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	
020428002	2年 4月28日	2年 6月9日	2年 7月29日	園芸用ハウス・温室に関する規制緩和要望	1.EU（オランダ）の設計基準で設計した輸入温室を日本の構造安全基準で再計算せずに国内で適用を要望。日欧EPA発効で「貿易の技術的障害（TBT）」「適合性評価」に準じEU基準を確認し国内での適合性を評価して欲しい。 2.温室の輸入時に施工職人も施工期間中、速やかに入国し作業が出来るよう在留資格の付与（設定・特定活動等）を要望。 3.輸入温室の施工に必要な建設業許可（建設業法の「建築一式工事」「とび・土工・コンクリート工事」「鋼構造物工事」など）もEUの然るべき資格にて適用を要望。 4.補助事業を利用する際、大規模温室は設計~着工まで時間がかかる為、採択～引渡し期間（2～3年程度）を確保を要望。	背景 ○日本のハウスは世界と比べると異常な値段。韓国の2倍程度。 ○日本国内で輸入温室・ハウスを建設する際に、構造安全基準が課題となる。 ○ハウスを建てる職人も不足している。在留資格（単純労働）の関係で外国人の職人を連れてくるもの難しい状況。 ○補助事業での単年度の動きの中では、着工許可から施設を完成させるまでの時間があまりにも短く、ある程度メーカーの提案飲まないと動けなくなってしまう。10年前から変わっていない。 社会的効果 現在、施設園芸で作られる野菜は韓国、中国などから輸入される物が多い。これは国産野菜に比べて安価、安定的に市場に野菜を充足させることができるためである。一方、生鮮野菜は食の安全保障からも一定の国内生産の必要性は消費者も求めている。 国産野菜のコスト高に対して、ある程度の消費者の理解があるものの外国との圧倒的な製造原価の差は国産野菜生産者の利益を削り、担い手がもはやいない状況になりつつある。食の生産基地としての農業を日本に残す事を考えると、生産コストを諸外国並みに低減する必要がある。日本では大規模温室を想定した規制改革がなされておらず、温室投資コストが極めて高く、そのため事業性が限定されている。 諸外国と同じ農業インフラであれば施設園芸においては輸入野菜と戦えるコストで国内生産でき、同じコストであれば現在輸入野菜が主となっているマーケットを国産野菜が占める事ができる。	民間企業	法務省 農林水産省 国土交通省	1　建築基準法第2条第1号において、「建築物とは土地に定着する工作物のうち、屋根および柱もしくは壁を有するもの」と定義されています。このため、輸入温室に限らず、一般的に土地に定着し屋根および柱もしくは壁を有するものは建築物として取り扱われ、構造上安全なものとして建築基準法で定める基準に適合させる必要があります。 2　外国人が我が国に在留するには、原則として、出入国管理及び難民認定法（昭和26年政令第319号）に定める在留資格のいずれかをもって在留することとされており、就労目的で在留することができる在留資格は，同法別表第一の一及び二に定められています。また，就労目的で在留することができる在留資格（同法別表第一の二に定められたものに限る）の許可基準については，出入国管理及び難民認定法第七条第一項第二号の基準を定める省令（平成2年法務省令第16号）において定められています。 3　建設業を営もうとする者は、二以上の都道府県の区域内に営業所を設けて営業をしようとする場合にあつては国土交通大臣の、一の都道府県の区域内にのみ営業所を設けて営業をしようとする場合にあつては当該営業所の所在地を管轄する都道府県知事の許可を受けなければならないとされています。 4　「強い農業・担い手づくり総合支援交付金」等の補助事業を利用して施設整備をする際、適正な工期を確保するため、平成30年度に、入札公告を前倒しして行うことを可能としたところです。具体的には、対象となる仕様書類が確定し、事業の効率的な実施を図る上で早期に事前着工を必要とする場合などの緊急かつやむを得ない事情があり、都道府県議会において当該予算計上している場合、都道府県の指導等により事前に入札公告を行うことが可能となります。 　また、同事業において、要望額が10億円を越える取り組みで、複数年で実施することが必要と認められる施設整備については、単年度毎に事業を完了する必要はありますが、2か年の計画で事業に取り組むことが可能です。	1　建築基準法第2条第1項、第20条 2　出入国管理及び難民認定法 　出入国管理及び難民認定法第七条第一項第二号の基準を定める省令 3　建設業法第三条 4　なし	1　現行制度下で対応可能 2　対応不可 3　対応不可 4　現行制度下で対応可能	1　ご提案の輸入温室がどのようなものを指しているのかは不明ですが、屋根を天幕、ビニール等で覆い、それらの材料が容易に取り外せる場合の建築基準法上の取扱いについては、例規昭和37年住指発第86号において、屋根等が土地への定着性が認められないため、建築物としては取り扱われない旨を既に示しています。 　