

規制改革集中受付月間/全国規模での規制改革要望に対する回答(様式1)

(回答欄)

(要望事項欄)

管理コード	項目名	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	規制改革要望事項管理番号		要望主体	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	制度の所管官庁等	その他(特記事項)
								規制改革要望事項管理番号	規制改革要望事項管理番号										
z0100010	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年を目標にシステム稼働を目指すこととしている。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、入力事項を集約した申請画面や税・手数料のまとめ払いといった大量に自動車保有する方にも配慮した仕組みを設ける方向で検討しているところ。 また、平成15年度には、警察庁では、保管場所証明事務に関し、ワンストップサービスシステムとの通信機能や電子申請の受付機能等を有する新たなコンピュータシステムの実用化に係る試験運用を行う予定。		5008	5008240	オリックス㈱	24.1	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・具体化していくこと。 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		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。 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、関係省令、自動車の保管場所の確保等に関する法律、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、地方自治体条例等	国土交通省 財務省 総務省 警察庁		
							5008	5008240	オリックス㈱	24.2	自動車取得税の納付手続○納付手続の電子化 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 重量税納付手続等○納付手続等の電子化 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 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					国土交通省 財務省 総務省 警察庁			
							5008	5008240	オリックス㈱	24.3	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 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。						国土交通省 財務省 総務省 警察庁		

規制改革集中受付月間/全国規模での規制改革要望に対する回答(様式1)

(回答欄)

(要望事項欄)

