

01 警察庁 構造改革特区第19次 再検討要請回答

管理コード	010010	プロジェクト名	
要望事項 (事項名)	ミニカー超、軽自動車未満の新カテゴリー車(乗車定員2名、定格出力15kW以下の超小型電動車両)に係る、公道(高速道路以外の道路、いわゆる一般道路)上における実証実験の実施	都道府県	東京都
		提案事項管理番号	1041010
提案主体名	NPO 法人 ITS Japan		

制度の所管・関係府省庁	警察庁 国土交通省
該当法令等	道路交通法第57条第1項、62条 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
制度の現状	<ul style="list-style-type: none"> ・ 定格出力が0.60キロワットを超える原動機を有する普通自動車の乗車人員は自動車検査証等に記載された乗車定員を超えないものとされている。 ・ 車両等の運転者は整備不良車両を運転してはならない。

求める措置の具体的内容	<p>原付自転車寸法(全長x全幅x全高 2.5x1.3x2.0m以下)枠内で、ミニカー超、軽自動車未満の新カテゴリー車の創出(乗車定員2名、定格出力15kW以下の超小型電動4輪車を原付第二種として設定すること)に向けて、国土交通省事業「環境対応車を活用したまちづくり実証実験」などを念頭に、新カテゴリー車について円滑な交通流の確保と車両の安全性、社会的受容性などを公道(高速道路以外の道路、いわゆる一般道路)上で検証したいので、当該車両の公道走行を認めて欲しい。</p>
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>当該車両は、①徒歩では負担が大きい、②自動車以外の移動手段がない、③公共交通の利便性が悪いなどの問題を抱える地域交通において、新たな交通社会システムとして導入し、徒歩、自転車、公共交通の隙間を補完させ、過度の自動車依存の解消、各種モビリティの機能分担を適正化することで、低炭素地域交通社会を実現していく。</p> <p>(提案理由)</p> <p>単純な自動車からの乗り換えだけでなく、当該車両を用いてヒトの流れの变革を誘導し、地域の活性化・低炭素化を促す観点から、当該車両を活用した新たな交通社会システムを構築していく必要がある。</p> <p>具体的には、当該車両の①省スペース、②低炭素かつクリーン、③安価な車両価格、などの特徴を活かし、フランスのコミュニティサイクル「Velib」のようにまちなかにステーション(カーシェアリング拠点)を配備し、公共交通を補完する新たな交通社会システム「コミュニティモビリティシステム」を実現する。</p> <p>(代替措置)</p> <p>欧州では既に、当該車両に対するECE基準L7カテゴリー(定格出力15kW以下)が存在し、公道走行している現状に鑑み、本件の実証実験ではL7カテゴリーに合致した車両に限定して試用する。</p> <p>加えて、実証実験の対象エリアはおおむね200ha以下とし、実証実験に際しては、①市民や来街者への事前告知、②当該車両の運転者は普通免許保持者(21歳以上で、かつ、普通免許を受けて3年以上を経過している者)に限定して事前決定し、しかるべき期間の運転訓練などを行う。尚、詳細は対象エリアを管轄する道路管理者、交通管理者と協議の上、決定するものとする。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	E	措置の内容
御提案の車両が公道走行すること自体については、道路運送車両法及びこれに基づく命令に適合するものであれば、道路交通法上支障はない。			

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請			
提案主体からの意見			
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	E	「措置の内容」の見直し

01 警察庁 構造改革特区第19次 再検討要請回答

管理コード	010020	プロジェクト名		
要望事項 (事項名)	木材(用材・林地残材)の運搬にかかる積載制限の緩和	都道府県	岡山県	岡山県
提案主体名	新見市	提案事項管理番号	1044030	

制度の所管・関係府省庁	警察庁
該当法令等	道路交通法第57条第1項、同条第3項、道路交通法施行令第22条第3号イ
制度の現状	<p>自動車の運転者は、自動車の長さとその長さの十分の一の長さを加えた長さを超える積載物を積載して自動車を運転してはならない。貨物が分割できないものであるため当該制限を超えることとなる場合であっても、出発地を管轄する警察署長が当該車両の構造又は道路若しくは交通の状況により支障がないと認めて許可をした時は、車両の運転者は当該許可の範囲内で、当該制限を超える積載をすることができる。</p>

