管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	各府省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	提案主体意見 その他	「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	各府省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例措置管理番号	構造主体名	特区計画・プロジェクトの名称	規制の特例事項(事項名)	規制の特例事項の内容	具体的事業の実施内容
010010	違法駐車取締事務の一部の自治体による受託	道路交通法第51条、第126条	駐車違反の認定及び反則者への告知権限は警察官及び交通巡視員、50メートルを超えるレッカー移動の決定権限は警察署長に与えられている。	C		江戸川区の特区提案では、反則告知を区で行うとなっているが、反則通告、反則金を納付しない場合の事件捜査は警察において行わなければならないところ、これらの処理を警察官等による違反の現認なしに行うことには困難が伴う。また、区における標章の取付け等による事務軽減以上に、事後に処理すべき事務量の増加、トラブルの発生が懸念され、結局のところ、提案が目指す警察事務の軽減に繋がらないことから、特区として対応することはできない「警視庁同意見」。 なお、提案と同様の趣旨で、現在、警察庁においては、より良好な駐車秩序を確立するため、違法駐車取締り関係事務を大幅に民間委託することができることを含めた新たな駐車対策法制の整備について検討を進めており、次期通常国会への道路交通法改正法案の提出を目指している。	次期通常国会に提出を目指している道路交通法改正法案においては、違法駐車取締り関係事務委託先に地方公共団体が含まれるのか。 また、駐車違反の多い地域では、交通反則告知書の交付など提案にある業務を地方公共団体に委託することにより、円滑な違法駐車対策が行えるのではないか。 併せて、右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し解答されたい。	今回の回答では、「区における標章の取り付け等による事務軽減以上に、事後に処理すべき事務量の増加等から提案が目指す警察事務の軽減に繋がらない」とあるが、具体的な事務処理は、今回の当区の提案内容に限定せず、道路管理者としての区の組織力、機動力を活用して、現該から事後処理まで含めた業務を受けることができれば、警察業務の軽減に繋げられるものと考える。特区の具体的なスキームについては、効果が最も発現できるように適切な指導を頂きたい。また、「現在、警察庁が当区の提案と同様の趣旨で、より良好な駐車秩序を確立するため、違法駐車取締り関係事務を民間委託することができるよう法改正を進めている」とあるが、これは「違法駐車問題への対処の在り方についての提言」(平成15年9月)に基づくものと思料している。しかし、この「提言」のなかでは、交通管理者ともに交通安全を使命としている道路管理者との協働については一切触れられていない。道路は、その線形から横断歩道や外側線等の区画線まで、交通管理者と協議し、交通の安全と円滑化を実現できるようにつくられている。この点で道路はまさに交通・道路両管理者の協働による産物である。道路を適正に管理し、その機能を利用者に最大限享受させることは、交通・道路両管理者の共通の使命でもあり、これまでも様々に協力し取り組んできている。また、道路管理者は、道路のハード面の管理に留まらず、利用者のマナー向上のため、様々な啓発活動等ソフト面の取組みも行っている。今回の特区案は、違法駐車の取り締まりについて、交通管理者と道路管理者が協働して取り組むことが出来るように考えたものであり、予定されている道路交通法の改正主旨とは必ずしも一致しない提案である。以上により特区をお認めいただければ、違法駐車の低減及び警察事務の軽減に寄与出来るものと信じている。				交通管理者と道路管理者が協働すべきであることはもちろん重要であると考えるが、前回の検討要請に対する当庁の回答中「提案と同様の趣旨で」というのは警察事務の軽減という趣旨である。交通反則告知書の交付（反則告知）を仮に地方公共団体に委託しても、前回回答のとおり事件捜査処理に困難が伴うため、結局のところ提案が目指す警察事務の軽減に繋がらないと回答したところである（「現該から事後処理まで含めた業務を受ける」との江戸川区の提案内容に事件捜査が含まれているとは理解していない）。なお、次期通常国会への提出を目指している道路交通法改正法案における取締り関係事務の委託先としては、地方公共団体を念頭には置いていないが、これが含まれないものではない。					1006010	江戸川区	違法駐車対応事務の一部を受託できる特区	違法駐車取締事務受託特区(違法駐車取締事務の一部を警察から受託)	道路交通法第51条に規定している「違法駐車に対する措置」事務(一部)の江戸川区(地方公共団体)の受託	地方公共団体が「違法駐車に対する措置」事務の一部を受託し、下記にあげる行為を警察監督下のもと実施する。 これにより、近年増大している刑法犯罪等の捜査・取締に警察官が専念しやすくなり、「安全安心まちづくり」の推進に寄与する。 記 1.違法駐車発見のためのパトロール 2.違反車両へのマーキング 3.デジタルカメラで撮影し、警察へ情報送信 4.警察において反則行為を確認・承認後に次を実施 ①鍵付標章の取付け ②交通反則告知書の交付(青キップ交付) ③レッカー移動 5.措置行為の報告
010020	電動キックボードを道路運送車両法における軽車両とする特例	道路交通法第2条第1項	電動キックボードは、道路交通法上、原動機付自転車又は自動車に当たる。	C		道路交通法においては、電動キックボードは「原動機を用い、かつ、レール又は架線によらないで運転する車」であり、原動機の定格出力の大小に応じて自動車又は原動機付自転車に該当する。無免許で自動車又は原動機付自転車を運転することは非常に危険な行為であり、仮に一部地域を対象とする特例措置であっても、その特例措置より交通事故が発生した場合は、人の死亡、負傷、後遺障害という不可逆的な危害を当該地域の歩行者等にもたらし、当該措置の実施主体による特例措置の停止等の事後的な対応では取り返しが付かないことから、認められない。													1024010	上勝町	電動キックボードを軽車両として環境改善特区	電動キックボードを軽車両として環境改善特区	スイス、チェルマット村のように町から排気ガスをなくすことが理想であり、排気ガスを減少させるには大型車よりも小型車、オートバイよりも電動機自転車の利用を推進したい。環境保全を求める自治体にあっては、電動車椅子と電動自転車に加え、電動キックボードも同様に環境に優しい安全な普及機種と位置付け、電動キックボードを通常の軽車両扱いとする。	スイス、チェルマット村のように町から排気ガスをなくすことが理想であり、排気ガスを減少させるには大型車よりも小型車、オートバイよりも電動機自転車の利用を推進したい。環境保全を求める自治体にあっては、電動車椅子と電動自転車に加え、電動キックボードも同様に環境に優しい安全な普及機種と位置付け、電動キックボードを通常の軽車両扱いとする。
010030	道路管理者による信号機整備の可能化	道路交通法第4条第1項 交通安全施設等整備事業の推進に関する法律第2条第3項第1号イ	都道府県公安委員会は、信号機を設置及び管理して、道路における交通の規制をすることができる。	C		都道府県公安委員会は、道路交通の安全と円滑を図るため、信号機等を設置して交通規制を行うことができることとされており、信号機の設置及び管理は、都道府県公安委員会が行う交通規制の手段の一つである（道路交通法第4条第1項）。このため、信号機については、交通管理者としての専門的な知識と責任を有する都道府県公安委員会が、交通事故の発生状況や交通量のほか、周辺で実施している交通規制の内容、隣接する信号機との関係等を踏まえてその設置場所等を判断する必要があり、都道府県公安委員会以外の者が信号機を設置することは適当ではない（都道府県公安委員会が、他の法令の規定に反しない範囲内において、信号機の設置及び管理を都道府県公安委員会以外の者に委任することは可能である（道路交通法第5条第2項））。 なお、特定の箇所において、交通事故が多発していたり、地域住民から信号機の設置の強い要望が寄せられている場合は、当該箇所を管轄する都道府県警察に対して、当該箇所に信号機を設置するために必要な予算の確保に努めるよう指導することとしている。	道路管理者が、都道府県公安委員会と協議のうえで設置し、管理を公安委員会が一括して行うのであれば、道路管理者が信号機を設置することは可能なのではないか。特に設置の必要があるにも関わらず遅れている場合には、認めてもよいのではないか、再度検討し、回答されたい。					信号機の設置の判断は、交通事故の発生状況、交通規制の実施状況、交差点の形状、交通量等に則して、適切になされなければならず、信号機が不適切に設置された場合は、かえって、交通の流れに悪影響を与えたり、信号無視を誘発したり、道突事故等を誘発したりするおそれがある。このため、信号機の設置の要否、機能等の判断は、交通管理をその任務とし、交通管理上の専門的な知識を有し、その責任を県民に対して負っている都道府県公安委員会自らが責任を持って行う必要がある。掛川市のご提案は、この種の専門的な交通管理上の判断を市自らが行う必要があるというよりは、市の財政負担により信号機の設置の促進を図りたいというところにその本旨があるのではないかとも解されるところであるが、市が財政負担できるか否かは、結局、地方財政の負担区分の整理により定まる性格のものと考える。	道路管理者である市町村の発意により、公安委員会の同意を得て信号機となる工作物を整備し、管理・運営を公安委員会で行うことに、貴庁としては支障ないと解してよいか。			信号機は、交通管理の専門的な知識と責任を有する都道府県公安委員会が交通規制を実施するために設置するものであるため、交通規制を開始するという意味における信号機の設置を行うことはあくまで都道府県公安委員会が一元的責任の下で行うべきものであり、道路管理者である市町村がこれを行うことは認められないが、道路管理者である市町村が、都道府県公安委員会の同意を得た上で、都道府県公安委員会が設置の意思決定を行うことにより初めて交通規制を実施するための信号機としての運用が可能となる工作物を物理的に設置し、その信号機としての管理・運用を都道府県公安委員会が行うことについては、都道府県公安委員会の事務に市町村の財産を使用すること等について他法令の問題が生じない限り、特段の支障はないものと考えている。	1087010	掛川市	交通事故防止特区	道路管理者による信号機整備	国土交通省所管の街路事業等の道路整備の中に、整備できる施設として信号機を追加する。 1　信号機を設置できる者に道路管理者を加える。 2　国土交通省所管の道路整備事業等において整備できる施設として信号機を加える。	国道交通省所管の街路事業等の道路整備時に整備できる施設として取り込んでいただき、公安委員会との協議により道路管理者において信号機整備を図ることができるものとする。 道路管理者は道路整備にあたり交通安全の確保のために必要に応じ当該道路整備事業により信号機を設置する。
