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	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係官庁
010010	鵜町内狭隘路原則自動車通行禁止と通行熟練市民等に睦時、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 道路交通法施行令第6条	第8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（以下「通行禁止道路」という。）を通行してはならない。 (3) 車両は、警察署長が車庫、空地その他の出入口等車両の通常保管するための場所に出入するため通行禁止道路を通行しなければならない等やむを得ない理由があると認めて許可したときは、通行禁止道路を通行することができる。	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。	鵜町内狭隘路を原則自動車通行禁止とし、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、鵜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）通行許可を睦時、駐車監視員に準じた新制制度を創設し、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、監視カメラにる録画を行う。 提案理由: 鵜の町並みは江戸時代に建設され、歩行者用の通路が残る状態に、幅員4m前後と狭隘であり、部分的に2.7mと狭くなており、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「2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。鵜町内狭隘路を原則自動車通行禁止規制の見直しは、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「鵜の運花火大会」時には臨機な交通規制が行われている。（添付資料:「百聞は一見に如かず」の諺がありますが、是非一度現地視察の上、判断をしていただたい。	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、その道反には罰則を課し、違反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へば当該道路の通行許可を住民等が行う場合には、罰則及び取締りにおって規制の実効性を担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。 なお、狭隘路における通行禁止規制の実施については、都道府県警察に相談されたい。	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。	現在、ロンドン市内において、渋滞課金制度が導入されております。 その際の違反者への対応は、 ①当所に設置された固定式デジタルカメラ及び移動式デジタルカメラが課金区域内を走行する車両のナンバープレートを読み取り、支払、登録がされていない車両をチェックして、取締まる仕組みになっています。 ②違反者に対しては80ポンドを請求されます。ただし、2週間以内に支払えば40ポンドに軽減されます。反対に、4週間を超えても支払わない場合は120ポンドに割増しされます。 ③3回以上の未払いがある車両が発見された場合は、重職止め又は強制執行の措置をとることができます。 同様な方法によって取締りの実効性を担保する。	C		本件提案については、交通規制の実効性を担保する取締り等を行うことができない住民等が通行許可を行うことに問題があると認められるところであり、デジタルカメラ等による監視によって、この問題の解決を図ることはできないと考える。	鵜の浦リ・サンライズプラン	1 0 2 3 0 1 1 0	個人	広島県	警察庁
010020	2種運転免許制度の要件緩和	道路交通法86条第1項、第89条第1項、第90条の2及び第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。	鵜町郊外の観光客用駐車場より鵜町内への移動手段と地元高齢者の町内移動手段して、鵜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: 鵜の町並みは江戸時代に建設され、歩行者用の通路が残る状態に、幅員4m前後と狭隘であり、部分的に2.7mと狭くなており、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「鵜町内狭隘路原則自動車通行禁止と通行熟練市民等に睦時、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。狭隘である狭状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、高ではく非差別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し貧富出来ると考える。 「百聞は一見に如かず」の諺がありますが、是非一度現地視察の上、判断をしていただたい。	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当番となった交通事故件数は、自動車等1万台当たり804.7件と全自動車等の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件に全自動車等の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。	「鵜町内狭隘路原則自動車通行禁止と通行熟練市民等に睦時、通行許可証交付の円滑化の要件緩和」の実施される閉鎖地域内を通常の地区とは条件が異なります。そこを踏まえて考慮していただきたい。特区は地域の特性に応じた規制緩和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しようとする者に必要な条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、運転できる地域を限定したとしても、直ちに運転に必要な技能や知識の不足が補えるものではない上、その地域には、歩行者や他の運転者も存在し、運転者のみならず、他の交通参加者に対する交通の安全と円滑に支障を来すおそれがあることから、困難である。	鵜の浦リ・サンライズプラン	1 0 2 3 0 2 0 0	個人	広島県	警察庁
010030	けん引免許収得の義務から除外すること、但し軽車両及び農業用トラクター限定	道路交通法第85条第3項等	牽引自動車について、重被牽引車（軽車両で、牽引されるための構造及び装置を有し、かつ、車両総重量（道路運送車両法第40条第3号の車両総重量をいう。）が750キログラムを超えるものをいう。）を牽引して当該牽引自動車を運転しようとする者は、当該牽引自動車に係る免許（仮免許を除く。）のほか、牽引免許を受けなければならない。	農業用トラクターが規格以上の作業機等（道路運送車）をけん引する場合は、けん引免許の収得を義務化されている。 同様に農業用の軽トラックを利用したけん引作業機も規制となっている。これらを規制の適用除外とする。	事業の概要 現在使用している農業用トラクター・軽トラックがけん引するトレーラに限定して、道路交通法の「けん引」免許収得の適用から除外する。具体的には、農業用機械は季節限定・地域限定で短期間使用する。現状の運搬車両は機械的に経済活動を支援している運送業者を対象にしていたが、今後は、全自動車等の6.6倍の約6.8倍となっている状況（注）であり、また、重被牽引車を牽引しながらの運転にはカーブにおける走行時やむを左折時において重被牽引車の走行時性を認識した上で、同車の走行状況を適切に把握しながら運転するなど、高度の運転技能及び知識を必要とされることから、牽引免許の取得が求められるものである。