

6. 土地・住宅・都市再生分野

<p>土地・住宅・都市再生(1)</p>	<p>電気通信工事業者における監理技術者要件の拡大</p>
<p>規制の現状</p>	<p>建設業法における特定建設業に該当する許可を受けるにあたり、工事業者は監理技術者を配置しなければならない。 その要件としては、イ.国土交通大臣が定める技術検定又は免許の取得者、ロ.指導監督的実務の経験者(注)、ハ.大臣がイ.又はロ.の該当者と同等と認めた者 のいずれかに該当することとされているが、電気通信工事業者にはイ.における技術検定が単独では設置されておらず、代替として電気通信以外の内容も含む「電気・電子部門」の資格を取得することとされている。 (注)電気通信工事の発注者から直接請け負い、その請負金額が45百万円以上である工事に 関し2年以上指導監督的な実務の経験を有する者。</p>
<p>要望内容</p>	<p>監理技術者の申請要件として、従来の電気・電子部門とは別個に、電気通信工事業者に対する単独の技術検定を創設・設置すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>建設業法の規定に基づく試験資格が許可等の要件の対象となっている電気工事業など技術者の育成が容易となっている業種もある中で、当該要件は一部の事業に課せられた特別な規制となっている。電気通信工事業者にとって高度かつ専門的な電気・電力業の知識を必要とする資格を取得することは大変困難であるため、電気通信工事に必要な有資格者が不足し、IT革命推進に向けたインフラ整備の大きな障壁となっている(現実的には実務経験充足による資格取得を目指すこととなるが、発注工事の小規模化が続く中、限られた工事の実務経験者という要件のみでは有資格者の不足は避けられない状況である)。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>建設業法第15条の二、第26条第2項、第27条の一 建設業法施行令第27条の3建設省告示第1317号(昭和63年6月6日)</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省総合政策局建設業課</p>

<p>土地・住宅・都市再生(2)</p>	<p>主任技術者・監理技術者への出向者の就任制限の緩和</p>
<p>規制の現状</p>	<p>企業集団に属する建設業者間(親会社とその連結子会社)において、出向社員を出向先が工事現場に主任技術者又は監理技術者として配置する場合、当該出向社員と該当出向先の会社との間に直接的かつ恒常的な雇用関係があるものとして取り扱うことについて平成15年1月に通知された。しかし、親会社又は連結子会社(その連結子会社が2つ以上ある場合には、それらのすべて)のいずれか一方が経営事項審査を受けていない者であることを、その要件の一つとしている。</p>
<p>要望内容</p>	<p>監理技術者・主任技術者の親子会社間の出向について、さらに規制を緩和し、親会社、子会社がともに経営事項審査を受けている場合でも監理技術者・主任技術者の出向を認めるべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>当該企業が属する建設業種に要請される技術者としての技量、経験、ノウハウを十分に保有する場合で、かつ連結納税制度を適用している親子間会社における出向者は出向先企業の指揮命令系統下で管理統率されることから、当該企業の技術者として、その職責を全うすることが十分可能である。「本規制緩和をするとペーパーカンパニーが増加する」と国土交通省より見解が示されているが、これは建設業許可申請時の審査、経営事項審査を厳格にすることで対応可能な問題と考える。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>建設業法第二十六条1項、2項、3項。「親会社及びその連結子会社の間の出向社員に係わる主任技術者又は監理技術者の直接的かつ恒常的な雇用関係の取り扱い等について」(平成15年1月22日国総建第335号)。</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省総合政策局建設業課</p>

