

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
z0100001	自動車等免許取得の県外承認	道路交通法第89条	道路交通法第89条により、免許を受けようとする者は、その者の住所地を管轄する公安委員会に免許申請書を提出して当該公安委員会の行う運転免許試験を受けなければならないこととされている。	c		<p>道路交通法では、運転免許に関する事務を都道府県の事務とし、運転免許試験、免許証の交付・再交付、有効期間の更新、免許の取消し・効力の停止等一連の事務を原則として免許申請者又は免許保有者の住所地を管轄する都道府県の公安委員会が行うこととしている。</p> <p>このように手続を行う都道府県を一元化することによって、運転免許の得喪等に係る責任の所在を明確にし、免許の管理を的確に行うものであり、道路交通法上、申請者の利便性を考慮して住所地以外の公安委員会での手続が一部認められているが、これも、対象や手続の内容が限定されており免許管理上支障がない範囲で例外的に認められているにすぎない。</p> <p>運転免許試験や免許証の交付は、運転免許行政の正に根幹となる手続であり、これを住所地以外の都道府県でも行うことができるようにすることは、免許管理上責任の所在を不明確にし、事務に混乱を生じさせることから、認めることはできない。</p>		<p>貴庁回答にあるとおり、既に対象や手続内容を限定した住所地以外での手続が例外的に一部認められている。また、運転免許証は全国一律であり、電子政府・自治体の構築が国をあげて行われている状況にある。これらを踏まえ、</p> <p>貴庁回答にある「免許管理上責任の所在を不明確にし、事務に混乱を生じさせる」とは具体的にどういふことが示されたい。</p> <p>上記を踏まえ、住民の利便性向上を図る観点から、免許管理上支障がない範囲で上記例外的措置の拡大を図ること等により対応することの可否について検討され、示されたい。</p> <p>上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含めて具体的に示されたい。</p>		<p>現在の警察行政は、都道府県警察単位で行われることとされている。また、道路交通法の規定に基づく運転免許に関する事務(運転免許試験、免許証の交付・再交付、有効期間の更新、免許の取消し・効力の停止等)についても、原則として免許申請者又は免許保有者の住所地を管轄する都道府県の公安委員会が行うこととされており、自治事務と整理されている。このような運転免許事務について、いずれの都道府県においても運転免許試験を受験し、免許証の交付をできるようにすることは、運転免許に関する事務をいずれの都道府県の事務として処理すべきかを不明確とするものであり、運転免許保有者に関するデータの管理、免許証の二重交付や不正取得の防止等を行う上で、事務処理上の混乱が生じる。また、各都道府県公安委員会は、住民に対し、一定水準のサービスを提供できることを常に確保しておく観点から、あらかじめ行政需要に照らし必要かつ十分な態勢を整える必要があるところ、現行における運転免許試験等に係る事務の実施態勢(施設、人員等)や免許保有者に関する情報を記録するためのシステム等については、管内居住者を前提としたものとなっている。これを仮に、運転免許試験や免許証の交付事務をいずれの都道府県でも行うことができることとした場合、申請者数の極端な変動が生じ対応できなかつたり、逆にあらかじめ整備した態勢の処理能力よりはるかに少ない申請しかなされない可能性があり、結果として莫大なコストや無駄なコストを要することとなる。</p>	5012001	千葉県野田市	11	
z0100001	(上記の続き) 自動車等免許取得の県外承認										(上記の続き)	5012001	千葉県野田市	12
z0100002	運転免許制度における貨物自動車の「大型」と「普通」の区分の見直し	道路交通法第85条 道路交通法施行規則第2条	<p>道路交通法第85条により、普通免許のみを受けている者は普通自動車、小型特殊自動車及び原動機付自動車のみを運転することができ、大型自動車を運転しようとする者は大型免許を受けなければならないこととされている。</p> <p>また、道路交通法施行規則第2条により、車体の大きさ等が、大型自動車、大型特殊自動車、大型自動二輪車、普通自動二輪車又は小型特殊自動車について定められた車体の大きさ等のいずれにも該当しない自動車が普通自動車と規定され、大型特殊自動車、大型自動二輪車、普通自動二輪車及び小型特殊自動車以外の自動車で、車両総重量については8トン以上のものが大型自動車と規定されている。</p>	-		<p>貨物自動車を運転することができる運転免許の在り方についての提言(平成15年11月)を踏まえ、普通自動車免許と大型自動車免許の間に中間的な免許を設け、それぞれの免許に応じた受験資格、試験・運転者教育の制度を整備することなどを内容とする免許制度の見直しを検討している。</p>		<p>当該免許制度の見直しの内容(対象トン数など)について具体的に示されたい。</p> <p>平成16年度までに実施されることの可否について改めて検討されたい。</p>		<p>特殊自動車を除く(四輪以上の自動車の種類を、大型自動車、中型自動車及び普通自動車とし、それぞれに対応する第一種運転免許を大型免許、中型免許及び普通免許の3種類とした上で、それぞれに見合った受験資格、試験・運転者教育の制度を整備することなどを内容とする見直しを検討しており、今次通常国会に道路交通法の改正案を提出する予定である。なお、自動車の種類の基準については、以下のとおりとすることを検討している。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-大型自動車 車両総重量11トン以上、最大積載量6.5トン以上又は乗車定員30人以上の自動車</li> <li>-中型自動車 車両総重量5トン以上、最大積載量3トン以上又は乗車定員11人以上であって車両総重量11トン未満、最大積載量6.5トン未満及び乗車定員30人未満である自動車</li> <li>-普通自動車 車両総重量5トン未満、最大積載量3トン未満及び乗車定員11人未満の自動車ただし、同法案が可決・成立した場合においても、上記免許制度の見直しについては、新制度への円滑な移行を図るため、公布から施行までに十分な準備期間を置く必要がある。</li> </ul>	5021204	社団法人日本経済団体連合会	11	

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z0100001	自動車等免許取得の県外容認	5012	5012001	千葉県野田市	11	自動車等免許取得の県外容認		免許の取得は、住所地の公安委員会でいう運転免許試験を受けることとなっているが他県公安委員会での受験を可能とする。		県境の野田市では、北部地域(関宿地域)の市民は自転車で10~30分程度の隣県の茨城県の自動車学校で教習を受ける者が多い。この教習所では茨城県公安委員会による出張試験が(1~2ヶ月に1回)が行われているが、他県である野田市民は受験ができず、バス電車等乗り継ぎ、約1時間30分をかけて千葉県流山市の免許センターまで受験に出かけている実情にある。規制改革によりこの不便を解消したい。	道路交通法第89条	警察庁	
z0100001	(上記の続き) 自動車等免許取得の県外容認	5012	5012001	千葉県野田市	12	(上記の続き) 自動車等免許取得の県外容認						警察庁	
z0100002	運転免許制度における貨物自動車の「大型」と「普通」の区分の見直し	5021	5021204	社団法人日本経済団体連合会	11	貨物自動車の「大型」と「普通」の区分の見直し		① 運転免許制度の見直し 貨物自動車に係る運転免許制度の見直しにあたって、車両総重量11トン以上を「大型」とし、同じく5トンから11トンを対象とする「中間的運転免許」を創設されたい。なお、その際、現行の普通運転免許所持者について、その既得権を確保するとともに、希望者には簡易な手続きで「中間的運転免許」へ移行できるようにするなど、所要の経過措置を講じるべきである。 ② 運転免許制度以外の規制事項の見直し 貨物自動車に係る運転免許制度の見直しに伴い、その他の規制および有料道路の通行料金等について、「大型」は車両総重量11トン以上とするよう見直すべきである。 ③ 上記①および②の見直しについては、同時期に実施されるよう関係省庁間において必要な調整を図るべきである。		ディーゼル車排出ガス規制に対応するため、微粒子除去装置を装着する義務が生じるなど車両総重量の増加が見込まれる(例 DPPE約150kg×2基=約300kg増)。こうした状況のもとで、車両総重量の規制の緩和を実施しなければ、物流業界にとって、環境対応車両購入というコストと、積載貨物減少による生産性低下という二重の経営悪化要因を抱えることとなる。 最大積載量5トン以上の大型自動車は、普通免許での運転ができないため、大型自動車運転免許保持者の確保が必要となる。 速度規制(100km/h 80km/h)や「大型車両通行禁止」等の規制による物流の生産性低下があり、さらには高速道路料金も高くなることでコスト増となる。	道路交通法第3条、第8条第1項、第20条第2項、第22条、第85条 道路交通法施行令第27条の2第1項 道路交通法施行令別表第3 道路交通法施行規則第2条等	警察庁	大型自動車と普通自動車とは、最大積載量5トン、車両総重量8トンで区別されている。

