

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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。

◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱ったこととされている事項に関する提案については本会議)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

受付番号	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 推進会議に おける再検 討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の 分類	対応の概要	
280912003	28年 9月12日	28年 9月21日	28年 10月31日	四輪車の運転免許取得可能年齢の16歳への引き下げ	<p>四輪運転免許証の取得が可能となる年齢を16歳以上に引き下げを要望する。</p> <p>四輪運転免許証の取得が可能となる年齢を16歳からとすることにより、特に地方において、公共交通機関の未整備な地域があり、今後、増加して行くことが十分に見込まれるが、そのような地域において、通勤、通学、要介護者の送迎など、より広範な移動手段の確保のためにも四輪運転免許証取得可能年齢の16歳への引き下げは効果的であると考える。</p> <p>また、少子高齢化社会を迎え、労働人口の減少が見込まれるが、若年層の労働市場への参入時期における職種の選択肢を増やすこととなり、人手不足や雇用のアンマッチに対応し、社会の活性化を図る。</p> <p>四輪運転免許証の取得可能年齢の16歳への引き下げにより、交通事故などの増加が懸念されるが、例えば、小・中学校における義務教育カリキュラムに交通安全教育を組み込むなど、教育制度の充実や、先進安全技術を搭載した自動車を活用することなどにより、交通事故の発生を低減することが可能であると考える。</p>	(一社)日本自動車販売協会連合会	警察庁	道路交通法上、普通免許の取得年齢は、18歳以上とされています。	道路交通法(昭和35年法律第105号)第88条第1項	対応不可	<p>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。各免許区分に応じたその取得年齢については、それぞれの免許で運転することができる車両等に関する事故実態等様々な要素を考慮し、道路交通の安全の観点から定められており、普通免許については18歳以上としています。さらに、中型自動車及び大型自動車の運転には、より高度の運転技能を要し、事故の際の影響も大きいことから、中型免許にあっては20歳以上、大型免許にあっては21歳以上としています。また、我が国が批准している道路交通に関する条約においても、運転免許を相互に認める最低年齢については、自動二輪車を除き、18歳とされています。</p> <p>平成27年中に交通事故の第1当事者となった自動車(大型自動二輪車及び普通自動二輪車を除く)の運転者の年齢別別交通事故(免許保有者10万人当たりの事故件数)は、10代・20代については若年であるほど高い傾向があり、18～19歳では約1900件と、全年齢層の平均の約2.7倍となっています。また、交通死亡事故率(免許保有者10万人当たりの死亡事故件数)についても同様の傾向があり、18～19歳では11.8件と、全年齢層の平均の約2.5倍となっています。このような現状に鑑みると、四輪自動車の運転免許の取得年齢を引き下げた場合、若年層による交通事故等が更に増加し、道路交通の安全を害するおそれがあります。</p> <p>平成27年中の交通事故死者数は、15年ぶりに増加に転じて4,117人であり、このような厳しい現状において、「平成32年までに24時間死者数を2,500人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する」(「第10次交通安全基本計画」平成28年3月11日中央交通安全対策会議)という政府目標を達成するためには、交通事故死者数を増加させかねない内容の規制緩和については、極めて慎重な検討が必要であると考えられます。</p> <p>また、制度改正に当たっては国民の御意見を踏まえる必要があるところ、特に、交通事故の被害者遺族の方々からは、過去の四輪自動車に係る免許取得年齢緩和要望に関する検討に際して、交通事故を増やすような制度改正は認められない旨の御意見を頂いており、御提案の年齢要件の緩和について国民的なコンセンサスを得ることは困難であると考えられます。</p>	
281007001	28年 10月7日	28年 10月20日	29年 1月31日	広域観光周遊ルート形成促進に向けた、レンタカー使用場所変更手続き等の緩和	<p>【提案内容】 瀬戸内の島々を訪れる観光客の交通環境の利便性を向上(レンタカーの活用)させるため、ITの活用等によりレンタカーの使用位置を把握・管理できる場合は、道路運送車両法及び車庫法による使用場所変更後15日以内の変更登録手続き等を不要とする。</p> <p>【提案理由】 ○瀬戸内の交通環境において、本州と四国地方を結ぶ鉄道は瀬戸大橋線のみであり、その他の主な交通手段は、自家用車・バス・船に限られることから、広域観光を行う旅行者にとってレンタカーを手軽な料金設定で利用できる、旅行商品造成が求められる。○(一社)せとら観光推進機構では、瀬戸内7県と連携し、観光庁に認定された広域観光周遊ルート「せとら・海の道」の形成促進に向けた取組を推進しており、瀬戸内の島々を訪れる観光客の交通環境の利便性を高めるため、事業者によるレンタカーを活用した旅行商品の企画・造成を支援している。○しかし、道路運送車両法第12条では、「使用の本拠の位置に変更があったときは、15日以内に国土交通大臣の行う変更登録の申請をしなければならない」とされている。また、車庫法(自動車の保管場所の確保等に関する法律)第7条では、「保管場所の位置を変更したときは、15日以内に変更後の保管場所を管轄する警察署長に届出を行う」とこととされている。○広域周遊観光の場合、出発地と最終目的地が異なるルートが多数(例:広島県⇄愛媛県)であり、レンタカーの「乗捨て」サービスを利用することとなるが、同法の規定によりレンタカー事業者の責務で、出発地の配置事務所(レンタカーを戻す必要があることから、結果として、利用者の「乗捨て料金」に転嫁されており、観光客にとって魅力ある旅行商品造成につなげることが難しい。○道路運送車両法及び車庫法による変更登録等の手続きを不要とすることにより、レンタカー事業者にとって柔軟にレンタカーを配車でき、使用本拠の配置事務所に戻送する役割を、観光客が担えることから、乗捨て料金の値下げ、魅力ある価格設定でレンタカー付き旅行商品の造成につなげることができるといった効果が期待できる。</p>	(一社)せとら観光推進機構、兵庫県、岡山県、広島県、山口県、徳島県、香川県、愛媛県	警察庁 国土交通省	<p>【国土交通省】 道路運送車両法における自動車の使用の本拠の位置とは、自動車の使用を管理する場所であり、変更があった場合、同法第12条により自動車の所有者はその事由のあった日から15日以内に国土交通大臣の行う変更登録の申請をしなければならないとされています。また、道路運送法第80条第1項の許可を受け、業として有償で貸し渡す自家用自動車(以下、「レンタカー」という。))については、当該レンタカーの使用の本拠の位置である貸渡人の事務所において、当該レンタカーの使用の状況等を把握・管理しなければなりません。一方で、許可を受けた貸渡人が、会員制により特定の利用者に対して貸渡しを行う場合においては、レンタカーの使用の状況等をITの活用により適確に把握できる場合に限り、当該レンタカーの使用の本拠の位置以外の貸渡人の事務所においても貸し渡すことをも可能としており、その場合は、当該レンタカーの使用の状況等を把握・管理する貸渡人の事務所に変更はなく、使用の本拠の位置に変更が生じたため、道路運送車両法第12条変更登録の申請は不要となります。(乗り捨て方式のレンタカー型カーシェアリング)</p> <p>【警察庁】 自動車の保管場所の確保等に関する法律第7条第1項の規定により、保管場所の位置を変更したときは、変更した日から15日以内に、変更後の保管場所の位置を管轄する警察署長に届け出なければならないこととされていますが、自動車を保管場所以外の場所に一時的に駐車するにすぎず、保管場所の位置に変更はないという場合には、この届出を行う必要はありません。</p>	<p>【国土交通省】 道路運送車両法第7条第1項第5号及び第12条 道路運送法第80条 「貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し(レンタカー)の取扱いについて」(平成7年6月13日付け自旅第138号運輸省自動車交通局長通達) 「レンタカー型カーシェアリングにおける乗り捨て(ワンウェイ)方式の実施に係る取扱いについて」(平成26年3月27日付け国土自第205号、国土自旅第609号国土交通省自動車局長通達)</p> <p>【警察庁】 自動車保管場所の確保等に関する法律第7条第1項</p>	<p>【国土交通省】 現行制度下で対応可能</p> <p>【警察庁】 現行制度下で対応可能</p>	<p>【国土交通省】 レンタカー型カーシェアリングの乗り捨て方式での実施は現行制度下において可能です。その際、乗り捨てられた当該レンタカーの使用の状況等を把握・管理する貸渡人の事務所に変更はなく、使用の本拠の位置に変更が生じないため、道路運送車両法第12条の変更登録手続きは不要となります。</p> <p>【警察庁】 本件提案の場合のように、レンタカー型カーシェアリングの乗り捨て方式における、乗り捨て場所については、自動車を保管場所以外の場所に一時的に駐車するにすぎず、「使用の本拠の位置」と同様、保管場所の位置にも変更がないとされるため、保管場所の変更届出は不要となります。</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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

