

提案管理番号	提案主体の氏名又は団体名	提案名	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	各府省庁からの検討要請に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	各府省庁からの再検討要請に対する回答
<b>1 市街地編入条件の緩和</b>								
041040	佐賀県鳥栖市 福岡県小郡市 佐賀県基山町	「九州プランディング拠点創生特区」 ～ 県境を越えて交通結節機能を最大化。すべては九州のために ～	都市計画法第13条第1項第2号、都市計画法施行令第8条第1項第1号	市の中心市街地からは離れているもの、県境を挟んだ隣接自治体の市街地と接する地域については、連続性を勘案しつつ地域の実情に合った市街地形成を促し、県外隣接自治体の都市計画との連携をより一層図るため、市街地編入の条件である「既成市街地に連続していること」という規定の適用を免除する。	市街地調整区域における産業団地等の整備は、当該産業団地等の区域について、市街化区域への編入(県が決定権者)又は地区計画の決定(市が決定権者)等により、都市計画法第29条第1項による開発許可を設けて行うことが可能である。 なお、技術的助言である都市計画運用指針においては、既成市街地と連続しない「飛地」を市街化区域を編入する際の面積について、インターチェンジ等の公共施設と一体となって整備される工業、流通業務等の適地の場合には、都市施設や宅地等が適正に配置された一つの住区を形成する最低限の規模として20ha以上を旨としている。 ただし、今回の事業のように、市街化区域に編入しようとする区域が、隣接他県の既成市街地と連続しているのみなせる場合には、それらが異なる都市計画区域に属するものであったとしても必ずしも「飛地」扱いしなくてもよい場合があるものと考えられる。 したがって、まずは、県に対し市街化区域への編入等について相談するとともに、各市において地区計画制度の活用を検討されたい。	-	-	-
<b>2 市街地調整区域における開発許可等</b>								
041030	佐賀県鳥栖市 福岡県小郡市 佐賀県基山町	「九州プランディング拠点創生特区」 ～ 県境を越えて交通結節機能を最大化。すべては九州のために ～	①旧都市計画法第34条10号イ(H19.11.30廃止) ②都市計画法第13条第1項第7号	① 企業の進出意欲に対応するため、鳥栖ジャンクションに近接する鳥栖インターチェンジから概ね4km以内の区域計画で指定された地域より、市街地調整区域の大規模開発をより迅速に実現すべく、先に廃止された基準(都市計画法第34条第10号イ)を復活適用し、必要な開発を可能とする。 ② 市街地調整区域の大規模開発を用途制限付きで許可することを認める。	① 現行の国家戦略特別区域法において、国家戦略特別区域会議が、開発許可権者である地方公共団体を含む構成員の全員の合意に基づき、産業の国際競争力の強化及び国際的な経済活動の拠点の形成を図るために必要な開発行為に関する事業(国家戦略開発事業)について区域計画を作成し、当該計画が内閣総理大臣の認定を受けたときには、国家戦略特別区域法第22条により開発許可があったものとみなされることとなっている。 ② 市街地調整区域で、用途地域が定められていない土地の区域であっても、地区計画を定めることにより、建築物等の用途の制限を定めることができる。	-	-	-
052020	東海岸地域サンライズ推進協議会	MICE施設を核とした広域的なまちづくり事業	・都市計画法第34条 ・都市計画法第7条 ・都市計画法第19条第3項	① これまでの県知事決定の大臣同意ではなく、新決定の県知事協議で行う。 都市計画法19条第3項では「町村にあっては都道府県知事の同意を得なければならない」とあるが市と同様に協議に変更する。	① 現行の国家戦略特別区域法において、国家戦略特別区域会議が、開発許可権者である地方公共団体を含む構成員の全員の合意に基づき、産業の国際競争力の強化及び国際的な経済活動の拠点の形成を図るために必要な開発行為に関する事業(国家戦略開発事業)について区域計画を作成し、当該計画が内閣総理大臣の認定を受けたときには、国家戦略特別区域法第22条により開発許可があったものとみなされることとなっている。 ② 区域区分は、一の市町村の区域を越えて指定される都市計画区域全体を対象として、当該都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(都市計画区域マスタープラン)に基づき、市街地の拡大可能性や公共施設の整備状況、緑地等自然的環境の整備又は保全への配慮等の観点から地域の実情を総合的に勘案して定められるものである。また、他の都市計画や周辺市町村にも広く影響を及ぼす根幹的な都市計画であることから、都市計画区域の指定主体である都道府県が広域的な観点から定めることが適切である。 さらに、区域区分により市街化区域に編入された場合、道路・公園などの国の直轄事業を含めた公共投資の集中的な実施、空港など国が設置する施設への影響、国の農業政策との調整等が生じるため、国の利害に重大な関係があることから、国土交通大臣の同意を要するものである。	-	-	-
<b>3 用途地域のカスタマイズ化</b>								
092010	晴特區ビジネスコンサルティング	アーバンデザイン特区 ～金太郎船型の開発から個性豊かなまちづくり～	都市計画法第8条第1項	市町村が決定する都市計画における12種類の用途地域のカスタマイズ化を特例として認める。	特別用途地区や地区計画制度を活用することにより、用途地域による建築物の用途規制について、地区の特性や課題に応じた強化又は緩和を行うことが可能である。	-	-	-

提案管理番号	提案主体の氏名又は団体名	提案名	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	各府省庁からの検討要請に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	各府省庁からの再検討要請に対する回答
<b>4 道路の占用基準の緩和</b>								
045050	千葉市	幕張新都心から挑戦する未来都市実証特区～多世代・多文化が共生する国際都市～	・道路法第32条 ・道路法第33条	国際競争力の強化やMICEの推進につながる道路空間の活用取組みについては、現状、国家戦略特別区域法による国家戦略道路占用事業の認定(区域認定)が必要であるため、占用許可に関わる余地要件について法改正を行い全国展開をして欲しい。	道路は一般交通の用に供することを目的とするものであることから、道路の本来機能を妨げないよう、占用の許可にあたっては、道路区域外に物件等を設置できる余地があるかを確認する必要がある。 無余地性の要件を高たすかどうかについては、経済的要素を含めた諸般の事件を考慮して道路管理者が判断することとなり、国家戦略特別区域法に基づき道路法の特例の対象となる物件等についても、無余地性の要件の適用が除外されなくても設置が可能な場合がある。 また、路上イベントの実施等について、国土交通省では、地域の活性化等の観点から活動を円滑に進められるよう、ガイドライン(『道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン』(平成17年3月))を示している。	-	-	-
060010	京都市	京都自転車まちづくり特区	道路法施行令第11条の9	○一定要件の下で、車道での駐輪器具の設置を認める措置 以下の条件をすべて満たす場合においては、車道での駐輪器具の設置を認める措置 ①通学路など自動車スピード抑制を図る道路であること ②歩道によるシケイン等が困難な生活道路であること ③車止めの設置など衝突時の安全対策を講じること ※シケインとは、スピードを減速させるために設置するS字状のクランク	自転車駐輪器具については、一定の幅を必要とするものであり、車道に上り付けることとした場合には、自動車交通に与える影響が大きくなり、自転車利用者の安全を脅かすおそれもあることから、これを禁止している。 なお、対応方策として、自動車交通への影響等を勘案の上、車道や歩道等の使い方を見直す道路空間の再配分等が考えられる。	右提案者からの意見を踏まえ、回答されたい。	今回、特区提案した道路(地域)は旧市内の通学路等かつゾーン30などスピード抑制の指定がなされている箇所を想定しています。これらの地域の道路は幅員の狭い細街路が多く、歩道の設置すら困難であり、回答にあるような道路の再配分そのものが困難という事情があります。歩道設置が可能な道路については、回答とおり、道路の再配分により、国土交通省が提示している「歩道クランク」の設置を考慮しているが、現実的に対応が困難である細街路について、同様の効果を求める策としても、特区提案は認められないのではないか。	お示し頂いた、道路の再配分が困難な幅員の道路において、車道上に自転車駐輪器具を設置することについて検討したが、頂いた案では、自転車駐輪器具に加え、自転車出入庫のための出入りスペースがさらに車道側に設置されることとなり、自動車交通に与える影響が大きいため、幅員狭小道路における利用者への危険性を払拭できないものと考えられ、交通の安全性を脅かすおそれがあることから、応じることは困難である。
087040	熊特區ビジネスコンサルティング	エリアマネジメント特区 国家戦略特区と地方創生の加速に向けて	道路法第32条1項	エリアマネジメント組織からの道路占用許可申請に関して、国家戦略特別区域会議に委譲する特例を設ける。	道路の占用は、道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれ大きいため、道路の占用許可を行う者は、当該道路の構造、状態、周辺環境等を的確に把握、管理している道路管理者である必要がある。 なお、国土交通省においては、地域活性化や賑わいの創出等の観点からガイドライン(『道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン』(平成17年3月))を示しており、また、直轄国道においては、路上イベント等の道路占用許可について、1枚の申請書による複数数の路店等の物件の一括申請、占用更新手続の簡素化等の措置を実施している。	-	-	-
<b>6 長大トンネルの通行規制の緩和</b>								
038230	山口県(ロボットタクシーに係る追加共同提案者) 熊野大島町(ロボットタクシー(株)) (以下水素関係の提案に係る共同提案者) 周南市 熊トクヤマ徳山製造所 東ソー熊南陽事業所 出光興産熊徳山事業所 熊トクヤマロジスティクス 長府工業㈱	地域資源を活用した新たなビジネス創出特区「小さな拠点の活性化、雇用創出、新たなエネルギー活用」のための総合改革拠点	道路法第46条第3項	長大トンネルの通行規制の緩和	水産・長大トンネルについては、その特殊な構造のため、危険物の爆発等の事故が発生した場合には、トンネルの構造に回復不能の損害を与えることはもちろん、交通上も多大な被害が予想されることから、道路法第46条第3項に基づいて道路管理者が通行の禁止や制限の措置を行っているところであり、規制の緩和をすることは困難である。	-	-	-

