

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
290412004	29年4月12日	29年4月25日	29年5月31日	機械器具設置工事および電気通信工事の監理技術者になるための検定制度を創設すること	<p>【要望内容】 機械器具設置工事および電気通信工事の監理技術者になるための検定制度の創設</p> <p>【理由】 一定の工事(発注者から直接工事を請け負い、そのうち4,000万円(建築一式工事の場合は4,500万円)以上を下請け契約する場合)では、当該工事現場に監理技術者を配置する必要がある。 監理技術者になるには、建設業における多くの業種で、建設業法上の技術検定(施工管理技士)等に合格するか、実務経験のどちらかが求められるが、機械器具設置工事および電気通信工事においては、管理技術者になれる技術検定が存在しない。 建設業において深刻化する人手不足を解消するためにも、機械器具設置工事および電気通信工事においても、他の工事に倣い、建設業法上の技術検定を創設すること等が必要である。</p> <p>(注)平成28年10月19日開催の「第13回適正な施工確保のための技術者制度検討会(国土交通省)」において、「監理技術者の要件としての新たな国家資格の必要性」が議題としてあがったが、議事要旨には「電気通信工事に関する新たな国家資格(技術検定)の創設を別の場で検討することについて了承。」と記載されるのみで、機械器具設置工事については触れられていない。</p>	日本商工会議所	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。 電気通信工事業及び機械器具設置業の監理技術者の要件については、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の実務経験2年以上を有する者とされています。	建設業法施行令第27条の3	検討に着手(一部)	平成28年10月19日に開催された「第13回適正な施工確保のための技術者制度検討会」において、今後の監理技術者不足が懸念されることから、実務経験による監理技術者の占める割合の高い業種のうち、工事量が多く、監理技術者一人あたりの工事量が増加傾向にある電気通信工事業に関する新たな国家資格の創設について早期に検討が必要とされたところです。 その結果を受け、平成29年2月9日に「第1回電気通信工事施工管理に係る技術検定に関する検討会」を開催し、5月12日に開催予定の第2回検討会において、検討会のとりまとめについて議論頂く予定です。 なお、機械器具設置工事業は、「第13回適正な施工確保のための技術者制度検討会」において、工事量や監理技術者数の状況から、現時点で新たな国家資格の創設の検討が必要な状況にあるとは整理されておりませんが、引き続き、これらの推移を見守って参ります。	
290412014	29年4月12日	29年4月25日	29年5月31日	民泊サービスを提供する仲介事業者に関する法制度を整備すること	<p>【要望内容】 民泊サービスを提供する仲介事業者に関する法制度の整備</p> <p>【理由】 民泊サービスは、宿泊サービスに多様な選択肢を与え、新たな宿泊需要を喚起し得るものであるが、現状、インターネットを通じて民泊サービスを提供する仲介事業者に対する責任が必ずしも明確になっておらず、衛生、治安、周辺住民とのトラブルといったさまざまな課題も存在している。そのため、ルールに則って適正にサービスを提供しているかどうかの確認を求めるといった、仲介事業者に対する一定の規制が必要である。 また、その際、海外事業者に対する規制の実効性を担保することや、海外事業者が適用外となっている旅行業法との関係を整理する必要がある。</p>	日本商工会議所	国土交通省	現在、民泊サービスを仲介する場合は、旅行業の登録が必要です。	旅行業法	対応	多様化する宿泊ニーズに対応し、民泊サービスの健全な普及を図るため、民泊サービス仲介業者に係る登録制度の創設等を内容とする住宅宿泊事業法案を第193回国会に提出しました。	◎
290412019	29年4月12日	29年4月25日	29年6月30日	区分所有法における危険な老朽マンションの建替え決議の成立要件を緩和すること	<p>【要望内容】 区分所有法における建替え決議の成立要件の緩和</p> <p>【理由】 老朽マンションの建替えは喫緊の課題となっているが、「建替え決議」の成立には、区分所有者および議決権の各5分の4が必要であり、大変高いハードルとなっている。マンションの老朽化は、耐震性の面からも大変危険であり、住民の身に危険が及ぶ状況は看過できない。 このため、例えば、公営住宅などの代替措置などで補完することも検討すべきである。なお、反対者が増えた際の買取費用負担は一時的であり、通常、建替え後の増床部分の売却などで相殺できるため、必ずしも円滑な建替え事業遂行の障害とはならないものと考えられる。 (住民がマンション建替えに反対する理由として、“仮の住まいがない”ということが考えられます。そのようななか、仮に5分の4の要件が緩和された場合、建替えが可能となるマンションが増え、意に反して“仮住まい”での生活を余儀なくされる方も増えることになります。したがって、そういった方々に対する“仮の住まい”として、公営住宅などを用意するといった措置も必要ではないか。)</p>	日本商工会議所	法務省 国土交通省	現行の建物の区分所有等に関する法律(以下「区分所有法」といいます。)は、建替え決議について区分所有者及び議決権の各5分の4以上の賛成を要件としています。	建物の区分所有等に関する法律第62条第1項	対応不可	区分所有法の決議により行う建替えは、個々の区分所有者にとっては、区分所有権の処分を伴うことから、本来であれば、区分所有者全員の同意を要する重大なものです。それゆえ、これを多数決により行う正当性を担保するためには、多数決要件は厳格である必要があります。決議に賛成しなかった区分所有者については、その区分所有権の時価での買取りが予定されているものの、その意思に反して区分所有権を失う以上、多数決要件には高度な厳格性が求められます。 また、建替え決議の内容を実現するためには、建替え決議に賛成した区分所有者は、決議に賛成しなかった区分所有者に対して、売渡請求権を行使してその権利を買取らなければなりません。決議要件を緩和した場合には、建替え決議に反対した区分所有者からの買取費用の負担が重くなり、建替えに要する社会的・経済的コストが増大して、建替え事業の円滑な遂行にとっての障害となりかねません。区分所有権等の買取りに当たっては、建替えに先行して多額の資金が必要となる上、建替え後に増床部分等の買手がつかず保証はなく、増床部分の売却価格も建物の立地域及び売却時期等の条件により左右され、買取費用を賄うことができるかは個別具体的な事案により異なるため、区分所有者に対する売渡請求権の存在が、一律に建替え決議の多数決要件を緩和する根拠にはなるといえることは困難です。 したがって、建替え決議要件の緩和については、慎重な検討が必要であると考えられます。	△

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
290412020	29年4月12日	29年4月25日	29年5月31日	区分所有法の建替え決議の成立をもって、危険な老朽マンションの借地借家法の賃貸借契約も解約できるようにすること	<p>【要望内容】 借家人保護への配慮を十分に行ったうえで、建替え決議の成立をもって借地借家法の賃貸借契約も解約できるようにすること</p> <p>【理由】 住民の身に危険がおよぶ老朽マンションの建替えは喫緊の課題となっている。しかし、区分所有法に基づく建替えが決議されても、借地借家法では、建物賃貸借契約の解約の正当事由になっておらず、また、裁判所の判断も曖昧であることから住民を立ち退かせることができず、建替えが進んでいない。借家人の公営住宅への入居あっせんなど権利保護への配慮を前提に、建替え決議を賃貸借契約解除の要件に認めることが望まれる。</p>	日本商工会議所	法務省 国土交通省	借地借家法第27条第1項、第28条	現行制度下で対応可能	<p>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則して適切に考慮されているものと考えています。</p> <p>借地借家法が私人間の法律関係に一般的に適用される民事基本法であり、同法上の正当事由制度が借家契約全般について賃貸人及び賃借人間の適切な利害調整を図るものであることからすると、その規定は規範的・抽象的にならざるを得ません。そして、その正当事由の有無の判断に当たっては、個別具体的な事情を検討する必要があることから、老朽化物件・耐震性に問題のあるマンションの建替え決議の成立等をもって一律に正当事由があるとするについては、慎重に検討する必要があると考えられます。</p> <p>なお、平成26年マンション建替え法改正により創設されたマンション敷地売却制度を活用して耐震性不足のマンションの建替えを行う場合には、権利消滅期日において借家権は消滅することとしており、ご提案の要望内容は一部実現可能となっています。それ以外の場合については、財産権の保護等にも十分な配慮をする必要があり、慎重な検討が必要と考えております。</p>		
290503002	29年5月3日	29年5月23日	29年6月15日	省令による会計監査義務付け廃止について(住宅瑕疵担保履行法施行規則30条2項の見直しについて)	<p>(1)国土交通省が所管する住宅瑕疵担保履行法については、許可事業者に対して、省令により公認会計士による会計監査が義務付けられている。(住宅瑕疵担保履行法施行規則30条2項)</p> <p>省令改正により、後付けで会計監査が義務付けられたため、許可事業者は、毎年100万円ほどの監査費用を負担して、会計監査を受けた事業報告書を提出しなければならなくなった。しかし、これには大きな問題がある。なぜならば、法律によって、会計監査の有無については、省令に委任がされていないためである。このような義務を課す場合は、法律で定めるか、法律による委任によらなければならない。</p> <p>このような法律に基づかない規制、とりわけ負担が大きな省令に基づく規制については、国土交通省により見直しされるべきである。なお、会社の規模や事業内容によっては、会計監査が必要な場合もあると考えられる。その場合は、法律によって会計監査の義務を定め、規制を設けるべきである。</p>	個人	国土交通省	特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律第26条において、保険法人の財務及び会計に關し必要な事項は省令で定めることとされており、特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律施行規則第30条第2項において、収支決算書及び財産目録等については、公認会計士又は監査法人の監査を受けたものとするよう定められています。	特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律第26条 特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律第30条第2項	事実誤認	<p>制度の現状に記載の通り、特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律施行規則第30条第2項は、特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律第26条に基づく規定であり、提案中の「法律に基づかない規制」には該当しません。なお、同項の規定は保険法人の財務及び会計の適正性を確保する観点から必要なものです。</p>	

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
290503003	29年5月3日	29年5月23日	29年6月15日	省令による会計監査義務付け廃止について(不動産特定共同事業法施行規則26条2項の見直しについて)	<p>(1)国土交通省が所管する不動産特定共同事業法については、許可事業者に対して、省令により公認会計士による会計監査が義務付けられている。(不動産特定共同事業法施行規則26条2項)</p> <p>省令改正により、後付けで会計監査が義務付けられたため、許可事業者は、毎年100万円ほどの監査費用を負担して、会計監査を受けた事業報告書を提出しなければならなくなった。しかし、これには大きな問題がある。なぜならば、法律によって、会計監査の有無については、省令に委任がされていないためである。このような義務を課す場合は、法律で定めるか、法律による委任によらなければならない。</p> <p>これについて国土交通省に確認したが、事業報告書の「様式」が省令に委任されているため、そこに「会計監査を受けたもの」と要件を加えることは、省令で可能であり、国土交通省ではそのように整理しているということであった。</p> <p>たしかに、不動産特定共同事業法第33条には、「不動産特定共同事業者は、事業年度ごとに、主務省令で定める様式による事業報告書を作成」との規定がある。ただし、様式を省令に委任しているだけであって、毎年100万円もする会計監査の義務付けなどは、法律では定められていない。</p> <p>これがまかり通れば、たとえば税金の確定申告の様式に、後付けで公認会計士のコメント欄が設けられれば、国民は毎年、会計士に多大な支払いを余儀なくされることになる。このような負担を強いるのであれば、当然、法律によらなければならないと考える。</p> <p>よって、このような法律に基づかない規制、とりわけ負担が大きな省令に基づく規制については、国土交通省により見直しがされるべきである。なお、会社の規模や事業内容によっては、会計監査が必要な場合もあると考えられる。その場合は、法律によって会計監査の義務を定め、規制を設けるべきである。</p>	個人	国土交通省	不動産特定共同事業法第33条において、不動産特定共同事業者は、事業年度ごとに、主務省令で定める様式による事業報告書を作成することとしており、不動産特定共同事業法施行規則第26条第2項において、事業報告書については、公認会計士又は監査法人の監査を受けたものとしています。	不動産特定共同事業法第33条 不動産特定共同事業法施行規則第26条第2項	事実誤認	当該事業報告書様式における監査法人等による外部監査の義務付けは、不動産特定共同事業法第29条、第33条及び第50条による委任に基づき定められたものであり、不動産特定共同事業者の業務の適正な運営を確保し、もって事業参加者の利益の保護を図るための必要な措置であることから、提案中の「法律に基づかない規制」には該当しません。	
290511001	29年5月11日	29年5月23日	29年6月15日	REINSのインターネット事業者への解放	<p>リブセンスという会社でイエシルという国内個人不動産の中古住宅流通活性化をビジョンとしたインターネットメディア事業を担当しています。                  イエシルURL <a href="https://www.ieshil.com">https://www.ieshil.com</a></p> <p>日本再興戦略2016で提唱されている、既存住宅流通活性化への寄与も期待し、透明性の高いデータを元としたビッグデータ解析、AI精度向上に取り組み、部屋別の価格推定などを無償提供しています。</p> <p>しかし、REINSのデータ利用は不動産業者間のみ限定されており、私達インターネット事業者の利用は制限されています。                  個別物件が結局いくらで売れたのか?という成約価格データの取得はREINSを参照する必要があり、そのデータを利用し、中古住宅の価格査定エンジンの精度を上げたいのですが、それはできません。</p> <p>国内の中古住宅活性化のためにも、物件個別の成約価格データや、消費者にとって有益なデータとなりうる各種データは、インターネット事業者が解析、活用できるように規制改革を進めて頂きたいです。</p>	株式会社リブセンス	国土交通省	指定流通機構(レインズ)に登録された宅地又は建物についての情報は、宅地建物取引業法第50条の3第1項第2号に定めたとおり、宅地建物取引業者に対して提供されています。 また、同項第3号及び第50条の7に定めたとおり、指定流通機構(レインズ)は宅地及び建物の取引の適正の確保及び流通の円滑化を図るために必要な業務を行うものとされ、毎月の売買又は交換の契約に係る件数等をレインズマーケットインフォメーション(RMI)等にて公表しています。	宅地建物取引業法第50条の3、第50条の7	対応不可	指定流通機構(レインズ)に関する制度は、宅地建物取引業者間で指定流通機構(レインズ)を介して情報を共有することにより、宅地建物取引業者間のサービス競争が促進され、媒介業務の質の向上、消費者利益の増進を図るため、宅地建物取引業法上の守秘義務を負う宅地建物取引業者に対して物件情報を提供するものです。 宅地建物取引業者以外の者に対しては、個人情報保護の観点から個別の物件が特定できるような情報を公表することは困難であると考えますが、指定流通機構(レインズ)の保有する物件情報を用いて、個人情報保護に配慮した上で、取引情報を公表しています。	△
290525001	29年5月25日	29年6月12日	29年6月30日	ビル内非常灯点検の消防設備士などへの解放	<p>ビルやホテルの所有者は、非常灯や誘導灯の点検を定期的に行わなければならない。</p> <p>このうち、非常口マークの誘導灯やスプリンクラーは、消防設備士が点検を行っている。しかし、平時には消灯していて、停電時のみ点灯する非常灯(小さな電球)の定期点検は、建築士による点検項目となっている。</p> <p>検査の方法としては、非常灯の横のヒモを引っ張って、電気が付くかどうかの検査のみである。この検査のために、わざわざ建築士に依頼をしなければいけないのは、不合理というほかにない。</p> <p>非常灯の点検など簡単であって、高度な建築学の知識は必ずしもいらないので、一定の講習会を実施するなどして、消防設備士にも点検資格を認めるべきである。なお、非常用発電設備などは、建築士や電気工事士ではなく、「特殊電気工事資格者」と呼ばれる資格者が実施している。このような者にも、電気関連の消防設備点検を認めるべきである。</p> <p>誘導灯、非常灯の保守点検に関する関連法令(日本照明工業会)  <a href="http://www.jlma.or.jp/anzen/bousai/tenken.htm">http://www.jlma.or.jp/anzen/bousai/tenken.htm</a></p>	個人	総務省 経済産業省 国土交通省	建築設備の定期検査については、一級建築士や二級建築士だけではなく、検査等に関する講習を修了した人が行うこととしている。 このため、大学において建築学や機械工学等を卒業後、建築設備に関して2年以上の実務経験がある人や、建築設備士の資格を有する人など建築士以外でも講習を受けることにより建築設備の定期検査を行うことができる。	建築基準法第12条第3項、第12条の3第3項第一号 建築基準法施行規則第6条の6、第6条の9第1項第一号、第6条の12 平成28年国土交通省告示第700号第2	対応不可	非常用の照明装置の定期検査においては、「予備電源への切替え及び器具の点灯の状況」のほか設置状況が建築基準法に適合していることを検査するなど、建築基準法に関する知識が必要となることから、消防設備士による検査は難しいと考える。 また、建築設備の定期検査においては、非常用の照明装置のほか換気設備、排煙設備、給水設備及び排水設備についての検査を行うこととなる。 このため、検査を行う人には、建築設備全般に係る知識が必要となることから、難しいと考える。	

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
290526001	29年5月26日	29年6月12日	29年7月20日	特許印紙など収入印紙以外の印紙の廃止	<p>特許庁における手続き(特許出願や商標登録出願など)は、収入印紙ではなく、特許印紙が使われている。</p> <p>この特許印紙は、金券ということもあり、印刷コストや管理コスト、郵便局などに対する販売手数料など、かなりの経費が必要となっている。</p> <p>しかしながら、特許庁としては、口座引き落としや振り込み等での支払いも認めているため、必ずしも特許印紙が必要とはなっていない。</p> <p>利用者についても、特許や商標の出願等は、一般家庭ではなく会社などの事業者が利用する手続きであり、実際の手続きでは出願では弁理士、譲渡などでは行政書士が代理をすることもある。</p> <p>そうすると、支払い方法をすべて振り込みにしたとしても、手続きが困ることはほとんど考えられない。</p> <p>したがって、無駄なコストを削減するために、特許庁は納付方法ごとのコストについて調査し、比較して特許印紙のコストが高いのであれば、特許印紙を廃止すべきである。</p> <p>これは、雇用保険印紙、健康保険印紙、自動車検査登録印紙、自動車重量税印紙にも言えることである。</p> <p>なお、会社の登記簿謄本請求などで利用していた登記印紙は、特別会計廃止によりすでに廃止された。前述の印紙を一般会計に組み込み、収入印紙に統合することも、同時に検討されて良いと思う。</p>	個人	財務省	<p>【自動車重量税印紙】</p> <p>自動車重量税は、自動車重量税印紙による納付のほか、自動車保有関係手続のワンストップサービスにおける電子納付等が認められています。</p>	自動車重量税法8条.9条.10条.10条の2他	対応不可	<p>自動車重量税については、業者等に手続きを委託する場合のほか、自動車ユーザー自身が手続きを行う場合もあり、納付方法を電子納付のみとすることは現実的ではありません。</p> <p>自動車重量税印紙を廃止して車検証の交付等を行う陸運局等の窓口で現金で納付する場合、毎日大量の車検を扱う中で、窓口が混乱したり、陸運局等で公金を管理するための体制の整備等が必要となることから、簡便な納付方法として印紙納付制度が採用されています。</p> <p>また、自動車重量税は、その収入のうち1000分の407を地方に譲与することとされており、自動車重量税の金額を特定する必要があることから、他の税や手数料等の納付手段として用いられている収入印紙と統合することはできません。</p>	△
							厚生労働省	<p>【雇用保険印紙】</p> <p>雇用保険の日雇労働者給付金は、労働保険特別会計から支出されていますが、これは、雇用保険法による雇用保険事業に関する経理を明確にすることを目的としています。(特別会計に関する法律第96条)</p> <p>【健康保険印紙】</p> <p>健康保険法における日雇特例被保険者に係る保険料は、年金特別会計に収納された後、日雇特例被保険者の健康保険事業を実施する協会けんぽ(保険者)に対して交付されていますが、これは、健康保険法による健康保険に関し政府が行う業務に関する経理を明確にすることを目的としています。(特別会計に関する法律第108条)</p>	<p>【雇用保険印紙】</p> <p>労働保険の保険料の徴収等に関する法律第23条</p> <p>【健康保険印紙】</p> <p>健康保険法(大正11年第70号)第169条</p>	対応不可	<p>【雇用保険印紙】</p> <p>日雇労働被保険者に係る保険料の徴収や日雇労働者給付金の支給を含む雇用保険事業については、特別会計により行うことで経理を明確にしております。そのため、雇用保険印紙を一般会計に組み込み、収入印紙に統合することは困難です。</p> <p>また、雇用保険の日雇労働被保険者を使用する事業主が、日雇労働被保険者に賃金を支払う都度、雇用保険印紙の貼付と消印することによって印紙保険料を納付することとされているのは、不特定多数の事業主に雇用され、賃金の変動もあるという日雇労働者の就労実態からして、通常の保険料納付の場合のような現金収納をすることが困難であり、また、日雇労働者給付金の受給要件等の確認にも印紙貼付状況の確認は必要不可欠なものであるからです。</p> <p>【健康保険印紙】</p> <p>健康保険事業を実施する目的のため、日雇特例被保険者に係る保険料の徴収及び協会けんぽへの交付は、特別会計により経理することで、給付と負担の関係を明確にしております。一般会計(国庫)に組み込むことは、日雇特例被保険者の保険料収入とその他の(国庫)収入の区別がつかなくなり、給付と負担の関係が不明確となることから困難です。</p> <p>また事業主が、健康保険印紙を購入する方法ではなく、口座引き落としにより後日、保険料を支払うことについては</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業主は各日に使用した日雇特例被保険者と報酬をそれぞれ記録し、別途協会けんぽ等に報告しなければならないこと</li> <li>・協会けんぽは、上記人数及び報酬について報告が正しいか定期的に調査を行う必要が生じること</li> <li>・保険料が引き落とされるまで日雇特例被保険者の受給資格の確認が難しく、確認までの期間に保険給付を受けられなくなる恐れがあることから事業所及び協会けんぽの事務コストや日雇特例被保険者の不利益を考慮すると、現行制度の見直し、口座引き落とし等へ変更することは困難です。</li> </ul>	
							経済産業省	<p>【特許印紙】</p> <p>特許料及び手数料の納付については、特許法第107条第5項及び第195条第8項等の規定により、特許印紙を使用して行う旨を原則とした上で、同項ただし書により、経済産業省令で定める場合には、現金をもって納付することができることとされています。</p> <p>特許料等の現行の納付方法は、特許印紙による納付、特許印紙による予納、現金納付、電子現金納付および口座振替による納付の5つの方法があります。</p>	<p>特別会計に関する法律</p> <p>印紙をもって歳入金納付に関する法律</p> <p>特許法</p> <p>実用新案法</p> <p>意匠法</p> <p>商標法</p> <p>工業所有権に関する手続等の特例に関する法律</p>	対応不可	<p>特許庁では、特許料等の納付については、特許印紙による納付(予納を含む)に加え、平成8年には現金納付制度、平成17年にはインターネットを活用した電子現金納付制度、平成21年には口座振替による納付制度を導入し、特許印紙による納付に比べてコストを抑えた納付方法の拡大に努めてまいりました。</p> <p>一方、現状において、特許料等の納付の約8割が特許印紙による予納で行われており、特許印紙による予納を利用している理由として、「使い慣れているから」、「納付手続きが簡単だから」といった利用者の声が多く、特許印紙を廃止することは困難だと考えられています。</p> <p>なお、特許特別会計は、出願人からの出願料、審査請求料、特許料等の収入により、審査・審判、登録等の事務を適切に行うために、一般会計と区分して経理を行うため設置され、特許法等に基づく手数料等の収入を特許特別会計の歳入として特定するために特許印紙が採用されました。これまで、受益者負担の考えに基づき、一般会計に依存しない収支相償で運用しています。</p>	
国土交通省	<p>【自動車検査登録印紙】</p> <p>自動車の検査、登録に係る手数料については、運輸支局等において手続を行う場合は、自動車検査登録印紙をもって納付することとされています。</p>	<p>印紙をもってする歳入金納付に関する法律</p> <p>第2条</p> <p>道路運送車両法</p> <p>第102条</p>	対応不可	<p>検査、登録に係る申請者が運輸支局等において手続を行う場合、運輸支局等の近辺に所在する自動車検査登録印紙売りさばき所において自動車検査登録印紙を購入することが可能である一方、仮に印紙を廃止した場合、申請者には運輸支局において申請を行うのとは別に、金融機関等に出向いて納付手続を行う必要が生じることとなり、申請者の負担が増加することから、自動車検査登録印紙を廃止することは困難と考えます。</p> <p>また、印紙の売りさばき時点で当該手数料が自動車安全特別会計自動車検査登録勘定に帰属する歳入であることを明らかにする必要があるため、自動車検査登録印紙を収入印紙に統合することはできません。</p>								

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
290614002	29年6月14日	29年7月3日	29年7月20日	高速道路の障害者割引の緩和について	今、障害者雇用が言われているが、高速道路を軽度の障害者や精神障害者が乗っても割引がきかない為、雇用する側ではメリットがない事を感じている。 例えば、社用トラックで物を運ぶ際に1人よりも2人で行ったほうが良い場合があるが、その2人目に軽度の障害者雇用をしてもよいと思う。しかし、軽度の障害者雇用をしても高速道路で何のメリットも感じられない。また、手続きが複雑である。 高速道路割引を軽度の障害者にも規制を緩和し、労働の場を与え、トラック同乗の際には割引がきくように、障害者雇用とトラックの長時間労働削減、に繋げてほしい。	個人	国土交通省	有料道路における障害者割引制度は、通勤・通学・通院等の日常生活において自家用車を利用している障害者の方の社会的自立を支援するために、全国の高速度道路会社等が申合せの上で行っているものです。 割引の対象となる自動車は、自動車検査証等の「自家用・事業用の別」欄に「自家用」と記載されているものなどで、身体障害者手帳等を管理している市区町村の福祉担当窓口で事前に登録する必要があります。 また、本割引の対象障害者としては、本人運転の場合には、全ての身体障害者、介護者運転の場合には、重度の身体障害者又は重度の知的障害者としています。	-	対応不可	本割引制度は、障害者本人の日常生活における自立等の支援を目的としているため、雇用者側を対象とすることは困難です。	
290616001	29年6月16日	29年7月3日	29年7月20日	航空従事者の限定資格について	回転翼操縦士の限定資格について 重量3170kgを越えるものに、限定変更の試験が必要となっていますが、重量の制限を撤廃していただきたい。 現在、この制限により、官公庁の操縦士に不足が生じている。 この制限を撤廃することにより、予算面で採用し易くなる。 自治体の予算に余裕もでき、安全に配慮することにも繋がる。  計器飛行証明についても、自衛隊において取得していたものには、民間の資格と同等の資格を与えていただきたい。 回転翼操縦士の資格保持者が増えることは、計器飛行に対する意識を改革させることができ、航空安全の確保にも繋がる。  3月に長野県の防災ヘリが墜落し9人が死亡する大事故が起きましたが、このことは、自治体が、予算面から操縦士の採用をできずにいることも、副次的な要因になっています。  民間ヘリ会社では、農業散布なども減り、経験のない操縦士に、多大な投資をしても、逃げられてしまうため、限定変更の必要な資格を与えることにも躊躇しており、このことは、業界としてもマイナスのスパイラルとなっています。	個人	国土交通省	航空機の操縦資格(技能証明)については、航空機の型式等によって必要な知識及び能力に相違があるため、特に操縦のために二人を要する航空機等については技能証明に型式限定を付することとしています(航空法第25条及び同法施行規則第54条)。また、計器飛行等には一定の技能が必要なことから、これを行うためには計器飛行証明が必要とされています(同法第34条)。ただし、自衛隊の操縦士が自衛隊の航空機により運航を行う場合は、民間航空の技能証明や計器飛行証明等を取得する必要はなく(自衛隊法第107条)、自衛隊での内部資格として計器飛行証明等が付与されています。	航空法第25条、第34条、航空法施行規則第54条、自衛隊法第107条	対応不可	[技能証明に係る型式限定について] ○航空機の技能証明については、航空機の型式等によって必要な知識及び能力に相違があるため、特に操縦のために二人を要する航空機等については航空機の型式限定を付することとしています(航空法第25条同法施行規則第54条)。この限定は飛行特性や操縦特性等の相違を勘案して安全上の観点から必要なものとして設けられているものであり、撤廃は困難です。 ○また、我が国はシカゴ条約(国際民間航空条約)の締約国であるところ、締約国は国際民間航空が安全に且つ整然と発達するよう、同条約37条により条約付属書に準拠した国内規則を設ける必要があり、また欧米においても同様の考え方にに基づき型式限定を付していることから、撤廃は困難です。  [計器飛行証明について] ○航空法では、計器飛行等を安全に行うためには一定の技能が必要なことから、これを行うためには計器飛行証明が必要とされています(同法第34条)が、自衛隊の使用する航空機の操縦士についてはこれを取得する必要はありません(自衛隊法第107条)。民間航空と自衛隊では、それぞれ操縦士に求められる知識や能力等が異なっており、実際、民間航空において計器飛行証明を発給する際の審査項目の一部(野外飛行等)が自衛隊の内部資格における審査項目に含まれていません。 ○このため、計器飛行に関する自衛隊の内部資格について、当該内部資格により、航空法における計器飛行証明を与えることは困難です。	
290622008	29年6月22日	29年7月3日	29年7月20日	植物工場の立地に関する用途規制の緩和	現在、植物工場は、“工場”とみなされ、都市計画法における、住居系・商業系の用途地域での立地が制限されている。しかし輸送コストや雇用などの経済的側面から、また植物が二酸化炭素を吸収し酸素を放出するといった機能的側面からも、植物工場は、消費地に近い都市部に立地してこそ、その機能が最大限に発揮される。  そこで一定基準を満たす植物工場については、用途地域に関係なく立地できるよう、用途規制を緩和されたい。	大阪商工会議所	国土交通省	建築基準法第48条の用途規制により、工場は、各用途地域に応じて建築可能な規模が定められています。 ただし、都市計画の変更、特別用途地区や地区計画の活用又は特定行政庁が同法第48条の特例許可をすることにより、立地が制限される用途地域においても工場を建築することが可能です。	建築基準法第48条	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等が定められています。 ご指摘の植物工場については、用途地域ごとに住居の環境の保護や商業の利便の増進等の観点から、次の場合について原則として建築が制限されています。 ・第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域:全ての植物工場 ・第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域:作業場の床面積の合計が50㎡超の植物工場 ・近隣商業地域、商業地域:作業場の床面積の合計が150㎡超の植物工場 ただし、以下の場合には、原則として建築が制限された植物工場であっても、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	◎

