

警察庁 各府省からの第2次回答

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)>		各府省からの第1次回答	
	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)	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900㎡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、自費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				提案事項である駐車場法施行令第7条(自動車の出口及び入口に関する技術的基準)の出入口の設置規制の緩和については、平成28年度地方創成改革の提議において「まがりかどから5m以内」に関して提案いただいたところであり、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する旨を閣議決定している。閣議決定した対応方針は「まがりかどから5m以内」に限ったものではなく、今回の提案事項である「安全地帯の左側の部分及び当該部分の側端からそれぞれ前後に10m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10m以内の部分」の出入口の設置規制にも共通するものであると認識している。したがって、「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の柔軟な対応の検討にあたっては、当該部分に限らず、今年度、提案をいただいた部分に関しても路外駐車場の出入口の設置規制について、道路の円滑かつ安全な交通を確保できる場合には柔軟な対応が可能となるよう検討を行う必要があると考えており、今後、道路の円滑かつ安全な交通の確保方策について、具体的に検討を行う予定である。
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弊害が生じている。	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、高崎市、伊豆の国市、福知山市、大分県、青森市	○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、乗降場の目印を設け、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行うことが可能になると、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と目的としており、最優先の停着場は交通空白地を確保してバスを待たないでほしい状況となる。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場を利用することについて認めたい。○路線バスを営業する運行事業者との協議が進展し成立すると考える。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。○全庁的に、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、双方の円滑な乗降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が必要である。○自家用有償旅客運送による輸送が中山間地において多いため、4条/バス事業者と自家用有償旅客運送事業者が各バス停を設置している。これにより乗り継ぎを行なう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。本市において、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、安全性の向上にも資するものと考えられる。○本市において、乗合タクシー等の導入を考慮しており、今後利用のことが想定される。○コミュニティバスについては、路線バスへの接続を強く意識した時刻設定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。	国土交通省より警察庁に対して、「地域公共交通網形成計画等に定められた一般乗合旅客自動車運送事業等に使用される車両の駐(停)車に係る取扱いについて」(平成26年11月20日付行啓事庁了規発総計第72号、国自旅第210号)を発売し、「地域公共交通網形成計画又は地域公共交通再編実施計画に定められた一般乗合旅客自動車運送事業(路線不定期運行及び区域運行に限る。))及び自家用有償旅客運送(市町村運営有償運送(交通空白)及び過越地有償運送に限る。))に使用される車両について、協議会で認められた一定の停留所」という基準を示しつつ、当該においては、停車又は駐車を禁止する場所の特例が認められるよう要望を行った。それを受け、警察庁より「地域公共交通網形成計画等に定められた一般乗合旅客自動車運送事業等に使用される車両の駐(停)車に係る取扱いについて」(平成26年11月20日付行啓事庁了規発第85号、以下「通達」という。)を発売し、地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関する協議等に当たっては、道路交通の実態に応じて、前記基準を満たす停留所の標示柱又は標示板が設けられている位置から10メートル以内の部分について、道路交通法(昭和35年法律105号)第46条の規定による当該車両に係る駐(停)車可の交通規制の可否を検討するなど、適切に対応するよう、都道府県警察に対して周知済みである。また、国土交通省においては、上記取扱いについて、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第41号)に基づき地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画の策定に当たり、両計画の策定手順、考え方を示した「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き(第3版(平成28年3月))」に掲載し、ホームページにおいて公開及び周知している。なお、通達発出日から平成29年5月末までの間、都道府県警察が、前記一定の停留所に駐(停)車可の上記取扱いを実施するよう要望を受けた事業は把握されていない。		
