

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	各府省庁からの提案に対する回答	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	プロジェクト名	管理提案番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係官庁
010010	「軽トラ特区」・軽トラの荷台への人の乗車を許可	道路交通法第55条、第56条	貨物自動車の運転者は、乗車のために設備された場所以外の場所に乗車させて貨物自動車を運転することはできないが、当該車両の出発地を管轄する警察署長が道路又は交通の状況により支障がないと認めて人員を限った許可をしたときは、当該許可に係る人員の範囲内で当該貨物自動車の荷台に乗車させて貨物自動車を運転することができる。	都市と農村の交流体験活動に限り、軽トラの荷台への参加者の乗車を許可する。	都市と農村の交流体験活動(農業体験、田舎体験など)を円滑にする。具体的には、農村では「1家に1台」の必需品である「軽トラ」を交流拠点施設と体験の現場の間の移動に活用することで、移動手段の確保と圃場や山林等における駐車スペースの問題も解消され、参加者の受入も容易になり、また活動の幅やエリアも拡大する。 ※「乗員の安全」と「交通の安全」を確保するため、「時速20km以内で走行する」や「走行時は必ず車体を持ち着座するなど、関係機関等のご指導をいただきながら安全性や安全確保のための代替措置を積極的に検討したい。	D		貨物自動車の運転者は、当該車両の出発地を管轄する警察署長が道路又は交通の状況により支障がないと認めて人員を限った許可をしたときは、当該許可に係る人員の範囲内で当該貨物自動車の荷台に乗車させて貨物自動車を運転することができることとされている。			D				0 0 1 5 0 1 0	屋形地域協議会	大分県	警察庁
010020	元気バス乗降り安全確保特区	道路交通法第44条、第46条	車両は、乗合自動車の停留所を表示する標示柱又は標示板が設けられている位置から10メートル以内の部分(当該停留所に係る運行系統に属する乗合自動車の運行時間中に限る。)においては、法令の規定による場合等のほかは、停車し、又は駐車してはならない。車両は、停車及び駐車を禁止されている道路の部分又は駐車を禁止されている道路の部分の一部については、道路標識等により停車し、又は駐車を禁止されている道路の部分の一部については、道路標識等により停車し、又は駐車を禁止することができることとされているときは、停車し、又は駐することができる。	元気バス協議会(伊万里市東山代地区自治会)が運行する高齢者等の身近な移動手段を確保するための定時定路線型の貸切バスについて、安全性の観点から、道路交通法第44条第5号に定める乗合自動車の停留所の駐停車禁止の適用除外を求めるもの。	【実施内容】 ・佐賀県では平成20年度から、高齢者等の身近な移動手段を確保するため、佐賀県道路交通支援モデル事業(以下「モデル事業」という)を公募により実施している。 ・伊万里市の東山代地区では、元気バス協議会により貸切バスを利用して地区内を運行する「定時定路線型の貸切バス」が計画され、モデル事業に採択され、平成21年4月1日から試験運行が開始されている。 【提案理由】 一般車両(元気バスは貸切バスのため一般車両扱い)は、既存の路線バス(乗合自動車)の停留所は駐停車禁止箇所とされており、利用できない状況にあるため、現在は別に自前のバス停を設置しており、地域住民は、乗降時の安全性に不安を抱えている状況にある。 平成21年6月の第15次特区申請において、元気バスが「定時定路線型」であり、路線バス(乗合自動車)に類似する運行形態であるため、駐停車禁止の適用除外を求めたが、現行法(道路交通法第46条)により対応可能(県公安委員会の判断により、駐停車可能となる場合がある。)とされた。 しかしながら、県公安委員会は、既存のバス事業者の同意が必要とのことであり、同意が得られないため、依然としてバス停車帯を利用できない状況にある。	D		乗合自動車の停留所から10メートル以内の部分であっても、都道府県公安委員会は、交通の安全と円滑を図る必要があると認めるときは、道路標識等を設置することにより、乗合自動車以外の車両が、停車し、又は駐車をすることができるものとする。したがって、本要望については現行規定により対応が可能であるところ、具体的な各現場における措置の実施については、当該場所を管轄する都道府県公安委員会が、当該地域の交通実態のほか、地域住民や関係者の意見等を踏まえて適切に判断すべきものである。 なお、バス停の柱、上屋、ベンチ等は、一般的にはバス事業者の所有に係るものであり、許可を受けて道路を占有しているものと承知している。			D				0 0 2 7 0 8 0	佐賀県元気バス協議会	佐賀県	警察庁
