

警察庁からの第1次回答に対する提案団体からの見解等一覧

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	各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解	各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解	全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見
				見解	見解	
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。	<p>【現状】</p> <p>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、イノシシが大幅に増加し、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、各支庁での申請者合計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。</p> <p>【支障事例】</p> <p>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。</p> <p>【制度改正の必要性】</p> <p>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。</p>	<p>【公共の安全の維持に関する支障について】</p> <p>・本県の実態として、火薬類取締法に基づく実包の譲受で既に許可不要として措置されている有害鳥獣の許可捕獲を実施している者(各市町村の有害鳥獣捕獲活動従事者)と、指定管理鳥獣捕獲等事業の捕獲従事者は同一(福島県猟友会の者)であり、実包の管理を含めた適切な取り扱いについて十分な実績がある。</p> <p>・指定管理鳥獣捕獲等事業の従事者における実包の使用実態としては、平成27年9月から平成28年7月までの消費が一人あたり平均13.9発(抽出調査結果)であり、これは有害鳥獣許可捕獲での無許可譲り受け上限300発に比較しても少量である。</p> <p>・これらを踏まえれば、指定管理鳥獣捕獲等事業における実包の譲り受けは、目的が明確であると共に、公共の安全の維持に支障を及ぼすおそれはないと考えられる。</p> <p>【火薬類(実包)の譲受が許可制であることによる具体的な支障案件】</p> <p>・同一人が同じ有害獣の捕獲を行うため実包を譲り受けるにもかかわらず、狩猟等は届出制、指定管理鳥獣捕獲等事業は許可制であるため、それぞれ別の手続をとらなければならないだけでなく、実包の管理を煩雑にしている。こうしたことが、従事者にとって大きな負担となっており、指定管理鳥獣捕獲等事業への参加を避ける者もいる。</p> <p>・このように、手続面及び実包の管理面での負担により、指定管理鳥獣捕獲等事業の取組に参加しない者がいるため、指定管理鳥獣の捕獲実績が伸びず、指定管理鳥獣捕獲等事業の推進の支障となっている。</p> <p>本県における指定管理鳥獣捕獲等事業の実包の使用実態、支障事例等は以上であり、提案事項について対応いただきたい。</p> <p>なお、それでも対応が困難とする場合には、国においても、指定管理鳥獣捕獲等事業の実包の使用実態に係る全国調査を行っていただき、現状と課題の把握に努めていただいた上で、対応の方向性を検討いただきたい。</p>	<p>【千葉県】</p> <p>本県における昨年度における指定管理鳥獣捕獲等事業において火薬類を購入した実績は、許可申請者数⇒2人、購入数⇒10発または20発、保管場所⇒自宅の装弾ロッカー、使用数⇒4発(止め刺して使用。捕獲従事者に危険が及ぶと判断した場合に限り、銃による止め刺して使用している。)、不要となった銃弾⇒射撃等で処理済み。</p> <p>貴庁は「指定管理鳥獣捕獲等事業は、相当数の火薬類を消費する。」との見解であるが、当県では、指定管理鳥獣捕獲等事業を実施するにあたって、当該鳥獣の生息域の外縁部つまり生息数の少ない地域で実施することとしており、相当数の弾丸を購入することは、想定せず、貴庁の見解とは異なるものである。ただし、火薬取締法において、許可申請時にその目的等を確認し、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趣旨について何ら反論するところではないため、数量制限等を設けた上で認めていただきたい。</p> <p>【静岡県】</p> <p>静岡県における指定管理鳥獣捕獲等事業の実施状況</p> <p>○実施期間 10ヶ月(27年度実績)</p> <p>○従事者の火薬類(実包)の消費量試算 1,569頭の銃捕獲(H27実績)×2(2発に1回命中と仮定)=3,138個</p> <p>○実施に際しての支障 ・従事者全員が申請手続のため警察署に行く必要があり、1人当たり手続きに約20分を要する(H28実績:聞き取り) 全体での所要時間:銃捕獲従事者600人×20分=12,000分=200時間 ⇒ 1日8時間換算で25日を要する。 (実際には警察署までの往復の所要時間、手続きのために他のことができない半日程度の時間が別途必要となる。)</p> <p>・対応する警察署職員との日程を調整の時間を加えると、シカが産する前の個体数管理上重要な季節の捕獲が、火薬類の譲受許可手続が必要ない場合と比較し、約3週間開始に遅れが生じ、事業の円滑な実施に支障が出ている(H28実情を聞き取り)。</p> <p>これらのことから、指定管理鳥獣捕獲等事業の実施のための譲受許可を不要とすることを要望する。</p> <p>【山口県】</p> <p>指定管理鳥獣捕獲等事業は、鳥獣保護管理法に基づき都道府県等が委託して実施する公共事業であり、実施者は安全管理体制や捕獲従事者等の技能及び知識が法定の基準に適合すると都道府県知事から認定を受けた認定鳥獣捕獲等事業者等に限られている。</p> <p>このため、無許可で火薬及び実包を譲り受けができる有害鳥獣捕獲許可による捕獲や登録狩猟に比較して、目的がより明確で公共性が強く、安全性も高いと考えられる。</p> <p>また、本県の指定管理鳥獣捕獲等事業は、ニホンジカの捕獲を狩猟期間に実施しているが、捕獲従事者は、ニホンジカ以外の狩猟鳥獣を捕獲するため、登録狩猟もやっている。