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、地方公共団体等に周知すること。	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、大分県、青森市	○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降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も乗降している。○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、乗降場の目印を設け、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行うことが可能になると、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進展し成立すると考える。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。○全庁的に、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、双方の円滑な乗降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が必要である。○自家用有償旅客運送による輸送が中山間地において多いため、4条/バス事業者と自家用有償旅客運送事業者が各バス停を設置している。これにより乗り継ぎを行なう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。本市において、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、当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、安全性の向上にも資するものと考えられる。○コミュニティバスについては、路線バスへの接続を強く意識した時刻設定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。	国土交通省より警察庁に対して、「地域公共交通網形成計画等に定められた一般乗合旅客自動車運送事業等に使用される車両の駐(停)車に係る取扱いについて」(平成26年11月20日付行啓事庁了規発総計第72号、国自旅第210号)を発売し、「地域公共交通網形成計画又は地域公共交通再編実施計画に定められた一般乗合旅客自動車運送事業(路線不定期運行及び区域運行に限る。))及び自家用有償旅客運送(市町村運営有償運送(交通空白)及び過越地有償運送に限る。))に使用される車両について、協議会で認められた一定の停留所」という基準を示しつつ、当該においては、停車又は駐車を禁止する場所の特例が認められるよう要望を行った。それを受け、警察庁より「地域公共交通網形成計画等に定められた一般乗合旅客自動車運送事業等に使用される車両の駐(停)車に係る取扱いについて」(平成26年11月20日付行啓事庁了規発第85号、以下「通達」という。)を発売し、地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関する協議等に当たっては、道路交通の実態に応じて、前記基準を満たす停留所の標示柱又は標示板が設けられている位置から10メートル以内の部分について、道路交通法(昭和35年法律105号)第46条の規定による当該車両に係る駐(停)車可の交通規制の可否を検討するなど、適切に対応するよう、都道府県警察に対して周知済みである。また、国土交通省においては、上記取扱いについて、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第41号)に基づき地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画の策定に当たり、両計画の策定手順、考え方を示した「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き(第3版(平成28年3月))」に掲載し、ホームページにおいて公開及び周知している。なお、通達発出日から平成29年5月末までの間、都道府県警察が、前記一定の停留所に駐(停)車可の上記取扱いを実施するよう要望を受けた事業は把握されていない。		
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	【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、事業者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者の設置、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、摘発等をする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法律第11条	警察庁、国土交通省	静岡県	安曇県、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、後付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条件ではなく、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権限と見えない。