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	「措置の分類」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々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	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8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、空地その他の当該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。	鞆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、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、監視カメラによる録画を行う。 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、隅切りが無く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。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） 「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、判断をしていただだい。	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う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 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、取締まる仕組みになっています。 ②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、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。	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。			C			鞆の浦・サンライズプラン	1023010	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。	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、隅切りが無く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、業ではなく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。 「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、判断をしていただだい。	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。	「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。			C			鞆の浦・サンライズプラン	1023020	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農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、今後も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とって新たなマーケットができ技術革新・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繁に作業機械（トラクター・田植機・コンバイン等）圃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。 圃場間移動は農道・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、通勤時間帯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・軽トラックを所有しており、それらに運搬車をけん引させ移動積載車両として装備されれば、通常の積載車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のとおり	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倍となっており、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、重被牽引車を牽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、再度検討して頂きたい。	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。したがって、要望事項については認められない。	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。	①運転技量の未熟は、道路以外での運転技術収得で可能ではないか。また多くの農家は道路以外で牽引作業機を実際に使用している。またワンランク上の中型免許等の収得を義務付けることにより、運転技量未熟事故の防止はできるのではないか。②事故防止の論点と法の趣旨は理解できるが、過去に道路のセンターラインを撤去しドライバーの注意喚起を促す、積極策を実施した事例がある。全て規制ではなく、マナーと自己責任による事故防止を促す意味でもテストする価値はあるのではないか。	C		重被牽引車を牽引して運転する場合の技能及び知識を認定するため、自動車に係る免許とは別個の牽引免許を設けているものであり、その運転免許試験により、まさに牽引免許に必要な運転技能等を認定することとしており、中型免許等の取得がこれに代わるものではない。また、こうした牽引免許の性格から、牽引免許を不要とした場合、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り、マナーと自己責任の下に、テストすべきものではない。したがって、要望事項については認められない。		1046010	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、現場若しくは搬送先に安全、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、特に深夜の暗騒音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、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。			–					–				1082010	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。警察庁におかれては、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て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て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、県警察が認めず、かつ、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ないと考える。 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て判断すべきもの」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。警察庁より実施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が実施されている。	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。			D				1088010	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していく予定である。 この地域医療支援は、これら地域の方々が都心部の方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、都心部の方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へ出向くまでの時間は最短であることが望ましいが、当院の「移動式診療車両」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をするには、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ため、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へき地医療支援の場合に限り、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。			C					C			移動型保険医療機関による地域医療支援	1098040	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
