

番号	所管省庁への検討要請日	回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容	提案理由	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			ワーキンググループにおける処理方針
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	
1	令和6年6月24日	令和6年7月19日	浄化槽協会の振り込み可否等の統一化	浄化槽協会への支払いに関して、県によっては都度現金のみの取り扱いとなっている。そのため、振り込み支払いや一括支払いなどを出来るようにしてほしい。	キャッシュレスや業務効率化を進めていく国策の中で、現金引き出し業務等は著しく業務効率化を低下させている。また、その時間を他の業務に充てることで、建築業界における残業時間の削減にも貢献できると期待される。	個人	環境省	なし	なし	事実確認	民間事業者が行う事業活動で浄化槽法に規定のないものについては、引き続き当該事業者へご相談いただきますようお願いいたします。
4	令和6年6月24日	令和6年7月19日	生活保護受給者のための資格確認書を作っていただきたいです。	医師会との福祉事務所が協議して、受診できるような体制自体の整備は不可能なので、生活保護受給者の迅速な受診のために、公費負担者番号および受給者番号を記載いただいた資格確認書を発券できる仕組みを構築いただきたいです。	土日祝日、福祉事務所への医療券発券業務そのものを対応しておらず、その期間生活保護受給者が休職が悪くなった場合に、医療扶助が適用されず、自費診療として医療費を100%支払い償還払いを行うというクソな問題に直面し、その問題に直面し、生活保護受給者が支払いをしようとして、生活保護受給者に対してヤクザの取り立てのように生活保護受給者に対して、福祉事務所が悪質な無料低額宿泊所への入所を強要する行為を当該の生活保護受給者に対して行い、生活保護受給者の心身を阻害する対応を福祉事務所が行う可能性があるため。 生活保護手帳の問答集に記載されている内容に対して規制の関係で受診したくても不可能な状況に異議申し立てし続ければ110番へ投稿しております。	団体	厚生労働省	生活保護法第34条1項に基づき、「医療扶助は、現物給付によって行うものとする。」とされており、「生活保護法による医療扶助運営要領について」(昭和36年9月30日社発第727号厚生省社会局長通知)第3-2-(5)より、「医療扶助による診察、薬剤(調剤を除く)、医学的処置、手術等の診療の給付は、医療券を発行して行うものとする。」とされていることから、被保護者は福祉事務所にて発行される医療券を持参し指定医療機関等を受診する必要があります。	「生活保護法」(昭和25年6月法律第144号)第34条1項及び2項 「全世代対応型の持続可能な社会保障制度を構築するための健康保険法等の一部を改正する法律」(令和3年6月11日法律第66号)第8条 「生活保護法による医療扶助運営要領について」(昭和36年9月30日社発第727号厚生省社会局長通知)	現行制度下で対応可能	〇夜間、休日など福祉事務所閉庁時に急病となった場合は、一旦、指定医療機関で受診し、翌開庁日に、速やかに福祉事務所から医療券等を送付するなどの柔軟な対応は可能である旨、各自自治体にお示しており、各自自治体は、地域の実情も踏まえつつ、あらかじめ地域の医師会等と協議した上で、被保護者が適切に受診ができる措置を講じることが適当と考えています。
5	令和6年6月24日	令和6年7月19日	旅券受け取りチャネルの拡大	平日日中に役所の受付窓口まで受け取りに行けない国民の利便性を高める。そのために委任状がある同僚家族に限り代理受け取りを認めことや、本人限定受取郵便を用いての郵送受け取りを可能とするなどチャネルの拡大を進めていただきたい。	旅券(パスポート)の発行事務は外務省から法定受託事務として各都道府県(広域自治体)に権限委託されているが、道府県によっては地理的な利便性を考慮し市町村(基礎自治体)へ再委託している。そうした市町村の旅券窓口は開庁時間外(夜間及び土日祝日)の窓口対応についてはまらまらである。ベッドタウンとなっている市町村の居住者は、職場が自宅と遠く離れていることが多いため休日しか役所に出向くことができない。現行ルールでは旅券受け取りは申請者本人が受付窓口に出向くことが必須となっているため、平日日中以外旅券窓口が開いていない市町村では仕事を休んでまで受け取る必要がある。中小企業は年次付与の有給休暇が10日(繰越せも最大20日)であり、一時間単位の有給休暇を認めていない事業主ばかりなので旅券を受け取るだけのために終日もしくは半日の休暇を取得せざるを得ない。労働安全衛生における休日の概念とはかけ離れた取得目的を行政の都合で国民に強いていることとなっている。	個人	外務省	旅券(パスポート)の発給業務は都道府県への法定受託事務とされており、更に各都道府県から市町村に事務移譲出来るが、窓口の開庁時間を含め、どのような業務形態とするかは各自自治体に委ねられています。旅券申請者本人に対して確実に旅券を交付するため、原則として申請者本人の出頭を求めて対面で交付しています。ただし、「病気、身体の障害、交通至難の事情その他の真にやむを得ない理由により申請者の出頭が困難であると認められ、かつ、当該申請者が本人であることが明らかであるとき」は、当該申請者が確実に受領できると認められる最も適当な方法により、一般旅券を交付することができます。なお、旅券申請者の利便性向上の取組にも訪ねています。例えば令和5年3月から開始したオンライン申請を利用頂ければ、従前であれば2回の窓口訪問が必要だったのに対し、受取り時の1回のみとなります。	旅券法第3条(一般旅券の発給の申請)、第8条(旅券の交付)他地方自治法第252条17の2(条例による事務処理の特例)	対応不可	制度の現状欄に記載のとおりです。
