

警察庁からの第1次回答一覧

管理番号	提案事項(事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度の所管・関係府省庁	団体名	<追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>		各府省からの第1次回答
						団体名	支障事例	
26	指定管理鳥獣捕獲等事業に係る実包の譲り受けの許可の廃止	鳥獣保護法に基づく指定管理鳥獣捕獲等事業に用いる実包の譲受について、許可を要しないこととすべき。	【現状】 本県では、原発事故による影響で、狩猟者の減少や出荷制限等による狩猟意欲の低下が著しく、インシデンが大幅に増加し、農業被害や生活環境被害が急増している。このため、これまでの狩猟・有害捕獲に加え、鳥獣保護法に基づく指定管理鳥獣捕獲等事業(受託者:福島県猟友会)を実施している。 事業実施に伴う火薬類取締法に基づく実包の譲受許可申請に当たり、各支部での申請者合計362人(申請件数362件)、申請手数料等の費用負担 867,568円(2,400円/件+手数料)が生じた。 【支障事例】 受託者(捕獲従事者)から「申請手続のため捕獲の着手までに手間と費用がかかった」旨の苦情等が多く寄せられ、事業の円滑な実施に支障が生じている。 【制度改正の必要性】 指定管理鳥獣捕獲等事業に用いる実包の譲受については県知事の許可が必要である一方、狩猟及び有害捕獲に用いる実包の譲受については県知事の許可が不要であることから、指定管理鳥獣捕獲等事業についても、許可不要として支障がないものとする。	警察庁、経済産業省、環境省	福島県、茨城県、栃木県、群馬県、新潟県、岐阜県	北海道、いわき市、千葉県、静岡県、兵庫県、山口県、徳島県、宮崎県	○狩猟や有害鳥獣捕獲、県独自の管理捕獲では、いずれにおいても一定の数量までは無許可で実包を購入することができる。指定管理鳥獣捕獲等事業においては、従事者が許可申請、許可証の交付を受ける必要があり、申請者の負担が大きくなっている。 また、事業実施前の短期間に大勢の捕獲従事者が手続きをすることとなるため、交付手続きに日数を要している。4月から5月はニホンジカが出産前で、個体数を効率的に減少させるための有効な捕獲時期で、年度当初からの事業実施に努めているが、許可証の入手に時間を要して捕獲の着手が遅れる事態も生じるなど、事業の円滑な実施に支障をきたしている。 このため、指定管理鳥獣捕獲等事業の従事者においても、一定の数量までは無許可で購入できれば、捕獲従事者の負担軽減や、出産前からの捕獲による個体数削減効果が期待できる。 ○【支障事例】 指定管理鳥獣捕獲等事業に係る捕獲業務の委託先は法人であるが、譲受許可申請は個々の捕獲従事者(本県では350人程度)が行うため、申請手続きに時間を要したり、申請手数料の費用負担が生じたりすることで、円滑な事業遂行に支障が生じている。 【制度改正の必要性】 主に個人で実施する狩猟、有害鳥獣捕獲に用いる実包の譲受は、正常な事業活動を阻害するおそれがあるとの理由で都道府県公安委員会の許可が必要となっている。このため、申請を捕獲従事者個人が行っている指定管理鳥獣捕獲等事業の実施のための実包の譲受についても、同様の理由により許可不要として支障はないと考えられる。	火薬類取締法において、火薬類の譲受を許可制としている趣旨は、許可申請時にその目的等を確認することで、火薬類の不正使用を防止し、公共の安全の確保を図ろうとするものである。 従って、譲受の許可に際しては、譲受目的のほか、消費の目的・数量・保管場所等について確認し、申請者が当該火薬類を譲り受けても公共の安全の維持に支障がないかどうかを確認している。無許可譲受については、例外として、譲受の目的が明らかで公共の安全の維持に支障を及ぼすおそれがないと判断できる場合について、数量制限等を設けた上で認めているものである。 指定管理鳥獣捕獲等事業は、著しく増加した鳥獣を捕獲することを目的としており、相当数の火薬類(実包)を消費することが考えられるが、当該事業の従事者が、火薬類(実包)をどの程度の数量、どの程度の期間において消費するのか等の実態を明らかにされたい。また、当該事業で消費する火薬類(実包)の譲受が許可制であることによって、当該事業の実施に際してどのような支障が生じているのか具体的に示されたい。 なお、当該事業を実施するために必要な実包について、火薬類取締法に基づく譲受許可手続を行う際にかかる費用は、事業費から支出されるため、従事者による費用負担は発生しない。