求める措置の具体的内容	<p>木材(用材・林地残材)を貨物車で運搬する際、最寄りの原木市場等までの区間において、長尺物の積載についての制限を緩和する。現行法においては、「自動車の長さとその長さの十分の一の長さを加えた長さまでのもの」までしか許可を要せず積載することができないが、「自動車の長さとその長さの十分の三の長さを加えた長さまでのもの」まで許可を要せず積載できるよう求める。</p>
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>木材価格の低迷などで経費の削減が必要とされている。間伐が進むよう山林から原木市場等までの区間で木材の運搬に限り長さの制限を緩和するもの。特に岡山県北では、林地残材を利用する木質バイオマスに力を入れていますが、コストを縮減するためにも必要である。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	C	措置の内容
<p>道路交通法上、積載物が不安定な状態になったり、車体の外にはみ出したりすることにより生じ得る道路交通上の危険を防止するため、積載物の大きさ等の制限が設けられているところ、ご提案のように積載物の長さの制限を一律に緩和することは、道路交通上の危険を増加させるものではないということができないことから、かかる緩和措置をとることはできない。</p> <p>なお、貨物が分割できないものであるため積載物の長さの制限を超えることとなる場合であっても、出発地警察署長の許可(制限外積載許可)を受ければ、当該許可の範囲で当該制限を超える積載をすることが可能であり、この制限外積載許可については、同一運転者が、同一車両により、同一品目の貨物を同一の方法で積載して、同一の経路を運転する場合には、個別の運転行為ごとではなく、一定の期間の許可を受けることができることとしている。</p>			

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請			
提案主体からの意見			
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	C	「措置の内容」の見直し

01 警察庁 構造改革特区第19次 再検討要請回答

管理コード	010030	プロジェクト名	境港ゲートウェイプロジェクト	
要望事項 (事項名)	外国籍トレーラーシャーシの国内走行と車上通関の 可能化	都道府県	鳥取県	
		提案事項管理番号	1052020	
提案主体名	鳥取県			

制度の所管・関係府省庁	警察庁 財務省 国土交通省
該当法令等	自動車の保管場所の確保に関する法律第3条、第13条 自動車の保管場所の確保に関する法律施行令第1条
制度の現状	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(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う。)を確保しなければならず、当該保管場所は、当該自動車の使用の本拠の位置との距離が2キロメートルを超えないものでなければならない。

求める措置の具体的内容	外国籍トレーラーシャーシが日本国内を走行するために必要とされている、自動車ファイルへの登録、保管場所の確保、自賠責保険への加入といった手続きを、境港臨港地区内道路に限り、不要とする。また、通常認められていない車上通関を併せて可能とする。
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>コンテナ積み替え等国内の物流コストの低減を図ることにより、経済成長著しい北東アジアとの国際物流の活性化を図る。</p> <p>具体的には、外国籍シャーシ上の貨物の車上通関を行い、同シャーシを境港臨港地区内の道路に限定して走行可能とする。これにより国際物流におけるリードタイム、コストの削減に繋がる。</p> <p>提案理由： 境港は中国航路、韓国航路、環日本海航路といった国際定期航路を有し、北東アジアの経済発展に伴い、貨物量の増加が著しい。また、周辺にリサイクル企業が多いという立地条件を活かしリサイクルポートの指定を申請しており、静脈物流の拠点として期待でき、循環資源取扱量は今後8倍になる見込みである。また7月から始まった韓国産パプリカの輸入など新鮮な農林水産物の貿易へのニーズもあり、積み替えなしの一貫輸送の要請が高まりつつある。</p> <p>代替措置： 外国籍シャーシの走行に当たっては、他の交通の分離・遮断を確実に実施することによって交通の安全を確保することができる。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	D	措置の内容
当該外国籍トレーラーシャーシの我が国における具体的な運行形態が明らかではないが、同トレーラーシャーシの国内における活動期間が数日間にとどまるのであれば、通常はその使用の本拠は国内にはないと想定されることから、その場合には、同トレーラーシャーシについて自動車の保管場所の確保等に関する法律に基づく義務を履行する必要はない。			

