

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

※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。
 ◎:各WGで既に検討中又は検討を行う事項
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)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	ワーキング・グループにおける処理方針
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要		
300402001	30年4月2日	30年5月24日	30年6月15日	住宅瑕疵担保責任保険の見直し	・分譲主等の倒産などの場合に瑕疵担保責任について、消費者を保護するため、住宅瑕疵担保履行法が、2009年10月に施行され、分譲主等が1戸当たり5〜6万の保険加入を要する義務がある。 しかし、実際に、法施行後に保険金が支払われた件数は多くないと考えられるため、保険金支払いのケースに関する情報公開と、保険料の減額または保険料算定の見直し等保険制度の見直しについて提案する。 ・現状として、分譲主等の支払う保険金は、消費者へ上乗せされているケースが多いため、建物価格が引き下げられれば、消費者の購買意欲の増大につながり、不動産分野を中心に景経済の活性化に資すると考える。	民間企業	国土交通省	ア. 保険金の支払いのケースに関する情報公開 保険事故の発生状況や保険金の支払状況については、ホームページ上で公開している資料に含まれていますが、単独の情報として掲載していません。 イ. 特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律	ア. 現行制度下で対応可能 イ. 現行制度下で対応可能	ア. 保険事故の発生状況や保険金の支払状況について、住宅事業者等が最新の情報を容易に閲覧できるよう、今後、当該情報を独立させてホームページに掲載し、情報の定期的な更新を行います。 イ. 今夏より、来年10月の法施行10年経過を見据え、有識者による検討会を開催し、この中で保険料の水準や保険金の支払状況等について分析等が行われる予定です。			
300402002	30年4月2日	30年4月24日	30年5月15日	ビニールハウスを農業施設として利用する際の規制緩和	・ビニールハウスは、農業生産物の栽培に供する際には、「建築物」としてみなされないが、使用しなくなったビニールハウスを、飼料米の保管庫として使用すると、「建築物」として取り扱われてしまい、建築確認申請が必要となる。 ・使用していないビニールハウスの再利用の促進のためにも、建築物と見なさずに飼料米や農業機械の置き場として利用できるようにしてほしい。	民間企業	国土交通省	建築基準法第2条第1号において、「建築物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。 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。 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。	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、建築物として取り扱わない旨を既に示しています。これを参考に、建築主事や、地味の実情を踏まえて、個別のビニールハウス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。		△
300403001	30年4月3日	30年4月24日	30年5月15日	国交省所管の申請に係る証明書類の省略について	(問題点) 建設業や宅建業などの国土交通省が所管する許認可においては、会社の登記事項証明書書のほか、破産していないことの証明書まで求められる。 破産していないことの証明書とは、市町村役場で発行する「(禁治産者などでない)身分証明書」と、法務局で発行する「(成年後見人などが)登記されていないことの証明書」の2通が必要になる。 役員全員分が求められる、非常に手間の掛かる作業となっている。しかも、法務局における登記申請の場合は、資格者代理人が本人確認などをすることで、一定の書類の省略が認められているが、国交省はこれを認めていない。 特許庁やハローワークにおいては、資格者代理人が包括委任状を提出して登録する制度があり、その後の更新申請などに関し、委任状を省略することも可能となっている。 (1) 役員のマイナンバーを記載したときは、これらの書類の省略ができるはずであるが、国交省はこれを認めていない。国交省は、省略を認めるべきである。 (2) 法人番号を記載したときは、法人の登記事項証明は不要にできるはずであるが、国交省はこれを認めていない。国交省は、省略を認めるべきである。 (3) 許可更新時において、前回の許可申請時に提出した市町村役場の「身分証明書」があれば、次の更新時までに禁治産者などになることは制度的にあり得ない(禁治産者の制度はずでない)ので、再度の提出は不要となるはずであるが、国交省はこれを認めていない。国交省は、省略を認めるべきである。 (4) 国交省においても、資格者代理人が代理申請をするときは、包括委任状を認めるなど、一定の緩和措置を設けるべきである。 具体的には、資格者代理人に包括委任状を認めず、委任状に申請文面の一言一句をすべて記載するように求めている。これでは、資格者による意思代理とは言えない。しかも、会社や役員が自ら経歴等を証明する書類には、代表者や役員の写真が求められており、これらの証明書類には、資格者代理人による訂正すらも認められていない。国交省においては、資格者代理人が本人確認などをした場合には、その資格者の印鑑によって、経歴書等の代理作成や訂正ができるようにすべきである。 (5) 宅地開発許可等は、不服審査請求の場合を除き、資格者であっても本人申請を求め、代理申請が認められていないが、国家資格者に依頼する権利を認めるべきである。	個人	国土交通省	(1)~(4) 建設業法施行規則第4条及び宅地建物取引業法施行規則第1条において、許可申請書類の添付書類として、「成年被後見人及び被保護人に該当しない旨の登記事項証明書」、「民法の一部を改正する法律(平成十一年法律第百四十九号)附則第三条第一項又は第二項の規定により成年被後見人又は被保護人とみなされる者に該当せず、また、破産者で復権を得ないものに該当しない旨の市町村の長の証明書」及び「登記事項証明書」が規定されている。 また、国土交通大臣に係る建設業許可事務の取扱い等を定めた許可事務ガイドラインにおいて、許可申請書類の作成を代理人を通じて行う場合において、作成に係る委任状の写しその他の作成等に係る権限を有することを証する書面の添付を求めている。また、代理人の記名押印可又は不可とする許可申請書類を定めている。 (5)について(都市計画法、宅地造成等規制法) 都市計画法に基づく開発行為の許可については、許可を受けようとする者は開発行為許可申請書を都道府県知事等に対して提出し、許可を受けなければならないこととしていますが、申請に際して代理申請を制限する規定はありません。 また、宅地造成等規制法に基づく宅地造成に関する工事の許可については、許可を受けようとする者は許可申請書を都道府県知事等に対して提出し、許可を受けなければならないこととしていますが、申請に際して代理申請を制限する規定はありません。	建設業法施行規則第4条 都市計画法第29条第1項、第30条、第33条 宅地造成等規制法第8条第1項	(1)(2) 事実承認 (3) 検討を予定 (4) 対応不可 (5) 現行制度下で対応可能	(1) マイナンバーの記載により「身分証明書」及び「登記されていないことの証明書」が省略できるわけではございませんので、建設業の許可申請等においては、引き続き「身分証明書」及び「登記されていないことの証明書」の提出が必要となります。 内閣府HP(Q1-9の一部抜粋) http://www.cao.go.jp/bangouseido/faq/faq1.html Q1-9 マイナンバーが導入されると添付書類が不要になると言われていますが、住民票の写しや戸籍の添付が全て不要になるのか、 A1-9 2017年11月に地方公共団体などで情報連携の本格運用が始まり、対象となる社会保障や税、災害対策の手続きこれまで提出する必要があった書類を省略できるようになります。ただし、現時点でマイナンバーが使われるのは、法律や条例で定められる社会保障や税、災害対策の分野に限られるため、それ以外の分野の行政手続きは、引き続き住民票の写しなどの添付が必要になります。 また、戸籍は検討中であるものの、現時点ではマイナンバーの利用対象に入っていないため、番号の利用が始まった後も従来どおり提出いただく必要があります。(2017年11月更新) (2) 法人の登記事項証明書により法人の役員等について確認しているところでありますが、現在のところ法人番号により法人の役員等の情報を国土交通省では確認することはできないため、法人の登記事項証明書の提出が必要となります。 (3) 許可等申請書類の簡素化について今後検討を行うこととしております。 (4) 国土交通大臣に係る建設業許可事務の取扱い等を定めた許可事務ガイドラインにおいて、許可申請書類の作成を代理人を通じて行う場合において、作成に係る委任状の写しその他の作成等に係る権限を有することを証する書面の添付を求めています。また、代理人の記名押印可又は不可とする許可申請書類を定めております。証明書等については、使用者(法である場合は代表者)が証明すべき内容であり、また証明書等の虚偽記載は許可等の取消処分につながるため、証明書等の申請者権等については代理人の記名押印は不可としております。 (5) について(都市計画法、宅地造成等規制法) 開発行為の許可(開発許可)に関する事務は、地方公共団体の自治事務とされており、開発許可については、法律に基づく資格を有する者等が代理して申請することは可能ですが、具体的な運用は開発許可に関する事務を行う地方公共団体に委ねられています。また、宅地造成に関する工事の許可(宅地造成許可)に関する事務は、地方公共団体の自治事務とされており、宅地造成許可については、法律に基づく資格を有する者等が代理して申請することは可能ですが、具体的な運用は宅地造成許可に関する事務を行う地方公共団体に委ねられています。		

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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

※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。
 ◎:各WGで既に検討中又は検討を行う事項
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)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	ワーキング・グループにおける処理方針
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要		
300406001	30年4月6日	30年4月24日	元年9月27日	配送のシェアリングエコノミー(クラウドデリバリー)・自家用自動車の有償運送利用の弾力化	<p>(提案内容) 自家用自動車の有償運送利用の許可手続の運用を弾力化し、繁忙期(年末年始・夏季等)に限定せず柔軟に認めることとしていただきたい。</p> <p>(理由) 自家用自動車は、原則として有償運送に用いることが認められていないが、道路運送法第78条第1号を根拠として、普通「年末年始及び夏季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日付自第16号)の定めるところにより、年末年始・夏季など、いわゆる繁忙期に限定し、かつ、各繁忙期ごとに許可をとることを条件として、その利用が認められている。しかし、それにも関わらず、Eコマースのさらなる進展等による宅配需要の増加により、宅配ドライバーの恒常的な不足や過重労働問題など、いわゆる「宅配クオイス」が社会問題化している。いまや宅配サービスは国民生活にとって必要不可欠なインフラであり、さらなる規制緩和により、宅配ドライバー不足を解消する必要がある。また、運送事業者による研修・指導等が行われることも前提とされている以上、自家用自動車を活用しても輸送の安全性に悪影響を与えないと考えられる。そこで、年末年始・夏季等の従来の「繁忙期」とされる期間に限定することなく自家用自動車の有償運送利用の許可を取得することを可能としていただきたい。</p>	一般社団法人新経済塾	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う必要がある。一方、年末年始や夏季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心を奪ない場合として、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る。</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>	検討中着手	<p>本通達による取扱いには、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必要が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。</p>		
300406002	30年4月6日	30年4月24日	元年9月27日	配送のシェアリングエコノミー(クラウドデリバリー)・自家用自動車の有償運送利用の弾力化	<p>(提案内容) 自家用自動車の有償運送利用にあたっては、各運輸支局から許可を受ける必要があるが、現状、オンラインの申請が認められていないこと、申請様式が運輸支局ごとにばらばらであること等により、申請者に非常に負担となっている。</p>	一般社団法人新経済塾	国土交通省	<p>年末年始や夏季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心を奪ない場合として、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る。許可に際しては、繁忙期後に申請頂くこととしており、また、オンラインで申請いただくことはできません。</p>	道路運送法第78条第3号	検討を予定	<p>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事業者のニーズ等について検討する必要があることから、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。</p>		
300406003	30年4月6日	30年4月24日	元年9月27日	配送のシェアリングエコノミー(クラウドデリバリー)の実現	<p>(提案内容) 配送のシェアリングエコノミー(クラウドデリバリー)を実現するための法整備を検討していただきたい。</p> <p>(提案理由) 現状、一般人が自家用自動車を用いて有償で配送サービスを行うことは、貨物自動車運送事業法に抵触する。現在の配送業界においては、再配達が増加が社会問題となるなど、ラストワンマイル輸送が大きな課題となっている。また、生活スタイルの変化等により、例えば深夜などの小口かつオンデマンドの輸送需要が増えていると考えられる。こうした需要を満たすためには、シェアリングエコノミーの活用が極めて有効である。すなわち、プラットフォームを介し、一般人が自家用自動車を用いてP2Pで配送することが認められれば、柔軟な供給というシェアリングエコノミーの特性により、オンデマンドの配送による再配達の激減、小口かつオンデマンド配送ニーズへの対応といったことが実現できる。現状においても自転車や原付による配送は規制対象となっていないが、これは、それらの配送については輸送の安全性の観点から問題がないからであると考えられる。同様に、自家用自動車を用いる場合であっても、少なくともそれが少量の荷物の配送であれば、輸送の安全性の観点から問題となることはないと考えられる。加えて、プラットフォームによる配送車のスクリーニング、レーティングシステムの提供、保険の加入等一定の責任を課すことにより、さらなる安全・安心を担保することが可能である。以上より、配送のシェアリングエコノミー(クラウドデリバリー)を実現するための法環境の整備をお願いしたい。</p>	一般社団法人新経済塾	国土交通省	<p>貨物の運送については、貨物自動車運送事業法において、これを行うために必要な許認可等が定められています。</p>	貨物自動車運送事業法	対応不可	<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事業を行う場合には、輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点から、許可等が必要とされています。必要な許認可なく行う事業を行うことは、輸送の安全の確保及び利用者利益の保護が担保されないことから、認めることは困難です。</p>		
300416005	30年4月16日	30年5月24日	30年6月15日	工場を拡張する際の都市計画法や建築基準法の運用を緩和すること	<p>【要望内容】 生産性を高める設備を導入する場合に限った、都市計画法や建築基準法の運用の緩和</p> <p>【理由】 都市部において、省力化、省エネ化設備を新たに導入するために工場の拡張を行なおうとしても、用途地域や、建物の建蔽率、容積率、高さ制限などの規制等により、拡張できない場合がある。このため、企業が生産性向上に資する設備投資(例えば、生産性向上特別措置法(仮)における固定資産税の減免対象となる設備)を行う必要がある場合などは、都市計画法や建築基準法の運用を緩和する必要がある。例えば、工場の外壁を、防火、防音とすることを条件に、拡張を認めるということも考えられる。</p>	日本商工会議所	国土交通省	<p>都市計画法及び建築基準法においては、良好な市街地環境を確保するために、建築物の用途制限や容積率、建蔽率、高さ制限等の基準が定められています。</p>	都市計画法第8条 建築基準法第48条、第52条、第53条、第56条	現行制度下で対応可能	<p>都市計画法及び建築基準法に基づき、良好な市街地環境を確保するために、地方公共団体が都市計画において建築物の用途制限や容積率、建蔽率、高さ制限等の基準を定めているところです。企業が生産性向上に資する設備投資を行うこと自体は良好な市街地環境の確保に寄与するものではなく、そのことをもってこれらの基準を緩和することはできませんが、地域の実情に応じ、良好な市街地環境の確保を目的とした都市計画法に基づく地区計画制度や建築基準法に基づく特例許可制度を活用し、これらの規制の緩和を受けることは可能です。</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

※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。
 ◎:各WGで既に検討中又は検討を行う事項
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)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	ワーキング・グループにおける処理方針
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要		
300416011	30年4月16日	30年5月24日	30年6月15日	所有者不明山林対策を講じること	<p>【要望内容】 森林経営の大規模化・集約化の障害となっている所有者不明山林対策</p> <p>【理由】 所有者不明の山林は、森林経営の大規模化・集約化の最大の障害となっているため、①地籍調査の徹底、②公示を経て市町村が経営・管理する仕組みの創設、③航空レーザー計測による広域的な3D森林データの作成と一元的な提供、等を早急に行う必要がある。</p>	日本商工会議所	農林水産省 国土交通省	<p>【a】について 地籍調査は、国土調査法(昭和26年法律第180号)に基づき、市町村等が実施主体となって進められています。国及び都道府県については、地籍調査を実施する市町村等に対し、同法に基づき当該調査に要する経費を負担することにより支援しています。</p> <p>【b】について 森林法において、共有林で一部の所有者が不明の場合であっても、県知事裁定を経て所有者自ら伐採・造林を行うことができる制度を設けています。</p> <p>【c】について 航空レーザー計測等のリモートセンシング技術の活用に関するガイドラインの作成や、森林情報を共有する森林クラウドシステムの導入に向けたシステム仕様やデータ形式の標準化等の取組を実施しています。</p>	<p>【a】について 国土調査法第2条、第6条の4、第9条の2</p> <p>【b】について 森林経営管理法(平成31年4月1日施行)</p> <p>【c】について -</p>	<p>【a】について 地籍調査については、市町村等が実施主体となって、地域の状況等を勘案しつつ対象地区等を設定し、順次調査を進めていくものであり、地籍調査を実施することについて規制が存在するものではないと考えております。 なお、現在、地籍調査は平成22年に閣議決定された第6次国土調査事業計画に基づき進められておりますが、平成29年3月末時点での全国の面積ベースでの進捗率は約52%である一方、山村部の進捗率は約45%と低くなっており、山村部での地籍調査が遅れている主な原因としては、高齢化等の進展による境界確認が困難な地域の増加や急峻な地形等により、土地所有者等の立会いが困難であることが挙げられます。 国としては、特に進捗が遅れている山村部において、空中写真測量技術等の新技術を導入することにより、現地調査を可能な限り省略した調査手法の導入を検討しており、引き続き地方公共団体等と連携し、地籍調査の推進を図って参ります。</p> <p>【b】について 森林経営管理法(平成31年4月1日施行)において、森林の集積・集約化にあたり、所有者不明森林、共有者不明森林について、市町村による探索、公告、都道府県知事による裁定等の手続きを経て、市町村に森林の経営管理を行う権利を設定する仕組みを措置することとしています。</p> <p>【c】について 航空レーザー計測、森林情報の共有のための森林クラウドシステムの導入等を支援しているところです。</p>			
300416017	30年4月16日	30年5月24日	30年6月15日	地域の新たな交通システムを整備すること	<p>【要望内容】 地域の足となっている「エコカート」への支援</p> <p>【理由】 輪島商工会議所(石川県)では現在、高齢化と人口減少が進む都市に適した地域住民の足として、ゴルフ場の電動カートを改良した「エコカート」を街なかで走行させる社会実験を行っており、交通手段を持たない高齢者や観光客の重要な交通手段となっている。この「エコカート」は、巡回型の路線バスを代替する機能を果たしているため、新たな交通システムとして整備する支援策を創設する必要がある。</p>	日本商工会議所	国土交通省	制度ありません	ありません	検討を予定	今後、支援のあり方について検討をすすめます。		

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

※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。
 ◎：各WGで既に検討中又は検討を行う事項
 ○：所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)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	ワーキング・グループにおける処理方針	
								制度の現状	該当法令等	対応の分類			対応の概要
300508001	30年5月8日	30年6月12日	30年10月30日	「ライドシェア新法」の提案	<p>一般社団法人 新経済連盟は、本日「ライドシェア新法の提案」を、国土交通大臣、経済産業大臣、規制改革担当大臣、情報通信技術政策担当大臣、経済再生担当大臣宛てに提出いたしました。</p> <p>提案の概要は以下の通りです。</p> <p>1)訪日外国人の増加や人手不足※などにより、ライドシェア導入の必要性が現に存在 ※当連盟の試算では、2025年までにタクシー運転手の人数が10万人減少(2015年比) 2)プラットフォームとドライバー双方に責任を課す制度設計により安全性の担保は可能 3)政府は、規制改革推進会議等において速やかにライドシェア新法策定に向けた議論を開始すべき</p> <p>詳細は下記資料をご参照ください。 https://jane.or.jp/topic/detail?topic_id=721</p>	(一社)新経済連盟	国土交通省	自動車による旅客の運送については、安全の確保、利用者の保護等の観点から、道路運送法上の事業許可等を得ることが求められています。具体的には、事業用自動車の使用、第二種免許の取得、日々の運行管理・車両整備管理、保険加入等が義務付けられています。	道路運送法4条1項、23条、25条、27条、78条、96条、97条 等	対応不可	<p>○本提案のように、運行管理や車両整備等について責任を負う主体を置かないままに、自家用車のドライバーのみが運送責任を負う形態で旅客運送を有償で行うことは、安全の確保・利用者の保護等の観点から問題あると考えられています。また、プラットフォーム側に新たにドライバーの体調等につき、自己申告に基づき確認することや車検を受けていることについて定期的に確認することなどの対応を求めるものとしておりますが、これらの措置は、運行管理や車両整備管理等について責任を負う主体を置いたものとは言えないと考えております。運行管理や車両整備管理に責任を有する者を選任し、運転者の健康管理や酒気帯ひの状況を確認させるとともに、自家用自動車よりも高い頻度で車両の点検を行わせること等により、過労運転や技能未熟を防ぎ、未然に事故を防止する対策が必要であり、本提案ではこうした対策が不十分であると考えられています。</p> <p>○本提案は、ドライバー及びプラットフォームに保険加入を義務付け、事故時の被害者の損害をプラットフォームが一時的に全額補償し、責任割合に応じ、ドライバーに求償するとしておりますが、これらの措置はプラットフォーム側に事故の当事者としての責任を負わせることなく、単に事故発生時のドライバーの賠償責任を保険で一時的に肩代わりするものと考えられ、このような形では国民の理解を得られないと考えられます。なお、違法事業者は、自動車損害賠償保障法の「運行供用者」として、民法の特例(故意又は過失の立証責任の転換)として厳格な民事上の責任を負っております。</p> <p>○自家用車を用いたライドシェアについては、ドイツ、フランス、イギリス(ロンドン市)、韓国等において禁止されております。</p> <p>また、プラットフォームとドライバーの関係について、ドライバーの地位や待遇が世界各地で問題になっております。例えば、平成28年10月、ロンドン雇用審判所が、ドライバーを労働者と認め、最低賃金の適用や有給休暇の付与等の権利を保障すべきと判断しました。その他、米国カリフォルニア州、マサチューセッツ州などでも訴訟が起きています。また、平成30年8月、ニューヨーク市では、ドライバーの最低賃金を設定する条例が成立しました。さらに、日本国内約29万人のタクシー運転者の労働環境にも深刻な影響を与えることも懸念されます。</p> <p>○我が国の特に都市部においては、タクシーは供給過剰状態にあり、輸送サービスを追加する必要性に乏しい状況にあります。</p> <p>なお、バス・タクシー等が不十分である地域において、安全を確保しつつ地域住民の足として自家用車を活用する自家用有償運送制度が平成18年から実施されており、平成27年6月には、国家戦略特区においてその運送の対象範囲を観光客にも拡大するための法改正が行われました。</p> <p>○以上のとおり、本提案の内容は、安全確保、利用者保護等の観点から適切ではないと考えられています。</p>		
300518001	30年5月18日	30年6月12日	30年6月29日	許可更新時における身分証明書の証明項目の緩和	<p>宅地建物取引業と建設業の許可申請時においては、役員の身分証明書の提出が義務づけられている。</p> <p>そして、身分証明書の証明項目としては、次の2点が求められている。</p> <p>(1)禁治産者、準禁治産者でないこと (2)破産者でないこと</p> <p>この身分証明書とは、市町村役場が発行するものであり、証明の項目ごとに費用が必要となる。</p> <p>大阪市や横浜市の場合、各項目ごとに300円と設定されており、上記2点の証明を受けると、1通にまとめられた身分証明書であっても、600円が必要となる。</p> <p>そして、この身分証明書は、新規許可の際に許可認可市に提出し、5年毎の許可更新時にも提出しなければならない。</p> <p>ところが、(1)については、平成12年3月31日に禁治産者制度は廃止されているため、その後、新たに該当することはあり得ないことである。</p> <p>そうすると、平成12年4月1日以降に発行された身分証明書を提出した役員と、同日以降に出生した役員については、更新時においては(1)の証明項目を提出する必要は無いはずである。この省略を認めれば、300円の無駄な負担を省くことが可能となる。つまり、1社で4人の役員が居たとすれば、300円が4人分になるので、1200円分の無駄な負担が軽減されるのである。</p> <p>そこで、上記(1)の証明項目については、平成12年4月1日以降の身分証明書を提出した役員と、平成12年4月1日以降に出生した役員に限り、省略することを認めるべきである。</p>	個人	国土交通省	宅地建物取引業法施行規則第1条の2及び建設業法施行規則第4条において、免許等申請書の添付書類として、「民法の一部を改正する法律(平成十一年法律第百四十九号)附則第三条第一項又は第二項の規定により成年被後見人又は被保佐人ともみなされる者に該当せず、また、破産者で復権を得ないものに該当しない旨の市町村の長の証明書」が規定されている。	宅地建物取引業法施行規則第1条の2 建設業法施行規則第4条	検討を予定	許可等申請書類の簡素化について今後検討を行うこととしております。		

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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

※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。
 ◎:各WGで既に検討中又は検討を行う事項
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)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	ワーキング・グループにおける処理方針	
								制度の現状	該当法令等	対応の分類			対応の概要
300716001	30年7月16日	30年8月9日	30年9月26日	昇降機の確認申請における明示事項の改善について	既存建築物に昇降機を設置する場合の確認申請については、配置図に明示する事項が規則で定められています(建築基準法施行規則第2条の2第1項別表)。しかし、次の項目については昇降機の構造方法(建築基準法第36条)の審査には直接関係しないと考えられるため、削除することを提案します。これにより、申請書の作成期間及び審査期間の短縮、並びに昇降機の設置件数の増大が見込まれます。 ・擁壁の設置その他安全上適当な措置 ・土地の高低、敷地と敷地の接する道の境界部分との高低差又は申請に係る建築物の各部分の高さ ・敷地の接する道路の位置、幅員及び種類 ・下水管、下水溝又はためますその他これらに類する施設の位置及び排出口又は処理経路 (補足)上記項目は既存建築物の敷地に関する規定(建築基準法第19条及び第43条等)への適合性を審査するためのものと思われるが、既存建築物の敷地の法適合性については新築時における確認申請完了後及びその後の維持保全義務(建築基準法第8条)の規定によって確保されるべきものであり、昇降機設置時においては確認対象外とすることも十分可能と考えられます。	個人	国土交通省	一定の既存建築物に対し、政令で指定する昇降機その他の建築設備を設ける場合には、建築基準法第6条第1項及び法第87条の2により、確認申請を行うことが必要とされています。 ・建築基準法施行規則第2条の2第1項において、上記の確認申請の際に提出しなければならない図書を定めており、また、図書の種類に応じて明示すべき事項が定められています。	建築基準法第6条、第87条の2 ・建築基準法施行規則第2条の2第1項	対応不可	建築物の最低限の安全性の確保のため、昇降機などの建築設備を設置する場合の確認申請においては、当該建築設備の構造方法以外に、既存部分を含めた建築物全体が法第19条や法第43条等の規定に適合していることを確認するため、配置図に明示すべき事項からご指摘の項目を削除することはできないと考えております。		
300719001	30年7月19日	30年8月9日	30年9月26日	気象庁検定について	測定器については、国際標準とISOに合わせて経産省にてJCSSの法律も整備されて、それに則った管理をしているものは適正な測定結果とされています。しかし、気象の分野だけは同じ温度計でも気象庁検定がなければ使用できないとされている。昔からの既存のメーカーや既得権益を守るもののように感じられる。測定方法などについては一定の方法を義務付けけるのは妥当と思いますが、機器について検定が必要というものは、国際的に使用されているものでも使用できないとなります。機器についてはJCSSに則ったことでの管理で十分です。また、検定の有効期限についても、1年に1度JCSS校正を行っている方が信頼性もあるのではないかと感じます。	民間企業	国土交通省	気象業務法第6条第2項に規定されている、観測の成果を災害の防止に利用するための気象の観測と観測結果を発表するための気象の観測を行うために用いる気象測器には、その公益性に高い信頼性が必要であり、屋外の風雨や日射にさらされるなどの厳しい環境の下においても、長期間にわたり連続的にデータを収集することが求められます。このため、同法第9条において、正確な観測の実施及び観測の方法の統一を確保することを目的として、気象観測を行う測器は一定の構造(材料の性質を含む)、及び性能、精度を有することを必要とし、検定に合格したものでなければ、使用してはならないと規定しています。このため気象測器の検定では、材料の性質や組合せ、性能、耐久性などの評価を行う構造に関する検査や、データの精度を確保するための器差に関する検査を行っています。また、気象測器の構造が物理的に摩耗や劣化を伴うものについてのみ有効期限を設けています。 一方、JCSSは計量法に基づき、国家標準とトレーサビリティのある校正を行うための制度で、国の登録を受けた事業者が校正を行います。JCSS校正を利用するか否かは任意であり、また当該校正は合格判定を行うものではないため、一般に合格判定を行う「検定」に代わるものではありません。 なお、気象業務法第9条に規定しているとおり、観測に用いる気象測器は、その成果を発表する場合又は成果を災害の防止に利用する場合などを除き、検定を受ける必要はありません。	気象業務法第6条、第9条	対応不可	気象測器は厳しい環境の下においても長期間にわたり連続的にデータを収集する必要があり、一定の構造や性能、耐久性などの検査を行っているため、気象測器の検定はJCSSの校正へ代替できるものではありません。 なお、気象測器の検定については、最新の国内外の技術的動向を踏まえ、観測実施者の負担軽減のための再検定に係るコストの削減等を考慮し、これまでも有効期限の延長等の見直しを行ってきました。今後も引き続き、法の趣旨を踏まえつつ、市場にある多くの気象測器が有効に活用され、適切な観測データを取得・発表できるような環境づくりを努めてまいります。		
300828002	30年8月28日	30年9月14日	30年10月30日	コインランドリーに関する建築物の用途の確認及び立地に関する規制緩和	【具体的内容】 コインランドリーに関する建築物の用途を全国一律に令第130条の3第4号及び第130条の5の2第3号に規定する「洋服店、畳屋、建具屋…その他これらに類するサービス業を営む店舗」としていただきたい。 また、第一種中高層住宅専用地域以下においては原動機の出力の合計0.75kWの制限の緩和をご検討いただきたい。 【提案の背景】 現在、コインランドリーを出店する際に申請する特定行政庁により、「工場」として取り扱われるケースと「店舗」として取り扱われるケースがある。現行法においても48条但し書きによって、特定行政庁の許可により建築可能なケースもあるが、出店を計画し申請を出して許可が下りないケースがあることが生活に密着した立地でのコインランドリー出店を阻害している。 郊外の駐車場つき店舗を中心とした大型コインランドリーは、近年都市部への女性の社会進出による家事労働の省力化や、安全上、景観上の観点から都市部の高層住宅では屋外(ベランダ等)に布団類を天日干しすることを禁止しているケースがある。コインランドリーの利用者の多くは徒歩または自転車から来店し洗濯や乾燥を行っているため住宅地または隣接した地域に立地することが望ましい。 また、原動機については、家庭用洗濯機の原動機出力が0.4kW/台程度であることを勘案すると出店は不可能である。 家庭で洗えない毛布・布団類を衛生的に保つためにコインランドリーを利用することを考えると最低限1.5kW以上の原動機を具備した洗濯機及び乾燥機を複数台設備することが不可欠となる。 例えば、夜間の利用者の出入り、洗濯機・乾燥機が発する騒音や振動を勘案し、第一種中高層住宅専用地域以下、工業専用地域まで地域において500m ² 以下、2階以下、原動機の制限なしという規制が望ましい。	(株)JOSEI	国土交通省	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。 ご指摘のコインランドリーについては、法執行の円滑化等のために特定行政庁相互が情報交換等を行う場である日本建築行政会議が、既に、主として近隣住民に対するサービスを目的とする場合は「洋服店、畳屋、建具屋、自転車店、家庭電気器具店その他これらに類するサービス業を営む店舗」として扱うと整理しております。(近隣の居住環境を害するおそれがある場合は「工場」として扱う場合もあります。)	建築基準法第48条 建築基準法施行令第130条の3、第130条の5の2	現行制度下で対応可能	コインランドリーの扱いについては、「制度の現状」に記載のとおり、既に整理がなされています。 また、建築基準法施行令第130条の3及び第130条の5の2に規定する原動機の出力を超えるものについては、特定行政庁の許可により建築することが可能です。		