管理コード	項目名	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	規制改革要望管理番号		要望主体	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	制度の所管官庁等	その他(特記事項)
								規制改革要望管理番号	規制改革要望事項番号										
z0100020	カジノ実現のために必要な法整備	刑法第185条及び第186条	カジノについては、刑法の賭博罪との関係から、その実施に当たっては、新たな立法措置が必要である。また、カジノ実施に伴い、暴力団や外国人犯罪組織等の関与が懸念されるほか、少年の健全な育成や地域の風俗環境に与える影響も十分に考慮する必要がある。したがって、カジノを実施するための立法が検討される場合には、警察庁としては、これらの治安上の観点から、その議論に加わり、必要な意見を申し述べて参りたい。	C				5041	5041010	宮崎県	1	カジノ実現のために必要な法整備		カジノは、刑法の賭博及び富くじに関する罪で禁止されており実施することはできない。そこで、我が国においてカジノが実現するために必要な法整備を要望する。それは、刑法改正ではなく、公営ギャンブル同様、刑法35条による違法性阻却事由の根拠となる特別法(カジノ合法化法)の制定による実現を要望する。		現在、観光ニーズの多様化や地域間競争の激化などで、国内観光客のみならず、海外観光客の入込状況においても厳しい状況にある。観光立国を目指す我が国としては、新たなインバウンド戦略の構築が求められている。カジノは、新しい魅力を創造できる有力な観光資源である。そして、新たなゲーミング産業として、経済波及効果や雇用創出効果が大きい期待でき、組織犯罪が入り込まないシステムを持つ健全な産業である。そのことは、国際的にも広く認知されている。	刑法第185条から187条 刑法改正ではなく特別法の制定	警察庁 法務省	カジノ関連新聞記事
								5098	5098010	和歌山県	1	カジノに係る賭博関係規制を適用除外する特別法の整備		和歌山県は、温暖な気候、変化に富んだ風光明媚な海岸線、数多くの温泉など自然環境に恵まれるとともに、豊富な歴史・文化資源を有しているため、古くから栄えた観光地を抱えている。しかし、これらの観光地の大半が自然環境や歴史資源に多くを依存し、国民のニーズの多様化に十分対応できていないため、近年、観光客は伸び悩み傾向にある。このため、既存の観光地として集積の高い地域にカジノのような非日常空間を形成することにより、さらに観光魅力を高め、集客効果による経済の活性化や雇用創出を促進する	・現行法上、カジノは、刑法の「賭博及び富くじに関する罪」に該当し、カジノを施行することは禁止されている。 ・一方で、カジノは、世界の110ヶ国以上で合法化されており、日本においても有力な観光資源として、地域経済活性化の手段となっている。	刑法第185条・第186条	警察庁 法務省		
								5100	5100190	東京都	19	カジノ実現に必要な特別法の制定などの法整備		カジノは、有力な観光資源でもあり、新たなゲーミング産業として、経済波及効果や雇用創出効果が大きい期待できる。しかし、現行法では、刑法の賭博および富くじに関する罪で規制されており実施することができない。	カジノ開設	刑法第185条～187条 (賭博および富くじに関する罪)	警察庁 法務省		
								5049	5049010	大阪府	1	カジノ実現のための法制度の整備		関西国際空港対岸のりんくうタウンに、カジノ、ショー、ショッピング、グルメなど家族で楽しめる非日常空間を形成するため、特別法の制定などカジノを実現するために必要な法制度の整備を行い、刑法上の違法性を阻却する。 ・関西には、大都市圏としての賑わいや現代的な娯楽のほか、我が国を代表する歴史と伝統文化、海や山の豊かな自然など多彩な観光資源がある。 ・りんくうタウンにこのような非日常空間が形成することにより、さらに大阪・関西の観光魅力を高め、国内外からの集客効果による経済の活性化や雇用創出を促進する。	・現行法上、カジノは、刑法の「賭博及び富くじに関する罪」に該当。また、風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律においても規制対象。 ・カジノは、世界の110ヶ国以上で合法化されており、日本においても有力な観光資源として、また新たなゲーミング産業として、地域経済の活性化の有力な手段のひとつとなる。	規制の根拠となっている根拠法令等 刑法第185条・第186条 風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律第2条、第23条	警察庁 法務省	《添付資料》 ・「大阪府りんくうエンターテイメントゾーン構想」実現に向けた取り組み ・カジノ実現のための法整備に関する要求活動 ・地方自治体カジノ研究会 ・りんくうタウンの特性 ・カジノの経済波及効果 ・全国のカジノに関する動き ・大阪のカジノに関する動き	
z0100030	車高規制の緩和	道路交通法第57条第3項	貨物の積載状態における車高が3.8メートルを超えるものについては、出発地警察署長の許可を受けなければならない。	a				5057	5057060	(社)全日本トラック協会	6	車高についての規制緩和		車高についての規制緩和	車両の高さの最高限度 3.8m	車高に係る規制緩和については、平成15年3月28日に閣議決定された規制改革3ヶ年計画において、「15年度検討・実施」とすると明記されているが、物流の効率化、低コスト化に資するため、海コンについては現行の4.1mから4.2mへの緩和を求めるとともに、その他の車両についても、現行の3.8mから4.1mまでに早期に緩和されたい。	国土交通省 車両制限令第3条第1項第三号	国土交通省 警察庁	
								5102	5102540	(社)日本経済団体連合会	54	ISO規格国際海上コンテナ積載車両の「高さ」制限の緩和		物流の効率化、低コスト化を実現するため、高さ制限を早期に現行の4.1mから4.2mへと緩和すべきである。		「規制改革の推進に関する第2次答申」を踏まえつつ、物流効率化に向け、国内で流通している3種類のコンテナ(40フィート標準、40フィート背高、20フィート)を輸送し得るストレートシャーシを利用可能とするため、車高規制を早期に緩和すべきである。		国土交通省 警察庁	

規制改革集中受付月間/全国規模での規制改革要望に対する回答(様式1)

(回答欄)

(要望事項欄)