6	令和6年6月24日	令和6年7月19日	戸籍謄本の交付について	戸籍謄本を大使館や領事館等の在外公館でも交付できるように仕組みを整えてもらいたい。	国外での居住を開始して数ヶ月～数年後に、戸籍謄本を外国の行政機関へ提出しなければならぬ事情が生じることがある。そのような際、日本にいる親族に代理請求してもらい、さらに国外へ郵送してもらう必要がある。これには時間も要するし、郵便事情が脆弱な国・地域では、実際に手元に書類が届くか定かでない。また、日本に親族がいらないような場合は戸籍謄本のためだけに一時帰国を余儀なくされることがある。このような時間的・金銭的コストを削減するために、在外公館での戸籍謄本交付を提案する。	個人	法務省 外務省	戸籍謄本(戸籍証明書)は、戸籍の正本を謄写したものであるところ、戸籍の正本は本籍地の市区町村長が管理していることから、戸籍謄本(戸籍証明書)の交付請求は、原則として本籍地の市区町村長に対して行うものとされています。 なお、法務大臣が戸籍の謄本を保有していることを活用し、本人等が請求する場合に限り、本籍地以外の市区町村長にも戸籍謄本(戸籍証明書)の請求を可能とする広域交付制度(戸籍法第120条の2)が令和6年3月1日に開始されました。	戸籍法第10条 戸籍法第10条の2 戸籍法第120条の2	対応不可	制度の現状欄に記載のとおり、戸籍謄本(戸籍証明書)は市区町村長が発行するとされていることから、在外公館においては発行することはできません。 また、在外公館は戸籍の正本を保有しておらず、法務大臣が保有している副本情報に在外公館から直接アクセスするためには専用のシステム環境を要しますが、現時点ではその環境が存在しないためシステム上の理由からアクセスすることもできません。 なお、新たなシステムを導入するには多大な経費を要することや、在外公館の負担等を勘案しつつ慎重に検討する必要があることから、直ちに法改正により対応をすることも困難です。
7	令和6年6月24日	令和6年7月19日	押印について	入管の提出書類で未だに押印を求められる書類があるので、廃止してほしい。	入管の書類で押印がなくなったものもある一方で、一部には未だに押印を求められる書類(ビザ更新のときの身元保証書は押印がないが、在留特別許可手続きの身元保証書は押印を求められる)があるので、できたら廃止してほしい。	個人	法務省	法令上又は運用上、退去強制手続や上陸審判手続の場面で、一部の書類への押印を求めています。	出入国管理及び難民認定法、出入国管理及び難民認定法施行規則、上陸審判規程、違反審判規程及び入国警備官基本書式集	検討を予定	いただきましたご意見は、今後、入管行政の運用において参考とさせていただきます。
9	令和6年6月24日	令和6年7月19日	表題部所有者不明土地の購入を円滑化するためのガイドラインの作成	表題部所有者不明土地を購入するには、購入希望者が所有者不明土地管理命令申立を行い管理人を選任して、管理人から購入する手順となっていると思われる。現状の所有者不明土地管理命令申立の手順は、所有者が行方不明の場合が中心であるので、表題部所有者が不明な場合が中心であるの、表題部所有者欄に名前が記載されているのみの場合の対応法について、円滑に購入希望者が購入するためのガイドラインの作成と、その場合の所有者不明土地管理命令申立書の記載も明確にして頂くことを求める。	所有権の登記がなく、表題部所有者欄に名前のみが記載されているなど、いわゆる表題部所有者不明土地は多くあり、法務省も表題部所有者不明土地解消事業を行っている。しかし、国や自治体の動きは優先順位があることであり、解消される前に表題部所有者不明土地を購入したい例は数多くある。購入するためには、現行法上は希望者が所有者不明土地管理命令申立を行う方法が適切と考えるが、現状の所有者不明土地管理命令申立の手順は、所有者が行方不明の場合が中心であり、表題部所有者欄に名前が記載されているのみの場合の対応法については、単純に所有者の情報を現地ですべて記載されていない。これでは、仮に、実際に表題部所有者欄に名前が記載されている者と同姓同名の人物の存在が確認できたとしても、表題部所有者欄に名前が記載されている者と、その同姓同名の者が同一人物であるという証明は不可能(表題部所有者欄に名前以上の情報は何もいから)である以上、これ以上何をすべきかは全くわからないのが正直なところである。従って、表題部所有者欄に名前のみが記載されている表題部所有者不明土地については、それだけで「所有者を特定することはできない」として、その土地に係る意の戸籍で同姓同名の者が見つかった場合は、それだけで「所有者不明管理土地命令が申立てることが出来るようにすることが必要である。それにより、土地の購入が円滑に行われ、土地の売買の促進につながるのではないかと考えています。	個人	法務省	裁判所は、所有者を知ることができず、又はその所在を知ることができない土地について、必要があると認めるときは、利害関係人の請求により、その請求に係る土地又は共有持分を対象として、所有者不明土地管理人による管理を命ずる処分をすることができるとされています。	民法第264条の2第1項	対応不可	御提案は、表題部に名前のみが記載されている表題部所有者不明土地については、ガイドラインを定めることにより、調査をすることなく所有者不明土地管理命令の申立てを可能にすべきという趣旨と思われませんが、「所有者を知ることができず、又はその所在を知ることができない土地」に該当する場合は、個別具体的な事案の下で裁判所により判断されるべき事柄であることから、表題部所有者不明土地について、ガイドラインを定めることにより、調査をすることなく所有者不明土地管理命令の申立てを可能にすることは困難です。 また、表題部所有者不明土地について所有者不明土地管理命令の申立てをする場合の申立書の記載例についても、どのような事項が記載される必要があるかは、個別具体的な事案の下で裁判所により判断されるべき事柄であることから、御指摘のような記載例を定めることは困難です。

番号	所管省庁への検討要請日	回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容	提案理由	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			ワーキンググループにおける処理方針
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	
