

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
香川県高松市	6	わたしのデジタル財布	事前の本人同意のもと、POS情報や決済情報などの地域の買い物に関する情報を集め、オープンデータなど他のデータと連携し、機械学習により分析した情報を個人情報を持たない形で店舗事業者や自治体などの地域のステークホルダーへフィードバックし、消費者や住民ニーズにマッチした新商品や行政サービスを創出する買い物環境を構築する。	店舗事業者にとっては、地域ニーズの変化に合わせた商品の提供や新たなサービスの開発が可能となるほか、自治体にとっては、行政サービスを、必要な人に、必要な時、必要な形でプッシュ型給付や啓発発信が可能となり、効率的・効果的な行政運営が可能となる。	ポイント等の価値の発行事業者が、発行日から6か月を超える現金チャージ（価値の発行）をする。第三者型前払式支払手段発行者となり、財務局への登録が必要となる。 基準日（3月末あるいは9月末）において、発行している前払式支払手段の未使用残高が1,000万円を超えたときは、その未使用残高の2分の1以上の額に相当する額を最寄りの供託所（法務局）に供託する必要がある。	資金決済法 第7条（第三者型発行者の登録） 第14条（発行保証金の供託） 第37条（資金移動業者の登録） 第43条（履行保証金の供託）	地域通貨やポイント事業は、流通量と流通速度が重要であり、本先端的サービスを民間事業者やコンソーシアムが自主運営するために、本先端的サービスで連携する事業者がポイント等の発行主体となる場合、ポイント等の有効期限を6か月間から1年間へ緩和する。 また、基準日時の未使用残高が1,000万円を超える場合であっても供託金の拠出を不要とするよう緩和する。	金融庁	前払式支払手段については、発行者の規制対応コスト等を考慮しつつ、利用者保護を図る観点から、6か月ごとの基準日における未使用残高を基に算出された額を保全する義務が課されています。 発行者が国等に準ずる法人である場合に保全義務が課されていないのは、信用力の点において国等に準ずるものであれば利用者保護に支障は生じないと考えられるためであり、それ以外の発行主体について同様の取扱いとすることは困難です。 なお、産業競争力強化法上の新事業特別制度に基づく規制の特例措置により、財産的基礎等に係る所定の要件を満たす商工会議所又は商工会は、新事業活動計画の認定を受けることにより、資金決済に関する法律上の保全義務の適用を受けることなく、最長で有効期間3年の前払式支払手段を発行することが可能です。			
香川県高松市	7	バタス - Vehicle of Advanced Tariff And Connection System -	タクシー事業者におけるビジネスモデルの提案として、タクシーにおけるダイナミックプライシングとライドシェア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。	タクシー事業者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、固定迎車料金を変わらないよう変動させること等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制度を緩和する。	国土交通省	タクシーへの旅客の乗合については、道路運送法上の乗合許可を受けるとのこと、協議で合意した運賃により、柔軟に対応することが可能との指摘だったが、一般乗用と一般乗用は事業の種別が違うことから、許可申請について各々の手続きが発生することにより手間が2倍かかる上、タクシー事業の運賃を一時的に捉えることが出来ないことから、マネタイズを目指す上では困難であると考えます。また、一般乗用において国が導入している変動運賃は料金部分であり、変動幅が小さく、需要の変化に繋がりにくいことから、道路運送法第9条4項に規定する一般乗合での協議運賃の設定について、一般乗用への展開が可能となるよう、制度を緩和いただきたい。	国土交通省	乗用許可を受けているタクシー事業者は、地域公共交通会議で協議が調整ば、乗合許可を簡易に取得することが可能。この場合、乗用・乗合の両方の用途で車両を柔軟に運用することが可能であるほか、協議運賃を活用することで、柔軟に運賃を設定することが可能（変動することも可能）。 なお、タクシーにおける変動運賃の導入については、公共交通機関の役割を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あるため、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。	
香川県高松市	8	寄り道もびりてい	通所介護等の送迎をタクシー協会等に委託し、複数の通所介護利用者の相乗りを可能にするとともに、生活拠点以外の目的地までの送迎を介護報酬の対象とする。	通所介護等を利用する高齢者については、外出機会の創出による生きがいづくりや社会参加の推進につながる。 通所介護事業所については、介護職員の送迎負担軽減による効果的な介護の提供や経費削減のほか、事故リスクの解消が見込まれる。 輸送を担当するタクシー業者等はオフピーク時の活用が図られる。 元氣高齢者の増加や健康寿命の延伸が期待できる。	事業所と居宅との送迎でなければ報酬の対象にならない。 報酬の範囲内で委託料を設定しないと事業者は委託できないが、タクシー運賃は法律で定められている。 タクシーの相乗りは原則禁止されている。	