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集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とのことであったが、特区として東京都内の荷さばき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。これによりにより、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、結果として恒常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、違法駐車車両により恒常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いて直ちに運転することができない放置車両とされていることから、対象車両の車内やその周辺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ろである。」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超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、直ちに取締まりの対象とはならないと理解してよいか。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みて、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。		C		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のかについては、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理解してよいか」の回答としては、「車両が停止し、その運転者がその場を離れず直ちに運転できる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。			C				1079010	在日米国商工会議所	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	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々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
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　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、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）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県警の判断にゆだねるとしているため、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」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、組織図等の資料を提出、受領された。同年12月に警察庁の返事待ちと通告され、1年間返答待ちの状態。2007年4月には、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、その後何の返答も得られず、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各都道府県警に配布して頂きたい。	D		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は、前記通達において解釈基準により示しており、前回回答の内容も踏まえ、更に周知徹底を図ることで要望の趣旨に応えることは可能であると考えるので、引き続き各都道府県警察に対して指導することとしたい。 したがって、当庁から改めて通達を発出する必要はないものと考えている。 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。	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、貴庁からの再検討要請に対する回答によれば、「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は、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警察における事例を紹介するなど、引き続き都道府県警察に対する指導を強化することとしたい。」とのことであるが、貴庁が既に発出している通達の内容をもって、当該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係る使用の本拠の位置としての可否を各都道府県警察が判断できずにいると考えられる事例が発生している。 当該提案内容を実現させるためには、貴庁が各都道府県警察に対して個別に対応するのではなく、再度明確な基準等を定めた通達や通知を各都道府県警察に対して発出することが有効的な解決策であると考えられるが、このことについて明確に回答されたい。	北海道警察に対しては、「カーシェアリングステーションを「使用の本拠の位置」として認めていただくため、当社における運営体制、緊急対応ノウハウ、位置管理も含めたITシステムについて説明の上、過去2年間に渡り、調査、実地検証を行っていただき、問題点の指摘は受けていない。しかしながら、他の申請事業者も含めた体制、システムに関する明確な基準がないとして、警察庁の全国統一した許認可基準、通達を待機しているとの説明を受けている。このように長期に渡り認可いただけない状況を打開するため、警察庁として、各都道府県警が「個別具体的な判断」ができる基準を、全国一律に明確に現して頂きたい。これがなければ、北海道警察に於ける人事異動、引き継ぎの不備があった場合、または他都府県への事業展開が生じた場合、担当者と再度同じ協議を繰り返す事が容易に想像できる。カーシェアリング事業の推進に大きな障壁となっている車庫証明許認可に対し、カーシェアリングステーションを使用本拠の位置としてスムースに許認可を継続的に与えて頂けるための「全国一律の基準提示」、そしてその目的に沿う「全国一律の通達」を希望します。	B－1		当庁としては、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は、既に上記通達により示しており、レンタカー型カーシェアリング事業に係る無人のカーステーションについては従来から自動車の使用の本拠の位置と認め得ると解しているところであるが、この点に関して各都道府県警察に対してさらに周知徹底するため、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、当該無人ステーションが当該事業の営業所に該当することが確認でき、かつ、現地調査により当該無人ステーションが上記4(1)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得る旨を文書で通知することとする。		1116010	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、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、警察庁に対してウ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」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。	「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」である。これでは、各都道府県警の担当者は判断に窮するのみであり、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し、「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		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は、前記通達において解釈基準により示しており、前回回答の内容も踏まえ、更に周知徹底を図ることで要望の趣旨に応えることは可能であると考えるので、引き続き各都道府県警察に対して指導することとしたい。 したがって、当庁から改めて通達を発出する必要はないものと考えている。 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。	