67	風俗営業等の営業所設置に対する規制緩和	風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律施行令第6条第3号に規定する「良好な風俗環境を保全するため必要な最小限度のもの」の内容について、風俗営業等の営業所が「良好な風俗環境を保全する施設」より先に営業許可を得て営業している地域について、風俗営業等の営業所の設置を制限しないよう明記することで規制緩和を図られたい。	風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律等の規制により、風俗営業等の営業所が設置当初は設置が制限される地域内になかったものの、設置後に「その周辺における良好な風俗環境を保全する必要がある施設」が当該地域内に設立されたことにより、既存の営業所が閉鎖し、新たな事業者に入れ替わる際や既存の事業所を建替える際の許可申請ができなくなるという事態が生じている。 具体的には、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2項第2号「営業所が都道府県の条例で定める地域内にあるときは、許可をしてはならない。」の規定を受けて東京都が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条例第3条第1項第2号に風俗営業法に係る営業所の設置を特に制限する地域として児童福祉施設の敷地から周囲100m以内の地域(ただし、東京都公安委員会規則で定める地域に該当する区域(商業地域においては50m以上の区域)を除く)と定めている。 このことにより、駅周辺地区の認可保育所の開設や認証保育所の認可への移行の際に、周囲の既存の風俗営業等の営業所が閉鎖し、新たな事業者に入れ替わる際や既存の営業所を建替える際の許可申請ができなくなることから、当該事業者の反対に遭い、認可保育所の開設や認証保育所の認可移行に支障をきたしている。 特に、現在、国が保育定員の受け皿拡大のため待機児童解消緊急対策として主要事業に掲げている「認可外保育施設等の認可化移行支援」を実施するうえで、駅前周辺に多数設置している認可外保育施設の認可移行に支障が生じている。	警察庁	三鷹市			風俗営業の営業制限地域については、各都道府県の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条例等で地域の実情に応じて柔軟に指定することが可能であり、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条は、営業制限地域を定める基準について規定しているに過ぎない。また、同令第6条第3号に規定する「良好な風俗環境を保全するため必要な最小限度のもの」についても、地域の実情に応じて各都道府県で判断するべきものであり、保育所等の保全対象施設の設置以前から風俗営業が営まれている地域について、風俗営業等の営業所の設置を制限しないよう一律に規定することは困難である。 なお、各都道府県の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条例等を改正することにより、保育所を保全対象施設から除外することや、地域の実情に応じて一部の地域で営業制限地域を設けないこととすることは可能である。
88	緊急通行車両等の事前届出における事務の見直し	災害発生時における緊急通行車両等は事前届出制を採用しており、都道府県知事又は公安委員会は車両毎に事前に確認し、標章及び証明書を交付することとなっているが、次のように見直す。 ① 事前届出の段階で、予め標章・証明書を交付する仕組みとする。 ② 車両毎の届出ではなく、事業者毎や台数のみの届出とする。	【制度改正の必要性】 災害は、常に様々な様相を呈し発生する。災害対応(特に緊急時対応)の場面では、平常時には想像のつかない事態に遭遇するもの。そのため、緊急通行車両等の事前届出制を採用していることは意義がある。しかしながら、現在の運用では、自治体は迅速な災害応急対策活動が求められているにも関わらず、事前届出済の車両であっても、災害発生後でないと標章・証明書が交付されない仕組みとなっている。 【制度改正の内容】 現場の最前線に立つ自治体の公用車等についても、緊急自動車と同様、災害発生後に迅速な災害応急対策を可能とする仕組みが必要である。 