

規制改革ホットライン処理方針
 (令和7年8月26日から令和7年12月18日までの回答)

スタートアップ・イノベーション促進 ワーキング・グループ関連

提案事項	所管省庁回答	区分(案) (注)	別添の 該当番号
研究開発目的での技適未取得機器の利用に関する手続のさらなる緩和	検討を予定	◎	1
災害時における緊急通行(輸送)車両の申請手続の電子化・統一化・簡素化	[確認申出手続] 現行制度下で対応可能 [標章等の交付] 対応不可	◎	2
災害時における貨物自動車運送事業の運転者選任の緩和	現行制度下で対応可能	◎	3
過疎地等におけるドローンの道路沿い目視外飛行の促進	対応不可	◎	4
商業・法人登記における代表者住所非表示措置の対象範囲の拡大	検討に着手	◎	5
電波法にもとづく技適マーク等の表示方法の緩和	1: 検討を予定 2: 対応	◎	6
緊急通行車両確認申出書の記載内容の統一	現行制度下で対応可能	◎	7
有事における貨物自動車運送事業法の規制緩和	現行制度下で対応可能	◎	8
遠隔操作型小型車の速度規制緩和	現行制度下で対応可能	△	9
自動配送ロボットの完全自律走行の解禁	現行制度下で対応可能	△	10
セルフ型カフェマシン設置における飲食店営業施設基準等の見直し	事実誤認	△	11
不当景品類及び不当表示防止法における総付景品及び一般懸賞の景品類の最高額の見直し	その他	◎	12

(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
△	再検討の可否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

提案内容に関する所管省庁の回答

スタートアップ・イノベーション促進 WG

番号: 1

	令和 7 年 11 月 19 日	令和 7 年 12 月 18 日
	所管省庁への検討要請日	回答取りまとめ日

提案事項	研究開発目的での技適未取得機器の利用に関する手続のさらなる緩和
具体的内容	電波に関する外国の認証(FCC ID、CE マーク等)を取得済みの場合、あるいは、無線従事者が電波法の技術基準に適合することを確認している場合については、特例制度の届出を不要とすることを要望する。
提案理由	<p>特定無線設備が電波法令で定めている技術基準に適合していることを証明する制度として技術基準適合証明(技適)があるが、実験等のみを目的とする場合には、届出を行うことで 180 日以内に限り、技適未取得機器の利用を可能とする特例制度が設けられている。</p> <p>しかし、180 日以内に実験等を終わられるケースは少なく、また、同一目的での届出は認められていない。例えば、ある企業では全届出の 7～8 割は 180 日以内に完了せず、特に量産開発の一環としての実験等を 180 日以内で完了することは困難である。180 日を超過した場合は電波暗室等の適切な場所を確保して実験等を行うか、技適を取得することになるが、レンタル可能な電波暗室の数は限られており、移動工数も発生するため、実験スケジュールの長期化やコストの増加につながっている。技適の取得には平均 2カ月の期間を要し、申請費用として約 100 万円/件がかかるなど、産業全体として相当の費用が生じている。</p> <p>一方、欧州(EU 加盟国:CE)、米国(FCC)等の諸外国においては、実験等を目的とした場合には許可制・届出制を採っておらず、グローバルな研究開発競争で不利な状況に置かれている。</p> <p>なお、2024 年度の「規制改革・行政改革ホットライン」回答で総務省は「我が国の技術基準適合証明を取得していない場合において、実態として無線従事者が電波法の技術基準に適合することを確認している場合であっても、機器の不良や不正な改造により、予期せぬ電力増加や他の帯域の電波を発射することによる混信の可能性は否定できないため、開設の事実や無線設備の情報等を国において適切に把握し監理できるよう届出は必要」との見解を示している。</p> <p>しかしながら、企業の研究開発施設等における実験での混信のリスクは極めて限定的であると推測される。また、実験に係る特例制度導入の背景のひとつでもある、訪日観光客等による無線機器の持ち込み・使用が広がる中で、そのリスクを適切に評価・低減する観点からも、技適未取得機器を用いた研究開発を十分に行っておく必要がある。</p> <p>さらに、現行制度における「180 日」という期間上限は、混信リスク抑制との因果関係が不明であり、制度的な合理性を欠く。このため、恒久的な制度見直しが実現するまでの暫定的な措置として、届出による有効期間を「最長 2 年程度」へと延長し、更新を可能とすること、ならびに管理体制の整った企業・施設を対象とした包括的な届出制度等の導入も選択肢の一つとして検討に値する。</p> <p>要望の実現により、無線機器の利用のさらなる拡大が見込まれる中、研究開発における時間・費用の負担軽減・イコールフットingの確保、ひいては、わが国の経済活性化・国際競争力強化につながり、全ての人とモ</p>

	ノがつながり、様々な知識や情報が共有され、社会課題の解決につながる社会の実現に資することが期待できる。
提案主体	日本経済団体連合会

	所管省庁	総務省
制度の現状	我が国の技術基準に相当する技術基準として総務大臣が指定する技術基準に適合する無線設備を使用して実験等無線局を開設する場合、当該無線局を開設する者が総務省令に定めるところにより総務大臣に届け出ること、届出の日から総務省令で定める期間(180日)に限り、当該届出に係る無線設備を適合表示無線設備とみなすとされています。	
該当法令等	電波法第4条の2第2項、第3項 電波法施行規則第6条の3第2項	
対応の分類	検討を予定	
対応の概要	<p>令和6年もお答えしたとおり、実験等無線局の特例制度は、新たな技術やサービスの開発の重要性和、電波環境の保護及び混信等への適切な対応の必要性を総合的に考慮し、一定の条件の下、特別な取扱いを認めることとしているものです。180日以内という期間は、令和元年の制度創設時に産業界や既存免許人から意見を聴取した上で設定したものであり、また、実験等無線局に係る開設の事実や無線設備の情報等を国において把握し、無線局を適切に監理する必要があることから、その都度の届出を必要としています。</p> <p>本制度に関し、令和6年に続き「180日以内に実験等を終わられるケースは少ない」等の指摘をいただきましたところ、今後、広く実態やニーズの把握に努め、そのうえで必要な検討を行いたいと考えています。</p> <p>なお、お示しの「包括的な届出制度等の導入」のように施設単位の届出を可能とすることについては、無線局ごとに電波特性等が異なるため、慎重な検討を要するものと認識しています。</p>	

