

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。
 :規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
 :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
 :再検討が必要と判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	措置の分類		措置の概要(対応策)
270331116	26年10月14日	27年1月29日	27年3月31日	車両の大型化に対応した特殊車両通行許可制度の見直し	石油系タンクローリーをはじめとする特殊車両の通行において、車両の軸距を変更せずに積載量を増やす場合も誘導車の配置を不要とすべきである。 【提案理由】2003年5月の道路運送車両の保安基準の改正を受け、分割可能貨物を輸送するセミトレーラについて車両総重量の最高限度が緩和された。さらに、2014年5月に公表された「道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化方針」では、2014年度中に、パン型等のセミトレーラの駆動軸重の制限を国際海上コンテナセミトレーラと同等の11.5トンに緩和することが盛り込まれた。これにより、コナラに積載できる貨物については、重量が6トン(30%)程度の積み増しが可能となり、更なる輸送効率の向上が図られることになった。 他方、仮に上記のとおり緩和された軸重の車両を製作しようとしても、車両の総重量の最高限度は軸距に応じて規定されているため、軸距を延伸することなく目的の総重量を実現しようすれば、通行許可条件が悪化してしまう。条件によっては、誘導車の配置が求められるケースも発生し得るが、遠距離輸送を行う石油系タンクローリーの場合、誘導車の配置に対応することは現実的に不可能である。このため、軸重の最高限度の見直しにより期待できる輸送効率の向上を享受できない可能性がある。 誘導車の配置が不要となるよう、特殊車両通行許可制度算定要領において、B条件(重量に関し、徐行および通行禁止を条件とする)の範囲を拡大することにより、法規制の整合性を図り、車両総重量の基準緩和に即した運用を実現すべきである。	(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	対応不可	車両制限令においては、道路の構造を保全するために、通行する車両の車長及び軸距に応じて当該車両の通行による応力等を勘案して、総重量の最高限度を定めています。(例えば、最長軸距が、5m未満又は車長9m未満の場合は、20トン) 車長及び軸距の短い車両について、車両の軸距を変更せずに車両総重量を緩和した場合には、車長及び軸距の長い同じ重量の車両に比べて、荷重が集中して、橋に対する影響が大きくなります。そのため、当該通行車両の前後に誘導車を配置する等の条件を付して通行を許可する場合がありますが、これは誘導車を配置することで通行を防止、通行車両の周辺に併せて設計において見込まれた応力状態を上回るおそれや回避し、落塵や橋の重大な損傷を防ぐことを目的としております。このような場合に、誘導車の配置を不要とすると、道路構造物を保全するという道路法第47条の目的を達することができません。したがって、ご要望にお応えすることは困難です。 なお、近年においては、道路構造物の老朽化対策が喫緊の課題とされているところであり、道路の維持・修繕を適切に実施していく一方で、あわせて道路構造物への影響が大きい重量制限を超過する車両等の通行の適正化を図ることが重要です。道路管理者が与する通行条件に従って通行していただくようお願いいたします。		
270331117	26年10月14日	27年1月29日	27年3月31日	路外駐車場における換気装置の基準の見直し	駐車場用換気装置の換気能力の基準について、自動車排出ガス規制の強化等による環境の変化も考慮し、現行の基準よりも引き下げるべきである。 【提案理由】建築物である路外駐車場には、その内部の空気を1時間につき10回以上直接外気と交換する能力を有する換気装置を設ける必要がある。 他方、自動車の排出ガス規制の厳格化やハイブリッドカー等の環境対応車の普及により、車両の性能は格段に進歩しているにも係らず、駐車場の排気回数設定の基準は昭和32年の駐車場法制定以降、一度も見直されていない。 駐車場用換気装置の基準の見直しについては、「駐車場用換気装置の換気能力の基準について、自動車排出ガス規制の動向やハイブリッドカー等の低公害車の普及状況を調査し、見直しを検討する(平成21年度検討開始、結論を待次第措置)」(「ハトミさん.com」国民の声)の受付開始及び規制改革要望の棚卸しについて(平成22年1月12日行政刷新会議報告)における報告内容)とされており、「ハイブリッドカー等の低公害車については、近年急速に普及してきているところであるため、既存の自動車、自動二輪車の利用実態を踏まえつつ、今後の環境対応車の普及動向を注視しながら、駐車場に設ける換気設備の技術的基準について平成22年3月より検討を開始し、現在、適切な基準の考え方、具体的な基準について検討を行っているところ」と承知している。具体的な基準の検討の結果を早急に示すべきである。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	駐車場法第11条より、路外駐車場(一般公共のもので道路の路外に設置される駐車場で駐車スペースの面積が500㎡以上の場合、建築基準法等の法令によるほか、政令で定める技術的基準によらなければならない)とする。駐車場法施行令第12条に基づき、建築物である路外駐車場には、その内部の空気を1時間につき10回以上直接外気と交換する能力を有する換気装置を設ける必要がある。	駐車場法第11条同施行令第6条、第12条	検討に着手	提案内容については、制度の運用実態を調査し、その結果等を踏まえて基準の見直しを検討し、平成27年中に結論を得る。なお、当該事項については「平成26年の地方からの提案等に関する対応方針」として閣議決定(平成27年1月30日)されている。	
270331118	26年10月14日	27年1月29日	27年3月31日	アセット型サードパーティーロジスティクス(3PL)事業における保管用の見直し	アセット型サードパーティーロジスティクス(3PL)事業において行われる保管の用に供される保管庫等について、3PLの包括契約に基づき行われる貨物の保管が当該他の営業(運送、仕分け、修理、検収、流通加工等)に対して従たる程度に行われるものである場合であって、当該荷主専用の施設内で保管を行う場合に限っては、「寄託」に非該当とすべきである。 【提案理由】貨物自動車運送事業において一時保管の用に供される保管庫等は、運送契約に基づき貨物の一時保管を行っている限り、「寄託」に該当しないため、政令の規定を待たずともなく、倉庫業の定義から外れるものである、とされている。 アセット型3PL事業の包括契約に基づき物流業務全般を請け負う場合で、一部に保管行為を含まれる場合は、物流事業者が「倉庫業を営む倉庫」を設置する必要があるが、保管行為がごく限られた一部に過ぎず、倉庫の設置費用が割高となつて、安価な物流サービスの提供の妨げとなっている。 アセット型3PL事業の包括契約に基づき貨物の保管を行っている場合であっても、その物品の荷主専用の施設内で行われる事業であることを前提に、その他の営業(運送、仕分け、修理、検収、流通加工等)に対して従たる程度に行われる保管の用に供される保管庫等について、「寄託」に該当せず、すなわち倉庫業の定義から外れることになれば、例えば、荷主が所有する「倉庫業を営む倉庫」ではない自家用倉庫を借り受け、そこで当該荷主の物流業務全般を請け負うなど、荷主により安価な物流サービスを提供することが可能となる。また、倉庫事業者でなくとも、「倉庫業を営む倉庫」ではない自家用倉庫等を活用し、アセット型3PL事業に参入することも可能となり、参入障壁の減が期待できる。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	倉庫業法(以下「法」という。)第2条2項において、「倉庫業」とは、「寄託を受けた物品の倉庫における保管(保護預りその他の他の営業に付随して行われる保管であつて、保管する物品の種類、保管の態様、保管期間等からみて第6条第1項第4号の基準に適合する施設又は設備を有する倉庫において行うことが必要でない)と認められるものとして政令で定めるものを除く。」と定義づけられており、法第3条において、「倉庫業を営もうとする者は、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。」とされており、また、倉庫業の登録の申請の際には、法第6条第1項第4号における、「倉庫の施設又は設備が倉庫の種類に応じて国土交通省令で定める基準」に適合する必要がある。	倉庫業法第6条第1項第4号/倉庫業法第5条第1項第1号/倉庫業法第3条の登録の基準等に関する告示第10号第1項第5号/倉庫業法施行規則等運用方針	現行制度下で対応可能	寄託を受けた物品の保管(倉庫業)は、単に場所を提供して蔵置するだけでなく、物品の価値の原状維持を目的として適切な管理を行うこととする。保管する物品の種類に応じて法第6条第1項第4号の基準に適合する施設又は設備を有する倉庫において行うことが必要となります。 なお、本提案の趣旨について提案者へ確認したところ、荷主が製品製造のため使用している施設の一部を間借りし、寄託物品の保管を行う場合、倉庫業法上、防犯措置として当該施設とそれ以外の用に供する施設が隣接する部分を区画しなければならないとされているが、区画をしようとする費用が掛かってしまい、倉庫業者にとって負担があるため、荷主専用の施設内で倉庫業を行う場合に限り、区画を不要として頂けないかという内容でありました。 これについては、現行、倉庫業法第3条の登録の基準等に関する告示第10号第1項第5号において、隣接部分を当該倉庫に係る寄託者の用に供する場合には区画を不要とする例外措置を認めております。荷主が所有する自家用の施設を借り受け、そこで当該荷主の物流業務全般を請け負う場合、当該保管に供される施設は荷主専用(寄託者)の施設と隣接していることから、例外規定に該当いたします。 従いまして、当該提案につきましては、現行法令において対応可能であると想料いたします。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- ：規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- ：再検討が必要(「」に該当するもの除く。)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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果				規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	措置の概要(対応策)	
270331119	26年10月14日	27年1月29日	27年3月31日	沿海区域の更なる拡大	以下の海域を沿海区域の一部拡大の検討海域とし、早期に検討に着手すべきである。 1.和歌山県潮岬から高知県室戸岬までの海域 2.北海道神威岬から北海道留萌までの海域 3.千葉県大坊埼から宮城県金華山(又は福島県塩屋崎)までの海域 【提案理由】荒天時の陸岸への迅速な避難等を前提として概ね陸岸から20海里(約37km)までの水域が沿岸区域として設定されており、沿海区域に応じた構造・設備を有する沿海船舶が航行できる海域は沿海区域に限定されている。 他方、半島や島が点在している日本海ならびに変質が多く他の船舶との針路交差が多数生じている太平洋側沿岸部とともに、航行海域が陸岸から20海里までの海域に制限されることで、航行時の安全確保や省工化の観点で支障をきたしている。沿海区域が拡大することにより、航行距離の短縮化・省工化が図られ、環境負荷の低減に寄与するものと考えられる。 *規制・制度改革に係る方針(2011年4月)に基づき設置された「沿海区域の一部拡大に関する検討会」での検討結果を受け、2013年6月に沿海区域の一部拡大が図られ、新たに5つの海域(尻屋崎沖、鹿島灘、伊勢湾沖、飛鳥沖及び金沢沖)が沿海区域に追加され、航行環境の改善に繋がった。引き続き沿海区域の更なる拡大に向けた検討を積極的に進めることが望ましい。 気象海象条件については専門家による検討を要するものの、今回要望した3つの海域は、上記検討会で示されている「検討の基本方針」「一部拡大する海域の範囲指針」に照らし合わせて概ね合致していることから、沿海区域の一部拡大の検討海域とし、早期に検討に着手すべきである。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	船舶安全法では、平水区域、沿海区域、近海区域及び遠洋区域の4つの航行区域を定め、航行区域に応じて船舶の安全基準を定めている。なお、沿海区域の範囲は、陸や灯台等を利用して方法で船位が測定できる原則陸岸から20海里までの水域としている。	船舶安全法施行規則第1条第7項	検討を予定	内閣府規制改革推進室の取り次ぎの下、要望者より具体的な要望内容を把握することとしており、その内容を受けて検討する予定としています。 なお、1.及び3.の海域は過去の要望を受けて検討の上沿海区域を拡大している海域です(平成8年及び平成25年)	
270331120	26年10月14日	27年1月29日	27年3月31日	外国船舶を対象とした中ノ瀬海域における鑑泊に係る運用の見直し	外国船舶が中ノ瀬海域に鑑泊するとき、指定鑑泊地での停泊を経て、中ノ瀬海域に移動する現在の運用を見直す必要がある。 【提案理由】外国船舶の船長等は、領海等において当該外国船舶に停泊等をさせ、又は内水において当該外国船舶に通航航行をさせる必要があるときは、国土交通省令で定めるところにより、あらかじめ、当該外国船舶の名称、船籍港、停泊等又は通過航行をさせようとする理由その他の国土交通省令で定める事項(通報事項)を最寄りの海上保安庁の事務所に通報することが求められている。これに対し、通報を受け海上保安庁の事務所の長は、必要であると認めるときは、当該通報に係る外国船舶の船長等に対して、助言又は指導をするものとする。とされている。 中ノ瀬海域に鑑泊する場合、当該船舶の明瞭ならびに停泊を希望する期間を横浜海上保安部警備教範課に事前通報を行い、停泊許可を申請する。しかし、同課からは、まずは指定鑑泊に許容期間(72時間)停泊し、その後中ノ瀬海域に移動し鑑泊しよう指導を受けている。また、バースや倉庫の空き待ち等の荷役作業に伴う待機といった明確な停泊理由であるにも関わらず、最終的に停泊を断られるケースもある。 安全確保等の観点から移動は可能な限り最小限に止めることが望ましいので、明確な理由が示されることなく外国船舶のみ上述の移動を指導されていることについて、運用の見直しを検討されたい。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	領海等における外国船舶の航行に関する法律(平成20年法律第64号)以下「法」といふ。第5条第1項の規定により、第5条第1項の規定により、外国船舶が停泊等をする必要がある場合は、あらかじめ通報事項を最寄りの海上保安庁の事務所に通報しなければならない旨規定しており、また、同法同条第4項において、通報を受けた海上保安庁の事務所の長は、外国船舶に対し、指導又は助言をすることができる旨規定されています。 なお、同法第4条第1項の規定により、外国船舶の領海内における停泊等を伴う航行は原則として禁止されています。	領海等における外国船舶の航行に関する法律第4条及び第5条	現行制度下で対応可能	まず、領海等における外国船舶の航行に関する法律(平成20年法律第64号)以下「法」といふ。第5条第1項の規定に基づいて、外国船舶が「停泊許可を申請する」ということはありません。さらに、法に基づいて、鑑泊地を指定することもありません。 次に、法第4条第1項に規定されているとおり、原則的に、外国船舶の領海内における停泊等を伴う航行は禁止されていますが、外国船舶の荷役待機(いわゆる「バース待ち」)に係るこれらの航行の取扱いについては、既に、日本船主協会、船社等からの要望を受け、バース待ちをしようとする外国船舶から法第5条第1項の通報を受けた上で、入港予定地・着岸バース、着岸の予定日時、荷役予定日時等を聴取し、当該船舶に不審な点が認められないこと、航行安全上の問題が生じないこと等が確認できた外国船舶については、停泊等を伴う航行ができることとしています。 現在、当該外国船舶の取扱いについて、日本船主協会、船社等から直接の要望を受けていないこと等からも、合理的な運用として理解が得られていると認識しています。 なお、京浜港の鑑泊地及びその周辺は船舶交通が著しく混雑する海域であり、また、鑑泊可能な船舶隻数にも限りがあることから、当該鑑泊地においては、鑑泊地の長期停泊により他の船舶が鑑泊できない又は予定の確保ができないといった不利益の発生を防止し、鑑泊の適切・公平な利用のために、船籍にかかわらず、鑑泊期間の上限は72時間を目安とするものとして一定のルールを設けているものです。 ただし、前掲の荷役遅れや荒天等のやむを得ない理由による72時間を超える鑑泊については、鑑泊地の混雑状況を勘案し、柔軟に対応しております。 さらに、港則法上の海域ではない中ノ瀬海域に向かう外国船舶に対して、一律に、同海域で停泊する前に、指定鑑泊地?72時間停泊させる指導はしてありません。	
270331121	26年10月14日	27年1月29日	27年3月31日	京浜港区における指定鑑泊における運用の見直し	京浜港区における指定鑑泊における鑑泊について、混雑度の低い鑑泊地に限り許容期間(72時間)を超えて鑑泊できるよう、運用を見直す必要がある。 【提案理由】京浜港区の指定鑑泊地における鑑泊期間は原則として最長72時間とされており、72時間を超えて鑑泊する場合は長期停泊を要する理由を明らかにし、港長の許可を得る必要がある。 しかし、荷役施設の混雑を回避しようとする場合、停泊期間が制限されていることにより港外で漂流し入港を意図的に遅らせるを得ず、燃料費の増大を招いている。また、停泊期間の許容期間を超えた場合には鑑泊場所の移動を求められるので、当該船舶の総トン数に応じて、水先人の乗船手配費用等の追加的な負担が発生する場合がある。 鑑泊場所の混雑度を考慮することなく、一律に許容期間を超える鑑泊を認めない現行の運用を見直し、混雑度の低い鑑泊場所に限り、混雑状況や天候等について一定の条件を付したうえで、継続的な長期鑑泊を認める余地があると思われる。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	港則法第5条は、特定港内に停泊、鑑泊する船舶に対し、そのトン数又は積載物の種類により、定められた区域内に停泊、鑑泊することを義務付けるとともに、国土交通省令に定める特定港(京浜港、阪神港、門司港)に鑑泊する一定の船舶は、港長から鑑泊すべき場所の指定を受けなければならないこと等を規定しています。	港則法第5条 港則法施行規則第4条	現行制度下で対応可能	京浜港の鑑泊地及びその周辺は船舶交通が著しく混雑する海域であり、また、鑑泊可能な船舶隻数にも限りがあることから、当該鑑泊地においては、鑑泊地の長期停泊により他の船舶が鑑泊できない又は予定の確保ができないといった不利益の発生を防止し、鑑泊の適切・公平な利用のために、鑑泊期間の上限は72時間を目安とするものとして一定のルールを設けているものです。 ただし、前掲の荷役遅れや荒天等のやむを得ない理由による72時間を超える鑑泊については、鑑泊地の混雑状況を勘案し、柔軟に対応しております。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号()、△については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。
 ○:規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
 △: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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	措置の分類		措置の概要(対応策)
270331122	26年10月14日	27年1月29日	27年3月31日	ELTの出発時の要件の緩和	航空機には、2式のELT(Emergency Locator Transmitter:救命無線機)が装備されている。出発時に2式の作動を求めているのは、日本国のみであるので、航空機製造メーカーのマニュアル(基準)および他国同様、一定期間(短期間)、1式を不作動とみなす運用とすべきである。 【提案理由】航空機には、外部アンテナを有するELTと持ち出すタイプのELTが搭載されており、出発時において、日本の航空機には2式の作動が求められている。被雷後、外部アンテナを有するELTに従い試験電波を放射し、正常な作動を確認する必要がある。しかしながら、試験電波を放射できるのは電波法(国際法)の定めにより毎時0-5分の間のみであるので、被雷後の試験待ちによる出発遅延が発生する。また、外部アンテナを有するELTが不作動となった場合、部品調達のために遅延が発生する。 他方、他国においては被雷後の一定期間、1式を不作動とすることを認めているため、試験を都合の良いところまで延期し、かつ修理も持ち越すことができ、遅延なく出発することができる。 以上、出発時に2式の作動を求めることは遅延を誘発して顧客の利便性を損ねていることから、他国同様、一定期間の1式の不作動を可能とすべきである。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	航空機用救命無線機(ELT)とは、航空機が遭難や墜落などの事故に遭った場合に、遭難地点を知らせるための信号を特定の周波数で送信する装置です。信号は、捜索救助衛星(COSPAS-SARSAT)、付近を航行する航空機などにより受信され、遭難機の捜索・救難が容易になります。 ELTには、墜落時の衝撃等を感じて自動的に作動するもの(自動型ELT)と、手動で作動させるもの(パイロット型ELT)が存在し、国際民間航空条約第9条の定義によれば、自動型は更に、恒久的に航空機に取り付けられている固定型、航空機に固定されているが、容易に取り外しが可能な携帯型及び自動的に機体から分離・排出される展開型の3種に分類することができます。 ELTは航空法第62条で装備義務を求めている救命用具に該当し、航空法施行規則第150条第4項において、航空運送事業の用に供する飛行機のうち、客席数が19を超えるもので、最初の航空証明等が平成20年7月1日以後になされたものに対して2式のELT(内1つは自動型ELT)の装備を求めています。また、他国の航空法では、無線電話等の航空機の安全を確保するための装置(法第60条)や飛行記録装置等の航空機の運航の状況を記録するための装置(法第61条)と異なり、ただし書きによる装備要件緩和の例外規定は設けておりません。	航空法第62条 航空法施行規則第150条第4項	対応不可	ELTは遭難や墜落などの事故に遭った航空機の位置情報を容易にするもので、人命救助に直結する重要な装備であることから、確実に作動することを保証する必要があり、国際基準においても、航空運送事業の用に供する飛行機のうち、客席数が19を超えるもので、最初の航空証明等が平成20年7月1日以後になされたものに対して2式のELT(内1つは自動型ELT)の装備を求めています。 我が国においては、地上は山間部が多く、周囲を海に囲まれていることから、航空機が遭難や墜落などの事故に遭った際にELTが適切に作動しなかった場合、捜索救難が困難となるケースが多くなることが想定されるため、国際基準に準拠した現状の装備要件を緩和することは困難です。 欧州などでは、作動しない状況での運用が許容される場合があるものの、洋上や遠隔地を飛行する場合には追加の装備を求めるとともに、追加した装備については我が国同様不作動を許容してあらず、各国と比較しても国際基準に準拠した我が国の装備要件は妥当と考えています。	
270331123	26年10月14日	27年1月29日	27年3月31日	国際貨物チャーター便(エアラインチャーター便)の運航に係る要件見直し	国際貨物チャーター便(エアラインチャーター便)の運航について、現在、通達6(3)で設けられている「航空自由化が実現していない国・地域との間で運航される場合の要件(イ 外国港湾のストライキによる貨物の滞留など大規模緊急事態・荷主の突発需要に対応することを目的とすること。ロ 運航しようとする都市間で運航されている定期便では、実質的に対応できないと確認されるもの)」を見直すべきである。 【提案理由】現在、航空自由化が実現していない国・地域へエアラインチャーターを行う場合、航空自由化が実現している国・地域との間で運航する時には課されない要件(イ、大規模・突発需要に対応することを目的とすること。ロ 運航しようとする都市間で運航されている定期便では、実質的に対応できないと確認されるもの)が設定されている。 航空自由化が実現していない国との間には定期便が少なく、チャーター便が公共交通機関として果たす役割は非常に大きい。しかしながら、航空会社から航空局に対して突発需要等を証明することは容易でなく、上記の要件を利用したチャーター便の運航は極めて難しい。そのため、事実上、チャーター便の運航には例外規定(フォワード)と単一面との輸送契約の締結)を利用する方法を取らざるを得ないが、航空貨物の輸送はコスト面も含め、混載輸送が一般的であり、例外規定を適用して輸送することは荷主にとって多大なコスト負担となる。 また、上記要件は相手国企業が運航する場合に限らず、本邦企業が運航する場合も同様課されるものであり、自国企業の保護につながるわけではない。要望を実現した場合でも自国企業に特段の不利益は生じないと考える。 要望が実現することで、荷主のコストが削減されることが期待されるとともに、わが国製造業のグローバルなサプライチェーンの形成に資すると考える。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	現在、航空自由化が実現していない国・地域へエアラインチャーターを行う場合、相互主義の観点から問題がある場合にあっては、次の要件(イ)大規模・突発需要に対応することを目的とすること。ロ 運航しようとする都市間で運航されている定期便では、実質的に対応できないと確認されるもの)が設定されています。	国土交通省航空局長 通達 平成26年5月16日 航空事第28号(改正)	検討を予定	航空事業者における国際貨物チャーターに関する具体的なニーズを調査した上で、必要に応じてチャータールールの見直しについて検討します。	
270331124	26年10月14日	27年1月29日	27年3月31日	操縦士学科試験の受験機会増加	操縦士の各種学科試験は、准定期運用操縦士 4回/年、自家用操縦士 3回/年、定期運用操縦士 4回/年となっているが、それぞれの資格試験を6回にすべきである。併せて、既に米国や中国で導入されているコンピューター化も引き続き検討すべきである。 【提案理由】現行、操縦士の学科試験の実施は准定期運用操縦士 4回/年、自家用操縦士 3回/年、定期運用操縦士 4回/年となっている。 昨今の操縦士不足が進むと、学科試験の受験機会を増大させ、短期間で効率的に操縦士を養成する体制を構築することが喫緊の課題であるため、すべての試験について年に6回実施すべきと考える。 要望の実現により、わが国航空行政の短期的および長期的な課題である乗員不足の対応の一助になることが期待される。 2013年度においても提案したところ、コンピューター化については多額の予算が必要のために実施が困難との回答であったが、引き続き実施に向け尽力いたさんとともに、その前段階として各種資格の学科試験については、年6回の実施を要望する。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	操縦士の学科試験につきましては、准定期運用操縦士資格及び定期運用操縦士資格に係る試験は4回/年、自家用操縦士資格に係る試験は3回/年、時期・場所を公示し実施しています。	その他	経団連からの昨年度の規制改革要望を受けて、昨年4月より定期運用操縦士の受験機会を3回から4回に増加したところ。受験回数を増加させたことによる乗員確保等の効果が確認できれば、今後、受験機会の増加について更なる検討を行います。 なお、学科試験のコンピューター化については、高額の費用が見込まれる一方で、受験者数の規模が小さいことから、現時点では費用対効果が十分に見込まれない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措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- : 規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- : 再検討が必要(「」に該当するもの除く。)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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果				規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	措置の概要(対応策)	
270331125	26年10月14日	27年1月29日	27年3月31日	適用する最大離陸重量の柔軟な変更	離陸時の重量制限値である「最大離陸重量」については、航空機ごとに最大3つまで航空会社側で設定し、使用形態に応じてどの値を適用するかを選択できる。しかしながら適用した数値は一定期間変更することが認められていない。当日の旅客・貨物の予約状況または搭載燃料量に基づき、既に設定していた他の数値へと変更することが可能となるよう、規制が緩和されることを要望する。 【提案理由】 航空機に適用可能な最大離陸重量は最大3つまで申請可能であり、使用形態に応じていずれか1つを適用することができる。航空会社はそれぞれの形態に必要な燃料や乗客の重量を十分考慮した上で適切な値を設定・申請し、その上で課金される着陸料と、その航空機が投入される路線に応じた適正な最大離陸重量を、設定した3つの数値の中から選んで運用している。 しかしながら、使用形態を変更してから10日間以上経過しなければ再変更はできない状況にあるため、目的地等の悪天候や運航上の制約を受けた場合、最大離陸重量の制限により十分な燃料を搭載できない、または貨物や旅客を収容できない場合がある。加えて、航空機を予定していた路線とは異なる路線へ転用(投入)することも、困難になることがある。 運航時に使用する航空機に適用する最大離陸重量値について、既に設定していた他の数値へ変更することが可能となれば、就航率の向上や顧客・貨物の確実な輸送など、顧客の利便性に資すると考える。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	現在の最大離陸重量は、航空機毎に3つまで申請でき、路線毎にいずれか1つを適用できます。10日以上経過しなければ当該航空機に適用した最大離陸重量を変更できない点については、平成11年に改正済みであり、現在そのような規定は設けておりません。	航空運送事業の用に供する航空機の最大離陸重量の変更について (国空戦略第53号、 国空予管第189号、 国空企第56号、 国空機第474号) 平成26年9月18日	現行制度下で対応可能	10日以上経過しなければ当該航空機に適用した最大離陸重量を変更できない点については、平成11年に改正済みであり、現在そのような規定は設けておりません。 現在、最大離陸重量は、航空機毎に3つまで申請でき、路線毎にいずれか1つを適用できることとしています。なお、平成26年10月から、事前に指定した一定の路線については、飛行毎に2種類の最大離陸重量を適用できる制度を新たに導入しており、需要へのより柔軟な対応が可能となっております。	
270331126	26年10月14日	27年1月29日	27年3月31日	追加型設計変更手続きの簡素化	航空機設計国である米国においてSTC(Supplemental Type Certification:追加型設計変更)が承認された場合、日本国での承認手続き(検査、審査)については、日米の基準が一致している部分をBASA(Bilateral Aviation Safety Agreement)に基づき省略することができる取扱いとすべきである。 【提案理由】 航空機の設計を変更する手段の1つとしてSTCという手法がある。STCの利用には、航空機設計国である米国でSTCを申請、承認された後、日本国でもSTCを申請、承認される必要があり、日米で重複してSTCの承認を得る手続きとなっている。現在、日本国と米国は設計に関する相互承認について、一國間取決めとなるBASAを締結しており、航空製品の航空性の証明・試験に関わる相互承認が可能となっている。このBASAをさらに有効に活用し、日米で基準が一致している部分については、日本での承認手続きを省略できる取扱いとするよう要望する。 昨年度も同様の要望を提出したところ、STC取得の申請に関する手続きの負担は軽減されたものの、耐空性等の審査については簡略化が進んでいないため、迅速に対応すべきである。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	2011年の「安全に関する技術規制のあり方検討会」において、JAL等から米国でSTCが承認された場合には、STC保有者が日本のSTCを速やかに取得できる仕組みを構築してほしい、との要望が提出されました。 当該要望を受け、米国STCを活用した審査に係る時間・負担の軽減が一層図られるよう、STC変更時の手続きの簡略化など、2012年3月26日付で関係国連を改正し、当該審査手続きの更なる明確化を行いました。	航空法第13条の2 航空法施行規則第23条、第23条の4、第23条の5	現行制度下で対応可能	相互承認協定に基づき、米国がSTCを承認している場合、米国の証明内容を活用し、STC変更については航空局の承認が不要なものを定めるなど、日本における承認手続きを一部省略しています。また、米国が実証試験等により証明したものを確認することで日本における実証試験を不要とし、証明資料の審査についても、全てを審査するのではなく、重要な設計変更部分について、米雷当局が適切に証明を行っていることの確認に留めるなど、審査の簡略化を行い、既に申請者の負担軽減を図っています。 なお、STCによる設計変更が行われた我が国登録航空機の安全性については、我が国が責任を有することになるため、我が国としても当該航空機の安全性について確認を行う必要があります。従って、全ての確認行為を省略することは、登録国としての国際的な責任が果たせず困難ですが、より具体的な要望があればご相談頂ければ検討したいと考えます。	
270331127	26年10月14日	27年1月29日	27年3月31日	市街化調整区域における出店規制の運用の柔軟化	市街化調整区域へのコンビニエンスストアの出店に際して、都市計画法第34条1号の運用が硬直的にならないよう、自治体に対する開発許可制度運用指針を周知・徹底すべきである。 【提案理由】 現在、都市計画法第34条において市街化調整区域における例外的な開発が認められており、開発許可制度運用指針において、第34条第1号の運用が硬直的にならないよう留意することを求めている。 しかしながら、市街化調整区域内にコンビニエンスストアを出店する際、店舗面積による一律の規制を設ける自治体が存在する。消費者の利便性を考えた場合、標準店舗面積として200㎡は必要であり、店舗面積による規制は不合理である。 各自治体が市街化調整区域内の居住者の利便性に資する運用を行うよう、開発許可制度運用指針を周知・徹底することを要望する。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	市街化調整区域は市街化を抑制すべき区域であることから、開発許可制度において、許可できる開発行為は都市計画法第34条各号に規定する立地基準のいずれかに該当するものに限定されている。 市街化調整区域内のコンビニエンスストアの出店については、開発区域の周辺居住者の日常生活のための必要な物品の販売等を営む店舗等の用に供する目的で行う開発行為(都市計画法第34条第1号)に該当すると開発許可権者(都道府県知事等)において判断されれば、許可されることとなる。	都市計画法第34条第1号	検討に着手	開発許可制度運用指針に記載のとおり、法第34条第1号の運用に当たり、建築物の規模制限等の基準を一律に適用し、運用が硬直的にならないよう留意することを開発許可担当者が集まる会議等を通じて周知を図る。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- ：規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- ：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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	
270331128	26年10月14日	27年1月29日	27年3月31日	建設リサイクル法における建築物以外の工作物の工事に関する届出要件の緩和	<p>コンクリートや木材等の特定建設資材を用いた建築物以外の工作物の解体工事又は新築工事等において、請負金額が500万円以上であっても、特定建設資材の使用量あるいは廃棄物としての排出量が極少量である場合、もしくは、廃棄物としての排出がない場合には、例えば、現行の届出要件に「発生する廃棄物の量を一定量以上の場合に限る」との限定を加えるなどして、要件を緩和すべきである。</p> <p>【提案理由】 現行法上、コンクリートや木材等の特定建設資材を用いた建築物以外の工作物の解体工事又は新築工事等であっても、その規模が建設工事の規模に関する基準(請負金額500万円以上)に該当するものは、建設リサイクル法対象の建設工事として、定められた期限までに都道府県知事への届出なければならぬ。建設資材を確実にリサイクルするには、一定の基準を設け、届出により、行政が的確に排出状況を把握し、必要な措置を取れるようにすることは重要であり、対象工事の規模として、その工事請負金額等を基準とすることの妥当性は理解する。</p> <p>しかし、工事内容によっては全額規模の要件に該当していても、廃棄物が少量もしくは全く発生しないケースも多々ある。このようなケースでは、実質的な建設資材リサイクルへの寄与度が大きくなく、行政が把握する必要性が低い。例えば、電力会社では、設備の基礎等にコンクリート等の特定建設資材を使用しているが、変電所機器取替工事等においては、基礎部分の軽微な改造を行ったうえで流用するケースも多く、請負金額が500万円以上であっても、特定建設資材自体の取扱い量は僅かである。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	<p>本法では、特定建設資材を用いた建築物等に係る解体工事又はその施工に特定資材を使用する新築工事等であって、その規模が一定の基準以上のものを対象建設工事と定めています。</p> <p>対象建設工事の発注者又は自主施工者は、工事に着手する日の七日前までに、主務省令で定めるところにより、次に掲げる事項を都道府県知事に届け出なければならぬものとしています。</p> <p>・解体工事である場合においては、解体する建築物等の構造</p> <p>・新築工事等である場合においては、使用する特定建設資材の種類</p> <p>・工事着手の時期及び工程の概要</p> <p>・分別解体等の計画</p> <p>・解体工事である場合においては、解体する建築物等に用いられた建設資材の量の見込み</p> <p>など</p>	建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律第10条第1項	対応不可	届出には、工事に関する工程の概要や事前調査結果、工事着手前に実施する措置の内容、元請業者の許可番号(登録番号)等を記載することになっており、都道府県知事はこれらの情報を事前に把握し、分別解体等の適正な実施を確保するために必要がある場合には助言・勧告及び命令等を行うこととしているため、結果的に発生する廃棄物の量が微量もしくはゼロであっても届出が必要となります。
270331129	26年10月14日	27年1月29日	27年3月31日	潜熱回収型ガス給湯器のドレン排水規制の緩和	<p>潜熱回収型ガス給湯器のドレン排水を下水道法上の「雨水」として取り扱うよう、通知等により自治体の判断を統一すべきである。</p> <p>【提案理由】 潜熱回収型ガス給湯器(地球温暖化対策として家庭への普及が促進されている高効率給湯器)は、その構造上、ガス燃焼由来の凝縮水であるドレン排水が一定量発生する。下水道法では、生活に起因する排水は、原則、「汚水」に分類され、汚水系統の排水設備に排出することとなる。ただし、ドレン排水については、生活に起因する排水であるものの、平成24年3月28日付「潜熱回収型ガス給湯器等ドレン排水の取扱いについて」とにより、水質汚濁防止法の水質基準を満たしていることなどから、「雨水」と同様の取り扱いとし、必ずしも汚水系統の排水設備へ排出する必要がないと取り扱う判断も可能になっている。</p> <p>しかし、自治体によっては、下水道法の原則に基づき、ドレン排水は汚水であるとの判断しか示されないところもある。ドレン排水を「汚水」として排出すると、「雨水」として排出する場合に比べ、配管設置等のコストが高くなる。そのため、潜熱回収型ガス給湯器の普及拡大が妨げられている。</p> <p>自治体における判断が統一されれば、汚水処理しきれない地域でも雨水処理が可能となり、その結果、省エネルギー・環境性に優れた潜熱回収型ガス給湯器の普及拡大に寄与することができる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	<p>下水道法上、生活に起因する排水は「汚水」に分類されますが、「規制/制度改革に係る方針(平成23年4月8日閣議決定)」を受けて、平成24年3月29日下水道企画課長通知「潜熱回収型ガス給湯器等ドレン排水の取扱いについて」において、ドレン排水を「雨水」と同様の取扱い」とし、必ずしも汚水系統の排水設備へ排出する必要がないと取り扱う判断も可能とする考え方を自治体に示したところです。</p>	下水道法第2条	現行制度下で対応可能	基準となる考え方はすでに示しており、ドレン排水の排出先及び排出方法などの個々の取扱いについては、「汚水」であるという性質上、地域の公共用水域への影響等に留意しつつ下水道管理者である自治体自ら判断することが可能となっています。
270331130	26年10月26日	27年1月29日	27年3月31日	車検制度	<p>世界最高水準の車を作っているのですから、車検を新車4年、あとは3年に延長して下さい、また形骸化した12ヶ月点検を廃止して下さい</p>	個人	国土交通省	<p>自動車は、国土交通大臣の行う検査を受け、有効な自動車検査証の交付を受けているものでなければ、これを運行の用に供してはならず(道路運送車両法第58条)、自動車検査証の有効期間は、道路運送車両法第61条に基づき、自動車の種類、用途等に応じ定められているところです。</p> <p>さらに、道路運送車両法第48条に基づき、自動車の使用者は、自動車の種類、用途等に応じ、定められた期間ごとに、自動車を点検しなければならないこととなっています。</p>	道路運送車両法第48条、第58条、第61条	対応不可	<p>自動車検査制度は、安全確保・環境保全のために重要な制度であり、車検期間の延長の検討に当たっては、自動車の不具合の発生状況、不具合による事故の状況、自動車ユーザーの保守管理状況、部品の耐久性、諸外国の状況等、多くの観点から総合的に検討を行う必要があります。</p> <p>自動車の技術進歩により安全機能の高度化や排ガス性能および快適性等に関しては向上している一方、経年劣化による部品の耐久性については、着し向上しているわけでは不具合の状況も変わらないことから、車検期間の延長は困難と考えておりますが、今後も、これらの状況を継続的にチェックして適切に対応してまいります。</p> <p>また、定期点検整備は、定期的に自動車の各装置や部位の作動状況、摩耗や劣化等の状況の確認を行うことで、必要な整備作業を予防的にに行い、自動車の保安基準適合性を維持・確保するものであり、自動車ユーザーの負担軽減に配慮しつつも、安全確保、公害防止の手段として廃止することはできないものと考えております。</p>