<p>土地・住宅・都市再生(3)</p>	<p>オフィスの住宅転用を目的とした規制緩和</p>
<p>規制の現状</p>	<p>オフィスビル(耐火構造)においては、5階以下の階で、且つ避難階の直上階にあっては、その階における居室の床面積の合計が400㎡未満の場合、2方向避難階段を設置しないでもよい。しかし、共同住宅(耐火構造)の場合、床面積の合計が200㎡を超える場合2方向避難階段の設置が義務付けられている。よって、5階以下の階で、且つ避難階の直上階の床面積合計が200㎡以上400㎡未満のオフィスビルはそのままでは共同住宅への転用ができない。</p>
<p>要望内容</p>	<p>共同住宅(耐火構造)についても、オフィスビル(耐火構造)同様、5階以下の部分では、避難階の直上階については居室の床面積が400㎡を超える場合についてのみ2方向避難路の設置を義務付けるべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>防災対策、安全対策が十分取られる必要性についてはオフィスビルも共同住宅も全く同じである。よって、共同住宅とオフィスビルとで2方向避難路の設置が義務付けられる要件が同じでしかるべきである。要は、安全に避難階に達することができるよう設備が実質的に整っていることが大事なのであり、共同住宅(耐火構造)について居室の床面積が200㎡を超えているというだけの理由で2方向避難路の設置を義務付けるのはあまりにも画一的であると考え。建築ストックの有効活用が求められるなか、空室を抱えた既存の事務所ビルを住宅に転用することは、都市の活性化や省資源の観点からも有効な方策である。しかも、現在、都心において中型オフィスビル(200㎡以上、300㎡以下)の空室率が最も高く(約8%)、また、この程度のオフィスビルが規模的にも住宅転用に適している。オフィスビルと共同住宅との防災・安全基準が異なっていることが転用を妨げることないように、措置すべきである。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>建築基準法施行令第121条第1項、2項</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省住宅局建築指導課</p>

<p>土地・住宅・都市再生(4)</p>	<p>斜線制限の撤廃・緩和</p>
<p>規制の現状</p>	<p>2003年1月の建築基準法改正により、商業地域内の建築物の基準容積率が1300%まで拡大されている(建築基準法52条1項3号)。しかし一方で道路斜線の適用距離が従前の35m上限から、容積率に応じて最大50mまで引き上げられており(建築基準法56条、同別表第3)、容積率の充足の妨げとなっている。</p>
<p>要望内容</p>	<p>基準容積率の拡充に伴い最大50mに引き上げられた商業地域内の道路斜線の適用距離について、従前どおり35m上限とする、あるいは、現在1.5と定められている数値を引き上げることで容積率の充足を可能とすべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>基準容積率が引き上げられたにも関わらず、道路斜線適用距離の引き上げによって容積率の充足が妨げられている。斜線規制は容積率の充足を妨げ、土地の高度利用を妨げるばかりか、土地の規模によって建築物の高さがまちまちになり、景観を損ねるといふ弊害を孕んでいるといえる。特に、50m道路に面した街区がほとんど存在しないことに鑑みれば、50m上限自体が非現実的な数値である。また、道路反対側での採光、通風確保が可能な場合など、画一的な道路斜線制限自体が無意味な場合も多々存在することに留意されたい。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>建築基準法52条1項3号、同56条、同別表3</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省住宅局建築指導課</p>

<p>土地・住宅・都市再生(5)</p>	<p>宅建業法上の仲介手数料の規制緩和</p>
<p>規制の現状</p>	<p>宅地建物取引業者が宅地・建物の売買、交換、貸借の代理・媒介に関して受けることのできる報酬の額は、国土交通大臣の定めるところによる(宅建業法46条1項)とされており、その上限は賃料1ヵ月分である。</p>
<p>要望内容</p>	<p>仲介手数料の上限規制を緩和すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>「全国規模での規制改革要望に関する当室からの再検討要請に対する各省庁の回答(2004年1月29日)」において国土交通省から示された通り、一定範囲内の報酬を支払うことで基本的サービスが受けられることが重要である。しかし、どんなにサービス内容に付加価値をつけても仲介手数料は頭打ちということでは、仲介業者としても「仕事の質はともかく数をこなす」方が有利ということになり、顧客志向と離れた結果を招きかねない。そもそも仲介手数料はサービスの質の対価として市場が決定するものであり、仲介業者による不当利得を防止するための最低限の規制のみで十分であると考える。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>宅建業法46条1項</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省不動産課</p>

<p>土地・住宅・都市再生(6)</p>	<p>定期借家制度の見直し</p>
<p>規制の現状</p>	<p>定期借家制度導入前に締結された賃貸住宅契約は、当分の間定期賃貸住宅契約への切替が認められない(良質な賃貸住宅等の供給の促進に関する特別措置法附則第3条)。 定期借家契約に際しては、契約の更新がなく、期間の満了とともに契約が終了する旨契約書とは別に書面を交付の上説明しなくてはならない(借地借家法38条2項)。 床面積200㎡未満の居住用建物の借家人は、当該住居がやむ得ない事情により生活の本拠とできなくなった場合、特約がなくても中途解約できる(借地借家法38条5項)。</p>
<p>要望内容</p>	<p>定期借家制度導入前に締結された賃貸住宅契約についても既存の賃貸借契約を合意解約し、定期借家契約に変更できるようにすべきである。 定期借家契約に際し、書面交付・説明の義務を廃止すべきである。 床面積200㎡未満の居住用建物の借家人の中途解約権を見直すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>既存の借家契約を定期借家に切り替えることが出来ないことが定期借家制度普及のネックとなっている。 契約上定期借家である旨明記されていれば十分であり、別途書面交付・説明をすることは手続を煩雑にするだけである。 借家人の一方的な中途解約権は法的安定性を阻害し、定期借家制度普及のネックとなっている。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>良質な賃貸住宅等の供給の促進に関する特別措置法附則第3条 借地借家法38条2項、38条5項</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>法務省民事局</p>

