

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項（事項名）	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他（特記事項）
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、大型二輪車を運転しようとする者は、大型二輪免許を受けなければならないこととされ、普通二輪車を運転しようとする者は、大型二輪免許又は普通二輪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、大型二輪車は、総排気量0.400リットルを超える内燃機関を原動機とする二輪の自動車、大型特殊自動車及び及び小型特殊自動車以外のものと規定され、普通自動二輪車は、二輪の自動車、大型特殊自動車、大型自動二輪車及び小型特殊自動車以外のものと規定されている。	c		自動二輪車は総排気量が大きくなるほど高度な運転技能が必要であり、総排気量4.00cc以下の自動二輪車を対象としている普通二輪免許で総排気量600ccまでの自動二輪車を運転できることとすることは、道路交通の安全に支障を来すことから、認めることはできない。		20100001	警察庁	道路交通法における自動車の区分の改正	5002	50020001	11	個人（福田 誠）	1	道路交通法における自動車の区分の改正	道路交通法における自動車の区分にて、道路交通法施行規則第二条で、大型二輪自動車は総排気量0.400リットルを超える内燃機関を原動機とする・・・としているが、これを0.600リットルに繰り下ろすことを要望する。	この規制改革をすることで、普通自動二輪免許で、600リットル未満の二輪車に乗車が可能とし、0.600リットル未満の製品の世界市場を拡大する。これにより、EUなどにおける規制と国内規制を同等のものとするのができ、国内メーカーが現在国内向けに400CCクラス（-400CC）の製品と外国向けに600CCクラス（-600CC）の製品を製造するために二重に投資するコストを低減することが可能になり、国内メーカーの国際競争力を増強させることができる。現在日本メーカーのシェアが低下し、競争力が落ちる中で大きく寄与すると思われるため。	この規制改革をすることで、EUなどにおける二輪車の区分規制と国内規制を同等のものとするのができ、国内メーカーが現在国内向けに400CCクラス（-400CC）の製品と外国向けに600CCクラス（-600CC）の製品を製造するために二重に投資するコストを低減することが可能になり、国内メーカーの国際競争力を増強させることができる。現在日本メーカーのシェアが低下し、競争力が落ちる中で大きく寄与すると思われるため。	警察庁のみならず、経済産業省の意見も踏まえた回答を頂きたい。
自動車の保管場所の確保等に関する法律第3条	自動車の保有者は、道路上の場所以外の場所に、その自動車の保管場所を確保しなければならない。保管場所とは、車庫、空地その他自動車を通常保管するための場所をいい、自動車を使用しない時にはその自動車を必ず駐車させることができる場所であることを要する。仮に、御要望のように保管場所の収容能力について稼働率に合った台数を認めようとしても、曜日、季節、需要の変動等によって稼働しているレンタカーの数は一定ではない以上、保管場所として必要なスペースが不足し、レンタカー営業所付近等の道路上に違法に駐車されることとなり、それに起因する交通事故の増加や交通渋滞の悪化を招くおそれ十分考えられる。 したがって、御要望のような方法については、適正な保管場所を確保していると認めることはできないと考える。	c		自動車の保管場所の確保等に関する法律は、自動車の保有者が道路上の場所以外の場所に自動車の保管場所を確保しなければならないことを規定しており、この保管場所とは、車庫、空地その他自動車を通常保管するための場所をいい、自動車を使用しない時にはその自動車を必ず駐車させることができる場所であることを要する。仮に、御要望のように保管場所の収容能力について稼働率に合った台数を認めようとしても、曜日、季節、需要の変動等によって稼働しているレンタカーの数は一定ではない以上、保管場所として必要なスペースが不足し、レンタカー営業所付近等の道路上に違法に駐車されることとなり、それに起因する交通事故の増加や交通渋滞の悪化を招くおそれ十分考えられる。 したがって、御要望のような方法については、適正な保管場所を確保していると認めることはできないと考える。		20100002	警察庁	レンタカーの稼働率にあった保管場所の確保の容認	5015	50150002	11	オリックス・レンタカー株式会社	2	レンタカーの稼働率にあった保管場所の確保の容認	自家用自動車貸渡許可申請書の事項には、車庫の収容能力の記載が義務付けられており、また、自動車の保有者は道路上以外の場所での保管場所を確保することとされている。しかし、レンタカーは業務用車両に近い性質であり、ユーザーにレンタルしている期間は保管場所が空くため、保管場所の収容能力については稼働率にあった台数で認めてほしい。	事業者からみれば、保管場所確保費用の軽減につながる。また、都市部において、駐車スペースが社会問題化している中、レンタカー事業者による広範な駐車スペースの確保は、一般企業、個人に駐車場確保をこんなんにかせ、土地の有効利用の妨げにならない。		

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項（事項名）	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他（特記事項）