管理コード	項目名	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	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	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	制度の所管官庁等	その他(特記事項)
								5008	5008270	オリックス株	27.1	自動車の保管場所に関する規制の明確化							
z0100040	自動車の保管場所に関する規制の明確化	自動車の保管場所の確保に関する法律、同法施行令、同法施行規則等	自動車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、保管場所は、当該自動車の「使用の本拠の位置」から2キロメートル以内に確保しなければならないこととされている。	d	「自動車の使用の本拠の位置」とは、自動車を運行の用に供する場合において当該場所を拠点として使用し、自動車の使用を管理するという実態を備えている場所と解されており、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指し、通常、保有者が自然人の場合にはその住所又は居所、法人の場合にはその事務所の所在地がこれに該当する。要望理由中に例示されている「駐在所」がこのような自動車の使用の本拠の位置としての実態を備えているのであれば、支店登記がなされているか否かに関わらず、保管場所証明がなされるものであり、その趣旨について、今後も引き続き都道府県警察を指導してまいりたい。		5008	5008270	オリックス株	27.1	自動車の保管場所に関する規制の明確化		使用の本拠の位置として認められる要件を明確化することを要望する。		本事項については警察庁は平成15年3月に内閣府が公表した「各府省等における規制改革に関する内外からの意見・要望等に係る対応状況」において、「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指し、通常、保有者が自然人の場合にはその住所又は居所、法人の場合にはその事務所の所在地がこれに該当する。使用の本拠の位置に該当するか否かについては、個別の申請ごとに、自然人の場合には居住実態の有無、法人の場合には当該法人の営業所や出張所等としての使用実態の有無、車両の使用実態等について、	自動車保管場所の確保に関する法律 自動車保管場所の確保等に関する法律施行令	警察庁		
							5008	5008270	オリックス株	27.2			具体的な資料に基づき客観的な判断を行うよう都道府県警察を指導しているところであり、今後も引き続き、指導を行っていく所存である。」と回答している。		実際には、営業拠点として駐在所を設置する際に、使用の本拠の位置として認められない場合があり、支店に保管場所を別途確保し、営業活動をする際には、そこから移動しなければならない。		警察庁		
							5008	5008270	オリックス株	27.3			同法の趣旨からすれば、自動車の使用の本拠の位置から離れない場所に自動車保管場所が確保されて、路上駐車されないことが必要なのであるから、自動車の使用の本拠の位置が支店登記がなされている場所でなければならないとする必要はなく、駐在所のようにある程度継続的に存在することが確認できるようなところは自動車の使用の本拠の位置として認めても法の趣旨に反するものではないと恐われる。反対に、これを認めないとする事業展開の事実の足かせとなり、経済活力を削ぐことになる。				警察庁		
							5008	5008270	オリックス株	27.4			運用が警察署に委ねられており、支店登記のない営業場所を自動車の使用の本拠の位置と認めない運用がなされることがあり、支障が生じている。全国統一してこれを認める運用をすべきである。				警察庁		
							5034	5034350	(社)リース事業協会	35	自動車の保管場所に関する規制の明確化		・自動車の保有者は、自動車の使用の本拠の位置との間の距離が2キロメートルを超えない場所に当該自動車の保管場所を確保しなければならない。警察署が、ある場所を「使用の本拠の位置」として認めるかどうかについて個別に判断しており、基準が明確ではない。・使用の本拠の位置として認められる要件を明確化することを要望する。	・営業効率の向上に繋がる。	・実際には、営業拠点として駐在所を設置する際に、使用の本拠の位置として認められない場合があり、支店に保管場所を別途確保し、営業活動をする際には、そこから移動しなければならない。・同法の趣旨からすれば、自動車の使用の本拠の位置から離れない場所に自動車保管場所が確保されて、路上駐車されないことが必要なのであるから、自動車の使用の本拠の位置が支店登記がなされている場所で行なければならないとする必要はなく、駐在所のようにある程度継続的に存在することが確認できるようなところは自動車の使用の本拠の位置として認めても法の趣旨に反するものではないと恐われる。反対に、これを認めないとする事業展開の事実の足かせとなり、経済活力を削ぐことになる。・運用が警察署に委ねられており、支店登記のない営業場所を自動車の使用の本拠の位置と認めない運用がなされることがあり、支障が生じている。全国統一してこれを認める運用をすべきである。	自動車保管場所の確保に関する法律	警察庁		

規制改革集中受付月間/全国規模での規制改革要望に対する回答(様式1)

