

規制改革ホットライン処理方針
(令和7年11月18日から令和8年3月19日までの回答)

地域活性化・人手不足対応 WG関連

提 案 事 項	所管省庁 回 答	区分(案) (注)	別添の該当 ページ
No.22 歩行者利便増進道路(ほこみち)制度の改善を通じた魅力ある都市空間の形成	①対応 ②対応不可 ③対応	◎	1
No.27 遠隔監視が担保された場合における「くくり罫」見回りの免除	検討に着手	◎	2
自動運転技術の普及と実用化に向けた規制緩和	①、③[警察庁] ①現行制度下で対応可能 ③事実誤認 ②[国土交通省] 現行制度下で対応可能	◎	3

(注)

◎	各ワーキング・グループで既に検討中又は検討を行う事項
○	所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)する事項
△	再検討の要否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項
措置済	提案に対し、所管省庁がすでに対応を行った事項
無印	当面、検討を要しないと判断した事項

提案内容に関する所管省庁の回答

別添

地域活性化・人手不足対応 WG関連

番号:1

受付日	所管省庁への検討要請日	令和7年11月19日	回答取りまとめ日	令和8年3月19日
-----	-------------	------------	----------	-----------

提案事項	No.22 歩行者利便増進道路(ほこみち)制度の改善を通じた魅力ある都市空間の形成
具体的内容	「提案理由」欄に記載の各課題に対応すべく、歩行者利便増進道路(ほこみち)制度について、次の規制改革を実施すべきである。
提案理由	<p>歩行者利便増進道路(ほこみち)制度は、賑わいのある道路を構築するための道路の指定制度であり、「道路空間を街の活性化に活用したい」「歩道にカフェやベンチを置いてゆっくり滞在できる空間にしたい」など、道路への新しいニーズに対応することを目的に創設された。政府としても同制度のさらなる活用を図るとしており、例えば、「観光立国推進基本計画」(2023年3月観光庁)においても、「ほこみち制度等によるオープンカフェの設置等、観光振興に資する道路空間の有効活用を図る」ことが明記されている。</p> <p>一方、同制度をめぐるは、事業者から以下の課題が指摘されている。</p> <p>①利便増進誘導区域の柔軟かつ効果的な活用: 現行制度下では、道路管理者が指定する、歩行者の賑わいの空間「利便増進誘導区域」は、歩道を固定的に確保した上で、歩道部分を除いた箇所が設定される。そのため、例えば、夏季のみオープンテラスを設置するために歩道の場所を適切に変更するなど、賑わい創出のための取り組み内容に合わせた柔軟なレイアウト変更ができない。</p> <p>②限定的な占用期間の見直し: 現行制度下では、歩行者利便増進施設等の整備を行う民間事業者等を公募によって定めない場合、占用許可の有効期間は、通常の道路占用許可と同様、5年に留まる。地域の活力創出に向け、中長期的な観点から、周辺エリアと一体的に開発を進める事業者にとっては、5年という限定的な占用期間が、効果的な賑わいを創出する上での弊害となっている。</p> <p>③占用物件の明確化: アートやモビリティポート(電動キックボードのポート等)が、ほこみち制度下で設置が可能な占用物件に含まれるかどうか、位置づけが不明確である。</p> <p>要望の実現により、ほこみち制度を通じた道路空間の利活用が促進され、歩行者の利便の増進、地域社会の活性化や、魅力ある都市空間の形成に繋がることが期待される。なお、ほこみち制度の活用を促進するためには、道路占用許可申請手続のさらなる簡素化が不可欠であり、「規制改革実施計画」(2023年6月閣議決定)に記載された「道路占用に係る手続のワンストップ化」の迅速かつ着実な実現も引き続き重要である。</p>
提案主体	日本経済団体連合会