区分(案)	◎
-------	---

提案内容に関する所管省庁の回答

スタートアップ・イノベーション促進 WG

番号: 2

	令和 7 年 11 月 19 日	令和 7 年 12 月 18 日
	所管省庁への検討要請日	回答取りまとめ日

提案事項	災害時における緊急通行(輸送)車両の申請手続の電子化・統一化・簡素化
具体的内容	緊急通行(輸送)車両の確認申出手続と標章等の交付については、地域を問わず、警察署窓口に加え、オンライン上で行うことを可能とすべきである。なお、現在、関係省庁において当該手続のオンライン化に向けた検討が実施されているが、オンライン化を実現する時期等を早期に明示すべきである。
提案理由	<p>災害応急対策に従事する車両は、緊急通行(輸送)車両確認標章および緊急通行(輸送)車両確認証明書の交付を受けることにより、災害時にも緊急交通路を通行することができる。当該車両については、災害発生前において、同標章と証明書(以下、「標章等」という。)の交付を受けることができる。</p> <p>災害発生前に標章等の交付を受けるためには、緊急通行(輸送)車両確認申出書をはじめとする必要書類を、車両の使用の本拠の位置を管轄する警察署へ提出する必要がある。しかし、現行制度下では、一部の自治体を除き、オンライン上での申出や交付が認められておらず、災害発生前の交付を希望する事業者は、当該警察署の窓口にて必要書類等を書面で提出する必要がある。このため、災害がいつ起きてもおかしくない中で迅速な交付が求められているにもかかわらず、申出や交付のために当該警察署に実際に出向く手間が生じているなど、事業者にとって過大な負担となっている。</p> <p>加えて、申出にあたっては、警察庁が「緊急通行車両の確認等に係る事務手続要領」を公表しているものの、書類等の確認自体は各自治体の公安委員会が行う。このため、災害対策基本法施行規則にて緊急通行(輸送)車両確認申出書の書式は統一されているが、自治体によって記載方法が異なっている。例えば、車両の使用目的に関する「車両の用途」の項目では、記載方法が選択式または記述式と統一されていないケースや、「車両の用途」欄と異なる欄に記述させるケースもあり、分かりづらく非効率な運用が見受けられる。また、自治体によっては「押印を求められることがある」「確認申出先となる警察署の窓口が異なる(例:都道府県警本部が提出先窓口に含まれている場合もあれば、そうでない場合もある)」等、解釈や運用方針が異なっており、申出の手続が全国的に統一されていない。そのため、申出者は、自治体ごとに申出方法を確認して都度対応せざるを得ず、特に申出者が全国規模の事業者である場合には、必要な手続が一層煩雑化することから、制度が十分に活用されているとは言い難い。</p> <p>さらに、現行制度下では、車両の用途や活動地域が同じであれば、複数台の車両の確認申出を一括して行うことが可能とされている。そのためには、緊急通行(輸送)車両確認申出書の提出に加え、対象車両の車検証の写し等を添付して提出する必要がある。しかし、一括での申出にあたっては、「申出に必要な緊急通行(輸送)車両確認申出書の部数が自治体ごとに異なる」「提出する添付書類につき、電子車検証のみで受理可能な自治体もあれば、電子車検証に加え自動車検査証記録事項の提出を求める自治体もある」等、提出書類が統一されていない。また、一括での確認申出後も、車検証の更新時や対象車両の交換が行われた時など、標章等の記載事項が変更された場合においては、その都度、「緊急通行(輸送)車両確認標章・証明書記載事項変更届</p>

	<p>出書」を提出することが求められる等、結局は車両単位で申出の手続を行う必要が生じる。このため、申出者が多数の車両を保有する場合には、申出手続に係る負担が過大となっている。</p> <p>加えて、複数台の車両の一括での申出を含め、申出を行う際、申出書の添付書類として「指定行政機関等の車両であることを確かめるに足りる書類」等の作成・提出が求められているものの、委託先企業にとっては作成に要する労力やコストの面で負担が大きい。</p> <p>また、提出が求められている書類の部数・種類・書式・記載内容等について、法令解釈や運用方針に関する自治体間の差異を是正し、可能な限り簡素なものとなるよう、手続の統一化を図るべきである。その際、例えば、「原則押印不要とする方針や申出先を『緊急通行車両の確認等に係る事務手続要領』に明示する」「緊急通行（輸送）車両確認申出書についてはできるだけ多くの記載項目において選択式で入力可能とする」等により統一化を図ることも肝要である。</p> <p>これにより、事業者が効率的に標章等を取得できるようになり、発災前の交付が一層推進されることで、災害時における支援物資の供給体制が強化される等、より実効的な災害応急対策の展開が可能となる。さらに、指定公共機関をはじめとする申出者の負担軽減に加え、自治体による正確かつ迅速な交付も期待される。</p>
提案主体	日本経済団体連合会

	所管省庁	警察庁・内閣府・総務省
制度の現状		
該当法令等	災害対策基本法第 50 条第 2 項、第 76 条第 1 項 災害対策基本法施行令第 33 条第 2 項 災害対策基本法施行規則第 6 条、第 6 条の 2、第 6 条の 3、第 6 条の 4	
対応の分類	[確認申出手続] 現行制度下で対応可能 [標章等の交付] 対応不可	
対応の概要	<p>都道府県公安委員会に対して行う緊急通行車両の確認に係る申出等の手続について、令和 7 年 12 月 15 日から運用開始された「警察行政手続オンライン化システム」によりオンライン申請を可能としています。都道府県公安委員会による標章等の交付については、引き続き、警察署等の窓口を通じての交付となります。</p> <p>平成 7 年に発生した阪神淡路大震災において、偽造された標章等が多数見られたため、同年、災害対策基本法施行規則（昭和 37 年総理府令第 52 号）の一部が改正され、現在に至るまで標章にはホログラムが施されており、標章等をオンライン化するに当たっては、ホログラムに代替する偽造防止措置をとる必要がありますが、特に、大規模災害発生時は、インターネット通信が困難となる場合があります。警察において、今後も標章等を窓口で交付することとしている理由は、そうした環境下においても迅速に真贋確認を行うことのできる電子的標章等を、一刻を争う災害対応に従事する現場警察官の負担を増加しない形で交付できるかという点について、慎重に検討する必要があります。</p> <p>なお、一部の添付書類は、災害応急対策がどのような内容であるかによって異なり、また、申請者がどのような書類を所持しているかによっても柔軟に対応しておりますので、必ずしも統一になじむものではありませんが、</p>	