指定居宅サービスに要する費用の額の算定に関する基準（平成12年厚生省告示第19号）別表6 通所介護費（注22） 道路運送法 （第9条、第9条の3）	ケアプランに基づく介護保険サービス利用時に限り、送迎時の発着場所を居宅以外の場所も認める。 委託した介護保険サービスの送迎についてのみ、タクシー運賃を通常の運賃とは別の料金設定を可能とする。	厚生労働省	・通所介護事業所における送迎に係る業務については、利用者の処遇に直接影響を及ぼさないのであれば、第三者へ委託等を行うことも可能です。 ・ご提案においては、送迎時の発着場所を居宅以外とすることが求められているが、具体的にはどのような場所を想定されているのかご教示下さい。（医療機関への通院や公的機関での手続のための移動等を想定されているのであれば、訪問介護の通院等乗降介助の活用等も検討され得るものです。）	本市提案は、報酬の範囲内での送迎の第三者委託を前提とした提案である。本提案の効果として、元氣高齢者の増加や健康寿命の延伸を想定しており、送迎の発着場所は、医療機関や公的機関のほか、カラオケ等遊戯施設やデパート、文化施設など、趣味や生きがいづくり等の目的の場所を想定している。	厚生労働省	○ 通所介護事業所と利用者の居宅間以外（趣味や生きがいづくり等の目的の場所）の送迎を介護保険給付として行うことについては、地域の実情に応じて行うことができる市町村特別給付（介護保険法第62条）を活用することによって実現可能である。 ○ なお、通所介護は、利用者を事業所に通わせ、日常生活上の世話や機能訓練を行うサービスと定義されており、これらに要する標準的な費用を介護報酬として設定しています。当該報酬は、基本報酬の中に事業所でのサービスの提供と、通所介護事業所 - 利用者の居宅間の送迎に要する標準的な費用を包括して設定していることから、通所介護事業所 - 利用者の居宅間の送迎を行わない場合には、送迎減算を適用することとしています。
香川県高松市	9	コンシェルジュ for モビリティ	高松市では、民間交通事業者の発行する交通系ICカードを活用した他モード間を乗り継いだ際の運賃割引施策を行っているが、各モードにおいて、決済が一元化されていることから実現している。 本ストックを更なる他モードに展開することにより、高松市の交通機関における決済ツールの一元化による、シームレスでキャッシュレスな移動サービスの提供を行うとともに、将来的には、交通分野の決済統合を目指し、「他分野」×「交通分野」が有機的かつ持続的に連携しやすい仕組みを作り、分野間連携による高水準な、様々なサービス提供を行う。	利用者はあらゆる移動手段において、一元的にシームレスでキャッシュレスな移動が可能となる。 また、交通事業者においては、基盤情報や決済システムを一元管理することによるコスト抑制が図られることで、安定的な経営につながり、持続可能な公共交通ネットワークの構築が図ることができる。	独禁法の特例法により、協働経営の認可を前提に、事業者間での直接協議による、運賃等サービス水準の弾力的な設定が可能となっているものの、各モード毎の運賃は各交通事業者に適用される法律により、個別に設定するものとなっており、一元的な設定は、またにも困難である。	独占禁止法及び独禁法特例法（地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律） 鉄道事業法 （第16条） 道路運送法 （第9条、第9条の3） 海上運送法 （第8条）	各交通事業者が連合体として運賃等の一元管理を行うため、運賃設定に係る権限を緩和する。 また、運賃の許可申請等に係る窓口のワンストップ化する。	国土交通省	ご提案内容中「各交通事業者が連合体として運賃等の一元管理を行うため、運賃設定に係る権限を緩和」の内容について、明確化を要する。なお、独占禁止法特例法を活用することにより、乗合バス事業者を含む交通事業者同士で共同して一定条件の範囲内で定額運賃を設定することが可能（同法第9条第1項第1号）。 また、交通モードを跨る運賃の許可申請に当たっては、地域公共交通活性化再生法に規定する事業を活用することで、国土交通大臣の認定を受けた事業実施計画に基づき一括、共同して申請を行うことができることとされており（同法第27条の22等）、現行制度下で対応可能。	貴省回答は、「独占禁止法特例法を活用することにより、乗合バス事業者を含む交通事業者同士で共同して一定条件の範囲内で定額運賃を設定することが可能」との指摘だったが、同法は共同経営の認定が前提となっており、本市の提案としては、連合体（コンソーシアム）として運賃等の一括管理を行えるようになるものである。また、交通モードを跨る運賃の許可申請に当たっては、地域公共交通活性化再生法に規定する事業（運賃等の変更等）について、道路運送法等の許認可等を受けられたものとみなす特例を活用することで、交通政策部への一括提出が行えるようになるものである。	国土交通省	「連合体（コンソーシアム）として運賃等の一括管理を行えるようになる」とのことだが、コンソーシアムを構成しない事業者に対する競争制限が働かざることを、地域住民の利便性が損なわれることなどにより、独占禁止法のカルテル規制に抵触すると考えられる。このため、提案の実現には独占禁止法特例法に基づく共同経営計画を作成し、認可を受ける必要がある。 また、連合体（コンソーシアム）としての運賃等の一括申請については、地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通利便増進事業により、同事業の実施計画に定められた内容（運賃等の変更等）について、道路運送法等の許認可等を受けられたものとみなす特例を活用することで、交通政策部への一括提出が可能である。