

管理コード	制度の 所管官庁	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）
z0100001	警察庁（経済産業省）	道路交通法における自動車の区分の改正	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、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。</p> <p>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。</p>	c		<p>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400cc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。</p>					
z0100002	警察庁、国土交通省	レンタカーの稼働率にあった保管場所の確保の容認	自動車の保管場所の確保等に関する法律第3条	<p>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、空き地その他自動車を通常保管するための場所をいい、自動車の保管場所の確保等に関する法律施行令第1条各号の要件にすべて該当しなければならない。</p>	c		<p>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、空き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 사용하지 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。</p> <p>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あ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。</p> <p>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。</p>		<p>要望は、レンタカー会社が駐車場所を確保することにより、他の当事者の駐車スペースの確保をさらに困難にすることを踏まえ、自動車の保管場所の確保について現実の稼働率を考慮することを求めるものであり、要望の趣旨を踏まえ、稼働率を考慮した保管場所の容認の方策について検討することの可否について、回答されたい。</p>	c	<p>御要望のように保管場所の収容能力について稼働率にあ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が十分考えられることから、御要望のような方策について認めることはできない。</p>	

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)
z0100001	警察庁(経済産業省)	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、大型二輪自動車を総排気量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リットルを超える・・・とすることを要望する。	この規制改革をすることで、普通自動二輪免許で0.600リットル未満の二輪車に乗りが可能とし、0.600リットル未満の製品の市場を拡大する。これにより、EUなどにおける規制と国内規制を同様のものとする事ができ、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。	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様のものとする事ができ、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。
z0100002	警察庁、国土交通省	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、駐車場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にさせ、土地の有効利用の妨げになっている。	

管理コード	制度の 所管官庁	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）
z0100003	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。	自動車の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う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。		事業者の予測可能性を高める観点から、如何なる場合が使用の本拠地となるのかについて事例、例示を示す等して明確化し、各警察署に周知徹底することの可否について回答いただきたい	d		自動車の保管場所証明等事務に係る「自動車の使用の本拠の位置」の解釈基準については、すでに平成15年10月15日付けの通達をもって、全国警察に対し指示するとともに、警察庁ホームページにも掲載しているところであるが、自動車の使用の本拠の位置の認定は、警察署長が、自動車を運行の用に供する拠点として使用し、かつ、自動車を管理するという実態を備えているか否かを個別具体的な事情に照らして判断するものであり、個々の保管場所証明申請に当たって管轄警察署と相談していただくほかないと考える。
z0100004	警察庁	反復継続して輸送する場合の、制限外積載許可の許可期間の延長	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個の運転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転行為については、包括して1個の運転行為とみなすこととしており、運転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。					

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)
z0100003	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2 kmを越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てほしい。		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、使用の本拠地たる営業所は利用者に対し貸し渡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、周囲の駐車場需給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。	
z0100004	警察庁	反復継続して輸送する場合の、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の、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いただきたい。		(1) 申請届け出は、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節減等、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。	

管理コード	制度の 所管官庁	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）
z0100005	警察庁、国土交通 省	内航輸送用トレーラー・シャーシの車庫 に関する規定の見直し	自動車の保管場 所の確保等に関する 法律第3条	自動車の所有者は、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 車車庫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 たシャーシに対する追突による死亡 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シの 数が日々変動し特定できないこと 等を踏まえ、御提案を検討するに、 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シが出現 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、対象シャーシのための排他的駐 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、シャーシの管理が 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 実に講じることにより、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 措置を確実に講じる見通しが得ら 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、そのような見通しを得られない 限りは、慎重な判断をせざるを得な い。		同一航路に反復継続して利用され る海上輸送シャーシの複数登録の 場合で、地方公共団体が臨時の駐 車スペースとして港湾用地を提供 するなど、責任を持って非常事態に 対応することで、シャーシの適正保 管・管理ができる場合は、認めても よいのではないかと。見直しの可否 について再検討され示されたい。	c	前回回答のとおり、港湾地区にお いて路上に放置されたシャーシに対 する追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 に供されるシャーシの数が日々変 動し特定できないこと等を踏まえ、 御提案を検討するに、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 溢れ出るシャーシが出現しないよ 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 シャーシ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、シャーシの管理が不適 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実に 講じることにより、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 措置を確実に講じる見通しが得ら 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。 しかしながら、そのような見通しを 得られる具体的な御提案をいただ いていないところである。		
z0100006	警察庁	インターネットオークションにおける盗 難自動車の流通阻止（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）	古物営業法第21 条の3	古物営業法第21条の3では、古物 競りあっせん業者は、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、古物競り あっせん業者に対して、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。		回答ではインターネット・オークションサイトへ の運用改善の指導とあるが、その 実施状況につき、示されたい。	c	大手のインターネット・オークション 事業者に対し、自動車の出品に際 して車台番号の記載を必須化する よう改善を申し入れている。		

