

## 「小田原市駅前広場条例の一部改正等」に対する市民意見の募集結果について

### 1.意見募集の概要

政策等の題名	小田原都市駅前広場条例の一部改正等
政策等の案の公表の日	平成 28 年 9 月 15 日（木）
意見提出期間	平成 28 年 9 月 15 日（木）から平成 28 年 10 月 14 日（金）まで
市民への周知方法	意見募集要項の配布（市内公共施設、ホームページ）

### 2.結果の概要

提出された意見は、次のとおりです。

意見数（意見提出者数）	21 件（5 人）
インターネット	5 人
ファクシミリ	0 人
郵送	0 人
直接持参	0 人

無効な意見提出	0 人
---------	-----

### 3.提出意見の内容

パブリックコメントで提出された意見の主な内容とそれに対する市の考え方は、次のとおりです。

〈総括表〉

区分	意見の考慮の結果	件数
A	意見を踏まえ、政策等に反映したもの	2
B	意見の趣旨が既に政策等に反映されているもの	2
C	今後の検討のために参考とするもの	1
D	その他（質問など）	16

<具体的な内容>

番号	意見の内容	区分	意見に対する考え方
1	小田原駅東口広場内において、駅前広場条例3条で禁止されている仮眠や横臥をする浮浪者がいますが、市長は許可を出しているのですか？	D	許可はしておりません。ご指摘のとおり禁止行為については今後も関係機関と連携して対応してまいります。
2	小田原市地理情報システムNavi-Oを見ると、市道4599と資料1の中での鴨宮駅北口広場の範囲が重複していますので、併せて市道認定のやり直しも必要になると思われます。	A	修正を予定しております。
3	資料1の中でJR東日本やJR東海の所有区分線やバス昇降場（JR）が書かれているが、地権者が市で無いことで手続きや取り扱いが変わってくるのか？市の行政施設の用地としてJRと賃貸借や使用貸借契約を適正に行っているのであれば記載する必要はないのではないか？	D	各鉄道事業者における現行の管理協定では土地所有区分ごとに許可権者が取り決められております。そのため、各施設の許可権者を明確にするために記載を必要としております。
4	資料1の中で小田原駅北口で自家用車が乗降場として使用している箇所が公共用の乗降場として定められていません。また、図の中では7つの四角となっていますが、それ以上に道の左右に止まっている現状を反映させてください。	D	当該箇所は、小田原駅西口広場の一般車用の乗降場となっております。公共用乗降場は、図面表記の1箇所となります。また、一般車用の乗降場については西側歩道からの乗降となります。
5	資料1の中で小田原駅北口で早雲像前のバス待機所が乗合自動車の待機場として定められていません。	D	当該箇所は、小田原駅西口広場の団体バス等のフリースペースとなっておりますので、バス待機所としては表記いたしません。
6	送迎などで個人の乗用車が駅前広場内に停留する行為は占有や使用ではないという認識でよいでしょうか？	D	そのとおりです。
7	駅前広場の占有又は掘削の占有、掘削更新許可においても、許可期間の満了日の1か月前までに、申請書類を市長に提出しなければならないようにすべきで	B	施行規則の中で定めております。

	は？		
8	鴨宮駅南口広場以外のタクシー乗車場の許可基準がありません。	D	本市が所有する区域にタクシー乗車場が設置されていないためです。
9	小田原駅西口広場、鴨宮駅北口広場のタクシー待機場の許可基準がありません。	D	本市が所有する区域にタクシー待機場が設置されていないためです。
10	バスやタクシー利用者だけでなく、自家用車ででの駅までの送迎が、特に朝夕はかなりの数があるはず。雨天ともなればその数は倍増する。その利用者の利便も考えられていいのではないか。	D	貴重なご意見としてご参考にさせていただきます。
11	国府津駅前が何年か前に改修され、決して自家用車利用がしやすいとは言えないが、もともと広くない駅前広場を考えれば仕方ないと思える利便性であろうという状況になった。	D	貴重なご意見としてご参考にさせていただきます。
12	小田原駅西口と鴨宮駅南口にも、国府津と同程度の利便性を実感できる改修を期待したい。	D	貴重なご意見としてご参考にさせていただきます。
13	<p>第1 パブリックコメント募集の方法等（素案の形式）について</p> <p>1 表記の不統一及び不明確性</p> <p>(1) 素案添付の各駅の区域図及び施設配置図（以下「区域図」という。）の表記が素案第2項(1)イに掲げる表（以下「区分表」という。）の「区分」の表記と一致しておらず、その判別が困難である。仮に、区域図中の「タクシー乗降場」が、区分表中の「営業用タクシー乗降場」に該当し、区域図中の「タクシー待機場」が、区分表中の「営業用タクシー待機場」に該当するものと解しても、「乗合自動車乗降場」及び「乗合自動車待機場」についてはいずれの区域図にもその標記がなく、いずれの場所を示すのか（あるいはそもそも存在しないのか。）が分からない。</p>	A	(1) 条例の条文の施設の名称と区域図の施設名称が分かりやすいようにいたします。

