

規制改革ホットライン処理方針
(令和3年3月9日から令和3年12月2日までの回答)

スタートアップ・イノベーションワーキング・グループ関連

提 案 事 項	所管省庁 回 答	区分(案) (注)	別添の該当 ページ
電波オークションの導入について。	その他		3
アマチュア無線局免許状の包括免許化について	対応不可		4
測量法第55条の13の廃止	対応不可		6
船荷証券のデジタル化	検討を予定		7
電波オークション規制改革	その他		8
老朽マンション建替え決議の要件の緩和	検討を予定		9
建設業における技術者の配置要件の緩和	ア)イ):検討を 予定 ウ):対応不可		10
キャッシュレス支払い手段による給与支払いについて	検討に着手		12
電動スクーターの規制緩和	【警察庁】 検討に着手 【総務省】 対応不可		13
海外製無線機器の国内使用について	対応不可		14

(注)

	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

規制改革ホットライン処理方針
(令和4年1月14日から令和4年2月2日までの回答)

スタートアップ・イノベーションワーキング・グループ関連

提 案 事 項	所管省庁 回 答	区分(案) (注)	別添の該当 ページ
交通関連データの集積に向けた共通フォーマットの活用	検討を予定		15

(注)

	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

提案内容に関する所管省庁の回答

スタートアップ・イノベーションWG関連

番号:1

所管省庁への検討要請日	2年11月24日	回答取りまとめ日	2年12月16日
-------------	----------	----------	----------

提案事項	電波オークションの導入について。
具体的内容	民放各社は広告収入他不動産賃貸収入を得ており、売上高は非常に大きい。売上原価になるのは低価な電波利用料と人件費が主であり競争原理が働いておらず独自性に欠ける寡占市場。電波使用料にオークションを導入して業種参入を容易にすると同時に競争原理を働かせて横並びの番組構成を是正すべきものと考えます。
提案理由	電波使用料をオークションによって実質引き上げと同時に、他業態からの新規参入による硬直した業界の流動化。新規テレビ局設立のための起業及び本格的設備投資の呼び込み。多チャンネル化も考慮に入れた場合、ニュース等の視点の多角化。視聴者の検証の時宜を確保に繋がる。またオークションによって競争原理が働き、多チャンネル化した場合でも電波使用料が高騰した場合でも、国の収入は上がる。また、多チャンネル化、他業態からの新規参入も考慮して、放送業者に免許に加えて、従業員に放送業に従事するに最低限守るべき要件を遵守するよう資格試験の導入をすべきと考えます。社会的効果としては、話題さえあれば検証なく報道したものの勝ちの風潮から、話題の報道とその検証(意見・論証)とは別と切り離すことが出来ること。資格保有者による責任ある論証を行わせることによる無責任な言いっぱなしの報道という名のゴシップメーカーから、真のニュースソースとして放送業者を変革させることに意味があると思います。我々国民は、感染症の専門家ではない者の無責任な発言の垂れ流し、拳証責任を反対にして無責任な論陣を張る放送局の自浄能力の無さ。監督官庁の指導力の甘さに辟易としています。
提案主体	個人

	所管省庁	総務省
制度の現状	テレビ局の免許については、電波法第6条第8項に基づき、申請受付の公示を実施することになっており、希望する者は、申請を行うことが可能となっています。また、放送法第3条において、放送による表現の自由を確保する観点から放送番組編集の自由を規定しており、放送番組は、放送事業者が自主自律の下、自らの責任において編集するものとなっています。	
該当法令等	電波法第6条第8項 放送法第3条	
対応の分類	その他	
対応の概要	電波オークションについては、導入している諸外国の最新動向を注視し、引き続き検討します。	

区分(案)	
-------	--

提案内容に関する所管省庁の回答

スタートアップ・イノベーションWG関連

番号:2

所管省庁への検討要請日	2年11月24日	回答取りまとめ日	2年12月16日
-------------	----------	----------	----------

