

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
大阪府・大阪市	別冊1 夢洲 ①	データ等の活用による交通量予測にもとづくピークシフト誘導	建設現場に車両をあらかじめ登録・把握し、カメラ等による一般交通及び物流交通を重ね合わせた交通量を予測・可視化し、工事関係者へ提示することで、各現場に対して工事車両の時間及びルートシフトを促す。	交通混雑の改善	カメラやETC路側機、サイネージの路上設置に関する法規制	道路法第32条、第33条（道路の占用許可） 道路法施行令第34条の3（道路の附属物）	・公道上に設置する交通カメラ、ETC路側機、サイネージ等の扱いの明確化を要望 ・道路占用及び使用に関わる条件、手続きの緩和を要望 ・国、行政の道路附属物として扱うかの明確化を要望	国土交通省	（交通カメラ、ETC路側機、サイネージの（占用物件・道路付属物としての）扱いの明確化） 以下の理由により、対応済み。 理由：提案自治体が表示「交通カメラ、ETC路側機、サイネージ」が必ずしも明確ではないが、一般的に、提案内容にあるような機能を有する物件の占用物件及び道路付属物としての扱いは、現行制度上、明確であるため。 （道路占用にかかわる条件、手続きの緩和） 以下の理由により、対応済み。 理由：提案自治体が表示「交通カメラ、ETC路側機、サイネージ」が必ずしも明確ではないが、既に同種占用物件が多数存在するところ、現行の占用許可にかかる運用を踏まえ、提案事業の実施において現行許可基準が支障となるとは考えられないため、また、占用手続きについては「道路占用許可に係る申請手続きの簡素化及び一層の弾力化（平成23年12月28日 国道利第18号、第19号）」等により緩和措置を講じており、提案事業の実施において現行占用手続きが支障となるとは考えられないため。			
大阪府・大阪市	別冊1 夢洲 ②	位置情報及びデータ分析にもとづく車両誘導	カメラやETC路側機、スマートフォン等のGPS機能などを活用し、工事関係車両の位置情報を把握 周辺道路の混雑状況に応じて、工事関係車両の適切な誘導を実施することで、当日の混雑状況に応じたリアルタイムでの渋滞緩和を実現	交通混雑の改善	カメラやETC路側機、サイネージの路上設置に関する法規制	道路法第32条、第33条（道路の占用許可） 道路法施行令第34条の4（道路の附属物）	・公道上に設置する交通カメラ、ETC路側機、サイネージ等の扱いの明確化を要望 ・道路占用及び使用に関わる条件、手続きの緩和を要望 ・国、行政の道路附属物として扱うかの明確化を要望	国土交通省	（交通カメラ、ETC路側機、サイネージの（占用物件・道路付属物としての）扱いの明確化） 以下の理由により、対応済み。 理由：提案自治体が表示「交通カメラ、ETC路側機、サイネージ」が必ずしも明確ではないが、一般的に、提案内容にあるような機能を有する物件の占用物件及び道路付属物としての扱いは、現行制度上、明確であるため。 （道路占用にかかわる条件、手続きの緩和） 以下の理由により、対応済み。 理由：提案自治体が表示「交通カメラ、ETC路側機、サイネージ」が必ずしも明確ではないが、既に同種占用物件が多数存在するところ、現行の占用許可にかかる運用を踏まえ、提案事業の実施において現行許可基準が支障となるとは考えられないため、また、占用手続きについては「道路占用許可に係る申請手続きの簡素化及び一層の弾力化（平成23年12月28日 国道利第18号、第19号）」等により緩和措置を講じており、提案事業の実施において現行占用手続きが支障となるとは考えられないため。			
大阪府・大阪市	別冊1 夢洲 ③	駅及び共同駐車場からのシャトルバス・デマンドバスの運転管理	通勤客（将来の観光客も含め）など不特定多数の乗客に対して、有償でオンデマンド乗合バスなどを運行し、乗降場も自由に設定	工事車両の削減、工事工程の最適化、島内の渋滞緩和	・道路上での乗降場設置には許可が必要 ・都心部などでは、地方公共交通会議の同意取得に時間を要するなど、許可取得のハードが高い。	道路法第32条、第33条 道路運送法第4条 道路運送法施行規則第9条の3	・道路占用及び使用に関わる条件、手続きの緩和を要望 ・地方公共交通会議の同意取得時間の短縮を要望	国土交通省	【道路法について】 （道路占用にかかわる条件、手続きの緩和） 以下の理由により、対応済み。 理由：提案自治体が表示「道路上での乗降場」が必ずしも明確ではないが、既に同種占用物件が多数存在するところ、現行の占用許可に係る運用を踏まえ、提案事業の実施において現行許可基準が支障となるとは考えられないため、また、占用手続きについては「道路占用許可に係る申請手続きの簡素化及び一層の弾力化（平成23年12月28日 国道利第18号、第19号）」等により緩和措置を講じており、提案事業の実施において現行占用手続きが支障となるとは考えられないため。 【道路運送法について】 規制改革事項について明確化を要する。			
			同じ事業用車両（緑ナンバー車両）を、ある時間帯は定時路線、ある時間帯ではオンデマンド運行といった異なる目的で使用。料金なども一括決済できるようにする。	工事車両の削減、工事工程の最適化、島内の渋滞緩和	複数交通モード毎に運賃制度が異なり、一括決済による割引など、事前一括決済ができない。	道路運送法第9条ほか	利用者の利便性向上には、複数交通モードでの事前一括決済を普及促進できるよう手続きの簡素化を要望	国土交通省	規制改革事項について明確化を要する。			
			同じ事業用車両（緑ナンバー車両）を、ある時間帯は定時路線、ある時間帯ではオンデマンド運行といった異なる目的で使用。料金なども一括決済できるようにする。	工事車両の削減、工事工程の最適化、島内の渋滞緩和	現行法では、複数の交通事業者間で車両の貸し借りすることができない。	道路運送法第33条	事業化を見据え、対応できる交通事業者を限定せずに輸送効率化を検討できるよう、名義の利用や事業の貸し借りを可能とするよう要望	国土交通省	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は対応可能である。			