提案管理番号	提案主体の氏名又は団体名	提案名	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	各府省庁からの検討要請に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	各府省庁からの再検討要請に対する回答
<b>7 建築基準法上の容積率規制の緩和</b>								
065010	学研ココファンホールディングス	大都市での都市開発の際の容積率緩和	・建築基準法第52条6項他	・「高齢者施設等」も共用の廊下及び共用の階段の床面積を、容積率算定上の延べ面積に算入しないことができるようにして頂きたい。 ・「高齢者施設等」の容積率緩和の条文を新たに設けて頂きたい。	「高齢者施設等」については、サービス付き高齢者向け住宅及び保育所を想定していることですが、「サービス付き高齢者向け住宅」は、建築基準法上、個々の建築物の実態等に応じて、共同住宅や老人ホームなどの用途に該当することとなる。 「サービス付き高齢者向け住宅」のうち、共同住宅に該当するものについては、法第52条第6項の容積率緩和の対象となる。また、老人ホームに該当する場合は、共用の廊下等を生活の場として利用する可能性もあることから、一律に容積率不算入とすることは困難である。 また、保育所や老人ホームについては、総合設計制度の活用により、特定行政庁が交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がなく、市街地の環境の整備改善に資すると認め許可した場合については、容積率を割り増すことが可能である。また、保育所や老人ホームの設置等、公共公益施設を整備するプロジェクトについては、都市再生特別地区や再開発等促進区等の都市計画制度の活用によっても、容積率等を緩和することが可能である。	-	-	-
<b>8 建築基準法に係る建ぺい率の緩和</b>								
039010	石川県輪島市	新交通システムでつなぐ港の里・生涯活躍のまちづくりプロジェクト	建築基準法第53条	本計画地における建蔽率を90%に緩和することによって、輪島市中心部で取得可能な敷地の中で、最大限の面積を確保することが可能となり、輪島市における地方創生の中心となる施設を建設すること出来る。	建築基準法第53条に規定する建蔽率制限は、通風、採光等の観点から市街地環境の保全を図る目的で規制を行っており、市町村が都市計画において敷敷を定めるものである。 ご指摘の拠点施設の建蔽率の緩和については、市町村の判断で、市街地の将来像等を勘案して用途地域を商業地域に変更し、建蔽率を80%とすることや、用途地域を第二種住居地域のまま建蔽率を80%まで指定することも可能である。 さらに、地区計画等の条例で壁面線の位置の制限を定めた場合には、特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上支障がないと認めて許可することにより、建蔽率90%まで緩和することも可能である。	-	-	-
<b>9 既存不適格建築物の増改築に伴う基準適合義務の緩和</b>								
039020	石川県輪島市	新交通システムでつなぐ港の里・生涯活躍のまちづくりプロジェクト	建築基準法施行令第119条	防火・避難上の一定の対策を講ずることによって、廊下幅に関する規定を免除することによって、それによって輪島市に残されている古い住宅をより積極的に利用することができる。	建築基準法施行令第119条に規定する廊下の幅は、速やかな避難を実現する上で重要な要素であるため、共同住宅や福祉施設等における居室の床面積の合計が200㎡を超える際の廊下の幅は本案の規定の適用を受けることとなっている。 なお、従前、一定の防火性能のある建築物について、煙が降下するよりも先に在館者が安全に避難することが確かめられた場合にあっては、本案の規定を適用除外とすることを可能としていたが、本道建築物についても避難安全性を有するものとして国土交通大臣の認定を受けることで本案の規定を受けないこととする見直しを実施した。（施行日：平成28年6月1日）	-	-	-

提案管理番号	提案主体の氏名又は団体名	提案名	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	各府省庁からの検討要請に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	各府省庁からの再検討要請に対する回答
039030	石川県輪島市	新交通システムでつなぐ漆の里・生涯活躍のまちづくりプロジェクト	建築基準法第42条	防火・避難上の一定の対策を講ずることによって、道路境界線（既存のものとしながら、建築物の増改築を出来る様にする。それによって輪島市に残されている古い住宅をより積極的に利用することができる。	建築基準法第42条第2項の規定により特定行政庁が指定した道（いわゆる2項道路）については、道路中心線から水平距離2メートルの線を道路境界線とみなすことにより、境界線の内側は法第44条の規定による道路内建築制限が適用される。これにより、2項道路内は建築物の建築が制限されている。ただし、幅員4メートル未満2.7メートル以上の道路を特定行政庁が法第42条第3項の規定による、いわゆる3項道路に指定した場合には、その指定の範囲内で道路の幅員を4メートル未満とすることができる。	-	-	-
<b>10 建築基準法上の用途変更の緩和</b>								
071010	株式会社日建設計	建築基準法における事務所コンバージョンの促進に関する規制緩和	建築基準法	・住宅用途の有効採光面積（居室の床面積の1/7以上）を緩和する。 ・共同住宅等の2方向避難の基準緩和。 ・規制緩和が適用可能な特定エリア（※特定都市再生緊急整備地域）を設定し、都市計画や用途地域指定の枠組みを丁寧に整理しつつ、スピード感のある規制緩和等を実施する。	建築基準法は、建築物の敷地、構造、設備及び用途に関する最低の基準を定めて、国民の生命、健康及び財産の保護を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的としている。 住宅の居室は、長期間反復的・継続的に利用することが想定されるため、採光のための窓その他の開口部に係る基準を定めているところである。 また、共同住宅などの建築物については、就寝を伴う用途であることを踏まえ、避難等に係る安全性について配慮し、火災時における安全性を確保するため、防火・避難の基準を定めているところである。（ただし、建築基準法施行令第120条の直通階段の歩行距離の規定については、避難安全検閲により安全性が確認された場合にあつては、適用除外とすることが可能である。） したがって、建築基準法は最低の基準を定めるものであることから、特定エリアを限定し、上記の規制について緩和することはできない。 なお、既存ストックの活用は重要な政策課題であると考えており、それらが円滑に図られるよう継続的に検討を進めている。	-	-	-
076020	株式会社Machiya	熊本県熊本市中央区新町・古町を経済特区とする件	建築基準法第3条	文化財保護法には該当しないが、地域をあげて建物の保存活動を行っている建物も、条例により認可を受けたら、適用除外と出来ないでしょうか。文化財保護法に該当させない理由としては、該当させてしまうと不動産鑑定評価上「特殊価値」という希少性の高い建物として評価されてしまい、個人が所有する財産としては、流動性が低く所有する魅力が少なくなってしまう。 また、建物も連続して建築されているものもあり、一部を居住スペースとして使っていることから、流動性を落とすことは保存活動を確実に乗り上げさせてしまう可能性があります。	建築基準法第3条第1項第3号で定めるところにより、市町村等の条例により現状変更の規制及び保存のための措置が講じられている建築物であつて、特定行政庁が建築審査会の同意を得て指定したものは、建築基準法の規定を適用除外とすることができる。 条例の制定については、自治体にご相談されたい。	-	-	-
039040	石川県輪島市	新交通システムでつなぐ漆の里・生涯活躍のまちづくりプロジェクト	建築基準法施行令第114条第2項	防火・避難上の一定の対策を講ずることによって、防火上主要な間仕切壁の設置を免除する。それによって輪島市に残されている古い住宅をより積極的に利用することができる。	ご提案の内容については、建築基準法施行令第114条第2項の改正（平成26年6月27日公布、7月1日施行）及び平成26年国土交通省告示第860号の制定（平成26年5月22日公布、施行）を行い、建築物の利用者の避難上の安全性が十分に確保される場合（スプリンクラー設備を設けた場合や小規模で避難が極めて容易な構造とする場合）に、福祉関係施設における間仕切壁の防火対策の規制を適用除外とできるよう規制の合理化を行ったところである。	-	-	-
<b>11 建築基準法に係る指定建築材料の拡大</b>								
033020	個人	自在な森林振興の柱と梁	建築基準法第37条第1号	日本農林規格の集材材にあたらぬ「集合材」を、指定建築材料に用いることを認めてほしい。	建築基準法第37条では、建築物の基礎、主要構造部その他安全上、防火上又は衛生上重要として建築基準法施行令第144条の3に定められている部分に使用する材料で、平成12年建設省告示第1446号に規定された材料は、日本工業規格又は日本農林規格に適合するか、又は同告示に定める品質に適合するものとして国土交通大臣の認定を受けなければならないと定めている。 ご提案いただいた「集合材」は、同告示第11号に掲げる「木質複合輪材材」に該当すると思われるが、国土交通大臣の認定を取得できれば、建築物に使用することが可能である。 詳細については、直接ご相談されたい。	-	-	-

12【国土交通省】国家戦略特区等提案再検討要請回答.xlsx

提案管理番号	提案主体の氏名又は団体名	提案名	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	各府省庁からの検討要請に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	各府省庁からの再検討要請に対する回答
<b>12 生産緑地地区に係る面積要件等の緩和</b>								
018100	兵庫県	生産緑地地区に係る面積要件等の緩和	生産緑地法第3条第1項第2号	面積要件を300㎡以上とすること。	生産緑地地区の面積要件については、都市計画において、農地の持つ緑地機能を評価し、これに厳しい建築規制等の制限を加えて保全を行う以上、農地の持つ緑地等としての機能が確保される一定の規模以上とする必要があることから、都市計画上の緑地等として評価できる最低限度として500㎡と設定しているところである。 生産緑地地区の面積要件を含め、都市農地の保全やその有効活用等を図るための具体的な施策のあり方等については都市農業振興基本法（平成27年法律第14号）に基づく都市農業振興基本計画（平成28年5月13日閣議決定）を踏まえ、必要な対応を行うこととしている。	右提案者の意見及び都市農業振興基本計画において「現行制度上、生産緑地地区の指定の対象とされていない500㎡を下回る小規模な農地や、農地所有者の意思に反して規模要件を下回ることになった生産緑地地区については、都市農業振興の観点も踏まえ、農地保全を図る意義について検討した上で、必要な対応を行う。」とされている点を踏まえ、現行の面積要件を緩和する方向での積極的な回答をお願いしたい。	都市における農地の減少が進む中で、農地が持つ、新鮮な農産物供給や身近な農業体験交流の機会創出、災害時の防災空間の確保等の多面的機能への評価が高まっており、都市農地の計画的かつ積極的な保全を図り、都市農業を安定的に継続していくためには、現行の面積要件を緩和する必要性は高い。 一団地300㎡の面積があれば、農業生産や農業体験の場として、また緑地空間としての機能を発揮できると考えられるため、都市農地の適正保全と有効活用を目指す都市農業振興基本法と同振興基本計画の理念を踏まえ、面積要件の緩和を検討された。	生産緑地地区の面積要件については、農地の持つ緑地等としての機能が発揮される一定の規模以上とする必要があることから、都市計画上の緑地等として評価できる最低限度として500㎡と設定している。 また、生産緑地地区については、農業と他の業種等との税の公平性にも配慮した上で、規制上の特例措置が設けられており、地域毎に設定された面積要件に基づく指定ではこのような国としての特例措置を設けることに適さないため、全国一律の基準を設定している。 このため、現時点ではご提案の内容を措置することは困難であるが、都市農業振興基本計画（平成28年5月閣議決定）において、「現行制度上、生産緑地地区の指定の対象とされていない500㎡を下回る小規模な農地や、農地所有者の意思に反して規模要件を下回ることになった生産緑地地区については、都市農業振興の観点も踏まえ、農地保全を図る意義について検討した上で、必要な対応を行う。」とされており、検討を進めているところである。
<b>13 女性創業支援会社の起業者への業務委託時に求められる各種免許・許可等の不要措置</b>								
038150	山口県（ロボットタクシーに係る追加共同提案者） 周防大島町 ロボットタクシー（株）（以下水素関係の提案に係る共同提案者） 周南市 株式会社ヤマ徳山製造所 東ソー株式会社南陽事業所 出光興産株式会社山陽事業所 株式会社ヤマロジスティクス 長府工業株式会社	地域資源を活用した新たなビジネス創出特区 「小さな拠点の活性化 雇用創出、新たなエネルギー活用」のための総合改革拠点	宅地建物取引業法第3条	インキュベーション支援という設立趣旨から、実質的な事業執行主体である委託者が免許や許可等を取れば足りるというみなし規定の適用	宅地建物取引業法においては、宅地若しくは建物の売買若しくは交換又は宅地若しくは建物の売買、交換若しくは賃借の代理若しくは媒介する行為を業として行う者に対して、免許を授けようとするものである。本件の創業支援会社については、委託者と顧客が締結する契約への介入、具体的な物件の売却等の指示等、実際に宅地建物取引業を営んでいるというような事情が無い限り、現行制度においても特段免許は不要であると考えられる。	-	-	-
<b>14 不動産鑑定へのリノベーション価値の反映</b>								
076050	株式会社Machiya	熊本県熊本市中央区新町・古町を経済特区とする件	不動産鑑定評価基準 各論11-2 建物およびその敷地11-3 建物	不動産鑑定評価における「既存戸建住宅の評価に関する留意点」により、リノベーションに関する再調達原価等の評価に関しては示されているものの、業界への浸透が低い状況であるため、当該留意点において、通知や基準へ盛り込むなど、明文化を行う。	不動産鑑定評価基準は、不動産鑑定士が不動産の鑑定評価を行うに当たっての統一の基準であり、実際の売買等を規制するものではないため、「5」の事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等に該当するものではない。 また、既に、「不動産鑑定評価基準運用上の留意事項」（平成26年5月1日一部改正）において、再調達原価等を求める際に、建物の増改築・修繕・模様替等を適切に反映する必要がある旨、明文化している。 かつ、これを補正するものとして、「既存戸建住宅の評価に関する留意点」をとりまとの、課長通知として、平成27年7月30日付けで発出しているところである。	-	-	-
<b>15 サービス付き高齢者向け住宅の要件緩和</b>								
013010	兵庫県	サービス付き高齢者向け住宅の要件緩和（空き家の有効活用）	国土交通省「厚生労働省関係高齢者の居住の安定確保に関する法律施行規則第11条第1項	常駐場所の距離要件を車で約10分程度まで緩和すること。	○ サービス付き高齢者向け住宅におけるサービス提供者の常駐場所における「近接する土地」の範囲については、「国土交通省「厚生労働省関係高齢者の居住の安定確保に関する法律施行規則の一部を改正する省令の施行について」（平成27年3月31日 老高発0331第2号、国住心第 227号）」において、「歩行距離で概ね500m以内に存する建物とする」旨通知したところであるが、当該通知は、地方自治法に基づく技術的助言であり、近接する土地の具体的な解釈は登録業者の判断に委ねられている。 ○ また、都道府県が定める高齢者居住安定確保計画において、サービス付き高齢者向け住宅の登録基準の一部を強化又は緩和することも可能である。 ○ このため、本提案内容を各地方自治体の判断で認めることは既存の枠組みの中で可能である。	-	-	-

