

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(「二、」)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- :規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- △:再検討が必要(「二」に該当するもの除く。)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
- ×:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的な内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	
270630021	27年3月6日	27年5月15日	27年6月30日	原付制度規制改革(長期の予告準備期間を経て原付一種を二種と統合する現実的な提案)	<p>提案内容</p> <p>原付一種並みの原付二種の免許取得容易化、免許取得・車種保有コスト低減や原付一種のそれらの難易化(最低限、普通自動車付帯免許の廃止)を行い、原付一種利用者を長期の準備期間を経て原付二種利用者等に転換誘導させると共に、原付一種は環境が整えば二種と統合(廃止)させるといふ政策決定のアナウンスを国民に対して事前に行う。またその準備期間の内にメーカーにすでに利用者保有の二種に改造可能な一種車種の二種への改造メンテナンスや二種への割引等での買替え促進、二種車種の商品充実や価格コスト低減等させる。政府はその転換のために原付利用者やメーカーに対して補助金等の政策的支援を行う。</p> <p>提案理由</p> <p>原付一種(排気量50cc以下)は昭和30年代の制度創設以来、規制速度が30km/hとなっているが、原付利用者より以前から実際に幹線道路等での速度で走ると自動車等に追い抜かれて逆に危険であるという指摘が昔から多く続けられている矛盾を抱えた規制速度が続いている。その現状に対してこの規制改革提案でも以前より原付一種免許に実技試験を導入して規制速度を引き上げる、原付一種を廃止し原付二種と統合する等の提案が何回かされているが、制度所管の警察庁等は規制速度を上げると事故が増える、原付一種利用者の利便が無くなるので廃止できないという趣旨の回答を盾として繰り返し、未だに制度改革が実現しない。そこで今回、警察庁もまだ奮めると思われる上記の現実的、実現的内容を提案する次第である。ちなみに原付二種の規制速度は60km/h、原付二種の免許取得容易化はここ数年メーカー団体(日本自動車工業会)も提案している所である。</p>	個人	警察庁 国土交通省	<p>原動機付自転車のうち、総排気量が50cc以下又は定格出力が0.6kw以下のものを第一種原動機付自転車とし、その他のものを第二種原動機付自転車としている。</p> <p>総排気量が50cc以下又は定格出力が0.6kw以下である原動機付自転車の運転には原動機付自転車免許(以下「原付免許」という。)が必要とされています。原付免許は、16歳以上の人であれば取得することができます。取得に当たっては適性試験及び学科試験が必要とされています。</p> <p>他方、総排気量が50cc超125cc以下又は定格出力が0.6kw超1kw以下の原動機を有する二輪車は普通自動二輪車(以下「普通二輪車」という。)に該当し、その運転には普通自動二輪車免許(以下「普通二輪免許」という。)が必要とされています。普通二輪免許も16歳以上の人であれば取得することができますが、取得に当たっては、適性試験及び学科試験に加え、技能試験も必要とされています。</p>	<p>道路交通法(昭和35年法律第105号)第2条、第3条、第88条及び第97条、道路交通法施行令(昭和35年政令第270号)第11条並びに道路交通法施行規則(昭和35年総理府令第60号)第1条の2、第2条及び第24条、道路運送車両法(昭和26年法律第185号)第21条及び道路運送車両法施行規則(昭和26年運輸省令第74号)第1条</p>	対応不可	<p>(1) 普通二輪免許の取得要件の緩和等を図ることについて</p> <p>自動車の運転は、それ自体危険を伴う行為であることから、事故実態や車両の特性に応じて必要とされる運転技能等に照らし、運転免許が区分されています。</p> <p>平成26年中、原付免許で運転することができる総排気量50cc以下の原動機付自転車1万台当たりの交通事故件数は77件であるのに対し、運転に普通二輪免許を要する総排気量が50cc超125cc以下の普通二輪車1万台当たりの交通事故件数は102件と多くなっています。</p> <p>また、道路交通法上、道路標識等により最高速度が指定されていない場合に高速自動車国道の本線車道以外の道路を通行する場合の最高速度は原動機付自転車の最高速度は時速30kmであるのに対し、普通二輪車は時速60kmとされており、普通二輪車は原動機付自転車より高度な運転技能が必要とされます。</p> <p>このような状況にある中で、普通二輪免許の取得要件を緩和することは交通安全上適当でないと考えています。</p> <p>なお、運転免許取得のコストについて、例えば、指定自動車教習所における教習費用が考えられますが、教習費用は各指定自動車教習所において独自に決定されるものと考えています。</p> <p>(2) 原付免許の取得要件の強化等を図ることについて</p> <p>原動機付自転車は、車格・総排気量が小さく、運転操作も他の車種に比べて比較的容易であるため、原付免許の取得に当たっては技能試験を要しないこととされています。</p> <p>上記のとおり、平成26年中、原動機付自転車の1万台当たりの交通事故件数が総排気量が50cc超125cc以下の普通二輪車の1万台当たりの交通事故件数より少ないことに加えて、原動機付自転車の運転者が第1当事者(加害者)となった交通事故件数は、平成24年は20,983件、平成25年は18,167件、平成26年は15,542件であり、過去3年間で25%と大幅に減少しています。</p> <p>このような状況にある中で、原付免許について技能試験を導入して、原付免許の取得要件を強化したり、普通免許等を保有している者が原動機付自転車を運転できないこととしたりするなどの必要性はないものと考えています。</p> <p>なお、原付免許を受けようとする者に対しては、道路交通上の安全確保の観点から「原付講習」の受講を義務付け、操作方法及び走行方法に関する実技に加え、安全運転に関する知識等の講習を行っています。</p>
270630043	27年5月18日	27年6月1日	27年6月30日	若年層の雇用拡大等を図るため、自動車教習指導員と技能検定員の受験資格の年齢要件を緩和すること	<p>【要望内容】</p> <p>自動車教習指導員(現行21歳以上)、技能検定員(現行25歳以上)の受験資格の年齢要件の緩和</p> <p>【理由】</p> <p>現在、自動車教習指導員や技能検定員の受験には、実務経験は問われず、それぞれ21歳、25歳であれば受験できる。意欲ある若年層の雇用拡大、活躍推進の観点から、高校新卒者がすぐに自動車教習所に就職できるよう、自動車学校による運転技術の専門教育や適性検査などによる安全対策をはかることを前提に、受験年齢を引き下げる必要がある。</p>	日本商工会議所	警察庁	<p>指定自動車教習所を管理する者は、自動車の運転に関する技能及び知識の教育を行わせるため、教習指導員を選任しなければなりません。</p> <p>教習指導員となるには、都道府県公安委員会(以下「公安委員会」という。)から教習指導員資格者証の交付を受ける必要があり、公安委員会は、21歳未満の者に該当しない者等、一定の要件を満たした者に審査を行い、審査に合格した場合等に教習指導員資格者証を交付することとされています。</p> <p>また、指定自動車教習所を管理する者は、技能検定を行わせるため、技能検定員を選任しなければなりません。</p> <p>技能検定員となるには、公安委員会から技能検定員資格者証の交付を受ける必要があり、公安委員会は、25歳未満の者に該当しない者等、一定の要件を満たした者に審査を行い、審査に合格した場合等に技能検定員資格者証を交付することとされています。</p>	<p>道路交通法(昭和35年法律第105号)第99条の2及び第99条の3</p>	対応不可	<p>教習指導員は、運転免許(以下「免許」という。)を受けようとする者に対して自動車の運転に関する技能及び知識について教育を行うこととされていますが、自動車の運転はそれ自体、危険を伴う行為であることから、教習指導員は、免許を受けようとする者に対して適切な指導を行い、自動車の運転に関する技能及び知識を十分に身に付けさせることができる者である必要があります。</p> <p>このため、教習指導員には、道路交通の場における多種多様な自動車に関する知識等、一定の成熟性が必要であり、大型免許や普通免許を取得することもできない年齢にまで要件を緩和することは適当でないと考えています。</p> <p>また、技能検定員は、教育を終了した者に対し技能検定を行い、合格を判断し、合格した場合には、当該教育を終了した者が自動車の運転に必要な技能を有していることを対外的に証明することとされています。このような、公安委員会が行う運転免許試験の一部を代替するともいえる厳正な判断が求められる業務に従事する技能検定員には、成熟性の観点から更に厳格な要件が必要となる。年齢要件を引き下げることは適当でないと考えています。</p>

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号()については、所管官庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- :規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- △:再検討が必要(「」に該当するもの除く。)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
- :再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	
270630044	27年5月18日	27年6月1日	27年6月30日		タクシー等の運転手不足を解消するため、第二種自動車免許の受検資格の要件(現行21歳以上で免許取得3年以上)を緩和すること	日本商工会議所	警察庁	普通自動車第二種免許等の運転免許試験は、21歳以上の者で、大型免許、中型免許、普通免許又は大型特殊免許を現に受けている者に該当し、かつ、これらの免許のいずれかを受けていた期間(当該免許の効力が停止されていた期間を除く。)が通算して3年以上のものでなければ、受けることができます。	道路交通法(昭和35年法律第105号)第66条、第66条	対応不可	自動車等の運転は、それ自体危険を伴う行為であることから、運転技能や事故実態等に照らし、運転免許が区分されています。第二種免許については、一般に一日の走行量及び輸送人員が多いこと、乗客の指示による急な方向転換等に対応するため、通常より高度の運転技能や知識が必要とされること、旅客自動車による事故は人命を損なうことが多いこと等を踏まえ、他人の生命を預かる旅客自動車の運転がより安全に行われるようにすることを目的として、第一種免許よりも厳格な要件が設けられているものです。このように厳格な要件が設けられているにもかかわらず、平成26年中において、タクシー等の事業用自動車(特殊車を除く。)が第一当事者となった交通事故件数は、当該自動車1万台当たり約516.41件と、自家用乗用自動車(特殊車を除く。)の約6.07件に比べ、約7.8倍となっています。以上のような制度趣旨や交通事故の現状を踏まえると、タクシー等の運転に必要な第二種免許に係る受検資格を緩和することは交通安全上適当でないと考えています。
