

4. 土地・住宅・都市再生・観光分野

<p>土地・住宅・都市再生・観光(1)</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の間(親会社とその連結子会社の間に限る)の出向社員を出向先の会社が工事現場に主任技術者又は監理技術者として置く場合に、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扱うことについて2003年1月に通知されたところであるが、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>主任技術者・監理技術者の親子会社間の出向について、さらなる規制緩和をすべきである。具体的には、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主任技術者・監理技術者の出向を以下の条件で認めるべきである。 ①親会社・子会社のある一物件下で同時入札の禁止 ②子会社の新設時及び経営事項審査時にて厳密な審査によるペーパーカンパニー設立の防止</p>
<p>要望理由</p>	<p>出向者は出向元、出向先双方に雇用関係がある上、特に親子会社間の出向者についてはグループ企業内の実質的かつ密接な連関がある。このため、主任技術者、監理技術者が出向先で職務を行うことに支障はなく、「親子会社が共に経営事項審査を受けている」という形式的理由で会社間の連関が否定され、出向者に「直接的かつ恒常的」な雇用関係が認められないのは不合理である。本規制緩和策を実施しても、親子会社の同時入札を禁止する等の運用で他の入札者との平等性が保たれる。また、「本規制緩和をするとペーパーカンパニーが増加する」との指摘があるが、これは建設業許可申請時の審査を厳しくすることや経営事項審査を厳しくすることで解決する。さらに、営業所の専任技術者は出向者が認められており、それと比較すると本緩和に反対する論理的根拠に欠ける。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>建設業法第26条1項、第2項、第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・観光(2)</p>	<p>公共工事標準請負契約約款の柔軟な運用 (現場代理人の工場製作期間中における工事現場への常駐ならびに複数工事の兼任)</p>
<p>規制の現状</p>	<p>公共工事標準請負契約約款は、中央建設審議会が作成した公共工事における工事請負契約の標準であり、公共工事の各発注者はこれに基づいて請負契約を締結することが基本であるが、その中において現場代理人の工事現場への常駐が規定されている。工事の種類や実態如何にこだわらず、工場製作期間中も含めて現場代理人の現場常駐が求められる場合が多い。 <u>なお、2006年度あじさい要望では国土交通省より「公共工事標準請負契約約款はあくまでも契約書の標準的な形を示しているに過ぎず、発注者と請負者が個別の合意に基づいて個々の工事の事情に応じた現場配置の仕方を定めることを妨げてはいない」と回答があったが、工場製作期間においても現場代理人の常駐を求められているケースは例外的ではなく、非常に多いのが実態である。</u></p>
<p>要望内容</p>	<p>工場製作期間中は現場代理人の工事現場への常駐は求めないよう、発注者に周知すべきである。 またその場合、工場製作期間中は、監理技術者等と同様に、現場代理人も複数工事の兼任が可能であること、及び工場製作期間と現場施工期間とで現場代理人を交代可能であることを併せて周知すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>①工場製作中であるにもかかわらず、約款をそのまま適用して現場代理人に工事現場への常駐を求めることは、合理性に欠き、工事を請け負う建設業者は過大な負担を負うこととなる。 ②公共工事標準請負契約約款は公共工事における工事請負契約の標準であり、公共工事の各発注者はこれに基づく請負契約を締結することが基本であるが、工事の種類や実態に合わせて、約款とは異なる内容で請負契約を結ぶことを妨げるものではないと考えられる。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>公共工事標準請負契約約款第10条第2項</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省ほか公共工事発注者</p>

