

警察庁(内閣府と関係府省との間で調整を行う提案)

| 管理番号 | 提案区分 | | 提案事項(事項名) | 求める措置の具体的内容 | 具体的な支障事例 | 制度改正による効果 (提案の実現による住民の利便性の向上、行政の効率化等) | 根拠法令等 | 制度の所管・関係府省 | 団体名 | その他 (特記事項) | <追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)> | | 回答欄(各府省) |
|------|------|------------|-----------|--|---|--|---|---|--|----------------------------------|--|---|--|
| | 区分 | 分野 | | | | | | | | | 団体名 | 支障事例 | |
| 59 | B | 地方に対する規制緩和 | 産業振興 | 中小企業等協同組合からの暴力団排除のための中小企業等協同組合法の改正 | 中小企業等協同組合から暴力団を排除することができるよう、条例委任又は法改正による暴力団排除条項の追加を行うこと。 | 【支障】 近年、暴力団排除条例の制定等により暴力団の排除のための施策が全国的に進んでいる中、中小企業等協同組合についても全国中央会が定める定款参考例へ暴力団排除の条項が加わったところである(平成27年)。しかし、中小企業等協同組合法には暴力団排除規定が置かれておらず、認可庁としては暴力団と関わりのある組合の認可を拒否したいが、法律上での明確な根拠がないことが支障となり、排除することが難しい。また、警察への暴力団照会も、法律上での明確な根拠がないために行えない状況である。 【改正の必要性】 反社会的勢力の中心である暴力団を排除するには、社会全体で取り組む必要があり、犯罪対策関係会議の「世界一安全な日本 前進戦略」においても、「各種業・公共事業者からの暴力団排除の徹底」が明記されている。ついでに、他法律(貸金業法や水産業協同組合法など)と同様に、中小企業等協同組合法にも暴力団排除規定を追加することを求める。 | 中小企業等協同組合法 | 警察庁、金融庁、財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、環境省 | 京都府、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、和歌山県、鳥取県、徳島県、関西広域連合 | | ○今後支障事例が生じる可能性は高いこと、また、暴力団排除が社会全体の課題であることや貸金業法など類似法令との整合性から改正が必要である。 ○反社会的勢力排除を徹底する上で、中小企業等協同組合法への暴力団等排除規定の追加は必要不可欠であると考えられる。 ○本県においても、他県と同様、仮に暴力団関係者から組合設立の認可申請があった場合、認可を拒否する法上上の明確な根拠がないことから、法改正の必要性があると考える。 ○認可の根拠法である中小企業等協同組合法において、明確な排除規定がないことから、法に基づいて暴力団と関わりのある組合の認可を拒否することは、難しいと考える。暴力団排除条例の制定等により、県レベルの施策として暴力団の排除が全国的に進む中、組合等団体における企業倫理を遵守する意味でも、法において排除規定を定めることに賛同する。 | 【警察庁】 警察としては、暴力団の資金獲得活動の実態解明を図り、中小企業等協同組合法に関連する暴力団の違法・不当な介入実態が判明したならば、主管府庁である中小企業庁に情報を提供するなど協力を行ってまいりたい。 なお、各法令において暴力団排除条項を設けるべきか否かについては、各法令が規制する事業者等における暴力団の活動の有無等の実態を踏まえつつ、主管府庁において自らの法令ごとにその必要性を判断すべきものであり、必要性があると判断されたものから可能な限り早期に当該法令を改正して暴力団排除条項を盛り込んで対応すべきものである。したがって、まずは、主管府庁である中小企業庁において暴力団排除条項の要否が検討されるべきである。 【金融庁、財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、環境省】 【金協連】 中小企業等協同組合法に基づき設立された組合が、実際に暴力団の活動に利用されているなどの情報は警察当局などから寄せられていない。今後、必要に応じて各自治体等からの情報提供等を通じて更なる状況把握を行うとともに、政府全体の取組状況も踏まえつつ対応してまいりたい。 | |