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。
 :規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
 :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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果				規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	措置の概要(対応策)	
270331131	26年10月31日	27年1月29日	27年3月31日		<p>【提案の具体的内容】 建築基準法第20条の1に定める、高さが60メートルを超える建築物や第20条の3のロに定める免震構造建築物の大臣認定期間を明確化して欲しい。また、延べ面積が5,000㎡、10,000㎡などで区切り、認定期間の上限を設け、申請は遅やかに受け付けるとともに、新規の認定では必ず2ヶ月以内、軽微な変更は必ず1ヶ月以内で認定して欲しい。</p> <p>【提案理由】 建物着工スケジュール、工事工程、販売工程が立てづらいため。</p>	(公社)関西経済連合会	国土交通省	建築基準法第20条の規定に基づく認定について、同法第8条の26第5項に規定する審査は、これまでの実績として新規で2カ月程度、軽微な変更で概ね1カ月以内で行っています。ただし、多くの修正が必要な場合や、指摘事項に対する回答に時間がかかるなどの場合には、申請書の提出から認定書の交付までに、それ以上の期間を要する場合があります。	建築基準法第20条、同法第66条の26	対応不可	大臣認定の審査では、事前に指定性能評価機関で性能評価を受けたものについて、性能評価における検討の妥当性を判断しています。大臣認定の対象となる案件は個別性が強く、検討の内容によっては認定できない場合もあります。したがって、建物規模や面積により一律に審査期間を設け、期間内に必ず認定を出すことは困難であると考えられますが、通常は新規で2カ月程度、軽微な変更で概ね1カ月以内で認定されています。また、申請内容に関するチェックリストの作成等により審査期間の短縮に努めています。	
270331132	26年10月31日	27年1月29日	27年3月31日		<p>【提案の具体的内容】 既存不適格建築物の構造上・増築の扱いにおいて、吹き抜け部分を床とする場合等、建築面積や建物階数・高さが増えないといった一定範囲内の増築については、建築基準法施行令第137条の2の規定を緩和し、既存部分を耐震補強の手法で改修すれば認められるようにして欲しい。</p> <p>【提案理由】 EXPJ等により接続して増築する場合と同様に、耐震改修の手法でこうした部分的な増床を含めて構造安全性を確保することが認められれば、内部の増築(増床)が可能になるため。</p>	(公社)関西経済連合会	国土交通省	建築基準法(以下「法」という。)では、法又はこれに基づく命令若しくは条例の規定(以下「建築基準法令の規定」という。)の施行又は適用の際現に存する建築物等でこれらの規定に適合しないもの(以下、「既存不適格建築物」という。)に対しては、当該規定を適用除外としています(法第3条第1項)。その後、増築、改築、大規模の修繕又は大規模の模様替(以下、「増築等」という。)の工事に着手した場合には、施行又は適用後の建築基準法令の規定を適用することとしています(同条第3項第3号及び第4号)。	建築基準法第3条、第86条の7、建築基準法施行令第137条の2第2号及び第3号 平成17年国土交通省告示第566号第2及び第3号	検討を予定	増築部分と既存部分がエキスパンションジョイントその他の相互に応力を伝えない構造方法とで接合することにより、構造設計上別々の建築物とみなし得る場合の特例として、建築物全体については現行の構造計算を実施することなく、既存部分が耐震診断基準等に適合することによって地震に対する安全性の確認を行うことを許容しています。一方で、既存部分と増築部分が構造設計上一体の場合については、既存部分に一体的に増築を行うことで荷重が増大するなどにより、既存部分への影響を確認するため、建築物全体について、現行の構造計算により、耐震診断基準と比べて高い精度で安全性の確認を行う必要があることから、極めて小規模の増築を除き、原則として、既存部分の安全性の確認を、耐震診断基準によることはできません。ただし、ご提案の内容は、既存建築ストックの有効活用と考えると考えられるため、安全性を確保しつつ合理化できないか検討してまいります。	
270331133	26年10月31日	27年1月29日	27年3月31日		<p>【提案の具体的内容】 建築基準法第87条第3項により、既存建築物の用途変更の際に既存不適格への適及適用が必要となる対象範囲を、第87条第1項により確認申請が必要となる用途変更の対象範囲と同一にして欲しい。</p> <p>【提案理由】 商業ビルのテナント入れ替え等で100㎡未満の店舗用途が変わる場合等、確認申請が必要ない用途変更も少なくないが、こういった場合において、建物全体の既存不適格に対するチェックや是正等が行われることは現実的に難しいため、結果的に違法状態となり、後日、後追いで違法の是正が必要となる等の弊害がある。</p>	(公社)関西経済連合会	国土交通省	既存不適格建築物の用途変更の際には、建築基準法第87条第3項の規定に基づき原則として、用途に応じた技術基準に適合させる必要があります。	建築基準法第87条	対応不可	建築基準法は、建築物の敷地、構造、設備及び用途に関する最低の基準を定めて、国民の生命、健康及び財産の保護を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的としてあります。建築基準法では、用途変更等を行う建築物の部分のうち、適法な部分は用途変更等の後も引き続き適法なものとしなければなりません。加えて、用途変更の際には、防火・避難規定など、学校、病院、保育所など用途に応じて定められている技術基準の既存不適格の部分については、当該技術基準に適合させることで、建築物の安全性を確保しています。このため、利用者の安全性を確保する観点から、技術基準に適合させる規模を建築確認申請要件と同一規模とすることはできません。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- ：規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- ：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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	
270331134	26年10月31日	27年1月29日	27年3月31日	耐震改修促進法計画認定手続の簡素化と緩和範囲の拡大について	【提案の具体的内容】耐震改修促進法に基づき(計画認定手続きに於いては、専門機関による評定手続きを終えてから所管省庁の認定を申請する手続きフローとなっているが、確認申請手続きと同様に専門機関による認定として欲しい。 【提案理由】技術的な内容としては確認申請と同等のものであるにもかかわらず、評定-認定という審査の流れのため、全体としての認可期間が長くなっているため、耐震改修を要する建物は現使用中の建物であり、許認可に係わる期間は出来るだけ短くしたい。	(公社)関西経済連合会	国土交通省	建築物の耐震改修の促進に関する法律(以下「耐震改修促進法」という。)第17条第3項に基づく建築物の耐震改修の計画の認定は、所管省庁の権限により行われるものです。計画の申請を受けた所管省庁は、内容を精査し、計画を認定できるものであり、その認定の可否は所管省庁の裁量によるものとされています。 なお、耐震改修促進法第17条第3項の所管省庁が認定することができる耐震改修促進計画の内容が、建築基準法第6条第1項の規定による確認又は同法第18条第2項の規定による通知を要するものである場合には、所管省庁はあらかじめ建築主事の同意を得なければならないとされており(耐震改修促進法第17条第4項)、この同意を得た場合には、所管省庁が計画を認定した時には、確認済証の交付があったものとみなす(耐震改修促進法第17条第10項)と規定しています。	建築物の耐震改修の促進に関する法律第17条	対応不可	耐震改修促進計画の記載事項は、耐震改修促進法第17条第2項に基づき建築物の位置、建築物の階数、建築物の耐震改修の事業の内容、建築物の耐震改修の事業に関する資金計画等の事項があり、特に事業の内容や資金計画等の技術基準以外の事項は、建築主等の情報が多く含まれており所管省庁が確認することが適切であると考えられることから専門機関による認定を認めることはできません。
270331135	26年10月31日	27年1月29日	27年3月31日	耐震改修促進法計画認定手続の簡素化と緩和範囲の拡大について	【提案の具体的内容】耐震改修促進法に基づき(計画認定を受ければ現行では防火上の規定、容積率・建蔽率が緩和されるが、基準法第56条(高さ規定)及び第58条の2(日影規定)も緩和して欲しい。また、基準法第49条(地方自治体による条例)の緩和についても規定して欲しい。 【提案理由】建築物を利用しながら耐震改修を行う場合、外付け型の構造補強を採用せざるを得ないため、形態規制に関する緩和要件があれば、合理的な補強の検討範囲が拡大する。	(公社)関西経済連合会	国土交通省	建築物の耐震改修の促進に関する法律(以下「耐震改修促進法」)第17条第1項による耐震改修計画の申請に係る建築物について、その計画の認定により緩和される規定は、同条第8項の規定に基づく(容積率関係規定及び同条第9項の規定に基づく(建ぺい率関係規定)です。その緩和を受ける際には、計画による当該工事が、地震に対する安全性の向上を図るため必要と認められるものであり、かつ、当該工事により、容積率関係規定又は建ぺい率関係規定に適合しないこととなることやむを得ないと認められるものであること、工事の計画に係る建築物について、交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がないと認められるものであることと規定されています(同条第3項第5号イ、ロ及び第6号イ、ロ)。	建築物の耐震改修の促進に関する法律第17条	対応不可	斜線制限や日影規制は、隣地又は敷地に接する道路への日照・採光について直接的に規制するものであり、当該規制の緩和により隣地住民等の生活環境に影響を及ぼすおそれがあることから、特例の創設は困難であると考えています。 建築基準法第49条の緩和については、同条が、各地方の気候もしくは風土の特性等により、建築基準法の第2章の規定又はこれに基づき(命令の規定のみ)によっては建築物の安全、防火又は衛生の目的を十分に達し難いと認める場合において、条例で、建築物の敷地、構造又は建築設備に関して安全上、防火上又は衛生上必要な制限を付加することを認めた規定です。その規定の趣旨に鑑みて、制限の必要性と耐震改修の必要性の比較衡量の判断は地方公共団体により実施されることが適当であり、同条により地方公共団体に付与された権限を一律に緩和することは適当ではありません。
270331136	26年10月31日	27年1月29日	27年3月31日	所管省庁への報告が義務付けられた耐震診断実施者の資格要件の変更について	【提案の具体的内容】所管省庁への報告が義務付けられた耐震診断実施者の資格要件について、構造設計一級建築士であれば、登録資格者講習を免除して欲しい。 【提案理由】構造設計一級建築士は構造設計の専門家であり、耐震診断資格者講習を受講する必要は無いと考えられるため、また、現状の国土交通大臣登録耐震診断資格者講習実施機関は1機関しかないので、受講費用も高い、時間・費用の浪費である。	(公社)関西経済連合会	国土交通省	建築物の耐震改修の促進に関する法律(以下「耐震改修促進法」という。)の規定(同法第7条、第22条、第55条、罰則第3条)と必要な耐震診断については、耐震診断を適切に実施することができるだけの能力を有する者によって、統一された公正な基準に基づいて耐震診断が行われるよう、建築物の耐震改修の促進に関する法律施行規則(以下「耐震改修促進法施行規則」という。)第5条において要件が定められています。 具体的には、建築士であり、登録資格者講習、もしくはそれと同等な講習を修了した者か、大学等において建築物の構造に関する科目などの登録資格者講習の内容に相当する科目を担当する教授等もしくは、耐震診断・耐震改修設計の第三者委員会の委員を3年以上務めたものとしています。	建築物の耐震改修の促進に関する法律施行規則第5条	対応不可	構造設計一級建築士の講習内容は現状は、耐震診断・耐震補強の項目は含まれていますが、極めて短時間(40分程度)が結論的な内容に当てられているのみであり、各論的な内容の講習は行われていません。 このため、法律に基づき(耐震診断を実施するためにはそれぞれの構造の耐震診断に特化した講習(木造の「耐震診断の方法」で、2時間半以上。その他の「耐震診断の方法」で3時間以上)を受けて頂く必要があります。なお、構造設計一級建築士については、その構造関係の知識と実務経験が豊富であることから、登録資格者講習の一部の科目(耐震診断の総論及び例題演習)を免除しています。

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- :規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- :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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	
270331137	26年10月31日	27年1月29日	27年3月31日	一級建築士、構造・設備設計一級建築士の定期講習の合理化について	<p>【提案の具体的内容】 構造・設備設計一級建築士は、構造・設備設計一級建築士の定期講習を受講すれば、一級建築士の定期講習を免除して欲しい。</p> <p>【提案理由】 構造・設備設計一級建築士は一級建築士の定期講習に加えて構造・設備設計一級建築士の定期講習を受ける必要があり、現状では3年毎に2つの定期講習を受講する必要があり、合理的ではないため。</p>	(公社)関西経済連合会	国土交通省	建築士法第22条の2別表第2建築士法施行規則第17条の36第17条の37建築士法に基づく中央指定登録機関等に関する省令第39条国土交通大臣が定める講義内容及び講義時間を定める件(平成20年国土交通省告示第862号)	対応不可	構造設計一級建築士又は設備設計一級建築士は、一級建築士としての基礎的な知識・技能に加えて構造設計又は設備設計に関しての専門知識・技能を有する建築士として位置づけられています。このことから、一級建築士の定期講習と構造設計一級建築士及び設備設計一級建築士の定期講習では、講義内容及び講義時間が異なり、構造設計一級建築士及び設備設計一級建築士の定期講習の内容において一級建築士の定期講習の内容を包含したものではありません。そのため、構造設計一級建築士又は設備設計一級建築士の定期講習の受講により一級建築士の定期講習の受講を免除することはできません。	
270331138	26年10月31日	27年1月29日	27年3月31日	国土利用計画法の事後届出の停止	<p>【提案の具体的内容】 行政及び事業者の事務手間の軽減のために、国土利用計画法第23条に基づき(事後届出の一時停止)を提案する。 また、停止されなかった場合においても、この事後届出に関しては、重要性やこれから得られる成果に比べ、届出を怠った場合の罰則が重すぎないように思われるため、罰則の軽減を提案する。</p> <p>【提案理由】 国土利用計画法第23条は、元々、事前届出のもと、投機的な不動産投資や短期転売による急激な地価上昇を監視することを重大な目的として運用されていたが、現在はデフレ経済の中、この目的の必要性が無いため「事後届出」による「利用目的」のみが勧告対象となっている。特に必要があると認められる地域には規制区域・監視区域・注視区域に指定することにより、事前届出として「取引価格までを含めた勧告」とすることが可能となっており、その勧告の効果は大きいと思うが、それ以外の地域における契約締結後の事後届出制では、行政及び事業者の事務手間だけが大きくなり、その効果はほとんど無い状態であると思える。 また、その利用目的の監視という観点では「公有地拡大法」における事前届出と重複する部分が多いと思慮される。</p>	(公社)関西経済連合会	国土交通省	国土利用計画法第23条、第24条、第27条の2、第47条	対応不可	事後届出制の届出対象となる大規模な土地取引については、周辺地域の土地利用に与える影響も大きいものとなることから、本届出制度は、法に基づき土地利用の審査し、助言や勧告を行うことにより、地価高騰の抑制や適正かつ合理的な土地利用に資する制度として重要です。平成25年においては、事後届出件数が総土地取引件数に占める割合は約0.9%ですが、面積ベースでは約26.5%をカバーしています。 また、本罰則規定については、本制度の重要性に鑑み、行政上の義務違反者に対する制裁措置によって義務の履行を担保するために必要ものです。 なお、公有地の拡大の推進に関する法律(昭和47年法律第66号)に基づく(事前届出は、公有地の拡大の計画的な推進を図るためのものであり、本法に基づく(届出制と目的等は重複しません。	
270331139	26年10月31日	27年1月29日	27年3月31日	4mを超える広告塔、広告板、装飾塔、記念塔などに必要な工物確認申請要件の緩和	<p>【提案の具体的内容】 4mを超える広告塔、広告板、装飾塔、記念塔などに必要な工物確認申請要件の緩和</p> <p>【提案理由】 高さ4m超の広告塔、広告板であっても十分安全性が担保出来るケースも多いため、同法を緩和し、実情に沿ったかたの規制改革を望みます。</p>	(公社)関西経済連合会	国土交通省	建築基準法第88条建築基準法施行令第138条ほか	対応不可	高さ4mを超える広告塔や広告板などの準用工物については、建築確認等の手続きや一部の技術基準への適合によって、その安全性等を担保しています。 なお、現行制度に記載したとおり、その他の法令の規定により建築基準法及びこれに基づく(命令の規定による規制と同等の安全性が担保されている場合には、準用工物の対象外となるよう措置しています。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。
 :規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
 :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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果				規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	措置の概要(対応策)	
270630002	26年5月9日	26年5月30日	27年6月30日		広大な牧場の敷地内に入場者の移動のためだけに使うバスについては、公道において一般客の乗り降りを行う他の一般貸切旅客自動車運送事業とは目的と形態が異なるため、公道を通行する場合でも、運行の安全に十分配慮したうえで、道路運送法の一般貸切旅客自動車運送事業の適用除外とすること。	日本商工会議所	国土交通省	一般貸切旅客自動車運送事業とは、道路運送法第3条第1号ロにより、一個の契約により自動車賃切つて旅客を運送するものとされています。一般貸切旅客自動車運送事業は、一般貸切旅客自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可申請の処理について(平成11年12月13日自旅第128号・自環第241号自動車交通局長通達)において、最低車両数は、営業区域を要する営業区域毎に3両、ただし、大型車を使用する場合は、営業所を要する営業区域毎に5両としているところです。	道路運送法第3条第1項ロ、一般貸切旅客自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可申請の処理について(平成11年12月13日自旅第128号・自環第241号自動車交通局長通達)	事実確認	一般貸切旅客自動車運送事業は、多数の旅客を代表する者が運行内容を明示した上で事業者とあらかじめ契約を締結し、11人乗り以上のバス車両を使用して、広範囲を移動するために運送が行われることが一般的です。牧場の敷地内外に入場者のみが移動するためだけに使用する自社保有バスについては、一般貸切旅客自動車運送事業として取り扱われることは、通常想定してありません。また、自社保有バスにより、旅客の運送を行う際、運送の対価(運送サービスの提供に対する反対給付)を得る場合は、運送を行う場所が敷地内外であるにかかわらず道路運送法の許可等を得る必要があります。	
270630003	26年10月24日	27年1月14日	27年6月30日		<p><提案の背景・現状の課題等></p> <p>都市部でタクシーの供給過剰が生じ台数制限が行われている一方で、農村地域では、路線バスは廃止や運行回数の減少により利便性が悪くなっています。タクシーは高価で普段の交通手段としては利用できません。主たる交通手段である自家用車は、高齢化社会の進展とともに利用できない方が増加しており、また在宅の医療や介護を進めるうえからも利便性が高く利用しやすい公共交通機関の確保が課題です。</p> <p>現在のタクシー料金は事業者の価格競争に陥らないよう法令で規定されており、事業者の工夫と努力で、よりよい制度にすることができません。</p> <p>福祉有償運送や市町村有償運送、遠路地有償運送は公共交通機関として定義されていないが、農村地域では、公共交通機関としてのタクシーの役割が機能していません。</p> <p>例えば、タクシー料金は道路運送法第9条の3及び局長通達(国土旅第100号)で距離制運賃として旅客の乗車地点から降車地点までの実車走行距離に応じた運賃と規定されており、実質的に、同時に1客体しか運送することができません。</p> <p><提案内容と想定効果等></p> <p>道路運送法の趣旨も踏まえ、利用者の利便を図りつつ、サービス低下や行き過ぎた価格競争を防ぐため、タクシー事業の生産性を上げることが重要で、そのため、乗合を進めることで利用料金を低減できる料金制度を検討すべきと考えます。</p> <p>具体的には、デジタル地図から計算した直線距離による料金制度とそれを活用した乗合割引計算制度を新たに設けていただきたい。そのため、例えば、国土旅第100号の「運賃の種類」にこうした新たな考え方を追加する。又は、「距離制運賃」について、乗車地点から降車地点までの実車走行距離に応じた運賃を原則としつつ類似する考え方に基づく計算方法についても柔軟に認める考え方を明示していただきたい。</p> <p>これにより、利用者が事前に料金が分かるとともに走行経路が違っても料金が同じで安心して利用できること。また、乗車地点や降車地点が異なる複数の乗客に対して乗合による割引計算も可能となることなどのメリットがあります。利用者一人当たりの料金を低減できることで日常の交通手段としての利用が促進されれば、事業者にとって車両の稼働率向上にも繋がります。</p> <p>この提案は、タクシーが利便性の高い公共交通機関としての役割を今以上に担うことが目的で、都市部における供給過剰の問題も踏まえれば、当面は、公共交通機関が少ない地域に限定し、その効果を検証しながら段階的に実施することも有効と考えます。</p> <p><補足事項></p> <p>NPO法人かみのやま福祉運送サービスは福祉有償運送事業を実施していますが、各車両にタブレットを搭載し、デジタル地図を利用し乗車地点と降車地点の直線距離から料金を計算しています。年間約3万件運行していますが正確な料金計算で利用者から高い信頼を得ています。</p>	特定非営利活動法人かみのやま福祉運送サービス	国土交通省	平成18年10月の道路運送法の改正により、路線を定めず利用者が必要に応じて乗合運送を行うものを一般乗合旅客自動車運送事業の1つの類型(区域運行)として認め、タクシー事業者等が当該区域運行の許可を取得することにより、いわゆるデマンド交通として、地域のニーズに対応した運送サービスの提供が可能となっております。	道路運送法	現行制度下で対応可能	区域運行については、地域公共交通会議(地方公共団体、一般乗合旅客自動車運送事業者、住民又は旅客等で構成)で協議が調った場合、旅客の利益を阻害するおそれがあるもの、特定の旅客に対し不当な差別的取り扱いをするもの、他の一般乗合旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものに該当しない範囲であらかじめ届け出ることによって、利用者のニーズにあった柔軟な運賃を設定することが可能です。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- ：規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- ：再検討が必要(「」に該当するもの除く。)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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	
270630011	26年10月30日	27年1月29日	27年6月30日	車検期間は3年とすべきである	乗用自動車の車検期間はすべて3年とすべきである 理由 ・車検期間は新車新規と輸入自動車(中古車を含む)が初年度登録として3年、中古車の新規検査は2年とされている。中古車ユーザーの不公平感が解消されず、車検期間の差別的付与に関する合理的な理由がない。	日本行政書士会連合会	国土交通省	自家用乗用自動車の自動車検査証の有効期間は、2年。 なお、初めて自動車検査証を交付する場合には上記にかかわらず、3年となっている。	道路運送車両法第58条、第61条	対応不可	自動車検査制度は、安全確保・環境保全のために重要な制度であり、自動車検査証の有効期間については、自動車の不具合の発生状況、不具合による事故の状況、自動車ユーザーの保守管理状況、部品の耐久性、諸外国の状況等、多くの観点を総合的に考慮して定めております。 自家用乗用自動車の自動車検査証の有効期間についても、これらの観点を総合的に考慮した上で、初めて自動車検査証を交付する場合の有効期間に限り3年とし、その後は2年としているところであります。 なお、輸入車に限らず、国産車であっても、初めて自動車検査証の交付を受ける前の使用状況等を個々の自動車ごとに把握し、その使用状況に応じて自動車検査証の有効期間をそれぞれ設定することは困難であるため、公平性確保の観点から、初めて自動車検査証を交付する場合の有効期間については、一律3年としています。 また、現状では、自動車の不具合の発生状況等に变化が無く、安全確保・環境保全の観点から自動車検査証の有効期間の延長は困難と考虑していますが、今後も、自動車の不具合の発生状況等を継続的にチェックして適切に対応してまいります。
270630016	27年1月14日	27年3月12日	27年6月30日	現在小屋根(屋根裏部)の室内高さ(小屋根の室内高さ)は1.4m以内となっているのを三角屋根の住宅にも小屋根に限らず、最大1間以内として頂ければ、元の提案書の図面の追記部分の如く(なり断面形状が台形)ではありませんが、居室としては充分ではありませんが、準居室として充分活用可能なレベルとなります。1/2は大き過ぎるとか、最大1間も大き過ぎるとの議論も有るうかと思いますが、この程度まで規制緩和を計って頂ければ準居室として屋根裏を有効に活用出来、日本の小規模住宅にも多少なりともゆとりを与える事が出来、又エコとしての価値も大であります(別添参考資料参照)。(尚、高さ90cm、3尺程度になっても利用価値が余り下りません。)	2013年7月上旬に規制改革を要望しましたが、改めて再提案をさせていただきます。その後、分った事として小屋裏は床巾の1/3以下であれば天井高さ1.4mを超えてもよろしいとの但し書き(当然一般の居室の天井高さ2.1m以下と理解しています)が付いている様であります。多分その部分を大人でも立居姿勢で歩行可能にしようとの思いがあったものと考えます。但し、私の問題にしている小規模住宅の小屋裏の床巾はせいぜい12間程度だと考えます。仮に2間だとすると、2間×1/8=1.5尺4.5cm、で歩行が不可能ではありませんが実際上歩行は容易ではないと思います。従って規制を緩和しようとするが実際は実行不可能な内容だと思います。 そこで私と致しましては、此の規制緩和の気持ちも少しだけ大きくして頂き、例えば1/8を1/2とし、最大1間以内として頂ければ、元の提案書の図面の追記部分の如く(なり断面形状が台形)ではありませんが、居室としては充分ではありませんが、準居室として充分活用可能なレベルとなります。1/2は大き過ぎるとか、最大1間も大き過ぎるとの議論も有るうかと思いますが、この程度まで規制緩和を計って頂ければ準居室として屋根裏を有効に活用出来、日本の小規模住宅にも多少なりともゆとりを与える事が出来、又エコとしての価値も大であります(別添参考資料参照)。(尚、高さ90cm、3尺程度になっても利用価値が余り下りません。)	個人	国土交通省	建築基準法(昭和25年5月24日法律第201号)第2条第4号において、居室とは居住、執務、作業、集会、娯楽その他これらに類する目的のために継続的に使用する室と定義されています。また、建築基準法施行令(昭和25年11月16日政令第338号)第21条第1項において、居室の天井の高さは、2.1メートル以上でなければならぬと定めているところであります。また、「建築基準法の一部を改正する法律の施行について」(平成12年6月1日建築指導課長通知、国住指第682号)において、小屋裏、天井裏その他これらに類する部分に物置等がある場合において、当該物置等の最高の内法高さが1.4メートル以下で、かつ、その水平投影面積がその存する部分の床面積の2分の1未満であれば、当該部分については階として取り扱う必要はないと定めているところであります。 なお、ご参考ですが、「木造の建築物に物置等を設ける場合に階の床面積に加える面積を定める件」(平成12年5月23日告示第1351号)において、木造の建築物に当該階の床面積の8分の1以下の床面積の物置等を設ける場合は、その床面積を構造耐力上必要な軸組等の量を算出するために用いる床面積に算入しなくてもよいこととなっています。	建築基準法(昭和25年5月24日法律第201号)第2条第4号 建築基準法(昭和25年5月24日法律第201号)第2条第4号 建築基準法施行令(昭和25年11月16日政令第338号)第21条	対応不可 事実談話	小屋裏、天井裏その他これらに類する部分に物置等がある場合において、当該物置等の最高の内法高さが1.4メートル以下で、かつ、その水平投影面積がその存する部分の床面積の2分の1未満であれば、当該部分については階として取り扱う必要はないものとしているところであります。小屋裏物置等はあくまで物置等として使用されるものであって、居住、執務等の目的のために継続的に使用される居室であることを想定してありません。本規定は、余剰空間等を有効に利用する観点から、この取扱いを認めているものです。 ご提案されている小屋裏の空間については、居住、執務等のために継続的に使用する室であれば、建築基準法における居室に該当するので、天井高さを2.1メートル以上とする必要があります。居室に該当する場合は、居室における採光、換気及び作業動作の利便性等を確保する必要がありますが、健康上・衛生上の見地から、満たすべき最低限の基準として天井高さの基準を定めているため、この基準を緩和することはできません。 なお、収納や納戸など、建築基準法における居室ではない室であれば、天井高さを2.1メートル以上とする必要はありません。ただし、最高の内法高さが1.4メートルを超える場合は、階数や床面積に算入する必要があります。

