

平成 30 年 1 月 30 日
熊本行政評価事務所

熊本行政苦情救済推進会議の意見を踏まえた行政相談への対応

総務省熊本行政評価事務所(所長:大塚雄蔵)は、次の行政相談(3件)について、民間有識者で構成する「熊本行政苦情救済推進会議」(座長:鈴木桂樹 熊本大学法学部教授)に諮り(平成 29 年 12 月 18 日開催)、その意見を踏まえ、関係機関等に対して参考連絡を行うなどの対応を取りました。

(詳細は別添 1~3 参照)

① 運転免許証の代理返納を認めてほしい

代理人(高齢で入院中の者(免許証所持者)の家族)による免許証の代理返納申請を警察が受理しないのは納得できないので、代理返納を認めてほしい。

全国的に代理返納の導入が進んでいる現状から、熊本県警も**本人やその家族等の負担の軽減に配慮した代理返納の導入**について検討する必要があるほか、返納に伴う特典(支援策)の周知についても積極的に取り組むよう**熊本県警に参考連絡**(平 30. 1. 24)

② 複雑で分かりにくい道路標識を改善してほしい

片側 3 車線道路の上空に左折、直進、右折の各矢印の道路標識が 7 基設置され複雑なため(案内標識と規制標識が混在)、走行車線が直進か右折のいずれか分かりにくいので、改善してほしい。

当該道路標識は、不慣れな方(特に県外者や外国人)にとって非常に分かりにくい。今後、ラグビー等スポーツの国際大会の開催で外国人が来熊し、運転する機会も増えるため、類似の標識の併設をできるだけ避けるとともに、併設の場合は、分かりやすい標識に見直すよう、**熊本市及び熊本県警に参考連絡**(熊本市(平 30. 1. 25)、熊本県警(平 30. 1. 24))

③ 益城インター口バス停(市中心部方面行き)から高速バス利用者以外の者の乗車を認めてほしい

益城インター口バス停(市中心部方面行き)は、一般路線バスの運行本数が少ないので、降車専用として熊本市中心部へ向かう高速バスや空港リムジンバスの乗車を認めてほしい。

今の輸送資源(高速バス等)を乗客の利便性のために活用することも考えられ、利用客の需要が見込めるなら、将来的には、往路のみで一部の高速バス等限定で実証実験を行うことなどについて検討する余地がある旨、**バス会社へ情報提供**(平 30. 1. 25)

【照会先】

担当：主任行政相談官 磯脇
電話：096 - 324 - 1662

【参考】

行政苦情救済推進会議とは

相談事案の処理に当たり、民間有識者の意見を反映させることにより、**公平性、中立性及び的確性の一層の確保**を図り、もって**国民の立場に立った行政苦情救済活動を推進**するために設置しており、**大学教授、弁護士、マスコミ、経済団体関係者等の委員で構成**されています。



＜熊本行政苦情救済推進会議のメンバー＞

(平成30年1月1日現在)

役職	氏名	職業・公職等
座長	鈴木 桂樹	熊本大学法学部 教授
委員	岩元 俊弘	熊本日日新聞社 専務取締役
委員	坂口 眞理	NPO法人熊本消費者協会 理事
委員	谷崎 淳一	熊本商工会議所 専務理事
委員	本田 郁子	有職者婦人クラブ萌の会 副会長
委員	馬場 啓	弁護士(熊本県弁護士会)
委員	松岡 為利	熊本行政相談委員協議会 会長

(五十音順、敬称略)

熊本行政評価事務所は、国の行政機関などが行っている業務、県・市町村が国の委任又は補助を受けて行っている業務について、**国民から受け付けた苦情や意見・要望を公正・中立な立場から関係機関にあっせん等**を行い、**その解決や実現の促進**を図っています。

行政相談は、熊本行政評価事務所が来所、電話、FAX、手紙、インターネット等で受け付けています。また、熊本県内の市町村に配置されている**行政相談委員が定例相談所等で受け付けて**います。



総務省熊本行政評価事務所（行政相談専用ダイヤル）

096 - 326 - 1100

◇受付は、平日 8:30~17:15
(夜間、土日・祝日等は留守番電話で対応)

