

平成 30 年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

警察庁 第2次回答

管理番号

59

提案区分

B 地方に対する規制緩和

提案分野

産業振興

提案事項(事項名)

中小企業等協同組合からの暴力団排除のための中小企業等協同組合法の改正

提案団体

京都府、滋賀県、京都市、大阪府、兵庫県、和歌山県、鳥取県、徳島県、関西広域連合

制度の所管・関係府省

警察庁、金融庁、財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、環境省

求める措置の具体的内容

中小企業等協同組合から暴力団を排除することができるよう、条例委任又は法改正による暴力団排除条項の追加を行うこと。

具体的な支障事例

【支障】

近年、暴力団排除条例の制定等により暴力団の排除のための施策が全国的に進んでいる中、中小企業等協同組合についても全国中央会が定める定款参考例へ暴力団排除の条文が加わったところである(平成 27 年)。しかし、中小企業等協同組合法には暴力団排除規定が置かれておらず、認可庁としては暴力団と関わりのある組合の認可を拒否したいが、法律上での明確な根拠がないことが支障となり、排除することが難しい。また、警察への暴力団照会も、法律上での明確な根拠がないために行えない状況である。

【改正の必要性】

反社会的勢力の中心である暴力団を排除するには、社会全体で取り組む必要があり、犯罪対策閣僚会議の「「世界一安全な日本」創造戦略」においても、「各種業・公共事業等からの暴力団排除の徹底」が明記されている。については、他法律(貸金業法や水産業協同組合法など)と同様に、中小企業等協同組合法にも暴力団排除規定を追加することを求める。

制度改正による効果(提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)

—

根拠法令等

中小企業等協同組合法

追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)

石岡市、川崎市、綾瀬市、奈良県、愛媛県、熊本市、大分県

○今後支障事例が生じる可能性は高いこと、また、暴力団排除が社会全体の課題であることや貸金業法など類似法令との整合性から改正が必要である。

○反社会的勢力排除を徹底する上で、中小企業等協同組合法への暴力団等排除規定の追加は必要不可欠であると考えられる。

○本県においても、他県と同様、仮に暴力団関係者から組合設立の認可申請があった場合、認可を拒否する法令上の明確な根拠がないことから、法改正の必要性があると考えます。

○認可の根拠法である中小企業等協同組合法において、明確な排除規定がないことから、法に基づいて暴力団と関わりのある組合の認可を拒否することは、難しいと考える。暴力団排除条例の制定等により、県レベルの施策として暴力団の排除が全国的に進む中、組合等団体における企業倫理を遵守する意味でも、法において排除規定を定めることに賛同する。

各府省からの第1次回答

【警察庁】

警察としては、暴力団の資金獲得活動の実態解明を図り、中小企業等協同組合法に関連する暴力団の違法・不当な介入実態が判明したならば、主管省庁である中小企業庁に情報を提供するなどの協力を行ってまいりたい。

なお、各法令において暴力団排除条項を設けるべきか否かについては、各法令が規制する事業者等における暴力団の活動の有無等の実態を踏まえつつ、主管省庁において個々の法令ごとにその必要性を判断すべきものであり、必要性があると判断されたものから可能な限り早期に当該法令を改正して暴力団排除条項を盛り込んで対応すべきものである。したがって、まずは、主管省庁である中小企業庁において暴力団排除条項の要否が検討されるべきである。

【金融庁、財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、環境省】

現時点で、中小企業等協同組合法に基づき設立された組合が、実際に暴力団の活動に利用されているなどの情報は警察当局などから寄せられていない。今後、必要に応じて各自治体等からの情報提供等を通じて更なる状況把握を行うとともに、政府全体の取組状況も踏まえつつ対応してまいりたい。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解

業界によっては、刑事事件等を起こした過去がある等、暴力団の関与が懸念されることがある。近年、暴力団排除条例の制定等により暴力団の排除のための施策が全国的に進んでいる中、中小企業等協同組合の関係者が、暴力団関係者であることは望ましくないため、認可庁としては暴力団と関わりのある組合の認可を拒否したい。

