

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。

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	分野	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			
									制度の現状	措置の分類	該当法令等	措置の概要(対応策)
1	3月22日	5月2日	5月31日	警察	インターネットオークションにおける盗品カーナビの流通を阻止するための規制、自主規制が存在していない。	【具体的内容】 インターネットオークションにおける盗品カーナビの流通を阻止するため、相手方確認の強化および申告義務違反に対する行政処分・罰則の規定を設けるべきである。 【提案理由】 インターネットオークションを通じて盗品カーナビの流通を阻止するための規制、自主規制が存在していない。平成21年度に総合セキュリティ対策会議がまとめた報告書において、インターネットオークション事業者に対し「出品時のカーナビの製造番号の記載の義務化」、「製造番号に係る部分の画像の掲載の推奨」、「盗品と疑わしきカーナビの製造番号の検索可能化」などを行ってほしい旨記載され、一部のインターネットオークション事業者においてはこれらの対策が実施されている。しかし、部品を目的とした盗難2割以上がカーナビ被害であり(2011年警察庁統計データ)、被害件数は依然として多い状況にある。そのため、盗品カーナビの流通阻止を目的にインターネット事業者における出品者確認の強化および申告義務違反に対する出品者の行政処分・罰則の規定を設けるべきである。	日本経済団体連合会	警察庁	現行制度下で対応可能	古物営業法第21条の2等においては、古物取引あつせん業者が古物の売却しようとする者からのあつせんの申込を受けようとするときは、その相手方の真偽を確認するための措置を執るよう努める義務があること等を規定しております。出品者の確認については、インターネットオークションでは、盗品等ではない物品も膨大な量が取引されており、事業者自身が売買の当事者や目的物を直接見聞することなくあつせんを行っていることを踏まえ、努力義務としています。また、申告義務については、申告は主観的に疑いを認めた場合に行うべきものであるから、実際に申告が行われるかどうかは事業者が出品を自主的にどれほどチェックするかによるところが大きいことなどを踏まえ、行政処分や罰則に担保しないこととしております。	古物営業法第21条の2及び第21条の3	平成21年度総合セキュリティ対策会議における提案を受け、主要なインターネットオークション事業者においては、現在、自主的取組によって規約における出品時のカーナビの製造番号(シリアル番号)の記載を義務化するなど、盗難カーナビの流通防止が図られています。更に、警察においては、関係省庁及び民間団体から成る「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」において示されたセキュリティ機能等を有する盗難防止性能の高いカーナビの普及促進のため、自動車メーカーに対する働き掛けを実施するなどしております。これらの取組と取締りの強化により、部品ねらいの認知件数は、平成21年以降減少し続けています。引き続き、取締りに加えて事業者に対する働き掛けを継続し、盗難カーナビの流通防止に努めてまいります。
2	3月22日	5月2日	5月31日	警察	整備法上の申請・届出等の手続きを電子化する	【具体的内容】 整備法上の申請・届出等の手続きについて、コストベネフィットを検証しつつ、添付書類の削減により、インターネット経由で完結するようにすべきである。 【提案理由】 整備法上においては認定、営業所や機械整備業務の届出、営業所の変更や指導教育責任者の選任替え等の申請・届出を行う場合は、当該都道府県の区間を管轄する公安委員会に、内閣府令で定める書類を添付したうえで、内閣府令で定める事項を記載した届書提出しなければならないとされている。現状、届出、届書の保管は全て紙ベースで行われており、手続きが複雑である。「国の規制・制度に関する集中受付(平成23年9月1日～10月14日)」で受け付けた提案等に対する各都道府県からの回答について、警察庁より、都道府県公安委員会等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い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、各都道府県において、地域の実情に応じて適切に判断しているものと承知している。この回答があったが、各都道府県によって対応が異なる場合、全国にわたる支社を管轄する本社の作業がcaえって煩雑になる。監督官庁が主導となり、各種手続について電子化の必要性の有無を判断いただき、同じ手続であれば全国一律で電子化されるよう検討いただきたい。	日本経済団体連合会	警察庁	対応不可	整備法上においては、各種の申請や届出の手続きについて定めており、提出が求められる添付書類のうち、住民票の写し、市町村長の証明書(資格事項に該当していないことに関するもの)等については、電子的記録によって作成されているため、都道府県公安委員会に対して紙媒体で提出することとしています。	整備法 整備法施行規則第1条等 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	整備法は、整備業について必要な規制を定め、もって整備業務の適正な実施を図ることを目的としております。すなわち、悪質又は不適正な整備業者及び整備員を排除するとともに、業務の実施に関する義務や制限を設けることにより、依頼者の保護及び国民生活の安全の確保を図るものです。整備業の認定等に当たっては、上記目的達成のため、住民票や市町村の長の証明書等の添付書類の提出を受け、当該書類に基づき業務実施に係る適格性、資格事由該当性につき慎重に審査を行う必要があり、要する添付書類の削減については困難であると考えております。
3	3月22日	7月9日	7月31日	警察	自動車盗難対策として最も効果的であるイモビライザ(電子のキーの照合による自動車盗難防止システム)を無効化する車の所持者、業務その他正当な理由による場合を除いて、制限することにより、自動車の盗難防止を図るべきである。	【具体的内容】 自動車盗難対策として最も効果的であるイモビライザ(電子のキーの照合による自動車盗難防止システム)を無効化する車の所持者、業務その他正当な理由による場合を除いて、制限することにより、自動車の盗難防止を図るべきである。 【提案理由】 現状、イモビライザを無効化する機器の所持等を目的とした法令、規制はない。近年、自動車の盗難を防止するために車間に設置している「イモビライザ」の機能を無効化する器具を用いた盗難が増加し、反社会的勢力および不良団体の資金源となっている。現在、何の規制もないため、インターネット上で購入できる場合もあり、この器具が広く流通するに至っており、所持できることと自体が問題となっている。また盗難車両を用いた二次犯罪も発生している。このような状況に対し、何ら対策を講じなければ、自動車盗難が増加し続け、消費者がイモビライザ装着車を嗜好したとしても自動車盗難に遭うことを防ぐことができない。任意侵入犯罪が増加したと併せて、その対策として「特殊開錠用具の所持の禁止等に関する法律(いわゆるロック防止法)が制定したように、イモビライザを無効化する器具の所持等を法律で規制し、国民の財産を守る方策を講じる必要がある。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が激減したことと同様に、本要望の実現により、自動車盗難を激減させることが期待できる。また、反社会的勢力等の資金源を断つことにつながり、社会の安全・安心に寄与する。	日本経済団体連合会	警察庁	検討	自動車盗難対策については、関係省庁及び民間団体から成る「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」により「自動車盗難防止等行動計画」(平成14年1月)を策定し、イモビライザ等を備えた盗難防止性能の高い自動車の普及、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处等の機能等を推進してきたほか、組織的な犯罪集団による自動車盗難事件の検挙率により、平成24年中の全国の自動車盗難認知件数は、ピーク時の平成15年と比較すると3分の1以下にまで減少しています。しかし、最近では、イモビライザを無効化して犯行に及ぶ手口も見受けられることから、警察では各種法令を多角的に駆使した検挙活動を実施しています。	—	平成24年まで5年連続で全国最多の自動車盗難認知件数を記録した愛知県では、全国初の取組として「愛知県安全なまちづくり条例」を改正し、正当な理由のない者のイモビライザを無効化する器具(いわゆる「イモビライター」)の所持を規制することとし、本年7月1日から施行されることとなっています。このイモビライターの所持を規制する条例については、平成23年に全国の自動車盗難認知件数の約5分の1が県内で認知されているという愛知県の自動車盗難情報に鑑みて制定されたものであり、同条例の施行後における県内の自動車盗難の発生状況や効果等を注視しつつ、イモビライターの所持等を規制するための法整備の必要性の検討を含め、効果的な自動車盗難対策を推進してまいります。