- ※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
- ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する提案については本会議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

受付番号	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				規制改革推進会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要	
281007002	28年10月7日	28年10月20日	29年1月31日	広域観光周遊ルート形成促進に向けた、レンタカー型カーシェアリングの使用場所変更手続き等の緩和	<p>【提案内容】</p> <p>瀬戸内の島々を訪れる観光客の交通環境の利便性を向上(レンタカー型カーシェアリングの活用)させるため、イベント時など配置期間が短期間(1か月以内)の場合は、観光庁の設定ルートなど特定エリアに限り、道路運送車両法及び車庫法による使用場所変更登録等の手続きを不要とする。</p> <p>【提案理由】</p> <p>○瀬戸内の交通環境において、本州と四国地方を結ぶ鉄道は瀬戸大橋線のみであり、その他の主な交通手段は、自家用車・バス、船に限られる上、橋が架かっていない島も多数あり、移動手段が船に限られる。また、観光地が離島の場合、そこを訪れる旅行者にとって、一時的な交通手段を確保することが必要であり、レンタカー型カーシェアリングの普及促進が求められている。</p> <p>○(一社)せとうち観光推進機構では、瀬戸内7県と連携し、観光庁に認定された広域観光周遊ルート「せとうち・海の道」の形成促進に向けた取組を推進しており、瀬戸内の島々を訪れる観光客の交通環境の利便性を高めるため、事業者によるレンタカー型カーシェアリングを活用した取組を支援している。</p> <p>○しかし、道路運送車両法第12条では、「使用の本拠の位置に変更があったときは、国土交通大臣の行う変更登録の申請をしなければならない」とされている。また、車庫法(自動車の保管場所の確保等に関する法律)第7条では、「保管場所の位置を変更したときは、変更後の保管場所を管轄する警察署長に届出を行う」とこととされている。</p> <p>○瀬戸内の島々において、瀬戸内国際芸術祭など短期間のイベントを開催する場合、開催地が小さな離島のことも多く、上陸後の移動手段がバス・タクシーしかないため、観光客にとって、移動手段が非常に不便な状況となっている。</p> <p>○期間限定のイベント開催であり、レンタカー型カーシェアリングにより一時的な交通手段を確保することができれば、観光客の利便性の向上や、更なる誘客促進につなげることができるが、同法の規定がネックとなり、事業者がカーシェアリングを展開することができない。</p> <p>○道路運送車両法及び車庫法による変更登録等の手続きを不要とすることにより、瀬戸内の島々を訪れる観光客にとって、上陸後の移動手段を確保することができ、交通手段の利便性の向上、広域観光周遊の促進につなげることができるといった効果が期待できる。</p>	(一社)せとうち観光推進機構、兵庫県、岡山県、山口県、徳島県、香川県、愛媛県	警察庁 国土交通省	<p>【国土交通省】</p> <p>道路運送車両法における自動車の使用の本拠の位置とは、自動車の使用を管理する場所であり、変更があった場合、同法第12条により自動車の所有者はその事由のあった日から15日以内に国土交通大臣の行う変更登録の申請をしなければならないとされています。</p> <p>レンタカー事業については、当該レンタカーの使用の本拠の位置である貸渡人の事務所において、当該レンタカーの使用の状況を把握・管理することが必要であり、車両の貸渡・返却についても貸渡人の事務所において行われることを原則としています。</p> <p>そのため、本来の事務所以外の場所で継続的に貸渡しを行う場合は配置事務所の変更届出などの手続きを行う必要があり、合わせて当該事務所に配置するレンタカーに係る自動車登録の手続きも必要となります。</p>	<p>【国土交通省】</p> <p>道路運送車両法第7条第1項第5号及び第12条</p> <p>道路運送法第80条</p> <p>「貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し(レンタカー)の取扱いについて」(平成7年6月13日付け自旅第138号運輸省自動車交通局長通達)</p> <p>「レンタカー型カーシェアリングにおける乗り捨て(ワンウェイ)方式の実施に係る取り扱いについて」(平成26年3月27日付け国自情第205号、国自旅第609号国土交通省自動車局長通達)</p>	<p>【国土交通省】</p> <p>その他</p>	<p>【国土交通省】</p> <p>使用の本拠の位置とは、自動車を管理する場所であって、レンタカーの場合は配置事務所在ここにあたります。従って、本土の配置事務所(レンタカーを離島の配置事務所にて管理することになった場合には、使用の本拠の位置に変更が生じることから、配置期間に限らず変更登録の手続きが必要となります。加えて自動車は、行政上の実態把握・抑犯等の目的により登録制がとられていることから、登録された使用の本拠の位置に変更があった場合は、変更登録の手続きが義務付けられています。</p> <p>上記を踏まえ、レンタカー事業においては、新たな事務所において貸渡しを行う場合には、運輸支局等に対しレンタカー事業許可に係る配置事務所の変更届出等の手続きを条件として許可を付与しています。イベント期間中のみ等の短期間であっても、当該手続きを不要とすることはできません。</p> <p>なお、引き続き本土の配置事務所等で管理するレンタカーであれば使用の本拠の位置に変更が生じないことから、当該車両の変更登録の手続きは不要となります。</p> <p>また、レンタカー型カーシェアリングの乗り捨て方式を実施する場合には離島における事務所の設置が必要となり、当該事務所においては、当該事務所を使用の本拠の位置とするレンタカーを最低1台配置する運用を行っているところですが、IT等の活用により貸渡状況等を把握するレンタカー型カーシェアリングの乗り捨て方式の場合において、前述の最低1台のレンタカー配置要件を不要とする事務所の設置の可否について今後検討していくこととします。</p>	<p>【警察庁】</p> <p>自動車の使用の本拠の位置とは、原則として、自動車の保有者その他自動車の管理責任者の所在地をいいますが、本土の配置事務所において管理しているレンタカーを、離島の配置事務所において管理することとなるなど、自動車の使用の本拠の位置が変更されたことと認められるような場合には、当該場所において適切な自動車の管理がなされ、道路が保管場所として不適正に使用されることを防止する必要があることから、御提案の要望に対応することは困難です。</p> <p>ただし、離島に適切に設置された配置事務所を利用してレンタカー型カーシェアリングの乗り捨て方式を実施する場合には、離島での乗り捨ても含め、引き続き本土の配置事務所等で管理するレンタカーであれば「使用の本拠の位置」及び「保管場所の位置」に変更が生じないことから、保管場所の変更届出は不要となります。</p>
281021001	28年10月21日	28年11月7日	28年11月30日	「風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律」の施設基準の見直し件	<p>風俗営業施設を設置する際には、窓等にカーテンやスクリーンなどを設置することが許可条件として義務付けられているが、景観を営業資源として活用する事業については、営業形態(喫茶・バー・レストラン)及び周辺環境(隣接して建築物がなく外には影響を与えない)を考慮したときに外的な風紀に影響を及ぼさない場合には、当該施設許可条件の緩和を希望していただきたい。</p> <p>【具体的な支障事例】</p> <p>運営形態が明らかに喫茶・バー・レストランであると共に、隣接建築物なく外的な風紀に影響をおよぼす可能性がゼロであり、景観が営業資本の事業所においては窓面にカーテンやブラインド等の設置は意匠および経済的に負担が大きい。</p>	民間企業	警察庁	<p>風俗営業は、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、飲笑的雰囲気や過度のものとなり、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、許可制として必要な規制を行っているものです。</p> <p>したがって、風俗営業を営もうとする者は、営業所ごとに当該営業所の所在地を管轄する都道府県公安委員会の許可を受けなければならないとありますが、このうち、営業所の構造・設備が風俗営業の種別に応じて国家公安委員会規則で定める技術上の基準に適合しないものは許可してはならないとされています。</p>	<p>○ 風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律第2条第1項第1～第3号、第4条第2項第1号</p> <p>○ 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第7条</p>	<p>対応不可</p>	<p>風俗適正化法施行規則第7条は、キャバレー等飲笑的雰囲気を感じ出す方法により客をもてなすこと等が行われる営業(風俗適正化法第2条第1項第1号から同第3号)について、「客室内部が当該営業所の外部から容易に見通すことができないものであること」を、基準の一つとして定めておりますが、これは、善良の風俗の保持等の観点から、営業所内部において主として男女関係において醸成される享乐的な雰囲気を外部から遮断しようとする趣旨です。</p> <p>御提案の「喫茶・バー・レストラン」が飲笑的雰囲気を醸し出す方法により客をもてなすこと等が行われる営業でない場合には、風俗営業に該当せず、上記の構造・設備基準の対象とはなりません。</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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
 ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する提案については本会議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

