

| 管理番号                             | 提案主体の氏名<br>又は団体名 | 提案名       | 具体的な事業の実施内容   | 事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容   | 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  | 制度の所管・<br>関係府省庁 | 検討要請に対する各府省庁からの回答   |
|----------------------------------|------------------|-----------|---|---|--|--|-----------------|---|
| <b>1 デジタルダーツを設置した風俗営業に係る規制緩和</b> |                  |           |   |   |  |  |                 |   |
| 03701                            | 個人               | デジタルダーツ特区 | 【デジタルダーツ競技会(表彰状等授与、スポンサーからの金品提供を含む)を実施する事業】<br>デジタルダーツ競技会(表彰状等授与、スポンサーからの金品提供を含む)を実施し、多くの世代や仲間、他地域の仲間と交流することで、引きこもりがちな高齢者の外出する意欲引き出し、社会からの孤立を防止する事と共に、町内外の参加者が集う事で、和木町の地域活性化や経済的効果を図る事業。                                    | 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は、その営業の形態によっては、当該遊技設備を本来の用途以外の用途に用いて客の射幸心をそそるおそれがあることから、風営適正化法はそのような営業を風俗営業として規制の対象としている。<br>風営法の8号のゲームセンター扱いとなり、表彰状やトロフィーの授与、副賞の授与が困難。           | ・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<br><br>・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共に、飲酒者の参加禁止、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(表彰状等授与、スポンサーからの金品提供を含む)」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。<br>また、成績優秀者等にはその報奨が行えるものとする。 | 警察庁             | デジタルダーツについては、矢の的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営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。   |
| 03702                            | 個人               | デジタルダーツ特区 | 【デジタルダーツ競技場としての機能を持たせた地域のコミュニティカフェを設置する事業】<br>デジタルダーツ競技場(練習場)としての機能を持たせた地域のコミュニティカフェを設置し、高齢化率36%を超える和木町の高齢者の介護予防を図ると共に、高齢者が他の世代と交流し、社会からの孤立防止を図る事業。   | 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は、その営業の形態によっては、当該遊技設備を本来の用途以外の用途に用いて客の射幸心をそそるおそれがあることから、風営適正化法はそのような営業を風俗営業として規制の対象としている。<br>10%未満ルール適用の場合、施設維持の為に経済的負担が増加。<br>風営法適用の場合、時間的制約が発生。 | ・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<br><br>・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。  | 警察庁             | デジタルダーツについては、矢の的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営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。   |
| 03703                            | 個人               | デジタルダーツ特区 | 【デジタルダーツ講習会(シニアダーツ教室および指導者講習会)を実施する事業】<br>指導者として必要な高齢者の特性や安全管理などの知識や技術を身につけること、身につけた指導者が、設置したデジタルダーツ練習場としての機能を持つ地域のコミュニティカフェにて、高齢者に対し、シニアダーツ教室を通じ、生涯学習の1つとしてデジタルダーツの楽しさやマナー、技術を身につけ、引きこもりがちな高齢者が他の世代と楽しく交流し、社会からの孤立防止を図る事業。 | 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は、その営業の形態によっては、当該遊技設備を本来の用途以外の用途に用いて客の射幸心をそそるおそれがあることから、風営適正化法はそのような営業を風俗営業として規制の対象としている。<br>接待に該当。   | ・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<br><br>・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、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。  | 警察庁             | デジタルダーツについては、矢の的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営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。<br>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、風営適正化法においては、歓楽的雰囲気醸成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。 |