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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		
290628001	29年6月28日	29年7月25日	29年8月15日	賃貸住宅等における賃借人によるグレードアップリフォームの普及を妨げている慣行を正すための措置	<p>【具体的内容】</p> <p>賃貸住宅等(貸家、賃貸アパート、賃貸マンション、公営住宅、公務員宿舎、民間企業社宅を含む)では、賃借人が自らの費用負担で賃借部分のグレードアップとなるリフォーム工事を行おうとしても、個別の賃貸借契約においてリフォーム自体が許容されていなかったり、リフォームが許容される場合であっても厳格な原状回復義務を負う慣行が強く、結果的にリフォーム工事を断念せざるをえない事例が存在する。一般社団法人日本建材・住宅設備産業協会が2015年に行ったリフォーム業者に対するアンケート調査の中には、公営住宅にお住いの賃借人が自らの費用負担で内窓を設置したい旨を管理人に相談したところ、「贅沢である」ことを理由に許可されなかったとの事例がみられた。これらのことが300~400万戸にも上る賃貸住宅ストックの性能向上、ひいては資産価値維持・向上を妨げる一因になっているのではないかと考えられる。</p> <p>グレードアップのためのリフォーム工事の中には、例えば内窓設置のようにリフォーム後の頻繁なメンテナンスを要しないタイプのものや、温水便座のように寿命はあるものの寿命経過後にはリフォームで追加した付加機能のみが消失するだけでリフォーム前の基本性能を維持するものなど、原状回復をしなくても賃借人に不利益をもたらさないものも多い。近年、一部の賃貸会社では「DIY型賃貸住宅」と称して賃借人による原状回復義務を緩和した特別な賃貸借契約を提案するケースも増加傾向にあるが、住宅設備機器などの寿命や終焉モードなどの詳細に精通されていない大多数の賃借人は、どこまで緩和したら賃借人自らのリスクになり、どこまでの緩和であれば自らのメリットになるのかについて容易に判断することが難しい状況である。</p> <p>国土交通省からは、平成26年に「個人住宅の賃貸活用ガイドブック」でDIY型賃貸借に関する新しいやり方が示され、更に平成28年には、「DIY型賃貸借のすすめ」(ガイドブック)と「DIY型賃貸借に関する契約書式例」が示されるなど、DIYリフォームについて推進されているものの広く活用が進んでいるとは言い難い状況である。</p> <p>そこで、賃借人・賃借人双方に更に広く知らしめ、活用を促すために民間の不動産賃貸契約、公営住宅・公務員宿舎入居規定などの雛形として広く用いられている「賃貸住宅標準契約書(改訂版)」の解説コメントの中で「DIY型賃貸借契約書式例」についても言及、紹介されることを要望するものである。合わせて「現状回復をめぐるトラブルとガイドライン(再改訂版)」の中においても同様に言及、紹介されることを要望するものである。加えて、次回改訂又は追補までに時間が掛かることが見込まれる場合には、当該標準契約書並びにガイドラインが掲載されているダウンロード元のホームページへも、同様に「DIY型賃貸借契約書式例」について言及、紹介されることを要望するものである。</p> <p>また本件について、講習会やその他の手段により、関係機関・関係団体へ更に広く周知されることを要望する。更には貸主・借主への定期的な意識調査・実態調査にて現状把握や効果測定を要望する。</p> <p>【運用の現状と期待される効果】</p> <p>賃貸住宅における賃借人の費用負担によるリフォーム工事実施の許諾範囲や、退去時における原状回復の要否、およびその費用負担等については、契約自由の原則により、民法、借地借家法等の法令の強制法規に抵触しない限り有効であって、その内容について行政が規制することは適当ではないが、トラブルの未然防止の観点から、現時点として妥当と考えられる一般的な基準として、「原状回復をめぐるトラブルとガイドライン(再改訂版)」が国土交通省住宅局から発行され、「賃貸住宅標準契約書(改訂版)」の中でも賃借人自らの負担において行える修繕の範囲(別表第4)、原状回復条項(別表第5)などについて記載されている。</p> <p>一方で平成28年には「DIY型賃貸借に関する契約書式例」が発行され、借主が修繕などを行う際の原状回復に関する特約条項が例示された。前者のガイドライン及び標準契約書が「今までのやり方」をベースとしているのに対して、後者の契約書式例は「新しいやり方」をベースとしており、新旧二通りのやり方を並べて比較検討できることが、賃借人・賃借人双方の利益に叶うこととなる。</p> <p>ところが、賃借人自身の費用負担によるアップグレードリフォーム対象物の残置については、建物価値減少となる損耗を修繕する原状回復の対象ではないが、民法第608条の2(有益費の償還)、借地借家法第33条(賃借人の同意を得て建物に付加する造作の時価買取り)の対象になりうるため、退去時の金銭支払いリスクを避けたい賃借人は消極的にならざるを得なかった。本来は個別の契約で有益費償還と原状回復義務を伴わない残置を特約すればよいわけだが、賃貸借契約の詳細に精通していない多くの賃借人にとってはハードルが高く、設置不許可或いは退去時撤去を求めるという長年の慣行は根強く、長期間の賃借を前提として賃借人自らの費用負担で行うアップグレードのためのリフォームについては未だ多くの賃借人当事者双方にとって想定の外であることが多い。</p> <p>現在、経済産業省、国土交通省をはじめとした各省庁、並びに自治体が各種の補助助成制度を設けて既存住宅の性能向上リフォームを推進している背景には、住宅における消費エネルギー低減、ヒートショックリスク低減などがある。賃借人による性能向上リフォームの動きは未だ大きくなく、受益する賃借人費用負担によるリフォームを更に促進することはリフォーム市場の活性化という国策とも合致する。</p> <p>本施策により賃借人自らの費用負担による性能向上リフォームが一定規模まで増加した暁には、各種補助助成対象を賃借人にまで拡大するなど、さらなる加速策が望まれることとなる。</p>	(一社)日本建材・住宅設備産業協会	国土交通省	○ DIY型賃貸借については、個人住宅の賃貸流通の促進に資する観点から、新たな賃貸スキームとしてお示しており、平成25年度に「個人住宅の賃貸流通を促進するための指針(ガイドライン)」を取りまとめるとともに、DIY型賃貸借の普及を図る観点から、平成27年度には「DIY型賃貸借に関する契約書式例」及び「DIY型賃貸借のすすめ」(ガイドブック)を作成しています。	—	現行制度下で対応可能	○ 平成29年度は、DIY型賃貸借の普及に資する包括的な支援方策及び借り上げ転賃によるDIY型賃貸借の契約スキームなどについて調査・検討を行っています。	○ また、この検討結果を取りまとめ、所有者向けのガイドブックを作成することとしています。	○ DIY型賃貸借がより一層推進されるよう、これらの成果物については、国土交通省ホームページへの掲載や様々なイベントや講習会での周知など、引き続き、様々な機会を活用して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対応策

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	
290801001	29年8月1日	29年8月24日	29年9月22日	旅行業法の一部改正について(旅行相談、渡航手続、旅行業代理業者について)	<p>旅行業法においては、企画旅行の主催、手配、旅行相談、付随する渡航手続きについては、旅行業の登録が必要であり、旅行業の登録には、旅行業務取扱管理者を置くことはもちろん、供託金に加えて基準資産額の要件を満たす必要がある。基準資産額等の規制を行う趣旨は消費者保護と言われている。</p> <p>当然、企画旅行を企画して募集するのであれば、旅行者が何らかの形で企画旅行が遂行できない場合には賠償責任を果たすべく供託金と基準資産額の要件によって担保すべきことは必要な規制であると考ええる。</p> <p>他方、企画旅行を自ら募集しない旅行者代理業者は基準資産額と供託金の要件はない。</p> <p>そのことからすれば、供託金や基準資産額の要件が必要とされるのは、企画旅行を募集した後の消費者保護にあるという趣旨だと思われる。</p> <p>また、手配旅行では、チケットを顧客の面前で手渡しをすることになるため、基準資産額や供託金で損害賠償の担保させるほどの必要性はないものと考ええる。</p> <p>また、相談業務においてもサービスの提供と対価の授受にタイムラグはなく、基準資産額や供託金で担保する必要性はないものと考ええる。</p> <p>有償相談の規制がある弁護士等のいわゆる士業でも、渡航手続きに至っては、行政書士または弁護士業務でもある。</p> <p>行政書士と弁護士の登録については、(入会金、会費、登録免許税は必要ではあるが)基準資産額や供託金などの要件はない。(ただ、破産者は欠格事由である)</p> <p>旅行相談、旅行手配、渡航手続きについて、全面的に登録なく解禁することは基本的なサービス水準にすら達していない業者が跋扈することとなり、相当ではないと考ええる。</p> <p>その意味では、旅行相談、旅行手配、渡航手続きについては、登録制を維持しつつ、旅行業務取扱管理者は必置とするも、供託金と基準資産額をないものとし、破産等の欠格事由を定めるにとどめた新たな旅行者、相談等旅行者、または手配等旅行者の登録の制度を作るべきではないかと考える。</p> <p>現在、旅行関連業務から旅行業への参入が非常にハードルが高く、日本の現状からしてかえってこの規制は観光、旅行業界の衰退につながりかねず、このような簡易な旅行業の種別を作ることにより、旅行業が活性化するものと思われる。</p>	個人	国土交通省	報酬を得て、手配旅行、渡航手続き及び旅行相談を行う事業を営もうとする者は、観光庁長官又は都道府県知事の登録を受けなければならないとされております(旅行業法第3条)。 また、当該登録の欠格事由として、一定の財産的基礎を有しないものを定めているほか(旅行業法第6条第1項第8号)、当該登録を受けた者に対し、営業保証金の供託を義務付けております(旅行業法第7条第1項)。	旅行業法第3条、第6条第1項第8号、第7条第1項	対応不可	<p>旅行に関するサービスは、契約時において形のないものであり、当初の契約が履行されてはじめて意味をなすものであることから、旅行者には経営の健全性が求められます。このため、旅行に関するサービスを取り扱う場合には、どのような行為を行う場合であっても、経営を健全に行うことができない者を排除することが求められ、一定の財産的基礎を有しないものを旅行業登録の欠格事由とする必要があります。</p> <p>また、手配旅行は、企画旅行と同様に、多くの場合、旅行サービスの提供を受ける前に旅行者が料金の支払いを済ませるものであるため、旅行者の倒産等により債務不履行となった場合、一般消費者たる旅行者の財産の保護を図る必要があることから、旅行者への金銭的弁済として、旅行者に対し営業保証金の供託を義務づけることが必要です。</p> <p>さらに、渡航手続きは、手配旅行や企画旅行の契約に付随して行われるものとして旅行業法で定められており、また、旅行相談も、実態として手配旅行や企画旅行の契約と併せて行われるものであるところ、これらの行為は、いずれも旅行サービスの提供を受ける前に料金の支払いを受ける企画旅行及び手配旅行と一体となって行われるものであることから、上記で述べたとおり、これらの行為を行う旅行者に対しても、営業保証金の供託を義務づけることが必要です。</p>	
290809003	29年8月9日	29年8月24日	29年10月6日	自転車道の構造基準に関する不合理の是正	<p>自転車道を通行できる車両を普通自転車に限定し、それ以外の自転車や軽車両の通行を認めない道路交通法の規定は不合理である。これに関連して、自転車道の構造基準などを定めた「道路構造令」、「自転車道等の設計基準」、「同解説」(日本道路協会編、1974年発行)、及び「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(2016年改定)は、自転車道を通行するのが普通自転車のみであるとの前提に立っており、普通自転車以外の自転車や軽車両の通行を考慮した場合、幅員の最低基準が過小である。</p> <p>道路構造令10条3項が示す自転車道の幅員基準は最低値を定めるのみで、形式上は、それを超える幅員での整備を妨げるものではない。しかし、自転車交通量や路線の性格に応じた自転車道の幅員の決め方がいずれの法令、基準、ガイドラインにも具体的な形では示されていないため、実務上は最低基準が標準基準であるかのように用いられており、利用可能な道路空間や交通実態とは無関係に、単純に最低幅員で設計・整備される事例が多い。</p> <p>加えて、自転車道の車両乗り入れ部や終始端部における車止めの設置間隔については基準そのものが無く、普通自転車以外には通行が困難な設置例がある。これは、自転車道の清掃作業の省力化に有用な小型の路面清掃車、除雪車などを活用する上での制約にもなる。</p> <p>以上の理由から、自転車道の構造基準に次のような変更を加えることを求める: ・最低幅員は、普通自転車以外の自転車やその他の軽車両も余裕を持ってすれ違いや追い越しができるように、(少なくとも双方方向通行の自転車道については)最低2.5メートル程度 ・自転車交通量等に応じた幅員基準の具体的な明示(例えばラッシュ時1時間当たり自転車交通量が両方向合計で50~150台の場合は2.5~3.0メートル、それ以上の交通量では3.5~4.0メートルなど) ・車止め間の有効幅員は1.2~1.4メートル程度(リヤカー牽引自転車などが通過でき、軽四輪車の侵入を防げる幅)の範囲内</p> <p>なお、本意見はオランダの研究機関CROWが発行したDesign manual for bicycle traffic(2007年版)を参考にしている。</p>	個人	国土交通省	<p>・自転車道は、専ら自転車の通行の用に供するために、緑石線又はさくその他これに類する工物により区画して設けられる道路の部分として定義されています。自転車は、普通自転車に限定して定義づけしているものではありません。</p> <p>・また、幅員については、自転車道の通行が義務付けられている普通自転車の寸法をもとに設定し、2.0m以上を確保することとしており、道路構造令の解説と運用では、幅員を設定する際には、道路構造令で定めている幅員をそのまま用いるのではなく、当該道路の地域特性や道路の種類など勘案して、多様な利用形態を踏まえたものでなければならないと示されています。</p> <p>・自転車道の乗り入れ部への車止め等の設置に関する基準は、設けていません。</p>	・道路構造令第2条、第10条	事実誤認	<p>・道路構造令では、自転車道の通行は、道路交通法と同様、普通自転車に限定するものではありません。</p> <p>・また、個々の道路について道路の特性や地域のニーズは様々であることから、一律の基準によるものではなく、最小の規定値を定め、個々の道路の利用形態に応じた柔軟な運用を可能としています。</p> <p>・自転車道の乗り入れ部分の車止めについては、各道路管理者の判断のもと、当該道路の利用形態を踏まえ、必要に応じて設置をしています。</p>	

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
290819003	29年8月19日	29年9月20日	29年10月24日	普通自動二輪車(小型)での規制について	<p>バイパス道路に関して、その道路が自動車専用道路となっている場合に普通自動二輪車(小型)の通行が禁止されていることについて。</p> <p>(規制の根拠) 昔の普通自動二輪車(小型)は確かに自動車専用道路の最低速度が出ない車両がほとんどであったため、最低速度が出せない車両は通行が禁止されており、合理的な規制ではありましたが。</p> <p>(提案の具体的内容と提案理由) 最近の普通自動二輪車(小型)は、大半が80km/h程度は問題なく走行できる状況になっていると考えられ、当時の古い車両を前提とした古い規制であると考えます。更に、静岡のバイパスなどは、走行できるバイパス一禁止されたバイパス一走行できるバイパスなど、中途半端に規制された道路が混在されていることから、運転手が困惑するケースが出ている状況です。更に、禁止道路を避けるため歩行者が通る下の道を通らざる終えないことから歩行者との事故を誘発しかねない状況になっている。 更に走行できるバイパスに合流を余計に発生させ事故を誘発しかねません。</p> <p>そこで、バイパスの無料化された自動車専用道路については、普通自動二輪車(小型)以上の車両は通行できるようにし、より安全に走行できるようにすべきであると考えます。</p>	個人	国土交通省	<p>道路管理者は、交通が著しくふくそうし、又はふくそうすることが見込まれることにより、車両の能率的な運行に支障があり、若しくは道路交通騒音により生ずる障害があり、又はそれらのおそれがある道路の区間内において、交通の円滑又は道路交通騒音により生ずる障害の防止を図るために必要があると認めるときは、当該道路(まだ供用の開始がないものに限る。)又は道路の部分について、区域を定めて、自動車のみ一般交通の用に供する道路又は道路の部分指定することができる。ただし、通常他に道路の通行の方法があつて、自動車以外の方法による通行に支障のない場合に限る。(道路法第48条の2第2項)</p> <p>何人もみだりに自動車専用道路に立ち入り、又は自動車専用道路を自動車による以外の方法により通行してはならない。(道路法第48条の11第1項)</p> <p>「自動車」とは、道路運送車両法(昭和26年法律第185号)第2条第2項に規定する自動車をいい(道路法第2条第3項)、具体的には、原動機により陸上を移動させることを目的として製作した用具で動索若しくは架線を用いないもの又はこれにより牽(けん)引して陸上を移動させることを目的として製作した用具であつて、原動機付自転車以外のものをいう。(道路運送車両法第2条第2項)</p>	道路法第48条の2第2項(自動車専用道路の指定)、道路法第48条の11第1項(出入の制限等)、道路法第2条第3項、道路運送車両法第2条第2項	対応不可	<p>自動車専用道路制度は、自動車、自転車、歩行者等が混合して通行した場合に車両の能率的な運行に支障が生ずることが想定されることから、特定の道路について、自動車のみの一般交通の用に供することができることとしています。</p> <p>この「自動車」については、道路法第2条第3項により、道路運送車両法第2条第2項を指すとしており、通行速度のいかに関わらず、この「自動車」に該当しない場合には、自動車専用道路を通行することはできません。</p>	
290824001	29年8月24日	29年9月20日	29年11月30日	道路整備における公安委員会の権限縮小	<p>背景 道路管理者は道路の新設や改修に際して、有限の道路用地から最大の効用を得るべく、利用実態に即した最も合理的な設計を追求している。しかしその設計案は、法令(道路法第95条の2)に基づく交通管理者協議の場で、「前例が無い、設計要綱に記載が無い」といった客観的合理性を欠く理由で公安委員会から拒否されたり、修正を強いられることがある。この為、問題を生むことが既に分かっている構造の道路が繰り返し作られたり、道路の利用実態に則さない非効率な構造の道路が整備されることがある。</p> <p>具体例1 歩道上の自転車通行指定部分(またはそれに類似した自転車道)が交差点の手前で打ち切られる構造は、交差点周辺での歩行者と自転車の無秩序な交錯を招くことが分かっているが、通行指定部分を打ち切らずに連続させる構造の提案は、それが物理的に可能であっても、前例が無いというだけの理由で公安委員会から拒否されている。</p> <p>具体例2 車道上の荷下ろし空間が当該地区の商業活動に必要で、そのための停車帯を設けようとしても、「道路は通行のための空間であって駐車場の場所ではない」という、合理的根拠を伴わない信条から公安委員会に拒否され、必要性の低い右折車線を停車帯の代わりに設置させられた例がある。</p> <p>要望 道路整備における交通管理者協議の実施を義務付けた法令を変更し、道路管理者が単独で意思決定できるようにすることを求める。道路について高い専門知識を有している道路管理者には交通管理者によるチェックは冗長であり、上述のような理由で不合理な修正を要求する交通管理者を関与させることは、むしろ改善の妨げとなるからである。</p>	個人	警察庁 国土交通省	<p>道路管理者は、道路(高速自動車国道及び自動車専用道路を除く。)に区画線を設け、道路の通行を禁止し、若しくは制限し、又は横断歩道橋を設け、道路の交差点及びその付近の道路の部分の改築若しくは歩行安全改築を行い、若しくは道路上に道路の附属物である自動車駐車場を設けようとするときは、当該地域を管轄する都道府県公安委員会の意見を聴かなければならない。(道路法第95条の2第1項)</p> <p>道路管理者は、道路の区域を立体的区域として決定し、若しくは変更し、自動車専用道路の指定をし、自動車専用道路に区画線を設け、自動車専用道路の通行を禁止し、若しくは制限し、又は自動車専用道路が他の道路に連絡する位置を定めようとするときは、当該地域を管轄する都道府県公安委員会に協議しなければならぬ。(道路法第95条の2第2項)</p>	道路法第95条の2(都道府県公安委員会との調整)	対応不可	<p>通常、道路管理者は、道路本来の目的の達成を図る観点から単独で道路管理権を行使するものですが、自動車交通の発展や道路交通管理の複雑化・多様化に伴って、道路管理者の道路管理が都道府県公安委員会の行う交通規制と密接に関連する場合があることから、このような場合には、交通警察権の行使と緊密な連携を図るため、道路管理権と交通警察権の間で適切な調整を図ることが必要です。</p> <p>道路管理者が行う区画線の設置や自動車専用道路の指定、通行禁止の措置等は、都道府県公安委員会が行う交通規制と密接に関連するものであり、交通の安全と円滑を図るなどの観点から両者の適切な調整を図ることが必要であるため、その行使に当たっては、道路管理権と交通警察権の調整措置が設けられた趣旨を踏まえ、交通の安全と円滑を図るなどの観点から適切な対応がなされることが求められます。</p>	
290908001	29年9月8日	29年9月20日	29年10月6日	小型帆船に対する法定装備品規則の合理化について	<p>規制緩和を要望する内容: 小型帆船(セーリングヨット)に関して、小型船舶安全規則において、近海以上の航行区域を有する小型船舶に備え付けを義務付けられている「持運び式双方向無線電話装置」につき、同等の機能を持つ国際VHF無線機(持運び式)を以て代えることできるよう、規制の緩和を要望致します。</p> <p>背景: 1)Ⅲ型帆船は、全長10メートルに満たないような小型船でも、充分な堪航性を以て近海以上の外洋を航行できる特殊な船舶であり、したがって現実には小型帆船による小笠原や海外への航海は一般的に行われています。しかしながら、近海以上の資格を取得するためにはより大型の船舶と同様の装備品を要求され、収納場所や重量、稼働のための電力の確保等が大きな負担になっております。 2)Ⅲ型帆船、必要装備品の一つである「持運び式双方向無線電話装置」については、その用途である、救助現場通信用に必要とされる3チャンネル(CH16、15、17)での通信について、より小型で扱い易い「国際VHF無線機(持運び式)」による代替が完全に可能であります。 3)専ら、「持運び式双方向無線電話装置」の装備は、SOLAS条約上のGMDSS(Global Maritime Distress and Safety System)に準拠したものと思われませんが、GMDSSは、300トン以下の船舶にその適用を義務付けておらず、ましてや小型帆船には大きな負担となります。また、国際セーリング連盟の外洋特別規定では、もっとも過酷な大陸間レースに適用されるカテゴリー0において、固定式の無線機とは別に、防水耐水耐氷カバーに入れた、国際VHF無線機(持運び式)の搭載を要求しており、同様の目的をもった規定として参考にならうかと考えます。 4)Ⅲ型帆船の検査等の特例は、船舶安全法施行規則第4条第1項第5号、第7条及び第30条の規定並びに小型船舶安全規則第4条の規定に基づき、日本小型船舶検査機構が定めた、小型船舶特殊基準によるものとされており、本規則の緩和は、小型船舶安全規則の改定を伴わず、同基準の改定により可能であります。</p>	個人	総務省 国土交通省	<p>総トン数20トン未満の小型船舶の構造及び設備等に関する技術基準は、船舶安全法に基づき小型船舶安全規則により定めています。同規則第58条により、小型船舶には持運び式双方向無線電話装置を備え付けることが求められています。なお、長さ24m未満の帆船については、小型帆船特殊基準により、構造や航海設備など一部の基準を緩和していますが、特に外洋を航行する帆船の救命設備については、緩和していません。</p>	・船舶安全法第4条第1項 ・船舶安全法施行規則第4条第1項第5号 ・小型船舶安全規則第4条 ・小型船舶安全規則第58条 ・小型帆船特殊基準	対応不可	<p>船舶への搭載が義務付けられる無線設備は、船舶安全法上、航海設備(無線電信等)と海難時等における退船・救助のための救命設備に分けられ、持運び式双方向無線電話装置は後者(救命設備)に該当します。</p> <p>救命設備としての無線設備は、航海設備に要求される通信性能のみならず、海難時等の悪環境下においても他船や陸上との確実な連絡を確保するための機能要件を設定し、定期的な検査によりこれらの機能が維持されていることを確認しています。</p> <p>したがって、救命設備である「持運び式双方向無線電話装置」を、航海設備である「国際VHF無線機」により代替するという今回のご要望については、現状では認めることはできません。</p>	

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
290915001	29年9月15日	29年10月3日	29年10月20日	文教地区における建物のホテル・旅館用途の規制緩和策	外国人観光客を大々的に増やす政府方針により外国人旅行者だけに限らず大都市ではホテル・旅館の需要が急拡大していますが、ホテル・旅館の新規建設あるいは既存建物のホテル・旅館への用途変更が文教地区に指定されていることで許可されません。そもそも文教地区で画一的にあるいは杓子定規にホテル・旅館が禁止される理由が理解できないですが、規制される対象を例えばラブホテル等(旅行者を主たる対象としないホテル・旅館業等)に限定すべきではないでしょうか。また、例えば大学が移転して何年も経っていても一旦線引きされるとその変更には大変な労力と年月がかかるのが現状で、規制対象を本来の目的に即して限定し、運用方法にも弾力性を持たせる規制内容に改正すべきと思料致します。	個人	国土交通省	文教地区等の特別用途地区は、用途地域内の一定の地区における当該地区の特性にふさわしい環境の保護等の特別の目的の実現を図るため当該用途地域の指定を補完して定める地区であり、その地区の目的のためにする建築物の建築の制限等に関して必要な規定は、地方公共団体の条例で定めることとなっています。	都市計画法第9条第13項 建築基準法第49条	現行制度下で対応可能	文教地区等の特別用途地区内の建築物の建築の制限等に関して必要な規定は、地方公共団体の条例で定めることとなっているため、所管の地方公共団体へご相談下さい。 なお、特別用途地区をはじめとする都市計画は、社会経済状況の変化等を踏まえてその変更の必要性が吟味されるべきです。また、その変更の必要性が明らかになった場合は当該都市計画を変更しなければならないものとされています。	
290917012	29年9月17日	29年10月3日	29年10月24日	気象庁の行政情報の提供再開(1)	気象庁は、気象業務法に基づき、気象庁以外の者に気象観測施設の設置を届け出させ、その情報を保有しています。これは、設置者どうしのデータ交換(さらには広範なデータ提供)を促進したり、同種の観測施設の重複を防止したりして、国全体としての気象観測の有用性を向上させるという同法の趣旨(気象業務法制定時の提案理由説明、『気象業務法の解説』(日本気象協会、1957年)など)を実現するために、昭和60年ごろまで『気象業務法による観測施設届出受理箇所一覧表』として気象庁から刊行されていました。 しかし、気象庁は昭和62年に突如その刊行を停止し、平成22年には、情報公開請求に対する開示というかたちで情報提供を再開したものの、観測施設の場所や設置者の氏名・住所、気象測器の検定合格の状況など、観測データの入手を希望する者が観測施設を評価したり施設設置者との接触を図ったりするために必要な情報は非開示としています。 これでは、上記の法律の趣旨に沿った情報提供ではなく、また、かつて自由であった情報の利用について、申請者負担を課し、利用価値を大きく損なう非開示設定をするのは、情報公開手続の恣意的な運用であり、オープンデータ化を推進する「世界最先端IT国家創造宣言(平成25年6月閣議決定)」などの国の施策に反しています。 最近、たとえば飲食店の営業許可リストのように、個人情報を含んでも公共性が認められる行政情報については、特に申請をしなくても、自治体などのホームページからいつでもダウンロードできるようになっています。気象観測施設の届出制度は、気象観測の公共性を理由としていますので(気象庁『より良い観測のために』など)これを気象庁ホームページなどから一切の手続きなしに完全なものが入手できるようにする規制緩和(情報提供の再開)を行うのは、国の機関として当然です。 これによって、気象庁より高密度かつ良質な観測施設へのアクセスが容易になれば、中小企業や新規参入者を含む民間企業が自ら観測施設を作ることなく低コストで利用できる気象データが著しく増え、新しい気象情報サービスを、特にオリンピック期間限定のようなアドホックなサービスを展開しやすくなるなどの経済効果も期待されます。 このことについて、気象庁に問い合わせた際の説明をご紹介します。 (1) 地方整備局や自治体が雨量計を設置していることが明らかになると、その近くの河川で水害があったときに、状況を把握しながら被害を防げなかったという住民からの抗議に根拠を与えてしまう。 →河川周辺の雨量については、国土交通省がインターネットで公開している『川の防災情報』の中で、観測施設の場所や設置者を明らかにしてリアルタイムに観測データを公開しています。この説明では、防災という国民の生命および財産の保護に関する施策について、気象庁が国土交通省と違う立場をとっていることとなります。 (2) 届出情報が公表されると、その反面として、無届のまま観測データを発表している観測施設が存在が、また、それを設置している企業(実名は伏せます)の違法行為が明らかになり、当該企業の不利益となる。 →各省庁は、国土交通省が第一次安倍内閣時の平成19年4月にネガティブ情報等ポータルサイトの開設を決定するなど、所管事業者のネガティブ情報を公表しています。違法な観測施設が存在を、国民、特に気象情報サービスの消費者から見えなくすることは、この国全体としての方針に反するものです。 (3) 観測施設の詳細な場所が公表されると、施設や装置へのいたずらを誘発する。 →気象測器を壊したり観測に支障を生じさせたりする行為には、一般の器物損壊より重い刑罰が定められており(気象業務法第44条)、気象観測施設の保護は事後規制によるとするのが現在の法制度です。 (4) 国民には、登録情報を収益のために活用できる者とできない者があり、効果が不平等に生じる情報の公開は気象庁として適切でない。 →このような考え方は、行政情報の民間活用をうたう「世界最先端IT国家創造宣言」などの国の政策に反するものです。	個人	国土交通省	気象業務法第6条の規定は、我が国の気象観測の方法の統一を図るため気象観測の技術上の基準を定めるとともに、同条第3項の観測施設設置の届出と同条第4項の観測成果の報告によって、気象庁と気象庁以外の者による気象観測の成果を気象業務に役立てることを目的としています。 届出のあった観測施設のリストについては、本制度の趣旨を踏まえ、気象庁において気象業務の遂行に役立てておりますが、現状では広く公表することを前提としているものではありませんので、公表しておりません。 ただし、情報公開法に基づく行政文書の開示請求があった場合には、個人情報の保護に留意のうえ、情報を開示することとしております。	気象業務法第6条	その他	「制度の現状」に記載のとおり、我が国において様々な目的のもとで行われている気象観測の成果が、社会で広く有効活用されるような環境を整えていくことは非常に重要ですので、気象庁としては、近年の社会情勢やニーズ等を踏まえながら、社会で気象観測データが有効に活用されるような環境づくりに努めてまいります。 なお、「提案の具体的内容等」に記載の気象庁に問い合わせた際の説明の(1)から(4)までの内容につきましては、気象庁に問い合わせがあった事実を確認できておりませんが、その説明内容には適切でない点もあります。気象庁における制度運用の考え方は「制度の現状」に記載のとおりです。	

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
290917013	29年9月17日	29年10月3日	29年10月24日	気象庁の行政情報の提供再開(2)	<p>気象庁は、観測施設の運用休止、予報の仕様変更、過去データの修正、防災気象情報の配信訓練の予定などについて、「配信資料に関するお知らせ」という通知を年間約150回発行しています。そのほとんどは、予報業務許可事業者および在京マスコミのさらに一部で組織される任意団体「気象振興協議会(以下単に協議会)」の会員企業にのみ配布されており、気象庁ホームページなどで広報されるごくわずかなものも、協議会への配布から数日～数週間遅れという時間差をつけられています。</p> <p>協議会の会員企業は、この独占や時間差を利用して、「お知らせ」を自社の有料コンテンツの一部として頒布したり、新しいデータや気象庁側の仕様変更に対応した製品開発を早期に行ったりすることによって、非加入企業や新規参入者に対する競争上の優位を得ています。</p> <p>「お知らせ」は、行政処分のために協議会や会員企業を名宛人として発行される文書ではなく、内容的にも気象庁の本来業務である観測や予報を補足するものであって機密性は全くないため、本来は国民全体に平等に提供されるべきものです。かつて、協議会のホームページに掲載された「お知らせ」は、インターネット検索を介して誰もが自由かつ合法的に閲覧することができました。しかし、民主党政権下の平成23年11月ごろ、突然、協議会ホームページに検索防止用のファイルが置かれ、パスワードによる認証を厳格に行うようになるなど、違法行為をなすにはアクセスできない、徹底した閲覧阻止の措置がとられました。</p> <p>インターネットにおける検索防止は、秘密の保持または著作権の保護のためにのみ最低限認められるべきものですが、「お知らせ」には名宛人性も機密性もなく、公務員が業務上作成した資料は著作権を保護すべきものではありませんから、協議会による検索・閲覧の制限には正当性がありません。このような措置をとる団体に対して気象庁が独占的・優先的に行政情報を提供すること自体が不当で、世界最先端IT国家創造宣言(平成25年6月閣議決定)などによる国のオープンデータ政策にも反するものと思われる。</p> <p>「お知らせ」については、協議会非加入企業や一般国民に対する利用規制を撤廃して、国民による自由な利用を再開すべきであると考えます。</p>	個人	国土交通省	—	—	検討に着手	「お知らせ」については、その発行対象者へ速やかに提供されているところではありませんが、一般の方々に対する公開についても検討に着手することとし、今年度内に結論を得る予定です。	
290919004	29年11月19日	29年11月3日	30年12月23日	多様な運転手が旅客運送サービスを提供する新たなタクシー事業の実現	<p>運転免許自主返納の取組みや高齢化により、自家用自動車での移動が必須となっている地方等においても、自家用車を運転できない者が増加している。また、定期的な通院や買い物等の日常的な中距離の移動需要に対し、タクシーでの移動は高額となること、さらに地方によってはバスが一日に数本程度しかないため、旅客運送サービスが十分に提供されていない地域が広がり始めており、今後益々広がっていくことが懸念される。</p> <p>このような地域における日常的な中距離移動需要に応えるための対策の一つとして、低価格帯のタクシーの提供が考えられるが、タクシー業界は、既存ドライバーの高齢化と新規ドライバーのなり手が減少の傾向にあり、近いうちに深刻な人手不足に陥ることが懸念されており、かつ事業費の大半を人件費が占めているため実現は極めて難しい。一方で、既存ドライバーやドライバー希望者の中には、短時間勤務など柔軟な働き方へのニーズが高まっている。</p> <p>また、地方、都市に関わらず、大規模イベント等に伴う突発的な移動需要に対し、タクシーは充分に対応できておらず、特に2020年東京オリンピックによるインバウンドの増加に対応できないことが懸念される。</p> <p>このような状況に対応するため、サービス提供者(主に既存のタクシー会社を想定)が責任主体として運行管理等の安全対策を実施することを前提に、登録個人ドライバーが自家用自動車を用いて有償で旅客運送を行う以下のサービスを提案する。</p> <p>(1)サービス提供者(タクシー事業者等)は、登録車両に運行状況の遠隔監視の仕組みを実装し乗務記録・運行記録によるドライバーの乗務時間の把握等の安全対策を行う。また、事故発生時の対応を行う。</p> <p>(2)登録個人ドライバーは、一定の稼働時間等の制限の下、あらかじめ依頼された「配車」のみに対応する。ドライバーの要件は、第二種運転免許取得者または第一種運転免許を受けており国土交通大臣が認定した講習を受講している者とする。さらに任意保険の加入を義務付けることとする。</p>	有限会社 三ヶ森タク シー	国土交通省	一般旅客自動車運送事業を営む場合は輸送の安全の確保、利用者の保護等を図ることが必要不可欠であり、何らの要件なしに事業を行うことができるのは適切ではなく、不適格な者の参入を排除する必要があることから、一定の要件を満たすことを条件とする事業の許可制度を設けています。 <p>なお事業許可の具体的な要件については、輸送の安全の確保、利用者の保護等の観点から、事業用自動車の使用、運転者による第二種免許の取得、国家資格を有する運行管理者・車両整備管理者の選任、保険加入及び適切な事業計画の策定等が義務付けられています。これらを通じて、輸送の安全を確保できるか、利用者の保護等を図ることができるか、また、申請者が適確な事業遂行能力を有するかといった資格要件の審査を行っています。</p>	道路運送法	検討を予定	2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までを一つの節目とし、さらには、その先の未来の社会にも応えられるよう、しなやかな移動サービスを具体化し導入を目指します。安全性の確保を前提にしつつ、利用者のニーズや地域交通機関の課題を整理し、ICTを積極的に活用して、利用者ニーズへのきめ細かい対応と運転手の多様な働き方を実現する新たなタクシーサービスの在り方を総合的に検討し、利用者の立場に立って早急に結論を取りまとめます。【平成30年度検討開始・平成31年度結論】	◎