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。
 :規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
 :再検討が必要(「」に該当するもの除く。)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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	
270630021	27年3月6日	27年5月15日	27年6月30日	原付制度規制改革(長期の予告準備期間を経て原付一種を二種に統合する現実的提案)	<p>提案内容</p> <p>原付一種並みの原付二種の免許取得容易化、免許取得・車種保有コスト低減や原付一種のそれらの難易化(最低限、普通自動車等免許の廃止)を行い、原付一種利用者を長期の準備期間を経て原付二種利用者等に転換誘導させると共に、原付一種は環境が整えば二種と統合(廃止)させるといふ政策決定のアナウンスを国民に対して事前に行う。またその準備期間の内にメーカーにすでに利用者保有の二種に改造可能な一種車種の二種への改造メンテナンスや二種への割引等での買替え促進、二種車種の商品充実や価格コスト低減等をさせる。政府はその転換のために原付利用者やメーカーに対して補助金等の政策的支援を行う。</p> <p>提案理由</p> <p>原付一種(排気量50cc以下)は昭和30年代の制度創設以来、規制速度が30km/hとなっているが、原付利用者より以前から実際に幹線道路等での速度で走ると自動車等に違い抜かれて逆に危険であるという指摘が昔から多く続けられている矛盾を抱えた規制速度が続いている。その現状に対してこの規制改革提案でも以前より原付一種免許に実技試験を導入して規制速度を引き上げる、原付一種を廃止し原付二種と統合する等の提案が何回かなされているが、制度所管の警察庁等は規制速度を上げると事故が増える、原付一種利用者の利便が無くなるので廃止できないという趣旨の回答を頑として繰り返し、未だに制度改革が実現しない。そこで今回、警察庁もまだ呑めると思われる上記の現実的、実現的内容を提案する次第である。ちなみに原付二種の規制速度は60km/h、原付二種の免許取得容易化はここ数年メーカー団体(日本自動車工業会)も提案している所である。</p>	個人	警察庁 国土交通省	<p>原動機付自転車のうち、総排気量が50cc以下又は定格出力が0.6kW以下のもを第一種原動機付自転車とし、その他のものを第二種原動機付自転車としている。</p> <p>総排気量が50cc以下又は定格出力が0.6kW以下である原動機付自転車の運転には原動機付自転車免許(以下「原付免許」という。)が必要とされています。取得に当たっては適性試験及び学科試験が必要とされています。</p> <p>一方、総排気量が50cc超125cc以下又は定格出力が0.6kW超1kW以下の原動機を有する二輪車は普通自動車(以下「普通二輪車」という。)に該当し、その運転には普通自動車免許(以下「普通二輪免許」という。)が必要とされています。普通二輪免許も16歳以上の人であれば取得することができますが、取得に当たっては適性試験及び学科試験に加え、技能試験も必要とされています。</p>	<p>道路交通法(昭和35年法律第105号)第2条、第3条、第88条及び第97条、道路交通法施行令(昭和35年政令第270号)第11条並びに道路交差点通行規則(昭和35年総理府令第60号)第1条の2、第2条及び第24条</p> <p>道路運送車両法(昭和26年法律第105号)第2条及び道路運送車両法施行規則(昭和26年法律第105号)第1条第1項</p>	対応不可	<p>(1) 普通二輪免許の取得要件の緩和等を図ることについて</p> <p>自動車の運転は、それ自体危険を伴う行為であることから、事故実態や車両の特性に応じて必要とされる運転技能等に照らし、運転免許が区分されています。</p> <p>平成26年中、原付免許で運転することができる総排気量50cc以下の原動機付自転車1万台当たりの交通事故件数は77件であるのに対し、運転に普通二輪免許を要する総排気量が50cc超125cc以下の普通二輪車1万台当たりの交通事故件数は102件と多くなっています。</p> <p>また、道路交通法上、道路標識等により最高速度が指定されていない場合に高速自動車国道の本線車道以外の道路を通行する場合の最高速度は原動機付自転車の最高速度は時速30kmであるのに対し、普通二輪車は時速60kmとされており、普通二輪車は原動機付自転車より高度な運転技能が必要とする。</p> <p>このような状況にある中で、普通二輪免許の取得要件を緩和することは交通安全上適当ではないと考えています。</p> <p>なお、運転免許取得のコストについて、例えば、指定自動車教習所における教習費用が考えられますが、教習費用は各指定自動車教習所において独自に決定されるものと考えています。</p> <p>(2) 原付免許の取得要件の強化等を図ることについて</p> <p>原動機付自転車は、車格・総排気量が小さく、運転操作も他の車種に比べて比較的容易であるため、原付免許の取得に当たっては適性試験を要しないこととされています。</p> <p>上記のとおり、平成26年中、原動機付自転車の1万台当たりの交通事故件数が総排気量が50cc超125cc以下の普通二輪車の1万台当たりの交通事故件数より少ないことに加えて、原動機付自転車の運転者が第1当事者(加害者)となった交通事故件数は、平成24年は20,683件、平成25年は18,167件、平成26年は15,542件であり、過去3年間で25%と大幅に減少しています。</p> <p>このような状況にある中で、原付免許について技能試験を導入し、原付免許の取得要件を強化したり、普通免許等を保有している者が原動機付自転車を運転できないこととしたりするのは必要性はないものと考えています。</p> <p>なお、原付免許を受けようとする者に対しては、道路交通上の安全確保の観点から「原付講習」の受講を義務付け、操作方法及び走行方法に関する実技に加え、安全運転に関する知識等の講習を行っています。</p>
270630022	27年4月16日	27年5月15日	27年6月30日	シェアリングエコノミーの成長を促す法的環境整備	<p>具体的な要望事項</p> <p>持ち家やマイカーなどの遊休資産の活用を阻害する可能性がある規制を洗い出し、それに対する必要な措置を検討し、実施する。</p> <p>提案理由(現状の問題点)</p> <p>(1)現在、インターネットを通じて、眠っている資産(車、スペース、時間、モノ、カネ、知識、労働(スキル等)がユーザーによって共有されることが可能になり、それを前提とした経済圏が世界的に発生している(シェアリングエコノミー)。</p> <p>(2)世界的には、空き家や個人宅の空き部屋等を個人レベルで貸し借りをしたり、自家用車のライドシェアリングを個人間でインターネット上で行えるサービスが展開されている。</p> <p>(3)日本の法体系では、個人が遊休資産を活用することを必ずしも前提としておらず、シェアリングエコノミーという新経済の成長を促すための法的環境を整備する必要がある。</p> <p>(4)また、2020年のオリンピック・パラリンピック控え、快活かつ多様な移動手段や宿泊場所の確保は観光立国を目指す日本としても非常に重要な問題となっており、</p>	(一社) 新経済連盟	厚生労働省 国土交通省	<p>【厚生労働省】</p> <p>旅館業法(昭和23年法律第138号)において、旅館業とは、「施設を設け、宿泊料を受けて、人を宿泊させる営業」であることとされています。</p> <p>なお、同法における「営業」とは、施設の提供が、「社会性をもって継続反復されているもの」であり、「人を宿泊させる営業」とは、施設の管理・経営形態を総合的にみて、宿泊者のいる部屋を含め施設の衛生上の維持管理責任が営業者にあると社会通念上認められること、施設を利用する宿泊者がその宿泊する部屋に生活の本拠を有するに等しいことを原則として、営業しているものであることに該当するか否かで判断されています。</p> <p>【国土交通省】</p> <p>旅客の運送については、輸送の安全、利用者の保護等を図る観点から、道路運送法において、これを行うために必要な許認可等を定めています。</p> <p>具体的には、有償で、旅客を運送する場合には、旅客自動車運送事業の許可等を得ることを求めており、許可対象者に対して、運行管理、運転者の要件(二種免許の取得、保険加入等を義務付け、輸送の安全等を図ることとしています)。</p> <p>必要な許可等を得ずして旅客を運送すること(いわゆる「白タク」)は、輸送の安全等が確保されないため、認められていません。</p>	<p>【厚生労働省】旅館業法(昭和23年法律第138号)</p> <p>【厚生労働省】労働基準法(昭和25年法律第130号)</p> <p>【国土交通省】道路運送法4条1項、23条、25条、27条、28条、36条、37条、39条、97条</p>	<p>【厚生労働省】対応不可</p> <p>【国土交通省】対応不可</p>	<p>【厚生労働省】</p> <p>具体的な提案内容が明らかになっておりませんが、個人間における遊休資産(空き家や個人宅)の貸出についても、反復継続して宿泊料を受け入れる宿泊させるものであるならば、公衆衛生確保の観点から旅館業法上の許可を受けいただく必要があります。</p> <p>なお、規制改革実施計画(平成27年6月30日閣議決定)において、インターネットを通じ宿泊者を募集する一泊住宅、別荘等を活用した民泊サービスについては、関係官庁において実態の把握等を行った上で、旅館・ホテルとの競争条件を含め、幅広い観点から検討し、平成28年中に結論を得ることとしています。</p> <p>【国土交通省】</p> <p>具体的な提案内容が明らかになっておりませんが、安全上の許可等を得ることなくマイカーを用いて旅客運送を行うことを認めることは、輸送の安全等の確保の観点から適切ではないと考えております。</p> <p>【厚生労働省】</p> <p>マイカーを用いた旅客運送については、欧米・アジア等の多くの国において、業務停止命令や訴訟が起きており、輸送の安全等について大きな議論となっているため、海外のこうした状況も十分に踏まえ、慎重に判断する必要があります。</p> <p>【国土交通省】</p> <p>【海外で業務停止命令等が出された例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ドイツ:2015年3月、フランクフルト地方裁判所が、ドイツ全土で提供を禁止 スペイン:2014年12月、マドリード商務裁判所が、サービス停止の仮処分 フランス:2014年10月、パリ地方裁判所が違法判決 米国:2014年11月、ネバダ州地方裁判所が仮差止め命令 インド:2014年11月、デリー首都圏で業務停止命令 韓国:2014年12月、ソウル検察が自家用車を用いたサービス等を行った代表者を起訴 中国:2015年1月、配車アプリを使って自家用車に客を乗せる行為を禁止 <p>【厚生労働省】</p> <p>マイカーを用いた旅客運送については、輸送の安全等に関して、例えば以下の問題等があり、慎重に判断する必要があります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・マイカードライバは、旅客を安全に運送するために必要な二種免許等を有していない。 ・安全確保や法令遵守のための運行管理(過労防止のための労働時間管理、飲酒チェック等)が行われない。 ・旅客運送を行う車両としての整備・点検が適切になされていないか不明確である。 ・事故発生時の責任はマイカードライバが負うことになり、スモやなどで仲介する者は責任を問われない。 ・事故が起きた場合にマイカー用の保険で補償が行われるか不明確である。

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- ：規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- ：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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	
270630026	27年5月18日	27年6月1日	27年6月30日	まちなかの賑わい創出やまち歩き観光を推進するため、道路占用許可の特例制度(道路にオープンカフェ等設置を全国へ適用拡大すること	【要望内容】 国家戦略特区等で認められている、道路でのオープンカフェ等の設置に係る道路占用許可の特例制度の全国への適用拡大 【理由】 都市再生特別措置法、中心市街地活性化法あるいは国家戦略特区に基づく認定地区においては、道路法における占用許可の特例措置が適用され、道路を活用したオープンカフェの設置や乗鞍に配付等設置を全国へ適用拡大することにより、まちなかの賑わい創出やまち歩き観光が促進される。	日本商工会議所	国土交通省	都市再生特別措置法、国家戦略特別区域法又は中心市街地の活性化に関する法律により、道路占用許可の特例制度は、現行においても全国での実施が可能です。なお、都市再生特別措置法における道路占用許可の特例制度は、活用できる区域に制限はなく、市町村が作成するまちづくりのための計画に盛り込むことにより、内閣総理大臣による認定等の手続を経ることなく、全国で実施することが可能となっています。	都市再生特別措置法、国家戦略特別区域法、中心市街地の活性化に関する法律	現行制度下で対応可能	
270630027	27年5月18日	27年6月1日	27年6月30日	観光資源として水辺空間を有効活用するため、河川占用許可期間(現行3年10年)を延長すること	【要望内容】 民間事業者による河川占用許可期間の延長(現行3年 10年) 【理由】 河川区域内に、観光施設として不可欠なオープンカフェやバーベキュー場等を設置する場合、河川法に基づき河川管理者から占用許可を受けなければならないが、占用許可期間が3年以上と定められているため、長期の利用を想定した営業ができない。民間事業者の創意工夫により河川空間を魅力的な観光資源とするため、河川法の河川占用許可期間を、公益物件(公園、緑地、遊歩道、自然観察施設、船着場等)並みの10年以内とするべきである。	日本商工会議所	国土交通省	河川敷地を占用するためには、河川法第24条に基づき、河川管理者の許可を受けなければなりません。河川管理者による許可の審査基準が、河川敷地占用許可準則です。 平成23年度より、一定条件のもとで、営業活動を行う事業者等による占用を可能とする制度改正を行ったところです。(河川空間のオープン化) 河川空間のオープン化における占用許可期間は、占用主体が公的占有者の場合は10年以内、営業活動を行う事業者等の場合は3年以内となっています。	河川法第24条 河川敷地占用許可準則第24	その他	河川敷地の占用については、公共性又は公益性を有する者を原則的な占用主体としているところであり、占用の特例として営業活動を行う事業者に占用を許可することとなることを踏まえ、許可期間を3年以内としているものであり、許可期間の延長については、慎重な検討が必要と考えます。
270630028	27年5月18日	27年6月1日	27年6月30日	「不定期航路事業」における船舶の運航に関する手続き等の見直し ・旅客定員13名以上の船舶の場合で、「届出」で運航可能な日数(年3日間以内)の拡大 ・事前届出期間(事業開始日の30日前)の大幅な短縮 ・既に許可を得ている「定期航路」と類似している航路の場合の、届出の簡素化 【理由】 河川、運河、川辺を活かした観光振興に繋げるため、観光遊覧船や屋形船等の運航事業者が、顧客からのニーズに対応して柔軟に航行プランを立案できるよう、「不定期航路事業」について、「届出」で運航可能な日数を拡大するとともに、「届出日」の短縮を図るべきである。 加えて、「一般旅客定期航路事業」を営む事業者が、既に「定期航路」として許可を得ている場合で、その「定期航路」と類似している航路を届け出る場合は、例えば、前日までにインターネットを通じての届出が可能とする等、簡素化を行うべきである。 【注】「許可」の場合、許可申請書に加え、航路図、使用船舶明細書、使用船舶の一般配置図、旅客乗降位置図、乗降用設備図、航路水深図、操船図、橋脚クリアランス調査表、営業所・待合室・発着所図、待合室と船舶との経路図、安全管理規程の概要並びに安全統括管理規程及び運航管理者に予定されている者の略歴、運航基準図、乗組員名簿、海技免状・小型船舶操縦免許証の写し、船客傷害保険証(写)、組織図・会社案内、宣誓書等、おおむね25種類程度の添付書類が必要(ただし、事業計画の内容によっては必要ない書類もある)。一方、「届出」の場合は、届出書に加え、使用船舶明細書、船舶検査証書(写)、船舶検査手帳(写)、船客保険契約書(写)、運航航路図等、おおむね6種類程度の添付書類で可。	【要望内容】 「不定期航路事業」における船舶の運航に関する手続き等の見直し ・旅客定員13名以上の船舶の場合で、「届出」で運航可能な日数(年3日間以内)の拡大 ・事前届出期間(事業開始日の30日前)の大幅な短縮 ・既に許可を得ている「定期航路」と類似している航路の場合の、届出の簡素化 【理由】 河川、運河、川辺を活かした観光振興に繋げるため、観光遊覧船や屋形船等の運航事業者が、顧客からのニーズに対応して柔軟に航行プランを立案できるよう、「不定期航路事業」について、「届出」で運航可能な日数を拡大するとともに、「届出日」の短縮を図るべきである。 加えて、「一般旅客定期航路事業」を営む事業者が、既に「定期航路」として許可を得ている場合で、その「定期航路」と類似している航路を届け出る場合は、例えば、前日までにインターネットを通じての届出が可能とする等、簡素化を行うべきである。 【注】「許可」の場合、許可申請書に加え、航路図、使用船舶明細書、使用船舶の一般配置図、旅客乗降位置図、乗降用設備図、航路水深図、操船図、橋脚クリアランス調査表、営業所・待合室・発着所図、待合室と船舶との経路図、安全管理規程の概要並びに安全統括管理規程及び運航管理者に予定されている者の略歴、運航基準図、乗組員名簿、海技免状・小型船舶操縦免許証の写し、船客傷害保険証(写)、組織図・会社案内、宣誓書等、おおむね25種類程度の添付書類が必要(ただし、事業計画の内容によっては必要ない書類もある)。一方、「届出」の場合は、届出書に加え、使用船舶明細書、船舶検査証書(写)、船舶検査手帳(写)、船客保険契約書(写)、運航航路図等、おおむね6種類程度の添付書類で可。	日本商工会議所	国土交通省	海上運送法第20条第2項より、人の運送をする不定期航路事業(第21条第1項に規定する旅客不定期航路事業を除く)を営もうとする者は、国土交通省令の定める手続きにより、その事業の開始日の30日前までに、国土交通大臣にその旨を届け出なければならないこととなっております。	海上運送法第20条第2項	現行制度下で対応可能	不定期航路事業者が需要のある部分にだけ参入し、既存の一般旅客定期航路事業者の経営に影響を及ぼすこと(クリームスキミング)を防止する観点から、旅客定員13名以上の船舶の場合で、「届出」で運航可能な日数は、原則として年間3日以内としています。が、クリームスキミングのおそれがない。例えば、イベントや行事など正に一過性の需要に対応する運送や需要開拓のためのトライアルとしての運送などについては、3日を超えるものでも認める対応をしています。 この提案理由の河川、運河、川辺を活かした観光振興に繋げるため、観光遊覧船や屋形船等の運航事業者が、顧客からのニーズに対応して柔軟に航行プランを立案できるよう河川等の一定の水域において不定期航路事業を行う場合、その水域を特定して一度届出を行って頂ければ、当該水域内の運航であれば、その後の届出手続は不要となっています。 また、既に許可を得ている「定期航路」と類似している航路であっても、「定期航路」とは別に不定期航路事業として運営する場合には、不定期航路事業としての届出が必要ですが、上述の通り、一度水域を特定して届けて頂ければ、30日までの届出を求めるものではなく、届後の手続きは不要です。

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- ：規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- ：再検討が必要(「」に該当するもの除く。)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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	措置の分類		措置の概要(対応策)
270630029	27年5月18日	27年6月1日	27年6月30日	外国籍の船舶による国内の港間の旅客輸送に対する通航制限を、観光クルーズ船に限り緩和すること	【要望内容】 観光クルーズ船に限った、外国籍船舶による国内の港間の旅客輸送の通航制限の緩和 【理由】 海に囲まれた日本における観光クルーズの推進は、地域の観光産業へ大きな需要をもたらすことが期待できる。しかし、日本船舶のクルーズ船は3隻にとどまっておらず、外国人旅行者を含む観光客に対し、大型クルーズ船による観光クルーズを十分に提供できていない。そのため、外国籍の船舶に対する通航制限を、観光クルーズ船に限り緩和すべきである。	日本商工会議所	国土交通省	自国内の物資又は旅客の輸送を自国船舶に限るとするもの。	船舶法第3条	対応不可 事実承認	外国で乗船し、日本の複数の港に一時上陸し、外国に帰着する外航クルーズや、日本を出発し、外国の港に一時寄港し、日本に帰着する外航クルーズは、外国籍船であっても自由に通航でき、このような形態の外航クルーズの振興に取り組んでいるところ(通航制限なし)。また、自国内の物資又は旅客の輸送を自国船舶に限ることとするカボタージュ制度については、国家主権に基づいたものであり、国際的な慣行として確立した制度です。これは、国家主権・安全保障の観点から、自国の存立基盤である産業物資・生活物資や旅客の自国内輸送については、自国の主権・管轄権の及ぶ自国船舶(日本船舶)による必要があるという考えに基づいたものです。自国内輸送を我が国の主権・管轄権の及ばない外国籍船に委ねた場合、我が国の存立基盤である産業物資・生活物資や旅客の自国内輸送を外国の主体に依存することとなり、国家主権・安全保障上問題です。このため、カボタージュ制度については、国策として堅持する方針としており、海洋基本計画(平成25年4月閣議決定)においても、その旨を明記しているところです。	
270630031	27年5月18日	27年6月1日	27年6月30日	構造改革特区で認められている「旅行業務取扱管理者」が他の業種との兼任でも「地域限定旅行業」に登録できる特例措置を、希望する全国へ適用拡大すること	【要望内容】 構造改革特区で認められている「旅行業務取扱管理者」が他の業種との兼任でも「地域限定旅行業」に登録できる特例措置を、希望する全国へ適用拡大すること 【理由】 ホテル・旅館や観光案内所、道の駅などが旅行商品を企画・販売し、地域におけるコンシェルジュ機能としての役割を果たせるよう、旅行業法における「地域限定旅行業」への参入促進を図る必要がある。そのため、旅行業法で定められる「旅行業務取扱管理者」が、旅行業者等の他業種との兼任でも、「地域限定旅行業」への登録が可能となる特例措置を、希望する地域へ適用拡大することが求められる。	日本商工会議所	国土交通省	旅行業者又は旅行業者代理業者は、営業所ごとに、1人以上の旅行業務取扱管理者を選任して、当該営業所における旅行業務に關し、その取引に係る取引条件の明確性、旅行に関するサービスの提供の確実性その他取引の公正、旅行の安全及び旅行者の利便を確保するために必要な国土交通省令に定める事項についての管理及び監督に関する事務を行わなければならない。	旅行業法(昭和27年7月18日法律第299号)第11条の2 旅行業法施行要領(平成17年1月28日国総旅振第386号)第7	現行制度 下で対応可能	ご指摘の構造改革特区制度に基づく旅行業務取扱管理者の兼任の特例は、特定の地域のみを対象とするものではなく、希望する地方公共団体が申請を行い、これについて所定の要件(営業所への出勤状況や不在時の連絡体制の構築等に鑑み、兼任を認めても支障がないと認められること)を満たすものとして内閣総理大臣の認定を受けることで適用されるものであるため、既に、【要望内容】にある「希望する全国へ適用拡大」は実現しているものと考えております。	
270630032	27年5月18日	27年6月1日	27年6月30日	総合特区で認められている通訳案内士以外の者による有償ガイドを全国へ適用拡大すること	【要望内容】 総合特区で認められている「特別ガイド」の全国への適用拡大 【理由】 通訳案内士は、特に地方において不足しており、そのうち中国語、韓国語、タイ語といった言語を話せる者はさらに少ないため、増加する外国人旅行者に対して十分な観光ガイドを提供できていないとの声がある。訪日外国人旅行者の増大への対応と地方への誘客促進を図るため、総合特別区域法や改正中心市街地活性化法等で認められている「特別ガイド」を全国に適用拡大する必要がある。	日本商工会議所	国土交通省	外国人に付き添って、外国語を用いて、有償で旅行に関する案内を行うことを業とする場合には、通訳案内士の資格が必要であり、資格を得るためには、通訳案内士試験に合格し、都道府県知事の登録を受けることが必要となります。	通訳案内士法	対応	政府として、訪日外国人旅行者数の増加に伴い絶対数の不足が懸念されていることに加え、地域偏在、言語面の需給ミスマッチ、ガイドニーズの多様化など、今後ますます通訳案内士に対する需要も高まっていくと考えられます。このため、地域の実情に応じたきめ細かな案内を行う「地域ガイド」が全国で導入できるよう、地方公共団体の研修を修了すれば、一定区域内において、有償ガイドを行うことを可能とする特例措置を盛り込んだ「構造改革特別区域法」の改正法案を今国会に提出しており、今年度中の施行を予定しております。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- ：規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- ：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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	措置の分類		措置の概要(対応策)
270630042	27年5月18日	27年6月1日	27年6月30日	不動産業の販路拡大や都市部から地方への移住を推進するため、不動産取引における「インターネットを活用した重要事項説明を早期に実現すること	<p>【要望内容】 宅地建物取引に関する重要事項説明方法の拡大を早期に実現すること 現行：対面 インターネット</p> <p>【理由】 宅地建物取引に関する重要事項説明は、宅地建物取引業法により取引の相手方に対し直接書面を交付し対面での説明を要することとされている。現在、「ITを活用した対面以外での重要事項説明について、社会実験に取り組むこととされているが、地方の中小・小規模の不動産業者が遠隔地まで販路を拡大でき、かつ、地方移住を推進することができるよう、この取り組みを加速して早期に実現すべきである。</p> <p>(注)国土交通省が設置した「ITを活用した重要事項説明等」のあり方に係る検討会(平成26年4月～12月)において「IT活用を活用した対面以外での重要事項説明について社会実験に取り組む」とこととされた。 (注)平成27年夏頃から最大2年間、具体的な社会実験を行う予定。</p>	日本商工会議所	国土交通省	宅地建物取引業法第35条に規定される重要事項説明については対面で行う必要がある。	宅地建物取引業法第35条	検討に着手	「ITを活用した重要事項説明については、平成26年度に「ITを活用した重要事項説明等に係る検討会」において検討が行われた。その最終とりまとめにおいては、賃貸取引と法人間取引を対象とした「ITを活用した重要事項説明の社会実験(最大2年間)」を行い、その結果の検証のための検討会を設けて、トラブルの発生状況等を検証し、問題ない判断された。賃貸取引及び法人間取引について本格運用へと移行すること、個人を含む売買取引については、検証結果を踏まえて社会実験又は本格運用を行うことを検討することとされた。現在、国土交通省において、「ITを活用した重要事項説明の社会実験の準備を行っており、5月14日に社会実験のガイドラインを公表したところ。なお、社会実験は全国で行われ、社会実験に参加する企業について、その規模に関する要件は設けていない。	
270630045	27年5月18日	27年6月1日	27年6月30日	建設現場における専任技術者の設置基準の見直し	<p>【要望内容】 建設現場における専任技術者の設置基準の見直し</p> <p>【理由】 建設現場には、主任技術者や監理技術者といった現場専任の技術者が必要であり、専任技術者の設置は工事の請負金額に応じて決まっている。しかし、同基準は平成6年以降改正されておらず、現状に合っていない。このため、同基準について、現状に合わせた金額に見直す必要がある。</p>	日本商工会議所	国土交通省	公共性のある施設若しくは工作物又は多数の者が利用する施設若しくは工作物に関する重要な建設工事で、2,500万円以上(建築一式工事の場合は、5,000万円以上)の場合、技術者は工事現場ごとに専任が必要とする。(法第26条第3項、令27条第1項)	建設業法第26条第3項 建設業法施行令第27条第1項	対応	専任技術者の設置基準については、物価上昇や消費税などを踏まえ、平成27年度秋を目処に政令改正を予定しております。	
270630046	27年5月18日	27年6月1日	27年6月30日	建設業の受注拡大を図るため、「1級施工管理技士の受験資格」の実務経験年数要件を短縮化すること	<p>【要望内容】 「1級施工管理技士」の受験資格である実務経験年数要件の短縮化</p> <p>【理由】 建設工事等における公共事業入札の際、1級施工管理技士がいることを入札要件とするものも多い。一方、中小企業においては、限られた人員の中で、既存の社員を1級施工管理技士にするには、実務経験年数を満たす必要があるため、一定の時間を要する。建設業における人手不足への対応と優秀な若手技術者の受験機会を確保するため、上記試験受験の際の実務経験年数要件の短縮化が必要である。</p>	日本商工会議所	国土交通省	「1級施工管理技士の受験資格は以下のとおりとなっております。(令27条の5) 1 大学を卒業した後、受験しようとする種目に関し指導監督の実務経験1年以上を含む3年以上の実務経験を有する者で在学中に国土交通省令で定める学点を修めた者 2 短期大学又は高等専門学校を卒業した後、受験しようとする種目に関し指導監督の実務経験1年以上を含む5年以上の実務経験を有する者で在学中に国土交通省令で定める学点を修めた者 3 受験しようとする種目について二級の技術検定に合格した後、同種目に関し指導監督の実務経験1年以上を含む5年以上の実務経験を有する者 4 国土交通大臣が前三号に掲げる者と同等以上の知識及び経験を有するものと認定した者	建設業法施行令第27条の5 国土交通省告示第1132号	対応	平成26年度の緩和に加え、平成27年度試験より、実務経験として認められる範囲を拡大し、最大半年程度の早期受験を可能としております。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- ：規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- ：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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	
270731002	27年1月14日	27年2月18日	27年7月31日		現状の規制下においては、形質上「道路」ではあるものの道路として使われていない土地について、新築計画において道路を建築敷地に取り込み、一体的な建築計画をたてる場合は、たとえ私道であっても二項道路でない等の道路であっても、単に道路を廃止する(開発許可が不要)のではなく、土地の用途を「道路」から「宅地」へ変えることになり、都市計画法でいうところの「区画」、「形」、「質」の変更のうち、「質」の変更にあたると解釈され開発行為の許可が必要とされる。については、道路(私道であっても二項道路でないもの等)を廃止し宅地へ変更する場合の開発許可の必要の有無については、形式上の用途だけではなく、実態の利用状況等を踏まえて判断するよう制度の変更を要望する。(具体的な要望)実態上道路として使われていない道路(私道であっても二項道路でないもの等)を廃止し、マンションや戸建て等の宅地に変更する場合、使用されていない道路である以上、開発行為にあたらぬとした上で、開発許可は不要とすることを要望する。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	開発許可制度は、道路、給排水施設等の整備、必要な防災上の措置、立地の適正性など宅地の一定の水準を確保するとともに、区域区分の目的を担保するため、主として建築物の建築等の用に供する目的で行う土地の区画形質の変更である開発行為について開発許可に係らせているものである。従前の用途にかかわらず、主として建築物の建築の用に供する目的で行う土地の区画の変更がある場合には、一定の宅地水準を確保しているかを審査するため、開発許可が必要となる。一方、主として建築物の建築等の用に供する目的で行う土地の区画形質の変更には該当しない開発許可種者(都道府県知事等)において判断されれば、開発許可は不要となる。	都市計画法第29条	対応不可	一定規模以上の土地の区画形質の変更により新たな建築物の建築等が行われる場合には、開発許可に係らして、宅地の一定の水準(道路、給排水施設、防災措置の整備等)が確保されているかを改めて確認する必要があります。なお、開発許可の申請時において開発区域内の既存建築物が既に空き家となっている等により、道路の利用実態がない場合であっても、従前には公共の用に供する道路として利用されてきた実態があれば、「道路」から「宅地」への変更として開発許可の対象にあたる開発許可種者に判断される場合があります。
270731010	27年5月18日	27年6月1日	27年7月31日		訪日外国人旅行者の急増に対応するため、道路運送法における貸切バスの営業区域規制を緩和すること 【要望内容】道路運送法における営業区域規制のさらなる緩和 【理由】訪日外国人旅行者の急増に伴い、外国人旅行者向け貸切バスについては、営業所の隣接を臨時営業区域と認める特例措置が平成27年9月末まで延長された。本特例措置の恒久化をはじめとする営業区域規制のさらなる緩和が求められる。	日本商工会議所	国土交通省	一般貸切旅客自動車運送事業における営業区域規制については、営業所での運転者の運行管理や車両の整備管理の確実な実施を図るため、営業所が所在する運輸支隊単位の営業区域を発地又は着地とする旅客のみを運送することができることとされています。また、貸切バスを利用した訪日外国人旅行者に係る輸送需要の増加に対応するため、輸送の安全の適切な確保を前提としつつ、営業所が所在する区域を管轄する運輸局の管轄区域を臨時営業区域とし、さらに営業所が所在する県に隣接する県を、運輸局の管轄区域に関わらず臨時営業区域とすることができることとされています(特例措置の期間は、平成27年9月30日まで)。	道路運送法第20条、一般貸切旅客自動車運送事業における臨時の営業区域の設定について(平成19年9月13日国土旅第139号)、訪日外国人旅行者向け貸切バスの需給状況を踏まえた臨時営業区域の設定について(平成27年2月27日付国土旅第321号)	現行制度下で対応可能	臨時営業区域の特例措置について、輸送の安全確保等の状況を確認した上で、平成27年10月以降についても期限を延長いたします。
270731017	27年5月18日	27年6月1日	27年7月31日		車椅子のまま乗車・運転できる「車椅子専用トライク」の構造の実態に合わせ、「側車付二輪自動車」の保安基準から「またがり式」の座席、「運転者席の側方が開放された」の要件を外すこと 【要望内容】「車椅子専用トライク」の構造の実態に合わせ、「側車付二輪自動車」の保安基準から「またがり式」の座席、「運転者席の側方が開放された」の要件を外すこと 【理由】新たに開発された車椅子のまま乗車・運転できる「車椅子専用トライク」は、障害者の利便性向上に寄与する有用な車両となり得る。一方で、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示において、側車付二輪自動車(トライク型)は、「またがり式の座席、ハンドル方式の取り装置及び3個の車輪を備え、かつ、運転者席の側方が開放された自動車」と定められている。しかし、本来座席のある位置に車椅子のまま乗車する「車椅子専用トライク」に、「またがり式の座席」は不要であり、また、「側方を開放」しても車椅子では側方から乗車できないだけでなく、側方が開放されていない方が転倒した際のリスクも小さい。	日本商工会議所	国土交通省	ご提案の「車椅子専用トライク」については、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示(平成14年国土交通省告示第619号)第2条第4号の側車付二輪自動車には該当せず、同条第3号の三輪自動車に該当します。 (三輪自動車の定義)3個の車輪を有する自動車であって、側車付二輪自動車に該当するもの以外のもの (側車付二輪自動車の定義)次のいずれかに該当するものをいう。イ 直進状態において、同一直線上にある2個の車輪及びその側方に配置された1個(横軸を含む。)又は2個の車輪を有する三輪自動車。ロ またがり式の座席、ハンドル方式の取り装置及び3個の車輪を備え、かつ、運転者席の側方が開放された自動車	道路運送車両の保安基準の細目を定める告示(平成14年国土交通省告示第619号)第2条	事実認識	三輪自動車の保安基準を満たすことにより公道走行が可能です。

