





警察庁「最終的な調整結果」

管理番号	提案区分		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	制度改正による効果(提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他(特記事項)	<追加共済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
	区分	分野									団体名	支障事例	
203	B	地方に対する規制緩和	消防・防災・安全	道路の規制種示補修(差直し)について	道路の規制種示補修(差直し)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種示の差直しについては、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在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強い。その他にも市内には多数の不鮮明な規制種示があり、市民からも種別に類し非常に強い要望が強い。その都度、所管警察署に要望しているが対応までに時間がかかる。	道路交通法第4条第1項 地方財政法第28条の2	警察庁、総務省	厚田市		○当市でも同様に、補修が必要な規制種示において、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る。○本市においても、横断歩道や一時停止線などの規制種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。○本市においても、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、停止線導線、カーブミラー、道路修繕等)する際、停止線導線、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若しくは道路標識を設置し、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とされており、道路標識等の補修(「管理」の一環として)は、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・道路標識を設置するとともに、その効果等の点検・確認を恒常的に、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施に合わせた場合は必要な変更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・道路標識を設置すれば対応が終了するわけではなく、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・道路標識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越した道路標識等の整備、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ます。	
251	B	地方に対する規制緩和	消防・防災・安全	協議により道路管理者が自発的に規制種示の管理(修繕行為等)を行うようにする規制緩和	道路標識の内、公安委員会の権限である規制種示(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、区画線及び道路標識に関する命令(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・横断歩道は補修できないため、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。	市内では補修が必要な箇所が多く、また、地域からの要望も多い。公安委員会との協議により道路管理者が自発的に規制種示の補修を可能とすることにより、交差点における一体的な交通安全対策による安全性の向上・効果が期待できる。	道路交通法第4条第1項 地方財政法第28条の2	警察庁、総務省	豊田市		○当市でも同様に、補修が必要な規制種示において、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る。○本市においても、横断歩道や一時停止線などの規制種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。○本市においても、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、停止線導線、カーブミラー、道路修繕等)する際、停止線導線、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若しくは道路標識を設置し、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とされており、道路標識等の補修(「管理」の一環として)は、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・道路標識を設置するとともに、その効果等の点検・確認を恒常的に、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施に合わせた場合は必要な変更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・道路標識を設置すれば対応が終了するわけではなく、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・道路標識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越した道路標識等の整備、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ます。	
264	B	地方に対する規制緩和	土地利用(農地転用)	駐車場出入口設置に係る規制緩和	駐車場法及び明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(交差点の側道ではそこから5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5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、急遽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。	駐車場法の出入口設置場所の選択肢が増えるため、より安全・円滑な道路交通実現に資する。	駐車場法施行令第2条第2項	警察庁、国土交通省	指定都市市長会		○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誤りとは思えないが、状況によっては、適用除外とした方が各目的と考えるケースもある。○警察署、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、現行法に基づき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の、規制、基準の緩和を望む。	指定都市市長会から示された出向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道路標識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存在を認識できずに危険な接触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両側車線等の車道が狭縮しやすいため、通常想定されるような向線にのみ向きして進行する車両との衝突事故が発生する危険性がまたおそれがあること。③ 駐車場法の技術的基準が適用される駐車場(駐車用に供する面積が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道路標識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	B	地方に対する規制緩和	運輸・交通	放置自転車対策の対象拡大	【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場の確保に関する法律(以下「自転車法」という。)に基き条件を制定し、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1項第19号)に規定されている積重量500cc以下の原動機付自転車(以下、「原付」という。)及び同第11号の規定されている自転車のみを法の対象としており、道路交通法に定める原付二種(排気量500cc超～125cc以下)は、原付一種(排気量500cc以下)との車体の大きさやそれほども変わらないにもかかわらず、撤去費用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いる。自動二輪車の放置を現認したときは、その都府警察に駐車違反取り締まりの依頼をするのが、対応が遅れることと対峙しきれない場合がある。