	所管省庁	国土交通省警察庁
制度の現状	<p>①現行では、歩行者の通行空間を確保する必要があることから、歩道全体を利便増進誘導区域に指定することはできません。一方で、利便増進誘導区域を変更することにより歩行者の通行空間の場所の変更は可能となっております。</p> <p>②入札占用やほこみちにおける公募占用は最長20年、義務占用(水道や電気事業等、公共性、公益性がきわめて高い占用)は最長10年、その他一般占用は最長5年と規定されております。</p> <p>③ほこみちにおける占用物件は、道路法施行令16条の2において、明記されているところですが、アート及びモビリティポートについては、いずれも歩行者利便増進施設の対象として明記されておられません。</p>	
該当法令等	<p>①道路法第33条第2項第3号</p> <p>②道路法第48条の23第4項</p> <p>③道路法施行令第16条の2</p>	
対応の分類	①対応②対応不可③対応	
対応の概要	<p>①警察庁の協力を得て、歩行者利便増進道路制度に係る道路占用許可について、利便増進誘導区域の変更の協議を円滑化し、道路管理者において、道路占用許可申請者からの時期に関する希望等も踏まえて柔軟に利便増進誘導区域を変更できるようにするため、今後変更の可能性がある複数の利便増進誘導区域の案を一括して検討することが可能である旨を、道路管理者や地方整備局等に対する通知において明確化するなど、令和8年度上期において必要な措置を講じます。</p> <p>②現状として、20年の占用期間を認められている物件は、公募占用や入札占用により、道路管理者が占用指針を定め、当該指針に沿って応募・応札した者から公正な手続きを経て選定された者に限られています。公募を経ないものについて、これらの手続きや公正性の要件を一定の整備により代替させることは困難であることから、歩行者利便増進道路制度における公募占用を活用しない占用について占用期間を最長20年とすることは対応困難とさせていただきます。</p> <p>③彫刻等のアートについては、令和8年度上半期に国土交通省ウェブサイトにおいて、歩行者利便増進施設等に含まれることを明確化するとともに、道路管理者や地方整備局等に対して通知してまいります。また、モビリティポート(電動キックボードのポート等)については、歩行者利便増進施設への追加に係る社会的要請の高まった場合には、事業者等と意見交換を行いながら検討を行ってまいります。</p>	

区分(案)	◎
-------	---

提案内容に関する所管省庁の回答

地域活性化・人手不足対応 WG関連

番号:2

受付日	所管省庁への検討要請日	令和7年11月19日	回答取りまとめ日	令和8年2月19日
-----	-------------	------------	----------	-----------

提案事項	No.27 遠隔監視が担保された場合における「くくり罠」見回りの免除
具体的内容	通信機能付きカメラ等のICT機器を活用し、遠隔であっても目視と同等程度の効果を確保できる場合には、「くくり罠」
提案理由	「くくり罠」を設置する場合、鳥獣保護法および都道府県条例により、1日1回以上の現地見回りによる目視確認が義務付けられている。過疎化や高齢化が進む中山間地域において狩猟の担い手が著しく不足する中、当該規制は、農林業に多大な被害を与える害獣に必要十分な対策を講じることを困難なものとしている。要望の実現により、狩猟の効率性が向上し、①害獣による新植地の食害、②天然更新(自然に落ちた種から出た稚樹や、伐根からの萌芽が成長して森林が育つこと)の阻害、③樹皮剥ぎ等の林業被害、等の軽減に寄与することが期待できる。また、天候によらずリアルタイムで鳥獣の捕獲状況を把握し、対処できるようになることで、捕獲された害獣に不必要な苦痛を与えることを防ぐとともに、錯誤捕獲(本来意図していない鳥獣の捕獲)の際、速やかな処置を講じることが可能となる。ローカル5Gの普及拡大に伴い、中山間地域においても通信環境の整備が進み、遠隔監視に支障をきたさない地域も増加している。「構造改革のためのデジタル原則」(2021年12月24日閣議決定)の下、目視等を義務付ける手続・業務について、デジタル処理での完結、機械での自動化(デジタル完結・自動化原則)を基本とする方向で規制の点検・見直し作業が進められている中、くくり罠についても規制を見直すべきである。ICTを活用した管理手法を確立することで、狩猟における高齢者依存を軽減し、若年層や異業種人材の参入を後押しし、地域における新たな就業機会の創出にもつながることが期待される。
提案主体	日本経済団体連合会

	所管省庁	環境省
制度の現状	鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律(以下、鳥獣保護管理法という。)においては、1日1回以上の見回りを規定してはならないものの、法第3条に基づき定める鳥獣の保護及び管理を図るための事業を実施するための基本的な指針(以下「基本指針」という。)において、農林業被害の防止の目的で農林業者が自らの事業地内において捕獲する場合には錯誤捕獲等の防止のため1日1回以上の見回りを実施することを規定しています。	
該当法令等	鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律第3条	
対応の分類	検討に着手	
対応の概要	ICTを活用してもわなの捕獲物への対応や罠の異常時の点検、対応は必要となることから見回りを完全に免除することはできないが、ICT技術の活用により、わなの見回りを一部補完することができると考えられることから、基本指針の改定時(令和8年9月予定)に、わなの管理にICT技術を活用する旨を含めた適切なわなの管理に関する事項を盛り込むことを検討する。	

