

| 提案管理番号 | 提案主体の氏名又は団体名 | 提案名 | 規制等の根拠法令等 | 規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容 | 各府省庁からの検討要請に対する回答 | 再検討要請 | 提案主体からの意見 | 各府省庁からの再検討要請に対する回答 |
|----------------------------|---|---|---------------------|--|---|-------|-----------|--------------------|
| 1 自動走行の実証実験等に係る規制緩和 | | | | | | | | |
| 031050 | 一般社団法人新経済連盟 | Japan Ahead | 道路交通法第70条 | 自動走行に関する特区での公道実証実験については、一定の条件を付けた上で、道路交通法第70条に規定されている車両等の運転者に義務付けられている安全操作履行義務等の適用をしないこととする。 | <p>現行法上、次の条件を満たせば、場所や時間にかかわらず、ハンドルやアクセルがない車両を含め、公道実証実験を行うことは可能であり、道路交通法上は、許可申請や届出等の手続は不要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> 公道実証実験に用いる車両が道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号)に適合していること(同令第55条第1項又は第56条第4項に基づき認定を受け、規定の特例を受けているものを含む)。 運転者となる者(客等であることも可能)が実験車両に乗車して、周囲の道路交通状況や車両の状態を監視し、緊急時等には必要な操作を行うこと。 道路交通法令を遵守して走行すること。 <p>なお、我が国が批准する道路交通に関する条約(昭和39年条約第17号、いわゆるジュネーブ条約)は、運転者の存在と車両の適正な操縦・運転に係る義務について規定しており、道路交通法を含む国内法令においてこれと異なる規定を置くことやこれと異なる取扱いを行うことは許容されない(同条約については、現在、我が国も参加して、改正に関する国際的な協議が進められている)。</p> <p>また、道路交通法は、条約と整合させつつ、技術面における一定の安全性を認められた車両等を前提として、その運行方法を定めるものであるところ、車両等について技術的な基準を検討することなくして、上述以上に運転者の義務を緩和することは困難である。</p> | — | — | — |
| 038010 | 山口市(ロボットタクシーに係る追加共同提案者) 周防大島町(以下水素関係の提案に係る共同提案者) 周南市 株式会社ヤマ徳山製造所 東ソー・熊南臨事業所 光興産株式会社 株式会社ヤマロジステクス 長府工業株式会社 | 地域資源を活用した新たなビジネス創出特区「小さな拠点の活性化、雇用創出、新たなエネルギー活用」のための総合改革拠点 | 道路交通法第70条 道路交通法第77条 | <p>道路交通法の特例、緩和、若しくは道路交通法の使用許可制度の拡充により、公道での無人走行車両の実証実験を可能とする。</p> <p>安全面においては、緊急時にドライバーが対応を行う実証実験で十分な安全性が確認された後に、①乗客が操作可能な緊急停止ボタンを設置すること②緊急時に対応できるよう遠隔操作機能を設置することを事業者が義務付けて実証実験を行う。</p> | <p>現行法上、次の条件を満たせば、場所や時間にかかわらず、ハンドルやアクセルがない車両を含め、公道実証実験を行うことは可能であり、道路交通法上は、許可申請や届出等の手続は不要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> 公道実証実験に用いる車両が道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号)に適合していること(同令第55条第1項又は第56条第4項に基づき認定を受け、規定の特例を受けているものを含む)。 運転者となる者(客等であることも可能)が実験車両に乗車して、周囲の道路交通状況や車両の状態を監視し、緊急時等には必要な操作を行うこと。 道路交通法令を遵守して走行すること。 <p>なお、我が国が批准する道路交通に関する条約(昭和39年条約第17号、いわゆるジュネーブ条約)は、運転者の存在と車両の適正な操縦・運転に係る義務について規定しており、道路交通法を含む国内法令においてこれと異なる規定を置くことやこれと異なる取扱いを行うことは許容されない(同条約については、現在、我が国も参加して、改正に関する国際的な協議が進められている)。</p> <p>また、道路交通法は、条約と整合させつつ、技術面における一定の安全性を認められた車両等を前提として、その運行方法を定めるものであるところ、車両等について技術的な基準を検討することなくして、上述以上に運転者の義務を緩和することは困難である。</p> <p>なお、「日本車輿戦略2016」において、自動走行については、いわゆる「レベル4(完全自動走行)」までの技術開発を目指すため、「官民ITS構想・ロードマップ2016」(平成28年5月20日IT総合戦略本部決定)に基づき、2017年を目標に特区等において無人自動走行による移動サービスに係る公道実証を実現すべく、車内に運転者が不在であっても遠隔装置を通じた監視等や、ハンドル及びアクセルの無い自動運転車両による走行などが、公道における実証実験として可能となるよう、速やかに所要の措置を講ずることとしたところである。</p> | — | — | — |

| 提案管理番号 | 提案主体の氏名又は団体名 | 提案名 | 規制等の根拠法令等 | 規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容 | 各府省庁からの検討要請に対する回答 | 再検討要請 | 提案主体からの意見 | 各府省庁からの再検討要請に対する回答 |
|--------|---|---|-----------------------------|--|--|-------|-----------|--------------------|
| 03820 | 山口県 (ロボットタクシーに係る追加共同提案者) 周防大島町 ロボットタクシー(株) (以下水素関係の提案に係る共同提案者) 周南市 株式会社ヤマ徳山製造所 東ソー・熊本南陽事業所 株式会社ヤマロジスティクス 長府工業㈱ | 地域資源を活用した新たなビジネス創出特区 「小さな拠点の活性化、雇用創出、新たなエネルギー活用」のための総合改革拠点 | 道路交通法第70条 | 道路交通法の特例、緩和により、無人走行車両によるロボットタクシーの運用を可能とする。 安全面においては、緊急時にドライバーが対応を行う実証実験で十分な安全性が確認された後に、(1)乗客が操作可能な緊急停止ボタンを設置すること(2)緊急時に対応できるよう遠隔操作機能を設置することを事業者に義務付けて運用を行う。 | 現行法上、次の条件を満たせば、場所や時間にかかわらず、ハンドルやアクセルがない車両を含め、公道実証実験を行うことは可能であり、道路交通法上は、許可申請や届出等の手続は不要である。 ・公道実証実験に用いる車両が道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号)に適合していること(同令第55条第1項又は第56条第4項に基づく認定を受け、規定の特例を受けているものを含む。) ・運転者となる者(客等であることも可能)が実験車両に乗り、周囲の道路交通状況や車両の状態を監視し、緊急時には必要な操作を行うこと。 ・道路交通法令を遵守して走行すること。 なお、我が国が批准する道路交差に関する条約(昭和39年条約第17号、いわゆるジュネーブ条約)は、運転者の存在と車両の適正な操縦・運転に係る義務について規定しており、道路交通法を含む国内法令においてこれと異なる規定を置くことやこれと異なる取扱いを行うことは許容されない(同条約については、現在、我が国も参加して、改正に関する国際的な協議が進められている。) また、道路交通法は、条約と整合させつつ、技術面における一定の安全性を認められた車両等を前提として、その通行方法を定めるものであるところ、車両等について技術的な基準を検討することなくして、上述以上に運転者の義務を緩和することは困難である。 なお、「日本再興戦略2016」において、自動走行については、いわゆる「レベル4(完全自動走行)」までの技術開発を目指すため、「官民ITS構想・ロードマップ2016」(平成28年5月20日IT総合戦略本部決定)に基づき、2017年を目途に特区等において無人自動走行による移動サービスに係る公道実証を実現すべく、車内に運転者が不在であっても遠隔装置を通じた監視等や、ハンドル及びアクセルの無い自動運転車両による走行などが、公道における実証実験として可能となるよう、速やかに所要の措置を講ずることとしたところである。 | - | - | - |
| 04503 | 千葉市 | 圏域新都市から挑戦する未来都市実証特区～多世代、多文化が共生する国際都市～ | ・道路交通法第70条 ・道路交通法第107条の2 | ・(自動運転技術レベル4) 無人自動走行を可能とする。 ・(自動運転技術レベル3、5?) 「国際免許証」を保有していない訪日外国人であっても、自国の免許証を保有していれば乗車・走行を可能とする(緊急時の対応として一定の講習を受講することを条件) | 現行法上、次の条件を満たせば、場所や時間にかかわらず、ハンドルやアクセルがない車両を含め、公道実証実験を行うことは可能であり、道路交通法上は、許可申請や届出等の手続は不要である。 ・公道実証実験に用いる車両が道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号)に適合していること(同令第55条第1項又は第56条第4項に基づく認定を受け、規定の特例を受けているものを含む。) ・運転者となる者(客等であることも可能)が実験車両に乗り、周囲の道路交通状況や車両の状態を監視し、緊急時には必要な操作を行うこと。 ・道路交通法令を遵守して走行すること。 なお、我が国が批准する道路交差に関する条約(昭和39年条約第17号、いわゆるジュネーブ条約)は、運転者の存在と車両の適正な操縦・運転に係る義務について規定しており、道路交通法を含む国内法令においてこれと異なる規定を置くことやこれと異なる取扱いを行うことは許容されない(同条約については、現在、我が国も参加して、改正に関する国際的な協議が進められている。) また、道路交通法は、条約と整合させつつ、技術面における一定の安全性を認められた車両等を前提として、その通行方法を定めるものであるところ、車両等について技術的な基準を検討することなくして、上述以上に運転者の義務を緩和することは困難である。 なお、「日本再興戦略2016」において、自動走行については、いわゆる「レベル4(完全自動走行)」までの技術開発を目指すため、「官民ITS構想・ロードマップ2016」(平成28年5月20日IT総合戦略本部決定)に基づき、2017年を目途に特区等において無人自動走行による移動サービスに係る公道実証を実現すべく、車内に運転者が不在であっても遠隔装置を通じた監視等や、ハンドル及びアクセルの無い自動運転車両による走行などが、公道における実証実験として可能となるよう、速やかに所要の措置を講ずることとしたところである。 また、現在、都道府県公安委員会が実施する運転免許試験を受けて合格し、我が国の運転免許(以下「免許」という。)を取得した者が我が国で自動車等を運転できることとされているが、外国等の行政庁等の免許を有する者については、中には我が国において安全な運転を行うために必要な技能及び知識を有していない者が見受けられることから、自動車等の運転に支障がないことの確認を受けた上で、技能・学科試験の免除を受け、我が国の免許を取得することができることとされている。 加えて、短期滞在者に対する措置として、ジュネーブ条約に基づく国際運転免許証(以下「国際免許証」という。)を所持する者は、1年間、当該国際免許証で運転することができることとされている。国際免許証を発給していなくても、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図る上で我が国と同等の水準にある認められる免許制度を有している国等が発給した免許証を所持する者についても、当該免許証に、日本語による翻訳文を添付することで、国際免許証を所持する者と同等に取り扱うこととしている。 このような制度の趣旨を踏まえ、御提案のように、外国の免許を保有し、一定の講習を受けるのみで、我が国で安全な運転を行うために必要な技能や知識の試験や確認を行うことが、条約上免許制度の本来と異なり、任意の外国の免許の保有者に対して、我が国で運転できるとすることは交通安全上困難である。 | - | - | - |

| 提案管理番号 | 提案主体の氏名又は団体名 | 提案名 | 規制等の根拠法令等 | 規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容 | 各府省庁からの検討要請に対する回答 | 再検討要請 | 提案主体からの意見 | 各府省庁からの再検討要請に対する回答 |
|--------|--------------|-------|---|---|--|-------|-----------|--------------------|
| 061010 | (非公表) | (非公表) | 道路交通法第70条 1949年ジュネーブ道路交通条約 第8.1条、第8.5条 | 特定区域においては、管制センターの運行管理者を運転者とする。 もしくは、運転者を不要とする。 ※併せて、いずれの場合も自動車損害賠償保障法も適用されることとする。 | <p>現行法上、次の条件を満たせば、場所や時間にかかわらず、ハンドルやアクセルがない車両を含め、公道実証実験を行うことは可能であり、道路交通法上は、許可申請や届出等の手続は不要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公道実証実験に用いる車両が道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号)に適合していること(同令第55条第1項又は第56条第4項に基づく認定を受け、規定の特例を受けているものを含む)。 ・運転者となる者(客等であることも可能)が実験車両に乗りして、周囲の道路交通状況や車両の状態を監視し、緊急時等には必要な操作を行うこと。 ・道路交通法令を遵守して走行すること。 <p>なお、我が国が批准する道路交通に関する条約(昭和39年条約第17号、いわゆるジュネーブ条約)は、運転者の存在と車両の適正な操縦・運転に係る義務について規定しており、道路交通法を含む国内法令においてこれと異なる規定を置くこととこれと異なる取扱いを行うことは許容されない(同条約については、現在、我が国も参加して、改正に関する国際的な協議が進められている)。</p> <p>「車両の運行管理」については、管制センターを設け、遠隔操作による管制を行うなどの提案については、管制センターにおいて車両を制御する者が遠隔操縦システムから得られる情報の程度を含め同システムの具体的な内容に応じて、ジュネーブ条約、道路交通法等との整合性について判断することとなる。</p> <p>また、道路交通法は、条約と整合させつつ、技術面における一定の安全性を認められた車両等を前提として、その運行方法を定めるものであるところ、車両等について技術的な基準を検討することなくして、上述以上に運転者の義務を緩和することは困難である。</p> <p>なお、「日本再興戦略2016」において、自動走行については、いわゆる「レベル4(完全自動走行)」までの技術開発を目指すため、「官民ITS構想-ロードマップ2016」(平成28年5月20日IT総合戦略本部決定)に基づき、2017年を目途に特区等において無人自動走行による移動サービスに係る公道実証を実現すべく、車内に運転者が不在であっても遠隔装置を通じた監視等や、ハンドル及びアクセルの無い自動運転車両による走行などが、公道における実証実験として可能となるよう、速やかに所要の措置を講ずることとしたところである。</p> <p>なお、ご要望の併せて、いずれの場合も自動車損害賠償保障法も適用されることとするは、「特定区域については、管理センターの運行管理者を運転者とする。もしくは、運転者を不要とする。」との規制緩和を前提としているものであることから、自動車損害賠償保障法の適用については現時点ではお答えできないが、上記状況等を見つつ、無人走行の実現に備えて今後検討を行う。</p> | - | - | - |
| 061020 | (非公表) | (非公表) | 道路交通法第77条第1項 | 無人による自動走行の実証実験を道路使用許可の目的に加える。 | <p>現行法上、次の条件を満たせば、場所や時間にかかわらず、ハンドルやアクセルがない車両を含め、公道実証実験を行うことは可能であり、道路交通法上は、許可申請や届出等の手続は不要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公道実証実験に用いる車両が道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号)に適合していること(同令第55条第1項又は第56条第4項に基づく認定を受け、規定の特例を受けているものを含む)。 ・運転者となる者(客等であることも可能)が実験車両に乗りして、周囲の道路交通状況や車両の状態を監視し、緊急時等には必要な操作を行うこと。 ・道路交通法令を遵守して走行すること。 <p>なお、我が国が批准する道路交通に関する条約(昭和39年条約第17号、いわゆるジュネーブ条約)は、運転者の存在と車両の適正な操縦・運転に係る義務について規定しており、道路交通法を含む国内法令においてこれと異なる規定を置くこととこれと異なる取扱いを行うことは許容されない(同条約については、現在、我が国も参加して、改正に関する国際的な協議が進められている)。</p> <p>また、道路交通法は、条約と整合させつつ、技術面における一定の安全性を認められた車両等を前提として、その運行方法を定めるものであるところ、車両等らについて技術的な基準を検討することなくして、上述以上に運転者の義務を緩和することは困難である。</p> <p>なお、「日本再興戦略2016」において、自動走行については、いわゆる「レベル4(完全自動走行)」までの技術開発を目指すため、「官民ITS構想-ロードマップ2016」(平成28年5月20日IT総合戦略本部決定)に基づき、2017年を目途に特区等において無人自動走行による移動サービスに係る公道実証を実現すべく、車内に運転者が不在であっても遠隔装置を通じた監視等や、ハンドル及びアクセルの無い自動運転車両による走行などが、公道における実証実験として可能となるよう、速やかに所要の措置を講ずることとしたところである。</p> | - | - | - |

| 提案管理番号 | 提案主体の氏名又は団体名 | 提案名 | 規制等の根拠法令等 | 規制・制度改善のために提案する新たな措置の内容 | 各府県庁からの検討要請に対する回答 | 再検討要請 | 提案主体からの意見 | 各府県庁からの再検討要請に対する回答 |
|----------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------|--|---|--|----------------------------|---|---------------------------|
| 2 搭乗型移動支援ロボットの検証実験に係る規制緩和 | | | | | | | | |
| 062010 | つくば市 つくばモビリティロボット実証実験推進協議会 | つくばモビリティロボット特区 | <p>■警察庁丁文発第104号、丁規発第38号（平成27年7月2日）「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験」に係る取扱いについてに係る「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験に係る道路使用許可の取扱いに関する基準」のうち、「1 審査基準（2）実施場所」</p> <p>■道路運送車両の保安基準第55条第1項、第56条第1項及び第57条第1項に規定する国土交通大臣が告示で定めるものを求める告示のうち、第1条第1項第7号</p> <p>■道路運送車両の保安基準第67条（基準の緩和）</p> <p>■道路運送車両法施行規則第54条（制限の表示）</p> | <p>道路使用許可の許可基準に係る実施場所について、「歩道又は歩行者の通行に十分な幅員を有する路側帯を有する歩道」において、歩道又は歩行者の通行に十分な幅員を有する路側帯と車道の区別のない道路においては、道路の左側端であること。」を加えること。</p> <p>「専ら道路（専ら自転車及び歩行者の一般交通の用に供する道路に限る。）」について、「及び国家戦略特別区域 区域計画で指定した場所」を加えること。</p> | <p>自転車歩行者専用道路又は普通自転車歩道通行可の交通規制は、道路の構造、通行量等の諸条件から判断し、自転車を通行させた場合でも歩行者の通行に支障が無いと認められる場合に設けられるものであるが、仮に、普通自転車歩道通行可の交通規制を行っていない歩道（自転車の通行さえ認められていない歩行者専用歩道）において原動機のみを動力とし、自動車等に当たる搭乗型移動支援ロボット（以下、「ロボット」という。）を走行させた場合、歩行者の通行空間が脅かされるだけでなく、歩行者とロボットとの接触事故の危険性が相当に高まり、歩行者の安全を確保することが困難となることから、普通自転車歩道通行可の交通規制を行っていない歩道を実証実験の場に加えたいことを認めることは困難である。