

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	全省庁	非常勤公務員採用の際の民間求人情報事業者の活用	人事院規則 8-14(非常勤職員等の任用に関する特例)	非常勤職員の採用にあたってはホームページへの掲示等により、公平な就職機会の確保に努めている。また、管下機関に対しても人事院企画課長通知の適切な運用について指導している。	d		当庁における非常勤職員の採用は少数であり、当庁ホームページへの掲示、ハローワーク等の活用により応募者も十分確保されていることから、現状では、予算を確保し有料求人メディアを活用する必要はない。					
z0100002	警察庁	道路速度制限の合理的緩和と道路規格や実勢速度に合ったきめ細かい速度規制制度への改善要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路交通法第4条第1項、第22条第1項</li> <li>道路交通法第5条第1項、第114条の3、同法施行令第3条の2第1項</li> <li>道路交通法第26条、第120条第1項第2号</li> </ul>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>高速自動車国道及び自動車専用道路(以下「高速自動車国道等」という。)における雨天時の最高速度規制については、都道府県警察の高速道路交通警察隊長(以下「高速隊長」という。)の権限により、可変式の数値規制標識を用い、法定速度や公安委員会が指定した最高速度を下回る速度規制を行っている。</p> <p>車両等は、同一の進路を進行している他の車両等の直後を進行するときは、その直前の車両等が急に停止したときにおいてもこれに追突するのを避けることができるため必要な距離を、これから保たなければならない。この規定の違反になるような行為をした者は、5万円以下の罰金に処する。</p>	d	<p>道路標識等による最高速度規制については、都道府県公安委員会が、道路の設計速度、道路構造、自動車の実勢速度、交通量、交通事故の発生状況、交通安全施設等の整備状況、沿道環境等の諸条件を総合的に勘案して個別に決定しており、現在でも道路の設計速度及び自動車の実勢速度を踏まえた最高速度規制が行われている。</p> <p>一般道路における自動車の最高速度規制は、道路標識等による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が適用され、道路標識等により最高速度が指定されていない道路においては法定速度である時速60キロメートルが適用されることとされている(道路交通法第22条第1項及び道路交通法施行令第11条)。したがって、法定速度に関する政令の規定を廃止しなくても、都道府県公安委員会が具体的な道路の区間について前述の諸条件を総合的に勘案した結果、交通の安全と円滑の確保、騒音、振動等の交通公害の防止、沿道住民の意向等の観点から問題がないと判断する場合は、道路標識等により法定速度を超える最高速度を指定することも法令上可能である。</p> <p>公安委員会は、道路交通法(以下「同法」という。)第4条第1項の規定に基づき、道路における交通の規制を行うことができることとされているほか、同法第5条第1項の規定により、適用期間が1ヶ月をこえない速度規制等一定の規制(同法施行令第3条の2第1項に規定)については、公安委員会から委任を受けた警察署長が行うことができることとされている。また、同法第114条の3には、警察署長の権限に属する事務のうち、高速道路に係るものは、公安委員会の定めるところにより、高速道路における交通警察に関する事務を処理する警視以上の警察官に行わせることができると規定されている。</p> <p>高速道路における雨天時の速度規制については、走行車両の安全を確保するため、前記規定に基づき、各都道府県警察の高速隊長が、パトロール中の警察官や道路管理者によって収集された降雨量、路面、視界の状況等についての情報を基に、降雨量や路面の湿潤状況に応じ、スリップ等による交通事故発生危険性を判断し、速度規制が必要と認められたときに、一定の規制区間を定め、法定速度(普通自動車等100km/h)を80km/hに、更に状況が悪化した場合には80km/hを50km/hに指定するなど、きめ細かい速度規制を行っている。また、各管区警察局内には高速道路管理室が置かれ、県境間等における交通規制の斉一性を図るための調整が行われている。</p> <p>以上のことから、現行制度下で行われている雨天時における道路交通法第26条の規定により、車両等は、同一の進路で「必要な距離」とは、車両の速度、天候、道路の状況</p>	<p>要望元からの以下の意見を踏まえ、具体的な対応策について改めて検討され、示されたい。・要望理由 述べられているように「規制速度算出要領(昭和54年通達)に基づく速度規制は、特に歩行者のほとんど存在しない郊外部での歩道や広い路肩が整備された幹線道路において実勢速度と乖離した過剰な無駄な部分の多い速度規制をさせる実態を全国に招いており、もっと実勢速度(85パーセントイル)や郊外の無駄規制を排除することを加味した方法に見直す必要性があります。見直しの必要性についてお答え下さい。・全国で、渋滞する平面道路の歩道整備された国道に平行して高架構造で新設された設計速度時速80キロ以上のバイパス道路の中で、一般道路に指定されているものが実際にあります。これらの道路を自動車専用道路に指定し直し、歩行者や原付バイクなどを乗り入れ禁止にすることで規制速度時速60キロからの速度規制緩和が出来るはずですが、そもそも高架道路はロードサイドも物理的に建てる事が出来ず、高架道路まで上がってきて通行を必要とする歩行者など居ないのであり、歩行者を通行禁止に出来る所はして安全性を確保しつつ、極力速度制限を緩和するという施策の追及がなされていない。</p>	d	<p>道路標識等による最高速度規制については、都道府県公安委員会が、道路の設計速度、道路構造、自動車の実勢速度、交通量、交通事故の発生状況、交通安全施設等の整備状況、沿道環境等の諸条件を総合的に勘案して個別に決定しており、自動車の実勢速度を加味した最高速度規制が現在でも行われている。個別の道路の区間についての最高速度規制の見直しの必要性は、都道府県公安委員会が前述の諸条件を総合的に勘案して個別に判断することとなるので、都道府県警察に相談していただきたい。</p> <p>なお、「速度規制の実施基準について」(昭和54年7月4日付け警察庁内規発第11号)は既に廃止されている。</p> <p>また、自動車専用道路の指定は、道路管理者が行うこととされている。</p>			