なお、建築物として取り扱われるものについては、国外の設計基準で設計した建築物についても、構造上安全なものとして建築基準法で定める基準に適合させる必要があります。 2　海外の企業に園芸用ハウスの施工職人として雇用されている外国人が，中長期間，本邦に在留して，その業務に従事する活動を認めるか否かについては、そのニーズや本邦における活動内容等を的確に把握した上で，競合が生じうる本邦内の園芸ハウス業界への影響や同業界のコンセンサス等も踏まえ，関係省庁と連携し，幅広い観点から検討していく必要があるものと考えます。 3　日本国内で建設業を営もうとする者は、日本法である建設業法（以下、「法」という。）の適用を受けます。この法の目的は、法第一条において「この法律は、建設業を営む者の資質の向上、建設工事の請負契約の適正化等を図ることによつて、建設工事の適正な施工を確保し、発注者を保護するとともに、建設業の健全な発達を促進し、もつて公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。」とされており、この目的を達するため、施工能力、資力、信用があるものに限りその営業を認めることとし、法第三条において、軽微な建設工事のみを請け負うことを営業とする者を除き、建設業を営もうとする者は、国土交通大臣又は都道府県知事からの建設業の許可を受けなければならないこととされています。 　以上のことから、建設業の許可は、国土交通大臣又は都道府県知事において、建設業を営もうとする者の施工能力、資力、信用について審査された上で許可されるものでなければならないため、単にEUにおける許可を以て、日本国内における建設業の許可を有していると認めることは適当ではないと考えております。 　なお、海外における建設業に係る経営経験や技術者資格等を有してる場合、日本国内における建設業の許可を得るために必要な経営業務管理責任者、営業所専任技術者として認められる制度もありますので、適宜ご活用ください。 4　制度の現状欄に記載のとおりです。（事業の活用をご検討の際には都道府県や地方農政局等にご相談をお願いします。）	
020517001	2年 5月17日	2年 6月9日	2年 7月29日	軽自動二輪車の排気量拡大	軽自動車における二輪自動車（側車付二輪自動車を含む。）で自動車の大きさが下欄に該当するもののうち大型特殊自動車及び小型特殊自動車以外のものについて、「総排気量が○・二五○リットル以下」となっているものを「総排気量が○・四○○リットル以下」とする。	各メーカーグローバルモデルを確認すると、東南アジア諸国のバイク市場の活況等により総排気量が○・三○○リットル付近のモデルが増えている。 一方、日本国内向けには道路運送車両法施行規則別表第一（第二条関係）により、総排気量が○・二五○リットル以下のモデルを別途ラインナップしている状況である。 二輪車業界全体として、各メーカーがグローバル化を推し進めて生産コスト削減を実施していることに対し、二重投資を招き国内向け車両価格の高騰を招いている。 また、過去の排ガス規制強化により二十世紀における総排気量が○・二五○リットルの車両に比べ、出力等が下落している事も見逃せない。 上記をふまえ、かつ道路交通法との整合性を考慮し、軽自動車における二輪自動車について、「総排気量が○・二五○リットル以下」となっているものを「総排気量が○・四○○リットル以下」とする。	個人	国土交通省	道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第3条に基づく同法施行規則別表第一においては、総排気量が0.250リットル以下の内燃機関を原動機とする二輪車は、二輪の軽自動車に分類するとされています。	道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第3条	対応不可	道路運送車両法施行規則別表第一は、二輪車の総排気量の規制をするものではありません。また、0.300リットル付近の二輪車は日本で販売されています。 排出ガス規制については、これまでに排気管から排出される有害ガスに対する規制値の引き下げや車載式故障診断装置（OBD）の装備義務化など、累次の規制強化をしており、自動車メーカーにおいては、規制強化に対応するため、構造装置に所用の変更等を行ってきていますが、環境保全と公害防止のためには、不可欠な対応です。 以上のことから、提案について特段の対応を講ずることは困難です。	
