

⑪<<近未来技術>>国家戦略特区等にかかる検討要請回答

	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
1	広島県	スタートアップ支援 特区 (ドローンの研究 開発支援)	<p>【現状】 無人航空機を航空法第132条の2各号に掲げる方法によらない飛行をさせる場合、国土交通大臣の承認が必要である。</p> <p>【課題】 「ホームページ掲載無人航空機」でない無人航空機※について、航空法第132条の2各号に掲げる方法によらない飛行をさせる場合、申請から許可までに1か月程度かかる。 ※国が定めた要件に適合したことを国が実機により確認していない無人航空機</p> <p>【提案内容】 無人航空機の研究開発を促進するため、航空法第132条の2各号に掲げる方法によらない飛行をさせる場合であっても、広島県管理の一部の県有林など、あらかじめ指定されたエリア内に限り、国土交通大臣の承認を不要とする。</p>	航空法第132条の2各号に掲げる方法によらない飛行をさせる場合、国土交通大臣の承認が必要	<p>航空法(昭和27年法律第231号)</p> <p>(飛行の方法) 第百三十二条の二 無人航空機を飛行させる者は、次に掲げる方法によりこれを飛行させなければならない。ただし、国土交通省令で定めるところにより、あらかじめ、次の各号に掲げる方法のいずれかによらずに飛行させることが航空機の航行の安全並びに地上及び水上の人及び物件の安全を損なうおそれがないことについて国土交通大臣の承認を受けたときは、その承認を受けたところに従い、これを飛行させることができる。</p> <p>一 日出から日没までの間において飛行させること。 二 当該無人航空機及びその周囲の状況を目視により常時監視して飛行させること。 三 当該無人航空機と地上又は水上の人又は物件との間に国土交通省令で定める距離を保って飛行させること。 四 祭礼、縁日、展示会その他の多数の者の集合する催しが行われている場所の上空以外の空域において飛行させること。 五 当該無人航空機により爆発性又は易燃性を有する物件その他人に危害を与え、又は他の物件を損傷するおそれがある物件で国土交通省令で定めるものを輸送しないこと。 六 地上又は水上の人又は物件に危害を与え、又は損傷を及ぼすおそれがないものとして国土交通省令で定める場合を除き、当該無人航空機から物件を投下しないこと。</p>	航空法第132条の2各号に掲げる方法によらない飛行をさせる場合であっても、あらかじめ指定されたエリア内に限り、国土交通大臣の承認を不要とする。	国土交通省	現状、「ホームページ掲載無人航空機」であるかないかに関わらず、機体・飛行させる者・安全体制等の観点から、審査の中で航空機の航行の安全並びに地上の人及び物件の安全が損なわれる恐れがないかを確認し、許可承認を行っております。従って、ご提案の県有林などで航空法第132条の2各号に掲げる方法によらない飛行をさせる場合であっても、航空機の航行の安全並びに地上の人及び物件の安全が損なわれる恐れがないかを確認する必要があることから、国土交通大臣の承認を不要とすることはできません。なお、申請後は可能な限り速やかに審査・手続きを実施し、申請内容に問題がない場合は通常10開庁日以内に許可承認を行っております。
		産学官連携特区 (ドローン活用による 若手高度人材の チャレンジ支援)	<p>【現状】 広島県神石高原町と広島県立油木高等学校が連携して発足した「油木高校生がつくる神石高原町ドローンアカデミー」が慶應義塾大学SFC研究所による助言・支援のもと、地域課題へのドローン活用に挑戦している。 その1つとして、農用地からイノシシなどの有害鳥獣を追い払うため、無人航空機から忌避音を発信する実証実験を検討している。</p> <p>【課題】 無人航空機の夜間飛行の場合、補助者の配置が義務付けられているが、照明のない深夜の農用地において、無人航空機の飛行監視に気を取られ、有害鳥獣や毒蛇等の接近への対応が遅れるおそれがあり、補助者に危険が伴う。</p> <p>【提案内容】 夜間飛行において、飛行の禁止空域以外で、第三者が入らない学校の農場や農用地を飛行ルートとし、万一に備えて飛行経路上に人を感知すると自動的に人を避けるプログラムを組んだ人感センサー搭載型ドローンを飛行させる場合、又はドローンに搭載した拡声器により立ち入り禁止の注意喚起を促しながら飛行させる場合、補助者の配置を不要とする。</p>	夜間飛行を行う場合、補助者の配置が義務付けられている。	<p>無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領(令和元年7月26日(国空安企第98号、国空航第794号、国空機第494号))</p> <p>5-3 夜間飛行を行う場合は、次に掲げる基準に適合すること。ただし、無人航空機の機能及び性能、無人航空機を飛行させる者の飛行経歴等、安全を確保するために必要な体制等とあわせて総合的に判断し、航空機の航行の安全並びに地上及び水上の人及び物件の安全が損なわれるおそれがないと認められる場合は、この限りではない。 (1) ~略~ (2) ~略~ (3) 安全を確保するために必要な体制について、次に掲げる基準に適合すること。 ・日中、飛行させようとする経路及びその周辺の障害物等を事前に確認し、適切な飛行経路を特定すること。 ・飛行経路全体を見渡せる位置に、無人航空機の飛行状況及び周囲の気象状況の変化等を常に監視できる補助者を配置し、補助者は、無人航空機を飛行させる者が安全に飛行させることができるよう必要な助言を行うこと。 ・離着陸を予定している場所が照明の設置等により明確になっていること。</p>	夜間飛行を行う場合、森林、農用地など第三者が立ち入る可能性の低い場所に限り、補助者の配置を不要とする。	国土交通省	夜間では、無人航空機の位置や姿勢だけでなく、周囲の障害物等の把握が困難となり、機体の不具合等により墜落した場合に第三者に危害を及ぼすおそれがあることから、安全を十分に確保する必要があるため、原則、「無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領」において、操縦者以外の補助者による無人航空機及びその周辺状況監視や第三者が飛行経路下に立ち入らないよう注意喚起する必要があるとしていますが、ご提案のようにこれらの役割を地上の設備等で代替できる場合は、現行制度においても、補助者の配置は不要としています。

