

規制改革ホットライン処理方針  
(平成31年3月1日から令和元年10月23日までの回答)

成長戦略ワーキング・グループ関連

提 案 事 項	所管省庁 回 答	区分(案) (注)	別添の該当 ページ
道路施設等の定期点検における無人航空機の活用	現行制度下 で対応可能	◎	1
貨物自動車運行管理の点呼におけるロボットの活用	検討を予定	△	2

(注)

◎	各ワーキング・グループで既に検討中又は検討を行う事項
○	所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)する事項
△	再検討の可否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

提案内容に関する所管省庁の回答

成長戦略WG関連

番号:1

受付日	31年2月13日	所管省庁への検討要請日	31年2月6日	回答取りまとめ日	31年2月5日
-----	----------	-------------	---------	----------	---------

提案事項	道路施設等の定期点検における無人航空機の活用
具体的内容	<p>【提案の具体的内容】 橋梁、トンネル、シェッド、大型カルバート、門型標識等の道路を構成する施設等(以下、「道路等」)の定期点検について、無人航空機による点検で変状が確認されず、触診や打音検査が不要と判断できる場合には、近接目視での点検を不要とすべきである。</p> <p>【提案理由】 道路等の定期点検においては、点検対象となる道路等の形質にかかわらず、一律で人による近接目視が義務付けられている。しかし、点検の目的である、外圧、材質劣化または漏水による変状の有無等は、無人航空機を使用する方法により、接近して目視で行う方法と同水準で観察することが可能となっている。 近接目視による点検作業には時間と金銭的コストが大きく、点検者の危険を伴う場合もある。また、労働人口の減少により、相応の資格や実務経験を有する者が定められた頻度で近接目視の点検を実施することが困難になる恐れがある。 要望が実現すれば、定期点検の着実な遂行、点検者の身体的リスクの軽減、業務効率化に伴う行政負担の削減が期待される。</p>
提案主体	(一社)日本経済団体連合会

	所管省庁	国土交通省
制度の現状	<p>○道路構造物の定期点検については、平成25年6月の道路法改正を受け、平成26年7月より、5年に1回、近接目視を基本に実施しています。</p> <p>○国では、法令に基づく定期点検を行うにあたって参考となる技術情報を要領の体裁でとりまとめた定期点検要領(技術的助言)を作成し、地方公共団体、高速道路会社に通知するとともに、HPIに掲載しています。</p>	
該当法令等	道路法施行規則第四条の五の二	
対応の分類	現行制度下で対応可能	
対応の概要	<p>○定期点検において、無人航空機などの点検支援技術を活用することは現在の制度でも可能です。しかし、点検支援技術の活用について定期点検要領(技術的助言)に明確な記載がなく、技術の活用について誤解が生じていました。</p> <p>○そのため、国では定期点検要領(技術的助言)を改定し、平成31年2月28日付で地方公共団体、高速道路会社に通知しました。</p> <p>○改定した定期点検要領では、近接目視による点検を基本としつつ、「自らが近接目視によるときと同等の健全性の診断を行うことができると定期点検を行う者が判断した場合には、その他の方法についても、近接目視を基本とする範囲と考えてよい。」こととしております。</p> <p>○道路構造物の状態を近接目視により把握するか、点検支援技術を活用して行うかは、定期点検を行う者が判断することになりますが、今般の要領改定により、今後は無人航空機などの点検支援技術が活用されやすくなると考えています。</p>	

区分(案)	◎
-------	---

提案内容に関する所管省庁の回答

成長戦略WG関連

番号:2

受付日	31年2月15日	所管省庁への検討要請日	31年2月22日	回答取りまとめ日	31年2月24日
-----	----------	-------------	----------	----------	----------

提案事項	貨物自動車運行管理の点呼におけるロボットの活用
具体的内容	<p>【提案の具体的内容】 貨物自動車運行管理の点呼について、対面ではなくロボット及びそれに準ずる機器によって実施することを容認すべきである。</p> <p>【提案理由】 貨物自動車運送事業者は、乗務しようとする運転者および乗務を終了した運転者に対して、原則として対面により点呼を行い、報告を求め、及び確認を行い、運行の安全を確保するために必要な指示を与えなければならないとされている。 しかし、近年、貨物自動車運送業界の労働力不足や働き方改革に伴う労働時間の削減等により、深夜や早朝の対面点呼は一層困難となっている。安全面を担保しつつ点呼業務の生産性向上を図る手段としてロボットを活用した点呼の実施が考えられるが、現行の貨物自動車運送事業輸送安全規則ではロボットによる点呼が想定されていないため、実業務での活用を進めることができない。 点呼業務と点呼内容の記録をロボットで代替できるようになれば、人手不足が深刻化するなかでも着実かつ効率的に点呼業務を実施できるようになり、貨物自動車運送事業者の業務の安全性と生産性の向上が期待できる。</p>
提案主体	(一社)日本経済団体連合会

	所管省庁	国土交通省
制度の現状	<p>貨物自動車運送事業者は、事業用自動車の乗務を開始しようとする運転者に対し、対面により点呼を行い、酒気帯びの有無や疾病、疲労、睡眠不足その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無等について報告を求め、及び確認を行い、並びに事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な指示をしなくてはならないこととしています。</p> <p>ただし、輸送の安全の確保に関する取組が優良であると認められる営業所においては、当該営業所と当該営業所の車庫間、及び当該営業所と同一事業者の他の輸送の安全の確保に関する取組が優良であると認められる営業所と認められる営業所との間でIT機器を用いた点呼を行うことができることとしています。</p>	
該当法令等	貨物自動車運送事業輸送安全規則第7条第1項 貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について第7条1.(3)～(5)	
対応の分類	検討を予定	
対応の概要	<p>ロボットの定義が定かではありませんが、いわゆるロボットが完全に運行管理者に代わって点呼業務を行うためには、現在運行管理者が点呼時に実施している、目視、運転者との会話等を通じた運転者の健康状態等の確認や、様々な情報に基づく運行経路に関する指示等について、ロボットが人間が行うのと同程度実施できるようになることが必要と考えられるところ、実用化に向けた技術の開発状況等を踏まえつつ、必要な検討を行ってまいりたいと考えております。</p>	

区分(案)	△
-------	---