

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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

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	
290412003	29年4月12日	29年4月25日	29年5月31日	中国人旅行者に対する数次査証(ビザ)の有効期間を延長し、対象訪問地域の青森県、秋田県、山形県への拡大すること	<p>【要望内容】 中国人旅行者に対する数次査証(ビザ)の有効期間延長および対象訪問地域の青森県、秋田県、山形県への拡大</p> <p>【理由】 定住人口の減少に歯止めがかからない中で地域の再生を図るには、交流人口の拡大が不可欠であるが、特に東北地方は、震災以降、他地域と比べて訪れる外国人旅行者数が低調にある。 このため、訪日外国人としては最も多い中国人旅行者に対する数次査証(ビザ)の有効期間(3年)を延長するとともに、東日本大震災の被災三県(岩手県、宮城県、福島県)および沖縄県だけに認められている対象訪問地域を、青森県、秋田県、山形県にまで拡大する必要がある。</p> <p>(注)沖縄県数次ビザ/東北三県数次ビザ 個人観光で1回目の訪日の際に沖縄県または東北三県(岩手県、宮城県、福島県)のいずれかの県に1泊以上する者に対して、以下の要件を満たす場合に数次ビザ(有効期間3年、1回の滞在期間30日以内)を発給。対象者は以下のとおり。 (ア)十分な経済力を有するものとその家族 (イ)過去3年以内に日本への短期滞在での渡航歴がある者で一定の経済力を有する者とその家族</p>	日本商工会議所	警察庁 法務省 外務省	外務省設置法	中国国民に対する東北三県数次ビザ(有効期間3年、1回の滞在期間30日)については、平成29年5月8日より、対象訪問地域を青森県、秋田県、山形県を含む東北六県へ拡大するとともに、これまで一定の経済力を有する方に限っていた。過去3年以内の日本への渡航履歴を廃止しています。	検討を予定 現行制度 下で対応 可能	中国国民に対する東北三県数次ビザの有効期間の延長については、今後、数次ビザの運用状況をレビューし、治安等への影響について関係省庁の見解もよく考慮して、観光立国の実現や日中間の人的交流の更なる拡大等の観点から踏まえ、検討していきます。 対象訪問地域の拡大については、平成29年5月8日より、青森県、秋田県、山形県を含む東北六県に拡大しています。	△
290412015	29年4月12日	29年4月25日	29年5月31日	外国企業ならびに外国人の利便性向上を図るため、査証(ビザ)のオンライン申請を導入すること	<p>【要望内容】 外国人による査証(ビザ)のオンライン申請の導入</p> <p>【理由】 日本国外において、外国人が査証(ビザ)を申請する際には、当該国の日本大使館もしくは領事館へ必要書類を提出し、ビザの発給申請を行う必要がある。外国企業ならびに外国人の利便性向上を図るため、オンライン申請を導入する必要がある。</p>	日本商工会議所	警察庁 法務省 外務省	外務省設置法	ビザの申請は、原則として、申請人の居住地又は旅券発給国(地域)を管轄する日本大使館又は総領事館において、申請人本人が行う必要があります。申請にあたり、申請に必要な書類は、申請人の渡航目的及び国籍によって異なりますし、国及び地域によっては日本国大使館又は総領事館が承認した代理申請機関を通じて申請していた場合があります。	検討を予定	ビザの申請にあたっては、本人または代理人の出頭により、入定事項等の確認に漏れなきを期す必要があり、また提出書類は原本によりその真偽を確認する必要があります。ことから、現時点でオンラインによる申請は行っておりませんが、ビザを申請する方々の利便性向上のための一つの手法として、今後、手続の一部を電子化する可能性について検討を行っていきます。	△
290524003	29年5月24日	29年6月12日	29年6月30日	第二種運転免許(大型及び中型)へのAT限定免許の新設	<p>大型二種免許の取得要件(年齢等)を緩和するのではなく新たに大型二種免許(中型二種免許含む)にAT限定免許を新設することを提案いたします。</p> <p>◆大型二種免許にAT限定免許を新設する効果 【免許取得者】 現在、AT限定免許所持者は年々増加傾向にあり、この10年で66%も増加しています。今では普通免許を新規に取得する6割以上がAT限定免許を選択しています。上記のことからも大型二種免許にもAT限定免許を新設することにより、普通免許をAT限定で取得した方でも大型二種免許にチャレンジしやすくなり、かつMT免許を所持しているが普段はAT車しか運転していない層にとってもハードルを下げることにあります。 特にAT車免許所持率の高い女性にとってもチャレンジしやすい環境となります。さらに実際にバスを運転する上での運転士の負担軽減にも繋がります。これは結果として安全運転にもつながっていきます。</p> <p>【バス事業者】 AT限定免許導入によりバス事業者も、運転士養成にかかる費用、および時間的なリスクの軽減につながる事が予想されます。 採用での受け入れ間口が広がり、労働者確保につながります。 バス自体は、すでに大型バス製造メーカーもMT車の製造を行っておらず、AT車化は車両のほうですでに先行して進んでいる状態ですから、この点で新たな負担が発生することは考えられません。 年齢引き下げを行うよりも事業者のリスクは低く抑えられると予想されます。</p> <p>【自動車教習所】 車両購入という負担は発生しますが、コース改修などの負担は発生しません。 上記のように、AT限定免許を新設することにより大型二種免許の取得への抵抗感が軽減され、女性の社会進出の後押しにもなり政府が進める「すべての女性が輝く社会づくり」の精神にも沿った制度改革になると考えられます。 現状でも大型二種免許の女性の保有者数は年々増加(男女全体では減少)しており、AT免許取得の増加傾向の実情からも、大型二種免許のAT限定免許新設によりさらに増加傾向が促進されることと考えます。 年齢要件引き下げと比べても、それぞれのリスクも少なくかつそれぞれに利益をもたらす制度改革になる言えると思われまます。</p>	個人	警察庁	道路交通法第91条	道路交通法(昭和35年法律第105号)では、都道府県公安委員会は、運転することができ自動車の種類を限定する条件を免許に付することができる制度が設けられています。 現在、AT限定の条件を付することができる四輪以上の自動車に係る免許は、普通免許、タクシー等の運転に必要な普通第二種免許、及び普通仮免許とされています。	対応不可	大型及び中型第二種免許に係るAT限定免許の導入を検討するに当たっては、都道府県警察や、大型及び中型第二種免許の新規取得者のうち約90%がその卒業である指定自動車教習所等が、当該AT限定免許に係る試験や教習に対応するために試験車両や教習車両等を新たに整備することによる負担を考慮しなければならぬと考えています。 現在、警察においては大型及び中型第二種免許に係るAT限定免許の新設に係る事業者からの要望については把握していないことから、これらAT限定免許取得の需要は大きくないものと考えているほか、自動車教習所については、平成29年の準中型免許の新設に伴い、教習車両等の整備を行ったばかりで、経営に余裕のない教習所が多いと考えられます。このような中で必要の大きな教習を新設し、更なる負担を強いた場合、こうした負担が最終的には当該教習のみならず、他の教習の利用者にも転嫁されるおそれもあります。また、自動車教習所の経営を圧迫し、他の教習や高齢者講習を始めとした交通安全教育の実施にも悪影響を与えかねません。 さらに、中型免許や準中型免許の新設等、これまでの免許区分の変更等に当たっても、一定の需要が見込めるかについて、事業者等の要望の大きさを踏まえているところですが、警察庁としては、当面の間は当該AT限定免許を導入する予定はありませんが、引き続き、大型及び中型AT車の普及状況や事業者等からの要望等について注視してまいります。	△

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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