また、暴力団の関与を事前に防止する必要があると考えるため、中小企業等協同組合法への暴力団等排除規定への追加を求める。

各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解

—

全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見

【全国知事会】

公共工事や許認可などの行政分野において、暴力団の関与をあらかじめ防ぐとともに、排除を進めるため、法改正により暴力団排除条項を追加すべきである。

【全国市長会】

提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。

【全国町村会】

提案団体の意見を十分に尊重されたい。

各府省からの第2次回答

中小企業等協同組合法を改正し暴力団排除規定を追加するためには、同法に基づき設立された組合に暴力団員等が関与し、その活動を通じて暴力団の威力が行使され、組合員の公正な経済活動の機会を確保できないなどの具体的な立法事実が必要であるが、現時点でそのような情報を把握していない。

引き続き中小企業庁と警察庁が協力して情報収集を行い、中小企業等協同組合法の目的である「中小規模の商業、工業、鉱業、運送業、サービス業その他の事業を行う者、勤労者その他の者が相互扶助の精神に基づき協同して事業を行うために必要な組織について定め、これらの者の公正な経済活動の機会を確保し、もってその自主的な経済活動を促進し、且つ、その経済的地位の向上を図ること」を成すにあたり、暴力団員等が関与し、その活動を通じて暴力団の威力が行使され、組合員の公正な経済活動の機会を確保するなどの措置を講じ

る必要があると認められる場合には、必要な措置を検討することとしたい。

平成 30 年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

警察庁 第2次回答

管理番号

78

提案区分

B 地方に対する規制緩和

提案分野

消防・防災・安全

提案事項(事項名)

消防団員等の消防車両運転に係る特例制度の創設

提案団体

鳴沢村、市川三郷町、早川町、身延町、南部町、富士川町、昭和町、道志村、西桂町、忍野村、山中湖村、富士河口湖町、小菅村、丹波山村

制度の所管・関係府省

警察庁、総務省、防衛省

求める措置の具体的内容

消防学校での消防車両の運転に関する教習の受講制度や自衛隊が実施する自動車の運転に関する教習を消防団員等が受講可能とするような制度等の創設

具体的な支障事例

平成 29 年 3 月 12 日に改正道路交通法が施行され、改正後の普通免許で運転できる自動車の車両総重量は 3.5 トン未満となっている。

地域に住む若い人材や地元に戻ってくる若い人材が消防団員等として消防団に加入しても、改正後の普通免許の所持者については、車両総重量 3.5 トン以上の消防車両を運転することができず、消防団員等の消防活動や災害時の初期活動において支障を来すことになる。

そこで、消防団員等が実施する活動の特殊性及び地域防災の担い手としての重要性を考慮し、新制度普通免許を取得する消防団員等が、消防団所有のポンプ車の運転に必要な免許を取得しやすくなるような特例制度の創設が求められる。

【求める措置】

(1) 各都道府県において設置する消防学校又は消防学校が委託する自動車教習所において、一定の適正が認められる消防団員等が消防車両の運転に係る技能教習を受講することを可能とすること。

(2) 教育訓練の実施に関する地方公共団体の委託に基づき、自衛隊の任務遂行に支障が生じない限りにおいて、自衛隊が実施する自動車の運転に関する技能教習を、一定の適正が認められる消防団員等も受講可能とすること。

(1)、(2)の技能教習を受けた消防団員等が、消防車両の運転に必要な運転免許受験資格を得られるようにすることで、消防団員等の確保に資すると考えられる。

制度改正による効果（提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等）

実際の道路交通環境下における安全性を毀損することなく、消防団所有自動車を運転できる消防団員の確保が可能となることから、消防活動や災害時の初期活動の体制が強化される。

また、地域活動の担い手である消防団員や地域住民がその地域を訪れる自衛隊とつながりを持つ機会が生じることとなり、その際の人的つながりが将来の災害時の自衛隊と地域住民や消防団員の連携強化にもつながることになる。

根拠法令等

道路交通法

道路交通法施行令
まち・ひと・しごと創生総合戦略
消防学校の教育訓練の基準
自衛隊法第 100 条の2
自衛隊法施行令第 126 条の2

追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例（主なもの）

南陽市、ひたちなか市、清瀬市、石川県、南アルプス市、多治見市、山口市、田原市、千早赤阪村、宇和島市

○平成 29 年 3 月 12 日に改正道路交通法が施行され、改正後の普通免許で運転できる自動車の車両総重量は 3.5 トン未満となっている。

地域に住む若い人材や地元に戻ってくる若い人材が消防団員等として消防団に加入しても、改正後の普通免許の所持者については、車両総重量 3.5 トン以上の消防車両を運転することができず、消防団員等の消防活動や災害時の初期活動において支障をきたす状態である。

