

参 考 資 料

| | |
|--|----|
| 規制改革会議開催経過 | 1 |
| 規制改革会議が公表した意見書（規制改革推進のための第2次答申以降） | |
| ・ 空港整備法及び航空法の一部を改正する法律案に関する見解 （平成20年2月1日） | 2 |
| ・ 世界に開かれた日本の空の実現を目指して～首都圏空港の戦略的活用、空 港の管理・運営制度の在り方等について～（平成20年5月23日） | 4 |
| ・ 「教育振興基本計画」の策定にかかる規制改革会議の見解（平成20年5月23日） | 8 |
| ・ 教職大学院修了者の採用・処遇における公平性の確保について （平成20年5月30日） | 11 |
| ・ タクシー事業を巡る諸問題に関する見解（平成20年7月31日） | 13 |
| ・ 決裁ビジネスに対する規制に関する規制改革会議の見解（平成20年9月12日） | 15 |
| ・ 原油高騰に耐え得る漁業への転換を（平成20年9月12日） | 17 |
| ・ 消費者庁設立に向けた規制改革会議の見解（平成20年9月19日） | 19 |
| ・ インターネットを含む通信販売による一般用医薬品の販売規制に関する規 制改革会議の見解（平成20年11月11日） | 20 |
| ・ 収納代行、代引きサービスに対する規制に関する規制改革会議の見解 （平成20年11月21日） | 23 |
| 委員名簿 | 27 |
| 専門委員名簿 | 28 |

規制改革会議開催経過

(平成 19 年 1 月 26 日(金) 規制改革会議設置)

- 平成 19 年 1 月 31 日(水) 議長互選、議長代理指名、内閣総理大臣より諮問等
- 2 月 23 日(金) 今後の会議の検討課題等について
- 3 月 28 日(水) 重点検討課題への取組方針等について
- 4 月 20 日(金) 各課題の検討状況等について
- 5 月 11 日(金) 第 1 次答申案文審議
- 5 月 30 日(水) 規制改革推進のための第 1 次答申決定
- 10 月 5 日(金) 今後の審議の進め方について
- 10 月 29 日(月) 各課題の検討状況等について
- 11 月 27 日(火) 第 2 次答申素案審議
- 12 月 6 日(木) 第 2 次答申案文審議
- 12 月 25 日(火) 規制改革推進のための第 2 次答申決定
- 平成 20 年 6 月 5 日(木) 今後の審議の進め方について
規制改革会議の運営方針の改定について
- 7 月 2 日(水) 中間とりまとめについて(決定)
- 9 月 12 日(金) 第 3 次答申に向けた審議の進め方について
- 10 月 24 日(金) 第 3 次答申に向けた重点分野と課題等について
- 11 月 21 日(金) 第 3 次答申素案審議
- 12 月 8 日(月) 第 3 次答申案文審議
- 12 月 22 日(月) 規制改革推進のための第 3 次答申決定

空港整備法及び航空法の一部を改正する法律案に関する見解

平成 20 年 2 月 1 日
規 制 改 革 会 議

今次通常国会に提出が予定されている「空港整備法及び航空法の一部を改正する法律案」について、政府内において十分な議論が尽くされておらず手続きとしても拙速である、事業者及びユーザーサイドとも十分な議論が行なわれておらず合意形成が図られていない、2000 年航空法改正等における航空自由化の精神にもとるものであることから、規制改革会議としては、下記に掲げる措置が講じられるよう修正すべきと考える。

記

1．成田・中部・関西の3国際拠点空港以外の民営化を念頭においていない法案であり、羽田及び地方空港等の民営化が遅のくことが懸念される点

規制改革会議としては、全ての空港について民営化による空港整備・運営の効率化を図る必要があると考えている。したがって、空港の性質によることなく、全ての空港の民営化を可能とする必要がある。

具体的には、法案の第4条第3項から特定国際拠点空港要件を削除し、国土交通大臣が設置管理者となる空港全てについて、株式会社が指定を受けて設置管理者になることができるよう措置すべきである。また、法案の第5条で規定されている地方管理空港全てについて、株式会社が指定を受けて設置管理者となることができるよう措置すべきである。

なお、当面、成田の民営化に対処するためだけの法案であり、そのためだけに空港制度全体の見直しを行う必要はない。

2．成田空港会社等民営化された空港会社及び羽田空港のターミナルビル運営会社等について外資規制を導入することとされている点

規制改革会議としては、外資規制は外国からの投資意欲を減退させ、日本の経済発展と空港の効率化にとってマイナスとなることを懸念している。安全保障上の問題への対応については、資本規制ではなく、行為規制で対応すべきであり、外国資本と本邦資本を区別する合理的理由はないと考える。また、北九州のひびきコンテナターミナルの運営会社にシンガポールの PSA 社が資本参加（34%）した過去の事例もあることを考慮すべきと考える。以上の点から国籍規制、外国人役員規制（3分の1未満）、外国人議決権規制（3分の

1 未満)といった外資規制を導入すべきではない。

具体的には、法案で規定されている外資規制に関連する条項(第 15 条第 2 項第 1 号及び第 2 号、第 26 条、第 27 条第 2 項第 1 号から第 5 号、第 35 条)を削除すべきである。

3 . 国土交通大臣が空港の設置管理に関する基本方針を策定するとともに、空港管理者が組織する協議会が法律上位置づけられている点

規制改革会議としては、空港の設置管理面等における規制強化を通じて、ダイヤ調整や路線開設・廃止等自由な航空輸送事業の展開を規制しようとする法案の意図を懸念している。

したがって、法案の第 3 条に基本方針の策定又は変更時における関係行政機関の長への協議規定を追加すべきである。また、法案の第 14 条の協議会において、協議の内容を限定するとともに、透明性・公正性の観点から適正な運用を担保するための措置を講ずるべきである。

以 上

世界に開かれた日本の空の実現を目指して
～首都圏空港の戦略的活用、空港の管理・運営制度の在り方等について～

平成 20 年 5 月 23 日

規 制 改 革 会 議

規制改革会議では、昨年 5 月に「アジア・オープンスカイ構想と空港の効率的運営整備」を、本年 2 月に「空港整備法及び航空法の一部を改正する法律案に関する見解」を世に問うたところである。国際航空政策は、これら意見書に基づき一定の進展をみているが、一方で、新たな危惧やさらなる論点の登場に直面していることも言を俟たない。本意見書は、このような問題意識の下、これまでの意見書を改定する形で提起するものである。

(1) 首都圏空港の戦略的活用について

首都圏の空港容量に制約のある我が国においては、増大する国際航空需要に対応し航空自由化を促進する観点から、以下の具体的施策により、2010 年における首都圏の発着枠 100 万回（内訳：羽田空港 50 万回、成田空港 40 万回、その他 10 万回）を目標とすべきである。

(ア) 羽田の更なる国際化の推進等

<再拡張（2010 年）前>

深夜早朝時間帯（23:00～6:00）及び特定時間帯（6:00～8:30 の到着枠及び 20:30～23:00 の出発枠）において、欧米便を含む特定チャーターについて、引き続き積極的に推進すべきである。併せて、深夜早朝における空港アクセスの改善についても検討を行うべきである。

