

島交規甲第1295号
平成24年12月14日

各警察署(隊)長 殿

保存期間	10年
------	-----

島根県警察本部長

道路使用許可運用上の留意事項について (通達)

道路使用許可については、「道路使用許可運用上の留意事項について」(平成14年3月5日付、島交企乙第1078号)、「イベント等に伴う道路使用許可の取扱いについて」(平成16年3月29日付、島交企乙第1083号)、「カーレースに伴う道路使用許可の取扱いについて」(平成16年3月29日付、島交企乙第1084号)、「路上競技に伴う道路使用許可の取扱いについて」(平成18年1月13日付、島交企乙第1012号)並びに「劇用車を使用するロケーションに伴う道路使用許可の留意事項等について」(平成18年9月4日付、島交企乙第1260号ほか)により対応しているところであるが、この度、前記各通達の保存期間が満了することから、あらためて指示することとした。今後は次の事項に留意のうえ、道路使用許可の適切な対応に努められたい。

記

1 道路使用の適切かつ弾力的な運用

(1) 基本的な考え方

「都市部の道路であっても、作業時間を限って断続的に工事を行わせるよりも、昼夜連続の作業を認めること等によって工事期間を短縮する方が、道路使用に伴い発生する交通の混雑が総体として小さい場合がある。」ことを踏まえた道路使用許可制度の運用が求められる。

(2) 措置すべき事項

それぞれの許可に際しては、工事の内容、現場周辺の交通の状況等を十分に検討した上、瞬間的に発生する混雑の程度が受忍できる範囲内であり、かつ、工事期間を通じて発生する混雑の総量が小さくなると評価できるときは、施工者側の意向及び施工能力を踏まえつつ、昼夜兼行を認めたり、工事期間を短縮できるような条件付与を行うなど、これまで以上にきめ細かで弾力的な運用に努めること。

なお、申請のあった道路使用許可のうち、その内容から、交通に支障を及ぼすおそれがあると思われるものについては、調査委託したものを除き、必ず現地調査を実施し、許可・不許可の判断、条件の付与等を行うと共に、控えの申請書余白に調査結果を記録しておくこと。

2 イベント等に伴う道路使用許可の取扱いについて

(1) イベント等の定義

この通達において「イベント等」とは、地方公共団体等が関与して行われる地域活性化等を目的とするイベント（オープンカフェの設置を含む。）、映画ロケーション等をいう。

(2) イベント等に伴う道路使用許可についての基本的考え方

ア 道路使用の許可の要否

道路においてイベント等をしようとする者は、その行為が道路交通法（昭和35年法律第105号。以下「法」という。）第77条第1項第4号の規定に基づく島根県道路交通法施行細則第21条各号のいずれかに該当する場合は、警察署長の道路使用許可を受けなければならない。

イ 許可の可否の判断

イベント等に伴う道路使用許可の可否の判断は、警察署長が法第77条第2項に基づいて個別具体的に行うこととなる。

ウ 許可の可否判断に当たっての留意事項

法第77条第2項第3号（交通の妨害のおそれはあるが公益上又は社会慣習上やむを得ないと認められるもの）に該当するものとして道路の使用を許可する場合は、そのイベント等の開催目的とともに、イベント等のために道路を使用することについての地域住民、道路利用者等の合意形成の度合いを見定める必要があることに留意すること。

(3) イベント等に伴う道路使用許可手続の円滑化のための措置

地域住民や道路利用者等の合意に基づいて行われるイベント等については、オープンカフェ等の経済活動も含め、地域の活性化に資するという社会的な意義を有する場合があることから、イベント等に伴う道路使用許可については、その手続が円滑に行われるよう次のような点に配慮しなければならない。

ア 事前相談への適切な対応

イベント等の実施主体から警察に対して十分な時間的余裕を持って事前相談が行われるよう、実施主体にその旨を周知するとともに、事前相談がなされた場合は、交通管理の観点から適切な助言、情報提供等を行うこと。

イ 地域住民、道路利用者等の合意形成の円滑化を図るための措置

(ア) 地域住民、道路利用者等の合意形成は、イベント等の実施主体の責任においてなされるべきものであるが、警察は、イベント等の実施主体に対して、必要な助言、情報提供等を行うこと。

