

規制改革ホットライン処理方針
(令和2年4月20日から令和2年5月21日までの回答)

成長戦略ワーキング・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
同一敷地外のグループ企業間におけるIT点呼の認可	検討を予定	△	1
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	事実誤認	◎	2
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	【道路分野、港湾分野】 対応 【建築物分野】 検討を予定	◎	3
液化天然ガス貯蔵タンクの非破壊検査におけるAIの活用	現行制度下で 対応可能	措置済	4
安全性を確保したドローンの普及に向けた規制緩和	検討を予定	◎	5
一定の無人航空機における目視外飛行の柔軟化	対応不可	◎	6
限定空間におけるドローンの飛行に関する規制緩和	対応不可	◎	7
災害時におけるドローンの目視外飛行の柔軟化	検討を予定	△	8
鉱山内におけるドローン飛行の柔軟化	対応不可	△	9
ドローンに搭載した携帯電話の上空利用の実現	対応	◎	10

(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
措置済	提案に対し、所管省庁がすでに対応を行った事項
無印	当面、検討を要しないと判断した事項

提案内容に関する所管省庁の回答

別添

成長戦略WG関連

番号: 1

受付日	2年6月17日	所管省庁への検討要請日	2年4月23日	回答取りまとめ日	2年6月27日
-----	---------	-------------	---------	----------	---------

提案事項	同一敷地外のグループ企業間におけるIT点呼の認可
具体的内容	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、グループ企業間に限り、同一敷地外においても、Gマーク営業所の運航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。
提案理由	<p>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れなければならない。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、運行の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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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荷の軽減を図る必要がある。</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	<p>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こととしています。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	
該当法令等	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	
対応の分類	検討を予定	
対応の概要	<p>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。</p> <p>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くてはならないこととしており、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。</p> <p>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。</p> <p>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と認識しております。</p> <p>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。</p>	

区分(案)	△
-------	---

提案内容に関する所管省庁の回答

成長戦略WG関連

番号:2

受付日	2年6月17日	所管省庁への検討要請日	2年4月23日	回答取りまとめ日	2年6月27日
-----	---------	-------------	---------	----------	---------

提案事項	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
具体的内容	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。
提案理由	「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止まらず、常時管理が可能となり、保守の面では効果がより高くなるものの、常時管理システムを導入することが認められていない。
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	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)	
該当法令等	鉄道に関する技術上の基準を定める省令第90条	
対応の分類	事実誤認	
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

成長戦略WG関連

番号: 3

受付日	2年6月17日	所管省庁への検討要請日	2年6月23日	回答取りまとめ日	2年6月27日
-----	---------	-------------	---------	----------	---------

提案事項	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
具体的内容	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う具体的な事例を示すべきである。
提案理由	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、客観性を重視し、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。
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	<p>【道路分野】 道路法第42条第2項及び同法施行令第35条の2第2項の規定に基づく同法施行規則第4条の5の6第1項第1号において、「点検は、トンネル等の点検を適正に行うために必要な知識及び技能を有する者が行うこととし、近接目視により、五年に一回の頻度で行うことを基本とすること。」と規定されています。また、同項第2号において「前号の点検を行ったときは、当該トンネル等について健全性の診断を行い、その結果を国土交通大臣が定めるところにより分類すること。」と規定されており、トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示において、健全性の診断結果については4つに区分することが定められています。 また、道路管理者が定期点検をするために参考とできる主な変状の着目箇所、判定事例写真等を技術的助言として定期点検要領をとりまとめています。</p> <p>【港湾分野】 港湾法第56条の2の2第2項において、同法施行令第19条で定める技術基準対象施設の維持は、「定期的に点検を行うことその他の国土交通省令で定める方法により行わなければならない」と規定されており、港湾の施設の技術上の基準を定める省令及び技術基準対象施設の維持に関し必要な事項を定める告示において、点検診断に関する事項が定められています。 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湾の施設の点検診断ガイドラインを策定し、点検診断の方法等を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)を示しており、この中で、ドローンを含む新技術の活用事例を示し、新技術活用を積極的に促しています。</p> <p>【建築物分野】 建築基準法第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うとされています。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。</p>	
該当法令等	<p>【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)</p> <p>【港湾分野】 港湾法(昭和25年法律第218号)第56の2の2第2項、港湾の施設の技術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関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</p> <p>【建築物分野】 建築基準法(昭和25年法律第201号) 建築基準法施行令(昭和25年政令第338号) 建築基準法施行規則(昭和25年建設省令第40号) 建築物の定期調査報告における調査の項目、方法及び結果の判定基準並びに調査結果表を定める件(平成20年3月10日国土交通省告示第282号)</p>	

