管理コード	要望事項［事項名］	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	制度の所管・関係官庁
0120010	鞆町内狭隘路原則自動車通行禁止と通行熟練市民等に随時、通行許可証交付の円滑化の要件緩和	道路交通法第４条及び第９条、道路交通法施行令第６条	（1）都道府県公安委員会は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、又は交通公害その他の道路の交通に起因する障害を防止するため必要があると認めるときは、道路標識等を設置し、及び管理して、道路における交通の規制をすることができる。 （2）歩行者又は車両等は、道路標識等によりその通行を禁止されている道路又はその部分を通行してはならない。警察署長は、前項の許可をしたときは、許可証を交付しなければならない 要件緩和を求める。	歩行者又は車両等は、道路標識等によりその通行を禁止されている道路又はその部分を通行してはならない。警察署長は、前項の許可をしたときは、許可証を交付しなければならない 要件緩和を求める。	鞆町内狭隘路原則自動車通行禁止と、地元住民や地元商店等への納入業者等には、事前申請による常時通行許可証を発行し、鞆町内狭隘路通行熟練した地元出身者（免許証の本籍地を確認）通行許可を随時、駐車監視員に準じた新規制度を創設し、その交通監視員より通行許可証を交付する。不正予防の為、監視カメラにより録画を行う。 提案理由： 鞆の町並みは江戸時代に建設され、歩行者用の通路が残るが故に、幅員4m前後と狭隘であり、部分的に2.7mと狭くなっており、隅切りが無（曲がれない等の状況が随所に存在している。その為、地区内交通と通過交通・観光交通の輻輳により円滑な通行が行われず、歩行者の安全性も確保されない上、特に救急車や消防車等の緊急車両の通行が大きな問題となっており、若者の流失原因にもなっている。又、市街地は港町特有の坂道が多く、高齢者は日常生活の移動に苦労している。 代替措置： そこで、同時提案している「3種運転免許制度の要件緩和」によって、住民主体で循環乗合バス、タクシーを安全、便利に持続可能な運営が可能となる。又緊急車両の円滑な通行が可能となる。鞆町内狭隘路を原則自動車通行禁止規制の目的は、現状の狭隘路における危険を防止し、交通の安全と円滑を図り、又は交通公害その他の道路交通に起因する障害を防止する事である。原則通行禁止規制は、6時～22時迄とする。通行禁止中の通過交通は、県道251号線を通過させる事で対応可能。現実に毎年5月に行われる「鞆の浦花火大会」時には同様な交通規制が行われている。［添付資料］	C		通行禁止規制は、道路における危険を防止し、交通の安全と円滑を図り、又は交通公害その他の道路の交通に起因する障害を防止するために実施されるものであり、その違反には罰則を課し、取締りにより実効性を担保しているところ、通行禁止規制の一部解除といべき当該道路の通行許可を住民等が行う場合には、罰則及び取締りによって規制の実効性を確保することは困難となり、通行禁止規制の意義を喪失させてしまいかねず、道路の安全確保の観点から見ても問題がある。提案のように通行許可を「監視員」が行う制度によって上記のような問題の解決は図ることはできないものと考える。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	地域内交通と通過交通・観光交通の輻輳により円滑な通行が行われず、歩行者の安全性も確保されない上、特に救急車や消防車等の緊急車両の通行困難は、住民の生命、財産の危機に直結する緊急且つ重大問題である。この状況に対して何十年間に渡り何ら有効な処置を行わない事は、行政の不作為倒務に当る。この規制は、閉鎖地域を創造する事により地域住民に安全安心出来る生活を保障する事である。規制は国民福祉向上の達成手段であり、特区は地域の特性に応じた規制を認める事と理解しております。	C	前回の提案である通行許可を「監視員」が行う制度は認めることができないが、通行禁止規制自体に関しては、通行禁止規制が道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、又は交通公害その他の道路の交通に起因する障害を防止するため必要があると認めたときに公安委員会が実施するものであることから、提案中の狭隘路における通行禁止規制の実施及び詳細事項については当該都道府県警察に相談されたい。			鞆の浦り・サンライズプラン	1013010	個人	警察庁
0120020	2種運転免許制度の要件緩和	道路交通法第86条第1項、第89条第1項、第90条の2、第97条等	旅客自動車を旅客自動車運送事業に係る旅客を運送する目的で運転しようとする者は、第二種免許を受けなければならない。	自動車で旅客自動車であるものを旅客自動車運送事業に係る旅客を運送する目的で運転しようとする者は、当該自動車の種類に応じ、それぞれ第二種免許を受けなければならない要件緩和を求める。	鞆町郊外の観光客用駐車場より鞆町内への移動手段と地元高齢者の町内移動手段として、鞆町内狭隘路の自動車運転に熟練した市民による旅客自動車運転を簡単な適正検査と講習によって地域限定2種運転免許取得を可能とする。 提案理由： 鞆の町並みは江戸時代に建設され、歩行者用の通路が残るが故に、幅員4m前後と狭隘であり、部分的に2.7mと狭くなっており、隅切りが無（曲がれない等の状況が随所に存在している。その為、地区内交通と通過交通・観光交通の輻輳により円滑な通行が行われず、歩行者の安全性も確保されない上、特に救急車や消防車等の緊急車両の通行が大きな問題となっており、若者の流失原因にもなっている。 又、市街地は港町特有の坂道が多く、高齢者は日常生活の移動に苦労している。 代替措置： そこで、同時提案の「鞆町内狭隘路原則自動車通行禁止と通行熟練市民等に随時、通行許可証交付の円滑化の要件緩和」の実施により狭隘路を原則自動車通行禁止が可能となれば、町内自動車交通量の大幅削減が可能であり、運転者は狭隘路熟練者のみとなる。狭隘であるが故にスピードを出す事は不可能である為、交通事故や死亡事故はより一層抑制出来ると考えられる。又、裏ではな（非営利で観光客や地元高齢者住民の移動手段を維持出来る必要最低限の経費を地域通貨にて決済を行う。町内交通円滑化と高齢者福祉と現状の狭隘路における危険を防止し、交通の安全と円滑を図り、又は交通公害その他の道路交通に起因する障害を防止に貢献出来ると考える。	C		第二種免許は、業として、有償で他人の生命を預かって輸送するための運転免許であり、平成18年中の事業用乗用自動車が第1当事者となった交通事故件数は、自動車等1万台当たり804.7件と全自動車の917.1件に比べ約9倍となっており、死亡事故件数についても、1.97件と全自動車等の0.62件の約3倍となっている状況であることから、第二種免許の取得要件の緩和は、道路交通の安全の観点から認められない。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	同時提案の「鞆町内狭隘路原則自動車通行禁止と通行熟練市民等に随時、通行許可証交付の円滑化の要件緩和」の実施により、地域住民に安全安心出来る問題地域を創造する事により、町内交通円滑化と高齢者福祉と現状の狭隘路における危険を防止し、交通の安全と円滑を図り、又は交通公害その他の道路交通に起因する障害を防止に貢献出来る。又、非営利でボランティアにおる観光客や地元高齢者や幼児の移動手段を維持する行為が業に当るのか、検討していただきたい。規制は国民福祉向上の達成手段であり、特区は地域の特性に応じた規制を認める事と理解しております。	C	第二種免許の取得に関しては、業として、有償で他人の生命を預かって輸送する目的で運転するために必要な要件が定められているため、第二種免許の取得要件の緩和は、道路交通の安全の観点から認められない。 なお、第二種免許は旅客自動車運送事業（道路運送法第２条第３項）に係る旅客を運送する目的で運転する場合に必要とされるが、御提案の内容（非営利、ボランティアにより一定の対象者の移動手段を維持する行為）が、旅客自動車運送事業に該当するか否かについては、当該事業を所管する官庁に問い合わせられることが適当と考える。			鞆の浦り・サンライズプラン	1013020	個人	警察庁
0120030	運転免許証記載事項中の住所の変更について、市町村長が受付、記載変更をできるようにする。	道路交通法第93条第1項、第94条第1項等	免許を受けた者は、免許証記載事項に変更を生じたときは、速やかに住所地を管轄する公安委員会に届け出て、免許証の変更に係る事項の記載を受けなければならない。	運転免許証記載事項（道路交通法第９３条）の変更は管轄公安委員会に届け出ることとなっている（道路交通法第９４条第１項）が、当該記載事項のうち住所の変更については、住民基本台帳法により、市町村長へ届けることとなっているので、運転免許証記載事項の変更のうち第９３条第１項第４号のうちの住所の変更については、公安委員会だけでなく市町村長も受付、記載変更をできるようにする。	運転免許証記載事項（道路交通法第９３条）の変更は管轄公安委員会に届け出ることとなっている（道路交通法第９４条第１項）が、当該記載事項のうち住所の変更については、住民基本台帳法により、市町村長へ届けることとなっているので、運転免許証記載事項の変更のうち第９３条第１項第４号のうちの住所の変更については、公安委員会だけでなく市町村長も受付、記載変更をできるようにする。 提案理由： 住所変更に伴って、住民基本台帳関係で市役所へ、運転免許証関係で公安委員会（警察署）へ出向く必要がある。本市は市役所と所轄警察署が3km程度の距離にあり、事実上同様の手続きをするにも係わらず複数の官公庁へ出向く必要がある。そこで、届出先を減らすことにより手続者の負担を軽減し、住民サービスを向上させるために措置を検討するものである。 また、住所変更後も運転免許証の住所変更を行っていない市民は少なからずおり、公安委員会による運転免許保有者の住所把握も進むと考える。 なお、他市町村においては、公安委員会と市役所が隣接している場合もあり、市町村によってニーズも異なるので特区申請するものである。 住所変更に伴って官公庁へ行うべき手続は複数あるが、そのうち、市町村で行う手続と事実上同様の手続である運転免許証変更手続について特区申請したものである。また、運転免許証記載事項の変更には住所以外にも複数あるが、現在進められている免許証のIC化の完了に伴う機器等の更新等を考慮し、住所の変更のみを対象としたものである。	D		免許証の記載事項の変更届出等の事務については、道路交通法第108条の規定により当該事務を行うのに必要かつ適切な組織及び能力を有すると公安委員会が認める法人に委託することができることとされている。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。 また、以下のことについて回答されたい。 ①運転免許証記載事項変更手続によって変更された内容について、貴庁ではどのように整理され又は活用されているのか回答されたい。 ②貴庁からの回答にある「必要かつ適切な組織及び能力」について具体的に示されたい。 ③実態として、公安委員会に認められた法人等が、運転免許証記載事項変更手続を委託されて当該手続を行っている例はあるのか回答されたい。 ④公安委員会による当該変更手続を委託する法人等において、必要となる要件、受託する法人等の選定手続き等については、現在明確に示されていないと理解しているが、法人への委託と委託後の法人による業務が円滑に実行できるよう指針等が記載された通達を各都道府県警察本部に発出することは可能か回答されたい。	別様に詳細は記載しております。 ・提案事項について市町村が受託を希望した場合、ご回答の根拠法令により受託ができるのか、受託できない場合が考えられるならば、どのような理由が想定されるかについて ・運転免許証の住所変更の修正がご回答の根拠法令により委託が可能かについて ・その他具体的な事務の取扱い ・市町村への委託を推進するよう通府県警への御ご指導について ・本提案に係る市町村への委託をできる旨の明文化について	D	前回回答のとおり、道路交通法第108条の規定による免許関係事務の委託については、既に当庁から通達を発出し推進しているところ、民間企業を含め不特定の関かれた相手方を対象に委託を行うことが原則であるため、都道府県公安委員会に対し特定の相手方に対して事務を委託するよう指導することは困難と考える。 なお、①については、運転免許証記載事項変更がなされた場合、国家公安委員会に報告された上で、都道府県公安委員会に通報することとされており、運転者管理に活用している。②については、委託の対象とする事務を実施する上で必要十分な人員、施設等の組織を有し、道路交通法令等に基づき当該事務を的確に実施することができる能力を有していることが考えられる。③については、運転免許試験場等の警察施設内で、法人に委託している例があると承知している。④については、記載事項変更窓口の分散状況や業務方法等の事情が都道府県により異なっているため、お尋ねのような指針等を発出することは困難と考える。				1014010	座間市	警察庁