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
290920001	29年12月20日	29年11月3日	30年12月23日	タクシー事業者が行う救援事業等の基準の緩和	<p>近年、インターネット通販等の増加により、貨物運送の需要が急増し、貨物運送業界の人手不足が社会問題化している。貨物と旅客を混載する貨客混載について規制が緩和され、過疎地域で認められたことは歓迎するが、都市部においては依然として貨物運送の人手不足は解消されておらず、さらに貨物運送に対する利用者のニーズも多様化している。なお、タクシーによる貨物運送については、国土交通省通達により「救援事業」として、忘れ物の代理取得やペットの運送等、「社会通念上貨物運送行為とみなされないもの」について地域によらず一部認められているところである。</p> <p>また、タクシー事業については、業界全体の収支が年々減少の傾向にあり、さらに、一日のタクシーの需要については時間帯によってばらつきがありアイドルタイムが発生する等、輸送能力が十分に活かしきれず、そのリソースをタクシー救援事業として貨物運送にあてるといった改善の余地がある。</p> <p>そこで、都市部等においてもタクシー事業者がより柔軟に貨物運送を出来るように、タクシー事業者が行う救援事業等の基準の緩和を提案する。</p> <p>規制が緩和されたとしても、貨物運送事業者と旅客運送事業者とでは、事業の収支構造も大きく異なっているため、同様のサービスを近しい料金で提供するという競合が起きる可能性は低く、むしろ利用者のニーズに柔軟に対応していくことで適切に棲み分けが進み、貨物運送の人手不足解消の一助となるとともに、利用者の多様なニーズに応え、かつタクシー事業者の経営改善にもつながることが期待される。</p> <p>期待される新たなサービスの例： 夜間におけるバイク便では扱えない大きさの荷物の輸送。貨物運送事業者からの夜間配達代行 等</p>	三和交通株式会社	国土交通省	タクシー事業者は、「タクシー事業者が行う救援事業等について」(平成元年地自第240号運輸省地域交通局自動車業務課長通達)により、一定の条件のもとで、単に役務を提供する行為及び役務の提供に連動して生ずる非定型的な物品輸送であって社会通念上貨物運送行為とみなされないものを行うことが可能です。	救援事業等について	検討を予定	<ul style="list-style-type: none"> <li>・救援タクシー事業について、タクシー車両を使用して本来業務の遂行を妨げない範囲で行われ、社会通念上貨物運送行為に該当しない「救援事業」の範囲についてより明確化を図る。【平成30年度検討開始・平成30年度結論】</li> <li>・利用者ニーズや生産性向上と人手不足解消の観点を踏まえ、貨物自動車運送事業法(平成元年法律第83号)におけるタクシー車両を利用した貨物運送の在り方について、検討を開始する。なお、当該検討については、関係者の意見も踏まえるとともに、輸送の安全及び利用者利益の保護が損なわれることがないように留意して行う。【平成30年度検討開始・平成31年度結論】</li> </ul>	◎

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
290925025	29年9月25日	29年11月6日	29年12月15日	債権譲渡担保、もしくは債権譲渡(流動化)による資金調達の促進に向けた規制改革(債権法改正関連)	<p>【制度の現状(現行規制の概要等)】  改正民法では、債権譲渡禁止(制限)特約が付されても債権譲渡自体は有効とされたが、譲渡禁止(制限)特約付債権の譲渡が当事者間の契約違反と評価されて契約が解除・更新見送りされるおそれが残っているほか、譲渡担保権者、譲受人もしくはアレンジャーたる金融機関としても契約違反の惹起についてのコンプライアンス上の懸念がある。  ・このままでは、債権譲渡による資金調達の活性化(とりわけ中小企業の資金調達の可能性拡充)を目指した法改正の趣旨が没却されかねない。</p> <p>【制度的要望内容】  ・金融機関の監督指針の改訂などにより、譲渡禁止(制限)特約が付された債権について譲渡担保の設定を受けること、債権を譲り受けること、もしくはそれらをアレンジすることが金融機関にとってコンプライアンス上の問題とならないことを明らかにしていただきたい。また、譲渡禁止(制限)特約付債権の担保評価を高めることを可能とするため、金融検査マニュアルの改訂などにより、特約が付していることだけで一般担保としての評価ができなくなるようにしていただきたい。  ・譲渡禁止(制限)特約が付された債権譲渡が契約の解除事由や更新見送り事由とならない旨の告知・指導による合理的な商慣習の形成、各業界(建設業界や小売業界など)におけるB to B取引の標準契約書・約款の改定促進、中小企業の資金調達保護政策上の対策(優越的地位の濫用に関するガイドラインや下請法の改正などを含む)などにより、譲渡禁止(制限)特約が付された債権を譲渡することに関する懸念を解消していただきたい。</p> <p>【要望理由】  ・債権を担保とした中小企業等の資金調達促進のため、上記を明確化すべく、要望するもの。</p>	都銀懇話会	公正取引委員会 金融庁 法務省 経済産業省 国土交通省	<p>【公正取引委員会】  公正取引委員会は、優越的地位の濫用に係る法運用の透明性、事業者の予見可能性を向上させる観点から、独占禁止法第2条第9項第5号に該当する優越的地位の濫用に関する独占禁止法上の考え方を明確化するため、「優越的地位の濫用に関する独占禁止法上の考え方」を策定しています。  また、下請法は、経済的に優越した地位にある親事業者が下請代金の支払を遅延するなどの行為を迅速かつ効果的に規制することにより、下請取引の公正化を図るとともに下請事業者の利益を保護する目的で、独占禁止法の不正な取引方法の規制の補完法として制定されています。</p> <p>【金融庁】  現行の民法において、譲渡禁止(制限)特約付の債権について譲渡を行った場合、原則として、債権譲渡の効力は無効とされています(民法第466条第2項)。他方で、2020年中に施行予定の改正民法においては、譲渡禁止(制限)特約付の債権譲渡が有効とされています(改正民法第466条第2項)、債務者は、当該特約につき悪意・重過失の譲受人に対して履行を拒絶し、譲渡人に対して有効に弁済することができる旨が規定されています(同条第3項)。</p> <p>なお、金融庁の現行の「金融検査マニュアル」においては、「債権担保は、確実な回収のために、適切な債権管理が確保されているもの」が自己査定における一般担保に該当すると規定されています(自己査定(別表1)1.(4)②)。  また、現行の「金融検査マニュアルに関するよくあるご質問(FAQ)別編(ABL編)」においては、現行の民法の規定を前提として、売掛金を担保とするに当たっての前提条件として、「譲渡禁止特約が付されていないこと」が規定されています(1.(3)②)。</p> <p>【法務省】  民法の一部を改正する法律(平成28年法律第44号)による改正後の民法においては、譲渡制限特約が付された債権の譲渡を有効としています。併せて、債務者は基本的に譲渡人(元の債権者)に対する弁済等をすれば免責されるとするなど、弁済の相手方を固定することへの債務者の期待は必要限度で保護されています。そのため、譲渡制限特約が弁済の相手方を固定する目的でされたときは、債権譲渡は必ずしも特約の趣旨に反しないといえることができ、そもそも契約違反(債務不履行)にならないといえます。また、債務者にとって譲渡がされても特段の不利益はないため、債務者において契約の解除を行うことは極めて合理性に乏しく、権利濫用等にも当たり得ます。</p> <p>【経済産業省】  下請中小企業振興法第3条第1項の規定に基づく振興基準第8.7.(1)においては、下請事業者にとって、債権譲渡禁止特約は金融機関への担保提供や債権譲渡による資金調達の妨げとなることから、下請事業者の円滑な資金調達を推進するため、親事業者は、下請事業者との間での契約締結の際に譲渡禁止特約を締結する場合であっても、金融機関等に対しては、譲渡又は担保提供を禁じない内容とするよう努めるものとされています。  同(2)では、親事業者は、下請事業者から、売掛債権等の譲渡又は担保提供のために、基本契約等において締結された債権譲渡禁止特約の解除の申出があった場合には、申出を十分尊重して対応するとともに、不当に不利な取扱いをしてはならないものとされています。  同(3)では、親事業者は、禁止特約を解除していない場合であっても、下請事業者からの要請に応じ、債権の譲渡の承諾に適切に努めるものとされています。</p> <p>【国土交通省】  標準請負契約約款は、請負契約の片務性は是正と契約関係の明確化・適正化のため、当該請負契約における当事者間の具体的な権利義務関係の内容を律するものとして、中央建設業審議会が公正な立場から作成し、当事者にその実施を勧告するものです。  現在、公共工事標準請負契約約款、民間建設工事標準請負契約約款(甲)及び(乙)並びに建設工事標準下請契約約款の4つが作成されており、これに加え、各民間団体においても工事請負契約に係る約款が作成され、活用されています。</p>	<p>【公正取引委員会】  優越的地位の濫用行為は、公正な競争を阻害するおそれがあることから独占禁止法により規制されています。どのような場合に公正な競争を阻害するおそれがあると認められるのかについては、問題となる不当な不利益の程度、行為の広がり等を考慮して、個別の事実ごとに判断することになります。御提案において、どのような不当な不利益が発生するかなど説明されておらず、そのような不利益があるとは認識していないので「優越的地位の濫用に関する独占禁止法上の考え方」を改正することは不可です。  また、下請法についても、同様と考えており、対応不可です。</p> <p>【金融庁】  要望内容のうち、コンプライアンス上の懸念については、改正民法の解釈の明確化やその周知、整理がなされたうえで、適切に商慣習が形成されることが重要であり、民法上の商慣習に関して、金融庁の監督指針において措置を講じることは困難であると考えます。  また、担保評価は実質的な経済価値に基づくべきものであって、形式的に判断するものではなく、総合的に判断すべきものと考えています。なお、譲渡禁止(制限)特約付債権担保に関する記述に限らず、検査マニュアル全般について形式ではなく実質を見て判断するという観点から明確化するため、金融検査マニュアルの抜本的な見直しを検討しています。</p> <p>【公正取引委員会】  対応不可</p> <p>【金融庁】  現行制度下で対応可能</p> <p>【法務省】  その他</p> <p>【経済産業省】  現行制度下で対応可能</p> <p>【国土交通省】  その他</p>	<p>【法務省】  改正法の下で、譲渡制限特約が付された債権を譲渡したとしても、債権譲渡は必ずしも特約の趣旨に反しないとみることができ、そもそも契約違反(債務不履行)にならないと言い得ることや、債務者にとって特段の不利益はないため、債務者において契約の解除を行うことは極めて合理性に乏しく、権利濫用等に当たり得ることなど、改正後の民法の規定の趣旨や解釈については、改正法の施行までの間、引き続き、幅広く周知を行っていきます。</p> <p>【経済産業省】  中小企業庁では、中小企業の資金調達の円滑化において、債権譲渡禁止特約の存在が課題であると認識しており、平成28年12月、下請中小企業振興法第3条第1項の規定に基づく振興基準を左記のとおり改正し、中小企業が金融機関に対し、売掛債権を譲渡・担保提供することが親事業者に認められるよう促進しています。また、(3)において、譲渡禁止(制限)特約が付された債権の譲渡についても承諾に努めるよう規定しています。なお、制度の改正から1年経っていないことから、当分の間は、これら現行制度の周知・徹底にて、譲渡禁止(制限)特約が付された債権の譲渡が契約の解除事由や更新見送り事由とならないような合理的な商慣習が形成されるよう努めます。</p> <p>【国土交通省】  標準請負契約約款については、中央建設業審議会が公正な立場から審議を行った上で作成するものであり、ご提案のあった債権譲渡を含め今般の改正民法を踏まえた対応については、今後中央建設業審議会において必要な検討が行われることとなります。</p>	◎	
290925074	29年9月25日	29年10月19日	30年1月15日	自動車税納税確認システムの閲覧について	<p>【具体的内容】  ・自動車税納税確認システム(JNKS)は、地方自治体と陸運支局の専用システムになっているが、第三者が閲覧できるようにすること。</p> <p>【提案理由】  ・自動車税の納税確認は都度、自動車税事務所や陸運支局に電話等で問い合わせしているが、納税時期は電話が繋がらず、夜間は確認できず、相当な不便が生じている。  ・Webネット上で「リサイクルシステム」のように登録番号、車台番号で誰でも納税確認が出来るようにすること。自動車税事務所や陸運支局及び整備工場、個人、法人すべてにメリットがあると考えられる。</p>	公益社団法人 リース事業者協会	総務省 国土交通省	<p>・道路運送車両法の規定により、継続検査(車検)の際には自動車税の「滞納がないことを証する書面」を提示することが求められています。ただし、平成27年4月からは、自動車税納付確認システム(JNKS)が稼働し、運輸支局のシステムから各都道府県の税基幹システムに対して自動車税の収納情報を電子的に照会することにより原則、「滞納がないことを証する書面」の提示が不要となりました。</p>	道路運送車両法第97条の2 道路運送車両法施行令第12条 道路運送車両法施行規則第63条	対応不可	<p>自動車税事務所では、地方税法第22条(秘密漏えいに関する罪)により地方税の調査又は徴収等に関する事務に従事する者には、その事務に関して知り得た秘密を第三者へ提供することについては、他の法令に特別の定めがある場合を除き、制限がかかっております。  また、運輸支局では、道路運送車両法に基づき自動車税の納税に協力するため、継続検査等の申請時に納税情報を確認することとされており、これにより未納であることが確認された場合には、その旨を申請者に伝えています。しかしながら、この納税情報の確認により知り得た情報を申請者以外の第三者にWEB上で提供することは個人情報に係る関係法令の観点から適当ではありません。  なお、「滞納がないことを証する書面」である納税証明書は、原則、納税時に毎年納税者が金融機関の窓口等において受領するものであり、同証明書を適切に保存・管理すれば、納税の有無については確認できるものと考えます。</p>	

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
290926006	29年9月26日	29年10月19日	30年4月20日	OSS(自動車保有関係手続きのワンストップサービス)申請における行政書士の資格者代理人としての活用	OSS申請手続きにおいて、国家資格者である行政書士が申請したものについては、原本を持ち込む前に審査が開始されると共に、原本確認は、どこの運輸支局でも受けられるようにすることが望まれます。 現状、OSS申請においては、申請データを送信した後、データが受け付けられたことを確認できる受付票を印刷し、住所を証する書面や原因証書などの証明書原本とともに、申請地の運輸支局等に持ち込む必要があります。申請地の登録官が目視によりデータ内容と原本を照合し、データに誤りがないことを確認し、操作しなければ審査がスタートしないように制度設計されています。これにより、審査開始時と証明書等の受領時の2度において申請窓口に赴かなければ一つの手続が完了しないことが、OSS申請の利用を阻む要因となっていると思われまます。 本手続における唯一の国家資格者として、専門知識と専門家責任が担保されている行政書士については、国民の利便のための資格者代理人としての活用と、OSS申請の普及の観点から、申請データ到達後、速やかに審査を開始していただくとともに、原本の後日提出等を可能とし、原本の確認をどこの運輸支局でも受けられるよう措置すべきです。 なお、他の国家資格者の手続において、委任状や添付書面の写しを電子的に提供すれば、原本は資格者自身において保管、又は後日提出することが認められているものもあります。	日本行政書士会連合会	国土交通省	自動車登録手続きに関しては、道路運送車両法及び自動車登録令の規定に基づき、国に対し所有者の氏名等を記載した申請書に必要な書面等を添えて申請することとされています。 また、申請先についても自動車の使用の本拠の位置を管轄する運輸支局とされています。 現在のOSS申請につきましては、一部電子的な提出が困難な書面があるため、これらの書面が必要となる登録申請につきましては、ご認識どおり当該書面を運輸支局に持ち込む必要があり、自動車検査証等交付時と合わせ、2度運輸支局に訪れる必要があります。	道路運送車両法第5条、第7条、第12条、第13条、第15条、第15条の2、第16条、自動車登録令第9条、第14条、第16条、第17条、第18条、第19条、第21条	対応不可	道路運送車両法に基づく登録等の手続きは、自動車を運行の用に供するためだけでなく、所有権の得喪を第三者に対抗するためのものであり、申請者本人の意志と所有権の存在の確認はその根幹をなすものです。 御要望の事項のうち、原本を持ち込む前の事前審査については、行政書士の社会的使命の重要性は理解するものの、上記本人の意志の確認方法を不服とした裁判その他の紛争が発生していること、不実の申請があった場合の第三者への法的責任を行政書士が負える訳ではないこと等の課題があると考えます。 また、使用の本拠に存する支局・事務所以外での原本の提出・確認及び自動車検査証の交付については、不正処理の防止及び責任の所在の確定の観点から対応は困難です。 このため、提案については、OSS申請の全国拡大及びマイナンバーカードの活用等により、当該問題の解決を図っていきたいと考えております。	
290927002	29年9月27日	29年10月19日	29年11月7日	民間のヘリによる救助・捜索を可能にするための航空法の規制緩和	当法人は雪崩の防止、山岳遭難や大災害時の救助や捜索を行っています。数年前より民間のヘリコプターでの山岳救助や捜索を手がけるべくその実現を模索してきました。しかし下記の航空法の制約により実質的に民間での救助・捜索活動は不可能であるため、思うように構想を進めることができません。救助・捜索活動にあたって現状では複雑な調整と手順を踏まなくてはならず、一刻を争う状況で歯がゆい思いを強いられています。 私どもの提案は、救助や捜索を行う能力を持ち、またそれに係る航空機を運行する能力があるかどうかを審査し、認定を得られた民間組織が運行する航空機を航空法施行規則第七十六条の国土交通省令で定める航空機に加えるということです。 この規制緩和による効果として: ・民間組織が民間の資金で航空救助を担うことで、現状税金で賄われている費用を削減することが可能になります。当方は保険会社などと検討を行い、現行の山岳保険で出動費用を賄うことが可能なことを確認しています。私たちは人員、機材、費用を含め、民間による新しい救助の仕組みを構築することを目指しています。 ・タクシー的な安直な救助ヘリの利用に対して税金の無駄使いだと批判がありますが、民間のヘリ・民間の資金であればそうした批判は起こりません。 ・夏場など遭難が多発する時期には警察や消防のヘリはフル稼働でも間に合わないほど忙しいと認識していますが、その救助負担を分担することができます。大災害が起こった際にも警察・消防・自衛隊と連携して空からの救助活動に参加し、社会に貢献します。(東日本大震災では現地の消防と協力して地上捜索を行った実績があります) ・当法人は雪崩救助犬の育成や雪崩遭難者の発見に有効な機器の社会実験などに類を見ない活動実績がありますが、ヘリが使えないためその能力を十分に生かすことができていません。荒らされていない現場に一番に入ること、またヘリで空から現場に入ることによって能力を有効に発揮することができます。	民間団体	国土交通省	航空法第81条の2による規定は、国土交通省令で定める航空機が捜索救難等を行う場合、第79条(離着陸の場所)、第80条(飛行禁止空域)、第81条(最低安全高度)の規定を適用しないものです。 航空法施行規則第176条で規定されている航空機は、(第1号)国土交通省、防衛省、警察庁、都道府県警察又は地方公共団体の消防機関(以下、「消防機関等」という)の航空機であつて捜索又は救助を任務とするもの、(第2号)消防機関等の依頼又は通報により捜索又は救助を行う航空機及び(第3号)一定の要件を満たすドクターヘリが規定されています。 【参考】 ○航空法(昭和二十七年法律第二百三十一号) (捜索又は救助のための特例) 第八十一条の二 前三条の規定は、国土交通省令で定める航空機が航空機の事故、海難その他の事故に際し捜索又は救助のために行なう航行については、適用しない。 ○航空法施行規則(昭和二十七年運輸省令第五十六号) (捜索又は救助のための特例) 第七十六条 法第八十一条の二の国土交通省令で定める航空機は、次のとおりとする。 一 国土交通省、防衛省、警察庁、都道府県警察又は地方公共団体の消防機関の使用する航空機であつて捜索又は救助を任務とするもの 二 前号に掲げる機関の依頼又は通報により捜索又は救助を行なう航空機 三 救急医療用ヘリコプターを用いた救急医療の確保に関する特別措置法(平成十九年法律第百三十三号)第五条第一項に規定する病院の使用する救急医療用ヘリコプター(同法第二条に規定する救急医療用ヘリコプターをいう。)であつて救助を業務とするもの	航空法第81条の2 航空法施行規則第176条	現行制度下で対応可能	航空法施行規則第176条第2号の規定が適用される場合は、既に提案通りとなっている。それ以外の場合は対応困難。 理由: 航空法第81条の2に規定する捜索救助業務を実施する場合、運航者が救難救助を実施する能力を有していることは前提として、当該業務エリアにおいて、二次災害の防止を含め、安全かつ迅速に業務を遂行する必要があるため、捜索救助業務を主体とする警察・消防機関等との地上における救助方法等の調整や飛行時における他の救難救助用航空機との安全を確保する上で連携が不可欠になります。そのため、警察・消防機関等から依頼又は通報を受けた航空機(救急医療ヘリコプター含む)の場合は既に提案通りの措置が講じられているところです。 上記以外の場合における捜索救助については、運航者が救難救助を実施する能力を有し、必要な手続きを行い、実施して頂くこととなります。	
290928008	29年9月28日	29年11月6日	30年3月30日	災害時のレンタカー含む、他社車両の使用について	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、国土交通省より、平時からのルールにして通達等を出していただきたい。 (a)トラック事業者はレンタカーや他社の営業車両を使用できないことになっている。激甚(げきじん)災害指定がされる熊本地震規模の災害は通常の車両や人員では被災地・被災者へ店舗を通じて商品供給が十分に届けられない状況になってしまう。現状は車両と人員の確保を遠隔地の配送会社に依頼し、車両と人員を手配するが車両と人員がパッケージとして派遣してもらうことは現実的には困難である。 (b)昨年の熊本地震でも配送員の多くは被災者であり、継続的に配送業務を行っていたのだが、体力的、精神的に疲弊していた。生活インフラを維持するためには、災害時の超法規的な対応が必要である。 (c)熊本地震では、支援物資を含めて震災直後は被災地への食料品・水等の物資が不足していたが、大規模災害時に超法規的な人員と車両の手配がスムーズにできれば格段に早い時期に食料品等の供給が可能になる。	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	国土交通省	基本的には営業所毎に配置された事業用自動車により貨物自動車運送事業を行う必要があります。	貨物自動車運送事業法第4条・第35条・第36条	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发出し、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やレンタカー使用を認める等、事業者が柔軟に対応できるよう措置を行ったところです。 貨物自動車運送事業者には、安全の確保の観点から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。	

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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

△：再検討の可否を判断するため、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	
290928009	29年9月28日	29年11月6日	30年7月23日	道路運送法の見直し⇒貨客混載の解禁について	一部エリアでは、救援事業の形で解禁をされているが他地区へ拡大されていない。タクシーでの荷物運搬ニーズ高く、現状の過疎地中心の緩和ではなく、都心部等でも実証実験を実施していきたい。 高齢化社会が進み、宅配ニーズが高まっている中、自宅への配送手段の構築、人材の確保が非常に難しい。運送業者のみでなく、近隣へのお届け需要を掘り起こすことでより利便性が向上するため、貨客混載の解禁についてご検討いただきたい。	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	国土交通省	「旅客自動車運送事業者が旅客自動車運送事業の用に供する事業用自動車を用いて貨物自動車運送事業を行う場合及び貨物自動車運送事業者が貨物自動車運送事業の用に供する事業用自動車を用いて旅客自動車運送事業を行う場合における許可の取扱い及び運行管理者の選任について」(平成29年国自安第97号、国自旅第128号、国自貨第64号自動車局長通達)により、乗合バスは全国で、貸切バス、タクシー、トラックについては過疎地域において、旅客及び貨物の両事業の許可をそれぞれ取得した場合には、一定の条件のもとで、バス車両やタクシー車両を用いた貨物運送又はトラック車両を用いた旅客運送を行うことが可能です。	・道路運送法 ・貨物自動車運送事業法	検討を予定	利用者ニーズや生産性向上と人手不足解消の観点を踏まえ、貨物自動車運送事業法(平成元年法律第83号)におけるタクシー車両を利用した貨物運送の在り方について、検討を開始する。なお、当該検討については、関係者の意見も踏まえるとともに、輸送の安全及び利用者利益の保護が損なわれないように留意して行う。【平成30年度検討開始・平成31年度結論】	△
290928011	29年9月28日	29年11月6日	29年12月15日	緑地必要面積の緩和について	各地方自治体によって多少異なるが、緑地必要面積について緩和していただきたい。 食品製造工場において虫等の異物混入が騒がれている中、草木に集まる虫等の危害要因を排除したい。 敷地内での緑地ではなく離れた土地で緑地を確保することにより食品の安全を守ることができる。 365日24時間稼働している工場において従業員数が多く駐車場等有効利用が可能となる。 工場立地法は緑地以外にテニスコート等の施設も認められているが、敷地面積が特に首都圏では限られており、駐車場等が認められれば有効利用が可能となる。	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	経済産業省 国土交通省	【経済産業省】 工場立地法では、工場立地が周囲の環境保全を図りながら適正に行われるよう、工場立地の際に、周辺の地域の生活環境の保持に資する緑地・環境施設の整備や、生産設備の面積について制限する等の規制を講じている。  ①緑地等の面積率の緩和について 緑地等の整備については、工場の周辺地域の生活環境を保持することが目的であるため、地域によっては、住宅がなく住民の生活環境に及ぼす影響が小さい等、各々の地域によって生活環境保持の必要性に違いがあることから、市町村が独自に緑地面積率等を設定することが出来る。これにより、通常、工場敷地に占める緑地を含む環境施設面積率が25%以上のところ、最大10%まで引き下げることが可能となっている。なお、緑地面積率については、上述の理由により、地域ごとでの緩和は行うことができるが、業種毎での緑地率の緩和措置は存在しない。ただし、業種によって、周辺に与える影響に違いがあることから、工場立地法では、業種によって、敷地に占める生産施設の面積割合に違いを設けている。食品製造工場については、もっとも緩やかな基準(生産施設面積率65%)となっている。  ②敷地から離れた場所での緑地確保 緑地の整備は、工場の周辺環境の保全のために行うものであり、敷地周辺部に緑地を整備することを求めている。 なお、緑地の整備状況が基準に適合しない場合、届出を受けた市町村は事業者に対して勧告を行うことになるが、法律の運用として、「緑地を当該工場等の敷地内に確保できない事情があり、当該工場等の敷地外の土地に整備される相当規模の緑地等により実質的に緑地等に係る準則が満たされ、かつ、当該工場等の設置の場所を管轄する市町村の定める基準に照らし、当該敷地外緑地等の整備が当該工場等の周辺地域の生活環境の保全に寄与するものと認められる場合」については、勧告しないことができるとしている。  ③駐車場の扱いについて 工場立地法では、工場敷地内に一定割合の緑地及び環境施設の整備を義務づけており、環境施設については、工場の周辺の地域の生活環境の保持に寄与するものとして、その種類を指定している。 駐車場については、工場の周辺の地域の生活環境の保持に寄与するものではないことから、環境施設には位置づけていないものの、緑化駐車場については、緑地に準ずるものとして、一定割合、緑地として算入することを認めている。  【国土交通省】 都市計画区域内の用途地域が定められた土地の区域のうち、良好な都市環境の形成に必要な緑地が不足し、建築物の敷地内において緑化を推進する必要がある区域については、都市計画に、緑化地域を定めることができ、当該地域内においては敷地面積が一定規模以上の建築物の新築又は増築をする際に当該建築物の緑化率を、緑化地域に関する都市計画において定められた建築物の緑化率の最低限度以上としなければならないこととしております。 なお、工場等については別途経済産業省所管の工場立地法において緑地等の面積の敷地面積に対する割合が定められていると認識しております。	【経済産業省】 工場立地法 【国土交通省】 都市緑地法第34条、第35条	【経産産業省】 ①緑地等の面積率の緩和 市町村において、地域の実情に応じて緩和することが、現行制度で設けられている。  【経済産業省】 ②敷地から離れた場所での緑地確保 工場立地法の目的から、緑地は、工場の生産施設と隣接する住宅地等との緩衝の役割を果たすために整備することが求められており、工場の敷地外での緑地の整備では、緩衝の役割を果たすことが困難であることから、緑地は工場敷地内に確保することが必要(制度の現状の記載内容を参照)。  ③駐車場の扱いについて 現行制度においても、駐車場のうち、緑化駐車場については、地域の生活環境保持に寄与するものとして緑地に準ずるものとして扱っている。  【国土交通省】 現行制度下で対応可能		
290928012	29年9月28日	29年11月6日	29年11月30日	緑地帯の設置に関する規制緩和について	【具体的内容】 緑地面積割合について 通常20%以上 第一種区域(住居用に併せて商業用)20%~30% 第二種区域(住居用に併せて工業用)15%~25% 第三種区域(主に工業用)10%~20% この割合を都道府県または政令指定都市が独自に地域を指定して緑地面積率を決定している。 緑地面積割合については割合を都道府県又は政令指定都市が独自に地域を指定して、緑地面積率を決定している自治体によって比率格差が生じている(京都市等での比率が高い)。  【提案理由】 緑地に対する割合比率の理由と効果が不明な中、設置が義務化されており、地主にとって敷地を有効活用できない。 設置後の行政よりの指導は無く、所有者負担での緑地の維持が必要(費用も所有者の負担)。 緑地帯の設置の緩和と設置方法の緩和についてご検討いただきたい。	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	国土交通省	都市計画区域内の用途地域が定められた土地の区域のうち、良好な都市環境の形成に必要な緑地が不足し、建築物の敷地内において緑化を推進する必要がある区域については、都市計画に、緑化地域を定めることができ、当該地域内においては敷地面積が一定規模以上の建築物の新築又は増築をする際に当該建築物の緑化率を、緑化地域に関する都市計画において定められた建築物の緑化率の最低限度以上としなければならないこととしております。	都市緑地法第34条、第35条、第44条	現行制度下で対応可能	市街化が進展し、緻密な土地利用が行われている中心市街地等において、都市公園の整備や街路の緑化等の公的空間における緑の確保には限界があり、そのような地域において必要な緑を確保するために、自治体は、都市計画において緑化地域を定め、当該敷地における一定規模以上の建築物の新築や増築等において、その敷地面積の一定割合以上の緑化(緑化率規制)を定めることができます。緑化率については、各自自治体の判断でその割合を定めるものとされているため、緑化率規定は各自自治体で変更することが可能であるほか、条例で緑化施設の管理方法の基準を定め、基準に適合しているか報告を求めることが可能です。 なお、ご指摘頂いている緑地面積の割合については、上記のとおり、都市緑地法において一律に規制しているものではないとさせていただきます。	