</p> <p>狩猟期間に捕獲従事者が使用する火薬及び実包の数量は、指定管理鳥獣捕獲等事業と登録狩猟を併せても、登録狩猟により無許可で譲り受けできる数量(無煙火薬又は黒色猟用火薬の合計600g以下、銃用雷管又は実包300個以下(ライフル銃の場合50個以下))の範囲内※である。</p> <p>指定管理鳥獣捕獲等事業に使用する火薬及び実包について許可が必要であり、登録狩猟の火薬及び実包は、当該事業には使用できないため、捕獲従事者は、本来、登録狩猟に係る火薬及び実包で実施できるにもかかわらず、許可申請を行っている。</p> <p>許可申請に当たっては、1件当たり2,400円の申請手数料に加え、許可申請及び許可書の交付の受理をするため、平日に2度公安委員会に行く必要があり、通常別に仕事を行っている捕獲従事者にとって業務を休む必要があり、負担となっている。</p> <p>なお、本県では、有害鳥獣捕獲許可も、個別許可ではなく、一定期間において包括的に捕獲許可を行っており、指定管理鳥獣捕獲等事業を有害鳥獣捕獲許可による捕獲の期間に実施しても同様な状況となる。※使用量の多い捕獲従事者でも火薬400g、実包200個程度である。</p> <p>【徳島県】</p> <p>○譲受許可手続に係る費用については、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ものの、本県においても、事業実施前の短期間に、200名程度の捕獲従事者が一斉に手続きを行うこととなるため、手続に日数を要し、適正な時期に効果的な捕獲が実施できないなど、事業実施に支障が出ている。</p> <p>○狩猟、有害鳥獣の許可捕獲に用いる実包の譲受は、都道府県公安委員会の許可が不要となっており、当該事業についても、譲受の目的が明らかであり、数量制限等を設けた上で許可不要としても支障はないと考えられる。</p>	<p>【全国知事会】</p> <p>指定管理鳥獣捕獲等事業に係る実包の許可については、地方分権改革推進委員会第2次勧告の趣旨を踏まえ、廃止すべきである。</p> <p>【全国市長会】</p> <p>提案団体の意見を十分に尊重されたい。</p> <p>なお、手続きにかかる費用については、所管省からの回答が「従業者による費用負担は発生しない」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。</p>
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。	<p>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、既存の営業所が閉所し、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。</p> <p>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。</p> <p>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所し、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。</p> <p>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。</p>	<p>風俗営業等の営業所設置に係る営業制限地域の指定について、地域の実情に応じて都道府県が判断すべきものであることは承知しており、本市としても風営法施行条例を所管する東京都との協議が必要であることも承知しているところ。また、一部の地方自治体において、保育所を保全対象施設から除外している例もあると認識している。</p> <p>しかしながら、本市のように大都市圏で待機児童が多く発生している地域においては、営業制限地域内に保育所等の児童福祉施設を設置せざるを得ないところ、事業者の反対が想定されることにより児童福祉法に基づく保育所の認可事務に支障が生じているものである。</p> <p>風俗営業等取締法下において、児童福祉施設が保護対象施設とされてきた沿革及び風営法施行令第6条第1号ロに「学校」「病院」が例示列挙されていること等に鑑み、多くの自治体では保育所を保全対象施設としているのが現状である。</p> <p>貴庁の回答のように地域の実情に応じて各都道府県が判断すべきものとしながら、学校や病院については依然として一律に保全対象施設としていることから、一定の要件を付した上で保育所その他一定の施設については保全対象施設から除外することができることを政令で定めるべきである。保全対象施設を政令で規定しながら、対象除外について明文規定を欠くことは均衡を失する。</p> <p>風営法施行令を改正し、一定の要件のもとで保育所を保全対象施設から除外することを明記すべきである。</p>	<p>—</p>	<p>【全国市長会】</p> <p>風俗営業等の規制緩和を過度に進めるおそれがある点に留意が必要。</p> <p>なお、所管省からの回答が「現行制度で対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。</p>

警察庁からの第1次回答に対する提案団体からの見解等一覧

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	各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解	各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解	全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見
				見解	見解	
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。	災害は、常に様々な様相を呈し発生するため、迅速な災害対応を図る観点から緊急通行車両等の事前届出制の見直しの必要性に着目すべきであることをご理解いただき、更なる災害対策法制の見直し(第三弾)と併せて、今後、ご検討をお願いしたい。	—	【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。