自動車保管場所の確保等に関する法律第3条、同法施行令第1条	自動車の使用の本拠の位置とは、原則として、自動車の保有者その他自動車の管理責任者の所在地をいい、具体的には、自動車を運行の用に供する拠点として使用し、かつ、自動車の使用の管理をするという実態を備えている場所であるか否かで判断する。	d		自動車の使用の本拠の位置については、自動車を運行の用に供する拠点として使用し、かつ、自動車の使用を管理するといふ実態を備えている場所であるか否かで判断することから、自動車のメンテナンス拠点等であっても、そのような実態を備えている限り、その場所を使用の本拠の位置として認め得る。 なお、具体的な内容については、管轄警察署に相談していただきたい。		20100003	警察庁	車両管理可能な事務所（メンテナンス拠点等）を使用の本拠地とする。	5015	50150003	11	オリックス・レンタカー株式会社	3	車両管理可能な事務所（メンテナンス拠点等）を使用の本拠地とする。	自動車の保有者は道路上の場所以外での保管場所を確保しなければならないとされ、且つ、その保管場所は使用の本拠地から2kmを超えない範囲と定められている。これを、レンタカー会社が保管場所を確保する場合には、現在認められている営業所だけでなく、車両管理ができるメンテナンス拠点等を使用の本拠地に準ずるものとして認めほしい。		保管場所の確保に関する法律は、路上駐車を抑制し、交通の円滑化を図ることが目的と思われる。レンタカーの場合、使用の本拠たる営業所は利用者に対し貸し出しを行う場所であり、車両の管理ができるのであれば、メンテナンス拠点等でも代替できると思われる。また、レンタカーの営業所は駅前などの一等地に多く、事業者が駐車スペースを確保することにより、周囲の駐車場混雑状況を悪化させることから、マイナス面が多いと思われる。	
道路交通法第57条 第58条	貨物が分割できないものであるため、政令で定める積載重量等の制限を超える場合は、警察署長の許可を受けなければならない。	d		制限外積載許可の期間は、1回の運搬行為の開始から終了までに要する期間を原則としつつ、同一運転者により定型的に反復、継続して行われる運搬行為については、包括して1回の運搬行為とみなすこととしており、運搬経路における交通状況の変化が少ないなどの事情がある場合は、警察署長の個別の判断により3月を超える許可期間とすることも可能であるので、出発地を管轄する警察署と相談していただきたい。		20100004	警察庁	反復継続して輸送する場合、制限外積載許可の許可期間の延長	5019	50190002	11	(社)日本建設機械工業会	2	反復継続して輸送する場合、制限外積載許可の許可期間の延長	制限外積載許可において、反復継続して同じ経路を輸送する場合、許可期間が原則3ヶ月となっているが、それを原則1年間となるように延長していただきたい。		(1) 申請届け出し、出発地警察署に行うが、運送事業者の所在地が、出発地近辺でないことも多く、申請回数を少なくすることによって、警察署までの申請・受領の往復に要する時間の削減等、業務の効率化を図りたい。 (2) 特殊車両通行許可の許可期間が、1年間や半年であり、同等以上にしたい。	

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項（事項名）	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他（特記事項）
自動車の保管場所の確保等に関する法第3条	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る。 道路運送法第2条第2項に規定する自動車運送事業又は貨物利用運送事業法第2条第8項に規定する第二種貨物利用運送事業の用に供する自動車に ついては、道路運送法、貨物自動車運送事業法若しくは貨物利用運送事業法において、事業用自動車の数並びに自動車単体の位置及び収容能力を事業計画の記載事項とすることにより、保管場所確保義務の履行の確保が図られている。	c		港湾地区において路上に放置されたシャーンに対する衝突による死亡事故等の重大事故が発生している状況にあること、季節、天候、景気等により運行に供されるシャーンの数が日々変動し特定できないこと等を踏まえ、御提案を精査するに、その実現には、「複数台登録」により形式的には保管場所が減少しても、路上に溢れ出るシャーンが出現しないよう、事業者団体、港湾を管理する自治体等において、少なくとも、対象シャーンのための排他的駐車スペースを確保し必要に応じ直ちに提供する体制を整え変動に対応するとともに、シャーン管理が不適切にされていないかを確認する等の担保措置を責任を持って確保に譲ることにより、事業者ごとに実質的に必要となる保管場所の数を特定できるようにする必要がある。 このため、事業者団体、港湾を管理する自治体等においてかかる担保措置を確保に譲じる見通しが得られるときは、その担保措置を前提に「保管場所を確保」したと解釈できる場合を示すことも考えられるが、そのような見直しを得られない限りは、慎重な判断をせざるを得ない。		20100006	警察庁	内航輸送用トレーラー・シャーンに関する規定の見直し	5031	50310010	11	社団法人日本船主協会	10	内航輸送用トレーラー・シャーンに関する規定の見直し	内航輸送用シャーン運用上においては、登録用車庫確保の負担が所有者に強いられる一方、その車庫はほとんど利用されておらず、現在の規制は利用実態にそぐわぬし、ため、内航輸送用シャーンについては、車庫一台のスペースで複数台登録できるようにするべきである。	