

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)
280331007	27年12月10日	28年1月27日	28年3月31日	ランプバスの運行許可に係る緩和措置	・ランプバスの運行にあたっては、現在車両ごとに車両使用承認を受けなければならないが、それを事業者単位での許可条件に緩和することで、使用していない車両の効率的な活用と、各空港における効率的なグランドハンドリングの事業展開が可能となる。(バス会社等が所有している空港外の空き車両をグランドハンドリング事業者に必要な都度賃貸する、等)	(一社)全国空港ビル協会	国土交通省	航空法第47条、第47条の2、第53条 航空法施行規則第92条、第92条の2 空港運用業務指針(国空用第124号、平成17年9月9日制定)	現行制度下で対応可能	空港管理者は、制限区域の安全とセキュリティを維持する責任があり、同区域で使用する車両は、空港運営や航空機の運航に真に必要であり、航空機の運航の安全を阻害するおそれのないものに限定することが求められ、車両の健全性等を確認したうえで、その使用承認を与えています。 現行制度においても、臨時的に空港の制限区域内で車両を使用する必要があるれば、簡易な手続きにより、臨時的に空港の制限区域内で車両を使用することが可能となっており、申請済み車両の故障等の不測の事態に際しては迅速に対応しておりますので、空港管理者に相談方お願いします。 なお、事業者単位の車両使用承認については、空港管理者が空港の制限区域内で使用される車両を管理することが不可能となり、同区域の安全とセキュリティを確保するという空港管理者の責任を果たすことができないため困難であることをご理解願います。		
280331009	27年12月22日	28年1月27日	28年3月31日	開発行為を伴う場合の、建築工事の建築確認下付までの期間の短縮	【具体的内容】 建築工事において造成工事などの開発行為の許可が必要な場合、都市計画法29条の許可時に37条を同時に下付、あるいは37条の許可を免除し、すみやかに建築確認申請の受理がなされるよう、制度の見直しを要望する。 【提案理由】 現行法規では、建築確認申請について、「開発完了公告 建築確認申請受理、または」29条下付数日後37条受理→決裁期間7日間程度→37条下付 建築確認申請受理、の二通りの手続きがあるが、中高層住宅(特殊建築物)では、建築工事に伴う事例が少なく、どちらが欠けても計画が成り立たず、開発行為を行う目的が明確でない。 迅速に工事に取り掛かるべく、例えば「中高層住宅の建築時は、都市計画法29条の許可後、37条を同時下付あるいは37条の許可を免除し、すみやかに建築確認申請を受理する」といった手続きの簡略化が望ましい。 現在は並行して実施できない行政手続きを簡素化(並行)することで、事業期間を7-10日間程度短縮す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	開発許可制度においては、開発行為に関する工事が完了し、当該工事の完了検査を受け、完了した旨の公告がされるまでは、区域内において建築物の建築又は特定工作物の建設はできないこととされていますが、都市計画法第37条に基づき当該開発行為に関する工事的な仮設建築物又は特定工作物を建築し、又は建設するとき、その他開発許可権者が支障がないと認めたときには、その制限が解除されることとなっています。	都市計画法第36条第3項、第37条	現行制度下で対応可能	開発許可制度では、開発行為が開発許可の内容に従って厳正に実施されることを担保するため、工事完了検査や当該検査の完了公告までの建築制限が定められております。一方で、建築物の建築と宅地の造成を切り離して施工することが不適当な場合には、安全性や検査の面から支障がないと確認した上で、都市計画法第37条に基づき建築制限解除ができることとしており、一律に建築制限解除を免除することは困難です。 また、建築制限解除の判断に当たっては、建築物の建築と宅地の造成を同時に行うことによる完了検査への支障や防災対策の追加措置の必要性等を確認するため、必要に応じて現地調査等を行うこととなりますが、現地の地形や工事内容等によって現地調査等が省略可能である等の場合には、都市計画法第29条の許可に係る審査と並行して同法第37条の確認を行う運用や、都市計画法第37条の承認に係る審査と建築基準法第6条に係る審査を並行して行う運用(ただし、建築確認申請にあたっては、開発許可を受けている必要がある。)が可能です。	
280331011	27年12月28日	28年1月27日	28年3月31日	航空機の整備委託管理における承認規程の見直し(受託者に関する記載の不要化)	【提案の具体的内容】 受託者への審査・評価、社内規定・システムによる受託者や品目の管理等、適切な委託管理を行っているかと判断される航空運送事業者に限り、個々の受託者について、整備規程への記載ならびに届出を不要とすべきである。 【提案理由】 整備品の整備に係る業務の委託については、航空運送事業者が、非重要整備品を含む全ての整備品整備の受託者の選定基準及び受託者を整備規程に定めることとされている(但し、機体、発動機、プロペラその他の重要整備品(構成部品を含む)以外の設定又は変更は、届出により認められている)。しかし、管理システムや社内規定で受託者を適切に管理するよう、整備規程に定めること、システム等での管理を認めた航空運送事業者については、当局の要請があれば随時管理リストを提出すること等の方法を通じて、当該事業者による受託者への審査・評価の状況、社内規定・システムでの管理状況を当局が把握し、当該事業者が適切な委託管理を行っているか否かを確認することが可能と考えられる。 要望が実現すれば、受託者の追加、変更の承認ならびに届出手続きに要する時間および人員の削減に加え、整備規程への反映を完了するまでの期間の短縮化を図れるため、在庫数が減少している期間の短縮化が可能となる。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	従前、本邦航空運送事業者は、整備品の整備の委託を行う場合、整備規程審査要領及び整備規程審査実施要領細則において、重要整備品(航空法第17条)に限り、受託者を整備規程又はその附属書に定めることが求められていました。本邦航空運送事業者として整備品の整備の委託管理を適切に行うとともに、国としてこの実施状況を適切に監督するため、平成27年5月に両通達の改正を行い、重要整備品に限らず、すべての整備品の整備の受託者を整備規程又はその附属書に定めることとし、委託管理の適正化を図ったところです。	航空法施行規則第214条 整備規程審査要領	検討を予定	近年、航空運送事業者において、整備品の整備の外部委託が進み、委託する整備品の範囲が拡大し、その体系が複雑化しております。また、委託先における不適切な整備により非常用脱出スライドが展開できない状態が装着されていた事象が発生するなど、委託先における整備が安全に及ぼす影響は重大であることから、当局としては、整備品整備の委託先が整備規程のもとできちんと管理され、適切な委託がなされていることを確認する必要があります。ご提案のあった、「管理システムや社内規定で受託者を適切に管理するよう、整備規程に定めること、システム等での管理を認めた航空運送事業者については、当局の要請があれば随時管理リストを提出すること等」により、現在の規制のあり方と同等の確認が可能か、検討いたします。	

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)
280331012	27年12月28日	28年1月27日	28年3月31日	航空機の予備品証明書交付に係る手続きの簡素化	<p>[提案の具体的内容]                      BASA, Working ArrangementまたはMoU締結国のAirworthiness Approval Tagが発行されている装備品については、当該Tagの提出により予備品証明書の交付を可能とすることで、予備品証明書交付手続きの簡素化を図るべきである。</p> <p>[提案理由]                      重要装備品の予備品証明に係る検査は設計、製造過程、整備又は改造の過程及び現状において行っており、検査の際には当該装備品及び関係書類を提示することが求められている。このため、予備品証明の対象となる重要装備品が、故障により交換が必要となった場合、現地で当該装備品を直接調達(新規購入又は修理完了品の入手)することはできず、一旦東京航空局又は大阪航空局に当該装備品を持参し、予備品証明を受けたうえで現地に送付する必要がある。その結果、部品交換までの追加的な期間が発生し、場合によっては大幅な遅延または欠航が生じる可能性がある。迅速な装備品の入手を可能とすることで、航空便を維持しその利用者の利便性を損なわないようにするための対策を講じる必要がある。</p> 耐空性基準がわが国と同等であるBASA, Working ArrangementまたはMoU締結国のAirworthiness Approval Tagが発行されている場合は、当該Tagを確認することで、検査の要件(設計、製造過程、整備又は改造の過程及び現状において行うこと)を満たしていることと判断できることから、当該装備品自体を持参することなく、その代替手段として当該Tagを提出することとしても、特段の問題は生じないと考えられる。                     仮に、当該Tagの確認だけでは検査内容としては不十分と考えられる場合は、以下に挙げた2つの方法を活用することにより、これを補充することも一案と考えられる。 ・写真等による確認 ・航空運送事業者が整備規程に基づき、または認定事業場が業務規程に基づき領収検査を実施した結果の確認	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	<p>現行の制度では、国が認定した事業場が製造、修理又は改造をし、耐空性を確認した装備品、シコゴ条約締約国当局が耐空性を証明した装備品、認定に関する基準及び手続きが我が国と同等以上であるとして相互承認協定等を締結した国において当該認定を受けた者が製造、修理又は改造をし、耐空性を確認した装備品は、予備品証明を受けたものとみなされます。</p> ただし、現時点において、整備分野において我が国が相互承認協定を締結した国は、我が国の認定事業者でない修理事業者が耐空性を確認した装備品については予備品証明検査を受ける必要があります。	航空法第16条、第17条、第20条、航空法施行規則第29条、第30条の2	その他	<p>現行の制度において、国が認定した事業場において製造、修理又は改造をし、耐空性を確認した装備品、シコゴ条約締約国当局が耐空性を証明した装備品、認定に関する基準及び手続きが我が国と同等以上であるとして相互承認協定等を締結した国において当該認定を受けた者が製造、修理又は改造をし、耐空性を確認した装備品については、予備品証明を受けたものとみなすこととしてあり、これを活用することで、国による証明自体不要となります。</p> 更に、現在、整備分野の相互承認協定について、外国当局との間で協議を進めています。これらの協定が締結されると、当該協定に従って外国が認定した認定事業場が修理し耐空性を確認した輸入装備品についても、予備品証明を受けたものとみなされ、上記と同様、国による証明自体不要となることから、協定を早期に締結できるよう、引き続き取り組んで参ります。	
280331013	27年12月28日	28年1月27日	28年3月31日	双発機による長距離離陸運航実施基準の見直し	<p>[提案の具体的内容]                      双発機による長距離離陸運航実施承認審査基準の適用対象については、国際民間航空条約附属書6や諸外国で定められた同様の基準と同様に、航空運送事業の用に供する運航とすべきである。</p> <p>[提案理由]                      本邦航空運送事業者は、双発機による長距離離陸運航実施承認審査基準に基づく承認を受けた場合を除き、航空運送事業の用に供する双発機による長距離離陸運航を実施してはならないとされている。したがって、実際に航空運送事業の用に供するがなかなかかわらず、航空運送事業の用に供する双発機が長距離離陸運航を実施する場合は、当該基準を満たし、承認を受ける必要がある。</p> 一方、国際民間航空条約附属書や米国で定められた同様の基準では、当該基準の適用対象は、航空運送事業の用に供する運航を行う場合に限定されており、航空運送事業の用に供する双発機そのものを適用対象としていない。 そのため、新造機を海外から日本へ空輸する場合をはじめ、有償での旅客又は貨物の運送を伴わない無償飛行として双発機を運航する場合、本邦航空運送事業者は当該基準に基づく承認を求められ、結果的に諸外国の航空運送事業者と比べて、追加的な運航・整備費用を負担せざるを得ない状況にある。                     諸外国の航空運送事業者との厳しい競争に晒されている現状に鑑みれば、当該基準により生じている本邦航空運送事業者に対する不利益の是正策を講じるべきである。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	<p>本邦航空運送事業者は、双発機による長距離離陸運航(以下「ETOPS」といふ)を実施しようとするときは、「双発機による長距離離陸運航実施承認審査基準(平成元年6月20日制定航空法第437号、空機第59号)等に基づき、国土交通省航空安全部長の承認を受けなければならないこととなっております。</p> <p>現行の制度では、申請の内容が上記の基準を満足すると認められる場合、ETOPSに使用する飛行機及び発動機の型式、ETOPSを実施する路線並びに最大飛行時間を指定する承認書の交付を行っており、また、路線を変更しようとする場合には、路線毎に申請し承認を受けることとなっております。</p> <p>なお、国際民間航空条約附属書や米国で定められた同様の基準においても、航空運送事業者との認可を受けた者がETOPSを行う際には承認が必要であり、必要事項を運航仕様書(Op. Spec.)に記載することとなっております。ICAO及びFAAにおいては、無償飛行の場合には、ETOPSとして当局の承認が必要との明示的な規定はありませんが、例えばEASAでは、無償飛行でも承認が必要であると明示しており、我が国だけが承認を要するとしているわけではありません。</p>	航空安全部長連達「サーキュラー No.5-003 双発機による長距離離陸運航実施承認審査基準(平成元年6月20日制定、平成23年6月30日一部改正)」	検討を予定	<p>諸外国においても、航空運送事業者がETOPSを行う際には承認が必要であるとされており、航空運送事業の用に供する運航を行う場合に限り承認が必要であるとされてはおりません。</p> <p>諸外国と同様の考えに基づき、我が国では、航空運送事業者は国土交通省令に定める航空機の運航及び整備に関する事項について運航規程及び整備規程を定め、国土交通大臣の認可を受け(航空法第104条)、さらにETOPSを行うおとする者はこの運航規程及び整備規程の枠組みの下で、ETOPSを安全に実施するために必要な発動機の信頼性管理などの継続的な安全管理と、運航前の整備や運航中の不具合対応などの安全対策等について承認を受けたうえで、それに従いETOPSを実施することを求めています。</p> <p>そのためETOPSを安全に行うには、個々の運航が有償が無償にかかわらず、同様な体制を有し継続的に安全管理しながら必要な整備等を行うことが前提であり、一時的に特定の運航を承認対象から除くということではできません。</p> <p>しかしながら、ご提案の趣旨を踏まえ、新造機の空輸等について安全を確保しつつ、ETOPSではない運航として特例的な扱いができないか検討して参ります。</p>	