10	令和6年6月24日	令和6年7月19日	ロービーム調整不良車の取り締まり等の街頭検査の改善	街頭検査のやり方を車検時のデータに基づき改める。特にロービーム光軸を検査し、基準に適合させる。	光軸に異常のあるロービームは、対向車の運転を妨げている。国土交通省の自働車検査官に尋ねたところ、車検不合格の項目では、ロービーム不合格が圧倒的に多いと回答された。すなわち、国土交通省は車検と車検の間にヘッドライトの不良が生じると認識している。さらに、街頭検査の方法を問うと、一般的に右側通行用のヘッドライト以外は、点灯すれば合格させると話した。一方で、改造車以外は確実に合格する排気ガス検査は、測定器を持参して、ノーマル車でも検査していると言う。このことは、独立行政法人自動車技術総合機構の街頭検査実施要領に、排気ガスの項目には数値欄がある一方、ヘッドライトの項目には、光軸の文字すら無いことから明らかである。結果として、年間十万台以上も検査を行いつつ、ロービーム不良車は減少していない。国土交通省の認識と対応に改革が必要である。	個人	国土交通省	○ヘッドライトの検査に用いるヘッドライトテストは、自動車と正確に正対するためレーン上に設置されており、画像表示による高度な判定技術を用いたものとなっています。また、平滑な舗装等がされた専用建屋内での運用が前提となっております。 ○ロービームの光軸の異常を判定するにはこのような検査機器が必要となります。	道路運送車両法第100条第2項	対応不可	○街頭検査という様々な環境および状況下において適切に運用ができるヘッドライトテストは現在存在せず、ご提案のヘッドライトテストの製作も困難と認識しております。 ○そのため、ご提案の方法の導入は現状困難ですが、ご意見として今後のご参考とさせていただきます。
11	令和6年6月24日	令和6年7月19日	4WD車のスピードメーター車検のデジタル化	大型車や輸入車のスピードメーター車検を、他の車両との並走検査から、GPS速度計との比較検査に改める	車検ではスピードメーターが正しく動くか、駆動輪を測定ローラーに乗せて検査します。しかし、輸入車や大型車では、駆動輪以外が回転しないと安全装置が作動して検査できません。陸運局からは先に調整した車と並走するように指導されますが、人手不足の中で2人がかりの検査は非効率です。メーターが動くかを見るが必要としても、GPS速度計で十分です。大型車の90km/hで、上限ギリギリに調整した車が増える中あいまいな並走検査は、違反車の見逃しに繋がります	個人	国土交通省	○自動車の速度計の検査については、速度計試験機を用いて検査することとしており、当該器具を用いて検査することが困難であるときに限り、走行その他の適切な方法により検査することが出来るようになっております。 ○この場合、速度計試験機を用いて測定可能な車両と併走させ、測定困難車両の速度計が40km/hを指示した時の合図時の測定可能車両の指示速度を記録し、測定可能車両が当該指示速度を速度計試験機で測定することにより、測定可能車両を介して間接的に測定困難車両を速度計で測定するよう指導しております。 ○なお、速度計試験機の測定誤差については、基準により3%以下でなければなりません。	指定事業者整備事業規則第8条、別表第2自動車検査用機械器具に係る国土交通大臣の定める技術上の基準第36条	対応不可	○GPSなどの衛星測位による位置及び速度の測定については、軌道回路等により正確な位置検知が可能な鉄道分野などで活用されておりますが、世の中に広く普及している衛星測位システムのみでの単独測定を用いた場合、天気などの大気条件や付近の高架、建物などの環境条件や機器性能に測定精度が大きく左右されます。 ○仮に衛星測位システムを用いて検査を行う場合、指定整備工場の置かれた環境は様々であるため、想定されるあらゆる環境において速度計試験機を用いた場合と同等の測定精度が求められるものと想定されるところ、衛星測位システムのみを用いた速度計検査は、上記の理由により、精度の詳細に課題があるため対応は極めて難しいと考えております。
12	令和6年6月24日	令和6年7月19日	自動車予備検査証のデジタル化	自動車完成検査証と同様に、予備検査証を電子化する	予備検査証は陸運事務所に対し、別の事務所で新規車検を受けたことを証明する書類です。予備検査証は検査を受けた事務所で原本を受け取り、登録する事務所へ提出させられます。メーカーから陸運局に出す完成検査証はデジタル化されているのに、同じ組織でデジタル化しないのはおかしい。	個人	国土交通省	登録を受けていない自動車の登録(以下「新規登録」という。)を受けようとする場合、道路運送車両法(以下「法」という。)第7条第1項の規定により、原則として国土交通大臣に対し、自動車を表示しなければならぬこととされています。ただし、法第71条第2項の規定により、あらかじめ当該自動車を国土交通大臣に提示して予備検査を受け、有効な自動車予備検査証の交付を受けている場合は、新規登録時に法第7条第3項第1号の規定により、自動車予備検査証の提出をもって当該自動車の提示に代えることができるとされていることから自動車予備検査証の書面の提出を求めています。	道路運送車両法(昭和26年法律第185号)第7条、第71条	検討を予定	自動車登録のオンライン申請システム「自動車保有関係事務ワンストップサービス(OSS)」の対象手続に、有効な自動車予備検査証の交付を受けている自動車の新規登録を追加し、自動車予備検査証の書面の提出を不要とすることができるよう検討してまいります。
13	令和6年6月24日	令和6年7月19日	スワップボディー車の最大積載量見直し	車検時にスワップボディー車のボディーを荷物扱いから車体扱いに改める。	スワップボディー車は人手不足の解決策として国交省が認めた車両です。これは積み下ろしがほぼ人力に限られ、手動ジャッキでも荷箱を降ろせる軽貨物車に非常に役立ちます。しかし、荷箱車とほとんど変わらないにも関わらず、スワップボディーの荷箱は荷物として扱われてしまいます。このため、スワップボディー車は荷箱分の荷物を運らなければなりません。分離出来る荷箱は車体に一部にできないと言われますが、トレーラーのスタンションは取り外しても良いとされています。スワップボディー車にも特例扱いが必要で	個人	国土交通省	○いわゆるスワップボディー車の荷箱については、自動車の構造ではなく積載物として取り扱っており、車検時において、物品積載装置としての保安基準への適合性を満足する必要はありません。 ○スワップボディー車の荷箱の重量を車両重量に含める場合は、荷箱を当該自動車の構造の一部(物品積載装置)として取り扱い、保安基準への適合性を確認することとなります。	道路運送車両の保安基準第27条	対応不可	○荷箱を自動車の構造の一部とすることについては、荷箱を特定し、車面に基いた状態において保安基準の適合性を確認することにより対応が可能ですが、しかしながら、いわゆるスワップボディー車においては、その運用上多様な荷箱を搭載する可能性があることから、荷箱を車両の構造物とするためには、搭載しうるすべての荷箱を搭載した状態における保安基準の適合性を確認する必要があるため、対応は困難です。