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
290928013	29年9月28日	29年11月6日	29年11月30日	生産緑地活用における規制緩和について	<p>【具体的内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>生産緑地指定を受ける事で農地同等の固定資産税になる、相続税の納税猶予措置がある事で、大都市圏で指定生産地が多く見られる、生産緑地は30年指定解除ができないという決まりも課せられている。</li> <li>解除可能な要件として①指定後30年経過、②主たる営農者の志望、③営農不可と判断される故障(高齢対象)がある。</li> <li>地域の近代化、住宅化する中でも生産緑地指定から30年未満のため有効活用できない土地が増えている。</li> <li>法制定から最速で指定解除できるのは2022年～となる。</li> <li>生産緑地を複数持っている場合、一部(20%以内)の解除が可能(500㎡以下の場合不可)</li> </ul> <p>【提案理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現地主が相続を受け土地を有効活用したくても生産緑地の解除要件が指定から30年経過とされているため、有効活用の妨げになっており、規制の緩和をご検討いただきたい。</li> <li>所有者、地区自治体にとっても利点が多い。</li> <li>1箇所しか生産緑地を持っていないため、一部解除ができない、1,000㎡以上は1箇所でも一部解除できるような規制緩和についてもご検討いただきたい。</li> </ul>	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	国土交通省	生産緑地の所有者は、当該生産緑地地区に関する都市計画について、告示の日から起算して30年を経過したとき、又は当該告示後に当該生産緑地に係る農林漁業の主たる従事者が死亡若しくは農林漁業に従事することを不可能にさせる故障に至ったときは、市区町村長に対し、当該生産緑地を時価で買い取るべき旨を申し出ることができることとなっております。	生産緑地法第10条	現行制度下で対応可能	生産緑地法上、相続発生時には、主たる従事者(当該生産緑地に係る農林漁業の業務に、当該業務につき一定割合以上従事している者を含む)の死亡を理由として、市区町村長に対して生産緑地の買取り申出を行うことが可能です。市区町村長が当該生産緑地を買い取らず、斡旋しても営農者が見つからない場合には、買取り申出から3ヶ月後に行為制限が解除され、都市計画変更により生産緑地が解除された後、当該土地を他の用途に活用することが可能となります。また、生産緑地の買取り申出は、所有する農地の一部でも可能であり、ご指摘いただいた一部解除の制限に関しては、国において一律に規制しているものではありません。	
290928014	29年9月28日	29年11月6日	29年11月30日	市街化調整区域に倉庫新設時の手続き緩和について(許可までの期間短縮)	<p>物流総合効率化法認定までの手続き・開発許可までの時間が掛かるため、開発審査を自治体に一任し、手続きの煩雑の改善・短縮化を図っていただきたい。自治体の開発審査会までの道のりが長く、手続きも煩雑、倉庫が必要な時期に倉庫を建てられない。</p> <p>【現状の流れ】</p> <p>第一段階: 総合効率化計画の認定申請に係る事前相談・調整(物効法認定取得相談室、運輸局等)自治体へ事前相談・調整(開発部局等)⇒開発許可の見通しを確認</p> <p>第二段階: 総合効率化計画の作成(物効法認定取得相談室、運輸局等に相談)運輸局等から自治体に状況確認の連絡等⇒開発許可の見通しを再確認</p> <p>⇒総合効率化計画の認定申請(運輸局等)⇒審査終了</p> <p>第三段階: 総合効率化計画の認定取得⇒自治体の開発審査会での審議⇒開発許可が下りる⇒土地の取得⇒倉庫建設開始</p>	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	農林水産省 経済産業省 国土交通省	物流事業者は、物流総合効率化法による国土交通大臣(地方運輸局長)等の認定を受けた総合効率化計画に基づく物流施設を建築する場合、「開発許可制度運用指針(都市計画法に基づく技術的助言)」において、市街化調整区域に建築される場合であっても、開発許可をして差し支えないものとしており、これに基づき、各開発許可権者において判断することとなっております。	物流総合効率化法 都市計画法	現行制度下で対応可能	倉庫の建築に関する手続について自治体に一任していただきたいとのことですが、物流総合効率化法における特定流通業務施設の整備を伴う計画の認定に当たっては、物流の効率化やトラックドライバーの長時間労働は正の観点から、貨物自動車運送業、倉庫業等を所管する立場からの専門的な知見による審査が必要であり、その手続を地方自治体に一任することはできません。物流総合効率化法では、特定流通業務施設の整備を伴う計画の認定に係る標準処理期間について2か月としているところですが、実態を調査し、開発許可担当部局との連携も含め、必要に応じて運用のあり方を検討します。	
290928018	29年9月28日	29年11月14日	29年11月30日	地方自治体による開発許可申請の規制、手続きの緩和について	<p>【具体的内容】</p> <p>市街化調整区域内において小売業等の出店許可の場合、敷地面積、土地形状を変更する際、開発許可が必要となる。県の規制では3,000㎡に対し、一部の地方自治体エリアでは1,000㎡以上に対し開発許可申請が必要であり、生活のインフラとなる店舗(コンビニエンスストア出店)の場合には、敷地面積の規制を緩和していただきたい。また、各県市町村単位で許可、手続きに差があり是正をお願いしたい。</p> <p>【提案理由】</p> <p>生活のインフラとなる店舗(コンビニエンスストア出店)として(現状200㎡の店舗を271㎡)と大型店舗で出店を進めている。大型店舗で出店する事で、生活に必要な品揃えの充実、公共的なサービスの拡大が可能であり、地域住民のインフラの拡大、買い物難民と呼ばれる高齢者の買い物が可能となり、セーフティステーション災害時の拠点として地域社会への貢献が可能になるものと考えます。</p>	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	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、当該区域における開発行為は、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場合のみ許容されることとなっております。コンビニエンスストアについては、都市計画法第34条第1号に規定する主に市街化調整区域に居住している者が利用する日常生活に必要な物品を販売する店舗等又は、法第34条第9号に規定する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休憩所等として立地を認めることが可能です。なお、「3,000㎡」や「1,000㎡」といった面積により許可申請の有無が変わるといった制度ではありません。また、開発許可の事務については、地方公共団体における自治事務として、地域の具体的なまちづくりの方針に基づいて運用される制度とされております。	都市計画法第34条第1号、9号	現行制度下で対応可能	コンビニエンスストアについては、「(開発許可権者において、)市街化区域からの距離要件、同業種間の距離要件、業種ごとの支持世帯数、集落の隣近接要件、建築物に係る敷地規模、建築物の規模制限等を設けている例があるが、本号(法第34条第1号)は、当該開発区域の周辺の市街化調整区域に居住している者を主たるサービス対象とする認められるものに許可を与える趣旨であり、これら基準を一律に適用した場合、合理性を欠くことになるおそれがあるので、その運用が硬直的にならないよう留意する」必要があるものとして、国から地方公共団体に対する技術的助言を发出しており、地方公共団体において、この技術的助言をふまえて運用がなされております。(なお、この件については、平成27、28年度の開発許可行政ブロック会議を通じ、各地方公共団体に周知を行っているところです。)	
290928019	29年9月28日	29年11月6日	29年11月30日	国道切り下げ工事審査基準の緩和について	<p>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規制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、回避性が悪く、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。昨年対応策をお示しいただいた、一般的な基準(案)としての「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)の理解に道路管理者の方の格差がないよう、再通達をお願いしたい。</p>	(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可能です。	道路法第24条	現行制度下で対応可能	道路法第24条の規定に基づく道路管理者以外の者が行う工事(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、承認するか否かを判断する際の一般的な審査基準(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。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、本基準と異なった基準を定めることは差し支えないものである」と記述し、同通達による審査基準(案)と異なることは差し支えないことを明確に示すことで理解に格差がないようとしています。なお、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。	

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
290928023	29年9月28日	29年11月6日	29年11月30日	農業用マルチローター(ドローン)の活用推進について	<p>1)背景</p> <p>①水稲栽培における農業の空中散布については、労力の軽減が図れるとともに、病虫害の効率的防除が可能。</p> <p>②現在は無人ヘリコプターによる空中散布が行われているが、a.騒音の問題 b.集団防除であり圃場毎の適切な時期での散布ができない c.コストが高い等の課題がある。</p> <p>③ドローンは小型軽量で移動が容易。機動的な農業散布を可能にし、騒音問題も少ないというメリットが有る。</p> <p>2)要望事項</p> <p>農林水産省発行の『空中散布等における無人航空機利用技術指導指針』の緩和</p> <p>①オペレーター免許取得に関して「農林水産航空協会」指定の教習施設での教習が必要。また、機体の認定等も同協会の認定・整備が必要であり、事業の自由度を狭くしている。安全に支障のない範囲で、規制緩和をご検討いただきたい。</p> <p>②免許取得及び空中散布の実施等に当たり、航空法の規制を受け国土交通省への許可・承認等が必要になる場面が有る。常識的な飛行範囲内での規制緩和を行い、活用場面を広げることが必要。</p> <p>③実際の飛行に関してオペレーターとナビゲーターの2名が必要。日本の水稲農業のコストダウンを考えた場合1名での運用や、GPS等の活用によるローコストオペレーションへの規制緩和が必要。</p>	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	農林水産省 国土交通省	<p>①農林水産省では、無人航空機による農業等の空中散布について、人畜、農林水産物、周辺環境等に対する安全性を確保しつつ適正に実施するため、「空中散布等における無人航空機利用技術指導指針」(平成27年12月3日付け27消安第4545号農林水産省消費・安全局長通知)を制定し、安全対策等の指導を行っています。</p> <p>②③航空機の航行並びに地上の人・物件の安全を確保するため、無人航空機については航空法(昭和27年法律第231号)第132条及び第132条の2において、禁止する飛行の空域や方法(物件の投下など)を定めていますが、必要な安全対策等の要件を満たすことが確認できた場合に限り、これらの飛行を許可しています。</p> <p>【参考】</p> <p>○航空法 (飛行の禁止空域)</p> <p>第132条 何人も、次に掲げる空域においては、無人航空機を飛行させてはならない。ただし、国土交通大臣がその飛行により航空機の航行の安全並びに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と認めて許可した場合においては、この限りでない。</p> <p>一 無人航空機の飛行により航空機の航行の安全に影響を及ぼすおそれがあるものとして国土交通省令で定める空域</p> <p>二 前号に掲げる空域以外の空域であつて、国土交通省令で定める人又は家屋の密集している地域の上空</p> <p>(飛行の方法)</p> <p>第132条の2 無人航空機を飛行させる者は、次に掲げる方法によりこれを飛行させなければならない。ただし、国土交通省令で定めるところにより、あらかじめ、次の各号に掲げる方法のいずれかによらずに飛行させることが航空機の航行の安全並びに地上及び水上の人及び物件の安全を損なうおそれがないことについて国土交通大臣の承認を受けたときは、その承認を受けたところに従い、これを飛行させることができる。</p> <p>一 日出から日没までの間において飛行させること。</p> <p>二 当該無人航空機及びその周囲の状況を目視により常時監視して飛行させること。</p> <p>三 当該無人航空機と地上又は水上の人又は物件との間に国土交通省令で定める距離を保つて飛行させること。</p> <p>四 祭礼、縁日、展示会その他の多数の者の集合する催しが行われている場所の上空以外の空域において飛行させること。</p> <p>五 当該無人航空機により爆発性又は易燃性を有する物件その他人に危害を与え、又は他の物件を損傷するおそれがある物件で国土交通省令で定めるものを輸送しないこと。</p> <p>六 地上又は水上の人又は物件に危害を与え、又は損傷を及ぼすおそれがないものとして国土交通省令で定める場合を除き、当該無人航空機から物件を投下しないこと。</p>	<p>・平成27年11月17日 制定(国空航第684号、国空機第923号)「無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領」</p> <p>・平成27年12月3日 制定(27消安第4545号農林水産省消費・安全局長通知)「空中散布等における無人航空機利用技術指導指針」</p> <p>・平成27年12月3日 制定(国空航第734号、国空機第1007号、27消安第4546号)「空中散布等を目的とした無人航空機の飛行に関する許可・承認の取扱いについて」</p> <p>・航空法第132条及び第132条の2</p>	<p>現行制度下で対応可能</p>	<p>①(一社)農林水産航空協会のみが行っていたオペレーターの認定や機体の登録等の業務を、他の機関等でも行うことができるよう、平成29年4月1日付けで「空中散布等における無人航空機利用技術指導指針」(以下「指導指針」という。)を改正しました。要件を備えていることが確認できる資料とともに申請し、登録を受ければ、上記の業務を行っていただくことができるようになっていきます。農林水産省では今後も、使用者が取り組みやすい制度とするための対応を適時行います。</p> <p>②農業散布は航空法第132条の2において禁止する飛行方法に該当しますが、農林水産省の定める上記指導指針に基づき当該飛行を行うことを、農林水産省が指定する団体等(以下「指定団体等」という。)により確認している場合には、飛行許可の手続を簡略化(申請事項確認の省略など)できるなど、合理化した制度にしています。</p> <p>③農業散布は物件を投下する行為となるため、飛行を行う場合には、投下する場所に人や物件が無いことの確認や、当該場所に人が立ち入らないよう監視する必要がありますので、原則、操縦者の他に飛行経路上の周辺を監視する補助者の配置が必要となります。ただし、無人航空機の機能・性能、飛行させる者の飛行経歴等、安全を確保するために必要な体制等とあわせて総合的に判断し、航空機の航行の安全並びに地上・水上の人の安全が損なわれる恐れが無いと認められる場合には、柔軟に対応することも可能と考えられることから、指定団体等にご相談ください。</p> <p>なお、無人航空機については、GPS等の更なる活用など技術進歩が顕著な分野でもあり、政府としても官民協議会を中心に、官民一体となって適宜制度の見直し等を進めておりますので、その場でも引き続き検討していきます。</p>	◎

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
290928066	29年9月28日	29年11月6日	30年1月15日	国土利用計画法による事後届け出制度の緩和	<p>【具体的内容】 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。</p> <p>【提案理由】 昨年の所轄官庁の検討結果では、事後届出制は「取引段階で土地取得後の土地の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」とされています。しかし事業者の利用目的は、都市計画法ならびに建築基準法などに明示された基準に従うことで是正が図られうると考えます。事前に基準が明示されていない国土法の事後審査により是正を図られんとすることはいかかかと考えます。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」とされていますが、この機能は当該規制官庁自身が別に行っている「不動産取引アンケート調査(土地取引調査票)」において代替することができると考えます。</p>	公益社団 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成立したものです。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の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。	国土利用計画法第23条	対応不可	国土利用計画法第23条に基づく事後届出制については、都市計画区域外を含め、大規模な土地取引について、土地の利用目的を是正し、投機的取引の抑制のために定められているものであり、ご指摘の都市計画法及び建築基準法に基づく基準とは異なった意図・目的によるものとなっています。また、不動産取引アンケート調査については、公示地価の判定・基準地価の判定・不動産取引価格情報の提供等を目的として行われるものであり、アンケートへの回答は任意であるのに対し、国土利用計画法の事後届出制は、契約を締結した日から起算して二週間以内の届出を義務づけるものであり、大規模な土地取引について都道府県・市町村が迅速かつ網羅的に把握するものです。引き続き、適正かつ合理的な土地利用、投機的取引の抑制を図るため、制度の適正な運用を図って参ります。	
290928071	29年9月28日	29年11月6日	29年11月30日	電子申請における申請書第一面押印紙面のスキャンデータによる申請の認可	<p>【具体的内容】 ・確認申請書第一面押印を建築主のままで電子申請できる方法として以下の方法を可能として欲しい。 ①第一面建築主押印紙面をスキャンし、そのスキャンデータに設計者の電子署名を行う事が認められないか。なお、この方法は住宅性能評価申請で認められている方法である。 ここで、建築基準法(施行令、規則等)と性能評価の品確法では法律が異なるため、この方法の認可には施行令や規則等の諸規定の改正が必要な事が想定される。 更にこの場合、委任状の紙面原本申請についてもデータスキャンでの申請で認めてもらうよう、必要であるならば関連する諸規定の改定をお願いしたい。 ②諸規定の改定が困難な場合、①の第一面スキャンデータで申請すると同時に、第一面の原本紙面を同添する事で、原本性の確認が達成され法的に問題無い申請方法として認められないか。 これは、委任状は原本紙面による申請で原本確認を行う事から、第一面も同様に原本紙面によって委任状と同様の判断がなされないか、という考え方である。</p> <p>【提案理由】 ・電子署名を行うためには事前に電子証明書が必要であるが、その習得には印鑑証明書の準備、費用負担、PC環境整備、等の準備が必要であり、かなりの手間を要する。 ・確認申請書第一面は建築主(第二面二項の方)が押印するのが通例であるが、電子申請を行うには建築主の電子署名、すなわち電子証明書の取得が必要となる。 ・建築主の電子証明書の取得は手間と費用を要するので現実的で無い事から、第一面の申請者を代理者(第二面二項の方)にする事で建築主の電子署名は不要となる。 更に設計者(第二面三項の方)の電子署名は必須であるため、その代理者を設計者にすれば、電子署名の押印は設計者の押印のみで足りる事になる。 ・この時、委任状は建築主の押印が必要となるが、この委任状は電子署名の対象図書外とし、申請データとは別に、紙面で押印付原本で申請する事が認められている。 ・ところが、確認申請書第一面は建築主が押印、という通例を変えない(変えたくない)事から、第一面押印を建築主のままで電子申請ができないか、と要望する申請者は多くあると思われる。</p>	公益社団 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において定める確認申請書(第2号様式)の第一面には「申請者(建築主又は代理者)」及び「設計者」を記入する欄があり、書面により申請する場合には、それぞれ記名及び押印が必要。 ・行政手続等における情報通信の技術の利用に関する法律及びこれに基づく国土交通省令により、申請等は書面による記名押印に代えて、電子署名を行い、電子証明書とともに電子情報処理組織を使用して送信することで、電子的に行うことができる。	・建築基準法施行規則1条の3、第2号様式	①について: 対応不可 ②について: 現行制度下で対応可能	<p>【①について】 建築確認において電子申請を行う場合には、書面における記名押印に代えて、申請者(建築主又は代理者)、設計者両方の電子署名が必要です。そのため、記名押印された書面をスキャンしたとしても、申請者、設計者いずれかの電子署名のないもので申請することは、制度上できません。</p> <p>【②について】 記名押印した書面と、それをスキャンしたものに電子署名を付与した電子データの両方を並行して申請する場合、記名押印した書面が本申請における原本と考えられるため、この場合において、電子データは不要と考えられます。 なお、第一面のみを記名押印した書面にて、それ以外の様式を電子的に、書面と電子データで混在して申請することについては、識別番号等により書面の部分と電子データの部分を一体の申請図書等として、指定確認検査機関又は建築主事(以下、審査機関等という。)側が適切に審査、管理できるのであれば差し支えないので、審査機関等にご相談ください。</p>	

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
290928073	29年9月28日	29年11月6日	29年11月30日	建築基準法上の道路調査の効率化	<p>【具体的内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・確認申請上の道路種別を特定しやすいように、どの特定行政庁においてもホームページ等により地図上で判断ができるように情報提供をお願いしたい。</li> <li>・過去に確認申請がなされた場合、その申請地の道路は必ず道路種別が特定されているので、既に判明している道路種別については公開をお願いしたい。</li> <li>・これにより申請者側、すなわち建築業界全体での業務効率化が促進されるものと思われる。</li> </ul> <p>【提案理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・確認申請において道路種別(建築基準法第42条○条○号)の特定は必須作業であり、その特定方法が特定行政庁により異なり、また特定自体に手間を要する特定行政庁もある。</li> <li>・例えば、4m前後の幅員の場合、42条1項1号(道路法による道路)、五号(位置指定道路)、2項道路(中心後退が必要)、或いは非道路、等いずれかの判断がなされるがその特定方法が特定行政庁により異なる。</li> <li>・行政ヒアリングにおいて、建築指導課のみで解決すれば良いが、開発指導課や土木事務所等において調査しないと判別できない場合など、業務の非効率化を招くケースもある。</li> </ul>	公益社団 関西経済連合会	国土交通省	特定行政庁は、指定道路に関する図面及び調書については、閲覧の請求があった場合には、これを閲覧させなければなりません。	建築基準法93条の2 建築基準法施行規則第11条の4	現行制度下で対応可能	特定行政庁が、建築基準法の道路として指定したものに關する図面及び調書は、閲覧に供することとされています。また、これらの道路を含む建築基準法に基づく道路情報については、建築行為を行うおとする者等に対して正確かつ迅速に提供し、円滑な建築確認審査等を実現するため、各特定行政庁において、インターネット等において公開することが望ましい旨定期的に周知しているところです。	
290928074	29年9月28日	29年11月6日	29年11月30日	垂直積雪量の告示化	<p>【具体的内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・垂直積雪量も風速と同様に告示で規定できないか。告示化できない場合でも標高や海率を用いて垂直積雪量を算定する方法は除外し、市町村単位で特定行政庁が数値を規定するようできないか。</li> </ul> <p>【提案理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・各特定行政庁が条例(施行細則)等で定める垂直積雪量が行政庁により多種多様で、地域によってはその特定に手間を要する場合があります、また予告なく改正される事でトラブルにも繋がりがねない。</li> <li>・一方、風速(施行令87条2項・4項、平12建告145)は、大臣が定める数値が告示にあり、改定も頻繁になされる事はなく、実務上の管理もしやすく改正によるトラブルの心配も無い。</li> </ul>	公益社団 関西経済連合会	国土交通省	建築基準法において、垂直積雪量については積雪量の50年再現期待値を設定する方法として大臣が定める基準に基づいて特定行政庁が定めることとしています。大臣が定める基準として、①区域の標高や海率等に基づく告示式に局所的地形要因を加味するもの、②近傍の気象観測点のデータを用いて統計処理を行う等により当該区域の50年再現期待値を求めるもの、が示されています。	建築基準法第20条 建築基準法施行令第86条 平成12年建設省告示第1455号	対応不可	積雪荷重についても風圧力と同様に、国の告示で一定の基準を定めているところですが、積雪は局所的地形因子の影響が大きいため、特定行政庁が地域の局所的地形因子等を考慮して垂直積雪量を定める必要があり、また、市町村単位で一律に定めなければならないものではありません。	
290928082	29年9月28日	29年11月6日	29年11月30日	建設業法における執行役員の解釈に「取締役設置会社」を前提とせず広く執行役員を認めるべき	<p>建設業許可の要件の一つに、申請者が法人である場合には、その役員に経営業務管理責任者(以下「経管」)を置くことがある。</p> <p>「役員」とは、法人の場合、取締役会において建設業における業務執行権限が委譲された執行役員も含まれるとされている。また、「経管」になるための要件には、過去に勤務していた会社の執行役員として建設業の執行にあっていた経験が含まれる。</p> <p>つまり、許可を受けようとする法人の執行役員と過去の経営経験としての執行役員のいずれの執行役員も取締役会において建設業における業務執行権限を委譲されていることが必要となっているわけだが、これには「取締役設置会社」が前提とされている。</p> <p>ついで、次の二つの理由により「取締役設置会社」を前提とせず広く執行役員を認めることを求める。</p> <p>第一の理由は、そもそも執行役員とは、会社法に規定された機関設計には無いもので、任意の役職的地位である。また、経営と業務の執行権をもつ取締役会において、特定の者に委任行為として、業務執行権を権限移譲しているに過ぎない。確かに会社法においては取締役会を設置する場合は、定款に定め、登記簿に記載しなければならない。しかし、取締役会設置会社である会社の取締役会でなければ執行役員を選任できないとか、取締役会設置会社でない会社に置かれた執行役員は無効というものではない。</p> <p>したがって、取締役会設置会社でなくても(ア)複数の取締役の合議による決議、(イ)取締役が1名のみの場合、取締役による決定、(ウ)株主総会による決議などでも執行役員を置くことは可能となるはずである。</p> <p>したがって、取締役会設置会社を前提とすることには、法的根拠は存在しない。</p> <p>第二の理由は、平成29年6月の建設業法改正により、経管になるための要件である経営経験の範囲が拡大し、経管に準ずる地位として、「支店次長」「営業所次長」なども認められることになった。</p> <p>「支店次長」「営業所次長」は、取締役会などで選任される役職的地位ではなく、権限ある者又は部署による辞令等で決定されるのが一般的である。</p> <p>以上のことからすると、単なる人事発令による「支店次長」「営業所次長」でも経管の要件として認められるにもかかわらず、前述の(ア)(イ)(ウ)により取締役会設置会社ではない会社に置かれた執行役員が認められないということは、ねじれ現象が生じてしまっている。</p>	大とみ行政書士法人	国土交通省	建設業法における建設業許可の要件の一つとして、法人にあっては建設業の経営に關する一定の経験を有する者が一名以上常勤役員等であること(経営業務管理責任者要件)が定められています。	建設業法第7条第1号、建設業法第15条第1号、建設業法第7条第1号イに掲げる者と同以上の能力を有する者(昭和四十七年建設省告示第三百五十一号)	対応不可	経営業務管理責任者の要件となっている過去の経験年数としてカウントできる執行役員等については、業務の執行権限を明確に委譲されている必要があり、現行規定の通り取締役会の決議を経て取締役会又は代表取締役から具体的な権限委譲を受けていることが必要であると考えております。	

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
290929058	29年9月29日	29年11月6日	30年4月20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情報提供要件の緩和等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車保険の契約の際に契約者から車台番号や所有者等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に、一般財団法人自動車検査登録情報協会(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。</li> <li>・なお、制度運用にあたっては悪用防止の観点から事前に認可された事業者等に限り、登録番号のみでの照会を可能とする事前許可制度としていただきたい。</li> </ul> <p>【提案理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・特に、損害保険業界全般における契約者向けの自動車保険割引制度である「ASV(先進安全自動車)割引」においては、AEB(衝突被害軽減ブレーキ)装置の有無に基づき割引を適用するものとなるが、装置の有無の確認は契約者から申告された車体番号情報を元に自動車メーカーから提供される装置有無の情報データベースで確認することとなっている。登録番号のみでの車体番号情報取得が可能となれば、契約者からの申告が簡素化される他、申告された車体番号の誤り等による割引の適用誤りも防止できる。</li> <li>・国が保有するデータの活用により、顧客利便の向上が期待できる。</li> </ul>	一般社団法人日本損害保険協会	国土交通省	<p>〔登録情報提供サービス〕</p> <p>電子的情報提供は、道路運送車両法第22条に基づき登録情報提供機関が登録情報の電子的提供を受けようとする者の委託を受けて、国土交通大臣に対し登録情報の提供を請求できることとしております。</p> <p>当該情報提供には原則として①本人確認②請求事由の明示③手数料の納付④登録番号及び車台番号の明示を必要としているところです。</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条から第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おり、今回の提案にある一般社団法人全国軽自動車協会連合会は承認情報提供機関になります。</p> <p>また、軽自動車の情報提供については個別法による定めがないので、個人情報保護に係る関係法令に抵触しない範囲で行うこととなります。</p>	道路運送車両法第22条 登録規則第25条、第26条	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	対応不可	<p>〔登録情報提供サービス〕</p> <p>登録情報は、自動車の所有権の公証等を目的として、何人も交付請求できることとしており、この制度を悪用し、自動車窃盗や恐喝等の犯罪を行おうとする者が当該情報を請求し、犯罪に悪用する等の不正行為が見受けられたことから、その防止策を講ずるため、登録番号と車台番号の両方を必要としています。そのため、ご提案の登録番号のみでの照会により所有者等情報の提供を行うことは困難です。</p> <p>〔軽自動車検査情報提供サービス〕</p> <p>本人の同意を得ないで、個人情報に該当する所有者情報を提供することは、個人情報保護法第23条に抵触すると考えられるため困難です。ここで、ご提案にある契約者からの了解をもって本人の同意とすることについては、当該契約者が軽自動車検査協会の保有する所有者情報の当人であることを、軽自動車検査協会が確認しなくてはなりません。</p>
290929059	29年9月29日	29年11月6日	30年3月9日	自動車検査証記載のQRコード対象項目の拡大	<p>自動車検査証(登録車および軽自動車で名称の異なるもの全てを対象とする。)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。しかし、データ化されている項目が一部に限られていることから、全ての記載内容をデータ化もしくはデータ化項目数を拡大し、民間の事業会社による利用を開放すること(自動車検査証記載情報の把握)を要望する。</p> <p>【提案理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・なお、昨年度に「全ての記載内容を二次元コードでデータ化するのは物理的に困難」との理由により対応不可とご回答いただいているが、一部の項目であってもデータ化することによる利便性向上が考えられるため、物理的制約のなかで可能な対応を講じていくことを要望する。</li> </ul> <p>(優先順位高)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 (優先順位中)自動車の種別、用途、自家用・事業用の別、車体の形状 (優先順位低)車名</p>	一般社団法人日本損害保険協会	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。	-	対応不可	<p>自動車検査証の余白に記載される二次元コードは、自動車検査登録業務を効率的かつ確実に実施するために必要な情報をデータ化しているものです。</p> <p>余白部に限りがあるため、仮にデータ化すると、ご要望の項目のごく一部しか対応できず、どの情報をデータ化するか急な検討が必要であり、また、システム改修にコストがかかること等を踏まえると、ご提案内容については、費用対効果の観点も含め、慎重な検討が必要です。</p>	
290929068	29年9月29日	29年11月6日	29年11月30日	自動車ナンバープレートを盗取する手口に対して、対策の強化を要望する。	<p>自動車本体の盗難対策の強化に加え、ナンバープレートのみを盗取する手口に対して、対策の強化を要望する。</p> <p>【提案理由】</p> <p>盗難されたナンバープレートは、軽々流通し、二次犯罪に利用される可能性が極めて高く、特段の対策が必要である。</p> <p>※自動車盗は単に財産的被害にとどまらず、窃取する際にそれを阻止しようとする自動車所有者や捜査関係者を傷つけ、死に至らしめることもあることや、盗難車が二次犯罪に使われたり、さらには反社会的勢力および不良外国人の資金源になっていることなどから、窃取する行為そのものの禁止に加え、未然防止のための規制強化が必要である。</p>	一般社団法人日本損害保険協会	警察庁 国土交通省	<p>ナンバープレートの盗難防止対策を含む自動車盗難対策については、関係省庁及び民間団体からなる「自動車盗難等の防止に関する官民合同プロジェクトチーム」において、「自動車盗難等防止行動計画」を策定し、使用者に対する防犯指導及び広報啓発、盗難自動車の不正輸出対策等の諸施策を推進しているほか、警察では、都道府県の実情に応じた自動車盗難対策を推進しているところです。</p> <p>こうした中、ナンバープレート盗を含む「部品ねらい」の認知件数については、平成28年中は28,403件(前年比4,197件減少)と7年連続で減少しており、本年も引き続き減少傾向で推移しています。</p>	-	現行制度下で対応可能	<p>ナンバープレートの盗難防止対策については、これまででも、各都道府県警察による盗難防止ネジの取り付けキャンペーン、関係省庁と連携した各種広報啓発活動等の取組を行っていたところですが、「自動車盗難等の防止に関する官民合同プロジェクトチーム」が平成28年12月に改定した「自動車盗難等防止行動計画」においても、盗難防止ネジの普及促進を図るなど、官民が連携してナンバープレート盗難防止対策に取り組んでいくこととしました。</p> <p>警察では、引き続き、関係省庁及び民間団体と連携しながら、効果的なナンバープレートの盗難防止対策を講じてまいります。</p>	

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
290929073	29年9月29日	29年11月6日	30年1月15日	作業機を装着した農耕作業用自動車の公道走行における規制のあり方について	農産法人をはじめとする担い手農業者の経営の現状としては、更なる経営力の向上や労働力不足等に対応するため、生産性の向上や規模拡大を図る必要がある。しかし、農地集積や圃場の大区画化を促進するものとして、農地中間管理機構や土地改良事業等の施策が打ち出されているものの、農業の現場では、農地の小規模化・分散作圃は未だ大きな課題として残っている。そのため、規模拡大した担い手農業者は、圃場を移動する度に車両等を使用して作業機を運送する必要があり、作業機の着脱にも作業労力や時間をかけて対応している。農耕用作業自動車(農耕トラクター等)は、道路交通法による小型特殊自動車免許(大きさや最高速度によっては大型)を取得した者が運転し、作業機の種類ごとに道路運送車両法にもとづく保安基準を満たしていれば公道走行が可能である。しかし、多くの農耕用作業自動車は、メーカーがインフラメントやアタッチメント等の作業機を装着しない状態で型式認定を行っており、異なる作業機ごとに検査を受けることは現実的でない。農耕用作業自動車は、作業機を装着した状態でも公道走行が可能になれば、これまで作業機の着脱等に要していた時間を大きく圧縮することができる。さらなる農作業の効率化に向けて、農耕作業用自動車の公道走行における規制のあり方について、諸外国の規制も研究し、規制改革に向けて検討をお願いしたい。	民間団体	警察庁 国土交通省	型式認定制度(道路運送車両法施行規則(昭和26年運輸省令第74号)第62条の3)において作業機を装着した状態にある農耕作業用自動車の型式認定の取得は妨げられておらず、当該認定の取得に規制はかけられておりません。道路運送車両法(昭和35年法律第105号)第62条は、車両等の装置が道路運送車両の保安基準等(以下「保安基準」という。)に適合しないため交通の危険を生じさせ、又は他人に迷惑を及ぼす恐れのある車両等(整備不良車両)を運転することを禁止しています。また、農耕作業用自動車のうち車体の長さ・幅・高さが道路運送車両法施行規則(昭和35年総理府令第60号)第2条に定める基準を満たすものについては、小型特殊自動車として小型特殊免許により運転することができるほか、これ以外の農耕作業用自動車についても大型特殊自動車として大型特殊免許により運転することができます。	道路運送車両法(昭和35年法律第105号)第62条、第85条第1項・第2項 道路運送車両法施行規則(昭和35年総理府令第60号)第2条 道路運送車両法施行規則(昭和26年運輸省令第74号)第62条の3第1項	事実誤認	アタッチメント等の作業機を装着した農耕作業用自動車については、当該作業機を装着した状態での型式認定を受けていない場合であっても、当該自動車が個別に保安基準を満たしており、かつ、当該自動車の種類に対応する免許を保有する者が運転するのであれば、現行制度下においても、公道走行は認められております。	△
290929081	29年9月29日	29年11月6日	29年11月30日	建設業許可 機械器具設置工事業の専任技術者となる資格の増設について	機械器具の組立て等により工作物を建設し、又は工作物に機械器具を取付ける工事である機械器具設置工事業の許可を得ようとする場合、その人的要件の一つである専任技術者となれる対応資格は、技術士(機械・総合技術監理(機械)、技術士(機械「流体工学」又は「熱工学」)、総合技術監理(機械「流体工学」又は「熱工学」)しかなく、他の業種と比較し大変取得しにくいものとなっている。そのため、資格の代替として10年の実務経験年数の立証による専任技術者の設置でもって許可を取得しようとする事業者が多いのが実情である(指定学科卒業の場合は年数は短縮されているが)。しかし、この実務経験の立証についてはその他の工事業と比較し、工期の短いものも多く、都道府県によっても取り扱いがまちまちのようではあるが、期間の切れ目のない実務経験の立証のために、膨大な過去資料(契約書、注文書・請書、請求書控えと入金確認のできる資料等)の持参・提示が求められ、申請者にとって過大な負担となっているばかりでなく、受付される行政側にとっても大変煩雑で悩ましい状況となっているのではないかと懸念する。今後さらに高まる設備投資や次代の技術を備えた大型施設設置の社会ニーズに応えるためにも、機械器具設置工事業の技術者たるスキルを測るに適切な資格の増設を検討されてはどうか。	池田行政書士事務所	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。機械器具設置業の監理技術者の要件については、提案内容に記載頂いているとおり、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の実務経験2年以上を有する者とされています。	建設業法施行令第27条の3	その他	今年6月の「適正な施工確保のための技術者制度検討会とりまとめ」において、実務経験により習得された技術力の程度を統一的に評価し、技術者の役割を担うのに十分な技術力が身につけているかを確認することは不可能であることから、できる限り公的資格保有者の配置を推進していくことが望ましいとされたところ。そのため、国家資格が無い業種については対応を検討すべきとされ、工事が多く、技術者不足の懸念が高い「電気通信工事」については、11月10日に建設業法施行令等が改正され、電気通信工事に係る技術検定が創設されました。機械器具設置工事等の国家資格が無い他の業種についても、今後とも創設の必要性が高まっていないか、適宜検証して参ります。	
290930002	29年9月30日	29年11月14日	29年11月30日	特殊車両の通行許可制度が経済活動に支障をきたしている現状を改善するために制度の見直しが必要	1. 現状について 平成24年12月の中央道笹子トンネル内での天井の崩落事故以来道路、橋梁、トンネル等の社会インフラに対して負荷をかける可能性が高い重量物を運搬する特殊車両に対する取り締まりと罰則が強化されたため通行許可の申請が急激に多くなりました。そのため管轄の国土交通省ではオンライン化を進めると同時に審査の迅速化をはかるため従来各国道事務所では受付審査を行っていた体制を各地方整備局管内で逐次統合するようになっていっています。しかしながら迅速化のための審査窓口の統合にも係らず従来の審査期間を遙かに超える時間が(受付まで)1ヶ月から2ヶ月、許可まで3ヶ月~4ヶ月)掛かってしまっており、申請者が完了しても何ヶ月も使用できないあるいは工事現場への機械の搬入の目的が立たずということでも工事現場での工程管理等に支障が出て現場で大変困っています。ちなみに、北陸地方整備局管内では新潟、長岡、高田、富山、石川の5国道事務所での受付審査が平成28年4月1日より新潟国道事務所1箇所へ統合されましたが、統合前の平成27年度の管内での申請件数が13,855件であったものが統合後の平成28年度に10,834件と減少したにも係らず審査期間は大幅に延びてしまっております。新潟国道事務所での現在の受付審査業務は民間委託が行われ、審査人員は12名とのことであり、請負金額は平成28年度は1年間93,960,000円となっております。 2. 改善方法について (1)審査時間が長くなってしまっていることの原因の一つとして県道あるいは市町村道の管理者との協議に時間が掛かっていることですので国から地方自治体に協議の迅速化の要請をおこなっていただく。 (2)現在はこの国道事務所にも申請が可能となっているため申請が特定の事務所に集中したり偏在化し審査時間が長くなってしまいうということも原因の一つとなっているので申請窓口を申請者の住所を管轄する地方整備局又は国道事務所に限導する。 (3)現在の通行許可制度には時間が掛かり過ぎるという問題の他に誘導車の問題等多くの問題がありますので特殊車両の適正で安全な運行のための官民の協議機関を設置して定期的な協議の場を設ける。	一般社団法人適正安全輸送協会	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るため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る。	道路法第47条の2第1項	現行制度下で対応可能	(1) 特殊車両通行許可の審査が長期化しており、特に地方公共団体との個別協議を要する場合、その傾向が顕著となっていることは認識しております。国が保有する道路情報便覧(特車許可審査用の道路情報データベース)に収録されている地方道の場合、地方公共団体に協議することなく、国による一括審査が可能であるため、迅速に通行を許可することが可能です。このため、平成29年度から平成31年度にかけて、特殊車両の通行の多い路線・区間を優先して国が地方公共団体に代わって道路情報便覧に必要なデータを収集・作成することで、道路情報便覧の収録を加速しているところです。また、以前より個別協議を受けた地方公共団体には速やかな審査・回答をお願いしていたところですが、本年10月、地方整備局等から個別協議があった場合には、14日以内(土日祝日を含む)を目途に回答頂くよう協力を依頼したところです。2020年までに平均審査日数を10日程度に短縮することを目指して、引き続き、許可審査の迅速化に向けた取組を加速して参ります。 (2) ご指摘のとおり、特殊車両通行許可申請については、申請先(国道事務所)の制限は設けておりません。これは、特殊車両を運行する運送事業者が「①複数の都道府県で営業する事業者が多いこと」や「②事業者の所在地(都道府県)とは異なる経路を通行する場合があること」など、輸送の実態に配慮した結果、申請先に制限を設ける妥当性が低いことによるものです。今後も、運送事業者、荷主、道路管理者から幅広くご意見を伺いながら、特殊車両の輸送の機動性強化に向けて、利便性の高い制度運用に努めて参ります。 (3) 地方整備局では、道路管理者、都道府県公安委員会、関係行政機関、関係企業団体等と連携し、大型車両の通行に関する知見・情報の共有や意見交換を行うため、連絡協議会を設置しています。北陸地方整備局管内においても、都道府県トラック協会が主催する研修会などにおいて、運送事業者、道路管理者、関係行政機関と情報共有や意見交換をさせて頂いているところです。今後も、様々な機会を捉えて、運送事業者等と情報共有、意見交換をさせて頂き、利便性の高い制度の構築・運用に努めて参ります。  (参考)北陸地方整備局管内の意見交換会 開催実績(平成29年度) H29.6.9 (公社)新潟県トラック協会重量部会研修会 H29.9.7 (一社)石川県トラック協会研修会	