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)
z0100005	警察庁、国土交通省	内航輸送用トレーラー・シャーシの車庫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・シャーシの車庫に関する規定の見直し	内航輸送用シャーシ運用上においては、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ない。ため、内航輸送用シャーシについては、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・シャーシ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、内航輸送用シャーシの車庫の利用実態は、船内及び港頭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、シャーシ夫々1台ずつの車庫取得に加え、港頭地区におけるヤードの確保が仕出し地/仕向け地両方で必要となり、実質取扱いトレーラー・シャーシの約4倍の車庫の確保が必要となる。このため、内航輸送用に利用されるシャーシについては、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。	
z0100006	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阻止（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）	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、不正輸出防止対策など様々な対策が取られつつある。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阻止（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%削減された場合でも、約16億円の効果となる。)	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、書類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。	

管理コード	制度の 所管官庁	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）
z0100007	警察庁、金融庁、 法務省	詐欺的金融犯罪の取締制度の抜本的 整備	出資の受入れ、預 り金及び金利等の 取締りに関する法 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「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」ともしている。 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。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。		要望者は、出資法の規制によっ て金融商品の多様化が阻まれてい ることから、一般大衆が不測の損 害を蒙ることを防止するための新た な規制(詐欺的金融販売の取締制 度)を設けることを提案しており、 要望の趣旨に沿った回答をいただ きたい。 エスクロー事業が出資法に抵触 するか否かについて、明確化するこ との可否について、その理由も含め て回答いただきたい。	c		について ・ 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 一般大衆が不測の損害を被ること 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」を一般的に禁 止しているが、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、 出資法において現状以外の新たな 規制を設けることは不要と考える。 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。 について 当庁は回答する立場にない。
z0100008	全省庁	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	-	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 禁止特約の部分的な解除を行って 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 譲渡禁止特約の部分的な解除を 行っているところ。		要望者から下記のとおり意見が 提出されていることを踏まえ、譲渡 禁止特約の解除の対象となる契約 及び譲渡対象者（特別目的会社、 特定債権等譲渡業者等を含む）の 更なる拡大の可否について、その 理由も含めて、回答いただきたい。 の検討を踏まえ、平成17年 度までに措置することの可否につ いて、その理由も含めて、回答いた だきたい。 (要望者再意見) 資産流動化のため、早急に債権譲 渡禁止特約の解除の対象となる契 約（リース契約等）及び譲渡対象者 の拡大（特別目的会社、特定債権 等譲渡業者等）を望む（なお、経済 産業省においては本年7月から譲 渡対象者の拡大が行われている） 。また、各省庁によって対応が 異なっており（措置済み、検討中、 対応可、対応不可）、前述の要望 が実現される形での統一的な対応 が望まれる。なお、一部の省庁の 回答では「売掛債権担保融資制度」 を利用する場合における譲渡禁止 特約の解除を行ったことをもって、 本要望に対する回答を「現行法制 で対応可」等との回答があるが、前 述の要望趣旨を踏まえ、再度の回 答が望まれる。	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 譲渡禁止特約の部分的な解除を 行っているところであるが、今後も 適宜改正を検討する。