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
z0100002	運転免許制度における貨物自動車の「大型」と「普通」の区分の見直し	道路交通法第85条 道路交通法施行規則第2条	道路交通法第85条により、普通免許のみを受けている者は普通自動車、小型特殊自動車及び原動機付自動車のみを運転することができ、大型自動車を運転しようとする者は大型免許を受けなければならないこととされている。 また、道路交通法施行規則第2条により、車体の大きさ等が、大型自動車、大型特殊自動車、大型自動二輪車、普通自動二輪車又は小型特殊自動車について定められた車体の大きさ等のいずれにも該当しない自動車が普通自動車と規定され、大型特殊自動車、大型自動二輪車、普通自動二輪車及び小型特殊自動車以外の自動車で、車両総重量については8トン以上のものが大型自動車と規定されている。	-	-	貨物自動車を運転することができる運転免許の在り方についての提言(平成15年11月)を踏まえ、普通自動車免許と大型自動車免許の間に中間的な免許を設け、それぞれの免許に応じた受験資格、試験・運転者教育の制度を整備することなどを内容とする免許制度の見直しを検討している。		当該免許制度の見直しの内容(対象トン数など)について具体的に示されたい。 平成16年度までに実施されることの可否について改めて検討されたい。			特殊自動車を除く(四輪以上の自動車の種類を、大型自動車、中型自動車及び普通自動車とし、それぞれに対応する第一種運転免許を大型免許、中型免許及び普通免許の3種類とした上で、それぞれに見合った受験資格、試験・運転者教育の制度を整備することなどを内容とする見直しを検討しており、今次通常国会に道路交通法の改正案を提出する予定である。なお、自動車の種類の基準については、以下のとおりとすることを検討している。 -大型自動車 車両総重量11トン以上、最大積載量6.5トン以上又は乗車定員30人以上の自動車 -中型自動車 車両総重量5トン以上、最大積載量3トン以上又は乗車定員11人以上であって車両総重量11トン未満、最大積載量6.5トン未満及び乗車定員30人未満である自動車 -普通自動車 車両総重量5トン未満、最大積載量3トン未満及び乗車定員11人未満の自動車ただし、同法案が可決・成立した場合には、新制度への円滑な移行を図るため、公布から施行までに十分な準備期間を置く必要がある。	5069001	社団法人全日本トラック協会	11
z0100003	運転免許制度の見直しに伴う貨物自動車に係る規制等の見直し	道路交通法第85条 道路交通法施行規則第2条	道路交通法第85条により、普通免許のみを受けている者は普通自動車、小型特殊自動車及び原動機付自動車のみを運転することができ、大型自動車を運転しようとする者は大型免許を受けなければならないこととされている。 また、道路交通法施行規則第2条により、車体の大きさ等が、大型自動車、大型特殊自動車、大型自動二輪車、普通自動二輪車又は小型特殊自動車について定められた車体の大きさ等のいずれにも該当しない自動車が普通自動車と規定され、大型特殊自動車、大型自動二輪車、普通自動二輪車及び小型特殊自動車以外の自動車で、車両総重量については8トン以上のものが大型自動車と規定されている。	-	-	貨物自動車を運転することができる運転免許の在り方についての提言(平成15年11月)を踏まえ、普通自動車免許と大型自動車免許の間に中間的な免許を設け、それぞれの免許に応じた受験資格、試験・運転者教育の制度を整備することなどを内容とする免許制度の見直しを検討している。		当該免許制度の見直しの内容(対象トン数など)について具体的に示されたい。 平成16年度までに実施されることの可否について改めて検討されたい。			特殊自動車を除く(四輪以上の自動車の種類を、大型自動車、中型自動車及び普通自動車とし、それぞれに対応する第一種運転免許を大型免許、中型免許及び普通免許の3種類とした上で、それぞれに見合った受験資格、試験・運転者教育の制度を整備することなどを内容とする見直しを検討しており、今次通常国会に道路交通法の改正案を提出する予定である。なお、自動車の種類の基準については、以下のとおりとすることを検討している。 -大型自動車 車両総重量11トン以上、最大積載量6.5トン以上又は乗車定員30人以上の自動車 -中型自動車 車両総重量5トン以上、最大積載量3トン以上又は乗車定員11人以上であって車両総重量11トン未満、最大積載量6.5トン未満及び乗車定員30人未満である自動車 -普通自動車 車両総重量5トン未満、最大積載量3トン未満及び乗車定員11人未満の自動車ただし、同法案が可決・成立した場合には、新制度への円滑な移行を図るため、公布から施行までに十分な準備期間を置く必要がある。	5021204	社団法人日本経済団体連合会	21
z0100003	運転免許制度の見直しに伴う貨物自動車に係る規制等の見直し	道路交通法第85条 道路交通法施行規則第2条	道路交通法第85条により、普通免許のみを受けている者は普通自動車、小型特殊自動車及び原動機付自動車のみを運転することができ、大型自動車を運転しようとする者は大型免許を受けなければならないこととされている。 また、道路交通法施行規則第2条により、車体の大きさ等が、大型自動車、大型特殊自動車、大型自動二輪車、普通自動二輪車又は小型特殊自動車について定められた車体の大きさ等のいずれにも該当しない自動車が普通自動車と規定され、大型特殊自動車、大型自動二輪車、普通自動二輪車及び小型特殊自動車以外の自動車で、車両総重量については8トン以上のものが大型自動車と規定されている。	-	-	貨物自動車を運転することができる運転免許の在り方についての提言(平成15年11月)を踏まえ、普通自動車免許と大型自動車免許の間に中間的な免許を設け、それぞれの免許に応じた受験資格、試験・運転者教育の制度を整備することなどを内容とする免許制度の見直しを検討している。		当該免許制度の見直しの内容(対象トン数など)について具体的に示されたい。 平成16年度までに実施されることの可否について改めて検討されたい。			特殊自動車を除く(四輪以上の自動車の種類を、大型自動車、中型自動車及び普通自動車とし、それぞれに対応する第一種運転免許を大型免許、中型免許及び普通免許の3種類とした上で、それぞれに見合った受験資格、試験・運転者教育の制度を整備することなどを内容とする見直しを検討しており、今次通常国会に道路交通法の改正案を提出する予定である。なお、自動車の種類の基準については、以下のとおりとすることを検討している。 -大型自動車 車両総重量11トン以上、最大積載量6.5トン以上又は乗車定員30人以上の自動車 -中型自動車 車両総重量5トン以上、最大積載量3トン以上又は乗車定員11人以上であって車両総重量11トン未満、最大積載量6.5トン未満及び乗車定員30人未満である自動車 -普通自動車 車両総重量5トン未満、最大積載量3トン未満及び乗車定員11人未満の自動車ただし、同法案が可決・成立した場合には、新制度への円滑な移行を図るため、公布から施行までに十分な準備期間を置く必要がある。	5069001	社団法人全日本トラック協会	21

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z0100002	運転免許制度における貨物自動車の「大型」と「普通」の区分の見直し	5069	5069001	社団法人全日本トラック協会	11	貨物自動車の「大型」と「普通」の区分の見直し		貨物自動車の「大型」と「普通」の区分の見直し	大型自動車の区分を車両総重量11トン以上並びに5トン～11トンを対象とする「中間的運転免許」の創設	(1)運転免許制度の見直し 貨物自動車に係る運転免許制度の見直しにあたっては、「大型」を車両総重量11トン以上とし、同じく5トンから11トンを対象とする「中間的運転免許」を創設されたい。なお、その際、現行普通運転免許所持者について、その既得権を確保するとともに、希望者には簡易な手続きで「中間的運転免許」へ移行できるようにするなど、所要の経過措置を講じていただきたい。 (2)運転免許制度以外の規制事項の見直し 貨物自動車に係る運転免許制度の見直しに伴い、その他の規制及び有料道路の通行料等について、「大型」は車両総重量11トン以上とするよう見直しをされたい。 (3)上記(1)及び(2)の見直しについて、同時期に実施されるよう関係省庁間において必要な調整を図られたい。	警察庁 道路交通法第3条・第8条第1項・第20条第2項・第22条、同法施行令第27条第1項・別表3、同法施行規則第2条 国土交通省 道路運送車両法61条、同法施行規則第11条・第1号様式、道路運送車両の保安基準第18条の2・第41条第44条・第48条の2・3、貨物自動車運送事業輸送安全規則第8条・第9条、道路整備特別措置法第2条の4 警察庁 国土交通省 道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第2条(別表第1-305・305の2・327の2)第9条(別表第5-109の4)	警察庁	