こうした高度の運転技能や知識の必要性は、農業トラクターや軽トラックが牽引する場合についても認められるため、これらの場合についても、牽引免許を免除することは、道路交通の安全の観点から認められない。 （注） 自動車等1万台当たりの事故件数等の算出の基礎とした被牽引車の台数には、750キログラム以下の被牽引車も含まれているため、重被牽引車の事故率はこれよりも高いと考えられる。	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。	①農業用トラクターでの牽引作業は農作業の一環として常日頃日常的に農作業で実施されている。農作業の事故は無いとは言えないが自己責任で安全に作業が行われている事実がある。 ②軽車両及び農業用トラクターは「低速走行」ができるようになっており、スピードの出し過ぎによる事故は未然に防止できる。また走行区域を居住地域及び隣接市町村に限定することにより、熟知した道路の走行なので事故の危険率は低下する。 ③過去に農業用トラクターの車検を免除した前例がある。 上記3点の状況を踏まえ、再度検討して頂けたい。	C		車両の構造や装置自体の安全性等を確保しようとする車検制度と、道路の交通の安全と円滑を確保しようとする運転免許制度とは異なり、重被牽引車を牽引しながらの運転に必要な高度の運転技能や知識は、速度にかかわらず、必要である。 また、運転できる地域を限定し牽引免許を免除したとしても、直ちに運転に必要な技能や知識の不足が補えるものではない上、その地域には、歩行者や他の運転者も存在し、運転者のみならず、他の交通参加者に対する交通の安全と円滑に支障を来すおそれがあると、したがって、要望事項については認められない。	鵜の浦リ・サンライズプラン	1 0 4 6 0 1 0 0	個人	福島県	警察庁
010040	緊急自動車のサイレン音量下限の規制改革			現在緊急自動車のサイレン音は130デシベル以上120デシベル以下となっていますが、その下限値を60デシベルにし、走行時の状況に対応しつつ、安全かつ迅速な緊急出動を行えるようにする。	緊急自動車については、現場著しは搬送先に安全、迅速に到着できるよう、道路交通法において、様々な適用除外規定がある一方、緊急走行を実施していることを示すため、サイレンを鳴らし、かつ、赤色の警光灯をつけなければならないとされている。このサイレン音は、告示である基準に適合するものを備えなければならないとされており、その音量は、90デシベル以上120デシベル以下となっている。 しかし、救急車などの緊急自動車の出動時間は、早朝、深夜のことも多く、また草加市においては、出動先が一般住宅地であることが多い。住宅街での走行条件は、交通量の多い幹線道路での走行条件とは異なり、特に深夜の時帯では住宅街と幹線道路では格段な違いがある。90デシベル以上120デシベル以下と幅があるとはいえ、90デシベルの音量は騒がしい工場のレベルであり、120デシベルに至っては、飛行機のエンジン付近の音量と同等とされている。安全な走行の観点としても、深夜の閑静な住宅街などでは交通量も少なく、警音灯も併用しつつ、ということを考えると90デシベル以上必要ないものと思われ、逆に必要以上のサイレン音は行政の住民に不安感などを与えかねないものとなってしまう。 そこで、緊急車両のサイレン音について、国が定める音量の下限値を60デシベルとし、地方の独自の基準により音量を可変設定できるものとしたい。この措置によって、地域の実情、走行時の状況に対応した安全走行の履行とともに、付近の住民にも配慮した走行が可能となり、緊急活動への理解の増進にもつながると考えられる。	—		緊急自動車のサイレンの音量を規定する道路運送車両の保安基準は、当庁の所管事項ではないが、交通の安全の観点から、緊急自動車のサイレンは、当該自動車が緊急自動車であることを他の交通に示すことができるよう一定の音量が必要であると考える。			—			草加市	埼玉県	警察庁 総務省 国土交通省
010050	サッカーロード特区 道路標示の要件の緩和	道路交通法第76条第1項には、「何人も、信号機若しくは道路標識等又はこれに類似する工作物若しくは物所をみだりに設置してはならない。」と規定され、同条第2項に「何人も、信号機又は道路標識等の効用を妨げるような工作物又は物件を設置してはならない。」と規定されている。	道路交通法第76条	現行法で規定されている道路標示について、道路管理者と公安委員会との協議により、ウインカー点滅開始位置を規定し、その目印として道路にサッカーボールのマーキングを行う。	交通安全は、多くの市民の願いであり、道路管理者と公安委員会が一体となって取り組んでいる。今回の提案は、ウインカーの点滅開始位置をボールがけることによって、交通マナーの向上を図るとともに、そのマークを眺めみるるサッカーボールにすることで、子どもの交通安全教育の一助とし、さらに、「サッカーのまち 藤枝」のPRも併せて行おうとするものである。 提案理由 第10次の特区提案で、本市は、スクランブル交差点の中央にサッカーボールの模様を描くという提案をしたが、警察庁の回答は、「道路交通法の規定に反しない限り、道路管理者が提案のデザインを設置することは可能であると考える。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。」であった。しかし、スクランブル交差点への設置や駅前ロータリーへの設置について静岡県警に照会を行ったが、許可を得られなかった。警察庁にあがれては、提案実現を後押しすべく、県警が判断に迷わぬよう、また、岡山県警が、ウインカー点滅開始のマークを道路上に設置したとの例があるとのことなので、県警により判断が異ならないよう、静岡県警への警察庁からの具体的働きかけをお願いしたい。 代替措置 行政広報紙や地元マスコミにより周知徹底を図る。	D		上記道路交通法の規定に反しない限り、道路管理者が提案のデザインを設置することは禁止されていないと考える。 なお、設置の当否については、個別具体の状況に照らし判断すべきものであり、具体的要望については都道府県警察に相談されたい。	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、貴庁からの回答によれば、「道路交通法の規定に反しない限り、道路管理者が提案のデザインを設置することは禁止されていないと考える。なお、設置の当否については、個別具体の状況に照らし判断すべきものであり、具体的要望については都道府県警察に相談されたい。」とのことであるが、デザインを道路上に設置することについて、提案者が想定している地域では、県警側が認めず、かつ、判断に当たっての具体的な検討、基準も明確に示していない。一方で、県警側の前向きな対応により、ウインカー点滅開始のマークを道路上に設置されることなった地域も存在する。 道路上にデザインを設置することについて、各都道府県警察が個別具体の状況に照らし判断する必要性を否定するものではないが、この判断は、恣意的でなく合理的な根拠のあるものでなければならないと考える。 提案主体に対しては、地元警察から、判断の合理的な根拠は示されておらず、これは一定の基準がないため判断しかねているものと思われてこから、判断の基準を示した通達を発出する必要があると考えます、このことについて明確に回答されたい。また、仮に通達を発出することが不可能であることを理由として明確に回答されたい。	警察庁からの回答では、「道路交通法の規定に反しない限り」とあるが、道路交通法の規定に反するか否かの明確な判断をお願いしたい。 また、「設置の当否については」、「都道府県警察に相談されたい」とのことであり、「個別具体の状況に照らし「判断すべきものとのことであるが、これでは都道府県警察が、前回同様、判断に迷ってしまうおそれがある。警察庁より実効可能となるための通知をお願いしたい。なお、岡山県警で同様のものの実施されている。	D		道路交通法の規定に反するか否かについては、設置しようとする表示の形状、規格、材質、他の標識標示への影響の有無等を確認して個別に判断する必要があり、警察庁からの通知により、個別の判断が可能になるという性質のものではないと考える。 具体的要望については都道府県警察に相談されたい。	1 0 8 8 0 0 1 0	藤枝市	静岡県	警察庁