つまりは、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を行うための権限確保のため、国による十分な権限移譲が必要である。○本市では、各事業所に対する立入検査や講習会を通じ、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、摘発等をするに当たり限界が生じている。○本市では法第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、未提出の事業者が多く、実施把握が困難となっている状況がある。	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については、自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律第21条第2項に基づき、自動車運転代行業者に対し、その業務に課し、報告を求める等を行うことにより、その目的を達することができる。なお、定期的な報告等が必要であれば、各都道府県において適宜措置されたい。また、自動車運転代行業は、専ら、地方都市の深夜の飲食街の酔客という限られた時間・場所・利用者を対象に行われるものであって、時間・場所・利用者を問わず行われあらゆる場面に於いて利便性等が確保される必要があるためであることと、全国的に一律に同内容の業務を定めるべきではないため、現行法において御指摘のような最低利用料金の規定は設けられていないところであるが、条例で料金に関して規制を設けることについてその可否も含めて検討を行う。		

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
見解	補足資料	見解	補足資料			
<p>今後、道路の円滑かつ安全な交通の確保方策について、国の方でどのように技術的な検証が必要か、検討を進めていくが、具体的な考えをお示しいただきたい。</p> <p>また、本市が考える路外駐車場の出入口設置基準の緩和については、駐車場法施行令第7条第2項の規定に基づき、道路の円滑かつ安全な交通を確保するため、次に掲げる項目において、道路管理者及び交通管理者との協議が調った場合を想定している。</p> <p>① 路面電車の停留場は、防護柵等を設けることにより歩行者の安全性を確保すること。</p> <p>② 道路の円滑かつ安全な交通の確保するため、路外駐車場の出入口は左折のみであり、また、道路での駐車進入待ちが生じないようスペースを十分に確保すること。</p> <p>③ 周辺の道路交通量が著しく多く、交通安全上支障があると交通管理者が判断する場合、路外駐車場の出入口の適切な場所に交通誘導員を配置するなどの安全対策を講ずること。</p> <p>以上、道路の円滑かつ安全な交通の確保方策については、これらの項目を具体的な事例ごとに道路管理者及び交通管理者との協議を調えることで緩和すべきものとする。</p>				<p>【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。</p>	<p>〇まがりかどや電停付近であっても現場の状況に応じて、路外駐車場出入口の設置が可能となるよう設置規制を緩和すべきではないか。(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等)</p> <p>〇路外駐車場出入口の設置規制の緩和に当たっては、安全確保のための方策を一律に定めること等とはせず、個々の道路状況等を踏まえた柔軟な対応を行えるような形にしていきたい。</p>	<p>駐車場の出入口の設置規制について、当該規制が支障となった具体的な事例について、自治体に対しヒアリングを行うこと。</p> <p>今後、道路管理者及び交通管理者と、道路の円滑かつ安全な交通の確保方策についてヒアリング結果を踏まえ検討する。</p> <p>検討の結果、道路の円滑かつ安全な交通の確保が可能な場合には、柔軟な対応を行うために、どのような措置が可能か検討していきたい。</p>
<p>地域公共交通網形成計画(以下、「網形成計画」という。)の策定は、各地方自治体へ義務付けられているものではないこと、また、網形成計画は将来に向けた地域公共交通のグランドデザインであって、個々のバス停留所の取扱いについては別途定めるものではないことから、網形成計画とは関係なく、地域の実情に応じ、当該地域の地域交通関係者を変えた地域公共交通会議において合意が得られた場合には認めるべきとする。</p> <p>また、停留所における車両の駐停車に係る取扱いについては、警察庁は各都道府県警察に対して適切な対応を行うよう通達を發出し、国土交通省は、ホームページ上で公開している「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」において記載して周知しているにも関わらず、自家用有償旅客運送の運行主体である各地方自治体にまでこの制度の仕組みが周知しきれていないことから、警察庁及び国土交通省において連携をとりながら、地方自治体及びバス事業者への周知等の実効性ある方法について検討していきたい。</p>		<p>【新潟市】 地域公共交通網形成計画は、マスタープランとしての役割を果たすものであり、路線に使う車両や停留所の具体的な位置などを定めることは、同計画の性質上難しいと考える。</p> <p>また、再編実施計画については、地域公共交通網形成計画(マスタープラン)を実現するための実施計画であることから、車両や停留所の位置などを定めることはできるが、同計画の策定に当たっては、関係する市町村や区域内の全ての交通事業者からの同意が必要などからも、当市も含め策定が進んでいないのが現状である。</p> <p>そのため、これら上位計画に位置付けないまでも、地域公共交通会議において交通規制の可否を検討し、合意されたものについては、駐車又は停車ができるよう柔軟に対応していきたい。