提案事項	アマチュア無線局免許状の包括免許化について
具体的内容	アマチュア無線局免許状の送信出力が50Wを超えて移動運用もしたい場合、50W以下移動局免許状と50W超え固定局免許状が必要であり、申請者および審査者の手間がかかっており、趣味の手続きとしては煩雑である。また、無線機の機種を変更するだけでも、その都度届出が必要となり無線技術を追求める趣味の普及阻害要因ともなっている。諸外国では従事者免許証の範囲内であれば自由に操作できる包括免許制度が一般的である。現在の免許状制度で、真面目に変更の届出をする局がいる一方、変更の手続きをしていない局もいると想定される。 以上の事より、包括免許化を提案する。
提案理由	アマチュア無線局は、電波法施行規則により金銭上の利益のためでなく、専ら個人的な無線技術の興味によって自己訓練、通信及び技術的研究の業務を行う無線局と定義されています。日本におけるアマチュア無線従事者免許証の保有者は約350万人、うち免許状(コールサイン)を保有する局数が約40万局、うちアマチュア無線連盟に加入して局が約5万局であります。無線局を運用するには無線従事者免許証を保有し、その資格の操作範囲の中で電波法に適合した設備を申請し免許状を取得する必要があります。 その免許状ですが日本では総務省の規制が厳しく50W以下で運用であれば自宅、移動先を含んで移動局の申請一つで良いのですが、50Wを超える場合は常時設置箇所のみでの運用でしか認められず移動局とは別の免許状を得る必要があります。 諸外国では、このような固定局と移動局で免許を分ける事はほとんど無く、無線従事者免許証の操作範囲での運用を認める包括免許状制度となっております。 また、日本の免許状制度は無線機の機種を変えるとその都度申請が必要となり、申請者側も審査側も煩雑で非合理的な制度となっており、その煩雑さから、科学技術を探求するために良いと思われるアマチュア無線から離れる方もいます。諸外国と同じように、一つの申請で固定・移動の運用が可能な包括免許制度を導入していただくよう要望します。 移動局の出力は50Wに制限されておりますが、諸外国では100W~2,000Wであり、ごく一部の国を除き、厳しい国でも100Wであります。包括免許内の移動局においての出力を100Wに緩和していただくよう要望します。
提案主体	個人

	所管省庁	総務省
制度の現状	<p>電波を利用するためには、無線設備などを備えた無線局を開設することが必要となります。無線局を開設するためには、総務大臣の免許を受けることが必要です(電波法第4条第1項)。また、アマチュア無線局を開設するためには、アマチュア無線局を操作できる無線従事者資格が必要です(法第39条の13)。総務大臣は、申請者から提出された申請書等が、工事設計が電波法令に定める技術基準に適合していること、周波数の割当てが可能であること、総務省令で定める無線局の開設の根本的基準に合致すること等のいずれにも適合しているかどうかを審査し(法第7条第1項)、また、当該無線設備等が工事設計等に合致しているか検査を行うこととなっています(法第10条。適合表示無線設備のみを使用してアマチュア局を開設する等の場合には、無線局の検査等の手続きが簡略化されます。)。このため、無線設備を把握することなく、無線従事者資格に応じた無線局の開設・運用を認めることはできません。</p> <p>移動しない無線局は無線設備の設置場所、移動する無線局は移動範囲を申請することとなり(法第6条)、総務大臣は、当該申請が、工事設計が電波法令に定める技術基準に適合していること、周波数の割当てが可能であること、総務省令で定める無線局の開設の根本的基準に合致すること等のいずれにも適合していることを審査することとなっています(法第7条第1項)。また、移動するアマチュア無線局の無線設備は、空中線電力が50ワット以下のものであることとされています(無線局(基幹放送局を除く。))の開設の根本的基準第6条の2第2号)。このため、移動する無線局(移動局)と移動しない無線局(固定局)を1つの局として扱うことはできず、また移動する無線局が空中線電力50ワットを超えることはできません。</p>	
該当法令等	電波法第4条等 無線局(基幹放送局を除く。)の開設の根本的基準第6条の2第2号	
対応の分類	対応不可	
対応の概要	<p>電波は有限稀少な資源であり、電波法は、そのような性質を持つ電波の公平且つ能率的な利用を確保することによって公共の福祉を増進することを目的としており、その達成のため免許制度を採用しています。したがって、無線局を操作する者については、その能力を担保するため無線従事者免許が必要であるとともに、無線局については、無線設備等が基準を満たしているかを担保するため無線局免許を必要としています。</p> <p>無線局を免許するに当たっては、当該無線局が発射する電波によって重要無線通信など他の無線局に妨害を与え国民の生命・財産に被害を与えないように、工事設計が電波法令に定める技術基準に適合していること、周波数の割当てが可能であること、総務省令で定める無線局の開設の根本的基準に合致すること等のいずれにも適合すること、無線設備等が工事設計等に合致することが必要です。</p> <p>要望のような無線設備を把握せず無線従事者免許に応じた包括的な免許制度を導入した場合、上記に適合、合致していることを担保する手段が失われることとなります。したがって、電波の有効な利用及び公共の秩序維持の観点から、本件要望は対応が困難です。</p> <p>移動しない(固定する)無線局は、比較的大きな空中線電力のものが想定され、その設置場所を把握することにより、重要無線通信など他の無線局に混信を与えたり、テレビ受信等の電子機器や電気機器の誤動作などの影響を与えるといった障害が生じた際には、速やかに発信源を把握することにつながりますが、一方、移動する無線局は、空中線電力が小さいものが想定されており、50ワットを超えるような空中線電力の大きなアマチュア無線局を認めた場合に、重要無線など他の無線局に混信を与える等といった障害の発信源となっても無線局の特定が困難となることが想定されるとともに、アマチュア無線局が使用する周波数帯は、アマチュア無線局のほか空中線電力の小さい無線局(特定小電力無線局)などと周波数を共用して電波を利用していることから共用できる無線局を減らすこととなります。</p> <p>また、電波法令では、人体への影響を防止する観点から、無線設備から発射される電波の強さが基準値を超える場所には取扱者以外が容易に出入りすることができないように安全施設を設けることを義務づけておりますが、移動する無線局については空中線電力が比較的小さいものが多いこと等を踏まえ、この対象外となっております。</p> <p>これらのこと等から、電波監理上、移動する無線局と移動しない無線局を同じ扱いとすることはできず、また、移動するアマチュア無線局の空中線電力を増力することは困難です。</p> <p>重要無線通信:電気通信業務、放送の業務、人命若しくは財産の保護又は治安の維持、気象業務、電気事業、鉄道事業関係の無線通信</p>	