対応の分類	【道路分野、港湾分野】対応【建築物分野】検討を予定
対応の概要	<p>【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えてよい。」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目的を満足するように、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。</p> <p>【港湾分野】 港湾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「港湾の施設の点検診断ガイドライン」を令和2年3月に一部変更し、点検診断において、「ドローン等により目視と同等に変状の把握ができ、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とみなす」と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ビームを活用した3次元測量などの事例を紹介しています。また、現在、港湾施設の新しい点検技術の公募を行っており、引き続き、ドローンを含めた新技術の活用を積極的に促していく考えです。</p> <p>【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。</p>

区分(案)	◎
-------	---

提案内容に関する所管省庁の回答

成長戦略WG関連

番号:4

受付日	2年8月17日	所管省庁への検討要請日	2年4月23日	回答取りまとめ日	2年6月27日
-----	---------	-------------	---------	----------	---------

提案事項	液化天然ガス貯蔵タンクの非破壊検査におけるAIの活用
具体的内容	過去の判定結果(画像データ)を学習したAIを活用することで、熟練者と同等の精度での判定が可能になると考えられるため、非破壊検査におけるAIの活用を可能とすべきである。
提案理由	液化天然ガス(LNG)貯蔵タンクの溶接部を検査するにあたり、放射線を用いて対象物を破壊せずに欠陥を検出する「非破壊検査」を実施している。検査結果については、日本産業規格(JIS)に基づき、一定の試験合格者や同等以上の技能者が目視で欠陥の有無を判定しているなか、このような熟練検査員については絶対数が不足し、確保や判定技術の伝承が困難となっている。
提案主体	(一社)日本経済団体連合会

	所管省庁	経済産業省
制度の現状	液化天然ガス貯蔵タンクで用いられるLNGは超低温(-162℃以下)に冷却されており、二重殻構造又はメンブレン方式のタンクです。 当該タンクがLNG受け入れ基地であればKHKS0850-7(2018)保安検査基準(LNG受入基地関係)が、コンビ則事業所であればKHKS0850-3が、一般則事業所であればKHKS0850-1が、適用となるが、いずれにしても、二重殻構造の貯槽、メンブレン方式貯槽は耐圧性能及び強度の検査の適用外となっています(例えばKHKS0850-3(2017)保安検査基準(コンビ則関係)の4.3.2.1参照)。 従って、法定検査としての非破壊検査の要求はなく、任意の検査となります。 そのため、AIを活用した検査を実施することは、現在でも可能です。	
該当法令等	高圧ガス保安法	
対応の分類	現行制度下で対応可能	
対応の概要	現行法令で既に対応可能です。	

区分(案)	措置済
-------	-----

提案内容に関する所管省庁の回答

成長戦略WG関連

番号:5

受付日	2年6月17日	所管省庁への検討要請日	2年6月23日	回答取りまとめ日	2年6月27日
-----	---------	-------------	---------	----------	---------

提案事項	安全性を確保したドローンの普及に向けた規制緩和
具体的内容	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。
提案理由	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、所定の方法以外で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、利用者の中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イン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。 他方、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。
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	<ul style="list-style-type: none"> 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・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、飛行の禁止空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。 	
該当法令等	航空法第132条 航空法第132条の2	
対応の分類	検討を予定	
対応の概要	<ul style="list-style-type: none"> 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、機体がそのような危害を軽減する構造を有していること等を確認するなど、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に関しましては、今後も手続の簡素化迅速化を進めることによって円滑な活用にむけて対応していきます。 	