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、貴庁からの再検討要請に対する回答によれば、「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は、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警察における事例を紹介するなど、引き続き都道府県警察に対する指導を強化することとしたい。」とのことであるが、貴庁が既に発出している通達の内容をもって、当該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係る使用の本拠の位置としての可否を各都道府県警察が判断できずにいると考えられる事例が発生している。 当該提案内容を実現させるためには、貴庁が各都道府県警察に対して個別に対応するのではなく、再度明確な基準等を定めた通達や通知を各都道府県警察に対して発出することが有効的な解決策であると考えられるが、このことについて明確に回答されたい。	東京警視庁の返答は「警察庁からの指示待ち」であり、弊社単独での警視庁担当者との交渉では進展は期待できない。また、今回特例として東京警視庁に認可頂けたとしても、関係担当者の配置換え、引き継ぎ不備等の原因で、継続的に許可頂ける確証は得られない。恒久的、統一的な取扱いを確保するため、警察庁としての基準、通達を明確に現して頂きたい。	B－1		当庁としては、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は、既に上記通達により示しており、レンタカー型カーシェアリング事業に係る無人のカーステーションについては従来から自動車の使用の本拠の位置と認め得ると解しているところであるが、この点に関して各都道府県警察に対してさらに周知徹底するため、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、当該無人ステーションが当該事業の営業所に該当することが確認でき、かつ、現地調査により当該無人ステーションが上記4(1)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得る旨を文書で通知することとする。		1117010	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	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、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JCN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。 これに対し同課は、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可す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とのことであり、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、県警としても許可することができるという回答であった。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」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、車輌の管理体制、ITシステムの検収を実施し、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、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、車庫証明発行の許認可を明示、「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		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は、前記通達において解釈基準により示しており、前回回答の内容も踏まえ、更に周知徹底を図ることで要望の趣旨に応えることは可能であると考えるので、引き続き各都道府県警察に対して指導することとしたい。 したがって、当庁から改めて通達を発出する必要はないものと考えている。 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。	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、貴庁からの再検討要請に対する回答によれば、「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は、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警察における事例を紹介するなど、引き続き都道府県警察に対する指導を強化することとしたい。」とのことであるが、貴庁が既に発出している通達の内容をもって、当該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係る使用の本拠の位置としての可否を各都道府県警察が判断できずにいると考えられる事例が発生している。 当該提案内容を実現させるためには、貴庁が各都道府県警察に対して個別に対応するのではなく、再度明確な基準等を定めた通達や通知を各都道府県警察に対して発出することが有効的な解決策であると考えられるが、このことについて明確に回答されたい。	埼玉県警からは、判断基準を警察庁に一任する旨、連絡をもらっている。 「通達発出の必要性がない」として、都道府県警察へは「事例紹介」や「指導」を行うにとどめるのでは、今回申請している事業についての答えが得られたとしても、継続的に事業を行う為の許認可の平準性は確保されない。 埼玉県警に対して、警察庁として使用本拠の位置として認可する基準、ITシステム必要条項、運営管理体制基準を明確に記した通達を発出してもらいたい。	B－1		当庁としては、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は、既に上記通達により示しており、レンタカー型カーシェアリング事業に係る無人のカーステーションについては従来から自動車の使用の本拠の位置と認め得ると解しているところであるが、この点に関して各都道府県警察に対してさらに周知徹底するため、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、当該無人ステーションが当該事業の営業所に該当することが確認でき、かつ、現地調査により当該無人ステーションが上記4(1)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得る旨を文書で通知することとする。		1118010	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	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　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。 Windcarシステムのような鍵管理システムは、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」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。	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。	D		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は、前記通達において解釈基準により示しており、前回回答の内容も踏まえ、更に周知徹底を図ることで要望の趣旨に応えることは可能であると考えるので、引き続き各都道府県警察に対して指導することとしたい。 したがって、当庁から改めて通達を発出する必要はないものと考えている。 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。	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、貴庁からの再検討要請に対する回答によれば、「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は、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警察における事例を紹介するなど、引き続き都道府県警察に対する指導を強化することとしたい。」とのことであるが、貴庁が既に発出している通達の内容をもって、当該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係る使用の本拠の位置としての可否を各都道府県警察が判断できずにいると考えられる事例が発生している。 当該提案内容を実現させるためには、貴庁が各都道府県警察に対して個別に対応するのではなく、再度明確な基準等を定めた通達や通知を各都道府県警察に対して発出することが有効的な解決策であると考えられるが、このことについて明確に回答されたい。	