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の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。	・本件提案は、あくまでも現地調整所の設置を迅速に行うため、「緊急自動車」を規定した道路交通法施行令第13条第1項へ「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のための出動に使用する自動車」の追加を求めるものである。 ・そして、現地調整所の設置を迅速に行うためには、現地に迅速に到達するという観点からは、 ①国民保護法第155条に基づく交通規制区域内における通行の保障とともに、 ②国民保護法第155条に基づく交通規制区域外に到達するまでの当該交通規制区域外における通行の保障 の2点が必要である。 ・特に爆破やBCテロなどの緊急対処事態に分類される事態では、当該規制区域が特定場所周辺に局限されることから②の比重が大きくなると思われる。 ・警察庁からの1次回答によって①については通行の保障が確保されたと解することもできる。しかしながら、②については、緊急自動車である警察用自動車に誘導されるという方法(道路交通法施行令第13条第2項)以外には対応することができず、非常時における警察用自動車による誘導を要請する手続きや合流に要する時間を考慮すると、迅速な対応が可能であるとはいえない。 ・このため、現地調整所の設置を目的とした国民保護法第155条に基づく交通規制区域に到達するまでの当該交通規制区域外における通行を保障すべく、道路交通法施行令第13条第1項への「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のための出動に使用する自動車」の追加を引き続き検討されたい。	【千葉県】 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条における必要な車両(緊急通行車両)以外の車両の通行を禁止又は制限する措置を実施する必要性の判断を行う段階においては、迅速な通行が担保されているとは言えない。 また、これら措置を実施すべき場合であって、事故等により既に渋滞が発生している状況においては、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措置が間に合わず、当該業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は言えない。	【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。
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。	道路交通法第八十条「道路法による道路の管理者が道路の維持、修繕その他の管理のため工事又は作業を行なおうとするときは、当該道路の管理者は、第七十七条第一項の規定にかかわらず、所轄警察署長に協議すれば足りる。」とあるが、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だけでも、都道府県公安委員会の所管であり、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示(塗り直し)を行うことは、困難であると考えられるのか。道路交通法第八十条に準じて所管警察署長と協議の上、道路管理者が道路標示(塗り直し)を行うことは困難なのか。 道路標示(塗り直し)に専門的知見が必要なのであれば、道路交通法第八十条に矛盾が生じるのではないかと。 なお、仮に第一次回答の内容のとおりだとするならば、地方公共団体から都道府県警察に道路規制標示の補修の申し入れがあった際には、適切かつ迅速に対応するよう、各都道府県警察に通知を发出する等で、明確に示されたい。	【豊田市】 関係府省の見解の中で、「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。」と記載がある。現状において、道路標示が薄くなった箇所は、予算確保の難しさの理由等により修繕までに多くの時間を要し、的確な管理が出来ているとは言いがたい。また、道路標示が見えない状態で規制の取締りを行うことは、一般的に交通規制の有無がわかり難く、適正な取締りの妨げになると考える。 交通規制の実質的な管理は公安委員会が行うが、「所管警察署と協議を行えば道路管理者で道路標示の修繕は可能」となれば、上記の問題が解消され、市民の安全につながると考える。 なお、第一次回答に「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。」とあるが、地方公共団体から都道府県警察に道路規制標示の補修の申し入れがあった際には、適切かつ迅速に対応するよう、各都道府県警察に通知を发出する等、明確に示されたい。	【全国知事会】 適切な交通規制を実施するためには、道路標示の設置及び管理を一体として行うことが適切である。 【全国市長会】 停止線の補修については、提案団体の意見を十分に尊重されたい。 なお、提案のとおり、希望する市が実施できるようにするとともに、予算措置等の対応を行うこと。
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。	関係府省の見解の中で、「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。」と記載がある。現状において、道路標示が薄くなった箇所は、予算確保の難しさの理由等により修繕までに多くの時間を要し、的確な管理が出来ているとは言いがたい。また、道路標示が見えない状態で規制の取締りを行うことは、一般的に交通規制の有無がわかり難く、適正な取締りの妨げになると考える。 交通規制の実質的な管理は公安委員会が行うが、「所管警察署と協議を行えば道路管理者で道路標示の修繕は可能」となれば、上記の問題が解消され、市民の安全につながると考える。 なお、第一次回答に「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。」とあるが、地方公共団体から都道府県警察に道路規制標示の補修の申し入れがあった際には、適切かつ迅速に対応するよう、各都道府県警察に通知を发出する等、明確に示されたい。	—	【全国知事会】 適切な交通規制を実施するためには、道路標示の設置及び管理を一体として行うことが適切である。 【全国市長会】 停止線の補修については、提案団体の意見を十分に尊重されたい。 なお、提案のとおり、希望する市が実施できるようにするとともに、予算措置等の対応を行うこと。