そうしたものの以外は、令和7年12月より運用開始された警察行政手続オンライン化システムでは、申請フォーマットについて全国的に統一しています。

区分(案)

◎

提案内容に関する所管省庁の回答

スタートアップ・イノベーション促進 WG

番号: 3

	令和 7 年 11 月 19 日	所管省庁への検討要請日	令和 7 年 12 月 18 日	回答取りまとめ日
--	---------------------	-------------	---------------------	----------

提案事項	災害時における貨物自動車運送事業の運転者選任の緩和
具体的内容	災害等の有事の際には、短期間(例えば1か月程度)に限って、被災地域にある事業者の車両を当該車両の登録事業者以外の従業員が運転する行為については、運転者の常時選任義務の対象外とすること、あるいは、少なくとも簡素な手続で運転可能とする仕組みを設けることを求める。
提案理由	<p>貨物自動車運送事業において、運行管理者は運転者として選任された者以外の者を運行の業務に従事させてはならず、事業者にはこれらに対する適切な指導・監督が求められている。</p> <p>上述の事情から、災害等の有事の際、被災地の貨物自動車運送事業者に対し貨物輸送支援業務を依頼しようとしても、登録事業者の従業員以外の者が、被災地域内における貨物輸送支援業務の運転者として従事することが認められていない。仮に、被災地域の事業所に登録している運転者を手配できたとしても、運転者自身が被災者となり、心身ともに疲弊していることが予想されることから、被災地域内での運転者の確保は大きな課題となっている。</p> <p>加えて、現行制度下で当該事業者を選任されていない運転者が貨物輸送支援業務に従事するには、自らが運転者として登録されている地域内の事業所の配送応援車両を運転しながら被災地に向かうことを余儀なくされ、運転者のみが飛行機等で急ぎ被災地に向かい応援する対応が叶わない。その結果、通行規制や渋滞等により現地入りするまでに相当な時間を要し、迅速な配送応援に支障を来している。</p> <p>要望の実現により、被災地域内で輸送支援業務を行う貨物自動車運送事業者のトラック等の車両を、遠方から駆けつける別事業者の応援運転者が使用できるようになることから、有事に発生する膨大な緊急物資輸送ニーズに応え、より迅速な配送応援業務の展開が可能となる。</p>
提案主体	日本経済団体連合会

	所管省庁	国土交通省
制度の現状	一般貨物自動車運送事業者等は、事業計画に従い業務を行うに必要な員数の事業用自動車の運転者を常時選任しておかなければならず、当該運転者は、日々雇い入れられる者、二月以内の期間を定めて使用される者又は試みの使用期間中の者(十四日を超えて引き続き使用されるに至った者を除く。)であってはならないこととされています。	
該当法令等	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物自動車運送事業法第 15 条 ・貨物自動車運送事業輸送安全規則第 3 条、第 9 条の 5 	
対応の分類	現行制度下で対応可能	

対応の概要

貨物自動車運送事業法体系においては、一般貨物自動車運送事業者等は、過労運転等を防止する観点から、事業計画に従い業務を行うに必要な員数の事業用自動車の運転者を常時選任しておかなければならず、当該運転者は、日々雇い入れられる者、二月以内の期間を定めて使用される者又は試みの使用期間中の者（十四日を超えて引き続き使用されるに至った者を除く。）であってはならないこととしていますが、派遣先の事業者において事業計画に必要な員数の運転者が確保されており、かつ、当該必要な員数の運転者がいずれも貨物自動車運送事業輸送安全規則第三条に掲げる要件に適合する場合は、これら以外の運転者として、要件に適合しない運転者（災害時に配送応援を行う運転者等）を配置することが可能です。その場合、派遣先の事業者において、臨時派遣運転者を派遣先事業者営業所において常時選任以外の者として選任し、必要事項等を運転者等台帳に記載かつ当該台帳を営業所に備え付け、派遣先事業者において適切な運行管理を実施するなど、運転者に対する必要な指導及び監督等の貨物自動車運送事業法及び貨物自動車運送事業輸送安全規則に定める事項については遵守する必要があります。

区分(案)

◎

提案内容に関する所管省庁の回答

スタートアップ・イノベーション促進 WG

番号: 4

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	過疎地等におけるドローンの道路沿い目視外飛行の促進
具体的内容	道路沿いのドローン飛行について、過疎地のように歩行者や交通量が非常に少ない道路である場合には、歩行者等に危害を及ぼすおそれが低いことから、道路を横断するドローン飛行と同様、レベル 3.5 の適用範囲とすべきである。
提案理由	<p>2023 年 12 月にドローンのレベル 3.5 飛行制度が新設されたことに伴い、操縦ライセンスを保有する者が機上のカメラで歩行者等の有無を確認すれば、補助者・看板の設置や道路横断前の一時停止といった立入管理措置が不要となり、ドローンの道路の横断が容易となった。一方、道路に沿った飛行は、レベル 3.5 飛行制度で想定されていないため、道路の歩行者や交通量の多寡に関わらず、一律にレベル 4 の許可取得が必要となっている。</p> <p>レベル 4 飛行を実施するにあたっては、機体認証と技能証明を得た上で、国土交通大臣の許可・承認を取得する必要があり、同大臣の許可・承認のみで飛行可能となるレベル 3 や 3.5 (無人地帯での目視外飛行) よりも規制が厳しい。特に、レベル 4 相当である第一種型式認証の取得は、費用・時間の両面で事業者の負担が大きく、同認証を取得している無人航空機は、2022 年 12 月の認証制度開始以降、1 機だけに留まる(25 年 5 月現在)。加えて、国土交通大臣の許可・承認にあたっては、運航リスクに応じた運行体制を構築し、飛行マニュアルに反映する等の詳細なリスク評価を実施する必要があり、レベル 4 飛行の実施は事業者にとって非常にハードルが高い。結果として、ドローンを利用した道路インフラの維持・管理やドローン物流・配送の事業化にあたっての弊害となっている。</p> <p>要望の実現により、道路巡視や物流・配送、道路・送電線等のインフラの維持・管理にあたり、ドローンの一層の活用が期待できる。</p>
提案主体	日本経済団体連合会