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
290930003	29年9月30日	29年11月14日	29年11月30日	特殊車両通行許可の誘導車の問題について	特殊車両の通行許可書の9割以上に誘導車を前後につけることという条件書が付いている。経路の1箇所でもその条件(c条件という)がつくと申請した全経路にその条件が附される。1台ですむところその3倍の車輛で通行しなければならず、道路の損失、燃料の損失、そして運転手不足の折、人員の損失甚だしい。又その誘導車の料金を荷主が払う場合は少なく、ほとんどが運送会社の負担となる。夜間のみ、荷台より荷物の幅がはみ出ている。道路が著しく狭小であるとかに限定すべきである。c条件の範囲が狭まれば、1台の前後に誘導車がつくという無駄が省かれ、人員、燃料、そして道路への負荷も軽減されることになる。	一般社団法人適正安全輸送協会	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るため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る。	道路法第47条の2第1項	現行制度下で対応可能	誘導車については、「①特殊車両と前後の車両との離隔を確保し、橋梁への影響を軽減」、「②特殊車両の周辺を走行する車両との輻輳を防止」するため、通行許可に際しての条件とするものであり、引き続き、重要な役割を持つものと認識しております。誘導車の配置するケースについては、無条件で通行した場合に橋梁に一定以上の負担が生ずる場合や交差点の折進時に対向車線にはみ出す場合であり、通行時間帯や積載する貨物によらず、前後に誘導車を配置しない限り、道路構造の保全と交通の危険の防止に支障が生ずることとなります。一方で、トラック輸送の効率化・省人化は重要な課題であることから、今後も事業者団体等のご意見も伺いながら、誘導車のあり方について検討して参りたいと考えています。	
291005001	29年10月5日	29年11月14日	30年7月23日	都市型ハイヤーによる合法ライドシェアの実現	現在、ライドシェアが世界的に拡大しています。しかし、諸外国の場合、アマチュアドライバーが自家用車を用いて営業するもので、日本では違法となる、いわゆる白タクです。従って、安全性や事故の際の補償などで様々な問題が起きています。日本でも、すでにウーバー・ジャパン社(以下、ウーバー)がライドシェアを始めています。しかし、日本の場合はウーバーがタクシー会社やハイヤー会社と提携して行っており、プロドライバーが運転するもので白タクではなく、合法です。従って、諸外国におけるような問題はありません。ライドシェアが世界的に普及したのは、世界共通のアプリを使用しており、旅行や商用で外国に出た場合でも自国内で使用すると全く同じ便利さで使用できることにあります。その点で、日本のタクシーが使用している配車アプリと根本的に違います。従って、日本でもウーバー利用者の過半が外国人です。諸外国の場合は普通自家用車を使うため経費が安く、乗車料金も安いのが一般であり、これも利用者拡大の大きな要因になっています。しかし、日本では、ハイヤー仕様の高級車だけの営業となっており、乗車料金はタクシーよりも高くなっています。従って、日本の利用者はハイヤー同様の高級車とドアサービスなどの高質なサービスに魅力を感じて利用していることになりました。日本人による利用は年々拡大しており、外国人旅行者の急増と相俟って需要は急拡大しています。市場の急拡大に伴って、リフト(米国)やティディ(中国)など海外のライドシェア大手が日本への進出を探っています。現在、日本におけるウーバーの営業車は二百台程度と推定されますが、東京オリンピックが開催される2020年頃までには少なくとも千台規模の需要が見込まれます。ところが、現在ライドシェアが認められるのはタクシーの転用である「その他ハイヤー」のみで、需要の急拡大に追いついていません。背景には、タクシー業界のライドシェアに対する根強い反対があり、今後も状況改善の見込みはありません。現在、新規にハイヤーを開業できるのは「都市型ハイヤー」のみですが、都市型ハイヤーについてはライドシェアが認められていません。しかし、都市型ハイヤーについて制限する根拠は稀薄であり、過度の制限になっています。市場の急拡大に対応するには、都市型ハイヤーについて制限を撤廃し、合法的なライドシェアを実現する以外にありません。	民間団体	国土交通省	・タクシー事業は、地域公共交通として重要な役割を担っており、地域における輸送需要に適切に対応し、地域公共交通としての機能を十分に発揮する必要があります。 ・しかし、一部の地域において、供給過剰に伴う運転者の労働条件の悪化、それに伴う安全性やサービスの質などの低下が認められたため、「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」(以下「特措法」という。))に基づき、国土交通大臣による特定地域及び準特定地域の指定、特定地域におけるタクシー事業者による供給輸送力の削減及び活性化措置の実施、準特定地域におけるタクシー事業者による活性化事業等の実施等について定めることにより、特定地域及び準特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進することとしております。 ・特措法において、福祉自動車を用いて身体障害者や要介護認定を受けた者等利用者が限定された運送を行うもの(「福祉タクシー」や「介護タクシー」と呼ばれるもの)や、ハイヤー(運送の引き受けが営業所のみにおいて行われるもの)であって、利用者との長期契約(1日以上専属で常時運送を提供する契約及び2時間以上の運送契約)のみにより運送を行うもの(「都市型ハイヤー」)は、タクシーと類似した運送を行うことから、特措法の規制の対象としています。また、その他ハイヤーとタクシーの種別変更は届出で可能となっています。	・特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法(平成21年6月26日法律第64号)第2条第1項 ・特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法施行規程(平成26年国土交通省告示第56号)第2条第3項	現行制度下で対応可能	・ご提案の海外の配車アプリサービスと日本のタクシー・ハイヤーサービスとの提携については、現在、その他ハイヤーとの提携に限らず、タクシーとの提携も行われていると承知しています。あるいは、事業者は、タクシーをそのハイヤーに種別変更し、配車アプリサービスと提携することも可能です。さらに、需要の増加等により供給過剰が解消された場合は、特措法の規制が解除され、新規参入・増車をを行い、配車アプリと提携することも可能となります。 ・現行の都市型ハイヤーに係る制度については、都市部における国内外の要人や企業の役員の送迎等を目的とした一定期間又は一定時間専属で運送を提供するサービスを担うハイヤーは、運送の引き受けが営業所のみにおいて行われ、利用者との長期契約により運送を行っている点で、タクシーの営業形態と異なっていることから、タクシーの供給過剰問題とは切り離し、特措法の新規参入や増車の規制の対象から除外する必要があると考えています。 ・タクシーの供給過剰対策から逃れるための方策としてハイヤーが利用されることのないよう、規制の対象外とするハイヤーについて、「1日を超える期間を単位として専属で常時運送を提供できることとするための契約に基づいて締結される運送契約のみにより行われるもの」、「2時間以上の時間を単位として締結される運送契約のみにより行われるもの」と明確化しています。	

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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		
291018001	29年10月18日	29年11月14日	30年4月20日	自動車登録番号標への封印制度の廃止について	<p>平成28年3月15日に投資促進等ワーキング・グループで「封印の廃止」という意見に対する議論が行われ、廃止という結論には至りませんでした。『より簡便な方法の検討』と同時に引き続き検討課題ということになりました。</p> <p>その結果、平成29年度より行政書士に対する丁種という封印委託が設けられると同時に、乙種、丙種、丁種における出張封印の拡充ということで、一定程度自動車ユーザーの利便性が向上しました。しかしながら、出張封印ということで逆にユーザーの金銭的負担が増えたり、封印を郵送でやり取りをすることが横行して封印制度が無意味化しています。また、軽自動車でラクビーナンバーを選択した場合のナンバーの背景色が登録車と同じ白色ということで若い人達の間で人気を博していたり、ご当地ナンバーの基準が緩和されたり、オリンピックナンバーの選択が可能になったり登録車と軽自動車の違いがなくなりつつあります。</p> <p>さらに、登録制度及び車検制度が社会的に定着し、登録車と軽自動車の違いがなくなりつつある現状から考えると、封印制度は無駄と経済的損失あるいはユーザーの負担となっています。</p> <p>このようなことから、封印制度の廃止を提案します。封印を廃止するためには、根拠法である道路運送車両法の改正が必要となるため、その点での時間は掛かると思いますが、登録現場においては廃止日が指定されれば、特に準備をすることもないので即可能と考えます。</p> <p>【封印を廃止した場合のメリット】</p> <p>(1)自動車の購入者からみたメリット</p> <p>①封印のための自動車の移動が無くなり手数料的にも多少なりとも負担が軽減される。</p> <p>②希望ナンバーやご当地ナンバーへの変更がしやすくなる。</p> <p>③自分で登録することも容易になり選択肢が広がる。</p> <p>(2)封印委託を受けている乙種等の自動車販売店のメリット</p> <p>①封印のための車の移動が無くなり無駄な燃料代、時間、人件費等の節約になると同時に移動中の危険も回避できる。時間の有効活用が可能になる。</p> <p>②毎月運輸支局に提出を求められている封印の報告書等の管理業務から解放され、時間と要因を他の業務で活用できるようになる。</p> <p>(3)社会的なメリット</p> <p>①ユーザーの負担軽減等により、環境への負荷が少ないEVやFCV車の普及を促す。</p> <p>②封印を取り付けるための「封印分室」を(新潟県では11ヶ所)設置したり施設を維持する費用あるいは施封するための要員を確保しなくともよくなり結果として税金の無駄が軽減される。</p> <p>③敷地にゆとりが少ない運輸支局や自動車検査登録事務所も多く、週末や月末には敷地内入ることができない自動車が一般道にあふれ渋滞の原因にもなっているところが多々ある。封印のための自動車の持ち込みが必要なくなれば多少なりとも混雑や渋滞が解消されることになる。</p>	行政書士 法人自動車登録センター新潟	国土交通省	道路運送車両法(昭和26年法律第185号)第4条の自動車(登録自動車)の所有者は、法第11条第1項の規定に基づき、国土交通大臣又は行政書士を含めた封印取付受託者が行う封印の取り付けを受け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	対応不可	<p>登録自動車は軽自動車と比べ、その財産価値が高いことなどから、所有権の公証を行っております。</p> <p>そのため、登録自動車には、ナンバープレートを取り付けた上で、破壊しなければ取り外すことのできない機能を有する封印を取り付けることにより、ナンバープレートの不正な取り外しを防止し、所有権の公証がされている登録自動車と、各種行政目的のために自動車を特定するナンバープレートの真正な関係を確保することとしております。</p> <p>以上から、ご提案のように封印を廃止することは、両者の真正な関係を確保できなくなることから困難と考えます。</p> <p>なお、封印の取り付けについては、本年4月より行政書士も実施できるようにする規制緩和を行ったところ、これによりユーザー負担は大幅に軽減されるものと考えております。</p>		
291018004	29年10月18日	29年11月14日	29年11月30日	宅地建物取引業者の複数団体強制加入制度の廃止	<p>宅建業を営む場合、宅地建物取引業法により、自ら営業保証金を供託するか、2つあるうちのいずれかの保証協会に加入して弁済業務保証分担保金を納付することが必要です。一方、宅建業者は、同法の規定で、顧客と専任媒介契約を締結した場合には、レインズに当得することが必要です。</p> <p>ところが、レインズを利用するには、不動産流通機構の構成団体のいずれかに入会する必要があり、個人の宅建業者が入会できるのは、事実上、各県の宅地建物取引業協会が全日本不動産協会に加入が必要となっています。そして、これらの団体と保証協会がセット加入となっています。</p> <p>このように、個人で宅建業を営む場合に多額の入会金と年会費を団体に拠出しなければならないのは、健全な競争を阻害するもので、レインズには、業者団体および保証協会への加入とセットにしないでいただきたい。</p>	個人	国土交通省	免許を受けた宅地建物取引業者が事業を開始するには、営業保証金(主たる事務所につき1,000万円、その他の事務所につき事務所ごとに500万円の割合による金額の合計額)を最寄りの供託所に供託するか、若しくは宅地建物取引業保証協会に加入し、弁済業務保証金分担保金(主たる事務所につき60万円、その他の事務所につき30万円の割合による金額の合計額)を納付する必要があります。	宅地建物取引業法第25条第1項、第34条の2第5項、第64条の13	宅地建物取引業法施行令第2条の4、第7条	事実誤認	<p>レインズを利用するには必ずしも指定流通機構の構成団体等に入会する必要はなく、基本利用料金、登録利用料金、検索利用料金、日報利用料金を支払うことで指定流通機構の会員でない宅地建物取引業者もレインズを利用することが可能です。</p> <p>なお、これらの基本利用料金等は、指定流通機構の運営費等の実費に基づき、同機構が定めています。</p>	

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
291026001	29年10月26日	29年11月14日	29年11月30日	マンション管理士の共管独占業務の創設について	マンション管理士が相談、助言業務等を行うマンションにおいて、管理費の滞納等が生じている場合や管理組合の規約改定を行う場合がある。前者の業務について内容証明、後者の業務について規約を作成することは行政書士法に抵触し、支払い督促、少額訴訟を提起する場合、司法書士法に抵触する可能性がある。これら業務について、一定の講習と考査を受けたマンション管理士について、業として行えるようにされたい。この提案が実現すれば、個々のマンション管理組合の内情に通じたマンション管理士が、包括的にその業務を行うことができ、消費者である管理組合のコストが削減できるとともに、トラブル解決の迅速化を図ることができ、管理費・修繕積立金が不十分ため管理が行き届いていないマンションを減少させることができる。	個人	総務省 法務省 国土交通省	マンション管理士は、マンションの管理適正化法第30条第1項の登録を受けマンション管理士の名称を用いて、専門的知識をもって、管理組合の運営その他マンションの管理に関し、管理組合の管理者等又はマンションの区分所有者等の相談に応じ、助言、指導その他の援助を行うことを業務(他の法律においてその業務を行うことが制限されているものを除く。)とする者であり、現行法上において業務独占となる内容は有していません。	マンションの管理の適正化に関する法律	対応不可	マンション管理士は、国民の重要な居住形態となっている分譲マンションの管理の適正化の推進を図るために、管理組合等からの相談を受けて、マンションに関する法律、会計、技術上等の幅広い専門的観点から助言等を行うことを目的としてマンションの管理の適正化に関する法律(平成12年法律第149号)に位置づけられている資格です。具体的には、管理組合の運営、管理規約の改正、長期修繕計画や大規模修繕計画の見直し、大規模修繕工事などマンションの管理に関する様々な問題に対して、専門的知識や経験を通じて支援を行う総合コンサルタントという役割を担っています。行政書士法上、行政書士が業として行うこととされている権利義務又は事実証明に関する書類の作成の業務や、司法書士法上、司法書士が業として行うこととされている簡易裁判所の手続きの代理の業務については、上述のマンション管理士の資格の趣旨、担保される専門性(試験内容等)に鑑み、マンション管理士が行えるよう措置する必要性は現時点では認められません。一方で、マンション管理士が管理費の滞納への対応や管理規約の改正について管理組合等に対して助言を行うこと等により、マンションの管理不全を未然に防止し、マンションの管理の適正化に資することは、マンション管理士の主たる目的であることから、引き続き、管理組合等に対する助言、指導その他の援助等に関する能力向上を促すための措置を講じて参ります。なお、御提案の中で、支払督促、少額訴訟を提起する場合、司法書士法に抵触する可能性がある旨の記載がありますが、これらの行為が抵触する可能性があるのは司法書士法の規定ではなく弁護士法の規定ですので、申し添えます。	
291026002	29年10月26日	29年11月14日	29年11月30日	海事代理士の業務について①	海事代理士法では、第一条において、「海事代理士は、他人の委託により、別表第一に定める行政機関に対し、別表第二に定める法令の規定に基づく申請、届出、登記その他の手続をし、及びこれらの手続に関し書類……の作成をすることを業とする。」とされているが、その他の手続きに相談業務、審査請求の手続について代理することを含むことを明らかとされたい。提案理由として、相談業務は円滑な行政手続きの事前段階として必須であること、また、審査請求の手続きについては、当該事件を熟知している海事代理士が代理できることが紛争の解決につながりやすいことから、提案するものである。	個人	国土交通省	「海事代理士は、他人の委託により、別表第一に定める行政機関に対し、別表第二に定める法令の規定に基づく申請、届出、登記その他の手続をし、及びこれらの手続に関し書類の作成をすることを業とする。」と海事代理士法第一条に定められています。	海事代理士法第1条	相談業務:現行制度下で対応可能 審査請求等の手続:対応不可	相談業務に関しましては、一般的に「申請、届出、登記その他の手続」に付随して依頼者と海事代理士との間で行われることが想定されるものであることから、海事代理士が業として行うことができる業務に含まれるものと解しています。一方、行政不服審査法に基づく審査請求等の手続は、海事代理士が業として行うことができる海事代理士法別表第二に定める法令に基づく申請等には該当しないと解しています。	
291026003	29年10月26日	29年11月14日	29年11月30日	海事代理士の業務について②	海事補佐人に一定の試験に合格した海事代理士を登用することをご検討いただきたい。現在、海事補佐人の数は十分とはいえず、海事法令全般にわたる知識と、憲法、民法、海商法について資格試験で担保されている者は海事代理士のみである。そこで、一定の試験に合格した海事代理士を海事補佐人として登用することが海事紛争の解決コストの削減、時間短縮、受審者の権利保護のため有用であると点から提案する。	個人	国土交通省	海難審判は、海難が海技士等の職務上の故意又は過失によって発生したものであるときは、裁決をもってこれを懲戒するものです。海難審判における補佐人制度は、自己の利益を十分に主張できない受審人又は指定海難関係人のため、同人の正当な権利を保護する点、また、円滑に審判を進行させる点から設けられており、補佐人として選任することのできる海事補佐人の登録者数は約1,000人を有し、審判での受審人等の権利保護や審判の円滑な進行に寄与しています。	海難審判法第19条～第23条 海難審判施行規則第19条、第20条	対応不可	海難審判においては、受審人となった者の行為と発生した海難との関係を詳細に検討し、受審人の故意又は過失によって海難が発生したか否かを判断することから、海上交通法規の基本である海上衝突予防法の十分な理解と船舶運航に関しての深い造詣が求められることから、該当法令によって海事補佐人の資格が定められています。海事代理士の業務は、海事関係諸法令の規定に基づく申請、届出、登記その他の手続きであり、受験資格に海技資格等による制限がない上、その試験において、海事法令全般にわたって対象とされていますが、海上衝突予防法は対象となっておりません。また、同法の特別法である海上交通安全法及び港則法が対象とされているものの、船舶の航法に関しては求められておらず、船舶運航に関する知識も求められていないことからすると、海事代理士が、上記海事補佐人と同等の要件を有しているとはいえないと考えます。以上の点からすると、海事代理士を海事補佐人に登用(登録)することによって、海事紛争の解決、そのための時間短縮及び受審人の権利保護に有用とはいえず、海事補佐人の数が十分でないという実態もないことから、現行制度を維持するのが相当と考えられます。	
291109002	29年11月9日	29年12月18日	30年1月15日	海事代理士の業務拡大について	・国際トン数証書及び国際トン数確認書の交付・書換え及び再交付等船舶のトン数の測度に関する諸手続について、海事代理士法別表2に「船舶のトン数の測度に関する法律」を加えられたい。 ・漁船登録その他の諸手続についても、海事代理士法別表2に「漁船法」及び「農業用動産信用法」を加えられたい。 ・遊漁船登録その他の諸手続についても、海事代理士法別表2に「遊漁船業の適正化に関する法律」を加えられたい。 ・土運船・淡漕船・作業台船など船舶系建設機械の打刻申請手続き・登記手続についても、海事代理士法別表2に「建設機械抵当法」を加えられたい。  海事代理士は、船舶について登記・登録の一切を代理できるところ、上記手続きについては、同様の手続きであるにもかかわらず、その制限を受けている。これを改正することにより、船主、漁業者、一般市民は、一元的に海事に関する行政手続きを海事代理士に事務処理を委任することが可能となり、その利便が促進されることが期待される。	個人	総務省 法務省 国土交通省	「海事代理士は、他人の委託により、別表第一に定める行政機関に対し、別表第二に定める法令の規定に基づく申請、届出、登記その他の手続をし、及びこれらの手続に関し書類の作成をすることを業とする。」と海事代理士法第一条に定められています。	海事代理士法第1条	対応不可	海事代理士法別表第二に掲げられている法律に基づく諸手続きに関しましては、高度な専門的知識を要するものとして、海事代理士のみが対応できるものとしています。一方、ご提案のありました法律に基づく諸手続きに関しましては、高度な専門的知識までは要しないものであることから、海事代理士の独占業務として別表第二に加えることは想定していません。	

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
291116003	29年11月16日	29年12月8日	30年1月15日	大型の駆動補助機付乳母車の道路交通法及び道路運送車両法上の取扱いの見直しについて	<p>保育施設等で用いられる乳母車は6歳未満の幼児を複数載せることを目的に設計されており、市販の6人搭乗の乳母車の寸法は長さ123cm、幅84cm、高さ95cmのものもある。こうした乳母車は車重も重く、運用も大きな負担となる。乳母車の車重を28kgとし幼児1人あたりの体重を14kgとした場合、重量の合計は112kgに達する。そのため、特に非力な女性職員の多い保育施設等において、人の力を補助する駆動補助機付乳母車の導入が強く望まれている。</p> <p>このような要望に対応するため、当社では駆動補助機付乳母車の輸入・販売を検討し、先般、グレーゾーン解消制度を活用して、道路交通法及び道路運送車両法上の取扱いについて照会を行ったところ、道路交通法上「小児用の車」に該当せず「軽車両」に該当すること、道路運送車両法上「人力車」として「軽車両」に該当し「道路運送車両」に該当するとの回答があった。</p> <p>一方、「駆動補助機付乳母車の取扱いについて(平成27年1月27日・警察庁)」において「小児用の車」として取り扱っているとされている車体寸法の長さ120cm、幅70cm、高さ109cm未満の駆動補助機付乳母車では、保育施設等において求められる機能を満たすことは難しく、当該寸法を超過する大型の駆動補助機付乳母車は、車道又は路側帯を通行しなければならず、搭乗者と操縦者の安全を確保できないという判断が普及の妨げとなる可能性がある。</p> <p>当社が販売を検討する駆動補助機付乳母車は機能上、通行速度が歩行者の最高速度を上回ることなく、ハンドル等から手を離れた際には自動で停止するなど、原動機を用いない乳母車と比較しても安全性に十分配慮されている。また、駆動補助機付乳母車の導入により、保育士等が道路上において幼児の監視に集中できるようになるほか、坂道や傾斜をより安全に通行できるようになり、保育士等の身体的疲労による集中力低下とそれによる事故の発生を予防できるようになることが期待される。さらに、災害時においては幼児の緊急避難の時間短縮、坂道等を含めた経路を容易に通行できることにより避難経路の増大が見込まれる。</p> <p>搭乗者となる幼児や操縦者となる保育士等の安全を確保するとともに、保育士の業務負担軽減、保育の質の向上等を図るため、保育施設等で用いられる大型の駆動補助機付乳母車について、道路交通法及び道路運送車両法上の取扱いの見直しをお願いしたい。</p>	民間企業	警察庁 国土交通省	<p>【警察庁】 道路交通法(昭和35年法律第105号。以下「道交法」という。)第2条第3項第1号では、「小児用の車」を通行させている者を歩行者とみなす旨が規定されているところ、駆動補助機付乳母車が同号にいう小児用の車に該当するために満たすべき基準については、「駆動補助機付乳母車の取扱いについて」(平成27年1月27日付け警察庁丁交企発第7号)において定められています。 駆動補助機付自転車は道交法上の小児用の車として取り扱われるために満たすべきこれらの基準のうち、大きさについては、 ○ 長さ 120センチメートル ○ 幅 70センチメートル ○ 高さ 109センチメートル を超えることとされており、これを超える大きさの大型駆動補助機付乳母車については、道交法上の小児用の車には該当しません。</p> <p>【国土交通省】 ご提案の製品は、道路運送車両法(昭和26年法律第185号)上「人力により陸上を移動させることを目的として製作した用具」及び「軌条又は架線をを用いないもの」(同法第2条第4項)であり、また、その用途や使用の方法、車両の寸法に鑑みて道路運送車両法施行令(昭和26年政令第254号)第1条に掲げる「人力車」に当たるものであると解され、同法第2条第4項で定める「軽車両」に該当し、同法上の「道路運送車両」となります。</p>	<p>【警察庁】 道路交通法(昭和35年法律第105号)第2条第3項第1号</p> <p>【警察庁】 道路交通法(昭和35年法律第105号)第2条第3項第1号</p> <p>【警察庁】 大型の駆動補助機付乳母車の道路交通法の取扱いについては、交通の安全及び円滑に及ぼす影響を踏まえながら、検討を行ってまいります。</p> <p>【国土交通省】 ご提案の内容は大型の駆動補助機付乳母車について歩道の通行を可能とすることでありますが、道路運送車両法において車両が通行すべき場所を定める規定はないため、同法上「道路運送車両」として取り扱うことと提案の内容と関連性はございません。</p>	◎		
291117001	29年11月17日	29年12月8日	元年9月27日	自家用自動車の有償運送利用の見直し	<p>(提案の具体的内容) 自家用自動車の有償運送利用については、道路運送法第78条第1項3号を根拠に、「年末年始及び夏期等繁忙期におけるトラック輸送対策について」(平成26年6月9日付国自貨第16号)において一部認められているものの、昨今の物流に対するニーズの変化や自動車運送事業の働き方改革にそぐわない面があるため、該当法令を見直しをしていただきたい。まず当面の対策として、「年末年始及び夏期等」に限らず、需要が上振れする時間帯、日は期間の利用も認めていただきたい。また、自転車や小型自動二輪車での貨物の輸送が困難な地域での利用も認めていただきたい。</p> <p>(提案理由) 1. 総合物流施策大綱(平成29年7月28日閣議決定)で指摘されているように、通信販売の利用が一般的となり宅配便取扱量が急増するなど消費者のライフスタイルは大きく変化しており、物流に対するニーズも大きく変わってきている。将来この傾向はさらに進むことが予想され、それに伴って、輸送の小口化・多頻度化による輸送効率の低下が懸念される。物流は、我が国の産業競争力の強化、豊かな国民生活の実現や地方創生を支える社会インフラとなっており、決して途切れさせてはならない。また、物流分野は、女性や若者など幅広い人材の確保に向けて、働きやすい環境づくりを推進する必要があるとされている。 2. 一方で、自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議資料(平成29年6月29日)によれば、トラック運送業界では、人手不足感が近年強まっており、平成29年1月から3月期の直近では、約7割の事業者が人手不足の状況にある。自動車の運転業務の人手不足は年々深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の約2倍にもなっている。 3. 特にラストワンマイル配送に関しては、国土交通省「宅配の再配達削減に向けた受取方法の多様化の促進等に関する検討会」によれば、宅配便の約2割の荷物が再配達となっており、トラックドライバー数の約1割にものぼる年間9万人に相当する労働力が再配達に費やされていると報告されている。 4. 諸外国では、新たな取り組みとして、大手通販会社が、自家用自動車によるラストワンマイル配送を米国(30都市以上)、英国(10都市以上)で実施している。具体的には、同社が配布する専用のアプリを通じて、誰もがドライバーとして申請することができ、スクリーニングを経て登録されたドライバーは、自分の空き時間を有効に活用し、商品を配達することで報酬を得ることができる仕組みとなっている。 5. 我が国では、自家用自動車の有償運送利用は、道路運送法で厳しく制限されており、同法78条第1項3号において、「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき」が例外として認められている。これを根拠として、国土交通省自動車局貨物課長名により「年末年始及び夏期等繁忙期におけるトラック輸送対策について」(平成26年6月9日付国自貨第16号)(以下、「本通達」という。)が発出され、一部例外的に自家用自動車の有償運送利用が認められている。 6. しかしながら、本通達は、例外的に、お中元、お歳暮、穀物の収穫など、日本の伝統文化に依拠した期間(年末年始繁忙期(毎年11月10日から翌年1月10日まで)、夏期繁忙期(毎年6月1日から同年8月31日まで)、秋期繁忙期(毎年9月1日から同年11月30日まで))のみ自家用自動車の利用が認められるものとなっており、その他の期間における需要の上振れには対応できない仕組みとなっている。昨今の通信販売の利用状況を踏まえれば、特定の時間帯(食事の時間帯、その他宅配便を受取る時間帯など)、特定の曜日(週末など)、悪天候時、特定の商品の予約発売日、SNS(ソーシャルネットワーク)等により話題となった時など、本通達で手当てされない期間であっても頻繁に需要が上振れしている。 7. また、需要が増加する期間に例外を認めるのみで、地域についての考慮がなされていない。例えば、過疎地に限らず二次交通の発達していない地域、その他買い物弱者が多い地域や運送に影響を与える降雪や降雨等が見込まれる地域などにおいては、他の地域と異なり、通常自転車や小型自動二輪車による運送が可能な貨物の輸送が困難となっている。 8. 自家用自動車の有償運送利用の範囲が広がれば、自家用自動車を保有する多くの人が、帰宅後や休日など自分の空き時間を有効に活用し、地元に着した形で経済活動に参加することができる。</p>	(一社)シェアリングエコノミー協会	国土交通省	<p>他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して貨物を運送する場合は、輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点から、貨物自動車運送事業法における許可等を取得し、事業用自動車を用いて事業を行って頂く必要があります。 一方、年末年始や夏期等繁忙期においては、生活関連物資の輸送需要に加え贈答用品を中心とした輸送需要が極端に増大し、事業用自動車のみではその輸送力の確保が困難となっている現状に鑑み、例外的に、道路運送法第78条第3号に基づき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合として、各繁忙期における自家用自動車の有償運送の許可を行っているところであります。</p> <p>・貨物自動車運送事業法第3条 ・道路運送法第78条第3号</p>	検討に着手	<p>本通達による取扱いは、事業用自動車のみでは輸送力の確保が困難な繁忙期に限って、一定の条件のもとで例外的に認めている措置であり、このような繁忙期以外に需要が見込まれる期間については、輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点から、事業用自動車を用意して対応いただくことが必要であると考えています。 一方、通達に定める繁忙期の期間等については、最近の年間における輸送需要の波動の実態等も踏まえ、必要な見直しを検討しているところです。 また、「自転車や小型自動二輪車での貨物の輸送が困難な地域での利用」については、貨物自動車運送事業は、地域の制限なく実施することが可能であることから、自転車や小型自動二輪車での貨物の輸送が困難な地域であることをもって、公共の福祉を確保するためやむを得ないもの判断することは困難です。</p>		