z0100003	運転免許制度の見直しに伴う貨物自動車に係る規制等の見直し	5021	5021204	社団法人日本経済団体連合会	21	貨物自動車の「大型」と「普通」の区分の見直し		(1)運転免許制度の見直し 貨物自動車に係る運転免許制度の見直しにあたって、車両総重量11トン以上を「大型」とし、同じく5トンから11トンを対象とする「中間的運転免許」を創設されたい。なお、その際、現行の普通運転免許所持者について、その既得権を確保するとともに、希望者には簡易な手続きで「中間的運転免許」へ移行できるようにするなど、所要の経過措置を講じるべきである。 (2)運転免許制度以外の規制事項の見直し 貨物自動車に係る運転免許制度の見直しに伴い、その他の規制および有料道路の通行料金等について、「大型」は車両総重量11トン以上とするよう見直すべきである。 (3)上記(1)および(2)の見直しについては、同時期に実施されるよう関係省庁間において必要な調整を図るべきである。	ディーゼル車排出ガス規制に対応するため、微粒子除去装置を装着する義務が生じるなど車両総重量の増加が見込まれる(例)DPF約150kg×2基=約300kg増)こうした状況のもとで、車両総重量の規制の緩和を実施しなければ、物流業界にとって、環境対応車両購入というコストと、積載貨物減少による生産性低下という二重の経営悪化要因を抱えることとなる。 最大積載量5トン以上の大型自動車は、普通免許での運転ができないため、大型自動車運転免許保持者の確保が必要となる。 速度規制(100km/h 80km/h)や「大型車両通行禁止」等の規制による物流の生産性低下があり、さらには高速道路料金も高くなることでコスト増となる。	道路交通法第3条、第8条第1項、第20条第2項、第22条、第85条 道路交通法施行令第27条の2第1項 道路交通法施行令別表第3 道路交通法施行規則第2条等	警察庁 国土交通省	大型自動車と普通自動車とは、最大積載量5トン、車両総重量8トンで区別されている。	
z0100003	運転免許制度の見直しに伴う貨物自動車に係る規制等の見直し	5069	5069001	社団法人全日本トラック協会	21	貨物自動車の「大型」と「普通」の区分の見直し		貨物自動車の「大型」と「普通」の区分の見直し	大型自動車の区分を車両総重量11トン以上並びに5トン～11トンを対象とする「中間的運転免許」の創設	(1)運転免許制度の見直し 貨物自動車に係る運転免許制度の見直しにあたっては、「大型」を車両総重量11トン以上とし、同じく5トンから11トンを対象とする「中間的運転免許」を創設されたい。なお、その際、現行普通運転免許所持者について、その既得権を確保するとともに、希望者には簡易な手続きで「中間的運転免許」へ移行できるようにするなど、所要の経過措置を講じていただきたい。 (2)運転免許制度以外の規制事項の見直し 貨物自動車に係る運転免許制度の見直しに伴い、その他の規制及び有料道路の通行料等について、「大型」は車両総重量11トン以上とするよう見直しをされたい。 (3)上記(1)及び(2)の見直しについて、同時期に実施されるよう関係省庁間において必要な調整を図られたい。	警察庁 道路交通法第3条・第8条第1項・第20条第2項・第22条、同法施行令第27条第1項・別表3、同法施行規則第2条 国土交通省 道路運送車両法61条、同法施行規則第11条・第1号様式、道路運送車両の保安基準第18条の2・第41条第44条・第48条の2・3、貨物自動車運送事業輸送安全規則第8条・第9条、道路整備特別措置法第2条の4 警察庁 国土交通省 道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第2条(別表第1-305・305の2・327の2)第9条(別表第5-109の4)	警察庁 国土交通省	

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
z0100004	高速道路における大型貨物自動車の最高速度規制の見直し	道路交通法第22条第1項 道路交通法施行令第27条第1項	高速自動車国道においては、大型貨物自動車の法定最高速度は80km/hである。	c		我が国における交通死亡事故が減少傾向にある中において、高速道路における大型貨物自動車に係る交通死亡事故は依然多発している。その原因としては、速度超過の割合が高く危険認知速度別にみて、大型貨物自動車による死亡事故は、その大半が80km/h以上で走行中に発生している。また、大型貨物自動車の高速道路における死亡事故率が普通乗用車等と比べて高いこと等から、現在大型貨物自動車に対する最高速度を80km/hとしていることは合理的である。なお、諸外国においても、大型貨物自動車については他の車種と異なる速度規制が行われている。						5069002	社団法人全日本トラック協会	11
z0100005	高速自動車国道等における自動二輪車の2人乗りに関する規制の廃止	道路交通法第71条の4第3項	大型自動二輪車等の運転者は、高速自動車国道等において運転者以外の者を乗車させて大型自動二輪車等を運転してはならない。	-			規制改革推進3か年計画(再改定)「平成15年3月28日閣議決定」において、高速自動車国道等における自動二輪車の2人乗りを認めることの可否について調査・検討し、平成15年度中の可能な限り早期に最終結論を得ることとしているところである。					5111030	社団法人日本自動車工業会	11
z0100006	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続の電子化の早期実現等	自動車の保管場所の確保等に関する法律、同法施行令、同法施行規則	自動車保有関係手続は、自動車の検査・登録を受けるために、運輸支局等の他、市役所等、警察署、都道府県税事務所等、それぞれの行政機関に出向いて手続を行う必要がある。自動車の保管場所証明申請は、自動車の保有者が当該申請に係る場所の位置を管轄する警察署長に対し、当該申請に係る場所を使用する権原を有することを疎明する書面、所在図、配置図の各書面を添付して保管場所証明書の交付を申請するものであり、交付を受けた保管場所証明書を運輸支局等に提出しなければ、道路運送車両法に定める自動車登録の処分を受けられないこととされている。	b		自動車保有関係手続のワンストップサービスについては、e-Japar重点計画等において、平成17年を目標としてシステム稼働開始を目指すこととされていることから、現在、関係行政機関及び関係民間団体と調整の上、システムの構築を進めている。また、自動車の保管場所の確保等に関する法律等の関係法律について、自動車保有関係手続を電子情報処理組織を使用して行うための所要の見直しについて検討し、次期通常国会に法案を提出することとしている。		各省庁からの本件回答によれば、次期通常国会への法案提出、17年度を目標にシステム稼働とされているが、16年度中に稼働させることの可否について検討され、示された。		自動車保有関係手続のワンストップサービスシステムは、基幹システム(インターフェイスシステム)を中心に、行政機関や民間団体等の多岐にわたるシステムが接続することによって、自動車の保有関係手続を電子的に行うことができることとなるシステムである。そのため、多くの行政機関や民間団体等において、既存システムの改修や新たなシステム構築が必要であるとともに、これらシステムの安定性を損なうことなく稼働するためには十分な試験期間が必要となることから、16年度中のシステム稼働開始は不可能であり、e-Japar重点計画において予定されているとおり、17年のシステム稼働を目指して準備しているところである。	5021207	社団法人日本経済団体連合会	11	
z0100006	(上記の続き) 自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続の電子化の早期実現等											5021207	社団法人日本経済団体連合会	12

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z0100004	高速道路における大型貨物自動車の最高速度規制の見直し	5069	5069002	社団法人全日本トラック協会	11	高速道路における大型貨物自動車の最高速度規制の見直し		高速道路における大型貨物自動車の最高速度規制の見直し	高速道路における大型貨物自動車の最高速度 80km/h	高速自動車国道における最高速度は、大型トラックと牽引装置により牽引状態にある車のみが80km/hに抑えられており、同一の走行車線に速度の異なる車両が混在して走行することは、車両の安全走行を妨げるばかりか、事故を誘発する一因にもなりかねない。他の交通と合わせ、高速道路の円滑な走行を確保する観点から、高速道路における大型貨物自動車の最高速度規制を現行の80km/hから100km/hに引き上げるなど見直しを願いたい。	警察庁 道路交通法施行令第27条第1項	警察庁	