警察と連携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とも年に一度か度はあるが、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、撤去も兼ねて現状と相違ない対応が可能である。	【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場の確保に関する法律(以下「自転車法」という。)に基き条件を制定し、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1項第19号)に規定されている積重量500cc以下の原動機付自転車(以下、「原付」という。)及び同第11号の規定されている自転車のみを法の対象としており、道路交通法に定める原付二種(排気量500cc超～125cc以下)は、原付一種(排気量500cc以下)との車体の大きさやそれほども変わらないにもかかわらず、撤去費用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いる。自動二輪車の放置を現認したときは、その都府警察に駐車違反取り締まりの依頼をするのが、対応が遅れることと対峙しきれない場合がある。警察と連携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とも年に一度か度はあるが、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、撤去も兼ねて現状と相違ない対応が可能である。	自動二輪車の放置(駐車違反)の減少により、まちの景観の向上、歩道の通行機能の確保に資する。	自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車場の確保に関する法律第2条第1項第2号	内閣府、警察庁、国土交通省	八王子市		○自動二輪車の放置を現認したときは、その都府警察に駐車違反取り締まりの依頼をするが、迅速な対応がとれない場合や対応しきれない場合がある。道路交通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。○本市の自転車等駐車禁止区域により道路、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を管理することができ排気量500ccを超えた場合は撤去することができなく適用している。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、その都府警察に取り締まりを依頼しているが、対応が遅れることと対峙しきれない。市道駐車場及び保管運送所においては、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る。○本市においても、自動二輪車の撤去については、その都府、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。しほは、道路交通法に定める原付二種(500cc以下)の撤去の依頼が寄せられるが、撤去できないが、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、交戻かしれば、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場の確保に関する法律(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、自転車の積残存データ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、自転車の安全の確保、自転車の駐車場の確保に関する法律(以下「自転車法」という。))に基き条件を制定し、放置自転車の撤去・保管を行っているところである。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助けてはならず、地方公共団体は、その自主性に基き、条例を定めて自動二輪車の撤去管理を実施すべきであると承知している。【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の撤去に関することは、国土交通省の所管するところではない。

警察庁「最終的な調整結果」

管理番号	提案区分			提案事項(事項名)	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	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)	各府省からの第2次回答	平成28年の地方からの提案等に関する対応方針(平成28年12月20日閣議決定)記載内容
	区分	分野	見解		補足資料	見解	補足資料					
203	B	地方に対する規制緩和	消防・防災・安全	道路の規制標示補修(塗り直し)について	道路交通法第80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の工事は作業を行なうとするときは、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、所管警察署長に協議すれば足りる。)とあるが、不明瞭になった横断歩道、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、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。道路交通法第80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80条に矛盾が生じるのではないかと。なお、前記第一次回答の内容のとおりとするならば、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、明確に示されたい。	【富田市長】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ことである。」と記載がある。現状において、道路標識が壊れた箇所は、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ないと見られる。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効果が期待できず、適正な取締りの期待が薄くなる。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ものと考えられる。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、道路標識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。		横断歩道、一時停止線等の設置を含めた交通規制については、交通量・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一体的に把握した上で、国道、都道府県道、市町村道等が相互に入り組んでいる道路ネットワークが数箇所に集中するよう総合的に考慮し実施することが必要である。このため、道路交通法第4条第1項により、(国道、都道府県道、市町村道等)によって主体が分かれてしまう道路管理者ではなく都道府県公安委員会が、規制標示の設置・管理を一元的に実施することとしている。加えて、交通規制の効果等の点検・確認を恒常的に行い、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施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(例えば、横断歩道についていえば、その幅幅や場所の移設など)、都道府県公安委員会として、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、適切な交通規制を行う必要がある。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り、権限と責任を持った都道府県公安委員会が、必要な予算を確保し、道路標示の設置及び管理を一体として行うことが適切かつ合理的であることから、本件提案への対応は困難である。なお、道路交通法第80条は、道路を維持管理する責務を負っている道路管理者が、その責務を果たすため、しばしば道路において工事等を行う必要があること、このような工事等の全てについて道路交通法第77条第1項に規定された道路の使用に係る警察署長の許可を受けなければならないこととするのは不合理である(一般的にこれら工事等は行われることを前提としたものであるため、道路交通への影響を最小限に抑えるために必要な事項)の事情、方法、道路交通に対する措置等)についての協議を行えば足りるため、所管警察署長に協議すれば足りるものとした規定である。このように、本規定は、道路管理者の責務でない事項について、所管警察署長への協議によりそれを責務とするという趣旨のものではないため、このたびの御提案の趣旨とは関係がなく、道路管理者が未規定に準じた手続により道路標示を修繕することにはならない。御提案に対する回答は上記のとおりであるが、市町村等から道路標示等の設置・管理を含む交通規制の実効性に関する要請があった場合には、都道府県警察と市町村等との間で相互に十分な意思疎通を図るとともに、必要と認められる措置が迅速に講じられるよう、都道府県警察に再周知してまいりたい。	6【警察庁】(3)道路交通法(昭35法105)都道府県公安委員会の交通規制(4条1項)については、市町村等から道路標示等の設置及び管理を含む交通規制の実効性に関する要請があった場合には、都道府県警察と市町村等との間で相互に十分な意思疎通を図るとともに、必要と認められる措置が迅速に講じられるよう、改めて都道府県警察に平成28年度から周知する。