<p>土地・住宅・都市再生・観光(3)</p>	<p>建設業許可要件の緩和</p>
<p>規制の現状</p>	<p>建設業においては、建設業の経營業務について総合的に管理した経験を有する「経營業務の管理責任者」が許可を受けようとする工事業種ごとにいるが許可要件の1つとされている。</p> <p>法人の場合、経營業務の管理責任者と認定されるためには、建設業法・国土交通省告示において「許可を受けようとする建設業に関しては5年以上、許可を受けようとする業種以外の建設業に関しては7年以上、経營業務を責任者としての経験を有すること」が求められている。</p> <p>また、経營業務の管理責任者に準じるものとして、建設省告示351号において「許可を受けようとする建設業に関し、7年以上経營業務を補佐した経験を有すること」と規定されていたが、2006年度末の改正により、「許可を受けようとする建設業に関し、経營業務の管理責任者に準じる地位にあって、①経營業務の執行に関して取締役会の決議を経て取締役会又は代表取締役から具体的な権限委譲を受け、かつ5年以上執行役員として経營業務を総合的に管理した経験、②7年以上経營業務を補佐した経験のいずれか」が求められることとなり、執行役員としての経験は7年から5年に短縮されたが、要件は依然、限定的である。</p>
<p>要望内容</p>	<p>①一定規模以上の会社の役員(取締役)については、経營業務を総合的に執行した経験年数(5年又は7年)の要件を短縮すべきである。</p> <p>②執行役員としての経験も役員と同等の扱いとすべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>現行では、一定規模以上の会社の役員であっても、個人事業主であっても、一律の要件(5年又は7年の経験)としているが、その質については、同レベルの経験を有しているとは言い難い。</p> <p>少なくとも「株式会社の監査等に関する商法の特例に関する法律」で定義する大会社等の取締役については、個人事業主と同一の要件(5年又は7年)とするのではなく、経験年数を短縮する緩和措置を講ずるべきである。</p> <p>また執行役員については昨年、経營業務の管理責任者として認められ得る旨明確化され、一定の前進が見られるものの、役員と同等の扱いとはなっていない。</p> <p>近年では、取締役会を機動的な経営判断の場と位置付けその員数を削減し、業務執行については、執行役員制度を導入している企業が増加傾向にあるなかでは、むしろ執行役員が「経營業務の管理責任者」としての経験(工事内容に応じた資金の調達、資材の購入、技術者・下請負人の配置、下請契約の締結)を有しているケースも多い。こうした経営実態を考慮すると、常勤の役員として執行役員も含めるべきである。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>建設業法第7条 国土交通省告示第438号 建設省告示第351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・観光(4)</p>	<p>電気通信工事監理技術者要件への 国家資格「電気通信主任技術者」の追加</p>
<p>規制の現状</p>	<p>監理技術者となり得る資格は、各業種の技術者としての資質(知識、技術及び技能)を満たしたものでなければならず、試験のカバー範囲や難易度、実務経験の年数など一定の条件を満たしたものでなければならない。「電気通信主任技術者」資格については、現状では、監理技術者として求められる資格要件を満たしているとはされない。 『『全国規模の規制改革・民間開放要望』に対する各省庁からの再回答について』(2006年8月14日)では、国土交通省は「電気通信主任技術者資格の内容の拡充等がなされた場合に監理技術者の資格要件として検討することは吝かではない。」としている。</p>
<p>要望内容</p>	<p>電気通信工事監理技術者資格の内容を拡充したうえで、建設業法における電気通信工事に関する監理技術者資格要件として、国家資格「電気通信主任技術者」の取得者を認めるべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>建設業法に基づく適正な施工体制について、昨今の問題から技術者配置の確保がより重要性を増してきた。しかし、電気通信分野の技術者が監理技術者となるためには、技術士(電気電子)資格を取得するか、実務経験によるかの道筋しかなく電気工事など他の分野と比較して限定的であるといわざるを得ない。発注工事の小規模化、IT関連機器の価格低下の進展等によって、実務経験の対象となる工事が減少しており、限られた要件の工事の実務経験を要件とする現状の監理技術者確保方式では監理技術者不足により情報通信工事への障害をきたすことになる。情報通信環境、とりわけインフラ整備はわが国の喫緊の課題であり、これに携わる適切かつ有能な人材を必要数確保するため、規制緩和策を早急に講ずる必要がある。 主任技術者については、一定の条件を満たす電気通信主任技術者に対して門戸を開く措置がとられたが、電気通信工事分野の監理技術者についても電気通信主任技術者など既存資格の取得者が一定の要件を満たすことで、監理技術者として認めるなど、監理技術者育成ルート of 拡充を図るべきである。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>建設業法第15条の2、第26条第2項、第27条の1 建設業法施行令第27条の3 昭和63年6月6日建設省告示第1317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・観光(5)</p>	<p>監理技術者等の専任期間及び途中交代に関する要件の明確化【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(国総建第315号)において、監理技術者等の専任期間及び途中交代について定められている。専任を要しない期間の例としてダム、トンネル、橋梁、ポンプ、ゲートエレベータ等の工場製作のみが行われている期間が挙げられている。また、途中交代が認められる例として橋梁、ポンプ、ゲートエレベータ等の工場から現地へ工事の現場が移行する時点がそれぞれ挙げられている。</p> <p>しかしながら「電機品」の据付工事については明確な記述がないため、これらの特例を不可とする発注者が多く、工場製作期間でも専任を要求されたり、途中交代は不可とされるケースが多い(公募型入札で一度技術者を登録したら、二度と交代できないと誤解している発注者も多い)。</p> <p>※監理技術者制度運用マニュアル三(2) なお、工場製作の過程を含む工事の工場製作過程においても、建設工事を適切に施工するため、監理技術者等がこれを管理する必要があるが、当該工場製作過程において、同一工場内で他の同種工事に係る製作と一元的な管理体制のもとで製作を行うことが可能である場合は、同一の監理技術者等がこれらの製作を一括に管理することができる。</p>
<p>要望内容</p>	<p>①工場製作期間中の専任を要しない工事の対象として、電機品・電気通信機器も該当することを明確化するため、監理技術者制度運用マニュアルに「重電設備に係る電気設備工事や電気通信工事」を明記すべきである。 ②兼任が可能であることと技術者の途中交代が可能であることは不可分の関係であることを発注者に周知すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>①重電設備に係る電気設備工事や電気通信設備工事においても、「ダム、トンネル、橋梁、ポンプ、ゲートエレベータ」など土木・建築・機械設備同様に、同一工場内で他の同種工事に係る製作と一元的な管理体制のもとで行われており、工場製作期間中の兼任ならびに途中交代に関して重電設備に係る電気設備工事や電気通信設備工事を認めないのは合理的ではない。 ②専任を要しないということは他工事との兼任が可能と解釈されることも考えられる。しかし、工場製作期間が兼任可能であったとしても現場施工期間に入ると、専任の技術者が必要であるから当然技術者は交代する。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>建設業法第26条 監理技術者制度運用マニュアル</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省総合政策局建設業課</p>