提案管理番号	提案主体の氏名又は団体名	提案名	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	各府省庁からの検討要請に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	各府省庁からの再検討要請に対する回答
<b>16 道の駅設置者についての要件緩和</b>								
-	愛媛県今治市	民間主導の「道の駅」	「道の駅」登録・案内要綱 「道の駅」登録・案内要綱の当面の運用方針	「道の駅」設置者となり得る公的な団体の範囲を民間事業者に拡大	「道の駅」について、良質なサービスの提供とこれによる地域の活性化を一層推進するため、市町村と民間事業者との協定の締結を前提に、これまで市町村や公的主体（都道府県、公益法人等）に限られていた設置主体について、民間への拡大を進めるための検討を行い、早期に所案の措置を講ずることとしている。	-	-	-
<b>17 トンネル等の点検要件の緩和</b>								
-	愛媛県今治市	ドローンによる橋梁保守点検	道路法施行規則第四条の五の五	近接目視点検が困難な箇所、ドローンを活用した点検	道路構造物の安全性を確保するためには必要な知識及び技能を有する者による定期的な点検が必要であり、そのための方法として五年に一度の近接目視を定めている。 現時では、近接目視による点検の代替が可能なドローンの開発については承知していないが、点検を効率的に行うため、補完的にドローンを活用することは道路管理者の判断で実施可能である。	-	-	-
<b>18 自家用有償旅客運送の登録要件の緩和</b>								
020010	兵庫県	自家用有償旅客運送の登録要件の緩和	道路運送法第79条の4第1項第5号	市町村もしくは市町村が認める団体が、中学校区内で実施する自家用有償旅客運送については、地域公共交通会議等の合意があったものとみなすこと。	自家用有償旅客運送は、バスやタクシーのみによっては十分な輸送サービスを提供することが困難である場合において、地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保について、地方公共団体、一般旅客自動車運送事業者、住民等の関係者が、自家用有償旅客運送により輸送を行う必要があることを合意した場合に限って例外に実施できるものである。 市町村等が主宰する運営協議会等において、地域におけるバス・タクシーによる輸送の状況等を関係者間で確認した上で自家用有償旅客運送の実施の必要性について合意を得る必要がある。 地方運輸局等において、必要な合意が得られるように適切な助言を行ってまいりたい。	右提案者からの意見を踏まえ回答された。	全ての自家用有償旅客運送の実施にあたって、運営協議会における合意を不要とすることを求めるものではなく、既存のバス事業者やタクシー事業者への影響が極めて少ないと考えられる、限られたエリアでの自家用有償旅客運送の実施に限って、緩和を求めるものである。 また、自家用有償旅客運送が必要であることについては、市町村が必要と認めることで運営協議会の合意と同等の効果があると考える。 そのため、自家用有償旅客運送の登録要件の緩和について、再検討を要請する。	自家用有償旅客運送は、バスやタクシーのみによっては十分な輸送サービスを提供することが困難である場合において、地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保について、地方公共団体、一般旅客自動車運送事業者、住民等の関係者が、自家用有償旅客運送により輸送を行う必要があることを合意した場合に限って例外的に実施できるものである。 また、持続可能な地域交通ネットワークを維持・形成するためには、その地域における、既存の公共交通機関を含めた輸送機関の役割分担を明確化することが重要であり、そのためには地域の関係者が構成員となっている運営協議会等において議論がなされ、合意されることが必要である。 このため、地方運輸局等において、必要な合意が得られるよう適切な助言を行ってまいりたい。 なお、限られた範囲での旅客運送であれば、運営協議会等での関係者による合意は比較的容易であると考えられる。
<b>19 タクシー空白地域における自家用自動車ライドシェアの導入</b>								
091010	特定区ビジネスコンサルティング	観光客向け自家用車ライドシェアの導入	道路運送法「第五章 自家用自動車の使用」	タクシー空白地域における外国人相手の有償運送の特例措置を認める。	他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して、旅客を運送する場合は、輸送の安全及び旅客の利便を確保する観点から、原則、旅客自動車運送事業（バス・タクシー等）の許可を取得する必要がある。 バス、タクシーのみによっては十分な輸送サービスが提供されず、地域の交通や移動制約者の輸送の確保が困難であると認められる場合に、これを補完するための運送であって、運営協議会等の合意を得た場合は、公共の福祉を確保する観点から、例外的に自家用自動車による有償運送を認める自家用有償旅客運送制度が存している。 一方、第190回国会において成立した国家戦略特区法の一部を改正する法律において、道路運送法の特例規定を設け、安全の確保、利用者の保護等を十分に図りつつ、訪日外国人を含む観光客の移動手段として自家用車の活用を図ることとしている。	-	-	-

提案管理番号	提案主体の氏名又は団体名	提案名	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	各府省庁からの検討要請に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	各府省庁からの再検討要請に対する回答
101060	熊特ビジネスコンサルティング	「ふるさと人材総活躍」で地域をパワーアップ	道路運送法「第五章 自家用自動車の使用」	道路運送法における第5章自家用車使用に関して、タクシー空白地域における観光客相手の有償運送の特例措置を認める。	<p>他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して、旅客を運送する場合は、輸送の安全及び旅客の利便を確保する観点から、原則、旅客自動車運送事業（バス・タクシー等）の許可を取得する必要がある。</p> <p>バス、タクシーのみによっては十分な輸送サービスが提供されず、地域の交通や移動制約者の輸送の確保が困難であると認められる場合に、これを補完するための運送であって、運送価値等の含意を得る場合は、公共の福祉を侵害する観点から、例外的に自家用自動車による有償運送を認める自家用有償旅客運送制度が存在している。</p> <p>一方、第190回国会において成立した国家戦略特区法の一部を改正する法律において、道路運送法の特例規定を設け、安全の確保、利用者の保護等を十分に図りつつ、訪日外国人を含む観光客の移動手段として自家用車の活用を図ることとしている。</p>	-	-	-
<b>21 宿泊施設所有のバス等による送迎運行の事業許可不要化</b>								
078040	秋田県大湯村	(仮) 創立100周年へ向かう新たな農業創生特区	道路運送法4条	公共交通網が乏しいことから、民間保有車両を活用し、観光客呼び込むため運行させる。	<p>宿泊施設のバスを利用し村内を周遊する輸送については、旅客などから運送の対価を収受している場合においては道路運送法の許可を取得するか、あるいは自家用有償旅客運送の登録を受ける必要がある。</p> <p>一方で、旅客などから運送の対価を収受していないと認められるような場合には、送迎の一環としての観光地等の周遊観光について、道路運送法上の旅客自動車運送事業の許可を要さない、いずれにせよ、実態を見極めた上で許可の必要性の有無が判断されるものであるため、運輸支局等に相談されたい。</p> <p>なお、第190回国会において成立した国家戦略特区法の一部を改正する法律において、道路運送法の特例規定を設け、安全の確保、利用者の保護等を十分に図りつつ、訪日外国人を含む観光客の移動手段として自家用車の活用を図ることとしている。</p>	-	-	-
<b>22 貨客混載の実現</b>								
038030	山口県 (ロボットタクシーに係る追加共同提案者) 周防大島町 ロボットタクシー(株) (以下水素関係の提案に係る共同提案者) 周南市 株式会社ヤマ徳山製造所 東ソー株式会社南陽事業所 出光興産株式会社山事業所 株式会社ヤマロジスティクス 長府工業株式会社	地域資源を活用した新たなビジネス創出特区 「小さな拠点の活性化、雇用創出、新たなエネルギー活用」のための総合改革拠点	道路運送法第82条	<p>無人走行のロボットタクシーが実用化された際に日用品等の生活物資を配達できるよう、道路運送法の特例、新制により、一般乗用旅客自動車運送事業の貨物運送を可能にする。</p> <p>また、貨物運送の方法として、現行、一般乗用旅客自動車では、旅客の運送に付随した少量の貨物運送が認められているが、旅客の運送に付随しない場合も可能とするとし、貨物の大きさ・容量については、郵便物や新聞等に限り、日用品等より大量の貨物運送を可能にする。</p> <p>なお、ロボットタクシーについて、安全面においては、緊急時にドライバーが対応を行う実証実験で十分な安全性が確認された後に、①乗客が操作可能な緊急停止ボタンを設置すること②緊急時に対応できるよう遠隔操作機能を設置することを事業者が義務付けて運用を行う。</p>	政府としては、2020年に高速道路での自動運転等が可能となるよう、制度やインフラを整備するとしており、そうしたスケジュールをふまえた上で、道路運送法等におけるロボットタクシーの取扱と併せて検討してまいりたい。	-	-	-
067090	高知県	移住特区を実現し人口減少による負の連鎖を克服【～移住者をつくる元気な地域～】	・道路運送法第82条第1項 ・道路運送法第83条	・中山間地域等において、宅配業者が人を有償で運ぶことを可能とする。また、バス、タクシー等が少量の郵便物、新聞等に限り、より大量にモノを運ぶことを可能とする。	<p>既存の旅客自動車運送事業者の営業の行き届かない過疎地域等において、輸送手段の確保というやむを得ない事由のため行われるものであること、輸送の安全及び利用者の利益の保護に関する体制が整備されていること等を要件とした上で、貨物自動車運送事業の用に供する車両を使用して、有償で旅客の運送を一定期間、試行的に実施することを認めることについて具体的なニーズを踏まえて検討を行い、所要の措置を講ずる。</p> <p>また、現行制度においては、貨物自動車運送事業を行う場合、事業開始の許可又は届出が必要となるが、貨物運送に対するニーズがわずかで、貨物自動車運送事業が成立しない過疎地域等も想定される。</p> <p>そうした地域のニーズに応えるため、「自家用有償旅客運送者による過疎地域等における少量貨物の有償運送」に係る道路運送法第78条第3号に基づき「許可に係る取扱いについて(平成28年3月31日自動車局発達)」を発出し、地域の貨物自動車運送事業者の事業運営に支障が無い等一定の条件を満たした場合には、自家用有償旅客運送者が郵便物、新聞紙に限らない少量の貨物を有償で運送できることとした。</p>	-	-	-