<再拡張（2010 年）後>

再拡張後における発着枠の増加分の取扱いについては、国際線への発着枠の配分に比重を置き、昼間時間帯における国際線発着枠について 3 万回から可能な限りの上積みを行うべきである。

国際定期便の路線選定において勘案する需要や路線の重要性の判断基準の明確化に当たっては、欧州、米国、豪州も「羽田にふさわしい路線」に含まれると解釈した上で、利用者全体の便益の大きさを考慮すべきである。

深夜早朝時間帯における滑走路運用においては、羽田発の長距離国際線の運航を阻害することがないように配慮すべきである。

国際貨物専用便の運航可能時間帯については、22 時～7 時までには制限する運用案を更に緩和すべきである。

<再拡張前後共通>

現行の公用機等枠の一部を活用することや、滑走路占有時間の更なる短縮や飛行ルート・管制方式・誘導路・滑走路の改善や見直し等により、発着枠の拡大を図るべきである。併せて、政府は、関係自治体と調整の上、飛行ルートの拡大を可能とする決定を行うべきである。

(イ) 成田空港の発着枠拡大の検討

増大する国際航空需要に対応するため、国と成田国際空港株式会社は、地元との協議を進め、北伸による暫定平行滑走路の2,500m化の早期実現を図るとともに、発着回数 of 更なる増加に取り組むべきである。

(ウ) 横田他首都圏二次空港の活用等の検討

米軍基地である横田基地の軍民共用化については、引き続き日米両政府間の検討に一層の努力が傾注されるべきである。

共用化を進めている自衛隊基地である百里飛行場(茨城空港)の整備を進め、早期完成と完成後の有効活用のための創意あふれる策を認めるべきである。

首都圏のその他の飛行場の活用可能性についても検討を進めるべきである。

(2) 空港の管理・運営制度の在り方

(ア) 空港の民営化の推進及び協議会制度の在り方

全ての空港について民営化による空港整備・運営の効率化を図るべきである。

空港会社の経営の自由度を高めるために、経済上の規制を原則として撤廃すべきである。

民営化と空港整備特別会計の見直しによって、個々の空港の収支の透明性の向上と独立採算を促し、不必要に過大な投資の抑制と効率的な運営を求め、利用者負担の公平化と航空会社の不必要な負担の抑制に努める必要がある。

空港の管理・運営の効率性の向上、説明責任の履行といった観点から、空港別収支の開示制度の在り方についても検討すべきである。

今般新たに設置されることとなる空港に関する「協議会制度」については、ダイヤ調整や路線開設・廃止等自由な航空輸送事業の展開を阻害しないよう、透明性・公平性の観点から適正な運用を担保するための措置を講ずるべきである。

(イ) 混雑空港における需要等に対応した弾力的な空港使用料の設定方法及び発着枠取引制度の導入についての検討

混雑空港における発着枠の配分は競争入札によることが望ましいが、その導入にいたるまでの経過措置として、以下の点をまず検討すべきである。

着陸料における混雑料金制度など、需要等に対応した弾力的な料金設定を含めて、空港の適切な使用料体系の在り方について検討を行う必要がある。

市場原理の活用による航空会社間の発着枠取引制度の導入の在り方についても併せて検討を行う必要がある。

(ウ) 地方空港のC I Q不足等への対応の検討

地方空港のC I Q不足が円滑な空港の利用を阻害していることから、関係省庁の連携の下、機内での対応や航空会社への委託措置なども含めて検討すべきである。

(3) 航空運送事業の競争力向上に資する施策及び航空自由化交渉の更なる推進等

(ア) アジアを筆頭に、欧州、米国、豪州との航空自由化交渉の更なる推進等

航空自由化については、首都圏空港関連路線を含めた完全航空自由化を目標としつつ、より短期的には、空港容量の拡大をとまなわずとも、首都圏空港において航空会社が需要に応じ自由に路線の組み換えができるような自由化を促進すべきである。

同時並行で引き続き現行の枠組みに基づきアジアの各国との自由化交渉を進め、さらに欧州・米国・豪州へと拡大するべく、航空自由化を更に推進・加速していく必要がある。

航空自由化政策を進めるにあたっては、本邦航空会社からの委託運航やコードシェアなど自国航空会社の権益に配慮した範囲内での外国航空会社による国内運航の在り方についても併せて検討を行う必要がある。

(イ) 外国資源（機材、人材、資本）の活用等による航空運送事業者の競争力向上

航空安全の分野における二国間の枠組みを活用した相互認証については、それにより安全性が担保される範囲で我が国における審査を省略すべきである。

現在、アメリカとの間で耐空性の分野について取極を締結するべく交渉が進められているところであるが、免許取得期間の短縮化等を図るべく、特に乗員分野に関する取極の締結に向けて、より一層努力すべきである。

アメリカ以外の国との間においても、アメリカとの取極をモデルケースとして、順次同様の枠組みを整備することを目指すべきである。

外国資本の活用を可能とし、本邦航空会社の競争力向上を図る観点から、現行の外資

規制を緩和すべきである。

技術を有する外国人労働力の活用が可能なよう、航空会社の従業員の在留資格の運用の明確化等の施策を促進すべきである。

(ウ) 国際航空輸送に対する独占禁止法の弾力的な適用

国際航空における航空会社間の運輸協定に関する独占禁止法の適用除外制度については、連帯運送が可能となるよう配慮した上で、廃止すべきである。

その一方で、アライアンス間競争をより一層促進する観点から、アライアンス内での協同化の促進を認める等の独占禁止法の弾力的な適用が行われる必要がある。

以 上

「教育振興基本計画」の策定にかかる規制改革会議の見解

平成 20 年 5 月 23 日
規 制 改 革 会 議

文部科学省は、中央教育審議会答申「教育振興基本計画について」(平成 20 年 4 月 18 日)に基づき、教育基本法第 17 条に規定された教育振興基本計画を策定中であり、同計画は近日閣議決定される予定である。同計画は、我が国の政府が初めて策定する教育に関する基本計画であり、しかも 5 年間にわたる長期計画であることから、教育委員会はもとより、教育現場を担う教員の一人ひとりがその内容を遵守すべき極めて重要な位置づけを占めることが期待される。

規制改革会議は累次にわたる答申で教育分野の改革を提言し、その成果が規制改革推進のための 3 か年計画として閣議決定され、文部科学省からの通知等により周知等がなされているが、教育の現場ではその趣旨が必ずしも浸透していない事例が散見される。こうした実態を踏まえると、内閣として決定する同計画を十分に活用することにより、教育改革への取組を促す必要がある。

文部科学省は、同計画の策定にあたっては、かかる観点を踏まえ、下記に掲げる事項について留意し、より良い計画としていくべきである。

記

1. 全国学力・学習状況調査結果を活用した教育施策や教員の指導改善の視点を明記すべき

【中教審答申の内容】

教育施策や指導の改善に活用するため、全国学力・学習状況調査を継続実施するとともに、その結果から、児童生徒の学力、学力と学習状況の関係等を分析・検証し、教育に関する検証改善サイクルが確立されるよう促すと記述