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	
290726001	29年7月26日	29年8月24日	29年9月22日	自転車専用信号の導入	オランダやイギリスなどの諸外国でメジャーな自転車専用信号の導入を要望する。現在、自転車専用や二輪車専用として文字を追加した信号機がみられるが、これは信号機の位置が二輪ユーザーからは見えにくく、確認が負担となっており、確実な視認を妨げていると考えられる。これを歩行者用信号と同じくらいの高さる自転車のピクトグラムの信号機を設置する。特に、自転車利用者にとっては、車両用とタイミングが異なることもあり、また、自転車歩行者専用と車両用信号でどちらに従えばいいか一般市民は困惑している声をよくきく。警察官でさえ統一した回答ができないことから、歩行者用と自動車用、自転車用と分離できる個所では分けたほうが安全上望ましいのではないかと。現在の文字を追加したものでなく、自転車のピクトグラムを表した信号の導入によって、漢字の認識が困難な外国人観光客にも判断が容易となり、シェア自転車などのさらなる活用が見込まれと共に、信号サイクルの調整による交通事故の低減が見込まれる。	個人	警察庁	道路交通法(昭和35年法律第105号)第4条第4項の規定に基づき、道路交通法施行令(昭和35年政令第270号)第2条において、信号機の表示する信号の種類及び意味が規定されています。自転車は、原則として青色の灯火、黄色の灯火又は赤色の灯火の信号を表示する信号機(以下「車両用信号機」という。)の信号に従うこととなりますが、歩行者及び自転車に対して表示する標高が、人の形の記号を有する青色の灯火、人の形の記号を有する青色の灯火の点滅又は人の形の記号を有する赤色の灯火の信号を表示する信号機(以下「歩行者専用信号機」という。)の灯器に接して設けられている場合は、当該歩行者専用信号機の信号に従うこととなります。	道路交通法第4条第4項 道路交通法施行令第2条	対応不可	御提案のように、新たな種類の信号機として自転車のピクトグラムを表した信号機(以下「自転車専用信号機」という。)が設けられた場合には、一つの場所に歩行者専用信号機、自転車専用信号機及び車両用信号機の3つの信号機が設置されることとなり、道路利用者が混乱する恐れがある。また、信号機の設置に要する費用及び電気代等の信号機の維持管理に要する費用が著しく増加することとなることから、不適当であると考えられます。	
290809002	29年8月9日	29年8月24日	29年9月22日	普通自転車に該当しない自転車の通行区分に関する不合理の是正	道路交通法17条3項は自転車道の通行を普通自転車に限定し、普通自転車に該当しない自転車や自転車以外の軽車両の通行を禁じている。しかし、自転車道が整備される路線は典型的には自動車の交通量、速度が高く、大型車の通行も多い路線であり、軽車両の車道通行は安全でないばかりか、速度の大きく異なる車両の混在による交通容量の低下も招くため、これらの規定は合理的とは言えない。そもそも「普通自転車」規格は、自転車道が整備されるまでの暫定措置として自転車に歩道通行を認めただけ、歩行者の安全を確保するために、歩道を通行できる車種に一定の歯止めをかける目的で設けられた規格であり、その制限を、歩行者とは関係のない自転車道にまで拡大適用することは妥当とは言えない。近年は、リヤカーを牽引する配送用自転車が広く活用されるようになっており、現行法との齟齬が顕著になっている。自転車以外の軽車両についても、浅草や表参道などでは現在でも人力車の通行があり、その安全性を考慮する必要がある。さらに、車椅子やシニアカーの利用者にとっては緑色の段差や横断勾配の急な変化がある歩道よりも、路面が平滑な自転車道の方が転倒の危険が無く快適に通行できるため、歩道だけでなく自転車道の通行も認めた方が合理的である。以上の理由から、自転車道を通行できる車両に軽車両全体と車椅子等を含めることを求める。なお、本意見はオランダの交通規則・道路標識法(Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990)の5条および7条を参考にしている。	個人	警察庁	道路交通法(昭和35年法律第105号)の規定に基づき、二輪又は三輪の自転車(側車付きのもの及び他の車両を牽引しているものを除く)以外の車両は自転車道を通行することが禁止されており、原則として車道を通行しなければなりません。したがって、普通自転車に該当しない二輪又は三輪の自転車(側車付きのもの及び他の車両を牽引しているものを除く)については、自転車道を通行することが可能です。また、身体障害者用の車いす、歩行補助車等を通行させている者については、歩行者とみなされ、歩道等を通行しなければなりません。	道路交通法第2条第1項第3号の3、 同条第3項第1号、 第10条及び第17条	対応不可	自転車道は、「自転車の通行の用に供するため緑線又は赤線その他これに類する工作物によって区画された車道の部分」といい、自転車(自転車道を通行できるものに限る。以下同じ。)を歩行者及び自転車以外の車両から分離させることにより、道路交通の安全と円滑を図るために整備されたものであり、自転車同士が相互に通行することも想定されています。自転車以外の軽車両については、その長さ及び幅といった構造が種類によって大きく異なっているところ、軽車両が混合して自転車道を通行することを認めた場合、道路交通の安全と円滑に支障が生じるおそれがあることから、自転車道を通行することができる車両に関して一定の制限を設ける必要があります。また、身体障害者用の車いす、歩行補助車等については、その長さ及び幅といった構造面、通行する際の速度、また社会的な位置付け等の観点から、道路交通法上の歩行者とみなしており、やむを得ない場合を除き、歩行者と同様に歩道を通行する必要があります。したがって、自転車道を通行できる車両に軽車両全体と車いす等を含めることは不適当であると考えられます。	
290824001	29年8月24日	29年9月20日	29年11月30日	道路整備における公安委員会の権限縮小	背景 道路管理者は道路の新設や改修に際して、有限の道路用地から最大の効用を得るべく、利用実態に即した最も合理的な設計を追求している。しかしその設計案は、法令(道路法第95条の2)に基づく交通管理者協議の場で、「前例が無い、設計要綱に記載が無い」といった客観的合理性を欠く理由で公安委員会から拒否されたり、修正を強いられることがある。この為、問題を生むことが既に分かっている構造の道路が繰り返し作られたり、道路の利用実態に則さない非効率な構造の道路が整備されることがある。 具体例1 歩道上の自転車通行指定部分(またはそれに類似した自転車道)が交差点の手前で打ち切られる構造は、交差点周辺での歩行者と自転車の無秩序な交錯を招くことが分かっているが、通行指定部分を打ち切らずに連続させる構造の提案は、それが物理的に可能であっても、前例が無いというだけの理由で公安委員会から拒否されている。 具体例2 車道上の荷下ろし空間が当該地区の商業活動に必要で、そのための停車帯を設けようとしても、「道路は通行の為の空間であって駐車場の場所ではない」という、合理的根拠を伴わない信条から公安委員会に拒否され、必要性の低い右折車線を停車帯の代わりに設置させられた例がある。 要望 道路整備における交通管理者協議の実施を義務付けた法令を変更し、道路管理者が単独で意思決定できるようにすることを求める。道路について高い専門知識を有している道路管理者には交通管理者によるチェックは冗長であり、上述のような理由で不合理な修正を要求する交通管理者を関与させることは、むしろ改善の妨げとなるからである。	個人	警察庁 国土交通省	道路管理者は、道路(高速自動車国道及び自動車専用道路を除く)に区画線や設け、道路の通行を禁止し、若しくは制限し、又は横断歩道橋を設け、道路の交差点及びその付近の道路の部分の改善若しくは歩行安全改善を行い、若しくは道路上に道路の附属物である自動車駐車帯を設けようとするときは、当該地域を管轄する都道府県公安委員会の意見を聴かなければならない。(道路法第95条の2第1項) 道路管理者は、道路の区域を立体的区域として決定し、若しくは変更し、自動車専用道路の指定をし、自動車専用道路(区画線)を設け、自動車専用道路の通行を禁止し、若しくは制限し、又は自動車専用道路が他の道路に連絡する位置を定めようとするときは、当該地域を管轄する都道府県公安委員会に協議しなければならない。(道路法第95条の2第2項)	道路法第95条の2 (都道府県公安委員会との調整)	対応不可	通常、道路管理者は、道路本来の目的の達成を図る観点から単独で道路管理権を行使するものですが、自動車交通の発展や道路交通管理の複雑化・多様化に伴って、道路管理者の道路管理が都道府県公安委員会の行う交通規制と密接に関連する場合があることから、このような場合には、交通警察権の行使と緊密な連携を図るため、道路管理権と交通警察権の間で適切な調整を図ることが必要です。道路管理者が行う区画線の設置や自動車専用道路の指定、通行禁止の措置等は、都道府県公安委員会が行う交通規制と密接に関連するものであり、交通の安全と円滑を図るなどの観点から両者の適切な調整を図ることが必要であるため、その行使に当たって都道府県公安委員会と協議等を行うことが必要です。協議等に当たっては、道路管理権と交通警察権の調整措置が設けられた趣旨を踏まえ、交通の安全と円滑を図るなどの観点から適切な対応がなされることが求められます。	

