

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
29集中 -1501 -01	(非公表)	ドローンを活用した防災対策プロジェクト	ドローンを活用した防災訓練にあける教育機関の特区として指定し、防災対策に特化した人材育成を行う。次にあげる内容を実施していく。 ・目視外飛行訓練 ・夜間飛行訓練 物資運搬訓練 ・飛行経路の確認 ・安全運航管理 ・フライト撮影技術の確認 ・撮影した映像の編集及び活用法	国土交通省へのフライト許可・承認申請	航空法 第九章 無人航空機 第三百三十二条の二(飛行の方法)に関する地方航空局長の許可・承認申請手続き	許可・承認の申請書については、飛行開始予定日の少なくとも10日前(土日祝日等を除く。)までに郵送などで提出する必要があるということに対し、電子化による申請許可の時間短縮または定期的な報告という形に緩和。	国土交通省 航空局	無人航空機の飛行の許可・承認手続きについては、本年4月よりオンラインサービスを開始し、すべての手続きが電子的に可能としており、従来の手続きに比べ迅速な手続きを可能としている。 (現行制度下において対応可能)
29集中 -1501 -02				国土交通省へのフライト許可・承認申請の夜間飛行及び目視外飛行について	航空法 第九章 無人航空機 第三百三十二条の二(飛行の方法)の一項及び二項	夜間飛行及び目視外飛行は各単体の場合、許可が降りる場合があるが、同時の場合については許可が現状降りない。災害時の訓練として緩和。	国土交通省 航空局	目視外飛行と夜間飛行を同時に行う場合には、現在でも十分な安全対策として、カメラの設置や補助者の配置等を行い、夜間においても周辺を監視できる措置(例：薄明時や照明を設置するなど)がとられていれば許可・承認している。 (現行制度下において対応可能)
29集中 -1701	伊那市	INA ドローン アクア・スカイウェイ構想(「物流用ドローンポートシステム」を活用した水上航路による荷物配送プロジェクト)	伊那市では、経済産業省から「地方版IoT推進ラボ」の選定を受け、先端テクノロジーの活用による地域課題解決の取組を進めてきており、中山間地域における買物弱者支援のソリューションとして、国土交通省との共同による「物流用ドローンポートシステム」を使った荷物輸送実証事業を進めている。今後、ドローンを活用した民間ベースでの物流事業の早期実現のための実証フィールドとして、第三者上空に係る受諾の容易性や、墜落等のリスク回避に着目した、主要河川等の水面上を介して中心市街地と中山間地域を結ぶドローン専用航路の開設により、効率的かつ高度なロジスティクス確立を図る。	無人航空機(ドローン)の飛行方法に係る要件の一つとして、目視による常時監視が義務付けられている。(航行の安全並びに人及び物件の安全を損なうおそれがないことを事前に国土交通大臣の承認を受けた場合を除く。)	(飛行の方法) 航空法第132条の2第2号	物流事業において必須となる目視外飛行について、一定の安全対策等を講じている場合は、国土交通大臣の事前承認がなくても、自由に飛行できるようにすることで、運手手続きの煩雑化を解消し、企業の事業参画を促進するとともに、監視員の追尾等の不要化により、飛行速度などドローンの保有能力を十分に発揮できる航行環境の実現を図る。	国土交通省 航空局	人が密集している地域や操縦者が機体を目視できずに飛行させる場合には、第三者への被害防止等安全を十分に確保する必要があるため、航空法に基づき、飛行毎に機体の性能や操縦技能等について国土交通大臣の許可・承認が必要である。 手続きについては、本年4月よりオンラインサービスを開始し、すべての手続きが電子的に可能としており、従来の手続きに比べ迅速な手続きを可能としている。また、航空局では平成30年3月に、目視外を補助者無しで飛行する場合に必要な安全対策に関する要件をとりまとめ、これを踏まえた航空法に基づく許可・承認の審査要領の改正案についてのパブリックコメントを6月末まで実施。その結果を踏まえた改正作業を実施しているところ。