010060	地域医療支援のための「移動型診療車両」の運行規制に関する規制緩和	道路交通法第57条及び第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なる場合は、出発地等要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とされている。	当院が行うへき地・離島などの医療過疎地への支援活動の中心は、「移動型診療車両」で現地に赴かっての医療活動であり、医療過疎地域の医師の要請があればいち早く出動することが必要である。 しかし、導入予定の移動型診療車両は「診療所」としての専門機能を装備していたため、若干国内基準を超えるバン型トレーラーであり、へき地などへ向かうには通行規制があるため事手続きが必要であるが、迅速にへき地などへの地域医療支援に向かえるよう、通行規制に関する手続きの簡素化を求める。	当院は「移動型診療車両」の構造が利用していないが、仮にトレーラー部分に、分割できない貨物が積載され、当該貨物が道路交通法施行令で定める積載重量等の制限を超えることなる場合は、当該車両の構造又は道路若しくは交通の状況を確認し、交通の安全と円滑に係る支障の有無を判断する必要があることから、提案の要望にたえることはできない。			導入する予定の「移動型診療車両」の構造が利用していないが、仮にトレーラー部分に、分割できない貨物が積載され、当該貨物が道路交通法施行令で定める積載重量等の制限を超えることなる場合は、当該車両の構造又は道路若しくは交通の状況を確認し、交通の安全と円滑に係る支障の有無を判断する必要があることから、提案の要望にたえることはできない。			C			移動型保険医療機関による地域医療支援	河村クリニック、(株)大阪ワールドトレードセンタービルディング	大阪府	警察庁 国土交通省
010060	地域医療支援のための「移動型診療車両」の運行規制に関する規制緩和	道路交通法第57条及び第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なる場合は、出発地等要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とされている。	当院が行うへき地・離島などの医療過疎地への支援活動の中心は、「移動型診療車両」で現地に赴かっての医療活動であり、医療過疎地域の医師の要請があればいち早く出動することが必要である。 しかし、導入予定の移動型診療車両は「診療所」としての専門機能を装備していたため、若干国内基準を超えるバン型トレーラーであり、へき地などへ向かうには通行規制があるため事手続きが必要であるが、迅速にへき地などへの地域医療支援に向かえるよう、通行規制に関する手続きの簡素化を求める。	当院は「移動型診療車両」の構造が利用していないが、仮にトレーラー部分に、分割できない貨物が積載され、当該貨物が道路交通法施行令で定める積載重量等の制限を超えることなる場合は、当該車両の構造又は道路若しくは交通の状況を確認し、交通の安全と円滑に係る支障の有無を判断する必要があることから、提案の要望にたえることはできない。			導入する予定の「移動型診療車両」の構造が利用していないが、仮にトレーラー部分に、分割できない貨物が積載され、当該貨物が道路交通法施行令で定める積載重量等の制限を超えることなる場合は、当該車両の構造又は道路若しくは交通の状況を確認し、交通の安全と円滑に係る支障の有無を判断する必要があることから、提案の要望にたえることはできない。			C			移動型保険医療機関による地域医療支援	河村クリニック、(株)大阪ワールドトレードセンタービルディング	大阪府	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	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係官庁
010070	「観察期間のルール」を取り入れ	道路交通法第2条第1項第18号、第44条乃至第49条の2、第51条の4、第51条の8及び第51条の11等	新駐車対策法制の下、放置車両を確認した場合には、駐車時間の長短にかかわらず、放置車両確認標章の取付けを行うこととしている。	集配車両のための必要な駐車スペースが確保されるまで、駐車監視員が駐車禁止区域に駐車している事配車両に駐車違反の標章を取り付ける前に、少なくとも10分間の猶予をもたせる「観察期間のルール」を取り入れる。	前回6月の規制改革集中受付月間にて、駐車取り締まりに関して従来のような運用に戻すことは難しいにのことであったが、特区として東京都内の荷づけ土場不足が目立つ従来の商業地区（例えば港区、千代田区、渋谷区等）で少なくとも10分間の猶予をもたせる「観察期間のルール」を取り入れることを検討いただけないか、これにおけより、対象車両が放置車両ではなく運転手がいるのか、積み降ろし、集荷・配達作業中なのかを確認することが可能になる。	C		従来、駐車取締りは、一定の駐車時間を確認した上で行うという運用がとられてきたが、この運用では、短時間の駐車が入れ替わり立ち替わり行われることとなり、結果として特定的に交通に支障を来していたことから、昨年6月の新駐車対策法制の施行を契機として、放置車両を確認した場合には、駐車時間の長短にかかわらず、すぐにこれを取り締まることとしたところである。 新制度導入後は、上記の運用とあいまって、違法駐車台数の減少、交通渋滞の減少、駐車車両に係る交通事故の減少等、期待された効果を発揮しているところである。特にこの効果は、違法駐車車両による物理的に交通の円滑の阻害等の弊害が生じていた都市部において顕著であり、御提案のように東京の都心部において従来のような運用に戻すことは困難である。 なお、放置車両確認標章の取付けに当たっては、その対象が、運転者が車両を離れて直ちに運転することができない状態車両であることから、対象車両の車内や車両の近における運転者の有無を必ず確認しているところである。	貴庁からの回答によれば、「昨年6月の新駐車対策法制の施行を契機として、放置車両を確認した場合には、駐車時間の長短にかかわらず、すぐにこれを取り締まることとしたとこである。」とのことであるが、一方で道路交通法第2条第1項第18号の規定では、「貨物の積卸しのための停止で五分を越えない時間内のもの」については、駐車から除外されている。このことから、貨物の積卸しのため五分以内の停止については、直ちに取り締まりの対象とはならない理解していよか、法律の解釈を含め明確に説明されたい。 また、集配業務に従事する車両は、業務の性格上貨物の積卸しのため数分程度の駐車は不可避であり、交通量や車線の状況からして、渋滞発生の恐れがない箇所に限定し、業務用車両（青ナンバー車）の短時間の駐車を認めるといった対策について、警察庁として検討することは可能か、明確に回答されたい。	「1 道路交通法（以下「法」という。）上、貨物の積卸しに係る車両が駐車又は停車のいずれに当たるかの」については、次のとおりである。 ① 当該車両の運転者が現場におり、当該車両を直ちに運転できる状態にあるものについては、停止の時間が5分を超えない限り、法第2条第1項第18号及び第19号の規定により、駐車には該当せず停車となる。停止の時間が5分を超えれば、同項第18号の規定により、駐車に該当することとなる。 ② 当該車両の運転者が当該車両を離れて直ちに運転できない状態にあるものについては、同号の規定により、当該停止は、時間の長短にかかわらず駐車に該当する。 2 設問の「貨物の積卸しのため5分以内の停止については、直ちに取り締まりの対象とはならないと認識してよいか」の設問としては、「車両が停止し、その運転者がその場を離れて直ちに運転できない状況において貨物の積卸しを行う場合には、5分を超えない時間内であれば『停車』となるが、この場合、法所定の停車違反に該当する状態にあれば同違反として直ちに取締りの対象となる。一方、車両の運転者が当該車両を離れ、直ちに運転できない状態に置いた場合には、その時点から時間に関係なく『駐車』となるので、この場合、法所定の駐車違反に該当する状態にあれば同違反として直ちに取締りの対象となる。」ということになる。		1079010	在日米国商工会議所	東京都	警察庁
