

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ)において対応します。  
 ※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。  
 ◎:各ワーキング・グループで既に検討中又は検討を行う事項  
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)する事項  
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容	提案理由	提案主体	所管官庁	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	対応の概要	
310504001	元年5月4日	元年6月18日	元年7月25日	自動車関連団体への電子申請以外の登録業務代行の開放等	<p>行政書士法第119条但書き及び同法施行規則第20条によれば、自動車関連団体が行う自動車登録に係る電子申請(以下、単に「電子申請」という。)については、行政書士法の規制対象外となることを定めている。</p> <p>これは、内閣府主導のワンストップ政策によって、国交省がOSSと呼ばれる自動車登録の電子申請システムを導入したためである。</p> <p>今般、令和元年5月7日からは、軽自動車関連団体についても開放されることとなった。</p> <p>ところが、紙での申請については、なぜか行政書士の独占業務のまま放置されており、自動車関連団体は扱うことが出来ない。当然、電子書面で扱えて、紙の書面で扱えない理由などどこにもない。</p> <p>そこで、電子書面での申請代行が認められる団体については、書面による申請についても扱えるようにするべきと考えられる。</p> <p>次に、上記の団体による電子申請については、問題発生時の検証が、全く出来ない状態となっているため、行政書士と同様の事件簿作成義務などを定めて、監督官庁を置くべきである。</p> <p>現在の規定では、行政書士法の規制対象外となるため、全くの自由となり、申請依頼の放置があったとしても、監督する官庁がなく、問題を検証する資料の保存義務なども存在しない状態となっている。</p> <p>現に、国産車の販売店が新車の申請依頼を半年も放置して、インターネット上の動画で、店舗の音情対応を撮影して流している案件もある。総務省自治行政局行政課としては、その職責により団体指定し、行政書士法の規制から除外しているのだから、一定の取扱指針を示して団体に指導を行い、これに反する場合の検証体制を整え、以て国民が不利益を受けないように取り組むべきである。</p> <p>この法解釈として、総務省としては、除外団体は行政書士法の規制対象外となる以上、完全に総務省の所管外となることから、いかなる義務も付することは困難としている。</p> <p>一方で、総務省があえて除外団体として指名をしているのであるから、除外団体が国民に不利益を及ぼしていないかの検証を行い、改善が出来ないようであれば指名から外すなど、常に見直しすべき立場であることは明らかである。</p> <p>よって、総務省としては、除外団体としての適格性を保っているかについて、検証できる体制を整える目的として、委任記録簿による取扱担当者の明確化など、電子申請業務の取扱指針を作成し、除外団体に告示するべきと考えられる。</p>	個人	総務省 国土交通省	自動車保有関係手続のワンストップサービスについては、原則として電磁的記録の作成を行政書士の独占業務としつつ、例外的に関連団体による対応も可能としています。	行政書士法第119条但書き、行政書士法施行規則第20条	対応不可	自動車保有関係手続のワンストップサービスについては、オンライン化によって極めて容易な手続が実現するため、必ずしも行政書士が行わなくても依頼者に損害を与える可能性がなく、国民の利益の向上を期待できることが想定されるため、電磁的記録の作成を行政書士の独占業務としつつ、あくまで例外として関連団体が手続を行うことも可能としているものであることから、本提案については対応できません。		

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ)において対応します。  
 ※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。  
 ◎:各ワーキング・グループで既に検討中又は検討を行う事項  
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)する事項  
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容	提案理由	提案主体	所管官庁	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		対応の概要
310530004	元年 5月30日	元年 6月18日	元年 7月25日	建物のリースビジネスに関する規制の現代化・合理化を旨とした宅地建物取引業法の規制改革に係る提言	建物のリースビジネスにおいて、今後、国内外のオンラインマッチングサービスに対するニーズが高まると予想されるため、日本の監督官庁とオンラインの(外国)事業者との間で協働可能な規制枠組の導入が望ましいと考えられます。しかし、現状では、建物のリースビジネスに関して、時代に即応しない規制が存在します(宅地建物取引業法等)。今後これらの規制により、オンライン・IT化や国際化を通じた促進を取り進めることによる日本の建物施設リースビジネスの発展が妨げられたり、かえってオンラインの(外国)事業者による規制の無視・潜脱を招き日本の利用者の保護が損なわれやすくなる懸念があります。すなわち、(i)時代に即応しない既存規制を単純に厳格に適用・執行したり、その域外適用を拡大したりしたのでは、こうしたマッチングサービスの実現・発展は阻害されることを踏まえ、(ii)規制の透明性・法的安定性を確保しつつ、オンライン化や国際化に即した規制の現代化・合理化を通じた日本の監督官庁とオンラインの(外国)事業者との間の協働を目指すことが重要な課題であり、以下の規制改革が必要と考えております。第一に、賃借の媒介のみを行う事業者に対して、不動産の売買・交換の媒介を行う場合と同等の規制を課すことは過剰な規制となっている現状に鑑み、別途の合理的な規制を設ける必要があると考えられます。また、第二に、物理的な国内事務所の設置強制を基点とする免許制を含む各種規制は、オンライン化・IT化・国際化を背景とした(外国)事業者ごとのビジネスモデルの多様化を度外視して、一律の免許制に服させる過剰な規制といえます。時代に即応しない規制が無視される事態を避け、オンラインで賃貸借の仲介に関与する(外国)事業者を広く規制の枠内に取り込み、消費者保護を効率的に担保する観点からは、物理的な事務所を基点とする現在の規制のあり方を見直し、国内に物理的な事務所を設けることと適法に賃貸借の仲介を行うことを許容しつつ、それに対する合理的な規制のあり方(登録制及び新しい行為規制の導入等)を検討することが適切と考えられます。		個人	国土交通省	宅地建物取引業法34条の2(媒介契約)、35条(重要事項の説明)、37条(書面の交付)においては、売買・交換と賃借の媒介とで規制の有無・内容が異なっているなど、取引態様によって必要な規制を課してあります。宅地建物取引業を営もうとする者は、二以上の都道府県の区域内に事務所を設置してその事業を営もうとする場合にあっては国土交通大臣の、一の都道府県の区域内にのみ事務所を設置してその事業を営もうとする場合にあっては当該事務所の所在地を管轄する都道府県知事の免許を受けなければならないとしてあります。	宅地建物取引業法3条1項、34条の2、35条、37条	対応不可	宅地建物取引業法は、宅地建物取引業を営む者について免許制度を実施し、その事業に對し必要な規制を行うことにより、その業務の適正な運営と宅地及び建物の取引の公正性を確保するとともに、宅地建物取引業の健全な発達を促進し、もって購入者等の利益の保護と宅地及び建物の流通の円滑化を図ることを目的としております。媒介契約書の交付、重要事項説明の説明事項、37条書面の記載事項については、売買・交換の媒介を行う場合と賃借の媒介との場合では規制の有無・内容が異なっているなど、取引態様に適した必要な規制を行っているところであり、賃借の媒介については合理的な規制内容になっていると考えております。また、免許制度を実施するなかで、宅地建物取引業法の業務規制の実効性を担保するために、宅地建物取引業者の違反行為に対する監督処分を適切に行う必要があることなどから国内に物理的な事務所を設けることを求めています。このことは合理的な規制の範囲内であると考えております。	
310605003	元年 6月5日	元年 7月5日	元年 7月25日	コインランドリー開業に関する規制緩和	第一種中高層住居専用地域において原動機の出力の合計0.75KWの制限緩和を求める。 【提案理由】コインランドリーを出店経営する以上、利益過及は当然の事であり当たり前の経済活動です。然るに0.75KWの乾燥洗濯機とは最小機種1台のみしか許されず、家庭用洗濯機の原動機でさえこの基準に適合しない機種も有る事を現ても如何に理不尽で現代のニーズにそぐわない規制で有るかが明白である。現状、乾燥洗濯機1台のみで開業し利益を上げている店舗が見当たらないし、この法律が全く運用されず規制をかける事のみで使用されている事が残念で有り改訂もしくは規制緩和が必要で原動機の制限は無くす事を望みます。		民間企業	国土交通省	建築基準法第40条の用途規制は、市街地の環境を保全するための制限であり、それぞれ用途地域の目的に応じて、建築できる建築物の種類や規模等が定められています。ご指図のコインランドリーについては、法執行の円滑化等のために特定行政相互が情報交換等を行う場である日本建築行政会議が、既に、主として近隣住民に対するサービスを目的とする場合は「洋服店、畳屋、建具屋、自転車店、家庭電器器具店その他これらに類するサービス業を営む店舗」として扱うと整理しております。この「洋服店、畳屋、建具屋、自転車店、家庭電器器具店その他これらに類するサービス業を営む店舗」で原動機を使用するものを第一種中高層住居専用地域に建築する場合は、中高層住宅に係る良好な住環境を保護する目的から、その出力の合計が0.75キロワット以下のものに制限しています。	建築基準法第48条 建築基準法施行令第130条の3、第130条の5の2	現行制度下で対応可能	使用する原動機の出力が建築基準法施行令第130条の3及び第130条の5の2に規定する値を超えるコインランドリーにおいて、特定行政が第一種中高層住居専用地域における良好な住環境を害するおそれがないと認め、又は公益上やむを得ないと認めて許可した場合においては、建築することが可能です。	

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ)において対応します。  
 ※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。  
 ◎:各ワーキング・グループで既に検討中又は検討を行う事項  
 ○:各管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)する事項  
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容	提案理由	提案主体	所管官庁	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		対応の概要
310726003	元年 7月26日	元年 11月15日	2年 1月23日	中古マンションの広告における耐震基準適合の明示	中古マンションの住民の高齢化、老朽化、空き家化が進み、耐震工事が立て替えが思うように進まない現状において、都心部を中心に、築40年を超える中古マンションをリノベーション(大規模リフォーム)して販売するケースが多発見受けられる。ところが、リノベーションにおいても、専用スペースのみ配管などの交換を行っているものの、建物全体は古いままであり、築40年を超える物件にあっては、1981年に施行された現在の耐震基準を満たさないものがほとんどである。このような物件にあっては、一部の大手銀行ではローンの担保として認めないケースも発生しており、将来的に販売できない事態も想定される。すなわち、将来的に販売しようとした際において、銀行がローンを借ませないために、買主が受ける不安な事象である。さらに、中古マンションの広告には、駅との距離や内装の写真など、販売業者が有利な情報しか記載されず、購入する一般市民には全く分らない。要するに、賃貸として借りるにあたり、安全性が分からないままに居住する事態も発生している。そこで、1981年施行の新耐震基準に適合しない物件にあっては、賃貸を含めて、一般消費者向けに広告をする場合、不適合である旨を明示する義務を設けるべきである。このようにすることで、一般消費者の生命及び財産を守りながら、マンション所有者にあっては、資産価値向上のための、耐震工事を促す効果が期待できると考える。併せて、耐震補強工事については、大規模補修工事となることから、区分所法によって、マンション所有者の4分の3の賛成が必要と解されている。ところが、特に古いマンションは、空き家や賃貸物件となっているケースもあり、生命の危険に際して、真剣に考えない所有者も多く存在し、賛成はなかなか得られない。そこで、生命に関わることであることに鑑み、必要最小限の耐震補強工事については、より多数の賛成をもって実施できるように、大規模補修工事とは区別して考えるように、法律の運用を見直すべきである。		個人	消費者庁 国土交通省	<p>① 宅地建物取引業法第35条第1項第14号、同法施行規則第16条の4の3第5号において、宅地建物取引業者は、取引の対象となる建物について、その耐震診断の内容を説明することとなっております。</p> <p>なお、不当景品類及び不当表示防止法(以下「景品表示法」という。))においては、特定の表示を行うことを義務付ける規定は存在しませんが、一般消費者に商品・サービスの品質等について、実際のもの等より著しく優良であると誤認される表示を禁止しています(景品表示法第5条第1項)。</p> <p>② 建築物の耐震改修の促進に関する法律(平成7年法律第123号)第25条において、耐震改修を行う必要がある旨の認定を受けた区分所有建築物について、大規模な耐震改修を行うとする場合の決議要件を緩和する規定を設けています。</p>	<p>① 宅地建物取引業法第35条、宅地建物取引業法施行規則第16条の4の3、景品表示法第5条第1項</p> <p>② 建築物の耐震改修の促進に関する法律第25条</p>	<p>①対応不可</p> <p>②現行制度下で対応可能</p>	<p>① 宅地建物取引業法では、宅地建物取引業者に対して、契約締結前に重要事項説明を行うことを義務づけている一方で、同法施行規則第16条の4の3第5号の規定に基づき、昭和56年6月1日以前に新築の工事に着手したものを除き、当該建築物が耐震診断を受けたものであるときは、耐震診断の内容を説明することとしております。これにより、消費者は契約締結前に当該建築物の耐震診断の内容について把握することができると、消費者にもこれらの情報を踏まえて、当該建築物を購入、賃借するもの判断を行うことが可能となっております。</p> <p>なお、景品表示法上、特定の表示を行うことを義務付ける規定は存在しませんが、新耐震基準に適合しない建物であるにもかかわらず、あたかも適合しているかのように表示することにより、当該物件について著しく優良であると誤認させるような場合は、同法第5条第1号に違反するものとして、行政処分等がなされる可能性がございます。</p> <p>また、以上の規定により、耐震性が不十分であると診断された中古マンションについては、消費者も認識することとなるため、結果、耐震改修を促す効果も期待できるものと考えております。</p> <p>② 建築物の耐震改修の促進に関する法律(平成7年法律第123号)第25条において、耐震改修を行う必要がある旨の認定を受けた区分所有建築物については、区分所有者の集会の決議(過半数)により耐震改修を行うことができることとされており、提案内容に現行制度で対応できていると考えます。</p>	
310907001	元年 8月7日	元年 9月10日	元年 9月27日	宅地建物取引士の負担軽減について	<p>増加する一方である事項説明の業務負担を軽減するため、以下を要望する。</p> <p>1. 宅地建物取引業法における宅地建物取引士が行う重要事項説明書と契約書面への記名押印業務の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>重要事項説明書と契約書面の「宅地建物取引士が作成した」という原本性について、現行法で原本性が保たれているとは言いにくいことを踏まえ、業務負担を軽減するため、現行の重要事項説明書と契約書面への記名と押印を廃止する。</li> <li>重要事項説明のあり方の見直し</li> <li>取引士の立会いのもと、無資格者(新たに「補助者」を作るとかも可)でも重説を可能としていただけないか。</li> </ul> <p>2. 上記、「2」について</p> <p>「説明」というのは長時間になればなるほど体力を消費します。増加する一方の重説内容で負担も比例しております。「重説をなくせ。」とはいいません(消費者保護のため、必要かと思いますが)、業務負担(疲労軽減)のため、上記の要望をさせていただくのです。</p>	<p>1. 上記、「1」について</p> <p>業法の「記名・押印」は本来、知識があるものが書面を作成し、それらに「宅地建物取引士が作成した」という原本性を担保するためと思われませんが、そもそも「記名」は「署名」と違い、印字などで誰でも記載が可能であること。また「押印」については、他の士業(行政書士、司法書士など)と違い、印鑑を行政に登録する義務があるわけでもなく、三文判でも可能となっており、原本性が保たれているとはいえないと思えます。</p> <p>また、今後の話で恐縮ですが、IT重説の一端である「書類の電子化」で重要事項説明書と契約書面の電子化を検討されている最中でありますが、電子化ではタイムスタンプなどで原本性を強固に担保するなか、紙書面のゆるい原本性との整合性が取れないのではと危惧しております。</p> <p>※負担軽減にはなりません(原本性を重視するのであれば、本来の形である署名捺印(公的機関に印登録をする)に変更することが望ましい。(電子化と整合性を取るため)も)</p> <p>2. 上記、「2」について</p> <p>「説明」というのは長時間になればなるほど体力を消費します。増加する一方の重説内容で負担も比例しております。「重説をなくせ。」とはいいません(消費者保護のため、必要かと思いますが)が、業務負担(疲労軽減)のため、上記の要望をさせていただくのです。</p>	個人	国土交通省	<p>宅地建物取引士については、宅地建物取引業法第16条に規定する試験に合格し、かつ宅地若しくは建物の取引に關して一定期間以上の実務経験等を有する者が登録対象となっております。この試験は、宅地建物取引業に関する実用的な知識を有するかどうかを判定することに基準を置いています。</p> <p>また、宅地建物取引士の業務としては、第35条で規定する重要事項説明、第37条で規定する契約締結後の書面(37条書面)への記名押印等が定められており、宅地建物取引業の重要な業務を担っています。</p>	宅地建物取引業法第35条、37条	対応不可	<p>宅地及び建物の取引に際しては、権利関係が複雑で、法令上の制限も多いが、契約の取引条件や価格から取引価額も高額であることから、業務の運営の適正性や宅地建物取引の公正性を確保するため、宅地建物取引において専門的かつ広範な知識を有する宅地建物取引士の設置を義務付けています。そのなかで、重要事項説明は、宅地建物取引についての経験や知識の乏しい消費者が、契約対象物件や取引条件について十分理解しないままに契約を締結し、後日、契約目的を達成できず不測の損害を被るといった状況を防ぐため、契約締結の判断に重大な影響を与える事項について宅地建物取引士に説明させることを義務付けたものです。さらに、重要事項説明に併与した宅地建物取引士を特定するとともに、その職務責任を明確にし、また、書面の内容を確認させる観点から、宅地建物取引士による書面への記名押印を求めています。</p> <p>したがって、宅地建物取引士による重要事項説明や書面への記名押印等の業務の継続を行うことで、消費者が不測の損害を被る場合が増えなると、宅地建物取引における業務の運営の適正性や公正性が確保されなく、宅地及び建物の流通の円滑化が損なわれるおそれがあることから、対応は難しいと考えます。</p>	
311015006	元年 10月15日	元年 11月15日	元年 12月19日	航空法上の輸送禁止商品の詳細設定について	<p>ECの拡大により、EC商品やギフト商品の配送に関して遠方は国内でも航空便の活用が求められている。航空便を航空法施行規則にて、輸送禁止の物件に規定されているが、実際の運用上はその商品が明確に分らないものもある。より成分、重量等が明確に規定されるようご検討を頂きたい。</p>	<p>特に、小売業者が扱う商品は、その使用原材料、成分が明確に分かる既製品が主なもののため、出荷する前にその商品が禁止対象か否かが判断できると運用上の負担が下がると考える。</p>	(一社)日本フロンチャーズ協会	国土交通省	<p>航空機を用いた危険物の輸送については、国際民間航空条約附属書第18及びこれに係る危険物の航空安全輸送に関する技術指針に準拠して、航空法第86条第1項において原則として禁止し、航空法施行規則第194条第1項及び第2項において対象となる危険物の種類とそれらが輸送可能な条件を規定するとともに、危険物か否かを判断するために「航空機による爆発物等の輸送基準等を定める告示」において具体的な成分や重量を定め、それを国土交通省HP等で公表しています。</p>	航空法第86条 航空法施行規則第194条 航空機による爆発物等の輸送基準等を定める告示	現行制度下で対応可能	<p>ご指摘の危険物か否かを判断するための具体的な成分や重量等の基準については、既に「航空機による爆発物等の輸送基準等を定める告示」で定め、国土交通省HP等で公表しています。</p>	
311015007	元年 10月15日	元年 11月15日	2年 3月25日	緊急時(災害時等)や他社での研修時等、他社配送車の運転規制の緩和について	<p>緊急時や他社での研修時等、配送員を他社車両でも運転できるように規制緩和をご検討頂きたい。</p>	<p>現在の法律では、自社で「事業用自動車の運転者を常時委任」された者だけが、自社車両を運転できる。短期的に、「事業用自動車の運転者を常時委任」として対応をなくしても他社の者が直ぐに運転できるようにして頂きたい。</p>	(一社)日本フロンチャーズ協会	国土交通省	<p>一般貨物自動車運送事業者等は、事業計画に従って業務を行うに必要な員数の事業用自動車の運転者を常時委任しておかなければならず、当該運転者は、日々雇い入れられる者、二ヶ月以上の期間を定めて使用される者又は試みの使用期間中(者(十四日)を超えて引き続き使用されるに至った者を除く。)であってはならないこととされています。</p>	貨物自動車運送事業法第17条 貨物自動車運送事業輸送安全規則第3条	現行制度下で対応可能	<p>貨物自動車運送事業法においては、左記のとおり事業計画に必要な員数の運転者が確保されており、かつ、当該必要な員数の運転者のいずれも左記の要件に適合していれば、これら以外の運転者として、左記の要件に適合しない運転者(緊急時の運転者等)を配置することも可能です。</p> <p>なお、このような運転者を配置する場合であっても、運転者に対する必要な指導及び監督等の貨物自動車運送事業法及び貨物自動車運送事業輸送安全規則に定める事項については遵守する必要があります。</p>	

