

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等の内容	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
大阪府河内長野市	1	地方税法・地方財政法における法改正（地方自治体による地方税減税）	地域住民による地域課題解決に向けた行動促進およびコミュニティ形成に向けた地域通貨・ポイント事業の導入。 地域の課題解決のための行動（健康増進、住民共助、環境配慮、地域の特長性維持など）に対してインセンティブを発行、地域内消費促進のためプレミアムを付与、利用がないプレミアムが時間とともに減価する地域通貨を発行する。 この地域通貨・ポイントを地域内店舗での消費、地域内モビリティの利用料金の支払い、行政サービスの利用料支払や納税に利用可能とする。	インセンティブ付与により、「健康・住民共助・環境配慮・地域内消費などの行動変容を促進」地域内で利便性の高いキャッシュレス手段となることと、「地域外への消費活動の流出抑制」地域内店舗での主要なキャッシュレス手段として成長することで、「他のキャッシュレス手段の普及による手数料等の流出抑制」 また、「減価」は消費促進効果も期待でき、過去の実証では30%程度の利用単価増加が確認された。流通すれば、域内での経済循環が活発化、地域の経済が活性化される。	③の効果発現。地域内の主要なキャッシュレス手段となるためには、住民および地域内店舗などでの利用促進が欠かせない。 一方で、多様なキャッシュレス手段が先行する中で、地域通貨・ポイントを利用する強力なインセンティブが必要。その1つの手段として、地域通貨利用者を対象に地方税（個人住民税、法人事業税・法人住民税）の減税が有効。しかし、地方分権における「課税自主権の確立」は、「増税」に重きが置かれ、「減税」については国の専管事項となっている。	(1)地方税法…地方税法上、地方公共団体が課税することができる」と規定されている税（第5条の6）。 (2)地方財政法…地方債についての関与の特例（地方財政法第5条の4）。	左記(1)について、幅広い任意税率の採用を必要とする必要がある。 左記(2)について、「許可」から「協議制」とする必要がある。	総務省	・地方税法上、不均一課税の規定が設けられており、公益上その他の事由により必要がある場合においては、ある一定の範囲の納税者に限り、条例により一般の税率と異なる税率で課税することは可能となっている。 ・また、公益上の理由等により課税を免除等した場合においては標準税率を下回る課税をしたことにはならないと解されていることから、貴団体の事業の内容によっては、協議団体と同様に地方債の発行が可能。			
大阪府河内長野市	2	オンライン診療における診療報酬点数の改善	住民所有のスマートフォンもしくは訪問看護師のタブレット端末を利用して、オンライン診療およびオンライン在宅診療をおこなう。	病院が遠方にある地域に居住している患者が受診しやすくなる。 また、訪問診療の代替も可能であり、医師の移動時間の削減や、体力・時間的に訪問診療困難な地域の課題解決につながる。	診療報酬点数が、通院による外来診療と比較して低く設定されているという点が医療機関において導入のネックとなっている。特に在宅診療では、従来の往診する対面の診療に対し、オンライン診療では1/10程度の診療報酬にしかならず、事業化を難しくしている。	令和2年度診療報酬改定	オンライン診療の診療報酬点数を通院診療と同等とする。	厚生労働省	オンライン診療の診療報酬のあり方等については、次期診療報酬改定に向けて、中央社会保険医療協議会において、議論してまいりたいと考えている。	本市が計画する遠隔診療は、日常健康データの活用や、電子聴診器、5G環境等を活用し、現状のオンライン診療による診療の高度化を図り、その高度化された診療内容に応じた診療報酬点数が加算されるべきであると考えております。また、診療報酬点数の改善により、オンライン診療の普及が期待できると考えております。 これらの内容を加味した診療報酬点数改訂に向けて、中央社会保険医療協議会にてご議論いただき、コロナ禍の中においても機能するオンライン診療の仕組みとしても認めていただきたいと思います。	厚生労働省	オンライン診療については、令和4年度診療報酬改定において、 ① 初診料の新設を行い、各種の点数について、引き上げるとともに、 ② 対象疾患に関する要件を撤廃するなど、算定に関する要件を緩和することとしている。