0120040	商店街における特定時間帯の駐車規制緩和に関する提案	道路交通法第４条第１項、第２項、第44条から第49条の４まで	都道府県公安委員会は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため必要があると認めるときは、道路標識等を設置して駐車禁止規制等の交通規制を行うことができることとされている。	商店街（商店街振興組合法により登記されたもの）において、商店街区域内の片側１車線以上の道路に限り、交通量の多い特定の時間（8:00~11:00,14:00~17:00）を除き、道路交通法　第四十四条　車両は、道路標識等により停車及び駐車が禁止されている道路の部分及び次に掲げるその他の道路の部分においては、法令の規定若しくは警察官の命令により、又は危険を防止するため一時停止する場合のほか、停車し、又は駐車してはならない、という規制を免除し、駐車及び停車できるようにする。	地域住民の商店街における買い物の利便性が、駐車違反の取締りの厳罰化により低下している。これに伴い、買い物の目的で商店街の道路上に駐車することができなくなり、駐車場をもつことができない小規模業者の店舗において売り上げが施行以前に比べさらに低下している。この提案は、商店街の利便性向上をはかり、地域住民のコミュニティスペースとしての機能を向上させることを目的とした、駐車禁止の緩和を求めるものである。これにより、商店街の賑わいを取り戻し、地域の経済および社会の発展に重要な役割を有する中心市街地の活性化につなげることを目的とするものである。 なお、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的としている道路交通法の目的を達成するため、充分な通行可能範囲を有する片側二車線以上の道路に限定し、通行時間帯も、交通量の多い8:00~11:00,14:00~17:00（平成１７年度警視庁調べ）を除くものとする。	D		本年２月、警察庁から都道府県警察に対して通達を発出し、駐車規制について、次の踏点に留意しつつ、引き続き見直しを継続するよう指示したところである。 ○　特に駐車規制の緩和に関し、地域住民等の合意に基づく具体的な要望意見については、積極的な検討を行い、必要な対策を講ずること。 ○　見直しに当たっては、一定の条件下で貨物自動車を駐車規制の対象から除くこととするなど物流の必要性に配意するよう努めること。また、必要に応じて、時間制限駐車区間規制の実施を検討すること。 なお、具体的要望については、都道府県警察に相談されたい。	貴庁からの回答にある本年２月に各都道府県警察に対して発出した通達では、「特に駐車規制の緩和に関し、地域住民等の合意に基づく具体的な要望意見については、積極的な検討を行い、必要な対策を講ずること」との周知がされているようであるが、「地域住民等の合意」とは、具体的にどのような合意が必要となるのか回答されたい。また、「必要な対策」とは具体的にどのような対策を指すのか明確に回答されたい。また、「一定の条件下」とは具体的にどのような条件下を指すのか明確に回答されたい。	D	(1)　地域住民等との合意とは、例えば、業界団体や商工会議所から具体的な道路の部分を指定して、駐車規制の緩和に関して出された要望意見であって、当該部分の沿道の自治会その他関係者から当該駐車規制の緩和に係る同意が取り付けられていることをいう。 (2)　必要な対策とは、(1)の地域住民等の合意に基づく駐車規制の緩和に関する要望意見に基づいて積極的に検討した結果、実施することとなる駐車禁止規制の緩和等の対策をいう。 (3)　一定の条件の下とは、駐車違反を防止するための運送事業者や荷受先の自助努力によってもなお貨物自動車が路上に駐車をすることがやむを得ないと認める場合であり、例えば、大規模集合住宅、中高層建築物等の施設であって、当該施設内での貨物集配のため相当な時間を要し、かつ、当該施設又はその直近の場所に駐車場所を確保することができないと　きにおける当該施設の直近の道路の部分に該当することをいう（交通に危険を生じ、又は交通を著しく阻害する道路の部分及び無余地駐車になる道路の部分を除く。）。 なお、詳細事項については、平成19年２月６日付けの警察庁交通局長名通達「駐車規制及び駐車許可制度の運用の見直しについて」並びに同日付けの警察庁交通局交通規制課長及び警察庁交通局交通指導課長名通達「駐車規制及び駐車許可制度の運用の見直しにおける留意点について」を参照されたい。				1077010	個人	警察庁
0120050	自動車の保管場所の確保等に関する法律第３条	自動車の保管場所の確保等に関する法律第３条	自動車の保管場所の確保に関する法律（昭和37年法律第145号。以下「保管場所法」という。）第３条において、自動車の保有者は、道路上の場所以外の場所において、当該自動車の保管場所（自動車の使用の本拠の位置との間の距離その他の事項について自動車の保管場所の確保に関する法律施行令（昭和37年政令第329号）第１条で定める要件を備えるものに限る。）を確保しなければならないこととされている。	自動車の保管場所の確保に関する法律により「自動車の保有者は、道路上の場所以外の場所において、当該自動車の保管場所を確保しなければならない」と定められており、月極駐車場については、保管場所として使用する権原を有するものであることを証するため契約書を作成している。保管場所の取扱として、契約車以外は駐車できないこととされているが、契約車以外も時間貸し駐車場として利用できることとする。	駐車場確保の必要性が高まりつつある現状において、「月極駐車場の相互乗り入れシステム」を提案します。慢性的な駐車場不足になっている反面、街の月極駐車場は、時間帯によって空きが目立ている点に注目し、月極駐車場の"空いた時間"を有効に活用するシステムです。 現状は、①営業マンが、商談のため得意先に行っても車を止める場所が少ない。②運送業者が荷物を配達するため近くに簡単に駐車できる所がない。③主婦が買い物に行っても駐車場が一杯で駐車場を探すのに苦労する。④反面、月極駐車場は、朝、営業車が出かけると夕方まで空っぽである。などと言った状況です。 提案するするシステムは、事前に、月極駐車場の契約者がホストコンピュータに空き駐車場登録を行い、ユーザーは利用者登録をしておきます。ユーザーは利用したいときに電話・携帯電話・パソコンなどから空き状況を確認し利用予約をします。 ユーザーは空き時間を利用するシステムのため低料金で、自宅、外出先どこからでも必要な駐車場が確保できます。駐車場のオーナーは、駐車場の稼働率がアップし、収益は駐車場オーナー、駐車場管理会社、月極駐車場契約者、システム運営会社で分配します。登録された駐車場には、人材を派遣し、清掃等の維持管理を行います。これにより、迷惑駐車、違法駐車をなくし、交通事故・交通渋滞防止に寄与できます。 このシステムは、経産省「ネットワークビジネス２１事業」に選定されています。当面の実施地域は、大阪市を対象にしています。	D		保管場所法第３条において、自動車の保有者に、道路上の場所以外の場所に当該自動車の保管場所を確保することを義務付けているのは、保管場所のない自動車が道路上の場所を保管場所として使用することを防止し、道路交通の安全と円滑に支障を及ぼすことのないようにするためである。 したがって、駐車場の設置管理者が提案のような内容の行為をしようとする場合は、自動車の保有者等が当該契約駐車場を保管場所として常時使用でき、道路上の場所を当該自動車の保管場所として使用することなるおそれや違法に駐停車することとなるおそれがない等、保管場所法が自動車の保有者に自動車の保管場所の確保を求めている趣旨を没却することがないよう十分配意する必要があると考える。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。 また、貴庁からの回答によれば、提案者が想定している事業について、保管場所法が自動車の保有者に自動車の保管場所の確保を求めている趣旨を没却することがないよう配慮すれば、現行法令上対応可能であると理解できるが、当該事業を実際に行うとした場合に必要となる要件や手続等について、具体的に回答されたい。	D	保管場所法第３条に定める自動車の保管場所の確保を全うしつつ、駐車場不足という時代環境に対応するため「月極駐車場の空き時間を利用」するシステムを提案するものです。 このシステム運営には駐車場提供者と利用者の時間的拘束を遵守することが絶対的な要件になりますが、具体化するにあたっての措置すべきこと、相談窓口等をご教示頂きますようお願いします。	自動車の保有者等が、当該自動車を運行の用に供していない間、確実に保管場所として使用することができるのであれば、保管場所法上の問題は生じないと考える。			1069010	株式会社日本パーキングシステム	警察庁

管理コード	要望事項［事項名］	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	制度の所管・関係官庁
0120060	違法駐車取締り権限の移譲	道路交通法第51条の4、第51条の8 等	道路交通法第51条の4、第51条の8 等により、警察署長は、警察官等に放置車両の確認及び標章の取り付けを行わせることができることとされ、当該警察署長から報告を受けた都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）は、当該車両の使用者に対して放置違反金の納付を命ずることができることとされている。ただし、警察官等による違法駐車行為を行った者に対する反則告知が行われ、その者が一定の期間内に反則金の納付をしたとき等は、この限りでないこととされている。 なお、同法の規定により、上記の放置車両の確認及び標章の取付けに関する事務は、公安委員会の登録を受けた法人に委託することができることとされている。	所轄警察署との協議によりあらかじめ設定した特定区域内において、独自に、若しくは所轄の警察署との連携のもとに、違法駐車の取締りを行えるものとする。	本件については、当市第1次、第2次特区提案を契機に、国（警察庁）において検討が進められ、平成18年6月から、道路交通法の改正施行により一部業務が民間事業者に委託されることとなったと承知しているが、当市が提案した市町村への権限移譲については、実現せずに推移している。 市町村、特に都市自治体において、交通安全対策は重要な課題である。また交通渋滞対策や、火災・救急搬送等、緊急時の迅速な活動のためにも、違法駐車をなくしていくことが重要である。草加市においても、日頃、管轄警察署のご尽力をいただきつつ、その推進に努めているところであるが、本件について民間事業者でも行使できる権限すら得られない現状では、対応策も限られている。 そこで、本件に特区制度を設けることを提案する。具体的には、特区として認定を受けた市町村は、管轄警察署との協議によりあらかじめ設定した特定区域内において、独自に、若しくは警察署との連携のもとに、違法駐車の取締りを行えるものとする。この場合の取締りは、警察からの受託事務とせず、市町村が自ら行う事務とし、その経費は、反則金等の収入により自弁するものとする。これにより、国（若しくは都道府県）は、財政負担を増大することなく違法駐車対策の推進が可能となり、市町村においては、地域の実情に即応した違法駐車対策を行うことが可能となる。 当初は、設定する特定区域を絞り、その成果を踏まえて、漸次、区域の拡大をはかることを目指す。	C		駐車違反の取締りは、総合的な交通管理を行うために駐車規制を始めとする交通規制や他の交通違反の取締りとともに一体的に行うことが適切であり、駐車違反の取締りのみを取り出して地方自治体の事務とすることは適当ではない。 なお、現行法上、放置車両の確認事務については、公安委員会の登録を受けた法人に委託できることとされているところ、当該登録の対象となる法人には、市町村等地方公共団体も含み得るものである。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	貴庁の回答によれば、放置車両の確認行為を受託できる法人として地方公共団体も含むということであるが、この行為はあくまでも警察からの委託であり、市が受託したとしても市が主体性をもった取締りが出来るものではないと考えている。市が求めている措置は、警察署との連携は想定しているが、独自の取締りであり、また、総合的な交通管理を行うために駐車違反の各地方自治体が行うことは適切ではないとの指摘であるが、あくまでも限られた地域の違法駐車の取締りを行うのであって、市の取締りは、警察署との連携のもとに、総合的な交通管理の中の1つに位置づけていただければ良いものと考える。	C		前回回答のとおり、駐車違反の取締りは、総合的な交通管理を行うために駐車規制を始めとする交通規制や他の交通違反の取締りと共に一体的に行うことが適切であり、駐車違反のみについて別の主体が独自の取締りを行うことは適当ではない。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。			1148020	草加市	警察庁
0120070	自転車前照灯の要件に点滅式も追加	道路交通法第52条、道路交通法施行令第18条	道路交通法第52条により、車両等は夜間、道路にあるときは政令で定めるところにより、前照灯等をつけなければならないとされており、道路交通法施行令第18条により、軽車両は「公安委員会が定める灯火」をつけなければならないとされている。	道路交通法では車両は前照灯を点灯させることになっているが、自転車においては、点灯だけでなく点滅も認めることとする。	道路交通法第52条は、「車両等は、夜間（日没時から日出時までの時間をいう。）道路にあるときは、政令で定めるところにより、前照灯、車幅灯、尾灯その他の灯火をつけなければならない。」としている。現在、自転車の視認性を高めるため点滅式ライトを設置するケースが増えている。 この点滅式ライトは、一般の前照灯と比べた場合に、より車等外部から視認されやすいものであるが、現行法では、この点滅式ライトのみの使用は、「点灯」ではないとの理由により無灯火扱いとなり、道路交通法違反となってしまう。 草加市などの都市部では、夜間においても街路灯等により一定以上の灯りが確保されており、全くの暗闇になることはない。一方、狭隘な道路に自動車、自転車、歩行者が錯綜している、そのような地域においては、自転車の前照灯に求める性能は、前方を照らすことよりも、他の通行者、通行車両等から認識されやすくすることによる安全確保を優先するべきと思われる。 そこで、草加市においては、道路交通法第52条の特例として、自転車の前照灯は点灯だけでなく点滅方式でも認めることとし、夜間点灯（点滅）の履行を促進して安全性を高めたい。	D		自転車の灯火に関する事項については、自転車の運転者が前方を視認することができるよう、道路交通法施行令第18条に基づき各都道府県公安委員会が定めているところ。御提案の（点滅）の前照灯についてのような観点から検討する必要があるので、具体的な要望については埼玉県公安委員会に相談されたい。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。 また、以下のことについて回答されたい。 ①道路交通法上、点滅も灯火に含まれると理解してよいか回答されたい。 ②点滅が灯火に含まれる場合、灯火と解することができる点滅の間隔等の基準等を定めたガイドライン等はあるのか、あるとすればどのような基準か、明確に回答されたい。 ③点滅が灯火に含まれない場合、新たに含むことは可能か、仮に不可能であれば、その理由を明確に回答されたい。 ④貴庁の回答では、「自転車の灯火に関する事項は、都道府県公安委員会が定めている」とのことであるが、そうであれば、各都道府県公安委員会の判断によって、点滅式が可能な地域とそうでない地域が混在する等、県ごとに自転車の灯火に関する基準が異なることとなり、自転車メーカーの仕様の決定や、他県にて自転車を利用する際に、混乱を生じることが想定される。警察庁においては、そのような混乱を回避するため、自転車の灯火の明るさ、色等の基準等を定めたガイドライン等を示していないのか回答されたい。 ⑤本件について、自転車の灯火に関するガイドライン等があるのであれば当該ガイドラインの改訂、当該ガイドライン等がないのであれば通達を発出という形で点滅も灯火に含まれると周知するように指置してさないかを回答されたい。	ご回答の法解釈では、公安委員会の裁量範囲も限られてしまうと思われる。本提案で想定している地域は、現状の自転車に搭載されている前照灯が点灯していないために走行できないような地域ではなく、草加市においては、前照灯が点灯していないために走行できないような場所はないと考えている。このような現状において自転車の前照灯を点灯させる意味として求められているのは、運転者が前方を視認することではなく、外部からの視認性を高め、安全を確保することではないかと考えている。つまり、地域によって自転車の前照灯に求める機能に差が生じても良いものであり、正に特区制度により対応することが望ましいものと考えている。	D		前回回答のとおり埼玉県公安委員会に相談されたい。 現行制度上、自転車の灯火に関する事項については、灯火の点滅の有無にかかわらず自転車の運転者が前方を十分に視認することができるよう、道路交通法施行令第18条に基づき各都道府県公安委員会が定めているところである。 なお、自転車の前照灯に関するガイドライン等は存在しない。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。 貴庁からの再検討要請に対する回答では、当室からの再検討要請にある、「道路交通法上、点滅も灯火に含まれると理解してよいか」との意見について、明確には回答されていない。点滅も灯火に含まれると理解してよいか、再度明確に回答されたい。 また、貴庁からの回答にある「自転車の運転者が前方を十分に視認することができるよう、道路交通法施行令第18条に基づき各都道府県公安委員会が定めている」とのことであるが、前方を十分に視認するためには必要とされる灯火の許容範囲等について、明確に回答されたい。 提案者にとっては、点滅式の前照灯について、警察官より注意を受けた例が実在するのことである。各都道府県警察の判断が統一されるよう、自転車の灯火に関するガイドライン等を発出するなどの措置ができないか、再度検討し回答されたい。	貴省回答は灯火として点滅を否定しないものであったが、一般的には点滅した前照灯は道路交通法違反であると解釈されている。実際、インターネット上に掲示されている見解も同様であり、フリーの百科事典には、「自転車の前照灯で点滅させたりするのは無灯火になり、処罰されるおそれがある」とある。さらには、点滅式前照灯を装着した自転車を運転していたところ、警察官に点灯させるよう指導された事例も聞いている。このような解釈は、貴庁が、「運転者が前方を十分に視認できるように」と定めていることによるものであることから、特定の区域においては、これを「外部から十分に視認されるように」とすることができるよう変更していただきたい。		1148030	草加市	警察庁
0120080	電動車いすの速度規制の緩和	道路交通法第2条第1項第11号の3、同第3項第1号、道路交通法施行規則第1条の4	原動機を用いる身体障害者用の車いすの車体の構造について、6キロメートル毎時を超える速度を出すことができないことされている。	現行法で規定されている電動車いすの速度制限について、一定の要件を満たしている場合には、時速10kmまで出すことを可能とする。	主に高齢者を対象に電動車いすが普及の一途をたどり、高齢者の自立支援の一翼を担っている現状を踏まえこれまで以上に高齢者が自立して安全に生活出来る地域を目指す。 電動車いすにより横断歩道走行中の事故等が多発している現状改善のために速度規制の緩和を実施する。速度制限の緩和区域を限定し、特区内には特区であることを表示し、速度規定に関する管理はITSを利用し特区内の一元管理を行う。 電動車いすによる交通事故の増加もまた事実であり、販売店での講習ならびに実地研修の義務づけを行う。一定の研修を終了をすることで、求める措置の対象とする。ひいては電動車いす利用者の利便性を向上させ、利用者の走行速度に対する不満や周囲の持つ既存のイメージの払拭等一歩進んだバリアフリーにつながる。 具体的な要件として、歩行者の交通の状況（歩（他にたたずみや立ち話をすることなどを含む）を考慮に入れた上で自動車の交通量に関係なく、歩行者の交通量が多い場合には3．5メートル以上、その他の場合には2メートル以上の道路幅を持つ歩道ないし歩行者自転車道、また横断歩道走行時の速度制限の緩和を要請する。	C		道路交通法において、電動車いすは歩行者として扱われて歩道を走行することとされているところ、電動車いすが6キロメートル毎時を超える速度で走行した場合、その形状や性能から、幼児、妊婦、高齢者及び身体障害者等の歩行者と衝突し、死亡、負傷、後遺障害という重大な被害をもたらす危険性は高く、警察としては、交通事故防止、特に歩行者の安全を図る観点から電動車いすの速度規制の緩和を容認することはできない。	貴庁からの回答では、「電動車いすと歩行者等との接触などによる事故が重大な被害をもたらす危険性が高いため、電動車いすの速度規制の緩和を容認することはできない」との回答であるが、提案者は、電動車いすにある横断歩道走行中の事故等が多発している現状改善を強く望んでいる。電動車いすの速度規制の緩和ではない別の手法等で、当該事故等を未然に防ぐための貴庁の取組み（施策・対応）等があれば（検討中のものを含む）回答されたい。	C		警察庁では、増加傾向にある電動車いすの交通事故の抑止対策の一環として、電動車いすの製造メーカー等で組織される電動車いす安全普及協会等の関係団体等と連携し、利用者用・指導者用のマニュアルである「電動車いすの安全利用に関する手引き」や「電動車いす安全利用ビデオ」を作成配付するとともに、安全利用に係る指導者の育成や安全教育の実施及び広報啓発活動を展開してきている。 また、同マニュアルについては、警察庁のホームページに掲載してその普及を図っているほか、平成15年度に同マニュアルを活用したモデル事業を実施し、現在は、全国の都道府県警察等において指導者の育成や参加・体験・実践型の安全教室等に活用されている。 今後も、関係団体等との連携を密にして電動車いすに係る交通安全対策を推進し、交通事故防止を図ることとしている。				1166010	個人	警察庁
0120090	コミュニティーピークル特区	道路交通法第2条第1項第11号の3、同第3項第1号、道路交通法施行規則第1条の4	原動機を用いる身体障害者用の車いすの基準について、車体の大きさは長さ120センチメートル、幅70センチメートル、高さ109センチメートルを超えない大きさであり、かつ車体の構造が原動機として電動機を用いるもので、6キロメートル毎時を超える速度を出すことができず、歩行者に危害を及ぼすおそれがある脱輪な突出部がなく、自動車又は原動機付自転車と外観を通じて明確に識別することができるものとされている。	自動運転の本格的導入に向け実社会でママ実験を行うために、安全性の確保された一定要件を満たした特別車輌を使って、道路の一定の範囲に限って自動運転による走行を可能とする。車輌と想定仕様は長さ170cm、幅80cm、高さ150cm以下、最高速度時速20km、最大積載量30kgである。他方で、一般車輌とは異なることが外部から見てもわかるように特別なナンバーを取り付ける。普通免許・原付免許保持者は走行を許可し、無免許者は一定の講習を受けることで走行可能とする。走行可能な範囲として、特区であることの表示を行ったうえで、道路容量に余裕のある場所において設置された専用レーン、バリアフリー法を満たしている道路のみに限定する。 自動運転車輌として、複数の手段により、速度状況の管理・障害物を感知する機能・地域情報を得る機能を備え付ける。各機能の信頼性に対する定量的基準の設定を行い、基準が満たされているか否かの試験を行う。	都市化・過疎化によって伝統的コミュニティーが崩壊しつつある現在、誰でも安全に移動出来るより良いコミュニティー形勢のために車輌の自動運転が求められる。これを普及させるために実社会でのママ実験を行うことが必要不可欠である。そのため、地域、通行可能な範囲を限定した上で、現在の電動車いすに関する規制を再構築し、一般道路を自動運転走行可能とする。これにより、移動を容易にすることで新しい街作り、地域活性化を目指していく。 現在の電動車いすのカテゴリー（長さ120cm、幅70cm、高さ108cm、最高速度6km では、JIS規格があるのみで、道路交通法では歩行者扱いとなっているため、速度や耐久性、衝突や追突の危険性等から、利用者、非利用者双方の共感が得られていない背景がある。 そこで、まず、車輌の仕様、速度規制等について、規制の緩和を行う。車輌の想定仕様は長さ170cm、幅80cm、高さ150cm以下、最高速度時速20km、最大積載量30kgである。他方で、一般車輌とは異なることが外部から見てもわかるように特別なナンバーを取り付ける。普通免許・原付免許保持者は走行を許可し、無免許者は一定の講習を受けることで走行可能とする。走行可能な範囲として、特区であることの表示を行ったうえで、道路容量に余裕のある場所において設置された専用レーン、バリアフリー法を満たしている道路のみに限定する。 自動運転車輌として、複数の手段により、速度状況の管理・障害物を感知する機能・地域情報を得る機能を備え付ける。各機能の信頼性に対する定量的基準の設定を行い、基準が満たされているか否かの試験を行う。	D		特区室を通じて確認したところ、御提案の内容は「電動車いす」を車両として車道を走行させるというものと考えるが、御提案の車両が、道路交通法上の自動車等に該当するのと解され、当該車両が道路運送車両の保安基準に適合するものであれば、当該車両が車道を通行することに関して、道路交通法上、特段制限を設けていない。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。 また、平成18年2月5日付の貴庁から各都道府県警察長に発出された「原動機を用いる身体障害者用の車いすに係る警察署長の確認について」の通達では、規格外の電動車いすを用いる場合の警察署長の確認について記載されているところ、当該通達の内容を踏まえ、以下のことについて回答されたい。 ①電動車いすが、道路交通法施行規則第1条第1項第4号に規定されている基準に適合しないものであって、その利用者がその大きさの電動車いすを用いることがやむを得ないとする場合の、警察署長の確認を受け得る電動車いすの大きさはどのような範囲か、具体的に回答されたい。 ②電動車いすの利用者が、「その大きさの車いすを用いることがやむを得ないと判断されるのはどのような場合か回答されたい。また、提案者の構想の実現に向け、かかる車いすの利用について検証するための実証実験への参加はこれに該当するのか、回答されたい。 ③提案者が想定している電動車いすについて、実用に供するため必要となる要件等は何か回答されたい。 ④提案者の想定している電動車いすの走行について、既存の自転車道又は、歩道上の走行は可能か回答されたい。 ⑤提案者の想定している電動車いすの走行について、例えば、当該車いす専用の通行帯を確保した場合、その専用通行帯を最高速度時速20kmで走行することは可能か、またその場合自動運転を行うことは可能か回答されたい。 ⑥提案者の想定している電動車いすの走行について、法令上対応不可である場合、想定される法令上の問題は何か、また、法令等の措置を講じて対応することは可能か、措置ができないとすれば、その理由は何か、明確に回答されたい。	今回の提案で想定している電動車いすは、道路交許が不要であり、病院等の建物内を含め、現在当該車いすが走行可能な範囲を維持しつつ、一般的な車いすの基準（速度、幅、高さ、長さ）を超えるものを想定しています。速度については、歩行者等との安全を確保するため、歩道では4km以下に設定し、自転車道又は、当該車いす専用の通行帯等に限り時速20km以下の走行とします。即ち、自転車から当該車用通行帯等までの歩道ではあくまでも通常の車いすとして走行（時速6km以下）させ、専用通行帯等に限り、開発中のITSシステムを用いて、安全に走行（時速20km以下）させます。当該専用通行帯の設置が可能な場合、このような電動車いすと位置付け、走行実験を行うことが可能か回答願います。また、当該電動車いすを実用化するに当たり、道路交通法上必要となる要件、措置等について具体的に回答願います。	C		「提案者の想定している電動車いす」の内容が明らかではないが、道路交通法施行規則第1条の4第2項に基づく確認が行われることとなる具体例は、 ・身体の障害により下肢が曲がらないため、それを支える器具を車いすに取り付ける必要が生じ、結果として長さの基準を超えてしまった場合 ・頭蓋に障害があり、頭部を支えるための枕を車いすに取り付ける必要が生じ、結果として高さの基準を超えてしまった場合 等であり、実証実験への参加はこれに該当しない。 また、道路交通法において、内閣府令で定める基準を満たす電動車いすは歩行者として扱われて歩道を走行することとされているところ、内閣府令で定める基準を超える大きさのものや、電動車いすがキロメートル毎時を超える速度で走行できるものについては、自動車又は原動機付自転車となり、その形状や性能から、幼児、妊婦、高齢者及び身体障害者等の歩行者と衝突し、死亡、負傷、後遺障害という重大な被害をもたらす危険性は高く、警察としては、御提案の車両を歩道通行させることは交通事故防止、特に歩行者の安全を図る観点から認めることはできない。 なお、自転車道についても、自転車の安全を図る観点から認めることはできない。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。 また、再検討要請に対する貴庁からの回答によれば、「道路交通法において、内閣府令で定める基準を満たす電動車いすは歩行者として扱われて歩道を走行することとされているところ、（中略）警察としては、御提案の車両を歩道通行させることは交通事故防止、特に歩行者の安全を図る観点から認めることはできない。」との回答であった。 提案者は、現行の車いすの基準には納まらないが、安全性は確保できるような新たな車いすの開発を進めている。開発にあたって提案者は、制度的・技術的な問題点についての助言や情報提供を必要としており、提案者からの相談に個別に対応することは可能か、回答されたい。 なお相談にあたっては、現行の電動車いすの定義を一切変えないといった前提を置くことなく、技術開発の促進の観点から柔軟な対応をお願いしたい。	今回の提案で想定している電動車いすが、仮に原付であると整理されてしまうと、①免許を取る必要がある、②車道しか走れないので使い勝手が極端に低下する、といった問題が生じると考えています。安全性をどのようにご確保していくかについては、今後、相談させていただきたいと思いますが、その際には、電動車いすとして身障者・高齢者等利用者の利便性と安全性を高いレベルで両立させるための技術開発に対して、従来の技術水準に基づく現行制度を前提とすることなく、助言をよろしくお願いします。	1169010	個人	警察庁 国土交通省