4	3月22日	7月9日	7月31日	警察	中古自動車部品を解体し、輸出する際の通関手続時に、輸出申告者が自動車リサイクル法に基づく電子マニフェストを税関に提示することにより、無許可解体業者等による盗難車の不正輸出の防止を図るべきである。	【具体的内容】 中古自動車部品を解体し、輸出する際の通関手続時に、輸出申告者が自動車リサイクル法に基づく電子マニフェストを税関に提示することにより、無許可解体業者等による盗難車の不正輸出の防止を図るべきである。 【提案理由】 自動車は一旦部品に解体されてしまうと、その部品が盗難車のものか判別する手立てがないため、現状、盗難車は大半が解体され、中古自動車部品として不正に輸出されている。不正輸出防止に向け、新潟県では自動車リサイクルシステムを活用した独自の取り組みが行われている。平成22年に公表された「自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する報告書」では、盗難車の不正な解体への対策を検討課題に挙げているが、今後、関係省庁が協力し、新潟県の取り組みを全国の港に拡大するよう要望する。 ＜新潟県の取り組み＞ 自動車リサイクル法により都道府県知事の許可を受けた解体業者は、同法の再資源化の基準に従って解体を行い、解体自動車の全部を製品の原料料として利用するものとして輸出する場合に限り、廃棄物の処理及び清掃に関する法律に抵触せず、輸出が可能である。現在、新潟県では、この制度の担保措置として義務付けられている解体自動車の全部利用に係る電子マニフェスト(移動報告)の画面印刷物の提出を輸出申告時に求めるなどとして、不正輸出の防止を図っている。盗難車の不正輸出の場合、無許可解体業者が盗難車を解体しているケースが多いが、これらの業者では、電子マニフェストの画面印刷物の提出は不可で、不正輸出の防止だけでなく、無許可解体業者の排除にも効果を発揮している。本来、税関での輸出貨物の審査は、関税法第70条の規定に基づき他法令において必要があると定められた貨物についてのみ行うものである。新潟の取り組みは根拠法令・条例等によらず、新潟県、県警、税関の連携による運用で行っている。	日本経済団体連合会	警察庁、財務省、経済産業省、環境省	検討	—	現在、一部の地域においては、自治体を中心となり関係事業者、税関、環境省及び経済産業省の協力体制を構築し、自動車リサイクル制度における電子マニフェストを利用した不正な解体自動車部品の輸出を監視する体制が構築されています。こうした取組は、解体自動車の輸出時における確認を通じて、解体処理の適正化につながっていると考えられ、また、廃棄物の輸出を効果的に防止しているとの評価もできますが、一部の地域における取組のみでは不適正事業者が他の地域に流れるだけに終わり、不適正事業者の解消には至らないとの見解があるとの指摘があります。これらを踏まえ、自動車リサイクル制度の評価・検討を行う際に、使用済自動車の不適正処理対策を一層進める観点から、上記取組の実効性の向上に向けて、関係者の協力・実施体制のあり方等について検討します。あわせて、自治体と連携して無許可解体業者に対する不適正解体防止対策を推進するとともに、関係省庁と民間団体から成る「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」において総合的な自動車盗難防止対策を推進していきます。	

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。

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	分野	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			
									制度の現状	措置の分類	該当法令等	措置の概要(対応策)
5	3月25日	7月9日	7月31日	警察	原動機付自転車1種(排気量50cc未満)の時速30km制限の撤廃について	<p>【具体的内容】 車種、道路交通面についての考察。 【提案理由】 【車種、道路交通面】 1 原付の原付1種の販売車種は、時速30km制限を必要とするほど低い性能ではない。 2 道路では、時速60km車道に常時混雑される状況なので、かえって危険性が増す。 3 常時混雑状態の混雑し余剰なため、わたやが混雑しているような道路状況、また混雑など車体が不安定なケースになる場合が少なくない。トラックなど、車体の大きな車両が原1を追い越す時に、風圧の影響で原1が不安定にある場合があり、負圧により吸い込まれる可能性がある。 4 車速上、二輪間右折時は安全がかなり低い箇所が存在し、右折レーンに車線変更する際に、時速60km制限速度の自動車と速度差がありすぎて、追突される危険性が高い。 5 原1で追い越されることで、(個人的な経験からだが)無理な急減速による自動車事故が少なくなく、原1が邪魔だと一言いってはいけない。 6 原1で追い越されることで、(個人的な経験からだが)無理な急減速による自動車事故が少なくなく、原1が邪魔だと一言いってはいけない。 【具体的内容】 【生活・経済面】 原動機付自転車1種(排気量50cc未満)は、失業者、低所得者や生活保護世帯など「経済弱者にとっては有用な移動手段」である。生活の足として必要最低限の必需品ともいえる。インフレターゲットによる物価高、消費税増税、食料の高騰、国家を越えた競争の激化により、ますます格差は拡大するだろう。失業者が求職活動をしても、時速30km制限が撤廃された原1があれば、かなり距離かつ自由に移動でき、就職支援、求職活動にもなる。失業者、低所得者、生活保護者は、庶民の良き原1で価格の安い送迎まで移動できれば、生活費を減らすことが出来る。 消費税、生活保護費支給額削減、物価高騰するも最低賃金増加見込みならば、最低限、原1の規制を緩和し、経済的に押し上げを実現するべきである。車種別、年齢層を問わずに、規制を緩めたいという世間的な声は多い。 原動機付自転車の時速30km規制緩和要望は、2000年代前半〜つい最近も国会で議論されており、総務省、国土交通省、警察庁、時の身野郎ともわかってはいるはずである。 安全・安心のために、原動機付自転車1種(排気量50cc未満)の時速30km制限の撤廃(規制条件緩和)を要求する、時代錯誤の極めて不適切な規制である。</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。	対応不可	道路交通法第22条、道路交通法施行令第11条	平成24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度が30キロメートル毎時を超える交通事故の死亡事故率が約2.5%と、30キロメートル毎時以下の死亡事故率である約0.8%を約3.1倍も上回る結果が出ており、原動機付自転車の法定速度を引き上げることについては、交通の安全の観点から認められません。 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のに技能試験を要しないこととし、法定速度も30キロメートル毎時としたものであり、このような道路交通法上の位置付けは現在でも変わっており、法定速度を引き上げることができません。 なお、法定速度を引き上げるとしても、安全性を確保する必要があることから、保安基準について検討する必要があります。
6	3月27日	7月9日	7月31日	警察	車庫規制の緩和	<p>【具体的内容】 車庫の場所について、所有者の自宅や営業所から2km以内という距離制限の撤廃。また、利用した車を15日以内に車庫登録場所に返還する義務付けの撤廃。要は、どこかに車庫を確保し、車検時に登録の義務(税に課税)は良いこととする。 【提案理由】 レンタカー事業者の場合、事業者が交通の便利な駅前にある場合が多いが、営業所から2km以内の車庫を義務付けられることで車庫の選択肢が狭まり、コストが高くなる。また、利用された車を15日以内に車庫登録場所に返還することのコストが大きくなり、利用者にとって乗り捨て料金が高くなる要因となる。個人にとっても、休日で自宅以外に長期滞在する場合には、法律違反になるなど不都合が生じる。本法律の主たる目的は駐車違反の防止にあるが、放置自動車取締りの民間事業者の活用等で、その実効性が担保されていれば、民間に負担を課す。本規制の役割は果たされていないか。</p>	個人	警察庁	自動車の保有者は、道路上の場所以外の場合において、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。	対応不可	自動車の保管場所の確保等に関する法律第3条	自動車の保管場所の確保等に関する法律においては、当該自動車の使用の本拠の位置から2キロメートル以内の場所に当該自動車の保管場所を確保しなければならないこととされていますが、これは、自動車の使用者の管理をする実態を備えている場所の近傍に保管場所が確保されなければならない。自動車の使用者による安全かつ適正な運行に必要な自動車の使用の管理がなれないおそれや道路が保管場所として不適切に使用されるおそれが高いと考えられるためです。 また、同法においては、利用した車を15日以内に車庫登録場所に返還する義務については規定していません。 自動車の保有者が確保すべき保管場所を、自動車の使用の管理をする機能を備えている自動車の使用の本拠の近傍にない場所とする要件について対応することは困難です。
