

提案主体名	提案番号	①提案名	②具体的な事業の実施内容	③「②」の事業を実施した場合に想定される経済的社会的効果	④「②」の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	⑤「④」の規制等の根拠法令等	⑥「④」及び「⑤」の規制・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・関係全省庁	各府省庁からの検討要請に対する回答	提案主体からの意見	制度の所管・関係全省庁	各府省庁からの再検討要請に対する回答
愛知県・常滑市共同	1	事業用自動車の複数事業者による利用	①自動運転・自動搬送サービス (旅客自動車運送事業について特定事業者間の貸し借りを認める)	事業用自動車の同一車両の複数用途利用(複数事業者による利用)を容認することで、当該車両の無駄のない利用や事業者の採算性向上を実現する。	現行法では、乗合事業者等の所有する事業用自動車を他事業者へ貸渡し、当該事業者が有償運送を行うことは認められないため、現時点においては高額な自動運転車両を効率的に活用できない。	道路運送法第33条	一定の要件の下、乗合事業者等が旅客運送事業用として所有する車両を特定の事業者が利用して有償運送(旅客・貨物)を行うことを認める。	国土交通省	貨物自動車運送事業法では、輸送の安全性確保や荷主保護等の観点から、運送事業者が ・貨物運送に適した車両の確保 ・貨物自動車運送事業に係る運行管理者の配置 ・貨物運送に適用される損害保険への加入 など、貨物自動車運送事業に適した体制の整備を許可の大前提としているところ。 このような前提から、輸送の安全性確保や荷主保護等の観点から懸念があり、旅客自動車運送事業者による貨客混載については、少子高齢化や人口減少が進み、地域の物流事業者のみでは物流網の維持が困難な過疎地域においてのみ例外的に認めているところ、制度の趣旨に鑑み、地域の物流網維持の観点から特段の支障が生じていない状況において対応することは困難である。  道路運送法では、輸送の安全性確保等の観点から事業の事前許可制を設けており、同法の許可等を持たない者による有償での旅客運送は、これらの観点から重大な懸念があるため、認めていないが、許可を受けた事業者間において、個別の事業計画に応じて、適切な事業計画のもとで、車両の貸し借りがなされる場合については対応可能。	貴省からのご回答は、既存の制度をご説明いただいているに留まっているものと思慮します。私どもは、自動運転車両の社会実装を前提にビジネスモデルを検討しておりますが、別添補足資料について、現行規定では対応不可とされていることから、規制の緩和を求めているものです。 【補足資料番号：1】	国土交通省	使用車両が自動運転車両が否かに関わらず、一般乗合旅客運送事業者は、貨物自動車運送事業法の許可を取得することなく、道路運送法第82条に基づき、旅客輸送に付随して少量の貨物を運送することが可能である。 また、旅客の手荷物の運送など、一般的に旅客運送に付随する運送として整理でき、貨物自動車運送事業として独立した運送行為と認められない場合には、貨物自動車運送事業法の許可等は不要である。 については、個別の運送形態を踏まえて実質的に判断する必要があるところ、頂いた情報のみでは判断ができなかったため、個別にご相談いただきたい。
愛知県・常滑市共同	2	乗合バスと貸切バスの区分撤廃(または許可の切り替えの簡素化)	③スマートモビリティサービス (乗合バス車両による貸切バス事業を認める)	同一車両で乗合バス事業と貸切バス事業の兼業を事実上容認することで、利用側の需要に応じた車両運用が可能となり事業者の採算性向上を実現する。	現行法では、経営しよとする一般旅客自動車運送事業の種別ごとに許可を得る必要があり、乗合バスとして申請した営業車両のうち、貸切バス事業に転用できるものは、予備車に限られることから、現時点では高額な自動運転車両を効率的に活用できない。	道路運送法第4条、第5条	一定の要件の下、乗合バスとして配置した営業車両を用いて貸切バス事業を行うことを認める。	国土交通省	規制改革事項について明確化を要するが、現行制度でも、乗合・貸切双方の事業許可を受けている事業者がそれぞれの事業間で車両の流用を行うことは認められている。	貴省からのご回答については、承知いたしました。しかしながら、現状の法令の下において、乗合・貸切の切替時の運行指示を行う場合は、一度営業所に戻る必要がありますが、この切替時の運行指示を営業所に戻ることなく実施できるような制度の簡素化をお願いします。切替時の点呼については、電話やオンラインを活用することにより、必要な安全性を確保することは可能と考えられます。この制度の見直しをいただくことで、連続的な車両の運用が可能となり、燃料費や人件費の節約が可能となり、採算性を向上させることが可能となります。これにより、自動運転車両の社会実装を念頭にいたビジネスモデルの策定の前進につなげることができそうです。	国土交通省	態様の全く異なる乗合・貸切の切替時の運行指示については、運行指示の内容が大きく異なるため、乗合・貸切の切替時に新たな運行指示を行う場合には、切替前に行う点呼の場で改めて運行指示を行い、乗務員に内容を理解させた上で新たな指示に基づく運行指示書/運行表を携行させる必要がある。このため、営業所に戻ることなく安全運行を担保することは困難である。ただし、国土交通省としても、現行制度と同等以上の確実性が確保されることを前提に、営業所ではない遠隔地におけるICTを活用した点呼を実施出来るよう、慎重に検討しているところである。
愛知県・常滑市共同	3	運送事業者による貨客混載営業	①自動運転・自動搬送サービス (乗合バス事業者による同一車両での有償貨物運送を認める)	貨客混載による運送事業を可能とすることで、空港における待機車両の利用率や事業者の採算性の向上を実現し、持続可能な移動・物流サービスを実現する。	国土交通省自動車局長通知では、タクシーによる貨物自動車運送事業を許可する対象が、人口3万人以下の過疎地域に限られている。	旅客自動車運送事業者が旅客自動車運送事業の用に供する事業用自動車を用いて貨物自動車運送事業を行う場合及び貨物自動車運送事業を行う事業者が貨物自動車運送事業の用に供する事業用自動車を用いて旅客自動車運送事業を行う場合における許可の取扱い及び運行管理者の選任について(国土交通省自動車局長通知平成29年8月7日)	タクシーによる貨物運送を可能とし、空港におけるタクシーの稼働率向上を実現するため、過疎地域以外でも貨客混載事業の導入を認めることとする。	国土交通省	貨物自動車運送事業法では、輸送の安全性確保や荷主保護等の観点から、運送事業者が ・貨物運送に適した車両の確保 ・貨物自動車運送事業に係る運行管理者の配置 ・貨物運送に適用される損害保険への加入 など、貨物自動車運送事業に適した体制の整備を許可の大前提としているところ。 このような前提から、輸送の安全性確保や荷主保護等の観点から懸念があり、旅客自動車運送事業者による貨客混載については、少子高齢化や人口減少が進み、地域の物流事業者のみでは物流網の維持が困難な過疎地域においてのみ例外的に認めているところ、制度の趣旨に鑑み、地域の物流網維持の観点から特段の支障が生じていない状況において対応することは困難である。	貴省からのご回答は、既存の制度をご説明いただいているに留まっているものと思慮します。私どもは、自動運転車両の社会実装を前提にビジネスモデルを検討しておりますが、別添補足資料について、現行規定では対応不可とされていることから、規制の緩和を求めているものです。 【補足資料番号：2】	国土交通省	使用車両が自動運転車両が否かに関わらず、一般乗合旅客運送事業者は、貨物自動車運送事業法の許可を取得することなく、道路運送法第82条に基づき、旅客輸送に付随して少量の貨物を運送することが可能である。 また、旅客の手荷物の運送など、一般的に旅客運送に付随する運送として整理でき、貨物自動車運送事業として独立した運送行為と認められない場合には、貨物自動車運送事業法の許可等は不要である。 については、貴市の提案する事業が貨物自動車運送事業法の規制に抵触するか否かは、個別の運送形態を踏まえて実質的に判断する必要があるところ、頂いた情報のみでは判断ができなかったため、個別にご相談いただきたい。
愛知県・常滑市共同	4	自家用自動車での有償貨物運送等	①自動運転・自動搬送サービス (自家用自動車での有償貨物運送を認める)	ホテル事業者等の自家用自動運転自動車を活用した有償運送サービス(旅客運送、貨物運送)を認めることで、利用側の需要に応じた車両運用が可能となり、既存概念にとらわれない様々なモビリティ活用のあり方を実現する。	現行法では、自家用自動車での有償貨物運送は、公共福祉を確保するためやむを得ない場合に限定されているが、具体的には繁忙期の引越し業者等に限定されている。このため、ホテル事業者等が地域のニーズに応じて、一時的に有償運送サービスを行い自動運転車両に対する投資を回収するといったビジネスモデルが構築できない。	道路運送法第78条	一定の要件の下で自動運転車両の普及のため、「公共福祉を確保するためやむを得ない場合」に該当することとし、自家用自動車による有償運送を可能とする。	国土交通省	貨物自動車運送事業法では、輸送の安全性確保や荷主保護等の観点から、運送事業者が ・貨物運送に適した車両の確保 ・貨物自動車運送事業に係る運行管理者の配置 ・貨物運送に適用される損害保険への加入 など、貨物自動車運送事業に適した体制の整備を許可の大前提としているところ。 このような前提から、同法の許可等を持たない地域住民等による有償での貨物運送は、運転手の労務管理、事故発生状況、個人情報や貨物の保護等に重大な懸念があるため、対応することは困難である。	貴省からのご回答は、既存の制度をご説明いただいているに留まっているものと思慮します。私どもは、自動運転車両の社会実装を前提にビジネスモデルを検討しておりますが、別添補足資料について、現行規定では対応不可とされていることから、規制の緩和を求めているものです。 【補足資料番号：3】	国土交通省	事業として有償で貨物運送を行う場合には、輸送の安全性確保や荷主保護を担保するため、貨物の運送に適した車両を確保していただくほか、 ・安全性確保に係る従業員への指導及び監督を行う運行管理者の設置 ・車両の安全を確保するための適正な点検及び整備管理体制の確保 ・適正な運送約款の整備 ・十分な損害賠償能力の確保 など、貨物自動車運送事業に適した体制の整備が必要であるところ、これらは、事業において自動運転車両を活用する場合でも同様に必要な要件が認められると考える。 そのため、同法の許可等を持たない地域住民等による有償での貨物運送は、1次回答のとおり、運転手の労務管理、事故発生状況、個人情報や貨物の保護等に重大な懸念があるため、対応することは困難である。
