、役員経験7年以上の者が常勤として必要となり、非常にハードルが高いと考へる。また、許可取得時に該当者がいても、その後任者には5年以上の役員経験が必要となり、こちらも建設業許可を維持する要件として決して容易ではないところである。 当該要件を緩和することで以下の効果が期待される。1.従来事業から新事業への進出の推進、2.役員の高齢化が解消され、世代交代、有能な若手の役員登用による企業成長性の助成	(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關し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であることが必要です。	建設業法第7条第1号、建設業法第15条第1号	検討に着手	建設業は、一品ごとの受注生産、契約金額が多額、請負者が長期間瑕疵担保責任を負うという、他の産業とは異なる特性を有していることから、その適正経営を確保するため、建設業の許可に際し、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義務付けております。 経験年数については、平成27年6月に閣議決定された規制改革実施計画において、5年の経験年数や、同等の能力を有する者の経験年数について、一定程度短縮することとされております。今後、同計画に基づき、検討をすすめてまいります。	

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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

- ※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
- ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項に関する提案については本会議)で検討している事項及び検討を予定している事項
- :再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
- △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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	所管官庁	所管省庁の検討結果			規制改革推進会議における再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	対応の分類		対応の概要
281117020	28年11月17日	28年12月6日	29年4月28日	新機材におけるEFB評価運用期間中の紙媒体での搭載書類の免除	<p>【具体的内容】 新機材でEFB評価を実施する期間において、通常フライト時については、紙媒体による書類の搭載を不要とすべきである。</p> <p>【提案理由】 航空法施行規則第144条の2第1項第2号、第3号又は第4号に掲げる書類(以下「搭載書類」という。)を航空機に備え付けずに運航しようとする場合、6か月間の評価運用を行ったうえで申請を行い、航空当局の承認を得る必要がある。この際、評価運用期間中は紙媒体による書類の搭載が求められている。 一方で、近年設計・開発された航空機は、紙媒体による搭載書類の代わりに、電子媒体による搭載書類の使用を前提とした設計となっており、今後わが国のエアラインに導入されるエアバス社A350型機の設計仕様も、紙媒体による書類の搭載を想定していないため、EFBの評価運用期間中に紙媒体で搭載する書類の格納スペースが、操縦室内に装備されていない。仮に紙媒体による書類を搭載しようとした場合、操縦室内に飛行中に紙媒体による書類を固定する対策を行うとともに新たに格納スペースを装備するなど、書類の準備に係る管理費用が追加で発生する可能性がある。また、紙媒体による書類を搭載することで、機体重量が増加し、燃油費の負担増も考えられる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	<p>民間事業者等が行う書面の保存等における情報通信の技術の利用に関する法律第3条 国土交通省の所管する法令に係る民間事業者等が行う書面の保存等における情報通信の技術の利用に関する法律施行規則第3条 航空法第59条並びに同規則第144条及び第144条の2により、航空機には航空の安全のために必要な書類として、飛行規程、適切な航空図、運航規程を備え付けることが規定されています。</p> <p>当該書類を、iPad等により操縦室において電子的に表示する機器(以下、EFB)で代える場合は、運航者は「EFBを使用する航空機運航の実施承認基準(航空局安全部長通達)」に定められたEFBシステム要件を満たすとともに、航空機乗組員等に対し使用手順・注意点等についての訓練が必要となります。また、EFBが書類と同等以上の信頼性・利用可能な環境であることなどを実証するため、一定期間の評価運用を行う必要があり、当該評価運用にあたっては、EFBIに不具合があった場合に備え、書類の搭載を求めています。</p> <p>ただし、既に書類に代えてEFBを用いた運航を認められている者が、新たな型式の航空機に同等の機能を有するEFBを用いて運航を行う場合には、すでに実証された内容に基づき評価運用の全部又は一部を省略できます。</p>	航空法第59条 航空法施行規則第144条及び第144条の2 EFBを使用する航空機運航の実施承認基準(平成19年6月1日制定・平成25年11月15日一部改正、サーキュラーNo.5-018)	現行制度下で対応可能	<p>搭載書類を備え付けずにEFBのみで運航を行う場合には、対象となるEFBシステムが搭載書類と同等以上に利用可能であり、高い信頼性を有すること等について、評価運用を通じて実証する必要があります。評価運用は、搭載書類が直ちに利用可能な状態で行われる必要があります。</p> <p>一方で、現行の基準において、既に書類に代えてEFBを用いた運航を認められている者が、当該EFBを新機材の運航に用いる場合には、他機材と同様の運用ができることを検討の上、評価運用の全部を省略することができます。</p> <p>また、既に書類に代えて用いているEFBと同等の機能を有するEFBIについても、既存のEFBとの差分を評価した上で、同等の安全性が確保できると判断される場合には、評価運用の全部または一部を省略することができますので、まずはその仕様等について担当官と相談してください。</p>	
281117022	28年11月17日	29年4月10日	29年5月31日	航空整備士資格試験における「基本技術Ⅱ」の独立した形での資格の新設	<p>【具体的内容】 航空整備士資格試験課目の「基本技術Ⅱ」について、単体の資格として認められるよう、航空整備士試験とは独立した形で別途、資格を新設すべきである。</p> <p>【提案理由】 一等航空整備士(以下、一整と略)及び二等航空整備士(以下、二整と略)の資格取得に際して、航空整備士資格試験課目のひとつである「基本技術Ⅱ」の修了が必須となっている。 近年は、一等航空運航整備士(以下、一運と略)及び二等航空運航整備士(以下、二運と略)取得課程においても、本来求められている「基本技術Ⅰ」の内容を網羅し、かつそれを上回る内容のカリキュラムである「基本技術Ⅱ」を実施する養成機関が増えているが、一運・二運の資格取得時には、「基本技術Ⅱ」の修了の有無を示す公的な実績が残らないため、一運・二運の資格取得だけでは「基本技術Ⅱ」の履修の有無を判断することはできない。 こうした中、航空業界では乗員のみならず整備士の不足も深刻な問題となっており、就職後の速やかなライセンス取得が課題となっている。安全な航空運送を担保するうえで人材不足への対応は急務である。 そこで、「基本技術Ⅱ」を独立した資格とすることにより、例えば、①企業内指定養成施設で学生の訓練を受託できるようにする、②総合大学、理料系単科大学、工業高校、工業高等専門学校等が指定養成施設として指定された場合には、航空会社からこれらの教育機関への訓練委託が可能となる、③専門学校で一運・二運取得課程に在籍した学生が「基本技術Ⅱ」を修了した場合は、入社後の教育・審査を免除することが可能になることから、特定の学校や企業に促されることなく、柔軟で効率的な整備士養成体系の整備を期待できる。 加えて、現行制度下では航空機製造に従事することを旨とする者に「基本技術Ⅱ」の修了が義務付けられていないが、そうした者への「基本技術Ⅱ」修得機会の拡充にも資すると考えられ、製造業も含めた航空産業全体の品質の底上げにつながる。 なお、「基本技術Ⅱ」はテクニカルスキルを学ぶ課目であり、機体システムと深く関連する内容ではないため、他課目の知識の有無を強く問われることがなく、独立して履修することについて特段支障はないと考えられる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	経済産業省 国土交通省	<p>航空法第29条、航空従事者養成施設指定申請・審査要領(平成12年10月11日付空業第1197号)、専門学校等の航空整備士養成機関と航空会社等が連携して行う教育訓練方法に関する基準(平成18年6月21日付空業第129号)</p> <p>平成18年に関係通達を制定し、航空運航整備士に係る技能証明課程のうち、基本技術Ⅱに係る課程を別課程として設けることができます。</p>	現行制度下で対応可能	<p>現在、既に航空運航整備士に係る技能証明課程のうち、基本技術Ⅱの課程を別課程として設けることができることとしており、当該課程を修了した際には、基本技術Ⅱに係る課程を修了した旨の修了証明書が指定養成施設から発行することが可能です。 また、その後、航空会社等の指定養成施設において一等航空整備士等の技能証明課程に係る教育訓練を受ける際、基本技術Ⅱに係る課程の修了証明書を有している場合は、整備の基本技術に係る教育の一部を省略することができますこととしています。</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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
 ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する事項に関する事項(本会議)で検討している事項及び検討を予定している事項
 ○:再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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	所管官庁	所管省庁の検討結果			規制改革推進会議における再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	対応の分類		対応の概要
281117023	28年11月17日	28年12月6日	29年2月28日	空港の制限区域内における車両運転許可申請手続きの見直し	<p>【具体的内容】 各空港の制限区域内における車両運転許可申請手続きにおいて、許可を受けるために修得すべき内容を、全空港共通の規則に関するものと空港別に設定された許可要件に関するものに分けて整理したうえで、前者については全国統一の免許制度として一本化すべきである。</p> <p>【提案理由】 現在、空港の制限区域内で車両を運転する場合は、走行を予定する空港毎に、当該空港管理者の許可を要するとともに、許可にあたっては、空港管理者の定める講習及び試験を受け、これに合格することが求められている。 そのため、既にある空港で制限区域車両運転許可を受けている者が、これとは別の空港で応援業務を行うとする場合、原則として新たに当該空港での講習及び試験を受けて車両運転許可を取得しなければならず、空港間におけるタイムリーな業務支援体制を構築する上で大きな障壁となっている。 今般、「空港運用業務指針」の一部改正(平成28年8月19日、国空用第124号)において、航空機の整備又はグランドハンドリングの臨時的な応援のため車両運転許可を受けようとする者に対して、当該空港での講習及び試験を免除することができる旨の内容が盛り込まれたものの、各空港の規定改正についてはそれぞれの空港管理者の判断に委ねられており、今後は各空港における早期の対応が必要である。 空港における地上取扱業務において、車両の運転を行う者を確保する必要性は恒常的に高いほか、近年は人材不足が深刻化する中、外国人観光客の訪日需要拡大に伴う国際チャーター便運航の増加等に対応するため、空港間で相互に人的支援を行う体制の構築が不可欠となっており、空港業務の更なる効率化がわが国観光産業にとって喫緊の課題となっている。 例えば、航空機優先の考え方、誘導路を横断するサービスレーンをはじめとする空港内の車両通行における導線の意味、航空機周辺での車両運転車両の航空機に隣接する車両運転規則等、共通規則に該当する部分について、全国の空港で共通の免許制度として一本化することにより、一旦許可を取得した者が迅速に複数空港の制限区域内で車両を運転できるようになる。これにより、空港間の業務支援体制の構築が容易になり、訪日外国人旅客の増加に伴う外国航空会社のチャーター便取り扱い業務受託や需要変化に対応した臨時便の運航等のより柔軟な実施に資すると考えられる。 また、現行制度下でも空港内での車両運転に関する実技試験は行われていないため、空港別に設定された許可要件に関する内容を効率よく修得しやすい環境整備の一環として、オンライン講習・オンライン試験の導入と各事業者による教育訓練等の実施を認めることが望ましい。 なお、制限区域内で運転できる車両の種類に関して、空港管理者は道路交通法の規定を準用し、交付を受けた免許の種類に応じて運転することができる車両の種類を限定しているが、空港間で統一されていない、との指摘もある。こうした運用がなされている理由は明らかではないが、免許の種類に応じて運転できる車両の種類を空港間で統一することの是非については、空港間での業務支援体制を強化する点でも重要であり、今後検討されるべき課題であることを付言する。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	<p>空港の制限区域内における車両運転許可に関しては、空港毎に空港管理者が定める講習及び試験を受け、これに合格した者に限り車両運転を許可することとなっています。 また、「明日の日本を支える観光ビジョン」の一つの施策である「地方空港のLCC・チャーター便の受入促進」の実現のため、グランドハンドリング要員の空港間の円滑な応援が可能となるよう、ある空港の車両運転許可を有している者が他の空港の航空機整備やグランドハンドリングの応援業務を行う場合は、空港管理者による講習及び試験の両方を免除できる制度を昨年8月に導入したところであります。</p>	航空法 第47条第1項 航空法施行規則 第92条 空港運用業務指針(平成17年9月9日制定、国空用第124号)	1. 現行制度下で対応可能 2. 検討に着手	1. ご要望の内容は、空港間でのタイムリーな業務支援体制の構築だと考えておりますが、グランドハンドリング要員の空港間の円滑な人的支援を可能とするため、航空機整備やグランドハンドリングの一時的な応援の場合は空港管理者による講習及び試験の両方を免除できるよう昨年8月に基準を改正したところであります。これにより、空港間におけるタイムリーな業務支援体制の構築については、十分達成できるものと考えます。引き続き地方空港等の空港管理者に対し本免除規定を盛り込むよう促進してまいります。 2. 車両の運転資格要件について空港間で統一されていないというご指摘につきましては、資格要件の統一及び緩和に向けて現在航空会社、グランドハンドリング事業者、空港管理者等と共に検討しているところであり、今年度中に基準を改正する予定です。	
281117028	28年11月17日	29年4月10日	29年5月31日	センサーをはじめとするICT技術を活用した舗装路点検の実施促進に向けた点検ルールの新設	<p>【具体的内容】 舗装路の点検において、例えば市販のカメラやセンサー等を活用するなど、簡便な方法による点検のルールを新たに設けるべきである。</p> <p>【提案理由】 国土交通省が平成25年2月に、主として市町村が舗装路の総点検を実施する際の参考資料として策定した「総点検実施要領(案)【舗装編】」では、路面性状の3要素、すなわち、「ひび割れ・わだち掘れ・縦横凹凸(平坦性)」を高精度に同時測定することが求められている。 しかし、同要領(案)に定められた技術水準を踏まえた点検には、実費約1台1億円相当のMCI測定車が必要となるため検査費用が高額となり、その結果、市町村を中心に財政が厳しい自治体では、点検そのものが実施されにくい状況となっている。 近年、市販のカメラ、一般的なセンサー、さらにはコンピュータの画像解析に関する技術水準の上は目覚しく、建設業者や調査業者との共同実験でも現状業務に置き換えることが可能な水準に近づいているとの評価も得ており、一定程度のひび割れ、わだち掘れ、縦横凹凸、パッチング数を評価するにあたって十分な能力を備えた機器を比較的安価に入手することが可能となっている。 なお、同要領(案)では、「独自の要領等に基づく路面性状測定車等による路面性状調査を妨げるものではない」とされているが、適切な補修工事を実施するための最低限の精度、機能に関する基準等が示されていないことから、同要領(案)に定められた高額な点検方法に則った形で点検を実施するしかないのが実態である。そのため、検査の実施に意欲的な自治体であっても、財政上の理由により、点検を断念せざるを得ない自治体があるとの指摘もあり、舗装路点検の実施のものが普及していない要因のひとつとも考えられる。 一般的なセンサー等を利用した検査であれば、点検費用の大幅な削減等、点検実施自治体の負担軽減が図られるため、財政状況が厳しい市町村においても舗装路の点検を行いやすく、道路の劣化による事故や災害の防止あるいは被害の軽減に資すると思料する。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	<p>国土交通省では、平成25年2月に道路ストックの総点検の要領として「総点検実施要領(案)【舗装編】」を策定し、道路利用者及び第三者被害防止の観点から点検を実施してきました。 その後、平成28年10月に、道路法施行令第35条の2第1項第二号の規定に基づいて行う点検の要領として「舗装点検要領」を策定しています。 「舗装点検要領」では、舗装種別毎の材料・構造等を考慮した点検の方法等について定めており、各道路の特性等を踏まえ、道路管理者が適切に管理基準を設定し、目視又は機器を用いた手法など道路管理者が設定する適切な手法により舗装の状態を把握することとしています。</p>	道路法施行令第35条の2第1項第二号 舗装路点検要領(平成28年10月国土交通省道路局)	現行制度下で対応可能	平成28年10月に策定した「舗装点検要領」においては、道路管理者による管理基準や調査手法の設定、技術開発を踏まえた点検方法の採用等について示しており、ご提案の内容は現行制度下で対応可能と考えられています。	

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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。

◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する提案については本会議で検討している事項及び検討を予定している事項

○:再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項

△:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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 官庁	所管省庁の検討結果			規制改革 推進会議に おける再検 討項目	
								制度の現状	該当法令等	対応の 分類		対応の概要
281117029	28年 11月17日	28年 12月6日	29年 3月31日	物流施設における駐車場・車路等の容積不算入面積の上限の引き上げ	<p>【具体的内容】 物流施設に限り、駐車場・車路等の容積対象床不算入面積の上限値を引き上げるべきである。</p> <p>【提案理由】 自動車車庫その他の専ら自動車又は自転車の停留又は駐車のための施設の用途に供する部分の床面積については、当該敷地内の建築物の各階の床面積の合計の5分の1を限度として容積対象床面積に算入しないこととなっている。 最新の物流施設においては、複数企業が利用できることを前提に、トラックが各階の倉庫部分(トラックハース部分を含む)に接車できるよう、スロープ・ランプウェイといった傾斜路、及び車路が配置されている事例が増えている。 そのため、オフィス・住宅・商業施設等、他の不動産と比べて、物流施設は不算入対象面積の割合が大きくなる傾向にならざるを得ず、現行の上限値が結果として対象敷地に対する最も有効な施設計画を制限する要件となっているとの指摘もある。建物内をトラック等が自走することを前提とした施設であるがゆえに、他の不動産と比べて容積対象床不算入面積が相対的に多くなるという、物流施設の特長性を考慮し、駐車場・車路等の容積対象床不算入面積の上限値を適切に見直す必要があると考えられる。仮に延床面積の5分の1を超える場合は、施設整備事業者により車路の各階接続を無くすなど、利用者側の効率性を低下させる施設計画に変更することもあり、政府が推進している物流効率化の取組みとの両立を困難にしている。 近年度の省庁回答では、上限値の引き上げが困難な理由として、周辺市街地のインフラ負荷増大の恐れが指摘されていたが、駐車場として整備する数が増えれば周辺待機する貨物車両の減少に寄与できるなど、インフラ負荷の低減に資する面もあると考えられる。また、マンションは、一定の周辺インフラへの影響を踏まえ、共用廊下やエントランスホール等が容積不算入となっており、効率性の高い物流施設を整備する場合についても、同様の観点で考慮されたうえで検討の深堀りがなされるべきとの主張もある。 要望が実現すれば、大規模な倉庫床面積を有する物流施設の開発、並びにより効率的な施設内計画が可能となり、物流企業の移転集約や入居する複数企業の使い勝手向上、ひいては物流効率化に資するものと期待される。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	自動車車庫等部分の床面積は、建築物の各階の床面積の合計の5分の1の面積を上限として、容積率の算定の基礎となる延べ面積に算入しません。	建築基準法施行令第2条第1項第4号	現行制度下で対応可能	<p>建築基準法施行令第2条第1項第4号では延べ面積の算定方法を規定しており、容積率の算定の基礎となる延べ面積には、建築物の各階の床面積の合計の5分の1まで自動車車庫等の床面積は算入しないこととされていますが、これは周辺の待機駐車車両の減少と当該建築物への車両の出入りの増加とのバランスを勘案し、必要最低限の附属駐車場の確保を促進するために設けられている特例措置です。</p> <p>ご指摘の物流施設については、容積率に不算入となる自動車車庫等の床面積の上限を緩和することにより次のおそれがあることから、一律に緩和することは困難です。</p> <p>・周辺の待機車両の減少よりも当該物流施設に出入りする搬送用車両等の発生交通量の増加の影響が大きくなり、道路等の公共施設への負荷が増大しかねない</p> <p>・建築物の形態が大きくなり、市街地環境に悪影響を及ぼしかねない</p> <p>ただし、総合設計制度を活用し、特定行政庁が許可した場合や再開発等促進区を定める地区計画等の都市計画制度を活用する場合には、容積率を緩和することが可能です。</p>	
281117030	28年 11月17日	28年 12月6日	29年 7月20日	モビリティ・シェアリングに対する道路空間の活用	<p>【具体的内容】 シェアリング用途に限り、歩行者ならびに運転者の安全を確保する措置を講じ、既存道路空間の体系を保全したうえで、道路空間をステーションとして利用することを認めるべきである。</p> <p>【提案理由】 現在、路上での車両の保管は禁止されており、法律で定められている駐車禁止区域の路上では、警察官や駐車監視員が路上に放置車両と認めた車両に対し、放置違反金が発生する。 現在実施されている超小型EVのワンウェイ(乗捨て)シェアリングサービスの実証実験においては、一般の時間貸し駐車場や施設内の駐車場を利用しているが、とりわけ都市部では既存の駐車場だけでは不十分と言わざるを得ない状況にある。より充実した交通網の整備と公共交通との連携には、道路空間を活用した乗捨て場所(ステーション)の確保・充実に努められている。公共交通を補完するサービスとして期待されているこのようなサービスにおいては、道路空間をきめたネットワークを構築することが欠かせないが、道路空間の駐車場としての利用は短時間のパーキングメーターを除いて認められていない。 乗捨て場所(ステーション)は5台程度が保管できる比較的小規模のものが想定されるため、例えば、ライジングボード等を活用し歩行者のための空間確保に配慮しつつ、歩道の一部を切欠くことなどにより道路空間を活用すれば、歩行者ならびに運転者の安全確保には特段支障がないものと思われる。 今後期待されているワンウェイ(乗捨て)型のモビリティ・シェアリングについては、道路空間を活用した乗捨て場所(ステーション)を確保・充実することで、さらに利便性を増やすことができると考えられる。具体的には、現在実施中の実証実験においてステーション確保が容易になるだけでなく、オンライン予約をはじめとする大規模イベントを契機とした大型都市開発等、歩道を含む道路空間を移動のみならず移動の拠点とすることを通じてスペースを有効活用することで、快適で利便性の高い都市づくりにも寄与できる。長期的にみても、ワンウェイ(乗捨て)シェアリングサービスのネットワークが広がることで、公共交通を補完するインフラとして機能しやすくなり、人々の移動に係る自由度を一層向上させることに貢献し得ると考えられる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	警察庁 国土交通省	一般の自由な通行を本来の目的とする道路に工作物等を設けて継続して道路を使用することは、多少なりとも道路の支障になり得ることから、設置することが可能な物件を限定し、道路の構造又は交通に支障を及ぼすことがなく、道路の本来の機能を阻害するものでないかを道路管理者が確認したものであることは許可をできることとしております。 また、自動車の保管場所の確保等に関する法律(以下「保管場所法」といいます。)第3条の規定により、自動車の保有者は、道路上の場所以外の場所において、当該自動車の保管場所を確保しなければならないこととされております。	道路法第33条 保管場所法第3条	現行制度下で対応可能	<p>駐車場は施設の規模が大きく、道路構造又は交通に与える影響が大きいことから、道路への設置については場所を限定しておりますが、トンネルの上又は高架の道路の路面下等においては占用許可により設置が可能です。また、対象車種が道路運送車両法第3条に規定する小型自動車二輪のもの等に限定されますが、車両を駐車させるため必要な車輪止め装置については、トンネルの上又は高架の道路の路面下等に限定せず占用許可により設置が可能です。</p> <p>なお、高架の道路の路面下に駐車場を設置する場合、合理的な利用の観点から継続して使用するにふさわしいと認められるものについては、「道路の敷地外に余地がないためやむを得ないもの」に限ることとする道路法第33条に規定する占用許可基準を適用しないこととしており、道路管理上支障があると認められる場合を除き、当該高架下の占用を認めることとしております。</p> <p>また、乗り捨て(ワンウェイ)方式によりレンタカー型カーシェアリングを行う場合においては、貸渡自動車の駐車場を配置事務所(貸渡自動車の貸渡又は返還が行われる事務所をいう。)及び道路運送車両法第7条第1項第5号に定める当該自動車の「使用の本拠の位置」とすることができるほか、保管場所法上の自動車の保管場所とすることもできます。</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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

