

管理番号	提案主体の氏名 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・ 関係府省庁	各府省庁からの検討要請に対する回答
随時30-001-01			<p>けいはんなが持つポテンシャルを活かし、産業の国際競争力を強化するため、未来のモビリティに関する研究開発を促進する。このため、未来のモビリティに着目し、新たな商品、サービスを創出しようとする企業に対し、企業ニーズに沿った研究開発を進展させるための公道走行実証実験が自由に行えるよう、各社が乗合いできるオープンな公道走行実証実験プラットフォームを提供する。</p> <p>企業が主体として実施する実証実験には次のような内容が想定される。</p> <ul style="list-style-type: none"> ①自動運転に必要な認知、判断、制御に関する技術開発研究 ②自動運転に付随する遠隔監視、車内センシング・モニタリング技術開発研究 ③バス等のオンデマンド型自動走行の運用に係る実証実験 ④呼び出し、乗り捨て可能なカーシェアリングの知的運用に係る実証実験 ⑤自動運転を活用したパーソナルモビリティのシェアリング運用に係る実証実験 ⑥上記を組み合わせたマルチモーダル交通サービスの運用に係る実証実験 	<p>現在の電動車いすに対する道路交通法では「歩行補助車」に相当し、歩道での走行速度が6km/hに制限されている。徒歩より早いものの自転車ほどではない。</p> <p>電動車いすに該当する小型パーソナルモビリティは、高齢者や障がい者だけでなく観光客や市民の足として有効な移動手段であり、移動速度はより速い方が良い。</p> <p>外国人の障がい者にとっては、電動車いすとは12から15km/hの速度が可能な乗り物であるため、国内において利用できないことは、大きなハンディとなる。</p> <p>小型パーソナルモビリティは新たなモビリティサービスを検討するうえでは欠かせず、本規制がこの普及を阻んでいる。</p>	<p>道路交通法施行規則(昭和三十五年総理府令第六十号) (原動機を用いる身体障害者用の車椅子の基準)第一条の四 一 項二 ロ 二 車体の構造は、次に掲げるものであること。 ロ 六キロメートル毎時を超える速度を出すことができないこと。</p>	<p>(小型パーソナルモビリティの速度規制緩和)</p> <p>小型のパーソナルモビリティもこの範囲に入れ、電動車いす等の速度規制を現行の6km/hから12 km/hまでの緩和を提案する。</p>	警察庁	<p>道路交通法上、身体障害者用の車椅子は、身体の障害により歩行が困難な者の安全な通行を図る目的で車両から除外され、歩行者とみなすこととしています。</p> <p>原動機を用いる身体障害者用の車椅子は、一般に自走機能を有し、歩道を通行する他の歩行者等に危害を与えるなど交通の安全に支障を及ぼす可能性が高いため、一定の基準に適合するものに限って歩行者とみなすこととしており、速度については通常の人の早歩き程度をその上限としております。このような趣旨に鑑みると、当該速度基準の上限を更に引き上げることは困難と考えております。</p>
随時30-001-02	公益財団法人関西文化学術研究都市推進機構	未来モビリティ研究開発特区(けいはんな公道走行実証実験プラットフォーム(K-PEP))		<p>電動車いすは、道路交通法施行規則第一条の「歩行補助車等」に相当する。この「歩行補助車等」は、人が乗っている状態であれば、道交法2条3項に基づき、自動・手動にかかわらず歩行者と同じ扱いで歩道上を移動することができ、免許不要である。しかし、無人で自動走行する場合、歩行者と見なされず、「物」としてみなされ、道交法76条3項の禁止行為に当たる可能性がある。</p> <p>この「歩行補助車等」を新たに「小型パーソナルモビリティ」と定め、新たなモビリティサービスとして、「小型パーソナルモビリティ」のシェアリングサービスが要望されているが、車椅子の配車や使用後の返却をどのように行うかが大きなネックになっている。そこで、無人の自動運転で「小型パーソナルモビリティ」を配車や帰還のために遠隔制御で移動させる無人配車システムが、これらの課題解決の手段として注目されているものの、現行法では、自動で移動する「歩行補助車等」の定義がなく、これらのサービスの普及を阻んでいる。</p>	<p>道路交通法(禁止行為)第七十六条 3 何人も、交通の妨害となるような方法で物件をみだりに道路に置いてはならない。</p>	<p>(小型パーソナルモビリティの無人自動運転)</p> <p>「歩行補助車等」の要件を満たす「小型パーソナルモビリティ」の定義を明確にし、この「小型パーソナルモビリティ」が無人の自動運転で、歩行者と同様に歩道や公道を移動できるように、法的な整備がなされることを提案する。</p> <p>補足説明 (1)小型パーソナルモビリティとは、道路交通法施行規則第一条で定義される道路交通法上の「歩行補助車等」の基準を満たす電動の乗り物等である。 (2)モビリティサービスとは、一般に人や物を移動するサービスで、ここで検討しているものは、「小型パーソナルモビリティ」を使ったシェアリングサービスを想定している。ある地点への呼び出しや乗り捨てが可能で、その時の配車や帰還は無人自動運転となる。</p>	警察庁	<p>御指摘の小型パーソナルモビリティの規格や、実施しようとする公道実証実験の具体的な方法が必ずしも明らかではないため、実施の可否について回答することは困難です。</p> <p>個別具体的な場合に応じて検討する必要があるため、具体的な小型パーソナルモビリティの規格や公道実証実験の実施方法を明らかにして、個別に警察庁に御相談ください。</p>
<p>※上記に記載した規制の緩和について、規制のサンドボックス制度の一環としてまとめ、「特別な公道走行実証実験フィールドの枠組み」を実現できるようご配慮いただきたい。</p>								

