

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	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	狹路内狭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 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、警察署長が車両、空地その他の当該車両の通常保管するための場所に入出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許可したときは、通行禁止道路を通行することができる。	狹路内狭路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、狹路内狭路路通行熟練した地元出身者(免許持の本籍地を確認)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、監視カメラによる録画を行う。 提案理由: 狹路町並みは江戸時代に建設され、歩行者用の道路が残るが故に、幅員4m前後と狭路であり、部分的に2.7mと狭く狭くあり、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。狹路内狭路原則自動車通行禁止規制の目的は、現状の狭路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。現実毎年5月に行われる「狹路の浦花火大会」時には同様な交通規制が行われている。(添付資料「百聞は一見に如かず」の跡があります。是非一度現地視察の上、判断をしていただきたい。	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ふ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問題がある。提案のように通行許可「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られる。 なほ、狭路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。	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。	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、その際の違反者への対応は、各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、取締る仕組みになっています。 違反者に対しては80lbが請求されます。ただし、2週間以内に支払えば、40lbに軽減されます。反対に、4週間を超えても支払わないと120lbに割増されます。 3回以上の未払いがある車両が発見された場合は、車輪止め又は撤去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。	狹路の浦り・サンライズプラン	1 0 2 3 0 1 0	個人	広島県	警察庁	
010020	2種運転免許制度の要件緩和	道路交通法第86条第1項、第89条第1項、第90条の2及び第91条等	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。	狹路郊外の観光客用駐車場より狹路内への移動手段と地元高齢者の町内移動手段として、狹路内狭路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: 狹路町並みは江戸時代に建設され、歩行者用の道路が残るが故に、幅員4m前後と狭路であり、部分的に2.7mと狭く狭くあり、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「狹路内狭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」の実施により狭路路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、運転者は狭路路熟練者のみとなる。狭路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、業ではなく非業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運営にて決済を行う。町内交通円滑化と高齢者福祉と現状の狭路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に貢献出来ると考える。 「百聞は一見に如かず」の跡があります。是非一度現地視察の上、判断をしていただきたい。	C	第二種免許は、業として、有償で他人の生命を預かる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件と全自動車等の91.7件に比べ約9倍とされており、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。	「狹路内狭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」の実施された閉鎖地域内を通常の地区と同等条件が異なります。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を認める事と理解しております。	狹路の浦り・サンライズプラン	1 0 2 3 0 2 0	個人	広島県	警察庁	
010030	けん引免許取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	牽引自動車によって、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(運搬車)をけん引する場合は、けん引免許の取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」免許取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。現状の運搬車両は継続的に経済活動を業としている運送業者を対象に生産販売しているため高価で業者には購入しにくい環境にある。また購入しても「けん引」免許が必要となるため生産コストの上昇要因となる。農産物価格は国際相場に連動しているため、今後激しい価格低下が予想されている。農業用トラクター・軽トラック限定で免許不要となれば、トレーラーメーカーによって新たなマーケットが技術革新・価格競争が起こり使い勝手の良いトレーラーが開発され、農産物の価格低下にも耐えられる農業経営が可能となる。 <提案理由> 農作業の現場では頻りに作業機械(トラクター・田植機・コンバイン等)農場間移動が行われる。時には日に数十回移動が行われることもある。農場間移動は農道→一般道の舗装路を一般車両と混在して同時に行われる。農耕車は低速走行しかできず、通過時間には激しい渋滞を起こす原因にもなる。また農耕車は泥土の中で作業するため、移動時に泥を落下させる場合が多い。掃除はするが、移動時同時清掃は作業体系上不可能である。農家は必ず農業用トラクター・軽トラックを所有しており、それらに運搬車(けん引)を併せて移動軽車両として装備された、通常の積載量のような高価な車両購入費が低減できる。またけん引免許を免除することにより、普及の促進となり結果、道路等の汚損防止・交通渋滞の緩和・交通事故の防止に役立つ。 代替措置等については別添とのり	C	平成18年中の重被牽引車による交通事故件数は、自動車等1万台当たり164.7件と、全自動車等の91.7件と比べ約1.8倍とされており、死亡事故件数についても、4.2件と全自動車等の0.62件の約6.8倍となっている状況(注)であり、また、重被牽引車をけん引しながらの運転にはカーブにおける走行時や右左折時において重被牽引車の走行特性を認識した上で、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、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1万台当たり交通事故件数から算出される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。	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。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、危険率は低下する。 過去に農業用トラクターの車輪を免除した前例がある。 上記3点の状況を踏まえ、再度検討して頂きたい。	けん引自動車	1 0 4 6 0 1 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90デシベル以上120デシベル以下となっているが、その下限値を60デシベルとし、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うようにする。	緊急自動車については、現場若しくは搬送先に安全、迅速に到着できるように、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、告示で定め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、また早朝市においては、出動先が一般住宅地であることも多い。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、特に深夜の暗騒音は住宅街幹線道路では格段の違いがある。90デシベル以上120デシベル以下と幅があるとはいえず、90デシベルの音量は騒々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。安全な走行の確保としても、深夜の閑静な住宅街などでは交通量も少なく、警告灯も併用していることを考えると90デシベルは必要ないものと思われる。逆に必要以上のサイレン音は付近の住民に不安感などを与えかねないものとなってしまふ。 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て、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。		1 0 8 2 0 1 0	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	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らに類似する工作物若しくは物件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。	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、ウィンカー一点滅開始位置を規定し、その印として道路にサッカーボールのマークを行う。	