- ※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
 ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する提案については本会議で検討している事項及び検討を予定している事項
 ○:再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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	所管官庁	所管省庁の検討結果				規制改革推進会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要	
281117031	28年11月17日	28年12月6日	29年2月28日	駐車場を設置する小売店舗における車両出入口設置基準の見直し	<p>【具体的内容】 駐車場を設置する小売店舗における車両出入口設置基準について、道路管理者に対し乗入幅に関してより柔軟に対応する方向で対応するよう、周知徹底を図り運用の統一化を進めるとともに、乗入箇所を2箇所まで設置できる条件の例示を増やすことなどを通じて乗入箇所に関する基準を見直すべきである。</p> <p>【提案理由】 小売店舗が敷地内に駐車場を整備するため、車両の出入口を歩道に設置する場合、乗入幅の基準は車種に応じて3つに分類され、「乗用車・小型貨物自動車は4メートル、普通貨物自動車等(6.5ト以下)は8メートル、大型及び中型貨物自動車等(6.5ト超)は12メートル」と定められている。あわせて、乗入箇所については、原則として出入口施設に1箇所とされており、出入口を分離する必要のある施設等特別の事情がある場合及び特に大型の貨物自動車の出入りする場合に限り、2箇所まで承認することができる。こうした中、2010年の『国民の声』おかしなルールの見直しに関する提案(集中受付等)において、国土交通省の回答では、「車両の出入口を歩道に設置する工事の審査にあたっては、当該道路管理者が『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(平成6年9月30日付け建設省道政発第49号道路局長通達)を参考に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、個別具体の箇所に応じて対応しています。また、当該通達においては、乗入口を出入りする車種に対応した乗入幅を適用することとしております」との見解が示されている。しかし、大型車の利用見込みや納品車の搬入状況等について説明し、各道路管理者(申請先)との協議を行ったとしても、乗入口を出入りする車種に対応した乗入幅の適用状況をめぐっては、大型及び中型貨物自動車等(6.5ト超)の利用が多い場合であっても最高8メートルまでしか乗入幅が認められないケースが少なくなく、申請先の担当者によって見解が大きく異なることもあり、対応に苦慮している。また、乗入箇所の数についても、原則1箇所という回遊性の低い基準が定められていることから、利便性のみならず、駐車場への進入・退出ならびに駐車場内の移動の安全性の向上には、更なる改善が必要と考えられる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	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ます。	道路法第24条	現行制度 下で対応 可能	道路法第24条に基づく道路管理者以外の者の行う工事(以下「承認工事」という。)は、道路管理者の承認を受けて行うことが必要であり、国土交通省においては、承認をするか否かを判断する際の一般的な基準(案)として、「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日付け建設省道政発第49号道路局長通達)を示しているところ。車両乗り入れ幅については、道路構造、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、個別具体の箇所の幅の大きさを決定する必要があることから、同通達本文においては、「地方の特殊性、工事の態様等に応じて、本基準と異なる基準を定めることは差し支えないもの」としているところです。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。	
281117033	28年11月17日	28年12月6日	29年2月28日	車両の幅が道路幅を超過しないクレーン車の通行許可条件の緩和	<p>【具体的内容】 特殊車両のうち、車両の幅が道路幅を超過しないクレーン車に限り、通行時間帯制限を撤廃ならびに後続車を不要化(先導車1台のみ配置)するとともに、通行条件がAとなる経路を走行する場合は許可申請を不要とし、届出のみとすべきである。</p> <p>【提案理由】 通行条件の区分がDとなる車両、及び寸法のうち幅に関して通行条件の区分がCとなり且つ車両の幅が3メートルを超える車両については、夜間(午後9時～午前6時)に通行することとされている。また、特殊車両通行許可申請において標準処理期間は、一定の条件を満たすことを前提として、新規・変更の場合は受付日から3週間以内とされているが、実際には20～40日程度を要している。こうした中、「工場内で大規模な事故が発生した場合」や「工場設備の点検等の結果、緊急修繕が必要になった場合」等、産業活動において緊急時にクレーン車を自動させた迅速な災害対応を妨げる要因のひとつとなっている。他方で、緊急時に申請内容に基づいて道路管理者において緊急性を判断することは困難と考えられることから、後述のクレーン車の形状・性能を踏まえ、平時より通行許可条件の緩和や手続きの簡素化を図る意義は大きい。例えば、車両の幅が道路幅を超過しないクレーン車であれば、走行速度も通常の大型トラックと同等である。加えて、クレーンのアームが前方に向いていることから、道路状況の安全点検を主な目的とする先導車は必要と思われるものの、積載貨物の点検を主な目的とする後続車を不要としても、通行量の多い昼間(午前6時～午後9時)の特殊車両の道路走行によって域内交通における安全性を著しく損ねる恐れは低いと考えられる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	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と認めるときは、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の必要な条件を付し、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	通行時間帯については、特に重量が重い車両、幅の広い車両の通行に際して、他の交通への影響を低減しつつ、道路の構造の保全、又は交通の危険を防止するために必要な条件として付すものです。また、誘導車については、交差点、幅員狭小部等を通過する際に他の交通の安全の確保、橋梁等の構造物に対する影響を軽減するために配置するものであり、これらの目的を達成するためには、特殊車両の前後に誘導車を配置する必要があります。さらに、通行条件がAとなる経路についても、一般的制限値を超える車両が通行することによりは、道路管理者の許可を受けて通行頂く必要があり、届出とすることは困難です。なお、特殊車両通行許可については、特大トラック輸送の機動性強化のため、審査の迅速化に向けた取組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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。

◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱ったこととされている事項)に関する提案については本会議で検討している事項及び検討を予定している事項

○:再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項

△:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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	所管官庁	所管省庁の検討結果				規制改革推進会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要	
281117034	28年11月17日	28年12月6日	29年3月31日	物流施設内における防火区画の整備義務の緩和	<p>【具体的内容】 延べ面積が1500平方メートルを超える物流施設については、防火区画の整備を義務付けられている延べ面積の上限値を緩和すべきである。</p> <p>【提案理由】 延べ面積が1000平方メートルを超える建築物は、防火上有効な構造の防火壁によって有効に区画し、かつ、各区画の床面積の合計をそれぞれ千平方メートル以内としなければならないとされている。このうち、延べ面積が1500平方メートルを超えるものは、床面積の合計1500平方メートル以内ごとに1時間準耐火基準に適合する準耐火構造の床もしくは壁または特定防火設備で区画することが求められている。 避難安全検証法に基づけば、空間の広さ・高さともに、数値が大きければ大きいほど、避難するうえで有利となる。先進的な大型物流施設の多くは、避難安全検証法(全館・階)に基づいて整備されていることから、一律に1500平方メートル以内ごとに防火区画を設けることが必ずしも望ましいこととはえず、避難するうえでより有利な条件となるよう、防火区画を拡大することが有用なケースもあると考えられる。また、防火区画を設ける延べ面積を拡大することで、当該物流施設内で行われる物流業務の更なる効率化にも資する。 延べ面積が1500平方メートルを超える建築物に床面積の合計1500平方メートル以内ごとに上述の基準を満たす防火区画を設けることについて、当該建築物の部分でその用途上やむを得ない場合においては防火区画の設定義務を免除されているが、これに該当する建築物に、工場と同様に物流施設も追加指定することが望ましい。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建築基準法施行令第112条第1項により、主要構造部を耐火構造とした建築物等については、延べ面積が1,500㎡を超える場合に、床面積1,500㎡以内ごとに1時間準耐火構造の壁や特定防火設備により区画しなければならない。	建築基準法施行令第112条	現行制度下で対応可能	火災が発生した場合において、火災が建築物内の他の部分に延焼することを防止することは、避難活動及び消防活動の安全性を確保し、また、財産の保護を図る上で重要である。建築基準法施行令第112条は、大規模建築物の延焼を防止するため、一定の面積ごとに防火区画を設け、これによって火災を局部的なものに留めようとするものです。この際は、区画すべき床面積の大きさは、主要構造部の性能に応じて、規定されています。更に、防火区画の対象となる床面積の算定に際して、スプリンクラー設備等の自動式に作動する消火設備を設けた部分については、その2分の1に相当する面積を控除して算定することができるため、区画面積は最大で3,000㎡となります。	
281117035	28年11月17日	28年12月6日	29年3月31日	ランプウェイを設置した物流施設に対する容積率制限の緩和ならびにランプウェイに対する避難階段の適用	<p>【具体的内容】 多層型の施設内にトラック等の貨物車両が自走できるランプウェイを設置した物流施設については、容積率制限を緩和すべきである。 また、一定の条件を満たす形で物流施設に設置されたランプウェイについては、建築基準法上の避難施設として、とりわけ、消防車両も利用可能なランプウェイが2つ以上設置されている場合は、建築基準法上の避難階段と認めるべきである。</p> <p>【提案理由】 ＜容積率制限の緩和＞ 容積率については、都市計画上の工業地域ならびに工業専用地域は最大400パーセント、準工業地域は最大500パーセントの指定が認められているが、実際は容積率200パーセントの地域が工業系の用途地域の大半を占めている。物流施設は保安上の理由等により、敷地内の通行が認められている者が関係者に限られるなど、施設の性格上、総合設計制度の利用が難しいほか、工業専用地域や工業地域等において、高度利用地区、特定地区、再開発等促進区等、マスタープランで位置づけられたエリアはないため、既存の容積率制限を緩和する特例制度の活用が困難な状況にある。加えて、近年は同地域における共同住宅の建設等も進んでおり、慢性的な用地不足に直面している。 こうした中、最近では多層型の物流施設内にトラックが自走できるよう、ランプウェイを設置した大型物流施設が多数開発されている。当該施設は、複数の企業の倉庫を集約することで、工業系の用途地域において、スペースの有効活用に大きく貢献していると思われる。ランプウェイを設置した物流施設に対する容積率制限の緩和措置を講じることで、当該施設の整備促進を通じてスペースの有効活用を後押しすることは、まちづくりの観点からも有益と考えられる。</p> <p>＜ランプウェイの避難施設(避難階段)適用＞ 現行の建築基準法では、ランプウェイが定義されていないため、避難施設として認められていない。しかし、ランプウェイはトラックが自走して当該物流施設の上方面で到達できる構造となっており、道路と同様の機能を有しているとみなしても、特段支障はないと考えられる。一部の自治体では、施設内のスロープを不特定多数の人々が避難経路として活用することを想定した建築物が津波避難ビルに指定されている例もある。 ランプウェイが避難施設として認められれば、設計の自由度が高まることや、管轄する消防当局との協議で評価される点が増えるなど、メリットが期待できる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	<p>【容積率制限の緩和】 高度利用地区、特定街区、再開発等促進区は市区町村が定めます。(特別区の区域における1haを超える特定街区及び3haを超える再開発等促進区の場合、東京都が定める)</p> <p>総合設計制度は、敷地内に一定割合以上の空地を有する建築物について、公開空地を設けるなど、市街地の環境の整備改善に資すると認められる場合に、容積率制限や道路斜線制限などの高さ制限を緩和する制度です。</p> <p>【避難階段の適用】 建築基準法施行令第120条、第121条により、建築物の避難階以外の階においては、避難階又は地上に通ずる直通階段を設けなければいけない(用途、規模に応じて、二以上の直通階段が必要。)。また、建築基準法施行令第122条により、建築物の5階以上の階又は地下2階以下の階に通ずる直通階段は避難階段又は特別避難階段とし、建築物の15階以上の階又は地下3階以下の階に通ずる直通階段は特別避難階段としなければならない。</p>	都市計画法第15条 建築基準法第59条の2 建築基準法施行令第120条、第121条、第122条、第123条	現行制度下で対応可能	<p>【容積率制限の緩和】について 都市計画決定権者である地方公共団体が、公共施設の容量等を適切に勘案しつつ、高度利用地区や再開発等促進区等の制度を活用して、容積率を緩和することが可能です。また、総合設計制度を活用し、特定行政庁が許可した場合には容積率を緩和することが可能です。なお、物流倉庫であっても、敷地の外周部に歩道状の空地を整備すること等により総合設計制度を活用し容積率を緩和している例もあるなど、計画を工夫することにより総合設計制度を活用することは可能です。</p> <p>【避難階段の適用】について 建築基準法における避難は、人が安全に地上までたどり着くことを想定しているため、避難階以外の上層階や地階については、避難階又は地上に通じている直通階段を利用した避難経路を設定する必要があります。また、規模の大きい建築物になると、単に地上まで通ずる直通階段の設置だけでは避難上危険な場合もあり得るため、設置された直通階段の構造を火災に耐えることができるものとするなど防火避難上支障がない避難階段や特別避難階段とする必要があります。なお、直通階段については、建築基準法上、傾斜路を含むものとして定義しており、直通階段への歩行距離や避難階段等に求められる構造の規定を満たすランプウェイである場合には、ランプウェイを避難階段として計画することを妨げておりません。</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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

- ※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
 ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する提案については本会議で検討している事項及び検討を予定している事項
 ○:再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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	所管官庁	所管省庁の検討結果				規制改革推進会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要	
281117037	28年11月17日	28年12月6日	29年1月31日	市街化区域内における開発許可の適用条件の緩和	<p>【具体的内容】 都市計画法上の市街化区域内への小売店舗の出店において、当該店舗における生活インフラとしての機能拡充をより迅速に行えるようにすることで、多くの生活者の利便性を高めることに資すると考えられる場合は、開発許可の取得が不要となる開発規模の基準の下限値を、少なくとも区域区分が定められていない都市計画区域及び準都市計画区域と同水準(3千平方メートル以上)にまで引き上げるべきである。</p> <p>【提案理由】 都市計画法上の市街化区域内において開発行為をしようとする者は、開発行為の規模が千平方メートル以上である場合、あらかじめ都道府県知事(地方自治法上の指定都市等の区域内にあっては当該指定都市等の長)の許可を受けなければならないとされている。 しかし、例えば、市街化区域内にコンビニエンスストアが出店する場合、店舗の形態は郊外型が多く、客層の中心である車での来店客のために、十分な量の車両台数を収容可能な駐車場を整備することが不可欠となっている。こうした場合、店舗の敷地面積としては千平方メートル以上を要する。市街化区域内の開発行為であるため、当該開発行為による市街化が進むことについて特段支障はないと思われる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	都市計画法第29条第1項第1号及び都市計画法施行令第19条第1項に基づき、市街化区域内において開発行為をしようとする者は、開発行為の規模が千平方メートル以上である場合、あらかじめ都道府県知事等の許可を受けなければならない。	都市計画法第29条第1項第1号、都市計画法施行令第19条第1項	対応不可	<p>開発許可制度では、良好な市街地の形成のための技術基準(都市計画法第33条)と市街化調整区域における開発行為を抑制するための立地基準(都市計画法第34条)の2つの審査基準があります。技術基準は全ての区域において適用されるのに対して、立地基準は、市街化を抑制する市街化調整区域でのみ適用されます。 市街化区域においても、一定規模以上(原則1,000㎡以上)の開発行為が許可対象となり、技術基準が適用されることとなります。技術基準は、環境の保全上、災害の防止上等の観点から、適当な設計がなされているかを確認するため、用途の制限への適合や道路、排水施設、擁壁の設置等の要件の適合を求めているものです。 良好な水準の市街地を形成するため、地区内に公共施設を整備する必要性が生じる規制規模として、市街化区域においては、周辺環境への影響も大きくなることから、原則1,000㎡以上の開発行為を許可に係らねる必要があります。一方、非線引都市計画区域及び準都市計画区域においては、開発行為による集積の度合いが市街化区域の場合と比べて小さく、ある程度大規模なものについて規制すれば足りるため、3,000㎡に緩和しているものになります。</p>	
281120001	28年11月20日	28年12月6日	29年1月31日	自動車の封印表記を全国統一表記とし、運輸支局等の封印表記を廃止して、ユーザー負担を軽減すること。	<p>現在の自動車登録の制度下では、ユーザーは使用の本拠の位置を管轄する運輸支局等において、支局毎に定められた表示の封印(道路運送車両法施行規則第8条)をしなければならず、一部の手続を除いて、使用の本拠の位置等が変更されるたびに、管轄の運輸支局まで自動車を持ち込んで封印する必要がある。</p> <p>自動車を持ち込む間には、交通事故の危険性、CO2の排出、燃料の消費、人的な労力等が重なるため、トータルでは多大な経済的ロスと環境への負荷を及ぼしている。これらのロスを最終的にはユーザー負担増の一因となっているので、自動車の封印制度を大幅に見直し、封印の表示文字を統一することが必要である。</p> <p>管轄制度によって、運輸支局毎に異なっている封印の表示文字を、例えば、「日本国」、「国交省」等で統一表記とすれば、単一封印となり、その製造コストも大幅に下がる。自動車ユーザーやその代理人は、近くの運輸支局(検査・登録事務所)で管轄を気にすることなく封印が可能となり、利便性は著しく向上し、かつ所有権の公証制度も制度的に担保される。</p>	国民利便・負担軽減推進協議会	国土交通省	道路運送車両法(以下、「法」という。)第11条第1項により、登録自動車の所有者は、国から自動車登録番号の通知を受けたときは、国土交通大臣等から自動車登録番号種(ナンバープレート)の交付を受け、当該自動車に取り付けた上、国土交通大臣等の行う封印の取付けを受けなければならないとされています。国土交通大臣の行う封印は、法第105条第1項、道路運送車両法施行令第15条第1項第1号及び同条第2項第3号により、自動車の使用の本拠の位置を管轄する運輸監視部長又は運輸支局長に委任されており、道路運送車両法施行規則第8条第2項により、その封印には、運輸監視部長又は運輸支局長の表示をしなければならないとされています。	道路運送車両法第11条第1項及び第105条第1項、道路運送車両法施行令第15条第1項第1号及び同条第2項第3号、道路運送車両法施行規則第8条第2項	対応不可	<p>封印は、自動車が真正なナンバープレートを取り付けて運行の用に供されることを担保するためのものであることから、その取付けも、ナンバープレートの交付を行った自動車の使用の本拠の位置を管轄する運輸監視部長又は運輸支局長が自動車登録手続きの一連の流れの中で行うこととしています。 そのため、封印にもナンバープレートと同じ管轄支局を表示することとし、ナンバープレートと封印を一体のものとして管轄支局等に管理しているところとする。 仮に全国統一のものになると、ナンバープレートと封印の管轄が一致していない場合等の法令違反を迅速に発見することが難しくなり、封印の不正使用の防止に支障を来すほか、複数の運輸支局等から封印の委託を受けた者が封印を紛失した場合、紛失した封印がどこの運輸支局等のものであるかの特定が困難になり、各運輸支局等における封印の適切な管理に支障を来します。よって、ご提案に対応することは困難と考えます。</p>	
281121001	28年11月21日	28年12月19日	29年3月31日	建築基準法における日影規制緩和措置の拡大(線路敷に接する場合)	<p>【具体的内容】 建築物の日影規制緩和のうち、建築物の敷地が線路敷に接する場合においては、当該線路敷所有者の同意が得られれば、敷地境界線は、当該線路敷の全幅の外側にあるものとみなすよう緩和するべきである。</p> <p>【提案理由】 建築基準法第56条の2第3項「日影による中高層の建築物の高さの制限」の規定による同条第1項本文の規定の適用の緩和に関する措置は、同法施行令第135条の12「日影による中高層の建築物の高さの制限の緩和」において、「建築物の敷地が線路敷に接する場合においては、当該線路敷に接する敷地境界線は、当該線路敷の幅の1/2だけ外側にあるものとみなす。ただし、当該線路敷の幅が10mを超えたときは、当該線路敷の反対側の境界線から当該敷地の側に水平距離5mの線を敷地境界線とみなす。」と規定されている。 しかし、鉄道線路には、地下鉄のように日照時間が全く無いものも存在することから、必ずしも日照が必要であるとも考えられない。 そのため、建築物の敷地が線路敷に接する場合において、当該線路敷敷所有者の同意が得られた場合に限り、当該線路敷に接する敷地境界線は、当該線路敷の全幅の外側にあるものとみなすべきである。これにより、線路敷敷に接した土地の更なる高度利用が期待できる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建築基準法第56条の2に基づく日影規制は、地方公共団体が条例で指定する区域において、一定の日照等の環境を確保することを目的としています。 ただし、建築物の敷地が線路敷等に接する場合においては、当該線路敷等に接する敷地境界線は、当該線路敷等の幅の二分の一だけ外側にあるものとみなす等緩和の措置がとられています。	建築基準法第56条の2第3項、建築基準法施行令第135条の12第1項第1号	現行制度下で対応可能	<p>建築基準法第56条の2第3項に基づく緩和規定は、建築物の敷地が道路等に接する場合に、当該道路等への日影を規制の対象とする過剰な規制とならないよう、その幅員に応じて敷地境界線の位置を緩和するものであり、ご指摘のような道路等への日影を規制するものではありません。 また、地方公共団体が条例で指定する区域を変更した場合や特定行政庁が土地の状況等により周囲の居住環境を害するおそれがないと認めて建築審査会の同意を得て許可した場合においては、当該規制を適用除外とすることができます。</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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
 ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する提案については本会議で検討している事項及び検討を予定している事項
 ○:再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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 官庁	所管省庁の検討結果				規制改革 推進会議に おける再検 討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の 分類	対応の概要	
281121002	28年 11月21日	28年 12月19日	29年 3月31日	都市再生特別地区内の 日影規制に係る 適用除外規定の新設	<p>【具体的内容】 都市再生特別地区について、特定街区(建築基準法第52条から第59条までの規定を適用除外)と同様に、建築基準法に「都市再生特別地区内の建築物については建築基準法第56条の2(日影規制)を適用しない」とする規定を新設し、適切な土地の高度利用が円滑かつ迅速に図られるよう、制度拡充を図るべきである。</p> <p>【提案理由】 都市再生特別措置法に基づき国が指定する特定都市再生緊急整備地域は、都市開発事業等の円滑かつ迅速な施行を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進することが都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域である。 また、特定都市再生緊急整備地域は、地方公共団体からの申出を受けて都市再生本部が指定する、または、都市再生本部が関係地方公共団体の意見を聴いた上で指定するものであり、国と関係地方公共団体との間の合意の下に指定されている地域である。 都市再生特別地区は、特定都市再生緊急整備地域を含む都市再生緊急整備地域のうち、都市の再生に貢献し、土地の合理的かつ健全な高度利用を図る特別の用途・容積率・高さ・配列等の建築物の建築を誘導するための都市計画の地域地区メニューのひとつである。 都市開発プロジェクトの計画がまとまって都市再生特別地区を都市計画決定するエリアについては容積率緩和が措置されるが、特定都市再生緊急整備地域内の隣接地で日影規制がかかっている場合、都市再生特別地区による高度利用の効果を十分に発揮しきれない。 このため、特定都市再生緊急整備地域の指定趣旨に鑑み、適切な土地の高度利用が円滑かつ迅速に図られるよう、特定街区(建築基準法52条から59条までの規定を適用除外)と同様に、都市再生特別地区内の建築物については日影規制を適用除外とすべきである。 なお、日影規制については、地方公共団体が条例で指定する区域の変更や、当該規制に適合しない建築物であっても特定行政庁が建築審査会の同意を得て許可した場合においては、当該規制を適用除外とする規定があるなど、現行制度下でも対応可能とされている。しかし、条例改正や個別許可については適用除外の可能性は低く、地方公共団体による対応は非現実的であり、都市開発プロジェクトの計画とりまとめや関係者の合意形成に予測できない時間を要し、円滑かつ迅速に都市再生を推進する上での課題となっている。 国の制度として、日影規制の適用除外を予め明示することにより、都市再生特別地区の制度創設の趣旨が全うされ、都市再生の推進に大きな効果が期待できる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建築基準法第56条の2 建築基準法第56条の2に基づき日影規制は、地方公共団体が条例で指定する区域において、一定の日照等の環境を確保することを目的としています。 ただし、特定行政庁が土地の状況等により周囲の居住環境を害するおそれがないと認めて建築審査会の同意を得て許可した場合においては、当該規制を適用除外とすることが可能です。	建築基準法第56条の2	現行制度下で対応可能	都市再生特別地区において地区外に対する日影規制を適用除外とすることは、周囲の居住環境を害するおそれがあり、一律に適用除外とすることは困難です。 ただし、地方公共団体が条例で指定する区域を変更した場合や特定行政庁が土地の状況等により周囲の居住環境を害するおそれがないと認めて建築審査会の同意を得て許可した場合においては、当該規制を適用除外とすることができます。	◎
281121003	28年 11月21日	28年 12月19日	29年 2月28日	建設業における 監理技術者の 設置に関する 緩和	<p>【具体的内容】 建設業法26条2、3において、特定建設業者は請負金額3,500万円以上(建築一式工事は7,000万円)の「重要な建設工事」について「監理技術者」を専任させなければならない。 しかし、ストック市場が拡大し工事が小型化する中で、近接する複数の工事(工事の関係が密接かどうかを問わず)を一定の条件下で一人の技術者が兼務することは十分可能と思われ、確認申請が不要な工事については高度な監理レベルを必要としない工事も存在することから、専任に対する緩和措置を要する。また、併せて、金額に対する要件緩和も「建築一式工事は10,000万円」とするように変更する。</p> <p>【提案理由】 監理技術者配置の対象範囲の歴史を辿ると次のようになる。 ・平成01年06月 公共工事に監理技術者制度導入 ・平成18年12月20日 「建築士法等の一部を改正する法律」公布(対象を2年以内に拡大;監理技術者配置を個人住宅を除く工事に) ・平成20年11月28日 建設業法一部改正 範囲拡大施行(専任の監理技術者;民間工事も資格者証、講習修了証が必要) ・平成28年6月1日 建設業法施行令一部改正(監理技術者の専任が必要な請負代金額の引き上げ)</p> <p>しかしながら、監理技術者資格者証運用マニュアル同様に、「(1)建設業における技術者の意義」として、次の記載がある。 「建設業者は、(中略)技術力を発揮して、建設工事の適正かつ生産性の高い施工が確保されることが極めて重要である。」 監理技術者等の職務は、施工内容を把握し、技術関連の従事者、専門工事業者の指導監督を行い、適切な施工計画・監理を実施することにある。 現行の資格者であれば、請負金額3,500万円以上(建築一式工事は7,000万円)の工事であっても近接工事であれば、モバイルによる緊急対応等も可能であり、建築主の許可のもと2つ以上の工事を兼務する能力は有するものと考えられる。 特にストック市場が拡大し工事が小型化する中で、リニューアル工事等の確認申請が不要な工事については高度な監理レベルを必要としない工事が存在することもあり、専任に対する適用範囲と金額(建築一式工事は10,000万円)の緩和措置を要する。これは、技術者の力を最大限に発揮することにつながり、生産性の高い施工に寄与するものと考えられる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	監理技術者は、公共性のある又は多数の者が利用する施設等に関する重要な工事で請負金額が一定金額以上のものについては、より適正な施工の確保が求められるため、工事現場ごとに専任の者でなければならないこととされています。 専任の監理技術者の設置が必要な建設工事請負代金については、物価上昇等を踏まえて数次にわたり改正されており、平成28年6月にも当該金額を引き上げたところです。	建設業法第26条、建設業法第26条の2、建設業法第26条の3	対応不可	技術者の専任制度は、適正な施工を確保するために必要不可欠なものと考えておりますが、専任が必要な工事の請負金額については、これまでも物価上昇等を踏まえて改正してきたところであります。 なお、技術者の役割に応じた配番・専任要件の基本的な枠組みの再検討に向けて、現在、外部有識者による検討会にて、監理技術者の専任配置のあり方も含めてご議論を頂いているところです。	