区分(案)	
-------	--

提案内容に関する所管省庁の回答

スタートアップ・イノベーションWG関連

番号:3

	所管省庁への検討要請日	2年12月4日	回答取りまとめ日	3年1月14日
--	-------------	---------	----------	---------

提案事項	測量法第55条の13の廃止
具体的内容	「測量業者は、その営業所ごとに測量士を一人以上置かなければならない。」との規定は、GISやドローン等を用いて測量する昨今の状況にあっては意味をなさない規定であり、廃止すべきである。代わりに、事業規模等に応じて、測量士の人数を規定すれば十分に事足りると考えられ、測量の実態にあった規定に変更すべきである。
提案理由	この規定があるために、営業所の大小事業規模に関わらず、営業所ごとに最低1名の測量士を配置せざるをえず、非効率な営業を強いられている。 特に、東京、大阪等の大都市圏においては、都府県をまたがって業務に従事することが非常に多く、営業所ごとに測量士を配置することに意味を見出せない。 第55条の13が廃止されれば、機動的な事業展開を図ることができる。 測量法上の届け出事項も簡素になることは確実である。
提案主体	株式会社日本インシーク

	所管省庁	国土交通省
制度の現状	測量業登録においては、測量業者としての営業能力(測量業を営む能力)を担保することを目的に、営業所(測量の請負契約を締結する事務所)ごとに測量士を置くことを求めています。	
該当法令等	測量法第55条の13	
対応の分類	対応不可	
対応の概要	測量業登録においては、測量業者としての営業能力(測量業を営む能力)を担保することを目的に、営業所(測量の請負契約を締結する事務所)ごとに測量士を置くことを求めているところであり、GISやドローン等を用いて測量する昨今の状況にあっても必要な規定と認識しています。 なお、多様な働き方が推進されている今般の現状に鑑み、測量業の測量士については、フレックスや時差出勤等の働き方を可能としています。	

区分(案)	
-------	--

提案内容に関する所管省庁の回答

スタートアップ・イノベーションWG関連

番号:4

所管省庁への検討要請日	2年12月4日	回答取りまとめ日	3年1月14日
-------------	---------	----------	---------