受付番号	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			規制改革推進会議における再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	対応の分類		対応の概要
281101037	28年11月1日	28年11月16日	29年1月31日	道路使用許可申請の電子化・オンライン化の原則化	<p>【具体的内容】 道路使用許可の手続きについて、電子申請の原則化ならびに一層の徹底をすべきである。特に、道路に変化を生じさせない使用の申請については、電子申請を積極的に検討すべきである。</p> <p>【提案理由】 現在、道路使用許可の申請を行う場合、当該道路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、電子申請が可能でない警察署が存在するため、そのような場合は警察署の窓口に向き、申請書類の提出をするほか、数日後に再度訪問して許可証を受け取る必要が生じ、申請者にとって大きな負担となっている。</p> <p>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、電子申請とした場合でも、必須項目の未記載チェックや記載例の明記により従来同様の運用が可能であると考えられる。昨年度も同様の要望を提出し、警察庁からは「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」とした上で、「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」とされ、「現行制度下で対応可能」との回答を得た。引き続き、道路使用許可の電子申請の推進に向けて取り組むとともに、例えば路上で資料を配布する等、道路に変化を生じさせない使用の申請については、使用期間も短く、書類も少ないと考えられるため、電子申請を積極的に検討すべきである。また需要の多い東京都だけでも最初に優先して電子申請を導入していただきたい。</p> <p>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。</p>	(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伴う国家公安委員会等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(平成15年国家公安委員会規則第6号)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、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 ・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等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(平成28年法律第9号)第9条	対応不可	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、道路使用許可のオンライン化についても、その実情に応じてその可否を個別に判断しているものと承知しております。 オンライン化する手続の選定に当たっては、申請者等の負担軽減に加え、費用負担の観点やその事務負担軽減に資するかどうかという観点も含めて総合的に検討が行われているものと承知しており、このような実情を無視して一律に道路使用許可手続についてオンライン化を求めることは困難です。	
281101047	28年11月1日	28年11月16日	29年1月31日	飛行禁止エリアにおける小型無人機の排除権限の民間開放	<p>【具体的内容】 飛行禁止エリアを飛行する小型無人機を排除する権限について、当該施設の警備に従事する民間事業者(自前で警備に従事する施設管理者や施設管理者の付託を受けた警備事業者を想定)に対して付与すべきである。</p> <p>【提案理由】 現在、小型無人機等飛行禁止法(国会議事堂、内閣総理大臣官邸その他の国の重要な施設等、外国公館等及び原子力事業所の周辺地域の上空における小型無人機等の飛行の禁止に関する法律)第9条に基づき、飛行禁止エリアを飛行する小型無人機等を排除する権限は、警察官、皇宮護衛官、海上保安官などの官憲のみ認められている。</p> <p>飛行が禁止される対象施設の多くは警察官等の官憲が常駐し警備にあっているが、広大な敷地を有する原子力事業所や、国際会議等で一時的に指定された対象施設の警備には一部民間警備会社が活用されている。</p> <p>小型無人機等により想定されるリスクの性質上、即応性が重要であるため、官憲のみに付与されている小型無人機等の排除権限について、対象施設の警備に従事する民間事業者まで拡大すべきである。</p> <p>要望の実現により、飛行禁止エリアを飛行する小型無人機の迅速な排除が可能になるとともに、今後対象施設が増加した場合にも適切に対応できると考えられる。</p> <p>また、小型無人機の悪用を抑止することで、健全な利活用の促進にもつながる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	警察庁	警察官は、本法の規定に違反して小型無人機等の飛行を行っている者に対し、当該小型無人機等の飛行に係る機器を対象施設周辺地域の上空から退去させることその他の対象施設に対する危険を未然に防止するために必要な措置をとることを命ずることができます。また、一定の場合には、対象施設に対する危険を未然に防止するためやむを得ないと認められる限度において、当該小型無人機等の飛行の妨害、機器の破壊その他の必要な措置をとることができます。	国会議事堂、内閣総理大臣官邸その他の国の重要な施設等、外国公館等及び原子力事業所の周辺地域の上空における小型無人機等の飛行の禁止に関する法律(平成28年法律第9号)第9条	対応不可	本法第9条に規定する措置は、国民の権利や自由を制約を加えるものであり、警察官等に限って当該措置を行う権限を付与されているところ、本権限を施設の警備に従事する民間事業者に対して付与することは困難と考えられます。	△

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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

- ※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
- ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項に関する提案については本会議)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

受付番号	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				規制改革推進会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要	
281101065	28年11月1日	28年12月6日	29年1月31日	大型トラック輸送に関する一般制限値(高さ、幅)の緩和	<p>【具体的内容】 車両通行の一般制限値の緩和</p> <p>【提案理由】 現在、重さ・高さ指定道路として一部緩和されているが、国道及び主要道路に限定されており、一般都道府県道、市道には殆ど拡大されていない。工場が国道、主要道路に面していない場合が多く、重さ・高さ指定道路に行くまでは従来の規制のままであり、特殊車両制限許可申請(道路管理者)、制限外積載申請(警察)を行わなければならない。時間とコストが掛かっている。一般都道府県道、市道においても都市中心部の道路は、整備されており制限を緩和しても問題ないのではないか考える。緩和が難しければ、重さ・高さ指定道路の早期拡大を要望する。</p>	(公社)関西経済連合会	警察庁 国土交通省	道路法第47条の2第1項 道路交通法第57条第3項 道路交通法施行令第22条	前段:対応不可 後段:現行制度下で対応可能	<p>平成28年4月1日現在、重さ指定道路は約62,200km(うち地方道約15,400km)、高さ指定道路は約48,800km(うち地方道約11,600km)を指定済みであり、地方道を含めて制限値を緩和してきたところです。</p> <p>この提案のありました「都市中心部の道路」は定義が明確ではありませんが、一般制限値及び積載物の高さの制限を超える車両が特定区域内の道路を自由に通行する場合、支障となる区間が無いことが必ずしも保証されないことから、特定区域について一律に制限値を緩和することは困難です。</p> <p>なお、重さ指定道路については道路管理者が、高さ指定道路については道路管理者と公安委員会が協議を行い、支障がないと認めた区間については追加指定を行っています。今後引き続き、一般都道府県道、市道を含めて、道路整備及び交通の状況や指定の必要性等を考慮しつつ、追加指定を行って参ります。</p>		
281102009	28年11月2日	28年11月16日	29年1月31日	災害発生時、通行規制区域内への侵入許可	<p>大規模災害発生に備え「(事前)通行許可証」の発行を検討いただきたい。</p> <p>現状、物流会社は、自治体(都道府県)に事前申請し、「事前届出済証」が発行される。災害による通行止め発生時、物流会社は「事前届出済証」を自治体の地域振興センターに持参し「通行許可証」を発行してもらい、通行止め検問にて「通行許可証」を提示する。</p> <p>これを以下の通り提案する。</p> <p>物流会社は、自治体(都道府県)に事前申請し、「通行許可証」が発行される。通行止め検問にて「通行許可証」を提示する。また、自治体により交付・運用方法が異なるため、全国統一での運用を検討いただきたい。</p> <p>事前届出済証発行の所轄団体でも各県自治体・各県公安委員会と存在し、縦割りな手順系統が存在することから申請手順が異なり弊害が出ている。</p>	(一社)日本フロンチャイズチェーン協会	内閣府 警察庁 総務省	災害対策基本法施行令(昭和37年政令第288号)第33条第1項の規定により、都道府県知事又は都道府県公安委員会は、災害応対対策に従事する者又は災害応対策に必要物資の緊急輸送その他の災害応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、同条第2項に基づき、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ます。 <p>標章を掲示し証明書を備え付けている緊急通行車両は、都道府県公安委員会が災害対策基本法(昭和30年法律第223号)第70条第1項の規定に基づく交通規制を実施している道路の区間を通行することができます。</p> <p>また、警察庁では、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、交通検問所における標章及び証明書の交付を含む緊急通行車両の事前届出制度等について定めています。</p>	災害対策基本法第70条第1項 災害対策基本法施行令第33条第1項 災害対策基本法施行規則第6条	前段:対応不可 後段:現行制度下で対応可能	<p>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。</p> <p>仮に標章を事前交付した場合、発災後、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が把握できなくなり、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、人命救助等の災害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。</p> <p>なお、事前届出を行った車両は、発災時、緊急交通路上に設置される交通検問所においても、確認を受け、標章及び証明書の交付を受けることができることから、発災後に標章及び証明書の交付を受けるため、地域振興センターを経由して交通検問所に向かう必要は必ずしもないものと考えられます。</p> <p>また、緊急通行車両の「事前届出済証」の交付に係る手順等の運用方法については、災害対策基本法制定時の「災害対策基本法の施行について(通達)」(昭和37年7月20日付け自治体・行発第6号・自消甲総発第93号)において、緊急通行車両であることの確認の円滑な実施を図るため、都道府県知事と都道府県公安委員会は、相互の連絡調整について十分に配慮が望まれる旨を都道府県知事宛て通達しています。加えて、警察庁では、「大規模災害に伴う交通規制実施要領の制定について」(平成24年5月8日付け警察庁再規発第7号等)により緊急通行車両等の事前届出についての取扱い等を定めて各都道府県警察に示しており、同通達においても、都道府県公安委員会は、事前届出の受理及び届出済証の交付を受けた者から申出があった場合の取扱い等について、都道府県知事と必要な調整を図るものとしております。</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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。

◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する提案については本会議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

受付番号	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			規制改革推進会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	
281102010	28年11月2日	28年11月16日	29年1月31日	改正道路交通法 準中型免許制度の見直し	平成29年に施行予定の準中型免許制度が新設されるが、免許区分が複雑になった。普通自動車一種免許で運転できる車両の範囲が狭くなり、中型や大型免許取得の際には、費用が発生するだけでなく、物流業の輸送担い手の減少につながる事が懸念されるため、免許区分の簡素化を実施していただきたい。 普通自動車一種免許の制限である車両総重量3.5tのトラックには、冷凍車など総重量が大きいトラックは含まれず、結果として準中型免許が必要となる。飛び級の免許取得はできないため、物流業界にて課題となっている大型車両運行従事者の減少に歯止めがかからない状況にある。	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	警察庁	現行の道路交通法においては、普通自動車免許で運転できるのは車両総重量5トン未満かつ最大積載量3トン未満の自動車とされています(中型自動車免許で運転できるのは車両総重量11トン未満かつ最大積載量6.5トン未満の自動車であり、車両総重量等がそれより重い自動車の運転には大型自動車免許が必要です)。 また、普通自動車免許については18歳以上で取得可能とされています(中型自動車免許については20歳以上で普通自動車免許等を2年以上保有していること、大型自動車免許については21歳以上で普通自動車免許等を3年以上保有していることが取得の要件とされています)。 一方、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「改正法」といいます。)の施行日(平成29年3月12日)後は、準中型自動車免許が新設されることにより、中型自動車免許で車両総重量11トン未満かつ最大積載量6.5トン未満の自動車が運転できる点は変わりませんが、準中型自動車免許で車両総重量7.5トン未満かつ最大積載量4.5トン未満の自動車を運転することができることとなり、これに伴い普通自動車免許で運転できるのは車両総重量3.5トン未満かつ最大積載量2トン未満の自動車となります。 準中型自動車免許は18歳から取得可能であり、取得に当たって普通自動車免許を保有している必要はありません。さらに、改正法施行前に普通自動車免許を取得していた方については、改正法施行後も引き続き車両総重量5トン未満かつ最大積載量3トン未満の自動車を運転することができるほか、車両総重量に係る限定解除審査に合格すれば、車両総重量5トン以上7.5トン未満の自動車も運転可能となります。 なお、改正法が施行されても、中型自動車免許及び大型自動車免許に係る取得可能年齢に変更はありません。	・道路交通法(昭和35年法律第105号)第84条、第85条、第88条及び第96条 ・道路交通法施行規則(昭和35年総理府令第60号)第2条 ・道路交通法の一部を改正する法律(平成27年法律第40号) ・道路交通法施行規則の一部を改正する法律(平成28年内閣府令第49号)	対応不可	運転免許の区分は、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て定められています。 近年、集配等で利用頻度が高くなっている最大積載量2トンの貨物自動車や、保冷設備の架装等によって車両総重量が5トンを超えてしまうことが多くなっており、高等学校を卒業した方が直ちにこのような車両を運転することができます。若年層の就職に影響を及ぼしているため、18歳からこのような車両を運転できるようにしてほしいという要望が、全日本トラック協会や全国高等学校長協会から上がっています。 一方、改正法検討時の交通事故情勢を見ますと、普通自動車免許で運転することができる車両総重量3.5トン以上5トン未満の自動車のほとんどが貨物自動車であり、当該自動車に係る1万台当たりの交通死亡事故件数(平成20～23年平均)が、同じく普通自動車免許で運転することができる車両総重量3.5トン未満の自動車に係る1万台当たりの交通事故死亡件数(平成20～23年平均)の約1.5倍となるなど、この範囲にある貨物自動車に係る交通事故防止が課題とされてきました。 このような状況を踏まえ、貨物自動車の交通事故防止と若年者の就職支援という二つの社会的要請に応えるため、車両総重量3.5トン以上7.5トン未満の自動車を運転できる準中型自動車免許を新設し、その取得に当たっては貨物自動車を使用した試験・教習等を行うこととするなど交通事故防止を図る一方、普通自動車免許等を保有しなくても、18歳から取得を可能とするなどの制度改正を行ったものです。 改正に当たっては、平成28年9月に、自動車工学、交通心理学、被害者学、刑法、行政法の専門家、自動車ジャーナリストから成る有識者検討会を設け、車両重量等に応じて必要とされる運転技能や諸外国の貨物自動車免許制度の把握を行うとともに、我が国の実態に即した免許制度の在り方について検討を行いました。検討に当たっては、先述の全日本トラック協会及び全国高等学校長協会や、交通事故被害者遺族の方にもヒアリングを行い、また、その検討結果を記載した報告書を警察庁のホームページに掲載し、貨物自動車に係る運転免許制度の在り方について広く御意見を募集するなど、多くの方から御意見を頂くように努めました。 なお、改正法の施行により、中型自動車免許や大型自動車免許取得の際に費用を増加させるなどの影響を及ぼすことは考え難いところです。 このように、普通自動車免許等を保有しなくても18歳から取得可能な準中型自動車免許は、貨物自動車の交通事故防止と若年者の就職支援という二つの社会的要請に応えるべく、全日本トラック協会や全国高等学校長協会等関係団体の要望を踏まえ新設された制度であり、物流業の輸送担い手の減少につながるという懸念は異なり、トラック等を運転することが必要な物流業等の人材確保に資することができるのではないかと認識しております。
281117030	28年11月17日	28年12月6日	29年7月20日	モビリティ・シェアリングに対する道路空間の活用	【具体的内容】 シェアリング用途に限っては、歩行者ならびに運転者の安全を確保する措置を講じ、既存道路空間の体系を保全したうえで、道路空間をステーションとして利用することを認めるべきである。 【提案理由】 現在、路上での車両の保管は禁止されており、法律で定められている駐車禁止区域の路上では、警察官や駐車監視員が路上に放置車両と認めた車両に対し、放置違反金が発生する。 現在実施されている超小型EVのワンウェイ(乗捨て)シェアリングサービスの実証実験においては、一般の時間貸し駐車場や施設内の駐車場を利用しているが、とりわけ都市部では既存の駐車場だけでは不十分と言わざるを得ない状況にある。より充実した交通網の整備と公共交通との連携には、道路空間を活用した乗捨て場所(ステーション)の確保・充実が求められる。公共交通を補完するサービスとして期待されているこのようなサービスにおいては、道路空間を含めたネットワークを構築することが欠かせないが、道路空間の駐車場としての利用は短時間のパーキングメーターを除いて認められていない。 乗捨て場所(ステーション)は台数程度が保管できる比較的小規模のものが想定されるため、例えば、ライディングボード等を活用し歩行者のための空間確保に配慮しつつ、歩道の一部を切欠くことなどにより道路空間を活用すれば、歩行者ならびに運転者の安全確保には特段支障がないものと思われる。 今後期待されているワンウェイ(乗捨て)型のモビリティ・シェアリングについては、道路空間を活用した乗捨て場所(ステーション)を確保・充実することで、さらに利便性を増やすことができると考えられる。具体的には、現在実施中の実証実験においてステーション確保が容易になるだけでなく、オリンピックをはじめとする大規模イベントを契機とした大型都市開発等でも、歩道を含む道路空間を移動のみならず移動の拠点とすることを通じてスペースを有効活用することで、快適で利便性の高い都市づくりと寄与できる。長期的にみても、ワンウェイ(乗捨て)シェアリングサービスのネットワークが広がることで、公共交通を補完するインフラとして機能しやすくなり、人々の移動に係る自由度を一層向上させることに貢献し得ると考えられる。	(一社)日本経済団体連合会	警察庁 国土交通省	一般の自由な通行を本来の目的とする道路に工作物等を設けて継続して道路を使用することは、多少なりとも通行の支障になり得ることから、設置することが可能な物件を限定し、道路の構造又は交通に支障を及ぼすことがなく、道路の本来的機能を阻害するものでないかを道路管理者が確認したものについては許可をできることとしております。 また、自動車の保管場所の確保等に関する法律(以下「保管場所法」といいます。第3条の規定により、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を確保しなければならないこととされております。	道路法第33条 保管場所法第3条	現行制度下で対応可能	駐車場は施設の規模が大きく、道路構造又は交通に与える影響が大きいことから、道路への設置については場所を限定しておりますが、トンネルの上又は高架の道路の路面下等においては占用許可により設置が可能です。また、対象車種が道路運送車両法第3条に規定する小型自動車と二輪のもの等に限定されますが、車両を駐車させるために必要な車輪止め装置については、トンネルの上又は高架の道路の路面下等に限定せず占用許可により設置が可能です。 なお、高架の道路の路面下に駐車場を設置する場合、合理的な利用の観点から継続して使用するにふさわしいと認められるものについては、「道路の敷地他に余地がないためやむを得ないもの」に限ることとする道路法第33条に規定する占用許可基準を適用しないこととしており、道路管理上支障があると認められる場合を除き、当該高架下の占用を認めることとしております。 また、乗り捨て(ワンウェイ)方式によりレンタカー型カーシェアリングを行う場合においては、貸渡自動車の駐車場を配置事務所(貸渡自動車の貸渡又は返還が行われる事務所をいう。))及び道路運送車両法第7条第1項第5号に定める当該自動車の「使用の本拠の位置」とすることができるとは、保管場所法上の自動車の保管場所とすることもできます。