警察庁からの第1次回答に対する提案団体からの見解等一覧

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	各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解	各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解	全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見
				見解	見解	
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	<p>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にあったり、出入口設置に多額の費用がかかるケースも想定される。</p> <p>(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。</p>	<p>まがりかどについては、道路状況がどのような場合(一方通行で車両同士の危険な錯綜が生じにくい場合等)であったとしても、駐車場出入口の設置がカテゴリー的に排除される仕組みになっており、駐車場法施行令第7条第2項で規定されている交差点と同じように適用除外の特例が認められるように改めるべきと考えます。</p> <p>貴省第1次回答で示された理由①・②はあくまでも可能性であり、国土交通大臣が道路の円滑かつ安全な交通の確保に支障があると判断した場合、設置を認めなければ解決するものである。</p> <p>理由③については、現在、制限規定の適用が除外される可能性がある交差点の側端又はそこから五メートル以内の道路の部分に関しても、駐車場法の技術的基準が適用される駐車場(駐車場の用に供する面積が500㎡以上)においては、一般的には、交差点の側端又はそこから五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、まがりかどに出入口を設置できない理由にはあたらない。</p> <p>理由④については、当該まがりかどがどれほど存在するのデータを持ち合わせていない。しかしながら、仮に少数であったとしても、必要な対策を講じることを前提として、そこに出入口を設置した方が、より交通渋滞の防止や安全な交通の確保に繋がるものであれば、設置を認めるべきであり、ケースが少ないからという理由で検討対象から除外すべきではないと考える。</p>	<p>【新宿区】 国土交通省、警察庁の見解のとおり、事故の防止、安全性の確保が前提となることは理解しております。</p> <p>新宿区として具体的な事例はありませんが、区内の繁華街、商店街などでも、支障事例と同様のケースが発生することが考えられることから、適用除外について要望しました。</p>	<p>【全国市長会】 事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。</p>
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。	<p>【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、道路運送車両法第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)との車体の大きさは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。</p> <p>【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こ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。</p> <p>【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。</p>	<p>自転車及び原付一種(排気量50cc未満)の無秩序な放置の増大等が、自転車法の制定の背景であるが、近年の技術革新により、原付一種とほとんど変わらぬ車体サイズで原付二種(排気量50cc超125cc未満)が製造されるようになったことから、原付二種においても自転車法制定時と同じ状況が生じているため、それらを解消するための法的根拠の構築を求めることが提案の趣旨である。この点について、国としての現状認識やその必要性について見解を示されたい。</p> <p>現状、道路運送車両法第51条に基づく、違法駐車に対する措置は車両(自動車、原動機付自転車、軽車両、トロリーバス)を対象としていることから、自転車法を根拠とした自治体の条例に基づく原付一種の撤去と重なり合う部分がある。国の回答にあるように原付二種(道交法上では「自動車」に分類される)の撤去を自治体の条例に独自に盛り込むことが、条例制定権の中で可能であるのか否か警察庁を始め、国の見解を伺いたい。</p> <p>また、条例による撤去が可能であるのであれば、条例を根拠として自転車法の規定と同様に「駅前広場等の良好な環境を確保し、その機能の低下を防止するため必要があると認める場合」に原付二種を撤去することが、道路運送車両法に抵触しないことを明確にするよう求める。</p> <p>事実、警察による取締りが十分に機能していない結果、歩道上に原付二種の放置が散見される状況があることが問題なのであって、法改正や法制定が難しいのであれば、警察による取締り及び自治体との連携を強化することによって目的は達せられるため、警察庁を通じ、警視庁・各道府県警に強く申し入れてもらいたい。</p>	<p>【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、十分に検討すること。</p> <p>なお、所管府からの回答が「条例を定めることにより対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。</p>	