270630050	27年5月18日	27年6月17日	27年6月30日		日本への投資の増加を図るため、訪日ビザ発給要件を緩和すること	日本商工会議所	警察庁 法務省 外務省	インド国民に対して平成26年7月3日より短期滞在数次ビザの発給を開始した。インドネシア、フィリピン、バトナム国民に対する数次ビザに関しては、発給要件の緩和に加え、有効期間を最長5年に延長したほか、これら3か国以外の国に居住している当該国籍人についても、居住地を管轄する在外公館において申請可能とする緩和措置を平成26年9月30日より実施しており、さらに、指定旅行会社の取り扱うパッケージツアー参加者の一次観光ビザの申請手続き簡素化を同年11月20日より実施した。また、インドネシア国民に対して、在外公館へのI旅券の事前登録制によるビザ免除を同年12月1日より実施した。この他にも、中国人に対する数次ビザ発給要件緩和を平成27年1月19日より開始した。具体的には、商用目的の者や文化人・知識人の数次ビザの申請者について、要件を一部緩和する。沖縄・東北数次ビザ申請者について、過去3年以内の訪日歴がある者については経済力の要件を緩和する。個人観光客について、相当の高所得者に限り、沖縄・東北三県のいずれかに1泊することを要件としない数次ビザを導入した。また、ブラジル国民に対して平成27年6月15日より短期滞在数次ビザの発給を開始した。	外務省設置法	検討を予定	今後の更なる査証緩和については、既に実施した緩和措置の実施状況をレビューし、観光立国の実現に向けた必要性及び治安等への影響をよく考慮して、各国との二国間関係をめぐる状況を踏まえつつ、総合的観点から検討していきます。
270915001	27年6月17日	27年7月27日	27年9月15日		二輪車は原動機付自転車と自動二輪車の総称である。この二輪車は農山漁村地域における主要な移動手段として成長し、誰でも手軽に乗れ利便性と燃費効率に優れた乗り物として都市部でも盛んに利用されてきた。その二輪車の内需が近年大気に落ち込んでいると懸念している。その要因は人口減と高齢化による需要層の減少と購買層の利用交通手段が「二輪車、四輪車」へ移行してきている事の様である。一方、CO2削減対策や大地震などの災害時の交通手段を考えた時、走行空間や駐車空間の占有率が四輪に比べて著しく小さく、燃費がよく環境に優しい二輪車を有効活用することを国家として考える必要があります。現在、二輪車を利用するためには運転免許の取得が必要ですが区分が多く、また、取得のためには多額の費用がかかります。二輪車の購入動機としては「燃費のよさ」と維持費の安さが大半を占めているようで、すなわち二輪車の環境性と経済性の高さを意味します。特に「原付1種」/「原付2種」に区分されている排気量50cc～125ccのクラスが特に経済性に優れていると言われています。さらに実際の運行時の機動性においては「原付2種」が最良と言われる。今後の交通社会にこそ有効な交通手段といえる「原付2種」の利用促進を図っていくためには、走行空間、駐車場所の整備など利用しやすいするための環境整備とともに、それを利用するための資格(すなわち運転免許)が比較的容易に取得できることが必要である。そこで提案させていただきます。(案1)「原付2種」免許取得のための講習での技能講習時間を現在の半分以下にする。(案2)「原付2種」免許取得のための講習での技能講習を廃止して3日間程度の実技講習にする。(案3)「普通自動車」免許取得後10年経過者には最寄りの運転試験所や警察署での特別講習の受講により「原付2種」免許を付与する。大地震や台風、水害などで道路事情が悪い時でも二輪車は運行が可能です。これらを有効活用するためにもご検討をお願いします。	個人	警察庁	道路交通法(昭和35年法律第105号)上、総排気量が50cc以下又は定格出力が0.6kw以下である原動機付自転車の運転には原動機付自転車免許(以下「原付免許」といふ。)が必要とされています。原付免許は、「16歳以上の者であれば取得することができ、取得に当たっては適性試験及び学科試験が必要とされています。一方、総排気量が50cc超125cc以下又は定格出力が0.6kw超1kw以下の原動機を有する二輪車は普通自動車(以下「普通二輪車」といふ。)に該当し、その運転には普通自動車免許(以下「普通二輪免許」といふ。)が必要とされています。普通二輪免許も16歳以上の者であれば取得することができますが、取得に当たっては、適性試験及び学科試験に加え、技能試験も必要とされています。また、総排気量が125cc以下、定格出力が1kw以下の原動機を有する普通二輪車に限り運転することができる限定が付された普通二輪免許の講習を行うこととして、自動車教習所が都道府県公安委員会から指定を受けようとする場合、指定に必要な技能教習に係る時間の基準は、普通免許等を保有していない場合、12時間(基本操作及び基本走行:6時間、応用走行:6時間)となります。この場合、教習終了までに要する日数は最短5日間です。なお、道路送達車両法施行規則(昭和26年運輸省令第74号)上、原動機付自転車のうち、総排気量が50cc以下又は定格出力が0.6kw以下のものは第一種原動機付自転車とされ、その他のものは第二種原動機付自転車とされています。	道路交通法(昭和35年法律第105号)第2条、第3条、第88条、第97条及び第99条、道路交通法施行令(昭和35年政令第270号)第35条、道路交通法施行規則(昭和35年総務府令第60号)第5条の2、第2条、第24条、第33条及び別表第4	対応不可	自動車等の運転は、それ自体危険を伴う行為であることから、事故実態や車両の特性に応じて必要とされる運転技能等に照らし、運転免許が区分されています。二輪車全体の交通事故が減少傾向にある中、運転に普通二輪免許を要する総排気量が50cc超125cc以下の普通二輪車の死亡事故は平成25年は65件であったのに対し、平成26年は71件と増加に転じたことに加え、二輪車全体の交通事故が占める総排気量が50cc超125cc以下の普通二輪車の割合は、平成16年は約10%であったのに対し、平成26年は約17%と増加している状況にあります。このような状況を踏まえると、御提案の(案1)及び(案2)のように、普通二輪免許に係る技能講習を短縮又は廃止することは、指定自動車教習所における一定の教習の水準を確保することが困難になるため、交通安全上適当でないと考えています。なお、指定自動車教習所を卒業していても、運転免許試験の合格によって普通二輪免許を取得することは可能です。また、四輪車と二輪車ではその運転特性が全く異なることから、運転に必要な適性、技能及び知識も異なります。したがって、御提案の(案3)のように、普通免許の保有履歴によって普通二輪免許の取得要件を緩和することも交通安全上適当でないと考えています。

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号()、()については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- :規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- △:再検討が必要(「○」に該当するもの除く。)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
- :再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的な内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	
271030004	26年10月23日	26年11月21日	27年10月30日	電動スクーターの運送方法・出力規定緩和による普及促進	<p>[提案の概要] 電動スクーター(原動機付自転車)は、化石燃料消費や騒音が少なく、グリーンで安全な交通手段として期待されているが、価格及び性能の面で、ガソリンエンジン車に大きく劣る為日本での普及は、近隣諸国に比べ大きく遅れております。</p> <p>コスト面については、普及が進めば、大量生産で解消すると思われませんが、性能は改善の見込みが大変低いと書かざるを得ません。</p> <p>そこで、現在の出力規定を緩和、ガソリンエンジン車並みの性能が発揮できるようにすることで、電動車への移行を促進、新たな省エネ、新規需要の喚起、消費の拡大を図ってはどうでしょうか？</p> <p>[法制の現状と問題点] 道路交通法では定格出力0.6kWまでで原動機付自転車、0.6kW超1kW以下のものは第一種原動機付自転車、それ以外のものは普通自動車と規定されている。道路運送車両法では6kW以下で第一種原動機付自転車、1kW以下で第二種原動機付自転車としている。現在は加速性能など一部の走行性能はガソリンエンジン車と比較しても遜色ないものが販売されているが、一種原付登録で最高出力3kW前後のエンジンを搭載するガソリンエンジン車とくらべると、電動機の出力が定格出力0.6kW(最高出力で1.5kW程度)に留まるため登坂性能や最高速度など多くの点で劣る。(Wikipediaより抜粋)</p> <p>以上のように、原付では出力の差が、登坂能力、速度面で実用性に直接つながり、普及を阻害している要因となっています。</p> <p>[規制緩和の提案] 第一種原動機付自転車車0.8～1kW程度、第二種を1.6～2kW程度の出力に規制緩和する。又それに合わせて道交法の規定も改定する。できれば現在現実と合致していないと言われている、原付の30km/h速度制限を40kmに引き上げ、規制緩和の効果、以上のようにすれば、エンジン車と遜色のない性能が可能となり、普及が促進、石油燃料だけでなく、資源の削減、排気ガスの解消、環境騒音の低減と言った環境・資源への効果、製造業へのカブドルにもなり、新たな消費を喚起、国内だけでなく輸出・海外生産など、日本経済への効果も期待できるのではないのでしょうか？</p> <p>[まとめ] 以上のような施策で、エネルギー、資源、市民生活、産業振興など多大な効果が見込まれ、行政や、政府に対するイメージアップにも繋がると考えます。</p>	個人	警察庁 国土交通省	<p>(国土交通省) 原動機付自転車の範囲および種別 ・内燃機関を有するもの ・二輪のもの 総排気量125リットル以下 -それ(二輪)以外のもの 総排気量0.05リットル以下 ・内燃機関以外を原動機とするもの -二輪のもの 定格出力100キロワット以下 -それ(二輪)以外のもの 定格出力0.6キロワット以下</p> <p>(警察庁) 道路標識等により最高速度が指定されていない場合、原動機付自転車が高速自動車国道の本線車道以外の道路を通行する場合の最高速度は、30キロメートル毎時とされています。</p>	道路運送車両法第2条第3項、道路運送車両法施行規則第1条 道路交通法第22条第1項、道路交通法施行令第11条	対応不可	<p>原動機付自転車は、現在の定格出力を基に安全基準が策定され、より容易に運行できるものとされていることです。</p> <p>仮に、ご指摘の通り定格出力を上げると、現在の二輪自動車と同等の性能(加速度や登坂能力等)のものとなり、これに伴い、安全基準(灯火器、制動装置、操作装置及び車体の強度等)を強化することとなるため、より容易に運行できるものとの位置付けが失われてしまいます。このため、原動機付自転車の定格出力を上げる(緩和する)ことはできないと考えております。</p> <p>平成25年中の交通事故の発生状況から、原動機付自転車の危険認知速度が30キロメートル毎時超40キロメートル毎時以下の交通事故の死亡事故率は、約2.4%と、30キロメートル毎時以下の死亡事故率である約0.73%の約3.3倍となっています。</p> <p>また、原動機付自転車に関しては「国民に気軽に乗れる二輪車」として、その運転免許を取得するに当たって技能試験を要しないこととしているところ、法定速度も30キロメートル毎時としたものであり、現状で原動機付自転車の法定速度を引き上げるとは交通の安全の観点から困難と考えております。</p>