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ)において対応します。  
 ※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。  
 ◎:各ワーキング・グループで既に検討中又は検討を行う事項  
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)する事項  
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容	提案理由	提案主体	所管官庁	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
311015008	元年10月15日	元年11月15日	2年3月25日	レンタカー使用可能用途・期間の拡大について	現在、一部用途・期間のみレンタカーの使用が認められているが、この使用用途・期間を拡大して頂きたい。	現在は、物量増加時期に合わせて配送車両を抱えており非効率な状況である。コンビニエンスストアへの配送においても繁忙期(GW、お盆、年末等)にレンタカーの使用を認めて頂きたい。	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	国土交通省	一般貨物自動車運送事業を行う場合、営業所毎に配置された適切な使用権限を有する事業用自動車を用いる必要があります。	・貨物自動車運送事業法第6条等	現行制度下で対応可能	一般貨物自動車運送事業を行う場合、事業の適確かつ継続的な遂行等の観点から、適切な使用権限を有する事業用自動車を使用する必要があります。 一方、輸送需要が極端に増大する年末年始及び夏期等繁忙期において、輸送力の確保という公共の福祉の観点から必要やむを得ない場合には、貨物自動車運送事業者により運転者に対する必要な指導等が行われることを前提に、一定の許可を受けた上で自家用自動車を使用することが可能です。
311015011	元年10月15日	2年2月7日	2年3月25日	登記情報サービスから取得した登記簿原本を紙としての扱い希望について	不正複製防止等のセキュリティを強化し、インターネットで取得した登記簿原本も原本として認められたい。	酒免許申請時、宅建免許の変更申請時において、登記簿原本を提出する場合には、法務局から取得した登記事項証明書原本のみが受理され、一般財団法人民事務協会の提供している登記情報サービスから取得した登記簿原本は認められていない。	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	法務省 国土交通省	【法務省】 登記情報提供システムでは、登記所が保有する不動産登記、商業・法人登記等の登記簿情報をインターネットを利用して、利用者が自宅や事務所内のパソコンのWebブラウザにおいて確認・保存することができる登記情報提供サービスを提供しています。当該サービスでは、行政機関等への申請等の際あらかじめ取得した照会番号を提供することで登記事項証明書の提出に代えるサービスとして、行政機関等が照会番号に基づきインターネットで登記情報の確認を行うことができる「照会番号制度」(http://www.moj.go.jp/MI/MIJ/mijnj25.html)を既に運用しています。 【財務省】 酒類の販売免許申請においては、履歴事項の全部を証明した法人の登記事項証明書(申請者が法人の場合)及び申請販売地の所在する土地及び建物に係る登記事項の全部を証明した全部事項証明書の添付が必要となります。 インターネット登記情報提供サービスによる登記情報を印刷したものを、発付申請書の添付書類とすることはできませんが、e-Taxを利用して申請する場合は、当該インターネット登記情報提供サービスから発行された「照会番号」、「照会番号の発行年月日(西暦)」を入力する方法により、インターネット登記情報提供サービスを活用した添付が可能となっております。 【国土交通省】 宅地建物取引業法第4条第2項及び宅地建物取引業法施行規則第1条の2第1項第10号に基づき、宅地建物取引業免許の更新申請をする者は、法人である場合においては、登記事項証明書を添付することとなります。 また、宅地建物取引業法第9条に基づき、法人の番号や役員の名等に変更があった場合は、その旨を届け出ることとなり、その確認資料として登記事項証明書の添付を求められています。	【法務省】 照会番号制度は、現在既に運用している制度ですが、さらに、昨年12月16日に施行された情報通信技術を活用した行政の推進等に関する法律施行令第5条(第三〇三)にも盛り込まれ、これにより、行政機関等が当該制度を利用して必要な情報を参照することができることには、申請人は登記事項証明書の添付を省略することができることとされています。また、照会番号制度のほかにも、同施行令第5条(第二イ、三イ)では、行政機関間の情報連携によって入手・参照することができる登録情報をもとて、各行政手続において登記事項証明書の添付を省略することができることとされており、当該情報連携は本年10月以降に運用が開始される予定です。このように、行政手続における登記事項証明書の添付免除を実現するための制度は既に措置されています。これを踏まえ、個別の行政手続において登記事項証明書の添付省略を実際に許可するかどうかは、これらの手続を所管する府省庁における個別判断に委ねられます。 【財務省】 デジタル行政推進法により、行政機関間の情報連携等によって人手・手廻りによる情報に係る送付書類について、添付を不要とする旨の規定が整備されており、法人並びに土地及び建物の登記事項証明書については、上記のとおり、本年10月以降に情報連携の開始が予定されており、当該情報連携により、酒類の販売免許申請において、登記事項証明書の添付省略が可能になると考えております。 【国土交通省】 宅地建物取引業免許の更新申請等における登記事項証明書の添付については、上記のとおり、本年10月以降に運用が開始される予定である行政機関間の情報連携の仕組みの構築の進捗等を踏まえ、添付省略について検討を行う予定です。		
311015015	元年10月15日	元年11月15日	元年12月19日	地域毎に定められている景観条例に関する色彩等の制限について	昨今、地域毎に「地区計画」や「景観条例」が定められていることが多く、その判断基準が明確ではない場合があり、規定値内の色彩を使用しているにも関わらず、更なる制限を求められることが散見される。明確な判断基準を公開、公表することを検討頂きたい。	左記の多くは、行政が選任していると思われるアドバイザーの意見によるところが多く、「規定の範囲内だがもう少し努力を行ってほしい」との要望が挙げられる。アドバイザーの会議は、2週に1回、1月に1回等と開催期間が限定されており、設計者との協議もスムーズに進まない状況もある。	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	国土交通省	景観条例による色彩等の制限については、条例を策定・運用する各自治体の判断で定めるものとなっております。 国としては、景観法運用指針(平成30年4月)において、各自治体に対し、「建築物又は「工作物の形態意匠の制限」について、動舎及び変更命令を行う場合には、色彩、形状、素材等について、できる限り客観的かつ明示的な内容とすべきである」と示しているところです。	景観法第16条、第17条	現行制度下で対応可能	景観条例に基づく制限の基準の設定や運用等の景観行政の実務については、自治体が実施する事務であること、また自治体から「更なる制限を求められること」については、行政上の制限を要する動舎等の行政行為ではなく、自治体が定める運用上での要請であることから、自治体の裁量の範囲内であると認識しております。
311015016	元年10月15日	元年11月15日	元年12月19日	積雪荷重の算定方法変更について	既存建築物を現行法に合わせるよう施工計画をするのは現実的ではないため、従来通りの建築確認申請等を適用して頂きたい。	法改正により、構造検査において用いる積雪荷重に積雪後の降雪を考慮した割り増し係数が乗る。このことにより、既存建築物の増改築(10㎡以上)をする場合に既存建物屋根の積雪荷重を現行法に対応することを聞いている。	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	国土交通省	・平成26年2月の大雪では、積雪後に降雪が重なった地域において、柱等の間隔が大きく、屋根の勾配が小さい建築物に被害が集中した。このような被害を防止するため、一定の構造計算を行う際に用いられる積雪荷重の基準の見直しが行われた。 ・建築基準法においては、法令の改正により改正後の規定に適合しなくなった建築物(既存不適格となっている建築物)については、増改築等を行わなければならない改正後の規定は適用されないが、増改築を行う場合、一定規模以上の工事を行うものに限る、既存部分については現行の構造基準に適合することが要求される。	国土交通省告示平成19年第594号	対応不可	積雪荷重の割り増しについては、平成26年の大雪による被害と同様の被害を防止するためのものであり、ご提案いただいた取り扱いはすることは困難である。

ワーキング・グループにおける処理方針

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ)において対応します。  
 ※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。  
 ◎:各ワーキング・グループで既に検討中又は検討を行う事項  
 ○:所管省庁に再検討を要請(「○」に該当するものを除く)する事項  
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容	提案理由	提案主体	所管官庁	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	対応の概要	
311015017	元年 10月15日	元年 11月15日	元年 12月19日	屋外広告物規制の基準緩和について	各行政区の判断にゆだねるのではなく、統一したガイドラインを設けて頂き、都市計画法で定められた地区毎での規制等についてご検討を頂きたい。 また、サインボールの高さ規制を開店後に設けられるケースについては本部が所有しているものは対応可能だが、加盟店が所有している場合、費用の捻出が難しいケースもある。既存設置物については規制対象外にして頂きたい。	行政区毎に屋外広告物規制が敷かれているが、機等が免責規制に含まれるケースがある。移動が可能なものに関しては本部から指導を行うものの対応の徹底が難しく、行政区の境では加盟店間の不公平が生じている。	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	国土交通省	屋外広告物法第3条、第4条	現行制度下で対応可能	屋外広告物条例に基づく制限等の屋外広告物行政の実務については、自治体を実施する事務であることから、個別具体の事例については自治体の判断に任せられるべきと認識しております。 また、既存物件を新たな規制の対象外とすることについては、法令上の公平性が保たれないため、対応することは不適切であると考えます。		
311015018	元年 10月15日	元年 11月15日	元年 12月19日	都市計画法29条の開発行為許可申請について	37条を29条に含めて審査して頂きたい。	都市計画法29条と37条は別々の許可申請となっているため、二度手間になっている。 茨城県では1000㎡以下の29条については、37条は免除されている。	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	国土交通省	都市計画法第37条	現行制度下で対応可能	開発許可制度では、開発行為が開発許可の内容に従って厳正に実施されることを担保するため、工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が、法第37条第1号の規定により都道府県知事が支障がないと認めるときは、この建築制限の解除ができることとされております。 建築制限の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実施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条の建築制限の解除を行う運用が可能です。 開発許可事務は地方公共団体の自治事務であり、法第37条第1号に該当するか否かの判断やその運用については、各開発許可権者において、上記趣旨を踏まえ、個別具体に判断することが適当と考えます。		
311015024	元年 10月15日	元年 11月15日	2年 1月23日	外国人ドライバーの運転について	労働人口減少・若年層の車離れ等の社会的傾向から止むを得ない状況ではあるが、この状況を打開する一策として外国人ドライバーを雇用したい。 したがって、是非とも「在留資格」の活動内容に「営業用配送車両の運転」を加えて頂きたい。	昨今、ドライバー不足の状況が逼迫している。労働人口減少・若年層の車離れ等の社会的傾向から止むを得ない状況ではあるが、この状況を打開する一策として外国人ドライバーを雇用したい。しかし、外国人の「在留資格」に規定される活動内容に職業としての車両の運転がなく、永住・定住権取得等の方法もあるが難易度が高く実質的に外国人ドライバーの雇用は不可能である。	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	法務省 国土交通省	出入国管理及び難民認定法	対応不可	ドライバーとして就労する外国人の受入れについては、まずは業界におけるコンセンサスの形成状況も踏まえた上で労働市場及び日本人の雇い入れへの影響や国民生活等への影響等も含めた幅広い観点から、政府全体で検討していく必要があるものと考えています。		
311015026	元年 10月15日	元年 11月15日	2年 1月23日	技能実習制度の対象業種について	技能実習制度の対象業種として、物流は含まれていないため、物流会社のセンターにおける技能実習生の受け入れを検討して頂きたい。	様々な産業のサプライチェーンの根幹を担う運輸業は、母国の産業発展に活用できる技能である。中でもコンビニエンスストア業態の物流は、システム化されておりノウハウの蓄積も深く、国際貢献が可能な業種と考える。 また、昨今大きな課題となっている物流業界での人材不足の解消にも繋がる。	(一社)日本フランチャイズチェーン協会 法務省 厚生労働省 経済産業省 国土交通省	法務省 国土交通省	外国人の技能実習の適正な実施及び技能実習生の保護に関する法律(平成28年法律第89号)、外国人の技能実習の適正な実施及び技能実習生の保護に関する法律施行規則(平成28年法務省令第3号)、技能実習制度における移行対象職種・作業の追加等に関する法律(平成31年4月1日付閣発0401第35号)	現行制度下で対応可能	職種追加を行うとする業界団体が、業界内の合意、業所管省庁の同意を得た上で ① 同一の作業の反復のみではないこと ② 送出国の実習ニーズに合致すること ③ 技能等を評価できる技能実習生向けの試験制度が整備されていること という条件を満たすことについて、厚生労働省が開催する、労働経験者と労使からなる専門家会議において説明し、了承を得ることとしております。 なお、技能実習制度は技能移転を通じた国際貢献を目的とする制度であり、外国人の技能実習の適正な実施及び技能実習生の保護に関する法律(平成28年法律第89号)第3条第2項において、技能実習を労働力の需給調整の手段として用いてはならない旨が規定されています。		

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ)において対応します。  
 ※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。  
 ◎:各ワーキング・グループで既に検討中又は検討を行う事項  
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)する事項  
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容	提案理由	提案主体	所管官庁	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		対応の概要
311015054	元年 10月15日	元年 11月15日	元年 12月19日	マンション管理士が区分所有建物の管理者となる場合の権利義務	高齢化等によりマンション管理において、理事会が機動的に活動できず、管理組合の理事長ではなくマンション管理士が区分所有建物の管理者となる場合がある。この様な場合に、管理者として報酬を得ながら規約に基づき管理費・修繕積立金滞納者に支払督促、訴訟提起を行うことができるようにしていただきたい。	滞納管理費は、微額の場合も多く、弁護士や司法書士に訴訟委任すると割合となり、回収額以上のコストを要することとなる。仮に、提案が認められた場合、区分所有者の利益を確保しつつ、滞納状態の解消が見込まれる。	個人	法務省 国土交通省	マンション管理士の業務は、マンションの管理の適正化の推進に関する法律第2条第5号において、管理組合の運営その他マンションの管理に関し、管理組合の管理者等又はマンションの区分所有者等の相談に応じ、助言、指導その他の援助を行うこととされていますが、報酬を得て支払督促や訴訟提起等の法律事務を取り扱うことは、弁護士法第72条において制限されています。	マンションの管理の適正化の推進に関する法律第2条第5号 弁護士法第72条	対応不可	マンション管理士は、区分所有者の財産であるマンションの管理に重要な役割を果たすことに鑑み、相談者の利益が損なわれることのないよう、試験に合格し一定の専門的知識を有している者のみにマンション管理士の名称使用を認めるいわゆる名称独占資格です。 一方、弁護士法第72条は、法律秩序の維持という公益的観点から弁護士でない者が、報酬を得る目的で法律事務を行うことを刑罰をもって禁止しており、同条の趣旨や重要性等に鑑みれば、ご提案の法律事務をマンション管理士が行えるようにすることは適当ではないと考えています。	
311025002	元年 10月29日	元年 11月15日	元年 12月19日	臨海地区の護岸工事について	臨海地区の護岸工事を行う場合、海に面している箇所は港湾法、運河に面している箇所は河川法が適用されるが、臨海地区の護岸工事に関する管轄は、一つの所管とすべき。	一つの敷地の護岸工事でも、港湾法と河川法の所管行政異なるところに届出が必要であり、各行政担当者によって指導内容が異なる場合が生じている。その場合は、申請者が双方の行政機関の調整を行う等、届出以外にも多大な負荷が生じている。	株式会社 東芝	国土交通省	港湾法第三十七条の規定により港湾隣接地域内で護岸等の建設又は改良をする場合は、当該工事が港湾の利用もしくは保全等に著しく支障を与えないかを確認する必要があることから、港湾管理者の許可を要することとしています。 河川法第五十五条により河川管理者の許可を要するのは、同法第五十四条に規定する河川保全区域であり、運河に面していることは要件ではありません。なお我が国の運河は琵琶湖疏水のみであることから、ご指摘の運河は水域の通称と思われます。 河岸及び河川管理施設は、河川の流水によって生ずる災害の発生防止のために重要な機能を果たしています。このためその保全に支障を及ぼすおそれがある行為は制限する必要があり河川区域に隣接する一定の区域を必要に応じて河川保全区域として指定することができ、河川保全区域で土地の掘削等土地の形状を変更する行為や工作物の新設又は改築を行う場合には河川法施行令第34条に規定する行為を除き河川管理者の許可を要することとしています。	港湾法第三十七条 河川法第五十四、五十五条	対応不可	港湾法第三十七条の規定による港湾管理者の許可と河川法第五十五条の規定による河川管理者の許可の審査は、異なる目的で行われ、また技術上の基準等も異なることから、それぞれの許可手続が必要であり、港湾管理者と河川管理者のどちらか一つの所管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対応策