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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

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	
290913015	29年9月13日	29年10月3日	29年10月20日	成年後見人、保佐人、補助人および任意後見人による取引の本人確認義務の緩和	成年後見人、保佐人、補助人および任意後見人による取引の場合、銀行による被後見人等の本人確認を不要とする。または、被後見人等の本人確認を顔写真のない登記事項証明書で行う場合の転送不要郵便による追加確認を不要とする。 【提案理由】 ○成年後見人、保佐人、補助人および任意後見人(以下「成年後見人等」)が、被後見人等名義の口座開設を行う際、銀行は成年後見人等に対し、被後見人等の本人確認書類の提示を求めている。 ○被後見人等の本人確認を顔写真のない登記事項証明書で行う場合、転送不要郵便による追加確認が必要となる。 ○しかし、被後見人等が入院や施設に入居していることにより転送不要郵便が返送されてしまい、口座開設ができないケースがあり、被後見人等の財産管理に支障をきたしている。 ○成年後見人等の選任にあたり、家庭裁判所は被後見人等との面談を行ったうえで審判を確定するため、裁判所により本人確認は完了していることから、銀行による被後見人等の本人確認を不要としても問題ないとする。	(一社)全国地方銀行協会	警察庁	成年後見人等が被後見人等の銀行口座開設を行う場合、銀行は、成年後見人等及び被後見人等の両方について、本人特定事項の確認を行わなければならない。被後見人等の本人特定事項の確認を本人確認書類(一を限り発行又は発給されたものを除く。)の提示により行う場合、転送不要郵便等による取引関係文書の送付又は他の本人確認書類若しくは補充書類の提示が必要とする。	犯罪収益移転防止法第4条第1項・第4項 犯罪収益移転防止法施行規則第6条第1項第1号	対応不可	マネー・ローンダリングのプロセスにおいては、代理人が行う特定取引によって移転する犯罪による収益が真に顧客等のものであるか、あるいは実際には代理人として行動する者のものであるかが不明瞭な場合が多いため、犯罪収益移転防止法は、特定事業者に対し、特定取引を行うに際して、原則として、取引による財産の移転の効果が帰属する顧客等及び代理人両者の本人特定事項の確認を行うことを義務付けており、特定取引とは別の時点で行われた成年後見人等の選任手続をもって、取引時確認に代えることはできません。 なお、家庭裁判所による成年後見人等の選任手続については、法令上の定めがなく、家庭裁判所の運用に任されているものと認識しております。 したがって、銀行による成年後見人等の取引時確認を不要とすることはできません。 また、犯罪収益移転防止法は、実際に取引による財産の移転の効果が帰属する本人の本人特定事項の確認を、代理人から一定の本人確認書類(一を限り発行又は発給されたものを除く。)の提示を受ける方法により行う場合、当該本人確認書類の提示のみでは証明力が不足するため、顧客等の住居に死んで行う転送不要郵便等による取引関係文書の送付等を義務付けています。登記事項証明書は一を限り発行又は発給された本人確認書類ではなく、提示のみでは証明力が不足することから、転送不要郵便等による取引関係文書の送付等を省略することはできません。	
290925060	29年9月25日	29年10月19日	29年11月7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	【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。 【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。 【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大半であり、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。	都銀懇話会	警察庁 農林水産省 経済産業省	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おります(犯収法施行令第7条第1項柱書、犯罪による収益の移転防止に関する法律施行規則(平成20年内閣府・総務省・財務省・厚生労働省・農林水産省・経済産業省・国土交通省令第1号)第4条第9号)	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	検討し着手	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、法令改正の可否も含めた検討を行っているところです。	△
290925077	29年9月25日	29年10月19日	29年11月7日	リース取引等のストラクチャーに用いるSPC(ペーパーカンパニー)向け親子ローンを犯罪収益移転防止法の取引時確認の対象外とすること	【具体的内容】 リース取引等のストラクチャーに用いる100%出資SPC(ペーパーカンパニー)向け親子ローンを犯罪収益移転防止法の取引時確認の対象外とすること。 【提案理由】 ・リース取引等のストラクチャー上の理由等で、100%出資SPC(ペーパーカンパニー)がレッサー(もしくは資金貸出者)となる場合において、SPC向け親子ローンであっても、犯罪収益移転防止法の取引時確認の対象取引となっているが、親子ローンが「ハイリスク取引」や「疑わしい取引」に該当することはないと思われる。斯かる取引について犯罪収益移転防止法の適用を緩和することで、大幅な事務効率につながる。	公益社団法人 リース事業協会	警察庁 金融庁	資金業法第2条第2項に規定する資金業者である親会社から100%出資SPCである子会社に対する金銭の貸付けを内容とする契約の締結については、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、当該親会社は当該子会社について取引時確認を行わなければならない。	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	資金業法第2条第2項に規定する資金業者である親会社から100%出資SPCである子会社に対する金銭の貸付けを内容とする契約の締結に係る資金業者の取引時確認義務の緩和については、マネー・ローンダリング、テロ資金供与の防止の観点や資金業法の制度趣旨を踏まえながら、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対応策