提案管理番号	提案主体の氏名又は団体名	提案名	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	各府省庁からの検討要請に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	各府省庁からの再検討要請に対する回答
<b>23 トレーラー等の車検等免除</b>								
038210	山口県 (ロボットタクシーに係る追加共同提案者) 周防大島町 ロボットタクシー(株) (以下水素関係の提案者) 南門市 株式会社ヤマ徳山製造所 東ソー株式会社南陽事業所 出光興産株式会社山事業所 株式会社クヤマロジスティクス 長府工業㈱	地域資源を活用した新たなビジネス創出特区「小さな拠点の活性化」活用創出、新たなエネルギー活用のための総合改革拠点	道路運送車両法第4条、第58条(車両登録・車検) 自動車損害賠償保障法第5条(自賠責保険) 道路交通法第85条(運転免許)	水素ステーション立地予定地の隣接地には、フォークリフトを使用している企業団地が存在している。当該水素ステーションにおいて、水素を充填できるよう、走行エリア・走行目的等を限定した許可や、仮プレートの交付等の規制緩和により、①自動車登録をしていない②自賠責保険の加入していない燃料電池フォークリフトについて、運転免許の交付を受けない状態で公道走行を可能にする。③安全を担保する代替措置等、フォークリフトの公道走行を行う場合には、フォークリフトの講習を受けた者、フォークリフト運転歴などを踏まえ、フォークリフトの運転に熟知した者が対応する	自動車損害賠償保障法は、自動車の運行によって人の生命又は身体が害された場合における損害賠償を保障する制度を確立することにより、被害者の保護を図り、あわせて自動車運送の健全な発展に資することを目的としていることから、自動車損害賠償責任保険等の契約が締結されている自動車であれば、運行の用に供してはならないことを定めている。このため、ご要望の燃料電池フォークリフトを、自動車損害賠償責任保険等の契約を締結せずに運行の用に供することはできない。 また、道路運送車両法は、自動車について、車両の運行に必要な安全性の確保を図るとともに、車両の運行に伴って発生する公害の防止その他の環境の保全を図る観点から、保安基準に適合すべきことを義務づけ、保安基準への適合性を確保するために一定の期間で検査を受け、検査対象外軽自動車及び小型特殊自動車を除く自動車については有効な自動車検査証の交付を受けなければ運行の用に供してはならないことを定めている。自動車のうち軽自動車、小型特殊自動車及び二輪の小型自動車を除く登録自動車については、これらの自動車種が国民の一般的な財産であることに鑑み、財産権の保護を図り、行政による自動車の使用実態の把握等を行うことを目的として、国による登録を受けなければ運行の用に供してはならないこととされている。したがって、ご要望の燃料電池フォークリフトが登録自動車である大型特殊自動車である場合には、財産権の保護、安全性の確保、環境保全の担保、行政事務の執行を担保する必要があることから、検査・登録を受けずに運行の用に供することはできない。 ご要望の燃料電池フォークリフトが小型特殊自動車である場合には、検査の対象外となるため、保安基準を満たしていれば、自動車検査証の交付なく、公道走行が可能となる。(ただし、この場合も自動車損害賠償責任保険等の加入が必要となる。) ① 要望にある臨時運行許可は、保安基準に適合している自動車についても試運転や検査・登録を受ける等の限定的な場合のみ検査・登録を受けずとも運行の用に供することを認める特例的な制度であり、ご要望にあるような企業団地における公道を恒常的に走行する場合は、対象とならないものとする。(なお、臨時運行許可を受けて自動車を運行の用に供する場合にも、自動車損害賠償責任保険等の加入が必要となる。) 公道で自動車の運転を行うことは、道路交通の危険と障害を生じさせるおそれがあるため一般には禁止し、運転免許試験に合格したような一定の資格を有する者に限り、そのような危険や障害を生じさせるおそれがないものと認めてこの禁止を解除して適法に運行を行わせることとしたものである。 したがって、運転免許を受けなく公道で自動車等を運転することは、道路交通の安全を確保する観点から認められない。	-	-	-
078070	秋田県大湯村	(仮)創立100周年へ向かう新たな農業創生特区	道路運送車両法第58条1項	使用頻度が少ないトレーラーについては小型特殊自動車扱いとする。	道路運送車両法は、車両について、その運行に必要な安全性の確保を図るとともに、公害の防止その他の環境の保全を図る観点から、保安基準に適合するものでなければ運行の用に供してはならないとし、その具体的な内容については、自動車の大きさ等によって必要な基準が自ずと異なることに鑑み、大きさ並びに原動機の種類及び総排気量又は定格出力に基づき定義された車両の「種別」ごとに定めている。特に大型の自動車は、ひとたび事故等が生じると交通量の少ない場所であっても、被害が大きくなることから、今後、ご提案の大型トレーラーに小型特殊自動車の基準を適用することは安全上の観点からできない。 なお、大型トレーラーは車両の種別において普通自動車、小型自動車又は軽自動車に該当すると考えられるが、上記のとおり、自動車はその種別に見合った基準に適合することが必要であることから、ご提案の大型トレーラーを小型特殊自動車として扱うことは困難である。	-	-	-
<b>24 搭乗型移動支援ロボットによる公道実証実験の実施場所の拡充</b>								
062010	つくば市 つくばモビリティ推進協議会	つくばモビリティロボット特区	■道路運送車両の保安基準第55条第1項、第56条第1項及び第57条第1項に規定する国土交通大臣が告示で定めるものを告示のうち、第1条第1項第7号 ■道路運送車両の保安基準第70条(基準の緩和) ■道路運送車両法施行規則第54条(制限の表示) ■警察庁丁交金第104号、丁規第38号(平成27年7月2日)『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』に係る「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」のうち、「審査基準(2)実施場所」イ	道路使用許可の許可基準に係る実施場所において、「歩道又は歩行者の通行に十分な幅員を有する路側帯とする。歩道又は歩行者の通行に十分な幅員を有する路側帯と車道の区別のない道路においては、道路の左側端であること。道路の右側端であること。」を加えること。 また、路側帯において、普通自動車歩道通行可の交通規制を行っていない歩道であっても、道路の構造、通行重等の諸条件から判断し、自転車通行可の交通規制を行っていない歩道(自転車歩道)において原動機のみを動力とし、自動車等に当たる搭乗型移動支援ロボット(以下「ロボット」という。)を走行させた場合、歩行者の通行空間が狭められるだけでなく、歩行者とロボットとの接触事故の危険性が相対的に高まり、歩行者の安全を確保することが困難なことから、普通自動車歩道通行可の交通規制を行っていない歩道を実証実験の場に加えたいことを認めることは困難である。なお、普通自動車歩道通行可の交通規制を行っていない歩道にロボットを走行させることは、交通安全に係る基本方針である第9号次交通安全基本計画(対象期間：平成22年度～27年度)及び第10号交通安全基本計画(対象期間：28年度～32年度)に掲げられている「人混みの混雑(自動車と比較して狭い場がある歩行者の安全を一層確保することが必要という考え方)にも合わないものと考えられる。 ただし、現状において、普通自動車歩道通行可の交通規制を行っていない歩道でも歩行者の通行に十分な幅員を有する路側帯と車道の区別のない道路においては、道路の左側端であること、道路の右側端であること、を認めることにより、搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験を行うことは可能である。 また、路側帯において搭乗型移動支援ロボットを走行させることについては、車道を走る自動車等との接触の危険性が高まることとなり、搭乗者の安全を確保することが困難なだけでなく、路側帯を歩み出し車道を走行する場面が容易に想定されるなど、路側帯や車道を通行する他の交通主体にも危険を及ぼすおそれがあり、実証実験の場に加えたいことを認めることは困難である。	右提案者からの意見を踏まえ比較回答された。	-	-	御指摘を踏まえ、恒常的又は特定の事情により一時的に歩行者及び自転車のみが通行できる車両通行止め(自転車を除く。)の交通規制が行われている道路の区画(当該区画は、自動車の通行が想定されないことから、路側帯は設置されないことが通例とされ、当該区画の全体が実施場所となることが想定される)について、道路使用許可の許可基準に係る実施場所に追加する措置を講ずることとする。 なお、道路使用許可の許可基準を上述のように改正しても、車両通行止めの交通規制は、一般的に、幅員が狭い道路等において、歩行者の安全を確保する目的で行われているものであるため、そうした場所においては、歩行者の安全を確保するための許可基準上の他の理由から、道路使用許可ができない場合も多いと考えられる。また、車両通行止めの交通規制は、自動車の通行ができなくなることで、地域住民の生活、道路利用者の社会経済活動等に大きな支障を及ぼし得るものであるから、上記の目的に加え迂回路の確保や地域住民の合意等が不可欠であり、そうした条件が満たせないために、新たに車両通行止めの交通規制が行われず、結果として要望の場所で実験ができない場合も多いと考えられることは理解された。 また、歩行者の安全確保のために自転車の通行さえ認められていない場所において搭乗型移動支援ロボットを走行させることは適切でないことから、追加する実施場所を「車両通行止め(自転車を除く。)」の交通規制が行われている道路の区画としていることに留意された。