大阪府河内長野市	3	施設基準から緊急時対応の"30分ルール"の緩和	住民所有のスマートフォンもしくは訪問看護師のタブレット端末を利用して、オンライン診療およびオンライン在宅診療をおこなう。	病院が遠方にある地域に居住している患者が受診しやすくなる。 また、訪問診療の代替も可能であり、医師の移動時間の削減や、体力・時間的に訪問診療困難な地域の課題解決につながる。	診療報酬改定にて本要件（＝"30分ルール"）が削除され、日常的に通院や訪問を行っている患者であれば、通院や訪問に一定の時間を要する場合もオンライン診療の対象として良いことが明確化された。 しかし、日常的に通院または訪問による対面診療が可能な患者として、「目安としておおむね30分以内に通院や訪問が可能な患者を想定している」との見解が示されたことから、状況は変わっており、30分以内で通院可能という規制の緩和をしたい。	「疑義解釈資料の送付について（その1）」 厚生労働省保健局医療課事務連絡 R2.3.31	"30分ルール"の緩和	厚生労働省	オンライン診療については、令和4年度診療報酬改定において、 ① 初診料の新設を行い、各種の点数について、引き上げるとともに、 ② 対象疾患に関する要件を撤廃するなど、算定に関する要件を緩和することとしており、「医療機関と患者との距離が概ね30分以内」といった条件は設定しないこととしている。			
大阪府河内長野市	4	16km圏域外の往診を認める基準の緩和	特養など高齢者施設の入居者は、夜間に容態悪化し、37.5度以上の発熱があれば、現状、配置医に連絡されるが、配置医は電話診療で多くが救急搬送される。これをオンライン診療可能な医師が対応することで、80-90%の救急搬送を回避する。（2019年の日本救急医学会）	救急車の出動回数を激減させることによる医療費の削減。 特養など高齢者施設の経営改善。100室の施設で概ね年間2,000万円を改善。 念のための検査入院等による医療費削減。さらに、入院により健康状態の悪化を招く場合も多く、これにともなう医療費増も低減効果も期待される。	在宅医療において、保険医療機関と患者との距離が16kmを超える往診・訪問医療については絶対的な理由がなければ保険診療として算定認められず、高齢者施設と医療機関とで配置医契約をする際も、施設と医療機関の距離が16km以内でなければならぬこととなっている。	診療報酬点数表 c000 往診料	"16kmルール"の緩和	厚生労働省	効率的な医療提供の観点、緊急時の対応、地域における他の施設との連携などによる適切な医療の提供等の観点から、保険医療機関の所在地と患者の所在地との間の距離を原則として十六キロメートル以内としているところである。 一方で、「患者の所在地から半径十六キロメートル以内に患者の求める診療に専門的に対応できる保険医療機関が存在しない場合や、患者の求める診療に専門的に対応できる保険医療機関が存在しているにもかかわらず当該保険医療機関が往診等を行っていない場合などのやむを得ない理由のある場合には、保険医療機関の所在地と患者の所在地との間の距離が十六キロメートルを超える場合でも算定できるとしている。			
大阪府河内長野市	5	オンライン診療時の調剤薬局指定の許可および調剤薬局内へのオンライン診療室の設置による調剤薬局のワンストップ・メディカルセンター化	医院でのオンライン診療後、薬局への処方箋通知もオンラインで行い、処方薬をドローンで届配する。 また、調剤薬局内にオンライン診療室を併設し、電子聴診器、心電計、モバイルエコー等の機器を遠隔操作することによりワンストップ・メディカルセンターとする。オンライン診療後にすぐに処方薬を受け取れる住民サービスを提供する。 慢性疾患の方は、毎回、病院に行かなくとも、調剤薬局で完結する仕組みとする。	よりオンライン診療の利用が高まる。 新型コロナウイルス禍、医療サービスの受けられる施設を分散することにより三密を回避できる。 例えば、訪問薬剤師が電子聴診器などの医療機器を持参し患者宅を訪問した際、患者に容態悪化が見受けられる場合にはオンライン診療を勧めるなど、調剤薬局からも地域包括ケアを推進、予防医療につなげ、医療費の削減の効果が期待できる。	医薬分業の方針により、医療機関は、特定の薬局への誘導が禁止されている。 オンライン診療の受付・受診・処方箋のドローン個配・服薬指導を実現するには、システムや運用を整備した医院・薬局でないと対応が難しい。	