

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、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革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、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。

：規制改革会議の各ワーキング・グループ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				規制改革会議における再検討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の分類	措置の概要(対応策)	
280331015	28年2月22日	28年3月15日	28年3月31日	国際送金に関する本人確認手段の電子化について	海外では完全電子化が認められている国もある本人確認手続きが、日本では、電子化されていない現状がある。 日本では国際送金を行うプロセスの一環である本人確認手続として、1)本人確認書類コピーの金融機関による取得、その後、2)本人確認郵便を本人確認書類記載の住所への金融機関からの送付・受領確認、の二つのステップがある。 1)のステップは2つの法律の規定で電子化も認められているが、3つ目の法律が電子化を認めるか否かが明確にされていない現状がある。 2)のステップは、現状は電子化が認められていない。  [詳細] 1)本人確認書類コピーの取得については、本人確認について規定している3つの法律(犯罪収益移転防止法(犯収法)、外国為替法(外為法)、国際送金等調書法(国調法))のうち、前2者については、郵送のみならず電子的手法による送付が認められているが、国調法においては、電子の方法が認められるのが明らかになっていない。国調法においても、犯収法、外為法と同様に電子的手法が可能であることを明確にして頂きたい。 2)本人確認郵便の本人確認書類記載住所への送付については、犯収法、外為法により、事前登録型(非対面)での本人確認を行う場合、書留郵便もしくはそれに準ずるもの(その取扱いは引受け及び配達を記録する郵便又はこれらに準ずるものにより、その取扱いは引受けをしない郵便物又はこれに準ずるもの)として送付することが必要とされている。本実存確認のプロセスも電子的に行うことを可能にして頂きたい。  なお、他国の例としては、電子化の手法として以下のような本人確認手法がある。 (1)銀行等のデータベースへの存在確認(名前、住所、誕生日によるマッチング) (2)携帯で撮影された写真と本人確認書類の映像を電子取得し、書類の真偽確認と、顔写真と書類上の写真との生体認証 (3)顧客からの送金原資(カード会社による認証、銀行送金元口座情報等)からの確認。	日本貿易振興機構(ジェトロ)	詳細1 財務省 詳細2 警察庁 財務省	[詳細1] 国際送金等調書法において、国外送金等をする人は、一定の事項を記載した告知書を、国外送金等をする際、国外送金等に係る金融機関の営業所等の長に対し提出しなければならないこととされ、その告知書の提出をする人は、その告知書の提出をする金融機関の営業所等の長に本人確認書類を提示し、又は署名用電子証明書を送信しなければならないこととされています。  [詳細2] 金融機関は、顧客等との間で、犯収法施行令第7条第1項第1号に定める取引(預貯金契約の締結、10万円を超える現金送金等)を行うに際しては、犯収法第4条第1項に基づき、当該顧客等に対して、取引時確認(本人特定事項、取引を行う目的、職業・事業内容、実質的支配者等)についての確認を行うことが義務付けられています。 また、銀行等が顧客と本邦から外国へ向けた支払又は非居住者との間でする10万円を超える支払等に係る為替取引を行うに際しては、外為法第18条第1項に基づき、当該顧客の本人確認を行うことが義務付けられています。  なお、顧客等について、預貯金契約の締結時等、他の取引の際に既に取引時確認を行っている場合は、通常の取引を行うに際しては、その顧客等が既に取引時確認を行っている顧客等であることを確かめる措置をとれば、改めて取引時確認を行う必要はありません(犯収法第4条第3項、同施行令第13条、同施行規則第14条、外為令第11条の5、外為省令第12条の4)。  