

# 平成28年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

## 警察庁 第2次回答

管理番号

26

提案区分

B 地方に対する規制緩和

提案分野

産業振興

### 提案事項(事項名)

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

### 提案団体

福島県、茨城県、栃木県、群馬県、新潟県、岐阜県

### 制度の所管・関係府省

警察庁、経済産業省、環境省

### 求める措置の具体的内容

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。

### 具体的な支障事例

#### 【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。

### 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)

提案の実現により、指定管理鳥獣捕獲等事業を効果的に実施することが可能となり、指定管理鳥獣の集中的かつ広域的な管理が期待できる。

### 根拠法令等

火薬類取締法第 17 条

鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律第9条、第 14 条の2

### 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)

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る。

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、出産期前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不要となっている。

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。

### 各府省からの第1次回答

○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。

### 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

#### 【公共安全の維持に関する支障について】

・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。

・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。

・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、公共安全の維持に支障を及ぼすおそれはないと考えられる。

#### 【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】

・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。

・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。

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。

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。

## 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

### 【千葉県】

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(止め刺しで使用。捕獲従事者に危険が及ぶと判断した場合に限り、銃による止め刺しで使用している。)、不要となった銃弾⇒射撃等で処理済み。

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。

### 【静岡県】

静岡県における指定管理鳥獣捕獲等事業の実施状況

#### ○実施期間

10ヶ月(27年度実績)

#### ○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

#### ○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。)

・対応する警察署職員との日程を調整の時間を加えると、シカが出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)。

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。

### 【山口県】

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定されている。

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。

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、登録狩猟も行っている。

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。

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。

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。

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。

### 【徳島県】

○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。

○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。

#### 全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見

##### 【全国知事会】

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。

##### 【全国市長会】

提案団体の意見を十分に尊重されたい。

なお、手続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。

#### 各府省からの第2次回答

火薬類取締法において、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。

指定管理鳥獣捕獲等事業は、既存の鳥獣法第55条に基づく狩猟者登録を受けた者又は鳥獣法第9条に基づく許可を受けた者がその従事者になることが想定され、これらの者の実包等の保有量が増加することも想定されるため、無許可譲り受けを認めることについては、慎重な検討が必要である。

一方、提案県は、危険物を管理するために必要な措置を、手間と費用がかかるからと言う理由で撤廃を要望しているが、以下の点で、指定管理鳥獣捕獲等事業の推進に当該許可制度が影響を与えているとは考えられない。したがって、提案を受け入れることは困難である。

##### ・譲受許可手続について

当該事業は、都道府県の委託事業であり、当該許可に必要な従事者による費用負担は発生しない。

なお、火薬類の譲り受け許可に必要な手続については、標準処理期間である3日以内には交付されるものと承知しており、一概に手間がかかるものとは認められないと考える。

##### ・実包の管理について

現在、無許可での実包の譲り受けを認めている有害鳥獣捕獲（鳥獣法第9条）、狩猟（鳥獣法第55条）については、鳥獣法における別の制度であるため、火薬類取締法でもそれぞれの制度の目的で譲り受けた実包は、それぞれの目的に用いるよう別々に管理されているものと認識している。そのため、指定管理鳥獣捕獲等事業についても鳥獣法における別の制度であるため、これまで無許可で譲り受けていた実包と同様、それぞれの目的に応じて別々の管理が必要。

なお、指定管理鳥獣捕獲等事業については、都道府県から委託される事業であり、実包の管理、事業終了時の残火薬の措置も含む必要な費用が計上されていると考えられ、提案県においても公費で取得した実包と個人で取得した実包を混同して取り扱わないよう指導をしているのではないかと。

##### ・従事者について

提案県の意見では、実包の譲り受け許可制度があるが故に、当該事業に必要な従事者が集まりにくいとのことであるが、提案県の昨年度の実績では、事業実施のための譲り受け許可申請者が合計362人確保されており、人数は十分確保されていると考えられる。