0120100	生活道路における最高速度規制要件の緩和	道路交通法（昭和35年法律第105号）第4条、同法第42条、同法第43条、同法第70条、同法第71条	道路交通法第4条第1項には、「都道府県公安委員会は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、又は交通公害その他の道路の交通に起因する障害を防止するため必要があると認めるときは、政令で定めるところにより、信号機又は道路標識等を設置し、及び管理して、交通整理、歩行者又は車両等の通行の禁止その他道路における交通の規制をすることができる。」と規定され、同条第2項に「交通の規制は、区域、道路の区間又は場所を定めて行う。」と規定されている。	現在、生活道路(県公安委員会による最高速度標示がなされていない住宅地内等における日常生活に密着する市道）の最高速度規制は他の道路と同様、県公安委員会が道路標識等により行うことができるが、この生活道路の最高速度規制については、市域の実情に応じて、市長が行うことを可能とするもの。	川口市における生活道路を含む市道の速度規制状況は、50km/hが1%、40km/hが9%、30km/hが31%で残りの59%が最高速度標示のない道路である。最高速度が標示されていない生活道路は、50～30km/h之規制されている道路と異なり、60km/h以内で走行できることから、交通事故を誘因することとなり、市民生活に危険が生じている。こうした危険性のある生活道路に、市長が自ら地域の実情に応じて規制をかけることにより、交通事故の減少が図られる。 なお、川口市では、平成18年9月25日に、最高速度標示のない生活道路において、脇見運転の自動車が保育園児等の列に後方から突っ込み21人の死傷者（園児4人が死亡）を出す事故が発生した。幼い子どもの尊い命を失った家族や親族からびに地域住民の精神的苦痛は計り知れないものがあり、再発防止に向けた各種施策を積極的に講じているところである。	C		道路交通法上、車両の速度は公安委員会による最高速度の制限のみによって規律されているのではなく、法定の安全運転義務、一時停止義務及び徐行義務や一時停止・徐行等に係る交通規制等を通じ、安全な速度による通行が担保されているものである。 また、交通規制は、信号機、道路標識及び道路標示を設置し、及び管理して、相互に接続された国道、都道府県等、市町村道等から構成され、複雑に入り組んだ道路ネットワークが最適に機能するよう、最高速度規制のみならず、一時停止規制や一方通行規制等様々な交通規制を相互に関連させながら体系的に実施することが必要である。したがって、市道における最高速度の交通規制を市長が行うことは、法定の各種義務のほか、接続する他の道路における交通規制や、市道における他の種類の交通規制との整合が確保できず、交通の安全と円滑がかえって損なわれるおそれがある。 なお、いわゆる生活道路における事故防止対策の実効性を高めるためには、交通規制にとどまらず、道路管理者による歩道の設置、ガードレール等の防護柵の設置、車道の狭隘化、交差点等の段差化等の道路構造の改善推進も重要と考える。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	いわゆる生活道路は、道路幅員が狭（歩道やガードレールなどの交通安全施設の設置が難しく、歩行者と自動車を分離することができない道路が多く、かつ生活道路では速度規制のある道路とない道路があるのが現状である。道路交通法上、安全な速度での運転は担保されているとのことであるが、川口市の事故では、速度規制のない道路において自動車が50から55km/hで走行していて事故が発生しており、速度規制のない道路では60km/hまでの走行は許されている。確かに、道路構造の改善も重要であり、改善策を講じているが、更なる交通事故防止策として生活道路における速度規制を講じていたためにも再検討をお願いしたい。	C		道路交通法上、道路標識等により最高速度が指定されていない道路においては法定速度が適用されるが、速度規制は、その速度を出すことを許容する趣旨ではなく、運転者には常に安全で適正な速度で走行すべき安全運転義務が課されている。川口市の交通事故については、事故発生地点が一時停止標識の直前であり、安全運転義務や一時停止義務を勘案すれば、当該地点を本件事故のような速度で走行することは、そもそも道路交通法上許容されるものではない。 なお、前回の回答のとおり、市道における最高速度の交通規制を市長が行うことは、法定の各種義務のほか、接続する他の道路における交通規制や、市道における他の種類の交通規制との整合が確保できず、交通の安全と円滑がかえって損なわれるおそれがある。 都道府県警察においては、生活道路における自動車の速度の抑制、道路の形状や交差点の存在の運転者への明示といった交通規制等を実施しているところであり、個別の交通規制に係る要望があれば、当該都道府県公安委員会に相談されたい。				1034010	川口市	警察庁

管理コード	要望事項 [事項名]	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	制度の所管・関係官庁
0120110	有事の際に限り、海上輸送も可能な移動型検査車を緊急車両として認可頂き、その際医師の協力を仰ぐ環境を整備して頂きたい。	災害対策基本法第50条、災害対策基本法第76条第1項、 災害対策基本法施行令第32条の2、災害対策基本法施行令第33条第1項 道路交通法施行令第13条第1項	災害対策基本法（昭和36年法律223号。以下「法」という。）第76条第1項に規定する緊急通行車両は、同法施行令第32条の2の規定により、「道路交通法第39条第1項の緊急自動車」又は「災害応急対策に従事する者又は災害応急対策に必要な物資の緊急輸送その他の災害応急対策を実施するための運転中の車両」とされている。また、法第50条第2項は、「指定行政機関の長及び指定地方行政機関の長、地方公共団体の長その他の執行機関、指定公共機関及び指定地方公共機関その他法令の規定による災害応急対策の実施責任を有する者は、法令又は防災計画の定めるところにより、災害応急対策を実施しなければならない」と規定し、地方公共団体の長等の災害応急対策の実施責任を明らかにしている。 災害応急対策の内容は幅々のものが想定されており、防災基本計画、防災業務計画、地域防災計画等に則って公的機関が自ら行い、又はその要請を受けて行う災害応急対策のために使用される車両であることについて、都道府県知事又は公安委員会が確認（緊急通行車両の確認）を行うこととされている。 また、道路交通法第39条第1項の緊急自動車として運転することが可能な自動車は、道路交通法施行令第13条第1項各号に掲げる自動車であって、都道府県公安委員会の指定を受けるなどしたものとされている。	有事の際には、想定外の検査機器の不調や機器故障等が想定される。その際、被害を蒙っている地域より医師同乗の移動型検査車を派遣することが出来れば、現地医師との協力により移動型検査車が人命救助の一助になると考えている。そのためには、有事に限り移動型検査車が緊急車両として交通規制中道路の通行許可を認めて頂くことが必要であり、現地においても医師と連携が取れる環境整備を検討して頂く必要があると考えている。東南海、南海地震等の発生が懸念される現在、移動型検査車は今後重要な役割を担うことが出来ると考えている。	「提案理由」本案は、過疎地、僻地での予防医学を目的とした保険診療の充実を図り、現地医師と専門医とが遠隔診断で連携することにより、専門医が最新機器を用い診療する内容と同レベルの一次診療が現地で可能となる。結果、後送の診療現場での重複診療による患者側の負担軽減及び診療報酬の圧縮が図れると考え提案した。　また災害時の医療現場では、検査機器不足に陥る可能性が高く、被災地から離れた地域からの応援が必要である。 本案は医師と企業との連携が不可欠であるが、現行法では制約があり今回の提案に至ったものである。 「実施内容」精密検査機器等を車載した移動型検査車を、同検査機器が未整備の現地診療所等に運搬し使用する。現地医師単独での運用に支障がある場合は、検査車同乗の医師が運用をサポートし、専門診断は大阪南港WTCビルの各専門医と遠隔診断にて連携し、早期診断による早期治療に繋げる。また専門性の高い医療施設を同ビルに招致し、専門医の経験と意見を反映した脳観型血管撮影、生化学・生理検査等の移動型検査車を開発し、医療現場のサポートを充実させる。将来的には陸・海の基地として最適の立地条件を備えたWTCビルにおいて、離島・僻地からの精密検査入院に限定した入院病床を数床保有し、脳血管撮影に代表される精密検査のみの短期検査入院を行う。災害時には、現地医師と専門医、手術設備を備えた病院とが連携し、高レベルの要救助者の治療を実施することが可能となる。	D		提案の移動型検査車が、災害応急対策の実施責任を有する地方公共団体の長等から要請を受けて災害応急対策を実施するために使用される車両であれば、法に規定する緊急通行車両になり得るものと考える。 なお、御提案の趣旨が明確でないが、道路交通法第39条第1項の緊急自動車として運用を求めるのであれば、道路交通法施行令第13条第1項各号のいずれかに該当することが要件となるため、当該「移動型検査車」の具体的な構造、運用方法等を示して都道府県警察に相談されたい。		D						移動型検査車を用いた離島・僻地での予防医学領域における地域医療の支援	1180040	河村クリニック、（有）大阪市上本町健康維持支援センター、（株）大阪ワールドトレードセンタービルディング	警察庁
0120120	制限外積載許可に係る申請対象者の追加と包括申請の取扱いの緩和	道路交通法第57条、第58条、道路交通法施行令第22条、道路交通法施行規則第8条 「制限外積載許可取扱要領」について（平成12年1月26日付け警察庁丙規発第３号）	車両の運転者は、貨物が分割できないものであるため道路交通法施行令で定める積載重量等の制限又は都道府県公安委員会が定める積載重量等を超えることとなる場合は、出発地警察署長が車両の構造又は道路若しくは交通の状況により支障がないと認めて積載重量等を限って許可したときは、車両の運転者は、当該許可に係る積載重量等の範囲内で制限を超える積載をして車両を運転することができることとされている。 車両の運転者は、当該許可を受けようとするときは、申請書２通を出発地警察署長に提出しなければならないとされている。	現行の許可申請者である「車両の運転者」に「動車検査証上の使用者」を追加し、自動車検査証上の使用者が、同一品目の貨物を同一の積載方法で運搬し、貨物を積載した状態での自動車と貨物の長さ、幅、高さが同一で、貨物運転経路が同一である場合には、運転者と車両が別々でも、当該使用者に対し、包括して1件の申請として取り扱うこととする。	現行の許可制度では、原則として1個の運転行為ごとの申請（許可）となっていて、トラック事業主等使用者からの包括的な申請（許可）となっていないなど手続きが煩雑である（茨城県内制限外積載許可件数（H18年度）約15,500件）。また、申請主体を現行の「車両の運転者」のほか「自動車検査証上の使用者」を加えることで、例えば使用者からの業務命令により制限外積載を行ったことに伴い道路交通法上罰金があった場合の責任は、使用者ではなく、当該運転者に帰責するケースを回避することができるとともに、当該法人として道路交通法上の責任の明確化を図ることができる。	制限外積載の許可に際して運転者が順守すべき条件を付す場合があることから、制限外積載の許可申請者に「自動車検査証上の使用者」を追加することは不適当である。 なお、申請書自体の提出は申請者以外の者が行うことも可能としており、また、次のような申請事務の効率化に資する運用を行っているところである。 ○　申請書の申請者については、複数の運転者の氏名を別紙に記載することも可能 ○　同一経路では、運転者が複数でも車両、積載物が同一ならば包括は可能 ○　積載物が同一で、経路も同一であれば、運転者、車両が複数でも包括は可能	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	回答前段の場合、自動車検査証上の使用者側に条件を付し、運転手に伝達するようにすれば、運転手に対する労働条件への配慮や業務上の指示により、運転手に対する法令順守はより確実に履行されるものと考える。なお、回答なお書き中「○　積載物…」については、「制限外積載許可取扱要領」について（第6・2・(1)の「車両が同一であること」と相違が見られる。この場合、本通知が地方自治法245条の４Ⅰの技術的な助言であって県警の判断で複数の車両・運転者を包括して許可をする対応が可能であるのか、又、今後回答の旨を警察法16条Ⅱに基づき各都道府県警察の長あて通知する予定であるのかについて、お示しされたい。	C		(1)　道路交通法第57条第１項に規定されているとおり、制限外積載をしてはならない義務を負っているのは車両の運転者であり、同条第３項の制限外積載の許可及び第58条第３項の条件も運転者に課することとされているとおり、制限外積載は運転者に対して効力を有する制度である必要があることから、許可の申請者として「自動車検査証上の使用者」を追加することは不適当と考える。なお、自動車の使用者は、同法第75条第１項第６号の規定により制限外積載を下命し、容認してはならない義務を負っている。 (2)　「制限外積載許可取扱要領」について（平成12年警察庁丙規発第３号）は、警察行政に関する調整のために発出されたものであるため、その取扱いに著しく不合理な差を生じさせるものでなければ、前回回答した取扱いも各都道府県警察の判断により可能であると解している。また、都道府県警察における取扱いの差違は合理的な範囲内にとどまるものであると考えていることから、あらためて通知を発出する必要はないと考える。			1122020	(社)茨城県トラック協会、日立建機ロジテック（株）、(株)小松製作所真岡工場、茨城県	警察庁