なお、普通自転車歩道通行可の交通規制を行っていない歩道をロボットに走行させることは、交通安全に係る政府の基本方針である第9次交通安全基本計画（対象期間：平成23年度～27年度）及び第10次交通安全基本計画（対象期間：28年度～32年度）に掲げられている「人優先の理念（自動車と比較して1立脚にあつた歩行者の安全を一層確保することが必要という考え方）にも合わないものと考えられる。</p> <p>ただし、現状において、普通自転車歩道通行可の交通規制を行っていない歩道であっても、道路の構造、通行量等の諸条件から判断し、自転車を通行させた場合でも歩行者の通行に支障が無いと認められる場合には、当該歩道において普通自転車歩道通行可の交通規制を実施することにより、搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験事業を行うことは可能である。</p> <p>また、路側帯においては搭乗型移動支援ロボットを走行させることについては、車道を走る自動車等との接触の危険性が高まることとなり、搭乗者の安全を確保することが困難となるだけでなく、路側帯をはみ出し車道を走行する場合は容易に想定されるなど、路側帯や車道を走行する他の交通主体にも危険を及ぼすおそれがあり、実証実験の場に加えたいことを認めることは困難である。</p> | <p>右提案者からの意見を踏まえ回答された。</p> | <p>路側帯（歩行者の通行に十分な幅員を有する路側帯と車道の区別のない道路）においては、道路の左側端を通行することを含む。）の走行への取扱いについて、例えば、車両通行止（搭乗型移動支援ロボット）を除く規制を行った場合は、幅員の広い歩道と同様の交通環境となり、①自動車との接触の危険性はなく、搭乗者の安全を確保可能 ②路側帯をはみ出し車道を走行した場合でも幅員の広い歩道と同様の交通状況であれば、過去5年間の実証実験の結果をみても他の交通主体に対する危険性は低いと考える。</p> <p>また、歩行者の安全確保のために自転車の通行さえ認められていない場所において搭乗型移動支援ロボットを走行させることは適切でないことから、追加する実施場所を「車両通行止め（自転車を除く。）」の交通規制が行われている道路の区間としていることに留意された。</p> | <p>右提案者からの再検討要請に対する回答</p> |
| 062030 062040 062050 | つくば市 つくばモビリティロボット実証実験推進協議会 | つくばモビリティロボット特区 | <p>「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験」に係る取扱いについて（平成27年7月2日）、「基準」に規定された操縦者に係る適用を除外すること、或いは、「ロボットの公道実証実験に係る道路使用許可の取扱いについて」（平成18年1月29日）の許可対象行為とすること、或いは、座り乗り型搭乗型移動支援ロボットの無人、自動走行に係る新たな許可基準を定めること。</p> <p>道路交通法第70条（安全運転の義務）</p> <p>道路交通法第71条第5号（運転者の遵守事項）</p> | <p>「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験」に係る取扱いについて（平成27年7月2日）、「基準」に規定された操縦者に係る適用を除外すること、或いは、「ロボットの公道実証実験に係る道路使用許可の取扱いについて」（平成18年1月29日）の許可対象行為とすること、或いは、座り乗り型搭乗型移動支援ロボットの無人、自動走行に係る新たな許可基準を定めること。</p> <p>道路交通法第70条（安全運転の義務）</p> <p>道路交通法第71条第5号（運転者の遵守事項）</p> | <p>操縦者が搭乗型移動支援ロボットに乗りしない形態の実証実験については、一般的には、子供や高齢者を含む歩道等を通行する者や想定外に車道に出た場合に発生し自動車等に与える危険性の大きさを加えて、運転者の存在を前提としている道路交通に関する条約（昭和39年条約第17号、いわゆるジュネーブ条約）に照らし、認めることはできない。</p> <p>ただし、前提案の実験内容が、保安基準に適合（緩和の認定を含む。）する当該ロボットの直近に運転者となる操縦者を配置して、当該操縦者が周囲の状況を直接に監視し、必要な場合には当該ロボットを直接停止させ得る形で行うものであれば、実施可能な条件（道路使用許可の基準等）について検討可能であるので、具体的な実験の実施要領を明らかにして相談された。</p> | <p>右提案者からの意見を踏まえ回答された。</p> | <p>操縦者が搭乗型移動支援ロボットに乗りしない形態の実証実験については、一般的には「ジュネーブ条約」に照らし認められないとの御指摘については了解した。</p> <p>一方、高齢化等の社会的課題の解決に向けて、認知機能や運動機能が低下した高齢者の移動や子育て世代の荷物等の運搬を支援するツールとして、完全自動走行も視野に入れた搭乗型移動支援ロボットの社会実装（将来的にシェアリング運用による無人搬送等）は有効である。</p> <p>そこで、旧つくばモビリティロボット実験特区の運用ノウハウを活用し、安全性に留意しつつ、別様の実験（取り組みたいので、実施可能な条件についてご検討いただきたい）</p> | <p>右提案者からの再検討要請に対する回答</p> |
| 045032 | 千葉市 | 幕張新都心から挑戦する未来都市実証特区～多世代・多文化が共生する国際都市～ | <p>道路交通法施行規則第1条</p> | <p>・無人での原動機利用を可能とする。</p> <p>・速度を時速10kmまで緩和する。</p> | <p>御提案の「パーソナルモビリティ」はいわゆる「搭乗型移動支援ロボット」に該当するものと想定されるが、「搭乗型移動支援ロボット」については、道路使用許可を付することにより、「自転車歩行者専用道路又は普通自転車歩道通行可の交通規制が行われている歩道」において、操縦者が当該ロボットに乗りしている形態の実証実験（最高速度は時速10km）が可能である。</p> <p>なお、操縦者が当該ロボットに乗りしない形態の実証実験については、一般的には、子供や高齢者を含む歩道等を通行する者や想定外に車道に出た場合に発生し自動車等に与える危険性の大きさを加えて、運転者の存在を前提としている道路交通に関する条約（昭和39年条約第17号、いわゆるジュネーブ条約）に照らし、認めることはできない。</p> <p>ただし、保安基準に適合（緩和の認定を含む。）する当該ロボットの直近に運転者となる操縦者を配置して、当該操縦者が周囲の状況を直接に監視し、必要な場合には当該ロボットを直接停止させ得る形で行うものであれば、実施可能な条件（道路使用許可の基準等）について検討可能であるので、具体的な実験の実施要領を明らかにして相談された。</p> | <p>右提案者からの意見を踏まえ回答された。</p> | <p>・本市提案は道路交通法施行規則第1条に定める「原動機を用いる歩行者専用道路」の規制緩和を求め、その運転免許を持たない高齢者や障害者、外国人も乗車できる、自律・無人自動走行によるユニバーサル社会の実現を目指すものである。</p> <p>・歩行者専用道路に走行する場合は原動機を停止しなければならぬという点については、自動車の運転と異なり、道路交通の危険を生じさせないことを前提とし、運転免許を所持しない高齢者や障害者等に限り、そのような危険や障害を生じさせないものと認めてこの禁止を解除して運転を行わせることとしている。</p> <p>・搭乗型移動支援ロボットについては、上記同様の考え方により運転免許所持の緩和について提案した。</p> | <p>右提案者からの再検討要請に対する回答</p> |