14	令和6年6月24日	令和6年7月19日	出張自動車整備場の許可	週に数日だけ営業する認証整備工場について、営業以外に従業員が別の工場へ出勤することを認める	自動車は壊れにくくなりましたが、万が一に備えて点検整備は欠かせません。しかし、点検整備は許可を受けた認証工場で行わなければ違法となります。過疎地で遠方の工場へ車を持っていくことを嫌う点検を怠るユーザーもいます。過疎地では毎日営業は経営が成り立ちませんが、週に数日出張するのであれば、過疎地に建屋と設備のみを維持することは可能です。ところが、認証工場の整備主任者は一つの工場でのみ選任出来る。出張先に常駐しなければ違法とされてしまいます。出張元と出張先であらかじめ営業日を厘けて、2つの工場を行き来することを認めて下さい。	個人	国土交通省	○現行、整備主任者については、選任された事業場において特定整備後の車両の保安基準適合性を確認するなど特定整備記録簿の記載に関する事項を統括管理することとされており、各事業場が特定整備を行う上で必須であるため、道路運送車両法施行規則第62条の2の2第7号において、事業場ごとに選任すること及び他の事業場との業務を禁止することが規定されています。	道路運送車両法施行規則第62条の2の2第7号	対応不可	○整備工場が少ない地域また人手不足と言われているなかにおいても自動車の安全を確保するためのご提案としてご提案いただいていると理解しています。一方で、整備主任者は特定整備後の車両の保安基準適合性確認や特定整備記録簿の記載に関する事項を統括管理する必要があり、1人で複数場所の管理をすることは難しいため、ご提案を採用させていただくことは困難ですが、今後の人手不足対策等の参考とさせていただきます。
15	令和6年6月24日	令和6年7月19日	理容師及び美容師の合格による免許証付与並びに名簿の廃止	免許申請書に添付している資格にかかわる書類(住民票、診断書)を、合格発表までの間に提出させ、試験合格をもって免許付与とし、理・美容師名簿は廃止する	昭和38年の第一次臨時行政調査会の答申で、「免許証の交付、理・美容師名簿の登録手続は、形式的であり行政上ほとんど利活用されることもなく都道府県の事務負担を多くしている面がある。従って、この資格については、次の改善措置を講ずる必要がある。」とし、「理・美容師名簿に登録する手段は廃止するものとする。」とされました。しかし、廃止には至らず、この登録事務は、「(公)理容師美容師試験研修センター(以下「試験センター」)に引き継がれたものの、現在は形式的でほとんど利活用されていません。厚労省は、平成23年に「健康局所管の指定等に係る事務・事業の見直し及び評価結果」で、「理容師免許、美容師免許について、申請から交付まで1ヶ月かかっていたものを1週間まで交付できるように」と公表し、直近の評価も同様です。しかし、試験センター配布の申請案内では発行までを2週間から4週間と曖昧にし、評価結果と異なる内容を案内しています。また、厚労省はこれについて改善指導を行わず、このことは、申請者の不利益となるだけでなく、職業選択の自由や財産権侵害のおそれがあります。また、合格しても免許申請せずに働いている無資格従事者は、免許申請時にその旨申告しても別途誓約書を提出させることにより罰せられることなく、免許が交付されている現状です。合格者には合格証書を発行していますが、これを免許証として兼ねれば、わざわざ免許申請する手間が省け免許登録手数料もかかりません。さらに、合格発表と同時に働くことが可能となることから、合格しても免許申請をせずに無資格状態で働く者もいなくなり、消費者保護につながります。	個人	厚生労働省	○理容師法施行規則(平成10年厚生省令第4号)第16条の規定に基づき、厚生労働大臣は、理容師試験に合格した者に合格証書を交付するものとされており、理容師免許を受けようとする者は、理容師法(昭和22年法律第234号)第2条及び理容師法施行規則第1条の規定に基づき、厚生労働大臣に申請し、その免許を受ける必要があります。 ○美容師法施行規則(平成10年厚生省令第7号)第16条の規定に基づき、厚生労働大臣は、美容師試験に合格した者に合格証書を交付するものとされており、美容師免許を受けようとする者は、美容師法(昭和32年法律第163号)第3条第1項及び美容師法施行規則第1条の規定に基づき、厚生労働大臣に申請し、その免許を受ける必要があります。 ○理容師試験及び美容師試験(以下「国家試験」という。)に関する試験事務並びに理容師及び美容師の登録事務は、理容師法第4条の2及び第5条の3並びに美容師法第4条の2及び第5条の3に基づき、厚生労働大臣の指定を受けた公益財団法人理容師美容師試験研修センターが行っています。	・理容師法第2条、第3条第4項、第4条の2、第5条の3、第6条 ・美容師法施行規則第1条、第2条、第16条 ・美容師法第3条第1項、第4条第5項、第4条の2、第5条の3、第6条 ・美容師法施行規則第1条、第2条、第16条	対応不可	○国家試験は、理容師養成施設及び美容師養成施設において理容師及び美容師になるのに必要な知識及び技能を修得した者が、理容師及び美容師の免許を取得するに足る知識及び技能を有するかどうかを判定するために行うものであり、合格証書は国家試験に合格したことを証明するものとして交付されるものです。 ○理容師免許及び美容師免許は、国家試験に合格した者が業として理容及び美容を行うことを可能とするものであり、免許証は、理容師及び美容師として理容及び美容の業を公正に行うことができることを証明するとともに、無免許による営業を防止するために、免許に関する事項を理容師名簿及び美容師名簿に登録して交付するものです。 ○このように、国家試験の実施及び合格証書の交付と、免許の付与及び名簿への登録は、それぞれ異なる行政目的に基づき行われるものであることから、ご提案に対応することは困難です。

番号	所管省庁への検討要請日	回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容	提案理由	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			ワーキンググループにおける処理方針
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	