010040	道路整備特別措置法における自動車駐車場の「保管場所」活用の特例	自動車の保管場所の確保等に関する法律、同法施行令、同法施行規則	自動車の保有者は、道路上の場所以外の場所にその自動車の保管場所を確保しなければならない。保管場所とは、車庫、空き地その他自動車を通常保管するための場所をいい、自動車の保管場所の確保等に関する法律法施行令第1条各号の要件にすべて該当しなければならない。	C		（1）自動車の保管場所の確保等に関する法律（以下「保管場所法」という。）は、道路法第2条第1項に規定する道路及び一般交通の用に供するその他の場所以外の場所において、当該自動車の保管場所を確保しなければならないことを規定しており、道路法上の「道路の附属物」は、道路法第2条第1項に規定する道路に含まれることから、一般に、保管場所として認められない。しかし、道路法上の「自動車駐車場で道路に接して道路管理者が設けるもの」（第2条第2項第6号）については、定義上は「道路の附属物」に該当するものの、保管場所法の適用については、その趣旨にかんがみ、一般交通の用に供される道路本体と物理的に区分され、かつ、適正に管理されている場合には、保管場所として認め得る。 （2）一方、保管場所法における保管場所とは、車庫、空き地その他自動車を通常保管するための場所をいい、これは、自動車を使用しない時にはその自動車を必ず駐車させることができる場所であることを要する。このため、7時30分から23時30分までの間というように営業時間が限定されている駐車場は、保管場所として認められない。仮に、要請に係る駐車場を保管場所として認めた場合には、自動車を営業時間外に使用するときは営業時間内に出庫させておくこととなり、また、営業時間外に自動車の使用を終えたときは入庫できないこととなる。いずれの場合も、自宅付近等の路上に駐車することが十分に考えられることから、道路上の違法駐車、車庫代わり駐車、長時間駐車の増加と、それに起因する交通事故の増加や交通渋滞の悪化を招くおそれが十分考えられる。	昼間しか使用しない営業車など、駐車場の営業時間外に使用しないことが定まっている車両の場合は、当該保管場所として認めてもよいのではないか、再度検討し回答されたい。					通常、昼間しか使用しない営業車等といえども、交通渋滞等のため営業時間内に入庫することができず、又は早朝からの出張等に備えて前日の営業時間内に出庫させておくなど、駐車場の営業時間外に車両の使用を開始し、又は終了する可能性がある以上、営業時間が限定されている駐車場は、自動車を使用しない時にはその自動車を必ず駐車させることができる場所であることを要する保管場所とは認められない。					1091010	尼崎市	公共駐車場経営改善特区	道路整備特別措置法における自動車駐車場の「保管場所」活用の特例	道路整備特別措置法に基づく駐車場を自動車の保管場所の確保等に関する法律に規定する「保管場所」として活用できるようにする。	道路整備特別措置法に基づき整備した本市駐車場において駐車場所を特定できるようにし、地下駐車場であることからも道路以外の場所としての位置付けを行い、自動車の保管場所の確保等に関する法律に規定する「保管場所」として活用できるようにする。
010050	自動車の保管場所に関する規制の緩和	自動車の保管場所の確保等に関する法律、同法施行令、同法施行規則	自動車の保有者は、道路上の場所以外の場所にその自動車の保管場所を確保しなければならない。保管場所とは、車庫、空き地その他自動車を通常保管するための場所をいい、自動車の保管場所の確保等に関する法律法施行令第1条各号の要件にすべて該当しなければならない。	C		（1）自動車の保管場所の確保等に関する法律（以下「保管場所法」という。）は、道路法第2条第1項に規定する道路及び一般交通の用に供するその他の場所以外の場所において、当該自動車の保管場所を確保しなければならないことを規定しており、道路法上の「道路の附属物」は、道路法第2条第1項に規定する道路に含まれることから、一般に、保管場所として認められない。しかし、道路法上の「自動車駐車場で道路に接して道路管理者が設けるもの」（第2条第2項第6号）については、定義上は「道路の附属物」に該当するものの、保管場所法の適用については、その趣旨にかんがみ、一般交通の用に供される道路本体と物理的に区分され、かつ、適正に管理されている場合には、保管場所として認め得る。 （2）一方、保管場所法における保管場所とは、車庫、空き地その他自動車を通常保管するための場所をいい、これは、自動車を使用しない時にはその自動車を必ず駐車させることができる場所であることを要する。このため、7時30分から23時30分までの間というように営業時間が限定されている駐車場は、保管場所として認められない。仮に、要請に係る駐車場を保管場所として認めた場合には、自動車を営業時間外に使用するときは営業時間内に出庫させておくこととなり、また、営業時間外に自動車の使用を終えたときは入庫できないこととなる。いずれの場合も、自宅付近等の路上に駐車することが十分に考えられることから、道路上の違法駐車、車庫代わり駐車、長時間駐車の増加と、それに起因する交通事故の増加や交通渋滞の悪化を招くおそれが十分考えられる。	昼間しか使用しない営業車など、駐車場の営業時間外に使用しないことが定まっている車両の場合は、当該保管場所として認めてもよいのではないか、再度検討し回答されたい。					通常、昼間しか使用しない営業車等といえども、交通渋滞等のため営業時間内に入庫することができず、又は早朝からの出張等に備えて前日の営業時間内に出庫させておくなど、駐車場の営業時間外に車両の使用を開始し、又は終了する可能性がある以上、営業時間が限定されている駐車場は、自動車を使用しない時にはその自動車を必ず駐車させることができる場所であることを要する保管場所とは認められない。					1091020	尼崎市	公共駐車場経営改善特区	自動車の保管場所に関する規制の緩和	道路整備特別措置法に基づく駐車場を自動車の保管場所の確保等に関する法律に規定する「保管場所」として活用できるようにする。	道路整備特別措置法に基づき整備した本市駐車場を現行の営業時間（7:30～23:30）を変更する等に関する法律に規定する「保管場所」として活用できるようにする。

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	各府省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	提案主体意見　その他	「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	各府省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案管理番号	構造主体名	特区計画・プロジェクトの名称	規制の特例事項(事項名)	規制の特例事項の内容	具体的事業の実施内容
010060	市町村の条例制定による放置自動二輪車の撤去可能化	自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律第2条第2号	自転車等とは自転車又は原動機付自転車をいう。	D-1		「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（以下「自転車法」という。）」は、自転車利用における交通事故の増加、自転車の無秩序な放置の増大等を背景として制定・改正されたものであり、自転車に係る道路交通環境の整備及び交通安全活動の推進、自転車の安全性の確保、自転車等の駐車対策の総合的推進等に関し基本的な事項を定めるとともに、地域の自主性に基づき、具体的な撤去等の措置について地方公共団体の条例に委ねることを内容としているだけである。したがって自転車法は地方公共団体が行う自動二輪車への措置をなんら妨げてはおらず、地方公共団体は、その自主性に基づき条例を定めて自動二輪車の撤去措置等を実施できると考える。　　また、放置自転車の撤去等は、自転車法第5条第6項のとおり、条例をはじめとする他の「法令の規定」に基づき、地方公共団体等が撤去に努めるべきこととされていることから、同法第2条第2号に規定する「自転車等」の定義に自動二輪車を加えても、自転車法それ自体が放置自動二輪車の撤去の根拠規定とはなりえない。 なお、例えば川崎市のように、地方公共団体が地域の実情に応じて放置自動二輪車を撤去対象とする条例を制定している実例も複数ある。	右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	高槻市では改正自転車法を根拠法令として、放置自転車に関する条例を制定している。自動二輪車は道路交通法の適用を受け、駐車にかかる規制も明記されている。同法は全国一律に同一内容の規制を施すものであり、同法の適用を受ける歩道に放置された自動二輪車を撤去することは、同法に抵触するのではないでしょうか。また、撤去した場合、保管・売却または処分行為を伴います。自動二輪車を条例のみで撤去から処分まで実施することは、違法性が除却されているか明確でない。最終的には司法の判断を仰ぐしかないのが現実です。他の自治体に自動二輪車撤去条例があると例示されているが、このことが適法であるとは言えないと解しています。良好な市民生活を確保するため、改正自転車法の「自転車等」に自動二輪車を加えることを提案するものです。				放置自転車の撤去等は、自転車法第5条第6項のとおり、条例をはじめとする他の「法令の規定」に基づき、地方公共団体等が撤去に努めるべきこととされていることから、同法第2条第2号に規定する「自転車等」の定義に自動二輪車を加えても、自転車法それ自体が放置自動二輪車の撤去の根拠規定とはなりえない。 道路交通法は「道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資する」ことを目的とした、同法第51条に基づき、警察官等が違法駐車されている自動二輪車に対する措置をとることができることとされている。これに対し、例えば、横浜市の条例は「公共の場所における自転車等の放置を防止することにより、良好な生活環境を保持し、もって公共の福祉の増進に寄与する」ことを目的とし、市当局が放置自動二輪車を撤去することとしており、道路交通法とは目的・手法が異なっているところであり、当該条例は道路交通法に抵触するものではない。したがって高槻市における同様の条例の制定を妨げるものではない、と解される。									
010070	路上駐輪場の設置の容認	道路法第2条 道路法施行令第34条の3	道路管理者、地方公共団体等に対し、道路外に自転車駐車場を設置するよう働き掛けるなど、道路交通の安全と円滑を図っている。	C		道路上における施設の設置は、交通の安全と円滑に支障を及ぼす可能性が高いことから、道路上に自転車駐車場を設置することについては、路上自動車駐車場の場合と同様に、当該道路を通行する歩行者や車両の安全と円滑への影響、自転車利用者の安全の確保等に最大限の配慮が必要である。このため、交通の安全と円滑の確保等を責務とする警察としては、道路上の自転車駐車場を道路の附属物として位置付けることについて、制度所管官庁と必要な調整をしていきたい。	提案者の趣旨が実現されるよう、制度所管官庁と早急に調整のうえ、回答されたい。					制度所管官庁が、道路上の自転車駐車場を道路の附属物として位置付けることについて、法令改正を含めた措置について検討を行うに際しては、交通の安全と円滑の確保等を責務とする警察として、制度所管官庁と必要な調整をしていきたい。	国土交通省の再検討要請の回答によれば、「道路上の自転車駐車場を道路の附属物と位置付けることについては、放置自転車対策として一定の効果があると考えられるため、関係機関との調整の上、平成16年度中に措置」とされており、貴庁としても、提案が実現されるよう早急に必要な調整をされたい。			制度所管官庁である国土交通省が、平成16年度中に、道路上の自転車駐車場を道路の附属物として位置付けることについて、警察として、道路上に自転車駐車場を設置する際の事前協議等、交通の安全と円滑を確保するための仕組みについて、必要な調整を行ってまいりたい。	E			1147010	市川市	人にやさしい道づくり特区	路上駐輪場の設置の容認	「路上駐輪場」は道路法第2条、道路法施行令第34条の3により道路付属物とは見なされていない。しかし、交通の支障のない道路区域における駐輪施設としての有効利用は、駅周辺の放置自転車対策には有効な方法である。ただ、道路法の緩和を行い、歩道上に駐輪施設を設置し、決められた場所に自転車を集めることにより、歩行者の通行の安全を確保する。	歩道及び道路内において交通の支障のならない場所に「路上駐輪場」を設置することにより、自転車を決められた場所の集約し、歩行者の安全な通行を確保及びスペースの有効利用を図る。