7	5月15日	6月6日	7月31日	警察	物流業の実態に合わせた駐車規制への見直し	<p>中心市街地ではトラックの積み降ろし場所を確保することが難しい中で、ドライバーが放置駐車違反の取締まりを受けることが多く、頻りに違反した場合は企業が車両の使用制限の処分を受けると、物流業の事業継続に支障をきたすおそれがあるため、荷ばき車両に配慮した駐車規制の見直しを。こと。</p>	日本商工会議所	警察庁	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があると認めるときは、道路標識等により、駐車を禁止、許可、又は制限をすることができます。この場合、その規制の対象を限定したり、適用される日や時間も限定して行うことができます。	現制度下で対応可能	道路交通法第4条第1項、第2項	各都道府県警察においては、地域住民や物流関係業者等の要望を踏まえ、貨物の荷崩し又は集配のため、貨物車の駐車が真に必要不可欠と認められる道路の部分について、一定の条件の下で、貨物車に限って駐車規制を実施したり、貨物車を駐車規制の対象から除外するなど駐車規制の見直しを継続的にを行っています。また、制限制限駐車区間についても、貨物車専用あるいは貨物車優先のパーキングメーター等を設置しています。
8	5月15日	6月6日	7月31日	警察	高校生卒業者の就労促進のための運転免許制度の見直し	<p>若年者雇用を拡大するため、高校新卒者が運送会社等ですぐに就業できるよう、運転免許制度を以下のとおり見直しを。こと。 ○タクシー等を運転できるよう、普通第二種運転免許取得の年齢制限(21歳以上、運転経歴3年以上)を引き下げること。 ○寒冷地などの積載トラックであっても、保安装置を装備すると総重量が6tを超えてしまいうち中型免許が必要となるケースが多いため、中型免許取得の年齢要件等(20歳以上、運転経歴2年以上)の引き下げ、もしくは普通自動車運転免許で運転可能な車両総重量の上限を6.5t未満に見直しを。こと。</p>	日本商工会議所	警察庁	第二種免許の運転免許試験は、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、受けられません。 中型免許にあっては20歳に満たない者に対しては、免許を与えないこととされています。また、中型免許の運転免許試験を受けようとする者は、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2年以上の者でなければなりません。	検討	道路交通法第88条、第96条	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、精神的成熟性や事故実態等に照らし、一定の年齢又は運転経験を運転免許試験の受験資格の要件として定めています。 第二種免許については、平成24年中における事業用普通用自動車(軽自動車を除く。)が第一当事者となった交通死亡事故件数は、当該自動車1万台当たり約1.65件と、自家用普通用自動車(軽自動車を除く。)の約0.34件に比べ約4.9倍となっており、危険性が高くなっています。 中型免許についても、中型免許取得後(平成20年から23年までにおける車両総重量5トン以上5.5トン未満の自動車)が第一当事者となった交通死亡事故件数は、自動車1万台当たり年間約0.88件と、車両総重量5トン未満の自動車の約0.45件に比べ約2倍となっており、危険性が高くなっています。 したがって、取得要件の緩和については、道路交通の安全の観点から十分な検討が必要であると考え、平成25年度中には、若年者や運転経歴が短い方の交通事故及び交通違反の分析や、外国における運転免許制度及び試験制度との整合性について調査研究を実施することとしています。
9	6月10日	7月11日	8月30日	警察	道路使用許可証の携帯義務の見直し(コピー所持の容認)	<p>道路工事の現場において携帯する道路使用許可証は、原本でなくコピーでもよいこととし、その旨を周知すべきである。 【提案理由】 道路使用許可証は、道路工事の現場で原本を携帯することとされている。しかし、1の道路使用許可証に対し、複数枚が異なる場所で工事に従事する場合もあり、現場で求められたときに直ちに原本を提示できるとは限らない。しかし、第三者から「原本所有していない」と指摘されてトラブルになるところがある。警察からも「原本保管が前提」との認識を示されているが、実運用上、原本を携帯することができない場合もあるため、ルールを見直しを。こと。</p>	民間企業	警察庁	道路において工事等を行う場合には、道路交通法第77条第1項に基づき、警察署長の許可を受けなければならないこととされていますが、当該許可証の携帯については、許可(原)許可を行った警察署長において、申請者に対して道路を使用する際に携帯するよう申請者に指導を行っております。	現行制度下で対応可能	道路交通法第77条、第78条	道路使用の許可証は、許可のあったことを公に証する文書としての性質を有しており、許可の内容に照し、道路の使用、許可条件の履行等がなされているかを確認できることとする観点から、許可を行った警察署長において申請者の許可証を携帯するよう指導が行われているものですが、一定の範囲で工事等が行われている場合には、全ての箇所での許可証の原本を携帯することまで求められないものではありません。

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。

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	分野	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			
									制度の現状	措置の分類	該当法令等	措置の概要(対応策)
10	6月10日	7月11日	8月30日	警察	6tバケット車(高所作業車)の中型運転免許対象からの除外	<p>中型免許が必要な車輛を一律5t以上としている運転免許制度に関して、5t未満の車輛と同等の技術で運転可能な車輛については中型免許を要しないこととする等、要件の緩和を検討すべきである。</p> <p>【提案理由】 通信工事で使用する高所作業車は、高所作業の安定上、標準の車輛重量が6tであるため、中型免許が必要である。しかし、普通免許で運転できる車輛と比べ、運転上、何ら特別な技術が必要でない、中型免許取得が可能な20歳未満まで一人で現場に行かせられないのは企業活動を阻害する制度ではないか。</p>	民間企業	警察庁	<p>車輛総重量が5t以上11t未満、最大積載量が3t以上6.5t未満又は乗車定員が1人以上28人以下である中型自動車運転免許を有する者は、中型免許を受けなければならない。</p> <p>また、中型免許は、20歳未満でない者に対しては、免許を与えないこととされています。さらに、中型免許の運転免許試験を受けようとする者は、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た期間(当該免許の効力が停止されていた期間を除きます。)が通算して2年以上の者であることが必要です。</p>	検討	道路交通法第88条、第96条	<p>これは、車輛総重量が5tを超える自動車については、例えば中型免許制度導入後の平成20年から平成23年までにおける車輛総重量5t以上6.5t未満の自動車第一当事者となった交通死亡事故件数は、自動車1万台当たり年間約0.08件と、車輛総重量5t未満の自動車の約0.45件に比べ約2倍となっているように、危険が高くなっているためです。</p> <p>したがって車輛総重量が5tを超える自動車を運転するために必要な免許に係る制度の見直しについては、道路交通の安全の観点から十分な検討が必要であると考えており、平成25年度中には、若年者や運転経歴が乏しい方の交通事故及び交通違反の分析や、外国における運転免許制度及び試験制度との整合性について調査研究を実施することとしています。</p>
11	6月10日	7月11日	8月30日	警察	電柱等の運搬に関する制限外積載許可申請の一括化	<p>電柱等の運搬時に必要となる長尺物運搬の許可申請に関して、個別の搬送先ごとに申請が必要な現状を改め、工事するエリアごと一括で運搬許可を受けることが可能となるよう改善を検討すべきである。</p> <p>【提案理由】 都府県で電柱運搬(10m以下)を行うには狭い道路事情に併せ、2トントラックのセロミゴボディ車等長尺物運搬を行っているが、警察より長尺物の許可を所得するには、運搬路・運搬物の構造・等々の書類を求められる。毎日施工する電柱更改工事等に於いて運搬経路等を詳細に求められる警察もあり、許可を取るのが大変な状況である。</p>	民間企業	警察庁	<p>車両の運転者は、当該車両について道路交通法施行令(以下「政令」といいます。)第22条に定める制限を超える積載をして車両を運転してはならないこととされています。</p> <p>ただし、貨物が分割できないものである場合第22条の制限を超えることとなる場合で、出発地警察長が当該車両の構造又は道路若しくは交通の状況より支障がないと認め積載重量等を限りて許可をしたときは、当該許可に係る積載重量等の範囲内で当該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ます。</p>	現行制度下で対応可能	道路交通法第57条、 道路交通法施行令第22条	<p>制限外積載許可については、出発地警察署長が当該車両の構造又は道路若しくは交通の状況より支障がないと認め許可を有するものであること、目的地までの運行経路についての支障の有無等を個別に審査することが必要となります。なお、定型的に同一運転者により反復、継続される運搬行為については、</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 車両が同一であること。 ○ 同一品目の貨物を同一の積載方法で運搬すること。 ○ 運転経路が同一であること。 <p>のいずれの要件も満たすものに限る、包括して1個の運搬行為とみなして対応できることとしておりますので、詳しくは出発地を管轄する警察署にお問い合わせいただきたいと思います。</p>