16	令和6年6月24日	令和6年7月19日	タンク分離式の灯油販売車の認可	灯油販売車に蝶ネジ固定タンクを認めて構造変更車検なしにトラックとして使えるようにする	灯油販売トラックはタンクを荷台上にボルト止めしなければなりません。ボルト止めすると構造変更車検を受ける義務が課されてしまいます。着になってタンクを外すとはやはり構造変更車検が義務化されてしまいます。車検期間が残っているのに、秋にはまた付けるのに構造変更車検は無駄です。タンクの蝶ネジ固定が認められたら構造変更車検は不要になります。灯油販売は高齢者のライフラインです。原油高の中で販売車を季節外に他の仕事に使えば、その分コストを下げられます。	民間企業	国土交通省 総務省	〇物品積載装置としてタンク類を使用する自動車であって、車体の形状が「タンク車」の構造要件に合致するものは、当該事由の発生から15日以内に構造変更検査を受けなければならない。 〇ただし、道路運送車両法の保安基準において、タンク類の固定方法を規制する規定はなく、タンク類を荷物として運搬する使用方法を規制するものではありません。 〇他方、消防法の技術基準において、移動タンク貯蔵所の固定の手段は「緊結金具」及び「すみ金具」に限っています。ただし、容量が少ない場合は、「Uボルト」とすることを認めています。この場合において、「Uボルト」に用いるネジの種類は限定しておらず、必要な強度で車面に固定されることが確保されるのであれば、蝶ネジを認めないということにはなっています。	道路運送車両法第67条 道路運送車両の保安基準第27条、第53条 「自動車の用途等の区分について(依命通達)」の細部取扱いについて(平成13年4月6日付内自技第50号) 危険物の規制に関する規則第24条の5	対応不可	〇脱着式のタンク類について、利便性と経済性の観点からご提案いただいているものと理解しています。一方で、タンク類を物品積載装置として車両の一部とする場合は、当該車両により危険物をより大量に頻りに輸送することが想定されるため、安全性確保の観点から、道路運送車両法第67条第3項の保安基準に適合しなくなるおそれがあるものとして構造変更検査の対象としており、ご提案を採用させていただくことは困難です。
18	令和6年6月24日	令和6年7月19日	原付2種を出力制限した警察庁の新原付1種区分創設は中止し、原付1種の2種との統合と関連二輪制度改革	・警察庁の新原付1種区分創設(方針)の中止 ・原付1種の原付2種との統合 手前はまず原付1種規格の新規生産禁止、生産区分は完全する 無期限で既原付免許(自動車免許付帯含む)保有者の原付1種利用継続は可(中古販売買替も可) 新規原付免許取得は禁止し、原付2種(小型二輪)免許取得は既原付免許保有者は重複講習省路で実施し、原付1種の2種とも出れば補助金等で原付1種車からの買替促進政策実施。 ・「原付2種」名称を道路交通法の「小型自動二輪車」に統一 ・同二輪車区分内で排気量規定のエンジン車より出力(馬力)換算では大幅に低く一致な電動車の定格出力規定の見直し	警察庁が原付1種(50cc以下)に対して、メーカーが強化排ガス基準に対応出来なくなるので125cc以下で54ps以下の出力制限を設けた新原付1種区分創設方針との報道ですが、そもそも原付1種自体が中途半端で低すぎる30km/h法定速度で狭い2車線幹線道路等で速度差で至近距離で自動車に追越されて危ない問題が以前から存在します。せめて40km/h法定速度に緩和すべきです。それが未だ出来ないのであればこれを機会に原付1種区分自体を廃止し60km/h法定速度の原付2種(125cc以下)に統合すべきです。 現在、原付1種に近い役割は電動アシスト自転車や最近警察庁も特定小型原付区分創設で認めた電動キックボード等やフル(自走)電動自転車等が担い、既に原付1種はその存在意義を失ってきています。フル電動自転車もこの特定原付の中で存続できれば良いでしょう。 新原付1種区分創設に二輪車メーカーからの要望があるとしても、実際製造は現行原付2種車体の転用で出力制限を新たに付加した方法になると思われ、製造コストや価格が原付2種と同じか更に高価となり、メーカー思惑通りの二輪販売高回復にはならないでしょう。 この私の原付2種への統合案の方が余程真の二輪販売高回復、交通安全向上、国民の利便提供等との両立と、一石何鳥にもつがります。	個人	警察庁 国土交通省	道路運送車両法(昭和35年法律第105号)においては、車両の大きさや出力等の車両特性により、これを制御し安全に運転するために必要となる運転技能や知識が異なることとなるため、交通の安全確保の観点から、必要な運転免許区分を設けています。現行制度上、総排気量50cc以下の一般原動機付自転車については、その運転に高度な技能を要しないことから、原付免許の取得に当たっては、技能試験は課されず、適性試験及び学科試験に合格し、かつ、原付講習を受講すれば取得可能とされており、また普通免許等を保有している者であれば運転可能です。他方、総排気量50cc超125cc以下の小型自動二輪車については、車体や排気量がより大きく、一般原動機付自転車と比べて高度な運転技能を要するため、普通免許等保有者であっても、別途、小型限定普通二輪免許等の取得を必要とし、技能試験により運転技能を確認することとしています。 また、道路運送車両法第22条第1項において、車両は、道路標識等によりその最高速度が指定されている道路においてはその最高速度を、その他の道路においては政令で定める最高速度をこえる速度で運行してはならないと規定され、道路運送車両法(昭和35年政令第270号)第11条において、原動機付自転車の最高速度は30キロメートル毎時と規定されています。 一般原動機付自転車の扱いについては、日本自動車工業会及び全国オートバイ協同組合連合会からの要望等を踏まえ、警察庁において令和5年9月から12月にかけて開催した「二輪車車両区分見直しに関する有識者検討会」で、最高出力を4kW以下に制御した総排気量50cc超125cc以下の小型自動二輪車は、加速度が抑えられることなどで、一般原動機付自転車と同程度に容易かつ安全に運転できるため、令和7年11月までに、両者を同じ運転免許区分とし、併せて同じ車両区分とすることが適当とされました。 道路運送車両法(昭和二十六年法律第百八十五号)においては以下の通り定義を設け、原動機付自転車は原動機が一定規模以下であって簡便な車両であることから、登録、検査、保安基準といった行政規制を自動車と区別しております。 第二条 この法律で「道路運送車両」とは、自動車、原動機付自転車及び軽車両をいう。 