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ)において対応します。  
 ※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。  
 ◎:各ワーキング・グループで既に検討中又は検討を行う事項  
 ○:所管省庁に再検討を要請(「○」に該当するものを除く)する事項  
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容	提案理由	提案主体	所管官庁	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	対応の概要	
311029004	元年 10月29日	元年 12月16日	2年 3月25日	広域災害時における損害調査の迅速化(1)タクシーの安定確保(2)ドローンの迅速な使用(3)車両による物資輸送	地震や水害などの広域災害発生後に迅速かつ安定的な損害調査ができるよう、以下の法整備を要望する。 (1)立念損害調査に必要なタクシーの安定供給のため、タクシーの一次的な指定営業区域規制の緩和 (2)家屋の損害調査に必要なドローンを迅速に使用できる体制確保のため、一次的な飛行申請手続きの省略等 (3)被災地での安定的な業務運営に必要な物資輸送ができる体制確保のため、一次的な緊急自動車の特定の省略等	損害保険業のように広域災害直後に大量の人員を被災地に派遣し、早期の被災地復興を支援する事業にとって、保険金支払の迅速性を阻害する観点から以下の点が課題であり、解決手段として災害時の一次的な規制緩和を求めたい。 (1)平成20年熊本地震では、被災地で損害調査を行う際のタクシー確保が難しく、指定営業区域外のタクシーを総機利用することで何とか対応したが、非効率な査定を余儀なくされた。また、令和元年山形県沖地震では、山形と新潟の県境周辺での調査が必要だったが、同規制により県を跨ぐ立念調査ができず、非効率な査定を余儀なくされた。指定営業区域規制が緩和されエリア外タクシーの被災地での利用が可能になると、交通手段の安定確保が見込まれる。(2)ドローンを使用する場合、飛行場所の許可(人口密集地帯、道路の上空、河川・河川敷(一級河川)を始めとした国の規制が及ぶ地域)が必要となるが、飛行場所の管理者によっては煩雑な手続きが求められる場合があり、迅速な損害調査が困難なケースがある。これらが安全が確保できると考え、(3)損害サービスの安定稼働のため、広域災害直後から大量の人員を被災地に派遣することができ、早期の被災地復興にも繋がると考える。	一般社団法人 日本損害保険協会	内閣府 警察庁 総務省 国土交通省	(1) 営業区域とは、営業活動の適正な遂行及び運行管理の適正な確保の観点から設定される営業所の地を含む合理的な地理範囲をいい、現行法上、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禁止している。 (2)航空局(人口密集地帯) 人口密集地帯上空など、無人航空機の飛行により航空機の航行の安全に影響を及ぼすおそれのある空間において無人航空機を飛行させる場合は、国土交通大臣の許可が必要。 (2)「家屋の損害調査に必要なドローンを迅速に使用できる体制確保のため、一次的な飛行申請手続きの省略等」について 道路使用許可制度は、道路本来の用途に即さない道路の特別の使用行為で、交通の妨害となり、又は交通に危険を生じさせるおそれのあるものに関して、道路交通の安全・円滑の確保との調整を図るための制度です。 河川敷地占用許可制度は、河川法第24条により、河川区域内の土地(河川管理者以外の者がその権原に基づき管理する土地を除く。)を占用(※)しようとする者は、河川管理者の許可を受けなければならないこととされているものです。 (※排他的・独占的に使用することをいいます。) (3)「被災地での安定的な業務運営に必要な物資輸送ができる体制確保のため、一次的な緊急自動車の特定の省略等」について 都道府県公安委員会は、災害対応策の確かつ円滑に行われるようするため緊急の必要があると認めるときは、災害対策基本法(昭和36年法律第223号)第76条第1項の規定により、道路の区間を指定して、緊急通行車両以外(の車両)の道路における通行を禁止し、又は制限することができることとされており、緊急通行車両であれば、車両の通行が禁止された区間(緊急交通路)であっても災害対応策のために通行することができます。 災害対策基本法施行令(昭和37年政令第288号)第32条の2第2号及び第33条の規定により、災害対応策に従事する者又は災害対応策に必要な物資の緊急輸送その他の災害対応策を実施するため運転中の車両については、都道府県知事又は都道府県公安委員会が、車両の使用者の申出により、当該車両が災害対応策を実施するための車両であることを確認し、災害対策基本法施行規則(昭和37年総理府令第52号)第6条に定める様式の標章及び証明書を交付した場合には、当該標章を掲示することにより、緊急通行車両として緊急交通路を通行することができます。 また、災害対応策を実施するための車両以外の車両についても、必要に応じて緊急交通路の通行を認めています。なお、警察庁では、東日本大震災に伴う対応等を踏まえ、平成24年3月に「大規模災害に伴う交通規制実施要領」を作成し、交通機関における標章及び証明書の交付を含む緊急通行車両の事前届出制度等について定めています。	(1)道路運送法第5条、道路運送法施行規則第5条 (2)航空局(人口密集地帯) 航空法第132条第1項 道路交通法(昭和35年法律第105号)第77条 (3)災害対策基本法(昭和36年法律第223号)第76条第1項 災害対策基本法施行令(昭和37年政令第288号)第32条の2第1号及び第33条 災害対策基本法施行規則(昭和37年総理府令第52号)第6条	(1)現行制度下で対応可能 (2)現行制度下で対応可能 (3)現行制度下で対応可能	(1) 営業区域について、災害時等の緊急時には、要保護者の避難輸送や被災者の移動確保などのより必要性・公共性の高い運送に支障が生じない範囲において、各地方運輸局において必要に応じ弾力的に対応していることです。 なおこうした運用を法律上明確化するため、今年7日に閣議決定された、「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案」において、道路運送法第20条(例外規定)を設けることとしています。 (2)航空局(人口密集地帯) 人又は物が密集している地域でドローンを飛行させる場合には、地上の人又は物の安全を確保するため、使用する機材、操縦者の技量、訓練の安全対策について審査を受け、航空法に基づき国土交通大臣の許可を受ける必要がありますが、このほか別の法律や命令の定めにより飛行が禁止されている場合もあります。 また、こうした航空法に基づく許可については、全国人口密集地帯を対象とした最大1年間の包括的な許可により個別の許可を不要とするともに、オンラインシステムを整備し、緊急の際には電話による申請も受け付けたなど、現行運用とも既に迅速な手続きを可能としています。 なお、航空法に基づく飛行許可において、道路や河川管理者等との手続きは求めておりません。 (2)「家屋の損害調査に必要なドローンを迅速に使用できる体制確保のため、一次的な飛行申請手続きの省略等」について 道路における危険を生じさせ、交通の円滑を阻害するおそれがある工事を要する場合は、道路に進入する場合は、ドローンを利用するかかわるような影響を及ぼすおそれがある場合は、ドローンを利用する場合は、事前に道路使用許可を要しますが、これに当たらない形態で、事前にドローンを利用して道路上空から撮影を行うとする場合は、現行制度下、道路使用許可を要しません。 河川が公共用物であることにかかわらず、治水、利水及び環境に係る本案の機能が総合的かつ十分に維持され、良好な環境の保全と適切な利用を促すために、河川区域内の土地(河川管理者以外の者がその権原に基づき管理する土地を除く。)を排他的・独占的に使用してドローンを飛行させる場合、河川法第24条の許可が必要です。 一方、他者の自由な河川利用を妨げないよう、例えば単にドローンで河川上空を通過することなどは、原則許可を要しません。 なお、飛行する場所が河川区域のうち既占用地や民有地であれば、その占用者や所有者への確認が必要になります。 (3)「被災地での安定的な業務運営に必要な物資輸送ができる体制確保のため、一次的な緊急自動車の特定の省略等」について 緊急通行車両として緊急交通路の通行が認められる車両には、指定行政機関の長、指定行政機関の長、指定行政機関の長その他の執行機関、指定公機関及び指定地方公共機関(以下指定行政機関等)という、が保有する車両のほか、指定行政機関等との契約等に基づき災害時に民間事業者が使用する車両も含まれています。生活物資の供給等緊急輸送に従事する車両については、指定行政機関等との契約等に基づき緊急通行車両として認められることとなっています。都道府県知事又は都道府県公安委員会において、指定行政機関等との契約等の内容を明確する書類等を確認の上、緊急通行車両確認標章を交付しています。 また、災害対応策を実施するための車両以外の車両で緊急交通路の通行が認められる車両の範囲についても、道路の交通量や交通量、被災地のニーズ等を踏まえ、被災地での家屋調査等の業務を行う社員に対して保険業者自ら資料等の物資を輸送するよう場合にも、災害後、緊急交通路の通行を認めており、今後とも適切に対応していきます。	

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ)において対応します。  
 ※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。  
 ◎:各ワーキング・グループで既に検討中又は検討を行う事項  
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)する事項  
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容	提案理由	提案主体	所管官庁	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	
311029005	元年10月29日	元年11月15日	元年12月19日	軽自動車の検査証の取付の簡素化	集中豪雨等で、自動車に冠水し全損となった場合は、保険金支払とあわせて車両の引き上げ・名義変更の手続きが必要で、車検証(検査証)の取付が必要となるが、軽自動車は普通自動車と比べ閲覧制度の仕組みが敷く時間と手間を要していることから、車検証の取付けが容易に行えるよう、制度の整備を要する。	自動車検査登録情報協会 自動車検査登録情報協会(白ナンバー、緑ナンバーの四輪及び三輪車)の場合は、「登録番号+車台番号の下7桁」が分かれば閲覧制度を利用して車検証の特定および取付が可能である。 一方、これに該当しない軽自動車の場合、軽自動車検査協会に照会するにあたっては「登録番号or車台番号の全桁+住所*1+氏名+同意書(署名・捺印のある委任状)*2」が必要となるため、全損車両の支払時の検査証確認の際に大きなロケが生じている状況。 軽自動車検査協会の照会制度についても「登録番号+車台番号の下7桁」としていたことで、被災者へ迅速に保険金をお支払いすることが可能となる。 *1契約情報として車両所有者の住所情報を持っていない。 *2行政書士に取付を依頼する場合でも車両所有者の同意書が必要。	一般社団法人日本損害保険協会	国土交通省	道路運送車両法(以下、車両法という。)では、自動車(軽自動車、小型特殊自動車及び二輪の小型自動車を除く。)は、車両法第二章に規定する登録制度の対象(以下、登録自動車という。)とされ、国による所有権の登記が行われているため、車両法第二章に基づき何人も、「登録事項等証明書」の交付を請求することができます。 一方、検査対象軽自動車については、国に代わり軽自動車検査協会が検査事務を行っておりますが、検査対象軽自動車は車両法に基づき登録自動車に該当しないため、「登録事項等証明書」の交付を請求することはできません。これに代わるものとして、車両法第七十二条の三に基づき「検査記録事項等証明書」の交付を請求することが可能ですが、請求者は検査対象軽自動車の所有者に限られており、第三者が請求することができません。 このように、車両法の中では軽自動車検査ファイル(自動車検査証の記載内容)を公開する制度がありませんので、個別の照会等に代わって個人情報の保護に関する法律(以下、個人情報保護法という。)(以下に基づき取扱いしております。個人情報保護法第二十三条では保有個人データを第三者へ提供することは原則禁止されております。他の法令に定めがあるもの等を除き、本人の同意無く保有個人データを提供することは行っておりません。また、登録自動車のように登録情報提供機関(一財)自動車検査登録情報協会)を経由して自動車登録ファイルに記録されている情報を電子的に提供する場合、検査対象軽自動車でも同様の取扱いを行っておりますが、この場合も当該軽自動車の所有者等を対象として提供しております。そのため、第三者から、保有個人データとされる軽自動車検査ファイルの情報を電子的に提供することを求められた場合に、本人の同意が無いものは、原則提供を行っておりません。	道路運送車両法第二章 自動車の登録等 道路運送車両法第二十一条 登録事項等証明書等 道路運送車両法第二十三条の二 登録事項等証明書 道路運送車両法第二十三条の三 登録事項等証明書 個人情報の保護に関する法律第二十三条 第三者提供の制限	現行制度下で対応可能	道路運送車両法において、軽自動車検査ファイルに記録された事項を第三者に公開する制度がありません。また、個人情報保護法第二十三条において、保有個人データを本人の同意無く第三者へ提供することは困難とされており、また、当該自動車の所有者の申請により自動車検査証の再交付を受け付けることができます。この場合、自動車番号、使用者の氏名及び住所並びに使用者の認印にて申請が可能であり、車台番号の全桁は不要です。	
31114001	元年11月14日	元年12月16日	2年1月23日	航空法における無人航空機の取り扱いについて	まずはじめに、航空局へ問い合わせさせて頂きましたが、個別に経費についてお取り扱いけないとのことこちらに案内されました。 無人数、有人機ともに、各業務形態の操縦者、及び航空局との意見交換に基づき、世界で最も安全な空を確保することで、各事業者はその場その場の制限やトラブルに振り回されることなく業務に集中することが可能です。また、無人機においては、飛行形態や飛行時間(実績)に基づいて制限の許可等を行うことで、リスクを大きく減らすことが可能です。さらに、双方の事務手続き等が簡略化されることで、負担も大幅に軽減されます。 ルールやシステム作りは飛行経験の少ない者が主導していることで、対応に追われて将来的にもないものになりかねません。 今一度、ご検討頂きたく存じます。	無人機、有人機ともに、各業務形態の操縦者、及び航空局との意見交換に基づき、世界で最も安全な空を確保することで、各事業者はその場その場の制限やトラブルに振り回されることなく業務に集中することが可能です。また、無人機においては、飛行形態や飛行時間(実績)に基づいて制限の許可等を行うことで、リスクを大きく減らすことが可能です。さらに、双方の事務手続き等が簡略化されることで、負担も大幅に軽減されます。 ルールやシステム作りは飛行経験の少ない者が主導していることで、対応に追われて将来的にもないものになりかねません。 今一度、ご検討頂きたく存じます。	個人	国土交通省	○無人航空機の飛行については、平成27年の航空法の改正により、航空機や地上の人又は物件の安全確保という観点から、一部の空域を飛行する場合や、特定の方法で飛行させる場合においては、国土交通大臣等の許可等を受ける必要があります。 ○無人航空機の飛行にあり得る許可を必要とする空域 ○無人航空機の飛行の空域に影響を及ぼすおそれのある空域 (A) 空港等の周辺の上空の空域 (B) 地表面又は水面から150m以上の高さの空域 ・人又は財産の密集している地域の上空 (C) 国防防衛の結果を受け設定されている人口集中地区の上空 ○無人航空機の飛行の方法 ・ 日中(日出から日没まで)に飛行させること ・ 目視(操縦者による)範囲内で無人航空機とその周囲を常時監視して飛行させること ・ 第三者又は第三者の物件との間に距離(30m以上)を保って飛行させること ・ 祭礼、競技など多数の人が集まる催い場所の上空で飛行させないこと ・ 爆発物など危険物を輸送しないこと ・ 無人航空機から物を投下しないこと ○さらに、無人航空機の飛行前回の点検を怠ったことによる落下事故や航空機との接近事故が発生すると、無人航空機の飛行に付随する危険が拡大している状況にあるため、令和元年8月、航空法を改正し、以上の遵守事項が追加されております。 ・アルコール又は薬物等の影響で飛行させないこと ・飛行前確認を行うこと ・航空機又は他の無人航空機との衝突を予防するよう飛行させること ・他人に迷惑を及ぼすような方法で飛行させないこと	・航空法132条の2 ・航空法132条の3 ・航空法施行規則の一部を改正する省令(令和元年国土交通省令第29号)・無人航空機の飛行禁止区域等を定める告示(令和元年国土交通省告示第461号)	現行制度下で対応可能	○無人航空機に関する航空法の規制等については、2015年12月に「小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会」が設置されて以降、このような場を通して民間有識者や関係府省庁関係者との意見交換をしたうえで、その内容を決定しております。 ○また、法改正に至らない制度改正等を行う際にも、行政手続法に基づいてパブリックコメントを実施し、広く国民の皆様からのご意見をお伺いしております。 ○なお、無人航空機に係る航空法に関する質問については、必要に応じて無人航空機ヘルプデスク(03-4588-6457)までお問い合わせ頂きますと幸いです。 ○引き続き皆様からのご意見を参考としつつ、制度等に係る検討を行ってまいります。	
31115001	元年11月15日	元年12月16日	2年5月27日	介護保険タクシーの運転者要件に、理学療法士と作業療法士の資格の追加	道路運送法(一般乗用旅客自動車運送事業関連)の、介護タクシー(介護保険タクシーを含む)の運転者要件に、理学療法士と作業療法士と作業療法士の両資格を追加することを提案する。	今日介護タクシー(介護保険タクシーを含む)の利用は、医療機関への通院や施設間の移送等に限定されている。その理由は、現在の運転者要件の資格と研修は、福祉タクシーの運転者の要件は、以下の①~④のいずれかの要件を満たすこととしている。 ①(財)全国福祉輸送サービス協会が行う福祉タクシー乗務員研修を修了していること ②介護福祉士の資格を有していること ③訪問介護員の資格を有していること ④サービス助手としての資格を有していること なお、福祉自動車以外のセダン型等の一般車両に乗務する者は、以下の①~④のいずれかの要件を満たさなければならぬとしている。 ①(財)輸送サービス従事者研修を修了していること。(ニューパーソナルドライバー研修) ②介護福祉士の資格を有していること ③訪問介護員の資格を有していること ④居宅介護従事者の資格を有していること	理学療法士と作業療法士は、個々の身体機能と精神機能を評価し、利用者の状態に適した対応を主な業務としており、医療的な面を補充して運転者要件として追加することが、利用者の安心と信頼を高めることになると考える。 今回の提案の目的は、介護タクシーの運転者不足の解消であるが、療法士等による介護タクシーが増えることで、障がい者や高齢者の社会参加や外出を促進支援し、生活の質(QOL)の改善と向上に役立つと考える。(障がい者に対する理解と協力が一層深まり、住みやすい社会が構築されることを期待する。)	個人	厚生労働省 国土交通省	福祉タクシーにおける運転者については、「一般乗用旅客自動車運送事業(福祉輸送事業限定)の許可等の取扱いについて」(平成18.9.25 国土旅第169号)に規定している。福祉タクシーの運転者の要件は、以下の①~④のいずれかの要件を満たすこととしている。 ①(財)全国福祉輸送サービス協会が行う福祉タクシー乗務員研修を修了していること ②介護福祉士の資格を有していること ③訪問介護員の資格を有していること ④サービス助手としての資格を有していること なお、福祉自動車以外のセダン型等の一般車両に乗務する者は、以下の①~④のいずれかの要件を満たさなければならぬとしている。 ①(財)輸送サービス従事者研修を修了していること。(ニューパーソナルドライバー研修) ②介護福祉士の資格を有していること ③訪問介護員の資格を有していること ④居宅介護従事者の資格を有していること	道路運送法	対応不可	福祉タクシーの運転者要件は、障害者の方など介護を必要とする利用者に対して、乗務を補助する必要があることから、それらに対応できるために必要な専門的な知識や資格を課し、幅広い需要に対応できるよう努めています。 今般、提案のあった理学療法士及び作業療法士は、乗務補助の補助を担える資格ではないことから理学療法士等であることをもって運転者の要件に追加することは適切でないと考えます。 なお、理学療法士又は作業療法士は、障害を有する者の動作能力等の回復のために必要な専門的な知識や能力を有する資格であり、そうした方が(財)全国福祉輸送サービス協会が行う福祉タクシー乗務員研修を修了するなどのにより、要件を満たして運転者となつていただければ、ご指摘のように利用者の安心と信頼をより高めることに繋がるものと考えます。



# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ)において対応します。  
 ※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。  
 ◎:各ワーキング・グループで既に検討中又は検討を行う事項  
 ○:各管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)する事項  
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容	提案理由	提案主体	所管官庁	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	対応の概要	
311117001	元年 11月17日	元年 12月16日	2年 1月23日	建設業の主任技術者へ、工事担任者を専任できるようにする。	電気通信工事の工事担任者資格と実務経験で、建設業における電気通信工事の主任技術者に専任できるようにする。	電気工事士においては、第2種電気工事士+実務経験3年で建設業における主任技術者になることが可能となっている。一方、電気通信工事における工事担任者については、電気工事士同様の制度が存在しない。 電気通信工事には「電気通信工事に係る施工管理技術検定に関する検討会」にもある通り、元請完成工事高は増加傾向にあるため、技術者1人あたりの工事量が増加傾向にある。 着在的に10万人以上の資格者がを活用でき、増加する電気通信工事への対応が可能となる。 なお、現行の3種は主に家庭用を対象としていることから、資格については現行の1種工事担任者以上とする。	個人	総務省 国土交通省	電気通信事業法の規定による電気通信主任技術者資格者証の交付を受けた後電気通信工事に関し5年以上の実務経験を有する者は、建設業法における電気工事の主任技術者として位置づけられていますが、工事担任者資格者証の交付を受けた者は、建設業法の規定による電気通信工事の主任技術者として位置づけられていません。	建設業法施行規則第7条	検討を予定	電気通信事業法の規定による工事担任者資格者証の交付を受けた者を、建設業法の規定による電気通信工事の主任技術者として位置づけることについては、工事担任者が建設工事における施工の技術上の管理を適切に実施することのできる資格であるかという観点から検討したいと考えています。	
311125001	元年 11月25日	元年 12月16日	2年 1月23日	ドローン情報基盤システム(飛行情報共有機能)について	飛行情報共有機能の廃止、もしくは再考願います。見切り発車の影響が、あらゆる面で矛盾を生み出しています。	地方航空局及び空港事務所への飛行経路を記載し、その上で許可・承認を得るにも関わらず、飛行情報共有機能に飛行登録しなくてはならないのは、二度手間となっています。また、同システムでは、NOTAM情報の未反映や、航空法に該当しない空域での飛行及び200g以下の機型飛行機等については登録義務がない為、現実の空域ではそれぞれが混在し、安全を確保出来るシステムになっていません。 また、当該部署へ確認させて頂いた際も、システムにあわせてユーザー側が対応するよう求められました。 同システムでは、インターネット環境が必要かつ対応端末、対応ソフトを強要されています。なお同システムが利用できない場合にはエクセルファイルにて提出となっていますが、こちらもまた、特定の環境だけに対応した受付方法です。 実際、無人航空機の運用マニュアルにもあるように、飛行場所での確認を行い飛行させる際には、飛行場所へ行く前に登録は出来ません。 また、飛行場所によっては電波が一切繋がらない場所もあります。 システム管理者主導で構築しているが故にこのような矛盾するシステムになっているのではないのでしょうか？	個人	国土交通省	○無人航空機の許可承認申請件数は近年大幅に増加していること等から、より多くの飛行情報を共有し一層の飛行の安全確保に繋がるよう、令和元年7月26日付けで、「無人航空機の飛行に関する許可承認の審査要領」を改正し、新たに航空法に基づく許可承認を受け、飛行を行う場合は、その都度、飛行前に本システムを利用して飛行経路に係る他の無人航空機の飛行予定の情報等を確認するとともに、飛行予定の情報を入力することが必要となっております。	航空法132条の2 航空法132条の2	現行制度下で対応可能	○飛行情報共有システム(以下、本システム)は、事前に飛行計画を登録し、重複する場合は事前に調整を促すことで、有人航空機・他の無人航空機との接触回避を図ることを目的としています。また無人航空機の飛行中に一部の航空機の接近を検知した場合に、画面上で航空機の位置情報等を表示し、注意喚起を行います。 ○ご指摘の点については、あらかじめ飛行経路を特定できないような場合には、想定される大まかな飛行エリアを入力頂くようご案内しております。 ○また、本システムが停電等で利用できない場合には、規定の様式にて、電子メールにて飛行予定情報を報告頂くこととしております。 ○無人航空機の利活用拡大に伴う更なる安全確保のため、民間有識者や関係府省庁関係者が参加する検討会において、本システムの必要性が指摘されたことから、当該検討会においてもその仕様について意見交換した上で、本システムを構築しております。 ○なお、有人航空機の安全な運航のために発行される情報であるNOTAMについては、入力される情報が本システムとは一致しないこと等から、一概に連携できるものではないと見做して、情報入力力のやさしさ等のユーザービリティの改善については引き続き皆様のご意見を参考に検討を進めてまいります。	
311125002	元年 11月25日	元年 12月16日	2年 3月25日	着地型観光の推進の推進について	自動車運送に携わった者でなければクリアできない許可要件となっている「一般乗用旅客自動車運送事業許可」について、異業種からの参入を締め出し既存業界の保護を優先している気がします。 異業種からの参入が容易となるよう規制改革を求めます。	海外旅行に行けば、ホテルのフロントや客室内のパンフレットであるとか、ホテル内に開設されたツアーデスクを訪ねると、様々なオプションツアーが100前後で用意され、地元ツアー会社が小型バスやワゴン車などの送迎により現地観光を提供し楽しむのが一般的だと思います。 我が国においても、インバウンド観光の進展や高齢富裕層等をターゲットとした着地型観光の推進が叫ばれて久しいですが、現状、産業として成長しているのでしょうか？ たとえば、10人乗りの普通ワゴン自動車を使って着地型観光業を個人開業したいと考えて場合、資格・許認可面から、A企画・募集・手配等には「観光業務取扱管理者」、B車両運転では「第二種普通自動車運転免許」が、そしてC旅客運送には「一般乗用旅客自動車運送事業許可」が必要かと思えます。 Aの観光業務取扱管理者については、拠点区域の範囲が狭く限られているという課題があるものの、「地域限定」の資格区分を設けるなど規制改革が一定進み、運送等サービスを手配して企画・募集する着地型観光を始めることが容易になりましたが、着地型という募集の不安定さとキャンセル率の高さとの兼ね合いから、最少催行人員の制約や利益率の低さから、安定経営を目指すことは困難と考えます。一方、個人自らが旅客運送を行うとする場合、BとCの免許・許可が必要と思われませんが、問題はCの運送事業許可です。 旅客自動車を運転する技能が認められた第二種免許を有し、企画旅行を事業として行う資格を有する者が何故参入できないのか、観光庁が着地型観光の推進の旗を振りながら、同じ国土交通省が蓋をするような規制は改革すべきではないでしょうか。	個人	国土交通省	タクシーは、ドアー・ツードアーの輸送サービスを行う唯一の公共交通機関であり、安全・安心な輸送サービスを提供し、利用者利便の確保を図っていくことが重要であることから、法人タクシーには、「一般乗用旅客自動車運送事業(1人1車制個人タクシーを除く)の申請に対する処理方針」(平成13.8.29 国土旅第72号)により、個人タクシーは「一般乗用旅客自動車運送事業(1人1車制個人タクシーを除く)の申請に対する処理方針」(平成13.8.29 国土旅第72号)に基づき審査を行い、許可基準を満たせば参入することは可能であり、その場合、自動車運送に携わった者であることは要件としておりません。	道路運送法	現行制度下で対応可能		

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ)において対応します。  
 ※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。  
 ◎:各ワーキング・グループで既に検討中又は検討を行う事項  
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)する事項  
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容	提案理由	提案主体	所管官庁	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	対応の概要	
311127011	元年 11月27日	元年 12月16日	2年 1月23日	工期が複数年度に亘る公共工事の発注を推進すること	工期が複数年度に亘る公共工事の発注推進	公共工事は、行政等の単年度会計の予算に基づいて発注されることから、短い工期で対応せざるを得ない場合があり、事業者にとって大きな負担となっている。このため、例えば、複数年度の予算執行を可能とする制度(債務負担行為)の活用を徹底することなどにより、工期が複数年度に亘る公共工事の発注を推進する必要がある。	日本商工会議所	総務省 財務省 国土交通省	令和元年6月に「公共工事の品質確保の促進に関する法律」(平成17年法律第18号)が改正され、 ・地域における公共工事等の実施の時期の平準化を図るため、工期等が一年に満たない公共工事等についての債務負担行為等の活用による翌年度にわたる工期等の設定その他の必要な措置を講ずること ・公共工事等に従事する者の休日や準備期間等を考慮し、適正な工期等の設定を行うこと が発注者の責務として新たに規定されました(第7条第1項第5号及び第6号)。 また、同年6月には「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」(平成12年法律第127号)が改正され、公共工事の施工に必要な工期の確保及び施工時期の平準化のための方策を講ずることが公共工事の発注者の努力義務として規定されました。(第17条第2項第5号)。 さらに、これらの法改正を踏まえ、同年10月には「公共工事の品質確保の促進に関する施策を総合的に推進するための基本的な方針」及び「公共工事の入札及び契約の適正化を図るための措置に関する指針」の一部変更が閣議決定され、それぞれに適正な工期設定や施工時期の平準化を図るための具体的な措置が規定されました。	・公共工事の品質確保の促進に関する法律第7条第1項第5号及び第6号 ・公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律第17条第2項第5号	現行制度下で対応可能	これまで、国土交通省直轄工事で、適正な工期を設定するとともに、国庫債務負担行為の活用等により施工時期の平準化の取組を進めてきたところ。また、地方公共団体に対しても、債務負担行為の積極的な活用、繰越制度の適切な活用等施工時期の平準化に向けた取組について総務省と国土交通省の連名で繰り返し要請を行ってきたところ。さらに、「公共工事の品質確保の促進に関する法律」(平成17年法律第18号)の改正を踏まえ、同法に基づく発注関係事務の運用に関する指針の改定作業を実施しており、今後は、全ての地方公共団体に対して、その理念や具体的な内容について理解を深めていただいた上で、運用を徹底していただくよう、地域発注者協議会等の場を通じて緊密に連携して取り組んでいく予定です。	
311127014	元年 11月27日	元年 12月16日	2年 1月23日	工場を拡張する際の都市計画法や建築基準法の運用を緩和すること	生産性向上に資する設備導入のための工場拡張における都市計画法・建築基準法の運用の緩和	日本商工会議所の調査では、2018年度に設備投資を実施した中小企業は5割を超えており、2019年度も4割以上の企業が、生産性の向上等を目的に設備投資を実施する予定としている。しかし、新たな設備を導入するために工場の拡張を行うとしても、用途地域や、建物の建ぺい率、容積率、高さ制限等の規制により、拡張できない場合がある。国土交通省は、良好な市街地環境の確保を目的とした都市計画法に基づく地区計画制度や建築基準法に基づく特例許可制度を活用することで、同規制を緩和することが可能としているが、許可を得るためには、市町村の条例を変更する必要がある。その際に、申請書類の作成や、公聴会への対応などが求められることから、手間と時間を要する。 ・事業者の工場拡張のために特例許可を受けるとはハードルが高くなっていることから、企業が生産性向上に資する設備投資を行うために工場を拡張する必要がある場合などは、都市計画法や建築基準法の運用を緩和すべきである。	日本商工会議所	国土交通省	都市計画法及び建築基準法においては、良好な市街地環境を確保するために、建築物の用途制限や容積率、建蔽率、高さ制限等の基準が定められている。工場等の周辺市街地環境への影響が大きい建築物については、その立地・規模等を適正に制限することで良好な市街地環境の形成をはかっています。このため、用途制限等を緩和する場合には、良好な市街地環境を確保する観点から、都市計画法に基づく地区計画制度や建築基準法に基づく特例許可制度における公聴会等の手続きが必要とされています。したがって、企業が生産性向上に資する設備投資を行うことをもってこれらの手続きを緩和することはできません。	都市計画法及び建築基準法に基づき、良好な市街地環境を確保するために、地方公共団体が都市計画において建築物の用途制限や容積率、建蔽率、高さ制限等の基準を定めているところ。工場等の周辺市街地環境への影響が大きい建築物については、その立地・規模等を適正に制限することで良好な市街地環境の形成をはかっています。このため、用途制限等を緩和する場合には、良好な市街地環境を確保する観点から、都市計画法に基づく地区計画制度や建築基準法に基づく特例許可制度における公聴会等の手続きが必要とされています。したがって、企業が生産性向上に資する設備投資を行うことをもってこれらの手続きを緩和することはできません。	都市計画法第8条 建築基準法第46条、第52条、第53条、第56条	対応不可	
311128016	元年 11月28日	元年 12月16日	2年 1月23日	国土交通省ネガティブ情報等検索システムについて	国土交通省ネガティブ情報等検索システム(自動車整備事業者)への処分情報の掲載を早期化すること。	・リース会社が自動車のメンテナンスを行うリース契約(メンテナンス・リース)において、リース会社は自動車整備業者に自動車の整備を委託しているが、適正な整備を実施するために、国土交通省ネガティブ情報等検索システムを利用して、自動車整備業者のネガティブ情報(行政処分)を確認している。 ・国土交通省のネガティブ情報等検索システムでは、自動車整備業者の違反行為の処分年月から3〜6ヶ月後に掲載されることが多く、出来る限り早くシステムに反映されることにより、リース会社として顧客に対し適正なメンテナンス・リースを提供できる。	(公社)リース事業協会	国土交通省	自動車整備事業者の行政処分が発生した場合には、ネガティブ情報検索サイトに掲載しています。現状は、処分月の翌々月にネガティブ情報等検索システムへ掲載することとして運用しています。	事務連絡「国土交通省ネガティブ情報等検索サイト運営要領の送付について」(平成19年9月28日付け)	対応	令和2年1月分処分情報から、処分月の翌月にネガティブ情報等検索システムへ掲載することとして運用します。	
311128017	元年 11月28日	元年 12月16日	2年 1月23日	軽自動車の納税確認の電子化について	軽自動車の納税確認について、登録自動車同様に電子化を早期に推進すること。	・軽自動車税の納税証明書は軽自動車の車検をする際に必要な書類とされている。 ・リース会社が自動車のメンテナンスを行うリース契約(メンテナンス・リース)において、リース会社が車検手続きを行っているが、この手続きをする前に軽自動車税の納税確認をベース(納税証明書)で行っている。 ・納税証明書を電子化することにより、リース会社の事務効率化を図ることができる。 ・登録自動車の納税確認は電子化(国土交通省と各都道府県間で確認)が進んでいるが、軽自動車についても電子化を早期に進めること。	(公社)リース事業協会	総務省 国土交通省	軽自動車税の納税確認の電子化は現状対応しておりませんが、現在、実現に向けて検討しております。	道路運送車両法第97条の2	検討し着手	軽自動車税の納付確認の電子化の実現に向けて、引き続き関係省と検討を進めてまいります。	
311128018	元年 11月28日	元年 12月16日	2年 1月23日	自動車損害賠償責任保険証明書の電子化について	現在、国土交通省で「自動車検査書の電子化」の検討が進められているが、その電子化に併せて自動車賠償責任保険証明書の電子化に関する情報を対象に含めること。	・自動車損害賠償責任保険証明書は、現状、紙ベースで年間大量(万単位)に発行されているが、これを電子化することにより、自動車の使用先ごとに郵送する業務の削減及びコスト削減が大きく期待される。 ・唯一紙媒体で車載するものが完全に電子化されることは、「自動車検査書の電子化」の方針に合致する。 ・車載しない場合は自動車損害賠償保障法違反となる。	(公社)リース事業協会	国土交通省	自動車損害賠償責任保険証明書(以下「自賠責保険証明書」という。)の記載事項等は、自動車損害賠償保障法施行規則(昭和30年運輸省令第66号)第1条において定められており、自賠責保険証明書を備え付けなければ、自動車は、運行の用に供してはならないとされています。	自動車損害賠償保障法(昭和30年法律第97号)第7条及び第8条 自動車損害賠償保障法施行規則(昭和30年運輸省令第66号)第1条	検討予定	自動車検査書の電子化(ICカード化)に当たり、ICチップの空き領域の利活用方策について、「自動車検査書の電子化に関する検討会」において検討しているところ。その検討に当たり、利活用方策のアイデア募集を行ったところ、様々なアイデアがあった。その中には、自動車損害賠償責任保険証明書(以下「自賠責保険証明書」という。)の電子化に係るアイデアもあったところ。ICチップの空き領域の利活用方策については、頂いたアイデアを踏まえ検討を進めているところですが、自賠責保険証明書の電子化については、事故当事者が自動車損害賠償責任保険に係る情報を容易に確認することができるかどうかといった観点を踏まえる必要があると考えっております。	