z0100005	高速自動車国道等における自動二輪車の2人乗りに関する規制の廃止	5111	5111030	社団法人日本自動車工業会	11	高速自動車国道等における自動二輪車の2人乗りに関する規制		高速道路(自動車専用道路を含む)における普通自動二輪車および大型自動二輪車の乗車人数制限を解除し、2名乗車を認めていくよう要望。	乗車定員2名とされている普通自動車及び大型自動二輪車が、高速道路(自動車専用道路を含む)において運転者1名の乗車に制限されている。	高速道路は一般道路に比較して交差点もなくカーブの曲線も緩やかであるなど、構造上より安全な道路と言え、事実事故発生率も低い。それにも関わらず、高速道路での自動二輪車の2名乗車が禁止されていることは、必要以上に二輪車ユーザーに用途の制限を強いるなど、二輪車の利便性を妨げることになっている。	道路交通法第71条の4第3項	警察庁	・本項目は、以前から要望しているが、引き続き検討いただきたく再要望する。 ・重点要望項目
z0100006	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続の電子化の早期実現等	5021	5021207	社団法人日本経済団体連合会	11	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続の電子化の早期実現等		1.自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる行政諸手続(検査・登録～国、車庫証明・納税～地方、自賠責保険確認～国)等の電子化は、規制改革推進3か年計画において、平成17年を目標に稼働開始(平成15年度中自述に一部地方公共団体で試験運用)となっているが、これを実現するため、下記の事項を含め早急に検討・具体化すべきである。 (1)検査・登録等諸手続 自動車の検査・登録手続等の電子化 軽自動車の検査・届出手続等の電子化 納税証明書の添付に代わる電子化の検討 抹消・移転登録手続の電子化 (2)自動車取得税の納付手続 納付手続の電子化 (3)自動車税 軽自動車税納付及び還付手続 納付及び還付手続の電子化 電子化に向けた納付及び還付手続の合理化 納税に係る行政と所有者の有する電子情報の交換	手続申請の電子化がなされていないため、その手続を申請もしくは代行申請をする自動車関連業界(自動車リース業界も含む)が多大な事務負担を強いられている。これらの事務作業の効率化、円滑化の観点から、電子化(書式の全国統一化)を図る必要があるが、電子化の検討に際しては、利用者の意見を十分に反映させることによって、電子化による混乱等が生じないように配慮することが重要である。	道路運送車両法、自動車登録令、関係省令 自動車重量税法、関係省令 自動車損害賠償保障法、関係省令 地方税法、関係省令 地方自治体条例等	国土交通省 財務省 総務省 警察庁 経済産業省 環境省	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる行政諸手続は、それぞれ所管官庁が異なり、手続申請窓口が陸運支局、警察署、都道府県税事務所、その他に分かれている。このため、申請内容は多くの項目で重複し、申請に必要な添付書類も多く、その発行機関が国・地方に跨っている。	
z0100006	(上記の続き) 自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続の電子化の早期実現等	5021	5021207	社団法人日本経済団体連合会	12	(上記の続き) 自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続の電子化の早期実現等		(上記の続き) (4)重量税納付手続等 納付手続等の電子化 (5)保管場所証明申請手続 申請手続の電子化及び電子化に向けた申請手続の全国統一化 電子化に向けた添付書類の簡素化等 (6)自賠責保険付保 付保手続の電子化及び電子化に向けた手続の合理化 (7)所有者に対する所有自動車に係る登録事項等の電子的開示				国土交通省 財務省 総務省 警察庁 経済産業省 環境省	

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
z0100006	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続の電子化の早期実現等	自動車の保管場所の確保等に関する法律、同法施行令、同法施行規則	自動車保有関係手続は、自動車の検査・登録を受けるために、運輸支局等の他、市役所等、警察署、都道府県税事務所等、それぞれの行政機関に出向いて手続を行う必要がある。 自動車の保管場所証明申請は、自動車の保有者が当該申請に係る場所の位置を管轄する警察署長に対し、当該申請に係る場所を使用する権原を有することを疎明する書面、所在図、配置図の各書面を添付して保管場所証明書の交付を申請するものであり、交付を受けた保管場所証明書を運輸支局等に提出しなければ、道路運送車両法に定める自動車登録の処分を受けられないこととされている。	b		自動車保有関係手続のワンストップサービスについては、e-Japan重点計画等において、平成17年を目標としてシステム稼働開始を目指すこととされていることから、現在、関係行政機関及び関係民間団体と調整の上、システムの構築を進めている。また、自動車の保管場所の確保等に関する法律等の関係法律について、自動車保有関係手続を電子情報処理組織を使用して行うための所要の見直しについて検討し、次期通常国会に法案を提出することとしている。		各省庁からの本件回答によれば、次期通常国会への法案提出、17年度を目標にシステム稼働とされているが、16年度中に稼働させることの可否について検討され、示された。		自動車保有関係手続のワンストップサービスシステムは、基幹システム(インターフェイスシステム)を中心に、行政機関や民間団体等の多岐にわたるシステムが接続することによって、自動車の保有関係手続を電子的に行うことができることとなるシステムである。 そのため、多くの行政機関や民間団体等において、既存システムの改修や新たなシステム構築が必要であるとともに、これらシステムの安定性を損なうことな稼働するためには十分な試験期間が必要となることから、16年度中のシステム稼働開始は不可能であり、e-Japan重点計画において予定されているとおり、17年のシステム稼働を目指して準備しているところである。	5085017	オリックス株式会社	11	
z0100006	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続の電子化の早期実現等	自動車の保管場所の確保等に関する法律、同法施行令、同法施行規則	自動車保有関係手続は、自動車の検査・登録を受けるために、運輸支局等の他、市役所等、警察署、都道府県税事務所等、それぞれの行政機関に出向いて手続を行う必要がある。 自動車の保管場所証明申請は、自動車の保有者が当該申請に係る場所の位置を管轄する警察署長に対し、当該申請に係る場所を使用する権原を有することを疎明する書面、所在図、配置図の各書面を添付して保管場所証明書の交付を申請するものであり、交付を受けた保管場所証明書を運輸支局等に提出しなければ、道路運送車両法に定める自動車登録の処分を受けられないこととされている。	b		自動車保有関係手続のワンストップサービスについては、e-Japan重点計画等において、平成17年を目標としてシステム稼働開始を目指すこととされていることから、現在、関係行政機関及び関係民間団体と調整の上、システムの構築を進めている。また、自動車の保管場所の確保等に関する法律等の関係法律について、自動車保有関係手続を電子情報処理組織を使用して行うための所要の見直しについて検討し、次期通常国会に法案を提出することとしている。		各省庁からの本件回答によれば、次期通常国会への法案提出、17年度を目標にシステム稼働とされているが、16年度中に稼働させることの可否について検討され、示された。		自動車保有関係手続のワンストップサービスシステムは、基幹システム(インターフェイスシステム)を中心に、行政機関や民間団体等の多岐にわたるシステムが接続することによって、自動車の保有関係手続を電子的に行うことができることとなるシステムである。 そのため、多くの行政機関や民間団体等において、既存システムの改修や新たなシステム構築が必要であるとともに、これらシステムの安定性を損なうことな稼働するためには十分な試験期間が必要となることから、16年度中のシステム稼働開始は不可能であり、e-Japan重点計画において予定されているとおり、17年のシステム稼働を目指して準備しているところである。	5086017	社団法人リース事業協会	11	