2 この法律で「自動車」とは、原動機により陸上を移動させることを目的として製作した用具で軌条若しくは架線を用いないもの又はこれにより牽引して陸上を移動させることを目的として製作した用具であつて、次に規定する原動機付自転車以外のものをいう。 3 この法律で「原動機付自転車」とは、国土交通省令で定める総排気量又は定格出力を有する原動機により陸上を移動させることを目的として製作した用具で軌条若しくは架線を用いないもの又はこれにより牽引して陸上を移動させることを目的として製作した用具をいう。 原動機付自転車の要件である原動機の規模は、道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第七十四号)において以下の通り定められておりです。 第一条 道路運送車両法(昭和二十六年法律第百八十五号、以下「法」という。)第二条第三項の総排気量又は定格出力は、左のとおりとする。 一 内燃機関を原動機とするものであつて、二輪を有するもの(側車付のものを除く。)にあつては、その総排気量は〇・二五リットル以下、その他のものにあつては〇・〇五〇リットル以下 二 内燃機関以外のものを原動機とするものであつて、二輪を有するもの(側車付のものを除く。)にあつては、その定格出力は一〇〇キロワット以下、その他のものにあつては〇・六〇キロワット以下 2 前項に規定する総排気量又は定格出力を有する原動機付自転車のうち、総排気量が〇・〇五〇リットル以下又は定格出力が〇・六〇キロワット以下のもの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する。 特定小型原動機付自転車については以下の定義を設け、他の原動機付自転車(一般原動機付自転車)とは構造的特性が異なることから、保安基準の適用を区別しております。 道路運送車両の保安基準(昭和26年7月28日運輸省令第67号)第一条 十三の五 「一般原動機付自転車」とは、次に規定する特定小型原動機付自転車以外の原動機付自転車をいう。 十三の六 「特定小型原動機付自転車」とは、原動機付自転車のうち、外部電源により供給される電気を動力源とするものであつて、次に掲げる要件の全てに該当するものをいう。 イ 原動機の定格出力が0.60キロワット以下であること。 ロ 告示で定める方法により測定した場合において、長さ1.9メートル以下、幅0.6メートル以下であること。 ハ 最高速度が20キロメートル毎時以下であること。	道路交通法第22条第1項、第85条第1項及び第2項、第90条の2第1項第3号、第97条第1項、第108条の2第1項第6号 道路交通法施行令第60号 道路運送車両法(昭和二十六年法律第百八十五号)第1条の2、第24条第1項 道路運送車両法(昭和二十六年法律第百八十五号)第1条 道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第七十四号)第1条 道路運送車両の保安基準(昭和26年7月28日運輸省令第67号)第1条	対応不可	一般原動機付自転車は、全国で約450万台(令和4年7月時点)が利用され国民の生活に密着した車両となっていることや、「二輪車車両区分見直しに関する有識者検討会報告書」で示された加減性能の差や実車を用いた走行評価等から、一般原動機付自転車と、最高出力が制限されていない排気量が50cc超125cc以下の小型自動二輪車では、必要な運転技能の水準が異なるため、道路交通の安全確保の観点及び国民の利便性の観点から御提案の見直しは困難と考えております。 また、原動機付自転車の最高速度制限については、原動機付自転車の車両性能等に鑑み、安全性を考慮して規定されたものであることから、これを引き上げることにはできないと考えております。先述の有識者検討会報告書でも、車両区分の見直しに当たっては「現行原付に課せられた道路交通法及びその他関連法規に基づいて運転されることを念頭に安全性等について議論された結果であることに留意することが必要である」と指摘されているところです。 なお、御提案で言及されている電動キックボード等のうち、道路交通法施行規則(昭和35年総理府令第60号)第1条の2で定める設計最高速度20キロメートル毎時以下等の特定小型原動機付自転車の要件、及び道路運送車両の保安基準(昭和26年7月28日運輸省令第67号)第1条第1項第13号の6で定める特定小型原動機付自転車の定義を満たさないものは、一般原動機付自転車として扱われることとなります。 内燃機関以外を原動機とする原動機付自転車の種別は定格出力を指標としておりますが、最高出力に係る規制は設けておらず、メーカーにて任意に設定されていると認識しております。
19	令和6年6月24日	令和6年7月19日	AIを活用した車検業務効率化	自動車が一ノマル状態からカスタマイズされているかをAIにより判定することを認める	車検には自動車検査員の国家資格が必要ですが、その業務において最重視されるのは不具合を見つけることではなく、製造時から改造されているかを見抜くことです。自動車は型式指定を受けて製造された時点です。国土交通省とメーカーにより保安基準適合と認められています。その証拠に、変更が無い車に適用する保安基準第3節は、カスタム車に適用する第2節に比べて非常に簡略化されています。 しかし、ユーザーがブレーキを変えたならば、その安全性を確認しなければなりません。かつてはアフターパーツの色やロゴで簡単に見分けることができました。しかし、近年は派手な色のメーカー純正部品、検査員を騙して車検を造るという社外品が入り込んでいます。 保安基準を年々増加して覚えることが困難ですが、実際は入庫車ごうマルかどうかを覚えなければ仕事になりません。例えば安全性に問題なくカスタムを見逃すと行政処分を受けることになります。検査員は不人気職でなり手不足は自動車の安全性を直接脅かします。膨大なデータとの照合AIの得意分野であり、検査員以上の正確性が期待できます。これにより検査員の負担は激減し、安全性の確認とお客様への丁寧な説明に集中できます。	個人	国土交通省	〇車検において、自動車部品が変更されているか否かについては、検査員が構造・装置等の保安基準への適合性をそれぞれ検査していく過程において、視認等により確認しています。 〇当該検査の過程において自動車部品の変更を確認した場合は、当該自動車部品の変更が影響を及ぼす保安基準について、技術的な要件等への適合性に係る検査を実施することとなります。	道路運送車両法第62条	現行制度下で対応可能	〇確認時の参考としてAIを活用することは制限されていないことから、自動車検査員としてより正確性の高い業務の遂行が担保される場合においては、従来の確認作業に加えAIを活用していただいていた問題ございません。 〇なお、視認等による検査が困難な電子制御装置については、機能維持確認等を確実に実施するため、令和6年10月より、スキャンツールを活用したOBD検査を開始するところとします。
