

警察庁(内閣府と関係府省との間で調整を行う提案)

別添1

| 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)> | | |
|------|--------------|------------|---------------------------------|--|---|--|----------------|-------------|--------------------------------------|---------------|---------------------------------------|--|--|
| | 区分 | 分野 | | | | | | | | | 団体名 | 支障事例 | |
| 10 | B 地方に対する規制緩和 | 土地利用(農地除く) | 駐車場法施行令第7条第2項第1号の適用除外項目の拡大 | 駐車場法施行令第7条に規定されている駐車場出入口設置に係る基準について、第2項に規定されている適用除外の項目を拡大すること。 | 駐車場の駐車面積が500㎡以上である路外駐車場においては、駐車場法施行令第7条第1項により、「安全地帯が設けられている道路の当該安全地帯の左側の部分及び当該部分の前後の側端からそれぞれ前後に十メートル以内の部分」及び「路面電車の停留場を表示する標示柱または標示板が設けられている位置から十メートル以内の部分」などについて出入口の設置が制限されている。長崎市においては、市内中心部の商業地などにおいて、路面電車の停留場の間隔が狭く、また、路面電車停留場については、安全地帯と定義されていることから、軌道に面した多くの区域が、駐車場出入口を設けることができない区域となっている。長崎市中心部の思案橋電停付近において、建設当時は適法で整備されたが、電停の延長が行われた結果、現在、既存不適格建築物(駐車場として使用中)となっている路外駐車場がある。当該駐車場においては、変更届けが必要な改良(駐車台数の変更等)又は再度路外駐車場として建替等が発生した場合、出入口に関する技術的基準の要件を満たさない。本市の路面電車の停留所においては、道路の中央に設置しているものの、車両の進入を防ぐ防護柵等が設置されており、駐車場出入口が近辺にあったとしても、交通安全及び交通の円滑化については、確保できるものと考えている。また、駐車場出入口を路面電車の停留所(安全地帯)の左側に設置する場合は、反対車線からの右折入庫ができず、入出庫は左折のみとなり、道路交通への影響は少ないと考えられる。今後、建築物の更新を計画する時点で、路面電車の停留所が支障となり、駐車場法の技術的基準を満たす箇所がなく、駐車場の設置や計画自体が困難となるケースが想定される。それぞれの地域の事情に柔軟に対応ができるよう、道路管理者及び交通管理者の意見を伺ったうえで、「安全地帯が設けられている道路の当該安全地帯の左側の部分及び当該部分の前後の側端からそれぞれ前後に十メートル以内の部分」及び「路面電車の停留場を表示する標示柱または標示板が設けられている位置から十メートル以内の部分」についても、駐車場法施行令第7条第2項の適用除外の対象となるよう制度の緩和が必要と考える。 | 中心市街地での商業施設等の建築物の更新の際に、自敷地での駐車場確保が容易となることで、魅力ある商業施設等の建築が可能となり、地域の活性化に資する。また、パーク&ライド駐車場など、電停と駐車場を近接して設置することができ、道路交通の円滑化につながる。 | 駐車場法施行令第7条第2項 | 警察庁、国土交通省 | 長崎市 | | | | |
| 96 | B 地方に対する規制緩和 | 運輸・交通 | コミュニティバス等が路線バス停留所を利用する場合の基準の明確化 | 当該地域の地域公共交通関係者間で合意が得られた場合は、路線定期運行バスの停留所に、区域運行や自家用有償旅客運送事業等の車両も停車できることを明確化するとともに、地方公共団体に周知すること。 | 路線定期運行バスの停留所には、区域運行や自家用有償旅客運送事業等の車両が停車できないため、路線バスと、区域運行や自家用有償旅客運送事業によるコミュニティバス等との乗り換えを行う利用者は、路線定期運行バスの停留所から区域運行バス等の停車位置まで移動する必要が生じ、円滑に乗り換えを行うことができないとの解釈が生じている。 【事例】 既存バス路線が廃止された地区で4条許可による乗合タクシーを運行している。乗合タクシーは市街地に乗り入れる路線定期運行のバス路線に結節しているが、路線定期運行のバス停に乗合タクシーが停車できないため、路線定期運行のバス停から離れた場所に乗合タクシーのバス停を別途設置している。これにより、利用者はバスの乗り継ぎのために徒歩で移動する必要があり、住民から乗り継ぎの不便を訴える苦情や利便性向上を求める意見が寄せられている。 | 当該地域の地域公共交通関係者間で合意を得て、必要性や安全性についての担保が図られたケースについては、路線バスと、区域運行バスや自家用有償旅客運送バス等との乗り換えを円滑に行うことが可能になり、利用者の利便性が向上する。また、利用者の利便性が向上することで、地域住民のバス利用増加に寄与し、地域公共交通の維持・確保につながる。 | 道路交通法第44条、第46条 | 警察庁、国土交通省 | 鳥取県、滋賀県、京都府、兵庫県、和歌山県、徳島県、岡山県、広島県、山口県 | | ひたちなか市、新潟市、魚沼市、伊豆の国市、福知山市、防府市、大村市、宮崎県 | <ul style="list-style-type: none"> ○本市でも、地域公共交通会議での同意を経て、一般乗合旅客自動車運送事業として4条許可で区域運行しているデマンド交通の利用者の乗降については、乗降場の目印を設置し、目印付近での乗降をお願いしている。これら区域運行しているデマンド交通の乗降が、路線定期運行バスのバス停と同じ場所にすることが可能になることで、乗降などの利便性がより一層向上することから、制度の改正が必要である。 ○コミュニティバス運行については、交通空白地の交通手段確保と同時に高齢者や障害者等の交通弱者に対してサポートを行うことを目的としており、屋根のない停留所では悪天候の場合に傘をさしてバスを待たなくてはならない状況となる。利用者の利便性向上のためにも、路線定期運行バスの停留所を利用することについて認めていただきたい。路線バスを営業する運行事業者との協議が調えば成立すると考える。地域公共交通会議において、しっかりとした協議が必要である。バス停の管理や表示方法、費用の明確化が必要である。 ○全学的に、地域内移動を自家用有償運送、地域間移動を民間事業者による定期路線バスに委ねており、双方の円滑な乗継環境の整備によって、公共交通ネットワークを形成し、利便性向上を図る上で、自家用有償運送事業の車両の停車は必要である。 ○自家用有償旅客運送による輸送が中山間地において多くあり、4条バス事業者と自家用有償旅客運送事業者が各々バス停を設置している。これにより乗り継ぎを行うバス利用者はバス停間の移動が生じており、利用者の不便となっている。本県において、道路交通法第46条の規定を適用し、4条路線バスと自家用有償旅客運送車両が同一のバス停として使用している箇所はない。 ○今後の公共交通再編において路線定期運行のバス路線に結節点を設けることを検討しており、同様の支障が生じることが想定される。また、当該事業の改正は、路線定期運行のバス停留所と区域運行バス等の停車位置までの移動が不要になることから、利用者の利便性の向上だけでなく、安全性の向上に繋がるものと考えられる。 ○本市においても、乗合タクシー等の導入を予定しており、今後同様のことが想定される。 ○コミュニティバスによっては、路線バスへの接続を強く意識した時刻設定をしているものもあり、利用者の利便性を考慮すると、運行事業者間での合意を得たケースについては、バス停での停車を認めていただきたい。 | |
| 162 | B 地方に対する規制緩和 | 運輸・交通 | コミュニティバス等が路線バス停留所を利用する場合の基準の明確化 | 当該地域の地域公共交通関係者間で合意が得られた場合は、路線定期運行バスの停留所に、区域運行や自家用有償旅客運送事業等の車両も停車できることを明確化するとともに、地方公共団体に周知すること。 | 路線定期運行バスの停留所には、区域運行や自家用有償旅客運送事業等の車両が停車できないため、路線バスと、区域運行や自家用有償旅客運送事業によるコミュニティバス等との乗り換えを行う利用者は、路線定期運行バスの停留所から区域運行バス等の停車位置まで移動する必要が生じ、円滑に乗り換えを行うことができないとの解釈が生じている。 【事例】 既存バス路線が廃止された地区で4条許可による乗合タクシーを運行している。乗合タクシーは市街地に乗り入れる路線定期運行のバス路線に結節しているが、路線定期運行のバス停に乗合タクシーが停車できないため、路線定期運行のバス停から離れた場所に乗合タクシーのバス停を別途設置している。これにより、利用者はバスの乗り継ぎのために徒歩で移動する必要があり、住民から乗り継ぎの不便を訴える苦情や利便性向上を求める意見が寄せられている。 | 当該地域の地域公共交通関係者間で合意を得て、必要性や安全性についての担保が図られたケースについては、路線バスと、区域運行バスや自家用有償旅客運送バス等との乗り換えを円滑に行うことが可能になり、利用者の利便性が向上する。また、利用者の利便性が向上することで、地域住民のバス利用増加に寄与し、地域公共交通の維持・確保につながる。 | 道路交通法第44条、第46条 | 警察庁、国土交通省 | 全国知事会、全国市長会、全国町村会 | | ひたちなか市、新潟市、伊豆の国市、福知山市、鳥取県、防府市、宮崎県 | <ul style="list-style-type: none"> ○県内自治体の市では、デマンド交通のいくつかの乗降ポイントで「路線バス停留所乗継箇所」を定めているが、当該規制の関係でバス停留所から10m以上離れた安全な場所で乗降している。 ○本市でも、地域公共交通会議での同意を経て、一般乗合旅客自動車運送事業として4条許可で区域運行しているデマンド交通の利用者の乗降については、乗降場の目印を設置し、目印付近での乗降をお願いしている。これら区域運行しているデマンド交通の乗降が、路線定期運行バスのバス停と同じ場所にすることが可能になることで、乗降などの利便性がより一層向上することから、制度の改正が必要である。 ○路線バスを営業する運行事業者との協議が調えば成立すると考える。地域公共交通会議において、しっかりとした協議が必要である。バス停の管理や表示方法、費用の明確化が必要である。 ○全学的に、地域内移動を自家用有償運送、地域間移動を民間事業者による定期路線バスに委ねており、双方の円滑な乗継環境の整備によって、公共交通ネットワークを形成し、利便性向上を図る上で、自家用有償運送事業の車両の停車は必要である。 ○自家用有償旅客運送による輸送が中山間地において多くあり、4条バス事業者と自家用有償旅客運送事業者が各々バス停を設置している。これにより乗り継ぎを行うバス利用者はバス停間の移動が生じており、利用者の不便となっている。本県において、道路交通法第46条の規定を適用し、4条路線バスと自家用有償旅客運送車両が同一のバス停として使用している箇所はない。 ○現在、本市において当該事業についての支障事例はないが、今後の公共交通再編において路線定期運行のバス路線に結節点を設けることを検討しており、同様の支障が生じることが想定される。また、当該事業の改正は、路線定期運行のバス停留所と区域運行バス等の停車位置までの移動が不要になることから、利用者の利便性の向上だけでなく、安全性の向上に繋がるものと考えられる。 ○コミュニティバスによっては、路線バスへの接続を強く意識した時刻設定をしているものもあり、利用者の利便性を考慮すると、運行事業者間での合意を得たケースについては、バス停での停車を認めていただきたい。 | |

| 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 | 制度改革による効果 (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)> | | |
|------|------|------|---------------|---------------------------------|---|---|---|---------------------------|-----------|---------------|-----------------------------------|---------|--|
| | 区分 | 分野 | | | | | | | | | 団体名 | 支障事例 | |
| | | | | | | | | | | | | | 団体名 |
| 248 | A | 権限移譲 | 運輸・交通 | 自動車運転代行業に係る指導・監督を円滑に行うための制度の見直し | 自動車運転代行業について、「自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律」において、条例等で損害賠償責任保険の保険料の支払い状況の報告の義務化や最低利用料金を規定することを可能とする等、自動車運転代行業の安全と質を確保し、利用者の保護を図るため、都道府県が適切な指導・監督を行える仕組みに見直す。 | 【経緯】 第4次一括法において、自動車運転代行業に関する国土交通大臣の権限・事務の一部が平成27年度から都道府県知事に移譲され、法及び国の技術的助言に基づき県内の代行業者の指導・監督を行っているところであるが、認定や立入検査後に、事業所の撤去や保険料を未納とし、法令で義務付けられている事項に係る必要経費を加味した適正料金を大幅に下回る料金を設定している業者が存在する。 静岡県内における平成28年の自動車運転代行業者の人身事故は24件に上り、事故が発生した際には、利用者が不利益を被るケースもある。 【支障事例】 県及び県公安委員会では、事業者に義務付けられている事業所の設置、自動車保険への加入、運転従事者の研修等について、立入検査や講習会の実施など事業者の規範意識の向上に努めているところであるが、自動車保険の支払い状況の報告が義務化されていないことや利用料金に関する具体的な規定がないことなどから、このような事業者の発見、指導・監督、摘発等をすに当たり限界が生じている。 | 保険の支払い状況の報告の義務化や最低利用料金の規定などにより、法令で定められた義務を遵守していない可能性のある事業者の発見、指導・監督、摘発等を円滑に行うことが可能となる。 最低利用料金の規定は、利用者が適法に運転代行業を営む事業者を選定する際の参考にもなる。 また、適法に運転代行業を営む事業者が必要以上の価格競争を意識せず、安全性を確保するための整備費用や人件費に投資をすることができ、利用者の保護につながる。 | 自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律第11条 | 警察庁、国土交通省 | 静岡県 | | 茨城県、滋賀県 | ○「自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律」において、随伴用自動車の任意保険加入が義務化されていないため、公安委員会からの認定の事前協議において、任意保険加入は認定の要件ではなく、任意保険未加入でも認定されることになる。このことは利用者保護の観点から問題である。また、当県は国からの権限移譲を受けたが、自動車運転代行業者への指導監督を行うには十分な体制とはいえない。ついでには、まずは、国の法制度の見直しと都道府県が運転代行業者への適切な指導監督が行える体制確保のため、国による十分な財政措置が必要である。 ○本県では、各事業所に対する立入検査や講習会などを通じ、事業者の規範意識の向上に努めているところであるが、保険加入状況の報告義務化や最低利用料金の規定に関して具体的な規定がないことから、不良事業者の発見、指導・監督、摘発等をすに当たり限界が生じている。 ○本県では法第21条に基づき、保険の加入状況に係る報告書の提出を求めているところであるが、未提出の事業者も多く、実態把握が困難となっている状況がある。 |