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	全省庁	非常勤公務員採用の際の民間求人情報事業者の活用	5044	50440016	11	社団法人全国求人情報協会	16	非常勤公務員採用の際の民間求人情報事業者の活用	非常勤公務員の求人について、求職者に対し広く募集機会を知らせるために、すでに相当の実績がある求人メディアの活用を図る。人員の採用部署に適切な募集採用費用を予算化し、求人情報メディアの活用を図る一方で、適正な求人情報メディアを選別するための規程や業者登録制度を整備する。		民間の求人情報事業が拡大・一般化する中で、これを利用する求職者に公務員の求人情報を提供することは、今まで以上に公平な就職機会の拡大につながる。		
z0100002	警察庁	道路速度制限の合理的緩和と道路規格や実勢速度に合ったき細かい速度規制制度への改善要望	5049	50490001	11	諏訪光司	1	道路速度制限の合理的緩和と道路規格や実勢速度に合ったき細かい速度規制制度への改善要望	従来「速減式」(昭和54年警察庁交通局通達で示されている「規制速度算出要領」)制限速度決定方式から、道路設計速度以内の実勢速度(欧米式85パーセントマイルスピード)基準方式への制限速度決定方式の改革 一般道路の自動車の最高速度時速60キロの政令規定の廃止 高速道路等での雨天時の降水量に応じたき細かい速度規制を短距離区間単位で行い、規制の無駄を無くして頂きたい 自動車事故の危険性を増やさない制限速度緩和を行うための最低車間距離制限(罰則付)制度新設の提案	(要望理由より続き) 高速道路では時速100キロ制限でも80キロ制限の道路でも雨天時には何故か一律時速50キロ規制に一気に下げられます。この時速50キロという数字は、道路交通法や道路交通法施行令で定められている。危険を防止する場合の高速自動車専用道の最低速度時速50キロを適用しているだけのようで、これはあまりにも大雑把すぎると以前より思っています。またさらに、同じような降水量にもかかわらず、違う県に入ると解除されたりします。これは雨が何ミリ以上であれば規制するという基準が無く恣意的なものに拠っているか、もしくは有っても速度規制を管轄する都道府県の警察ごとに基準が違ってくるのでは無いでしょうか?時速60キロ制限の道路ならまだしも、時速80キロや100キロ制限の高速道路では降水量に応じて2-3段階位に速度規制を細分化してほしいと思います。例えば高速道路では50キロ規制を適用するのは積雪時のみとし、小雨時は80キロ制限以上の高速道路のみ80キロ規制とし、大雨時は新たに65キロ規制ぐらいの速度を設けて、小雨規制の適用、大雨規制の適用の降水量の判断基準を決め、その基準を全国で統一して適用するというようにすべきだと思います。警察は車の追突事故が多い傾向にある道路はすぐに、速度制限を強くして対処しようとする。しかし、交通量が多く常に混雑気味の道路は、車間を詰め安全車間を確保しないドライバーが多く、それが追突事故の増大要因になっているだけで、安易に速度制限を強化するのではなく、このスピードの時は最低でもこれだけの距離の車間を空けなければならぬという基準を制動距離の科学的根拠から決め、速度制限と同じように罰則付きの制度を創設し、対処すべきではないかと思えます。また、制動距離が伸びる雨天時の基準も別に設け、対象にすれば、高速道路等での雨天時の速度規制は視界不良等の要因以外には必要性は無くなります。もちろん渋滞などの車が停止しているときは車同士は詰められるだけ詰めてもいいわけで、スピードごとに最低車間をそれぞれ決める、走行中のときのみ適用される罰則基準です。	現在の日本全国の一般道路の制限速度の決定方法は、道路の最高速度を時速60キロと政令で一元的に決め、「規制速度算出要領」なるもので、車線数、交差点の数、視界、交通量、沿線集落の密度等によって計算する「速減式」と呼ばれる決定方法が以前より行われているようですが、この方法には、出せるだけスピードを出す無謀ドライバーは別として、大半のドライバーがこの道路の状態ならこの位のスピードまでならば安全に走行できると合理的に判断する実勢速度(85パーセントマイルスピード)が全く考慮されておらず、十分すぎるほどに制限速度が低く抑えられ、ドライバーとの間の軋轢を生み、ドライバーの遵守意識を低下させ、制限速度の妥当性、信頼性を落としています。また、この「規制速度算出要領」で特におかしな部分は、交通量が少ない道路ほど制限速度が低く計算されるという点で、田舎の交通量が少ない道路が比較的不当に制限速度が低いという現実があるのも納得がいきます。実勢速度の85パーセントマイルスピードというのは米国や欧州で広く採用されている速度規制の考え方で、日本でも道路の設計速度を上限(参考)としつつ、この考え方を速度規制に取り入れる制度に改善すべきです。この乖離の問題は日本の大多数のドライバーが不満に思っていることだと思っています。私も強く代弁したいと思えます。外国のような、北海道の大平原の中を真直線に走っている道路が時速50キロ制限になっているという現実があるのはこの乖離の問題の象徴です。さらに最近は高速道路とそっくりな高規格道路が増え、設計速度も時速80キロの道路であるにもかかわらず、区分が一般道路にあたるために、の「速減式」速度規制が行われ、時速60キロ制限になっているというおかしな道路が日本全国に増えてきています。これがさらに実勢速度との乖離を生んでいます。このような政令規定は廃止し、速度制限緩和出来る高規格道路は緩和して、全て最高速度標識によって規定すべきです。	(具体的事業の実施内容より続き) もちろんこれにはドライバーが車間距離を知るための、高速道路にある車間距離標識にスピードごとの最低規制車間距離を書き加えたような標識や路面表示を一般道路にも設置するという最低限のインフラ整備が必要です。そして、効果が確認され、全国の道路で広く実施される段階になれば、今の先進技術で低コストで可能ならば自動車メーカーに車間距離計を開発してもらい、車に設備を義務づける等ができればさらに良いと思います。まず、交通量が多く追突事故が多い高規格幹線道路や高速道路に限定して実施することを検討してはいかかかと思えます。その実施を検討する具体的な道路として私が挙げたいのは交通量が多く日本一追突事故が多いと思われる「国道25号名阪国道」です。(一番最初のモデルの特区的な実施道路として)	大変に参考となるホームページをご紹介します。「交通行政監察官室 Public Bureau of Inspection」 <a href="http://www.web-pbi.com/index.html">http://www.web-pbi.com/index.html</a>

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	運転免許証の交付・更新事業の 民間開放	交付・更新 道路交通法第 108条、同施行 令第40条の3 講習 道路交通法第 108条の2、同 法第108条の4	運転免許証の交付・更新に関 する事務は、道路交通法第108 条の規定により、民間の法人に 委託可能であり、実際に委託が 行われている(ただし、同条及び 道路交通法施行令第40条の3 の規定により、一部の事務は委 託できない)。講習については、道路交通 法第108条の2第3項の規定に よる民間法人等への委託、又 は、同法第108条の4の規定に 基づく指定講習機関(公益法人 等)による講習の実施のいずれ かが可能であり、実際に委託等 が行われている。	e		左記のとおり、運転免許証の 交付・更新・講習については、既 に民間開放が行われている。					
z0100004	全省庁	国・地方自治体向け金銭債権の 証券化等に係る債権譲渡禁止 特約の解除【新規】		契約の際に取り交わされる契 約書の条項には、当該契約に よって発生する権利等を一部の 場合を除き第三者に譲渡・承継 することを禁じる債権譲渡禁止 特約が盛り込まれているところ。	d		当庁においても、他の国の機 関と同様、逐次債権譲渡禁止特 約の部分的解除を実施してい るところであるが、今後も必要性 等を考慮し、適宜解除を検討す る。		平成16年度中に、債権譲渡禁 止特約の解除の対象となる契約 の拡大(リース契約等)及び譲渡 対象者の拡大(特定目的会社 等)について検討し、結論を得る ことについて回答いただきたい。	d		平成16年度中に、債権譲渡禁 止特約の解除の対象となる契約の 拡大(リース契約等)及び譲渡対 象者の拡大(特定目的会社等) について検討し、結論を得る。

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	運転免許証の交付・更新事業の民間開放	5055	50550002	11	個人	2	運転免許証の交付・更新事業の民間開放	現在、各都道府県の公安委員会で実施されている、運転免許証の交付・更新・運転者講習に関する業務を民間開放する。	民間事業者が、自動車教習所等において運転免許証の交付・更新業務を行えるようにすることによって、以下のような効果が期待できる。 ・申請者にとって利便性が高まる（営業時間の延長、土日祝日の営業など）。 ・免許交付・更新手数料の削減が期待できる。 ・更新の際の、運転者講習の質の向上、費用の削減が期待できる。	都道府県公安委員会の運転免許を受けなければならないものとされているので、本事業を実施するうえで規制改革が必要。	
z0100004	全省庁	国・地方自治体向け金銭債権の証券化等に係る債権譲渡禁止特約の解除[新規]	5056	50560144	11	(社)日本経済団体連合会	144	国・地方自治体向け金銭債権の証券化等に係る債権譲渡禁止特約の解除[新規]	すべての国の機関及び地方自治体において、速やかに債権譲渡禁止特約を解除すべきである。		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。このような状況を改善するため、経済産業省などの一部の国の機関においては、既に債権譲渡禁止特約の解除が行われている。	国の機関及び地方自治体向け金銭債権については、譲渡禁止特約が付されているため、当該金銭債権の証券化等を行うことができない。

