

# 平成 30 年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

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

59

提案区分

B 地方に対する規制緩和

提案分野

産業振興

提案事項(事項名)

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

提案団体

京都府、滋賀県、京都市、大阪府、兵庫県、和歌山県、鳥取県、徳島県、関西広域連合

制度の所管・関係府省

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

求める措置の具体的内容

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。

具体的な支障事例

## 【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文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、犯罪対策閣僚会議の「世界一安全な日本」創造戦略においても、「各種業・公共事業等からの暴力団排除の徹底」が明記されている。については、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。

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

中小企業等協同組合法

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)

石岡市、川崎市、綾瀬市、奈良県、愛媛県、熊本市、大分県

○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、認可を拒否する法令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ます。

○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。

# 平成 30 年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

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

78

提案区分

B 地方に対する規制緩和

提案分野

消防・防災・安全

提案事項(事項名)

消防団員等の消防車両運転に係る特例制度の創設

提案団体

鳴沢村、市川三郷町、早川町、身延町、南部町、富士川町、昭和町、道志村、西桂町、忍野村、山中湖村、富士河口湖町、小菅村、丹波山村

制度の所管・関係府省

警察庁、総務省、防衛省

求める措置の具体的内容

消防学校での消防車両の運転に関する教習の受講制度や自衛隊が実施する自動車の運転に関する教習を消防団員等が受講可能とするような制度等の創設

具体的な支障事例

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に戻ってくる若い人材が消防団員等として消防団に加入しても、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災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習所において、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習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の運転に関する技能教習を、一定の適正が認められる消防団員等も受講可能とすること。

(1)、(2)の技能教習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。

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）

実際の道路交通環境下における安全性を毀損することなく、消防団所有自動車運転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。

また、地域活動の担い手である消防団員や地域住民がその地域を訪れる自衛隊とつながりを持つ機会が生じることとなり、その際の人的つながりが将来の災害時の自衛隊と地域住民や消防団員の連携強化にもつながることになる。

根拠法令等

道路交通法

道路交通法施行令

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

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）

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、山口市、田原市、千早赤阪村、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に戻ってくる若い人材が消防団員等として消防団に加入しても、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態である。

○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、消防活動等に支障きたし、地域の安全安心を揺るがすことにもなりかねないため、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なるような特例の制定に賛同するものです。

○当市消防団においても、3.5トン以上の消防車両を 38 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証で運転できる自動車の総重が 3.5トン未満となったことで、消防団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ます。

現在、当市でも今年度消防団に入団した団員 1 名が平成 29 年 3 月 12 日以降に普通運転免許証を取得しており、今後、同様の団員が増加していくことで消防団活動に支障が起こることが予想されます。

こうした状況を踏まえると、消防団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。

○本市においては、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 名在籍しており、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習の受講制度や自衛隊が実施する自動車の運転に関する教習を消防団員等が受講可能とする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。

# 平成 30 年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

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

163

提案区分

B 地方に対する規制緩和

提案分野

消防・防災・安全

提案事項(事項名)

搭乗型移動支援ロボット公道実証実験における国際運転免許証等にかかる運転免許要件の明確化

提案団体

横浜市

制度の所管・関係府省

警察庁

求める措置の具体的内容

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となるよう明確化すること。

具体的な支障事例

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大きさに応じた運転免許を受けていること」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となるよう基準を明確化していただきたい。

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)

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受入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。

根拠法令等

「『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 日付け警察庁丁交発第 39 号、丁規発第 32 号)  
別添「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(平成 30 年 3 月一部変更)」

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)

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、運転免許が必要ない歩行補助車のほか、本提案にある搭乗型移動支援ロボットも検討対象となりうるため、東京2020大会の競技会場である本市としても、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。