271030014	27年6月8日	27年6月17日	27年10月30日	指定自動車教習所における学科教習の要否	<p>現在、自動車の運転免許を取得するには、指定自動車教習所において学科教習及び技能教習を受けて卒業試験に合格し取得する方法と、運転免許試験場で学科試験及び技能試験に合格して取得する方法の2種類あるかと思えます。</p> <p>私は今、子供に二輪の免許を取得させようと思ひ、とりあえず、運転免許試験場での試験に挑戦させようと考えています。</p> <p>私は職業運転手ですし、道路交通法にはかなり詳しいので、教習所以上に学科内容を子供に教えて子供は学科試験には合格するだろうと考えています。</p> <p>ところが、運転免許試験場で学科試験に合格したものの、もし、技能試験の方になかなか合格できない場合、あらためて指定自動車教習所に通わなければならないかもしれません。</p> <p>運転免許試験場における学科試験に合格済みであれば、あらためて指定自動車教習所において学科教習を受ける必要はなく、そのぶん時間的、経済的節約ができるのではと考えましたが、教習所および教習所連合会に問い合わせると、現在の法令のもとでは、そのように学科授業を免除し教習そのものを認めないとのことでした。</p> <p>そのような場合、たとえば、二輪免許ならば、26時間もの学科教習を受講せねばならず、時間的経済的ロスも多大なものです。</p> <p>指定自動車教習所を bypass して運転免許を取得した人たちは、教習所の学科教習をもちろん bypass して免許を取得し運転しているわけですから、運転免許試験場における学科試験に合格済みの者に対しては、教習所の学科教習を bypass せずとも義務化すべきではないと考えます。</p>	個人	警察庁	道路交通法上、自動車教習所では、自動車の運転に関する技能及び知識について教習を行います。	道路交通法(昭和35年法律第105号)第90条の2、第97条の2第1項2号、第99条の5、道路交通法施行令(昭和35年政令第270号)第33条の第1項1号口	現行制度下で対応可能	<p>ご提案の趣旨が、自動車の運転に関する技能のみを習得したいというご要望である場合、道路交通法上、自動車教習所が、自動車の運転に関する技能についてのみの教習を行うことを妨げる規定は存在せず、各自動車教習所の判断により、自動車の運転に関する技能についてのみの教習を行うことは可能です。</p> <p>なお、指定自動車教習所における技能検定を受けようとする場合には、自動車の運転に関する技能教習のみならず、知識の教習をも終了させることが必要とされています。これは、学科教習が学科試験合格に必要な知識の習得のみならず、技能検定で測られる運転技能に資する知識の習得をも目的としているので、学科教習と技能教習の両方を終了してはじめて、技能検定を受検するのに十分な事項を習得したといえるからです。</p> <p>よって、学科試験に合格したからといって指定教習所の学科教習を終了したのと同等の事項を習得したとはいえないので、学科教習を受けずに技能検定を受検し、卒業証明書の交付を受けることはできません。</p>
271030015	27年6月19日	27年7月27日	27年10月30日	飲酒許可年齢の引き下げについて	<p>高校を卒業した若者の飲酒は以前よりあるのが現状だと思います。20歳未満の飲酒禁止は実際には有名無形化していませんか？もちろん、堂々と飲酒するのは法律違反でふから、憚れませんが、大学入学者の歓迎会、就職先での付き合いなどでは飲酒は無いと言いつつ飲ませようとする人が多く、20歳未満で飲んでも実害があるとは思いませんが、飲んでも現状を認識すべきではないのでしょうか？現状に合わせれば18歳の誕生日を迎えた翌4月1日を過ぎた日からの許可こそが世間の常識と合うのではないですか？歓迎会や飲み会の席で呑みたい人が呑める環境を整えることで、外食産業、飲料産業の活性化にもつながると思ひます。グローバルな視点から見ても、18歳は決して早いとは言えません。人種の違いはあれど、むしろ健康上の理由を考えると、禁止されている世界で生活を営みながら飲んでも実害が少ないという、ある日突然の飲酒による急性中毒の問題もあります。現状でも未成年の急死アルコール中毒で死者数が少ないという、これは法律違反である中での飲酒による実害が少ないのではないのでしょうか。また、高校生以下の飲酒に関してはこれまで以上の厳罰化を、周りの18歳以上の人間も含めて検討すべきだと思います。産業界にも、大学生、高卒就職者のコミュニティー形成にも規制緩和での効果は大変大きいと思われれます。是非ご検討ください。</p>	個人	警察庁	現行法上、20歳未満の者の飲酒は禁止されています。	未成年者飲酒禁止法(大正11年法律第20号)第1条第1項	対応不可	<p>未成年者飲酒禁止法が20歳未満の者の飲酒を禁止している趣旨としては、飲酒による健康被害と非行の防止という2点が挙げられます。</p> <p>御提案において、大学入学者の歓迎会、就職先での付き合い等において、20歳未満の者が飲酒をしている実態があるのではないかと御指摘がございましたが、警察においてもこれを単に放置しているわけではなく、平成26年中には、飲酒で約1万2千人を補償しております。</p> <p>現行法のもとでもこのような実態であることから、制限年齢を引き下げた場合、さらに下の年齢層に広がるおそれがあり、法の趣旨に照らしますと、制限年齢を引き下げたこと、少なくとも状況がよくなることにはならないのではないかと考えられます。</p> <p>20歳未満という現行の年齢制限の引下げについては、様々な観点から賛否両論があるものと承知しており、前述の点等も踏まえると、現時点においては現状維持が妥当であると考えられます。</p>

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- ：規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- ：再検討が必要(「」に該当するものを除く。)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
- ：再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的な内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	
271030024	27年8月24日	27年9月16日	27年10月30日	原付制度規制改革2(原付1種の法定速度40km/hへの引き上げ)	<p>提案内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 原付1種の法定速度を40km/hに引き上げる。 引き上げに際して次のような条件を設けても良い。 現在実施中の数時間の原付実技講習を40km/h等に対応した内容に強化する。(実技試験を導入するわけではない) 普通自動車免許への原付免許の付帯は原付実技講習を受ければ付帯するようにする。 道路の規制速度がかなり高い等特別な場合を除き交差点の2段階右折は基本的に廃止する。 <p>提案理由</p> <p>私は先に原付1種を2種に統合する原付制度規制改革案を出し、対応不可との回答が来た訳ですが、その不可理由の回答を見るに以前から多くの方も提案されている原付1種自体の法定速度の引き上げ案について、それを小規模に留めて実技試験を導入せずに実技講習の強化程度に留める案の方がまだ適るのではないかと考えた次第です。</p> <p>この案についてまた今回も対応不可で踏めるのであれば、担当省庁にはこれなら出来るといふ回答内容で示すことを強く求めます。</p> <p>1950年代の原付がモベットだった時代に制定された法定速度30km/hが60年以上も実態に合った見直しが必要とされています。見直しを行わない事は許されません。</p>	個人	警察庁	道路標識等により最高速度が指定されていない場合、原動機付自転車が高速自動車道の本線車道以外の道路を通行する場合の最高速度は、30キロメートル毎時とされています。	道路交通法(昭和35年法律第105号)第22条第1項 道路交通法施行令(昭和35年政令第270号)第11条	対応不可	<p>御指摘の「原付1種」は道路運送車両法施行規則第1条で規定されている第一種原動機付自転車を指しているものと思われますが、この第一種原動機付自転車は、三輪以上の一部の車両を除き、道路交通法上、原動機付自転車に分類されます。</p> <p>原動機付自転車に関しては「国民に気軽に乗れる二輪車」として、その運転免許を取得するのには技能試験を要しないとしているところ、法定速度も30キロメートル毎時としたものであり、毎年10万人以上が新規に免許を取得しているほか、普通自動車免許等を有している者は原動機付自転車を運転することが可能となっています。</p> <p>このような原動機付自転車免許の趣旨を考慮すると、御提案のように実技に係る講習を強化し、原動機付自転車免許取得に当たって、国民に新たな負担を課することは適当とはいえずせん。</p> <p>また、平成26年度中の交通事故の発生状況から、原動機付自転車の危険認知速度が30キロメートル毎時40キロメートル毎時以下の交通事故の死亡事故率は、約24パーセントと、30キロメートル毎時以下の死亡事故率である約9.9パーセントの約2.7倍となっています。</p> <p>以上のとおり、原動機付自転車免許の趣旨と危険認知速度別の死亡事故率を踏まえて総合的に考慮すると、原動機付自転車の法定速度を現状から引き上げることは認められません。</p>
271120006	27年10月9日	27年10月23日	27年11月20日	普通自動車乗車定期見直し及び自動車乗車期間の見直しについてのお願い	<p>栃木県で旅館を営業しております。お願いしたいことは2点あります。</p> <p>1点目 現行10名以下となっております普通自動車乗車定期規制の見直しをお願いしたい。 ロングタイプのワンボックス車でも現行の普通自動車免許ですと定員10名のみしか運転できず、同じ大きさの車両で規格が定員15名のもの、大型自動車免許が必要となります。弊社では、宿泊客や従業員の送迎などにロングタイプの乗用車とマイクロバスを使用しておりますが、運転に携わるもの全てが大型自動車免許を持っているわけではありませんので、15名定員乗用車の普通免許での使用が可能になれば、人員の効率化につながり、非常にありがたいです。</p> <p>現行規制制定当初とは時代も変わり、自動車運転に対する厳格な意識の変化、技術の進歩による自動車の安全性の向上などにより、定員規制を変更しても事故の増加には、つながりにくいと考えています。</p> <p>2点目 自動車乗車期間の見直しをお願いしたい。現行新車購入後3年、以降2年に1度とされている車検の期間を統一して3年に1度と変更していただきたい。 車検期間が延びれば、車検費用の負担軽減につながり、ありがたいです。</p> <p>技術の発達や社会情勢の変化により、交通死亡事故者数は、ここ数年大幅に減少しております。国民負担軽減の1つとして、善処いただきますようお願い申し上げます。</p>	民間企業	警察庁 国土交通省	<p>【1点目】 乗車定員11人以上29人以下の中型自動車を運転するためには中型自動車免許(以下「中型免許」といふ)を、乗車定員が30人以上の大型自動車を運転するためには大型自動車免許を受けていることが必要とされており、これらの免許の受験資格として、乗車定員10人以下の普通自動車を運転するために必要とされる普通自動車免許(以下「普通免許」といふ)の取得よりも厳格な要件が求められています。</p> <p>【2点目】 自家用乗用自動車における自動車検査証の有効期間は2年、初めて自動車検査証を交付する場合には3年としています。なお、自家用乗用自動車のうち、乗車定員が11人以上のものにおいては、有効期間を1年としています。</p>	<p>【1点目】 道路運送車両法(昭和26年法律第185号)第61条、道路運送車両法施行規則(昭和26年運輸省令第74号)第37条</p> <p>【2点目】 道路運送車両法(昭和26年法律第185号)第61条、道路運送車両法施行規則(昭和26年運輸省令第74号)第37条</p>	対応不可	<p>【1点目】 マイクロバス等の乗車定員が11人以上の自動車は、セダン型やミニバン型の普通乗用車と比較すると能動的に車体が大きいこと、また乗車定員多い自動車を運転する際にはそれだけ多くの人命を預かることなどから、より高度な運転技能が求められます。このような理由から、11人以上の自動車を運転する際には普通免許より上位の中型免許以上の免許が必要とされているのであり、したがって御提案のように乗車定員の要件を緩和することは、交通安全上適当でないと考えています。</p> <p>【2点目】 車検期間の延長については、安全確保及び公害の防止その他の環境保全の観点から、自動車の不具合の発生状況、不具合による事故の状況、自動車ユーザーの保守管理状況、部品の耐久性、諸外国の状況等を総合的に検討を行う必要があります。自動車の技術進歩により安全機能の高度化や排ガス性能および快適性等に関しては向上していますが、経年劣化による部品の耐久性については、著しく向上しているわけではなく不具合の状況も変わらないことから、ご提案のような車検期間の延長は適当でないと考えています。今後も、これらの状況を継続的にチェックして適切に対応してまいります。</p>