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請	2 日間(金土)の活動期間が年間を通じて続くことを含め、右提案主体からの意見に対して回答されたい。また、当該外国籍トレーラーシャーシの走行に際し、他の交通と分離・遮断を実施する場合の道路交通法上の手続きの要否についてご教示願いたい。		
提案主体からの意見	境港と韓国・東海、ロシア・ウラジオストクを結ぶ環日本海定期航路の場合、2 日間(金土)の活動期間が毎週続く可能性があるが、このような場合でも「活動期間が数日にとどまる」と解釈していいのか御教示ください。		
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	D	「措置の内容」の見直し
<p>自動車の使用の本拠とは、自動車を運行の用に供する場合において、その使用、整備等の自動車の使用を管理する場所のことであり、その位置は当該自動車の具体的な運行形態に照らして個別に判断されることとなるが、外国籍トレーラーシャーシについては、その使用、整備等の自動車の使用を管理する場所が我が国以外にあるのであれば、毎週末の2日間に我が国で使用されるものであっても、その使用の本拠の位置は国内にないと考えられる。</p> <p>なお、港湾道路の封鎖又は通行止めについては、基本的に当該港湾道路の管理者により行われるものであると承知しているが、具体的な封鎖又は通行止めについては、当該道路の種別や交通実態、封鎖又は通行止めの形態等に応じて、関係法令に照らし、交通の安全と円滑を確保する観点から適切な対応を行う必要があることから、当該道路の管理者のほか、地元の警察署に対しても協議・相談を行われたい。</p>			

01 警察庁 構造改革特区第19次 再検討要請回答

管理コード	010040	プロジェクト名		
要望事項 (事項名)	都心部バスレーン兼自転車走行レーン導入	都道府県	宮城県	
		提案事項管理番号	1056040	
提案主体名	仙台市			

制度の所管・関係府省庁	警察庁
該当法令等	道路交通法第20条第2項、第20条の2第1項 道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第2条
制度の現状	<p>バス専用通行帯が指定されている場合には、小型特殊自動車、原動機付自転車及び軽車両以外の車両は、当該バス専用通行帯以外の車両通行帯を通行しなければならない。</p> <p>また、路線バス等優先通行帯が設けられている道路においては、自動車は、路線バス等が後方から接近した場合に当該道路における交通の混雑のため当該路線バス等優先通行帯から出ることができないこととなるときは当該路線バス等優先通行帯を通行してはならないなどの義務を負う。</p>

求める措置の具体的内容	車線の一部をバス専用レーンと、自転車走行レーンに共用することの可能化
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>限られた道路空間を有効に活用し、公共交通利用を中心として自動車利用を適正化させるため、都心部等において、バスレーン(路線バス等優先通行帯)と自転車走行レーンの共用化を図るものです。</p> <p>具体的には、道路の一車線(主に既存のバスレーン)を自転車走行レーンに指定した上で、バスの走行を可能とすることを想定しています。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	D	措置の内容
<p>自転車は、第一通行帯がバス専用通行帯に指定されている場合であっても、当該バス専用通行帯を通行してはならない義務を負うことはなく、バス専用通行帯が指定されていない場合と同様に、当該第一通行帯(バス専用通行帯)を通行しなければならない。</p> <p>また、自転車は、第一通行帯が路線バス等優先通行帯に指定されている道路においても、当該路線バス等優先通行帯を通行してはならないなどの義務を負うことはなく、路線バス等優先通行帯が指定されていない場合と同様に、当該第一通行帯(路線バス等優先通行帯)を通行しなければならない。</p>			

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請			
提案主体からの意見			
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	D	「措置の内容」の見直し

01 警察庁 構造改革特区第19次 再検討要請回答

管理コード	010050	プロジェクト名		
要望事項 (事項名)	商店街活性化のための道路空間利用に対する規制 緩和	都道府県	宮城県	
		提案事項管理番号	1056060	
提案主体名	仙台市			

制度の所管・関係府省庁	警察庁 国土交通省
該当法令等	道路交通法第 77 条第 1 項及び第 2 項
制度の現状	場所を移動しないで、道路に露店、屋台店その他これらに類する店を出そうとする者は、所轄警察署長の許可を受けなければならない。