内航輸送用シャーン運用上においては、登録用車庫確保の負担が所有者に強いられる一方、その車庫はほとんど利用されておらず、現在の規制は利用実態にそぐわぬし、ため、内航輸送用シャーンについては、車庫一台のスペースで複数台登録できるようにするべきである。	自動車の保有者は車庫法により保管場所を確保しなくてはならないが、海上輸送用トレーラー・シャーンについても一般のトラック同様、同法が適用されている。しかし、内航輸送用シャーンの利用実態は、船内及び港湾地区の駐車場に限られ、かつ運用上常時海上輸送のものもある。トレーラーヘッド、シャーン1台ずつの車庫取得に加え、港湾地区におけるヤードの確保が仕出し地/仕向け地両方必要となり、実質取扱いトレーラー・シャーン約4倍の車庫の確保が必要となる。このため、内航輸送用シャーンについては、利用実態に合わせて車庫に関する規制を見直し、車庫一台のスペースで複数台登録できるようにすべきである。	
古物営業法第21条の3	古物営業法第21条の3では、古物売りあせん業者は、出品された古物について、盗品等の疑いがあると認めるときは、直ちに、警察官にその旨を申告しなければならないこととされている。	c		古物営業法第21条の3の規定は平成14年11月の古物営業法の一部改正により設けられ、平成15年9月に施行されたものであり、法の周知を図っているほか、古物売りあせん業者に対して、盗難自動車の流通防止のため、インターネット・オークションサイトの運用を改善するよう指導しているところである。		20100006	警察庁	インターネットオークションにおける盗難自動車の流通防止（古物営業法21条の3の申告義務違反に対する行政処分制度化）	5034	50340023	51	(社)日本損害保険協会	23	盗難自動車対策の強化	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、関係官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、不正輸出防止対策など様々な対策が取られてきた。こうした対策の実効性をさらに上げるために、法整備、イモビライザの普及促進等に加え、以下のような 制度の見直し等を図ることが必要である。 インターネットオークションにおける盗難自動車の流通防止（古物営業法21条の3の申告義務違反に対する行政処分の制度化）	これらの盗難防止対策を施すことにより、自動車盗難件数が減少すれば社会的損失の低減に大きく寄与することになる。 (定量的評価は困難であるが、03年度の自動車盗難保険金は約583億円であり、車両保険の普及率35%で単純に計算すると日本全体でおよそ1,600億円の被害と推定できる。仮に被害が1割減された場合でも、約160億円の効果となる。)	2003年（暦年）の自動車盗難件数は64,000件を数え、ここ3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、自動車盗難に関する支払保険金は、毎年600億円弱に達し、経済的な面からも深刻な社会問題となっている。 インターネットオークションに、盗難や車台番号のない自動車が出品されており、盗難車流通経路の一つとなっている。	

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)	
出資の受入れ、預り金及び金利等の取扱いに関する法律第1条 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銭を支払うべき旨を明示し、又は暗黙のうちを示して、出資金の受入れをしてはならない」とし、第2条は「歳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、何人も歳として預り金をしてはならない」として、次に掲げるものをいう。 一 預金、貯金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借付、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ことから、当該払戻しが行えない場合、安全であると誤信して出資した一般大衆が不測の損害を被ることを防止する観点から、これを撤廃することは困難である。 ・ 第2条関係 歳としての「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がある者については、預り金を受け入れることができる。したがって、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については、厳正に取り締まる必要があり、現行の規定が必要且つ適切であると考えられる。		20100007	警察庁	詐欺的金融犯罪の取締制度の抜本的整備	5039	50390005	11	社団法人 リース業協会	5	詐欺的金融犯罪の取締制度の抜本的整備	出資法1,2系の立法論の妥当性を検討し、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。<※1>【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『いけ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来た面もあるので、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見込まれる(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の必要がある。』	