| 提案管理番号 | 提案主体の氏名又は団体名 | 提案名 | 規制等の根拠法令等 | 規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容 | 各府省庁からの検討要請に対する回答 | 再検討要請 | 提案主体からの意見 | 各府省庁からの再検討要請に対する回答 |
|-----------------------------|-----------------|-------------------------------|---|--|--|-------|-----------|--------------------|
| 3 運転者の視野に関する柔軟な運用 | | | | | | | | |
| 048140 | 広島県 | 広島県ビッグデータハブ創造・活用特区 | 道路交通法第55条第2項 | 公道における自動車運転時のデータ取得において、眼鏡型装置による視線計測等の実施が可能となるよう、視野等に係る規制範囲の明確化又は当該条項の柔軟な運用を行う。 | 道路交通法第55条第2項は運転者に対し、運転者の視野若しくはハンドルその他の装置の操作を妨げるような同乗者の乗車又は積載を禁止する規定であるが、御提案の装置を装着した状態で車両を運転する行為は同法第70条に定める運転者の安全運転義務に違反しないのであれば、禁止されるものではない。 | — | — | — |
| 4 催事開催に係る道路使用許可基準の緩和 | | | | | | | | |
| 031030 | 一般社団法人新経済連盟 | Japan Ahead | 道路交通法第77条 | 特区内の歩行者天国における催事開催の許可について公共性や慣習的開催といった従来基準に加えて、集客効果やそれを含めた都市・地域の魅力向上といった新たな基準を設け、新規の催事開催を容易化する。 | 道路使用許可の基準については、道路交通法第77条第2項の規定により、道路使用許可の申請があった場合において、当該申請に係る行為が、現に交通の妨害となるおそれがないと認められるとき、許可に付された条件に従って行われることにより交通の妨害となるおそれがないと認められるときは現に交通の妨害となるおそれがあるが公益上若しくは社会の慣習上やむを得ないものであると認められるときは、所轄警察署長は、許可をしなければならないこととされている。 また、地域活性化等に資するという社会的な意義があり、地域住民、道路利用者等の合意に基づいて行われるイベント等については道路使用許可申請が円滑に行われるよう配慮した弾力的な運用を図っているところである。 | — | — | — |
| 072010 | 株式会社日建設 | 道路交通法における道路使用手続きの簡素化、緩和 | ・道路法第32条、第33条および同法施行令第7条 ・道路交通法第77条 ・食品衛生法第5条、第52条、第61条 | ・まちづくり等の目的に合致する道路使用の「目的」を事前明示(追加記載)する。 (ex.屋台等の飲食店舗による時間帯別の日常的な道路使用、各種撮影、ストリートライブ、移動飲食店、フィルムコミッション等) ・屋外における飲食店舗利用の場合は、計画段階から食品衛生推進員を派遣し、食品衛生向上に努める。 | 道路法第77条第1項第4号に規定される「道路において祭礼行事をし」というのは「一般交通に著しい影響を及ぼすような通行の形態若しくは方法により道路を使用する行為」の例示に過ぎず、民間事業者が「街の賑わい」に資するものとして、道路上で行おうとする活動に係る道路使用許可の可否を判断するに当たっては、当該行為が公益を伴うものであること又は継続的かつ反復的に行われるものであることの一事をもって、直ちに否定的な判断を下すことなく、同条第2項の規定に基づき、当該行為による交通への影響の度合い、当該行為の公益性の程度、地域住民、道路利用者等の合意形成の状況等を総合的に勘案した上で、個別具体的に判断することとしており、事前相談への適切な対応、合意形成の円滑化への協力、道路占用許可との一括交付制度の運用等、既に道路使用許可に係る申請手続の簡素化及び弾力化を図っているところである。 | — | — | — |
| 087030 | 特区内ビジネスコンサルティング | エリアマネジメント特区国家戦略特区と地方創生の加速に向けて | 道路交通法第77条1項 | エリアマネジメント組織からの道路使用許可申請に関して、国家戦略特別区域会議に委譲する特例を設ける。 | 道路使用許可等の交通規制については、交通の安全と円滑を確保するため、一部の地域のみならず、全体の交通流、量や交通事故発生状況を一元的に把握し、交通管理の専門的知識及び責任を有する都道府県公安委員会・警察が、当該地域及び広域における交通の状況、交通事故の発生実態、道路の形状等を総合的に判断して、国連、都道府県連、市町村連が相互に入り組んでいるネットワークが基盤に機能するよう、様々な交通規制を相互に関連させて体系的に実施することが必要であり、交通規制に関する権限を国家戦略特別区域会議に委譲することは困難である。 ただし、道路使用許可の可否を判断するに当たっては、道路を使用する行為が収益を伴うものであること、継続的かつ反復的に行われるものであることなどの一事をもちて直ちに否定的な判断を下すことはなく、道路交通法第77条第2項に基づき、当該行為による交通への影響の度合い、当該行為の公益性の程度、地域住民、道路利用者等の合意形成の状況等を総合的に勘案しているところ、とりわけ、国家戦略特別区域における特定事業も含め、地域活性化に資する道路使用については、公益性があると認められ、申請があれば、その社会的な意義を踏まえ、道路使用許可申請が円滑に行われるよう配慮した弾力的な運用を図っているところである。 | — | — | — |

| 提案管理番号 | 提案主体の氏名又は団体名 | 提案名 | 規制等の根拠法令等 | 規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容 | 各府省庁からの検討要請に対する回答 | 再検討要請 | 提案主体からの意見 | 各府省庁からの再検討要請に対する回答 |
|----------------------------------|---|---|---|---|---|-------|-----------|--------------------|
| 5 自転車走行等に関する緩和 | | | | | | | | |
| 060020 | 京都市 | 京都自転車まちづくり特区 | 道路交通法第63条の3 道路交通法施行規則第9条の2 | ○一定の要件の下で、牽引車、ペダタクシーを普通自転車と認める措置(一方通行道の双方向通行及び自転車道の通行の規制除外) 以下の条件をすべて満たす場合においては、牽引車、ペダタクシーを普通自転車と認める措置 ①本市が安全確保で問題がない指定する道路(指定道路には通行可能であることを示す標識を設置) ②商業用の牽引車においては、本市の許可があるもの | 普通自転車に該当しない自転車であっても、側車付きのもの又は他の車両を牽引しているものでなければ、自転車道を通行することは可能である。 また、他の車両を牽引している自転車が通行しても交通安全上問題のない自転車道については、道路管理者において当該道路を一般の車道とした上で、例えば、自動車及び原動機付自転車の通行を禁止する交通規制を実施することにより、自動車及び原動機付自転車の通行を禁止しつつ、他の車両を牽引している自転車を含む自転車を通行させることが可能である。 普通自転車に該当しない自転車が通行しても交通安全上問題のない一方通行の道路についても、都道府県公安委員会において交通規制の対象を変更することにより、当該自転車を一方通行規制の対象外とすることが可能である。 | - | - | - |