(イ) 地方公共団体に対して、必要な助言、情報提供等を行うなどし、合意形成の円滑化に向けた地方公共団体の取組みとの連携に努めること。

(ウ) 地域住民、道路利用者等の合意形成の円滑化を図るため必要があると認められるときは、イベント等の実施主体に対して、地域住民、道路利用者等から構成される協議会等の協議の場の設置を求めること。

なお、新たらしい協議の場を設置する代わりに、警察署協議会等の既存の

枠組みを活用することとしても差し支えない。

- (エ) 協議の場には、次の者が参画することが望ましい。
- ・ イベント等の実施主体
 - ・ 地方公共団体の職員
 - ・ 地域住民や地元商店街の代表
 - ・ 地元商工会議所や TMO (Town Management Organization) の代表
 - ・ 地元運送事業者 (バス、タクシー事業者等) の代表
 - ・ 地域住民、道路利用者等の合意形成の円滑化を図るための活動を行っていると思われるフィルムコミッション (映画等の撮影場所誘致や撮影支援をする公的機関) 等の代表
- (オ) イベント等の規模によっては、パブリックコメント等の手法を用いて当該道路を利用する当該地域外の道路利用者の意見を協議の場に反映させる措置に配慮することが望ましい。
- (カ) 警察は、例えばオブザーバーとして協議の場に参画するなどして、イベント等が実施される場所の道路交通の状況、交通規制の実施状況、類似のイベント等の実施による周辺交通への影響や地域住民、道路利用者等から寄せられた苦情の有無等について必要な情報を提供するとともに、より交通への影響を少なくするためのイベント等の実施方法等について適切な助言を行うこと。
- (キ) 道路占用許可の主体である道路管理者に対しても、例えばオブザーバーとして協議の場への参加を求めるなどして、道路管理者との連携を図ること。
- (ク) イベント等の実施主体が行う協議の場の運営に対して、必要な協力を行うこと。
- (ケ) 地域住民、道路利用者等の合意形成の円滑化を図るための活動を行っていると思われるフィルムコミッション等に対しては、適切な情報提供等を行うことにより、その活動を支援すること。
- (コ) イベント等の実施に伴い地域住民、道路利用者等から警察に対して要望、意見、苦情等が寄せられた場合は、可能な範囲でこれを集約し、イベント等の実施主体に提出すること。
- (4) 露店 (オープンカフェ、フリーマーケットなどを含む。) の取扱い

本通達の趣旨は、あくまで道路使用許可申請における手続の円滑化を図るための指示であって、イベント等における露店の取扱いにおける緩和措置を容認するものではない。

したがって、露店の道路使用許可件数の単位は、従来どおり、一行為一許可が原則となる。なお、この場合における一つの行為とは、意志の主体、目的、時間、場所、方法又は形態がそれぞれ一つであるものと解されることから、たとえイベントの一環として数店が出店する場合でも、出店の判断、営業内容、出店時間、商品の仕入れ、販売、売上金の使途等について、主催者が意志の主体となって活

動しない限りは、包括1件としての取扱いはできない。

3 カーレースに伴う道路使用許可の取扱いについて

(1) カーレースの定義

ア この通達において「カーレース」とは、「レース」及び「ラリー」をいう。

イ 「レース」とは、同一コース上において、2台以上の車両が同時に発走し、決められた距離を最初に走りきった者、あるいは決められた時間内に最長距離を走った者を優勝者とし、順次順位を決定する競技をいう。

ウ 「ラリー」とは、定められたルートを指示された速度に従って走破し、指示通りの運転の正確さを競う競技をいう。

オーガナイザー（競技運営者）が算出したルートごとの所要時間に対して各参加車両の所要時間の誤差を減点法で採点するリライアビリティランが一般的であるが、特定の区間の最速タイムを競うタイムトライアルが競技に盛り込まれることがある。

(2) カーレースに伴う道路使用許可についての基本的考え方

ア 道路使用の許可の要否

道路においてカーレースを実施しようとする者は、法第77条第1項第4号の規定に基づく島根県道路交通法施行細則第21条第2号により、警察署長の道路使用許可を受けなければならない。