280520002	27年12月28日	28年1月27日	28年5月20日	回転翼航空機への連続式耐空証明の交付	<p>[提案の具体的内容]                      航空運送事業の用に供する回転翼航空機について、国の認可を受けた整備規程もしくは製造メーカー指定の整備方式により適確に整備されている場合においては、連続式耐空証明を交付すべきである。</p> <p>[提案理由]                      航空機の耐空証明の有効期間は通常1年とされているが、航空運送事業の用に供する航空機については、別途、国土交通大臣が有効期間を定めている。具体的には、航空運送事業者においては、信頼性管理体制をはじめとする適確な整備管理体制を有し、当該事業者の耐空性を適切に維持・管理していることが当局に確認された場合には、当該事業者の耐空証明の有効期間は、当該事業者の整備規程の適用を受けている期間とされている(連続式耐空証明)。</p> 耐空証明では、飛行機輸送(「1期」)の航空機が連続式耐空証明制度の適用対象となる一方で、「2期」以外の航空機(例えば、回転翼航空機)については、適用対象外となっている。 しかし、近年、回転翼航空機は高性能化が進み、品質・信頼性が格段に向上している。また、米国においても、米国連邦航空規則(FAR 21.181)に基づいて整備が実施されている航空機については、原則、連続式耐空証明の交付対象となっている。                     こうした現状に鑑み、回転翼航空機について、国の認可を受けた整備規程もしくは製造メーカー指定の整備方式により適確に整備されている場合には、継続して安全性・環境適合性が確保されているものと考えられ、連続式耐空証明を交付することとしても、特段の問題が生じないものと考えられる。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	<p>我が国においては、耐空証明の有効期間は1年とし、航空運送事業の用に供する航空機については、国土交通大臣が定める期間としています。</p> <p>航空運送事業者が連続式耐空証明を受けるための要件として、航空機等の性能を継続的に監視し、適切に分析評価を行うことにより、故障に至る前に適切な措置を体系的に取ることができる信頼性管理体制、製造者の技術資料や安全情報等を迅速かつ適切に評価・処理するとともに、機材不具合の要因分析・再発防止策を適切に実施すること等のための適確な技術管理体制の構築などを求め、それが確認できれば連続式耐空証明書の交付を認めています。</p> <p>国際民間航空条約附属書では、耐空証明の有効期間を無期限とする場合には、更新制と同等以上の耐空性監視システムが必要とされています。</p> <p>米国においては、我が国の制度とは異なり、耐空証明には有効期間を設定してありませんが、耐空性の維持のための整備及び原則として1年ごとの法定検査の実施を義務付けております。</p>	航空法第10条、第14条、第104条、航空法施行規則第23条の10、航空機安全課長連達「航空運送事業の用に供する航空機の耐空証明の有効期間の設定について」	対応不可	<p>回転翼航空機は、旅客輸送等に用いられる「飛行機輸送」の航空機と異なり、設計上、信頼性管理による整備方式により耐空性が維持できることなどの要件に適合した機材が少ないことに加え、様々な用途に使用され、また、オペレーションの採用等により同一の型式でも多様な形態が存在する結果、同様の使用環境、同様の運航形態となる機体数が少ない、という特徴があります。</p> <p>そのため、信頼性管理による整備方式を採用する等により、航空機の安全性を常時監視し、適切に整備を実施するために必要となるデータを十分に取得することが現実的ではありません。したがって、回転翼航空機については、機体の信頼性が向上しているとしても、運航者自らが常時航空機の安全性を監視し、適切に整備処置を行うことにより、高い安全性を確保するという整備管理方式を実現することは難しいため、連続式耐空証明を認めることはできないと考えられています。</p> <p>なお、制度の現状でもありましたとおり、米国の制度は、我が国の連続式耐空証明の交付制度とは異なるものであり、耐空証明の有効期間を設定してありませんが、原則として1年ごとの法定検査の実施が必要となっております。</p>	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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	
280615004	27年12月22日	28年1月27日	28年6月15日	工業専用地域における物品販売業・小売業の出店規制の緩和	<p>【具体的内容】 建築基準法第48条の、工業専用地域に建築してはならない建物から、物品販売業を営む店舗または飲食店を除外すべきである。 特に、工業専用地域でのコンビニエンスストアの出店規制を緩和するとともに、緩和に際しては、コンビニエンスストアとして十分なサービスが提供できるように店舗面積等の制限は他の用途地域と同様にすべきである。</p> <p>【提案理由】 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。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48条により主に工場や倉庫の用途でしか利用できず、自社での活用や他者への譲渡を行ううえで大きな制限となっている。当該地域の物品販売業や飲食店での活用による大きな問題は生じないと考えられる。 工場の操業を停止した跡地等が、工業専用地域にあつた場合、新たな活用方法が見つからず、長期開放される事例が見受けられており、有効活用が図られていない。他方、物品販売業を営む店舗または飲食店が建築できるようになれば、活用の可能性は大きく広がる。 コンビニエンスストアの場合、臨海地区などの場合は工業専用地域内であっても、管轄する行政の許可により出店は可能であるが、工業専用地域内の工場・事業で働く従業員や配送に従事するドライバーからの要望は高い(食事、銀行、トイレなど)にもかかわらず、各県・市で対応が異なるため、ニーズの高い地域の多くで出店できない。コンビニエンスストアは工業専用地域内の工場・事業で働く従業員や配送に従事するドライバーに食料品などの買い物や、銀行ATM、公共料金、郵便などの生活に必要なサービスを提供でき、地域のセーフティステーションとして地域社会への貢献が可能である。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建築基準法第48条	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等が定められています。 ご指摘の工業専用地域については、工業の利便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物品販売業を営む店舗や飲食店についても工業の集積の度合いが高い当該地域においては、工業の利便を害するおそれがあるため、立地が制限されています。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等の物品販売業を営む店舗や飲食店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 ・特定行政庁が工業専用地域における工業の利便を害するおそれがないと認めて許可した場合</p>	
280615005	27年12月28日	28年1月27日	28年6月15日	物流施設における駐車場・車路等の容積不算入面積の上限引き上げ	<p>【提案の具体的内容】 物流施設に限り、駐車場・車路等の容積対象床不算入面積の上限値を引き上げるべきである。</p> <p>【提案理由】 自動車・軽自動車その他の専ら自動車又は自転車の停留又は駐車のための施設の用途に供する部分の床面積については、当該地区内の建築物の各階の床面積の合計の5分の1を限度として容積対象床面積に算入しないこととなっている。 最新の物流施設においては、複数企業が利用できることを前提に、トラックが各階の倉庫部分(トラックバス部分を含む)に停車できるよう、スロープ・ランプウェイといった傾斜路、及び車路が配置されている事例が増えている。 そのため、オフィス・住宅・商業施設等、他の不動産と比べて、物流施設は不算入対象面積の割合が大きくなる傾向にさらされるを得ず、現行の上限値が結果として対象敷地に対する最も有効な施設計画を制限する与件となっているとの指摘もある。トラック利用を前提とした施設であるがゆえに、他の不動産と比べて容積対象床不算入面積が相対的に多くなるという、物流施設の特長性を考慮し、駐車場・車路等の容積対象床不算入面積の上限値を適切に見直す必要があると考えられる。 要望が実現すれば、大規模な倉庫床面積を有する物流施設の開発、並びにより効率的な施設内計画が可能となり、物流企業の移転集約や入居する複数企業の使い勝手向上、ひいては物流効率化に資するものと期待される。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建築基準法施行令第2条第11項第4号	現行制度下で対応可能	<p>建築基準法施行令第2条第11項第4号では延べ面積の算定方法を規定しており、容積率の算定の基礎となる延べ面積には、市街地の環境に影響しない範囲で一定規模の自動車・軽自動車等の床面積は算入しないこととしていますが、これは容積率規制の趣旨に鑑みて道路等の公共施設への負荷が増大しないものを対象としています。 ご指摘の物流施設については、容積率に不算入となる自動車・軽自動車の床面積の上限を緩和することにより建築物全体の床面積が増え、道路等の公共施設への負荷が増大するおそれがあることと建築物の形態が大きくなり、市街地環境に影響を及ぼすおそれがあることから、一律に緩和することは困難です。 ただし、総合設計制度を活用し、特定行政庁が許可した場合や再開発等促進区を定める地区計画等の都市計画制度を活用する場合には、容積率を緩和することが可能です。</p>	
280615015	28年1月12日	28年2月9日	28年6月15日	都市計画法に居住専用地域の空き家対策のご提案	<p>石川県金沢市の旧市街に170年の古民家を所持しております。幸いに比較的広い敷地ということもあり現在は福祉施設として活用しております。但し備みもかなり自立つうになり改修が必要な時期となっております。 金沢は比較的古い町並みがまだ現存しておりますが、まちなかの空き家件数が8%(全国では13.5%)の割合と聞いております。その活用方法として身体の不自由な方(車いすを必要とする方)が家族と一緒に宿泊できる施設を都市計画法・用途地域の住居専用地上にも認められる法改革、条例が必要と感じております。</p> <p>メリット (1)福祉施設として障害を持つ人が安心して泊まれる貸切宿 (2)高齢化社会をわがみ少し身体が不自由な方も安心して泊まれる宿 (3)家族化が進みたまには大家族(複数世帯)が一括に過ごす宿 (4)空き家を活用した社会貢献</p> <p>昨今、ほとんどの大手のホテルはバリアフリーを整備しスロープや手すり、トイレ設置など改修される環境になりました。但し、部屋がツインで別々であったり、対象の部屋数が少ないと満足できる状況ではな(障害をもつ家族の方々、少し不自由な両親と一緒に安全・安心して泊まれる宿を全国的になかなか探すことができないのが現状です。古い民家をのたまたまを維持しながら古都の生活を感し、なおかつバリアフリーに改修して宿泊する方々や自分たちの将来に向け有効活用するといふ案になります。 このような活用方法を全国に波及できたら良いのではと感じております。</p> <p>ご検討して頂きたい内容 (1)住居専用地域の空き家有効活用(バリアフリーの宿の許可)</p> <p>インバウンド対策としての民泊活性化も国内需要として必要ですが、少し違う視点として福祉対策及び今元氣な日本の方々に近い将来関わるかもしれない内容となります。また既存のホテルや旅館なども積極的に取り入れて頂きたい内容でもあり感じております。 規制改革会議での追加のご検討よろしくお願いたします。</p>	個人	国土交通省	建築基準法第48条	現行制度下で対応可能	<p>宿泊を提供する営業行為(反復的・継続的、不特定多数を対象とする等)を行うものについては、建築基準法における「ホテル又は旅館」に該当します。 ホテル又は旅館の用途に供する建築物は、市街地環境を保全するため、それぞれの用途地域の目的に応じて建築できる規模が定められており、一律に緩和することは困難ですが、以下の場合には、各用途地域で建築可能な規模を超えるホテル又は旅館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等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)