	所管省庁	国土交通省
制度の現状		レベル 3.5 飛行は、飛行経路下に歩行者等がない無人地帯であることを確認し、飛行するものであるところ、レベル 3 飛行の一部に該当します。あくまで、レベル 3 飛行で実施していた、補助者・看板の配置等による立入管理措置で対応していた無人地帯の確保を代替える手段として、デジタル技術(機上のカメラの活用など)を活用し、飛行するものとなります。なお、移動中の車両を含む道路の一時的な横断についても、あくまで当該遮蔽物(車両)に無人航空機が衝突した際に当該第三者が保護される状況が確保されていること等を条件とし、無人地域であることを確保し、実施されるものとなります。
該当法令等		「無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領(カテゴリー II)」
対応の分類		対応不可

対応の概要	<p>レベル 3.5 飛行とは、機上カメラの活用により、飛行経路下、つまり事前に設定した立入管理区画が無人地帯であることを、地上に設置するモニター等を通じて確認可能な状態とすることで、レベル3飛行の要件と同様に無人地帯を確保できるものとし、飛行するものとなります。</p> <p>他方で、道路縦断飛行は第三者上空を飛行する蓋然性が高く、リスクの高い飛行形態であり、第三者の立入りを確認できるのか、立ち入った場合に回避行動をとれるのか、無人地帯を確保できるのかといった点で、更なる安全性の向上に資する対策が必要と考えております。</p> <p>この点、新たな技術の進展等にかかる事業者のみなさまの実証結果等を踏まえたものとなると考えており、ご提案の道路沿いのドローン飛行について、道路の直上ではなく道路横に沿った飛行の場合においては、実証飛行等、試験的な飛行を特段否定しておりませんので、個別にご相談できればと存じます。</p>
-------	---

区分(案)	◎
-------	---

提案内容に関する所管省庁の回答

スタートアップ・イノベーション促進 WG

番号: 5

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	商業・法人登記における代表者住所非表示措置の対象範囲の拡大
具体的内容	<p>以下の者についても、株式会社の代表取締役等と同様の要件の下で、登記事項証明書、登記事項要約書および登記情報提供サービスにおいて、住所の行政区画以外の部分を表示しない措置を認めるべきである。</p> <p>①株式会社以外の法人(合同会社、一般社団法人、公益社団法人等)の代表者</p> <p>②会社等の支配人</p> <p>③合同会社の代表社員が法人である場合における職務執行者</p> <p>その際、履歴事項証明書および閉鎖事項証明書に表示される過去の代表者等の住所についても、遡って当該措置を認めるべきである。</p>
提案理由	<p>2024年10月に施行された改正商業登記規則等により、代表取締役等のプライバシーを保護し、起業の促進を図る観点から、株式会社に限り、一定の要件の下、代表取締役等の住所の行政区画以外の部分について、登記事項証明書等において非表示とする措置(住所非表示措置)が認められた。</p> <p>しかし、スタートアップにおいては、株式会社よりも柔軟な運営が可能な合同会社の形態を採用することがある。また、社会課題の解決やイノベーションを促進する非営利法人(一般社団法人、公益社団法人等)も重要な役割を果たしている。これらの法人においても、プライバシーの保護の観点から、登記事項証明書等において、代表者等の住所の一部を非表示とすることに強いニーズがある。</p> <p>要望の実現により、株式会社以外の法人の代表者等に就任しようとする者のプライバシーの保護も図られることになり、当該法人の活動が推進されると期待される。</p>
提案主体	日本経済団体連合会

	所管省庁	法務省
制度の現状	<p>会社の登記情報の中に会社代表者等の個人の住所が含まれていることについては、個人情報保護等の観点から問題があり、また、住所が公開されることを懸念した者が会社の設立をためらうなど、起業の妨げにもなっていると指摘がされてきました。</p> <p>この点について、一定の要件の下、株式会社の代表取締役、代表執行役又は代表清算人の住所の一部を登記事項証明書等に表示しないこととする代表取締役等住所非表示措置を創設する商業登記規則等の一部を改正する省令(令和6年法務省令第28号)を令和6年4月に公布し、同年10月からその運用を開始しています。</p> <p>本制度により、スタートアップの支援、ひいては我が国の経済の発展の一助となるものと考えております。</p>	
該当法令等	商業登記規則(昭和39年法務省令第23号)第31条の3、一般社団法人等登記規則(平成二十年法務省令第4十八号)第3条等	

対応の分類	検討に着手
対応の概要	<p>対象を拡大すること等につきましては、本制度の導入に際して実施したパブリック・コメントにおいても意見が寄せられており、当該対象の拡大等については、制度の施行状況を勘案しながら、引き続き検討することとしております。</p> <p>御提案頂きました①から③までの対象法人等の拡大につきましては、現在、各種法人等への影響を勘案しながら、検討を進めているところです。</p> <p>今後も、頂いた御提案を参考にしつつ、制度の運用による影響の有無を引き続き把握しながら、令和8年度中の実現を目指して検討を進めたいと考えております。</p> <p>なお、過去の代表者等の住所につきましては、対象法人等の拡大の影響等を踏まえ、検討を進めていく予定です。</p>