・ 例えは、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(二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)<※2>	・ 例えは、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(二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)<※2>	<※1>出資法が現に果たす役割は詐欺取組の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特種みから分離して整備し、罰則強化。警察官職とすることは検討できないが、相手方の属性(個人かブローカ)の観点も必要と思われる。<※2> エスクロー事業が出資法2系に抵触するかの判断とせず、抵触するとの解釈も表明されており、事業を行うおとする際の重大な障害となる。<※3> 例えは、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どう解釈されるのか。	
	当庁においても、経済産業省等の一部の国の機関と同様、債権譲渡禁止特約的部分な解除を行っているところ。	d		既に当庁においても、経済産業省等の一部の国の機関と同様、債権譲渡禁止特約的部分な解除を行っているところ。		20100008	警察庁	国・地方自治体向け金銭債権の証券化に係る債権譲渡禁止特約の解除	5039	50390022	11	社団法人 リース業協会	22	国・地方自治体向け金銭債権の証券化に係る債権譲渡禁止特約の解除	経済産業省などの一部の国の機関においては、債権譲渡禁止特約の解除が行われているが、すべての国の機関及び地方自治体においても速やかに債権譲渡禁止特約を解除すること。	企業の資金調達円滑化が図られる。	債権譲渡禁止特約が資産流動化の適格要件の障害となっている。		

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項（事項名）	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他（特記事項）
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、自動車損害賠償保障法、地方税法、地方自治体条例等	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限を有することを説明する書面、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。	a		自動車保有に関する手続（検査・登録、保管場所証明、自動車関係諸税等の納付等）のワンストップサービスによる電子化については、平成17年2月にシステム稼働を開始することとしている。このワンストップサービス化によって複数の行政機関に出向くことなく、各行政機関への手続が一括して行えることとなり記入事項の一本化等、申請手続の合理化が図られることとなる。その際、入力項目を集約した申請画面や税・手数料のまとめ払いの機能を持たせることとしているほか、代行申請や申請自体もまとめて行うための機能についても設ける方向で検討するなど、大量に自動車保有する方にも配慮したシステム構築を行っているところ。なお、軽自動車については、登録車のワンストップサービス化の進展状況等を見ながら関係機関と調整を行うこととしている。		20100009	警察庁	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	5039	50390034	11	社団法人 リース業協会	34	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ヵ年計画において、平成17年を目標に稼働開始（平成15年自衛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、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、大量の自動車を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（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、リース会社の税の申告・納付事務等は膨大であり、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）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、自動車損害賠償保障法、地方税法、地方自治体条例等	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限を有することを説明する書面、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。	a		自動車保有に関する手続（検査・登録、保管場所証明、自動車関係諸税等の納付等）のワンストップサービスによる電子化については、平成17年2月にシステム稼働を開始することとしている。このワンストップサービス化によって複数の行政機関に出向くことなく、各行政機関への手続が一括して行えることとなり記入事項の一本化等、申請手続の合理化が図られることとなる。