愛知県・常滑市共同	5	自動運転事業に必要な手続のワンストップ化等	①自動運転・自動搬送サービス ③スマートモビリティサービス (自動運転事業に必要な路側施設に要する占用料は不要とする)	次世代モビリティによるサービス提供の実現性を高め、自動車産業の国際競争力の強化を実現する。	自動運転車両の走行には、路側施設(センサー、安全確保のため注意喚起表示等)が必要となるが、それらに対する道路占用については、各道路管理者が削減の対象とすべきかを個別に判断しており、煩瑣かつ時間を要する。	道路法第39条	スーパーシティ型特区の指定区域内においては、自動運転車両用の路側施設に係る道路占用についての手続をワンストップ化するとともに、自動運転車両用の路側施設を道路施設の一部とみなすことを明確化するなど、路側施設が道路占用料の政策的削減の対象となり得ることを明確化する。	国土交通省	(路側施設に係る道路占用についての手続をワンストップ化) 直轄国道においては、占用手続について「道路占用許可に係る申請手続の簡素化及び一層の弾力化(平成23年12月28日 国道第18号、第19号)」等により緩和措置を講じ、ワンストップ化を図っている。 (路側施設を道路占用料の政策的削減の対象とする) 直轄国道においては、自動運行補助施設(路面施設)の占用料について、持続的な公共交通網形成が難しい地域等への自動運転サービスの普及促進のため、令和13年3月31日までの間免除としている。地方公共団体が管理する道路について、政策的削減の対象を含む占用料の額及び徴収方法は、条例で定めることになっていることから、国の取扱いを各地方公共団体に通知しているところ。 なお、直轄国道においては、提案内容にあるような、その他の自動運転に必要な施設については、現時点、検討していない。			
愛知県・常滑市共同	6	歩車混在道路の認可	③スマートモビリティサービス (歩車へ情報提供する路面サイン・発電舗装を許可する)	小型自動搬送車や無人移動販売車等の歩道走行が可能となることで、歩道を活用した多様なサービス提供が可能となり、次世代モビリティによる地域活性化を実現するとともに、歩行者が自由に行き交う人間中心の都市空間を実現する。	現行法では、道路に歩道と車道の区別を設け、その区分がある道路においては、原則、車両は歩道を走行できず、歩行者は車道を通行できないこととしている。	道路交通法第10条 道路交通法第17条 道路構造令	安全性の確保された完全自動運転車両のみが走行することを前提に、車両の通行区分、歩行者の通行ルールを適用しないこととする。  なお、新たなモビリティを含む多様な交通主体全てにわたる新たな交通ルールの在り方について、当方が開催する「多様な交通主体の交通ルール等の在り方に関する有識者検討会」において検討を行っているところです。(令和3年7月時点) 以上の回答に関し、本提案に係る記載内容のみでは定かたではない部分もあるため、具体的な運用方法を明らかにして個別に警察庁に御相談ください。	警察庁	道路を歩道と車道に区別する主な目的は、歩行者の通行の安全を確保することであり、また、歩道等と車道の区別のない道路においては、歩行者は、原則として道路の右側端に寄って通行しなければならないと道路交通法に規定されているところ、これは、歩行者と車両が向かい合って通行する「対面交通」が、安全度の高い交通方法と判断されたことによるものです。 御提案の「小型自動搬送車や無人移動販売車等」の具体的な大きさや速度、構造、形態等が定かたではありませんが、自動車の速度を抑制する措置が講じられ、歩行者・自転車・自動車の通行空間が同一平面上にある歩車共存道路については現行法上も認められているものと承知しています。他方、更に進んで、歩行者が道路空間全体を自由に通行でき、かつ、一般の車両も当該空間に進入できるようにすることについては、歩行者の通行の安全の確保の観点から、慎重な検討を要するものと考えます。 なお、新たなモビリティを含む多様な交通主体全てにわたる新たな交通ルールの在り方について、当方が開催する「多様な交通主体の交通ルール等の在り方に関する有識者検討会」において検討を行っているところです。(令和3年7月時点) 以上の回答に関し、本提案に係る記載内容のみでは定かたではない部分もあるため、具体的な運用方法を明らかにして個別に警察庁に御相談ください。			
愛知県・常滑市共同	7	路面サイン・発電舗装の敷設	①自動運転・自動搬送サービス (歩車へ情報提供する路面サイン・発電舗装を許可する)	路面における歩車への情報提供の技術を活用した多様なサービス提供が可能となり、次世代モビリティの共存等と応用し、歩行者中心としたまちづくりの新たなインフラ提供を実現する。	現行法令では、路面サインの埋設について基準が定められていない。また、太陽光発電設備等の道路の区域内の地面に接する部分は、車道以外の道路の部分にあることとされており、発電設備を公道の路面に敷設出来ない。	道路法施行令第11条の6 道路構造令	道路敷へのデジタルサインや太陽光発電設備の埋設設置を可能とするよう基準を改める。	国土交通省	(道路へのデジタルサインや太陽光発電設備の埋設設置) 車道においては、安全かつ円滑な交通を確保するために舗装するものとされているため、現時点では路面サインや太陽光発電設備の路面への敷設はできないが、舗装と同等の性能を確保する等の技術開発の進展により、安全が確保される場合は対応可能となる場合がある。			

提案主体名	提案番号	①提案名	②具体的な事業の実施内容	③「②」の事業を実施した場合に想定される経済的社会的効果	④「②」の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	⑤「④」の規制等の根拠法令等	⑥「④」及び「⑤」の規制・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・関係全省庁	各府省庁からの検討要請に対する回答	提案主体からの意見	制度の所管・関係全省庁	各府省庁からの再検討要請に対する回答
愛知県・常滑市共同	8	道路運送法に規定された事業計画及び運行管理者に係る定め緩和	①自動運転・自動搬送サービス（サービス提供の簡素化）	サービスを提供する営業区域における営業所や車庫、および運行管理者の設置要件を緩和することで、多様な事業者によるサービス提供を実現する。	道路運送法第5条に定める事業計画には、営業区域内における主たる事務所及び営業所の位置や自動車車庫の位置及び収容能力の記載が義務づけられていることから、自動運転車両を効率的に運用するためであっても営業区域外に車庫等を設けることができない。また、運行管理者については、同法23条に基づき省令により運行管理者の人数や選任基準が事細かに定められているため、自動運転車両の能力の如何に関わらず一定の人員を配置しなければならない。	道路運送法第5条、第23条 道路運送法施行規則第4条 旅客自動車運送事業運輸規則第49条の9	自動運転・自動搬送サービスに係る場合など、一定の要件の下で、営業区域外に設置した営業所や車庫による運行を可能とするにと、運行管理者に係る選任基準を緩和する。	国土交通省	（運行管理者の選任基準について） 事業者には、輸送の安全確保の観点から、営業所ごとにその運転者と車両の管理を行う運行管理者を選任することを義務付けているところ、自動運転・自動搬送サービスにおいて運行管理者の選任基準を緩和することは、車両の適切な管理を通じた輸送の安全性確保を損なう懸念があるため、対応することは困難である。  （営業区域について） 規制改革事項について明確化を要するが、営業所は運行管理や車両整備、利用者の安全確保に係る対応を行う事務所であり、営業所が営業区域外に設置された場合、迅速な事故対応、効率的な車両整備が実施できないことよって安全面に支障が生じるため、認められない。	私どもでは、営業拠点と車両保管場所が同一の場所ではないケースを想定しております。こうした場合であっても、出退勤管理・点呼・運行指示をリモート方式により実施することで、営業拠点と車両保管場所が同一の場合と同等のガバナンスを確保できるものと考えております。また自動運転車両を前提しているため、車両の状態については各種センサー類等により随時把握することができ、車両整備の効率性には支障はございません。事故対応については、事故現場から最寄りの営業所より駆けつけることで、迅速な対応が可能です。つきましては、自動運転車両を前提とし、高額の車両を効率的に運行する観点に立つた制度の見直しをお願いいたします。	国土交通省	運行管理者の選任基準の緩和については左記に回答した通り、車両の適切な管理を通じた輸送の安全性確保を損なう懸念があるため、対応することは困難である。 なお、ご指摘の通り、技術の進展に応じて運行管理を高度化していくことは重要であり、国土交通省としても点呼・運行指示をはじめとするICTを活用した遠隔からの運行管理業務の高度化について、現行制度と同等以上の確実性が確保されることを前提に、慎重に検討していく。