20	令和6年6月24日	令和6年7月19日	240427ST42[3]/3/登録免許税還付請求手続の統一、オンライン化、バックオフィスの自動化	登録免許税31条は、過納した登録免許税の還付手続を定める。第1項により登記機関から所轄事務署長に通知し、第2項により納付者が登記機関に対して還付請求する。その請求方法は政令に委任され、各省庁の還付請求書様式にはもれなく機軸事項が記載されているから、これは施行令31条2項の号が号から分かんとして必要なだろう。たとえは厚生労働省は「登録免許税法31条第1項の規定による通知をすよう上記により請求する」とするのに対し、法務省は「登録免許税法31条第2・5・6項の規定により申し出ます」。国土交通省は「第31条第2項の規定により」という表現になっている。なぜ同一の	一手続であるにもかかわらず、根拠条項が異なるのか？申請者が処分庁に対して還付請求書提出すれば、申請内容が特定される限りで還付請求内容は明らかであって、そこまで書かせる必要はない。特許庁の様式では「登録免許税法31条の規定に基づきで済んでいる」(https://www.jpso.go.jp/system/process/toroku/ten/tourokumenkyozai_kanpu/document/index/youshiki_tsuchi-seikyuu_kanpu.docx)。当然、税務署でもこれと通っているはず。「最初から、「登録免許税31条により請求します」という統一登録免許税還付請求書様式を作り、必要に応じて財務省監修でアレンジすればよいのでは？/そもそも省庁横断の手続はオンラインの統一サイトを設けて処理すれば、請求者の申出から税務署への手続までを一貫して自動化でき、デジタルガバナンスとして当然に取り組みべき課題である。/手続の透明性という観点からも、R4規制改革422回答では電子納付の納付番号は「その他参考となるべき事項」として還付請求書に記載しなければならないとする一方で、R3行政改革51回答では還付請求書に電子納付の納付番号欄を設けることが「対応不可[提案内容について、対応が不可能であるもの]」という評価を解消できる。/電子納付した場合に還付請求すれば、還付請求書様式の記載事項をすべて埋めても、納付番号が記載されていない限り、適法な請求とは認められないからである。/全部埋めても受理しない請求書申請人に選ずるは、行政手続法9条2項違反では？	商業登記 デンロン	デジタル庁 財務省	現状、省庁横断の手続に係る統一サイトは設けられておりません。	なし	その他	政府ウェブサイトにおいて、情報発信力の向上支援を行っており、ご意見については参考にさせていただきたく思います。

番号	所管省庁への 検討要請日	回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容	提案理由	提案 主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			
								制度の現状	該当法令等	対応の 分類	対応の概要
21	令和6年6月24日	令和6年7月19日	商工会・商工会議所の一元化等の組織再編の円滑化	商工会と商工会議所の合併を可能にするための措置について検討すること。 農協等と同様に商工会・商工会議所が一般社団法人に組織変更するための措置について検討すること。 平成20年の「中小企業の支援体制のあり方等に関する検討会中間とりまとめ」は政府による報告書・政府方針を表明したものでなく法的効力はないことを明らかにすること。	商工会・商工会議所は市町村の区域に一に限り設立できるものとされているが、現状、市内に複数の商工会・商工会議所が併立している状況にある。これは、商工会と商工会議所の合併規定がないためである。 このような状況は、地方自治体の商工行政を非効率なものとしている。例えば、小規模事業者支援法に基づく経営発達支援計画や事業継続力強化支援計画について、同一市内の取組であるにも関わらず、商工会と商工会議所、それぞれと複数の計画を市で作成しなければいけない等。 このような非効率を正していくために、商工会と商工会議所の合併を可能にするための措置について検討することが必要である。 また、商工会・商工会議所は地方自治体からの補助金依存度が高く、地方自治体の財政圧迫要因になっており、組織再編が必要である。仮に、地方自治体からの補助金は不要だが、地域の商工業者団体として存続したいという商工会・商工会議所にあるのであれば、一般社団法人への組織変更(完全自主財源化・民営化)を認め、組織再編が円滑に進むようにすべきである。 加えて、このような議論を地域内で行う際、平成20年の「中小企業の支援体制のあり方等に関する検討会中間とりまとめ」の存在がハードルとなっている。同とりまとめは政府方針ではなく、地方自治体の判断を妨げるものではないことを明らかにしてもらいたい。平成23年に愛知県が同問題に対する改革要望を提出していることからわかるとおり、地方自治体にとって商工会・商工会議所再編問題は重要な政策テーマであり、位置づけ曖昧な中間とりまとめによって議論が止められることがあってはならない。	個人	経済産業省	商工会同士及び商工会議所同士の合併については、商工会法及び商工会議所法において合併に係る権利義務の承継が規定されていますが、商工会と商工会議所の合併については、そのような法的措置は取られていません。 また、商工会法では、組織変更に関する規定がないため、他法人へ組織変更する手続は定められておりません。	商工会法第44条、52条～52条の2	対応不可	商工会・商工会議所の合併については、平成20年の「中小企業の支援体制のあり方等に関する検討会中間とりまとめ」で示された方針を踏まえ、両団体において、引き続き地域の実情や求められる役割を勘案しながら事業連携等の取組や議論が自主的に進められていくことが重要であると考えています。 また、商工会は、地区内の商工業一般の振興を目的とする地域的総合経済団体で、国民経済の健全な発展に寄与すること、商工会議所は、地区内における商工業の総合的な支援と改善発達を図り、兼ねて社会一般の福祉の増進に資すること、を目的としております。両団体とも会員組織であるもの、地域団体であるので、その地区内のすべての商工業者の集足を推進、支援等する公益的な性格を持つ団体です。法律上、商工会議所と商工会の合併等に関する規定はありませんが、市町村合併に伴い、一つの団体が解散し、もう一つの団体が、解散した団体の地区を新たな区域とするための定款変更を行うことで、事実上、合併と同様の体制見直しが行われた例はあります。 なお、同報告書は、政策立案のための参考資料としており、法的効力を有するものではありません。