280615017	28年4月6日	28年5月16日	28年6月15日	指定整備記録簿の書式要件(用紙要件)の見直し	弊社は自動車分解整備事業の指定整備事業者が発行する指定整備記録簿をコンピュータを用いて発行するためのソフトウェアを開発・販売する事業者です。指定整備記録簿は省令(指定自動車整備事業規則第10条の2)によって、用紙の要件を日本工業規格A列3番と定められています。その点についての提案の詳細を以下に記します。 提案の内容: 1. 「日本工業規格A列3番」(以下A3)を「日本工業規格A列4番」(以下A4)の両面に記述と解釈しても良い事とする。 2. その旨の周知を図る。 提案の理由: 1. A3の片面とA4の両面を表示する面積に変わりがない。 2. 用紙材料が半分であるので、省資源化できる。 3. 発行する指定整備事業者において、一般に使用する機材や用紙を用いることで、利便性が高まり費用も抑えられる。 4. 自動車の使用者においても車検証と併せての保管の場合にかさばらない。 5. 控入のファインリングにおいて、折り畳みが無いのでかさばらない。 6. 監査などファイルをめくる際に効率が良い。 その他: この提案が実現した場合、被害や不利益を被る人は発生しないと考えます。	有限会社ブリス・サービス	国土交通省	指定自動車整備事業規則第10条の2において、指定整備記録簿の様式は、普通自動車、三輪以上の小型自動車、検査対象軽自動車及び大型特殊自動車にあっては第3号様式、二輪の小型自動車にあっては第4号様式とし、様式の大きさはそれぞれ日本工業規格A列3番としています。 なお、指定整備記録簿は自動車の使用者への交付義務がなく、指定自動車整備事業者において保存することとなっております。	指定自動車整備事業規則(昭和37年運輸省令第49号)第10条の2第3号様式、第4号様式	対応不可	指定整備記録簿は、点検、整備、検査の一連の作業結果及び当該自動車に係る型式等の諸元を記録、保存するものであり、国が指定自動車整備事業者に対して監査を行う際にその記載内容を確認するものです。監査にあたっては、当該自動車の諸元に応じた適切な点検、整備、検査がなされているか等、全ての記載事項を関連づけ総合的に確認する必要があるため、作業の効率や正確性の観点から、片面印刷としているところです。 また、片面印刷とした場合には、指定自動車整備事業者における点検、整備、検査の実施にあたっては、一連の作業における効率や正確性を損なうおそれがあります。 したがって、ご提案の日本工業規格A列4番の両面印刷をもって日本工業規格A列3番と解釈することは、困難と考えます。	
280630002	27年11月27日	28年1月13日	28年6月30日	外国クルーズ船寄港時における貸切バスの営業区域拡大申請における提出書類の簡素化	クルーズ船の寄港や大型イベントの開催等、大量の貸切バスによる団体輸送需要が一時的に発生し、当該地域の運送業者の輸送力のみでは対応できない場合には、国土交通省の通知に基づき、運送事業者が各運輸支局に臨時の営業区域設定を申請するが、申請にあたっては、原則国又は地方公共団体が発出した当該輸送要請があり臨時の営業区域設定を行うにあたり正当であることを示す文書の写しを添付する必要がある。 当該文書の添付を不要とし、手続きの簡素化を図っていただきたい。 [理由] (1)クルーズ船寄港は一部の港湾に限定されるため、団体輸送需要の発生は文書によらずとも把握できると、寄港の事実、寄港するクルーズ船の規模は各港湾管理者や地方自治体がホームページ等で公開しているほか、関係機関(CIQ、運輸支局等)には連絡をしているケースがほとんどであり、これ以外の場合においても運輸支局等が港湾管理者や地方公共団体に口頭確認すれば足りると考える。 (2)中国発着を中心とする一部のクルーズにおいては、取引形態から寄港直前にならないと手配会社によるバスの確保が行われない場合が多い、需給のマッチングについては地元バス協会にも御協力いただいているところであるが、協会に加盟していない事業者もあり、地方自治体においても貸切バスの需給状況を常に把握・予測することは困難である。 (3)東アジアにおけるクルーズ需要の拡大を受け、九州の各港を中心に寄港回数が急激に伸びており、手続きは可能な限り簡素化することが望ましいこと。	宮崎県日南市	国土交通省	貸切バスの営業区域については、営業所で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しています。 また、大規模なイベントの開催等による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により、通常当該地域を営業区域としていない事業者が当該地域において貸切バスの運行を行うことができることとしています。この場合、国又は地方公共団体からの輸送要請等、臨時営業区域の設定を行うに当たり正当であると認められる事由が存在することを要件としています。	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日国土自旅第139号)	現行制度下で対応可能	地方公共団体からの輸送要請に係る文書については、事務の簡素化の観点から、クルーズ船の寄港予定を踏まえ、一定期間を定めた輸送要請の文書とすることで対応可能です。 なお、訪日外国人旅行者向け貸切バスについては、「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年国土自旅第321号)により、申請に当たり地方公共団体からの輸送要請に係る文書の添付は不要です。	
280630003	27年11月27日	28年2月23日	28年6月30日	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おける、運賃・料金の収受について	臨時営業区域(所在する営業所の隣県)における運賃料金の算出基準を、営業所が所在する区域を管轄する運輸局(以下、「所在運輸局」という。)が認可した運賃・料金で設定できないか。 [理由] 臨時営業区域が、営業所が所在する区域を管轄する運輸局以外の運輸局(以下、「他運輸局」という。)の場合において、運賃・料金の算出は他運輸局の認可運賃・料金にておこなうように指導を所在運輸局から受けている。 しかし、この場合において、所在運輸局で認可された運賃・料金が、他運輸局での上限を上回る場合があり、この状況では安全コストを反映した運賃料金の確保が困難となる。	中国ジェイ・アールバス(株)	国土交通省	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地方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府県に隣接する道府県を、地方運輸局の管轄区域に問わず、臨時営業区域とすることができることとしている(訪日外国人旅行者に係る対応は、平成28年9月末まで)。 営業所が所在する府県に隣接する道府県を臨時営業区域とし、当該臨時営業区域を発地又は着地とする運送については、当該臨時営業区域を管轄する地方運輸局長が公示する変更命令の審査を必要としない運賃・料金(以下「公示運賃等」という。)を適用することとしています。	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日付国土自旅第321号)	検討を予定	営業所が所在する営業区域に隣接する道府県を臨時営業区域とした場合の公示運賃等については、ご提案の内容を踏まえ、対応を検討して参ります。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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	
280630004	27年11月30日	28年2月23日	28年6月30日	貸切バスの営業区域拡大	[提案内容] 訪日外国人旅行者向け貸切バスの営業区域の拡大ならびに日本人向け貸切バスに対する同様の措置。 [提案理由] 現在、訪日外国人旅行者向けの貸切バスの営業区域は特例措置により拡大しており、他府県での営業が可能となっているが、これを特例措置から通常ルールへと移行すべき。また、日本人向け貸切バスについても同様の措置を行うべき。これらの措置により、より多くの旅行者をより広域的に周遊してもらえようとなる。	(公社)関西経済連合会	国土交通省	貸切バスの営業区域については、営業所で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発地又は着地とする旅客のみを運送することができるとしています。 また、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地方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府県に隣接する道府県を、地方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(平成26年9月未まで)。 さらに、大規模なイベントの開催等による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により、通常当該地域を営業区域としていない事業者が当該地域において貸切バスの運行を行うことができることとしています。	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指定について(平成19年9月13日国自旅第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日付国自旅第321号)	営業区域拡大の恒常化・検討に着手 国内需要増加への対応、現行制度下で対応可能	訪日外国人旅行者向け貸切バスの臨時営業区域に関する制度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、検討しています。 また、国内需要についても、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することにより、通常当該地域を営業区域としていない事業者が当該地域において貸切バスの運行を行うことができることとしており、現行制度で対応可能です。
280630009	28年5月11日	28年6月8日	28年6月30日	第三種旅行業が募集型企画旅行を実施できる区域を拡大すること	[要望内容] 第三種旅行業が募集型企画旅行を実施できる区域の拡大 [理由] 地域の観光振興には、地域の観光資源を熟知した地元の中小旅行者が旅行商品を提供していくことが重要である。しかし、登録業者数が最も多い第三種旅行業が募集型企画旅行を実施できる範囲は隣接市区町村等に限られている。広域観光による魅力向上と関連産業への波及効果を高めるため、実施範囲を営業所が所在する都道府県内に拡大する必要がある。 (注)平成26年4月現在、第一種旅行業者は696、第二種旅行業者は2,777、第三種旅行業者は5,625、地域限定旅行業者は45事業所。 (注)第一種旅行業:海外・国内の募集型企画旅行の企画・実施を行うことが可能 第二種旅行業:国内のみの募集型企画旅行の企画・実施を行うことが可能 第三種旅行業:営業所のある市町村およびこれに隣接する市町村に設定されている場合に限り、募集型企画旅行の企画・実施を行うことが可能 地域限定旅行業:営業所のある市町村およびこれに隣接する市町村に設定されている区域に限り、企画旅行、手配旅行等を行うことが可能。営業保証金の最低額、基準資産額は100万円。	日本商工会議所	国土交通省	旅行業法は、第三種旅行業者の業務範囲を「自らの営業所のある市町村の区域、これに隣接する市町村の区域及び観光庁長官の定める区域」としている(旅行業法第4条、旅行業法施行規則第1条の2)。	旅行業法第4条、旅行業法施行規則第1条の2	検討を予定	かかる業務範囲は、第三種旅行業者に課される財産的要件(基準資産要件、営業保証金の供託義務)により消費者保護が図られることを目的として定められたものであるため、消費者保護の観点を考慮することなく、その拡大のみを求め本提案には対応致しかねます。 なお、上記業務範囲又はより広域の募集型企画旅行商品の造成・販売については、第二種旅行業又は第一種旅行業の登録を受けることで実施可能であり、また、受注型企画旅行であれば第三種旅行業の登録でも同業務範囲の取扱いが可能です。 しかし、「第三種旅行業者の範囲の拡大」に関しては、規制改革実施計画(平成27年6月30日閣議決定)において、範囲の見直しも視野に入れ検討を行い、結論を得ることとしており、今後、具体的に検討を進めて参ります。
280630010	28年5月11日	28年6月8日	28年6月30日	構造改革特区法等で認められている「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全国展開すること	[要望内容] 「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全国展開すること [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、特区等に限定することなく全国展開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関し、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 第11条の2、旅行業法施行要領 第7	検討を予定	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す。現在は山形県で本特例措置を適用しており、特例措置の活用による弊害は無特段ありませんでしたが、本事業を実施したのは1社であり、全国展開による弊害発生の有無について判断するのは時期尚早であること、また、平成28年1月に発生したスキーバス事故を踏まえて処分した3社において、管理者に求められる本来の責務が果たされていないことがあり、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会では管理者の責務を重くすることも含めて検討を進めて参りました。その結論も踏まえ、管理者にあるべき責務を改めて検討して参ります。

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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)	