z0100007	交通事故証明書の申請・交付の電子化	自動車安全運転センター法第29条第1項第5号	交通事故証明書については、自動車安全運転センター法に基づき、交通事故の加害者、被害者その他正当な利益を有すると認められる者からの書面若しくは郵便振替による申請に応じて、書面により証明書を交付している。	-		規制改革推進3か年計画(再改定)「(平成15年3月28日閣議決定)において、交通事故証明書の申請・交付の電子化について平成15、16年度に調査・検討し、平成16年度中に結論を得ることとしているところである。	現在、損保協会等関係機関を含めた調査委員会を設置し、交通事故証明書の申請・交付の電子化」について検討を行っているところである。	貴庁回答では、規制改革推進3か年計画(再改定)において「16年度中に結論を得ることとなっているが、その後引き続き要望もあることから、検討及び実施の前倒しが可能かどうか検討され、実施時期を示された。		電子的手段による交通事故証明書の申請・交付の可否については、申請人が真に「正当な利益を有すると認められる者か」、交通事故証明書の交付主体が真に自動車安全運転センターであることを確認できるか否か、交通事故証明書等の内容を改変されない電磁的記録が技術的に可能か、交通事故証明書の受領者が「正当な利益を有すると認められる者」か否かを確実に把握した上で交付できるか、等、セキュリティー上の各種課題に検討を加えるとともに、損保業界、関係行政機関等からの意見聴取、協議、同センターにおける電子認証のための体制整備等について、閣議決定に基づき、現在、損保協会等関係機関団体を含めた検討委員会を設置して上記内容について検討を行っているところであるが、多岐にわたる検討作業等が必要であることから、検討の前倒しは困難である。	5021166	社団法人日本経済団体連合会	11	
z0100007	(上記の続き) 交通事故証明書の申請・交付の電子化											5021166	社団法人日本経済団体連合会	12

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z0100006	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続の電子化の早期実現等	5085	5085017	オリックス株式会社	11	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続の電子化の早期実現等		自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続(検査・登録・国・車庫証明・納税・地方、自賠責保険確認・国)等の電子化は、規制改革推進3か年計画において、平成17年を目標に稼働開始(平成15年目途に一部地方公共団体に試験運用)となっているが、これを実現するため、添付資料記載の事項を含め早急に検討・具体化していくこと。なお、試験運用を行う際、大量の自動車所有するリース会社の事務手続等を考慮して、その運用に当たっての検討等を行うこと。	電子化により、申請項目の共通化・統一化と申請に必要な添付書類の削減化ができれば、自動車関連業界の生産・販売・流通に係わる申請及び手続代行コストは大幅に軽減され、その軽減分を直接部門へ投入することで新たな自動車リース市場の開拓が促進され、経済活性化に資する。	手続申請の電子化がなされていないため、その手続を申請もしくは代行申請をする自動車関連業界(自動車リース業界も含む)に多大な負担を強いている。また、リース会社の事務作業の効率化、円滑化の観点から、電子化(書式の全国統一化)を図る必要があると考えられる。電子化の検討に際しては、利用者の意見を十分に反映させることによって、電子化による混乱等が生じないように配慮する必要がある。	道路運送車両法、自動車登録令、自動車の保管場所の確保等に関する法律、自動車重量税法、自動車損害賠償保障法、地方税法、地方自治体条例等	国土交通省 財務省 総務省 警察庁 経済産業省 環境省	<添付資料> 自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続等の電子化に際しての検討事項
z0100006	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続の電子化の早期実現等	5086	5086017	社団法人リース事業協会	11	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続の電子化の早期実現等		自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続(検査・登録・国・車庫証明・納税・地方、自賠責保険確認・国)等の電子化は、規制改革推進3か年計画において、平成17年を目標に稼働開始(平成15年目途に一部地方公共団体に試験運用)となっているが、これを実現するため、添付資料記載の事項を含め早急に検討・具体化していくこと。なお、試験運用を行う際、大量の自動車所有するリース会社の事務手続等を考慮して、その運用に当たっての検討等を行うこと。	電子化により、申請項目の共通化・統一化と申請に必要な添付書類の削減化ができれば、自動車関連業界の生産・販売・流通に係わる申請及び手続代行コストは大幅に軽減され、その軽減分を直接部門へ投入することで新たな自動車リース市場の開拓が促進され、経済活性化に資する。	手続申請の電子化がなされていないため、その手続を申請もしくは代行申請をする自動車関連業界(自動車リース業界も含む)に多大な負担を強いている。また、リース会社の事務作業の効率化、円滑化の観点から、電子化(書式の全国統一化)を図る必要があると考えられる。電子化の検討に際しては、利用者の意見を十分に反映させることによって、電子化による混乱等が生じないように配慮する必要がある。	道路運送車両法、自動車登録令、自動車の保管場所の確保等に関する法律、自動車重量税法、自動車損害賠償保障法、地方税法、地方自治体条例等	国土交通省 財務省 総務省 警察庁 経済産業省 環境省	<添付資料> 自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続等の電子化に際しての検討事項
z0100007	交通事故証明書の申請・交付の電子化	5021	5021166	社団法人日本経済団体連合会	11	交通事故証明書の申請・交付の電子化		書面に加え、電子的手段による申請・交付を可能とすべきである。		交通事故証明書の申請・交付については、現在、書面によることとされているため、窓口への申請書の持参、後日発行の証明書の郵送が必要であり、手数および日数(申請1件あたり約10日~20日)がかかっているが、手続の効率化の観点から、電子的手段によることを可能とすべきである。 なお、平成14年8月8日に改正された国の警察機関が行う行政手続等の電子化推進に関するアクション・プランにおいて、交通事故証明書の交付の求め、の電子化については平成15年度に実施方針が提示されることとなっているが、早期に実現すべきである。また、交付については、同アクション・プランにおいて「第三者に対する証明等に使用されるものであり、現物である必要があるため交付はオンライン化困難」とされている。	自動車安全運転センター法第29条第1項第3号	警察庁	交通事故証明書の交付申請にあたっては、自動車安全運転センターの各都道府県・方面事務所窓口もしくは郵便局の振替窓口にて申請用紙を提出している。発行された交通事故証明書は、窓口にて即日交付されるか、後日書面にて申請者に郵送されている。
z0100007	(上記の続き) 交通事故証明書の申請・交付の電子化	5021	5021166	社団法人日本経済団体連合会	12	(上記の続き) 交通事故証明書の申請・交付の電子化				(上記の続き) しかし、実際には「第三者」である保険会社が交通事故当事者の代理人として交付申請を行った上で直接取得するケースが多く、保険会社における書面による保管コストも大きい。電子的手段による交付も認めるべきである。 なお、規制改革推進3か年計画(再改定)「平成15年3月28日閣議決定」では、電子的手段による交通事故証明書の申請・交付の可否について「15年度に調査・検討し、16年度中に結論」とされているが、できる限り早期に実現すべきである。		警察庁	

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