			夢洲内外・夢洲内オンデマンドシャトルバス（自動運転バス、EVシャトル）を運行する。	工事車両の削減、工事工程の最適化、島内の渋滞緩和	シャトルバスの運転には大型二種免許が必要だが、有資格者を多く確保することが困難	道路交通法第86条	限定領域内での自動運転（レベル2程度）導入時のシャトルバス等の必要免許の規制緩和を要望（大型一種免許等）	警察庁	「限定領域」がどのような場所が定かではありませんが、道路交通法第2条第1項第1号に定める道路に当たらない場所では、同法の適用を受けないため、自由な形で実証実験を実施することが可能です。 走行場所が上記の道路に当たる場合にあっては、そもそも二種免許は、多数の乗客を運送することを目的とする旅客自動車の運転について、乗客の安全確保のため、通常より高度の運転技能や知識が必要とされること等を踏まえて設けられているものであること。 ・自動運転レベル2程度の車両は、システムが安全運転を支援しつつも、飽くまで運転操作の主体は運転者であることが前提となっていること。 ・同車両は、運行設計領域外ではシステムの支援等なしに通常と同様の運転操作が必要となること。 等から、実証車両が、旅客自動運送事業に係る旅客を運送する目的で運行される場合には、二種免許が必要である。 一方、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方針については、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二種免許の要否も含め、警察庁で検討を進めているところです。 以上の回答に関し、本提案に係る記載内容のみでは定かではない部分もあるため、実施されたい走行の形態を具体的に明らかにして個別に警察庁に御相談ください。	・夢洲における万博関連工事の関係者は、車ではアクセスできない交通環境にある。また、その交通アクセスは夢洲大橋と夢洲トンネルのみであり、交通渋滞の緩和を図る為、工事関係車両の削減が必須となっている。 ・本サービスは、建設作業員の通勤車両削減の為、夢洲外の駅及び共同駐車場と現場を結ぶシャトルバスサービスを実施するもので、主に臨港道路を走行し、利用者は工事関係者に限定した旅客輸送を検討している。 ・そこで、バス運転手の確保の為、レベル2の部分運転自動化のシャトルバスによる限定されたエリア内、利用者であれば、大型一種免許等で運転できるよう再提案する。	警察庁	走行場所が道路交通法第2条第1項第1号に定める道路に当たる場合にあっては、 ・多数の乗客を運送することを目的とする旅客自動車の運転について、乗客の安全確保のため、通常より高度の運転技能や知識が必要であること。 ・自動運転レベル2程度の車両は、システムが安全運転を支援しつつも、飽くまで運転操作の主体は運転者であることが前提となっていること。 ・同車両は、運行設計領域外ではシステムの支援等なしに通常と同様の運転操作が必要となること。 等から、御提案のシャトルバスが、旅客自動運送事業に係る旅客を運送する目的で運行される場合には、当該シャトルバスの大きさに応じた二種免許が必要である。
			パーク＆ライドも含め、自動運転によりヒト・モノを運搬する。	工事車両の削減、工事工程の最適化、島内の渋滞緩和	自動運転の公道実証実験に必要な道路使用許可の有効期間は、現行制度上最大6か月となっている。	道路交通法第77条（自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準 警察庁）	事業化を見据え、期間中に道路工事で著しい交通環境の変化がある場合を除き、6か月以上を超えて許可を取得できるよう要望	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、許可期間を原則として最大6か月の範囲内としておりますが、事業内容によっては6か月を超える許可期間を定めることも可能です。 以上の回答に関し、本提案に係る記載内容のみでは定かではない部分もあるため、具体的な実験の実施要件を明らかにして個別に警察庁に御相談ください。			
パーク＆ライドも含め、自動運転によりヒト・モノを運搬する。	工事車両の削減、工事工程の最適化、島内の渋滞緩和	自動運転の実証実験に使用する車両の保安基準の緩和条件の一つに、テストドライバーの他に保安員の配置の義務付けがあり、遠隔監視による無人自動運転のミッドが活かせない。	道路運送車両の保安基準第55条	車両に搭載カメラやセンサー類によって車外環境を十分に把握することが可能な場合は、保安員の義務配置の緩和を要望	国土交通省	道路運送車両の保安基準第55条に基づき自動運転に関する保安基準の緩和において、保安要員の配置を義務付けていないところ、安全性が確保されているれば、保安要員の配置を不要とすることは可能。改めて、緩和手続きを担当する地方運輸局等に、安全性が確保されている場合は保安要員を不要とするよう、周知・徹底済みである。						

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
大阪府・大阪市	別冊1 夢洲⑦	建設工事現場内及び夢洲内でのパーソナルモビリティの導入	夢洲地区内のい4自動運転によるオンデマンドモビリティサービスを実現。運用当初は監視員の同乗を行うが、将来的には無人運行をめざす。	工事車両の削減、工事工程の最適化、島内の渋滞緩和	現行法では実証実験を可能とする必要最小限の改正がなされているが、実運用に関する基準が未整備となっている。(自動運転中小型モビリティの法規制)	道路交通法第2条第1項11の3、第17条 道路運送車両法第2条	中小型モビリティの無人運転を可能とする条件の緩和、PMVを歩行者とみなし歩道走行を可能とする条件の緩和や無人回送に関する規制緩和を要望	警察庁	現在、様々なモビリティが開発されていると承知しており、その大きさや速度、構造、形態等が多岐に渡るため、一律に基準を設けることは困難ですが、「自動配送ロボット（近接監視・操作型及び遠隔監視・操作型）公道実証実験手順」を警察庁ウェブサイトで公表しており、同手順に沿って道路使用許可を受ければ、自律走行するパーソナルモビリティについても、遠隔監視・操作による無人での公道走行が可能です。また、令和3年2月5日付け事務連絡により、原動機を用いる歩行補助車等の判断基準について示しています。またパーソナルモビリティが遠隔監視・操作の機能を備えれば、道路使用許可を受けて無人回送することも可能です。 なお、自律走行する低速・小型のモビリティに関する制度整備について、警察庁で検討を進めているほか、令和3年6月に「特定自動配送ロボット等の公道実証実験に係る道路使用許可基準」を警察庁ウェブサイトで公表したところ。以上への回答に関し、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、実施されたい走行の様態を具体的に明らかにして個別に警察庁に御相談ください。			
					現行法では自動運転専用レーンの設置や路側設備設置に関して規定されていない。	道路法第2条、第32条、第33条	自動運転専用レーン設置、路側設備設置に関する許認可の緩和、申請手続きの簡略化を要望	国土交通省	【路側設備設置に関する許認可の緩和、申請手続きの簡略化】路側設備がどのようなものか不明ではあるが、許認可の緩和については、道路法第33条第2項第5号において、自動運転補助施設の占有基準の特例措置を設け、無余地性の基準の適用を除外している。 また、占有手続きについては、「道路占有許可に係る申請手続きの簡素化及び一層の弾力化（平成23年12月28日 国通利第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。			
					運賃については許可又は届出が必要となり、状況に応じた柔軟な運賃設定が難しい。	道路運送法第9条	運賃変更に関する許認可の緩和（届け出制への意向も含む）、申請手続きの簡略化を要望	国土交通省	規制改革事項について明確化を要するが、柔軟な運賃設定は、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。			