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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
 ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する提案についての提案については本会議で検討している事項及び検討を予定している事項
 ○:再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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	所管官庁	所管省庁の検討結果				規制改革推進会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要	
281121004	28年11月21日	28年12月19日	29年2月28日	建設業における主任技術者の設置に関する緩和	<p>【具体的内容】 建設業法26条1、3において、一般建設業者は請負金額3,500万円以上の請負金額の場合、工事規模の大小、元請・下請の別に関わらず、「主任技術者」を専任させなければならない。しかし、ストック市場が拡大し工事が小型化する中で、近接する複数の工事(工事の関係が密接かどうかを問わず)を一定の条件下で一人の技術者が兼務することは十分可能と思われること、工事の中には材料・工場加工の割合が多く現場での管理が少ないものも存在することから、専任に対する緩和措置を要望する。</p> <p>【提案理由】 主任技術者配置の対象範囲の歴史を出ると次のようになる。 ・平成01年08月 公共工事に監理技術者制度導入 ・平成18年12月20日 「建築士法等の一部を改正する法律」公布(対象を2年以内に拡大、監理技術者配置を個人住宅を除く工事に) ・平成20年11月28日 建設業法一部改正 範囲拡大施行(専任の監理技術者:民間工事も資格者証、講習修了証が必要) ・平成28年6月1日 建設業法施行令一部改正(主任技術者の専任が必要な請負代金額の引き上げ)</p> <p>主任技術者の職務として「当該工事現場における建設工事の施工の技術上の管理をつかさどるもの」となっており、施工計画を作成し、具体的な工事の工程管理や品質管理を行うと共に、安全管理、労務管理を行うことにある。</p> <p>しかし、工事の中には材料・工場加工の割合が多く現場での工程管理が少ないものも存在する。また、現行の資格者であれば、請負金額3,500万円以上の工事であっても近接工事であれば、モバイルによる緊急対応等も可能であり、2つ以上の工事を兼務する能力は有するものと考えられる。建設業法施行令第27条第2項において、「前項に規定する建設工事のうち密接な関係のある二以上の建設工事を同一の建設業者が同一の場所又は近接した場所において施工するものについては、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る。」とあるものの、適用範囲対象となる工事は非常に限定されており、今後の人的資源有効活用という点においては不十分である。これらのことから、主任技術者の専任に対する緩和措置を要望する。</p> <p>これは、技術者の力を最大限に発揮することにつながり、生産性の高い施工に寄与するものと考えられる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	主任技術者は、公共性のある又は多数の者が利用する施設等に関する重要な工事で請負金額が一定金額以上のものについては、より適正な施工の確保が求められるため、工事現場ごとに専任の者でなければならぬこととされています。 建設業法施行令第27条第2項の専任の主任技術者の兼務に関する規定について、平成25年2月に明確化を行い、平成26年2月に要件の緩和を行ったところ。	建設業法第26条、建設業法第26条の2、建設業法第26条の3、建設業法施行令第2条、建設業法施行令第27条	対応不可	技術者の専任制度は、適正な施工を確保するために必要不可欠なものと考えておりますが、これまでも平成26年2月に専任の主任技術者の兼務要件の緩和を行ったところであり、今後も、必要に応じて検討を行ってまいります。 なお、技術者の役割に応じた配置・専任要件の基本的な枠組みの再検討に向けて、現在、外部有識者による検討会にて、主任技術者の専任配置のあり方も含めてご議論を頂いているところです。	
281121005	28年11月21日	28年12月19日	29年2月28日	電気通信事業における監理技術者資格者の要件緩和	<p>【具体的内容】 電気通信工事の監理技術者資格者証取得について、令第5条の3で定めている指導監督的実務経験に必要な請負額を引き下げ、かつ「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。また、施工管理技士検定種目に電気通信工事を追加すべきである。</p> <p>【提案理由】 電気通信工事・機械器具設置工事の監理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的経験を2年以上有するか、一般の国家資格を有していることが必要である。しかし、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、請負金額4,500万円以上となる工事が少なくなっている。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>電気通信工事では「技術士」の有資格者のみしか保有資格による監理技術者証の取得が認められていないが、保有者数が少なく、監理技術者の中でも人員確保が深刻な状態である。そこで、代替となる資格を拡充することで、新たな監理技術者の確保が可能とするよう要望する。</p> <p>このように実態に即した請負額への引き下げ、元請要件の廃止、技術士以外の資格制度を創設することで、喫緊の課題である監理技術者の高齢化に歯止めをかけ、次世代の人材確保も可能になることから、電気通信工事に関する継続的な事業を行える企業が増えると考えられる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建設工事の適正な施工を確保するため、工事現場における建設工事の施工の技術上の管理をつかさどる者として監理技術者又は主任技術者の設置を求めています。 電気通信工事業の監理技術者要件については、技術士のほか、主任技術者要件を満たしている者のうち、発注者から直接請け負った請負金額4,500万円以上の工事での指導監督的実務経験2年以上を有する者とされています。	建設業法第27条、建設業法施行令第27条の3	検討を予定	適正な施工を確保する上で、監理技術者は工事における下請業者等を適切に指導監督する技術力を有することが必要であり、そのためには、監理技術者要件として、一定の実務経験が必要と考えております。 一方で、今後、監理技術者の不足が懸念されることから、電気通信工事に関する技術検定の創設について、具体的な検討を行うための検討会を設置する予定です。	△

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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

- ※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
 ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する提案については本会議)で検討している事項及び検討を予定している事項
 ○:再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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 官庁	所管省庁の検討結果				規制改革 推進会議に おける再検 討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の 分類	対応の概要	
281121007	28年 11月21日	29年 1月16日	29年 1月31日	区分所有法 の建替え決議 及び都市再 開発法の市 街地再開発 法の市街地 再開発法の 認可に基づく 借家人の明 渡しについて	【具体的内容】 老朽化建物の建替えを行う場合に、区分所有法の建替え決議および都市再開発法の市街地再開発事業の事業計画の認可がなされた場合、借家人から明渡しを行う必要性が法的に生じる(例えば、建物賃貸借契約の解約申入れが可能となる、建物賃貸借契約の更新拒絶が可能となる、正当の事由として位置付ける等により)という措置を講じるよう要望する。 【提案理由】 国土強靱化基本計画において、耐震性が不十分である建物の耐震性の促進、密集市街地の不燃化等が、課題として位置づけられている。また、16年6月に閣議決定された日本再興戦略においても、「空き家を含む旧耐震住宅の除却・建て替え等を促進」が官民連携プロジェクトに位置付けられ、旧耐震建物の建替え加速化、スピードアップが国策として位置づけられている。 一方、区分所有建物で区分所有者及び議決権の各4/5以上の同意が得られ、耐震性向上を目的に建替え決議がなされたとしても、あるいは都市再開発法に基づき市街地再開発事業の事業計画の認可がなされたとしても、借家人は、建替え決議や市街地再開発事業の事業計画の認可を理由として明け渡す必要はない。そのため、当該建物の借家人が明け渡しに同意しない場合は、建替え等を進めることができず、建物の耐震化(建替え)が長期化することとなる。最終的に裁判での解決を準備なくされることも少なくなく、負担する時間、金銭等のコストが過大なものとなっている。 建物の防災性向上の迅速化は社会的急務であるが、借家人の退去が進められないことは、喫緊の課題である都市の安全性の確保や円滑な市街地更新の推進、切迫する大地震の危機への対応等の妨げとなっている。不動産については、個人の財産であると共に、一定の公共性のある財産としての性格を有することも考慮した緩和措置が妥当だと考える。耐震性不足マンションについての敷地売却決議制度が新設されたこと、耐震性の欠如を重視する特別扱いには合理性がある。 そのため、例えば、指定建築事務所等の第三者から耐震性不足の認定を受けた一定の築年数を超える建物で、耐震性向上に係る建替え決議がなされた場合や、市街地再開発事業において事業計画の認可がなされた場合には、借家人から明渡しを行う必要性が生じるような法的措置を講じるよう要望する。	(一社)日本経済団体連合会	法務省 国土交通省	借地借家法第26条、第28条	現行制度 下で対応 可能	現行の借地借家法のもとでも、建物の老朽化や耐震性の不足を理由とした建替えの必要性等については、正当事由の有無を判断するに当たって個々の具体的事例に即して適切に考慮されているものと考えています。 また、「制度の現状」欄記載のとおり、市街地再開発事業の事業計画の認可がされた場合においては、都市再開発法第96条第3項の規定により、借家人を含む物件の占有者には土地の明渡しの義務が発生することとされています。また、その義務が履行されない場合には、同法第98条第2項の規定により、都道府県知事等が強制的に物件の移転等を行うことができることとされています。 ご提案の趣旨を実現するために、建物の老朽化や耐震性の不足を理由とした建替えの必要性、区分所有法に定める建替え決議や法定再開発の認可等を正当事由とすること又はこれららの事由がある場合における借家人の明渡請求に正当事由を不要とすること等については、借地借家法上の正当事由制度が借家人と借家人との間における適切な利害調整を図るものであることからすると、慎重に検討する必要があると考えられます。 また、ご提案は、都市の安全性向上や円滑な市街地更新を目的とするものと考えられますが、借地借家法の正当事由制度が特定の行政目的を実現するためのものではないことからすると、上記目的の実現のために同制度の要件等を見直すことの相当性についても慎重に検討する必要があります。		
281121011	28年 11月21日	28年 12月19日	29年 5月31日	ピロティ・大 屋根下部の 容積率緩和 について	【具体的内容】 ピロティ・大屋根下部においては、屋内的用途(オープンカフェ・屋内イベント広場等)として活用する場合、容積率が発生する旨指導がなされているが(技術的助言)、屋外空間の活用が阻害されている。芸術文化等に親しめる環境整備及びこれを起点とした賑わい空間創出のため、運用改善を要望する。 【提案理由】 建築基準法および建設省通達により、ピロティ・大屋根下部を屋内的用途(オープンカフェ・屋内イベント広場等)として活用する場合には現時点で容積対象となる。従って、ピロティ・屋根のない広場が計画されざるを得ない傾向にあり、イベント等の開催可否が天候に左右されることから、実態として誘致できるイベント等に制約が生じている。なお、昨年東京ビルディング協会から東京都に対して規制緩和を要望したが、東京都独自の裁量でピロティ・大屋根下部の容積率の取扱いの規制緩和を行うことは困難との回答を得ている。 オリンピック・パラリンピック時のイベント会場として、またオリンピック・パラリンピック後も芸術文化発信拠点(アーティストによる屋外パフォーマンスや流鏝された屋外展示など)としての利用を促進し、誰もが身近に芸術文化等に親しめる環境整備を行うことは、日本の芸術文化都市としての成長に資すると考えられる。さらに、これを起点により活気にあふれる賑わい空間創出が期待できる。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建築基準法第2条第1号、第52条、建築基準法施行令第2条第3号	対応不可	建築物の容積率は、各階の床面積の合計の敷地面積に対する割合として算出します。 床面積は建築物によって区画された内部空間について算出しますが、ピロティや吹きさらしの廊下のように一部が開放されているような部分であっても、建築物としての利用が認められる部分の床については床面積の算定対象となります。ご提案のピロティについては、十分に外気に開放され、かつ、屋内的用途に供しない場合を除いては床面積の算定対象としており、一概に緩和を行うことはできません。 ただし、ご提案にあるような建築物を、特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上支障が無いと認め、存続期間を定める仮設建築物として許可をした場合は、容積率に関する規定を適用せずに建築することが可能です。 また、総合設計制度を活用し、特定行政庁が許可した場合や都市再生特別地区等の都市計画制度を活用する場合には、容積率を緩和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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

- ※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
- ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する事項について(本会議)で検討している事項及び検討を予定している事項
- :再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
- △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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	所管官庁	所管省庁の検討結果			規制改革推進会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	
281121012	28年11月21日	28年12月19日	29年6月15日	有料老人ホーム建築における共同住宅並みの容積緩和	<p>【具体的内容】 建築基準法上「共同住宅」に該当する建物では、共用の廊下や階段、エントランスホール、エレベーターホールなどが、容積率算定上、延床面積から除外される(以下、地下室の緩和を含め「容積緩和」という)。 しかし、老人福祉法上の「有料老人ホーム(以下、「ホーム」という)」を建てる場合、建築基準法上「老人ホーム」用途となる容積は緩和されない。 その結果、同敷地で投資建物の用途を判断する場合、「ホーム」は小さな建物になるため、分譲住宅等「共同住宅」が採択される蓋然性が高くなる。 今般、社会的ニーズも高く、整備が急務である「ホームの建築」に関し、「共同住宅」同等の「容積緩和」を要望する。</p> <p>【提案理由】 共同住宅(分譲マンション、賃貸マンション等)も建設可能な高齢者住宅に相応しい土地(周辺環境、交通アクセス、利便性等)にて、建築基準法上の「老人ホーム」を建築する場合、「共同住宅」と比較すると、共同住宅で認められている容積緩和が受けられない結果、住戸専有に係る容積対象延床面積が減少する。 同じ敷地で建築可能な建物面積が小規模にならざるを得ないこと、すなわち投資効率が悪いこととなるため、建物新築の事業判断または投資決定をする場合、同じ住宅系では「ホーム」は「共同住宅」よりも劣後する。 ※老人福祉法上の「有料老人ホーム」の判断基準: 高齢者を入居させ、①食事の提供、②入浴、排泄、食事の介護、③洗濯、掃除等の家事、④健康管理の少なくとも一つ以上のサービスを提供する場合は、「サービス付き高齢者向け住宅」登録を行っていても、老人福祉法第29条に定める「有料老人ホーム」に該当する。老人福祉法上「有料老人ホーム」に該当すると、建築基準法上は「老人ホーム」用途の扱いとなる。 容積緩和に関し、「共同住宅」では、共用の廊下や階段、エントランスホール、エレベーターホールなどが、容積率算定上、延床面積から除外されている。これに加え、建築基準法では「住宅の容積率算定に当たり地下室の床面積を延べ面積に算入しない特例を老人ホーム等についても適用する(建築基準法第52条第3項)」と規定され、容積緩和は建築基準法上はすでに手当てされているものの、一部の都道府県では、老人福祉法上「有料老人ホーム(サービス付き高齢者向け住宅を含む。以下同様)」に該当すると、地下室は作れない(例:東京都福祉保健局・東京都有料老人ホーム設置運営指導指針)。 日本の(超)高齢社会において、高齢者のすまいのひとつである「ホーム」を整備しやすくすることは、社会的ニーズの高いことであると考えられる。 緩和により、共同住宅用途の土地建物投資効率と比較しても遜色がなくなれば、「ホーム」の適正な整備が進むと思われる。また、従来より利便性、環境が向上した立地条件に「ホーム」が建てられることになり、入居者も安全・安心・快適に、より充実した生活を送ることが期待できる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	厚生労働省 国土交通省	建築基準法第52条第6項	対応不可	共同住宅の共用の廊下・階段の床面積は、容積率の算定の基礎となる延べ面積には算入しないこととしています。 新たに建築される老人ホームは、多くの場合、共用部分が生活の場として利用されていることから、一律に容積率不算入とすることは困難です。	△
281121013	28年11月21日	28年12月19日	29年4月28日	公共建築物における構造種別制限の見直し	<p>【具体的内容】 国土交通省大臣官房官庁営繕部が規定している「新嘗予算単価」は、国ならびに地方公共団体が施設(建築物及びその付帯設備)の新嘗を行う際に適用されるものであり、建物別に「構造、階数」毎の建築工事費、電気設備工事費、機械設備工事費について定められている。 同規定には、1、2階建ての庁舎についてはRC(鉄筋コンクリート)造およびW(木)造、3～5階建ての庁舎についてはRC造のみが記載されており、あたかも1～5階建ての低層庁舎にはS(鉄骨)造は適用対象外であるかの誤解を与える表記となっている。 全国の公共施設整備関係者が合理的な構造種別の選択を行えるよう、階数1～5、8階建てについてもS造の項目を追加することを要望する。</p> <p>【提案理由】 現在、国及び地方公共団体の管轄担当部門が庁舎などの施設整備を行う際、まずは新嘗予算単価に記載されている単価表を元に予算要求を行うこととなるため、1～2階建ての庁舎施設についてはRC造またはW造、3～5階建てについてはRC造で基本的な検討を行うことが一般的となっている。昨年度、同様の規制改革要望を提出したところ、国土交通省より「(予算要求はともかく、)実際の設計にあたっては設計者が建物の構造種別を、その規模、形状、経済性等を考慮して決定するため、最も合理的な構造種別を選択することを妨げる要因になっているとの指摘はあたらない」との回答があった。しかしながら、実際に建設事業を行う段階においても「予算要求時の基本検討案通りに事業を進めることは当然」ととらえている地方公共団体も多く、新嘗予算単価の記載内容が構造種別の選定に大きな影響を与え、事実上の「規制」となっている。 国土交通省が公表している建築着工面積統計データ(平成27年度)によれば、一般的な(民間も含む)事務所建築の構造種別はRC造13%、S造71%に対し、公務用建築ではRC造39%、S造46%とその乖離は著しい。公用建築と民間建築では求められる機能の違いがあり構造種別選択に多少の影響があるのは当然であるが、これほどまでの大きな相違があるとは考えにくく、新嘗予算単価の存在が構造種別の選択に影響を及ぼしていると考えられる。このため、今年度も、昨年度同様、改訂の申し入れを行うものである。 昨今の建設事情により、鉄筋工の不足やコンクリート資機材の高騰などRC造に特有の事情によって工事の遅延や入札不成立という事態が悪化されている。要望の実現により、今後行われる公共施設整備において、地域事情や個々の建造物の規模、形状、経済性等を考慮して最も合理的な構造が採択されるようになれば、結果として多くの事例において施設整備費用の縮減、建設工期の短縮が図られ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	—	現行制度下で対応可能	制度の現状に記載のとおり、現行の制度で対応可能であり、新嘗予算単価の位置付けや趣旨について、引き続き周知に努めてまいります。	