区分(案)	◎
-------	---

提案内容に関する所管省庁の回答

成長戦略WG関連

番号:6

受付日	2年6月17日	所管省庁への検討要請日	2年4月23日	回答取りまとめ日	2年6月27日
-----	---------	-------------	---------	----------	---------

提案事項	一定の無人航空機における目視外飛行の柔軟化
具体的内容	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、操縦者が映像を通じ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が可能な飛行方法等についても、拡大を検討すべきである。
提案理由	無人航空機の飛行にあたり、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。目視外飛行を行うために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。
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	<ul style="list-style-type: none"> ・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に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、人又は家屋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。 	
該当法令等	航空法第132条の2	
対応の分類	対応不可	
対応の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・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、経路下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ず、新規申請として扱っております。 ・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。 	

区分(案)	◎
-------	---

提案内容に関する所管省庁の回答

成長戦略WG関連

番号: 7

受付日	2年6月17日	所管省庁への検討要請日	2年6月23日	回答取りまとめ日	2年6月27日
提案事項	限定空間におけるドローンの飛行に関する規制緩和				
具体的内容	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。				
提案理由	<p>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や上部がネット等で覆われている場合である。</p> <p>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。</p> <p>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、煙突への機体の出し入れ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。</p> <p>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、申請手続き自体を煩雑な事務負担と感じる事業者は多い。</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	<ul style="list-style-type: none"> ・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ものは網等で四方・上部が囲まれた空間等のことを指します。 ・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。 	
該当法令等	航空法第132条	
対応の分類	対応不可	
対応の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・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です。 ・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ます。 ・許可承認の申請手続きに関しましては、今後も手続きの簡素化迅速化を進めることによって円滑な活用にむけて対応していきます。 	

区分(案)	◎
-------	---

提案内容に関する所管省庁の回答

成長戦略WG関連

番号: 8

受付日	2年6月17日	所管省庁への検討要請日	2年6月23日	回答取りまとめ日	2年6月27日
-----	---------	-------------	---------	----------	---------

提案事項	災害時におけるドローンの目視外飛行の柔軟化
具体的内容	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。
提案理由	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。
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	<p>・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、許可承認を求めています。</p> <p>・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。</p> <p>(ア)電子メール又はファクシミリによる申請</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>(イ)電話による申請</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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 	
該当法令等	航空法第132条の2 航空法第132条の3	
対応の分類	検討を予定	
対応の概要	<p>・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。</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p>	

区分(案)	△
-------	---

提案内容に関する所管省庁の回答

成長戦略WG関連

番号：9

受付日	2年6月17日	所管省庁への検討要請日	2年6月23日	回答取りまとめ日	2年6月27日
-----	---------	-------------	---------	----------	---------

提案事項	鉱山内におけるドローン飛行の柔軟化
具体的内容	<p>鉱山内における無人航空機の飛行にあたり、以下3点を要望する。</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>
提案理由	<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・承認の取得にあたり、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>
提案主体	(一社)日本経済団体連合会

	所管省庁	経済産業省、国土交通省
制度の現状	<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ており、当該空域で無人航空機を飛行させる場合には、国土交通大臣の許可が必要です。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ており、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す。</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です(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。</p> <p>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>鉱山における現況調査については、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>	
該当法令等	<p>航空法第132条、第132条の2 航空法施行規則第236条 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>	

対応の分類	対応不可
対応の概要	<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メートル以上の高度と定めており(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、鉱山における残壁の点検にあたっては、残壁の高さが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ており、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あります。</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るものです。</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、鉱山だけ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、近日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>

区分(案)	△
-------	---

提案内容に関する所管省庁の回答

成長戦略WG関連

番号: 10

受付日	2年6月17日	所管省庁への検討要請日	2年6月23日	回答取りまとめ日	2年6月27日
-----	---------	-------------	---------	----------	---------