その際、入力項目を集約した申請画面や税・手数料のまとめ払いの機能を持たせることとしているほか、代行申請や申請自体もまとめて行うための機能についても設ける方向で検討するなど、大量に自動車保有する方にも配慮したシステム構築を行っているところ。なお、軽自動車については、登録車のワンストップサービス化の進展状況等を見ながら関係機関と調整を行うこととしている。		20100009	警察庁	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	5040	50400032	11	オリックス	32	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ヵ年計画において、平成17年を目標に稼働開始（平成15年自衛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、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、大量の自動車を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（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、リース会社の税の申告・納付事務等は膨大であり、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）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。		

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	管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 整理番号	要望事項 整理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項番号	要望事項 （事項名）	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 （特記事項）
出賣の受入れ、預り金及び金利等の取扱いに関する法律第1条 第2条	出賣法第1条は、「何人も、不特定且つ多数の者に対し、後日出賣の払い戻しとして出資金の金額若しくはこれを超える金額に相当する金銭を支払うべき旨を明示し、又は暗黙のうちに表示して、出資金の受入れをしてはならない」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」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借付、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ことから、当該払戻しが行えない場合、安全であることと保証して出資した一般大衆が不測の損害を被ることを防止する観点から、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がある者については、預り金を受け入れることができる。したがって、新たな措置は不要と考える。 また、預金の受入れが1の脱法行為については、厳正に取り締まる必要があり、現行の規定が必要且つ適切であると考えられる。		20100010	警察庁	詐欺的金融犯罪の取締制度の抜本的整備	5040	5040006	11	オリックス	6	詐欺的金融犯罪の取締制度の抜本的整備	出賣法1.2系の立法論の妥当性を検討し、過剰規制を減らし、詐欺的金融犯罪の取締制度を改めて整備すべきである。<※1【参考】「1999/7金融審議会第一分科会中間整理(第一次)」東大・神田教授意見発表資料『いけ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典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、いわゆる出賣法で一部取締りが可能であるが、出賣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)。>	・ 例えは、匿名組合契約による出資受入れなどにおいて、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(二当事者の取引のクロージング)あたり、第三者が資金を預かって管理することにより、取引上の危険を転嫁して取引を円滑にするもの)<※2	・ 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。・ 金融庁は、「安全であると保証して出資した一般大衆が不測の損害を被ることを防止する観点」とし、法務省は、「詐欺を犯す危険性が高く、これを一般的に許容した場合、一般大衆に不測の損害を与える危険が多分にある」とする。しかし、誤信によるものであれば、誤信しないように表示、説明をさせるという規制であるべきである。また、誤解を与える危険が多分にあるという点も、決して許さない旨ではないのであって、おかしなことを全面的に禁止し、後に被害が発生しない場合でも3年以下の懲役という罰則の対象となるというのでは、果たして制度として妥当であるといえるのであろうか。・ 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正当性に疑問がある。<※3>・ 法務省は、「その意図が不明確に規定されており、その概念が不明確である」とは言い難い」とするが、預金と類似した性質を有するものというこの解釈の幅に相応しい。また、「無条件に許容した場合、一般大衆に不測の損害を及ぼす」というのも、1条と同様に論議によって起こっている問題である。・ 規制や罰則の設置は、金融取引その他サービスの提供に目を見えにくいが影響を及ぼしている。・ 金融サービス等の金融商品販売規制と出賣法との連携が、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。	