大阪府・大阪市	別冊1 夢洲⑧	BIM/CIM等を活用した建設工事の効率化	各建築物BIM データをもとにしたデータ連携基盤（空間情報に照らしたデータの見える化やシミュレーションのもととなるデジタルツイン）を構築	デジタル空間とリアルサービスを結びつけるアプリケーションにより、夢洲で働く人々のオンデマンドニーズに応えることが可能	建築確認申請等における電子申請の取扱いについて、BIM データの利用権が、知的財産を含む建築主等に制限される可能性	建築基準法第6条	夢洲では、予めBIM データの公表範囲と活用目的等に関する基準等を整備し、建築主からのデータ開示、データ活用事業者の認定手続き等について円滑に運用できるよう要望	国土交通省	建築基準法第6条において確認申請書類の知的財産権については規定していないことから、建築基準法が事業の実施を不可能又は困難とさせている規制にはあたりません。			
大阪府・大阪市	別冊1 夢洲⑨	データ及びセンシングによる局所的な気象予測及び防災情報提供	高解像度気象シミュレーション×AI技術による短中期予報（3時間～7日間程度）と、観測データ×AI技術による短時間予報（～3時間）サービス事業	・効率的な工事や作業員の安全性確保、資材運搬の計画立案に寄与 ・津波／高潮の到来や、ゲリラ豪雨等の局所的な豪雨を予測により、工事の円滑化及び建設作業員の円滑な避難に寄与	・予報の自動化が認められていない。 ・観測用気象計について規制がある。 ・洪水に関する予測業務は防災との関連性の観点から現状認可されるのが難しい状況のため、津波／高潮予測についても、認可されるのが困難と想定される。	気象業務法第9条、第19条の3	・予報自動化に関する緩和を要望 ・観測用気象計に関する緩和を要望 ・洪水等に関連する予測業務の認可の促進を要望	国土交通省	○気象業務法では、科学的な根拠に基づかない予報によって国民や企業が適切な行動をとるための判断に影響が生じ、予報業務許可制度を設け、予報業務を行う事業者には、現象の予想を気象予報士に行わせること等を義務付けているとともに、予報業務に用いる観測を行う場合には、技術上の基準に従って実施することとしている。 ○提案にある洪水の予報業務については、防災との関連が高いこと及び、純粋な気象現象の予測だけでなく、その時々々の河川の状況等の様々な要因によって影響され、気象庁以外の者において技術的に適確な予報を行うことが困難であったことから、現在まで許可を行っていない。一方で、近年のシミュレーション技術の高度化や利用者の多様なニーズに対応していくため、有識者からなる「洪水及び土砂災害の予報のあり方に関する検討会」（事務局：気象庁、国土交通省水管理・国土保全局）において、気象庁以外の者における洪水の予報業務の許可のあり方について検討を進めているところ。この中で、気象予報士の介入の必要性についても議論いただいている。 ○近年のIoTセンサーの普及やシミュレーション技術の向上に伴い、自動予報の実施やIoTセンサーの活用についてのニーズが増していることから、現在、自動予報のあり方や、IoTセンサーによる観測の成果の予報業務への利用について気象庁内で検討を進めているところ。利用者を混乱させないよう一定の措置を検討する必要がある。 ○なお、津波及び高潮については、利用者を特定し、利用上の留意事項を予め説明すること等の措置をとること等を条件に、予報業務を許可しており、随時ご相談いただきたい。	・本サービスは高解像度シミュレーションとAI技術による短中期予報（3時間～7日間程度）、観測データとAI技術による短時間予報（～3時間）の夢洲周辺エリア限定の気象予測サービスを工事関係者に限定して提供することにより、建設作業員の安全確保、遊間工程や輸送計画の効率的な立案等に寄与するものである。自動予報のあり方等について、国による検討動向とも合致していることから、予報自動化に関する緩和について再提案する。	国土交通省	○気象の予報に関しては、不確実性が内在しており、局地的な気象要素の予測であっても、それを左右する台風・前線等の大規模な気象現象との関係に注意し予測を作成する必要があり、これには気象学の知識のある気象予報士が関与することが適当であると考えられる。一方、近年の予測の計算技術の進展により、気象予報士が事前に予報に用いる計算アルゴリズムをチェックし定期的に確認することで、一定の予報水準は確保できると考える。 ○このため、現在、気象予報士の設置人数については、研究向けや降水の短時間予報に限って緩和しているところ、この適用範囲の拡大について検討を進めております。

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
大阪府・大阪市	別冊1 夢洲 ④	ドローンを活用した測量・工事管理	大型無人航空機、中小型ドローンを使用した、測量は工事管理	空撮による効率化/省人化	日の出前または日没後の飛行には、国土交通大臣の承認が必要	航空法第132条の2（夜間飛行）	夢洲建設現場周辺の夜間飛行に関する包括許可を要望	国土交通省	【航空法について】 現在においても、催し場所上空における飛行や人口集中地区上空での夜間における目視外飛行の場合を除き、申請内容に変更がなく、継続的に飛行させる場合には、1年間を限度として許可承認を行っています。			
					原則、人口集中地区の飛行禁止であり、飛行には承認が必要	航空法第132条第1項第2号、航空法施行規則第236条の2（人口集中地区の上空）	夢洲建設現場周辺の飛行に関する包括許可を要望	国土交通省	【航空法について】 現在においても、催し場所上空における飛行や人口集中地区上空での夜間における目視外飛行の場合を除き、申請内容に変更がなく、継続的に飛行させる場合には、1年間を限度として許可承認を行っています。			
					飛行許可取得に1カ月程度を要するため、臨機応変な飛行が困難	航空法第132条第2項第2号	飛行許可取得期間の短縮を要望	国土交通省	【航空法について】 現在においても、オンライン申請の活用等により許可取得期間が短縮できるようにしております。			
					第三者物件から30m離す法規があり、第三者物件の所有者許諾があっても、申請が必要	航空法第132条の2第1項第7号	第三者物件の所有者許諾がある場合の飛行高さの緩和を要望	国土交通省	【航空法について】 当該飛行に関係する者の物件であれば、申請が不要です。			