愛知県・常滑市共同	9	道路運送車両の保安基準の緩和	①自動運転・自動搬送サービス（乗合バス事業者による同一車両での有償貨物運送を認める）	利用用途に応じた座席レイアウトの変更を可能とする。旅客・貨物のそれぞれに適したレイアウトへの変更手順を簡素化することで、車両の無駄のない利用や事業者の採算性向上を実現する。	現行法では、車両等を新たにその事業の用に供するときは、省令で定める公共交通移動等円滑化基準に適合させなければならないとされている。また、告示において座席のレイアウトなどについても、事細かに規定されているため、自動運転による乗合バス車両を開放期や深夜等に貨物輸送車両として転用するなど、自動運転車両のシームレスな運用ができない。	道路運送車両法第40条 道路運送車両の保安基準の細目を定める告示 高齢者、障害者等の移動の円滑化の促進に関する法律第8条、第9条 移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準（公共交通移動等円滑化基準）を定める省令第40条 移動等円滑化のために必要なバス車両の構造及び設備に関する細目を定める告示	自動運転車両の運用効率を高めることにつながる同一車両による旅客運送・貨物運送の一元化を実現するため、公共交通移動等円滑化基準を柔軟に取扱うことで、乗合バス車両の手すり等高齢者、障害者等の移動の円滑化に資する設備の一時的な取り外しを容易にする。また、併せて、座席レイアウトなど詳細にわたり事細かに規定した告示を改める。	国土交通省	同一車両における旅客運送・貨物運送を可能にする可動式手すり等の設備を備えることのみをもって、車両が公共交通移動等円滑化基準に不適合であるとすることはないと考える。 また、同基準は高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進を目的とした基準であることから、対象となる車両等は旅客運送を行うための事業の用に供する車両等であり、貨物運送車両は、同基準は適用されない。 なお、記載の提案内容のみからは明確ではないが、移動等円滑化のために必要なバス車両の構造及び設備に関する細目を定める告示については、座席レイアウトを詳細にわたり事細かに規定しているものではない。			
愛知県・常滑市共同	10	公共交通機関の車両等に関する移動等円滑法の適用除外	①自動運転・自動搬送サービス（乗合バス事業者による同一車両での有償貨物運送を認める）	乗合バス用途における設備基準を緩和することにより、車両の無駄のない利用や事業者の採算性向上を実現する。	現状では、乗合バスにおけるバリアフリーを目的とした車両の設備基準が省令及びガイドラインにより、事細かに定められている。このため、自動運転車両を貨物輸送や貨物輸送等、乗合用途以外で使用することを想定して、例えば可動式の手すりや設けたり、床面に可動部分の設けたりバリアフリーの代替機能を持たせたなどの措置を講じても一時的な転用を行うことができず、現時点では高額の自動運転車両を効率的に活用できない。	高齢者、障害者等の移動の円滑化の促進に関する法律第8条、第9条 移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令第36条、第37条、第38条、第39条、第40条、第41条、第42条、第43条 公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン（バリアフリー整備ガイドライン車両等編）	バリアフリー基準については、省令やガイドラインにおいて、事細かに定めるのではなく、営業用車両の多目的運用を念頭に、実情に応じた基準を新たに定める。	国土交通省	同一車両における旅客運送・貨物運送を可能にする可動式手すり・可動式床等の設備を備えることのみをもって、車両が公共交通移動等円滑化基準に不適合であるとすることはないと考える。 また、同基準は高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進を目的とした基準であることから、対象となる車両等は旅客運送を行うための事業の用に供する車両等であり、貨物運送車両は、同基準は適用されない。 なお、バリアフリー整備ガイドラインは同基準に基づく内容を除いて、ガイドラインに従うことを義務付けるのではなく、高齢者、障害者等の多様な利用者の多様なニーズに応えるための整備の具体的なあり方を示したものである。			
愛知県・常滑市共同	11	ダイナミックプライシングによる運賃設定	①自動運転・自動搬送サービス ③スマートモビリティサービス（一般乗用旅客自動車運送事業における運賃・料金設定方法の見直し、ダイナミックプライシングによる運賃設定を認める）	ダイナミックプライシングによる運賃・料金設定が採用されることで、利用者の行動変容を促し、混雑時の利用低減や安定的な利用確保につながる、利用者の利便性・安全性や交通事業者の採算性の確保等を実現し、持続可能な移動・物流サービスを実現する。	現行法では、旅客の運賃及び料金を変更しよとする時は国土交通大臣の認可を受けなければならないが、かつ、能率的な経営の下における適正利潤を加えたものを超えないことが求められている。	道路運送法第9条の3、第10条	上限金額の設定にあり、混雑時のプレミアム料金の上限など、行動変容を促すための価格設定を認める。	国土交通省	タクシーのダイナミックプライシングについては、現在検討を進めているところであり、今後、実車による実証実験を行う予定であることから、これにより対応することが可能。 （※令和3年10～12月に実証実験を実施）	貴省の回答によりますと、「実車による実証実験を行う予定」とのことですが、その詳細（実施時期・内容等）についてご教示ください。また、貴省において検討を進められる際のロードマップにつきましても併せてご教示ください。その他、バス（特に路線バス）についてのダイナミックプライシングにつきましても、ご検討いただき、少なくとも「サービス」若しくは国家戦略特区の指定区域においては、規制の特例措置としていただくようお願いいたします。	国土交通省	【タクシー】 タクシーにおける変動運賃制の導入については、公共交通機関としての役割をしっかりと果たすことができるよう、利用者が受け入れられない高額な運賃となったり、事前に利用者が支払う運賃がわからないまま変動しないよう、条件を設定する必要がる。このため、国土交通省としては、まずは、令和3年10月から実証実験を行うことで、運用上の課題を抽出し、今後の制度化に向けた検討の材料とすべく検討を進めているところ。 ※詳細については、国交省HPに掲載されておりますので、以下URLをご参考にして下さい。 <a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha03_hh_000334.htm">https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha03_hh_000334.htm</a>  また、タクシーの相乗り導入時期については、新型コロナウイルス感染症の感染状況を見極めながら検討することとしている。（※令和3年11月1日施行）  【路線バスのダイナミックプライシング】 混雑状況、繁忙・閑散期に柔軟に対応可能な運賃設定は、いわゆるダイナミックプライシング制度ではなくとも、現行制度でも地域公共交通会議を活用して実施することが可能である。
愛知県・常滑市共同	12	既存バス停の利用許可	①自動運転・自動搬送サービス（自動運転車両の既存バス停の利用に際して、自家用有償旅客運送自動車以外の既存バス停の利用を可能とすること）	既存のバス走行ルートを活用した運用を円滑に実施することで、実装までの期間短縮につながり、自動車産業の国際競争力の強化を実現する。	現行法では、バス停に当該バス事業者のバス以外の停車を禁止している。自家用有償旅客運送事業者の車両については、規制緩和によりバス停への停車が認められたところであるが、その他の車両については依然としてバス停の利用が認められておらず、自動運転車両を既存のバス停に停車させることができない。	道路交通法第44条 規制改革推進会議投資等WG提出資料（令和2年12月15日開催：警察庁交通局）自動運転の公道実証実験の安全かつ円滑な実施に向けた対応について（令和3年1月7日付、警察庁交通局事務連絡）	令和3年1月7日警察庁交通局事務連絡「自動運転の公道実証実験の安全かつ円滑な実施に向けた対応について」では、バス停を設置した路線バス事業者の実証実験への参加が前提とされているが、実証実験期間内における自動運転車両や特定旅客自動車運送事業（社員バス等）に対し、既存バス停の利用を許可することを明確化する。	警察庁	自動運転バスの公道実証実験において、路線バス等を利用する者の安定的な輸送の確保に資すると認められる自動運転バスについては、実証実験主体とバス事業者の合意に基づき、新たに「駐車可」の標識を設置することなく、既存バス停に駐車することが可能である。 以上の回答に関し、本提案に係る記載内容のみでは定かた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。			