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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

- ※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
- ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する提案については本会議で検討している事項及び検討を予定している事項
- :再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
- △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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 官庁	所管省庁の検討結果			規制改革 推進会議に おける再検 討項目	
								制度の現状	該当法令等	対応の 分類		対応の概要
281121014	28年 11月21日	28年 12月19日	29年 2月28日	都市計画基礎調査の民間利用促進	<p>【具体的内容】 今後のIoT等を活用した都市再生を考える場合、都市の現状を分析することが必須であり、その際に、都道府県が実施する都市計画基礎調査(特に建物調査)の活用が有効である。 しかし、民間へのデータ活用に関しては、判断を行う権限を有している各都道府県に、目的外使用として拒否されることが多い。 これは、明確な規定が存在しないことに起因するものであるが、オープンデータ化の時代においては、積極的に緩和すべき事項である。</p> <p>【提案理由】 都市計画基礎調査は、都市計画法第6条に基づき、概ね5年毎に都道府県において調査を行うものとされており、法令により調査事項を規定するとともに、技術的助言である都市計画基礎調査実施要領において、その詳細が提示されている。当該調査のデータは、都市計画の検討のみならず、他のまちづくりにも活用可能であり、他部署のデータも組み込みながらGIS上で活用するなど、各種まちづくりの分析、検討に活用している先進的な地方公共団体も一部には見られるが、民間企業がデータ活用を目的に都道府県の都市計画課に申請した場合、概ね目的外使用との理由で拒否されることが多い。 しかし、まちづくりにかかる各種データのオープンデータ化は、民間都市開発事業、都市機能施設の立地など各種の積極的かつ効率的な民間ビジネスの展開を促すなど、国際競争力を確保した都市形成並びに目指すべき都市の将来像を実現する上で有効な取り組みである。このため地方公共団体においては、データ公開に制約のない地域統計データ等から積極的なオープンデータ化に取り組みとともに、都市計画基礎調査(特に建物調査、土地利用調査)において、必要に応じて、属性データの匿名化等の適切な処理をした上で、パーソナルデータの取り扱い等に配慮しつつ、民間事業者等のニーズがあるデータについては提供が可能な環境整備を行う等、将来におけるオープンデータ化への対応を念頭に取組む必要がある。 要望の実現により、現状の都市のストックを活かした、平常時の都市のバリューアップ並びに災害時のレジリエンス向上を目的として、詳細な都市情報とともに、IoT、ビッグデータ、人工知能等を活用した都市マネジメントが普及して行くと思われる。GISを基盤とした都市計画基礎調査(特に建物調査、土地利用調査)の上に、先進の都市情報(人・車の動き、鉄道沿線の人の流れ、エネルギーの流れ等)が再現され、将来の都市活動(平常時・災害時)の高度化に向けた都市政策・都市開発に大きく寄与すると思われる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	都市計画基礎調査は、都市計画法第6条に基づき、都市における人口、産業、土地利用、交通などの現状及び将来の見通しを定期的に把握し、客観的・定量的なデータに基づいた都市計画の運用を行うための基礎となるものです。 民間へのデータ貸与については、調査主体である都道府県の判断によります。	都市計画法第6条第1項 都市計画法施行規則第4条、第5条	検討を予定	都市計画基礎調査の個別データの持つ個人情報等をどのように処理すべきかという指針がないことが、データのオープン化が進んでいない主な要因と考えられるため、オープン化にあたり支障となっている課題の抽出とその対応策の検討等を平成29年度から行い、その結果をふまえ、平成30年度中にオープン化に向けたガイドラインを作成し、各自自治体に周知します。	◎
281121015	28年 11月21日	28年 12月19日	29年 5月31日	セメント等のコンクリート構成材料のJIS改正後品質基準が建築基準法第三十七号条で定めるコンクリートの品質基準へ円滑に反映されるスキームの構築	<p>【具体的内容】 セメント協会はセメントJISの品質値を改正の都度、建築基準法第三十七号条二号に該当する大臣認定コンクリートの性能評価試験、即ち、「JIS改正前後品を使用したJIS A 5308の種類に該当しないコンクリートの比較試験(仮称)」を実施し、報告書を公表する。 国土交通省による当該報告書審査の結果、改正後セメントの品質が大臣認定コンクリートに影響を及ぼさないとの技術的同等性の判断が得られた場合、建築基準法第三十七号条二号で定めるコンクリートの品質基準に代替える扱いとし、同報告書を再申請時の「別添函書」の一部として、簡素化および再申請手数料を軽減した再申請の手続きスキームを要望する。</p> <p>【提案理由】 建築基準法第三十七号条二号で定めるコンクリートの構成材料の品質基準については、建設省告示144号に示されている。セメントの場合、「コンクリートに使用するセメントは、密度、比表面積、凝結(始発時間及び終結時間)、安定性、圧縮強さ及び水和熱の基準値及び組成が定められたものであること。ただし、水和熱にあつては、コンクリートの材料特性値に影響しない場合においては、この限りでない。」と記述され、指定性能評価機関が品質基準値を独自に定めている。 セメントJISは、環境面の社会的要請や技術開発、将来の原料事情等を考慮し定期的に見直しを行い、必要に応じて「品質規格値」を改正している。しかし、これらが大臣認定の品質要件となっている場合、改正JIS品の普及の大きな支障になっている。具体的には以下の通り。 ・同一の製品に対して遵守すべき品質値がJISと大臣認定で複数存在する。 ・サーベイランスがない大臣認定制度では再認定でしか品質値を変更できない。 ・改正前後品の同等性を評価するスキームが未確立であることや再認定費が高額であるため、既認定に対する改正JIS品を供給できる環境が整わない。 建築基準法第三十七号条二号の大臣認定コンクリートが障害となり、社会的要請に応えた改正JIS品を供給できない環境が続くことは、公益性の観点からも問題が大きい。そのため、セメントJISの改正が大臣認定制度へ平易に反映され、改正JIS品が大臣認定を受けたコンクリートの材料として円滑に流通出来る環境が整う制度への見直しを希望する。また、再認定費用の面では建築基準法施行規則第十一条の二三(手数料の額)の第2項第二号に「軽微な変更」の場合は手数料の軽減が定められている。JIS改正項目に限定した再申請の手数料を同規則における「軽微な変更」の適用についても要望する。 セメントに関しては、2009年に改正したJIS R 5210(ポルトランドセメント)の品質値の製品が供給できない環境が続いており、今後もその見直しは立っていない。要望が実現すれば2009年改正の製品が供給だけでなく、今後、JIS改正と大臣認定の品質基準値変更手続きが平行して進められるので社会的要請に応えるセメントが供給できる。また、本件はセメントだけでなく、コンクリート用の骨材や化学混和剤も同様であり、全てのコンクリートの構成材料にも良い効果を及ぼすものと考えられる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	構造耐力上主要な部分などに使用する建築材料として国土交通大臣が定めるものは、国土交通大臣の指定するJIS規格若しくはJAS規格に適合するものであるか又は国土交通大臣の認定を受けたものでなければならぬ。	建築基準法第37条	事実認識	建築基準法第37条第2号の規定に基づく認定に係るコンクリートに使用するセメントの品質基準については、申請者が定めた品質基準値に基づき認定を行っているものであり、国土交通省として特定のJISへの適合を求めているものではありません。	

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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

- ※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する提案については本会議で検討している事項及び検討を予定している事項
○:再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
△:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	受付日	所管省庁への 検討 要請日	内閣府 での 回答取 まとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案 主体	所管 官庁	所管省庁の検討結果				規制改革 推進会議に おける再検 討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の 分類	対応の概要	
281121016	28年 11月21日	28年 12月19日	29年 5月31日	第一種低層 住居専用 地域にお ける調 剤薬局 出店 規制の緩和	<p>【具体的内容】 第一種低層住居専用地域においては、病院は集客力の高い施設とのことで建設が制限されているが、診療所は建設可能となっている。 現状では、診療所で処方箋をもらっても他の用途地域の調剤薬局に行かなければならないため、患者の利便性を著しく阻害している。 そのため、第一種低層住居専用地域においても調剤薬局の出店規制の緩和を希望する。</p> <p>【提案理由】 建築基準法48条(用途地域・用途制限)により、第一種低層住居専用地域においては病院の建設は認められていないが、診療所は認められている。 医薬分業の指導のもと院外処方としている診療所は多いが、調剤薬局は第一種低層住居専用地域には建設できない為、患者は処方箋を持って別の用途地域にある調剤薬局に行かなくてはならない。 厚生労働省の提案する「地域包括ケアシステム」を構成する末端の施設が診療所(かかりつけ医)であり、調剤薬局も地域の健康ステーション(かかりつけ薬局)としての機能が益々求められてきている。 現行制度においても、建築基準法施行令130条の3の規定を用いて第一種低層住居専用地域に薬局を開局することも可能ではある。しかし、それは居住部分の不必要な設置や店舗面積の面で厳しい制限など、調剤薬局として非効率かつ不十分な機能のものとならざるを得ない。そのため、今後は地域にとって必要不可欠な施設として幅広く調剤薬局の建設を認めるべきである。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建築基準法第48条の用途規制により、各用途地域ごとに建築可能な規模等が定められています。 特に、第一種低層住居専用地域においては、日用品の販売を主たる目的とする店舗は、当該部分の床面積が延べ面積の1/2未満であり、かつ、50mを超えない兼用住宅であれば、立地することが可能です。	建築基準法第48条第1項 建築基準法施行令第130条の3	現行制度下で対応可能	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。 ご指摘の調剤薬局については、通常、日用品の販売を主たる目的とする店舗として取り扱われているところです。そのため、第一種低層住居専用地域においては、薬局部分の床面積が延べ面積の1/2未満であり、かつ、50mを超えない兼用住宅であれば、立地することが可能です。 ただし、以下の場合には、定められた基準を超える規模のものについても建築することが可能です。 ・地方公共団体が、土地利用の動向を勘案し、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 ・特別用途地区や地区計画等を活用して、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、市街地における環境を害するおそれがない等と認めて許可した場合 なお、平成28年8月3日付通知「第一種低層住居専用地域及び第二種低層住居専用地域におけるコンビニエンスストアの立地に対する建築基準法第48条の規定に基づく許可の運用について(技術的助言)」により、コンビニエンスストアその他の店舗に係る許可の考え方を示しています。	
281121017	28年 11月21日	28年 12月19日	29年 2月28日	公有地の 拡大の 推進に 関する 法律第 4条に 定める 届出 義務の 一部 廃止	<p>【具体的内容】 「公有地の拡大の推進に関する法律」第4条に定める届出の内、市街化区域5千㎡以上及び「宅鉄道」重点区域5千㎡以上の土地取引に関する事前届出義務を廃止する。</p> <p>【提案理由】 一定規模以上の土地を売却しようとする場合、公法第4条の規定に従い、契約締結前に届出を行い、買取を希望する地方公共団体があるかどうか確認の必要がある。また、買取を希望する地方公共団体がいない旨の通知(「買取団体不存在」の通知)又は届出から3週間を経ないし売買契約を締結することが出来ない。(買取を希望する地方公共団体が現れた場合は、公法第6条の規定により、交渉する義務あり) しかし、昨今の公共団体の財政事情等から勘案し、届出後公共団体と買取協議に入る事例は皆無であり、法律義務自体が形骸化しており、過剰な法律規制である。届出義務を廃止する事により、契約当事者の事務負担量が軽減され、公共団体の事務負担量も軽減されることで、経費の削減に繋がる。結果として、土地取引が活発化すると考える。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	公有地の拡大の推進に関する法律は、都市の健全な発展と秩序ある整備を促進するため、必要な土地の先買いに関する制度の整備その他の措置を講ずることにより、公有地の拡大の計画的な推進を図り、もって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。 今回提案のあった法第4条の土地を譲渡しようとする場合の届出義務は、公共用地取得の推進及び多様なニーズに応じた公有地の活用を図るため、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際に、土地所有者の届出により地方公共団体に優先的に当該土地の買取り機会を付与しているものです。	公有地の拡大の推進に関する法律第4条第1項第6号 公有地の拡大の推進に関する法律施行令第2条第2項第1号	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。))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等への届出を義務づけているものです。 今回提案のあった法第4条第1項第6号の一定面積の届出趣旨は、大規模な土地の公共施設用地としての活用の可能性及びその取引機会の希少性に着目するもので、美態としても、これらの区域において公共性及び公益性が高く比較的大規模な開発・整備の可能性があり、近年においても法第6条第1項の買取り協議の通知は行われているところです。 以上の趣旨等から、市街化区域や大都市地域における土地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法に係る重点地域の区域においても、一定面積以上の公共施設の計画的な整備が必要であり、本要望に記載があるように届出義務を廃止することは困難です。	

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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

- ※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
- ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する提案については本会議で検討している事項及び検討を予定している事項
- :再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
- △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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	所管官庁	所管省庁の検討結果				規制改革推進会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要	
281121018	28年11月21日	28年12月19日	29年2月28日	軽微な建設工事の要件見直し	<p>【具体的内容】 軽微な工事の要件は、消費税を含んだ限度額設定となっており、消費税の導入及び増税で、より厳しいものになっている。 2016年6月に施行された監理技術者等の専任要件や特定建設業者の許可要件が緩和されたにもかかわらず、軽微な工事の要件は、事実上の引き締めとなっている。 建設業の許可を持たない業者を広く活用するために、政令で定める軽微な建設工事の要件である「工事一件の請負代金の額が建築一式工事にあつては千五百万円に満たない工事又は延べ面積が百五十平方メートルに満たない木造住宅工事、建築一式工事以外の建設工事にあつては五百万円に満たない工事」という要件を見直すべきである。</p> <p>【提案理由】 建設工事を営もうとする者は建設業の許可を受けなければならない。ただし、軽微な建設工事のみを請け負うことを営業とする者は、この限りでない。ここで「軽微な建設工事」とは「工事一件の請負代金の額が建築一式工事にあつては千五百万円に満たない工事又は延べ面積が百五十平方メートルに満たない木造住宅工事、建築一式工事以外の建設工事にあつては五百万円に満たない工事」のことである。 建設工事の需要は2020年の東京オリンピック開催を前に増加しており、請負価格は上昇している。一方、建設業者の高齢化や厳しい受注状況で建設業者数や建設工事従事者数は減少している。請負工事を完成させるためには建設業の許可をもたない新規業者や小規模の工事業者を必要としているが、建設業の許可を持たない業者は五百万円未満の請負工事が施工できない。 2016年6月に建設業法施行令が改正され、監理技術者または主任技術者の工事現場ごとの専任要件は、建築一式工事が五千万円以上から七千万円以上に、建築一式工事が千二百万円以上から三千五百万円以上に、また、特定建設業者の許可要件は、建築一式工事が四千五百万円以上から六千万円以上に、建築一式工事が千三百万円以上から四千万円以上が緩和されたが、軽微な工事の要件は改正されず、消費税導入により消費税額分が逆に引き締めとなっている。 建設工事が社会に及ぼす影響を考えると、建設業の許可をもたない業者の請負工事に一定の制限を設けることは重要であるが、「軽微な建設工事」の「請負代金の上限額を引き上げる」、または「消費税額を金額制限に含めるのではなく別立てで計算出来るようにする」といった緩和をしても、注文者や社会に影響を与えるものではない。むしろ、規制の緩和により、建設業者の施工能力が向上し、建設工事の需要に応じられる環境が整うため、建設価格も安定するとともに、新規業者の参入も期待でき、建設労働者が増加することで建設工事現場における労働環境の改善も図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	建設業法第3条第1項、建設業法施行令第1条の2	対応不可	特定建設業の許可及び監理技術者の配置が必要となる下請契約の額や専任の監理技術者等が必要となる建設工事の請負代金額については平成28年6月に建設業法施行令を改正し、物価上昇や消費税増税等を動かし引き上げを行ったものです。 他方、許可の適用除外となる軽微な建設工事は、建設工事が公共の福祉に与える影響、発注者の保護の必要性、許可制の実施による建設業者特に小規模帯細建設業者に課せられる負担を総合的に考慮して定められています。 これについては、近年少額工事等におけるトラブルが増加している状況にあることを踏まえ、消費者保護の観点から当面の間は当該金額を据え置くこととしているものであり、現状においてこの金額設定は適切なものであると考えております。		
281121019	28年11月21日	28年12月19日	29年2月28日	地下通路の占用基準の緩和および地下広場の占用許可物件への追加	<p>【具体的内容】 道路の地下空間を活用した、良質な歩行者空間を形成する地下通路について、現行の基準では、必要最低限の占用しか認められておらず、災害時の一時避難場所として滞在可能な地下広場の整備については、占用許可物件として位置付けられていない。 都市再生プロジェクト等とあわせて地域のニーズに対応した、ゆとりある良質な歩行者空間、災害時の一時避難場所として滞在可能な地下広場の整備するために、道路占用許可基準を緩和する旨の通知(技術的助言)を、国から地方公共団体に対し発出することを要望する。</p> <p>【提案理由】 現行の東京都の道路占用許可基準及び道路占用物件配置基準においては、道路地下部を占用する地下通路について、「幅員は必要最小限とし、6m以下」と定められており、交通量予測等から求められる、必要最低限の占用しか認められていない。また、地下広場については、占用許可物件として認められていない。そのため、地域に求められる大規模な空間や将来計画されている都市再生プロジェクト等に伴う交通需要の増加に対応した歩行者空間の確保が困難である。 土地の高度利用が進む都市部においては、道路の地下空間等を重層的に活用した歩行者通路や広場等は、ゆとりある良質な歩行者空間の創出や災害に備えた避難場所の確保という観点から、重要な施設であり、これらは都市再生プロジェクトと一体となった整備が求められているところである。そこで、都市再生プロジェクト等と一体的に、地域の求めるゆとりある良質な空間形成、災害時の利用を想定した地下広場の整備を推進するために、道路占用許可基準及び道路占用物件配置基準に定められている、地下通路の幅員の基準について、一律の基準にとられず、地域のニーズにあわせて柔軟な対応を可能にするとともに、現在、占用許可物件に該当しない地下広場についても、占用許可の対象に追加する旨の通知(技術的助言)を、国から各地方公共団体に対し、発出することを要望する。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	道路法第32条	現行制度下で対応可能	ご指摘の地下広場として想定されるものが具体的にどのようなものか明らかではありませんが、地下街、地下室、地下通路その他これらに類する施設の占用については、道路法第32条第1項第5号に規定する施設として認められています。 また、国における地下通路の取り扱いにおいては、幅員の基準を設けておりませんが、地下通路を含む占用物件については、道路法施行令で定める基準の他、道路管理者が地域の特性等を踏まえて基準を策定している場合においては、これらの基準にも適合する必要があります。		

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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
 ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する提案については本会議で検討している事項及び検討を予定している事項
 ○:再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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 官庁	所管省庁の検討結果				規制改革 推進会議に おける再検 討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の 分類	対応の概要	
281121020	28年 11月21日	28年 12月19日	29年 5月31日	窓面採光装置設置にともなう規制緩和	<p>【具体的内容】 「建築基準法第28条」において「居室の採光および換気」についての定めがあり、居室や教室など居住空間における床面積に対する採光可能な窓の面積の比率が1/5から1/10になるように規制されている。この際に、窓面積に関しては、天窓など採光により有利な場合には3倍に補正できることが定められている。 そこで、垂直な窓に採光装置を設置した際に、通常の窓より効率的に屋内に光を取り込むことが出来る場合は、垂直な窓に設置する採光装置に対しても補正係数が適用できるように要望する。</p> <p>【提案理由】 床面積に対する窓開口部の割合については、例えば①住宅1/7、②保育所、幼稚園、小、中、高等学校1/5、③病室1/7、などと定められている。この際、採光に有利な天窓は面積を3倍に補正することが可能となっている。 これを、垂直面の窓でも効率的に光を屋内に取り込むことが可能な場合、採光装置を取り付けた窓面積に一定の補正係数をかけられるよう要望する。例えば、床面積に対する窓開口部の割合が1/10の物件において、窓の1/3に採光装置を設置し、設置部分だけ補正係数を4とすることが出来れば、開口部割合は1/5となる。 これにより、空きオフィスなどの窓に採光装置を設置することで保育所や幼稚園・学校などに転用することが出来れば、待機児童問題の緩和に大きな効果を期待できる。また、住宅などでも採光の条件を満たせず、サードルームとせざるを得ない物件において居室化することが可能となり、土地・空間の有効利用が可能となる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建築基準法においては、住宅、学校などの居室に、採光のための窓等を設置することを求めている。具体的には、採光に有効な窓等の面積(以下採光有効面積という)について、住宅の場合は各居室の床面積の1/7以上、その他の建築物の場合は、居室の用途に応じて居室の床面積の1/10～1/5の間で建築基準法施行令第19条で定める割合以上としなければならない。 なお、採光有効面積の算定に当たっては、当該居室の開口部ごとの面積に採光補正係数を乗じて算出するが、天窓については採光補正係数に3.0を乗じて得た数値としている。ただし、上記に従い算出した採光補正係数が3.0を超える場合には、3.0を上限とする。	建築基準法第28条、建築基準法施行令第19条、第20条	その他	ご提案の垂直な窓に設置する採光装置の技術的検証が必要であるため、当該装置が効率的に屋内に光を取り込むことが出来る技術的根拠を明確にお示し頂いた上で、対応の有無を検討させていただきます。	
281121021	28年 11月21日	28年 12月19日	29年 2月28日	経営業務の管理責任者の選任要件(経歴年数)の緩和	<p>【具体的内容】 経営業務の管理責任者は、①許可を受けようとする建設業に関し5年以上、②許可を受けようとする建設業以外の建設業に関し7年以上の経営業務の管理責任者としての経験を有する者を常勤の役員から選任しなければならない。この要件につき、①を3年以上、②を5年以上と緩和すべきである。</p> <p>【提案理由】 経営業務の管理責任者は、①許可を受けようとする建設業に関し5年以上、②許可を受けようとする建設業以外の建設業に関し7年以上の経営業務の管理責任者としての経験を有する者を常勤の役員から選任しなければならない。 しかし、経営業務の管理責任者の選任時に求められる経験年数は実態との乖離が大きく、制度本来の目的を果たしにくくなる原因となっている。 例えば今日は、一企業の扱う業種は多岐に渡っており、建設業を専業としない企業も数多くある。その中で経営業務の管理責任者の要件に5年から7年に渡る建設業に特化した経営経験を加えることは、人材確保の困難さに加え、将来的な人材育成の可能性をも閉ざすものとなっている。また、同族企業でない限り、同一人が5年から7年に渡り、役員または令3条の使用人として在任することは、我が国の企業実態に即していない。 経営業務の管理責任者の要件を緩和することにより、人材の確保の困難さによる廃業を確実に防止し、建設作業員の不足に歯止めをかけることができる。なお、本要望で提案した必要な経験年数については、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ることを根拠とし、許可を受けようとする建設業以外については従前のおり2年の差を設けたものである。</p>	(一社)日本経済団体連合会	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の一人が、個人である場合において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であることが必要です。	建設業法第7条第1号、建設業法第15条第1号	検討に着手	建設業は、一品ごとの受注生産、契約金額が多額、請負者が長期間瑕疵担保責任を負うという、他の産業とは異なる特性を有していることから、その適正経営を確保するため、建設業の許可に際し、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義務付けております。	