⑪<<近未来技術>>国家戦略特区等にかかる検討要請回答

	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
2	兵庫県、佐用町 (共同提案)	区域外再送信における基幹放送事業者に対する再送信同意の柔軟化	自治体等が有線テレビジョン放送事業者として再送信を行う場合には、当該自治体(有線テレビジョン放送事業者)が管轄の総合通信局内に新たに設置する協議会へ申請を行い許可を受ければ再送信を可能とする。	「再送信同意制度」は、有線テレビジョン放送事業者の再送信という行為によって放送事業者の放送の意図が害され、又は歪曲される事態がないよう担保することにあるが、放送事業者に同意を求めると、再送信そのものに同意しかねるという姿勢によって、再送信同意に係る協議の申入れ自体を受理してもらえず、協議に入ることができない。また、協議対象となる放送事業者が多い場合、それぞれに多大な時間を要する。	放送法第11条	自治体等が有線テレビジョン放送事業者となり、再送信によって放送事業者の放送の意図が害されないことが担保される場合には、放送事業者の同意を求めるのではなく、総合通信局内に新たに設置する協議会への申請とする。	総務省	有線一般放送事業者が、地上基幹放送の業務を行う基幹放送事業者に対し、その基幹放送を受信して再放送に係る同意について協議を申し入れたにもかかわらず、当該基幹放送事業者が協議に応じず、又は協議が調わないときには、電気通信紛争処理委員会によるあっせん(放送法第142条第1項)・仲裁(同法同条第3項)、総務大臣による裁定(同法第144条第1項)の申請が可能です。これらの制度は、再放送同意を巡る当事者間の協議が調わない場合における迅速かつ専門的な処理、法的拘束力を伴う制度による再放送の円滑かつ適切な実施の確保等を図るものであり、ご提案の趣旨は、既存制度によって手当てされているものと考えております。
3	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	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や特定施設で活用する「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の場合は、自営線による電力融通及び熱導管による熱融通を行う。 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や特定施設へ電力融通する。 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や特定施設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 ・地産電力の活用によるレジリエンス強化 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 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	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。	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	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。	経済産業省	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。 自己託送は、自家発自家消費に類似した性格を有し、電気の利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利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。 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。 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」への供給は電気の利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。 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。
				公道等を含みマイクログリッドを形成する場合、当該マイクログリッドにおいて、電気保安管理の外部委託承認制度を活用できない。	電気事業法第43条第1項	マイクログリッド(一括受電地内)において、電気保安管理の外部委託承認制度を認める。	経済産業省	外部委託承認制度は、公衆安全に対する影響が比較的低い一定規模以下の自家用電気工作物において利用が可能です。 当該制度の対象設備の範囲については、第1回 産業構造審議会 保安・消費生活用製品安全分科会 電力安全小委員会 電気保安制度ワーキンググループ(2020年7月10日)における議論を踏まえ、2020年9月29日付けで一部の高圧電線路の外部委託を認める改正を行いました。 貴市の事業が本改正の対象に当てはまるかは、中部近畿産業保安監督部にお問い合わせいただきますようお願いいたします。

