

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・関係全庁	各府省庁からの検討要請に対する回答
香川県高松市	1	バタクス ーVehicle with Advanced Tariff And Connection Systemー	タクシー事業におけるビジネスモデルの提案として、タクシーにおける変動運賃と相乗りを併用したサービスモデルの構築を進める。具体的には、タクシーの需給やエリア、配車条件（公共交通への乗継、オフピーク時間帯での乗車、相乗り等）に応じた割引を行うサービスを提供する。	特区により弾力的な運賃の設定が可能となることで、タクシー事業者にビジネスチャンスが生まれることはもとより、利用者においてはサービス水準の高い移動手段の確保、行政においては、範囲の広がる公共交通空白地域を埋めるモードの創出と共に、欠損補てんという持続性の低い事業モデルから、利用者の移動サービスの向上に補助するモデルへと転換が図られることで、持続性の高い移動手段の提供が可能となる。	タクシー事業において相乗りが実施不可なこと、また、通達により、需要の増減に応じ迎車料金を変動させる制度もあるが、トータルでは、固定迎車料金と変わらないよう変動させることが条件になっており、弾力的なプライシングの実施が不可能なため、サービスの提供が困難である。	道路運送法 (第3条第1項ハ、第9条の3) 自動車交通局通達(平成13年10月26日国自旅第100号：一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度について)	タクシーによる相乗り規制の解禁及び、タクシー運賃の弾力的なプライシングの実施が可能となるよう、一般乗合(乗合タクシー)における協議運賃の設定(道路運送法第9条第4項)について、一般乗用(タクシー)にも展開する。	国土交通省	タクシーの相乗りについては、旅客は運送開始前に特定の各旅客の同乗について互いに承諾した者であること、当面の間、旅客同士が隣り合わない座席指定をするなど、必要な感染防止対策を実施することを条件に、令和3年11月中旬に施行予定。 また、現在、国土交通省では、内閣府規制改革推進会議での議論も踏まえて、事前確定型変動運賃の実証事業を行っている。 今後、高松市から変動運賃について具体的なご提案がある場合には、この実証事業とは別に、新たな実証事業を行うことができないか検討を進めて参りたいと考えている。
香川県高松市	2	逃げ遅れゼロ	災害が起きる前提で平時から情報連携の仕組みを運用。 また災害範囲の予測情報などをもとに個人に届く情報提供と、業務標準化やデータ連携により、強くなやかな社会基盤を備える。	災害が起きることを前提とした情報連携の仕組みにより、自然災害発生時に住民への早めの危険情報伝達による早期避難が可能となり、生命・身体・財産の保護が保ちやすくなる。	気象庁以外の者が洪水を含む予報業務を行う場合は、気象庁長官の許可を受けなければならない。その際には事業者ごとに気象予報士を設置し、現象の予想を気象予報士が行う必要があるとされており、取り扱う知識や技術及び予報提供を行う地域の体制運営を考えた場合実施が困難である。	気象業務法 (第2条、第17条、第19条の2、3)又は省令及び付記事項への記載	観測方法、予測手法、報告義務等は一定の基準やルールを策定した上で、気象庁以外の者(自治体、研究機関、民間団体)に洪水に関する予報業務を許認可する。予報による影響範囲が限定的である準用河川・普通河川等については、防災関係の専門家の意見を聞きながら作成する計算手法に基づき、本市が独自で設置する水位・潮位センサー等のローカルなデータを活用して自動的な予測を行えるよう、気象予報士の設置義務、気象予報士の現象予想業務独占の要件を緩和する。	国土交通省	○洪水(河川の影響を受ける浸水含む)の予報業務許可については、「洪水及び土砂災害の予報のあり方検討会」において審議し、今年10月5日にとりまとめられ公表された報告書において、民間気象事業者等による予報が利用者の多様な利用ニーズに寄与できるよう、国は予報の許可に係る条件や技術上の基準を定めるとされており、今後、具体の制度設計を早急に進めるところ。 ○当該報告書では、洪水及び土砂災害の予報は災害対応に直結した社会的影響が大きいため、契約に基づき利用者を特定して事前に予報の特性や留意事項を説明し、利用者がこれらを理解・同意した範囲で情報提供されることが適当とされている。
香川県高松市	3	高松版「ベース・レジストリ」	地方都市で管理、保有する、施設(公園、水路等)や土地利用規制などの社会基盤情報について、デジタルマップでの管理・運営・オープン化を目指し、情報のデジタル化及び構築過程における利活用方法などのロードマップを提案する。具体的には、保有情報をデジタルマップ上に構築する際に、最初から座標や属性データを完備するのではなく、段階的に、構築を進めるとともに、民間事業者等からの許認可申請や工事完成図書などの電子納品により、社会基盤情報(ベース・レジストリ)を更新・強化し、常に最新の情報を発信する。	地方都市で管理、保有する社会基盤情報(ベース・レジストリ)のデジタルマップでの管理・運営・オープン化により、住民・事業者等が行政に電話・来庁による公園の遊具等の設置内容や施設利用基準などの確認等の手間が削減でき、「使用者目線での質の高い行政サービスの提供」が可能となり、また、許認可等手続きのデジタル化により、「行政事務の効率化・合理化」が図れる。また、先に提案した他分野のサービスが連携しやすくなるのはもちろんのこと、様々な民間サービスが連携基盤に接続する価値が向上することで、DXの誘引にもつながる。	公園、河川、道路等の公共施設の管理法令において、施設台帳の保管義務が定められている。法令では、施設管理者が、施設や地形の情報を施設台帳に明記し、保管・修正することとなっている。地形の情報については、デジタルマップで管理・運営する場合は、施設管理者以外のものが修正することとなり、保管義務に抵触するものと思われる。	都市公園法 (第17条第1項) (各管理法令全般において対象となるものの、「逃げ遅れゼロ」のサービス連携を目指し、都市公園法について言及するものとする)	施設管理者が保管している台帳で地図情報や属性情報は管理し、連携基盤においてデジタルマップを管理することが、台帳の保管に該当するよう緩和する。	国土交通省	都市公園法第17条第1項及び都市公園法施行規則第10条に基づき、公園管理者は、その管理する都市公園の台帳を作成し、公園施設等の法令上定める事項について記載し、保管することが義務付けられていますが、当該台帳の管理媒体及び管理の方法については、公園管理者の判断に委ねられております。 したがって、ご提案にあるように都市公園台帳上の情報を公表し、都市公園の運用や利活用に関するデータ・プラットフォームを構築することは、現行制度においても可能と考えられます。