イ 許可の可否の判断

カーレースに伴う道路使用許可の可否の判断は、警察署長が法第77条第2項に基づいて個別具体的に行うこととなる。

(3) 道路使用許可の可否判断に当たっての留意事項

次のいずれにも該当することがその前提になることに留意すること。

ア 地域住民、道路利用者等の合意形成

法第77条第2項第3号（交通の妨害のおそれはあるが公益上又は社会慣習上やむを得ないと認められるもの）に該当するものとして道路の使用を許可する場合は、カーレースのために道路を使用することについて地域住民、道路利用者等の合意が形成されていること。

この場合、長時間かつ広範囲にわたる通行止め措置、沿道への危険波及の可能性、著しい騒音の発生を踏まえたうえでの合意形成であるか否かを慎重に見極めること。

イ 安全性の確保

(ア) コースの構造（直線部の長さ、曲線部の半径、幅員、勾配、路側帯、縁石、路面の素材等）、防護設備（待避地域、砂利の敷設、ブレーキ路面、ガードレール、コンクリートブロック、タイヤバリア、防護柵等）及びその他の設備（距離標示板、観客席、ピット設備、緊急車両の通行路等）が国際自動車連盟及び一般社団法人日本自動車連盟の安全基準に合致していること。

(イ) (ア)のほか、沿道住民、観客、ドライバー、競技関係者等の安全性が確実に担保されていること。

ウ 実施主体による自主警備体制の確立

公安委員会等による通行止め規制を担保するための自主整理員の配置等、競技の安全性を確保するために必要な警備を実施する体制が実施主体により確立されていること。

エ 実施主体による緊急医療体制の確立

競技中の事故に備えて医師及び救助員並びに救助用資機材が確保されているなど実施主体による緊急医療体制が確立されていること。

(4) カーレースに伴う道路使用許可手続の円滑化のための措置

ア 事前相談への適切な対応

カーレースの実施主体から警察に対して十分な時間的余裕を持って事前相談が行われるよう、実施主体にその旨を周知するとともに、事前相談がなされた場合は、交通管理の観点から適切な助言、情報提供等を行うこと。

イ 地域住民、道路利用者等の合意形成の円滑化を図るための措置

(ア) 地域住民、道路利用者等の合意形成は、カーレースの実施主体の責任においてなされるべきものであるが、警察は、カーレースの実施主体に対して、必要な助言、情報提供等を行うこと。

(イ) 地方公共団体に対して、必要な助言、情報提供等を行うなどし、合意形成の円滑化に向けた地方公共団体の取組みとの連携に努めること。

(ウ) 地域住民、道路利用者等の合意形成の円滑化を図るため必要があると認められるときは、カーレースの実施主体に対して、地域住民、道路利用者等から構成される協議会等の協議の場の設置を求めること。

なお、新しい協議の場を設置する代わりに、警察署協議会等の既存の枠組みを活用することとしても差し支えない。

(エ) 協議の場には、次の者が参画することが望ましい。

- ・ カーレースの実施主体
- ・ 地方公共団体の職員
- ・ 地域住民や地元商店街の代表
- ・ 沿道の医療機関、福祉施設等の管理者
- ・ 地元運送事業者（バス、タクシー事業者等）の代表
- ・ 沿道の大型商業施設等の経営者
- ・ その他協議の場への参画を得る必要のある者

(オ) パブリックコメント等の手法を用いて当該道路を利用する当該地域外の道路利用者の意見を協議の場に反映させる措置に配慮することが望ましい。

(カ) 警察は、例えばオブザーバーとして協議の場に参加するなどして、カーレースが実施される場所の道路交通の状況、交通規制の実施状況、路上競技等の実施に対して地域住民、道路利用者等から寄せられた苦情等について必要

な情報を提供すること。

(キ) 道路管理者に対しても、例えばオブザーバーとして協議の場への参加を求めるなどして、道路管理者との連携を図ること。

(ク) カーレースの実施主体が行う協議の場の運営に対して、必要な協力を行うこと。

(5) 警察本部との連携

カーレースに伴う道路使用許可の申請があった場合は、必ず交通規制課へ協議のうえ対応すること。

4 路上競技に伴う道路使用許可の取扱いについて

(1) 路上競技の定義

この通達において「路上競技」とは、マラソン、駅伝、自転車ロードレース、トライアスロン競技等（カーレース及びラリーを除く。）をいう。

(2) 路上競技に伴う道路使用許可についての基本的な考え方

ア 道路使用許可の要否

路上競技に伴う道路使用については、法第77条第1項第4号の規定に基づく島根県道路交通法施行細則第21条第2号により、警察署長の道路使用許可を受けなければならない。