提案事項	船荷証券のデジタル化
具体的内容	船荷証券に関して、電磁的方法による提供も認めることで、e-BLも利用可能とすべきである。 なお、e-BLの普及による手続の迅速化・円滑化は、船荷証券が流通する関係国すべてがe-BLに法的保護を与えなければ関係者は安全に利用できず、日本のみが法整備を行ってもこれに対応できないため、国際的な動向に歩調を合わせることも重要である。
提案理由	貿易関連書類の中には、法令上、関係者間の取扱い等が紙媒体でしか認められていないものも多い。そのため各社では、紙媒体による情報の伝達・管理・保管、紙媒体で受領した情報の社内システムへの再入力等に多大な労力と時間を要している。特にコロナの影響下では、紙媒体のやり取りがテレワーク拡大の妨げとなるとともに、外出制限等の影響で、紙媒体の情報を各種システムに入力する作業が遅れ、それが港湾における貨物の滞留の一因となっている。 なかでも船荷証券については、貨物の移動手段の高速化により、紙媒体の船荷証券より貨物の方が先に目的地に到着してしまう等、貿易実務に支障が発生している。しかし、商法においては紙媒体の船荷証券が前提とされており、電子船荷証券(e-BL)には有価証券としての法的裏付けがないため、当事者が契約で定めることで有価証券と同様の取り扱いをしているが、当事者の外に対してその効力が及ばない。 要望が実現した場合の効果について、紙の船荷証券はe-BL処理の3倍のコストがかかることから、e-BLを50%採用した場合、コンテナ海運業界は年間40億ドル以上のコスト削減が可能との試算がある(DCSA、Digital Container Shipping Association、2019年に設立された非営利組織)。また、コロナ禍での船荷証券の電子化は、輸出入・港湾諸手続の簡素化と迅速化を通して、世界貿易の拡大に寄与することが期待される。
提案主体	(一社)日本経済団体連合会

	所管省庁	法務省
制度の現状	商法第757条において、船長当は荷送人等の請求により、有価証券である船荷証券を交付しなければならないこととされていますが、船荷証券を電磁的方法により提供することは許容されていません。	
該当法令等	商法第757条、第762条	
対応の分類	検討を予定	
対応の概要	有価証券である船荷証券は、貿易など国際的な取引の場面で利用されるものである以上、我が国だけが電磁的方法によってその交付等を制度上認めても、諸外国が同様の制度を有しない限り、実際の利用は困難ですが、現時点では諸外国の立法が進んでいない状況にあります。 このため、電磁的方法による海上運送状(商法第770条第3項)や契約に基づく船荷証券の権利内容の電磁的取扱いといった現在の実務慣行では対応できないとする関係者のニーズや、国際的な動向を注視し、関係省庁や関係団体とも連携して、検討して参りたいと考えています。 まずは、船荷証券のデジタル化に関する具体的なニーズを把握する必要があるため、関係省庁及び関係団体と連携して、早急に関係者の具体的ニーズの把握に努めたいと考えています。また、その過程で必要に応じて海外法制の調査等の基礎調査をした上で、これらの結果を踏まえ、制度の見直しに関する具体的な論点の整理に着手することとしたいと考えています。	

区分(案)	
-------	--

提案内容に関する所管省庁の回答

スタートアップ・イノベーションWG関連

番号:5

	所管省庁への検討要請日	2年12月18日	回答取りまとめ日	3年1月27日
--	-------------	----------	----------	---------

提案事項	電波オークション規制改革
具体的内容	周波数帯域の利用免許を競売で電気通信事業者に売却して事業を行わせるものである。有限な公共財である電波を有効利用するための手法である。
提案理由	本来、国民の共有財産である電波を独占的に利用し、反日的な報道などが常態化しているオールドメディアを改革し、電波を次世代通信などの利用するため。
提案主体	個人

	所管省庁	総務省
制度の現状	電波法第4条により、無線局を開設しようとする者は総務大臣の免許を受けなければならないとされています。	
該当法令等	電波法第4条	
対応の分類	その他	
対応の概要	電波オークションについては、導入している諸外国の最新動向を注視し、引き続き検討します。	

区分(案)	
-------	--

提案内容に関する所管省庁の回答

スタートアップ・イノベーションWG関連

番号:6

	所管省庁への検討要請日	3年1月27日	回答取りまとめ日	3年2月18日
--	-------------	---------	----------	---------

提案事項	老朽マンション建替え決議の要件の緩和
具体的内容	区分所有法における老朽マンションの建替え決議の成立要件の緩和
提案理由	老朽マンションの再生が進まなければ、安全・安心な居住環境が確保されないばかりか、周辺地域の防災にも影響を及ぼす。しかし、「建替え決議」の成立には、区分所有者および議決権の各5分の4が必要であり、高いハードルになっている。このため、成立要件を緩和すべきである。
提案主体	日本商工会議所