z0100007	交通事故証明書の申請・交付の電子化	自動車安全運転センター法第29条第1項第5号	交通事故証明書については、自動車安全運転センター法に基づき、交通事故の加害者、被害者その他正当な利益を有すると認められる者からの書面若しくは郵便振替による申請に応じて、書面により証明書を交付している。	-	-	規制改革推進3か年計画(再改定)(平成15年3月28日閣議決定)において、交通事故証明書の申請・交付の電子化について平成15、16年度に調査・検討し、平成16年度中に結論を得ることとしているところである。	現在、損保協会等関係機関を含めた調査委員会を設置し、交通事故証明書の申請・交付の電子化について検討を行っているところである。	貴庁回答では、規制改革推進3か年計画(再改定)において、16年度中に結論を得ることとなっているが、その後引き続き要望もあることから、検討及び実施の前倒しが可能かどうか検討され、実施時期を示されたい。	-	-	電子的手段による交通事故証明書の申請・交付の可否については、申請人が真に「正当な利益を有すると認められる者か」、交通事故証明書の交付主体が真に自動車安全運転センターであることを確認できるか否か、交通事故証明書等の内容を改変されない電磁的記録が技術的に可能か、交通事故証明書の受領者が「正当な利益を有すると認められる者」か否かを確実に把握した上で交付できるか、等、セキュリティー上の各種課題に検討を加えるとともに、損保業界、関係行政機関等からの意見聴取、協議、同センターにおける電子認証のための体制整備等について、閣議決定に基づき、現在、損保協会等関係機関団体を含めた検討委員会を設置して上記内容について検討を行っているところであるが、多岐にわたる検討作業等が必要であることから、検討の前倒しは困難である。	5033035	社団法人日本損害保険協会	11
z0100008	特殊車輛通行許可書手続きの簡素化	道路交通法施行令第22条第3号ハ	貨物の積載状態における車高の一般的制限値は3.8メートル。	a	-	車高規制については、規制改革推進3か年計画(再改定)による決定事項も踏まえ、安全性を確保しつつ物流を効率化するための規制の見直しを平成15年度中に実施することとして、検討を進めている。	-	-	-	-	-	5111023	社団法人日本自動車工業会	11
z0100009	猟銃用火薬類の譲渡規制の緩和	火薬類取締法第17条及び第50条の2 猟銃用火薬類等の譲渡、譲受け、輸入及び消費に関する内閣府令	相続又は遺贈により火薬類の所有権を取得した者がその火薬類を所持するときは許可を要しないが、その火薬類を消費することを要しなくなった場合は、遅滞なくその火薬類を譲り渡し、又は廃棄しなければならない。その場合、譲り渡しの許可又は廃棄の許可を受けなければならない。	c	-	遺品である猟銃用火薬類等はその保管状態が明らかでないことから、火薬類の販売業者はこれを受け取っても再販売できず、廃棄するしかない。また、実態としても廃棄能力のない火薬類販売業者がほとんどである。そのため、猟銃用火薬類販売店への一定量の無許可譲渡を認めると、火薬類販売店に大量の残火薬類が滞留することとなり、公共の安全を確保する上で大きな問題がある。	猟銃用等の残火薬類の多くは、警察が回収した後自衛隊に廃棄を依頼し、最終的には海洋投入等により処分しているのが実態である。しかし、ロンドン条約96年議定書の近い将来の締結を踏まえ、廃火薬類等の海洋投入処分を速やかに中止するための措置を講じる必要があることから、現在の枠組みの維持は不可能となる。したがって、新たな廃火薬類の処理の枠組みについて、現在経済産業省、環境省等関係省庁と検討中である。	検討し、結論を得られる時期について、具体的に示されたい。	c	新たな廃火薬類の処理の枠組みについて、時期を含めて、現在経済産業省、環境省等関係省庁と検討中である。	5119006	長野県	11	
z0100010	貸金業の規制等に関する法律の登録事務等に関する事務移管等	貸金業の規制等に関する法律 貸金業の規制等に関する法律施行令 貸金業の規制等に関する法律施行規則	二以上の都道府県の区域内に営業所又は事務所を設置して貸金業を営む者は国が、一の都道府県の区域内にのみ営業所又は事務所を設置して貸金業を営む者は都道府県が登録事務等を行うこととなっている。	c	-	ヤミ金融対策については、平成16年1月に施行の改正貸金業法の厳格な運用により対処するものである。	(参考) 警察庁における制度については、規制に関するものではない。	-	-	-	-	5119003	長野県	11

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z0100007	交通事故証明書の申請 交付の電子化	5033	5033035	社団法人日本損害保険協会	11	交通事故証明書の電子発行		書面もしくは電子的記録による交付に変更。	業界各社の証明書申請ロードの削減、仕分けロードの削減が図れる。	交通事故証明書の申請、取得、管理に相当のロードを要しておりロードの軽減を図りたい。	自動車安全運転センター法第29条第3項交通事故に關しその発生した日時、場所、その他内閣府で定める事項を記載した書面を当該事故における加害者・被害者その他当該書面の交付を受けることについて正当な利益を有すると認められる者の求めに応じて交付すること。	警察庁	
z0100008	特殊車輛通行許可書手続きの簡素化	5111	5111023	社団法人日本自動車工業会	11	特殊車輛通行許可書手続きの簡素化		96コンテナの走行許可申請を対象外として欲しい。	高さ制限について、現行は3.8メートルの高さ制限があり、96コンテナ(高さ4.1メートル)の走行は申請許可の対象となっている。	道路の高さ規格は4.5メートルである。	道路交通法、道路法	警察庁 国土交通省	・本項目は、以前から要望しているが、引き続き検討いただきたく再要望する。 ・重点要望項目
z0100009	猟銃用火薬類の譲渡規制の緩和	5119	5119006	長野県	11	猟銃用火薬類の譲渡規制の緩和		・猟銃の所有者の死去や疾病等により不要となった猟銃用火薬類の譲渡については、猟銃用の火薬類販売店への譲渡を条件に無許可数量を定め、その数量以下であれば譲渡許可を不要とする。	・猟銃用の火薬類の無許可譲渡数量の新設	近年、狩猟者の高齢化が進み、猟銃の所有者の死去や疾病等により、不要となった猟銃用火薬類が、管理者不在で保管されているケースが増えている。しかし、その猟銃用火薬類を処分するに当たり、譲渡許可が必要であるため、手続きの煩雑さからそのまま保管されている。このような猟銃用火薬類は「眠り玉」とも言われ、銃砲業界においても「眠り玉」の削減は大きな課題となっている。	火薬類取締法 ・猟銃用火薬類等の譲渡、譲受け、輸入及び消費に関する内閣府令	警察庁	
z0100010	貸金業の規制等に関する法律の登録事務等に関する事務移管等	5119	5119003	長野県	11	貸金業の規制等に関する法律の登録事務等に関する事務移管等		「都道府県知事が行う貸金業登録事務及び指導監督業務(貸金業協会の認可及び指導監督も含む)の金融庁若しくは公安委員会へ移管する。」	貸金業新規登録 貸金業更新登録 貸金業変更登録 貸金業登録簿の削除 貸金業者に対する行政処分 貸金業者の指導監督 貸金業協会の契約約款の認可 貸金業協会の指導監督	最近のヤミ金融の広域化、悪質化を考慮すると単一の県の行政での対応には限界があり、この事務の目的を達成することは困難であります。広域化といふ点からは国による一元的な監視を行うべきであります。また、事務量的に国の一元監視が困難であるという理由から、引き続き県が管轄する場合にあっては、最近のヤミ金融の状況を考慮し、行政指導というよりは犯罪の防止を主目的に置くべきであり、公安委員会の所管とすべきであります。	貸金業の規制等に関する法律 貸金業の規制等に関する法律施行令 貸金業の規制等に関する法律施行規則	警察庁 金融庁	

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
z0100011	詐欺的金融犯罪の取締制度の抜本的整備	出資法第1条及び第2条	出資法第1条は、何人も、不特定且つ多数の者に対し、後日出資の払い戻しとして出資金の全額若しくはこれをこえる金額に相当する金額を支払うべき旨を明示し、又は暗黙のうちに示して、出資金の受入れをしてはならないものとし、第2条は、業として預り金をするにつき他の法律に特別の規定がある者を除く外、何人も業として預り金をしてはならないものとしている。 また、「預り金」とは、不特定かつ多数の者からの金銭の受入れであつて、次に掲げるものをいう。 一 預金、貯金又は定期積金の受入れ 二 社債、借入金その他何らの名義をもつてするを問わず、前号に掲げるものと同様の経済的性質を有するもの	c	第1条関係 出資金とは、出資元本が必ずしも保証されないことを本質とするものである。これに対し、あたかも出資金全額の払戻しが保証されている安全な利殖手段であるかのような誤解を与えて出資を募ることは、当該払戻しが実行不能に陥った場合、安全であると誤信して出資した一般大衆が不測の被害を被ることとなるため、これを禁止することが必要である。 第2条関係 預り金とは、主として預け主の便宜のために金銭の価値を保管することを目的とするものである。他の法律に特別の規定のある者については、一般大衆の財産の保護等の観点に基づき、所要の行為規制や当局の監督権限が及ぶこととなるが、それ以外の者が預り金を受け入れられる場合には、安全な保管方法であると誤信した一般大衆が不測の被害を被る可能性が高く、これを禁止することが必要である。 また、預り金の定義についても、預金の受入れまがいの脱法行為を厳正に取り締まる必要があることから、現行の規定が必要且つ適切であると考えられる。 