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
291117002	29年11月17日	29年12月8日	元年9月27日	自家用自動車の有償運送許可申請手続きの緩和	(提案の具体的内容) 道路運送法第78条第1項3号を根拠とした「年末年始及び夏期等繁忙期におけるトラック輸送対策について」(平成26年6月9日付国自貨第16号)に係る許可申請について、繁忙期間毎に都度申請を求めるとはならず、各繁忙期間を通じて一度の申請で足りることとする。また、オンラインでの申請を可能とする。 (提案理由) 1. 我が国では、自家用自動車の有償運送利用は、道路運送法で厳しく制限されており、同法78条第1項3号において、「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき」が例外として認められている。これを根拠として、国土交通省自動車局貨物課長名により「年末年始及び夏期等繁忙期におけるトラック輸送対策について」(平成26年6月9日付国自貨第16号)以下、「本通達」という。)が発出され、一部例外的に自家用自動車の有償運送利用が認められている。 2. しかしながら、本通達は、年末年始繁忙期(毎年11月10日から翌年1月10日まで)、夏期繁忙期(毎年6月1日から同年8月31日まで)、秋期繁忙期(毎年9月1日から同年11月30日まで)の各繁忙期ごとに自家用自動車の車両情報等を事前に運輸支局に申請することが必要となっており、オンラインでの申請も認められておらず、非常に煩雑な手続きとなっている。 3. 別途提案している年末年始及び夏期等繁忙期以外のその他の期間における需要の上振れにも機動的に対応できるよう、繁忙期間毎に都度申請を求めるとはならず、各繁忙期間を通じて一度の申請で足りることとする。また、オンラインでの申請を可能とする。 4. なお、申請手続きの緩和により、運送の質の低下等が起こりしやりに消費者が不安や不便を感じたりすることはあってはならないことから、一定の運送サービスレベルが維持できるような自家用自動車(ドライバー)に限って一度の申請を認めることも一案である。	(一社)シェアリングエコノミー協会	国土交通省	年末年始や夏期等繁忙期においては、生活関連物資の輸送需要に加え贈答用品を中心とした輸送需要が極端に増大し、事業用自動車のみではその輸送力の確保が困難となっている現状に鑑み、例外的に、道路運送法第78条第3号に基づき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合として、各繁忙期における自家用自動車の有償運送の許可を行っているところ。	道路運送法第78条第3号	検討に着手	一年ごとに、各繁忙期を通じて一括して申請することができるよう、見直しを検討しているところ。 一方、オンライン申請の導入については、導入に係る経費等や虚偽の申請に対する対策、オンライン申請における本人確認等の手続きの煩雑性を踏まえた事業者のニーズ等について検討が必要であることから、これらの事項を総合的に勘案しつつ検討を行ってまいります。	
291227011	29年12月27日	30年1月16日	30年3月30日	特殊車両通行許可制度の適切な運用について	(1)規制の現状 一般道路並びに高速道路を通行する車両は、道路の構造を守り、交通の危険を防ぐため、道路法に基づき通行可能な車両の大きさや重さに最高限度(一般的制限値)が定められている。この制限を超過する車両を運行させる場合、道路管理者に対し「特殊車両通行許可制度」に基づく通行許可を受ける必要がある。 ・重量制限 (総重量)高速道路:25tonまで(特例5車種は36tonまで)、一般道路:20tonまで(同27tonまで) (軸重)一般車種:10tonまで、特例8車種:11.5tonまで ・申請窓口 ①国交省所管の道路=地方整備局、②都道府県・政令市=自治体もしくは道路管理事務所、③高速道路会社=NEXCO東・中・西日本3社、④市区町村=自治体 ※①のみオンライン申請対応、④は一括申請非対応 (2)要望理由 安定輸送、物流効率化の観点から車両の大型化が進められ、法律もそれに対応して重量制限の上限が引き上げられているものの、実態として従前の規制に基づく運用が為されており、せっかくの規制緩和が活かされていない。また、申請手続きも国道以外は書類申請のみの対応で、市区町村に至っては個別に申請が必要等、極めて非効率で物流コストの増加につながっている。 (3)要望の具体的内容 ・重量制限の適正な適用について ①本法で制限される重量は「静止状態」における重量を規制していることを明示し、適正な取扱いを実施すること。特に高速道路会社が使用している重量自動測定機(動的加重計測)は、設置場所が料金所の前後等、車が動いている状態での重量を測っており、軸重の測定条件が一定となっていない。また、②未だに旧来の規制値(特例5車種は総重量28ton)に基づき計測されており、合法な状態の車両であっても警告書が発布されている。③警告が累積すると高速料金の大口割引の停止、過積載による行政処分等の措置が取られるため、物流会社は合法的な積載量を割り込んだ貨物しか運搬できず、物流コストの増大を招いている。高速道路会社は高速道路会社法に基づき国の監督下にあることから、適切な指導が為されるべき。 ・申請手続きの効率化 ④一括申請のオンライン化対象を都道府県・政令市、高速道路会社にまで範囲を広げること。⑤また、市区町村については早期に一括申請への対応を図ること。	石油化学工業協会	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るため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る。	道路法第47条の2第1項	①④⑤その他 ②③事実誤認	・重量制限の適正な適用について 高速道路会社が発出する警告書が累積することにより、高速道路料金の大口・多頻度割引が停止されることがありますが、これは高速道路会社が作成している「ETCコーポレートカード利用規約」に基づき高速道路会社と利用者との間で交わした契約に基づくものです。 高速道路会社が用いている自動計測装置は、動いている車両の軸重を計測するための装置であり、当該装置を用いて走行中の車両の軸重を適正な方法により計測し、警告書の発出等を行っているところですので、この測定方法については、特段の問題はないと考えております。 高速道路会社が発出する警告書は、自動計測装置の測定結果に基づいたものです。が、軸重の限度値は、現在の車両制限令の一般的制限値(10t)及び特例8車種の許可上限値(11.5t)と同等であり、ご指摘の「旧来の規制値」とは異なります。 ご提案に対する見解は上述のとおりですが、国といたしましては、引き続き、必要に応じて、高速道路会社に適切な指導・助言等を行ってまいります。 ・申請手続きの効率化 特殊車両通行許可申請のオンライン化については、各道路管理者(都道府県・政令市、日本高速道路保有債務返済機構)の判断により導入の適否を検討すべきものと認識しております。 特殊車両通行許可の審査は、特殊車両が通行する道路を管理する道路管理者ごとに審査することが原則の制度です。なお、市区町村の一括申請については、市区町村からの要請等ニーズの増大が確認できれば検討していきたいと考えております。 国といたしましては、引き続き同時に国への一括申請を促進すべく、取組を強化してまいります。	
300120001	30年1月20日	30年2月8日	30年3月9日	建設業従事者の技術検定の受験資格	建設業法27条で定める技術検定は、国や自治体工事の監理技術者、主任技術者に選任される技術者資格であり、建設業に働く技術者には重要資格である。 施行令27条の5では、この受験資格を「学校教育法」による大学、短大、高専、高校に絞って実務経験期間を短縮しているが、「学校教育法」に絞ることで受験ハードルが著しく高くなる技術者が存在するので、改正すべきである。 例として、厚生労働省系の「職業能力開発大学校」の教育カリキュラムは技術系大学と遜色がないと考えるが、卒業生の扱いは建設業法上では高卒者であり、大学で勉強した4年間で実務経験期間にも算定されていない。 また、専門学校、専修学校にも、建設産業で働く人材育成を行っている学校もあるが、これらの卒業生も専門・専修学校での教育はカウントされていない。 施行令27条の5の「四」には4「国交大臣認定」の文面があるので、それらを活用して「学校教育法」から漏れた人材の受験要件を確立してほしい。	個人	国土交通省	技術検定の受験要件については、種目や級別で規定されており、学歴等に応じた一定の実務経験年数を必要としているところ。 平成28年度の試験より、全ての専修学校の専門課程の卒業者のうち、「高度専門士」の称号が付与される者については大学卒業、「専門士」の称号が付与される者については短期大学等卒業、その他の者については高等学校卒業の者と同等として取扱うこととしました。 また、一定の基準を満たす職業訓練施設における長期過程の訓練科については、修了者を大学や短期大学等の指定学科卒業の者と同等として取扱う認定を行っており、また、一定の基準を満たす短期過程の訓練科については、修了者の職業訓練期間を修了した職業訓練期間に応じて受験資格に必要とされる実務経験があるものとして取扱う認定を行っています。	建設業法施行令第27条の5	事実誤認	制度の現状に記載のとおり、専修学校の専門課程卒業者については受験要件を満たす者として取り扱われており、職業能力開発促進法で規定される職業能力開発大学校等の修了者についても、一定の基準を満たす場合には受験要件を満たす者として認められております。	

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
300216001	30年 2月16日	30年 3月13日	30年 6月15日	貨物自動車運送事業者による災害時の他社車両使用許可	<p>【提案の具体的内容】 緊急時(震度5以上で高速道路が災害通行止めなど)の場合は貨物自動車運送事業法を超法規的に運用し、他社車両の使用を認めるべきである。</p> <p>【提案理由】 トラック事業者は、レンタカーや他社の営業車両を使用できない事になっている。激甚災害指定がされる規模の災害において、通常の車両や人員(被災者含む)では、被災地・被災者へ店舗を通じて商品供給が十分にできない。そこで現状は、車両と人員の確保を遠隔地の配送会社に依頼し、車両と人員を手配するが、車両と人員をパッケージとして派遣してもらう事は現実的には困難である。そこで、緊急時には他社車両の使用を認め、遠隔地の人員による被災地車両の利用などを可能にすべきである。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	基本的には営業所毎に配置された事業用自動車により貨物自動車運送事業を行う必要があります。	貨物自動車運送事業法第4条、第35条、第36条	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」こととする通知文を発出し、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やレンタカー使用を認める等、事業者が柔軟に対応できるよう措置を行ったところです。 貨物自動車運送事業者には、安全の確保の観点から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等が発生した際には、被害の状況及び具体のニーズを踏まえ、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。	
300216004	30年 2月16日	30年 3月13日	30年 3月30日	予備電源としての外部給電に関わる規制緩和	<p>【提案の具体的内容】 建築基準法では、店舗、劇場、学校、病院、共同住宅等については「予備電源」としての外部からの給電は認められていない。外部からの安定的な電源供給が可能な場合は、外部からの非常用電源を受電する設備の設置をもって「予備電源」を設置したとみなすべきである。</p> <p>【提案理由】 近年の耐震技術の向上等により、地下洞道などによる電源供給についても、敷地内に自家発電機等を設置するのと同等かそれ以上の電力安定確保が可能になるケースが大多数に上ると思われることから、これら外部からの安定的な電源供給が可能なケースにおいては、外部からの非常用電源を受電する設備の設置をもって「予備電源」を設置したと認めるべきである。外部からの安定的な電源供給により、むしろ自家発電よりも安定的な「予備電源」の確保が可能になり、災害時の被害抑制につながるものと考えます。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建築基準法では、火災発生直後の停電時等に、避難や救助等のために設置されている非常用EVや排煙設備等について、予備電源の設置が義務づけられています。</li> <li>・予備電源としては、自家発電装置や蓄電池等があり、例えば、非常用EVについては、必要とする電力が大きいため、自家発電装置を設置することが一般的となっております。</li> <li>・なお、建築基準法においては、建物の機能継続等の災害時の被害抑制を想定した予備電源の設置を義務づけられておりません。</li> </ul>		対応不可	・建築基準法で義務付けられている予備電源として、「外部からの非常用電源を受電する設備」を用いることについては、火災発生直後の停電時等において、非常用EV等に電力が供給されるかが不明確であるため困難です。	△
300220006	30年 2月20日	30年 3月13日	30年 3月30日	農業用温室建設の建築基準の緩和	<p>【提案の愚弟的内容】 農地に建てられる農業用温室の建築基準を緩和すべき</p> <p>【提案理由】 農業用温室には、被覆資材がビニール等で取り外しが容易なものを除き、建築基準法が適用される。そのため、ガラスやフィルムを利用した温室等を設置する場合、基礎、主要構造部等における指定建築材料の利用、面積に応じた防火設備の設置等が必要となるなど、建設コストが増大し、結果として、生産物の競争力低下を招いている。</p> <p>なお、農業用温室は人が生活する空間ではなく、一般的な建築物に適用するルールとは分けて考え、基準を整備することが合理的である。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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」と定義されています。</li> <li>・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ります。</li> <li>・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)を受ける必要があります。</li> </ul>	建築基準法第2条第1項、第6条第1項	現行制度下で対応可能	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もの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ます。これらを参考に、建築主事が、地域の実情を踏まえつつ、個別の農業用温室が建築物に該当するかどうかを建築基準法の定義に照らして適切に判断していく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対応策

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	
300220027	30年2月20日	30年3月13日	30年5月15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】 自動車検査証(登録車および軽自動車で名称の異なるものを対象とする。)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。しかし、データ化されている項目が一部に限られていることから、全ての記載内容をデータ化もしくはデータ化項目数を拡大し、民間の事業会社による利用を開放すること(自動車検査証記載情報の把握)を要望する。</p> <p>【提案理由】 ・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。 ・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。 ・なお、昨年度に「全ての記載内容を二次元コードでデータ化するのは物理的に困難」との理由により対応不可とご回答いただいているが、一部の項目であってもデータ化することによる利便性向上が考えられるため、物理的制約のなかで可能な対応を講じていくことを要望する。 (優先順位高)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 (優先順位中)自動車の種別、用途、自家用・事業用の別、車体の形状 (優先順位低)車名</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。	—	対応不可	自動車検査証の余白に記載される二次元コードは、自動車検査登録業務を効率的かつ確実に実施するために必要な情報をデータ化しているものです。余白部に限りがあるため、仮にデータ化するとしても、ご要望の項目のごく一部しか対応できず、どの情報をデータ化するのかが入念な検討が必要であり、また、システム改修にコストがかかることを踏まえると、ご提案内容については、費用対効果の観点も含め、慎重な検討が必要です。	
300220033	30年2月20日	30年3月26日	30年7月23日	省エネ適合性判定申請の電子化	<p>【提案の具体的内容】 建築主が所管行政庁や登録省エネ判定機関に申請する省エネ適合性判定について、オンラインや外部記憶媒体による申請を可能となるよう、国による一層の周知・広報を行うべきである。</p> <p>【提案理由】 建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律に基づき、2,000㎡以上の非住宅建築物を新築または増築する場合、建築確認の申請時に「省エネ適合判定通知書」を添付することが建築主に義務付けられている。同通知書は、建築主が所管行政庁または登録省エネ判定機関に省エネ適合性判定を申請し適合審査を受けて発行される。 適合性判定の申請にあたり、建築物エネルギー消費性能確保計画に加えて、「建築物の構造等に関する図書」(設計内容説明書、付近見取図、配置図、仕様書、各階平面図等)および「建築物のエネルギー消費性能に関する図書」(機器表、仕様書、系統図、各階平面図、制御図)を添付書類として2部提出しなければならない。 建築主はこれらの添付資料をデータで作成している場合もあり、その場合にはあらかじめ紙ベースで出力し、ファイリングして提出する手間を要する。大規模な建物になると建築図や設備図、計算書等が膨大な枚数となり建築主の作業負担は大きい。 そこで、オンライン(電子政府の総合窓口「e-Gov」)や外部記憶媒体(USBメモリや光ディスク)による適合性判定の申請を可能とすべきである。 2015年度にも同様の要望を提出し、所管省庁より、オンライン申請は既に対応済みであるほか、外部記憶媒体を使用した申請を検討することとされ、規制改革推進会議のフォローアップでは、「所管行政庁が認める場合には外部記憶媒体による届出を可能とするよう措置」されたとしている。しかしながら、国土交通省が発行する建築物省エネ法の概要パンフレットにはオンライン申請に関する記載がなく、東京都・区をはじめ手続の電子化に対応していない行政機関がみられるため、国による一層の周知・広報を求めたい。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	<p>・オンライン申請 電子情報処理組織を使用した省エネ適合性判定については、行政手続等における情報通信の技術の利用に関する法律(平成14年法律第151号)第3条に基づき、現行制度で対応可能です。</p> <p>・外部記憶媒体を使用した省エネ適合性判定 外部記憶媒体を使用した省エネ適合性判定については、建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律施行規則(平成28年国土交通省令第5号)第81条に基づき、所管行政庁が認める場合には対応可能です。</p>	行政手続等における情報通信の技術の利用に関する法律(平成14年法律第151号)第3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規則(平成28年国土交通省令第5号)第81条	現行制度下で対応可能	オンラインや外部記憶媒体による省エネ適合性判定が制度上は可能である旨を、所管行政庁向けの会議等の場で、周知を図って参ります。	

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
300220034	30年 2月20日	30年 3月13日	30年 3月30日	建設業の許可申請書類の電子化・オープンデータ化	<p>【提案の具体的内容】 国土交通省「建設業者・宅建業者等企業情報検索システム」の情報内容と閲覧所の情報内容を同様のものとし、経営事項審査を受けていない業者の企業情報も取得できるようにすべきである。</p> <p>【提案理由】 国土交通省「建設業者・宅建業者等企業情報検索システム」における「建設業者の詳細情報」には、業者概要(許可番号、商号、代表者氏名、所在地、電話番号、資本金等)と許可を受けた建設業の種類しか掲載されておらず、国土交通大臣および都道府県知事が設置した閲覧所で閲覧できる情報(役員一覧、営業の沿革、工事経歴、専任技術者一覧、健康保険加入状況、財務諸表、主要取引金融機関等)を見ることができない。「建設業情報管理センター」へのバナー「経営事項審査結果」により「経営規模等評価結果通知書/総合評定値通知書」を確認して社会保険の加入状況等を把握できるものの、経営事項審査の対象は公共工事を直接受注する建設業者のため、経営事項審査を受けていない業者に関する社会保険の加入情報等の情報は取得できない。これらにより、建設業における契約リスク管理のための企業情報の取得が困難な状況となっている。</p> <p>そこで、閲覧所で閲覧可能な情報を電子化・オープンデータ化し、建設業者・宅建業者等企業情報検索システムで公開すべきである。</p> <p>閲覧場所や閲覧件数の制限がなくなるほか、電子化・オープンデータ化により閲覧手数料も廃止され、契約相手のリスク管理や社会保険の加入状況等に関する情報を容易に入手できれば、建設業における契約の安全性が増大する。加えて、社会保険に加入していない下請会社に対して、加入を積極的に指導・要請することができる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	消費者が企業情報を確認した上で安全に安心して取引を行えるよう、建設業者等に係る企業情報(建設業許可等の取得情報、過去の処分歴等)について、企業情報検索システムにより公開を行っているところ。なお、社会保険の加入状況については準備が整い次第掲載する予定です。 また、建設業法第13条に基づき許可行政庁において閲覧所を設けて、許可申請書類等を閲覧できるように措置しているところ。	建設業法第13条	検討を予定	許可申請書類等の企業情報検索システムでの閲覧については、法改正や予算の確保が必要となること、また許可行政庁における事務負担が膨大となることから、直ちに対応することは困難ですが、今後許可申請書類等の簡素化及び電子申請化について検討を行うこととしているため、その検討と合わせて許可申請書類等の企業情報検索システムでの閲覧の可能性についても検討して参ります。	

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
300220037	30年2月20日	30年3月13日	30年6月15日	路上作業届の廃止	<p>【提案の具体的内容】 路上作業届を廃止すべきである。仮に困難な場合には、手続を標準化・電子化すべきである。</p> <p>【提案理由】 道路占用の許可を受けて路上・道路上で作業を行う場合、一部の道路管理者が「路上作業届」の提出を求める場合がある。 路上作業届に法的根拠はなく、事業者による申請書の作成・保管の負担を徒に増大させている。事業者は路上作業届に加えて、道路を管轄する警察署に対して「道路使用許可申請」を実施しており、工事の日時や場所、目的など、両者の内容は重複している。道路管理者が路上作業届を通じて入手していた情報を警察と共有することで、同手続の廃止は可能と考えられるため、同手続を廃止すべきである。仮に困難な場合には、道路管理者で異なる書類の様式を統一するとともに、手続の電子化を可能とすべきである。</p> <p>※占用許可を受けた物件について、ケーブル保守等で道路上で作業を行う場合、道路管理者に対して路上作業届(道路管理者によっては不要な場合もある)を提出し、警察に対して道路使用許可申請を実施している。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	道路に工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合は、道路法32条に基づき、記載した道路占用許可申請書を道路管理者に提出し、許可を受ける必要があります。	道路法第32条、87条	検討を予定	<p>道路に工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合は、道路法第32条に基づき、「道路の占用の目的」、「占用の期間」、「占用の場所」、「工作物、物件又は施設の構造」、「工事実施の方法」、「工事の時期」、「道路の復旧方法」について記載した道路占用許可申請書を道路管理者に提出し、許可を受けることとされており、また、占用許可を受けた事項について変更をしようとする場合についても、その変更が道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のないと認められる軽易なものを除き、あらかじめ道路管理者の許可を受けることとされており、ご提案のあった、「占用許可を受けた物件について、ケーブル保守等で道路上で作業を行う場合」については、一般的には、道路占用許可申請が必要な行為には当たらないと考えられますが、作業の内容や時期等が道路の構造や交通に支障を及ぼすことがないか確認をする必要があることから、道路法第87条に基づき、占用許可に当たり付した条件として道路管理者への届出を求めているものであり、廃止することは困難であると考えております。</p> <p>なお、直轄国道における様式の統一の必要性については、今年度中を目標に各道路管理者における当該申請の取扱いの実態を確認すると共に引き続き検討してまいりたいと思います。</p>	
300220038	30年2月20日	30年3月13日	30年3月30日	建設リサイクル法に関する届出の電子化	<p>【提案の具体的内容】 建設リサイクル法における対象建設工事に係る届出の電子化を可能とすべきである。</p> <p>【提案理由】 「建設工事に係る資源の再資源化等に関する法律(建設リサイクル法)」に基づき、コンクリートや木材等の「特定建設資材」を用いた工事(対象建設工事)の受注者や自主施工者は、同法第10条に掲げる事項を都道府県知事に届け出なければなりません。この手続は書面による届出書を提示して行う必要があるため、書面の作成・提出や対面での対応、届出書の保存が必要となり、事業者と行政の双方に事務負担が発生している。そこで、対象建設工事に係る届出の電子化を可能とすべきである。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	特定建設資材(コンクリート、コンクリート及び鉄から成る建設資材、木材、アスファルト・コンクリート)を用いた建築物等に係る解体工事又はその施工に特定建設資材を使用する新築工事等であって、その規模が政令で定める基準以上の工事(対象建設工事)の発注者又は自主施工者は、工事に着手する日の7日前までに、都道府県知事に届け出なければならないとされています。現在、届出の受理窓口である都道府県では、建設リサイクル法第10条の届出について、電子化は実施されておられません。	建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律第10条特定建設資材に係る分別解体等に関する省令第1条から第3条	検討を予定	<p>現在、建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律第10条の届出については、地方公共団体の届出窓口で、分別解体等の計画が「省令で定める内容に適合していることを対面により確認する必要があることから、オンラインや、電子メールでの受付を行っていませんが、届出を申請する方々の利便性向上のための一つの方法として、今後、オンラインや、電子メールによる届出手続について検討を行ってまいります。</p>	
300220046	30年2月20日	30年3月13日	30年3月30日	検査済証のない建築物に対する実効性のある確認手続の確立	<p>【提案の具体的内容】 国土交通省「検査済証のない建築物に係る指定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」の普及促進を図るとともに、新たに建築・増改築される建築物を対象に、地方自治体が検査済証の交付履歴を電磁的に保存して再発行することを可能とすべきである。</p> <p>【提案理由】 建築基準法第6条に基づく建築主事の確認を受けた建築物に関する工事が完了した場合、建築主は建築主事等より、建築物とその敷地が建築基準法令の規定に適合しているか検査を受け、検査済証の交付を受けなければならない。 検査済証の原本を紛失した場合、再発行は認められていない。過去に検査済証が交付された事実を証明するための手段として、地方自治体に現存する台帳の記載事項を証明する行政サービスである「台帳記載事項証明書」の発行を受ける方法があるものの、台帳に記載された情報の網羅性が低い場合もあり、必ずしも有効な解決手段とは言えない。検査済証のない建築物は、金融機関による不動産査定で評価額が下がるほか、これを理由に購入を避ける買い手も存在する。加えて、耐震化に当たり既存不適格建築物か違反建築物かを判断するために相応の時間と費用をかけた調査が必要となるなど、不動産取引の円滑化や既存建築ストックの有効活用の観点で障害となっている。 この救済措置として、2014年7月に国土交通省が「検査済証のない建築物に係る指定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」を策定・公表した。これにより、検査済証のない建築物について、指定確認検査機関等を通じて、建築当時の建築基準法の適合状況を調査する方法が示され、既存建築ストックの有効活用や不動産取引の円滑化に資することが期待された。しかしながら、同ガイドラインの公表から3年以上経過した現時点において、金融業界および不動産業界で普及しておらず、検査済証のない建築物を対象とした取引は難しい状況にある。 そこで、上記ガイドラインの普及促進を図るとともに、新たに建築・増改築が行われる建築物を対象に、地方自治体が検査済証の交付履歴を電磁的に保存し、再発行を可能とすべきである。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	・建築基準法第7条により、建築主は、工事完了後には完了検査を受けなければならないこととされています。 ・完成時に検査済証の交付を受けていない建築物は、建築当時の建築基準に照らして適切に工事がなされたかを判断できないため、国土交通省では、建築当時の法適合状況を調査するための方法を示した「検査済証のない建築物に係る指定確認検査機関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」を策定しました(平成26年7月2日)。なお、調査結果については、既存不適格調書の参考資料として活用することが可能です。	建築基準法第6条、第7条、第7条の6第1項、国土交通省「検査済証のない建築物に係る指定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」	現行制度下で対応可能	<p>「検査済証のない建築物に係る指定確認検査機関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」については、建築基準法に関する講演会等の機会に紹介するなど、これまで周知を行ってきたところですが、引き続き、更なる普及促進に努めてまいります。</p> <p>検査済証等の交付履歴に関して、「台帳記載事項証明書の発行等について」(平成29年3月31日付国住指4546号)において、確認済証や検査済証の代替として建築確認や完了検査を受けたことを証明できるものとして、台帳に記載されている旨を証明する書類(台帳記載事項証明書)を申請に応じて発行するよう特定行政庁に対し通知しているところです。 こうした取組は平成27年度の調査で、大半の特定行政庁において、確認済証や検査済証の代替として台帳記載事項証明書の発行が行われているところです。</p>	

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
300220048	30年2月20日	30年4月17日	30年6月29日	道路、河川の占用手続の標準化	<p>【提案の具体的内容】 道路や河川の占用手続について、以下を推進すべきである。 ① 占用手続の標準化 ② 処理期間の短縮 ③ 申請書の一本化 ④ 道路管理者の変更に伴う行政機関間の情報連携 ⑤ 占用料金の請求時期の明確化</p> <p>【提案理由】 1. 手続の標準化 道路管理者や河川管理者ごとに申請書の書式や添付書類が異なることや、同じ占用物件にもかかわらず管理者によって占用期間が異なることがある。また、占用期間の更新時の対応方法も統一されていない。事業者は申請書の作成・管理に係る負担が大きいため、手続を標準化すべきである。 &lt;具体例&gt; ① 申請書がカーボン紙となっている場合があり、申請の都度、申請書を受け取りに管理事務所を訪問しなければならない。 ② 申請書に添付する資料が多く、添付資料も申請ごとに異なる。 ③ 同一の管理者内にもかかわらず、担当者から要求される資料が異なることがあるため、申請の都度、管理事務所を訪問して内容を確認しなければならない。 2. 処理期間の短縮 占用申請から許可までの期間が管理者ごとに異なる場合や、申請書の提出時に相手方の担当者が不在なら申請を受理してもらえない場合があり、手続に要する期間が非常に長い。事業を円滑に進める観点から、処理を迅速化すべきである。 3. 申請書の一本化 同一の道路内にケーブルを敷設する場合、例えば道路上に植樹帯等がある場合には、道路を管理する部署に加えて植樹帯等を管理する部署に同内容の申請を行わなければならない場合がある。事業者の負担を軽減するため、同一道路内にケーブルを敷設する場合には、一度の申請で対応できるよう申請書を一本化すべきである。 4. 道路管理者の変更に伴う行政機関間の情報連携 たとえば、道路管理者が国道管理者から県道管理者に変更となった場合、既存の申請内容が引き継がれず、変更先の道路管理者に対してあらためて申請を実施しなければならない。事業者の負担を軽減するため、申請書をあらためて提出することを不要とするよう、道路管理者による情報連携を図るべきである。 5. 占用料金の請求時期の明確化 道路占用にかかる年度更新料の支払いについて、一部の道路管理者では請求時期が年によって異なり、事業者の予算管理が困難となっている。そこで、各道路管理者において、請求時期を明確化すべきである。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	<p>【道路について】 ○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用料を徴収することができますとされています。</p> <p>【河川について】 1. 占用手続の標準化について ○河川法における許可申請は、河川法施行規則において必要な申請書や添付図書を定めています。河川法第24条、第26条の許可申請については、河川法施行規則第12条、第15条において、申請書の様式、部数及び「土地の占用に係る事業の計画の概要を記載した図書」、「縮尺五万分の一の位置図」等の添付図書を定めていますが、工作物の設置場所、構造や工法等の違いにより、添付図書の図面等は異なることがあります。 ○占用期間は、河川管理上の支障を考慮し、占用目的に必要な期間として、河川法第24条の審査基準である「河川敷地占用許可準則(平成11年8月5日建設事務次官通達)」第12において、最長10年間を定めています。河川によって集中豪雨、融雪等により洪水が起きやすい時期(出水期間)が異なること、工作物の設置場所、構造や工法等による洪水の流下を阻害するおそれの差異等があることから、工作物の存置を許可できる期間は異なる場合があります。 ○なお、占用期間が満了した後に継続して占用するための、更新の許可申請については、適正な河川管理のため、最初の申請時と同様に改めて審査をすることになりますが、河川法施行規則第40条では添付図書の省略等について定められており、国管理区間においては、審査上特に支障のない限り、添付図書を極力省略するよう運用しております。 ○具体例のうち①のご指摘については、国管理区間における河川法の許可申請手続においては、申請書がカーボン紙となっている事実はないと聞いております。 ○具体例のうち②及び③のご指摘については、添付図書は、河川法施行規則で定められており、前述の占用の形態によって添付図書の図面等が異なることがありますが、申請先及び担当者毎により異なるものではありません。</p> <p>2. 処理期間の短縮について ○処理期間については、河川の状況や占用の形態により異なりますが、標準処理期間は、「行政手続法の施行に伴う河川法等における処分の審査基準の策定等について(平成6年9月30日河川局長通達)」で定められており、地方整備局長等が行う河川法の処分に関しては、おおむね3ヶ月とされております。 ○また、担当者が不在の場合に、申請を受理してもらえないとのご指摘について、行政手続法上、申請書が到達したときは、遅滞なく審査を開始し、かつ、必要な補正を命じることになっております。</p>	道路法第32条、39条 河川法第24条、26条、河川法施行規則第12条、15条、40条、行政手続法第7条、河川敷地占用許可準則(平成11年8月5日建設事務次官通達)第12、行政手続法の施行に伴う河川法等における処分の審査基準の策定等について(平成6年9月30日河川局長通達)五1(14)②	現行制度下で対応可能、事実認識	<p>1. 占用手続の標準化について 【道路について】 ○道路法第32条の規定による道路占用許可申請に関しては、道路法施行規則第4条の3において、申請書の様式を規定しています。また、占用期間については、道路法施行令第9条において、最長10年以内と規定しています。 ○なお、道路占用許可に係る申請手続きの簡素化等については、各地方整備局等及び各地方公共団体へ「道路占用許可に係る申請手続きの簡素化及び一層の弾力化について(平成23年12月28日路政課長通知)」を発出しており、その中で道路占用許可申請書の添付書類については、審査に必要な最小限のものとし、申請者に過度な負担をかけることのないようにするとともに、更新のための許可申請の際も当初申請時と変更のない物件に関しては当初申請時の図面を活用する等、必要以上の添付書類の提出を求めないようにしているところですが、仮に同様の占用物件の場合でも占用の場所等によっては、道路の構造又は交通に支障を及ぼすことがないことや、道路の本来的機能を阻害するものでないことを別途確認する必要があることから、道路管理者において異なる書類を求めることがあり得るものと考えています。 ○道路法第32条、39条において、更新のための許可申請の際も当初申請時と変更のない物件に関しては当初申請時の図面を活用する等、必要以上の添付書類の提出を求めないようにしているところですが、仮に同様の占用物件の場合でも占用の場所等によっては、道路の構造又は交通に支障を及ぼすことがないことや、道路の本来的機能を阻害するものでないことを別途確認する必要があることから、道路管理者において異なる書類を求めることがあり得るものと考えています。 ○道路法第32条、39条において、更新のための許可申請の際も当初申請時と変更のない物件に関しては当初申請時の図面を活用する等、必要以上の添付書類の提出を求めないようにしているところですが、仮に同様の占用物件の場合でも占用の場所等によっては、道路の構造又は交通に支障を及ぼすことがないことや、道路の本来的機能を阻害するものでないことを別途確認する必要があることから、道路管理者において異なる書類を求めることがあり得るものと考えています。 【河川について】 ○占用手続は、「制度の現状」に記載のとおり、河川法及び関係法令等で定められております。なお、河川の状況、占用の形態によって、添付図書の図面等や占用期間が異なる場合があり、河川の状況は地域により異なり、また、占用の形態も様々であることから、各河川管理者により適切に取り扱われているものと考えております。</p> <p>2. 処理期間の短縮について 【道路について】 ○処理期間に関しては、「道路法第24条の承認及び第32条の許可並びに第91条第1項の許可に係る標準処理期間の基準について(平成10年8月5日路政課長通知)」により、標準処理期間を原則として2〜3週間としています。 ○また、担当者が不在の場合に、申請を受理してもらえないとのご指摘について、行政手続法上、申請書が到達したときは、遅滞なく審査を開始し、形式上の要件に適合しない場合には申請の補正を命じることになっております。 処理期間については引き続き短縮に努めて参りますので、ご理解の程、お願いいたします。 【河川について】 ○「制度の現状」に記載のとおり、処理期間は、河川の状況や占用の形態により異なりますが、標準処理期間は、「行政手続法の施行に伴う河川法等における処分の審査基準の策定等について(平成6年9月30日河川局長通達)」で定められ、地方整備局長等が行う河川法の処分に関しては、おおむね3ヶ月とされており、各河川管理者により適切に取り扱われているものと考えております。</p> <p>3. 申請書の一本化 ○今回のご提案が、道路区域内の植樹帯を指しているということであれば、道路管理者と植樹帯管理者が異なることは、通常想定されません。</p> <p>4. 道路管理者の変更に伴う行政機関間の情報連携 ○道路管理者が国道管理者から県道管理者に変更となった場合については、あらかじめ変更先の道路管理者に関係資料等を提供する等により、事業者の負担増とならないよう事務処理の簡素化に最大限努めているところです。</p> <p>5. 占用料金の請求時期の明確化 ○直轄国道における占用期間が翌年度以降にわたる場合の占用料については、道路法施行令第19条の2において「毎年度、当該年度分を4月30日までに徴収するものとする。」と規定されています。 ○なお、都道府県道や市町村道の占用料の額及び徴収方法については、道路法第39条第2項において「道路管理者である地方公共団体の条例で定める。」と規定されていることから、条例によって占用料の額及び徴収方法が定められています。</p>	
300222001	30年2月22日	30年3月13日	30年6月15日	道路標識への多言語併記	<p>【提案の具体的内容】 道路標識の多言語併記、IC・JCTの番号表記(ナンバリング)などを強化すべきである。</p> <p>【提案理由】 政府では、道路標識を訪日外国人にも分かりやすいものとすべく、案内・規制標識の英語併記、高速道路IC・JCTのナンバリングなどを進めているが、一部地域にとどまっている。 多言語併記等が進めば、標識の誤解による事故・トラブルの未然防止に役立ち、外国人の安全な自動車運転に資する。また、二次交通機関の不十分な地域への観光も期待できる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	<p>・道路標識の多言語表記について 標識令において、「案内標識の英語による表示は、国土交通大臣が定めるところによるものとする」と定められており、英語表記を併記することとなっています。(高速道路等以外に設置する案内標識で特に必要がない場合を除く)</p> <p>・高速道路ナンバリング 標識令において、高速道路路線番号を表す標識の様式を定めるとともに、一般道路上の「方面及び方向」等の案内標識においても、高速道路番号を表示できることとしています。</p>	道路標識、区画線及び道路標示に関する命令(標識令) 道路案内標識における英語表記について(平成25年9月11日付け国土企第46号)	現行制度下で対応可能	<p>国土交通省では、訪日外国人も含めた全ての旅行者にわかりやすい道案内の推進を行っております。 道路標識の多言語表記については、必要と認められない場合を除き、対象地域を限定せずに英語表記を併記することとなっております。 また、高速道路ナンバリングについては、全国の高速度ネットワークにおいて、路線名に併せて「ナンバリング」を導入し、2020年の整備概成を目指して取り組んでおり、平成30年4月より、全都道府県で高速道路ナンバリングによる道案内を開始しています。 今後とも、すべての利用者にわかりやすい道案内の実現に向けて、整備を推進してまいります。</p>	