280630011	28年5月11日	28年6月8日	28年6月30日	構造改革特区法等で認められている「特例ガイド」の特例措置を全国展開すること	【要望内容】 通訳案内士以外の者による有償ガイドである「特例ガイド」の特例措置を全国展開すること 【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。 地域での「街歩き」や「食べ歩き」等、外国人旅行者の訪日観光に対するニーズも多様化しており、地域の地理・歴史・文化をよく知る人物による「地域限定」の観光ガイドを確保することで、急増するインバウンドにも対応できると考えられる。そのため、構造改革特区法等で認められている「特例ガイド」の特例措置を、特区等に限定することなく全国に展開する必要がある。	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	検討に着手	通訳案内士制度については、法制定後60年以上が経過し、訪日外国人旅行者数が急増する中、その絶対数の不足に加え、大都市部への偏在、英語への傾りなど様々な課題が顕在化し、制度を抜本的に見直す時期であると認識しています。 規制改革会議も同様の問題意識に基づき、平成28年5月19日に、通訳案内士の業務独占を廃止し、名称独占のみ存続する ・その際、訪日旅行商品の企画・手配を行っているランドオペレーター等の業務の適正化を図る制度を導入する。 との答申を示し、平成28年6月2日の規制改革実施計画の閣議決定に至っております。 観光庁としましては、今後、通訳ガイドサービスの供給量を増やしつつ、いわゆる「ぼったくりツアー」の防止や我が国の歴史や文化に関する正確な解説の提供等、旅の質を確保するための新たな制度を検討し、夏頃には方針を取りまとめ、次期通常国会に関連法案を提出する方向で検討してまいりたいと考えております。	
280630012	28年5月11日	28年6月8日	28年6月30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の特例措置を恒久化すること	【要望内容】 道路運送法における貸切バスの営業区域の特例措置の恒久化 【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、営業所の隣接県を臨時営業区域と認める特例措置が平成28年9月末まで再々延長されたが、政府の掲げる訪日外国人客の目標の達成に向け、本特例措置は恒久化する必要がある。 (注)観光バスは道路運送法で貸切バスに分類されており、出発地・到着地いずれかに都道府県単位の営業区域を有する事業者しか運行できず、加えて営業区域には必ず営業所と車庫がなければならぬと定められている。 (注)貸切バス運送の安全を適切に確保し、訪日外国人旅行者の増加に対応することを目的に、「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日付国土交通省第139号通達)により、外国人旅行者向けの貸切バスを対象に、営業所が所在する区域を管轄する運輸局の管轄区域(地方ブロック)を臨時営業区域とする。のほか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、という特例措置が平成26年4月17日～27年3月31日まで講じられた。その後、27年9月末、28年3月末、28年9月末までと延長されている。 (注)上記のとおり本特例措置は3回延長されている。また、平成28年3月31日に到来する期限の延長が公表されたのは平成28年3月30日であったが、期限到来の直前では準備期間がなく、受法のチャンスを取り逃がす事象となっていることから、特例措置の延長ではなく恒久化を望む声が大きい。	日本商工会議所	国土交通省	貸切バスの営業区域については、営業所で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等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しています。 また、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地方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府県に隣接する道府県を、地方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(平成26年9月末まで)。	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日国土交通省第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日付国土交通省第321号)	検討に着手	訪日外国人旅行者向け貸切バスの臨時営業区域に関する制度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、検討しています。	
280630019	28年5月11日	28年6月8日	28年6月30日	区分所有法における建替え決議の成立要件を緩和すること	【要望内容】 区分所有法における建替え決議の成立要件の緩和 【理由】 老朽マンションの建替えは喫緊の課題となっているが、「建替え決議」の成立には、区分所有者おおよそ議決権の各5分の4が必要であり、大変高いハードルとなっている。居住者の安心・安全のため、区分所有法における「建替え決議」の成立要件を緩和する必要がある。	日本商工会議所	法務省 国土交通省	現行の建物の区分所有等に関する法律(以下「区分所有法」といいます。))は、建替え決議について区分所有者及び議決権の各5分の4以上の賛成を要件としています。	建物の区分所有等に関する法律第62条第1項	対応不可	区分所有法の決議により行う建替えは、個々の区分所有者にとって区分所有権の処分を伴うものであり、本来であれば全員同意を要するものですから、これを多数決により行うことの正当性を担保するためには、多数決要件は厳格である必要があります。決議に賛成しなかった区分所有者については、その区分所有権の時価での買取りが予定されていますが、その意思に応じて区分所有権を失うことになる以上、多数決要件には厳格性が求められます。 また、建替え決議の内容を実現するためには、建替え決議に賛成した区分所有者は、決議に賛成しなかった区分所有者に対して、売渡請求権を行使してその権利を買い取りなければならないわけですが、決議要件を緩和した場合には、その分だけ買取りの費用負担が重くなるなど、建替えに要する社会的・経済的コストが増大することになり、かえって建替え事業の円滑な遂行にとっての障害となりがねません。 したがって、建替え決議要件の緩和については、慎重な検討が必要であると考えます。	

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)	
280630020	28年5月11日	28年6月8日	28年6月30日	区分所有法の建替え決議の成立をもって借地借家法の質貸借契約も解約できるようにすること	<p>[要望内容] 建替え決議の成立をもって借地借家法の質貸借契約も解約できるようにすること</p> <p>[理由] 老朽マンションの建替えは喫緊の課題となっている。しかし、区分所有法に基づく建替えが決議されても、借地借家法では、建物質貸借契約の解約の正当事由になっておらず、また、裁判所の判断も曖昧であることから住民を立ち退かせることができず、建替えが進んでいない。そのため、区分所有法における「建替え決議」を、借地借家法における質貸借契約の解除の正当事由に位置付ける必要がある。</p>	日本商工会議所	法務省 国土交通省	借地借家法第27条第1項、第28条	現行制度下で対応可能	<p>現行の借地借家法のもとでも、建物の老朽化や耐震性の不足を理由とした建替えの必要性等については、正当事由の有無を判断するに当たって個々の具体的事情に則して適切に考慮されているものと考えています。</p> <p>なお、借地借家法が私人間の法律関係に一般的に適用される民事基本法であり、同法上の正当事由制度が借家契約全般について賃貸人及び賃借人間の適切な利害調整を図るものであることからすると、その規定の内容は規範的・抽象的なものとならざるを得ず、老朽化物件・耐震性に問題のあるマンションの建替え決議の成立等をもって直ちに正当事由があるとするについては、慎重に検討する必要があると考えられます。</p>		
280630027	28年5月11日	28年6月8日	28年6月30日	車椅子のまま乗車・運転できる「車椅子専用バイク」を実用化するため、「側車付き二輪自動車」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	<p>[要望内容] 側車付き二輪自動車(トライク型)を元に開発した「車椅子専用バイク」の構造の実態に合わせ、「側車付き二輪自動車」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</p> <p>[理由] 側車付き二輪自動車(トライク型)を元に新たに開発された、車椅子のまま乗車・運転できる「車椅子専用バイク」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、ハンドルバー方式のかじ取装置及び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「車椅子専用バイク」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。このような健常者のみを想定した基準は不合理であるため、これを改善し、健常者・障害者ともに自由に二輪車を運転できる環境を整えとともに中小企業の独創的・革新的なアイデアの実用化を促すべきである。</p>	日本商工会議所	国土交通省	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号の三輪の軽自動車に該当すると考えられます。	現行制度下で対応可能	<p>側車付二輪自動車を改造した場合であっても、御提案の「車椅子専用バイク」は三輪の軽自動車に該当すると考えられるため、三輪の軽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ある。</p> <p>なお、「地元の陸運局より「側車付き二輪自動車を元に開発されているため、三輪自動車としては登録できない」との指摘を受けている、とのことですが、軽自動車については、運輸支局等での登録は不要である一方、軽自動車検査協会での検査を受けることとなっているため、具体的な検査に係る手続き等については、軽自動車検査協会にご相談ください。</p>		
280720014	28年5月11日	28年6月8日	28年7月20日	民泊サービスを提供する仲介事業者に関する法制度の整備	<p>[要望内容] 民泊サービスを提供する仲介事業者に関する法制度の整備</p> <p>[理由] 民泊サービスは、宿泊サービスに多様な選択肢を与え、新たな宿泊需要を喚起し得るものであるが、現状、インターネットを通じて民泊サービスを提供する仲介事業者に対する責任が必ずしも明確になっておらず、衛生、治安、周辺住民とのトラブルといったさまざまな課題も存在している。そのため、部屋の貸し手が旅館業法や国家戦略特別区域法に基づき適正にサービスを提供しているかどうかの確認を求めるなど、仲介事業者に対する一定の規制が必要である。また、その際、海外事業者に対する規制の実効性を担保することや、海外事業者が適用外となっている旅行業法との関係を整理する必要がある。</p>	日本商工会議所	厚生労働省 国土交通省	旅行業法第二条	検討に着手	<p>仲介事業者に対する規制は規制改革実施計画(平成28年6月2日閣議決定)に以下のように示されています。</p> <p>&lt;枠組み&gt; 登録制とし、以下の事項を義務化する。 ・消費者の取引の安全を図る観点による取引条件の説明 ・当該物件提供が民泊であることをホームページ上に表示 行政当局・保健衛生・警察・税務への情報提供 届出がない民泊、年間提供日数上限など一定の要件を超えた民泊を取り扱うことは禁止。 法令違反行為を行った場合の業務停止、登録取消を可能とするともに、不正行為への罰則を設ける。</p> <p>また、民泊に係るルールについては、厚生労働省と観光庁が平成27年11月末に共同で立ち上げた有識者会議「民泊サービス」のあり方に関する検討会において議論されており、外国法人に対する取締りの実効性確保のため、法令違反行為を行った者の名称や違反行為の内容等を公表できるようにすることも検討すべきであるとされており、いずれにせよ、これを踏まえ、平成28年度中に法案を提出予定です。</p>		



規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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	
280720017	28年5月11日	28年6月8日	28年7月20日	国家資格を持たない者が建設業の主任技術者になる場合の実務経験年数要件の短縮化 技術者になる場合の実務経験年数要件を短縮化すること	[要望内容] 国家資格を持たない者が建設業の主任技術者になる場合の実務経験年数要件の短縮化(指定学科を卒業していない場合:10年以上 3~5年以上) [理由] 国家資格取得を持たない者が建設現場に必要な主任技術者になるには、一定期間の実務経験が必要であるが、特に、指定学科を卒業していない者が主任技術者になるには、10年という長い実務経験が必要となる。技術者の確保と、やる気と能力のある若者の雇用促進を実現するため、実務経験が必要な期間を短縮化するべきである。	日本商工会議所	国土交通省	建設業法第7条第2号	対応不可	上記の2級技術検定について、学科試験受験に必要な実務経験を不要とし、高校2年生相当で受験可能とする早期受験化(平成28年度より)や、各技術検定試験の受験地拡大の実施(平成27、28年度)など、技術検定試験の受験資格緩和を実施しております。また、技術検定試験の受験機会の年2回実施について、現在検討しているところです。引き続き、技術者の確保と若者の雇用促進を実現するために取り組んでまいります。	
280720018	28年5月11日	28年6月8日	28年7月20日	公共工事の経営事項審査について技術者1人につき3業種以上の申請を認めること	[要望内容] 経営事項審査について技術者1人につき申請できる業種:2業種 3業種以上の拡大 [理由] 技術者不足を補う企業努力や個人の向上心を促し、建設業の生産性の向上や経営の効率化に向けた取り組みを後押しするためにも、経営事項審査において、技術者1人につき3業種以上申請することを認めるべきである。	日本商工会議所	国土交通省	建設業法第二十七条の二十三第三項の経営事項審査の項目及び基準を定める件(平成20年国土交通省告示85号)	対応不可	経営事項審査は、公共工事の元請となる企業の経営を客観的に評価する制度であり、技術職員の数の審査については、今後も建設企業の公共工事における技術力を適切に評価する制度としていく必要があります。一方で、建設業界において生産性の向上や企業経営の効率化を図ることは非常に重要であり、国土交通省としても、必要な施策について引き続きしっかりと取り組んでまいります。	