なお、警察としては、刑罰法令に触れる行為を認めれば、関係法令に基づき、厳正に対処するなど、事案の実態に応じ、適切に対処する。			回答では、出資法第1条・2条は、詐欺的金融犯罪の取締り等に大きな役割を果たしていることを根拠に、対応不可とされているが、 要望は、悪徳業者については、金融関連の詐欺的行為を禁止する法律を制定し、そちらで取り締まるという代替措置を創設することにより実施可能と考えるが、この点を踏まえ改めて実施に向けた具体的な対応策を検討され、示されたい。 上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含め具体的に示されたい。			第1条関係 出資金は出資元本が保証されないことを本質とするものであるため、当該払戻しが実行不能に陥った場合、安全であると誤信して出資した一般大衆が附則の損害を被ることを防止する趣旨から、これを撤廃することは困難である。 第2条関係 業としての「預り金」が全面的に禁止されているわけではなく、他の法律に特別の規定ある者については預り金を受け入れることができる。従って、現状以外の新たな措置は不要と考える。 また、預金の受入れまがいの脱法行為を厳正に取り締まる必要があることから、現行の規定が必要且つ適切であると考えられる。 なお、警察としては、刑罰法令に触れる行為を認めれば、関係法令に基づき、厳正に対処するなど、事案の実態に応じ、適切に対処する。	5085010	オリックス株式会社	11
z0100011	詐欺的金融犯罪の取締制度の抜本的整備	出資法第1条及び第2条	出資法第1条は、何人も、不特定且つ多数の者に対し、後日出資の払い戻しとして出資金の全額若しくはこれをこえる金額に相当する金額を支払うべき旨を明示し、又は暗黙のうちに示して、出資金の受入れをしてはならないものとし、第2条は、業として預り金をするにつき他の法律に特別の規定がある者を除く外、何人も業として預り金をしてはならないものとしている。 また、「預り金」とは、不特定かつ多数の者からの金銭の受入れであつて、次に掲げるものをいう。 一 預金、貯金又は定期積金の受入れ 二 社債、借入金その他何らの名義をもつてするを問わず、前号に掲げるものと同様の経済的性質を有するもの	c	第1条関係 出資金とは、出資元本が必ずしも保証されないことを本質とするものである。これに対し、あたかも出資金全額の払戻しが保証されている安全な利殖手段であるかのような誤解を与えて出資を募ることは、当該払戻しが実行不能に陥った場合、安全であると誤信して出資した一般大衆が不測の被害を被ることとなるため、これを禁止することが必要である。 第2条関係 預り金とは、主として預け主の便宜のために金銭の価値を保管することを目的とするものである。他の法律に特別の規定のある者については、一般大衆の財産の保護等の観点に基づき、所要の行為規制や当局の監督権限が及ぶこととなるが、それ以外の者が預り金を受け入れられる場合には、安全な保管方法であると誤信した一般大衆が不測の被害を被る可能性が高く、これを禁止することが必要である。 また、預り金の定義についても、預金の受入れまがいの脱法行為を厳正に取り締まる必要があることから、現行の規定が必要且つ適切であると考えられる。 なお、警察としては、刑罰法令に触れる行為を認めれば、関係法令に基づき、厳正に対処するなど、事案の実態に応じ、適切に対処する。		回答では、出資法第1条・2条は、詐欺的金融犯罪の取締り等に大きな役割を果たしていることを根拠に、対応不可とされているが、 要望は、悪徳業者については、金融関連の詐欺的行為を禁止する法律を制定し、そちらで取り締まるという代替措置を創設することにより実施可能と考えるが、この点を踏まえ改めて実施に向けた具体的な対応策を検討され、示されたい。 上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含め具体的に示されたい。			第1条関係 出資金は出資元本が保証されないことを本質とするものであるため、当該払戻しが実行不能に陥った場合、安全であると誤信して出資した一般大衆が附則の損害を被ることを防止する趣旨から、これを撤廃することは困難である。 第2条関係 業としての「預り金」が全面的に禁止されているわけではなく、他の法律に特別の規定ある者については預り金を受け入れることができる。従って、現状以外の新たな措置は不要と考える。 また、預金の受入れまがいの脱法行為を厳正に取り締まる必要があることから、現行の規定が必要且つ適切であると考えられる。 なお、警察としては、刑罰法令に触れる行為を認めれば、関係法令に基づき、厳正に対処するなど、事案の実態に応じ、適切に対処する。	5086010	社団法人リース事業協会	11	
z0100012	クレジットカードおよびATMサービスの利用および受け入れ促進	-	刑法の詐欺罪、支払用カード電磁的記録不正作出罪等の諸規定に基づき、厳正な取締りを行っている。	-		今後厳正な取締りを継続して行う。						5071102	米国	11

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z0100011	詐欺的金融犯罪の取締制度の抜本的整備	5085	5085010	オリックス株式会社	11	詐欺的金融犯罪の取締制度の抜本的整備		<p>出資法1,2条の立法論的妥当性を検討し、過剰規制を廃して、詐欺的金融犯罪の取締制度を改めて整備すべきである。&lt; * 1&gt;</p> <p>【参考】1999/7金融審議会第一部会中間整理(第一次)「東大・神田教授意見発表資料」いわゆる悪質商品の取扱いをどうすべきかという問題がある。この点については、我が国におけるこれまでの歴史に鑑みると、その対応等の面において類型的に別物として取扱ってきた面もあるので、基本的方向性としては、金融関連の詐欺的行為を禁止する法律を制定し、そちらで取締ることを検討することが望ましい(現在では、いわゆる出資法で一部取締りが可能であるが、出資法のように預り金を一律に禁止するような法律は、その立法論的な妥当性につき再検討する必要がある)。</p>	<p>例えば、匿名組合契約による出資受入などにおいて、出資金の全部または一部について営業者が保証する。 ・エスクロー事業(当事者の取引のクロージングにあたり、第三者が資金を預かって管理することにより、取引上の危険を転換して取引を円滑にするもの) &lt; * 2&gt;</p>	<p>1条は、そもそも全面禁止されるべきものではない。出資者の認識と保証者の支払能力の問題であり、不当表示規制や金融商品販売規制として整理されるべきではないか 2条は、預り金の概念が曖昧あるいは広すぎる。刑罰があり、罪刑法定主義の観点から妥当性に疑問ある。 &lt; * 3&gt; ・戒厳令型・前時代的処罰法規は、金融取引その他サービスの発展に目に見えにくい悪影響を及ぼしている。 ・「金融サービス法」等の金融関連法制と出資法との係わり合い、適用関係等が、経済社会情勢の進展に対応し、その発展に貢献するものとなるよう引き続き制度整備の努力をしていくことが必要である。</p>	出資法1条、2条	金融庁 法務省 警察庁	<p>&lt; * 1&gt;出資法が現に果たす役割は詐欺罪の前段階的な処罰と思われ、これは不当な表示・勧誘により行われるので、不当表示防止法を独禁法の枠組みから切離して整備し、罰則強化、警察管轄とすることは検討できないか。相手方の属性(個人かプロか)の観点も必要と思われる。 &lt; * 2&gt;エスクロー事業が出資法2条に抵触するの判断とせず、抵触するとの解釈も表明されており、事業を行おうとする際の重大な障害となる。 &lt; * 3&gt;例えば、不動産会社が賃貸事業で預かる敷金等、継続取引業者間の取引保証金などはどう解釈されるのか。</p>