「保険医療機関及び保険医療費担当規則の一部改正等に関する実施上の留意事項について」（平成28年3月8日、保険発第22号）	該当地域において、オンライン診療時の調剤薬局指定の許可	厚生労働省	患者の自由な選択を確保する等の観点から、保険医療機関及び保険医療費担当規則においては、保険医療機関及び保険医が患者を特定の保険薬局に誘導することを禁止している。	本市が計画する遠隔診療は、現在の地域住民の生活の実情を考慮し、診療所の受け付けから薬の受け取りまで自宅にいながらできる仕組みの構築を目指しております。「保険医療機関及び保険医が患者を特定の保険薬局に誘導することを禁止している。」の回答をいただきましたが、診療所側のオンライン診療システムとシステム連携できている薬局は非常に限られることが予想されることから、オンライン診療時に限定し、システム連携する特定の保険薬局（2つ以上ある場合はその中から選択）から薬が配送されることを認めていただきたいと思います。ご検討いただける余地はございますでしょうか。	厚生労働省	最終的には個別のケースに応じた判断になるが、当該診療所のオンライン診療システムと連携可能な薬局以外でも調剤が可能である等当該患者に説明し、同意を得た上で当該薬局を紹介する場合は、当該行為をもって、患者の自由な選択を阻害しているとは必ずしも解されず、ただちに保険医療機関及び保険医療費担当規則第2条の5に抵触するものではないと考えられる。
大阪府河内長野市	6	聴診音を用いたAI診断・受診促進	聴診音を採取しAIを用いた解析結果によって、医療機関への診断を促す	誰でも心音採取しやすい新しいタイプの聴診器により、患者自身が聴診行為を医師の指導の下行うことができ、コロナ対策を取ったうえでの遠隔診療に聴診音を活用できる 通院時の診察では未発見の不調などの発見のきっかけとなる	AIによる診断には学習期間が必要で、確率的に正しい判断（正確性の担保）ができない可能性があるため、不確かな情報を患者に伝えてしまう可能性がある。このことを前提にしたシステムは前例が少ないため法令に沿った形であるか確認するのが難しい 医療機関への受診を促す形になるだけでも実現できないかを検討しているところ	厚生労働大臣が基準を定めて指定する医療機器（平成17年厚生労働省告示第112号）別表の489の第10条の2	AIによる医療機関への受診促進については行ってよいと定義してほしい	厚生労働省	医療機器で得られたデータ加工・処理し、診断又は治療に用いるための指標等を作成するプログラムは医療機器に該当するものと考えられます。医療機器として流通させるためには疾病診断用プログラムとしての承認を受けていただきますようお願いいたします。			

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
大阪府河内長野市	7	低速電動カートの運転における、エリア限定・低速車限定免許に関する規制改革	免許の返納を行った地域住民が、低速電動カートを運転することができる	免許返納を行った高齢者がシェアリング等で低速電動カートを利用し自由に域内を移動できる事ができ、さらに低速電動カートのサイバスキューブとして活動でき、地元住民主体の運行がしやすくなり、社会参加の機会が増加し、高齢者の精神的・身体的健康寿命の延長に寄与する。	現在の免許制度には、普通免許返納後に切り替え可能な、エリアや低速車に限定した免許が存在しないため、実施が困難。	道路交通法 ・第6章 自動車及び原動機付自転車の運転免許 ・第85条 第1種免許	普通免許返納後に切り替え可能な、第1種免許に新たにエリア、低速車に限定した運転免許の創設が必要。	警察庁	御指摘の低速電動カートがどのような車両が明らかではありませんが、当該車両が普通自動車に該当する場合には、普通自動車免許により運転することが可能です。 自主返納制度は、本人の自主的な申請に基づき運転免許証を返納する制度であるところ、御指摘のような新たな種類の第一種運転免許を創設し、返納した上で当該運転免許を新たに取得していただく負担を課することを必要性や社会的要請があるかどうかについては、慎重な検討を要するものと考えます。 また、当該車両が小型特殊自動車又は原動機付自転車に該当する場合には、普通自動車免許を自主返納した後も、それぞれ小型特殊自動車免許又は原動機付自転車免許により運転することが可能です。(小型特殊自動車は15キロメートル毎時を超える速度を出すことができない構造のもの、原動機付自転車は最高速度が30キロメートル毎時とされており、いずれも一般的な普通自動車よりも低速の乗り物となっています。小型特殊自動車については、道路交通法上、電動機の出力についての制限はありません。