イ 許可の可否の判断

道路使用許可の可否の判断は、警察署長が法第77条第2項に基づいて個別具体的にを行うこととなる。

(3) 道路使用許可への可否判断に当たっての留意事項

路上競技に伴う道路使用は、使用する道路が長距離にわたり、また、交通規制が長時間に及ぶなど交通に及ぼす影響が大きいことから、交通の妨害となるおそれを上回る公益性があるとして、同項第3号に該当するものと判断するに当たっては、当該路上競技が次のアからカまでに該当するかどうかを慎重に検討すること。

ア 路上競技の目的

スポーツ振興、青少年の健全育成、地域活性化等の公益目的を有するものであること。

イ 地域住民、道路利用者等の合意形成

道路を使用することについての地域住民、道路利用者等の合意の度合いが十分であると認められること。

なお、地域住民、道路利用者等の合意形成の円滑化を図るため必要があると認められるときは、前記2(3)に準じて必要な措置を講じること。

ウ 地方公共団体の関与

路上競技の実施に地方公共団体が関与（主催、共催、後援、支援等）していること。

エ 使用する道路及び交通の状況

- (ア) 原則として、主要幹線道路、幹線道路、路線バス通行道路その他の交通量の多い道路又は地域住民の日常生活の基幹となる道路等を使用するものでないこと。
- (イ) 競技実施に伴い、順行の交通の通行止め規制が必要となる場合は、規制時間が交通の著しい妨害とならない時間内となるように計画されていること。
- (ウ) 原則として、競技実施に伴い対向の交通の通行止め規制を実施する必要がないものであること。ただし、やむを得ず対向の交通について通行止め規制が必要となる場合は、規制時間が長時間に及び交通の著しい妨害とならないように計画されていること。
- (エ) 競技実施に伴い、通行止め規制が必要となる場合は、使用する道路について、予想される交通量を処理できる迂回路が確保されるとともに、緊急自動車の走行路が確保されていること。

オ 競技の内容、実施方法等

- (ア) 実施する日時は、原則として交通量の少ない曜日（日曜日又は祝日）、時間帯が選定されていること。
- (イ) 原則として、道路に施設を設けるものでないこと。
- (ウ) スタート及びゴール地点が、原則として道路外に設定されていること。
- (エ) コース内の適当な場所に関門を設けるなどして、競技参加者の整理を行い、競技実施時間が長くならないように計画されていること。
- (オ) 自転車ロードレースの出発地点における自転車置場は、原則として道路外に設置が計画されていること。
- (カ) 競技に使用する自動車は、審判長車その他必要やむを得ない最小限のものが計画されていること。

カ 実施主体の講じる措置

- (ア) 使用する道路の必要な箇所に、責任者及び自主整理員を配置するなど、実施主体の責任において、競技及び観客の安全を確保するため適切な体制が整備されていること。
- (イ) 地域住民、道路利用者等に対する事前広報について必要な措置がとられていること。
- (ウ) レース及び観客の安全を確保するため、観客の多数集まる場所にロープを張り、必要な自主整理員が配置されていること。
- (エ) 自転車ロードレースのコース内のカーブ箇所には、必要な防護柵、防護クッション等を配置するとともに、必要な自主整理員が配置されていること。
- (オ) 自転車ロードレースのコース内の道路に側溝がある場合には、原則として側溝に蓋がされていること。

(4) 関係部署との連携

トライアスロン競技に伴う道路使用の許可に際しては、トライアスロン競技は、

陸上及び水上の競技が一体をなしている競技であるので、競泳競技に係る水難、紛争等の防止について水難防止担当部門及び雑踏警備担当部門の意見を徴すること。

5 劇用車を使用するロケーションに伴う道路使用許可の取扱いについて

(1) 用語の定義

ア 「劇用車」とは、道路運送車両法第4条の規定による自動車登録ファイルへの登録を受けていない自動車等であって劇中において使用するものをいい、CM撮影に使用される新型自動車も含まれる。