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。
 :規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
 :再検討が必要(「」に該当するもの除く。)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、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果				規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	措置の概要(対応策)	
270731019	27年5月18日	27年6月1日	27年7月31日		タクシー業の生産性向上と利用者の利便性向上のため、営業区域外まで乗客を乗せた場合、乗り道に乗客を乗せて営業できるのは、営業区域内の乗客に限定されており、そのような乗客が見つからない限り、空車で帰らざるを得ず、無駄が生じている。タクシー業の生産性向上と利用者の利便性向上のため、例えば、タクシーの運行台数が限られる地方都市においては、乗客の行き先が営業区域と同一方面(隣接する営業区域等)であれば、乗車を認めることが考えられる。	日本商工会議所	国土交通省	一般乗用旅客自動車運送事業の実施に当たっては、道路運送法(昭和26年法律第183号)第5条に基づき、輸送の安全、旅客の利便等を勘案して地方運輸局長が定める営業区域の範囲で事業を許可し、発地及び着地のいずれもがその営業区域外に存する旅客の運送をしてはならないとされています。	道路運送法第5条、第20条等	対応不可	一般乗用旅客自動車運送事業は、利用者のその場の依頼に応じ、運転者がその都度の確かな経路を自ら選択するという事業特性があります。公共交通機関として、運転者が安全かつ円滑に目的地までの確かな経路で運送サービスを提供することが担保されるよう、運転者が専ら営業活動を行う範囲を一定程度限定し、運転者が有すべき地理的知識の範囲を確定させる必要があります。また、一般乗用旅客自動車運送事業においては、一旦運転者が営業所を出庫すると営業活動の大半が運転者に任せられることとなるため、輸送の安全を確保する観点から、事業者は運行管理者を通じ、運転者に対して、日常的に、営業活動を行う交通事情、交通規制の状況、事故多発等の注意場所等を周知するなどの必要があり、このような適正な運行管理を行うためには、あらかじめ運行管理者が運行管理を行うべき地理範囲を確定させる必要があります。このため営業区域と同一方面(隣接する営業区域等)での旅客の乗車を可及するとのご提案については、区域外営業を認めることにはかならず、上記のような安全かつ円滑な旅客運送を行うための措置が講じられないことから認めることはできません。	
270831002	27年4月3日	27年7月21日	27年8月31日		共同住宅において、修繕工事や防音・断熱・防犯のみならず、バリアフリー工事、窓・ドア工事、界壁や境界への内装工事等の住宅資産価値の向上に資する工事を行う際、強度や耐久性等を低下させない技術的・工学的判断を、管理組合に要求されるケースが多く見られる。しかし、内容を判断できる管理組合が少なく、リフォーム工事を断念せざるを得ない事がある。そのため、リフォーム工事を行う際、管理組合が当該工事に係る技術的・工学的判断にあたって、一定の手続き(建築士の確認書取得など)専門家の知見をとる)を踏まえて管理組合の責任は軽減される事項をマンション標準管理規約に折り返しと共、手続きを標準化するために責任の軽減事項の策定と、建築士が可否判断できる工学的知見によるガイドラインの作成と周知を提案する。マンション等の維持管理、居住者の良好なコミュニティ形成のため、各マンション等に管理組合を設置し運用されている。窓や玄関ドアなど、防犯、防音、断熱等の性能向上に資する工事については、管理組合の責任と負担において、計画修繕として、当該工事を実施することが出来るほか、定期修繕が先で速やかに実施できない場合や、資金が不足で全棟で実施できない場合は、各区分所有者の責任において当該工事を実施することが出来る旨、細則で決められている。また、区分所有者は理事長の書面による承認を受ければ、その専有部分について修繕、模様替え又は建物に定着する物件の取付け若しくは取替えを行うことができる。さらに承認の範囲内において、専有部分の修繕に係る共用部分の工事を行う事ができる。しかしながら、エアコンの穴一つ空けたり、ビス打ちするにしても躯体強度や耐久性が落ちない事の判断が求められた場合、管理組合では技術的・工学的判断が出来ず、工事を断念、先送りしてしまうケースがある。リフォーム工事を行う際、技術的・工学的判断を求められた場合、一定の手続きを踏めば管理組合の責任は軽減されるという細則がマンション標準管理規約に加われば、管理組合の負担を軽減することになり、リフォームが促進され、住宅資産価値の向上とリフォーム市場の拡大が期待できる。建築士が可否判断を可能にし確認書取得を標準化にする上で、有識者による工学的・専門的知見によるガイドラインやマニュアルの作成と周知を要する。	(一社)日本建材住宅設備産業協会	国土交通省	マンション標準管理規約とは、管理組合が、各マンションの実態に応じて、管理規約を制定、変更する際の参考として、国(国土交通省)において作成し、その周知を図っているものである。(1)窓枠、窓ガラス、玄関扉その他の開口部は、各区分所有者が専用使用権を有する共用部分とされているが(標準管理規約第14条第1項)、標準管理規約第22条第1項では、防犯、防音又は断熱等の住宅の性能の向上のために行われる開口部の改良工事については、原則として、他の共用部分と同様に計画修繕の対象とする旨を定めている。(2)一方で、同条第2項では、開口部の改良工事については、治安上の問題を踏まえた防犯性能の向上や、騒音から発生したカドやダニによるいわゆるシックハウス問題を改善するための断熱性の向上等、一棟全戸ではなく一部の住戸において緊急かつ重大な必要性が生じる場合もあり得ることにかんがみ、計画修繕によりたまた開口部の改良を行うことが困難な場合には、各区分所有者の責任と負担において工事を行うことができるよう、細則をあらかじめ定めるべき旨を定めている。	マンション標準管理規約第22条	対応不可	マンション標準管理規約において、同規約第22条第1項に基づき計画修繕を行う場合について、「リフォーム工事を行う際、技術的・工学的判断を求められた場合、一定の手続きを踏めば管理組合の責任は軽減される。旨の条項を設けることについては、以下の理由により困難である」と考えられる。標準管理規約第22条第1項は、専用使用権のある共用部分の修繕について、管理組合と個々の区分所有者との役割分担について、管理組合の責任であることを規定しているもの。このようなリフォーム工事に際し不具合が生じた際に、「リフォームを行った事業者のほか」管理組合(理事長ほか役員)に法的責任があるかどうかは、個々のケースに際し、民事上の判断が行われるもの、仮に、一定の場合に管理組合(理事長ほか役員)の責任を一律に免責する規定を設けた場合、個々の区分所有者の権利を不当に制限することとなるおそれがある等、その効力に疑義があることから、標準管理規約の条項として定めるのは適切ではない。また、このような免責判断の前提となるような工学的知見によるガイドライン等の作成については、個々のマンションの状況によっても異なるので、困難である。(なお、マンションのリフォーム工事に係る技術上のマニュアルの作成や保証・保険の整備等については、既に民間団体等による取組が行われているものと認識。)なお、標準管理規約第22条第2項に基づき、各区分所有者が工事を実施する場合には、「各区分所有者の責任と負担において実施することとされているところである。(なお、マンション標準管理規約は、管理組合が、各マンションの実態に応じて、管理規約を制定、変更する際の参考として作成し、その周知を図っているものであり、強制力は無い。)	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- ：規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- ：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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	
270831003	27年4月3日	27年7月21日	27年8月31日	マンション標準管理規約第22条における対象工事範囲の拡大について	【具体的内容】 マンション標準管理規約第17条、及び第22条の改正(バリアフリー工事、高齢者対応工事、省エネ設備工事、創エネ設備工事、空調設備工事など対象工事範囲の拡大)とその周知活動促進を提案する。 昭和37年の区分所有法(法務省)制定以降、法改正やマンション標準管理規約の改正がなされてきた。 平成16年マンション標準管理規約に第22条が新設され、窓や玄関ドアなど、防犯、防音、断熱等の性能向上に資する工事について、管理組合の責任と負担において、計画修繕として、当該工事を実施することが出来る。 また、定期修繕が先で速やかに実施できない場合や、資金が不足で全棟で実施できない場合は、各区分所有者の責任において当該工事を実施することが出来る旨、細則で決められている。 また第17条では理事長より書面による承認を受ければ、区分所有者はその専有部分について、修繕、模様替え又は建物に定着する物件の取付け、若しくは取替えを行なう事ができることと決められている。 (一社)住宅リフォーム推進協議会が平成25年度に行った調査では、1位好み・使い勝手を良くするための変更2位老朽化対策3位高齢者対応4位省エネ・冷暖房工事10位防犯 22条に定める工事に、バリアフリー工事、高齢者対応工事、省エネ設備工事等が加われば、性能向上だけでなく、安全性の向上、間取り変更により住宅取引価格が上昇するなどのリフォーム、中古流通がさらに促進され、住宅資産価値の向上とリフォーム市場の拡大が期待できる。 22条について平成16年改正前の旧マンション標準管理規約で運営している管理組合では、せまかくの緩和条項である22条の周知・導入が進んでおらず、住民間の調整のために管理組合が過大な責任が科されるなどで、リフォームを諦めるケースが頻発している。 国において周知・導入が進むような施策策定を提案する。 上記措置を講じることにより、中古流通・リフォーム市場倍増という政府が掲げる再興戦略とも目指すべき方向性が合致するものと考えられる。 具体的な工事は、共用部分のうち各住戸の界壁や界床に付属する(バリアフリー工事、高齢者対応工事(出入口等)、省エネ設備工事、間取り変更工事、空調工事、屋根に取り付けけるソーラーパネル設置工事の住宅性能の向上、安全性の向上、住宅資産価値の向上に資するもの。	(一社)日本建材住宅設備産業協会	国土交通省	マンション標準管理規約第17条、第22条	現行制度下で対応可能	<p>マンション標準管理規約とは、管理組合が、各マンションの実態に応じて、管理規約を制定、変更する際の参考として、国(国土交通省)において作成し、その周知を図っているものである。(1)</p> <p>窓枠、窓ガラス、玄関扉その他の開口部は、各区分所有者が専用使用権を有する共用部分とされている(標準管理規約第14条第1項)。標準管理規約第22条第1項では、防犯、防音又は断熱等の住宅の性能の向上のために行われる開口部の改良工事については、原則として、他の共用部分と同様に計画修繕の対象とする旨を定めている。(2)、一方で、同条第2項では、開口部の改良工事については、治安上の問題を踏まえた防犯性能の向上や、経路から発生したカドやゴミによるいじめやシックハウス問題を改善するための断熱性の向上等、一棟全戸ではなく一部の住戸において緊急かつ重大な必要性が生じる場合もあり得ることにかんがみ、計画修繕によりたまた開口部の改良を行うことが困難な場合には、各区分所有者の責任と負担において工事を行うことができるよう、細則をあらかじめ定めるべき旨を定めている。</p> <p>また、専有部分の修繕等については、標準管理規約第17条により、区分所有者が専有部分の修繕を行うおとすときは、あらかじめ、理事長にもその旨を申請し、書面による承認を受けなければならない。その理事長の承認については、理事会の決議を経なければならないと規定されている。</p> <p>1 管理規約とは、管理組合において、建物、敷地等の管理又は使用に関する区分所有者相互間の事項について定めることができるものであり(区分所有法第30条)、その設定、変更又は廃止は、区分所有者及び議決権の各4分の3以上の多数による集会(管理組合総会)の決議によるものとされている(区分所有法第31条)。</p> <p>2 区分所有法上、形状又は効用の著しい変更を伴わない共用部分の変更については、集会の普通決議により決することとされている(区分所有法第17条、第18条)。</p>	
270831004	27年4月3日	27年4月23日	27年8月31日	建築確認申請が不要なリフォーム事例の明確化について	【具体的内容】 小規模リフォーム工事については建築確認申請の基準の例示と規制緩和を求めるとともに、検査済証、建築確認図書の無い建築物の場合、インスペクションガイドラインを整備し、建築士によるインスペクションにより、建築確認申請の要・不要や基準法適合状況報告の実施結果をもって申請図書の代替えができるよう緩和していただきたい。 【制度の現状と期待される効果】 検査済証、建築確認図書の無い小規模既存建築物が2009年以前の建物では半数以上を占めている。当該リフォームにおいては10㎡以上の増築、防火・準防火地域は面積を問わず)と用途変更、建築基準法第6条の9、3号建築物の大規模修繕・模様替えについて建築確認申請を求めている。一方で平成21年9月、建築基準法第6条の7、施行令137条において耐震性の緩和が平成24年9月に車庫・備蓄等の増設に関し、容積率の緩和がなされている。 また、既存住宅インスペクションガイドラインが用意されており、統一された作業手順のもと、建築士による中古住宅の現状検査が可能になっているため、依頼主が要望すればこのスキームを利用して建築確認申請の要否が判断できるようになり、安心してリフォームを依頼でき、住宅資産価値の客観的評価もなされる。当該物件が確認申請要件であった場合、建築士によるインスペクションの実施結果をもって申請図書の代替えができることを明示化する。その際に建築確認が必要な小規模リフォームを例示する必要がある。 リフォーム・中古流通を活性化するためには1号の主要構造部の過半の修繕・模様替えにおいて、一棟の修繕・模様替えであれば建築士レベルで構造計算等による確認ができ、10㎡を超える増築・車庫・倉庫においては、平成21年の耐震性のエクストラクションにより抜切することで緩和できるのと同じように、増築部分と既存部分の間に防火区画を設けることで、増築部分の法適合性を担保でき、既存部分の外壁・窓が既存不適格でも増築可能なように規制緩和を求めらる。 上記措置を講じることにより、政府が掲げる再興戦略とも目指すべき方向性が合致するものと考えられる。 【インスペクションで代替可能な小規模工事の例】 1号、3号建築物の1棟の主要構造部の過半の修繕・模様替え、10㎡を超える増築・車庫・倉庫に防火区画を設けた既存不適格部分。	(一社)日本建材住宅設備産業協会	国土交通省	建築基準法	一部対応不可 一部現行制度下で対応可能	<p>【小規模リフォーム工事に係る建築確認申請の基準の例示】 小規模リフォーム工事については、建築しようとする建築物が建築基準法第6条の要件に該当する場合は建築確認が必要となり、そうでない場合は不要となり、法律に明記されています。</p> <p>【小規模リフォーム工事に係る規制緩和】 防火・準防火地域では、一定規模以上の建築物を耐火建築物等とすることを要求していますが、増築部分と既存部分の間に防火壁を設け区画したとしても、建築物全体の耐火性能が担保されるのではないため、建築物全体を適法状態にすることを要求しています。なお、増築等に係る部分の床面積の合計が50㎡を超えない等の小規模な増築については、防火地域、準防火地域において耐火建築物等とする規定が適法的に適用されることはありません。(令第137条の10、令第137条の11)</p> <p>【建築士によるインスペクションによる規制緩和】 検査済証・確認図書の無い建築物を増築等する際に、建築基準法第86条の7の適用を受ける場合の手続きを円滑化するため、平成26年7月に「検査済証のない建築物に係る指定確認検査機関を活用した建築基準法適合状況調査のためのガイドライン」を发出してあります。このガイドラインを活用することで、より効果的な既存ストックの活用が図られると考えております。なお、既存住宅インスペクションガイドライン(平成25年6月)は、中古住宅の売買時の利用等を目的としているため、建築基準法の適合性を把握するものではありません。</p>	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- ：規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- ：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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	
					<p>【厚生労働省】</p> <p>遠隔医療の推進 遠隔診療については、「情報通信機器を用いた診療(いわゆる「遠隔診療」)について(平成9年12月24日付健康発第1075号厚生省健康政策局長通知、以下「平成9年遠隔診療通知」という。))において、その基本的考え方や医師法(昭和23年法律第201号)第20条等との関係から留意すべき事項を示しています。</p> <p>処方箋医薬品及び要指導医薬品のネット販売の推進 処方箋医薬品が含まれる調剤された薬剤及び薬局医薬品は、薬局において、薬剤師が対面により患者等に対して必要な情報提供、薬学的知見に基づき指導等を行うこととしています。 また、要指導医薬品については、薬局又は店舗販売において、同様に、薬剤師が対面により患者等に対して必要な情報提供、薬学的知見に基づき指導等を行うこととしています。</p> <p>処方せんの電子化及び積極活用の早期実現 民間事業者が行うこととされている書面の保存、作成、交付については、民間事業者等が行う書面の保存等における情報通信の技術の利用に関する法律(平成十六年法律第百四十九号)に基づき(厚生労働省の所管する法令の規定に基づき(民間事業者等が行う書面の保存等における情報通信の技術の利用に関する省令(平成十七年厚生労働省令第四十四号)において、対象となる具体的な書面及び電磁的手法で行う場合に遵守すべき事項が規定されているところであるが、現時点で処方箋は対象とされていません。 このため、厚生労働省の検討会や実証事業により、処方箋の電子化に当たり必要な環境整備等について、検討を行っています。</p> <p>【国土交通省】 宅地建物取引業法第35条に規定される重要事項説明については対面で行う必要がある。</p>	<p>【厚生労働省】 医師法第20条 医薬品、医療機器等の品質、有効性及び安全性の確保等に関する法律第9条の3、第30条の4、第36条の6 厚生労働省の所管する法令の規定に基づく(民間事業者等が行う書面の保存等における情報通信の技術の利用に関する省令(平成十七年厚生労働省令第四十四号)第3条、第5条、第8条、第10条等</p>	<p>【厚生労働省】 対応 対応不可 対応</p>	<p>【厚生労働省】 本年8月10日付けで、平成9年遠隔診療通知における遠隔診療の取扱いを明確化する通知を発出しました。</p> <p>処方箋により調剤された薬剤及び薬局医薬品は、その効能・効果等において人体に対する作用が著しく、重篤な副作用を生じるおそれがあることから、その適正な使用を通じて国民の生命及び健康を確保するため、調剤された薬剤を患者等に販売又は授与する際、その場所で薬剤師が対面により患者等に対して必要な情報提供、薬学的知見に基づき指導等を行う必要があります。また、この仕組みを今後とも堅持することが、薬事法及び薬剤師法の一部を改正する法律案の審議において、衆議院厚生労働委員会により附帯決議されたところであり、要指導医薬品は、薬局医薬品から薬剤師その他の医薬関係者から提供された情報に基づき(需要者の選択により使用されることとなつて間もない医薬品であつて、製造販売承認後の安全性調査の調査期間が経過していない)ものです。当該調査期間中、当該医薬品の適正使用をできる限り確保することにより、健康被害等の発生を最小限に抑えるため、処方箋により調剤された薬剤等に準じた最大限の情報収集等を行い、薬剤師が対面により患者等に対して必要な情報提供、薬学的知見に基づき指導等を行うことが必要となります。 以上より、本規定は国民の安全を守るための制度であり、本提案を実施することは困難です。 なお、本制度は、法改正により平成26年6月から施行されているが、法の附則にて、施行後5年を目途として、販売の実施状況を勘案し、要指導医薬品の販売のあり方を含めて検討を加え、必要があると認めるときはその結果に基づいて必要な措置を講ずるとしており、現在、制度が適切に運用されるよう周知徹底を図っている段階です。</p> <p>実証事業の結果を踏まへつつ、各種法令を遵守し、安全性の確保及び利便性の向上に資する形で今年度までに電子処方箋の導入を図ります。</p>			

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- ：規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- ：再検討が必要(「」に該当するもの除く。)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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果				規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	措置の概要(対応策)	
270831009	27年4月28日	27年5月15日	27年8月31日		<p>〔内閣官房〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・マイナンバー制度を活用した本人確認・属性確認の実現(マネロン法令、携帯電話・不正利用防止法令、年齢確認を求める各種法令等)。 ・マイナンバー制度を活用した各種名簿管理の正確性向上と負担軽減のための枠組みを整備(上場会社の株主名簿管理、選挙人名簿の管理、公的資格保有者の管理の事務対応等) ・個人番号カード等があれば、どこからでも投票ができるようになる制度の検討。 <p>マイナンバー法において、市町村長は、申請に基づき、氏名、住所、生年月日、性別、個人番号その他の事項が記載され、本人の写真が表示された個人番号カードを交付することとされています。</p> <p>また、マイナンバー法では、マイナンバーの利用範囲について、社会保障分野、税分野、災害対策の分野で利用することが規定されています。</p>	(一社)新経済連盟	<p>〔内閣官房〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 行政手続における特定の個人を識別するための番号の利用等に関する法律第2条、第9条、第17条 	<p>〔内閣官房〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 〔内閣官房〕 ご指摘の通り、対面・書面交付等が法令で規定されている制度の見直しは、IT活用を促進する環境整備のためには不可欠であるとの考えから、昨年12月より今年3月にかけて、こうした手続の検討を実施しました。電印の結果は各府省庁が今後検討の進捗を踏まえるための基礎情報となるため、各府省庁において毎年調査を行い、最新の情報を把握することを検討中です。また、法令上オンライン等によることが認められていない手続のうち、オンライン化等が有効であると考えられる手続に関しては、各府省庁が検討対象手続・検討スケジュールを設定し、実行に移すこと(IT活用促進のための法制度整備が可能になると考えております)。 ・マイナンバー制度を活用した本人確認・属性確認の実現(マネロン法令、携帯電話・不正利用防止法令、年齢確認を求める各種法令等)。 ・マイナンバー制度を活用した各種名簿管理の正確性向上と負担軽減のための枠組みを整備(上場会社の株主名簿管理、選挙人名簿の管理、公的資格保有者の管理の事務対応等) ・個人番号カード等があれば、どこからでも投票ができるようになる制度の検討。 ・マイナンバー制度を我が国を支える重要インフラとするべく、マイナンバー制度活用範囲拡大に向けて、新幹線推進専門調査会・マイナンバー等分科会などを通じてマイナンバー・個人番号カード、マイナンバーの具体的な利活用策について幅広く検討中であり、今後、推進に向けて関係府省庁と検討を進めてまいります。ご提案頂いたマイナンバー制度を活用した公的個人認証や資格等の各種属性証明、選挙制度の見直し等についても、今後も継続的に関係者と検討を進めてまいります。 	<p>個人番号カードは、券面に顔写真及び基本4情報(氏名、住所、生年月日、性別)等が記載され、また、ICチップには公的個人認証サービスによる電子証明書が搭載されていることから、日本国内に住民票のある誰もが取得できる身近な公的身分証明書として、対面及びオンライン上の様々な場面で身分証明の手段として利用することが可能です。</p> <p>マイナンバー法においても、身分証明書としての個人番号カードの利用を制限していません。</p> <p>他方、マイナンバーについては一般の個人情報と比較してより厳格な取り扱いが求められており、その利用範囲はマイナンバー法に規定された範囲に限定されています。マイナンバーの利用範囲の拡大については、マイナンバー法の附則において、マイナンバー法の施行後3年を目途として検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて、国民の理解を得つつ、所要の措置を講じるものとされているところです。</p>			
				<p>各種手続き・事務対応の環境改善のための既存制度・法令の総点検・見直し</p> <p>(1) 対面でのコミュニケーションを求める規制の撤廃</p> <ul style="list-style-type: none"> ・不動産取引の重要事項説明での対面原則の完全解禁 ・遠隔医療の推進 ・処方箋医薬品及び要指導医薬品のネット販売の推進 <p>(2) インターネット上での情報提供等を通常の方法として認めない規制の撤廃</p> <ul style="list-style-type: none"> ・デジタル教科書の承認 ・処方箋の電子化及び積極活用を早期実現 ・金融商品取引契約等における説明方法としての電子書面交付のデフォルト化 ・インターネット選挙の解禁(メール活用の解禁) ・株主総会の事業報告等のウェブ開示のデフォルト化 ・不動産取引における重要事項説明書面、媒介契約書面及び宅建法37条書面の電子化 <p>(3) 各種手続き・事務対応をインターネット上で完結できない環境の改善・撤廃</p> <ul style="list-style-type: none"> ・会社設立手続き、市役所等での諸手続きのネット対応の推進(行政手続オンライン化法、商業登記法、e文書法等) ・個人及び法人による円滑な電子署名と電子認証の実現(電子署名法) ・電子私書箱の活用(電子私書箱に届けられたデータの法的効力検討) ・民間ソフト・アプリケーションを用いた利便性の高い電子納税の実現 ・政府・自治体から国民への書類通知や証明書書類発行も電子交付にする。 <p>政府・自治体から国民への書類通知や証明書書類発行も電子交付にする。</p> <p>・マイナンバー制度を活用した本人確認・属性確認の実現(マネロン法令、携帯電話・不正利用防止法令、年齢確認を求める各種法令等)。 ・マイナンバー制度を活用した各種名簿管理の正確性向上と負担軽減のための枠組みを整備(上場会社の株主名簿管理、選挙人名簿の管理、公的資格保有者の管理の事務対応等) ・個人番号カード等があれば、どこからでも投票ができるようになる制度の検討。 </p>	<p>〔総務省〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 電子メールを利用する方法による選挙運動に使用する文書図画の頒布については、送信主体が候補者、衆議院及び参議院比例名簿登載者、政党等(候補者届出先、衆議院及び参議院各名簿届出政党等、確認団体)に限定されています。 <p>インターネットを利用した投票については認められていません。</p>	<p>〔総務省〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 公職選挙法(昭和25年法律第100号)第142条の4 公職選挙法(昭和25年法律第100号)第6章 	<p>〔総務省〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 対応不可 	<p>〔総務省〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成26年に成立したインターネット選挙運動に係る公職選挙法の改正は、議員立法として提案され、国会における御議論を経て行われたものです。その際、改正法の附則において、一般の有権者の電子メール解禁については、インターネット選挙運動の実施に際して、適切な措置を講ぜられるものとするとされており、また、解禁後の諸課題の検討等を行うため、各党協議会が設置され、議論がなされてきていると承知しています。一般の有権者への電子メール解禁等を含むインターネットを利用した選挙運動のあり方については、選挙制度の根幹に関わる重要な事柄であり、これまでの改正経緯を踏まえ、各党各会派において御議論いただくべき事柄であると考えています。 				
				<p>〔総務省〕</p> <ul style="list-style-type: none"> eLTAXを運営している一般社団法人地方税電子化協議会では、納税者等にとってより使い勝手の良い製品が提供されるように、eLTAXに関連する仕様を民間の財務・会計ソフトウェア開発業者等に提供しているとともに、同協議会と民間ソフトウェア開発業者等との間で意見交換会を実施しております。 <p>行政手続オンライン化法によって、行政機関への申請・届出や、行政機関が行う通知、縦横・間接作成等の手続について、個別の法令において書面で行うこととされている場合であっても、オンラインで行うことも可能となっております。</p>	<p>〔財務省〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 国税庁では、納税者等にとってより使い勝手の良い製品が提供されるように、e-Taxに関連する仕様を民間の財務・会計ソフトウェア開発業者向けに一般公開しております。 	<p>〔財務省〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 地方税法(地方自治法、同法施行令) 	<p>〔財務省〕</p> <ul style="list-style-type: none"> - 	<p>〔財務省〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 〔財務省〕 〔財務省〕 〔財務省〕 	<p>〔財務省〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成16年10月から、eLTAXホームページにおいて、eLTAXの仕様公開の申し込みを受け付けることにより、民間の財務・会計ソフトウェア開発業者等が、eLTAXに対応したソフトウェアを開発することを可能としております。 			
				<p>〔文部科学省〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 現時点においても、副教材としていわゆる「デジタル教科書」を用いることは可能ですが、学校教育法第94条における「教科用図書」として使用することは、同条では電子データによるものも教科用図書に該当するとは明記されていないことなどから、認められていません。 	<p>〔文部科学省〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 学校教育法第94条第1項、附則第9条 教科書の発行に関する臨時措置法第2条第1項 義務教育諸学校の教科用図書の無償措置に関する法律第2条第9項 	<p>〔文部科学省〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 〔文部科学省〕 〔文部科学省〕 〔文部科学省〕 	<p>〔文部科学省〕</p> <ul style="list-style-type: none"> いわゆる「デジタル教科書」の制度化については、規制改革実施計画(平成26年6月24日閣議決定)等において「デジタル教科書」の位置付け及びこれらに関連する教科書検定制度の在り方について、平成28年度までに導入に向けた検討を行うこととされているところです。このスケジュールの通り、平成27年4月、専門的な検討を行うための有識者会議を設置したところであり、今後、この有識者会議において、いわゆる「デジタル教科書」に関する様々な課題について検討を行うことと予定しております。 					

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- : 規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- △: 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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果				規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	措置の概要(対応策)	
					<p>〔厚生労働省〕</p> <p>遠隔医療の推進 遠隔診療については、「情報通信機器を用いた診療(いわゆる「遠隔診療」)については、(平成9年12月24日付保健発第1075号厚生省健康政策局長通知、以下「平成9年遠隔診療通知」という。)において、その基本的考え方や医師法(昭和23年法律第201号)第20条等との関係から留意すべき事項を示しています。</p> <p>処方箋医薬品及び要指導医薬品のネット販売の推進 処方箋医薬品が含まれる調剤された薬剤及び薬局医薬品は、薬局において、薬剤師が対面により患者等に対して必要な情報提供、薬学的知見に基づく指導等を行うこととしています。</p> <p>また、要指導医薬品については、薬局又は店舗販売において、同様に、薬剤師が対面により患者等に対して必要な情報提供、薬学的知見に基づく指導等を行うこととしています。</p> <p>処方箋の電子化及び積極活用の早期実現 民間事業者が行うこととされている書面の保存、作成、交付については、民間事業者等が行う書面の保存等における情報通信の技術の利用に関する法令(平成十六年法律第四十九号)に基づき(厚生労働省の所管する法令の規定に基づき(民間事業者等が行う書面の保存等における情報通信の技術の利用に関する省令(平成十七年厚生労働省令第四十四号)において、対象となる具体的な書面及び電磁的手法で行う場合に遵守すべき事項が規定されているところであるが、現時点で処方箋は対象とされていません。</p> <p>このため、厚生労働省の検討会や実証事業により、処方箋の電子化に当たり必要な環境整備等について、検討を行っています。</p> <p>〔国土交通省〕</p> <p>宅地建物取引業法第34条の2に定める書面(媒介契約成立後の書面)、第35条に定める書面(重要事項説明書)及び第37条に定める書面(契約成立後の書面)については、書面に交付する必要がある。</p> <p>宅地建物取引業法第35条に規定される重要事項説明については対面で行う必要がある。</p>	<p>〔厚生労働省〕</p> <p>医師法第20条</p> <p>医薬品、医療機器等の品質、有効性及び安全性の確保等に関する法律第9条の3、第30条の4、第36条の6</p> <p>厚生労働省の所管する法令の規定に基づく(民間事業者等が行う書面の保存等における情報通信の技術の利用に関する省令(平成十七年厚生労働省令第四十四号)第3条、第5条、第8条、第10条等</p> <p>〔国土交通省〕</p> <p>宅地建物取引業法第34条の2、第35条及び第37条</p> <p>〔国土交通省〕</p> <p>宅地建物取引業者が交付する書面の電磁的方法による交付については、平成26年度に「ITを活用した重要事項説明等に係る検討会」において検討が行われ、その最終とりまとめにおいて、「電磁的方法による交付を法令上可能とすることについて検討すべき」とされたところ。</p> <p>「ITを活用した重要事項説明については、平成26年度に「ITを活用した重要事項説明等に係る検討会」において検討が行われた。その最終とりまとめにおいては、賃貸取引と法人間取引を対象とした「ITを活用した重要事項説明の社会実験(最大2年間)を行い、その結果の検証のための検討会を設けて、トラブルの発生状況等を検証し、問題ない判断がなれば、賃貸取引及び法人間取引について本格導入へと移行すること、個人を含む賃貸取引については、検証結果を踏まえて社会実験又は本格導入を行うことと検討することとされた。これを踏まえ、国土交通省において、「ITを活用した重要事項説明の社会実験の準備を行ってあり、5月14日に社会実験のガイドラインを公表、7月30日に社会実験を実施する登録事業者を決定し、8月31日より社会実験の開始を予定しているところ。</p>	<p>〔厚生労働省〕</p> <p>対応</p> <p>対応不可</p> <p>対応</p>	<p>〔厚生労働省〕</p> <p>本年8月10日付けで、平成9年遠隔診療通知における遠隔診療の取扱いを明確化する通知を发出しました。</p> <p>処方箋により調剤された薬剤及び薬局医薬品は、その効果・効果等において人体に対する作用が著しく、重篤な副作用を生じるおそれがあることから、その適正な使用を通じて国民の生命及び健康を確保するため、調剤された薬剤を患者等に販売又は授与する際に、その場所で薬剤師が対面により患者等に対して必要な情報提供、薬学的知見に基づく指導等を行う必要があります。また、この仕組みを今後と維持することが、薬事法及び薬剤師法の一部を改正する法律案の審議において、衆議院厚生労働委員会により附帯決議されたところである。要指導医薬品は、薬局医薬品から薬剤師その他の医療関係者から提供された情報に基づく(需要者の選択により使用されることとなつて間もない医薬品)であつて、製造販売承認後の安全性調査の調査期間が経過していないものである。当該調査期間中、当該医薬品の適正使用をできる限り確保することにより、健康被害等の発生を最小限に抑えるため、処方箋により調剤された薬剤等に準じた最大限の情報収集等を行い、薬剤師が対面により患者等に対して必要な情報提供、薬学的知見に基づく指導等を行うことが必要となります。</p> <p>以上より、本規定は国民の安全を守るための制度であり、本提案を実施することは困難です。なお、本制度は、法改正により平成26年6月から施行されているが、法の附則にて、施行後5年を目途として、販売の実施状況を勘案し、要指導医薬品の販売のあり方を含めて検討を加え、必要があると認めるときはその結果に基づいて必要な措置を講ずることとしてあり、現在、制度が適切に運用されるよう周知徹底を図っている段階です。</p> <p>実証事業の結果を踏まえて、各種法令を遵守し、安全性の確保及び利便性の向上に資する形で今年度までに電子処方箋の導入を図ります。</p>				
270831014	27年6月17日	27年7月27日	27年8月31日	燃料電池自動車の車検と容器再検査の合理化	<p>燃料電池自動車は、車両の種類により検査期間は異なるが、一般の車両と同様に、道路運送車両法により運輸局の検査場や一般の指定整備工場等で継続検査が行われることとなる。</p> <p>一方で、燃料電池自動車には高圧容器が搭載されており、高圧ガス保安法により、一定期間ごとに容器再検査を受ける必要がある。容器再検査の検査期間は、車両によらず、容器製造後、初回は4年以内、以降は2年2か月ごとに都道府県に登録された容器検査所で容器再検査を受けることとなる。したがって、同一の期間毎に同一の場所で検査を行う制度となっていない。理論的には、指定整備工場が容器検査所の登録を行ったり、容器再検査を前倒しで行うことにより、同一の期間毎に同一の場所で検査を行うことは可能であり、かつての天然ガス自動車に関する規制改革要望でもその旨の回答が記載されている。</p> <p>しかしながら、同一の期間毎に同一の場所で再検査を行うことが可能というだけでは不十分であり、必ず同一の期間毎に同一の場所で再検査を行うことが、車両の安全性を担保する上で重要である。一般の国民は容器再検査は馴染みが薄く、道路運送車両法の継続検査のみを核すれば、十分と理解していると思われる。</p> <p>また、同様の制度となっているLPG自動車やCNG自動車は、普及台数も限られており、タクシーや宅配便などのトラック/バスなど、特定のユーザーに限定されており、限られたユーザーに周知すれば、運用が可能であったと思われるが、今後ますます増加する燃料電池自動車の場合、一般のユーザー一般の自動車整備工場等が対象となる。したがって、車両の継続検査と容器再検査を同一の期間で同一の場所で実施することは非常に重要なことであり、韓国のように事故が起こった後に制度を見直しについては普及に大きく影響すると考えられます。</p> <p>本項目は規制緩和ではなく、規制強化ともみられますが、ユーザーの保護を考えれば、必要な規制改革と思われる。</p>	経済産業省 国土交通省	<p>高圧ガス保安法第48条第1項第5号</p> <p>第49条第1項</p> <p>容器保安規則第24条第1項第5号</p> <p>第33条第1項第3号</p> <p>第34条第1項第4号</p> <p>道路運送車両法第62条</p>	<p>事実誤認</p>	<p>道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号)においては圧縮水素ガスを燃料とする自動車の燃料装置について、容器検査又は再検査に合格した高圧ガス容器を備えることを求めています。したがって、容器検査又は再検査を受けていない自動車が、道路運送車両法(昭和26年法律第85号)第62条に定める継続検査に合格することはありません。</p> <p>なお、時期については、燃料電池自動車燃料装置容器の容器再検査は、自動車の継続検査の時期を考慮して、初回は4年、経過年数4年を超えるものについては2年2月と規定しており、この期間内であれば、前倒しに受け付けることが可能です。したがって、同時期に再検査を実施することは可能です。</p> <p>また、場所については、道路運送車両法第94条の2に定める指定自動車整備事業の指定を受けた工場が容器保安規則(昭和41年通商産業省令第5号)第33条及び第34条において規定している基準を満たし、都道府県に登録すれば、同一の場所で再検査を実施することも可能です。</p> <p>なお、燃料電池自動車の使用者には、自動車の継続検査とは別に容器再検査が必要であることを業界団体等から周知しています。</p>			