280720019	28年5月11日	28年6月8日	28年7月20日	外国人技能実習制度について、介護分野や観光分野(フロント業務やレストランサービス業務)を対象職種に追加すること	[要望内容] 外国人技能実習制度における技能実習対象職種への介護分野および観光分野(フロント業務やレストランサービス業務)の追加 [理由] 高齢化の進行によって、2025年度には、我が国において介護に携わる職員がおおよそ38万人不足すると推計されている。平成28年2月5日閣議決定の「産業競争力の強化に関する実行計画」で、「介護の対象職種追加に向け、賃の担保など、介護サービスの特性に基づく要請に対応できるよう具体的な制度設計を進め、技能実習制度の見直しの詳細が確定した段階で、介護サービスの特性に基づく要請に対応できることを確認の上、新たな技能実習制度の施行と同時に対象職種への追加を行う。」と記載されているが、これを早急に行うことが求められる。また、わが国の観光分野における人材確保に資するとともに、開発途上国等の人材に日本の優れたホスピタリティを身に付けてもらうことで、日本の「おもてなし」文化を世界に広めることにも繋がることから、外国人技能実習制度の対象職種に、フロント業務やレストランサービス業務などのホテルスタッフ業務を加える必要がある。	日本商工会議所	法務省 厚生労働省 経済産業省 国土交通省	出入国管理及び難民認定法第2条の2、第7条第1項第2号、第20条の2、施行規則第3条、別表第二、第7条第1項第2号の基準を定める省令、第20条の2第2項の基準を定める省令、技能実習制度推進事業運営基本方針、各論2対象技能等(2)、別表	・検討に着手(介護の職種追加について) ・その他(ホテルスタッフ業務の職種追加について)	・外国人技能実習制度の対象職種に介護分野を追加するご提案については、平成28年2月5日閣議決定の「産業競争力の強化に関する実行計画」(2016年版)にあるとおり、介護の対象職種追加に向け、賃の担保など、介護サービスの特性に基づく要請に対応できるよう具体的な制度設計を進め、技能実習制度の見直しの詳細が確定した段階で、介護サービスの特性に基づく要請に対応できることを確認の上、新たな技能実習制度の施行と同時に対象職種への追加を行うこととしています。 ・ホテルスタッフ業務を技能実習制度の対象職種に追加することについては、移転すべき技能としてふさわしい職種であるかどうかを検討する必要がありますので、この点を整理いただいた上で、御相談ください。	



規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

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

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。  
 : 規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項  
 : 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)	
280720021	28年6月13日	28年7月8日	28年7月20日	通訳案内士業法の改正について2点お願いします。	通訳案内士法の改正について次の2点お願いいたします。 ガイド資格者の約9割?が就業していないようですので、その一人として個人的要望を申し上げます。 (1)他の国家資格(宅建士や薬剤師・旅行業務取扱管理者など)のように、特定の事業所(公共交通機関・役所・民間の観光案内所・博物館・美術館・大手旅行会社等)に通訳案内士を配置義務化する法律も制定して頂きたいです。 メリットは、外国人観光客様へのご案内や情報提供がより適切でスムーズになる。喜ばれるリピーターが増える。他の職員さん達が、ご自分の仕事に専念できる。 国家資格の通訳案内士を活用すれば、即戦力になります。その資格試験を実施している観光庁?と問題作成業者(JTB?)は人材有効活用システム作りもすれば、観光立国日本を外に示せます! (現状では、地元自治体HPの観光ビデオでも間違った日本文化マナーが流れ、観光協会発行の英文もミスが結構ありますので、通訳案内士であれば、それらを訂正し、より正確でわかりやすい日本を全世界に発信できます。) (2)免許更新制について、資格保持者の9割?が未就業であれば、更新意義が明確ではありません。講習費が自己負担なら、なおさらです。現状、通訳案内士は、自腹で研修を受けています。そういう場合、その既習事項は更新免除として頂きたいです。 と、申しますのも、私は教員免許更新を来年度予定で、疑問があるので、文科省のHPに詳細がありますが、現職の教員(非常勤も)が受講を義務付けられています。2つの領域(専門とその他?)で30時間程度で自腹です。 私は既に英検1級やTESOL英語教授法(イギリス通信教育で150時間コース、受講条件は英検1級以上)を取得済みで、かつ学習支援講座50時間(大学とNPOによる)も受講済みです。しかし、来年度、一斉更新講習を受講しなければならないのです。 自腹で自主トレをして、一定の資格取得者や講習受講者には、免許更新の一部免除を検討して頂きたいです。 以上、よろしくお願いたします。	個人	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。現行法において、特定の事業所に通訳案内士の配置を義務付ける規定はなく、また、資格の更新制についても規定されておられません。	通訳案内士法	(1)検討を予定 (2)事実確認	通訳案内士の配置義務化については、外国人旅行者の満足度の向上によるリピーターの増加に直ちにつながるとは認識していませんが、通訳案内士制度については、平成28年6月2日に閣議決定された規制改革実施計画において「通訳案内士の業務独占を廃止し、名称独占のみ存続する」とされたことを踏まえ、現在、観光庁において、通訳ガイドサービスの供給量を増やしつつ、旅の質を確保し外国人旅行者に満足度の高い解説・案内を行うことを担保する新たな制度を検討しているところです。	
280810003	27年10月30日	27年12月9日	28年8月10日	シェアリングエコノミー活性化に必要な法的措置に係る具体的提案	シェアリングエコノミー(特にホームシェア、ライドシェア)の推進のため、必要な法的措置が行われることが必要。 詳細については、当連盟の提言「シェアリングエコノミー活性化に必要な法的措置に係る具体的提案」(2015年10月30日公表)(下記リンク先)をご参照いただきたい。 <a href="http://jane.or.jp/topic/detail?topic_id=457">http://jane.or.jp/topic/detail?topic_id=457</a>	(一社)新経済連盟	内閣官房 厚生労働省 国土交通省	【ホームシェアについて】 反復継続して有償で宿泊サービスを提供する場合は、旅館業法に基づく許可が必要です。  【ライドシェアについて】 自動車による旅客の運送については、安全確保、利用者保護等を図る観点から、道路運送法上の事業許可等を得ることが求められています。具体的には、事業用自動車の使用、第二種免許の取得、日々の運行管理、車両整備管理、保険加入等が義務付けられています。	【ホームシェアについて】 旅館業法第3条第1項  【ライドシェアについて】 道路運送法4条1項、23条、25条、27条、78条、96条、97条 等	【ホームシェアについて】 検討に着手  【ライドシェアについて】 対応不可	【ホームシェアについて】 民泊サービスに係るルールについては、厚生労働省と観光庁が平成27年11月末に共同で立ち上げた有識者会議「民泊サービスのあり方に関する検討会」の最終報告書(平成28年6月取りまとめ)において、適切な規制の下でニーズに応えた民泊サービスが推進できるよう、類型別に規制体系を構築することとし、既存の旅館業法とは別の法制度として、早急に法整備に取り組むべきであるとされました。これを踏まえ、本年度中に法案を提出予定です。  【ライドシェアについて】 本提案は、自家用車のドライバーのみが運送責任を負う形態で旅客運送事業を行うものとされており、安全確保、利用者保護等の観点から問題があると考えられます。 道路運送法における旅客運送事業者の義務(事業用自動車の使用、第二種免許の取得、日々の運行管理・車両整備管理、保険加入等)は、事故の未然防止、万が一の際の的確な対応等を図るためのものです。旅客運送事業者は、これらの責任を果たすことにより安全確保、利用者保護等についての国民等の信頼感を確保しているものと考えております。 自家用車を用いたライドシェアについては、提案にあるような運転手のアプリ上の評価やバックグラウンドチェック、保険加入等の措置により、現在の旅客運送事業と同レベルの信頼感を社会に提供することができるのか、極めて慎重な検討が必要とと考えております。 また、約34万人のタクシー運転手の正規雇用への影響、反社会的勢力の進出等が懸念されます。さらに、特に都市部において、タクシーは供給過剰状態にあります。 なお、自家用車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ます。 以上により、道路運送法上の事業許可等を得ないで行われる、自家用車を用いた旅客運送を認めることは、安全確保、利用者保護等の観点から適切ではないと考えております。  【シェアリングエコノミーの推進について】 日本再興戦略2016等に基づき、シェアリングエコノミーの健全な発展に向け検討会議を立ち上げ、関係者の意見を踏まえつつ、本年秋を目途に必要な措置をとりまとめる予定です。その際、消費者等の安全を守りつつ、イノベーションと新ビジネス創出を促進する観点から、サービス等の提供者と利用者の相互評価の仕組みや民間団体等による自主的なルール整備による対応等を検討してまいります。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(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)
280810006	27年11月18日	28年1月13日	28年8月10日	交通網未整備地域における2次交通手段としての送迎バスの活用範囲の拡大について	徳島県内においては交通網の未整備地域が多く、特に自然を対象にした観光地においては、2次交通の不便さが都市部に比べて格段に顕著であり、外面からの個人旅行者にとっては移動の手段の確保が、その地域を旅行先に選択するかしないかの重要な要因ともなっている。 そこで、各観光施設、および宿泊施設の所有する送迎バスの活用を提案するものである。 現在、白ナンバーバス、緑ナンバーバスという区別で、施設所有のバスは、近隣の駅等への送迎のみが許可されているが、そのバスの運行範囲をもう少し拡大し、所在地域の観光地と観光地間の送迎や、該当施設と観光地間の送迎などが可能となれば、個人客の地方誘客へと繋げやすくなるものと考えます。	ホテルサンシャイン徳島	国土交通省	有償で自動車を使用して旅客を運送する場合は、輸送の安全の確保及び利用者の利益の保護の観点から、道路運送法に基づきバスやタクシー等の事業の許可若しくは自家用有償旅客運送の登録、又は国家戦略特別区域法に基づく国家戦略特別区域自家用有償観光旅客等、運送事業に係る計画の認定を受ける必要があります。 他方、宿泊施設等が行う宿泊客等の送迎のための輸送については、当該宿泊施設等における本来的なサービスである宿泊サービスの提供と輸送とが密接不可分で、その業務過程の中に包摂され、輸送が独立性を有しないものであり、かつ、送迎を利用する者と利用しない者との間に明らかな宿泊料金の差がない場合等、実質を含め送迎に係る輸送の対価を受受していない場合に限り、当該宿泊施設等の最寄り駅等と当該宿泊施設等との間で行われる輸送については、これらの許可等は要しないこととしています。	道路運送法第4条、第79条 国家戦略特別区域法第16条の2	現行制度下で対応可能	宿泊施設のバスを利用し観光地を周遊する輸送については、旅客等から運送の対価を受受している場合においては道路運送法又は国家戦略特別区域法に基づく許可等を受ける必要があります。 一方で、旅客等から運送の対価を受受していないと認められるような場合であって、送迎の一環として観光地等の周遊を行う場合には、これらの許可等を要さない場合もあります。いずれにせよ、個別の実態を踏まえて許可等の必要性の有無が判断されるものであるため、運輸支局等に御相談ください。	
280810007	27年11月25日	28年3月14日	28年8月10日	Airbnbホストとして	訪日外国人の数が増えている中、新しい宿の形が出現してきて、2年前からAirbnbのホストとして自宅の一室を海外観光客一人に限定して貸し出しております。正直こんな楽しい仕事はないというくらいエンジョイしており、私はもとより家族もその国々の方達と生の交流があるので、その国の理解が深まったり、韓国されたあとも仲良くなったりして本当にやはり始めてよかったとおもっています。お金だけでなく充実感があり、今では生き甲斐です。 そこで政府に提案です。 1 住宅地の自宅でもこのホストをやれるようにしてほしい なぜなら海外の方も日本人の普通の暮らしぶりに触れたいのです。 そして、街の商店街にもお金を落としてくれるので、経済効果により地元の街が潤うので、よりよいかとおもいます。 もちろん御近隣への配慮も必要かとおもいます。それに関してホストの人が騒音だったりごみ出しなどを責任をもつという制度を設ける必要かとおもいます。 2 宿泊日数を7日から3日にしてほしい 通常東京に滞在は平均して3日のような気がします。 7日だとほとんど改革の意味がないくらいです。是非実情にあった対応を望みます。 3 民泊登録カードを発行してほしい この民泊をする人に民泊証明書を発行してほしい、もちろん税金がきちんと支払われているかどうかの内容まで盛り込むべきかとおもいます。 以上3つを形にしていればとおもいます。 そして僕の良い民泊という新しい仕事のチャンスまたは経済効果を生み出し、素敵な日本を世界に発信していくのではないですか！	個人	厚生労働省 国土交通省	一般の住宅を活用して有償で繰り返し宿泊サービスを提供する場合も、旅館業法に基づく許可が必要ですよ。	旅館業法第3条	検討に着手	民泊に係るルールのあり方については、厚生労働省と観光庁が平成27年11月末に共同で立ち上げた有識者会議「民泊サービスのあり方に関する検討会」において、関係省庁(国土交通省住宅局・消防庁・警察庁)も加え、幅広い観点から検討し、平成28年6月最終報告書が取りまとめられました。この報告書に基づき民泊サービスが適切に推進できるよう、類型別に規制体系を構築することとし、既存の旅館業法とは別の法制度として、本年度中に法案を提出予定です。 なお、旅館業法においては、最低宿泊日数を規定していないため、旅館業法に基づく許可を取得すれば、1泊から営業可能です。	