| 管理番号                         | 提案主体の氏名<br>又は団体名 | 提案名                          | 具体的な事業の実施内容                                 | 事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容   | 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   | 制度の所管・<br>関係府省庁 | 検討要請に対する各府省庁からの回答   |
|------------------------------|------------------|------------------------------|---|---|--------------------|---|-----------------|---|
| <b>2 特定遊興飲食店の営業許可に係る規制緩和</b> |                  |                              |   |   |                    |   |                 |   |
| 08401                        | 一般社団法人 新<br>経済連盟 | 特定遊興飲食店<br>の営業所設置許<br>容地域の拡大 | 一定の要件を満たす良質な特定遊興飲食店の営業を<br>営業設置許可地域以外でも認める。 | 特定遊興飲食店は、営業所設置許<br>容地域でしか営業することができな<br>いとされている。特定遊興飲食店営業<br>(ナイトクラブ等)の営業設置許可地<br>域は東京都においては建築基準法上<br>の用途地域に沿う形で定められてお<br>り、東京都では営業設置許可地域は<br>原則として商業地域のうち規則で定<br>める地域に限定されている(六本木に<br>おいては近隣商業地域にも拡大され<br>ている。)<br>しかし、建築基準法の用途地域の<br>指定は必ずしも現状に適合している<br>とは言えず(例えば、六本木駅周辺に<br>は住居専用地域がかなり多い)、ま<br>た、その変更手続は容易ではない。 | 風俗営業法第12条等         | 当該店舗が、国・地域が認証する一<br>定の団体に所属している、あるいは、<br>当該地域がいわゆるパープルフラッ<br>グ(※)を取得しているなど、一定の要<br>件の要件を満たす場合には、風営法<br>上の営業設置許可地域以外におい<br>ても柔軟に特定遊興飲食店の営業を認<br>めることとする。<br><br>※安全にナイトタイムエコノミーを楽し<br>めることが認証された地域 | 警察庁             | 特定遊興飲食店営業は、深夜という一般的には休息を<br>とる時間帯において、客に遊興及び飲酒をさせるもので<br>あり、周辺の地域に風俗上の問題を生じさせるおそれが<br>大きいものと考えられる。<br>このため、特定遊興飲食店営業の営業所設置許可地<br>域については風俗営業等の規制及び業務の適正化等<br>に関する法律施行令第22条に規定されている基準に基づ<br>き、各都道府県が条例等により地域の実情に応じて定め<br>ているところである。<br>こうした厳格な立地規制を設けることとした趣旨等に鑑<br>み、条例で定められた営業所設置許可地域以外の地域<br>において営業を認めることとはできず、特区とし<br>て対応することはできない。   |
| <b>3 猟銃所持許可・狩猟免許取得の弾力化</b>   |                  |                              |   |   |                    |   |                 |   |
| 09201                        | 一般社団法人 新<br>経済連盟 | 狩猟の容易化                       | 猟銃所持許可、狩猟免許取得の弾力化。                          | 現在、猟銃所持許可を得、狩猟免<br>許を取得するには、何段階もの極め<br>て厳しいプロセスを経なければならない。<br>これが、海外から日本に狩猟のた<br>めに来ようとする外国人にとって大き<br>なハードルとなっており、また日本人<br>のハンター数増加を抑え鳥獣被害を<br>拡大させる一因ともなっている。  | 銃砲刀剣類所持等取締法<br>狩猟法 | 特区内において、猟銃所持に係る<br>初心者研修の開催数増加、狩猟免許<br>試験の開催数増加、提出書類の簡素<br>化、英語での申請・受講等の可能化<br>等、猟銃所持許可・狩猟免許を得や<br>すくするような、でき得る限りの方策を<br>とる。  | 警察庁<br>環境省      | 猟銃は、適正に使用される限りは、社会的に有益であ<br>る反面、その取扱いを誤れば簡単に人を死に至らしめ、<br>傷付けてしまう凶器と化する極めて危険なものである。こ<br>のため、猟銃の所持許可に際しては、申請者が猟銃を適<br>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<br>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<br>あると考えられる。<br>他方で、警察庁においては、猟銃の社会的有用性に着<br>目して所持者や申請者に対する各種の負担軽減措置<br>(申請時における申請書類や添付書類の見直し、猟銃等<br>講習会及び技能講習の休日開催、郵送及び代理人によ<br>る手続の導入等)に取り組んでいるところ、外国語での申<br>請手続、各種講習や審査については、各都道府県公安<br>委員会の体制に限りがあることから、全国一律に実施す<br>ることとはしていない。<br>狩猟を目的として来日した外国人であっても、銃刀法の<br>所持許可要件を満たす者であれば猟銃の所持許可を受<br>けることは可能だが、来日して間もない外国人は、一<br>般的には、銃刀法第5条第1項第6号の「住居の定まらない<br>者」に該当すると解されることから銃砲の所持許可を受<br>けることはできない。これは、生活の本拠が一定してい<br>ない者に対して許可をすれば、許可に伴う行政監督を確<br>実に行うことができず、危害予防上支障を来すと考えら<br>れるためであり、特区として対応することはできない。 |