原動機付自転車の電動機の出力については、二輪のもの及び内閣総理大臣が指定する三輪以上のものは定格出力0.6キロワット以下、その他のものは定格出力0.25キロワット以下とされています。) 普通自動車免許を保有している方については、当該普通自動車免許を自主返納する際に、新たに小型特殊自動車免許や原動機付自転車免許を試験なしで受けることができます。 なお、新たなモビリティを含む多様な交通主体全てにとっての新たな交通ルールの在り方について、当庁が開催する「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)	本市では、国交省・環境省等の推進するグリーンスローモビリティの枠組みで、電動ゴルフカートベークスの車両を、南花台地区にて地域住民が主体となり運用中です。本提案は、今後の高齢者の移動問題・免許返納問題の解消に向け、南花台地区のエリア限定で、高齢者が普通免許返納後も当該車両を運転できる免許制度の創設を検討したいという趣旨になります。現行車両は現時点では20kph、定格出力は3.5kWのため、小型特殊や原動機付自転車に該当しないため、免許制度の改定自体はハードルが高いと承知していますが、車両規定の変更でこれらの免許範囲内の運転を認めて頂く可能性も含めてご検討いただきたいと思います。	警察庁	御指摘のようなカートが普通自動車に当たる場合、運転には飽くまで普通免許が必要となります。この点、御指摘のように、新たな種類の第一種運転免許を創設し、返納した上で当該運転免許を新たに取得していただく負担を課することを必要性や社会的要請があるかどうかについては、慎重な検討を要するものと考えます。 また、小型特殊自動車又は原動機付自転車と普通自動車とは、制限速度、交通ルール、車体の大きさ等が異なり、また、運転に必要な知識、技能等も異なるため、現行では普通自動車に区分される車両について、これを小型特殊自動車又は原動機付自転車に改められることについては、交通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。
		免許の返納を行った地域住民が、低速電動カートの遠隔監視・操作者を担う。	免許返納を行った高齢者が低速電動カートの遠隔操作・監視者として活動することにより、地元住民主体の自動運転車両の運行がしやすくなり、社会参加の機会が増加し、高齢者の精神的・身体的健康寿命の延長に寄与する。	現在の免許制度および自動運転実証実験のガイドラインでは、遠隔操作・監視者は普通免許を所持する必要があるため、実施が困難。	道路交通法 ・第6章 自動車及び原動機付自転車の運転免許 ・第85条 第1種免許 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 ・1 許可に係る審査の基準 ・(5) 監視・操作者となる者 (イ)	普通免許返納後に切り替え可能な、第1種免許に新たに遠隔操作・操縦に限定した運転免許の創設が必要。	警察庁	「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。				
		18歳未満の地域住民が、低速電動カートを運転することができる	高齢者と同様、地域の高校生がボランティア等で運行に参加することで、社会への参加意識が得られ、社会貢献が可能となる	現在の免許制度では、種別に応じて取得可能な年齢制限が設けられているため、実施が困難	道路交通法 ・第6章 自動車及び原動機付自転車の運転免許 ・第88条 免許の欠格事由	16歳以上で取得可能な、第1種免許に新たにエリア、低速車に限定した運転免許の創設が必要。	警察庁	御指摘の低速電動カートがどのような車両が明らかではありませんが、当該車両が普通自動車に該当する場合には、普通自動車免許により運転することが可能であり、普通自動車免許の資格年齢は18歳以上とされています。 四輪以上の自動車を運転するための運転免許の資格年齢については、我が国が批准している道路交通に関する条約(いわゆるジュネーブ条約)にも規定されているように、国際的には、おおむね18歳以上とされています。我が国における普通自動車免許の資格年齢については、このような国際慣習に準拠しつつ、交通事故実態等を踏まえて定められているものであり、これを16歳以上に引き下げることは、慎重な検討が必要であると見ます。 なお、当該車両が小型特殊自動車又は原動機付自転車に該当する場合には、それぞれ小型特殊自動車免許又は原動機付自転車免許により運転することが可能であり、いずれの運転免許も資格年齢は16歳以上とされています。