					長距離で電波通信を行う場合、通信によっては使用する機器単位で申請/承認が必要であり、時間と費用がかさむ。	電波法第27条の18	ドローン活用時の専用または既存の携帯電波による運用を要望	総務省	・提案内容の詳細が不明であるが、ドローンを含むロボットの専用周波数として無人移動体画像伝送システム（169MHz帯、2.4GHz帯、5.7GHz帯）を制度化しており、無線局免許を取得することで使用可能である。 ・携帯電話は、地上での利用を前提に設計されていることから、上空で携帯電話を利用した場合に、地上の携帯電話等の利用へ影響を与えるおそれがあることから、平成28年7月から実用化試験局の制度により、上空で利用する携帯電話等の端末の台数を管理した形で課題の検証を行ってきた。その後、令和元年6月から情報通信審議会における技術的検討を経て、令和2年12月に、高度150m未満の空域において、地上の携帯電話ネットワークに影響を与えない一定の条件に合致する携帯電話等の端末については、簡素化した手続きにより無人航空機において利用可能とする制度整備を行っている。			
最大離陸重量が機体、荷物を含め25kg以上となる場合、機体のより厳しい審査基準が必要	航空法第132条（最大離陸重量25kg以上の無人航空機の機能及び性能に関する規制）	運搬資材により最大離陸重量を超過する場合の基準の明確化を要望	国土交通省	【航空法について】 現在においても、審査要領の内で最大離陸重量が25kgを境に基準を分けております。								
大阪府・大阪市	別冊1 夢洲 ④	ドローンによる建設現場の見守り	ドローンを活用し、夢洲の建設現場全体の見守りを実施	建設現場の円滑な把握に寄与	日の出前または日没後の飛行には、国土交通大臣の承認が必要	航空法第132条の2（夜間飛行）	夢洲建設現場周辺の夜間飛行に関する包括許可を要望	国土交通省	【航空法について】 現在においても、催し場所上空における飛行や人口集中地区上空での夜間における目視外飛行の場合を除き、申請内容に変更がなく、継続的に飛行させる場合には、1年間を限度として許可承認を行っています。			
					原則、人口集中地区の飛行禁止であり、飛行には承認が必要	航空法第132条第1項第2号、航空法施行規則第236条の2（人口集中地区の上空）	夢洲建設現場周辺の飛行に関する包括許可を要望	国土交通省	【航空法について】 現在においても、催し場所上空における飛行や人口集中地区上空での夜間における目視外飛行の場合を除き、申請内容に変更がなく、継続的に飛行させる場合には、1年間を限度として許可承認を行っています。			
					飛行許可取得に1カ月程度を要するため、臨機応変な飛行が困難	航空法第132条第2項第2号	飛行許可取得期間の短縮を要望	国土交通省	【航空法について】 現在においても、オンライン申請の活用等により許可取得期間が短縮できるようにしております。			
					第三者物件から30m離す法規があり、第三者物件の所有者許諾があっても、申請が必要	航空法第132条の2第1項第7号	第三者物件の所有者許諾がある場合の飛行高さの緩和を要望	国土交通省	【航空法について】 当該飛行に関係する者の物件であれば、申請が不要です。			
					長距離で電波通信を行う場合、通信によっては使用する機器単位で申請/承認が必要であり、時間と費用がかさむ。	電波法第27条の18	ドローン活用時の専用または既存の携帯電波による運用を要望	総務省	・提案内容の詳細が不明であるが、ドローンを含むロボットの専用周波数として無人移動体画像伝送システム（169MHz帯、2.4GHz帯、5.7GHz帯）を制度化しており、無線局免許を取得することで使用可能である。 ・携帯電話は、地上での利用を前提に設計されていることから、上空で携帯電話を利用した場合に、地上の携帯電話等の利用へ影響を与えるおそれがあることから、平成28年7月から実用化試験局の制度により、上空で利用する携帯電話等の端末の台数を管理した形で課題の検証を行ってきた。その後、令和元年6月から情報通信審議会における技術的検討を経て、令和2年12月に、高度150m未満の空域において、地上の携帯電話ネットワークに影響を与えない一定の条件に合致する携帯電話等の端末については、簡素化した手続きにより無人航空機において利用可能とする制度整備を行っている。			
最大離陸重量が機体、荷物を含め25kg以上となる場合、機体のより厳しい審査基準が必要	航空法第132条（最大離陸重量25kg以上の無人航空機の機能及び性能に関する規制）	運搬資材により最大離陸重量を超過する場合の基準の明確化を要望	国土交通省	【航空法について】 現在においても、審査要領の内で最大離陸重量が25kgを境に基準を分けております。								

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
大阪府・大阪市	別冊1 夢洲 ⑤	ドローンによる資材等の運搬、作業現場域内の高所等への資材配送	複数の資材運搬用ドローンを活用し、昼夜を問わず建設現場内及び高所へ資材の配送を行う。	資材輸送の利便性向上に貢献	日の出前または日没後の飛行には、国土交通大臣の承認が必要	航空法第132条の2（夜間飛行）	夢洲建設現場周辺の夜間飛行に関する包括許可を要望	国土交通省	【航空法について】 現在においても、催し場所上空における飛行や人口集中地区上空での夜間における目視外飛行の場合を除き、申請内容に変更がなく、継続的に飛行させる場合には、1年間を限度として許可承認を行っています。			
					原則、人口集中地区の飛行禁止であり、飛行には承認が必要	航空法第132条第1項第2号、航空法施行規則第236条の2（人口集中地区の上空）	夢洲建設現場周辺の飛行に関する包括許可を要望	国土交通省	【航空法について】 現在においても、催し場所上空における飛行や人口集中地区上空での夜間における目視外飛行の場合を除き、申請内容に変更がなく、継続的に飛行させる場合には、1年間を限度として許可承認を行っています。			
					飛行許可取得に1カ月程度を要するため、臨機応変な飛行が困難	航空法第132条第2項第2号	飛行許可取得期間の短縮を要望	国土交通省	【航空法について】 現在においても、オンライン申請の活用等により許可取得期間が短縮できるようにしております。			
					第三者物件から30m離す法規があり、第三者物件の所有者許諾があっても、申請が必要	航空法第132条の2第1項第7号	第三者物件の所有者許諾がある場合の飛行高さの緩和を要望	国土交通省	【航空法について】 当該飛行に関係する者の物件であれば、申請が不要です。			
					長距離で電波通信を行う場合、通信によっては使用する機器単位で申請/承認が必要であり、時間と費用がかさむ。	電波法第27条の18	ドローン活用時の専用または既存の携帯電波による運用を要望	総務省	・提案内容の詳細が不明であるが、ドローンを含むロボットの専用周波数として無人移動体画像伝送システム（169MHz帯、2.4GHz帯、5.7GHz帯）を制度化しており、無線局免許を取得することで使用可能である。 ・携帯電話は、地上での利用を前提に設計されていることから、上空で携帯電話を利用した場合に、地上の携帯電話等の利用へ影響を与えるおそれがあることから、平成28年7月から実用化試験用の制度により、上空で利用する携帯電話等の端末の台数を管理した形で課題の検証を行ってきた。その後、令和元年6月から情報通信審議会における技術的検討を経て、令和2年12月に、高度150m未満の空域において、地上の携帯電話ネットワークに影響を与えない一定の条件に合致する携帯電話等の端末については、簡素化した手続きにより無人航空機において利用可能とする制度整備を行っている。			