⑪<<近未来技術>>国家戦略特区等にかかる検討要請回答.xlsx

管理番号	提案主体の氏名 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・ 関係府省庁	各府省庁からの検討要請に対する回答
随時30-009	大分県杵築市	【仮称】杵築ドローンベス@JAPANプロジェクト	<p>①学ぶ！ドローンの操作研修や検定等を実施する拠点：ドローンの研修会、検定会、小中学生対象の操作・プログラミング教室等を開催する。</p> <p>②楽しむ！ドローンの各種競技会や交流イベント等を実施する拠点：丘陵やダム湖などの地形を活かしたドローンレース、各種協議会、交流イベント等を開催する。</p> <p>③創る！ドローンの活用や研修方法等を研究開発する拠点：新しい分野でのドローンの活用にあたって、安全運用を確立するための研究開発や実証実験ができる施設や野外フィールドを整備・設定する。(防災、農業、観光など各種産業分野を視野に入れている)</p>	<p>ドローンを活用した防災訓練や実験を昼夜問わず行う場合。例えば消火実験でドローンに設置したノズルから放水実験をしたり、消火ボールを落下させる場合、いちいち夜間飛行、目視外飛行、危険物輸送、物件投下等の許可 / 申請をしなければならない。またドローンレース国際大会等を開催する場合は、海外選手が自分のドローンやプロボを持ってきても、日本の技的マークの問題で制限がかかって使えない。</p> <p>それから海外選手が日本来て一番困るのが、日本のアマチュア無線免許を必要とすること。ドローンレースを実施している海外においては、全く必要の無いルールが日本だけに存在しており、日本のレース国際化に大きな弊害となっている。</p>	<p>[航空法] 航空法第百三十二条一号から二号 航空法第百三十二条二第一号から第六号</p> <p>[電波法] 電波法「特定無線設備の技術基準適合証明等に関する規則」第2条第1項各号 総務省発行の「アマチュア無線技士」の免許について</p>	<p>許可 / 申請が必要な案件においては、その都度ひとつひとつ申請を出すのではなく、例えば飛行高度の地表・水面から150m以上、それから夜間飛行、目視外飛行、30m未満の飛行、危険物輸送、物件投下等に関して、実験フィールド内で実施されるテストにおいては、例えば想定される上記の規制案件を包括的に申請できるものとし、1年ごとの更新を可能にしよう。そうすれば365日24時間の防災訓練も可能になる。</p> <p>電波に関しても、ドローンレース世界大会を実施する場合、25mw以下の場合には出力制限を設けて、レースを行う限られた場所では、マチュア無線の免許が無くても実施できるようにしてもらおう。</p> <p>またドローンの技的マークに関しては、観光者が日本に来てスマホや携帯を使うのと同じ様に期限を設けて使用できるようにしてもらおう。</p> <p>ドローンレース会場区域に限定して、対象周波数を5650・5830MHZに拡大してもらおう。</p>	<p>国土交通省</p> <p>総務省</p>	<p>御提案にあるように実験フィールド等、飛行場所をあらかじめ特定し、各飛行方法に応じた安全対策を講じていけば、現行制度においても1年間の包括許可・承認が可能です。</p> <p>我が国においてご提案の周波数帯は、各種レーダー、無線LAN、無人移動体画像伝送システム、狭域通信システム(DSRC)等に利用されています。</p> <p>また、アマチュア無線として無線局を開設する場合、ご提案の周波数帯では国際的にもアマチュア業務は二次業務と位置づけられており、各種レーダー等の一次業務の無線局に有害な混信を生じさせてはならず、かつ、一次業務の無線局からの有害な混信に対して保護を要求してはならないという条件が付された状態において運用されています。</p> <p>これらのことから、各種レーダー等の無線局への影響を確認する必要があり、また万が一混信等が発生した場合には電波を止めるなどの措置を執ることも考えられるため、免許手続きが必要と考えます。</p> <p>一方で、アマチュア無線の制度以外にも既存制度においてドローンレースやイベント等に適した手続きについて相談させていただくことが可能です。</p>
								<p>1. 前提 道路交通法上、身体障害者用の車椅子は、身体の障害により歩行が困難な者の安全な通行を図る目的で車両から除外され、歩行者とみなすこととしています。さらに、原動機を用いる身体障害者用の車椅子は、他の歩行者との混合交通における交通の安全円滑の観点から、道路交通法施行規則(昭和35年総理府令第60号)第1条の4が定める車体の大きさ等に関する基準に適合するものに限って歩行者とみなすこととしています。</p> <p>本件搭乗型移動支援ロボットは、仮に速度が時速6キロメートル以下であったとしても、身体障害者用の車椅子に当たるための基準(車体の大きさ等に関する基準を含む。)を満たさない場合には、道路交通法上、自動車又は原動機付自転車に区分されることとなります。一方、本件搭乗型移動支援ロボットが身体障害者用の車椅子に当たるための基準(車体の大きさ等に関する基準を含む。)を満たす場合には道路交通法上、身体障害者用の車椅子に区分されます。</p>