# 平成28年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

## 警察庁 第2次回答

管理番号

67

提案区分

B 地方に対する規制緩和

提案分野

医療・福祉

### 提案事項(事項名)

風俗営業等の営業所設置に対する規制緩和

### 提案団体

三鷹市

### 制度の所管・関係府省

警察庁

### 求める措置の具体的内容

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りたい。

### 具体的な支障事例

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。

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。

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。

### 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)

利便性の高い駅前地区での認可保育園の開設及び認証保育所の認可移行が可能となり、駅前地区の保育定員の拡充により、待機児童の効率的な解消といった効果も期待できる。

### 根拠法令等

- ・風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律(第3条・第4条)
- ・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)
- ・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(都条例)
- ・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の施行に関する規則(都規則)

## 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

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。

## 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

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。

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。

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号口に「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。

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。

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。

## 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

### 【全国市長会】

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。

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。

## 各府省からの第2次回答

営業制限地域の指定を保全対象施設の周辺の地域内の地域について行うこととしているのは、学校等の施設の周辺で営業が行われ、営業所から生じる喧噪や享乐的雰囲気等により周辺の清浄な風俗環境が害され、当該施設の目的が十分に達成できなくなることを防止するためであり、風営法施行令においては、都道府県の条例で定める際の基準を規定している。

すなわち、いかなる地域を風俗営業の営業制限地域とすべきかやいかなる施設を保全対象施設とするかに

については、地域によって実情が異なることから、地域の意思が反映される都道府県の条例により地域の実情に応じて柔軟に定められることとされており、児童福祉施設を保全対象施設としないことや保全対象施設の周囲のうち一部の地域を営業制限地域としないことも可能である。

仮に児童福祉施設を風営法施行令で一律に保全対象施設から除外することとなれば、地域の実情や意思が十分に反映されなくなり、児童福祉施設周辺の清浄な風俗環境が害される事態が生じ得るほか、地方公共団体の自主性や自立性の尊重といった地方分権の趣旨にも反するものと考えられる。また、現に、大半の都道府県の条例において児童福祉施設を保全対象施設として定めていることに加えて、全国市長会からも、本提案は、「風俗営業等の規制緩和を過度に進めるおそれがある」との指摘がなされているところである。

加えて、都道府県は、地域の実情に応じて条例により、いかなる施設を保全対象施設とするか等を柔軟に定めることができ、例えば、一部の都道府県の条例においては、児童福祉施設の周囲の地域を除外しているものや繁華街の一部の地域を指定して一律に営業制限地域としないものもあることに鑑みれば、「対象除外について明文規定を欠くことは均衡を失する」との御指摘は当たらないものとする。

このように、本提案については、各都道府県において対応を判断されるべきものと考えられることに加え、地方分権の趣旨や、一方で風俗営業等に対する過度な規制緩和に対する懸念があることを踏まえると、風営法施行令の改正ではなく、各都道府県において条例を改正することにより対処することが適切と考える。

なお、現在、保全対象施設の周囲を営業制限地域として指定しないよう要望が寄せられていることを踏まえ、営業制限地域の指定に関し、保全対象施設として定める施設を地域の実情に応じて条例等で規定している事例や、保全対象施設の周囲であっても一部の地域を除外する旨条例等で規定している事例を紹介するなどして、営業制限地域の指定等の際には、地域の実情に応じて条例等で柔軟に設定できること等を踏まえて適切に対応するよう都道府県警察に対して指示する予定である。

# 平成28年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

## 警察庁 第2次回答

管理番号

88

提案区分

B 地方に対する規制緩和

提案分野

消防・防災・安全

### 提案事項(事項名)

緊急通行車両等の事前届出における事務の見直し

### 提案団体

新潟県、福島県、栃木県

### 制度の所管・関係府省

内閣府、警察庁、総務省

### 求める措置の具体的内容

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。

### 具体的な支障事例

#### 【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、事務手続き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)具体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。

### 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)

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ことで、車両使用者にとって災害直後における確認申請に係る事務負担を軽減できるばかりか、確認・交付する側も事務負担が軽減でき、その労力分を災