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

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	
290928006	29年9月28日	29年11月6日	29年11月30日	自動車免許に関する規制について	現状の専用納品車は、2トン車であるもののワイド車であるため、普通免許取得だけでは運転できず、中型免許取得が必須となっている。中型免許取得は緩和されたいが、人手不足の解消にはつながらない。現状の普通免許で専用納品車の運転が可能となれば、人手不足の解消につながり、運転者の負担軽減に繋がるため、ご検討いただきたい。	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	警察庁	現行の道路交通法においては、車両総重量3.5トン未満かつ最大積載量2トン未満の自動車運転する場合には普通自動車免許、車両総重量7.5トン未満かつ最大積載量4.5トン未満の自動車運転する場合には準中型自動車免許、車両総重量11トン未満かつ最大積載量6.5トン未満の自動車運転する場合には中型自動車免許、車両総重量がそれより重い自動車運転する場合には大型自動車免許が必要とされています。 また、普通自動車免許及び準中型自動車免許については18歳以上で取得可能とされている一方、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3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。	道路交通法(昭和35年法律第105号)第84条、第85条第1項及び第2項、第88条第1項、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	最大積載量が2トンの自動車の多くは準中型自動車免許で運転可能となっていますが、中には車両総重量が7.5トン以上に達するために中型自動車免許が必要となるものもあると認識しています。これら運転免許の区分は、各区分に係る車両の事故実態、車両の特性に応じて必要とされる運転技能等に照らし、安全性が確保できることを前提に決められているところです。 平成27年の道路交通法改正(平成29年3月12日施行)によって免許区分が見直されましたが、この見直しについては、中型自動車免許の取得の要件が20歳以上であるところ18歳で取得できるようになってほしいなどの要望があったところ、様々な分野の有識者を集めた検討会を設けて、車両総重量が7.5トン以上8.0トン未満の自動車の事故実態等を含めた多角的な検討を行うとともに、全日本トラック協会、全国高等学校長協会及び交通事故被害者遺族の方へのヒアリングを行ったほか、その検討結果を記載した報告書をホームページに掲載して広く意見を募るなど、多くの方の意見を伺った結果行われたものであり、このような経緯に照らすとご提案のような免許区分の見直しを行うことは困難です。 なお、準中型自動車免許は18歳以上で取得可能であることから、トラック等を運転することが必要な物流業の人材確保に寄与するものと認識しております。	
290928016	29年9月28日	29年11月6日	29年11月30日	駐車禁止区域における宅配業者の優遇または特別措置について	都内において食事をお届けする際に駐車禁止区域が多く、有料駐車場に停めてお届けるには費用と時間がかかる。お届けサービスは弁当1個からでも配達をし、高齢者にも評価を得ているが、駐車禁止の多い地区では加盟店がサービスを継続することが難しくなり、単身高齢者のお届けができなくなる。買い物困難者へお届けする場合、一時的な駐車を認めていただきたい。	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	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、道路標識等を設置し、及び管理して、駐車禁止等の交通規制を行うことができることとされています。 駐車禁止等の交通規制は、区域、道路の区間又は場所を定めて行うこととされ、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。	道路交通法(昭和35年法律第105号)第4条第1項及び第2項、第45条第1項	現行制度下で対応可能	違法駐車を始めとする無秩序な駐車は、交通事故の原因となり得るほか、交通渋滞を生じさせ円滑な物流、バスの定時運行等に支障を及ぼすなど、社会経済活動等に大きな損失を発生させるとともに、地域住民の生活環境を害することから、一定の駐車規制は必要不可欠です。 一方、物流業は国民生活上重要な役割を果たしているものであることから、警察では、従来から、地域住民、関係機関・団体等の意見・要望も踏まえ、必要に応じ、特定の場所において、駐車規制の対象から貨物集配中の車両を除外したり、貨物自動車用パーキング・メーターを設置したりするなど、物流に配慮した取組を推進しています。 また、警察庁においては、「トラック・バス・タクシーの働き方改革」に直ちに取り組み実施し(平成29年8月28日自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議取りまとめ)に基づき、安全・円滑な交通を確保しつつ集配中の宅配車両等を駐車させることができる場所については、一定の範囲で貨物集配中の車両の駐車を可能とする駐車規制の見直しを行うよう、平成29年度末までに都道府県警察に対して通達を発出することとしています。	
290929048	29年9月29日	29年11月6日	29年11月30日	犯罪収益移転防止法にかかる特定事業者による本人確認書類の追加	【提案の具体的内容】 ・犯罪による収益の移転防止に関する法律施行規則第7条第2号に規定する本人確認書類に、一般財団法人民事法務協会が運営する「登記情報提供サービス」により取得された商業・法人登記情報を印刷したものを加えて頂くことを要望する。 【提案理由】 ・登記情報提供制度による「登記情報提供サービス」は、インターネットを利用して登記所が保有する登記情報を、一般利用者が自宅又は事務所のパソコンで確認することができる制度である。なお、電気通信回線による登記情報の提供に関する法律(平成11年法律第226号、以下「提供法」)第4条第1項の業務を行う者(指定法人)として、平成12年6月1日に一般財団法人民事法務協会が指定されている。「登記情報提供制度における指定等法人に関する事項」。(※法務省出典) ・「登記情報提供サービス」は、印刷しても登記官の認証や登記官印が付されておらず、法的な証明力はないものとされている。 ・しかし、提供された登記情報は利用者が請求した時点において登記所が保有する登記情報と同じ情報であるが、法務局で取得した場合と同一の内容であるため、当該情報を印刷したものを、法人である顧客等の代表者等が提示または送付する本人確認書類の一つとして認めていただきたい。 ・実現されれば、本人確認書類を提示または送付する顧客等の代表者等は、法務局に赴く時間の削減、手続きの早期化・簡便化が図られることによって、利便性・有益性が高まるものと考えられ、また、法務局も窓口対応コストが減るものと考えられる。	一般社団法人生命保険協会	警察庁 法務省	犯罪収益移転防止法上、法人の本人確認書類として一定の登記事項証明書が認められていますが、「登記情報提供サービス」により取得された商業・法人登記情報を印刷したものは認められていません。	犯罪による収益の移転防止に関する法律施行規則第7条第2号イ	検討を予定	法人の取引時確認の方法については、マネー・ローンダリング、テロ資金供与の防止の観点や登記制度の趣旨を踏まえながら、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対応策

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

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	
290929068	29年9月29日	29年11月6日	29年11月30日	自動車ナンバープレートを盗取する手口に対して、対策の強化を要する。	自動車本体の盗難対策の強化に加え、ナンバープレートのみを盗取する手口に対して、対策の強化を要する。 【提案理由】 盗難されたナンバープレートは、転々流通し、二次犯罪に利用される可能性が極めて高い。特段の対策が必要である。 ※自動車盗は単に財産被害にとどまらず、窃取する際にそれを阻止しようとする自動車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、さらには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などから、窃取する行為そのものの禁止に加え、未然防止のための規制強化が必要である。	一般社団法人日本損害保険協会	警察庁 国土交通省	-	現行制度下で対応可能	ナンバープレートの盗難防止対策については、これまで、各都道府県警察による盗難防止ネジの取り付けキャンペーン、関係省庁と連携した各種広報啓発活動等の取組を行っていたところですが、「自動車盗難等の防止に関する官民共同プロジェクトチーム」が平成28年12月に改定した「自動車盗難等防止行動計画」においても、盗難防止ネジの普及促進を図ると、官民が連携してナンバープレート盗難防止対策に取り組んでいくこととしました。 警察では、引き続き、関係省庁及び民間団体と連携しながら、効果的なナンバープレートの盗難防止対策を講じてまいります。		
290929069	29年9月29日	29年11月6日	29年11月30日	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する。 【提案理由】 (1)イモビライザーを無効化する機器の所持等を目的とした全国レベルでの規制はない (2)自動車盗は、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、他の財産犯と比して厳しく規制を行う必要がある。2016年7月間11.1万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所持や知情報売に別して規制するなど、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もにも、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。	一般社団法人日本損害保険協会	警察庁	-	現行制度下で対応可能	イモビライザーを無効化する器具(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は、自動車盗難が多発している地域事情に鑑みて、愛知県及び茨城県で制定されており、制定から一定期間が経過しました。 一面県における同条例を適用した事件の検挙件数は、平成29年10月末時点で、ともに、累計で10件未満にとどまっております。また、同条例制定以降の自動車盗難の発生件数の減少率は、全国平均と比較した場合、愛知県はやや高く、茨城県は低くなっております。 以上のことから、同条例は、犯罪の未然防止の観点からは一定の効果を生じているものと思料されますが、自動車盗難対策については、こうしたツールの所持規制に限らず、地域における自動車盗の発生状況等を踏まえた抑止・検挙面からの総合的な対策を講じることが必要と考えられます。 警察では、引き続き、関係省庁及び民間団体と連携しながら、必要に応じて自動車盗難に使用可能なツールへの対策も含めつつ効果的な自動車盗難対策を推進してまいります。			
290929073	29年9月29日	29年11月6日	30年1月15日	作業機を装着した農耕作業用自動車の公道走行における規制のあり方について	農業法人をはじめとする担い手農業者の経営の現状としては、更なる経営力の向上や労働力不足等に対応するため、生産性の向上や規模拡大を図る必要がある。しかし、農地集積や圃場の大区画化を促進するものとして、農地中間管理機構や土地改良事業等の施策が打ち出されているものの、農業者の現場では、農地の小規模化・分散化は未だ大きな課題として残っている。そのため、規模拡大した担い手農業者は、圃場を移動する度に車両等を使用して作業機を運送する必要があり、作業機の着脱にも作業労力や時間をかけて対応している。 農耕作業用自動車(農耕トラクター等)は、道路交通法による小型特殊自動車免許(大きさや最高速度によっては大型)を取得した者が運転し、作業機の種類ごとに道路運送車両法にもつく保安基準を満たしていれば公道走行が可能である。しかし、多くの農耕作業用自動車は、メーカーがインプレントやアタッチメント等の作業機を装着しない状態で型式認定を行っており、異なる作業機ごとに検査を受けることは現実的でない。 農耕作業用自動車は、作業機を装着した状態でも公道走行が可能になれば、これまで作業機の着脱等に要していた時間を大きく圧縮することができる。さらなる農業者の効率化に向けて、農耕作業用自動車の公道走行における規制のあり方について、諸外国の規制も研究し、規制改革に向けて検討をお願いしたい。	民間団体	警察庁 国土交通省	道路交通法(昭和35年法律第105号)第62条、第65条第1項・第2項 道路交通法施行規則(昭和36年総理府令第60号)第2条 道路運送車両法施行規則(昭和35年法律第105号)第62条は、車両等の装置が道路運送車両の保安基準等(以下「保安基準」という。)に適合しないため公道の危険を生じさせ、又は他人に迷惑を及ぼす恐れのある車両等(整備不良車両)を運転することを禁止しています。 また、農耕作業用自動車のうち車体の長さ・幅・高さが道路交通法施行規則(昭和35年総理府令第60号)第2条に定める基準を満たすものについては、小型特殊自動車として小型特殊免許により運転することができるほか、これ以外の農耕作業用自動車についても大型特殊自動車として大型特殊免許により運転することができます。	事実誤認	アタッチメント等の作業機を装着した農耕作業用自動車については、当該作業機を装着した状態での型式認定を受けていない場合であっても、当該自動車は個別に保安基準を満たしており、かつ、当該自動車の種類に認められる免許を保有する者が運転するのであれば、現行制度下においても、公道走行は認められております。	△	