区分(案)	◎
-------	---

提案内容に関する所管省庁の回答

スタートアップ・イノベーション促進 WG

番号: 6

	令和 7 年 11 月 19 日	令和 7 年 12 月 18 日
	所管省庁への検討要請日	回答取りまとめ日

提案事項	電波法にもとづく技適マーク等の表示方法の緩和
具体的内容	技適マークおよび型式指定マークを機器本体へ直接表示しなくてもよい要件の大幅拡充や、取扱説明書あるいは二次元コード(QR 等)による表示の認可拡大、複数マークを単一マークで共用できる仕組みなど表示方法の緩和等を進めるべきである。
提案理由	<p>電気通信事業法および電波法の技術基準適合認定・証明(「技適」)を取得した機器には、技適マークの表示が義務付けられている。また、総務大臣の型式指定を受けた高周波利用設備についても、型式指定のマークを表示することとなっている。過去、表示方法と表示の大きさ等について緩和が図られたものの、機器本体への直接表示が免除されるのは、体内埋込型やディスプレイ表示が可能な機器など一部のケースに限定されている。しかし、近年、自動車のコネクテッド化をはじめ IoT が急速に進展し、デバイスの小型化・多様化が進む中で、製品の仕様上、物理的にマークの印字面積を確保できず、ディスプレイに表示することも困難であるため、レーザーマーキング時の印字欠陥や廃棄コストが増加する可能性がある。諸外国と比較しても、日本のマークは所要サイズが大きく、表記情報も多い。さらに技適の対象製品と高周波利用設備の対象製品を併載する製品では、それぞれ異なる法定マークの個別表示が求められるが、欧米では単一マークで共用できる。結果として、日本市場向け仕様のみが大型ラベルを必要とし、開発・生産コストの上昇や革新的なデバイスの市場投入の障壁となっている。</p> <p>要望の実現により、印字面積の不足によるレーザーマーキングの失敗や廃棄ロスを削減できる。また、仕向国ごとに異なる設計が不要となり、品番分け等を回避できる。そして、デバイス製造事業者のコスト削減と納期短縮により、日本企業の国際競争力強化が期待できる。さらに、革新的なデバイスが日本で発売されないままスルーされていく、いわゆる「ジャパンパッシング」の回避が期待できる。</p>
提案主体	日本経済団体連合会

	所管省庁	総務省
制度の現状		<p>1 技適マーク(電波法及び電気通信事業法)について</p> <p>省令において、「当該表示を付すことが困難又は不合理である特定無線設備/端末機器にあつては、当該特定無線設備/端末機器(取扱説明書及び包装又は容器を含む。)の見やすい箇所)に付す方法」を認めております。電波法では、取扱説明書及び包装又は容器への表示が認められるのは、あまりにも小さいものなどが対象と総務省ホームページにおいて説明しています。</p> <p>2 型式指定のマークについて</p> <p>型式指定の認証表示は、設備の見やすい箇所に表示するか設備の映像面に表示することを定めており例外規定は現状ありません。</p>

該当法令等	<p>電波法第 38 条の 7</p> <p>電波法施行規則第 46 条の4特定無線設備の技術基準適合証明等に関する規則第8条</p> <p>電気通信事業法第 53 条</p> <p>端末機器の技術基準適合認定等に関する規則第 10 条</p>
対応の分類	<p>1 検討を予定</p> <p>2 対応</p>
対応の概要	<p>1 技適マーク(電波法及び電気通信事業法)について、機器本体へ直接表示しなくてもよい要件、及び、その場合の表示方法の検討を開始し、結論が得られ次第、速やかに制度改正を行う予定です。</p> <p>2 型式指定のマークについて、機器本体に直接表示することが困難又は不合理である場合には、機器の設置者が確認できるよう同梱される文書(取扱い説明書等を想定)にマークを付与することを認める制度改正を令和7年度末に行う予定です。</p>

区分(案)	◎
-------	---

提案内容に関する所管省庁の回答

スタートアップ・イノベーション促進 WG

番号: 7

	令和 7 年 11 月 19 日 所管省庁への検討要請日	令和 7 年 12 月 18 日 回答取りまとめ日
--	------------------------------------	---------------------------------

提案事項	緊急通行車両確認申出書の記載内容の統一
具体的内容	都道府県毎にて対応が異なることから、の緊急通行車両確認申出書の記載内容を全国統一に変更していただきたい。
提案理由	<p>災害対策基本法施行令の改正により、緊急通行車両の標章等が災害発生前に交付を受けることが可能となり、緊急通行車両の事前届出申請者は、当該車両の使用の本拠の位置を管轄する公安委員会(警察署)窓口において書面により申し出る必要がある。また、災害対策基本法施行規則第 6 条においては、申請に際し以下の書類が必要とされている。</p> <p>①緊急通行車両確認申出書 ②自動車検査証又は軽自動車届出済証の写し ③災害応急対策を実施するための車両として使用されるものであることを確かめるに足りる書類 ④指定行政機関等の車両であることを確かめるに足りる書類</p> <p>前述の書類の内、①については都道府県毎に記載内容が異なる他、押印を求める等のローカルルールが存在しており、申請者にとって印刷・押印・移動等を含む事務負担が過大となっている。特に、一部の事業者においては、約 6,000 台の車両を全国 128 ヶ所もの警察署に届け出ているケースもあり、都道府県毎に異なることから業務効率に大きな影響を及ぼしている。このような状況を踏まえ、都道府県毎の緊急通行車両確認申出書の記載内容を全国統一に変更していただきたい。</p> <p>※緊急通行車両のオンライン申請については、昨年も提案を行い令和 6 年 11 月に内閣府、総務省、警察庁より「手続のオンライン化等の検討を実施しております」と回答をいただいているが、検討状況についてご教示をいただきたい。</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・内閣府・総務省
------	-------------