<p>土地・住宅・都市再生・観光(6)</p>	<p>建設工事に配置する技術者の兼務可能条件の緩和【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>昨今の公共事業では、大多数の工事は競争入札方式での契約となっており、一体性の認められる複数の工作物でも、各々の工事が随意契約となるケースはきわめて稀である。一体性の認められる工作物でも、競争入札で別々に落札した工事については、専任を求められ、複数の技術者を配置せざるを得ない。一方で、密接な関連のある二以上の工事を同一又は近接した場所において施工する場合は、同一の専任の主任技術者が管理できるとされているが、この場合には上記のような契約形態に関する制約が設けられていない。</p> <p>※監理技術者制度運用マニュアル三-(2) 同一あるいは別々の発注者が、同一の建設業者と締結する契約工期の重複する複数の請負契約に係る工事であって、かつ、それぞれの工事の対象となる工作物等に一体性が認められるもの(当初の請負契約以外の請負契約が随意契約により締結された場合に限る。)については、全体の工事を当該建設業者が設置する同一の監理技術者等が掌握し、技術上の監理を行うことが合理的であると考えられることから、これら複数の工事を一の工事と見なして、同一の監理技術者等が当該複数工事全体を管理することができる。</p>
<p>要望内容</p>	<p>一体性の認められる工作物に関する複数の工事については、契約形態にこだわらず、監理技術者の兼務を可能とすべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>①兼務可能の要件を随意契約に限定するのは、競争入札が一般的となった公共事業の現状に即していない。 ②工事窓口が集約されることにより発注者、元請いずれにおいても業務遂行の効率化を図ることができる。また、関連する複数の工事を同一の技術者による管理とすることで施工の技術上の管理を合理的に行うことが可能となる。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>建設業法第26条第1項、第2項 建設業法施行令第27条第1項、第2項 監理技術者制度運用マニュアル</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省総合政策局建設業課</p>