010080	道路管理者による迷惑駐車の排除	道路法第43条	道路法第43条第2号の「物件」及び第44条の2第1項の「違法放置物件」に駐車車両を含むことは制度趣旨上明確で、拡大解釈により駐車車両を含むとすることはできない。 違法駐車の排除は、道路交通法に従い、警察において措置されるべきものである。	C		道路法第43条第2号の「物件」及び第44条の2第1項の「違法放置物件」に駐車車両を含むことは制度趣旨上明確で、拡大解釈により駐車車両を含むとすることはできない。 違法駐車の排除は、道路交通法に従い、警察において措置されるべきものである。	違法駐車取締り関係事務を大幅に民間委託することができるこ、とを含めた新たな駐車対策法制の整備についての検討の一環で、道路管理者に事務の委託をできないか、検討し回答されたい。					次期通常国会への提出を目指している道路交通法改正法案における取締り関係事務の委託先としては、道路管理者である地方公共団体を念頭には置いていないが、これが含まれないものではない。								道路法第43条により道路に関する禁止行為が規定されているが、本条は公物管理上の要請に基づくものであり、道路警察権に由来するものとはなっていない。 よって、本来の道路機能を確保していくためには道路法第43条の解釈を拡大し、道路管理者自らが交通に支障を及ぼしている路上駐車車両に対し、注意、勧告、排除等を行っていく。	1148010	市川市	人にやさしいまちづくり特区	道路管理者による迷惑駐車の排除	道路法第43条により道路に関する禁止行為が規定されているが、本条は公物管理上の要請に基づくものであり、道路警察権に由来するものとはなっていない。 よって、本来の道路機能を確保していくためには道路法第43条の解釈を拡大し、道路管理者自らが交通に支障を及ぼしている路上駐車車両に対し、注意、勧告、排除等を行っていく。	市川市内の主要駅駅周辺（半径500m内）において、道路管理者が交通に支障を及ぼしている路上駐車車両に対し、注意、勧告、排除等を行い、交通の円滑化と安全な車両通行の確保を図る。
010090	風適法が県条例に委任している規制事項の市への委任	風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律第4条・第13条・第21条・第28条・第31条の13・第33条第4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第6条	風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律と、規制対象となる風俗営業等については、善良の風俗若しくは清浄な風俗環境を害する行為又は少年の健全な育成に障害を及ぼす行為を防止するための要あるときは、同法の規定に基づき、都道府県条例により、所要の規制をかけることができる。	C		風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律（以下「風適法」という。）の規定により、都道府県公安委員会は、風俗営業等の営業所に対して、良好な風俗環境を保全するため特にその設置を制限する必要があるものとして都道府県条例で定める地域においては、設置の許可をしてはならないこととされている。 本規定において、都道府県条例に委任がなされた理由は、地域の実情や地域住民の要望を踏まえた判断が求められる事項を条例に委ねに際し、広域的に営業を展開している風俗営業等の業者が少なくない実態にかんがみ、これを市条例に委ねるとなれば、規制の緩やかな市に営業所が集中することで、風俗環境や治安情勢が容易に浄化できない状況にまで局地的に悪化することや、当該市の周辺地域の風俗環境や治安情勢までもが著しく悪化する等の弊害の生じることが予想されることに配慮したものである。したがって、市条例に委任することは困難である。 また、本規定については、同法施行令において、都道府県条例による当該地域が良好な風俗環境を保全するために必要最小限度のものであることとされるなど、厳格な適用が求められているものであり、委任の範囲を拡大することは困難である。 なお、風俗営業等については、現行制度においても、都道府県条例により、一定の基準に従って地域を定める等の対応は可能である。	提案は、駅前における急速な歓楽街化等に迅速に対応したいとのいうものであり、市町村が独自に地域の事情に合わせた条例を制定する等により、市町村が独自に対応することはできないのか示されたい。 また、地域再生の推進のための権限委譲は重要であることから、これを踏まえ本提案が実現できないか。 併せて、右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律（以下「風適法」という。）の規定による規制が、①地域の実情や地域住民の要望を踏まえた判断が求められる事項を条例に委ねると際しあるが、地域の実情や実績、そしてその地域の特徴などについて一番把握しているのは、その地域を所管する市町村であります。風俗営業等により市民の健全な生活が損なわれている地域から、規制に対する苦情や風俗環境の保全に対する要望等を受け、良好な市民生活の確保を求められるのもその地域を所管する市町村です。地域住民との話し合いを持ち、その地域の特性に一番あった効果的な対策や改善策の提案ができるのも、その地域の実体や実情を一番知っている市町村であります。このため、風俗営業等により市民の健全な生活が損なわれている地域にあっては、風適法が求める良好な風俗環境を保全にするため、風俗営業等に対する規制事項について、地域の実体を一番判断できる当該市町村に委任を行うことが必要と考えるものです。次に、②市条例に委ねると、規制の緩やかな市に集中し局地的に悪化するとの二指摘の点については、風適法の規定は、各都道府県条例により所要の規制がかけられており、各都道府県の関係にあっても同じことが いえることと思います。現在、一部の都道府県にあっては緩やかな規制のため、風俗営業等の業者が集中している等の状況があるのかと思われますが、その原因としては、広域的な理由のため地域の情報が把握してきなかったり、駅前等の急速な歓楽街化に対して迅速・適切な対応が困難である等が考えられるのではないでしょうか。また、当該特区提案を行うことは、風俗営業等により市民の健全な生活が損なわれている地域を、その地域にあった適切な規制を行うことで、良好な風俗環境を回復しようとするものです。このため、条例内容は、地域の実体や特性にあった、市民の要望も取り入れたものとなるため、既存の県条例の内容よりも所要の規制が多くなることが想定され、緩やかな内容となることはないものと考えます。特区市が条例を制定することになっても、近隣市は風適法による既存の県条例にあるシャーシ置場や船内にシャーシを置くことは、現状と同様な規制効果が生まれているものと思慮いたします。もし仮に、ご指摘のある、風俗店の営業所が集中し風俗環境や治安情勢が局地的に悪化しその結果、当該市の周辺の治安情勢等が著しく悪化する等のことが予想されるとするならば、それは当市が提案する特区の規制内容に原因があるのではなく、	既存の県条例が全県的な規制の内容であるため、地域の実体や実績に関する情報が、市町村、特に市民に対する苦情や風俗環境の保全に対する要望等を受け、良好な市民生活の確保を求められるのもその地域を所管する市町村です。地域住民との話し合いを持ち、その地域の特性に一番あった効果的な対策や改善策の提案ができるのも、その地域の実体や実情を一番知っている市町村であります。このため、風俗営業等により市民の健全な生活が損なわれている地域にあっては、風適法が求める良好な風俗環境を保全にするため、風俗営業等に対する規制事項について、地域の実体を一番判断できる当該市町村に委任を行うことが必要と考えるものです。次に、②市条例に委ねると、規制の緩やかな市に集中し局地的に悪化するとの二指摘の点については、風適法の規定は、各都道府県条例により所要の規制がかけられており、各都道府県の関係にあっても同じことが いえることと思います。現在、一部の都道府県にあっては緩やかな規制のため、風俗営業等の業者が集中している等の状況があるのかと思われますが、その原因としては、広域的な理由のため地域の情報が把握してきなかったり、駅前等の急速な歓楽街化に対して迅速・適切な対応が困難である等が考えられるのではないでしょうか。また、当該特区提案を行うことは、風俗営業等により市民の健全な生活が損なわれている地域を、その地域にあった適切な規制を行うことで、良好な風俗環境を回復しようとするものです。このため、条例内容は、地域の実体や特性にあった、市民の要望も取り入れたものとなるため、既存の県条例の内容よりも所要の規制が多くなることが想定され、緩やかな内容となることはないものと考えます。特区市が条例を制定することになっても、近隣市は風適法による既存の県条例にあるシャーシ置場や船内にシャーシを置くことは、現状と同様な規制効果が生まれているものと思慮いたします。もし仮に、ご指摘のある、風俗店の営業所が集中し風俗環境や治安情勢が局地的に悪化しその結果、当該市の周辺の治安情勢等が著しく悪化する等のことが予想されるとするならば、それは当市が提案する特区の規制内容に原因があるのではなく、			現在、歓楽街化により問題化している地域においては、都道府県条例により、地域の実情に応じた適切な性風俗関連特殊営業の設置規制がなされているものと承知しており、草加市においても、性風俗関連特殊営業は、既存権を有する業者等を除き、既にその営業が禁止されているところである。 しかしながら、実態として、外国エンタテイナーマッサージを仮装する違法業者が存在し、客引きやビラ・チラシの配布等により地域の風俗環境を悪化させている例がみられており、草加市においても、そのような状況が うかがえることから、警察として、今後とも、地域やボランティア等と協力した風俗環境浄化を推進していく。 また、市条例に委ねるとなれば、規制の緩やかな市に営業所が集中することで、風俗環境や治安情勢が容易に浄化できない状況にまで局地的に悪化することや、当該市の周辺地域の風俗環境や治安情勢までもが著しく悪化する等の弊害の生じることが予想される。 なお、ぱちんこ店やゲームセンター等の風俗営業については、風営法において、住居集合地域、学校等の周辺地域等政令で定める基準に従い、都道府県条例で定める地域において設置できないこととされている。これは、風俗営業が、性風俗関連特殊営業と異なり、健全に営まれれば国民生活に憩いの場を提供し、娯楽の機会を与える市民に有益な営業であることにかんがみ、営業の自由に対し清浄な風俗環境の保持、公共の福祉等の観点から必要最小限度の規制を加えることとしたものである。警察としては、今後とも、その健全営業に資する指導取締りを推進していくが、市町村が業種毎にするという理由のみをもって独自に設置規制を行うことは認められない。	貴庁の回答によれば、「市条例に委ねるとなれば、規制の緩やかな市に営業所が集中することで、風俗環境や治安情勢が容易に浄化できない状況にまで局地的に悪化する」との事であるが、その場合、提案者の意見にあるように、周囲の状況に鑑みて都道府県または当該市町村が自ら条例制定することにより対応可能ではないか。 地域再生の推進のための権限委譲は重要であり、再度検討し回答されたい。		都道府県に置かれている警察機関は、風適法に基づく規制行政や捜査活動等を通じて、繁華街や周辺地域における性風俗関連特殊営業や風俗環境の実情に関する情報を詳細、具体的かつ広域的に把握するとともに、これらをまとめて都道府県条例での規制や取締りにフィードバックさせ、迅速かつ実効性ある対応を適切に行っているところである。 市町村は、当該自治体内やまして他の行政区域において、このような情報収集手段を有していないため、市町村に条例制定を委任した場合、現在以上に実効性ある規制は期待できないばかりか、規制が相対的に緩やかな自治体や その周辺自治体において、風俗環境や治安環境への迅速な対応がかかりますが、それらの回復が著しく困難となる状況が生ずるおそれがある。 したがって、御提案に対応することは できない。ただし、風適法と異なる目的で、条例を制定することを妨げるものではない。 なお、現在歓楽街化している地域においては、すでに都道府県条例において性風俗関連特殊営業の設置規制「営業禁止等」が適切になされていると承知しており、市町村に条例制定を委任したとしても、さらに規制を強化する余地があるとは考え難い。 また、地域の清浄な風俗環境を主に害しているのは、風適法や条例を無視する違法営業であるので、地域再生のためには、風適法に基づく条例の委任先をどうするかではなく、警察と地域等が一体となって悪質営業者の取り締まりを強化することが重要と考える。	1182010	草加市	安全で活力あるまちづくり特区（健全地域づくり）	風営法が県条例に委任している規制事項を市に委任する	風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律が条例に委任している規制事項の受任先を、県から市へ変更する。	県の条例に委任されている規制事項を、その地域を一番知り得ている市が条例を定めることができるものとし、風俗営業等により市民の健全な生活が損なわれている地域や、児童・生徒が利用するなどの特性から良好な風俗環境を保全する必要がある施設などに対し、迅速・適切な規制を設定することにより、市民の安心した生活や子どもの健全育成を保持する。