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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

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	
290930004	29年9月30日	29年11月6日	29年11月30日	規制速度が100km/hと80km/hに変化する従来の高速道路において、原則90km/hに統一する	提案内容は提案事項の通りです。 特に、東名高速道路や名神高速道路等の従来の国の幹線高速道路においては現状、規制速度が100km/hと80km/hとに交互に繰り返しますが、短い区間でその頻度が多く、80km/h規制も全区間のほぼ半分近くを占めているように感じます。このような道路は運転者の実情としては長距離運転では頻りに規制速度が変わるため、走りにくく感じます。 この80km/h規制の区間においてはその規制理由としての急カーブの度合いはかたや緩(90km/h規制でも充分であると感じる区間が大半を占めます。また、100km/h規制はこれらの古い規格の従来の高速道路においてははさまり速いようにも感じ、実勢速度も100km/h以上にはなっていません。 よって、規制速度を全区間原則90km/hに統一し、80km/h以下規制区間は本道の急カーブ部や事故多発区間等に減らして少な限定すべきです。 日本では現在まで道路において何故か90km/h規制が実施された事がありますが、もし道路交通関係法にその規定がなくそれが障害になっているのであればそれを改正し、ぜひ実施すべきです。 諸外国では、90km/h規制が実施されている国がたくさんあります。	個人	警察庁	道路交通法第4条第1項、第22条 道路交通法施行令第27条第1項 道路構造令第5条第4項、第8条第2項、同条第3項、第13条、第15条、第16条、第19条、第20条、第25条	対応不可	規制速度は、道路の幾何構造、交通事故発生状況、渋滞状況等に鑑み、交通の安全と円滑の確保の観点から決定されているところです。 したがって、現在80km/h又は100km/hに設定されている規制速度を、原則として90km/hとするなど一定速度に統一することについては、交通の安全と円滑の確保の観点から、不適当と考えております。 なお、極めて短区間の規制速度の変更は運転者に混乱をもたらし、均一な交通の確保に支障があることから、原則として区間の長さにも一定の基準を設けて規制速度を設定しているところです。		
290930005	29年9月30日	29年11月6日	29年11月30日	高速道路における雨天時等の臨時規制速度の引き上げと細分化、実施と解除の迅速化	日本の高速道路においては現状、雨天時等の臨時の規制速度が50km/hにされるのが殆どであります。多くの運転者の実情としてはこの速度は低すぎず守れません。 最近、日本では集中豪雨が増加していますが、その集中豪雨中では確かに妥当な速度かもしれませんが、現状問題なのは、その集中豪雨が止んでもいつまでもその規制がしばらく続き、迅速に解除されない事です。その間、殆どの運転者はその臨時規制速度を無視し、本来の通常の規制速度で走っています。もつと解除を迅速化させるべきです。 また、50km/hといふこの臨時規制速度も、通常の規制速度が70km/h以下程度ならば妥当かもしれませんが、通常規制が80km/hなら臨時は60km/h、通常規制が90km/hなら臨時は70km/h(現在日本では通常規制90km/hは存在しませんが、私が別項で提案しています)、通常規制が100km/hなら臨時は80km/hに、通常規制120km/hに引き上げを目指す新規格道路(新東名、新名神、東北道等)は臨時規制は90km/h程度に引き上げるべきだと思います。	個人	警察庁	道路交通法第4条第1項、第5条第1項、第14条の3 道路交通法施行令第3条の2	対応不可	降雨による臨時規制を行う理由としては、降雨により十分な視界が確保できないこと、路面湿潤によりスリップやハイドロプランニング現象の発生のおそれがあること等が挙げられます。このうち、前者については雨が上がりれば解消されるもの、後者については路面の乾燥状況を確認した上で安全性を判断する必要があることから、雨が上がったことのみをもって直ちに解除することは不適当と考えられます。 また、例えば最高速度が100km/hの道路では、80km/hによる臨時速度規制では車両の走行が危険であると判断した場合に50km/hによる臨時速度規制を実施していますが、臨時速度規制を一律90km/hによるもののみとする、80km/hでは危険であるが90km/hであれば走行が可能という場合において通行止め規制を行うこととなりかねず、交通の円滑に重大な支障を及ぼすことから、ご提案の臨時規制速度の引き上げは不適当と考えております。 警察庁では、今後引き続き、都道府県警察に対し、天候や路面状況に応じて迅速・適切な交通規制を行うよう指導してまいります。		
290930006	29年9月30日	29年11月6日	29年11月30日	道路の鉄道の踏切における一時停止の見直し	現在、日本の道路交通では運転者に課せられている規制として、踏切での一時停止がありますが、過去にこの規制が制定された背景には、道路交通法が制定された当初(1950年代)の警報機の無普及での踏切事故の多発等があり、現在では全国の殆どの踏切で警報機が設置されて普及し、時代背景はすでに変わっています。しかし、この規制が見直された事は一度も有りません。 現在、全国の踏切のいたるところでこのあまり意味の無い、一時停止による車の渋滞が発生しています。それによる時間や経済効果の損失も無視出来ません。せめて、最徐行(時速10km/h以下程度)での踏切の左右前方確認に改めべきだと考えます。	個人	警察庁	道路交通法(昭和35年法律第105号)第33条第1項は「車両等は、踏切を通過しようとするときは、踏切の直前(道路標識等により停止線が設けられているときは、その停止線の直前。以下この項において同じ。)で停止し、かつ、安全であることを確認した後でなければ進行してはならない。ただし、信号機の表示する信号に従うときは、踏切の直前で停止しないで進行することができる。」と踏切を通過する際の一時停止の義務を規定しています。	対応不可	踏切における人身交通事故は、他の交通事故に比べて致死率が極めて高く、重大事故につながりやすいものといえます。したがって、踏切直前の停止による安全確認により、踏切における人身事故の防止を確実に図る必要があることから、踏切直前の停止義務を解除することは不適当と考えております。		

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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