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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

※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。
 ◎:各WGで既に検討中又は検討を行う事項
 ○:所管省庁に再検討を要請(「○」に該当するものを除く)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	ワーキング・グループにおける処理方針
								制度の現状	該当法令等	対応の分類		
300904001	30年9月4日	30年10月11日	31年2月28日	債権者による「自動車検査証の記載事項の変更」の代位申請に係る規制改革について	<p>【提案内容】 割賦販売で購入した自動車につき、すでに当該購入代金を完済しているにもかかわらず、所有権移転登録(道路運送車両法第13条)の申請を怠っている場合、同法同条第1項の規定に基づき「移転登録に係る申請については、自動車登録令第19条の規定により、債権者による代位が認められている。」 一方で、同法同条第3項の規定により、移転登録申請と同時に行為なければならぬとされている「自動車検査証の記載事項の変更(同法第67条第1項)」に係る申請については、債権者による代位ができないとされており、債権者代位による移転登録申請ができない状況となっている。 そのため、自動車検査証の記載事項の変更に係る申請についても、債権者による代位を認めるよう求めるもの。</p> <p>【提案理由】 租税債権者がその債権確保のため、差押登録を行うおとす場合、処分を受ける側である租税滞納者からの責任がなければ、運輸支局にて登録が認められない状況にあり、滞納整理の支障となっているため。</p>	大分県	国土交通省	道路運送車両法第13条、第67条、民法第423条、自動車登録令第19条	対応不可	登録をしなければ権利の得喪及び変更を第三者に対抗することができない財産を譲り受けた者は、その譲渡人が第三者に対して有する登録手続をすべきことを請求できる権利を行使しないことにより、自己の譲渡人に対する移転登録手続を求める権利の実現が妨げられていること、移転登録に係る手続についても、民法の規定に基づき債権者代理制度の対象です。 しかしながら、法第67条の規定に基づく自動車検査証の記載事項に係る申請は、行政目的である使用形態の把握等から行すべき義務であり、権利の得喪及び変更を第三者に対抗することを念頭に置いた規定ではありません。 したがって、法第67条の規定に基づく自動車検査証の記載事項に係る申請を民法第423条の規定に基づき債権者代位の対象と認めることは困難であることから、まずは、法第67条第1項の義務を履行するよう、債務者である租税滞納者に求めていただくことが適当であると考えます。		
300912026	30年9月12日	30年10月11日	30年11月27日	働き方改革を支援する建物内外に設置する個室ブースの法律規制の制定と統一について	<p>働き方改革においてテレワークを推進することがもたらされているが現実的に会社以外の場所(サテライトオフィス、在宅、喫茶店、図書館、公園など)においてセキュリティの観点、声を出してのコミュニケーション、情報を横から盗まれないような注意、サテライトオフィスにおける声を世すコミュニケーション(電話、テレビ会議)などを考えると実際それらを許容する場所では世の中ではあまりないそれを積極的に支援するための個室ブース(フーンブース)がいくつかのメーカーから出ているが 建築基準法における建築物扱いか否か？ 消防法における防火対象物なのか？ 居室としての扱いによる防火設備が必要かどうか？ などに関してルールがなく運用上わからないまままでこれらの法律により規制されている。現実的に一般の建築物扱いされたり、防火対象物扱いされそれらの規制と同様な規制が行われている。 わずか1平米の場所による防音ブースにこれらのすべての適用は適正とは思えず、設置場所の条件や避難などの安全性だけでその許可をするべきである。 本来のスプリンクラー、自動火災報知器、音響設備が絶対必要であり居室として建築物扱いをすることは一般的には過剰な規制である。 電話ボックス同様建築物扱いにはせず、避難などの障害にならない配慮、消火可能な住宅用スプリンクラー、外部警報音が聞こえる配慮などで設置承認を日本におけるテレワーク推進を押し進めてほしい。 もしこれが可能になれば日本において世界各国と並ぶテレワークに積極的になれると判断する。企業がこの個室ブースであれば仕事をしたいということになりその効果は格段に上がるはずである。 当社ではこの推進に各監督官庁と調整したが誰も決められずに判断がまっまちになっている。 提案としては住宅用でも安全性の認められるスプリンクラー、外部警報音が聞こえて避難できること、避難経路を妨害するような場所に設置しないこと、予口などの危険性を配慮してあること、清潔な場所として管理すること、火気厳禁場所とすること、換気に配慮することなどの条件で設置可能にする。 ぜひこの観点での特別な場所としての認可をして欲しい。</p>	テレキューブ ブロンシウム	総務省 国土交通省	<p>【総務省】 消防法第17条の規定により、建物の用途や規模等に応じて、消防用設備等を技術上の基準に従って設置する必要があります。 スプリンクラー設備の設置が必要となる建物等においては、建物内で発生した火災を有効に消火することができるように、消防法施行令第12条等に基づいて、スプリンクラーヘッド(スプリンクラー設備を構成する機器のうち、建物の天井部分等に設置され、配管内を流れて送られた水が放出する部分)などを設置することが求められています。 また、自動火災報知設備や放送設備の設置が必要となる建物等においては、消防法施行規則第24条及び第25条の2の規定に基づいて、警報音が聞こえるように地区音響装置やスピーカーを設置する必要があります。 さらに、消防法第8条の2の4の規定に基づいて、廊下、階段等には避難上支障となる物件が設置等されないように管理する必要があります。</p> <p>【国土交通省】 建築基準法第2条第1号 ・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(これに類する構造のものを含む。)等とされています。</p>	【総務省】 消防法施行令第12条に基づいて、スプリンクラー設備の設置が義務付けられた建物等のうちご提案のようなブースを置き、当該ブース内で火災が発生した場合、建物内に設置されたスプリンクラーヘッドが作動しても有効にブース内を消火することができず被害が拡大してしまうことが懸念されます。 一方、ご提案の簡易な自動消火装置を設置することにより、当該ブース内で発生した火災を確実に消火できることが確認されているなどの一定の要件を満たす場合には、当該ブース内にスプリンクラーヘッドが設置されなくても火災時に被害が拡大するおそれはないと考えられることから、当該考え方について検討し、11月2日付けで消防庁から全国の消防本部に対して必要な動向等を発出しました。 【国土交通省】 なお、ご提案のように、個室ブースにおいて自動火災報知設備や放送設備の警報音が聞こえて避難できること、個室ブースは避難経路を妨害するような場所に設置しないこと等が確認できれば、左記の規定を満たしていると考えられることを申し添えます。 【国土交通省】 ボックス型のレンタルオフィスの建築基準法上の取扱いについては、建築基準法の指導権限を有する特定行政庁が、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。			

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

※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。
 ◎:各WGで既に検討中又は検討を行う事項
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)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	ワーキング・グループにおける処理方針
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要		
300917001	30年9月17日	30年10月11日	30年11月27日	建築基準法における鉄骨造(炭素鋼)の曲げ材の座屈の許容応力度については、平成13年6月12日国土交通省告示第1024号第1第三号ハ表1において規定されています(以下「告示式」という。) 一方、同様の数値は「鋼構造設計規準-許容応力度設計法 2005(日本建築学会)」(5.7)～(5.9)式においても規定されています(以下「学会式」という。)。ちなみに同規準p49～53によれば、告示式と学会式の大小比較は困難であるものの、弾性座屈モードに対する安全率に関しては告示式よりも学会式の方が妥当であると示されています。 法令上は告示式の代わりに学会式を用いることは認められていませんが、例えば「建築構造設計基準の資料 平成30年版(平成30年4月25日国営整理第25号)」8.2.1にも記載があるように、世間一般では構造設計において学会式を使用することも広く認知されています。 そこで、上記の学会式の妥当性を踏まえ、また社会状況と法令制度の不整合を解消するためにも、平成13年6月12日国土交通省告示第1024号第1第三号ハ(ただし、特別な調査または研究によって当該数値を計算した場合)については、この限りではない。)等の但し書きを新設し、学会式の使用も認めることを提案します。 この提案により、学会式を用いて構造設計が行われた建築計画であっても、確認申請及び計画通知の審査において告示式への適合性に関する追加説明資料の提出が求められることなく、計画の変更も不要の非工事施工が可能です。その結果、設計者や審査員の労力削減、及び着工延期による経済損失の低減が見込まれます。	個人	国土交通省	長期荷重に対して使用上の支障が生じないこと、短期荷重に対して損傷が生じないことを目的とした許容応力度計算について、建築基準法施行令第82条第三号において、構造耐力上主要な部分の断面に生ずる長期および短期の応力度は、それぞれの材料の許容応力度を超えないことを確かめることとされています。材料の長期または短期許容応力度は、建築基準法施行令第89条～第93条に定められる他、建築基準法施行令第94条において、国土交通大臣が建築物の安全を確保するために必要なものとして平成13年国交省告示第1024号に定める数値によらなければならないとしています。鋼材等の曲げ材の座屈の許容応力度については、平成13年国交省告示第1024号第1第三号ハに定められています。	建築基準法施行令第82条、第94条 平成13年国土交通省告示第1024号第1第三号ハ	現行制度下で対応可能	現行の制度においても、高度な構造計算方法(時刻応答解析)による検討を行う場合においては、告示で定める許容応力度式以外に、日本建築学会の規準で示される許容応力度式による精緻な値を用いることは可能です。			
300924001	30年9月24日	30年11月1日	30年11月27日	市街化調整区域内に自己用住宅の建築を行う場合は、都市計画法第29条第1項ないし第43条第1項の規定により、建設許可申請を行うことと定められているが、以下のようなことは、申請人に許可前に無用な、大きな負担を負わせる行為であると考える。 1. 建物平面図は通常の能力があれば作成は可能であり、やむを得ないとしても、立面図まで求めているが、立面図はプロでなくて作成は かなわないものと考え。 2. 敷地境界杭の設置(及び写真撮影)を求めているが、許可になるか、ならないか不明の時点で、かかる負担を求めているのは如何なものか。 住宅建築に当たっては、当然に境界は明確にしておかなければ叶わないものである。 境界の確認には、土地家屋調査士による境界確認作業に及ぶことは、そもそも、許可になるか、ならないかの不明の時点で申請人に求める、かかる行為は、申請人に無用な負担を強いるものである。条件付きで許可をすれば済むことである。 以上、いつれも許可後、建設着手前に提出を求めれば済むことであり、許可申請時に求めるのは、申請人に無用な負担を強いるものである。 4. 委任状を添付した代理人による申請にかかわらず、申請書に申請人の押印を求めるとは、委任の何たるものを解しない行為であり、如何なものか。 5. 公図等しなど、官公庁の作成に及ぶものなど全てに、申請代理人に作成者・資格・氏名・押印を求めているが如何なものか。 6. 申請代理人が作成した書類にも同様に求めている。委任状を添付しているのだから、かかる行為は如何なものか。	個人	国土交通省	(1～3) ・開発許可を受けようとする者は開発行為許可申請書を都道府県知事等に提出しなければならない。 (4～6) ・都市計画法に基づく開発行為の許可について、許可を受けようとする者は開発行為許可申請書を都道府県等に対して提出し、許可を受けなければならないこととしていますが、申請に際して代理申請を制限する規定はありません。	(1～3) 都市計画法第30条 (4～6) 都市計画法第29条、第30条、第33条	現行制度下で対応可能	(1～3) ・開発行為の許可に関する事務は、地方公共団体の自治事務とされており、開発許可の申請書類については、都市計画法第30条に規定する書類のほか、地方公共団体の判断により、独自に提出を求める場合もございますが、国土交通省としては、開発許可制度運用指針等において、必要性を十分考えた上で申請者に必要以上の負担を求めないよう助言しております。 (4～6) ・開発行為の許可に関する事務は、地方公共団体の自治事務とされており、開発許可については、法律に基づく資格を有する者等が代理して申請することは可能ですが、具体的な運用は開発許可権者である地方公共団体に委ねられています。			

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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

※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。
 ◎:各WGで既に検討中又は検討を行う事項
 ○:所管省庁に再検討を要請(「○」に該当するものを除く)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	ワーキング・グループにおける処理方針	
								制度の現状	該当法令等	対応の分類			対応の概要
300924002	30年9月24日	30年11月1日	31年1月25日	建築基準法における既存不適格の対象の拡大について	建築基準法(以下「法」という。)第3条第2項において、法律等の施行又は適用の際現に存する建築物等がこれらの規定に適合しなくなる場合は既存不適格として定義されており、違反建築物とは明確に区別されています。 また法第86条の9においては、公共事業の施行等による敷地面積の減少によって法律等に適合しなくなる場合も既存不適格とされています。 一方、平成16年建築基準法改正の講習会において講師をされた国土交通省担当官様の回答によれば、新設された道路から発生する斜線制限といった、敷地面積に直接関係しない規定については既存不適格扱いにはならないとされています。(「平成16年建築基準法改正(既存不適格建築物の関連等)」講習会における質問と回答(日本建築センター)No.4参照) しかし、公共事業の施行等による敷地面積の減少であっても、新設された道路から発生する斜線制限であっても、建築物等の所有者等の自らの行為によらず敷地面積の環境変化等の外的要因のみによって法律等に適合しなくなる点については変わりありません。 外部の他者の行為によって善良な市民の建築物等が法令違反になってしまい、さらに違反是正の義務も課される現行の法制度は、極めて不合理であると考えられます。 そこで、法第3条第2項に「建築物等の所有者等の自らの行為によらず敷地面積の環境変化等の外的要因のみによって法律等に適合しなくなった場合」を追加するなどの措置を講じ、このような場合も既存不適格扱いすることを提案します。	個人	国土交通省	建築基準法第3条第2項においては、建築基準法又はこれに基づく命令若しくは条例の規定の施行又は適用の際現に存する建築物若しくはその敷地又は現に建築、修繕若しくは模様替の工事中の建築物若しくはその敷地面積の減少により、建築基準法又はこれに基づく命令若しくは条例の規定に適合しないこととなった場合又はこれらの規定に適合しない部分を有するに至った場合において、当該規定は、適用しないこととして(既存不適格)。 建築基準法第86条の9においては、都市計画事業等の施行の際現に存する建築物若しくはその敷地又は現に建築、修繕若しくは模様替の工事中の建築物若しくはその敷地が、当該事業の施行によるこれらの建築物の敷地面積の減少により、建築基準法又はこれに基づく命令若しくは条例の規定に適合しないこととなった場合又はこれらの規定に適合しない部分を有するに至った場合において既存不適格建築物として扱うこととしています。	建築基準法第3条第2項 建築基準法第86条の9	対応不可	新設された道路から発生する斜線制限をはじめとした「建築物等の所有者等の自らの行為によらず敷地面積の環境変化等の外的要因のみによって法律等に適合しなくなった場合」についての建築基準法上の取扱いについては、建築基準法の指導権を有する特定行政庁が、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。		
300927017	30年9月27日	30年11月1日	30年12月18日	自動車税・軽自動車税の納税手続きの電子化・合理化について	【具体的内容】 自動車税・軽自動車税の納税手続きの電子化・合理化を進めること。 ①軽自動車税の納税確認の電子化 ②自動車税・軽自動車税の口座振替時期の早期化 ③自動車税・軽自動車税の納税証明の有効期限延長 ④自動車税・軽自動車税の証明書書き(ゆうちょう専用納付書)の普及 ⑤軽自動車税の一括納付サービス(電子媒体明細提供)の普及 ⑥自動車税等の減免(課税免除)情報のWEB化 ⑦軽自動車税の納期限統一 【提案理由】 上記①から⑦までの項目が実現されることにより、行政手続きの合理化が図られ、民間企業の事務負担が軽減される。	公益社団法人リース事業協会	総務省 国土交通省	【総務省】 ①軽自動車税の納税確認の電子化は現状として対応しておりませんが、現在、実現に向けて検討しております。 ②自動車税の納付から納付確認までには、金融機関及び地方団体の事務処理の関係上、一定の日数を要するものと承知しております。 ③自動車税・軽自動車税の納税証明の有効期限については、法令に特段の定めがなく、総務省通達において標準的な様式として地方団体に提示しているのみであり、実務上においては、制度の趣旨を十分踏まえた上で、地方団体の判断により定められているものと承知しております。 ④自動車税・軽自動車税の納税通知書については、地方団体により異なるものの、納税機会の拡充を図るため、各金融機関やコンビニエンスストアなどを利用した様々な納付方法が提供されております。 ⑤軽自動車税は、個々の軽自動車等に対して課する物税であることから、原則として、賦課徴収に当たっては個別に納付を行うものであります。 ⑥自動車税等の減免については、地方税法に基づき、地方団体の条例の定めるところにより、減免が行われております。 ⑦軽自動車税の納期は、地方税法上、「四月中」と定められており、特別の事情がある場合においては、地方団体の条例により、これを異なる納期を定めることができます。 【国土交通省】 ①軽自動車税の納税確認の電子化は現状として対応しておりませんが、現在、実現に向けて検討しております。	①該当法令等なし ②該当法令等なし ③該当法令等なし ④該当法令等なし ⑤地方税法第442条の2条 ⑥地方税法第162条等 ⑦地方税法第445条第2項	①検討に着手 ②③⑤⑥⑦その他 ④対応不可	①軽自動車税の納付確認の電子化の実現に向けて、引き続き、関係者と検討を進めてまいります。 ②金融機関及び地方団体の事務処理の関係上、一定の日数を要するものと承知しております。 ③納税証明については、法令に特段の定めがなく、地方団体の判断により定められているものであり、その有効期限についても、様々な事情を考慮した上で、地方団体の判断により適切に設定すべきと考えます。 ④「ゆうちょう専用納付書」が具体的にどういったものかについては承知しておりませんが、納税機会の拡充については、地方団体において、必要に応じて検討するものと承知しております。 ⑤軽自動車税の一括納付の取組みについては、各市町村の判断により納税者のニーズに応える行政サービスの一環として行われるべきものと考えます。 ⑥減免(課税免除)情報のWEB化については、自動車税等の減免が地方団体の条例に基づき行われていることを踏まえれば、地方団体の判断により必要に応じて検討すべきものと考えます。 ⑦特別な事情がある場合において、各市町村の判断により、適切に納期限を設定すべきと考えます。		
300927018	30年9月27日	30年11月1日	30年12月18日	行方不明リース車両の抹消登録等について	【具体的内容】 リース車両がユーザーとともに行方不明となった場合、これを抹消登録(登録車)又は車検証返納手続き(軽自動車)をするためには確定判決が必要となるが、他の方法でこれらを行うことができるようにすること。 【提案理由】 リース車両が行方不明となった場合、抹消登録又は車検証返納手続きが困難であったが、1995年の規制(制度改革)により、リース会社は確定判決をもって、当該リース車両の抹消登録ができるようになった(車検証返納手続きの規制(制度改革)は2000年)。 しかしながら、リース会社が確定判決を得るためには、時間とコストがかかり、それまでの間は、自動車税・軽自動車税の納税が必要となる。 例えば、警察が「業務上横領」として受理したことをもって、抹消登録又は車検証返納手続きができれば、リース会社に過重な負担が生じない。	公益社団法人リース事業協会	国土交通省	道路運送車両法(昭和26年法律第185号)に基づき登録(軽自動車)にあっては、車両番号の指定を受けた自動車について、当該自動車を運行の用に供することをやめたときは、同法第16条第1項の規定による一時抹消登録(軽自動車)にあっては自動車検査証を返納、以下の中において同じ。)することができることとしております。 一方、自動車リースにおいて、借入者が行方不明となり、長期間にわたり自動車の所在が不明の場合にもなお一時抹消登録ができないとする取扱いには、国においては「行方不明のリース自動車の抹消登録について」(平成7年12月8日・自動車交通局技術政策全部課課長検査協会)において「行方不明のリース自動車の自動車検査証の返納手続きについて」(平成12年9月8日・軽自動車検査協会業務部長達)により、借入人使用期限がないことの司法判断があった場合には、リース事業者からの確定判決の請求の添付をもって、一時抹消登録を行うこととしているところ等です。	道路運送車両法第16条、第69条	対応不可	行方不明リース自動車の一時抹消登録(軽自動車)にあっては自動車検査証の返納。以下の中において同じ。)申請については、貸渡人からの警察への届出が受理されたことのみでは、国は、借入人が当該車両について運行の用に供することをやめたかどうかの判断ができないことから、このような状況下で借入人である使用者の使用権を一方的に奪うことは適当ではないと考えております。 したがって、借入人に使用権がないとする確定判決がある場合のみ一時抹消登録を認めているところです。 そのため、ご要望のあった警察が「業務上横領」として受理した場合も含め、当該確定判決以外では、借入人に使用権がないことの証明にはならないものと考えており、対応困難です。		

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

※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。
 ◎:各WGで既に検討中又は検討を行う事項
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)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	ワーキング・グループにおける処理方針	
								制度の現状	該当法令等	対応の分類			対応の概要
300927023	30年9月27日	30年11月1日	30年11月27日	市街化調整区域内既存建物の用途変更の弾力化	【要望内容】 市街化調整区域内の既存建物の用途変更の弾力化(特に「工場から倉庫」「自社利用建物から賃貸用途」への変更の許可の弾力化) 【提案理由】 新たに物流拠点を設けようとする際、自社所有を考えると「物流適地の土地価格が高くて高い」「建物建築費が高騰している」、賃貸物件を考えると「賃料が高額である」「ニーズにあった地域・規模の物件が見つからない」などの問題に直面する。一方で、市街化調整区域内には、過去に開発許可を受けたであろう廃工場、倉庫などが多数見受けられる地域がある。これらは、法令上「工場から倉庫への用途変更」「自社利用から賃貸用途への変更」が困難であるため、遊休化していると考えられる。これらの遊休化している建物を有効に活用することにより、企業としては適切なコストで物流拠点を確保できる可能性が拓ける。また、廃工場・倉庫などが適切に利用・管理されることは、市街化調整区域の環境の向上につながるようになる。	公益社団法人関西経済連合会	国土交通省	都市計画法第42条	現行制度下で対応可能	市街化調整区域は市街化を抑制すべき区域とされており、一定の用途以外の建築物の建築を目的とする開発行為は許可されないこととされています。したがって、予定建築物以外の建築物が無制限に建築されることとなれば、規制の効果が著しく失われることとなるので、用途変更についても許可が必要とされています。国土交通省では、開発許可運用指針において、適法に建築され相当期間適正に利用されたものであること及び用途変更に関心を有する事情があることについて総合的に判断し許可することは差し支えない旨を助言しております。			
300927025	30年9月27日	30年11月1日	30年11月27日	災害時における民有地や所有者不明の土地の柔軟な利用	【要望内容】 豪雨や台風などの災害で土砂崩れ等が発生し、鉄道や道路等の復旧が必要になった際、近隣の民有地や所有者不明の土地を、土砂や復旧用資材等の置き場として柔軟に活用できるようにすること 【提案理由】 鉄道や道路の復旧は緊急を要するが、資材や流入土砂等の置き場の調整に時間がかかる。場合によっては、土砂を遠方まで運ぶ必要があり、時間的ロスが生じることから、早期復旧に向けた降参となっている。民有地や所有者不明土地を時的(例えば数カ月単位)に土砂や資材の置き場として活用できれば、復旧作業の迅速化が図られる。	公益社団法人関西経済連合会	国土交通省	道路法68条	現行制度下で対応可能 検討を予定	【道路について】 非常災害時の土地の一時使用については、道路法において、以下の法制度があります。第68条 道路管理者は、道路に関する非常災害のためやむを得ない必要がある場合においては、災害の現場において、必要な土地を一時使用し、又は土石、竹木その他の物件を使用し、取用し、若しくは処分することができる。 【鉄道について】 制度はございません。	【道路について】 非常災害時の土地の一時使用については、現行の法制度で対応可能であり、各道路管理者において、本制度を活用する等、早期復旧に向けた迅速な対応がなされるものと考えております。 【鉄道について】 重要インフラの緊急点検において、鉄道の隣接斜面からの土砂流入に関する危険性について点検を行っており、その点検結果を踏まえて、用地外からの土砂崩れなどへの対応について、自治体等との連携等の検討を行ったうえで事前の防災・減災対策を進めるよう鉄道事業者を指導することとしています。 検討開始時期:12月頃(予定)、結論を得る時期:31年上期(予定)		
300927026	30年9月27日	30年11月1日	30年11月27日	建設工事現場への下請業者の建設業許可票提示の廃止	【要望内容】 建設業法40条にて建設業者が義務付けられている、建設工事現場へ建設業許可票の提示について、建設工事現場における下請業者の建設業許可票の提示の廃止、および許可票の携行への変更 【提案理由】 狭小地などの工事の場合、複数の建設業者の許可票を提示するスペースを確保することが困難な場合があり、提示に苦慮している。一方で、建設業法24条の6では、下請業者に対する特定建設業者の指導等が定められており、下請業者の建設業許可の有無等の確認は元請業者の責務でもあることから、下請業者が対外的に建設業法による許可を受けた適法な業者であることを常時提示する理由はないと思われる。	公益社団法人関西経済連合会	国土交通省	建設業法第40条 建設業法第24条の6第1項	対応不可	建設業者に対して、建設工事の現場ごとに標識の掲示を義務づけている理由として、第一に、建設工事の施工が建設業法による許可を受けた適法な業者によってなされていることを対外的に明らかにさせるということがあげられます。また、建設工事の現場は、多数の技術者や作業員が交互にあるいは同時に施工に携わるという実態があり、対外的に責任主体がたれであるかが不明瞭となる場合もあるため、それらの状態を防ぐために標識の掲示を義務づけています。 ご提案内容につきましては、下請工事であっても、また、狭小地の工事であっても建設業者としての適法性や、企業の代表者や現場の主任技術者等責任主体を明示する必要性は変わらないこと、また、例えば、不測の事故や緊急の措置が必要な事態が発生した場合には、元請業者が下請業者の許可票を携行しているのみでは、公衆が直ちに参照できるとは限らず上記の目的が達成されないことから実施が困難と考えます。 狭小場所での掲示については、工事内容や場所を示した上で、現場に近接する場所に掲示する。マンションの共用廊下板など居住者の見やすい場所に掲示するなど、標識の掲示場所や掲示方法について工夫することで対応可能であると考えられます。なお、ご指摘のとおり、元請業者は下請業者の建設業許可の有無等を把握している必要があります。しかし、上記のとおり、建設工事の施工が適法な下請業者によってなされていることや、その責任主体については、元請業者が把握しているだけでなく、公衆に知らしめる必要があることから、許可票の提示は必要であると考えます。			
300928033	30年9月28日	30年11月1日	30年11月27日	個人の建設業許可業者が法人成りする際、許可の空白期間を生じさせない取扱いの実現について	現在、個人の建設業許可業者が法人成りをし、法人として許可をあらためて得ようとする場合、個人の廃業届出を提出した上で、新たに法人としての許可申請を行うこととなっているが、その審査手続の標準処理期間とされる間、無許可となってしまう空白期間が生じてしまう。許可の空白期間が生じると工事の受注機会を逸失する可能性もあることから法人成を躊躇するなど、現行の取扱いが円滑な事業承継や事業拡大の妨げとなっているケースもあるように思われる。 個人の廃業届出の日を法人の許可通知日と空白が生じないよう取り扱うことができないかの検討、また法人の設立登記前に許可要件・欠格事由非該当について事前審査を可能とする制度導入の検討等(※参考:旅館業営業許可/風俗営業許可の合併等事業承継時における登記前に事前承認を得ることとする申請制度や、外国人の在留資格「経営・管理」の認定証明書交付申請において定款認証の段階での申請を可し、認定証明書の交付を受けた後に法人の設立登記を行うことを可能とする制度等)、法人成の際、速やかに許可が与えられ、許可の空白期間が生じないような審査制度の早期整備を要望する。	日本行政書士会連合会	国土交通省	現行の建設業法において事業承継に関する規定はないため、個人の建設業者が法人としてあらためて建設業の許可を取得する場合、廃業届を提出し個人の建設業の許可を取り消した上で、新たに法人としての許可申請を行う必要があります。「建設業の譲渡に係る建設業法上の事務取扱の明確化について」(平成20年国総建発第311号)において、「建設業の譲渡に伴い譲受人から建設業の許可の申請があったときは、当該建設業の譲受人への移行を円滑に進め、事業の空白をなるべく生じさせないという観点から、可及的速やかに処理すること」、「建設業の譲渡により許可申請が必要となる見込まれる場合には、なるべく早く申し出、事前打合わせを行うよう、建設業者(許可申請をする者を含む)を指導すること」と、許可行政庁に対して通知しております。	【制度の現状】に記載の通り、「建設業の譲渡に係る建設業法上の事務取扱の明確化について」(平成20年国総建発第311号)において、事前打ち合わせの実施等により、建設業者が事業の空白期間をなるべく生じさせないよう許可行政庁に対応を求めているところですが、中央建設業審議会・社会資本整備審議会基本問題小委員会中間とりまとめ(平成30年6月22日)において、円滑な事業承継に向けた環境整備を行うことが重要であるとされたことを踏まえ、実現に向けた具体的な施策について検討を進めてまいります。				