<p>土地・住宅・都市再生(7)</p>	<p>一団地認定に際しての地権者全員同意要件の撤廃</p>
<p>規制の現状</p>	<p>1998年6月の建築基準法改正により、一団地の総合的設計を行う際にも、全地権者の同意が必要となった(86条6項)。これにより、市街地再開発事業において、一団地の総合的設計を活用して、複数建物を建築する場合は、権利調整手続に加えて、上記建築基準法に基づく地権者の全員同意要件が課せられることとなった。</p>
<p>要望内容</p>	<p>都市再開発法に基づく市街地再開発事業については、建築基準法に基づく地権者の全員同意要件の適用対象から除外すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>一団地認定(86条3項)の下、同一敷地内に複数の建物を建てようとしていたところ、地権者全員の同意が得られなかった場合、都市計画を変更する必要がある。確かに、平成14年1月23日の通達によって、「都市計画の変更等は建築計画に支障のないものとする」よう配慮されており、この点は評価できる。しかし、都市計画の変更には審議会に諮ったりする時間を要し、スケジュール的な口スを被ることになる。一団地認定がそのまま認められれば、そもそも都市計画の変更手続は不要であり、地権者全員同意の緩和が望まれる。</p> <p>確かに、地権者全員の同意が得られる見込がないのならば、最初から「同一敷地に複数の建物を建築する」という一団地認定ではなく、「1敷地1建物」という通常の都市計画を策定すればよいという議論がある。しかし、一団地認定の方が自由度が高く、効率的である。例えば、一団地認定を受けていれば、都合によって建築計画を変更したい場合(例えば3棟のビル建設の予定を2棟の高層ビル建設に変更したい場合)、容積率等が許容された範囲で自由に変更できる。しかし、通常の都市計画の場合、同じような建築計画の変更を行うには審議会を経た上で都市計画の変更をしなくてはならず、手続的にも時間的にも厄介である。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>建築基準法第86条第3項、6項 都市再開発法第14条以下</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省住宅局市街地建築課</p>

<p>土地・住宅・都市再生(8)</p>	<p>建築物の耐震改修計画の認定範囲拡大</p>
<p>規制の現状</p>	<p>「建築物の耐震改修の促進に関する法律」5条3項3号によると、耐震改修計画が 壁のない部分に壁を設けることで建築物の延べ床面積を増加させる増築、大規模の改修、大規模の模様替えを伴うものであるときは、耐震関係規定以外の建築基準法、これに基づく命令、条例の規定に適合しなくても認定されうるとしている。しかしながら、純粋な床面積の増大を伴う増築についてはその対象外となっている。</p>
<p>要望内容</p>	<p>純粋な床面積の増大を伴う増築についても、「建築物の耐震改修の促進に関する法律」5条3項3号の対象とし、耐震関係規定以外の建築基準法、これに基づく命令、条例の規定に適合しなくても耐震計画の認定を可能とすべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>隣接する複数の建築物を構造的に連結して耐震改修する場合、一部の建築物に十分な体制を与える集中工事をすれば、他の建物が建築基準法等の規定に適合しなくても連結建築物群としての耐震性能を十分向上させることができる。むしろ建築物一つ一つに耐震工事を施すことはコストや使い勝手の面で非効率である。にも関わらず、複数の建物の連結工事(応力伝導を可能とすべく梁のみならず床を設置する連結工事)は「床面積が純粋に増大」に該当してしまうという形式的な理由のため、「建築物の耐震改修の促進に関する法律」5条3項3号の適用を受けられず、不合理である。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>「建築物の耐震改修の促進に関する法律」5条3項3号</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省住宅局建築指導課</p>