0120130	制限外積載許可に係る包括申請の場合の許可期間の延長	「制限外積載許可取扱要領」について（平成12年1月26日付け警察庁丙規発第３号）	制限外積載の許可の単位は、原則として運転行為の開始から終了までの一個の運転行為ごとされているが、同一運転者により定期的に反復、継続して行われる運転行為については、申請手続の特例として ○　車両が同一であること、 ○　同一品目の貨物を同一の積載方法で運搬すること、 ○　運転経路が同一であること、 の全ての条件に該当する場合は、包括して一個の運転行為とみなして処理し、この場合における許可の期間は原則として３か月以内としている。	包括して1件の申請とみなす場合の許可期間を、現行の3ヶ月以内から1年以内とする。	当該許可の際に考慮すべき条件である「車両の構造」又は「道路若しくは交通の状況」については、本提案の条件が「同一品目の貨物を同一の積載方法で運搬し、貨物を積載した状態での自動車と貨物の長さ、幅、高さが同一で、貨物運転経路が同一である場合」であり、さらに実態として、制度としての更新の手続きの形態はないが、申請及び許可の手続きが同一で、繰り返し申請時の手続きの簡素化（実質の省略）「制限外積載許可取扱要領」について（H12.1 警察庁丙規発第３号））があることから、許可期間の延長と考慮すべき条件との相関は低いと考える。なお、車両の構造については、変更時には許可期間内でも再度申請を要するものとされるため、安全性は確保されるものと考える。また、現行の許可期間は、茨城県の場合、平成5年3月に、従前の「原則として10日以内」から「原則として3ヵ月以内」に改正（「「茨城県警察制限外積載許可取扱要領」の改正について」（H5.3 通達甲交規第16号））されたものの、許可期間が短く、許可を得てもすぐに次の許可を得るための手続きに取り掛かる必要があるなど手続きが煩雑であり（茨城県内制限外積載許可件数（H18年度）約15,500件）、期間延長により、安全性を確保しつつ、手続き件数の減少による経済的効率性の向上が図られる。	D		申請手続の特例として一定の期間を示しているのは、当該制限外積載許可の運転経路における交通状況等の変動等を確認し、許可の継続の可否、許可に際し危険防止のために付した条件の見直し等の検討が一定期間ごとに必要であるためである。 また、当該期間を原則として3か月以内としているのは、交通状況等の変動を確認する必要があるという趣旨を踏まえて、許可の期間が余りに長期にわたることは通常想定し得ないことから、全国の運用状況も踏まえて一応の目安を提示しているものである。よって、交通量の変動が想定されず、道路工事が当面予定されていないなど、運転経路の交通状況、道路状況によっては、当該期間も変動し得るものと考えている。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。 また、貴庁からの回答によれば、制限外積載許可に係る許可期間について、「交通量の変動が想定されず、道路工事が当面予定されていないなど、運転経路の交通状況、道路状況によっては、当該期間も変動し得るものと考えている。」との回答であるが、実態として、当該許可期間を原則である３ヶ月以上認めた例はあるのか回答されたい。また、当該原則である３ヶ月以内とする許可期間について、今後見直しする予定等はないのか回答されたい。	「道路若しくは交通の状況」については、先の提案理由に加え繰り返して申請して長期間許可されている例もあることから、許可期間の延長と考慮すべき条件との相関は低いと考えられ、許可期間を１年とすることは可能と考える。また、本通知は地方自治法245条の４Ⅰの技術的な助言であって県警の判断で期間を延長するなどの対応が可能であるのか、又、今後こうした場合などにおいて3か月以内の許可期間が「一応の目安」であって「当該期間も変動し得るものと考えている」のであるならばその旨を警察法16条Ⅱに基づき各都道府県警察の長あて通知する予定であるのかについて、お示しされたい。	D		「制限外積載許可取扱要領」について（平成12年警察庁丙規発第３号）は、警察行政に関する調整のために発出されたものであるため、その取扱いに著しく不合理な差を生じさせるものでなければ、提案の趣旨の取扱いも各都道府県警察の判断により可能であると解している。また、都道府県警察における取扱いの差違は合理的な範囲内にとどまるものであると考えていることから、あらためて通知を発出する必要はないと考える。			1122030	(社)茨城県トラック協会、日立建機ロジテック（株）、(株)小松製作所真岡工場、茨城県	警察庁
0120140	緊急災害時における積載重量制限等の緩和	道路交通法第57条、第58条、道路交通法施行令第22条、道路交通法施行規則第8条	車両の運転者は、貨物が分割できないものであるため道路交通法施行令で定める積載重量等の制限又は都道府県公安委員会が定める積載重量等を超えることとなる場合は、出発地警察署長が車両の構造又は道路若しくは交通の状況により支障がないと認めて積載重量等を限って許可したときは、車両の運転者は、当該許可に係る積載重量等の範囲内で制限を超える積載をして車両を運転することができることとされている。 車両の運転者は、当該許可を受けようとするときは、申請書２通を出発地警察署長に提出しなければならないとされている。	現行法で規定されている積載制限の規制緩和を行い、災害時緊急作業について迅速に対応可能とする。	災害が発生し、緊急の復旧作業を要する場合、作業に使用する重機運搬については、大型重機などは分解し運搬制限内の重量にする必要が生じます。結果、重機メーカーに依頼し、分解した重機を数台のトラックで分割運搬を行い、災害現場で組立作業を行うこととなります。 緊急災害時に、このような分解・運搬・組立て作業を行うと、それだけで多くの日数を要し、その上、分解組立作業を行える作業員は限られるため緊急的な対応はできないことになります。 緊急時の積載重量制限等を緩和することで、緊急を要する災害復旧などの迅速な対応が可能であるため、次の規制緩和策を講じていただきたい。 1. 災害発生時には道路管理者から地域建設業協会・建設業界へ要請し、発注者と道路管理者が連携し特別許可を発行するなど地域住民の生活を第一に考えた柔軟な規制緩和をお願いしたい。	D		積載物の重量の制限については、道路交通法施行令第22条第２号において自動車にあっては自動車検査証等に記載された最大積載量と規定されており、国土交通省において積載重量制限の変更を受け、道路運送車両法上適法に運行できる車両となれば、道路交通法上、提案の趣旨の実現に関し特別の制限はない。	D						1090020	社団法人岐阜県建設業協会	警察庁 国土交通省
0120150	人工地盤のペデストリアンデッキ（歩行者の回廊）について、道路使用許可、道路占用許可対象からの除外の特例	道路交通法第77条及び第78条	道路において祭礼行事をし、又はロケーションをするなど一般交通に著しい影響を及ぼすような通行の形態若しくは方法により道路を使用する行為又は道路に人が集まり一般交通に著しい影響を及ぼすような行為で、公安委員会が、その土地の道路又は交通の状況により、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため必要と認めて定めた行為をしようとする者は、当該行為に係る場所を管轄する警察署長（以下「所轄警察署長」という。）に申請書を提出し、道路使用の許可を受けなければならない。	町の管理施設（博多南駅前ビル）と接続するペデストリアンデッキ（人工地盤である歩行者の回廊。以下デッキという）について、現行法の道路使用許可、道路占用許可制度を適用せず、車両の進入ができないデッキの利点を活かし、博多南駅前ビル及びデッキを一体的に利用し、憩いの広場、イベントの開催、地場産農産物の販売を行う。地域の活性化を図る場とするための（デッキの面積は2,800㎡）道路交通法第77条1項及び2項の適用、道路法第32条の適用を除外する特例の許可。	新幹線博多南線は平成2年4月に当時の回送列車を活用し博多駅まで10分で通勤通学ができる利便性を確保するため地域住民の熱意で実現された路線である。現在、博多南線の利用者は一日平均11,909人である。その博多南駅前に国土交通省の補助である「まちづくり総合支援事業」を活用し、駅前ビル、デッキを建設しまちづくりの根幹となる「地域の活性案いては、那珂川町の活性化」として町の玄関作りを行ってきた。しかし、デッキの活用については、所轄の警察署への事前協議が必要であり地域住民の利活用に不自由さがあり、補助事業での費用対効果が発揮できない。当該の管理は、ペデストリアンデッキの道路管理者である本町にて行う。	C		ペデストリアンデッキは一般交通の用に供される場所であると解されるところ、当該デッキが一般交通の用に供される場所であるという原則を踏まえつつ、一般交通とイベント等との調和を図るため、当該イベント等をしようとする者に対し所轄警察署長の許可を受ける義務を課しているところであり、所轄警察署長は道路状況、交通量、他の道路使用の状況、交通規制の実施状況等を総合的に勘案した上道路交通法第77条第２項の要件に照らし、許可・不許可を判断している。したがって、当該イベント等を自由に認めた場合、一般交通との調和が図られず、交通の安全と円滑に著しい支障を及ぼすおそれがあると考える。 なお、ペデストリアンデッキが一般交通の用に供されず道路に該当しない場合には、同法第77条の適用はない。	C						1024010	那珂川町	警察庁 国土交通省

管理コード	要望事項 [事項名]	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	制度の所管・関係官庁
0120160	ナンバープレートのデザイン規制緩和		登録自動車の自動車登録番号標は、道路運送車両法施行規則第11条第1項により、その様式が定められている。	地域の活性化の観点から、ナンバープレート上に、地域の特色を現すデザインを行うことを容認する。	現行のナンバープレート、ご当地ナンバープレートを問わず、プレート上に、ナンバーの識別に影響を与えない範囲で、地域の特色を現すデザインを施すことを容認する。地域独自のデザインを施すことで、地域の人々の連帯感の向上や、地域外の人々に対する地域のＰＲにもなり、地域の活性化につながると考える。	—		自動車登録番号標は、同じ型式のものが多数連行している自動車について、個々の自動車を特定し、識別するため取り付けているものであることから、何人にも分かりやすく見やすいものであり、また全国を移動するという自動車の性質から様式［内容］について全国一律の基準で表示する必要があるところ、自由なデザインを施せることとなると、現場を走行する自動車の特定・識別が困難となり、自動車を利用した犯罪の捜査活動や交通違反の現認、追跡等の交通指導取締りに多大な支障を及ぼすおそれがある。			—						1 1 6 8 0 1 0	個人	警察庁 国土交通省
0120170	種子島の南種子町において、希望者が火縄銃、散弾銃の発射を練習出来るように関係法令などの一部改定	・ 銃砲刀剣類所持等取締法（昭和33年法律第５号）第４条、第４条の２、第５条、第５条の２、第５条の３、第５条の４、第９条の５、第９条の10 ・ 銃砲刀剣類所持等取締法施行令（昭和33年政令第33号）第５条の３から第５条の11まで、第６条の３ ・ 銃砲刀剣類所持等取締法施行規則（昭和33年総理府令第16号）第６条の４	銃砲刀剣類所持等取締法は、猟銃及び空気銃の取扱いに関する講習会の受講、射撃教習を受ける資格の認定及び射撃練習を行う資格の認定は、いずれも住所地を管轄する都道府県公安委員会に申請し、同公安委員会から受けなければならないとされている。また、教習資格及び練習資格については、猟銃の所持許可の基準に適合しないため所持の許可を受ける資格がないと認められる者には認定することができない。 なお、火縄銃については、所持するための講習や射撃教習の制度はない。	現状の銃砲刀剣類所持等取締法、内閣府令では銃の射撃練習について、住所地の都道府県公安委員会に教習等の申請を行うこととなっています。 そこで、鉄砲伝来の地である南種子町で銃の正しい知識を習得してもらうため、何処に居住する人でも、南種子町に設置された施設で銃の初級者講習を受けられ、教習終了証明書の交付を受けられ、同日、若しくは翌日に同じ場所で練習資格認定証の交付を受け、南種子町に設置された練習射撃場において射撃練習を行えるように関係法令の一部改定をお願いするものです。	種子島に数万人規模で交流人口を増加させ、地域の観光関連のみならず各業界を活性化させるため、我が国に鉄砲が始めて伝来した南種子町西之本村前之浜において、鉄砲の練習が出来る施設を設置し、全国の射撃練習希望者が南種子町で初級者講習、同講習終了証明書の交付、練習資格認定証の交付を受けて、射撃練習を行ってもらおうという計画です。 現状の法令では、射撃練習を希望する者は住所地の都道府県公安委員会に各申請をそれぞれ行うこととなっています。そこで、この特区提案では、例えば東京都公安委員会に申請した場合でも、種子島の事業組合が運営する施設で初級者講習の受講から練習資格認定証の交付を受け、射撃練習までを出来るようにすることで季節や天候の影響をあまり受けずに交流人口の増大を図りたいと考えております。提案に至った経緯は：過疎化をいい止めるために定住促進を行っているなか、一番の問題点として定住者の雇用機会を増大させる必要が感じられますことから、観光や物産などの業界を活性化させる方策として、また新種子島空港が開港したものの、依然ジェット旅客機の就航はされず、更に鹿児島一種子島間の減便に至っていることからも、少しでも多くの交流人口を得たいと考えました。