

<p>公安委員会 説明資料No. 1</p>	<p>デジタル社会の形成を図るための規制改革を推進するためのデジタル社会形成基本法等の一部を改正する法律の施行期日を定める政令案について</p>	<p>令和5年8月31日 長官官房</p>
----------------------------	--	---------------------------

1 デジタル社会の形成を図るための規制改革を推進するためのデジタル社会形成基本法等の改正

(1) 概要

「デジタル原則に照らした規制の一括見直しプラン」（令和4年6月デジタル臨時行政調査会決定）を踏まえた規制の見直しを推進するため、デジタル社会の形成を図るための規制改革を推進するためのデジタル社会形成基本法等の一部を改正する法律（令和5年法律第63号。以下「改正法」という。）が成立。令和5年6月16日公布。

(2) 改正概要（警察庁関係）

ア 書面の掲示等を義務付けている規制の見直し

認定等を受けたことを示す書面を営業所に掲示することを義務付けている法律の規制について、原則として、書面の掲示に加えて、インターネットでの表示も義務付けることとされた。

また、紙による交付を想定している認定証等に関する規定を見直し、事業者に、認定証等に代え、認定等を受けたことを示す所定の標識の掲示等を義務付けることとされた。

イ 公示送達の方法の見直し

公示送達は、公示事項を掲示板に掲示して行うこととされているところ、庁舎に設置した電子計算機の映像面への表示を認め、掲示板に掲示し、又は当該映像面への表示を行うとともに、インターネット等より不特定多数の者が閲覧できる状態に置くことにより行うこととされた。

2 デジタル社会の形成を図るための規制改革を推進するためのデジタル社会形成基本法等の一部を改正する法律の施行期日を定める政令案

(1) 概要

上記1(2)アの改正については、公布の日から起算して1年を超えない範囲内において政令で定める日から施行するとされているところ、改正法の施行期日を令和6年4月1日と定める。

※ なお、上記1(2)イの改正については、公布の日から起算して3年を超えない範囲内において政令で定める日から施行するとされている。

(2) 今後の予定

9月12日【P】 閣議（関係省庁による共同請議）

公安委員会 説明資料No. 2	「デジタル社会の形成を図るための規制改革を推進するためのデジタル社会形成基本法等の一部を改正する法律の施行に伴う警察庁関係政令等の整備に関する政令案」に対する意見の募集について	令和5年8月31日 長官官房 生活安全局 交通局
<p>1 趣旨</p> <p>デジタル社会の形成を図るための規制改革を推進するためのデジタル社会形成基本法等の一部を改正する法律（令和5年法律第63号。以下「改正法」という。）の施行に伴う自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律施行令（平成14年政令第26号。以下「運転代行業法施行令」という。）等の改正を行うに当たり、その改正案を一般に公表し、意見を募集するもの。</p> <p>2 期間</p> <p>令和5年9月1日（金）から令和5年9月30日（土）まで（30日間）</p> <p>3 政令案の概要</p> <p>(1) 運転代行業法施行令における規定の整備</p> <p>都道府県公安委員会は、自動車運転代行業者等が自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律（平成13年法律第57号）等の規定に違反するなどしたときは、運転代行業法施行令で定める基準に従い、当該自動車運転代行業者に対し、自動車運転代行業の全部又は一部の停止を命ずることができることとされているところ（同法第23条第1項）、改正法の施行に伴い、</p> <ul style="list-style-type: none">・ 当該基準に係る点数が付される行為に、自動車運転代行業約款等をインターネットによって公衆の閲覧に供する義務に係る規定に違反する行為を追加・ 当該基準に係る点数が付される行為から、認定証の返納義務に係る規定に違反する行為を削除 <p>するなど、所要の規定の整備を行う。</p> <p>(2) その他所要の規定の整理</p> <p>地方公共団体の手数料の標準に関する政令（平成12年政令第16号）で定める標準事務（手数料について全国的に統一して定めることが特に必要と認められる事務）から警備業法（昭和47年法律第117号）の規定に基づく認定証の再交付に係る事務等を削除するなど、所要の規定の整理を行う。</p> <p>4 施行期日</p> <p>改正法の施行の日（令和6年4月1日予定）</p>		

1 令和4年度実績評価書（案）

令和5年度国家公安委員会及び警察庁における政策評価実施計画に基づき、全22の業績目標のうち、

- ・ 基本目標1 市民生活の安全と平穏の確保
業績目標1 総合的な犯罪防止に向けた取組の推進
- ・ 基本目標2 犯罪捜査の的確な推進
業績目標3 科学技術を活用するなどした緻密かつ適正な捜査の推進
- ・ 基本目標3 組織犯罪対策の推進
業績目標2 特殊詐欺等の検挙対策及び被害防止対策の推進
- ・ 基本目標4 安全かつ快適な交通の確保
業績目標1 歩行者・自転車利用者等の安全確保
- ・ 基本目標5 国の公安の維持
業績目標2 警察庁と都道府県警察が一体となった的確な警衛・警護の実施
- ・ 基本目標6 デジタル社会の安全・安心の確保
業績目標1 サイバー事案対策の推進
- ・ 基本目標8 警察活動の基盤の強化
業績目標1 先端技術・デジタル技術等の活用による警察活動の高度化・合理化