(小型特殊自動車は15キロメートル毎時を超える速度を出すことができない構造のもの、原動機付自転車は最高速度が30キロメートル毎時とされており、いずれも一般的な普通自動車よりも低速の乗り物となっています。また、小型特殊自動車については、道路交通法上、電動機の出力についての制限はありません。原動機付自転車の電動機の出力については、二輪のもの及び内閣総理大臣が指定する三輪以上のものは定格出力0.6キロワット以下、その他のものは定格出力0.25キロワット以下とされています。) なお、新たなモビリティを含む多様な交通主体全てにとっての新たな交通ルールの在り方について、当庁が開催する「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)				
大阪府河内長野市	8	低速電動カートの運行における、自家用有償旅客運送に関する規制緩和	自家用有償旅客運送による運行で、住民主体の低速電動カートの運行事業を継続可能な収益を得られるようになる。	普通免許で運転可能になるため、2種免許保持者を雇う必要がないため低運賃での運行が可能になり、また、収益を得ることで地域課題等の解決ができれば健康的(身体的、経済的)な街づくりが実現できる。	自家用車有償旅客運送は対価は実費の範囲内または国土交通省令で定められたものと決められており、運営・管理に必要な費用が徴収できない。	道路運送法 ・第5章 自家用自動車の使用 ・第78条の8 旅客から收受する対価の公示等 ・第2項	旅客から收受する対価を、地域住民による運営・管理できるだけの収入(地域通貨・ポイントを含む)が確保できるように緩和する。	国土交通省	自家用有償旅客運送において旅客から收受する対価については、現行制度でもその運営・管理に必要な実費の範囲内で、地域公共交通会議等を活用して、設定することが可能である。			
大阪府河内長野市	9	高齢者の移動問題における道路交通法等の適用要件の緩和	【ヒューマンセンターなモビリティサービス】 ・拠点間の自動運転・シェアリングによるスムーズな移動 ・低速電動カートを活用した高齢者移動の円滑化	・移動の自由度向上による若者世代の移住 ・居住者のラストマイル問題解消 ・高齢者の日常移動の問題解消	・公道のレベル3・4の自動運転車両の走行	・道路交通法 ・道路運送車両法	⑤の適用要件の緩和による下記の実現 ・自動運転グリーンスローモビリティの優先レーンおよびインフラ整備(電磁誘導線・RFID敷設) ・自動配車システムによるオンデマンド移動	警察庁	現在、優先通行帯は、その趣旨に鑑み、交通量が多く、路線バス等の運行に著しく支障があり、路線バス等の優先通行を確保する必要が認められる道路等を対象に、一般交通、沿線住民等への影響も十分に考慮した上で設けることとしています。 この点、いわゆるグリーンスローモビリティについては、一般に最高時速が20km毎時未満と一般的な自動車よりも速度が遅いことから、優先通行の必要性について通常の路線バス等と比べて慎重な検討を要すると考えられます。 いずれにしても、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、具体的な計画等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	道路運送車両法では、すでに自動運転レベル4に対応している。具体的には、道路運送車両法第41条の通り、システムが、運転者に代わって「認知」・「予測」・「判断」・「操作」を行う、レベル3・4の自動運行装置を保安基準の対象装置に追加しており、道路運送車両の保安基準第48条において、当該装置の保安基準を規定している。			

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