顧客等の本人特定事項の確認方法については、犯収法施行規則第5条第1項及び外為省令第8条第1項に規定されています。 同項第1号口には、一定の本人確認書類の提示を受けるとともに、当該本人確認書類に記載されている当該顧客等の住居に宛てて、取引関係文書を書留郵便等により、転送不要郵便物等として送付する方法が、同号八には、本人確認書類又はその写しの送付を受けて当該本人確認書類又はその写しを確認記録に添付するとともに、当該本人確認書類又はその写しに記載されている当該顧客等の住居に宛てて、取引関係文書を書留郵便等により、転送不要郵便物等として送付する方法が、それぞれ規定されています。 また、同号八から七までは、電子署名法又は公的個人認証法に規定する電子証明書による確認方法が、それぞれ規定されています。	[詳細1] 内国税の適正な課税の確保を図るための国外送金等に係る調書の提出等に関する法律(国外送金等調書法)3条1項、同法施行令5条、同法施行規則4条・5条  [詳細2] 犯収法施行令第7条第1項第1号口、ハ、ホ  犯収法施行規則第5条第1項第1号口、ハ、ホ  外為法第18条第1項  外為省令第8条第1項第1号口、ハ、ホ	現行制度下で対応可能	[詳細1] 提案をいただいている、本人確認書類の電子的手法による送付により、本人確認書類を提示する方法については、国外送金等調書法には明文の規定はありませんが、国外送金等調書法で課されている本人確認義務の趣旨を逸脱しない範囲で、ご提案の方法により本人確認書類の提示を受け、その本人確認書類により本人確認を行うことは可能です。 なお、金融機関の営業所等においては、既にご提案の方法により本人確認書類の提示を受け、その本人確認書類により本人確認が行われています。  [詳細2] 犯収法施行規則第5条第1項第1号ホからトまで及び外為省令第8条第1項第1号ホからトまでに規定する電子証明書による確認方法は、顧客等から、電子証明書及び当該電子証明書により確認される特定取引等に関する情報の送信を受けることで完結します。  したがって、これらの確認方法を利用すれば、御提案内容にある2)のステップを経ることなく、電子的に取引時確認を行うことが制度上可能です。 なお、いずれの確認方法を採用するかは特定事業者の判断となります。	
280630005	28年5月11日	28年6月8日	28年6月30日	ゴルフバーを風営法の対象外とし、深夜0時以降の営業を認めること	[要望内容] ゴルフバーを風営法の対象外とすること  [理由] シュミレーションゴルフを設置したゴルフバーは、風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律(風営法)の8号営業に該当するとされ、深夜0時(条例で定められている地域は深夜1時まで)以降の営業が禁止されている。 しかし、8号営業は「本来の用途以外の用途として射幸心をそそのめるものがある遊戯に用いることができるもの」とされているが、シュミレーションゴルフは、スロットマシンやゲーム機等とは異なり、ゴルフ以外には使えず、「射幸心をそそのめるものではない」増加するインバウンド需要を取り込み、飲食業の売上増加に繋げるためにも、ゴルフバーを風営法の対象外とし、深夜0時以降の営業を認めるべきである。  (注)「新たな形態の8号営業の扱いについて」(警察庁生活安全局生活環境課長)により、シュミレーションゴルフを導入したゴルフバーは風営法における8号営業に該当する(ただし遊戯面積が客席面積に対して10%を超えない場合は風俗営業の許可は不要)旨通知され、各管区警察局、監視庁、各都道府県警はそれに基づき運用をしている。	日本商工会議所	警察庁	遊技の結果が数字、文字その他の記号又は物品により表示される遊技設備を備える店舗等において客に遊技をさせる営業は、その営業の形態によっては、当該遊技設備を本来の用途以外の用途に用いて客の射幸心をそそのめるおそれがあることから、風営適正化法はそのような営業(旅館業の施設で営まれるものを除く。)を風俗営業として規制の対象としていた。	