(回答欄)								(要望事項欄)											
管理コード	項目名	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	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	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	制度の所管官庁等	その他(特記事項)
z0100050	アウトソーシング事業者選任要件緩和	道路交通法第74条の2第1項 道路交通法施行規則第9条の9	道路交通法では、自動車の使用者は、所定の台数以上の自動車の使用の本拠ごとに、所定の要件を備える者のうちから、自動車の安全な運転を確保するために必要な当該使用者の業務に従事する運転者に対して行う交通安全教育その他自動車の安全な運転に必要な業務を行わせるため、安全運転管理者を選任しなければならないこととされている。	d		安全運転管理者の資格要件について事業主と雇用関係にある者に限定するとされている。安全運転管理者に係る「アウトソーシング事業者におけるファシリティ管理者」の趣旨は明らかではないが、このような者が道路交通法施行規則第9条の9所定の要件を満たし、道路交通法第74条の2第7項に基づき安全運転管理者の業務を行うため必要な権限を与えられ、同法第74条の2第2項の安全運転管理者の業務を的確に行うことができるのであれば、現行制度下においても差し支えはないものである。		5009	5009030	ソニー㈱	3	アウトソーシング事業者選任要件緩和		ファシリティ管理者の選任は、事業主と雇用関係にある者という限定解釈でなく、事業主とファシリティ業務委託会社(含む機能分社)の間で、管理者の選任、責任・権限を明示した業務委託契約を締結、委託会社が資格等を有する社員を指名し、当該事業所に専属で常駐・従事させること-を条件に、ファシリティ業務委託会社の社員を、当該会社のファシリティ業務管理者に選任できるようにしていただきたい。また、当該会社から機能分社したファシリティ業務委託会社が、当該会社の労災処理を業として請け負う場合には、当該事業所に専属で常駐する委託会社の社員がいることを条件に、社会保険労務士を置くことを不要としていただきたい。		機能分社化、アウトソーシング化における委託側、受託側の共通の目的は効率化もさることながら違法の精神に則り当該業務における専門性の強化、品質の向上を行うことである。また、分社・委託前は委託会社の機能の一部であるため資格要件も含め委託会社としての必要要件を全て満たす形態となっていない。よって、「専属の者」の解釈にて届出が受理されない状態となっている。分社後の企業側には当該専門性を有する機能がないため、仮に再選任することと本来業務ではない者に資格を取得させ従事させることとなるため本来業務、安全衛生管理業務とも業務品質が低下することとなる。実態の伴う形での運用にすべく緩和を要望する。	エネルギー管理者(員):エネルギーの使用の合理化に関する法律 第7条・第12条の3 高圧ガス保安主任者等:高圧ガス保安法第27条の2~第33条 電気主任技術者:電気事業法第43条第1項、電気事業法施行規則 第52条 衛生管理者:労働安全衛生法第12条、労働安全衛生規則第7条 特別管理産業廃棄物管理責任者:産業廃棄物の処理および清掃に関する法律 第12条の2第6~7項、産業廃棄物の処理および清掃に関する法律施行規則 第8条の17 安全運転管理者:道路交通法 第74条の2 整備管理者:道路運送車両法 第50条 社会保険労務士法 第2条、第27条	- 経済産業省 - 厚生労働省 - 環境省 - 警察庁 - 国土交通省	以下要望書と関連します。ソニー ㈱-1-3-1、ソニー㈱-2-3-1
z0100060	交通事故証明書の電子発行	自動車安全運転センター法第29条第1項第3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。		5029	5029300	(社)日本損害保険協会	30	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 交通事故に関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	