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- ：規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- ：再検討が必要(「」に該当するもの除く。)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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	措置の分類		措置の概要(対応策)
270831015	27年6月17日	27年7月27日	27年8月31日	個人	<p>燃料電池自動車、天然ガス自動車、LPG自動車などの高圧ガスを燃料とする自動車は高圧ガス保安法の燃料装置用容器(容器)を搭載している。車両は国土交通省が所管する道路運送車両法の保安基準。容器は経済産業省が所管する高圧ガス保安法の容器保安規則と別々の省庁が別々の法律を適用しており車両の継続検査(車検)や容器の容器再検査等、別々の制度で運用されている。そのため、再検査は別々の期間、別々の場所で実施せざるを得ない場合がある。一般のユーザーに馴染みの薄い容器再検査が実施されず車両の運行が継続されたり、充填所で容器検査切れの容器に燃料充填が行われたり、容器再検査を実施しないまま車検が行われ、保安基準適合証の発行が行われる可能性があり、いずれも法律違反を犯す行為であり、安全性に著しい不安が発生する可能性のある運用制度となっている。</p> <p>海外の先進国では、このように2つの法律で管理している国はなく、車両の法律に一本化されている。韓国では日本同様に別々の法律で運用していたが、走行中の天然ガスバスの容器破裂事故により、国土海洋部が検査する制度に適用の一本化が行われました。法律を一本化すれば、車検と容器再検査が必ず同一日に同一場所で実施されることとなります。現在の検査制度では、車検では、容器取付部分の緩みや損傷の点検、燃料配管等の漏れ検査等、容器以外の検査を行っています。容器再検査では、容器表面の傷や凹みや損傷、容器の口金付近の漏れ検査等、容器のみの検査を行っています。これらの検査は非常に似通った検査内容であり、別々に検査を実施するのは、非合理的であり、同時に再検査を実施することが安全性、経済性、ユーザーの利便性、車の普及阻害要因の排除といった意味で非常に重要である。今後、もとの相互承認制度の導入やWVTAの批准を目指す上でも別々の法律で運用するのではなく、道路運送車両法で運用することが、国際基準との整合を実現する上でも必要であると思われる。</p> <p>最後に自動車以外の乗り物(航空機、船舶、鉄道)はすべて、高圧ガス保安法の適用が除外されていることを考えれば、自動車についても道路運送車両法を適用除外しても大きな問題があるとは思われませんが、自動車工業会からも同様の要望により両法律のバケージ化が検討されているようであるが、バケージ化の意味が不明であり、具体的な方向性は示されていない。</p>	個人	<p>経済産業省 国土交通省</p>	<p>制度の現状</p> <p>時期については、燃料電池自動車燃料装置用容器の容器再検査は、自動車の継続検査を配慮して、初回は4年、経過年数4年を超えるものについては2年1回としてあります。ユーザーが自動車を持ち込む場所については、自動車の継続検査を受検する場合は指定整備工場(いわゆる民間車検場)等としており、容器再検査は容器検査所としてあります。高圧ガスを燃料とする自動車に備えるガス容器は、道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号)において高圧ガス保安法の基準に適合するよう規定されています。また、自動車の継続検査においては高圧ガスを燃料とする自動車の燃料装置について、ガス容器検査または再検査に合格した高圧ガス容器を備えることを求めています。</p>	<p>該当法令等</p> <p>高圧ガス保安法第48条第1項第5号 第49条第1項 容器保安規則第24条第1項第5号 第33条第1項第3号 第34条第1項第4号 道路運送車両法第40条-第46条 第61条 第62条</p>	<p>措置の分類</p> <p>事実確認</p>	<p>措置の概要(対応策)</p> <p>道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号)では高圧ガス保安法(昭和26年法律第204号)の基準を引用しており、二重規制になっていません。国際基準との整合については、経済産業省が高圧ガスタンクの基準を高圧ガス保安法で、国土交通省が車両の安全基準を道路運送車両法(昭和26年法律第185号)で、互いに連携しながらそれぞれ適切に取り込む予定であり、基準調和の面で問題は発生しません。また、道路運送車両の保安基準においては高圧ガスを燃料とする自動車の燃料装置について、容器検査又は再検査に合格した高圧ガス容器を備えることを求めています。したがって、容器検査又は容器再検査を受けていない高圧ガスを燃料とする自動車が、道路運送車両法第62条に定める自動車の継続検査に合格することはありません。なお、燃料電池自動車の使用者には、自動車の継続検査とは別に容器再検査が必要であることを業界団体等から周知しています。</p>	
270831017	27年6月25日	27年7月27日	27年8月31日	個人	<p>私は農業をしている者です。ATVを農業での移動車両にしたいと考え調べているうちに法整備が旧式で未熟と感じ、今回意見を申させて頂きます。</p> <p>現時点でのATVでの登録はミニカー区分50cc未満の制限になっており、排気量が50cc以上のATVに関しては合法とされる登録区分がありません。ATVは四輪で主に悪路(湿地や砂利道など)を走行することを目的とした車両です。現状の50cc未満という厳しい規制という中で少しでもトルクを確保しようと2ストロークエンジンの使用が主流です。2ストロークエンジンは4ストロークエンジンより排気ガス、騒音、燃費を比べても劣っており現在の政府による環境保護の取り組みを反故にするものです。既に自動車自動二輪車では廃止され、よりトルクがいる車両に関してはディーゼルエンジンを使用しております。</p> <p>このような取り組みの中、規制による弊害で時代に取残されているのがATVです。ATVを生産していた国内メーカーは採算が取れず日本市場から撤退し外国のみの販売となっており、現在のミニカー登録におけるATVは、中国製と台湾製がシェアを握っております。中国製は粗悪な素材の使用、組み付け不良、粗雑な溶接、さらに排気量が50cc以上あるにも関わらず50cc未満と偽り販売しているケースが見受けられます。また台湾製は中国製より品質が良いが、本国が世界で最も厳しい環境規制を敷いているため2ストロークエンジンを使ったATVが徐々に生産中止に追い込まれております。このまま行けば日本に存在するATV自体がすべて中国製になる可能性もあります。このような中50cc以上を登録するために行政の認識不足を利用して50cc以上のATVを小型特殊自動車で登録する例も見受けられます。このような無法な状況の原因はすべてミニカー登録の区分にあると思います。2ストロークエンジンを規制し排気量を原動機付自転車二種相当の125cc未満に上げるべきだと私は思います。</p>	個人	<p>国土交通省</p>	<p>制度の現状</p> <p>原動機の総排気量が50ccを超える四輪自動車は、自動車のいづれかの種別に区分され、その区分に応じた基準に適合していれば、公道走行は可能です。</p>	<p>該当法令等</p> <p>道路運送車両法第2条第1項-第3項</p>	<p>措置の分類</p> <p>事実確認</p>	<p>措置の概要(対応策)</p> <p>原動機の総排気量が50ccを超える四輪自動車は、道路運送車両法施行規則(昭和26年運輸省令第74号)において自動車のいづれかの種別に区分され、その区分に応じた道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号、以下「保安基準」といふ。)に適合していれば、公道走行は、可能です。したがってATVの原動機の総排気量を50cc以下に制限する規制はありません。また、原動機の総排気量が50cc未満である原動機付自転車(ミニカー)についても満たすべき保安基準がありますので、環境保護の取り組みを反故にしているものとの指摘はあたりません。</p>	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- ：規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- ：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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果				規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	措置の概要(対応策)	
270930001	26年10月14日	27年1月29日	27年9月30日	NACCSを利用した不閉港寄港特許申請手続の実現	不閉港寄港特許の申請手続について、NACCSによる電子申請を認めるべきである。 【提案理由】不閉港寄港特許申請について、現行では、書面による申請は窓口での、電子申請はe-Gov電子申請システムでの、申請書類の提出が可能である。書面による申請の場合、申請書類の提出時及び同特許通知書の交付時(申請の2～3日後)の少なくとも2回は窓口に出向(必要がある。また、現在入出港・輸出入業務に係る手続きの多くについてNACCSを利用した申請が認められており、申請者の負担軽減の観点から、NACCSによる申請への一本化が望ましい。NACCSを利用した申請手続きを認めることにより、利便性の向上や手続きの迅速化が図られ、業務の効率化が期待できる。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	外国籍船が不閉港に寄港する場合には、船舶法第3条に基づき、国土交通大臣の特許が必要である。	船舶法第3条	その他	不閉港寄港特許の申請手続きをNACCS化するためには、システム改修が必要であり、そのため、NACCSによる申請件数を見極めるほか、技術的課題について検討することが求められます。	
270930003	26年10月31日	27年1月26日	27年9月30日	福山本航路における船舶航行機会の実質的規制の改革	【要望趣旨】 漁業法に基づく漁業権行使となされる刺し網漁業の操業により航路の機能が発揮されていない状況において、漁業法上の漁業範囲を限定すること(又は制限を加えること)により、大型船舶航行機会の改革、改善を求めるもの 福山港は平成23年に鉄鉱石で国際ハルク戦略港湾に選定され、港湾機能の強化が図られようとしている一方、港域内の福山本航路は、刺し網漁業の操業により閉塞され、大型船舶が通航できない事態が発生し、企業が負担する物流コスト増や生産活動への影響が発生している。 刺し網漁業は許可漁業であり、地方自治法第1条に規定されている第一号法定受託事務に基づく(県知事の許可によるもの) 船舶の安全航行のためには、航路上での漁業操業の範囲に制限を加えていただきたいが、漁業法では、漁業操業の範囲を限定できるのは、水産動植物の繁殖保護や漁業調整のために特に必要がある場合に限られており、結果として、航路を通航する船舶に対し実質的な通航規制がかかっている状態が続いている。 国におかれは、近隣他国と比べて劣位にある、資源等の輸送を巡る我が国の状況を踏まえ、海上運送の効率化や輸入拠点の形成等を検討、推進されているが、上述の漁業操業により港湾に入港する前段階での実質的な規制の解決の糸口が見えていない大きな課題を抱えているのが備後地域(福山港)の実情である。 福山本航路は開発保全航路ではないものの、これらの状況を打開し、福山港が立地する備後「地域活性化」のために、国の港湾整備事業と同歩調で当問題を省庁横断的に検討され、実質的に規制されている大型船舶航行機会について、改革、改善に向けた対策を講じていただきたい。	民間企業	農林水産省 国土交通省	本提案に係る刺し網漁業については、漁業法に基づく(漁業法として行使されているものではありません。漁業法第65条第1項及び第2項並びに水産資源保護法第4条第1項及び第2項の規定に基づき、都道府県知事は、漁業調整又は水産資源の保護増進のために、特定の水産動植物の採捕や特定の漁業について規制措置を講ずることが出来ることとされており、本提案に係る刺し網漁業は、この規定に基づいて広島県知事が定める広島県漁業調整規則(昭和41年規則第54号)第7条第7号の規定に基づき(広島県知事の許可を要する漁業である。	広島県漁業調整規則(昭和41年規則第54号)漁業法(昭和24年法律第267号)水産資源保護法(昭和26年法律第313号)	【農林水産省】 事実誤認	【農林水産省】 この刺し網漁業の許可のように、広島県知事が規制措置を講じることが出来るのは、漁業法(昭和24年法律第267号)及び水産資源保護法(昭和26年法律第313号)の委任の範囲内、つまり漁業調整又は水産資源の保護増進の事由に限られます。このため、漁業法及び水産資源保護法並びにこれらに基づく(命令を用いて船舶の航行安全を目的とした規制を行うことはできません。	
271030001	26年10月14日	26年11月5日	27年10月30日	倉庫業を営む倉庫に関する規制の見直し	倉庫業を営む倉庫について、防火区画の緩和、庇の建築面積算定方法の緩和、倉庫内の小規模な間仕切りに関する準耐火構造規制の緩和を行うべきである。 【提案理由】 防火区画の緩和 建築基準法施行令第112条より、倉庫業を営む倉庫は1,500㎡毎に防火区画を設けることが求められている。そのため、倉庫にコンベア等の長いマテリアルハンドリングを導入しようとしても、防火区画内規制があるため、導入を諦めるケースが多く発生し、既存倉庫業の効率化が阻害されている。他方、倉庫を新設する際には、同法何条何番きの「やむを得ない場合」として、消火栓や避難誘導灯を設置すること等により防火区画の設定が免除される。 既存倉庫についても、消火・避難設備の設置を充実させること等を条件に防火区画の設定が免除され、安全を確保しながら倉庫業の更なる効率化を図ることができると期待している。 庇の建築面積算定方法の緩和 建築基準法施行令第2条第2号より、倉庫業の建築率を算定する際、庇が1m以上突き出ている場合には先端より1m後退した部分までが建築面積に算入される。一定程度までの庇を建築面積に算入しないなど、建築面積算定方法を緩和すれば、豪雨時において、大型トラックが庇の下で荷降・荷積作業を迅速に行うことができ、待機トラックによる交通渋滞やCO2排出量の防止、荷物の定刻運搬等が実現できる。 倉庫内の小規模な間仕切りに関する準耐火構造規制の緩和 建築基準法施行令第112条第13項より、建築物の一部が特殊建築物の場合は、その部分とその他の部分を準耐火構造の床・壁等で区画しなくてはならない。このため、倉庫内に伝票入出力作業場など事務作業をするために間仕切りを設置しようとする場合でも、倉庫部分と作業場を準耐火構造の床・壁等で区画することが求められると、本来不要なコスト増を招くこととなる。 そもそも、小規模作業場のための間仕切りまで準耐火構造を要求しなくても、建築基準法に基づく防火安全対策が講じられており、倉庫全体の安全性は十分確保されている。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建築基準法施行令第112条第1項による防火区画は、火災を局所的なものに止めるため基準面積が1,500㎡を超えるものについて、床面積の合計が1,500㎡以内にとり準耐火構造の床若しくは壁又は特定防火設備で区画することとしているものです。同条ただし書きで、工場等について「用途上やむを得ない場合」については面積区画を必ずしも設けなくてもよいとされています。 建築基準法施行令第2条第2号で、建築物(地階で地盤上1m以下にある部分を除く。)の外壁又はこれに代わる柱の中心線(軒、ひさし、はなれ出縁その他これらに類するもので当該中心線から水平距離1m以上突き出たものがある場合においては、その端から水平距離1m後退した線)で囲まれた部分の水平投影面積になります。ただし、国土交通大臣が高い開放性を有すると認められる構造の建築物又はその部分については、その端から水平距離1m以内の部分の水平投影面積は当該建築物の建築面積に算入しないこととなっております。 建築基準法施行令第112条第13項による防火区画は、異なる用途部分相互間の防火上の安全を図るため当該用途部分とその他の用途部分とを準耐火構造の床若しくは壁又は特定防火設備で区画することとしているものです。	建築基準法施行令第112条第1項 建築基準法施行令第2条第2号	事実誤認 対応不可 対応不可	新築・既存を問わず「用途上やむを得ない場合」には建築基準法施行令第112条のただし書きが適用されます。 建築面積は敷地上において対象となる建築物が覆う面積のことであり、その水平投影面積と同じとなり、算入率算定の基礎となります。ひさし部分については外気への開放性を認め、通風、採光等に關する一定の環境が確保されるものとみなすことができることから、建築物の端から1m以内の部分の水平投影面積は建築面積に算入しないものとなっております。 従って、通風等の環境条件を確保すること、敷地に対する建築物の割合が過大とならないこととするためにも、ひさし部分すべてについて建築面積に算入しないこととはできません。 安全確認上異なる用途と判断される用途間には区画を設ける必要があります。	(のみ)

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- ：規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- ：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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	
271030002	26年10月14日	27年1月29日	27年10月30日	産油国共同備蓄事業における外国船舶タンカーによる国内原油輸送の許可	産油国共同備蓄事業からの原油払い出し時に行われる原油の国内港間における沿岸輸送について、アラマックスサイズの外国船舶タンカーにも認めるべきである。 【提案理由】原油の国内輸送に関しては、外国船舶は海難もしくは捕獲を避けることとすとき又は国土交通大臣の特許を得たときを除き、日本国内の港間における沿岸輸送(沿岸輸送特許の取得)が認められていない。 他方、産油国共同備蓄事業においては、沿岸輸送特許の取得が認められている。 しかし、上記事業において沿岸輸送特許が認められているのは、VLC(サイズ30～32万積貨重量トン程度)のタンカーのみとされ、当該原油の国内製油所向けに輸送したアラマックスサイズ(10～12万積貨重量トン程度)のタンカーには認められていない。また、現状では、アラマックスサイズのタンカーのうち、国内船舶のものは数隻しかない。そのため、産油国共同備蓄事業から原油が払い出される際、原油払い出しに合わせた備給ができず、原油の調達を断念せざるを得ないことが多い。 産油国共同備蓄事業からの原油調達に係る環境が整備されることにより、円滑な原油調達の実現に資するものと考えられる。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	国内の物資又は旅客の輸送を自国船舶に限るとするもの。	船舶法第3条	対応不可	自国内の物資又は旅客の輸送を自国船舶に限ることとするカボタージュ制度については、国家主権に基づきものであり、国際的な慣行として確立した制度です。 これは、国家主権・安全保障の観点から、自国の存立基礎である産業物資・生活物資や旅客の自国内輸送については、自国の主権・管轄権の及ぶ自国船舶(日本船舶)による必要があるという考えに基づきものです。 自国内輸送を我が国の主権・管轄権の及ばない外国船舶に委ねた場合、我が国の存立基礎である産業物資・生活物資や旅客の自国内輸送を外国の主体に依存することとなり、国家主権・安全保障上問題です。 このため、カボタージュ制度については、国策として堅持する方針としており、海洋基本計画(平成25年4月閣議決定)においても、その旨を明記しているところです。 このように、我が国の国家主権・安全保障への影響と、産油国共同備蓄事業の円滑な実施という(トランス)を勘案し、VLCであればその影響は最小限にとどまるとの判断のもと、この要件で産油国共同備蓄事業がスタートしたものです。これまで数年にわたり産油国協同備蓄事業が進められていますが、原油の調達は円滑に行われていると認識しており、要件の緩和を認めることは困難です。
271030004	26年10月23日	26年11月21日	27年10月30日	電動スクーターの道交法・道路運送車両法・出力規定緩和による普及促進	【提案の概要】電動スクーター(原動機付自転車)は、化石燃料消費や騒音が少なく、クリーンで安全な交通手段として期待されているが、価格及び性能の面で、ガソリンエンジン車に大きく劣る為日本での普及は、近隣諸国に比べ大きく遅れております。 コスト面については、普及が進めば、大量生産で解消すると思われませんが、性能は改善の見込みが大変低いと言わざるを得ません。 そこで、現在の出力規定を緩和、ガソリンエンジン車並みの性能が発揮できるようにすることで、電動車への移行を促進、新たな省エネ、新規需要の喚起、消費の拡大を図ってはどうでしょうか？ 【法制の現状と問題点】道路交通法では定格出力0.6kWまでを原動機付自転車、0.6kW超1kW以下のものは小型自動二輪車、それ以外のものは普通自動二輪車と規定され、道路運送車両法では0.6kW以下を第一種原動機付自転車、1kW以下を第二種原動機付自転車としている。現在は加速度など一部の走行性能がガソリンエンジン車と比較しても遜色ないものが販売されているが、一階乗付登録で最高出力3kW前後のエンジンを搭載するガソリンエンジン車と(らると、電動機の出力が定格出力0.6kW(最高出力で1.5kW程度)に留まるため登坂性能や最高速度など多くの点で劣る。(Wikipediaより抜粋) 以上のように、原付では出力の差が、登坂能力、速度面で実用性に直接つながり、普及を阻害している要因となっています。 【規制緩和の提案】第一種原動機付自転車0.8～1kw程度、第二種を1.6～2kw程度の出力に規制緩和する。又それに合わせて道交法の現定も改定する。できれば現在現実と合致していないと言われている、原付の30km/h速度制限を40kmに引き上げ。 【規制緩和の効果】以上のようにすれば、エンジン車と遜色のない性能が可能となり、普及が促進、石油燃料だけでなく、資源の削減、排気ガスの解消、環境騒音の低減と言った環境・資源への効果、製造業へのカブドル削減にもなり、新たな消費を喚起、国内だけでなく輸出・海外生産など、日本経済への効果も期待できるのではないのでしょうか？ 【まとめ】以上のような施策で、エネルギー、資源、市民生活、産業振興など多大な効果が見込まれ、行政や、政府に対するイメージアップにも繋がると考えます。	個人	警察庁 国土交通省	(国土交通省) 原動機付自転車の範囲および種別 ・内燃機関を有するもの ・二輪のもの 総排気量0.125リットル以下 ・それ(二輪)以外のもの 総排気量0.05リットル以下 ・内燃機関以外を原動機とするもの ・二輪のもの 定格出力100キロワット以下 ・それ(二輪)以外のもの 定格出力0.6キロワット以下 (警察庁) 道路標識等により最高速度が指定されていない場合、原動機付自転車が高速自動車専用道路の本線車道以外の道路を通行する場合の最高速度は、30キロメートル毎時とされています。	道路運送車両法第2条第3項、道路運送車両法施行規則第1条 道路交通法第22条第1項、道路交通法施行令第11条	対応不可	原動機付自転車は、現在の定格出力を基に安全基準が策定され、より容易に運行できるものとされているところです。 仮に、ご指摘の通り定格出力を上げると、現在の二輪自動車と同等の性能(加速度や登坂能力等)のものとなり、これに伴い、安全基準(灯火器、制動装置、操作装置及び車体の強度等)を強化することとなるため、より容易に運行できるものと位置付けが失われてしまいます。このため、原動機付自転車の定格出力を上げる(緩和)することはできないと考えております。 平成25年中の交通事故の発生状況から、原動機付自転車の危険認知速度が30キロメートル毎時40キロメートル毎時以下の交通事故の死亡事故率は、約24%と、30キロメートル毎時以下の死亡事故率である約0.73%の約3.2倍となっています。 また、原動機付自転車に関しては「国民に気軽に乗れる二輪車」として、その運転免許を取得するに当たって技能試験を要しないこととしているところ、法定速度も30キロメートル毎時としたものであり、現状で原動機付自転車の法定速度を引き上げるとは交通の安全の観点から困難と考えております。
271030013	27年4月23日	27年5月16日	27年10月30日	大臣認定を取得した昇降機の軽微な変更による認定再取得時の見直し	【要望の具体的内容】 構造方法について既に大臣認定を取得した昇降機について、部品の改修等の理由で軽微な変更を行い、大臣認定を再取得した場合には、新規認定とは異なる、既認定内容の一部「変更」であることが明確になるよう手続きを見直すなど、確認申請・検査が不要であることを明確化すべきである。 具体的には、以下が考えられる。 新たな大臣認定番号を付与するのではなく、従前の大臣認定番号を引き継ぎ(枝番を付すことも含む)、 申請書・認定書の記載事項等について、変更内容が明確になるよう、新規認定とは区別した変更(更新時用の様式を設けるとともに、添付書類も一式ではなく(変更に関わる必要書類に留める。 【規制の現状と要望理由等】 軽微な変更により大臣認定を再取得する場合、新規認定を取得する場合と同様に、新たな認定番号が付与され、申請書・認定書の記載事項や添付書類も、新規の場合と特に区別されていないため、軽微な変更であっても新規認定と同等の手続きを要する。また、国土交通省の「既設エレベーターに戸閉走行保護装置等を設置する際の建築基準法上の手続きについては、エレベーター全体を撤去・新設する場合は除き建築確認の検査は不要(平成24年4月27日「閣注第291号)」との見解を踏まえれば、軽微な変更においては、確認申請は不要であると判断されるのが当然と考えられるところ、同じ内容の変更であっても確認申請・完了検査(建築基準法第87条の2)の要否の判断が特定行政庁毎にばらつきがあり、予見性が低いのみならず、全国で昇降機の部品を交換する度に手続きの負担が生じるなど事業の効率性が損なわれている。 確認申請手続きの必要性等については特定行政庁との協議に委ねられているが、軽微な変更に係る確認申請手続きの要否の判断のバラつきをなくするため、既認定分の軽微な変更であることが明確になるようにすべきである。これは、事業者(確認申請が必要とされる場合は建築主も含む)にとつての負担軽減だけでなく、特定行政庁や指定確認検査機関にとつての業務効率化にもつながる。 なお、先の規制改革ホットライン提案に対する国土交通省の検討結果は、「確認申請等の対象とならなければ、認定書の提出は法令上要求されていません。」とのことで、「現行制度下で対応可能」とされているが、そもそも確認申請等の対象となるかどうかの判断のバラつきをなくすことが趣旨であり、その観点から改めて検討いただきたい。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建築基準法(以下「法」といふ。第6条において、一定の建築物を建築しようとする場合、建築確認等の手続きを求めます。また、法第87条の3において、政令で指定する昇降機その他の建築設備を一定の建築物に設ける場合について、建築確認等の手続きを求めます。	建築基準法第6条 建築基準法第87条の3	事実認識	大臣認定制度における軽微な変更は、大臣認定取得時の申請者の手続き等の負担を軽減するための運用であり、それにより建築確認等の要否が決まるものではありません。したがって、ご提案にあった大臣認定制度の見直しにより、建築確認等の手続きの要否が明確化されるものではありません。 なお、建築確認等の手続きが必要となる対象は建築基準法に明記されており、昇降機の改修等については、その改修等の内容は建築法第6条又は建築法第7条の3の要件に該当する場合に建築確認等の手続きが必要となります。

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- : 規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- △: 再検討が必要(「」に該当するもの除く。)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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	
271030016	27年7月9日	27年7月27日	27年10月30日	貸切バス事業者安全性評価の運賃制度への反映	<p>【提案の具体的内容】 地方への貸切バスツアーによる観光客誘致を促進するため、日本バス協会が行う「貸切バス事業者安全性評価認定制度」において高い水準で安全性が確保でき、また、運転者の労働環境が整っていると判断される事業者には、点検時間の短縮や公示運賃の下限額を引き下げなど貸切バスの運賃制度を緩和すること。</p> <p>【具体的な支障事例】 平成24年4月に発生した高速ツアーバス事故等により、貸切バスの安全性向上を図る取組の一環として貸切バスの運賃制度が平成26年4月から見直されたが、貸切バスの運賃制度の改正に伴い、貸切バスツアーの料金上から自乗りバスツアーが減少したほか、廃港クルーズ船寄港時など一度に多数の貸切バスを利用する際の料金確保に支障を来している。観光客呼び込み地域に活力を生むために貸切バスの運賃制度を緩和することが必要である。</p>	鳥取県	国土交通省	平成24年4月に開通道で発生した高速ツアーバス事故を受け、「バス事業者のあり方検討会」において検討された結果を踏まえ、「高速・貸切バス」の安全・安心回復プラン」を平成25年4月に策定し、高速バス及び貸切バスへの信頼の回復を図ることとしている。貸切バスについては、ビジネス環境の適正化及び改善を図る観点から、安全コストを反映した新たな運賃・料金制度へ移行することとし、平成26年4月に施行、7月から本邦適用している。	一般貸切旅客自動車運送事業者の運賃・料金の届出及び変更命令の処理要領について(平成11年12月13日付け自旅第129号)	対応不可	改正後の運賃・料金制度は、安全コストを適切に運賃・料金に反映させ、当該制度に基づき運賃・料金を収受することで、安全性の確保や運転者の労働環境の整備を継続的に行うことを目的としています。従って、「貸切バス事業者安全性評価認定制度」による認定の有無にかかわらず、バス事業者が継続的に安全性の確保等を行うためには、当該制度に基づく運賃・料金の収受が必要であると考えています。なお、公示運賃の下限額を下回る運賃・料金を適用しようとする場合、当該運賃・料金に安全運行を確保する上で必要となる費用が適切に反映されているかどうかについて個別の審査を受けることを前提として、可能となります。また、クルーズ船寄港時によるバス車両の確保については、平成26年度から営業区域を臨時的に拡大しているところであり、この制度を十分に活用します。
271030028	27年9月9日	27年9月16日	27年10月30日	船の規制緩和	<p>現在、船の長さ3.3メートル、エンジン出力2馬力未満は船舶免許免除となっていますが、湖沼と海上と同一規制です。湖沼と海では波風、潮流が全(違い)、海では2馬力では非力、波風潮流に流される事があります。安全制向上の為、海では5馬力位まで規制緩和願いたい。または、5馬力までの簡易な免許制度を創設して欲しい。船体検査除外、実技なし、法令試験のみが良いと思えます。</p> <p>また、上記の船に、船の位置を保つための、エレキエンジンを搭載すると、エンジン出力合計が2馬力を超えるため規制対象船になります。船の位置を保つための動力を、航行に使用する出力に加算するものをおかしい。例えば、2馬力エンジンとアイ、パイロットの組合せ、2馬力エンジンとミノコタの組合せ。現実上、2馬力エンジンとミノコタは同時には使えません。2馬力エンジンとアイ、パイロットも同時には使えません。つまり、どちらを使用しても、推進器としては2馬力以下となります。なのに規制されてしまいます。再考願いたい。</p>	個人	国土交通省	船舶職員及び小型船舶操縦者法では、小型船舶操縦者として小型船舶に乗船させるべき者の資格を定め、当該資格が必要となる小型船舶の範囲を定めています。ただし、同法施行規則第2条第2項第1号の規定により、船舶の長さが3メートル未満であり、推進機関の出力が1.5キロワット未満である船舶については、上記資格が必要となる小型船舶の範囲から除外されています。また、船舶安全法では、船舶の構造及び設備に関する基準を定め、当該基準への適合確認のための検査を定めています。ただし、船舶安全法施行規則第2条第2項第1号に規定している長さ3メートル未満の船舶であって推進機関の連続最大出力が1.5キロワット未満のものについては、船舶安全法に基づく船舶の所要施設について適用除外となっており、船舶検査を受ける必要がありません。	船舶職員法施行規則第2条第2項第1号 船舶安全法施行規則第2条第2項第1号	対応不可	船舶職員及び小型船舶操縦者法では、推進機関の出力が1.5キロワット(約2馬力)未満の小型船舶については、10km/h未満の速力しか有してならず、緊急時の停止や回避が容易であり、特級知識・能力を免許制によって担保せずとも航行の安全が確保されていることから、資格が必要となる小型船舶の範囲から除外されています。また、船舶安全法においても、推進機関の出力が1.5キロワット(約2馬力)未満の小型船舶については、波浪・水流が極く弱い水域に航行に性能が限定されており、所有者の保守管理に委ねられるため、検査対象から除外されています。一方で、推進機関の出力が1.5キロワットを超える小型船舶については、実技試験及び船舶検査を必須としている現行の免許制度及び検査制度によって航行の安全を担保する必要があると考へます。また、推進機関の出力については、位置保持のためのものも船舶を移動させる能力であるため、合計出力で推進機関の出力を判断することとしています。以上により、法的目である船舶の航行安全を確保する観点から、推進機関の出力について、現状以上の緩和を行うことは適当ではありません。
271120002	27年8月18日	27年9月16日	27年11月20日	第一種低層住居専用地域における規制緩和	<p>第一種低層住居専用地域では、薬局は「日用品の販売を主たる目的とする店舗」に該当するとなっているが、薬局の名称を掲げる以上は調剤業務を有し保険調剤も行える医療機関と規定されているはずですが、</p> <p>今後、規制改革会議でも「かかりつけ薬局」としての機能が求められて行くものと思われ、したがって駅前や病院前にのみ薬局が集中するよう現在の状況は望ましくないはずですが、</p> <p>今後は、第一種低層住宅専用地域でも同じ医療機関である診療所と同等に扱うべきであると思えます。薬局開設者の住む住居兼店舗に限った薬局に限定すれば門前薬局問題にも同時に対応出来るものと思えます。</p>	個人	国土交通省	建築基準法第48条の用途規制により、各用途地域ごとに建築可能な規模等が定められています。特に、第一種低層住居専用地域においては、日用品の販売を主たる目的とする店舗は、当該部分の床面積が延べ面積の1/2未満であり、かつ、50mを超えない兼用住宅であれば、立地することが可能です。	建築基準法第48条第1項 建築基準法施行令第130条の第2号	現行制度下で対応可能	用途規制は、市街地の環境を保全するための制限であり、それぞれの用途地域の目的に応じて、建築できる建築物の種類や規模が定められています。ご指摘の調剤薬局については、通常、日用品の販売を主たる目的とする店舗として取り扱われています。そのため、第一種低層住居専用地域においては、薬局部分の床面積が延べ面積の1/2未満であり、かつ、50mを超えない兼用住宅であれば、立地することが可能です。
271120006	27年10月9日	27年10月23日	27年11月20日	普通自動車乗車定員規制の見直しに関するお願い	<p>栃木県で旅館を営業しております。お願いしたいことは2点あります。</p> <p>【1点目】 現行10名以下となっております普通自動車乗車定員規制の見直しをお願いしたい。ロングライのワゴン車でも現行の普通自動車免許で定員10名ものしか運転できず、同じ大きさの車両で規格が定員15名のもので、大型自動車免許が必要となります。弊社では、宿泊者や従業員への送迎などにワゴンタイプの乗用車とマイクロバスを使用しておりますが、運転に携わるもの全てが大型自動車免許を持っているわけではありませんので、15名乗用車の普通免許での使用が可能になれば、人員の効率化につながり、非常にありがたいです。現行規制制定当初とは時代も変わり、自動車運転に対するより厳格な意識の変化、技術の進歩による自動車の安全性の向上などにより、定員規制を変更しても事故の増加には、つながりにくく考えます。</p> <p>【2点目】 自動車乗車期間の見直しをお願いしたい。現行新車購入後3年、以降2年に1度とされている乗車期間を統一して3年に1度と変更していただきたい。乗車期間が延びれば、乗車費用の負担軽減につながり、ありがたいです。</p> <p>技術の発達や社会情勢の変化により、交通事故死者数等は、ここ数年大幅に減少しております。国民負担軽減の1つとして、善処いただきますようお願い申し上げます。</p>	民間企業	警察庁 国土交通省	<p>【1点目】 乗車定員11人以上29人以下の中型自動車を運転するためには中型自動車免許(以下「中型免許」といふ。乗車定員が30人以上の大型自動車を運転するためには大型自動車免許を受けていることが必要とされており、これらの免許の受験資格として、乗車定員10人以下の普通自動車を運転するために必要とされる普通自動車免許(以下「普通免許」といふ。)の取得よりも厳格な要件が求められています。</p> <p>【2点目】 自家乗用自動車における自動車検査証の有効期間は2年、初めて自動車検査証を交付する場合にあっては3年としています。なお、自家乗用自動車のうち、乗車定員が11人以上のものにおいては、有効期間を1年としています。</p>	<p>【1点目】 道路交通法(昭和35年法律第105号)第3条、第65条、第96条及び道路交通法施行細則(昭和35年総理府令第60号)第2条</p> <p>【2点目】 道路運送車両法(昭和26年法律第185号)第61条、道路運送車両法施行規則(昭和26年運輸省令第74号)第37条</p>	対応不可	<p>【1点目】 マイクロバス等の乗車定員が11人以上の自動車は、セダン型やミニバン型の普通乗用車と比較すると一般的に車体が大いになり、また乗車定員が多い自動車を運転する際にはそれだけ多くの人命を預かることとなることから、より高度な運転技能が求められます。そのため、11人以上の自動車を運転する際には普通免許より上位の中型免許以上の免許が必要とされているのであり、したがって御提案のように乗車定員の要件を緩和することは、交通安全上適当でないと考えています。</p> <p>【2点目】 乗車期間の延長については、安全確保及び公害の防止その他の環境保全の観点から、自動車の不具合の発生状況、不具合による事故の状況、自動車ユーザーの保守管理状況、部品の耐久性、諸外国の状況等を総合的に検討を行う必要があります。自動車の技術進歩により安全機能の高度化や排ガス性能および快適性等に関しては向上していますが、経年劣化による部品の耐久性については、善し向上しているわけではなく不具合の状況も変わらないことから、ご提案のような乗車期間の延長は適当でないと考えています。今後も、これらの状況を継続的にチェックして適切に対応してまいります。</p>