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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

※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。
 ◎:各WGで既に検討中又は検討を行う事項
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)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	ワーキング・グループにおける処理方針	
								制度の現状	該当法令等	対応の分類			対応の概要
300928035	30年9月28日	30年11月1日	31年4月5日	抹消登録証明書発行要件の緩和	<p>【提案の具体的な内容】 所有者以外(使用者等)からの申請であっても、対象車両がスクラップ状態となったことの証明である解体を証明する情報(移動報告番号等)をもって、抹消登録証明書を発行できるようにする。</p> <p>【提案理由】 所有者保付き車両において、所有者が遠征等で行為不明となった場合、車自体がスクラップになり存在しなくなったとしても、車両使用者は抹消登録を請求することができます。自賠責保険の解約もできない不都合が生じているため。</p>	一般社団法人 日本損害保険協会	国土交通省	<p>道路運送車両法(昭和26年法律第185号)に基づき登録を受けた自動車について解体等したときは、同法第15条の規定に基づき、当該車両の所有者が永久抹消登録の申請をしなければならないとされており、また、当該抹消登録は、同法第18条の2の規定による「登録識別情報の通知」※の対象外となっております。</p> <p>※平成18年の道路運送車両法の改正により、「抹消登録証明書」に代わるものとして、「登録識別情報等通知書」を交付している。</p> <p>当該通知書は、次回登録申請時に当該車両の所有者であることを確認するために交付しているもの。</p> <p>そのため、永久抹消登録の場合には、抹消登録後に当該車両を再度登録することが想定されないため、交付の対象外となっている。</p>	道路運送車両法第15条、18条の2、自動車登録規則第6条の16 自動車損害賠償補償法施行規則第5条の2	対応不可	<p>自動車の登録申請は、当該自動車の所有権の得喪に関わるため、所有者以外からの登録申請を認めることは困難です。</p> <p>なお、強制保険である自動車損害賠償責任保険については、無保険車の発生を防止する観点から、解約について自動車損害賠償法施行規則第5条の2の各号に掲げる条件に限定しており、抹消登録を受けている車両に限り解約できることとしております。</p>		
300928145	30年9月28日	30年11月1日	元年9月27日	レンタカー使用可能用途・期間の拡大について	<p>現在、一部用途・期間のみレンタカーの使用が認められているが、この使用用途・期間を拡大していただきたい。現在は、物量増加時期に合わせて配送車両を抱えおり効率的な状況である。コンビニエンスストア配送においても繁忙期(GW、お盆、年末等)にレンタカーの使用を認めていただきたい。</p> <p>※一時的な需要の伸びに対応するため、下記用途・期間に限りレンタカーの使用が許可される。</p> <p>①用途:百貨店等配達:期間:夏期(6月1日～8月31日)、年末年始(11月10日～翌年1月10日)。 ②用途:農水産物運送:期間:秋期(9月1日～11月30日) ③用途:引越輸送:期間:引越シーズン(3月15日～4月15日)のうち15日未満。</p>	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	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、事業用自動車を使用して事業を行う必要がある。</p> <p>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、引越シーズンにおいては引越に係る輸送需要が増加し、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こととする。</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	検討に着手	<p>本通達による取扱いには、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。</p> <p>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。</p>		
300928146	30年9月28日	30年11月1日	30年12月18日	短期間の當配(営業所配置換え)簡易化について	<p>営業所間の車両移転は、運輸支局で「當配(営業所配置換え)」の手続き後に車検場にてナンバー変更等を完了させる必要がある。短期間の當配は、運輸支局輸送課の届出のみで、ナンバー変更等の処理をしなくても対応できるようにしていただきたい。コンビニエンスストア配送用の2温度帯車両等は車両が特殊なため故障等が発生した場合、短期的な當配に多々対応しているケースがある。そこで、當配の簡易化についてご検討をいただきたい。</p>	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	国土交通省	<p>道路運送車両法(昭和26年法律第185号)に基づき登録を受けた自動車について、使用の本拠の位置等に変更があったときは、同法第12条の規定による変更登録を受けなければならないとされており、また、使用の本拠の位置が運輸支局等の管轄を超えて変更された場合には、同法第14条の規定によりナンバープレートの変更が必要となっております。</p> <p>なお、使用の本拠の位置とは、自動車を使用する場合において、その使用、整備等自動車の使用を管理する場所を言います。</p>	道路運送車両法第12条、第14条	対応不可	<p>使用の本拠の位置の変更に伴う変更登録の申請は、自動車の登録制度の目的の一つである、車両の使用の実態等の把握といった行政上の目的観点から行っているものです。</p> <p>そのため、使用の本拠の位置に変更があった場合には、その期間の長短に関係なく、国として把握する必要があることから、当該手続きの簡易化は困難です。</p>		
300928148	30年9月28日	30年11月1日	元年9月27日	災害時のレンタカーを含む他社の配送車両の使用について	<p>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。</p> <p>①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県規模の災害は通常の車両や人員では被災地へ被災者・店舗を運ぶ・搬出活動が十分に届けられない状況に陥ってしまう。現状は車両・人員の確保を運輸への配送会社に加え、車両と人員を手配する車両と人員がマッチングして派遣してもらったことは現実的には困難である。</p> <p>②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。</p> <p>③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。</p>	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	国土交通省	<p>一般貨物自動車運送事業を行う場合、基本的には営業所毎に配置された使用権原を有する貨物自動車を用いる必要があります。</p>	貨物自動車運送事業法	その他	<p>過去の大规模な災害時には、「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等、国として柔軟に対応する措置を行ったところです。貨物自動車運送事業者には安全の担保の観点から自己の運転者及び車両に係る運行管理及び車両管理が義務付けられており、他事業者の車両を使用することは原則認められていませんが、大規模災害等が発生した際には、被害の状況及び具体的なニーズを踏まえ、輸送の安全を確保することと前提に、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。</p>		
300928151	30年9月28日	30年11月1日	30年11月27日	特定生産緑地の指定による延長期間の緩和について	<p>【提案内容】 改正生産緑地法施行により残り数年で満期である30年を迎える。都市部においての農地もあるべきだと思いが、特定生産緑地を指定されたとしても、また更に10年の期間にて土地活用が困難になることも考えられる。30年満期を迎えた後、「宅地化するのか」、「特定生産緑地となるのか」、「売買するのか」、いずれにせよ、膨大な量の土地が流出して市場に混乱をきたすことにならないよう、10年ではなく、もっとも短期間、最低1年以内での延期(回数制限あり)も可能としていただきたい。</p> <p>【提案理由】 1992年に都市部の多くの市街地地域の農地が生産緑地となったが、30年満期を迎える土地も多くの場所で見られることである。宅地化、売買を含めて大量の土地が流出する可能性、様々な利害関係者が絡むことから、様々な混乱も予想される。そのため、1年以内での短期的な特別延期も回数限り付きで可能とすべきであると考えられる。それにより無用の混乱を避け、また意味もな長期10年の期間を特定生産緑地に指定してしまう地権者も減ると思われ、行政による土地買収案件も減り、地権者、行政、一般市民、民間企業、ともにメリットが大きいものになる。</p>	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	国土交通省	<p>生産緑地地区は、都市における農地等の適正な保全を図ることにより、良好な都市環境の形成に資することを目的として定められる地域地区です。</p> <p>特定生産緑地制度は、指定後30年経過し買取り申し出が可能となる生産緑地について、所有者等の同意のもとで買取り申し出が可能となる期日を10年づつ延期する制度であり、これにより市街地区域内農地の適切な保全を図るものです。</p> <p>平成29年生産緑地法改正により特定生産緑地制度を創設した際、従来30年であった行為規制の期間において、都市計画区域マスタープランに定める主要な農地の確保目標として、おおむね10年以内で決定を予定している地域地区を示すことが望ましいとしていることを踏まえ、生産緑地地区についても10年程度将来の保全見通しを把握していることが望ましいことから、期間を10年と定めています。</p>	・生産緑地法第10条の3	対応不可	<p>平成29年の法改正により定められた期間であることから、現時点でその期間を短縮することは困難であると考えています。</p>		
300928152	30年9月28日	30年11月1日	30年11月27日	緑地帯設置の規制緩和について	<p>敷地に対して、一部の地方自治体において、緑地の設置が求められている。緑地帯の設置により、利用客の駐車場の設置台数が少なくなることがあり、代替案としての「壁面緑化」と「屋根上への緑地設置」等により、そこを緑地面積に加えてもらえるよう規制を緩和していただきたい。</p>	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	国土交通省	<p>緑化率の規制がかかる制度として都市緑地法に基づく「緑化地域づけ」及び「地区計画等緑化率条例制度」があります。</p> <p>本制度における緑化施設面積の算定に当たっては、「緑地帯の設置」だけでなく「壁面緑化」及び「屋根上への緑地設置」による緑化施設面積も算入することができます。なお、平成29年5月に成立した都市緑地法等の一部を改正する法律と併せて、都市緑地法施行規則を改正し、都市緑地法に基づく緑化地域制度及び地区計画等緑化率条例制度における壁面緑化施設の面積の算定方法を鉛直投影面積による算定に改めたところである。</p>	・都市緑地法第35条、第39条、第40条 ・都市緑地法施行規則第9条	現行制度下で対応可能	<p>都市緑地法において「壁面緑化」及び「屋根上への緑地設置」による緑化施設面積を算入できることとされています。なお、別途自治体の条例等により、緑地帯の設置等、地上部の緑化を義務付けている場合があります。</p>		

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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

※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。
 ◎:各WGで既に検討中又は検討を行う事項
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)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	ワーキング・グループにおける処理方針	
								制度の現状	該当法令等	対応の分類			対応の概要
300928153	30年9月28日	30年11月1日	30年11月27日	開発申請の建築手続きの時間短縮・簡素化について	【具体的内容】 開発申請から許可までの期間は現在平均4ヶ月の期間を要し、自治体によって(3ヶ月～6ヶ月)の期間が必要であり期間対し地域格差が発生している。この件に関して、昨年も提案を行い、過去一度、自治体への周知対応を行っているとのことだが、まだ大きな改善が進んでいない自治体も多い状況である。そこで、再度、申請手続き及び協議期間の見直しによる期間短縮、簡素化等の周知を各自自治体に行っていたいただきたい。 【提案理由】 年々進行する高齢化や地域の利便性向上において、コンビニエンスストアの役割は大きいと考えられており、必要と考える場所への出店スピードが地域住民への生活向上につながるかと考えている。各県及び市町村等によって期間の格差があるため、期間の短縮、簡素化の緩和を再度周知していただきたい。	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	国土交通省	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	対応	開発許可に係る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)を发出し、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よう助言しているところです。 開発許可制度は自治事務であることから、具体的に標準処理期間の設定は許可権者である地方公共団体の裁量に委ねられておりますが、ご提案を受けとめ、標準処理期間に基づき事務の迅速な処理が図られるよう、各許可権者に対し改めて通知等を发出することいたします。		
300928155	30年9月28日	30年11月1日	31年1月25日	車両出入口口についての基準、協議の見直しについて	【具体的内容】 現在、車両出入口口の幅の基準は、道路法第24条により以下のように決められている。 I種:乗用、小型貨物自動車 ⇒4.0m II種:普通貨物自動車等(6.5t以下) ⇒8.0m III種:大型及び中型貨物自動車等(6.5tを超えるもの) ⇒12.0m また、幅拡大の協議について、以下の内容が述べられている。 規格の幅によると車両が歩道を走行する等、かかって歩行者の安全が確保できない恐れがある場合で、かつ、道路区域内に十分な駐車スペースがあり、歩道が車両に利用される恐れがないと認められる場合(コンビニエンスストア等)、共同住宅の出入口で、周囲の状況から交通安全上特に支障がないと認められる場合、住宅等において、複数台の車両を駐車する必要性が認められ、周囲の状況から交通安全上特に支障がないと認められる場合、敷地が不整形等のため規格の幅では車両の出入りが困難な場合等については、別途協議の上、幅を延長することも可能とする。 ①乗り入れ幅の基準値の見直しについてご検討をいただきたい(各種+2.0mの拡大)。 ②乗り入れ幅拡大協議において敷地の不整形等にかかわらず必要性を提案の上、協議できるようにご検討をいただきたい。 【提案理由】 現在、高齢ドライバーが増加しており、今後も超高齢化により高齢ドライバーの増加が予測される。実質6m～8mの乗り入れ幅で高齢者が安全に出入りするのは困難であり、現在の基準では逆に安全性を損なう可能性もあると思う。協議においても敷地の不整形等ではなく高齢者でもより安全に出入り可能な時代に合った安全な乗り入れを作るための協議を行っていただけよう体制を見直していただきたい	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	国土交通省	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ある。	道路法第24条	現行制度下で対応可能	道路法第24条の規定に基づき(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、承認に当たって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、工事の形態等に応じて、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としているところです。 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。		
300928158	30年9月28日	30年11月1日	31年1月25日	倉庫業における建築基準法48条の是正、緩和について	商業地域、近隣商業地域、準住居地域では倉庫業を営む倉庫の建設は可能であるにもかかわらず、マテハンを導入した場合には同法上原動機を使用する「工場」扱いとなり、その作業場の床面積は150㎡以下(商業地域、近隣商業地域)あるいは50㎡以下(準住居地域)に制限され、ニーズにあった倉庫開発が実質不可能となっている。「工場」とせず作業場の床面積規制も緩和すれば、新規倉庫建設及び既存倉庫の建て替えが可能となるため、ご検討をいただきたい。	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	国土交通省	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を定めています。倉庫業を営む倉庫については、商業地域、近隣商業地域及び準住居地域で建築することができる一方、原動機を使用する工場については、商業地域及び近隣商業地域では作業場の床面積の合計が150㎡を超えるもの、準住居地域では作業場の床面積の合計が50㎡を超えるものは原則として建築できないこととしていますが、特定行政庁が商業の利便を害するおそれがない等と認め許可した場合については建築することが可能です。 また、建築基準法上の用途判断は、施設の実態に応じて特定行政庁が判断することとなり、ご提案の倉庫が「工場」に該当するかどうかは、製造業もしくは加工又は仕上、仕分、包装、荷造等の作業の有無等を勘案して判断されることとなります。	建築基準法第48条	現行制度下で対応可能	原動機を使用する工場と扱われる場合であっても、作業場の床面積が左記の値を超えるものについては、特定行政庁の許可により建築することが可能です。		
300928159	30年9月28日	30年11月1日	31年1月25日	都市計画区域内の用途地域(第一種低層住居専用地域・第二種低層住居専用地域)の制限について	【提案の具体的内容】 都市計画区域内における第二種低層住居専用地域について、床面積150㎡以下の制限があり、その面積の中で主として日用品の販売として建築している。その中で、消費者から求められるコンビニエンスストア(店舗)での質の高いサービス提供のため、床面積の制限を緩和していただきたい(具体的には、300㎡以下若しくは200㎡以下)。 【提案理由】 昨今の国民の高齢化や中小小売店舗の閉店、消費の物の買い方の変化(ネットショッピングやコースの拡大)、宅急便の使われ方の変化等、多くの消費者を取り囲む環境が変化し、消費者から求められるサービスに上記制限の中ではこたえられない状況である。多様なサービスを展開していく中で、床面積の制限緩和に対応できたらと考える。 【具体的な行為】 ①日用品の取り扱い商品を拡大したい(近隣に買い物をする場所がない高齢者等のため) ②取り置きサービスのための在庫を置くスペース(ネットショッピング等、自宅に受け取れない消費者が店舗受け取りを可能にするため) ③身体障害者等の利用にこたえないバリアフリー対応のトイレ設置とその通路幅(w1200程度)の確保	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	国土交通省	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を定めています。第二種低層住居専用地域は、主として低層住居に係る良好な住居の環境を確保するために定められる地域であり、床面積の合計が150㎡を超える日用品の販売を主たる目的とする店舗は原則として建築できないこととしていますが、特定行政庁が第二種低層住居専用地域における良好な住居の環境を害するおそれがないと認め、又は公益上やむを得ないとして許可した場合については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	第二種低層住居専用地域内の床面積が150㎡を超える日用品の販売を主たる目的とする店舗については、特定行政庁の許可により建築することが可能です。		

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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

※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。
 ◎:各WGで既に検討中又は検討を行う事項
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)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	ワーキング・グループにおける処理方針	
								制度の現状	該当法令等	対応の分類			対応の概要
300928163	30年9月28日	30年11月1日	31年1月25日	歩道切り下げ申請について	【具体的内容】 国道と県道、市道の切り下げ工事の申請方法、期間の統一又は同等にしたい。 【提案理由】 国道の切り下げは、出張所へ申請し本部にて承認されるため2段階の手続きがあり3ヶ月程度の期間がかかる。一方、県道、市道の切り下げは出張所のみで承認されるため1ヶ月程度の期間となる。国道と県道、市道では、2ヶ月の差があり、建築工事等の事業スケジュールに大きく影響しているため、期間差の短縮化についてご検討をいただきたい。	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	国土交通省	道路管理者以外の者が、道路に関する工事又は道路の維持を行う場合には、道路管理者の承認を受け行うことが可能である。	道路法第24条	現行制度下で対応可能	道路法第24条の規定に基づき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行うことが必要であり、当該承認に係る標準的な処理期間については、「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日建設省道政発第93号道路局路政課長通達)により、許可までの標準処理期間を原則として2~3週間としています。 処理期間については引き続き短縮に努めてまいりますので、御理解・御協力のほど、お願い致します。		
300928166	30年9月28日	30年11月1日	30年11月27日	屋外広告物申請に関する規制緩和について	屋外広告物条例において、のぼり旗やスタンドサイン(※固定物ではない)まで許可申請が必要とする行政が増加している。※現時点にて把握しているのが30ヶ所程度。窓口担当者により発言内容が変わることも懸念。申請自体は看板等が2年周期に対して、のぼり旗では1~3ヶ月毎と非常に厳しい。働き方改革がある一方、申請を受ける行政側も含めて、店舗数の多いコンビニエンスストアでは膨大な業務負担となるのが懸念される。そこで、申請対象は固定物のみとはできないか。又は、極端に短い申請周期を2年周期に統一はできないか、ご検討をいただきたい。	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	国土交通省	広告旗(※1)や立看板等(※2)の可動式広告は、屋外広告物法において規制の対象とされる「屋外広告物」に該当します。 届出の対象となる広告物の規格や許可の期間については、屋外広告物法第4条(※3)に基づき、都道府県が条例に定めることができることになっています。 また、屋外広告物法の運用に関する技術的動向として国が定めている屋外広告物条例ガイドラインにおいては許可期間について、「三年間を定めることができない」と示すとともに、当該ガイドラインの運用上の参考事項として、「許可等の期間については、公衆に対する危害の防止の観点から、中心市街地や観光地等、通行者が多い区域では、三年より短い期間を設定することが望ましい。」旨を示しています。 ※1 広告旗(容易に移動させることができる状態で立てられ、又は容易に取り外すことができる状態で工作物等に取り付けられている広告の用に供する旗(これを支える台を含む。))という。 ※2 立看板等(容易に移動させることができる状態で立てられ、又は工作物等に立っ掛けられている立看板その他これに類する広告物又は掲出物(これを支える台を含む。))という。 ※3 第4条 都道府県は、条例で定めるところにより、良好な景観を形成し、若しくは風致を維持し、又は公衆に対する危害を防止するために必要であると認めるときは、広告物の表示又は掲出物件の設置(前条の規定に基づき条例によりその表示又は設置が禁止されているものを除く。))について、都道府県知事の許可を受けなければならないとすることその他必要な制限をすることができる。	・屋外広告物法第2条第1項、第4条	現行制度下で対応可能	屋外広告物規制は、各地域の特性に応じて行われるべきことを踏まえ、屋外広告物法では、屋外広告物の表示等に関する制限の内容等についてその基本的な枠組みを定め、各地域に適用される規制は条例によることとしています。そのため、届出の対象となる広告物の規格や許可の期間については、屋外広告物条例ガイドラインを参考に、各自自治体に委ねられています。		
300928186	30年9月28日	30年11月1日	30年12月18日	配送ドライバーの免許要件の緩和について	【法務省】 外国人が我が国に在留するには、原則として、出入国管理及び難民認定法に定める在留資格のいずれかをもって在留することとされており、就労活動ができる在留資格は、別表第一の一、二及び五の表に定められています(身分・地位にかんする別表第二の在留資格を除く)。また、就労活動ができる在留資格の許可基準については出入国管理及び難民認定法第七条第一項第二号の基準を定める省令において定められています。 【警察庁】 外国等の免許を保有する者が我が国において自動車等を運転するには、大きく分けて2つの方法があります。 1つ目は、国際運転免許証等で運転する場合です。1949年の道路交通に関する条約(以下「ジュネーブ条約」という。)の締約国が発給する同条約に定める様式の国際運転免許証を所持する場合には、我が国に上陸(一定の場合を除く。以下同じ。)をした日から1年間、当該国際運転免許証で運転することができます(道路交通法第107条の2)。また、ジュネーブ条約に基づく国際運転免許証を発給していない国・地域であって、我が国と同等の水準の運転免許制度を有すると認められる国・地域(オーストラリア、スイス、ドイツ、フランス、ベルギー、モナコ、台湾)の運転免許証(以下「外国運転免許証」という。)に、一定の者が作成した日本語による翻訳文を添付してれば、我が国に上陸をした日から1年間、当該外国運転免許証で運転することができます。 2つ目は、外国等の免許を保有する者が運転免許試験の一部免除(いわゆる外免切替であり、学科試験及び技能試験が免除されます。)の手續きをして、我が国の免許を取得して運転する場合です。この手續により免許を取得するためには、当該外国等の免許を取得後、通算して3か月以上当該外国等に滞在していた者が、道路交通の方法その他の自動車等の運転に関する知識の確認、自動車等の運転技能の確認、自動車等の運転に関する技能の確認を受ける必要があります。これら知識・技能の確認は、通常の運転免許試験よりも簡易な方法となっています。 さらに、我が国と同等の水準にあると認められる免許の制度を有している外国等においては、これら知識・技能の確認が免除されています。	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	警察庁 法務省 国土交通省	出入国管理及び難民認定法 道路交通に関する条約(昭和39年条約第17号)第1条第2項、第24条第1項、附属書10 道路交通法(昭和35年法律第105号)第97条の2第2項、第107条の2 道路交通法施行令(昭和35年政令第270号)第34条の4第1項、第2項、第39条の4	対応不可	【法務省】 ドライバーとして就労する外国人の受入れについては、まずは業界におけるコンセンサスの形成状況も踏まえた上で労働市場及び日本人の処遇改善への影響や国民生活等への影響等も含めた幅広い観点から、政府全体で検討していく必要があるものと考えています。 【警察庁】 道路交通法第107条の2において、国際運転免許証又は外国運転免許証によって我が国で運転できる期間を上陸後1年間としているのは、我が国が締結している道路交通に関する条約(ジュネーブ条約)において、有効期間が1年間とされているためです。同条約は、短期滞在者の便益のために1年間に限って国際運転免許証による運転を認めたものと考えられます。 したがって、1年を超えて滞在する者が引き続き自動車等を運転しようとする場合には、我が国の免許を取得する必要があります。 なお、外国等の免許を保有する者が我が国の免許を取得する方法については、制度の現状で説明しているとおり、運転免許試験の一部免除の手續きがあり、日本の運転免許試験を受けて取得するよりも簡易な方法で免許を取得することができます。			

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

※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。
 ◎:各WGで既に検討中又は検討を行う事項
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)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	ワーキング・グループにおける処理方針	
								制度の現状	該当法令等	対応の分類			対応の概要
300928232	30年9月28日	30年11月1日	30年11月27日	自動宅配口ボ活用に向けた航空法等の改正について	現在、空中を飛行するドローンでは夜間飛行、目視外飛行、私有地上空(電車の駅や線路、山林を想定)、一部自治体の公園、公共施設等の上空での飛行が禁止されており、過疎地や限界集落等への運搬のため一部規制緩和する必要があるため、ご検討をいただきたい。	(一社)日本フライングサービスチェーン協会	法務省 国土交通省	【法務省】 民法には、「土地の所有権は、法令の制限内において、その土地の上下に及ぶ。」と規定されています。 【国土交通省】 航空法において無人航空機を飛行させる者は定められた方法により飛行させなければならないとされており、ご提案いただいている飛行内容のうち明確に航空法で定めのある夜間飛行及び目視外飛行については、無人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による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こととなっております。	民法第207条、 航空法132条の2	現行制度 下で対応 可能	【法務省】 私有地上空における小型無人機の飛行については、「小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会」において、今後の検討項目として、「小型無人機の飛行と土地所有権の関係」が挙げられており、法務省としても、民事基本法制を所管する立場から、関係省庁と連携して、引き続き検討してまいります。 【国土交通省】 夜間飛行及び目視外飛行の承認が必要な場合にあっても、例えばあらかじめ決まった場所において飛行を行う場合には、適切な安全性の確保を前提に1年間の包括承認を行うなど、柔軟な対応を実施しており、既にその実績もあります。したがって、今回ご提案いただいた夜間飛行及び目視外飛行については、個別にご相談いただければ現行制度下においても対応可能です。		
300929014	30年9月29日	30年11月1日	31年1月25日	建築基準法による確認申請書第三面第14欄(許可・認定等)の記載事項について	建築基準法による確認申請書の様式は、規則で定められています(建築基準法施行規則第1条の3第2号様式)。しかし同様式の第三面第14欄に関する注意書きにおいて「建築物及びその敷地に関して許可・認定等を受けた場合には、根拠となる法令及びその条項、当該許可・認定等の番号並びに許可・認定等を受けた日付について14欄又は別紙に記載して添えてください。」と定められており、建築物に関するあらゆる認定等について一覧表を作成する作業が申請者にとって大きな負担となっております。従って、審査に支障の無い範囲での改善措置として、記載事項から型式適合認定・構造方法等の認定を除くことを提案します。これにより、申請書の作成期間及び審査期間の短縮が見込まれます。 (補足) この注意書きは平成19年の規則改正により記載対象が拡大されたもので、以前は注意書き中の「許可・認定等」が「許可・認定等(型式適合認定・構造方法等の認定を除く。）」となっていました。平成19年11月14日国住指第3110号・国住指第185-2号によれば、この改正の目的は、建築主事等が審査において認定書の写しの提出が必要であるかどうかの確認に当たり活用することだったと考えられます。確かに、建築行為そのものの可否に関わる許可・認定等(例えば建築基準法第43条第2項の許認可、都市計画法の許可等)については審査の早い段階で把握することが望ましく、ここに記載する意義も認められます。しかし不燃材や防火設備といった構造方法等の認定番号といった情報は、通常仕上げ表や建具表といった設計図書に記載されています。審査においてもこの設計図書の記載内容を確認しながら進められることが一般的で、それで十分事足りると考えられます。一覧表を別途作成することも相当な労力を要しますが、記載漏れ及び整合性の審査並びにその補正作業においてもかなりの労力を要します。これらは法適合性確認といった確認申請制度の趣旨を考えた場合、あまり生産的な作業とは考えられません。	個人	国土交通省	建築基準法第6条では、建築主は工事に着手する前にその計画が建築基準関係規定に適合するものであることについて、確認の申請書を提出して建築主事の承認を受け、確認済証の交付を受けなければならないとされています。 建築基準法施行規則第1条の3第1項第1号(3)では、確認の申請書のうち、構造方法等に係る認定書の写しについては、建築主事等が当該書類を有していないことその他の理由により、提出を求める場合に限り提出することとされています。 建築基準法施行規則第1条の3第5項第1号では、認定型式に適合する部分を有する建築物の認定書の写しを添えたものにあつては、建築物の区分に応じ、指定された図書についてはこれを添えることを要しないとされています。 平成19年11月14日国住指第3110号・国住指第185-2号では、規則別記第2号様式(確認申請書(建築物))において、構造方法等の認定の番号も記入することとされたことを踏まえ、認定書の写しの提出が必要であるかどうかの確認に当たっては、当該認定の番号の記載された欄を活用することとしています。	建築基準法第6条 建築基準法施行規則第1条の3	対応不可	構造方法等の認定に係る認定書の写しの提出が必要であるかどうかの確認、認定型式に適合する部分を有する建築物における提出が必要となる図書の確認に当たって、当該認定の番号の記載された欄である第三面第14欄を活用することとしており、確認審査等の公正かつ適確な実施を確保するため、当欄は必要です。		
300929016	30年9月29日	30年11月1日	30年12月18日	自動車取得税における課税標準基準額の電子的提供についての要望	自動車取得税における課税標準基準額は、新規新車の登録時若しくは、自動車の改造時等に確定し、その自動車に変更が加えられなければ、その後の取引の際にも引き継がれます。また、この額は、自動車取得税が廃止となっても、その後導入される予定の環境性能割課税額の算出にも引き継がれることとされています。現在、この額が車種や付属品により微妙に異なることから、自動車販売、登録に先立ち登録事務所(自動車税事務所)に照会を余儀なくされています。しかしながら、照会は、以前に登録を受けた県の職員にFAX等で為され、県は当時の課税台帳等からその情報を得なければならず、対応に時間がかかることと、開庁時間の制限もあり、申請者にとっても行政側にとっても大きな負担となっております。一方、こうした煩雑さを回避するために、概算と称して本来よりも高額な自動車取得税を預かる事業者もあり、納税者の権利は必ずしも守られてはおりません。そこで、こうした問題を解決する方法として、自動車登録番号・車台番号等による識別に基づいてこの金額を電子的に提供されることを希望致します。無論個人情報保護等には充分ご配慮され、一定の制限の下での情報提供とされることに加えて、有利という選択が受けられることについても理解致します。自動車保有続きのワンストップサービス(OSS)のシステム改修にあつては、ぜひともそうした現場の声を反映させ、申請者の負担軽減と正確な情報が可視化できる仕組みを構築され、もって効率的な行政運営と国民の権利の擁護に寄与できるようご配慮賜りたく切に要望いたします。	P・R・O行政書士法人	総務省 国土交通省	自動車取得税の課税標準となる取得価額については、制度の趣旨を踏まえ、上で、個車ごとにグレードや自動車の付属物の取り付け状況等を踏まえ、地方団体において個別に判定しております。	地方税法第118条	対応不可	自動車取得税の課税標準となる取得価額については、地方団体において、個車ごとの状況を確認することにより判定していることから、自動車登録番号・車台番号等による識別に基づいた一律の自動車取得税額を電子的に提供することはできないものと考えます。		