| 78 | B | 地方に対する規制緩和 | 消防・防災・安全 | 消防団員等の消防車両運搬に係る特例制度の創設 | 消防学校での消防車両の運転に関する教育の受講制度や自衛隊が実施する自動車運転に関する教育を消防団員等が受講可能なような制度等の創設 | 実際の道路交通環境下における安全性を確保することなく、消防団員所有の自動車運搬できる消防団員の確保が可能となることから、消防活動や災害時の初期活動の体制が強化される。 地域に住む若い人材や地元へ戻ってくる若い人材が消防団員等として消防団員に加入しても、改正後の普通免許の所持者については、車両総重量3.5トン以上の消防車両を運転することができます。消防団員等の消防活動や災害時の初期活動において支障を来すことになる。 そこで、消防団員等が実施する活動の特殊性及び地域防炎の担い手としての重要性を考慮し、新制度普通免許を取得する消防団員等が、消防団員所有のポンプ車の運転に必要な免許を取得しやすくなるような特例制度の創設が求められる。 【求める措置】 (1)各都道府県において設置する消防学校又は消防学校が委託する自動車教育所において、一定の適正が認められる消防団員等が消防車両の運転に係る技能教育を受講することを可能とすること。 (2)教育訓練の実施に関する地方公共団体の委託に基づき、自衛隊の任務遂行に支障が生じない限りにおいて、自衛隊が実施する自動車運転に関する技能教育を、一定の適正が認められる消防団員等も受講可能なこと。 (1)、(2)の技能教育を受けた消防団員等が、消防車両の運転に必要な運転免許受験資格を得られるようにすることで、消防団員等の確保に資すると考えられる。 | 道路運送車両法 道路運送法施行令 まち・ひと・しごと創生総合戦略 消防学校の教育訓練の基準 自衛隊法第100条の2 自衛隊法施行令第126条の2 | 警察庁、経済省、防衛省 | 鳴沢村、市川三郷町、身延町、南アルプス市、多治見市、山根市、田原市、千早赤坂村、宇和島市 | 山梨県(14町村) 共同提案 幹事団体:山梨県鳴沢村 | 南陽市、ひたちなか市、清瀬市、石川県、南アルプス市、多治見市、山根市、田原市、千早赤坂村、宇和島市 | ○平成29年3月12日に改正道路交通法が施行され、改正後の普通免許で運転できる自動車の車両総重量は3.5トン未満となっている。 地域に住む若い人材や地元へ戻ってくる若い人材が消防団員等として消防団員に加入しても、改正後の普通免許の所持者については、車両総重量3.5トン以上の消防車両を運転することができず、消防団員等の消防活動や災害時の初期活動において支障をきたす状況である。 ○当市は、消防団員2,084名を有し、毎年80人程度の新入団員を迎えていて、今後、車両総重量3.5トン以上の消防車両を運転できない団員が増加し、消防活動等に支障が生じ、地域の安全安心を損ねることがもたらかねないため、対象の消防団員が、車両総重量3.5トン以上の消防車両を運転できるようにするようの特例制度に賛同するものである。 ○本市においても、3.5トン以上の消防車両を36台所有しており、平成29年3月12日の道路交通法の改正による普通運転免許で運転できる自動車の総重量が3.5トン未満となったことで、消防団員からも今後の消防ポンプ車の運転について心配の声があげられている。 現在、本市でも今年度消防団員に加入した団員1名が平成29年3月12日以降に普通運転免許を取得しており、今後、同様の団員が増加していくことで消防活動に支障が生じることも予想されます。 こうした状況を踏まえると、消防団員所有の消防ポンプ車の運転に必要な免許を、取得しやすくなるような特例制度の創設を希望します。 ○本県においては、4月1日現在、改正後の普通免許を所持する消防団員が3名を擁しており、今後は更に増加していくと思われる。また、保有している消防ポンプ自動車は29台ですべて3.5トン以上の仕様となっている。 