求める措置の具体的内容	地元商店街等で組織するまちづくり会社等による、まちづくりやにぎわい創出に資する目的の道路利用には制限を緩和するもの。
具体的事業の実施内容・提案理由	道路空間を新たな公共財と位置付け、地元商店街等で組織するまちづくり会社等による、まちづくりやにぎわい創出に資する目的の道路利用には制限を緩和するもの。地元商店街は道路管理者に代わって道路の維持清掃などを行うとともに、地元商店街の柔軟な特徴のあるまちづくりを促進させることで、都心の活性化が期待できる。 具体的には、道路上に店舗や飲食施設などの設置を可能とすることを想定しており、商店街などによるまちづくり会社に道路の管理権を委譲することなどにより、施設管理を行わせると同時に使用も認めようとするものです。 現行では、道路上のイベントについてのガイドラインは示されているが、PPP(パブリックプライベートパートナーシップ)的な取り扱いを可能とするよう、規制緩和をを求めるものです。

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	D	措置の内容
<p>民間事業者等が街の賑わいに資することを目的として行う道路の使用については、平成 17 年 3 月 17 日付け「民間事業者等による経済活動に伴う道路使用許可の取扱いについて」(通達)を発出することにより、道路使用許可に関し、当該行為の目的、地域住民、道路利用者等の合意形成の状況等を総合的に勘案して一層弾力的な運用を図ることとし、継続的かつ反復的に行われる収益を伴う活動も含めて、地域の合意に基づき、街の賑わいに資する多様な経済活動を行うことも可能とする措置を講じたところである。</p> <p>警察としては、道路管理者と連携して、引き続き、道路を使用して行われる行為の目的、地域住民、道路利用者等の合意形成の状況等を総合的に勘案して、一層弾力的な運用を図ることとしている。</p>			

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請			
提案主体からの意見			
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	D	「措置の内容」の見直し

01 警察庁 構造改革特区第19次 再検討要請回答

管理コード	010060	プロジェクト名	
要望事項 (事項名)	道路交通法に基づく公安委員会の権限の地方公共 団体への委譲	都道府県	宮城県
		提案事項管理番号	1056070
提案主体名	仙台市		

制度の所管・関係府省庁	警察庁
該当法令等	道路交通法第4条第1項、第77条第1項
制度の現状	<p>都道府県公安委員会は、交通の安全と円滑を図り、又は道路の交通に起因する障害を防止するため必要があると認めるときは、信号機又は道路標識等を設置し、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。</p> <p>また、一定の類型により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。</p>

求める措置の具体的内容	<p>交通規制・道路使用等の県公安委員会(県警察本部)が持っている道路交通法に規定される権限のうち、都心中心部等の道路交通政策に関する事業実施の場合に限り、都市交通政策を取りまとめている市に委譲する。</p>
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>道路交通政策は道路、バス・タクシーなどの道路運送事業、効率的な道路運用のための各種ソフト施策、ならびに安全で円滑な道路交通処理などについて、総合的な観点から検討し計画を策定していく必要がある。現在は道路交通法に規定される道路交通処理に関する権限が県公安委員会(県警察本部)にあり、交通政策を企画立案する市と異なることから、それぞれ関連付けて検討するものの総合的な観点での検討が不可能となっている。その結果、なかなか対策が講じられず、都市の交通環境の改善が進まない。そこで、都市の中心部等における道路交通政策に関する場合、バスレーンの設置などの交通規制や道路利用などの権限に限り市に委譲することにより、速やかな政策の実施が可能となる。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	C	措置の内容
<p>信号機や道路標識等の設置、道路使用許可等の交通規制については、県下の交通流・量や交通事故発生状況を一元的に把握し、交通管理の専門的知識及び責任を有する都道府県公安委員会が、当該地域及び広域における交通の状況、交通事故の発生実態、道路の形状等を総合的に勘案して、道路交通の安全と円滑等を確保する観点から、国道、都道府県道、市町村道が相互に入り組んでいるネットワークが最適に機能するよう、様々な交通規制を相互に関連させて体系的に実施することが必要であり、交通規制に関する権限の一部を市町村に移譲することは適切でない。</p> <p>ただし、都道府県公安委員会が効果的な交通規制を実施するためには、道路管理者や市町村等と適切に連携することも重要であり、従来から、各都道府県警察において、交通対策全般について市町村等と緊密に連携している。このうち、特に政令指定都市については、政令指定都市における独自の都市交通問題、環境問題への取組み、まちづくり施策等に積極的に協力し、交通管理上も有益な効果を得るため、平成20年4月15日付け「都市交通環境対策に関する指定市との連携の強化について」(通達)を发出し、政令指定都市と道府県警察本部との協議の場を設置することなどにより、政令指定都市との連携の強化を図っているところである。</p> <p>なお、市町村等と連携して地域の実情に応じた公共交通機関等の利用促進に資する交通対策が適切に行われることを目的として、平成16年12月10日の構造改革特別区域基本方針の一部変更により「公共交通利用促進事業」に係る特例措置が設けられており、同特例措置については、平成22年度中に全国展開される予定である。</p>			