	所管省庁	法務省
制度の現状	現行の建物の区分所有等に関する法律は、建替え決議について区分所有者及び議決権の各5分の4以上の賛成を要件としています。	
該当法令等	建物の区分所有等に関する法律第62条第1項	
対応の分類	検討を予定	
対応の概要	建替え決議の在り方を含む老朽化マンションの再生を円滑化する方策については、規制改革実施計画(令和2年7月17日閣議決定)を踏まえ、関係省庁と連携して検討してまいります。	

区分(案)	
-------	--

提案内容に関する所管省庁の回答

スタートアップ・イノベーションWG関連

番号:7

所管省庁への検討要請日	3年1月27日	回答取りまとめ日	3年2月18日
-------------	---------	----------	---------

提案事項	建設業における技術者の配置要件の緩和
具体的内容	ア.専任技術者の配置要件の緩和 イ.監理技術者の配置要件の緩和 ウ.主任技術者の配置要件の緩和
提案理由	<p>(ア.専任技術者の配置要件の緩和) 建設工事に関する請負契約の適正な締結、履行を確保するためには、許可を受けようとする建設工事についての専門的知識が必要となる。また、見積、入札、請負契約締結等の建設業に関する営業は、各営業所で行われることから、営業所ごとに許可を受けようとする建設業に関して、一定の資格または経験を有した専任技術者を設置しなければならない。更に、建設業法では、専任技術者は「営業所ごとに専任の者を設置」することとされているため、その営業所に常勤していることが必要である。一方で、建設業界における技術者不足が深刻化するなか、限られた人材を効果的に活用することが求められている。このため、ICTを活用することで、常勤として営業所で勤務する場合と同程度の勤務環境を担保できる場合については、専任技術者の現場配置を可能とするべきである。</p> <p>(イ.監理技術者の配置要件の緩和) 建設業法では、発注者から直接請け負った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の合計が4,000万円(建築一式工事の場合は、6,000万円)以上となる場合には、工事現場における建設工事の施工の技術上の管理をつかさどる者として、監理技術者を設置し、建設工事の適正な施工を確保することとしている。改正建設業法が施行された10月1日以降、監理技術者は、「監理技術者補佐」を専任させた場合について、二つの現場兼務が可能となったが、年間を通じて工事を多く受注する事業者にとっては、引き続き人材の確保が困難となっている。このため、ICTの活用によって、常駐の場合と同程度の施工管理が担保できる場合については、監理技術者が兼務できる工事現場数の上限を更に緩和するべきである。</p> <p>(ウ.主任技術者の配置要件の緩和) 建設業法では、建設業の許可を受けた事業者が建設工事を施工する場合には、元請・下請、請負金額に係わらず工事現場における工事の施工の技術上の管理をつかさどる者として、主任技術者を配置しなければならない。一方で、建設業許可を取得していない事業者が行う小規模工事(請負代金の額が500万円未満)の場合は、主任技術者の配置は求められていない。このため、建設業の許可を受けた事業者においても、建設業許可を取得していない事業者が請負可能な500万円未満の工事に関しては、主任技術者の配置要件を撤廃すべきである。</p>
提案主体	日本商工会議所