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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
 ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する事項(提案については本会議)で検討している事項及び検討を予定している事項
 ○:再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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	所管官庁	所管省庁の検討結果				規制改革推進会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要	
281121022	28年11月21日	28年12月19日	29年5月31日	建築基準法旧38条大臣認定建築物の活用について	<p>【具体的内容】 2016年6月「建築基準法の一部を改正する法律等の施行について(技術的助言)」等が通知されている所だが、改正は部分的であるため、さらなる適正化を要する。 具体的には、①旧38条認定建築物の改修に伴う既存不適格箇所の建設方法の簡素化および適用範囲の適正化(区画等に関する部分等)、ならびに②「防火・避難対策等に関する実験的検討(平成24年度建築基準整備促進事業)」の検討結果について、対策されていない部分の早期実施である。</p> <p>【提案理由】 建築基準法旧38条認定は、法令では対応できない革新的な構造や技術などの採用を、個別の建築プロジェクトごとに大臣認定で特例的に認める仕組みであったが、2000年の同法性能規定導入時に38条が削除され、個別プロジェクトごとの特例認定ができなくなったことにより、当該建築物は法令上すべて既存不適格扱いとなっている。 大臣認定物件で既存不適格となっている項目のうち、一部は、現行法が求める水準に至っていないものがあるものの、多くの項目が現実的な性能として現行法が求める水準をクリアしているにも関わらず、建築確認申請が必要な用途変更(100㎡以上)、増築(防火地域は全ての増築、大規模修繕(主要構造部の過半)では、増築部分だけでなく建物全体に対し現行法上の既存不適格箇所の是正が求められることから、各種変更や工事が実質不可能になるなどの問題が発生している。 2016年6月1日の法改正では、旧38条大臣認定物件の既存不適格項目への一部対処がなされたものの、現行法の性能検証の手法を用いても、以前として既存不適格となる項目が多く残っている。例えば、耐火建築物の規定として、鉄骨の柱梁等に耐火被覆等の耐火措置を行わなければならない点や面積区画の規定により防火区画を新たに計画しなければならない点(建物の構成により物理的に対応不可能な場合もある)等が挙げられる。 既存不適格については全て解決して初めて増改築等の申請ができることから、部分的な解決では根本的な解決には至らず、引き続き、法改正等の対応を要する。 38条認定を受けている建築物には、投資金額が大きい大型のビルや大空間アトリウムなどを持つ公共施設などが多数含まれており、良好な建築ストックを活用することが日本国の経済活動には有効である。また、要望の実現により、2000年以降、政策・社会的要請に対し建築物と対応すべき事項(防火性能の向上等)の実施促進につながることを期待される。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	平成10年の建築基準法の改正において建築基準の性能規定化が図られたことに伴い、旧法第38条が削除されたが、技術的な知見が十分蓄積されていなかったり、検証方法が確立していなかったりすることなどにより性能規定化されていない技術的基準が残っていたため、防火・避難対策等に関する実験的検討(平成24年度建築基準整備促進事業)の検討結果などを踏まえ、旧38条認定建築物の増築等が円滑に行われること。	建築基準法施行令第108条の3、第112条など	その他	ご提案の内容だけでは、実際に制度上、どのような支障を生じているかが明らかでないため、具体的な事例をお示し頂いた上で、対応の有無を検討させていただきます。	
281124003	28年11月24日	28年12月19日	29年5月31日	民泊サービス(戸建住宅等)を活用した宿泊サービスの提供)における建築基準法の取扱いについて	<p>【提案目的】 訪日観光客が増加し、宿泊施設の不足が課題となる中、伝統的な日本家屋を改修した宿泊施設が観光客から人気を集めている。 一方、全国各地では、空き家が増加し、生活環境、防災、防犯の観点から問題となっている。 現在、国では規制改革実施計画(H28.6.2閣議決定)において、民泊サービスを推進するため、平成28年度中に法案を提出することとされ、検討されているところである。 このため、戸建住宅を民泊サービスに提供する場合は、建築基準法の取扱いを戸建住宅と同様の規制とし、空き家の戸建住宅の宿泊施設への利用を拡大することにより、宿泊施設不足の解消や、空き家の有効活用を促進する。</p> <p>【提案内容】 民泊サービスに関する新法においては、次の想定事例に該当し、戸建住宅を民泊サービスに提供する場合は、建築基準法の規制を戸建住宅と同様の規制にすること。 (1)想定事例 1. 宿泊施設の利用形態が家族や友人などの特定の1グループ 2. 10人以下など少人数への1棟貸 3. 住宅の規模が2階以下かつ300平方メートル未満 (2)建築基準法の取扱い 上記(1)の想定事例に係る戸建住宅については、家主居住型、家主不在型に関わらず住宅とみなして宿泊施設として利用できるようにすること。具体的には、建築基準法上、ホテル・旅館に係る次の規制を戸建住宅と同じ規制にすること。 1. 界壁・間仕切壁 2. 排煙設備の設置 3. 内装制限 4. 屋内階段の寸法</p> <p>【懸念される課題】 本県では、観光客を県内に宿泊させるため、日本家屋の空き家を宿泊施設として有効活用することが必要と考えている。民泊サービスは住宅を活用した宿泊サービスの提供であることから、既存のホテル・旅館と同様の建築基準法の規制とした場合、古民家などの空き家を持つ魅力の低減や修繕による事業者負担につながり、民泊サービスの提供が進まないおそれがある。</p> <p>【民間事業者のニーズ】 戸建住宅を活用した宿泊施設を運営する事業者、不動産業者等へヒアリング調査を行った結果、建築基準法の規制を緩和する本県提案に賛同し、次の要望をいただいている。 (例) 現行制度では、画一的な規制により物件の持ち味が失われることもあるため、規制を緩和してもらいたい、など。</p>	広島県	厚生労働省 国土交通省	戸建住宅を住宅宿泊事業を行う届出住宅とする場合は建築基準法上、住宅と扱う	住宅宿泊事業法(法案審議中)第6条、第21条	検討を予定	民泊に係るルールのあり方については、厚生労働省と観光庁が平成27年11月末に共同で立ち上げた有識者会議「民泊サービスのあり方に関する検討会」において、関係省庁(国土交通省住宅局・消防庁・警察庁)も加え、幅広い観点から検討し、平成28年6月最終報告書が取りまとめられました。この報告書に基づき民泊サービスが適切に推進できるよう、類型別に規制体系を構築することとし、既存の旅館業法とは別の法制度として、住宅宿泊事業法案を平成29年3月10日に閣議決定し、同日に国会に提出しております。 本法案において、住宅宿泊事業を実施する戸建住宅(以下、届出住宅。)の建築基準法上の用途は、住宅と扱うものとしております。なお、届出住宅については部屋の構造を熟知していない宿泊者が滞在することも想定されることから、火災が発生した場合等の円滑な避難を確保するため、本法案において、非常用照明器具の設置や避難経路の表示等を求めることとしております。	△

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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
 ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項に関する提案については本会議)で検討している事項
 ○:再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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 官庁	所管省庁の検討結果				規制改革 推進会議に おける再検 討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の 分類	対応の概要	
281124004	28年 11月24日	28年 12月19日	29年 1月31日	民泊サービス (戸建住宅等 を活用した宿 泊サービスの 提供)におけ る消防法の取 扱いについて	<p>【提案目的】 訪日観光客が増加し、宿泊施設の不足が課題となる中、伝統的な日本家屋を改修した宿泊施設が観光客から人気を集めている。 一方、全国各地では、空き家が増加し、生活環境、防災、防犯の観点から問題となっている。 現在、国では規制改革実施計画(H28.6.2閣議決定)において、民泊サービスを推進するため、平成28年度中に法案を提出することとされ、検討されているところである。 このため、戸建住宅を民泊サービスに提供する場合は、消防法の取扱いを戸建住宅と同様の規制とし、空き家の戸建住宅の宿泊施設への利用を拡大することにより、宿泊施設不足の解消や、空き家の有効活用を促進する。</p> <p>【提案内容】 民泊サービスに関する新法においては、次の想定事例に該当し、戸建住宅を民泊サービスに提供する場合は、消防法の規制を戸建住宅と同様の規制にすること。 (1) 想定事例 1. 宿泊施設の利用形態が家族や友人などの特定の1グループ 2. 10人以下など少人数への1棟貸 3. 住宅の規模が2階以下かつ300平方メートル未満 (2) 消防法の取扱い 上記(1)の想定事例に係る戸建住宅については、家主居住型、家主不在型に関わらず住宅とみなして宿泊施設として利用できるようにすること。具体的には、消防法上、ホテル・旅館に係る次の規制を戸建住宅と同じ規制にすること。 1. 誘導灯・誘導標識 2. 自動火災報知設備 3. 防災設備の使用 4. 消火器具</p> <p>【懸念される課題】 本県では、観光客を限内に宿泊させるため、日本家屋の空き家を宿泊施設として有効活用することが必要とされている。民泊サービスは住宅を活用した宿泊サービスの提供で魅力ことから、既存のホテル・旅館と同様の消防法の規制とした場合、古民家などの空き家が持つ魅力の低減や修繕による事業者負担につながり、民泊サービスの提供が進まないおそれがある。</p> <p>【民間事業者のニーズ】 戸建住宅を活用した宿泊施設を運営する事業者、不動産業者等へヒアリング調査を行った結果、消防法の規制を緩和する本県提案に賛同し、次の要望をいただいている。 (例) 現行制度では、画一的な規制により物件の持ち味が失われることもあるため、規制を緩和してもらいたい、など。</p>	広島県	総務省 厚生労働省 国土交通省	消防法令では、建物の火災の危険性に応じて、最低限必要と考えられる消防用設備等の設置及び防災物品の使用が求められているところです。	消防法第8条の3、第17条 消防法施行令第4条の3、第7条、第10条、第21条、第26条	検討に着手	民泊に係るルールのあり方については、厚生労働省と観光庁が平成27年11月末に共同で立ち上げた有識者会議『「民泊サービスのあり方に関する検討会」』において、関係省庁(国土交通省住宅局・消防庁・警察庁)も加え、幅広い観点から検討し、平成28年6月最終報告書が取りまとめられました。この報告書に基づき民泊サービスが適切に推進できるよう、類型別に規制体系を構築することとし、既存の旅館業法とは別の法制度として、本年度中に法案を提出予定です。 また、消防法令では、建物の火災の危険性に応じて、最低限必要と考えられる消防用設備等の設置及び防災物品の使用が求められています。戸建住宅を民泊サービスに提供する場合には、例えば、施設的事情に不案内な不特定多数の人が宿泊することにより不慣れた火気使用設備を用いることによる出火のおそれが高まるなど、戸建住宅と比べて火災危険性が高まることと想定されるため、その危険性に応じて、最低限必要と考えられる消防用設備等の設置及び防災物品の使用を行っていただく必要があると考えています。 ただし、消防用設備等の設置が必要な場合であっても、消防署長等が火災予防上支障がないと認められた場合には、当該設備等の全部又は一部を設置しないこととする等の取り扱いが可能であり、例えば民宿等に設置される誘導灯及び誘導標識については「民宿等における消防用設備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)で上記取り扱いの具体的な要件等が示されています。	△
281125002	28年 11月25日	28年 12月6日	29年 1月31日	災害時における 弾力的な貨物自動車 の配置転換の 実現に向けて	<p>【具体的内容】 貨物自動車運送事業に使用する車輛の弾力的な配置変更を、災害時において各事業者独自の判断により、手続等を要せず原則自由に行うことができるようにすべきである。</p> <p>【提案理由】 貨物自動車運送事業に使用する車輛については、使用の本拠の登録が必要となる。 当該本拠地以外において使用する場合は、繁忙期等一時的な利用地移動を除いて届出を要する。 例えば、熊本地震等の災害時と同様であり、本拠地以外での車輛使用には、届出の手続をとるか、又は、国土交通省の発する車輛の弾力的な運用に係る通達を待つ必要がある。 一方で、救援物資等の迅速な輸送は災害発生時の喫緊の課題として挙げられており、運送事業者には、当該課題解決の為に、一刻も早い運送網の構築が望まれている。 従って、大規模災害等において事業用車輛の配置転換を、手続等を要せず行うことを可能にすべきである。 結果、迅速且つ適切な戦力配置によるサービス網の早期復旧、ひいては被災地等への速やかなサービス提供を実現し、運送事業者として公共の福祉への更なる貢献を果たすことが可能になると考える。</p>	ヤマトホールディングス株式会社	国土交通省	一般貨物自動車運送事業を行う場合、基本的には営業所毎に配置された使用権原を有する事業用自動車を用いる必要があります。	貨物自動車運送事業法	その他	先般の熊本地震の際には、「国土交通省として、貨物自動車運送事業法の柔軟な運用を含め、最大限の支援を行う」とこととする通知文を出し、貨物自動車運送事業者による同一事業者内の営業所間の車両移動の弾力化及び引越繁忙期のみ認めているレンタカー使用を認める等、国として柔軟に対応する措置を行ったところです。 貨物自動車運送事業者には安全の担保の観点から自己の運転者及び車両に係る運行管理及び車両管理が義務付けられており、他事業者の車両を使用することは原則認めておりませんが、熊本地震のような大規模災害が発生した際には、被害の状況及び具体的なニーズを踏まえ、輸送の安全を確保することを前提に、個別に迅速かつ柔軟な対応を行えるよう検討してまいります。	

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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

- ※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
- ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する提案については本会議で検討している事項及び検討を予定している事項
- :再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
- △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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	所管官庁	所管省庁の検討結果				規制改革推進会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要	
281125003	28年11月25日	28年12月6日	29年1月31日	きめ細かい輸配送網を提供する為の新規出店台数規制の撤廃	<p>【具体的内容】 貨物自動車運送事業における営業所新規出店時の認可基準を見直し、最低車輛台数の規制を撤廃すべきである。</p> <p>【提案理由】 貨物自動車運送事業法に係る通達において、営業所の新規出店については、認可車輛の台数5台以上が条件とされている。このような認可車輛台数の規制は、許可を受ける事業者の体力等が判断基準と解釈できる。一方で、過疎地等では顧客に対しきめ細かいサービスを提供するために、当該規制台数以下の出店を行うことが望ましい場面も存在する。</p> <p>頭書の通り、認可基準の本旨に沿った見直しを行い、最低車輛台数に係る規制を撤廃すべきである結果、顧客により身近で、きめ細かいサービスを、より迅速に提供することが可能となり、国民の利便性向上に資することができると思われる。</p>	ヤマトホールディングス株式会社	国土交通省	一般貨物自動車運送事業及び特定貨物自動車運送事業を行う場合、基本的には営業所毎に配置する事業用自動車の数を5両以上とする必要があります。	貨物自動車運送事業法	対応不可	営業所を新規出店する場合など事業計画の変更の際の認可基準として、営業所毎に必要な最低保有車両台数を定めておりますが、これは安全の確保のための自主管理体制を維持するために必要な事業規模として、その台数を五両以上としているものです。なお、貨物軽自動車運送事業については最低車両台数の制限はなく、1両から事業を行うことができることとなっております。	◎
281125005	28年11月25日	28年12月6日	29年1月31日	旅客と貨物混載運送を可能とする制度の新設に向けて	<p>【具体的内容】 旅客と貨物を同一の車輛で運ぶことのできる制度を新設すべきである。</p> <p>【提案理由】 道路運送事業法上、業として人と貨物を同一の車輛で運送することは、いわゆる乗合バス等に代表される一般乗合旅客自動車運送事業者が少量の貨物を運送する場合に限り認められている。その為、貨物事業者とバス会社が、協定を締結することにより、制限重量350kgを基準として客貨混載が実現している。(当該基準を超える場合は、個別具体)</p> <p>しかし、当該規定に基づく客貨混載は、あくまで過疎地域等の乗合バスの既存路線維持に視点が寄るものであり、当該地域外における新規のサービス提供又は、貨物事業者としてのサービス提供維持の視点に欠けるものである。</p> <p>頭書の通り、旅客・貨物の両運送行為を総合的に取扱可能となることで、両業界におけるドライバーの担い手不足に対応可能となる。又、両事業者における採算ラインが下がり、過疎地に拘らず都市部もサービスの創出が可能となる。結果、人口減少に起因する両運送サービスに係る空白地帯の解消に寄与し、当該地域住民の福利が増進されるものと思われる。</p>	ヤマトホールディングス株式会社	国土交通省	道路運送法において、一般乗合旅客自動車運送事業者は、旅客の運送に付随して、少量の郵便物、新聞紙その他の貨物を運送することができるとされております。	道路運送法	その他	一般乗合旅客自動車運送事業者は、旅客の運送に付随して、少量の郵便物、新聞紙その他の貨物を運送することができるものとされており、地域については過疎地域等の限定はなされております。また、コミュニティバスなどを用いた自家用有償旅客運送者による過疎地域等における少量貨物の有償運送については、個別の許可等に基づいて行うことができます。その他の客貨混載の形態や都市部でのサービスにつきましても、具体的なニーズがございましたら個別に検討していきたいと考えております。	◎
281128001	28年11月28日	28年12月19日	29年2月28日	現在、通達により禁止となっている「ダンパカーのさしわく」取り付けを認めて頂きたい。	<p>高度成長期にダンパカーの過積載が重大事故に繋がったのを受け、昭和42年、ダンパカー荷台の差し枠取り外しが下命され、同時に荷台ありの改造が一切禁止とされました。自動車は、固定され、脱着ができないものを取り付けた場合以外は改造とはなりません。荷台ありの改造を一切禁止されたことで、取り付け装置を固定できなくなり、脱着可能なさしわくであっても取り付けができず、現在に至っております。日本が世界の工場だった当時の、無謀な積載を前提とした通達は、成熟社会にあっては用を終えたと考えます。</p> <p>元来、ダンパカーは、ばら積み貨物を降ろすのに便利な構造となっており、砂利・土砂に限らず多様な積載物の運搬に利用され、「さしわく」は、比重の軽い物品を輸送する際の調整機能を果たし、容積を増やすことで最大積載量を有効に活用して参りました。しかし、法律の建付けは農産物や産業廃棄物を運搬するダンパを「もつばら砂利土砂を運搬しない自動車」として区別をし、積載物に応じた高さのあたりが装着されるため、積載物に見合った自動車を複数台購入するか、単機有効期間をロスしてその都度改造検査を受けることが義務付けられております。</p> <p>一方、積雪地においては、建設業者が冬の除排雪を担うことから建設現場で働く人もダンパカーや建設機械もそのまま除排雪に移行します。冬の到来に合わせて慌ただしく用途が変わるため構造変更検査を受けることは事実上困難となっております。</p> <p>又、排雪場に連なる道路には、違法となる改造は施さないものの、あまりにコンパネを立てかけただけのより危険な自動車も見かけます。こうした悩みを解消していたのが「さしわく」であり、脱着することで段階的に荷台ありの高さを調整できるよう工夫された装置です。</p> <p>行政書士として事業者の皆さんの苦労を見るとき、是非とも早期にこの規制を撤廃して頂きたく提案に及びました。</p> <p>さしわくを活用し、排雪、被災地の除染、産物輸送、農業にと、特に需要が多い中型ダンパがマルチで活躍できることを願っております。何卒宜しくお願い致します。</p> <p>尚、道交法上は、過積載でなければ取締りの対象とはなりません。</p>	P・R・O行政書士法人	国土交通省	専ら砂利、土砂等の運搬に用いるダンパカーの最大積載量は荷台の容積により判断されるため、道路運送車両の保安基準において、物品積載装置の容量増加を可能にし、過積載につながる差し枠の取付け金具の備え付けは禁止されています。他方、比重等が軽い物品(排雪、農作物等)の運搬に用いるダンパカーは、その比重に応じた荷台の差し枠の取付け金具の備え付けが認められています。 <p>道路運送車両の保安基準第27条</p> <p>道路運送車両の保安基準の細目を定める告示第37条</p>	道路運送車両の保安基準第27条 <p>道路運送車両の保安基準の細目を定める告示第37条</p>	対応不可	様々な比重の物品を運搬することが可能な車両において差し枠を認めることは、過積載につながる行為であり、このような車両に対して差し枠の備え付けは認められません。なお、荷台の容積により最大積載量が判断されない物品の運搬に用いるダンパカーには差し枠の取付け金具の備え付けは禁止されております。	