| 060030 | 京都市 | 京都自転車まちづくり特区 | 道路交通法第57条 道路交通法施行令第22条 | ○第2種運転免許保持者が運転する普通自動車に対する積載制限の緩和措置 第2種運転免許保持者が運転する普通自動車の後部に自転車やバイクを積載する場合、以下の条件の下で、公安委員会に積載物の長さ、幅の規定を委任できるようにする措置 (道路交通法施行令第22条第3項において、その他の自動車に係る高さ制限が、公安委員会に委任されていることと同様に、長さ、幅の制限についても一定の条件の下で、公安委員会に委任できるようにするもの)。 ①長さは、自動車の長さ×1.1以上自動車の長さ×1.3を超えない範囲であること ②幅は、自動車の幅以上自動車の幅+0.3メートルを超えない範囲であること | 車両の運転者は、乗車若しくは積載のため設備された場所以外に積載して車両を運転してはならないこととされているが、自転車を安全かつ確実に積載できる装置を使用することにより、自転車を積載して運搬することも可能であり、一般的に、自転車を適切に積載することにより、道路交通法に規定する積載の方法や制限内で運搬できる場合も多いものと承知している。 なお、分割できない貨物については、道路交通法施行令第22条の規定する積載物の長さや幅の制限を超えるものであっても、道路交通法第57条3項により、当該車両の出発地を管轄する警察署長が、その車両の構造又はその車両が通行すべき道路若しくは交通の状況により危険を生ずるおそれがないと認め、積載物の大きさや積載の方法等を覆って許可した場合においては、当該積載物を積載してその車両を運転することができる。 | - | - | - |
| 060040 | 京都市 | 京都自転車まちづくり特区 | 道路交通法第4条 道路交通法施行令第2条 | 新規「自転車型タイプの信号機の設置を認める措置 | 自転車は、道路交通法施行令第2条第1項に基づき、対面する信号機の表示する信号に従うこととなるが、公安委員会が、歩行者用灯器(人の形の記号を有する青色の灯火、人の形の記号を有する青色の灯火の点滅又は人の形の記号を有する赤色の灯火の信号を表示する信号機)について、当該信号機の信号が歩行者及び自転車に対して意味を表示するものである旨を表示した場合等、現在法令に定められている種類の信号に自転車に対する信号である旨の表示をした場合は、その信号に従うこととなるため、現行でも自転車利用者に対し遵守すべき信号を示すこと自体は可能である。 | - | - | - |
| 6 燃料電池フォークリフトの公道走行に係る規制緩和 | | | | | | | | |
| 038210 | 山口県(ロボットタクシーに係る追加共同提案者) 周防大島町(ロボットタクシー(株)以下水素関係の提案に係る共同提案者) 周南市(株式会社ヤマ徳山製造所 東ソー南陽事業所 出光産油徳山事業所 株式会社ヤマロジスティクス 長府工産園) | 地域資源を活用した新たなビジネス創出特区 「小さな拠点の活性化、雇用創出、新たなエネルギー活用」のための総合改革拠点 | 道路運送車両法第4条、第58条(車両登録・車検) 自動車損害賠償保障法第5条(自賠責保険) 道路交通法第55条(運転免許) | 水素ステーション立地予定地の隣接地には、フォークリフトを使用している企業団地が存在している。当該水素ステーションにおいて、水素を充填できるよう、走行エリア・走行規制緩和により、①自動車登録をしていない、②自動車検査証の交付を受けていない、③自賠責保険に加入していない燃料電池フォークリフトについて、運転免許の交付を受けない状態で公道走行を可能にする。 ※安全を担保する代替措置等:フォークリフトの公道走行を行う場合には、フォークリフトの講習を受けた者、フォークリフト運転士などを踏まえ、フォークリフトの運転に熟知した者が対応する | 公道で自動車等の運転を行うことは、道路交通の危険と障害を生じさせるおそれがある一方で一側には禁止し、運転免許試験に合格したような一定の資格を有する者に限り、そのような危険や障害を生じさせるおそれがないものと認めてこの禁止を解除して適法に運転を行わせることとしたものである。 したがって、運転免許を受けずに公道で自動車等を運転することは、道路交通の安全を確保する観点から認められない。 | - | - | - |
| 7 超小型モビリティに係る緩和 | | | | | | | | |
| 002030 | (非公表) | 超小型モビリティのさらなる普及促進に向けて | 自動車の保管場所の確保等に関する法律第3条、第5条 | ミニカー(原付4輪自転車:全長2.5m×全幅:1.3m×全高2.0m以下)ならば車庫法適用除外となるのに対し、現行の認定制度下の同サイズの超小型モビリティには車庫法が適用され、超小型モビリティならではの狭小地の有効活用という特徴が活かせる。 本来、車庫法の適用有無は専ら面積で判断すべきであり、ミニカーと同サイズの超小型モビリティに対してはミニカー同様、車庫法適用除外を要する。 | 自動車の保管場所等に関する法律は、自動車の保有者等に対して、道路使用の適正化、道路における危険の防止及び道路交通の円滑化を図ることを目的として、自動車の保管場所を確保することを義務付けており、超小型モビリティを含む軽自動車に保有者に対して、道路上の場所に放置することによって生ずる障害を考慮して、保管場所の届出義務を課しているものである。軽自動車に該当するものについては、同法の適用対象から除外することは困難である。 なお、確保すべき保管場所の大きさは、当該自動車の全体を収容することができれば足りることとされており、超小型モビリティについては、狭小地の活用が可能と承知している。 | - | - | - |

| 提案管理番号 | 提案主体の氏名又は団体名 | 提案名 | 規制等の根拠法令等 | 規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容 | 各府省庁からの検討要請に対する回答 | 再検討要請 | 提案主体からの意見 | 各府省庁からの再検討要請に対する回答 | |
|----------------------------------|--------------|-----------|--|---|---|-------|---------------------|--|---|
| 8 デジタルダーツを設置した風俗営業に係る規制緩和 | | | | | | | | | |