020603002	2年 6月03日	2年 7月01日	2年 7月29日	オンライン（OSS申請）での自動車変更登録申請時に添付資料のダブル提出要求改善について	自動車の使用者の住所変更に係るオンライン申請（OSS）においては、運輸支局に新住所の住民票を提出し、車検証の変更登録後、県税事務所にて、自動車税の変更申請が必要です。この時、自動車税事務所からも住民票の再提出が求められる。運輸支局で住所変更を確認しているものを県税事務所でも再確認することに意味がありますか。 国民は、再度住民票を用意しなければならない。	平成29年6月9日に閣議決定した規制改革実施計画の中に、2分野別実施事項 1．行政手続コストの削減　（2）個別実施事項において、行政手続簡素化の3原則「おなじ情報は一度だけの原則」が打ち出されているが、地方自治体である千葉県県税事務所は該当しないとの回答です。 オンラインで申請しているので、必要なデータは共有すべきです。共有仕組みができていないのなら、プログラムを改修すべきです。千葉県は、添付書類のコード体系すらも未だに不十分なままである。 また、運輸支局でチェックしたものを、別の組織で再チェックする必要が有りますか。このような仕組みが日本の労働生産性を低下させ、民間の負担を増やし、競争力の低下、海外移転、日本の空洞化につながっります。 　例えば、いざコロナ発生時に、マスクから様々なものが日本でつくれない事態にいたっているのではないでしょうか。 国、地方自治体を通して、連続して行う事務手続きにおいては、オンラインの仕組みを十分活用して、ダブル提出を不要としていただきたい。	個人	総務省 国土交通省	自動車の検査登録手続における住所変更については、自動車登録令第14条に基づき登録の原因を証する書面として住民票等の提出が定められておりますが、自動車保有関係手続のワンストップサービス（OSS）の利用により、変更後の情報については、都道府県に送付される仕組みを既に構築しています。 　ただし、課税庁である都道府県が、適正な課税を行うために必要と判断した場合には、別途、住民票等の確認書類を求めることがあります。 　なお、当該手続をOSSにより申請する場合には、住民票コードを入力することで住民票の提出を省略することが可能となっています。（ただし、過去に住所変更を怠っていた等により住所の繋がりが確認できない場合には、住民票等の提出が必要となる場合があります。）	なし	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。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
020705001	2年 7月05日	2年 8月6日	2年 9月25日	建設業土木工事の主任技術者へ、電気通信主任技術者（線路）を専任できるようにする。	電気通信主任技術者（線路）資格と5年の土木工事実務経験で、建設業における土木工事の主任技術者に専任できるようにする。	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通信工事の主任技術者として位置づけられています。 一方、電気通信主任技術者（線路）の試験においては、試験範囲に「通信土木」が含まれており、実際に土木工事を実施することがあります。 電気通信主任技術者は元々「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」であり、試験範囲に合わせ、5年以上の実務経験を有する者は「土木工事」の主任技術者に位置づける事が可能と考えます。 なお、主任技術者専任範囲は試験範囲に合わせ、土木工事業、とび・土工コンクリート工事業、鋼構造物工事業、舗装工事業が適当と思われます。	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通信工事の主任技術者として位置付けられておりますが、土木一式工事を含むその他の建設工事の主任技術者としては位置付けられておりません。	建設業法施行規則第7条の3	対応不可	電気通信主任技術者試験については、電気通信設備の工事、維持及び運用に関して必要な専門的知識及び能力について行うものであり、電気通信工事業の主任技術者と同等と認定しているところです。土木一式工事を含め、電気通信工事業以外の建設工事の主任技術者と同等であるとは、現時点では考えておりません。	
020816001	2年 8月16日	2年 9月1日	2年 9月25日	コインランドリーに関する建築物の用途規制の規制緩和	第一種中高層専用地域以下でコインランドリーを建築する場合、用途制限上の制限がかかるが、建築不可の場合でも地域の実情に応じ特定行政庁による特例許可等で建築することが可能となっている。法令に則し所管の行政庁に手続きの方法を確認するが、建築審査会に出す事案は暗黙の了解で決まっており、その事案以外は審議にあげることさえ難しいとの返答。法令では特定行政庁の柔軟な対応を認めているが、地方の行政庁は県や近隣の市町村で前例がないものや数値的基準が示されていないものは判断に苦慮し、建築審査会も人数が限られていることもあり、建築主事への相談の段階で検討の余地がないのが実状。一定の基準を示していただきたい	生活に必要な利便施設のコインランドリーは一人暮らしの学生、男性だけでなく、近年は共働き世帯、子育て世帯から高齢者まであらゆる世帯の方に利用が広まっています。