○当市は、消防団員 2,084 名を有し、毎年 80 人程度の新入団員を迎えていて、今後、車両総重量 3.5 トン以上の消防車両を運転できない団員が増加し、消防活動等に支障きたし、地域の安全安心を揺るがすことにもなりかねないため、対象の消防団員が、車両総重量 3.5 トン以上の消防車両を運転できるようになるような特例の制定に賛同するものです。

○当市消防団においても、3.5 トン以上の消防車両を 38 台所有しており、平成 29 年 3 月 12 日の道路交通法の改正による普通運転免許証で運転できる自動車の総重が 3.5 トン未満となったことで、消防団からも今後の消防ポンプ車の運転について心配の声があげられています。

現在、当市でも今年度消防団に入団した団員 1 名が平成 29 年 3 月 12 日以降に普通運転免許証を取得しており、今後、同様の団員が増加していくことで消防団活動に支障が起こることが予想されます。

こうした状況を踏まえると、消防団所有の消防ポンプ車の運転に必要な免許を、取得しやすくなるような特例制度の創設を希望します。

○本市においては、4 月 1 日現在、改正後の普通免許を所持する消防団員が 3 名在籍しており、今後は更に増加していくと思われる。また、保有している消防ポンプ自動車は 29 台すべて 3.5 トン以上の仕様となっている。

以上のことから、提案されている「消防学校での消防車両の運転に関する教習の受講制度や自衛隊が実施する自動車の運転に関する教習を消防団員等が受講可能とするような制度等の創設」は非常に有効な手段であると思われる。

各府省からの第 1 次回答

【警察庁】

提案団体の提案趣旨の理解に当たって、本年 6 月 29 日開催の「地方分権改革有識者会議」の資料 6 も参照して、以下のとおり回答する。

【(1)について】

公安委員会から指定を受けた自動車教習所（以下「指定自動車教習所」という。）で技能教習を受講した者のうち一定の要件を満たす者（道路交通法第 97 条の 2 第 1 項第 2 号の規定の適用を受ける者）は、運転免許試験のうち技能試験が免除されることとなる。職員や設備等に関して一定の要件を満たす自動車教習所は、当該指定を受けることができるとされている。したがって、消防学校や同学校の委託を受けた自動車教習所（以下「消防学校等」という。）が、当該一定の要件を満たす自動車教習所であるとして公安委員会から指定を受けた場合には、当該消防学校等で一定の教習を受け、かつ道路交通法第 97 条の 2 第 1 項第 2 号の適用を受ける者について、技能試験を免除することができる。

以上のことから、御提案の内容に、消防学校等における準中型自動車免許に係る教習を終えた者のうち一定の要件を満たす者（道路交通法第 97 条の 2 第 1 項第 2 号の規定の適用を受ける者）について、指定自動車教習所を卒業した者と同様に、当該免許に係る技能試験を免除されたいというものが含まれているのであれば、これについては、消防学校等が一定の要件を満たす自動車教習所であるとして公安委員会から指定を受けることにより、現行の道路交通法令で対応可能である。

また、御提案の内容には、緊急自動車の運転資格の審査（以下「審査」という。）に合格した者について、当該緊急自動車の運転に必要な運転免許に係る技能試験を免除されたいというものが含まれているものと承知しているところ、技能試験は、取得しようとしている運転免許に係る自動車等を安全に運転することができる基本的

な運転技能を有しているか否かを確認するものである一方、審査は、公益性の高い緊急用務のために道路を迅速に通行するために必要な高度の運転技能を有しているか否かを確認するものであり、道路交通法上、審査を受ける者は、当該審査により運転資格を得ようとする緊急自動車の運転に必要な運転免許を有していることが前提となっている。