(別添 1)

「運転免許証の代理返納を認めてほしい」

1 行政相談の要旨

私は、**高齢で入院中**のため、家族に**委任状**を持たせ免許証の**自主返納申請**に行かせたが、運転免許センターから、本人による申請のみが認められており、**代理人による返納申請**（以下「代理返納」という。）は**受理できない**と言われた。

高齢者の自主返納を**積極的に奨励**しながら、**代理返納を認めない**とする**警察の対応に納得できない**ので、代理返納を認めてほしい。

<平成 29 年 7 月 26 日受付事案>

2 制度の仕組み等

(1) 道路交通法

代理返納について、道路交通法第 104 条の 4 は、**免許を受けた者**が、その者の住所地を管轄する**公安委員会に免許の取消しを申請**することが**できる**と規定

(申請による取消し)

第 104 条の 4 免許を受けた者は、その者の住所地を管轄する公安委員会に免許の取消しを申請することができる。この場合において、その者は、第八十九条第一項及び第九十条の二第一項の規定にかかわらず、併せて、当該免許が取り消された場合には他の種類の免許（取消しに係る免許の種類ごとに政令で定める種類のものに限る。）を受けたい旨の申出をすることができる。

2 前項の規定による申請を受けた公安委員会は、政令で定めるところにより、当該申請に係る免許を取り消すものとする。

<3~7 略>

(2) 警察庁通知

平成 27 年 6 月に改正された道路交通法の法案を審議した**衆議院内閣委員会**において、「運転免許の自主返納制度について、その周知や相談体制の充実等を図る」等を内容とする**附帯決議**が付されたことから、警察庁では**運転免許の取消しを申請しやすい環境の整備を一層推進**するため、以下の事項について推進されたいとする警察庁交通局運転免許課長通知(平成 27 年 8 月 5 日警察庁丁運発第 188 号。以下「警察庁通知」という。)を警視庁交通部長及び各道府県警察本部長等(以下「各県警等」という。)宛て発出

① 申請取消し及び運転経歴証明書制度の**周知徹底**

② 申請取消しに関する**相談体制の整備**等

③ **申請者の状況**（日曜日窓口、**代理人**、訪問）**に応じた申請の受理**

上記③については、申請者において**窓口に来所**することが**困難**であるが、**家族等が本人に代わって来所**することが可能である場合に対応するため、申請者から**委任を受けた代理人による申請を受理**するとされており、この場合、**代理人の本**

人確認を行い、委任状の提出を受けるほか、窓口において申請の受理に際して行っている i 申請者の意思に基づく申請であること、ii 取消しにより自動車等の運転はできなくなること、iii 道路交通法施行令第 39 条の 2 各号のいずれにも該当しないこと等の確認に代わるものとして、申請者本人が上記事項を確認し、自らの意思により申請したことを明らかにする書類の提出を受けるなど、法令の規定による手続を担保するとともに、申請者の意思に反して運転免許を取り消すこととならないような措置を講ずることとされている。

3 免許証返納の現状

(1) 熊本県内の申請取消件数

平成 28 年中における熊本県内の申請取消件数は、3,659 件で、そのうち 65 歳以上の高齢者は、3,492 件 (全体の 95.4%) となっており、5 年前 (平成 24 年) の 1,348 件から 約 3 倍の大幅な伸び。

区分	H24	H25	H26	H27		H28	
				全体	うち65歳以上	全体	うち65歳以上
熊本県 (割合)	1,348 100	1,623 120.4	2,135 158.4	2,938 218.0	2,770 -	3,659 271.4	3,492 -
全国 (割合)	117,613 100	137,937 117.3	208,414 177.2	285,514 242.8	270,159 -	345,313 293.6	327,629 -

(注)本表は、運転免許統計(警察庁交通局運転免許課)から引用

(2) 他県の導入状況

<佐賀県警における導入 (H29.11.1) 経緯等>

佐賀県では、近年、運転免許の自主返納が急激に増加しており、運転経歴証明書による特典の充実がその要因と推測 (タクシー券の補助、佐賀市営バス半額など)