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	措置の概要(対応策)	
280810010	27年 11月25日	28年 2月23日	28年 8月10日	旅館業法の 緩和と民間宿 泊業(民泊) の促進	私は神奈川県内において自宅として使用している戸建においてAirbnbに加盟し、国内も含めた全世界のAirbnb会員様で、当宅に宿泊を希望される会員の方をお泊めしております  このAirbnbと言う特定の組織に加盟する会員に対してだけの宿泊サービスを提供している仕組みが旅館業法に抵触するのではないか?との議論を最近見かけるようになり、Airbnb会員の私としては非常に心外な思いです  このサービスではAirbnb会員のみしか宿泊を提供できませんので、旅館業法にある不特定多数を宿泊させる営業に当たらないのは明白であります。  もし、Airbnbが不特定多数に準ずる団体であると定義して旅館業法に触れると解釈されるようであれば、Airbnbのような団体は、登録制にして、これら登録を受けた団体の会員同士で宿泊を提供する場合は旅館業法の対象外とする旨の法改正を行うことが妥当と考えます。  また、既にAirbnb会員で宿泊施設を運用している者にとっては、以前に問題(近隣トラブルや刑事事件)を起こしていなければ、簡易宿泊業に相当する「簡易宿泊共許可」を発給するなどして、せっかく日本に起こった民泊業の芽を摘まないような処置をお願いいたします。  我が国は、昨今にありまして海外入国者が増え国内での外国人消費が大きな伸びを見せておりますが、それを賄うだけの宿泊施設は圧倒的に不足しており、Airbnbを始めとする民泊業による助力が必要とされております。  よって、これらの法的不備を整理すべき旅館業法の規制緩和を前向きに検討お願い致します	個人	厚生労働省 国土交通省	一般の住宅を活用して有償で繰り返し宿泊サービスを提供する場合も、旅館業法に基づく許可が必要です。	旅館業法第3条	検討に着手	民泊に係るルールのあり方については、厚生労働省と観光庁が平成27年11月末に共同で立ち上げた有識者会議「民泊サービスのあり方に関する検討会」において、関係省庁(国土交通省住宅局・消防庁・警察庁)も加え、幅広い観点から検討し、平成28年6月最終報告書が取りまとめられました。この報告書に基づき民泊サービスが適切に推進できるよう、類型別に規制体系を構築することとし、既存の旅館業法とは別の法制度として、本年度中に法案を提出予定です。	
280810012	27年 11月25日	28年 2月23日	28年 8月10日	民泊の規制 緩和と推進が 日本経済を活 性化させる一 つ!	<民泊の前提> 民泊の基本は個人宅での空いている部屋を旅行者に貸すと言うことが基本です。 <民泊の規制と改革の部分> 1.民泊を現行の旅館法で規定すべきでなく、民泊規定法を制定すべきです。 2.民泊を7日以上と規定するのは、一部の既得権益を有利にする事で、自由経済の活性化と主旨に反している。 3.民泊の規定は個人居住物件と個人所有の物件で個人所有の民泊施設は3物件までとする。 4.民泊が木造一軒家の部屋や鉄筋コンクリート以外に泊まらせる場合は、消火器などの安全設備の設置を義務付ける。 5.アパート、マンションなどが鉄筋コンクリートの場合は、現在義務付けられた設備に準じ、それ以上の条件は附加しない。 6.民泊を運営する個人もしくは回転事業者のどちらかは、民泊者と民泊提供者の保護の為に保険加入の義務が生じる。 7.上記の条件以外は現行法の旅館法に該当するようにする。 (民泊推進の意義) 1.個人宅の空室の有効利用で家族世帯の余剰収入が増える 2.旅行者が特定の一時期の増大する宿泊者に対してが宿泊施設が提供出来る。 3.最大数の旅行者を見込んで新しくホテルや旅館を膨大な資本投下をして建て無くて良い。 4.最大数の宿泊客を対象に客室を作れば、ホテル、旅館の乱立となり閑散期などで、宿泊客を奪い合うことも無く、ホテルや旅館の空室部分を民泊に転嫁させ、切り捨てた考えで経営をすることが出来、ホテルや旅館の稼働率が下がらない。 5.旅行者の宿泊での宿泊料金での懸念は、旅行者が増えれば、スーパーマーケットやベンションのように、安価な低宿泊施設を考える新規事業者が旅館法内で参入して来る、其れこそ自由経済社会で活性化する。 以上	個人	総務省 厚生労働省 国土交通省	旅館業法 一般の住宅を活用して有償で繰り返し宿泊サービスを提供する場合も、旅館業法に基づく許可が必要です。  消防法 消防法令では、建物の火災危険性に応じて、最低限必要と考えられる消防用設備等の設置が求められているところ。	旅館業法第3条 消防法第17条	検討に着手	民泊に係るルールのあり方については、厚生労働省と観光庁が平成27年11月末に共同で立ち上げた有識者会議「民泊サービスのあり方に関する検討会」において、関係省庁(国土交通省住宅局・消防庁・警察庁)も加え、幅広い観点から検討し、平成28年6月最終報告書が取りまとめられました。この報告書に基づき民泊サービスが適切に推進できるよう、類型別に規制体系を構築することとし、既存の旅館業法とは別の法制度として、本年度中に法案を提出予定です。 なお、旅館業法においては、最低宿泊日数を規定していないため、旅館業法に基づく許可を取得すれば、1泊から営業可能です。 また、消防法令では、建物の火災の危険性に応じて、最低限必要と考えられる消防用設備等の設置が求められているところで、民泊を営む場合には、例えば、施設の事情に不案内な不特定多数の人が宿泊することにより不慣れた火気使用設備を用いることによる出火のおそれが高まるなど、戸建住宅や共同住宅と比べて火災危険性が高まることが想定されるため、その危険性に応じて、最低限必要と考えられる消防用設備等の設置を行っていただく必要があると考えています。	

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 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	
280810016	27年 11月26日	28年 2月23日	28年 8月10日	旅館法の緩和	<p>一、旅館法を緩和し、現在の旅館、ホテル、簡易宿泊所以外、民泊条例を作る。 現在旅館業が反対する一番の理由は、ホテルの利用者は減る、競争が増えるとの理由ですが、民泊を選んだ外国人観光客のほとんどは、日本の家に泊まっていたい、日本人と交流したいという気持ちで民泊を選びました。 簡単に言えば、外国人観光客は民泊の存在で、日本に来る、日本にいる時間を延ばす、日本を好きになって、再来日にすることになっています。 なので、条例のないままか、民泊を禁止、外国人の旅行習慣を無視して、無理の条例(最低七日間の宿泊)を出すより、ちゃんとする条例を出したほうが日本の観光のため。 また、民泊が出る前、東京や大阪ですでに最低1日からの賃貸マンションが存在しています。大勢の不動産業者もこういうサービスがあります。なので、この機会を利用、ホテル、簡易宿泊所、民泊や不動産業者の管理できる旅館法を作っていただきたいです。 そして、もっと簡単な登録や認証制度を作るべきです。(特に建築確認済み証、ほとんどの人は持っていません。)</p> <p>二、最低金額を規制する。 旅館業者の一番反対する理由は、民泊の宿泊金額の安さです。なので、ちゃんと地域のホテルや旅館の宿泊料に合わせて、合理的な金額を規制すればいいと思います。</p> <p>三、海外の民泊サイトを抜いて、日本政府から、政府認証宿泊施設検索及び予約ウェブサイトを作る。 来日観光客が増えた理由の一つは、民泊が増えることだと思います。来日観光客は海外の予約サイトを利用しています。しかし、海外の会社は事故や問題が発生する時の対応はあまりも不十分です。もし日本政府はこういうサイトがあれば、ゲストやホストの利用状況や認証をきちんと把握でき、政府も予約サービス代を利用して、もっと外国人に優しい観光環境を作っていただきたいです。 四、二次賃貸や管理依頼を禁止する。 今多(経営者は安いアパートやマンションを借りて、外国人に民泊として出しています。こういうやり方があるので、一般市民の家電とアパートなどの治安に悪い影響が出ると思っています。 民泊なのに、ホストはそこに住んでない物件なら、ホテルと同じです。そうしたら、民泊の意味がなくなり、来日外国人も日本文化をもっと深く勉強しようとしてもできません。</p>	個人	厚生労働省 国土交通省	旅館業法第3条	検討に着手	<p>民泊に係るルールのあり方については、厚生労働省と観光庁が平成27年11月末に共同で立ち上げた有識者会議「民泊サービス」のあり方に関する検討会において、関係省庁(国土交通省住宅局・消防庁・警察庁)も加え、幅広い観点から検討し、平成28年6月最終報告書が取りまとめられました。この報告書に基づき民泊サービスが適切に推進できるよう、類型別に規制体系を構築することとし、既存の旅館業法とは別の法制度として、本年度中に法案を提出予定です。 なお、旅館業法においては、最低宿泊日数を規定していないため、旅館業法に基づく許可を取得すれば、1泊から営業可能です。</p>	
280810019	27年 11月27日	28年 2月23日	28年 8月10日	旅館業法(簡易宿泊所)	<p>「民泊」を考える上で、建築基準法、旅行業法、消防法を土台にしなければならないが、戦後すぐに制定され旅館業法施行令は今の時代にそぐわないと思う。既に建築された家でこれらの基準をクリアできるものは非常に少ない。建築基準、用途変更の規則を加えると結局、新築の建物しか開業ができないようになっていく。現行の簡易宿泊所の構造設備の基準を緩やかにするしないは、種別に「民泊」を加え個人の自宅を活用できるように緩やかな構造設備基準を設けるべきである。(客室の広さは3平米以上(床の間、押し入れ等は含まない)、二平米の帳場の設置、音の出入りする場所と個人使用の場所を壁で区切るなど。)</p> <p>京都市内は戦前建てられた家が多く空き家が目立つ地域である。うちそのひとつ1928年頃に建てられた町家で、父が亡くなってから4、5年ほど空き家状態であった。立ち退く予定であったが夫の年齢(65歳)や健康上の理由で勤めていた仕事を辞めて実家の一部を簡易宿泊所として活用すべく申請中であるが非常に煩雑であるし、建築基準法に照らし合わせると費用もかかる。「民泊」という枠組みができ申請内容、建築基準法が緩和され比較的容易に許可が取れたら、私たちのようなシニア世代が親から受け継いだ古い家を活用し、年をとっても仕事ができる場になり得ると思う。家の修繕費用もかかえないし、年金の不足分を補えることもでき、お客様を迎えるというところで元気にもなる。そういったシニア同士が互いに交流し助け合いながら「民泊」をより良いものにし、市とも連携し観光客の宿泊施設としての受け皿となりえる。また京都は学生の町でもあるので体力仕事や通訳など学生に活躍してもらおうとも考えられる。シニア世代、学生、市と連携し、古民家を存続させ景観を守りつつ、観光の都市京都を盛り上げることができればと思う。</p>	個人	厚生労働省 国土交通省	旅館業法第3条	検討に着手	<p>民泊に係るルールのあり方については、厚生労働省と観光庁が平成27年11月末に共同で立ち上げた有識者会議「民泊サービス」のあり方に関する検討会において、関係省庁(国土交通省住宅局・消防庁・警察庁)も加え、幅広い観点から検討し、平成28年6月最終報告書が取りまとめられました。この報告書に基づき民泊サービスが適切に推進できるよう、類型別に規制体系を構築することとし、既存の旅館業法とは別の法制度として、本年度中に法案を提出予定です。</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)	
280810023	27年 11月27日	28年 2月23日	28年 8月10日	民泊法制化に関する提言	・あるべき民泊のルール(法制化) ・最低宿泊日数の制限は撤廃すべきであると考えます。 ・宿泊者情報に関してはairbnb側で予約する人物の個人情報把握しているが、実際に予約する人物が異なる場合があり、これについては同伴者を含めairbnb側において全宿泊者情報の個人情報収集すべき。したがって、民泊サービス仲介者(airbnb)に対してこうした宿泊者の個人情報の収集保管を旅館業法の中で義務付け、事件事故が発生した時に行政当局から照会があった時に迅速に提出できる様にするべき。 ・ホストはゲストが何らの犯罪行為に間与している、もしくは実行している(例:薬物使用)と疑いを持った時に、迅速に所轄警察署へ通報するものとする。 ・衛生及び災害時対応について、常に適切な衛生状態を維持する為、宿泊者がチェックインする前の清掃作業(掃除機かけ、シーツ交換、タオル交換、便器の洗浄消毒、浴室の清掃)の義務化、災害対応の為に設置する器具として、家庭用に安価で販売されている火災・煙警報機、消火器(3000程度)の備え付けを義務化(家庭用住居を活用する民泊ですので、商業ホテルの様な厳しい規制はそぐわれない。防災カードの設置、基準に合致しているか検査する為、地方自治体の保健所は事前通告の上、立ち入って検査する権利を保持する。 ・ゴミ出しは、1ヶ月以上泊まるケースを除く(但し、この場合はホストがゲストに対面でゴミ出し方法を説明し、理解したか確認する義務を負うものとする)、原則としてホストが回収しゴミ出しをする事を義務化する。 ・騒音対策、ホストはゲストに対して、部屋及び建物敷地内で近隣住民の迷惑にならない様に宿泊前に説明理解した事を確認する義務を負う(これは予約時のハウスルール確認画面表示で対応できるものとする)。近隣住民から騒音の訴えがあった場合、証拠があり明白な場合はホストはゲストに対して注意を促し、その後も重ねて訴えがあった場合はそのゲストを即時に退去させなければならない。 ・許可制か、届け出制かどうか議論がある様ですが、行政コスト削減及びホスト達のスムーズな移居の為に、届け出制が好ましいと考えます。但し、基準に達していない運営をしていると判明した場合は警告、指導及び営業停止処分等の行政処分を担保として行使すれば、実効性は保たれると考えます。	個人	総務省 厚生労働省 国土交通省	旅館業法 一般の住宅を活用して有償で繰り返し宿泊サービスを提供する場合も、旅館業法に基づく許可が必要です。	旅館業法第3条 消防法第17条	検討に着手	民泊に係るルールのあり方については、厚生労働省と観光庁が平成27年11月末に共同で立ち上げた有識者会議「民泊サービス」のあり方に関する検討会において、関係省庁(国土交通省住宅局・消防庁・警察庁)も加え、幅広い観点から検討し、平成28年6月最終報告書が取りまとめられました。この報告書に基づき民泊サービスが適切に推進できるよう、類型別に規制体系を構築することとし、既存の旅館業法とは別の法制度として、本年度中に法案を提出予定 ます。 なお、旅館業法においては、最低宿泊日数を規定していないため、旅館業法に基づく許可を取得すれば、1泊から営業可能です。 また、消防法令では、建物の火災の危険性に応じて、最低限必要と考えられる消防用設備等の設置が求められていることと、民泊を営む場合には、例えば、施設の事情に不案内な不特定多数の人が宿泊することにより不慣れな火気使用設備を用いることによる出火のおそれが高まるなど、戸建住宅や共同住宅と比べて火災危険性が高まることが想定されるため、その危険性に応じて、最低限必要と考えられる消防用設備等の設置を行っていたら必要であると 考えています。	
