

(様式) 第2次提案募集に係る検討要請回答への提案主体等からの意見に対する回答

管理コード	0100070
特例要望事項	高速道路における自己責任による高速度走行の可能化
意見提出者名	個人
意見の要点	現行の交通規制も安全のための一手段にすぎず、むしろ自己責任の方が重要であり、高速道路の速度制限は目安にとどめ、自己責任での高速度走行を認めるべきである。
意見に対する回答	高速道路においては、速度超過に起因する死亡事故が多発している上、一旦交通事故が発生した場合には、事故を引き起こした当事者だけでなく、周囲の多数の車両を巻き込む重大事故が発生しているところである。このような状況下において、運転者の自己責任による高速度走行を認めることはできない。
担当省庁名	警察庁

(様式) 第2次提案募集に係る検討要請回答への提案主体等からの意見に対する回答

管理コード	0100130
特例要望事項	車両の高さ制限の緩和(9.6フィート国際海上コンテナ、完成車積載トレーラーなど)及び特殊車両許可手続の緩和
意見提出者名	三重県、四日市市、四日市港管理組合
意見の要点	警察庁、国土交通省は、「全国的、包括的見地からみた検討を行う」という回答であるが、「自動車運搬用トレーラー安全通行調査委員会」を設置し、通行経路、事業者等を限定して交通の安全を確保するので、国が行う全国的な検討に先行する実験の場として構想区域における特例措置の実施を求める。
意見に対する回答	本措置については、積載時の車高が3.8mを超える車両の通行に関し、安全性を確保しつつ物流を効率化するための車高規制の見直しについて検討し、平成15年度中に実施することとしている。
担当省庁名	警察庁

(様式) 第2次提案募集に係る検討要請回答への提案主体等からの意見に対する回答

管理コード	0100130
特例要望事項	車両の高さ制限の緩和(9.6フィート国際海上コンテナ、完成車積載トレーラーなど)及び特殊車両許可手続の緩和
意見提出者名	名古屋港管理組合
意見の要点	第二次提案で示した運行ルートの道路構造をチェックするなどの代替措置を講じることにより、この地域が自動車産業によりけん引されている事実を踏まえて、全国的な実施に先立ち特区において先行的に実施する。
意見に対する回答	本措置については、積載時の車高が3.8mを超える車両の通行に関し、安全性を確保しつつ物流を効率化するための車高規制の見直しについて検討し、平成15年度中に実施することとしている。
担当省庁名	警察庁

第2次提案募集に係る検討要請回答への提案主体等からの意見に対する回答

管理コード	0100170
特例要望事項	イベント等に関する道路使用許可の不要化
意見提出者名	横浜市
意見の要点	<p>予め、一部区域における特定の行為が交通を妨げないと判断される場合には、その区域（例えばある区域の歩道上）及び行為（例えば撮影や大道芸で、2.5mの幅員を残して行う行為）に関して、1件ずつの審査を行わず、包括的に許可を出すことが可能であるかどうかについて、確認されたい。</p> <p>なお、その区域及び行為に関して、自治体と警察署長の間で協議し、一定の責任を自治体が負うことも必要であると考えている。</p>
	<p>同一場所・区域で反復的・継続的に行われるイベント等について、まとめて一件の包括的な許可をする取扱いを行っている例は少なくない。また、神奈川県では、大道芸の許可に際して、申請者が同一で、時間・場所が異なっても、一件として包括的に許可している場合がある。このように、現行制度は相当弾力的に運用されているので、所轄警察署とご相談願いたい。</p>
担当省庁名	警察庁

第2次提案募集に係る検討要請回答への提案主体等からの意見に対する回答

管理コード	0100160
特例要望事項	都道府県公安委員会の交通規制の権限を市道に限り警察署長に委任
意見提出者名	千葉県東金市
意見の要点	全ての交通規制権限を警察署長に委任するのは適当ではないとのことだが、例えば、横断歩道の設置、一時停止や駐車禁止の規制などに限った委任は可能か。
意見に対する回答	<p>横断歩道の設置は、一旦固着させた道路標示を短時間で除去することには問題があること等から技術的にみても委任困難である。他方、一時停止や駐車禁止は、可搬式標識等に対応可能であり、現に1か月以内のものは委任されている。</p> <p>標識標示を恒久設置して行う交通規制の委任ができない理由は、再検討要請に対する当庁回答のとおりである。</p>
担当省庁名	警察庁

第2次提案募集に係る検討要請回答への提案主体等からの意見に対する回答

管理コード	0100200
特例要望事項	イベント等に関する道路使用許可の円滑化
意見提出者名	東京都立川市
意見の要点	イベント等の開催について、交通管理者・道路管理者等との協議を踏まえ、安全性に配慮した道路利用のためのルールが明確であり、一般の交通に支障が見込まれることのない自転車歩行者専用道路に限り、道路使用許可の手続きを届出制に変更するか、支障があれば許可基準の緩和、手続きの簡素化を検討して欲しい。
意見に対する回答	幅の広い自転車・歩行者専用道路であれば、幹線道路の車道や幅の狭い歩道と比べて相対的に許可が認められやすく、「緩和」という表現は妥当ではないが、許可基準は「緩やか」と言うことができる。(ただし、許可制にかからしめることが必要であることは、検討要請に対する当庁回答のとおりである。)もちろん、許可権者が申請者に対し過度の事務負担を課すことは許されないことであり、警視庁においても手続簡素化に努めているところと承知している。このような地域活性化のためのイベント等の開催気運が高まっており、本制度に関する無用の誤解や混乱をなくすためにも、今回、自治体が行う地域活性化等を目的とするイベント等の実施に伴う道路使用に関し、自治体と警察や地域住民・道路利用者等との調整・合意形成の円滑化を図るために必要な事項等を都道府県警察に示すこととしているので、参考にしていただきたい。
担当省庁名	警察庁

(様式) 第2次提案募集に係る検討要請回答への提案主体等からの意見に対する回答

管理コード	0100280
特例要望事項	「セグウェイ」は道路交通法により自転車や原動機付自転車とみなせず利用できないことから、道路交通法上の歩行者として位置付ける。
意見提出者名	ネオテニー
意見の要点	「セグウェイ」は「原動機を用いる身体障害者用の車椅子」や「原動機を用いる歩行補助車」に極めて近いものである。また、「セグウェイ」の最高速度は20km/毎時であるが、速度が速すぎるということであれば、「歩道ではスピード制限を設け、12.6kmまでしか出ないSidewalk Keyを使用する」という代替措置を講ずる用意があるので、「セグウェイ」を道路交通法上の歩行者と位置付けられたい。
意見に対する回答	「セグウェイ」を道路交通法上の歩行者と位置付けることができない理由については、上記意見の提出を受けた後に当庁が提出した再検討要請に対する回答及び再々検討要請に対する回答を参照願いたい。
担当省庁名	警察庁