271215029	27年10月29日	27年11月18日	27年12月15日	入金専用カードに関する法の規制緩和	<p>【制度の現状(現行規制の概要等)】 ・旧本人確認法施行令・施行規則改正にかかるQ&Aにより、入金専用カードの契約企業の従業員以外の第三者が当該カードを利用しATMで10万円超の入金を行うことは禁止されている。</p> <p>【具体的要請内容】 ・第三者による入金専用カードの利用のうち、マネロ防止措置が図れる取引については許容して頂きたい。</p> <p>【要請理由】 ・フランチャイズ店舗や代理店など、契約企業(本社)の従業員でない者がATMで入金するケースにも対応できるようにするため。 ・飲食業などのフランチャイズ店舗において、日々の売上金を本社に集中する必要があるケース、保険代理店において、保険加入者から徴収した初回保険料を、速やかに保険会社に集中する必要があるケースなどが想定される。 ・例えば、マネロ防止措置として、以下のような対応が考えられる。 ・フランチャイズ契約や代理店契約等を背景とした合理性の認められる資金移動であることを前提として、カード発行時に、カード利用者の本人確認資料を徴収し、取引時確認記録を作成、カード発行後、カード利用者の自宅住所宛に札状(簡易書留・転送不要)を送付(札状が受取られなかった場合には、カードを廃止)。</p>	都銀 警視庁 金融庁	<p>・他人の預金口座への入金は為替取引に当たると考えられるため、ある者が他人の預金口座へ10万円超の現金を入金しようとする場合、当該入金を受け付ける金融機関は、犯罪による収益の移転防止に関する法律(以下「犯収法」といふ)第4条第1項及び同法施行令第7条第1項第1号に基づき、当該入金を行うおとす者について、取引時確認を行うことが義務付けられています。</p> <p>・銀行との間で、入金用口座の開設及び入金専用カード発行に係る契約を締結する契約企業については、当該契約締結の際、銀行が当該契約企業について、犯収法第4条第1項及び同法施行令第7条第1項第1号(預金契約の締結)に基づく取引時確認を実施することとなっています。</p> <p>・しかしながら、銀行と契約関係がなく、銀行が犯収法に則った取引時確認等を実施する対象ではない第三者については、銀行から入金専用カードの発行を受けた契約企業を介する等により入金専用カードの交付を受け、当該カードを用いてATMから10万円超の現金を契約企業の口座へ入金する取引を行うことはできません。</p>	<p>犯罪による収益の移転防止に関する法律第4条第1項</p> <p>犯罪による収益の移転防止に関する法律施行令第7条第1項第1号</p>	現行制度下で対応可能	<p>銀行が第三者に入金専用カードを発行し、利用させることにより、ご提案については、現行制度下でも対応可能と考えられます。</p> <p>・その場合、以下及びの措置を講じてください。</p> <p>入金専用カードの発行を申し込み、利用契約を締結する当該第三者について、本人確認を実施し、確認記録を作成・保存(当該第三者が、例えば、預金契約の締結を行うことなく(為替取引を継続的に又は反復して行うことを内容とする契約の当事者である場合には、当該契約に際し行われる本人確認がこれに当たります。))</p> <p>入金を利用するATMは、自らのATMに限定(他行は入金専用カードを発行する銀行が発行の際に行った本人確認の記録を利用することができないため、こうした措置が必要です。)</p>	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。
 :規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
 :再検討が必要(「」に該当するものを除く。)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
 :再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的な内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	
271215034	27年10月29日	27年11月18日	27年12月15日	歩行者天国における催事開催許可の弾力化・柔軟化	<p>経済的社会的効果</p> <p>道路を柔軟に使用できるようにすることにより、大規模イベントの開催が容易となり、都市の魅力向上、世界に発信し得る新たなソフトパワーの育成等につながる。</p> <p>現在事業を困難とさせている規制</p> <p>現在、例えば銀座・秋葉原・新宿等の歩行者天国では監視庁の通達(道路使用許可取扱要綱)によって新規催事の開催許可が出されていないように、公共性の高い催事や慣習的に開催されてきた催事でない限りは原則新規催事の開催を認められていない場合がある。</p> <p>提案する新たな措置</p> <p>歩行者天国における催事開催の許可について公共性や慣習の開催といった従来基準に加えて、集客効果やそれを含めた都市・地域の魅力向上といった新たな基準を設け、新規の催事開催を容易化する。</p>	(一社)新経済連盟	警察庁	<p>道路使用許可制度は、道路本来の用途に即さない道路の特別の使用行為で、交通の妨害となり、又は交通に危険を生じさせるおそれのあるものに関して、道路交通の安全・円滑の確保との調整を図るための制度です。</p> <p>法令上、道路において、祭礼行事、ロケーションをする等一般交通に著しい影響を及ぼすような通行の形態若しくは方法により道路を使用する行為又は道路に人が集まり一般交通に著しい影響を及ぼすような行為で、公安委員会が、その土地の道路又は交通の状況により、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため必要と認め定めたものをしよとする者は、当該行為に係る場所を管轄する警察署長(以下「所轄警察署長」という。)の許可を受けなければならないとされ、所轄警察署長は、許可に係る申請があった場合において、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現に交通の妨害となるおそれがないと認められるとき ・ 許可に付された条件に従って行われることにより交通の妨害となるおそれがなくと認められるとき ・ 現に交通の妨害となるおそれはあるが公益上又は社会の慣習上やむを得ないものであると認められるときは、許可をしなければならぬとされています。 	道路交通法第77条	現行制度下で対応可能	<p>イベントに係る道路使用許可については、当該イベント等の実施場所、実施時間、実施形態により交通の妨害となる程度も千差万別であることから、所轄警察署長が、交通への影響の度合い、公益性の程度、地域住民、道路利用者等の合意形成の状況等を総合的に判断した上で、個別具体的にその可否を判断していますが、地域活性化等に資するという社会的意義があり、地域住民、道路利用者等の合意に基づいて行われるイベント等については、道路使用許可手続が円滑に行われるよう配慮した弾力的な運用が図られているところです。</p>
271215053	27年10月30日	27年11月18日	27年12月15日	中型自動車運転免許制度の良し直しについて	<p>中型運転免許で運転できる車両条件の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状:車両総重量5以上~11未満、最大積載3以上~6.5未満 ・提案:車両総重量8以上~11未満、最大積載5以上~6.5未満 <p>与件:コンビニエンスストア店舗の主力配達車両は、現状、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総重量:定温・常温・冷凍共:約8t ・最大積載:定温・冷凍共:約3t、常温:約4tのサイズとなっており、この車両を運転するには、(新)運転免許制度施行以降の免許取得者の場合「中型運転免許」の取得が必要となる。 <p>「中型運転免許」の取得には、普通免許での運転年数(取得年齢制限)があることに加え、教習所等の費用(約25万円)が必要となる。</p> <p>上記与件から、若年層の「中型運転免許」取得率は極めて低く、物流現場でのドライバー不足が深刻な状況にある。</p> <p>また、ドライバーの高齢化が進み、運転や作業での事故率の上昇や効率の低下によるコスト増が懸念される。</p>	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	警察庁	<p>車両総重量5t以上11t未満又は最大積載量3t以上6.5t未満の自動車を運転するためには中型自動車免許を取得しなければならず、その取得には、年齢が20歳以上であり、普通自動車免許等を2年以上保有していることが必要とされています。</p>	<p>道路交通法第3条、第15条、第96条、道路交通法施行規則第2条</p>	検討に着手	<p>本提案は、中型自動車の範囲を見直し、若年者が運転できる自動車の範囲を拡大すべきであるという趣旨であると考えられますが、この点に関し、本年6月17日、道路交通法の一部を改正する法律(平成27年法律第40号、以下「改正道路交通法」という。)が公布され、普通自動車免許と同様に18歳以上で、運転経験を有しない者でも取得可能な準中型自動車免許を新設することとされたところです。</p> <p>準中型自動車免許で運転できる自動車の大きさについては、改正道路交通法に伴い道路交通法施行規則を改正し、車両総重量3.5t以上7.5t未満と定め、これを予定しています。</p> <p>改正道路交通法は、平成29年6月までに施行されることになっており、これにより、運転経験を要せずに取得可能な免許で運転できる自動車の範囲が拡大することから、御提案の趣旨に沿うものと考えています。</p>
271215054	27年10月30日	27年11月18日	27年12月15日	店舗納品時、配達車両の駐車スペース確保について	<p>貨物用駐車スペース(貨物用パーキングメーター)の増設及び駐車車禁止区域における営業貨物車両を除外していただきたい。</p> <p>現在、都市部(特に、商業地区)の店舗への駐車確保が困難な物件が多い状況にある。</p> <p>当該店舗への納品は、店舗近隣の「貨物専用パーキング」の使用及び「月極駐車場」を確保する等、配達を行うもの使用可能な施設は極めて少なく、多くの場合、路上駐車を余儀なくされているのが実態である。</p> <p>このようなことから、路上での作業時間短縮意図(集り)によるドライバーの安全性低下と、通行量の多い幹線道での2名体制となり、配達コストの上昇が大きな課題となっている。</p>	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	警察庁	<p>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、又は道路の交通に起因する障害を防止するため必要と認めるときは、道路標識等を設置及び管理して、駐車禁止規制や時間制限駐車区間規制等の交通規制を行うことができることとされています。</p> <p>駐車禁止規制等の交通規制は、区域、道路の区間又は場所を定め、行うこととされ、その規制は、対象を限定し、又は適用される日若しくは時間を限定して行うことができることとされています。</p>	<p>道路交通法第4条第1項及び第2項</p>	現行制度下で対応可能	<p>駐車禁止規制等の交通規制は、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、又は道路の交通に起因する障害を防止するため必要と認めるときに実施しているものです。</p> <p>他方、警察では、地域住民や物流関係者等の要望を踏まえ、貨物の積卸し又は集配のため、貨物自動車の駐車が必要不可欠と認められる場合は、需要の多い場所や時間帯を限って、貨物自動車を駐車規制の対象から除く(又は駐車可能とする交通規制を実施したり、時間制限駐車区間規制の実施(パーキングメーター又はパーキングチケット発給設備の整備)を検討するなど、物流業務に配慮したきめ細かな対策を継続的に推進しています。</p>

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- ：規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- ：再検討が必要(「」に該当するものを除く。)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
- ：再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	措置の分類		措置の概要(対応策)