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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
 ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する提案については本会議で検討している事項及び検討を予定している事項
 ○:再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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	所管官庁	所管省庁の検討結果				規制改革推進会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要	
281128002	28年11月28日	28年12月6日	29年1月31日	イベント民泊ガイドラインの見直しについて	平成27年規制改革実施計画によって、イベント時の一時的な宿泊需要の増加に対応するためのイベント民泊は、旅館業法の適用外である旨が明確にされた。しかしながら、平成28年4月1日付で厚生労働省・観光庁から出されたイベント民泊ガイドラインでは、様々な制限や煩雑な手続きが求められており、イベント民泊実施に当たっての大きな障害となっており、改善が望まれる。具体的には以下のとおりである。 (1)同一施設で年間複数回のイベント民泊の禁止 同一地域で大規模なイベントが年に複数回開催されることがあるが、イベント民泊ガイドラインでは、同一施設で年2回以上イベント民泊を実施することを禁止している。宿泊施設が不足するイベントが複数存在していたとしても、事実上、どれか一つでしかイベント民泊を実施することができず、イベント民泊の普及につながらない。そのため、同一施設であっても、宿泊施設が不足する場合には、年間複数回のイベント民泊を可能とすべきである。 (2)宿泊者の入れ替わり禁止 イベントの中には、数週間から数か月に渡って開催されるものもあるが、イベントの開催期間が長期になれば、当然宿泊者が入れ替わることが想定される。しかし、イベント民泊ガイドラインでは宿泊者の入れ替わりが禁止されており、一度誰かが宿泊した施設には、イベント開催中であっても他の人は宿泊することができない。このため、事実上イベント開催期間の最初しかイベント民泊ができないこととなり、宿泊施設の不足という課題解決につながらない。そのため、イベント期間中であれば、宿泊者の入れ替わりを可能とすべきである。 (3)その他実施が望ましいとされる事項 イベント民泊ガイドラインでは、自宅提供者への研修、宿泊者の本人確認、記録の保存、保険への加入などを実施することが望ましいとされている。これらは、いずれも望ましいものとして書かれており、義務とはされていないが、実際の運用上は、イベント民泊ガイドラインに記載があることを根拠に、自治体から上記のような取組を求められることがある。イベント民泊は、旅館業法の適用外であり、法的な制限を受けるものではない以上、行政が干渉することは法的根拠が不明確である。このような事項については、本来は必要であると考えるが、仮に記載するとしても、これらの事項は義務ではなく、実施しなくても何ら問題がない旨を強調すべきである。	ヤフー株式会社	厚生労働省 国土交通省	○「反復継続」して有償で宿泊サービスを提供する場合は、「業」に当たり、旅館業法に基づき許可が必要です。 ○年1回(2~3日程度)のイベント開催時であって、宿泊施設の不足が見込まれることにより、開催地の自治体の要請等により自宅を提供するような公共性の高いものについては、「反復継続」するものではなく、「業」に当たらないという考え方を平成27年7月1日の事務連絡でお示しました。この場合は、旅館業法上の許可を要しません。	旅館業法第3条第1項	対応不可	○「反復継続」して有償で宿泊サービスを提供する場合は、反復継続して不特定多数の宿泊者が宿泊することによる感染症等のリスクが発生するなど、公衆衛生上の観点から旅館業法に基づく許可制としていますので、反復継続して実施される場合については、営業許可を取得していただきたいと考えています。 ○なお、従前は、客室延床面積が33㎡以上なければ簡易宿所の許可を受けられなかったところですが、本年4月、旅館業法上の簡易宿所営業の営業許可基準の緩和を行い、宿泊者数が10人未満の場合は、客室面積が、1人当たり3.3㎡に宿泊者数を乗じて得た面積以上あれば許可を受けられることとしています。 ○また、イベント民泊ガイドラインにおいて、望ましいとされている事項についても、義務ではないことも含めて、各地方自治体において判断されているものと考えます。	○
281129042	28年11月29日	28年12月19日	29年5月31日	リコール情報の開示	【具体的内容】 ・自動車メーカーのリコール情報について、「使用者」と「所有者」が異なる場合は、「所有者」に対してリコール情報を開示することを義務化すること。 【提案理由】 ・現在、自動車のリコール情報に関しては「使用者」のみに対し、通知が行われており、「所有者」の立場であるリース会社には情報が開示がなされていない。国土交通省のホームページにリコール情報は開示されているものの、型式毎の検査が必要になると、リース会社が確実にリコール情報を得られる体制になっていない。メンテナンスや車両管理などを担うリース会社が確実にリコールの情報を得ることで、使用者の安全へも寄与することになる。	(公社)リース事業協会	国土交通省	自動車メーカーは、リコールの届出を行った場合には、リコール情報を自動車の使用者に周知させるための措置を講じなければならないこととなっています。 一方で、リコール情報の周知の対象に関する制限はないため、自動車メーカーや販売店が、所有者であるリース会社に対してリコール情報を周知することは可能です。	道路運送車両法第63条の3第1項第3号 道路運送車両法施行規則第51条第1項	現行制度下で対応可能	現行のリコール制度においても、所有者であるリース会社から相談を受けた場合には、自動車メーカーや販売店が当該リース会社に対してリコール情報を周知しているものと承知しています。	

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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。

◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する提案については本会議で検討している事項及び検討を予定している事項

○:再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項

△:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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	所管官庁	所管省庁の検討結果				規制改革推進会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要	
281129043	28年11月29日	29年1月16日	29年5月31日	自動車関連諸税に関する情報提供について	<p>【具体的内容】 ・所有者に対して自動車関連諸税・使用者に関する情報提供を行うこと。 ①自動車関連諸税の減免措置について、データ等により提供すること。 ②自動車税収納情報をデータ等により提供すること。 ③使用者の情報を開示すること。</p> <p>【提案理由】 ①自動車に係る諸税の減免措置等により、自動車の課税額が毎年変動し、大量に自動車を所有するリース会社の事務負担が著しく増大している。現状、車検証の備考欄には、燃費等による軽減率等の記載はあるものの、基準年度が改正されることにより、納付税額を正確に把握することができず、混乱が生じている。 適正な納付税額を的確に判定できる情報、すなわち、減税の判定や納税額をリース会社がシステム化することができるデータ等が情報提供されることにより、リース会社の事務負担が軽減される。 ②自動車税収納情報反映のタイムラグ改善に向けた抜本的改善策の検討・実行と合わせ、収納状況についてのデータ提供をお願いしたい。 リース車両の自動車税はリース会社が納税義務者であるが、契約車両のメンテナンス、車両管理もリース会社が担っており、収納情報の確認が必要となる。 陸運支局での自動車税収納確認が電子化されたことで、継続車検時に自動車税納税証明書の提示が省略可能となったが、金融機関やコンビニエンスストアで納付した場合、都道府県と運輸支局での収納情報反映に数日～1週間程度は必要となっている状況であり、迅速な情報の反映ができな い。 ③自動車税納税通知書を受領した際、使用者が不明な場合がある。所有者が使用者を確認するために登録事項証明書の交付請求をしても、個人情報理由に交付請求が認められない。</p>	(公社)リース事業協会	総務省 国土交通省	<p>①現在、地方税においては、自動車取得税のエコカー減税、自動車税のグリーン化特例により、燃費基準達成率等に応じて、税率を軽減する措置を講じており、当該軽減措置の適用基準となる燃費基準達成率等は、車検証に記載されています。自動車取得税については、自動車購入時に納税義務者が課税標準額、税額及びエコカー減税区分その他必要な事項を記載した申告書を都道府県の税窓口へ提出し、その申告した税額を納付します。当該申告書には、グリーン化特例の適用区分に関して記載することとなり、自動車税については、その記載内容に基づき4月1日時点の所有者等に各都道府県から送付される税額等を記載した納税通知書を用いて金融機関等において納付します。</p> <p>②自動車税は、4月1日時点の所有者等に各都道府県から送付される納税通知書を用いて金融機関、コンビニエンスストア等において納付することとなり、納付後には、あらかじめ納税通知書に添付されている納税証明書(紙)が交付されます。その収納情報は、金融機関、コンビニエンスストア等からのデータ送信や納付済通知書(紙)の送付を受け、各都道府県の税基幹システムに取り込み、継続検査時に運輸支局のシステムが当該収納情報を照会する仕組みとなっております。</p> <p>③地方税法の規定により、各都道府県は自動車税の納税義務者(4月1日時点の自動車の所有者等)に対し、納税通知書を交付しなければならないこととされています。</p> <p>登録事項等証明書には個人情報を含むことから、登録情報の悪用の防止を図ることを目的に、運輸支局等において、外見から容易に知らずる「自動車登録番号」に加え、通常知らずる者が自動車の所有者及び使用者やこれらの者と取引関係にある者等に限定される「車台番号」も必要としています。</p> <p>なお、電子的に登録情報の提供を求める場合においては、所有者本人が請求する場合は、「自動車登録番号」又は「車台番号」のいずれか一つで請求できることとしています。</p>	地方税法113条、114条、118条～124条、145条～151条	①現行制度下で対応可能 ②対応不可 ③現行制度下で対応可能	<p>①自動車関連諸税の減免措置については、税制改正プロセスにより2、3年に一度、必要な見直しが行われているところであり、その制度概要、対象車種一覧等については、関係省庁、地方自治体のHP上で周知を行っております。グリーン化特例による軽減後の税額は、各都道府県から納税義務者に通知されており、また、関係機関より車種ごとの自動車取得税額、燃費基準達成率、登録情報等のデータを手に入できると承知しております。</p> <p>②自動車税の収納情報に関しましては、金融機関やコンビニエンスストア等で納付した場合、当該機関から各都道府県への情報の提供に数日を要するため、即日の反映は、困難となっております。自動車税の納付直後に継続検査を受ける必要がある場合には、あらかじめ納税通知書に添付されている納税証明書(紙)により対応いただくようお願いいたします。</p> <p>③現行制度においても、請求者が直接運輸支局等において登録事項等証明書の交付を求める場合においては、自動車登録番号と車台番号をあわせて明示することで請求ができることとしています。</p> <p>なお、電子的に登録情報の提供を求める場合においては、従来より、自動車の所有者である自動車リース会社が車両管理を目的とした請求をした場合には、自動車登録番号又は車台番号のいずれか一つで請求できることとしています。</p>	
281129044	28年11月29日	29年1月16日	29年5月31日	自動車税納付書式の統一等について	<p>【具体的内容】 ・各都道府県の自動車税納付書式の統一を図るとともに、大量の自動車を所有する納税者に対し、データ提供(車体番号、使用者等)すること。</p> <p>【提案理由】 ・自動車登録時の自動車取得税・自動車税申告書の様式は統一化が進んだが、定期賦課に関する各都道府県の納付書の書式が統一されていない。 納付方法も多岐にわたってきたが、書式の統一化及びデータ提供により、大量の自動車を所有するリース会社として、効率的な事務処理(所有自動車と自動車税納税の突合等)を行うことができ、納税期限の順守、事務負担を軽減することができる。 ・また、使用者を的確に管理できる観点からもデータ提供が望まれる。</p>	(公社)リース事業協会	総務省 国土交通省	<p>【総務省】 自動車税の納税通知書(納付書)は、記載すべき事項(賦課の根拠となった法律及び当該地方公共団体の条例の規定、納税者の住所及び一方、税額等)については、地方税法に規定されているところであり、様式については、法令上定められておらず、各都道府県において独自に作成していますが、記載内容及び体裁は概ね同様となっております。</p> <p>【国土交通省】 所有者本人が請求する場合は、「自動車登録番号」又は「車台番号」のいずれか一つで、登録情報の電子的提供を請求できることとしています。</p>	地方税法第1条第1項第6号 道路運送車両法第22条	前段:その他 後段:現行制度下で対応可能	<p>【総務省】 様式の統一については、法令上の制約はありませんが、各都道府県において統一するためには全国的にシステム改修等が必要となり多大な行政コストが発生するため、費用対効果の観点からも検討する必要があると考えます。</p> <p>【国土交通省】 従来より、自動車の所有者である自動車リース会社が車両管理を目的とした請求を行う場合には、自動車登録番号又は車台番号のいずれか一つで登録情報の電子的提供を請求できることとしています。</p>	◎
281130003	28年11月30日	28年12月19日	29年2月28日	自動車検査証記載のQRコード対象項目の拡大	<p>【提案の具体的内容】 現在、自動車検査証(※1)の記載項目はQRコードとしてデータ化され、民間の事業会社にも利用されているが、読取り可能な項目データが一部(※2)に限られているため、全ての記載内容を読取り可能な形でデータ化したうえで、民間の事業会社による利用を開放すること(自動車検査証記載全情報の把握)を要望する。</p> <p>【提案理由】 取得・利用できる対象項目を拡大することにより、民間の事業会社の利便性がより高まると考えられる。特に保険会社においては、自動車検査証に記載のQRコードの読取りによって保険契約に必要なデータを正確かつ迅速に収集することが可能となる。例えば車両所有者の情報を取得できるようにすれば、自動車保険の車両入替(保険対象自動車の変更)の手続きを行う際に、保険契約者が車検証を提出いただく実務を削減することができるなど、お客さまの利便性向上に寄与するものと考えられる。</p> <p>※1 登録車および軽自動車と名称の異なるものを全てを対象とする。 ※2 自動車検査証に記載のQRコードから取得できる項目データは車検満了日、型式、初度登録年月、登録番号、車台番号等の一部に限られており、所有者の氏名又は名称、所有者の住所、使用者の氏名又は名称、使用者の住所など個人情報を含む項目は暗号化されている。</p>	(一社)日本損害保険協会	国土交通省	<p>自動車検査証の二次元コードについては、運輸支局等における自動車検査登録業務の効率かつ円滑な実施のため、必要な事項に絞って自動車検査証の枠外に記載しているものです。なお、この二次元コードは、道路運送車両法(以下「法」という。)第59条第2項に規定する自動車検査証の記載事項ではないため、自動車の登録及び検査に関する申請書等の様式等を定める省令で定められていません(規制はない)。</p>	-	対応不可	<p>自動車検査証の余白部は限られており、かつ、一つの二次元コードに格納できる文字数は技術的に限られていることから、現在、自動車検査証に記載している二次元コードは、自動車検査登録業務の効率かつ円滑な実施に資する情報に限定しております。このため、全ての記載内容を二次元コードでデータ化することは物理的に困難であります。</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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

- ※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
- ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する提案については本会議で検討している事項及び検討を予定している事項
- :再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
- △:再検討の必要を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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	所管官庁	所管省庁の検討結果				規制改革推進会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要	
281130008	28年11月30日	28年12月19日	29年2月28日	自動車検査登録情報提供サービス(AIRIS)および軽自動車検査情報提供サービスの緩和等	<p>【提案の具体的内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車保険の契約の際に契約者から車台番号や所有者情報を電磁的に取得することについて了解をいただくことを前提として、損害保険業界からのアクセスに限り、一般財団法人自動車検査協会(自検協)から提供される自動車検査登録情報提供サービス(AIRIS)および一般社団法人全国軽自動車協会連合会から提供される軽自動車検査情報提供サービス(以下、「両サービス」)について、登録番号のみの照会により取得可能な項目を「車台番号」および「所有者等情報」にまで拡大していただきたい。 両サービスについて利用料金の更なる低コスト化を図っていただきたい。 両サービスの平日の利用時間の拡大および軽自動車検査情報提供サービスの土日祝日のサービス対象化について検討いただきたい。 両サービスを統合していただきたい。 <p>【提案理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在、両サービスにおいては、登録番号のみの照会では、車台番号や所有者等情報を取得することができない。 損害保険会社は、自動車保険の引受けを行うにあたり、車台番号や所有者情報を契約者からの申告により取得しているが、登録番号のみで車台番号や所有者等情報を取得することが可能となれば、契約者から登録番号のみを確認すればよいこととなるため、契約手続きに要する時間が短縮され契約者利便の大幅な向上が図られる。併せて、契約者からの申告負担も無くなるため、事後的な契約訂正等の対応も不要となり、この点でも契約者利便の大幅な向上が図られる。 現在、自動車の「登録情報」は、登録車についてはAIRIS、軽自動車については軽自動車検査情報提供サービスにより情報を取得することが可能である。 登録番号のみの照会で車台番号等の取得が可能となった場合、両サービスを統合いただければ、登録番号のみで登録車か軽自動車かの判別ができないケース(例えば5ナンバー)において、両サービスにそれぞれ照会することが不要となり、効率的な業務遂行が可能となる。 	(一社)日本損害保険協会	国土交通省	<p>〔自動車検査登録情報サービス〕</p> <p>自動車検査登録情報の請求にあたっては、個人情報保護の観点から、登録情報の悪用の防止を図ることを目的に登録番号及び車台番号の両方を必須としているところ、電子的情報提供にあたっては、所有者本人が請求する場合は登録番号又は車台番号はいずれか一つでよいこととなっております。</p> <p>自動車検査登録情報の電子的提供については、道路運送車両法第22条第3項の規定に基づき、同法第96条の15から第96条の17までの規定により国土交通大臣の登録を受けた者(以下「登録情報提供機関」という。)が行うこととしており、登録の要件としては、「登録を申請した者が電子計算機及び情報提供業務に必要なプログラムを有するものであるときは、その登録をしなければならない。」となっております。</p> <p>利用料金については登録情報提供機関がそのサービスに係るシステム等の経費を踏まえて独自に設定しているものであって、著しく不当な場合以外に行政が関与しているものではありません。</p> <p>利用時間については、登録情報提供機関において定めているものであり、データのバックアップ等のシステムメンテナンス業務のため、平日及び土日祝日の17:00～9:00(年末年始(12月29日～1月3日))にあっては全日)はサービス利用対象外とされています。</p> <p>なお、平成25年11月より、土日祝日の9:00～17:00(年末年始(12月29日～1月3日))にあっては対象外)についても利用時間を拡大したところがあります。</p> <p>〔軽自動車検査情報提供サービス〕</p> <p>軽自動車の検査情報にかかる電子提供については、国土交通大臣の認可を受けた業務方法書に基づき、軽自動車検査協会の業務として軽自動車検査ファイルに記録された情報の提供を行っています。</p> <p>当該業務の運用等については、軽自動車検査協会において軽自動車検査情報提供業務取扱規程を定め、同規程第16条から18条までの規定により軽自動車検査協会の承認を受けたもの(以下「承認情報提供機関」という。)が行うこととされています。</p> <p>利用料金については承認情報提供機関がそのサービスに係るシステム等の経費を踏まえて独自に設定しているものであって、著しく不当な場合以外に行政が関与しているものではありません。</p> <p>1434343434343434343434</p> <p>利用時間については、承認情報提供機関において定めているものであり、データのバックアップ等のシステムメンテナンス業務のため、平日の17:00～9:00及び土日祝日(年末年始(12月29日～1月3日))はサービス利用対象外とされています。</p>	車道法第22条第3項、第96条の15～第96条の17 軽自動車については、軽自動車検査協会業務方法書第16条第1項第5号(道路運送車両法第76条の28第1項に基づき認可されたもの)、軽自動車検査情報提供業務取扱規程	制度:現行制度下で対応可能 車道法第22条第3項、第96条の15～第96条の17 軽自動車については、軽自動車検査協会業務方法書第16条第1項第5号(道路運送車両法第76条の28第1項に基づき認可されたもの)、軽自動車検査情報提供業務取扱規程	利用時間:自動車検査登録情報サービス:対応可能 軽自動車検査情報提供サービス:検討を予定	<p>・登録番号から「所有者等情報」のサービス提供については、道路運送車両法は自動車所有権の公証等を目的として、何人も登録情報を記載した登録事項等証明書書の交付を請求できることとされていますが、これを悪用し、自動車窃盗等の犯罪を行う等不正な者が見受けられたため、平成19年の省令改正において、登録事項等証明書書の請求の際に車台番号も必要とすることとしております。</p> <p>また、情報提供サービスを利用されている各損害保険会社が保有している契約データには、所有者氏名・使用者氏名のほか、自動車検査登録番号(車両番号)、車台番号、車名、通称名、自動車の種別、総排気量又は定格出力等が含まれているとのことであり、この内容から登録自動車(普通・小型)、軽自動車の別を区分することが可能であることから、自動車の登録情報及び軽自動車の検査情報ごとにそれぞれの情報提供サービスを利用いただくことが可能と考えます。</p> <p>両サービスの統合については現行制度においても法令等の規定どおり、登録情報提供機関等に係る申請により、登録又は承認がなされた登録情報提供機関等になることは可能です。</p> <p>利用時間及び利用料金については、登録情報提供機関において定めており、その拡大及び低コスト化が可能かどうかは登録情報提供機関において判断されることとなります。</p> <p>なお、利用時間については利用者等からの意見を踏まえ、既存登録情報提供機関からの要望があったことに伴い、国側のシステムにおいて、自動車検査登録業務の終了後に実施しているデータのバックアップ等のシステムメンテナンス業務への影響や保守経費等の運用経費の増加等も考慮した結果、平成29年1月より、平日及び土日祝日においても9:00～21:00(年末年始(12月29日～1月3日))にあっては対象外)と利用時間を拡大したところがあります。</p> <p>〔軽自動車検査情報提供サービス〕</p> <p>利用時間及び利用料金については、承認情報提供機関において定めており、その拡大及び低コスト化が可能かどうかは承認情報提供機関において判断されることとなります。</p> <p>なお、今後、利用者等からの意見を踏まえ、既存承認情報提供機関から利用時間の拡大及び利用料金の低コスト化についての要望があった場合には、軽自動車検査協会のシステムにおける検査業務の終了後に実施しているデータのバックアップ等のシステムメンテナンス業務への影響や保守経費等の運用経費の増加等による情報提供料金の増加も踏まえ費用対効果を考慮しつつ、対応が可能かどうかを検討いたします。</p>
281130066	28年11月30日	28年12月19日	29年3月31日	許可要件の担保が、複数のにまたがる横断的な手続きの証明方法及び、審査基準の設定(建築審査課の場合)	<p>旅館業、倉庫業等の許可や登録申請において、施設基準が要件となる場合があるが、申請窓口では、建築基準法の適合性について確認するよう求められる(事実は後述)。</p> <p>しかし、建築審査課は、建築基準法に基づき確認申請書の受理や中間検査、完了検査を前提に建築基準法の適合性を審査することから、このような他法令に関する適合性の判断については対応できない旨、回答されることが多々ある。</p> <p>行政手続法上、他法令の不適合を理由に該当法令の申請を不許可はできないが、一方で営業に重要な影響を及ぼす建築基準法の適合性につき担保をはかることは願ける。</p> <p>例えば旅館、興行場営業に關しての消防法令に基づく「適合通知書」のような、許可申請を前提とした証明・担保の仕組みを要望したい。また、自治体ごとに運用や基準が異なる点も改善されれば、尚良い。</p> <p>許可要件の担保が、複数のにまたがる横断的な手続きの証明方法及び、審査基準の設定(建築審査課の場合)</p> <p>(事案1) 建築基準法上の「倉庫業を営まない倉庫」で確認申請がされている物件では、原則、倉庫業登録の申請は認められないが、倉庫業法が求める施設基準を満たし、所管の建築審査課の見解確認書を出せば、倉庫業登録が行える。</p> <p>この際の見解確認書の記載内容は任意で、押印等も求められておらず、そもそもこのような運用自体も自治体ごとに異なることから、対応不可能な自治体もある。</p> <p>※建築確認申請した際、「倉庫業を営む倉庫」として申請したが、自治体の判断で「倉庫業を営まない倉庫」とされる場合や、そもそも自家用倉庫であった場合、いずれも同様の指導がなされる。</p> <p>(事案2) 旅館業法の許可申請時の事前相談の場面で必ず「建築基準法上の問題はないか」の確認がなされる。</p> <p>しかし、建築審査課の行なう審査は違反建築でないことが前提であり、実務上、不用意な返事をするのではない。(本来、建築士が計画したものは、適法であるはずという前提で、審査課はそれを「確認する」という運用)</p> <p>これを解消するのは、建築士に計画と図面作成を依頼し、事前協議を代理してもらう方法だが、全ての責任を個人である建築士に背負わせる構造にもなり、これを容易に受任できる者も限られる。また、木造二階建て程度であれば、行政側から法12条報告を求めらうというスキームも考えられるが、非木造や木造3階建以上では、建築当時の法律に適合しているかを証明するため壁体内の筋交いや接合などすべて確認することになり、現実的に不可能とも言える。</p>	服部行政法務事務所	国土交通省	<p>建築基準法においては、個々の建築物が法令の定める基準に適合して建築されるよう担保するために、建築工事の着工前、特定の工程に係る工事の完了後、全体工事の完了後のタイミングにおいて、建築物の規模等に応じて建築主事等がその建築物又はその計画の適合性を確認することとしている。</p>	建築基準法第6条、第7条	現行制度下で対応可能	<p>ご提案の趣旨が、既存建築物(倉庫業を営まない倉庫として建築確認申請を行ったもの等)について、建築基準法への適合を確認することが困難である、という支障があるという内容として捉え、下記のとおり回答させていただきます。</p> <p>建築基準法上は、旅館業、倉庫業の許可や登録において、建築基準法への適合を示すことを求めてはならないことから、こうした手続において建築基準法への適合を示すための「適合通知書」にあたるものも定めはおりません。</p> <p>なお、建築物が竣工した際に完了検査を受けた建築物については、検査済証により竣工時点で建築基準法に適合することを確認することができます。</p> <p>また、既存建築物の増改築等を行う際に、建築基準法への適合を確認することが必要となる場合があることから、既存建築物の法適合状況を可能な範囲で確認するための方法について検査済証のない建築物に係る指定確認検査機関等を活用した建築基準法適合状況調査のためのガイドライン)で示しています。</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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