愛知県・常滑市共同	13	遠隔監視者等の免許制度の確立	①自動運転・自動搬送サービス（遠隔監視による有償運行サービスの実施において遠隔監視者等の第二種運転免許を不要とする）	遠隔監視による無人自動運転サービスの実装が可能となり、ドライバー不足が深刻な交通・物流事業者の社会課題の解決を実現する。	ガイドラインでは、「遠隔監視者について「第二種運転免許を受けた者に限定する」等の資格要件を定めており、乗務員については何ら定めがなく、有償運行サービスの事業化に際し、乗務員に求められる資格要件が明確化されていない。	道路交通法第96条第1項 限定地域での無人自動運転移動サービスにおいて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（令和元年6月国土交通省自動車局）自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準（令和2年9月警察庁）	国土交通省から認定を受けた事業者の教育プログラム等に合格していることを条件とし、遠隔監視車両の運行における監視者ではない遠隔監視者や、乗務員に対し、第二種運転免許が不要であることを明確化する。	警察庁、国土交通省	現在、「官民ITS構想・ロードマップ2020」等において、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の実現が可能となるように政府として目指すこととされていることを踏まえ、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上の在り方について、警察庁で検討を進めているところです。	警察庁	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上の在り方について、当庁における検討の進捗状況は、随時、警察庁ウェブサイト（トップページ→「各部署から」→「交通局」→「調査検討委員会」→「委員会の開催状況はこちら」）において公表しております。いずれにしても、2022年度頃に限定地域における遠隔監視のみの自動運転移動サービスの実現を可能とする政府目標を踏まえ、検討を進めているところです。	
愛知県・常滑市共同	14	自動運転車における運行前点検の効率化	①自動運転・自動搬送サービス（自動運転車両の運行前点検に関する技術基準を緩和する）	事業者のメンテナンスコストの低減につながり、持続可能な自動運転社会を実現する。	ガイドラインでは、交通事業者による無人自動運転移動サービスに係る車両及びシステムの点検を求めており、車載式故障診断装置等の診断装置を使用し車両等の点検を行う必要がある。	限定地域での無人自動運転移動サービスにおいて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（令和元年6月国土交通省自動車局）	車両側システム上での自動点検により、正常/異常を知らせるヒューマン・マシン・インターフェース（HMI）を搭載し、サービス事業者は、HMI部分のみを確認することで対応すること等の対応が可能である旨、ガイドライン等に明示する。	国土交通省	自動運行装置については、道路運送車両法第47条の2に基づく日常点検（運行前点検）の対象となっていないが、「限定地域での無人自動運転移動サービスにおいて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」において、「自動運転システムについては、自動運転装置等が定める各車両に固有の点検整備方式にも十分に配慮して、これらが適切に行われるようにすることが必要」と記載しているところ、HMIにより、当該ガイドラインに沿って自動運転システムの点検が可能であれば、これを実施することは差し支えない。			
愛知県・常滑市共同	15	遠隔監視システムによる自動運転の運行管理の実現	①自動運転・自動搬送サービス（システムの常時監視による自動運転運行管理を認める）	システムの常時監視による運行管理を可能とすることで、遠隔監視・操作者の負担軽減と必要人員の削減が可能となり、事業の実現性を高め、自動運転社会を実現する。	現行基準では、「遠隔監視・操作者が、映像及び音により、通常の自動車の運転者と同等程度に、実験車両の周囲及び走行する方向の状況を把握できること」が求められている。	自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準（令和2年9月警察庁）	直ちに必要の操作が可能で、常に人が監視することは、遠隔監視・操作者への過大な負担を強いることになる。また、複数台の監視が求められることで事業性が悪化してしまつたため、遠隔監視・操作者に対する複数のカメラを監視する義務は課さず、システムを活用した常時監視とし、非常時はシステムアラート等を活用した運用を可能とするよう、基準を改める。	警察庁	自動運行装置を正しく使用している場合は、緊急時等に直ちに運転者に運転を引き継げる状態である限り、常時監視の必要はありません。「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」については、「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準（令和2年9月）」に基づき、1人が複数台の車両を遠隔監視・操作する実証実験は可能です。 以上の回答に関し、本提案に係る記載内容のみでは定かた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。	警察庁	貴庁からご回答いただいた「緊急時等に直ちに運転者に運転を引き継げる状態である限り、常時監視の必要はない」等の文言を「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準」に明記いただくことで、遠隔監視システムによる自動運転の運行管理の実現に資することと考えます。つきましては、当該文言について、「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準」へ早急に明記いただきますようお願いいたします。	令和2年9月に「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準」を改訂し、P6に記載の3(3)アにおいて、「自動運行装置に付された使用条件と同装置を使用して走行させる場合には、監視・操作者は、実験車両が走行している間、必要に応じて実験車両の周囲及び走行する方向の状況や実験車両の状態を監視し、直ちに必要の操作を行うことができる状態を保持すること。」と、同意書について明記しております。なお、「常時監視の必要はない」と記載することにより、「監視する必要がある」と誤解されるおそれがありますので、「必要に応じて…監視し」と記載しています。

国家戦略特区等提案様式

提案主体名	提案番号	①提案名	②具体的な事業の実施内容	③「②」の事業を実施した場合に想定される経済的社会的効果	④「②」の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	⑤「④」の規制等の根拠法令等	⑥「④」及び「⑤」の規制・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・関係全省庁	各府省庁からの検討要請に対する回答	提案主体からの意見	制度の所管・関係全省庁	各府省庁からの再検討要請に対する回答
愛知県・常滑市共同	16	複数台走行する場合の審査基準の緩和	①自動運転・自動搬送サービス (実証実験において一度に複数台の自動運転車を許可する)	実証事業開始までの期間の短縮が可能となり、実証事業のコスト低減とスケジュール短縮を実現し、自動運転技術の社会実装を早期実現する。	現行基準では、「実験車両の数を増やす場合は、原則として1台ずつ増やすこととし、都度、新たな実証実験として道路使用許可申請を行うこと」を求めている。複数台を走行させる事業化モデルを他地域に横展開実行する際、一度に複数台を導入することができない。	自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準（令和2年9月警察庁）	他地域にて同スキームの事業化モデル・走行方法等が確立されている場合は、はじめから複数台の走行を許可できるような基準を改める。	警察庁	公道において遠隔型自動運転システムを用いて自動車を走行させる行為等については、いまだ技術的な安全性が確立されていないことから道路使用許可を受ける必要があり、「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準（令和2年9月）」に基づき、安全確保措置や実験車両の構造等を個別に確認し、必要な条件を付しています。 他地域において走行方法等が確立されている場合であっても、新たな実施場所においては走行環境や通信環境が異なることから、安全に公道を走行させることを確認するため、同時に監視・操作する実験車両については、原則として1台ずつ増やすこととしていますが、個別の事情によって合理化できる場合もあることから、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。	貴庁からのご回答によれば、個別の事情によっては申請を合理化できる場合もあるとのことですが、どのような場合に申請を合理化出来るのか、例えば一度に複数台の許可申請が可能となるケースはどのような場合か等、例示いたしたく存じます。過去の申請の合理化に関する実例をご教示ください。	警察庁	過去の実証実験における実例としては、過去に1名の監視・操作者が3台の実験車両を走行させている実証実験において、自動運転システムが変更されたものの、再度1台の実証実験から始めるのではなく、一度に3台の実証実験について許可をした事例があります。その他、事例はありませんが、例えば、交通量が多い地域において、1名の監視・操作者が複数台の実験車両を走行させている実証実験経験を有しており、走行方法等が確立されている場合において、これより交通量が少なく、遠隔型自動運転システムの実証実験が容易に行えるような道路環境において、新たに実証実験を行う場合は、合理化できる場合もあると考えられます。現時点では事例の蓄積が少なく、どのような場合に合理化できるのか典型的にお示しするのは難しいところ、どのような場合であれば合理化できるのか、当局として検討するためにも、新たに実証実験を行う場合には個別に御相談ください。