<p>土地・住宅・都市再生・観光(7)</p>	<p>市街地再開発事業における非公募特定建築者の範囲拡大【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>市街地再開発事業において特定建築者を決定する場合には、国・地方公共団体、地方住宅供給公社、日本勤労者住宅協会等を除いて公募によることとされている。</p>
<p>要望内容</p>	<p>公募によらないで決定できる特定建築者の範囲に「組合総会で承認された者」を加えるべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>特定建築者の「建築計画」及び管理処分に関する計画は、事業計画及び権利変換計画に適合することが求められるため、特定建築者の公募は、通常は権利変換計画認可後の手続きとして運用されている。 しかし、市街地再開発事業は、権利変換の前後で連続性を有しており、事業協力者としての選定を受けた民間事業者は、事業終了時までを視野に入れて活動を行う。権利変換計画認可後に、再び特定建築者の選定を行うことを求める本規定は、再開発契約の実態に即しておらず、事業の効率的な執行を妨げている。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>都市再開発法第99条の3 都市再開発法施行令第40条の2</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省都市・地域整備局市街地整備課 国土交通省住宅局市街地建築課</p>

<p>土地・住宅・都市再生・観光(8)</p>	<p>特定業務代行者と保留床取得者公募のあり方の見直し【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>市街地再開発事業において権利変換後に特定業務代行者を公募により選定した場合においても、都市再開発法第108条に基づいて、保留床取得者を公募している。</p>
<p>要望内容</p>	<p>特定業務代行者公募時にデベロッパーが業務代行者に含まれ、保留床価格の提示がされる場合は、特定業務代行者と保留床取得者を同時決定すべきである。また、特定業務代行者選定期間と権利変換認可申請期間が近い場合(例えば1年以内)も、同様の扱いを可能とすべきである。 あわせて、都市再開発法第108条に「特定業務代行者の公募が行われた場合は、この限りではない」という旨の但し書きをつけるなどの対応を行うべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>特定業務代行者に申込みにあたっては、グループとして組むデベロッパーに対する営業的判断を含め、様々なリスクとその程度を想定し、許容しうる限界の内容で応募しているのが現状である。後の都市再開発法第108条に基づく公募で別のデベロッパーが選定されると、特定業務代行者応募時の前提条件が崩れることになる。 また、一度、特定業務代行者の公募で競争をした結果があるにも関わらず、再び公募に応じることは、デベロッパーに負担を強いるとともに、先の結果が覆されるリスクを包含することになる。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>都市再開発法第108条</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省都市・地域整備局市街地整備課 国土交通省住宅局市街地建築課</p>

<p>土地・住宅・都市再生・観光(9)</p>	<p>都市計画法第37条の開発工事と建築工事同時進行に関する承認要件の緩和【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>都市計画法第37条において、基本的に開発工事の完了まで建築物の建築は行ってはならないとされている。開発工事を完了させて同法第36条により検査済み証を取得するか、もしくは同法第37条に定める「都道府県知事が認める場合」として擁壁等に対して建築物が構造的に影響し、後日建築物を建設することで危険が生じる場合に限られる「37条承認」を受けてからでなければ、建築工事に着手することができない。</p>
<p>要望内容</p>	<p>「37条承認」の要件を緩和し、市街地での再開発を行う事業においては理由付けや手続き無しで開発工事と建築工事を並行して進められるようにすべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>市街地での再開発的な開発事業においては、開発工事を建築工事と併せて施工すれば工期、コスト、安全性といった面で有利なことが多い。そういった場合に、特に大きな開発工事も無い代わりに「37条承認」を受けるための「擁壁等に対して建築物が構造的に影響する」といった理由も無いことが多く、その場合は開発工事を完了させてから建築確認、建築工事へと進めざるを得ない。開発工事と建築工事を切り離すことによる工期、コスト、手続き等のロス無くし、開発許可の運用の合理化を行うことが必要である。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>都市計画法第36条、第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</p>

<p>土地・住宅・都市再生・観光(10)</p>	<p>共同住宅建替事業における入居者のための宅建業法の緩和【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>共同住宅建替事業においては、従前からの入居者が住み続ける中で計画を進め、各種許認可の取得、建築確認、所有者の一時退去、工事着工といったスケジュールをたてていく。開発許可を要する計画の場合、開発工事を完了するかもしくは一定部分の開発工事後に都市計画法第37条建築承認を受けないと建築確認申請を認めない行政庁があり、この場合、所有者の一時退去の後、既存建物の解体工事と開発工事をしてから建築確認取得となる。</p>
<p>要望内容</p>	<p>建替事業に関しては、建築確認後でないと販売契約できない宅建業法上の制約をなくすべきである。または、従前からの所有者がまだ既存建物に入居している状態で、開発許可等全ての許認可及び建築確認までを取得できるよう、運用を弾力化すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>デベロッパーが所有者から従前資産を買い上げて事業主となって行う建替事業の場合、宅建業法により建築確認取得後でないと販売契約ができない為、所有者は土地を事業主に譲渡したまま建替後の物件の権利を入手せず一時退去することになる。一般的にはデベロッパーは従前入居者と何らかの約束をして従前資産を買い上げるが、建替後の物件の販売契約までの間、入居者は何の権利もない不安な状況となる。 また、一時退去後に必要な申請手続に時間を要するほど、所有者の仮住まい費用も増えることになる。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>宅建業法第36条</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省住宅局市街地建築課</p>