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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)
z0100004	全省庁	国・地方自治体向け金銭債権の証券化に関する債権譲渡禁止特約の解除		契約の際に取り交わされる契約書の条項には、当該契約によって発生する権利等を一部の場合(官庁側の承諾を得た場合、又は信用保証協会若しくは中小企業信用保険法施行令第1条の2に規定する金融機関に対して譲渡する場合)を除き第三者に譲渡・承継することを禁じる債権譲渡禁止特約が盛り込まれているところ。	d		当庁においても、他の国の機関と同様、逐次債権譲渡禁止特約の部分的解除を実施しているところであるが、今後も必要性等を考慮し、適宜解除を検討する。		平成16年度中に、債権譲渡禁止特約の解除の対象となる契約の拡大(リース契約等)及び譲渡対象者の拡大(特定目的会社等)について検討し、結論を得ることについて回答いただきたい。	d		平成16年度中に、債権譲渡禁止特約の解除の対象となる契約の拡大(リース契約等)及び譲渡対象者の拡大(特定目的会社等)について検討し、結論を得る。
z0100005	国土交通省、財務省、総務省、警察庁	自動車保有関係手続のワンストップサービスの対象拡大	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		b	自動車保有関係手続(検査・登録、保管場所証明、自動車関係諸税等の納付等)のワンストップ化については、平成17年12月から、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が大きい新車の新規登録(型式指定車)を対象として、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。 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年を目標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おり、関係機関と連携しながら検討を進めていくこととしていた。 (3) 新車の新規登録(型式指定車)以外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年を目標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。		ワンストップサービスについて、回答では「新車の新規登録を対象とした自動車保有関係手続」以外のワンストップサービスについては平成20年を目標に段階的に実施とあるが、具体的な検討時期について示されたい。 軽自動車のワンストップサービスについて、具体的な検討時期について示されたい。原付についてもワンストップサービスの対象化が要望されているが、この点について改めて検討されたい。	b		平成17年12月から開始する手続は、新車の新規登録(型式指定車)とし、継続検査等の手続は、平成19年から平成20年にかけて段階的に行うこととしている。 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やその運用の安定状況を見ながら関係機関と調整を行うこととしている。 原動機付自転車については、警察庁が所管するいわゆる保管場所法の適用対象とはなっておらず、当庁は回答する立場にない。	

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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)
z0100004	全省庁	国・地方自治体向け金銭債権の証券化に関する債権譲渡禁止特約の解除	5086	50860034	11	社団法人リース事業協会	34	国・地方自治体向け金銭債権の証券化に関する債権譲渡禁止特約の解除	各省庁及び地方自治体において、統一かつ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（特定目的会社等）を望む。		本年6月に同要望を提出したが、各省庁の対応が異なり、統一した対応が求められる。	
z0100005	国土交通省、財務省、総務省、警察庁	自動車保有関係手続のワンストップサービスの対象拡大	5056	50560189	11	(社)日本経済団体連合会	189	自動車保有関係手続のワンストップサービスの対象拡大	自動車保有関係手続のワンストップサービス化は、規制改革・民間開放推進3か年計画に基づき、平成17年の稼働開始に向け、検討及び一部で試験運用が行われているが、より利便性の高いサービスを実現するため、以下の事項を早急に検討・具体化していくべきである。(1)検査・登録等諸手続 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 原付のワンストップサービス対象化(2)自動車関連手続 自動車取得税・自動車税・軽自動車税・自動車重量税の納付手続等の電子化および電子化に向けた手続の合理化 納税に係る行政と所有者の有する電子情報の交換(3)保管場所証明申請手続 保管場所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、添付書類の簡素化等(4)自賠責保険手続 付保手続の電子化及び電子化に向けた手続の合理化 自賠責解約時における当該車両の状況(滅失・解体など)確認の合理化(具体的には、保険会社がネットワーク上で確認出来ることとした上で、当該確認をもって必要書類(登録事項等証明書や抹消登録証明書)の取付に代えることを可能とすること。【「規制改革・民間開放推進3か年計画」分野別措置事項1IT関係工 b関連】)		手続申請の電子化がなされていないため、その手続の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。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。平成17年中のシステム稼働を目指してワンストップサービス化が実用化される予定だが、軽自動車の登録管理に加え、原付車両についても接続のインターフェースを統一する等、ユーザー(申請者)負担の軽減を目指すべきである。また、年間の自賠責解約手続は各保険会社とも膨大な件数となっているが、本要望の実現により契約者・保険会社双方の負担が大幅に軽減される。	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続は、書類により行うとともに、複数省庁にまたがるため、極めて煩雑である。現在、政府の「規制改革・民間開放推進3か年計画」に基づき、平成17年中のシステム稼働に向けて、自動車保有関係手続のワンストップサービスの推進に係る検討および試験運用が進められているが、地方自治体への届出制となっている原付などの車両についてはワンストップサービスの対象外である等、一定の制限がある。

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	国土交通省、財務省、総務省、警察庁	自動車保有関係手続のワンストップサービスの対象拡大	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		b		<p>自動車保有関係手続(検査・登録、保管場所証明、自動車関係諸税等の納付等)のワンストップ化については、平成17年12月から、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が大きい新車の新規登録(型式指定車)を対象として、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。</p> <p>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。</p> <p>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おり、関係機関と連携しながら検討を進めていくこととしたい。</p>		ワンストップサービスについて、回答では「新車の新規登録を対象とした自動車保有関係手続」以外のワンストップサービスについては平成20年を目途に段階的に実施とあるが、具体的な検討時期について示されたい。	b		<p>平成17年12月から開始する手続は、新車の新規登録(型式指定車)とし、継続検査等の手続は、平成19年から平成20年にかけて段階的に行うこととしている。</p> <p>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やその運用の安定状況を見ながら関係機関と調整を行うこととしている。</p> <p>原動機付自転車については、警察庁が所管するいわゆる保管場所法の適用対象とはなっており、当庁は回答する立場にない。</p>
z0100008	警察庁	自動車保管場所標章の廃止[新規]	自動車の保管場所の確保等に関する法律第6条、第7条、第8条、第9条、第13条第4項等	警察署長は、自動車保管場所証明書を交付したとき、又は軽自動車である自動車の使用の本拠の位置、保管場所の位置その他政令で定める事項の届出を受理したとき等は、当該自動車の保有者に対し、当該自動車の保管場所の位置等について表示する国家公安委員会規則で定める様式の保管場所標章を交付しなければならない。	c		<p>保管場所標章の制度は、正規の手続きを踏み新規登録、変更登録又は移転登録を受けた自動車であっても、その後保管場所が継続して確保されていない場合があるという実態があったことから、自動車がどこの行政区画、どこの警察署の管内に保管場所を確保しているかを、外形的に第三者に明らかにすることにより、自動車の保有者に自主的に真正な保管場所を確保させるべく動機付けを図り、保管場所確保義務の継続的な履行を確保しようとするものである。</p> <p>自動車の保管場所の確保等に関する法律において、警察署長は、自動車について、保管場所標章が表示されていないことその他の理由により道路以外の場所に保管場所が確保されていないおそれがある自動車を認知したときは、公安委員会にその旨を通知するものとされており、警察署長は、道路上に長時間駐車しているなど保管場所を確保していないと疑われる自動車については、保管場所標章の記載事項を基に保管場所が確保されているか否かについて調査することになる。このように保管場所標章は、保管場所確保義務の継続的な履行を確保するために必要な制度であって、保管場所標章の制度を廃止することはできない。</p>		自動車保管場所標章は、自動車保有者の車両保管場所確保に向けた動機付けや、自動車保管場所が確保されていない車両の摘発の端緒になるとのことであり、自動車登録ファイルデータの共有化が進み、当該情報との照合がより容易になれば、違法車両の摘発はより容易となり、その結果として自動車保有者の動機付になるとも考えられる。	c		<p>自動車登録ファイルに係るデータ共有化と自動車保管場所標章制度の維持のいずれが自動車保管場所の確保に向けたより適切な方法であるのかを検討することについて、回答頂きたい。</p> <p>自動車保管場所証明書の交付の申請時においては、申請に係る自動車の登録番号は未だ特定されておらず、また、自動車登録ファイルに登録されたデータには保管場所の位置のデータは含まれていないことから、自動車登録ファイルデータの共有化が進んだとしても、警察が保有する保管場所に係るデータとを正確に照合させることは困難である。</p> <p>また、保管場所標章には保管場所標章番号から保管場所の位置、保有者等を正確かつ速やかに確認する機能があることから、道路における危険の防止及び道路交通の円滑を担保するため、保管場所標章の制度を廃止することはできない。</p>