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	
291018003	29年10月18日	29年11月14日	29年11月30日	車庫証明制度の見直しについて	現在、村以外のところに登録車の使用の本拠の位置を置く場合は、自動車の保管場所証明書＝車庫証明を警察に申請して証明を受けなければならないことになっております(軽自動車は、平成の合併前人口10万人以上の都市のみ対象で届出制)。しかし、自動車が普及し、経済活動や日常生活の中で欠かせないという現状、あるいは軽自動車も届出制であっても社会的に特段問題が発生していないことから、登録車も軽自動車と同様に届出制にして登録を軽減すべきです。例えば、人口30万人以上の市に自動車(軽自動車を含む)の使用の本拠の位置をおく場合は、管轄の警察に「自動車保管場所届出書」を提出して保管場所標準の交付を受け、当該自動車の見やすい位置に貼付しなければならない。というルールに変更しても問題は発生しないと考えます。 【実現した場合のメリット】 ①ユーザーの負担軽減等により、環境への負荷が少ないEVやFCV車の普及を促す。 ②多くの地方のユーザーの負担が軽減されると同時に利便性が高まる。 ③届出制にすることで登録の際に自動車保管場所証明書の提出が必要となり登録車の登録手続きの電子化＝OSSがより普及し易くなる。また、各都道府県の警察でのOSSへの運動が必要となりOSS対応システムの開発費と維持費が不要となる。	行政書士法人自動車登録センター新潟	警察庁	自動車保管場所の確保等に関する法律(昭和37年法律第145号。以下「法」という。)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います。また、法第4条第1項の規定により、道路運送車両法(昭和26年法律第185号)第4条に規定する区分、同法第12条に規定する区分(使用の本拠の位置の変更に係るものに限る。)又は同法第13条に規定する処分(使用の本拠の位置の変更を行う場合に限る。)を受けようとする者は、当該行政庁に対して、警察署長の交付する自動車保管場所証明書提出しなければならないこととされています。一方、法第5条の規定により、軽自動車である自動車を新規に運行の用に供しようとするときは、当該自動車の保有者は、当該自動車の保管場所の位置を管轄する警察署長に、当該自動車の使用の本拠の位置、保管場所の位置等を届け出なければならないこととされています。	自動車保管場所の確保等に関する法律第3条、第4条及び第5条	対応不可	違法駐車は、交通渋滞を悪化させる要因となるほか、歩行者や車両の安全な通行の妨げとなり、交通事故の原因となったり緊急自動車の活動に支障を及ぼしたりするなど、地域住民の生活環境を害し、国民生活全般に大きな影響を及ぼすものであり、現に、駐車車両への衝突事故の発生や駐車問題に関する110番通報は多く、国民の関心が高い状況となっていることから、自動車の保有者に対し、道路上の場所以外の場所に当該自動車の保管場所を確保させることが重要である。警察署長は、法第5条の届出を受理した場合には、自動車の保管場所が確保されていることを現地調査により確認することはとされていない一方、法第4条第1項の書面の交付の申請を受理した場合には、自動車の保管場所が確保されていることを現地調査により確認した上で自動車保管場所証明書を交付することとされています。しかしながら、当該現地調査の結果、保管場所が確保されていると認められないことなどから証明書の交付に至らなかった申請が平成28年中に約2万4千件存在することを踏まえ、法第4条第1項の処分に係る自動車については、引き続き現地調査による確認を行う必要性が認められることから、ご提案のように、当該自動車を届出制度の対象とすることは不適当であると考えます。	
291116003	29年11月16日	29年12月8日	30年1月15日	大型の駆動補助機付乳母車の道路運送車両法上の取扱いの見直しについて	保育施設等で用いられる乳母車は6歳未満の幼児を複数載せることを目的に設計されており、市販の6人搭乗の乳母車の寸法は長さ123cm、幅94cm、高さ95cmのものもある。こうした乳母車は車重も重く、運用も大きな負担となる。乳母車の車重を28kgとし幼児1人あたりの体重を14kgとした場合、重量の合計は112kgに達する。そのため、特に非力な女性職員が多い保育施設等において、人の力を補助する駆動補助機付乳母車の導入が望まれている。このような要望に対応するため、当社では駆動補助機付乳母車の輸入、販売を検討し、先般、グーゾーン解消制度を活用して、道路運送車両法及び道路運送車両法上の取扱いについて見直しを行ったところ、道路運送車両法「小児用の車」に該当せず「軽車両」に該当すること、道路運送車両法上「人力車」として「軽車両」に該当し「道路運送車両」に該当するとの回答があった。一方、「駆動補助機付乳母車の取扱いについて(平成27年1月27日「警察庁」)において「小児用の車」として取り扱われていた車体寸法は長さ120cm、幅100cm、高さ109cm未満の駆動補助機付乳母車では、保育施設等において定められる規格を満たすことは難しく、当該寸法を超過する大型の駆動補助機付乳母車は、車道又は路側帯を通行しなければならず、搭乗者と操縦者の安全を確保できないという判断が普及の妨げとなる可能性がある。当社が販売を検討する駆動補助機付乳母車は機能上、通行速度が歩行者の最高速度を上回ることはなく、ハンドル等から手を離れた際には自動で停止するなど、原動機を用いない乳母車と比較しても安全性に十分配慮されている。また、駆動補助機付乳母車の導入により、保育士等が道路法上において幼児の監視に集中できるようになるほか、坂道や傾斜をより安全に通行できるようになり、保育士等の身体的疲労による集中力低下とそれによる事故の発生を予防できるようになることが期待される。さらに、災害時においては幼児の緊急避難の時間短縮、坂道等を含めた経路を容易に通行できることにより避難経路の増大が見込まれる。搭乗者となる幼児や操縦者となる保育士等の安全を確保するとともに、保育士の業務負担軽減、保育の質の向上等を図るため、保育施設等で用いられる大型の駆動補助機付乳母車について、道路運送車両法及び道路運送車両法上の取扱いの見直しをお願いしたい。	民間企業	警察庁 国土交通省	【警察庁】道路運送車両法(昭和35年法律第105号。以下「道交法」という。)第2条第3項第1号では、「小児用の車」を運行させている者を歩行者とみなす旨が規定されているところ、駆動補助機付乳母車が同号にいう小児用の車に該当するために満たすべき基準については、「駆動補助機付乳母車の取扱いについて(平成27年1月27日付警察庁丁交企発第7号)」において定められています。駆動補助機付乳母車が道交法上の小児用の車として取り扱われるために満たすべきこれらの基準のうち、大きさについては、 <ul style="list-style-type: none"><li>○ 長さ 120センチメートル</li><li>○ 幅 70センチメートル</li><li>○ 高さ 109センチメートル</li></ul> を超えないこととされており、これを超える大きさの大型駆動補助機付乳母車については、道交法上の小児用の車には該当しません。	【警察庁】道路運送車両法(昭和35年法律第105号)第2条第3項第1号 【国土交通省】道路運送車両法(昭和26年法律第185号)第2条第4項	【警察庁】大型の駆動補助機付乳母車の道路運送車両法の取扱いについては、交通の安全及び円滑に及ぼす影響を踏まえながら、検討を行ってまいります。 【国土交通省】ご提案の内容は大型の駆動補助機付乳母車について歩道の通行を可能とすることでありと認識しますが、道路運送車両法において車両が通行すべき場所を定める規定はいたしたため、同法上「道路運送車両」として取り扱うこととご提案の内容と関連性はございません。	◎	
300220036	30年2月20日	30年3月13日	30年4月20日	交通反則金の民間委託および手続の電子化	【提案の具体的内容】交通反則金の収納事務を民間事業者へ委託するとともに、手続の電子化を可能とすべきである。 【提案理由】交通違反をした場合の反則金(交通反則金)の納付にあたり、違反者は国庫出納代理店である金融機関(銀行・郵便局)の窓口を訪ねて手続を行う必要があり、クレジットカードの活用やコンビニエンスストアでの支払いが認められていない。また、納付書・領収証書は、違反現場において警察官により3枚複写の紙で発行される。違反者が「仮納付書」を持参して金融機関に反則金を納付したのち、金融機関は領収証として1枚受領するとともに、警察に対して納付確認である「領収通知書」を紙媒体で送付し、警察において1枚受領している。このほか、金融機関は国庫金出納を行う日本銀行向けにOCR帳票も作成している。このように、一連の手続を紙で行うため、官公の事務コストが増加している。そこで、交通反則金の収納事務を民間事業者へ委託するとともに、手続の電子化を可能とすべきである。なお、類似の事例として、放置違反金の収納事務は民間委託・電子化が可能となっているため、交通反則金についても同様の措置を講じることが望ましい。	(一社)日本経済団体連合会	警察庁	○交通反則金 ・交通反則金は、取締り現場で警察官が交付する仮納付書又は後日送付される納付書により、日本銀行(国の歳入金の受入れを取り扱う銀行、郵便局などを含む。)に納付いただく必要があります。 ・仮納付書については、取締り現場で反則者に交付する場合があります。また、交通反則金の納付は、反則者の任意とされており、これを納付しない場合には、通常の刑事手続により処理されることとなります。 ○放置違反金 ・放置違反金は、放置駐車違反を行った運転者に対する責任追及ができいない場合に限り、公安委員会が放置駐車車両の使用者に対し、交通反則金と同額の納付を命じるものです。 ・放置違反金は、都道府県費として収納されるものであり、一部の都府県において、収納事務のコンビニエンスストア等への委託を行っています。	道路運送車両法第51条の4、第51条の16、第128条、第129条、第130条、第130条の2 道路運送車両法施行令第52条、52条の2 道路運送車両法施行規則第43条	検討し着手	納付手続の電子化に向けては、取締り現場において納付書に納付期限や納付金額等の情報を表示するための機器の導入やシステムの改修が必要となることから、中長期的に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対応策