提案管理番号	提案主体の氏名又は団体名	提案名	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	各府省庁からの検討要請に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	各府省庁からの再検討要請に対する回答
<b>25 自動車の装置に係る保安基準の緩和</b>								
045032	千葉市	高張新都心から挑戦する未来都市実証特区～多世代・多文化が共生する国際都市～	道路交通法施行規則第1条	<p>・無人での原動機利用を可能とする。</p> <p>・速度を時速10kmまで緩和する。</p>	<p>御提案の「パーソナルモビリティ」はいわゆる「搭乗型移動支援ロボット」に該当するものと見られるが、「搭乗型移動支援ロボット」については、道路使用許可を受けこれにより、「自転車歩行者専用道路又は普通自転車歩道通行可の交通規制が行われている歩道」において、操縦者が当該ロボットに乗りしている形態での実証実験（最高速度は時速10km）が可能である。</p> <p>なお、操縦者が当該ロボットに乗りしない形態の実証実験については、一般的には、子供や高齢者を含む歩道等を通行する者や想定外に車道に出た場合に自動車等と与える危険性の大きさに加えて、運転者の存在を前提としている道路交通に関する条約（昭和39年条約第17号、いわゆるジュネーブ条約）に照らし、認めることはできない。</p> <p>ただし、保安基準に適合（緩和の認定を含む。）する当該ロボットの直近に運転者となる操縦者を配置して、当該操縦者が周囲の状況を直接に監視し、必要な場合には当該ロボットを直接停止させ得る形で行うものであれば、実施可能な条件（道路使用許可の基準等）について検討可能であるので、具体的な実験の実施要領を明らかにして相談されたい。</p>	右提案者からの意見を踏まえ回答された。	<p>・本市提案は道路交通法施行規則第1条に定める「原動機を用いる歩行者専用道路又は普通自転車歩道通行可の交通規制が行われている歩道」において、操縦者が当該ロボットに乗りしている形態での実証実験（最高速度は時速10km）が可能である。</p> <p>・歩行補助車から離れる場合は原動機を停止しなければならないため、降りた後に自動的にシェアリングポイントに戻ることができないなど対応可能な、周囲の状況に応じて適正速度となる自律制御の安全移動支援技術の検証を行いたい。</p> <p>・搭乗型移動支援ロボットについては、上記同様の考え方により運転免許所持の緩和について提案したい。</p>	<p>・道路交通法に規定する「歩行補助車等」とは、高齢者等が用いる母乳車輪の車で高齢者等の歩行を補助する機能を有するものである。</p> <p>貴市提案は、「乗車しての使用を前提としているが、歩行補助車等は「歩行」という動作を補助するものであり、乗車して使用されるものはこれに含まれず、事実誤認がある。</p> <p>前回答のとおり、乗車しての使用が想定されている貴市提案の「パーソナルモビリティ」は「搭乗型移動支援ロボット」に該当するものと整理されているものであり、「搭乗型移動支援ロボット」については、道路使用許可を受けることにより、「自転車歩行者専用道路又は普通自転車歩道通行可の交通規制が行われている歩道」において、操縦者が当該ロボットに乗りしている形態での実証実験（最高速度は時速10km）が可能である。</p> <p>・道路交通法上、搭乗型移動支援ロボットは、その総排気量又は定格出力に同じ、自動車又は原動機付自転車（以下「自動車等」という。）に区分される。公道で自動車等の運転を行うためには、公安委員会の運転免許（以下「免許」という。）を受けなければならないが、これは、自動車等の運転という行為については、道路交通の危険と障害を生じさせるおそれがあるのて一般には禁止し、運転免許試験に合格したような一定の資格を有する者に限り、そのような危険と障害を生じさせるおそれがないものと認めてこの禁止を解除して適法に運転を行わせることとしている。</p> <p>したがって、運転免許を受けなくても公道で自動車等を運転することは、道路交通の安全を確保する観点から認められない。</p> <p>・なお、操縦者が当該ロボットに乗りしない形態の実証実験については、一般的には、子供や高齢者を含む歩道等を通行する者や想定外に車道に出た場合に自動車等と与える危険性の大きさに加えて、運転者の存在を前提としている道路交通に関する条約（昭和39年条約第17号、いわゆるジュネーブ条約）に照らし、認めることはできないが、保安基準に適合（緩和の認定を含む。）する当該ロボットの直近に運転者となる操縦者を配置して、当該操縦者が周囲の状況を直接に監視し、必要な場合には当該ロボットを直接停止させ得る形で行うものであれば、実施可能な条件（道路使用許可の基準等）について検討可能であるので、具体的な実験の実施要領を明らかにして個別に警察庁及び国土交通省に相談されたい。</p>
062030	つくば市 つくばモビリティロボット実証実験推進協議会	つくばモビリティロボット特区	『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（警察庁丁交企発第104号、丁規発第38号（平成27年7月2日））に係る「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」のうち、「審査基準（6）操縦者」	『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（平成27年7月2日）の「基準」に規定された操縦者に関する適用を除外すること、或いは、「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ついて」（平成18年1月23日）の許可対象行為とすること、或いは、座り乗り型搭乗型移動支援ロボットの無人・自動走行に係る新たな許可基準を定めること。	<p>操縦者が搭乗型移動支援ロボットに乗りしない形態の実証実験については、一般的には、子供や高齢者を含む歩道等を通行する者や想定外に車道に出た場合に自動車等と与える危険性の大きさに加えて、運転者の存在を前提としている道路交通に関する条約（昭和39年条約第17号、いわゆるジュネーブ条約）に照らし、認めることはできない。</p> <p>ただし、御提案の実験内容が、保安基準に適合（緩和の認定を含む。）する当該ロボットの直近に運転者となる操縦者を配置して、当該操縦者が周囲の状況を直接に監視し、必要な場合には当該ロボットを直接停止させ得る形で行うものであれば、実施可能な条件（道路使用許可の基準等）について検討可能であるので、具体的な実験の実施要領を明らかにして相談されたい。</p>	右提案者の考える取組について、実施可能かどうか明示された。	<p>操縦者が搭乗型移動支援ロボットに乗りしない形態の実証実験については、一般的には「ジュネーブ条約」に照らし認められないとの御見解については了解した。</p> <p>一方、高齢化等の社会的課題の解決に向けて、認知機能や運動機能が低下した高齢者の移動や子育て世代の荷物等の運搬を支援するツールとして、完全自動走行も視野に入れた搭乗型移動支援ロボットの社会実装（将来のシェアリング運用による無人搬送等）は有効である。</p> <p>そこで、旧つくばモビリティロボット実験特区の運用ノウハウを活用し、安全性に留意しつつ、別紙の実験に取り組みたいので、実施可能な条件についてご検討いただきたい。</p>	<p>貴市再提案の別紙における実験内容のうち、フェーズ1については保安基準に適合（緩和の認定を含む。）する当該ロボットの直近に運転者となる操縦者を配置して、当該操縦者が周囲の状況を直接に監視し、必要な場合には当該ロボットを直接停止させ得る形で行うものであれば、実施可能な条件（道路使用許可の基準等）がある形態もあると考えられるので、実験内容の詳細につき個別に警察庁及び国土交通省に相談されたい。</p> <p>なお、別紙のフェーズ2以降については、前回答のとおりである。</p>
062040	つくば市 つくばモビリティロボット実証実験推進協議会	つくばモビリティロボット特区	道路交通法第70条（安全運転の義務）	座り乗り型搭乗型移動支援ロボットの無人・自動走行実験を行う際は、道路交通法第70条に適合しているものとみなすこと。	<p>操縦者が搭乗型移動支援ロボットに乗りしない形態の実証実験については、一般的には、子供や高齢者を含む歩道等を通行する者や想定外に車道に出た場合に自動車等と与える危険性の大きさに加えて、運転者の存在を前提としている道路交通に関する条約（昭和39年条約第17号、いわゆるジュネーブ条約）に照らし、認めることはできない。</p> <p>ただし、御提案の実験内容が、保安基準に適合（緩和の認定を含む。）する当該ロボットの直近に運転者となる操縦者を配置して、当該操縦者が周囲の状況を直接に監視し、必要な場合には当該ロボットを直接停止させ得る形で行うものであれば、実施可能な条件（道路使用許可の基準等）について検討可能であるので、具体的な実験の実施要領を明らかにして相談されたい。</p>	右提案者の考える取組について、実施可能かどうか明示された。	<p>操縦者が搭乗型移動支援ロボットに乗りしない形態の実証実験については、一般的には「ジュネーブ条約」に照らし認められないとの御見解については了解した。</p> <p>一方、高齢化等の社会的課題の解決に向けて、認知機能や運動機能が低下した高齢者の移動や子育て世代の荷物等の運搬を支援するツールとして、完全自動走行も視野に入れた搭乗型移動支援ロボットの社会実装（将来のシェアリング運用による無人搬送等）は有効である。</p> <p>そこで、旧つくばモビリティロボット実験特区の運用ノウハウを活用し、安全性に留意しつつ、別紙の実験に取り組みたいので、実施可能な条件についてご検討いただきたい。</p>	<p>貴市再提案の別紙における実験内容のうち、フェーズ1については保安基準に適合（緩和の認定を含む。）する当該ロボットの直近に運転者となる操縦者を配置して、当該操縦者が周囲の状況を直接に監視し、必要な場合には当該ロボットを直接停止させ得る形で行うものであれば、実施可能な条件（道路使用許可の基準等）がある形態もあると考えられるので、実験内容の詳細につき個別に警察庁及び国土交通省に相談されたい。</p> <p>なお、別紙のフェーズ2以降については、前回答のとおりである。</p>

12【国土交通省】国家戦略特区等提案再検討要請回答.xlsx

提案管理番号	提案主体の氏名又は団体名	提案名	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	各府省庁からの検討要請に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	各府省庁からの再検討要請に対する回答
062050	つくば市 つくばモビリティロボット実証実験推進協議会	つくばモビリティロボット特区	道路交通法第71条第5号(運転者の遵守事項)	座り型乗員型移動支援ロボットの無人・自動走行実験を行う際は、道路交通法第71条第5号の適用を除外すること。	操縦者が搭乗型移動支援ロボットに乗りしない形態の実証実験については、一般的には、子供や高齢者を含む歩道等を通行する者や想定外に車道に出た場合に自動車等に与える危険性の欠きを削ぎ加えて、運転者の存在を前提としている道路交通に関する条約(昭和39年条約第17号、いわゆるジュネーブ条約)に照らし、認めることはできない。 ただし、御提案の実験内容が、保安基準に適合(緩和の認定を含む。)する当該ロボットの直近に運転者となる操縦者を配置して、当該操縦者が周囲の状況を直接に監視し、必要な場合には当該ロボットを直接停止させ得る形で行うものであれば、実施可能な条件(道路使用許可の基準等)について検討可能であるので、具体的な実験の実施要領を明らかにして相談されたい。	右提案者の考える取組について、実施可能かどうか明示されたい。	操縦者が搭乗型移動支援ロボットに乗りしない形態の実証実験について、一般的にはジュネーブ条約に照らし認められないとの御見解については了解した。 一方、高齢化等の社会的課題の解決に向けて、認知機能や運動機能が低下した高齢者の移動や子育て世代の荷物等の運搬を支援するツールとして、完全自動走行も視野に入れた搭乗型移動支援ロボットの社会実装(将来のシェアリング運用による無人搬送等)は有効である。 そこで、旧つくばモビリティロボット実験特区の運用ノウハウを活用し、安全性に留意しつつ、別紙の実験に取り組みたいので、実施可能な条件についてご検討いただきたい。	貴市再提案の別紙における実験内容のうち、フェーズ1については保安基準に適合(緩和の認定を含む。)する当該ロボットの直近に運転者となる操縦者を配置して、当該操縦者が周囲の状況を直接に監視し、必要な場合には当該ロボットを直接停止させ得る形で行うものであれば、実施可能な条件(道路使用許可の基準等)がある形態もあると考えられるので、実験内容の詳細につき個別に警察庁及び国土交通省に相談されたい。 なお、別紙のフェーズ2以降については、前回回答のとおりである。
038040	山口県 (ロボットタクシーに係る追加共同提案者) 周防大島町 ロボットタクシー(株) (以下水素関係の提案に係る共同提案者) 周南市 株式会社ヤマ徳山製造所 東ソー熊本陽事業所 出光興産熊谷山事業所 株式会社ヤマロジスティクス 長府工業㈱	地域資源を活用した新たなビジネス創出特区 「小さな拠点の活性化、雇用創出、新たなエネルギー活用」のための総合改革拠点	道路運送車両法第41条	道路運送車両法の特例、緩和により、「ハンドルなし・アクセルなし」の車両による公道での実証実験及び運用を可能にする。 安全面においては、緊急時にドライバーが対応を行う実証実験で十分な安全性が確認された後に、①乗客が操作可能な緊急停止ボタンを設置すること②緊急時に対応できるよう遠隔操作機能を設置することを事業者に義務付けて運用を行う。	自動運転技術は、交通の安全を確保・増進し、事故の削減に資する技術と考えている。 このため、ご提案の内容については、運転者の責任により、「ハンドルなし・アクセルなし」の車両であっても、一般の車両と同等の安全が確保されるべきとの原則のもと、道路運送車両の保安基準(運輸省令第67号)第55条の基準緩和制度の枠組みを活用し、使用上の条件を付した上で、実証実験を可能とすることとする。 なお、緩和にあたっての具体的な条件については、国土交通省に相談されたい。	-	-	-
26 特定旅客自動車運送事業における要件の緩和								
046010	医療法人 明正会	健康長寿の大地の恵み 温泉・食と医療の融合 国際拠点	医療法42条6号、「医療法人の附帯業務について」(平成19年3月30日付医政発第0330053号)の別表。 道路運送法第43条2項2号及び同条が準用する各条文中に規定されている許可基準。	医療法人の附帯業務の新しい業務として、本提案のような健診医療施設での特定旅客運送事業を認める。 特定旅客運送事業での特定旅客者の適用範囲の拡大(健診・治療目的で訪れる外国人など、およびその家族)、特定の場所(空港や病院、宿泊施設など)以外の場所へのフレキシブルな移送(周辺観光地への訪問、寄り道など)を可能とする内容への変更。	宿泊業、飲食業、運送業などの収益業務については、社会医療法人(救急医療やへき地医療など地域が必要とされる救急医療等確保事業を実施する)とともに、公的の運営が確保されている医療法人を都道府県知事が認定するものについては、その利益を病院等の経営に充てることを目的として実施可能としているが、一般の医療法人については、非営利性の確保等の観点から実施することはできない。 他方、附帯業務として、患者サービスの一環としてバス等を使い、無償で患者等の送迎を行うこと等は可能であり、個別具体的な事情に応じて総合的に判断されるものと考えているところ、監督官庁である鹿児島県庁及び最寄りの運輸支局と相談の上、対応いただきたい。 なお、附帯業務として実施できる介護保険サービス及び障害福祉サービスの提供に準拠して、又は一律としてなされる有償移送行為であって道路運送法(昭和26年法律第183号)に定める必要な許可を受けたものについては附帯業務として認められている。	-	-	-