【当会議としての考え方】

規制改革推進のための 3 か年計画(改定)(平成 20 年 3 月 25 日閣議決定、以下「3 か年計画」)では、これら調査結果について、学校ごとの教育施策や教員の指導方法の改善に資する資料として活用すべきとされていることから、その趣旨を明示すべき

2. いじめ等の問題行動による被害を受けた児童生徒の救済の視点を拡充すべき

【中教審答申の内容】

いじめ等の問題行動を起す児童生徒に対する非行防止教室の開催やスクールサポーターの活用、学校問題解決支援チーム等対処策の促進を記述。一方、いじめ等の問題行動により

被害を受けた児童生徒の救済策については、教育相談体制の整備や自殺防止に向けた支援にとどまっている

【当会議としての考え方】

被害を受ける側の児童生徒への対処策を充実させるため、3か年計画で盛り込まれたいじめ等を理由とする就学校変更についても言及すべき

3．特別免許状の活用促進の実効性を高めるべき

【中教審答申の内容】

社会人採用のための特別免許状の活用を促すと記述

【当会議としての考え方】

3か年計画では、特別免許状等の授与を前提とした免許状を有しない者の採用選考を行うことについて、積極的に活用するよう、改めて各都道府県教育委員会や学校法人等にさらに周知するとともに、実施状況を定期的に調査するとされていることから、定期的な実態調査についても言及すべき

また、当会議が把握している複数の教育委員会の実態を見る限り、「看護」、「福祉」及び「工業」など一部教科等で限定的に活用されているに過ぎない。特別免許状の活用を促すため、採用権限を有する教育委員会が自主的に数値目標等を定めるべきことを明記すべき

4．教職大学院修了者の教員採用・処遇の公平性確保に配慮すべき

【中教審答申の内容】

教職大学院の整備・活用や、教職大学院等と教育委員会との連携を促すと記述

【当会議としての考え方】

3か年計画では、教職大学院修了者の採用・処遇について、制度的に他の大学学部卒業者や一般の大学院修了者等との異なる措置を講じることは適当ではなく、選考の公平性に留意すべきことを周知すべきとしている。こうした中、教職大学院との連携の一環として、例えば、教員採用試験における一部科目免除を検討している一部の教育委員会があることから、採用・処遇における公平性の確保を阻害する蓋然性の高い記述は避けるべき

5．教員の指導改善や学校運営の改善に結びつく教員評価、学校評価の在り方を詳述すべき

【中教審答申の内容】

中教審答申は、教員評価について、学校教育における信頼を確保し、教員の資質を向上させるために、教員評価を促すとし、また、学校評価については、教育活動等の成果の検証とその客観性・透明性の確保を通じて学校運営の改善と発展を目指すとともに、適切に説明責任を果たし、保護者・地域住民等の連携協力の促進を図るため、学校評価システムの

充実に向けて取組むと記述

【当会議としての考え方】

中教審答申に記述された政策目的を十分に達成するためにも、3か年計画に盛り込まれている児童生徒・保護者が適切に教員や学校を評価できるよう匿名性の担保に配慮することや、評価結果が個々の教員及び各教科の授業改善に適切に活用できる取組を促すべきことについても言及すべき

6．教育バウチャーに関連する記述を明確に示すべき

【中教審答申の内容】

中教審答申は、公立学校の学校選択制について、資源配分の在り方と、これによる学校改善方策に関するモデル事業を希望する教育委員会で実施することを含め、地域の実情に応じた取組を促すと記述

【当会議としての考え方】

3か年計画では、教育バウチャー制度について、我が国の社会の実態や関連の教育制度等を踏まえ、海外事例の実態把握、その意義・問題点の分析等様々な観点から、今後更に積極的な研究・検討を行うとされていることから、教育バウチャーの試行的実施については、明確な表現で示すべき

7．大学・大学院自身の努力の結果として卓越した教育研究拠点の形成が図られるべき

【中教審答申の内容】

平成23年度までに、世界的に卓越した教育拠点の形成を目指し150程度を重点的に支援すると記述

【当会議としての考え方】

規制改革推進のための第2次答申(平成19年12月25日)の問題意識に記述したとおり、大学予算の「選択と集中」は、各大学・大学院自身の努力や有能な研究者、研究チームを厳正に評価した上で行われるべきであり、政府が一方的に決めるべきでないことから、その趣旨を盛り込むべき

以 上

教職大学院修了者の採用・処遇における公平性の確保について

平成 20 年 5 月 30 日
規 制 改 革 会 議

規制改革推進のための 3 か年計画（改定）により、教職大学院の修了者の採用・処遇における公平性の確保が政府の方針として定められているところ、一部の教育委員会では、これに抵触するおそれのある採用選考の方法を検討する動きが見られることから、改めて当会議としての見解を示すこととする。

記

教員としての適格性は、養成過程のみではなく、実践を通じて確認され培われていくものであることから、採用候補者の属する大学・大学院や教員免許の有無にこだわらず、社会での豊富な経験を持つ者や特定分野に秀でた能力を有する者を含め、多様な人材に門戸を開放し、世の中から広く人材を募ることが重要である。

こうした認識に基づき、当会議及び前身会議の規制改革・民間開放推進会議では、累次の答申において、教職大学院修了者の採用・処遇における公平性の確保を求め、その成果は規制改革推進のための 3 か年計画（改定）として閣議決定されている。

規制改革推進のための 3 か年計画（改定）【平成 20 年 3 月 25 日閣議決定】

現在、教職大学院については、平成 20 年 4 月以降に向けて準備が進んでいるが、各都道府県教育委員会及び教職大学院を設置する可能性のある教員養成系大学・学部等に対して、教職大学院修了者の採用・処遇について、その修了者が教員としての一定の資質を備えているとの先験的な前提に立って、制度的に大学学部卒業者や一般大学院修了者等と異なる措置を講じることは適当ではなく、修了者の実績等を踏まえ、都道府県教育委員会等において選考の公平性に留意しつつ対応すべきことを引き続き周知する。【平成 19 年度措置】

然るにこの間、一部の教育委員会が教職大学院修了者に対し、通常の採用選考方法とは異なる観点・方法で選考することを検討中であることが判明している。具体的な選考の方法は、現時点では明らかではないものの、採用選考における科目免除等の措置、採用人数における別枠の設定、面接試験における配慮等は、端的に「制度的に大学学部卒業者や一般大学院修了者等と異なる措置を講じることに該当し、閣議決定の趣旨に抵触するものと言わざるを得ない。

こうした事態を防ぐために、文部科学省は、平成 20 年 4 月に入学し平成 22 年 3 月に卒業

する教職大学院生の採用活動が行われる時期までに、上記閣議決定の趣旨を徹底すべく、教員採用権限を有する各教育委員会に対し、方法や名目の如何を問わず、実質的に教職大学院修了者がそうでない者と異なる扱いを受けることが決して生じないよう、具体的な判断基準をもってさらに厳重に周知すべきである。