010080	潜んだ風吹くまちづくりカーシェアリング特区	自動車の保管場所の確保等に関する法律施行令第1条第1項自動車の保管場所証明等事務に係る「自動車の使用の本拠の位置」の解釈基準について（平成15年10月15日付け警察庁丁規発第74号）	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（車庫、空き地その他自動車を通常保管するための場所をいう。）を確 保しなければならず、当該保管場所は、当該自動車の使用の本拠の位置との 関の距離が2キロメートルを超えないものでなければならない。	現状、車検証の「使用者の住所」「使用の本拠の位置」の距離が2km以内と定められているが、本特区において、利用者の認証、車両状態の把握、緊急時の対応等が備わったカーシェアリングシステムを用いることでカーシェアリング事業者の無人ステーション「駐車場」が車検証の「使用の本拠の位置」を認めていただき、警察庁から各都道府県警に全国統一の通達を出して頂きたい	現状の問題点として、内閣府構造改革特区推進本部第10次提案「美しい日本のまちづくりカーシェアリング特区」の申請をもとに、北海道警察に車庫証明申請を提出する際に「カーシェアリングステーション位置」＝「使用の本拠の位置」ということで許可をお願いしたところ、道交法上の「使用の本拠の位置」には「カーシェアリングステーション」は該当していないとして車庫証明が出ていないのが現状である。 警察の担当部署には、当方からシステムの説明、実際の営業ステーションの確認をしていただき、その時に指摘を受けた注意点の対応（一般駐車場での駐車位置の固定化、カーシェアリング用車両の明示等）を行い、許可をもらう上での必要と指示を受けた書類等（システム概要、緊急対応マニュアル、運用マニュアル、事業内における担当責任者の明示）を提出したが、最終的には許可が下りず、何が問題なのか、どうすれば許可が頂けるのかの提示もないのが現状である。その後、他管轄の対応も見て、さらに追加の説明をしたものの、現在まで許可が下りていない。 道警からは、警察庁の判断を仰がなければならないとの説明を聞いており、一方、警察庁では各都道府県警の判断に任だねるとしていたため、最終的に堂々巡りの状態に陥っている。	D		法人の営業所については、「自動車の保管場所の保管場所証明等事務に係る「自動車の使用の本拠の位置」の解釈基準について」（平成15年10月15日付け警察庁丁規発第74号）により、実際の営業活動が行われている実態があり、当該営業所の自動車の点検整備、運行管理等その使用を管理する機能を有している場合には、当該営業所を自動車の使用の本拠の位置として認めてきたところであるが、カーシェアリング事業者が設置する無人ステーションについても、当該無人ステーションにおいて、保有する自動車の貸渡し状況、整備状況等車両の状況を的確に把握することが可能であるなどの基準を満たし、当該事業者が自動車の貸渡し事業について国土交通大臣の許可を得ている場合であって、かつ、現地調査により当該無人ステーションが自動車の保管場所の確保等に関する法律施行令第1条第1項の規定に定める保管場所の要件を満たすと認められる場合にあっては、これを自動車の使用の本拠の位置として認めることができると考えている。	貴庁からの回答によれば、「カーシェアリング事業者が設置する無人ステーションについても、「中略」保管場所の要件を満たすと認められる場合にあっては、自動車の使用の本拠の位置として認めることができる」とのことであるが、しかし、実態として、同一のシステムや方式を採用するにもかかわらず、地域により判断が異なるなど、合理的な説明がなされていない。都道府県警察からも「警察庁からの通達が下りないと、県警としても判断しかねる」として、長期間にわたり判断を留保している事例もある。このことから、貴庁回答について文書にて明確化し、都道府県警察が合理的な判断を下すための措置を講じる必要があると思われるが、このことについて明確に回答されたい。また、仮に通達を発出することが不可能であるとした場合、その理由について明確に回答されたい。	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、貴庁からの回答によれば、「カーシェアリング事業者が設置する無人ステーションについても、「中略」保管場所の要件を満たすと認められる場合にあっては、自動車の使用の本拠の位置として認めることができる」とのことであるが、しかし、実態として、同一のシステムや方式を採用するにもかかわらず、地域により判断が異なるなど、合理的な説明がなされていない。都道府県警察からも「警察庁からの通達が下りないと、県警としても判断しかねる」として、長期間にわたり判断を留保している事例もある。このことから、貴庁回答について文書にて明確化し、都道府県警察が合理的な判断を下すための措置を講じる必要があると思われるが、このことについて明確に回答されたい。また、仮に通達を発出することが不可能であるとした場合、その理由について明確に回答されたい。	2006年11月、弊社は北海道警察に返答書にある全ての要求資料を提出、当該部署が満足できる体制、組織図等の資料を提出、受領された。同年12月に警察庁の査察時もご連告され、1年間近警備ちの状態。2007年2月に、警察庁関係者に弊社の事業内容、業務実施体制、ITシステム等を直接説明する機会を頂いたもの、その後の通告を得られず、弊社は車庫証明不可のもとで、事業拡大ができない状態が続いている。これ以上「車庫証明の許認可の責任所在」タライ回し状態では事業は無念せざるを得ない。基準を明示、「使用の本拠の位置として認可する」という警察庁からの通達を各都道府県警に配布して頂きたい。	D		保管場所証明等事務に係る自動車の使用の本拠の位置の解釈基準について、既に前記通達により示していることから、改めて通達を発出する必要はないと考えているが、都道府県警察における個別具体的な判断が円滑に進むよう他の都道府県における事例を紹介するなど、引き続き各都道府県警察に対する指導を強化することしたい。 なお、使用の本拠の位置であるか否かについては、無人の営業所が自動車の貸渡事業に係る営業所としての取扱いがなされているか否かの確認等、個別具体的に確認し、判断する必要があるので、具体的要望については、都道府県警察に相談されたい。	ウインド・カー株式会社、須賀原自動車工業株式会社	北海道	警察庁
010080	潜んだ風吹くまちづくりカーシェアリング特区	自動車の保管場所の確保等に関する法律施行令第1条第1項自動車の保管場所証明等事務に係る「自動車の使用の本拠の位置」の解釈基準について（平成15年10月15日付け警察庁丁規発第74号）	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（車庫、空き地その他自動車を通常保管するための場所をいう。）を確 保しなければならず、当該保管場所は、当該自動車の使用の本拠の位置との 関の距離が2キロメートルを超えないものでなければならない。	現状、車検証の「使用者の住所」「使用の本拠の位置」の距離が2km以内と定められているが、本特区において、利用者の認証、車両状態の把握、緊急時の対応等が備わったカーシェアリングシステムを用いることでカーシェアリング事業者の無人ステーション「駐車場」が車検証の「使用の本拠の位置」を認めていただき、警察庁から各都道府県警に全国統一の通達を出して頂きたい	現状の問題点として、内閣府構造改革特区推進本部第10次提案「美しい日本のまちづくりカーシェアリング特区」の申請をもとに、2006年12月、警視庁駐車対策課に説明したところ、軽自動車の車庫届けについては問題ないが、普通乗用車は警察庁の判断待ちとの回答であった。 