	所管省庁	国土交通省
制度の現状	<p>ア)について 建設業法においては、建設工事の請負契約の適正化を図り、発注者を保護することを目的に、請負契約締結の拠点となる営業所毎に専任の技術者を置くことを求めています。 また、当該営業所において請負契約が締結された建設工事であって、工事現場と営業所が近接し、当該営業所との間で常時連絡をとりうる体制にあるものについては、営業所専任技術者が当該建設工事の現場における主任技術者等を兼務することも可能としています。 営業所専任技術者については、本年4月に通知を發出し、業務時間内において常時連絡を取ることができるなど、本店や営業所等で職務に従事している場合と同等の業務を遂行できる環境にある場合には、テレワークにより職務を行うことを可能としたところです。</p> <p>イ)について 公共性のある施設等に関する重要な建設工事については、適正な施工をより厳格に確保するため、監理技術者の専任配置を求めているところですが、昨年の建設業法改正により、生産性の向上を図るため、監理技術者の専任配置要件を合理化し、監理技術者補佐を工事現場毎に専任で配置した場合、監理技術者の兼務を可能(当面2現場)としたところです。</p> <p>ウ)について 建設業の許可を受けて建設業を営む者は、その請け負った工事を施工するときは、主任技術者を置かなければならない。一方、建設業の許可を受けずに政令で定める軽微な建設工事のみを請け負う者については、主任技術者を置くことは求められていない。</p>	
該当法令等	建設業法第3条第1項、第26条第1項 建設業法施行令第1条の2	
対応の分類	ア)イ):検討を予定ウ):対応不可	
対応の概要	<p>ア)について 営業所専任技術者や建設工事の現場における主任技術者等が担う役割に留意しながら、ICT技術の進展も踏まえ、業界とも連携して、テレワークの導入による業務の効率化について、検討してまいります。</p> <p>イ)について 今後、兼務活用現場の実態やICT技術の活用方策等について調査・検証し(令和3年度予算要求中)、安全や品質を確保した上での拡充のあり方について検討してまいります。</p> <p>ウ)について 建設業者として許可を受けている以上、建設工事の注文者は、許可を得ているという状況に信頼を寄せて取引を行っており、許可業者に相応しい適正な施工がなされることを期待している。建設工事の適正な施工には、その工事現場における技術上の管理をつかさどる技術者が必要であり、主任技術者の資格の要件は、許可を受けている建設業者が置くべき技術者の最低限の水準として定めていることを踏まえると、許可を受けている業種については、政令で定める軽微な工事を請け負う場合であっても主任技術者の配置が必要であると考えています。</p>	

区分(案)	
-------	--

提案内容に関する所管省庁の回答

スタートアップ・イノベーションWG関連

番号:8

所管省庁への検討要請日	令和2年11月6日	回答取りまとめ日	令和3年6月16日
-------------	-----------	----------	-----------

提案事項	キャッシュレス支払い手段による給与支払いについて
具体的内容	さらなるキャッシュレスの推進のために、現在、現金(例外的に口座振込)となっている給与振込に対して、新しい決済手段(電子マネーやプリペイドカード、バーコード等)への支払いを可能にしていきたい。
提案理由	現金を前提とした給与支払いが前提の法制となっており、例外として銀行振り込みも許容されているが、利便性や手数料コストの観点からキャッシュレス化推進の阻害要因になっている。 キャッシュのデジタル化による決済範囲の拡大 キャッシュレス化の推進による個人間送金の円滑化 新しいFintechビジネスの可能性
提案主体	(一社)日本フランチャイズチェーン協会

	所管省庁	内閣府金融庁厚生労働省
制度の現状	賃金の支払については、労働基準法第24条において通貨払の原則が定められています。 なお、労働基準法施行規則第7条の2において、通貨払原則の例外として、銀行口座と証券総合口座への振込が認められています。	
該当法令等	労働基準法第24条 労働基準法施行規則第7条の2	
対応の分類	検討に着手	
対応の概要	成長戦略フォローアップにおいて、「賃金の資金移動業者の口座への支払について、賃金の確実な支払等の労働者保護が図られるよう、資金移動業者が破綻した場合に十分な額が早期に労働者に支払われる保証制度等のスキームを構築しつつ、労使団体と協議の上、2020年度できるだけ早期の制度化を図る」とされており、2020/8/27の労働政策審議会労働条件分科会において、議論が開始されました。その後、2021/1/28、2/15、3/16、4/19の労働政策審議会においても、引き続き議論しています。	

区分(案)	
-------	--

提案内容に関する所管省庁の回答

スタートアップ・イノベーション班関連

番号:9

	所管省庁への検討要請日	令和3年3月4日	回答取りまとめ日	令和3年3月26日
--	-------------	----------	----------	-----------

提案事項	電動スクーターの規制緩和
具体的内容	電動スクーター等の100%アシスト可能な乗り物の公道での利用を許可してほしい。
提案理由	自転車並の速度であれば、公道を走行しても問題ないはず。にもかかわらず、公道での利用には、ナンバープレートなどの設置が義務付けられているため、利用までの手間から普及が進んでいない。シェアリングや混雑緩和など、多くの可能性があるため、出せる速度を法的に制限するなどして、自転車のように使用できるようにしてほしい。
提案主体	個人