010100	海上輸送用シャーシーの駐車場確保の特例	自動車の保管場所の確保等に関する法律	自動車の保有者は、道路上の場所以外の場所において、当該自動車の保管場所を確保しなければならないこととされている。道路運送法第2条第2項に規定する自動車運送事業又は貨物利用運送事業法第2条第8項に規定する第二種貨物利用運送事業の用に供する自動車については、道路運送法、貨物自動車運送事業法若しくは貨物利用運送事業法において、事業用自動車の数並びに自動車車庫の位置及び収容能力を事業計画の記載事項とすることにより、保管場所確保義務の履行の確保が図られている。	C		(1) 港湾地区において、路上放置シャーシに対する追突による死亡事故等が発生している現状にかんがみると、御提案を実現するには、シャーシの保管場所として必要な数を特定した上、その管理を徹底し、オーバーフローしたシャーシが路上放置されることを防ぐための担保措置が必要である。このような見地から、北九州市からの御要望を見ると、フェリー会社等とシャーシを特定した上で、シャーシの乗船実態をフェリー会社等から事後報告させるとしているものであり、荷日や季節、天候等による受注の減少や、需要の変動、経営悪化に伴う受注の減少に伴い、フェリーに乗船させるシャーシの数は常に一定ではなく、結局、保管場所として必要なスペースの数は特定されていない。また、乗船しなかったシャーシを保管する場所については、フェリー内のシャーシ乗船スペース又は埠頭のフェリー会社の駐車場に駐車させることとしているが、日々変動するシャーシの乗船実態に応じ、誰がその管理を行うかなど、その運用の実効性の担保措置は明確でなく、経営不振で仕事量の減少した事業者が、オーバーフローしたシャーシを路上放置するなどのモラルハザードを防げず、放置された車庫なしシャーシが追突事故の原因等になるおそれが十分考えられ、現実的ではないと考える。 (2) また、フェリー等の船内のシャーシ乗船スペースは、当該フェリー等が輸送する貨物を積載するための場所であり、自動車を通常保管するための場所としての実態を備えておらず、保管場所には認められない。 (3) さらに、シャーシの段積みについては、駐車したシャーシの上に直接他のシャーシを積むのであるならば、シャーシの構造上、段積みが事実上可能なのか、段積みした場合の安全性の確保は図れるのか、段積み作業に必要な設備はあるのか、段積みをするという運用の確認を誰が責任を持って行うのか等の具体的な実効可能性が不明である。 (4) 以上の懸念を払拭し、自治体や事業者団体等によるシャーシの管理方法、シャーシを路上に放置させないための担保措置等について具体的かつ実効性のある方策が示されない限りは、慎重な判断をせざるを得ない。	貴庁からの回答では「フェリー会社等が確保しているシャーシ置場や船内にあるシャーシの数は、景気変動、季節変動、トラック事業者のフェリーの利用状況等により変動する」とあるが、同一航路に反復継続して利用される海上輸送シャーシの複数登録の場合で、地方公共団体が臨時の駐車スペースとして港湾用地を提供するなど、責任を持って非常事態に対応することで実態としてシャーシの適正保管・管理が可能となる場合は、認めてもよいのではないか。 併せて、右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	・シャーシ数の特定について 環境負荷の軽減に有効な輸送システムとして、フェリーを利用した無人航送システムは既に運用されており、これまでの利用実績をもとに、同一航路に反復継続して利用される海上輸送シャーシーに対し複数登録を認めるものである。ただし、季節変動や景気変動を考慮し、複数登録を認めるシャーシーの総数は、フェリー船内やフェリー埠頭の荷捌地において実際にシャーシの保管能力の範囲内（例えば50%以下）とすることしてはいるが、シャーシ一数の特定が困難とされている点を明確にしていただきたい。 ・非常事態への対応のために 無人航送システムのサイクルの中で、通常は、事業計画上の車庫に戻ることなく、シャーシは回転している。年末年始など、このサイクルに大幅な狂いが生じる場合は、民間企業者の経営軽減のため、北九州市が、臨時の駐車スペースとして港湾用地を提供するなど、責任を持って非常事態に対応することで実態としてシャーシの適正保管・管理が可能と考えるが、自動車の保管場所の確保に関する法律等の適正保管・管理の趣旨と比較して劣っている点を明確にしていただきたい。 ・権原を取得すれば、事業計画上の車庫として認められるということについて 不特定多数の車両が利用する フェリー埠頭のマーシャリングヤード（荷捌地）を、特定の車両の保管場所である事業計画上の車庫とすることが認められるのか？認められるのであれば、その場合の基準（例：敷地面積の50%以下、賃貸借契約の最短契約期間など）を具体的に示して欲しい。			港湾地区においては、路上に放置されたシャーシに対する追突による死亡事故等の重大事故が発生している状況（北九州市内では、路上放置シャーシに起因する死亡事故が平成13，14年と発生し、平成15年には重傷事故が発生している。）にあること、季節、天候、景気等により運行に供されるシャーシの数が日々変動し特定できないこと等を踏まえ、ご提案を検討すると、その実現には、「複数登録」により形式的には保管場所が減少しても、路上に溢れ出るシャーシが出現しないよう、港湾を管理する自治体又は事業者団体等において、少なくとも、特例対象シャーシのための排他的駐車スペースを確保し必要に応じ直ちに提供する体制を整え変動に対応するとともに、シャーシの管理が不適切になされていないかを確認する等の担保措置を責任をもって確実に講じることにより、事業者ごとに実質的に必要となる保管場所の数を特定できるように、シャーシの管理が不適切になされていないかを確認する等の担保措置を責任をもって確実に講じることにより、事業者ごとに実質的に必要となる保管場所の数を特定できるようにする必要があるところ、このような確実な担保措置が取られる見通しを得られないため、慎重な判断をせざるを得ない。	貴庁の回答による「特例対象シャーシのための排他的駐車スペースを確保し必要に応じ直ちに提供する体制を整え変動に対応するとともに、シャーシの管理が不適切になされていないかを確認する等の担保措置を責任を持って確実に講じることにより、事業者ごとに実質的に必要となる保管場所の数を特定できる」ようなシステムの提案があれば、「複数登録」を認めることは可能と解してよいか。			港湾地区においては、路上に放置されたシャーシに対する追突による死亡事故等の重大事故が発生している状況（北九州市内では、路上放置シャーシに起因する死亡事故が平成13，14年と発生し、平成15年には重傷事故が発生している。）にあること、季節、天候、景気等により運行に供されるシャーシの数が日々変動し特定できないこと等を踏まえ、ご提案を検討すると、その実現には、「複数登録」により形式的には保管場所が減少しても、路上に溢れ出るシャーシが出現しないよう、港湾を管理する自治体又は事業者団体等において、少なくとも、特例対象シャーシのための排他的駐車スペースを確保し必要に応じ直ちに提供する体制を整え変動に対応するとともに、シャーシの管理が不適切になされていないかを確認する等の担保措置を責任をもって確実に講じることにより、事業者ごとに実質的に必要となる保管場所の数を特定できるように、シャーシの管理が不適切になされていないかを確認する等の担保措置を責任をもって確実に講じることにより、事業者ごとに実質的に必要となる保管場所の数を特定できるようにする必要があるところ、このような確実な担保措置が取られる見通しを得られないため、慎重な判断をせざるを得ない。	2012030	北九州市	北九州市国際物流特区	海上輸送用シャーシーの駐車場確保の特例措置	フェリー・RORO船運航会社（以下フェリー会社等）と航送契約を結ぶとともに、「トレーラ相互使用に関する協定書」を結んでいる海上輸送用シャーシーについては、フェリー会社等が確保しているシャーシ置場、船内のシャーシ一収容能力など、一定の条件の範囲内で複数登録を認める。	北九州港に寄港するフェリー等を利用する陸運事業者の登録用車庫に要するコストの削減を図ることで、モーダルシフトの推進と港湾施設の利用促進を図る。

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	各府省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	提案主体意見 その他	「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	各府省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案受付管理番号	構造主体名	特区計画・プロジェクトの名称	規制の特例事項(事項名)	規制の特例事項の内容	具体的事業の実施内容
010100	海上輸送用シャーシーの駐車場確保の特例	自動車の保管場所の確保等に関する法律	自動車の保有者は、道路上の場所以外の場所において、当該自動車の保管場所を確保しなければならないこととされている。道路運送法第2条第2項に規定する自動車運送事業又は貨物利用運送事業法第2条第8項に規定する第二種貨物利用運送事業の用に供する自動車については、道路運送法、貨物自動車運送事業法若しくは貨物利用運送事業法において、事業用自動車の数並びに自動車庫の位置及び収容能力を事業計画の記載事項とすることより、保管場所確保義務の履行の確保が図られている。	C	(1)港湾地区において、路上放置シャーシに対する追突による死亡事故等が発生している現状にかんがみると、御提案を実現するには、シャーシの保管場所として必要な数を特定した上、その管理を徹底し、オーバーフローしたシャーシが路上放置されることを防ぐための担保措置が必要である。このような見地から、北九州市からの御要望を見ると、フェリー会社等とシャーシを特定した上で、シャーシの乗船実態をフェリー会社等から事後報告させるというものであるが、曜日や季節、天候等による受注の減少や、需要の変動、経営悪化に伴う受注の減少に伴い、フェリーに乗船させるシャーシの数は常に一定ではなく、結局、保管場所として必要なスペースの数は特定されていない。また、乗船しなかったシャーシを保管する場所については、フェリー内のシャーシ乗船スペース又は埠頭のフェリー会社の駐車場に駐車させることしているが、日々変動するシャーシの乗船実態に応じ、誰がその管理を行うかなど、その運用の実効性の担保措置は明確でなく、経営不振で仕事量の減少した事業者が、オーバーフローしたシャーシを路上放置するなどのモラルハザードを防げず、放置された車庫なしシャーシが道路事故の原因等になるおそれが十分考えられ、現実的ではないと考える。 (2)また、フェリー等の船内のシャーシ乗船スペースは、当該フェリー等が輸送する貨物を積載するための場所であり、自動車を通常保管するための場所としての実態を備えておらず、保管場所とは認められない。 (3)さらに、シャーシの段積みについては、駐車したシャーシの上に直接他のシャーシを積むのであるならば、シャーシの構造上、段積みが事実上可能なのか、段積みした場合の安全性の確保は図れるのか、段積み作業に必要な設備はあるのか、段積みをするという運用の確認を誰が責任を持って行うのか等の具体的な実効可能性が不明である。 (4)以上の懸念を払拭し、自治体や事業者団体等によるシャーシの管理方法、シャーシを路上に放置させないための担保措置等について具体的かつ実効性のある方策が示されない限りは、慎重な判断をせざるを得ない。	貴庁からの回答では「フェリー会社等が確保しているシャーシ置場や船内にあるシャーシの数は、景気変動、季節波動、トラック事業者のフェリーの利用状況等により変動する」とあるが、同一航路に反復継続して利用される海上輸送シャーシの複数登録の場合で、地方公共団体が臨時の駐車スペースとして港湾用地を提供するなど、責任を持って非常事態に対応することで、シャーシの適正保管・管理ができる場合は、認めてもよいのではないか。				