愛知県・常滑市共同	17	緊急時対応に求められる事業実施体制の必要水準の緩和	①自動運転・自動搬送サービス (緊急時対応に求められる事業体制の必要水準を緩和する)	事業関係者に求められる事業実施体制を緩和することで、実証実験あたりの必要人員やコストの低減につながり、事業の実現性が高まることで自動運転社会を早期実現する。	現行基準では、「監視・操作が困難な状態となり得ることを踏まえた安全対策」が必要であることを規定しており、運用上、安全確保措置として、緊急時に事業関係者が現場に急行できる体制を「急行」を求めているが、遠隔監視の場所を近接して設けなければならない、遠隔監視業務を集約することができない。 また、求められている急行できる体制について、緊急時から何分以内で現場へ到着する必要があるかの定義が明確になっていない。	自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準（令和2年9月警察庁）	実証実験の内容に応じて、ロードサービス会社や警備会社などを現場に急行させるなど、事業関係者の現場への急行以外に安全確保措置を認める運用とする。	警察庁	「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準（令和2年9月）」では、安全確保措置として「交通の安全と円滑を図るために緊急の必要が生じた場合であって警察官から求められたときには、実験の関係者が現場に急行できるような体制を整備していること」を求めています。事業関係者に限らず委託業者等において適切に対応していただくことは可能です。 以上の回答に関し、本提案に係る記載内容のみでは定かた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。			
愛知県・常滑市共同	18	乗合バス事業者の運行計画・運賃等の許可申請手続の要件緩和	③スマートモビリティサービス (乗合バス事業者の運行計画・運賃等の許可申請手続の簡素化)	運行計画・運賃等の許可や変更を柔軟に実行できるようにすることで、利用者のニーズや需要の変化に即応することが可能となり、利用者の利便性・満足度向上や事業の実現性を高めることにつながり、持続可能な移動サービスを実現する。	道路運送法第5条では、事業者が乗合バスの許可を受けるに際しては、路線、停留所、運賃等を記載した事業計画を事前に運輸局へ申請する必要があることを規定しており、同法第15条では、事業計画の変更にあたり、認可若しくは届出が義務づけられている。これらについては、標準処理期間が設けられているが、いずれも長期期間を要するため、市場や社会情勢に応じた柔軟な路線変更や価格設定等を困難としている。 【標準処理期間例：事業計画の変更認可（路線変更）：2カ月、上限運賃料金の認可：3カ月】	道路運送法第5条、第15条	利用者のニーズや需要の変化に即応できるよう、スーパーシティ型特区の指定区域内では、乗合バス事業者の運行計画・運賃等の柔軟な変更を可能とする。	国土交通省	規制改革事項について明確化を要するが、現行制度においても、運行計画や運賃設定、標準処理期間の短縮など、地域公共交通会議を活用して柔軟な対応が可能である。			
愛知県・常滑市共同	19	ヘリポート・場外離発着場の要件緩和	②空飛ぶクルマやドローンによる空の移動・物流サービス (空飛ぶクルマ用ポートの許可基準の合理化を行う)	空飛ぶクルマ用ポートの許可基準の緩和により、街中でのポート設置が容易となり、離発着場所の選択肢が拡大することで、多様な利用目的に応じた技術実装・実装を実現する。	現行法では、航空機の発着場所は国土交通大臣の許可を要することとされている。現行の許可基準は、既存の航空機やヘリコプターを想定しており、街中等での使用を想定する空飛ぶクルマ用ポートを想定したものとなっていない。	航空法第79条但し書き 地方航空局における場外離着陸許可の事務処理基準（国土交通省航空局長通知：平成29年2月13日）	空飛ぶクルマ用ポートについて、必要に応じて新たな基準を設ける。	国土交通省	【航空法について】 2023年の事業スタートに必要な基準について、事業者や地域において、運航体制の整備や機体開発などが円滑に進むよう、官民協議会の議論を踏まえ、順次公表してまいります。	貴省の回答について承知したところですが、運行体制の整備に向けた関係者との調整や機体開発には、一定の時間を要することが見込まれることから、官民協議会での議論の後、速やかにその結果を公表いただきたいと思いますと考えております。	国土交通省	「空の移動革命に向けた官民協議会」での検討資料等は国土交通省及び経済産業省HP内、「小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会」での検討資料等は内閣官房HP内にて速やかに公開しております。
愛知県・常滑市共同	20	最低安全高度の緩和	②空飛ぶクルマやドローンによる空の移動・物流サービス (空飛ぶクルマの最低安全高度を緩和する)	空飛ぶクルマの飛行可能高度が拡大することで、活用幅が広がり、利便性と実用性が高まり、社会実装を実現する。	現行法では、国土交通大臣から許可を受けた場合以外の最低安全高度が150mと定められており、空飛ぶクルマを近距離で運用することが困難となっている。	航空法第81条、第132条 航空法施行規則第174条	空域管理システムによる監視について、新たな基準を設ける	国土交通省	【航空法について】 2023年の事業スタートに必要な基準について、事業者や地域において、運航体制の整備や機体開発などが円滑に進むよう、官民協議会の議論を踏まえ、順次公表してまいります。	貴省の回答について承知したところですが、運行体制の整備に向けた関係者との調整や機体開発には、一定の時間を要することが見込まれることから、官民協議会での議論の後、速やかにその結果を公表いただきたいと思いますと考えております。	国土交通省	「空の移動革命に向けた官民協議会」での検討資料等は国土交通省及び経済産業省HP内、「小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会」での検討資料等は内閣官房HP内にて速やかに公開しております。
愛知県・常滑市共同	21	残燃料基準の緩和	②空飛ぶクルマやドローンによる空の移動・物流サービス (空飛ぶクルマの残燃料基準を緩和する)	同一スペースでの飛行可能距離の拡大に寄与するため、機体あたりの費用対効果の向上につながり、利便性と実用性を高めることで、社会実装を実現する。	現行法及び省令では、空飛ぶクルマについても回転翼航空機として、残燃料の基準を「最も長い距離を飛行することができる速度で20分間飛行することができる燃料の量、当該着陸までの飛行を終るまでに要する時間の10%に相当する時間を飛行することができる燃料の量及び不測の事態を考慮して国土交通大臣が告示で定める燃料の量を加えた量」と定められており、短時間、近距離での運用が想定されていない。	航空法第63条 航空法施行規則第153条	空飛ぶクルマの活用ケースに応じた残燃料基準を設定する。	国土交通省	【航空法について】 2023年の事業スタートに必要な基準について、事業者や地域において、運航体制の整備や機体開発などが円滑に進むよう、官民協議会の議論を踏まえ、順次公表してまいります。	貴省の回答について承知したところですが、運行体制の整備に向けた関係者との調整や機体開発には、一定の時間を要することが見込まれることから、官民協議会での議論の後、速やかにその結果を公表いただきたいと思いますと考えております。	国土交通省	「空の移動革命に向けた官民協議会」での検討資料等は国土交通省及び経済産業省HP内、「小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会」での検討資料等は内閣官房HP内にて速やかに公開しております。
愛知県・常滑市共同	22	空飛ぶクルマの飛行試験に係る運行関連の各許可手続の簡素化	②空飛ぶクルマやドローンによる空の移動・物流サービス (空飛ぶクルマの飛行試験に係る運行関連の各許可手続を簡素化する)	空飛ぶクルマの飛行試験を行うまでに要する時間とコストの削減が可能となり、技術開発のスピードを加速するとともに多くの事業者に実証環境を提供することが可能となり、空飛ぶクルマの社会実装を早期実現する。	現行法では、空飛ぶクルマの飛行試験にあたっては、運行関連の許可（場外離発着場、最低高度以下での飛行、無操縦者航空機の飛行）を取得する必要がある。	航空法第79条、第81条、第87条	一定のエリアにおける空飛ぶクルマの飛行試験に関して、事業認定制度を設けることで、運行に関する許可手続を簡素化する特例を設ける。	国土交通省	【航空法について】 今後本格的に実施される試験飛行に関する許可基準を明確にし、具体的な実証実験の計画を踏まえ、2021年度中に、試験飛行のガイドラインを新たに策定・公表します。	貴省の回答について承知したところですが、出来るだけ速やかに、新たな試験飛行のガイドラインをお示しいただくとともに、事業者からの意見を表明する機会をご用意いただければ幸いです。	国土交通省	試験飛行のガイドラインについては、2021年度中に新たに策定・公表しますので、まずは初版をご確認ください。