以上のことから、提案されている「消防学校での消防車両の運転に関する教育の受講制度や自衛隊が実施する自動車運転に関する教育を消防団員等が受講可能なような制度等の創設」は非常に有効な手段であると思われる。 | 【警察庁】 提案団体の提案趣旨の理解に当たって、本年6月29日開催の「地方分権改革推進者会議」の資料6も参照して、以下のとおり回答する。 【(1)について】 公安委員会から指定を受けた自動車教育所(以下「指定自動車教育所」という。)で技能教育を受講した者のうち一定の要件を満たす者(道路交通法第97条の2第1項第2号の規定を受ける者)は、運転免許試験場において、消防学校等において、消防学校等において一定の要件を満たす自動車教育所は、当該指定を受けた者については、消防学校等を受けた自動車教育所(以下「消防学校等」という。)が、当該一定の要件を満たす自動車教育所であるとして公安委員会から指定を受けた場合においては、当該消防学校等でも一定の教育を受け、かつ道路交通法第97条の2第1項第2号の適用を受ける者について、技能試験を免除することができる。 以上のことから、制度案の内訳は、緊急自動車運転資格の審査(以下「審査」という。)に合格した者については、当該緊急自動車の運転に必要な運転免許に係る技能試験を免除されたというものが含まれているものと承知しているところ。技能試験は、取得しようとする運転免許に係る自動車等を安全に運転することができる基本的な運転技能を有しているか否かを推認するものである一方、審査は、公益性の高い緊急自動車運転に迅速に進行するために必要な高度な運転技能を有しているか否かを推認するものであり、道路交通法上、審査を受ける者は、当該審査により運転資格を得ようとする緊急自動車の運転に必要な運転免許を有していることが前提となっている。 したがって、技能試験と審査は全く異なるものであり、後者に合格した者について前者を免除することは不適当である。 【(2)について】 提案案の内容を実現するためには、消防団員等が自衛隊が実施する自動車運転に関する教育を受講することができる必要があること、または防衛省において判断されるべきであることから、当庁から回答は差し控えた。 【総務省】 【(1)について】 御要請の趣旨が、消防学校等で教育を受講することをもって、必要な運転免許に係る技能試験を免除してほしいというものであれば、警察庁が所管する道路交通法上の制度に関するものであることから、当庁から回答は差し控えた。 なお、消防団員法第5条では、「都道府県は、…消防学校を設置しなければならない。」と規定されており、同条4項の趣旨において「消防学校の教育訓練については、消防庁が定める基準を確保するように努めなければならない。」とされている。この消防庁が定める「消防学校の教育訓練の基準」第11条においては、「消防団員に対する特別教育の到達目標並びに教科目及び時間数は、目的に応じて適宜編成するものとする。」とされており、各消防学校において、地域の実情に応じて必要な教育訓練のカリキュラムを実施しているものとされている。 平成30年1月25日付「消防地第20号消防庁次長通知」において、「消防団員の準中免許取得に際しては、平成29年度3月12日以降に普通免許を取得した団員が準中免許取得する経費に對して、地方公共団体が助成を行った場合の当該助成額の一部割合について、平成30年度から特別交付税措置を講ずることとしている。」 【(2)について】 御指の自衛隊が実施する自動車運転に関する技能教育を、一定の適正が認められる消防団員等も受講可能なことについては、まずは、防衛省において判断されるべきであることから、当庁から回答は差し控えた。 【防衛省】 防衛省・自衛隊における教育訓練の受託については、自衛隊法第100条の2において、「政令で定める技術者の教育訓練を実施することの受託を受けた場合において他に教育訓練の施設がないと認めるときは、自衛隊の任務遂行に支障を生じない限度において、当該受託を受け、及びこれを実施することができる」と規定されており、自衛隊法施行令第126条の2において、受託を行うことができる具体的な技術者については、「航空機の操縦及び整備」「潜水艇の試験降下」「救急」「砲の操作」に従事する者と規定されている。 今回のご提案については、消防団員に対する自動車運転について防衛省・自衛隊に対して教育の受託を求めるものであるが、これは、上記に述べたような技術者の教育訓練に該当せず、また、ご提案の教育を実施する民間の自動車教育機関が多数あることは既記認識されていることから、「他に教育訓練の施設がないと認めるとき」にも該当せず、現行の法令に照らせば、防衛省・自衛隊としてお受けすることはできないことについて御理解を願いたい。 |