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)第2条第1項第5号  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(昭和60年公安委員会規則第1号)第3条第4号	対応不可	いわゆるシュミレーションゴルフについては、遊技の結果としてスクリーン上にスコア等が表示されるものであり、遊技の結果が数字、文字その他の記号又は物品により表示される遊技設備に該当するところ、当該遊技設備を備える店舗等において客に遊技をさせる営業を風営適正化法の規制の対象から除外した場合には、当該営業について、賭博等を始め、客の射幸心をそそのめる遊技が行われ、善良の風俗を害するおそれがあることから、風営適正化法の対象外とすることはできません。 なお、レスパフプロやインストラクター等による指導を受けている場合等の営業の実態等を総合的に考慮した上、当該設備が射幸心をそそのめる遊技の用に供されるおそれがないと明らかに認められる場合には、許可を要しない扱いとしています。	

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、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革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、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。  
 : 規制改革会議の各ワーキング・グループ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			規制改革会議における再検討項目	
								制度の現状	該当法令等	措置の分類		措置の概要(対応策)
280630006	28年5月11日	28年6月8日	28年6月30日		<p>[要望内容] スナック、パブ等が切れ目なく営業しながら、法人化できるようにすること</p> <p>[理由] 風営法の許可を受けたスナック、パブ等を営む個人事業主が法人化する場合、一度個人事業主としての営業を廃止し、改めて法人としての許可を取り直さなければならぬ。 また、警察庁は、風俗営業許可の標準処理期間の目安を「55日以内」としており、この目安どおりの期間で処理している都道府県において法人化しようとするれば、約2ヶ月間営業ができず、大きな売り上げの減少となってしまう。 個人から法人に名称が変わるだけで、提供するサービスや店舗の内装・外装が変わらないにもかかわらず、約2ヶ月間営業できないことは不合理である。例えば、法人名称の新規営業許可申請を提出し、許可がおりてから個人名称の事業所の廃業届を提出することが可能な通常の飲食店と同様に、スナック、パブ等についても切れ目なく営業しながら法人化できるようにするべきである。</p> <p>(注)自治体によって異なるものの、通常の飲食店の場合は概ね、保健所にて法人名称の新規営業許可申請を提出し、許可がおりてから個人名称の事業所の廃業届を提出することで、切れ目なく営業ができる。</p>	日本商工会議所	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)第3条及び第10条	検討を予定	風俗営業の許可申請及び許可証返納等の手続については、風営適正化法で定められていますが、その中に御指摘のような許可申請に係る具体的な手続は、規定されておりません。今後、実態を調査し、対応を検討してまいります。		
280630008	28年5月11日	28年6月8日	28年6月30日		<p>[要望内容] 地域資源を活用したデザインの歩行者用信号機の設置を認めること</p> <p>[理由] 道路交通法により、歩行者用信号機の形は「人」の形の記号を有する」とされているが、地域資源(例えば、地元出身の人物、有名なキャラクター、名産品)に由来した信号機のデザインを可能にすることで、地域の知名度向上と、それに伴うインバウンドをはじめとする観光客の増加が期待できる。</p> <p>(注)「忠犬八子公(秋田犬)」の故郷は秋田県大館市であることから、大館商工会議所および大館市は「忠犬八子公」を地元の観光資源として活用している。取り組みの一環として、「八子公」を信号機のデザインにすることを希望している。 また、平成26年11月、神奈川県は「さがみロボット産業特区」の周知広報を目的として、特区内の公園(公道ではない)に、特区のイメージキャラクターである「鉄腕アトム」を使用した歩行者用信号機を設置。</p>	日本商工会議所	警察庁	歩行者等に対して意味を表示する信号は、人の形の記号を有する灯火と定められています。	