z0100011	詐欺的金融犯罪の取締制度の抜本的整備	5086	5086010	社団法人リース事業協会	11	詐欺的金融犯罪の取締制度の抜本的整備		<p>出資法1,2条の立法論的妥当性を検討し、過剰規制を廃して、詐欺的金融犯罪の取締制度を改めて整備すべきである。&lt; * 1&gt;</p> <p>【参考】1999/7金融審議会第一部会中間整理(第一次)「東大・神田教授意見発表資料」いわゆる悪質商品の取扱いをどうすべきかという問題がある。この点については、我が国におけるこれまでの歴史に鑑みると、その対応等の面において類型的に別物として取扱ってきた面もあるので、基本的方向性としては、金融関連の詐欺的行為を禁止する法律を制定し、そちらで取締ることを検討することが望ましい(現在では、いわゆる出資法で一部取締りが可能であるが、出資法のように預り金を一律に禁止するような法律は、その立法論的な妥当性につき再検討する必要がある)。</p>	<p>例えば、匿名組合契約による出資受入などにおいて、出資金の全部または一部について営業者が保証する。 ・エスクロー事業(当事者の取引のクロージングにあたり、第三者が資金を預かって管理することにより、取引上の危険を転換して取引を円滑にするもの) &lt; * 2&gt;</p>	<p>1条は、そもそも全面禁止されるべきものではない。出資者の認識と保証者の支払能力の問題であり、不当表示規制や金融商品販売規制として整理されるべきではないか 2条は、預り金の概念が曖昧あるいは広すぎる。刑罰があり、罪刑法定主義の観点から妥当性に疑問ある。 &lt; * 3&gt; ・戒厳令型・前時代的処罰法規は、金融取引その他サービスの発展に目に見えにくい悪影響を及ぼしている。 ・「金融サービス法」等の金融関連法制と出資法との係わり合い、適用関係等が、経済社会情勢の進展に対応し、その発展に貢献するものとなるよう引き続き制度整備の努力をしていくことが必要である。</p>	出資法1条、2条	金融庁 法務省 警察庁	<p>&lt; * 1&gt;出資法が現に果たす役割は詐欺罪の前段階的な処罰と思われ、これは不当な表示・勧誘により行われるので、不当表示防止法を独禁法の枠組みから切離して整備し、罰則強化、警察管轄とすることは検討できないか。相手方の属性(個人かプロか)の観点も必要と思われる。 &lt; * 2&gt;エスクロー事業が出資法2条に抵触するの判断とせず、抵触するとの解釈も表明されており、事業を行おうとする際の重大な障害となる。 &lt; * 3&gt;例えば、不動産会社が賃貸事業で預かる敷金等、継続取引業者間の取引保証金などはどう解釈されるのか。</p>
z0100012	クレジットカードおよびATMサービスの利用および受け入れ促進	5071	5071102	米国	11	クレジットカードおよびATMサービスの利用および受け入れ促進		<p>ビジネスによるクレジットカードの利用と、政府サービスへの支払いに対するカード利用を促進。 日本のATMネットワークが国際PINセキュリティおよびネットワーク暗号化標準に強制的に準拠するようにする。 日本クレジットカード協会(JCCA)が有するクレジットカード取引ターミナルの標準化と管理の役割を排除し、クレジットカード認証ターミナルシステム(CAT共同利用システム)により、国際的に受け入れられているシステムの利用を促進させる。 クレジットカード不正利用に関する法・規制を厳しく施行する。</p>	<p>世界的に見て、クレジットカードおよびATMカードの利用は急速に増加している。これらのカード利用は、消費者の利便性向上につながり、小売部門に益をもたらしている。北米および欧州では、全店舗の90%がクレジットカードを取り扱い、同地域では、全購入の34%がこれらのカードでなされる。日本での店舗の取り扱い率は、たったの45%であり、これらカードでの購入は8%にとどまっている。昔からの店舗やATMにおいてカードの受け入れがよくないことは、日本への海外からの訪問者からよく聞かれる不満である。</p>			金融庁 総務省 財務省 経済産業省 警察庁	

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
z0100013	盗難自動車の海外不正流出に対する水際阻止対策の推進	-	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が策定した埠頭の管理強化マニュアルに基づき、埠頭管理関係者と警察、税関等の関係行政機関が緊密に連携し、埠頭の管理強化に向けた施策の推進を推進しているほか、埠頭内、埠頭周辺におけるパトロール、検問等の積極的な推進を推進している。 また、警察庁及び財務省においては、平成13年2月から盗難自動車等に関する通報・連絡窓口を明確化することにより、情報交換をより積極的に行うなど、盗難自動車等の輸出を両者の連携により阻止するための対策を実施している。 さらに、平成14年4月からは、警察の盗難自動車等に係る情報を税関において電子的に活用できる体制を構築して連携を強化するとともに、盗難自動車に関する情報交換を密にしている。	b		今後、埠頭管理関係者、税関との情報交換、管理強化策の検討等を推進し、埠頭管理関係者の埠頭の管理強化に向けた取組みを促進するとともに、埠頭内、埠頭周辺におけるパトロール、検問等を強化して、自動車盗難等の防止に努める。	(参考) 警察庁における制度については、規制に関するものではない。					5021216	社団法人日本経済団体連合会	11
z0100016	労働者派遣業における適用対象業務の拡大(警備業について)	労働者派遣事業の適正な運営の確保及び派遣労働者の就業条件の整備等に関する法律第4条第1項	労働者派遣事業の適正な運営の確保及び派遣労働者の就業条件の整備等に関する法律第4条第1項の規定により、警備業法第2条第1項各号に掲げる業務については労働者派遣形態により実施することは禁止されている。	c		警備業者は、その警備員に対し、警備業務を適正に実施させるため、直接必要な指導及び監督をすべきものであり、労働者派遣形態導入することは適当ではない。		警備員に対して直接必要な指導監督をすべきであることから派遣は適当でないとするが、他の派遣が認められている業務と比較して、警備業についてかかる直接的な指導監督が必要とされる理由を明らかにされたい。なお回答にあたっては、派遣元による「派遣対象となる」警備員に対する指導、監督では警備業に求められる指導監督としては不十分であること理由も示されたい。 派遣労働者に対しては、派遣先事業主による指揮命令がなされることとなるが、これによって警備業に必要とされる指導監督に代替することについて、その理由も含めて明らかにされたい。		警備業務が人の生命、身体、財産の保護等を主な業務としていることから、警備業者は、その警備員に対し、警備業務を適正に実施させるため、直接必要な指導及び監督をすることとされており、その指導監督の内容としては実地の指導が必要とされているところ。 警備業者による警備員に対する直接の指導監督が行われない場合には、警備業務の適正な実施に支障を生ずることとなる。	5078006	東京商工会議所	11	
z0100017	官公庁等における請求書様式の統一化等	-	警察庁においては、契約相手方による請求書様式を採用している。			単独では回答不能						5086029	社団法人リース事業協会	11

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z0100013	盗難自動車の海外不正流出に対する水際阻止対策の推進	5021	5021216	社団法人日本経済団体連合会	11	盗難自動車の海外不正流出に対する水際阻止対策の推進		盗難自動車対策については、政府の国際組織犯罪等対策推進本部の下、関係省庁と民間団体による官民合同プロジェクトチームが発足し、盗難自動車の海外不正流出に対する水際阻止の対策が取られつつある。こうした対策を実効あるものとするためには、法整備やイモビライザーの普及促進、IT技術の活用、旅具通関制度の見直し等通関面での対応策の検討、関係省庁間における情報共有化など、更に総合的な対策が不可欠である。		2002年(暦年)の自動車盗難件数は62,000件を数え(07年比1.8倍)、ここ2年続けて60,000件を超えて高止まりの傾向を示している。また、2003年に入ってから更に増加傾向を示しており、1月～8月で43,334件(対前年同期比+6.3%)と、このままのペースでは年間66,000件に上り過去最悪の盗難件数となる見込みである。また、自動車盗難に関する支払保険金額でみると、2002年度は約582億円(07年度比約3.1倍)にも達し、深刻な社会問題となっている。 自動車盗難件数の減少による社会的コストの低減に繋がる。		財務省 経済産業省 国土交通省 警察庁	近年急増している自動車盗難は、専門的かつ組織的な犯罪集団による盗難車の海外売却を狙ったものが多い。防犯や盗難防止装置(イモビライザー等)の普及などを通じた盗難自体の防止が必要であるが、その効果には限界がある。
z0100016	労働者派遣業における適用対象業務の拡大(警備業について)	5078	5078006	東京商工会議所	11	労働者派遣法の改正		物の製造」業務に限り当面上限が1年に限定されているが、3年に延長すべきであり、「医療」(一部は解禁済)、「警備」、「建設」も原則対象業務に加えるべきである。また、派遣労働者からも撤廃要望の強い労働者の特定行為の禁止」についてもさらなる見直しが必要である。		企業が柔軟な雇用戦略を展開するうえで、労働者の多様な就業ニーズにも適う労働者派遣への期待は高い。今回の法改正後も残る不合理な規制を撤廃し、企業の雇用拡大を期することが重要である。また特定行為の禁止を撤廃し、無用なミスマッチを回避する必要がある。		警察庁 厚生労働省	
z0100017	官公庁等における請求書様式の統一化等	5086	5086029	社団法人リース事業協会	11	官公庁等における請求書様式の統一化等		官公庁及び特殊法人等とのリース契約におけるリース料の請求書については、官公庁等の指定様式となっているため、機械処理ができず事務手間がかかる。このため、リース会社所定の様式の使用を認めるか、官公庁等の様式を統一化、電子的データによる請求を可能とすること。		請求書作成・送付事務の機械処理による合理化が図れる。		全省庁	