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	国土交通省、 財務省、総務 省、警察庁	自動車保有関係手続のワンストップ サービスの対象拡大	5086	50860035	11	社団法人リース事業協会	35	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、新車の新規登録については平 成17年12月から稼働とされ、その他の手続 きは平成20年を目途に段階的に進めるとさ れているが、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 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。	
z0100008	警察庁	自動車保管場所標章の廃止【新規】	5056	50560200	11	(社)日本経済団体連合会	200	自動車保管場所標章の廃止【新規】	自動車保管場所標章の貼付を廃止すべき である。		標章購入コストを削減できる。 自動車の保管場所の確保は、道路運送車 両法第4条に定める新規登録および同法第 12条に定める変更登録の要件となってい る。したがって、道路運送車両法において 自動車登録ファイルに登録を受け、運行の 用に供される自動車は、その時点では、す べて保管場所が確保されていることが確認 されていることから、各省庁間のデータの 共有化が図られれば、その他に敢えて車両 に貼付し、保管場所が確保されている旨を 明示する標章に個別の機能はなく、貼付は 不要である。	自動車には、国家公安委員会規則に基づ き、自動車保管場所標章を表示（後部ガラ スに貼付）しなければならない。



「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	発電車の緊急自動車指定[新規]	道路交通法施行令第13条第1項第6号	<p>火災発生時における消防のための出動、傷病者の緊急搬送など緊急の用務に従事する自動車については、一般の車両等の交通方法の原則に従った場合、その用務の達成に重大な支障を生じさせることとならねないことから、「消防用自動車、救急自動車その他の政令で定める自動車」で、当該緊急用務のため、政令で定めるところにより、運転中のものについては、緊急自動車として、一定の場合に車両等の通行区分及び通行方法の原則の例外を認めている。</p> <p>電気事業等の公益事業に関しては、道路交通法施行令第13条第1項第6号において「電気事業、ガス事業その他の公益事業において、危険防止のための応急作業に使用する自動車」に該当する自動車について、各都道府県公安委員会において緊急自動車の指定を行っている。</p> <p>なお、同施行令第13条第2項において警察車両等に誘導されている車両も緊急自動車と規定されていることから、病院等で緊急に電気の供給が必要となる等個別の案件が発生した場合には個別具体的な判断により誘導することが可能である。</p> <p>また、災害発生時の応急対策を実施するための車両等については、災害対策基本法において「緊急通行車両」とし確認を受けることによって、一般の車両の通行が禁止された区域・区間を通行することが可能である。</p>	c	<p>電力会社が発電車を使用して電気を供給させる業務については一定の公益性が認められるものの、電気の供給が他人との契約に基づき、その者の需要に応じて行なわれるものであることにかんがみると、発電車の用途は多岐に渡り、必ずしも緊急用務のみに限られないことから、緊急自動車として認めることは、道路交通に及ぼす影響等にかんがみて困難である。</p> <p>また、停電等による救急医療設備の停止時の対応や災害発生時の応急対策等については、現行制度において、警察車両による誘導措置や緊急通行車両の制度によって十分に対応が可能であるものと考えている。</p>	<p>発電車の用途が多岐に亘り、道路交通に与える影響も考慮すると措置困難とのことであるが、要望者は、病院等(ICUを備えた中規模医療施設等)での救急医療設備の停止等が想定され、その影響が人命に係わるような場合、発電車で緊急的な停電解消が必要となると主張しており、かかる「緊急の用務に用いる発電車」について、緊急用自動車の指定をすることについて回答いただきたい。</p> <p>警察車両による誘導措置が可能であるとのことであるが、緊急の場合は、事業者の要請に基づいて発電車の誘導措置を行うこととする取扱いについて、周知徹底することについて回答いただきたい。</p>	c	<p>現在、緊急自動車としては、消防用自動車、警察用自動車等、緊急を要する用務ごとに16種類の自動車が列記されているが、これは、通行区分及び通行方法の原則の例外を認めることによって生じる道路における交通の危険との均衡を考慮した上で、もっぱら公益性、公共性の高い緊急の用務に使用する自動車のみを緊急自動車とすることとしているものであり、その用途が多岐にわたる発電車を緊急自動車として認めることは困難である。</p> <p>緊急時における警察車両による他の車両の誘導措置については、現に、各都道府県警察において実施されていると承知している。</p> <p>停電等による救急医療設備の停止時の対応や災害発生時の応急対策等のための発電車の誘導措置について、具体的な誘導措置の要望があれば各都道府県警察に相談していただきたい。</p>			
z0100011	警察庁	自動車運転免許証更新手続の受付時間の拡大[新規]		<p>警察庁は、各都道府県警察の運転免許証更新手続の受付時間の拡大に対して規制を行っておらず、各都道府県警察がそれぞれの判断で受付時間を定めている。</p> <p>なお、運転者の利便に資するため、運転免許証の更新手続における日曜日窓口の開設については、昭和57年から各都道府県警察に対して通達により指導を行っている。ご指摘のあった神奈川県警察運転免許本部においても、日曜日窓口は開設しており、午前8時から午後4時まで更新を受け付けている。</p>	e	<p>左記のとおり、警察庁は、各都道府県警察の運転免許証更新手続の受付時間の拡大に対して規制を行っていない。</p>						

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	発電車の緊急自動車指定【新規】	5056	50560201	11	(社)日本経済団体連合会	201	発電車の緊急自動車指定【新規】	発電車は、緊急性・公益性の観点から、道路交通法で定める緊急自動車として指定許可すべきである。		ライフライン復旧活動ならびに仮設救護施設等への電源確保による後方支援や国・地方公共団体等の重要設備への電力安定供給など、地震などによる広域停電災害発生時にライフラインの緊急対応を行ううえで発電車は最低限必要であり、緊急性・公益性の観点から、緊急自動車として指定許可すべきである。また、事故や災害により停電が発生した場合、病院等（ICUを備えた中規模医療施設等）での救急医療設備の停止等が想定され、その影響が人命に係わるような場合、発電車での緊急的な停電解消が必要となる。 道路交通法施行令第13条では、緊急自動車には消防用自動車、救急用自動車などが指定されており、公益性・緊急性の観点から、人命に係わるような停電が発生した場合、これを解消する応急作業に使用する車両についても、救急用自動車等と同様に取り扱いが妥当である。発電車が緊急自動車として指定許可されていなかったことにより、緊急時に渋滞に巻き込まれ、復旧作業に時間を要するなどの事例が発生している。	道路交通法で定める緊急自動車は、道路交通法施行令第13条で「電気事業、ガス事業その他の公益事業において、危険防止のための応急作業に使用する自動車」となっており、電力会社が保有する車両のうち、火災時の危険防止や電力設備の保安上の緊急復旧に使用する車両は各都道府県の公安委員会から指定許可を受けている。 一方、電力会社が保有する発電車は、事故や災害により停電が発生した場合、緊急的に電気を供給するために使用しているが、その用途が危険防止のための応急作業にあたらぬとして、指定許可を受けていない。
z0100011	警察庁	自動車運転免許証更新手続の受付時間の拡大【新規】	5056	50560254	11	(社)日本経済団体連合会	254	自動車運転免許証更新手続の受付時間の拡大【新規】	更新に係る窓口業務の民間開放も視野に入れ、自動車運転免許証更新の受付時間を拡大すべきである。		地方自治体により異なるが、更新手続の受付時間が短く、平日のみ受付を行なっている地方自治体もある。運転免許証の保有者数は年々増加していることを踏まえ、更新手続業務の民間開放も含めて、利用者の利便性の向上を検討すべきである。 例) いずれも一般運転者講習該当者の場合。 東京都 平日8:30 - 15:00、日曜日8:30 - 11:00、13:00 - 15:00。 神奈川県 平日のみ 8:30 - 12:00、13:00 - 17:00	免許証の有効期間の更新を受けようとする者は、住所地を管轄する公安委員会に申請書を提出しなければならない。受付時間は都道府県によって異なる。