提案事項	ドローンに搭載した携帯電話の上空利用の実現
具体的内容	総務省の情報通信審議会において、「携帯電話を無人航空機等(ドローン等)に搭載して上空で利用する場合の技術的条件」が示されたことから、この内容を踏まえて必要な制度改正を早期に実施すべきである。
提案理由	携帯電話の端末は電波法施行規則により、陸上移動局として無線局の免許が付与される。このため、無人航空機(ドローン)に携帯電話やスマートフォンを搭載して上空で利用することは想定されていない。また、携帯電話の基地局も「陸上移動局との通信を行うため陸上に開設する移動しない無線局」として免許が付与されるため、上空のドローンとの間での通信を想定しない取り扱いとなっている。 このため、ドローンの遠隔操作やドローンとの画像・データ伝送を行う無線通信手段には無線LAN(Wi-Fi)等を活用せざるを得ず、長距離・高速・大容量の通信ニーズに対応できる携帯電話ネットワークの活用ニーズは高い。
提案主体	(一社)日本経済団体連合会

	所管省庁	総務省
制度の現状	<p>携帯電話をドローンに搭載して、上空で利用することについては、2016年7月より実用化試験局として利用できる制度を導入しています。</p> <p>更に、昨今、ドローンの遠隔操作や画像・データ伝送を行う無線通信手段として、長距離・高速・大容量が可能な携帯電話ネットワークの活用ニーズは高まっていることから、2019年6月から情報通信審議会において、携帯電話の上空利用に関する技術的条件に関する検討を開始しました。</p> <p>その結果、上空で利用される携帯電話に関して、上空で使用可能な周波数帯や地上からの高度などの技術的条件について、2020年3月に、情報通信審議会から答申を受けました。</p>	
該当法令等	電波法施行規則第4条	
対応の分類	対応	
対応の概要	2020年中にドローンなどの無人航空機に携帯電話を搭載する際の免許手続きを簡素化するための制度改正を実施いたします。	

区分(案)	◎
-------	---

規制改革ホットライン処理方針
(令和2年6月22日から令和2年7月22日までの回答)

成長戦略ワーキング・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
取締役会議事録、株主名簿への押印の緩和	提案事項(1)(3)「そ の他」、 提案事項(2)「対応 不可」	△	1

(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
措置済	提案に対し、所管省庁がすでに対応を行った事項
無印	当面、検討を要しないと判断した事項

提案内容に関する所管省庁の回答

別添

成長戦略WG関連

番号:1

受付日	2年6月19日	所管省庁への検討要請日	2年7月01日	回答取りまとめ日	2年7月29日
提案事項	取締役会議事録、株主名簿への押印の緩和				
具体的内容	<p>不動産登記において、添付すべき取締役会議事録と株主名簿(以下、「議事録等」という。)への押印義務については、次のとおり緩和すべきである。</p> <p>(1)法務局は1枚の議事録等に全員の押印を求めているが、同じ内容の議事録等を役員の数分作成し、各役員ごとに議事録等への押印する方法も認めるべきである。</p> <p>(2)代表者以外の取締役は、個人の印鑑証明書の添付が求められるが、代表者と同様に、代表者以外の役員についても法務局に登録をすることで、個人の印鑑証明書の添付を省略できるようにするべきである。</p> <p>(3)実印押印の必要性について見直し、株主名簿には代表者と監査役のみの押印で足りるとする等、緩和すべきである。</p>				
提案理由	<p>不動産登記において、たとえば役員が兼任している会社間の不動産売買の場合、取締役会議事録や株主名簿の添付が求められている。</p> <p>これは、取締役会の承認を受けているかの確認や、完全親子会社であるかの確認の書類である。これらの議事録等については、代表者以外、役員個人の実印を押印し、印鑑証明書を添付しなければならない。しかし、取締役会終了後に議事録を作成しても、実印と印鑑証明書を当日に持参していないケースもあり、申請者の負担となっている。印鑑証明書の負担だけでなく、議事録を持ち回りする負担と、その際に印影が不鮮明となった場合の作り直しの負担である。</p> <p>役員ごとに同一内容の議事録を作成し、各役員にメール等で送り、実印押印後に印鑑証明書とともに会社に返送をしてもらえれば、申請者の負担は相当に軽くなる。</p> <p>完全親子会社の場合は、取締役会の承認を確認する議事録は不要であるが、完全親子会社であることの証明として、親子会社の全役員の株主名簿への実印押印と印鑑証明が必要になっている。これについても、同様に申請者の負担となっている。</p> <p>この場合、代表取締役と監査役の2名の押印や、代表者以外を認め印のみとする緩和をしても、差し支えないと考えられる。</p> <p>電子署名をする場合でも、各自が同一内容のPDFに電子署名をする場合に比較して、負担が相当に増えることになる。</p> <p>よって、法務省は不動産登記における添付書類の押印義務について、緩和の方向で見直しをするべきである。</p> <p>なお、上記の添付書類の案内は、法務省として公表をしておらず、申請前に相談をしても回答を拒否し、司法書士に依頼するように案内されている。</p>				
提案主体	個人				