道路交通法第4条第4項、同法施行令第2条、同法施行規則第4条及び同法施行規則別表第1	対応不可	信号機は、交通の安全と円滑を図るため、交差点における交通整理を行うために設けられた装置であり、道路を通行する歩行者及び車両には、その表示する信号に従う義務が課せられ、当該義務は罰則で担保されています。 現行の歩行者用信号機の信号の形は、高齢者、弱者者、色覚異常者を含め歩行者からの視認性を確認した上で定められたものであり、特に、色覚異常者にとっては、信号の形が重要な役割を果たしています。また、現行の歩行者用信号機の信号の形は、交通安全教育や運転免許試験・教習等を通じて広く国民に周知されており、このことは、歩行者及び車両が安全に全国を移動することができる基盤となっています。 歩行者用信号機の信号の形に地域資源を活用したデザインを認めた場合には、全国各地に様々な形の信号が現れることとなりますが、歩行者及び車両は全国を移動することから、歩行者が従うべき信号の混乱や誤認を生じさせるおそれがあります。この点、道路交通法第76条第1項において信号機等に類似する工作物等の設置が禁止され、これに違反した者には罰則も規定されているように、歩行者が従うべき信号の混乱や誤認は、歩行者に重大な交通の危険を生じさせるおそれがあるものです。 したがって、本件提案を認めることはできません。	
280630023	28年5月11日	28年6月8日	28年6月30日		<p>[要望内容] 訪日ビザ発給要件の緩和</p> <p>[理由] 日本への投資が見込まれる国々に対しては、ビザ発給要件の緩和や免除を進める必要がある。特に、「ビジット・ジャパン事業」の重点20カ国・地域のうち、ビザが必要な5カ国(中国、フィリピン、ベトナム、インド、ロシア)の緩和を進めたい必要がある。また、昨年12月に発足したASEAN経済共同体(AEC)のメンバー、カンボジア、ラオスについても、工程表を作成し、戦略的な緩和を進めるべきである。</p>	日本商工会議所	警察庁 法務省 外務省	中国国民に対しては、数次ビザ発給要件緩和を2015年1月19日から開始しております。具体的には、商用目的の者や文化人・知識人の数次ビザの申請者について、要件を一部緩和する、沖縄・東北数次ビザ申請者について、過去3年以内の訪日歴がある者については経済力の要件を緩和する、個人観光客について、相当の高所得者に限り、沖縄・東北三県のいずれかに1泊することを要件としない数次ビザを導入しました。 更に、商用目的の方・文化人・知識人に対する数次ビザの緩和(対象拡大、有効期間最長10年へ延長)及び一定範囲の学生等に対するビザ申請手続の簡素化を決定し、今夏までに実施に移す予定です。 インド国民に対しては、2014年7月3日に短期滞在数次ビザを導入し、2016年1月11日に同ビザの緩和(対象拡大、有効期間最長5年へ延長)をしたほか、同年2月15日には商用目的の方、文化人・知識人に対する数次ビザを緩和(対象拡大、我が国初となる有効期間最長10年を導入)しております。 更に、一定範囲の大学の学生等に対するビザ申請手続の簡素化を決定しており、早期に実現する予定です。 ロシア国民に関しては、商用目的の方・文化人・知識人に対する数次ビザの緩和(対象拡大、有効期間最長5年へ延長)を決定しており、早期に実施に移す予定です。 ASEAN諸国に関しては、カンボジア及びラオス国民に対して2013年11月18日から、ミャンマー国民に対して2014年11月15日から短期滞在数次ビザを導入しております。 インドネシア、フィリピン、ベトナム国民に対しては、数次ビザを緩和し(対象拡大、有効期間最長5年へ延長)、2014年11月20日から、指定旅行会社の取り扱うパッケージツアー参加者のビザ申請手続きを簡素化しております。また、2016年2月15日にはベトナム国民の商用目的の方、文化人・知識人に対する数次ビザを緩和(対象拡大、我が国初となる有効期間最長10年を導入)しております。	外務省設置法	検討に着手	今後の更なる査証緩和については、既に実施した緩和措置の実施状況をレビューし、観光立国の実現に向けた必要性及び治安等への影響をよく考慮して、各国との二国間関係をめぐる状況を踏まえつつ、総合的観点から検討していきます。	

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、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