害対応業務に回すことができる。よって、これまで以上に、災害発生後に迅速な災害応急対策が実施できるため、災害時の住民の福祉に資するものである。

同様に、車両毎の届出ではなく、使用者毎や使用台数のみの届出で標章及び証明書を交付するよう見直すことで、使用者及び確認者双方にとって事務負担が軽減できる。また、非常時に緊急通行車両の届出があった場合でも、事業者毎に発行する仕組みであれば、車両を確認する事務が軽減され、その労力分を災害対応業務に回すことができる。よって、これまで以上に、災害発生後に迅速な災害応急対策が実施できるため、災害時の住民の福祉に資するものである。

## 根拠法令等

災害対策基本法施行規則(第6条、別記様式第3、別記様式第4)  
災害対策基本法施行令第33条  
災害対策基本法第76条第1項  
「大規模災害に伴う交通規制実施要領」(平成24年3月8日付け警察庁丙規発第7号等)

## 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)

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。

## 各府省からの第1次回答

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きを受ける際に・・・事務手続き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。

## 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

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。

## 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

【全国市長会】  
提案団体の意見を十分に尊重されたい。

## 各府省からの第2次回答

本提案事項に対する考え方は第1次回答の通りであるが、今後も引き続き、迅速な災害対応の観点から、緊急通行車両に係る手続の適切な運用を図り、災害応急対策に必要な車両の円滑な通行の確保に努めて参る。

# 平成28年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

## 警察庁 第2次回答

管理番号

90

提案区分

B 地方に対する規制緩和

提案分野

消防・防災・安全

### 提案事項(事項名)

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

### 提案団体

さいたま市

### 制度の所管・関係府省

内閣官房、警察庁

### 求める措置の具体的内容

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。

### 具体的な支障事例

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、緊急事案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。

### 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）

緊急事態知覚後、消防・警察などが現地において、一連の緊急的措置を行っている段階において、使用が認められた「緊急自動車」によって市の調整要員が迅速に現地に到着することで、各機関からより正確で最新の情報を入手することが可能となる。

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では、必要と認める地域の住民に対し、退避をすべき旨の指示や、第114条で定める警戒区域の設定では、当該警戒区域への立ち入りを制限し、若しくは禁止し、又は警戒区域からの退去を命じることができることとなっていることから、今回の提案が実現すれば、より正確な情報に基づいて、市としての指示を早期決定することが可能となり、市民の被害を最小限にとどめることができる。

### 根拠法令等

道路交通法施行令 第13条第1項

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）

日高市、千葉県、堺市、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ができず、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こと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面（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。

各府省からの第 1 次回答

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。

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

- ・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テロなどの緊急処理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考える。
- ・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。

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

【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は言えない。

#### 全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見

##### 【全国市長会】

提案団体の意見を十分に尊重されたい。

#### 各府省からの第2次回答

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(以下「国民保護法」という。)に基づく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(以下「本件自動車」という。)については、第1次回答で述べたとおり、国民保護法に基づく緊急通行車両として位置付けられ、当該用務の的確かつ迅速な実施のために必要な場合には、国民保護法第155条第1項の規定により緊急通行車両以外の車両の通行が禁止又は制限されることとなる。

当該通行の禁止等は、国民保護措置の的確かつ迅速な実施のため緊急の必要があると認められる区域又は道路の区間において実施されるものであり、「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」との御指摘は当たらない。

また、当該通行の禁止等は、国民保護措置の的確かつ迅速な実施のため緊急の必要があるときに行われることとされており、都道府県警察においては、そうした緊急の必要性がある場合には迅速に実施できるよう必要な態勢がとられている。

以上のとおり、本件自動車の通行は国民保護法により担保されており、緊急自動車の対象とする必要はない。

# 平成28年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

## 警察庁 第2次回答

管理番号

203

提案区分

B 地方に対する規制緩和

提案分野

消防・防災・安全

### 提案事項(事項名)

道路の規制標示補修(塗直し)について

### 提案団体

厚木市

### 制度の所管・関係府省

警察庁、総務省

### 求める措置の具体的内容

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

### 具体的な支障事例

#### 【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。

### 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）

緊急を要すると認められる場合等、都道府県公安委員会と道路管理者が協議の上、道路管理者が自発的に規制標示の補修(塗直し)ができる措置を講じることで、迅速な対応が可能となるため、安全の確保、交通事故の抑止などにつながる。