当会議としても、教職大学院修了者の採用・処遇における公平性の確保について、上記閣議決定の趣旨が広く浸透するよう注視し、教員としての適格性のある有能な人材が任用され、我が国の教育の質の向上に結びつくよう引き続き働きかけていくものである。

以 上

タクシー事業を巡る諸問題に関する見解

平成 20 年 7 月 31 日
規 制 改 革 会 議

タクシー事業を巡る諸問題については、国土交通省交通政策審議会における「タクシー事業を巡る諸問題に関する検討ワーキンググループ」(以下「WG」という。)において、平成 20 年 7 月 3 日に「タクシー問題についての現時点での考え方」(以下「現時点での考え方」という。)として国土交通省の考え方が公表され、今後 WG において、年末に最終答申をまとめた上で、必要な場合には道路運送法改正等の措置を講じる予定とされている。また、来年度の道路運送法改正前の駆け込み増車を抑制する観点から、平成 20 年 7 月 11 日に通達の改正が行われたところである。

「現時点での考え方」は、タクシー事業における参入・増車要件の引き上げ等、規制緩和の流れに逆行する内容を含んでいる。当会議としては、タクシー事業を巡る諸問題の解決にこうした規制強化はこれまでの規制緩和によってもたらされた消費者利益を害する恐れがあると考えることから、当会議としての見解を下記の通り示すものである。

記

1. タクシー事業については、平成 14 年 2 月に改正道路運送法が施行され、需給調整規制の廃止を柱とする規制緩和が行われた結果、新たな雇用を創出するとともに、待ち時間の短縮や多様な運賃・サービスの導入等、消費者利益の向上に貢献してきたというプラスの側面を忘れてはならない。
2. タクシー車両が増加したことに伴い、タクシー運転者の待遇が悪化し、過労運転による安全性・サービスの質の低下等を招いているとの指摘もあるが、統計データを見る限り、その根拠は薄弱である。賃金の減少や事故率の上昇傾向は、規制緩和と必ずしもリンクしておらず、特に法改正のなされた平成 14 年以降では、賃金の減少と事故率の上昇傾向は緩やかか、横ばい傾向にあることを踏まえれば、参入・増車抑制によりこれらを改善しようとの考え方には疑問があるといわざるを得ない。事故への対応は、台数規制ではなく、悪質な事故を発生させた運転手や会社に対する行為規制で対応すべきである。タクシー運転手の労働条件改善は基本的にはタクシー事業者の経営課題として、また、より広い社会政策を通じて実現されるべきものである。
3. 規制緩和により顧客獲得を進め経営改善を実現したタクシー事業者の実例もある。参入・増車抑制は、経営努力をしてこなかった事業者を利する一方で、優れた事業者の創意

工夫を不当に制約する恐れがある。したがって、今後、タクシー事業者の経営の実態（厳しい経営環境の中で、需要喚起策等を考える体質の有無等）について調査・把握した上で、タクシー事業として特段にそれが必要であるならば運転手の適正な労働条件の確保につながる施策を含めて、積極的な経営改善を導く規制の枠組みの在り方について、検討を行うべきである。

4．タクシー運賃に関する規制緩和が、多様な運賃・サービス等、消費者利益の向上につながった面がある点を踏まえ、タクシー事業に関する一層の規制緩和を検討・推進すべきである。

なお、当会議としては、平成20年7月11日の通達のような監視対象領域を大幅に拡大する規制が法令によることなく、また審議会等での審議を経ることもなく、一府省内の手続きによって発出されたことは、極めて不適切で速やかに見直されるべきと考えており、またタクシー事業分野に限らず、通達等の形で規制の導入・強化等が可能となっている現状は根本的に改められるべきと考えている。

また、本件に関し、影響の事前評価（消費者の利益が損なわれることがないのか、所要の体制を整えた新規参入等が抑制されることがないのか等）が十分に実施されたのかという点についても疑義がある。今後、規制事前評価の仕組みを検討する過程で、改めて評価制度のあり方についても提言していく。

さらには、今回のタクシー事業における再規制が他分野に波及する可能性 についても重大な懸念を持っており、当会議として状況を注視し、必要に応じ行動していく所存である。

以 上

決済ビジネスに対する規制に関する規制改革会議の見解

平成 20 年 9 月 12 日
規 制 改 革 会 議

現在、収納代行、ポイントなどのビジネスを担っている様々な業種の事業者に対する規制について金融審議会でも議論されている。これらのサービスは顧客の満足度を高め、利便性を向上させるべく、技術革新を背景に様々な業種の事業者がイノベーションを起こし続けてきた分野であり、利便性の高いサービスとして消費者に受け入れられてきている。他方、送金サービスについては、より安価な手数料で利用できるようにしたい^(注)等の声も存在する。したがって、決済ビジネスに関する規制、利用者保護のあり方としては、次のような考え方でのぞむべきと考える。

第一に、本来見直すべきは、技術革新に伴い、意味の薄れてきた銀行による為替取引業務の独占である。現在の銀行法は、為替取引業務を銀行の固有業務としており、銀行に独占させている。しかし、現在では決済手段として電子マネー、収納代行等が登場しており、技術革新を背景に信頼性の高い決済サービスとして、利用者に幅広く利用されるようになっていく。また、米国等では決済業務を行うだけの企業は送金業として銀行に比して軽い規制を受けただけであり、海外送金も安い手数料で可能となっている。わが国の銀行法上の旧来の概念である為替取引業務の定義を見直すこと等により、技術革新と金融市場のグローバル化の実態に合わせて銀行による送金業務の独占を解禁する方向で規制緩和することが、送金手数料の引き下げや革新的な技術を持つサービス提供主体の拡大を通じて、利用者の利便性向上や金融市場の国際競争力強化を図るために重要である。

第二に、電子マネーのほか、ポイント、収納代行、代金収納などのうち決済に関連が深いサービスについて、決済を担う事業者が、自主的に利用者の取引における安全性確保を図り、イノベーションを発揮でき、新規参入を促す方向で環境整備を図ることが重要である。銀行は、預金貸出業務と為替取引業務の併営ゆえに金融システムの安定性維持（外部ネットワーク性の存在と預金者保護）のための厚い規制が課されてきた。しかし、決済業務専業であれば、米国の送金業にみられるように金融システム安定性維持のための要請は遥かに小さく、むしろ利用者の安全性確保に関し事業者自身が忠実に取り組み、利用者に対する注意を促す環境整備を図る必要があると考えられる。そのためには、過度な規制を課したり行政による画一的なコントロールを行うことなく、むしろ、事業者による決済サービスを安全に運営するための技術革新への自主的取組、資金の分別管理、契約関係の明確化などの業界でのルール作り、利用者への商品性やリスクの開示などをより一層促していくことこそが重要である。決済業務を担っている業者のビジネスモデルは多様かつ進化しており、そうしたビジネスモデルの多様化や技術革新のインセンティブをそぎかねない一律の規制を課すことは、関連ビジネスからの撤退や、消費の縮小など大きな副作用が懸念され、適切ではない。また、現時