<p>土地・住宅・都市再生・観光(11)</p>	<p>区分所有法における決議要件の緩和</p>
<p>規制の現状</p>	<p>区分所有建物については、用途(居住用、商業用、オフィス用)に関係なく、管理組合総会の決議要件は一律以下の通りである。</p> <p>①普通決議(例:共用部分の軽微変更) ……区分所有者及び議決権の各過半数の賛成。但し、規約で別段の定めが可能。</p> <p>②特別決議(例:共用部分の重大変更【例:大規模修繕】、規約の変更) ……区分所有者及び議決権の各4分の3の賛成。原則、規約で別段の定めはできないが、「共用部分の重大変更」に限り、規約により、区分所有者の定数を過半数まで減ずることが可能。</p> <p>③特殊決議(建替決議) ……区分所有者及び議決権の各5分の4の賛成。規約で別段の定めはできない。</p>
<p>要望内容</p>	<p>建物の主要用途毎に、組合総会の決議要件を定めることとすべきである。例えば、居住用は現行のままとし、商業用・オフィス用については頭数要件を削除して議決権要件のみとすべきである。また、規約で別段の定めができる範囲を広げるべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>現行の建物区分所有法は、区分所有者が相当数存在し、且つ各区分所有者の持分割合(専有部分面積割合)が近似している分譲マンションを念頭に規定されており、決議要件においても例外ではない。</p> <p>一方、オフィス・商業用途の区分所有建物においては、1～2名程度の大オーナーが専有部分の大半を有し、多数の小オーナーが一部の専有部分を有しているケースも多いが、現行の制度においては、大規模改修工事を実施する際に「頭数要件」が充足されず、当該建物の経済的価値の大半を有している大オーナーの権利が制限されているケースも多々ある(例えば、商業ビルにおいて集客力を高めるために外壁や共用部の大規模改修工事を実施しようとした場合、費用拠出を嫌がる個人オーナーが4分の1以上存在すると大規模改修工事は実施できず、当該建物の大半を有する大オーナーに多大な不利益が生じる)。同様のことは、建物の建替についても該当する。</p> <p>特に上記不都合は、築数十年の老朽化したビルにおいて顕著であるうえ、このような区分所有ビルでは管理規約が存在しないことが多いため、立法化により解決を図る必要がある。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>建物区分所有法第17条、第39条、第62条</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>法務省民事局 国土交通省住宅総合整備課</p>

<p>土地・住宅・都市再生・観光(12)</p>	<p>定期借家制度の見直し</p>
<p>規制の現状</p>	<p>①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)。 ②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(借地借家法第38条第2項)。 ③床面積200㎡未満の居住用建物の借家人は、当該住居がやむを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(借地借家法第38条第5項)。</p>
<p>要望内容</p>	<p>①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。 ②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。 ③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>①既存の借家契約を定期借家に切替えることができないことが定期借家制度普及のネックとなっている。 ②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きを煩雑にするだけである。 ③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 借地借家法第38条第2項、第38条第5項</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>法務省民事局参事官室</p>

<p>土地・住宅・都市再生・観光(13)</p>	<p>国有地を取得する際の取得代金の納付方法の見直し【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>国有地を取得する際の取得代金は、現在、現金又は小切手以外の方法では納付できない。</p>
<p>要望内容</p>	<p>振込(口座振替)又は納付書での納付ができるようにすべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>現状では多額の現金を窓口(地方財務局)まで持参せざるを得ず、実務上、大きな危険が避けられない。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>歳入徴収官事務規程(昭和27年11月29日大蔵省令第141号)第17条 大正5年法律第10号第1条</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>財務省理財局</p>