愛知県・常滑市共同	23	空飛ぶクルマの飛行試験に係る機体の試験飛行許可手続の簡素化	②空飛ぶクルマやドローンによる空の移動・物流サービス (空飛ぶクルマの飛行試験に係る機体の試験飛行許可手続を簡素化する)	空飛ぶクルマの飛行試験を行うまでに要する時間とコストの削減が可能となり、技術開発のスピードを加速するとともに多くの事業者に実証環境を提供することが可能となり、空飛ぶクルマの社会実装を早期実現する。	現行法では、空飛ぶクルマの飛行試験にあたっては、耐空証明を持たない機体として、機体ごとに試験飛行許可を取得する必要がある。	航空法第10条、第11条但し書き	一定のエリアにおける空飛ぶクルマの飛行試験に関して、事業認定制度を設けることで、耐空証明を持たない機体であっても試験飛行許可手続を簡素化する特例を設ける。	国土交通省	【航空法について】 今後本格的に実施される試験飛行に関する許可基準を明確にし、具体的な実証実験の計画を踏まえ、2021年度中に、試験飛行のガイドラインを新たに策定・公表します。	貴省の回答について承知したところですが、出来るだけ速やかに、新たな試験飛行のガイドラインをお示しいただくとともに、事業者からの意見を表明する機会をご用意いただければ幸いです。	国土交通省	試験飛行のガイドラインについては、2021年度中に新たに策定・公表しますので、まずは初版をご確認ください。
愛知県・常滑市共同	24	道路の点検に関連する法律緩和	⑩次世代アセットマネジメント (遠隔目視による道路点検が可能であることの明確化)	ドローンを用いた道路保守管理を実現し、インフラ管理の効率化・高度化やドローン技術の社会実装を実現する。	現行法及び省令では、道路の維持又は修繕（法定点検）に関する技術的基準として、トンネル等の点検は必要な知識及び技能を有する者が近接目視により行うことを基本としている。国土交通省要領によれば、ドローンを用いた法定点検も道路管理者の判断により行うことができ、国家賠償法第2条の無過失責任に見られるような公物管理の責任とも相まって、その導入に消極的となる要因になっている。	道路法第42条 道路法施行規則第4条の5の6	道路の法定点検等について、ドローンを用いた遠隔目視点検の導入を加速するため、ドローン利用目的のホワイトリストを作成し、遠隔目視による道路点検をそのリストに位置付けるなど、公物管理におけるドローン利活用の根拠を明確化する。	国土交通省	道路分野では、定期点検でドローン等の点検支援技術の活用を検討する場合の参考資料として、点検支援技術性能カタログを取りまとめています。また、第14回道路技術小委員会（令和2年11月12日）において、定期点検の更なる効率化・合理化に向けた取組として、部位・部材ごとの最適な点検手法を検討の方向性として提示し、検討に着手したところです。			

提案主体名	提案番号	①提案名	②具体的な事業の実施内容	③「②」の事業を実施した場合に想定される経済的社会的効果	④「②」の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	⑤「④」の規制等の根拠法令等	⑥「④」及び「⑤」の規制・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・関係全省庁	各府省庁からの検討要請に対する回答	提案主体からの意見	制度の所管・関係全省庁	各府省庁からの再検討要請に対する回答
愛知県・常滑市共同	25	河川・港湾・海岸保全施設の点検に関連する基準の明確化	④次世代アセットマネジメント (遠隔目視による河川・港湾点検・海岸保全施設管理が可能であることの明確化)	ドローンを用いた河川・港湾管理・海岸保全施設の管理を実現し、インフラ管理の効率化・高度化やドローン技術の社会実装を実現する。	河川管理施設の維持又は修繕（法定点検）に関する技術的基準として、河川管理施設の点検は目視その他適切な方法により行うことされており、ドローンの使用の有無が明確化されていない。また、港湾施設については、技術基準対象施設の維持管理計画等は、当該施設の設置者が定めることが標準とされているが、維持管理計画等は、当該施設の損傷、劣化その他の変状についての計画的かつ適切な点検診断の時期、対象とする部位及び方法等について定めるものとされているのみであり、港湾施設の維持管理に際し、ドローンの使用の有無が明確化されていない。海岸保全施設については、施行規則において、「適切な時期に、海岸保全施設の巡視を行う」とこと等が定められており、管理マニュアルでは、「巡視（パトロール）においては、陸上からの目視踏査や近接的な目視等により、変状の進展状況を確認するものとする。」とされており、海岸保全施設の維持管理に際し、ドローンの使用の有無が明確化されていない。	河川法第15条の2第2項 河川法施行令第9条の3第2項 港湾法第56条の2の2 省令第4条 技術基準対象施設の維持に關し必要な事項を定める告示 海岸法第14条の5 海岸法施行規則第5条の8 海岸保全施設維持管理マニュアル (平成30年5月農林水産省、国土交通省)	河川管理施設、港湾施設、海岸保全施設の法定点検等について、ドローンを用いた遠隔目視点検の導入を加速させるため、ドローン利用目的のホワイトリストを作成し、遠隔目視による河川管理施設、港湾施設、海岸保全施設をそのリストに位置付けるなど、公物管理におけるドローン活用の根拠を明確化する。	国土交通省、農林水産省	【河川管理施設について】 河川管理施設の点検等において、「その他適切な方法」としてドローンの使用を不可能としている規制等はありません。 また、平成31年4月に改定した「堤防等河川管理施設及び河道の点検・評価要領」及び「同参考資料」において、「点検にあたっては、従来技術の向上や、近年の新技术の進展を踏まえ、必要に応じて、モバイルマッピングシステム（MMS：Mobile Mapping System）、レーザー空調探査による護岸背面の非破壊検査、航空レーザーを用いた河川地形モニタリング技術、無人航空機（UAV：Unmanned Aerial Vehicles）を用いた地形測量技術等を活用するものとする。」としており、活動を促しているところである。 現在、新たな技術の開発や、既存の新技术等について性能や活用できる現場条件等を評価しているところであり、一定の水準を満たした技術がどの様な場合であれば点検等に採用できるかを明確化し、ホワイトリストとして点検要領等に具体的に記載していく考えです。 【海岸保全施設について】 海岸保全施設の点検等に関する標準的な要領を示した「海岸保全施設維持管理マニュアル」を令和2年6月に改訂し、効率的に点検診断できるように新技术等（点検に関する技術の例）の活用を積極的に推進することとしているほか、同マニュアルの参考資料-2「点検に関する技術の例」において、UAV搭載型カメラによる空中写真測量や水中ドローンによる水中ドローン動画撮影など、ドローンを用いて点検を行うことができる対象施設や点検区分などの適用範囲を示しています。引き続きドローンを含めた新技术の活用を積極的に促していく考えです。 【港湾分野】 港湾の技術基準対象施設の点検診断の方法等の考え方を定めた「港湾の施設の点検診断ガイドライン」を令和2年3月に一部変更し、点検診断において、「ドローン等により目視と同等に変状の把握ができ、劣化度を判定できると点検診断を実施する者が判断する新技术による場合も目視とみなす」とドローンの活用を事例として明記しています。なお、同ガイドラインの参考資料として、「点検診断の効率化に向けた工夫事例集（案）」を新たに作成し、ドローンによる護岸の被災調査、ドローンやサロームルチビームを活用した3次元測量などの事例を紹介しています。また、令和2年度に「港湾の施設の新しい点検技術カタログ（案）」をとりまとめ、ドローンを含めた新技术の活用を積極的に促しています。			
愛知県・常滑市共同	26	水素を低圧供給するパイプラインを敷設する際の付具義務の廃止	④グリーンエネルギー (付具義務の廃止)	不特定多数への供給を念頭に低圧水素の供給網を構築することで、燃料電池の普及を促進する。	省令では、低圧により供給されるガスについては、付具義務が定められているが、付具水素は燃料電池を浸食するおそれがあるため、パイプラインを敷設して低圧水素を供給した場合、付具成分の除去装置が必要となり燃料電池普及促進の支障となり得る。	ガス事業法第21条 ガス工作物の技術上の基準を定める省令第22条 ガス工作物技術基準の解釈例第77条	水素を低圧供給するパイプラインを敷設する際には、一定の安全対策を講じることを前提に、付具義務を見直す。	経済産業省	都市ガスにおいては、地域住民等のガス漏れによる臭気発生や通報が、ガス漏れ事故の把握における重要な契機となっている。 ガス事業法における付具義務を廃止するためにはガス漏れを把握するための代替手段が必要となるが、都市ガスでは未だ付具措置に変わる代替技術が開発されていない。 水素供給においては、水素ガスが漏洩した場合の被害は都市ガスを遙かに上回ると考えられます。そのため、別途補正資料に掲載されているような新技术を導入することを条件に、段階的な規制の緩和を検討していただく必要があります。 【補正資料番号：5】		都市ガス事業で使用されている導管材料で水素を供給する場合の技術的課題等について調査し将来整備されると考えられる水素導管供給に関する技術基準等の検討に反映させることを目的として、導管材料の調査、漏洩検知の調査、外管・内管の調査、付具措置・付具代替技術の調査、安全性評価等に関する調査事業を行ってきた。 付具の代替措置については、付具相当の保安レベルが維持されることが必要であり、水素について今年度実施する調査研究において引き続き検討を進めていきたい。	
