

01 警察庁 構造改革特区第23次 検討要請

| | | | | |
|---------------|---|----------|------------------------------------|--|
| 管理コード | — | プロジェクト名 | 地域モビリティ検討コミュニティ「QUOMO (クオモ)」プロジェクト | |
| 要望事項 (事項名) | 搭乗型移動支援ロボットの公道走行によるサービス実証のための追加規制緩和(幅員緩和) | 都道府県 | 東京都 | |
| | | 提案事項管理番号 | 1012010 | |
| 提案主体名 | クリエイティブ・シティ・コンソーシアム | | | |

| | |
|-------------|-----|
| 制度の所管・関係府省庁 | 警察庁 |
|-------------|-----|

| |
|---|
| 求める措置の具体的内容 |
| <p>構造改革特区特定事業 105(106・107)・1222「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験事業」におけるロボット公道実験の実施要件緩和を要望します。</p> <p>現状の公道実証実験実施場所要件は、「幅員がおおむね3m以上の自転車歩行者専用道路又は普通自転車通行可の交通規制が実施されている歩道」とあるが、幅員の狭い道路が大勢である都心部生活エリアでの実証展開を企図し、先行するつくば市での特区実証実験成果を踏まえた安全措置の適用を行った上での幅員条件の「1.5m程度以上」への緩和を希望します。</p> |
| 具体的事業の実施内容・提案理由 |
| <p>産学官連携で次世代都市の在り方についての実証実験を行うクリエイティブ・シティ・コンソーシアム (http://www.creative-city.jp) は、東京都世田谷区玉川1丁目～4丁目周辺エリアにて、地域の商店街振興組合、地域活性化を企図するNPO法人、民間事業者(東京急行電鉄株式会社等)の連携体で、街づくり活動への搭乗型移動支援ロボット活用検討を開始し、具体的には、地域の防犯警備や子ども見守り等のコミュニティ内活用、来街者への街ツアー実施などへの搭乗型移動支援ロボット活用に関する検討を進めています。</p> <p>現規制緩和の範囲となる幅員条件は「3m程度以上」が想定されているが、都心部生活エリアにおける歩道は3m未満の歩道が大勢であり、今回走行検討を進めるエリアも同様状況にあることから、幅員条件緩和は事業実施にあたっての必須要件となるため、追加規制緩和を提案します。</p> <p>■提案背景：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実証初期段階の走行ルートは、再開発エリアや区立公園に隣接する、見通しのききやすい道路であることから、通行に際する死角も発生せず、事故等発生の可能性は極めて低いと思われる。 ・安全性の高い実証初期段階の走行ルートでの経験・実績を踏まえた上で、より広範な都心部生活エリアでの活用可能性の実証を一つの拠点で進めていけるという点で、他地域への転用可能性を判断するための特区実証エリアとしての適性が高いと思われる。 <p>■要件緩和にあたっての安全対策：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幅員3m以下の歩道における走行速度を6km/h以下として運用する等の条件を付加する。 |

01 警察庁 構造改革特区第23次 検討要請

| | | | | |
|---------------|--|----------|-----------------------------------|--|
| 管理コード | — | プロジェクト名 | 地域モビリティ検討コミュニティ「QUOMO（クオモ）」プロジェクト | |
| 要望事項 (事項名) | 搭乗型移動支援ロボットの公道走行によるサービス実証のための追加規制緩和(保安要員要件の緩和) | 都道府県 | 東京都 | |
| | | 提案事項管理番号 | 1012011 | |
| 提案主体名 | クリエイティブ・シティ・コンソーシアム | | | |

| | |
|-------------|-----|
| 制度の所管・関係府省庁 | 警察庁 |
|-------------|-----|

| |
|--|
| 求める措置の具体的内容 |
| <p>構造改革特区特定事業 105(106・107)・1222「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験事業」におけるロボット公道実験の実施要件緩和を要望します。</p> <p>保安要員配置について、現状では「搭乗型移動支援ロボットに搭乗していない保安要員の配置」が要件となっているが、本要件の撤廃により搭乗型移動支援ロボットに搭乗していない保安要員を配置せずとも公道実験が可能とすることを希望します。</p> |
| 具体的事業の実施内容・提案理由 |
| <p>産学官連携で次世代都市の在り方についての実証実験を行うクリエイティブ・シティ・コンソーシアム (http://www.creative-city.jp) は、東京都世田谷区玉川1丁目～4丁目周辺エリアにて、地域の商店街振興組合、地域活性化を企図するNPO法人、民間事業者(東京急行電鉄株式会社等)の連携体で、街づくり活動への搭乗型移動支援ロボット活用検討を開始し、具体的には、地域の防犯警備や子ども見守り等のコミュニティ内活用、来街者への街ツアー実施などへの搭乗型移動支援ロボット活用に関する検討を進めています。</p> <p>現規制緩和の要件となる「搭乗型移動支援ロボットに搭乗していない保安要員の配置」は、地域NPOや行政等を含む事業実施者の観点で搭乗型移動支援ロボットの活用を考えた際、事業実施のための経費を上昇させる要因であり、要件の撤廃を提案します。</p> <p>■要件緩和にあたっての安全対策：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・搭乗型移動支援ロボットに搭乗する際は、別の搭乗型移動支援ロボットで先導又は追走を行う指導員を配置することにより、安全性の確保を行う。 ・搭乗型移動支援ロボットの実験中に事故が発生した等の緊急時の連絡や周囲の歩行者への注意喚起の実施に当たっては、搭乗型移動支援ロボットで先導又は追走する指導員がこれを実施するものとして、安全措置マニュアル等の整備を進める。 ・搭乗型移動支援ロボットで先導又は追走する指導員が想定外の事故等にあい、適切な安全措置が取れない状況になる可能性を想定し、指導員以外の搭乗型移動支援ロボット利用者に対しても、搭乗前に非常時における安全措置説明を事前実施するものとする。 |