z0100070	原動機付自転車の最高速度制限の緩和	道路交通法第22条第1項 道路交通法施行令第11条	道路交通法施行令は、原動機付自転車の法定速度を時速30kmと定めているが、これは、技能試験を受けることなく学費のみで乗ることができるといことで、誰でも気軽にたやすく乗れる乗り物という性格を踏まえ、このように定められているものである。また、近年の原動機付自転車の交通事故発生状況についてみると、最高速度違反を原因とした原動機付自転車の交通事故件数は過去5年間で約2.7倍と急増しているところである。このようなことから、速度規制を撤廃ないし緩和することは原動機付自転車による交通事故の更なる増加を招くものと考えられるため、認められない。	c		道路交通法施行令は、原動機付自転車の法定速度を時速30kmと定めているが、これは、技能試験を受けることなく学費のみで乗ることができるといことで、誰でも気軽にたやすく乗れる乗り物という性格を踏まえ、このように定められているものである。また、近年の原動機付自転車の交通事故発生状況についてみると、最高速度違反を原因とした原動機付自転車の交通事故件数は過去5年間で約2.7倍と急増しているところである。このようなことから、速度規制を撤廃ないし緩和することは原動機付自転車による交通事故の更なる増加を招くものと考えられるため、認められない。		5030	5030010	福田誠	1	原動機付自転車の最高速度制限の緩和		原動機付自転車については現在、道路交通法施行令にて制限速度が時速30キロとされているがそれを撤廃あるいは緩和する	なし	原動機付自転車の制限速度は30キロであるが、現代の道路交通の流れを考えると他車との速度差が大きく重大な追突事故が起こるなどして却って危険であるため。想定ケースが多岐にわたり具体的に立証が難しいが、原付運転者・自動車運転者とも経験的に感じているところだと思われる。原動機付き自転車の性能の向上、道路の舗装状況の向上によりこの条項の施行時と比べ物理的にも安全性は増しているはずである。今までの道路交通法関係の規制改革の提案への却下理由を見ると制限を無くすことで事故の危険が増すなどの反論が多いが、実態調査したところ30キロで走行している原動機付自転車は皆無であり、制限を無くすことで事故の件数が増えるとは考えづらい。	道路交通法施行令第11条	警察庁	
z0100080	原動機付自転車の右折方法(二段階右折)の制限の緩和	道路交通法第34条第5項	原動機付自転車は、道路の左側部分に車両通行帯が3以上設けられている道路等において右折するとき、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、交差点の側端に沿って徐行しなければならない。	c		原動機付自転車は、自動車と比べて低い法定の最高速度が定められていることから、片側に3以上の車両通行帯のある広幅員の道路においては、通例、最も左側の車両通行帯を進行することとなる。そこで、二段階右折の方法によらずに右折しようとするば、交差点に到達する直前の区間において、あらかじめ最も左側の車両通行帯から最も右側の車両通行帯へと道路の変更をしなければならず、そのときに、道路変更先の車両通行帯を進行する相対的に走行速度の高い自動車と交錯することによって、自車及び他車に危険を及ぼすおそれが生ずる。また、無事に道路変更をした後においても、交差点内を右折の方向の道路に向かうときに、相対的に速度の高い対向直進車と交錯することによって、自車及び他車に危険を及ぼすおそれが生ずる。	(「措置の概要」欄より続く) これに対し、二段階右折の方法によれば、上記のような単路部分において危険な道路変更をする必要も、交差点内において危険な右折をする必要もないことから、十分な安全が確保されることがなる。したがって、こうした通行方法によるべきことを定めた現行規定を廃止することは不適当である。	5030	5030020	福田誠	2	原動機付自転車の右折方法(二段階右折)の制限の緩和		原動機付自転車については現在、道路交通法にて、片側3車線以上の道路で右折時にいわゆる二段階右折をすることとされているがこれを撤廃もしくは車線数を増やす方向で緩和する。	なし	理由は次のとおりである。原動機付自転車の二段階右折は追突事故を招く可能性があり危険である。この制限をなくし、通常の右折方法としたところ現在の原動機付自転車の加速減速性能から見て危険は少ないと思われる。	道路交通法第34条第5項	警察庁	