愛知県・常滑市共同	27	輸送時の圧縮水素の最高充填圧力の引き上げ	④グリーンエネルギー (圧縮水素容器の上限圧力を緩和する)	トレーラー1台あたりの水素輸送能力を高めることで、水素供給コストの低減につながり水素ビジネスの事業性を高め、水素社会を実現する。	現行の保安規則では、技術革新の途上にある圧縮水素容器についても上限圧力を具体的に45MPaと定めており、輸送コストの低廉化を目指して、例えばFCV自動車と同等の70MPaに耐えられる容器の開発を妨げている。	高圧ガス保安法に基づく容器保安規則	45MPaに規定されている容器の上限圧力を、技術に応じて引き上げられるよう、規則を改める。	経済産業省	容器保安規則の機能性基準の運用について（20190606保局第7号）において、圧縮水素運送自動車用容器の技術基準（JPEC-S-0005（2013）一般社団法人石油エネルギー技術センター）を例示基準とすることを定めている。同基準において、最高充填圧力が45MPaとなっているところであるが、容器検査等事前評価申請を行うことにより、同基準によらない容器の製造をすることは可能。 さらに、高圧ガス保安法においては、第48条第5項において、都道府県知事等が危険のおそれがないと認め、条件を付して許可した場合において、その条件に従って高圧ガスを充填する場合には、刻印のない容器であっても充填することを認めていますので、このような制度のご活用をご検討いただければと思います。 【補正資料番号：4】		容器保安規則の機能性基準の運用について（20190606保局第7号）では、業界規格等を、容器検査における容器の規格などの機能性基準の例示基準として定めています。そして、例示基準として規定するに当たり、当該基準の妥当性を確認するため、高圧ガス保安協会による審査を実施しています。また、業界規格等を定め例示基準化することが困難な場合等を想定して、容器検査等事前評価申請を行うことにより、同基準によらない容器の製造をすることを可能としています。	
愛知県・常滑市共同	28	都市部における水素貯蔵量の上限規制の緩和	④グリーンエネルギー (建築基準法における水素貯蔵量上限を緩和する)	都市における水素貯蔵能力を高めることで、水素供給コストの低減につながり水素ビジネスの事業性を高め、水素社会を実現する。	都市における水素貯蔵能力を高めることで、水素供給コストの低減につながり水素ビジネスの事業性を高め、水素社会を実現する。	建築基準法施行令第130条の9	水素については一律の上限規制を設けるのではなく、保安性等に応じた貯蔵を可能とする基準に改める。	国土交通省	建築基準法第48条において、用途規制を定めておりますが、以下に掲げる用途規制緩和の手法を活用することにより、対応できる可能性があります。 ・国家戦略特別区域法第15条を活用する手法。 ・特別用途地区を定めることで、建築基準法第49条第2項を活用する手法。 ・地区計画等を定めることで、建築基準法第68条の2第5項を活用する手法。 ・建築基準法第48条ただし書き許可を活用する手法。	国土交通省	どの程度の緩和がなされるかは、周辺環境等の様々な要因により異なると考えられるため、一律に回答することは困難です。	
愛知県・常滑市共同	29	水素導管の技術基準の明確化	④グリーンエネルギー (水素導管の技術基準の明確化)	水素導管に係る技術基準について明確化することで、水素導管の建造に係るコストが明確になるとともに、水素エネルギー供給体制の整備を促進する。	現状、他のガス導管とは異なり、水素導管については、統一的な技術・保安基準が定められていない。そのため、水素導管を用いる事業の目的に応じ、業所管庁等から異なる技術・保安基準を求められるおそれがあり、水素供給システムの整備促進を阻んでいる。	高圧ガス保安法第23条 一般高圧ガス保安規則第51条 コンビナート等保安規則第9条 ガス工作物技術基準の解釈例	水素導管に係る技術・保安基準について、統一的な基準を定めるとともに、その運用について、水素導管を供する事業の目的に左右されないよう、取扱いを明確化する。	経済産業省	水素導管による水素ガス供給については、これまでいくつかの実証的な事業が実施されており、また、オリパラ選手村跡地における、我が国初のガス事業法に基づく水素ガス供給事業が今後実施される予定となっている。 現在、ガス事業法に基づく水素ガス供給事業は実施されておらず、当該事業における技術的な要求事項等が未確定なことから、技術基準等の策定に当たっては、上記のような水素ガス供給事業者の意向等を踏まえ対応を行っていく必要がある。 なお、現状、使用が想定されている低圧状態の水素ガスについては、高圧状態のガスの取扱い等における安全確保を目的としている高圧ガス保安法は適用されない。 今後、水素の発電利用、高圧ガスとしての供給の可能性を考えると、別途補正資料のとおり懸念がございませうから、水素導管技術に係る技術・保安基準については、統一的な基準を定めるとともに、その運用について水素導管を供する事業目的により規制内容が変更することがないよう、取扱いを明確化していただく存じます。 【補正資料番号：6】		自家用の高圧ガスとして水素ガス供給を行う場合、液体を使用して常用圧力の1.5倍以上の耐圧試験を行います。液体を使用することが困難な場合は1.25倍以上の耐圧試験を行う必要があります。また、ガス事業法に基づく供給を行う場合には、最高使用圧力の1.5倍以上の圧力での耐圧試験が必要となる。 このように、同じ水素導管設備であっても各法において供給対象や使用用途等が大きく異なることからそれぞれ要求される技術基準を定めているところであり、統一的な基準とした場合、利用者が冗長な設備を抱えることによるデメリットが生じるケースも想定される。 いずれにしても、現在、パイプライン輸送を含めた水素利用上の主要なバリエーションにおける規制内容、関連する課題、課題をクリアするための方法等について、経済産業省として整理しており、前述のようなデメリットも考慮しつつ、課題解決に向けた検討を進めていきたい。	

国家戦略特区等提案様式

提案主体名	提案番号	①提案名	②具体的な事業の実施内容	③「②」の事業を実施した場合に想定される経済的社会的効果	④「②」の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	⑤「④」の規制等の根拠法令等	⑥「④」及び「⑤」の規制・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・関係全省庁	各都道府県からの検討要請に対する回答	提案主体からの意見	制度の所管・関係全省庁	各都道府県からの再検討要請に対する回答
愛知県・常滑市共同	30	有機ハイドライド化された水素を用いた水素ステーションを設置するための基準の明確化	⑧グリーンエネルギー（有機ハイドライドオンサイト水素ステーションの設置に係る基準の明確化）	有機ハイドライド化された水素を用いることで、水素の可搬性を向上させることにつながる。水素エネルギーの普及に資することが出来る。	現行の高圧ガス保安法が前提としている水素ステーションは、圧縮水素ガスによる充填を前提としており、有機ハイドライドオンサイト水素ステーションについては、その設置基準が明確ではない。	高圧ガス保安法第15条 一般高圧ガス保安規則第7条の3	有機ハイドライドオンサイト水素ステーションの設置に係る基準を明確化するとともに、有機ハイドライドオンサイトステーションを効率的に運営できるよう、脱水施設を水素ステーションに併設できる基準を設けること。	消防庁	有機ハイドライド方式で水素を製造する施設は、消防法上の一般取扱所に該当する。（「危険物規制事務に関する執務資料の送付について」（平成28年3月1日付け消防第37号）） 有機ハイドライド方式で水素を製造する施設と水素スタンドの間に耐火構造の壁等を設ける措置を講ずることにより、両施設の併設が可能である。（「製造所及び一般取扱所に係る保安距離及び保有空地について」（平成13年3月29日付け消防第40号））	貴庁からご回答いただいた内容につきましては、既に承知しております。しかしながら、一般取扱所に該当する施設は、可燃物等の貯蔵量に係る既存の規制を踏まえと工業専用地域等への設置が建築基準法上、基本とされているものと認識しております。今後、商業ベースでの検証を進めていくに際し、建築基準法上の工業地域あるいは工業専用地域に設置が認められていないことについて支障がございますことから、その規制を緩和するとともに、基準を明確化することを求めています。 【補足資料番号：7】	国土交通省	用途規制の緩和につきましては、提案番号28-1でも回答しましたが、複数の方法があります。 なお、水素ステーションは様々な形態があるため、立地可能な地域を一概にお示しすることは難しいですが、例えば、水素貯蔵の有機ハイドライド方式については、その化合物は第1石油類に該当すると考えられますが、その場合は消防法など他の法令に適合した上で、地下貯蔵により貯蔵されている場合には、第二種中高層住居専用地域から工業専用地域において設置可能と考えられ、また、圧縮水素スタンドについては、高圧ガス保安法に基づく基準に適合し都道府県知事の許可等を受けたもの（R3国交告134号）は、第一種住居地域から工業専用地域において設置可能と考えられます。一方で、水素ステーションについては様々な形態があり、安全面や技術面に関する内容を確認させていただく必要があるため、別途ご相談ください。