したがって、技能試験と審査は全く異なるものであり、後者に合格した者について前者を免除することは不適當である。

【(2)について】

御提案の内容を実現するためには、消防団員等が自衛隊が実施する自動車の運転に関する教習を受講することができる必要があるところ、まずは防衛省において判断されるべきであることから、当庁から回答は差し控えたい。

【総務省】

【(1)について】

御要望の趣旨が、消防学校等で教習を受講することをもって、必要な運転免許に係る技能試験を免除してほしいというものであれば、警察庁が所管する道路交通法上の制度に関するものであることから、当庁から回答は差し控えたい。

なお、消防組織法第51条では、「都道府県は・・・消防学校を設置しなければならない。」と規定されており、同条第4項の規定において「消防学校の教育訓練については、消防庁が定める基準を確保するように努めなければならない。」とされている。この消防庁が定める「消防学校の教育訓練の基準」第11条においては、「消防団員に対する特別教育の到達目標並びに教科目及び時間数は、目的に応じて適宜編成するものとする。」とされており、各消防学校において、地域の実情に応じて必要な教育訓練のカリキュラムを実施しているものと考えている。

また、「平成30年1月25日付け消防地第20号消防庁次長通知」において、「消防団員の準中型免許取得に係る公費負担制度の創設」と、「地域の実情に応じて、消防自動車の更新機会等に合わせて、新制度下の普通免許で運転可能な消防自動車の活用」について要請しているところ。

さらに、平成29年度3月12日以降に普通免許を取得した団員が準中型免許を取得する経費に対して、地方公共団体が助成を行った場合の当該助成額の一定割合について、平成30年度から特別交付税措置を講ずることとしている。

【(2)について】

御指摘の自衛隊が実施する自動車の運転に関する技能教習を、一定の適正が認められる消防団員等も受講可能とすることについては、まずは、防衛省において判断されるべきであることから、当庁から回答は差し控えたい。

【防衛省】

防衛省・自衛隊における教育訓練の受託については、自衛隊法第100条の2において、「政令で定める技術者の教育訓練を実施することの受託を受けた場合において他に教育訓練の施設がないと認めるときは、自衛隊の任務遂行に支障を生じない限度において、当該委託を受け、及びこれを実施することができる」と定められており、自衛隊法施行令第126条の2において、受託をうけることができる具体的な技術者については、「航空機の操縦及び整備」「落下傘の試験降下」「潜水艦の試験航走」「救急」「砲の操作」に従事する者と規定されている。今回のご提案については、消防団員に対する自動車運転について防衛省・自衛隊に対して教育の受託を求めらるものであるが、これは、上記に述べたような技術者の教育訓練に該当せず、また、ご提案の教育を実施する民間の自動車教習場が多数あることは広く認識されていることから、「他に教育訓練の施設がないと認めるとき」にも該当せず、現行の法令に照らせば、防衛省・自衛隊としてお受けすることはできないことについて御理解を賜りたい。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解

○多くの地域の消防団では、団員の高齢化や定数の確保が課題となっている。今後、普通免許を取得していても、準中型の車両規格以上の消防車両を運転することができない消防団員が増加し、緊急時の初期活動に支障を来すことが想定されるほか、免許取得が負担になることを理由として、団への加入が進まず、団員の定数確保がより困難になることが考えられる。

○第1次回答において、現行制度での対応の可否について各省庁から回答をいただいたが、運転免許取得費用に対する公費助成制度や普通免許で運転可能な消防車両の導入以外に、新たな免許制度による消防団活動の支障に対応するためには、どのような施策を実施できるのか、ということ、省庁の枠を超えて検討していただき、周知願いたい。

○消防団活動の支障となっている(また将来的になるであろうことが容易に想定できる)ということ、を改めて認識いただき、できる限り少ない時間で準中型以上の消防車両の運転が可能となるような制度スキームを創設する

ことは、消防団員の免許取得の負担軽減につながり、消防車両を運転できる団員の確保に資することを踏まえ、消防団活動として、消防学校又は消防学校が委託する自動車教習所において、団員が運転免許取得のための技能教習を受けられることを明らかにしていただきたい。

○また、大規模な災害が多発している近年の災害事情を踏まえ、自衛隊と地域の消防の連携強化を図る観点から、自衛隊の自動車訓練所への消防団員の受入れについて、再検討いただきたい。