	所管省庁	警察庁総務省国土交通省
制度の現状	<p>【警察庁】 「二輪の自動車又は原動機付自転車」は、当該車両の大きさ等に応じ、道路交通法(昭和35年法律第105号)上、自動車(大型特殊自動車、小型特殊自動車、大型自動二輪車若しくは普通自動二輪車)又は原動機付自転車に該当します。これらの自動車又は原動機付自転車を運転しようとする者は、当該車両の種類に応じた運転免許を受けなければならないとされています。 また、乗車用ヘルメットをかぶらないで大型自動二輪車、普通自動二輪車又は原動機付自転車を運転してはならないとされています。</p> <p>【総務省】 電動スクーターについては、地方税法上、当該車両が道路運送車両法における原動機付自転車に該当する場合には軽自動車税種別割が課されることとなり、当該車両の標識については、徴収の確保を期するため、各市町村条例により取り付けることとされています。</p> <p>【国土交通省】 道路運送車両の保安基準は、自動車及び原動機付自転車の安全・環境基準として、最低限の基準を定めたものです。保安基準においては、自動車等の大きさ、構造等によって種別を分類し、それぞれの分類について最高速度等の走行性能等に応じて基準を定めています。例えば最高速度20キロメートル毎時未満の二輪自動車又は原動機付自転車については、方向指示器の装備の基準等を適用しないこととしています。</p>	
該当法令等	<p>【警察庁】 道路交通法(昭和35年法律第105号)第71条の4第1項及び第2項、第84条第1項及び第2項並びに第85条第1項及び第2項</p> <p>【総務省】 地方税法(昭和25年7月31日 法律第226号)</p> <p>【国土交通省】 ○道路運送車両法(昭和26年6月1日法律第185号) ○道路運送車両の保安基準(昭和26年7月28日運輸省令第67号)</p>	
対応の分類	【警察庁】検討に着手【総務省】対応不可	
対応の概要	<p>【警察庁】 警察庁においては、昨年7月から開催している有識者検討会におきまして、電動キックボードをはじめとする多様な交通主体に係る交通ルール等の在り方について既存のルールの変更も視野に幅広く検討を進めているところです。 また、令和3年4月から、産業競争力強化法(平成25年法律第98号)の規定に基づき、一定の区域において、一定の要件を満たす電動キックボードについて運転時における乗車用ヘルメットの着用を任意(ただし、強く推奨)とするための規制の特例措置を設けることを予定しております。</p> <p>【総務省】 制度の現状に記載のとおり、当該車両が原動機付自転車に該当する場合には、徴収の確保を期するため、標識を取り付けることとされています。</p> <p>【国土交通省】 道路運送車両の保安基準は、最高速度20キロメートル毎時未満の原動機付自転車について、昨年9月に保安基準の改正を行い、番号灯(夜間にその後面に取り付けた市町村(特別区を含む。))の条例で付すべき旨を定めている標識の番号等を確認できるもの)の装備を不要としました。</p>	

区分(案)	
-------	--

提案内容に関する所管省庁の回答

スタートアップ・イノベーション班関連

番号: 10

所管省庁への検討要請日	令和3年3月24日	回答取りまとめ日	令和3年4月16日
-------------	-----------	----------	-----------

提案事項	海外製無線機器の国内使用について
具体的内容	海外製の無線機器を国内で使用する場合においては、特定無線設備の技術基準適合証明等に関する規則(昭和56年11月21日郵政省令第37号)に縛られており、改めて技術基準適合証明を取得しなければなりません。海外製の携帯電話、Bluetooth、Wi-Fi等の機器を輸入、販売、使用する際の障壁となっており、事実上二重承認となっている本規則の改変、撤廃を希望します。具体的には海外で取得された規格を国内でも認め、未届けで使用できることを希望します。
提案理由	海外製無線機器の国内使用については、特に規制改革が行き届いていないと感じる部分であり、ぜひこの機会に再考いただきたいところです。 海外の規格として、CE やFCCなどの規格取得をしているものの、技術基準適合証明(以下技適)を取得していないものは国内で使用することが出来ません。特定の無線帯域に限っても良いので、これらの規格を技適の代替と認めることで本問題は解決することを望みます。 現在実験のための特例承認という制度がありますが、そもそも特例で承認できるならば、普通に承認しても良いはずで、その意義については疑問を呈するところです。 無線における規制の意義については、大きく二つあると理解しています。一つは帯域外不要放射、もう一つはスプリアス放射です。海外の規格でも同等の測定をしている関係から、積極的に代替を採用すべきと考えます。 日本は人口が密集しているなどの特殊性を持ち出されるかもしれませんが、特に小電力においてはその影響は軽微と考えます。 本規制があることで海外製IoT機器の選択の幅が狭まり、国内での価格が高止まりするなどの弊害が発生しております。本規制を改変、撤廃することで、実験、教育用途に簡便に採用することが出来、国内科学技術の一層の振興が期待できます。
提案主体	個人