提案管理番号	提案主体の氏名又は団体名	提案名	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	各府省庁からの検討要請に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	各府省庁からの再検討要請に対する回答
<b>27 ドローンの飛行方法等に係る許可等の緩和</b>								
026010	北日本スカイテック株式会社 株式会社サンプリング 大崎園 ヤマハ発動機株式会社	ロボットを活用した農業効率化実証プロジェクト	航空法第132条の2	長期(1年以上)に渡り、農業効率化に関する実証実験を実施するため、以下の緩和措置を求めます。 ・利用目的別の無人航空機の夜間飛行の緩和措置 ・自動運転飛行の実証実験を行う場合に限り、目視範囲外の飛行緩和措置	夜間・目視外での飛行については、地上の人や物件等の安全が損なわれるおそれがあることから、国土交通大臣の承認を求めている。また、要望には及ばないものの、農業都市の場合には危険物輸送(農業等の種類による)及び物件投下にあたるため、こちらについても国土交通大臣の承認が必要となる。しかしながら、国土交通大臣が安全を確認し、承認を出した場合に、1年の期間を限度に提案の実証実験を行うことは可能である。また、国土交通大臣の承認の更新についても、機体や操縦者等の条件が変わらないのであれば、一部添付書類の省略を可能にする等、簡便に行うことができるよう柔軟な運用をすることとしている。	-	-	-
043090	徳島県	誰もが輝く！「としま総活躍特区」～徳島から「一億総活躍社会」を実現！～	電波法第4条・第10条・第38条の6・第38条の33・第39条・第39条の13 電波法施行令第3条、電波法施行規則第6条・第33条 航空法第132条の2 道路交通法第77条	特区内のUAV使用については、事前に使用者と使用機材を申請・登録し、必要な整備(検査)を行っていることを前提に許可する。 その前提のもと、電波法に関しては、特定で指定した機材は免許を必要とせず使用可能とするともに、特定基地局に対しても事前の包括的な申請により都度の申請を不要とすること。 また、UAVの飛行について、道路使用許可を有する場合や航空法第132条の2各号によらない飛行を行う場合においても、実証実験に必要なものについては、区域計画の中で県が認めることとし、航空局や警察への包括的な事業計画の届け出により、都度の許可申請を不要とすること。	ご指摘の通り、目視外・夜間・物件投下等の飛行については、地上の人や物件等の安全が損なわれるおそれがあることから、国土交通大臣の承認を求めている。しかしながら、複数事項の許可等が必要となる場合の申請は一括してできることとしているとともに、継続的に無人航空機を飛行させる場合については、1年を限度として承認することとしていることから、都度の申請は不要であり、ご懸念の点は当たらないと考えている。	右提案者からの意見を踏まえ回答された。	地域課題解決に向けた小型無人機の実証実験を進める際、包括的な申請・承認を受けた場合でも、その進捗によっては、実施区域や時間帯、飛行形態の変更など、当初申請と異なってくるケースが考えられるところです。その場合は改めて変更内容についての申請を行う必要があることから、実用化にむけて迅速な実証実験の実施に支障があると思われます。特区はじめ積極的に小型無人機の実証実験を行う自治体においては、より柔軟な運用が図られるよう御配慮いただきたいと考えています。	ご指摘の通り、飛行の日時、飛行の経路、飛行の方法(目視外・夜間・物件投下等)などに変更が生じた場合には、地上の人や物件等の安全が損なわれるおそれがあることから、改めて申請(以下「変更申請」という。)して頂く必要があります。一方で、変更申請にあたっては、一部の書類の提出を省略することを認めることで、申請の事務的・時間的負担を最小限にしております。なお、従前より申し上げておりますように、1年間を上限に無人航空機を飛行させる可能性のある日時、経路、飛行方法などを一括して申請することもでき、柔軟な運用が可能となるよう措置しているところです。
045010	千葉市	幕張新都心から挑戦する未来都市実証特区～多世代・多文化が共生する国際都市～	改正航空法第132条 改正航空法第132条の2	本市では概ね5年間実証実験を検討しているため、132条及び132条の2の許可等の期間を一定期間(概ね5年間)に緩和する。	許可・承認の期間については、周囲の状況の変化があった場合に、それに応じて飛行の安全性が確保されているか定期的に確認する必要があるため、1年を限度としているところ。しかしながら、許可・承認の更新については、機体や操縦者等の条件が変わらないのであれば、一部添付書類の省略を可能にする等、簡便に行うことができるよう柔軟な運用をすることとしている。	-	-	-
061030	(非公表)	(非公表)	航空法第九十九条の二 航空法施行規則第二百九条の四	予め決められた航空空間についてはノータム(運行情報)の提出及び許可の取得を不要とする。	平成27年12月10日に改正航空法が施行され、無人航空機を飛行させる空域及び飛行方法を定める制度が導入されたところ(詳細は <a href="http://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk10_000003.html">http://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk10_000003.html</a> を参照されたい)。ご要望の事業については、改正航空法において、150m以上を飛行させる許可が必要となる(場合によっては人口集中地区上空飛行の許可と目視外飛行の承認も必要)。これは150m以上を飛行させる場合には航空機の航行の安全に影響を及ぼすおそれがあるためである。しかしながら、国土交通大臣が安全を確認して許可した場合にご要望の事業は実施可能であり(150m以上を飛行させない場合はこの限りでない)、継続的に無人航空機を飛行させる場合については、1年を限度として許可することとしている。 なお、具体的な計画が明確でないため一概には言えないが、一定の期間以上の計画が確認された場合には、従前より、ノータムではなく航空路誌補足版で航空情報を発行することもできることとなっているため、都度のノータム提出は不要であり、無人航空機の飛行に関しても、同様の扱いとなる。	-	-	-

提案管理番号	提案主体の氏名又は団体名	提案名	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	各府省庁からの検討要請に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	各府省庁からの再検討要請に対する回答
078020	秋田県大潟村	(仮) 創立100周年へ向かう新たな農業創生特区	電波法27条18、特定無線設備の技術基準適合証明等に関する規則2条(特定無線設備) 民法207条 航空法81条、航空法施行規則174条1号イ	デジタル簡易無線局(登録局)の出力を最大5Wより大きくする(村全体を1～2局でカバーできるようにする。) 基本農場・副農場と場所が分かれているほか、共同利用等で隣接農場への移動や、公道(農道)を渡っての飛行が必要であるため、届け出のみで飛行ができるようにする。	【航空法】 平成27年12月10日に改正航空法が施行され、無人航空機を飛行させる空域及び飛行方法を定める制度が導入されたところ(詳細は <a href="http://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk10_000003.html">http://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk10_000003.html</a> を参照されたい)。 改正航空法第132条において許可が必要となるのは人口集中地区や地上150m上空等の空域を飛行する場合であるため、上記空域に該当していない限り、公道や農道を使つての飛行については、航空法上の許可の手続きは必要ない。 なお、無人航空機を用いた農業散布は改正航空法第132条の2第6号の物件投下該当し、地上の人及び物件の安全を損なうおそれがあるため、国土交通大臣の承認を得る必要がある。この際、継続的に無人航空機を飛行させる場合については、1年を限度として承認することとしている。	-	-	-
-	愛媛県今治市	ドローンによる橋梁保守点検	無線設備規則第49条の20 航空法第132条 航空法施行規則第236条、第236条の3	・電波障害・混線等の生じない範囲で送信出力を増大 ・航空機等の飛行に支障がある範囲とされている高度規制の緩和	150m以上を飛行させる場合には航空機の航行の安全に影響を及ぼすおそれがあるため、国土交通大臣の許可を得ることとしているところ。しかしながら、国土交通大臣が安全を確認し、許可を出した場合には、ご要望の事業を行うことは可能である。なお、継続的に無人航空機を飛行させる場合については、最長1年を限度に許可を行うこととしていることから、節度の申請は不要である。	-	-	-
<b>28 無人航空機の飛行に係る交通ルールの整備</b>								
067100	高知県	移住特区を実現し人口減少による負の連鎖を克服【～移住者をつくる元気な地域～】	・電波法 ・航空法	航空法や電波法など、安全な無人飛行を実現するための措置を講ずる。	平成27年12月10日に改正航空法が施行され、無人航空機を飛行させる空域、飛行方法を定める制度が導入されたところ(詳細は <a href="http://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk10_000003.html">http://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk10_000003.html</a> を参照されたい)。	-	-	-
<b>29 屋上ヘリポートの設置許可要件の緩和</b>								
070010	株式会社日建設計	建物の屋上ヘリポートの有効活用に関する規制緩和	航空法39条2項	国家戦略特区対象建物から国際空港へのアクセス・運行を想定するヘリポートについては、短時間で許可がなされるよう、航空法39条2項に基づく公聴会の手続きを簡素化する。	公聴会は、騒音や安全面といった利害関係を有する者から広く意見を聞くものであり、利害関係人の利益保護等の観点から重要な手続。 公聴会に係る期間(45日程度)は、公述人申込期間や公述人決定時の郵送に係る期間など案件を十分に周知して広く利害関係人から意見を聴取するために必要な期間がほとんどであり、これらの手続の簡素化は困難。 なお、仮に公述人の申込みがなかった場合、公述人の選定及び決定に係る手続(通知書の郵送に係る期間を含む。)が不要となり15日間程度短縮できるところ、可能な限り早期に許可することとしている。 ※参考 最近の非公共用ヘリポートの設置に係る許可申請事案では公述人申請がなく、申請から許可まで3か月程度(うち公聴会30日程度。)で処理している。	-	-	-