280810025	27年 11月27日	28年 3月14日	28年 8月10日	民宿に関して(今現在で代表されるのはairbnb)	[1] Airbnbを通じて民泊をはじめたきっかけ 今まで自分が所有していた物件がずっと空室続きであったため、なんとかして他の事業に活かしたいと思っただけから。 また活かさないければ経済的な理由により、自己破産などをしなければならなかったため。 [2] 民泊の魅力 今日、訪日外国人の数は急増しており、ホテルが足りないことも事実であります。これからも難民や、外国人を受け入れるにあたり、こういったシステムは今後も構築されていくべきだと考えております。 ビジネスでこちらに日本に来られる方が、普通のホテルに泊まるとなると経済的にも圧迫するなど、日本のホテルは高すぎるという印象があると、airbnbを初め海外の方と接することが多くなった現在、そのような声を多数耳にします。 [3] この先、ような環境が整っていたらさらに民泊を楽しんでできるか ・最低宿泊日数を7日ではなく2日にしてほしいと思います ・何故なら、7日二条にするとほとんどの民宿は機能しなくなります。私は、1年(くらい)民宿をやってきましたが、だいたい4泊程度のお客様が多く、一週間以上の滞在は滅多にないからです。 ・御近隣への配慮もふくめて届け出制度にしてもらって国から認証カード発行してほしい。 ・安全基準を満たした税金も払うことで堂々とホストをしたいというのがありますし、近隣からの苦情が頻を絶ちません。悪質なものとどの民宿も無いのに、騒がしい・危険などの苦情を言ったりする方々もいらっやいます。国の審査を経ているれば、そのカードを見せることによりお互いお話しスムーズに進むと思います。 ・マンションの規約に関しても制限をして欲しい ・マンションにおいては、法律が確立された後でも組合の規約で民宿が制限されればできなくなってしまいます。 それでは折角法律を通したとしても、意味がなくなってしまいます。 また地方はマンションはほとんどありませんが、訪日外国人が利用するのは都心(東京、大阪、京都、沖縄、札幌)がメインです。それらには主にマンションしか存在しません。	個人	厚生労働省 国土交通省	一般の住宅を活用して有償で繰り返し宿泊サービスを提供する場合も、旅館業法に基づく許可が必要です。	旅館業法第3条	検討に着手	民泊に係るルールのあり方については、厚生労働省と観光庁が平成27年11月末に共同で立ち上げた有識者会議「民泊サービス」のあり方に関する検討会において、関係省庁(国土交通省住宅局・消防庁・警察庁)も加え、幅広い観点から検討し、平成28年6月最終報告書が取りまとめられました。この報告書に基づき民泊サービスが適切に推進できるよう、類型別に規制体系を構築することとし、既存の旅館業法とは別の法制度として、本年度中に法案を提出予定 ます。 なお、旅館業法においては、最低宿泊日数を規定していないため、旅館業法に基づく許可を取得すれば、1泊から営業可能です。	

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	措置の概要(対応策)	
280810030	27年11月27日	28年2月23日	28年8月10日	現状の問題と解決策	現状の課題とその解決策案を散発的ではありますが、記載します。法改正後の新法の具体的な案として少しでも役に立てればと思います。 1. 感染症の拡大 宿泊者からホストに対して身分証の提示(ネット仲介業者に義務付けでクリア可能) 2. 身元不明人物の宿泊 同上 3. ゴミ出しや騒音などの近所とのトラブル 宿泊者に対して、多言語(最低英語)で、明確に指示(ネット仲介業者に義務付けでクリア可能、入力しないホスト登録が出来ないなど) 4. 契約外のサービス 管理責任者の登録(所有権、管理規約及び契約の確認) 5. 税金未払いによる不平等 登録制とする、簡易的な税制の導入(確定申告が不慣れな人向けに、みなしで控除額を決定して納税するなど) 6. 火災時の避難 宿泊者に対して、多言語で、明確に指示、最小限の設備(火災報知器の設置) 行政は、届け出を受け付けたあと、サンプルベースで監査、違反度合いに応じて、罰金と営業の停止。	個人	総務省 厚生労働省 国土交通省	旅館業法 一般の住宅を活用して有償で繰り返し宿泊サービスを提供する場合も、旅館業法に基づく許可が必要です。 消防法 消防法令では、建物の火災危険性に応じて、最低限必要と考えられる消防用設備等の設置が求められているところです。	旅館業法第3条 消防法第17条	検討に着手	民泊に係るルールのあり方については、厚生労働省と観光庁が平成27年11月末に共同で立ち上げた有識者会議「民泊サービス、のあり方に関する検討会」において、関係省庁(国土交通省住宅局・消防庁・警察庁)も加え、幅広い観点から検討し、平成28年6月最終報告書が取りまとめられました。この報告書に基づき民泊サービスが適切に推進できるよう、類型別に規制体系を構築することとし、既存の旅館業法とは別の法制度として、本年度中に法案を提出予定です。 また、消防法令では、建物の火災の危険性に応じて、最低限必要と考えられる消防用設備等の設置が求められているところです。民泊を営む場合には、例えば、施設的事情に不案内な特定多数の人が宿泊することにより不慣れな火気使用設備を用いることによる出火のおそれが高まるなど、戸建住宅や共同住宅と比べて火災危険性が高まることが想定されるため、その危険性に応じて、最低限必要と考えられる消防用設備等の設置を行っていただく必要があると考えています。	
280810046	27年11月30日	28年2月23日	28年8月10日	規制緩和に対する要望	旅館業法及び用途地域の見直しが必要だと思います。 民泊の場合、1棟あたりの宿泊人数が最大で6名位では無いでしょうか一般の住宅と何の変わりもないのに、何十人何百人も泊まれる旅館業法等の厳しい規制の中に入るのをおかしいのではないのでしょうか。 例えば、空き家を利用して、宿泊人数5人のゲストハウスを立ち上げようとするときまず用途地域で観光地に近く優良な住環境の場所では旅館ができない地域が多いです。しかし民泊の場合宿泊人数が少ないため一般の住宅と同じではないでしょうか。 消防においても金(同じです)自動火災報知器設備、非常照明、誘導灯、不燃壁と人数に関係なく(大きな工事費が必要ですが、保健所においてもこの5人の場合でももう1つ小機器を設置する必要があります)水回りは大きな工事費が必要です。 特に部屋貸しの場合、一般住宅の設備で何ら問題ないのです。 ホストには、衛生面及、消防の講習を受けさせ安全管理出来る、管理者認定制を設け、旅行者の安心を確保する義務を負わせる。 宿泊建物に、明解に公示・明示を行い近隣住民の安心を得られるようにする。施設名称、連絡先施設内容シェアタイプ、1機貸、ステイタイプ、利用人数等を明示する。 多様な宿泊形態は、旅行の楽しさを、増進させるものです。 よろしくお願いします。	民間企業	総務省 厚生労働省 国土交通省	旅館業法 一般の住宅を活用して有償で繰り返し宿泊サービスを提供する場合も、旅館業法に基づく許可が必要です。 消防法 消防法令では、建物の火災危険性に応じて、最低限必要と考えられる消防用設備等の設置が求められているところです。	旅館業法第3条 消防法第17条	検討に着手	民泊に係るルールのあり方については、厚生労働省と観光庁が平成27年11月末に共同で立ち上げた有識者会議「民泊サービス、のあり方に関する検討会」において、関係省庁(国土交通省住宅局・消防庁・警察庁)も加え、幅広い観点から検討し、平成28年6月最終報告書が取りまとめられました。この報告書に基づき民泊サービスが適切に推進できるよう、類型別に規制体系を構築することとし、既存の旅館業法とは別の法制度として、本年度中に法案を提出予定です。 また、消防法令では、建物の火災の危険性に応じて、最低限必要と考えられる消防用設備等の設置が求められているところです。民泊を営む場合には、例えば、施設的事情に不案内な特定多数の人が宿泊することにより不慣れな火気使用設備を用いることによる出火のおそれが高まるなど、戸建住宅や共同住宅と比べて火災危険性が高まることが想定されるため、その危険性に応じて、最低限必要と考えられる消防用設備等の設置を行っていただく必要があると考えています。	
280810052	27年11月30日	28年2月23日	28年8月10日	シェアリングサービスAIR BNBについて	私がAirbnbを通じて民泊をはじめたきっかけは親が残した不動産物件の有効利用としてです。現在の東京のホテルは稼働率90%以上となっていて、海外の友人や仕事で海外からのお客様を日本に呼ぶ際に、みんな声を揃えて「東京はホテルが取れない、ハイシーズンは予約が数ヶ月前から埋まっていて旅行や仕事で行く時に毎回非常に苦労している」と言います。 民泊の魅力として、世界中に友達ができ定期的に遊びにきてくれるようになりました。自分がその国に旅行する時、彼らも私を友達のようにもてなして家に泊めてくれたりしてくれるのが一番楽しいです。 この先、このような環境が整っていたら、海外からの旅行者にさらに民泊を楽しんでもらえると思います。 ・最低宿泊日数を7日ではなく2日にしてほしいです。せっかく遠く海外から来た旅行者に短期滞在でも様々な日本を知ってもらいたい。現在の東京特区に優遇される「宿泊7日間、の縛り」を設けるのは日本にとってデメリットの方が圧倒的に多いと思います。 ・近隣への配慮もふくめて届け出制度にしてもらって国から認証カード発行してほしい。 ・安全基準を満たして税金も払うことで堂々とホストをしたい。 ・民泊を世間に広げるために民泊大使を毎年任命してほしい 現在、厚労省でも「民泊サービスのあり方検討会」を実施していますが、未だ日本では自宅の空き部屋を仲介して旅行者に貸すサービス(民泊)は、旅館業法に違反していると言われます。ですが、シェアリングサービスのマッチングサイトとしてAIR BNBは旅行者を助ける世界的に認められる素晴らしい企業だと思います。また、シェアリングエコノミーは共有経済と言われますが、日本でも今後はもっと私有経済だけではなく共有経済を促進してほしいです。 以上、ご検討の程、どうぞ宜しくお願いします。	個人	厚生労働省 国土交通省	一般の住宅を活用して有償で繰り返し宿泊サービスを提供する場合も、旅館業法に基づく許可が必要です。	旅館業法第3条	検討に着手	民泊に係るルールのあり方については、厚生労働省と観光庁が平成27年11月末に共同で立ち上げた有識者会議「民泊サービス、のあり方に関する検討会」において、関係省庁(国土交通省住宅局・消防庁・警察庁)も加え、幅広い観点から検討し、平成28年6月最終報告書が取りまとめられました。この報告書に基づき民泊サービスが適切に推進できるよう、類型別に規制体系を構築することとし、既存の旅館業法とは別の法制度として、本年度中に法案を提出予定です。 なお、旅館業法においては、最低宿泊日数を規定していないため、旅館業法に基づく許可を取得すれば、1泊から営業可能です。	

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		措置の概要(対応策)
280810058	27年12月2日	28年1月27日	28年8月10日	旅館業法、ホテル建築規制条例の規制緩和	【内容】 ホテル定義の規制条例を一部緩和(ダブルベッド設置数の制限やシングルルーム設定数、ロビーの解放・自由な出入り等)し、一般ホテルの進出を容易にする。 建築確認申請の簡略化で建物の用途変更を容易にし、既存建物(病院、学校、オフィス等)からホテルへ活用しやすくする。 宿泊施設整備の規制を緩和(旅館業法)し、一般家庭の空室有償宿泊やマンションのホテル転用など「民泊」を特区扱いでなくとも拡大しやすくする。 【理由】 ・ホテル不足の早急な解消 ・訪日観光客の宿泊施設不足の解消、および異文化コミュニケーション、日本人の外国人との交流機会向上が図れるため	(一社)全国空港ビル協会	厚生労働省 国土交通省	旅館業の営業を行うには、旅館業法に基づき、ホテル営業、旅館営業、簡易宿所営業及び下宿営業のいずれかにより許可を取得する必要があります。ホテル営業の許可を取得するには、1客室の床面積等の構造設備基準を満たす必要があります。 建築基準法第87条の規定により、建築主は、建築物の用途を変更して第6条第1項第一号の特殊建築物(ホテル含む)のいずれかとする場合は、建築主が用途変更後の建築物の計画に係る確認の申請書を提出して建築主事等の確認を受けなければならないとしています。 一般の住宅を活用して有償で繰り返し宿泊サービスを提供する場合も、旅館業法の許可が必要です。	旅館業法第3条第1項、第2項 建築基準法第87条	事実誤認 対応不可 現行制度下で対応可能 検討に着手	お求めの「ダブルベッド設置数の制限やシングルルーム設定数、ロビーの解放・自由な出入り等」については、法令上規制しているものではないため、条例における規制の可能性が有ります。 建築確認は、個々の建築物が法令の定める基準に適合して建築等されるよう、計画の適法性をチェックするものであり、法の実効性を担保し、建築物の安全性を確保するための手段です。 したがって、一律に手続きを簡略化することはできないと考えておりますが、用途変更を含む既存ストックの活用は、重要な政策課題であることから、具体的な支障を明確にしたうえで、再提案していただければと思います。 平成28年4月1日に簡易宿所営業の営業許可を受けられるための構造設備基準が一部緩和されています。 また、民泊に係るルールのある方については、厚生労働省と観光庁が平成27年11月末に共同で立ち上げた有識者会議「民泊サービスのあり方に関する検討会」において、関係省庁(国土交通省住宅局・消防庁・警察庁)も加え、幅広い観点から検討し、平成28年6月最終報告書が取りまとめられました。この報告書に基づき、民泊サービスが適切に推進できるよう、類型別に規制体系を構築することとし、既存の旅館業法とは別の法制度として、本年度中に法案を提出予定です。	