2007年7月4日には、警察庁に対してワインドカー車両を用いてのデモンストレーションを行い、ウインドカーのシステムの内容、緊急対応、車庫管理等の説明を行ったが、回答は変わらず、警察庁の指示待ちで、車庫証明が出ていないのが現状である。	D		法人の営業所については、従来から、「自動車の保管場所の保管場所証明等事務に係る「自動車の使用の本拠の位置」の解釈基準について」（平成15年10月15日付け警察庁丁規発第74号）により、実際の営業活動が行われている実態があり、当該営業所の自動車の点検整備、運行管理等その使用を管理する機能を有している場合には、当該営業所を自動車の使用の本拠の位置として認めてきたところであるが、カーシェアリング事業者が設置する無人ステーションについても、当該無人ステーションにおいて、保有する自動車の貸渡し状況、整備状況等車両の状況を的確に把握することが可能であるなどの基準を満たし、当該事業者が自動車の貸渡し事業について国土交通大臣の許可を得ている場合であって、かつ、現地調査により当該無人ステーションが自動車の保管場所の確保等に関する法律施行令第1条第1項の規定に定める保管場所の要件を満たすと認められる場合にあっては、これを自動車の使用の本拠の位置として認めることができると考えている。	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、「カーシェアリング事業者が設置する無人ステーションについても、「中略」保管場所の要件を満たすと認められる場合にあっては、自動車の使用の本拠の位置として認めることができる」とのことであるが、しかし、実態として、同一のシステムや方式を採用するにもかかわらず、地域により判断が異なるなど、合理的な説明がなされていない。都道府県警察からも「警察庁からの通達が下りないと、県警としても判断しかねる」として、長期間にわたり判断を留保している事例もある。このことから、貴庁回答について文書にて明確化し、都道府県警察が合理的な判断を下すための措置を講じる必要があると思われるが、このことについて明確に回答されたい。また、仮に通達を発出することが不可能であるとした場合、その理由について明確に回答されたい。	「各府省庁からの提案に対する回答」では警察全体としての回答にはなり得ず、これは単なる「警察庁の意見」であり、これでは、各都道府県警の担当者は判断に困するのみであり、現状と全くの無関心、保留が続く判断せざる得ない。弊社では東京警視庁へ2007年1月、同年5月に訪問の上、要請を提出中であるが、担当官からは「警察庁の返答待ち」との答弁が繰り返されている。警察庁は基準を明示、「使用の本拠の位置として認可する」という警察庁からの通達を各都道府県警に配布して頂きたい。	D		保管場所証明等事務に係る自動車の使用の本拠の位置の解釈基準について、既に前記通達により示していることから、改めて通達を発出する必要はないと考えているが、都道府県警察における個別具体的な判断が円滑に進むよう他の都道府県における事例を紹介するなど、引き続き各都道府県警察に対する指導を強化することしたい。 なお、使用の本拠の位置であるか否かについては、無人の営業所が自動車の貸渡事業に係る営業所としての取扱いがなされているか否かの確認等、個別具体的に確認し、判断する必要があるので、具体的要望については、都道府県警察に相談されたい。	全日本ロータスクラブ同友会、日本カーシェアリング ネットワーク有限責任組合、ウインドカー株式会社	東京都	警察庁
010080	潜んだ風吹くまちづくりカーシェアリング特区	自動車の保管場所の確保等に関する法律施行令第1条第1項自動車の保管場所証明等事務に係る「自動車の使用の本拠の位置」の解釈基準について（平成15年10月15日付け警察庁丁規発第74号）	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（車庫、空き地その他自動車を通常保管するための場所をいう。）を確 保しなければならず、当該保管場所は、当該自動車の使用の本拠の位置との 関の距離が2キロメートルを超えないものでなければならない。	現状、車検証の「使用者の住所」「使用の本拠の位置」の距離が2km以内と定められているが、本特区において、カーシェアリング事業者の無人ステーション「駐車場」が車検証の「使用の本拠の位置」を認めていただき、警察庁から各都道府県警に全国統一の通達を出して頂きたい	現状の問題点として、内閣府構造改革特区推進本部第10次提案「美しい日本のまちづくりカーシェアリング特区」の申請をもとに、埼玉県警に車庫証明申請を提出する際に「カーシェアリングステーション位置」＝「使用の本拠の位置」ということで許可をお願いしたところ、道交法上の「使用の本拠の位置」には「カーシェアリングステーション」は該当していないとして車庫証明が出ていないのが現状である。 当方からは、県警駐車対策課に対しカーシェアリングとICNの組織について説明をし、車庫証明の件での相談であると伝えたが、「利用者がステーションから自宅の近くなどに車両を置いたままにし、車両が元のステーションに戻らない可能性がある。」と指摘された。 そこで、当方より、「カーシェアリングでは乗り捨てはできず、使用した車両を元のステーションに戻すことが決められている。また、ITを管理システムを搭載した車両を使用する為、車両状況を把握することが可能である。」と説明した。 これに対し、問題は、車庫証明に関しては、「ステーションを使用の本拠について認めることは現時点ではできない。警察庁からの通達が下りないと、県警としても判断しかねる。」との事であった。 今後他地域で許可が下りたことなども含め、カーシェアリングについて勉強することとであり、警察庁から、ステーションを「使用の本拠」として許可できるとの通達があれば、県警としても許可することができるとの回答であった。その後数回にわたり同じ説明を繰り返し行ったが、警察庁からの指示待ちとなっている。	D		法人の営業所については、従来から、「自動車の保管場所の保管場所証明等事務に係る「自動車の使用の本拠の位置」の解釈基準について」（平成15年10月15日付け警察庁丁規発第74号）により、実際の営業活動が行われている実態があり、当該営業所の自動車の点検整備、運行管理等その使用を管理する機能を有している場合には、当該営業所を自動車の使用の本拠の位置として認めてきたところであるが、カーシェアリング事業者が設置する無人ステーションについても、当該無人ステーションにおいて、保有する自動車の貸渡し状況、整備状況等車両の状況を的確に把握することが可能であるなどの基準を満たし、当該事業者が自動車の貸渡し事業について国土交通大臣の許可を得ている場合であって、かつ、現地調査により当該無人ステーションが自動車の保管場所の確保等に関する法律施行令第1条第1項の規定に定める保管場所の要件を満たすと認められる場合にあっては、これを自動車の使用の本拠の位置として認めることができると考えている。	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、「カーシェアリング事業者が設置する無人ステーションについても、「中略」保管場所の要件を満たすと認められる場合にあっては、自動車の使用の本拠の位置として認めることができる」とのことであるが、しかし、実態として、同一のシステムや方式を採用するにもかかわらず、地域により判断が異なるなど、合理的な説明がなされていない。都道府県警察からも「警察庁からの通達が下りないと、県警としても判断しかねる」として、長期間にわたり判断を留保している事例もある。このことから、貴庁回答について文書にて明確化し、都道府県警察が合理的な判断を下すための措置を講じる必要があると思われるが、このことについて明確に回答されたい。また、仮に通達を発出することが不可能であるとした場合、その理由について明確に回答されたい。	弊社は、2007年3月に埼玉県警察にカーシェアリング事業の説明を行い、同年4月には埼玉県川口警察署に於いて、事業説明、車輌の管理体制、ITシステムの検証を実施し、車庫証明の許可を求めたところ「検討する」との返答を頂いた。