	<p>(2) また、鴨宮駅南口広場及び早川駅広場には、タクシーの降車場がなく、両駅ではタクシーの降車ができないこととされるのかが明らかとなっていない。</p> <p>(3) さらに、区域図では、「タクシー乗車場」と「タクシー降車場」とが区分されて記載されているものがあるが（小田原駅東口広場、小田原駅西口広場）、これらが区分表中の「営業用タクシー乗降場」に該当するのかが明らかでない。ことに、降車場について使用許可が必要とは考えられず、その区分を明示した上で使用許可を要するものと要しないものとを明らかにすべきである。</p>	<p>(2) タクシーの降車場の位置付けはございません。</p> <p>(3) タクシー乗車場と降車場が同一箇所である場合を乗降場としております。</p>
14	<p>第2 素案の内容について</p> <p>2 鴨宮駅南口広場の営業用タクシー乗車場の使用許可について（審査基準案第3第3項）</p> <p>(1) 素案添付資料2（以下「審査基準案」という。）第3第3項の記述は不明確であるものの、鴨宮駅南口広場の営業用タクシー乗車場については、営業用タクシー待機場の使用許可を得た者のみ、乗車場の使用許可がなされる趣旨と解される。</p> <p>(2) まず、上記の「営業用タクシー待機場の許可」が、「鴨宮駅南口広場の営業用タクシー待機場の使用許可」を意味するのか、他の駅の営業用タクシー待機場の使用許可でもよいのか、審査基準案からは判読できず、基準として不明確である。</p> <p>(3) 次に、仮にこれを「鴨宮駅南口広場の営業用タクシー待機場の使用許可」と解した場合、同駅乗車場を使用することができるのは、多くても待機場の台数</p>	<p>D</p> <p>(1) そのとおりです。</p> <p>(2) 鴨宮駅南口広場の営業用タクシー待機場の使用許可です。</p> <p>(3) ご指摘のある使用許可者以外の使用については、当該駅前広場以外の駅前広場においても鉄道事業者の構内運送営業の承認を得ないと</p>

	<p>と同じ4者のみということになる。しかしながら、例えば同待機場及び前記乗車場に1台も車両がないにもかかわらず、鴨宮駅南口にタクシー利用希望者がいた場合、使用許可を得ることができなかったタクシー事業者の車両が通りかかったとしても、当該利用希望者を無視して駅前を通過せざるを得ないこととなり、利用希望者に不便をかけることになるとともに、そうした行為自体乗車拒否と受け取られかねない。</p> <p>したがって、同乗車場及び待機場に1台も車両がない場合には、鴨宮駅南口タクシー待機場の使用許可を得ていないタクシー事業者の車両についても、乗車場を使用することができる内容の審査基準に改めるべきである。</p>		<p>使用ができないため、当該駅前広場も同様と考えております。</p>
15	<p>3 使用更新許可申請を優先すべきではないこと（第3第2項(2)エ、同第4項(2)ウ、同第5項(2)ウ）</p> <p>(1) 審査基準案によれば、使用許可申請と使用更新許可申請とが競願となった場合に、「既に得た使用許可の更新であること。」が優先順位の決定要素とされている。経過規定において、既に使用許可を得ている事業者の取扱いを、改正後において使用更新許可と取り扱う場合、これでは、既に独占的に駅前広場待機場を使用しているタクシー事業者の独占的使用が追認されるだけである。前の期間において乗降場又は待機場の使用許可を受けた者について、その使用を継続させるだけの保護に値する法的利益は何ら存在しない。殊に、後記4(1)において述べる営業用タクシー待機場の機能に鑑みれば、各事業者が確保すべ</p>	D	<p>(1) ご指摘のある改正後における最初の申請区分については新規の扱いとなり、仮に競願となった場合は何らかの基準を設けない限り許可者を決定することができません。つきましては、限られた施設数の中で審査をする際、単に各社1台ずつではなく、各駅における各社の構内運送営業の承認された台数によるドント方式による配分が公平だと考えます。</p>