【支障事例】 事前届出済の車両であっても、災害発生後の標章・証明書の確認申請時、車両使用者は車両毎に確認申請書を作成し、確認者は車両毎に標章・証明書を交付するなどの事務手続きが省略できず、事務手続きに時間を要する。 栃木県においては、平成28年熊本地震に伴う被災地での医療支援のために使用する車両について、緊急通行車両等確認証明書の発行を受ける際に、車両ごとに車検証等の書類が必要となり、事務手続が非常に煩雑であったとの意見もあった。また、災害時に必要な物資(医療ガス)の供給に関する協定を締結している団体から、災害発生に備えて事前に標章・証明書を交付してほしい旨の要望があった。 【状況の変化】 東日本大震災の教訓等を踏まえ、全国知事会では、都道府県相互の広域応援体制におけるカバー(支援)県体制を構築するなど、災害時の広域応援体制の重要性・必要性が増している。平成28年熊本地震においても、新潟県をはじめ日本全国の各自治体から被災地へ応援派遣しているが、被災地まで公用車で移動せず、被災地周辺でレンタカー等の車両を調達し、現地で災害応急対策の支援を行うなど、広域応援自治体による災害応急対策において車両の特定が困難である場合もある。このように、想定とは異なる事態も生じている。	内閣府、警察庁、総務省	新潟県、福島県、栃木県	茂原市、江戸川区、八尾市	○災害時に、複雑多様な事務を行うことは困難であり、応急対応を迅速に行えるよう事務の簡素化が図られることは非常に有用。 ○当団体の場合、環状7号線以内への車両流入規制がかかるが、現状では交付手続き・交付後の必要車両への配布等の事務手続きで、環状7号線の内外を何度も往復しなければならない状況が発生する。事前届出の段階で、標章・証明書の交付が可能になることにより、迅速な災害対応業務に資することができる。 また、救護活動・応急復旧活動等を実施する災害時協力協定団体の届出については、事業者名及びその使用台数のみの届出で標章及び証明書を交付することによって、発災後の迅速な対応が可能となる。	発災時、真に人命救助等に従事する緊急通行車両の円滑な通行を確保するという災害時の交通規制の役割に照らせば、別紙の理由から、標章・証明書の事前届出時の交付や車両を特定しない事業者ごとや台数のみの事前届出の受理を行うことは適切でない。 災害時の交通規制に際しては、標章の交付枚数を把握することにより交通規制を実施する区間の縮小や通行を認める車両の範囲の拡大等の交通規制の見直しを行っており、災害発生後の段階に応じて必要な車両の通行を可能としている。(別紙あり) なお、支障事例に「平成28年熊本地震に伴う・・・緊急通行車両等確認手続を受ける際に・・・事務手続が非常に煩雑であったとの意見もあった」とあるが、熊本地震においては緊急交通路を指定していないことから、事実誤認である。
90	道路交通法施行令第13条第1項に、「国民保護法上の国民保護措置の実施等に当たり、使用する自動車」を新たに加えること	住民避難を要すると判断される大規模テロなどの緊急事態発生時、現場で消防・警察などの関係機関と速やかに情報交換・調整を開始して被害を最小限とするため、道路交通法施行令第13条第1項に、「国民保護法上の国民保護措置の実施等に当たり、地方公共団体が現地調整所の迅速な設置ための出動に使用する自動車」を新たに加えること。	現行法では、地方公共団体が大規模テロなどの緊急事態発生時に対応できる「緊急自動車」の規定がないため、「緊急自動車」以外の自動車等で現地に向かうことしかできず、急行することが困難である。さらに、現地周辺の交通混乱に巻き込まれ、現地に到着できないおそれもある。 地方公共団体においては、国民保護法及び「国民保護措置を円滑に実施するための現地調整所の在り方について」(平成19年内閣官房)に基づき、国民保護措置が実施される現場において、現地関係機関の活動を円滑に調整する必要があるときは、現地調整所を迅速に設置することが推奨されており、当市でも「さいたま市国民保護計画」、「さいたま市現地調整所活動マニュアル」等を作成し、緊急事態発生時に対する体制を整えているところである。 しかしながら、上記マニュアルを活用し、緊急事態に対応するためには、現地により早く到着する必要があるが、現状においては、警察車両の先導を受け現地に向かう方法をとらざるを得ない状況である。 