<p>土地・住宅・都市再生(9)</p>	<p>複合型分譲住宅における店舗の改修工事の要件緩和</p>
<p>規制の現状</p>	<p>一棟の建物に存在している住居、店舗、事務所、倉庫等は規約により当該建物の共用部分とすることができ(建物の区分所有等に関する法律4条2項)、共用部分の変更は区分所有者及び議決権の各4分の3以上の多数による集会の決議を要する(同17条1項)。このため、複合型分譲住宅内の店舗を改修する際、手続が煩雑で時間を要する。</p>
<p>要望内容</p>	<p>「建物の区分所有等に関する法律」17条1項の決議の必要条件を(例えば過半数程度まで)緩和すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>議決の必要条件の緩和によって、店舗等のリニューアルの際の時間・コストが節約できる。また、専有部分に影響を与える場合は当該専有部分の所有者の同意が必要とされており(同17条2項)、決議の要件を緩和しても所有者の保護の観点から問題はないと考える。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>建物の区分所有等に関する法律4条、17条</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省住宅局住宅総合整備課</p>

<p>土地・住宅・都市再生(10)</p>	<p>鉄道抵当法に基づき抵当権が設定された施設への物権設定の実現【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>鉄道事業者がその所有する施設等に抵当権を設定すべく、鉄道抵当法に基づき鉄道財団を設けた場合、当該鉄道財団に属するものについては所有権以外の物権、差押、仮差押、仮処分の目的とすることができない(鉄道抵当法4条)。</p>
<p>要望内容</p>	<p>所有権以外の物権、賃借権等の設定を可能とすべく、鉄道抵当法4条を改正すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>鉄道抵当法に基づき抵当権が設定された鉄道施設については、賃借権(定期借地権等)等の権利を設定しても登記ができないため形式的に権利が担保されない。定期借地権が担保されていない状況では、これを活用した駅前再開発事業等の事業者を募集することが事実上不可能であり、結果として鉄道施設の高度利用の妨げとなっている。なお、これまでに鉄道財団の抵当権が実行された事例は無く、特に定期借地による期限付きの事業を展開する分には実質上問題はない。また、万一抵当権が実行されても、後順位の当該定期借地権は抵当権の実行に対抗できず、鉄道財団抵当権者は保護されるため、改正を行ったとしても問題は無いと考える。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>鉄道抵当法4条</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省鉄道局総務課</p>

<p>土地・住宅・都市再生(11)</p>	<p>航空法による高さ制限の緩和(新規)</p>
<p>規制の現状</p>	<p>航空法で空港周辺建築物の高さ制限を定めている制限表面のうち、進入表面及び円錐表面の勾配が1/50となっている。</p>
<p>要望内容</p>	<p>進入表面及び円錐表面の勾配を現状の1/50からICAO(国際民間航空機関)の国際標準である1/40に緩和すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>羽田空港は都心に隣接していることに加えて航空法による高さ規制が国際標準に比べて厳しい為に、特に湾岸部などで土地の高度利用が制限されている。このため制限表面を国際標準並に緩和することで都心部での土地有効活用が促進される。本要望については東京都も航空政策基本方針の中で取り上げており、また六本木ヒルズや防衛庁跡地等例外も認めていることから、もはや国際標準よりも厳しく規制する理由はない。</p> <p>例) 羽田空港から8～9キロ離れた遊休地で超高層マンションを中心とする再開発を企画する場合、現行基準に従うと40階建て(約140m)程度が高さの限界だが、進入面の角度を1/40に緩和することで47階建て(約165m)程度にまで高層化し、消化容積率の向上及び建物計画の自由度の確保を図ることができる。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>航空法第2条</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省航空局</p>

<p>土地・住宅・都市再生(12)</p>	<p>開発行為における公園の無償譲渡が不要であることの明確化【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>都市計画法施行令25条は、開発行為に伴い、開発区域の敷地の3%以上を公園、緑地または広場とすることを義務付けている。しかし、同施行令は公園等を公共側に無償譲渡することまでは求めているにもかかわらず、実際は、公園等の担保性を理由に無償譲渡が要求されることがある(例えば東京23区内)。</p>
<p>要望内容</p>	<p>公園等の公共側への無償譲渡が強制されないよう、各自治体に通達等で徹底すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>そもそも無償譲渡の法的根拠はなく、開発行為に伴い公園等を整備した場合、自主管理とすれば十分である。将来にわたって公園として利用する旨協定等で定めれば担保性も確保できるので、無償譲渡の必要性は見あたらない。開発行為に伴って整備する公園を建築敷地に算入できれば、その部分の容積を利用した建築計画が可能であり、土地の有効利用に資する。なお、国土交通省「開発許可制度運用指針」-5-2は「大学等の建設を目的とした開発行為における公園等の整備については、学生・教員等の利用を想定した緑地の整備で足り、一般公共用の利用に供する公園の整備までは要求しない」としており、無償譲渡の必要性を否定している。この点を共同住宅等の建設を目的とした開発行為にも類推運用すべきである。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>都市計画法施行令25条6号、7号</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省都市・地域整備局都市計画課</p>