提案管理番号	提案主体の氏名又は団体名	提案名	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	各府省庁からの検討要請に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	各府省庁からの再検討要請に対する回答
<b>30 旅行業法の適用除外</b>								
038080	山口県 (ロボットタクシーに係る追加共同提案者) 福防大島町 ロボットタクシー(株) (以下水素関係の提案に係る共同提案者) 周南市 機トクヤマ徳山製造所 東ソー・熊南陸事業所 出光興産神徳山事業所 機トクヤマロジスティクス 長府工業㈱	地域資源を活用した新たなビジネス創出特区 「小さな拠点の活性化、雇用創出、新たなエネルギー活用」のための総合改革拠点	旅行業法第3条、第7条、第11条の2	法人化している地域コミュニティ組織等が、 A.当該組織の構成員である宿泊業者や旅客自動車運送事業者の宿泊施設、運送機関を利用した少人数の体験型旅行の企画募集等を行う場合 又は B.移住促進を目的として行う暮らし体験ツアー等の企画募集等を行う場合は、 ①旅行業法の適用除外とする。 ②旅行業法における下記事項については、適用除外とする。 ・旅行業務取扱管理者の設置要件 ・基準財産要件 ・営業保証金の供託 ※域内の少額な旅行企画に限定し、かつ地域で責任を担保する体制を構築することにより、消費者保護を図る。	旅行業法は、旅行の安全の確保及び旅行者の利便の増進を図ることを目的とする法律であり、旅行業を営む者について登録制度を設けるとともに、登録を受けた旅行者に対し、営業保証金の供託義務、契約書面等の交付義務、旅程管理義務、旅行業務取扱管理者の選任義務等の各義務を課すことにより、消費者保護を図っている。 こうした消費者保護のための各規定については、旅行者間の競争条件の公平性の観点からも、遵守されるべきものであり、その実施主体、旅行商品の内容にかかわらず、旅行業法の適用を除外する旨のご提案を認めることはできない。 なお、日本再興戦略2016において、農家民宿など宿泊事業者等による「着地型旅行商品」の取扱いが広がるよう、旅行業法上の必要資格である旅行業務取扱管理者について、試験の簡素化等の見直しを、国家戦略特区での要望も踏まえて検討し、所要の措置を講ずることとしたところである。	-	-	-
038130	山口県 (ロボットタクシーに係る追加共同提案者) 福防大島町 ロボットタクシー(株) (以下水素関係の提案に係る共同提案者) 周南市 機トクヤマ徳山製造所 東ソー・熊南陸事業所 出光興産神徳山事業所 機トクヤマロジスティクス 長府工業㈱	地域資源を活用した新たなビジネス創出特区 「小さな拠点の活性化、雇用創出、新たなエネルギー活用」のための総合改革拠点	旅行業法第3条、第7条、第11条の2	誘致活動を行うNPO法人が視察ツアー等の企画募集等を行う場合は、 ①旅行業法の適用除外とする。 又は ②旅行業法における下記事項については、適用除外とする。 ・旅行業務取扱管理者の設置要件 ・基準財産要件 ・営業保証金の供託 ※域内の少額な旅行企画に限定し、かつ地域で責任を担保する体制を構築することにより、消費者保護を図る。	旅行業法は、旅行の安全の確保及び旅行者の利便の増進を図ることを目的とする法律であり、旅行業を営む者について登録制度を設けるとともに、登録を受けた旅行者に対し、営業保証金の供託義務、契約書面等の交付義務、旅程管理義務、旅行業務取扱管理者の選任義務等の各義務を課すことにより、消費者保護を図っている。 こうした消費者保護のための各規定については、旅行者間の競争条件の公平性の観点からも、遵守されるべきものであり、その実施主体、旅行商品の内容にかかわらず、旅行業法の適用を除外する旨のご提案を認めることはできない。 なお、日本再興戦略2016において、農家民宿など宿泊事業者等による「着地型旅行商品」の取扱いが広がるよう、旅行業法上の必要資格である旅行業務取扱管理者について、試験の簡素化等の見直しを、国家戦略特区での要望も踏まえて検討し、所要の措置を講ずることとしたところである。	-	-	-

提案管理番号	提案主体の氏名又は団体名	提案名	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	各府省庁からの検討要請に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	各府省庁からの再検討要請に対する回答
067010	高知県	移住特区を実現し人口減少による負の連鎖を克服（←移住者をつくる元気な地域→）	・旅行業法第2条	<p>小規模自治体を実施する、手配旅行（取次等）により運送・宿泊サービス等をおこなった移住体験ツアーにおいて、参加者から別途報酬を得ない場合（参加者からは参加料金として、実質のみを一括徴収する。）は、旅行業法の適用対象外とする。</p> <p>【補足】 本提案は、既に小規模自治体を実施している移住体験ツアーにおいて、主として参加者の利便性を向上し、移住体験ツアーの参加者を増やすという観点から提案するものであり、公的団体が実施することから債務不履行等による不利益が参加者側に生じることはないものと考えています。また、県内の移動等については、バス事業者などの専門の事業者に委託することで、安全面での担保も可能と考えます。</p>	<p>ご提案の「移住体験ツアー」については、地方自治体（以下「A」とする。）において「旅行に関する計画を、旅行者の募集のためにあらかじめ作成するものであり、法第2条第1項第1号に定める募集型企画旅行に該当する。募集型企画旅行における「報酬性」については、「企画旅行のよう」に包括料金を取引されるものは、収めた金額は全て一旦事業者の収入として計上されるので、報酬を得ているものと認められる」と考えている（旅行業法施行章第「第1」「1」「(2)1」。これは、募集型企画旅行契約が、旅行者が「自己の計算」で運送機関と契約を締結し、「自己の計算」で旅行者と契約を締結することを前提とする取り引きであるためである（旅行業法第2条第1項第1号）。したがって、Aが旅行代金を一括徴収する場合、地方自治体が報酬を得て募集型企画旅行を実施しているものと言えるため、Aにおいて旅行業の登録を待たない必要がある。</p> <p>他方、以下の①の方法で旅行者を募集する場合は、Aの行為は、募集型企画旅行に該当せず。また、②の方法で旅行代金を集金する場合には、Aが報酬を得ているものと認められないことから、いずれの場合についても、Aにおいて旅行業の登録なく、ツアーを実施することが可能である。</p> <p>① イベント部分に限り募集する方法 旅行商品のうち、運送サービス及び宿泊サービスの提供を除く部分（食事会や体験プログラム等、以下「イベント部分」という。）について参加者を募集し、当該イベント部分についての料金を収受すること自体は、旅行業の登録がなくても実施可能。 そのため、地方自治体等の旅行者でない者であっても、他の旅行者、運送事業者、宿泊事業者と連携して、イベント部分に関して直接取次し、募集広告において「イベント参加者は〇〇社の運送、宿泊サービスを利用することができる」「別途〇〇社に申し込んでいただく」と記載して、運送サービス、宿泊サービスの提供について直接申し込んでいただくことで、旅行業登録がなくても、参加者に旅行を提供することができる。</p> <p>② 自治体等が全く料金を受け取らず、現地払いとしてもらう方法 ア 自治体等は、イベント・運送・宿泊の3点をセットにして、参加者を募集するが、費用は一切受け取らない。 イ イベント、運送、宿泊に関する代金は、それぞれ現地払いとする。 ウ 自治体等は、イベント実施者、運送機関、宿泊機関のいずれからも、手配料金相当のキックバックを受け取らない。</p>	-	-	-
<p><b>31 播磨灘における船舶の航行に係る規制の緩和</b></p>								
016010	兵庫県	播磨灘における船舶の航行に係る規制の緩和	船舶安全法施行規則第1条第6項	<p>播磨灘の平常時の波高データが、平水区域の波高に関するデータを十分に蓄積して評価する必要がある。このため、10年分の連続した波高データを分析し、年間を通じて静穏な海域であることを平水区域の条件の一つとして、平常時及び荒天時とも基準に適合しているかを判断している。</p> <p>なお、「平水区域から2時間以内に往復できる沿海区域」については、沿海区域の船舶の安全基準を緩和している。この制度を活用することにより、平水区域の船舶が、多少の改造が必要となる場合があるものの、沿海区域の一部（播磨灘）を航行することが可能となる。個々の船舶が当該航行に必要な安全基準を満たしているかは、要望者より情報を提供いただければ、確認した結果（現在の構造・設備の要否と変更が必要な場合の変更内容）をお伝えすることができる。</p>	<p>船舶の航行区域には、波高や陸岸からの距離により、平水区域、沿海区域、近海区域及び遠洋区域の4つの区分がある。これらの区域に応じ、安全基準（船体の強度、浸水や転覆のしにくさ、防火・消火設備、救命設備など）を設定して、船舶の安全性を確保している。</p> <p>平水区域は、湖、川、港内、陸や島に囲まれた海域など、年間を通じて静穏な海域であることを条件としている。播磨灘には、波やうねりの発達を妨げる島が無いため、海域を細分化しても平水区域の基準に適合する水域は存在しておらず、播磨灘を通過することができるより細かな区域設定はできない。</p> <p>波高に関する平水区域の基準：平常時 0.2m以下、荒天時 1.0m以下 播磨灘を細分化した各水域の波高：平常時 0.29～0.56m、荒天時 1.10～1.72m</p> <p>海域の気象・海象は、ある年を見れば時間の経過に伴い変化し、かつ、その年の時期によって現れる気象・海象の傾向も年により変動することから、過去の波高に関するデータを十分に蓄積して評価する必要がある。このため、10年分の連続した波高データを分析し、年間を通じて静穏な海域であることを平水区域の条件の一つとして、平常時及び荒天時とも基準に適合しているかを判断している。</p> <p>右提案者からの意見を踏まえ、回答された。</p>		<p>瀬戸内海の波浪については、土木学会等でも論文が発表されるなど研究がなされている。 土木学会論文集（海岸工学）Vol.66 No.1, 2010 「瀬戸内海における波浪推定に基づく標準波高の推定」 これらのデータから、播磨灘は、大阪湾に比べても、むしろ海面が穏やかであると推論することも可能。 今回、播磨灘の平常時・荒天時のデータが示されているが、播磨灘が平水区域の基準に適合しないとされたこれらの波高データについて、そのデータの出典、観測方法を明らかにするとともに、大阪湾等の他の平水区域のデータとの比較、さらに詳細なエリア別、時期ごとの観測データ等についてお示しいただき、再検討願いたい。</p>	<p>兵庫県が引用している論文は、台風などを含め過去50年間で発生した最大の波高を示しているもの。最大波高がその海域の厳しさ、穏やかさを代表するものではない。 平水区域の設定にあたっては、海域の年間を通じた波高のデータをもとにした平均値を用いている。播磨灘については、別添の海象データと評価されており、平水区域の基準と比較すると平水区域を設定することはできない。 なお、「平水区域から2時間以内に往復できる沿海区域」については、沿海区域の船舶の安全基準を緩和している。この制度を活用することにより、平水区域の船舶が、多少の改造が必要となる場合があるものの、沿海区域の一部（播磨灘）を航行することが可能となる。個々の船舶が当該航行に必要な安全基準を満たしているかは、要望者より情報を提供して確認することができる。</p>