</p>		<p>【全国知事会】 提案団体の提案に沿って、地方自治体へ適切に周知を行うべきである。</p> <p>【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。</p>	<p>〇警察庁の通達では「地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関する協議等」に当たり適切に対応する旨が記載されているが、地域公共交通会議・運営協議会で協議が調ったものについても、地元の総意として警察としても尊重する旨、地方公共団体地域交通担当部局及び都道府県公安委員会に周知すべきではないか。</p> <p>〇少なくとも第1次回答で警察庁及び国土交通省より示された周知済みの内容については、実態として、そのことを把握していない地方公共団体が多数あるため、再度周知を図るべきではないか。</p> <p>また、その際は、地方公共団体の地域交通担当部局に確実に周知がなされるよう、手引きへの掲載等のみでなく、当該部局に対し直接通知するべきではないか。</p>	<p>一般乗合旅客自動車運送事業(路線不定期運行及び区域運行に限る。)及び自家用有償旅客運送(市町村運営有償運送(交通空白)及び過疎地有償運送に限る。)(に使用される特定の車両について、都道府県警察がその構成員として加えられた道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号)第9条の2の地域公共交通会議又は第51条の7の運営協議会で認められた一定の停留所においても、道路運送法(昭和35年法律第105号)に基づき停車又は駐車を禁止する場所の特例について配慮がなされるよう、国土交通省から警察庁に対して依頼する。</p> <p>当該依頼を踏まえ、警察庁から都道府県警察に対し、道路交通の実態に応じて、当該一定の停留所の標示柱又は標示板が設けられている位置から10メートル以内の部分について、道路運送法第46条の規定による当該車両に係る駐(停)車可の交通規制の可否を検討するなど、適切に対応するよう通達を發出する。</p> <p>さらに、国土交通省においては、法定協議会、地域公共交通会議及び運営協議会において認められた一定の停留所に関する取扱いについて手引きに掲載するほか、地方公共団体の地域交通担当部局に対しても直接周知する。</p>
<p>地域住民の生活の足の維持確保を図る上で、デマンド交通や自家用有償旅客運送等、路線バス以外の交通体系が近年大きな役割を果たすこととなった実情を踏まえ、停留所等の規制に関して、デマンド交通や自家用有償旅客運送等を路線バスと同等に取り扱うことが合理的な場合について検討を行うことが必要と考える。</p> <p>警察庁の通達においては、路線バスと同様にデマンド交通や自家用有償旅客運送等を路線バスの停留所付近に停車することが特例的に可能とされる検討がなされる場合、地域公共交通網形成計画の作成及び実施がなされる際に設定されていると受け止められるが、より幅広く路線バスと同様の取扱いとされるべきである。</p> <p>地域公共交通網形成計画の作成は全市町村でなされるものではなく、他方で地域公共交通会議は、道路運送法施行規則等に基づき地域の実情に即した乗合旅客運送の態様等を協議する場として位置づけられているなど、地域の関係者の合意形成の方法は多様である。このため、地域公共交通活性化再生法に基づく協議に限定せず、地域公共交通会議等で合意形成が図られた際についても対象となることを明確にするべきである。</p> <p>また、停留所における車両の駐停車に係る取扱いについては、これまで警察庁は都道府県警察等に対して適切な対応を行うよう通達を發出し、国土交通省はホームページ上で公開している「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」において記載して周知を行っているが、なお依然として地方自治体への周知は不十分な現状であることから、地方自治体の地域交通担当部局にも取扱いが明確に周知されるよう、改めて適切な対応を行うべきである。</p> <p>加えて、地方自治体が事前に考慮する際の参考とするため、今後停車を認められた事例など具体例についても、周知することとされた。</p>		<p>【新潟市】 地域公共交通網形成計画は、マスタープランとしての役割を果たすものであり、路線に使う車両や停留所の具体的な位置などを定めることは、同計画の性質上難しいと考える。</p> <p>また、再編実施計画については、地域公共交通網形成計画(マスタープラン)を実現するための実施計画であることから、車両や停留所の位置などを定めることはできるが、同計画の策定に当たっては、関係する市町村や区域内の全ての交通事業者からの同意が必要などからも、当市も含め策定が進んでいないのが現状である。</p> <p>そのため、これら上位計画に位置付けないまでも、地域公共交通会議において交通規制の可否を検討し、合意されたものについては、駐車又は停車ができるよう柔軟に対応していきたい。</p>		<p>【全国知事会】 提案団体の提案に沿って、地方自治体へ適切に周知を行うべきである。</p> <p>【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。</p> <p>【全国町村会】 提案団体の意見が反映されるよう、積極的に検討していきたい。</p>	<p>〇警察庁の通達では「地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関する協議等」に当たり適切に対応する旨が記載されているが、地域公共交通会議・運営協議会で協議が調ったものについても、地元の総意として警察としても尊重する旨、地方公共団体地域交通担当部局及び都道府県公安委員会に周知すべきではないか。