社会的な安全性を高めるため、教習終了証明書の交付を受けた者であっても、免許証の写しを提出させ、犯罪歴やアルコール依存症、精神疾患による通院歴がない旨の署名をさせて、銃砲刀剣類所持等取締法による不適合者には利用をさせないことで対応したいと考えています。また、事故に対しては、一人の練習者に一人ずつ事業組合の指導員がついて指導し、事業組合で傷害保険に加入して行います。	C		猟銃の所持許可を受けるために義務付けられている講習は、猟銃による事件・事故が増加傾向にあったことと並びに猟銃等所持者の适合法守及び危害防止についての関心が不十分な傾向にあったことから、昭和41年に受講が義務付けられたものであり、初心者講習については、その成果を確認するために考査試験を実施しており、これに合格することが、その後の教習資格認定、所持許可等の条件となっている。 また、射撃教習は、猟銃の取扱いが未熟な者によって引き起こされる人身事故が増加傾向にあったことから、昭和53年に猟銃の所持許可を受けるに当たり、技能検定を受ける場合を除き同教習を受けその課程を修了しなければならないとされたものであるが、射撃教習では実際に教習を受ける者に猟銃を発射させることを等から、猟銃を手にしても安全と認められる者でなければ教習を受けさせることはできない。よって、教習資格の認定については、猟銃の所持許可申請があった場合と同様に、本人の面接はもとより、家族、近隣住民からの聞き取り調査等各機関並を行い、慎重に認定の適否を判断しなければならないところである。 射撃練習は、猟銃の所持許可を受けるための要件とはされていない。ただし、猟銃の所持許可を受けようとする者が射撃練習を行おうとするときは練習資格の認定を受けなければならないが、射撃練習も射撃教習と同様、実際に猟銃を発射することから、その認定については本人の面接はもとより、家族、近隣住民等からの聞き取り調査等各種調査を行い、慎重に認定の適否を判断しなければならないところである。 以上のとおり、講習の受講は、その成果を確認するための考査試験を含め、その後住所地を管轄する都道府県公安委員会が責任を持って所持許可等の判断をするために実施することからすれば、住所地主義をとることが望ましい。また、教習資格認定及び練習資格認定については、各機関並を行い慎重に審査しているものであり、当該審査は、住所地を管轄する都道府県公安委員会でなければならないものである。 よって、猟銃所持許可申請の手続きを特区として対応することはできない。		C		猟銃用火薬類等の消費許可について、警察庁が定める標準処理期間のモデルにおいては、「５日以内で各都道府県警察の実情に応じた期間」としており、現実に、種子島においても許可申請を受理してから長くて1週間、通常は２～３日以内に許可しているほか、消費期間についてもある程度幅を持たせて許可しているものと承知している。 また、古式銃砲の使用による火薬の消費は、古式銃砲を使用することが慣例となっている祭礼等の年中行事に使用する場合、古式銃砲の流儀の保存又はその研究のために使用する場合、その他これらに準ずる目的で行われる行事等に使用する場合等についてのみ認めていることから、その目的に添った申請であれば、特段の事情がなければ要望のとおり２～３日程度で許可証の発行は可能であるので、あえて特区として対応する必要はないと考える。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	現行規定により対応可能であるとの回答であるが、実際には使用場所の協議期間などにより一ヶ月程度かかっている。ついては、現在の古式銃砲使用基準に見学学習に供する場合も追加し、安全対策として古式銃使用者と見学学習者の間の距離を一定以上離すなどの基準を設け、見学学習しやすい場所で実施でき、なおかつ雨天等で順延になった場合でも柔軟に対応できるよう許可日の範囲に幅を持たせられるよう配慮されたい。		1 1 6 1 0 2 0	種子島ＵＩターンサポートセンター	警察庁
0120180	南種子町（古式銃）鉄砲隊による火縄銃発射の日程や時間の柔軟化を迅速に対応できるよう関係法令の一部改定	・ 火薬類取締法（昭和25年法律第149号）第17条、第22条、第25条、第27条、第 50条の２ ・ 火薬類取締法施行規則（昭和25年通商産業省令第88号）第36条、第48条 ・ 猟銃用火薬類等の譲渡、譲受け、輸入及び消費に関する内閣府令（昭和41年総理府令第46号）第３条、第11条、第13条	火薬類取締法では、火薬類の譲受・消費の許可については都道府県知事の許可が必要とされているところ、古式銃砲等に使用する火薬類については都道府県公安委員会の許可とされているところである。 火薬類の譲受の許可申請については火薬類の種類、数量、目的等を記載した申請書の提出により行い、消費の許可申請については消費の許可申請書に火薬類消費計画書を添えて行うこととされているが、火薬類の譲受の許可については譲受の目的が明らかでないときその他譲受が公共の安全の維持に支障を及ぼす虞があると認めるとき、火薬類の消費の許可はその爆発又は燃焼の目的、場所、日時、数量又は方法が不適当であと認めるときその他その爆発又は燃焼が公共の安全の維持に支障を及ぼす虞があと認めるときは、許可をしてはならないとされている。 なお、火薬類を消費し、又は消費することを要しなくなった場合において、なお火薬類の残量があるときは、遅滞なくその火薬類を譲り渡し、又は廃棄しなければならないとされている。	火縄銃（古式銃）の発射において、現状の法令では、南種子町鉄砲隊・南種子町役場が都道府県知事に火薬の消費について届け出を行い、許可を受けて消費することとなっている。 そこで、許可申請から許可を受けるまでの時間が短縮されるよう、南種子町においては、同手続きの簡略化、若しくは届け出制にしていただけると3経済産業省令など関係法令の一部改定をお願いするものです。	現在、お祭りなどのイベント時に南種子町（古式銃）鉄砲隊が種子島と呼ばれる火縄銃の（空砲）試射を行い観光客やお祭りに参加した人々に見学していただいています。しかし、雨が降ると試射も出来なくなることやイベントの日程が急遽変更になった場合などに、火薬類取締法、経済産業省令による火薬の消費に関する届け出と許可までに一ヶ月程度かかることから、間に合わない場合が少なからずあります。そこで、同許可申請から許可証の交付までの手続きを簡略化、若しくは届け出制としていただくことで、観光客を含めて、より多くの機会で試射を見学していただき、歴史の一頁に思いを馳せながら、一人でも多くの人々に楽しんでいただきたいと考えております。そうすることで種子島の観光資源がより多くなり、結果として交流人口の増大にも寄与すると考えられます。	C		火薬類は、その取扱いを誤れば重大な事故に発展するおそれがあるほか、爆弾テロ等に悪用されるおそれもある危険なものであることから、火薬類の譲受・消費の許可については、慎重に判断するとともに残火薬が生じないように日頃から関係者にも指導しているところである。 火薬類の譲受・消費許可手続の簡略化又は届出制への変更とい特区の要望であるが、世界各地で爆弾テロ等が現に発生し、また、新たなテロも発生し得る状況下において、特定の地域とはいえ、火薬類の規制を緩和することは適当ではないと考えられる。	世界的なテロリズムの危険に関しては警察庁の意見に同意であるが、古式銃で使用している火薬量は実弾を発射しないため、玩具花火のそれと大差無いものである。これまでに不祥事などをおこした事のない南種子古式銃鉄砲隊と南種子町役場でのみ取り扱う事から、テロの危険はないものと考えられる。また、保有する火薬量の上限を設けること、火薬の消費ごとに届け出を行う事で、保有量と消費量の関係を把握する事は可能であると考えられる。届け出回数が増えたとしても、一ヶ月程度かかっている現状を鑑み、もしくは２～３日程度での許可証発行、あるいは期間ごとの許可申請と許可証発行、もしくは届け出制などの対応が可能になるよう記載されたい。	D		猟銃用火薬類等の消費許可について、警察庁が定める標準処理期間のモデルにおいては、「５日以内で各都道府県警察の実情に応じた期間」としており、現実に、種子島においても許可申請を受理してから長くて1週間、通常は２～３日以内に許可しているほか、消費期間についてもある程度幅を持たせて許可しているものと承知している。 また、古式銃砲の使用による火薬の消費は、古式銃砲を使用することが慣例となっている祭礼等の年中行事に使用する場合、古式銃砲の流儀の保存又はその研究のために使用する場合、その他これらに準ずる目的で行われる行事等に使用する場合等についてのみ認めていることから、その目的に添った申請であれば、特段の事情がなければ要望のとおり２～３日程度で許可証の発行は可能であるので、あえて特区として対応する必要はないと考える。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	現行規定により対応可能であるとの回答であるが、実際には使用場所の協議期間などにより一ヶ月程度かかっている。ついては、現在の古式銃砲使用基準に見学学習に供する場合も追加し、安全対策として古式銃使用者と見学学習者の間の距離を一定以上離すなどの基準を設け、見学学習しやすい場所で実施でき、なおかつ雨天等で順延になった場合でも柔軟に対応できるよう許可日の範囲に幅を持たせられるよう配慮されたい。	種子島鉄砲特区	1 1 6 1 0 2 0	種子島ＵＩターンサポートセンター	警察庁 経済産業省
0120190	21世紀のパチンコビジネスモデル、パチンコ営業店内に「貸玉・貸メダル返却所を設置」	風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律（昭和23年法律第122号。以下「風営法」という。）第23条第１項第１号	ばちんこ営業は、客に遊技球又は遊技メダルを貸し出し、客が遊技球等で遊技をした結果に応じて客に賞品を提供する営業であるところ、その営業の形態によっては客の射幸心を煽（そそる）おそれがあるため、風営法において、ばちんこ営業を営もうとする者は、あらかじめ公安委員会の許可を受けなければならないこととし、煽（そそる）客の射幸心をそそるおそれのある遊技機の設置を禁止しているほか、現金又は有価証券を賞品として提供すること、客に提供した賞品を買い取ることを禁止している。	パチンコ営業店による社会貢献活動の推進。パチンコ営業店内に貸玉・貸メダル返却所の設置を行うことにより、遊技客に貸出を行った「玉・メダル」をパチンコ営業店とは無関係の第三者（社会福祉団体・ＮＰＯ）等が買戻すことが出来るシステム。	パチンコ営業店内に「貸玉・貸メダル返却所」の設置を行い、新しい賞品交換システムを採用することにより、社会貢献活動を推進する。具体的には、パチンコ営業店が遊技客の求めに応じて、風俗営業等の規則及び業務の適正化等に関する法律施行規則２９条に定められた、「貸玉・貸メダル」と同等金額にて安全なパチンコ営業店内で第三者（社会福祉団体・ＮＰＯ）等が買戻すことが出来るシステム。これは今回の提案を認めて頂く事により、文献によるとこの、不明瞭で不健全な三店方式による賞品交換システムによる弊害を解消し、全国で多発している犯罪(景品買取所に対する現金強奪事件、傷害事件等）を未然に防止することを目的としている。以上の提案により、「安心・安全・快適・感動」のある、シンプルな健全で合理的な娯楽施設を構築することが出来るのであります。	C		ばちんこ営業所内において遊技客の玉又はメダルを現金で買い戻すことは、ばちんこ営業に関して賞金を賞品として提供すること等と同じで、当該営業について著し（客の射幸心をそそるおそれが生じるとともに、当該営業が賭博罪に当たる行為を行っていると評価を受ける可能性があることから、認められない。		C						1 1 5 4 0 1 0	株式会社 玉越	警察庁
0120200	地域の治安強化		警察と地方公共団体との間で、職員の派遣や出向が行われている。	行政と自衛官・警察官・海上保安官等が連携した「組織」を作り地域の治安の強化を図る。 そのために各自治体に設置されている「危機管理室」に高度な訓練をした自衛官（ＯＢも含む）・海上保安官（ＯＢも含む）警察官（ＯＢも含む）を配置し、行政と連携した総合的な地域の治安対策・政策を実施する。	現在、不法入国者や不法滞在者が増加している。それらの中には徴兵制による軍事訓練を受けた者もおり、犯罪の内容が極めて高度化している。「地下鉄サリン事件」、「毒物等によるテロ行為」といった多人数を対象としたものだけでなく、「長崎市長の暗殺事件」に代表される「行政官に対する恐喝」が発生しており、国内の治安が悪化しているのが現状である。 優秀な人材へのテロ行為又犯罪の増加は地域経済において、建築物への被害といった物的なものだけではなく、犯罪の恐怖により地域住民の日常生活が阻害されるといった人的被害も大きいものとなる。テロ・治安は横断行政による総合的な対応が必要である。 行政と自衛官・警察官・海上保安官等が連携した「組織」を作り地域の治安の強化を図る。各自治体に設置されている「危機管理室」へ自衛官（ＯＢも含む）・海上保安官（ＯＢも含む）・警察官（ＯＢも含む）の派遣し、行政と連携した総合的な地域の治安対策実施する。それにより、地域からテロ・犯罪を撲滅する。	—		警察庁及び都道府県警察から、地方公共団体の危機管理・防犯部門等に警察官が出向するなど、警察と地方公共団体等とが連携して総合的な治安対策を推進しているところである。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	外国人の増加・日本人の高学歴・グループ化により犯罪が高度化(巧妙化)し法の悪用化が起きている。犯人たちは証拠を残さないため、犯罪の立証が難しく、裁判官の判決が無罪になってきている。 「社会の事前調査」が犯罪の予防・犯人検挙に繋がると考えます。よって、地方自治体が設置している「危機管理室」への配置は次のようなにお願いしたい。配置方法：(1) 都道府県単位への配置 (2) 市町村単位への配置 ・ 警察官の身分：現職又は退職者を行政職員としての配置	—		「社会の事前調査」が具体的に何を意味するのか必ずしも明らかではないが、警察庁及び都道府県警察から、都道府県や市等の危機管理・防犯部門に警察官が出向し、また、地方公共団体においても退職警察官を採用して同種部門に配属するなど、警察と地方公共団体とが連携して総合的な治安対策を推進しているところである。			1 0 2 2 0 1 0	個人	警察庁 総務省 国土交通省 防衛省