徒歩や自転車での利用や頻発する災害時の必要性を考えると、住宅地域または隣接した地域にあることが望まれています。昨年建築基準法の一部を改正する法律（平成30年法律第67号）が施行され、日用品の販売を主たる目的とする店舗のコンビニエンスストアや調剤薬局等を第一種・第二種低層住宅専用地域に建築する際、一定の基準が明示化され特例許可における建築審査会の同意が不要になりました。日常生活のための小規模店舗のコインランドリーも一定の基準を明示化することで、特定行政庁により検討されるところと検討すらされない不公平をなくすことを望みます	個人	国土交通省	建築基準法第48条の用途規制は、市街地の環境を保全するための制限であり、それぞれ用途地域の目的に応じて、建築できる建築物の用途や規模等が定められています。 主として近隣住民に対するサービスを目的とするコインランドリーは、一般に、「洋服店、畳屋、建具屋、自転車店、家庭電気器具店その他これらに類するサービス業を営む店舗」として（場合によっては「工場」として）判断されていると承知しております。 「洋服店、畳屋、建具屋、自転車店、家庭電気器具店その他これらに類するサービス業を営む店舗」については、第一種中高層住居専用地域、第二種低層住居専用地域及び第一種低層住居専用地域に建築する場合、使用する原動機の出力制限、床面積制限等があり、これら制限に適合しないものについても、特定行政庁による特例許可により建築することが可能です。 なお、日常生活に必要な政令で定める建築物（一定の用途地域内にあるコンビニエンスストア等）で、騒音等による住居の環境の悪化を防止するために必要な国土交通省令で定める措置が講じられているものの建築について特例許可をする場合は、通常求められる建築審査会の同意が不要となります。	建築基準法第48条 建築基準法施行令第130条、第130条の3、第130条の5の2 建築基準法施行規則第10条の4の3	対応不可	一定の用途地域内にあるコンビニエンスストア等については、これまでに一定の特例許可実績があったため、当該実績をもとに、国土交通省令において騒音等による住居の環境の悪化を防止するために必要な措置を策定しましたが、コインランドリーについては、特例許可の実績が少なく、同様の取扱いとすることはできません。	
020817001	2年 8月17日	2年 9月1日	2年 9月25日	自家用トラックの活用に係わる規制緩和（有償貨物運送許可の条件付き拡大）	自社の貨物を運送する「自家用トラック」の余裕時間・スペース等を活用した「有償貨物運送」を認める。具体的には、道路運送法第78条（有償運送）を改正し、(1)有償運送による輸送量が自社貨物の輸送量を超過しない場合、(2)実運送事業者の管理下において自家用トラックを活用する場合、(3)重大事故の発生可能性が予見された場合・発生してしまった場合に国土交通省が自家用トラックを有する事業者に監査を行うこと、以上を条件に、事業者が自社の自家用トラックを使用して有償貨物運送を行えるようにすべきである。なお、空いている日・時間をタイムリーに活用できるよう、有償貨物運送許可申請は、スマホ・PC等から行えるようにすべきである。	わが国の物流はトラック運送が主であり、トンベースで91.5%、トンキロで50.8%を占める（出所：全ト協）。トラック運送はわが国の経済社会を支えるために非常に重要だが、ドライバーは大きく不足している（2020年5月の有効求人倍率：産業全体1.02倍、自動車運転者2.05倍）。多頻度小口化やEコマース化に伴い、輸送件数は増加しており（国交省『物流を取り巻く現状について』）、今後も輸送需要は伸長すると予測される。ドライバーは現状で10万人超が不足し、更に2028年には28万人程度にまで不足数が拡大するという調査もある（出所：鉄道貨物協会）。このような状況において、既存のトラックの生産性向上や、新たな働き手を確保していくことは当然だが、それだけで人手不足を補うことは現実的ではない。そこで、既存資源を有効活用するという観点から、自家用トラックを活用したい。但し、運転を誤ると重大事故につながりかねないことや、営業用トラックと異なり業法や改善基準等の適用がであることを踏まえ、無条件に有償貨物運送を認めるのではなく、繁閑に応じて生じる空きの活用や、自社納品ルートと他社納品ルートが重複する場合等の活用を想定する。わが国には約782万台のトラックが存在しており、うち自家用トラックは約634万台である（出所：国交省）。正確な数値が取得・公表されていないため推計値だが、自家用トラックのうち、普通トラック約147万台にキャブオーバ比率27.3%を乗じた約40万台、トレーラー約1万台を加えた41万台程度が有償貨物運送に適する箱型トラックやコンテナ輸送に適する車両と推察され、大きな戦力として期待できる。	