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、ウィンカーの早めの点灯を呼びかけるマークを道路上に表示することにより、交通マナーの向上を図るとともに、そのマークを親しみあ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行った。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。なほ、具体的要望については、都道府県警察に相談された。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察に照会を行ったが、許可を得られなかった。警察庁におかれては、提案実現を希望し、県警が判断に迷わぬよう、また、岡山県警が、ウィンカー一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どで、県警により判断が異なるという、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ないと考える。なほ、設置の可否については、個別具体の状況に照らして判断すべきものであり、具体的な根拠、基準も明確に示していない。一方で、県警察の向きな対応により、ウィンカー一点滅開始のマークを道路上に設置されること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て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ぬと考える。提案主体に対しては、地元警察からは、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ることから、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。	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に当たっての具体的な根拠、基準も明確に示していない。一方で、県警察の向きな対応により、ウィンカー一点滅開始のマークを道路上に設置されること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て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ぬと考える。提案主体に対しては、地元警察からは、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ることから、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。		1 0 8 0 1 0	藤枝市	静岡県	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	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管官庁
010060	地域医療支援のための「移動型診療車両」の通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。	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」で現地向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るため、若干国内基準を超える「V」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諸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。	当院はへき地・離島などの地域が抱える医療問題の解決を目指し、これら医療過疎地域へ「移動型診療車両」と専門医を派遣しての医療支援の実施を予定している。この地域医療支援は、これら地域の方々や都心部の方々と同等に平等な医療を受けることを可能にするものである。現状へき地などの医療過疎地域の方々には、数少ない医療機関で初期診療を受け精密検査が必要となった場合、都心部の専門病院や基幹病院まで出向かなければならず、都心部の受診者のように手軽に治療を受けることができない。このような地域医療格差解消のため、専門機能を有した当院の「移動型診療車両」と専門医とを現地に派遣し、これら地域の方々へも、専法で保障されている平等な医療の提供を可能にすることで、都心部の方々と同等に病気の早期発見・早期治療の実現と医療費の抑制を目指すものである。その目的を達成するためには、へき地・離島などの医療過疎地域の医師から要請を受けて現地向出(までの時間は最短であることが望ましいが、当院の「移動型診療車両」は「診療所」機能を搭載しているため現行規格より若干大きめとなり、医療過疎地などへ移動するには、通行手続きをとらねばならない。本手続きが承認されるまでには2~3週間程度の日数を要する。へき地医療支援の障害となる可能性がある。医療格差是正のための取り組みに限り、これら規制にとらわれず物理的に走行が可能な道路については、自由に走行できるように規制緩和を求めたい。[添付資料参照]	C	導入する予定の「移動型診療車両」の構造が判明していないが、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、提案の要望にこたえることはできない。		提案主体からの意見	移動型医療支援 地域医療支援		1 9 8 0 4 0	河村クリニック、(株)大阪ワールドトレードセンター、グローバルディング	大阪府	警察庁 国土交通省
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12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、放置車両確認標識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集配車両に駐車違反の標識を取り付ける前に、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、駐車取り締りに関して従来のような運用に戻すことは難しいとのことであったが、特区として東京都内荷さばき増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していたが、これによりより、対象車両が放置車両ではなく運転手がいるのが、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、駐車取り締りは、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、結果として従来の交通に支障を及ぼしていたことから、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ことである。このことであるが、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と理解してよいが、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みて、渋滞発生を恐れがない箇所に限定し、業務用車両(青ナンバー車)の短時間の駐車を確認す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。	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ことである。このことであるが、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と理解してよいが、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みて、渋滞発生を恐れがない箇所に限定し、業務用車両(青ナンバー車)の短時間の駐車を確認す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 0 7 9 0 1 0	在日米商工会議所	東京都	警察庁		
010080	澄んだ風吹(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。これ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間の距離が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」と「使用の本拠の位置」の距離が2km以内で定められているが、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、当方がシステムの説明、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を(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、許可をもらう上で必要と指示された書類等(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)も提出したが、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、他警察の対応も見て、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。道交法では、警察庁の判断を仰がなければならないという説明を聞いて、一方、警察庁では各都道府県警察の判断にゆだねたこととしているため、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、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、当該営業所が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より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おいては、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。」とのことであった。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っており、合理的な説明がなされていない。都道府県警察からも「警察庁からの通達を下りない」と、異議として判断しかねる。このことから、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す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、組織等の資料を提出。受理された。同年12月に警察庁の返事待ちと通告され、1年間返事待ちの状態。2007年には、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の、その後返答も得られず。