の7つの業績目標について、令和4年度を評価期間とする実績評価方式による事後評価を実施した結果については、評価結果に記載のとおりとすることとする。

2 令和5年度実施施策に係る政策評価の事前分析表（案）

全22の業績目標に関し、業績指標を設定した事前分析表を作成することとする。

3 規制の事後評価書（案）

古物営業法の一部を改正する法律（平成30年法律第21号）により新設された3つの規制について、令和4年度までを評価期間とする事業評価方式による事後評価を実施した結果については、いずれも妥当と判断することとする。

4 その他

- 7月31日に第40回警察庁政策評価研究会をウェブ会議方式により開催し、有識者からの意見を反映した。
- 今後、総務大臣への通知・送付、警察庁ウェブサイトでの公表等を予定。

公安委員会 説明資料No. 4	令和5年度全国警察柔道選手権大会及び 全国警察剣道選手権大会の開催について	令和5年8月31日 長官官房
--------------------	--	-------------------

1 開催日時

令和5年9月5日（火）午前9時から午後5時30分頃まで

2 開催場所

日本武道館

3 登録選手（柔道・剣道合計444名）

	剣道	柔道
男子の部	108名	178名
女子の部	89名	69名
合計	197名	247名

4 競技方法

(1) 柔道（トーナメント戦）

ア 男子個人戦

100kg超級・100kg級・90kg級・81kg級・73kg級・66kg級・60kg級

イ 女子個人戦

70kg超級・70kg級・63kg級・52kg級

(2) 剣道（トーナメント戦）

男子個人戦及び女子個人戦

5 表彰

(1) 柔道

男子・女子の各階級優勝及び第2位 計22名

(2) 剣道

男子・女子の優勝、第2位、第3位（2名）及び第5位（4名） 計16名

※ 剣道は階級別でなく、出場人数が多いため第5位まで表彰する。

6 参考事項

今後の大会予定

(1) 10月23日（月）

全国警察柔道大会（団体戦）

(2) 10月24日（火）

全国警察剣道大会（団体戦）

(3) 令和6年2月2日（金）

全国警察逮捕術大会及び全国警察拳銃射撃競技大会

公安委員会	パラリンピック選手村内での中型バスの	令和5年8月31日
説明資料No. 5	接触事故に係る事故調査報告書について	交通局

1 趣旨

令和3年8月26日にパラリンピック選手村内で発生した中型バスの接触事故について、（公財）交通事故総合分析センターに設置する自動運転車事故調査委員会が実施した事故調査の報告書が取りまとめられたもの。

2 報告書の要旨

(1) 事故概要

選手村内において、中型バス（運転自動化技術を利用した特別装置自動車）が信号のない丁字路交差点に進入、右折中に、横断歩道を横断してきた歩行者と当該車両の左側面が接触。

(2) 原因

下記を含む複合的な要因が重なったと考えられる。

- ア 横断歩道手前でシステムにより減速した車両を再発進させた後、被害者を見た運転者が「SLOW DOWN」スイッチを押して減速したが、この予測及び判断が遅かったと考えられる。
- イ 交通誘導員は、車両でなく被害者を制止する姿勢を取ったが、これは警備会社による教育が要因と考えられる。被害者は、視覚障害者であり、車両の接近に気付かず、誘導員の声かけもなかった。
- ウ 関係者間で交通誘導員の配置等に関する調整や、交通の運用ルールに関する認識の共有が十分でなかった。
- エ 車両に備えられていた横断歩道付近障害物回避の機能は、運転者の再発進操作により一部除外され、その他の減速機能についても車両近傍のみを検知対象としていたことから、システムによる減速機能では接触の回避に至らなかったと考えられる。

(3) 再発防止等に資する提言

- ア 運転者は、交通ルール、車両特性等を十分に理解し、システムと運転者の役割を理解した上で安全な運転をすべき。
- イ 車両システムは、運転者が責任を持って運転操作する際、自動で運転を行っているような誤解を招かないシステムとするとともに、適切な運転操作が可能な操作の自由度を確保することが重要。
- ウ 関係者は、適切な走行環境を構築するとともに、運行を計画する段階から安全対策を検討し、合意された安全対策等を確実に実施する必要がある。
- エ 自動運転レベルによって、対応する安全対策は大きく異なるため、正確な情報の関係者内での共有と理解や幅広い周知が必要。

3 報告書の活用

報告書を関係事業者に示すとともに、自動運転に関連する今後の警察業務の運用や制度の検討に活用していくこととする。