<p>土地・住宅・都市再生・観光(14)</p>	<p>公道(市道)をまたぐ歩道橋又はトンネル等の設置の許可【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>公道をまたぐ、渡り廊下等の道路内の建築は、建築基準法により原則禁止されているが、例外規定として「公共用歩廊その他政令で定める建築物で特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上他の建築物の利便を妨げ、その他周囲の環境を害するおそれがないと認めて許可したもの」については建築が可能である。</p> <p>一部特定行政庁では工場間を連絡する公の道路の上空等に設ける渡り廊下等が道路の交通の緩和に寄与する場合には例外規定として許可されることとなっている。しかし、基準を満たしていないと判断され、事実上このような許可が下りていないケースがある。</p>
<p>要望内容</p>	<p>社員の安全確保等を目的とした工場間の通路として公道をまたぐ渡り廊下、歩道橋、地下道等を設置することを許可すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>地下道等の設置は、工場間移動における公道横断による社員の安全確保と事故防止、生產品の品質の確保等を図る上で、非常に重要である。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>建築基準法第44条</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省住宅局建築指導課</p>

<p>土地・住宅・都市再生・観光(15)</p>	<p>地域冷暖房等エネルギーの面的利用にかかるエネルギープラントの公園地下への設置許可【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>都市公園法では、地域冷暖房等エネルギー面的利用にかかるエネルギープラントの設置が不可能となっている。</p>
<p>要望内容</p>	<p>公園地下における地域冷暖房等エネルギー面的利用にかかるエネルギープラントの設置を認めるべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>地域冷暖房等エネルギー面的利用の促進は、「京都議定書目標達成計画」の温室効果ガスの排出削減対策・施策において、「複数の施設・建物への効率的なエネルギーの供給、施設・建物間でのエネルギーの融通、未利用エネルギーの活用等エネルギーの効率的な面的利用は、地域における大きな省CO²効果を期待し得ることから、地域の特性、推進主体、実現可能性等を考慮しつつ、環境性に優れた地域冷暖房等の積極的な導入・普及を図る」と記載されており、今後の普及が期待される。</p> <p>また地域冷暖房施設は、都市計画法第11条第3項においてその他の供給施設として都市施設に位置づけられており、「都市計画運用指針」において、必要に応じ都市計画に定めることが望ましいとされている。</p> <p>ところが実際、都市部において面的利用が期待される地域の約7割以上は、新規の都市開発ではなく、既成市街地であり、プラントスペース確保の困難さが、課題として残る。</p> <p>そこで公園地下スペースを地域冷暖房施設の設置場所として有効活用することにより、既成市街地におけるエネルギーの面的利用を促進できるものと考え、公園内の占有物件を規程する都市公園法第7条第7号及び都市公園法施行令第12条において本施設は対象とされていない。</p> <p>一方、同令第12条2の2では、「国土交通省令で定める水道施設、下水道施設、河川管理施設および変電所で地下に設けられるもの」は占有可とされている。</p> <p>地域冷暖房施設の設置は実績も多く、変電所と同様に地下への設置が可能であり、かつ熱供給事業法のもと経済産業大臣の事業許可を受け、技術上の安全性を担保された事業であり、変電所と安全レベルも遜色ないものと考えられる。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>都市公園法第6、第7条 都市公園法施行令第12～16条 都市計画法第11条、都市計画運用指針</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</p>

<p>土地・住宅・都市再生・観光(16)</p>	<p>圧縮天然ガス自動車燃料充てん設備の蓄ガス量上限の拡大</p>
<p>規制の現状</p>	<p>圧縮天然ガスの貯蔵可能な数量の上限は、第2種中高層住居地域・第1種住居地域・第2種住居地域・準住居地域においては350Nm³、近隣商業地域・商業地域においては700Nm³である。</p> <p>圧縮天然ガススタンドについては、高圧ガス保安法において他の高圧ガス設備に比べて、追加の安全対策(受入配管、圧縮機出口、蓄ガス器出口、ディスプレイ等への緊急遮断弁の設置、感震装置や障壁、防火塀の設置等)が規定されている。</p>
<p>要望内容</p>	<p>圧縮天然ガススタンドに関して、高圧ガス保安法に規定されている安全対策に加え、当該の蓄ガス器を部分的に障壁等で囲う等の処置を施した場合に蓄ガス量の上限拡大を認めるべきである。</p> <p>具体的には住居地域、商業地域における蓄ガス量の上限を最低1,700Nm³まで拡大すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>圧縮天然ガス自動車は、運輸部門におけるNOx低減、PM削減による都市内環境保全に加え、CO₂排出量削減による地球環境保全に資することができる自動車としてすでに3万台を越えて普及が進み、より一層の普及が期待される。しかし、燃料供給インフラである天然ガススタンドの設備規模に対して、特に普及効果の高い都市部では、蓄ガス量の制限(住居地域では350Nm³、商業地域では700Nm³)により、実用に即した、規模の利便性の高い天然ガススタンドの建設が困難となっている。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>建築基準法第48条第1～第10項 別表第2(と)項第4号、(り)項第4号、(ぬ)項第2号 建築基準法施行令第116条、第130条の9</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省住宅局</p>