道路交通法第77条、道路交通法施行規則第12条の2	道路上で作業をしようとする者は、警察署長の道路使用許可を受けなければならない。	d		道路使用許可の電子申請については、平成12年に道路交通法施行規則を改正し、都道府県公安委員会規則で必要な事項を定めることにより電子申請を可能とする規定を整備するとともに、都道府県警察に対して、システムの導入に向けた積極的な取組みを促しており、既に運用を開始している例もある。 また、道路使用許可は、所轄警察署長が周辺の道路交通の状況や道路上で行おうとする行為の形態に応じて、個別具体的にその可否を判断する必要があるが、使用する場所や形態が異なる行為について包括的な許可申請を受け付けることはできないが、同一場所、同一形態の行為について反復継続して行われるような場合、一定の期間、包括的に申請を受け付けることは可能であるので、所轄警察署と相談していただきたい。		20100010	警察庁	重油タンクローリー車の道路使用許可	5042	5042007	11	ソニー一画	7	重油タンクローリー車の道路使用許可	道路使用許可の申請をWeb(インターネット)を使用した申請が可能となるよう検討して頂きたい。 また、可能な限りにおいて、許可申請の提出周期を3-6ヶ月ごとの申請で済むようにして頂きたい。 例えば半期の給油スケジュールが確定している場合、これを前もって申請を行えば、都度の申請が不要となるといったことを検討して頂きたい。	公道を使用し重油給油につき30分程度程度の駐車を行っているが、その都度所轄警察署へ赴き、所定の道路使用許可の申請が必要となる。毎月給油を行なう間の短時間の駐車であり、そのためだけに時間を費やし所轄警察署へ都度の道路使用許可申請を行なうことは経済活動を阻害することにつながる。		

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	管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項番号	要望事項 （事項名）	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 （特記事項）
道路交通法第4条、 第22条	都道府県公安委員会は、道路標識等を設置及び管理して、道路における交通の規制をすることができる。 車両は、道路標識等によりその最高速度が指定されている道路においては、その最高速度を、その他の道路においては、政令で定める最高速度をこえる速度で進行してはならない。	d		道路交通法第22条第1項の規定により、都道府県公安委員会が設置する道路標識等による最高速度規制は法定の最高速度規制に優先して適用されることとされており、都道府県公安委員会は、道路の交通量や交通事故の発生状況、道路構造、周辺で実施している交通規制の内容等を総合的に勘案して最高速度規制を実施することができる。		20100012	警察庁	交通規制改革	5052	5052001	11	上野憲正（個人）	1	交通規制改革	最高速度規制の権限を、国から地方公安委員会（都道府県）へ委譲し、最高速度を地方の道路の整備状況、交通量、積雪や凍結など季節によって変わる道路状況等に応じて設定できるようにする。		自動車性能が向上し、道路事情が格段に良くなったにもかかわらず最高速度を全国一律に低く（高速道路100km、それ以外の道路60km）抑えることによって物流コストをいたずらに引き上げていること。大多数の車両が最高速度規制を守らない状況では、最高速度規制を遵守する車両は、かえって円滑な交通を阻害させ、事故を発生させる誘因になっていること。国民の間に最高速度規制を守る意識を薄れさせ、国民の順法精神を削いで、かえって行政に対する信頼感を失わせていることなどの理由から要望します。	
道路交通法第71条 の3第4項 道路交通法施行令 第26条の3の2第4 項	自動車の運転者は、幼児用補助装置を使用しない幼児を乗車させて運転してはならない。ただし、疾病のため幼児用補助装置を使用させることが難航し、上適当でない幼児を乗車させるとき、その他政令で定めるやむを得ない理由があるときは、この限りでない。	c		幼児用補助装置は、自動車乗車中に幼児が死傷する交通事故が多発している状況にかんがみ、大人と違って自分で自分の安全を確保することができない幼児について、自動車乗車中の安全を確保するため、法律によってその使用を義務付けているものである。その趣旨にかんがみ、当該装置の使用の免除は可能な限り限定すべきものであり、規定を緩和することは認められない。		20100013	警察庁	公用バス運転者の幼児用補助装置に係る義務の免除	5066	5066001	11	静岡県袋井市	1	公用バス運転者の幼児用補助装置に係る義務の免除	公用バス運転者に道路交通法第71条の3第4項のただし書き（道路交通法施行令第26条の3の2第4項）を該当させて同法の適用を除外し、公用のバス・マイクロバスに幼児用補助装置を使用しないで幼児を乗車させることができるものとする。	市所有の公用バスに幼児用補助装置を使用しない幼児が乗車できるようにして幅広い年代の交通手段を確保し、住民サービスの向上を図るとともに、市行事等への参加を促進する。	道路交通法第71条の3第4項により、幼児を含めた交通手段としては幼児用補助装置のない公用バスを利用できず、幼稚園行事・イベント時の送迎にあたり、その要するなど、事業実施に制限がかかる場合もある。 公用バスと同じ構造である一般旅客自動車運送事業のバスの運転者と幼稚園バス運転者は同法施行令第26条の3の第4項により幼児用補助装置に係る義務を免除されていることより、公用バス運転者にも同様の措置を要望するものである。	