最大離陸重量が機体、荷物を含め25kg以上となる場合、機体のより厳しい審査基準が必要	航空法第132条（最大離陸重量25kg以上の無人航空機の機能及び性能に関する規制）	運搬資材により最大離陸重量を超過する場合の基準の明確化を要望	国土交通省	【航空法について】 現在においても、審査要領の内で最大離陸重量が25kgを境に基準を分けております。								
大阪府・大阪市	別冊1 夢洲 ⑥	シャトルバスを活用した資材運搬（貨客混載）	夢洲に出入りするバス・タクシーなどの旅客運送事業者、トラックなどの貨物運送事業者、人の乗合や貨客混載輸送の建設関係者ニーズを伝達	工事車両の削減、島内の渋滞緩和	タクシーは乗合禁止。旅客運送・貨物運送掛け持ちは人口3万人以下の「過疎地域」に限って許可されている。	道路運送法第21条、第82条（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）	・貨客混載事業に関わる要件緩和を要望 ・夢洲外へ内を行き来する建設関連運送車両の貨客混載輸送を「過疎地域」同等以上に認めるよう 要望 ・タクシー事業者が乗合事業を申請しやすくするよう要望	国土交通省	・夢洲への交通アクセスは夢洲大橋と夢洲トンネルのみであり、交通渋滞の緩和を回る為、工事関係車両の削減が必須となっている。本サービスは、建設作業員の通勤用のシャトルバスにて、昼間には夢洲外に設置した集配所と現場間に限定した貨客混載による資材運搬を行い、配送車両の削減を図るものである。 ・本サービスは、貨物輸送に適した車両の確保や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、輸送の安全性確保や荷主保護の観点からの諸条件を満たした上で貨客混載の実施を検討していることから、過疎地域に限定した条件の緩和について再提案する。	国土交通省	個別の運送方法や運賃収受の形態をみて判断する必要があるが、工事現場等で使用される工事資材や事務用品、工事関係者向けの弁当等の運送が、工事関係者の旅客輸送に付随する運送と捉えることができ、貨物自動車運送事業としての独立した運送行為と認められない場合には、貸切バス事業の許可の取得のみで工事資材等の運送が可能であり、貨客混載の問題にはならず、貨物自動車運送事業法の許可は不要と見られる。	
大阪府・大阪市	別冊1 夢洲 ⑧	遠隔型自動運転ロボットを用いた道路走行による物資運送	建設資材等の倉庫から建設現場の中まで夜間人通りが少ない時間帯に公道及びみなし公道を通して資材を自律走行する自動配送ロボットなどで無人・自動搬送する。	・昼間行人及び作業ロボットによる建設工事（加工・取付など作業）が朝一にスタート、作業に専念出来る為生産性が劇的に向上 ・搬送が無人となり物流効率が向上	車道・歩道・路側帯を走行する自動配送ロボットが、「近接監視・操作型の実証実験」しか認められておらず、「遠隔監視・操作型」「完全自動運転型」の実証、また実装が認められていない。	道路交通法第2条、第71条の4の2 道路運送車両法第41条第2項 航空法第132条の2	ロボットの公道走行に伴う規制緩和、手続きの簡素化等を要望	警察庁	「自動配送ロボット（近接監視・操作型及び遠隔監視・操作型）公道実証実験手順」を警察庁ウェブサイトで公表しており、同手順に沿って道路使用許可を受ければ、遠隔監視・操作型の自動配送ロボットについても、公道走行が可能です。 なお、自律走行する低速・小型のモビリティに関する制度整備について、警察庁で検討を進めているほか、令和3年6月に「特定自動配送ロボット等の公道実証実験に係る道路使用許可基準」を警察庁ウェブサイトで公表したところ。以上を踏まえ、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。			
								国土交通省	内閣官房成長戦略事務局を中心に関係省庁と連携し、遠隔で多数台の低速・小型の自動配送ロボットを用いたサービスが可能となるよう制度を検討しており、令和3年6月18日に閣議決定された成長戦略実行計画に示されている通り、低速・小型の自動配送ロボットについて、道路運送車両に該当しないこととする予定である。			

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
大阪府・大阪市	別冊1 夢洲 ②	建設現場での遠隔診療・遠隔投薬	・夢洲内で専属産業医の選任規定を工事全体に適用 ・夢洲内で産業界によるオンライン診療を認めるとともに、薬の処方箋発行による医薬品宅配により、建設期間中の受診・薬の受け取りを可能とする。	建設現場での建設作業員の安心・安全な環境の構築に寄与	1,000人以上の事業場毎に専属産業医の選任が必要	労働安全衛生法第13条 オンライン診療の適切な実施に関する指針（V1（2）②ii「初診の原則対面」、V1（5）②i「新たな疾患の処方の対面診療」等）	夢洲内工事全体で適用し、遠隔診療も可能となるよう規制緩和を要望	厚生労働省	（専属産業医の選任規定について） （専属産業医の選任規定について） 労働安全衛生法第13条は、事業者は使用する労働者数が50人以上の事業場ごとに産業医を選任し、労働者の健康管理等を行わせることを義務づけており、特に労働者数が1,000人以上（又は特定の業務に従事する労働者が500人以上）の場合は、当該事業場に専属の産業医を選任することとしています。 複数の事業場の産業医を兼務すること及び専属産業医の選任を要しない事業場で専属の産業医を選任することは妨げておらず（ただし専属の産業医が他事業場の産業医を兼務することについては一定の要件有り。）、当該要件の範囲内であれば、現行制度下でも、例えば元請け事業場で専属の産業医を選任し、現場内の産業医の選任を要する各事業場においても、当該産業医を非専属の産業医として選任すること等は可能です。 ただし、事業場の規模や業務内容によって産業医の業務も異なることから事業場規模と業務内容に応じて産業医の選任を義務づけているところであり、現場全体を一の事業場とみなして専属の産業医を選任することは、事業場ごとの特性に応じた産業医業務が適切に行われなくなる可能性があることから、不適切であると考えています。 （オンライン診療について） オンライン診療については、全国的な措置として「関係学会や事業者等とも協力し、オンライン診療の安全性・有効性に係るデータの収集や事例の実態把握を進めるとともに、今回の新型コロナウイルス感染症の感染拡大に際しての時間的措置において明らかとなった課題や患者の利便性等を踏まえ、恒久化の内容について、具体的なエビデンスに基づき、検討を行う。初診の取扱い等も含めた時間的措置の恒久的な枠組みについては、2021年夏を目途に時間的措置の実績も踏まえて、その骨格を取りまとめた上で、同年度を目途に「オンライン診療の適切な実施に関する指針」を改定する」（「成長戦略フォローアップ」令和3年6月18日閣議決定）こととしております。 （薬剤の配送について） 御要望の内容が不明確ですが、薬局におけるオンライン・服薬指導における薬剤の配送については、薬局の責任の下、患者への直接の授与と同視しうる程度に、当該薬剤の品質の保持や、患者本人への確実な授与がなされる範囲において実施可能です。なお、「規制改革実施計画」（令和3年6月18日閣議決定）を踏まえ、薬剤の配送における品質保持等に係る考え方の明確化に取り組みこととしております。			