| 055010 | 個人 | デジタルダーツ特区 | 風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律（昭和23年法律第122号）第2条第1項第5号 風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律施行規則（昭和60年国家公安委員会規則第1号）第3条第4号 | 協会（非営利法人）において育成した公式審判員を競技会実施に際し配置を義務付けさせ、競技記録の管理を徹底させるとし、飲酒の参加禁止、及び、会場での選手への酒類提供の禁止を原則とし、「協会」が「営業者を適正に監督し、「営業者の適正な管理」の下、本来の用途である「競技会（野球等）等」を、スポンサーからの金銭提供を含む」に限り、デジタルダーツ設備を使用した競技会が実施できるものとする。また、成績優秀者等にはその報奨が行えるものとする。 （参考） ○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1項 風俗営業の定義（第8号 スロットマシン等遊技設備を備える店舗） 第3条 風俗営業の許可 ○風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律施行規則 第5条第1項第4号 法第2条第1項第8号の「遊技設備」は、遊技の結果が数字、文字その他の記号又は物品により表示される遊技の用に供する遊技設備 ○風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律等の解釈運用指針について（警察庁通達）第3の3（1）ア 法第2条第1項第8号の「店舗」は、社会通念上一つの営業の単位と言い得る程度に外形的に独立した施設をいい、ゲームセンター、ゲーム喫茶のように同号の営業に設けられた店舗である場合もとり、飲食店営業、小売業等の営業用に設けられた店舗も、同号の「店舗」に含まれる。 第3の3（1）イ 店舗内において占める法第2条第1項第8号の営業としての外形的独立性が著しく小さいものについては、法的規制の必要性が小さいこととなる場合もあると考えられる。そこで、遊技設備設置部分を含む店舗のフロアの客の用に供される部分の床面積に対して客の遊技の用に供される部分（店舗でない区画された部分も含む）の床面積（当該床面積は、客の占めるスペース、遊技設備の種類等を勘案し、遊技設備の直接占める面積のおおむね3倍として計算するものとする。ただし、1台の遊技設備の直接占める面積の3倍が1.5平方メートルに満たないときは、当該遊技設備に係る床面積は1.5平方メートルとして計算するものとする。）が占める割合が10パーセントを超えない場合は、風俗営業の許可を要しない扱いとする。 | デジタルダーツについては、矢の当的位置に応じて得点が自動的にデジタル表示されるものであり、遊技の結果が数字、文字その他の記号又は物品により表示される遊技設備に該当するところ。当該遊技設備を備える店舗等において客に遊技をさせる営業を風俗適正化法の規制の対象から除外した場合には、当該営業について、賭博等を始め、客の射幸心をそそる遊技が行われ、善良の風俗を害するおそれがあることから、特区として対応することはできない。 | | 右提案者からの意見を踏まえ回答された。 | 第24次より同一文章以外責務より回答を得ておらず、当方の提案を無視する意向としか考えられない。責務の回答に答れば、 1. ボウリングやバーチャルゴルフでは規制対象ではない 2. 野球や大相撲の様に賭博事件があったにも拘わらず、同競技には射幸心をそそる恐れがない 3. 累計装置の電源を切り、自動集計されなければ、射幸心をそそる恐れがない など、如何に規制が矛盾していることがわかる。以上、3点につき、歴史的・総合的など、曖昧な文言ではなく、デジタルダーツ競技会との規制基準の違いを詳細かつ明確に示していただきたい。 | ボウリングについては、歴史的な経緯や営業実態等を総合的に鑑み、現段階においては、風俗上の問題が特発しているものとは認められず、新たに法的規制を加える必要はないものと観している。また、バーチャルゴルフについては、レスプロやインストラクター等による指導を受けている場合等の営業の実態等を総合的に考慮した上、当該設備が射幸心をそそる遊技の用に供されるおそれがないと明らかに認められる場合には、許可を要しない扱いとしている。 デジタルダーツについては、矢の当的位置に応じて得点が自動的にデジタル表示されるものであり、遊技の結果が数字、文字その他の記号又は物品により表示される遊技設備に該当するところ。当該遊技設備を備える店舗等において客に遊技をさせる営業を風俗適正化法の規制の対象から除外した場合には、当該営業について、賭博等を始め、客の射幸心をそそる遊技が行われ、善良の風俗を害するおそれがあることから、特区として対応することはできない。 なお、野球や相撲については、遊技の結果が数字、文字その他の記号又は物品により表示される遊技設備を備える店舗等において客に遊技をさせる営業ではないことから、風俗適正化法の規制の対象とはされていない。 |
| 055030 | 個人 | デジタルダーツ特区 | 風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律（昭和23年法律第122号）第2条第1項第8号 風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律施行規則（昭和60年国家公安委員会規則第1号）第5条第4号 | 協会（非営利法人）において育成した公式指導員を営業者に配置させること共に、飲酒者の参加禁止、及び、会場での酒類提供の禁止を原則とし、「協会」が「営業者を適正に監督し、「営業者の適正な管理」の下、本来の用途である「競技場および練習場」に限り、面積要件に関わりなく、デジタルダーツ設備を使用した競技場（練習場）を設置できるものとする。 | デジタルダーツについては、矢の当的位置に応じて得点が自動的にデジタル表示されるものであり、遊技の結果が数字、文字その他の記号又は物品により表示される遊技設備に該当するところ。当該遊技設備を備える店舗等において客に遊技をさせる営業を風俗適正化法の規制の対象から除外した場合には、当該営業について、賭博等を始め、客の射幸心をそそる遊技が行われ、善良の風俗を害するおそれがあることから、特区として対応することはできない。 | | 右提案者からの意見を踏まえ回答された。 | ボウリング場、バーチャルゴルフ練習場においては、風俗法の適用がなされず、かつ、飲酒的雰囲気もないとされている。しかしながら、酒類提供されている場合も前述2者は問題視されていない。デジタルダーツ機を用いない場合、またはデジタルダーツを通电させない場合も問題視されない。しかし、通电させたデジタルダーツ機は規制対象である。当方はデジタルダーツ練習場設置代替案を明確化しているにも拘わらず、かれこれ3年もの長きに渡り、責務からは同一回答のみで、今まで納得できる明確な回答も出て頂けない。そこで、1. 矢の当的位置に応じて得点が自動的にデジタル表示されるものであり、遊技の結果が数字、文字その他の記号又は物品により表示される遊技設備にまつわる賭博等を始め、客の射幸心をそそる遊技が行われ、善良の風俗を害するおそれとは一体何か 2. どの様な代替案が当方提案以外にあるのか ご教授願いたい。 | デジタルダーツについては、矢の当的位置に応じて得点が自動的にデジタル表示されるものであり、遊技の結果が数字、文字その他の記号又は物品により表示される遊技設備に該当するところ。当該遊技設備を備える店舗等において客に遊技をさせる営業を風俗適正化法の規制の対象から除外した場合には、当該営業について、賭博等を始め、客の射幸心をそそる遊技が行われ、善良の風俗を害するおそれがあることから、特区として対応することはできない。 なお、当該営業を営もうとする場合には、通常、風俗適正化法上の風俗営業の許可を受けた上で営むことが可能であるが、客の遊技の用に供される部分の床面積の割合が、営業所フロアの客の用に供されている部分の床面積の10%を超えない場合は、風俗営業の許可を要さない扱いとしている。 |