イ 「ロケーション」とは、映画又はテレビ番組の制作に伴い警察署長等による交通規制が必要となるものをいい、CMやいわゆるバラエティー番組（以下「CM等」という。）の制作のためのロケーションは、通常、道路使用許可に当たり、警察署長等による交通規制を要しないことが前提となる態様のものである。基本的には本通達に示すロケーションには該当しない。

(2) 劇用車に係る道路運送車両関係法令上の取扱い

ア ロケーションの現場までの取扱い

(ア) 臨時運行の許可関係

道路運送車両法第34条に規定される臨時運行の許可については、同法第35条にその許可基準が定められており、自動車の試運転を行う場合、新規検査又は当該自動車検査証が有効でない自動車についての継続検査その他の検査の申請をするために必要な提示のための回送を行う場合その他特に必要がある場合に限られているが、国土交通省自動車交通局においては、車両リース会社等からロケーションの現場までの間の劇用車の回送について、当該ロケーションに係る道路使用許可を受けていること（臨時運行の許可申請窓口への道路使用許可証の提示）を前提として、臨時運行の許可の対象とされている。

(イ) 道路運送車両の保安基準関係

道路運送車両の保安基準に適合しない車両については、運行の用に供してはならないこととされている（当然、臨時運行許可の対象外とされる。）。ここで、灯火等については、道路運送車両の保安基準第42条に基づく道路運送車両の保安基準の細目を定める告示第218条により、緊急自動車以外は赤色回転灯等を装着してはならないこととされていることから、赤色回転灯等を装着した劇用車については、これを取り外さない限り、運行の用に供してはならない。

イ ロケーションの現場における取扱い

一般交通の用に供されていない場所における自動車の使用については、道路運送車両法における「運行」に該当しない旨の国土交通省の見解が出されているところであるが、当該ロケーションの現場が、道路使用許可及び警察署長等

による交通規制により一般交通と遮断された場合には、一般交通の用に供されていない場所に該当することから、こうしたロケーション現場においては、臨時運行の許可等も不要であり、赤色回転灯等を装着した劇用車を運行の用に供しても差し支えない。

(3) 劇用車を使用するロケーションに伴う道路使用許可の留意事項

ロケーションに伴う道路使用許可の取扱いに関する基本的事項については変更はないが、一般論として、劇用車を使用するロケーションについては、交通の安全と円滑の観点から警察署長等による交通規制を要するなど一般交通への影響の度合いが大きいと考えられることから、道路使用許可の取扱いに当たっては、特に次に掲げる事項に留意すること。

ア 道路上でロケーションを行おうとする目的

ロケーションは民間事業者等による収益を伴う経済活動であることから、その目的について地域の活性化や都市における賑わいの創出等に資するものであると認められるか否か等社会的意義の有無に留意すること。

イ 地域住民、道路利用者等の合意形成状況

ロケーションのために道路を使用することについて、地域住民、道路利用者等の合意形成の円滑化を図るため、前記2(3)イの措置を講じた上、合意形成状況について慎重に見定めるよう配慮すること。

なお、劇用車を使用したロケーションにあっては、カーレースに類似した危険を伴う場合も想定されることから、このような場合には、地域住民、道路利用者等の合意形成の度合いについて、特に慎重に見定めるとともに、沿道住民、道路利用者等の安全確保の観点から、必要に応じて前記3(3)の事項にも配慮すること。

ウ CM等の対応

CM等のロケーションに係る道路使用許可の対応は、これまでと何ら変わることはないが、当該CM等に劇用車を使用する場合においても、道路使用を許可したときは、臨時運行の許可がなされることとされているので、この点に留意すること。

(4) 劇用車を使用したロケーションに伴う道路使用許可に係る着眼点

劇用車を使用したロケーションに係る合意形成の程度、ロケーションの実施方法等、その具体的な取扱いに関する事例「劇用車を使用したロケーションに伴う道路使用許可に係る着眼点」(別添のとおり)を示すので、参考とすること。

(5) 警察本部との連携

劇用車を使用したロケーションに係る道路使用許可の相談又は申請を受理した時は、必ず交通規制課へ協議のうえ対応すること。

別添 [略]