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	国土交通省、 警察庁	盗難自動車対策の強化	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		について 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。 について 提案内容のうち当庁に係る課題等についての具体的な数値目標の設定は、民間を規制するものではなく、当庁における取組みの目標等に関するものであり、規制改革・民間開放になじまないものと考えられる。		要望元からの下記意見を踏まえ、具体的な対応策を改めて検討され、示されたい。「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」いただいていることは承知しており効果を期待しているが、法律上は罰則がなく、あくまでもインターネット事業者の自主的な改善を期待するものとなっている。急速に肥大化しているインターネットの世界は、ともすると無法地帯となりがちであり、自動車のみならず、盗難品の流通等犯罪の温床となりがねないことから、早期に効果的な防止措置を確立する必要がある。犯罪防止について自覚のないインターネット事業者に、罰則(行政処分等)を背景に改善を促すことができるような制度の導入について、再度検討をお願いしたい。自動車盗難の年間台数につき成果目標を数値化することは、盗難防止に関する各種規制や対策の更なる効果的な実施につながるものであり、犯罪対策関係会議の決定および閣議決定を踏まえた成果目標の数値化について再検討願いたい。			当庁に係る課題等についての具体的な数値目標の設定は、民間を規制するものではなく、当庁における取組みの目標等に関するものであり、規制改革・民間開放になじまないものと考えられる。なお、今後とも、当庁及び提案主体である(社)日本損害保険協会が参加する「自動車盗難等に関する官民合同プロジェクトチーム」において、自動車盗難対策に関する効果的な施策を推進していきたい。
z0100013	国土交通省、 警察庁	高さ指定道路の拡充	道路交通法第57条、同法施行令第22条	都道府県公安委員会が定める道路を通行する自動車の積載物の高さの制限は、4.1メートルからその自動車の積載をする場所の高さを減じたものとされている。	a		平成16年2月に道路交通法施行令の改正を行い、一律3.8メートルとされていた車高の制限を3.8メートル以上4.1メートルを超えない範囲内において都道府県公安委員会が定める高さにすることができるよう措置したところであり、業界等からの要望を踏まえ、3月には各都道府県公安委員会規則が改正され、車高4.1メートルの自動車が行き可能な道路の指定が行われたところである。 今年度についても、物流の効率化を図るため、運送業界、自動車業界等から要望のあった道路について、現在、各都道府県警察において上空障害の有無等の調査を実施しているところであり、この調査結果を踏まえた各都道府県公安委員会規則の改正により、車高4.1メートルの自動車が行き可能な道路が新たに指定され、指定道路の拡充が図られる予定である。 なお、車高4.1メートルの自動車が行き可能な道路として指定することの可否については、各都道府県警察が判断する事項である。		今年度についても、各都道府県警察において指定道路の更なる拡充が図られる予定とあるが、公安委員会規則の改正を含めた全体的なスケジュールについて具体的に示されたい。			前回回答しているとおり、現在、運送業界、自動車業界等から要望のあった道路について、各都道府県警察において上空障害の有無等の調査を実施しているところであり、本年1月末までに各都道府県警察の調査結果を警察庁で取りまとめ、国土交通省と必要な調整を行った上で、各都道府県警察に対して「指定道路の案」を通知することとしており、これを踏まえ、各都道府県警察において本年4月当初の施行を目的に各都道府県公安委員会規則の改正がなされる予定である。

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	国土交通省、 警察庁	盗難自動車対策の強化	5060	50600006	21	(社)日本損害保険協会	6	盗難自動車対策の強化	<p>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。</p> <p>登録事項等証明書交付請求者等の本人確認の強化(偽造書類の発見方法の確立、本人確認書類のコピー保存および窓口への監視カメラの設置)</p> <p>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)</p> <p>政府において決定されている「犯罪に強い社会の実現のための行動計画(平成15年12月 犯罪対策閣僚会議)」において、重点課題とされている自動車盗難関連事項について、可能な限り数値目標化するとともに、自動車盗難年間台数について数値目標を設けていただきたい。</p>	<p>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。)</p>	<p>2003年(暦年)の自動車盗難件数は64,000件を数え、ここ3年続いている。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。</p> <p>旅具通関においては、手荷物扱いとして持ち出される中古自動車のほとんどがビジネスとしての輸出用途であり、旅具通関本来の趣旨から外れている。ついては、検討中の旅具通関制度の見直しについて、自動車盗難防止を効果的に推進できるよう、早期に実施に向けた検討、配慮をいただきたい。</p> <p>申請された抹消登録証明書と輸出される中古自動車は同一のものであるか、現車をチェックしないと、実際のどの車が輸出されているかを正確には把握できない。例えば、1.特に盗難の多い車種の選定(例:「ランドクルーザー」、「セルシオ」、「アリスト」等)、2.特定仕向地の選定、3.特定業者の選定(例:登録以降2年未満の業者)を行うなど、限定して輸出車の現物チェックを実施することでも、大幅な改善が図られる。現在でも「提示された抹消登録証明書原本と当該中古自動車の車台番号等との照合を可能な限り行っている」とのことであるが、一定基準以上のチェックを制度化して実施していただきたい。</p> <p>コンテナへの積み込みの際に、盗難車を他の貨物と偽って、または車両本体を解体して積み込むことにより、不正輸出する手口がある。コンテナを使用する不正輸出を防ぐためには、コンテナの内容物を確認して、盗難自動車がかねばらんでいないかどうかを厳重に確認することは極めて効果的である。例えば、仕向地、輸出業者(不特定多数の荷主を扱うなど)を限定して公認検査機関によるコンテナ確認の徹底(公認検査機関の確認があったコンテナの通関事務を迅速化する運用も考えられる。)をすることで、大幅な改善が図られるものと考えられる。</p>	<p>(要望理由より続き)</p> <p>登録事項等証明書の交付請求者、自動車検査証再交付申請者等の本人確認のため、交付請求者に対し、ア.運転免許証、イ.被用者保険証、国民健康保険被保険者証、ウ.パスポート、外国人登録証明書、エ.顔写真付き身分証明書、いずれかの提示が求められているが、窃盗団は巧妙な偽造証明書等で不正に登録事項等証明書等を取出し、盗難のねらいを定めた自動車の保管場所取り出しに利用している可能性がある。チェック機能を強化する手段として、本人確認書類のコピー保存および全窓口への監視カメラの設置等について、具体的に検討いただきたい。</p> <p>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。自主規制的なものではなく強制的に盗難車を流通させないような手段を講じさせるため、オークション事業者の申告義務違反に対する罰則を強化していただきたい。</p> <p>経済財政運営と構造改革に関する基本方針2004(平成16年6月4日閣議決定)において、「当該計画について(中略)成果目標を可能な限り数値化しつつ(以下略)」とされている。</p>
z0100013	国土交通省、 警察庁	高さ指定道路の拡充	5061	50610016	11	社団法人 日本自動車工業会	16	車高規制緩和による高さ4.1m走行ルートの更なる拡充	<p>今後とも、4.1m走行ルートの更なる拡充をお願いしたい。</p>	<p>本年3月の道路交通法施行令及び車両制限令改正により、都道府県公安委員会又は、道路管理者が指定する道路については、高さ4.1mの車両の自由走行が認められ、昨年度、海上コンテナ特認ルート及びキャリアカー走行100ルート弱が通行可能となった。</p>	<p>昨今のユーザーニーズの多様化により、RV車及び大型車の出荷量は年々増加しており、セダンタイプも含めて背高・大容量化傾向にある。同時に、車両輸送分野においても、積載車両・トレーラーの積載効率を高める為に、高さ4.1mルートの更なる拡大が必要。</p>	<p>・平成14年度の再要望</p>

