

| 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 | 各府県からの検討要請に対する回答  | 再検討要請  | 提案主体からの意見   | 「措置の分類」の見直し | 「措置の内容」の見直し | 各府県からの再検討要請に対する回答 | プロジェクト名 | 提案主体名   | 都道府県                | 制度の所管・関係府省庁                          |     |      |     |
|--------|--|---|--|---|---|-------|-------|---|--|---|-------------|-------------|-------------------|---------|---|---------------------|--------------------------------------|-----|------|-----|
| 010010 | 播磨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、交通の妨害等なり、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。<br>構造改革特区特定事業105(106-107)・1222「播磨型移動支援ロボットの公道実証実験事業」については、「播磨型移動支援ロボットの公道実証実験事業」に係る特別措置について(平成24年12月27日付警察庁丁文発第177号、丁発第92号)により当該許可対象行為とされるところに、その取扱いに関する基準は、「播磨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「播磨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証の実施要件緩和を要望します。<br>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の交通規制が実施されている歩道」であるが、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実験を企画し、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う上での幅員要件の「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(東京行電機株式会社等)の連携で、街づくり活動への播磨型移動支援ロボット活用検討を開始し、具体的には、地域の防災意識や子ども見守り等のコミュニティ内活用、来街者への街づくり一実施などへの播磨型移動支援ロボット活用に関する検討を進めています。<br>規制緩和の範囲となる幅員要件は「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、今回走行計画を進めるエリアも同様状況にあることから、幅員要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。<br>■提案背景:<br>-実証期間中の走行ルールは、再開発エリアや区立公園に限定する。見通しのききやすい道路であることから、通行に関する死傷も発生せず、事故等発生の可能性は極めて低いと思われる。<br>-安全性の高い実証初期期間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目的と定めていきたいと考えて、地域への活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。<br>■要件緩和にあたっての安全対策:<br>-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。   | C     | IV    |   | 「播磨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掘削方法について、新たな規制の特例措置106・107が実施されたことにより、更なる規制緩和については、106・107に基づき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。   |   | C           | IV          |                   |         | 地域モビリティ検討プロジェクト「QUOMO」プロジェクト  | クリエイティブ・シティ・コンソーシアム | 東京都                                  | 警察庁 |      |     |
| 010020 | 播磨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、交通の妨害等なり、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。<br>構造改革特区特定事業105(106-107)・1222「播磨型移動支援ロボットの公道実証実験事業」については、「播磨型移動支援ロボットの公道実証実験事業」に係る特別措置について(平成24年12月27日付警察庁丁文発第177号、丁発第92号)により当該許可対象行為とされるところに、その取扱いに関する基準は、「播磨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「播磨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証の実施要件緩和を要望します。<br>保安要員配置について、現状では「播磨型移動支援ロボットの公道実証実験」に要件となっているが、本要件の撤廃により播磨型移動支援ロボットに搭載していない保員を配置することも公道実証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(東京行電機株式会社等)の連携で、街づくり活動への播磨型移動支援ロボット活用検討を開始し、具体的には、地域の防災意識や子ども見守り等のコミュニティ内活用、来街者への街づくり一実施などへの播磨型移動支援ロボット活用に関する検討を進めています。<br>規制緩和の要件となる「播磨型移動支援ロボットの公道実証実験」は、地域NPOや行政等を含む事業実施者の観点で播磨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げさせる要因であり、要件の緩和を提案します。<br>■要件緩和にあたっての安全対策:<br>-播磨型移動支援ロボットに搭載する際は、別の播磨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。<br>-播磨型移動支援ロボットの稼働に際し、発生した等の急激な急停止や歩行者への注意喚起の実施に当たっては、播磨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。<br>-播磨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となる可能性を想定し、指導員以外の播磨型移動支援ロボット利用者に対しては、播磨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。   | C     | IV    |   | 「播磨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掘削方法について、新たな規制の特例措置106・107が実施されたことにより、更なる規制緩和については、106・107に基づき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、播磨型移動支援ロボットの稼働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と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こと、別の播磨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、播磨型移動支援ロボット自体が実証実験の対象であり、緊急事態等に際して迅速かつ適切に対応し、保安要員としての責務を担い、得るべき不測事態であることから、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。 |   | C           | IV          |                   |         | 地域モビリティ検討プロジェクト「QUOMO」プロジェクト  | 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は、免許を受け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、免許取得年齢を最低教育終了の月より可能なものとし、同学年による適期適学格差を解消したい。  | 曾於市(人口平成22年国勢39221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、山形部のある広域(39km)から、新一年生の進学が難渋することが懸念されております。<br>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あり、公共交通機関の乏しい地域にとっては通学に頼む生徒へ通学手段が乏しいと原動機付自転車の免許取得が難しい現状では、同学年の中で今度で以上に通学から自転車通学を余儀なくされ、学校活動や習字時間の増進等の発生や、生徒の市外への通学に必要となる公共料金への負担軽減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自動車(最初)・交通事故に担当した車両等(列車含む)」の運転免許は参加者のうち、当交通事象数における割合が非常に多い。また、過去数年間の場合は人身傷重程度が軽微をいふ)となつた交通事象件数は、免許保有者1万人当たり122.2件と年齢層別の74件に比べ約2.9倍となつており、防犯事故件数についても、15歳と年齢層別の割合に比べ約3倍となつており、16歳よりも若い年齢に自動車等の運転が認められた場合には、道路交通安全を確保することは困難になると考えられるところである。<br>以上のことから、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、道路交通安全の観点から認められない。 | 右の提案主体からの意見を踏まえ、年齢による要件付与については、自治体及び学校が必要組織体制により対応をもち、再度検討し回答されたい。   | 今回三高校を一つに再編という大きな方向転換を図る事となり、地域活性化対策にこの提案を是非お願いし上げるところです。文科省(最初)・中等普通教育(中等普通教育)は、教育基本法第5条にもあるように、それぞれの課程において自立的に生きる基礎を培い、基本的な資質を培うこととされ、学校教育では、年齢による区分により修学を定めていくべきであり、個々の自治体又は学校の判断に任じ、例外を認めることは適当ではない。精神的・肉体的には同一に成長しているものと考えられます。学校及び市は、この免許取得者に対する安全な原動機付自転車の技術的指導や家庭指導等必要な体制を整え、免許取得者に自覚を促していきたいと考えます。                         |             | C           | I                 |         | 運転免許制度は、国民の生命と身体に安全に関わるものであり、前回の回答で述べたとおり、若年層による交通事故件数が高水準にあるため、今回の提案は、道路交通安全の観点から認められない。また、運転免許取得年齢については、国民の生命と身体に安全を確保する観点から、法律でその下限を規定しているものであり、個々の自治体又は学校の判断に任じ、例外を認めることは適当ではない。なお、道路交通法上、自動車等の運転に当たって一定の精神的、肉体的成熟に達する年齢は16歳とされていること、人の生命と身体にかかわる乗り物について、我が国では、航空機や船舶を含め、これらを操縦する資格を得ようとする者が満たすべき最低限の年齢は、16歳とされている。 |                     | 1<br>0<br>1<br>1<br>4<br>0<br>1<br>0 | 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25年法律第122号)第13条第1項及び第2項 | 風俗営業等は、午前零時(都道府県が冒法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)あつては当該事件のある場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年齢、当該条例で定める日以外の日については午前一時まで風俗営業を営むことが許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前述の条項で定める地域に限り(午前一時)から日出時まで(時間)においては、その営業を営んでいないこととしている。   | 風営法が第13条第1項で定めている「風俗営業等は、午前零時(中略)から日出時まで(時間)においては、その営業を営んでいないこととする」旨の改正を望むこととする。また、風営法が第13条第1項で定めている「風俗営業等は、午前零時(中略)から日出時まで(時間)においては、その営業を営んでいないこととする」旨の改正を望むこととする。   | 現在、風営法が第13条第1項で定める「風俗営業等は、午前零時(中略)から日出時まで(時間)においては、その営業を営んでいないこととする」旨の改正を望むこととする。また、風営法が第13条第1項で定めている「風俗営業等は、午前零時(中略)から日出時まで(時間)においては、その営業を営んでいないこととする」旨の改正を望むこととする。<br>提案理由<br>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必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、同業への新規参入や投資意欲の抑制を招き、閉塞している。また、夜の風俗産業の活性化は、タクシー業界や観光業界、風俗営業種以外の飲食業界、酒類業界など周辺産業に押し及ぼす経済波及効果も大きい。<br>一方、風俗営業種の深夜営業を禁止する現行の規制は、国民のライフスタイルの進化によって、その正当性を失いつつある。近年では、各地方自治体においても「夜の賑わい」創出が観光資源や街づくりの観点から大きな課題となっており、夜の風俗産業を前向きに推進し、積極的に活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、近年風俗営業と観光業の両輪を軸としたまちづくり行政を推し進め、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。<br>代替措置<br>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に弾力的に運用可能なものとする。 | C     | I     | 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、ともしやと視覚を識別しやすく、社会の制御機能も弱くなり、風俗上の問題が顕著化しやすいためである。業務に違法に課せられている風俗営業に関しては、騒音、飲酒のいやや酔っ払いによる人々をたぶら、自内外における各市民の被害事件、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全国的に適用される一定の規制を引き続き必要である。<br>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、冒法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問わず午前1時以降も営業を営むことができるとしている。                    | 右の提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。   | 深夜の静穏を確保すべきは自明であり騒音規制法がすでにそれを規制している。貴庁は現行の違法深夜営業に業種に関わらず一律に規制の必要性を認めて、それら違法営業が社会規範から外れがちな事業者が一層容易となり、深刻に営まれる。風俗営業に関して起きている各種問題(騒音・酔っ払い・トラブル、店内における客同士の間接的被害等)がより深刻になると考えられるところ、こうした問題は、事業者がコントロールできない部分もあり、また、厳しい治安情勢の中、限られた警察力で対応するに足らずから限があるため、地域の環境を悪化させる恐れがある。<br>なお、風営法においては、都道府県条例により年間を通じて午前1時以降に風俗営業を営むことを可能とすることは想定されていない。 |             | C           | I                 |         | 株式会社国際カンゴ研究所  | 東京都                 | 警察庁                                  |     |      |     |