22	令和6年6月24日	令和6年7月19日	投票所入場券の全面電子化(マイナンバーカードによる認証への置き換え)	国政選挙及び地方選挙の際、対面投票所において投票を行うための投票所入場券を電子化し、マイナンバー経由で配布した上で選挙人名簿との突合をマイナンバーの公的個人認証基盤による認証によることとし、紙の投票所入場券を廃止することを検討いただきたい。 現在でも、入場券を紛失した場合には一定の身分証等により本人確認ができれば投票が可能であるが、紙の入場券を廃した上で、マイナンバーによる認証を原則とする趣旨。	各地の選挙においては、選挙に際して投票所入場券を作成し、各戸に郵送することにより、期日前投票及び選挙当日の選挙人名簿との突合作業を行なっているが、これを全面的に電子化することにより、全国選挙における入場券作成費用の削減が期待できる。 また、現在のところ、告示から入場券が到達するまでには、郵送の都合上、人により2～3日程度の時間差が生じ、その間は期日前投票を行うことができず不便である。しかし、入場券を電子化すれば、よりフレキシブルに投票が可能となり、投票率が向上することが期待できる。 更に、マイナンバーカードの取得率・利用率向上にも貢献することが見込まれる。	個人	総務省	投票所入場券は投票時における選挙人の整理及び確認等の迅速化のほか、投票所の場所及び投票時間の周知等に効果があるものとして、公職選挙法施行令(昭和25年政令第89号)第31条第1項の規定に基づき、各選挙管理委員会が交付しているものです。 なお、投票所入場券が届いていない場合においても、マイナンバーカード、運転免許証等の本人確認書類の提示等により本人確認ができれば投票することができます。	公職選挙法施行令(昭和25年政令第89号)第31条第1項	対応不可	投票所入場券は投票時における選挙人の整理及び確認等の迅速化のほか、投票所の場所及び投票時間の周知等に効果があるものであるところ、マイナンバーカードを取得していない方やマイナンバーの操作が難しい方がいる中で、紙の投票所入場券を廃止することは難しいと考えております。
23	令和6年6月24日	令和6年7月19日	一般用医薬品の販売区分見直し、医薬部外品への移行について	一般用医薬品の販売制度は、安全性の確保を第一に、セルフメディケーションを推進し生活者の利便性を高める合理的な規制下での運用がされるべきものである。 その中で、比較的安全性が高いと考えられる現行の「第3類医薬品」に関しては、「医薬部外品」への移行を要望する。	・第3類医薬品は保健衛生上のリスクが比較的低い一般用医薬品とされており、実態として第3類医薬品における副作用等報告は、極めて少ないとの報告がある。(参考 令和6年11月30日第10回医薬品の販売制度に関する検討会資料4-2) ・お客様が第3類医薬品を購入する際、実態として資格者に相談することなく指名購入されるケースが大半である。現在、販売時の資格者関与の明確化が議論されているが、現行の第3類医薬品は、日常生活に支障を来す程度の副作用が発生する商品は含まれないとされている為、資格者の関与を伴わず販売可能であると考える。 ・日常生活に欠かせないインフラ拠点としてのコンビニエンスストアでは、一般用医薬品には高いニーズが従前よりある。販売許可のあるコンビニエンスストアでの第3類医薬品販売高構成比は一般用医薬品全体の約2割となっており、目薬・湿布薬のどスプレーのど錠・ロート子等に高い販売実績の結果が見られる。 ・医薬部外品の品目が拡大され、一般小売店で購入できることで、お客様の一時的な症状改善・緩和に寄与、快適な生活実現の一助となるものと考える。 ・安全性の確保を第一に、「購入者・販売者双方が分かりやすく実効性のある」販売区分・制度を実現すべく、医薬品規制を課す必要のないものは医薬部外品への移行をして、国民がより医薬品にアクセスしやすい環境としていただきたい。	一般社団法人 日本人 本フラン チャイズ チェーン 協会	厚生労働省	医薬部外品は、吐き気等の防止、はえ等の防除に使用されるもの及び人の疾病の治療・予防に使用される又は人の身体構造・機能に影響を及ぼすことが目的とされているものうち厚生労働大臣が定めるものであって、人体に対する作用が緩和なものをいい、成分及び使用方法を踏まえ指定しており、厚生労働大臣が基準を定めて指定するものを除き、品目ごとに製造販売業者からの申請を受けて審査・承認しています。	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(昭和35年法律第145号)第2条第2項 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2条第2項第3号の 規定に基づき厚生労働大臣が指定する医薬部外品(平成21年厚生労働省告示第25号)	検討を予定	令和5年4月に「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二条第二項第三号の規定に基づき厚生労働大臣の指定する医薬部外品」(平成21年厚生労働省告示第25号)を改正し、物品の消毒・殺菌の用に供されることが目的とされている医薬品を医薬部外品として取り扱うことを可能とするなど、これまでも必要に応じて医薬品から医薬部外品への移行を進めてきたところですが、厚生労働省の「医薬品の販売制度に関する検討会とりまとめ」(令和6年1月12日)において、一般用医薬品を販売する際の薬剤師又は登録販売者(以下「薬剤師等」という。)による関与の在り方を検討し、指針等による明確化を図った上で、人体に対する作用が緩和なものであって薬剤師等による販売の関与が必要ないものについては医薬部外品への移行を検討することとしており、当該とりまとめを踏まえて対応を検討することとしています。

ワーキンググループにおける処理方針