公益社団法人経済同友会	国土交通省	他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して貨物を運送する事業を行う場合には、輸送の安全の確保や利用者利益の保護の観点から、貨物自動車運送事業法に基づく許可の取得等を行っていただくとともに、事業用自動車を用いて事業を行って頂く必要があります。 一方、年末年始や夏等繁忙期においては、生活関連物資の輸送需要に加え贈答用品を中心とした輸送需要が極端に増大し、事業用自動車のみではその輸送力の確保が困難となっている現状に鑑み、例外的に、道路運送法第78条第3号に基づき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合として、各繁忙期における自家用自動車の有償運送の許可を行っているところです。 また、有償運送に係る許可に際して、現時点では、オンラインで申請していただくことはできません。	道路運送法第78条 貨物自動車運送事業法第3条等	現行制度下で対応可能	事業用自動車のみでは輸送力の確保が困難な繁忙期については、左記のとおり、一定の条件のもとで自家用車による有償運送を認めているところであり、また、許可に際しては、自家用自動車の運転手に対する事故の防止等に係る研修等の実施により利用者とのトラブル防止に努めるよう、運送需要者であるトラック運送事業者に対し指導を行っています。 一方、繁忙期以外の期間については、輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点から、貨物自動車運送事業法に基づく許可の取得等を行っていただくとともに、事業用自動車を用いて事業を行っていただく必要があると考えます。 また、有償運送に係るオンライン申請の導入にあたっては、導入に係る経費等や虚偽の申請に対する対策、オンライン申請における本人確認等の手続の煩雑性を踏まえた事業者のニーズ等について検討する必要があることから、これらの事項を総合的に勘案しつつ検討を行ってまいります。	
020819001	2年 8月19日	2年 9月1日	2年 9月25日	駐車場に支柱を立てて設置する太陽光発電設備の 建築基準法上の取扱いについての技術的助言のお願い	今般、駐車場に支柱を立てて設置する太陽光発電設備（ソーラーカーポート）が増加してきたことに鑑み、建築基準法上の取扱いについて、下記のとおりのご助言をいただけないか検討していただきたくよろしく申し上げます。 駐車場に支柱を立てて設置する太陽光発電設備について、次に該当するものは建築基準法第2条第1号に規定する建築物には該当しない。 1．特定の者が使用する駐車場に設けるものであること。 2．支柱及び太陽光発電設備からなる空間には壁を設けず、かつ、太陽光発電設備のパネルの角度、間隔等からみて近隣影響がないもの 3．災害時に地域への非常用電源として供給することを約束するもの	災害拠点には自治体の行政施設や地縁団体（自治体）の集会場などの施設があるが、これらの施設に非常用電源を設置する場合、維持コストやメンテナンスを含めると非常に手間がかかる。北海道の地震の際も報告によると非常用電源が25％程度は動かなかったなどの問題も報告されている。 住民の一次対応を考えると、地縁団体の集会場やロードサイドのコンビニエンスストアなどが非常に地理的な場所としても利用しやすいのだが、そこに大掛かりな非常用電源は、導入不可能であるので、ソーラーガレージなどと蓄電池を併用した設備を導入して新電力等がPPA運用をして、設置すると初期費用もなく非常用電源の導入が可能である。 このような非常用対応のソーラーガレージを設置する際の建築基準法上の取扱いを技術助言にて緩和していただくと、設置工数（確認申請上では4日必要）が緩和されたり、無料設置が進み補助金を出さなくても非常用のソーラーガレージ設置が推進可能である。 このようなソーラーガレージとEVなどの組み合わせで地域レジリエンス強化している推進事例（ご参考） https://project.nikkeibp.co.jp/mirakoto/atcl/design/2/t_vol46/?P=1	民間企業	国土交通省	建築基準法第2条第1号において、「建築物とは土地に定着する工作物のうち、屋根および柱もしくは壁を有するもの」と定義されています。	建築基準法第2条第1号	対応不可	お示しのソーラーカーポートが建築基準法第2条第1号に規定する建築物に該当するかどうかについては、各特定行政庁が適切に判断されるものであり、新たに通知を発出する必要はないと考えます。 なお、お示しのソーラーカーポートがどのようなものかは分かりませんが、カーポート上に太陽光発電設備が設置されたものと見受けられ、カーポート部分が土地に定着する工作物であって、屋根及び柱もしくは壁を有するもの等であれば、カーポート部分は建築基準法第2条第1号に規定する建築物に該当し、建築物の倒壊による事故を防ぐ等の理由から、建築基準法で定める手続が必要となります。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