規制改革集中受付月間 / 全国規模での規制改革要望に対する回答（様式1）

（回答欄）							（要望事項欄）												
管理コード	項目名	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	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	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	制度の所管官庁等	その他（特記事項）
z0100090	指定自動車教習所間の転所(転校)の自由化	「指定自動車教習所関係業務指導要領について」(平成14年5月13日付け警察庁内通発第27号)	左記通達により、大型免許、普通免許、大型二輪免許、普通二輪免許、大型第二種免許及び普通第二種免許に係る教習生であって、転出前の指定自動車教習所における教習実施状況を確認できる者については、転出前の指定自動車教習所における教習を転入後の指定自動車教習所における教習とみなして転所を実施する手続等が定められており、希望する教習生は転所をすることができることとされている。	e		制度の概要欄記載のとおり、転所を希望する教習生は転所をすることができることとされていることから、事実誤認である。		5030	5030030	福田誠	3	指定自動車教習所間の転所(転校)の自由化		なし	なし	道路交法第99条に基づき公安委員会の指定自動車教習所とされた教習所では、教習内容などのカリキュラムが同一であるにもかかわらず、自動車教習所間で転所(学校で言うところの転校)が、現在の法規上、基本的に定められていないあるいは不可能であるために、競争原理が不十分で自動車教習所入所後のサービス水準が低いと一般的によく言われていることであるため。	道路交法第99条他の運用	警察庁	
z0100100	道路交法の小型特殊自動車規定及び運転免許規定の規制緩和	道路交法施行規則第2条	道路交法施行規則第2条により、小型特殊自動車に係る車体の大きさ等について、高さ2メートル以下、内燃機関を原動機とする自動車にあっては総排気量1.5リットル以下等と規定されている。	b		小型特殊自動車の規格に関し、高さ2メートル以下を2.8メートル以下とし、総排気量に係る規定を削除することについて、道路交法の安全に及ぼす影響の有無の確認等の検討を全国的見地から行い、平成15年度中に結論を得る。		5032	5032010	(社)日本農業機械工業会 (社)日本建設機械工業会 (社)日本産業車両協会	1	道路交法の小型特殊自動車規定及び運転免許規定の規制緩和		(「要望理由」欄より続く) 総排気量1.5リットルを削除する要望理由 農業機械、建設機械及び産業車両の各形状とも、エンジンの総排気量が1.5リットルを超えても最高速度は15km/h以下に押さえられるよう最高回転数の封印等構造上の対策が施されている。この対策については、道路運送車両法施行規則に基づき小型特殊自動車の型式認定においても確認されている。	高さ2m以下 2.8m以下に変更の要望理由 農耕トラクタ、建設機械及び産業車両の特殊自動車は、転落・転倒等による死傷事故防止や乗員作業環境の改善向上のため、安全フレーム又はキャブを装備しているが、現在の道路交法施行規則による小型特殊自動車の規定では、高さ2m以下と規定されており、安全フレーム等の高さは、安全基準値限度いっぱいである。これを2.8m以下に改正できれば安全基準に余裕をもって対応でき、安全性の向上が図られる。現に、安全フレームを装備し、高さ2m超、2.8m以下のものが製造・販売され、自動車として構造・性能等の安全性については道路運送車両法施行規則に基づき小型特殊自動車として型式認定を受けいる。また、農業機械については、生物系特定産業技術研究推進機構が実施する安全鑑定も受検し、安全性が確認されている。 (以下「具体的事業の実施内容」欄に続く)	道路交法施行規則第2条	警察庁	本件は構造改革特区第二次提案募集に対し三菱重工株式会社から提案したもの(提案事項コード: 2168010)と同一内容である。同提案に対して警察庁からは、運転免許制度については全面的見地からの検討が必要との回答があり、検討の継続を要するもの。	
z0100110	古物営業法に係る規制緩和	古物営業法第3条、第5条、第7条 同法施行規則第1条第3項 同法第7条	古物営業を営もうとする者は、営業所の所在地を管轄する都道府県公安委員会の許可を受けなければならないと規定している(古物営業法第3条)。また、変更の届出については、古物営業法第5条第1項各号に掲げる事項に変更があったときは、営業所の所在する各都道府県の公安委員会に届出書を提出しなければならないと規定している(同法第7条第1項)。ただし、二つ以上の都道府県の公安委員会の管轄区域内に営業所を有する場合は、氏名又は名称及び住所又は居所並びに法人にあっては、その代表者の氏名に変更があったとき(法第5条第1項第1号)、又は法人にあっては、その役員等の氏名及び住所に変更があったとき(同法第7条)は、いずれか一の公安委員会に届出書を提出しなければならないと規定している(同法第7条第2項)。