12	6月10日	8月1日	8月30日	警察	道路使用許可申請の様式統一及び電子申請の導入	<p>①道路使用許可申請の様式統一を検討すべきである。 ②変更の対策として、インターネットでの申請を可能とすることを検討すべきである。</p> <p>【提案理由】 道路使用許可申請の様式が所轄の警察署によって異なり、事業者はそれぞれの様式を入手して個別に記入しなければならない。様式が統一されれば、機械的な作成が可能になり、事業者の事務負担軽減が期待できる。</p>	民間企業	警察庁	<p>① 道路使用許可を受けようとする者は、道路交通法施行規則第10条で定める事項を記載した申請書(別記様式第六)を所轄警察署長に提出しなければならないこととされています。</p> <p>② 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の施行に伴う国家公安委員会の所管する関係法令に規定する対象手続等を定める国家公安委員会規則第5条において、都道府県公安委員会等(都道府県公安委員会、管轄総監、都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います。</p>	①について、事実確認 ②について、現行制度下で対応可能	①道路交通法第77条、第78条 道路交通法施行規則第10条 ②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第9条	<p>① 道路使用許可の申請書については、道路交通法施行規則第10条に基づき全国統一の様式(別記様式第六)が定められております。</p> <p>② 現行制度上、都道府県公安委員会等(都道府県公安委員会、管轄総監、都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。</p>
13	9月9日	10月9日	10月25日	警察	ダンスに関する風営法の規制の改革提案	<p>風営法の法益は風営法が対象としている娯楽産業の適切な発展であり、その発展を享受する国民がその受益者である。風営法の1号営業、2号営業、3号営業、4号営業における「ダンス」という単語が意味している内容は、法を執行する行政側にとっては、法であるがゆえに当然のことながら法律制定時の社会通念上の解釈から一時的にも変化して必ずしも、その原則に基づいた法の解釈運用標準と、現在の「ダンス」という単語が社会通念上意味しているものが大きく乖離しているために、風営法の法益は損なわれている。法の立てつけが現実の社会通念と遊離しているために、法が本来目的としているはずの(風俗)営業の発展を阻害している。本来風営法においては、社会通念上の変化を適宜動向して法の適用、運用を適切に行うことが付帯事項により義務付けられている。にもかかわらず、長年その定められた風俗研究等の開催を怠って同じ「ダンス」の解釈を続けてきたために、本来適切な発展を目指した法が対象としている営業の実態は、どこからが能許可営業になるのかわからないために許可を取らない業態(例えば時折イベントして踊らせる営業をする「ストラン」)から、確信して無許可営業をする(例えば深夜酒場の届け出で踊らせる営業を常態とするもの)まで、単に「法の抜け道を開いて営業している」と一括りには解釈できない、様々なケースを成立させてしまっている。それゆえに、許容行政が行っている一部の無許可営業の摘発等の事例の影響もあり、法益の本実性からは違法なはずの不定期のダンスイベントや、常態的収入に結びつかない公共施設でのダンスレッスンなどにおいても、会場や主催者による営業の自粛という事態まで引き起こされている。従って、風営法のもう一方の法益である治安、善良風俗の維持、青少年の保護等において、これを阻害することなくいかに上記の「ダンス」解釈の改革をなせるのが提案者の提案一問題提起である。というのも、この問題を焦点としなければ、「風俗営業の適切な発展」すなわち一方では営業の促進を講い、同時に不適切なものを規制するという風営法の立てつけ自体を放棄してはならず、それはすなわち風営法の解体ということになる。そこで以下の規制緩和についての検討を提案する。1、3号営業の要件緩和。時間(深夜営業)と面積、設置場所規制について、2、4号営業の規制廃止。</p>	個人	警察庁	<p>風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律(昭和23年法律第122号、以下「風俗適正化法」といいます。)は、設備を備えて客にダンスをさせ、かつ、客の接待をして客に飲食をさせる営業(1号営業)、設備を備えて客にダンスをさせる営業(4号営業)を風俗営業とし、当該営業を営むところの者は、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されています。</p> <p>風俗営業に対する規制の内容は、不適格者の排除(達力員等)、営業者の構造及び設備の基準への適合義務、営業地域の制限(学校、病院の周辺等)、営業時間の制限、照度の規制、騒音及び振動の規制、広告及び宣伝の規制、客引の禁止、青少年を立ち入らせ禁止等です。</p> <p>このうち、営業地域の制限については、良好な風俗環境を保全するため特に営業所を制限する必要がある地域を都道府県の条例で定めることとなっています。また、営業時間の制限については、深夜の営業は原則として午前零時までとされていますが、風俗適正化法が規制の対象としているのは営業を目的として営む営業であり、地方公共団体等が実施するダンス講座等は通常は営利目的がないと考えられることから、規制対象と致しません。また、4号営業については、レップホップ教室など、ペアドンス以外のダンスをさせる営業については、平成9年改正(第10号)を改正し、4号営業の対象から除外されるダンススクール営業に限りて所定の業種については、一定の講習を受講したダンス教師等が教えるダンススクール営業を4号営業の対象から除外していることとされています。</p>	対応不可(一部、現行制度下で対応可能)	風俗適正化法第2条、第3条、第4条、第12条、第13条、第14条、第15条、第16条、第22条等	<p>客にダンスをさせる営業は、適正に営まれば国民に健全な娯楽を提供するものとなり得るものである一方、営業の行われ方いかんによっては、善良な風俗と清浄な風俗環境を害し、又は少年の健全な育成に障害を及ぼすおそれがあります。具体的には、暴力団員等の悪質な営業者による不適切な営業行為により風俗上の問題が生じ得ること、騒音等により営業所の周辺地域の生活環境が悪化し得ること、18歳未満の者を後として営業所に立ち入らせること等により少年の健全な育成に係る問題が生じ得ること等が懸念されます。</p> <p>実際に、風俗適正化法に違反して営まれている3号営業の状況をみると、営業所の周辺における騒音や障害の発生、青少年の立ち入り、営業所の内外における騒音・騒音事業、女性に対する性的被害等の問題が発生するとともに、取り回しの難化・強化を要する陳情書や風俗適正化法の規制撤廃に反対する意見書が周辺住民等から警察に寄せられ続けています。</p> <p>また、4号営業については、「制度の現況」に記載したとおり、一定のダンススクール営業を規制の対象から除外するなどしているところですが、4号営業を風俗適正化法の規制の対象から完全に除外することとした場合には、例えば、出会い系ダンスホール等のいかげんい営業が出現し、これが暴力団の資金源となると同等懸念されることとす。</p> <p>このような状況を踏まえ、現段階において、3号営業や4号営業を風俗適正化法の規制の対象から除外することは困難であると考えますが、営業地域、営業時間の制限については、上記のとおり、現行制度下でも地域の実情に応じて都道府県の条例で定めることが可能です。</p> <p>なお、一般論として申し上げれば、風俗営業に対する規制は、これまでも必要な規制の見直しを行ってきており、昨年も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令(昭和59年政令第310号)を改正し、4号営業の対象から除外されるダンススクール営業に限りて所定の業種の見直しを行ったところです。今後とも、風俗営業の実態、風俗営業者による自主規制の内容、地域住民を始めとした関係各面の意見等を踏まえ、適切に判断してまいりたいと考えています。</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。