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)
z0100007	警察庁、金融 庁、法務省	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 リース事業協会	5	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。< * 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(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 ></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。・金融庁は、「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を防止する趣旨」とし、法務省は、「誤解を与える危険性が高く、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ろう。また、誤解を与える危険が多分にあるというのも、決して難しい話ではないのであって、おかしなことを全面的に禁止し、仮に被害が発生していない場合でも3年以下の懲役という重い刑罰の対象となるというのは、果たして制度として妥当であるといえるのだろうか。・一般大衆の被害・損害というのは、実際は騙しによって起こっているものであり、問題の捉え方を誤っている。つまり、禁止・処罰の対象は、金融商品において約束された運用行為等が現実に行われていないことであり、この点に焦点を当てた新たな規制を構築すべきである。・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。< * 3 >・法務省は、「その意義が明確に規定されており、その概念が不明確であるとは言えない」とするが、預金と同様の経済的性質を有するものということの解釈の幅は相当広い。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条と同様に騙しによって起こっている問題である。・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>	<p>< * 1 >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、警察管轄とする事は検討できないか。相手方の属性(個人かプロか)の観点も必要と思われる。< * 2 >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、事業を行うとする際の重大な障害となる。< * 3 >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>
z0100008	全省庁	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 リース事業協会	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	<p>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。</p>	<p>企業の資金調達円滑化が図られる。</p>	<p>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。</p>	

管理コード	制度の 所管官庁	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）
z0100009	警察庁、総務省、 財務省、国土交通 省	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	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	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 管場所証明書を経験支局等に提出 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12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 車を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。		要望者は添付資料記載事項に ついての電子化も要望しており、当 該項目の電子化について、平成17 年度までに措置することの可否に ついて、その理由も含めて回答され たい。 軽自動車に係るワンストップサー ビス化について、登録者のワン ストップサービス化と同じ時期に実施 することの可否について、その理由 も含めて回答されたい。			すべての関係機関にまたがるワンスト ップサービスの基本的な手続であり、ワンスト ップ化による申請者の利便性向上の効果も大 きい新車の新規登録（型式指定車）を対象と して平成17年12月から自動車保有関係手続 のワンストップサービスを稼働させることとし ており、これにより、各種税の納付手続の電 子化や保管場所証明手続の電子化等が可能 となる。その他の対象手続の電子化について は、システムの安定稼働や関係機関の対応状 況等を勘案して、平成20年を目途に段階的 にワンストップサービス化を進めることとして いる。 軽自動車についてワンストップサービ ス化するには、軽自動車検査協会がワン ストップサービスに対応したシステムを構築す る必要がある。また、全国で3,000団体を 超える市町村の中には、電算化していない市 町村もあり、電算化している市町村もそれぞ れが独自に異なるシステムを構築し課税事務 を行っているためにそれぞれのシステムをワ ンストップサービスに対応させるため改修な どの対応が必要である。さらに、市町村は人 口規模・軽自動車の台数等の実態に大きく差 異があるため、ワンストップサービスの運用 に係る経費等を考え、軽自動車税収入額に 対するコストを低くするためにも、登録自動 車での進捗状況や安定状況を踏まえてから調 整することとしているところである。以上よ り、登録車と同時期の実施は不可能である。
z0100009	警察庁、総務省、 財務省、国土交通 省	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	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	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 管場所証明書を経験支局等に提出 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12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 車を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。		要望者は添付資料記載事項に ついての電子化も要望しており、当 該項目の電子化について、平成17 年度までに措置することの可否に ついて、その理由も含めて回答され たい。 軽自動車に係るワンストップサー ビス化について、登録者のワン ストップサービス化と同じ時期に実施 することの可否について、その理由 も含めて回答されたい。			すべての関係機関にまたがるワンスト ップサービスの基本的な手続であり、ワンスト ップ化による申請者の利便性向上の効果も大 きい新車の新規登録（型式指定車）を対象と して平成17年12月から自動車保有関係手続 のワンストップサービスを稼働させることとし ており、これにより、各種税の納付手続の電 子化や保管場所証明手続の電子化等が可能 となる。その他の対象手続の電子化について は、システムの安定稼働や関係機関の対応状 況等を勘案して、平成20年を目途に段階的 にワンストップサービス化を進めることとして いる。 軽自動車についてワンストップサービ ス化するには、軽自動車検査協会がワン ストップサービスに対応したシステムを構築す る必要がある。また、全国で3,000団体を 超える市町村の中には、電算化していない市 町村もあり、電算化している市町村もそれぞ れが独自に異なるシステムを構築し課税事務 を行っているためにそれぞれのシステムをワ ンストップサービスに対応させるため改修な どの対応が必要である。さらに、市町村は人 口規模・軽自動車の台数等の実態に大きく差 異があるため、ワンストップサービスの運用 に係る経費等を考え、軽自動車税収入額に 対するコストを低くするためにも、登録自動 車での進捗状況や安定状況を踏まえてから調 整することとしているところである。以上よ り、登録車と同時期の実施は不可能である。

