規制改革実施計画

（抜粋）

令和８年７月21日

閣議決定

目次

Ⅰ　共通的事項 1
１．本計画の目的 1
２．本計画の基本的性格 1
３．規制改革の推進に当たっての基本的考え方 1
４．規制改革・行政改革ホットライン 2
５．計画のフォローアップ 2
６．その他（国家戦略特区における取組について） 2
Ⅱ 実施事項 3
１．強い経済の実現 3
（１）地域活性化・人手不足対応 3
（２）健康・医療・介護 14
（３）働き方・人への投資 45
（４）スタートアップ・イノベーション促進 50
（５）ＧＸ・サステナビリティ 72
（６）デジタル・ＡＩ 80
（７）国家戦略特区 98
２．地方を伸ばし、暮らしを守る 100
（１）地域活性化・人手不足対応 100
（２）健康・医療・介護 129
（３）働き方・人への投資 144
（４）スタートアップ・イノベーション促進 157
（５）デジタル・ＡＩ 165
（６）国家戦略特区 173

Ⅱ実施事項
１．強い経済の実現
（１）地域活性化・人手不足対応

３	自動運転の推進に向けた規制等の運用の円滑化	全国の移動の足不足の解消に向けて、レベル４（システムが周辺監視をし、一定の条件下で自動運転をする機能を有し、条件外でも車両が安全確保をするものをいう。以下同じ。）、Ｅ２Ｅ（End to End AI（認識から経路判断までを全て単一のＡＩで処理し多様な走行環境でも走行可能な革新的な手法）をいう。以下同じ。）等の自動運転車の開発、利用等を促進することで、自動運転の社会実装を迅速かつ円滑に推進するため、以下の措置を講ずる。 a　警察庁は、我が国において自動運転が交通事故の削減、高齢者等の移動手段の確保、運転者不足への対応など、交通分野にとどまらず、社会全体の課題解決に資する重要な技術として位置付けられており、自動運転に係る政府目標としては、「第３次交通政策基本計画」（令和８年１月 16 日閣議決定）において、令和 12 年度（2030 年度）における自動運転サービス車両（公共交通を担う全国のバス及びタクシー車両、物流を担うトラック車両をいう。）数を１万台とする数値目標を新たに設定している一方で、開発事業者等からは、交通ルールの解釈の明確化について、例えば、道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）では車両の左側寄り通行について規定され	a：令和８年度上期措置 b：令和８年度措置 c：令和８年度内を目途に結論、結論を得次第速やかに措置	a：警察庁 b,c：国土交通省

		ており、第一車線に路上駐車車両が多く存在する場合における走行方法等に関する課題が存在しているが、令和７年６月の規制改革実施計画に基づき、令和７年 10 月に警察庁が設置した、道路交通法の解釈の明確化等に関する意見交換等を行う「自動運転車の開発に資する交通ルールの解釈の明確化に関する意見交換枠組み」（以下「意見交換枠組み」という。）の役割や存在を認識しておらず、警察庁への相談に至っていないとの声があることなどを踏まえ、レベル４に相当する自動運転車の社会実装を迅速かつ円滑に進めるため、意見交換枠組みについて、以下の措置を講ずる。 ①警察庁は、警察庁ウェブサイトの意見交換枠組みの掲載箇所に、意見交換枠組みの利用に当たって参考となる事例を掲載するとともに、少なくとも国又は地方公共団体が実施する自動運転関連事業に参画している開発事業者等から意見交換枠組みを通じて要望があった場合には、意見交換枠組みにおける対応事例を共有すること。なお、当該対応事例について、更新があった場合には、更新した内容も含めて共有すること。 ②警察庁は、国土交通省及び経済産業省と共に作成している「自動運転移動サービス社会実装・事業化の手引き（第２版）」（令和７年７月警察庁・経済産業省・国土交通省取りまとめ）等において、上記①の内容も含め、意見交換枠組みの内容を記載することにより、国土交通省及び経済産業省と連携し、両省が実施している自動運転関連事業に参画している開発事業者等に対して、要望があった場合には意見交換枠組みにおける対応事例の共有が可能であることも含めた意見交換枠組みの周知を行うこと。 ③警察庁は、意見交換枠組みにおける対応事例について、各都道府県警察に周知し、現場における交通ルールの解釈の明確化及び対応の均質化を図ること。 b　国土交通省は、自動運転の開発手法について、従来の「ルールベース」（人が走行パターンごとに自動運転のプログラムを規定する手法をいう。）に加え、「ＡＩベース」（路上を走行し、その運転をＡＩに自己学習させる手法をいう。以下同じ。）での開発が急速に進み、さらに、「主要な製品・技術等の官民投資ロードマップ素案（先行検討分を除く）」（令和８年４月 16 日戦略分野分科会（令和７年 12 月 26 日日本成長戦略会議議長決定により日本成長戦略会議の下に開催されるものをいう。））において、「ＡＩベース」の中でも、Ｅ２Ｅが今後の自動運転のコアになること		