大阪府・大阪市	別冊2 うめきた2期 ①	ヒューマンデータとAI分析等によるエビデンスに基づき健康増進プログラム	・温泉利用型健康増進施設にてヒューマンデータとAI分析等によるエビデンスに基づく健康増進プログラムを提供。 効果を数値化してデータに還元することで循環型の健康サイクルを形成する。	・これまで主観や経験に頼りがちだった健康維持活動において、エビデンスに基づく健康維持に向けた提案が可能になり、医療を必要とする対象者の減少につながり、ひいては社会保障費の低減が期待できる	・厚労大臣認定健康増進プログラム（医師の処方に基づいて実施）の医療費控除適用を受けるには、温泉地での療養を前提としており、1週間程度の連続的な利用を想定しているため近距離で手軽に利用可能となる都市型の湯治の場合は要件を満たしにくい。	【所得税法】 第73条 【法令解釈通達（平成2年3月23日付健医発第393号照会に対する回答）】	・厚労大臣認定健康増進プログラムの医療費控除適用について、都市湯治の場合の利用日数要件の緩和を要望 ・例えば「週1回を数か月継続」3か月で7日」というような多様な利用の仕方も認めて頂きたい。	厚生労働省 財務省	・療養指示に関する「おおよそ1か月以内に7日以上の利用」という点については、通常温泉治療の効果期待されるものについては連続して1週間以上の療養であるという規程策定当時の見解をもとにしている。 ・このため、当該要望については、まず現行の療養指示が改善の余地があるという医学的・科学的エビデンスを示していただく必要がある。	・環境省が平成30年～令和2年にかけて実施した「全国「新・湯治」効果測定調査プロジェクト」【委託先（一財）日本健康開発財団】において、長期間の温泉地滞在ではなくても日帰りや1泊2日、年間を通して高頻度で温泉を訪れることで心身の良い影響が見受けられるとの効果が示されている。 ・規定策定当時の見解に基づき運用上「連続して1か月以内に7日以上」を医療費控除の適格要件とされていると認識しているが、医療費控除にあたっての税務署に提出する「温泉療養証明書」には「連続して」等の記載はないことから、「連続して」や「1か月以内」といった条件の撤廃など弾力的な運用を再提案する。	厚生労働省 財務省	・温泉利用型健康増進施設の医療費控除要件緩和に向けては、今回ご提案いただいた調査結果に加えて、温泉療養効果に関する医学的・科学的なエビデンスが必要と考える。 ・エビデンス構築・調査研究にあたっては、厚生労働省・環境省・その他関係部局が連携して取り組んでいるところであり、その結果も踏まえ検討したい。
大阪府・大阪市	別冊2 うめきた2期 ③	ビーコンによる日々の運動量や運動履歴、人流、位置情報等による健康増進支援	・安価・軽量・電源長寿命なビーコンをシューズに内蔵することで、スマホ所有率が低い高齢者や子供にも広く利用可能な健康サービスの展開、日々の運動量や運動履歴、人流、位置情報等による健康増進支援や見守り、迷子の防止、災害時の避難支援等のサービスを提供を予定。	・これまで主観や経験に頼りがちだった健康維持活動において、エビデンスに基づく健康維持に向けた提案が可能になり、医療を必要とする対象者の減少につながり、ひいては社会保障費の低減が期待できる	・未病段階での健康維持サービスに対して健康保険が適用されないことから、健康増進を志す利用者の負担が大きい。	【健康保険法】 第52条	・データ活用やエビデンスに基づく健康増進サービス利用に	厚生労働省	当該事業は規制を受けているものではなく、自治体で実施可能と考える。 なお、公的医療保険制度においては疾病に対する治療を保険給付の対象としており、未病段階での各種サービスは保険給付の対象外としている。			
大阪府・大阪市	別冊2 うめきた2期 ④	パーソナルモビリティによるエリアの回遊性やラストワンマイルの移動快適性の向上	・エリア内（街区や公園、道路等）の回遊性やラストワンマイルの移動快適性の向上に繋がるパーソナルモビリティのシェアサービス	・エリアの回遊性やラストワンマイルの移動快適性等のユーザビリティ向上、円滑かつ活発な都市活動、エリア間での相互送客への寄与等が期待される	・未病段階での健康維持サービスに対して健康保険が適用されないことから、健康増進を志す利用者の負担が大きい。 ◀再掲▶	【健康保険法】 第52条 ◀再掲▶	・データ活用やエビデンスに基づく健康増進サービス利用に かかる健康保険の適用を要望 ◀再掲▶	厚生労働省	当該事業は規制を受けているものではなく、自治体で実施可能と考える。 なお、公的医療保険制度においては疾病に対する治療を保険給付の対象としており、未病段階での各種サービスは保険給付の対象外としている。			
大阪府・大阪市	別冊2 うめきた2期 ④	パーソナルモビリティによるエリアの回遊性やラストワンマイルの移動快適性の向上	・エリア内（街区や公園、道路等）の回遊性やラストワンマイルの移動快適性の向上に繋がるパーソナルモビリティのシェアサービス	・エリアの回遊性やラストワンマイルの移動快適性等のユーザビリティ向上、円滑かつ活発な都市活動、エリア間での相互送客への寄与等が期待される	・電動キックボードは原動機付自転車とみなされていることから、本サービスの実施に当たっては過度と思われる保安基準が定められている。	【道路運送車両法】 第44条	・電動キックボードに対する保安基準の緩和を要望。具体的には、後写鏡（ミラー）や方向指示器の設置基準の緩和等を要望	国土交通省	道路運送車両の保安基準において、最高速度20km/h以下の電動キックボードについては、方向指示器等の設置が不要となり、令和2年9月には、番号灯の設置を不要とした。			
大阪府・大阪市	別冊2 うめきた2期 ④	パーソナルモビリティによるエリアの回遊性やラストワンマイルの移動快適性の向上	・エリア内（街区や公園、道路等）の回遊性やラストワンマイルの移動快適性の向上に繋がるパーソナルモビリティのシェアサービス	・エリアの回遊性やラストワンマイルの移動快適性等のユーザビリティ向上、円滑かつ活発な都市活動、エリア間での相互送客への寄与等が期待される	・ヘルメットの着用や免許の取得が必要となっている。	【道路交通法】 第2条第1項第10号 第71条の4第2項 第85条	・ヘルメットの着用や免許取得義務の緩和を要望	警察庁	新たなモビリティを含む多様な交通主体全てにとっての新たな交通ルール在り方について、当局が開催する「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。（令和3年7月時点）			