0120210	暴力団欠格審査に関する調査手続の合理化による入札参加者の負担軽減			入札参加者に対する暴力団調査手続きは落札事業者に対し実施することで良いものとすべきである。	公共サービス改革法の運用に関し、暴力団排除のための調査を行うよう通知が示されているところであるが、調査手続は極めて詳細であり、自治体だけではなく入札参加民間事業者にとっても入札の度に詳細な資料を作成するのは手続的負担が大きいところである。 同通知は、すべての入札参加者に対して暴力団調査手続きを実施すべきとするが、暴力団排除の趣旨を達成するためには落札事業者に対して調査を実施すれば足りるのであり、またそうすることで多くの民間事業者から作業負担を軽減させることにもなる。 同通知については自治法245条に基づく技術的助言とされるが、暴力団調査手続きについて通知以外の他の要領によることも可能であることを明確化するか、あるいは同通知を改め、前述のように手続きを簡素化すべきである。	—		競争の導入による公共サービスの改革に関する法律（平成18年法律第51号，以下「法」という。）第10条第４号及び第６号から第９号までには、暴力団排除に関する規定（以下「暴力団排除条項」という。）が整備されており、警察では、当該規定の実効性を担保するため、実施機関から暴力団排除条項の該当性について照会を受けている。 照会を受けた場合に、警察では、各種調査を実施する必要があることから、実施機関への回答までに最長で30日を要することがある。このため、落札者決定後に当該落札者について照会を受けた場合には、その時点から最長で30日の期間が必要となり、また、当該落札者が暴力団排除条項に該当した場合は、再度落札者を決定し、その者に関する照会期間が必要となるなど、落札後から契約までの期間が長期に及ぶ可能性があるが、落札後に照会を実施することについて、法を所管する内閣府が問題はないとの見解を示し、また、実施機関が以後の入札スケジュールに支障をきたすおそれがないとする場合には、警察としては、落札者決定後に当該落札者に限定して暴力団排除条項該当性の照会を受けることについて問題はない。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	ご回答趣旨については理解し、また現行通知に基づく事務要領にも所要日数抑制という点で一定の合理的根拠があることも理解したところ。このため、入札者に対する確認（現要領）を維持しつつ、このほか、落札者に対する確認（当初提案内容）を選択肢として追加していただけるようであれば幸いである。また、他法他施策において暴力団欠格審査と同等の確認が実質的に実施されている場合には、実施機関の判断により、当該確認をもって代替可能とできれば倖実である。もとよりこのような措置は実施機関の責任においてなされるべき事柄ではあるが、技術的助言としてこの点を明示していただけるようならば幸いである。	—		既にお答えしたとおり、警察としては、落札後照会を実施することについて、内閣府が問題ないとの見解を示し、また、実施機関が以後の入札スケジュールに支障をきたすおそれがないとする場合には、落札者決定後に当該落札者に限定して暴力団排除条項該当性の照会を受けることについては問題ない。			1 0 5 1 2 0 0	個人	警察庁 内閣府

管理コード	要望事項 ［事項名］	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	制度の所管・関係官庁
0120210	暴力団欠格審査に関する調査手続の合理化による入札参加者の負担軽減			入札参加者に対する暴力団調査手続きは落札事業者に対し実施することで良いものとすべきである。	公共サービス改革法の運用に関し、暴力団排除のための調査を行うよう通知が示されているところであるが、調査手続は極めて詳細であり、自治体だけではなく入札参加民間事業者にとっても入札の度に詳細な資料を作成するのは手続的負担が大きいところである。 同通知は、すべての入札参加者に対して暴力団調査手続きを実施すべきとするが、暴力団排除の趣旨を達成するためには落札事業者に対して調査を実施すれば足りるのであり、またそうすることで多くの民間事業者から作業負担を軽減させることにもなる。 同通知については自治法245条に基づく技術的助言とされるが、暴力団調査手続きについて通知以外の他の要領によることも可能であることを明確化するか、あるいは同通知を改め、前述のように手続きを簡素化すべきである。	－		競争の導入による公共サービスの改革に関する法律（平成18年法律第51号、以下「法」という。）第10条第４号及び第６号から第９号までには、暴力団排除に関する規定（以下「暴力団排除条項」という。）が整備されており、警察では、当該規定の実効性を担保するため、実施機関から暴力団排除条項の該当性について照会を受けている。 照会を受けた場合に、警察では、各種調査を実施する必要があることから、実施機関への回答までに最長で30日を要することがある。このため、落札者決定後に当該落札者について照会を受けた場合には、その時点から最長で30日の期間が必要となり、また、当該落札者が暴力団排除条項に該当した場合は、再度落札者を決定し、その者に関する照会期間が必要となるなど、落札後から契約までの期間が長期に及ぶ可能性があるが、落札後に照会を実施することについて、法を所管する内閣府が問題はないとの見解を示し、また、実施機関が以後の入札スケジュールに支障をきたすおそれがないとする場合には、落札者決定後に当該落札者に限定して暴力団排除条項該当性の照会を受けることについては問題はない。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	ご回答趣旨については理解し、また現行通知に基づく事務要領にも所要日数抑制という点で一定の合理的機能があることも理解したところ。このため、入札者に対する確認（現要領）を維持しつつ、このほか、落札者に対する確認（当初提案内容）を選択肢として追加していただけるようであればすべてである。また、他法他施策において暴力団欠格審査と同等の確認が実質的に実施されている場合には、実施機関の判断により、当該確認をもって代替可能とできれば便宜である。もとよりこのような措置は実施機関の責任においてなされるべき事柄ではあるが、技術的助言としてこの点を明示していただけるようならば幸いである。	－		既にお答えしたとおり、警察としては、落札後照会を実施することについて、内閣府が問題ないとの見解を示し、また、実施機関が以後の入札スケジュールに支障をきたすおそれがないとする場合には、落札者決定後に当該落札者に限定して暴力団排除条項該当性の照会を受けることについては問題ない。				3 0 0 3 2 0 0	市場化テスト推進協議会	警察庁 内閣府
0120220	警察と連携して生活犯罪を防止	刑事訴訟法第189条	刑事訴訟法第189条等の規定により捜査権は、警察官、検察官等及び特別の事項について職務を行う特別司法警察職員等に限定されて付与されている。	警察官の指示のもとに、市町村職員にも特定の事案について捜査権を付与する。	凶悪な犯罪が増加する一方、ゴミの不法投棄、公的給付制度の悪用（不正受給）など、地方行政分野での犯罪行為も後を絶たない。 これら事案は違法行為であるため、犯罪捜査の必要性が生じるところであるが、すべての事案を警察が取り締まることは困難である。 よって行政側の関係部署職員が、当該事案に係る警察官の職務執行を補助することができれば、より効果的な摘発、予防措置になると同時に、警察においても負担の軽減につながり、より凶悪な刑法犯対策に集中できるようになる。 そのため、市町村への派遣を受けた警察官の指示のもと、行政職員が違法行為の現認行為、制止行動、関係人への聞き取りなどを行えるようにし、悪質な場合は司法処分につなげられる体制づくりが必要である。 例えば、埼玉県では１月１日より迷惑行為防止条例が施行され、客引き行為等の規制が強化されることになっているが、この取締りの一部を本市でも行うことができれば、条例をより効果的に機能させることができるのではないかと考えている。 そこで、刑事訴訟法第１８９条の特例として、特区認定市町村においては、管轄の警察署より警察官の派遣を受け、その警察官の指示のもとに、市町村職員にも特定の事案について犯罪捜査に従事できることとし、警察署と連携して地域の安全・安心度を高められるようにしたい。当面、先に挙げた条条例に係るもののほか、ゴミの不法投棄や資源物の持ち去り行為、生活保護費等の不正受給の取締りを想定している。	－		捜査活動は人権に関わるところが大きいため、刑事訴訟法上捜査権が付与される者の範囲は、警察官、検察官等以外には、警察官の配置及びその捜査権行使が困難な場合、行政職員が職務遂行上犯罪発見の機会が多く、また、その職務上の特殊知識を利用するのが捜査上便宜である場合などに限定されている。したがって、そのような事情が認められないにもかかわらず、「警察官の指示のもと」とはいえ、司法警察職員でない者に刑事訴訟法の特例として捜査権を付与することは、刑事訴訟法が特別司法警察職員を特定の者に限定している趣旨から適切でないと考える。 なお、行政職員はその職務の範囲内で警察官の職務執行に協力することは可能であることから、「警察官の職務執行を補助」（「具体的事業の実施内容・提案理由」第３段落）することは、現行制度の枠組みの範囲内においてもある程度実現することは可能と考える。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	貴庁の回答では、現状において警察官、検察官以外で刑事訴訟法上の捜査権が付与される条件は①警察官の配置、及びその捜査権行使が困難②行政職員が職務遂行上犯罪発見の機会が多い③特殊知識を利用することが捜査上便宜などであるとされている。したがって、そのような事情が認められないにもかかわらず、「警察官の指示のもと」とはいえ、司法警察職員でない者に刑事訴訟法の特例として捜査権を付与することは、刑事訴訟法が特別司法警察職員を特定の者に限定している趣旨から適切でないと考える。 なお、行政職員はその職務の範囲内で警察官の職務執行に協力することは可能であることから、「警察官の職務執行を補助」（「具体的事業の実施内容・提案理由」第３段落）することは、現行制度の枠組みの範囲内においてもある程度実現することは可能と考える。	－		先の当庁回答は、捜査は人権に関わるところが大きいことから、警察官及び検察官等以外で捜査権が付与されているのは特別司法警察職員に限定されており、このような刑事訴訟法の趣旨から考えて、提案の市の職員に捜査権を付与することは適当でないとするものである。 なお、刑事訴訟法は、特別司法警察職員以外に、「警察官の指示に基づいて捜査行為を行う」ような行政職員の存在を認めていないところであり、捜査主体の範囲といった刑事手続の根幹にかかわる問題は全国的な視野から慎重に検討すべきものであるので、特区制度において取り扱うことは適当でないと考える。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	犯罪の多発化、凶悪化の一方で、市町村の所掌業務に関わる条例違反行為や生活犯罪行為も後を絶たない。もとより、市町村は警察行政の専門知識や技量、経験は持たないが、当市では、ＯＢ等を人材活用する中で、犯罪行為等への対応力を強化している。人事面を含めて、都道府県警察と市町村とのさらなる連携のもとに地域の安全・安心を高めることは、警察行政にも大いにメリットがあると考えられる。特定事案に絞り、かつ派遣された警察官の指示のもとに補助的に捜査活動等に参加するもので、かつ、「特区」の認定を受けた市等に限定して試行することを想定している。是非、趣旨を理解いただき、実現をお願いしたい。		1 1 4 8 0 1 0	草加市	警察庁 法務省
0120230	外国人入国の規制緩和			お見合いのために入国する外個人のためのブライダルビザを新設する。	近年国際結婚が増え、日本の少子化問題も鑑みて、日本人と外国人のブライダル事業を活性化させるべきではないでしょうか。 現在、在留資格で日本に入国するのに２７種類のビザがありますが、ブライダル目的で入国することに関しては対応し切れておらず、観光ビザで入国し、婚約ないし結婚してから、再入国するのが現状であり、ブライダル事業の大きな障害となっています。 なぜならば、１つの目的に対し、２度も３度もビザを取らなければならないというのは日本人にとっても外国人にとっても苦痛だからです。 なお、スポーツ選手などが日本に入国してから逃げ、不法就労者になってしまう現状を踏まえ、危険性を防止するために、日本側受け入れ先を歴史のある寺院（宗教法人法成立の昭和２８年に成立した宗教法人）や実績のあるブライダル協会（設立から１０年以上経過など）に限定し、認定制にすることなどにより、受け入れ側の居場所のはっきりした、お見合い会場も明確なものに限りビザをおろすようにする。	－		御提案に係る制度は、当庁の所管するものではなく、本件要望の御趣旨については、現行の制度で対応可能であると考える。				－							1 0 1 2 0 1 0	個人	警察庁 法務省
0120240	田舎暮らし外国人誘致特区			沢山の外国人が第2の人生を過ごす際に、四季があり、安全で水が美味しい日本において永住してもらうことを目的する。 ［永住権］取得の条件緩和をすることにより外国人誘致を積極的に行なう。	［永住権］の軽減を以下のとおりとする。 ・日本へ訪れた回数10回以上かつ日本への通算滞在期間70日以上 ・全国から申請があった市長村に限り住居できることする。 ［結果］ 過疎化の村に新たな人材をいれることで活性化し、異文化コミュニケーションが図れ地方の元気を取り戻す。 また、外国人を誘致することにより、スーパーなど生活関連施設の充実し地域活性となる。 外国人は、充実したセカンドライフを日本で過ごすことで新たな活力を得る。 ［受入体制］ ・日本で外国との姉妹都市・提携都市の市長村は、積極的に当該都市の住民を受け入れることにすることであり充実した交流を行なうことができる。	－		御提案に係る制度は、当庁の所管するものではないが、永住権取得の要件を御提案のとおり緩和することした場合、日本における滞航実績及び滞在期間のみをもって永住が認められることとなり、他の在留資格を取得することが困難な外国人が不法な目的で当該資格を取得するおそれがある。このような治安に与える様々な影響について十分に考慮する必要があることから、御提案を認めることは妥当ではないと考える。				－							1 0 5 5 0 6 0	(株)パソナシャドーキャピネット	警察庁 法務省