		が示されていることから、「ＡＩベース」の自動運転を含む自動運転の推進に当たり、開発事業者の予見可能性を一層高め、メーカーにおける開発・普及を促進するとともに、自動運転車両に対する世の中の認知度及び社会受容性を高める観点から、Ｅ２Ｅ等のＡＩ搭載を念頭に置いたＬ２＋＋車（運転者が周辺監視をし、縦方向・横方向の運転支援機能を有する車両（Ｌ２車両）のうち、ＡＩを活用し一般道を含め自律走行が可能な高度な運転自動化システム等を搭載したものをいう。以下同じ。）が安全性や運転支援機能において一定の性能を有することを国が認定する制度（以下「優良Ｌ２＋＋車認定制度」という。）を創設することとしている一方で、開発事業者から、今までにない技術を取り扱うことから、安全性を確保した上で、複数の開発事業者に対して手続面を含めヒアリングを行い、開発事業者に過度な負担がかかる申請手続にならないよう留意すべきとの声があることなどを踏まえ、優良Ｌ２＋＋車の迅速かつ円滑な普及を実現するため、優良Ｌ２＋＋車認定制度に関する手続の円滑化を行う。 具体的には、複数の開発事業者に対して手続面を含めヒアリングを行い、安全性を確保した上で、開発事業者に過度な負担がかからない申請手続となるよう、他の制度（道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）第 58 条に基づく自動車の検査等）で提出した書類がある場合には再度提出させないようにするほか、申請から認定までに至るまでのフローを図示するとともに、各プロセスにおける主な審査事項、審査基準等を明らかにするなど、優良Ｌ２＋＋車の認定に係る審査事項、審査基準等の審査内容及び手続の明確化を図ることで、開発事業者が迅速かつ円滑に申請手続を行うことができる優良Ｌ２＋＋車認定制度を創設する。 c　国土交通省は、自動運転の社会実装のスピードに事故原因究明の体制整備が遅れることのないようにすべきとの声があること、また、「「強い経済」を実現する総合経済対策」（令和７年 11 月 21 日閣議決定）及び「第３次交通政策基本計画」において、運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築に向けた取組を行うこととされていることを踏まえ、交通政策審議会における議論や、自動運転車の社会実装の状況や事故実態を勘案し、運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築について、引き続き検討し、令和８年度内を目途に結論を得て、必要に応じて速やかに法案を国会に提出する。		

２．地方を伸ばし、暮らしを守る
（１）地域活性化・人手不足対応

7	全国における移動の足不足の解消に向けたライドシェア（自家用車活用事業等）の推進	内閣府及び国土交通省は、全国の移動の足不足の解消に向けて、自動運転やライドシェアについて、安全・安心の確保や適切な労働環境の確保を前提に、諸外国の事例及び各地域のニーズを踏まえ、必要な取組を進める。	直ちに実施	内閣府 国土交通省