各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解

—

全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】
提案団体の提案の実現に向けて、十分な検討を求める。

【全国町村会】
提案団体の意見を十分に尊重されたい。

提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点（重点事項）

○ 総務省において、
準中型の車両規格を超える消防車両を運転することができる消防団員の確保を国として支援するために、運転免許制度の改善等を他省庁と調整すべきではないか。さらに、準中型免許取得費用の特別交付税での助成や普通免許で運転可能な消防車両開発のほかに、現場の支障を解決するための施策を検討すべきではないか。

○ 警察庁において、
消防車両を運転できる消防団員を確保するため、消防団員が準中型免許を取得しやすくなるように、運転免許制度の見直しについて検討していただきたい。

また、自衛隊自動車訓練所での技能教習が受け入れ可能な場合、当該訓練所において技能教習を修了した消防団員の中型免許の免許取得を可能とすべきではないか。

○ 防衛省において、
年齢や運転経験年数に関係なく中型車両以上の運転免許を取得できる施設は自衛隊の自動車訓練所しかなく、そのような場合自衛隊法第100条の2第1項の「他に教育訓練の施設がないと認めるとき」に該当するものと解釈し、自衛隊自動車訓練所で消防団員の教育訓練を受け入れるべきではないか。

各府省からの第2次回答

【警察庁、総務省】
総務省消防庁及び内閣府地方分権改革推進室が連名で、全市町村に対して実施している消防団員の準中型免許の取得に係る支障事例の調査の結果等も踏まえ、関係省庁において、消防団員による準中型免許の取得をより円滑にするための取組を検討する。

【防衛省】
「提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点」の記載に「年齢や運転経験年数に関係なく中型車両以上の運転免許を取得できる施設は自衛隊の自動車訓練所しかなく」とあるが、御指摘のようなことはない。

その上で、防衛省・自衛隊における教育訓練の受託については、自衛隊法第100条の2において、「政令で定める技術者の教育訓練を実施することの受託を受けた場合において他に教育訓練の施設がないと認めるときは、自衛隊の任務遂行に支障を生じない限度において、当該委託を受け、及びこれを実施することができる」と定められており、自衛隊法施行令第126条の2において、受託をうけることができる具体的な技術者については、「航空機の操縦及び整備」「落下傘の試験降下」「潜水艦の試験航走」「救急」「砲の操作」に従事する者と規定されている。

要望されている消防団員に対する自衛隊の自動車教習所での教育訓練の受託については、まず、自衛隊法施行令第126条の2が定める技術者の範囲に含まれていない。また、自動車運転技術の習得は、一般に民間の自動車教習所において行われるものであり、自動車教習所が全国に多数存在することを考えれば、「他に教育訓練の施設がないと認めるとき」との要件を満たすとは言えないことから、現行の法令に照らせば、防衛省・自衛隊としてお受けすることはできないことについて御理解を賜りたい。

なお、各自衛隊においても、施設等の制約から、受講可能人数が限られているため、一部の隊員は駐屯地、基地等での受講がかなわず、民間の自動車教習所を利用しているような状況である。

平成 30 年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

警察庁 第2次回答

管理番号

163

提案区分

B 地方に対する規制緩和

提案分野

消防・防災・安全

提案事項(事項名)

搭乗型移動支援ロボット公道実証実験における国際運転免許証等にかかる運転免許要件の明確化

提案団体

横浜市

制度の所管・関係府省

警察庁

求める措置の具体的内容

搭乗型移動支援ロボット公道実証実験における運転免許要件を国際運転免許証等でも搭乗可能となるよう明確化すること。

具体的な支障事例

セグウェイ等の搭乗型移動支援ロボットについては、現在は、道路運送車両の保安基準の緩和措置や道路交通法に基づく道路使用許可を受けて、公道での実証実験が行われている。

警察庁による、実証実験の際の道路使用許可に関する基準では、「大きさ及び構造並びに原動機の大きさに応じた運転免許を受けていること」が搭乗者の条件とされており、小型特殊自動車(セグウェイ等が該当)等を運転できる区分の運転免許の所持者であれば、公道実証実験での搭乗が可能となっている。他方、ジュネーブ条約締結国による国際運転免許証等の車両区分には、日本の運転免許における小型特殊自動車に対応する車両区分がなく、警察庁の当該基準を適用できるか不明確であることから、横浜市における公道実証実験では国際運転免許証等所持者による搭乗を認めていない。