### 根拠法令等

道路交通法第4条第1項  
地方財政法第28条の2

### 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）

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ている。  
○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。

## 各府省からの第1次回答

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、道路標識等の補修も「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、困難であると考えられる。

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たい。

## 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

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のか。

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。

## 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

### 【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難い。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思う。

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・全国市長会・全国町村会からの意見

### 【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。

## 各府省からの第2次回答

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一元的に把握した上で、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最適に機能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されている。

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(例えば、横断歩道についていえば、その拡幅や場所の移設など)、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、適切な交通規制を行う必要があり、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生じるところ、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(工事の時期、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を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、道路管理者が本規定に準じた手続により道路標示を補修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施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、都道府県警に再周知してまいりたい。

# 平成28年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

警察庁 第2次回答

管理番号

251

提案区分

B 地方に対する規制緩和

提案分野

消防・防災・安全

提案事項(事項名)

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

提案団体

豊田市

制度の所管・関係府省

警察庁、総務省

求める措置の具体的内容

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。

具体的な支障事例

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。

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)

市内では修繕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標示の修繕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。

根拠法令等

道路交通法第四条第一項  
地方財政法第二十八条の二  
道路標識、区画線及び道路標示に関する命令

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)

大田原市、茂原市、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ます。  
○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。

#### 各府省からの第1次回答

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とされており、道路標識等の補修も「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、困難であるとする。

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たい。

#### 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

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難い。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発出する等、明確に示されたい。

#### 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

##### 【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。

## 各府省からの第2次回答

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一元的に把握した上で、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最適に機能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されている。

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(例えば、横断歩道についていえば、その拡幅や場所の移設など)、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、適切な交通規制を行う必要があり、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施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、都道府県警に再周知してまいりたい。

# 平成28年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

警察庁 第2次回答

重点事項通番:26

(8月2日 第39回専門部会にて審議)

管理番号

264

提案区分

B 地方に対する規制緩和

提案分野

土地利用(農地除く)

提案事項(事項名)

駐車場出入口設置に係る規制緩和

提案団体

指定都市市長会

制度の所管・関係府省

警察庁、国土交通省

求める措置の具体的内容

駐車場出入口設置に係る規制緩和

具体的な支障事例

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。

(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。

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)

駐車場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。

根拠法令等

駐車場法施行令第7条第2項

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)

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れ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。

各府省からの第1次回答

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停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(駐車のために供する面積が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

### 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

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カル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る。

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。

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5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(駐車のために供する面積が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、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④については、当方としてはまがりかどがどれほど存在するのか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。

### 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

#### 【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。

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。

### 全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見

#### 【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。

### 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)

○交差点は、駐車場出入口について、例外的に国土交通大臣認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る。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か。

### 各府省からの第2次回答

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化を検討する。

# 平成28年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

警察庁 第2次回答

管理番号

276

提案区分

B 地方に対する規制緩和

提案分野

運輸・交通

提案事項(事項名)

放置自転車対策の対象拡大

提案団体

八王子市

制度の所管・関係府省

内閣府、警察庁、国土交通省

求める措置の具体的内容

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(50 cc超 125 cc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。

具体的な支障事例

## 【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。

## 【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。

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)

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繋がる。

根拠法令等

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第2条第1項第2号

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)

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られる。

○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。

○本区では、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。しばしば、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。

## 各府省からの第1次回答

### 【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とともに、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。

## 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

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。

現状、道路交通法第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。

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も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してもらいたい。

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

【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。

各府省からの第2次回答

【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、道路交通法や取締に関することは警察庁から回答されると考える。

【警察庁】

道路交通法との関係に限って申し上げれば、「駅前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とは目的・手法が異なるため、道路交通法との関係で、こうした事項を定める条例の制定が許されないものではないと解される。

【国土交通省】

国土交通省において回答可能な事項なし。