	所管省庁	法務省
制度の現状	<p>不動産登記の申請情報と併せて提供する登記原因証明情報について、当該登記原因が第三者の許可、同意又は承諾を要するときは、当該第三者が許可し、同意し、又は承諾したことを称する情報を提供する必要があるところ、会社法第356条第1項各号に該当する取引を原因とする物権変動に係る不動産登記を申請する場合に提供すべき第三者の承諾を証する情報は、取締役会議事録等となります。</p> <p>また、取締役会議事録が書面をもって作成されているときは、その作成者が記名押印し、その者の印鑑証明書を添付する必要があります。</p>	
該当法令等	<ul style="list-style-type: none"> ・会社法(平成17年法律第86号)第356条第1項、第365条第1項 ・不動産登記法(平成16年法律第123号)第61条 ・不動産登記令(平成16年政令第379号)第7条第1項第5号ハ、19条 	
対応の分類	提案事項(1)(3)「その他」、提案事項(2)「対応不可」	
対応の概要	<p>○提案事項(1)について(株主名簿については、「提案事項(3)について」に記載)</p> <p>不動産登記令第19条は、第三者の承諾を証する情報を記載した書面に作成者の記名押印及び印鑑証明書の提供を要求しています。これは、当該書面に記載された情報の真実性を確認し、もって登記の真正を担保することにあります。御提案の役員ごとに作成された議事録等によって第三者の承諾を証する情報が提供されたといえるかは、上記の観点からその内容等を踏まえて、個別の登記申請において、法令の規定及びその解釈に基づいて判断されることとなります。</p> <p>○提案事項(2)について</p> <p>第三者の承諾を証する情報を記載した書面の作成者の押印について、法人の代表者は、商業登記法の規定に基づき申請書に押印すべき者として登記所に提出した印鑑を押印することとしています。商業登記制度において、申請書に押印すべき者(法人の代表者)に印鑑の提出義務を課しているのは、その者から登記の申請がされたとき、登記官が申請書に押された印鑑と登記所に提出された印鑑とを対照することにより、申請人の同一性を確かかつ迅速に確認するためです。一方、商業登記法上で印鑑の提出義務のない者(個人)の印鑑は、住民登録がある市町村において登録されるものであるところ、登記申請の添付書類として提出された議事録に押印された印鑑の同一性を確認等するために登記所においても代表者以外の個人の印鑑を登録する制度を設けることは困難です。</p> <p>○提案事項(3)について</p> <p>発行済株式の100%を保有するなどのいわゆる完全親子会社間における取引に関する登記の審査については、第三者の承諾等を要する登記申請であるかを判断するに当たり、完全親子会社であるかを確認するため、完全親子会社関係にあることを証明する情報の提供が必要となるところ、登記の真正を担保する観点から、その作成者の印鑑証明書が必要となります。いかなる者が作成者となり得るか、またその作成者ごとに作成された情報が完全親子会社関係にあることを証明する情報として提供されたといえるかは、個別の登記申請において、法令の規定及びその解釈に基づいて判断されることとなります。</p> <p>法務省としては、引き続き、不動産登記事務の適切な運営に取り組んでまいります。</p>	