点において利用者がそのような規制を望んでいるとは思われない。

なお、マネーロンダリングについては、別途実効性のある監視・取り締まり方法を確立することが重要である。

決済の分野は、利用者ニーズに則した、事業者による技術革新こそが発展の鍵である。市場の国際化や経済の活性化のためにも、これらの事業者が自主的に利用者の取引における安全性確保を図り、イノベーションを発揮できるインセンティブを懲憑する方向で環境整備を図るべきである。

(注) 例えば、現在、日本の大手銀行で1万円を海外送金する場合の手数料は、約8千円～1万円である。これに対し、日本の銀行が限定的に提携している米国送金会社を利用して1万円を海外送金する場合の手数料は、1,700円である。(個人が円貨建てで海外における受取銀行で発生する手数料も依頼人負担で送金する場合の手数料例であり、実際の送金手数料は条件により異なる。)

以上

原油高騰に耐え得る漁業への転換を

平成 20 年 9 月 12 日
規 制 改 革 会 議

平成 20 年 7 月 15 日、原油高騰による漁業経営への窮状を政府、国民に訴えるため、全国の漁業者は一斉休漁を実施し、これに加えて燃料費の高騰分に対する直接補てんを政府に対し求めた。

こうした状況を受けて政府は、7 月 28 日に総額 745 億円規模の燃油高騰水産業緊急対策を決定した。この対策の柱として、省燃油実証事業(予算額 80 億円)があり、燃油費の増加分に対する直接補てん支援(5 人以上の漁業者グループが操業の合理化によって燃油使用量を 10%以上削減する実証事業に取り組む場合に、燃油費の増加分の 9 割を国が負担)が措置された。

現在日本では、漁業において不必要に大量の燃料消費を促す規制が行われている。当会議としては、昨今の原油高騰への抜本的対策は、漁業における燃費効率の向上を促す規制改革を行うことであるとする。具体的には、国際的に見て低い日本漁業の燃費効率の要因となっている現在の漁獲規制手法を改革し、ITQ方式(譲渡可能個別割当方式)を導入することである。

ITQ方式については、平成 20 年 3 月に閣議決定された「規制改革推進のための 3 か年計画(改定)」において、「そのメリット・デメリットや諸外国における導入事例、導入する場合の条件等について調査、研究、分析を行い、平成 20 年中に中間報告を行う」とされているが、ITQ方式の導入は、燃費効率を向上させるだけでなく、減少を続ける水産資源の維持・回復を図るために決定的に有効な対策であるため、諸外国の経験によれば、漁業生産性も大幅に引き上げる効果も持つ。

原油高騰への対策としては、今回の燃油の直接補てん支援で終わらせるべきではない。下記に示すとおり、ITQ方式の導入こそが、対策の根幹でなければならない。この点については、当会議としても引き続き注視していく。

記

1. そもそもITQ方式は、乱獲状態に陥っている我が国の水産資源の回復のための、唯一有効な対策として、従来より当会議が早期導入を求めている漁獲規制手法である。

オリンピック方式ⁱⁱ(いわゆる早い者勝ち)の下では、個々の漁業者ができるだけ短時間に自らの漁獲量を最大化しなければならない。このため、稚魚の市場価値は低いにもかかわらず、稚魚を乱獲してしまう。これが水産資源の枯渇を招いてきた。

それに対して、既にアイスランド、ノルウェー及びニュージーランドなど欧米諸国が採用しているITQ方式の下では、漁業者もしくは漁船毎に漁獲重量を割当て、それが保障されるため、市場価値の高い大型魚だけをゆとりを持って捕獲することができるようになる。これにより、稚魚の乱獲防止が可能となり、資源回復に役立つ。事実、このITQ方式を採用した諸国では、目覚ましい資

源回復を経験してきた。

2. このITQ方式は、燃油使用削減対策としても極めて有効となる。

漁獲における燃費効率の向上に最も有効な手段は、船のスピードを落とすことであるが、漁獲規制手法として我が国が採用しているオリンピック方式の下では、漁船は、我先にと小さな魚までより多く獲ろうと漁場へ急ぐため、スピードを上げ、燃料を大量に消費してしまう。

このオリンピック方式に対して、ITQ方式は、漁船に経済的なスピードで漁船を操業させ、無駄な燃油使用を削減するインセンティブを与えている。

また、ITQ方式の下では、割当てられた漁獲重量を譲渡もしくは貸与することが可能なので、非効率な漁船の操業停止の対価として報酬が支払われることになり、操業の効率性が向上する。これも無駄な燃油使用を削減する。

漁業における燃費を削減し、省エネ型の構造転換を図るためには、漁獲規制をオリンピック方式からITQ方式に改革すべきである。

3. 原油高騰への対策としては、早期にITQ方式への転換を図ることをその中心に据えるべきである。なお、これは制度変更であるため、国民の税金を投入する必要がないとは言うまでもない。

以上

ⁱ ITQ方式 (Individual Transferable Quota: 譲渡可能個別割当方式)

魚種毎に定められた漁獲できる総量を、漁業者、漁業者団体又は漁船ごとに配分し、分与するIQ方式(Individual Quota: 個別割当方式)のうち、分与された該当量を他の漁業者にも譲渡できるように措置する方式。

ⁱⁱ オリンピック方式

自由競争の中で関係漁業者の漁獲を認め、漁獲量が魚種毎の漁獲可能総量に達した時点で採捕を停止させる方式。

消費者庁設立に向けた規制改革会議の見解

平成 20 年 9 月 19 日
規 制 改 革 会 議

規制改革会議は、消費者の自立を支援する観点から、暮らしの安全・豊かさ・利便性の向上に結び付く生活に身近な分野に重点を置いた改革の推進に取り組み、消費者、行政、事業者が適正な役割と責任を果たすための環境が整備されるよう努めてきたところである。

国民すべてが消費者である点を踏まえ、消費者利益保護に向けて、広く、かつ、鳥瞰的な視点からの法案の策定・政策運営が必要と考えており、消費者庁設置に向けて、下記のとおり当会議の見解を述べるものである。

記

- 1．製品・サービスの質の維持・確保は、基本的には、市場競争と消費者の自己責任によって実現されることを踏まえると、消費者の利益を図るために行政がなすべき最も重要な点は、独占力の行使の排除や市場支配力についての考え方の見直し等、公正な競争環境の確保と、競争政策上の問題点の改善に努力を傾注することである。
- 2．次に、消費者と事業者間の問題の多くは、その背景に情報の非対称性・不完全性があると考えられる。その弊害が大きい場合には、製品・サービスの質の維持・確保を目的とした規制（質的規制）を導入して行政が市場に介入する合理性がある。ただし、その際、市場メカニズムの機能を阻害して却って消費者利益を損なってしまうことのないよう、注意が肝要である。
- 3．消費者庁設置に伴い、不当景品類及び不当表示防止法（昭和 37 年法律第 134 号）は公正取引委員会から消費者庁に移管されることとなる。これに伴い、同法の法目的は、「公正な競争を確保」することから、「一般消費者による自主的かつ合理的な選択を阻害するおそれのある行為の制限及び禁止」に変更されることとなるが、これについては、両者は表裏一体の関係にあり、実際に規制されるべき行為の範囲等に変更をきたすものではないとされている。当会議としては公正な競争の確保こそが消費者の合理的な選択の機会の確保、ひいては消費者利益につながる最も重要な要素であり、同時に産業活動の活性化にも資するものとする。このため、移管後も一般消費者の自主的かつ合理的な選択の機会の確保と併せて、公正な競争の確保が図られることが何よりも大切なことであり、引き続き、その観点から、同法の運用がなされるべきと考える。