010030	カジノゲーム場の開設	-	-	日本では公営ギャンブル(競馬・競艇・競輪・オートレース)以外の「賭博」行為は、非法法として刑法により禁止されています。そこで、国策としてカジノ法案の成立を望みます。その理由として、観光においての国際競争に参画及び勝ち抜くこと、経済的メリットを活かし、社会に還元することを目的とします。カジノは国家の規制監視と管理下に置くことを前提に合法化する。	国の許認可のもと、千葉県、千葉市が施行者となりカジノ管理組合を設立し、民間の投資及び運営会社を公募します。具体的には、現行の公営ギャンブルと違い、地方公共団体は財政出動ではなく、制度創出により、民間の資金、ノウハウを活用します。千葉市を中心に再開発を図り、既存施設との融和や連携を取ります。また、カジノ政策を立案し、観光振興、雇用、消費などの多様な経済的側面の活性化を図ります。 提案理由 日本におけるカジノ法案の成立を前提に、千葉県千葉市の現状を鑑み、カジノをひとつのコンテンツとした複合型施設の開発と捉えています。千葉市は、県の役割を果たすとともに首都機能の一翼を担う都市であり、国際情報都市として日々発展を続けています。また、成田空港、羽田空港とのアクセスも容易であり、温暖な気候と肥沃な土地、豊かな緑と水辺など自然環境にも恵まれ、今後の開発を見据えた広大な土地を有しており、この活用法として、カジノ場を誘致いたします。総じて、千葉市におけるカジノ構想は、観光客、ミーティング、コンベンション、展示会、大会など様々な目的で訪れる人々を受け入れ、千葉市、千葉県、そして、日本の発展に有意義になり、外国人観光客の増加、地域雇用の創出を可能とするともに、収益を有効活用することで、訪れる人々、そこで暮らす人々の安心安全を確保した都市開発ができます。	C		カジノについては、刑法の賭博罪との関係から、その実施に当たっては、新たな立法措置が必要である。 また、カジノの合法化には、暴力団や外国人犯罪組織等の関与のほか、少年の健全育成への悪影響、地域の風俗環境の悪化、地域住民の反対等が懸念され、これらの諸問題が十分に考慮される必要がある。			C				0 0 3 9 0 0 1 0	千葉・アミューズメントプロジェクト	千葉県	警察庁 法務省 国土交通省
010040	移動支援ロボットの公道(歩道および車道)上における実証実験等の実施	道路交通法第2条第1項(第8号、第9号、第10号、第11号、第17条第1項、第62条、第63条の3、第63条の4、第77条、第84条第1項、第17条第1項、第2条第1項の3、第9条の2)	移動支援ロボットは、その定格出力に応じて、道路交通法上原動機付自転車又は自動車(自動二輪車)に該当すると考えられる。道路交通法第84条第1項の規定により、原動機付自転車又は自動車は運転しようとする者は、公安委員会の運転免許を受けなければならないこととされている。 道路交通法第17条の規定により、車両は車道を通行することが原則である。 道路交通法第83条の4により、普通自転車は、一定の場合に限り、歩道を通行することができる。	一定の要件を満たす搭乗型の移動支援ロボット(パーソナルモビリティ等)は、自動車又は原動機付自転車(パーソナルモビリティ等)の公道(歩道および車道)上を通行することもできない。歩道内の通行については、特区対応の方針(第16次提案、つば市)が示されているが、車道内の通行に関しては依然認められていない。 (提案理由) 移動支援ロボットを、電動アシスト自転車などと同様の軽車両とみなすことで、歩車道を機動的に動くことが可能になり、メール配達など都市内で多頻度の走行・停車を繰り返す業務での活用が期待される。	