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	管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項番号	要望事項 （事項名）	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 （特記事項）
道路交通法施行令 第27条第11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80 km/hである。	c		我が国における交通死亡事故が減少する中において、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、速度超過による割合が高く、危険認知度別にみても、大型貨物自動車による死亡事故は、その大半が80 km/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などから、現在大型貨物自動車の法定最高速度を80 km/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。		20100014	警察庁	高速道路における大型貨物自動車の最高速度規制の緩和	5076	50760001	11	(社) 全日本トラック協会	1	高速道路における大型貨物自動車の最高速度規制の緩和	高速道路における大型貨物自動車の最高速度規制の緩和	高速道路における大型貨物自動車の最高速度 80 km/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両のみが80 km/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80 km/hから100 km/hに引き上げなど見直しをお願いしたい。	
	交通状況、交通事故の実態等を踏まえ、必要と認められるものについては、適宜見直しを行っている。	c		道路交通に係る各種規制については、交通状況、交通事故の実態等を踏まえ、必要と認められるものについては、引き続き適宜見直しを行っていることとした。		20100015	警察庁	「中型運転免許」創設に伴う各種規制の見直しについて	5076	50760002	11	(社) 全日本トラック協会	2	「中型運転免許」創設に伴う各種規制の見直しについて	「中型運転免許」創設に伴う各種規制の見直し	普通免許 車両重量5トン、車両総重量8トン	道路交通法改正により、貨物自動車に係る運転免許制度は、「大型免許」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「中型免許」として創設されましたが運転免許制度の基準と同様にその他の規制及び有料道路の通行料金区分等について、「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。	



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	管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項番号	要望事項 （事項名）	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 （特記事項）
<ul style="list-style-type: none"> <li>補助金に係る予算の執行の適正化に関する法律 第2条</li> <li>補助金に係る予算の執行の適正化に関する法律施行令 第14条</li> </ul>	<p>当庁においては、補助金適正化法に基づく処分制限期間について、財務省が通達によって示す統一基準に従って決定しているところ。</p>	d		<p>当庁においては、補助金適正化法に基づく処分制限期間について、現在既に、財務省が通達によって示す統一基準に従って決定しているところ。</p>		20100016	警察庁	補助金適正化法の運用の一元化	5094	6084005	11	和歌山県	5	補助金適正化法の運用の一元化	<p>補助金適正化法に基づく処分制限期間については、各府省庁が別途政令で制定するのではなく、財務省令にて、処分制限期間の統一（一本化）を図り、既存の政令は各府省庁において廃止されたい。</p>		<p>補助金適正化法第22条に基づく財産処分制限期間は、各府省庁の政令により別途定めるとされており、現状では、各府省庁の政令を定める時期によりばらつきが見られ、さらに改正後の旧し書きには、財務省令に連動した処分制限期間ではなく、改正後に取得した財産にのみ適用が受けられるように政令で告示されている。国の補助金を活用し、整備したもの（例 鉄筋コンクリート）や購入したもの（パソコン・サーバ）が同じであるにもかかわらず、補助金の種類によって異なる処分制限期間となっている。</p>	