<p>土地・住宅・都市再生・観光(17)</p>	<p>既存住宅の査定基準の策定【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>既存住宅流通市場の活性化が望まれているが、不動産の仲介業者では、(財)不動産近代化センターの価格査定マニュアルをベースに物件の査定を実施することが一般的だが、そのマニュアルの中に定められている建物の品質や性能に対する評価項目は多くない。 その結果、既存住宅の新築時及び維持管理情報蓄積・開示が進まず、既存住宅の性能評価では実査中心にならざるを得ず、購入者はかなりのリスクをふまえた上で購入せざるを得ない状況にある。</p>
<p>要望内容</p>	<p>既存住宅の査定項目を明確化し、その評価方法までのガイドラインを示すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>中古住宅を安心して購入する市場を形成するためには適切な情報開示が必須だが、現在は市場が未成熟であり情報開示が十分に進んでいない。 優良ストックは末永く活用され、不良ストックは更新されるという市場原理を機能させるためにも、情報開示による適切な評価は、市場活性化には不可欠である。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>日本住宅性能評価基準(平成18年国土交通省告示第1129号)</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省住宅局住宅生産課</p>

<p>土地・住宅・都市再生・観光(18)</p>	<p>市街化調整区域における物流施設の開発許可のあり方に関する見直し【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>①倉庫事業者が市街化調整区域に物流施設を開発する場合、都道府県の許可が必要である。自治体によっては倉庫事業者の物流施設開発を一律不許可としている。 ②物流総合効率化法における総合効率化計画の認定を受けた物流施設については、開発許可を「配慮する」こととされている。</p>
<p>要望内容</p>	<p>市街化調整区域における倉庫業者についての物流施設の開発許可のあり方に関して再検討すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>①倉庫業は、重要物資の保管・備蓄並びに海陸運送の連絡調整機能等を通じて、あらゆる産業と国民生活の基盤を培う公共性の高い役割を果たしている。 ②一方、倉庫業は、事業の性格から、用地取得と倉庫建設に多額の投資を必要とし、投下資本の回収に長期間を要するきわめて収益性の低い事業である。 ③市街化調整区域における開発許可が不要になれば、高速道路のIC周辺等への物流拠点の集約化が促進され、物流の効率化が進む。 ④これらにより、物流コストの低減や環境負荷の低減並びに地域雇用の創出が推進される。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>都市計画法第29条、第34条 都市計画法施行令第21条等</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・観光(19)</p>	<p>薬液注入工事に伴う水質調査のあり方の見直し【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>都市土木工事等の補助工法として用いられる薬液注入工法については、「薬液注入工法による建設工事の施工に関する暫定指針」(昭和49年7月10日付通達)の中で使用薬剤の制限と施工後6ヵ月の水質観測が義務付けられている。</p> <p>【採水回数】</p> <p>工事着手前 1回 工事 中 毎日1回以上 工事終了後 (2週間を経過するまで) 毎日1回以上 工事終了後 (2週間経過後半年を経過するまで) 月2回以上</p> <p>【検査項目】</p> <p>薬剤に有機物を含まないもの:水素イオン濃度(pH) 薬剤に有機物を含むもの:水素イオン濃度(pH)、過マンガン酸カリウム消費量</p>
<p>要望内容</p>	<p>薬液注入工事に伴う水質調査の期間、頻度などにつき、周辺環境条件に応じた合理的なあり方を検討すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>[社会的な影響]</p> <p>全国的に年間約8,000件の薬液注入工事が、実施されており、16,000本の観測井戸が必要となる。この設置および撤去工事は、路上工事縮減目標が掲げられている中で、増加要因のひとつとなっている。</p> <p>また、薬液注入工事完了から6ヵ月間の長期にわたり、観測を継続する必要があり、これにより請負契約期間を長くする、または別途委託工事を契約するなど、経済的にも大きな負担となっている。</p> <p>[測定結果の実態]</p> <p>過去の事例で、過去3年間の水質調査データでもpHが基準値を一度も超えなかった例がある。</p> <p>6ヵ月間の測定期間中pHに大きな変動は無かった。(注入前のpHに対して±0.5以内)</p> <p>[注入工法の進歩]</p> <p>指針制定後、注入方式が改良されて限定された範囲で高い改良効果が得られるようになり、指針制定前と比較して、注入想定範囲外への逸散が減少した。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>薬液注入工法による建設工事の施工に関する暫定指針(昭和49年7月10日付通達)</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省大臣官房技術調査課</p>