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請			
提案主体からの意見			
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	C	「措置の内容」の見直し

01 警察庁 構造改革特区第19次 再検討要請回答

管理コード	010070	プロジェクト名		
要望事項 (事項名)	国際会議開催時にセグウェイ等の一般公道を走行 可能とする特例措置	都道府県	宮城県	宮城県
提案主体名	仙台市	提案事項管理番号	1056090	

制度の所管・関係府省庁	警察庁 国土交通省
該当法令等	道路交通法第2条第1項第8号、第9号、第10号、第11号、第12号 道路交通法第17条第1項 道路交通法第62条 道路交通法施行規則第1条の2
制度の現状	セグウェイ等のパーソナルモビリティを含む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に該当すると考えられる。 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。

求める措置の具体的内容	エリアや期間を限定して、セグウェイ等の公道走行を可能とする特例措置を実施するもの。
具体的事業の実施内容・提案理由	国際会議開催数を増加させ、優秀な海外研究者との交流により国際レベルでの競争優位性をもつ研究開発成果を獲得するために、会議開催時の利便性向上や研究開発先進地域のPRも兼ね、国際会議開催時の青葉山地区の会場間の移動手段としてセグウェイ等の活用を可能とする特例措置を実施するものです。 セグウェイ等とは、セグウェイのほか、Winglet や i-REAL などのパーソナルモビリティを想定しています。 走行を可能とする道路は、道路法に認定された道路の歩道部で、有効幅員が3m以上の歩道を想定しています。 道路運送車両法の保安基準の緩和と、道路交通法上の車両としての位置づけがされた場合でも歩道を走行できるよう、道路交通法上の特例措置を求めるものです。

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	C	措置の内容
<p>搭乗型移動支援ロボットについては、「「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べく検討を進めているところである。</p> <p>したがって、御提案の特例措置により実現することを想定している公道走行の内容は必ずしも明らかではないが、搭乗型移動支援ロボットの実証実験特区として認められる内容のものであれば、当該特区の認定申請をされたい。</p> <p>※ 御提案の内容が、搭乗型移動支援ロボットの実証実験特区として認められる内容にとどまるものではなく、一般的な公道走行を可能とすることまで含むものとも考えられたため、措置の分類について「C」としたもの。</p>			

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請			
提案主体からの意見			
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	C	「措置の内容」の見直し

01 警察庁 構造改革特区第19次 再検討要請回答

管理コード	010080	プロジェクト名		
要望事項 (事項名)	次世代型バスの実証実験における一般公道への給電装置の設置についての特例措置	都道府県	宮城県	
		提案事項管理番号	1056100	
提案主体名	仙台市			

制度の所管・関係府省庁	警察庁 国土交通省
該当法令等	道路交通法第44条、第46条
制度の現状	<p>乗合自動車の停留所から10メートル以内の部分では、当該路線バスが乗客の乗降のために停車し、又は運行時間を調整するために駐車する場合を除き、当該乗合自動車の運行時間において、車両の停車及び駐車が禁止されている。</p> <p>ただし、停車又は駐車が禁止されている部分であっても、道路標識等により停車又は駐車をすることができることとされているときは、車両は、停車し、又は駐車することができる。</p>