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ)において対応します。  
 ※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。  
 ◎:各ワーキング・グループで既に検討中又は検討を行う事項  
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)する事項  
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容	提案理由	提案主体	所管官庁	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
311128019	元年 11月28日	元年 12月16日	2年 3月25日	リース車両等におけるシェアリングエコノミーを活用した稼働率の引き上げについて	<p>自家用自動車をリースで利用する個人・法人が、自らその自動車を使用しない時間帯に、例えば左記のような安全性等を担保するための措置＊を実施する場合において、その自動車を利用したい第三者や、自動車を保有する個人・法人と利用したい第三者とを媒介・支援する事業者に対し、道路運送法第80条1項の許可を得ることなく有償で貸し渡せるよう改正すべきである。</p>	<p>・現在国内で保有されるリース車両は373万台(2019年3月時 日本自動車リース協会連合会より)、リース車両を含む自家用乗用自動車は約6千万台(2019年7月時、国土交通省 自動車保有車両数統計より)がある。このうち例えば個人保有車両の稼働率は4%程度と言われ、法人保有車両においても稼働日が平日に限られるケースが多いなど、膨大な余剰資産とコストが発生している。解決策としてシェアリングエコノミーが注目されているものの、リース車両等を第三者へ有償で貸し渡すには、法令が規定する有償貸渡しの許可取得手続きが必要で、かつ、これにより増加する車検コストが増大となり、多くの車両が保有者のみの利用となっている。</p> <p>・リース車両等のシェアリングエコノミーが実現することにより、自動車の稼働率が向上し、不稼働資産の軽減が期待できる。加えて、貸し渡し料の収受により、購入・維持にかかるコストの実質的な軽減が期待できる。また、身近にある車両の利用や多種多様な車両の選択が可能になることにより、車両を保有することや利用することの潜在ニーズの掘り起こしにつながる。</p> <p>＊安全性等を担保するための措置                  ・媒介・媒介支援する事業者に貸し渡し車両として登録された自動車は、法定点検等を期日までに適切に行ったものに限り登録を維持                  ・媒介・媒介支援する事業者が貸し渡し車両の点検記録簿を、機器を搭載する等の立廻りや走行距離や時間帯等の利用履歴が確認可能                  ・自動車等を借り受けすることできるユーザーは、媒介・媒介支援する事業者が本人確認を実施した者に限り、犯罪などの悪用を防止                  ・自動車を保有する個人・法人がその自動車を自身で全く利用せず専ら貸し渡すなど、自家用自動車有償貸渡事業の潜脱を防ぐため、貸し渡しについて上限を設定</p>	(公社)リース事業協会	国土交通省	道路運送法第80条	現行制度下で対応可能	<p>リースで自家用自動車を保有する個人又は法人が、別の個人との間で共同使用契約を締結することにより、当該共同使用契約の当事者間で当該自家用自動車を共同で使用する形態は、自家用自動車の貸渡とは別の態様であり、道路運送法第80条第1項の許可を要しません。</p> <p>ただし、自家用自動車の共同使用という名称を用いている場合(書面等により共同使用契約が締結されている場合も含む。)であっても、その実態が、当事者間における当該自家用自動車の使用及び管理に関する合意が形骸化している場合や、日・時間単位だけで使用料の設定を行うなど共同使用料の設定が形骸化する場合には、自家用自動車の共同使用の範囲を超え、自家用自動車有償貸渡ととの差はないものと考えられるため、車両の保有者は道路運送法第80条第1項の許可を要する可能性があります。</p>	
311130001	元年 11月30日	元年 12月16日	2年 1月23日	建築基準法における2階建て小規模利用建築物の2階必要壁量について(枠組工法)	<p>2階建て小規模利用建築物の2階必要壁量に、一定の緩和規定を設けることを提案する。具体的には、平成13年10月15日国土交通省告示第1540号(以下「告示」という。)第5号表の「2階」の床面積に集する数値に、1「階」の床面積の2分の1を小規模とし、かつ、2階の床面積が1階の床面積の2分の1以下の建築物を追加し、かつ、その場合の2階の数値を定めないものとする。</p>	<p>現行の告示では、3階建て小規模利用建築物の3階必要壁量については一定の緩和規定が設けられているが、2階建て小規模利用建築物については同様の緩和規定がありません。そのため、2階建て小規模利用建築物の場合は、小規模の規模に関わらず、構造計算を行い告示第5号の壁量規定を適用除外とする必要があります(告示第10)。</p> <p>しかし、一般的には3階建て建築物の3階よりも2階建て建築物の2階の方が地震時の応答は小さくなくと考えられますので、3階建て建築物のみを緩和する現行の告示は不合理であると考えられます。この不合理を解消するための提案です。</p>	個人	国土交通省	平成13年10月15日国土交通省告示第1540号第5号表1	現行制度下で対応可能	<p>「制度の現状」で記載しているとおり、一定の構造計算を行った場合には、耐力壁の設置に関する規定は適用を除外できるため、2階建ての2階小規模部分に耐力壁を設けない設計とすることは現行制度においても可能となっております。</p>	
311130002	元年 11月30日	元年 12月16日	2年 1月23日	建築基準法の確認申請書の添付図書における明示すべき事項の兼用について	<p>確認申請書の添付図書において明示すべき事項について、構造計算書(建築基準法施行規則(以下「規則」という。))第1条の3第1項表3に規定する構造計算書をいう。以下同じ。又は構造計算書以外の設計図書(以下「図面」という。))のいずれかか明示すればよいことを提案する。具体的には、規則第1条の3第6項中、「表1及び表2」を「表1、表2及び表3」に改める。</p>	<p>現行の規則では、規則において図面に明示すべきと定められている事項は、必ず図面に明示する必要があります。同様に、規則において構想計算に明示すべきと定められている事項は、必ず構造計算書に明示する必要があります。(規則第1条の3第6項)</p> <p>このため、例えば鉄骨造の建築物において圧縮材の有効細長比が構造計算書に明示されている場合であっても、あらためて図面に有効細長比を明示する必要があります。これはあくまでも一例です。他にも同様の項目が多数あります。</p> <p>また、添付図書の記載事項から設計図書が建築基準法関係規程に適合しているかどうかを判断でき不足していると考えられます。上記の例では、構造計算書に記載されている有効細長比から法適合性の確認を行うには済みことであり、あらためて図面に有効細長比を明示する必要性は極めて希薄と言わざるを得ません。</p> <p>以上、現行の規則は申請者に余計な手間を強いていると考えられますので、冒頭の通り提案します。</p>	個人	国土交通省	建築基準法施行規則	現行制度下で対応不可	<p>建築主事又は指定確認検査機関が確認申請書に基づき審査を行うためには、構造計算を行った結果、どのような仕様とするかを明らかにしていた必要があるため、現行の規則において定められている図面に明示すべき事項は、構造計算書の記載の有無に関わらず、図面に明示することが必要です。</p>	
311207001	元年 12月7日	2年 1月24日	2年 2月25日	建築物の構造計算において参照できる技術資料及び式等の例示の追加について	<p>平成19年6月20日国土指第1335号の技術的助言(以下「助言」という。)別表1及び別表2に、次の算定式の例示を追加する。</p> <p>(例)                  鉄骨造:合成梁による剛性割増係数、露出柱脚の回転剛性及び各許容耐力、パネルゾーン耐力、座屈を考慮した梁の曲げ耐力、保有耐力接合判定、保有耐力補剛判定、RC造:スラブの協力幅を考慮した梁の剛性、柱及び梁の付着許容耐力、柱及び梁の付着割裂耐力、柱及び梁の降伏モーメント、柱及び梁の降伏時の剛性低下率、柱梁接合部の積層耐力                  基礎:各種許容耐力(曲げ、せん断、パンチング等)</p>	<p>建築基準法において構造計算を行う際には、使用する耐力算定式等が建築物の性状に応じた適切であることを確かめる必要があります。(平成19年5月18日国土交通省告示第592号第2号)</p> <p>さらに、助言では、「(この助言に)例示されていない方法、考え方による場合にあっては、申請者に対して、その根拠、計算方法及び計算結果について、確認申請書に構造計算概要書の「5」建築物の概要 10.特別な調査又は研究の結果等説明書にその概要を記入させ、さらに詳細な説明書を構造計算書等の一部として提出せよ」となっています。(助言1.1)</p> <p>ところが現行の助言の別表に例示されている内容は、通常の構造形式の構造計算に当てはめても十分とは言えません。</p> <p>その結果、世間一般に広く認められている耐力算定式等を使用して構造計算を行う場合であっても、(助言の例示が不足しているために)前述のとおり特別な調査又は研究の結果等説明書を多数提出する必要があり、申請者に大きな負担がかかっています。</p> <p>助言には「例示されている内容以外のものでもあって、一般的な方法、考え方として追加すべき工学的に判断される内容は、今後随時追加する方針である。」と記載がありますが、これまで一度も追加されたことはありません。申請者の負担を減らすために、冒頭のとおり通常の構造計算において使用される耐力算定式等の例示を追加することを提案します。</p>	個人	国土交通省	平成19年国土交通省告示第592号第一号、建築基準法施行規則第1条の3及び第3条の7	現行制度下で対応可能	<p>建築確認や構造計算適合性判定の申請や審査の円滑化を図るため、構造計算に必要な耐力や剛性等の算定式に関する一般的な知見に関して、「2015年版 建築物の構造関係技術基準解説書(建築基準法関係協力)」等で参考となる技術資料がとりまとめられており、建築確認等の申請の際には、これらの技術資料をご活用ください。</p>	

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ)において対応します。  
 ※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。  
 ◎:各ワーキング・グループで既に検討中又は検討を行う事項  
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)する事項  
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容	提案理由	提案主体	所管官庁	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	対応の概要	
311210002	元年 12月10日	2年 1月24日	2年 3月25日	旅客運送業の運行管理のIT化	バスやタクシー等の旅客運送業において、50台以内程度の中小事業者の共同運営化による合理化を行う際の障害となっている、対面での点呼をIT化できるよう規制緩和を行う。それによって、中小事業者が廃業することなく営業を継続できるようになり、地域の交通が維持できる。	旅客運送業、特にタクシー事業では、運転手の高齢化が顕著であり、いわゆる労働倒産により廃業を余儀なくされるケースが後を絶たない。その結果、タクシーの空白地域が増えつつある。 タクシー事業を継続するためには、配車や運行管理の合理化が必要であり、配車業務の統合はすでに進められている。中小のタクシー会社で合従できるようなれば、相当な合理化ができると思われるが、各営業所における運行管理者の配置要件がある限り、合従の運営と言ってもコストの削減には程遠いのが現状である。中小のタクシー事業者にとっては、24時間365日配置が必要な運行管理者の人員費が大きな重みになっている。 北京のDIDを見学した際に、車内カメラの映像からAIにより運転手の状況リアルタイムで監視しているという先進的な事例を学んだ。出退勤のみをチェックする点呼よりも、常時監視できる方が旅客の安全上はるかに優れていると思う。日本でも、運転手の運行管理をIT化していくことで、今以上に安全に運行でき、かつ合理化できる方策を考えていくべきではないかと思ふ。本提案を行う。 本提案が実現した場合には、タクシー事業者の統廃合が加速度的に進み、合理化による運転手給与の増加、タクシー運賃の低下、さらにはタクシー事業の維持が可能になる。	旅客自動車運送事業者は、事業用自動車の乗務を開始しようとする運転者に対し、対面により点呼を行い、酒気帯びの有無等について報告を求め、及び確認を行い、並びに事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な指示をしなくてはならないこととしています。 旅客自動車運送事業者は、事業用自動車の乗務を終了した運転者に対し、対面により点呼を行い、当該乗務に係る運行状況等について報告を求め、及び酒気帯びの有無について確認を行わなければならないこととしています。 ただし、輸送の安全の確保に関する取組が優良であると認められる営業所においては、当該営業所と当該営業所の車庫間、又は当該営業所の車庫と当該営業所の他の車庫との間で、モニター等のIT機器を用いた点呼を行うことができることとしています。	旅客自動車運送事業運輸規則第24条第1項及び第2項 旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について 第24条(1)③～⑤	検討を予定	事業用自動車の輸送の安全確保のため、点呼では、運転者の酒気帯びの有無や疾病、疲労、睡眠不足その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無等について確認し、当該運転者が安全な運転をすることができないおそれがあると判断した場合には当該運転者を乗務させてはならないこととしております。 そのため、運行管理者が運転者の変化を見逃さないよう、当該運転者が所属する営業所において、当該営業所で選任されている運行管理者が、原則、対面で行わなくてはならないこととするところ、旅客自動車運送事業におけるモニター等のIT機器を用いた点呼(IT点呼)については、輸送の安全確保に関する取組が優良であると認められた営業所が当該営業所の車庫間等で実施する場合に限り認めるところです。 仮に営業所が他の営業所の点呼をIT点呼により行うことした場合、事故が発生した場合の責任の所在が曖昧になる結果、輸送の安全が阻害されるおそれがあること等の問題があると認識しております。 一方で、運行管理業務の合理化等のため、ICT技術を活用することにより、輸送の安全確保と業務の効率化の両立を図ることは重要であり、これらの技術動向には注視しているところ、技術の開発状況等を踏まつつ、必要に応じて検討を行ってまいりたいと考えております。		
020107003	2年 1月7日	2年 2月7日	2年 3月25日	コンクリートブロック塀の倒壊防止について	コンクリートブロック塀の建築基準法不適合について、適法を進めている。広大な敷地周辺に設置したコンクリートブロック塀を改修するには、時間とコストが必要となるので、コンクリートブロック塀の倒壊防止の補強についてガイドラインを示して頂きたい。	工場では、広大な敷地の周囲に防音柵を兼ねてコンクリートブロック塀を設置しています。このコンクリートブロック塀を改修するためには、多額の費用と時間を要します。更に、工場周辺の住民に対し、騒音・振動などの問題も発生します。コンクリートブロック塀の建築基準法不適合について、法適合が望ましいことは理解しておりますが、上記の通り様々な問題があり、倒壊防止に対する補強工事のガイドラインを示して頂きたい。コンクリートブロック塀を改修するためには、数百万～数千万の費用がかかる。ガイドラインを示されることで、適正なレベルの改修工事ができる。	建築物の耐震改修の促進に関する法律において、コンクリートブロック塀の塀を含む建築物の耐震診断及び耐震改修の技術上の指針となるべき事項を示しており、当該指針に示された耐震診断によって、地震の震動及び衝撃に対して倒壊し、又は崩壊する危険性が低いと判断された場合に、地震に対して安全な構造であると判断できるものとされ	建築物の耐震改修の促進に関する法律	現行制度下で対応可能	建築物の耐震改修の促進に関する法律において、コンクリートブロック塀の塀を含む建築物の耐震診断及び耐震改修の技術上の指針となるべき事項を示しており、当該指針に示された耐震診断によって、地震の震動及び衝撃に対して倒壊し、又は崩壊する危険性が低いと判断された場合に、地震に対して安全な構造であると判断できるものとされています。 また、国土交通大臣が当該指針の一部又は全部と同等以上の効力を有する方法として認められている(一部)日本建築防災協会が作成した「既存ブロック塀等の耐震診断基準・耐震改修設計指針・同解説」に、コンクリートブロック塀を含む塀の耐震改修の設計指針が示されています。		
020126001	2年 1月26日	2年 2月7日	2年 3月25日	杭及びボールのPC製品の緊張材のかぶり厚さの緩和について(建築基準法)	建築基準法における緊張材のかぶり厚さの規定について、JIS規格に適合する杭及びボールのプレキャストプレストレストコンクリート製品(以下「PC製品」という。))については、鉄筋のかぶり厚さと同様の緩和を認める。具体的には、昭和58年7月25日建設省告示第1320号第12第一号に「平成13年国土交通省告示第1372号第1項第2号ロ又は第3号に掲げるものに適合する場合、この場合において、同項第三号中「鉄筋」とあるのは、「緊張材」と読み替えるものとする。」を追加する。	JIS規格に適合する杭及びボールのPC製品の鉄筋のかぶり厚さについては、柱や梁といった一般的な構造部分よりもさらに大きく緩和されています(平成13年国土交通省告示第1372号第1項第2号ロ又は第3号、15mm以上)。一方、緊張材のかぶり厚さについては一般的な構造部分と同じ数値が求められており、この数値は通常流通しているJIS規格品にとどめ大差ないものです。仮にこれに適合する部材断面とした場合、前述の鉄筋のかぶり厚さの緩和と寸法(15mm以上)がほとんど意味を成さなくなります。 JIS規格品は他分野での使用実績も十分ありますので、緊張材のかぶり厚さについても緩和の対象としてもよいのではないのでしょうか。 なお大臣認定等の既存制度を利用しても対応は可能と思われますが、手続きには相当な手間と時間がかかり、現実的ではないと考えられます。	○昭和58年建設省告示第1320号第12において、プレストレストコンクリート造の基礎及び柱における緊張材及び鉄筋のかぶり厚さについて以下の様に規定されています。 ・緊張材に対するコンクリートのかぶり厚さは、柱にあっては5cm以上、基礎(布基礎の立上り部分を除く。)にあっては捨コンクリートの部分を除いて8cm。 ・同告示第12第一号ただし書の規定により、イ～ハの基準のいずれかに適合すれば、緊張材のかぶり厚さを上記より小さくすることができる。 ○平成13年国土交通省告示第1372号第1項第2号ロにおいて、鉄筋のかぶり厚さに関する建築基準法施行令(以下「令」という。)第19条の規定を適用しない鉄筋コンクリート造の部材が定められています。この中で、JIS A5373(プレキャストプレストレストコンクリート製品)・2004 附属書1(ボール類)、附属書5(くい類)に適合するものについては、建築基準法施行令第79条第1項の規定を適用しないこととされています。(ただし、ボール類については、鉄筋に対するコンクリートのかぶり厚さを15mm以上としたものに限る。) ○令第37条において、構造耐力上主要な部材で特に腐食、腐朽又は摩損のおそれのあるものについては、それらの防止のための措置をした材料を使用しなければならないこととしています。	建築基準法施行令第37条 建築基準法施行令第19条 昭和58年建設省告示第1320号 平成13年国土交通省告示第1372号	現行制度下で対応可能	左記のとおり、JIS A5373-2004 附属書5 プレストレストコンクリートにて、又は附属書1 ボール類に適合するものは、鉄筋コンクリート造の部材として取り扱われ、これらの部材に用いられる緊張材について昭和58年建設省告示第1320号第12における緊張材のかぶり厚さの規定は適用されないことから、現行制度下で対応可能と考えられます。 なお、令第37条は適用され、緊張材も含め構造部材が所要の耐久性を有している必要があります。		