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
300222004	30年2月22日	30年3月13日	30年6月15日	特殊車両通行許可期間の延長	<p>【提案の具体的内容】 道路法に基づき道路管理者へ特殊車両通行許可を得なければならない場合、許可期間を現行の最大2年間から延長すべきである。</p> <p>【提案理由】 一定の規格を超える車両が道路を通行する際に必要な特殊車両通行許可の有効期間は、最大2年間とされている。寸法・重量の大きいトラックを用いて効率的に貨物を運ぶにしても、特殊車両通行許可を申請しなければならず、事業者の負担は依然として大きい。2年程度で道路状況が大きく変わるとは考えにくく、2年ごとに更新申請を必要とする合理的な理由は見当たらない。</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るため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る。	道路法第47条の2第1項	検討に着手	特殊車両通行許可の許可期間については、当面の間、基本は3年とし、優良事業者は4年とする方向で、平成30年度内の導入を目指してまいります。	
300222005	30年2月22日	30年3月13日	30年6月15日	クレーン車に対する特殊車両通行許可条件の緩和	<p>【提案の具体的内容】 アームが前方を向いているクレーン車が特殊車両通行許可を受けて道路を通行するときには、後続車を不要とすべきである。</p> <p>【提案理由】 重量に関する通行条件の区分がC・D、または寸法に関する通行条件の区分がCとなる車両は、道路管理者より特殊車両通行許可を受けて道路を通行するとき、前後に誘導車を付けなければならない。アームが前方を向いているクレーン車については、後方に危害を加える恐れが少なく、また、落下の恐れのある貨物も積載していないことから、後続車による後方安全確認は不要である。後続車が不要となれば、クレーン車使用時のコスト削減だけでなく、緊急時におけるクレーン車出動の迅速化にも資する。</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るため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る。	道路法第47条の2第1項	対応不可	誘導車については、①特殊車両と前後の車両との離隔を確保し、橋梁への影響を軽減、②特殊車両の周辺を走行する車両との輻輳を防止するため、最低限必要な措置であり、引き続き、重要な役割を持つものと認識しております。	
300222006	30年2月22日	30年3月13日	30年6月15日	特殊車両通行許可証の電子媒体による携行の容認	<p>【提案の具体的内容】 道路法に基づき道路管理者より特殊車両通行許可を取得しなければならない場合において、電子媒体による同許可証の携行を可能とすべきである。</p> <p>【提案理由】 特殊な車両で公道を通行しようとする者は、道路管理者の許可を得なければならないが、当該許可に係る通行中、許可証を画面により当該車両に備え付けていない場合、同許可証は申請ごとに交付されるため、運送事業者の中には、常時、数千枚の許可証を備え付けているケースもあり、保管のためのスペースが必要となる、あるいは許可証の提示に時間を要するなど、円滑かつ効率的な業務遂行の妨げとなっている。オンライン申請で電子許可証を取得した場合でも、電子媒体での携行が認められていないため、印刷する手間も発生するなど、電子化の趣旨に逆行する事態も発生している。</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るため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る。	道路法第47条の2第1項	検討に着手	特殊車両通行許可証の電子媒体での携行を可能とすることについて、平成30年を目途に検討を実施します。	
300222007	30年2月22日	30年3月13日	30年6月15日	都市部における旅客運送と貨物運送の事業のいわゆる「かけもち」(貨客混載)の容認	<p>【提案の具体的内容】 旅客運送と貨物運送の事業のいわゆる「かけもち」のうち、①貸切バス・タクシーによる貨物運送、②自家用車有償旅客運送者による貨物運送、③トラックによる旅客運送について、都市部においても認めるべきである。</p> <p>【提案理由】 現行制度で認められている旅客運送と貨物運送の事業の「かけもち」の類型のうち、①乗合バスによる貨物運送は全国で認められているのに対し、②貸切バス・タクシーによる貨物運送、③自家用車有償旅客運送者による貨物運送、④トラックによる旅客運送は過疎地域のみでしか認められていない。貨物・旅客運送業における運転手不足が深刻化するなか、都市部においても、「かけもち」解禁へのニーズは高い。貨物・旅客運送需要により柔軟に対応できるようになるため、運送事業の効率化および運送サービスの利便性向上が期待できるなど、事業者・利用者双方にとってメリットがある。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	道路運送法(昭和26年法律第185号)第4条、第43条 貨物自動車運送事業法(平成元年法律第83号)第3条、第35条、第36条 「旅客自動車運送事業者が旅客自動車運送事業の用に供する事業用自動車を用いて貨物自動車運送事業を行う場合及び貨物自動車運送事業者が貨物自動車運送事業の用に供する事業用自動車を用いて旅客自動車運送事業を行う場合における許可の取扱い及び運行管理者の選任について」(平成29年国自安第97号、国自旅第128号、国自貨第64号自動車局長通達)により、乗合バスは全国で、貸切バス、タクシー、トラックについては過疎地域において、旅客及び貨物の両事業の許可をそれぞれ取得した場合には、一定の条件のもとで、バス車両やタクシー車両を用いた貨物運送又はトラック車両を用いた旅客運送を行うことが可能です。	道路運送法(昭和26年法律第185号)第4条、第43条 貨物自動車運送事業法(平成元年法律第83号)第3条、第35条、第36条 「旅客自動車運送事業者が旅客自動車運送事業の用に供する事業用自動車を用いて貨物自動車運送事業を行う場合及び貨物自動車運送事業者が貨物自動車運送事業の用に供する事業用自動車を用いて旅客自動車運送事業を行う場合における許可の取扱い及び運行管理者の選任について」(平成29年国自安第97号、国自旅第128号、国自貨第64号自動車局長通達)	対応不可	他人の需要に応じ、自動車を使用して旅客又は貨物を有償で運送する事業については、道路運送法及び貨物自動車運送事業法により、輸送の安全確保及び利用者利益の保護が図られており、それぞれの事業に適した車両で運送することが原則となっています。過疎地域では人口減少に伴う輸送需要の減少が深刻な課題となっており、輸送の安全確保や利用者の利益の保護の観点から踏まえつつ、人流・物流サービスの持続可能性を確保するため、人流・物流の維持が困難になっている過疎地域に限り、例外措置として、両事業の許可をそれぞれ取得した場合には、一定の条件のもとで事業の「かけもち」を行うことができるよう措置を講じたところです。都市部においては、旅客及び貨物運送事業者が多数存在しており、過疎地域とは状況が異なることから、「かけもち」を認めることは困難です。	△

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
300222008	30年 2月22日	30年 3月13日	30年 8月24日	貨物自動車運行管理におけるIT点呼の実施要件の緩和	<p>【提案の具体的内容】</p> <p>①同一敷地内に所在しないグループ企業の営業所間、②事業用自動車、車庫、休憩・睡眠施設等を有しない事業所(事業者の本店等)においても貨物自動車運行管理におけるIT点呼(専用の通信機器を用いて行う点呼)を可能とすべきである。</p> <p>【提案理由】</p> <p>貨物自動車運送事業法に基づく自動車運行管理のIT点呼は、輸送の安全の確保に関する取り組みが優良な営業所において、「営業所-同営業所の車庫間」、「営業所-同一事業者の他の営業所(およびその車庫)間」等の場合に限定されている。</p> <p>同一敷地内に所在しないグループ企業の営業所間、あるいは事業者の本店等でIT点呼が認められれば、全国各地の営業所の運転者に対する点呼を1か所で実施可能となるなど、貨物運送業の生産性向上につながる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	貨物自動車運送事業者は、事業用自動車の乗務を開始しようとする運転者に対し、対面により点呼を行い、酒気帯びの有無や疾病、疲労、睡眠不足その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無等について報告を求め、及び確認を行い、並びに事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な指示をしなくてはならないこととしています。	貨物自動車運送事業輸送安全規則第7条第1項 貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について第7条1.(3)～(5)	①検討に着手 ②検討を予定、現行制度下で対応可能	<p>①について</p> <p>①のご要望につきましては、どのような方法であれば可能であるか等を含め現在検討を行っているところです。</p> <p>②について</p> <p>点呼では運転者の酒気帯びの有無や疾病、疲労、睡眠不足その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無等について確認する必要があるため、運行管理者が運転者の変化を見逃さないよう、当該運転者が所属する営業所において、当該営業所で選任されている運行管理者が、原則、対面で行わなくてはならないこととされているところです。</p> <p>ただし、営業所ごとの行政処分歴や事故歴等を確認し、輸送の安全の確保に関する取組が優良であり、IT機器を用いた点呼を対面点呼と同様に確実に遂行していただける営業所に限っては、IT機器を用いた点呼を行うことができることとしています。</p> <p>一方、本店等の営業所として許可を受けていない場所は運行を行わないため、運行管理者が選任されておらず(また、仮に制度を改正し本店等の運行を行わない場所から、輸送の安全の確保に関する取組が優良であるか否かを確認することができない等の課題がございます。ご要望につきましては、本店等の営業所として許可を受けていない場所でIT点呼を行うことの必要性や、輸送の安全性が確保されるか否かについて確認を行いつつ、実現の可否を含め今後検討を行って参ります。</p> <p>なお、ご要望のような全国各地の営業所の運転者に対するIT点呼を一カ所で行うことについては、輸送の安全の確保に関する取組が優良である営業所が実施主体になることで現行制度でも可能です。</p>	

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
300222010	30年 2月22日	30年 3月13日	30年 3月30日	「物流を考慮した建築物の設計・運用について」の周知徹底	<p>【提案の具体的内容】 物流を考慮した建築物の設計・運用の推進に向けて、国土交通省が策定した手引き「物流を考慮した建築物の設計・運用について」を建築主等に周知徹底すべきである。</p> <p>【提案理由】 政府では、物流に配慮した建築物の設計・運用として効果的な取り組みを周知するため、「物流を考慮した建築物の設計・運用について」を策定している。物流サービスに対するニーズの多様化・高度化、人手不足の深刻化等が進行するなか、物流を考慮した建築物の設計・運用の重要性は増している。物流の効率化につなげる上でも、まずは手引きの周知を図る必要がある。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	国土交通省では、建築物へのスムーズな貨物の搬入の確保等を図るため、物流を考慮した大規模建築物の設計・運用に資するよう、民間・関係団体等とともに検討を行い、平成29年3月に「物流を考慮した建築物の設計・運用について～大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き～」をとりまとめたところです。また、これまで、国土交通省HPにおいて当該手引き等を公表するとともに、関係団体及び主要政令都市等に対し手引きの趣旨の説明や優れた取組の紹介を行うことで、周知・理解を図ってきました。	物流を考慮した建築物の設計・運用について～大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き～	現行制度下で対応可能	左記のとおり、「物流を考慮した建築物の設計・運用について～大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き～」を普及させるため関係団体等への周知を図っており、今後も引き続き、民間・関係団体等へ周知を行います。また、物流総合効率化法の枠組みを活用し、計画策定支援や計画承認による周知等により、建築物へのスムーズな貨物搬入等の物流効率化の取組を進めて参ります。	
300222011	30年 2月22日	30年 3月13日	30年 3月30日	物流施設における自動車車庫等部分の容積不算入面積の引き上げ	<p>【提案の具体的内容】 物流施設における自動車車庫等部分の容積対象床不算入面積を引き上げるべきである。</p> <p>【提案理由】 建築物の容積率算定にあたって、専ら自動車の停留又は駐車のための施設(誘導路、操車場所及び乗降場を含む)の用途に供する部分(自動車車庫等部分)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までは容積対象床面積に算入しないこととされている。物流施設はその性質上、自動車車庫等部分の割合が大きくなるを得ない。とりわけ近年では、複数企業で利用できるよう、スロープ、ランプウェイといった傾斜路や車路を十分に設けようとしても、現行の上限值があるため、最適な施設計画が妨げられるケースもある。上限が引き上げられれば、大規模な倉庫床面積を有する物流施設の開発、および効率的な施設内計画(トラックの各階直接乗り入れによる上下階の搬送作業の削減、広い床面積や高い階高確保による保管・荷役効率の向上など)が可能となり、物流の効率化が期待される。</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しています。これは周辺の待機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、その性格上、搬送用車両等の出入りが頻繁で発生交通量が多く、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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> <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>	
300222012	30年 2月22日	30年 3月13日	30年 3月30日	物流施設の防火区画整備義務の免除	<p>【提案の具体的内容】 主要構造部を耐火構造とした物流施設(延べ面積1,500平方メートル超)への防火区画の整備義務を免除すべきである。</p> <p>【提案理由】 主要構造部を耐火構造とした建築物等(延べ面積1,500平方メートル超)は、劇場、映画館、演芸場、観覧場、工場等、その用途上やむを得ない場合を除き、床面積1,500平方メートル以内ごとに1時間標準耐火構造の壁や特定防火設備(防火戸等)により区画しなければならない。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することができる。物流施設では、その用途上、ローラーコンベヤなどのマテリアルハンドリング機器設備が必要となる。しかし、一定面積ごとに壁で区画すると、設置する機器設備の寸法、配置が制限されてしまう。また、自動式消火設備(スプリンクラー設備等)や特定防火設備(防火戸等)にしても、建物の構造などから対応できないケースもある。</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11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、原則として床面積1,500㎡以内ごとに1時間標準耐火構造の壁や特定防火設備により区画する必要があります。	建築基準法施行令第112条第1項	対応不可	<p>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す。</p> <p>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。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。昨年2月に発生した埼玉県三芳町大規模倉庫火災においては、防火区画が適切に形成されなかったことにより約45,000㎡もの火災拡大につながった、との有識者会議からの指摘もあつたことから、今般、感知器に係る電線のショートによって多数の防火シャッターが作動しなくなることを防ぐための告示改正を行ったところです。なお、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。</p>	
300222013	30年 2月22日	30年 3月13日	30年 4月20日	総合効率化計画認定に関わる申請手続きのワンストップ化	<p>【提案の具体的内容】 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(物流総合効率化法)に基づく総合効率化計画の認定にあたり、国ならびに地方自治体での各種申請手続きのワンストップ化を図るべきである。</p> <p>【提案理由】 物流総合効率化法に基づく総合効率化計画の認定を受ける際には、国土交通省の審査を受ける必要がある。市街化調整区域への特定流通業務施設の建設計画の認定など、同法の認定を受けて事業を実施するにあたり、国土交通省だけでなく地方自治体にも開発許可の申請等しなければならない場合がある。このため、申請者に大きな負担がかかるとともに、手続きに多くの時間を要している。ワンストップ化により、申請者・国・地方自治体の3者それぞれの業務の効率化・迅速化が期待できる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	農林水産省 経済産業省 国土交通省	物流総合効率化法では、総合効率化計画に記載されている事業を実施するため、貨物利用運送事業法による登録、許可等、各事業法の登録、許可等が必要となる場合があります。このような場合、総合効率化計画の認定申請時に、各事業法の登録、許可等の審査に必要な事項を記載し、添付書類を併せて提出することにより、総合効率化計画の認定と同時に、各事業法の登録、許可等を受けることができます(事業許可等の一括取得)。	物流総合効率化法 貨物利用運送事業法 貨物自動車運送事業法 海上運送法 鉄道事業法 自動車ターミナル法 倉庫業法 港湾法 都市計画法	現行制度下で対応可能	<p>物流総合効率化法では、同法第8条から第17条に基づき、総合効率化計画に記載されている貨物自動車運送事業、倉庫業等に係る各事業法の許可等を、総合効率化計画の認定と併せて取得することができ、関係手続のワンストップ化を実現しております。</p> <p>一方で、物流総合効率化法の認定に当たっては、物流の効率化やトラックドライバーの長時間労働是正の観点から、貨物自動車運送事業、倉庫業等を所管する立場からの専門的な知見による審査が必要であり、その手続きを地方公共団体に一任することはできません。他方、都市計画法に基づく開発許可制度等のまちづくりに関する業務は、地方公共団体の事務として行われています。したがって、国と地方でそれぞれの主体が、それぞれで各種手続きを行う必要があります。</p> <p>なお、手続きの迅速化については、物流総合効率化法では、特定流通業務施設の整備を伴う計画の認定に係る標準処理期間について2か月としているところですが、実態を調査し、開発許可担当部局との連携も含め、必要に応じて運用のあり方を検討します。</p>	

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
300222015	30年2月22日	30年3月13日	30年4月20日	航空機製造者による操作手順改訂時における運航規程附属書変更承認の不要化	<p>【提案の具体的内容】 航空機製造者が発行する操作手順マニュアルの改訂を反映する運航規程附属書の変更は、国土交通省による承認を不要とすべきである。</p> <p>【提案理由】 航空運送事業者が航空機の運航規程附属書を変更しようとするときには、技術上の基準に基づく審査を受け、国土交通省の承認を受けなければならない。また、同附属書は、原則として、航空機の操作手順は航空機製造者のマニュアル等に準拠していなければならない。 航空機製造者のマニュアル改訂に従って運航規程附属書を変更する場合にまで国土交通省が改めて審査し、承認する必要性は乏しい。承認を不要とすれば、航空運送業者・行政の双方にとって負担軽減となる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	<p>本邦航空運送事業者(以下「事業者」という。)は、運航規程(本書及びその附属書を含む。)を定める又は変更する場合には、航空法第104条に基づき、国土交通大臣の認可を受けることとしています。</p> <p>また、同運航規程の航空機の操作等に係る内容は、運航規程審査要領細則に基づき、航空機製造者が定めるマニュアル等に準拠することとしています。</p> <p>【参考】 ○航空法(抄) (運航規程及び整備規程の認可) 第百四条 本邦航空運送事業者は、国土交通省令で定める航空機の運航及び整備に関する事項について運航規程及び整備規程を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも同様である。 2 国土交通大臣は、前項の運航規程又は整備規程が国土交通省令で定める技術上の基準に適合していると認めるときは、同項の認可をしなければならない。</p> <p>○航空法施行規則(抄) (運航規程及び整備規程の認可申請) 第二百三十三条 法第百四条第一項の規定により、運航規程又は整備規程の設定又は変更の認可を申請しようとする者は、次に掲げる事項を記載した運航規程設定(変更)認可申請書又は整備規程設定(変更)認可申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。 一～三 (略) (運航規程及び整備規程) 第二百四十四条 法第百四条第一項の国土交通省令で定める航空機の運航及び整備に関する事項は次の表の上欄に掲げるとおりとし、同条第二項の国土交通省令で定める技術上の基準は同表の上欄に掲げる事項についてそれぞれ同表の下欄に掲げるとおりとする。(略)</p>	航空法(昭和27年法律第231号)第104条 航空法施行規則(昭和27年運輸省令第56号)第213条・第214条 運航規程審査要領(平成12年1月28日空航第58号) 運航規程審査要領細則(平成12年1月28日空航第78号)	対応不可	事業者が定める運航規程の航空機の操作等に係る内容は、運航規程審査要領細則に基づき、航空機製造者が定める航空機の操作の方法等を規定したマニュアル等に準拠することとしています。 同マニュアルの改訂に伴い、事業者が運航規程を変更する場合にあっても、当該改訂の内容が運航規定に適切に反映されているか確認する必要があるため、航空機の運航の安全を担保する観点から当局において最終的に審査する必要があることから、国土交通大臣の認可を受けなければならないものとしています。	
300222016	30年2月22日	30年3月13日	30年4月20日	航空従事者技能証明試験の申請の電子化	<p>【提案の具体的内容】 オンラインでの航空従事者技能証明の学科・実地試験申請、手数料納付を可能とすべきである。 申請書類のうち、住民票の写しについては、マイナンバーカードの電子証明書の提出も認めるべきである。</p> <p>【提案理由】 航空従事者技能証明試験では、①申請書(航空法施行規則第19号様式・第19号の2様式)、②手数料相当の収入印紙を貼付した納付書(同第31号様式)、③住民票の写し(実地試験のみ)等を持参または郵送で地方航空局に提出しなければならない。 申請者の利便性向上、行政側の業務の効率化につながる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	<p>航空業務を行おうとする者は、航空従事者技能証明を申請する場合には、航空法第22条及び航空法施行規則第42条に基づき、技能証明申請書(第19号様式又は第19号の2様式)と合わせて、住民票の写し等を国土交通大臣に提出することとしています。住民票の写しについては、現行上、個人番号カードを用いた電子証明書に代えることは認めていません。</p> <p>【参考】 ○航空法(抄) (航空従事者技能証明) 第二十二条 国土交通大臣は、申請により、航空業務を行おうとする者について、航空従事者技能証明(以下「技能証明」という。)を行う。 ○航空法施行規則(抄) (技能証明の申請) 第四十二条 法第二十二条の技能証明を申請しようとする者(第五十七条の規定により申請する者を除く。第三項において「技能証明申請者」という。)は、技能証明申請書(第十九号様式(全部の科目に係る学科試験の免除を受けようとする者(以下「学科試験全科目免除申請者」という。))にあつては、第十九号の二様式))を国土交通大臣に提出しなければならない。 2 前項の申請書には、写真(申請前六月以内に、脱帽、上半身を写した台紙にはらないもの(縦三センチメートル、横二・五センチメートル)で、裏面に氏名を記載したもの。以下同じ。)-葉を添付し、及び必要に応じ第一号若しくは第二号に掲げる書類を添付し、又は第三号に掲げる書類を提示し、かつ、その写しを添付しなければならない。 一 第四十八条又は第四十八条の二の規定により全部又は一部の科目に係る学科試験の免除を受けようとする者にあつては、第四十七条の文書の写し 二 第四十九条の規定により全部又は一部の科目に係る試験の免除を受けようとする者にあつては、技能証明書の写し 三 国際民間航空条約の締約国たる外国の政府が授与した航空業務の技能に係る資格証書を有する者で、試験の免除を受けようとするものにあつては、当該証書 3 技能証明申請者(学科試験全科目免除申請者を除く。)であつて、学科試験に合格したものは、実地試験を受けようとするとき(全部又は一部の科目に係る実地試験の免除を受けようとするときを含む。)は、実地試験申請書(第十九号の二様式)に、写真一葉及び第四十七条の文書の写し(学科試験の合格に係るものに限る。)を添付するとともに、必要に応じ第一号に掲げる書類を添付し、又は第二号に掲げる書類を提示し、かつ、その写しを添付し、国土交通大臣に提出しなければならない。 一 第四十九条の規定により全部又は一部の科目に係る実地試験の免除を受けようとする者にあつては、技能証明書の写し 二 国際民間航空条約の締約国たる外国の政府が授与した航空業務の技能に係る資格証書を有する者で、実地試験の免除を受けようとするものにあつては、当該証書 4 第一項の規定により技能証明を申請する者は、当該申請に係る学科試験の合格について第四十七条の通知があつた日(学科試験全科目免除申請者にあつては、技能証明申請書提出の日)から二年以内に戸籍抄本若しくは戸籍記載事項証明書又は本籍の記載のある住民票の写し(外国人にあつては、国籍、氏名、出生の年月日及び性別を証する本国領事官の証明書(本国領事官の証明書を提出できない者にあつては、権限ある機関が発行するこれらの事項を証明する書類)。以下同じ。)及び別表第二に掲げる飛行経歴その他の経歴を有することを証明する書類を国土交通大臣に提出しなければならない。 5 第一項の規定により航空通信士の資格に係る技能証明を申請する者は、技能証明申請書提出の日から二年以内に無線従事者免許証の写しを国土交通大臣に提出しなければならない。</p>	航空法第22条、航空法施行規則第42条	対応不可	同申請に当たっては、オンラインシステムの利用も認めていた時期がありましたが、その利用が極めて少なかったことから、同システムの整備・運用に係る経費にも鑑み、現在同システムの運用は行っておりません。	△

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
300222017	30年2月22日	30年3月13日	30年3月30日	船舶建造許可申請の電子化	【提案の具体的内容】 オンラインでの船舶建造許可申請を可能とすべきである。 【提案理由】 造船事業者が総トン数2,500トン以上または長さ90メートル以上の船舶を建造しようとするときは、その建造前に国土交通大臣に申請書等を紙媒体で提出し、許可を受けなければならない。 申請者側の利便性向上、行政側の業務の効率化につながる。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	臨時船舶建造調整法(昭和28年法律第149号) 臨時船舶建造調整法施行令(昭和28年政令第188号) 臨時船舶建造調整法施行規則(昭和28年運輸省令第42号)	臨時船舶建造調整法(昭和28年法律第149号) 臨時船舶建造調整法施行令(昭和28年政令第188号) 臨時船舶建造調整法施行規則(昭和28年運輸省令第42号)	対応不可	審査においては、申請内容の整合性を確認するために、申請書及び添付資料の突き合わせをする必要があることから、効率的に審査するためには、どうしても紙面で審査する必要があります。なお、添付資料のうち、寸法等を確認する上で重要な一般配置図については、見やすさの観点から大判用の専用機にて印刷する必要があるところ、省庁において大判印刷することは難しく、電子媒体による提出に向いていないと考えています。 また、現状において許可申請は、窓口又は郵送にて提出されているところ、オンライン化のため、個別にシステムの導入を行うこととした場合、年間の申請件数が300件程度であることに鑑みると、コストメリットを得ることは困難と考えています。	△
300223002	30年2月23日	30年3月26日	30年4月20日	空き家対策としての建物の売買等の仲介報酬の額に関する規制緩和について	表記について、本年1月から仲介手数料の低価格物件の上限が改定され、空家の流通を妨げる要因が少し減少したところですが、数人の不動産業者に感想を聞いたところ、 ●194,400円では、必要経費は出るが妥当な人件費は出ない場合もある。 ●妥当な人件費が出ない可能性が高く、積極的に空き家を取り扱う気にならない。 との声が大多数でした。 大半の不動産事業者は、空き家はボランティアになってしまう可能性の高い物件で、相変わらず扱いたくないと思っているようです。多くの不動産事業者が本気になってもらわねば、空き家を減らすことは不可能です。低価格物件の仲介の報酬が、たとえば324,000円くらいまで緩和されれば、かなり不動産事業者のやる気があるとします。空き家の所有者には不動産事業者の協力が重要です。仲介手数料を多く払っても手放したいと思うケースが大多数だと思います。規制を緩和してもトラブルはそれほど想定されないと思います。 この規制緩和で空き家の流通が促進されれば、困っている空き家の所有者が救われるだけでなく、不動産業者の売り上げが伸びる経済効果も期待できます。その経済的効果の試算はしていませんが、この規制緩和については既に1段階目を実施し、その際も大きなトラブルは発生していないようですし、第2段階を実施する行政コストは1段階目でも把握できているとおり、極端に少ないと思われず、トラブルの危険も少なく、とても簡単な手続きと少ないコストで緩和ができ、それによって民間のやる気を喚起し経済効果も期待でき、困っている空き家所有者も救われる、とても効率的な規制緩和です。 これは単なる思い付きではなく、空き家対策を行っている地方自治体の担当者の現場での実感からの提案です。ぜひ、ご検討お願いいたします。	個人	国土交通省	宅地建物取引業者が宅地建物の売買の媒介等に関して受けることができる報酬の額は、宅地建物取引業法第46条に基づき、「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。以下「報酬告示」という。)において定められています。 報酬告示では、宅地建物取引業者が受けることのできる報酬の額は、依頼者の一方につき、それぞれ、当該売買に係る代金の額等を、次に掲げる金額に区分して、それぞれの金額に以下の割合を乗じて得た金額を合計した金額以内とすることとされています。 ・200万円以下の金額は、100分の5.4。 ・200万円を超え400万円以下の金額は、100分の4.32。 ・400万円を超える金額は、100分の3.24。	宅地建物取引業法(昭和27年法律第176号)第46条 「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)	その他	平成30年1月1日から、取引価格が400万円以下の宅地建物の売買等であって通常より現地調査費用等を要するものについて、18万円を超えない範囲で、従前の媒介報酬額の上限に加えて、当該費用等を考慮した額の報酬を売主から受領できるよう制度改正を行いました。 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、改正後の状況も踏まえつつ、慎重な検討が必要であると考えます。	
300228001	30年2月28日	30年3月26日	30年7月23日	「増築」の定義の明文化	【提案の具体的内容】 建築基準法の「増築」の定義を、インフラや周辺環境への付加を増大させる「床面積」の増加であることを明文化すべきである。 【提案理由】 建築基準法上、「建築」とは「建築物を新築し、増築し、改築し、又は移転すること」とされているが、「増築」の定義が明らかでない。既存建築物を有効利用するにあたり、利便性向上のためにする屋外階段や通路、庇等の増設が増築工事と判断される場合、確認申請手続が必要となり、既存不適格事項があれば一定範囲の是正義務(適及適用)が生じ、そのことへの対応が工事のネックになる場合もある。また、増築に該当するか否かの判断が行政庁によって分かれており、事業者における予測可能性を低下させている。	(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13号において、建築については「建築物を新築し、増築し、改築し、又は移転することをいう」と規定されています。	建築基準法第2条第13号、第3条第3項第3号、第6条第1項	対応不可	増築に該当するか否かについては、建築主事が、個別の事例に即して適切に判断していくべきものと考えます。	
300228002	30年2月28日	30年3月26日	30年4月20日	建設業許可通知書の様式変更	【提案の具体的内容】 建設業許可通知書に、許可を受けた営業所の名称および住所を記載すべきである。 【提案理由】 建設業の許可を受けようとする者は、許可行政庁に対して許可申請書および添付書類を提出する必要がある。申請書は営業所ごとに提出されるが、許可を与えられた者に交付される建設業許可通知には営業所の記載がない。したがって、建設工事を発注しようとする者が発注先事業者を選定する際、発注先候補事業者の各営業所が許可を受けている建設業の種類を確認するためには、申請時に添付資料として行政庁に提出された営業所一覧表を入手する必要があり、追加的な事務コストが発生している。 建設業許可通知書に営業所ごとに許可を受けた建設業の種類を明記することで、建設工事を発注しようとする者の負担を減らすことが可能となる。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建設業許可通知書には許可番号、許可の有効期間、建設業の種類について記載されています。 また、国土省HPIにある建設業者・宅建業者等企業情報検索システムにおいて、現在の営業所の名称、住所、建設業の種類を閲覧することができます。	現行制度下で対応可能	国土省HPIにある建設業者・宅建業者等企業情報検索システムにおいて、現在の建設業許可業者の営業所の名称、住所、建設業の種類を掲載しているため、必要に応じて当該検索システムをご利用頂きたいと考えております。		