求める措置の具体的内容	一般公道への非接触給電装置の設置を可能とするもの
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>非接触給電方式の電動バスの研究開発において、一般公道への給電装置の設置が必要な試作品の実証実験に向け、当該装置を道路法第2条第2項に規定する道路附属物に位置づけることを求めるもので、これにより、当該装置の設置、維持管理を道路管理者が行なうことを可能とするものです。</p> <p>また、道路交通法上、乗合自動車はその属する運行系統に係る停留所で給電するために停車することが道路交通法第44条により規制されていることから、この規制の除外を求めるものです。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	D	措置の内容
<p>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、当該乗合自動車は、乗客の乗降のために停車し、又は運行時間を調整するために駐車することが可能であるので、その停車又は駐車の間に給電を受けることは可能である。</p> <p>また、都道府県公安委員会が交通の安全と円滑を図るため必要があると認めて道路標識等を設置すれば、当該乗合自動車が給電のために停車又は駐車を可能とすることができる。</p>			

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請			
提案主体からの意見			
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	D	「措置の内容」の見直し

01 警察庁 構造改革特区第19次 再検討要請回答

管理コード	010090	プロジェクト名		
要望事項 (事項名)	第二種原動機付自転車に(電動四輪)規格を追加	都道府県	静岡県	
	し、実証実験特区を設定する	提案事項管理番号	1071010	
提案主体名	NPO 法人 HSVP(正式名称:特定非営利活動法人浜松 Smallest Vehicle System Project)			

制度の所管・関係府省庁	警察庁 国土交通省
該当法令等	道路交通法第 57 条第 1 項、62 条 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
制度の現状	<ul style="list-style-type: none"> ・ 定格出力が0.60キロワットを超える原動機を有する普通自動車の乗車人員は自動車検査証等に記載された乗車定員を超えないものとされている。 ・ 車両等の運転者は整備不良車両を運転してはならない。

求める措置の具体的内容	第二種原動機付自転車に(電動四輪)を追加し、モーター定格出力を5kwに、乗車定員を2名とし、輸送機器産業の集積地である浜松市および周辺地域を実証試験特区とする。
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>現状の課題:</p> <p style="padding-left: 20px;">地球温暖化防止・化石燃料削減対策、環境改善対策上各種車両の電動化が急務</p> <p style="padding-left: 20px;">現行法規(道路運送車両法・道路交通法)による第一種原動機付自転車(四輪:通称ミニカー)で許される「モーターの定格出力0.6Kw以下、乗車定員1名」の規定が実生活に最も身近な移動手段であるべきミニカーの実用性改善・普及促進上大きな障壁となっている。</p> <p>実用上の課題:</p> <p style="padding-left: 20px;">丘陵地・山間部での移動手段として出力不足</p> <p style="padding-left: 20px;">送迎・通院・観光等実生活上2名乗車が必要</p> <p>現行法の緩和(案):</p> <p style="padding-left: 20px;">第二種原動機付自転車に「電動四輪」を追加規定し</p> <p style="padding-left: 40px;">モーター定格出力 5Kw 乗車定員 2名以下 とする。</p> <p style="padding-left: 20px;">(参考;第一種原動機付自転車には「四輪」規定があり</p> <p style="padding-left: 40px;">モーター定格出力 0.6Kw、乗車定員 1名)</p> <p>設定特区と理由:</p> <p style="padding-left: 20px;">浜松市を中心とした静岡県西部に特区を設定し実証実験を行う。該当地域は輸送用機器関連産業の集積地であるが中核企業の生産拠点が国内・海外移転等で産業の空洞化が進行中。該当地域に蓄積された中小企業の技術を活かせる新産業起こしが急務であり技術的に社会的に受け入れ易い。</p> <p>電動ミニカー普及効果:</p> <p style="padding-left: 20px;">中小企業が蓄積した技術を活用した新産業創出(地域活性化・雇用対策)</p> <p style="padding-left: 20px;">排気ガス削減による地球温暖化防止効果</p> <p style="padding-left: 20px;">化石燃料の削減、他産業への有効活用</p> <p style="padding-left: 20px;">地球環境保全意識の高揚</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	E	措置の内容
御提案の車両が公道走行すること自体については、道路運送車両法及びこれに基づく命令に適合するものであれば、道路交通法上支障はない。			