8	自家用車活用事業における自家用車の中間点検の実施主体及び点検方法の明確化	全国の移動の足不足及び地域交通の担い手不足を解消するために令和６年３月末に創設された自家用車活用事業（道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）第 78 条第３号に基づく許可を受けたものをいう。以下同じ。）に用いる車両の整備管理に関する取扱いについては、「自家用車活用事業における自家用車の車両整備管理について」（令和６年３月 29 日国土交通省物流・自動車局自動車整備課長通達。以下「車両整備管理通達」という。）において、タクシー業務適正化特別措置法（昭和 45 年法律第 75 号）第２条第４項に定めるタクシー事業者のうち法人である者（以下「法人タクシー事業者」という。）は、当該事業の用に供する自家用車について、自動車点検基準（昭和 26 年運輸省令第 70 号。以下「点検基準」という。）に基づき、以下の点検を行い、当該車両の保安基準（道路運送車両の保安基準(昭和 26 年運輸省令第 67 号)をいう。）に適合するように維持するために必要な整備を行うこととされている。 ・運行前点検（１日に１回、自家用車活用事業の用に供する前に実施する点検をいう。） ・中間点検（３か月ごとに行う基本的な点検をいう。以下同じ。） ・年次点検（12 か月ごとに行う詳細な点検をいう。以下同じ。） ・開始前点検（自家用車を自家用車活用事業の用に供する前に行う点検をいう。以下同じ。） また、このうち中間点検については、直近の中間点検、年次点検又は開始前点検以降、連続する２か月における自家用車活用事業の用に供される頻度が１か月当たり 15 日未満又は 40 時間未満である場合、次回の中間点検を、点検基準別表第３（事業用自動車等の定期点検基準）の「３か月ごと項目」に定められた点検項目に代えて、車両整備管理通達別添に基づく簡略化された点検項目（国土交通省において、自家用車における点検項目の故障率や車両の基礎的な安全性を踏まえ、保安上必要であると整理された点検項目をいう。）で実施すること（以下「簡略版中間点検」という。）ができるとされている。 一方、簡略版中間点検は、自動車特定整備事業者（道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）第 78 条第４項に基づく自動車特定整備事業（同法第 77 条の自動車特定整備事業をいう。）の認証を受けた者をいう。）だけでなく、自家用車の使用者（以下「自家用車使用者」という。）自ら行うことが可能であることが想定され得るものとしているが、自家用車活用事業を行っている一部の法人タクシー事業者において、以下の要因により、簡略	措置済み	国土交通省

		版中間点検であったとしても、認証工場（道路運送車両法第 78 条第１項に基づく認証を受けた特定整備を行う事業場をいう。以下同じ。）において行うことが必要と認識している実態が確認されている。 ・車両整備管理通達において、自家用車使用者自ら簡略版中間点検を行うことが可能である旨が明記されていないこと。 ・自動車運送事業（道路運送法第２条第２項に規定するものをいう。）の用に供する自動車の定期点検整備（特定整備を伴うものに限る。以下同じ。）を反復継続的に行うことができるのは認証工場に限られるため、自家用車活用事業を行う法人タクシー事業者が、当該事業の用に供する自家用車についても同様に定期点検整備を行うことができるのは認証工場に限られると誤認している場合があること。 その結果、自家用車活用事業を行う法人タクシー事業者からは、認証工場に自家用車を持ち込むことなどによる、自家用車使用者、自家用車活用事業を行う法人タクシー事業者や、人手不足が深刻化している自動車整備士（道路運送車両法第 55 条第１項に基づき行う自動車整備士技能検定に合格した者をいう。以下同じ。）の負担が生じているとの声がある。 以上を踏まえ、国土交通省は、全国の移動の足不足及び地域交通の担い手不足の解消に向けて、自家用車活用事業を促進する観点から、安全性の確保と両立させつつ、自家用車使用者、自家用車活用事業を行う法人タクシー事業者及び自動車整備士の負担を軽減するため、以下の事項について、自家用車活用事業を行う法人タクシー事業者の意見を踏まえつつ、通達等で明確化した上で、法人タクシー事業者等に周知する。 ・自家用車使用者自ら簡略版中間点検を行うことが可能であること。 ・認証工場と同様、自家用車使用者自ら適切かつ円滑に行うことが可能な簡略版中間点検の具体的な実施方法。		
９	自家用有償旅客運送制度に関するローカルルールの見直し	過疎地域や高齢化が進む地域等で、バスやタクシーのみでは十分な移動サービスを提供することが困難な場合に、住民の生活を支えるための移動手段を確保するため、市町村（特別区を含む。以下同じ。）、特定非営利活動促進法（平成 10 年法律第７号）第２条第２項に規定する特定非営利活動法人（以下「ＮＰＯ法人」という。）など、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）第 79 条の登録を受けた者（以下「自家用有償旅客運送者」という。）が自家用車を用いて有償にて旅客を運送する制度である自家用有償旅客運送（道路運送法第 78 条第２号に規定するものをいう。以	a, b：令和８年度措置	国土交通省