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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)
z0100013	警察庁、国土 交通省	高さ指定道路の拡充	道路交通法第5 7条、同法施行 令第22条	都道府県公安委員会が定める 道路を通行する自動車の積載 物の高さの制限は、4.1メー トルからその自動車の積載をする 場所の高さを減じたものとされて いる。	a		平成16年2月に道路交通法施行 令の改正を行い、一律3.8メー トルとされていた車高の制限を3.8メー トル以上4.1メートルを超えない範 囲内において都道府県公安委員会 が定める高さにすることができるよ う措置したところであり、業界等から の要望を踏まえ、3月には各都道府 県公安委員会規則が改正され、車 高4.1メートルの自動車が行き可 能な道路の指定が行われたところ である。 今年度についても、物流の効率化 を図るため、運送業界、自動車業界 等から要望のあった道路について、 現在、各都道府県警察において上 空障害の有無等の調査を実施して いるところであり、この調査結果を 踏まえた各都道府県公安委員会規 則の改正により、車高4.1メー トルの自動車が行き可能な道路が新た に指定され、指定道路の拡充が図 られる予定である。 なお、車高4.1メートルの自動車 が行き可能な道路として指定するこ との可否については、各都道府県 警察が判断する事項である。		今年度についても、各都道府県 警察において指定道路の更なる 拡充が図られる予定とあるが、 公安委員会規則の改正を含め た全体的なスケジュールについ て具体的に示されたい。	a		前回回答しているとおり、現在、 運送業界、自動車業界等から要 望のあった道路について、各都 道府県警察において上空障害 の有無等の調査を実施している ところであり、本年1月末までに 各都道府県警察の調査結果を 警察庁で取りまとめ、国土交通 省と必要な調整を行った上で、 各都道府県警察に対して「指定 道路の案」を通知することとして おり、これを踏まえ、各都道府県 警察において本年4月当初の施 行を目的に各都道府県公安委 員会規則の改正がなされる予定 である。
z0100015	警察庁、法務 省	日本籍船でのカジノの自由化	刑法第185条、 第186条	いわゆるカジノについては、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。	c		カジノ開設には、暴力団や外 国人犯罪組織等の関与のほ か、少年の健全育成への悪影 響、風俗環境の悪化等の懸念 があるため、警察庁としては、カ ジノ解禁を積極的に推進する立 場にはない。 しかし、経済の活性化、雇用の 創出、地方財政の財源確保等 一定の公益を図る観点からカジ ノ解禁を求める意見があること は承知しており、カジノ解禁によ り得られる公益と、一方で懸念さ れる影響とを比較衡量する議論 がなされた上で、カジノ解禁を図 るため、刑法の賭博罪の違法性 を阻却する立法措置がなされた 場合には、警察庁としては、そ の施行に関する事項のうち警察 の責務の範囲に含まれる事項 について、責任を負い、施行に 関与していく。		日本におけるカジノの実現に関しては、要望 主体から以下 . . . の意見が出ている。実現 の可能性について改めて前向きに検討され たい。平成15年11月要望時、評価はB評 価との分類であったと認識しているが何故、 担当者が替わればC評価になるのか、内閣 府特区・規制改革・民間開放集中月間にお ける全国規模の規制改革・民間開放要望事 項に対する各省庁の回答のいい加減さをこ こで証明されている。小泉総理の構造改革・ 行政改革における各省庁へ指示、徹底命令 に対して事務型は最高責任者命令違反を 堂々と行っている証拠である。これは公務員 法第30条服務の根本基準違反・第32条法令 等及び上司の職務上の命令に従う義務違反 であり、刑法第193条公務員職務濫用罪・国 民の権利・憲法第16条請願権に対する侵 害・民法第1条信義・誠実の原則・権利濫用 の禁止に対する侵害ではなからうかとの疑 念をもたざるを得ない。上記の理由がないと すれば、当然A評価として全国規模で対応 する様に事務型で作業の進行が行われる事 が当然である。先月、内閣府職員へ10月30日 NHKで構造改革の状況が報道されていたの で私も内閣府職員と同居して、各省庁職員と の協議する場で16年間における行政の不作 為、契約違反の実態を経験している証拠を基 に立ち回りたい事を要望したが「それは出来 ない、私達だけ職員で行う」と言われた。この 事から私の提案がA評価になる様に納得出 来る回答を公表して頂き、議論を進行して頂 きたい。もし公表する事で議論がない事は 総理大臣の指示命令違反として、憲法第16 条請願権に基づく罷免の請求を求める権利 として担当者罷免を請求したい。 所管省庁 を早急に決め、カジノ実現に向け必要な法整 備等の制度構築について再度検討を依頼す る。		c	警察庁は、公共の安全と秩序の 維持を責務としており、これを遂 行する立場からすれば、カジノ 解禁を積極的に推進する立場に はないと考えている。 なお、カジノ実現のための法律 の主管については、カジノ解禁 により増進される公益実現を所 掌事務とする行政機関が主管す べきであると考えている。

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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)
z0100013	警察庁、国土 交通省	高さ指定道路の拡充	5100	51000004	11	(社)全日本トラック協会	4	高さ指定道路の延長拡充について	高さ指定道路の延長拡充について	指定道路については、4.1mまで	平成16年3月22日付車両制限令改正により、主に今までの国際海上コンテナ陸上輸送に係る通行指定経路(約2600ルート)が「高さ指定道路」として公表され、国際海上コンテナ車両以外の車両についても通行が可能となった。しかし、新たに9フィート6インチ国際海上コンテナを取り扱う港が増えており、国際海上コンテナ陸送業者からは、更なる「高さ指定道路」の延長が求められている。また、新たな輸送ニーズの開拓に繋がるとして、他の陸送業者も同様に延長を求めていることから、「高さ指定道路」の延長・拡充を図りたい。	
z0100015	警察庁、法務省	日本籍船でのカジノの自由化	5076	50760004	11	社団法人日本船主協会	4	日本籍船でのカジノの自由化	日本籍船では現行刑法が適用されるため、公海上であってもカジノが禁止されているが、カジノの運営が非合法とならないよう所用の法整備を行う。		国民への健全な娯楽を提供し、クルーズ客船事業の振興を図るため、日本籍船でのカジノの自由化を行うこと。	