| 163 | B | 地方に対する規制緩和 | 消防・防災・安全 | 搭乗型移動支援ロボット公道実証実験における運転免許要件を国際運転免許証等でも搭乗可能なように明確化すること。 | セグウェイ等の搭乗型移動支援ロボットについては、現在は、道路運送車両法の保安基準の緩和措置や道路交通法に基づく道路使用許可を受けて、公道での実証実験が行われている。 警察庁による、実証実験の際の道路使用許可に関する基準では、「大きさ及び構造並びに原動機の大さに応じた運転免許を有していることが搭乗者の条件とされており、小型特殊自動車(セグウェイ等が該当)等を運転できる区分の運転免許の所持者であれば、公道実証実験での搭乗が可能となっている。他方、ジュネーブ条約締結国による国際運転免許証等の車両区分には、日本の運転免許における小型特殊自動車に対応する車両区分がなく、警察庁の当該基準を適用できるか不明確であることから、横浜市における公道実証実験では国際運転免許証等所持者による搭乗を認めていない。 道路交通法では、原付免許以外の全ての運転免許(小型特殊自動車よりも大きい自動車等の運転免許)で小型特殊自動車の運転も認められていることなどを踏まえ、警察庁による「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験に係る道路使用許可の取扱いに関する基準」における搭乗者の条件について、国際運転免許証等でも搭乗可能なよう基準を明確化していただきたい。 | 世界各都市で搭乗型移動支援ロボットを使用した観光ツアーが多く行われ人気を博している中、日本でも、ラグビーワールドカップ2019™及び東京2020オリンピック・パラリンピックの開催に向けて、魅力ある観光コンテンツの創出や観光客のニーズに応じた安全環境整備に活用することが可能となり、観光都市としての都市ブランド向上、経済波及効果も期待できる。 | 「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験」に係る取扱いについて(通達)(平成30年3月19日付け警察庁丁交第39号、丁規発第32号) | 警察庁 | 横浜市 | 支障事例等の詳細は「別紙2」のとおり | 千葉市 | ○当市では、都心部を中核とした「近未来技術実証・多文化都市」をテーマに掲げ、国家戦略特区の指定を受けており、歩道空間を活用した「パーソナルモビリティのシェアリングサービスの実現を目指している。」「パーソナルモビリティの規格に関しては、運転免許が必要な歩行補助車のほか、本提案にある搭乗型移動支援ロボットも検討対象となるため、東京2020大会の競技会場である本市として、外国人観光客等を対象とする魅力ある観光コンテンツを創出するため、搭乗型移動支援ロボットの国際運転免許での乗車を可能とする要件の明確化は必要と認識している。 | 1949年の道路交通に関する条約(以下「ジュネーブ条約」という。)第4条の規定により、自動車とは「道路において本人又は貨物の運搬に使用されるすべての自動推進式の車両(レール又は架線による走行する車両を除く。）」と定義されている。道路交通法上、自動車の一分区とされる小型特殊自動車は、ジュネーブ条約第4条の自動車に含まれる。 一方、ジュネーブ条約附属書10では、国際運転免許証で運転することができる車両区分のうちいくつかの区分については直接的な記載はなされていない。 ジュネーブ条約第5条では、「この条約に定めのないすべての事項は、他の国際条約又は国際協定の適用を受けることを条件として、国内の管轄に属するものとして7年を超えない期間、道路交通法で定められている運転免許制度に照して、セグウェイ等の搭乗型移動支援ロボットを国際運転免許証で運転する際の車両区分を、通達等で明確化することとした。 |