しかしその後も、配慮対応がなされ、最終にいくつもの説明を求められ回答していらず、埼玉県警としてカーシェアリング事業については理解は示していらず、車庫証明の許可については、「警察庁の通達が無いと判断しかねる」との状況が続いており、事業に支障をきたしている。よって、車庫証明発行の許認可を得ず、「使用の本拠の位置として許可する」という警察庁からの通達を各都道府県に配布して頂きたい。	D		保管場所証明等事務に係る自動車の使用の本拠の位置の解釈基準について、既に前記通達により示していることから、改めて通達を発出する必要はないと考えているが、都道府県警察における個別具体的な判断が円滑に進むよう他の都道府県における事例を紹介するなど、引き続き各都道府県警察に対する指導を強化することしたい。 なお、使用の本拠の位置であるか否かについては、無人の営業所が自動車の貸渡事業に係る営業所としての取扱いがなされているか否かの確認等、個別具体的に確認し、判断する必要があるので、具体的要望については、都道府県警察に相談されたい。	福田自動車工業株式会社、日本カーシェアリング有限責任事業組合	埼玉県	警察庁
010080	潜んだ風吹くまちづくりカーシェアリング特区	自動車の保管場所の確保等に関する法律施行令第1条第1項自動車の保管場所証明等事務に係る「自動車の使用の本拠の位置」の解釈基準について（平成15年10月15日付け警察庁丁規発第74号）	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（車庫、空き地その他自動車を通常保管するための場所をいう。）を確 保しなければならず、当該保管場所は、当該自動車の使用の本拠の位置との 関の距離が2キロメートルを超えないものでなければならない。	現状、車検証の「使用者の住所」「使用の本拠の位置」の距離が2km以内と定められているが、本特区において、カーシェアリング事業者の無人ステーション「駐車場」が車検証の「使用の本拠の位置」を認めていただき、警察庁から各都道府県警に全国統一の通達を出して頂きたい	現状の問題点として、内閣府構造改革特区推進本部第10次提案「美しい日本のまちづくりカーシェアリング特区」の申請をもとに、広島県警に車庫証明申請を提出する際に「カーシェアリングステーション位置」＝「使用の本拠の位置」ということで許可をお願いしたところ、道交法上の「使用の本拠の位置」には「カーシェアリングステーション」は該当していないとして車庫証明が出ていないのが現状である。 県警担当者へは、当方からは、「カーシェアリングは、乗り捨てではなく、同じステーションに停るのが大前提であり」と説明したが、「カーシェアリングは、AステーションからBステーションへ乗り捨てるのが前提であり、ITを駆使した車両管理システムは、車両の状態をリアルタイムで把握していたとしても、乗り捨て先のステーションの空き状況がドライバーに確認できなくてはならないので、車庫証明は出せない。」とのことであった。 また、カーステーションを「使用の本拠の位置」と都道府県警察において判断してかまわないとの指示は警察庁から乗ておらず、そのような判断はできないとのことであった。 WindcarシステムのようなIT管理システムは、マツダレンタカーも同様のものを作成しているが、それだけでは上記の理由により車両を管理しているとはいえないとのことであった。 また、全く同じ方式で車庫証明が出されている地域があると説明したところ、そのような対応の方がおかしいとの反応であった。	D		法人の営業所については、従来から、「自動車の保管場所の保管場所証明等事務に係る「自動車の使用の本拠の位置」の解釈基準について」（平成15年10月15日付け警察庁丁規発第74号）により、実際の営業活動が行われている実態があり、当該営業所の自動車の点検整備、運行管理等その使用を管理する機能を有している場合には、当該営業所を自動車の使用の本拠の位置として認めてきたところであるが、カーシェアリング事業者が設置する無人ステーションについても、当該無人ステーションにおいて、保有する自動車の貸渡し状況、整備状況等車両の状況を的確に把握することが可能であるなどの基準を満たし、当該事業者が自動車の貸渡し事業について国土交通大臣の許可を得ている場合であって、かつ、現地調査により当該無人ステーションが自動車の保管場所の確保等に関する法律施行令第1条第1項の規定に定める保管場所の要件を満たすと認められる場合にあっては、これを自動車の使用の本拠の位置として認めることができると考えている。	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、「カーシェアリング事業者が設置する無人ステーションについても、「中略」保管場所の要件を満たすと認められる場合にあっては、自動車の使用の本拠の位置として認めることができる」とのことであるが、しかし、実態として、同一のシステムや方式を採用するにもかかわらず、地域により判断が異なるなど、合理的な説明がなされていない。都道府県警察からも「警察庁からの通達が下りないと、県警としても判断しかねる」として、長期間にわたり判断を留保している事例もある。このことから、貴庁回答について文書にて明確化し、都道府県警察が合理的な判断を下すための措置を講じる必要があると思われるが、このことについて明確に回答されたい。また、仮に通達を発出することが不可能であるとした場合、その理由について明確に回答されたい。	大阪府警では認可されたシステム及び管理体制等は同様であるにも関わらず、「ウインド・カー無人貸し出しシステム」が広島県では認可できないのは、「警察庁から通達が降りてきていない」ものだが広島県警からの説明であった。これにより、現在車庫証の問題がネックとなり、事業拡大ができない状態が続いている。これ以上「車庫証明の許認可の責任所在」タライ回し状態では事業は無念せざるを得ない。基準を明示、「使用の本拠の位置として認可する」という警察庁からの通達を都道府県に配布して頂きたい。	D		保管場所証明等事務に係る自動車の使用の本拠の位置の解釈基準について、既に前記通達により示していることから、改めて通達を発出する必要はないと考えているが、都道府県警察における個別具体的な判断が円滑に進むよう他の都道府県における事例を紹介するなど、引き続き各都道府県警察に対する指導を強化することしたい。 なお、使用の本拠の位置であるか否かについては、無人の営業所が自動車の貸渡事業に係る営業所としての取扱いがなされているか否かの確認等、個別具体的に確認し、判断する必要があるので、具体的要望については、都道府県警察に相談されたい。	有限会社 堀田輪業、日本カーシェアリング ネットワーク有限責任事業組合	広島県	警察庁
010090	性風俗特殊営業店の新規参入要件緩和	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「法」という。）第28条第1項及び第2項、風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律施行条例（各都道府県の条例	法第28条第1項において、店舗型性風俗特殊営業を営むことを禁止する区域を定め、第2項において、第1項に定める区域のほか、都道府県の条例により、店舗型性風俗特殊営業を営むことを禁止する地域を定めることができる旨を規定している。	現在、性風俗特殊営業1号（ソープランド）2号（ファッションヘルス）店は、都道府県が条例で定めた地域しか、新規営業ができない。東京都においては、千束4丁目の極めて限定された地域のみであるが、この営業規制区域の撤廃あるいは緩和。	現在の風営法の規制では、店舗型性風俗特殊営業等の営業については、同法及び各都道府県の条例等によって営業を行う地域等が規制されており、これにより、当該営業の新規参入が阻害されている現状にある。 この現状を解決するために、当該営業が確意された制度のもとで改めて新規営業が行えるような規制緩和を要望する。 