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ)において対応します。  
 ※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。  
 ◎:各ワーキング・グループで既に検討中又は検討を行う事項  
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)する事項  
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容	提案理由	提案主体	所管官庁	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
020215001	2年 2月15日	2年 3月4日	2年 3月25日	鉄骨プレースのターンバックル端部の接合に用いる高力ボルト等の支圧接合について(建築基準法)	建築基準法(以下「法」という。))において、鉄骨プレースのターンバックル端部の接合に用いる高力ボルト等の支圧接合を認める。具体的には、平成12年12月26日建設省告示第2464号第1第一号に、高力ボルトF10T及び強度区分10.9の仕上げボルトを追加する。	JIS A5540(建築用ターンバックル)では、「ターンバックル端部の接合に用いる取付けボルトは、高力ボルトF10T又は強度区分10.9の仕上げボルトを用いた支圧接合とすること。」と定められています。 一方、法では、高力ボルトF10T又は強度区分10.9の仕上げボルトを用いた支圧接合は認められていません(高力ボルトは同施行令第92条の2において、厚層接合しか認められていません。強度区分10.9の仕上げボルトも基準強度が未制定のため、使用できません。)。使用するためには個別の大匠認定等が必要となり、建築主には相当な負担がかかります。 このままでは法第37条により適合義務があるJIS A5540に適合している構造方法であるにもかかわらず、使用できません。いずれのボルトも特殊な材料ではなく、また構造耐力的にも何ら問題はないと考えられますので、上記の通り提案します。(参考:「2001年版 建築物の構造関係技術基準解説書」及び「限界耐力計算法の計算例とその解説」講習会における質問と回答」のNo.85でも同様の質疑が挙がり、「今後の取扱いについては国土交通省で検討中」とされています。)	個人	国土交通省	○ターンバックルは建築基準法(以下「法」という。))第37条に基づく指定建築材料であるため、平成12年建設省告示第1446号で指定されているJIS A5540に適合する又は国土交通大臣の認定をとる必要があります。 ○JIS A5540に適合するターンバックルについて、附属書Aによれば、取付けボルトはF10Tの高力ボルト又は機械的性質10.9の六角ボルトとすることされています。 ○平成12年建設省告示第2464号等、鋼材等の基準強度等を定める告示において、F10T高力ボルトの支圧接合に係る基準強度及び機械的性質10.9の六角ボルトに係る基準強度は定められていません。	平成12年建設省告示第2464号 建築基準法第37条 平成12年建設省告示第1446号	現行制度下で対応可能	○この指摘の通り、建築基準法関係法令には、F10T高力ボルトの支圧接合に係る基準強度及び機械的性質10.9の六角ボルトに係る基準強度は定められていません。 ○法第37条に基づき、ターンバックルが適合すべきJISとしてJIS A5540が指定されているため、JIS A5540に適合し、当該JISに基づき10.9ボルト又はF10Tの高力ボルトを用いたターンバックルは、当該ボルトで破断しないことが確かめられているため、JISに適合するターンバックルであれば、大臣認定を取らなくとも使用可能です。したがって、現行制度下で対応可能です。
020317002	2年 3月17日	2年 4月23日	2年 6月24日	監理技術者の配置における専任・常駐要件の緩和	建設業界における労働力不足が深刻化するなか、限られたリソースを複数の工事現場で有効に活用することが急務であることから、ICTの活用により常駐の場合と同水準の施工管理の実施を担保できる場合には、監理技術者が遠隔で複数の工事現場に係る職務を兼務できるようにすべきである。	請負金額が3,500万円以上(建築一式工事の場合は7,000万円)の一定の建設工事に関して、請負事業者は「監理技術者を配置しなければならない。監理技術者は、当該工事現場における建設工事の施工において技術上の管理を司る役割が期待されており、工事現場毎に「専任」の者であることが法律で定められている。専任の解釈としては、「他の工事現場に係る職務を兼務せず、常時継続的に当該工事現場に係る職務にのみ従事すること」と示されているため、監理技術者を確保できず工事の受注を見送る例が発生している。 専任の監理技術者が常駐することが原則(合理的な理由で工事現場を短期間離脱することは可能)となる一方で、工事に関する品質・原価・工程・安全・環境等に関する管理などの施工管理技術(WEBカメラを用いた現場状況の監視、TV電話システムを用いた作業指示等)を用いた遠隔管理により代替可能な範囲は十分に拡大していると考えられる。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建設工事を施工するために締結した下請契約の請負代金の額(当該下請契約が二以上あるときは、それらの請負代金の額の総額)が4,000万円以上(建築一式工事の場合は6,000万円以上)になる場合においては、当該工事現場における建設工事の施工上の管理をつかさどる監理技術者を置かなければならないとされています。	建設業法第26条第2項	検討を予定	監理技術者等に関する制度は、高度な技術力を有する技術者が施工現場においてその技術力を十分に発揮することにより、建設市場から技術者が適正に配置されていないこと等による不良施工を排除し、技術と経営に優れた発注者から信頼される企業が成長できるような条件整備を行うことを目的としており、建設工事の適正な施工の確保及び建設業の健全な発展のため、適切に運用される必要があります。そのため、専任要件の緩和については慎重に判断すべきと考えます。 一方で、建設業における将来的な技術者不足が懸念されることから、建設業法の改正により監理技術者補位を専任で置いた場合には元請の監理技術者の複数現場の兼任を可能としています。(令和2年10月施行予定) 監理技術者の複数現場の兼任において、IoT技術の活用は効果的であると考えますので、今後も活用状況を注視してまいります。
020317003	2年 3月17日	2年 4月23日	2年 5月27日	建設分野におけるデジタル技術の活用促進	建設分野のデジタル化を進める観点から、以下3点を要望する。 ① BIMデータを用いた建築確認申請を認めること。 ② 発注図書としてBIM/CIMデータの採用に取り組むこと。 ③ BIM/CIMデータの権利や使用に関するルールやガイドラインを整備すること。	建築分野・土木分野におけるデジタル化の進展にとまじ、計画・調査・設計・施工・維持管理の各段階で3次元モデルを活用し、建設生産・管理システム全体の効率化・高度化を図るBIM/CIM(Building/Construction Information Modeling)と呼ばれる手法が登場している。 しかしながら、以下3点の問題があり、BIM/CIMの業界全体での普及が進んでいない。 ① 建築確認申請に際して添付図書の提出が規定されているため、確認審査に対応するために2次元図面を別途用意しなければならない。 ② 発注図書として2次元図面が採用されることが多いため、3次元データへの変更が必要となり、迅速な施工を実施できない。 ③ 発注者と受注者(施工業者)間の業務委託契約の内容次第では、受注者の独自技術ノウハウに基づく知的財産を含むBIM/CIMデータの実施権を発注者に制限される可能性がある。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	【建築分野】 ①BIMデータを活用した建築確認申請は制度的には可能であり、現在、建築BIM推進会議にて、具体的な運用に関する検討が進められています。 ②官庁営繕事業の発注における図面では、建築工事設計図書作成基準等に基づき作成された2次元図面が設計図書となり、3次元データは設計図書として位置づけられていません。 ③現状の制度上、規定はありません。 【土木分野】 ②設計図書となる図面は地方整備局ごとに定める共通仕様書や図面作成要領、また、JIS A 0101:2003「土木製図通則」、土木学会制定「土木製図基準」、国土交通省「CAD製図基準」により作成された2次元図面が設計図書となり、3次元データは設計図書として位置づけられていません。 ③現状の制度上、規定はありません。	【建築分野】 ①建築基準法第6条(それ以外)なし	【建築分野】 ①現行制度下で対応可能 ②③検討を予定 【土木分野】 ②③平成30年度に設置したBIM/CIM推進委員会における審議を踏まえ、「3次元データを契約図書とする試行ガイドライン(案)」(令和2年3月)により、3次元データを契約図書とする試行的な実施を予定しております。本試行結果等を踏まえ、BIM/CIMを活用した場合の契約や著作権について、引き続き検討を進めていきます。	

ワーキング・グループにおける処理方針

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ)において対応します。  
 ※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。  
 ◎:各ワーキング・グループで既に検討中又は検討を行う事項  
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)する事項  
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容	提案理由	提案主体	所管官庁	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	対応の概要	
020317010	2年 3月17日	2年 4月23日	2年 5月27日	同一敷地外のグループ企業間におけるIT点呼の認可	情報通信技術の一層の活用により運行管理者・運行管理補助者のリソースを最大限活用する観点から、グループ企業間に関し、同一敷地外においても、Gマーク営業所の運行管理者等が他の企業のGマーク営業所に所属する運転者に対するIT点呼を可能とすべきである。	貨物自動車運送事業者は、事業用自動車の乗務前後の運転者に対し、対面による点呼を通じて一定の事項に関する報告を受けるとともに内容の確認を行わなければならない。乗務前の点呼においては、運行の安全を確保するために必要な指示を行うことも求められている。貨物輸送需要の増大にともない、運行中には点呼の時間が早朝や深夜、休日となるケースも少なくないため、点呼を実施する運行管理者や運行管理補助者の業務負担は極めて大きい。こうしたなか、輸送の安全確保に関する取り組みが優良であると認められる営業所(Gマーク営業所)においては、当該営業所と同一事業者の他のGマーク営業所との間で情報通信機器を用いた点呼(IT点呼)を行うことが認められている。また、同一敷地内に複数の営業所が存在するグループ企業においては、Gマーク営業所の運行管理者等が他の企業の営業所の点呼を「対面」により行うことも可能である。しかしながら、労働力不足が深刻化するなかで、一層の優遇措置を設けることで点呼業務の負担の軽減を図る必要がある。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	貨物自動車運送事業者(運転者が所属する営業所の運行管理者等)は、事業用自動車の乗務前後の運転者に対し、対面により点呼を行い、酒気帯びの有無等の確認、運行の安全確保のために必要な指示等を行わなければならないとされています。ただし、輸送の安全の確保に関する取組が優良であると認められる営業所のうち、Gマーク営業所(全国貨物自動車運送適正化事業実施機関が認定している安全性優良事業所)においては、営業所間、営業所と車庫間又は車庫と車庫の間で、カメラ、モニター等の機器を用いた点呼(IT点呼)を行うことができることとしています。なお、同一敷地内に複数の営業所が存在するグループ企業が、当該敷地内の一のGマーク営業所の運行管理者等により、閑散時間帯に対面による点呼を行った場合は、当該運転者が所属する営業所の補助者の対面による点呼に代えることができることとしています。	貨物自動車運送事業輸送安全規則第7条 貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について第7条1	検討を予定	事業用自動車の輸送の安全確保のため、点呼では、運転者の酒気帯びの有無や疲労、疲労、睡眠不足その他の理由により安全な運転をすることができないおそれがあるとお判断した場合には当該運転者を乗務させてはならないこととしております。そのため、運行管理者が運転者の変化を見逃さないよう、当該運転者が所属する営業所において、当該営業所で選任されている運行管理者が、原則、対面により点呼を行わなければならないこととしているところ、貨物自動車運送事業におけるIT点呼については、Gマーク営業所が同一事業者内の営業所間、営業所と車庫間等で実施する場合等に限り、認めているところです。また、他事業者の営業所の点呼を行うことについては、上記観点から、Gマーク営業所の運行管理者が、資本面での関係の深いグループ企業で、かつ、日頃から接することが可能な同一敷地内にあるGマーク営業所に所属する運転者に対する点呼に限り、対面で行うことを認めています。仮に営業所が同一敷地外の他事業者の営業所の点呼をIT点呼により行うこととした場合、日頃接する機会のない運転者の運行管理を行い、また、事故が発生した場合の責任の所在が曖昧になる結果、輸送の安全が阻害されるおそれがあること等の問題があることと認識しております。一方で、運行管理業務の合理化等のため、ICT技術を活用することにより、輸送の安全確保と業務の効率化の両立を図ることは重要であり、これらの技術動向には注視しているところ、技術の開発状況等を踏まえつつ、必要に応じて検討を行ってまいりたいと考えております。	
020317013	2年 3月17日	2年 4月23日	2年 5月27日	デジタル技術を用いた鉄道の施設・車両の定期検査の見直し	鉄道事業者と規制官庁との間で人手による検査と同等の水準を満たすことが確認された場合には、デジタル技術を活用した施設や車両の常時管理を認め、定期検査そのものを廃止すべきである。	「線路」「電力設備」「運転保安設備」「車両」については、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」に基づき、一定期間毎に定期検査を行わなければならない。一定の機能を備えた施設や車両を対象に、検査周期の延長が認められているものの、施設や車両の保守に関する作業は鉄道事業者の係員による実施が前提となっており、労働力不足にともなう熟練工の維持・確保が大きな課題となっている。こうした中、AIやクラウドコンピューティングを活用したメンテナンス作業の効率化・高度化による代替が可能となる面が増えている。デジタル技術の活用は定期的な検査に上まらず、常時管理が可能となり、保守の面で効果が高くなるものの、常時管理システムを導入することが認められていない。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	鉄道に関する技術上の基準を定める省令第90条第1項においては、「施設及び車両の定期検査は、その種類、構造その他使用の状況に応じ、検査の周期、対象とする部位及び方法を定めて行わなければならない。」と規定されており、デジタル技術を活用した常時監視による検査を妨げている事実はありません。(一部事業者において導入実績もあります)	鉄道に関する技術上の基準を定める省令第90条	事実裏認	制度の現状欄に記載のとおりです。	

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ)において対応します。  
 ※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。  
 ◎：各ワーキング・グループで既に検討中又は検討を行う事項  
 ○：所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)する事項  
 △：再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容	提案理由	提案主体	所管官庁	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	対応の概要	
020317014	2年 3月17日	2年 4月23日	2年 5月27日	ドローンを活用した各種施設の定期点検・調査に向けた制度整備	各種ガイドラインや告示においてドローンを活用した点検・調査が認められることを明文化すべきである。あわせて、活用するための条件を把握できるより具体的な事例を示すべきである。	建築物や橋梁・道路等、港湾施設の定期点検・調査においては、各種ガイドラインや告示において近接目視やテストハンマーを用いた打診による確認が求められている。「近接目視によるときと同等の健全性の診断を行うことができる」と定期点検を行う者が判断した場合には、その他の方法についても、近接目視を基本とする範囲と考えてよい。「点検診断においては、効率性、信頼性を重視し、新技術の活用を積極的に検討することが望ましい」との記述もみられるが、ドローンを活用できることが明記されておらず、点検を行う事業者は導入を躊躇せざるを得ない状況となっている。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	【道路分野】 道路法(昭和27年法律第180号)第42条、道路法施行令(昭和27年政令第479号)第35条の2、道路法施行規則(昭和27年建設省令第25号)第4条の5 2019年2月に改定した定期点検要領において「自らが近接目視によるときと同等の健全性の診断を行うことができる」と定期点検を行う者が判断した場合は、その他の方法についても、近接目視を基本とする範囲と考慮してよい。こととし、更に「その他の方法を用いるときは、定期点検を行う者が定期点検の要領を満足するように、かつ、その方法を用いる目的や必要な精度等を踏まえて適切に選ぶものである。」としており、ドローンを始めとする新技術の活用が可能であることを明示しています。また、定期点検に活用できる新技術の性能をカタログ形式でとりまとめた「点検支援技術 性能カタログ(案)」を作成し、定期点検要領とあわせて地方自治体に通知するとともに、ホームページで公表しています。性能カタログは技術の進展にあわせ、随時更新していく予定としています。 【港湾分野】 港灣法(昭和25年法律第218号)第56の2の2第2項、港灣法の施設上の基準を定める省令(平成19年国土交通省令第15号)第4条、技術基準対象施設の維持に關し必要な事項を定める告示(平成19年3月26日国土交通省告示第364号)第4条 その手引き書として、技術基準対象施設に必要とされる性能を維持することを目的に港灣の施設の点検診断ガイドラインを策定し、点検診断の方法等ととりまとめています。また、同ガイドラインにおいて、効率的な点検診断の実施に向け、参考として点検診断の効率化に向けた工夫事例集(案)を示し、新技術活用を積極的に促しています。 【建築物分野】 建築基準法(昭和25年法律第201号)第12条第1項の規定に基づき、一定の規模・用途の建築物の所有者は経年劣化などの状況を、定期に、一級建築士等に調査させて特定行政庁に報告することが義務付けられています。また、同法施行規則第5条及びこれに基づく平成20年国土交通省告示第282号により、劣化及び損傷の状況の調査については、目視やテストハンマー等により行われとされています。国土交通省の「建築基準整備促進事業」において、赤外線装置を搭載したドローンによる診断方法(調査手順、安全確保技術等)の検討を行ったところ、ドローン等を活用した外壁調査における精度や運用について、赤外線装置の性能・ドローン・飛行の安全性や安定性等の複合的な影響による課題が示されました。	【道路分野】 港灣法(昭和27年法律第180号)第42条、道路法施行令(昭和27年政令第479号)第35条の2、道路法施行規則(昭和27年建設省令第25号)第4条の5の6、トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示(平成26年国土交通省告示第426号) 【港湾分野】 港灣法(昭和25年法律第218号)第56の2の2第2項、港灣法の施設上の基準を定める省令(平成19年国土交通省令第15号)第4条、技術基準対象施設の維持に關し必要な事項を定める告示(平成19年3月26日国土交通省告示第364号)第4条 【建築物分野】 建築基準法(昭和25年法律第201号)第12条第1項の規定に基づき、一定の規模・用途の建築物の所有者は経年劣化などの状況を、定期に、一級建築士等に調査させて特定行政庁に報告することが義務付けられています。また、同法施行規則第5条及びこれに基づく平成20年国土交通省告示第282号により、劣化及び損傷の状況の調査については、目視やテストハンマー等により行われとされています。国土交通省の「建築基準整備促進事業」において、赤外線装置を搭載したドローンによる診断方法(調査手順、安全確保技術等)の検討を行ったところ、ドローン等を活用した外壁調査における精度や運用について、赤外線装置の性能・ドローン・飛行の安全性や安定性等の複合的な影響による課題が示されました。	【道路分野】 港灣法(昭和27年法律第180号)第42条、道路法施行令(昭和27年政令第479号)第35条の2、道路法施行規則(昭和27年建設省令第25号)第4条の5の6、トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示(平成26年国土交通省告示第426号) 【港湾分野】 港灣法(昭和25年法律第218号)第56の2の2第2項、港灣法の施設上の基準を定める省令(平成19年国土交通省令第15号)第4条、技術基準対象施設の維持に關し必要な事項を定める告示(平成19年3月26日国土交通省告示第364号)第4条 【建築物分野】 建築基準法(昭和25年法律第201号)第12条第1項の規定に基づき、一定の規模・用途の建築物の所有者は経年劣化などの状況を、定期に、一級建築士等に調査させて特定行政庁に報告することが義務付けられています。また、同法施行規則第5条及びこれに基づく平成20年国土交通省告示第282号により、劣化及び損傷の状況の調査については、目視やテストハンマー等により行われとされています。国土交通省の「建築基準整備促進事業」において、赤外線装置を搭載したドローンによる診断方法(調査手順、安全確保技術等)の検討を行ったところ、ドローン等を活用した外壁調査における精度や運用について、赤外線装置の性能・ドローン・飛行の安全性や安定性等の複合的な影響による課題が示されました。	【道路分野】 2019年2月に改定した定期点検要領において「自らが近接目視によるときと同等の健全性の診断を行うことができる」と定期点検を行う者が判断した場合は、その他の方法についても、近接目視を基本とする範囲と考慮してよい。こととし、更に「その他の方法を用いるときは、定期点検を行う者が定期点検の要領を満足するように、かつ、その方法を用いる目的や必要な精度等を踏まえて適切に選ぶものである。」としており、ドローンを始めとする新技術の活用が可能であることを明示しています。また、定期点検に活用できる新技術の性能をカタログ形式でとりまとめた「点検支援技術 性能カタログ(案)」を作成し、定期点検要領とあわせて地方自治体に通知するとともに、ホームページで公表しています。性能カタログは技術の進展にあわせ、随時更新していく予定としています。 【港湾分野】 港灣法の施設上の基準を定める省令(平成19年国土交通省令第15号)第4条、技術基準対象施設の維持に關し必要な事項を定める告示(平成19年3月26日国土交通省告示第364号)第4条 【建築物分野】 港灣の技術基準対象施設の点検診断の方法等の考え方を定めた「港灣の施設の点検診断ガイドライン」を令和2年3月一節変更し、点検診断において、「ドローン等により目視と同等に劣化の把握ができ、劣化度を判定できる」と点検診断を実施する者が判断する新技術による場合も「目視のみならず」ドローンの活用を事例として明記しています。なお、同ガイドラインの参考資料として、「点検診断の効率化に向けた工夫事例集(案)」を新たに作成し、ドローンによる護岸の被災調査、ドローンやナローマルチームを活用した3次元測量などの事例を紹介しています。また、現在、港灣施設の新しい点検技術の公募を行っており、引き続き、ドローンを始めとする新技術の活用を積極的に促していく考えです。 【建築物分野】 精度を向上させた赤外線装置を搭載したドローン等を用いる外壁調査の手法の開発及び検証を行い、その結果を踏まえ、2021年度以降、当該手法を建築基準法に基づく定期調査の手法として位置づけられるか検討する予定です。	◎
020317017	2年 3月17日	2年 4月23日	2年 5月27日	安全性を確保したドローンの普及に向けた規制緩和	機体に安全性を高める措置を施したドローンや、一定の方法で飛行範囲が限定されたドローンについては、航空法における飛行申請を不要とすべきである。	重量 200 グラムを超えるドローンは「無人航空機」として航空法の規制対象となり、同法に基づく飛行禁止区域での飛行や、所定の方法以外の飛行を行う場合には、国土交通大臣の許可・承認が必要となる。航空法の規制は機体の重量に応じて一律に適用され、安全性への配慮の有無は考慮されない。このため、利用者の間でプロペラゲージやパラシュート等の安全装置を具備したドローンを活用するにセンティブに乏しい。また、ワイヤー等で機体を係留することで飛行範囲を限定し、事故発生リスクを最小化した飛行方法も普及していない。今後、インフラの維持・管理をはじめさまざまな分野でドローンの活用が有効となるなか、安全性を担保した機体や飛行方法の普及は重要な課題である。地方、業務目的で無人航空機を使用する場合は最大 1 年間の包括許可の取得が可能であり一部で効率化が図られているものの、申請手続自体に煩雑さを感じる事業者は多い。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	・航空法の規制対象となる飛行については航空機の航行並びに人及び物件の安全を確保しおそれがないことについて事前に申請の上国土交通大臣の許可・承認を受ける必要があります。 ・審査においては、基本的な安全基準を満たすことに加え、飛行の禁止区域や飛行の方法毎に機体や操縦者、体制に求める追加基準を定めており、それらに適切に対処できているかを飛行毎に確認しています。	航空法第132条 航空法第132条の2	検討を予定	・人口集中地区上空での飛行や、人、物件との距離が30m以下の飛行など、第三者や物件に接触するリスクがある飛行に関しては、機体がある程度の危険を軽減する構造を有していることを確認するなど、飛行の特性に応じて審査基準を定め、審査を行っています。 ・ワイヤーによる係留により飛行の範囲や高さを制限する場合においても、そのワイヤーの技術的要素は様々であり、例えば、ワイヤーの長さや強度、係留の位置等が適切でなければ、特に周辺の人や物件の安全性が確保できないことから、個々の申請においてその他の安全対策も含め総合的に安全性を審査することとしています。プロペラゲージやパラシュートについても同様です。 ・許可承認の申請手続きに關しましては、今後も手続きの簡素化迅速化を進めることにより円滑な活用に向けて対応していきます。	◎