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	国土交通省、警察庁	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		港湾地区においては、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(平成14年中は人身事故が4件(死者3人、重傷3人、軽傷1人)発生し、平成15年中は人身事故が11件(重傷7人、軽傷7人)発生している。)、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、「複数台数登録」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、港湾を管理する自治体又は事業者団体等において、少なくとも、特例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な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する必要がある。このため、港湾を管理する自治体又は事業者団体等からかかる担保措置の提案があれば、その担保措置の内容を見定めた上、それが確実に講じられ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、現在のところ、そのような見通しを得られるような御提案はいただいていない。		特定の港について、複数台登録を可能にするなど、一部で緩和する事の可否について改めて検討され、示されたい。	c		「複数台数登録」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、港湾を管理する自治体又は事業者団体等において、少なくとも、特例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な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する必要がある。このため、港湾を管理する自治体又は事業者団体等からかかる担保措置の提案があれば、その担保措置の内容を見定めた上、それが確実に講じられ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るような御提案はいただいていない。
z0100017	金融庁、法務省、警察庁	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(以下「出資法」という。)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、後日出資の払いもど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のある者を除く外、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って、次に掲げるものをいうとされている。 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、預り金の受け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、現行の規定が必要か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、出資法を廃止するとともに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。	c		出資法1条及び2条の趣旨については、すでに回答しているとおりであり、かかる一般大衆保護の要請は現在においても変わることはないものであるから、出資法を廃止することはできない。よって、出資法の廃止を前提として、詐欺的金融販売の取締制度を設けるべきという要望についても理由がない。 繰り返し説明しているとおり、出資法によって禁止されている行為についても、特に許容すべき合理性が認められるものについては、一般大衆保護のための規制も含めて、別途、他の法律の整備によって対応すべきである。 仮に、要望のような方法をとれば、規制されていない行為によって、一般大衆が不測の損害を被ることになりかねないことから適当ではない。

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	国土交通省、警察庁	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	5076	50760007	11	社団法人日本船主協会	7	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、シャーシ未タ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。		
z0100017	金融庁、法務省、警察庁	詐欺的金融犯罪の取締制度の抜本的整備	5086	50860004	11	社団法人リース事業協会	4	詐欺的金融犯罪の取締制度の抜本的整備	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)。』	・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>		・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る。また、誤解を与える危険が多分にあるというも、決して難しい話ではないのであって、おかし。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。・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。	< *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、警察管轄とすることは検討できないか。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、事業を行お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。



「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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)
z0100017	金融庁、法務省、警察庁	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(以下「出資法」という。)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、後日出資の払いもど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のある者を除く外、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って、次に掲げるものをいうとされている。 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	○		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、預り金の受け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、現行の規定が必要か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、出資法を廃止するとともに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。	○		出資法1条及び2条の趣旨については、すでに回答しているとおりであって、かかる一般大衆保護の要請は現在においても変わることはないのであるから、出資法を廃止することはできない。よって、出資法の廃止を前提として、詐欺的金融販売の取締制度を設けるべきという要望についても理由がない。 繰り返し説明しているとおり、出資法によって禁止されている行為についても、特に許容すべき合理性が認められるものについては、一般大衆保護のための規制も含めて、別途、他の法律の整備によって対応すべきである。 仮に、要望のような方法をとれば、規制されていない行為によって、一般大衆が不測の損害を被ることになりかねないことから適当ではない。
z0100018	警察庁	古物営業法の許可申請及び変更届出の簡素化について	古物営業法第3条第1項、第7条	について 古物営業を営もうとする者は、営業所(営業所のない者にあつては、住所又は居所をいう。)が所在する都道府県ごとに都道府県公安委員会(以下「公安委員会」という。)の許可を受けなければならない(法第3条第1項)。 について 2以上の公安委員会の管轄区域内に営業所を有する古物商については、「氏名又は名称及び住所又は居所」、「法人にあつては、その代表者の氏名」及び「法人の役員の氏名及び住所」に変更があつたときは、いずれか1の公安委員会に届出をすればよい(この場合において、届出を受けた公安委員会は、届出書に記載された内容を関係する他の公安委員会に通知することとされている。)が、「営業所の管理者の氏名及び住所」に変更があつたとき等は、営業所を管轄するそれぞれの公安委員会に届出をしなければならない(法第7条)。	○		について 古物商等の遵守事項(古物営業法第3章)として規定されている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への記載等は営業所等においてなされるものであり、品触れ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、営業所等を管轄する公安委員会でなければ古物商に対する実効的な指導監督を行うことは困難であることから、都道府県警察制度の下において、本店所在地を所管する公安委員会の許可を得られれば他の公安委員会の管轄内に所在する営業所においても古物営業が行えるようにすることは困難である。 について 営業所等を管轄する公安委員会でなければ古物商に対する実効的な指導監督を行うことは困難であることから、都道府県警察制度の下で、管轄外に所在する営業所の管理者の氏名及び住所など当該公安委員会に全く関係のない事項の届出を受理して、これを他の公安委員会に通知することは困難である。		現在のネットワークシステムを活用すれば、都道府県間での古物商に関する情報共有は可能であり、貴庁ご懸念の管轄外への届けが不可能になることは無いと考えられる。逆に、ネットワークを利用した情報共有を積極的に進めることにより古物商だけでなく貴庁の業務の効率化をも図るべきと考えるが、見解を示されたい。	○		(1) について 貴室が指摘されるように、ネットワークシステムの構築により、都道府県間で古物商に関する情報を共有することは可能であるが、前回の回答のとおり、営業所等を管轄する公安委員会でなければ古物商に対する実効的な指導監督を行うことが困難であることから、情報の共有が可能であることをもって本店所在地以外の営業所を管轄する都道府県の許可を不要とすることは困難である。 (2) について 貴室が指摘されるように、ネットワークシステムの構築により、都道府県間で古物商に関する情報を共有することは可能であるが、管轄外に所在する営業所の管理者の氏名及び住所など当該公安委員会に全く関係のない事項の届出の受理等を当該公安委員会の事務として行わせることは困難である。

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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)
z0100017	金融庁、法務省、警察庁	詐欺的金融犯罪の取締制度の抜本的整備	5092	50920004	11	オリックス株式会社	4	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。&lt; *1&gt;【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、その立法論的妥当性につき再検討の必要がある)』</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(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)&lt; *2&gt;</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。・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、一般大衆に不測の被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も、決して難しい話ではないのであって、おかし。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。・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がある。&lt; *3&gt;・法務省は、「その意義が明確には言い難い」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、一般大衆に不測の被害を及ぼす」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>&lt; *1&gt;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、警察管轄とすることは検討できないか。相手方の属性(個人かプロか)の観点も必要と思われる。&lt; *2&gt;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、事業を行おうとする際の重大な障害となる。&lt; *3&gt;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>	
z0100018	警察庁	古物営業法の許可申請及び変更届出の簡素化について	5086	50860040	11	社団法人リース事業協会	40	古物営業法の許可申請及び変更届出の簡素化について	<p>古物営業法の許可及び変更届出については、営業所所在地の都道府県公安委員会宛に行うとされているが、本店所在地を所管する公安委員会の許可を得られれば、他の都道府県に所在する営業所においても古物営業が行えるようにすること、営業所などの人事異動に伴って変更届を行う際、各々の公安委員会で手続きを行うが、本店所在地の公安委員会で一括して届出を行えるようにすること。</p>		<p>各都道府県公安委員会の許可を得ること、変更届等は各々の公安委員会に行うことになり煩雑である、代表者・役員の変更については、一の公安委員会への届け出ることとされているが、営業所の管理者についても同様の取扱いとすることが望まれる。</p>	