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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
 ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する提案については本会議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

受付番号	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				規制改革推進会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要	
281129045	28年11月29日	28年12月19日	29年2月15日	犯罪収益移転防止法の本人確認書類について	<p>【具体的内容】 ・犯罪収益移転防止法に基づく法人の本人確認書類として、顧客が取得した登記情報提供サービスによるデータを含めること。</p> <p>【提案理由】 ・法人の本人確認書類として、登記事項証明書または印鑑証明書の原本が必要となるが、これを用意するために、顧客の担当者が法務局に出向いて取得するか、オンライン申請により取得する必要があり、顧客に負担を強いている。 ・電気通信回線による登記情報の提供に関する法律に基づく「登記情報提供サービス」を顧客が契約している場合に、当該顧客が取得した登記情報を本人確認書類として用いることができれば、上記の負担が軽減される。 ・法人(顧客)が登記情報提供サービスを利用するためには、指定法人である一般財団法人民事法務協会と契約を締結する必要があり(契約締結時に登記事項証明書、印鑑証明書が必要)、また、データの改ざん防止措置も取られていることから、登記事項証明書と比べて、法人の実存性を確認する書類として劣後するものではない。</p>	(公社)リース事業協会	警察庁 法務省	法人の本人確認書類については、犯罪収益移転防止法施行規則第7条第2号に掲げる書類(登記事項証明書、印鑑登録証明書等)とされており、登記情報提供サービスから提供された登記情報は当該書類に含まれません。	犯罪収益移転防止法施行規則第7条第2号	対応不可	基本的な考え方としては、書類の真正性を厳格に確保するなどの観点から、提示や送付の対象となる書類は、官公庁等が正当な権限に基づき発行した公的証明書に限られることとしています。したがって、当該公的証明書には当たらないものを本人確認書類として認めることは難しいと考えます。	
281129108	28年11月29日	28年12月19日	29年2月15日	投資型クラウドファンディング出資金保全信託に係る受益者の取引時確認義務の緩和	<p>【制度の現状(現行規制の概要等)】 ・特定事業者による取引時確認義務を、犯罪による収益の移転防止に関する法律施行規則第4条第1項にて限定列挙される取引については、犯罪による収益の移転に利用されるおそれがない取引として、除外。 ・店頭FX取引に係る顧客区分管理信託(金融商品取引業等に関する内閣府令第百四十三条の二第一項)の受益者との間の法律関係の成立取引等は上記にて列挙されている一方、投資型クラウドファンディング取引に係る出資金保全信託(金融商品取引法第二条に規定する定義に関する内閣府令第16条第1項第14号の2)の受益者との間の法律関係の成立取引については、上記にて列挙されていない。</p> <p>【具体的要望内容】 ・投資型クラウドファンディング取引に係る出資金保全信託(金融商品取引法第二条に規定する定義に関する内閣府令第16条第1項第14号の2)の受益者との間の法律関係の成立取引について、「犯罪による収益の移転防止に関する法律施行規則」第4条第1項にて限定列挙される取引に、追加して頂きたい。</p> <p>【要望理由】 ・投資型クラウドファンディング取引に係る出資金保全信託の受益者(投資家)については、投資型クラウドファンディング取引の性質上、非常に多数に亘る。投資型クラウドファンディング業者に信用事由が発生した場合等に、受託者は受益者に対して信託財産を返還する必要があるが、その際、受託者が多数の各受益者との取引時確認を実施する必要があり、事務負担が非常に大きい。結果的に、当該信託の信託報酬等について相応の負担を委託者(投資型クラウドファンディング業者)に求める必要あり。 ・投資型クラウドファンディング取引に係る出資金保全信託における受益者(投資家)については、投資型クラウドファンディング業者における資金の預かり行為や受託者における信託取引を行う前に、投資型クラウドファンディング業者において犯取法上の取引時確認や疑わしい取引の届出等の対応を実施しているため、信託財産の返還時まで、二重に犯取法の取引時確認を行う必要性が乏しいと考えられる。</p>	都銀懇話会	警察庁 金融庁	金融商品取引法第2条に規定する定義に関する内閣府令第16条第1項第14号の2口に掲げる信託の契約の締結や信託の受益者との間の法律関係の成立については、犯罪収益移転防止法施行規則第4条第1項の「簡素な顧客管理が許容される取引」に規定されていないことから、特定事業者は、当該信託の委託者(投資型クラウドファンディング事業者)及び受益者について、取引時確認を行わなければなりません。	・犯罪による収益の移転防止に関する法律施行規則第4条第1項	検討を予定	金融商品取引法第2条に規定する定義に関する内閣府令第16条第1項第14号の2口に掲げる信託に係る特定事業者の取引時確認義務の緩和については、マネー・ローダリング、テロ資金供与の防止の観点や金融商品取引法の制度趣旨を踏まえながら、検討を行う必要があります。	

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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

- ※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
 ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する提案については本会議)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