020827001	2年 8月27日	2年 10月6日	2年 10月27日	生活のオンライン化を支える輸送機能の向上のため、個人によるラストワンマイルの配送を可能とする措置	新型コロナウイルス拡大に伴う新しい生活様式下の配送需要の急増に対応するため、以下の制度的な対応を行うべき。 1. 個人が自家用車を利用してラストワンマイルの配送を行うことができるよう、一般貨物自動車運送事業の許可要件を緩和すること。 2. 上記緩和に際して、配送者の過労等を防止するため、乗車時間の限定など個人の配送者が遵守すべきルールの設定や、荷主やマッチング仲介者の責任の明確化等をあわせて検討すること。	新型コロナウイルス拡大により、自宅で過ごす時間が増加し、配送への需要が急激に高まった。これにより、配送の遅延や一部サービス停止等の問題が生じた。新しい生活様式の下では、テレワーク等のデジタル化は引き続き進展し、配送への需要はますます高まっていくと考えられる。日本経済新聞の報道によると、佐川急便の日用品の荷物は10～20%ほど増加した。また、国土交通省の調査によると本年4月分の宅配便の総数は前年同月比で19.2%増加した。 2020年の規制改革推進に関する答申では、「タクシー事業者が、許可を受けた上で、有償で食料等を運送することを認める特例措置について効果検証し、継続の可否を判断する。」、成長戦略フォローアップでは、「さらに、自家用有償旅客運送制度において、自家用車を用いることとする原則を踏まえつつ、地域ニーズに応じて実施主体から委託を受けた貨物自動車運送事業者が、自らの貨物事業用車両を持ち込み、貨物とあわせた旅客の運送を行う場合の取り扱いを2020年度中に明確化する。」と記載があり、自動運転やタクシーの利便性向上での物流の対策は一定程度の取り組みが行われる。しかし、これらはあくまでもタクシー事業者や貨物自動車運送事業者であり個人に関しての対策ではない。引き続き配送の需要が高まることに伴う人手不足を解消するためにも、自家用車を利用してラストワンマイル配送に参入できる余地を与えるべきではないか。今般の状況に鑑みて、いわゆる置き配のような非接触型での配送を個人が担えれば、感染拡大防止の面でも対策にもなる。	日本IT団体連盟	国土交通省	他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して貨物を運送する事業を行う場合には、輸送の安全の確保や利用者利益の保護の観点から、貨物自動車運送事業法に基づく許可の取得等を行っていただくとともに、事業用自動車を用いて事業を行って頂く必要があります。 一方、生活関連物資の輸送需要に加え贈答用品を中心とした輸送需要が極端に増大し、事業用自動車のみではその輸送力の確保が困難となっている年末年始や夏季等繁忙期においては、貨物自動車運送事業者による自家用自動車の運転者に対する適切な指導の実施を前提に、道路運送法第78条第3号に基づき、公共の福祉を確保するためやむを得ないものとして自家用自動車の有償運送の許可を例外的に行っているところです。 【参照条文】 ○道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）（抄） （有償運送） 第七十八条　自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。 一・二　（略） 三　公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。	道路運送法第78条 貨物自動車運送事業法第3条　等	現行制度下で対応可能	事業用自動車のみでは輸送力の確保が困難な繁忙期については、左記のとおり、貨物自動車運送事業者による自家用自動車の運転者に対する適切な指導の実施を前提として、自家用自動車による有償運送を例外的に認めているところです。 一方、繁忙期以外の期間については、輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点から、貨物自動車運送事業法に基づく許可の取得等を行っていただくとともに、事業用自動車を用いて事業を行っていただく必要があると考えます。	