確かに、性風俗特殊営業は、青少年の健全な育成に支障をうえかねない性格を持っているが、店舗施設を設け、サービス等を行う場所を特定することで管理の取締や管理も容易となり、店舗管理者への責任が明確となるため、双方のメリットも大きいと考える。 （代替措置） 規制緩和の具体的方法は、1 建築物ごとに性風俗特殊営業の行える建築物を指定するよう法改正する2 都道府県の性風俗特殊営業禁止地域の指定に対し、営業申請者や建築物所有者から、建築物単位で、禁止地域からの除外申請を行えるようにする 3 営業や周辺状況などから総合的に判断する許可要件を法整備 等が考えられる。	C		いわゆるソープランド等の店舗型性風俗特殊営業については、豊良の風俗若しくは清浄な風俗環境を害する行為及び少年の健全な育成に障害を及ぼす行為を防止するため、法及び条例により、地域の実情に応じた必要最小限の営業禁止区域等の規制を設けているものである。 貴殿の代替措置では、十分に法目的を達成できないと考えられるため、現行法における規制の緩和又は緩和をすることはできない。		C				1027010	個人	東京都	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	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係官庁
010100	21世紀のパチンコビジネスモデル、パチンコ営業店が遊技客に貸出しを行う「貸玉・貸メダル」の最高限度額を地域によって変更する。	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「法」という。）第19条、風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律施行規則（昭和60年国家公安委員会規則第1号）第35条第1項第2号	ぱちんこ営業は、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著しくそそるおそれがあるため、法において、ぱ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、著しく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、遊技料金としてぱちんこ遊技機に係る玉1個につき4円、回胴式遊技機に係るメダル一枚につき20円を超えないこと等の規制がなされている。	「貸玉・貸メダル」の最高限度額を地域によって変更する。例えば愛知県の場合、現在の貸玉、玉一個につき4円、貸メダル、メダル一枚につき20円を超えないこととなっている「貸玉・貸メダル」金額を、それぞれ、玉一個につき5円、メダル一枚につき25円を超えないことに改定する。	商品やサービスの値段はどこも同じではなく場所が変われば大き く変わってくる。これは海外と国内の物価水準の格差である（内外価格差）に限らず、国内においても地域により物価水準は異なる。各都道府県内においても物価の地域差が見られる。同愛知県が以前行った国内における物価の地域差に対する消費者の考え、評価及び環境行動について、物価モニターに対し調査を行った結果では、物価の地域差があることについて「大き過ぎの差が！当然のことである」とあっても、例えば、名古屋と札幌の統計上の最新データを比較した場合、人口(名古屋224万人、札幌189万人)、一人当たりの市民所得(名古屋324万円、札幌270万円)、有効求人倍率(名古屋2.24倍、札幌0.56倍)という数字にも表れており、データからも地域差は当然ありうるのであります。現在のパチンコの貸玉金額は昭和52年(1977年)に1個3円から4円に改定されてから実に30年間も見直しがなされておらず、パチンコフアンからは、貸玉金額の上限の改定を望む声があがっております。そもそも、パチンコ営業は保通局で認可された遊技機で営業を行っており、現行のぱちんこ営業は適度な射幸性を保った健全な娯楽産業なのであります。それが故、地域により、遊技客が望んでいるより幅広い「貸玉・貸メダル」金額の中から、希望に合わせた金額を選択し遊技を行うことが、健全な娯楽産業であるパチンコ営業にとっても、パチンコフアンにとっても最良の選択肢であるため、今回の提案をさせて頂きます。	C		ぱちんこ営業に係る遊技料金の引上げについては、当該営業について客の射幸心をそそるおそれが生じることから、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。 また、貸庁からの回答によれば、「ぱちんこ営業に係る遊技料金の引上げについては、当該営業について客(客の射幸心をそそるおそれが生じることから、認められない。」とのことであるが、仮に、「貸玉、貸メダル」の最高限度額を引き上げたとしても、遊技の結果として獲得した遊技球等の交換率の引き上げ率を、現行維持ないし実勢ベースで「貸玉、貸メダル」の引き上げ率未満とすれば、何ら客の射幸心をそそるおそれは生じないと考えられるが、このことについて明確に回答されたい。	パチンコ営業は保通局で認可された遊技機で営業を行っており、現行のぱちんこ営業は適度な射幸性を保った健全な娯楽産業なのであります。今回の遊技料金限度額変更の提案は、極端な限度額引上げの提案では決してありません。その為、遊技客の射幸心を著しくそそる営業とは言ちに判断すべきではないと考えます。今回の提案を是非一度、特区で採用して頂いたうえで、再度当局のご判断を頂きたいと思います。	C					株式会社 玉越	愛知県	警察庁
010110	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「法」という。）第23条第1項第1号	ぱちんこ営業は、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著しくそそるおそれがあるため、法において、ぱ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、著しく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パチンコ営業店とは無関係の第三者（社会福祉団体・ＮＰＯ）等による、貸玉・貸メダル返却所の設置を行い、遊技客が安全な店内で「玉・メダル」の返却を行うことが出来るシステム。	パチンコ業界の改善・改革、警察庁の犯罪統計による、平成19年上半期の「ぱちんこ景品買取所」に対する犯罪件数が、平成18年上半期に比べ、減少するどころか増加している為、再度ご提案をさせて頂きます。これらの凶悪犯罪を未然に防ぐ為にも、ｔｈｅｍｅｐａｒｋがしっかりしたパチンコ営業店内で「貸玉・貸メダル」の見直しを行うことが、国民を凶悪犯罪から守るためにも早急に実用される必要があると考えられるのであります。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19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）等が貸玉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、文脈によるところの、不明瞭で不健全な三店方式による賞品交換システムの問題を解消し、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ます。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		ぱちんこ営業所内において遊技客の玉又はメダルが現金で買い取られることは、ぱちんこ営業に関して現金が賞品として提供されること同一視でき、当該営業について著しく客の射幸心をそそるおそれが生じることから、当該営業が賭博罪に当たる行為を行っているとの評価を受ける可能性があることから、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。 また、提案者は、パチンコ店外にある景品交換所のセキュリティを徹底しており、景品交換所に現金が置かれる状況を回避すべく、例えば、電子マネーにより景品買取を行うことは可能か、明確に回答されたい。 さらに、獲得した玉について、会員となってパチンコ店に預ける「貯玉」が一般に行われているが、景品買取ニーズを減らすため、写真入身分証と併せて会員証を提示すること等を条件に、チェーン店間での貯玉の融通を認めることを認められないか。	景品買取所に対しそれぞれの実情に応じて防犯体制や防犯設備を指導を行っているとのことですが、いっこうに減らない景品交換所に対する凶悪犯罪に対して、パチンコ営業店内で遊技客に貸出を行った「玉・メダル」をぱちんこ営業店内で直接買い戻す方式により犯罪を無くすことが、パチンコを明らく健全な娯楽産業に出来る(考えます。そもそもパチンコ営業は出生をもっと射幸心を規制され、18歳未満の者を客として立入ることを禁止している等、国民の誰もが認める最大の大衆娯楽産業であります。	C					株式会社 玉越	愛知県	警察庁