		下同じ。）については、令和６年６月及び令和７年６月の規制改革実施計画に基づき、地域公共交通会議（道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）第４条第２項に規定する地域公共交通会議をいう。以下同じ。）に係る関係法令や通達に定められていない独自の基準（以下「ローカルルール」という。）の見直し、運行主体の市町村等からの委託を受けた株式会社の参画が可能であることの明確化などの制度改善が逐次なされており、令和８年３月末時点で、681 市町村で活用されている。 　こうした中、地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン等を示した「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」（平成 18 年９月 15 日国土交通省物流・自動車局長通知）においては、ローカルルールに対する考え方として、客観的な根拠に基づかないものは認められないとされた上で、同規則第４条の２第１項及び第２項に規定する地域公共交通会議の構成員は、不合理なローカルルールが存置されていると考える場合には、その旨を地域公共交通会議に申し出ることができ、当該申出があった場合には、地域公共交通会議において、当該ローカルルールの適切性について改めて検証を行い、適時適切に見直しを行うこととされている。 　一方、自家用有償旅客運送者であるＮＰＯ法人等は、地域公共交通会議によっては、その構成員ではない場合があることから、①地域公共交通会議において定められたローカルルールの背景や理由を把握できない、②その長が地域公共交通会議を主宰する市町村に問い合わせても十分な回答がなされない、③地域公共交通会議に対し、ローカルルールの見直しを提案することができないなどの声がある。 　また、一部の市町村においては、地域交通を担当する職員の不足によって職員一人当たりの業務負担が増大していることや、１～２年程度の短期間での人事異動の影響で地域交通制度に係る情報・知見が蓄積されにくいことなどにより、同法第 78 条第２号をはじめとする自家用有償旅客運送に関する規定の趣旨について、正しい理解や知見が不足しており、適切な回答が得られない場合が依然として存在しているとの声がある。 　以上を踏まえ、全国の移動の足不足及び地域交通の担い手不足の解消に向けて、持続的かつ合理的な自家用有償旅客運送を促進する観点から、以下の措置を講ずる。 a　国土交通省は、持続的かつ合理的な自家用有償旅客運送が促進されるよう、地域公共交通会議において定められたローカルルー		