搭乗型移動支援ロボットの実証実験については、「明日の安心と成長のための緊急経済対策」における構造改革特区に係る過去の未実現提案等についての政府の対応方針(平成22年1月29日構造改革特別区域推進本部決定)において、一定の要件を満たす搭乗型移動支援ロボットについて、特区内の一定の公道における実証実験を行うことを可能とする措置を講ずることとされたところであり、現在、一定の歩道等において実証実験を可能とする方向で検討中である。 したがって、現時点では、歩道における実証実験の結果の評価・分析はもとより、実証実験そのものも開始されていない状況であるが、御提案のような実証実験については、歩道における実証実験とは異なり、自動車等との衝突の危険性があるほか、車道と歩道との段差における安定性についても検証される必要がある。 搭乗型移動支援ロボット等については、現在、経済産業省等において安全基準の策定が進められていると承知しており、ロボットとしての安全基準が整備されていない現時点においては、自動車等との衝突の危険性等が考えられる車道における実証実験を認めることは困難である。	C					C				0 0 4 1 0 3 0	成長戦略拠点特区	大阪府	大阪府 国土交通省

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	各府省庁からの提案に対する回答	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	プロジェクト名	管理提案番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係官庁
010050	電気(EV)ミニカーの乗車人員の規制の緩和と型式指定手続きの簡素化	道路交通法第57条第1項 道路交通法施行令第22条 道路交通法施行規則第7条の13	ミニカーの乗車人員は、道路交通法施行令第22条の規定により、1名とされている。	EV車の普及促進、EV産業振興の観点から、2人乗り規制の緩和及び型式指定手続きの簡素化を求める。	①現状 出力が0.6KW以下のEV(ミニカー)は、小回りが利き、価格が低廉で多様な用途が考えられるが、型式指定手続き等が簡便な反面、1人乗りに限られている。また、2人乗り可能なEVは、軽自動車扱いとなり、軽普通自動車並みに走行試験や部材の評価やデータ作成等、膨大な作業を伴うため型式指定手続き等が複雑。 ②問題点 0.6KW以下の2人乗りのミニカーは、2人乗りで緩和されればタウンユースとしての普及が見込まれるなど、さらなる用途が期待されるが、公道の走行が認められていない。また、0.6KW超1KW以下のEVは、上記に示したように型式指定手続きが複雑なことから、既存の自動車メーカー以外の新規参入は極めて困難。このため、小型EVの普及が進まず、ビジネス化も進まない状況にある。 ③解決策 車道にEV専用レーンを設置した場合や特定エリア内に限定した上で、0.6KW以下のEV「ミニカー」の2人乗り仕様の公道走行を認めた上で、0.6KW超1KW以下のEVについても、0.6KW以下と同様に型式指定手続きを簡素化する。 ④効果 タウンユースのみならず、要介助者の移動手段などEVの用途拡大が可能となる。これにより、都市モビリティの低炭素化に加え、自動車メーカー以外の中小企業等の参入が促進される。また、国内市場はもとより規制の比較的緩い他国への輸出など産業振興にもつながる。	C		当庁としては、提案に係るミニカーの乗車人員を二人とすることについて、車両の安全性上問題がないことが、車両の安全基準を所管している国土交通省において確認できれば、見直しについて検討を行うことができる。	貴庁及び国土交通省あての右提案主体からの意見に対して回答された。	「基準に適合～指摘がある」というのは、二輪又は四輪の原動機付自転車の事例なのか、また、基準に適合していない等不安全な原動機付自転車とは具体的にどういった自転車なのか。さらに、基準に適合していないにも関わらず不安全な原動機付自転車が市場で販売されている理由について御教示いただきたい。一方、0.6kW超1kW以下のEVミニカー(自動車)については、性能的には原動機付自転車2種に該当する。原動機付自転車2種の場合は2人乗りが認められていることから、当該EVミニカーの高速道路での走行禁止等、交通安全の観点から一定の配慮を行った場合には、原動機付自転車に準じた型式認定手続きの簡素化の御検討をお願いしたい。	C		自動車の型式認定手続の簡素化については、当庁はお答えする立場にない。	EV等の導入や開発促進による関連産業の育成	0 0 4 3 0 5 0	大阪府	大阪府	警察庁 国土交通省