受付番号	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				規制改革推進会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要	
281129109	28年11月29日	28年12月19日	29年1月31日	犯罪による収益の移転に利用されるおそれがない取引の見直し	<p>【制度の現状(現行規制の概要等)】 ・犯罪による収益の移転防止に関する法律において、金融商品取引法における店頭デリバティブ取引は、特定事業者を相手方とした特定通信手段を介して決済の指示が行われる場合、犯罪による収益の移転に利用されるおそれがない取引と定められている。 (犯罪による収益の移転防止に関する法律施行規則第4条第9項) ・同じ特定事業者を相手方とした商品先物取引法における店頭商品デリバティブ取引は、収益の移転に利用されるおそれがない取引として定められておらず、取引時確認を行っている。</p> <p>【具体的要望内容】 ・犯罪による収益の移転に利用されるおそれがない取引に、特定事業者との間で特定通信手段を介して決済の指示が行われる店頭商品デリバティブ取引を追加していただきたい。</p> <p>【要望理由】 ・銀行が特定事業者又は外国特定事業者との間で行う店頭商品デリバティブ取引は、銀行が保有する商品価格変動リスクのヘッジを目的としたものが本宗であり、取引相手は店頭商品デリバティブ市場における主要参加者である。 ・またこれらの取引相手とは、本人を特定するための必要な措置が講じられた特定通信手段を介して確認又は決済の指示が行われていることが多く、犯罪による収益の移転に利用されるおそれは極めて低いと考えられる。</p>	都銀懇話会	警察庁 経済産業省 農林水産省	<p>犯罪による収益の移転防止に関する法律(平成19年法律第22号。以下「犯収法」という。)において、商品先物取引業者は、商品先物取引法(昭和25年法律第239号)における店頭商品デリバティブ取引等を行うことを内容とする契約を締結するに当たっては、顧客等について取引時確認を行うこととされており、(犯収法第4条第1項、犯罪による収益の移転防止に関する法律施行令(平成20年政令第20号。以下「犯収法施行令」という。)第7条第1項第1号)他方、金融商品取引法(昭和23年法律第25号)における店頭デリバティブ取引等のうち、特定通信手段を利用する特定事業者等との間で当該特定通信手段を介して決済の指示等が行われる取引については、簡素な顧客管理を行うことが許容されています(犯収法施行令第7条第1項第1号)。犯罪による収益の移転防止に関する法律施行令(平成20年政令第20号)第7条第1項第1号。他方、金融商品取引法(昭和23年法律第25号)における店頭デリバティブ取引等のうち、特定通信手段を利用する特定事業者等との間で当該特定通信手段を介して決済の指示等が行われる取引については、簡素な顧客管理を行うことが許容されています(犯収法施行令第7条第1項第1号)。</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 ・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 ・犯罪による収益の移転防止に関する法律施行規則第4条第1項第9号</p>	<p>検討を予定</p>	<p>犯収法は、犯罪による収益の移転防止を図り、テロリズムに対する資金供与の防止に関する国際条約等の的確な実施を確保する観点から、特定取引を行う際に、特定事業者に対し、取引時確認等を求めています。御要望事項に関しては、こうした同法の趣旨を踏まえつつ、特定通信手段を利用した取引の実態等を十分に調査した上で検討し、結論を得て参ります。</p>	
281129110	28年11月29日	28年12月19日	29年2月15日	犯収法の本人確認手段における規制緩和(IC運転免許証等とNFC技術の活用)	<p>【制度の現状(現行規制の概要等)】 ・現状の犯収法の解釈は以下①②の通りであり、例えば、スマホのNFC機能を利用したIC運転免許証等のIC系本人確認書類からのデータ読み出しや電子署名による真実判定は、本人確認手段として認められていない。①データの読み出しによる提示は、対面とはみなさない。②ICデータの読み出しは、原本の写しとはみなさない。 ・また、非対面での本人確認では、本人確認資料の住所への郵送が取引時確認の完了要件となる。</p> <p>【具体的要望内容】 ・スマホ等のモバイル端末のNFC機能を利用したIC運転免許証等のIC系本人確認書類からのデータ読み出し(電子署名による真実判定含む)を、犯収法における原本の写しとみなして欲しい。 ・非対面の本人確認の場合、上記ICチップ読み出しにおいて「真」であると判定された運転免許証等のIC系本人確認書類に基づく申込については、住所への郵送を要件から省略して欲しい。</p> <p>【要望理由】 ・IC運転免許証等のIC系本人確認書類とNFC技術を利用したデータ読み出しと電子署名による真実判定機能は、非常にセキュリティの高い本人確認(※1)手段である。これを活用することで、非対面での本人確認がスマホ完結となり、銀行におけるペーパーレスや不備負荷減等の業務効率化は勿論のこと、利用するお客さま側の利便性が劇的に向上する。 (※1)例えば、IC運転免許証は、データ読み出しに、免許発行時に本人が設定した2種類のパスワードの入力が必須であり、なりすまし防止が可能。また、ICチップ内の電子署名の活用により、運転免許証とその内容が正しいことを確認できるため、運転免許証の偽造防止が可能。</p>	都銀懇話会	警察庁	<p>非対面取引において犯罪収益移転防止法第4条第1項の取引時確認を行う際に、本人確認書類として運転免許証を利用する際には、犯罪収益移転防止法規則第6条第1項第1号により、顧客等から当該運転免許証又はその写しの送付を受けるとともに、当該運転免許証記載の住所に宛てて書留郵便等により取引関係書類を転送不要郵便等として送付する必要があります。</p>	<p>・犯罪による収益の移転防止に関する法律施行規則第6条第1項第1号</p>	<p>前段:現行制度下で対応可能 後段:対応不可</p>	<p>NFC技術を用いて運転免許証のICチップから読み出され、顧客から特定事業者へ送信された氏名、生年月日、住所、免許証番号等の情報について、電子署名による真実確認が特定事業者において適切に行われ、真であることが判明した場合には、当該情報の送信をもって本人確認書類の写しの送付を行ったものと解釈することは問題ありません。他方、当該情報が運転免許の正当な所持者から送信されていることは言い切れないため、非対面取引の場合には、NFC技術を用いた情報の送信が行われた際にも、ICチップから読み出された住所への取引関係書類の送付は省略できません。</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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。

◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する提案については本会議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

受付番号	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				規制改革推進会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要	
281130018	28年11月30日	28年12月19日	29年2月15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	<p>【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などして、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。</p> <p>【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、死に至らめるともなると、盗難車は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。自動車盗の認知件数は関係省庁、団体の努力により減少を続けているものの、2015年も年間1.4万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を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した上で、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と同様に、自動車盗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。</p>	(一社)日本損害保険協会	警察庁	-	検討に着手	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(いわゆるイモビカッター)の所持等を禁止する条例について、引き続き、各県内の自動車盗の発生状況や効果、検挙事例に基づき立証上の課題等の把握に努め、あわせて、全国の自動車盗の発生状況を踏まえ、自動車盗に使用可能なツールへの対策の検討を含めた効果的な自動車盗対策を推進してまいります。		
281130020	28年11月30日	28年12月6日	29年1月31日	第二種運転免許取得資格の緩和	<p>【提案理由、内容】 労働人口の減少に伴い、バス、タクシーなど旅客運送事業者は、年々、運転手が減少しており、将来の事業継続が困難になることが予想されます。公共交通機関として社会的責任を果たすには、労働力の確保が最重要課題であり、その解決策のひとつとして、第二種運転免許の取得資格の緩和を以下の通り提案します。</p> <p>【取得資格の緩和】 ■ 年齢 21歳 → 19歳 への引き下げ ■ 経験 3年 → 1年 への引き下げ</p> <p>【安全面の確保】 現在のバス、タクシーはカーナビゲーション、GPS-AVMシステム、自動日誌、デジタルコグラフ、ドライブレコーダーなど、IoT技術やテレマティクスの活用により、リアルタイムの運行及び安全管理が可能となっています。また、様々な運転情報データにより、個人別の管理やフィードバック及び指導を行うことで安全面の強化を図っています。これらのことから、年齢や経験年数を引き下げても、安全面の強化は十分防止できるものと考えます。</p> <p>【期待できる効果】 年齢や経験年数を引き下げ、IoT技術等を活用することにより、新卒を含む若年層、及び主婦層などを中心とした女性を労働力として確保できると考えます。従来の労働力である中高年男性に加え、新しい層の労働力を確保することで、安定的な輸送力の提供が可能となります。</p>	民間企業	警察庁	道路交通法第86条、第88条及び第96条	検討に着手	御提案は、第二種免許の受験資格の緩和に関するものですが、規制改革会議において平成28年5月に取りまとめられた答申に基づき平成28年6月に閣議決定された規制改革実施計画において、日本商工会議所等からの要望に対応するため普通第二種免許の受験資格の緩和について検討することとされています。これを受けて、警察庁として採り得る施策について、検討を開始したところです。これまでも、運転免許制度の見直しの検討に当たっては、あらかじめ、調査研究等を実施し、施策を実施した場合の安全性の検証を行い、交通工学等の知見を有する有識者の検討を受けて報告書がまとめられてきました。その上で、関係事業者や被害者遺族の方等から必要な意見を伺い、更なる検討を経て、既存の制度の見直しを行うかの結論を得ているところです。平成28年度は、平成29年度に実施を予定する調査研究の準備のほか、○ 外国の運転免許制度のより詳しい調査等を行っており、上記答申・計画も踏まえつつ、鋭意、必要な調査・検討を行ってまいります。	◎	

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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
 ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項に関する提案については本会議)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