271215101	27年10月31日	27年11月18日	27年12月15日	自動車の登録制度の問題と改善について	1. 封印制度の無駄と経済的損失 道路運送車両法により、自動車の登録車については封印を取り付けない公道を走行できないことになっております。法律の目的は、財産としての車を保護する所有権の公証と防犯にあると思えますが、車は法律から制定された時代よりはるかに普及して財産というよりは日常生活に欠かせない必需品となっています。防犯という点から考えても技術の進歩しい進歩は新たな防犯装置を可能にしていますので封印が果たしてきた役割は終わっていると考えます。 封印のために運輸支局や出張封印場に車を移動しなければならぬことによる燃料、時間等の経済的損失、封印があるための出張封印場の設置、複雑な手続き等による行政上の無駄が発生し、その負担が車を使用するユーザーの負担となっています。 販売台数の4割にもなるという軽自動車には封印は義務づけられていませんが、何ら社会的問題になることは発生していません。封印を廃止すべきと考えます。 2. OSSに関する問題 平成18年からOSSが稼働を開始し現在では11都府県で新車のみに限って稼働しておりますが、会計検査院も指摘していますように本来の意味での電子申請は稼働から10年を経過しますが僅か数%にも満たないという状態です。平成23年度の国土交通省のデータでは利用率が0.54%となっています。また、システムの開発、メンテナンス費に数百億円を費やしております。会計検査院からの指摘後ハイブリット方式＝一部電子、一部紙申請という方式で電子申請の普及を図っていますが、今までの窓口申請より手間が掛かったり、煩雑になったり、外郭団体の存在が改善、改善されなかったりで、目的とする国民負担の軽減になっておりません。 普及しない最大の原因は、国民が直接手続きを行うあるいは多様な選択肢をユーザーに提供することなどを前提にしないで現在の登録制度あるいは存在している外郭団体をそのまま利用することを前提にシステムが開発されているためと考えます。国民が利用できることを前提としたシステムとすべきと考えます。 封印の廃止、軽自動車と同様な届出制、車庫証明と登録の分離等々短期、長期を含めて改善することは沢山あると考えます。	行政書士法人自動車登録センター新潟	警察庁 国土交通省	道路運送車両法第11条、第28条の3、 道路運送車両法施行規則第8条、第12条、第13条、第14条、第15条、第15条の2、第15条の3、第15条の4 自動車の保管場所の確保等に関する法律第4条	1 対応不可 2 事実誤認	1. 封印制度の無駄と経済的損失 制度の現状に記載したとおり、封印の取付けが行われない場合、自動車登録ファイルに登録を受けて所有権の公証がされている自動車と、各種の行政目的のために自動車特定しようとする自動車登録番号と真正な関係を確保できなくなるため、ご提案の内容に対応することは困難と考えます。 2. OSSに関する問題 制度の現状に記載したとおり、OSSは、対象手続の6割以上で利用されており、国民の負担軽減にもつながっているなど、提案内容に事実誤認があります。 なお、OSSの利用促進による更なる国民負担の軽減のため、OSSについては「独立行政法人改革等に関する基本的な方針(平成25年12月24日閣議決定)」に基づき、平成29年度までに全国展開及び対象手続拡大により抜本的に拡大するべく取組を進めており、また、今後も関係者の意見を踏まえつつ、利便性向上に努めることとしております。		
271231008	27年10月29日	27年11月18日	27年12月31日	猟銃所持許可、狩猟免許取得の弾力化、柔軟化	経済的社会的効果 欧米では富裕層の趣味として狩猟が定着しており、我が国において狩猟がしやすい環境を整えることにより、海外から観光目的の富裕層を呼び込むことにつながる。また、鳥獣保護管理の担い手を増やすことで、有害鳥獣の個体調整を行いやすくし、鳥獣による農林業被害を緩和することも貢献できる。 現在、猟銃所持許可を得、狩猟免許を取得するには、欠格事項に該当しないかどうかを探るための警察による身辺調査を含め、何段階もの極めて厳しいプロセスを経なければならない。これが、海外から日本に狩猟のために来ようとする外国人にとって大きなハードルとなっており、また日本人のハンター数増加を抑え鳥獣被害を拡大させる一因ともなっている。 提案する新たな措置 猟銃所持に係る初心者研修の開催数増加、狩猟免許試験の開催数増加、提出書類の簡素化、英語での申請・受講等の可能性、猟銃所持許可・狩猟免許を得やすくするよう、できる限りの方策をとる。	(一社)新経済連	警察庁 環境省	【警察庁】 銃刀法第4条第1項、第5条第1項等 【環境省】 鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律施行規則第46条及び第51条	【警察庁】 銃刀法第4条第1項、第5条第1項等 【環境省】 鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律施行規則第46条及び第51条	【警察庁】 現行制度下で対応可能(一部対応不可) 【環境省】 鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律施行規則第46条及び第51条	【警察庁】 銃銃は、適正に使用される限りは、社会的に有益である反面、その取扱いを誤れば簡単に人を死に至らしめ、傷付けてしまう凶器と化する極めて危険なものです。このため、銃銃の所持許可に際しては、申請者が銃銃を適正に扱うことができる者であるか否かを事前に厳格に審査するとともに、一定の規制の下に置くこととする必要性があると考えられます。 他方で、警察庁においては、銃銃の社会的有用性に着目して所持者や申請者に対する各種の負担軽減措置(申請時における申請書類や添付書類の見直し、銃銃等講習会及び技能講習の休日開催、郵送及び代理人による手続の導入等)に取り組んでいるところです。 なお、狩猟を目的として来日した外国人であっても、銃刀法の所持許可要件を満たす者であれば銃銃の所持許可を受けられることは可能ですが、来日して間もない外国人は、一般的には、銃刀法第5条第1項第6号の「住居の定めらぬ者」に該当しない者として認められることから銃銃の所持許可を受けられることはできません。これは、生活の本拠が一定していない者に対して許可をすれば、許可に伴う行政監督を確実に行うことができます。危害予防上支障を来すと考えられるためです。また、外国語での申請手続、各種講習や審査については、各都道府県公安委員会の体制に限りがあることから、全国一律に実施することとはしていません。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- :規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- △:再検討が必要(「」に該当するものを除く。)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
- :再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果				規制改革会議における再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	措置の概要(対応策)		
271231009	27年10月30日	27年11月18日	27年12月31日	古物の買受を行う場合の規制緩和	非対面で古物の買受を行うにあたっては、例えば、相手に、免許証等のコピー等と古物を送付してもらい、見積書を送しない取扱いで簡易書留で送付し、相手から返事を貰った後、代金を本人名義の預貯金口座に振り込むといった本人確認措置をとることが必要とされている(2011年の古物営業法の改正により、書籍メディアについては1万円未満の取引についても本人確認が必要になっている(その他の商材については1万円以上の取引に限定)。)しかしながら、これらの本人確認措置は煩雑であり、リユース市場の活性化を妨げる一因になっていると考えられる。非対面で取引を行う場合には住所及び口座情報を把握することとなるため、リアル店舗で対面による本人確認を行う場合より、本人の特定性はむしろ確実であることと見られる。2015年1月からマイナンバー制度が開始されたことから、マイナンバーを活用するなど簡易な本人確認措置をご検討いただきたい。	(一社)新経済連盟	警察庁	古物営業法(昭和24年法律第108号、以下「法」という。)、第15条第1項及び古物営業法施行規則(平成7年国家公安委員会規則第10号、以下「規則」という。)、第15条においては、古物商が古物の買受け等を行うときにとるべき相手方の真偽を確認するための措置について規定されています。 当該措置のうち、古物商が非対面で行うものとしては、 電子署名及び認証業務に関する法律(平成12年法律第102号)、第2条第2項に規定する電子署名(同法第4条第1項等の認定を受けた者により同法第2条第2項に規定する証明がされるものに限る。)、を活用する方法(法第15条第1項第3号) 住民票の写し等の送付を受けた上で、当該住民票の写しに記載された住所に宛てて配達記録郵便等で転送しない取扱いをされるものを送付し、かつ、その到達を確認する方法(規則第15条第3項第4号) 運転免許証等の写しの送付を受けた上で、当該写しに記載された住所に宛てて配達記録郵便等で転送しない取扱いをされるものを送付し、かつ、その到達を確認し、並びに当該写しに記載された氏名を名義人とする預貯金口座への振込み又は振替入の方法により当該古物の代金を支払うことを約するなどする方法(規則第15条第3項第6号)等があります。 こうした措置は、「盗品等の売買の防止、速やかな発見等を図るため、古物営業に係る業務について必要な規制等を行い、もって窃盗その他の犯罪の防止を図り、及びその被害の迅速な回復に資する」という法の目的を達成するために古物商に課せられている義務です。	古物営業法第15条第1項第3号及び第4号 古物営業法施行規則第15条第3項	検討に着手	マイナンバー制度を活用した相手方の真偽の確認については、当該制度の導入に伴い、電子署名に係る地方公共団体の認証業務に関する法律(平成14年法律第153号)の一部が改正され、同法に基づく「公的個人認証サービス」の対象が民間業者に拡大されることを踏まえ、当該サービスを活用した措置等について必要な検討を進めてまいります。		
271231010	27年10月30日	27年11月18日	27年12月31日	酒類・たばこ販売時の年齢確認に関する法制化について	現行法では酒類・たばこ販売の際、未成年者に対する年齢確認が求められているが、未成年者か否かの判断が難しく(トラブルが起きている実態があることから、購入者自ら年齢を証明することを法制化していただきたい。	(一社)日本フレンチチェーン協会	警察庁 財務省	【警察庁】 未成年者喫煙禁止法(明治33年法律第33号)では、煙草又は器具を販売する者は年齢の確認その他の必要な措置を講ずることとされています。 【財務省】 1. 煙草又は器具を販売する者は、未成年者喫煙禁止法に基づき、年齢確認その他の必要な措置を講ずることとされており、故意に未成年者にたばこの販売を行った場合は処罰されることとなります。 未成年者喫煙禁止法の規定に違反して処罰されたときは、たばこ事業法に基づき、許可の取り消し等の行政処分の対象となります。 酒類を販売又は供与する者は、未成年者飲酒禁止法に基づき、年齢確認その他の必要な措置を講ずることとされており、故意に未成年者に酒類の販売を行った場合は処罰されることとなります。 未成年者飲酒禁止法の規定に違反して処罰されたときは、酒税法に基づき、販売業免許の取り消し等の行政処分の対象となります。	【警察庁】 未成年者喫煙禁止法第4条 未成年者飲酒禁止法第1条第4項	【警察庁】 対応不可	【警察庁】 未成年者喫煙禁止法及び未成年者飲酒禁止法では、たばこ販売業者、酒類販売業者等に対し、未成年者の喫煙及び飲酒の防止に資するために年齢確認その他の必要な措置を講ずる義務に係る規定を設けています。この規定は、20歳未満の者に対して、たばこ及び酒類を販売している実態がないという状況を踏まえ、平成13年の法改正において設けられたものでありますが、たばこ販売業者、酒類販売業者等が当該措置を講ずる根拠を付与する趣旨であったと承知しているところ、国民の負担等を考慮すると、現時点では、購入者側に年齢を証明する義務を課す必要があるとは考えていません。 警察では、未成年者の喫煙及び飲酒を防止するため、非行防止教室を通じた啓発活動や街頭指導活動による注意・指導等を行っており、また、たばこ、酒類等の販売時の年齢確認に際して、購入者による犯罪等の違法行為が行われた場合には、適正な対応をとることとしております。	【財務省】 未成年者喫煙禁止法等において、煙草等を販売する者は、年齢確認その他の必要な措置を講ずることとされており、同法に違反して処罰された場合は、たばこ事業法等に基づき、許可の取り消し等の行政処分の対象となります。これらのことから、未成年者の喫煙等の防止に関する規定は十分に整備されているものと考えます。 また、財務省は関係庁と連携して、小売販売業界に対し、たばこ等を販売する場合において、未成年者と思われる者に対しては身分証明書等の購買者本人の年齢が確認できるもの提示を求めるなど、年齢確認の徹底を要請しているところであります。 財務省としては、引き続き関係省庁と協力して、未成年者の喫煙等の防止に取り組んでまいります。	