弊社は車庫証明不可のことで、事業拡大ができない状態が続いている。これ以上「車庫証明の許可」の責任所在、クワイリイ状態を警察は断念せざるを得ない。基準を明示、「使用の本拠の位置」として認す」とい警察庁からの通達を各都道府県警に配布して頂きたい。	1 1 1 6 0 1 0	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	澄んだ風吹(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。これ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間の距離が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」と「使用の本拠の位置」の距離が2km以内で定められているが、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、2006年12月、警視庁駐車対策課に説明したところ、軽自動車の車庫用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、警察庁に対してウインドカー車を用いた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、車両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、当該営業所が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より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おいては、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。	「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窮すのみであり、現状と全く同じ無関心、保留が続くと判断せざるを得ない。弊社は東京警視庁へ2007年4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「警察庁の返事待ち」との答弁が繰り返されている。警察庁は基準を明示し、「使用の本拠の位置」として認す」とい警察庁からの通達を各都道府県警に配布して頂きたい。		1 1 1 7 0 1 0	全日本ロースクラブ同友会、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	澄んだ風吹(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。これ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間の距離が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」と「使用の本拠の位置」の距離が2km以内で定められているが、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ICの仕組みについて説明をし、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(車庫を置いたままに)、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、カーシェアリングは乗り捨てではなく、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。これに対し同課は、車庫証明に関しては、「ステーションを使用の本拠の位置として認めることは現時点ではできない。警察庁からの通達を下りない」と、異議として判断しかねる。」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、異議として許可することができるとい回答であった。その後数回にわたり同じ説明を繰り返したが、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、当該営業所が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より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おいては、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。」とのことであった。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っており、合理的な説明がなされていない。都道府県警察からも「警察庁からの通達を下りない」と、異議として判断しかねる。このことから、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す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、車庫の管理体制、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、緊急時における対応、組織についての説明を求められ回答しているが、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るが、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、車庫証明発行の許可を明示、「使用の本拠の位置」として許可する」とい警察庁からの通達を各都道府県警に配布して頂きたい。	1 1 8 0 1 0	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		

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	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)	
010080	澄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ない。当該保管場所は、当該自動車の使用の本拠の位置との間の距離が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」と「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出す際に「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帰るのが大前提である。」と説明したが、「カーシェアリングとは、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るとしても、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にくいので、車庫証明は出せない。」とのことであった。また、カーシェアリングを「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来ておらず、そのような判断はできないとのことであった。*Windowsシステムのような建管管理システムは、マッドゲント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(同じ)方式で車庫証明が出されている地域があることを説明したところ、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、当該営業所が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は、これを自動車の使用の本拠の位置として認められ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。 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考えている。」とのことであった。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っており、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。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す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。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。	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出しシステム」が広島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」というのが広島県警からの説明であった。これにより、現在車庫証明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。これにより「車庫証明の許認可の責任所在、タイムリ回し状態では事業は断念せざるを得ない。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警に配布して頂きたい。			1 1 1 9 0 1 0	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	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区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られた地域しか、新規営業ができない。東京都にあっては、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。	現在の風俗法の規制では、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、当該営業が精査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与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警察の取締り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、双方のメリット大きいと考え、 (代替措置) 規制緩和の具体的方法は、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。都道府県の性風俗特殊営業禁止地域に対し、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(壁厚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、善良の風俗若しくは清浄な風俗環境を害する行為又は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。費用の代替措置では、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撤廃又は緩和をすることはできない。				1 0 2 7 0 1 0	個人	東京都	警察庁	