区分(案)	△
-------	---

規制改革ホットライン処理方針
(令和2年7月27日から令和2年8月21日までの回答)

成長戦略ワーキング・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
新型コロナウイルス感染防止を妨げる電子署名法改正提言	その他	措置済み	1
「電子署名法の改正」に関する意見	その他	措置済み	2
			0
			0
			0

(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
措置済	提案に対し、所管省庁がすでに対応を行った事項
無印	当面、検討を要しないと判断した事項

提案内容に関する所管省庁の回答

別添

成長戦略WG関連

番号:1

受付日	2年4月27日	所管省庁への検討要請日	2年6月25日	回答取りまとめ日	2年8月26日
-----	---------	-------------	---------	----------	---------

提案事項	新型コロナウイルス感染防止を妨げる電子署名法改正提言
具体的内容	電子署名法(平成12年法律第102号)は、2000年の立法から20年が経過したにもかかわらず、主流となった「クラウド型電子契約」に未対応である。従来から問題点は指摘されていた。 しかし、法律の不備により、新型コロナウイルス感染拡大という緊急状況下において、企業が、書面から「電子契約」に迅速・大胆に移行することを著しく妨げている。法律の不備は、当会の組織内弁護士らをして、緊急事態宣言下において、「ハンコのための出社」を余儀なくする制度的欠陥として、この瞬間も問題が顕在化・拡大化している。 日本政府においては、電子署名法の問題点を取り上げ、調査の上、早急に法改正を含む必要な措置を講じられたい。
提案理由	日本組織内弁護士としては、2020年4月27日付「新型コロナウイルス感染防止を妨げる電子署名法の改正に関する提言」の提出を希望しております(パワーポイントファイルのためこちらに添付できておりません)。 1,600名を越える企業・組織の法務部門の第一線で働く組織内弁護士の会員を擁する日本組織内弁護士協会としては立法事実の収集、専門的知見の提供、「ハンコのために出社」といった現場の声など必要な協力を行えると考えております。 問題(1/3): 電子署名法第3条にいう「本人による電子署名」がリモート署名(クラウド型電子契約)をカバーしていないと解釈されている不備、および「電子署名」の定義自体に解釈の揺れがある不備 問題点(2/3): 電子署名法による推定効の対象は、法人の代表者や役職者等による電磁的記録を対象としていない不備 問題点(3/3): 法人の実印を代用できる電子署名は、事実上法務省(法務局)発行の商業登記電子証明書による電子署名に限定されている不備 ご連絡: 詳細については、もしメールご連絡をいただけましたら、提言書を事務局に電子メールで改めて提出いたします。また、本来であれば明日28日の会議前まで(27日までに)直接ご面識を得て提出したかったため、別ルートで本内容と同じ連絡が相前後いたしましたら、当方の不手際であり、ご容赦いただければ幸いです。
提案主体	日本組織内弁護士協会