<p>土地・住宅・都市再生(13)</p>	<p>住居系用途地域における共同住宅の附属駐車場の面積制限及び階数制限の緩和【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>住居系用途地域において、共同住宅の附属駐車場の面積は低層住居系では600㎡以下、中高層住居系では3000㎡以下に制限されている。また階数についても、低層住居系では1階のみ、中高層住居系では2階以下に制限されている。これらの制限により、共同住宅に必要な不可欠な駐車場が確保できなかったり、緑地面積が少なくなる等の弊害が生じている</p>
<p>要望内容</p>	<p>共同住宅に必要な駐車場を全て確保できるよう、住居系用途地域における共同住宅の附属駐車場の面積制限及び階数制限を緩和すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>共同住宅の附属駐車場の面積は、建物規模及び敷地規模にかかわらず絶対面積にて制限されている。従って共同住宅の規模が大きい場合、駐車場の設置率を低くする、敷地を細分化して利用する、延べ面積に算入されない平面式駐車場を多くする、といった計画とせざるを得ない。その結果、自動車が収容しきれない、土地の細分化が促進される、敷地の大部分を平面式駐車場とするため緑地面積が減る、といった弊害が生じている。また、共同住宅の附属駐車場の階数が2階以下に制限されていることによっても同じ弊害が生じている。確かに、一団地認定を取得した場合の緩和措置はあるものの、緩和された上でも、絶対面積制限があるため上記の弊害は生じている。もちろん、住環境を保護する上で、共同住宅等の規模に一定の制限を加えることは理解できる。しかし、一定規模の共同住宅の建設を認めておきながら、駐車場に関する独自の規制が存在するために、共同住宅の規模に見合った駐車場が確保できない、あるいは無理矢理確保するために土地の利用効率の悪い平面式駐車場を多くするといった事態が生ずることは本末転倒である。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>建築基準法第48条別表第2 建築基準法施行令第130条の5,5の2,5の5,7の2</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省住宅局建築指導課</p>

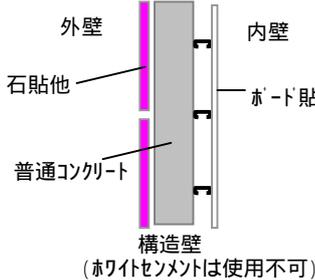
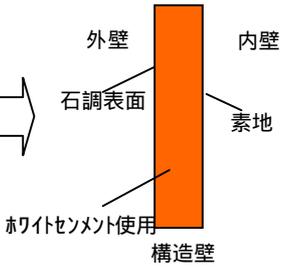
<p>土地・住宅・都市再生(14)</p>	<p>建築制限等の解除手続の合理化【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>都市計画法29条に基づく開発が許可された際、開発工事が完了した旨都道府県知事に届出た上で(36条1項)、工事完了の公告(同3項)を受けるまでは建築物を建築することができない(37条)。確かに、都道府県知事が支障ないと認めた場合は例外的に建築が認められるが(同条但書)、その申請手続きに時間を要する。</p>
<p>要望内容</p>	<p>開発工事完了の公告を受ける前に建築行為が認められるよう、都市開発法36条、37条を改正すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>そもそも、マンション建設等では開発工事と建築工事を分けることは現実的ではない。仮に開発工事と建築工事を明確に分けた場合、開発工事の時点で一度、盛土をし、建築工事でそれを根切る等、無駄な工事が発生する。また道路の拡幅等についても、開発工事による整備後、建築工事後の補修が必要となる。また、36条第3項に基づき開発工事が完了した旨の公告がないと建築確認の手続きが進まないため、手続きに時間がかかる。なお、開発工事の完了前に建築工事を許可しても、開発工事が完了しない限り、建築確認の手続きに基づく検査済証は発行されないため、不具合は発生しない。開発工事完了の公告を受ける前に建築工事を進めることができるようにすべきである。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>都市計画法29条、36条、37条</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省都市・地域整備局都市計画課</p>