<p>き待機場所として必要なのは本来1台分のみであって、審査基準案のように、待機場所をドント方式で配分する場合において、既存業者が複数台数分の待機場所を継続して確保しておく意味は全くない。したがって、上記の審査基準案は、公の施設の平等な使用を求める地方自治法244条3項に違反しているものといわざるを得ない。</p> <p>(2) この点、市は、営業用タクシー待機場場についてのみ、「当該駅前広場（鴨宮駅南口広場にあつては鴨宮駅北口広場）に係る構内運送営業の承認台数に変更があつた場合には、この限りでない。」とのただし書を付すことによって、前記の問題を回避しようとしているものと考えられる。しかしながら、上記「この限りでない」とされている場合にとられる措置の内容が、審査基準案上、全く明らかになっていない。これを、待機場場使用許可を受けた者の構内運送営業承認台数が1台でも増減した場合、当該者によるその直後の使用更新許可申請を新たな使用申請とみなす趣旨であるとした場合には、審査基準ではなく条例上にその旨を明記しなければ、条例（使用許可と使用更新許可とを峻別している。）と審査基準との間で矛盾が生じ、審査基準が条例違反とされかねない。</p> <p>(3) また、「この限りでない」とした内容が、使用許可更新申請を使用許可申請とみなすとする措置以外の措置である場合、結局のところ上記のような既得権を既存の使用許可を受けた者に認めることになってしまう恐れがあり、当該ただし書が、公平性の担保としては意味を</p>	<p>(2) (3) (4) このケースでは条例に基づき許可申請を行い、その中で競願した際の審査方法を審査基準（案）内にて定めているため、条例上で明記する必要は無いと考えます。</p> <p>仮に使用更新許可申請があつた場合には、その際に構内運送営業の承認台数を確認いたします。</p>
---	---

	<p>なさないと言わざるを得ない。</p> <p>(4) さらに、「変更があった場合」をどの時点と捉えるのか、すなわち使用（更新）許可に係る期間中に変動があった場合をいうのか、使用更新許可申請時点で、前期間と比較して変動があった場合をいうのかについても、審査基準案上明らかになっていないのであって、前記ただし書そのものが不明確であって、その実効性を認めることはできないというべきである。</p>		
16	<p>4 ドント方式による配分の問題点（審査基準案第3第5項(4)）</p> <p>(1) 例えば駅前広場に設置された待機場が3台の場合、ドント方式配分を実施すると、申請台数が1位の事業者が、同2位以降の事業者の申請台数の2倍を超える台数をもって申請をしてきた場合、前記1位の事業者が2台分の待機場を使用することができることになってしまう。タクシー等の待機場は、単に乗降場（又は乗車場）に入りきれないタクシー車両を駐車させるだけでなく、同所待機車両が乗降場（又は乗車場）へ移動する際に、無線によって他の車両を呼び出して、当該車両の移動によって空いた待機場に新たな車両を補充する運用がなされている。これまでの運用において、待機場にも乗降場にもタクシーがない状態が生じていた状況があったことを踏まえ、利用者の利便性を考えれば、上記のような独占的な結果を生み出す配分方法は適切とはいえないのであって、むしろできる限り多くの事業者に駅前広場待機場を使用させる必要がある。もっとも、申請者ごとに1台ずつの</p>	D	<p>(1) 補充能力を有するという観点から考察いたしますと、構内運送営業の承認台数の保有が多い申請事業者にドント方式にて配分した台数を与えることに関しては合理的だと考えております。</p>

<p>使用許可をしてしまうと、例えば当該申請者の構内営業承認車両が1台しかない場合、空いた待機場への車両補充が容易でないことからすれば、補充能力を有する程度の構内営業承認車両（例えば5台程度）を有する申請者については、少なくとも各社1台分について、申請事業者ごとに申請台数（複数事業者が単一の申請をする場合にはその合計台数）の多い順に1台ずつの割り当てを認める方法に改めるべきである。その後、各申請事業者の保有する構内運送営業承認車両（申請に係るものに限る。）の台数と残余の待機場所の数に応じてドント方式による配分を実施すべきである。</p> <p>(2) また、審査基準案には「当該駅前広場（鴨宮駅南口広場にあつては鴨宮駅北口広場）に係る当該申請者の構内運送営業の承認台数をドント方式により配分し」との記述があるが、正確には「申請車両登録番号表に記載された、当該駅前広場（鴨宮駅南口広場にあつては鴨宮駅北口広場）に係る当該申請者の構内運送営業の承認台数をドント方式により配分し」とされるべきである。</p> <p>(3) 加えて、上記の記述中の括弧書き「（鴨宮駅南口広場にあつては鴨宮駅北口広場）」の部分については、駅の構造上、南口広場と北口広場は分断されており、鴨宮駅南口の待機場所の使用と、同駅北口広場の構内営業承認とは直接の関連を有しないのであるから、このような基準によることは明らかに不当である。鴨宮駅南口のタクシー待機場所については、JRの構内営業承認が不要であるため、このような基準を持ち込もうと</p>	<p>(2) 大変貴重なご意見として参考にさせていただきます。</p> <p>(3) 鉄道事業者の構内営業承認がないなか、一定の基準を定める上で、同一駅にある鴨宮駅北口広場の運用を準用したものです。</p>
---	---