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	分野	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			
									制度の現状	措置の分類	該当法令等	措置の概要(対応策)
14	9月10日	10月9日	10月25日	警察	自動車の制限速度の矛盾解消	我が国の高速道路の法定速度は、100km/hと海外の多くの国と比べて低く決められています。しかし、実際の高速道路では、何の必要があってか、80km/hに制限されることが多く、また、原々50km/hに制限されることがあります。運転者には理解不能です。制限速度は公安委員会の名の下に設定されていると思料しますが、実際は警察が決めて、自分で取締を行っています。これは、法を軽視した行政の裁量権の乱用ではないか。例え低い速度に制限しても、実際の交通速度は法定速度を超える自動車が多く見られます。50km/h制限のときは、制限速度の二倍の速度になっています。この状態は警察の意思で実に多くの自動車を捕まえることができるとなっています。そこで提案ですが、 ①法定速度を道路の状態に併せて上げる。(警察は同じ名目で制限速度を低く設定している) 我が国の運転者が海外の運転者に比べ運転技術が未熟と言うことはありません。 ②高速道路では、最低速度の制限を設ける。流れに逆らった低速車がいると危険です。	個人	警察庁	① 道路交通法上、高速自動車国道においては、道路標識等によりその最高速度が指定されている道路においては、100キロメートル毎時(普通自動車等の場合)を超える速度で進行してはならないこととされています。② 高速自動車国道以外の道路においては、一定の場合を除き、道路標識等により自動車の最低速度が指定されている区間においては、その最低速度に達しない速度で進行してはならないこととされています。	①について、対応不可 ②について、事実確認	①について、道路交通法第22条第7項、同法第75条の2の3 同法施行令第27条第1項第1号 ②について、道路交通法第75条の4 同法施行令第27条の3	① 道路交通法上、高速自動車国道においては、道路標識等によりその最高速度が指定されている道路においては、100キロメートル毎時(普通自動車等の場合)を超える速度で進行してはならないこととされていますが、この100キロメートル毎時を超える速度で進行してはならないと定められていますが、この100キロメートル毎時を超える速度で進行してはならないと定められていないものと考えられます。また、道路の構造に加え、交通事故の実態等を踏まえて定められたものです。御提案の趣旨が、道路の状況に応じて100キロメートル毎時を超える速度規制を実施すべきではないかとのことであれば、制度上、都道府県公安委員会は法定速度を上回る指定速度についても、設定できるとされているところ、制度的にこれを実施することは可能ですが、危険認知速度の上昇による重大交通事故の増加等交通事故情勢に多大な影響を与えるおそれがあることから、直ちに100キロメートル毎時以上を設定すべき状況にはないものと考えております。なお、指定速度と実速度が著しく乖離している場所については、適宜見直しを行っているところであり、引き続き適切な速度規制に努めてまいりたいと考えています。 ② 高速自動車国道の最低速度については、道路交通法第75条の4及び同法施行令第27条の3により、一定の場合を除き60キロメートル毎時と定められています。
15	10月9日	12月6日	12月25日	警察	原付1種の速度制限について	(1)原付1種の速度制限(30キロノト)の撤廃については、『平成24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キロメートル毎時を超える交通事故の死亡事故率が約2.5%と、30キロメートル毎時以下の死亡事故率である約0.8%を約1倍も上回る結果が出ており、原動機付自転車の法定速度を引き上げることについては、交通の安全の観点から認められません。』とありますが、提案が原付1種としていること、回答は原動機付自転車としています。原付1種に絞った死亡事故率を出すべきではないでしょうか？ (2)交通の安全の観点からすれば、死亡事故率がゼロパーセントとなる速度を上限とすべきではないでしょうか？ (3)原動機付自転車が30キロノトで死亡事故率が0.8パーセントならば、自動車はどうでしょうか？自動車の法定速度も死亡事故率は同じ0.8パーセントとなっていますか？もし死亡事故率が高いようならば、法定速度を引き下げべきです。 (4)自動車も原付も死亡事故率が同程度の速度制限(法定速度)とすべきです。	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。	対応不可	道路交通法第22条 道路交通法施行令第11条	(1) 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。警察庁では、道路運送車両法上の区分ではなく、道路交通法上の区分に基づき統計を取っているところ、第一種原動機付自転車の死亡事故率について正確にお答えすることはできませんが、第1回規制改革ホットラインにおいては、大部分が一致する道路交通法上の原動機付自転車の死亡事故率及びその法定速度についてお答えしたものです。 (2) 自動車等の法定速度について死亡事故抑止の観点から検討することは重要ですが、他方で自動車は国民生活に必要な不可欠なものとなっているところ、国民生活への影響等を考慮すると、極端な法定速度の引下げを実施することは適当ではないと考えています。 (3)及び(4) 原動機付自転車については、国民生活において「国民に気軽に乗れる二輪車」として利用されているものであり、また、その運転免許を取得するのに技能試験を課しないこととしていることなども踏まえて、法定速度を30キロメートル毎時と定めたものであり、自動車の事故死亡率と比較することのみで、法定速度を定めることは妥当であるとは考えられません。なお、自動車の法定速度である60キロメートル毎時以下の場合における平成24年中の死亡事故率は、0.5%です。
16	10月10日	12月6日	12月25日	警察	風営法における24時までの営業規制撤廃について	現在風営法では24時以降の営業を禁止しているが、これを撤廃し各自治体の運用に任せようにしてはどうか。 理由としては、画一的に禁止しているが繁華街であれば24時以降の営業であっても問題なく、時間を延ばせば夜の経済圏の拡大が見込まれること、それと実態にそぐわないということがあげられる。 検討して頂きたい。	個人	警察庁	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)は、第2条第1項各号に掲げる営業を風俗営業とし、当該営業を営もうとする者は、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ています。 風俗営業に対する規制の内容は、不適格者の排除(暴力団員等)、営業所の構造及び設備の基準への適合義務、営業地域の制限(学校、病院の周辺等)、営業時間の制限、照度の規制、騒音及び振動の規制、広告及び宣伝の規制、客引きの禁止、年少者立ち入らせの禁止等です。 このうち、営業時間については、深夜の営業は原則として午前零時までとなっていますが、習俗的行事その他の特別な事情がある日については、都道府県の条例で午前零時以降の時間を定めることができることとなっています。	現行制度下で対応可能	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)第13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令(昭和59年政令第319号)第7条の2	風俗営業の営業時間の制限については、「制度の現状」でも記載のとおり、現行制度下でも地域の実情に応じて都道府県の条例で定めることが可能です。
17	10月17日	12月24日	2月7日	警察	風営法ダンスクラブ営業時間緩和について	現状12時で営業終了となっているダンスクラブの営業時間を翌朝5時まで伸ばす。 理由 ダンスクラブを愛好する者にとって、大きな音で踊れるような場所が年々取替を受けて減ってきている。 風営法の許可通りだと12時までしか営業できなく、違法状態のなか営業せざるを得ない。 グレーゾーンのまま営業していると、揉め事が起こった時に警察との連携が取りづらく、結果的にクラブ内で起こったトラブルを、クラブ内で解決する事ができない。 例えば、クラブ特区を作り、その域内では制限時間を撤廃して営業してみる社会実験を行う。 警察がよく介入できるよう、営業者と密に連携ができるようになれば、クラブ内の治安はさらに良くなるのではないかと。 そして、酒類の販売はクラブと併設された飲食店のみで提供し、クラブ内には酒の持ち込みは原則不可とするなどし、完結状態の着をクラブ内に入れないような配慮を行う。 または、酒類の販売自体も禁止して、飲酒によるトラブルを防ぐことも視野にいれたい。 安全に、そして楽しく、魅力あるクラブ文化を再興することで、逆に日本の音楽シーンのクレーンさをアピールし、世界中からの視線を集めていきたい。	個人	警察庁	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)は、第2条第1項各号に掲げる営業を風俗営業とし、当該営業を営もうとする者は、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ています。 風俗営業に対する規制の内容は、不適格者の排除(暴力団員等)、営業所の構造及び設備の基準への適合義務、営業地域の制限(学校、病院の周辺等)、営業時間の制限、照度の規制、騒音及び振動の規制、広告及び宣伝の規制、客引きの禁止、年少者立ち入らせの禁止等です。 このうち、営業時間制限については、深夜の営業は原則として午前零時までとなっていますが、習俗的行事その他の特別な事情がある日については、都道府県の条例で午前零時以降の時間を定めることができることとなっています。	現行制度下で対応可能	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)第13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令(昭和59年政令第319号)第7条の2	風俗営業の営業時間の制限については、「制度の現状」でも記載のとおり、現行制度下でも地域の実情に応じて都道府県の条例で定めることが可能です。