<p>土地・住宅・都市再生(15)</p>	<p>開発行為の該当要件の明文化【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>開発行為は「主として建築物の建築又は特定工作物の建設の用に供する目的で行う土地の区画形質の変更をいう」(都市計画法4条)と規定されているが、「区画形質の変更」の具体的内容は都道府県知事の裁量にまかされており、計画が開発行為に該当するか否かの判断は行政によりまちまちである(例えば、神奈川県では2宅地を1宅地に統合することが区画の変更にあたりとされているが、他の自治体でそのような判断はない)。また、「区画形質の変更」の要件が厳しい行政では、既成市街地の建替えの際にも、細かな地盤レベルの変更を理由に、開発許可が必要となる。</p>
<p>要望内容</p>	<p>通達、ガイドラインを發布し、開発行為に該当する「区画形質の変更」の内容を明文化すべきである。また、その際、既成市街地での建替えに伴う小規模な工事は開発行為から除外すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>分譲マンションを建築する際、当該計画が開発行為に該当するか否かは事業上非常に重要であり、土地取得段階から明確化する必要がある。これにより、ディベロッパーの事業リスク回避され、都市の健全な発展が推進される。現状では、「区画形質の変更」が明文化されていないため、各行政毎に基準を設け運用されている。また基準の内容はまちまちであり、該当行政毎に調査および事前相談が必要となっている。「区画形質の変更」が明文化されることで、行政間の差異が解消されると共に、ディベロッパーの事業リスクが回避されることとなる。また、既成市街地の建替えで、建築工事に伴う土木工事と比較し小規模な土木工事は、開発行為として独立するものではなく建築行為と一体的とみなすべきものである。従って、既成市街地での建替えに伴う小規模な工事は開発行為としないものとすべきである。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>都市計画法4条</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省都市・地域整備局都市計画課</p>

<p>土地・住宅・都市再生(16)</p>	<p>公共工事標準請負契約約款における現場代理人常駐の定義の明確化[新規]</p>
<p>規制の現状</p>	<p>「公共工事標準請負契約約款」10条2項は、「現場代理人は、この契約の履行に関し、工事現場に常駐し、その運営、取締りを行う」としている。この点に関して、「常駐」の定義が不明確なため、契約工期全般にわたって現場代理人の駐在を強いられる、現場代理人が24時間、365日にわたって現場に駐在することを強いられるといった事態が生じている。</p>
<p>要望内容</p>	<p>「公共工事標準請負契約約款」10条2項に関する解釈通達を發布し、現場代理人は実工事期間のみ「常駐」すればよく、契約工期全般に亘る必要はないこと 「常駐」とは、24時間、365日にわたって現場に張り付くことを要さないことを明確にすべきである。 公共工事に関する契約の大半が「公共工事標準請負契約約款」に倣って作成されている現状に鑑みれば、同約款の解釈を明確化する必要がある。</p>
<p>要望理由</p>	<p>契約工期に比べ、現場における実工事期間が著しく短いケースがある。例えば、エレベータの設置工事の場合、標準的な契約工期は1年であるが、そのうちの大半が設計・工場における機器製作に充てられ、現場におけるエレベータ設置の実工事は1ヶ月程度である。かかる場合、実工事期間の1ヶ月間だけ現場代理人を「常駐」させれば十分であり、何ら具体的な仕事がないにも関わらず、契約工期全般に亘って「常駐」させることは、受注者にとって人的資源の無駄遣いとなる。 また、携帯電話の普及など連絡手段が発達した今日、「常駐」を24時間・365日現場に張り付くことを意味すると捉える合理性は少なくなっている。 <参考> 「監理技術者資格者証運用マニュアル」(2004年3月改正)で監理技術者等の配置にあたっての特例装置として、「請負約款締結後、現場施工に着手するまでの期間(現場事務所の設置、資機材の搬入または仮設工事等が開始されるまでの間。)については、たとえ契約工期中であっても工事現場への専任は要しないとの解釈が示されている。現場代理人についても同様の措置が可能ではないか。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>公共工事標準請負契約約款10条2項</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省総合政策局建設業課</p>