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

※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。
 ◎：各WGで既に検討中又は検討を行う事項
 ○：所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)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	ワーキング・グループにおける処理方針
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要		
300930008	30年9月30日	30年11月1日	30年12月18日	自動車取得税の多重課税を解消するための規制の緩和(要望)	自動車取得税は、自動車の新規登録もしくは所有権移転登録時に(一定の条件で免税となる自動車を除き)自動車の所有者に課税されています。自動車流通過程においては、道路運送車両法第33条に定める譲渡証明書交付をもって所有権の譲渡が為されたと見做され、転々と譲渡することに移転登録が義務付けられています。しかしながら、当該自動車における中間の所有者は、瞬間的に自動車を所有するものの自動車の保有を目的とした取得者ではありません。また、自動車の登録においては、所有者の住所氏名等の変更に係る登録の省略は認められていないものの、移転登録の省略は認められておらず、都道府県によっては、「検証不要」として為される登録であっても、その都度自動車取得税が課税されています。一方、自動車保有手続きのワンストップサービス(OSS)においては、こうしたローカルルールが存在するため転移⇒移転登録や移転⇒抹消登録が手続きの対象外とされており、不動産登記においては、不動産取得税の二重課税を解消すべく第三者のためにする登記が登記原因として認められました。また、その後の規制改革において、中間登記の省略も認められており、不動産取得税に加えて登記手数料までもが免除されます。自動車登録の場面においても少なくともどこかの規制が緩和されることを希望致します。なお、平成31年に予定されている消費税率引き上げに伴う自動車取得税の廃止によってこの問題が消滅する可能性は小さく、その後継とされる(仮)環境性能割制においても同様の課題が存続すると見込まれます。	P-R-O行政書士法人	総務省 国土交通省	【総務省】 自動車取得税は、自動車の取得に対し、当該自動車の主たる位置所在の道府県において、当該自動車の取得者(ごときとされ、自動車取得税における自動車は、「検証不要」として為される登録であっても、その都度自動車取得税が課税されています。) 【国土交通省】 道路運送車両法(昭和26年法律第185号)に基づき登録を受けた自動車について所有者の変更があったときは、同法第13条の規定による移転登録を受けなければならないとされています。	【総務省】 地方税法第113条 【国土交通省】 道路運送車両法第13条	【総務省】 事実確認 【国土交通省】 現行制度下で対応可能	【総務省】 登録制度に基づき、新規登録、又は、移転登録された自動車について、運行の用に供するために、当該自動車の所有権を取得した場合においては、自動車取得税の課税対象となりますが、自動車販売業者の販売のための取得等については、課税対象に含めないこととされています。 【国土交通省】 自動車の登録制度においても、A、B、Cの三者が取引関係者として存在する場合であって、AB間の売買契約書の特則に「第三者のためにする契約」が盛り込まれている場合やBC間において「買主の地位の譲渡」の契約が締結されている場合など、AからCへ所有権が直接移転している場合には、AからCへの移転登録を行うことができます。 なお、上記の場合であっても、AからB、BからCに所有権が移転していると認められる場合に、AからCへの移転登録を行うことは、権利の喪失及び変更の過程・態様が正確に登録に反映されるべきことを求める自動車の登録制度の趣旨に反するものであることから、不動産登記の場合と同様、これを認めることはできません。		
301009002	30年10月9日	30年11月16日	30年12月18日	オンライン手続きにおける行政書士の取扱いについて	オンライン手続きにおける利便性の向上策の一つとして、「オンライン手続きの利便性向上に向けた改善方針」(平成26年4月1日各府省情報化統括責任者連絡会議決定)において、各府省は、士業者が手続きを代理する場合には、士業者が原本や添付書類を確認することにより、当該原本の提示や当該添付書類の提出を省略することを可能とすることを検討し、実施することとされている。しかしながら、国土交通省の宅地建物取引業申請、建設業申請、自動車登録申請、法務省の備化申請、在留許可申請など、行政書士の代表的な業務に関しては、全く検討がなされていない。特に、法務省においては、司法書士に対して登記関連の緩和措置を講じる検討のみが進められているが、上述の行政書士関連は全く検討されていないのである。この原因は、法務省が司法書士を所管しているのに対して、行政書士を所管しているのが総務省であることから、いわば身内ではないの、行政書士法に関する理解が十分でないためと考えられる。そこで、少なくとも上記手続きに関しては、行政書士に関して検討を進めるべきである。あわせて、総務省においては、行政手続きの国家資格者である行政書士に依頼する権利が国民にあることを、各省庁に連携し、各省庁における行政書士に対する理解を深めることで、オンライン手続きにおける行政書士制度の推進を図って頂きたい。	個人	警察庁 総務省 法務省 国土交通省	【法務省】 (備化法関係) 備化申請は、申請者の備化意思を直接確認する必要があることから、「備化申請は、申請しようとする者が自ら法務局又は地方法務局に出頭して、書面によつてしなければならない。」と規定されており、任意代理による申請は認められていません。 (出入国管理及び難民認定法関係) 所属する行政書士会を経由してその所在地を管轄する地方入国管理局長に届け出た行政書士は、外国人本人に代わり申請を取り次ぐことができ、外国人本人が自ら出席して申請を行うことを要しません。 【国土交通省】 <建設業申請> 建設業法第5条において一般建設業の許可を受けようとする者は、国土交通省令の定めるところにより、二以上の都道府県の区域内に営業所を設けて営業しようとする場合にあつては国土交通大臣に、一つの都道府県の区域内のみ営業所を設けて営業しようとする場合にあつては当該営業所の所在地を管轄する都道府県知事に許可申請書を提出しなければならない。また、建設業許可については現時点で申請の電子化がなされていない。 <宅地建物取引業申請> 宅地建物取引業法第4条において、宅地建物取引業を営もうとする者は、二以上の都道府県の区域内に事務所を設置してその事業を営もうとする場合にあつては国土交通大臣に、一つの都道府県の区域内のみ事務所を設置してその事業を営もうとする場合にあつては当該事務所所在地を管轄する都道府県知事に、免許申請書を提出しなければならないとされています。また、宅建業免許については現在、申請の電子化がなされておられません。 <自動車登録申請> 自動車登録申請におけるオンライン手続きである自動車保有関係手続きのワンストップサービス(OSS)では、自動車の登録・保管所証明・自動車税・自動車税に併せての手続きを一括で電子申請することが可能となっており、OSSで申請する場合には、原則、書面での原本の提示又は添付書類の提出は必要としておりません。 なお、一手手続きの添付書類については電子化されていないことから、書面での提出が必要となっております。	国籍法施行規則第2条第2項 出入国管理及び難民認定法第7条の2、第20条、第21条、第22条、第22条の2、第61条の9の3 出入国管理及び難民認定法施行規則第6条の2、第20条、第21条、第22条、第24条、第59条の6 <建設業申請> 建設業法第5条 建設業法施行規則第2条 <宅地建物取引業申請> 宅地建物取引業法第4条 宅地建物取引業法第4条 宅地建物取引業法施行規則第1条、第1条の2 <自動車登録申請> 該当法令無し	【法務省】 備化申請は、任意代理による申請は認められておらず、任意代理による申請の際に添付書類を省略するという御提案に対応することはできません。 【国土交通省】 (出入国管理及び難民認定法関係) 平成30年度からオンライン申請の一部を開始することとしており、当該開始に向けて具体的な制度設計やオンラインシステムの詳細の検討等、所要の準備を進めています。 【国土交通省】 <建設業申請> 建設業許可については現時点で申請の電子化がなされていないため、ご指摘のオンライン申請における士業者による原本や添付書類の確認申請については今後の検討課題と認識しております。 <宅地建物取引業申請> 宅建業免許については現在、申請の電子化がなされていないため、ご指摘のオンライン申請における士業者による原本や添付書類の確認申請については今後の検討課題と認識しております。 <自動車登録申請> OSSで申請する場合、原則、添付書類を電子化しオンラインで送付頂くことで、書面での原本の提示又は添付書類の提出は必要と不要となります。 なお、電子化されていない添付書類については、今後、添付書類の電子化に向け、その可能性について検討を行ってまいります。			
301030001	30年10月30日	30年11月16日	30年12月18日	建設業許可申請書の厚紙表紙の廃止について	建設業許可の申請をする場合、A3サイズの厚紙を半分ほど、表紙として使用しなければなりません。事業者としては、申請のために厚紙を購入しなければならず、負担となっている。実務としては、厚紙以外の普通紙を表紙とした場合、窓口で受け付ける場合と、受け付けない場合があり、今ひとつ統一されていない。受け付けられない場合は、近隣の販売所で100円程度で購入するように指導され、格内は手書きを強いられる。行政事務の用途としても、普通紙でも何ら問題ないので、厚紙を必要とする規制を廃止していただきたい。	個人	国土交通省	建設業法第5条 建設業法施行規則第2条	事実確認	建設業法上、許可申請において、申請時にA3サイズの厚紙表紙を使用しなければならぬ旨の規定はございません。また、都道府県知事許可に係る事務は地方自治法上の事務とされており、個に国土交通大臣許可申請が都道府県を經由する過程において、厚紙を使用するよう指導している事実がある場合には、その必要はない旨都道府県に対して周知してまいります。		○	
301030002	30年10月30日	30年11月16日	30年12月18日	建設コンサルタントの登録証の発行	建設コンサルタントの登録を受けなければ、公共入れなどへの入札資格として認められない場合がある。そのため、多くのゼネコンや測量会社などは建設コンサルタントの登録を受けている。国土交通省には登録証の発行制度がない。そのため、入札資格の登録などにあつては、資格業者である事実を証するものが、登録申請書への受領印を押した控えに代わられ、複数の入札登録手続きを平行して行う際、受付をする相手方に支障が生じている。受け付ける相手方の支障としては、資格を喪失しているも、印鑑証明書などのような3ヶ月以内の証明といったものを発行する制度がないため、確認するために国土交通省の許認可業者検索サイトで1社ごとに調べなくてはならず、手間がかかることになる。そこで、登録の事実を証する書面の発行制度を創設するべきである。	個人	国土交通省	建設コンサルタントの登録状況については、建設コンサルタント登録規程第16条第1項に基づき、登録簿及び新規・更新登録申請書、現況報告書、変更申請書の写しを公衆の閲覧に供することとしております。また、第2項に基づき、国、地方公共団体その他の者は、建設コンサルタント業務に申し込む必要がある場合において、現況報告書の写しを閲覧することができるとしてあります。 また、平成22年2月に建設関連業検討会において、建設関連業のあり方と、企業、業界、国、発注者といった関係者それぞれが果たすべき役割についてとりまとめた「建設関連業の課題と展望」は、「国民及び発注者が登録業者に関する情報を容易に得ることができるよう、インターネットを介した情報提供の仕組みづくりを検討すべきとされました。これを踏まえ、平成22年度より情報提供を行うためのシステム開発を行い、平成23年度より、建設関連業(建設コンサル、地質調査業者、測量業者)の登録業者に関し、インターネットを介した情報提供を開始してあります。この、「建設関連業の登録業者に関する情報提供システム」は毎月更新を行っているもので、登録状況について更新日時時点の最新の状況(現況報告書を含む)を反映しております。	建設コンサルタント登録規程第16条	現行制度下で対応可能	「建設関連業の登録業者に関する情報提供システム」は建設関連業検討会においてなされたとりまとめに則り、国民及び発注者が登録業者に関する情報を容易に得ることができるよう開発したもので、登録状況について更新日時時点の最新の状況(現況報告書を含む)を反映しており、現在登録されている業者を確認する方法としては最も信頼性が高いものと考えております。 登録を証するものとしては、「建設関連業の登録業者に関する情報提供システム」のデータを二活用いただけますようお願い申し上げます。		

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

※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。
 ◎:各WGで既に検討中又は検討を行う事項
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)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	ワーキング・グループにおける処理方針
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要		
301118001	30年11月18日	30年12月10日	31年4月24日	確認申請における審査の特例の合理化について(構造耐力関係)	都市計画区域内等において建築基準法(以下「法」という。)に基づく確認申請を行う場合、小規模(法第6条第1項第一号から第三号までに該当しないものをいう。以下同じ。)な建築物で建築士の設計によるものは、法第20条第1項第四号イ(以下「仕様規定」という。)が審査対象から除かれています。(法第6条の4第1項第三号、同施行令第10条第二号イ及び第四号イ) 一方法第86条の7は審査対象から除かれていないため、法第20条の既存不適格建築物に小規模な独立部分(法第86条の7第2項に規定する独立部分をいう。以下同じ。)を同一棟として増築する場合は、増築する独立部分に適用される構造耐力基準が実質的には仕様規定であるにもかかわらず審査の対象になります。(国土交通省ホームページ掲載「建築確認手続き等の運用改善に係る講習会の開催等について」JQ&A 小規模建築物(木造住宅等)No8参照) また、複数の小規模な独立部分から成る新築計画(棟単位で小規模な建築物に該当するものを除く。)の場合も、仕様規定が審査の対象になります。(国土交通省ホームページ掲載「建築基準法の一部を改正する法律(平成26年法律第54号)について」1.概要 質疑応答集 ○構造関係 (1)法第20条関係No3参照) しかし、構造耐力基準が新築の部分・増築する部分にかかわらず独立部分ごとに適用される(国住指第555号 国住街第39号 平成27年5月27日)ことを踏まえれば、審査においても統一的に扱うべきと考えられます。(平成27年の特定増改築構造計算基準の新設も、そのような趣旨だったと理解しております。) そこで、小規模な独立部分で建築士の設計によるものは、棟新築・新築の部分・増築する部分にかかわらず、仕様規定を審査対象から除外することを提案します。この提案により、審査期間の短縮が見込まれます。	個人	国土交通省	・建築主が建築物を建築しようとする場合には、建築基準法第6条第1項の規定に基づき、確認申請を行うことが必要とされています。その際、法第6条の4の規定に基づき、法第6条第1項第4号に掲げる建築物で建築士の設計に係るものについては、確認の特例が設けられているところです。	建築基準法第6条第1項、第6条の4、第20条	対応不可	法第20条第2項により別の建築物としてみなされた部分は、法第6条第1項第4号に該当しないため、確認の特例を受けることはできません。		

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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

※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。
 ◎:各WGで既に検討中又は検討を行う事項
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)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	ワーキング・グループにおける処理方針	
								制度の現状	該当法令等	対応の分類			対応の概要
310121003	31年1月21日	31年2月9日	31年2月28日	土地収用法に係る書類作成委託業務に関する行政書士法の遵守	国土交通省は、各地方整備局ごとに『用地調査等業務共通仕様書』と『事業認定申請図書作成要領』を置き、土地収用法に係る行政事務について、請負に付する際においての仕様及び要領を定めている。 用地調査等業務共通仕様書(九州地方整備局) http://www.qsr.mlit.go.jp/n-youchi/kokyo-youchi/pdf/chousa_00.pdf これらの規程には、行政が民間に委託をする土地収用法に係る手続きに関して、次の書類の作成業務が定められている。 (1)事業認定申請図書の作成 (2)裁決申請図書の作成 (3)明渡裁決申立図書の作成 これらは、知事や次官、取用委員会に提出する書類(つまり、「官公署」に提出する書類)である。 そして、これらの書類の作成業務に関する入札参加資格として、国土交通省は、仕様書によって、次の資格者の在籍を求めている。 (7)補償業務管理士(補償関連部門) (イ)公共用地取得実務経験者 しかしながら、官公署に提出する書類については、行政書士法により行政書士の独占業務にあたるものである。 この点、国土交通省は、関連団体が認定した『補償業務管理士』なる民間資格者に取り扱わせて、行政書士に扱わせようとしている。 登記の嘱託事務に関しては、司法書士及び土地家屋調査士の資格者に入札参加資格を限り、これらの法律は遵守されているが、行政書士法については遵守されていないのである。 そこで、国土交通省は、法令順守の観点から、官公署に提出する書類の作成については、上記の司法書士法や土地家屋調査士法と同様に、行政書士法についても遵守し、国土交通省関連団体の民間資格者ではなく、行政書士に入札資格を限るものとして頂きたい。 次に、国土交通省告示の『補償コンサルタント登録規程』においても、上記の登録業務について同様の規程を設けて、行政書士以外の者の民間資格者を登録要件としている。これについても、司法書士や土地家屋調査士と同様に、官公署に提出する書類の作成業務については、行政書士資格を登録要件とするべきである。 最後に、ここにいう官公署に提出する書類の作成とは、他の行政機関に対する書類の作成である。内部書類の稟議書等は、行政書士法の規制対象外であるため、民間資格者に取り扱わせても問題ないが、行政書士にも扱えることを明確にしたい。	個人	国土交通省	用地調査等業務のうち事業認定申請図書等の作成業務についても共通仕様書に規定されており、この業務の内容は受注者に対して、国が事業認定申請を行うために必要な土地等の調査、各種図面等の資料作成、情報の収集等を行わせるものです。 国は、受注者から納品された成果物を参考に、事業認定機関(認定庁)に対する事前の相談のための書類を作成の上事前の相談を行い、最終的には国自らの責任と判断において提出用の書類を作成し、事業認定申請手続きを行っているところです。 また、補償コンサルタント登録規程第3条においては、補償コンサルタント(公共事業に必要な土地等の取得若しくは使用又はこれに伴う損失の補償又はこれらに関連する業務を行う者)の登録に関し、登録部門ごとに当該登録部門に係る補償業務の管理をつかさどる専任の者を置くこととされており、その要件として、補償業務に関する7年以上の実務経験を有する者や、これと同程度の実務経験を有する者として補償業務管理士の資格を有する者等が認定されているところです。	用地調査等業務共通仕様書 補償コンサルタント登録規程	対応不可	共通仕様書に基づき受注者に依頼しているのは、国自らが事業認定申請書を作成するために必要となる土地等の調査、各種図面等の資料作成、情報の収集等を行うことです。 その上で、こうした業務を適切に行うためには、用地補償に関する知見を持つ専門家であることが必要であることから、入札参加資格要件や補償コンサルタント登録の申請者には、当該用地調査等業務の主たる業務に関し7年以上の実務経験を有する者、若しくは当該用地調査等業務の主たる業務に関する補償業務管理士の資格を有する者等の登録要件を求めているものです。		
310206013	31年2月6日	31年3月6日	31年4月5日	着床式洋上風力発電の撤去時における海底面基礎杭の取扱いの明確化	【提案の具体的内容】 着床式洋上風力発電の撤去時における海底面基礎杭の取扱いについて、一部残置を認める可能性を含め、政府審議会等の場において、早急に議論を開始し、結論を得るべきである。 【提案理由】 洋上風力発電設備等の要求性能や維持管理の方法基準を定める「公募対象施設等又はその維持管理の方法の基準」に監視必要な事項を定める告示(平成28年6月30日国土交通省告示第858号)において、現在、洋上風力発電設備撤去後の基礎杭の取扱いが明確化されていない。 着床式洋上風力発電設備の撤去時の基礎杭の取扱いが明確化されていないことで、事業の予見可能性に不透明感が生じている。 基礎杭の取扱いについては、すでに欧州において、完全撤去と一部残置の両者について、検討が行われており、わが国においても早期の検討が求められる。とりわけ、一部残置については、完全撤去と比較して以下のような優位性があると考えられる。具体的には、環境面への影響については、海底有害沈殿物の拡散が抑制できること、生態系への影響については、水中騒音の低減が可能となること、漁業に対する影響としては、残存する基礎杭が人工漁礁となることが考えられる。加えて、完全撤去に比べ工期短縮が可能となるなど、経済面でもメリットがあるとの指摘がある。 基礎杭の取扱いが明確化させることで、事業の予見可能性が高まり、わが国における再生可能エネルギーの主力電源化の一助となると考えられる。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省 環境省	・海洋環境の保全に関しては、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律(以下「海防法」とい)第3条第1項10号の海洋施設である着床式洋上風力発電施設を海洋に捨てようとする者は、海防法第43条の2の規定により環境大臣の許可を受けなければならないとされています。 ・現在、海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律(以下「再生エネルギー法」とい)の運用について検討を進めております。 ・海域占用については占用許可期間の満了時には海域の利用又は保全に支障を与えないように当該施設を撤去する必要がありますが、着床式洋上風力発電施設の基礎杭の取扱いについては現時点では明確化されてません。	・海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律 ・海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律	検討し着手	・海防法上の海洋施設である着床式洋上風力発電施設を海洋に捨てようとする者は、海防法第43条の2の規定により環境大臣の許可を受けなければならないとされています。海洋施設の廃棄が廃棄海域の海洋環境の保全に著しい障害を及ぼすおそれがないものであること、海洋に捨てる場合のほう撤去よりも海洋環境保全の見地からより適切であることが確認できれば、環境大臣の許可を得た上で残置を行うことが可能です。 ・再生エネルギー法では洋上風力発電施設の撤去方法については選定事業者になる者が出す公募占用計画に記載することとしており、経済産業大臣及び国土交通大臣が公募占用計画等に適合しているか審査することとなります。 ・現在、洋上風力発電施設の一部残置(廃棄)について関係省庁で検討を進めているところです。 ・なお、国土交通省では、港湾における洋上風力発電施設検討委員会維持管理WGにおいて維持管理の方法についての基準の策定を進めており、「公募対象施設等又はその維持管理の方法の基準」に必要事項を定める告示(平成29年6月30日国土交通省告示第858号)に洋上風力発電施設の撤去についても記載する予定です。		

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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

※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。
 ◎：各WGで既に検討中又は検討を行う事項
 ○：所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)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	ワーキング・グループにおける処理方針	
								制度の現状	該当法令等	対応の分類			対応の概要
310206018	31年2月6日	31年3月6日	31年4月24日	農業用施設における建築基準法の適用基準緩和	<p>【提案の具体的内容】 農業用施設において、指定建築材料の使用に関する基準を緩和すべきである。</p> <p>【提案理由】 農業用施設は、被覆資材がビニール等で取り外しが容易なものを除いて建築基準法上の建築物とされるため、建築基準法上の第37条で定める指定建築材料を使用しなければならない。これらの基準が適用されると、結果、過大なコストがかかることで、採光性の悪化による収量・品質の低下といった問題が発生しており、生産性が著しく損なわれている。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	<p>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。このため、農業用施設に限らず、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。</p> <p>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。</p> <p>建築物の基礎、主要構造部その他安全上、防火上又は衛生上重要な建築基準法施行令第144条の3で定める建築物の部分に使用する木材、鋼材、コンクリートその他の建築材料として平成12年建設省告示第144号第1号に規定する材料(以下「指定建築材料」という。)については、次のいずれかに該当するものでなければなりません。 ・その品質が、指定建築材料ごとに国土交通大臣の指定する日本工業規格又は日本農林規格に適合するもの ・指定建築材料ごとに国土交通大臣が定める安全上、防火上又は衛生上必要な品質に関する技術的基準に適合するものであることについて国土交通大臣の認定を受けたもの</p>	建築基準法第2条第1項、第6条第1項、第37条、建築基準法施行令第144条の3、平成12年建設省告示第144号	対応不可	<p>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。農業用施設については、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と考えます。</p> <p>建築基準法第37条の規定は、地震力や風圧力等に対する建築物の安全性の確保等のため、建築物の主要部分に使用する指定建築材料に対して品質の確保を求めているものであり、用途(農業用施設等)に応じて緩緩和を行うこととはできません。なお、屋根にガラスやプラスチック等の指定建築材料に該当しない材料を用いる場合については、建築基準法第37条の規定は適用されません。</p>		
310206020	31年2月6日	31年3月6日	31年4月5日	気象予報業務の定義の変更	<p>【提案の具体的内容】 気象業務法第2条第6号にて定義されている「予報」業務のうち、自社の技術を用いた気象データをもとにしたシステム等の販売については「予報」業務にあたりないものとすべきである。</p> <p>【提案理由】 「予報」とは、気象業務法第2条第6号において、「観測の成果に基づく現象の予想の発表」と定義されており、具体的には「(時)と(場所)を特定して、今後生じる自然現象の状況を、観測の成果を元に自然科学的方法によって予想し、その結果を利用者(第三者)へ提供する」となっている。この予報業務は国民生活や企業活動等と深く関連しており、技術的な裏付けの無い予報が社会に発表されると、その予報に基づいて行動した者に混乱や被害を与えるなど、社会の安全を損なう恐れがあることから、気象業務法第17条において、「気象庁以外の者が気象、地象、津波、高潮、波浪又は洪水の予報の業務(以下「予報業務」という。)を行うおとする場合、気象庁長の許可を受けなければならない」と定められている。このため、天気予報が目的ではなくとも、自社技術により取得した気象予報データを提供する、またはその分析を通じて具体的な農作業等のアドバイスやコンサルタントを行うことも「予報」と位置付けられ、当該業務を行うためには予報業務の許可を受けなければならない。しかし、こうしたデータ提供等の業務が社会の安全の損傷に直接影響するとは考えにくい。むしろ、当該業務を「予報」に該当しないとすれば、気象データの活用が促進され、農産物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	<p>予報は、国民生活や企業活動に密接に関わっていることから、自然科学的方法に基づかない等の、技術的な裏付けのない予報が広く社会に発表された場合、その予報に基づいて行動した者に混乱や被害を与えるなどの恐れがあります。このため、気象業務法(昭和27年法律第165号、以下「法」という。)第17条第1項の規定により、気象庁以外の者が気象、地象、津波、高潮、波浪又は洪水の予報の業務(以下「予報業務」という。)を行うおとする場合は、気象庁長の許可を受けなければならない。</p> <p>また、法第17条第2項の規定により、この許可は、予報業務の目的及び範囲を定めて行うこととされています。気象業務法施行規則(昭和27年運輸省令第101号)第10条と第11条の規定により、予報業務の目的及び範囲に関する事項は、許可や変更等の申請の際に記載するよう求められており、その内容は「予報業務の許可等に関する審査基準、標準処理期間及び処分基準」(以下「審査基準」という。)で具体的に定めています。審査基準において予報業務の目的は、特定向け予報(契約等に基づき特定の者に限って提供する予報)であって、かつ、当該特定の者の利用に供するものと一般向け予報(特定向け予報以外の予報)に区分されています。このうち、特定向け予報は契約等に基づき提供され、事業者独自の技術により作成される予報であることや、その予報の利用上の留意事項等を利用者は予め説明を受ける等ことから、一般向け予報に比べて審査基準が緩和されています。</p> <p>また、気象の場合、審査基準では、予報の範囲のうちの予報を行おうとする現象として、天気の他に気温、降水、風向、風速などの大気のプロ現象を対象とし、このような現象の予報を許可の対象としています。</p>	気象業務法第17条、気象業務法施行規則第10条、第11条	現行制度下で対応可能	<p>販売したシステム等を通じて、独自に作成した気象予報データを第三者に提供する業務を行おうとする場合は、法第17条第1項の規定により予報業務の許可を受けなければならないませんが、提案理由にあるように、自ら予報を行うのではなく、自社技術により他の者から取得した気象予報データを提供する、または、その分析を通じて具体的な農作業等のアドバイスやコンサルタント業務を行うという趣旨であれば、現行制度下で予報業務許可の対象にはあたりません。</p> <p>なお、気象庁では、平成30年8月の交通政策審議会気象分科会の提言を踏まえ、近年の技術進歩や社会情勢の変化に応じ、気象予報に係る予報業務許可制度を検証し、防災情報との整合性の観点から十分留意しつつ、実施可能な見直しを順次進めていることとする。</p>		
310206025	31年2月6日	31年3月6日	31年5月24日	国民健康保険団体連合会への届出・変更届出(以下、「報酬請求及び受領」に関する届出)の統一	<p>【提案の具体的内容】 介護保険制度における指定申請・変更届出、報酬請求及び受領に関する届出・変更届出、事故報告の届出様式を全国統一し、各地方自治体にその活用を求めるべき。</p> <p>【提案理由】 ・現行では、介護保険制度の手続きにおいて、指定申請・変更届出、報酬請求及び受領に関する届出・変更届出、事故報告を行う際には、それぞれ定められた自治体(保険者および管轄の自治体等)へ届出を提出している。 ・指定申請・変更届出については厚生労働省事務連絡(2016年9月28日老健局総務課認知症施策推進室、高齢者支援課、振興課、老人保健課)から「届出項目と給付費等の請求及び受領に関する国民健康保険団体連合会への届出・変更届出(以下、「報酬請求及び受領」に関する届出)の統一」の届出様式を提出している。これは、各地方自治体の事務の抜本的効率化にはつながらない。 ・また、報酬請求及び受領に関する届出・変更届出、事故報告の届出についてはエニエル形式の届出様式の提供などがなされていない。 ・したがって、届出申請・変更届出、報酬請求及び受領に関する届出・変更届出、事故報告の届出様式を全国統一し、各自治体にその活用を求めることが適当である。その際、自治体の事務上必須と判断される情報については、その種類等に関して自治体が妥当性を判断するためのガイドラインを厚生労働省が示し、その後の状況をモニタリングするとした上で、別添付にて提出することも考えられる。 ・これを実現した上で、将来的には、国、自治体、介護事業者等の関係者との慎重な検討を行い、各種届出を一元的かつ電子的に提出することが可能なプラットフォームを構築していくべきである。 また、老人福祉法に基づく手続きおよび高齢者住まい法におけるサービス付き高齢者住宅に係る手続きについても同様の対応をしていくべきである。</p>	(一社)日本経済団体連合会	厚生労働省 国土交通省	<p>・介護保険サービス事業者等の指定申請及び変更届出については、「介護保険法施行規則(平成11年厚生省令第30号)において、指定を受けようとする者が提出すべき項目を定めているのに加え、各サービス等の人員、設備及び運営の基準に関する省令において、地方自治体が行うべき基準及び参酌すべき基準を定めています。その上で、事務連絡(直近の届出は「指定居宅サービス事業所、介護保険施設、指定介護予防サービス事業所、指定地域密着型サービス事業所、指定地域密着型介護予防サービス事業所及び指定居宅介護支援事業所の指定に関する様式例について」(平成30年9月28日厚生労働省老健局総務課認知症施策推進室・高齢者支援課・振興課・老人保健課事務連絡))において、申請書の様式例及び添付すべき書類と参考様式を示しています。</p> <p>・介護報酬請求の加算に関する届出については、各サービス等の費用の額の算定に関する基準を示す告示にて、費用の算定に関する基準(単位数表等)を定めています。その上で、「指定居宅サービス」に要する費用の額の算定に関する基準、指定居宅介護支援に要する費用の額の算定に関する基準、指定施設サービス等に要する費用の額の算定に関する基準、指定介護予防サービスに要する費用の額の算定に関する基準、指定地域密着型サービスに要する費用の額の算定に関する基準、指定地域密着型介護予防サービスに要する費用の額の算定に関する基準の制定に伴う給付費算定に係る体制等に関する届出における留意点について、[平成12年3月8日老令第41号]厚生省老人保健福祉局企画課長通知にて、届出項目、届出様式、記載上の留意点を示しています。さらに、一部加算等について、別途通知により、事務処理手順及び様式を示しています(例：介護職員処遇改善加算)。</p> <p>・事故報告の届出については、各介護保険サービス等の人員、設備及び運営の基準に関する省令において、事故が発生した場合には市町村に連絡を行うことが規定されています。その際の様式については、各市町村が定めている場合もあります。</p>		検討着手	<p>介護保険制度における行政が求める文書については、簡素化等に関する検討を進めており、平成30年度老人保健健康増進等事業「介護サービス事業者による介護報酬請求及び指定申請に関する届出様式等の削減に向けた調査研究事業」の結果も踏まえて、老人福祉法・高齢者住まい法に基づき「届出」に関して、必要に応じて上記と併せて検討を行う予定です。</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