このため、事態が住民避難を要すると判断される場合でも、現地で活動中の関係機関との情報共有及び避難に係る、時機に適合した調整を開始することが困難であり、市民の被害が拡大するおそれがある。	内閣官房、警察庁	さいたま市	日高市、千葉県、茨城県、徳島県、愛媛県	○現行法では、地方公共団体が大規模テロなどの緊急事態発生時に対応できる「緊急自動車」の規定がないため、「緊急自動車」以外の自動車等で現地に向かうことしかできず、急行することが困難である。さらに、現地周辺の交通混乱に巻き込まれ、現地に到着できないおそれもある。 また、国民保護法第112条で定める市町村長の退避の指示等や、第114条で定める警戒区域の設定は、都道府県知事も指示等を行うことができるとされていることから、今回の提案が実現すれば、より正確な情報に基づいて、県としての指示を早期決定することが可能となり、県民の被害を最小限にとどめることができる。 ○万が一テロ事案等が発生した場合、県としては、迅速かつ的確な初動対応のため、現地調整所の設置の有無に関わらず現地方(警察や消防の現地指揮所等)に職員を派遣し、情報収集や現地における関係機関との調整を行うこととなるが、緊急自動車の指定により、目的地までの到着時間が短縮されると考えられる。	武力攻撃事態等における国民の保護のための措置に関する法律第155条及び武力攻撃事態等における国民の保護のための措置に関する法律施行令第39条において、武力攻撃事態等において国民の保護のための措置が的確かつ迅速に実施されるようにするために必要な場合には、国民の保護のための措置を実施するために必要な車両(緊急通行車両)以外の車両の通行を禁止又は制限することができることとされている。現地調整所の迅速な設置のために地方公共団体が使用する自動車は「国民の保護のための措置を実施するために必要な車両」に当たり、当該用務の的確かつ迅速な実施は現行法令の通行の禁止又は制限の規定により担保されていると考えられることから、緊急自動車の対象とする必要はない。

警察庁からの第1次回答一覧

管理番号	提案事項(事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度の所管・関係府省庁	団体名	<追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>		各府省からの第1次回答
						団体名	支障事例	
203	道路の規制標示補修(塗直し)について	道路の規制標示補修(塗直し)について、都道府県公安委員会との協議を経て、道路管理者が自発的に補修を実施することが可能となる措置	【制度改正の必要性】 不鮮明になった横断歩道、一時停止線等の規制標示の塗り直しについては、都道府県公安委員会の所管であり、補修が出来ない状態にある。本市において、平成28年2月に下校途中の小学生が車にはねられて死亡する事故が発生した。事故との直接の因果関係は不明ながら、現場の横断歩道は薄れており、地元住民からも改善の要望が届いていた。その他にも市内には多数の不鮮明な規制標示があり、市民からも補修に関し非常に強い要望が届いており、その都度、所管警察署に要請しているが対応までに時間がかかる。	警察庁、総務省	厚木市	大田原市、茂原市、松本市、豊田市、徳島県、久留米市	○当市でも同様に、修繕が必要な規制標示において、迅速な対応がとれないケースが見受けられる。基本的には所管する公安委員会に迅速な対応をお願いしたいが、公安委員会による早急な対応が難しいのであれば、市が補修を実施することで迅速な危険箇所の改善が可能であると考ええる。 ○本市においても、横断歩道や一時停止線などの規制標示が不鮮明な箇所について補修要望があった際は、公安委員会に補修の要請を行っているところであるが、対応までに時間を要しているところである。 ○都道府県公安委員会において設置・管理する交通安全施設については、各都道府県警察において、維持管理を行っているところであるが、各都道府県警の限られた予算の範囲内において行っているため、その優先度を検討して補修を行っている。 そのため、修繕が必要な箇所全てに対応できていない現状にあり、公安委員会と道路管理者における協議により、道路管理者による修繕が可能となれば、より総合的な交通安全施設のインフラ対策が可能となる。 ○本県においても、補修事業者等から同様の要望があり、制度改正により、更なる安全・安心な交通環境の整備につながるものと考えられる。 ○分譲地一帯を修繕(停止線、停止誘導線、カーブミラー、道路補修等)する際、停止誘導線、カーブミラー及び道路は、市が即時に対応することが可能であるが、停止線は警察対応となることから、市と警察の施行時期にずれが生じてしまい、緊急時の対応を一体的に行うことができない。	都道府県公安委員会は、道路交通法(昭和35年法律第105号)第4条第1項の規定に基づき、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、又は交通公害その他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若しくは道路標示を設置し、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こととされており、道路標示等の補修も「管理」の一環として都道府県公安委員会が実施しているものである。 交通規制については、交通流・量、交通事故の発生状況、通学路の有無等の地域の交通実態を総合的に考慮して道路標識・道路標示を設置するとともに、その効果等の点検・確認を恒常的にを行い、交通状況及び沿道状況の変化、道路利用者のニーズの変化等によって実態に合わなくなった場合は必要な見直しを行うこととしており、都道府県公安委員会としては、道路標識・道路標示を設置すれば対応が終了するというわけではなく、その後の管理を的確に行い、警察官による交通指導取締りを推進することによって、交通規制の実効性を担保しているところである。このため、交通管理に関する専門的知見を有する都道府県公安委員会以外の者が道路標識・道路標示の設置と管理を一体として行い、的確な交通規制を実施することは、困難であると考ええる。 よって、本件提案への対応は不可である。 なお、都道府県警察では、道路環境や道路利用者のニーズの変化等を見極めた道路標示等の整備、更新に努めているところであるが、警察庁では、引き続き、必要な予算の確保や迅速な対応に努めるよう、都道府県警察を指導してまいりたい。
251	協議により道路管理者が自発的に規制標示の管理(修繕行為等)を行えるようにする規制緩和	規制標示の管理権限(修繕行為)について、都道府県公安委員会との協議により規制標示の修繕を可能とする。	道路標示の内、公安委員会の権限である規制標示(横断歩道・停止線・「止まれ」等)については、道路交通法、地方財政法及び道路標識、区画線及び道路標示に関する命令(以下「命令」という。))に基づき、公安委員会が設置、修繕を実施している。 市道であれば、「止まれ」は公安委員会と協議の上、修繕を実施しているが、停止線・横断歩道は修繕できないため、交差点における一体的な交通安全対策が実施できない状況にある。また、予算措置がなされていない等の理由により、長期間修繕されない場合が多い。	警察庁、総務省	豊田市	大田原市、厚木市、徳島県、久留米市	○当市でも同様に、修繕が必要な規制標示において、迅速な対応がとれないケースが見受けられる。基本的には所管する公安委員会に迅速な対応をお願いしたいが、公安委員会による早急な対応が難しいのであれば、市が補修を実施することで迅速な危険箇所の改善が可能であると考ええる。 ○本市においても、横断歩道や一時停止線などの規制標示が不鮮明な箇所について補修要望があった際は、公安委員会に補修の要請を行っているところであるが、対応までに時間を要しているところである。 ○都道府県公安委員会において設置・管理する交通安全施設については、各都道府県警察において、維持管理を行っているところであるが、各都道府県警の限られた予算の範囲内において行っているため、その優先度を検討して補修を行っている。 そのため、修繕が必要な箇所全てに対応できていない現状にあり、公安委員会と道路管理者における協議により、道路管理者による修繕が可能となれば、より総合的な交通安全施設のインフラ対策が可能となる。 ○本県においても、補修事業者等から同様の要望があり、制度改正により、更なる安全・安心な交通環境の整備につながるものと考えられる。 ○分譲地一帯を修繕(停止線、停止誘導線、カーブミラー、道路補修等)する際、停止誘導線、カーブミラー及び道路は、市が即時に対応することが可能であるが、停止線は警察対応となることから、市と警察の施行時期にずれが生じてしまい、緊急時の対応を一体的に行うことができない。	