251	B	地方に対する規制緩和	消防・防災・安全	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	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ことである。」と記載がある。現状において、道路標識が壊れた箇所は、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ないと見られる。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効果が期待できず、適正な取締りの期待が薄くなる。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ものと考えられる。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、道路標識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。		横断歩道、一時停止線等の設置を含めた交通規制については、交通量・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一体的に把握した上で、国道、都道府県道、市町村道等が相互に入り組んでいる道路ネットワークが数箇所に集中するよう総合的に考慮し実施することが必要である。このため、道路交通法第4条第1項により、(国道、都道府県道、市町村道等)によって主体が分かれてしまう道路管理者ではなく都道府県公安委員会が、規制標示の設置・管理を一元的に実施することとしている。加えて、交通規制の効果等の点検・確認を恒常的に行い、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施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(例えば、横断歩道についていえば、その幅幅や場所の移設など)、都道府県公安委員会として、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、適切な交通規制を行う必要がある。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り、権限と責任を持った都道府県公安委員会が、必要な予算を確保し、道路標示の設置及び管理を一体として行うことが適切かつ合理的であることから、本件提案への対応は困難である。御提案に対する回答は上記のとおりであるが、市町村等から道路標示等の設置・管理を含む交通規制の実効性に関する要請があった場合には、都道府県警察と市町村等との間で相互に十分な意思疎通を図るとともに、必要と認められる措置が迅速に講じられるよう、都道府県警察に再周知してまいりたい。	6【警察庁】(3)道路交通法(昭35法105)都道府県公安委員会の交通規制(4条1項)については、市町村等から道路標示等の設置及び管理を含む交通規制の実効性に関する要請があった場合には、都道府県警察と市町村等との間で相互に十分な意思疎通を図るとともに、必要と認められる措置が迅速に講じられるよう、改めて都道府県警察に平成28年度から周知する。	
264	B	地方に対する規制緩和	土地利用(農地等)	駐車場出入口設置に係る規制緩和	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両士の危険な接触が生じやすい場合であったとしても、駐車場出入口の設置がケガリカルに排除される仕様がらなっており、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られる。理由①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例はほとんどから1メートル以内の道路の部分に限って、駐車場の法的基準が適用される(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、交差点の側溝又はそこから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。理由②については、まがりかどは必ずしも必ずしも存在するか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が前提として、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。	【新潟県】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。新潟県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、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。			○ 交差点は、駐車場出入口について、例外的に国土交通大臣指定により設置が可能である。一方、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両士の危険な接触が生じやすい場合であったとしても、駐車場出入口の設置がケガリカルに排除され、硬直的で過剰な規制の仕組みとなっていない。国土交通大臣が個別に認めれば設置可能な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ではない。	路外駐車場の出入口に関する規定のうち、まがりかどから5m以内における出入口の設置については、道路の円滑かつ安全な交通が確保できると認められる場合には、柔軟な対応が可能となるよう規定の弾力性を検討する。	6【国土交通省】(7)駐車場法(昭32法106)まがりかどから5m以内における路外駐車場の出入口の設置規制については、道路の円滑かつ安全な交通が確保できると認められる場合には、柔軟な対応が可能となるよう検討し、平成29年中に結論を得る。その結果に基づいて必要な措置を講ずる。	
276	B	地方に対する規制緩和	運輸・交通	放置自転車対策の対象拡大	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、近年の増加傾向により、原付一種(排気量50cc未満)も必要事項が不足している(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権限の構築を求めることが提案の趣旨である。このことについて、閣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。現状、道路交通法第51条に基づく、違法駐車に対する措置(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や重なり合う部分がある。国の回答があるように原付二種(道交法上では「自動車」に分類される)の撤去は自治体の条例に抵触し得ないことから、条例制定の中で可能なものか否かを警察庁を始め、閣の見解を伺いたい。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「警察官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に必要と認められる場合に原付二種を撤去することが、道路交通法に抵触しないことを明確にするよう求める。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、法改正が法制定が目的であれば、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も目的は達せられるため、警察庁を通じ、警察庁・各道府県警察に強く申し入れしてもらいたい。				【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。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。	【内閣府】(内閣府)としては、第1次回答で回答したとおりである。なお、道路交通法や条例に関することは警察庁から回答されたいと考える。【警察庁】道路交通法との関係に限って申し上げれば、「警察官等の良好な環境を確保し、その機能の低下を防止すること」を目的として道路運送車両法施行規則第1条第2項に規定する第二種原動機付自転車の撤去を地方公共団体が行うことについては、道路交通法第51条に規定する違法駐車に対する措置等は目的・手法が異なるため、道路交通法との関係は、こうした事項を定める条例の制定が許されないものであると見られる。【国土交通省】国土交通省において回答可能な事項なし。		