020827014	2年8月27日	2年10月6日	２年11月25日	登記・登録手続のデジタル化・オンライン化の推進	不動産、法人、動産・債権譲渡等の登記について、ブロックチェーン等の技術も活用した安全面の確保を図りつつ、効率的で安全なデータベースの利用環境整備を検討してはどうか。その際、現在は平日8時半から21時の利用時間においてPDF形式で有料で提供されている登記情報について、24時間365日の対応、手数料の無料化等をあわせて検討してはどうか。 また、自動車登録や車庫証明、船舶等、その他の行政の登録手続きについても、ブロックチェーン等の技術も活用しつつ、効率的で安全なデータベースの利用環境整備も検討してはどうか。 加えて、こうした手続の完全オンライン化を進めてはどうか。	登記については、商業登記における申請手続き等においてオンライン化が進んでいるところであるが、依然として一部にとどまっている。 登記や登録手続きの効率化、安全性向上、利便性向上を図るため、デジタル化・オンライン化を一層推進すべきではないかと考える。	日本IT団体連盟	法務省 内閣官房 警察庁 国土交通省	【前段】 不動産登記手続，法人登記手続及び動産・債権譲渡登記手続においては，オンラインで登記申請を行うことができるほか，オンラインで登記事項証明書等の交付請求を行い，窓口交付又は郵送で受領することができます。 また，登記情報提供サービスでは，平日午前8時30分から午後9時までの間，オンライン上で登記情報をPDF形式で閲覧することができます。 【後段】 行政のデジタル化については、オンライン化を実施する行政手続やその取組内容等を記載しているデジタル・ガバメント実行計画に基づき、利用者中心の行政サービスの実現並びに行政運営の簡素化及び効率化の観点から、取組を進めることとしております。 　自動車保有関係手続（自動車検査登録、保管場所証明、自動車諸税の納税）については、「自動車保有関係手続きのワンストップサービス（OSS）」を利用することによって、これらの手続と税・手数料の納付をインターネット上で、一括してオンラインにて行うことが可能となっており、また、船舶の登録手続についても、e-govを通じて電子申請が可能となっています。しかしながら、一部の手続については、添付書類の電子化が進んでいないことを要因とし、オンラインで完結しないものが存在しています。 　また、申請された情報は、国土交通省で整備しているシステムによりデータベース化されており、自動車登録情報については、道路運送車両法に基づき、個人情報保護や情報セキュリティ対策を講じた上で、インターネット回線を通じた提供を行っているところです。	【前段】 不動産登記法第18条第1号，不動産登記規則第194条第2項，商業登記規則第101条第1項，動産・債権譲渡登記規則第24条第1項及び第2項，電気通信回線による登記情報の提供に関する法律第4条 【後段】 道路運送車両法第22条第3項、自動車登録令第21条第1項第3号、自動車の保管場所の確保等に関する法律第4条、船舶法第5条	【前段】対応不可 【後段】検討に着手	【前段】 御提案のブロックチェーンの技術を活用したデータベースの利用環境整備については，例えば回線の遅延等により不動産登記制度における登記の前後で権利得喪の優劣を決する対抗要件主義が十分に果たされなくなることやこれまでの大量かつ複雑な履歴を有する登記情報をブロックチェーンのデータに変換することは困難であること等の様々な問題点を解決する必要があり，制度の現状において記載したとおり既にオンライン上で登記の申請及び登記情報の取得を可能とする信頼性の高く効率的な仕組みがある中で，ブロックチェーン等の技術を導入することは，費用対効果の面から合理的でなく困難です。 また，登記情報提供サービスの利用時間の拡大については，拡大に伴い必要となる関連経費の費用対効果を踏まえて検討する必要があります。さらに，手数料の無償化については，「登記情報の公開等に要する諸経費は利用者が手数料を負担して賄う」という考え方（受益者負担）に基づき，手数料の額を登記手数料令において定め，国民から登記事項証明書の交付等を受ける際に必要な手数料を徴収しているため，仮に，手数料を無償化することとする場合には，当該諸経費に国の予算（税金）を充てることとなり，受益者以外の国民にその負担を求めることとなることから，広く国民の理解を得る必要があり，慎重な検討が必要です。 もっとも，上記のような事情があるとはいえ，当省としても，利用者の利便性を向上させる観点から，登記に係るシステム環境を整備する際には必要に応じて所要の見直しを検討していく予定です。 【後段】 オンラインによる申請の受付だけでなく、申請を受け付けた後の行政機関による処理まで一貫して、業務のデジタル化を進めるとともに、行政手続のデジタル化の前倒しを検討し、年内に「デジタル・ガバメント実行計画」について必要な見直しを行います。 　オンラインで完結しない手続について、添付書類の必要性を精査のうえ、費用対効果の面を考慮しつつ、既に必要な情報を保有している行政機関と間での情報連携の仕組みの活用や、添付書類の電子化に取り組んでまいります。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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	