※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。
 ◎:各WGで既に検討中又は検討を行う事項
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)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	ワーキング・グループにおける処理方針
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要		
310208015	31年2月8日	31年3月6日	31年4月24日	建築確認申請の電子化の促進に向けた環境整備	<p><提案内容と提案理由> 建築物の新築や増改築時に必要な建築確認については、行政に代わり民間の「指定確認検査機関」が実施することができる。行政手続オンライン化等により、建築確認の電子申請が認められているものの、建築確認手続きに必要な資料の一部が電子化されていないほか、一部の資料は電子化により書面の場合に比べて大幅に使い勝手が低下する。建築確認手続きの電子化を促進し、指定確認検査機関の負担を軽減する観点から、以下2点を要望する。 1. 電子申請の促進に向けた各行政の業務改革 書面を前提した手続きを見直し、指定確認検査機関が業務を電子的に完結可能とすべきである。 (具体例) ①一部自治体が求める事前協議 事前協議後に行政が経由を押印した書面の調査書を発行し、建築確認の申請者は当該調査書を指定確認検査機関に提出している。 ②建築工事届 建築主が指定確認検査機関を経由して建築主事に書面を送付する運用がなされている。 ③消防同意 消防機関が建築に同意した旨を書面で指定確認検査機関に通知している。 ④確認検査報告書 指定確認検査機関が特定行政庁に書面の報告書を提出しなければならない。 ⑤委任状の原本 委任者が押印した書面を申請者が指定確認検査機関に提出している。</p> <p>2. 設計者の押印が必要な図面の削減 建築確認申請時の添付資料である設計者の作成図面が複数ある場合、各図面に押印が必要となる。電子申請に際しては複数の図面をまとめたファイルに電子署名を付与するのが通常だが、この場合、図面のか所に訂正があるとファイル全体を作り直して電子署名を付与して再提出する必要が生じ、指定確認検査機関の審査時に訂正箇所以外を含むファイル全体を確認しなければならない。仮に書面と同様に図面毎に一つのファイルを作成した場合には、ファイル数が膨大となり、指定確認検査機関の確認作業に大きな負担が生じる。書面提出の場合には訂正箇所にて訂正印を押印すれば済むため、電子化による申請側・審査側の負担が過大となっている。 そこで、電子申請における審査途上の資料の差し替えを容易にする観点から、設計者の押印が必要な資料を減少すべきである。例えば、作成図面を代表する資料(図面リスト等)のみに電子署名を付与し、その他の図面には電子スタンプ等を押印することが考えられる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建築主が代理者によって建築基準法第6条第1項の規定による確認の申請を行う場合にあつては、建築基準法施行規則第1条の3第1項第3号に基づき、建築主から代理者への委任を証する委任状の原本を提出することが必要です。 ・確認申請において提出する設計図書には、建築士法第20条第1項に基づき、設計を行った一級建築士、二級建築士又は土木造建築士である旨の表示をして記名及び押印をすることが必要です。	建築基準法第6条第1項、建築基準法施行規則第1条の3第1項第3号、建築士法第20条	1. 検討を予定 2. 現行制度下で対応可能	【1. について】 電子申請の促進に向けた制度の見直しや運用の明確化については、日本建築行政会議ICT活用部会とも連携を図りながら、引き続き取り組んでいきたいと考えます。 【2. について】 電子申請に際して複数の図面をまとめたファイルに電子署名を付与する場合において、一部の図面を修正した上でファイル全体を再提出する際には、ご指摘のとおり、審査側は修正した図面以外が変更されていないことを確認する工数が増えることとなりますが、その対策としては、日本建築行政会議ICT活用部会「建築確認検査電子申請等ガイドライン」(平成30年9月改訂)において、修正箇所を枠線で囲む等の措置を申請側に求めることや、修正箇所を自動検出するソフトウェアを利用し変更箇所を容易に把握することが有効であるとされています。		
310208019	31年2月8日	31年3月6日	31年4月5日	屋外広告物法ガイドラインの適用除外の明確化	<p><提案内容と提案理由> 屋外広告物法に基づき、立看板等の可動式広告は「屋外広告物」に該当して規制の対象となる。また、同法に基づき、各都道府県等は屋外広告物条例を制定し、届出の対象となる広告物の規格や期間を定めることができる。このため、コンビニエンスストアが来店客の安全対策や店舗住居への配慮を目的に設置する「サイン・サイン」が「お高い看板」も屋外広告物とみなされる。さらには、各都道府県等が定める条例についても、市区町村で解釈が異なる場合があり、その場合は自治体に応じた対応をしなければならず、広域で事業活動を行う企業には大きな負担となっている。 上記のサインや看板は、屋外広告物法の目的である「良好な景観の形成」「良好な景観の維持」「公衆に対する危害の防止」に抵触するものではない。そこで、安全対策や店舗住居への配慮を目的に設置する設備については、屋外広告物法ガイドラインの「適用除外」に記載のある「自己の管理する土地又は物件に管理上の必要に基づき表示する広告物又はこれの掲出物件で規制で定める基準に適合するもの」に該当することを明確化し、各自治体に周知すべきである。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	立看板等(※1)の可動式広告は、屋外広告物法において規制の対象とされる「屋外広告物」に該当します。 届出の対象となる広告物については、屋外広告物法第4条(※2)に基づき、都道府県が条例で定めることができることになっています。 また、屋外広告物法の運用に関する技術的助言として国が定めている屋外広告物条例ガイドラインにおいては、許可地域等の規定を除外する広告物等として、「自己の管理する土地等に管理上の必要に基づき表示する広告物等」で規制で定める基準に適合するもの」と示すとともに、当該ガイドラインの運用上の参考事項として、「管理上の必要に基づく広告物の基準においては、表示面積を必要最小限度にとどめ、おおむね〇・三平方メートル以上とし、かつ、周囲の景観と調和したものとすることが望ましい。」旨を示しています。 ※1 立看板等(容易に移動させることができる状態)で立てられ、又は工作物等に立て掛けられている立看板その他これに類する広告物又は掲出物件(これらを支える台を含む。)をいう。 ※2 第4条 都道府県は、条例で定めるところにより、良好な景観を形成し、若しくは風致を維持し、又は公衆に対する危害を防止するために必要があると認めるときは、広告物の表示又は掲出物件の設置(前条の規定に基づく条例によりその表示又は設置が禁止されているものを除く。)について、都道府県知事の許可を受けなければならないとすることその他必要な制限をすることができる。	屋外広告物法第2条第1項、屋外広告物法第4条	現行制度下で対応可能	屋外広告物規制は、各地域の特性に応じて行われるべきことを踏まえ、屋外広告物法では、屋外広告物の表示等に関する制限の内容等についてその基本的な枠組みを定め、各地域に適用される規制は条例によることとしています。そのため、届出の対象となる広告物については、屋外広告物条例ガイドラインを参考にしつつ、各自治体に委ねられています。		
310213001	31年2月13日	31年3月6日	31年4月5日	第一種低層住居専用地域および工業専用地域におけるコンビニエンスストア建築許可の拡大	<p>【提案の具体的内容】 「規制改革の推進と都市計画・建築規制制度の運用について」(平成17年3月25日国都計第149号・国住街第295号)および「第一種低層住居専用地域及び第二種低層住居専用地域におけるコンビニエンスストアの立地に対する建築基準法第48条の規定に基づく許可の運用について(技術的助言)」(平成28年8月3日国住街第303号)の内容を各地方自治体に改めて周知徹底すべきである。</p> <p>【提案理由】 第一種低層住居専用地域および工業専用地域においては、原則として物品販売店舗の建築が禁止されている。こうしたなか、前述の通達2通では、これらの地域においても、各地域の個別の状況に応じて、建築基準法第48条に基づきコンビニエンスストアの建築を許可の対象とするよう通知している。 しかし、実際に建築が許可された例がほとんどない地域があるなど、地域毎に対応が大きく異なる。そのため、前述の通達2通について、各地方自治体に改めて周知徹底することが望ましい。 要望が実現して第一種低層住居専用地域および工業専用地域におけるコンビニエンスストアの出店が増加することで、各地域の居住者・労働者の利便性が向上する。</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は、良好な市街地環境を確保するために、建築物の用途制限等の基準が定められています。コンビニエンスストアについては、第一種低層住居専用地域及び工業専用地域では原則として建築できませんが、特定行政庁が第一種低層住居専用地域における良好な住居の環境を害するおそれがない等と認め許可した場合及び工業専用地域における工業の利便を害するおそれがない等と認め許可した場合については、建築することが可能です。 また、「規制改革の推進と都市計画・建築規制制度の運用について」(平成17年3月25日付国都計第149号・国住街第295号)については、「規制改革実施計画」(平成28年6月2日閣議決定)を踏まえ、「建築基準法第48条第12項の規定に関する許可の運用について(周知)」(平成28年6月7日付事務連絡)より地方自治体に対して改めて周知するとともに、「第一種低層住居専用地域及び第二種低層住居専用地域におけるコンビニエンスストアの立地に対する建築基準法第48条の規定に基づく許可の運用について」(平成28年8月3日)を地方自治体に対して通知したところです。	都市計画法第9条、建築基準法第48条	対応	地方自治体の建築行政・都市行政担当者向けの説明会等において、左記の通知について改めて周知徹底することとします。		

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

※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。
 ◎:各WGで既に検討中又は検討を行う事項
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)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	ワーキング・グループにおける処理方針
								制度の現状	該当法令等	対応の分類		
310213002	31年2月13日	31年3月6日	31年4月5日	市街化調整区域の沿道におけるコンビニエンスストア立地に関する開発許可の統一化	<p>【提案の具体的内容】市街化調整区域の沿道におけるコンビニエンスストアの立地に関する開発許可について、国から各地方自治体に対して、統一的な対応指針を示すべきである。</p> <p>【提案理由】地方自治体は、市街化調整区域であっても、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道路管理施設、休憩所又は給油所等である建築物又は第一種特定工作の建築・建設に必要な開発行為を許可することができる。しかし、許可の基準は地方自治体ごとに大きく異なっており、一部の地域ではコンビニエンスストアの出店が進んでいない。要望が実現すれば、より多くの地域において沿道にコンビニエンスストアが立地されることとなり、住民の利便性向上が図られる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	都市計画法第34条第9号、都市計画法施行令第29条の7	現行制度下で対応可能	都市計画法第34条第9号及び同法施行令第29条の7は、休憩所等の施設を適切な位置に配置することにより、道路の円滑な交通を確保することを趣旨としています。コンビニエンスストアについては、自動車の運転者の休憩のための施設と認められる場合には、施行令第29条の7第1号に規定する休憩所として立地が可能です。開発許可事務は地方公共団体の自治事務であり、同号に該当するか否かの判断は、各開発許可権者において、上記趣旨を踏まえ、地域の実情等に応じて個別具体的に判断することが適当と考えます。		
310213003	31年2月13日	31年3月6日	31年4月5日	再開発事業と区画整理事業との一体的施行による区画整理権利者との交渉等の円滑化	<p>【提案の具体的内容】再開発事業と区画整理事業との一体的施行において、従前再開発地区内で共同化の申出をしなかった者に対して、再開発事業施行者の発意による明渡し交渉や訴訟提起を可能とすべきである。</p> <p>【提案理由】再開発事業と区画整理事業との一体的施行において、従前再開発地区内で共同化の申出をしなかった者が存在してあり、区画整理事業による建物の明渡しが完了していない場合、再開発事業施行者は当然、解体工事に着手できない。しかし、区画整理権利者との協議は、あくまで区画整理事業施行者が行うことによる。そのため、当該建物が再開発事業区域内にあっても再開発事業者が直接の協議、対応をすることはできず、区画整理事業施行者による交渉等により明渡しが行われるまで待たざるを得ず、事業遅延の原因となる。要望が実現すれば、再開発事業と区画整理事業の一体的施行を円滑に実施できるようになり、都市再開発が促進される。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	土地区画整理法第6条、第7条、第85条の3、第98条、第99条、都市再開発法第6条、第118条の31	対応不可	一体的施行の制度を活用する場合であっても、土地区画整理事業と市街地再開発事業はあくまで法令上別の事業として行われるものです。原則として土地区画整理事業の施行に際して必要な建築物の移転・除却は土地区画整理法に基づき土地区画整理事業の施行者が行うべきものであることから、対応は困難です。		
310213004	31年2月13日	31年3月6日	31年4月24日	共同住宅等から老人ホームへの用途変更における既存不適格適及の適用除外	<p>【提案の具体的内容】共同住宅、寄宿舍等から老人ホームへの用途変更については、既存不適格適及の対象外とすべきである。</p> <p>【提案理由】建築物の用途変更に際しては、当該用途変更が政令で指定する類似の用途相互間におけるものであって、かつ、建築物の大規模な修繕・模様替を行わない場合には、既存不適格適及の対象とならないとされている。また、類似の用途については、建築基準法施行令第137条の19第1項において、第2号「病院、診療所(患者の収容施設があるものに限る。)、児童福祉施設等」、同項第3号「ホテル、旅館、下宿、共同住宅、寄宿舍」などと規定されている。ここで「児童福祉施設等」には、老人ホーム、助産所、身体障害者社会参加支援施設、保護施設、婦人保護施設、老人福祉施設、母子保健施設、障害者支援施設、地域活動支援センター等が含まれる。これらの中には、病院・診療所用途に近いもの、学校用途に近いもの、共同住宅用途に近いものが混在しており、それらを一律に扱うことは合理的でない。特に、共同住宅、寄宿舍等と老人ホームは居住の用に供するという点で類似しており、これらの間で用途変更の際には既存不適格適及を適用しないことが望ましい。要望が実現すれば、既存ストックの有効活用が促進されるとともに、高齢化が進化するなかで高まる老人ホーム需要に応えることができる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建築基準法第87条第3項、建築基準法施行令第19条、第137条の19第1項	現行制度下で対応可能	用途変更前後の用途によって規制の内容及び差異が無い規定について、用途変更前に既存不適格である場合は用途変更後の用途によっては既存不適格が解除されることとなり、最新基準適合とする必要が生じってしまうもの、平成30年改正建築基準法において措置された法第87条の2(用途変更における全体計画認定制度)を活用することで、段階的に既存不適格の解消に取組むことが可能となり、実際には既存不適格のある既存ストックの活用が図られるものと考えています。		
310213005	31年2月13日	31年3月6日	31年4月24日	別棟解釈の適用範囲の拡大	<p>【提案の具体的内容】主要構造部を耐火構造とした建築物の部分(以下、「耐火構造部分」と)と主要構造部の全部または一部を木造とした建築物の部分(以下、「木造部分」と)が上下で相接して一連になっている場合についても、当該建築物が一定の条件に適合していれば、建築基準法等における建築物の一種の延べ面積の規模に応じて適用される規定の運用に当たり、それぞれの建築物の部分と別棟のものと解釈できるものとすべきである。</p> <p>【提案理由】耐火構造部分と木造部分とが相接して一連になっており、かつ、当該建築物が一定の条件に適合している場合には、建築基準法等における建築物の一種の延べ面積の規模に応じて適用される規定の運用に当たり、それぞれの建築物の部分と別棟のものと解釈できることとされている。ただし、上下に接続する場合は除かれていない。しかし、高層建築物についても、上層部が木造部分、下層部が耐火構造部分という構成であれば、仮に上層部で火災が発生した場合でも下層部に影響は出ないため、それぞれの建築物の部分と別棟と解釈しても、防火性の観点から大きな問題は生じない。要望が実現することで、RC造・鉄骨造から木造への代替によるビル建設コスト削減や木材の需要拡大などの効果が期待される。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	昭和26年3月6日住防発第14号「部分」により構造を異にする建築物の棟の解釈について」	対応不可	御提案においては、高層建築物の上層部を非耐火構造とする内容について言及されており、建築基準法は、建築物の階数の増加に伴う周囲への加害性や避難困難性の増大を考慮して、主要構造部耐火性能を求めるとの規制を定めているもので、(御提案の方法による)上下方向の別棟解釈は困難です。なお、従来、法第26条の規定により、延べ面積1,000㎡を超える建築物は、鉛直方向に区画する防火壁の設置又は耐火建築物等とすることが求められてきましたが、平成30年6月に公布された改正建築基準法において、水平方向に区画する防火床による区画も可能としたところ。当該改正法が施行されることにより、防火壁を設けることなく、下層部を鉄筋コンクリート造、上層部を木造とした建築物が実現可能となります。		

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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

※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。
 ◎:各WGで既に検討中又は検討を行う事項
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)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	ワーキング・グループにおける処理方針
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要		
310213006	31年2月13日	31年3月6日	31年4月24日	建築基準法旧第38条認定建築物の増改築等に対する新第38条認定基準の明確化	<p>【提案の具体的内容】 平成12年改正前の建築基準法第38条(以下、「旧法第38条」)に基づく認定を受けた建築物の増改築等に対する平成26年改正後の同法第38条(以下、「新法第38条」)に基づく認定制度の活用について、具体的な基準を明確にすべきである。</p> <p>【提案理由】 社会資本整備審議会「今後の建築基準制度のあり方について」(既存建築ストックの有効活用、木造建築を巡る多様なニーズへの対応並びに建築物・市街地の安全性及び良好な市街地環境の確保の総合的推進に向け)(第三次答申)(2018年2月)では、「旧法第38条認定を受けた建築物について、増改築や用途変更などの既存建築ストック活用が円滑に行われるよう、平成26年の改正法に基づく新第38条に基づく認定制度の活用を推進する」とされている。 しかし、現状では、旧法第38条の認定を受けた建築物について増改築等を行う際に、新法第38条の認定がどのような基準でなされるかは具体的に示されていない。そのため、超高層建築物など、現行法への適合が困難である旧法第38条認定建築物の増改築等が進んでいない。 要望が実現することで、旧法第38条認定を受けた超高層建築物等の増改築が促進され、既存ストックの有効活用、都市の安全性の向上につながる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建築基準法第38条	現行制度下で対応可能	旧法第38条の認定を受けていた建築物で、認定当時の建築基準法令に具体的な基準が設けられていないために認定を受けることとなったものについては、現状では、概ね各技術的基準に各々の大臣認定の規定が置かれており、基本的にはこれらの規定にて対応が可能である。 もし、いずれの大臣認定の規定でも解決できない事例がありましたら、新法第38条の活用も考えられます。この場合、その事案に応じた適切な評価方法を含めて、検討を行っていくこととなります。			
310213007	31年2月13日	31年3月6日	31年4月24日	地盤アンカーの許容応力度拡大	<p>【提案の具体的内容】 国土交通省告示第1113号第7において、地盤アンカーの引抜き方向の許容応力度に斜め方向を加えていただきたい。</p> <p>【提案理由】 2000年以前において本設地盤アンカーを採用する場合、日本建築センターの評定を取得した工法に対して個別評定を取得する必要があり、その取得件数は年間50件程度であった。2000年に建築基準法が改正され、改正に基づいた告示第1113号第7(2001年)により、評定工法以外の地盤アンカーが使用できるようになった。これにより現在では本設地盤アンカーの使用が年間300件程度に増加している。しかし、同告示において、地盤アンカーの許容応力度が鉛直方向のみで限定されており、斜め地盤アンカーを採用する場合は、評定工法であっても個別評定を取得しなければならず、斜め地盤アンカーの普及が滞っている。 現状の本設地盤アンカーは、鉛直地盤アンカーが普及しており、施工実績も年間300件程度となっているが、斜め地盤アンカーは実績が数例のみである。斜め地盤アンカーは、傾斜地で有効な内部空間を確保するための技術として重要かつ有効であると考えられるので、普及拡大を望んでいただきたい。 同告示第1113号第7において、地盤アンカーの引抜き方向の許容応力度に斜め方向が追加されれば、国内の傾斜地等での計画時に工法選定の幅が広がり、設計の自由度が増すとともに、従来の計画に比べて、工期・コストの縮減効果も期待される。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建築基準法施行令第93条 国土交通省告示第1113号第7	現行制度下で対応可能	斜め方向に用いる地盤アンカーの許容耐力については、一定の仕様や荷重条件、地盤条件等に設定したうえで大臣認定が取得されており、今後も、建築基準法第20条に基づく大臣認定を取得することで、使用が可能である。			
310213008	31年2月13日	31年3月6日	31年4月24日	直交集成板(CLT)の強軸方向における面外曲げ基準強度の見直し	<p>【提案の具体的内容】 CLT(Cross Laminated Timber)パネル工法建築物の構造計算に用いるCLTパネルの基準強度のうち、強軸方向における面外曲げ基準強度を直すべきである。</p> <p>【提案理由】 CLTパネル工法の普及に向けては、近時、構造計算に用いるCLTパネルの基準強度区分の追加がなされた。しかし、依然としてCLTの基準強度は低く設定されている。ある企業が独自でCLTの面外曲げ試験を実施したところ、断面構成によっては基準強度の約1.5~2.0倍程度の値が得られている。 適切な基準強度を定めることにより、建築におけるCLT使用材積を減らすことができるため、現状に比べ低コストでCLTを活用することが可能となる。それにより、オフィスビルや集合住宅等の大規模建築物へのCLTの活用が促進され、国産木材の需要拡大にもつながる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	平成13年国土交通省告示第1024号	対応不可	平成13年国土交通省告示第1024号第3第九号ハに規定する直交集成板の積層方向の曲げの基準強度については、実験等により性能を確認した上で、直交集成板の日本農林規格(平成25年農林水産省告示第3079号)に規定する直交集成板のラミナの曲げ強度とともに、材料のばらつき等を考慮した工学的な低減係数を踏まえて、適切な数値を定めております。			
310213009	31年2月13日	31年3月6日	31年4月24日	建築確認審査および都市計画法に基づく規制内容の公開	<p>【提案の具体的内容】 各地方自治体は、建築基準法に基づく建築確認の判断基準、および都市計画法に基づく規制内容をWebサイトにて公開すべきである。</p> <p>【提案理由】 建築基準法が規定する建築確認は、建築計画について建築基準法等の規定に適合しているかを審査・判定するものであり、量子的でない判断作業であると考えられている。しかし実際には、建築主事等の裁量による部分が大きく、判断基準は地域によって異なるもの、その判断基準を内訳として公表していない特定行政庁も多い。 都市計画法に基づく自治体ごとの規制(市街化区域と市街化調整区域の区分、用途地域、容積率・建蔽率等)についても、自治体によっては公表されていないことがある。その場合、建築確認の際に、指定確認検査機関が不明点を逐一自治体に確認しなければならず、審査期間の遅延の原因となっている。また、建築主としても、自治体の規制内容が分からなければ、適切な計画を立てることが難しい。 要望が実現することで、建築主や指定検査機関などがWebサイト上で必要な情報を容易に得られるようになり、建築確認手続きの円滑化等に繋がる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建築基準法第6条第1項 都市計画法第20条	検討を予定	・多くの行政庁では、HP等において取扱要領やQ&A等の形で運用について公開している場合があり、審査の透明性を高める観点から、同様の取組みを推進して参りたいと考えております。 ・地方公共団体が地域住民に対して、区域区分、用途地域等の都市計画に関する情報の提供に努めることが重要であるため、地方公共団体の都市行政担当面向けの説明会等において、都市計画運用指針の趣旨について改めて周知徹底することとします。			