古物営業法施行規則第1条第3項で「履歴書」、「誓約書」を添付することとなっているが、その様式は定められていない。	C ... B		古物高等の遵守義務(第3章)は、標識の掲示や管理者の選任は営業所等に関するものであり、確認等及び申告や帳簿等の記載等は営業所等においてなされるものであり、届出と差止めは営業所等に所在する古物に関するものであり、営業所等と当該営業所等に集積する古物に着目した内容となっている。したがって、このような営業所等を管轄する都道府県公安委員会に届けなければならない指導監督を行うのは困難であるから、都道府県公安委員会制度の下で許可単位を全国にすることは、困難である。 変更手続きに関しては、制度の現状で述べたように、二以上の公安委員会の管轄区域内に営業所を有する古物高等に係る共通事項(氏名等、住所等、法人の代表者の氏名、法人の役員等の氏名等)については、いずれか一の公安委員会に届出をして、届出を受けた公安委員会が関係する他の公安委員会に通知することとされている。一方、都道府県公安委員会制度の下で、当該公安委員会に全く関係のない事項(管轄外の営業所の名称、所在地や管理者の氏名、住所等)の届出を受理して、これを他の公安委員会に通知することとは、困難である。 (以下「その他」欄に続く)		5034	5034480	(社)リース事業協会	48	古物営業法に係る規制緩和		事務所の所在する各都道府県等に、許可を取得し、変更の届出を行う必要があり、事務負担が大きい。そのため、本店の所在する一都道府県又は警察庁での許可とする。履歴書、誓約書の様式が統一であるため、統一化することにより、変更届提出について書面のみで電子化されないため、電子化すること。	事務の合理化、過度の事務負担の軽減。	・日本全国に展開するリース会社にとどめ、都道府県毎に許可を取得、変更の届出を行うことは極めて煩雑である。かつ、手続事務が都道府県毎に異なることにより過度の事務負担となっている。・例えば、貸金業の場合は「2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その事業を営もうとする場合にあっては内閣府大臣に、一の都道府県の区域内のみ営業所又は事務所を設置してその事業を営もうとする場合にあっては当該営業所又は事務所の所在地を管轄する都道府県知事に、登録申請書を提出」(貸金業規制法第4条)することとなり、同様の改正を行うこと。	古物営業法第3条、第5条、第7条	警察庁	
z0100120	貨物自動車の「大型」と「普通」の区分の見直し	道路交法第85条 道路交法施行規則第2条	道路交法第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転車のみを運転することができ、大型自動車運転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、車両総重量が8トン以上のものが大型自動車と規定されている。	c		大型自動車と普通自動車ではその車両特性により運転に必要な能力が異なることから、大型自動車を運転しようとする者は道路交法第85条により大型自動車免許を受けなければならないこととされている。運転免許試験は自動車の種類ごとに運転に必要な技能等の有無について行っており、普通免許の技能試験には乗用車を使用しているところである。現行制度においても普通免許でロングボディータイプのものも含む8トン未満の貨物自動車まで運転することができることとなっているところ、運転できる貨物自動車の範囲を更に拡大することは、車両1万台当たりの死亡事故件数は車両総重量が大きくなるに従って増加していることに照らしても、交通安全を確保する上で問題が大きいと考えられる。「道路交法に関する条約」(ジュネーブ条約)では、国際的に通用する運転免許証の様式について普通免許に相当する免許で運転することができる自動車の車両総重量を3.5トン以下と定めており、我が国の基準は現状においても国際的な基準から大幅に緩和されたものである。 (以下「その他」欄に続く)		5057	5057010	(社)全日本トラック協会	1	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	大型自動車と普通自動車の区分の境界 最大積載量5トン、車両総重量8トン	警察庁 道路交法第3条・第8条第1項・第20条第2項・第22条、同法施行令第27条の2第1項・別表3、同法施行規則第2条 国土交通省 道路運送車両法第61条、同法施行規則第11条・第1号横上と改めるよう措置されたい。 (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、車両総重量8トンを境に区別されている安全規則第8条・第9条、道路整備特別措置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 国土交通省		