また、代理人による返納についても、「警察署が遠く、交通手段がない」、「窓口に行くのが難しいので代理人でもできるようにしてほしい」等の声があり、身体が不自由だったり交通手段がなかったりした人が返納できずに免許を失効し、運転経歴証明書を交付できないケースが複数あったことから代理申請 (返納) の導入を決定

申請は、県運転免許センターと県内 10 警察署で受け付け (当面は、平日のみ)、代理人は原則として親族としているが、親族以外に身寄りがない場合は、返納を希望する人が入居している特別養護老人ホームなどの介護施設の管理者でも申請でき、高齢者や身体の不自由な人が運転免許を自主返納しやすい環境を

整備（導入初月の11月は、21件の代理申請を受理：全体の1割弱）

導入して一月ではあるが、現在までにトラブルの話は聞いていないとし、代理申請を含めた自主返納の推進には、自治体による交通支援策（運転経歴証明書による各種支援）が有効としている（佐賀県警察本部運転免許課）。

【代理申請に必要なもの】

- ① 委任状兼確認書
- ② 代理人誓約書
- ③ 代理人の本人確認書類（運転免許証、健康保険証等）
- ④ 申請者本人の運転免許証（有効期限内）

なお、平成29年11月21日付け毎日新聞の記事によると、警察庁への取材結果として、警察庁通知の運用は各県警等に委ねられており、全国では30の都道府県で代理人による返納が認められ、九州でも佐賀、長崎、宮崎及び鹿児島の各県警察本部（以下「県警」という。）が代理人による返納を認めている一方、大分県警のように「本人の意思確認が難しい」として導入に慎重な県警もあるとしている。

4 行政苦情救済推進会議の主な意見

上記の他県等の状況を踏まえ、熊本行政苦情救済推進会議において意見を聴取した結果、その概要は、次のとおりである。

- (1) 運転免許の代理返納については、衆議院附帯決議を受けた警察庁通知において、代理人による申請を受理することとされており、熊本県においてもその趣旨に沿って実施するべきである。
- (2) 代理返納に伴うトラブルを回避するため、代理誓約書に「不服申立を行わない」等とする公安委員会の責任を免除する文言を入れる方法や、電話で本人への意思確認を行うことも考えられる。
- (3) 運転免許証の返納のために免許センターまで出向かなければならず、面倒であるという認識も強い。また、移動手段が困難な高齢者等のために、i) 最寄りの交番での返納手続を可能にする、ii) 郵送による返納手続を可能とする方法などが取ればよい。
- (4) 家族が申請するとトラブルの原因となるため、民生委員、ケアマネージャーなど第三者が本人の意思を確認して代理申請できるようにするべきである。
- (5) トラブルは、本人の意思に反しているケースであるが、これは、この案件に限らず、一般的に代理人による行為は、常にこの種のトラブルは付きものであり、代理制度の中に内在する問題である。
- (6) 相談内容には合理性があり、全国でも代理返納を認めている都道府県が30にも上るため、熊本県警もより積極的に対応するべきである。
- (7) 代理申請を含めた自主返納は、高齢者による交通事故を防ぐというのが目標で

あり、高齢者は自県に限らずどこでも運転できるのであるから、自分の都道府県だけで事故を防ぐという問題ではなく、各県警がバラバラではおかしいし、全体の政策の中で統一的な取組が求められる事柄であり、警察庁から各公安委員会に指導を強化してもらうことも必要である。

- (8) 自主返納に伴う特典（支援策）の周知不足も課題であり、そのPRについてもより積極的に取り組むべきである。

5 参考連絡事項

運転免許の代理返納については、衆議院附帯決議を受けた警察庁通知による「申請者の状況に応じた申請の受理」の取組を推進する必要があること、また、全国的に導入が進んでいる現状から、熊本県警も代理返納によるトラブルやリスクを回避する手段（医師・ケアマネージャー等第三者による本人の意思確認の担保、不服申立てを認めないとすることや親族間の訴訟は責任を負わないことを誓約書に明記する等）を講じつつ、申請者やその家族等の負担軽減（郵送や最寄りの交番等による受理）に配慮した代理返納の導入について検討する必要がある。併せて、自主返納に伴う特典（支援策）の周知についても一層積極的に取り組むべきである。