		ルの見直しを検討する機会を十分に確保する観点から、以下の事項を市町村及び都道府県並びに自家用有償旅客運送者に周知するよう、各地方運輸局長等に対する関係通達の改正等、必要な措置を講ずる。 ・地域公共交通会議は、自家用有償旅客運送について協議を行う場合には、道路運送法施行規則第４条の２第１項において、地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事の管轄する区域内において現に自家用有償旅客運送を行っている同規則第 49 条に規定するＮＰＯ法人等を構成員とすることとされていること、また、自家用有償旅客運送の円滑な実施や地域の輸送資源を最大限に活用するため、現に地域公共交通会議の構成員ではない自家用有償旅客運送者であるＮＰＯ法人等のほか、教育施設、医療施設、福祉施設、商業施設等の運営者等を含め、より多様な主体により構成することが望ましいこと。 ・この場合において、全ての自家用有償旅客運送者を地域公共交通会議の構成員とすることが合理的ではない場合においても、地域公共交通会議において、自家用有償旅客運送を行っているＮＰＯ法人等を含め、より多様な主体から幅広く意見を聴取するなどの機会を設けること。 b　国土交通省は、不合理なローカルルールの見直し等を促進する観点から、道路運送法施行規則第 51 条の 10 第２項に基づき、同条第１項に基づく更新登録申請書の提出の際に添付を省略することができるとされている書類について、当該書類の内容に変更がないにもかかわらず、指定都道府県（道路運送法施行令（昭和 26 年政令第 250 号）第４条第１項に基づき国土交通大臣が指定する都道府県をいう。）や指定市町村（同項に基づき国土交通大臣が指定する市町村をいう。）においてローカルルールとして省略を不可とする運用を行っていないかや、更新登録手続に関する情報提供を行っている市町村において権限行政庁（同規則第２条第１項に規定するものをいう。）と異なる情報を提供していないかなど、国土交通省が定める自家用有償旅客運送の規制の運用等の状況に加え、各地域公共交通会議において定められたローカルルールの好事例や不合理なローカルルールの見直し事例、見直しの進捗等について把握を行い、その結果を好事例等として取りまとめ、市町村及び都道府県並びに自家用有償旅客運送者を含め、広く周知する。		
10	自動運転の推進に向けた規制等の運用の円滑化【再掲】	全国の移動の足不足の解消に向けて、レベル４（システムが周辺監視をし、一定の条件下で自動運転をする機能を有し、条件外でも車両が安全確保をするものをいう。以下同	a：令和８年度上期措置 b：令和８年度措置 c：令和８年度内を	a：警察庁 b, c：国土交通省

		じ。)、Ｅ２Ｅ（End to End AI（認識から経路判断までを全て単一のＡＩで処理し多様な走行環境でも走行可能な革新的な手法）をいう。以下同じ。）等の自動運転車の開発、利用等を促進することで、自動運転の社会実装を迅速かつ円滑に推進するため、以下の措置を講ずる。 a　警察庁は、我が国において自動運転が交通事故の削減、高齢者等の移動手段の確保、運転者不足への対応など、交通分野にとどまらず、社会全体の課題解決に資する重要な技術として位置付けられており、自動運転に係る政府目標としては、「第３次交通政策基本計画」（令和８年１月 16 日閣議決定）において、令和 12 年度（2030 年度）における自動運転サービス車両（公共交通を担う全国のバス及びタクシー車両、物流を担うトラック車両をいう。）数を１万台とする数値目標を新たに設定している一方で、開発事業者等からは、交通ルールの解釈の明確化について、例えば、道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）では車両の左側寄り通行について規定されており、第一車線に路上駐車車両が多く存在する場合における走行方法等に関する課題が存在しているが、令和７年６月の規制改革実施計画に基づき、令和７年 10 月に警察庁が設置した、道路交通法の解釈の明確化等に関する意見交換等を行う「自動運転車の開発に資する交通ルールの解釈の明確化に関する意見交換枠組み」（以下「意見交換枠組み」という。）の役割や存在を認識しておらず、警察庁への相談に至っていないとの声があることなどを踏まえ、レベル４に相当する自動運転車の社会実装を迅速かつ円滑に進めるため、意見交換枠組みについて、以下の措置を講ずる。 ①警察庁は、警察庁ウェブサイトの意見交換枠組みの掲載箇所に、意見交換枠組みの利用に当たって参考となる事例を掲載するとともに、少なくとも国又は地方公共団体が実施する自動運転関連事業に参画している開発事業者等から意見交換枠組みを通じて要望があった場合には、意見交換枠組みにおける対応事例を共有すること。なお、当該対応事例について、更新があった場合には、更新した内容も含めて共有すること。 ②警察庁は、国土交通省及び経済産業省と共に作成している「自動運転移動サービス社会実装・事業化の手引き（第２版）」（令和７年７月警察庁・経済産業省・国土交通省取りまとめ）等において、上記①の内容も含め、意見交換枠組みの内容を記載することにより、国土交通省及び経済産業省と連携し、両省が実施している自動運転関連事	目途に結論、結論を得次第速やかに措置	