受付番号	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				規制改革推進会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要	
281130069	28年11月30日	28年12月19日	29年2月15日	タクシー二種免許受験資格要件の緩和	現状、道路交通法により、(1)21歳以上(2)普通免許を3年以上保有に該当する者でなければ、普通第二種免許を取得できないこととなっている。 地域公共交通機関の担い手の一つであるタクシーは、乗務員の高齢化により慢性的な乗務員不足になっており、地域によっては労務倒産などが危惧される状況にあるとされている。普通第二種免許の受験資格を緩和することにより、新卒高卒者の採用など若年運転者の採用が増え、慢性的な乗務員不足を解消に資すると考えられる。 また、仮に受験資格を緩和した場合でも、試験に合格しなければ普通第二種免許を取得することはできないのだから、緩和により安全に支障が生じることはないと考えられる。 そこで、普通第二種免許の受験資格のうち、(1)の年齢要件について、第一種免許と同様に18歳に引き下げるとともに、(2)の経験年数要件については撤廃すべきである。	新経済連盟	警察庁	普通第二種免許の運転免許試験については、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86条、第88条及び第96条	検討に着手	御提案は、普通第二種免許の受験資格の緩和に関するものですが、規制改革会議において昨年6月に取りまとめられた客申に基づき昨年6月に閣議決定された規制改革実施計画において、日本商工会議所等からの要望に対応するため普通第二種免許の受験資格の緩和について検討することとされています。これを受けて、警察庁として採り得る施策について、検討を開始したところです。 これまでも、運転免許制度の見直しの検討に当たっては、あらかじめ、調査研究等を実施し、施策を実施した場合の安全性の検証を行い、交通工学等の知見を有する有識者の検討を受けて報告書がまとめられてきました。その上で、関係事業者や被害者遺族の方等から必要な意見を伺い、更なる検討を経て、既存の制度の見直しを行うかの結論を得ているところです。 本年度は、来年度に実施を予定する調査研究の準備のほか、 ○ 外圍の運転免許制度のより詳しい調査等を行っており、上記客申・計画も踏まえつつ、鋭意、必要な調査・検討を行ってまいります。	◎
281130071	28年11月30日	28年12月19日	29年2月15日	歩行者天国における道路使用許可の容易化	道路交通法第77条によると、道路使用許可申請があった場合、以下のいずれかに該当する場合には、警察署長は許可を「しななければならない」と明定されている。 (1)現に交通の妨害となるおそれがない (2)許可に付された条件に従って行なわれることにより交通の妨害となるおそれがなくなる (3)交通の妨害となるおそれがあるが公益上又は社会の慣習上やむを得ない しかし、警視庁通達(道路使用許可取扱要綱)によると、道路の中でも歩行者天国については、「原則として、慣習的な行事を除き、許可をしないこととされている。これは、上記一定の要件を満たす場合には「許可をしなければならない」とする道路交通法の規定に反して、歩行者天国の場合に通達で要件を加重するものであり、道路交通法第77条の趣旨に明らかに反するものである。 例えば、道路交通法によれば、「許可に付された条件に従って行なわれることにより交通の妨害となるおそれがなくなる」場合には許可をしなければならないはずであるが、通達の規定によるとこのような場合にも原則として許可はされないこととなり、明らかに法の趣旨に反する状態となっている。 したがって、これ以上道路交通法の趣旨に反する状態が継続しないよう、同法の精神に基づき、通達の当該規定をただちに削除させる措置をとるべきである。	新経済連盟	警察庁	道路使用許可制度は、道路の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。 当該行為に係る場所を管轄する警察署長は、道路交通法(昭和35年法律第105号)第77条第2項の規定に基づき、当該行為が現に交通の妨害となるおそれがないと認められるとき、当該行為が許可に付された条件に従って行なわれることにより交通の妨害となるおそれがなくなるが認められるとき又は当該行為が現に交通の妨害となるおそれがあるが公益上若しく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ないこととされています。	道路交通法第77条	現行制度下で対応可能	警察庁においては、都道府県警察に対して通達を发出し、各種のイベント等が地域の活性化等に資する場合があることも踏まえ、地域住民、道路利用者等の合意形成の円滑化を図るための措置や許可手続の簡素化・弾力化について指示を行っているところです。 御提案に係る通達は、警視庁において独自に发出されているものであり、回答する立場にありませんが、警視庁においても、道路交通法第77条第2項の規定に従い、かつ、前記の警察庁发出に係る通達を踏まえた運用が図られてい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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
 ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項)に関する提案についての提案については本会議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

受付番号	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			規制改革推進会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	
281130072	28年11月30日	28年12月19日	29年2月15日	特定遊興飲食店の営業所設置許容地域の拡大	特定遊興飲食店は、営業所設置許容地域でしか営業することができないとされている。特定遊興飲食店営業(ナイトクラブ等)の営業設置許可地域は東京都においては建築基準法上の用途地域に沿って定められており、原則として商業地域のうち規則で定める地域に限定されている(ただし六本木においては近隣商業地域にも拡大されている。)。しかし、建築基準法の用途地域の指定は必ずしも現状に適合しているとは言えず(例えば、六本木駅周辺には住居専用地域がかなり多い)、また、その変更手続は容易ではない。 良質なクラブ等は、街ににぎわいをもたらし人々の交流を生み出すことにより、近隣地域に経済的な価値をもたらすのみならず文化的な価値をも向上させるものである。 一定の要件を満たす良質な特定遊興飲食店営業の営業設置許可地域を拡大することにより、街の活性化等が期待できる。 そこで、当該店舗が、国・地域が認証する一定の団体に所属している、あるいは、当該地域がいわゆるパープルフラッグ(※)を取得しているなど、一定の要件の要件を満たす場合には、風営法上の営業設置許容地域以外においても柔軟に特定遊興飲食店の営業を認めることとすべきである。 ※安全にナイトタイムエコノミーを楽しむことが認証された地域	新経済連盟	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第31条の23、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第22条等	対応不可	「制度の現状」に記載のとおり、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第22条に規定されている基準に基づき、各都道府県が条例等により地域の実情に応じて定められているところがあります。こうした厳格な立地規制を設けることとした趣旨等に鑑み、条例で定められた営業所設置許容地域以外の地域において営業を認めることとはできないため、対応することとはできません。	
281202001	28年12月2日	29年1月16日	29年3月15日	風俗営業等適正化法における標準処理期間について	現在、風俗営業の許可につきましては、申請時期等により処理に要する期間が変動し、個別具体的な処理を要するため、標準処理期間を定めることはできない。ただし、その目安となる期間を、15日以内で各都道府県の実情に応じた期間を定める。と定めています。 これをもとに、各都道府県の公安委員会では、申請の到達した時点より、55日を目安として風俗営業の処分(許可)をしております。 そして、この55日の目安については、東京都公安委員会では、土日、祝祭日等の日数は55日に含まないこととしており、土日、祝祭日等を含めた実質許可日数目安は80日前後となっております。 この目安をもとに、許可申請受理を行う警察署では、許可までの期間が二ヶ月余りになっており、特に、特定遊興飲食店営業の許可は目安としている80日が掛かっている現状があります。 営業を行うおとして申請者については、許可の申請後の二ヶ月間の店舗家賃は大きな経済負担となっております。ましてや申請が到達した時点において、当該申請に係る営業所が存在し、実地調査が可能な場合に限る。と定まっていることから、許可申請前の店舗造作、内装工事の期間を勘案すると、申請者における営業許可前日数は、大きな経済的負担となっております。 そもそも行政手続法における目的は「公正の確保と透明性の向上を図り、もって国民の権利利益の保護に資することを目的とする。」ものであり、60日～80日の許可までの日数の多さは、国民(申請者)に大きな負担を強いものであると、行政手続法の趣旨にそぐわないものであると考えます。 このような状況を考え、処分庁である警察署における許可手続きの審査の迅速化を求めるものであります。書類審査や店舗実地調査は速やかに行われるべきであり、各警察署の申請受付担当者1名という体制(ほとんどの警察署で実情)を改め、複数担当者制や補託職員を活用などを積極的に推進を進めたいと考えます。申請受付担当者においては、許可目安の最大日数を基準としないような処理を行っていただくよう望んでおります。	日本行政書士会連合会	警察庁	風営適正化法第3条、第4条等	現行制度下で対応可能	「制度の現状」において記載のとおり、風俗営業等の許可審査に当たっては、申請書類の審査、人的欠格事由の該当性を確認するための照会、申請者と日程調整した上での営業所の構造・設備の調査、許可のための報告・決裁等の手続が必要とされています。この実態を踏まえて、風俗営業及び特定遊興飲食店営業の許可については55日以内を標準処理期間の目安として定め、各都道府県において、それぞれの実情に応じた標準処理期間が定められています。	
281214008	28年12月14日	29年1月16日	29年6月30日	一定規模の乗合バス事業者採用の運転士に限定した大型第二種免許の取得要件の緩和	【具体的内容】 事業用バス(旅客自動車運送事業)を運転するためには、大型自動車第二種免許(以下「大型第二種免許」といふ)が必要である。その試験受験資格は、「21歳以上」普通免許等の適算保有期間が3年以上である。これを、一定規模の車両台数を保有する乗合バス事業者(一般乗合旅客自動車運送事業者)が採用了した運転士で、1年間の所定研修を受けた者に対しては、受験資格を「19歳以上」「普通免許等の適算保有期間を1年以上」に緩和する。ただし、取得後2年間は、一般乗合バス(高速バスを除く乗合バス)の運転のみ可能とする限定免許とする。 【提案理由】 人口構造の変化を主因としてバス業界では運転士の不足が経営上の最大の課題となっている。生産年齢人口が更に減少する環境下において運転士を安定的に確保するためには、事業者の募集・採用能力だけでは限界がある。特に、若年層の確保という点で、高校新卒者(19歳)は上記の大型第二種免許の受験資格を満たさないため、入社後最低3年間は運転士以外の職種に従事させるを得ず、職業選択の妨げとなっている。他の業界・業種との人材獲得競争においても不利といえるため、本件を提案するものである。尚、受験資格の緩和によって交通事故の増加を懸念する意見が出されることが予想されるが、一定規模以上の事業者は、法定の安全管理・労務管理を徹底し、運転士の研修・育成体制も整っている。かつ、免許取得後の一定期間を、重大な事故発生の可能性が低いローカル路線バスに限定することで対応する。	株式会社 社みちのりホールディングス	警察庁 国土交通省	道路交法(昭和35年法律第105号)では、バス、タクシー等の旅客自動車運送事業において、旅客を運送する目的で自動車運転する場合、第二種免許を要することとされており、また、その受験資格は21歳以上の者で、大型免許、中型免許、準中型免許、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。)が適算して3年(旅客自動車の運転に関する教育を行う施設で公安委員会が指定したものである)以上の者等の政令で定めるもの(以下は、2年)以上のものとされています。	検計に着手	第二種免許の受験資格については、本年6月9日に閣議決定された「規制改革実施計画」において、「第二種運転免許受験資格の年齢要件の根拠の更なる適正分析が必要である、少子化等を背景に運転手不足が深刻化する中、年齢要件に一切の特例措置がないため若年層が旅客自動車運送事業の運転手への志望を失いつつあるとの指摘に加え、自動車技術の進展、安全性確保の観点等を踏まえ、21歳以上を受験資格の要件とする根拠についてより適正な手段に配慮しつつ分析し、結果を明示するとともに、その結果に基づき、旅客自動車運送事業の安全確保を所掌する事業所管官庁、事業者等の旅客自動車運送事業の実態や交通安全に関する知見を有する関係者が幅広く参画する検討の場を設置し、21歳以上という第二種運転免許受験資格の年齢要件の適否や、現行制度が年齢要件で担保しようとしている運転手としての資質等について、事業者による安全担保措置を含め、研修や他の方法で補充することの適否等第二種運転免許制度の今後の在り方を総合的に検討する。」(平成29年検討開始、結論を得次第速やかに措置)とされたところで、 警察庁としては、この内容に従って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、規制改革推進会議(各ワーキング・グループ等)において対応します。