大阪府・大阪市	別冊2 うめきた2期 ④	パーソナルモビリティによるエリアの回遊性やラストワンマイルの移動快適性の向上	・エリア内（街区や公園、道路等）の回遊性やラストワンマイルの移動快適性の向上に繋がるパーソナルモビリティのシェアサービス	・エリアの回遊性やラストワンマイルの移動快適性等のユーザビリティ向上、円滑かつ活発な都市活動、エリア間での相互送客への寄与等が期待される	・車道を走行しなければならず、自転車道や歩道を走行することができない。	【道路交通法】 第17条第1項 第3項	・車道ではなく、自転車道や歩道の走行についての規制緩和を要望	警察庁	新たなモビリティを含む多様な交通主体全てにとっての新たな交通ルール在り方について、当局が開催する「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。（令和3年7月時点）			

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
大阪府・大阪市	別冊2うめきた2期 ⑤⑥⑦⑧	画像解析を用いた施設管理（AIカメラやビーコン、センサー等） ICTを活用した「みどり」管理（ICT、ロボット等の活用） ICTを活用した設備・エネルギー管理（人の位置情報や環境情報を基にスマートな設備制御） ICT（ドローン、ロボットなど）を活用したテリバー・点検	・画像解析やドローン、自動走行ロボット等の先端技術を用いた公園内・建物内における施設管理、配送などのマネジメント高度化 ・ICTを活用した自動配送サービスの提供や点検作業等におけるドローンの活用を行う	・建物や公園の維持管理・運営業務に画像解析や各種センサー、ドローン等の技術を導入することで、人の常駐により行っていた業務の省人化による人手不足への対応や、最新技術を活用したデータ取得・解析により管理の質の高度化が見込まれる	（ドローン関連） ・市内全域が人口集中地区であり、飛行禁止区域である	【航空法】 第132条	・人口集中地区内であっても、スーパージ地域内の飛行を可能とすることを要望	国土交通省	【航空法について】 現行においても、人口集中地区での飛行については、申請していただくことで飛行が可能であります。			
					・夜間飛行や目視外飛行、第三者（人・物）の30m未満、イベント上空等での飛行は禁止となっている。	【航空法】 第132条の2	・夜間飛行や目視外飛行、第三者（人・物）の30m未満、イベント上空等での飛行について規制の緩和を要望	国土交通省	【航空法について】 現行においても、夜間飛行等での飛行については、申請していただくことで飛行が可能であります。			
					・低空飛行により交通に影響を与える可能性がある場合は管轄する警察署長の許可が必要	【道路交通法】 第77条	・警察署長への許可手続きの緩和を要望	警察庁	道路の上空においてドローンを単に飛行させるといった行為については、当該行為のみをもって、道路における危険を生じさせ、又は交通の妨害とならない限り、原則として、道路使用許可を要しません。 他方、道路において、ドローンの離発着、操縦及びこれらに付随する作業を行うおとしたり、ドローンの飛行経路の直下及びその周辺に第三者が立ち入らないように注意喚起するための補助者の配置、ドローンの飛行を周知するための立看板等の工作物の設置等を行うおとしたりする場合であって、当該行為が、道路における危険を生じさせ、又は交通の妨害となるおとあるときは、ドローンを利用して、道路に人が集まり一般交通に著しい影響を及ぼすような撮影等を行うおとする場合には、道路使用許可が必要となることがあります。 以上の回答に関し、御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、ドローンの飛行形態等を具体的に明らかにして個別に警察庁に御相談ください。			
					（自動走行ロボット関連） ・自動走行ロボットの公道走行は現在制度上定義付けされておらず、道路使用の禁止行為に当たる可能性がある	【道路交通法】 第76条第3項	・自動走行ロボットが公道を走行できること定義付けの要望	警察庁	「自動配送ロボット（近接監視・操作型及び遠隔監視・操作型）公道実証実験手順」を警察庁ウェブサイトにて公表しており、同手順に沿って道路使用許可を受ければ、自動配送ロボットについても公道走行が可能です。 なお、自律走行する低速・小型のモビリティについては、関係省庁と連携し、制度整備に係る検討を行っているところです。 自動走行するロボットを運用する計画等がありましたら、具体的な内容等を明らかにして個別に警察庁に御相談ください。			
大阪府・大阪市	別冊2うめきた2期 ⑨⑩	デジタルサイネージやLEDビジョン等を用いた感性をシェアする空間の創造 先端的な技術や先駆的サービスを通じた「様々な体験価値」を市民や来街者に提供し、市民のQOL向上とライフデザインイノベーションを実現する仕組みの提供	・公園施設における多様な企業活動の展開や来街者が最先端の商品を購入・見学できる形でのユーザー体験の向上、公園におけるデジタルサイネージやLEDビジョン等を用いたインフォメーションや広告、アート展開（イメージミュージアム等）等の弾力的な運用等による感性をシェアする空間の創造 ・みどりのリビングラボにおいて、健康医療・エンタメ・管理運営等の多様な分野で実証実験ができる仕組みを官民で実現	・知的生産性の向上や、健康促進に向けた行動変容が促される。 ・都心の公園で世界に繋がる様々な体験に出会うことで、感性を高めると、利用者のQOLの向上を図る。 ・官民連携してみどりのリビングラボを実現することで、多様な実証実験が行われ、市民のQOL向上、健康寿命・社会寿命の延伸に貢献する先端的サービスの実装・産業化が促進される。	（施設管理関連） ・建築物や建築設備、消防設備の点検周期や、室内の空気環境の測定等の周期が定められているため、先端技術の導入により施設管理の高度化を図っても経費節減効果が十分に見込めない。	【建築基準法】 第12条 【消防法】 第17条の3の3 【建築物における衛生的環境の確保に関する法律】 第4条	・先端技術の導入により設備故障等の検知や衛生的環境の確保等がより的確に行うことが可能となる場合における点検等周期の緩和を要望	厚生労働省	建築物における衛生的環境の確保に関する法律第4条第1項で定める建築物環境衛生管理基準は、定期的な①空気環境測定等、②飲料水等の水質管理、③排水設備の維持管理、④清掃、⑤ねずみ等の防除の実施すること、特定建築物維持管理権原者に当該特定建築物を適切に維持管理することを求めているものであり、必ずしも人の常駐を求めたり、特定建築物内を巡視すること等を求めているものではありません。ご提案いただいた技術は、①から⑤のいずれの措置に活用可能かを判断できないため、御回答が困難です。なお、仮にドローン等にCO2センサー等を搭載することにより、空気環境測定を自動化することが実現可能であれば、①の空気環境測定の代替手段として認められる可能性はあります。一方で、先端技術の導入、空気環境測定等を的確に行うことになった場合であっても、衛生的環境の確保のためには、測定等の周期を緩和することは困難と考えます。			