	所管省庁	総務省 法務省 経済産業省
制度の現状	<p>電子署名法第3条の「これを行うために必要な符号及び物件」における「物件」とは、公開鍵暗号方式を利用した電子署名では、「符号」である署名鍵が格納された物理的な媒体を指すとともに、「(これら)を適正に管理することにより『本人だけが行うことができることとなるもの』」とは、署名鍵が格納された物理的な媒体が、本人以外に使用不可能な方法で管理され得ることを指すものと解されます。つまり、「物件」については、ICカード等の本人のみが携行できる媒体に限定しているものではないため、「リモート署名」(リモート署名事業者のサーバに利用者の署名鍵を設置・保管し、利用者が当該事業者のサーバにリモートでログインした上で、利用者自らの署名鍵を用いて電子署名を行うもの)であっても、本人以外の者が署名鍵を使用できない方法で管理され得るのであれば、電子署名法第3条の要件を満たし得ると解されます。</p> <p>また、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は、総務省・法務省・経済産業省において、その考え方をQ&A等で明らかにしています。</p> <p>電磁的記録の真正な成立の推定に関する電子署名法第3条の規定は、電磁的記録に記録された情報について、電子署名を行った者を作成者として、真正に成立したものと推定することを定めるものであり、電子署名を行った者の属性にかかわらず適用されます。そこで、電子署名法第3条は、電子署名を行った者が法人の代表者や役職者等であっても、同条の要件を満たす場合には、適用されることとなります。</p> <p>各電子署名の評価については、当該電子署名が付された電磁的記録に記録された情報を受け取る側において判断されるものと考えられ、登記所に提出された印鑑に相当するものと評価されるか否かについても同様であると考えられます。</p>	
該当法令等	電子署名法第2条第1項第3条	
対応の分類	その他	
対応の概要	制度の現状欄に記載のとおりです。	

区分(案)	措置済
-------	-----

提案内容に関する所管省庁の回答

成長戦略WG関連

番号:2

受付日	2年6月13日	所管省庁への検討要請日	2年6月9日	回答取りまとめ日	2年8月26日
-----	---------	-------------	--------	----------	---------

提案事項	「電子署名法の改正」に関する意見
具体的内容	<p>【意見書全文はこちらをご参照ください。 https://holmes.my.salesforce.com/sfc/p/#7F000002aD7F/a/7F0000009j68/re5ng_y5dcWytTEUJ5bQoNW3TZ8ye770bk_uZQ_Iz.A。PDFファイルを送付させていただきたく存じますので、お手数ですがご担当者様より、下記のメールアドレスまでご連絡をいただけますと幸いです】</p> <p>電子署名法3条について、利用者の利便性を阻害しない合理的な要件のもと、クラウド型電子署名サービスに同条に定める推定効が及ぶよう、利用者本位で現行の電子署名法を速やかに改正すること。</p>
提案理由	<ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルスの拡大防止の緊急事態宣言が発令されたことを契機に、社員の命を守る必要性から、以前にも増してクラウド型電子署名サービスの導入検討が多くの企業で進んでいる。 ・しかし、電子署名法上の推定効が及ばないことを理由に、クラウド型電子署名サービスの導入を躊躇する企業も多く、多数の社員が契約書の押印・送付のために出社を余儀なくされている。 ・弊社が独自に実施した自社調査結果(※)によると、テレワーク時にやむを得ず出社した最も多い理由が、契約書の押印・送付のため。さらに、出社時と比べてテレワーク時に不便と感じた主な契約業務としても、契約書の押印が挙げられており、企業の生産性の低下につながっていることが伺われる。 <p>(※)Holmes(2020)「テレワーク時の契約業務に関する実態調査」 https://www.holmescloud.com/news/press-release/2535/</p> <ul style="list-style-type: none"> ・以上を踏まえ、利用者の利便性を阻害しない合理的な要件のもと、クラウド型電子署名サービスに電子署名法3条に定める推定効が及ぶように、利用者本位で現行の電子署名法を速やかに改正することが、「電子署名の円滑な利用の確保による情報の電磁的方式による流通及び情報処理の促進を図り、もって国民生活の向上及び国民経済の健全な発展に寄与する」という電子署名法の目的に資すると考える。
提案主体	株式会社Holmes

	所管省庁	総務省 内務省 経済産業省
制度の現状	令和2年7月2日に規制改革推進会議より公表された「規制改革推進に関する答申」に記載のとおり、総務省、法務省及び経済産業省は、電子署名に対し、民事訴訟において署名・押印同様の推定効を定める電子署名法第3条の在り方に関して、サービス提供事業者が利用者の指示を受けて電子署名を行うサービスなどについても一定の要件を満たせば対象となり得ることに関して、その考え方を明らかにすることとしています。	
該当法令等	電子署名法第3条	
対応の分類	その他	
対応の概要	制度の現状欄に記載のとおりです。	

区分(案)	措置済
-------	-----