		業に参画している開発事業者等に対して、要望があった場合には意見交換枠組みにおける対応事例の共有が可能であることも含めた意見交換枠組みの周知を行うこと。 ③警察庁は、意見交換枠組みにおける対応事例について、各都道府県警察に周知し、現場における交通ルールの解釈の明確化及び対応の均質化を図ること。 b　国土交通省は、自動運転の開発手法について、従来の「ルールベース」（人が走行パターンごとに自動運転のプログラムを規定する手法をいう。）に加え、「ＡＩベース」（路上を走行し、その運転をＡＩに自己学習させる手法をいう。以下同じ。）での開発が急速に進み、さらに、「主要な製品・技術等の官民投資ロードマップ素案（先行検討分を除く）」（令和８年４月 16 日戦略分野分科会（令和７年 12 月 26 日日本成長戦略会議議長決定により日本成長戦略会議の下に開催されるものをいう。））において、「ＡＩベース」の中でも、Ｅ２Ｅが今後の自動運転のコアになることが示されていることから、「ＡＩベース」の自動運転を含む自動運転の推進に当たり、開発事業者の予見可能性を一層高め、メーカーにおける開発・普及を促進するとともに、自動運転車両に対する世の中の認知度及び社会受容性を高める観点から、Ｅ２Ｅ等のＡＩ搭載を念頭に置いたＬ２＋＋車（運転者が周辺監視をし、縦方向・横方向の運転支援機能を有する車両（Ｌ２車両）のうち、ＡＩを活用し一般道を含め自律走行が可能な高度な運転自動化システム等を搭載したものをいう。以下同じ。）が安全性や運転支援機能において一定の性能を有することを国が認定する制度（以下「優良Ｌ２＋＋車認定制度」という。）を創設することとしている一方で、開発事業者から、今までにない技術を取り扱うことから、安全性を確保した上で、複数の開発事業者に対して手続面を含めヒアリングを行い、開発事業者に過度な負担がかかる申請手続にならないよう留意すべきとの声があることなどを踏まえ、優良Ｌ２＋＋車の迅速かつ円滑な普及を実現するため、優良Ｌ２＋＋車認定制度に関する手続の円滑化を行う。具体的には、複数の開発事業者に対して手続面を含めヒアリングを行い、安全性を確保した上で、開発事業者に過度な負担がかからない申請手続となるよう、他の制度（道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）第 58 条に基づく自動車の検査等）で提出した書類がある場合には再度提出させないようにするほか、申請から認定までに至るまでのフローを図示するとともに、各プロセスにおける主な審査事項、審査基準等を明らかにするなど、		

		優良Ｌ２＋＋車の認定に係る審査事項、審査基準等の審査内容及び手続の明確化を図ることで、開発事業者が迅速かつ円滑に申請手続を行うことができる優良Ｌ２＋＋車認定制度を創設する。 c　国土交通省は、自動運転の社会実装のスピードに事故原因究明の体制整備が遅れることのないようにすべきとの声があること、また、「「強い経済」を実現する総合経済対策」（令和７年 11 月 21 日閣議決定）及び「第３次交通政策基本計画」において、運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築に向けた取組を行うこととされていることを踏まえ、交通政策審議会における議論や、自動運転車の社会実装の状況や事故実態を勘案し、運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築について、引き続き検討し、令和８年度内を目途に結論を得て、必要に応じて速やかに法案を国会に提出する。		