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	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	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	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おうとする者は、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。 ■提案背景： ・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。 ■要件緩和にあたっての安全対策： ・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	「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。			C	Ⅳ				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おうとする者は、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。 ■要件緩和にあたっての安全対策： ・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。	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実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、緊急事案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。			C	Ⅳ				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。	曽於市（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㎡）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。 過疎化（高齢化率34.7%）・少子化の進む曽於市では、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。 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。	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（最初に交通事故に関与した車両等（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、道路交通の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ることは、道路交通の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、年齢ではなく修学による要件付与について、自治体及び学校が必要な維持体制により責任をもって対処することを考慮した上で、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施策を是非お願い申し上げる所です。文科省の義務教育（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，学校教育法では，年齢による区分により修学を定めています。中学校3年までの修了者であれば，原動機付自転車の運転には支障がない程度に，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者も含め原動機付自転車の技術的指導や家庭指導等必要な維持体制を整え，免許取得者に自覚を促していきたいと考えております。	C	Ⅰ	運転免許制度は、国民の生命と身体の安全に関わるものであり、前回の回答で述べたとおり、若年者による交通事故件数が高水準にあるため、今回の提案は、道路交通の安全の観点から認められない。また、運転免許取得に係る資格年齢については、国民の生命と身体の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より、例外を認めることは適当でない。 なお、道路交通法上、自動車等の運転に適した一定の精神的、肉体的成熟に達する年齢は16歳とされているところ、人の生命と身体の安全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達しているべき最低限の年齢は、16歳とされている。				1014010	曽於市	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つ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つ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）から日出時までの時間においては、その営業を営んではならないこととされている。	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。	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。 提案理由 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。 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。 代替措置 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。	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傷害事件、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関して全国的に適用される一定の規制は引き続き必要である。 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。	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おける問題を例示し規制の必要性を説くが、それら違法営業が社会規範から外れがちとなるのは自然であり、それをもって規制改革後の適法営業が同等の問題を生ずるとは言えない。違法者にとって各問題は同様に望まない事象であり、警察と共に改善にあたれば確実に抑制される。また一部自治体の法改正要望に対し「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」とするが、法はそれを「特別な事情のある日」と定める。貴庁は本条に基づく条例制定で、要望される風俗営業の通年24時間化が実現可能という認識か？	C	Ⅰ・Ⅱ	風俗営業の営業所周辺地域における静穏の確保は、個々の営業所の騒音規制のみによって達成されるものではなく、営業時間、営業地域等に係る規制も重要な役割を果たしている。仮に営業時間の制限を撤廃すれば、現在の時間規制に違反した営業者が営んでいるような「社会規範から外れがち」な営業が一層容易となり、深夜に営まれる風俗営業に関して既に生じている各種問題（騒音、酔客のい集やトラブル、店内外における客同士の傷害事件等）がより深刻になると考えられるところ、こうした問題は、営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処するのには自ずから限界があるため、地域の環境等を悪化させるおそれがある。 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。	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。	常態化する違法深夜操業のイタチごっこ的な摘発の継続と、適法業者と共同で周辺問題の改善にあたる事のどちらが限られた警察力の有効利用と公共の福祉の向上に繋がるかは判らない。貴庁の回答に基づけば、営業者は自らが「コントロールできない」諸問題に対し、警察力の限界、即ち行政資源の不足を理由に経済活動が制限されるべきとの主張となるが、各問題は当局の介入（公助）によってのみではなく、各業者（自助）、業界全体（共助）の連携によって解決されるものである。構造改革特区はこの様なコストと効用が不明な制度改革に対し社会実験の場を提供する制度であり、本提案は当にその趣旨に則ったものとして検討が行われるべきである。		1016010	株式会社国際カジノ研究所	東京都	警察庁