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  
 △:再検討の必要を判断するため、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	
300220043	30年2月20日	30年3月13日	30年4月20日	道路の駐車許可申請のオンライン化	<p>【提案の具体的内容】 道路の駐車許可申請と許可証の付与をオンライン化すべきである。申請件数の多い東京や大阪等の都市圏については早急に実施すべきである。</p> <p>【提案理由】 貨物の配送や機器の納品・設置等の実施にあたり、近隣の駐車場を利用できるとは限らない。また、耐震構造の関係でオフィスの地下駐車場を利用できない車両の規模が制限されつつある。こうした状況のため、道路に駐車せざるを得ない車が増えている。 やむを得ず駐車禁止場所に駐車する場合、荷下し、搬入、設置等の作業に従事する要員に加えて、車両移動のための待機要員が必要となる。しかしながら、昨今の物流業界を取り巻く人手不足のため、このような人員の確保が難しくなっている。 車両移動のための待機要員を配置せずに禁止場所に駐車するには、当該道路を管轄する警察署長に駐車許可の申請を行い、同意で許可証を受け取る必要がある。申請手続のオンライン化は警察署ごとに実施状況が異なるほか、警察署で許可証の交付を受けるプロセスがあるため、手続がオンラインで完結せず、申請者の負担となっている。 そこで、駐車許可申請と許可証の付与をオンラインで完結させるべきである。具体的には、貨物配送車を事前に登録しておき、駐車許可が必要となる都度、場所や時間等の情報を携帯端末から申請し、許可を受けた場合にはオンラインで許可証を確認できる仕組みの構築が望ましい。また、申請件数の多い東京や大阪等の都市圏では早期に実施するよう求める。</p>	(一社)日本経済団体連合会	警察庁	<p>道路交通法第45条第1項 行政手続等における情報通信の技術の活用に関する法律(平成15年)第5条 警察官制法(昭和35年)第105号)第45条第1項の規定により駐車禁止されている道路の部分における車両の駐車は、都道府県公安委員会が定めることにより警察署長が許可をすることができる。 また、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活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(平成15年)第5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も、都道府県公安委員会が定めることにより、電子情報処理組織を使用して行わせ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る。</p>	道路交通法第45条第1項 行政手続等における情報通信の技術の活用に関する法律(平成15年)第5条 警察官制法(昭和35年)第105号)第45条第1項の規定により駐車禁止されている道路の部分における車両の駐車は、都道府県公安委員会が定めることにより警察署長が許可をすることができる。 また、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活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(平成15年)第5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も、都道府県公安委員会が定めることにより、電子情報処理組織を使用して行わせ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る。	現行制度下で対応可能	行政手続等における情報通信の技術の活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、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も、都道府県公安委員会が定めることとしており、駐車許可のオンライン化についても、都道府県公安委員会が定めることとしており、駐車許可のオンライン化を実施している県において、提案の具体的内容等に記載された「申請手続のオンライン化は警察署ごとに実施状況が異なる」とはありませぬ。	
300220049	30年2月20日	30年3月13日	30年4月20日	全国の都道府県公安委員会における検定合格証の書き換え申請および受領	<p>【提案の具体的内容】 検定合格証の書き換え申請と書き換えた合格証の受領について、「合格証明書交付申請書」を提出した公安委員会のみならず、全国の都道府県公安委員会でも可能とすべきである。</p> <p>【提案理由】 新備業法に基づき、都道府県公安委員会は警備員(または警備員になろうとする者)に対して知識と能力に関する検定を行い、合格者には警備業務の区分ごとに検定の合格証明書(検定合格証)を交付している。検定の合格者は、本人の住所もしくは本人が所属する営業所の所在地を管轄する公安委員会に対し、「合格証明書交付申請書」を提出して検定合格証の交付を受けることになるが、検定合格証の記載事項に変更が生じた場合、その書き換え申請は合格証明書交付申請書を提出した公安委員会で行うことができない。このため、転勤や転居により検定合格証の記載事項である住所が変更となった場合、都道府県を超えた住所異動を行った者は当該公安委員会を訪問することの負担が大きい。 そこで、合格者の利便性向上のため、全国の都道府県公安委員会において、書き換え申請および書き換えた検定合格証の交付を可能とすべきである。</p>	(一社)日本経済団体連合会	警察庁	警備業法(昭和47年)第117号。以下「法」という。第23条第4項の合格証明書については、法第23条第5項において準用する同法第22条第5項に基づき、その記載事項に変更が生じたときは、速やかにその旨を合格証明書交付した公安委員会に届け出て、その書き換えを受けなければならない。具体的には、警備員等の検定等に関する規則(平成17年)国家公安委員会規則第20号)第14条第2項、第15条第1項及び同条第15条第1項より、合格証明書交付申請書を提出した所定の所轄警察署長を経由して、合格証明書書き換え申請書を提出する必要がある。	警備業法第23条第5項において準用する同法第22条第5項 警備員等の検定等に関する規則第14条第2項、第15条第1項及び同条第15条第1項	検討を予定	合格証明書の書き換え申請については、申請者の負担軽減の観点から、手続の方法等について平成30年度中に検討を行ってまいります。	
300222002	30年2月22日	30年3月13日	30年4月20日	第二種運転免許試験の受験資格の緩和	<p>【提案の具体的内容】 第二種運転免許試験の受験資格要件である普通運転免許保有年数を引き下げるべきである。</p> <p>【提案理由】 第二種運転免許試験は、他の第二種免許を現に受けている、または、大型第一種免許、中型第一種免許、準中型免許、普通第一種免許、大型特殊第一種免許のうちいずれかを通算して3年以上(政令で定めるものについては2年以上)現に受けている者でなければ受験できない。 旅客運送事業における運転手不足の解消は喫緊の課題である。より多くの人員が第二種運転免許を取得してもらうことも、まずは保有年数を緩和することで、受験者の裾野を広げる必要がある。</p>	(一社)日本経済団体連合会	警察庁	現行の道路交通法では、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、準中型免許、普通免許又は大型特殊免許(牽引第二種免許の場合は、牽引免許も含まれる。)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(政令で定めるものについては、2年)以上のものであることが、受験資格とされています。 なお、ここという「政令で定めるもの」とは、普通免許等を受けた日以後において、旅客自動車の運転に関する教習を行う施設で公安委員会が指定したものであることにおける教習を修了した者等を指します。	道路交通法(昭和35年)第105号)第96条第5項 道路交通法施行令(昭和35年)第270号)第34条第3項、第4項	検討に着手	平成28年6月2日に閣議決定された規制改革実施計画では、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ました。これを踏まえ、29年度は、当庁において普通第二種免許の受験資格のうち、普通免許等保有3年以上とされている経験年数要件を1年以上とする特例を設ける場合の教習の在り方を中心に、調査研究を行ってきました。 また、29年6月9日に閣議決定された規制改革実施計画では、大型第二種免許等を含めた第二種免許の受験資格について、「旅客自動車運送事業の安全確保を所管する事業所管官庁、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こととされました。これを受け、当庁では、29年度の調査研究の結果を踏まえ、30年度に有識者会議を開催するなどして、第二種免許の受験資格の見直しと可容等について、交通安全の確保に配慮しつつ、幅広い観点から検討を行うこととしています。	◎
300222003	30年2月22日	30年3月13日	30年4月20日	外国語による第二種運転免許学科試験の実施	<p>【提案の具体的内容】 外国語による第二種運転免許の学科試験の実施を周知徹底すべきである。</p> <p>【提案理由】 警察庁通過「学科試験の適正な管理について」(平成24年8月17日付警察庁丁達発第93号)では、各運転免許試験場において、地域の実情を踏まえ、外国語による学科試験の実施に積極的に取り組むこととしている。 外国語による第二種運転免許学科試験が行われるようになれば、より多くの外国人が第二種運転免許の取得を希望することとなる。旅客運送事業における運転手不足の軽減、インバウンドに対応できる運転手の確保につながることも期待できる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	警察庁	外国語による学科試験の実施については、御指摘のとおり、「学科試験の適正な管理について」(平成24年8月17日付警察庁丁達発第93号)において、「地域の実情を踏まえ、ニーズがある場合には、その実施に向けて積極的に取り組むこと」としています。当庁においては、各都道府県公安委員会からの要望を踏まえ、外国語による第一種免許の学科試験の問題例として、英語、中国語、ポルトガル語等によるものを作成し、都道府県警察に示しています。各都道府県公安委員会においては、これらの言語に限らず、地域におけるニーズを踏まえ、現在外国語による学科試験を実施しています。	道路交通法(昭和35年)第105号)第97条第1項第3号 道路交通法施行規則(昭和35年)第270号)第25条	検討を予定	外国語による学科試験の実施については、地域のニーズに応じ、各都道府県公安委員会が適切に判断すべきものであるところ、第二種免許の学科試験についても同様であると考えております。 なお、警察庁としても、御提案にある外国語による第二種運転免許について、旅客自動車運送事業の関係団体からの要望がある場合や、各都道府県公安委員会からの要望がある場合等には、関係庁方と連携し、必要な対応を検討してまいりたいと考えています。	△