都道府県公安委員会は、道路交通法(昭和35年法律第105号)第4条第1項の規定に基づき、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、又は交通公害その他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若しくは道路標示を設置し、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こととされており、道路標示等の補修も「管理」の一環として都道府県公安委員会が実施しているものである。 交通規制については、交通流・量、交通事故の発生状況、通学路の有無等の地域の交通実態を総合的に考慮して道路標識・道路標示を設置するとともに、その効果等の点検・確認を恒常的にを行い、交通状況及び沿道状況の変化、道路利用者のニーズの変化等によって実態に合わなくなった場合は必要な見直しを行うこととしており、都道府県公安委員会としては、道路標識・道路標示を設置すれば対応が終了するというわけではなく、その後の管理を的確に行い、警察官による交通指導取締りを推進することによって、交通規制の実効性を担保しているところである。このため、交通管理に関する専門的知見を有する都道府県公安委員会以外の者が道路標識・道路標示の設置と管理を一体として行い、的確な交通規制を実施することは、困難であると考ええる。 よって、本件提案への対応は不可である。 なお、都道府県警察では、道路環境や道路利用者のニーズの変化等を見極めた道路標示等の整備、更新に努めているところであるが、警察庁では、引き続き、必要な予算の確保や迅速な対応に努めるよう、都道府県警察を指導してまいりたい。
264	駐車場出入口設置に係る規制緩和	駐車場出入口設置に係る規制緩和	駐車場法及び同法施行令において技術的基準として義務付けられている路外駐車場の出入口の配置等については「交差点の側端又はそこから五メートル以内の部分」のうち一定のものについて適用が除外されている(令第7条第2項)一方、安全対策上同等の規制で十分と思われる「道路のまがりかどから五メートル以内の部分」については同様の適用除外がなされていないため、最適切でない又はより不適切な位置への設置に至るケースが生じかねない状態であったり、出入口設置に多額の費用がかかるケースも想定される。 (構成市の具体例) 駅前の繁華街等、大通りに面している地域では、裏口のまがり角に駐車場の出入口を設置した方が、交通渋滞の防止や安全な通行の観点から望ましいケースがある。	警察庁、国土交通省	指定都市市長会	新宿区	○本市に提出される路外駐車場設置届出の中には技術的基準を遵守するため、出入口の位置について適切とは思わない計画が散見される。状況によっては、適用除外とした方が合理的と考えられるケースもある。 ○繁華街、商店街、幹線道路に囲まれたエリア等における駐車場の出入口位置は、現行法に基づくと安全面から望ましい位置に設置できないことがある。安全面を考慮しつつ、利便性等を向上させるため、規制、基準の緩和を望む。	指定都市市長会から示された仙台市の事例については、交通の危険を生じさせるおそれのある道路のまがりかどから5メートル以内の部分ではない直線道路の部分に出入口を設置することが可能であると考えられるため、現在、内閣府を通じて指定都市市長会に対し、詳細を確認中である。 なお、「道路のまがりかどから5メートル以内の部分」については、大臣認定の対象に含めていない理由は以下のとおりである。 ① まがりかどについては、一般的に見通しが悪いことから、そのような場所に路外駐車場の出入口が設置された場合は、入庫しようとする車両及びその対向車がそれぞれの存在を認識できずに危険な錯綜が発生するおそれがあること ② 道路のまがりかどから5メートル以内の部分については駐車を行うことが禁止されているところ、駐車場の出入口は一般的に順番待ち等の車両が滞留しやすいことから、通常想定されない対向車線にはみ出して通行する車両との衝突事故等が発生する危険性が高まるおそれがあること ③ 駐車場法の技術的基準が適用される駐車場(駐車用の面積が500㎡以上)においては、一般的には、道路のまがりかどから5メートル以内の部分以外の直線道路の部分に出入口を設置することが可能であると考えられること ④ 路外駐車場の出入口の設置が可能となる幅員6メートル以上の道路においては、そもそもまがりかどが存在するケースが少ないこと
