

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府省庁
010010	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)	道路交通法(昭和35年法律第105号)第77条	道路の本来の用途に即さない道路の特別の使用行為で、交通の妨害となり、又は交通に危険を生じさせるおそれのある行為を行うとする者は、当該行為に係る場所を管轄する警察署長の許可を受けなければならない。 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」については、「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験事業」に係る特例措置について(平成24年12月27日付け警察庁丁交企発第177号、丁規発92号)により当該許可対象行為とされるとともに、その取扱いに関する基準は「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験」特区における道路使用許可の取扱いに関する基準(平成24年11月一部変更)」で定められている。	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。 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。	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。 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。	C	IV	「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験事業」については、「構造改革特別区域基本方針の一部変更について(平成24年11月2日閣議決定)」により、境界表示措置要件及び横断方法について、新たな規制の特例措置106・107が実施されたところであり、更なる規制緩和については、106・107に基づく実証実験の結果を踏まえた上で、改めて検討すべきである。	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	1012010	クリエイティブ・シティ・コンソーシアム	東京都	警察庁
010020	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)	道路交通法(昭和35年法律第105号)第77条	道路の本来の用途に即さない道路の特別の使用行為で、交通の妨害となり、又は交通に危険を生じさせるおそれのある行為を行うとする者は、当該行為に係る場所を管轄する警察署長の許可を受けなければならない。 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」については、「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験事業」に係る特例措置について(平成24年12月27日付け警察庁丁交企発第177号、丁規発92号)により当該許可対象行為とされるとともに、その取扱いに関する基準は「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験」特区における道路使用許可の取扱いに関する基準(平成24年11月一部変更)」で定められている。	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。 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。	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。 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。	C	IV	「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験事業」については、「構造改革特別区域基本方針の一部変更について(平成24年11月2日閣議決定)」により、境界表示措置要件及び横断方法について、新たな規制の特例措置106・107が実施されたところであり、更なる規制緩和については、106・107に基づく実証実験の結果を踏まえた上で、改めて検討すべきである。 なお、保安要員の配置については、搭乗型移動支援ロボットの試験中に事故が発生した場合等の緊急時の連絡や周囲の歩行者への注意喚起を実施するなど実証実験を安全に実施するため、実証実験に係る道路使用許可の取扱いに関する基準に含まれているところ、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については、搭乗型移動支援ロボット自体が実証実験の対象であり、緊急事態等に対して迅速かつ的確に対応し、保安要員としての責務を果たし得るか不明確であることから、同指導員をもって保安要員に代わる安全対策とすることは認められない。	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	1012011	クリエイティブ・シティ・コンソーシアム	東京都	警察庁
010030	原動機付自転車の免許取得年齢要件規定の緩和	道路交通法第88条第1号	原動機付自転車免許にあっては、16歳に満たない者について、免許を与えないこととされている。	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。	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(390km ²)から、新一年生の通学が難渋することが懸念されており、 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通学に動かし生徒へ通学対策を講じる必要があるところである。 誕生日がこない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、学校活動や勉強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。	C	I	自動車等の運転は、危険な行為であることから、精神的、肉体的に成熟する一定の年齢に達した者についてのみ免許を与えることとされている。しかし、例えば、平成24年中の、若年層(16～19歳)が第1当事者(最初に交通事故に關与した車両等(列車を含む。))の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。)となった交通事故件数は、免許保有者1万人当たり227.2件と全年齢層の77.4件に比べ約2.9倍となっており、死亡事故件数についても、1.5件と全年齢層の0.5件に比べ約3倍となっており、16歳よりも低い年齢に自動車等の運転を認めた場合には、道路の交通安全を確保することはより困難になるものと考えられるところである。 以上ことから、現行の原動機付自転車免許に係る取得年齢を引き下げたことは、道路の交通安全の観点から認められない。	曾於市	1014010	曾於市	鹿児島県	警察庁
010040	風営法の規制対象業種に対する営業規制の緩和	風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律(昭和23年法律第122号)第13条第1項及び第2項 風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律施行令(昭和59年政令第319号)第7条の2及び第8条	風俗営業者は、午前零時(都道府県が習俗的行事その他の特別な事情のある日として条例で定める日)にあっては当該事情のある地域として当該条例で定める地域内は午前零時以後において当該条例で定める時、当該条例で定める日以外の日にあっては午前一時まで風俗営業を営むことが許容される特別な事情のある地域として政令で定める基準に従い都道府県の条例で定める地域内に限り午前一時)から日出時まで(その営業を営んでほならない)とする深夜営業の禁止規定を撤廃。	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(その営業を営んでほならない)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。	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(その営業を営んでほならない)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。	C	I・II	深夜は、一般的には社会生活を営む人々の静穏を確保すべき時間帯であり、また、昼間と異なり、ともすると規範を逸脱しやすく、社会の中の制御機能も弱くなり、風俗上の問題が拡散しやすい時間帯である。実際に、違法に深夜に営まれている風俗営業に関しては、騒音、酔客のい集や酔客による通行人等とのトラブル、店内外における客同士の間接事件、未成年者の出入り等の問題が発生している。したがって、風俗営業の深夜営業に関して全国的に適用される一定の規制は引き継ぎ必要である。 なお、風営法第13条第1項は、風俗営業の営業時間について、原則として午前0時までとしつつ、特別な事情のある地域として都道府県条例で定める地域においては午前1時まで、習俗的行事その他の特別な事情がある日として都道府県条例で定める日については地域を限って午前1時以降も営業を営むことができることとしている。	株式会社国際カジノ研究所	1016010	株式会社国際カジノ研究所	東京都	警察庁