| 管理番号                  | 提案主体の氏名<br>又は団体名 | 提案名        | 具体的な事業の実施内容  | 事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容   | 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             | 制度の所管・<br>関係府省庁                    | 検討要請に対する各府省庁からの回答  |
|-----------------------|------------------|------------|--|---|-----------|-------------------------------------|------------------------------------|--|
| <b>4 健全な民泊運営体制の構築</b> |                  |            |  |   |           |                                     |                                    |  |
| 04901                 | 日本民泊セキュリティ委員会    | 民泊盗撮防止システム | 民泊における盗撮防止対策の実施<br>対策方法<br>(予防)<br>・ 専門家による抜き打ち盗撮器発見調査<br>・ 自己防衛サポート<br>(緊急対応)<br>・ 24時間多言語緊急相談窓口の設置<br>(被害発覚後サポート)<br>・ 集団訴訟サポート<br>「予防、緊急対応、被害発覚後サポート」を切れ目なく実施することにより被害者が泣き寝入りせずに済む安心安全な民泊の実現を目指します。 | 個人情報保護法第20条(安全管理措置)で「個人情報取扱事業者は個人データの安全管理のために必要かつ適切な措置を講じなければならない」と定められていますが、民泊においてこれが十分に講じられる可能性は大変低いです。民泊における盗撮防止のためには、確実に効果的な措置が実施されるような法整備が必要です。旅館ホテルでも盗撮事件は発生し続けており、十分な措置が講じられているとは言い難い状況です。民泊は旅館ホテルと比較して盗撮が発生しやすい環境にあります。少額の設備投資で参入が可能な民泊は悪意の事業者も容易に参入できてしまいます。<br>また、民泊空間を一度に出入りするのは少数の管理者やゲストです。この少数が悪意の者だった場合、容易に犯行に及ぶことができってしまう環境に民泊はあります。すでに民泊でも盗撮事件は発生しています。緊急の対策が必要です。 | 個人情報保護法   | 民泊ホストの民泊盗撮防止システム加入の義務化              | 警察庁<br>厚生労働省<br>国土交通省<br>個人情報保護委員会 | 旅館業法は公衆衛生の確保を目的とした法律であるため、同法に基づき営業者に対してご提案の盗撮防止システムの加入を義務づけることは困難と考えます。<br>個人情報保護法は、個人の権利・利益の保護と個人情報の有用性とのバランスを図るための法律です。そのため、事業者が個人情報データベース等を事業の用に供している場合(当該事業者は個人情報取扱事業者となる。)に当該個人情報データベース等を構成する個人データが、例えば、漏えい、滅失又は毀損しないように必要かつ適切な措置を講じなければならない(第20条)等と規律するものであり、今般のように民泊施設において盗撮が行われないことを確保するための規律を設けているものではありません。  |
| 04902                 | 日本民泊セキュリティ委員会    | 民泊盗撮防止システム | 民泊における盗撮防止対策の実施<br>対策方法<br>(予防)<br>・ 専門家による抜き打ち盗撮器発見調査<br>・ 自己防衛サポート<br>(緊急対応)<br>・ 24時間多言語緊急相談窓口の設置<br>(被害発覚後サポート)<br>・ 集団訴訟サポート<br>「予防、緊急対応、被害発覚後サポート」を切れ目なく実施することにより被害者が泣き寝入りせずに済む安心安全な民泊の実現を目指します。 | 個人情報保護法第20条(安全管理措置)で「個人情報取扱事業者は個人データの安全管理のために必要かつ適切な措置を講じなければならない」と定められていますが、民泊においてこれが十分に講じられる可能性は大変低いです。民泊における盗撮防止のためには、確実に効果的な措置が実施されるような法整備が必要です。旅館ホテルでも盗撮事件は発生し続けており、十分な措置が講じられているとは言い難い状況です。民泊は旅館ホテルと比較して盗撮が発生しやすい環境にあります。少額の設備投資で参入が可能な民泊は悪意の事業者も容易に参入できてしまいます。<br>また、民泊空間を一度に出入りするのは少数の管理者やゲストです。この少数が悪意の者だった場合、容易に犯行に及ぶことができってしまう環境に民泊はあります。すでに民泊でも盗撮事件は発生しています。緊急の対策が必要です。 | 個人情報保護法   | 民泊盗撮防止システム加入済みホストのみ掲載することを仲介サイトに義務化 | 警察庁<br>厚生労働省<br>国土交通省<br>個人情報保護委   | 報酬を得て、旅行者のため、宿泊サービスの提供を受けることについて、代理して契約を締結し、媒介をし、又は取次ぎをする場合は旅行業者としての登録が必要です。<br>旅行業者は、旅行者に対し、旅行地において施行されている法令に違反するサービスの提供を受けることをあつせんし、又はその提供を受けることに関し便宜を供与することを禁止されています。<br>そのため、提供する宿泊サービスが法令に違反する場合は、現行法上も取り扱うことが禁止されています。<br>個人情報保護法は、個人の権利・利益の保護と個人情報の有用性とのバランスを図るための法律です。そのため、事業者が個人情報データベース等を事業の用に供している場合(当該事業者は個人情報取扱事業者となる。)に当該個人情報データベース等を構成する個人データが、例えば、漏えい、滅失又は毀損しないように必要かつ適切な措置を講じなければならない(第20条)等と規律するものであり、今般のように民泊施設において盗撮が行われないことを確保するための規律を設けているものではありません。 |