271231018	27年10月30日	27年11月18日	27年12月31日	自動車盗難に使用可能なツールの所持等の制限を目的とした法令の制定	【提案の具体的内容】 自動車盗難に使用可能なツールについて調査を行い、その結果を踏まえて、業務その他正当な理由による場合を除き、このようなツールの所持や知情報販売することを規制するとして、新たな手口による自動車盗の増加を防止することを要望する。 【提案理由】 (1)イモビライザを無効化する機器の所持等を目的とした条例は愛知県、茨城県で制定されているが、全国レベルでの規制はない。 (2)自動車盗は財産犯であるが、窃取する際にそれを阻止しようとする所有者や捜査関係者を傷つけ、死に至らしめることもあることや、盗難車が二次犯罪に使われたり、反社会的勢力および不良外国人の資金源になっていることから、安心安全な国民生活を維持していくためには、他の財産犯と比べて厳しく規制を行う必要がある。自動車盗難の認知件数は関係省庁、団体の努力により減少が続いているものの、2014年7月期1.6万台の自動車盗が発生している。また、近年、自動車の盗難防止装置の機能が無効化あるいは発揮させないなどの高度な機能を有した様々なツールが出回っており、インターネット上で購入できるケースもある。実際にこのようなツールを使ったと推定される自動車盗もあり、今後このような手口による自動車盗が増加する恐れもあるため、このようなツールについて調査・研究を行い(実態を把握)た上で、所持や知情報販売に対して規制するなど、新たな手口による自動車盗の増加の防止策の検討を行うべきである。なお、住宅侵入犯罪の対策として各地での条例制定がなされ、その後「特殊開錠用具の所持の禁止等に関する法律、(いわゆるピッキング防止法)により全国レベルでの規制に発展し、犯罪防止に成果を挙げた例もある。 (3)類似した立法目的を有するピッキング防止法の施行後、住宅侵入犯罪の認知件数は激減したことが同様、自動車盗難の発生を防止することにより、国民の財産のみならず、生命・身体の安全を確保するとともに、盗難車を使用する二次犯罪の防止、さらには、反社会的勢力および不良外国人の資金源を断つことができる。	(一社)日本損害保険協会	警察庁	平成27年11月末現在、自動車盗難に使用可能なツールの所持を制限する条例としては、愛知県及び茨城県においてイモビライザを無効化する器具(いわゆるイモビロキッター)の所持等を禁止する条例が施行されています。 自動車盗難対策については関係省庁及び民間団体からなる「自動車盗難等の防止に関する官民合同プロジェクトチーム」において「自動車盗難防止等計画」を策定し、使用者に対する防犯指導及び広報啓発、盗難自動車の不正輸出対策等の諸施策を推進しているほか、警察では、都道府県の承擔に応じた自動車盗難対策を推進しているところであり、平成26年中の自動車盗の認知件数は16,104件と、前年比で5,425件減少し、昭和35年以來、初めて2万件を割り込み、ピーク時である平成15年の約4分の1まで減少しており、また、平成27年11月末現在の認知件数(暫定値)は、12,776件と前年同期比1,826件減少し、引き続き減少傾向で推移しています。		愛知県及び茨城県で施行されたイモビライザを無効化する器具(いわゆるイモビロキッター)の所持等を禁止する条例について、引き続き、施行後における各県内の自動車盗の発生状況や効果等の把握に努めるとともに、全国の自動車盗の発生状況等を踏まえ、自動車盗難に使用可能なツールへの対策の検討を含め、効果的な自動車盗難対策を推進してまいります。			

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- : 規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- △: 再検討が必要(「」に該当するものを除く。)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
- : 再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的な内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果				規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	措置の概要(対応策)	
271231022	27年10月30日	27年12月9日	27年12月31日	災害発生時通行規制区域内の優入許可について	コンビニエンスストア店舗は被災地域の重要な物資供給拠点であり、そこへ商品供給する配達車両は緊急通行車両として指定を検討いただきたい。 大規模災害時には、各行政官庁も混乱する中、所定の交付手続きを経ての「通行許可」の交付が困難なため、事前の交付を検討いただきたい。	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	内閣府 警察庁 総務省	都道府県知事又は都道府県公安委員会は、災害急応対策に従事する者又は災害急応対策に必要な物資の緊急輸送その他の災害急応対策を実施するため運転中の車両にあっては、車両の使用者の申出により、当該車両が緊急通行車両であるか否かの確認を行い、緊急通行車両であることを確認した場合は、災害対策基本法施行規則(昭和37年総理府令第52号)第6条に定める様式の標章及び証明書を交付している。 標章を提示し証明書を備え付けている緊急通行車両は、災害対策基本法(昭和36年法律223号)第76条第1項の規定に基づき、都道府県公安委員会が交通規制を行っている道路の区間を通行することができます。 また、東日本大震災に伴う対応等を踏まえ、平成24年3月に「大規模災害に伴う交通規制実施要領」を作成し、緊急通行車両の事前届出制度等についても定めています。	災害対策基本法第76条第1項、災害対策基本法施行令(昭和37年政令第28号)第33条第1項、災害対策基本法施行規則第6条	現行制度下で対応可能 対応不可	緊急通行車両として緊急交通路の通行が認められる車両には、指定公共機関、指定地方公共機関等(以下「指定公共機関等」といふ。)が保有する車両のほか、指定公共機関等との契約等に基づき災害発生時に民間事業者が使用する車両も含まれており、生活物資の供給等緊急輸送に従事する車両については、指定公共機関等との契約等に基づき緊急通行車両として認められることとなっています。したがって、都道府県知事又は都道府県公安委員会において、指定公共機関等との契約等の内容を疎明する書類等を確認の上、緊急通行車両確認標章(以下「標章」といふ。)を交付しています。 災害時の交通規制では、標章の交付枚数(緊急通行車両の確認を行った車両の台数)を把握して、緊急交通路の交通容量等を踏まえた規制の見直しに反映することとしており、東日本大震災においては、交付枚数を把握することにより交通規制を実施する区間の縮小や通行を認める車両の範囲の拡大等の交通規制の見直しを行いました。 係に標章を事前交付した場合、災害発生後、事前届出を行った全ての車両が使用されるとは限らないため、緊急通行車両の正確な台数を把握できなくなり、緊急交通路の交通容量等を踏まえた適切な交通規制が行えず、人命救助の災害急応対策に支障が生じることとなるため、標章を事前に交付することはできません。 指定公共機関等との契約等に基づき、災害発生時に民間事業者が使用する車両については、緊急通行車両の事前届出制度の対象となりますので、事前届出を行っていたければ、災害発生時により迅速に標章を交付することができます。	
280115088	27年10月30日	27年11月16日	28年1月15日	行政機関等からの照会に係る事務手続の簡素化	・行政機関は多種多様な様式の紙媒体の文書を大量に生命保険会社に送付する形で保険契約の有無・内容の照会を行っている(ある生命保険会社では年間約100万件的な照会を受けている)。生命保険会社はこのような行政機関からの照会をシステム上で機械的に処理することが困難なことから、手作業で目視確認をしながら可能な限り迅速かつ適切に名寄せ等の事務処理を行い、行政機関に対する回答を行っている。 ・行政機関からの照会文書の様式の統一、及び電子化が図られれば、行政機関及び生命保険会社における正確かつ迅速な事務の実現だけでなく、行政手続の迅速化により国民の効用も増加する。さらには、ペーパーレス化の推進により、社会・経済の発展と地球環境の調和を目指しつつ、持続可能な社会作りにも貢献することができる。例えば、紙媒体での照会を電子化することにより、行政機関における印刷・郵送コストを削減し、行政事務の効率化を図ることができる。 また、多種多様な照会文書の様式を統一することにより、生命保険会社における事務の効率化及びコスト削減が促進され、行政機関が一層迅速に回答を得ることが可能となる。その結果、例えば、生活保護の支給開始までにかかる期間等が短縮され、真に手を差し伸べるべき者に対する支援の早期化が可能となる(なお、昨年度、警察庁・国税庁・厚生労働省との間では様式の統一を実施し、統一状況をフォローしている状況であり、総務省との間では、様式の統一に向けて検討を進めている状況)。	(一社)生命保険協会	警察庁 総務省 財務省 厚生労働省	【警察庁】 現在、警察においては、捜査の過程で、保険契約の有無、内容(契約日、保険種類、保険金額等)等について、法令に基づき捜査関係事項照会書を送付し、関係生命保険会社に対し照会を実施しています。 【総務省】 地方税の課税・徴収における金融機関に対する取引照会は、書面などで行われます。取引照会の方法については法令上の規定がないため、各自治体に委ねられています。 【警察庁】 地方税の課税・徴収における金融機関に対する取引照会は、書面などで行われます。取引照会の方法については法令上の規定がないため、各自治体に委ねられています。 【財務省】 国税当局においては、申告納税制度の下、適正・公平な税務行政を推進しており、不正な税連れに対しては、厳正な税務調査等を実施するとともに、滞納となった国税については、滞納整理の早期着手・早期保全に取り組んでいるところです。 その際、納税者本人に対する調査だけでは適正な課税標準等を把握することができないと認められる場合には、取引のある生命保険会社等に対して臨場又は書面による取引照会を実施しております。 【厚生労働省】 生活保護法第29条	【警察庁】 刑事訴訟法第197条第2項 【総務省】 検討に着手 【警察庁】 検討に着手 【財務省】 照会様式の統一化 現行制度下で対応可能 照会手続の電子化、検討に着手 【厚生労働省】 生活保護法第29条	【警察庁】 その他 【総務省】 検討に着手 【警察庁】 「規制改革実施計画(平成26年6月24日閣議決定)」において、「金融機関に対する取引照会の一元化(地方税に関する取引照会のオンライン化)」については、「関係者の意見を伺うとともに、国税当局等における取引照会の電子化に向けた取組状況や社会保障・税番号制度における個人番号の利用範囲を巡る議論の動向などを十分に踏まえながら、地方税に関する照会文書の用語・書式の統一に係る検討結果を基に具体的な方法や時期を検討し、地方団体に対し対応を要請する。」とされ、実施時期については「平成26年度以降、継続的に検討し、国税当局等の取組状況や番号制度の議論の状況等を踏まえた上で、書式等の統一に係る検討結果を基に結論を得る(結論に応じ、その後、速やかに措置)」とされていることから、書式等の統一に係る全国税務協議会における検討状況を踏まえ、検討を行う。		

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)、()については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。
 :規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
 :再検討が必要(「」に該当するものを除く。)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
 :再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	措置の分類		措置の概要(対応策)