大阪府河内長野市	10	●道路空間の多用途化における道路交通法の適用要件の緩和	【開採なまちづくり・経済活動】 ・地域経済活動を支援する道路空間の多用途化 ・地域コミュニティを育てるイベント事業によるにぎわい創出	・地域経済活性化 ・若年層の経済活動誘致 ・多世代の活躍・交流 ・地域コミュニティ形成の促進 ・密の回避	・道路占用許可における対象物件の縛り ・道路使用許可による活動の制限 ・歩道の車両走行	・道路交通法 ・道路法 ・道路占用許可基準 ・食品衛生法	⑤の適用要件の緩和による下記の実現 ・多様な地域活動に対応する歩車道幅員の配分変更や新しい概念のレーン設置・駐車スペースの確保(道路空間の広場の利用・商業利用) ・多様な地域活動を促進する可変式・可動式道路施設(横・ホールド・ベンチ・植栽・照明・WiFiサインージ等)	警察庁	道路使用許可の可否を判断するに当たっては、道路を使用する行為が収益を伴うものであること、継続的かつ反復的に行われるものであることなどの一事をもって直ちに否定的な判断を下すことはなく、道路交通法第77条第2項の規定に基づき、当該行為による交通への影響の度合い、当該行為の公益性の程度、地域住民、道路利用者等の合意形成の状況等を総合的に勘案し判断しているところである。 また、地域活性化に資する社会的意義があり、地域住民、道路利用者等の合意に基づいて行われるイベントについては、道路使用許可手続が円滑に行われるよう配慮した弾力的な運用を行っているところである。 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、道路使用の内容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。			
大阪府河内長野市	11	歩行者と共存する時速5km以下の超低速自動走行モビリティ「Iino」運行のための規制緩和	歩行者空間において周辺の歩行者と共存しながら安全に人やモノを輸送する。	・人手を介さない非接触型の輸送サービスを実現する。 ・歩行速度で走行するため、新たな視点での価値提案や回遊性の向上による地域活性化が期待できる。 ・新たな交通手段の創出による交通弱者の歩行利便性の促進する。	歩行速度で走行する安全性の高いモビリティであるにもかかわらず、現状の法律では、画一的に車両（軽自動車もしくは軽車両）と認定されるため、私有地を除く道路での走行が困難である。	・道路運送車両法2条 ・道路運送車両法施行規則1条2項 ・道路交通法1条 ・道路交通法施行規則1条	歩行速度で自動走行するモビリティについては、「原動機付軽車両」の扱いは新たな車両区分とする。 歩行速度で自動走行するモビリティに対する保安基準を緩和する。	警察庁	警察庁では、原動機を用いる軽車両の判断基準について示しており、道路交通法施行規則第1条の2の2の規定に該当するもので、かつ、運転者が、当該車両をすぐに停止させることができる距離より離れた場合には原動機がすぐに停止するものは、原動機を用いる軽車両として公道を走行することが可能です。 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です。 以上の回答に関し、本記載内容のみでは定かではない部分もあるため、具体的な計画等を明らかにして個別に警察庁に御相談ください。			
大阪府河内長野市	12	歩行者と共存する時速6km以下の超低速自動走行モビリティ「Iino」運行のための規制緩和	歩行者空間において周辺の歩行者と共存しながら安全に人やモノを輸送する。	・人手を介さない非接触型の輸送サービスを実現する。 ・歩行速度で走行するため、新たな視点での価値提案や回遊性の向上による地域活性化が期待できる。 ・新たな交通手段の創出による交通弱者の歩行利便性の促進する。	歩行者専用道路において、歩行補助モビリティであっても、車両に該当するとして、走行が困難である。	・道路交通法17条1項	走行目的や安全対策措置が一定の基準を満たした場合については、歩行者専用道路であっても走行を認める。	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の在り方について、当庁が開催する「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）			
大阪府河内長野市	13	・ハンド型電動車いす（YNF-01）におけるエリア限定、制限速度の規制緩和	・免許の返納を行った地域住民が、YNF-01を運転することができる ・YNF-01を活用した高齢者移動の円滑化 ・拠点間移動した先のシェアリング	・外出機会が増加し、高齢者の精神的・身体的健康寿命の延長に寄与 ・居住者のラストマイル問題解消 ・高齢者の日常移動の問題解消	・健康な高齢者にとって、徒歩の長距離歩行は辛いのが、既存法規の時速6キロでは運送できない。 ・歩行者扱いのため、自転車レーンでの走行ができない（出来ても速度差がありすぎる）	・道路交通法 ・道路法 ・JIS T9203	・時速6キロ超12キロ未満に限定した運転免許の創設が必要 ・速度に見合った車両としての規格化（原付以下）と点検、保険の法整備	警察庁 国土交通省 金融庁	今般、速度に見合った車両としての規格化をご提案頂いておりますところ、当該提案に関しましては、道交法が改正となり、電動車椅子の最高速度が変更された場合に、それに基づいてJISの改正について議論を行う形と考えております。 