010120	入国管理行政			外国人の単純労働者の受入れ	現在、就労目的でありながら、結婚や留学のビザを持って日本に入国する外国人が少なくないと考える。一方、このような目的を偽って入国する外国人の労働力が不可欠な業種もあると思われる。このような不正目的の外国人は自身が不正であるとの認識があるから、納税をすることもないし、最大内輪も、脱みに付け込んで付与なしてはならない福利厚生を絶さなかった労賃の未払いをしようとすることがあるようである。80兆円もの国債のある我が国であるから、せっかくの労働者を正規に認め、税収を増やすことが必要であると考える。			御提案に係る制度は、当庁の所管するものではないが、我が国は、政府の方針として専門的、技術的分野の外国人労働者については積極的に受け入れることし、いわゆる単純労働者については受入れを認めていない。外国人の単純労働者の受入れにあっては、治安に与える様々な影響について慎重に検討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。							個人	東京都	警察庁 法務省 厚生労働省
010130	在住外国人の永住許可にかかる必要年数の短縮			永住許可に関するガイドラインで定められている外国人の永住許可にかかる本邦での在留期間について、地域への貢献実績があり、かつ日本語能力を有し、経済的に自立しているなどの一定の要件を満たしている場合、現行の10年以上から5年以上に短縮する。	長浜市は、外国人住民の人口比率が全体の約5%を占め、全国でも有数の外国人居住都市であり、文化や習慣の違い、言葉の壁による、地元住民とのトラブルや心理的な隔たりの解消は、市が抱える重要かつ喫緊課題となっている。社会のグローバル化の進展により、今後も在住外国人の増加が予想されるなか、外国人と地元住民との間たちを解消し、お互いが地域コミュニティを支える市民という認識に立った多文化共生のまちづくりを推進する必要があり、具体的には、 ①地域への出前講座として外国語教室を実施している ②外国人児童を対象とした初期指導教室を実施している ③外国人向けの生活情報誌を作成発行している ④地域や集落の伝統行事、祭りの主催者として参加している ⑤地域の文化芸能、芸術振興に資する活動を行っている ⑥市が主体となる多文化共生事業に1年以上携わっている などといった地域に貢献する外国人を地やすことが、外国人集住都市として重要と考える。そこで市としては、地域に住み親しむ定住外国人や永住外国人を地やす施策を打ち出すとともに、上記に示した地域に貢献する外国人を「外国人メディエーター」として市が位置付けて、その育成を行っていきたい。なお、この外国人メディエーターは、上記の地域貢献の実績のほかに、日系外国人であること、独立生計を営むに足りる資産を有すること、日本語能力を有する（例）日本国際教育支援協会の実施する日本語能力試験で2級以上の認定者である）ことを要件とする。 これらの要件を満たす外国人メディエーターの永住許可について、現行法上における永住許可要件である本邦での在留期間10年以上を5年以上に短縮する特例措置を提案するもの。	—		御提案に係る制度は、当庁の所管するものではないが、本件要望については、現行の制度で対応可能であると考える。			—				長浜市	滋賀県	警察庁 法務省
010140	ITIT技術者など高度外国人材の日本企業就労準備研修の実施にかかる在留資格の受領及び更新の手続の円滑化			本市が認定する特定事業者（人材派遣会社等）が、高度外国人材（「技術」在留資格要件該当者）を対象に「日本企業就労準備研修」を実施する場合、特定事業者が経費支出の金元保証をし、明らかに本人の責に帰すべき事由がなければ、（1）外務省は、特定事業者が発行する上記研修の受講証を有する者には、本邦入国予定日の1月前までに短期滞在ビザを発給し、（2）法務省は、異動に上記研修を受講したと特定事業者が証する者には、優先審査の3天、早期に短期滞在の更新をお願いしたい。	全国的にIT技術者が不足する中、地場中小企業では地元大学からの採用が困難化している。結果、「日本語能力・技術力・親和性」を兼備する人材なら国籍は問われないが、日本企業での就労に順染む人材とするには、現地国での研修だけでは十分でなく、本邦において制記3要素を最(6カ月程度の就労準備研修をすることが求められている。中国等には世界的に活躍できる水準には至らずとも、本邦大卒者と同等以上の技術レベルを持ち、「技術」在留資格で就労できる人材は豊富にあり、自己負担してでも本邦で研修を受けたいとする需要は確実にある。 本研修事業が安定して運営されては、地場中小企業の人材不足を補うだけではなく、企業誘致にも有益で、アジアのビジネス拠点都市をめざす本市地域経済の活性化に資すだけではなく、ひいては我国のIT技術者不足の解消にも貢献できる。 本研修事業化するためには、何より安定的に短期滞在ビザが発給されること、及び3カ月短期滞在の更新が認められることが不可欠である。このため、「技術」在留資格の要件を有し、本研修生倍者たる特定事業者（人材派遣会社等）が在留中の経費支弁に係る身元保証をした高度人材については、明らかに本人の責に帰すべき事由がない限り、原則として短期滞在ビザの発給と更新を可としていただきたい。	—		御提案に係る制度は、当庁の所管するものではないが、本件要望については、現行の制度で対応可能であると考える。			—				福岡市	福岡県	警察庁 法務省 外務省
010150	「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親への長期在留資格の付与			資本金5億円以上の本社設置外資系企業に在籍し、在留資格「投資・経営」「技術」「人文知識・国際業務」を有する外国人の親の活動を、在留資格「特定活動」に追加する。	兵庫・神戸は、開港以来、国際都市として発展してきた歴史を有し、外国・外資系企業の経済活動が活発で、世界的な外資系企業が本社を設置している。これら大企業は地域経済の活性化に大き(寄与しており、その外国人経営者や社員は当地域において必要不可欠な人材である。高度人材の親の在留が認められたことを踏まえ、当地域にとって同程度に重要な人材である外国人企業関係者が親の問題で人国が困難になったり、在留できなくなることがないよう、親の活動を「特定活動」に加えることを求めるもの。	—		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慎重に検討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。	現状、高度人材の親の在留状況を見守っている段階とのことであるが、一定期間を経た後にその在留状況を検証した結果として、他の在留資格をもつ外国人親への範囲拡大や将来的に検討される余地があるのかご意見をお聞きしたい。	—		当庁は御提案に係る制度を所管していないため、制度の将来的なあり方については答えてきないが、御提案については治安に与える様々な影響について慎重に検討する必要があると考えている。				兵庫県	兵庫県	警察庁 法務省