(別添 2)

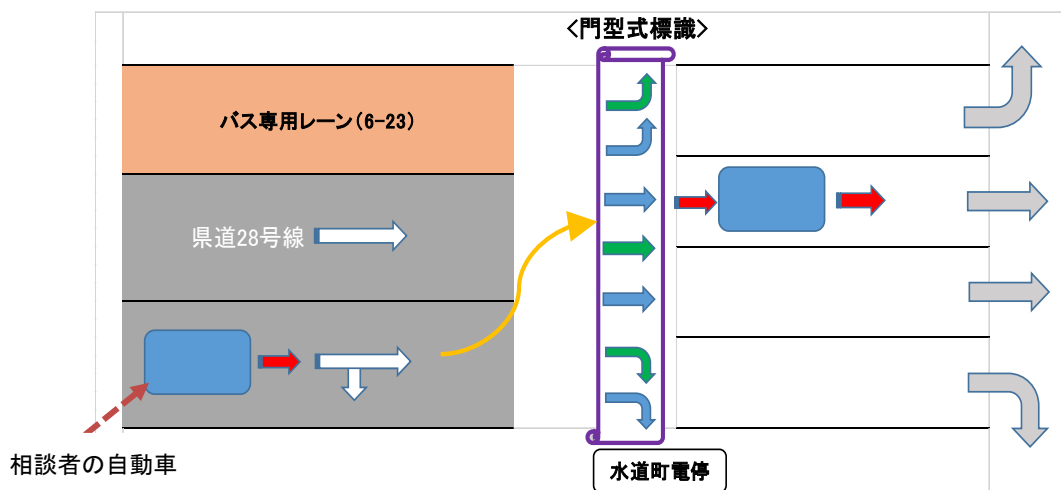
「複雑で分かりにくい道路標識を改善してほしい」

1 行政相談の要旨

私は、神奈川県から熊本県に旅行した際、熊本市内の**通町付近の電車通り**（県道 28 号線熊本高森線）の **3 車線**のうち**右側車線**を自動車で熊本城側から**水前寺方向へ直進**していたところ、水道町交差点手前に大きな**右折矢印の標識が 2 基**あったため、**右側 2 車線が右折指定**になると思い、慌てて**左隣車線に変更**したが、**変更前の車線でも直進可能**であることが後で分かった。

当該場所は、交差点手前で**直進車線 2 本と右左折車線各 1 本の片側 4 車線**となっており、道路上に**標識が右折矢印 2 基、直進矢印 3 基、左折矢印 2 基の計 7 基**設置されているが、私にとってこのような道路は初めてだった。この道路は熊本城や繁華街に近く交通量が多かったが、これだけ標識が多く設置されていると、一瞬自分の**走行車線がどれに当たるのか当惑**してしまう。事故が起きてからでは遅いので、もっと**分かりやすく標識を設置**してほしい。

< 神奈川行政評価事務所に申出があり、熊本行政評価事務所において対応 >



2 現地の状況

申出箇所は県道 28 号線水道町交差点（国道 3 号線との交差）付近であり、当該標識は、次のような状況

- ① 申出箇所は幹線道路であり、水前寺方向に進行する車線に案内標識 3 基及び規制標識 4 基が門型式（オーバーヘッド式）で混在して設置（下の写真 1 参照）
- ② 交差点直前の道路は、直進方向 2 車線、右折方向 1 車線、左折方向 1 車線の計 4 車線であり、それぞれの車線の進行方向に合わせた規制標識が設けられているが、これに規制標識と同じような形状の矢印入りの案内標識 3 基が加わることから、自動車運転者は計 7 基の標識を同時に視認することとなり、分かりにくい状況