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	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変更する。	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し、各都道府県においても物価の地域差が見られる。内閣府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、評価及び購買行動について、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、大多数の者が「当然のことである」とみている。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はありません。現在のパチンコの貸玉金額は昭和52年(1977年)に1個8円から4円に改定されたから実に30年間も見直しがなされておらず、パチンコファンからは、貸玉金額の上昇の改定を望む声があがっており、そもそも、パチンコ営業は保通協で認可された遊技場で営業を行っており、現行のばちんこ営業は過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、パチンコファ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いただきます。	C		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。 また、貴庁からの回答によれば、「ばちんこ営業に係る遊技料金の引上げについては、当該営業について著しく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が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。	パチンコ営業は保通協で認可された遊技場で営業を行っており、現行のばちんこ営業は過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直ちに判断すべきではないと考えます。今回の提案は是非一度、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っております。			1 0 6 3 0 1 0	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	貸玉・貸メダルの返却所を設置する。客が貸玉・貸メダルを返却する際に、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「ばちんこ景品買取所」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、再度提案をさせていただきます。これらの凶悪犯罪を未然に防ぐ為に、セキュリティがしっかりしたパチンコ営業店内で「貸玉・貸メダル」の買戻しを行うことが、国民を凶悪犯罪から守るために早急に採用される必要があると考えられます。具体的には、パチンコ営業店が遊技客の求めに応じて、風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律施行規則9条に定められた、「貸玉・貸メダル」と同等金額に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、文献によること、不明瞭で不健全な三店方式による景品交換システムの弊害を解消し、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		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。 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懸念しており、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。 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、景品買取を促進するため、写真身分証と併せて会員証を提示すること等を条件に、チェーン店間で貯玉の融通を図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強化を指導を行っていることですが、いっそうに精強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しを行った「玉・メダル」をばちんこ営業店内で直接買戻す方式による犯罪を無くすることが、パチンコを明るく健全な娯楽産業に出来ると考えます。そもそもパチンコ営業は出玉をもって射幸心を規制され、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娯楽娯楽産業であります。			1 0 6 3 0 2 0	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け入れ	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、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。このように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、雇入れ側も「雇入れ付法」で対応してはならない権利厚生を施さなかったり資金の未払いをしたりすることもあるようである。80兆円もの国債のある我が国であるから、せが(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、	-		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、いわゆる単純労働者については受け入れを認めていない、いわゆる単純労働者の受け入れにあっては、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、				1 0 2 7 0 2 0	個人	東京都	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	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	
010130	在在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、市が抱える重要な課題となっている。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隔たりを解消し、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る。具体的には、 地域への出前講座として外国語教室を実施している 外国人児童を対象とした初期指導教室を実施している 外国人向けの生活情報誌を作成発行している 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 地域の文化芸術、芸術振興に資する活動を行っている 市が主体となる多文化共生事業に2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増やすことが、外国人集住都市として重要と考える。そこで市としては、地域に住み親しむ在住外国人や永住外国人を増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「外国人スペシャリスト」として市が位置付けて、その育成を行ってきたい。なお、この外国人スペシャリストは、上記の地域貢献の実績のほか、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(財)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スペシャリスト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、					1 0 8 0 0 1 0	長浜市	滋賀県	警察庁 法務省
010140	IT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弁の身元保証をし、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ヶ月前までに短期滞在ビザを発給し、(2)法務省は、真摯に上記研修を受講したと特定事業者が証する者には、優先審査のうえ、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」を兼ね備える人材なら国籍は問われないが、日本企業での就労に馴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、本邦において前記3要素を兼ね6ヶ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できれば、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るだけではなく、ひいては我国のIT技術者不足の解消にも貢献できる。 本研修を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ヶ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、本研修主催者たる特定事業者(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、				1 0 8 4 0 1 0	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く寄与しており、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入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。		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を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。		1 0 9 3 1 0 0	兵庫県	兵庫県	警察庁 法務省	