280215068	27年11月17日	28年1月22日	28年2月15日	災害時における緊急通行車両等の申請基準緩和と要望	【提案の具体的内容】 大地震発生時、当社は緊急資材(漏水補修材等)を被災地へ一刻も早く届けることを被災地支援の最優先事項として取組んでいるが、緊急車両通行許可証、の申請に時間が掛かり、被災地到着時間に大幅な遅れを生じ事態となっている。 現在「緊急通行車両の事前届出申請」制度があるが、規制が厳しいため、事前の許可の取得ができない状況にある。この規制の緩和を是非ともお願いしたい。規制緩和が実現すれば、被災地への到着時間が短縮され、迅速な災害復旧支援が可能となる。特段のご措置をお願いしたい。 【提案理由】 (a) 規制の現状 「緊急通行車両の事前申請の対象車両は法律で定まっている為、現状申請さえできない状況、即ち、事前申請ができるのは、医療機関等が使用する車両、医薬品、医療機器、患者等運搬用車両、建設用重機輸送用車両等に限定されており、水道施設・管路の漏水等の被害に対処するための補修材等を運搬する車両は含まれていない。 (b) 要望理由 震災発生直後の漏水補修等、緊急性の高い被災地の水道施設・管路等復旧支援の為、「緊急通行車両等の事前申請」の対象車両として、漏水等の被害に対処するための補修材、工機材等を運搬する車両も申請できるように、規制を緩和して頂きたい。 (c) 要望が実現した場合の効果 被災地での迅速な水道施設・管路等復旧支援の実現	(一社)日本経済団体連合会	内閣府警察庁総務省	都道府県知事又は都道府県公安委員会は、災害応急対策に従事する者又は災害応急対策に必要な物資の緊急輸送その他の災害応急対策を実施するため運転中の車両については、車両の使用者の申出により、当該車両が緊急通行車両であるか否かの確認を行い、緊急通行車両であることを確認した場合は、災害対策基本法施行規則(昭和37年総理府令第52号)第6条に定める様式の標章及び証明書を交付している。 標章を提示し証明書を備え付けている緊急通行車両は、災害対策基本法(昭和36年法律第223号)第76条第1項の規定に基づき、都道府県公安委員会が交通規制を行っている道路の区間を通行することができる。 また、東日本大震災に伴う対応等を踏まえ、平成24年3月に「大規模災害に伴う交通規制実施要領」を作成し、緊急通行車両の事前届出制度等についても定めている。	災害対策基本法第76条第1項、災害対策基本法施行令(昭和37年政令第28号)第33条第1項、災害対策基本法施行規則第6条	現行制度下で対応可能	緊急通行車両として緊急交通路の通行が認められる車両には、指定行政機関の長、指定地方行政機関の長、地方公共団体の長その他の執行機関、指定公共機関、指定地方公共機関等(以下「指定行政機関等」という。)が保有する車両のほか、指定行政機関等との契約等に基つき災害発生時に民間事業者が使用する車両も含まれております。漏水等の被害に対処するための補修材、工機材等を運搬する車両についても、指定行政機関等との契約等に基づき緊急通行車両として認められることとなっており、事前届出制度の対象となっています。	
280215070	27年11月25日	28年1月22日	28年2月15日	道路使用許可の電子申請手続きの推進	【提案の具体的理由】 道路使用許可の手続きについて、電子申請を一層推進すべきである。 【提案理由】 現在、道路における工事や作業等の「特別な使用行為」を行う場合、当該行為に係る場所を管轄する警察署長の許可を受けなければならない。現状、申請の電子化が進んでいるものの、一部の警察署では電子申請が可能でないため、遠隔地より道路を管轄する警察署の窓口に向き、申請書類の提出を必要が生じ、大きな負担となっている。 書類提出の際、窓口では記載事項の抜け・漏れをチェックする程度であり、電子申請した場合でも、必須項目の未記載チェックや記載内容の漏れにより従来同様の運用が可能であると考えられる。要望の実現により、道路許可申請時における手続きの迅速化や、申請の管理、ワンストップ化ならびに適正化の一助となる等、国民・行政の双方にとって大きなメリットが得られる。	(一社)日本経済団体連合会	警察庁	都道府県の警察機関に係る申請、届出のオンライン化については、行政手続等における情報通信の技術の利用に関する法律(平成14年法律第151号)第3条、行政手続等における情報通信の技術の利用に関する法律(平成14年法律第151号)第3条において、都道府県公安委員会等(都道府県公安委員会、警視總監、道府県警察本部長又は警察署長)に対して行われる申請等のうち、電子情報処理組織を使用して行われる申請等については、都道府県公安委員会が定めることとされています。	行政手続等における情報通信の技術の利用に関する法律(平成14年法律第151号)第3条	現行制度下で対応可能	現行制度上、都道府県公安委員会等(都道府県公安委員会、警視總監、道府県警察本部長又は警察署長)に対して行われる申請等のうち、電子情報処理組織を使用して行われることができるものは、都道府県公安委員会が定めることとされており、道路使用許可の電子申請についても、各都道府県警察がその実情に応じて導入の可否を個別に判断しているものと承知しております。なお、都道府県警察に対しては、行政手続等をオンライン化するに当たっては、対象手続の性質や利用件数、オンライン化の容易さ等を勘案して、申請者等及び都道府県警察の負担軽減に資するという観点から、対象手続を選定することが望ましい旨周知しているところであります。	
280215081	27年12月2日	28年1月27日	28年2月15日	訪日観光ビザの緩和	【内容】 中国など観光ビザの要する国について、在日留学生等の親族、友人の訪日ビザ、観光ビザの発行条件を緩和する。 【理由】 在日親族・友人による観光ガイド、通訳ができる等の利点を生かせ、ガイド不足や言葉の壁によるトラブルなどを防げるため。	(一社)全国空港ビル協会	警察庁法務省外務省	これまでも中国人やASEAN諸国人に対するビザ緩和措置を行ってきています。 特に直近ですと、ブラジル人、モンゴル人及びインド人に対して短期滞在観光ビザの発給緩和を実施しています。併せて中国人に対する数次ビザ発給要件緩和を2015年1月19日より開始しております。具体的には、商用目的の者や文化人・知識人の数次ビザの申請者について、要件の一部緩和する。沖縄・東北数次ビザ申請者について、過去3年以内の訪日歴がある者については経済力の要件を緩和する。個人観光客について、相当の高所得者に対し、沖縄・東北三県のいずれかに1泊することを要件としない数次ビザを導入しております。 なお、ビザ発給手続に必要とされる書類については統一化を図り、外務省ホームページ等で案内しておりますが、審査の過程で追加書類の提出をお願いする際には、個々の関係者により提出可能な書類が異なることから、差が生じることとなります。	外務省設置法	検討を予定	「制度の現状」とおり、継続的にビザ緩和を行ってきています。今後も、観光立国の実現に向けた必要性及び治安等への影響をよく考慮して、各国との二国間関係をめぐる状況を踏まえつつ、総合的観点から検討していきます。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- :規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- △:再検討が必要(「」に該当するものを除く。)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
- ×:再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的な内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			規制改革会議における再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	措置の分類		措置の概要(対応策)
280318023	27年11月25日	28年1月13日	28年3月18日	古物営業法における「古物商」の許可規制の緩和	<p>【提案の具体的な内容】 古物営業法における「古物商」の許可規制に関して、以下を要望する。 古物と引き換えに、査定を行うことなく一律譲り下取りを行う場合について、古物営業法に定める「古物商」の許可の対象外となることを明文化するとともに、許可が不要となる具体的な事例を公表する。 古物と引き換えに、査定を行うことなく一律少額のクーポン券やポイントを付与する行為を古物営業法から除外し、「古物商」の許可を不要とする。</p> <p>【提案理由】 現在、古物営業法に基づき、古物の売買や交換等の行為は「古物営業」に該当し、都道府県公安委員会から「古物商」の許可を受けなければならない。古物商に該当する場合、管理者の設置、取引相手の確認、帳簿等の記録・保管等の各種義務の遵守が求められる。その一方、査定を行うことなく古物と引き換えに一律譲り下取りを行う場合には古物商の許可は不要として運用されている実態があるため、当該ケースにおいては古物商の許可が不要となる旨を明文化するとともに、許可が不要となる具体的な事例を公表すべきである。 また、古物営業法施行規則第16条1項では、1万円未満の少額取引については盗品等の混入の恐れが低いとみなし、取引相手の確認義務や帳簿等の記録義務を免除している。このことに加え、古物と引き換えに一律少額のクーポン券やポイントを付与する行為については盗品が持ち込まれる可能性も高くないと考えられ、古物営業の対象から除外し、古物商の許可を不要とするべきである。 要望の実現により、小額の古物に係る取引に企業が容易に参入でき、企業による家庭の不要品の回収が容易になる。その結果、リサイクル活動が促進され、ひいては、環境と経済が両立した持続性のある循環型経済システムの構築に寄与すると考えられる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	警察庁	<p>古物の下取りに伴い商品の値引きを行う行為は、「古物の買受けに伴う代金の支払い、ではなく「サービスとして行う値引き」に該当する限り、古物営業に該当しないと解釈されます。</p> <p>古物と引換えにいわゆるクーポン券やポイントを付与する行為は、それらが財産権であれば、一般に古物との「交換」に該当し、これらの行為を営業として行えば、古物営業に該当すると解釈されます。</p>	古物営業法(昭和24年法律第108号)第2条第2項第1号、第15条第1項及び第2項、第16条 古物営業法施行規則(平成7年国公安委員会規則第10号)第16条	現行制度下で対応不可	古物の下取りに伴い商品の値引きを行う行為の古物営業該当性等について公表することとします。 古物営業法等では、古物営業に係る取引に関し、特に盗品等の混入を防止する必要性のある物品として国家公安委員会規則で定めるものに係る取引を除き、古物と引換えにクーポン券やポイントを付与する行為を含め、対価の総額が1万円未満である取引については、相手方の真偽の確認義務等を免除している一方で、当該取引を行う場合であっても、古物商の許可自体は必要としており、相手方の真偽の確認義務等以外の古物商の義務である不正品の申告義務等については免除されていません。 古物と引換えにいわゆるクーポン券やポイントを付与する行為は、それらが財産権であれば、一般に古物との「交換」に該当し、これらの行為を営業として行えば、古物営業に該当すると解釈されることと、盗品等の売買の防止、速やかな発見等の観点から、当該営業を古物営業の対象から除外し、古物商の許可を不要とすることはできません。	