道路交通法では、原付免許以外の全ての運転免許(小型特殊自動車よりも大きい自動車等の運転免許)で小型特殊自動車の運転も認められていることなどを踏まえ、警察庁による「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」における搭乗者の条件について、国際運転免許証等でも搭乗可能となるよう基準を明確化していただきたい。

制度改正による効果(提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)

世界各都市で搭乗型移動支援ロボットを使用した観光ツアーが多く行われ人気を博している中、日本でも、ラグビーワールドカップ 2019™及び東京 2020 オリンピック・パラリンピックの開催に向けて、魅力ある観光コンテンツの創出や観光客のニーズに応じた受入環境整備に活用することが可能となり、観光都市としての都市ブランド向上、経済波及効果も期待できる。

根拠法令等

「『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」(通達)(平成 30 年 3 月 19 日付け警察庁丁交発第 39 号、丁規発第 32 号)

別添「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(平成 30 年 3 月一部変更)」

追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例（主なもの）

千葉市

○当市では、都心部を中核とした「近未来技術実証・多文化都市」をテーマに掲げ、国家戦略特区の指定を受けており、歩道空間を活用したパーソナルモビリティのシェアリングサービスの実現を目指している。

パーソナルモビリティの規格に関しては、運転免許が不要な歩行補助車のほか、本提案にある搭乗型移動支援ロボットも検討対象となりうるため、東京2020大会の競技会場である本市としても、外国人観光客等を対象とする魅力ある観光コンテンツを創出するため、搭乗型移動支援ロボットの国際運転免許での乗車を可能とする要件の明確化は必要と認識している。

各府省からの第1次回答

1949年の道路交通に関する条約（以下「ジュネーブ条約」という。）第4条の規定により、自動車とは「道路において本来人又は貨物の運搬に使用されるすべての自動推進式の車両（レール又は架線によって走行する車両を除く。）」と定義されているところ、道路交通法上の自動車又は原動機付自転車がこれに該当することから、道路交通法上、自動車の一区分とされる小型特殊自動車は、ジュネーブ条約第4条の自動車に含まれる。

一方、ジュネーブ条約附属書10では、国際運転免許証で運転することができる車両区分が記載されているものの、道路交通法上の小型特殊自動車が、当該車両区分のうちいずれの区分に含まれるかについて直接的な記載はなされていない。

ジュネーブ条約第5条では、「この条約に定めのないすべての事項は、他の国際条約又は国際協定の適用を受けることを条件として、国内法の管轄に属するものと了解される」とあることから、道路交通法で定められている運転免許制度に則して、セグウェイ等の搭乗型移動支援ロボットを国際運転免許証で運転する際の車両区分を、通達等で明確化することとしたい。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解

通達等の発出時期については、ラグビーワールドカップ2019™及び東京2020オリンピック・パラリンピックの開催までに訪日外国人旅行者への周知や受入環境整備を十分に行えるよう、今年度のできるだけ早期に発出していただくことを希望する。

また、8月6日に行われた地方分権改革有識者会議提案募集検討専門部会（関係府省からのヒアリング）で有識者から指摘があったように、「ジュネーブ条約に基づく国際運転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（エストニア共和国、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8か国・地域）」の国際運転免許証で運転する際の車両区分についても、併せて通達等で明確化していただきたい。

各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解

—

全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

提案団体の提案の実現に向けて、十分な検討を求める。

提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点（重点事項）

○訪日外国人の搭乗型移動支援ロボットの公道運転について、ジュネーブ条約加盟国の国際運転免許証の車両区分及び非加盟国の外国運転免許証の車両区分を明確化した通達等を、地方公共団体に対し平成30年度中に発出していただきたい。

各府省からの第2次回答

公道実証実験で使用する搭乗型移動支援ロボットは、原動機付自転車又は小型特殊自動車に分類されるが、これら原動機付自転車又は小型特殊自動車を道路交通法第107条の2で規定する国際運転免許証又は外国運転免許証で運転することができる場合を明確化するため、今年度中に都道府県警察に対して文書を発

出する。