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
300228003	30年 2月28日	30年 3月26日	30年 4月20日	「区画形質の変更」の定義に関する自治体間の差異の解消	<p>【提案の具体的内容】 開発行為への該当有無を判断する「区画形質の変更」の定義について、国においてガイドラインを発行して各自治体に遵守を求めると、自治体間で判断に差異が生じないための措置を講じるべきである。</p> <p>【提案理由】 都市計画法第29条に基づき、一定規模以上の開発行為をしようとする場合には都道府県知事の許可を受けなければならない。同法第4条第12項において、開発行為は、「主として建築物の建築又は特定工作物の建設の用に供する目的で行なう土地の区画形質の変更をいう」と規定されているが、具体的な定義は自治体の「開発指導要領」や条例で定められている。そのため、「区画形質の変更」の定義に地方自治体間で判断に差異があり、事業計画時の想定と異なり開発行為に該当した場合には、許可を取得するために追加的な時間と費用をかけて手続を行う必要が生じる。実際、宅地としての区画は変わらず、建築敷地の分割にとどまる事例にもかかわらず、開発行為に該当すると判断して許可の取得を求める自治体のみならず、事業の予見可能性が立ちにくい状況にある。 そこで、国において、「区画形質の変更」の定義を明確化したガイドラインを発行して自治体に遵守を求めると、自治体間の判断に差異が生じないための措置を講じるべきである。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	都市計画法第4条第12項において、開発行為とは、「主として建築物の建築又は特定工作物の建設の用に供する目的で行なう土地の区画形質の変更をいう」と規定されています。 また、同第29条において、一定規模以上の開発行為をしようとする場合には都道府県知事等の許可を受けなければならないとされています。	都市計画法第4条第12項、第29条	現行制度下で対応可能	法第29条の規制の対象となる「開発行為」とは、法第4条第12項において「開発行為とは、主として建築物の建築又は特定工作物の建設の用に供する目的で行う土地の区画形質の変更をいう。」と定義されていますが、これについては、地方公共団体に対し技術的助言(開発許可制度運用指針)を發出し、運用に当たっての基準を具体的に示しています。 なお、開発許可制度は自治事務であり、その運用は許可権者の裁量に委ねられていますので、運用に差異があることを否定することはできず、遵守まで求めることは難しいと考えています。	
300228004	30年 2月28日	30年 3月26日	30年 4月20日	開発行為に関する手続における地方自治体間の差異の是正	<p>【提案の具体的内容】 開発行為に関する許可の申請から許可通知を受領するまでの期間について、類似内容の開発行為であれば地方自治体間で大幅な差異が生じないようにすべきである。</p> <p>【提案理由】 都市計画法第29条に基づき、一定規模以上の開発行為をしようとする場合には都道府県知事の許可を受けなければならない。開発許可の申請から通知までの期間は、同一の工法・工程で施工する建築物であっても、地方自治体によって大きく異なる(約2ヶ月～7ヶ月)ため、事業の予見可能性が立ちにくい状況にある。そこで、こうした類似内容の開発行為について、許可申請から完了公告までの期間に大幅な差異が生じないよう、国として自治体に働きかけるべきである。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	都市計画法第29条において、一定規模以上の開発行為をしようとする場合には都道府県知事等の許可を受けなければならないとされています。	都市計画法第29条	現行制度下で対応可能	開発許可に係る事務手続きに要する期間については、地方公共団体に対し技術的助言(開発許可制度運用指針)を發出し、許可申請受付から許可処分までの期間については、開発審査会の議を経る必要がある場合を除き、原則として1か月以内とすることが事務の迅速な処理の観点から適切であることを踏まえ、適切な標準処理期間の設定を行うことを示しています。 なお、開発許可制度は自治事務であり、その運用は許可権者の裁量に委ねられていますので、運用に差異があることを否定することはできず、遵守まで求めることは難しいと考えています。	
300228005	30年 2月28日	30年 3月26日	30年 7月23日	建築物のピロティ等における車路部分の床面積不算入	<p>【提案の具体的内容】 建築物のピロティ等における自動車庫の車路について、駐車部分の有無にかかわらず床面積不算入とすべきである。</p> <p>【提案理由】 外気に開放されたピロティ等の部分について、車路のみに利用する場合は屋内的用途に供しないとして床面積不算入とされる一方、当該部分に駐車部分と車路の両方がある場合には、駐車部分と車路部分とを併せて床面積に算入されることとなる。十分外気に開放された車路部分については、「屋内的用途に供しない」という判断基準に従い、駐車部分の有無にかかわらず床面積に算入しない(駐車部分のみを算入すること)とすべきである。 こうした取扱いにより、駐車場需要の大きな商業施設や物流施設において、施設の増床などのより高効率な計画が可能となる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	・建築基準法施行令第2条第1項第3号において、床面積については「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による」と規定されています。 ・また、昭和61年4月30日 建設省住指発第115号(床面積の算定方法について)においては、「十分に外気に開放され、かつ、屋内的用途に供しない」ピロティ部分は床面積に算入しないこととしています。	建築基準法施行令第2条第1項第3号・第4号	対応不可	十分に外気に開放され、かつ、屋内的用途に供しないピロティ部分は床面積に算入しないことについては既に示しており、これを参考に、建築主事が、個別の事例に即して適切に判断していくべきものと考えます。	
300228006	30年 2月28日	30年 3月26日	30年 4月20日	道路上空の容積の活用	<p>【提案の具体的内容】 既存道路上空の容積を、近隣に建築する建物の容積率を算定する際の敷地面積に含めることができるようにすべきである。</p> <p>【提案理由】 1989年に創設された立体道路制度により、道路区域は上下空間全てという原則の例外として、道路の新築または改築を行う場合には道路区域を立体的に限定できることとなった。その結果、立体道路区域外においては建物の建築等が可能となり、土地の有効活用および用地取得コストの縮減が図られるようになった。 既存道路への立体道路制度の適用については、土地利用秩序を混乱する等の理由により実現していないが、立体道路制度に類似した概念を導入し、既存道路の所有権を国あるいは地方公共団体が保持したまま道路区域外の容積を近隣敷地における建築敷地に算入することができるようになれば、土地の有効利用が促進される。また、既存道路上空の容積に借地権を設定し、民間に使用させることにより行政が地代を得られれば、国・地方公共団体の財政健全化にも資する。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	都市計画法及び建築基準法において、既存の道路についても、適正かつ合理的な土地利用の促進を図るため当該道路の上空又は路面下に建築物等の建築又は建設を行うことが適切であると認められるときは、立体道路制度の適用対象としています。	都市計画法第12条の11 建築基準法第43条第1項、第44条	現行制度下で対応可能	立体道路制度については、平成26年の法律改正により、新築・改築以外の既存の道路に適用対象を拡大したところ。	

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
300228007	30年 2月28日	30年 3月26日	30年 7月23日	社会ストック活用のためのホテル通路部分の容積緩和	<p>【提案の具体的内容】 宿泊施設の共用廊下・階段等の用に供する部分の床面積を、容積率の計算における延べ床面積に算入しないこととすべきである。</p> <p>【提案理由】 共同住宅の共用廊下や階段等の用に供する部分の床面積については、容積率の計算において建築物の延べ床面積に算入しないこととされているが、既存の共同住宅を宿泊施設に用途変更すると、共用廊下や階段等の用に供する部分も延べ床面積に算入され、容積率の限度を超えてしまう場合がある。そこで、共同住宅を宿泊施設に用途変更する場合、共用廊下や階段等の床面積を容積率算定上の延べ床面積から除くとともに、宿泊施設を新規に建築する場合についても、同様の措置を講ずべきである。 訪日外国人の急増に伴い、多くの地域で宿泊施設が不足している。今後見込まれるさらなる訪日外国人の増加に対応するため、宿泊施設の供給を増加させる必要がある。既存の集合住宅を改装して宿泊施設に転用することは有効な対応策となり得る。また、共同住宅から宿泊施設への用途変更が促進されることで、空き家問題の解決にも資すると考えられる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	共同住宅の共用の廊下等については、居住者がエントランスから居室に至るまでの通行の用に供するものであり、その面積が増加したからといって、公共施設に与える負荷が増大するおそれがないことから、容積率制限の算定基礎となる床面積から除外しているところである。	建築基準法第52条第6項	対応不可	旅館業の許可を必要とする宿泊施設については、建築基準法上、ホテル又は旅館として扱われることとなります。 ホテル又は旅館については、共同住宅と比べると、一般的に発生集中交通量が高く、食堂や浴室等を共同で設けることで一部屋あたりの面積を小さくすることができることから、共同住宅と比べ、施設構成によっては単位床面積あたりの利用者数が著しく大きくなるおそれがあります。 そのため、ホテル又は旅館の共用の廊下又は階段の用に供する部分を容積率算定上の床面積に算入しないこととすると、発生交通量等を著しく増加させ、道路等の公共施設への負荷を増大させるおそれがあるため、宿泊施設の共用廊下等を容積率算定の対象から除外することは困難です。	
300228008	30年 2月28日	30年 3月26日	30年 4月20日	管工事施工管理技士受験資格における指定学科以外の実務経験年数の短縮	<p>【提案の具体的内容】 管工事施工管理技士(1級、2級)の受験に際して必要となる実務経験年数を、同一の学歴区分であれば、指定学科を卒業したか否かにかかわらず同一とすべきである。</p> <p>【提案理由】 特定建設業の営業所に置かなければならない専任の技術者や、工事現場ごとに置かなければならない主任技術者および監理技術者になる資格として必要な管工事施工管理技士の受験資格を得るためには一定の実務経験が求められる。たとえば1級検定試験の受験のために求められる実務経験年数は、「大学、専門学校卒業業者」「高度専門士」の場合、指定学科卒業後3年以上、もしくは指定学科以外卒業後4年6ヶ月以上となっている。しかし、労働力人口が今後ますます減少すると見込まれるなか、今後とも必要な数の有資格者を確保するため、受験資格を得るために求められる実務経験を短縮する必要がある。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	主任技術者等については、適正な施工を確保するため、建設工事の施工の技術上の管理をつかさどる者として配置される者であることから、技術検定試験で問われる知識のほか、一定の実務経験年数が必要と考えています。 この実務経験年数について、指定学科の卒業者は、専門的な知識の習得などが多くできると考えられるため、指定学科以外の卒業者よりと差を設けています。	建設業法第27条 建設業法施行令第27条の5	対応不可	技術検定の受験要件については、制度の現状で記載のとおりの方であるため、ご提案頂いている内容を実施する予定はありません。 一方で、建設業の担い手確保のため、技術検定制度においては、求める技術力の水準を維持することが不可欠であり、資格のレベルを落とすことがあってはならないことから、若年層の受験機会の拡大や受験要件の緩和による早期の資格取得が実現できる環境を整えているところです。 最近では、2級学科試験について実務経験問わず17歳で受験可能※1としたほか、2級学科試験の年2回化※2などを実施しており、指定学科以外の受験者についても早期に資格取得ができる環境を整えていますので、ご活用ください。 その他にも、昨年6月の「適正な施工確保のための技術者制度検討会とりまとめ」において、1級学科試験の早期受験化や、実地試験受験における学科試験免除回数の増大など、更なる取り組みに関する方向性が示されており、早期の資格取得が実現できる環境の整備に向けた取り組みを実施して参ります。 ※1 受験年度の年度末時点で17歳以上の者であれば受験可能とし、平成28年度試験より実施 ※2 平成29年度試験より、土木(種別「土木」と建築(種別「建築」)の2種目で実施し、平成30年度試験より全6種目で実施	
300228009	30年 2月28日	30年 3月26日	30年 4月20日	建設業における主任技術者の資格要件の緩和	<p>【提案の具体的内容】 国家資格を持たない者が建設業の主任技術者になる場合の実務経験年数要件を短縮すべきである。</p> <p>【提案理由】 建築士等の国家資格を持たない者が建設現場に必要な主任技術者になるには、大学等の指定学科を卒業した者については卒業後3年以上、高等学校・高等専門学校等の指定学科を卒業した者については卒業後5年以上、それ以外の学歴の者については卒業後10年以上の実務経験が求められる。しかし、建設業を専業としない事業者が携わる工事案件は比較的短期間であるため、10年以上の実務経験を積むことは極めて困難であり、主任技術者の確保が大きな課題となっている。 建設業の担い手不足が深刻化するなか、必要な数の主任技術者を確保するため、国家資格を有しない者が主任技術者になるために求められる実務経験を短縮することが必要である。 なお、2016年度より、2級技術検定の学科試験について17歳以上であれば、実務経験がなくても受験が可能となり、また、2017年度より、2級土木施工管理技術検定(種別「土木」と2級建築施工管理技術検定(種別「建築」)について、学科試験を年2回実施することとされるなど、技術検定の受験機会拡大に関する措置が講じられている。しかし、少子化による労働力人口の減少に歯止めがかからないなか、企業間の人材獲得競争は激化しており、国家資格を有する人材の採用は容易でない。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	施工の技術上の管理をつかさどる主任技術者は、高度な技術力が必要であるため、一定の実務経験を有すること又は技術検定等の一定の資格を有することを求めています。	建設業法第26条	対応不可	制度の現状で記載のとおり、建設工事の適正な施工を確保するため、工事現場で施工の技術上の管理をつかさどる主任技術者には、一定の実務経験年数が必要と考えており、ご提案の内容を実施する予定はありません。 建設業の担い手確保や公的資格保有者の配置の推進に向けて、記載頂いた施策を含めて、技術検定制度の見直しに取り組んでおり、また、2級施工管理技士については、指定学科以外の高卒者は実務経験4年6ヶ月で受験することができ、合格後、技術者要件として必要とされる実務経験10年を待たずに主任技術者になることができますので、積極的なご活用をお願いします。	

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
300228010	30年 2月28日	30年 3月26日	30年 4月20日	監理技術者の設置における在籍出向者や派遣社員の認可	<p>【提案の具体的内容】 一定の国家資格や実務経験を前提に、在籍出向者や派遣社員を監理技術者として設置できるようにすべきである。</p> <p>【提案理由】 建設業法第26条に基づき、発注者から直接請け負った建設工事を施工するために締結した下請契約の請負代金が一定金額以上になる場合には、特定建設業の許可が必要になるとともに、建設工事の適正な施工を確保する観点から、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「監理技術者」を置かなければならない。 国土交通省「管理技術者制度運用マニュアル」によると、監理技術者の要件として、所属する建設業者と直接的かつ恒常的な雇用関係にあることが求められ、在籍出向者や派遣社員は認められていない。従業員の採用形態が多様化するなか、いわゆる正社員のみで監理技術者を限定することは、事業者にとって大きな負担となっている。 そこで、一定の国家資格や実務経験を有する場合には、在籍出向者や派遣社員を監理技術者として位置付けられるようにすべきである。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建設業者の持つ技術力は、企業の持つ技術力と個人の持つ技術力によって構成され、相互の技術力を十分に発揮することにより一層の適正な施工を確保することができることから、監理技術者については、所属建設業者と直接的かつ恒常的な雇用関係が必要としています。	建設業法第26条	対応不可	<p>制度の現状で記載のとおり、建設工事の適正な施工を確保するためには、所属建設業者と直接的かつ恒常的な雇用関係があることが必要と考えており、ご提案の内容を実施する予定はありません。</p> <p>一方で、建設業を取り巻く経営環境の変化等に対応するために会社分割や共同子会社化等により経営基盤の強化や経営の合理化を図っている例があることを受け、一定の条件下において、連結親子会社の間での出向者などについて、直接的かつ恒常的な雇用関係にあるものとみなして、特例的に認めているところですので、ご活用ください。</p>	
300228011	30年 2月28日	30年 3月26日	30年 4月20日	建設業の経営業務の管理責任者の選任要件の緩和	<p>【提案の具体的内容】 経営業務の管理責任者となるための要件とされている経営管理経験期間について、①許可を受けようとする建設業に関し3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、②許可を受けようとする建設業以外の建設業に関し5年以上の経営業務の管理責任者としての経験を有していること、とすべきである。</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6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されなければならない。しかし、5年から6年の建設業に特化した管理責任者としての経験を有する常勤役員の中から経営業務の管理責任者を選任することは、建設業を専業としない事業者にとって現実的でない。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	<p>建設業法における建設業許可の要件の一つとして、法人にあっては建設業の経営に関する一定の経験を有する者が一名以上常勤役員等であること(経営業務管理責任者要件)が定められています。</p> <p>具体的には、以下のいずれかの要件を満たす者が経営業務管理責任者になることができます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>○許可を受けようとする建設業に関し経営業務の管理責任者に準ずる地位にあって次のいずれかの経験を有する者 <ul style="list-style-type: none"> <li>一経営業務の執行に関して、取締役会の決議を経て取締役会又は代表取締役から具体的な権限委譲を受け、かつ、その権限に基づき、執行役員等として5年以上建設業の経営業務を総合的に管理した経験</li> <li>一6年以上経営業務を補佐した経験</li> </ul> </li> <li>○許可を受けようとする建設業以外の建設業に関し6年以上経営業務の管理責任者としての経験を有する者</li> <li>○許可を受けようとする建設業以外の建設業に関し経営業務の管理責任者に準ずる地位にあって、経営業務の執行に関して、取締役会の決議を経て取締役会又は代表取締役から具体的な権限委譲を受け、かつ、その権限に基づき、執行役員等として6年以上建設業の経営業務を総合的に管理した経験を有する者</li> </ul>	建設業法第7条第1号、第15条第1号、建設業法第7条第1号イに掲げる者と同等以上の能力を有する者(昭和四十七年建設省告示第351号)	対応不可	<p>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29年6月26日に「建設業法第7条第1号イに掲げる者と同等以上の能力を有する者を定める件(昭和47年建設省告示第351号)」を改正し、同等の能力を有する者の要件の経験年数に関して他業種等の経験年数を短縮したばかりであり、当面は新制度の定着を図ることが重要と考えております。</p>	
300228016	30年 2月28日	30年 3月26日	30年 7月23日	工業系、商業系用途地域における居室採光規定の合理化	<p>【提案の具体的内容】 居室採光規定について、工業系ならびに商業系の用途地域において、有効採光面積算定に係る隣地境界線等からの必要離隔距離を短くできるよう、採光補正係数算定式を見直すべきである。</p> <p>【提案理由】 住宅、学校、寄宿舎、児童福祉施設等の居室については、法令に基づき、用途地域に応じて必要とされる採光面積ならびにその算定方法が規定されている。2000年建築基準法改正時に採光補正係数が導入され、それまで無効とされていた「採光斜線より低い位置の開口部」も大きめの開口部を設ければ有効になる等の合理化が図られている。しかし、建築設備技術の進歩により、建築基準法が制定された1950年当時に比べ建築物の衛生環境は向上しているにもかかわらず、採光補正係数の算定式は1950年建築基準法制定時に採光上有効とされた位置における明るさを基準とするという考え方で設定されている。 準工業地域や商業系用途地域において、建築物の新築や既存建物の用途変更によるリノベーションを行う際に、採光規定による隣地境界線からの離隔距離や隣棟間距離が理由で、配棟や居室配置の計画に制約が生じることがある。こうした制約をなくすため、市街地居住の促進や既存建築物の利用促進の観点から、工業系、商業系用途地域における採光補正係数算定式を見直す必要がある。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建築基準法第28条第1項及び建築基準法施行令第19条では、住宅、学校等の居室に、採光のための窓等を設置することを求めています。その採光に有効な窓等の面積は、用途に応じて、居室の床面積の一定程度以上とすることが必要です。</li> <li>・ただし、敷地境界に隣接した窓の場合は採光上不利なことから、採光に有効な窓等の面積の算定にあたり、敷地等の状況を踏まえることが適切と考えられるため、建築基準法施行令第20条により、用途地域に応じて採光補正係数を定め、有効となる割合を補正しています。</li> </ul>	建築基準法第28条第1項、建築基準法施行令第20条	対応不可	<p>採光補正係数は用途地域に応じて異なっていますが、採光有効面積という点では最も有利である商業系地域において採光補正係数を見直し、採光規定を緩和することは、最低基準を定めるという建築基準法の性質から困難です。</p> <p>なお、工業系地域については、特定行政庁が規則で指定する区域においては、工業系地域であっても商業系地域と同様の採光補正係数に緩和することが可能となっております。</p>	

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
300228017	30年 2月28日	30年 3月26日	30年 4月20日	市街地再開発事業の対象要件の見直し	<p>【提案の具体的内容】 市街地再開発事業による再々開発を困難にしている要件を見直すべきである。</p> <p>【提案理由】 市街地再開発事業の対象となるためには、耐火建築物の割合が建築面積で全体の概ね1/3以下、または耐火建築物の敷地面積の割合が宅地面積の概ね1/3以下という要件を満たす必要がある。しかし、既存再開発ビルは既に耐火建築物となっているため、市街地再開発事業を実施済みの地区において再度、市街地再開発事業を施行することが困難となっている。 2010年4月8日付で国土交通省より出された事務連絡において、過去に市街地再開発事業を実施済みの地区において再度、市街地再開発事業を施行する場合における要件の適用にかかる対応に関し、都道府県と政令市の担当部局へ通知されているが、耐火建築物に関する要件については言及されていない。既に再開発事業が施行されたものの、テナントの退去等により機能不全に陥った市街地を活性化させるため、再び市街地再開発事業を施行することができるよう、耐火建築物に関する要件を見直すことが求められる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	<p>都市再開発法では、その目的(※)上、市街地再開発事業の施行区域は、高度利用地区等の区域内にあって、土地の有効・高度利用をすべきことが都市計画上要請されること、かつ、現に土地を有効・高度利用している耐火建築物の割合が低く、低度利用のまま放置されている区域でなければならないとしていることである。</p> <p>耐火建築物の割合について、当該区域内にある耐火建築物で次に掲げるもの以外のものの建築面積の合計が、当該区域内にあるすべての建築物の建築面積の合計のおおむね三分の一以下であること又は当該区域内にある耐火建築物で次に掲げるもの以外のものの敷地面積の合計が、当該区域内のすべての宅地の面積の合計のおおむね三分の一以下であることとしている。</p> <p>(イ)地階を除く階数が2以下であるもの (ロ)政令で定める耐用年限の三分の二を経過しているもの (ハ)災害その他の理由により(ロ)に掲げるものと同程度の機能低下を生じているもの (ニ)建築面積が当該区域に係る高度利用地区等に関する都市計画において定められた建築物の建築面積の最低限度の4分の3未満であるもの (ヘ)都市計画法第4条第6項に規定する都市計画施設である公共施設の整備に伴い除却すべきもの</p> <p>※都市再開発法 第1条(目的) この法律は、市街地の計画的な再開発に関し必要な事項を定めることにより、都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図り、もつて公共の福祉に寄与することを目的とする。</p>	都市再開発法第3条第1項第2号	現行制度下で対応可能	<p>都市再開発法は 都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新という法の目的を達するため、一定の私権制限を可能として市街地再開発事業を施行するための制度であり、施行区域の要件は、当該目的の達成を担保するために課されているものです。</p> <p>これまでの逐次の制度改正により、耐火建築物であっても、低度利用のまま放置され、客観的に除却すべきと認められるものについては非耐火建築物とみなす等、市街地再開発事業を施行しようとする地区が低度利用であることを、地域の実情に合わせた様々な観点から判断できるよう、社会経済情勢の変化に伴って施行区域要件を順次改正しているところである。</p> <p>平成28年度の法律改正(都市再生特別措置法等の一部を改正する法律(平成28年法律第72号))では、都市再生特別地区等に関する都市計画において定められた建築面積の最低限度の4分の3未満のものについて非耐火建築物とみなすよう施行区域要件の見直しが行われ、地域において求められる建築面積の最低限度からみて著しく狭小な建築面積を有する耐火建築物がある場合であっても、地方公共団体の都市計画の定め方次第で市街地再開発事業を施行することが可能となったところである。</p>	
300228018	30年 2月28日	30年 3月26日	30年 4月20日	都市再開発法における借家条件の裁定期限の緩和	<p>【提案の具体的内容】 市街地再開発事業の推進にあたり、権利変換により借家継続となった者と大家との間の従後施設建築物の借家条件に関する協議が成立しなかった場合における審査委員への申し立て時期を前倒しすべきである。</p> <p>【提案理由】 権利変換による借家継続となった借家人と家主が借家条件について協議し、建築工事の完了の公告の日までに協議が成立しなかった場合、施行者は当事者の一方もしくは双方の申し立てにより、審査委員の過半数の同意を得ることにより、家賃の額や支払期日等を裁定することができる。しかし、借家条件に関する協議が不成立により家主が家賃の支払いを受けられない場合、引渡し(≒完了公告)の時から生じる家主の管理費負担は極めて重いものとなる。 したがって、施設建築物の引渡しまでに借家条件に関する協議が成立するよう、審査委員への裁定申立の時期を前倒しする必要がある。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	<p>都市再開発法では、権利変換計画において施設建築物の一部等が与えられるように定められた者と当該施設建築物の一部について借家権を与えられるように定められた者は、家賃その他の借家条件について協議しなければならないこととされています。施設建築物の建築工事の完了の公告の日までに当該協議が成立しないときは、施行者は、当事者の一方又は双方の申立てにより、審査委員の過半数の同意を得、又は市街地再開発審査会の議決を経て、次に掲げる事項について裁定できることとされています。</p> <p>(1)賃借りの目的 (2)家賃の額、支払期日及び支払方法 (3)敷金又は借家権の設定の対価を支払うべきときは、その額</p>	都市再開発法第102条第2項	事実誤認	<p>本規定の趣旨は、従後の施設建築物に係る借家条件は、原則として当事者間の協議により決定されるべきところ、工事の完了の公告の日に至っても当事者間の協議が成立しない例外的な場合に限り、施行者による裁定を認めることとしたものです。</p> <p>従後の施設建築物に係る借家条件は、私人間の契約の内容であるため、私的自治の観点から、施行者による裁定はあくまで例外的な場合に限定し、できる限り当事者間の協議にゆだねるべきであることから、少なくとも工事の完了の公告の日までは当事者間において協議することとしているものであり、対応は困難です。</p>	
300228019	30年 2月28日	30年 3月26日	30年 6月15日	電線共同溝への後参画スキームの整備	<p>【提案の具体的内容】 電線共同溝の後参画が円滑に実施できるよう、将来需要用の管路を確保すべきである。</p> <p>【提案理由】 無電柱化の推進に関する法律が施行され、今後無電柱化を進めるにあたり、電線共同溝の重要性が高まっていくなか、2017年7月31日付で国土交通省道路局より発出された「電線共同溝の整備の適切な実施について」により、将来需要用の管路について敷設予定時期が明らかな条数のみ整備することとされている。これまでは、電線管理者と道路管理者の協議により将来需要を想定し、必要と考えられる将来需要用の管路を準備していたため、後参画が円滑に実施されていたが、本通達により、今後は整備される管路に限られ、管路の空きが無いとの理由で後参画が困難になることが懸念される。そこで、追加が必要となった管路工事や特殊部などの費用について、電線共同溝整備時と同様に電線管理者と道路管理者の応分の負担とすることを前提として、後参画が円滑に実施されるよう、将来需要用の管路を引き続き確保すべきである。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	<p>「電線共同溝の整備の適切な実施について」(平成29年7月31日付け国道利第8号、国道保第4号、国道環安第40号国土交通省道路局路政課長、国道・防災課長、環境安全課長通達 以下通達とします。)において、将来需要に見合った管路を整備するため、平成29年8月1日以降に提出される敷設計画書において、敷設予定時期が明らかな条数に限り管路を整備することとしております。</p>	電線共同溝の整備の適切な実施について(平成29年7月31日付け国道利第8号、国道保第4号、国道環安第40号)	現行制度下で対応可能	<p>左記の通達については、会計検査院の平成25年度決算検査報告において、電線共同溝の整備が完了し長期間経過しているにもかかわらず、占用予定の管路延長に対し、電線が入溝されていない管路の延長の割合が高く、具体的な入溝時期が定まっていなかったことから、「電線共同溝の整備前及び整備後において、将来の需要分の電線の必要条数及びその入溝状況を十分に把握し、その結果を事業主体に対して周知すること」と意見表示を受け、その対応として通達を発生したところである。</p> <p>本通達により、電線共同溝の整備を進めることとなりますが、将来需要が明確な場合は従前のとおり管路の整備を行っているところである。</p> <p>今後も、会計検査院の意見表示を踏まえ、電線管理者に将来需要を明確に示すよう求める等、道路管理者として需要の把握に努め、必要な管路整備を着実に進めて参ります。</p>	

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
300228022	30年 2月28日	30年 3月26日	30年 7月23日	事業者間の設計契約における重要事項の説明義務の免除	<p>【提案の具体的内容】 建築士法で定める重要事項の説明義務について、事業者間で契約する内装の簡易な変更工事等の場合には、手続を免除することを検討すべきである。</p> <p>【提案理由】 建築士法第24条の7により、建築士事務所開設者は、設計または工事監理の受託契約を建築主と締結しようとする場合には、管理建築士や当該事務所に所属する建築士をもって、法令で定める所定の内容(重要事項)を記載した書面を交付して説明させなければならない。 建築主の業務の適正化や、消費者への情報開示という法の要請は理解するものの、工事の仕様や内容を問わず一律に説明の義務が課されるため、たとえばオフィスビルに入居するテナントにおける内装の簡易な変更工事であっても、契約の締結前には建築主による重要事項の説明を要しており、建築士と建築主の双方の効率性・生産性を低下させている。 そこで、事業者間の取引において、設計内容の軽重に応じて重要事項の説明義務を免除することを検討すべきである。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	・建築士法第24条の7において、設計受託契約又は工事監理受託契約を行うときは、管理建築士等により、作成する設計図書の種類等の法定事項を記載した書類を相互に交付し、説明する必要があるとされています。	建築士法第24条の7	対応不可	重要事項説明は、契約にかかる紛争を未然に防止するため定められたものであり、設計内容や工事の軽重に応じてその要否を判断すべきではありません。	
300315001	30年 3月15日	30年 4月17日	30年 7月23日	営業許可に係る消防法のワンストップについて	<p>ホテル業を営む場合、許可に際して消防署の検査を受け、消防法の適合通知書を取得する必要がある。 たとえば、マンションを改装してホテル業とする場合、建物の用途変更(マンションからホテル)の書類を作成し、建築主事による建築確認を受けてから、改装工事を行うことになる。 ただし、ここでは建築基準法上のホテル業の要件に該当するかの審査であって、消防法上のホテル業の要件については検討されない。 そのため、建築主事とは別途、消防署と協議して、消防法に基づくホテル業の要件をも満たした工事を行う必要がある。 ところが、ホテル業の許可は旅館業法に基づくため、保健所が許可申請の窓口となっており、旅館業法上のホテル業の要件が満たされていなければ、ホテル業の許可はおりない。 民間企業は、この3つの役所の全ての基準に適合したホテルを作らなければ、営業できないのである。 そこで、ホテル業のための工事の協議や検査については、窓口を建築主事に一本化するべきである。</p>	個人	総務省 厚生労働省 国土交通省	<p>【総務省、厚労省】 1 建築物の用途変更に伴う消防法に基づく手続き 建築確認が必要となる用途変更を行う場合、その確認を行うに際しては、建築物の工事施工地又は所在地を管轄する消防長又は消防署長の同意が必要とされています。 2 ホテル業を営む場合の旅館業法に基づく手続き(消防法令適合通知書関係) 旅館業法に基づく営業の許可に際しては、建築物の検査済証の写し及び当該建築物が消防法令に適合している旨の所轄消防機関の通知書の送付を受けるまでの間は、営業許可を差し控えることとされています。</p> <p>【国交省】 ・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、建築主事又は指定確認検査機関による確認(建築確認)を受ける必要があります。 ・建築確認を行うに際しては、原則として、消防長又は消防署長の同意が必要です。</p>	<p>【総務省、厚労省】 &lt;左記1関係&gt; ・建築基準法第6条、第87条 ・消防法第7条 &lt;左記2関係&gt; ・旅館業法第3条 ・旅館、ホテルに係る防火安全について(昭和56年1月24日付け消防予第21号) ・防火対象物に係る表示制度の実施に伴う「旅館ホテル防火安全対策連絡協議会」における「承事項」の運用について(平成26年3月7日付け消防予第60号)」 ・旅館業、興行場営業及び浴場業に対する防火安全対策の強化について(昭和44年5月21日環衛第9,072号)</p> <p>【国交省】 建築基準法第6条、第93条</p>	対応不可	<p>建築基準法においては、建築基準関係規定への適合判断を建築主事又は指定確認検査機関が行うこととなっているが、消防法や旅館業法で定める基準への適合判断とは根本的に異なり、建築主事が消防法や旅館業法に関する法令審査を行うことは困難です。 なお、現在、建築確認の約9割を担っている指定確認検査機関についても、上記の審査を行うことは困難です。</p> <p>建築物を不特定多数の方々を利用する旅館・ホテル等として使用する場合、消防法令に定める技術基準に適合するように消防用設備等を設置しないと、火災時の火災感知、消火、避難、通報等が適切に行われず、火災被害の拡大を招くおそれがあります。 したがって、防火の専門家である消防機関が立入検査を行って、例えば自動火災報知設備の感知器が適切に設置されているか等の具体的なかつ詳細な技術基準に適合していることの確認を行う必要があることから、消防機関に関係書類を提出し、消防法令適合通知書を受領していただくこととしているものです。</p> <p>なお、建築確認が必要となる建築物の用途変更(旅館・ホテル以外への用途変更も含む)を行う場合、当該建築物の用途変更に係る工事に着手する前に建築基準法等に精通している建築士が消防用設備等の設置を含む防火基準に適合するように設計し、建築主事に建築確認申請をすれば、当該書類は消防機関にも回送されるようになっており、事務手続きの効率化が図られています。</p>	