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

※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。
 ◎:各WGで既に検討中又は検討を行う事項
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)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	ワーキング・グループにおける処理方針	
								制度の現状	該当法令等	対応の分類			対応の概要
310213010	31年2月13日	31年3月6日	31年4月24日	建築基準法12条に基づく検査・報告の書式の統一	【提案の具体的内容】 建築基準法第12条に基づく定期報告の提出書式を全国で統一すべきである。 【提案理由】 建築基準法第12条に基づく定期報告について、提出書類に記載すべき事項はどの特定行政庁でもほぼ同じであるにもかかわらず、特定行政庁ごとに提出書類の書式が異なっている。そのため、全面規模で建物を保有・管理する者は、特定行政庁ごとの書式に合わせて提出書類を作成・管理しなければならず、大きな負担となっている。 要望が実現することで、提出書類の作成・管理コストの削減につながる。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建築基準法施行規則第5条第3項において、建築基準法第12条第1項の規定による報告は、別記第36号の2様式による報告書及び別記第36号の3様式による定期調査報告書概要書に、国土交通大臣が定める調査結果表を添えるものとしています。特定行政庁が規則により報告書、定期調査報告書概要書又は、調査結果表に定める事項その他の事項を記載する報告書の様式又は調査結果表を定めた場合においては、当該様式による報告書又は当該調査結果表によるものとしてしています。	建築基準法第12条第1項 建築基準法施行規則第5条第3項	その他	特定行政庁が規則により定める様式に関する統一の提案であるとしても、提案内容ではどの項目をどのように統一すべきであるか不明なため、具体的な回答は困難です。		
310213011	31年2月13日	31年3月6日	31年4月24日	検査済証のない建築物に係る建築基準法適合状況調査に関する統一的基準の策定	【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」(2014年7月)について、具体的な調査の内容・方法・範囲や是正対応についても国が統一的な基準を設けるべきである。 【提案理由】 国土交通省では、既存建築ストックの活用に向けて、2014年7月に前述のガイドラインを公表している。しかし、例えば、隠蔽部分や構造力の調査について、どのような建物なら目視のみでよいか、非破壊・破壊調査は必要かなど、具体的な調査の内容・方法・範囲や是正対応については各特定行政庁の判断に委ねられており、統一されていない。このため、調査依頼者は特定行政庁と頻繁な協議が必要となり、負担が大きい。 要望が実現することで、既存建築ストックの活用拡大が期待される。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	・建築主は、建築物の工事を完了したときは、建築基準法第7条又は第7条の2の規定に基づき、建築主事又は指定確認検査機関による検査を申請しなければなりません。 ・建築主事等は、上記の検査をした場合において、当該建築物及びその敷地が建築基準関係規定に適合していることを認めたときは、検査済証を交付しなければなりません。	建築基準法第7条、第7条の2	対応不可	検査済証のない建築物に係る具体的な建築基準法適合状況調査の内容・方法・範囲については、個別の建築物の状況に応じて、調査実施主体である指定確認検査機関が特定行政庁(建築主事を含む)や指定確認検査機関と随時相談しながら判断していくべきものと考えます。 また、違反建築物の是正については、建築基準法の指導権限を有する特定行政庁が、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。		
310213012	31年2月13日	31年3月6日	31年4月24日	増築時等における建築基準法43条第2項第2号に基づく許可申請の期間短縮	【提案の具体的内容】 過去に建築基準法43条第2項第2号に基づく許可を得た敷地内において増築等(新築を除く)を行う場合、再度の許可申請に要する期間を短縮すべきである。 【提案理由】 建築基準法上の「道路」に2メートル以上接していない敷地において建築物の新築、増築等を行う場合、同法43条第2項第2号に基づく許可を得なければならぬ。しかし、大規模な工場等では、頻りに建築物の増築が行われており、その都度許可申請を行うことは負担が大きい一方で、短期間で周囲の環境が大きく変化すると考えがたい。 要望が実現すれば、設計業務の効率性が向上するとともに、増築等の工事をより早く行えるようになる。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建築物の敷地は、原則として建築基準法上の道路に2メートル以上接しなければならぬとされています。ただし、建築基準法第43条第2項第1号に基づく認定又は同項第2号に基づく許可を受けた場合はこの限りではありません。 なお、建築基準法第42条第1項第5号の指定を受けたものは、建築基準法上の道路とされています。	建築基準法第42条第1項第5号、第43条	現行制度下で対応可能	建築基準法第43条第2項第1号に基づく認定又は同項第2号に基づく許可については、特定行政庁が行っています。 また、建築物の敷地が建築基準法上の道路ではない道に2メートル以上接している場合、建築基準法第42条第1項第5号に基づく指定を受けることにより、許可によらず、建築基準法第43条第1項に適合させることが可能です。		
310213013	31年2月13日	31年3月6日	31年4月5日	建築制限等解除の申請に対する地方自治体の対応の統一	【提案の具体的内容】 開発許可を受けた開発区域内の土地における建築制限等の解除の申請に対する地方自治体の対応について、国として統一的な指針を示すべきである。 【提案理由】 開発許可を受けた開発区域内の土地では、工事が完了した公告があるまでの間、原則として建築物の建築等が制限される。ただし、地方自治体が支障がないと認めるときには前述の建築制限が解除される。こうした建築制限等解除の申請に対しては、地方自治体ごとに対応が大きく異なっており、積極的に制限解除を認める自治体もあれば、まったく協議に応じない自治体もあるため、計画的な事業活動の妨げとなっている。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	開発許可を受けた開発区域内の土地においては、工事が完了した公告があるまでの間は、建築物を建築し、又は特定工作物を建設してはならないこととされており、都道府県知事が支障がないと認めるとき等は、この制限が解除されることとなっています。	都市計画法第37条	現行制度下で対応可能	開発許可制度では、開発行為が開発許可の内容に従って厳正に実施されることを担保するため、工事が完了した公告が完了した公告までの建築制限が定められており、法第37条第1号の規定により「都道府県知事が支障がないと認めるときは、この建築制限の解除ができることとされています。 「都道府県知事が支障がないと認めるとき」とは、例えば、建築物の建築と宅地の造成を切り離して施工することが不適当な場合などが考えられます。 開発許可事務は地方公共団体の自治事務であり、同様に該当するかどうかの判断は、各開発許可権者において、上記趣旨を踏まえ、個別具体的に判断することが適当と考えます。		
310213014	31年2月13日	31年3月6日	31年4月24日	一団地認定等における所有権者等の同意要件の緩和	【提案の具体的内容】 一団地の認定又は許可(以下、「認定等」)を受けた敷地において、対象区域内にある土地について所有権又は借地権を有する者全員の同意を得られない場合であっても、従前の認定等を取消した上で、再度、認定等を受けることを可能とすべきである。 【提案理由】 一団地の認定等を受けた敷地において、その範囲の縮小をする場合には、従前の認定等を取消した上で、再度、認定等を受ける必要がある。その際、対象区域内にある土地について所有権又は借地権を有する者(以下、「所有権者等」)全員の同意を得なければならない。しかし、この要件は、区分所有法上の建替決議の議決要件(区分所有者及びその議決権の各5分の4以上の多数の賛成により成立)などと比べても重過ぎると言わざるを得ない。特に、敷地内に所有権者等が多い場合、その全員の同意を得ることは極めて困難である。 要望が実現すれば、敷地の更新が円滑に行われるようになり、市街地の再編が促進される。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建築基準法第86条第1項若しくは第2項若しくは第86条の2第1項の規定による認定又は第86条第3項若しくは第4項若しくは第86条の2第2項若しくは第3項の規定による許可(以下、「一団地認定」という。)の取消しを特定行政庁に申請するにあたっては、公告対象区域内の土地について所有権又は借地権を有する者全員の合意が必要となっています。ただし、一団地認定後の事情の変化により、一団地認定の要件を満たさなくなった場合など、特定行政庁が一団地認定の存続が妥当でないとして判断する場合には、特定行政庁が職権を取り消すことができることとなっており、建築基準法施行規則10条の22の2及び第10条の22の3においてその手続き等が規定されています。 また、特定行政庁による職権取消しの円滑な運用を図るため、平成30年3月に「建築基準法第86条第1項等に基づく一団地認定の特定行政庁による職権取消しのためのガイドライン」を策定し、地方公共団体へ周知しております。	建築基準法第86条の5 建築基準法施行規則第10条の22の2、第10条の22の3	現行制度下で対応可能	公告対象区域内の土地について所有権又は借地権を有する者全員の合意を得なくても、特定行政庁が一団地認定の存続が妥当でないとして判断する場合には、特定行政庁が職権で当該認定を取り消すことができます。		

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

※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。
 ◎:各WGで既に検討中又は検討を行う事項
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)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	ワーキング・グループにおける処理方針
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要		
310213015	31年2月13日	31年3月6日	31年4月5日	建設業法における経営業務管理責任者の要件緩和	<p>【提案の具体的内容】 経営業務の管理責任者は、①許可を受けようとする建設業に関し5年以上、②許可を受けようとする建設業以外の建設業に関し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等から選任しなければならないが、上記の経験年数による要件を撤廃または短縮すべきである。</p> <p>【提案理由】 今日では、一企業の扱う業種は多岐に渡り、建設業を専業としない企業も多数ある。そうしたなかで建設業のみの特化した経営業務の経験を要件として加えることは、人材確保を困難にし、企業へのリスクを高めるのみならず、新規参入の壁を高くすることで、建設業全体の活性化を妨げている。 経営業務管理責任者の経験年数による要件の一部は、平成29年度に短縮されたばかりであるが、「中央建設業審議会・社会資本整備審議会産業分科会建設部会基本問題小委員会」において継続した検討がなされているとおり、廃止又は更なる緩和をいただきたい。</p>	(一社)日本経済団体連合会	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。 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。 ○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 ○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 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 一6年以上経営業務を補佐した経験 ○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 ○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	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三百五十一号)	対応	平成31年通常国会に建設業法及び公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律の一部改正法案を提出したところですが、本改正案において、経営業務管理責任者の許可基準について見直しを行い、「建設業に係る経営業務の管理を適正に行うに足る能力を有するものとして国土交通省令で定める基準に適合する者であること」とし、ご指摘の要件については廃止することとしております。		
310213016	31年2月13日	31年3月6日	31年4月5日	建設業法の経営業務管理責任者の適用範囲拡大	<p>【提案の具体的内容】 取締役会非設置会社でも執行役員で「5年以上の経営業務の管理責任経験等を有する者」(同等以上の能力を有する者)は経営業務管理責任者に就任可能となるよう緩和すべきである。</p> <p>【提案理由】 取締役会非設置会社においては、代表取締役以外の取締役を任命する必要がある。また、近年では経営のガバナンス強化等の観点から、社外取締役の割合を増やそうとしている。特に大企業などの子会社では、取締役が定期的に入れ替わるため、任期を長くすることができず執行役員を経営業務の管理責任者とすることができないケースがある。これにより、建設業の継続そのものが困難となる懸念がある。</p>	(一社)日本経済団体連合会	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。 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。 ○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 ○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 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 一6年以上経営業務を補佐した経験 ○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 ○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	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三百五十一号)	対応	平成31年通常国会に建設業法及び公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律の一部改正法案を提出したところですが、本改正案において、経営業務管理責任者の許可基準について見直しを行い、「建設業に係る経営業務の管理を適正に行うに足る能力を有するものとして国土交通省令で定める基準に適合する者であること」とし、ご指摘の要件については廃止することとしております。		
310213017	31年2月13日	31年3月6日	31年4月5日	出向社員に係る主任技術者・監理技術者設置要件の緩和	<p>【提案の具体的内容】 「親会社及びその連結子会社の間の出向社員に係る主任技術者又は監理技術者の直接的かつ恒常的な雇用関係の取扱い等について(改正)」(国土建第119号平成28年5月31日)において定める、親会社から子会社への出向者を主任技術者、監理技術者として配置する場合の取扱い(以下「本特例措置」)について、以下の緩和を求める。 ①適用を受ける企業集団(親会社とその連結子会社)を国土交通省に申請する必要があるが、連結子会社のうち建設業許可を受けたい者はすべて届け出なければならない。多数の連結子会社が存在する場合、調整等が煩雑である。 ⇒届け出る連結子会社を限定できるようにする。 ②本特例措置の適用を受けるためには、「親会社または連結子会社(2以上ある場合には、それらのすべて)のいずれか一方が経営事項審査を受けていない者であることが要件のひとつである。現在では経営の多角化や分社化などにより、個々の子会社が自治体の入札案件に対応するケースが多いが、上記の要件があるため本特例措置の適用を受けることができない。逆に、本特例措置の適用を受けること、公共性の高い入札は経営事項審査を受けている企業しか応募できない。 ⇒「親会社または連結子会社(2以上ある場合には、それらのすべて)のいずれか一方が経営事項審査を受けていない者であること」の要件を撤廃する。 ③本特例措置は親会社と連結子会社間の出向者が対象で、連結子会社から他連結子会社への出向者は対象外であり柔軟性に乏しく、企業体全体での人材活用に結びきつない。 ⇒例えば、出向先での在籍期間が一年以上であることを要件とし、連結子会社から他の連結子会社への出向者を本特例措置の対象に含める。</p> <p>【提案理由】 建設業法において、建設現場に配置する主任技術者または監理技術者は、建設業者と直接的かつ恒常的な雇用関係にある必要があるが、一定の条件下において、本来認められていない親会社から子会社への出向者も例外的に配置が認められている。しかしながら、「具体的内容」欄に記載のとおり、導入を躊躇もしくは断念せざるを得ない状況である。更なる人材の有効活用を図るため、条件の緩和を要望する。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	次に掲げる要件のいずれにも適合する会社法(平成17年法律第96号)第2条第4号に規定する親会社(以下「親会社」という。)及び会社計算規則(平成18年法務省令第13号)第2条第3項第19号に規定する連結子会社(以下「連結子会社」という。)からなる企業集団に属する建設業者の間の(親会社とその連結子会社の間に限る。)の出向社員を出向先の会社が工事現場に主任技術者又は監理技術者として置く場合は、当該出向社員と当該出向先の会社との間に直接的かつ恒常的な雇用関係があるものとして取り扱うこととしています。	「親会社及びその連結子会社の間の出向社員に係る主任技術者又は監理技術者の直接的かつ恒常的な雇用関係の取扱い等について(改正)」(国土建第119号平成28年5月31日)	対応不可	建設工事現場においては、建設業者が組織として有する技術力と技術者が個人として有する技術力が相俟って発揮されることが重要であり、建設工事の適正な施工を確保するため、監理技術者等については、当該建設業者と直接的かつ恒常的な雇用関係にある者であることが必要であるとされています。 出向を利用した技術者のやり取りを無制限に認めれば、公共工事の入札等で企業集団を構成しうる一部の企業に必要以上に有利に働くことや、企業の経営事項審査における評価を歪める可能性が懸念されます。 そのため、企業集団要件の緩和については慎重に判断すべきと考えます。		

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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

※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。
 ◎:各WGで既に検討中又は検討を行う事項
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)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	ワーキング・グループにおける処理方針
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要		
310213018	31年2月13日	31年3月6日	31年4月5日	執行役員等を経営業務管理責任者として申請する場合の書類提出要件の緩和	<p>【提案の具体的内容】 ・執行役員を経営業務の管理責任者として申請する場合、法的に有効に成立した会社と執行役員の委任関係、職務(経営業務の管理責任者としての経験)を文書で証明する限りにおいて、受理されるべきである。 ・特に、「取締役会の決議により特定の事業部門に関して業務執行権限の委譲を受ける者として選任され、かつ、取締役会の決議により決められた業務執行の方針に従って特定の事業部門に関して、代表取締役の指揮及び命令のもとに、具体的な業務執行に専念する者であることを確認するための書類」として定款、執行役員規程、執行役員職務分掌規程、取締役会規則、取締役就業規程、取締役会の議事録その他これらに準ずる書類」の全ての提出が求められているが、全ての書類ではなくそのうちの一つ、或いは複数を確認することで可とする取り扱いをいただきたい。</p> <p>【提案理由】 ・執行役員を経営業務の管理責任者として申請する際、告示117号記載の文書すべての提出が実務では求められており、書類の提出が不足する場合には申請が受理されず、当該取引先には、執行役員では経験年数が足りるが取締役役では足りないため、充足するまで申請を待っている会社や、廃業せざるをえなかった会社がある。 ・執行役員は各社任意で設定しているものである。一般に告示117号記載の文書すべてに執行役員に関する定めがなくとも法的に有効に成立させることは可能である。 ・現在、日本の会社のガバナンス体制として、業務執行については執行役員に権限を委譲し、取締役会は人数を絞り中長期的経営戦略に関する意思決定機関とする方向へ変化してきている。取締役の人数や在任期間は今後益々限られたものになっていくことが予想されるため、執行役員が建設業における経営業務の管理責任者として広く認められる実務運用となることが期待される。 ・執行役員での申請がスムーズに行える実務慣行となれば、これまで申請を待ったり廃業せざるを得なかった企業が許可取得・維持できるようになり、ひいては建設業の継続的な発展に寄与するものと考ええる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建設業法第7条第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三百五十一号)	対応	平成31年通常国会に建設業法及び公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律の一部改正法案を提出したところです。本改正案において、経営業務管理責任者の許可基準について見直しを行い、「建設業に係る経営業務の管理を適正に行うに足りる能力を有するものとして国土交通省令で定める基準に適合する者であること」としております。具体的な基準は省令で定めることとなりますが、個人の経験ではなく、会社として経営業務の管理を適正に行うことのできる体制であるかどうかを判断するような基準とすることを検討しております。			
310213019	31年2月13日	31年3月6日	31年4月5日	専任技術者の在籍要件緩和	<p>【提案の具体的内容】 専任技術者が対象の営業所に在籍せずとも連絡が取れ、必要に応じて対象の営業所に急行できることを前提として、周辺地域の営業所に在籍することをもって建設業許可をすべき。</p> <p>【提案理由】 建設業を専業としない企業では業務効率化のため、複数の種類の建設工事(電気工事、管工事業、建設器具設置工事、電気通信工事等)の営業許可を本社のみが取得し、契約を行う部門と専任技術者を本社に集約している。将来、本社における専任技術者の定年退職等が発生すると、他の支店から専任技術者となる有資格者を本社に移動させる必要が生じる可能性があるが、同有資格者が兼務する業務の都合上、本社への移動が困難な状態になることもあり得る。本社への移動が困難な場合、他の支店について営業許可を取得する必要が生じるが、そうした場合、ひとつの工事について、例えば電気工事については本社で、管工事は(同有資格者が在籍する)他の支店で、と契約行為を分離しなければならぬといった非効率が発生する。 上記の要件緩和により、企業にとって人材不足の克服、業務の効率化が可能となり、建設工事の生産性向上効果が期待できる。また、専任技術者の常勤先の変更に伴う経済的・社会的な負担を軽減できる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建設業法第7条2項	対応不可	建設工事の適正な施工を確保するためには、許可を受けて営業しようとする建設業に係る建設工事について一定の能力を持つ技術者を置き適正な契約の締結が行われることが重要であると考えています。そのため、そこに置かれる者は常時その営業所に勤務していることが必要であり、当該要件を緩和することは適当でないと考えています。			
310213020	31年2月13日	31年3月6日	31年4月5日	専任技術者の請負基準要件緩和	<p>【提案の具体的内容】 特定建設業許可を取得する場合の専任技術者の要件のうち、指導監督的な実務経験の対象となる建設工事について、基準となる請負代金の額を引き下げるべきである。</p> <p>【提案理由】 特定建設業許可を取得する場合、「①国家資格等を有する者」又は「②一般建設業の専任技術者となり得る要件を有し、かつ許可を受けようとする建設工事に関して直接責任を負い、その金額が450万円以上であるものについて、2年以上の指導監督的な実務経験を有する者」のいずれかを満たす専任の技術者を配置する必要があるが、②によって当該資格を満たそうとする場合、特定の建設業許可を取得していない企業では、必要な指導監督的な実務経験が得られない。 (一般建設業では、請負金額400万円以上、下請への発注が400万円未満である案件のみが対象となり、該当工事がない。)このため、一般の建設業許可を取得している企業では要件を充足する人材を育成できず、資格取得者を雇用する方法しかないが、企業間で有資格者の獲得競争が激しく人材確保が容易でないため、一般の建設業許可を取得している企業はいづれでも特定建設業の許可を取得できず、成長を制限されている状況にある。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建設業法第15条第2号	対応不可	特定建設業には、一般建設業に比べ高度の技術水準が要求される大規模工事を安全かつ適正に施工する能力が必要とされるため、営業所に置かれる技術者について現在の要件を求めています。ご要望にある指導監督的な実務経験の対象工事の金額の拡大については、建設工事の適正な施工、注文者保護の観点から慎重な対応が求められるべきものと考えています。			

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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

※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。
 ◎:各WGで既に検討中又は検討を行う事項
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)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	ワーキング・グループにおける処理方針
								制度の現状	該当法令等	対応の分類		
310213021	31年2月13日	31年3月6日	31年4月5日	監理技術者資格の要件緩和	<p>【提案の具体的内容】 ・監理技術者資格の取得にあつては、「建設業法第15条第2号ロに規定する実務(発注者から直接請け負い、その請負代金の額が政令で定める金額以上であるものに關し二年以上指導監督的な実務の経験)を有する者」とされているが、この「直接請け負い」の条件を緩和してほしい。 ・例えば、同法第26条の2第1号に該当する建設業の許可を受けた下請建設業者における、実務の指導監督的な経験も認めるべきである。</p> <p>【提案理由】 ・機械器具設置工事業において、大きな機械では建屋の建築や基礎工事の施工も伴うことがあるが、日本の商流の慣例上、元請事業者は総合建設業者が請負うことが多く、下請の労働者は建設業法第15条第2号ロに規定する実務経験を積むことができない。このため、当該労働者は監理技術者の経験年数による資格取得が難しく、キャリアアップの妨げになるとともに、生涯において本人の有する技能が適正に評価されないこととなり不利益が生じている。 ・また企業活動においても、ユーザーにきめ細かいサービスを提供するための営業所の新設または継続の際に専任技術者の確保が難しいため、やむなく営業所新設の断念、または閉所せざるを得ない状況となっている。 ・適正な技術を有する労働者に資格が与えられることによって、有資格者が確保され営業所の新設や継続などが容易となり、ユーザーにきめ細かいサービスが提供できることが期待される。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建設業法第15条第2号	対応不可	<p>施工の技術上の管理をつかさどる監理技術者は、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。また、監理技術者は直接発注者から請け負った建設工事を一定金額以上の下請契約を締結して施工する建設業者が設置するものであり、工事全体の施工の管理を行うことが求められる。このため、「直接請け負い」の条件を付しているところであり、適切な施工を行う技術力が担保できない限り、実務経験の条件を緩和することはできません。</p>		
310213022	31年2月13日	31年3月6日	31年4月5日	ICT活用による主任技術者のリモート施工管理の容認	<p>【提案の具体的内容】 施工管理の手法として、現場に配置された主任技術者によるものだけでなく、スマートフォンやウェアラブルカメラなどのICT技術を活用し、リモートで主任技術者が指示・指導をすることにより、施工管理を実施することを含めるよう検討いただきたい。</p> <p>【提案理由】 建設工事に関わる労働者が不足している現在の状況や、将来においても少子化に伴い手が不足していくことを考えると、建設工事の現場へ主任技術者を配置することが、近い将来において困難な状況になっていくことが想定される。平成28年3月7日 国土交通省生産性革命本部(第一回会合)にあつたように、「Constructionを進め、施工プロセスにICTを取り入れることで生産性を大幅に向上させることができ、担い手の不足にも対応することができる。」</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建設業法第26条第1項	対応不可	<p>建設業者は、その請け負った建設工事を施工するときは、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主任技術者を置かなければならないとされています。</p>		△
310213023	31年2月13日	31年3月6日	31年4月5日	軽微な建設工事における主任技術者の配置の要件緩和	<p>【提案の具体的内容】 建設業者であっても、請負金額が500万円未満の軽微な建設工事については、主任技術者の配置を不要としていただきたい。</p> <p>【提案理由】 ・建設業許可を取得すると、請負金額の多寡にかかわらず、主任技術者(監理技術者)を配置しなければならないが、一方で、軽微な工事のみを営んでいる会社は建設業許可を取得していないため、主任技術者を配置する必要はない。同じ工事金額、同じ行為であるにもかかわらず、規制が異なるのは、平等性に欠けている。 ・同じ工事であるにもかかわらず、発注先の業者が建設業許可を取得しているか否かにより、技術者の配置の要否が異なるため、発注者の理解を得るのも困難。また、軽微な工事にも技術者の配置が求められるため、技術者の配置により原価が増え発注者の不利益に繋がっている。 ・また、上記の緩和により、有資格者が適切に配置されるようになり、社会で蔓延している技術者の不足等を防ぐことができるのみならず、企業としては工数・費用の低減に繋がり、発注者へより良い提案が可能になる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建設業法第26条第1項	対応不可	<p>建設業の許可を取得しているということは、建設業法に定める許可要件を満たした建設業者であることに関する社会的信用を得て営業を行っているものであり、したがって、建設業者は、各営業所への技術者の恒常的な配置等、実際に請け負う金額の大小にかかわらず、全ての営業所において建設業者としての営業を行える体制を常時整えておく必要があります。軽微な建設工事の請負契約について、建設業者であるにも関わらず、現場技術者を配置しないことを認めた場合、当該建設業者の建設業者としての技術力等の経営資源を勘案して契約を締結する発注者の信頼を裏切ることから適当ではないと考えます。 なお、主任技術者の配置要件緩和については、平成31年通商国会提出している建設業法及び公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律の一部改正法案において、下請の主任技術者に関し、一定未満の工事金額等の要件を満たす場合はその配置を不要化する制度を創設することとされています。</p>		△
310213024	31年2月13日	31年3月6日	31年4月5日	経営事項審査における手続き緩和	<p>【提案の具体的内容】 建設業法に基づく経営事項審査にかかる書類等の提出について、例えばデータについては前年度提出からの追加・削除者のみの分の提出でよいとするなど、合理化を図る改善を要する。</p> <p>【提案理由】 毎年8月ごろに提出を行う経営事項審査においては、建築施工管理技士や建築士などの、建設業に関する資格を有する技術職員について名簿を作成し、その確認書類として、各資格についての合格者証や資格者証などの画像データを、提出する全職員分提出しなければならない。規模の大きい企業においては、毎年提出する技術職員が数千名規模となり、担当者が全員分の資格や業種について、一人ずつ名簿とデータを照らし合わせながらチェックするのに膨大な時間と労力を要している。上記の改正により、特に技術者数の多い会社における経営事項審査の提出にあつたての業務量の削減が期待できる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建設業法第27条の23	検討に着手	<p>当該手続については、「行政手続コスト削減に向けて」(平成30年4月24日)において、「経営事項審査の申請書類等の簡素化について、電子申請化に先行して、2020年3月までに取り組める事項について検討する」とされており、これを受け、国土交通省ではアンケート調査等を通じた検討を行っております。 引き続き経営事項審査における添付書類の削減に努めてまいります。</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

※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。
 ◎:各WGで既に検討中又は検討を行う事項
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)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	ワーキング・グループにおける処理方針	
								制度の現状	該当法令等	対応の分類			対応の概要
310213025	31年2月13日	31年3月6日	31年4月5日	建設業における許可票提示に関する規制の緩和	<p>【提案の具体的内容】 建設業法において提示を要する建設業許可票は元請のみとし、下請け業者については求めに応じて速やかに提示が可能な体制を整備していることを前提に、電磁的記録もしくは写しを配備することで可とする方法に緩和することを要望する。また、上記の緩和が困難な場合は、以下の対策をもって緩和を求める。 許可票の提示は上記と同様に元請のみとし、下請業者については、公共工事において建設現場の仮囲いの外周部等の公衆の見やすい場所へ提示することが建設業法で定められている施工体系図(会社ごとに具体的な工事内容、工期、当該現場における主任技術者名、専門技術者名をツリー形式で示したもの)に許可票の代表者名、主任技術者名、一般or特定、許可業種、番号、年月日)を追記し、公共工事、民間工事を問わず公衆の見やすい場所へ提示する方法に変更できるとを要望する。</p> <p>【提案理由】 建設業法においては、建設工事の現場ごとに、建設業許可や監理技術者等に関する事項について記載した許可票を公衆の見やすい場所に掲げなければならない。それには元請だけでなく下請業者も含むとされており、建設工事現場においては、仮囲いに元請及び下請業者の建設業許可票を掲示しているが、時に数社にものぼる下請け業者の許可票を掲示することは、膨大なスペースが必要になるほか、下請業者の出入りが頻繁であるため、管理が煩雑かつ標識の作成コストも多くなる。上記の緩和により、現行の規定に則り全業者の建設業許可票を掲示している現場においては、許可票の作成コストや管理コスト削減が期待できる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建設業法第40条において、建設業者は、建設工事の現場ごとに、公衆の見やすい場所に、国土交通省令の定めるところにより、許可を受けた建設業の名称などについて記載した標識を掲げなければならないとされていること。	建設業法、建設業法施行規則	対応	平成31年通常国会に建設業法及び公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律の一部改正法案を提出したところ。本改正案において、建設現場に建設業許可証を掲げる必要があるのは、建設工事を発注者から直接請け負った建設業者のみとしております。		
310213029	31年2月13日	31年3月6日	31年4月5日	不動産取引におけるITを活用した重要事項説明にかかる書類の電子化と範囲拡大	<p>【提案の具体的内容】 不動産賃貸借におけるITを活用した重要事項説明について、重要事項説明書、契約書を電子化し、契約手続きをオンラインで完結できるようにすべきである。また、不動産売買契約においてもITを活用した重要事項説明を認めるべきである。</p> <p>【提案理由】 宅地建物取引業者は、不動産賃貸借・売買契約を締結するにあたり、宅地建物取引士(以下、「宅建士」)をして、契約の相手方に重要事項説明書を交付し、対面で説明させなければならないが、2017年より、賃貸借契約については、テレビ会議等のITを活用して行う重要事項説明(IT重説)が認められている。 しかし、重要事項説明書については、説明の前にかきめ郵送する必要があるため、発送の費用・手間の負担が生じるとともに、到達まで時間がかかる。また、契約書についても紙媒体でなければならないため、保管管理のコスト、紛失・偽造のリスクが残る。IT重説の利便性を十分享受するには、これらの書類の電子化も必要である。 こうした問題があることから、IT重説を実施する宅地建物取引業者は限定的となっており、契約当事者の利便性向上が実現されていない。 そもそも、IT重説が認められているのは不動産賃貸借契約のみである。売買契約においてもIT重説を認めることが望ましい。 要望が実現することで、契約当事者双方にとっての利便性向上、契約手続きに要する時間の短縮、紙媒体の管理にかかるコスト・リスクの低減とともに、不動産流通の活性化が期待される。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	宅地建物取引の相手方等の保護を図るため、宅地建物取引士法第35条及び第37条の規定に基づき交付すべき書面に、宅地建物取引士が記名押印の上、交付する必要があります。	宅地建物取引士法第35条第1項、第37条第1項 宅地建物取引士法の解釈・運用の考え方(平成13年1月6日国土交通省総動発第3号)第35条第1項関係	検討に着手	宅地建物取引士法第35条及び第37条に基づき交付すべき書面の電子化については、平成31年2月12日に開催された「第5回 ITを活用した重要事項説明に係る社会実験に関する検証検討会」において、平成31年度に社会実験を実施することが決定されたところ。 また、ITを活用した重要事項の説明についても、同検討会において、平成31年度から個人を含む売買取引の社会実験を実施することが決定されました。(法人間の売買取引については、社会実験を継続して実施する予定。) 今後は、取引の安全性を確保しながらこれらの社会実験を進め、必要な検討を行ってまいります。		
310213030	31年2月13日	31年3月6日	31年4月5日	宅地建物取引士法第37条の2第2項「既存の建物」の範囲の明確化	<p>【提案の具体的内容】 宅地建物取引士法第37条第2号の2の「既存の建物」が住宅に限られることを法文上明確にすべきである。</p> <p>【提案理由】 宅地建物取引業者は、建物の売買契約が成立したときは、その相手方等に必要事項を記載した書面(以下、「37条書面」)を交付しなければならない。宅地建物取引士法(以下、「法」)第37条第1項第2号の2では、その必要事項の一つとして、「当該建物が既存の建物であるときは、建物の構造耐力上主要な部分等の状況について当事者の双方が確認した事項」が挙げられている。 しかし、「建物の構造耐力上主要な部分」については、法施行規則第15条の7において「住宅の基礎、基礎ぐい、……」と住宅に関するもののみ示されており、住宅以外の既存建物の場合に必要となる記載事項が明確ではない。また、国土交通省「改正宅地建物取引士法に関するQ&A(平成30年2月1日現在)」Q1~14①では、「建物状況調査の対象となるのは既存の住宅です」としているものの、法文上、その旨は明確にされていない。 こうした事情から、宅地建物取引業者としては、法律の文言に違いない、建物の種類を問わず、37条書面に第37条第2号の2が要求する事項を記載せざるを得ない。同号における「既存の建物」が住宅に限られるのであれば、法文上明確にすることが望ましい。 要望が実現することで、住宅以外の既存建物に係る37条書面において不要な記述を省略できることとなり、宅地建物取引業者の負担が軽減される。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	宅地建物取引士法第37条第1項第2号の2における「建物の構造耐力上主要な部分等」とは、同法第34条第1項第4号の規定に基づき、国土交通省令で定めるところとされておりす。	宅地建物取引士法第34条第1項第4号、第37条第1項第2号の2	対応不可	宅地建物取引士法上の「既存の建物」としては、同法施行規則において、住宅であることを規定しており、対象が住宅であることは法令上明らか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ことと判断し、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