⑪<<近未来技術>>国家戦略特区等にかかる検討要請回答

	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
5	・茨城県 ・つくば市 ・CYBERDYNE株式会社 ・日立オートモティブシステムズ株式会社 ・五光物流株式会社 ・産業技術総合研究所 ・日本UAS産業振興協議会	課題解決とイノベーション創出の拠点 (茨城発第4次産業革命)	◆イノベーション実験特区(大型ドローンを用いた空の物流インフラ構築に向けた実証実験の実施) 当面は、物流用大型ドローンを製造する五光物流株式会社の本社敷地内及び周辺地域において実証実験を実施し、同社がつくば市に日本UAS産業振興協議会(JUIDA)とともに整備したドローン飛行場においてもテスト飛行を実施する。 実環境でのデータ収集・円滑な実証実験のノウハウを蓄積した後、本県中山間地域等における大型ドローンを用いた物流・宅配の実現を目指し、空の物流インフラを構築する。	潜在的に搭乗可能な構造のドローンについては、実際に搭乗しないにもかかわらず航空機としての規制が適用され、私有地であっても実証実験を行うことができない。 ドローンを飛行させる際には、原則として、肉眼で常時監視しなければならない。 大型ドローン(本体と荷物の総量が150kg超)については、製造許可が必要である。	航空法第2条(昭和27年法律第231号)第2条(定義) 航空法第2条(昭和27年法律第231号)第132条の2(飛行の方法) 航空機製造事業法施行令(昭和27年政令第341号)第1条(航空機)	特区内で実証実験を行うに当たり、専ら物流に用いる大型ドローンについては、潜在的に搭乗可能な構造であっても、航空機の規制を適用しない。 また、物流用大型ドローン用いた円滑な実証実験を促進するため、次の2点を措置する。 ①モニタ等で監視を行うことをもって、目視外飛行を認める。 ②ドローン本体と荷物の総量が150kgを超える場合であっても、ドローンの製造許可を不要とする。	国土交通省 経済産業省	無操縦者航空機など構造上人が乗って航空の用に供することができる機体を飛行させる場合は、航空法に基づく耐空証明が必要となりますが、実証実験を含め、試験飛行等を行う場合であって、飛行する範囲を限定する等によって総合的に安全性が確認ができる場合には、航空法第11条ただし書きの許可を受けることにより飛行が可能です。 また、①について、物流用大型ドローンが上記の無操縦者航空機である場合、上記の飛行する範囲の限定等がなされる条件下で総合的に安全確保を行うことができるのであれば、モニタ等で監視を行いながら飛行を行うことは可能です。 なお、物流用大型ドローンが構造上人が乗って航空の用に供することができない機体(無人航空機)であっても、目視外飛行について一定の安全対策を行うことで航空法第132条の2により承認を受けて実施することが可能です。 ②について 航空機製造事業法は、航空機及び航空機用機器の製造及び修理の方法を認可事項とすることにより生産技術の向上を図ること等を目的としており、規制を課す必要のある高度な航空機制御技術等を要する無人航空機については、実態としてその総重量が概ね150kg以上であることから、150kg以上の無人航空機については製造許可を必要としております。 現在は、開発・製造事業者等による開発・製造の円滑化を図るため、規制の範囲や必要書面等の周知を行っており、適宜許可申請作業をサポートのうえ、申請書類が揃い許可基準に適合している場合には許可しております。 国家戦略特区諮問会議(令和元年12月18日)において、当該規制については、「具体的な提案にある現場のニーズを把握した上で必要な検討を進め、サンドボックス関連法制度の施行と併せ、必要な合理的規制・運用の実現を図る」とされており、内閣府で実施した提案主体である自治体、開発・製造事業者等へのヒアリングでは具体的なニーズが確認できなかったことや、「許可取得がハードルとは思わなかった一方で、制度を周知して欲しかった」との開発・製造事業者の声を踏まえて、現時点では150kgの閾値の見直しは行わず、引き続き、規制の範囲や必要書面等の周知を図ることといたします。 他方、今後、開発・製造事業者等からの現場のニーズが具体的に明らかになれば、その段階で、規制や運用の合理化が図られるよう必要な見直しを検討いたします。