港湾地区においては、路上に放置されたシャーシに対する追突による死亡事故等の重大事故が発生している状況（北九州市内では、路上放置シャーシに起因する死亡事故が平成13，14年と発生し、平成15年には重傷事故が発生している。）にあること、季節、天候、景気等により運行に供されるシャーシの数が日々変動し特定できないこと等を踏まえ、ご提案を検討するに、その実現には、「複数登録」により形式的には保管場所が減少しても、路上に溢れ出るシャーシが出現しないよう、港湾を管理する自治体又は事業者団体等において、少なくとも、特例対象シャーシのための排他的駐車スペースを確保し必要に応じ直ちに提供する体制を整え変動に対応するとともに、シャーシの管理が不適切になされていないかを確認する等の担保措置を責任を持って確実に講じることにより、事業者ごとに実質的に必要となる保管場所の数を特定できるようにする必要がある。このため、港湾を管理する自治体又は事業者団体等からかの担保措置の提案があれば、その担保措置の内容を見定めた上、それが確実に講じられる見通しが得られるときは、その担保措置を前提に「保管場所を確保」した解釈でき場合を示し、先行的に実施するといった措置も考えられるが、現在のところ、そのような見通しを得られるような提案はいただいていないところである。	貴庁の回答にある「特例対象シャーシのための排他的駐車スペースを確保し必要に応じ直ちに提供する体制を整え変動に対応するとともに、シャーシの管理が不適切になされていないかを確認する等の担保措置を責任を持って確実に講じることにより、事業者ごとに実質的に必要となる保管場所の数を特定できる」ようなシステムの提案があれば、「複数登録」を認めることは可能と解してよいか。			港湾地区においては、路上に放置されたシャーシに対する追突による死亡事故等の重大事故が発生している状況（北九州市内では、路上放置シャーシに起因する死亡事故が平成13，14年と発生し、平成15年には重傷事故が発生している。）にあること、季節、天候、景気等により運行に供されるシャーシの数が日々変動し特定できないこと等を踏まえ、ご提案を検討するに、その実現には、「複数登録」により形式的には保管場所が減少しても、路上に溢れ出るシャーシが出現しないよう、港湾を管理する自治体又は事業者団体等において、少なくとも、特例対象シャーシのための排他的駐車スペースを確保し必要に応じ直ちに提供する体制を整え変動に対応するとともに、シャーシの管理が不適切になされていないかを確認する等の担保措置を責任を持って確実に講じることにより、事業者ごとに実質的に必要となる保管場所の数を特定できるようにする必要がある。このため、港湾を管理する自治体又は事業者団体等からかの担保措置の提案があれば、その担保措置の内容を見定めた上、それが確実に講じられる見通しが得られるときは、その担保措置を前提に「保管場所を確保」した解釈でき場合を示し、先行的に実施するといった措置も考えられるが、現在のところ、そのような見通しを得られるような提案はいただいていないところである。	5021203	社団法人日本経済団体連合会		フェリー・RORO船利用に供するトレーラーシャーシに関する規制の緩和	フェリー・ＲＯＲＯ船利用を目的として登録されているシャーシに限った上で、シャーシ１台の登録車庫に対し複数台の車庫利用を認めるべきである。	
010100	海上輸送用シャーシーの駐車場確保の特例	自動車の保管場所の確保等に関する法律	自動車の保有者は、道路上の場所以外の場所において、当該自動車の保管場所を確保しなければならないこととされている。道路運送法第2条第2項に規定する自動車運送事業又は貨物利用運送事業法第2条第8項に規定する第二種貨物利用運送事業の用に供する自動車については、道路運送法、貨物自動車運送事業法若しくは貨物利用運送事業法において、事業用自動車の数並びに自動車庫の位置及び収容能力を事業計画の記載事項とすることより、保管場所確保義務の履行の確保が図られている。	C	(1)港湾地区において、路上放置シャーシに対する追突による死亡事故等が発生している現状にかんがみると、御提案を実現するには、シャーシの保管場所として必要な数を特定した上、その管理を徹底し、オーバーフローしたシャーシが路上放置されることを防ぐための担保措置が必要である。このような見地から、北九州市からの御要望を見ると、フェリー会社等とシャーシを特定した上で、シャーシの乗船実態をフェリー会社等から事後報告させるというものであるが、曜日や季節、天候等による受注の減少や、需要の変動、経営悪化に伴う受注の減少に伴い、フェリーに乗船させるシャーシの数は常に一定ではなく、結局、保管場所として必要なスペースの数は特定されていない。また、乗船しなかったシャーシを保管する場所については、フェリー内のシャーシ乗船スペース又は埠頭のフェリー会社の駐車場に駐車させることしているが、日々変動するシャーシの乗船実態に応じ、誰がその管理を行うかなど、その運用の実効性の担保措置は明確でなく、経営不振で仕事量の減少した事業者が、オーバーフローしたシャーシを路上放置するなどのモラルハザードを防げず、放置された車庫なしシャーシが道路事故の原因等になるおそれが十分考えられ、現実的ではないと考える。 (2)また、フェリー等の船内のシャーシ乗船スペースは、当該フェリー等が輸送する貨物を積載するための場所であり、自動車を通常保管するための場所としての実態を備えておらず、保管場所とは認められない。 (3)さらに、シャーシの段積みについては、駐車したシャーシの上に直接他のシャーシを積むのであるならば、シャーシの構造上、段積みが事実上可能なのか、段積みした場合の安全性の確保は図れるのか、段積み作業に必要な設備はあるのか、段積みをするという運用の確認を誰が責任を持って行うのか等の具体的な実効可能性が不明である。 (4)以上の懸念を払拭し、自治体や事業者団体等によるシャーシの管理方法、シャーシを路上に放置させないための担保措置等について具体的かつ実効性のある方策が示されない限りは、慎重な判断をせざるを得ない。	貴庁からの回答では「フェリー会社等が確保しているシャーシ置場や船内にあるシャーシの数は、景気変動、季節波動、トラック事業者のフェリーの利用状況等により変動する」とあるが、同一航路に反復継続して利用される海上輸送シャーシの複数登録の場合で、地方公共団体が臨時の駐車スペースとして港湾用地を提供するなど、責任を持って非常事態に対応することで、シャーシの適正保管・管理ができる場合は、認めてもよいのではないか。				港湾地区においては、路上に放置されたシャーシに対する追突による死亡事故等の重大事故が発生している状況（北九州市内では、路上放置シャーシに起因する死亡事故が平成13，14年と発生し、平成15年には重傷事故が発生している。）にあること、季節、天候、景気等により運行に供されるシャーシの数が日々変動し特定できないこと等を踏まえ、ご提案を検討するに、その実現には、「複数登録」により形式的には保管場所が減少しても、路上に溢れ出るシャーシが出現しないよう、港湾を管理する自治体又は事業者団体等において、少なくとも、特例対象シャーシのための排他的駐車スペースを確保し必要に応じ直ちに提供する体制を整え変動に対応するとともに、シャーシの管理が不適切になされていないかを確認する等の担保措置を責任を持って確実に講じることにより、事業者ごとに実質的に必要となる保管場所の数を特定できるようにする必要があるところ、このような確実な担保措置が取れる見通しを得られないため、慎重な判断をせざるを得ない。	貴庁の回答にある「特例対象シャーシのための排他的駐車スペースを確保し必要に応じ直ちに提供する体制を整え変動に対応するとともに、シャーシの管理が不適切になされていないかを確認する等の担保措置を責任を持って確実に講じることにより、事業者ごとに実質的に必要となる保管場所の数を特定できる」ようなシステムの提案があれば、「複数登録」を認めることは可能と解してよいか。			港湾地区においては、路上に放置されたシャーシに対する追突による死亡事故等の重大事故が発生している状況（北九州市内では、路上放置シャーシに起因する死亡事故が平成13，14年と発生し、平成15年には重傷事故が発生している。）にあること、季節、天候、景気等により運行に供されるシャーシの数が日々変動し特定できないこと等を踏まえ、ご提案を検討するに、その実現には、「複数登録」により形式的には保管場所が減少しても、路上に溢れ出るシャーシが出現しないよう、港湾を管理する自治体又は事業者団体等において、少なくとも、特例対象シャーシのための排他的駐車スペースを確保し必要に応じ直ちに提供する体制を整え変動に対応するとともに、シャーシの管理が不適切になされていないかを確認する等の担保措置を責任を持って確実に講じることにより、事業者ごとに実質的に必要となる保管場所の数を特定できるようにする必要があるところ、このような確実な担保措置が取れる見通しを得られないため、慎重な判断をせざるを得ない。	5035015	社団法人日本船主協会		内航輸送用トレーラー・シャーシの車庫に関する規定の見直し	内航輸送用シャーシ運用上においては、登録用車庫確保の負担が所有者に強いられる一方、その車庫はほとんど利用されておらず、現在の規制は利用実態にそぐわないため、内航輸送用シャーシについては、車庫一台のスペースで複数台登録できるようにすべきである。	
010100	海上輸送用シャーシーの駐車場確保の特例	自動車の保管場所の確保等に関する法律	自動車の保有者は、道路上の場所以外の場所において、当該自動車の保管場所を確保しなければならないこととされている。道路運送法第2条第2項に規定する自動車運送事業又は貨物利用運送事業法第2条第8項に規定する第二種貨物利用運送事業の用に供する自動車については、道路運送法、貨物自動車運送事業法若しくは貨物利用運送事業法において、事業用自動車の数並びに自動車庫の位置及び収容能力を事業計画の記載事項とすることより、保管場所確保義務の履行の確保が図られている。	C	(1)港湾地区において、路上放置シャーシに対する追突による死亡事故等が発生している現状にかんがみると、御提案を実現するには、シャーシの保管場所として必要な数を特定した上、その管理を徹底し、オーバーフローしたシャーシが路上放置されることを防ぐための担保措置が必要である。このような見地から、北九州市からの御要望を見ると、フェリー会社等とシャーシを特定した上で、シャーシの乗船実態をフェリー会社等から事後報告させるというものであるが、曜日や季節、天候等による受注の減少や、需要の変動、経営悪化に伴う受注の減少に伴い、フェリーに乗船させるシャーシの数は常に一定ではなく、結局、保管場所として必要なスペースの数は特定されていない。また、乗船しなかったシャーシを保管する場所については、フェリー内のシャーシ乗船スペース又は埠頭のフェリー会社の駐車場に駐車させることしているが、日々変動するシャーシの乗船実態に応じ、誰がその管理を行うかなど、その運用の実効性の担保措置は明確でなく、経営不振で仕事量の減少した事業者が、オーバーフローしたシャーシを路上放置するなどのモラルハザードを防げず、放置された車庫なしシャーシが道路事故の原因等になるおそれが十分考えられ、現実的ではないと考える。 (2)また、フェリー等の船内のシャーシ乗船スペースは、当該フェリー等が輸送する貨物を積載するための場所であり、自動車を通常保管するための場所としての実態を備えておらず、保管場所とは認められない。 (3)さらに、シャーシの段積みについては、駐車したシャーシの上に直接他のシャーシを積むのであるならば、シャーシの構造上、段積みが事実上可能なのか、段積みした場合の安全性の確保は図れるのか、段積み作業に必要な設備はあるのか、段積みをするという運用の確認を誰が責任を持って行うのか等の具体的な実効可能性が不明である。 (4)以上の懸念を払拭し、自治体や事業者団体等によるシャーシの管理方法、シャーシを路上に放置させないための担保措置等について具体的かつ実効性のある方策が示されない限りは、慎重な判断をせざるを得ない。	