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- ：規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- ：再検討が必要(「」に該当するもの除く。)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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	措置の分類		措置の概要(対応策)
271120007	27年10月11日	27年10月23日	27年11月20日	建築基準法の用途規制の緩和について	建築基準法により建築物の用途制限を設けることは、秩序ある街並みの形成にとって大切なことと想います。しかし、地域の実情を無視した行き過ぎた規制は、地域の活力の妨げになっていることも事実です。 例えば、第1種中高層住居専用区域においては、「銀行の支店、損害保険代理店、宅地建物取引業者を営む店舗その他これらに類するサービス業を営む店舗」は、建築できることになっています。しかし、国土交通省の指導で、税理士事務所、会計事務所、建築事務所等はこれに含まれず建築ができません。大都會では、このような事務所を第1種中高層住居専用区域内に建設する必要はあまり無いのかもしれませんが、市街地が限られている地方都市では、住民が必要とする場所に建設できることが大切ですので、実態に応じた規制緩和をお願いします。	個人	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、それぞれの用途地域の目的に応じて、建築できる建築物の種類や規模が定められています。 ご指摘の「税理士事務所、会計事務所、建築事務所」は、一般に「銀行の支店、損害保険代理店、宅地建物取引業者を営む店舗その他これらに類するサービス業を営む店舗」に該当せず、「事務所」として取り扱われています。 また、ご指摘の事務所については、第1種中高層住居専用区域において、居住者の日常生活の利便性等の観点から、立地が制限されているところですが、特別用途地区や地区計画の活用、同法第48条のただし書きによる特定行政庁の許可等により建築することが可能です。 なお、事務所部分の床面積が延べ面積の1/2未満であり、かつ、50㎡を超えない専用住宅の場合は、立地することが可能です。	建築基準法第48条第3項 建築基準法施行令第130条の3第1号	現行制度下で対応可能	ご指摘の事務所については、一定の専用住宅の場合を除き、第1種中高層住居専用区域において、居住者の日常生活の利便性等の観点から立地を制限されていますが、特別用途地区や地区計画の活用、建築基準法第48条のただし書きによる特定行政庁の許可等により建築することが可能です。	
271130007	27年10月22日	27年11月9日	27年11月30日	農地売買規制の廃止または緩和	私は、東京都豊島区に住んでいます。土地を購入して家を建てようと思い、インターネットで土地を探しました。埼玉県の久喜市に広くて、日当たりがよくて、閑静で、かつ安値という物件がありました。当該物件を扱っている不動産屋さんで早速ネットで問合せたところ、平成27年10月3日に次の回答がありました。 「久喜市太田袋の・・・物件は、都市計画法第34条12号区域に存在し、購入し建築する為には、下記の該当要件が必要です。 1 購入者が久喜市に財産がない事(持家、または土地がある場合は不可) 2 購入者の親族4親等以内の方が、久喜市または久喜市に隣接する市町村の市街化調整区域に20年以上居住している事。 私はこの条件に該当せず上記物件を購入できませんでした。この規制は一体何を目的にしているのでしょうか。この「条件」規制内容は、不公平で、理不尽で到底納得できるものではありません。時代錯誤の規制です。この規制は憲法違反ではないでしょうか。外国人の購入を規制するのならばまた分かりますが、このような規制がなければ土地の流通がもっと円滑に行き、売主も買主も幸せになると考えます。上記不動産屋さんによると、白岡市も同様な規制をしているが、羽生市では人口流入を図るためにこのような規制は撤廃しているとの事です。地方公共団体によって規制内容が異なることは許されるのでしょうか。この規制が地域活性化に役立つとは思えません。土地の利用促進のために、このような規制を地方公共団体に許してはいけません。地方公共団体をして、この規制を即刻撤廃せしめて下さい。以上	個人	国土交通省	ご提案の土地は、都市計画法第7条において規定する、市街化調整区域に立地していると考えられます。市街化調整区域は市街化を抑制すべき区域であることから、都道府県知事が許可できる開発行為は周辺居住者の日常生活に必要な建築物など都市計画法第34条各号に列挙する要件のいずれかに該当すると認められる行為に限定されています。 同条第1号においては「開発区域の周辺における市街化を促進するおそれがないと認められ、かつ、市街化区域内において行うことが困難又は著しく不適当と認められる開発行為として、政令で定める基準に従い、都道府県の条例で区域、目的又は予定建築物等の用途を限り定められたもの、が許可できる要件として定められています。 なお、久喜市については、地方自治法第252条の17の2第1項の規定に基づき、県条例(埼玉県知事の権限に属する事務処理の特例に関する条例)により、知事の権限に属する開発許可等事務が移譲されており、県に代わって当該条例を定めることができます。	都市計画法第34条第12号	事実確認	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、原則として開発が禁止されているところです。久喜市が地域の実情を踏まえて従前から同市及び周辺にお住まいの方の親族の居住に限り、例外的に開発行為を許可する基準として条例にて定めているものであることをご理解をお願いします。	
271130008	27年10月26日	27年11月9日	27年11月30日	特殊車両通行許可申請の迅速化に対する提案	現在特殊車両通行許可申請を河川国道事務所オンライン申請をするに最近では2-3か月かかるのが常態化している。通行許可が必要な車輦は建設機械などの重機物を輸送する場合がありますが、そうした建設機械が工事現場へ搬入できないことにより工事が進まなかったり、遅れたりして国民生活、経済活動に多大な支障を来している。その原因としては取締の強化や、オンライン申請の際、経路をドローのドアまで求められること、変更申請が実質的に認められず、全て新規申請扱いになること、取り締まりの強化による申請の急激な増大によるものであるが、まず処理する人員の絶対的不足と、オンラインにより全国どこでも申請が可能となったために比較的処理件数の少ない地方の河川国道事務所にも首都圏から申請がなされたら込み、想定していた処理能力を大幅に超えていることが挙げられる。現在通行許可審査事務は入札により業者が選定されているが、その業者が利益を多く取る人が為人員を低く抑えている可能性がある。その為、入札の際、現在の処理件数に見合った人員の配置を条件の一つにすること、そして、申請のブロック化を提案する。全国をいくつかのブロックに分けて申請を受け付けることとする。今の制度では各申請窓口での1年間の処理件数を予測することは困難と思われる。	個人	国土交通省	道路管理者は、車両の構造又は車両に積載する貨物が特殊でありやむを得ないと認めるときは、車両を通行させようとする者の申請に基づいて、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため必要な条件を付して、車両制限令で定める車両の諸元の最高限度を超えた車両の通行を許可することができる。	道路法第47条の2第1項	対応	特殊車両通行許可の審査については、かねてより迅速化に努めてまいりましたが、現在、窓口が混雑し、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。平成26年5月9日付けで公表した「道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化方針」に基づき、効率的で迅速な審査を実施するため、平成27年度より段階的に審査体制の集約化を進めているところです。引き続き、直轄の出先機関(国道事務所等)において職員体制や環境整備が整い次第、順次集約化を進めて参ります。併せて、システムの改修を行うなど、効率的・迅速な審査が可能となるよう改善策を検討・実施しているところです。	
271130013	27年10月27日	27年11月9日	27年11月30日	リコール情報の開示	【具体的内容】 現在、自動車の使用者のみに通知が行われているリコールに関し、所有者の立場であるリース会社へリース車両のリコール対象・非対象、実施状況についての情報開示の改善(メーカーからの通知やホームページでの開示方法の改善等)を図ること。 【提案理由】 現在、リコールに関しては、自動車の使用者のみに対し、通知が行われており、所有者の立場であるリース会社には情報開示がなされていない。国土交通省のホームページにリコール情報は開示されているものの、型式毎の検索が必要になるなど、リース会社が確実にリコール情報を得られる体制になっていない。メンテナンスや車両管理などを担うリース会社が確実にリコールの情報を得ることで、使用者の安全へも寄与することになると思われる。	(公社)リース事業協会	国土交通省	自動車メーカーがリコールを行う際の通知の対象を制限する規制はありません。	道路運送車両法(昭和26年法律第165号)	事実確認	現行のリコール制度においても、自動車メーカーとリース会社との間で、リコール通知の宛先について相談し、自動車メーカーがリース会社に対してリコール通知を行うことは可能です。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- ：規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- ：再検討が必要(「」に該当するもの除く。)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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	
271215012	27年10月26日	27年11月9日	27年12月15日	自動車検査登録情報サービス	<p>【提案内容】 自動車検査登録情報サービス(AIRIS)と軽自動車検査情報提供システムサービスを統合する等、利便性の向上からも同一機関での提供を要望する。 【理由】 現在、自動車の「登録情報」は、登録車は自動車検査登録情報サービス(AIRIS)、軽自動車は軽自動車検査情報提供システムサービスにより電子情報を取得することが可能である。しかしながら、電子情報の取得に必要な契約データ(登録番号(車両番号)+車台番号等)だけでは登録車、軽自動車の別が区分できず、複数件検索等のサービス利用に当たり、サービス提供機関が異なることにより、利便性が低く利用しづらい状態にある。 これについて、軽自動車検査協会の各地方事務所における検査情報を国土交通省が登録車情報と合わせて一元管理することを可能とし、上記サービス提供に同じく同一機関による提供を可能とするよう要望したい。 また、現行のサービス利用時間は、自動車検査登録情報サービス(AIRIS)は「平日及び土日祝日9:00～17:00(年末年始(12月29日～1月3日)はサービス利用対象外)」、軽自動車検査情報提供システムサービスは「平日9:00～17:00(土日祝日及び年末年始(12月29日～1月3日)はサービス利用対象外)」となっており、利便性向上の観点からサービス利用時間を拡大いただくことを要望したい。</p>	(一社)日本損害保険協会	国土交通省	<p>【自動車検査登録情報サービス】 自動車検査登録情報の電子の提供については、道路運送車両法第22条第3項の規定に基づき、同法第96条の15から第96条の17までの規定により国土交通大臣の登録を受けた者(以下「登録情報提供機関」という。)が行うこととしてあり、登録の要件としては、「登録を申請した者が電子計算機及び情報提供業務に必要なプログラムを有するものであるときは、その登録をしなければならぬ。」と定めています。 利用時間については、登録情報提供機関において定められているものであり、データのバックアップ等のシステムメンテナンス業務のため、平日及び土日祝日の17:00～9:00(年末年始(12月29日～1月3日))にあっては全日(サービス利用対象外とされています。 なお、平成25年11月より、土日祝日の9:00～17:00(年末年始(12月29日～1月3日))にあっては対象外)についても利用時間を拡大したところであります。 【軽自動車検査情報提供サービス】 軽自動車の検査情報にかかる電子提供については、国土交通大臣の認可を受けた業務方法書に基づき、軽自動車検査協会の業務として軽自動車検査ファイルに記録された情報の提供を行っています。 当該業務の運用等については、軽自動車検査協会において軽自動車検査情報提供業務取扱規程を定め、同規程第16条から18条までの規定により軽自動車検査協会の承認を受けたもの(以下「承認情報提供機関」という。)が行うこととされています。 利用時間については、承認情報提供機関において定められているものであり、データのバックアップ等のシステムメンテナンス業務のため、平日の17:00～9:00及び土日祝日(年末年始(12月29日～1月3日))はサービス利用対象外とされています。</p>	車両法第22条第3項、第96条の15～第96条の17、軽自動車について、軽自動車検査協会業務方法書第16条第1項第5号(道路運送車両法第76条の28第1項に基づき認可されたもの)、軽自動車検査情報提供業務取扱規程	<p>・制度現行制度下で対応可能 ・利用時間(自動車検査登録情報サービス 検討を予定) ・(軽自動車検査情報提供サービス) 検討を予定)</p>	<p>情報提供サービスを利用されている各損害保険会社が保有している契約データには、所有者氏名・使用者氏名のほか、自動車登録番号(車両番号)、車台番号、車名、通称名、自動車の種別、総排気量又は定格出力等が含まれているとのことです。この内容から登録自動車(普通・小型)、軽自動車の別を区分することが可能であることから、自動車の登録情報及び軽自動車の検査情報ごとにそれぞれの情報提供サービスを利用いただくことが可及と考えます。 ・利用時間について 【自動車検査登録情報サービス】 利用時間については、登録情報提供機関において定められており、その拡大が可能かどうかは登録情報提供機関において判断されることとなります。 なお、今後、利用者等からの要望を受けて、既存登録情報提供機関からの要望があった場合には、国側のシステムにおける、自動車検査登録業務の終了後に実施しているデータのバックアップ等のシステムメンテナンス業務への影響や保守経費等の運用経費の増加等も考慮しつつ、対応が可能かどうか検討いたします。 【軽自動車検査情報提供サービス】 利用時間については、承認情報提供機関において定められており、その拡大が可能かどうかは承認情報提供機関において判断されることとなります。 なお、今後、利用者等からの要望を受けて、既存承認情報提供機関からの要望があった場合には、軽自動車検査協会のシステムにおける検査業務の終了後に実施しているデータのバックアップ等のシステムメンテナンス業務への影響や保守経費等の運用経費の増加等による情報提供料金の増加も踏まえ費用対効果を考慮しつつ、対応が可能かどうか検討いたします。</p>
271215055	27年10月30日	27年11月18日	27年12月15日	貨物運送事業法の規制緩和について	<p>「買物難民等、お困りの方々に対して食事や生活必需品をお届けする場合の基準を緩和していただきたい」 現在、事業者自身が所有している以外の商品を125cc以上の車両にてお届けする場合には「一般貨物自動車運送業」の許可が必要となっている。コンビニエンスストアではインターネットで注文して商品を店頭で受け取る拠点としても利用されている。これらの商品をお客様が何らかの理由で取りに来られない場合、第三者の所有物を有償で運ぶこととなる。規制の対象となる。結果、許可を受けた者以外は運べない状態となるため、実質は対応が不可能となる。「高齢者の孤立化」、「買物難民への対応」等、社会的な課題の解決に役立ちたいと考えているが、この規制が障壁となっているため、配送事業ではなくお客様にサービスによって行う一定の配送サービスについては、「一般貨物自動車運送業」の許可がなくても普通自動車での配送が行えるように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>他人の需要に応じ、有償で、自動車(三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車を除く。)を使用して貨物を運送するためには、貨物自動車運送事業法第3条の規定により、一般貨物自動車運送事業に係る許可を受けなければならない。 他方、他人の需要に応じ、有償で、三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車(以下「軽自動車等」という。)を使用して貨物を運送する場合は、貨物自動車運送事業法第36条の規定により、貨物自動車運送事業に係る届出のみで事業を開始することができます。</p>	貨物自動車運送事業法第3条、第36条	現行制度下で対応可能	125ccを超える総排気量であっても、軽自動車等を使用して買物が困難な方への生活必需品の運送等を行う場合は、事業許可は不要であり、届出のみで事業を開始することができます。
271215057	27年10月30日	27年11月18日	27年12月15日	用途地域内の用途制限(出店制限)の見直しについて	<p>都市計画区域内全域での出店を可能にしたい。 【現状】 ・第一種低層住居専用地域 コンビニエンスの出店不可 ・第二種低層住居専用地域 150m以下の店舗(コンビニエンスストア)可能 上記2区域のように出店不可やコンビニエンスストアとして十分な広さが確保できず(狭小店舗)、十分なサービスを提供できない状態であり出店、店舗面積等の制限について考慮していただきたい。また、カウンターサービスが増加しておりカウンターの延長に伴う増築や改装等についても制限の緩和を考慮していただきたい。 【対応内容】 ・第一種低層住居専用地域 コンビニエンスストアの出店可能 150㎡ 200㎡の店舗での出店可能 ・第二種低層住居専用地域 コンビニエンスストアの出店可能 150㎡ 200㎡の店舗での出店可能 国内小売店の総店舗数は個人商店を中心に年間2万店のペースで減っており、都市部、郊外問わず買物に不便を感じる人が増加している。特に郊外での小売店(スーパー)の撤退により部数、郊外での買物難民が増加している地区が拡大している。コンビニエンスストアは「社会・生活インフラ」として新たな価値を提供していくことができ、地域のセーフティステーションとして、社会への貢献が可能である。このような生活環境の変化に対応し、どのエリアにも優良なサービスの提供ができる店舗のために、生活に便利な商品アイテムの増加に合わせて、必要な面積、必要な数での出店を可能にし社会のニーズの変化に応じて行ききたいと考えている。</p>	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	国土交通省	<p>建築基準法第48条の用途規制により、コンビニエンスストア等の店舗は、各用途地域で建築可能な規模が定められています。ただし、都市計法の変更、特別用途地区や地区計画の活用、同法第48条のただし書きによる特定行政庁の許可により各用途地域に建築可能な規模を超えるコンビニエンスストアを建築することが可能です。</p>	建築基準法第48条	現行制度下で対応可能	<p>建築基準法第48条の用途規制は、市街地の環境を保全するための制限であり、それぞれの用途地域の目的に応じて、建築できる建築物の種類や規模が定められています。と指摘の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ついては、低層住宅に係る良好な住居の環境を確保することを目的とする地域であり、コンビニエンスストア等の店舗についても建築可能な規模等が定められています。ただし、以下の場合には、当該用途地域で建築可能な規模を超えるコンビニエンスストアを建築することが可能です。 ・地方公共団体が土地利用の動向を勘案し、土地利用計画の実現を図るため適切な用途地域へ変更する場合 ・特別用途地区や地区計画を活用して、条例により建築物の用途規制の緩和を定めた場合 ・特定行政庁が第一種低層住居専用地域又は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て許可した場合</p>

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- ：規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- ：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
- ：再検討が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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目
								該当法令等	措置の分類	措置の概要(対応策)	
271215063	27年10月30日	27年11月18日	27年12月15日		<p>【提案内容】 都市計画決定に至るまでの過程において、都市計画により移転・取用をやむなくされる事業者に対し、十分な意見交換の機会を与えるとともに、移転・取用に対する補償内容を提示することを義務付けるべきである。</p> <p>【提案理由】 (a) 規制の現状 都市計画決定にあたり、地域に対する説明会などが行なわれているが、土地取用の対象となる直接の利害関係者に十分な意見交換の機会が与えられているとは言えない。 「取用委員会」の取決に委ねる制度がもたらされているが、取用委員会は、主に補償内容の是非を裁決する機能しか持たず、計画策定の段階で利害関係者が計画の是非を問う機会は設けられていない。 取用に対する補償提示も都市計画決定後になされるため、利害関係者は計画の段階で是非を問うにあたり、十分な情報を与えられているとは言えない。 また、都市計画の実施時期が不明瞭であるにも関わらず、補償交渉後ではないと、移転も出来ない。(補償交渉前に移転をした場合、十分な補償が得られない)</p> <p>(b) 要望理由 都市計画による工場敷地取用が決定しているにも関わらず、計画実施時期が不明瞭であり、補償交渉も開始されない場合、設備投資計画が策定出来ず、工場に対する設備投資も抑制せざるを得ない。また、補償額が明らかにならないと、資金計画にも問題が生じる。 大規模な工場の場合、移転自体が事業の継続に障害をもたらす場合もあり得るが、事業者として意見交換の機会を十分に与えられていない。</p> <p>(c) 要望が実現した場合の効果 中長期的な設備投資計画・資金計画が明確になることにより、積極的な設備投資、事業計画の展開が可能となる。</p>	(公社)関西経済連合会	国土交通省	都市計画法	<p>ご提案を、「都市計画決定までの意見の機会を付与」「都市計画決定までの補償内容の提示」の2つに分けて回答します。</p> <p>【 について】 都市計画法第17条第1項において、都市計画を決定しようとするときは、あらかじめ、その旨を公告し、当該都市計画の案を、当該都市計画を決定しようとする理由を記載した書面を添えて、当該公告から2週間公衆の縦覧に供しなければならぬとされており、また、同条第2項において、同条第1項の規定による公告があったときは、関係市町村の住民及び利害関係人は、同項の縦覧期間満了の日までに、縦覧に供された都市計画の案について、地方自治体に意見書を提出することができることとされています。また、同法第16条において、都市計画の案を作成しようとする場合において必要があるときは、公聴会の開催等住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものと規定されています。</p> <p>【 について】 都市計画決定に基づき都市施設の整備を事業化することとなる場合において、新たに土地を取得する必要があるときは、事業施行者が土地所有者と個別に交渉を行い任意に取得する方法のほか、土地を取得する必要があるときは、都市計画決定の後、都市計画法第59条の都市計画事業の認可又は承認を受け、同法第69条の規定により適用される土地収用法第39条第1項の規定による取用等の取決の申請を行い、取用委員会による取決がなされた後、事業者が土地所有者等に必要な補償を行うこととされています。</p>	<p>【 について】…現行制度で対応可能 制度の現状でも示したとおり、都市計画法において、都市計画の案の作成段階や都市計画の決定段階において住民や利害関係者の意見を反映させる手続を設けており、現行制度で対応が可能です。 また、都市計画運用指針においても、「都市計画決定手続においては、(中略)都市計画に対する住民の合意形成を円滑化し、都市計画の確実な実現を図る観点から、これまで以上に都市計画決定手続における住民参加の機会の拡大、都市計画に係る情報公開及び理由の開示等に意を用いてい(べきである。)、都市計画への住民参加の要請がますます強まる中で、都市計画決定手続における住民参加の機会を更に拡大していく観点から、今後は、都市計画の名称の変更その他特に必要がないと認められる場合を除き、公聴会を開催するべきである。」「旨を記載しています。</p> <p>【 について】…対応不可 都市計画は、都市の将来像を実現するために必要な内容を定めるものであって、都市計画に定められた都市施設が必ずしも直ちに事業化されるものではなく、また、都市計画決定時から実際の用地取得までの間に地価の変動等による補償額の変更も予想されることから、都市計画決定段階で補償内容の提示を義務付けることはできません。</p>	
271215066	27年10月30日	27年11月18日	27年12月15日	<p>【提案内容】 建設業法第26条の規定により建設工事現場に置かなければならない主任技術者、および「監理技術者」について、いわゆる親会社から子会社に仕向中の社員については、「みなし社員」として、当該建設業者が施工する建設工事において、監理技術者として選任できるようにするべきである。</p>	<p>【提案理由】 建設業法第26条の規定により建設工事現場に置かなければならない主任技術者、および「監理技術者」については、当該建設業者と直接的かつ恒常的な雇用関係にあるものでなければならぬとされている(国土交通省の運用マニュアルによる)。また、「在籍出向者」については、直接的な雇用関係とは異なる(「みなし社員」として)ことができないこと、このように規制緩和することによって、当該建設業者を含むグループ企業内における人材活用を活性化し、技術力、経験値の蓄積に寄与するものと期待される。</p>	(公社)関西経済連合会	国土交通省	建設業法第26条 監理技術者制度運用マニュアル	<p>「親会社及びその連結子会社と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)」(平成25年国土建第213号)</p>	<p>建設工事の適正な施工を確保するためには、主任技術者又は監理技術者は所属する建設業者との直接的かつ恒常的な雇用関係が必要であり、これまでも厳格な運用を行ってきたところで、在籍出向者に関しては、出向元と出向先に資本関係がある場合等に在籍出向者を出向先の主任技術者又は監理技術者として配置することを、「親会社及びその連結子会社と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(平成25年11月22日国土建第213号)」等により、現行でも特例的に認めています。</p>	
271215069	27年10月30日	27年11月18日	27年12月15日	<p>1. 困っている現状、経済的損失を生んでいる現状と改善の具体的な内容及び提案理由</p> <p>建設機械等が大型化している中でその建設機械等を現場へ搬入し持ち出すにあたり特殊車両の通行許可に附される条件が大変厳しいあるいは実態に即していないため多くの工事現場で次の様な困っている事態が生じ、同時に経済的損失が発生しています。 経済活動に支障をきたす規制、地域や現場の状況や考慮しない一律の規制について見直しをしていただきます。</p> <p>(1) 超重量に関する審査基準について 超重量の審査において国道、都道府県道、市町村道の道路管理者ごとに審査基準が異なる部分があるため国道は走行できるが都道府県道、市町村道が走行できないため現場に行くことができないという問題が困っている。 改善案、超重量に関する国道、都道府県道、市町村道の審査基準を統一していただきます。</p> <p>(2) 夜間のみの通行というD条件について 現在の制度においては、超重量物あるいは幅が3mを超える場合は一律に午後9時から翌日の午前6時までの夜間のみ通行しか認められていないが、運転者に深夜労働を求めなければならない、深夜の幅員中の走行あるいは作業は危険が大々大困っている。 改善案、一律な条件ではなく、道路が混雑する少ない時間帯を除く(昼間は通行可能にする、大都市圏を除く(地方では昼間も可能とする、交通量の少ない)地域については昼間も可能とする)といったような全国一律な条件ではなく柔軟な条件にしていただきます。</p> <p>(3) 幅の問題について 現在の制度においては、重量が44t、幅は3m(NEXCOの北海道、東北、新潟支社管内は3.3m)となっているが使用し勝手が悪い(困っている)。 改善案、高速道路の専ら活用という観点から限度重量の引き上げ、幅の上限を3.3m(対面通行の区間を除く)に引き上げていただきます。</p>	<p>新高適正安全輸送会議</p>	国土交通省	道路法第47条の2第1項	<p>(1) 超重量に関する審査基準について 道路はそれぞれの道路規格や交通量など目的に応じて構造が異なっていることから、規格によって許可できる場合、できない場合があります。</p> <p>(2) 夜間のみの通行というD条件について 「幅の荷重について」 通行条件の区分が重量で条件となる場合や、幅で条件となり、かつ車両の幅が3mを超える場合は、原則として夜間通行を条件とする基準を定めています(幅が3mを超える場合に一律夜間通行となるのではなく、幅でD条件となり、かつ車両の幅が3mを超える場合のみ、夜間通行となります。)、しかし、この基準は一律に通行時間帯を指定するものではなく、道路及び交通の状況からこの基準によることが不適当と認められる場合は、当該道路の道路管理者が別の時間帯を指定し、又は時間帯を指定しないことができることとしています。</p> <p>(4) 高速道の問題について 建設機械等の分割することができない積載物を運搬する車両の特殊車両通行許可の許可限度値は、算定式により個別に審査しており、特定の上限値を定めている訳ではありません。 幅の許可基準の統一化に関しては、車両の円滑な通行を確保するためにも、これまでの運用実態を見直し、高速道路会社間で統一した運用を行っていくよう、現在、検討を実施しております。</p>			