	<p>したものと考えられるが、同待機場所の使用許可については、市がJRの承認と関係なく行うことができる以上、他の駅におけるタクシー待機場所とは別個の基準によるべきである。</p>		
17	<p>5 使用許可申請に係る車両について  審査基準は、同一の車両について複数の駅前広場での使用許可申請が可能とされているのかを明らかにしていない。  複数の駅において構内営業承認を得た車両について、当該承認のある全ての駅で待機場所の使用許可を得ることができるのかどうかを審査基準上明記すべきである。</p>	D	<p>申請要件として対象となる駅前広場の構内営業承認を得た車両であれば、複数の駅前広場で承認を受けている車両であっても申請は可能です。</p>
18	<p>6 使用許可の視認性確保  各駅の乗降場、待機場について、当該車両が許可を受けた事業者にあたるかどうか否かが外見上明らかでない。構内運送営業承認車両については、当該車両に貼付するステッカー等を配布して、外見上識別可能な状態にしているのだから、小田原市においても同様の方法を取ることで、施設利用可能な車両を外見から識別することができる措置を取るべきである。そして、使用許可の期間が1年に区切られていることから、配布したステッカー等が翌年度以降も用いられることのないよう、年度ごとに形状や色を変更するなどの不正使用防止措置を講じるべきである。</p>	C	<p>貴重なご意見として参考にさせていただきます。</p>
19	<p>7 無許可車両の乗り入れ等に対する措置についての規定が存在しないこと  素案には、無許可車両を乗り入れる等した乗合自動車事業者あるいはタクシー事業者に対する制裁を課すことを何ら予定しておらず、条例の実効性に疑問</p>	B	<p>鴨宮駅南口広場を除く駅前広場の構内営業承認は鉄道事業者が行っております。また、条例では使用許可について取消しの要件を定めております。</p>

	がある。		
20	<p>8 市が、既存の使用（更新）許可の期限を公表し、又は照会のあった第三者に回答する義務を負うことを、条例上明記すべきであること。</p> <p>現在の運用上、使用更新許可は、毎年度の初日（4月1日）から1年間となっている。そして、使用更新許可によって認められる新たな使用期間について、素案には何ら触れるところがないことから、従前の取扱いと変更はないものと解されるが、条例あるいは規則の上で、「使用又は使用更新の許可期間の始期は、毎年4月1日」とは規定されておらず、全ての使用（更新）許可期間が、毎年4月1日から始まるとは法令上保証されていない。そうすると、新たに乗降場又は待機場の使用許可を求める者が、いつの時点で使用許可申請を提出すればいいのか、客観的には分からないことになる。これらの者について適切な時期に使用許可申請を提出することができるようにするために、条例中に、市が既存の使用許可の期間について、公表をするか、照会に対して回答をすべき義務を負う規定を設けるべきである。</p>	D	<p>第三者からの照会に関しては小田原市情報公開条例に基づいて開示しております。また、使用期間につきましては、既に使用されている乗降場等に対し、新規に使用申請を提出する際は、あらかじめ市に確認をしていただきたいと思いますと考えております。なお、使用期間に関しては必ずしも年度初日からの開始としない場合もございますので、このような運用となっております。</p>
21	<p>9 乗合自動車待機場及び営業用タクシー乗降場（乗車場を含む）の使用許可基準がないこと</p> <p>素案において、乗合自動車の待機場、及び営業用タクシーの乗降場の使用について使用許可が必要とされているが、その手続及び審査基準が、素案においても審査基準案においても一切示されていない。営業用タクシー乗降場の使用許可について、現行条例・規則上の「乗り</p>	D	<p>現時点における各駅前広場の施設の内、小田原市が管理及び許認可を行う施設に限り、審査基準を設けたものです。</p>

	<p>入れ許可」の規定を、「使用許可」に名称変更してそのまま流用する場合であっても、これが申請で求められた許認可をその条例の定めに従って判断することに変わりはないのであって、小田原市においては、このような場合に審査基準の策定が義務付けられている（小田原市行政手続条例5条1項）。したがって、許可基準を明記した審査基準を策定するため、あらかじめその案を作成して広く住民に意見を求めるべきである。</p>		
--	--	--	--

#### 4 提出意見と関係なく変更した点

区分	政策案との差異	市の考え方
1	<p>使用許可に係る施設以外の駅前広場の附帯施設についても定めることとした。</p>	<p>駅前広場の施設として、使用許可に係る施設以外で、使用することができる附帯施設を定めることが必要であると考えます。</p>
2	<p>市以外の者が行う駅前広場の工事について、損害賠償、代執行による費用徴収、連帯保証人の選任及び過料に係る規定を適用することとした。</p>	<p>占用等と同様の取扱いをすることが必要であると考えます。</p>

※ 審査基準に係る政策案との差異については、追加公表します。