区分(案)	◎
-------	---

提案内容に関する所管省庁の回答

地域活性化・人手不足対応 WG関連

番号:3

受付日	所管省庁への検討要請日	令和7年11月19日	回答取りまとめ日	令和7年12月18日
提案事項	自動運転技術の普及と実用化に向けた規制緩和			
具体的内容	<p>自動運転技術の普及と安全性向上のため、以下の規制緩和を検討いただきたい。</p> <p>①運転者の義務を緩和し、自動運転レベル4以上の車両については特定の条件下においては運転者の存在を不要とする。</p> <p>②型式認定プロセスを簡素化することにより、新技術の迅速な市場投入を促進する。</p> <p>③実証実験の範囲を都市部や公共交通機関に拡大し、実験結果を基にした規制の見直しを定期的に行う。</p> <p>これにより、自動運転技術の実用化が進み、社会全体の利益が増大すると考える。</p>			
提案理由	<p>自動運転技術の進展は、交通事故の減少、交通渋滞の緩和、高齢者や障がい者の移動手段の確保、サプライチェーンにおける働き手の不足に対する対応等、多大な利益をもたらす可能性があるが、現行の日本の法規制は、自動運転技術の普及を妨げる要因となっている。現行の道路交通法では、自動運転車両の運行には運転者が必要とされており、運転者が車両の安全運行に責任を持つことが求められているため、自動運転レベル4以上の車両が特定の条件下にて運転者の存在を不要とすることが難しい状況。運転者の義務を緩和し、システムの監視に重点を置くことにより、自動運転技術の利便性を最大限に引き出すことができる。次に、自動運転車の実証実験に関するガイドラインは、実証実験の範囲が限定されており、都市部や公共交通機関での実験が十分に行われていないため、実証実験の範囲を拡大し、実験結果を基にした規制の見直しを定期的に行うことにより、実際の運用環境に適した規制を整備することができる。これにより、自動運転技術の実用化が進み、社会全体の利益が増大する。また、型式認定にも非常に大きな工数や手間が掛かる。運転者の義務の緩和、実証実験の拡大、型式認定の簡素化等を通じて、自動運転技術の実用化を推進し、より安全で効率的な交通システムの実現を目指すべきと考える。</p>			
提案主体	一般社団法人日本フランチャイズチェーン協会			

	所管省庁	警察庁国土交通省
制度の現状	<p>①、③[警察庁]</p> <p>① 道路交通法第75条の12(昭和35年法律第105号。以下「法」といいます。)の規定により都道府県公安委員会の許可を受けて行う法第2条第1項第17号の2の特定自動運行(SAEレベル4相当)は、自動運行装置がその使用条件で使用される場合において、安全運転義務等の法上の義務を負う運転者が存在しない状態で自動車を用いるものであり、現行制度でも運転者の存在は不要とされています。</p> <p>③ 当庁が示している「自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン」では、公道実証実験を行う場所や時間の制限はありません。実際に、東京都内や神奈川県横浜市において、タクシー事業者による公道実証実験が行われているほか、全国各地において、路線バスを運行する公共交通機関による公道実証実験が行われています。</p> <p>②[国土交通省]</p> <p>自動車メーカー等は、自動車の型式指定を取得するため、自動車の構造、装置及び性能を記載した諸元表などの申請書類を、国土交通大臣に提出する必要があります。</p>	
該当法令等	<p>①、③[警察庁]</p> <p>道路交通法第2条第1項第17号の2 同法第75条の12</p> <p>②[国土交通省]</p> <p>道路運送車両法(昭和26年法律第185号)第75条及び第76条 自動車型式指定規則(昭和26年運輸省令第85号) 自動車型式認証実施要領について(依命通達)(平成10年11月12日付け自審第1252号)</p>	
対応の分類	①、③[警察庁]①現行制度下で対応可能③事実誤認②[国土交通省]現行制度下で対応可能	
対応の概要	<p>①、③[警察庁]</p> <p>制度の現状欄に記載のとおりです。</p> <p>②[国土交通省]</p> <p>現在、公道における自動運転の実証実験等で使用される自動車については、型式指定を受けることなく、車両一台ごとに安全・環境基準への適合性を審査しています。</p> <p>他方、近年の自動車技術の進展等を踏まえ、自動運転車を含む自動車の量産に必要な型式指定の手続きについてさらなる合理化を実施(令和7年3月通達改正)しています。引き続き、自動運転車の安全確保及び環境保全を前提に、新技術の迅速な市場投入を促進する環境整備を行ってまいります。</p>	

区分(案)	◎
-------	---