写真 1（7 基の標識）



写真 2（写真 1 の 50 メートル手前の案内標識）



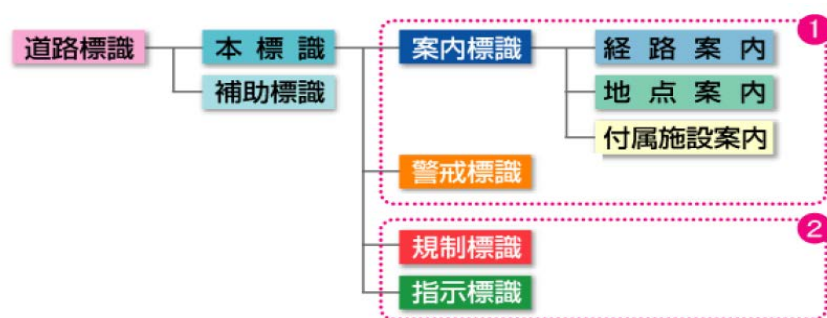
（注）写真 1、2 は、熊本行政評価事務所が撮影

- ③ 当該標識横に市電の軌道敷、交差点手前に水道町電停があり、車道上空に市電の電線あり。
- ④ 当該標識の約 50m手前には交差点を基準とした行先案内の案内標識が設置されており（前頁写真2 参照）、進行方向は当該標識で確認できる。
- ⑤ 同様に約 50m手前の路面上には、規制表示（4本の車線に方向表示。前頁写真1 参照。）が確認できる。

なお、申出箇所と**同様の標識**は、市内の**複数か所**（i **近見交差点付近**・・・国道3号線と国道57号線及び県道51号線との交差点の3号線上下方向、ii **田崎橋交差点**・・・本山通り（市道）及び県道28号線との交差点の本山通り側、iii **熊本駅前電停**など）でも確認された。

3 制度の仕組み等

道路標識は、大きく分けて**案内標識**、**警戒標識**、**規制標識**、**指示標識**の**4種類**があり、**補助標識**は本標識の意味を補足するため設置



(注)国土交通省ホームページから引用

(1) 案内標識

一般道路の案内標識には、目的地・通過地の方向、距離や道路上の位置を示し目標地までの経路を案内する①**経路案内**、現在地を示す②**地点案内**、③待避所・パーキングなどの付属施設を案内する**付属施設案内**の3種類

(2) 規制標識

車両や歩行者に対して、通行の禁止、制限等の規制を行う標識

(3) 道路標識の設置者

- ① 案内標識および警戒標識は、国土交通省、都道府県、市町村など道路管理者が設置します。

区分		設置者	国土交通省	地方自治体 (都道府県、政令市)
一般国道	直轄国道 ※1		○	
	補助国道 ※2			○
主要地方道				○
一般都道府県道				○

※1：「一般国道の指定区間を指定する政令」（昭和33年政令第164号）で指定された区間内の国道を指し、主に2桁までの国道をいいます。

※2：「一般国道の指定区間を指定する政令」（昭和33年政令第164号）で指定された区間外の国道を指し、主に3桁の国道をいいます。

- ② 規制標識および指示標識は、主に都道府県公安委員会が設置します。





(注)国土交通省ホームページから引用

(4) 道路標識の設置方法

道路標識の設置方式は、**路側式**、**片持式**（オーバーハング式）、**門型式**（オーバーヘッド式）、**添架式**の4つに分類され、**申出の標識は門型式**であり、車道をまたぐ門型支柱により、標識板を車道部の上方に設置する方式（下図参照）

設置方式の選定に当たって、一般に警戒・規制・指示の標識はほとんどがシンボルマークで表示されており、路側式でも必要な情報を十分に伝達することが可能であることから、**原則として路側式を採用**

しかしながら、**路側式で視認性が低下する箇所**や**危険性の高い箇所**では、片持式、**門型式**、添架式を設置し、経路案内標識については、伝達すべき情報量が多いことから、片持式として、遠方からも視認できるよう配慮

設置方式	設置方式の例			
路側式	 <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> 単柱型 単柱型 </div>			
片持式	 <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> 逆L型 F型 テーブルボール型 T型 </div>			
門型式				
添架式	 <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> 横断歩道橋に添架 電柱に添架 信号機に添架 </div>			