以 上

インターネットを含む通信販売による一般用医薬品の販売規制に関する規制改革会議の見解

平成 20 年 11 月 11 日

規 制 改 革 会 議

平成 21 年 6 月 1 日に予定される改正薬事法（平成 18 年 6 月 14 日法律第 69 号）の完全施行を控え、厚生労働省は、一般用医薬品（いわゆる大衆薬）の販売に関し、リスクに応じて専門家が関与し、適切な情報提供等がなされる実効性のある制度を構築する観点から、本年 9 月、薬事法施行規則等の一部を改正する省令案を策定、パブリックコメント手続を経た上で、これを早期に公布するものと聴取している。

当該省令では、一般用医薬品を 特 にリスクの高い「第 1 類医薬品」、 リスクが比較的高い「第 2 類医薬品」、 リスクが比較的低い「第 3 類医薬品」の 3 つに区分した上で、「対面販売の原則」の下、 については薬剤師による書面を用いた情報提供及び相談応需の義務、

については薬剤師又は登録販売者¹による情報提供の努力義務及び相談応需の義務、 については薬剤師及び登録販売者による相談応需の義務をそれぞれ課すこととしている。このことにより、インターネットを含む通信販売（以下、「インターネット販売等」とする）による一般用医薬品の販売については、上記の第 3 類医薬品に限定することとされ、旧法下で認められていた販売対象範囲が狭められる事態が生じることとなった。

当会議ではかかる規制強化に対し、事業者からのヒアリングを踏まえ、厚生労働省と公開の場で意見交換を行った結果、今回の省令で措置される販売規制は下記に掲げたように、法の授權範囲を超えた違法な措置であるという問題があることに加えて、内容面においても、これまで何ら問題となっていない販売形態を実証的根拠なく禁じ、消費者利益、販売者の創意工夫の余地を奪うものとなっており、これは極めて大きな問題を孕んでいるとの認識を有している。このような措置は、「消費者視点に立つ」という政府の方針からも明らかに逸脱するもので、消費者・国民の厚生行政への信頼を著しく損ねるものとする。

したがって厚生労働省は、今回の省令案のうち、インターネット販売等に係る規制に該当する箇所をすべて撤回した上で、法治主義原則に則り、店頭での販売方法とのイコールフットリング、公平性を確保した IT 時代に相応しい新たなルール整備を早期に行うべきである。

記

1. 薬事法上インターネット販売等を禁止する明示的な規定が無く、省令で当該規制を行うことは法の授權範囲を超えていること

従来、一般用医薬品のインターネット販売等について、厚生労働省は、薬事法上「店舗による販売又は授与」とは必ずしも店頭に限定するものではないとの解釈の下、適法とし、

これを容認してきたⁱⁱ。その根拠たる旧薬事法上の条文ⁱⁱⁱについて、今回の改正は技術的な修正にとどまり、趣旨自体の変更はない。したがって、厚生労働省が従来認めてきたインターネット販売等は、依然として適法であり、これを省令によって制限する法的根拠は存在しないと解される。

これに対し、厚生労働省は、「対面販売の原則」を当該規制の理由として挙げ、平成 18 年改正法で新たに追加される「一般用医薬品の販売に従事する者」^{iv}及び「情報提供等」^vの規定をその根拠であると主張するものの、これらの規定は情報提供の方法を定めたものに過ぎず、「対面販売の原則」については薬事法上何の根拠も有していない。

これらのことから、平成 18 年改正法による改正後の薬事法においても一般用医薬品のインターネット販売等については規制されているとは解されない。このように法律に基づかず、省令により、法律の想定を超えて国民の権利義務を制約することは法の授權範囲を超える違法な措置であり、法治国家として許されるものではない。

2．消費者の利便性を阻害すること

厚生労働省は、登録販売者等の確保によりコンビニエンスストア等における一般用医薬品の販売などが容易となること、また、販売可能な医薬品の範囲等にある程度の変更は生ずるものの、現状販売可能とされていない範囲の医薬品にはほとんど影響は生じないことから、消費者利便を毀損しないとの認識を示している。

しかし、「仕事の都合など時間的な制約」や「遠隔地に居住など地理的な制約」のある者、また「病気や怪我により外出困難」な者、さらには「店頭で直接病状等を説明することには抵抗がある医薬品を購入する」者など、インターネット販売等へのニーズはコンビニエンスストア等では代替できない。また、従来近くの薬局で扱っていないためにインターネットを通じて購入していた漢方薬等を今後購入できなくなる者も存在することから、今回の省令案が消費者の利便性を阻害することは明らかである。

また、厚生労働省は、規制の必要性の根拠として、民間調査^{vi}において「インターネットによる販売を規制すべきとする意見（47%）が規制すべきでないとする意見（28%）を上回り、今後インターネットで購入したいという希望も少なかった」ことを挙げているが、この調査の母集団はインターネット販売を利用しない者がそのほとんどを占めており（97%）、インターネット販売を利用するニーズを有する消費者の意見は反映されていないばかりか、その設問設定も誘導的であることから、規制の必要性の根拠とすることは不適切である。

3．地方の中小薬局のビジネスチャンスを制限すること

インターネット販売等を行う薬局には、地方の中小薬局が多く含まれている。今回の省令改正は、地理的な制約を超えて、進取の精神を持って事業に取り組む地方の中小薬局のビジネスチャンスを奪い、地方の切捨てや格差を助長するものである。

4. インターネット販売等が、店頭での販売に比して安全性に劣ることが実証されていないこと

厚生労働省は、「医薬品の本質を考えれば、副作用被害の発生件数等にかかわらず、想定しうる事態に対して予防原則に従った制度設計を図る必要がある」として、今回の販売規制の導入の正当性を繰り返し主張する。しかしながら、今回の省令改正にあたっては、インターネット販売等において発生した副作用被害の実績を全く把握しておらず、店頭での販売に比して安全性に劣る実証的なデータは全く示されていない。したがって、法律によりインターネット販売等を規制する科学的根拠は示されていないと解さざるを得ない。

また、一般用医薬品の販売時における情報提供や相談応需について、インターネットが対面に劣後するという明確な根拠は見出し難く、厚生労働省も即時性という論拠しか示せない状況にある。情報通信技術は日進月歩であり、消費者の安心安全を担保することは技術的に充分可能であると考えられるため、店頭での販売方法とのイコールフットィング、公平性を確保した新たなルール整備に早急に着手すべきである。