<p>制度の現状</p>	<p>災害応急対策に従事する指定行政機関等(災害対策基本法(昭和36年法律第223号。以下「災対法」という。)第50条第2項の規定により災害応急対策を実施しなければならないとされている機関等を指します。)の車両については、災害対策基本法施行令(昭和37年政令第288号)第33条第2項の規定により、災害発生前でも、緊急通行車両であることの確認を受け、都道府県知事又は都道府県公安委員会から緊急通行車両確認標章と緊急通行車両確認証明書(以下まとめて「標章等」という。)の交付を受けることができます。</p> <p>これにより、都道府県公安委員会が災対法第76条第1項に基づく交通規制(緊急交通路の指定)を行った場合に、指定行政機関等は、いち早く緊急交通路を使用して、被災地に向かい災害応急対策に当たることが可能となります。</p> <p>災害発生前の確認の申出、標章等の記載事項変更の届出及び再交付の申出については、災害対策基本法施行規則(昭和37年総理府令第52号)第6条等で規定された提出書類を準備の上、都道府県知事又は都道府県公安委員会に対して行うこととされています。</p> <p>なお、都道府県公安委員会に関する緊急通行車両の確認等に係る事務手続については、「緊急通行車両の確認等に係る事務手続要領の制定について(通達)」(令和5年7月18日付け警察庁丁規発第93号)を発出し、都道府県警察に対して当該手続の事務手続要領を示達しております。</p>
<p>該当法令等</p>	<p>災害対策基本法第50条第2項、第76条第1項 災害対策基本法施行令第33条第2項 災害対策基本法施行規則第6条、第6条の2、第6条の3、第6条の4</p>
<p>対応の分類</p>	<p>現行制度下で対応可能</p>
<p>対応の概要</p>	<p>申請の様式は災害対策基本法施行規則第6条において定められている(令和5年の同規則の改正により、申出書の様式を定めて以降、押印欄は設けておりません。)ほか、都道府県公安委員会による緊急通行車両の確認に係る申出等の手続については、都道府県警察に対して、「緊急通行車両の確認等に係る事務手続要領の制定について(通達)」(令和5年7月18日付け警察庁丁規発第93号)を示達して、当該事務手続の斉一性を図っております。</p> <p>なお、緊急通行車両の確認に係る申出等の手続について、令和7年12月より運用開始された「警察行政手続オンライン化システム」によりオンライン申請が可能となり、当該オンライン申請では、申請フォーマットについて全国的に統一しています。</p>

<p>区分(案)</p>	<p>◎</p>
--------------	----------

提案内容に関する所管省庁の回答

スタートアップ・イノベーション促進 WG

番号: 8

	令和 7 年 11 月 19 日	令和 7 年 12 月 18 日
	所管省庁への検討要請日	回答取りまとめ日

提案事項	有事における貨物自動車運送事業法の規制緩和
具体的内容	貨物自動車運送事業法(以降「同法」という。)にて規定されている貨物事業登録事業者間の車両共有禁止について、災害発生時等の有事においては即時実施できるよう緩和いただきたい。
提案理由	現在、貨物自動車による運送事業を行うには、同法により国土交通大臣の許可を得て事業許可書を取得し、事業に使う車両は事業者毎に登録を行い、その名義を他人に利用させることは禁止されている。登録事業者間の車両共有はできないが、有事においては、国土交通大臣に緊急調整地域の指定を受け調整することが同法に明記されているものの、即時実施ができる運用ではなく、実際災害発生地域に配送応援を行う際には、登録事業者の従業員(配送ドライバー)が登録事業者の配送車両を利用して現地へ赴き応援を行っている。国土交通省への事前申請等により災害発生時(どのような災害が対象なのか基準が必要)に即座に配送応援ができる仕組みを整備することにより、スムーズな物資供給が可能になると考える。具体的には、災害発生地にある配送車両を他の登録事業者も利用できるようにすることにより、円滑な物資・商品供給を行うことが可能になると考える。
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	国土交通省
制度の現状		一般貨物自動車運送事業者等は、事業計画に従い業務を行うに必要な員数の事業用自動車の運転者を常時選任しておかなければならず、当該運転者は、日々雇い入れられる者、二月以内の期間を定めて使用される者又は試みの使用期間中の者(十四日を超えて引き続き使用されるに至った者を除く。)であってはならないこととされています。
該当法令等		・貨物自動車運送事業法第 15 条 ・貨物自動車運送事業輸送安全規則第 3 条、第 9 条の 5
対応の分類		現行制度下で対応可能
対応の概要		貨物自動車運送事業法体系においては、一般貨物自動車運送事業者等は、過労運転等を防止する観点から、事業計画に従い業務を行うに必要な員数の事業用自動車の運転者を常時選任しておかなければならず、当該運転者は、日々雇い入れられる者、二月以内の期間を定めて使用される者又は試みの使用期間中の者(十四日を超えて引き続き使用されるに至った者を除く。)であってはならないこととしていますが、派遣先の事業者において事業計画に必要な員数の運転者が確保されており、かつ、当該必要な員数の運転者がいずれも貨物自動車運送事業輸送安全規則第三条に掲げる要件に適合する場合は、これら以外の運転者として、要件に適合しない運転者(災害時に配送応援を行う運転者等)を配置することが可能です。その場合、派遣先の事業者において、臨時派遣運転者を派遣先事業者営業所において常時選任以外の者として選任し、必要

事項等を運転者等台帳に記載かつ当該台帳を営業所に備え付け、派遣先事業者において適切な運行管理を実施するなど、運転者に対する必要な指導及び監督等の貨物自動車運送事業法及び貨物自動車運送事業輸送安全規則に定める事項については遵守する必要があります。

区分(案)

◎

提案内容に関する所管省庁の回答

スタートアップ・イノベーション促進 WG

番号: 9

	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	遠隔操作型小型車の速度規制緩和
具体的内容	道路交通法施行規則において、遠隔操作型小型車は公道(歩道)を 6km 毎時にて走行することが規定されているが、20km 毎時にて車道を走行できるようにしていただきたい。
提案理由	令和 4 年改正道路交通法(道路交通法施行規則第一条の六)にて、遠隔操作型小型車は歩道を 6km 毎時にて走行する基準が策定されているが、地方部では店舗から住宅の距離が離れており、買物難民への商品の配送が現実的ではない状況である。経済産業省が主催する「より配送能力の高い自動配送ロボットの社会実装検討WG」にて、中速ロボットの走行速度に関して、20km 毎時にて走行可能とすることが望ましいとの取りまとめが公表されていることも踏まえ、速度規制の緩和を検討いただきたい。中速・中型の検討が進んでいる認識だが、地方部では道幅が狭いこともあり中速・小型の需要も大きいと考える。
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
制度の現状	いわゆる自動配送ロボットで、遠隔操作型小型車以外の自動車であって、特定自動運行を行うことができるものについては、現行制度でも道路交通法(昭和 35 年法律第 105 号)第 75 条の 12 の規定に基づき、都道府県公安委員会による特定自動運行の許可を受けることで、20km 毎時にて車道を運行することが可能です。	
該当法令等	道路交通法第 2 条第 1 項第 11 号の 5 同法第 75 条の 12	
対応の分類	現行制度下で対応可能	
対応の概要	制度の現状欄に記載のとおりです。	