					・仮設興行場、仮設店舗等の仮設建築物を建築する場合において、建築基準法により満たすべき要件が過度であることから、建築コスト等がかかりイベント等の収支が見込みにくい。	【建築基準法】 第85条第5項	・仮設興行場、仮設店舗等の仮設建築物を建築する場合に建築基準法の規定が一部緩和されているが、その緩和要件の拡充を要望	国土交通省	建築基準法第85条第5項では、仮設興行場や仮設店舗などが臨時に設置されるものであることを考慮し、利用者の安全性確保を前提に、特定行政庁の許可に基づき、すでに可能な範囲で構造・防火・避難関係規定の一部、集団関係規定などは適用しないものとしています。			
					・仮設興行場、仮設店舗等の仮設建築物を建築する場合において、建築の許可期間が1年以上と決まっていることから、建築コスト等がかかりイベント等の収支が見込みにくい。	【建築基準法】 第85条第5項	・仮設興行場、仮設店舗などの仮設建築物を建築する場合における建築許可期間の緩和を要望	国土交通省	建築基準法第85条第6項においては、国際的な規模の会議又は競技会の用に供することその他の理由により1年を超えて使用する特別の必要がある仮設興行場等について、特定行政庁が、安全上、防火上及び衛生上支障がなく、かつ公益上やむを得ないと認める場合においては、当該仮設興行場等の使用上必要と認める期間を定めてその建築を許可することが可能です。 なお、「国際的な規模の会議又は競技会」は例示であり、国内の会議・競技会や、大規模な文化・芸術活用の用に供するため1年を超えて使用する特別の必要がある場合を排除しているものではありません。	・建築基準法第85条第6項については、第5項に加えて「公益上やむを得ない」という条件が付されており、適用されるケースがかなり限定されるものと認識しており、本提案では第85条5項における建築許可期間の緩和を求めたもの。 ・第85条第6項に求められる「安全上、防火上及び衛生上支障がなく、かつ公益上やむを得ないと認める場合」とは何か、具体的にご教示いただきたい。	国土交通省	安全上、防火上及び衛生上支障がなく、かつ、公益上やむを得ないことについては、対象となる建築物の規模、形態、設置状況等を鑑みて、各特定行政庁において判断をいただくこととしております。

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
大阪府・大阪市	別冊 2 うめきた2期 ⑧	リアルタイム・オンラインサービスを支えるローカル5Gの整備	・膨大な情報量を扱う多様なリアルタイム・オンラインサービスを支えるローカル5Gの整備	・ローカル5Gの広域的な利用が可能になれば、産業利用だけでなく用途に多様性が生まれ、各種5G対応機器の普及が進むことで、コスト削減効果も期待される。	・多様な体験や実証実験を行うに当たり次世代通信環境が求められるが、ローカル5G通信網は自己土地内での構築が求められている。	【電波法】 【総務省ローカル5G導入に関するガイドライン（令和2年12月最終改定）】 2.ローカル5G導入に係る電波法の適用関係（7）提供範囲	・現在免許制度としてローカル5G運用では認められていない「他者土地利用」について、エリア内で複数にまたがる所有区分を一つの区域として一体的にカバーする「広域的な利用（他者土地利用）」を可能とする運用の緩和を要望	総務省	<p>・ローカル5Gについては、地域の企業や自治体等の様々な主体が自らの建物や敷地内でスポット的に柔軟にネットワークを構築し利用可能とするため、自己の建物内又は自己の土地内で、建物又は土地の所有者等（賃借権や借地権等を有し、当該建物又は土地を利用している者を含む、以下同じ。）が自ら構築することを基本とする5Gシステムである。また、当該所有者等からシステム構築を依頼された者（依頼状等証明書を取得）も、依頼を受けた範囲内において、自己土地利用として免許取得が可能である。</p> <p>・冒頭の主旨を踏まえ、他者の建物又は土地等での利用（当該建物又は土地の所有者等からシステム構築を依頼されている場合を除く。）については、固定通信（原則として、無線局を移動させずに利用する形態）の利用のみに限定することによって利用可能となっている。また、自己土地利用が他者土地利用より優先されることから、他者土地利用については、他の自己土地利用が存在しない場所であれば利用可能であるとともに、他者土地利用者同士のカバーエリアもしくは調整対象区域が重複する場合であっても、両者での事前調整で合意できれば、利用可能となっている。</p> <p>・なお、他者土地利用であっても、当該建物等の所有者等からシステム構築を依頼されている場合（依頼状等証明書を取得）であれば、自己土地利用として扱い、上述の他者土地利用制限がかかるとなく、利用可能となっている。また、各種要望等を踏まえ、他者土地利用の場合であっても、以下のような一定の条件下においては、自己土地利用として扱う措置も実施しているところ。</p> <p>1) 大学のキャンパスや病院等の私有地の敷地内の道を公道や河川等が通っている場合等の自己土地周辺にある狭域の他者土地について、別の者がローカル5Gを開通する可能性が極めて低い場合</p> <p>2) 近隣の土地の所有者が加入する団体によって、加入者の土地において一体的に業務が行われる場合</p> <p>・上述の条件を満たすことにより、他者土地利用であっても利用自体は可能であるとともに、他者土地利用を自己土地利用と扱うことも可能である。</p>	<p>・ご回答の内容については把握しているところであり、うめきた2期区域内については地権者間で一体的に業務を行うなどが想定されることから、指定の条件を満たす可能性はあるが、一方で、都心部においては隣接する他者土地にも容易に電波が届くことから「広域利用」とみなされる可能性も高い。</p> <p>・総務省においては電波政策懇談会報告書において、2025年に向けて広域利用に関する検討を進めていくこととされているが、都心部での多様な公共サービスや通信環境の提供が早期に可能となるよう、広域利用における条件整備などについて検討の前倒しを再提案したい。</p>	総務省	<p>ローカル5Gの広域利用については、令和3年8月31日に公表された「デジタル変革時代の電波政策懇談会 報告書」において「ローカル5G免許が最初の再免許を迎える2025年頃に向けて、現行制度下の利用状況などを踏まえた上で、広域利用に関する検討を進めていくことが適当である。」と記載されているところであるが、今回の再提案を踏まえ予定を大幅に前倒しし、総務省の審議会等において、広域利用の論点も含むローカル5Gのあり方について、検討を開始する。</p> <p>上記と並行し、大阪市から今回提案があった地域において、現行制度上の実用局に対し悪影響がないこと等の条件を満たすという前提で、先行モデルとして、実験試験局免許による実験的なローカル5Gの広域利用を認めることについて検討する。</p>