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- ：規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- ：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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	措置の分類		措置の概要(対応策)
271215088	27年10月30日	27年11月18日	27年12月15日	自動車盗難防止対策の強化	【提案の具体的内容】 自動車盗難防止対策の強化に向け、イモビライザの標準装着の法制化を要望する。 【提案理由】 現在、自動車盗難は組織的窃盗団による転売目的の犯行が主流で、犯行の手口は高度化され、キーをかけるだけの対策では不十分である。自動車盗難による収益は反社会的勢力の資金源となっており、盗難車を用いた国際的テロも散見される。既にEU諸国、臺灣、中東湾岸諸国などではイモビライザの標準装着が法制化されている。米国では部品取付防止のためのVINナンバーが法制化され、イモビライザの法制化には至っていないが、実態として95%の車にイモビライザが装着され、更にイモビライザが装着されればVINナンバーの刻印が免除となるなど高い信頼を得ている。日本においては、数年前まで高級車やRV車など盗難被害の多い車を中心に普及が進んだが、徐々に大家車や軽自動車にも装着されるようになり、2014年の自工会の調査では、国内向けに生産された181車種のうち、標準装着、オプション装着を含めると165車種にイモビライザが装着可能となっている。しかしながら、2014年に国内向けに生産された自動車約438万台のうちイモビライザ装着車は359万台であり、普及率は約82%に留まる。	(一社)日本損害保険協会	国土交通省	道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号)第11条の2第3項において、イモビライザを装備する場合における技術基準への適合義務を規定している。	道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号)第11条の2第3項	検討を予定	イモビライザの装備を義務づけることは、車両価格の上昇につながり、ユーザーへの負担になることから、イモビライザの装備に係る費用と効果について検討して参ります。	
271215093	27年10月30日	27年11月18日	27年12月15日	特殊車両通行許可の標準処理期間の見直し	申請経路が「道路情報便覧」に記載された路線で完結している申請はほとんどなく、行政手続法第5条第1項第2項並びに第6条で規定する標準処理期間は有名無実となっている。申請から許可までの期間が全(推測できないため、その後の運行に多大なる支障があり、工事車両運搬等)についても、工事の遅れの原因ともなっている。許可までの期間は走行できる。経済的損失も看過できないことから、まずは標準処理期間を定めていただき、さらに期間の短縮に努めていただきたい。申請経路が「道路情報便覧」に記載された路線で完結しない場合の標準処理期間を短く定めることが申請者や荷主については国民の安心の確保に繋がる。国民の財産である道路や橋梁を守るため、通行許可制度は必要であり、無許可走行は取り締まるべきだが、取り締まりを強化した結果、申請件数が増大している現実を見据え、審査の人員を増加させ、標準処理期間を短縮する方向で見直すべきである。	日本行政書士会連合会	国土交通省	道路管理者は、車両の構造又は車両に積載する貨物が特殊でありやむを得ないと認めるときは、車両を通行させようとする者の申請に基づいて、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため必要な条件を付して、車両制限令で定める車両の諸元の最高限度を超える車両の通行を許可することができる。	道路法第47条の2第1項 行政手続法第6条	対応不可	特殊車両通行許可申請の審査は「道路情報便覧」に記載のある経路について、システムを利用し、一律の審査が行えるように審査事務の効率化を図っているところです。地方「道路情報便覧」に記載のない経路は、各道路管理者において車両諸元をもとに個別審査が必要となり、申請経路によって審査する道路管理者や審査箇所が異なることとなります。このため、「道路情報便覧」に記載のない経路を含む申請は、申請から許可までの期間にばらつきが出ることになり、標準処理期間を設定することは困難です。 なお、オンライン申請においては申請状況の見える化する取組を行っており、現在の申請処理状況をオンラインで確認することができます。また、簡易算定機能により個別審査箇所を特定することが可能となるため、協議が必要となる道路管理者の数や箇所数を確認することができます。 許可期間の短縮に関しては、平成26年5月9日付で公表した「道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化方針」に基づき、効率的で迅速な審査を実施するため、平成27年度より段階的に審査体制の集約化を進めているところです。引き続き、直轄の出先機関(国道事務所等)において職員の体制や環境整備が早い次第、随次集約化を進めて参ります。併せて、システムの改修を行うなど、効率的・迅速な審査が可能となるよう改善策を検討・実施しているところです。	
271215094	27年10月30日	27年11月18日	27年12月15日	特殊車両通行許可の不許可処分の改革	超重量物輸送の車両の通行許可を申請した場合、目的地付近の道路が通行不可ということで、不許可処分になる場合がある。分別不可能な運搬物は建設機械が大半であり、目的地が工事現場である場合が多く、不許可であれば、目的地に建設機械が運ばず、工事ができないことになる。工事ができないことは申請者のみならず、多くの関係者に不利益が及ぶ。不許可処分の前に申請者との協議を導入するよう改革していただきたい。許可を得て通行できるための指導を導入し、国民の大切な財産である道路を守りながら、なお、通行を可能にする方策を指導していただきたい。	日本行政書士会連合会	国土交通省	道路管理者は、車両の構造又は車両に積載する貨物が特殊でありやむを得ないと認めるときは、車両を通行させようとする者の申請に基づいて、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため必要な条件を付して、車両制限令で定める車両の諸元の最高限度を超える車両の通行を許可することができる。	道路法第47条の2第1項	現行制度下で対応可能	特殊車両通行許可申請においては、申請前に簡易算定機能を利用することにより通行不可、又は個別審査と記載される箇所を特定することが可能です。必要に応じて、支障となる箇所の道路管理者に対して、通行可能な経路を個別に相談することができるため、その結果を受けた申請をすることが可能となります。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- : 規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- △: 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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	
271215101	27年10月31日	27年11月18日	27年12月15日	自動車の登録制度の問題と改善について	1. 封印制度の無駄と経済的損失 道路運送車両法により、自動車の登録車については封印を取り付けない公道を走行できないことになっており、法律の目的は、財産としての車を保護する所有権の公証と防犯にあると思いますが、車は法律から制定された時代よりはるかに普及して財産というよりは日常生活に欠かさない必需品となっています。防犯という点から考えても技術の進歩しい進歩は新たな防犯装置を可能にしていますので封印が果たしてきた役割は終わっていると考えます。 封印のために運輸支那や近隣封印機に車を移動しなければならぬことによる燃料、時間等の経済的損失、封印があるための出庫封印機設置、複雑な手続き等による行政上の無駄が発生し、その負担が車を使用するユーザーの負担となっています。 販売台数の4割にもなるという軽自動車には封印は義務づけられていませんが、何ら社会的問題になることは発生していません、封印を廃止すべきと考えます。 2. OSSに関する問題 平成18年からOSSが稼働を開始し現在では11都府県で新車のみに限って稼働しておりますが、会計検査院も指摘していますように本来の意味での電子申請は稼働から10年を経過しますが僅か数%にも満たないという状態です。平成23年度の国土交通省のデータでは利用率が0.54%となっています。また、システムの開発、メンテナンス費に数百億円を費やしております。会計検査院からの指摘後ハイブリット方式の一部電子、一部紙申請という方式で電子申請の普及を図っていますが、今までの窓口申請より手間が掛かったり、煩雑になったり、外部団体の存在が改善、改善されなかったり、目的とする国民負担の軽減になっておりません。 普及しない最大の理由は、国民が直接手続きを行うあるいは多様な選択肢をユーザーに提供するというを前提にしない現在の登録制度あるいは存在している外部団体をそのまま利用することを前提にシステムが開発されているためと考えます。国民が利用できることを前提としたシステムとすべきと考えます。 封印の廃止、軽自動車と同様な届出制、車庫証明と登録の分離等々短期、長期を含めて改善することは沢山あると考えます。	行政書士法人自動車登録センター新潟	警察庁 国土交通省	1. 封印制度の無駄と経済的損失 登録自動車については、道路運送車両法(昭和26年法律第185号、以下「法」という。)、第4条の規定に基づき、自動車登録ファイルに登録を受けにより自動車の所有権の公証を行っており、登録されている旨を明らかにするため、法第11条の規定に基づき、自動車登録番号標を自動車に取り付けた上、封印の取付けを受けなければならぬとされています。このように登録自動車は、封印の取付けにより自動車登録番号標の取り外しが防止され、所有権の公証がされている登録自動車と、各種の行政目的のために自動車特定する自動車登録番号標の真正な関係が確保されています。一方、軽自動車は登録自動車と比べて一般的に財産的価値が低く、因による所有権の公証を行う必要性が乏しいと考えられることから、上記の登録の対象となっており、封印の取付けも求められていません。 また、封印の取付けは、法第28条の3第1項の規定により、道路運送車両法施行規則(昭和26年運輸省令第74号)第13条に定める封印の取付けを行うことが登録自動車の所有者の利便を増進するものであること等の要件を備えるものに委託をすることができるとしており、運輸支那や出張封印機のみならず、委託を受けた自動車ディーラー等の事業場においても封印の取付けが行われており、ユーザーの負担が過度なものとならないように配慮しています。 2. OSSに関する問題 自動車保有関係サービスのワンストップサービス(以下「OSS」という。)については、平成17年12月から新車新規登録(型式指定車「登録車」)を対象に稼働を開始し、その後利便性向上のための取組を行ってきた結果、平成26年度では、対象手続の6割以上がOSSが利用されております。 また、OSSにより行政手続の合理化が図られることにより、ユーザーがディーラーを支払う手続の代行手数料が減額されるなど、国民の負担軽減につながっております。	道路運送車両法第11条、第28条の3、 道路運送車両法施行規則第8条、第12条、第13条、第14条、第15条、第15条の2、第15条の3、第15条の4 自動車の保管場所の確保等に関する法律第4条	1. 対応不可 2. 事実確認	1. 封印制度の無駄と経済的損失 制度の現状に記載したとおり、封印の取付けが行われない場合、自動車登録ファイルに登録を受けて所有権の公証がされている自動車と、各種の行政目的のために自動車特定しようとする自動車登録番号標との真正な関係を確保できなくなるため、ご提案の内容に対応することは困難と考えます。 2. OSSに関する問題 制度の現状に記載したとおり、OSSは、対象手続の6割以上で利用されており、国民の負担軽減にもつながっているなど、提案内容に事実誤認があります。 なお、OSSの利用促進による更なる国民負担の軽減のため、OSSについては「独立行政法人改革等に関する基本的な方針(平成25年12月24日閣議決定)」に基づき、平成29年度までに全国展開及び対象手続拡大により基本的に拡大するべく(取組みを進めており、また、今後も関係者の意見を踏まえつつ、利便性向上に努めることとしております。
271213104	27年10月27日	27年11月9日	27年12月31日	非自行船(台船等)の保存登記	【具体的内容】 所有者(リース会社)に非自行船(台船等)の所有権保存登記を認めること。 【提案理由】 非自行船(台船等)の所有権の保存登記をしようとする場合、建設機械打刻登記の方法があるが、保存申請者は建設業者でなければ所有権の保存登記ができず、また、所有権の保存登記をも乙区に担当権等以外の設定がなければ、1ヶ月でその原本は閉鎖されてしまう。非自行船(台船等)について、建設業者以外の者も所有権の保存登記が出来るようにすれば、ファイナンスリースやオペレーティングリース等の可能性が広がり、老朽化が進む同業界での設備更新ニーズが高まると予想される。	(公社)リース事業協会	法務省 国土交通省	建設機械抵当法第3条 建設機械抵当法施行令第1条	対応不可	建設機械抵当法は、抵当権の対象となる不動産等を業態上所有することが少ない建設業者が建設機械の設備投資に係る長期融資を受けることを容易にするために、建設業者の最大の資本財である建設機械を担保化することにより、建設工事の機械化の促進を図ることを目的としています。そのため、建設機械である非自行船につきリース会社の申請による所有権保存の登記を認めることは、適当な担保物件を保有することが困難な建設業者の担保対象という建設機械抵当法の趣旨に反することとなるので、適切ではないと考えております。	
271213106	27年10月28日	27年11月16日	27年12月31日	公開空地等の道路、広場等に屋根、ピロティを設置する場合の建築基準法上の建築面積の取扱いの緩和	公開空地の広場等は、賑わいの創出、快適性(憩い)の向上、防災機能の向上、などの多面的な機能を持つが、現行法令では、公開空地等の一般の人が利用する公共性のある通路や広場等に屋根を設置する場合、建築基準法上、屋根及び柱を有することから、「建築物」として取り扱われ、建築上の面積(建蔽率・容積率)に加算されてしまい、多くの公開空地で屋根が設置されていない状況にある。そのため、現状の公開空地等の広場ではバルコニーに活用されない空間が広がっている。しかし、屋根自体を設置することにより雨や直射日光を遮断することによって、空地の効用をより一層高めることが可能となるとともに、東日本大震災のような大規模災害に際して、公衆が安心して風雨をしのげる空間を都市に生み出すことができる。そのため、このような更に有用な空間を生み出す障害となっている建築基準法上の建築上の面積に関する解釈の特例などの設置による規制緩和をお願いしたい。	個人	国土交通省	建築基準法第2条第1号 建築基準法施行令第1条	対応不可	公開空地等の一般の人が利用する公共性のある通路や広場等に屋根を設置する際に、当該屋根を含む工物が法第2条第1号の要件に該当する場合は、建築物として、建築面積及び床面積(延べ面積)の算定の対象となります。ただし、床面積の算定にあたり、公共用歩廊、傘型又は壁を有しない門型の建築物について、十分外気に開放され、かつ、屋内的用途に供しない部分は、床面積に算入しないこととしております。なお、個別の建築物について、前述の要件への該当の判断は、特定行政庁が行います。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(「」)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。
 ・規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
 ・再検討が必要(「」に該当するもの除く。)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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	措置の分類		措置の概要(対応策)
271231013	27年10月30日	27年11月18日	27年12月31日	市街化調整区域での開発制限の緩和について	開発制限がかかっている市街化調整区域、周辺住民の買い物ニーズがある場合、出店を店舗面積等で一律に規制しないように緩和していただきたい。 【現状】 ・市街化調整区域内でのコンビニエンスストアの出店可否の敷地面積規制基準が行政区ごとに異なっている。 ・市街化調整区域内でのコンビニエンスストアの出店時の建物面積が規制されており、標準店舗面積(200㎡)の店舗が出店できない。 ・周辺住民のみならず郊外に向いた車庫、トラック等の配送車、営業車等のニーズが多く買い物に不便を感じる人が増加している。 ・コンビニエンスストアは「社会・生活インフラ」として新たな価値を提供していることができる。 ・郊外部は「利用」できる施設が少なくコンビニエンスストアでの利用が多い状況であるが、店舗面積に制限があるため、最低限必要な売り場面積を確保すると、トイレは1箇所しか設置できない等の不便が出てくる。 ・このような生活環境の変化に対応し、どのエリアにも優良なサービスが提供できる店舗面積、必要な敷地での出店を可能とし社会のニーズに応えていきたいと考えている。	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	国土交通省	市街化調整区域は市街化を抑制すべき区域であることから、開発許可制度において、許可できる開発行為は都市計画法第34条各号に規定する立地基準のみすれかに該当するものに限定されています。 ・市街化調整区域内のコンビニエンスストアの出店については、開発区域の周辺居住者の日常生活のための必要な物品の販売等を営む店舗等の用に供する目的で行う開発行為(都市計画法第34条第1号)に該当すると開発許可権者(都道府県知事等)において判断されれば、許可されることとなります。	都市計画法第34条第1号	対応	開発許可制度運用指針において、法第34条第1号の運用に当たり、建築物の規模制限等の基準を一律に適用し、運用が硬直的にならないよう留意するよう記載しており、本年度、開発許可制度連絡会議において改めて周知を行ったところです。今後も引き続き本事項について周知を図っていきます。	
271231014	27年10月30日	27年11月18日	27年12月31日	建築確認における国土交通大臣による図書省略認定制度の審査手続の合理化	【提案内容】 建築基準法施行規則第1条の3(図書省略)の規定に基づく大臣認定取得に当たり、認定制度の審査手続の合理化を行うべきである。 【提案理由】 建築基準法施行規則第1条の3(図書省略)の規定による大臣認定取得に当たり、国土交通省の審査が長期化している傾向にある。 国土交通省の審査に先駆けて受ける指定性能評価機関での構造安全性の厳格な審査に3～5ヶ月以上、国土交通省への申請関連書類(設計仕様書等)作成に指定性能評価機関等と書式や文言についてやり取り等で1～3ヶ月程度、さらに国土交通省にて、3～4ヶ月の審査期間を要している状況である。 新規に開発した構造システム等をより速やかに世に出すことができるよう、認定制度の審査手続の合理化を行うべきである。	(公社)関西経済連合会	国土交通省	・ 建築基準法第68条の25第6項に規定する審査は、その内容に応じて審査内容及び審査期間がそれぞれ異なります。 ・ 図書省略の大臣認定は、国土交通大臣があらかじめ安全であると認定した構造について、通常の構造計算書の代わりに国土交通大臣が指定した計算書をもって確認申請図書とすることができる制度であり、設計ルール(システム)を認定することから、他の種別の大員認定と異なり、特殊な認定制度です。 ・ また、多くの修正が必要な場合や、指摘事項に対する回答に時間がかかるなどの場合については、申請書の提出から認定書の交付までに一定の審査期間を要する場合があります。	建築基準法施行規則第1条の3同法第68条の25	現行制度下で対応可能	審査内容は個別性が高いため、審査手続を一律に合理化することは困難であると考えますが、引き続き審査期間の適正化に努めてまいります。	
271231015	27年10月30日	27年11月18日	27年12月31日	防耐火認定制度における認定試験制度の合理化及び他の法規制改正に伴う使用材料変更時の柔軟な対応の実施	【提案内容】 防耐火認定制度における認定手続について、認定書に記載されている材料より明らかに防耐火性が高いと証明できる場合については、認定試験を行わずに認定に追加できるようにするなど、合理化すべきである。 また、他の法規制改正に伴う使用材料変更時等に際し、同等以上の性能を持つ代替品の使用については既存の防耐火認定で読み替えを可能とするなど柔軟な対応をすべきである。 【提案理由】 個別認定である防耐火認定制度では、そこに使用する材質、寸法等が詳細に記載されており、それ以外のものを使用する場合は既存より明らかに防耐火性が高い材料である場合においても、新たな認定が必要である。認定試験の受験数が多く、長期間を要するとともに、認定試験費用も膨大となっていることから、認定試験の合理化により開発期間や費用を大幅に軽減することができると考える。 また、例えば、本年9月に厚生労働省から、リフラクトリーセラミックファイバー(RCF)が特定化学物質の第2類に追加するという政令が公布され、11月より施行される。RCFはALC(軽量気泡コンクリート)の目地部等、建築物の壁や床にファイアーストップ材として使用されている材料であり、これらの防耐火認定に使用材料としてその内容が規定されているため、代替材料を用いようとするとならば防耐火認定を取得する必要が生じる。厚生労働省が意図する作業者の健康被害のリスクをいちは早(回避するためにも、RCFと同等以上の性能をもつ代替品の使用については既存の防耐火認定で読み替えが可能とするなど柔軟な対応をすべきである。	(公社)関西経済連合会	厚生労働省 国土交通省	・ 建築基準法第68条の25第1項の規定に基づく(構造方法等の認定を受けるに当たっては、あらかじめ指定性能評価機関において性能評価を受ける必要があります)。 ・ 防耐火の認定において、既に認定を受けた仕様と比べ、防耐火同等以上の性能を有する材料(RCF同等材料)について検証した場合は、改めて試験を受ける必要はありません。	建築基準法第68条の25第1項	検討を予定	既に認定を受けた仕様と比べ、防耐火同等以上の性能を有すると指定性能評価機関が判断した場合は、改めて試験を受ける必要はありません。 なお、今般の労働安全衛生法施行令の改正により特定化学物質の第2類物質に位置付けられたリフラクトリーセラミックファイバー(RCF)については、取り扱いに際して、呼吸器具の装着等が求められるようになっており、建設現場での施工が困難となった実態を踏まえて、RCFと同等の性能を有する材料(RCF同等材料)について検証した上で、RCF同等材料を用いた大臣認定について、今後の対応を検討する予定です。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- ：規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- ：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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果				規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	措置の概要(対応策)	
271231016	27年10月30日	27年11月18日	27年12月31日		<p>【提案内容】 高齢者の住み替え、空き家対策の観点からも、既存建物の有効利用を推進するため、以下のとおり、建築基準法に基づく確認申請上の規制の取扱いについて緩和を検討すべきである。 木造以外の小規模建築物(階数2以下、延べ面積500㎡以下、高さ13m以下、軒高9m以下)の大規模修繕・模様替えについて、木造と同様に確認申請の適用除外とする。 防火地域・準防火地域外の増改築について確認申請が不要とされる床面積「10㎡以内」の規定について、床面積の上限を拡大する(例、20㎡)。また、防火地域・準防火地域においても単体規定の適用を除外する。</p> <p>【提案理由】 生活、家族構成の変化により、リフォームの必要性があっても、建築基準法上の取扱いや手続の制約などにより、断念されているケースが多いと推測される。高齢者の住み替え、空き家対策の観点からも、既存建物の有効利用を推進するため、確認申請上の規制について緩和を検討すべきである。</p>	(公社)関西経済連合会	国土交通省	<p>【 について】 建築基準法第6条第1項第1号～第3号に掲げる建築物について、大規模の修繕若しくは大規模の模様替えを行う場合、建築確認の手続きが必要となります。</p> <p>【 について】 建築基準法第6条第1項第1号～第4号に掲げる建築物について増改築する場合は、建築確認の手続きが必要となります。ただし、防火地域及び準防火地域外において建築物を増改築する場合、その増改築に係る部分の床面積の合計が10㎡以内であるときは、建築確認の手続きが不要となります。</p>	建築基準法第6条	対応不可	<p>建築基準法は、建築物の敷地、構造、設備及び用途に関する最低の基準を定めて、国民の生命、健康及び財産の保護を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的としております。</p> <p>建築確認等は、個々の建築物が法令の定める基準に適合して建築されるよう、法の実効性を担保するために、建築主事等がその計画及び建築物について、適法性をチェックするために行うものです。</p> <p>ただし、すべての建築行為について、一律に建築確認等を求めることは、経済的に不合理であることから、建築確認等に係る行政コストと違反の発生可能性を比較考量し定める最低の範囲で建築等を行う場合(小規模な木造建築物の大規模修繕・模様替え、防火・準防火地域外で行う10㎡以内の増築・改築・大規模修繕・模様替え)については、建築確認等を不要としていることとします。</p> <p>各提案は、「提案」については、小規模の木造建築物に比べ構造安全性の検証が難しいこと、「提案」については、増改築に係る部分の床面積の合計が大きいと、従前の建築物と大きく異なること、等の理由により、現行法で定める最低の範囲を超えて建築確認等を不要とするものであるため、国民の生命、健康及び財産の保護の観点から対応は困難であると考えております。</p> <p>なお、提案 後段について、建築基準法の単体規定は、例外なくすべての建築物に適用されます。また、提案理由にある既存建物の有効活用については、重要な政策課題であることから、その推進を図っているところ。住宅投資に占めるリフォーム投資の割合は増加傾向で推移しています。</p>	
271231021	27年10月27日	27年12月9日	27年12月31日		<p>【具体的内容】 「自動車登録システム」と「自動車税の徴税システム」を一体化して運用すること。</p> <p>【提案理由】 「自動車登録システム」は国が運営し、「自動車税の徴税システム」は地方自治体が運営していることから、両システムが一体化していない。一部連携(「自動車登録システム」のデータを「自動車税の徴税システム」に反映している部分もある)がある。両システム間にタイムラグがあり、「自動車税の徴税システム」のデータがアップデートされていない場合がある。両システムを一体化することにより、次のようなメリットが期待でき、利用者・行政機関ともに、効率化が図られる。</p> <p>内容の重複する書類を国・地方自治体の双方で提出する利用者の事務負担が軽減されるとともに、これを国・地方自治体の双方で確認する行政の事務の効率化が図られる。</p> <p>両システムを一体化することにより、「自動車税の徴税」データについて常に最新のものを確認することができる。</p>	(公社)リース事業協会	総務省 国土交通省	<p>自動車登録検査業務電子情報処理システム(以下「MOTAS」という)は、全国93カ所の運輸支局等とデータセンターを回線で結び、オンラインリアルタイム処理方式により、自動車の新規登録、移転登録、継続検査等の業務を支援し、自動車の登録情報を一元的に管理するシステムです。また、MOTASは関係する行政機関とシステム連携をしており、MOTASで管理している自動車の登録情報を、他の行政機関に提供することにより、犯罪捜査や徴税事務や自動車安全環境行政への活用など、様々な行政執行に活用されており、他の各種行政・制度を支える重要な基盤となっています。</p> <p>各都道府県においては、税基幹システムにより、自動車の賦課徴収業務を行っています。同システム内において、取得された自動車に係る自動車の申告書データを取り込んでおり、データの確認や年度途中の所有権移転等の反映を行うため、MOTAS情報を定期的に取り込み、突合しているところです。そうしたデータを元に、毎年、賦課期日現在(4月1日)の自動車税の納税通知書の作成や納税(5月末日納期限)があったものの収納等を行っています。</p>	道路運送車両法第6条第1項、自動車登録令第6条～第8条、自動車登録規則第1条～第4条、地方税法第145条～第151条	現行制度下で対応可能	<p>自動車税の定期賦課については、「制度の現状」のとおり、日々徴税業務が発生しているものではなく(自動車の取得・登録時に窓口において納付される月割課税分を除く)、基本的には毎年の定期賦課・徴収を行えるように、個々の自動車の情報が各都道府県の税基幹システムにおいてアップデートされていけば問題ないものと考えております。</p> <p>(なお、自動車の登録情報については、毎日、運輸支局の業務終了後に当日の更新データの取りまとめを行っており、都道府県は、翌朝の業務時間開始前には当該データを入手可能となっているところ。当該データの税基幹システムへの反映時期については、都道府県の判断で適時適切に行えるようになっています。)</p> <p>その他、自動車の徴税、データのアップデートに関しまして、都道府県において、税の収納情報をシステムに反映し管理するものですが、金融機関やコンビニエンスストアで納付した場合、当該機関と情報のやりとりが生じるため、収納情報のシステムへの反映が数日～1週間程度は必要となることとします。この点については、MOTASと税基幹システムを一体化したとしても解消されるものではありません。</p> <p>なお、自動車の検査登録・徴税事務につきましては、平成17年度より自動車保有関係のワンストップサービス(OSS)を導入しており、従来、運輸支局、県事務所等に出頭して行っていた手続をオンラインで一括で行うことが可能とすることにより、申請者の利便向上を図ってきたところです。</p> <p>OSSについては、関係省庁及び都道府県が連携して、平成29年度までに全国展開や対象手続を拡大し、申請者の更なる利便向上を図っていくこととしています。</p>	
271231023	27年10月30日	27年12月9日	27年12月31日		<p>現状、開発申請手続きに地区により差がある状況。 例えば福岡市では開発申請手続き後、境界確定、事前協議、協議申請、本申請で約3ヶ月、開発検査から公告、建築着工までに1ヶ月の計約4ヶ月の期間を要しており、他県でも窓口となる行政区で日程差が発生している。 具体的には各地区によって期間の格差(3ヶ月～6ヶ月)があり、期間の格差の是正、または期間短縮、簡素化の緩和を考慮していたとしたい。 工期を短期にする事、地域の格差をなくし手続きを簡素化で統一することによって早期に事業の進行が可能になり、地区の活性化に繋がっていくと考える。</p>	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	国土交通省	<p>開発許可に関する事務は、自治事務として都道府県等の開発許可権者により行われています。 都市計画法第29条第1項の規定により、開発行為をしようとする者は、あらかじめ許可を受けなければならないとされています。</p>	都市計画法第29条第1項	現行制度下で対応可能	<p>開発許可に関する事務については、地方公共団体の自治事務であり、開発規模や立地といった開発内容のほか、各開発許可権者の取扱件数、事務処理体制等により処理期間に差が生じる場合があります。</p> <p>一方、開発許可に関する事務が都市計画法に基づき適正に運用されるよう、開発許可権者に対し技術的助言として発出している開発許可制度運用指針において「開発許可申請に係る提出書類等の簡素化・統一化」や「標準処理期間(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)の設定」を図るよう記載しているところです。</p> <p>各許可権者において設定された標準処理期間を基に手続が行われるよう周知を続けていきます。</p>	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)、()については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- : 規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- △: 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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果				規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	措置の概要(対応策)	
271231029	27年11月1日	27年12月9日	27年12月31日	不動産取引における重要事項説明書画面等の電子化	<p>【提案の具体的内容】 不動産取引における重要事項説明書、媒介契約書面及び37条書面について現行法令上「書面」とのみあるのを電子署名したうえで電磁的方法による交付も認めることとする。</p> <p>【提案理由】 国土交通省が主催した「ITを活用した重要事項説明等」のあり方に係る検討会(最終とりまとめ(本年1月)の13ページ)において、上記文書について「電磁的方法による交付を法令上可能とすることについて検討するべきである(宅建業法改正事項)」としており、すでに方向性は明かになっている。 http://www.mlit.go.jp/common/001080067.pdf</p> <p>日本再興戦略において「対面・書面原則を転換し、「原則IT」をルール化する」ことが明確に閣議決定されており、一刻も早く実施すべきである。</p> <p>なお、当連盟は、日本再興戦略に記述のある「IT利活用を推進するための新たな法制上の措置」に係る具体的な提案を実施しており、本件もその一環として次期通常国会において実施することを提案している。 http://jane.or.jp/topic/detail?topic_id=458</p>	(一社)新経済連盟	国土交通省	宅地建物取引業法第34条の2に定める書面(媒介契約成立後の書面)、第35条に定める書面(重要事項説明書)及び第37条に定める書面(契約成立後の書面)については、書面に交付する必要があります。	宅地建物取引業法第34条の2、第35条及び第37条	検討に着手	宅地建物取引業者が交付する書面の電磁的方法による交付については、平成26年度に「ITを活用した重要事項説明等」に係る検討会において検討が行われ、その最終とりまとめにおいて、「電磁的方法による交付を法令上可能とすることについて検討すべき」とされたところで、今後は、平成27年8月31日より始まった「ITを活用した重要事項説明の社会実験」の結果を注視しつつ、検討を行っていきます。	
271231030	27年11月1日	27年12月9日	27年12月31日	不動産取引の重要事項説明での対面原則の完全解禁	<p>【提案の具体的内容】 不動産取引の重要事項説明は対面で行うことがあくまで解釈として行われており、「ITを活用した重要事項説明に係る社会実験が行われているが、一刻も早くすべての取引分野において対面との解釈を撤廃し、「IT活用等による非対面取引」での説明を認めるべきである。</p> <p>【提案理由】 新経済連盟は、国土交通省が主催する「ITを活用した重要事項説明等」のあり方に係る検討会において、インターネットの活用でも、重要事項説明を法律が求めている趣旨を達成できることを説明してあり、対面という方法のみに限定する合理的な理由がないことを説明してきた。 http://www.mlit.go.jp/common/001042273.pdf</p> <p>上記検討会の最終とりまとめに基づき現在、一部の取引分野において社会実験が行われている。一方で、日本再興戦略で「対面・書面原則を転換し、「原則IT」をルール化する」ことが明確に閣議決定されていることから、一刻も早く解釈を変更して完全解禁をすべきである。</p> <p>なお、日本再興戦略で記述のある「IT利活用を推進するための新たな法制上の措置」に係る具体的な提案をしており、本件もその一環として整備すべきである。 http://jane.or.jp/topic/detail?topic_id=458</p>	(一社)新経済連盟	国土交通省	宅地建物取引業法第35条に規定される重要事項説明については対面で行う必要があります。	宅地建物取引業法第35条	検討に着手	ITを活用した重要事項説明については、平成26年度に「ITを活用した重要事項説明等」に係る検討会において検討が行われました。その最終とりまとめにおいては、賃貸取引と法人間取引を対象とした「ITを活用した重要事項説明の社会実験(最大2年間)」を行い、その結果の検証のための検討会を設けて、トラブルの発生状況等を検証し、問題ないと判断されれば、賃貸取引及び法人間取引について本格運用へと移行すること、個人を含む賃貸取引については、検証結果を踏まえて社会実験又は本格運用を行うことを検討することされました。これを踏まえ、国土交通省において、5月14日に社会実験のガイドラインを公表、7月30日に社会実験を実施する登録事業者を決定し、8月31日より社会実験を開始しました。	
271231036	27年11月13日	27年12月9日	27年12月31日	遊覧飛行(操縦体験)における	<p>ヘリコプターを使用した 運送事業・航空機使用事業を行っています。 以前、名古屋空港にて「ソーラーインパルス」とい海外からの航空機が着陸し、そのスタッフが「体が鈍るので訓練飛行をして欲しい、飛行ライセンス(免許)はFAA(米国)連邦航空局)のモノを持っている」との依頼がありました。現法令等により、事情を説明し、お断り致しました。</p> <p>日本では、例えば海外の飛行ライセンスを持っているようでも 操縦練習許可書(約2週間)と訓練飛行エリア申請(約2週間)が必要で訓練を開始するのに最低4週間必要となります。その為、即飛行というのが出来ません。</p> <p>また、操縦練習許可書を保有するには、日本国内にある指定された航空機検査が実施可能な医療機関で検査を受けることが必要である為、予め海外での申請等は不可能であり、来日後の申請が必要で4週間の時間について短縮は出来ません。</p> <p>航空先進国である米国では他国のライセンスを保有する者については、飛行教官同乗であれば、申請等無しで即飛行が可能です。 ただし、ソロフライト(1名での飛行は不可)</p> <p>国により技量の違いがある等の事由だとは思いますが、ライセンス(免許保有者)と確認出来れば、飛行訓練が簡単にできる等の規制緩和は出来なんでしょうか？</p> <p>爆買い等、インパウンドの方が騒がれている一方、そういうお客様が熟成してくれば、物欲がなく、文化等の体験を愉しむという方向も増えてくると思われれます。 社の中で富裕層の方等は 操縦体験をしたい...等も 今後増えてくるかとも思います。</p> <p>海外のライセンスにおける練習許可書等の申請撤廃による即時飛行許可。 もしくは、海外ライセンス訓練飛行を即時担当出来るという教育証明制度等、検討して頂ければ幸いです。</p> <p>以上、ご検討の程 宜しくお願い致します</p>	民間企業	国土交通省	操縦技能証明を受けていない者が操縦の練習を行う場合には、航空法第35条に基づき許可を受ける必要があり、航空交通管制区又は航空交通管理圏を飛行する場合には、それに加えて同法第92条に基づき許可も受ける必要がありますが、海外ライセンス所持者については、同法第35条及び第92条に基づき許可を受ける必要はなく、同法第28条第3項に基づき許可を受けることができるので、飛行が可能です。	航空法第28条第3項 業務範囲外許可申請	現行制度下で対応可能	海外ライセンス所持者であれば、航空法第28条第3項に基づき許可を受けることができるので、教官の同乗や操縦練習許可も必要なく飛行することが可能です。また、申請から許可までおよそ1週間程度かかるものの、来日前に事前申請することにより、速やかに飛行することが可能です。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- ：規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- ：再検討が必要(「」に該当するもの除く。)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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	
280115110	27年11月26日	27年12月22日	28年1月15日	通訳案内士法(1949年法第210号)第36条等の廃止	<p>注：本提案の内容は提案者の個人的見解であり、また、提案者が所属する法律事務所他の弁護士の意見ではない。</p> <p>通訳案内士法について、業務独占資格制度(同法第36条)を廃止し、名称独占資格制度(同法第37条)のみを存続させる規制緩和を早急に実施されたい。</p> <p>通訳案内士法上、対価を得て行う通訳案内は通訳案内士に独占されているため(業務独占資格制度)、通訳案内については、「有償のプロフェッショナル」と「無償のボランティア」という両極端の選択肢のみが許容されており、その中間である「少ない報酬や謝礼を受け取りながら、時々、通訳案内を行う普通の市民」の活動は禁止されている。</p> <p>もっとも、近時、我が国でもシェアリングエコノミーという考え方が浸透しつつあり、個人が有する知識や経験を訪日外国人旅行者に提供したいという国民のニーズは高まっている。かかる個人が通訳案内を行うようになれば、通訳案内を行う者の確保がより容易になり、地域における観光やビジネスの魅力を高める取組みに資する効果も期待できる。しかし、かかる個人の中にはプロフェッショナルとして通訳案内を行うことを意図しない者も多く、そのような者全てに通訳案内士資格の取得や特例ガイドの研修を受けることを求めることは現実的ではない。また、訪日外国人旅行者のニーズも多様化しており、資格や研修で得られる画一的な知識・経験ではなく、個人が有している生のユニークな知識・経験を体験したいという旅行者も増えているが、従前の画一的な資格・研修といった制度は、かかるニーズに応えるような内容の通訳案内を想定していなかったと思われる。</p> <p>このように、通訳案内を提供する側及び受け取る側のニーズの多様化により、従来の制度の枠組みでは十分に対応できないニーズが生じている。そもそも、現行の業務独占資格制度は1949年に開始されたものであるが、現時点でそれを維持するだけの立法事実があるのかは、批判的に検討されるべきであろう。</p> <p>他方、国家資格を保有する通訳案内士による通訳案内に対するニーズも存在することから、通訳案内士業は「名称独占資格」として維持することが望ましいと考える。</p> <p>したがって、上記のとおり規制緩和を実施することで、通訳案内を提供する側・受け取る側のニーズに応え、より広い選択肢を与えることが、訪日外国人旅行者の利便性や快適さを向上させるためには必要であると考える。</p>	個人	国土交通省	通訳案内士法	対応不可	<p>通訳案内士については、訪日外国人旅行者が増加し、ガイドに対するニーズが高まる中、その絶対数の確保に加え、質の確保が課題であると認識しております。</p> <p>このため、観光庁においては、全国ガイドについては、試験の出題方針や合格基準の見直し、試験の受験者数の増加への取り組み等により、合格者数を増やし、量の確保に取り組んでいます。</p> <p>また、地域のニーズにきめ細やかに対応するとともに、個人が有する知識や経験を活かせるよう、昨年9月より構造改革特区制度を活用した特例ガイドを創設しています。</p> <p>これにより、地方自治体の研修受講といった簡易な手続きにより、ガイドを出来るようにしたところです。</p> <p>なお、業務独占については、無資格ガイドによる我が国の歴史や文化についての不正確な説明や、特定の店において効果が不明な健康食品の購入を勧誘されるなどの問題が生じていることから、まずは通訳案内士の量と質の確保に取り組むことが先決であると認識しております。</p>	
280115111	27年11月30日	27年12月22日	28年1月15日	通訳案内士を必要とするツアーのガイドライン化	<p>【提案内容】 通訳案内士を必要とするツアーのガイドライン化</p> <p>【提案理由】 現在、訪日外国人旅行者向けのツアーにおける通訳案内業務については通訳案内士に行わせることになっているが、どのようなツアーが対象になるか明確化すべき。例えば、観光施設の担当者が日本語で説明する場合の通訳についても通訳案内士が必要になるなどが不明確。</p>	(公社)関西経済連合会	国土交通省	通訳案内士法	検討を予定	今後、左記の検討会における事例以外に通訳案内士を必要とするツアーの明確化に向け、ガイドラインの策定等、必要な措置を検討していきたいと考えております。	
280115112	27年11月30日	27年12月22日	28年1月15日	通訳案内士資格制度の見直し	<p>【提案内容】 通訳案内士資格制度や試験内容等の見直し</p> <p>【提案理由】 訪日外国人旅行者の増加にともない、通訳案内士の数が不足。通訳案内士法では、報酬を受けて、通訳案内を行う者は通訳案内士試験に合格し、都道府県知事の登録を受けなければならないことになっている。また、その試験の難易度が高いため、有資格者がなかなか増加しないという問題が発生している。現資格制度や通訳案内士の試験内容等の見直しを行うべき。</p>	(公社)関西経済連合会	国土交通省	通訳案内士法	対応	<p>通訳案内士については、訪日外国人旅行者が増加し、ガイドに対するニーズが高まる中、その絶対数の確保に加え、質の確保が課題であると認識しております。</p> <p>このため、観光庁においては、全国ガイドについては、試験の出題方針や合格基準の見直し、試験の受験者数の増加への取り組み等により、合格者数を増やし、量の確保に取り組んでいます。</p>	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- : 規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- △: 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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	措置の分類		措置の概要(対応策)
280215005	27年10月22日	27年11月9日	28年2月15日	新幹線高架下空間の有効活用について	私が住んでいる地区は、農業専用地域に指定されている既に区画整理の完了した良好な田園地帯です。この様な耕地整理の終わった水田を斜めに区切って建設される新幹線が計画されています。TPPも導入され農業に大きな変革が求められるようになっている今日、巨大な空間が田園の中にも出現しようとしています。 しかしこの空間を地元の農業者が、農業の構造転換のために活用出来ないかを考えようとするとき、現在の規制(多分法規制ではなく、私企業の所有する構築物に関する権利なのだろうと思います)がでは公共の利益になる事業でかつ空間を借受ける私企業の活動に支障がないことが条件となっております。しかし、農業にとって革命的とも言える変革が求められるとき、公共的なインフラである高架下の活用の権利を私企業のみで限定することなく(広く自然環境を保全する役割も果たしている農業者に分け与えることはできないでしょうか、当然、高架の上には新幹線が行き交うわけですから、安全を脅かすような利活用が除外されることは必須だと思います。対象となる空間は全面的には膨大になります。この空間を別途建設することを考えれば大きな資産が眠っているとも言えます。ぜひ、所管官庁、企業および農業者を交えた検討組織を立ち上げていただきたく提案いたします。	個人	国土交通省	整備新幹線及びJRが所有する新幹線の鉄道施設は、一義的にJRが維持管理しております。		その他	新幹線高架下の活用を含め、鉄道施設をどのように使用するかについては管理者であるJRの判断によるものとなっております。	
280215054	27年11月10日	28年1月13日	28年2月15日	自動化ゲート利用者への免税販売制度の周知強化	【提案の具体的内容】 入国時に自動化ゲートを利用する外国人旅行者に対して、免税販売を利用する場合はパスポートに認印が必須であることを周知徹底する。 【提案理由】 日本在留資格を有する外国人(再入国許可を有する者に限る)については、所定の登録手続き(指紋情報の提供等)をすることで、入国審査官から認印を受けるとなく、自動化ゲートを通して出入国ができる。 自動化ゲートにおける非居住者の確認は(パスポートの認印の有無で判断することと規定されている。自動化ゲート利用者は通常の手続きでパスポートに認印をもらうことはなく、別途認印を自ら申し出なければならない。この周知が十分でないために、免税購入できずにクレームやトラブルに繋がるケースがある。	(一社)日本経済団体連合会	法務省 財務省 国土交通省	外国人旅行者向け消費税免税制度(輸出品販売場制度)とは、輸出品販売場(いわゆる免税店)を営業者が、外国人旅行者などの非居住者に対して、その輸出品販売場において、免税対象物品を一定の方法で販売する場合に、消費税が免除される制度です。 免税店において免税販売できるのは、外国為替及び外国貿易法第6条第1項第6号に規定する「非居住者」に限られており、免税店では、購入者から提示された旅行券に押印された出入国の証印等により、購入者が非居住者であることを確認します。 自動化ゲートの利用者は、旅行券に出入国の証印が押されないため、これにより、免税店において非居住者であることが確認できない場合は、購入者は免税で購入することができないこととなります。 このため、国境庁ホームページ「輸出品販売場制度に関するQ&A(平成26年8月)」に掲載し、自動化ゲートを利用する場合であっても、認印が必要な旨を自動化ゲート通過時に申し出ることにより、証印を受けられる旨の注意喚起を行っています。 なお、法務省入国管理局においては、従来から、自動化ゲート利用者で証印が必要な方に対して、自動化ゲートの通過時に職員に申し出るよう法務省ホームページにおいて周知しています。	消費税法第8条第1項、消費税法施行令第18条第2項、外国為替及び外国貿易法第6条第1項第6号	対応	免税で購入するためには、免税店において、購入者のパスポートに押印された出入国の証印等により、購入者が非居住者であることの確認を受ける必要があること及び自動化ゲートの利用者は、通常、証印が押されないが、自動化ゲート通過時に申し出ることにより証印を受けられることについて、以下のサイト等に掲載し、自動化ゲートの利用者に対する一層の周知徹底を図ります。 法務省ホームページの自動化ゲート利用者案内ページ 日本政府観光局(JNTO)の外国人旅行者向け免税情報サイト	
280215059	27年11月19日	28年1月13日	28年2月15日	海外OTA経由の予約規制強化の件	海外OTA(オンライントラベルエージェンツ)経由の予約に関し、昨今「取消料」が発生する直前まで予約を入れた(グミ予約)、開航のキャンセルにより空室が出てしまい、売上損失に繋がるケースが増加しております。 提案事項として、施設単体での規制強化(宿泊約款の変更等による、キャンセルポリシーの改定)だけでは、完全に防止する事は難しい為、「海外旅行の際の法律、的的なもの整備が可能であれば検討してもらいたい。	札幌パークホテル	国土交通省	旅行取引については、旅行業法により、旅行取引の公正の維持、取引の安全の確保のため、旅行業者に対する規制が設けられているところです。 他方、消費者による予約の取消等の契約行為は、「契約自由の原則」に委ねるべき事項であり、これについては、当事者間の契約及び民法法のルールに服します。		対応不可	消費者による予約の取消等の契約行為は「契約自由の原則」に委ねるべき事項であり、ご提案については、キャンセル料発生時期の前倒し等、当事者間の契約により対応されるべきものです。	
280215071	27年11月25日	28年1月22日	28年2月15日	公有水面埋立てにおける免許付与の対象拡大	【提案の具体的内容】 私人(民間企業)が行う公有水面埋立てについて、「公共の利益に寄与する、場合として、地域の活性化に寄与する埋立てについても免許付与の対象とすべきである。 【提案理由】 現在、公有水面埋立法に基づき、私人(民間企業)が埋立てを実施する場合、免許を付与される対象は、「公共の利益に寄与する、もの」となっており、電力やガス等が許可を受けている。 地方創生がわが国の最重要課題となる中、例えば航空機産業や造船業など、経済波及効果や雇用創出効果が大きく、地域の活性化に寄与する産業がある。このような産業に係る埋立てについても「公共の利益に寄与する」とみなして免許を付与し、私人の埋立てを認めるべきである。 要望の実現により、地域経済を支える産業の生産活動が維持・強化され、地域の持続的な発展につながると考えられる。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	公有水面において埋立てを行おうとする者は、公有水面埋立法第2条第1項の規定により、都道府県知事(港湾区域内にあっては港湾管理者、以下「免許権者」という。)の免許を受ける必要があります。 私人が行う埋立ての免許については、国有財産である公有水面の埋立てを認めるものであることから、昭和40年通達において、原則として、公共の利益に寄与するものについて行うこととされています。	公有水面埋立法第2条第1項、公有水面埋立ての適正化について(昭和40年9月1日埋立法第2021号)建設省河港第341号運輸省港務局長及び建設省河川局長通達)	現行制度下で対応可能	一般論として、昭和40年通達に定める「公共の利益に寄与するもの」の解釈において、「地域の活性化に寄与するもの」が含まれるものであると考えられますが、個別の埋立出願については、公有水面埋立法に基づく免許権者である都道府県知事等が地域の実情等を踏まえて「公共の利益に寄与するもの」であるか否かを判断することとなります。 すなわちいかなる埋立てに免許を与えるかといった判断は、原則として免許権者である都道府県知事等の裁量に委ねられているものであり、昭和40年通達が前提の埋立てを免許付与の対象から排除しているものではありませんので、当該通達の改正等の必要はないものと考えます。 なお、提案理由の中で示されている「造船業」については、平成25年度に広島県において民間造船所のドック等の設置を目的とした埋立免許がなされた事例があります。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- ：規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- ：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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果				規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	措置の概要(対応策)	
280215093	27年12月22日	28年1月27日	28年2月15日	大街区化における廃道許可手続きの簡素化(議会承認の不要化)	【具体的内容】 都市計画決定等で大街区化が確定した場合における道路法上の路線変更、廃止のための議会承認手続きについては免除すべきである。 【提案理由】 道路の廃道(付替)に当たっては、都市計画決定後に道路法上の路線変更、廃止のための議会承認が必要となる。都市計画決定を伴う事業では、都市計画手続きにおける縦覧を行うため地域住民の意見を聴く手続きを行っているにも関わらず、改めて議会承認手続きが必要となり、時間がかかっている。 都市計画決定等で大街区化が確定した場合における道路法上の路線変更、廃止のための議会承認手続きについて免除されれば、大街区化における協議・手続きが迅速化、円滑化されることが期待できる。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	都道府県知事又は市町村長による都道府県道又は市町村道の路線の廃止又は変更にあつては、あらかじめ当該都道府県又は市町村の議会の議決を経なければならない(道路法第10条第3項)。 都道府県又は市町村は、都市計画を決定しようとするときは、あらかじめ、当該都市計画の案を1)調整区域の縦覧に供しなければならない(都市計画法第17条第1項)	道路法第10条第3項(路線の廃止又は変更) 都市計画法第17条第1項(都市計画の案の縦覧等)	対応不可	都道府県道又は市町村道は、その目的や機能から直接住民の利害に關係する道路であり、路線の認定や廃止については住民の意思を十分に反映させる必要があるだけでなく、道路管理者である地方公共団体の財政負担に影響を及ぼすことから、当該地方公共団体の議会の議決を経ることとしているものであり、住民の意思を反映させた大街区化に関する都市計画を決定した区域内であっても、議会の議決を免除することは困難です。	
280215094	27年12月22日	28年1月27日	28年2月15日	周辺が単一の用途地域に囲まれている場合の用途地域変更の手続き簡素化(工業専用地域への変更)	【具体的内容】 既に周辺が住宅系または商業系用途になっている工業専用地域の用途地域変更において、当該エリアの周辺が全て単一の用途地域になっている場合に限り、手続きを簡素化すべきである。 【提案理由】 現状、都市計画区域内の土地は建築基準法に基づく用途地域の規制によって、その使用方法が規制されている。その規制された用途地域を変更するためには、都市計画法第19条により、都市計画マスタープランを作成し、地元住民への説明会等を実施、都市計画審議会を経て、市町村で決定される必要がある。こうしたプロセスの重要性は十分認識しているが、一方で、企業活動において、その拠点での生産活動を廃止した場合に、その拠点が工業専用地域にあれば、建築基準法第48条により主に工場や生産物の用途でしか利用できず、自社の活用や他者の譲渡を行ううえで大きな制限となっている。また、用途変更についても、多大な時間や費用、労力がかり容易に変更することはできないことから、結果として新たな活用方法が見つからず、長期間放置されている事例もある。 その拠点周辺が工場地帯の中にあれば、用途変更の敷さも合理性があるが、周辺が既に住宅系または商業系の用途になっている場合は、逆に新たに工場が建設されることが地域にとって必ずしも望ましいケースにはならないおそれもある。 そこで、工場の操業を停止した跡地等が、工業専用地域にあり、その周辺が既に単一の用途地域(住宅系または商業系)になっている場合については、通常の用途地域変更の手続きではなく、簡素化した手続きができるように法整備をお願いしたい。 その工場跡地が有効に活用され、地域住民の方々の要望を反映した形で土地の活用が可能になれば、地域経済の発展、産業の活性化にも貢献することが可能となる。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	用途地域の変更に関しては、都市計画法の規定により以下の手続きを要する。 ・同法第16条第1項(公聴会の開催等、必要な措置) ・同法第17条第1項及び第2項(案の縦覧、意見書の提出) ・同法第19条第1項及び第2項(都市計画審議会) ・同法第3項(都道府県との協議又は同意) 調整区域へへの編入に伴う用途地域の除外は協議及び同意不要 ・同法第18条の2(市町村マスタープラン) 用途地域の変更に際して、市町村マスタープランの変更が必要であると市町村が判断する場合。	都市計画法第16条、第17条、第19条、第21条	対応不可	都市計画は、都市の将来の姿を決定するものであり、かつ、土地に関する財産権にも相当の制約を加えるものであるため、その変更にあつては、あらかじめ縦覧の手続き等によって住民の意見を反映することが必要であるとともに、変更の妥当性について公正な判断をするため、都市計画審議会の議を経ること等が必要不可欠です。 このため、都市計画の決定・変更に係る手続きについては、こうした都市計画の性質上、簡素化することができません。 なお、工場跡地を有効活用する必要がある場合等について、用途地域の変更を行うことが適切である場合には、市町村は社会経済状況の変化等を踏まえ、適時適切な見直しを検討すべきであり、都市計画運用指針でもこの考えを示しているところです。	
280215096	27年12月22日	28年1月27日	28年2月15日	第一種市街地再開発事業の施行区域要件の見直し	【具体的内容】 近年のオフィスビルは基準階面積の大きなものが求められており、基準階面積の狭小のものは築年数の浅いビルでも競争力を失っている。また、環境への配慮として省エネ性能の向上もオフィスビルの既存ストックに求められているが、収益性の下がったビルにおいて、その様な設備投資は経営判断上難しい。 このような状況下で望まれるのは、共同事業化による大街区化であり、多数の権利者を有する地域では市街地再開発事業が有効である。しかし、都市再開発法の施行区域要件が厳しく、運用が限定的となっている。 そこで、施行区域要件を緩和し、さらに都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るべきである。 【提案理由】 市街地再開発事業の施行区域の要件は都市再開発法第3条において定められている。老朽建物や狭小建物以外の耐火建築物の敷地面積が施行区域面積のおおむね3分の1以下であれば要件を満たすこととなる。都市再開発法3条第二項第二号で狭小建物を「建築面積が150平方メートル未満である」と定義している。 現状において、建築面積がわずかに150平方メートルを超える建物で耐用年数が3分の2を経過していなければ、老朽建物でも狭小建物でもないといふ扱いとなり要件を満たすことができない。しかし、これらの建物は既に競争力を失い空室となつていたり、テナントが入居中としても低廉な家賃であり、権利者は合理的な経済活動ができていない。 オフィス需要の実態としては基準階層有面積1,000平方メートル前後のビルでさえ大量供給され競争力は低下してきている。これらのビルのレンタルビル比を75%と仮定すると建築面積は1,333平方メートルであり、法の定義と実態とは約9倍離れている。 そこで、法3条第二項第二号の定めを「150平方メートル未満、ではなく、施行区域の都市計画に定める建築面積の最低限度を運動して定められることとし、市街地再開発事業をより活用しやすくすることで都市再開発法の目的を実現することが望ましい。 要件が緩和されれば、市街地再開発事業が増加し、本来の法の目的である都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新が図られ、その結果、環境対策等も含めて公共の福祉に寄与するものと思われる。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	都市再開発法では、その目的()上、市街地再開発事業の施行区域は、高度利用地区又は地区計画等の区域内にあって、土地の有効・高度利用を促すことが都市計画に要請されるところで、かつ、現に土地を有効・高度利用している耐火建築物の割合が低く、低度利用のまま放置されている区域でなければならないとしてしているところである。 耐火建築物の割合について、当該区域内にある耐火建築物で次に掲げるもの以外のものの建築面積の合計が、当該区域内にあるすべての建築物の建築面積の合計のおおむね三分の一以下であること又は当該区域内にある耐火建築物で次に掲げるもの以外のものの敷地面積の合計が、当該区域内のすべての宅地の面積の合計のおおむね三分の一以下であることとしています。 (イ)地階を除く階数が二以下であるもの (ロ)政令で定める耐用年限の三分の二を経過しているもの (ハ)災害その他の理由により(ロ)に掲げるものと同程度の機能低下を生じているもの (ニ)建築面積が百五十平方メートル未満であるもの (ホ)容積率が、当該区域に係る高度利用地区、都市再生特別地区、地区計画、防災街区整備地区計画又は沿道地区計画に関する都市計画において定められた建築物の容積率の最高限度の三分の一未満であるもの (ヘ)都市計画法第四条第六項に規定する都市計画施設である公共施設の整備に伴い撤却すべきもの 都市再開発法 第1条(目的) この法律は、市街地の計画的な再開発に関し必要な事項を定めることにより、都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図り、もつて公共の福祉に寄与することを目的とする。	都市再開発法第3条第1項第2号	検討に着手	ご提案内容を反映した都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案を平成28年2月5日に閣議決定し、国会に提出させていただいたところです。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- ：規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- ：再検討が必要(「」に該当するもの除く。)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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	措置の分類		措置の概要(対応策)
280215097	27年12月22日	28年1月27日	28年2月15日	公共建築物における構造種別制限の見直し	<p>【具体的内容】 国土交通省大臣官房官庁営繕部が規定している「新営予算単価」は、国、地方公共団体が公共施設整備を行う際の基準となるものであり、建物別に「構造、階数、毎の建築工費、電気設備工費、機械設備工費について定めている。 同規定には、1、2階建ての庁舎についてはRC(鉄筋コンクリート)造およびW(木)造、3～5階建ての庁舎についてはRC造のみを記載しており、あほかも1～5階建ての低層庁舎においてはS(鉄骨)造は適用対象外であるかの記載を与える数値となっている。国、地方公共団体の公共施設整備担当部署の中には当該規定に盲目的に従従しているところもあるため、建設コストや工期縮減等の観点から施設内容に応じた最も合理的な構造種別を選択することを妨げる要因となっている。</p> <p>【提案理由】 国土交通省大臣官房官庁営繕部が規定している「新営予算単価」は、国、地方公共団体が公共施設整備を行う際の基準となるものであるが、1、2階建ての庁舎についてはRC(鉄筋コンクリート)造およびW(木)造、3～5階建ての庁舎についてはRC造のみが記載されており、あほかも1～5階建ての低層庁舎においてS(鉄骨)造は適用対象外であるかの記載を与える数値となっている。国、地方公共団体の公共施設整備担当部署の中には当該規定に盲目的に従従しているところもあるため、建設コストや工期縮減等の観点から施設内容に応じた最も合理的な構造種別を選択することを妨げる要因となっている。</p> <p>昨年9月、日本鉄鋼連盟より国土交通省官庁営繕部に対し、「施設毎に合理的な構造種別選択がなされるよう、階数1～5階建てについてもS(鉄骨)造の項目を追加いただきたい」との要望を申し込まれたところ、本年6月に国土交通省官庁営繕部より「低層庁舎においてS造は一般的な構造種別ではないため記載しない」との回答があった。しかしながら、国土交通省による公表データ(建築物工床面積、2014年度)によれば、「公務用建築物」における階数別のS造のシェアは、1階、2階共53%で過半を占めている他、3階(32%)、4～5階(22%)も相当程度の実績があり認識が異なる。また、同部が別途定めている「建築構造設計基準」においては、「建築物の構造形式及び構造種別は、設計と考慮すべき荷重及び外力に対する構造体の性能の水準の確保のほか、規模、形状、経済性等を考慮し決定すると、建築物の高さによるのではなく、それぞれの事情に応じて合理的な検討を行い、構造種別を決定するよう規定しており、「新営予算単価」も同じ原則に則って改訂すべきである。</p> <p>昨今の建設事情により、特に東日本地域においては、鉄筋工の不足やコンクリート資機材の高騰などRC造に特有の事情によって工事の遅延や入札不成立という事態が起きている。今後行われる公共施設整備において、地域事情や箇々の構造物の規模、形状、経済性等を考慮して最も合理的な構造が選択されるようになれば、結果として多くの事例において施設整備費用の縮減、建設工期の短縮が図られることとなる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	国土交通省の策定する新営予算単価は、官庁施設(国家機関の建築物及びその附属施設)の新営に必要な工費を算定する際に適用するものです。なお、一部の地方公共団体でも活用されているものと承知しております。		現行制度下で対応可能	制度の現状に記載のとおり、現行の基準で対応可能です。なお、引き続き鉄骨造に関する実態の把握に努めてまいります。	
280215099	27年12月22日	28年1月27日	28年2月15日	「一団の土地、取引における国土利用計画法第23条第1項に基づく届出基準の全国的統一	<p>【具体的内容】 国土利用計画法(以下「法」という)では一定面積以上(一契約あたりではなく、複数の土地を買い集める際は「一団の土地、合計面積」の土地取引)の土地売買等の契約を行ったときは、権利取得者は、契約締結の日から2週間以内に市町村の長を経由して、都道府県知事に届出なければならぬことが義務付けられている。しかしながら、上記「一団の土地」の判断基準は、市町村によって異なり、地域によっては担当者毎にその基準が異なる事例も見受けられるため、全国的に当該判断基準を明確化し、統一を進めるべきである。</p> <p>【提案理由】 「一団の土地、取引」については、平成20年に国土交通省より通知されている。「国土利用計画法」に基づく土地取引の規制に関する措置等の運用指針」において、一定の基準が示されているものの、当該基準が具体性に欠ける。当該基準は、主体の同一性、物理的一体性、計画的同一性、というもので、例えば「100㎡以上離れていなければ近接とは言えない」等の具体的な数値等により明確になっていないことから、当該判断は市町村の裁量に任せられるところが多い。実際の「一団の土地、取引」(隣接するロット内の購入)においても、契約前の行政懇話時に、一度は「隣接地の取引」であることから届出が必要、との回答を得たものの、契約締結後に届出の際には「単独で届出必要面積を満たさず、購入済みの隣接地との計画的同一性は認められない」として、一概して届出不要と判断された事例がある。市町村によって判断が異なるものの、届出を怠ることは許されないことから、購入予定及び購入済土地の所在や面積等を記録し、近接地において過去に購入実績があり、当該近接地と新たな購入予定地との合計面積が届出基準を満たす場合には、契約前に行政担当窓口を訪問し、届出要否の確認を実施しているが、地域によっては移動に多大な時間を費やす場合もあり、届出者の事務負担が大きい。</p> <p>届出基準が明確化され全国的に統一されれば、取引の都度、記録を残す作業や、行政担当窓口訪問したうえで届出要否の確認等の手間が省けるとともに、行政担当窓口と届出義務者との認識の違いによる不本意な届出もれを防ぐことができる。過去には市町村から「届出要件は満たさず不要と思うが、念のため届出してほしい」との不明確な回答を得た事例もあり、届出義務者のみならず、行政においても当該基準を明確化し統一することは純粋に業務の効率化という観点からもメリットがあると考えられる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	国土利用計画法においては、土地売買等の契約を締結した場合には一定面積以上のものについて都道府県知事へ届け出なければならぬものと規定されています(第23条第1項、第2項)。その際、契約の分割等による届出遅れ等を防止するため、複数の土地売買等が「一団の土地」として一定面積以上のものである場合、都道府県知事への届出が必要となります(第23条第1項)。	国土利用計画法第23条第1項、第2項	現行制度下で対応可能	自治事務である本届出事務に係る「一団の土地」については、法令に基づき、また、当省が発出している技術的助言に示した判断基準を参考としつつ、契約の内容や当事者の計画等の個別具体的な事情に応じ、各都道府県等において適切に判断されるべきものと考えております。本事務の適切な運用と、当事者の届出事務に伴う負担の軽減や更なる利便性の向上に向け、都道府県及び市町村への関係情報の周知徹底等を図ってまいります。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- : 規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- △: 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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目		
								制度の現状	該当法令等	措置の分類		措置の概要(対応策)	
280215105	27年12月28日	28年1月27日	28年2月15日		<p>提案の具体的な内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 個人等の知識・経験を生かした有償での旅行に関する相談やガイドの実施(通訳案内士法36条等の改正による実施に当たっての資格の不要化、旅行業法の改正による旅行業の適用除外等) <p>提案理由</p> <ul style="list-style-type: none"> 個人等が自らの有する遊休資産や知識・体験を活用して、新たな付加価値のあるサービスを提供するシェアリングエコノミーが世界の潮流になっている。 旅行の世界でも、旅行者のニーズが多様化し、お仕着せのツアーより体験型のものを求めるようになり、個人等が有しているユニークな知識や経験を体験したいというニーズが増え、シェアリングエコノミーはまさにこれらにニーズに対応し、観光立国の振興に大きく寄与する潜在可能性を有する。 しかし、従来の旅行業法や通訳案内士法は、そのようなニーズがあることを前提としていないため、そのようなニーズにこたえられるよう法環境を整備する必要がある 	(一社)新経済連盟	国土交通省	<p>【通訳案内士法について】</p> <p>通訳案内士は、外国人に付き添い、外国語を用いて、有償で、旅行に関する案内を業として行うための国家資格であり、通訳案内士でない者は、報酬を得て、通訳案内を業として行ってはならず、通訳案内士またはこれに類似する名称を用いてはならないこととしています。</p> <p>【旅行業法について】</p> <p>旅行業法第2条1項9号は、「旅行に関する相談に応ずる行為(以下「旅行相談」といいます。)」を「旅行業」として定め、これを有償で実施する場合には、旅行業の登録を必要としています(法第3条)。</p> <p>ここの旅行相談とは、旅行計画の作成に向けた助言、旅行に必要な経費の見積もり、予約状況の確認等、宿泊サービスや運送サービスの予約手続に直結する具体的な相談行為を指します。</p> <p>他方で、観光施設(宿泊及び運送サービスを除く)に関する相談行為全般や、宿泊サービスや運送サービスの単純な紹介については、ここの旅行相談には含まれず、旅行業法の登録は必要ありません。</p>	通訳案内士法第2条、第36条及び第37条	旅行業法第2条第1項第9号、旅行業法第3条	<p>【通訳案内士法について】</p> <p>検討に着手</p> <p>【旅行業法について】</p> <p>現行制度下で対応可能</p>	<p>【通訳案内士法について】</p> <p>提案については、平成28年1月28日に開かれた第57回規制改革会議にてシェアリングを実施したところであり、対応の可否については現在検討中です。</p> <p>【旅行業法について】</p> <p>「制度の現状」で記載したとおり、ご提案の個人等の知識・経験を生かした有償での旅行に関する相談を行う者について、旅行業の登録が必要かどうかは、具体的な相談の内容次第となります。</p>	
280229001	27年10月30日	27年11月18日	28年2月29日		<p>貸切バスの営業区域拡大</p> <p>現在、貸切バスは、安全性評価の認定を受けた事業者がインバウンド旅行者を扱う場合に限り期間限定で認可されているが、このところ顕著になってきた運転者不足を助長すると国内需要者においても区域外のバスをチャーターしないと利用者が旅行日程を組めない状況にあるので、国民利便の観点から緩和を要望する。</p>	日本行政書士連合会	国土交通省	<p>貸切バスの営業区域については、営業所での運転者の運行管理や車両の整備管理の確実な実施を図るため、営業所が所在する運輸支局単位の営業区域を免地又は着地とする旅客のみを運送することができることとしています。</p> <p>また、大量の団体旅客輸送の発生など、一時的な輸送需要量の増加に対して、当該地域の貸切バスのみでは輸送力が不足すると見込まれる場合に、当該地域を臨時営業区域として設定することができることとしています。この他にも、貸切バスを利用する訪日外国人旅行者に係る輸送需要の増加に対応するため、輸送の安全確保を前提として、営業所が所在する区域を管轄する運輸局の管轄区域を臨時営業区域とし、さらに営業所が所在する県に隣接する県を、運輸局の管轄区域に関わらず、臨時営業区域とすることができることとしています(訪日外国人旅行者に係る対応は、平成28年3月末まで)。</p>	道路運送法第20条、一般貸切旅客自動車運送事業における営業区域の設定について(平成19年9月13日国土旅第19号)、訪日外国人旅行者向け貸切バスの需給状況を踏まえた臨時営業区域の設定について(平成27年2月27日付国土旅第321号)	国内需要増加への対応。現行制度下で対応可能	<p>訪日外国人旅行者への臨時営業区域の設定のほか、国内需要の増加に対しても、一時的な輸送需要量の増加により、当該地域の貸切バスのみでは輸送力が不足すると見込まれる場合は、当該地域を臨時営業区域として設定できることとしています。</p> <p>一方、訪日外国人旅行者への臨時営業区域の恒常化については、今後の訪日外国人旅行者数の動向や輸送の安全確保等の状況を踏まえて、検討して参ります。</p> <p>なお、バス運転者不足への方策として、平成28年7月にバス運転者の確保及び育成に向けた検討会の報告書を取りまとめ、この報告書を踏まえて、若年層や女性の新規就労、定着に資するペストプラクティス等をまとめた手引きを作成し、広く展開を図るなどの取り組みを実施して参ります。</p>		
280229005	27年12月28日	28年1月27日	28年2月29日		<p>【提案の具体的内容】</p> <p>クリスマスやお盆等、繁忙期における貨物運送に限り、レンタカーの使用を認めるべきである。</p> <p>【提案理由】</p> <p>貨物自動車運送事業においては、引越シーズンを除き、レンタカーの使用が認められていない。しかし、クリスマスやお盆等の時期には、物流センターから店舗への配送や商品製造拠点から物流センターへの輸送等において、物流量が一時的に増加するため、増車対応が必要なケースが頻繁に生じている。小売各社が同時期に繁忙期を迎えるため、業界全体で車両手配が困難な状況に陥っている。</p> <p>催事時期の性格上、特定の季節変動がある貨物の運送となり、需要(物流量)の平準化を図ることは極めて難しい。加えて、貨物自動車運送事業者が、小売各社の同時期における一時的なピーク需要に応じた必要台数を確保しておくことは、経済的不合理性も高い。</p> <p>また、すでに導入されている「年末年始及び夏期等繁忙期におけるトラック輸送対策」は、自家用自動車で配送する小口配送のケースに対応した対策であるため、トラックによる配送には利用できない。</p> <p>クリスマスやお盆等の繁忙期においても、引越シーズンと同様に、レンタカーの使用を認める特別措置が適用されれば、荷主のみならず、運送事業者の負担軽減にもつながり、業界の全体最適が図られるものと考えられる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	<p>引越に係る運送では、特に引越が集中する3月から4月頃において、運送に必要な車両が不足することがあるため、消費者の利便性を確保する観点から、同期間に限って運送事業者がレンタカーを使用して貨物を運送することが認められています。</p> <p>また、小売事業者等から運送の委託を受けた小口の集配等では、特に年末年始及び夏期等の繁忙期において、運送に必要な車両及びドライバーの双方が不足することがあるため、このような繁忙期に限って、道路運送法に基づき(許可を受けた上で、運送事業者が自家用自動車の使用者に委託して貨物を運送させることが認められています。</p>	道路運送法、貨物自動車運送事業法、国土交通省自動車局貨物課長通達(平成15年国土貨第91号)	現行制度下で対応可能	<p>年末年始及び夏期等の繁忙期においては、運送事業者は車両だけでなく、ドライバーも足りない場合が多いと認識しており、その場合は、他の運送事業者に運送を委託するほか、運送事業者が自家用自動車の使用者に委託して貨物を運送させることで対応できるものと考えます。なお、この場合の自家用自動車は、自家用のトラック(レンタカーを含む。)を使用することも可能としています。</p>		