区分(案)	△
-------	---

提案内容に関する所管省庁の回答

スタートアップ・イノベーション促進 WG

番号:10

	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	自動配送ロボットの完全自律走行の解禁
具体的内容	現行の道路交通法において、遠隔操作型小型車について規定されているが、近年の自動運転技術の進展や社会的要請を踏まえ、遠隔操作に限定せず、完全自律走行(自動運転)による運用が可能な区分を設けていただきたい。これにより、自動配送ロボットの活用範囲が大幅に拡大し、物流や移動サービス等の分野でのイノベーションが加速することが期待される。
提案理由	近年、少子高齢化や労働力不足が深刻化する中、物流や移動サービス分野における効率化・省人化は、日本の持続的成長に不可欠な課題となっている。「骨太の方針 2025」においても、デジタル技術の社会実装や地方創生、成長と分配の好循環の実現が掲げられており、石破内閣総理大臣も、地方の活性化や新たな産業創出に強い関心を示している。こうした中、遠隔操作型小型車は、過疎地や高齢者の多い地域におけるラストワンマイル物流や移手段として期待されているが、現行法では「遠隔操作」に限定されているため、運用の柔軟性や効率性に制約が生じている。一方、AIセンサー技術の進化により、完全自律走行の安全性・信頼性は飛躍的に向上しており、海外では既に完全自律走行型の小型車両が実用化されつつある。今後、日本が国際競争力を維持・強化し、Society5.0の実現を加速するためには、規制の見直しによるイノベーションの促進が不可欠である。完全自律走行を認めることにより、小型ロボットの導入コスト削減や運用効率の向上、さらには新たなビジネスモデルの創出が期待できる。加えて、地方における生活の質向上や、災害時の迅速な物資輸送等、社会的課題の解決にも大きく寄与する。これらの観点から、現行法における「遠隔操作型小型車」という遠隔操作を前提とした規定を見直し、完全自律走行を認めていただきたい。
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
制度の現状	いわゆる自動配送ロボットで、遠隔操作型小型車以外の自動車であって、特定自動運行を行うことができるものについては、現行制度でも道路交通法(昭和35年法律第105号)第75条の12の規定に基づき、都道府県公安委員会による特定自動運行の許可を受けることで、遠隔操作によらずに御指摘の完全自律走行を行うことが可能です。	
該当法令等	道路交通法第2条第1項第11号の5 同法第75条の12	
対応の分類	現行制度下で対応可能	
対応の概要	制度の現状欄に記載のとおりです。	

区分(案)	△
-------	---

提案内容に関する所管省庁の回答

スタートアップ・イノベーション促進 WG

番号:11

	令和 7 年 11 月 19 日	令和 7 年 12 月 18 日
	所管省庁への検討要請日	回答取りまとめ日

提案事項	セルフ型カフェマシン設置における飲食店営業施設基準等の見直し
具体的内容	セルフ型カフェマシンの設置場所について、多くの保健所がカウンター内に限るとしているが、その要件を緩和し、カウンター外への設置を許可いただくとともに、「コンビニエンスストア等に係る飲食店営業施設基準等の取扱いに関するガイドライン」(以降「同ガイドライン」という。)へ追記していただきたい。
提案理由	セルフ型カフェマシンの設置は、食品衛生法に基づく保健所の指導により、多くはカウンター内の設置に限られている。これは同ガイドラインにおいて、レジカウンター内に設置された調理場は、独立した専用のものとする必要はない、という記述から、「カウンター内であれば、衛生的に問題ない」とする保健所の解釈による判断と考えられるが、HACCP制度化以降の運営実態や技術進歩を踏まえると、この要件は現状に則していない。衛生管理もHACCPに基づき徹底されていれば、カウンター内に設置しなければならない衛生上の理由は見当たらず、現に一部保健所ではカウンター内での設置を義務とせず、店内であれば設置可能としている。例えば、大阪市では、カウンター外の設置を認めており、大阪・関西万博内の店舗ではカウンター外(店舗フロントガラス面)への設置を実現できている。今後、人口減少に伴う省人化・省力化が求められ、非接触・非対面型の食品提供が主流となる中、HACCPに基づく衛生管理の徹底を条件に、全国一律にてカウンター外の設置を許可いただくとともに、同ガイドラインへ追記していただきたい。
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	厚生労働省
制度の現状	<p>食品衛生法(昭和 22 年法律第 233 号)において、公衆衛生に与える影響が著しい営業であって、政令で定める営業を営もうとするものは都道府県知事の許可を受けなければならないとされております。</p> <p>都道府県知事等は、営業許可業種の施設につき、厚生労働省令で定める基準を参酌して、条例で、公衆衛生の見地から必要な基準を定めなければならないとされており、営業許可を受ける場合、営業を営む施設は、当該基準を満たさなければなりません。</p> <p>なお、ご指摘の「コンビニエンスストア等に係る飲食店営業施設基準等の取扱いに関するガイドライン」については、平成 30 年 6 月 13 日に公布された「食品衛生法等の一部を改正する法律」が、令和 3 年 6 月 1 日に本格施行されたことに伴い、令和 3 年 6 月 1 日付け薬生食監発 0601 第 3 号「食品衛生法等の一部を改正する法律の施行に伴う営業等の取扱いについて」により廃止しており、現行制度では、厚生労働省令で定める基準を参酌して、各自治体の条例で、公衆衛生の見地から必要な基準を定めているところです。カウンター外にセルフ型カフェマシンを設置することの可否については、各自治体が条例等に基づき、公衆衛生上の支障があるか、判断しています。</p>	
該当法令等	食品衛生法第 54 条、第 55 条	