010060	電気自動車(EV)カーシェアリング専用の駐車スペースの確保	自動車の保管場所の確保等に関する法律第11条 道路交通法第44条、第45条	何人も、道路上の場所を自動車の保管場所として使用してはならない。 また、道路標識等により駐車禁止されている道路の部分等においては、車両は駐車してはならない。	EVカーシェアリングに限定し、駅前など特定の路上をカーシェア拠点(乗り捨て・貸し出し場所)として長時間駐車することが可能となるよう、車庫法、道路法の規制緩和を求める。また、特定の路上に限定した上で、カーシェアリングを行うEVに対して駐車・駐停車禁止除外や道路占有を求める。	①現状 都市部でのカーシェア(特にEVのカーシェアは、短距離用途が多い都市部でのモビリティに最適)には、借り入れ・乗り捨ての拠点数の確保が重要だが、駐車場の確保が困難なことから、事業化と普及を妨げている。 ②問題点 土地の確保が難しい都市部(特に繁華街や駅前)において、路上は、カーシェア拠点として最適であるが、現行法では、道路上で長時間の駐車ができないため、こうした活用ができない。 ③解決策 EVを利用したカーシェアリングを行う事業者に限り、駅前など特定の路上を利用することができるよう車庫法、道路法の規制緩和を求める。また、特定の路上に限定した上で、カーシェアリングを行うEVに対して駐車・駐停車禁止除外に追加する。(駅前や繁華街などカーシェアのニーズが高い場所の路上駐車場を、借り入れ・乗り捨ての「ちょい乗り」拠点(乗り捨て・貸し出し場所)として共用する。) ④効果 EVの普及とガソリン車両を含めたトータル車両数削減、都市モビリティの低炭素化を図る。	C		カーシェアリングに使用される電気自動車であっても、一般交通の用に供されている道路が保管場所として使用されれば、駐車に起因する交通事故の原因となり、あるいは、交通の妨害を引き起こすことが考えられることから、道路を保管場所として使用することを認めることはできない。 また、同様の理由から、本来駐車を禁止すべき場所で駐車を認めることはできないが、地方公共団体は、駐車場法や道路法に基づき、路上駐車場や道路の附属物としての自動車駐車場を設置することが可能であり、こうした場所においては自動車は駐車が可能である。	右提案主体からの意見に対して回答された。	実態としては、利便性の高い駅前などは駐車を禁止すべき場所とされている場合が多い。EVカーシェアリングの利用率をあげ、低炭素化を図るためには、こうした利便性の高い場所に駐車スペースを確保しなければならない。地球温暖化防止や産業振興の観点から、今後成長が期待されるEV分野のカーシェアリングに限定し、道徳管理や構造上の安全を図るなどの措置を義務づけるなどの配慮を行うことを要件とした上で、駐車を禁止すべき場所にも路上駐車場や自動車駐車場を設置することを容認することはできないか。御検討をお願いしたい。	C(路上駐車場や自動車駐車場の設置についてはD)		現状において駐車禁止規制がなされている場所については、各都道府県公安委員会において、現場の交通実態、道路構造等を踏まえ、交通の安全と円滑を図るためには当該場所において駐車を禁止することが必要であると判断されているものと考えられるが、具体的な場所における路上駐車場や道路の附属物としての自動車駐車場の設置については、当該場所を管轄する都道府県公安委員会に相談されたい。	EV等の導入や開発促進による関連産業の育成	0 0 4 3 0 6 0	大阪府	大阪府	警察庁 国土交通省
010070	河川を利用した「地域主体のまちづくり」が可能となる占用許可準則の緩和(民間事業者の活用を認める区域指定権限の移譲、占用主体の緩和)	道路交通法第77条、第78条	一定のイベント等のために道路を使用する者は、所轄警察署長の許可を受けなければならない。 所轄警察署長の道路使用許可と道路管理者の道路占有許可を共に要する場合には、申請手続の窓口が一本化されている。	地域に応じた都市の魅力や賑わいの創出を積極的に図るため、公共空間(河川・道路・公園)において、民間事業者による飲食店などの利用を促進することにより、一定のルールの下、占用(使用)許可基準を緩和する。	