# 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と対応策

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

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	
300227006	30年2月27日	30年3月26日	30年6月15日	犯罪収益移転防止法にかかわる特定事業者による本人確認書類の追加	<p>【提案の具体的内容】                      犯罪による収益の移転防止に関する法律施行規則第7条第2号に規定する本人確認書類に、一般財団法人民法法務協会が運営する「登記情報提供サービス」により取得された商業・法人登記情報を印刷したものを加えるべきである。</p> <p>【提案理由】                      犯罪による収益の移転防止に関する法律施行規則第7条第2号は、特定事業者が顧客(法人)から本人確認書類として提示又は送付を受ける書類として、①該社の登記に係る登記事項証明書あるいは②官公庁から発行され又は発給された書類その他これに類するもので、当該法人の名称及び本店又は主たる事務所の所在地の記載があるものに限定している。しかし、「登記情報提供サービス」により提供された登記情報は、利用者が請求した時点において登記所が保有する登記情報と同じ情報であり、法務局で取得した場合と同一の内容である。当該情報を印刷したものを、法人である顧客等の代表者等が提示または送付する本人確認書類の一つとして認めることで、本人確認書類を提示または送付する顧客等の代表者等は、法務局に赴く時間の削減、手続きの早期化・簡便化が図られ、利便性・有益性が高まる。さらに法務局も窓口対応コストが減る。</p> <p>また、「登記情報提供サービス」は、登記情報提供制度(※)として、「電気通信回線による登記情報の提供に関する法律」に基づき法務大臣から指定を受けた一般財団法人民法法務協会により運営されており信頼性が高い。従って、「登記情報提供サービス」により取得された商業・法人登記情報を印刷したものを本人確認書類の一つとして加えるべきである。</p> <p>(※)インターネットを利用して登記所が保有する登記情報を、一般利用者が自宅又は事務所のパソコンで確認することができる制度。</p>	(一社)日本経済団体連合会	警察庁 法務省	犯罪収益移転防止法上、法人の本人確認書類として一定の登記事項証明書が認められていますが、「登記情報提供サービス」により取得された商業・法人登記情報を印刷したものは認められていません。	犯罪による収益の移転防止に関する法律施行規則第7条第2号イ	検討に着手	法人の取引時確認の方法については、マネー・ローンダリング、テロ資金供与の防止の観点や登記制度の趣旨を踏まえながら、検討を行っているところです。	△
300228021	30年2月28日	30年3月26日	30年4月20日	風俗法における特定遊興飲食店営業の許可に係る営業制限地域の指定に関する基準の緩和(水平距離でなく空間距離による制限)	<p>【提案の具体的内容】                      風俗法における営業制限地域の指定基準に関して、「保全対象施設の敷地からの水平距離による制限」ではなく「保全対象施設からの空間距離による制限」とすべきである。</p> <p>【提案理由】                      風俗法施行令第6条第2項で、特定遊興飲食店営業を含む風俗営業は「保全対象施設(保育所や病院、診療所等)の敷地の周囲おおむね100m(水平面で測る)の区域を限度」に制限されている。これにより、高層の複合建物において、深夜に低層部で保育所や医療施設等、高層部でナイトクラブ等の営業を行おうとした場合、同一敷地内に保全対象施設と特定遊興飲食店が混在し、ナイトクラブ等は営業許可を受けることができない。</p> <p>都市再生特別措置法による都市再生特別地区の創設により、首都機能を高める国際競争力や都市の魅力向上につながる民間事業者の力を最大限に発揮できる都市計画提案の手法が都市開発の主流となっている。とくに都心部では、都市再生に貢献し土地の高度利用を図るため、既存の用途地域等に基づく規制にとらわれない新制度の活用が活発化している。また、国家戦略特別区域法では、国際競争力の強化に資する事業として高度な医療施設や国際会議等に対応するコンベンション施設などが想定されており、都心部での都市開発においては、同一都市計画事業内(同一建物内を含む)で、国際競争力強化のため様々な施設・機能を混在させる必要がある。</p> <p>このため、例えば保全対象施設と特定遊興飲食店の両施設間の距離の計測において、「おおむね100メートル」とは、水平面で測る距離を、「おおむね100メートル」とは、空間で測る距離に、「営業所がビルの二階以上又は地下にある場合でも、営業所の存在する位置から垂直に地面に下ろした位置について測る」を、「営業所がビルの二階以上又は地下にある場合、営業所の存在する位置について測る」とする等の措置が求められる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	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、都道府県公安委員会は、特定遊興飲食店営業の許可の申請があった場合において、当該特定遊興飲食店営業の営業所が良好な風俗環境の保全に障害を及ぼすことがないため特にその設置が許容されるものとして政令で定める基準に従い都道府県の条例で定める地域(以下「営業所設置許容地域」という。)にないときは、許可してはならない旨規定しています。	○風俗適正化法第31条の22、第31条の23において準用する第4条第2項第2号 ○風俗適正化法施行令第22条第1号ロ(4) ○解釈運用基準第24中1)において参照する第12中9(2)	現行制度下で対応可能	風俗営業及び特定遊興飲食店営業の営業地域や営業時間については、これらの営業が周辺の地域住民の平穏な生活に障害を及ぼすおそれがあること等に鑑み、都道府県の条例によりその制限が定められているところです。 条例の制定に当たっては、良好な風俗環境の保全に障害を及ぼすことにならないよう配慮しつつ、事業者、地域住民その他の関係者の意見のほか、各種深夜営業や交通インフラの状況、夜間人口等を踏まえ、地域の実情に応じて柔軟にその内容を定めることも可能であるところ、都道府県の条例の中には、保全対象施設の周辺の地域を風俗営業の営業制限地域として定めつつ、このうち一部の区域を当該営業制限地域から個別に除外している例もあることから、特定遊興飲食店営業の営業所設置許容地域に係る保全対象施設についても、一定の施設を包括的に保全対象施設として定めつつ、一部の区域においては特定の施設を保全対象施設から除外することを条例で定めることも可能であると考えられます。 なお、警察庁においては、実際に地域の実情に応じて柔軟に条例の内容を定める事例を取りまとめ、都道府県警察に情報提供をしています。	