| 管理番号                       | 提案主体の氏名<br>又は団体名 | 提案名  | 具体的な事業の実施内容  | 事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容  | 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  | 制度の所管・<br>関係府省庁                       | 検討要請に対する各府省庁からの回答  |
|----------------------------|------------------|--|--|--|---|--|---------------------------------------|--|
| <b>5 入国在留制度の緩和</b>         |                  |  |  |  |   |  |                                       |  |
| 09901                      | 浜松市              | 【農・工・旅連携グローバル人材特区④】<br>「外国人ワンストップセンター」による<br>監視体制の強化 | 外国人を雇用しようとする中小企業が、迅速に入管での可否を判断、アドバイスを受けられるようにするため、「外国人ワンストップセンター」内に「永住・在留相談センター」を設置するが、同時にこのセンターに外国人材を雇用する中小企業や紹介団体等が適切な雇用条件を遵守しているか等を管理する権能も持たせる。<br>この「外国人ワンストップセンター」は、浜松市が設置することを想定しているが、その管轄範囲は同様のニーズのある地域が隣接自治体等にあるならば、より広域であるほうが効率的である。<br>そこで広域的な第三者監視協議会（構成：県、市、教育委員会、県警、地方入国管理局、県労働局、地方経済産業局など）を組織する。 | 実際に市内の中小企業である宝翔や静岡国際言語学院から、制度を悪用する事案が報告されており、そのような問題が起きることが無いよう厳しい指導や、関係者間の連携強化が必要であるとの意見があった。 | 法務省組織令第七十五条別表第二（「外国人ワンストップセンター」の権能を、出入国管理局の支局並みにする場合） | 「外国人ワンストップセンター」に関し、広域的な第三者監視協議会（構成：県、市、教育委員会、県警、地方入国管理局、県労働局、地方経済産業局など）を組織するにあたっては、特区における規制緩和を経済波及効果に繋げていくためにも、隣接する東三河地域、さらには愛知県全体との連携も考えて協議・運営していく。 | 警察庁<br>法務省<br>文部科学省<br>厚生労働省<br>経済産業省 | （調整中）  |
| <b>6 自動走行の実証実験等に係る規制緩和</b> |                  |  |  |  |   |  |                                       |  |
| 02001                      | 城里町              | ～未来を拓く新技術～<br>自動運転は茨城が日本を世界をリードする                    | 城里町内で拠点間をつなぐ自動運転バスと拠点内を自動運行するパーソナルモビリティとを組み合わせ、自動運転によるシェアリングモビリティを実現する。<br>合併前の旧町村単位である常北・桂・七会の一地区間を自動運転バスで運行し、各地区内を自動運転タクシー及び自動運転マイカーにより運行。<br>町全域を国家戦略特区として実証運行に係る規制を取り払うとともに、地域研究機関や自動車メーカー等の支援を得て実現を図る。<br>本取組により、公共交通の利便性・安全性を向上させるとともに、高齢化による代替交通手段の確保とあわせて実現する。   | 道路交通法  | 道路交通法第70条   | 道路交通法の特例・緩和、公道における無人走行車両の実証実験の実施を可能とする。  | 警察庁<br>国土交通省                          | 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。<br>・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。）。<br>・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。<br>・道路交通法を遵守して走行すること。<br>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、自動走行との整合性等に関する国際的な協議が進められている。）。<br>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、その通行方法等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。<br>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ているところである。 |

| 管理番号                        | 提案主体の氏名<br>又は団体名 | 提案名                | 具体的な事業の実施内容   | 事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容   | 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   | 制度の所管・<br>関係府省庁 | 検討要請に対する各府省庁からの回答   |
|-----------------------------|------------------|--------------------|---|---|--|---|-----------------|---|
| <b>7 完全無人運転による公共交通車両の運行</b> |                  |                    |   |   |  |   |                 |   |