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ)において対応します。  
 ※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。  
 ◎:各ワーキング・グループで既に検討中又は検討を行う事項  
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)する事項  
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容	提案理由	提案主体	所管官庁	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	対応の概要	
020317018	2年 3月17日	2年 4月23日	2年 5月27日	一定の無人航空機における目視外飛行の乗教化	向きを 360 度変えることのできるカメラ等を搭載した無人航空機を飛行させるなど、操縦者が映像を通して機体と周囲の状況を確認できる場合に限り、目視外飛行における飛行承認申請を不要とすべきである。加えて、包括許可取得後の変更申請で変更可能な飛行方法等についても、拡大を検討すべきである。	無人航空機の飛行にあり、原則として機体および周囲の状況を目視により常時監視することが求められている。目視外飛行を行う場合は国土交通大臣の承認が必要となるが、測量や点検等でドローンを活用する場合、目視外飛行の必要性は現地を確認するまで把握できないことも多い。その結果、承認申請手続に時間を要し、無人航空機を迅速に活用できない事態が生じている。また、業務目的で使用する場合は、最大1年間の包括許可の取得が可能であり一部で効率化が図られているもの、現状では、変更申請で追加的に承認を得ることのできる飛行方法等に目視外飛行等は含まれていない。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	・無人航空機の飛行にあたっては、原則無人航空機及びその周囲の状況を目視により常時監視して飛行させることとしており、操縦者が目視での監視をせず飛行させる場合には、航空機の航行並びに人及び物件の安全を損なうおそれがないことについて事前に申請の上国土交通大臣の承認を受ける必要があります。 ・同一の申請者が継続的に飛行を行う場合には、1年を限度として包括承認を申請することができます。ただし、人又は家畜の密集している地域の上空で夜間における目視外飛行と、催し場所の上空における飛行は除きます。 ・承認等を取得した後に、機体を特定するための情報や機体の機能及び性能、操縦者の情報又は飛行させる際の安全確保の体制に関する内容の一部を変更する申請(変更申請)を受け付けており、変更申請においては変更がない事項の記載又は資料の添付を省略させることができます。	航空法第132条の2	対応不可	・操縦者が肉眼で無人航空機を視認せず飛行させる場合は、無人航空機の挙動、飛行経路周辺の状況、経路上の第三者の有無等の通常操縦者が肉眼で行うものを、カメラや補助者等の代替の方法で行う必要があり、地上の人や有人機等の安全を確保するためには、その代替方法が適切であるかカメラの性能、電波干渉、補助者の配置等について確認する必要があるため、ご指摘の飛行についても承認申請は必要です。 ・変更申請とは申請者が許可承認を取得した後に機体や操縦者、安全管理の体制の一部を変更する際に申請・審査を簡略化するために申請書類の一部を省略可能とするものであり、目視内から目視外に飛行の方法を変更すると審査基準も変更され、改めて審査を行う必要があるため申請書類の省略等はできません、新規申請として取っております。 ・なお、現地を確認するまで目視外飛行の必要性が判断できない飛行については、事前に目視外飛行の承認を受けることを推奨いたします。	
020317019	2年 3月17日	2年 4月23日	2年 5月27日	限定空間におけるドローンの飛行に関する規制緩和	一定の条件を設けたうえで、煙突等の一面が開放された空間においても、当該空間内部および内部に至るために通過する近接部分をドローンが飛行する場合には、航空法における飛行許可申請を不要とすべきである。	無人航空機を「人口集中地区」で飛行させる場合は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。人口集中地区内においても、屋内で飛行させる場合には航空法の対象外となり許可は不要だが、屋内として想定されているのは四方形や上部が平ら等で覆われている場合である。このため、煙突のように無人航空機が外部に飛び出すことのできる部分を含む構造の建物等の内部で点検用にドローンを活用する際には、煙突に屋根がないため建物内部全体が屋内とみなされず航空法に基づく飛行許可の申請が必要となる。しかしながら、煙突の内部点検を目的とした飛行の場合、仮にドローンが落下しても建物内部での落下に過ぎない。また、煙突への機体の出入りのために建物外部を飛行する場合も、飛行エリアは煙突周辺にとどまり、航空機等との衝突リスクも発生しない。事実上屋内での飛行と同程度の安全性が担保されているに等しい。また、業務目的で無人航空機を使用する場合は最大1年間の包括許可が可能であり一部で効率化が図られているものの、申請手続自体を煩雑な事務負担と感じる事業者は多い。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	・原則、人口集中地区の上空で無人航空機を飛行させてはならず、飛行させる場合には航空機の航行の安全並びに人及び物件の安全を損なうおそれがないことについて事前に申請の上国土交通大臣の許可を受ける必要があります。 ・建物内等の屋内での飛行については、上記の許可は受ける必要がありません。ここで屋内として扱うのは網等で四方形が囲まれた空間等を指します。 ・なお、人口集中地区内の私有地内における飛行であっても、強風等により予期せぬ場所に飛ばされることも想定されるため、人口集中地区内である限り、飛行の禁止空域に該当します。	航空法第132条	対応不可	・ご指摘の上面が開いている煙突内部での飛行についても、ドローンの特性上、機体に異常が発生した場合、垂直方向に急上昇した後に落下するケースも想定されたため、人口集中地区などで飛行させる場合は航空法の許可承認が必要と見えます。 ・機体が制御不能となるような異常状態においては、ドローンの飛行範囲や落下範囲が限定的となることは予見できないことから、人口集中地区における地上の人へ被害を及ぼすリスクは一定程度あるため、安全対策を審査することとしていきます。 ・許可承認の申請手続きに關しましては、今後手続きの簡素化迅速化を進めることにより円滑な活用に向けて対応していきます。	
020317020	2年 3月17日	2年 4月23日	2年 5月27日	災害時におけるドローンの目視外飛行の乗教化	被災状況を迅速に確認し、早期の復旧を図る観点から、災害時の目視外飛行における補助者不要の要件を緩和すべきである。	災害発生時における設備の被害状況を確認するにあたり、倒木や土砂崩れにより車両等が通行できない場所の先は、無人航空機(ドローン)を飛行させて確認を行うことが効果的である。しかしながら、無人航空機の目視外飛行には原則として補助者の配置が必要となり、配置せずに飛行させる場合には、適合すべき基準として「飛行前に、飛行させようとする経路及びその周辺について、不測の事態が発生した際に適切に安全上の措置を講じることができる状態であることを現場確認すること」が求められている。災害時に通行ルートを確保する前にこの基準を満たすのは極めて困難である。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	・飛行禁止空域における飛行や目視外飛行等の危険度の高い飛行については原則許可承認が必要ですが、国や都道府県警察等による捜索・救助、又はこれらの者の依頼により捜索・救助を行う無人航空機の飛行については、許可承認を求めません。 ・国等の依頼によって捜索・救助を行う場合以外においては許可承認が必要ですが、緊急を要する場合の飛行については、以下の区分に従い電子メールや電話等で申請できることとしており、後日申請書を所定の提出先に提出していただいております。 (ア)電子メール又はファクシミリによる申請 ・事故及び災害に際して緊急に支援活動をする必要がある場合 ・事故及び災害の報道取材のため緊急を要する場合 ・その他特に緊急を要する場合 (イ)電話による申請 ・「事故及び災害」が「災害対策基本法(昭和36年法律第223号)第2条第1号の「災害」にあたる場合又はこれに類する場合で、かつ、緊急に支援活動をする必要がある場合	航空法第132条の2 航空法第132条の3	検討を予定	・災害時等の緊急性のある飛行については、国や地方公共団体が捜索・救助を行う場合に加え、国や地方公共団体からの依頼によって捜索・救助を行う場合、航空法の規制の適用を除外することとしており、ご指摘の飛行についても規制の適用除外です。 ・上記の飛行を行うにあたっては「航空法第132条の3の適用を受け無人航空機を飛行させる場合の運用ガイドライン」を作成しておりますので、飛行の安全確保に努めて頂きますようお願いいたします。 ・また、国等の依頼によって捜索・救助を行う場合以外の飛行においては原則手続きが必要ですが、緊急を要する飛行については、安全を確保した上で可能な限り柔軟な手続きができるように考えておりますが、どこまで柔軟な手続きができるかについては今後検討していきたいと考えております。	



# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ)において対応します。  
 ※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。  
 ◎:各ワーキング・グループで既に検討中又は検討を行う事項  
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)する事項  
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容	提案理由	提案主体	所管官庁	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	対応の概要	
020317021	2年 3月17日	2年 4月23日	2年 5月27日	鉱山におけるドローン飛行の柔軟化	<p>鉱山内における無人航空機の飛行に当たり、以下3点を要する。</p> <p>①150メートル以上の高さの飛行における許可取得を撤廃すること。</p> <p>②目視外飛行における承認取得を撤廃すること。</p> <p>③上記2点の実現が困難な場合には、150メートル以上の飛行を包括申請の対象にするとともに、飛行実績報告を3ヶ月毎ではなく許可承認期間終了後に一括で提出できるようにすること。</p>	<p>無人航空機(ドローン)の活用にあたり、150メートル以上の高さの空域を飛行させる場合や目視外で飛行させる場合には国土交通大臣の許可や承認を得なければならない。国交相による許可・承認の取得に当たり、一定期間内の反復飛行や複数の異なる地点での飛行をまとめて申請する「包括申請」も最長1年間の範囲で可能だが、高度150メートル以上の空域での飛行は申請の対象外である。また、包括申請を利用して許可・承認を受けた場合、申請者は3ヶ月に一度「飛行実績報告」を国土交通省に提出する必要がある。</p> <p>鉱山内においては、日常点検を目的として、高さ150メートル以上や目視困難な場所における無人航空機の利用ニーズが高い。しかしながら、航空法に基づく上記の行政手続が負担となり、無人航空機を日常業務で活用するにはハードルがある。鉱山保安法に基づき、事業者は鉱山労働者の安全性確保や鉱山周辺の状況調査を行うことが前提となっているため、無人航空機の飛行による危険性の増加は考えにくい。</p>	<p>(一社)日本経済団体連合会</p> <p>経済産業省 国土交通省</p>	<p>国土交通大臣の許可・承認を取得するにあたり、同一の申請者が一定期間内に反復して飛行を行う場合又は異なる複数の場所で飛行を行う場合の申請は包括して行うことが可能(包括申請)。しかしながら、上述の飛行禁止空域で無人航空機を飛行させる場合は、飛行の日時及び飛行の経路の特定が必要であり、包括申請の対象外となります。また、許可承認期間が3ヶ月を超える包括申請は、許可承認期間の開始日から3ヶ月毎及び許可承認期間終了までの飛行実績の報告を行う必要があります。</p> <p>鉱山における現状調査については、鉱山保安法第18条第4項において、鉱業権者は、鉱業の実施に際し、必要に応じ、鉱山における保安に関する事項を調査するよう努めなければならないとしています。</p>	<p>航空法及び航空法施行規則において、空港周辺の空域以外であって地表又は水面から150メートル以上の高さの空域を飛行禁止空域として定め、当該空域で無人航空機を飛行させる場合は、国土交通大臣の許可が必要である。また、航空法において、無人航空機及びその周囲の状況を目視により常時監視して飛行させることと定め、これによらずに飛行させる場合は、国土交通大臣の承認が必要である。</p> <p>国土交通大臣の許可・承認を取得するにあたり、同一の申請者が一定期間内に反復して飛行を行う場合又は異なる複数の場所で飛行を行う場合の申請は包括して行うことが可能(包括申請)。しかしながら、上述の飛行禁止空域で無人航空機を飛行させる場合は、飛行の日時及び飛行の経路の特定が必要であり、包括申請の対象外となります。また、許可承認期間が3ヶ月を超える包括申請は、許可承認期間の開始日から3ヶ月毎及び許可承認期間終了までの飛行実績の報告を行う必要があります。</p> <p>鉱山における保安については、鉱山保安法のもと、危害防止に係る取り組みを実施いただいております。しかしながら、鉱山における無人航空機の導入・活用はまだ実績が少なく、無人航空機の飛行による人や物等への危険性が無いとは断定できません。したがって、鉱山のみに特例を認めることは難しく、鉱山保安法に基づく取り組みに加え、航空法による規定に則した活用をお願いいたします。</p>	<p>航空法において、航空機の最低安全高度を地表面又は水面から150メートル以上の高さとして定め、かつ、航空法第81条、航空法施行規則第174条、地表面又は水面から150メートル以上の空域は航空機が航行する可能性があることから、当該空域においては無人航空機の飛行を禁止しております。同様に、航空機の航行の安全を確保するため、飛行の日時・経路を特定する必要がありますので、当該空域における飛行の申請については包括申請を認めておりません。なお、鉱山における特殊の点検にあたっては、残業の高さが150メートル以上の場合でも、地表から150メートル未満(残壁の頂部から150メートル未満)の空域であれば国土交通大臣の許可は不要です。</p> <p>目視外飛行に係る申請については、航空機の航行の安全並びに地上及び水上の人及び物件の安全を損なう危険性があることから申請を求め、運用を緩和することによって、無人航空機による人や物等への危害に繋がる可能性が低くなります。</p> <p>なお、飛行実績の報告は、航空法上許可承認を要する飛行について、飛行経路や日時を特定することができないような飛行の場合には、包括して申請することができる代わりに、飛行の実態を把握するため、飛行した日時・場所等の定期的な実績報告を求めます。</p> <p>鉱山における保安については、鉱山保安法のもと、危害防止に係る取り組みを実施いただいております。しかしながら、鉱山における無人航空機の導入・活用はまだ実績が少なく、無人航空機の飛行による人や物等への危険性が無いとは断定できません。したがって、鉱山のみに特例を認めることは難しく、鉱山保安法に基づく取り組みに加え、航空法による規定に則した活用をお願いいたします。</p> <p>国土交通省においても電子申請等、利用しやすい環境整備を進めているほか、経済産業省においても鉱山における無人航空機の利用促進を目的とした手引書を作成し、近期中に公表する予定です。これらを御活用いただき、適切な管理の下、無人航空機の健全な活用が進むことを期待しています。</p>	<p>航空法第132条、第132条の2 航空法施行規則第236条</p> <p>無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領 鉱山保安法第18条第4項</p> <p>対応不可</p>		
020317025	2年 3月17日	2年 4月23日	2年 6月24日	プラットフォーム型カーシェアリング促進に向けた道路運送法の規制緩和	<p>シェアリングビジネスの推進の観点から、以下のように安全性を担保する措置が講じられた場合に限り、個人や法人が所有する自家用自動車について、保有者と利用者を媒介するプラットフォーム事業者(レンタカー事業者)に対して、業の許可を取得せずし有償で貸し渡すようにすべきである。</p> <p>① 貸渡車両として登録された自家用自動車は、法定点検等を期日までに適切に実施したものに限り登録を維持する。</p> <p>② 貸渡車両として登録された自家用自動車は、機器を搭載する等の方法で走行距離や時間帯毎の利用履歴を確認できる。</p> <p>③ プラットフォーム事業者が利用者の本人確認を適切に実施する。</p> <p>④ 自家用自動車の保有者が当該自動車を専ら貸し渡すなど、自家用自動車有償貸渡事業の潜脱を防ぐため、例えば貸渡期間の上限を設定する。</p>	<p>自家用自動車を業として有償で貸し渡すには、道路運送法により、国土交通大臣の許可が必要となる。また、自家用自動車をレンタカーとして登録すると車検の有効期間が原則短縮される。個人や法人が所有する自家用自動車のシェアリングの推進においては、有償貸渡の許可取得手続や車検コストの増加が障害要因のひとつとなっている。自動車の所有者と利用者との間で「共同使用契約」を締結して個人間のカーシェアリングサービスを実施する事業者もみられるが、法令上の解釈が不透明であり、新規参入が進んでいるとは言い難い。</p>	<p>(一社)日本経済団体連合会</p> <p>国土交通省</p>	<p>・道路運送法第80条第1項において、「自家用自動車は、国土交通大臣の許可を受けなければ、業として有償で貸し渡すはならない。ただし、その借受人が当該自家用自動車の使用者である場合は、この限りでない。」と規定されており、</p> <p>・一方で、自家用自動車の共同使用は、同一の自動車を2以上の者のそれぞれが、自己の欲求充足のために主体的な立場において使用することであり、少なくとも、共同で使用する者が具体的に特定されており、共同で使用する者の間において、当該自動車の使用及び管理に関して合意が存在し、かつ、その合意内容が、共同使用する者のそれぞれが自動車の使用及び管理に関する実質的な権限と責任を有することが求められます。このような形態は、自家用自動車の共同使用に基づき、共同使用する者の間で車両の維持費を基礎に按分した共同使用料の範囲内で行われている限りにおいて、自家用自動車の貸渡とは別の態様であり、道路運送法第80条第1項の許可を要しないものと解されます。</p>	<p>・道路運送法第80条</p> <p>対応不可</p>	<p>・国土交通省としては、自動車による運送等においては安全・安心の確保が最大の課題と認識しております。レンタカーにおける許可手続や車検期間等については、当該自動車が業として一般の自家用自動車よりも頻度で使用されることを動機として、安全性の確保の観点から必要な措置を定めているものであり、業として貸渡しを行う以上は充分の安全コストの負担が求められるものと考えていることから、ご提案の内容では、貸渡しを行う自家用自動車の保有者は道路運送法第80条第1項の許可を取得する必要があります。</p> <p>・また、道路運送法第80条の規定は、自家用自動車を保有する個人又は法人が、当該自動車を業として他人に有償で貸渡す場合に必要となる規制について定めたものであり、自動車を保有せず当該貸渡契約を仲介する事業者(いわゆるプラットフォーム事業者)は自動車貸出しの事業者とはならないことから、道路運送法の規制の対象とはならず、当該貸渡しを行う自家用自動車の保有者が当該自動車の安全性確保も含む、レンタカー事業者としての最終責任を負うこととなります。</p> <p>・なお、自家用自動車を保有する個人又は法人が、別の個人との間で共同使用契約を締結することにより、当該共同使用料の当事者間で当該自家用自動車を共同で使用する形態は、自家用自動車の貸渡しとは別の態様であり、道路運送法第80条第1項の許可を要しません。</p> <p>・ただし、自家用自動車の共同使用という名称を用いている場合(審査等により共同使用契約が締結されている場合も含む)であっても、その実態が、当事者間における当該自家用自動車の使用及び管理に関する合意が形骸化している場合や、日・時間単位だけで使用料の設定を行うなど共同使用料の設定が形骸化する場合には、自家用自動車の共同使用の範囲を超え、自家用自動車有償貸渡業との差はないものと考えられるため、車両の保有者は道路運送法第80条第1項の許可を要する可能性があります。</p>			