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
29集中 -2201			<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"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul>	<p>自動運転の技術や自動運転を応用したサービスを実現する上で、必要な公道走行実証実験を実施したいが、公道での自動走行は現行法で認められていない。</p>	<p>道路交通法(昭和三十五年六月二十五日法律第五号) (安全運転の義務)第70条 車両等の運転者は 当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し…</p> <p>1949年ジュネーブ道路交通条約 第8.1条、第8.5条 車両又は連結車両には、それぞれ運転者がいなければならない。 車両の運転者は 常に車両の速度を制御し…</p>	<p>(限定された環境下での自動走行)</p> <p>自動走行に関する特区での公道実証実験において、走行ルート、最高速度、時間帯、気象条件など一定の条件を付けた上で、道路交通法第70条に規定されている車両等の運転者に義務付けられている安全操作履行義務等の適用をしないこととする。</p>	警察庁	<p>現行法上、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 実証実験に用いる車両が道路運送車両の保安基準の規定に適合していること</li> <li>・ 運転者となる者が実証実験に用いる車両の運転者席に乗り、常に周囲の道路交通状況等を監視し、緊急時には、他人に危害を及ぼさないよう安全を確保するために必要な操作を行うこと</li> <li>・ 道路交通法を始めとする関係法令を遵守して走行すること</li> </ul> <p>全条件を満たせば、場所や時間にかかわらず、自動走行システムを用いた公道実証実験は可能です。</p> <p>より具体的にどのような条件を満たす必要があるか(テストドライバーの要件、自動走行システムの要件等)については、「自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン」(平成28年5月26日警察庁丙交企発第75号)を御参照ください。</p> <p>また、運転者席に運転者が乗車しない遠隔型自動運転システムの公道実証実験は道路使用許可の対象行為としており、「遠隔型自動運転システムの公道実証実験に係る道路使用許可の申請に対する取扱いの基準」(平成29年6月1日警察庁丙交企発第92号ほか)に沿って、一定の安全性を確保しながら実験を行うことも可能です。</p> <p>御不明点がありましたら、具体的な実験の実施要領を明らかにして、個別に実施場所を管轄する警察に御相談ください。</p>
29集中 -2202	(公財) 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))		公道で走行できる自動車の認定については、既存カーメーカー以外で認定を受けるのが非常に困難な状況である。特に衝突安全性を初めとする高速走行を想定した自動車の安全性を担保する保安基準となっており、低速走行を想定した新たなモビリティサービスの実装が困難である。	道路運送車両法の保安基準(昭和三十六年運輸省令第六十七号) (原動機及び動力伝達装置)第八条2項、3項 (緩衝装置)第十四条1項 (車枠及び車体)第十八条2項十、6項十、 (乗車装置)第二十条5項、6項 (座席)第二十二條3項 (座席ベルト等)第二十二條の三1項、4項、5項 (頭部後傾抑止装置等)第二十二條の四1項 (年少者用補助乗車装置等)第二十二條の五1項 (乗降口)第二十五条4項 (前照灯等)第三十二条4項 (車幅灯)第三十四条1項 (番号灯)第三十六条1項 (尾灯)第三十七条1項 (制動灯)第三十九条1項 (方向指示器)第四十一条1項一 (窓ふき器等)第四十五条2項 (速度計等)第四十六条1項、2項	(低速走行域の保安基準の緩和)	国土交通省 自動車局	<p>ハンドルやアクセル・ブレーキペダル等を備えない自動運転車について、速度制限、走行ルートの限定、緊急停止ボタンの設置といった安全確保措置が講じられることにより、地方運輸局長が保安上及び公害防止上支障がないと認定した自動車について、公道走行を可能とする措置を平成29年2月に講じています。</p> <p>ご提案されている実証実験の実施にあたっては、その措置の内容等について地方運輸局にご相談をお願いします。</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。								

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
29集中 -1901 -03	浜松市	国土縮図型都市 における持続可能 な都市経営モデル 特区	<p>再生可能エネルギー等を活用して発電する地産の分散型エネルギーを、地域内のスマートコミュニティで活用する「分散型エネルギーの地産地消」システムを構築する。近接や隣接地におけるスマートコミュニティでの活用は、自営線による電力融通及び熱導管による熱融通を行う。</p> <p>自営線の敷設が難しくなる遠距離の市内スマートコミュニティの場合は、一般送配電事業者が保有する既存の送発電ネットワークを活用し、別の場所にあるスマートコミュニティへ電力融通する。</p> <p>①分散型エネルギーの導入 ・地域のスマートコミュニティの分散型エネルギーとして活用できる再生可能エネルギー等由来の発電所の立地促進 ・エネルギー貯蔵システムの導入</p> <p>②スマートコミュニティの創出、地産エネルギー活用 ・スマートコミュニティ(グリッド)の形成 ・市内発電所からの電気と熱の融通</p> <p>③エネルギー産業の創出 ・エネルギー供給ビジネスの創出 ・電力供給や余熱利用による地域活性化</p>	<p>自己託送は、電気の供給者と需要者の間に、生産工程、資本関係、人的関係等における密接な関係が必要であり、その要件を満たす所有施設に限定されている。</p>	<p>電気事業法第2条第5号・第6号、第17条第1項 電気事業法施行規則第2条第1項、第3条</p>	<p>市内での発電施設からの特定された市内スマートコミュニティ(グリッド)への電力供給は、特区内においては、可能とする。</p>	経済産業省	<p>貴市の提案のスマートコミュニティには、発電事業者と密接な関係を有さない「一般の需要」が存在していると考えられる。</p> <p>自己託送は、自家発自家消費に類似した性格を有し、電気の使用者の利益を阻害する恐れがない(非電気事業電気工作物を維持及び運用する者と電気の使用者の間で密接な関係性を有する)と認められる場合に利用できる制度であることから、電気事業法上、自己託送を行う主体には需要家保護のための義務・責任が課せられていない。一方で、「一般の需要」に供給するにあたっては、需要家の保護のため、供給能力確保や供給条件の説明等の義務・責任が課されているべきだと考えられる。</p> <p>また、「一般の需要＝密接な関係を有する者以外の者」へ供給する場合、現行制度下においては電気事業法第2条の2小売電気事業者の登録が必要である。</p> <p>上記点を踏まえると、自己託送によるスマートコミュニティの「一般の需要」への供給は電気の使用者の利益を阻害する恐れがあるため、当該提案事項を許容することは需要家保護の観点から困難である。</p> <p>なお、2020年6月に成立した強靱かつ持続可能な電気供給体制の確立を図るための電気事業法等の一部を改正する法律の中で「配電事業」等の創設が盛り込まれているところ。貴市の事業に本制度が活用可能かは精査が必要であるが、制度措置された際には、これらのライセンス制度もご検討いただきたい。</p>