| 07601                       | 北九州市             | 完全無人運転による公共交通車両の運行 | <p>事業費に占める人件費の割合が非常に高い公共交通車両等に自動運転技術を実装することにより、完全無人運転による持続可能なサービスモデルを構築するもの。自動運転技術は開発途上であり、いつでもどこでも自由に行くことができる技術の実用化には相当の時間を要する。</p> <p>しかしながら、地方における公共交通は既に路線維持の問題に直面しており、完全自動運転に対する期待が高い。</p> <p>このため、公道上の決まったルートを走行し、信号や道路等のインフラとの協調を図った安全性の高い公共交通車両について、遠隔監視等の措置を講じることにより、完全自動運転（ドライバーレス）による事業化を図るもの。</p> | <p>車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない（道交法 第70条 安全運転義務）。</p>                                    | <p>・ジュネーブ条約第8条第1項/第5項、第10条</p> <p>・道路交通法 第70条 安全運転義務</p> | <p>信号や道路等のインフラとの協調により、公道上の決まったルートを走行する公共交通車両（バス等）については、遠隔監視等の措置を講じることにより、完全無人運転を可とする。</p> | 警察庁<br>国土交通省    | <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"> <li>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。）。</li> <li>運転者となる者（客等であることも可能）が実験車両に乗り込み、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。</li> <li>道路交通法を遵守して走行すること。</li> </ul> <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、自動走行との整合性等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、その通行方法等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ているところである。</p> |
| <b>8 普通第二種免許の受験資格の緩和</b>    |                  |                    |   |   |  |   |                 |   |
| 08601                       | 一般社団法人 新経済連盟     | タクシーの二種免許の要件緩和     | 普通第二種免許の受験資格（経験年数3年以上、21歳以上）の見直し  | <p>道路交通法により、以下の要件に該当する者でなければ、普通第二種免許を取得できないこととなっている。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>二十一歳以上</li> <li>普通免許等の一定の免許を受けていた期間が通算して三年以上</li> </ol> | 道路交通法第96条第5項   | <p>・普通第二種免許試験の受験資格を第一種免許同様、18歳に引き下げる。</p> <p>・経験年数要件（3年）については、撤廃する。</p>                   | 警察庁             | <p>規制改革会議において本年5月に取りまとめられた答申に基づき、本年6月に閣議決定された規制改革実施計画において、普通第二種免許の受験資格の緩和について検討することとされており、これを受けて、警察庁として採り得る施策について、検討を開始したところである。</p> <p>なお、道路交通は一つの地域の範囲にとどまらず、全国各地域を結んで一つのネットワークを形成しており、顧客の依頼や交通事情等により、地域の境界を越えて自動車等の運転が行われることが想定されることから、地域限定で特例的な運転免許制度を試験的に運用することは適当でないと考えられる。これまでも、運転免許制度の見直しの検討に当たっては、特区等の一部地域において試験的に運用する方法ではなく、あらかじめ、調査研究等を実施し、施策を実施した場合の安全性の検証を行い、交通工学等の知見を有する有識者の検討や、関係事業者、交通事故被害者遺族の方等からの意見聴取も行いつつ、全国的に制度の見直しを行うか否かについて結論付けているところである。</p> <p>本年度は、来年度に実施を予定する調査研究の準備のほか、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>外国の運転免許制度のより詳しい調査</li> <li>事故実態の調査</li> </ul> <p>等を行うこととしており、上記答申・計画も踏まえつつ、鋭意、必要な調査・検討を行っていくこととする。</p>  |

| 管理番号                                   | 提案主体の氏名<br>又は団体名 | 提案名                   | 具体的な事業の実施内容  | 事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容      | 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   | 制度の所管・<br>関係府省庁 | 検討要請に対する各府省庁からの回答  |
|--|------------------|-----------------------|--|--------------------------------|---|---|-----------------|--|
| <b>9 C to BCカーシェアサービスにおける保管場所の規制緩和</b> |                  |                       |  |                                |   |   |                 |  |