以上

-
- i 改正薬事法により新たに導入された資質確認のための試験に合格し登録を受けた者
 - ii 「医薬品のインターネットによる通信販売について」(平成16年9月3日付け 薬食監発第0903013号 厚生労働省医薬食品局監視指導・麻薬対策課長通知)
 - iii 薬事法第37条(販売方法等の制限) 薬局開設者又は一般販売業の許可を受けた者(以下「一般販売業者」という。) 薬種商若しくは特例販売業者は、店舗による販売又は授与以外の方法により、配置販売業者は、配置以外の方法により、医薬品を販売し、授与し、又はその販売若しくは授与の目的で医薬品を貯蔵し、若しくは陳列してはならない。
2 (略)
 - iv 改正薬事法第36条の5(一般用医薬品の販売に従事する者) 薬局開設者、店舗販売業者又は配置販売業者は、厚生労働省令で定めるところにより、一般用医薬品につき、次の各号に掲げる区分に応じ、当該各号に定める者に販売させ、又は授与させなければならない。
 - 一 第一類医薬品 薬剤師
 - 二 第二類医薬品及び第三類医薬品 薬剤師又は登録販売者
 - v 改正薬事法第36条の6(情報提供等) 薬局開設者又は店舗販売業者は、その薬局又は店舗において第一類医薬品を販売し、又は授与する場合には、厚生労働省令で定めるところにより、医薬品の販売又は授与に従事する薬剤師をして、厚生労働省令で定める事項を記載した書面を用いて、その適正な使用のために必要な情報を提供させなければならない。
2 薬局開設者又は店舗販売業者は、その薬局又は店舗において第二類医薬品を販売し、又は授与する場合には、厚生労働省令で定めるところにより、医薬品の販売又は授与に従事する薬剤師又は登録販売者をして、その適正な使用のために必要な情報を提供させるよう努めなければならない。
3~5 (略)
 - vi ヤフーバリューインサイト株式会社「C-NEWS」及び日経産業新聞の共同調査

収納代行、代引きサービスに対する規制に関する規制改革会議の見解

平成 20 年 11 月 21 日
規 制 改 革 会 議

現在、金融庁金融審議会決済に関するワーキング・グループにおいて、送金サービスの規制のあり方についての議論が進んでいる。

規制改革会議は、平成 20 年 9 月 12 日付で「決済ビジネスに対する規制に関する規制改革会議の見解」を公表し、以下 の見解を示したところである。

銀行の為替取引業務の定義を見直し、送金業務の独占を緩和すべきである

電子マネー、ポイントサービス、収納代行、代引きサービスなどについては、事業者が自主的に利用者の取引における安全性確保をはかり、イノベーションを発揮でき、新規参入を促す方向で環境整備を図ることが重要である

ところが近時、国民が身近に利用している収納代行、代引きサービスに対して新たな規制が設けられるのでは、との強い懸念が広がっている。

収納代行とは、例えば、消費者が電気料金等をコンビニエンス・ストアに支払うサービスであり、「代行業者」（例えばコンビニエンス・ストア）が、「委託者」（例えば電力会社）の代理として「支払人」である消費者から代金を受領し、これを「委託者」に支払うこととなっている。

代引きサービスとは、例えば、消費者が通信販売で商品を購入した際に、商品を配達するトラック事業者や宅配便事業者等の運送業者に商品と引き替えに代金を支払うサービスであり、「代行業者」（トラック事業者や宅配便事業者等の運送業者）が、「委託者」（例えば通信販売業者）の代理として「支払人」である消費者に商品を配達する際に附带的に代金を受領し、これを「委託者」に支払うこととなっている。

規制改革会議としては、収納代行、代引きサービスは、運送業者等が自らの創意工夫により消費者利便と安全性に配慮しながら大きく育て上げてきたサービスであり、これまで長年にわたって格別の事故もなく広く国民から利用されてきた実績に鑑み、新たな規制の対象とすべきではなく、「消費者保護」は、今後とも消費者本位の企業経営の努力と健全な競争によって、業者が消費者に安全なサービスを提供するよう自主的な取り組みや独自の技術革新を進めていくことによって図っていくべきであると考えている。

このような考え方を徹底することが必要であることに加え、主要な個別の論点に関する見解は下記のとおりである。

記

1 消費者保護のあり方

規制新設論の根拠の一つとして、消費者である支払人の保護という観点が指摘されているようである。確かに、消費者保護の重要性はいうまでもないが、現実に関わらずに具体的な問題点や支障が判明しているわけではない領域について、公権力による規制を新設することはそもそも適切な規制の新設のあり方ではない。代行業者への支払い時に弁済の効果が認められる旨を利用者に開示することを、これまで以上に徹底する自主的な努力を払えば足りる。殊に、代引きサービスは、代行業者が荷物の配達の附帯業務として代金の代理受領をしており、消費者にとってはサービスのデリバリーと支払いが同時である点で、安全性の観点から、よりメリットの高いサービスといえる。代行業者の支払い記録の適切な保管と適切な支払い実行、滞留期間の短期化などの業務設計の工夫は、何らかの規制により担保されるような性質のものではないであろう。

また、代行業者が破綻した場合の委託者保護という観点から規制の必要性が説かれることがあるが、委託者は企業等が中心であり代行業者の選択にかかるリスクを負担する能力に対してこれまで何らの不安が指摘されていないこと、委託者が個人事業主などの個人に広がっていったとしても、これまで個人委託者が代行業者の破綻等による被害にあったという事例が何ら報告されておらず、もし商品やサービス販売に対する資金回収の万全な保護を求めようとするのであれば、委託者として支払人に銀行を介した為替取引手段を支払者に指示することが可能であることから、追加的な規制は必要ではないと考える。

今回の議論をきっかけに、コンビニエンス・ストア業界やトラック業界、宅配便業界としても自主的に代理受領を明確にした領収証を利用者に渡すことを徹底するなど消費者本位のサービスの徹底を図る動きもみられている。こうした行動は、自主的な行為として、望ましいことであることから、こうした動きを広げていくことが適切である。特に、前述のとおり、これまで規制がない中で、収納代行業者、代引き業者に起因するトラブルはなく、消費者に支持を受けて大きく広がってきた実績を踏まえ、何らの規制を支える合理的な社会実体がない場合に規制を導入することは避けるべきである。

収納代行や代引きサービスは、人手を要することから、必ずしも採算の高いサービスとは限らないが、全国津々浦々の時間制約の少ないコンビニエンス・ストアや宅配便サービスによって、高齢者を始め多くの消費者が利便性を享受できている。今後何らかの規制が課せられることにより、既になくってはならないサービスとして活用されているこれらのサービス提供事業者が、消費者へのコスト転嫁をせざるを得なくなったり、さらに事業者が撤退せざるを得なくなり、消費活動の停滞を招く、といった事態を招く危険も想定される。このような国民利便を損なう無用の混乱は回避しなければならないと考える。

2 為替取引の考え方

収納代行、代引きサービスについては、最高裁判例（最決平成13年3月12日刑集55巻2号97頁）によれば、銀行法2条2項2号にいう「為替取引を行うこと」とは、「顧客から、隔地者間で直接現金を輸送せずに資金を移動することを内容とする依頼を受けて、これを引き受けること、又はこれを引き受けて遂行することをいう」とされていることから、現行の法律のままでは法律違反になる可能性がある、といった見方も一部に存在するようである。