同一のシステムで他の都道府県警では認可されているのに、広島県警からはそのような判断を否定するような回答をもらっている。 「通達発出の必要性がない」として「事例紹介」や「指導」にとどまったのでは、全国的な整合性のある継続的判断は期待できない。 都道府県警察へ全国一律の許認可基準、及びそれを明確に記載した通達を発出する必要性がある。	B－1		当庁としては、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は、既に上記通達により示しており、レンタカー型カーシェアリング事業に係る無人のカーステーションについては従来から自動車の使用の本拠の位置と認め得ると解しているところであるが、この点に関して各都道府県警察に対してさらに周知徹底するため、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、当該無人ステーションが当該事業の営業所に該当することが確認でき、かつ、現地調査により当該無人ステーションが上記4(1)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得る旨を文書で通知することとする。		1119010	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（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。 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撤廃又は緩和をすることはできない。			C					C				1027010	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	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し、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し、各都道府県内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ーを比較した場合、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、データー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、パチンコファンからは、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協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。	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、「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協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直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		ぱちんこ営業は、客に遊技球等を貸し出し、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り、その営業形態によっては、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都道府県公安委員会の許可を受けなければならないこととし、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、遊技料金等の規制がなされている。こうした風営法で認められる範囲内で営まれるぱちんこ営業については、著しく客の射幸心をそそるおそれがあるとの評価を受けることはないと考えられる。しかし、遊技料金を引き上げた場合には、射幸性を適度に抑えた遊技機が利用されていても、一定時間内において、客が消費する金額が高額になる反面、より高額な賞品の獲得が可能となり、著しく客の射幸心をそそるおそれが生じる。 また、法において、賞品については、「遊技の結果として表示された遊技球等の数量に対応する金額と等価の物品」を提供することとされ、この「等価の物品」とは、同等の市場価格を有する物品をいうところ、その意味で遊技球等と賞品の交換率は実勢価格をベースに行われているものであるが、ここで遊技料金を引き上げた場合には、遊技料金の引き上げ率分だけ高額な賞品の獲得が可能となり、著しく客の射幸心をそそるおそれが生じる。	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、貴庁からの再検討要請に対する回答によれば、「遊技料金を引き上げた場合には、射幸性を適度に抑えた遊技機が利用されていても、一定時間内において、客が消費する金額が高額になる反面、より高額な賞品の獲得が可能となり、著しく客の射幸心をそそるおそれが生じる。」とのことであった。また、「遊技球等と賞品の交換率は実勢価格をベースに行われているものであるが、ここで遊技料金を引き上げた場合には、遊技料金の引き上げ率分だけ高額な賞品の獲得が可能となり、著しく客の射幸心をそそるおそれが生じる。」との回答であった。著しく客の射幸心をそそるおそれを生じさせないために、等価以下の物品を賞品として交換することを条件に、貸玉等の最高限度額を引き上げることは可能か。可能でないとすれば、その理由を明確に回答されたい。	今回のご提案は、極端な限度額の引上げの提案では決してありません。遊技客が望んでいる幅広い「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、射幸心を直ちにそそることにはならないと思います。是非一度、特区で採用して頂き、その上で検証して頂く事をお願いいたします。	C		・ 業界においては、より射幸性を抑制した遊技機の積極的な導入や「1円パチンコ」等と呼ばれる遊技料金の低額化を図るなど、射幸性を大幅に抑制した営業形態への転換を図る取組みをしているところである。警察としては、この改正規則の確実な施行等を図るとともに、こうした業界団体による自主的な取組みを支援しながら、ぱちんこ営業の適正化、健全化に努めているところである。 遊技料金を引き上げることは、客が遊技のために要する金額を高額化する反面、より高額な賞品の獲得を可能とし、著しく客の射幸心をそそるおそれを生じさせ、また、業界健全化を図るために必要な射幸性の抑制の取組みの方向性にも反するものと考えられる。 ・ また、「等価以下の物品を賞品として交換する」として、仮に賞品を遊技球等の数量に対応する金額と等価のものとせず、例えば、遊技料金を玉1個5円に引き上げるが、賞品は玉1個4円で換算するというような場合でも、遊技料金を引き上げることにより、客の遊技に係る消費金額を増大させ、更にリスクを負ってでもそれに見合う賞品を獲得しようとする心理を働かせることから依然として射幸心をそそるおそれがあり、深刻なのめり込み問題を更に悪化させるおそれが生じるものと考えられる。		1063010	株式会社　玉越	愛知県	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	「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	「措置の分類」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々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
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し、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等を禁止している。	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、ｾｷｭﾘﾃｨがしっかりしたパチンコ営業店内で「貸玉・貸ﾒﾀﾞﾙ」の買戻しを行うことが、国民を凶悪犯罪から守るためにも早急に採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		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大衆娯楽産業であります。	C		ぱちんこ営業については、代表的な大衆娯楽の一つとして国民に親しまれている一方、客に遊技球等を貸し出し、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ことから、その営業形態によっては、客の射幸心を著しく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の評価を受ける危険性がある。このことから、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都道府県公安委員会の許可を受けなければならないこととし、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等を禁止している。