| 10602                                  | 非公表              | C to BCカーシェアサービスの普及促進 | <p>当市は国際空港に近く、今年度には主要幹線道路が当市まで開通することで、交通環境が改善され、産業の発展が期待される。特に観光産業において、外国人宿泊者数が急増するなど、国際空港とのアクセス面での利便性により、大きな効果が生まれている。</p> <p>一方、市内の公共交通は、車社会の進展による公共交通機関の輸送人員の減少、バス路線の廃線による交通不便地域の増加等、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下が進み、地域住民の移動（通院・通学・買い物等）や観光客の多様なニーズに応じた快適な市内周遊が困難な状況となっている。</p> <p>そのため、当該国際空港を利用し、訪日観光の拠点を当市に置く外国人観光客の新たな交通手段として、個人（市内在住者又は市内に通勤通学する者）が所有する家用自動車（二輪車、原付含む）の個人間又は個人からレンタカー事業者へのカーシェアリングサービスを実現する。</p> <p>その際、シェアリングエコノミー社会の在り方を踏まえ、安全・安心と利便性の双方を確保できるモデルの確立を目指し、カーシェアリングサービスの用に供している車である旨を車体に表示することによる周囲への注意喚起、比較的運転しやすい道路を選定したドライブモデルコースの設定や多言語ドライブマップの作成等により、安全で快適なドライブ観光の推進と生活交通の確保を図る。</p> | 保管場所は使用の本拠の位置との間の距離が2kmを超えないもの | <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路運送車両法第7条第1項第5号</li> <li>・自動車の保管場所の確保等に関する法律第3条</li> <li>・自動車の保管場所の確保等に関する法律施行令第1条</li> <li>・「レンタカー型カーシェアリングにおける乗り捨て（ワンウェイ）方式の実施に係る取り扱いについて」（平成26年3月27日付け国自情第205号、国自旅第609号国土交通省自動車局長通達）</li> </ul> | <p>当市に1泊以上宿泊し、本市への滞在を主たる目的とする観光客に対する新たな交通手段として、個人間又は個人からレンタカー事業者等への家用自動車・二輪車（排気量不問）の有償貸渡しを容易に行うため、家用自動車の有償貸渡しに係る国土交通大臣の許可及び共同使用規定を不要とする。</p> <p>貸渡しを行う車両は、当市在住者又は当市に通勤通学する者が所有するものに限ることとし、借り手は日本での運転が認められている観光客で、市内に1泊以上宿泊し、本市への滞在を主たる目的とする者に限ることとする。</p> <p>また、利用の発地又は着地のいずれかを当市内に置く場合に限る。当該カーシェアリングシステムが地域住民、観光客等に浸透し、安全性の確認と利便性の向上が図られるまでの当面の間の措置として、DMO等法人への貸渡人・車両等の登録を介した運輸支局への届出により、安全管理体制が確立されることが考えられる。</p> <p>なお、当該事業における使用の本拠の位置については、レンタカー型カーシェアリングにおけるワンウェイ方式での取り扱いにあるIT等の活用により車両の貸渡し状況、整備状況等車両の情報を的確に把握することとする要件を不要化し、距離に関係なく、当市域内であれば無人の道路外の駐車場を貸渡自動車の配置事務所とすることができることとする。</p> <p>さらに、貸渡又は返還の場所（ステーション）として、主に空港・駅周辺が想定されることから、不特定多数の時間貸し駐車場や駐車が認められている道路上等の公共空間の活用も検討されたい。</p> <p>【代替措置】</p> <p>車両自体の安全性は自動車検査登録制度（いわゆる車検）により担保し、点検・整備等の不良に起因する重大事故の防止を図るため、初度登録年月から10年未満の車両に限る等の追加的な車両の安全要件を加える。さらに、家用自動車有償貸渡業許可で求められる自動車保険と同程度（対人8,000万円以上、対物200万円以上、搭乗者500万円以上）の保険加入を義務付けることとし、カーシェアサービスの用に供している車である旨を車体に表示することによる周囲への注意喚起を図り道路交通の安全を確保する。</p> | 警察庁<br>国土交通省    | <p>道路運送車両法における自動車の使用者とは、自動車の使用を管理する者であり、自ら実際に自動車を運転するとは限らず、他人に運転させる場合もある。これに対し、単に一次的に自動車を運転する者や「使用者」の従業員又は雇人として自動車を運転する者は「自動車を運転する者」にすぎない。</p> <p>そのため、例えばレンタカーについては、自動車を貸し渡す者が同法上の使用者に当たり、借り手は一時的に自動車を運転する者であることから使用者とはならない。</p> <p>なお、自動車の使用の本拠の位置とは、当該自動車の使用を管理する場所であり、個人であれば使用者の住所が使用の本拠の位置に該当することとなる。</p> <p>以上のことから、御提案のカーシェアリングについては、自動車を貸し渡す市内在住者又は通勤通学する者が当該自動車の使用を管理する者になると思われることから同法上の使用者となり、当該自動車を貸与された観光客は使用者には該当しないものと考えている。</p> <p>また、その場合の自動車の使用の本拠の位置は、使用者である市内在住者又は通勤通学する者の住所が該当することとなる。</p> |

| 管理番号                          | 提案主体の氏名<br>又は団体名 | 提案名                  | 具体的な事業の実施内容   | 事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容  | 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   | 制度の所管・<br>関係府省庁 | 検討要請に対する各府省庁からの回答  |
|-------------------------------|------------------|----------------------|---|--|---|---|-----------------|--|
| <b>10 外国人観光客に対する免許制度の規制緩和</b> |                  |                      |   |  |   |   |                 |  |