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ)において対応します。  
 ※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。  
 ◎:各ワーキング・グループで既に検討中又は検討を行う事項  
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)する事項  
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容	提案理由	提案主体	所管官庁	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	対応の概要	
020317026	2年3月17日	2年4月23日	2年5月27日	パーソナルモビリティの実用化に向けた実証実験の円滑化	モビリティ革命を推進する観点から、実施場所の環境や実験車両の機能や操作性など一定の安全性が担保された条件下では実証実験の許可水準を引き下げるべきである。	高齢ドライバーの運転をめぐる諸問題などが発生するなかで、日常生活における移動手段として「搭乗型移動支援ロボット(パーソナルモビリティ)」に対する期待は大きい。このようなロボットは実証実験の場合にのみ、公道を走行することが認められている。 しかしながら、民間事業者が実証実験に取り組みには以下の要件があり、ハードルが非常に高く、仮に実証実験を実施できても社会実装は困難な状況にある。 ① 実施にあたり行政機関(国や地方公共団体)の協力を得る必要があり、関係者との調整コストが発生する。 ② 道路運送車両法に基づき灯火装置を備えていないロボットの導入、実施時間が日中から日没時までには制限される。 ③ 運転免許証の所持が前提となっており、パーソナルモビリティへの需要が高い移動弱者がロボットの操縦者となることができない。 ④ 実施許可期間が最大6ヶ月とされており、季節や気象の変化に応じた実証データが取得できない。 ⑤ 実施場所が自動車通行可の歩道に限定されており、実用化を見据えた柔軟な実験を行うことができない。 ⑥ 歩行補助車(歩行者扱い)と同等の速度に制限されているにもかかわらず、操縦者にヘルメットの着用が義務付けられており、工数の増加を招いている。	(一社)日本経済団体連合会	警察庁 国土交通省	道路運送車両法(昭和35年法律第105号)第77条 道路運送車両法(昭和26年法律第185号)第40条等	その他	歩道等における搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験を行うに当たっては、適切な安全確保措置を講じることが必要であるが、御提案にある「実施場所の環境や実験車両の機能や操作性など一定の安全性が担保された条件」の具体的な内容が判断しにくいことから、現時点では、対応の可否についてお答えすることは困難です。 行いたい実証実験の内容や、緩和を要望する要件等について具体的に明らかにした上で、個別に御相談ください。		
020317027	2年3月17日	2年4月23日	2年6月24日	乗合バス・定期運行バスにおける路線・料金設定の柔軟化	デジタル技術を活用して地域の公共交通機関の効率的・効果的な運営を図る観点から、乗合バス・定期運行バスの路線や運賃・料金の設定の柔軟化が求められる。	一般乗合旅客自動車運送事業(乗合バス・定期運行バス)の許可を受けるに際しては、路線に関する事項や停留所の名称・位置等を記載した事業計画を提出しなければならない。旅客の運賃・料金も、上記に関する国土交通大臣の認可を受けたうえでその範囲内で設定し、事前に届け出なければならない。路線設定や運賃・料金についての許可・認可の仕組みは市場の需要に応じた柔軟な路線変更や価格設定を困難なものとしている。路線や運賃の設定における柔軟性を確保し、地域の実情に即した旅客運送サービスを実現する手段としては、自治体の主催により協議する「地域公共交通会議」の仕組みが存在するものの、関係事業者間の合意形成が容易でない、自治体のエリアを超えた交通サービスへの対応が難しいなどの問題がある。 公共交通網の中核を担う乗合バス・定期運行バスについては、担い手と利用者が減少する一方で、地域における役割の重要性に鑑みると、より効率的・効果的な運営が欠かせない。運営手段の一つとして、利用者の位置情報等を踏まえた運行ルート・ダイヤの設定や、需要に応じた運賃・料金の変更(ダイナミック・プライシング)、複数の交通手段を統合してシームレスな移動を実現する「MaaS(Mobility as a Service)」の社会実装が有効と考えられる。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	道路運送法第9条、第15条	現行制度で対応可能	乗合バス事業(路線定期運行)を行うに際しては、路線に関する事項等を定めた事業計画の認可を受けることが必要となるが、認可を受けた路線の範囲で設定する運行系統(実際に走行する経路)の設定は届出制となっている。 運賃については、認可を受けず届出のみで設定可能な軽微運賃等のスキームが存在することに加え、設定バスについては幅運賃の設定を可能としており、柔軟な運賃・料金の設定を認めているところ。また、ICカード等による複数モードの交通機関の利用についても、現行制度で対応可能となっている。 上述のとおり、現行でも柔軟な制度運用を認めているところであり、個別具体的な事業については、改めて相談されたい。		
020317029	2年3月17日	2年4月23日	2年5月27日	農業用ドローンに対する「飛行計画登録」義務の免除	一定の自動飛行制御システムを導入した農業用ドローンについては、飛行計画登録を免除すべきである。	2019年7月より、国土交通大臣による飛行許可・承認を受けた全てのドローンは「FISS(ドローン情報基盤システム)」において「飛行計画登録」を行うことが義務化された。そのため、農業・肥料散布に利用するドローンも規制の対象として登録作業を行う必要があり、人手不足が深刻化する農業現場において、大きな負担となっている。 農業用ドローンを利用する現場は圃場であり、公共の場などの関係者以外の第三者が多数存在する環境は想定されない。農業用ドローンの中には、「全国農地ナビ」等に登録された農地でしか利用できない自動飛行制御システムを導入しているものもある。また、農作業は、作物の生育状況や病虫害の状態、翌日の天候を見ながら、作業圃場や作業時間の柔軟な変更が求められる性質があり、厳密な飛行計画を事前に定めることは現実的な運用とは言えない。 スマート農業の推進にあたり、次世代技術の活用が重要となるなか、本規制は農業用ドローンの普及拡大に大きな足かせとなっている。	(一社)日本経済団体連合会	農林水産省 国土交通省	航空法第132条 航空法第132条の2	対応不可	・飛行情報共有システム(以下、本システム)は、事前に飛行計画を登録し、重複する場合は事前に調整を促すことで、有人航空機・他の無人航空機との接触回避を図ることを目的としています。また無人航空機の飛行中に一部の航空機の接近を検出した場合に、画面上で航空機の位置情報等を表示し、注意喚起を行います。 ・無人航空機の利活用拡大に伴う更なる安全確保のため、民間有識者や関係府省庁関係者が参加する検討会において、本システムの必要性が指摘されたことから、本システムを構築しております。 ・本システムの目的や構築された経緯、農業用ドローンによる事故も発生している現状を鑑み、農業用ドローンについても引き続き本システムへの入力は必要であると考えております。 ・なお、農業散布時の本システムへの入力方法については、一定の条件を満たす場合、空中散布を行う圃場ではなく、「市区町村単位」での円または多角形での飛行計画の登録を行うことができ、同一の型式ごとに複数機を一括して登録することができる等、手続きの負担を緩和する措置を講じております。		

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ)において対応します。  
 ※「ワーキング・グループにおける処理方針」欄の記号(◎、○、△)については、所管省庁の回答をもとに、各ワーキング・グループが以下のとおり判断したものです。  
 ◎:各ワーキング・グループで既に検討中又は検討を行う事項  
 ○:所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)する事項  
 △:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

受付番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容	提案理由	提案主体	所管官庁	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		対応の概要
020317030	2年 3月17日	2年 4月23日	2年 5月27日	民泊営業における上限規制の撤廃	民泊営業における上限規制を撤廃すべきである。	住宅宿泊事業法に基づき、民泊の営業日数は年間180日までしか認められていない。このため、営業日以外での使用が難しく、既存の住宅ストックを十分に活用することができないことから、シェアリングエコノミー推進の足枷となっている。インバウンドの急増により全国的に宿泊施設不足が懸念されることに加え、観光の目的としても民泊への期待は大きい。	(一社)日本経済団体連合会	厚生労働省 国土交通省	住宅宿泊事業法(平成29年法律第65号)第3条第1項に基づき、都道府県知事等に住宅宿泊事業を営む旨の届出をした者は、住宅宿泊事業を営むことができる。ただし、同法第2条第3項の規定により、人を宿泊させる日数としては一年間で百八十七日を超えないこと定められている。	住宅宿泊事業法(平成29年法律第65号)第2条第3項	対応不可	民泊営業の実施に当たっては、原則、旅館業法に基づく許可が必要であるが、住宅宿泊事業法は、旅館業法の例外として、そもそも居住の用に供すべき住宅を利用して宿泊営業を実施する場合においては、一定のルールの下で年間180日を限度に当該許可なしに宿泊営業の実施を認めるものであり、その例外は認められない。なお、年間180日を超えて宿泊営業を行う場合に利用できる制度としては、旅館業法に基づく簡易宿舎営業の許可等や国家戦略特別区域法に基づく国家戦略特別区域外国人滞在施設経営事業(特区民泊)の認定といった形のものがある。	
020317042	2年 3月17日	2年 5月26日	2年 6月24日	行政機関における電子契約システムの活用促進	電子契約システムの対象契約や参加省庁の拡大を図るべきである。	公共調達に際して、行政機関(発注者)と民間事業者(受注者)の間では契約から納入検査、請求に至るまでさまざまな手続が発生する。一連の手続をデジタル化し、官民双方の業務効率化を図る観点から、政府において「電子契約システム」の導入が進められている。しかしながら、参加省庁が4府省(内閣府、国土交通省、農林水産省、防衛省)にとどまるほか、対象となる契約も公共工事・コンサルタント業務等に限定されている。このため、書面の契約書や請求書等を郵送で取り回す作業が依然として残っており、官民双方の生産性向上が十分に進んでいるとは言えない。	(一社)日本経済団体連合会	内閣官房 国土交通省	「電子契約システム」は、公共工事・建設コンサルタント業務について、一連の契約手続をインターネット経由で電子的に行う国土交通省が運用するシステムであり、公共工事・建設コンサルタント業務特有の事務手続(前払金請求等)に対応できるよう開発したものです。 「電子契約システム」では契約から請求まで一貫して、書面の取り回しや押印を必要としないよう、電子署名を用いた電子的な書類の授受を実現しており、公共工事・建設コンサルタント業務を実施する主な4府省(国土交通省、農林水産省、防衛省、内閣府)において、令和元年度に運用を開始した。 なお、国土交通省が実施する公共工事・建設コンサルタント業務については、令和2年度より原則として全件を電子契約の対象としており、入札公告において電子契約手続を用いることを明示するとともに、各地方整備局等のホームページにおいて「電子契約システム」の案内を行っています。 一方、「電子調達システム」は、物品・役務等について、一連の契約手続をインターネット経由で電子的に行う経済省が運用するシステムであり、「電子契約システム」が対象としていない契約においても各省庁で電子契約に対応可能となっているところです。	会計法第49条の2 契約事務取扱規則第28条	現行制度下で対応可能	制度の現状欄に記載のとおりです。	
020317046	2年 3月17日	2年 4月23日	2年 6月24日	施工体制台帳の提出・備え置き電子化	工事の大規模化により下請業者等が増加する場合には当該作業に要する事業者負担は極めて大きく、また、工事現場において、書面と同等に必要に応じて確認する状況も確保できることから、施工体制台帳の提出・備え置き電子化を認めるべきである。	公共工事の発注者から直接工事を請け負う「特定建設業者」においては、建設工事の適切な施工を確保する観点から、下請・孫請など工事の施工を請け負う業者名、各業者の施工範囲、技術者氏名等を記載した「施工体制台帳」を作成し、発注者に提出するとともに、当該施工体制台帳を工事現場毎に備え置かなければならない。 書面による提出・備え置きに対応するためには、下請業者等から適切なデータの提出を受けて各データを紙に出力し、出力された書面を並び替えてインデックスを付す等のファイリング作業が必要となる。加えて、施工体制台帳の備置場所の確保や作業終了後の当該台帳の移管作業等も発生する。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	建設業法第24条の7の規定により、発注者から直接建設工事を請け負った特定建設業者が4,000万円以上(建築一式工事にあっては、6,000万円以上)の下請契約を締結するときは、施工体制台帳を作成し、工事現場ごとに備え置かなければならないこととされています。 また、公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律第15条の規定により、公共工事については、発注者から直接建設工事を請け負った建設業者が下請契約を締結するときは、施工体制台帳の作成及び備え置きが必要となり、その写しを発注者に提出しなければならないこととされています。	建設業法第24条の7	現行制度下で対応可能	現在、建設業法施行規則第14条の2第3項において、施工体制台帳に記載すべき事項が電子計算機に備えられたファイル等に記録され、必要に応じて工事現場において紙面に表示されることができるとされています。 また、情報通信技術を活用した行政の推進等に関する法律(平成14年法律第151号)第6条第1項の規定に基づき、行政機関等に対する申請等を電子的な方法を用いて行うことができることとされていることから、現行においても、電子的な方法による施工体制台帳の写しの発注者への提出は認められています。	
020317052	2年 3月17日	2年 4月23日	2年 5月27日	都市計画決定プロセスの迅速化	国土交通省において、ICTを活用した都市計画案の公告・縦覧や都市計画審議会の実施が可能であることを明確化し、各自治体における活用を推進すべきである。	都市計画法に基づき、都道府県・自治体は都市計画の決定に当たり、①都道府県・基礎自治体による計画案の作成、②計画案の公告・縦覧、③都市計画審議会における議論、④都市計画の決定、というプロセスを経る必要がある。このうち、②計画案の公告・縦覧は書面、③都市計画審議会の議論は対面が前提となっているため、各都道府県・基礎自治体においてICTを活用した計画プロセスの効率化が進んでおらず、再開発事業が完了するまでの期間が長期化している。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	都市計画の案の公告・縦覧については、法令上書面での手続きを行うことを求めている一方で、手続きに関する事項について自治体が条例により必要な規定を定めることを妨げないこととなっています。 都市計画審議会については、その組織及び運営について政令の基準に従い自治体が条例で定めることとなっています。	都市計画法第17条、第17条の2、第18条、第19条、第77条、第77条の2	現行制度下で対応可能	都市計画の案の公告・縦覧については、書面での手続きに加えて各自治体の運用においてICTを活用した手続きが妨げられていないものはありません。 都市計画審議会については、政令上、委員及び臨時委員の二分之一以上の出席を求めているものの、ICTを活用した手続きを妨げるものとなっていません。 これらを踏まえ、地域の実情に応じて適切な手続きが行われることが望ましいと考えています。	