(注)国土交通省ホームページから引用

(5) 標示板の併設

同一の支柱に2以上の標示板を設置する場合は、**道路標識設置基準**（国土交通

省（平成27年3月改正）により、次の点に留意することとされている。

- ① 案内標識、警戒標識、規制標識及び指示標識の各道路標識は、相互に関連がある場合を除き、他の分類の道路標識の標示板との**併設は原則として避ける**ものとする。
- ② 同じ分類の道路標識の標示板であっても、**必要以上に併設しない**ものとする。
- ③ ①又は②に関わらず、**次のような場合**には、**標示板の併設について検討**するものとする。
 - i) 現に道路標識が設置されている場所に、近接して道路標識を**設置する必要がある場合**、又は近接した場所に新たに2以上の道路標識を設置する場合で、**併設**することにより**設置効果が増大**する場合
 - ii) 主として道路の構造上の理由で交通の規制が行われる場合であって、警戒標識と規制標識を併設使用とする場合

<国道3号線・近見交差点付近の案内標識>



(注) 熊本行政評価事務所が撮影

<道路標識参考例>

<規制標識と案内標識とを区分した例(国道3号線)>



<規制標識上部に案内標識を設置している例
～国土交通省ホームページ>



(注) 熊本行政評価事務所が撮影

4 行政苦情救済推進会議の主な意見

上記の状況を踏まえ、熊本行政苦情救済推進会議において意見を聴取した結果、その概要は、次のとおりである。

- (1) 熊本県の道路は、一般的に、県外の者に不親切と言われており、相談箇所の交差点（水道町交差点）は、不慣れな者にとって分かりにくいものと思われる。今後、国外ライセンスで外国人が運転する機会も増える。参考例（上記国土交通省ホームページ参照）とした方が分かりやすいのではないか。
- (2) 水道町交差点は、路面電車沿いでもあるため、道幅も狭く運転者はより注意が必要である一方、例示の近見交差点（国道3号線）は、道路幅が広い上、早い段階で路面に表示があるため分かりやすいが、水道町交差点は何らかの措置が必要ではないか。
- (3) 水道町交差点は、渋滞するなど路面表示が見えない。上を見れば標識が7つ混在しているところから、相談内容には一定の合理性があるものと考えられる。
- (4) 合理性がある点については争いがなく、問題は、すぐに改善を求めるか、今後、標識の交換等の際に改善を求めるかである。
- (5) 案内標識と規制標識では、近年、ナビ搭載車が増加していることから、案内標識がどれだけ役立っているのか疑問である。相談箇所は、規制標識重視で設置すべきと考えられる。
- (6) 熊本では、今後、ハンドボール、ラグビー等の国際大会やビッグイベントが予定されており、外国人や県外者が多く来熊することが予想されることから、市（道路管理者）として、何らかの対応が必要であると思われる。

5 参考連絡事項

申出の道路標識は、3車線の道路（交差点直近で4車線）に案内標識（3基）と規制標識（4基）の標示板が7基も併設されているため、県外や海外から初めて熊本にきた者にとって、車線が非常に分かり難いと考えられる。

熊本県では、今後、ハンドボール、ラグビー等スポーツの国際大会の開催が決定しており、熊本県の道路事情に不慣れな方々が多く来熊されることが予想されることから、道路標識の設置者は、今後、道路標識を設置・補修する際は、「道路標識設置基準」（国土交通省）に則り、標識の標示板の併設はできるだけ避けるとともに、併設の場合は、国土交通省のホームページの例や他県の例を参考に、分かりやすい標識に改善することが必要である。

(別添 3)

「益城インター口バス停（市中心部方面行き）から高速バス利用者以外の者の乗車を認めてほしい」

1 行政相談の要旨

益城インター口バス停（熊本市中心部方面行き）は、福岡市等から熊本市中心部へ向かう **高速バス** や **空港リムジンバス**（以下「高速バス等」という。）が **降車専用のバス停として停車** しているが、**一般路線バスの運行本数が少なく大変不便** なので、その解消策として、熊本市中心部行きの **高速バス等に乗車** できるようにしてほしい。