<p>土地・住宅・都市再生(17)</p>	<p>エレベーター昇降路への配管設備の設置及び構造規制の緩和[新規]</p>
<p>規制の現状</p>	<p>エレベーター昇降路には、給水、排水や、その他配管設備を設けてはいけな いことになっており、「その他配管設備」には昇降機に関係の無い電気設備の 配管、配線、風道等が該当するとされており、建物内の縦抗である事を活かし た設備配管の敷設が禁止されている。</p>
<p>要望内容</p>	<p>エレベーターに関連しない配管設備であっても、安全性が確保できればエレ ベーター昇降路への「その他配管設備」の敷設を認めるべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>エレベーター昇降路は、建物内の数少ない縦抗であり、既存の建物の用途変 更に伴う、インフラ整備に伴う配管配線の敷設に活用できることになれば、光 ケーブルの縦線敷設が容易に、低価格に可能になり、既存建物におけるIT情 報化を加速度的に進めることが可能になる。本条項の目的は、エレベーターに 必要な配管設備以外のものの設置によって、エレベーターの安全性を損なうこ とになることを懸念したものであるが、エレベーター用配管設備と同等の敷設 構造をもたせることなどで、安全性を確保することは可能であり、本条項は不 可欠なものではなくなっている。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>建築基準法施行令第129条の2の5(給水、排水その他配管設備の設置及び構 造)第1項第三号</p>
<p>制度の所管官庁 及び担当課</p>	<p>国土交通省住宅局建築指導課</p>

<p>土地・住宅・都市再生(18)</p>	<p>監理技術者等の途中交替の弾力的運用【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>監理技術者制度運用マニュアル(平成16年3月1日)二-二(4)は、監理技術者の途中交代が認められる場合として、監理技術者の死亡、傷病または退職により真にやむ得ない場合に加えて、受注者の責によらない工期の延長の場合、工場から現地へ工事現場が移動する時点、大規模工事で一つの工期が多年に及ぶ場合が挙げられている。しかし、これら場合を除いて、発注者が工事を請け負った建設業者に対して工事途中での監理技術者交代を認めることは殆どないのが実情である。</p>
<p>要望内容</p>	<p>一定の基準(例えば当該契約期間中1回、あるいは、当該事業年度中1回等)を条件に、監理技術者の工事途中での交代を妨げるものではない旨の通達等を発布することで監理技術者の交代が弾力的にできるよう措置すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>監理技術者の途中交代が弾力的に行えることによって、効率的な人員配置が可能となる。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>監理技術者制度運用マニュアル二-二(4)</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省総合政策局建設業課</p>

<p>土地・住宅・都市再生(19)</p>	<p>白色ポルトランドセメント(ホワイトセメント)のJIS規格化【新規】</p>						
<p>規制の現状</p>	<p>建築物の主要構造部に使用できるコンクリート材料(セメント, 砂, 砂利, 混和剤, 水等)は、JIS又はJASS規格品のみである(建築基準法第37条1号)。 現在JIS規格化されているセメントは、早強ポルトランドセメントほか計9種類に限られており、白色ポルトランドセメント(ホワイトセメント)はこれに含まれていない。 よって、ホワイトセメントは、早強ポルトランドセメントと同等の性能を有しながら、建築物の主要構造部には使用できず、意匠的な部分のみにしか使用できない。</p>						
<p>要望内容</p>	<p>ホワイトセメントをJIS規格化することで、建築物の主要構造部に使用できるよう措置すべきである。</p>						
<p>要望理由</p>	<p>ホワイトセメントが主要構造用資材として認可されることで、コンクリート打設と同時に化粧部の施工が可能となり、工期の短縮、経費の節減に貢献する。海外ではカラーコンクリート(ホワイトセメント使用)を主要構造部である構造壁等にも使用しており、わが国において主要構造部として使用することを妨げる理由は少ない。</p> <p>・主な効果 PC造(プレキャストコンクリート壁式構造の場合)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>現状規制での【一般的な壁】</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>【今回提案の壁】</p>  </div> </div> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>効果</td> <td></td> </tr> <tr> <td>・短納期化 (内装壁レス)</td> <td>1ヶ月</td> </tr> <tr> <td>・低コスト化 (壁面積あたり)</td> <td>15千円/㎡</td> </tr> </table>	効果		・短納期化 (内装壁レス)	1ヶ月	・低コスト化 (壁面積あたり)	15千円/㎡
効果							
・短納期化 (内装壁レス)	1ヶ月						
・低コスト化 (壁面積あたり)	15千円/㎡						
<p>根拠法令等</p>	<p>建築基準法第37条 日本工業規格 JIS R5210, A5308等</p>						
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>経済産業省</p>						