「規制改革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、規制改革会議が以下のとおり判断したものです。  
 :規制改革会議の各ワーキング・グループ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 会議に おける再検 討項目
								制度の現状	該当法令等	措置の 分類	措置の概要(対応策)	
280630024	28年 5月11日	28年 6月8日	28年 6月30日		[要望内容] 第二種自動車免許の受験資格の要件(現行21歳以上で免許取得3年以上)の緩和 [理由] 自動車運転における新技術の導入(オートマチック車、GPSカーナビゲーションシステム、衝突防止装置)により、タクシー運転手が利用できる技術は格段に進歩している。また、成長戦略でも「完全自動走行の早期の実現を目指す」ともなされている。これら技術の進歩を勘案し、タクシー業界における人手不足を解消するため、高卒新卒者がタクシー会社ですぐに就業できるよう、自動車学校等による運転技術の専門教育や適性検査などによる安全対策をはかることを前提に、受験資格の要件を見直す必要がある。 (注)「地上のタクシー」に対し、「空のタクシー」である事業用飛行機の操縦士免許は、総飛行時間200時間の訓練を行うことを要件に18歳で取得できる。	日本商工会議所	警察庁	普通自動車第二種免許等の運転免許試験は、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。	道路交通法第86条及び第96条	検討に着手	御要望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本年5月に取りまとめられた答申に基づき本年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。 なお、運転免許制度の見直しは、道路交通に関わる方に広く、大きな影響を与えることから、その検討に当たっては、これまで、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、外国の運転免許制度のより詳しい調査 事故実態の調査 等を行うこととしており、上記答申・計画も踏まえつつ、鋭意、必要な調査・検討を行っていくこととしてあります。	
280630025	28年 5月11日	28年 6月8日	28年 6月30日		[要望内容] 大型自動車免許・第二種中型自動車免許・第二種大型自動車免許の受験資格の要件の緩和 ・年齢要件:21歳以上、20歳以上 ・免許保有年数:通算3年以上、通算2年以上 [理由] 現在、トラックやバスのドライバー不足が深刻化している。ドライバー不足を補うなど高校新卒者を採用しているが、受験年齢に達するまでに時間がかかるため、すぐにドライバーとして活躍してもらうことができない。 物流ネットワークの安定化と増加するインバウンド需要に対応するためにも、自動車学校等による運転技術の専門教育や適性検査などによる安全対策を徹底することを前提に、必要に応じて条件付き(例えば適正検査により習熟度が高いと認められた者は特別として認めるなど)も検討したうえで、大型自動車免許・第二種中型自動車免許・第二種大型自動車免許の受験資格の要件を、中型自動車免許(20歳以上で免許取得2年以上)程度に見直す必要がある。	日本商工会議所	警察庁	大型免許の運転免許試験は、21歳以上の者で、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。 また、中型第二種免許及び大型第二種免許の運転免許試験は、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。	道路交通法第85条、第86条、第88条及び第96条	対応不可	トラック輸送事業や、バス等の旅客輸送事業における人手不足の問題に関しては、給与水準の低さや労働環境の厳しさ等がその要因として指摘されているものと承知しておりますが、運転免許制度においても、トラック事業者団体からの「高校を卒業して間もない若年者が貨物自動車を直ちに運転することができず、これらの者の就職に影響を及ぼしてあり、また、トラックのドライバー不足にもなっている」との要望を受けて、昨年、法律改正により、普通免許と同様に18歳、運転経験を有しない方が取得可能で、車両総重量7.5トン未満までのトラックを運転できる準中型免許を新設することとし、現在は、同改正の施行に向けて同団体や実際に人材育成に当たった教育事業者団体と協力し施行準備を進めているところです。 