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)
z0100009	警察庁、総務 省、財務省、国 土交通省	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 リース事業協会	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、その運用に当たったの検討等 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配慮す る必要がある。	
z0100009	警察庁、総務 省、財務省、国 土交通省	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、その運用に当たったの検討等 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 よう配慮する必要がある。	

管理コード	制度の 所管官庁	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）
z0100010	警察庁、金融庁、 法務省	詐欺的金融犯罪の取締制度の抜本的 整備	出資の受入れ、預 り金及び金利等の 取締りに関する法 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 黙のうちに示して、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」ともしている。 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。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。		要望者は、出資法の規制によっ て金融商品の多様化が阻まれてい ることから、一般大衆が不測の損 害を蒙ることを防止するための新た な規制(詐欺的金融販売の取締制 度)を設けることを提案しており、 要望の趣旨に沿った回答をいただ きたい。 エスクロー事業が出資法に抵触 するか否かについて、明確化するこ との可否について、その理由も含め て回答いただきたい	c		について ・ 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 一般大衆が不測の損害を被ること 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」を一般的に禁 止しているが、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、 出資法において現状以外の新たな 規制を設けることは不要と考える。 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。 について 当庁は回答する立場にない。
z0100011	警察庁	重油タンクローリー車の道路使用許可	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り、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。		道路使用許可の電子申請に関し ては、既に運用を開始している例も あるとのことであるが、平成17年度 までに全国において運用がなされ ることの可否について、その理由も 含めて明らかにされたい。 「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 請を受けることは可能である」との ことであるが、事業者の予測可能 性を高める観点から、具体的に如 何なる場合が可能かについては、事 例、例示を示す等して明確化し、各 警察署に周知することの可否につ いて回答いただきたい。	d		道路使用許可の電子申請につ いては、電子申請を可能とする規 定の整備は終えており、全国にお いて運用がなされるか否かは、都 道府県の予算措置如何であること から、当庁としては、都道府県警察 に対して、電子申請システムの整 備を推進するよう要請していくこと としたし、 同一場所、同一形態の行為が 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 ることは可能であるが、具体的に如 何なる場合に包括的に申請を受け ることが可能であるかについては、 道路使用の形態等は千差万別であ るため、所轄警察署長が、道路使 用が行われる場所及びその周辺の 道路の状況、時間帯、曜日、季節 等による交通量の変化、道路使用 の態様等を勘案し、個別具体的に 判断する必要があることから、個別 の案件については所轄警察署長に 相談していただくほかないと考え る。

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)
z0100010	警察庁、金融 庁、法務省	詐欺的金融犯罪の取締制度の抜 本的整備	5040	50400006	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	<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るべきである。<※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事業者が保証する。・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></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。・金融庁は、「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を防止する趣旨」とし、法務省は、「誤解を与える危険性が高く、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ろう。また、誤解を与える危険が多分にあるというのも、決して難しい話ではないのであって、おかしい、これを全面的に禁止し、仮に被害が発生していない場合でも3年以下の懲役という重い刑罰の対象となるというのは、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妥当性に疑問がある。<※3>・法務省は、「その意義が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、預金と同様の経済的性質を有するものということの解釈の幅は相当広い。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条と同様に論じよって起こっている問題である。・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必要がある。</p>	
z0100011	警察庁	重油タンクローリー車の道路使用 許可	5042	50420007	11	ソニー(株)	7	重油タンクローリー車の道路使用許可	<p>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様にして頂きたい。 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。</p>	<p>道路使用許可申請に伴う工数削減:3時間(申請書類作成・申請書提出)×申請回数</p>	<p>公道を使用し重油給油につき30分間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。</p>	