⑪<<近未来技術>>国家戦略特区等にかかる検討要請回答

	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
5	<p>茨城県 つくば市 CYBERDYNE株式会社 日立オートモティブシステムズ株式会社 五光物流株式会社 産業技術総合研究所 日本UAS産業振興協議会</p>	<p>課題解決とイノベーション創出の拠点 (茨城発第4次産業革命)</p>	<p>◆イノベーション実験特区(完全自動走行の実現に向けた実証実験の実施) 特区内において、安全性を確保した上で、レベル4(完全自動走行)に対応した公道及び駐車施設等での実証実験を可能とする。 当面は、茨城県道路公社が管理する「常陸那珂有料道路」及び一般道を利用し、多様な環境・条件の下で、実証実験を実施し、将来的には、つくば市における実証実験を想定している。 また、レベル4の実現を見据えた研究開発を促進するために、公道でのデータ収集・円滑な実証実験(隊列走行、アンテナ等の積載、最低速度に満たないが、安全な態様での走行)等を実施する。</p>	<p>車両には、常時運転者が乗車し、車両を運転しなければならない。</p> <p>2台以上の自動車が隊列・並進する際には、「他人に迷惑を及ぼす行為」が禁止されているが、この定義が定かでない。</p> <p>自動車にアンテナやセンサー等を積載する際には、一定の長さ・幅・高さの制限を越えてはならない。</p> <p>高速道路においては、やむを得ない場合を除き、50km/hに満たない速度で走行してはならない。</p>	<p>・道路交通法(昭和35年法律第105号)第70条(安全運転の義務) ・道路交通に関する条約(昭和39年条約第17号・ジュネーブ条約)第8条第1項、第5項及び第10条</p> <p>・道路交通法(昭和35年法律第105号)第68条(共同危険行為等の禁止)</p> <p>・道路交通法施行令(昭和35年政令第270号)第22条(自動車の乗車又は積載の制限)</p> <p>・道路交通法(昭和35年法律第105号)第75条の4(最低速度) ・道路交通法施行令(昭和35年政令第270号)第27条の3(最低速度)</p>	<p>特区内において、運転者が乗車しているのと同等の安全性を確保した上で、レベル4(完全自動走行)に対応した公道等での走行を可能とする。 また、円滑な実証実験を促進するため、実証実験に用いる自動車について、次の3点を措置する。</p> <p>①隊列・並進を認める。 ②積載制限を適用しない。 ③最低速度に満たない速度での走行を認める。</p>	<p>警察庁 国土交通省 外務省</p>	<p>現行法上、運転者席に緊急時の必要な操作を行う者がいるなど「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)」に準拠すれば、特段の許可や届出なしに公道実証実験が可能です。 また、遠隔型自動運転システムの実証実験についても道路運送車両の保安基準の緩和や道路使用許可を受けて実施可能であり、運転者が乗車しない形での実験も可能です。 さらに、2022年度頃に限定地域における遠隔監視のみの無人自動運転移動サービスが実現される可能性があることを踏まえ、従来の「運転者」の存在を必ずしも前提としない場合における交通ルールの在り方について、警察庁で検討を進めているところです。 なお、高度・完全自動運転とジュネーブ条約との整合性については、国連の道路交通安全グローバルフォーラム(WP.1)等における国際的な議論に参画するとともに、外務省と検討を進めているところです。 道路運送車両法については、すでにレベル4まで対応済です。</p> <p>①「隊列・並進」について、道路交通法第68条は、「二人以上の自動車又は原動機付自転車の運転者は、(中略)共同して、著しく道路における交通の危険を生じさせ、又は著しく他人に迷惑を及ぼすこととなる行為をしてはならない。」と規定しているところ、これは、いわゆる暴走族による不法な行為の禁止について定めたものであり、例えば、2台以上の自動車又は原動機付自転車が、車線いっぱい広がって走行する、グループに分かれて交互に追い越しを繰り返す、一般車両を巻き込んでその車両の自由な通行を妨害した状態で走行する、といったものが対象になると解されます。 例えば、自動運転車の実証実験を行うに当たり、他の交通の安全と円滑に配慮した上で、自動運転車の前後に安全確保措置として伴走車両を適切な位置に配置することを妨げるものではありません。</p> <p>②「積載制限」について、法令で定められている積載物の大きさ等の制限を超えて積載する場合は、車両の出発地を管轄する警察署長が当該車両の構造又は道路若しくは交通の状況により支障がないと認めた範囲に限って許可を行えば、積載することが可能です。(例えば、普通自動車であれば、原則として、長さは自動車の長さその長さの10分の5を加えたもの、幅は自動車の幅に1.0メートルを加えたもの(ただし、積載物を積載した状態の自動車及び積載物全体の幅が3.5メートルを超えないこと。)、高さは4.3メートルからその自動車の積載をする場所の高さを減じたものをそれぞれ超えないものであれば、許可を受けて積載することが可能です。)</p> <p>③「最低速度」について、「常陸那珂有料道路」及び一般道には最低速度に係る規制が行われていないことから、時速50キロメートルに達しない速度で走行することが可能です。(法令にて、高速自動車国道の本線車道においては、道路標識等により自動車の最低速度が指定されていない区間は時速50キロメートルに達しない速度で進行してはならない旨の定めがありますが、「常陸那珂有料道路」は高速自動車国道ではなく、道路標識等による自動車の最低速度の指定もされていません。)</p> <p>以上の回答に関し、本提案に係る記載内容のみでは定かではない部分もあるため、具体的な実験の実施要領を明らかにして個別に警察庁に御相談ください。</p>