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- ：規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- ：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

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	措置の分類		措置の概要(対応策)
280229006	27年12月28日	28年1月27日	28年2月29日	石油コンビナート地帯における航空障害灯及び昼間障害標識の設置免除の事務処理基準の緩和	<p>【提案の具体的内容】 航空障害灯及び昼間障害標識の設置免除の事務処理基準について、石油コンビナート地帯に限り、これを緩和すべきである。</p> <p>【提案理由】 昼間において航空機からの視認が困難であると認められる煙突、鉄塔その他の国土交通省令で定める物件で地表又は水面から60メートル以上の高さがある場合には、昼間障害標識を設置しなければならない、とされている。そのうえで、地上高100メートル以上150メートル以下の物件で、当該物件から200メートルの範囲内に当該物件の海拔よりも高い他の物件(障害物件)があり、その物件に高光度航空障害灯又は中光度白色航空障害灯が設置されている場合には、昼間障害標識の設置が免除される。</p> <p>石油コンビナート地帯における煙突のうち、すでに昼間障害標識が設置されているものの、上記の設置免除基準を満たしているものについては、有識者より、景観上の問題があり、その改善を図るため、塗装を「赤白(すなわち、昼間障害標識を設置している状態)」から「他の色(すなわち、昼間障害標識を設置していない状態)」に変更すべきとの指摘があった。しかし、仮に変更する場合は、「閃光型」の航空障害灯を設置しなければならず、過大な設備投資を要するため、変更が困難な状況となっている。</p> <p>こうした中、石油コンビナート地帯には、そもそも飛行制限(航空機の最低安全高度を最も高い障害物の上端から300メートルと規定)が設けられていることから、航空障害灯の設置免除基準を緩和しても支障がないとも考えられるため、緩和に向けて検討すべきである。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	<p>制度の現状</p> <p>航空法第51条の2第1項では、「昼間において航空機からの視認が困難であると認められる煙突、鉄塔その他の国土交通省令で定める物件で地表又は水面から60m以上の高さのもの設置者は、国土交通省令に定めるところにより、昼間障害標識を設置しなければならない」としています。また、航空法施行規則第132条の3第1項では、昼間障害標識の種類及び設置基準を定めており、煙突等の場合は「最上部から黄赤と白の順に交互に帯状に塗色すること」としています。</p> <p>地上高100m以上150m以下の煙突に係る昼間障害標識設置の免除基準は、「航空障害灯及び昼間障害標識の設置免除の事務処理基準1.2(八)に規定しており、当該物件から200mの範囲内に当該物件の海拔よりも高い他の障害物件があり、その障害物件に高光度航空障害灯又は中光度白色航空障害灯が設置されている場合は、昼間障害標識を免除することとしています。</p> <p>法第81条の規定において、航空機は、離陸又は着陸を行う場合を除いて、施行規則第174条で定める高度以下の高度で飛行してはならないこととしています。なお、国土交通大臣の許可を受けた場合、及び捜索又は救助を行う航空機の場合はこの限りではありません。</p>	<p>該当法令等</p> <p>・航空法第51条の2、第81条 ・航空法施行規則第132条の2、第132条の3、第174条 ・国土交通省 航空局長通達 航空障害灯及び昼間障害標識の設置免除の事務処理基準(昭和43年10月23日制定、空航第387号) ・国土交通省 航空局長通達 石油コンビナート地帯における航空機による産業災害の防止について(昭和44年6月4日付け空航第213号)</p>	<p>措置の分類</p> <p>事実確認</p>	<p>措置の概要(対応策)</p> <p>昼間障害標識が設置されている煙突で、その煙突から200mの範囲内にその煙突の海拔よりも高い他の障害物件があり、その障害物件に閃光型の航空障害灯が設置されている場合は、昼間障害標識が設置されている煙突に閃光型の航空障害灯を設置しなくても免除申請をしていたければ昼間障害標識の設置が不要となります。</p> <p>なお、「石油コンビナート地帯における航空機による産業災害の防止について」(昭和44年6月4日付け空航第213号)は、同地帯において、航空法第81条ただし書の許可を行わないこととしたものであり、捜索又は救助を行う航空機は飛行する可能性があります。</p>	