| 10701                         | 非公表              | 外国人観光客へのドライブツーリズムの促進 | <p>当市は国際空港に近く、今年度には主要幹線道路が当市まで開通することで、交通環境が改善され、産業の発展が期待される。特に観光産業において、外国人宿泊者数が急増するなど、国際空港とのアクセス面での利便性により、大きな効果が生まれている。</p> <p>一方、当市内の公共交通は、車社会の進展による公共交通機関の輸送人員の減少、バス路線の廃線による交通不便地域の増加等、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下は進んでいる。このような公共交通の利便性低下は、観光客の多様なニーズに応じた快適な市内周遊を困難なものにする。特に個人旅行者の受け入れに関しては大きなハンデとなる。地方が観光客の多様なニーズに応えるためには、公共交通を補う移動手段として、自動車等の活用も求められる。</p> <p>現在、日本の免許証を所持している場合を除き、ジュネーブ条約に基づく国際免許証を有する者以外の国又は地域として、スイス、ドイツ、フランス、ベルギー、スロベニア、モナコ及び台湾の運転免許証（日本語による翻訳文が添付されているものに限る。）を有する観光客については、日本国内で自動車等を運転することが可能となっている。訪日観光客数の上位に位置し、個人旅行が増加傾向にある中国本土からの観光客についても同様の取扱いとすることで、地方の観光地へのリピーターの掘り起こしを図る。</p> <p>事業の実施にあたっては、当市内の宿泊者に限定するとともに、比較的運転しやすい道路を選定したドライブモデルコースの設定や多言語ドライブマップ等の作成、多言語カーナビゲーションの搭載等により、安全で快適なドライブ観光の推進を図る。</p> | <p>日本で運転するためには、次のいずれかの免許証を所持している必要がある。</p> <p>1)日本の免許証<br/>2)道路交通に関する条約（ジュネーブ条約）に基づく国際免許証<br/>3)自動車等の運転に関する外国（国際免許証を発給していない国又は地域であって日本と同等の水準にあると認められる免許制度を有している国又は地域（現在、スイス連邦、スロベニア共和国、ドイツ連邦共和国、フランス共和国、ベルギー王国、モナコ公国及び台湾の6か国1地域のみ。）の免許証（政令で定める者が作成した日本語による翻訳文が添付されているものに限る。）</p> <p>なお、我が国と同等の水準にあると認められる免許の制度を有している外国等は、アイスランド、アイルランド、アメリカ合衆国のメリーランド州、イギリス、イタリア、オーストラリア、オーストリア、オランダ、カナダ、韓国、ギリシャ、スイス、スウェーデン、スペイン、スロベニア、チェコ、デンマーク、ドイツ、ニュージーランド、ノルウェー、フィンランド、フランス、ベルギー、ポルトガル、モナコ、ルクセンブルク、台湾、の25か国等となっており、ジュネーブ条約に基づく国際免許証を有しない中国人が日本で運転するためには、日本で免許を取得するか、免許の切り替えで知識・技能確認に合格しなければならず、限られた観光日数での取得は困難である。</p> | <p>・道路交通法第64条、同法第107条の2<br/>・「我が国と同等の水準にあると認められる免許の制度を有している外国等について」（警察庁丁運発第242号平成27年11月19日付け警察庁交通局運転免許課長通達）</p> | <p>再訪市場である中国をはじめとするアジア諸国からのリピーターの増加等により、本邦への旅行は、大都市から地方へ、買い物目的の旅行から日本文化の体験旅行など多様性のある観光へとシフトしつつある。</p> <p>本年4月、観光立国推進や地方創生の推進を図るため、中国人に対する数次ビザ及び一部大学生等に対するビザについて、ビザ有効期間の延長や発給要件の緩和等の実施が決定されたところであるが、外国語表記が整い、公共交通ネットワークが行き届いている都市部ではなく、地方で限られた日数を有効的に過ごし、ストレスフリーな観光を実現するためには、自動車等の運転は移動手段の選択肢として欠かせないものである。</p> <p>そのため、個人観光を行う中国人の数次ビザ取得者のうち、相当な高所得者用数次ビザ、個人観光一次ビザ取得者について、一定の要件（※）を満たす場合、日本での免許切替における知識・技能確認を免除するとともに、自国の運転免許証と日本語による翻訳文により、滞在期間と同日数間運転を可能とされた。</p> <p>また、日本での運転要件である免許証の所持については、我が国と同等の水準にあると認められる免許の制度を有している外国等の選定基準が不明確であり、運転のマナー・技術等には個人差があることから、国・地域単位で免許制度の水準を一律にはかるのではなく、国別訪日観光客数、訪日回数等に応じた見直しも視野に、その水準を判断する基準を個人の運転技術等に応じた柔軟なものとした。</p> <p>（※）免許取得後1年以上であり、発給国において日常的に運転を行っていること。過去に重大事故を起こしていないこと。運転が可能な期間は、数次ビザに準ずるものとし、本邦上陸後当市に1泊以上し、当市への滞在を主たる目的とすること等を要件とする。</p> <p>【代替措置】<br/>交通の安全と円滑を図り、道路における危険を防止するため、警察庁・（財）全国交通安全協会作成の交通安全ガイド（各国言語）等の車内配置、運転マナー等に関する動画の配信等により、本邦の交通規則やマナー等の周知徹底を図るとともに、必要に応じ、DMO等による「運転のルールとマナー」に関する講習又は研修の受講を条件とする等安全対策を講じる。</p> | 警察庁             | <p>11 外国人観光客に対する免許制度の規制緩和<br/>外国等における交通実態や運転免許制度等は我が国のものと異なっているため、外国等の運転免許を保有する方の中には、我が国において安全に運転することができると認められない方がおり、そのため、ジュネーブ条約に加盟している国等が発給した国際運転免許証を有していたり、我が国と同等の水準にあると認められる免許の制度を有している国の免許を保有していたりするなど、我が国における運転を認めることが適当と考えられる場合等を除き、知識確認・技能確認等により個人の運転に係る技能等を確認する必要があると考える。したがって、御提案にあるような「発給国において日常的に運転を行っている」等の要件を外国等で満たすとしても、その外国等の運転免許を有する全ての方について、知識確認・技能確認等を行わずに我が国における運転を可能とすることは、道路交通の安全を確保する観点から望ましくないと考える。</p> <p>また、個人が、御提案にあるような「発給国において日常的に運転を行っている」等の要件を外国等で満たしているかを、御提案にあるような限られた観光日数の間に確実に把握する方法が現時点で見当たらないことから、個人の運転技能等について知識確認・技能確認等を行わずに我が国において安全に運転ができるか判断することは難しいと考えられる。</p> <p>これに加えて、中国に関しては、現在、統一的なルールにより国際道路交通の促進や安全を図ることを目的とした2つの道路交通に関する条約（ジュネーブ条約・ウィーン条約）のいずれにも加盟しておらず、また、国際道路事故データベース（IRTAD）への統計データの提供を行っておらず、交通事故による死傷者数等の年別推移統計を国際的に比較可能な形で公表していないことなどから、交通事故の実態等が十分に明らかではない。