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。

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	分野	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		
									制度の現状	措置の分類	当該法令等
18	10月21日	12月24日	2月7日	警察	デジタルゲーム機に関する風営法適用除外へのお願い	デジタルゲーム機を風営法適用除外にしたい。まず始めに、ゲームはハードゲームとソフトゲームとがあり、発祥はハードゲームとございました。その後、米国におきまして、ソフトゲームが開発され、比較的安全に行える気軽なスポーツとして発展して参りました。その米国発祥のソフトゲームが、今日、デジタル機器の進歩により、自動集計機能が備えられた機器として生まれたのです。これにより、日本ではそれまでのゲームプレイヤーが一気に50万人(推定)に増え、ゲームが日常的になって参りました。現在、ハードゲーム、ソフトゲーム共に点数計算を自動で行う場合はスポーツと認定されておりますが、デジタルゲーム(自動集計機能付き)のみ風営法が適用されると言う状態が発生しております。デジタルゲームの場合、大会を開きたくも風営法という壁により、大会を断念せざるを得ない状況となっております。一例と致しまして、ボウリングとは比較させていただきますが、ボウリングは球を投げ、倒れたピンを自動集計し、ストライク!とモニター表示されるのは良く、ゲームを投げて、倒れたピンを自動集計し、TON80!と表示されるのが風営法で規制される、この差は何なのでしょうかともし、風営法適用除外が叶いましたら、デジタルゲームが一円は我が国のみならず、世界中2000万人と言われる競技者や観客も喜び、今後のスポーツとして益々の発展が考えられます。また、平成18年のゲームとは比べられないのですが、若者男女、障害の有無を問わず、同一基準で行うことの出来る数少ない室内スポーツです。しかしながら、実際に、風営法のため、表彰の際、トロフィーの授与も行うことができません。これは名誉さえ与えることが出来ないと云うことなのです。これではスポーツとしての向上心を妨げられ、健全な発展を遂げることを法律が拒否していると考えられるのです。以上とを踏まえまして、デジタルゲーム機を風営法の適用除外にしたいだけですが、切にお願い申し上げます。	個人	警察庁	対応不可	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)第2条第1項第5号 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5条第4号	矢の当る位置に応じて得点が自動的にデジタル表示されるいわゆるデジタルゲームは、遊技の結果が数字、文字その他の記号又は物品により表示される遊技設備に該当すること。当該遊技設備を備える店舗等において客に遊技をさせる営業を風営法適正化法の規制の対象から除外した場合には、当該営業については賭博等を始め、客の好奇心をそそぐ遊技が行われ、善良の風俗を害するおそれがあることから、認められません。
19	10月29日	12月24日	2月7日	警察	風営法第2条第1項第2号ダンス営業に於ける明確化	警察庁は、その独自の法解釈の元で、風営法第2条第1項第4号に定められる「ダンスホールその他施設を設けて客にダンスをさせる営業」に規制されるダンスとは「男女がペアとなって踊ることが通常の形態とされているダンス」(ペアダンス)であると解釈し、シングルダンスをさせる営業を規制の対象から排除している。一方、同法同条同項第3号で定められる「ナイトクラブその他設備を設けて客にダンスをさせる営業」に於けるダンスについては、シングルダンスをさせる営業もその規制の対象に含むという異なる解釈を採用している。 この点において、風営法は第2条第1項にかかると「ダンス」の定義に関して、政令等の下位規範に対してその範囲を定義することの委任を行っていない。しかし、現実の運用においては、運用規則上でダンス種に基づく規制の範囲に目的の解釈を加え、また「同一の法、全文、項目で利用されている同一の用語」を号数毎に異なる意味で解釈する慣行、明らかに法適用上の誤りである。この点、法によって改めて明確な規程が必要なものであると考える。	株式会社 社団法人 国際力 ジノ研究所	警察庁	事実確認	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)第2条第1項 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)第2条第1項	設備を設けて客にダンスをさせる営業は、適正に営まれば、国民に健全な娯楽を提供するものとなり得るものである一方、営業の行われ方いかんによっては、享楽的雰囲気や過度にわたる、善良の風俗と清浄な風俗環境を害し、又は少年の健全な育成に障害を及ぼすおそれがあるため、法の目的に照らして必要最低限の規制を行っているものであり、その規定の解釈等については、警察庁のホームページにおいて公表しているところである。
20	10月29日	12月24日	2月7日	警察	風営法第2条第1項第8号の規制対象遊技施設に対する明確化	風営法第2条第1項第8号は、「スロットマシン、テレビゲーム機その他の遊技設備でその本来の用途以外の用途として射率をそそぐおそれのある遊技に用いることができるものを」を設けて客に遊技をさせる営業を規制対象と定めている。上記遊技種の範囲に関しては、国家公安委員会規則に対して指定の委任が行われているものの、その基準は非常に曖昧である。 例えば、近年、市場に誕生し、興隆を果したゲーム機として「ゴルフシミュレーションゲーム」と「ゲームマシンゲーム」が存在する。これらは共に、ゴルフおよびゲーム以外のスポーツを擬似的に体験する、八号におけるゲームの進行を機械的に補助する機器であるが、警察庁はこれらの解釈の中で「遊技の結果が勝負として現れるもの」であるとして風営法第2条第1項第8号の適用の範囲と定めた。一方、風営法では同様にゲーム進行を機械的に補助する機器を設置して遊ばせる営業であるボウリング場などは、その規制の対象にはならないとしており、その規制の線引きは非常に曖昧である。 結果、この行政解釈の発表の場にして、両企業が提供する店舗の多くは廃業、もしくは業態転換を迫られているのが実情である。風営法における当該条項の解釈運用に関しては、民間事業者に対して現実の経済的損失が発生している事実でもあり、法によりその範囲を明確化することが求められる。	株式会社 社団法人 国際力 ジノ研究所	警察庁	事実確認	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)第2条第1項第8号 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)第2条第1項第8号	風営法第2条第1項第8号の規制対象となる遊技設備により客に遊技をさせる営業については、適正に営まれば、国民に健全な娯楽を提供するものとなり得るものである一方、営業の行われ方いかんによっては、享楽的雰囲気や過度にわたる、善良の風俗と清浄な風俗環境を害し、又は少年の健全な育成に障害を及ぼすおそれがあるため、法の目的に照らして必要最低限の規制を行っているものであり、その規定の解釈等については、警察庁のホームページにおいて公表しているところである。