※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。
 ◎:各WGで既に検討中又は検討を行う事項
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)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	ワーキング・グループにおける処理方針
								制度の現状	該当法令等	対応の分類		
310213031	31年2月13日	31年3月6日	31年4月5日	宅地建物取引業法施行規則における添付書類の見直し	<p>【提案の具体的内容】 宅地建物取引業法(以下、「法」)第4条および法施行規則(以下、「規則」)第1条の2第1項第1号、第2号に規定する免許申請時に添付しなければならない書類のうち、法第31条の3に定める専任の宅地建物取引士(以下、「専任の宅地建物取引士」)に関するものは削除すべきである。 または、専任の宅地建物取引士についても欠格事由対象者(法第5条に規定する免許申請者、免許申請者が法人である場合はその役員、政令で定める使用人、以下同じ)と同様に欠格事由への該当性を判断しなければならない特段の理由があるのであれば、欠格事由に該当しないことを証する書類として、免許申請時に有効である宅地建物取引士証の写しを提出することを認めるべきである。</p> <p>【提案理由】 法では、第5条において宅地建物取引業免許の基準を定め、当該基準に合致することを確認するために第4条および規則第1条の2において免許申請時に添付しなければならない書類を定めている。即ち、法第5条では、欠格事由対象者に成年被後見人、被保護人、破産者で復権を得ない者があれば免許が得られない旨が規定されており、規則第1条の2において、免許申請時にこれらの者が欠格事由に該当しないことを証するための書類として成年被後見人に該当しない旨の登記事項証明書等を添付することが定められているといったものである。 しかしながら、規則第1条の2第1項第1号および第2号では、欠格事由対象者だけでなく、専任の宅地建物取引士についても同様の書類を添付することが規定されており、行政手続きの実務上も専任の宅地建物取引士に関するこれらの書類を添付しなければ受理されない。これは、実質的に専任の宅地建物取引士をも欠格事由対象者に加えるものであり、法の規制を超える規制を省令で行っているに等しく、是正されるべきものである。 また、前述のとおり、専任の宅地建物取引士について欠格事由対象者と同様に欠格事由への該当性を判断しなければならない特段の理由がある場合であっても、その判断のために必要な書類は免許申請時に有効である宅地建物取引士証の写しで十分である。そもそも、法第18条では、宅地建物取引士の欠格事由として欠格事由対象者と同じ成年被後見人、被保護人、破産者で復権を得ない者が定められており、その登録手続きにおいても、免許申請時に添付しなければならない書類(成年被後見人に該当しない旨の登記事項証明書)を同じ書類を提出し、欠格事由に該当しないことの確認を受けている。したがって、宅地建物取引士として登録し、かつ、宅地建物取引士証の交付を受けた者については、当該宅地建物取引士証により欠格事由に該当しないことを確認することが可能であり、免許申請時に成年被後見人に該当しない旨の登記事項証明書等の書類をあらかじめ添付しなければならない理由はない。 要望が実現することで、宅建業者にとって、後見等登記事項証明書等の取得が不要となり、コストの削減および業務効率の向上につながる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	宅地建物取引業法第31条の3において、宅地建物取引業者は、その事務所等ごとに、専任の宅地建物取引士を置かなければならないこととされています。 宅地建物取引業法第4条第2項第4号、宅地建物取引業法施行規則第1条の2第1号、第1号の2、第5号 また、宅地建物取引業法第4条第2項第4号、同法施行規則第1条の2第1号、第1号の2及び第5号において、専任の宅地建物取引士が成年被後見人、被保護人及び破産者で復権を得ない者といった欠格事由対象者でないことを確認することとされています。	宅地建物取引業法第22条の2及び第22条の3の規定に基づき、宅地建物取引士証は5年ごとに更新されますが、その有効期間中に当該宅地建物取引士が欠格事由に該当したものの、消滅手続が完了していない段階で、当該宅地建物取引士を専任の宅地建物取引士とした宅地建物取引業の免許申請がなされる場合が想定されるため、宅地建物取引業法施行規則第1条の2第1号、第1号の2及び第5号において、欠格事由対象者でないことを確認する書類の添付を求めているものです。 したがって、宅地建物取引業の免許の申請時点において、当該宅地建物取引士が欠格事由に該当するかどうかを確認する必要があり、登記事項証明書等を提出することが必要になります。	対応不可		
310213035	31年2月13日	31年3月6日	31年4月5日	建設中の建物内における無人航空機飛行の許可申請の不要化	<p>【提案理由】 建設中の建物内において無人航空機を飛行させようとするとき、壁や天井などが十分に施工されておらず、かつ、屋外への開口部の一部がネット等で覆われていない場合であっても、事前の許可申請を不要とすべきである。</p> <p>【提案理由】 人口集中地区の屋外等において無人航空機を飛行させる場合には、あらかじめ、地方航空局長の許可を受ける必要がある。そのため、建物の建設に無人航空機を活用しようとする際に許可申請が必要となり、事業者にとって負担となる。 なお、屋外への開口部がネット等で覆われている場合には許可申請は不要とされている。工事現場においては、躯体周囲をネット等で覆うことが多いため、作業員出入口・資機材搬入搬出等においては、作業の妨げとなるためネット等を張ることができない。一部分のみネット等で覆われていない場合でも同様に無人航空機を使用できるような措置が求められる。 要望が実現すれば、許可申請を受けることなく、工事作業の監視や進捗確認、検査などに無人航空機を用いることができるようになり、建設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	人又は家屋の密集している地域は、航空法第132条第2号により、この地域の上空における無人航空機の飛行を禁止しており、飛行する場合においては国土交通大臣の許可が必要となります。一方で、屋内(網等で四方・上部が囲まれた空間等を含む)での飛行については、航空法は適用されません。	御認識のとおり、屋外への開口部も含めてネット等で覆われている場合には屋内とみなすことができないため、従来より航空法の適用外としており、御提案にあるような一部が空いている場合には、無人航空機が外に飛び出し、人や物件に危害を及ぼすおそれがあるため、屋内とみなしておらず、航空法の適用外とはなりません。 しかしながら、人口集中地区上における飛行等の許可・承認が必要な場合にあっても、一度の申請によって最大1年間、日本全国において飛行できる包括許可・承認が可能とされていること及び平成30年4月よりオンラインサービスを開始し、すべての手続きを電子的に可能としていることにより簡便な手続きを可能としています。	現行制度下で対応可能		
310213036	31年2月13日	31年3月6日	31年4月5日	道路施設等の定期点検における無人航空機の活用	<p>【提案の具体的内容】 橋梁、トンネル、シェッド、大型カルバート、門型橋脚等の道路を構成する施設等(以下、「道路等」)の定期点検において、無人航空機による点検で変状が確認されず、触診や打音検査が不要と判断できる場合には、近接目視での点検を不要とすべきである。</p> <p>【提案理由】 道路等の定期点検においては、点検対象となる道路等の形状にかかわらず、一律で人による近接目視が義務付けられている。しかし、点検の目的である、外圧、材質劣化または漏水による変状の有無等は、無人航空機を使用する方法により、接近して目視で行う方法と同水準で観察することが可能となっている。 近接目視による点検作業には時間・金銭的コストが大きく、点検者の危険を伴う場合もある。また、労働人口の減少により、相応の資格や実務経験を有する者が定められた頻度で近接目視の点検を実施することが困難になる恐れがある。 要望が実現すれば、定期点検の着実な遂行、点検者の身体的リスクの軽減、業務効率化に伴う行政負担の削減が期待される。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	○道路構造物の定期点検については、平成25年6月の道路法改正を受け、平成26年7月より、5年に1回、近接目視を基本に実施しています。 ○国では、法令に基づく定期点検を行うにあたって参考となる技術情報を要領の体裁でとりまとめた定期点検要領(技術的助言)を作成し、地方公共団体、高速道路会社に通知するとともに、HPに掲載しています。	○定期点検において、無人航空機などの点検支援技術を活用することは現在の制度でも可能です。しかし、点検支援技術の活用については定期点検要領(技術的助言)に明確な記載がなく、技術の活用について誤解が生じていました。 ○そのため、国では定期点検要領(技術的助言)を改定し、平成31年2月28日付で地方公共団体、高速道路会社に通知しました。 ○改定した定期点検要領では、近接目視による点検を基本としつつ、「自らが近接目視によるときと同等の健全性の診断を行うことができる定期点検を行う者が判断した場合には、その他の方法についても、近接目視を基本とする範囲と考えてよい。」こととしております。 ○道路構造物の状態を近接目視により把握するか、点検支援技術を活用して行うかは、定期点検を行う者が判断することになりますが、今般の要領改定により、今後は無人航空機などの点検支援技術が活用されやすくなると考えています。	現行制度下で対応可能		

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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

※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。
 ◎:各WGで既に検討中又は検討を行う事項
 ○:所管省庁に再検討を要請(「○」に該当するものを除く)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	ワーキング・グループにおける処理方針
								制度の現状	該当法令等	対応の分類		
310213038	31年2月13日	31年3月6日	31年4月5日	河川敷地占有者による縦断方向の工物設置の拡大	<p>【提案の具体的内容】安全上支障がないと認められる場合には、原則として、河川敷地の占有者が河川の縦断方向に工物物を設置することを認めるべきである。</p> <p>【提案理由】河川敷地占有許可準則(2016年5月改正版)では「工物物は、原則として河川の縦断方向に設けない(第5の2の五)こととされている。また、構造改革特区(第7次提案(2005年)における愛媛県新居浜市の提案に対して、国土交通省は「河川区域内に管類等を設置する場合は、縦断方向に設置しないことを原則としています」と回答し、その理由としては、(1)堤防付近に管類等を設置すると、その後の横断工物物の構造及び施工等に制約を与えるおそれがあること、(2)杭打ちや土砂掘削等の水防活動の支障となること等が挙げられている。ただし、「一般的な基準に照らし第一に対処出来るものではなく、個別箇所ごとに判断されるべきものと認識しております」とも回答している。</p> <p>他方で、工物物を河川管理者が設置する場合と民間の河川占有者が設置する場合とで、設置に係る制約の差が大きい。例えば、現在設置されている船着場等は、河川管理者である地方自治体が整備しているが、同等の性能、構造諸元を有した船着場等を民間が整備しようとしても、前述(1)・(2)等の理由により却下されていることが少なくない。</p> <p>要望が実現することで、川沿いでのプロムナード設置など水辺空間の活用が進み、都市の魅力向上につながる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	河川法第24条、第26条第1項	現行制度下で対応可能	ご提案の船着場の設置にあたっては、法令・通達等に従い、治水・利水上の支障や、他の工物物への影響、周辺土地利用の状況、景観、その他の自然的及び社会的環境を損なわないことなどを踏まえ、個別箇所毎に判断することになります。なお、構造改革特区の第7次提案(2005年)における愛媛県新居浜市からのご提案は、地下埋設物である公共下水道の管類を縦断方向に設置することに関してご提案を頂いたものと承知しております。		
310213040	31年2月13日	31年3月6日	31年4月24日	設計受託契約及び工事監理受託契約締結時の重要事項説明手続き緩和	<p>【提案の具体的内容】-建築士法第24条の7による重要事項説明について、IT技術を活用した重要事項説明の実施を可能とするよう要請する。</p> <p>【提案理由】-建築士法第24条の7により、建築士事務所(の開設者)が設計又は工事監理業務を建築主から受託しようとする場合、建築士法に規定する必要事項を記載した書面を交付し、重要事項の説明を対面により実施しなければならない。</p> <p>-近年のIT通信技術の進歩により、建築主と説明を実施する建築士とが離れた場所においても、対面で行うのと比べて遜色がない説明ができるようになった。</p> <p>-同様の説明が求められる不動産賃貸契約においては、宅地建物取引士によるIT技術を活用した重要事項説明(いわゆるIT重要説)が実施されている。</p> <p>-建築士法においては、当該IT技術を用いた重要事項説明が認められていないが、建築士免許証等の提示、重要事項説明書の交付、通信障害時の対処等については、宅建築における重要事項説明の手法に準じた運用とすることで問題が生じることはないと考えられる。</p> <p>-建築士による重要事項説明がIT技術により実施可能となることで、建築士は、当該建築士の所属する建築士事務所において、建築主に対する重要事項説明が可能となる。これにより、例えば、設計業務と工事監理業務は別の場所で行い、それぞれの地の建築士事務所の所属建築士が重要事項説明を行うことが可能となり、業務効率化、及び確実な重要事項説明が可能となる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建築士法第24条の7	検討を予定	IT技術を活用した建築士法における重要事項説明については、関係団体の意見を聴取し、その結果を踏まえて検討します。		
310215001	31年2月15日	31年4月22日	31年5月24日	沿道店舗敷地と歩道の間の緑石設置に関する対応の柔軟化	<p>【提案の具体的内容】開発許可申請において、店舗敷地と歩道の間の緑石(以下、「内緑石」)を設置しない場合でも、協議により開発行為を許可するよう、国から地方自治体に対して通知すべきである。</p> <p>【提案理由】コンビニエンスストア等の店舗を建設する際に、開発許可申請手続きのなかで、地方自治体等から内緑石の設置を強制されることがある。しかし、内緑石による子供・高齢者の転倒事故も発生しており、歩行者の安全性確保の観点から内緑石の設置が必ずしも望ましいとは限らない。したがって、内緑石の設置は無条件に強制されるべきものではなく、協議を行ったうえで判断するよう、各地方自治体に通知すべきである。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	都市計画法における開発許可において、良好な宅地水準を確保するため同法第33条に規定する基準(技術基準)への適合を求めているところである。また、同法第32条第1項により、開発許可を申請しようとする者は、あらかじめ、開発行為に關係がある公共施設の管理者と協議し、その同意を得なければならない旨規定されています。	現行制度下で対応可能	都市計画法における開発許可において、良好な宅地水準を確保するため同法第33条に規定する基準(技術基準)への適合を求めているところである。開発行為の円滑な施行、公共施設の管理の適正性を確保するため、同法第32条第1項により、開発許可を申請しようとする者は、あらかじめ、開発行為に關係がある既設の公共施設の管理者と協議し、その同意を得なければならない旨規定されています。歩道側の緑石については、実際に設置するよう指導した地方公共団体の事例を把握しておりませんが、国土交通省としては、開発許可制度運用指針において、独自の技術基準を定める場合には必要要件を十分考えた上で申請者に必要以上の負担を求めないよう助言しております。		

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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

※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。
 ◎:各WGで既に検討中又は検討を行う事項
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)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	ワーキング・グループにおける処理方針
								制度の現状	該当法令等	対応の分類		
310215002	31年2月15日	31年3月22日	31年4月24日	道路の切り下げ工事の承認申請における期間の統一	【提案の具体的内容】 道路の切り下げ工事の承認申請において、申請から承認までの期間が道路管理者ごとに異なっており、これを統一すべきである。 【提案理由】 歩道の切り下げ工事を実施する際には、道路管理者に申請し承認を得なければならない。その申請から承認までの期間について、道路管理者が地方自治体である場合は、道路事務所の出張所のみで承認されるため1か月程度で済むのに対し、道路管理者が国である場合は、国道事務所の出張所へ申請し、本部にて承認されるため、3か月程度を要している。そこで、国道事務所においても出張所限りで承認できるようにすれば、期間短縮が期待される。 要望が実現すれば、道路の切り下げ工事がより円滑に行われるようになり、都市機能整備の加速につながる。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	道路法第24条	現行制度下で対応可能	道路法第24条の規定に基づき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、当該承認に係る標準的な処理期間については、「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日建設省道政発第93号道路局政課長通達)により、許可までの標準処理期間を原則として2〜3週間としています。 処理期間については引き続き短縮に努めてまいりますので、御理解・御協力のほど、お願い致します。		
310215003	31年2月15日	31年3月22日	31年4月24日	貨物自動車運行管理の点呼におけるロボットの活用	【提案の具体的内容】 貨物自動車運行管理の点呼について、対面ではなくロボット及びそれに準ずる機器によって実施することを容認すべきである。 【提案理由】 貨物自動車運送事業者は、乗務しようとする運転者および乗務を終了した運転者に対して、原則として対面により点呼を行い、報告を求め、及び確認を行い、運行の安全を確保するために必要な指示を与えなければならないとされている。 しかし、近年、貨物自動車運送業界の労働力不足や働き方改革に伴う労働時間の削減等により、夜帯や早朝の対面点呼は一度困難となっている。安全面を担保しつつ点呼業務の生産性向上を図る手段としてロボットを活用した点呼の実施が考えられるが、現行の貨物自動車運送事業輸送安全規則ではロボットによる点呼が想定されていないため、実業務での活用を進めることができない。 点呼業務と点呼内容の記録をロボットで代替できるようになれば、人手不足が深刻化するなかでも着実かつ効率的に点呼業務を実施できるようになり、貨物自動車運送事業者の業務の安全性と生産性の向上が期待できる。	(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)	検討を予定	ロボットの定義が定かではありませんが、いわゆるロボットが完全に運行管理者に代わって点呼業務を行うためには、現在運行管理者が点呼時に実施している、目視、運転者との会話等を通じた運転者の健康状態等の確認や、様々な情報に基づく運行経路に関する指示等について、ロボットが人間が行うのと同程度実施できるようになることが必要と考えられるところ、実用化に向けた技術の開発状況等を踏まえて、必要な検討を行ってまいりたいと考えております。		
310215005	31年2月15日	31年3月22日	31年4月24日	特殊車両通行許可申請手続きの迅速化	【提案の具体的内容】 特殊車両通行許可申請手続きについて、申請から許可までに要する時間を短縮すべきである。 【提案理由】 一定の規格を超える車両が道路を通行するには特殊車両通行許可を得なければならないが、通常、申請から許可まで3か月以上の長い期間を要している。そのため、寸法、重量の大きいトラックを用いて効率的に貨物を運ぼうとする事業者に大きな負担がかかっている。 要望が実現することで、輸送需要の変化に対応できるようになり、物流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	道路法第47条の2第1項	現行制度下で対応可能	特殊車両通行許可の審査については、許可までに時間を要しているのが実態であり、大変ご迷惑をお掛けしております。許可件数の増加により、平成29年度で平均審査日数が約51日でありましたが、平成31年2月において約29日まで短縮したところであります。 引き続き、特車通行許可の迅速化を図るため、当面の対策として、 ①車両型センサー技術等を活用した道路構造の電子データ化により、地方管理道路も含めた圏による一括審査を推進 ②優良事業者に限り特車通行許可期間の延長等、迅速化に向けた取組を進めて参ります。		
310215006	31年2月15日	31年3月22日	元年7月25日	自動車登録における印鑑証明書事前承認手続きの統一化・簡素化	【提案の具体的内容】 自動車登録申請手続きにおける印鑑証明書の事前承認手続きについて、各運輸支局・自動車検査登録事務所における手続きを、次の通り統一化・簡素化すべきである。 (1)事前承認申請における申請用紙の書式・様式および提出書類を統一化すべきである。 (2)自動車登録申請において、事前承認を受けている事実を証明するための表示方法を統一化すべきである。 (3)一つの運輸支局・自動車検査登録事務所ですべて事前承認を得た場合、全国の運輸支局・自動車検査登録事務所でも同手続きを不要化すべきである。 (4)事前承認の効果を確認するための検認手続きを、現行の「3か月毎」から「12か月毎」へ変更するとともに、初回の事前承認申請時において提出した書類の再提出を不要とするべきである。 (5)事前承認の効果を確認するための継続手続き(承認手続き、更新手続き)については、全国一律で5年毎に統一すべきである。 【提案理由】 運輸支局・自動車検査登録事務所ですべて事前承認手続きを行うことで、運用上、道路運送車両法に基づく自動車の登録の申請手続きにおいて、印鑑証明書の添付が不要となる。しかし、事前承認手続きに係る申請手続き等の運用が全国で統一されていないうえ、同じ書類を何度も提出する必要があるため、申請者に大きな負担がかかっている。 加えて、事前承認の効果を確認するための検認手続き、継続手続きについては、それぞれ3か月、1〜5年毎に行わなければならない、行政との間で複数のやり取りが生じるため、事務処理上のミスも発生しやすい。 要望が実現すれば、申請者・行政の双方において負担が軽減され、事務処理上のミスも減少する。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	自動車登録令第16条	その他	自動車登録申請における印鑑証明書の事前承認については、これまで運輸支局長等に、地域の実情に応じて運用されてきているところで、当該承認手続きの統一については、現在の運用から変更することに伴うユーザーへの影響も考慮しつつ、申請者の負担軽減につながる方法について、地域の実情を調査の上、統一化・簡素化が可能が検討してまいります。 なお、個別の提案事項(1)〜(5)に関しては、以下のとおり考えております。 (1)及び(2)印鑑証明書の事前承認申請の書式・様式及び提出書類並びに承認の表示方法の統一については、現在の運用から変更することに伴うユーザーへの影響も考慮しつつ、申請者の負担軽減につながる方法について、地域の実情を調査の上、統一化・簡素化が可能が検討してまいります。 (3)印鑑証明書の事前承認については、各運輸支局長等が地域の実情等を踏まえているため、各運輸支局長等からそれぞれ事前承認を得る必要があります。 (4)印鑑証明書の事前承認については、印鑑証明書の有効期間に限って有効としているため、自動車登録令第16条第3項の規定により、3ヶ月毎が妥当と考えます。 (5)事前承認の期間を5年毎に統一することについては、地域の実情等を踏まえないが、可能が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