0120250	外国人の起業規制緩和特区			特区内において、入国管理法上の「投資・経営」の資格基準の要件を緩和し、外国人の起業を促し、活性化へとつなげる ［資格基準の要件緩和］ ①２人以上の常勤職員の雇用 ⇒人数規制をなくす 個人での事業立ち上げも可能とする ②年間投資額500万円以上 ⇒投資額下限の引下げ（100万円）	■提案理由［外国のノウハウやビジネスアイデアを輸入することで日本全体の活性化を図る。 ■内容［「投資・経営」資格基準の要件緩和を実施することで、個人での起業も可能な「外国人起業特区」をつくる ■効果［日本経済の活性化、長期的には、外国人の来日や観光客の増加にも繋がる。	－		御提案に係る制度は、当庁の所管するものではないが、「投資・経営」の在留資格の審査基準を御提案のとおり緩和することとした場合、投資又は経営の実体のない者による在留資格の取得を事実上認めることとなり、当該制度を悪用した不法就労等を促すおそれがある。このような治安に与える様々な影響について十分に考慮する必要があることから、御提案を認めることは妥当ではないと考える。				－							1 0 5 5 1 3 0	(株)パソナシャドーキャピネット	警察庁 法務省 厚生労働省
0120260	「投資・経営」、「技術、人文知識・国際業務」の在留資格を有する外国人の親への長期在留資格の付与			「投資・経営」（直接事業に投資し経営をする外国人及び資本金５億円以上の本社設置外資系企業の外国人経営者）及び「技術」「人文知識・国際業務」（資本金５億円以上の本社設置外資系企業の外国人社員）の在留資格を有する外国人の扶養を受け同居する親が行う活動を「特定活動」として許容される活動に追加する。	政府が推進する対日投資の拡大を踏まえ、古くから港を通じて海外に門戸を開き、国際都市として発展してきた兵庫・神戸は、世界的な外資系企業が本社を設置し、また、外国人による起業も多い。これらが、地域経済を支える大きな柱となっており、経済活動を円滑にする措置が必要である。 事業に直接投資し経営する外国人やグローバル企業の経営者・社員といった、兵庫・神戸の経済活力向上において必要不可欠な人材が、親の同居で入国を断念することがないよう、親の同居を求めるものである。	－		御提案に係る制度は、当庁の所管するものではないが、親子関係の偽装等を防止するための措置がとられない限り、当該制度を悪用した不法入国を促すおそれがある。このような治安に与える様々な影響について十分に考慮する必要があることから、御提案を認めることは妥当ではないと考える。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	ひょうご・神戸は、世界的な外資系企業の本社及び外国人起業家が、地域経済の大きな担い手であるという地域特性を有している。本提案は、地域にとって、「特定研究活動等の対象となる外国人研究者」と同程度に重要な外国人が、職請することなく入国できるよう、その同居する親について特例措置を求めるものである。特定研究活動等の対象となる外国人研究者の親の活動が在留資格「特定活動」に付与されていることを鑑みた場合、本提案の特区としての対応の余地を認めないことの根拠が明確ではなく、その理由をお聞きしたい。	－		御指摘の制度は治安に与える様々な影響について考慮されている。一方、御提案に係る制度は、親子関係の偽装等を防止するための措置がとられない限り、当該制度を悪用した不法入国を促すおそれがあると考える。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	法務省の回答では、現在は高度人材に該当する外国人の親の在留状況を見守る段階で、現時点で外国人親の範囲をこれ以上拡大することは時期尚早とのことであり、高度人材の親の在留許可に対して、今後、評価を行うタイムスケジュール的なものを法務省にお聞きしている。 そこで法務省において、高度人材の親の在留許可に関して、移民政策上問題がないとの評価がなされた場合、本提案のように地域を限定した形から外国人親のさらなる範囲拡大を検討しうるものと考えるが、ご見解をお願いしたい。		1 1 6 0 0 2 0	兵庫県、神戸市	警察庁 法務省
0120270	「投資・経営」の「事業所の確保（存在）」の認定の緩和			「投資・経営」の在留資格に係る基準において、起業する場合における基準である「事業を行う設備等を備えた事業目的占有の部屋を有すること」を「住居内部における事業専用の居室や間仕切り等により分離された事業専用のスペースを有すること」に緩和する。	政府が推進する対日投資の拡大を踏まえ、古くから港を通じて海外に門戸を開き、国際都市として発展してきた兵庫・神戸は、留学生などを中心に、外国人による起業も多く、これらが、地域経済を支える大きな柱となっている。 外国人が起業する場合、資力が十分でなく、また一人で会社を立ち上げることが多いが、その場合、「住居」を「事業所」として起業したいというニーズが多い。外国人の起業を促進し地域経済の活性化を図るため、「住居」を「事業所」として申請する場合の要件の緩和を図るものである。	－		御提案に係る制度は、当庁の所管するものではないが、本件要望の御趣旨については、現行の制度で対応可能であると考える。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	ひょうご・神戸は、開港以来、外国人起業家が地域経済の大きな担い手であるという地域特性を有している。補足資料の「「投資・経営」の「事業所の確保(存在)」の認定の緩和について」のとおり、事業目的占有のスペースを明確に区分して設置しているケースにおいても、認定が下りていない状況に鑑み、「外国人経営者の在留資格基準の明確化について」（法務省入国管理局 平成17年8月）における「事業を行う設備等を備えた事業目的占有の部屋を有すること」を「住居内部における事業専用の居室や間仕切り等により分離された事業専用のスペースを有すること」に緩和することを求めるものである。	－		既にお答えしたとおり、本件要望の御趣旨については、現行の制度で対応可能であると考える。				1 1 6 0 0 6 0	兵庫県、神戸市	警察庁 法務省 厚生労働省

管理コード	要望事項 ［事項名］	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	制度の所管・関係官庁
0120280	外国企業による新規事業拠点創設時に必要な外国人材向けた留資格認定手続き簡素化			［内容］ 期間更新により「短期滞在」を最大180日間付与することにより運用されている現行制度に関して、事業拠点設置準備段階にふさわしい在留資格の創設、もしくは、事業拠点設置準備段階から「投資・経営」「企業内転勤」等の在留資格の付与	［実施内容］ 外国企業が新規の事業拠点を創設する段階において、拠点立上げ業務を担当する外国人が日本で活動する際に利便性の高い在留資格制度を創出する。 ［提案理由・目的・効果］ 当地へ進出予定の外国企業で一定の要件を満たす者については、拠点設置の準備段階から活動目的に合致した在留資格を与えることで、拠点設置に必要な活動の円滑化を図り、アジアをはじめとする外国企業の対日投資を促進に資する。 在留資格「短期滞在」では、最大１８０日間までしか期間が認められていないことから、日本法人及び日本支店設置業務に必要な行為（銀行口座の開設、オフィスや社宅の賃借契約など）が在留資格「短期滞在」だからという理由で行いにくい現状にある。よって、拠点設置に限定した在留資格を創設するか、「投資・経営」などの既存の在留資格の付与要件を緩和することにより、日本国内における拠点設置の準備を進める外国人に対する社会的な信用度も高く評価されると考えられ、対日投資の増加を図れるからである。	－		御提案に係る制度は、当庁の所管するものではないが、本件要望の御趣旨については、現行の制度で対応可能であると考える。			－					福岡・アジア ゲートウェイ構想	1187160	福岡市	警察庁 法務省 厚生労働省
0120290	IT技術者など高度外国人材活用のため就労準備研修ができる在留資格の創設又は要件緩和			［内容］ ①人材派遣・人材紹介・人材開発等の事業者が実施する日本社会・日本企業適合化のための半年程度の研修を受講する場合の在留資格「特定（就労準備）研修」の創設 ②専修学校専門課程の修業年限規制（現行1年以上）を緩和し、就業準備に限定した修業年限1年未満の教育課程を認め、同課程に留学できるようにする。	［実施内容］ 日本滞在経験が無い高度外国人材が日本企業で円滑に就労できるよう、生活体験をしながら、半年程度、日本社会に習熟し、日本企業に適合させる就労準備研修を行なう。 ［提案理由・目的・効果等］ 人材派遣会社等は、顧客企業の需要に応じ、本国で研修した外国人技術者の派遣事業等を実施しているが、就業前の日本社会習熟期間に対応する在留資格が無い。結果"昨日まで本国、明日から日本の職場"となり、トラブルや難題の要因となっている。就労準備研修による円滑活用、定着性向上は、人材確保難の日本企業、キャリアパスを図る本人の双方にとって有益であり、当該研修のための在留資格の創設が必要である。 参考とすべきものに、専修学校や大学が、文科省と経産省からの受託事業として行う「留学生対象就職支援事業」があり、外国人技術者向けの研修においてもこうした経験を活かし、高等教育機関による実施も想定される。しかし最も修業年限が短い専修学校専門課程で現行で1年以上という5修業年限規定があり、これを研修内容に則した形で1年未満の修業年限も可能とする必要がある。 「ヒヤリングによれば「専修学校」のほか、「人材派遣業」「人材紹介開発業」「各種学校」の参入も想定され、専修学校が参入する際の「留学」在留資格要件緩和と、その他の事業者が参入する際の「新たな在留資格の創設」の双方から検討しておく必要がある。	－		御提案に係る制度は、当庁の所管するものではないが、本件要望の御趣旨については、現行の制度で対応可能であると考える。			－					福岡・アジア ゲートウェイ構想	1187170	福岡市	警察庁 法務省 文部科学省 厚生労働省
0120300	起業準備外国人留学生への在留資格緩和または創設			［内容］ 外国人留学生が卒業後、会社等を設立する場合は、その準備活動を行うための在留資格の変更は認められていない。そのため、外国人留学生が日本で起業する場合の準備活動に必要な在留資格を創設する。	［実施内容］ 外国人留学生が卒業後、日本の企業に就職する準備活動中に在留資格が付与される場合と同じように、外国人留学生が卒業後に起業する場合においても、その準備活動中にも在留資格を付与することにより、日本で学んだ留学生の日本での事業活動の機会を増やし、高度外国人材の誘致を促進する。	－		御提案に係る制度は、当庁の所管するものではないが、現在、法務省において、大学等を卒業後の留学生の起業活動について検定するため、通達作成等の所要の措置を行っているところと承知している。			－					福岡・アジア ゲートウェイ構想	1187180	福岡市	警察庁 法務省
0120310	留学生の民間企業によるインターンシップ受入が可能となる在留資格要件の緩和			［内容］ 留学生が働く場合は、資格外活動許可が必要であり、その労働時間は、1週につき28時間以内と制限されている。 このため、留学生が夏休み以外にも当該企業等の就業時間と同じ就業時間でインターンシップによる実習が可能となるよう、インターンシップの場合に限り留学生の労働時間に関する規制を緩和する。	［実施内容］ 留学生の在留資格要件の緩和により、留学生の日本企業等での就業機会の拡大及び企業等が優秀な留学生を育成・獲得できる機会を創出する。 ［提案理由・目的・効果等］ 留学生の企業でのインターンシップ実習が可能となれば、日本での就学機会の拡大につながるため、留学生にとって日本留学が極めて大きな魅力となる。また、企業等においても優秀な留学生の育成・獲得が期待される。	－		御提案に係る制度は、当庁の所管するものではないが、留学生の労働時間の制限を御提案のとおり緩和することした場合、本来就労を目的とはしていないはずの留学生であっても事実上就労と同等の労働をすることが可能となり得、就労目的での当該資格の取得を促すおそれがある。このような治安に与える様々な影響について十分に考慮する必要があることから、御提案を認めることは妥当ではないと考える。			－					福岡・アジア ゲートウェイ構想	1187190	福岡市	警察庁 法務省 厚生労働省
0120320	「研究交流ビザ（仮称）」の創設			［内容］ 各国の教員及び学生等が半年間日本の出入国を行えるような「研究交流ビザ（仮称）」・新規在留資格を創設する。	［実施内容］ 例えば、半年間の教育・研究等を行うような人材や福岡で開催されるフォーラム等への出席のみに入国する研究者等を福岡に呼び込めるような「研究交流査証」・新規在留資格を創設する。 ［提案理由・目的・効果］ 海外の教員・学生及び研究者が福岡の大学や会議等において、教育・研究活動及び講演活動を行うことや海外の学生が福岡の大学で半年間（一年間未満）の講座等を受講しようとする場合、既存の「数次査証」及び在留資格「短期滞在」を取得して受講することが考えられるが、「数次査証」は、対象者の要件が厳しく、学生は要件に該当しない。また、在留資格「短期滞在」は、一度延長しても１８０日間までしか認められなく、また、更新されるかどうかわからない。以上の点から、半年間という期間を対象にした査証・在留資格の創設が必要である。また、この査証に限っては、福岡でのフォーラム等への出席のみを目的に入国する場合は必要書類が簡素化できるものとする。この査証の創設により、福岡においてアジア諸国の情報・人材・技術等のネットワークの構築が進み、アジア諸国との協力・連携を促進することができると考える。	－		御提案に係る制度は、当庁の所管するものではないが、本件要望の御趣旨については、現行の制度で対応可能であると考える。			－					福岡・アジア ゲートウェイ構想	1187200	福岡市	警察庁 法務省 外務省