<平成 29 年 10 月 5 日受付事案>

2 益城インター口バス停の運行（停車）状況

益城インター口バス停（市中心部方面行き）には、**熊本駅行き路線バス**（九州産交バス）が **一日 9 本**（午前 4 本、午後 5 本）しか停車しない一方、天神・博多～熊本間の **高速バス**（ひのくに号）は **一日 57 本**（産交バス 28 本、西鉄バス 29 本）、**空港リムジンバス**（産交バス）が **一日 44 本** を **降車専用のため停車** している状況

表 益城インター口の時刻表（平日：午前中）

区分	乗車・降車			降車のみ	
	路線・直行・高森号			空港リムジンバス (空港⇒熊本駅前)	ひのくに号 (天神・博多⇒熊本駅前)
時間帯	路線	熊本駅直行	高森		
7		14 29	9	(9)	15 35 55
8				55	25 59
9			54	13 43 (54)	29 59
10				3 18 28 43 53	29 59
11				3 13 48	29 59
12				28 38 48 58	29 49

(注)産交バスポータルサイトから引用

3 近隣バス停の状況

益城インター口バス停の最寄りのバス停は、南方約 100 メートルにある「桜木東小学校前」と西方約 100 メートルにある「北花立・県畜産会館前」で、当該バス停

の運行状況は、「桜木東小学校前」が1日14本、「北花立・県畜産会館前」は1日19本運行しており、特に、両バス停とも午前8時以降は、1時間に1本という状況

＜益城インター口バス停と最寄りのバス停の位置関係＞



※路線バスは、「桜木東小学校前」から「北花立・県畜産会館前」を経由して交通センターに運行

表 北花立・県畜産会館前及び桜木東小学校前の時刻表(午前中)

区分	北花立・県畜産会館前			桜木東小学校前
	路線・直行(平日)			路線(平日)
時間帯	交通センター	熊本駅直行	熊本駅 (交通センター)	交通センター
6	28 50			27 49
7	7 22 52	15 30		4 19 49
8	52		(17時～19時台 に3本運行)	49
9	53			51
10	53			51
11	53			51
12	53			51

(注)産交バスポータルサイトから引用

なお、熊本県内で上述した高速バス（ひのくに号）が停車するバス停では、西合志と武蔵丘のバス停の2箇所は乗降ができる。

4 行政苦情救済推進会議の主な意見

上記の状況を踏まえ、熊本行政苦情救済推進会議において意見を聴取した結果、その概要は、次のとおりである。

- (1) 一般路線バスの本数が多い県庁前バス停等と異なり、益城インター口バス停は路線バスが少なく、相談者の気持ちは理解できる。
- (2) 本来、リムジンバス、高速バスそれぞれの性格があるため、路線バスの本数を増やすよう求めるのが一般的であるが、現状は、経営判断の問題によるものと考えられる。
- (3) 路線バスの本数を増やすのは経営判断上困難であることから、今ある輸送資源を生かすことで、利用者と事業者双方にメリットがなければ定着しないと考えられる。路線バスを増やすのが厳しいのであれば、今ある輸送資源（高速バス等）を乗客の利便性のために活用するという考えられるのではないかと。
- (4) 収益が上がるように、運賃を上乗せして、益城インター口バス停での乗車を認めるという商品設定を検討するなど、試験的に実施してもよいのではないかと。
- (5) 県内では、西合志と武蔵丘の各バス停で、高速バスの乗降ができるのであれば、益城インター口バス停でも乗車を認めてもよいのではないかと。
- (6) 往復路で考えるのではなく、往路（市中心部行き）のみでの乗車の設定でよいのではないかと。

5 情報提供事項

熊本市東部方面から市中心部向けに通勤・買い物等に利用する客の需要はある程度見込めるものと思われ、申出のバス停（益城インター口）が高速バス等の降車専用だけに限定することは効率的でなく、申出内容は理解できる。

一方、バス事業者の事情も考慮する必要があるとあり、将来的には、往路（市中心部方面行き）のみで一部の高速バス等限定で実証実験を行うことなどについて検討する余地がある。