※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。
 ◎:各WGで既に検討中又は検討を行う事項
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)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	ワーキング・グループにおける処理方針	
								制度の現状	該当法令等	対応の分類			対応の概要
310215007	31年2月15日	31年3月22日	31年4月24日	内航船における機関士乗船人数の削減	<p>【提案の具体的内容】 近海・限定近海・沿海区域を航行区域とする船舶について、機関士が1名でよいとする推進機関出力の上限を「750キロワット未満」から引き上げるべきである。または、A重油専焼船や機関室無人運転が可能な船舶等、機関士の業務負担が小さい船舶については、推進機関の出力が750キロワットを一定程度超過していても機関士1名でよいとすべきである。</p> <p>【提案理由】 船舶職員及び小型船舶操縦者法施行令では、近海・限定近海・沿海区域を航行区域とする船舶について、機関士1名の乗船でもよいのは、推進機関の出力が750キロワット未満の場合に限るとしている。 しかし、同令が制定された1983年と比較して、船舶に搭載される主機の性能は向上し、故障率も低減しているため、その上限を引き上げることが望ましい。 特に、専焼・汚濁を必要としないA重油を燃料とする船舶や、機関室無人運転が可能な船舶(MO船)については、他の船舶と比べて機関士の業務負担が小さく、機関士の人数が少なくても運転に支障がない。 近年、内航海運の船員不足が深刻化するなか、機関士を確保できず停船を余儀なくされる船舶や、主機の出力を750キロワット未満に抑え、機関士1名乗船で凌ぐ船舶も始めている。要望が実現することで、船員不足が進行するなかでの内航海運の維持、機関士削減による輸送コストの削減につながる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	船舶職員及び小型船舶操縦者法は、船舶の航行の安全を図ることを目的に、船舶職員として船舶に乗り組ませるべき者の資格等を定めており、具体的には同法第18条において、船舶所有者は、船舶の用途、航行する区域、大きさ、推進機関の出力その他の船舶の航行の安全に関する事項を考慮して乗組み基準に従い、それぞれ海技免許を受有する海技士を乗り組ませなければならないこととされている。 近海・限定近海・沿海区域を航行区域とし、機関出力750kw以上1500kw未満の船舶の場合、4級若しくは5級海技士(機関)の海技免許を受有する者を機関長として、また、6級若しくは6級海技士(機関)の海技免許を受有する者を一等機関士として、計2名の機関士を乗り組ませる必要があります(機関出力750kw未満であれば、5級若しくは6級海技士(機関)の海技免許を受有する者を機関長として1名乗り組ませる必要があります。)	船舶職員及び小型船舶操縦者法第18条、第20条 船舶職員及び小型船舶操縦者法施行令第5条	検討中着手	内航業界から要望のあった機関出力が750kw以上のA重油専焼船(機関室無人化船舶)に係る機関士の乗組みの緩和について、関係者とともに検討しているところである。		
310215008	31年2月15日	31年3月22日	31年4月24日	内航船の居住区域拡大に係る特例措置の適用範囲拡大	<p>【提案の具体的内容】 499総トン以下の貨物船が、船員の確保育成のための居住区域拡大により500～509総トンとなった場合でも、499総トン以下とみなして港湾運送事業法及び港則法の規定を適用すべきである。</p> <p>【提案理由】 ①:港湾運送事業法体系 沿岸荷役事業の範囲に限定した港湾荷役事業の許可をもって行うことができる貨物の積卸しは、港湾運送事業法施行規則(昭和34年運輸省令第46号)第3条の2に規定される総トン数500トン未満の船舶の積卸しとなっている。 ②:港則法体系 港則法施行規則(昭和23年運輸省令第29号)の各規定において、港内におけるびう治や水路の航行等の交通ルールは、総トン数500トンを閾値として適用が異なっている。</p> <p>しかしながら、港湾運送事業法及び港則法には同様の規定がないため、前述の特例措置の適用を受けられる船舶も500総トン以上として両法の規定が適用される。そのため、例えば、500総トン以上では停泊時の錨地の指定を受けなければならない港があるため、錨地選定の自由度が低下する。また、港湾運送事業法上、500総トン以上の船舶の荷役行為を行うためには第2種沿岸荷役免許が必要となり、第4種沿岸荷役免許のみ保有する事業者は荷役ができなくなる。このような制約は、前述の特例措置による居住区域拡大促進の妨げとなっている。要望が実現することで、特例措置活用による貨物船の居住区域拡大が促進され、船員の確保育成につながる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	①:港湾運送事業法体系施行規則第3条の2 ②:港則法施行規則第4条第1項、別表第4等	①②対応	船員の育成及び確保のため船員室を増設したことに伴い総トン数500トン以上510トン未満となった船舶について、以下の措置を講ずるよう、必要な作業を進めています。 ①:ご提案の対象となっている船舶に関して、沿岸荷役事業の範囲に限定した港湾荷役事業の許可をもって貨物の積卸しを行うことができよう、港湾運送事業法施行規則第3条の2について所要の改正を行います。あわせて、港湾運送事業報告規則第5号様式の沿岸荷役実績の記載箇所について所要の改正を行います。 ②:ご提案の対象となっている船舶に適用される港内の交通ルールに関して、総トン500トン未満の船舶に適用される交通ルールと同様の基準となるよう、港則法施行規則第4条第1項、別表第4等について所要の改正を行います。			
310215009	31年2月15日	31年3月22日	31年4月24日	MEDモジュールB認証を取得した船舶内装材料に対するJG型式承認試験の免除	<p>【提案の具体的内容】 船舶の内装材料について、登録船級協会によるEU船用機器指令(以下、「MED」)モジュールBに係る審査・証明を受けている場合には、船舶安全法第6条の4および海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律第19条の49、第43条の9に基づく型式承認(以下、「JG型式承認」)の試験を免除すべきである。</p> <p>【提案理由】 EU加盟国のいずれかに船籍を有する船舶に搭載される船用品については、船級協会による型式承認とは別に、MEDの基準に適合していることの審査・証明が必要となる。その審査・証明は、型式検査(モジュールB)と品質管理審査(モジュールD又はE)の組み合わせにより行われる。 一方、JG型式承認を取得した内装材料については、登録船級協会4組織(一般財団法人日本海事協会、Lloyd's Register Group Limited、DNV GL AS、American Bureau of Shipping)に対し検査代行権が認められている。 しかし、欧州船級協会2組織(Lloyd's Register Group Limited、DNV GL AS)のMEDモジュールBを取得した内装材料について、JG型式承認試験の一部または全部の免除を受けようとしても、認められない場合が少なくない。例えば、MEDモジュールBの有効期限は更新も含めて最長15年である一方、試験データの有効期限は5年であることから、型式承認は有効だが試験データの有効期限が切れている場合が少なくない。また、デンマーク、エストニア、ギリシャ、オランダ、ノルウェー、スペイン、英国以外の試験機関で行われた試験データについては適用外である。 こうした理由から、MEDモジュールBを取得した船用材料でも、再度試験を受けなければJG型式承認を受けられないことが多く、当該材料について内航船における市場規模が小さいのにJG型式承認試験を受ける経済性がないという判断がされることが多い。 しかし、そもそも船舶に使用する内装材料の防火防煙性能については、IMO(国際海事機関)のFコード(火災試験方法)で国際的に定められており、MEDモジュールBもJG型式承認試験と同コードに準拠している。同様の基準に基づく検査を何度も実施する必要性は乏しい。 要望が実現することで、内航船における内装材料の選択性が大幅に増え、旅客船における内装デザインの魅力向上等が期待される。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	船舶安全法第6条の4 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第19条の49及び同法第43条の9 船舶防火構造規則 昭和59年12月25日海審第287号「船舶安全法に係る試験機関等の試験データの活用について」 火災試験方法の適用に関する国際コード2010(2010FTPコード)4.2.1、5.1.1、5.2.1 IMO SSE.1/Circ.3/Rev.1	その他	我が国では、内装材料(防火用材)の基準適合性の確認において、以下のとおり試験データを活用した型式承認が可能という制約の効力化スキームを有している。このスキームをMED取得時にご活用いただくことでJG型式承認において試験を免除することが可能です。 ・我が国及び相互主義7カ国が認めた試験機関が実施する火災試験である場合(※1) ・登録船級協会の検査員が立会う火災試験である場合(※2) (※1)デンマーク、エストニア、ギリシャ、オランダ、ノルウェー、スペイン、英国の7カ国は、LIST OF RECOGNIZED TEST LABORATORIES(SSE.1/Circ.3/Rev.1 16 January 2018、以下IMORリスト)という我が国を含む他国の政府により承認されている試験機関の試験データの受け入れを宣言していることから、我が国としても相互主義により当該7カ国の試験機関の試験データを活用している。 (※2)我が国は、IMORリストのJapan Note欄で、検査官の立会いがあればIMORリストの試験所のデータであっても活用を認めると宣言している。 2010FTPコードでは、主管庁に対し確立された承認方法にしたがって製品を承認することを求めています[2010FTPコード5.1.1]。 提案者がEU加盟国のいずれかに船籍を有する船舶に搭載される船用品は、船級協会による型式承認とは別に、MEDの基準に適合していることの審査・証明が必要と宣言されるように、MEDの内装材料(防火用材)の承認は、EU加盟国のいずれかが承認した認証機関が、基準適合性の確認を試験データの内容から審査し承認を行っています。 一方、日本籍船の主管庁たる我が国においては、内装材料(防火用材)の基準適合性の確認を、我が国及び相互主義7カ国(※1)が認めた試験機関が実施した試験データの内容から審査し、型式承認を行っています。 なお、2010FTPコードでは、型式承認を新たに行う場合において、有効期限(5年)を過ぎた試験データに基づき承認は行えないこと[同5.2.1]及び火災試験は主管庁が承認した試験機関で実施しなければならないこと[同4.2.1]が定められています。			

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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

※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。
 ◎:各WGで既に検討中又は検討を行う事項
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)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	ワーキング・グループにおける処理方針	
								制度の現状	該当法令等	対応の分類			対応の概要
310215011	31年2月15日	31年3月22日	31年4月24日	運送取次事業近似貨物利用運送事業法の適用除外	<p>【提案の具体的内容】 貨物利用運送事業法第2条第6項で定める「貨物利用運送業」から、「荷主と契約を締結し、利益を棄せず」に運送業務部分を運送事業者に再委託する事業」など、運送取次事業と近似した事業を除外すべきである。</p> <p>【提案理由】 各種の入札案件等の中には、調達の主たる内容が運送業務ではないが、それに付随して運送業務が含まれるものがある。このような場合、受託者は運送業務を含めた契約当事者となるよう求められることが一般的であるため、利益を上乗せせずに運送業務部分のすべてを第三者に再委託する場合であっても、登録・許可を要しない運送取次事業者(取次先が契約者となる)では対応できず、登録・許可が必要な貨物利用運送事業者(受託者が契約者となる)とならざるを得ない。 貨物利用運送事業者には、初級登録・許可時の手続き負担のほか、定期的な事業実績報告、各種変更時の届出等の負担が生じるが、運送取次事業と近似した事業のみを行う事業者については、このような負担のかかる規制の対象とする必要はない。 なお、実際には、入札公告に先立つ意見招請等を通じて運送業務部分を調達範囲から除外してもらうこととなるが、それには顧客・受託者ともに多大な時間と労力を要する。 要望が実現することで、運送業務を含む事業における全体的なコスト削減が期待される。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	貨物利用運送事業とは、他人(荷主)の需要に応じ、有償で、利用運送を行う事業とい、自ら運送機能を使用しないが、荷主より運賃を收受し、荷主に対し運賃責任を負うものです。これに該当する事業を経営しようとする者は登録又は許可を受ける必要があります。	貨物利用運送事業法第2条、第3条及び第20条	現行制度下で対応可能	運送業務を内容に含む入札案件等の受託者(以下、単に「受託者」という。)が発注者と契約を締結した上で運送業者と運送契約を締結する場合であっても、当該入札案件等の発注者に対して受託者が運送責任を負わないのであれば、受託者の行う事業は貨物利用運送事業に該当しません。したがって、貨物利用運送事業者の登録又は許可を受けることなく当該入札案件等を受託することは可能です。		
310215016	31年2月15日	31年3月22日	31年4月24日	産業廃棄物処理施設の建替えの手続き簡素化の要望	<p>【提案の具体的内容】 産業廃棄物処理施設と同規模かつ同形式の焼却施設の建替えについて、日量処理量が同じかつ、環境負荷が変わらないもしくは改善する場合には、設置許可を不要もしくは届出とすべきである。</p> <p>【提案理由】 産業廃棄物処理施設等の建設は、建築基準法第51条の規定において「その他法令で定める処理施設」にあたり、建築するにあたって、①県の都市計画審議会の議を経て②特定行政庁(市)の許可、の2つの手続きが必要である。 産業廃棄物処理施設の建替にあたっては、規制緩和が既になされ、能力が1.5倍以上の建替の場合は、「経緯変更」として「都市計画審議会の必要なし」とされているものの、その後の特定行政庁による許可に時間を要している。 事業継続の観点から、産業廃棄物処理施設の建替のうち、同規模かつ同形式の焼却施設の建替えの場合、日量処理量が同じかつ、環境負荷が変わらないもしくは改善する場合には、設置許可を不要もしくは届出とすべきである。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	<p>建築基準法第51条において、都市計画区域内においては、産業廃棄物処理施設等は、都市計画においてその敷地の位置が決定しているものでなければ、新築し、又は増築はならないこととされています。ただし、特定行政庁が都道府県都市計画審議会の議を経て許可した場合又は政令で定める規模の範囲内において新築し、若しくは増築する場合においては、この限りでないとしています。</p> <p>建築基準法施行令第130条の2の3第1項第6号において、建築基準法第51条ただし書の規定による許可を受けた産業廃棄物処理施設の用途に供する建築物に係る増築又は用途変更については、増築又は用途変更後の処理能力が、当該許可に係る建築又は用途変更後の処理能力の1.5倍以下のもの等について、再度の許可を不要としていることとす。</p> <p>また、建築基準法施行令第130条の2の3第1項第6号に該当するものについては、都市計画審議会における審議及び特定行政庁による許可のどちらも不要です。</p>	建築基準法第51条 建築基準法施行令第130条の2の3	事実確認			
310218003	31年2月18日	31年3月22日	元年7月25日	自動車抵当法の活用、所有権留保の原則禁止、中間省略登録の排除	<p>不動産事業者が売り主となって、不動産の分譲を行う場合、買主が3割を超えて支払いをしたときは、不動産の名義を買主に変更しなければならないという規制がある。 そのため、売主は、抵当権を設定する方法などにより、残代金の回収を図る方法が採られている。 これにより、売主だけではなく、買主の権利保護が図られている。 しかし、自動車の場合、メーカーの正規販売店から車を買ったとしても、残代金を支払い終えるまでは、所有者はディーラー(ディーラー系クレジット業者を含む。以下同じ。)のままとなり、買主に所有権は移転されない取扱いとなっている。 そのため、ディーラーは、自動車抵当法に基づく抵当権の設定をすることはなく、その制度の存在すら知らない担当者も多数いる。 車検証においても、抵当権の設定については表記欄がなく、運輸局に確認をしなければならないことから、利用者がほぼ盲信であり、法律は死文化しているに等しい実態がある。 いわゆるリースであれば、あくまで借物であるので、消費者も理解し得る。しかしながら、借金により購入したと消費者が理解している以上は、一定額以上を支払った場合、宅建業と同様に、所有権の移転を義務づけるべきである。 たとえば、一般に「残価設定ローン」という名称で、3年間の支払いを行い、3年後に一定額で買い戻しをす販売方法が、積極的に行われている。 この販売方法は、3年で新車の半額程度の支払いをすることになるが、それでも所有権者はディーラーのままであり、一方的に売主事業者が有利な立場で、消費者の権利について保護のバランを欠いている。 具体的には、金利の安い金融機関に借り換えをしようとしても、早期返済に違約金制度が設けられている場合も多く、しかも所有権者が消費者ではないため、事実上不可能となっているのである。 そこで、このような所有権留保については、不動産業者と同様の規制を設けて、一方的に消費者が不利とならないようにするとともに、抵当権に関する記載欄を車検証に設けて、自動車抵当法の利用の促進を図るべきである。 一方、ディーラーが下取り車を転売する場合、印鑑証明が3ヶ月間有効であることから、下取りとして手放した消費者からディーラーに移転登録がされずに、他人名義のまま中間省略で転売されるなど、不動産では禁じられる手法が横行しており、制度を見直すべきである。</p>	個人	法務省 国土交通省	<p>自動車の売買においては、売主と買主の合意の下、売買代金が完済するまでの間の担保として、所有権留保や抵当権の設定という選択をすることが可能となっております。</p> <p>自動車検査証への抵当権に関する記載については、自動車検査証は当該自動車検査の日において保安基準に適合していたことを証する書面であり、抵当権の設定の有無及びその内容を表示してはおりません。</p> <p>ディーラーの下取りについては、道路運送車両法(昭和26年法律第185号)においては、同法に基づき登録を受けた自動車について所有者の変更があったときは、同法第13条の規定による移転登録を受けなければならないこととされており、また、移転登録申請の際には、自動車登録簿(昭和26年政令第256号)第16条に基づき、作成後3月以内の印鑑証明書を添付しなければならないこととされており。</p>	道路運送車両法第13条、自動車登録令第16条	対応不可	<p>自動車の売買においては、所有権留保も含む多様な契約形態が存在するところ、まずは売主と買主との間の売買契約の内容に基づき処理されるべきものであると考えております。</p> <p>自動車検査証への抵当権に関する記載については、自動車検査証は、当該自動車検査の日において保安基準に適合していたことを証する書面であることから、抵当権の設定の有無及びその内容を表示することは適当ではないと考えております。なお、抵当権の設定の有無及びその内容については、登録事項等証明書において確認することが可能となっております。</p> <p>ディーラーの下取りについては、道路運送車両法(昭和26年法律第185号)においては、同法に基づき登録を受けた自動車について所有者の変更があったときは、同法第13条の規定による移転登録を受けなければならないこととされており。</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

※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。
 ◎:各WGで既に検討中又は検討を行う事項
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)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	ワーキング・グループにおける処理方針
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要		
310227002	31年2月27日	31年3月22日	元年6月28日	看板落下事故の撲滅 最近「看板」の落下事故が増えている。人的被害も出ており、早急なる対策が必要である。	●看板落下の主な原因 1) 風による 2) 風による 3) 設計・製造ミス 4) 施工ミス ●看板の現状と問題点 1) 施主の問題 (ア) 危険度に対する施主の認識が低い (イ) 「安ければ良い」という意識が強い (ウ) 許認可も無視していることが多い (エ) 確実なチェックをしない (オ) 看板の施主が、引越し、廃業で、そのままになり、適切な処理をしていない管理業者不明の古い看板がある 2) 自然環境が欠く変化の問題 (ア) 強風の日にが多くなった (イ) 塩害で腐食の進行が早くなった (ウ) 地球温暖化で気温の高い時間が続くために、従来と違う現象が出てきている 3) 設計・製造の問題 (ア) 「技術基準」が曖昧 (イ) 安価な海外製品が多く入ってきた ① 日本製の温気や気候風土にマッチしない製品が物販で出てきている (ウ) LEDの発達で、従来の看板屋以外でも作れるようになり、看板の技術を知らない者が参戦できるようになった。 4) 施工の問題 (ア) 気象条件や安全性を考えた確実な施工が出来ない人が多い ●問題の解決策 ① 設計・製造問題の解決策 (ア) 「屋外広告物」の資格者は、技術難易度の違う「立看板」でも「広告塔」でも出来る。この資格を「級、2級、3級」に技術能力を分け、専門性を持つようにする (イ) 看板が「P」法＝製造物責任法対象製品であると明確にする (ウ) 「技術基準」の作成 1) 建築のように明確な「技術基準」が無く、建築・鉄鋼・電気・塗装の寄せ集めで設計している。今後、LEDや新しい素材が多く出てくる中、一定の技術基準が必要 ② 施工問題の解決策 (ア) 建設業の業種に「看板業」を入れる 1) 「看板工」と言った工種が無い、専門技術者がいない。「看板業」が認定されると「看板工」という工種が出来、専門工を育てることが出来る ◎提案実現後の社会的効果 1) 看板落下事故が減る 2) 視認性が増える 3) 看板が整理され、美観が確保される 4) 今後、デジタルサイネージやITを使った看板が増えると思われるが、安全性の高い「表示装置」として、社会に貢献できる 5) IT関連が増えるために、関連技術を確かなものにする一方で、若い人の働く場所として魅力的な職場になる	朝日エディン株式会社	消費者庁 経済産業省 国土交通省	【①(ア)について】 屋外広告士は、屋外広告物法第10条第2項第3号に基づく登録試験機関である。(一社)日本屋外広告業団体連合会が実施している大臣認定資格であり、3年以上の実務経験を有する者を受験資格として、屋外広告物に関する関係法令や設計・施工等に関する学料及び実地試験に合格したものが取得することができる資格です。資格の制度については、(一社)日本屋外広告業団体連合会により定められています。 【①(イ)について】 製造物責任法では、本法の対象となる製造物を「製造又は加工された動産」と定義しています(第2条第1項)。看板についても、この定義に当てはまる場合には、本法の対象となります。 なお、不動産の一部となった動産であっても、引き渡された時点で動産であり、しかも動産として欠陥を有しており、当該欠陥と損害との間に因果関係がある場合には、当該動産の製造業者等は製造物責任を負うことになります。 また、設置・補立を伴う製造物の場合、製造業者のマニュアル等その指示に基づいて設置業者の設置・補立が行われたこと起因して欠陥が発生しているときには、かかる製造業者の製造物責任が認められる可能性もあります。 【①(ウ)について】 広告物の設置や維持の方法の基準については、屋外広告物法第5条(※1)に基づき、都道府県が条例に定めることができることになっています。 自治体によっては、LED等に関する基準も定めている団体もみられるところです。 ※1 第5条 前条に規定するもののほか、都道府県は、良好な景観を形成し、若しくは風致を維持し、又は公衆に対する危害を防止するために必要があると認めるときは、条例で、広告物(第三条の規定に基づく(イ)の表示が禁止されているものを除く。)の形状、面積、色彩、意匠その他の表示の方法の基準若しくは掲出物件(同条の規定に基づく(イ)の表示が禁止されているものを除く。)の形状その他設置の方法の基準又はこれらの維持の方法の基準を定めることができる。 ②(ア) 建設業の業種区分は29種類であり、区分の考え方は建設業許可事務ガイドライン(平成29年11月10日国土建第276号)に示されています。このうち看板業に関するものとして、現場で屋外広告物の製作、加工から設置までを一貫して請け負う「屋外広告工事」は「鋼構造物工事」に、それ以外の「屋外広告物設置工事」は「とび・土工・コンクリート工事」に分類されます。	①(ア)・①(ウ) 屋外広告物法第5条、第10条 ①(イ) 製造物責任法 ②(ア) 建設業法第2条	①(ア) その他 ①(イ) 対応不可 ①(ウ) 現行制度 下で対応可能 ②(ア) 対応不可	①(ア) 「屋外広告物」資格は、屋外広告業を営もうとする者が業務の適正な実施を確保するために選任しなければならない業務主任者の選任要件の一つであり、当該資格者は、屋外広告物の様々な形態及び最近の技術傾向等を踏まえた試験により、「広告物の表示及び掲出物件の設置」に関し必要な知識を有している」と認められています。したがって、業務主任者に求められる技術面以外の役割及び他の選任要件(都道府県の行う講習会の修了等)も踏まえると、当該資格を技術能力により分ける必要性は現時点において認められないと考えられています。 ①(イ) 製造物責任法の対象となる製造物については、同法第2条第1項に規定されており、何が製造物に該当するかは、条文において明確にされています。 また、不動産に付合した動産や設置・組み立てを伴う製造物についても、左記のとおり説明が、消費者庁ウェブサイトに掲載されている速答解説にも記載されています(https://www.caa.go.jp/policies/policy/consumer_safety/other/product_liability_act_annotations/)。 ただし、製造物責任法は、民法による不法行為に基づく損害賠償責任の特則であり、その規範を個別具体的な事案について解釈し適用することは、司法府(裁判所)の判断に委ねられています。看板にも様々な種類のものがあることが想定され、個々の看板が製造物責任法の対象となるか否かは個別事例ごとの判断となります。 したがって、個別事案に対する判断は司法府の役割である一方、どのようなものが製造物責任法の対象となるかについては製造物責任法の条文や速答解説においてすでに一定程度明らかになっていることから、お寄せいただいたご提案について対応することはできないと考えられます。 ①(ウ) 屋外広告物規制は、各地域の特性に応じて行われるべきことを踏まえ、屋外広告物法では、広告物の設置や維持の方法の基準等についてその基本的な枠組みを定め、各地域に適用される規制は条例によることとしています。そのため、広告物の設置や維持の方法の基準等については、屋外広告物条例ガイドラインを参考にしつつ、各自治体に委ねられています。 ②(ア) 看板業に関わる工事の業種区分は建設業許可事務ガイドラインに例示されている通りであり、提案のあった内容については既存の枠組みの中で対応可能であると考えています。		
310304004	31年3月4日	31年4月22日	31年5月24日	防災設備用の予備電源としての外部給電に関する規制緩和	【提案の具体的内容】 店舗、劇場、学校、病院、共同住宅等の建築物において、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。 【提案理由】 近年の新築技術の向上等により、震度7クラスの地震でも倒壊しない堅牢なビルと堅牢な洞道へ設置した電源装置・配線等からの電源供給については、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」を設置したと認めたい。 日本内閣府電力設備協会などによる過去の調査結果によれば、災害時にメンテナンス不良による自家発電機の停止は多発している。定期的メンテナンスを実施する電源装置からの外部電源供給のほうが、むしろ自家発電よりも安定的な「非常電源」の確保が確保が可能になると考えられる。 火災発生時等の停電時に即座により安定した予備電源供給を実施することで、非難ルートの確実な確保に寄与し、被害抑制が可能となる。また、拠点間で設備共有化により、各社、各拠点による多重投資の抑制につながり、経済的な設備構築ができる。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	・建築基準法では、火災発生直後の停電時等に、避難や救助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おり、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。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。 ・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。	・建築基準法第8条 ・建築基準法施行令第126条の3第1項第10号 ・建築基準法施行令第129条の13の3第10項 等	対応不可	・建築基準法で義務づ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、災害による停電時において、安定的に電力が供給されるかが不明確であるため適当でないと考えます。また、所有者、管理者が定期的に必要な維持管理を行うことにより、災害時にメンテナンス不良による自家発電装置等の停止は発生しないと考えます。		

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

※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。
 ◎:各WGで既に検討中又は検討を行う事項
 ○:所管省庁で再検討を要請(「○」に該当するものを除く)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	ワーキング・グループにおける処理方針		
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要				
310320001	31年3月20日	31年4月22日	31年5月24日	建設業許可、宅建業許可、不動産特定共同事業許可の見直し	建設業許可、宅建業許可、不動産特定共同事業許可は、いずれも国土交通省が所管している。これらの申請は、資格者の常勤雇用や事務所設置が求められているが、申請時にこれを満たした状態で、許可されるまでは業務が行えない状態となる。たとえば、不動産特定共同事業においては、国土交通省に申請する場合、あくまで任意ではあるが、事前相談として申請の3ヶ月前までに提出書類の審査を受けるように指導がある。そして、相談なしとされた場合、申請書を提出するが、許可までに3ヶ月から半年を要する。このとき、不備があると補正が求められて、そこから3ヶ月待たされたことになる。これらの申請準備期間と、申請後の審査期間においては、資格者を雇用し、事務所を設置して、維持しておかなければならない。しかしながら、許可があるまでは、業務を行ってはいけない状態となり、事業者にとっては大きな負担である。もちろん、申請前の事前相談は任意ではあるが、これをしなければ補正のリスクが高まり、申請後の補正によって許可までの審査期間が長くなる可能性が相当高くなるに過ぎない。そのため、国交省への申請をためらい、事業規模を縮小して知事許可を受けるか、知事許可から大臣許可に変更することを諦めるケースもある。そこで、国交省においては、事前相談により書類の不備が無い案件については、申請から許可までの日数を、1ヶ月以内に短縮するべきである。併せて、事前相談により事業者より提示される書面の点検についても、1ヶ月以内に出来るように、点検項目表を作って、スムーズな事務処理を図るように、民間事業者が当然に行っているカイゼンを図るべきである。	個人	国土交通省	国土交通大臣に係る建設業許可の基準及び標準処理期間について(平成29年6月26日国土建第117号)	建設業許可については、建設業を営もうとする者が国土交通大臣許可を受けようとする場合に、許可の申請に要する書類が建設業法施行規則(昭和24年建設省令第14号)第6条により提出先とされているその主たる営業所の所在地を管轄する都道府県知事の事務所に到達してから、地方整備局長等が当該申請に対する処分をするまでに通常要すべき標準的な期間については、おおむね120日程度を目安としております。宅建業の免許については、宅地建物取引業法第3条1項及び第3項に基づく申請に対する処分に係る標準処理期間について、原則として、申請の提出先とされている都道府県知事から地方整備局長等に到達するまでの期間を10日とし、地方整備局長等に当該申請が到達した日の翌日から起算して当該申請に対する処分の日までの期間を90日としています。不動産特定共同事業許可については、不動産特定共同事業法施行規則第88条第1項において、標準処理期間として許可の申請が到達してから90日以内に処分するよう努めることとされています。また、同条第2項において、申請を補正するために要する期間については、標準処理期間に含まないこととされています。	国土交通大臣に係る建設業許可の基準及び標準処理期間について(平成29年6月26日国土建第117号)	宅地建物取引業法の解釈・運用の考え方(平成13年1月6日国土交通省総動発第3号)第4条関係	対応 対応不可	(建設業許可) 令和元年通常国会に「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律案」(第9次地方分権一括法案)が提出されたところ。本法案が法律として成立した場合には、令和2年4月より、建設業許可申請等における都道府県知事事務が廃止されることとなります(都道府県が経由事務継続を希望した場合は除く)。これにより、従来申請書類が都道府県知事の事務所に到達した後地方整備局長等の事務所に到達するまでに通常要していた期間(おおむね30日程度)が不要となることを踏まえ、許可の申請に要する期間を短縮することとしています。 (宅建業の免許・不動産特定共同事業許可) 宅地建物取引業の免許申請及び不動産特定共同事業の許可申請については、申請書類の補正等に相当の期間を要しない限り、申請が到達してから90日以内に処分するよう努めています。これら2事業の免許・許可申請の審査に当たっては、各地方整備局長等での申請内容及び添付書類の確認の他、急力即排除調査(都道府県警察への照会)等、一定の期間を要する手続が必要となるため、標準処理期間については、免許・許可制度の趣旨等を踏まえた適正な審査のために必要かつ相当な期間であると考えています。 また、2事業の免許・許可申請にあたり事前相談等は義務づけられていませんが、申請後に補正や追加資料が必要となることなるべく避けるため、実務上、申請書類等については原則として事前の相談を行っています。これにより、事前審査で書類の不備等を確認した上で、本審査では事務所や業務管理者の設置等の許可基準を満たしているか否かの確認を行っており、できるだけ早期に要件を満たすものとなるよう、審査の迅速化に努めています。 免許・許可申請に係る手続の簡素化については、不動産特定共同事業法施行規則の一部を改正する命令(平成29年内閣府・国土交通省令第4号)において申請書類等の合理化を行ったり、地方整備局長等のHPに掲載している申請書類word、excel等の編集可能な形式に変更したり、記載要領等を作成し掲載し取りやすを取組を行っています。 いずれにしても、免許・許可の取得に要する期間については、各申請者が行うとする事業の内容や申請書類の記載内容補正の要否等に照らし、個別の事例に即して適切に対応していくべきものと考えています。		
310328003	31年3月28日	31年4月22日	31年5月24日	市街化調整区域の空き家対策	市街化調整区域の空き家対策について提言申し上げます。現在、市街化調整区域の既存住宅を売買や賃貸しようとする建築行政窓口において用途変更許可要件事前協議と称するチェックがありまして、売買の場合には買受希望者の固定資産税台帳の「名寄せ」の提出を求められ、二軒目の住宅を求めようとする許可されません。また、賃貸の場合には貸出希望者本人以外の第三者への貸出を許しません。残念ながら、市街化調整区域として編みきかれている区域にある中古住宅(既存建物)はある意味で岩盤規制とも言えべきがんじがらめの制限が課せられていて自由に中古住宅の売買や賃貸ができません。ちゃんとした基準確認を受け建てた既存建物であっても、行政側は許可したときの要件に捕らわれていて、許可した人物と異なる人物である第三者に購入や賃借させない仕組みになっているのです。相続人しか継承できないか、あるいは要件に該当する地元関係者等が購入するかしかできないのです。勿論、空き家が増えているわけですから、市街化調整区域においては新たな住宅の新規開発は抑制するにしても、既存住宅については自由に売却や賃貸を可能にするなどの規制緩和をして、中古住宅の利活用促進による空き家問題解消とできないものかと考えます。「中古住宅売買賃貸流通活性化」いう観点においても、これらの中古住宅を誰でも規制なく購入や賃貸できるように開発許可要件に関わる様々な規制の抜本的規制改革を提言申し上げます。	個人	国土交通省	都市計画法第34条、第42条、第43条	都市計画法第34条、第42条、第43条	現行制度下で対応可能	市街化を抑制すべき区域である市街化調整区域においては、建築物等の立地が許可されるのは周辺の市街化を促進するおそれなく、かつ、市街化区域内で行うことが困難又は著しく不適当と認められる場合に限られており、市街化調整区域内の既存の住宅についても、その考え方に則り、用途変更の許可を行っております。一方で、空き家の活用については、相当期間適正に利用された建築物であって、既存業務の維持のために必要な賃貸住宅等については認めても差し支えない旨、国から開発許可権者に対し、技術的助言を行っております。いずれにしても、開発許可事務は地方公共団体の自治事務であり、基準に該当するか否かの判断は、各開発許可権者において、上記趣旨を踏まえ、地域の実情等に照らして個別具体的に判断することとなります。				