- ※「規制改革推進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、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。
- ◎:各ワーキング・グループ等(本会議で取り扱うこととされている事項に関する提案)に関する事項については本会議)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

受付番号	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			規制改革推進会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	対応の分類	
290219001	29年 2月19日	29年 3月8日	29年 3月31日	改正道路交 通法の破壊	規制緩和に逆行し、若者をいじめる法律が効力を発揮しようとしています。日本の免許獲得の難しさは異常で、大多数の日本人が約20万円を払って自動車教習所に通います。長女は米國で免許を取りましたが極めて簡単だったそうです。ざっくり費用・時間とともに、日本の1/5です。調べてみると欧州主要国も米國と同様です。 驚くべきことにこれに加え免許区分の細分化が企図されドライバーの負担が更に増えることになりま す。たとえば、普通免許で3tトラックが運転できなくなります。運転したいなら、教習所に再入所しなくてはなりません。事故が増えているなら、改正も我慢できます。しかし、交通事故は年々減少していき ます。(2000年の死亡:約1万人、現在の死亡者:約4千人) また、事故率が近年上昇している高齢者 は、この法律の対象ではありません。この改正はこれから免許が必要な若年層を狙い撃ちにする卑 怯な政策で、教習所の利益(警察OBの巣窟)を守るためとしか考えられません。	個人	警察庁	平成29年3月12日に施行された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「改正法」といいます。)による改正後の道 路交通法(昭和35年法律第105号)においては、普通自動車免許で運 転できるのは車両総重量3.5トン未満かつ最大積載量2トン未満の自動 車とされています。車両総重量又は最大積載量のいずれかが前記の 重量より重い自動車の運転には、その重量に応じ、それぞれ準中型自 動車免許(車両総重量7.5トン未満かつ最大積載量4.5トン未満の自動 車の運転)、中型自動車免許(車両総重量11トン未満かつ最大積載量 6.5トン未満の自動車の運転)又は大型自動車免許(車両総重量11ト ン以上又は最大積載量6.5トン以上の自動車の運転)が必要となります。	道路交通法第84 条、第85条、第88 条及び第96条 道路交通法施行 規則(昭和35年 総理府令第60 号)第2条	対応不可	運転免許区分は、事故態様や車両特性に応じて必要とされる運転技能等に照らして定めら れています。 改正法施行前の道路交通法においては、18歳から取得することができる普通自動車免許で 運転することができる自動車は、車両総重量5トン未満かつ最大積載量3トン未満とされてお り、車両総重量等がこれを超える自動車を運転するためには中型自動車免許等が必要とさ れ、これらの免許については、普通自動車免許とは異なり、運転免許を持たない方が18歳から 取得することはできないこととされていました。 しかし、近年、集配等で利用頻度が高くなっている最大積載量2トンの貨物自動車が保冷設 備の架装等によって車両総重量が5トンを超えてしまうことが多くなっており、高等学校を卒業し た方が直ちにこのような車両を運転することができず、若年層の就職に影響を及ぼしている ため、18歳からこのような車両を運転できるようにしてほしいという要望が、全日本トラック協 会や全国高等学校長協会からなされていました。 一方、改正法検討時の交通情勢を見ますと、普通自動車免許で運転することができる車両総 重量3.5トン以上5トン未満の自動車のほとんどが貨物自動車であり、当該自動車に係る1万台 当たりの交通死亡事故件数(平成20～23年平均)が、同じ普通自動車免許で運転すること ができる車両総重量3.5トン未満の自動車に係る1万台当たりの交通事故死亡件数(平成20～23 年平均)の約1.5倍となるなど、この範囲にある貨物自動車に係る交通事故防止が課題とされ ていました。 このような状況を踏まえ、貨物自動車の交通事故防止と若年者の就職支援という二つの社会的 要請に応えるため、車両総重量3.5トン以上7.5トン未満の自動車を運転できる準中型自動車 免許を新設し、その取得には貨物自動車を使用した試験・教習等を行うこととするなど 交通事故防止を図る一方、普通自動車免許等を保有していても、18歳から取得を可能とす るなどの制度改正が行われたものです。 御提案中に「免許区分の細分化が企図されドライバーの負担が更に増える」とありますが、前 記のとおり、準中型自動車免許は、普通自動車免許等の運転免許を持たない方でも18歳から 取得することができます。改正前は中型自動車免許を取得しなかった場合は運転できなかった自動 車を運転できるようにすることを目的の一つとしています。また、準中型自動車免許を取得して いることが中型自動車免許や大型自動車免許の取得に必要な要件とされているものではないこ とから、必ずしも御指摘は当たらないものと考えています。 また、「普通免許で3tトラックが運転できなくなります。」「教習所に再入所しなくてはなりません 」とありますが、改正法施行前に普通自動車免許を受けている方については、改正法施行後 も運転できる自動車の範囲に変更はなく、引き続き、車両総重量5トン未満かつ最大積載量3 トン未満の自動車を運転することができます。なお、改正後の普通自動車免許で運転できる自動 車の車両総重量の範囲を5トン未満としたのは、欧州の免許制度を参考としています。 なお、改正法には、これらの免許の種類に関する規定だけでなく、高齢運転者の交通事 故を防止するため、認知機能が低下しているおそれのある高齢運転者をよりタイムリーに把握 し、医師の診断又は所要の高齢者講習を受けていただくこととする規定等も盛り込まれていま す。
290226001	29年 2月26日	29年 3月8日	29年 3月31日	国内各警察 署における事 件番号の閲覧 システム	事件の番号が閲覧できるようにし、事件の隠蔽を防ぎ、国内事件の正確な統計などが作成されるよう にする。 事件が正確に記録され、番号保存されることにより、円滑な事件の対応が可能となる。 それにより、軽犯罪においても記録されたデータ保存の国民周知によって国内犯罪の防犯効果を 上げる。 隠蔽により発生する2次事件を防ぐことができる。	個人	警察庁	警察では、犯罪事件を受理したときは、犯罪捜査規範(昭和32年国家 公安委員会規則第2号)第62条に基づいて個別の事件受理番号を取 得した上で犯罪事件受理簿に登録するなど、事件の処理及び捜査の 進捗状況を組織的に管理しています。また、都道府県警察において事 件を認知し、又は検察した際は、犯罪統計規則(昭和40年国家公安委 員会規則第4号)第3条に基づいて、速やかに犯罪統計原票を作成し、 その内容を警察庁に報告することとなっています。さらに、地域住民等 に向けて、警察の保有する犯罪の発生状況や防犯対策を講ずる上で 参考となる具体的な情報を様々な手段・媒体を用いて、適時適切に提 供しています。	犯罪捜査規範第 62条 犯罪統計規則第 3条	対応不可	犯罪事件受理簿及び犯罪統計原票の内容を明らかにした場合は、犯罪捜査に支障が生じたり、 関係者に危害が及んだりするおそれがあることから、これを公開することは困難です。 警察では、引き続き、事件の受理及び捜査の進捗状況の組織的管理や、犯罪統計の正確か つ迅速な作成に向けた取組を推進します。また、今後も、地域住民等の自主防犯活動の促進 を図るため、身近な犯罪の発生等に関して、防犯意識の向上に資する情報を提供します。