管理コード	制度の 所管官庁	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）
z0100012	警察庁	交通規制改革	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。					
z0100013	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	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療養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。	幼児用補助装置は、自動車乗車中の幼児の安全を確保するため、その使用が法律によって義務づけられています。しかしながら、政令で定めるやむを得ない理由（道路交通法施行令第26条の3の2第4項の1～8）があるときは義務が免除されています。 この中には、「その構造上幼児用補助装置を固定して用いることができない座席において幼児を乗車させるとき」、「道路運送法第三条第一号に掲げる一般旅客自動車運送事業の用に供される自動車の運転者が当該事業に係る旅客である幼児を乗車させるとき」があります。 については、構造上幼児用補助装置を固定できない車両と限定していますが、シートベルトが装備されたマイクロバスを利用している一般の幼稚園バスはこれに該当するものと解釈されています。 また、については路線バスや観光バス、タクシーなどが該当されますが、観光バスはシートベルトを装着し、チャイルドシートを固定できるものと考えられます。 今回、要望する市役所の公用バスはこの車両と同じ構造を持ちます。同じ構造をもつ公用バスが認められない理由が不明確です。幼稚園バス、観光バスがどのような理由・基準から義務が免除されているのかご教示願うとともに、見直しの可否について再検討されたい。		c	に該当する場合には、そもそも幼児用補助装置を使用する義務が免除されている。 については、これらの自動車は道路運送法第13条の規定によって乗車拒否が禁止されているところ、いつ、何人の幼児を乗車させなければならないこととなるか分からないため、幼児用補助装置の使用を義務付けてしまうと、あらかじめ多数の幼児用補助装置を用意しておく必要があり、過度の負担となってしまうことから、その業務の特殊性にかんがみ、使用義務を免除しているものである。 警察としては、幼児の安全を確保する観点から、特段のやむを得ない理由のある場合を除いては幼児用補助装置を使用すべきものと考えており、規定の緩和は認められない。	

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)
z0100012	警察庁	交通規制改革	5052	50520001	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。		自動車の性能が向上し、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(高速国道100km、それ以外の道路60km)抑えることにより、物流コストをいわ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攪乱させ、事故を発生させる誘引になっていること。国民の間に最高速度規制を守る意識を薄れさせ、国民の順法精神を損い、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。	
z0100013	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	50660001	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で幼児が乗車出来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、その都度自動車運送業者との委託契約等を要するなど、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2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。	

管理コード	制度の 所管官庁	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）
z0100014	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	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、危険認知速度別にみ 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などから、現在 大型貨物自動車の法定最高速度 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。		貴省回答は11月に実施した「規制 改革集中受付月間」に係る回答と 同様であるが、その後、引き続き要 望もある事から、見直しの可否につ いて再検討され、示されたい。	c		警察庁としては、交通事故の発生 実態等に基づき、適宜、法定最高 速度の見直しを行っているところ であるが、大型貨物自動車に係る交 通死亡事故の発生実態は、速度超 過を原因とする割合が高い、危険 認知速度の大半が80km/h以 上、死亡事故率が普通乗用車等に 比べて高いことなど、従前と比較し て何ら変化はなく、本年上半期をみ ても、大型貨物自動車に係る交通 死亡事故が多発している現状であ るため、現在、大型貨物自動車の 法定最高速度を80km/hとしてい ることは合理的であると考え。
z0100015	警察庁、 国土交通省	「中型運転免許」創設に伴う各種規制の 見直しについて	-	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 行っていくこととしたい。					

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)
z0100014	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 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両のみが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お願いしたい。	
z0100015	警察庁、 国土交通省	「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い。	

管理コード	制度の 所管官庁	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）
z0100016	全省庁（人事院と 金融庁を除く）	補助金適正化法の運用の一元化	<ul style="list-style-type: none"> 補助金に係る 予算の執行の適 正化に関する法律 第22条 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 	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。	d		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。		各府省庁において、処分制限期間 が統一されていないことが問題で あり、各府省庁が統一して同じ基準 となるように調整されたい。	d		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。

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)
z0100016	全省庁（人事院 と金融庁を除 く）	補助金適正化法の運用の一元化	5094	50940005	11	和歌山県	5	補助金適正化法の運用の一元化	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。		・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、さらに改正後の但し書 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。	