貴庁からの回答では「フェリー会社等が確保しているシャーシ置場や船内にあるシャーシの数は、景気変動、季節波動、トラック事業者のフェリーの利用状況等により変動する」とあるが、同一航路に反復継続して利用される海上輸送シャーシの複数登録の場合で、地方公共団体が臨時の駐車スペースとして港湾用地を提供するなど、責任を持って非常事態に対応することで、シャーシの適正保管・管理ができる場合は、認めてもよいのではないか。				港湾地区においては、路上に放置されたシャーシに対する追突による死亡事故等の重大事故が発生している状況（北九州市内では、路上放置シャーシに起因する死亡事故が平成13，14年と発生し、平成15年には重傷事故が発生している。）にあること、季節、天候、景気等により運行に供されるシャーシの数が日々変動し特定できないこと等を踏まえ、ご提案を検討するに、その実現には、「複数登録」により形式的には保管場所が減少しても、路上に溢れ出るシャーシが出現しないよう、港湾を管理する自治体又は事業者団体等において、少なくとも、特例対象シャーシのための排他的駐車スペースを確保し必要に応じ直ちに提供する体制を整え変動に対応するとともに、シャーシの管理が不適切になされていないかを確認する等の担保措置を責任を持って確実に講じることにより、事業者ごとに実質的に必要となる保管場所の数を特定できるようにする必要があるところ、このような確実な担保措置が取れる見通しを得られないため、慎重な判断をせざるを得ない。	貴庁の回答にある「特例対象シャーシのための排他的駐車スペースを確保し必要に応じ直ちに提供する体制を整え変動に対応するとともに、シャーシの管理が不適切になされていないかを確認する等の担保措置を責任を持って確実に講じることにより、事業者ごとに実質的に必要となる保管場所の数を特定できる」ようなシステムの提案があれば、「複数登録」を認めることは可能と解してよいか。			港湾地区においては、路上に放置されたシャーシに対する追突による死亡事故等の重大事故が発生している状況（北九州市内では、路上放置シャーシに起因する死亡事故が平成13，14年と発生し、平成15年には重傷事故が発生している。）にあること、季節、天候、景気等により運行に供されるシャーシの数が日々変動し特定できないこと等を踏まえ、ご提案を検討するに、その実現には、「複数登録」により形式的には保管場所が減少しても、路上に溢れ出るシャーシが出現しないよう、港湾を管理する自治体又は事業者団体等において、少なくとも、特例対象シャーシのための排他的駐車スペースを確保し必要に応じ直ちに提供する体制を整え変動に対応するとともに、シャーシの管理が不適切になされていないかを確認する等の担保措置を責任を持って確実に講じることにより、事業者ごとに実質的に必要となる保管場所の数を特定できるようにする必要があるところ、このような確実な担保措置が取れる見通しを得られないため、慎重な判断をせざるを得ない。	5077012	住意団体		シャーシ（トラクターヘッドに牽引される車）に関する規制改革	・シャーシの車検証有効期限１年を２年に見直しを要望する。 ・シャーシの車庫に関する規制について、段積みができるよう改革を要望する。 ・車庫面積が牽引車と非牽引車一台で決められているが、非牽引車だけの場合も設定するよう要望する。	・シャーシの車検証有効期限は原則1年である。 ・シャーシの車庫に関する規制でも一般トラック同様に届出が必要である。 ①貨物自動車運送事業の一般貨物自動車運送事業経営許可申請の際に「自動車車庫」の位置、収容能力、運賃規程を届出る。 ②その際、事業者毎に、事業を増減した際は、「各営業所に配置する事業用自動車の種別ごとの数の変更」として、変更届を提出。 ③その際、添付書類として、「既認可自動車庫の位置、収容能力及び増減車後必要となる事業車両」が必要。 ④事業用自動車（普通自動車）で、牽引車に牽引車に牽引車、被牽引車を含む場合の最低車庫台数の算定方式は、牽引車１両と被牽引車１両一対を１両と算定。 ⑤計画車輌の最大格載量に基づく必要面積は イ．７．５トン超車は３８ｍ２ ロ．７．５トン以下車２８ｍ２ ハ．２トンロング車２０ｍ２ ニ．２トン以下車１５ｍ２以上のように「営業許可申請」の際、及びその後の「変更届」時に、利用実態に拘わらず、その規制に関連した接続設を受けている。
010110	「自動車貸渡無人事務所」に関する車庫法上の特例	自動車の保管場所の確保等に関する法律、同法施行令、同法施行規則	自動車の使用の本拠の位置とは、原則として、自動車の保有者その他自動車の管理責任者の所在地をいい、具体的には、自動車を運行の用に供する拠点として使用し、かつ、自動車の使用の管理をするという実態を備えている場所であるか否かで判断する。	D-1		自動車の使用の本拠の位置については、自動車を運行の用に供する拠点として使用し、かつ、自動車の使用の管理をするという実態を備えているかが否かで判断することから、自動車の集中管理センターを設置し、その端末「無人の事務所等」において、直接的に人手により行うものと同等の水準で自動車の使用の管理等を行うことができる限り、その事務所を使用の本拠の位置として認め得る。 なお、具体的な内容については、管轄警察署に相談していただきたい。	貴庁の回答では、現行で対応可能とあるが、第2次提案における「イベント等に伴う道路使用許可」等への対応の経緯を踏まえ、円滑な実施のため、統一的な基準の明確化を図るべきではないか。 併せて、右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討願いたい。	措置の概要（対応策）について、「なお、具体的な内容は管轄警察署に相談して欲しい」とありますが、各警察署で解釈の差異が生じる可能性があるので、レンタカー型カーシェアリングを行う場合の自動車の本拠の位置の取り扱いについては、個々の事案毎ではなく、統一的な運用方針を示して欲しい。				自動車の保管場所証明等事務に係る「自動車の使用の本拠の位置」の解釈基準については、平成15年10月15日付けの通達をもって、全国警察に対し指示したところであるが、自動車の使用の本拠の位置の認定は、警察署長が、自動車を運行の用に供する拠点として使用し、かつ、自動車を管理するという実態を備えているか否かを個別具体的な事情に照らして判断するものであり、個々の保管場所証明申請に当たって所轄警察署長と相談していただくほかないと考える。なお、事例としては、自動車の集中管理センターにおいて、通信衛星等を利用した情報通信技術により、保有しているすべての自動車の現在位置、充電状態、整備状態等を把握し、かつ、すべての自動車のドアロックの設定・解除や、運転者に対するカーナビゲーション装置を通じたメッセージの発信等を遠隔地から行うことができるシステムを備えている事業者について、その無人の車両ステーションを使用の本拠の位置として認めているものがある。	提案者の意見を踏まえ、所轄警察間で解釈の差異が生じないよう貴庁としても趣旨の周知徹底を図られたい。		自動車の保管場所証明等事務に係る「自動車の使用の本拠の位置」の解釈基準については、平成15年10月15日付けの通達をもって、全国警察に対し指示したところであるが、所轄警察署間においてその解釈の差異が生じないよう、全国会議において都道府県警察に周知徹底してまいりたい。	3016010	オリックス・レンタカー株式会社	環境にやさしいカーライフ特区（レンタカー型カーシェアリング）	環境にやさしいカーライフ特区	地域における生活環境の改善、交通渋滞の解消に向け自家用自動車の過度の使用を抑制する為、アイドリングストップ車等環境にやさしい自家用自動車を使用したレンタカー型カーシェアリングの導入を促進すべく現行の法規制の緩和を検討して頂きたい。 【規制緩和提案】 ①「包括的許可制度の導入」・・・現在「貸渡自動車の車種区分ごとに審査数について行う」事としている道路運送法第３条第２項による自家用自動車の貸渡の許可を「事業者ごとに行う」事とし、事業者単位の包括的な許可制度 **一律事業者としての許可を取れば自動車の増車減車の許可は不要**（と緩和していただきたい。） ②無人貸渡システムの実施・・・現行の事務所での貸渡し行為と同等の IT等を活用したシステム（端末）を設置することで、事務所の位置付けと認める事とし、無人貸渡の実態を踏まえ弾力的な運用を図っていただきたい。 ③また、その事務所を自動車の保管場所の確保等に関する法律の運用により使用の本拠地として認めていただきたい。						
010120	電動人力補助自転車のアシスト量の規制緩和	道路交通法第2条第1項 道路交通法施行規則第1条の3	人に力を補うため原動機を用いる自転車は次の基準を満たさなければならない。(1)24キロメートル毎時未満の速度で自転車を走行させる場合において、人の力に対する原動機を用いて人の力を補う比率が、(1)又は(2)に掲げる速度の区分に応じそれぞれ(1)又は(2)に定める数値以下であること。(1)15キロメートル毎時未満の速度…1:3(2)15キロメートル毎時以上24キロメートル毎時未満の速度…走行速度を キロメートル毎時で表した数値から15を減じて得た数値をで除したものを1から減じた数値 (2)24キロメートル毎時以上の速度で自転車を走行させることになる場合において、原動機を用いて人の力を補う力が加わらないこと。	C		電動駆動補助力付自転車について、道路交通法上、自転車として扱っているのは、原動機が人力と独立した形で作動せず、専ら人力の補助として作動する構造を有するものであり、また、その運転方法が自転車と同様であれば、原動機付自転車を運転することができる免許を有しない者であっても安全に運転することが可能であるからである。 電動機による自動走行が可能なものについては、電動機の定格出力の大小に応じて道路交通法上の原動機付自転車又は自動車に当たり、免許を有しない者が運転することはできないため、自動走行を認めることはできない。　また、原動機を人力に対する補助として用いるものであっても、補助の比率が高い場合などは、速度が大きくなり、ハンドル等による操作が困難になるなどの危険性があるため、原動機のみで自走せず、一般の自転車と運転特性等が同一とされる程度の補助力に止める基準を設定しているものであり、補助率を変更することはできない。	右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	道路交通法の分類から、自走走行可能なものは原動機付自転車に区分されるのは理解します。ただし、「歩行補助車」が例外として認められるのと同様、本提案における電動駆動補助力付自転車の自走走行においても、当該車両及び搭乗者、車外にいる者その他への安全性の確認ができれば、道路交通法上の分類の規定除外が可能であると考えます。あるいは、原動機付自転車の区分の細分化も検討余地かと考えます。以下に自走走行の意義・安全性についての思見を申し述べます。1）最高速度15km/h以下での自走走行の安全性　自転車走行における時速15km/h以下の走行状態は決して特別なものではなく、各人の運転技量に応じて十分判断・選択可能な走行領域であります。したがって、足で漕ぐか、レバーで操作するかの違いはあるものの、自走走行が効に即安全でないという結論には到らないと考えます。ただし、その加速性能を自転車走行同等に押さえるなど、一般の自転車と運転特性が変わらないように考慮することは言うまでもありません。車外にいる者その他への安全性についても自転車と同等と考えます。2）発進時・登坂時の安定性　自転車の運転特性において特に不安定になるのが発進時です。自らの足で漕ぎながらバランスをとるのがむずかしいからです。電動駆動補助力を以ってしても基本は同じです。それに対し、自走走行可能であれば両足で車体を支えながらの発進も可能であり、より安全な発進走行が可能です。特に上り坂でその傾向が顕著に表れます。もちろん、飛出し防止の観点から、その加速（出足）性能についての考慮が必要であることは1）と同じです。上述のように自走走行の機能付加が自転車ならびに電動駆動補助力付自転車で認知されている安全性に対し、著しく劣るとは考えにくいと思います。以上、構造改革特区の適用判断の回答への質疑より踏み込んで、道路交通法の規定への意見となっております。今後も消費者利益確保の観点より、消費者の立場から規制緩和に向けて取組んで行きたいと考えております。つきましては、各関係省庁様におかれましては、上記意見に対してのご意見ならびに規制緩和に向けて取組むべき手段・方法等アドバイスをいただければと存じます。自動車工業会、自転車産業振興協会はか関係団体にても同様な議論はなされているかと思います。真の構造改革たるためには、消費者の立場からの発言が大切かと考えます。よろしくお願いいたします。			道路交通法において、自動車又は原動機付自転車の運転に運転免許が必要であるとしているのは、一般人が自由にこれらを運転することを認めた場合には、道路交通の危険と障害を生じさせるおそれがあるためである。原動機が人力と独立した形で作動する電動駆動補助力付自転車については、自走することが可能であり、原動機の大きさにより原動機付自転車又は自動車に当たることから、これらを無免許で運転することは極めて危険であり、認められない。						3032010	個人		電動人力補助自転車のアシスト量の規制緩和	電動人力補助自転車のアシスト量の規制緩和	道路交通法施行規則（人の力を補うための原動機を用いる自転車の基準）第１条の３の改訂。①15キロメートル毎時未満の速度における電動機による自力走行の許可。②15キロメートル毎時以上24キロメートル毎時未満での走行における人の力に対する原動機を用いて補う力の比率を1までの任意とする。	この特例を活用し、まず、2輪事業者と共同で試作車にてその有用性、市場性を検証する。その後、事業性を加味しながら、商品化を展開する。