規制改革集中受付月間 / 全国規模での規制改革要望に対する回答 (様式 1)

(回答欄)

(要望事項欄)

管理コード	項目名	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	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	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	制度の所管官庁等	その他 (特記事項)
								5057	5057020	(社)全日本トラック協会	2	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							
z0100130	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よ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。		5057	5057020	(社)全日本トラック協会	2	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お願いしたい。	警察庁 道路交通法施行令第27条の1第2項	警察庁			
z0100140	二輪車のオートマチック車限定免許の導入について	道路交通法第91条第33条及び別表第4	道路交通法第91条により、都道府県公安委員会は、運転免許に、その免許を受けた者の身体の状態又は運転の技能に応じ、その者が運転することができる自動車等の種類を限定し、その他自動車等を運転するために必要な条件を付し、及びこれを変更することができることとされている。なお、オートマチック限定普通免許については、道路交通法施行規則第33条及び別表第4により、当該免許に係る指定自動車教習所における技能教習の教習時間の基準等が定められている。	b		オートマチック二輪車を使用して技能試験に合格した者に対しては運転できる車両をオートマチック二輪車に限定した運転免許を付与することとするオートマチック車限定二輪免許を新設することについて、全国的見地から調査・検討を行い、平成15年度中に結論を得る。		5073	5073210	(社)日本自動車工業会	21	二輪車のオートマチック車限定免許の導入について	四輪のオートマチック車限定免許は、H3年に導入されており、教育時間も短縮されている。	現在、自動二輪車の国内販売台数は(出荷)に占めるオートマチック車の割合は、50%以上となっており、マニュアル車の台数を越えている。オートマチック車は運転操作の手順がマニュアル車と異なるなど、その特性に応じた安全運転が求められる。このため、オートマチック車限定免許を導入することで、車両特性等に応じた運転技能の修得が可能になり、二輪車の事故防止につながるものと期待できる。近年、大型二輪車の区分にもオートマチック車が登場し、将来的にも機種拡大が予想されることから、しかるべき対応が必要になってくる。	道路交通法第91条	警察庁	資料別添		
z0100150	障害者運転免許取得制度の改善	道路交通法第91条第19号	道路交通法第91条により、都道府県公安委員会は、運転免許に、その免許を受けた者の身体の状態又は運転の技能に応じ、その者が運転することができる自動車等の種類を限定し、その他自動車等を運転するために必要な条件を付し、及びこれを変更することができることとされている。また、左記「運転免許技能試験実施基準の制定について」により、普通免許に係る技能試験の標準試験車の規格が定められているとともに、左記「身体障害者に対する適性試験(運動能力)実施要領の制定について」により、標準試験車の規格に該当しない普通自動車で、(平成11年11月1日付け警察庁内連発第40号)	b		「身体障害者に対する適性試験(運動能力)実施要領の制定について」の基準の適用の在り方を含め、身体障害者に対する車両重量による運転できる車両の限定に係る運用の見直しについて、全国的見地から調査・検討を行い、平成15年度中に結論を得る。		5073	5073220	(社)日本自動車工業会	22	障害者運転免許取得制度の改善	障害者の方が運転する場合免許の制限事項として、1.2t又は1.5tの重量制限の場合がある(健常者にはない)。	重量制限の基準が不明確。車両選択の幅が狭くなる。障害者本人や高齢者などを介護するケース	道路交通法91条(免許の条件)	警察庁	添付資料 ・全社の車両一覧		
z0100160	官公庁の入札制度、契約制度の改善		紙ベースのみの申請としている。	b		電子入札システムについて、入札申請様式等を含めたシステム全体の仕様を検討中である。また、申請業務は、ITと紙の選択制を考えている。		5008	5008400	オリックス株	40	官公庁の入札制度、契約制度の改善	統一基本様式を定め、団体や法人の特殊要因により様式をオプションで付加する方式に改善すべき。また、昨今のIT社会に対応し、申請業務をITと紙の選択制とすべき。	公用車のリースによる導入は、車両管理面やコスト削減面から今後促進される事が想定される。その点で、官民両サイドの事務作業の効率化、円滑化の観点から入札制度の諸手続きの統一化に関する措置を講ずる必要があるものと考えられる。		全省庁			
z0100160	官公庁の入札制度、契約制度の改善		紙ベースのみの申請としている。	b		電子入札システムについて、入札申請様式等を含めたシステム全体の仕様を検討中である。また、申請業務は、ITと紙の選択制を考えている。		5034	5034380	(社)リース事業協会	38	官公庁・地方自治体の入札制度、契約制度の改善	・官公庁の入札制度において、参加資格審査申請や入札業務などの諸手続きは官公庁によって異なっている。このため、申請内容の多くの項目が重複しているものの、申請様式はそれぞれ異なっている。・また、申請は紙でのみ行なわれている。・統一基本様式を定め、団体や法人の特殊要因により様式をオプションで付加する方式に改善すべき。・また、昨今のIT社会に対応し、申請業務をITと紙の選択制とすべき。	・入札制度の諸手続きの統一化に伴い、官民両方の過重な事務負担が軽減できる。	例えば、公用車のリースによる導入は、車両管理面やコスト削減面から今後促進される事が想定される。その点で、官民両サイドの事務作業の効率化、円滑化の観点から入札制度の諸手続きの統一化に関する措置を講ずる必要があるものと考えられる。	地方自治法等	全省庁		