	<p>食品衛生法施行令第 35 条</p> <p>食品衛生法施行規則第 66 条の7</p>
対応の分類	事実誤認
対応の概要	<p>営業許可業種の施設については、厚生労働省令で定める基準を参酌して、各自治体の条例で、公衆衛生の見地から必要な基準を定めているところです。カウンター外にセルフ型カフェマシンを設置することの可否については、自治体で各施設における当該機器の設置状況を確認の上、公衆衛生上支障が無いかを踏まえて個別に判断しております。</p> <p>この自治体の判断については、各自治体が定める条例に基づき行われるものであることや、許可を得ようとする施設の状況等、様々な個別具体的な事情を考慮して行っているものであり、ご指摘のガイドラインを根拠に行われているものではありません。</p> <p>なお、ご指摘のガイドラインは既に廃止されております。</p>

区分(案)	△
-------	---

提案内容に関する所管省庁の回答

スタートアップ・イノベーション促進 WG

番号:12

	令和 7 年 11 月 19 所管省庁への検討要請日 日	令和 7 年 12 月 回答取りまとめ日 18 日
--	------------------------------------	---------------------------------

提案事項	不当景品類及び不当表示防止法における総付景品及び一般懸賞の景品類の最高額の見直し
具体的内容	<p>不当景品類及び不当表示防止法(以降「同法」という。)における総付景品及び一般懸賞の景品類の最高額について、以下 2 点の見直しを検討いただきたい。</p> <p>①総付景品 提供できる景品類の最高額が定められており、提供できる景品類の最高額は、景品類の提供に係る取引の価額が「1,000 円未満の場合は 200 円まで、1,000 円以上の場合は取引の価額の 10 分の 2 の金額まで」とされているが、物価高騰によりこれまで提供できていた景品が提供できなくなるケースもあり、「1,500 円未満の場合は 300 円まで、1,500 円以上の場合は取引の価額の 10 分の 2 の金額」に見直すことを検討いただきたい。</p> <p>②一般懸賞 懸賞に係る売上予定総額の 2%と定められているが、5%程度に引き上げていただきたい。</p>
提案理由	<p>近年、日本を含む多くの国々において物価が高騰しており、消費者の購買力が低下している。このような状況下において、消費の活性化は経済の持続的な成長に不可欠であり、政府による積極的な対策が必要と考える。同法では、一般懸賞の景品の最高額については「売上予定総額の 2%」、総付景品については、「1,000 円未満の場合は 200 円まで、1,000 円以上の場合は取引の価額の 10 分の 2 の金額まで」と定められているが、この基準は平成 19 年に見直されたものであり、現行の同法の規制内容は現在の経済状況に即しておらず、見直しが必要であるとする。この規制が、企業のプロモーション活動を過度に制約し、消費喚起に繋がる機会を失わせている可能性があるため、物価高の影響により消費者の購買意欲が低下している中、より魅力的なプロモーションが可能となるよう、景品の上限額の見直しを検討いただきたい。</p> <p>※昨年も同様の提案を行い、令和 6 年 12 月に消費者庁より「引き続き、社会情勢の変化を注視してまいりたいと考えています」と回答をいただいているが、検討状況についてご教示をいただきたい。</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	消費者庁
------	------

<p>制度の現状</p>	<p>不当景品類及び不当表示防止法(以下、「景品表示法」という。)における景品類の最高額、総額等の規制は、不当な顧客の誘引を防止し、一般消費者による自主的かつ合理的な選択を確保するために必要なものとして定められています。</p> <p>①総付景品 景品表示法における景品規制のうち、懸賞によらず、商品・サービスを利用したり、来店したりした人にもれなく景品類を提供する、いわゆる「総付景品」の限度額は、景品表示法第4条に基づき定められた「一般消費者に対する景品類の提供に関する事項の制限」において、「景品類の提供に係る取引の価額の十分の二の金額(当該金額が二百円未満の場合にあつては、二百円)の範囲内であつて、正常な商慣習に照らして適当と認められる限度を超えてはならない。」と規定されています。</p> <p>また、その運用基準についても「一般消費者に対する景品類の提供に関する事項の制限」の運用基準について」として定められています。</p> <p>②一般懸賞 景品表示法における景品規制のうち、商品・サービスの利用者に対し、くじ等の偶然性、特定の行為の優劣等によって景品類を提供する、いわゆる「一般懸賞」の限度額は、景品表示法第4条に基づき定められた「懸賞による景品類の提供に関する事項の制限」において、その最高額は「懸賞により提供する景品類の最高額は、懸賞に係る取引の価額の二十倍の金額(当該金額が十万円を超える場合にあつては、十万円)を超えてはならない。」と、その総額は「懸賞により提供する景品類の総額は、当該懸賞に係る取引の予定総額の百分の二を超えてはならない。」と規定されています。</p> <p>また、その運用基準についても「懸賞による景品類の提供に関する事項の制限」の運用基準」として定められています。</p>
<p>該当法令等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・不当景品類及び不当表示防止法第4条 ・懸賞による景品類の提供に関する事項の制限 ・一般消費者に対する景品類の提供に関する事項の制限
<p>対応の分類</p>	<p>その他</p>
<p>対応の概要</p>	<p>消費者が景品に惑わされて質のよくないものや割高なものを買わされてしまうことは、消費者にとって不利益になります。また、景品による競争がエスカレートすると、事業者は商品・サービスの内容での競争に力を入れなくなり、これがまた消費者の不利益につながっていくという悪循環を生むおそれがあります。</p> <p>景品表示法における景品類の最高額、総額等の規制は、このような不当な顧客の誘引を防止し、一般消費者による自主的かつ合理的な選択を確保することを目的として定められています。</p> <p>具体的な景品類の制限額については、このような法目的の下、社会情勢の変化も踏まえつつ見直しに向けた検討が行われるべきものと考えており、引き続き、物価や消費者の購買行動を含む社会情勢の変化を注視してまいりたいと考えています。</p>

<p>区分(案)</p>	<p>◎</p>
--------------	----------