⑪<<近未来技術>>国家戦略特区等にかかる検討要請回答

	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
5	<ul style="list-style-type: none"> 茨城県 つくば市 CYBERDYNE株式会社 日立オートモティブシステムズ株式会社 五光物流株式会社 産業技術総合研究所 日本UAS産業振興協議会 	課題解決とイノベーション創出の拠点 (茨城発第4次産業革命)	<p>◆イノベーション実験特区(搬送用ロボットや移動支援ロボットの公道実証実験)</p> <p>ロボット技術を用いた搬送用ロボットや移動支援ロボットの公道走行を実現する。</p> <p>搬送用ロボットについては、CYBERDYNE株式会社が本社を置く「つくばエクスプレス研究学園駅」周辺と、同駅から約1kmの距離にある大型量販店との間の歩道を(仮称)ロボットストリートとして走行を可能とし、地域住民の生活に最先端ロボット技術が融和する社会を実現する。</p> <p>移動支援ロボットについては、つくば市で公道実証実験(「つくばモビリティロボット実証実験」等)を実施してきているが、歩道での走行を可能とし、社会実装をより意識した公道実証実験を実施する。</p>	<p>歩道を通行できる者は、歩行者のほか、車いす・歩行補助車(※)及び小児用の車に限られており、「利用者から離れて(自律して)道路を通行し、荷物を搬送する機器」や「車体の大きさが基準を超える機器」の歩道走行は想定されていない。</p> <p>※歩行補助車等を通行させる者は、当該車から離れて通行させることができない(原動機を停止させなければならない)。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・道路交通法(昭和35年法律第105号)第2条第3項第1号(定義) ・道路交通法施行規則(昭和35年総理府令第60号)第1条第1号及び第2号(原動機を用いる歩行補助車等の基準) 	<p>搬送用ロボットや移動支援ロボットについて、次の2点を措置する。</p> <p>①「歩行者」と同等の扱いとすることにより、歩道走行を可能とする。</p>	警察庁	<p>お示しいただいた「移動支援ロボット」のうち、「移動支援ロボット(サイバーダイン)」は、道路交通法上、身体障害者用の車椅子に当たるものように見受けられます。道路交通法上、身体障害者用の車椅子を通行させている者は、歩行者とされております。</p> <p>他方、このほかにお示しいただいた「移動支援ロボット」及び「搬送用ロボット」について、道路交通法上、「セグウェイ」は普通自動二輪車に、「ROPHITS」は普通自動車に、「Murcus」及び「搬送用ロボット(サイバーダイン)」は原動機付自転車に当たるものように見受けられます。これらの乗り物については、原則として、歩道での走行は認められず、また、公道を運転する際には、その車両区分に応じた運転免許を受けていること等が必要であると考えております。ただし、道路交通法第77条第1項第4号及び茨城県道路交通法施行細則(昭和53年茨城県公安委員会規則第11号)第23条第10号に基づく道路使用許可を受けることを条件に、歩道走行の実証実験を実施することは可能です(道路使用許可を受けるに当たっては、道路運送車両の保安基準に適合している、又は道路運送車両の保安基準の緩和を受けている必要があります)。</p> <p>なお、新たなモビリティに係る交通ルール等の在り方については、現在、警察庁の有識者検討会において既存のルールの変更も視野に幅広く検討を進めているところです。</p>
6	茨城県	課題解決とイノベーション創出の拠点 (茨城発第4次産業革命)	<p>◆試験研究機器等における高圧ガス保安法の適用除外</p> <p>試験研究機器等は特殊な設計により製作される場合が多いが、一定の要件により、高圧ガス保安法の適用を受けるため、同法に基づく許可等に時間を要し、研究が遅れる懸念がある。</p> <p>そこで、既に同法の適用を除外されている分析機器と同様な条件(内容積100mL以下、使用時において設計圧力を超えない構造)に加え、当該事業所の保安体制が整備されている場合に、分析機器以外の研究機器等についても法の適用を除外する。</p>	高圧ガスによる災害を防止するため、高圧ガスの製造、消費などの高圧ガスを取り扱う場合に、許可、届出等が必要である。	<ul style="list-style-type: none"> 高圧ガス保安法 第5条第1項(製造の許可) 高圧ガス保安法 第5条第2項(製造の届出) 高圧ガス保安法第14条第1項(製造のための施設等の変更の許可) 高圧ガス保安法第14条第2項(製造のための施設等の変更の届出) 高圧ガス保安法第14条第4項(製造のための施設等の変更の届出) 高圧ガス保安法 第20条第1項(完成検査) 	既に高圧ガス保安法施行令関係告示により法の適用を除外されている小規模の分析機器に加え、小規模の試験研究機器等についても新たに法の適用を除外する。	経済産業省	<p>試験研究機器等の使用実態や想定されるリスク等を踏まえ、具体的なガスの量・種類及び設備の構造・使用条件等の観点から、災害の発生のおそれなく安全性が確保できる適切な措置について、既に適用除外とされている分析機器の例も参考としつつ、令和2年度から調査・検討を開始しており、令和3年度も引き続き検討を行うこととしている。</p> <p>なお、本件、国家戦略特区等提案に係る対応としては、提案主体である茨城県と具体的な事業を踏まえて検討することとしたい。</p>