280810059	27年12月28日	28年1月27日	28年8月10日	自家用マイクロバス貸渡しの届出に係る申請書類の削減	【提案の具体的内容】 レンタカー事業者が自家用マイクロバス貸渡しをする際に、直近2年分の貸渡簿の写しの添付・提示を不要とすべきである。 【提案理由】 自家用マイクロバスの貸渡しを行うおとする者は、その7日前までに車両ごとにその旨を当該車両の配置事務所所在地を管轄する運輸支局に届け出る必要がある。加えて、すでに自家用マイクロバスの貸渡しを行っている者については、原則として、直近2年間の事業における自家用マイクロバスの貸渡簿の写しを添付のうえ、当該届出を行うこととされている。 しかし、自家用マイクロバスの貸渡しについて、すでに2年を超える実績を有している者については、運輸支局が過去の届出内容と照合し、事業者による貸渡し状況を把握することは十分に可能と考えられることから、直近2年分の貸渡簿の写しの添付・提示は不要と判断しても差し支えないものと考えられる。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	自家用自動車有償貸渡業については、自動車の貸渡しに付随して運転者を派遣する等により、実質的に自動車運送事業の経営が行われることを防止するため、許可制としています。 このうち、自家用マイクロバスの貸渡しについては、貸切バス運送事業の類似行為を防止する観点から、自家用マイクロバスの貸渡しを行う者は、自家用マイクロバスの貸渡しを行う際に、貸渡しを行う事業者が直近2年間の経営実績を有すること、及び直近2年間に車両停止以上の処分を受けていないことを要件としています。 また、自家用マイクロバスの貸渡しを行うおとする者は、その7日前までに、車両毎に、その旨を当該車両の配置事務所所在地を管轄する運輸支局長に届け出なければならないこととし、その際、直近2年間の事業における自家用マイクロバスの貸渡簿の写しを添付又は提示することとしています。	道路運送法第80条第1項 道路運送法施行規則第52条 自動車交通局長通達(平18.3.30国土自旅第286号)	検討を予定	自家用マイクロバスの貸渡しの届出の際の直近2年間の事業における自家用マイクロバスの貸渡簿の写しの添付又は提示について、既に2年を超える期間、自家用マイクロバスの貸渡しを行っている場合であっても、例外なく(直近2年間の貸渡簿の写しの添付又は提示を求めていることは、申請者に対し必要以上の負担を課しているとも考えられるため、手続の簡素化を含めた対応策について、関係者の意見を聞きつつ検討を行ってまいりたい。	
280810081	28年5月11日	28年6月8日	28年8月10日	路線バス事業者が路線バスの上限運賃の引き上げを柔軟に行えるようにすること	【要望内容】 路線バス事業者が路線バスの上限運賃の引き上げを柔軟に行えるようにすること ・許可制 届出制 ・標準処理期間の短縮化(3ヶ月 1ヶ月へ) 【理由】 地域の路線バス事業者は人口減や高齢化による乗客の減少に直面しており、特に、東日本大震災の被災地における事業者は大変厳しい経営状況におかれている。そのようななか、運賃改定により利幅を確保し、ドライバーの待遇改善や、低燃費車両、パリアフリー対応車両の導入など、前向きな設備投資を図りたいと思う事業者も多い。しかしながら、手続きの煩雑さや新運賃が認可されるまでの期間の長さから、運賃改定を見送る事業者も多く、これを見直す必要がある。	日本商工会議所	国土交通省	路線バスは、地域の基礎的な生活の足や地域を訪れる観光客の移動手段として国民生活の基盤であるなど、交通機関として公共性が高く、上限運賃及び料金の引上げによる利用者への影響が大きいため、運賃等が 能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものであること、 旅客の利益を阻害するおそれがあるものでないこと、 特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをしないものであること、 他の事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないこと、などが担保される必要があります。そのため、一般乗合旅客自動車運送事業者が、旅客の運賃等の上限を変更しようとするときは、国土交通大臣の認可を受けなければならないこととされているところであります。 また、消費者基本計画(平成22年3月30日閣議決定、平成24年7月20日一改定)において、「公共料金等の決定過程で開催される公聴会や審議会における消費者参画の実質的な確保が求められることを踏まえ、国土交通大臣が運賃等の上限変更の認可をすればは、当該乗合バス路線の利用者からの意見を聴くための公聴会を開催することとしています。加えて、道路運送法において運賃等の上限変更の認可の処分をしようとするときは運輸審議会に諮らなければならないこととされており、これらの手続きに一定の時間を要することを踏まえ、一般乗合旅客自動車運送事業の運賃等の上限変更の認可申請に対する審査に要する標準的な期間を、3ヶ月としております。	道路運送法第9条、第88条の2、行政手続法第6条、一般乗合旅客自動車運送事業の標準処理期間の設定方針について(平成13年12月26日国土自旅第129号)	対応不可	路線バスは交通機関として公共性が高く、上限運賃等の引上げによる利用者への影響が大きいため、その適切性を判断する必要があることから、運賃等の上限の変更は認可制としてあり、適切性を判断することができない届出制を採用することは困難と考えます。 また、上限運賃等変更の審査は制度の現状のとおり、公聴会の開催や運輸審議会の審議を要することから、これらの手続きに一定の時間を要することを踏まえ、認可までの標準的な処理期間を3ヶ月としているものであり、短縮は困難であると考えておりますが、引き続き迅速な処理に努めてまいります。 なお、上限の範囲内で定める運賃等については、事前の届出により、変更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(、ー、)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)	
280930001	28年7月3日	28年8月18日	28年9月30日	登録自動車の封印取付けの規制緩和について	登録自動車はナンバーと自動車の車台番号が自動車検査証に記載されたものと同一であることを確認した証として、運輸支局長の委託を受けた封印取付受託者が封印を行っている。このうち封印受託者の名において行政書士と封印受託者との契約により、ユーザーの利便を図るため行政書士が車の所在する場所に出向いて封印受託者に替わり封印及びナンバーの取付を実施している。しかしナンバーの取付及び封印を必要とするものすべてにおいて認められておらず(一部である。封印及びナンバーの取付の作業は同一行為で何ら違いはない)にも関わらず一部のみの実施(H18.1.30付国自管第168号、H26.11.11付国自情第147号)である。真にユーザーの利便及び運輸支局における混雑の緩和を目的とするならば、自動車登録令第40条に該当する場合を除き(自動車の運輸支局への提示が必要)甲種封印取付受託者の実施する封印の取付をユーザーが希望する場合は契約した行政書士にその取付作業の実施を認めるべきであり、これに対する規制の緩和をお願いします。	個人	国土交通省	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12条、第13条、第15条の4	対応不可	国土交通省においては、封印の適正な管理及び自動車ユーザーの利便向上の両方を勘案した上で、封印の取付けを民間に委託しているところです。その際は、自動車の販売に伴う封印の取付けは自動車の販売を行っている者に、自動車の整備に伴う封印の取付けは自動車の整備を行っている者に、といったように具体的なナンバープレートの取付けが必要となる事象に応じ、その直接当事者となる者に封印の取付けを委託しています。行政書士はあくまで官公署に提出する書類を作成することを業とする者であり、必ずしもナンバープレートの取付けを行うことを業務の一環として行う者ではないことから、無条件に封印の取付けの委託を行うことは、封印の適正な管理の観点から適切ではないと考えております。なお、住所の変更や所有者の変更により自動車の変更登録又は移転登録をする場合、行政書士がその書類の作成に加え、官公署への申請の代行を行っている実態に鑑み、このような場合には現行でもナンバープレートの交付代行者からの委託により封印の取付けを行うことができることとしています。		



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)	
281031001	28年7月28日	28年8月18日	28年10月31日	機橋出荷能力増強のための「危険物専用岸壁変更承認手続き」の簡素化	<p>昨今、危険物を輸送するための船舶の大型化が進んでおり、従来の機橋の設計基準に基づき許可された制限値を越えるサイズの船が増え続けている。そのため、機橋の着機制限を引き上げるために、増強工事を行う場合、</p> <p>1)水域専有面積変更のため、港湾法に基づく港湾事務所への申請                  2)危険物専用岸壁変更のため、港則法に基づく海上保安部への申請                  3)海域における工事のため、海上交通安全法に基づく海上保安部への申請                  4)出荷配管の変更があれば、消防法上の危険物場合は市消防への申請                  5)出荷配管の変更があれば、高圧ガス保安法上の高圧ガス場合は都道府県への申請が必要となる。</p> <p>申請先が複数官庁に渡り、許可が下りるまでの期間も長期に亘ること、また、それぞれの申請に対する許可が同時期に下りないことにより、工事着工に遅れが生じる等の実害が生じている。</p> <p>そのため、危険物専用岸壁の工事等にかかる各申請手続きについて、</p> <p>1. 申請から許可が下りるまでに要する標準的な期間を明示すること。                  2. 複数官庁間での調整が必要な場合、現実的な範囲で、行政当局間で事前協議を行うこと。                  3. 許可に時間を要する場合は、申請者に対しその理由を適時通知すること、を要する。</p>	石油化学工業協会	<p>【総務省】 消防法第11条第1項において、消防法上の危険物を一定の量以上貯蔵し、又は取り扱う施設的位置、構造又は設備の変更をしようとする者は、消防法に基づき、変更許可申請書を市町村長等に提出し、変更の許可を受けなければなりません。 消防法第11条第1項に基づく危険物施設の設置・変更の許可の標準処理期間については、「消防法等に関する行政手続法施行上の留意事項(平成6年9月28日付通知)」において、「申請に係る危険物施設の種類の、規模、各団体の実情に応じて設定されたい。」とされています。</p> <p>【経済産業省】 高圧ガス保安法では、圧縮、液化その他の方法で処理することができるガスの容積が一日百立方メートル以上である設備を使用した高圧ガスの製造の許可を受けた者は、製造のための施設的位置、構造若しくは設備の変更の工事をし、又は製造する高圧ガスの種類若しくは製造の方法を変更しようとするときは、製造施設等変更許可申請書に変更明細書を添付して、都道府県知事に提出し、許可を受ける必要があります。</p> <p>【国土交通省】 港湾法第37条第1項において、港湾区域内の水域を占用しようとする者は、港湾の開発、利用及び安全に支障が生じないようにするため、港湾管理者の許可を受けなければならないとされており、占用許可については、自治事務に関わる権限であることから、各港の実情を踏まえて各港湾管理者が条例を規定し、当該条例に基づいて事務の執行をしております。 なお、港湾法第37条第1項に関する審査基準として、「行政手続法における審査基準等の設定について」(平成6年9月16日付「港管第2078号」)により、標準処理期間を原則20日以内とする技術的助言を港湾管理者に行っております。</p> <p>危険物の種別、種別又は荷卸をするには、港則法第23条第1項に基づき、港長の許可を受けなければなりません。</p> <p>海上交通安全法の航路又はその周辺海域で、機橋の増強工事を行う場合、海上交通安全法第30条に基づき、海上保安庁長官の許可を受けなければなりません。 港則法が適用される港内又は港の境界付近で、機橋の増強工事を行う場合、港則法第31条に基づき、港長の許可を受けなければなりません。</p>	<p>【総務省】 消防法第11条、危険物の規制に関する政令第7条</p> <p>【経済産業省】 高圧ガス保安法第14条</p> <p>【国土交通省】 港湾法第37条第1項</p> <p>港則法第23条</p> <p>海上交通安全法第30条、港則法第31条</p>	<p>【総務省】 対応不可</p> <p>【経済産業省】 現行制度下で対応可能</p> <p>【国土交通省】 対応不可</p> <p>現行制度下で対応可能</p>	<p>【総務省】 消防法第11条第1項に基づく危険物施設の変更許可に係る事務については、市町村長等が実情に応じて適切に実施するものであり、消防庁において標準処理期間を明示すること等は困難です。</p> <p>【経済産業省】 標準処理期間については都道府県が決めることとなりますので、都道府県にお問い合わせいただければと思いますが、高圧ガス保安法に係る変更工事の許可申請に際し、複数官庁間にもたがり調整が必要なものや許可に長い時間がかかっている事例について承知すべく、御提案者からお話をうかがいたいと考えています。</p> <p>【国土交通省】 港湾法第37条第1項における港湾区域の水域の占用許可に係る事務については、港湾管理者が条例に基づいて適切に実施するものであり、港湾局において標準処理期間を明示すること等は困難です。</p> <p>港則法23条第1項に基づく(危険物の種別等の)許可又は海上交通安全法第30条若しくは港則法第31条に基づく(工事・作業許可)の申請があった場合における、ご要望の事項については、以下のとおり対応しているところです。</p> <p>1. 行政手続法第6条に基づき、申請受付から許可が下りるまでに要する標準的な期間を定め、海上保安庁ホームページで明示しております。                  2. 行政手続法第11条第2項に基づき、必要に応じ、複数行政庁間で相互に連絡をとるなど、審査の促進に努めております。                  3. 行政手続法第9条第1項に基づき、申請者の求めに応じ、審査の進行状況及び許可に要する期間の見通しを示すよう努めております。</p> <p>引き続き、行政手続法に基づいた対応を徹底してまいります。</p>		