020827015	2年8月27日	2年10月6日	2年10月27日	電子契約化の更なる加速のための環境整備	物理的な書面の交付を義務付けている法令は、当事者の反対がなければ電子書面交付で可とするよう、法令を改正するべきである。現在法改正に向けて社会実験等を行っている法令については、その動きを更に加速させるべきである。 企業が、電子契約の導入コストを上回るメリットを実感できるよう、経済的メリットや、今般行われた電子署名に関する法解釈について企業に対して更に周知を図っていくべきである。	定期賃貸借契約（借地借家法22条、38条1項）の締結や、宅建業者の重要事項説明書（宅建業法35条）等、物理的な書面の交付を義務付けている法律の存在により、書面の電子化が妨げられていることから、法改正を急ぐ必要性が高い。 また、企業における導入コストについては、官民あげて様々なアピールがなされているところであるが、サービス利用料、社内規程の変更、新しい運用フローの構築、社員の電子契約に関する理解を進めるためのコミュニケーション等の導入コストなどの課題があると考えられる。周知徹底活動については、継続的にかつ強力に取り組んでいただきたい。	日本IT団体連盟	総務省 法務省 経済産業省 国土交通省	【前段】 宅地建物取引業法（以下「法」）第35条において、宅地建物取引業者は、宅地若しくは建物の売買、交換若しくは貸借の相手方若しくは代理を依頼した者又は宅地建物取引業者が行う媒介に係る売買、交換若しくは貸借の各当事者に対して、その者が取得し、又は借りようとしている宅地又は建物に関し、その売買、交換又は貸借の契約が成立するまでの間に、宅地建物取引士をして、少なくとも法第35条第1項各号に掲げる事項について記載した書面を交付して説明しなければならないこととされています。 【後段】 電子署名法については、「利用者の指示に基づきサービス提供事業者自身の署名鍵により暗号化等を行う電子契約サービス」に関して、本年7月17日に第2条第1項（定義）関連、9月4日には第3条（電磁的記録の真正な成立の推定）関連の解釈を、総務省、法務省及び経済産業省からQ＆A形式で公表しているほか、各種講演等の機会を捉えて周知を図っています。	【前段】 宅地建物取引業法第35条 【後段】 電子署名法第2条第1項，第3条	【前段】 検討に着手 【後段】 対応	【前段】 消費者保護や後日の紛争防止等の観点から、宅地建物取引業者は、購入者等に対し、宅地建物取引士をして、法第35条第1項各号に掲げる事項について記載した書面（重要事項説明書）を交付して説明しなければならないこととされています。 現在、法令を遵守しつつ、重要事項説明書等を電磁的に交付した上で、IT重説を行うなど、書面の電子化に向けた社会実験を実施しており、今後、書面電子化を可能とするよう措置する予定です。 【後段】 電子署名法の解釈については、左記のとおり、Q＆A形式で既に公表しているところですが、引き続き各種講演等の様々な機会を活用し、更なる周知を目指してまいります。	
020912001	2年 9月12日	2年 10月6日	2年 10月27日	慣行水利権の見直し	現在、水利権を利用している実態がない場合、慣行水利権を消滅させ、告示する制度を設けられたい	いわゆる慣行水利権に基づき、以下のような行為がまかり通っているが、前時代的な悪弊、権利の濫用に過ぎないため、水利権消滅の告示制度を設けられたい。 1，水利権を利用している実態がない。例えば、灌漑等により用水を必要とする農耕していないにもかかわらず、水利権者が地域住民からの用水への排水について（排水していない場合ですら）、協力金、利用料等の名目で金銭を受け、あるいは、清掃という形で無償の労務の提供を受けている実態がある。 2，1と同じ理由で、用水を暗渠とすることを拒み、あるいは、暗渠上をゴミステーション等公共の用に供することを拒む実態がある。具体的には、岡山県では暗渠化することが遅れ、多くの転落死事故が起きている。	個人	国土交通省	河川法第26条第1項の許可を受けて工作物を設置している者は、同法第31条に基づき当該工作物の用途を廃止したときは、速やかにその旨を河川管理者に届けなければならないとされています。 許可工作物廃止に伴い、水利用がなくなり水利権が不必要になる場合においては、同時に水利権も廃止とし、水利使用の現状を把握するため河川管理者が作成している水利台帳からも削除を行っております。	河川法第31条	現行制度下で対応可能	同左の通り、現状でも水利台帳によって水利使用の状況は確認できるところです。 よって、水利権が消滅した場合においても、現行制度下の運用でその状況を把握できるため、新たに告示制度を設ける必要性はないものと考えております。 当該水利権に関する現状を確認されたい場合は、河川管理者へお問い合わせください。 また、提案いただきました用水への排水についての協力金等（例示の1，2）の問題意識につきましては、用水路の管理方法に関するご提案であり、水利権の有無とは関係性がないものと思料されますので、用水路管理者または関係自治体と調整頂ければと考えております。	