276	放置自転車対策の対象拡大	中心市街地の環境改善、放置自転車対策として、道路運送車両法に定める原付二種(50cc超125cc以下)まで自治体が撤去・保管できるよう「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」の改正を求める。	【提案の背景】 駅周辺の放置自転車対策として、本市では、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。))に基づき条例を制定し、放置自転車の撤去・保管を行っているところである。自転車法においては、道路交通法第2条第1項第10号に規定されている排気量50ccまでの原動機付自転車(以下、「原付」という。))及び同第11号の2に規定されている自転車のみを法の対象としており、道路運送車両法に定める原付二種(排気量50cc超～125cc以下)は、原付一種(排気量50cc以下)との車体の大きさおそれほど変わらないにもかかわらず、地方公共団体では撤去することができず、警察による駐車違反取り締まりに委ねるしかない。 【支障事例】 自動二輪車の放置(駐車違反)は、自転車及び原付の放置以上にまちの景観を損ね、歩道の通行機能を阻害している場合が目立ってきている。自動二輪車の放置を現認したときは、その都度警察に駐車違反取り締まりの依頼をするが、対応が遅れることや対応しきれない場合がある。警察と共同してキャンペーンを行い、同時に自動二輪車の撤去活動をするのも年に一度か二度はあるが、その場しのぎにすぎず、根本的な解決にはなっていない。 【本市の実情】 本市の自転車駐車場の整備は進んでおり、近年の技術革新により、サイズが原付一種とほぼ変わらなくなっている原付二種までは、撤去等も含めて現状と相違なく対応が可能である。	内閣府、警察庁、国土交通省	八王子市	柏市、寝屋川市、伊丹市、徳島県	○自動二輪車の放置を現認したときは、その都度警察に駐車違反取り締まりの依頼をするが、迅速な対応ができない場合や対応しきれない場合がある。道路運送車両法に定める原付二種までを撤去対象とすることで、まちの景観の向上、歩道の通行機能の確保等に努めたい。 ○本市の自転車等放置防止条例により道路、自転車等駐車場に放置してある自転車及び50cc以下の原動機付自転車は撤去保管することができるが排気量50ccを超える2輪車は撤去することができなく苦慮している。以前50cc超の2輪車が自転車等駐車場に放置されて撤去できなく、駐車場利用者の市民に不信感を持たれた。法律の改正を希望したい。 ○本市でも八王子市と同様に、自動二輪車の違法駐車に関しては、その都度警察に取り締まりを依頼しているが、対応が遅れることもあり、根本的な解決には至っていない。市営駐車場及び保管返還所においては、八王子市と同様に自動二輪車の駐車及び受け入れが可能であるため、市による自動二輪車の撤去は可能であると考ええる。 ○本市においても、自動二輪車の撤去については、その都度、警察に連絡し対応をお願いしている状況である。法律の改正により、自動二輪車を自治体が積極的に撤去することにより、駐車違反の減少につながるものと考えている。 ○本市では、駅周辺を放置禁止区域に指定し、自転車及び原動機付自転車の撤去を行っている。また、区民から自転車、原動機付自転車の撤去の依頼があった場合、当該自転車及び原動機付自転車へ警告の後撤去を実施している。しほば、道路運送車両法に定める原付二種(50cc超125cc以下)の撤去の依頼が寄せられるが、撤去できないため、撤去の対象となる原動機付自転車は、道路交通法に定められる原動機付自転車であると説明を行っている。しかし、区民からしてみれば、50cc以下の原動機付自転車もそれ以上の原動機付自転車もどちらも原動機付自転車であり、理解を得られず、苦情につながってしまう場合がある。	【内閣府】 「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ことと、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ものである。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妨げてはならず、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解されているものと承知している。 【警察庁】 警察庁において回答可能な事項なし 【国土交通省】 本件提案にある放置自転車等の撤去に関することは、国土交通省の所掌するところではない。