しかし、この判決は、いわゆる地下銀行の事案について個別の事件を処理するために示されたものに過ぎず、収納代行や代引きサービスについての法的判断を示したものではない。判例の定義を前提としても、収納代行、代引きサービスの場合、代金をコンビニエンス・ストアのレジの店員あるいは宅配事業者等の配達員が受領した時点で消費者である支払人の債務は消滅して決済は完了すると考えられるので、少なくとも消費者である支払人からは、「資金を移動することを内容とする依頼を受け」ているとはいえず、為替取引に当たらないと考える。

この点について、既に20年以上の実績のあるサービスであり、「収納代行・代金引換はそもそも為替取引規制の対象外であるとの理解に基づいて検討を行うべき」という見解（経済産業省・産業構造審議会・産業金融部会・流通部会商取引の支払に関する小委員会、経済産業省の電子流通等を促進する支払手段に関する検討会座長メモ）もあるが、極めて妥当であると考え。より安心してこれらの業務に取り組めるような環境を整えることが必要であるという立場に立てば、これらのサービスが銀行法による規制の対象となる為替取引ではないことを明確にし、法的安定性を確保すればよいと考える。

3 為替取引の再定義

現在の銀行法には為替取引の定義はない。為替取引に関する判例の定義が明確でないという問題意識に基づくとしても、所管官庁による銀行法解釈において「システミックリスク」¹を惹起しないために配慮しなければならないコアの業務として為替取引を定義し直すことにより、何が銀行法の規律の対象となる為替取引になるかを明らかにしてそれを公表すればよいと考える。

為替取引は明治時代に始まり、他所払いの手形を売買する業務を元々指していた。こうした手形の売買業務は、受信業務、与信業務を合わせ営むことになり、当初は人的専門性と信頼性が必要だったため、銀行の信用機能を信頼しこれにゆだねることとされていた。しかし、現段階においては、為替取引は実態として大きく変化している。為替取引そのものも電子的

¹ システミックリスクにはいろいろな切り口があるが、ここでは、システミックリスクとは、資金不足による支払い不履行が原因となってひとつの銀行の破綻が銀行の破綻を連鎖的にもたらず事態であり、そのルートは、心理的な連想による預金取り付けの連鎖、インターバンク市場における直接的な与信の焦げ付き、時点ネット決済システムを通じる連鎖的な波及である、との考え方から検討している。

な資金送金などによるものが多くなり、これに伴いリアルタイム性が高まり、その安全性は銀行の信頼性にゆだねずとも、技術革新等を背景に業務設計の工夫により確保する時代へと変化している。

システミックリスクの観点から配慮する取引としては、銀行として提供する預金口座と他の銀行の預金口座との間での資金移動サービス及び 為替手形、小切手等の交換サービスといった、インターバンク間の資金決済を必要とする業務をコアの決済業務として、銀行法による規律の対象とすべき為替取引と位置付けるべきである。このようにすれば、収納代行サービスや代引きサービスが為替取引に当たるか否かについて疑義があるという見方は払拭できると考える。

以上

規制改革会議委員名簿

| | | |
|------|------|--------------------------------------|
| 議長 | 草刈隆郎 | 日本郵船株式会社代表取締役会長 |
| 議長代理 | 八田達夫 | 政策研究大学院大学学長 |
| 委員 | 有富慶二 | ヤマトホールディングス株式会社取締役会長 |
| | 安念潤司 | 中央大学法科大学院教授 |
| | 翁百合 | 株式会社日本総合研究所理事 |
| | 小田原榮 | 東京都八王子市教育委員長 |
| | 川上康男 | 株式会社長府製作所代表取締役社長 |
| | 木場弘子 | キャスター・千葉大学特命教授 |
| | 白石真澄 | 関西大学政策創造学部教授 |
| | 中条潮 | 慶応義塾大学商学部教授 |
| | 富山和彦 | 株式会社経営共創基盤代表取締役CEO |
| | 福井秀夫 | 政策研究大学院大学教授 |
| | 本田桂子 | マッキンゼー・アンド・カンパニー・インク ・ジャパン ディレクター |
| | 松井道夫 | 松井証券株式会社代表取締役社長 |
| | 米田雅子 | 慶応義塾大学理工学部教授 NPO法人建築技術支援協会常務理事 |

規制改革会議専門委員名簿

社会保障・少子化対策グループ

〔医療タスクフォース〕

阿曾沼 元 博 国際医療福祉大学国際医療福祉総合研究所教授
長谷川 友 紀 東邦大学医学部教授

〔福祉・保育・介護タスクフォース〕

鈴木 亘 学習院大学経済学部経済学科准教授

農林水産・地域グループ

〔農林水産業タスクフォース〕

大 泉 一 貫 宮城大学大学院事業構想学研究科研究科長
宮城大学事業構想学部教授

小 松 正 之 政策研究大学院大学教授

昆 吉 則 株式会社農業技術通信社代表取締役・「農業経営者」編集長

本 間 正 義 東京大学大学院農学生命科学研究科教授

〔地域活性化タスクフォース〕

斉之平 伸一 三州製菓株式会社代表取締役社長

生活基盤グループ

〔環境タスクフォース〕

細 田 衛 士 慶應義塾大学経済学部教授

国際競争力向上グループ

〔海外人材タスクフォース〕

井 口 泰 関西学院大学大学院経済学研究科・経済学部教授
関西学院大学少子経済研究センター長

〔ネットワーク産業タスクフォース〕

田 中 誠 政策研究大学院大学准教授

松 村 敏 弘 東京大学社会科学研究所准教授

〔金融タスクフォース〕

森 下 哲 朗 上智大学法科大学院教授

社会基盤グループ

〔住宅・土地タスクフォース〕

浅見 泰 司 東京大学空間情報科学研究センター教授
久米 良 昭 政策研究大学院大学教授

〔労働タスクフォース〕

安藤 至 大 日本大学大学院総合科学研究科准教授
和田 一 郎 牛嶋・寺前・和田法律事務所弁護士
花見 忠 上智大学名誉教授
松尾綜合法律事務所客員弁護士
石川 和 男 新日本パブリック・アフェアーズ株式会社上級執行役員
東京財団研究員

〔基本ルールタスクフォース〕

大橋 豊 彦 尚美学園大学総合政策学部教授

教育・資格改革グループ

〔教育・研究タスクフォース〕

浅見 泰 司 東京大学空間情報科学研究センター教授
戸田 忠 雄 教育アナリスト
政策研究大学院大学客員教授
特定非営利活動法人XYサタデースクールネットワーク代表

〔法務・資格タスクフォース〕

阿部 泰 隆 中央大学総合政策学部教授・弁護士

官業スリム化グループ

〔官業改革タスクフォース〕

大橋 豊 彦 尚美学園大学総合政策学部教授
石川 和 男 新日本パブリック・アフェアーズ株式会社上級執行役員
東京財団研究員