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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)
z0100019	全省庁	クレジットカード決済による支払 業務	会計法、国家公 務員等の旅費に 関する法律等	出張旅費及び物品購入代金 の支払いは、会計法及び国家公 務員等の旅費に関する法律等 の規定に基づいて実施されてお り、通常旅行者及び業者等の口 座への振り込みによる支払いが 行われているが、一部業務にお いては、クレジットカードによる 支払いが行われているところ。			(旅費) 出張旅費の支払いについて は、国家公務員等の旅費に関す る法律の規定に基づき実施され ており、当庁が代表して回答す る立場にない。 (物品購入代金) 物品購入代金の支払いは、会 計法等の規定に基づいて実施さ れており、通常業者等の口座へ の振り込みによる支払いが行わ れているが、必要性等がある場 合にはクレジットカードによる支 払いも実施しており、今後も個 別の事情等を考慮し、適宜クレ ジットカードの使用の是非を検 討する。		要望の趣旨は、職員の個人所有の クレジットカードの利用促進では なく、貴庁がカード会社と契約し、クレ ジットカードを職員に交付するまた はそのカードで物品購入を行うと いった民間企業で使用されているい わゆる「コーポレートカード」の使 用を求めているものである。 この点を踏まえ、要望者より以下の 通り意見が提出されており再検討 願いたい。 尚、本要望は全省庁へ要請してお り、貴庁の回答をもって全省庁を代 表しているとは考えていない。貴庁 での対応についてのお考えを示さ れたい。 (旅費)公務員旅費法等一般的な制 度上問題がなければ警察庁として は規則又は運用上要望を満たす対 応をすることを明示して頂きたい。 (物品購入)一部について実施して いるとのことだが、どの部分(上限 金額?購入品目?等)に限定され ているのか、またそれはどのような 理由によるのか、これらを拡大する 場合にはどのような条件が整う必要 があるのか、明示して頂きたい。			当庁においては、海外のホテル 等で宿泊料等を支払う際に、見 積書の入手、海外送金上の便 宜等の理由から、責任者を会計 法上の分任支出負担行為担当 官に指定し、クレジットカードに よる支払いを行っているところ。 通常、旅費及び物品購入代金 の支払いについては、会計法等 の規定に基づき、業者等の口座 への振り込みによる支払いが行 われているが、今後も現行法令 で対応し得る範囲内において、 個別の事情及び必要性等を考 慮し、適宜クレジットカードの使 用の是非を検討する。
z0100020	警察庁	反則金の支払(納付)代行業務	道路交通法第1 28条、第129 条、同法施行令 第52条 会計法等	反則金の納付は、日本銀行 (国の歳入金の受入れを取り扱 う代理店を含む。)に対して行わ なければならない。 反則金の納付は、分割して行 うことができない。			公金収納は、会計法等に基づ いて行われており、本件につい て当庁は代表して回答する立場 にない。		要望者からの下記の更なる意見 を踏まえて、改めて検討され、具 体的な対応策を示されたい。  要望しているのは、納付者がク レジット会社を通じて銀行(日銀 代理店)の口座振替により納付 する仕組みであり、日銀代理店 に対する支払というところは現 行と変わらない。またクレジット 会社は、日銀代理店に対して一 括して口座振替を行い、その 後、納付者から分割払い等の後 払いで返済を受けるものであり、 国から見れば分割納付ではな い。会計法等の一般的な制度の 問題であるとの回答であるが、 現在マルチペイメントネットワ ークにより税金や料金のインター ネット納付が可能となっており、 一般的な制度の面から問題が ないことが確認できれば、少な くとも警察庁としては要望を満 たす対応をすることを明示され たい。			クレジットカードによる公金収納 が認められていない現段階にお いて、具体的な事項について判 断することはできない。

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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)
z0100019	全省庁	クレジットカード決済による支払業務	5095	50950002	11	株式会社クレディセゾン・株式会社富士通総研	2	クレジットカード決済による支払業務	各省庁で発生する出張旅費や物品購入などの支払いを職員による立替精算や請求書支払でなく、クレジットカード支払で行うことに対する規制緩和をしていただきたい。	出張旅費や物品購入等の支払業務をクレジットカード払いで行い、仮払・立替や請求書払いなどの業務処理を各職員にクレジットカードを配布し、業務を効率化・簡素化する。	これまで各職員が個別に行っていた精算業務をクレジットカード支払で行うことで会計処理の簡素化と事務の効率化を図ることができる。具体的には職員の精算業務の効率化、仮払・立替等の出納業務の削減、決算の簡素化、振込手数料の削減などが実現できると考えているため、クレジットカードによる支払業務を行いたい。現在の各省庁の会計規則上問題があれば、行えるように緩和していただきたい。制度上問題がなければ、その旨を明示していただきたい。現在、内閣府、財務省、経済産業省、警察庁で部分的に導入されている。したがって実務的に問題がないと考える。	
z0100020	警察庁	反則金の支払（納付）代行業務	5095	50950008	11	株式会社クレディセゾン・株式会社富士通総研	8	反則金の支払（納付）代行業務	反則金のクレジットによる立替払いを行いたいのでこれを可能とすることとしていただきたい。もし現在可能であるならば、その旨を明らかにしていただきたい。可能でない場合はこれを可能とするように改めていただきたい。	クレジットカード決済による立替払い	現在、反則金は滞納が数多く発生している。したがって滞納の軽減と払込者の利便性のため、クレジットカードの立替払いを行いたい。道路交通法128条（反則金の納付）や道路交通法施行令52条（反則金の納付及び仮納付）2項において、クレジットカードによる立替払いを可能とすることとしていただきたい。もし現在可能であるならば、その旨を明らかにしていただきたい。可能でない場合、これを可能としていただきたい	

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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)
z0100021	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80km/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、違反別で見ると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。		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事が安全走行を妨げるのではとの指摘もある事から、見直しの可否について改めて検討され、示されたい。	c		高速道路における法定速度は、道路の設計速度を参考に交通事故の実態等を勘案して定められている。 高速道路における大型貨物自動車に係る交通死亡事故件数(平成11年～15年の平均)は死亡事故全体の25.0%を占めている。その原因を法令違反別にみると、速度超過が約30%を占め、危険認知速度別にみても80km/hを超える速度で走行中に発生した死亡事故が約70%を占めるなど高い割合を示しており、速度超過している車両が引き起こす交通事故が多発している現状にある。 また、高速道路における大型貨物自動車の死亡事故率(交通事故件数に占める死亡事故件数の割合)は普通乗用車等と比べて高いことから、ひとたび事故が発生すれば重大な結果を招く可能性が高い。 高速道路における交通の安全と円滑を図るためには、すべての車両が齊一な速度で整然と通行することが望ましいとの考え方もあるが、こうした大型貨物自動車による交通事故の現状、車両ごとの性能の差異を考えると
z0100023	警察庁	クレジット/デビットカードおよびATMサービスと受け入れの促進					本提案内容は、規制改革・民間開放要望に該当しないと思料する。					

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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)
z0100021	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	5100	51000001	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に引き上げるなど見直しをお願いしたい。	
z0100023	警察庁	クレジット/デビットカードおよびATMサービスと受け入れの促進	5122	51220174	31	米国	174	クレジット/デビットカードおよびATMサービスと受け入れの促進	クレジットカード不正利用に関する法・規制を厳しく施行する。		世界的に見て、クレジットカード、デビットカードおよびATMカードの利用は急速に増加している。米国、欧州、カナダにおいて全店舗の90%はクレジットカードあるいはデビットカードを取り扱い、全購入の3分の1以上がこれらのカードでなされる。日本では昔からの店舗やATMでのカードの受け入れが低い率であることは、日本に居住する人々にとって不都合であり、また海外から日本を訪問する人たちの共通の不満である。米国は約100の日本の公立病院がクレジットカードおよびデビットカードの支払いを受け付けている、あるいはその準備中であると聞いている。E-Japan戦略IIイニシアティブおよび小泉首相の海外から日本への旅行者を2010年までに倍増するという精神に鑑み、米国政府は日本国政府に対して以下を要望する。	