- ※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する提案については本会議で検討している事項及び検討を予定している事項
○:再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
△:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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	所管官庁	所管省庁の検討結果				規制改革推進会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要	
281130068	28年11月30日	28年12月19日	29年3月31日	ライドシェアの実現のための法環境の整備	ライドシェアの実現により、①消費者利便性の向上、②働き方改革、③スマートシティ、④経済効果などのさまざまな効果が期待できる。また、供給の柔軟性により既存サービスでは解決できない課題(交通空白区域におけるモビリティ確保等)の解決にも資する。しかし、現行の道路運送法はシェアリングエコノミーという形態を想定していないため、我が国ではライドシェアを行うことができない。 従来の業法は、事業者であるサービス提供者に規制をかけることにより質を担保していた。しかし、シェアリングエコノミーでは個人が供給者となるため、同じ規制を適用すると供給者にとっては過大な負担となり機能しない。そこで、シェアリングエコノミーにおいてプラットフォームが果たす機能の重要性に着目し、ドライバーに対する規制を一定程度緩和する代わりにプラットフォームにも一定の責任を課すことにより、安全性等を担保する制度とすべきである。 具体的には、以下の制度設計とすべきである。 ①プラットフォーム・ドライバーの双方に一定の責任を課す制度とする。 ②プラットフォームの責任として、行政への登録、一定の運行管理、重大事故時の所管官庁への報告及びドライバー利用停止措置、保険加入等を義務付ける。義務を果たさないプラットフォームに対しては登録取消を含む措置をとる。 ③ドライバーの責任として、行政への届出、認定講習の受講、アルコールチェックの実施、保険加入等を義務付ける。 上記のような制度設計によれば、プラットフォーム及びドライバー両者の責任が相まって、安全性を十分に担保することが可能であると考ええる。 仮に所管省庁が上記措置で不十分と考えるのであれば、具体的などのような代替措置をとれば十分なのかという観点から議論すべきであり、そうした検討を行うための場を政府内に設けるべきである。 なお、当連盟が昨年10月に提出した提案に対して国交省から対応不可との回答をいただいているが、国交省がその理由として掲げる事由には疑義があると考えている。 ※制度設計案及び国交省が対応不可とする見解への反論等の詳細については、当連盟が本年11月30日に公表した提案「ライドシェア実現に向けて」(http://jane.or.jp/topic/detail?topic_id=562)を参照	新経済連盟	国土交通省	自動車による旅客の運送については、安全の確保、利用者の保護等の観点から、道路運送法上の事業許可等を得ることが求められています。具体的には、事業用自動車の使用、第二種免許の取得、日々の運行管理・車両整備管理、保険加入等が義務付けられています。	道路運送法4条1項、23条、25条、27条、78条、96条、97条 等	対応不可	○ 本提案では、プラットフォーム側に新たに運行記録の保存や運転者リストの作成などの対応を求めるものとしておりますが、これらの措置は、運行管理や車両整備管理等について責任を負う主体を置いたものとは言えないと考えております。運行管理や車両整備管理に責任を有する者を選任し、運転者の健康管理や酒気帯びの状況を確認させるとともに、自家用自動車よりも高い頻度で車両の点検を行わせること等により、過労運転や技能未熟を防ぎ、未然に事故を防止する対策が必要であり、本提案ではこうした対策が不十分であると考えております。 ○ 本提案は、ドライバー及びプラットフォームに保険加入を義務付け、事故時の被害者の損害をカバーするとしておりますが、これらの措置はプラットフォーム側に事故の当事者としての責任を負わせることなく、単に事故発生時のドライバーの賠償責任を保険でカバーするとしているものと考えられ、このような形では国民の理解を得られないと考えております。なお、運送事業者は、自動車損害賠償保険法の「運行供用者」として、民法の特例(故意又は過失の立証責任の転換)として厳格な民事上の責任を負っております。 ○ 自家用車を用いたライドシェアについては、ドイツ、フランス、イギリス(ロンドン市)、韓国等において禁止されております。 また、プラットフォームとドライバーの関係について、ドライバーの地位や待遇が世界各地で問題になっております。例えば、平成28年10月、ロンドン雇用審判所が、ドライバーを労働者と認め、最低賃金の適用や有給休暇の付与等の権利を保障すべきと判断しました。その他、米国カリフォルニア州、マサチューセッツ州などでも訴訟が起きています。さらに、日本国内約34万人のタクシー運転者の労働環境にも深刻な影響を与えることも懸念されます。 ○ 我が国の特に都市部においては、タクシーは供給過剰状態にあり、輸送サービスを追加する必要に乏しい状況にあります。 なお、バス・タクシー等が不十分である地域において、安全を確保しつつ地域住民の足として自家用車を活用する自家用有償運送制度が平成18年から実施されており、昨年6月には、国家戦略特区においてその運送の対象範囲を観光客にも拡大するための法改正が行われたところです。 ○ 以上のとおり、本提案の内容は、安全確保、利用者保護等の観点から適切ではないと考えております。	
281130070	28年11月30日	28年12月19日	29年2月28日	タクシーによる貨物輸送の実現	現状、タクシーが貨物を有償で運送することは、貨物自動車運送事業法の規定に抵触する。 しかし、機動力に優れるタクシーが貨物を輸送することを認めることにより、オンデマンドの需要を持つユーザー利便性の向上に資するとともに、都内で50%を超えるとされる空車時を有効に活用しタクシー事業者の生産性を向上させることができる。 タクシー事業者は貨物事業者に比べてより一層安全確保のための措置をとることとされていること、タクシーが旅客を運送する際には、通常、荷物も一緒に運送していることなどからすれば、少なくとも少量の貨物であれば、タクシーが貨物を輸送することによって輸送の安全に問題が生じるとは考えられない。 そこで、少量の貨物であること、料金について届出をするなど貨物運送事業との調和を図りつつ、一定の要件のもとで、タクシーによる貨物輸送を認めるべき。	新経済連盟	国土交通省	現在、タクシーを用いて貨物自動車運送事業を行うことはできないこととなっております。	貨物自動車運送事業法	検討を予定	ご提案のタクシーによる有償の貨物運送については、過疎地域等における物流の確保及び運送事業者の生産性の向上の観点から有効であるものと考えます。 一方、タクシーについてはその性質上、利用者の運行先が事前に決まっていなくて多く、タクシー利用者の利便性を確保しつつ、同時に円滑な貨物輸送を確保することは、困難であるものと考えます。 このため、タクシー利用者の利便性の確保及び円滑な貨物輸送の確保のため、貨物自動車運送事業法上の必要な手続きを経た上で、タクシーの空車時を活用してタクシーが一定荷量の貨物を運送できるよう、まずは地域を限定して実証的に行う方向で検討してまいります。	

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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
 ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する提案について(本会議)で検討している事項及び検討を予定している事項
 ○:再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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	所管官庁	所管省庁の検討結果				規制改革推進会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要	
281202003	28年12月2日	29年1月16日	29年3月31日	許可要件の担保が複数の官公署にわたる横断的な案件による基準証明方法及び、審査基準の設定について	旅館業、倉庫業等の許可や登録申請において施設基準が要件となる場合があるが、営業許可申請窓口では建築基準法の適合性について確認するよう求められる(事業は後述する)。しかし、建築審査課は建築基準法に基づく確認申請書の受理や中間検査、完了検査を前提に建築基準法の適合性を審査することから、このような他法令に関する適合性の判断については対応できない旨回答されることが多々ある。行政手続法上、他法令の不適合を理由に該当法令の申請を許可はできないと考え、一方で事業に重要な影響を及ぼす建築基準法の適合性につき証明を求めるとも願う。そこで、建築基準法に関して例えば旅館、興行営業業に関しての消防法令に基づく「適合通知書」のような営業許可申請を前提とした証明・担保の仕組みを切望する。また自治体ごとに運用や基準が異なる点も改善されれば尚良い。 (事業1)建築基準法上の「倉庫業を営まない倉庫」で確認申請がされている物件では、原則、倉庫業登録の申請は認められていないが、倉庫業法が求める施設基準を満たし所管の建築審査課の見解確認書を提出すれば倉庫業登録が行える。この際の見解確認書の記載内容は任意であり押印等も求められておらず、そもそもこのような運用自体も自治体ごとに異なることから、対応不可能な自治体もある。※建築確認申請した際「倉庫業を営む倉庫」として申請したが、自治体の判断で「倉庫業を営まない倉庫」とされる場合やもともと倉庫であった場合、いずれも同様の指導がなされる。 (事業2)旅館業法の許可申請時の事前相談の場面で必ず「建築基準法上の問題はないか」の確認がなされる。しかし、建築審査課の行う審査は違反建築でないことが前提にあり、実務上不用意な返事をすることはない。(本来、建築士が計画したものは適法であるはずという前提で、審査課はそれを「確認」するという運用)これを解消するのはコストをかけ建築士に計画と図面作成を依頼し、事前協議を代理してもらう方法だが、全ての責任を一個人である建築士に背負わせる構造にもなり、これを容易に受ける者も限られる。また、本道二階建て程度であれば、行政側から法12条報告を求めたとしてもスムーズにも考えられるが、非本道3階建て以上では建築当時の法律に適合しているかを証明するため壁体内の筋交いや接合などすべて確認することになり、現実的に不可能とも言う。	日本行政書士会連合会	国土交通省	建築基準法においては、個々の建築物が法令の定める基準に適合して建築されるよう担保するために、建築工事の着工前、特定の工程に係る工事の完了後、全体工事の完了後のタイミングにおいて、建築物の規模等に応じて建築主事等がその建築物又はその計画の適法性を確認することとしている。	建築基準法第6条、第7条	現行制度下で対応可能	ご提案の趣旨が、既存建築物(倉庫業を営まない倉庫として建築確認申請を行ったもの等)について、建築基準法への適合を確認することが困難である、という支障があるという内容として捉えられて、下記の通り回答させていただきます。 建築基準法上は、旅館業、倉庫業の許可や登録において、建築基準法への適合を示すことを求めていることから、こうした手続において建築基準法への適合を示すための「適合通知書」にあたるものを定めてはおりません。 なお、建築物が竣工した際に完了検査を受けた建築物については、検査済証により竣工時点での建築基準法に適合することを確認することができます。 また、既存建築物の増改築等を行う際に、建築基準法への適合を確認することが必要となる場合があることから、既存建築物の法適合性を可能な範囲で確認するための方法については検査済証のない建築物に係る指定確認検査機関等を活用した建築基準法適合状況調査のためのガイドライン」で示しています。	
281214008	28年12月14日	29年1月16日	29年6月30日	一定規模の乗合バス事業者採用の運転士に限定した大型第二種免許の取得要件の緩和	【具体的内容】 事業用バス(旅客自動車運送事業)を運転するためには、大型自動車第二種免許(以下「大型第二種免許」という)が必要である。その試験受験資格は、「21歳以上」「普通免許等の通算保有期間が3年以上」である。これを、一定規模の車両台数を保有する乗合バス事業者(一般乗合旅客自動車運送事業者)が採用した運転士で、1年間の所定研修を受けた者に対しては、受験資格を「19歳以上」「普通免許等の通算保有期間を1年以上」と緩和する。ただし、取得後二年間は、一般乗合バス(高速バスを除く乗合バス)の運転のみ可能とする限定免許とする。 【提案理由】 人口構造の変化を主因としてバス業界では運転士の不足が経営上の最大の課題となっている。生産年齢人口が更に減少する環境下において運転士を安定的に確保するためには、事業者の募集・採用努力だけでは限界がある。特に、若年層の確保という点で、高校新卒者(18歳)以上上記の大型第二種免許の受験資格を満たさないため、入社後最低3年間は運転士以外の職種に従事せざるを得ず、職業選択の妨げとなっている。他の業界・業種との人材獲得競争においても不利となるため、本件を提案するものである。尚、受験資格の緩和によって交通事故の増加を懸念する意見が低レイオールの路線バスに限定することで対処する。	株式会社みちのりホールディングス	警察庁 国土交通省	道路交通法(昭和35年法律第105号)では、バス、タクシー等の旅客自動車運送事業において、旅客を運送する目的で自動車を運転する場合においては、第二種免許を要することとされており、また、その受験資格は21歳以上の者で、大型免許、中型免許、準中型免許、普通免許又は大型特殊免許を現に受けている者に該当し、かつ、これらの免許のいずれかを受けていた期間(当該免許の効力が停止されていた期間を除く。)が通算して3年(旅客自動車の運転に関する教育を行う施設で公安委員会が指定したものである)以上のものであるとされている。	・ 道路交通法第86条、第88条及び第96条 ・ 道路交通法施行令(昭和35年政令第270号)第34条	検討し着手	第二種免許の受験資格については、本年6月9日に閣議決定された「規制改革実施計画」において、「第二種運転免許受験資格の年齢要件の根拠の更なる適正分析が必要である。少子化等を背景に運転士不足が深刻化する中、年齢要件に一切の特例措置がないため若年層が旅客自動車運送事業の運転手への志望を失いつつあるとの指摘に加え、自動車技術の進展、安全性確保の観点等を踏まえ、21歳以上を受験資格の要件とする根拠についてより適正な手法に留意しつつ分析し、結果を明示するとともに、その結果に基づき、旅客自動車運送事業の安全確保を所掌する事業所管官庁、事業者等の旅客自動車運送事業の実態や交通安全に関する知見を有する関係者が幅広く参画する検討の場を設け、21歳以上という第二種運転免許受験資格の年齢要件の適否や、現行制度が年齢要件で担保しようとしている運転手としての資質等について、事業者による安全担保措置を含め、研修や他の方法で補充することの適否等第二種運転免許制度の今後の在り方を総合的に検討する。」(平成29年検討開始、結論を第4次第2号かに措置)とされたところである。 警察庁としては、この内容に従って対応してまいります。	◎
290111011	29年1月11日	29年1月31日	29年4月28日	生産緑地法に関する規制緩和	生産緑地法第10条に生産緑地の買取りの申出が定められております。同条後段において、「当該生産緑地が他人の権利の目的となつていないときは、第十二条第一項又は第二項の規定による買取りの通知書の発送を条件として当該権利を消滅させる旨の当該権利を有する者の書面を添付しなければならない。」と定められ、ここにおける「他人の権利の目的」について、国土交通省は「生産緑地の解説と運用—生産緑地法の改正と農地税制」1991年刊行、建設省都市局都市計画課・公園緑地課監修の書籍の中で送電地役権者を含むと書いてあることを理由に地方自治体に対して同様の取り扱いをすることを求めています。 しかしながら、送電会社は送電地役権を一度設定すると解除することを想定しておらず、生産緑地法第10条後段に定める書面の作成をしてくれません。なぜなら新たな送電計画の設定と新たな送電铁塔などの建設と莫大な予算と時間を要するものであることが自明だからです。その結果として生産緑地法に定める買取り申出ができません土地所有者に過大な負担を強いる結果となっています。 一方で、送電地役権はその買い取価格から土地収用法の対象となっております(第3条第17号)また通商産業省は送電線の建設等に際しては、他人の土地等の一時的な利用が必要となることがあるため、土地収用法以外にも電気事業の公益性に鑑み、電気事業法その他の個別法において、各種「公益事業特権」を規定しています。さらに、1991年当時と異なり国有財産法 地方自治法が改正され、行政財産である土地に地上権・地役権を設定することが可能となっており、送電地役権設定がされている土地でも行政財産とすることが可能となっています。 以上のことから、生産緑地法第10条後段に定める「当該生産緑地が他人の権利の目的となつていないときに送電地役権は該当しないと取り扱いを変更して欲しい。	個人	国土交通省	生産緑地の所有者は、生産緑地として告示された日から30年が経過したとき、又は農林漁業の主たる従事者が死亡等の理由により農林漁業に従事することができなくなったときは、市町村長に対し、当該生産緑地の買取りを申し出ることができます。この場合において、当該生産緑地が他人の権利の目的となっているときは、当該権利を消滅させる旨の当該権利を有する者の書面を添付しなければならないとされています。	生産緑地法第10条	現行制度下で対応可能	生産緑地法第10条においては、他人の権利の目的となっている生産緑地について、買取りの通知書の発送を条件として、当該権利を消滅させる旨の当該権利を有する者の書面を添付しなければならないと規定されています。 これは、生産緑地の買取り申出があった場合に、当該土地に所有権以外の権利が存在する場合には、土地の所有権帰属後の権利関係が複雑化し、生産緑地の管理に支障を及ぼすことが予想されるため、このような支障を排除するため設けているところです。 このような趣旨にかかわらず、生産緑地に地役権が設定されている場合であっても、事前に当該地役権を生じさせること十分な調整が行われ、買取り後の権利関係の複雑化や土地の管理への支障が生じないことが確保される場合には、市町村長の判断により、買取り申出が可能となるものと考えております。	

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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

- ※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
 ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項に関する提案については本会議)で検討している事項及び検討を予定している事項
 ○:再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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 官庁	所管省庁の検討結果			規制改革 推進会議に おける再検 討項目	
								制度の現状	該当法令等	対応の 分類		対応の概要
290119003	29年 1月19日	29年 1月31日	29年 4月28日	戸建住宅を宿泊施設として活用するための規制緩和(建築基準法における用途変更における規制緩和)	<p>【提案目的】 訪日観光客の増加、宿泊施設の不足が課題となる中、伝統的な日本家屋を改修した宿泊施設が観光客から人気を集めているが、全国各地では、空き家が増加し、生活環境等の観点から問題となっている。 国では、規制改革実施計画(H28.6.2閣議決定)において、ホテル・旅館に対する規制の見直しについても、民泊に対する規制の内容・程度との均衡も踏まえ、早急に検討することとしている。建築基準法の取扱いを見直し、空き家の戸建住宅の宿泊施設への利用拡大により、観光客の多様な宿泊ニーズへの対応、宿泊施設不足の解消、空き家の有効活用を促進するため、提案する。</p> <p>【提案内容】 戸建住宅を宿泊施設として旅館業を行う場合、次の利用が想定されることから、建築基準法の規制を戸建住宅と同様の規制に緩和すること。 (1)想定事例 1. 宿泊施設の利用形態が家族や友人などの特定の1グループ 2. 10人以下など少人数への1棟貸 3. 住宅の規模が2階以下かつ300平方メートル未満 (2)建築基準法の取扱い ・上記(1)の場合、住宅とみなして建築基準法を適用することとし、ホテル・旅館への用途変更を不要とすること。 ・ホテル・旅館への用途変更を不要とする対応ができない場合、上記(1)の想定事例に係る戸建住宅については、建築基準法上のホテル・旅館に係る次の規制を戸建住宅と同様の基準に緩和すること。 1. 界壁・間仕切壁 2. 排煙設備の設置 3. 内装制限 4. 屋内階段の寸法</p> <p>【懸念される課題】 本県では、観光客を県内に宿泊させるため、日本家屋の空き家を宿泊施設として有効活用することが必要と考えている。空き家をホテル・旅館に用途変更する場合、建築基準法に定める基準を満たす必要があるが、古民家などの空き家を持つ魅力の低減や修繕による事業者の負担増につながり、空き家の宿泊施設としての利用が進んでいない。また、本県提案事例は、一般住宅に宿泊する場合とその性能・用途が同様であり、戸建住宅と同様の規制とすべきである。</p> <p>【民間事業者のニーズ】 戸建住宅を活用した宿泊施設を運営する事業者、不動産業者等へヒアリングを行った結果、建築基準法の規制を緩和する本県提案に賛同し、次の要望をいただいている。 (例)現行制度では、画一的な規制により物件の持ち味が失われることもあるため、規制を緩和してほしい、など。</p>	広島県	国土交通省	建築基準法においては、建築物の用途に応じて、防火上、避難上等の支障がないように最低限の基準を求めているところです。旅館業を営む宿泊施設等については、建築基準法の用途は、原則として旅館・ホテルとしています。	1. 建築基準法第36条、建築基準法施行令第114条 2. 建築基準法第35条、建築基準法施行令第126条の2 3. 建築基準法第35条の2、建築基準法施行令第128条の4、第129条 4. 建築基準法第35条、建築基準法施行令第23条	1~3 現行制度下で対応可能 4 検討を予定	<p>建築基準法の規制は、国民の生命を守るための最低限度の基準を定めたものであるため、規制の緩和は、技術的な検討を行い、代替措置の安全性を十分に確かめる必要があります。用途については、防火避難上の安全性や市街地環境の保全の観点から分類されており、利用実態から判断されます。「住宅」は特定少数の居住の用に供するものであり、「ホテル・旅館」は不特定の利用者で避難経路を熟知しない者の利用が想定されることから、同じ用途として取り扱うことはできません。</p> <p>1. ~3. 防火上主要な間仕切壁や排煙設備、内装制限などの規定については、防火上・避難上の安全性を確保する観点から、用途や規模に応じて適用関係が定められているため、ホテル・旅館において戸建住宅と同様の規定を適用することは困難です。なお、これらについては、これまで安全性に関し技術的な整理ができたものについては順次合理化してきており、規模の大きなものを除けば、連動型住宅用防災警報器等の設置などの代替措置によって、用途変更することも既に可能です。また、個別に避難安全検証の実施により安全性を確認することもできます。</p> <p>4. 屋内階段の寸法については、今後、技術的検証をもとに、一定の要件(規模や追加の安全措置等)を満たした階段においては、寸法の基準を緩和できるよう、平成29年度に告示の改正を検討しています。</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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。

◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する提案については本会議で検討している事項及び検討を予定している事項