280318025	27年11月25日	28年1月13日	28年3月18日	包括的業務委託に際する保安業務の外部委託時の整備法上の再委託からの除外	<p>【提案の具体的な内容】 上下水道事業の運営について、地方自治体等から民間企業に包括的に業務委託(施設の運転管理業務等・保安業務)される際、当該企業が受託した保安業務を別の整備会社に委託する行為を「発注代行」とみなし、整備法上の再委託に当たらない取扱いとすべきである。</p> <p>【提案理由】 現在、上下水道事業において、地方自治体等から民間企業へ業務委託が進んでおり、特に施設の運転管理業務に加えて保安業務も発注される事例(包括的業務委託)が増加している。この場合、当該企業は受託した業務のうち、保安業務を別の整備会社に委託することになるが、この行為が整備法上の再委託と見なされ、当該企業も整備業の認定を受ける必要がある。 「警備業法」(平成15年法律第408号)「整備業者に対する警備業務提供委託に関する指針」(平成15年12月15日付け警備業法)の目的である「警備業務の実施の適正を図る」の趣旨は、名義貸しや再委託により依頼者(発注者)が認識できていない体制(契約無関係)での業務実施や、責任の所在が不明確な状態での業務実施を禁止することにある。自治体から包括的業務委託を受けた企業が整備会社に保安業務を委託する場合、発注者(地方自治体)へその契約内容を提示し、責任の所在が明確になるため、法の目的は達せられるため、整備業の認定を受ける必要はないと考える。 また、包括的業務委託において、当該企業が建設業務を建設会社に委託する場合、自治体の発注業務を代行していることとみなされ、建設業の許可は求められない。このこと踏まえ、整備法においても「発注代行」として同様の取扱いとすべきである。 要望の実現により、民間企業への運営事業の包括的業務委託の推進につながると考えられる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	警察庁	<p>警備業法(昭和47年法律第117号、以下「法」といいます。第2条第2項では、「警備業」とは、警備業務を行う営業とされ、また、同条第1項では、「警備業務」とは、同条各号のいずれかに該当する業務であって、他人の需要に応じ行うものとされていること、警備業務の提供行為を利用しようとする者から委託を受ける者は、その一部又は全部を他の者に委託する場合においても、法第4条等に基つき、資格要件に該当しないことについて都道府県公安委員会の認定を受ける必要があるほか、整備業者として法の規定を遵守する必要があります。 「整備業者に対する警備業務提供委託に関する指針」(平成15年12月15日付け警備業法)では、「整備業者が委託を受けた警備業務の提供行為の全部又は一部を他の整備業者に委託すること」についての指針を定めており、その中で、「整備業務提供委託に関する契約責任の明確化」、「整備業者及び警備員指導教育責任者の教育及び指導監督責任の明確化」、「職業安定法及び労働者派遣法の遵守」等のほか、「警備業務の提供行為の委託を受ける者の認定の取得」について定めています。</p>	警備業法第2条第1項及び第2項、第4条	対応不可	「上下水道事業の運営」に関し、地方自治体等から「包括的業務委託を受けた企業」が、当該委託に係る契約に基づき、整備業者に当該事業に係る警備業務を委託したとしても、法で禁止されている名義貸し等が行われる可能性がなくなるものではないため、法の規制の対象外とすることはできません。したがって、警備業務の提供行為を利用しようとする者から委託を受ける者は、その一部又は全部を他の者に委託する場合においても、法第4条等に基つき認定を取得する必要があります。 なお、地方自治体等から民間企業へ「包括的業務委託」を行う場合においても、当該業務に係る契約がその契約名称を問わず、報酬を得て建設工事の完成を目的とする内容を含むのであれば、建設業の許可が必要となる可能性もあるものと承知しています。	

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革会議における再検討項目」欄の記号(、)については、所管省庁の回答をもとに、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

- :規制改革会議の各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項
- △:再検討が必要(「」に該当するものを除く。)と判断し、規制シートの作成対象とする事項
- :再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

管理番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果				規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	措置の概要(対応策)	
280318029	27年11月25日	28年1月22日	28年3月18日		<p>【提案の具体的内容】 行政機関および民間事業者の事務効率化、コスト削減を図る観点から、行政機関等による生命保険会社に対する保険契約の有無・内容(契約日・保険種類・保険金額等)に係る照会文書の様式の統一や照会手続の電子化を一層推進すべきである。</p> <p>【提案理由】 現在、行政機関は多種多様な様式の紙媒体の文書を大量に生命保険会社に送付する形で保険契約の有無・内容の照会を行っている(年間約100万件的な照会を受けている生命保険会社も存在)。生命保険会社はこのような行政機関からの照会をシステム上で機械的に処理することが困難なことから、手作業で目視確認をしながら可能な限り迅速かつ適切に各寄せ等の事務処理を行い、行政機関からの照会文書の様式の統一、および電子化を図ることにより、行政機関及び生命保険会社における正確かつ迅速な事務の実現や行政機関における文書の印刷・郵送コストの削減、行政手続の迅速化による国民の効用の増加等、様々なメリットが生まれる。さらには、ペーパーレス化の推進により、社会・経済の発展と地球環境の調和を旨しつつ、持続可能な社会作りにも貢献することも可能になると考えられる。加えて、多種多様な照会文書の様式を統一することを通じて生命保険会社における事務の効率化及びコスト削減が促進され、行政機関が迅速に回答を得ることが可能となる。その結果、例えば、生命保険への加入の有無を行政がすぐに把握でき、生活保護の支給開始までの期間等が短縮され、真に手を差し伸べるべき者に対する支援の早期化が可能となる。</p> <p>昨年度も同様の要望を提出し、警察庁・国税庁・厚生労働省とは照会文書の様式の統一化を実現、実施状況をフォローしている状況であり、総務省は統一に向けた検討を進めているとの回答を得た。引き続き、様式の統一化や照会手続の電子化を進めることを要望する。</p>	(一社)日本経済団体連合会	警察庁 総務省 財務省 厚生労働省	<p>【警察庁】 現在、警察においては、捜査の過程で、保険契約の有無・内容(契約日・保険種類・保険金額等)等について、法令に基づき捜査関係事項照会書を送付し、関係生命保険会社に対し照会を実施しています。</p> <p>【総務省】 地方税の課税・徴収における金融機関に対する取引照会は、書面などで行われます。照会文書の書面のフォーマット(用語・書式など)については法令上の規定がないため、各自自治体に変なられています。</p> <p>地方税の課税・徴収における金融機関に対する取引照会は、書面などで行われます。取引照会の方法については法令上の規定がないため、各自自治体に変なられています。</p> <p>【財務省】 国税当局においては、申告納税制度の下、適正・公平な税務行政を推進しており、不正な税逃れに対しては、厳正な税務調査等を実施するとともに、滞納となった国税については、滞納整理の早期着手・早期保全に取り組んでいるところです。</p> <p>その際、納税者本人に対する調査だけでは適正な課税標準等を把握することができないと認められる場合には、取引のある生命保険会社等に対して臨場又は書面による取引照会を実施しております。</p> <p>【厚生労働省】 生活保護の実施機関及び福祉事務所長は、保護の決定若しくは実施又は生活保護法第77条若しくは第78条の規定の施行のために必要があると認めるときは、要保護者等の情報(氏名、住所又は居所、資産及び収入の状況等)について、置公署等に対し必要な情報の閲覧若しくは資料の提供を求めることや、銀行等の関係人に対して報告を求めることができます。なお、要保護者が急迫した状況にある等やむを得ない場合には、当該調査結果が揃わなくとも保護の決定を行うことができますこととしています。</p> <p>また、平成27年度から当該調査に係る照会文書の様式については、統一化されたものが使用されているところです。</p>	<p>【警察庁】 刑事訴訟法(昭和23年法律第131号)第197条第2項</p> <p>【総務省】 -</p> <p>【財務省】 -</p> <p>【厚生労働省】 -</p>	<p>【警察庁】 その他</p> <p>【総務省】 検討に着手</p> <p>【財務省】 照会手続の電子化・検討に着手</p> <p>【厚生労働省】 検討に着手</p>	<p>【警察庁】 照会の電子化について、生命保険協会と協議したところ、照会の電子化を行う場合、高度なセキュリティ対策が必要となり、現状の警察からの照会件数であれば電子化するよりも、現在のFAXを使用した照会方法の方が効率的である等の理由から、照会の電子化に係る検討については見送るとしている結論で調整済みです。</p> <p>【総務省】 規制改革実施計画(平成26年6月24日閣議決定)において、「金融機関に対する取引照会の一元化(地方税に関する照会文書の用語・書式の統一)」については、「国税における書式等の統一化の取組を踏まえ、以下の統一化の実施について、地方団体間で構成する協議会に対し、金融機関側の意向を伺いながら検討することを要請し、また、検討結果についても連絡するよう要請する。」とされ、照会文書の依頼事項に関する用語、照会文書の書式(照会の種類や業種ごとに統一できる箇所を調整の上)とされており、全国税務協議会に対して、統一化に関する検討を行うよう要請し、同協議会からは平成27年度中に結論を出す方針と聞いている。</p> <p>【財務省】 照会様式の統一化、現行制度下で対応可能</p> <p>照会手続の電子化 平成26年7月以降、規制改革実施計画の内容に沿って、生命保険協会等とシステム開発の方向性等について継続的に協議を行っており、今後も引き続き検討してまいりたいと考えております。</p> <p>【厚生労働省】 照会文書の様式の統一については、左記のとおり平成27年度からは統一化された様式が使用されており、当該調査に対する回答に係る事務の効率化を図っています。また、照会のオンライン化の可否については、提案主体の意見等も踏まえつつ、今後検討していくこととします。</p>	
280318073	27年11月30日	28年2月23日	28年3月18日		<p>【提案内容】 2013年7月から順次緩和されている東南アジア各国からの訪日ビザ免除・緩和の継続、事務手続きの簡素化、さらなる対象国の追加。</p> <p>【提案理由】 訪日ビザ取得条件が大幅に緩和された東南アジア各国からの訪日外国人旅行者数が増加している。規制緩和を継続・拡大し、旅行者数をさらに伸ばすべく。</p>	(公社)関西経済連合会	警察庁 法務省 外務省	<p>ASEAN諸国民に対しては、カンボジア及びラオス国民に対しては2013年11月18日より、ミャンマー国民に対しては2014年1月15日より短期滞在が導入されており、インドネシア、フィリピン、ベトナム国民に対する数次ビザに関しては、発給要件の緩和に加え、有効期間を最長5年に延長したほか、これら3か国以外の国に居住されている方についても、居住地を管轄する在外公館において申請可能とする緩和措置を2014年9月30日より実施しており、さらに、同年11月20日より、指定旅行会社の取扱うパッケージツアー参加者の一次観光ビザの申請手続きを簡素化しております。</p> <p>また、インドネシア国民に対しては、在外公館への入国前登録制によるビザ免除を2014年12月1日より開始しております。</p> <p>併せて中国人に対しては、数次ビザ発給要件緩和を2015年1月19日より開始しております。具体的には、商用目的の着や文化人・知識人の数次ビザの申請者について、要件を一部緩和する。沖縄・東北数次ビザ申請者について、過去以内の訪日歴がある者については経済力の要を緩和する。個人観光客について、相当の高所得者に限って、沖縄・東北3県へのいずれかに1泊することを要件とした数次ビザを導入しました。</p> <p>インド国民に対しては2014年7月3日より、モンゴル国民に対しては2015年8月10日より短期滞在数次ビザを導入し、インド国民については、2016年1月11日から、同ビザの発給要件の緩和に加え、有効期間を最長5年に延長したほか、これら2か国以外の国に居住されている方についても、居住地を管轄する在外公館において申請可能とする緩和措置を実施しております。</p> <p>さらに、ベトナム及びインド国民に対しては、2016年2月15日より、数次ビザの有効期間を我が国として初めて有効期間を最長10年とし、発給対象者の拡大等しております。</p> <p>アジア以外では、アラブ国民に対しては、2015年6月15日より数次ビザを導入し、2016年2月2日からは同ビザの発給要件を緩和し、滞在期間を90日に延長しました。</p>	外務省設置法	検討を予定	今後の更なる査証緩和については、既に実施した緩和措置の実施状況をレビューし、観光立国の実現に向けた必要性及び治安等への影響をよく考慮して、各国との二国間関係をめぐる状況を踏まえつつ、総合的観点から検討していきます。	