こうした風営法で認められる範囲内で営まれるぱちんこ営業については、著しく客の射幸心をそそるおそれが生じたり、賭博罪に当たる行為を行っているとの評価を受けることはないと考えられるが、他方、賞品として現金が提供されるなどの場合には、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の評価を受ける可能性があると考えられる。 法においては、営業者が現金等を賞品として提供することや客に提供した賞品を買い取ることを禁止しているが、第三者が客から賞品を買い取ることを禁止しているわけではない。したがって、営業者と関係のない第三者が客から賞品を買い取ることは、直ちに違法となるものではないと考えられるが、他方、営業者が直接に賞品を買い取るものでない場合においても、営業者と同一とみなし得る者が賞品を買い取る場合には取締りの対象となるものと考えられる。個別の事案についてこの禁止違反となるか否かは、こうした基準に照らして判断されるものであり、買取りの媒体が電子マネーであれば認められる又は認められないというものではない。 ぱちんこ営業は、客に遊技球等を貸し出し、遊技の結果に応じて客に賞品を提供する営業であり、法において、ぱちんこ営業者が遊技球等を客に営業所外に持ち出させることを禁止しているが、他方、ぱちんこ営業者が客のために遊技球等を保管すること自体は禁止されていない。現在一部の営業所で実施されている貯玉・再プレー制度は、遊技客が遊技終了時の遊技球等をぱちんこ営業者に預け、再来店時に当該遊技球等の返還を受けて遊技するものであるが、チェーン店間であれ、ある営業所で預かった遊技球等を他の営業所で利用させることは、ぱちんこ営業者が遊技球等を客に営業所外に持ち出させることと同一視されることから、認められない。また、いわゆるぱちんこ景品買取所対象の強盗事件等については、依然としてその発生がみられることを踏まえ、景品買取所に対し、それらの発生状況等に関する情報を提供するとともに、それぞれの実情に応じて防犯体制や防犯設備の強化を指導するなど、引き続きその防犯対策に力を入れてまいりたい。	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、貴庁からの再検討要請に対する回答によれば、「営業者が直接に賞品を買い取るものでない場合においても、営業者と同一とみなし得る者が賞品を買い取る場合には取締りの対象となるものと考えられる。個別の事案についてこの禁止違反となるか否かは、こうした基準に照らして判断されるものであり、買取りの媒体が電子マネーであれば認められる又は認められないというものではない。」とのことであるが、パチンコ営業者と完全に切り離された全くの第三者が営む景品交換所が、賞品買取りにあたっての支払い手段として電子マネーを用いることは、パチンコに対する法規制とは別の問題であり、直ちに違法とはならないと理解してよいか、明確に回答されたい。 貯玉制度について、そもそも貸玉を営業店外に持ち出してはならないとする規定を法律に定めた理由はなにか、明確に回答されたい。 また、例えば、客の身分証明を厳格化した上で、同一のチェーン店間で、それぞれの営業店の貯玉のデータを一括的に管理し、貯玉のデータが外部に流出しないようにされていれば、貴庁の回答にある「ぱちんこ営業者が遊技球等を客に営業所外に持ち出させることと同一視されること」には当たらないと考えるが、このことについて、明確に回答されたい。 また、パチンコに係る貴庁の取り組みの中で、賭博罪には当たらないとする範囲での新たな施策等があれば回答されたい。	残念ながら、いまだに景品買取所に対する凶悪犯罪が全国で発生しております。パチンコ営業店内で遊技客に貸出を行った「玉・メダル」をパチンコ営業店内で直接買い戻す方式を採用することにより、凶悪犯罪を無くすことが、パチンコを明るく健全な娯楽産業に出来ると考えます。是非一度、特区で採用して頂き、その上で検証して頂く事をお願いいたします。	C		・ 本件提案は、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等を認めようとするものと同じであり、当該営業の射幸性を高めるとともに、賭博罪に当たる行為を行っているとの評価を受ける危険性が認められるほか、業界健全化を図るために必要な射幸性の抑制の取組みの方向性にも反すると考えられる。 また、いわゆるぱちんこ景品買取所対象の強盗事件等については、他の犯罪と同様、その防止に努めるのが当然であり、警察としても、景品買取所に対し、それらの発生状況等に関する情報を提供するとともに、それぞれの実情に応じて防犯体制や防犯設備の強化を指導するなど、引き続きその防犯対策に力を入れてまいりたい。 ・ ぱちんこ営業に係る賞品の買取りについては、前回回答のとおり、営業者と関係のない第三者が客から賞品を買い取ることは、風営法上直ちに違法となるものではないと考えられ、これは、買取り者と客との間における支払い手段として電子マネーが用いられる場合であっても同様である。ただし、ぱちんこ営業に係る賞品の買取りについて、そもそもぱちんこ営業者が当該買取りに関与している場合には、風営法違反として取締りの対象となるところ、このぱちんこ営業者の関与の有無については、ぱちんこ営業者と賞品を買い取った者との人的な関係の有無、両者間の資金提供の有無、買取りの形態等の諸事情に照らし、個別具体的な事実関係に基づいて判断されることとなる。 ・ ぱちんこ営業は、客に遊技球等を貸し出し、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、その営業形態によっては、著しく客の射幸心をそそるおそれがある。そこで、風営法においては、ぱちんこ営業を営もうとする者は営業所ごとに都道府県公安委員会の許可を受けなければならないこととするとともに、営業所ごとに業務の適正化等を図ることとしつつ、現金を賞品として提供することや、客に提供した賞品を買い取ることのほか、現金化等されるおそれのある遊技球等について当該遊技球等で遊技を行った営業所の外に持ち出させること等を禁止している。 貯玉・再プレー制度は、客が遊技の結果獲得した遊技球等を別の日に使って、遊技を継続することを可能とするものであるが、上記のとおり、営業許可を始め法規制は営業所ごとになされるもので、この貯玉・再プレーも営業所単位で行われるものである。したがって、チェーン店間であれ、ある営業所(A)で預かった遊技球等を他の営業所(B)で利用させることについては、客に遊技球等を営業所(A)の外に持ち出させることや、賞品として営業所(B)における遊技の権利を提供すること等と同一視され、認められない。		1063020	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、雇入れ側も、弱みに付け込んで付与しなくてはならない福利厚生を施さなかったり賃金の未払いをしたり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。			－					－				1027020	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、地域に住み親しむ定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（(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。			－					－				1060010	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要素を磨く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おり、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る。			－					－				1084010	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。	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。	－		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お答えできないが、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。	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。	政府におかれては、「規制改革推進のための3か年計画」を踏まえ、「外国人の在留管理のあり方」について検討を進めるなか、「投資・経営」等の在留資格を有する外国人の在留期間の伸長について、今後検討されることとなっている。このような中、外国人親の長期在留資格の付与については、現状、高度人材親の在留状況等を慎重に見守ることとなっているが、これについての検証や対象拡大の必要性の有無等についても、上記「外国人の在留管理のあり方」の検討の一環として、ご検討いただきたい。	－		前回までに回答しているとおり、当庁は御提案に係る制度を所管していないため、当該検討の可否についてはお答えできないが、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。		1093100	兵庫県	兵庫県	警察庁 法務省