| 提案管理番号 | 提案主体の氏名又は団体名 | 提案名 | 規制等の根拠法令等 | 規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容 | 各府省庁からの検討要請に対する回答 | 再検討要請 | 提案主体からの意見 | 各府省庁からの再検討要請に対する回答 |
|--------|--------------|-----------|---|---|---|-----------------------------|---|--|
| 055050 | 個人 | デジタルダーツ特区 | <p>風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律(昭和23年法律第122号)第2条第1項第8号</p> <p>風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律施行規則(昭和60年国家公安委員会規則第1号)第5条第4号</p> | <p>協会(非営利法人)において育成した公式指導員を営業者に配置させ、講習記録の管理を徹底させると共に、飲酒者の参加禁止、及び、講習中の酒類提供禁止を原則とし、「協会」が「営業者を適正に監督し、「営業者の適正な管理」の下、本来の用途である「講習」に限り、接待に該当しないものとして、デジタルダーツ設備を使用した講習(有償無償を問わず)ができるものとする。</p> | <p>デジタルダーツについては、矢の当的位置に応じて得点が自動的にデジタル表示されるものであり、遊技の結果が数字、文字その他の記号又は物品により表示される遊技設備に該当するところ、当該遊技設備を備える店舗等において客に遊技をさせる営業を風俗適正化法の規制の対象から除外した場合には、当該営業について、賭博等を始め、客の射幸心をそそる遊技が行われ、善良の風俗を害するおそれがあることから、特区として対応することはできない。</p> <p>なお、提案者がどのような行為について「接待」に該当しないものとするよう提案しているかが定かではないが、風俗適正化法においては、歡樂的雰囲気を出し出す方法により客をもてなす行為であれば「接待」に当たることとなる。</p> | <p>右提案者からの意見を踏まえ回答されたい。</p> | <p>当方は「酒類の提供禁止、飲酒者の参加禁止」を明確に打ち出しており、指導者によるダーツ講習を、同装置を用いて行う旨、明確であり、それをどのような行為について「接待」に該当しないものとするよう提案しているかが定かではないが、提案内容を検討しているとは到底思えない回答をしている。ゴルフ講習も貴庁の回答ならば「どのような行為について「接待」に該当しないものとするよう提案しているかが定かではない」とされるのであろうが、貴庁は明確に風俗法の規制から除外する旨、通達(新たな形態の9号営業の扱いについて)平成20年9月17日付警察庁工生環発第259号)を出している。デジタルダーツにおいて同等の環境を整えた場合、当然、対象とならないと考えられるが、いかがか。</p> <p>また、貴庁の言う「歡樂的」とはどのような状況を言い、デジタルダーツ機を用いるだけで「歡樂的」になるのか、明確に教授願いたい。</p> | <p>バーチャルゴルフについては、レッスンプロやインストラクター等による指導を受けている場合等の営業の要態等を総合的に考慮し、当該設備が射幸心をそそる遊技の用に供されるおそれがないと明らかに認められる場合には、許可を要しない扱いとしている。</p> <p>一方、デジタルダーツについては、矢の当的位置に応じて得点が自動的にデジタル表示されるものであり、遊技の結果が数字、文字その他の記号又は物品により表示される遊技設備に該当するところ、当該遊技設備を備える店舗等において客に遊技をさせる営業を風俗適正化法の規制の対象から除外した場合には、当該営業について、賭博等を始め、客の射幸心をそそる遊技が行われ、善良の風俗を害するおそれがあることから、特区として対応することができず、バーチャルゴルフと同等の環境を整えた場合に規制の対象外となるか否かについて一概に回答することは困難である。</p> <p>なお、接待における歡樂的雰囲気を醸し出す方法により客をもてなす行為とは、営業者、従業員等との会話やサービス等慰安や快楽を期待して来店する客に対して、その気持ちに応えるため営業者側の積極的な行為として相手特定して興趣を添える会話やサービス等を行うことをいう。</p> |

| 提案管理番号 | 提案主体の氏名又は団体名 | 提案名 | 規制等の根拠法令等 | 規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容 | 各府省庁からの検討要請に対する回答 | 再検討要請 | 提案主体からの意見 | 各府省庁からの再検討要請に対する回答 |
|---------------------|--------------|-------------|-------------|---|--|-------|-----------|--------------------|
| 9 猟銃所持許可の弾力化 | | | | | | | | |
| 031040 | 一般社団法人新経済連盟 | Japan Ahead | 銃砲刀剣類所持等取締法 | <p>猟銃所持に係る初心者講習の開催数増加、提出書類の簡素化、英語での申請・受講等の可能化等、猟銃所持許可を得やすくするような、できる限りの方策をとる。上に挙げた方策のうち、各都道府県・市町村別に定められているものについては、国がガイドラインを設定する等、所持許可を得やすくするために国が一定の関与を行う。</p> | <p>猟銃は、適正に使用される限りは、社会的に有益である反面、その取扱いを誤れば簡単に人を死に至らしめ、傷付けてしまう凶器と化す極めて危険なものである。このため、猟銃の所持許可に際しては、申請者が猟銃を適正に扱うことができる者であるか否かを事前に厳格に審査するとともに、一定の規制の下に置くこととする必要があると考えられる。</p> <p>他方で、警察庁においては、猟銃の社会的有用性に着目して所持者や申請者に対する各種の食糧軽減措置（申請時における申請書類や添付書類の見直し、猟銃等講習会及び技能講習の休日開催、郵送及び代理人による手続の導入等）に取り組んでいるところである。</p> <p>なお、狩猟を目的として来日した外国人であっても、銃刀法の所持許可要件を満たす者であれば猟銃の所持許可を受けることは可能だが、来日して間もない外国人は、一般的には、銃刀法第5条第1項第6号の「住所の定まらない者」に該当すると解されることから銃砲の所持許可を受けることはできない。これは、生活の本拠が一定していない者に対して許可をすれば、許可に伴う行政監督を確実に行うことができず、危害予防上支障を来すと考えられるためである。</p> <p>また、外国語での申請手続、各種講習や審査については、各都道府県公安委員会の体制に限りがあることから、全国一律に実施することはしていない。</p> | - | - | - |