提案管理番号	提案主体の氏名又は団体名	提案名	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	各府省庁からの検討要請に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	各府省庁からの再検討要請に対する回答
<b>32 国際フィーダー船の新造時の納付金の免除</b>								
021010	兵庫県	国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の国際フィーダー船の新造時の納付金の免除	内航海運組合令第8条	地方港－阪神港間を運行する国際フィーダー船については、納付金を免除すること。  内航海運暫定措置事業は、日本内航海運組合総連合会が実施する事業であり、本事業に係る累積債務が同連合会にある現状において、ご提案の「地方港－阪神港間を通航する国際フィーダー船について納付金を免除」することは困難である。 なお、閣議決定に基づく暫定措置事業の早期解消に向けた着実な納付金収入の確保を図っていくことを大前提としつつも、内航フィーダー輸送のコスト競争力を確保するために、2,500DWT以上の大型フィーダー専用コンテナ船の建造等納付金について特例的に減免を認めている。		右提案者からの意見を踏まえ、回答された。	特例措置として2,500DWT以上の大型フィーダー専用コンテナ船の建造等納付金については減免が認められているが、本県管理港湾から阪神港への内航フィーダー貨物の海上輸送には、取扱貨物量から最大でも1,400DWT程度のコンテナ船であり減免の対象にもなっていない。 国際コンテナ戦略港湾政策は、国、港湾管理者、民間が協働で推進しており、さらに「阪神港」への集貨の促進を図るためには、集貨に寄与するすべての船舶についての納付金の免除が必要であると考えられるため、対応を検討頂きたい。	内航海運暫定措置事業については、日本内航海運組合総連合会が事業運営主体となり、船舶を建造する際の納付金により解消する際の交付金をまかない実施するものであるが、「規制・制度改革に係る対応方針」（平成22年6月10日閣議決定）に基づき、事業の早期解消を求められたことを受け、H27年度を以て交付金制度が終了。今後は累積債務約330億円(H27年度末時点)を納付金で返済する必要がある。 このような状況下において特定の港への納付金の免除を行うことは、同事業の早期解消を阻害するものであることから、これを認めることは困難である。
<b>33 液化水素の海上輸送に係る基準の制定</b>								
038220	山口県 (ロボットタクシーに係る追加共同提案者) 周防大島町 ロボットタクシー(株) (以下水素関係の提案に係る共同提案者) 周南市 株式会社ヤマ徳山製造所 東ソー株式会社南陽事業所 出光興産株式会社山陽事業所 株式会社ヤマロジスティクス 長府工業株式会社	地域資源を活用した新たなビジネス創出特区 「小さな拠点の活性化、雇用創出、新たなエネルギー活用」のための総合改革拠点	船舶安全法	液化水素の陸上輸送に準じた新たな基準の早期制定	液体水素を含む危険物を海上輸送時の安全基準は、「危険物船舶運送及び貯蔵規則」(昭和32年8月20日運輸省令第30号)及び開港告示に規定している。 液化水素輸送コンテナを活用して海上輸送等を行う場合については、同規則及び開港告示における「ボータルタンク」の安全基準が適用される。	-	-	-
<b>34 個人所有のスーパーヨットに関する関連手続きの緩和</b>								
057010	株式会社COAST NPO法人沖繩新事業支援機構 Super Yacht Logistics 株式会社エフ・クレスト	「スーパーヨット特区」を軸とした地域振興	船舶法第3条	1-1. カボタージュ規制の部分的緩和 カボタージュ規制を全面的に規制緩和する必要はないが、スーパーヨット等の小型客船によるチャータークルーズ産業は日本国内に現存していないため、カボタージュ規制で保護すべき国内業者がないことの分野に限定した規制緩和を提案。  現船舶法では「日本船舶」と「それ以外」の区別しかないが、「それ以外」の外国籍船舶において「商用」と「個人所有船(プライベート)」を区別する新たな措置を取ると共に周知する体制も整える。  例)個人所有船舶によるクルーズサービスを提供できる人数および期間を、仮に最大24人、12か月以内等と制限し商用クルーズサービスを行う国内業者を保護し、外国籍個人所有船舶(スーパーヨットを含むプライベート)の国内クルーズによる経済効果享受することが可能 ※カボタージュ規制のある諸外国においても、商用と個人所有の船舶を区別することは一般的	外国籍船であっても、当該船舶の所有者若しくは運航者若しくはこれらの者の従業員又はこれらの者の家族を、運賃を徴収しないで、乗船させる場合に限っては、運賃を、沿岸輸送特許を付与し、日本国内の輸送を認めるところである。  しかしながら、自国内の物資又は旅客の輸送を自国籍船に限ることとするカボタージュ制度については、国際的な慣行として確立した制度である。 これは、安全保障の観点から、自国の存立基盤である産業物資・生活物資や旅客の自国内輸送については、管轄権の及ぶ自国籍船(日本船舶)によることが必要であるという考えに基づいたものである。 このため、カボタージュ制度は、今後も国策として堅持する方針としており、海洋基本計画(平成25年4月閣議決定)においても、その旨を明記しているところである。 この考え方は、船舶の種類若しくは大きさ又は商用若しくはプライベートの別に関わらず同様である。	-	-	-
057020	株式会社COAST NPO法人沖繩新事業支援機構 Super Yacht Logistics 株式会社エフ・クレスト	「スーパーヨット特区」を軸とした地域振興	船舶法第3条 開港法第15条 出入国管理及び難民認定法 第57条	1. 入国法規準拠の手続きを迅速且つワンストップ化 外国籍のスーパーヨット等が日本国内において容易に入国・運行することが出来るように、全ての必要入国法規準拠の手続きを迅速・簡易にして、重複作業の軽減とワンストップ化を目指すとともに、それを周知する体制を整える。  2. クルージングバーミット制度の導入 個人所有船舶(貨物船は除く)が入国後日本国内を一定期間、開港、不開港を問わず自由に航行出来るクルージングバーミット制度の導入を検討するとともにそれを周知する体制を整える。 ※クルージングバーミット制度は米国等でも導入されている制度で、日本に導入することでスーパーヨットによる経済効果が島嶼地域にも及び、離島振興対策が可能。	外国籍船が不開港場に寄港する場合は、不開港場における安全確保等の観点から国土交通大臣の特許(不開港場寄港特許)が必要である。 当該特許の申請に当たり、寄港地が複数ある場合には、1件にまとめて申請することも可能としている。また、平成28年4月1日に外国籍船で訪日する外国人旅行者が容易に不開港場寄港特許の申請手続を行えるような必要な情報を提供するための日英併記のウェブサイトを開発し、同ウェブサイト上で申請書を作成できるようにするなど、申請者の負担軽減を図った。	-	-	-

提案管理番号	提案主体の氏名又は団体名	提案名	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	各府省庁からの検討要請に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	各府省庁からの再検討要請に対する回答
<b>35 超小型モビリティの保管場所の緩和</b>								
002030	(非公表)	超小型モビリティのさらなる普及促進に向けて	自動車の保管場所の確保等に関する法律第3条、第5条	<p>ミニカー(原付4輪自転車:全長2.5m×全幅1.3m×全高2.0m以下)ならば車庫法適用除外となるのに対し、現行の認定制度下のサイズの超小型モビリティには車庫法が適用され、超小型モビリティならではの狭小地の有効活用という特徴が活かされない。</p> <p>本来、車庫法の適用有無は専ら面積で判断すべきであり、ミニカーと同サイズの超小型モビリティに対してはミニカー同様、車庫法適用除外を要する。</p>	<p>自動車の保管場所の確保等に関する法律は、自動車の保有者等に対して、道路使用の適正化、道路における危険の防止及び道路交通の円滑化を図ることを目的として、自動車の保管場所を確保することを義務付け、超小型モビリティを含む「軽自動車」の保有者に対しても、道路上の場所に放置することによって生ずる障害を考慮して、保管場所の届出義務を課しているものであるところ、軽自動車に該当するものについては、同法の適用対象から除外することは困難である。</p> <p>なお、確保すべき保管場所の大きさは、当該自動車の全体を収容することができれば足りることとされており、超小型モビリティについては、狭小地の活用が可能と承知している。</p>	-	-	-
<b>36 ロボットカー(無人運転)に係る賠償責任の適用</b>								
061010	(非公表)	(非公表)	道路交通法第70条 1949年ジュネーブ道路交通条約 第8.1条、第8.5条	<p>特定区域においては、管制センターの運行管理者を運転者とする。 もしくは、運転者を不要とする。 ※併せて、いずれの場合も自動車損害賠償保障法も適用されることとする。</p>	<p>現行法上、次の条件を満たせば、場所や時間にかかわらず、ハンドルやアクセルがない車両を含め、公道実証実験を行うことは可能であり、道路交通法上は、許可申請や届出等の手続は不要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公道実証実験に用いる車両が道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号)に適合していること(同令第55条第1項又は第56条第4項に基づく認定を受け、規定の特例を受けているものを含む)。</li> <li>運転者となる者(客等であることも可能)が実験車両に乗り、周囲の道路交通状況や車両の状態を監視し、緊急時等には必要な操作を行うこと。</li> <li>道路交通法を遵守して走行すること。</li> </ul> <p>なお、我が国が批准する道路交通に関する条約(昭和39年条約第17号、いわゆるジュネーブ条約)は、運転者の存在と車両の適正な操縦・運転に係る義務について規定しており、道路交通法を含む国内法令においてこれと異なる規定を置くことやこれと異なる取扱いを行うことは許容されない(同条約については、現在、我が国も参加して、改正に関する国際的な協議が進められている)。</p> <p>「車両の運行管理については、管制センターを設け、遠隔操作による管制を行う」との提案については、管制センターにおいて車両を制御する者が遠隔操縦システムから得られる情報の程度等を含め同システムの具体的な内容に応じて、ジュネーブ条約、道路交通法等との整合性について判断することとなる。</p> <p>また、道路交通法は、条約を整合させつつ、技術面における一定の安全性を認められた車両等を前提として、その通行方法を定めるものであるところ、車両等について技術的な基準を検討することなくして、上述以上に運転者の義務を緩和することは困難である。</p> <p>なお、「日本再興戦略2016」において、自動走行については、いわゆる「レベル4(完全自動走行)」までの技術開発を目指すため、「官民ITS構想-ロードマップ2016」(平成28年5月20日IT総合戦略本部決定)に基づき、2017年を目途に特区等において無人自動走行による移動サービスに係る公道実証を実現すべく、車内に運転者が不在であっても遠隔設置を通じた監視等や、ハンドル及びアクセルの無い自動運転車両による走行が、公道における実証実験として可能となるよう、速やかに所要の措置を講ずることとしたところである。</p> <p>なお、ご要望の「併せて、いずれの場合も自動車損害賠償保障法も適用されることとする」とは、「特定区域については、管制センターの運行管理者を運転者とする。もしくは、運転者を不要とする。」との規制緩和を前提としているものであることから、自動車損害賠償保障法の適用については現時点ではお答えできないが、上記状況等を見つつ、無人走行の実現に備えて今後検討を行う。</p>	-	-	-