愛知県・常滑市共同	31	天然ガスと水素の混合率に応じた防爆等級の新設	⑧グリーンエネルギー（天然ガスと水素の混合率に応じた防爆等級の新設）	天然ガスと水素の混合率に応じた防爆等級を新たに設けることで、既存インフラを活用した水素エネルギー供給の早期の社会実装を推進し進めることが出来る。	工場電気設備防爆指針では、爆発性ガス等級を定めているが、混合気体を念頭においておらず、混合気体に対する防爆指針が不明瞭である。	労働安全衛生法第115条の2 労働安全衛生規則第261条、第280条 工場電気設備防爆指針	既存インフラを活用した水素エネルギーの普及促進の手段の一つである天然ガスと水素の混合気体による水素供給方法について、早期に社会実装するため、天然ガスと水素の混合率に応じた防爆等級を新たに設ける。	厚生労働省	電気機械器具防爆構造規格（昭和44年4月1日労働省告示第16号）第4条に防爆等級の定義を示しており、事業者や防爆メーカー等において、IEC60079-20-1を参照する等により設定されたい。	当方の提案趣旨は、水素が少量でも混合されたガスの爆発等級が上がる可能性がある。水素混合ガスの爆発等級判断の基準の設定を求めるものです。今後、水素の利活用を考えていく上では、既存天然ガス導管への水素の混合も有望な手段であり、天然ガスと水素の混合気体について、合理的な爆発等級を設定していただきたいと考えます。貴省の回答を踏まえ、水素混合気体の爆発等級については、都度、混合気体ごとに火炎伝走限界の測定等により判断する必要がありますが、気体の温度によって火炎伝走限界が異なる可能性が否定できず、混合気体の安全性を一律に担保することが困難であることから、安全性を担保するため、例えば水素混合率が20%までは爆発等級2とするなど、国において一律に判断可能で明確な基準の設定が必要と考えます。貴省の見解をお示ください。	厚生労働省	国は構造規格に防爆等級の定義を定めるもの、ご要望の混合気体を含め個別の気体に係る防爆等級を定めていない。 事業者の検証環境については、IEC60079-20-1に定める試験基準等に従うことで支障は生じないと考えられるところ、製造メーカー等において防爆等級を設定されたい。
愛知県・常滑市共同	32	一定の基準のもとでの民生用通信機器の防爆危険区域内における使用	⑧グリーンエネルギー（民生用通信機器の防爆危険区域内における使用）	一定の基準のもと、民生用通信機器を防爆危険区域内において使用できるようにすることで、水素を取扱う施設の施設整備の迅速化による安全性確保、低コスト化に資する。	スマートフォン、タブレット端末、Wi-Fiなど、通信機器に係る防爆基準が明確ではない。また、諸外国における防爆基準に適合した通信機器についても国内での使用認証に時間を要している。	労働安全衛生法第115条の2 労働安全衛生規則第261条、第280条 工場電気設備防爆指針	通信用機器に係る防爆基準を明確化（可燃性ガス検知器供用や危険区域レベルによる使用可能条件等）するとともに、諸外国において防爆基準に適合した通信機器については、国内での使用認証の手続を簡略化する。	厚生労働省	現在、IECにおいて非防爆ボークル機器の危険箇所への持込みについて検討が進められているところ、当該動向を踏まえつつ、国内導入について検討してまいりたい。なお、防爆危険箇所の定量的判断基準については、令和3年2月18日付け基安発0218第1号「引火性の物の蒸気又はガスが爆発の危険のある濃度に達するおそれのある箇所の分類の方法及び範囲の判定の方法に関する運用について」により示したところである。			
愛知県・常滑市共同	33	エネルギー供給施設たる水素関連施設について、工場立地法適用対象外であることの明確化	⑧グリーンエネルギー（水素関連施設について、工場立地法適用対象外であることの明確化）	エネルギー供給施設たる水素関連施設については、工場立地法の適用対象外とする。環境負荷が低いエネルギー供給源たる水素関連施設については、工場立地法の適用対象外か否か明示されていない。そのため、既存工場等においては、工場立地法の緑地基準に抵触するおそれがあるため、水素関連施設を新設することができず、化石燃料の代替エネルギーとして、水素エネルギーの普及を進めるための支障となっている。	工場立地法FAQ集において、太陽光発電、地熱発電といった新エネルギーについては、工場立地法の適用除外であることが明示されている一方、環境負荷が低いエネルギー供給源たる水素関連施設については、工場立地法の適用対象外か否か明示されていない。そのため、既存工場等においては、工場立地法の緑地基準に抵触するおそれがあるため、水素関連施設を新設することができず、化石燃料の代替エネルギーとして、水素エネルギーの普及を進めるための支障となっている。	工場立地法第4条 工場立地法準則第2条 工場立地法FAQ集	エネルギー供給施設たる水素関連施設については、工場立地法の適用対象外であることを明確にする。	経済産業省	水力発電施設・地熱発電施設・太陽光発電施設については、周辺の地域における生活環境の保持に及ぼさない施設として、工場立地法施行令第1条において工場立地法上の届出の適用除外となる業種として定められていないことから、現在は、工場立地法の適用対象となります。一方、水素関連施設については、同施行令第1条の適用除外となる業種として定められていないことから、現在は、工場立地法の適用対象となります。水素関連施設を適用対象外とすべきか否かについては、工場立地法が環境保全を巡りつつ適正に行われるようにするという工場立地法の法目的に照らし、水素関連施設が周辺の地域における生活環境の保持にどのような影響を及ぼすかについて、産業構造審議会の意見も踏まえ検討すべき事項と考えており、現時点で答えすることは困難です。	経済産業省	工場立地法の適用対象となる業種は、製造業（物品の加工修理業を含む。）、電気供給業、ガス供給業又は熱供給業（以下「製造業等」という。）とされています。現在、水素関連施設として、様々なものが運用・開発されているものも承知しておりますが、水素関連施設が工場立地法の対象となるか否かにつきましては、個々の施設の種別ごとに、実際の設備で行われている業務内容等を踏まえ判断することとなり、その上で製造業等に該当する業務を実施しているのであれば、工場立地法の規制対象となります。 なお、先の質問でも回答させていただきましたとおり、水素関連施設を水力発電施設・地熱発電施設・太陽光発電施設と同じ形で適用対象外とすべきか否かにつきましては、工場立地法が環境保全を巡りつつ適正に行われるようにするという工場立地法の法目的に照らし、水素関連施設が周辺の地域における生活環境の保持にどのような影響を及ぼすかについて、施設の種別ごとに評価を行うつつ、産業構造審議会の意見も踏まえ検討すべき事項と考えております。	
愛知県・常滑市共同	34	医療情報を匿名加工して活用する事業者の要件緩和	⑪健康情報管理システムによるヘルスケア（医療情報の取扱い事業者の対象を拡大する）	医療情報を活用するために必要な匿名加工に要するコストを削減することで、医療情報を活用したビジネスの事業性確保や新たなサービス創出につながり、医療費の削減や健康寿命・平均寿命の延伸を実現する。	医療機関に責任が残らない形で医療情報（匿名加工情報）を第三者が活用するには、国が定める認定事業者との契約関係が必要となる（認定事業者からデータ提供を受ける）。そのため、現状は認定事業者を介さず第三者が医療情報を大量に解析することは困難である。一方、現行のガイドラインでは認定事業者が自ら取得することが可能である医療情報の規模について事業開始時点において年間100万件以上とするなど、取扱う医療情報のみに着目した事業規模の下限を定めている。	医療分野の研究開発に資するための匿名加工医療情報に関する法律第8条、第28条 医療分野の研究開発に資するための匿名加工医療情報に関する法律施行規則第5条 医療分野の研究開発に資するための匿名加工医療情報に関する法律についてのガイドライン	医療情報だけでなく生活・行動・食事・遺伝などの情報を収集し匿名加工の上分析し、サービスに活用しようとする事業者について、一定の条件の下で規模の要件を緩和する。	内閣府 文部科学省 厚生労働省 経済産業省	医療情報の規模及び内容に関する基準は、申請者において、日本の医療分野の研究開発に資するよう、匿名加工医療情報作成事業を適正かつ確実に進められることと認められる旨の認定を受けるに足りる程度に、本人又はその遺族、医療情報取扱事業者及び匿名加工医療情報取扱事業者を始めとする国民の信頼が得られるかを判断する趣旨であることから、匿名化レポート・匿名特定健診等情報データベース、匿名診療等関連情報データベース等取り扱われていないような診療行為の実施結果（アウトカム）を含む医療情報を自ら取得することが可能である規模において、匿名加工医療情報作成事業開始後3年間で年間100万人以上に達し、かつ、匿名加工医療情報作成事業開始後3年間で年間200万人以上に達することを基本としています。	貴省のご回答では、既存制度のご説明をいただいているに留まっているものと承知しています。私どもでは、常滑市域での事業実施を検討しておりますが、常滑市の人口が6万人以下であることを踏まえ、仮に住民全員のデータを収集しても現状の規制下限には届かないというのが実情です。これはベンチャー企業などによるイノベーションにとって阻害要因になると考えます。つきましては、医療情報を匿名加工して活用する事業者の要件を緩和し小規模な自治体で前提とした匿名個人情報の加工を認めいただくことを強く望むものであり、この実現により初めて自治体単位での先進的な医療情報サービスが実現、普及するものと考えております。	内閣府 文部科学省 厚生労働省 経済産業省	次世代医療基盤法では、多様な医療分野の研究開発ニーズに柔軟に答えることが可能な一定以上の規模で医療情報を収集し、高い情報セキュリティを確保した上で十分な匿名加工情報を有するなど一定の基準を満たした、医療情報の管理や利活用のための匿名加工を適正かつ確実に進めようとする事業者を認定することとしており、匿名加工医療情報作成事業を適切かつ確実に進めようとする事業者を認定することとしており、匿名加工医療情報作成事業開始後1年間で行うことができる規模及び内容については、匿名加工医療情報作成事業開始後1年間で年間100万人以上に達し、かつ、匿名加工医療情報作成事業開始後3年間で年間200万人以上に達することを基本としています。