<p>土地・住宅・都市再生・観光(20)</p>	<p>羽田空港の発着枠有効活用による早期24時間化・国際化【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>①羽田空港はすでに24時間化されていることになっているが、深夜早朝時間帯は発着回数や使用機材が制限されており、現実的には24時間運用とはいえない状況にある。また、再拡張工事中は00:40～03:40の間、全滑走路が閉鎖される予定である。 ②現在羽田空港では定期国際便の発着が認められておらず、例外として国際線チャーター便の運航が認められている(羽田-金浦便については、実質的には「定期便」であるが、チャーター便の枠内として例外的に運航することが認められている)。</p>
<p>要望内容</p>	<p>以下の方策により全時間帯において発着枠を捻出することで、羽田空港の実質的な24時間化を図り、昼間時間帯も含めて全時間帯で国際定期便の運航を可能とすべきである。 ①深夜早朝時間帯における発着回数制限を緩和するとともに、特定時間帯の発着枠のフル活用を通じて昼間時間帯発着枠数に近づける。また、再拡張工事による滑走路使用不可時間帯の短縮を可能な限り図る。 ②公用機等用発着枠等を柔軟に運用することにより、昼間時間帯発着枠を実質的に増加させる。</p>
<p>要望理由</p>	<p>①羽田空港の早期24時間化・国際化と国際航空政策見直しは緊急課題 わが国の空港整備、とりわけ現在旺盛な需要がある首都圏空港の国際化の遅れ、ならびに国際航空自由化政策の遅れは、首都圏を発着する国際線便がアジアの中で国境を超えた地域化や共通市場の形成から取り残されることを意味し、場合によってはこれにより、わが国に拠点をおく企業がアジア域内の人流・物流網から取り残される可能性がある。これを防ぎ、ひいてはわが国国際競争力の維持・強化を図るために、首都圏の空をアジア・世界に開き、人・物の流れを促進する必要がある。そのためには、各国と互恵の立場で国際航空自由化を段階的に実施していくことが必要である。 ②アジアゲートウェイ構想の早期実現 ア. 人流・物流ビッグバン実現 現在、安倍内閣を中心に策定中の「アジアゲートウェイ構想」の重点政策第1項目は「利用者の視点に立った航空・港湾・物流改革」を柱とした「人流・物流ビッグバン」である。羽田空港の早期24時間化・国際化に加え、人流における出入国審査、物流における輸出入通関制度の見直し、原産地証明に関わる制度・手続きの弾力化等、空港インフラのハード・ソフト両面での整備において、アジア諸国との格差を縮め「アジアゲートウェイ構想」の早期実現に努力する必要がある。 イ. 日本の国際金融センター化等の推進 「アジアゲートウェイ構想」では、わが国とりわけ東京を国際金融センター化する政策を検討しているが、東京をニューヨークやロンドンと並ぶ金融センターにするためには、朝9時はもちろん24時間会議が可能な体制を構築する必要がある。このためには、羽田空港の早期24時間化・国際化が必要である。 また、観光立国をめざすわが国にとって、同空港の早期24時間化・国際化実現は他の国内空港と組み合わせることで旅行のバリエーションを増やすことになり、訪日外国人観光客のさらなる誘致が可能となる。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>行政指導</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>