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の在り方について、当庁が開催する「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） 上記検討会における議論を踏まえ、車両の規格についても関係省庁で連携し検討を行います。なお、最高速度が20km/h未満の原動機付自転車については、一部の保安装置の装備義務は適用されません。 自動車損害賠償保障法により、道路運送車両法上の原動機付自転車については、自動車損害賠償責任保険の加入が義務づけられております。			
大阪府河内長野市	14	振動センサ：道路及び歩道の外部設置や埋め込み、正解データ取得のためのカメラ録画	埋め込み型振動センサの設置により、交通量観測や道路の異常検知・劣化診断の機械化を実現する。 また、歩行者・自転車・自動車等の移動情報を取得し活用することで、自動運転車の交差点情報支援や、人の流れの最適化や観光支援を行う。	交通量観測や道路の異常検知・劣化診断の機械化では、人手計測・点検の削減、修繕工事の最適化を推進する。 また、自動車の移動情報取得により、自動運転車の交差点の安全性を向上させる。	埋め込みによる常設を行うことで振動音の変化を抽出できれば、より精度の高い異常・劣化診断が可能になるが、埋め込み型振動センサの設置には道路法第32条の規定により道路管理者による道路の占用許可が必要である。 道路交通法第77条の規定により所轄警察署長から道路使用許可を受ける必要がある。 正解データ取得のためのカメラ録画では個人情報保護法を遵守し、プライバシーに配慮する必要がある。	・道路法第32条 ・道路法第32条第1項 1号 地上(路上)施設または物件 2号 地下管路類 ・道路交通法第77条 道路交通法77条（道路の使用の許可）1項 個人情報保護法第16条第1項	規制緩和、制度改革の必要はございませんが、常設設置できるように推進していただきたいです。 また、カメラの録画では利用目的を明示することで、撮影の許可をいただきたいです。	警察庁	道路使用許可の期間については、行為の目的、場所、方法又は形態及び一般交通の実態等を勘案し、交通管理上必要と認められる期間としており、御提案のような工作物の設置については、道路占用許可と同一の期間とすることもあります。 また、当該許可の期間の満了後であっても、再度道路使用許可を受けることにより、継続して当該工作物を設置することが可能となります。 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、道路使用の内容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。			
								国土交通省	（道路及び歩道への埋め込み型振動センサの設置） 先方提案の振動センサがどのようなものかは不明だが、現行道路法の一般工作物に該当し、かつ道路占用の許可基準に合致するものであれば設置可能であるため緩和すべき規制は存在しない。			

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
大阪府河内長野市	15	河内長野市における無人航空機（ドローン）の人口集中地区上空飛行、完全目視外飛行に向けた航空法適用要件の緩和	域内を対象にドローン飛行のための3Dマップを作成（河内長野デジタルサインとの連携）し、飛行ルートの自動設定、複数ドローンの自動運転制御が可能なAI管制システムを導入する。 その情報をもとに、本サービス導入範囲全域に対して、土地所有者・管理者からの飛行許可を包括的に取得し、エリア内については航空局からの包括許可承認を取得可能とするような手続きの簡略化の検証を行い、即時に飛行可能な空域を整備することを目指す。 また、精緻な地図データを整備することにより、前提の許可等で飛行が難しい空域については、AI管制システムで飛行ルートとしない設計を行う。	第三者上空でのドローンの自動航行の実現により、様々な用途での利活用が期待できる。 現在ドローンの活用においては、操縦者がいることが前提の運用になっており、飛行申請、当日の運用における人件費の拡大や用途の拡大に限界がある。 