21	10月29日	12月24日	2月7日	警察	風営法第2条第1項における「接待飲食営業」の定義	風営法は、その第2条第1項において「客の接待」を行う飲食営業を規制の対象としており、同時に法律上の「接待」の定義を「飲料的雰囲気を出し出す方法により客をもてなすこと」(法第2条第3項)で定めている。 ところが、現在、国家公安委員会の示す法運用基準では、法の示す接待の範囲を「特定少数の客の近くにはべり、継続して、談笑の相手となったり、酒等の飲食物を提供したりする行為」と定め、「お酌をしたり水割りを作るが度やかにその場を立ち去る行為、客の後方待機し、又はカウンター内で単に客の注文に応じて酒類等を提供するための行為及びこれらに付随して社交礼儀上の接待を交わしたり、若干の世間話したりする程度の行為」(法解釈運用基準)以上のものは全て「法が規制する「接待」の範疇」となるの解釈を行っている。 しかし当該「接待」行為に対する解釈は非常に曖昧かつ、現在の多くの飲食店営業において行なわれ、社会通念上許容される範囲の「接客行為」までその規制範囲に含む恐れがあるものとなっている。法が定める「飲料的雰囲気を出し出す方法により客をもてなすこと」という規程がどのような趣旨で成立し、またそれが現在の運用解釈基準において採用されている定義と合致するものであるかどうかに関して、改めて検証が必要なものと考えられる。	株式会社 社団法人 国際力 ジノ研究所	警察庁	事実確認	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)第2条第3項は「接待」を、「飲料的雰囲気を醸し出す方法により客をもてなすこと」と定義しています。 また、規制の内容が過度にわたるものとならぬよう、風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律等の解釈運用基準(平成25年8月27日付警察庁内発第16号等、以下「解釈運用基準」という。)において、「接待」の内容を、「営業者、従業員等との会話やサービス等慰安や娯楽を期待して来店する客に対して、その気持ちに応えるため営業者側の積極的な行為として相手と特定して、興趣を添える会話やサービス等を行うこと」とし「特定の客又は客のグループに対して単なる飲食行為に通常伴う役務を超える程度の会話やサービス行為等を伴う」と示した上、さらに、談笑・お酌等、踊り等、歌唱等、遊戯等の列示に基づき接待にあたる行為の判断基準を示す一方、単に飲食物を運搬し、又は食器を片付けたり、客の荷物、コート等を預かる行為等について例示に基づき接待に当たらない行為の判断基準を示しております。	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)第2条第1項、3項 「制度の現状」においても示しているとおり、「接待」については、規制の内容が過度にわたるものとならぬよう、法において定義が定められているほか、解釈運用基準において、定義及び判断基準を明確に定めているところである。 なお、一般論として申し上げれば、風俗営業に対する規制については、規制の対象が明確になるよう解釈基準等を定め、これを公表するともに、必要に応じて見直しを行っているところであり、今後適切に対応してまいります。

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。

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	分野	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				
									制度の現状	措置の分類	該当法令等	措置の概要(対応策)	
22	10月30日	12月24日	2月7日	警察	風俗営業の7号営業である麻酔の営業において、深夜営業の規制を緩和、もしくは緩和を検討すべきである	現在マーシャンは、「頭脳競技」として、コミュニケーションツールとして、多くの国民に支持され、1000万人以上の愛好者がいるといわれており、シニア世代の健康づくりや生きがい作りとして、厚生労働省主催の「ふらりピッチ」にもマーシャンが公式種目として採用される等、社会福祉の点からも大きな広がりを見せている。 時代がかわり、風俗法施行時の「まじゃん屋」としてのマーシャン営業とは大きく異なり、現在のマーシャン営業は健全なアミューズメント産業としてなっている。 しかしながらマーシャン店は風俗法で規制される業種の一つとして扱われており、その中で、深夜営業についても制限があり、深夜営業の禁止が定められている。 これは「善良の風俗と清浄な風俗環境を保持し、及び少年の健全な育成に障害を及ぼす行為を防止する」事を目的とし規制されているが、現在のマーシャンは健全なアミューズメント産業として成立しており、その営業においても、室内で行われ、大きな騒音が発生することなく、遊技が目的だから飲酒の影響で理性を失う人もおらず、なんら地域の風俗環境の保持や青少年への育成に問題を起こすような事はない。これ以上に深夜での営業も同様である。 つまり、深夜営業を規制しなければならない具体的な懸念事項である酔客による迷惑行為や、暴力団等の素行不良者のたむろ、あるいは飲酒の影響で風俗上の規範を逸脱するなどの問題が発生するおそれなどといった深夜帯における地域環境への悪影響はマーシャン店営業においては当てはまらず、以上の理由よりマーシャン店への営業時間の撤廃は十分可能であると思われる。 また、深夜営業の禁止規定は、国民の健康や娯楽を著しく阻害し、あるいは娯楽における消費活動を不要に制限し、マーシャン産業のみならずその経済活動活性化の大きな障害となっており、国民のライフスタイルの変化や、産業の24時間化・交通網の24時間化が検討されはじめた現在においては、その正当性に疑問を生ずる。 以上の理由よりマーシャン店営業の深夜営業の禁止規定を撤廃する事、もしくは規制の緩和を検討すべきである	全国麻生組合連合会	警察庁	風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律(昭和23年法律第122号、以下「風俗適正化法」という。)は、第2条第1項各号に掲げる営業を風俗営業とし、当該営業を営もうとする者は、都道府県公安委員会からの許可を受けなければならないこととしている。 風俗営業に対する規制の内容は、不適格者の排除(暴力団員等)、営業所の構造及び設備の基準への適合義務、営業地域の制限(学校、病院の周辺等)、営業時間の制限、照度の規制、騒音及び振動の規制、広告及び宣伝の規制、客引きの禁止、年少者立ち入らせの禁止等である。 このうち、営業時間制限については、深夜の営業は原則として午前零時までは行わないが、習俗的行事その他の特別な事情がある日については、都道府県の条例で午前零時以降の時間を定めることができることとなっている。	現行制度下で対応可能	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) 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令(昭和59年政令第319号)第7条の2	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)第13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令(昭和59年政令第319号)第7条の2	地域の実情に応じて都道府県の条例で定めることが可能である。
23	10月31日	12月24日	2月7日	警察	イモビライザを無効化する機能の所持者の規制を目的とした法令の制定	(具体的内容) 現状、自動車盗難対策として、最も効果的であるイモビライザ(電子的なキーの照合による自動車盗難防止システム)を無効化する器具を業務その他正当な理由による場合を除き、所持することなどを制限することにより、自動車盗難防止を図る。 (理由) 自動車盗難は、それ自体国民の安心・安全な生活を損ねるものであるが、盗難車両を用いた二次犯罪の発生や反社会的勢力および不良外国人の資金源になるなど、派生する問題も深刻である。自動車盗難認知件数は2003年をピークに減少傾向にあるものの直近では増加に転じており、また、自動車盗難を防止するために車両に装着している「イモビライザ」の機能を無効化する器具を用いた新たな盗難手口が増加している。現在このような器具の所持に対しては規制がなく、インターネット上で簡単に購入できるため、広く流通するに至っており、このような状況に対し、何らかの規制を講じなければ、自動車盗難が増加し続ける。消費者が「イモビライザ」搭載車を選択したとしても自動車盗難に遭うことを防ぎようがない。従って、特殊鍵錠用具の所持の禁止等による法律(いわゆるピッキング防止法)の制定経緯を踏まえ、イモビライザを無効化する器具の所持等を法律で規制し、国民の財産を守る方を講じる必要がある。既に愛知県では、改正「愛知県安全まちづくり条例」を平成25年7月1日より施行し、このような器具の所持規制を行っているが、同年8月には最初の逮捕者が出るなど既に規制の効果が現れている。この取組みを全国レベルで行うべきである。	一般社団法人日本損害保険協会	警察庁	自動車盗難対策については、関係省庁及び民間団体から成る「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」により「自動車盗難防止等行動計画」を策定し、イモビライザ等を無効化する盗難防止性能の高い自動車の普及、使用者に対する防犯指導及び運輸警察、盗難自動車の不正確通報等の諸施策を推進してきたほか、組織的な犯罪集団による自動車盗難事件検挙等により、平成24年中の全国の自動車盗難認知件数は、ピーク時の平成15年と比較すると3分の1以下に減少しています。 しかしながら、最近では、イモビライザを無効化して犯行及び苦肉口も受けられる。最近では、愛知県では、愛知県安全まちづくり条例を始めた各種法令を多角的に駆使した検挙活動を実施しています。	検討を予定		平成24年まで5年連続で全国最多の自動車盗難認知件数を記録した愛知県では、全国初の取組として、正当な理由のない者によるイモビライザを無効化する器具(いわゆるイモビライザ)の所持を規制することを内容とする改正「愛知県安全まちづくり条例」を昨年7月1日から施行しており、現在までに同条例による検挙もみられるところである。 このイモビライザの所持を規制する条例については、平成23年に全国の自動車盗難認知件数の約5分の1が県内で認知されるという愛知県の自動車盗難事情に鑑み制定されたものであり、同条例の施行後における同県内の自動車盗難の発生状況や効果等を注視しつつ、法整備の必要性等を踏まえるため、イモビライザの機能を無効化する器具の実態や当該器具を使用した自動車盗難の実態等の把握に努めてまいります。	