準中型トラックより格段に車両が大きく大型トラックについては、その事故率が中型自動車や普通自動車と比較して高い値で推移しているほか、事故が起きた場合に重大事故につながりやすいことも認められます。また、11人以上が乗車できる大型バス・マイクロバスについては、本年1月には死者15名、負傷者26名にも及んだ長野県軽井沢町における大型貨切バス転落事故が発生したように、極めて重大な事故にもつながるものです。 さらに、準中型免許の新設の検討に際しては、交通事故の被害者遺族の方等から、「単独に、中型免許の取得年齢を引き下げるといことは、交通事故被害の立場で考えると、交通事故を増やすことにつながることもあり、受け入れられない」との意見も頂いているところです。こうしたことから、大型トラックや多数の旅客の命を預かるバスの運転に係る大型免許、中型第二種免許や大型第二種免許の受験資格の緩和に係る検討の結果及び事業所管官庁や事業者による人手不足の要因に対する取組の結果、さらには長野県軽井沢町における大型貨切バス転落事故を受けた事業所管官庁やバス事業者等による諸対策の実施後の状況も踏まえ、その適否を引き続き検討していくことが必要と考えます。 なお、死亡・事故率の低い欧州諸国は、日本よりも厳格な年齢要件となっており、車両総重量7.5トンを超える自動車を運転するために必要な免許は21歳以上、乗車定員10人を超える自動車のうち、16人以下の自動車を運転するために必要な免許は21歳以上、16人を超える自動車を運転するために必要な運転免許は24歳以上とされています。	
280630028	28年 5月24日	28年 6月8日	28年 6月30日		提案内容:経験年数の緩和と同時に認定教習所での免許所得を廃止すべきと思います。 受験資格の経験年数を緩和する案に関して意見があります。 交通新聞などを読んで、二種免許所得からの経験年数を短縮する案が出ていますが、二種免許はレベルを高い位置に維持すべきと考えております。経験年数に必ず運転技術、センスが比例するわけではないので経験年数を緩和する点は問題ないと思います。しかし、受験方法は厳しくすべきだと思います。 過去の政権で二種免許が認定教習所で所得できるように緩和されました。その結果、現場ではセンス無き二種免許運転手が増えております。二種免許はすべて公安での試験制度に戻すべきだと思います。 経験年齢に際して規制緩和する反面、合格レベルを上げるべきだと思います。現実、現役の二種免許ドライバーの事故・違反が増えているのが現状です。わざわざ二種免許制度を設けている意味を今一度よく(考え、技術レベルは絶対に緩和すべきではないと思います。 本当なら自動車運転は免許よりセンスが求められるものです。自動車に限らずすべての乗り物の操縦には免許より求められるのはセンスです。人の命を運ぶ仕事ですので運転テクニックレベルを緩和するようなことは絶対にやめていただきたいです。 二種免許を認定教習所で所得できる制度の廃止をすることを提案いたします。	個人	警察庁	普通第二種免許に係る指定自動車教習所における教習を終了するとともに、技能検定に合格し、卒業証明書の交付を受けた場合には、技能検定を受けた日から1年間、運転免許試験における技能試験が免除されることとされています。	道路交通法第97条の2、第98条、第99条及び第99条の5	対応不可	御要望にある「認定教習所」は指定自動車教習所を指すものと思われませんが、平成14年に第二種免許に係る指定自動車教習所制度が導入されたのは、運転に第二種免許を要する事業用乗用車の事故の状況を踏まえ、第二種免許の取得に際して、より体系的な交通安全教育を行う必要があると考えられたためです。現在、事業用乗用車を第一当事者とする交通事故の増加といった、御要望にあるような第二種免許取得者の運転技能の低下を示す指標は見られないところです。 また、指定自動車教習所制度は、指定自動車教習所における教習を終了し技能検定に合格した者について運転免許試験を免除することにより、国民の運転免許取得機会の拡大を図るためにも設けられているものであり、国民の利便性の観点からも制度を維持することが必要と考えられます。	