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請			
提案主体から国土交通省に対して意見が提出されており、再検討要請に係る国土交通省の回答を踏まえ、貴庁にも検討を求める可能性があることを申し添える。			
提案主体からの意見			
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	E	「措置の内容」の見直し

01 警察庁 構造改革特区第19次 再検討要請回答

管理コード	010100	プロジェクト名	新交通システム導入促進プロジェクト	
要望事項 (事項名)	道路占用および道路使用の許可制度の柔軟な運用 等	都道府県	東京都	
		提案事項管理番号	1076080	
提案主体名	(株)三井物産戦略研究所			

制度の所管・関係府省庁	警察庁 国土交通省
該当法令等	道路交通法第 77 条第 1 項及び第 2 項
制度の現状	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。

求める措置の具体的内容	道路の占用および使用について、各地域の実態を反映させるとともに、当該地域の特色を最大限生かすことができるよう許可基準についてさらに弾力的かつ柔軟に運用できるように措置することを求める。併せて、申請者の負担の軽減、イベント等の企画から実施までの期間の短縮等のため、許可手続の簡素化を求める。
具体的事業の実施内容・提案理由	オープンカフェ、イベント利用等に係る道路占用および使用許可については柔軟な運用図られてきているが、占用および使用主体について地公体の関与が求められていること、多数の来客が見込まれる場合の駐車場の確保等が許可の条件とされている等、民間の創意工夫、自由な発想による、真に当該地域にとって社会経済的効用のある利用の妨げとなることがありうる。実際に事業を行うのは多くの場合民間事業者であるところ、地公体が関与せず民間事業者の主体的な発案による場合についても、道路の占用および使用の柔軟な運用を図るべきである。また、本提案にあるように、賑わいの創出という効果が期待できる公共交通が整備され、自動車を使用しなくても当該公共交通により来場が可能な場合については駐車場確保等の条件を適用しないこととすべきである。これにより、LRTの沿線において民間事業者の収益事業実施機会が増加すれば、まちの魅力が向上し、大きなにぎわいの創出、地域の活性化につなげることができると考えられる。

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	D	措置の内容
<p>民間事業者等が街の賑わいに資することを目的として行う道路の使用については、平成 17 年 3 月 17 日付け「民間事業者等による経済活動に伴う道路使用許可の取扱いについて」(通達)を発出することにより、道路使用許可に関し、当該行為の目的、地域住民、道路利用者等の合意形成の状況等を総合的に勘案して一層弾力的な運用を図ることとし、地域の合意に基づき、街の賑わいに資する多様な経済活動を行うことも可能とする措置を講じたところであり、警察としては、道路管理者と連携して、引き続き、一層弾力的な運用を図ることとしている。</p> <p>また、道路使用許可申請手続については、平成 17 年 3 月 17 日付けで「道路使用許可申請手続の簡素合理化について」(通達)を発出して、手続の一層の簡素合理化を図っているところである。</p>			

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請	イベント(オープンカフェの設置を含む。)、映画ロケーション等の実施に際して、地方公共団体が関与しなくとも道路使用が許可される場合の具体的例をご教示願いたい。		
提案主体からの意見	当方の提案は、貴庁ご回答にある通達について、その運用を柔軟なものとするを求めるものである。通達により対応可能する回答は提案の趣旨をすり替えたものであり、受け容れられない。当方提案の趣旨をしっかりと踏まえた上で検討し、回答されたい。		
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	D	「措置の内容」の見直し
民間事業者等が街の賑わいに資することを目的として行う道路の使用に対する許可については、当該行為の目的、地域住民、道路利用者等の合意形成の状況、地方公共団体の関与の有無及び程度等も総合的に勘案した上で個別具体的に判断されるべきものであり、地方公共団体の関与がない場合であっても、当該道路又は交通の状況に照らし、当該行為が交通の妨害となるおそれがない場合や公益上又は社会の慣習上やむを得ないと認められる場合については、道路の使用が許可されることとなる。			