⑪<<近未来技術>>国家戦略特区等にかかる検討要請回答.xlsx

管理番号	提案主体の氏名 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・ 関係府省庁	各府省庁からの検討要請に対する回答
随時30-004	非公表	ハウステンボス地域移動用ロボット実験特区	体の不自由な方の移動の補助、過疎化が進む地域の公共交通に代わる新たな移動手段としての可能性を検討するため、誰もが自由に使用できる搭乗型移動支援ロボットを使用し、広く参加者を募集しハウステンボス周辺の歩道を走行する実証実験を行うもの。	現在全国で実証実験が認められている搭乗型移動支援ロボットは道路交通法上小型特殊車両の取扱いであり、公道で使用する場合は車両に対するナンバープレートの取得と使用者が運転免許を取得する必要がある、誰でも自由に使える状況ではないことが事業実施を困難としている	道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号)第55条第1項(同令第67条の規定により準用する場合を含む。) (道路交通法も関係する可能性あり)	時速6キロ以下の搭乗型移動ロボットについては、車両に対するナンバープレートが必要とせず、搭乗者も運転免許を必要としない形で運転を可能とすること。かつ歩道の走行を可能とすること。	警察庁 内閣府	<p>2. 運転免許について 道路交通法上の身体障害者用の車椅子に該当する場合には、運転免許を有しない者であっても利用することができます。一方、道路交通法上、自動車又は原動機付自転車に該当する場合には、運転するためには運転免許が必要です。</p> <p>3. 歩道通行について 道路交通法上の身体障害者用の車椅子に該当する場合には、歩道を通行させることとなります。一方、道路交通法上、自動車又は原動機付自転車に該当する場合には、車道を走行させることとなります。</p> <p>ただし、搭乗型移動支援ロボットが一定の条件を満たす場合には、道路使用許可を得た上で、歩道における実証実験を行うことが認められます。</p> <p>4. ナンバープレートについて(内閣府記載) ご提案の搭乗型支援ロボットは、添付資料を見る限り、道路交通法上の身体障害者用の車椅子か、道路運送車両法上の小型特殊自動車に分類されるかと思われます。 身障者用車椅子であれば、ナンバープレートは不要です。なお、小型特殊自動車のナンバープレートの必要性の有無については、国の規制の対象ではありませんので、各自治体にお問い合わせください。(警察庁、国交省、総務省3省には、内容については内閣府から確認済み。) ご提案の搭乗型移動ロボットが、道路交通法上何に当たるかは、所轄の警察署にお問い合わせください。</p>