○:再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項

△:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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 官庁	所管省庁の検討結果			規制改革 推進会議に おける再検 討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の 分類	
290119004	29年 1月19日	29年 1月31日	29年 4月28日		<p>【提案目的】 訪日観光客が増加し、宿泊施設の不足が課題となる中、伝統的な日本家屋を改修した宿泊施設が観光客から人気を集めている。一方、全国各地では、空き家が増加し、生活環境、防災、防犯の観点から問題となっている。 国では、規制改革実施計画(H28.6.2閣議決定)において、ホテル・旅館に対する規制の見直しについても、民泊に対する規制の内容・程度との均衡も踏まえ、早急に検討することとしている。 建築基準法の取扱いを見直し、空き家の戸建住宅の宿泊施設への利用を拡大することにより、観光客の多様な宿泊ニーズに対応するとともに、宿泊施設不足の解消、空き家の有効活用を促進するため、次のとおり提案する。</p> <p>【提案内容】 戸建住宅を宿泊施設として旅館業を営む際は、次の利用が想定されることから、建築基準法の規制を戸建住宅と同様の規制に緩和すること。 (1)想定事例 1. 宿泊施設の利用形態が家族や友人などの特定の1グループ 2. 10人以下など少人数への1棟貸 3. 住宅の規模が2階以下かつ300平方メートル未満</p> <p>(2)建築基準法の取扱い 上記(1)の場合、住宅とみなして建築基準法を適用すること。 住宅とみなして建築基準法を適用できない場合、戸建住宅からホテル・旅館への用途変更の確認申請について、現行100平方メートルから300平方メートルに緩和するとともに、旅館業法の許可申請時に提出される申請書(図面等を含む)により法令審査を行うこととし、手続きと提出書類の簡素化を図ること。</p> <p>【懸念される課題】 用途変更の申請においては、設計図等の提出が求められており、事業者に手続き上の負担が生じている。また、用途変更が100平方メートルを超える建物が対象となることから、家賃として、100平方メートルを超える空き家が利用されず、宿泊施設不足や空き家問題に対する取組が進まない。</p> <p>【民間事業者の声】 戸建住宅を活用した宿泊施設を運営する事業者等へヒアリング調査を行った結果、建築基準法の規制を緩和する本県提案に賛同し、次の要望をいただいている。 (例) ・離島や中山間地域において、延べ床面積が100平方メートル以下の伝統的な日本家屋等は皆無である。 ・なぜ、100平方メートルを超える建築物から用途変更の手続きが必要なのか、など</p>	広島県	国土交通省	建築基準法第87条の規定により、建築主は、建築物の用途を変更して第6条第1項第一号の特殊建築物(ホテル含む)のいずれかとする場合は、建築主が用途変更後の建築物の計画に係る確認の申請書を出して建築主事等の確認を受けなければならないこととしています。	建築基準法第87条	対応不可	<p>建築基準法の規制は、国民の生命を守るための最低限度の基準を定めたものであり、一定の規模以上の特殊建築物(不特定多数の利用者が見込まれるもので、防火避難安全上の配慮が必要な建築物)への用途変更に限って、立地規制に合致することや、適切な防火避難安全上の措置が講じられていることを確認するため、確認申請の手続きを求めています。 本提案の趣旨は、100㎡以上300㎡未満のホテル・旅館に対して、建築基準法上の用途変更の確認申請手続きの代わりとして、旅館業法の許可申請時に提出する申請書により、法令審査を行うことで手続きの緩和を図ることと解しますが、</p> <p>① 旅館業法の許可申請時に添付する書類は、建築基準法で定める最低基準を確保しているかどうかを確認するための書類と根本的に異なり、必要情報が不足しているため、建築基準法に適合するか否かの法令審査を行うことは不可能です。 ② ご提案が、仮に、旅館業法の許可申請において建築基準法で定める基準への適合判断を行うことを含むとすると、建築基準法においては、専門的知識を有する建築主事が法令審査を行うこととしていることから、旅館業法の許可部局で建築基準法で定める基準への適合判断は困難と考えられます。 このため、建築基準法上の用途変更の確認申請手続きの代わりに旅館業法の許可申請時の申請書により法令審査を行うことは実質的に不可能であると思われます。 また、旅館業法の許可申請と建築基準法の確認申請の窓口を一本化することにより、事業者の手続きを円滑化することについては、各地方公共団体において検討いただけますが、上記②の理由より、窓口においては、必要とされる申請図書の有無等について確認の判断が求められることに留意ください。</p>
290119005	29年 1月19日	29年 1月31日	29年 4月28日		<p>【提案目的】 訪日観光客が増加し、宿泊施設の不足が課題となる中、伝統的な日本家屋を改修した宿泊施設が観光客から人気を集めている。一方、全国各地では、空き家が増加し、生活環境、防災、防犯の観点から問題となっている。 国では、規制改革実施計画(H28.6.2閣議決定)において、ホテル・旅館に対する規制の見直しについても、民泊に対する規制の内容・程度との均衡も踏まえ、早急に検討することとしている。 建築基準法の取扱いを見直し、空き家の戸建住宅の宿泊施設への利用を拡大することにより、観光客の多様な宿泊ニーズに対応するとともに、宿泊施設不足の解消、空き家の有効活用を促進するため、次のとおり提案する。</p> <p>【提案内容】 戸建住宅を宿泊施設として旅館業を行う場合は、次の利用が想定されることから、建築基準法の規制を戸建住宅と同様の規制に緩和すること。 (1)想定事例 1. 宿泊施設の利用形態が家族や友人などの特定の1グループ 2. 10人以下など少人数への1棟貸 3. 住宅の規模が2階以下かつ300平方メートル未満</p> <p>(2)建築基準法の取扱い 上記(1)の場合、住宅とみなして建築基準法を適用すること。 住宅とみなして建築基準法を適用できない場合、特定行政庁が都市計画法上のホテル・旅館の建築制限のある用途地域に建築を許可する際の基準の明確化を求める。</p> <p>【懸念される課題】 規制改革実施計画(H28.6.2閣議決定)では、ホテル・旅館の建築制限のある住居専用地域において、民泊サービスの実施を可能とすることとしている。今後、ホテル・旅館の建築制限のある住居専用地域において、民泊サービスのほか、空き家をホテル・旅館とする事例の増加が予想される。今後、ホテル・旅館の建築制限のある用途地域における建築の許可基準を明確化、公表することにより、事務の円滑かつ効率的な運用を行う必要がある。</p>	広島県	国土交通省	<p>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ます。そのため、ホテル・旅館については、良好な住居の環境を確保することを目的とする住居専用地域については、原則として立地することはできません。ただし、以下の場合には、当該用途地域でホテル・旅館を建築することが可能です。 ・特定行政庁が、市街地における環境を害するおそれがない等と認め許可した場合 ・特別用途地区や地区計画等を活用して、条例により建築物の用途規制の緩和を定めた場合 ・地方公共団体が、土地利用の動向を勘案し、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</p>	建築基準法第48条	現行制度下で対応可能	<p>規制改革実施計画(平成28年6月2日閣議決定)において、新たな枠組みの中で実施される民泊サービスを住居専用地域内でも可能としたのは、昔慣への対応の業務化など一定のトラブル防止措置が講じられ、年間提供日数の上限を半年未満(180日以下)とするなど「一定の要件」が設けられることを前提としています。 ただし、以下の場合には、当該枠組みに基づかない場合についても立地することが可能です。 ①特定行政庁が、市街地における環境を害するおそれがない等と認め許可した場合 ②特別用途地区や地区計画等を活用して、条例により建築物の用途規制の緩和を定めた場合 ③地方公共団体が、土地利用の動向を勘案し、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 特にホテル・旅館の立地の必要性の高い地域については、①の個別許可による対応よりも②、③の都市計画による対応が望ましいと考えられます。 なお、既に箱根町などは、特別用途地区の活用により住居専用地域においてホテル・旅館を立地可能としており、近隣住民等利害関係者の理解を得た上で同様に緩和することに対応可能と考えます。</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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。

◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する提案については本会議)で検討している事項及び検討を予定している事項

○:再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項

△:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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 官庁	所管省庁の検討結果				規制改革 推進会議に おける再検 討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の 分類	対応の概要	
290217002	29年 2月17日	29年 2月23日	29年 3月31日	車検(自動車検査登録制度)とFCV車載容器検査の期間の整合化及び充填時の車載容器総括証票等の確認の不要化	<p>【提案の具体的内容】 車検合格の要件として、次回車検までの間、容器の検査期限が確保されていることを合格要件とする運用をしていただくとともに、充填時に車載容器総括証票等の確認を不要としていただきたい。</p> <p>【提案理由】 FCV車載容器に水素を充填する場合、高圧ガス保安法上の検査を合格している容器以外に充填することは禁止されており、容器が高圧ガス保安法の検査に合格していることを表す車載容器総括証票など(燃料充填口近傍に貼付されている)を確認して充填しなければならない。一方、整備されていない車両(車検に合格していない等の車両)の公道走行は禁止されていることから、公道を走行する車両は高圧ガス保安法上の検査を合格している容器を搭載している車両と言える。しかしながら、現行の車検では車検時に高圧ガス保安法に基づく容器検査の有効期限内であれば、仮に車検の有効期間中に容器検査の検査期限が到来する場合でも車検合格となるため、車検の有効期間とFCV車載容器の検査の有効期間にズレが生じる可能性がある。そこで、次回車検までの期間、FCV車載容器の検査期限が確保されていることを車検合格の要件とすることにより、公道を走行する車両は常に有効期限内の容器を搭載していることとなるため、水素スタンドにおける証票等の確認を不要としていただきたい。</p> <p>そして、上記運用がなされた場合、公道を走行する車両が高圧ガス保安法上の検査を合格している容器を搭載している車両であることについて、車検によっても担保されることになる。そこで、水素スタンドにおいて公道を走行してきたFCVに充填する際には、容器期限の確認等の責任を事業者が負わず、容器所有者つまりFCVの所有者に一元的に責任を負わせることとしていただきたい。</p>	FCVJ(燃料電池実用化推進協議会)	経済産業省 国土交通省	<p>車検は、運輸支局や指定整備工場(いわゆる民間車検場)等で受検することとなり、容器再検査は、容器検査所で受検することとなります。</p> <p>また、車検においては、圧縮水素ガスを燃料とする自動車の燃料装置について、ガス容器検査または再検査に合格した高圧ガス容器を備えることを合格要件としています。</p> <p>例えば車両並びに車両への取付け又は車両における使用が可能な装置及び部品に係る世界技術規則の作成に関する協定(平成十二年外務省告示第四百七号)に基づき世界登録簿に記載された世界技術規則(以下単に「世界技術規則」という。))に適合する燃料電池自動車燃料装置容器の容器再検査の時期については、車検証の最長有効期間(初回は3年、2回目以降は2年)を配慮して、初回は4年1月以内、2回目以降は2年3月以内としております。</p> <p>高圧ガス容器に充てんする場合においては、その容器に高圧ガス保安法第46条第1項の表示をしていただければならないとされています。同法第46条第1項の表示としては、充填可能期限、検査有効期限、最高充填圧力等を記載した車載容器総括証票を燃料充填口近傍に貼り付けることとしています。</p>	道路運送車両法第60条、第62条 高圧ガス保安法第46条及び第48条 容器保安規則第10条 容器保安規則に基づき表示等の 細目、容器再検査の方法等を定める告示第1条	その他	<p>水素スタンドの充填者による車載容器総括証票の確認については、充填可能期限切れ容器への充填による大事故の可能性があり、充填者と公共安全を担保するために必要不可欠な措置であり、充填時に充填可能期限切れ容器ではないことを確認することは重要です。25万台以上普及しているLPG・CNG自動車でも、充填者による標準等の確認を行っており、確認をすることはコスト増になる手間はと考えると、不要と考えられます。</p> <p>ご要望について検討を行うためには、車検忘れの車両や法令上車検が不要な車両がある中で、どのように安全を担保するのか、当該懸念を踏まえても、車載容器総括証票を確認する手間を省略したいと考えるのかといった点について、詳しく説明いただく必要があります。安全性に関する十分な説明があった場合には検討を開始することが可能です。</p> <p>また、前述のとおり充填時には車載容器総括証票の確認が必要であるため、車検時にFCV車載容器の検査期限が次回車検まで確保されていることは、不要と考えます。</p> <p>なお、例えば世界技術規則に適合する燃料電池自動車燃料装置容器の容器再検査の時期については、車検証の最長有効期間を考慮して、初回は4年1月以内、2回目以降は2年3月以内と規定しており、この期間内であれば、前倒して受けることが可能です。したがって、同時期に両検査を受検することが可能です。</p>	◎
290217011	29年 2月17日	29年 2月23日	29年 3月31日	水素スタンド設備の無人運転の許容	<p>【提案の具体的内容】 水素スタンドの無人運転(遠隔監視等による)を可能としていただきたい。</p> <p>【提案理由】 水素スタンドにおいては、1日3回以上の日常点検や温度・圧力監視等の運転管理を行うため、保安監督者自身または、保安監督者の監督の下で従業員が常駐している。一方、海外では既に、遠隔監視により水素スタンドの運転を集中監視し、充填はドライバーが行うことで、無人のスタンド運営が可能となっている。日常点検や運転管理は、ガス検知器、温度・圧力伝送器、画像等を用いるとともに、定期的な巡回等を行うことで、保安監督者の兼任による保安状況の実績や技術の進展を踏まえて、遠隔監視等による無人での運転を可能とする。なお、無人運転を行う水素スタンドにおいても、現状の7条の3と同様に、建築基準法に関しては十分な水素を保有できることや商業地域等に建設できること、都市計画法に関しては市街化調整区域への設置が可能であること、消防法に関しては現状と同じガソリンスタンドの併設が可能であることを確認していただきたい。</p>	FCVJ(燃料電池実用化推進協議会)	総務省 経済産業省 国土交通省	<p>【総務省】 従来の水素スタンドは、高圧ガス保安法において技術基準が定められており、これを踏まえ、消防法において給油取扱所に併設する場合の技術基準が定められている。</p> <p>【経済産業省】 水素スタンドでは、保安統括者または保安監督者を選任し、その製造に係る保安について監督をさせなければならないとされています。処理能力が25万m未満(通常の水素スタンドの規模レベル)の場合は、保安監督者のみで可。保安監督者は、不在時には連絡体制を確立することが必要です。水素スタンドでは1日3回の点検をおこなうこととされています。</p> <p>【国土交通省】 <建築基準法> ご指摘の水素スタンドに係る建築基準法の規定は、常駐する従業員を求めたものではありません。</p> <p><都市計画法> 市街化調整区域に立地することが許容されているもの(都市計画法第34条各号に規定する立地基準)のうち、主として市街化調整区域に居住している者の利用に供する給油所等(第1号)又は、治道カーブスとしての給油所等(第9号)については、一般高圧ガス保安規則の技術基準を満たしている水素スタンドも含むものとして取り扱っており、このことについて開発許可制度運用指針に明記されています。すなわち、高圧ガス保安法に基づき認められている水素スタンドは、市街化調整区域に立地可能としています。</p>	【総務省】 危険物の規制に関する政令第17条第3項第5号、 危険物の規制に関する規則第27条の5 【経済産業省】 高圧ガス保安法第27条の2 一般高圧ガス保安規則第64条 【国土交通省】 現行制度下で対応可能	【総務省】 その他 【経済産業省】 その他 【国土交通省】 現行制度下で対応可能	<p>【総務省】 給油取扱所の安全性の確保が大前提であり、甚大な被害の発生が想定されるガソリン等危険物火災と水素ガス火災による複合災害を防ぐ必要がある。高圧ガス保安法において、「無人運転を行う水素スタンド」の技術基準が定められてはじめて、このような観点から併設可能か検討に着手できるため、現段階では判断できない。</p> <p>【経済産業省】 事故や災害が発生した場合の対応の必要性を考えると、最低限の人数は必要であると考えています。ご要望について検討を行うためには、遠隔監視等による無人運転を行った場合の安全確保のための保安体制のあり方について、詳細にご説明頂く必要があります。なお、セルフ充填方式のガソリンスタンドにおいても、無人での営業は認められておりません。安全性に関する十分な説明があった場合には検討を開始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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。

◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する事項については本会議で検討している事項及び検討を予定している事項

○:再検討が必要(「◎」に該当するものを除く)と判断し、規制シートの作成対象とする事項

△:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	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 官庁	所管省庁の検討結果			規制改革 推進会議に おける再検 討項目	
								制度の現状	該当法令等	対応の 分類		対応の概要
290217029	29年 2月17日	29年 2月23日	29年 5月31日	FCV/CNG車に関する国交省と経産省にまたがる事務手続きの合理化	<p>【提案の具体的内容】 FCV(特にUNR関係)の申請窓口を一本化していただきたい。さらに、車載容器については車輻部品の一つの位置づけとして取り扱えるよう検討していただきたい。</p> <p>【提案理由】 FCV/CNG車など高圧容器を車載した車両においては、車両と容器の申請、管轄が国交省と経産省に分かれているために、以下のような課題がある。今後FCVを大量導入していくにあたり、自動車に関する申請の窓口の一本化など、事務手続きの合理化を求めるとともに、将来的には、容器は経産省、車両は国交省管轄となっている管轄の一本化について、検討していただきたい。</p> <p>①自動車に関する申請の窓口の一本化など、事務手続きの合理化(高圧)申請の窓口の一本化としては、平成25年度の規制改革実施計画(平成25年6月14日閣議決定)のNo. 62(燃料電池自動車運送時の届出手続の簡素化)のような例もあるが、UNR134では高圧容器部分は経産省に、車両システムは国交省にそれぞれ申請する必要があるなど、認可当局が複数にまたがる不便性がある。また従来の国内法でも容器から水素が漏洩した場合、高圧ガス保安法の事故の取扱いと道路運送車両法の燃料漏れでそれぞれ届出が別々に必要である。そのため自動車についての事務手続きの合理化の観点から(特にUNR関係については)申請窓口の一本化をお願いしたい。</p> <p>②現在、容器は経産省、車両は国交省管轄となっている管轄の一本化について、検討していただきたい。今後IWVTAにより車両全体の一括認証の仕組みを進める場合、FC/CNG車については国交省と経産省の両省庁にまたがって調整を進める必要がある。場合によってはそれぞれ独立した委員会を設けて審議を進める必要がある。国際的な相互承認の進め方に他国に後れを生じる可能性がある。そのため車載容器については車輻部品の一つの位置づけとして取り扱えるよう検討していただきたい。また、車両と容器の法定点検(車検や容器再検査等)も両省にまたがり、有効期限が同期しないケースもある。</p>	FCCJ(燃料電池実用化推進協議会)	経済産業省 国土交通省	FCVIについて、自動車の認証等については、自動車の安全性の確保及び公害の防止その他の環境の保全を図る観点から道路運送車両法(昭和26年法律第185号)に基づき国土交通省が、高圧ガス容器の認証等については、高圧ガスによる災害を防止する観点から高圧ガス保安法(昭和26年法律第204号)に基づき経済産業省が、それぞれ所管しており、各法律の目的に則した事務手続等を行っているところです。また、FCVの高圧ガス容器等に関する技術基準については、道路運送車両法体系においては高圧ガス保安法体系の基準を引用することにより二重の規制にならないようしているほか、平成23年6月に発効されたFCVの高圧ガス容器等に関する車両等の型式認定相互承認協定に基づく国連規則(UNR134)やIWVTAの実施に必要な手続きに関する規則についても、当該基準の制改定に係る作業部会の議長を日本が務める等我が国が議論を主導し我が国の制度や道路環境事情等に即した基準の導入を可能とするために国土交通省と経済産業省が密接に連携して対応しています。なお、世界技術規則に適合する高圧ガス容器の容器再検査は、道路運送車両法第92条に定める継続検査を配慮して、初回は4年1月、経過年数4年1月を超えるものについては2年3月と規定しており、この期間内であれば、前倒して受けることを可能とし、同時期に両検査を実施することが可能となるようになっています。	高圧ガス保安法、 容器則	その他	<p>①FCVの高圧ガス容器に係る窓口の一本化については、FCVIに関する事務手続のあり方について、事業者の負担等の観点から検討を開始します。</p> <p>②FCVの高圧ガス容器に係る管轄の一本化については、現在においても、FCVIに係る国際的な相互承認の進め方に関し我が国が主導的な役割を担うべく国土交通省と経済産業省は密接に連携して対応していること</p> <p>・車両と高圧ガス容器の法定点検を同時期に行うことが可能な制度設計としていること</p> <p>・高圧ガス容器は道路運送車両法体系上の一装置として位置づけられており、その技術基準については、道路運送車両法体系において高圧ガス保安法体系の基準を引用し、二重の規制となることを回避していることから、不要と考えます。</p>	◎
290315002	29年 3月15日	29年 3月21日	29年 4月28日	個人所有するレジャーボートに対する検査制度について問題提起	<p>個人が所有する小型レジャーボートに航海灯(輸入品)の設置を予定しており、必要な検査について日本小型船舶検査機構(JCI)のホームページ質問/返答内容を確認いたしましたところ、環境試験を受験する航海灯メーカーから環境試験結果(データ)を入手したものを受験者が提出し、国内基準との適合性が確認できた航海灯のみ設置できる内容が記載されておりました。JCIにメール等で環境試験受験の流れについて問い合わせた結果、環境試験は専門的測定機器が必要であり、検査機関で実施する必要がありますが、検査機関を個人で手配し利用する事が出来ないと返答されました。また試験データの入手については、今般取り付けを予定しておりますメーカー(ATWOOD/PERKO)2社のホームページを確認したところ提供されたデータがなかった事から、JCIに再度連絡しデータの提供ができるメーカー名、及び国内環境試験について海外メーカーの認知の有無について質問した結果、JCI本部では認識がないと返答されました。</p> <p>このように、ホームページでは輸入航海灯は設置ができることと説明されているにもかかわらず、電話/メールでは、JCI自ら設置が出来ないと返答されております。</p> <p>従来であれば、輸入灯火を船体へ設置する場合は、現物(航海灯)をJCI本部へ送付し予備検査を受検し、合格すれば設置ができておりました。JCI本部へ確認した結果、平成15年～平成26年では約9種類/400船の合格実績があると返答されております。</p> <p>しかし、平成26年以降は航海灯の基準改正に伴い、前述の環境試験が予備検査に追加された為、個人単位の受験が出来ない為、合格実績は0件であると返答されました。</p> <p>従来の予備検査費用は合計8900円でJCIが事前徴収され、検査はJCI本部で検査機器を使用して実施されておりましたが、改正後も予備検査費用は同じ金額で、環境試験のみ個人負担とされている為、これらを取り決めた法律の提示をJCI本部、国土交通省検査測度課へ求めておりましたが、未だ返答されておられません。</p> <p>以下の項目について法律上の定めがあるかについて確認していただきまして、多大な個人負担が必要とされる検査制度のあり方について問題提起願います。</p> <p>1.輸入船舶(JCI検定外品及び自作品)を取り付けする為に環境試験の受験が必須とされている事</p> <p>2.環境試験の費用(高額予測)を受験者(個人)負担させる事 ※過去は両色灯2900円 白灯約5000円でJCI本部で検査実績有 改正後も同じ料金設定で、環境試験費用を個人負担 + 配光試験(過去と同料金)</p> <p>問題提起: 改正後も同料金で配光試験のみJCIで実施される理由は?</p> <p>3.受験者に対して、環境試験は試験機関を利用するように説明された事</p>	個人	国土交通省	船舶は船舶安全法に基づいて船舶検査(第5条)を受検することを要しますが、船舶に搭載される船用品については、おもに予備検査(第6条第3項)、型式承認(第6条の4)によって、基準適合性を確認しています。予備検査、型式承認は船舶が特定される前であっても、事前に所定の要件に対する基準適合性を確認できる制度です。国内外を問わず、製造事業者は本制度を利用して基準適合性を確認しています。個別にお問合せを頂き2月8日付でご回答し、その後も様々な説明しているところ、船舶の技術基準については、船舶安全法第2条により、船舶設備規程第146条の4、航海用具の基準を定める告示第2条に定められています。現在の試験は、平成19年に国際海事機関(IMO)により開催された国際会議(MSC83)により決められた試験方法を平成21年に取り入れて、平成26年から実施されています。	船舶安全法 船舶安全法施行規則 船舶等型式承認規則 船舶設備規程 航海用具の基準を定める告示	現行制度 下で対応 可能	小型船舶に対する船舶検査を実施する小型船舶検査機構(JCI)と船舶所有者の間で技術基準への適合性の確認方法について、調整中であると承知しています。	△