①現状 「水の都・大阪の再生」の取り組みを進めている大阪都心部の河川沿いでは、河川敷地内の一部に橋梁(人道橋含む)や遊歩道、都市公園などが重複して整備されており、河川法、道路法、都市公園法などの各公物管理法により管理されている。 ②問題点 国において一定の緩和措置はとられたものの、「地域主体の魅力と賑わいづくり」には未だ制約がある。 ③解決策 ○「都市及び地域の再生等のために利用する施設に係る河川敷地占用許可準則の特例措置について(事務次官通達)」ならびに「河川局長が別途定める要件について(河川局長通達)」に示される規定の緩和 ・河川敷地占用許可準則の特例措置区域の指定権限を地方に移譲(事務次官通達) ・河川敷地の利用調整に関する協議会の設置義務の緩和(局長通達第2) ・現状では公的機関との契約等により設置が認められている飲食店やオープンカフェ等について、民間事業者による直接占用が可能となるよう緩和(局長通達第3) ○河川区域に加え、道路・公園区域が重複している区域では、包括的許可制度を導入する等の手続きの簡素化と権限移譲 ○河川区域と重複する都市公園区域では、「都市公園法」の建ぺい率緩和の特例として、都市公園法施行令に飲食店やカフェ等の建物設置に対する規定を明記 ④効果 河川、道路、公園などの公共空間において、民間事業者による飲食店などの利用を促進することにより、都市の魅力や賑わいの創出を図る。	D		一定のイベント等のために道路を使用する場合の道路使用許可については、「イベント等に伴う道路使用許可の取扱について」(平成16年3月18日付け警察庁丁規発第19号)により手続の円滑化が図られているほか、道路使用許可に加えて道路管理者の道路占有許可も要する場合については、「道路使用許可手続の簡素合理化について」(平成17年3月17日付け警察庁丁規発第24号)により手続の簡素合理化が図られていることから、こうした取組みにより、引き続き、手続の円滑化及び簡素合理化に努めることとしている。			D			公的資産・公共空間の活用	0 0 4 3 2 8 0	大阪府	大阪府	警察庁 国土交通省
010080	総合コンベンション法制の整備(刑法185条等の適用除外、収益金の地域還元等の仕組み等)	-	-	指定区域内における刑法185条等の適用除外等を規定する特別立法を制定	①現状 コンベンションをはじめ、ショッピング、カジノなどエンターテインメント施設等を総合的に整備し、国際集客を図るための税制や規制緩和を図る総合的な特別制度がない。また、カジノは、刑法の「賭博及び富くじに関する罪」に該当し、禁止されている。 ②問題点 カジノの実現には、刑法上の違法性を阻却するための特別法の制定に関して法務省と協議する必要があるが、所管省庁が決定されていない。これは、国民の間にカジノへの理解が進んでいないことが要因の一つである。 ③解決策 青少年や地域住民への影響が小さいなど一定条件を有する区域を指定。指定区域内における刑法185条等の適用除外、収益金の地域還元方策等を規定する特別法を制定。 ④効果 特区設置による経済効果、収益の地域還元方策、治安や青少年への影響等を幅広く検証でき、その結果を本格的な都市型統合リゾートの創出に活用できる。	C		カジノについては、刑法の賭博罪との関係から、その実施に当たっては、新たな立法措置が必要である。 また、カジノの合法化には、暴力団や外国人犯罪組織等の関与のほか、少年の健全育成への悪影響、地域の風俗環境の悪化、地域住民の反対等が懸念され、これらの諸問題が十分に考慮される必要がある。	右提案主体からの意見に対して回答された。	本件は、枝野内閣府特命担当大臣からの依頼を踏まえ、従来の規制改革(規制緩和等)の枠にとらわれず、税財政措置、制度創設を含め、幅広く特区提案を行ったもののひとつである。その内容についても、カジノだけでなくホテル・レストランやコンベンション施設も含めた都市型統合リゾートを立地することで、経済効果や観光集客を目指すものであり、治安や青少年への影響等も配慮することで、国民の理解を得ながら観光立国の推進につなげていけるものとして提案している。早急にカジノの法制化を検討する所管省庁を決定し、提案の趣旨を踏まえた積極的な対応をお願いしたい。	C		当庁は、所管省庁を決定する立場にないが、カジノ解禁に向けた議論がなされるのであれば、警察の立場からも意見を申し述べてまいりたい。	国際コンベンション都市の創出	0 0 4 3 3 1 0	大阪府	大阪府	警察庁 法務省