しかし、第三者上空でのドローンの自動航行の実現により、ドローンに様々なタスクを付与すると、運用費の大幅なコスト減、住民サービスの拡張、行政サービスの置き換えが期待できる。 （活用イメージ） ドローンによる日常の買い物支援、医薬品配送、子供の見守り、インフラ点検	無人航空機の不具合等による落下により危害を及ぼす蓋然性の高い人・家屋の密集地域において、人および物件の安全を確保する目的で、人家密集地域（人口集中地区・DID地区）では、無人航空機を、人家密集地域の上空で飛行させてはならない。 ただし、規制の例外として、安全を損なうおそれない飛行は認められている（国土交通大臣の許可（航空法第132条第2項第2号））。	○根拠法 航空法第132条第1項第2号 航空法施行規則第236条の2 ○所管官庁 国土交通省	○対象規制 航空法第132条第1項第2号 航空法施行規則第236条の2 ○提言 レベル4（有人地帯(第三者上空)での目視外飛行(補助者の配置なし)を想定し、特区としての包括的な許可を取得する。 また、安全運航ガイドライン上、店舗・住人・管理組合の許可、消防署の許可が必要であるが、そちらも包括的な許可の取得を目指す。	国土交通省 内閣官房	【航空法について】 レベル4飛行については、第三者上空を飛行することとなるため、特に高度な機体の安全性等を求めることが重要と認識しており、今後の法改正により機体の安全性を認証する制度と操縦者の技能を証明する制度等を創設することでレベル4飛行の実現が可能となり、公布の日から1年6ヶ月以内に詳細な基準等を検討した上で施行されます。 【住民・管理組合等の許可について】 現行において住民・管理組合等の許可は法律で規定されておられません。一方で、無人航空機に対する社会受容性を高めるためにも生活妨害を及ぼさないよう配慮が必要と考えます。	本市が計画するドローンによる物流は、日常における薬をはじめ買い物などのあらゆる物流を担うことを想定しておりますが、その安全性の確認が必要不可欠であること認識しており、ご回答いただきました機体の安全性を認証する制度と操縦者の技能を証明する制度等を創設は本取組みにとっても意義あるものと考えておりますが、これまで必要とされた飛行計画等の扱いは個別ではなく、包括的に許可いただけることが、日常での活用を現実化できます。 個別の飛行計画等の手続きの緩和も含めてごめられるものと解釈してよろしいでしょうか。	国土交通省	飛行計画の通報については、今後の航空法改正により特定飛行を行う場合には義務化されたところ、今後予定している航空法施行規則の改正の中で通報の方法などの詳細について検討を行ってまいります。
大阪府河内長野市	16	行き届いたみまもりソリューションから地域住民にとって魅力ある街へ	高齢者セキュリティサービスにある緊急通報機能の駆け付け用途によって使い分けに対応を行う。 異常信号（急な体調不良やケガ）を受信した時に駆け付けられるのは警備会社であるALSOKが対応。 お客様からの異常信号を受信していない場合においては、お客様からの要請を承諾して出勤することができる（有償）。	地域コミュニティの形成強化 防犯強化から治安安定 ↓ 住民のQOL向上 ↓ 住みやすい街として評価向上 ↓ 住民の満足度があることで新規居住者が増える	現在は警備業法により人/建物の盗難等(生命の危機や保安)の事故の発生を警戒し防止する業務における駆け付けに関しては、警備業の認可を受けた企業の定められた教育を受けた警備員が対応することが定められている。 また即応体制の整備から速やかに現場に駆け付けが必要となることも定められている。	警備業法第二条一、四 警備業法第二条五 警備業法第四十三条	急な体調不良やケガの事故の発生を警戒する内容に関してはこれまで通り実施をして、その他の用途は駆け付けの対応内容を明確にしておく必要がある。	警察庁	事業の実施主体や具体的な事業内容等が明らかではないため、警備業法の規制対象となるか否かについて判断することは困難ですが、機械警備業務については、基地局で受信できる情報が断片的なものにすぎないことから、必要な措置として何をすべきかを迅速に判断するため、速やかに現場における警備員による事実確認を行うことが必要です。 なお、緊急通報サービスを行う民間事業者が、同法第2条第1項第1号及び第4号に該当する警備業務を行わない旨が業務委託契約等で明らかになるとともに、当事者の意思及び業務の実態から、当該警備業務を行うものではないと認められる場合には、当該民間事業者は警備業の認定を必要としないと解されます。			