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	各府省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	提案主体意見 その他	「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	各府省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案受付管理番号	構造改革特区計画・プロジェクトの名称	規制の特例事項(事項名)	規制の特例事項の内容	具体的事業の実施内容
010130	道路上空通路の設置基準の緩和	道路交通法第77条第1項	道路上に通路を設けようとする者は、警察署長の道路使用許可を受けなければならない。	D-1		道路の上空に設ける通路に対する道路使用許可については、平成8年の通達により、安全性の確保に留意しつつ、その弾力的運用を図ることとしており、道路の上空に3層の通路を設置する場合についても、警察署長により、個別具体的な事情に応じて道路使用許可の可否が判断されることとなるので、具体的な内容について所轄警察署に相談していただきたい。	貴庁の回答では、現行で対応可能とあるが、本提案にある道路上空通路は設置できるのか、回答されたい。 また、第2次提案における「イベント等に伴う道路使用許可」等の対応の経緯を踏まえ、円滑な実施のため、道路交通上の統一的な基準の明確化を図るべきではないか。 併せて、右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し解答されたい。	当地区は、大規模工場跡地の土地利用転換により大阪都心部の都市機能を補完する都市拠点を形成するとともに、併せて周辺の密集市街地の整備を図るべく、都市再生特別法に基づく都市再生緊急整備地域にも指定されているところもあります。 三洋電機が開発を予定している本計画は、建築物と道路を一体的に計画し、地域の円滑な交通処理を行うとともに、防災計画にも配慮し、商業施設としての一体性を高め、ｱﾒﾆﾃｨ豊かな施設整備を行い、ひいては地域の活性化につなげようとするものです。 本計画は、①歩車分離による歩行者の安全確保、②商業施設の利用者の利便性に資する、③日常動線を利用した火災時等の避難経路の確保、④ゆとりと開放感のある通路の確保による都市拠点にふさわしい魅力ある都市空間の形成を図る観点から、3層（1層は幅員18m、2、3層は幅員6m）の上空通路を設置するものであります。 この計画案について所轄警察、特定行政庁（守口市）と相談したところ「幅員18mの根拠、3層の必要性についての根拠を明らかにすべき。」との見解が示されております。 開発者側の立場からは、上記①～④を合理的な理由と考えておりますが、警察（交通管理者）として、交通対策上の観点から、通達の技術基準（1層・6m）を超える上空通路の階数、幅員の決定要件や、具体的にどのような対策（たとえば、上空利用者の転落防止、落下物対策等の安全対策、視距の確保などが考えられますか）を講じれば、道路交通上支障がないかについてご教示をお願いしたい。 その点を踏まえ、開発者として適切な対策を講じてまいりたいので、ご指導いただければ幸いです。				道路使用許可は、警察署長が、地域住民や道路利用者等の意見を踏まえつつ、公益上又は社会慣習上の要請と交通の安全と円滑への影響とを総合的に勘案し、個別具体的な事情に照らしてその可否や許可条件を判断するものである。道路の上空に設ける通路に対する道路使用許可については、一般論としては、通路が道路標識等の視認の妨げにならないようにすることなどが必要であると考えられるが、警察庁が許可の可否や許可条件を判断することはできないので、個別の案件について所轄警察署長と相談していただくほかないと考える。	提案者の意見にある階層や幅員の必要性の根拠は、道路使用許可の判断としては求めないものと解してよいか。			一般論としては、道路の上空に設ける通路の階層や幅員の必要性の根拠は、交通の安全と円滑に関係がなければ、道路使用許可の可否の判断基準となることは想定しにくい。　　なお、交通の安全と円滑を図る上からの道路使用許可の可否の判断は、所轄警察署長が個別具体的な事情に照らして判断するものであり、所轄警察署と相談されたい。	3039010	三洋電機株式会社	サンプラッツ大日「生活サービス特区」	道路上空通路の設置基準の緩和	道路上空に設ける通路の設置基準を緩和することにより、地上の自動車交通の緩和と安全な歩行者環境の確保のための道路上空における立体的な歩車分離を可能にする。さらに、バリアフリー化を進め、ゆとりを持った幅員を確保することで高齢者やベビーカー利用者へも施設の快適な利用を促進する。また、道路により分断された敷地へ利用者を自然に誘導し、都市の活性化が促進されるような施設とする。また、大規模商業施設は不特定多数の利用が予想され、より災害弱者が避難しやすいように、道路上空に設ける通路の設置基準を緩和し、建物相互間を連絡させることで、水平避難を可能にし、日常動線を利用した安全な避難を実現する。	公道をはさんで建つ商業施設間を道路上空で各階3層の通路で接続する。通路の幅はそれぞれ3階で18m、4・5階では6mとする。この道路上空の立体利用により、1階では歩車の動線を分離し、安全で快適な移動空間を提供する。また、上階においては利用者の利便性・快適性の向上をはかり、道路により分断された街区間の活性化を促し、災害弱者の災害発生時における別棟への避難・移動を容易にし、バイパスの役割を果たすことにより、非常時の安全性の増大を図る。
010130	道路上空通路の設置基準の緩和	道路交通法第77条第1項	道路上に通路を設けようとする者は、警察署長の道路使用許可を受けなければならない。	D-1		道路の上空に設ける通路に対する道路使用許可については、平成8年の通達により、安全性の確保に留意しつつ、その弾力的運用を図ることとしており、道路の上空に3層の通路を設置する場合についても、警察署長により、個別具体的な事情に応じて道路使用許可の可否が判断されることとなるので、具体的な内容について所轄警察署に相談していただきたい。	貴庁の回答では、現行で対応可能とあるが、本提案にある道路上空通路は設置できるのか、回答されたい。 また、第2次提案における「イベント等に伴う道路使用許可」等の対応の経緯を踏まえ、円滑な実施のため、道路交通上の統一的な基準の明確化を図るべきではないか。 併せて、右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し解答されたい。	当地区は、大規模工場跡地の土地利用転換により大阪都心部の都市機能を補完する都市拠点を形成するとともに、併せて周辺の密集市街地の整備を図るべく、都市再生特別法に基づく都市再生緊急整備地域にも指定されているところもあります。 三洋電機が開発を予定している本計画は、建築物と道路を一体的に計画し、地域の円滑な交通処理を行うとともに、防災計画にも配慮し、商業施設としての一体性を高め、ｱﾒﾆﾃｨ豊かな施設整備を行い、ひいては地域の活性化につなげようとするものです。 本計画は、①歩車分離による歩行者の安全確保、②商業施設の利用者の利便性に資する、③日常動線を利用した火災時等の避難経路の確保、④ゆとりと開放感のある通路の確保による都市拠点にふさわしい魅力ある都市空間の形成を図る観点から、3層（1層は幅員18m、2、3層は幅員6m）の上空通路を設置するものであります。 この計画案について所轄警察、特定行政庁（守口市）と相談したところ「幅員18mの根拠、3層の必要性についての根拠を明らかにすべき。」との見解が示されております。 開発者側の立場からは、上記①～④を合理的な理由と考えておりますが、警察（交通管理者）として、交通対策上の観点から、通達の技術基準（1層・6m）を超える上空通路の階数、幅員の決定要件や、具体的にどのような対策（たとえば、上空利用者の転落防止、落下物対策等の安全対策、視距の確保などが考えられますか）を講じれば、道路交通上支障がないかについてご教示をお願いしたい。 その点を踏まえ、開発者として適切な対策を講じてまいりたいので、ご指導いただければ幸いです。				道路使用許可は、警察署長が、地域住民や道路利用者等の意見を踏まえつつ、公益上又は社会慣習上の要請と交通の安全と円滑への影響とを総合的に勘案し、個別具体的な事情に照らしてその可否や許可条件を判断するものである。道路の上空に設ける通路に対する道路使用許可については、一般論としては、通路が道路標識等の視認の妨げにならないようにすることなどが必要であると考えられるが、警察庁が許可の可否や許可条件を判断することはできないので、個別の案件について所轄警察署長と相談していただくほかないと考える。	提案者の意見にある階層や幅員の必要性の根拠は、道路使用許可の判断としては求めないものと解してよいか。			一般論としては、道路の上空に設ける通路の階層や幅員の必要性の根拠は、交通の安全と円滑に関係がなければ、道路使用許可の可否の判断基準となることは想定しにくい。　　なお、交通の安全と円滑を図る上からの道路使用許可の可否の判断は、所轄警察署長が個別具体的な事情に照らして判断するものであり、所轄警察署と相談されたい。	3056010	三洋電機株式会社、大阪府	サンプラッツ大日「生活サービス特区」	道路上空通路の設置基準の緩和	道路上空に設ける通路の設置基準を緩和することにより、地上の自動車交通の緩和と安全な歩行者環境の確保のための道路上空における立体的な歩車分離を可能にする。さらに、バリアフリー化を進め、ゆとりを持った幅員を確保することで高齢者やベビーカー利用者へも施設の快適な利用を促進する。また、道路により分断された敷地へ利用者を自然に誘導し、都市の活性化が促進されるような施設とする。 また、大規模商業施設は不特定多数の利用が予想され、より災害弱者が避難しやすいように、道路上空に設ける通路の設置基準を緩和し、建物相互間を連絡させることで、水平避難を可能にし、日常動線を利用した安全な避難を実現する。	公道をはさんで建つ商業施設間を道路上空で各階3層の通路で接続する。通路の幅はそれぞれ3階で18m、4・5階では6mとする。この道路上空の立体利用により、1階では歩車の動線を分離し、安全で快適な移動空間を提供する。また、上階においては利用者の利便性・快適性の向上をはかり、道路により分断された街区間の活性化を促し、災害弱者の災害発生時における別棟への避難・移動を容易にし、バイパスの役割を果たすことにより、非常時の安全性の増大を図る。