さらに、WHOによると平成25年中の中国における交通事故死者数は約26万人、人口10万人当たり18.8人（日本は4.7人）と推計されており、当該推計によっても我が国と同等の水準に達しているとは認められない。</p> <p>なお、御提案の中で、「我が国と同等の水準にあると認められる免許の制度を有している外国等の選定基準が不明確」との指摘があるところであるが、我が国と同等の水準にあると認められる免許の制度を有している外国等であるか否かについては、当該国等における交通事故の実態、免許制度の内容等を調査し、我が国と比較しながら分析した上で、相互主義の観点から、相手国からの要望があることや、日本の免許証による自動車等の運転が相手国等内においても認められること等を踏まえつつ判断しているものである。中国に関しては、交通事故実態等について、上記のように推計されていること、中国からの日本に対する要望はなく、日本の免許による中国国内での運転も認められていないことなどを踏まえると、現時点において、我が国と同等の水準にあると認められる免許の制度を有していると認めることは難しいと考える。</p> <p>また、地域限定で特例的な運転免許制度を試験的に運用することについては、道路交通は一つの地域の範囲にとどまらず、全国各地域を結んで1つのネットワークを形成しており、地域の境界を越えて自動車の運転が行われることが想定されることから適当でないと考えられる。</p> |

| 管理番号                                   | 提案主体の氏名<br>又は団体名                                   | 提案名   | 具体的な事業の実施内容  | 事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容 | 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                             | 制度の所管・<br>関係府省庁   | 検討要請に対する各府省庁からの回答  |
|--|--|---|--|---------------------------|---|---|-------------------|--|
| <b>11 警報機能を持つ通信機器を備えた街路灯の道路への設置可能化</b> |  |   |  |                           |   |   |                   |  |
| 03102                                  | 株式会社<br>アドイン研究所<br><br>NPO法人<br>知的社会システム<br>研究開発機構 | (仮称)街路灯など<br>を利用した非常時<br>異常時の通信の<br>確保及び交通情<br>報のなど表示 | 街路灯、照明灯に監視カメラ及びLED照明を一体化にし、無線通信によりデータ通信を実施する。LED照明には判別のしやすい(例：赤、黄、など)設備し照明の効果と近隣の異常や非常時に情報を照明として伝達する。<br>一例としては発煙筒や非常停止板などの代わりになること。また、無線通信を利用することから我が国発のゴクニティブ無線の実証や非常時異常時の通信孤立になった場合の近隣だけの通信確保のための中継局も行う。位置情報ゲームのヒートマップデータにより車両対人など危険な情報をランドマーク情報やGIS、GPS、AR、VR、ビックデータ、AI、クラウドの複合的利用により迅速に様々先端アプリケーションなどに対応する。 | 道路交通法                     | 道路交通法(昭和35年法律第105号)<br>第2条第1項第14号   | 信号など標識的なものも含まれますが通信システムとしてみなすことにより設置できるのではないのでしょうか。 | 警察庁               | 道路交通法第76条第1項は、車両等の運転者や歩行者の判断を誤らせ、ひいては道路における少なからぬ危険を生じさせることを防ぐため「信号機若しくは道路標識等又はこれらに類似する工作物若しくは物件」をみだりに設置することを禁じている。<br>また、同条第2項は、信号機や道路標識の表示や文字を見えにくくしたり、見誤らせることを防ぐため「信号機又は道路標識等の効用を妨げるような工作物又は物件」を設置することを禁じている。<br>御提案の機器の詳細は必ずしも明らかではないが、御提案の機器が「信号機若しくは道路標識等又はこれらに類似する工作物若しくは物件」又は「信号機又は道路標識等の効用を妨げるような工作物又は物件」に該当する場合には、同法第76条第1項又は同条第2項に違反することとなる。 |
| 03103                                  | 株式会社<br>アドイン研究所<br><br>NPO法人<br>知的社会システム<br>研究開発機構 | (仮称)街路灯など<br>を利用した非常時<br>異常時の通信の<br>確保及び交通情<br>報のなど表示 | 街路灯、照明灯に監視カメラ及びLED照明を一体化にし、無線通信によりデータ通信を実施する。LED照明には判別のしやすい(例：赤、黄、など)設備し照明の効果と近隣の異常や非常時に情報を照明として伝達する。<br>一例としては発煙筒や非常停止板などの代わりになること。また、無線通信を利用することから我が国発のゴクニティブ無線の実証や非常時異常時の通信孤立になった場合の近隣だけの通信確保のための中継局も行う。位置情報ゲームのヒートマップデータにより車両対人など危険な情報をランドマーク情報やGIS、GPS、AR、VR、ビックデータ、AI、クラウドの複合的利用により迅速に様々先端アプリケーションなどに対応する。 | 肖像権<br>プライバシー             | 日本国憲法第21条に表現の自由が明記されており、肖像権に関することを法律で明文化したものは存在せず、刑法などにより刑事上の責任が問われることはない。<br>しかし、民事上では、人格権、財産権の侵害が民法の一般原則に基づいて判断 | 自主制限を明確にし情報の利用についての運用を有識者とともにルール作りを行い運用する。          | 警察庁<br>法務省<br>総務省 | 警察庁では、交通情報の提供に関する指針(平成14年国家公安委員会告示第12号)第2章1(4)において、プライバシーへの配慮について定めており、「事業者は、道路交通の状況を撮影したり、特定の自動車の走行経路を記録したりするなどの方法によりデータを収集する場合には、個人のプライバシーを侵害することのないよう必要な措置を講ずること。」としているところである。  |