01 警察庁 構造改革特区第23次 検討要請

| | | | | |
|---------------|-----------------------|----------|---------|--|
| 管理コード | — | プロジェクト名 | | |
| 要望事項 (事項名) | 原動機付自転車の免許取得年齢要件規定の緩和 | 都道府県 | 鹿児島県 | |
| | | 提案事項管理番号 | 1014010 | |
| 提案主体名 | 曾於市 | | | |

| | |
|-------------|-----|
| 制度の所管・関係府省庁 | 警察庁 |
|-------------|-----|

| |
|--|
| 求める措置の具体的内容 |
| <p>道路交通法第 88 条第 1 号の原動機付自転車の免許取得年齢要件規定の緩和により、免許取得年齢を義務教育終了後の 4 月より可能なものとし、同学年による遠距離通学格差を解消したい。</p> |
| 具体的事業の実施内容・提案理由 |
| <p>曾於市（人口平成 22 年国調 39,221 人）は、平成 17 年度に 3 町が合併し、地域活性化の推進に邁進している中、旧 3 町にそれぞれあった県立高等学校 3 校の統合が決定され、山間部のある広域な地形（390k m²）から、新一年生の通学が難渋することが懸念されております。</p> <p>過疎化（高齢化率 34.7%）・少子化の進む曾於市では、児童生徒の育成は最も重要な施策の一つでもあり、公共交通機関の乏しい地域にとっては勉学に勤しむ生徒へ通学対策を講じる必要があるところです。</p> <p>誕生日がこないと原動機付自転車の免許取得ができない現行法では、同学年の中で今まで以上に遠方から自転車通学を余儀なくされ、学校活動や勉学時間の格差等の発生や、生徒の市外への流出の懸念また共働き社会への負担軽減等も考えられることから、免許取得年齢の緩和により、地域活性化が図られるものと考えます。</p> |

01 警察庁 構造改革特区第23次 検討要請

| | | | | |
|---------------|-----------------------|----------|---------|--|
| 管理コード | — | プロジェクト名 | | |
| 要望事項 (事項名) | 風営法の規制対象業種に対する営業規制の緩和 | 都道府県 | 東京都 | |
| | | 提案事項管理番号 | 1016010 | |
| 提案主体名 | 株式会社国際カジノ研究所 | | | |

| | |
|-------------|-----|
| 制度の所管・関係府省庁 | 警察庁 |
|-------------|-----|

| |
|--|
| 求める措置の具体的内容 |
| <p>風営法が第13条第1項で定めている「風俗営業者は、午前零時（中略）から日出時までの時間においては、その営業を営んではならない」とする深夜営業の禁止規定を撤廃。</p> |
| 具体的事業の実施内容・提案理由 |
| <p>現在、風営法が第13条第1項で定める「風俗営業者は、午前零時（中略）から日出時までの時間においては、その営業を営んではならない」とする深夜営業の禁止規定を撤廃する事により、我が国の夜の娯楽産業の活性化および、規制緩和による新たな投資誘引とその先にある新たな街づくりを目指す。</p> <p>提案理由</p> <p>現在、風俗営業種に課された深夜営業の禁止規定は、国民の深夜における消費活動を不要に制限しているのみならず、風俗営業を営む既存事業者にとっては事業運営の収益性を著しく低下させるものとなっている。同時に、本規制は風俗営業種における投資回収率の低下を招いており、同産業への新規参入や設備投資の機会を著しく阻害している。また夜の娯楽産業の活性化は、タクシー業界や観光業界、風俗営業種以外の飲食業界、酒販業界など周辺産業に対して経済波及効果をもたらす。</p> <p>一方、風俗営業種の深夜営業を禁ずる現在の規制は、国民のライフスタイルの変化によって、その正当性をますます失なっている。近年では、各地方自治体においても「夜の賑わい創出」が観光振興や街づくりの観点から大きな課題となっており、夜の娯楽産業を街の活力として積極的に利用しようとする地域政策も見られる。一部自治体においてはすでに、近年厳格運用と摘発強化が進む風俗行政を鑑みた上、法の見直しを求める請願等が各地方議会において採択されている。</p> <p>代替措置</p> <p>同条第2項の「政令で定める基準に従い条例で定めるところにより、地域を定めて、風俗営業の営業時間を制限することができる」の規定は残し、地域の事情に合わせて地方自治体が風俗営業種の営業時間規制を弾力的に運用可能なものとする。</p> |