010140	電動自転車の定義の緩和	道路交通法第2条第1項	原動機付自転車は、道路交通法上の車両に当たる。	C		原動機付自転車を無免許で運転することは非常に危険な行為であり、仮に一部地域を対象とする特例措置であっても、その特例措置により交通事故が発生した場合は、人の死亡、負傷、後遺障害という不可逆的な危害を当該地域の歩行者等にもたらし、当該措置の実施主体による特例措置の停止等の事後的な対応では取り返しが付かないことから、認められない。	右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	貴省の回答を踏まえ、交通事故が発生しないよう、大谷地域再生のため、観光目的のみに使用し、走行できる観光拠点を限定し、白線を引いて専用レーンとして走行ルートも限定する、上限スピードを設定するなどの安全措置を講じて運行するという代替措置を追加し、また、さらに限定して、大谷地域では大きな面積の私有地を所有している地主が多く、基本的には私有地での活用を考え、私有地間の公道を横断する時のみ限定で、信号機をつける等の安全措置を講じて、公道を横切ることができるという対応で、これらの措置については、都道府県公安委員会に報告することとしたいが、再検討願いたい。				原動機付自転車を無免許で運転することは非常に危険な行為であり、仮に走行できる地域を限定しても、交通事故につながるおそれが高いことから、認められない。なお、主に私有地での活用を考えているとのことであるが、私有地であるか否かを問わず、一般交通の用に供する場所については、道路交通法上の「道路」であり、道路交通法の規定が適用され、このような場所で原動機付自転車を無免許で運転することは認められない。				一般論としては、道路の上空に設ける通路の階層や幅員の必要性の根拠は、交通の安全と円滑に関係がなければ、道路使用許可の可否の判断基準となることは想定しにくい。　　なお、交通の安全と円滑を図る上からの道路使用許可の可否の判断は、所轄警察署長が個別具体的な事情に照らして判断するものであり、所轄警察署と相談されたい。	3041090	観光都市・大谷の再生委員会	地域再生文化観光特区	電動自転車の定義の大谷地域における緩和	一定の基準を超える原動機付自転車は、道路交通法上の「車両」に該当し、ナンバーの取得や二人乗りの禁止など、様々な規定がある。大谷地域再生のため、観光目的のみに使用し、特区内のみの上限スピードを設定するなどの安全措置を講じている原動機付自転車に限り、「車両」扱いとしないでほしい。	半径4kmの円の中に大谷地域の観光スポットが集中している。車では近すぎ、歩いては遠すぎる距離にあり、その間にも大自然の観光ﾋﾟｱ所が点在している。標高583mの古賀志山から地下80mの大空間までを周遊させたい。そのためには、この地域を限定して、電動自転車を活用し、観光客がゆったりと自然を満喫しながら観光できるようにしたい。
	風適法における「8号営業」での景品提供の可能化	風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律第23条第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第2条第1項第8号の営業を営む者は、その営業に関し、遊技の結果に応じて賞品を提供してはならない。	C		遊技の結果に応じて客に商品を提供する営業は、その営業の態様によっては、客の射幸心をそそることなり、善良の風俗と清浄な風俗環境を阻害するおそれがある。そこで、風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律（以下「風適法」という。）においては、このような営業（以下「7号営業」という。）を第2条第1項第7号に規定し、遊技の射幸性に大きな影響を与える遊技機の性能等について規制している。 他方、同項第8号に規定する営業（以下「8号営業」という。）は、遊技の結果に応じて客に賞品を提供しないことが前提とされているため、遊技機の性能等について特段の規制が設けられていないところである。 このような8号営業について、賞品提供を認める改正を行うことは、善良の風俗と清浄な風俗環境を阻害するおそれがあるため、認められない。また、客の射幸心をそそるものとして、刑法の賭博罪に該当する行為との評価を受けるおそれもある。 遊技の結果に応じて客に商品を提供する営業は、7号営業の規制の下で行う必要がある。														3076100	株式会社東京総合研究所	い、しょく、じゅう、ゆう、がく外国人起業家と地域住民が共生できる特区「エリア」の創生	社交施設の設置要件の緩和	特区内に外国人起業家と地域住民が共に楽しめる社交施設を設置。	入場可能年齢を20歳以上とし、ばちんこ等（日本的遊戯）、ルーレット等（諸外国の遊戯）を設置した、社交施設を特区内に設置する。風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律第2条7号及び8号営業を同一社交場いともに景品交換を可とする。
010160	運転免許更新手続きのIT化	道路交通法第101条	・免許証の更新を受けようとする者は、当該免許証の更新期間に、その者の住所地を管轄する公安委員会に更新申請書を提出しなければならない。 ・更新申請書の提出があったときは、当該公安委員会は、その者について、適性検査を行わなければならない。	C		運転免許証の更新については、更新される運転免許証の名義人と申請者の同一性を確認した上で、適性検査を行い、本人の新たな写真を撮影して運転免許証を作成する必要がある。 この同一性の確認は、直接申請者と面接することを要し、出頭を要しないとした場合、免許証の偽造事件やなりすまし事案が現在以上に増加することが予想される。また、適性検査についても、直接申請者と面接して検査を行わなければ、自動車等の運転に必要な適性が備わっているかどうかの判断を適切に行うことは困難である。 テレビ電話の使用等により申請者が出頭しない免許更新手続を行った場合には、免許証の不正取得事案や運転に必要な適性を有しない者が免許を取得するケースが多発するおそれがあることから、認められない。	e-Japan重点計画などに示されている電子政府の取り組みや申請者の負担軽減の観点から、特区において実現できないか、再度検討し回答されたい。				運転免許証の更新については、更新される運転免許証の名義人と申請者の同一性を確認するとともに、一定の病気にかかっていないかどうかを含め、自動車等の運転に必要な適性が備わっているかどうかを判断するため、直接申請者と面接する必要があり、申請者と面接しないで免許更新手続を行った場合には、免許証の不正取得事案や運転に必要な適性を有しない者が免許を更新するケースが多発するおそれがある。「e-Japan重点計画」等を受けた申請・届出手続のオンライン化の検討においても、免許証の更新については、上記の理由から、手続の性質上オンライン化できないという結論に至っており、行政手続等における情報通信の技術の利用に関する法律（平成十四年法律第百五十一号）においても、オンライン化による申請の適用を除外されているところである。以上のことからも、免許更新手続についてオンライン化による申請を認めることはできない。					3079010	株式会社ノヴァ	免許更新手続きのIT化	運転免許更新手続きのIT化	運転免許更新の手続きを、テレビ電話システム等の使用により、遠隔地から行えるようにします。	具体的な計画としては、免許更新者はまず担当窓口へHPを通じて申請書を提出します。その上で、テレビ電話システムを使い、適正検査として必要な項目である視力および聴力の測定を行い手続きを終了します。申請書による電子認証と、テレビ電話システムによる外見の認証を併用することにより、本人確認をより確実にできると期待されます。これまで担当窓口を訪問するために必要であった移動時間や、窓口での待ち時間を大幅に削減することが期待されます。更新後の免許書き換えは、郵送にて行い、その際に古い免許証は交換する形で回収されるようにします。

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	各府省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	提案主体意見　その他	「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	各府省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	構造主体名	特区計画・プロジェクトの名称	規制の特例事項（事項名）	規制の特例事項の内容	具体的事業の実施内容
010170	外国人による飲食店の自由な設置営業	風俗営業等の規制及び業務の適性化等に関する法律第4条第1項及び第2項、同法第13条、同法第32条第1項並びに同法第33条第1項及び第4項	風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律第2条第1項第1号から第4号に規定する接待飲食等営業を営もうとする者は、同法第4条第1項及び第2項に規定する許可の基準を満たした上、都道府県公安委員会の許可が必要であるほか、同法第13条で規定する営業時間を遵守し、営業を営まなければならない。深夜において飲食店営業を営む者は、営業所の構造及び設備を国家公安委員会規則で定める技術上の基準に適合するように維持しなければならない。深夜において酒類提供を営もうとする者は都道府県公安委員会に届け出なければならない。	C		風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律（以下風適法という。）に規定する接待飲食等営業の許可については、当該営業を営もうとする者の人的欠格要件が設けられているほか、営業所の構造及び設備が一定の技術上の基準を満たしていること、さらに営業制限地域にないことなどが要件とされている。また、深夜における飲食店営業については、営業所の構造及び設備を一定の技術上の基準に適合するように維持しなければならず、さらに、深夜において酒類提供飲食店営業を営もうとする者は、都道府県公安委員会に届け出なければならないこととされている。このほかにも、営業時間の制限、営業所の照度の規制、年少者の立入禁止の表示義務等の規制が設けられている。 　これらの規制は、善良の風俗と清浄な風俗環境を保持し、少年の健全な育成に障害を及ぼす行為を防止するために設けられた必要最小限のものであるところ、一部区域において当該規制を解除することについては、当該区域において風俗環境や治安情勢が容易に浄化できない状況にまで悪化することや、当該区域の周辺地域の風俗環境までもが著しく悪化する等の弊害が生じることが予想されることから、対応は困難である。 　なお、風適法の適用対象とされない飲食店については、当該規制の適用を受けるものではない。											3104010	個人	国際交流特区	国際交流特区	境港市竹内団地内での外国製品の製造販売、外国人が飲食店を自由に設置営業可能に、5年間滞在可能なように規制を緩和する。また公営住宅に入居できるように規制を緩和し、長崎の出島のようにして欲しい。現在FAZ地区に指定されている。	外国製品の製造販売で国内に販売発信でき、外国の飲食街の進出で外国人も定着する。外国語の必要性も増大し、外国大学の設置も可能である。米子空港(滑走路)も環日本海の拠点空港として平成２０年には2,500mに延長され、境港も5万トン岸壁が整備される予定である。20万坪の土地は県有地である。今年度には一日2万人の集客する量販店も進出する。また、水木しげるの鬼太郎の町でもあり、観光地としても有望である。飲食店は中国、韓国、モンゴル、ロシア、東南アジア諸国からの進出で横浜の中国人街のようにする。中国、韓国、モンゴル、ロシア、東南アジア諸国からの進出で国際交流都市を構築する。
010180	アーケード内においてミニSLを運行するための規制緩和	道路交通法第77条第1項	道路を使用する者は、警察署長の道路使用許可を受けなければならない。	D-1		道路を使用する場合には警察署長の道路使用許可が必要であるが、警察署長は、地域住民や道路利用者等の意見を踏まえつつ、公益上又は社会慣習上の要請と交通の安全と円滑への影響とを総合的に勘案し、個別具体的な事情に照らして道路使用許可の可否を判断することとなるので、具体的な内容について所轄警察署に相談していただきたい。											3119010	今治商店街協同組合	ミニＳＬの走る街	アーケード内においてミニSLを運行するための規制緩和	中心商店街の活性化を目的として、全蓋アーケード内においてミニSLを運行させるための各法令規制の緩和	カラー舗装及びアーケードを有し、自動車の通行を規制している商店街であるが、活性化の起爆剤として、土曜・日曜にミニSLを無料運行し集客力をつける。