所管省庁	総務省
制度の現状	<p>日本のみならず、世界各国では、当該国内で利用できる無線機器について技術基準を定め、当該国の法律に基づき機器の適合性を証明し、その旨をマークによって表示することで、利用可能とするという制度を定めています。米国ではFCCマーク、欧州ではCEマークとなりますが、それぞれの国において、当該国の技術基準に適合することを確認するなど当該国の制度に従った手続を経て、表示等を行う必要があります。例えば、日本において技術基準適合性が証明され、それが他国の基準と一致した機器であったとしても、当該国の制度に基づき求められる手続や表示等を行わない限り、当該国で利用可能とはなりません。</p> <p>これは、無線通信に関する周波数の割当状況や求められる技術的な要件が各国ごとに異なることや通信妨害や混信等を防ぐため、他国の法制度に依存せずに、自国の規律を定め、管理を行うことが必要であるためです。</p> <p>なお、総務省では、先進的な海外製品の流通を促進するため、日本で技術基準が定められていない無線機器であっても、外国認証(FCC ID、CEマーク)があり、180日以内の短期間の実験等の目的に限りその使用を認める特例制度を設けていますが、これは、制度利用者が、用途、周波数その他の条件が本制度の対象範囲であることを届け出るという一定の管理の下、混信の危険を回避するための環境を確保した上で実施する特例措置として位置付けられているものです。</p>
該当法令等	<ul style="list-style-type: none"> 電波法 特定無線設備の技術基準適合証明等に関する規則
対応の分類	対応不可
対応の概要	制度の現状欄に記載のとおりです。

区分(案)	
-------	--

提案内容に関する所管省庁の回答

スタートアップ・イノベーションWG関連

番号:11

所管省庁への検討要請日	令和3年11月8日	回答取りまとめ日	令和4年2月2日
-------------	-----------	----------	----------

提案事項	交通関連データの集積に向けた共通フォーマットの活用
具体的内容	交通関連データの集積に向けて、一般旅客自動車運送事業者の許可申請および事業計画の変更申請について、GTFS-JPによるデータ添付が可能な形での電子申請を早期に実現すべきである。
提案理由	<p>モビリティ分野においては、MaaS (Mobility as a Service)をはじめとして、交通データを駆使した新たなサービスの登場が期待されており、その実現に向けた交通関連データの集積・共有が喫緊の課題となっている。</p> <p>これに関連して、国土交通省では、2016年に「標準的なバス情報フォーマット(GTFS-JP)」を導入し、バス運行各社が有する路線図や時刻表、運賃、運行情報等の共通フォーマットでの公開を推進してきた。しかし、これらバス運行各社はじめ一般旅客自動車運送事業者が国土交通省に対して許可申請や事業計画の変更申請を行う際には、このGTFS-JPは活用されておらず、申請手続は現在も書面で行われている。また、「デジタル・ガバメント実行計画」(2020年12月25日閣議決定)では、変更申請のみ汎用受付システム上でのオンライン化対象とされているが(手続ID 35941)、同受付システムはGTFS-JPに対応していない。</p> <p>GTFS-JPの普及が進むことで、国土交通省におけるGTFS-JPデータの集積が可能となり、将来的に交通データプラットフォームの基盤になることが期待できる。</p>
提案主体	(一社)日本経済団体連合会

	所管省庁	国土交通省
制度の現状	現時点において、事業の許可申請及び事業計画の変更の認可申請はオンライン化されておりません。他方、規制改革実施計画 主な実施事項(令和3年6月18日閣議決定)においては、書面の提出等を求める行政手続について、令和7年までにオンライン化することとされており、事業の許可申請及び事業計画の変更の認可申請は、令和7年までに、オンラインでの申請が可能となる予定です。	
該当法令等	-	
対応の分類	検討を予定	
対応の概要	バス事業者(一般旅客自動車運送事業者)が国土交通省に対して書面で行っている許可申請と事業計画の変更申請について、GTFS-JPを申請に活用できるかの観点も含めて検討し、令和7年までにオンライン化に取り組んでまいります。	

区分(案)	
-------	--