<p>土地・住宅・都市再生(20)</p>	<p>工場立地法における緑化面積率への屋上緑化部分の算入【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>工場立地法に基づき、「工場立地に関する準則」は緑地面積等に関する区分ごとの基準を定めている。平成16年3月31日付の改定により、「第三種区域」が新設され、工業地域に関しては緑地面積率、環境施設面積率共に緩和されている(緑地面積率:15%以上 10%以上、環境施設面積率:20%以上 15%以上)。しかし、何が緑地面積率、環境施設面積率に算入されるのかは不明確である。</p>
<p>要望内容</p>	<p>屋上緑化部分が緑地・環境施設面積に算入されるよう、解釈通達等を発布すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>屋上緑化は建築物が密集している地域において緑地を増加するのに有効な手段であり、ヒートアイランド現象の緩和等につながる。例えば横浜市の「緑の環境をつくり育てる条例」は屋上緑化、人工地盤、プランター等を一定の割合まで緑地面積に算入することを認めており、このような解釈・運用が全国規模で徹底されるべきである。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>工場立地法、「工場立地に関する準則」</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>経済産業省地域経済産業政策課</p>

<p>土地・住宅・都市再生(21)</p>	<p>容積率算定の際のエレベーター及びエレベーターホール部分の延べ面積への不算入</p>
<p>規制の現状</p>	<p>容積率算定の際にエレベーター及びエレベーターホール部分も延べ面積に算入される。</p>
<p>要望内容</p>	<p>エレベーター及びエレベーターホール部分の面積は容積率算定の際に延べ面積に算入しないよう措置すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>エレベーターはもはや必要不可欠なインフラであるが、エレベーターが容積率算定時に延べ面積に算入されていることにより、例えばペンシルビルでは車イスのに入る余裕もない狭いエレベーターが設置されていたり、低層マンション等ではエレベーターが設置がされていないといった不都合が生じている。平成9年の建築基準法改正では共同住宅の共用の廊下・階段を容積率算定時の延べ面積に算入しない旨の改正を行うなど規制緩和の方向にあるが、今後の一層の高齢化を考えると、階段・廊下とエレベーターとは同等に考えるべきであり、少なくとも住宅については不算入にすべきである。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>建築基準法第52条、昭和61年通達「床面積の算定方法について」</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省建築指導課</p>

<p>土地・住宅・都市再生(22)</p>	<p>地下電線の埋設深さの緩和【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>地下電線の埋設深さについては、道路構造の保全等の観点から車道では0.8m、歩道では0.6m以下としないよう定められている(道路法施行令第11条7項)。これに関連して、国が建設する電線共同溝については、道路部は舗装厚さ0.3m以上、歩道部では舗装厚さ0.2m以上で足りるとする措置が採られている(電線共同溝マニュアル)。しかし、同措置は電力事業者が実施する単独地中化については適用されない。確かに、平成11年3月31日付け通達「電線、水管、ガス管又は下水道管を道路の地下に設ける場合における埋設の深さ等について」(建設省道政発第32号、建設省国道発第5号)に基づき、電力会社が実施する単独地中化についても、道路部では0.6m以上かつ舗装厚さ0.3m以上、歩道部では0.5m以上とすれば足りるとの規制緩和が行われたが、国が建設する電線共同溝に比べると条件が厳しい。</p>
<p>要望内容</p>	<p>電力会社が実施する単独地中化においても、国が建設する電線共同溝と同レベルの浅層埋設化が図れるようにすべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>電線共同溝において採用する管路については、国交省地方整備局と電力会社が協議のもと決めているものであり、電力会社が使用している管路材を広く使用しているが、浅層埋設を行っても道路構造の保全上支障が発生していないのが現状である。</p> <p>当該管路は、電力が単独で管路を敷設する場合と同一若しくは同等性能のものであることから、単独地中化の場合の埋設深さについても、電線共同溝の場合と同等で全く問題はない。</p> <p>また、電力自由化の進展に伴い電力会社を取り巻く経営環境がますます厳しさを増すなかで、今後更に無電柱化を推進していくことが必要なことから、より一層のコスト縮減を図る必要がある。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>道路法施行令第11条7項、平成11年3月31日付け「建設省道政発第32号、建設省国道発第5号」、「電線共同溝マニュアル」</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省道路局路政課、国道課</p>