</p> <p>〇少なくとも第1次回答で警察庁及び国土交通省より示された周知済みの内容については、実態として、そのことを把握していない地方公共団体が多数あるため、再度周知を図るべきではないか。</p> <p>また、その際は、地方公共団体の地域交通担当部局に確実に周知がなされるよう、手引きへの掲載等のみでなく、当該部局に対し直接通知するべきではないか。</p>	<p>一般乗合旅客自動車運送事業(路線不定期運行及び区域運行に限る。)及び自家用有償旅客運送(市町村運営有償運送(交通空白)及び過疎地有償運送に限る。)(に使用される特定の車両について、都道府県警察がその構成員として加えられた道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号)第9条の2の地域公共交通会議又は第51条の7の運営協議会で認められた一定の停留所においても、道路運送法(昭和35年法律第105号)に基づき停車又は駐車を禁止する場所の特例について配慮がなされるよう、国土交通省から警察庁に対して依頼する。</p> <p>当該依頼を踏まえ、警察庁から都道府県警察に対し、道路交通の実態に応じて、当該一定の停留所の標示柱又は標示板が設けられている位置から10メートル以内の部分について、道路運送法第46条の規定による当該車両に係る駐(停)車可の交通規制の可否を検討するなど、適切に対応するよう通達を發出する。</p> <p>さらに、国土交通省においては、法定協議会、地域公共交通会議及び運営協議会において認められた一定の停留所に関する取扱いについて手引きに掲載するほか、地方公共団体の地域交通担当部局に対しても直接周知する。</p>
<p>(保険料の支払状況報告の義務化)</p> <p>Jの共済又は全国運転代行共済に加入している代行業者については、国の技術的助言により、毎月、国共済からの提供資料に基づき、法第21条第2項に基づき報告徴収を行い、法第12条の損害賠償措置の履行状況を確認しているが、他の保険会社に加入している場合は、当該報告を代行業者に適宜求めなくては確認できない。加えて、保険料が月払いの場合は、毎月、当該報告を都道府県から代行業者に求める必要があり、報告を求めるための事務量が膨大となるだけでなく、損害賠償措置の履行状況の把握が遅延し、代行業者に対する指導を速やかに行うことができない。</p> <p>利用者保護の観点から、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は必要であり、条例で規定するにしても、そのための明確な根拠規定を法令に設けるべきと考えるが、第1次回答において、現行の法第21条第2項に基づき条例で規定できることとのことから、少なくともこのことについては地方公共団体に対し通知等により周知していきたい。</p> <p>(料金設定の条例化)</p> <p>料金は民間事業者の経営の根幹に関わるものであり、通常、民間事業者が自由に設定している。代行業者の自制を求めるため、国のガイドラインに「著しい低料金の場合、独占禁止法の不当廉売に該当する可能性がある。」と示されているが、法的根拠なしでは、各都道府県が利用料金についてガイドライン以上の指導を行うことは限界がある。</p> <p>また、平成28年7月に前期運輸支局に対し、条例による料金設定の可否について国土交通省の見解を伺ったところ、現行法では料金に関して条例で規定することはできない旨の回答が示されている。このため、仮に見解を見直す場合であっても、利用者や代行業者に利用者保護を図るための措置であることを理解してもらいたう。料金について条例で規制できる旨を法令上明確に規定願いたい。また、条例で料金に関して規制を設けることの可否に関する検討経緯及び結果について、各運輸局、運輸支局及び地方公共団体に対し、説明をお願いしたい。</p>		<p>【全国知事会】 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については、法第21条第2項に基づき条例で規定できることとであるが、このことについて地方公共団体に対し通知等により周知していただきたい。</p> <p>〇法律上の根拠規定はなくても条例で最低利用料金等を定めることは可能のことであるが、このことについて地方公共団体に対し通知等により周知していただきたい。また、提案団体によれば、運輸支局から、料金は法第11条により代行業者が個々に決めるもので、県が条例により最低利用料金等の料金設定を行うことはできない旨の見解が示されたこととあり、各運輸局、運輸支局にも本件を周知徹底していただきたい。</p> <p>〇上記周知内容については、代行業者側にも混乱が生じぬよう、周知を図っていただきたい。</p>		<p>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については、自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律第21条第2項に基づき、自動車運転代行業者に対しその業務に関し、報告を求める等を行うことによりその目的を達することができる旨、地方公共団体へ周知する。</p> <p>また、自動車運転代行業は、専ら、地方都市の深夜の歓楽街の酔客という限られた時間・場所・利用者を対象に行われるものであって、時間・場所・利用者を問わず行われあらゆる場面において利便性等が確保される必要が係る公共交通機関とはその性質や目的等を異にするものであることから、全体的に一律に同内容の基準を定めるべきではないため、現行法において罰則権のような最低利用料金についての規定は設けられていないこととあるが、料金の過度な競争に伴う安全性の低下を防止する観点から、地域の実情に応じて最低利用料金を定めることは、法律が目的としている利用者の保護にも資することから、条例により措置することは可能である。</p> <p>このことを踏まえ、条例で最低利用料金を規定することが可能である旨、地方公共団体、自動車運転代行業者及び地方運輸局等へ周知する。</p>		