⑪<<近未来技術>>国家戦略特区等にかかる検討要請回答

	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
7	橿原市・高取町・ 明日香村・奈良県 立医科大学	最先端医療を核と した飛鳥型イン キュベーション地 域の実現	飛鳥地域のブランド力・認知度の向上 ・飛鳥地域にしかない資源を活用することで、地域の ブランド力や認知度を向上させる。 ・来訪者が利用しやすい情報発信・サービス提供方法 を整備する。	国土交通省自動車局が令和元年6 月に出した「限定地域での無人自動 運転移動サービスにおける旅客自動 車運送事業者が安全性・利便性を確 保するためのガイドライン」では、遠隔 監視、操作者の基本的考え方として、 「遠隔監視、操作者が道路運送法の 運転者に対する義務を負うことを認識 した上で、遠隔監視、操作者につい て、第二種運転免許を受けた者に限 定する」とされている。	国土交通省自動車局「限定地域での無人 自動運転移動サービスにおける旅客自動 車運送事業者が安全性・利便性を確保す るためのガイドライン」	自動運転特区・モビリティ特区 ・提案は、最寄り駅から重粒子線治 療施設、重粒子線治療施設から奈 良県立医科大学、最寄り駅から奈 良県立医科大学附属病院へのアク セスに、また医療ツーリズムの実現 のための観光地の周遊について、 自動運転による無人バスで運行す ることを検討している。 ・遠隔監視、操作者に求められる技 能が、従来の旅客輸送に求められる 技能だけでなく、多様な人材が従 事できるように規制緩和を提案す る。現在、第二種免許制度の見直し に関する検討もなされているようだ が、遠隔監視、操作者に求められる 技能に関して、従来の旅客輸送に 求められる技能の必要性など、検 討が進むことで適切な技能や知識 を備えた人材で実施されるものと考 える。	国土交通省	現在、警察庁において、レベル4の自動運転における 遠隔監視者の役割、必要な能力や資格についての検討 がされているところであり、その検討結果に従った第二種 免許制度の見直しを踏まえ、旅客自動車運送事業者が 安全性等を確保するために、遠隔監視者に求められる 能力や資格について検討する。