24	10月31日	12月24日	2月7日	警察	風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律等における取り扱いは適切かについての意見	タンゴのダンスに関する観点から、「風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律」等にかかる過度の規制について見直しをいただきたいと考えています。 タンゴは2008年ユネスコの無形文化遺産に登録されています。アルゼンチンとウルグアイの人々がタンゴを自国の文化として尊び、誇りに思い、それを国際社会が認めたのです。これは私たち日本人が日本の伝統や文化を誇る思い、富士山に畏敬の念をもつ国を誇りと思うことと通じる気持ちであり、また、和食を日本人の伝統的な食文化として人類の無形文化遺産として国際的に認められたという思いと通じるものであると思います。タンゴは、民衆の中から発生し形を少しずつ変えながら民衆の日常の喜びや悲しみ、人生の機軸を貫くものとして推移して来たものであり、アルゼンチンとウルグアイが誇る文化です。近年では、タンゴは、その音楽や身体動きを通して心身の健康維持及び回復に効果があるという科学的知見も発表されており、介護予防の観点からも高齢期の健康作りや、コミュニティーにおける社交の場もつとて心身の健康につながる広く認識されています。当局的見解では「ペラダンスは身体的雰囲気が増える等の理由で規制が必要なお考えの様ですが、その判断基準が不明確であるとともに、こうした規制は、他国の文化に対する敬意を失ったことです。国際的な相互理解が不可欠な現代社会に於いて、他国の文化に対する敬意を維持する方針を容認する国は、国際社会で主導権を握ると困難なではないでしょうか。国民の立場から、タンゴを趣味として心身の健康を維持している国民にとっても、またタンゴの利点を活用して企業活動につなげようとしている事業者にとっても不要の規制です。また、同法第二条四号では、政府で定められた教師力の有る者によるダンスを営むこととしています。タンゴは各自がそれぞれのスタイルで各自の思いを表すための踊りであり、教授法を画一化して営むものでもなければ、習わなければならないものでもありません。これは、タンゴに限らず他のダンスにもあてはまるものが多いと思います。これらの理由から、「風俗法」等におけるダンスの規定は除外すべきと考えます。	個人	警察庁	風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律(昭和23年法律第122号、以下「風俗適正化法」という。)は、設備を設けて密にダンスをさせ、かつ、客の接待をして密に飲食をさせる営業(1号営業)、設備を設けて密にダンスをさせ、かつ、客に飲食をさせる営業(3号営業)、設備を設けて密にダンスをさせる営業(4号営業)を風俗営業とし、当該営業を営もうとする者は、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ている。 風俗営業に対する規制の内容は、不適格者の排除(暴力団員等)、営業所の構造及び設備の基準への適合義務、営業地域の制限(学校、病院の周辺等)、営業時間の制限、照度の規制、騒音及び振動の規制、広告及び宣伝の規制、客引きの禁止、年少者立ち入らせの禁止等である。 なお、風俗適正化法が規制しているのは営利を目的とする営みであるが、地方公共団体等が実施するダンス講座等は通常は営利の目的がないと考えられることから、規制対象外と見なす。また、4号営業については、ヒップホップ教室等、ペラダンス以外のダンスをさせる営業については、原則として、4号営業の規制対象とするは扱いしていないほか、ペラダンスをさせる営業についても、一定の講習を受講したダンス教師等が教えるダンススクール営業を4号営業の対象から除外しているところである。	対応不可(一部、現行制度下で対応可能)	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)第2条第1項第1、3、4号	客にダンスをさせる営業は、適正に営まれたれば国民に健全な娯楽を提供するものとなり得るものである一方、営業の行われ方いかんによっては、善良の風俗と清浄な風俗環境を害し、又は少年の健全な育成に障害を及ぼすおそれがあり、具体的に、暴力団員等の悪質な業者による不適切な営業行為により風俗への問題が生じ得ること、騒音等により営業所の周辺地域の生活環境が悪化し得ること、18歳未満の者を密に営業所に立ち入らせること等により少年の健全な育成に係る問題が生じ得ること等が懸念されます。 実際に、風俗適正化法に違反して営まれている3号営業の状況を見ますと、営業所の周辺における騒音や酔客のいっせ、年少者の立ち入り、営業所の内外における暴行・傷害事案、女性に対する性的被害等の問題が生ずるとともに、取締の継続・強化を要する陳情書や風俗適正化法の規制撤廃に反対する意見書が周辺住民等から警察に寄せられるなどしています。 また、4号営業については、「制度の現状」で記載したとおり、一定のダンススクール営業を規制の対象から除外するなどしているところですが、4号営業を風俗適正化法の規制の対象から完全に除外することとした場合には、例えば、出会い系ダンスホール等でのいかがい営業が出現し、これが基団体の資金源となること懸念されることと、ダンスをさせる営業を風俗適正化法の規制の対象から除外することは困難であると考えます。 なお、一般論として申し上げれば、風俗営業に対する規制は、これまでも必要な規制の見直しを行ってきており、一昨年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令(昭和59年政令第319号)を改正し、4号営業の対象から除外されるダンススクール営業に関して必要の見直しを行ったところです。今後とも、風俗営業の実態、風俗営業による自主規制の内容、地域住民を始めとして関係各面からの意見等を踏まえ、適切に判断してまいりたいと考えています。	
25	10月31日	12月24日	2月7日	警察	放置駐車違反における車検証上の使用責任の減免について	【内容】 ○レンタカー会社に対する使用責任の減免措置を講じること。 【提案理由】 ○平成18年4月の道路交通法改正以降、レンタカー利用者により放置違反金が支払われない場合、車検証上の使用者であつたレンタカー会社に納付命令が下されることになったが、「違付特」意識を助長しており、レンタカー会社に対する使用責任追及について減免措置を講じるべきである。	公益社団法人リース事業協会	警察庁	都道府県公安委員会は、放置車両があつた事実を認定したときは、当該車両に放置車両管理記録簿を交付し、当該車両の所有者に当該車両の管理責任を転嫁し、0日を経過した後にないで、運転者が当該放置駐車違反に係る反則金を納付せず、当該放置駐車違反に係る事件について公訴を提起されずは家庭裁判所の審判に付されていない場合に限り、当該車両の使用責任に対して、放置違反金の納付を命ずることができるとされています。 また、放置違反金の納付命令後、運転者が当該放置駐車違反に係る反則金を納付した場合は当該放置駐車違反に係る事件について公訴を提起されずは家庭裁判所の審判に付された場合、都道府県公安委員会は当該納付命令を取り消し、放置違反金等に相当する金額を還付しなければならないこととされています。	対応不可	道路交通法第51条の4第4項	車両の使用責任は、車両を使用する権限を有し、その運行を支配し、管理する者とされており、レンタカーの場合はレンタカー会社がこれに該当すること、レンタカーが放置車両と確認され、運転者が反則金を納付する等があった場合には、レンタカー会社に納付命令がなされることとなりますが、レンタカー会社は、運送契約上も、車両の使用責任として、駐車違反防止のための運転者に対し法令を遵守させるよう努める立場及び駐車違反の車両の適正な使用のために必要な措置を講じるべき立場にあります。 また、レンタカー会社は、貸渡し契約を締結するに当たり、借受人が駐車違反を行わないよう義務付け、違反した場合は契約を解除し、以後は貸出に応じないこととする等、駐車違反防止のための措置を講じることが可能な立場にあるところ、このような立場にあるレンタカー会社の責任を運転者の責任追及ができない場合を限り追及することとしても不合理的ではないと考えられます。 なお、都道府県警察においては、レンタカーに放置車両確認標章を取り付けた際、直ちに当該レンタカー会社に対して違反日時や場所、車両番号等を連絡し、レンタカー事業者から自認書等の送付を受けたときは、レンタカー会社と連携して、当該レンタカーの運転者に対する運転者責任の追及を徹底しているところであり、今後とも、こうした取組を行うこととしています。	

