

1. 時代に合わせた駐車規制の見直しについて

現代の便利な生活に欠かせないコンビニ配送やATM等の現金装填、また、現代生活に不可欠なインフラの一つとなっている宅配便やデパート配送をはじめとする集配車両には駐車が不可欠である。

自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議で確認された「直ちに取り組む施策」として、貨物集配中の車両に係る駐車規制が見直されることは評価するが、中型貨物以上の集配車両への配慮や、住宅街における駐車規制の見直しも講じられたい。あわせて、都市部における駐車場附置義務条例の拡充、駅周辺や繁華街等におけるトラックベイや荷捌き用駐車場の整備、道路に停めざるを得ない現状での店舗前の物資搬入車両用の駐車マスの確保、附置義務駐車場を隔地・集約化する際の集配ドライバーの横持ちへの配慮など、物流の社会的役割を考慮したまちづくりの観点から、より一層のきめ細かい対応策を講じられたい。

【回答】（警察庁・交通規制課駐車環境対策補佐）

時代に合わせた駐車規制の見直しについてということでもあります。後でいろいろご質問があると思いますけれども、とりあえずこちらのほうから、まずは回答させていただきたいと思います。これにつきましては、警察では地域住民や物流関係者等の要望を踏まえつつ、従来から貨物の積み降ろしや集配、こういった貨物自動車の駐車が真に必要な不可欠だと認められる場合は、需要の多い場所、時間帯を限定して、駐車規制の対象から貨物を除くと。これは皆様もいろいろとごらんになったことがあると思うんですけども、そういった規制を実施したり、あるいはパーキングメーター、パーキングチケットという中で、いわゆる貨物専用、あるいは普通のパーキングにとめていただくと。そういった対応するべく物流業務に配慮したきめ細かな対策を継続的に推進してきたところであります。

なお、ご指摘のとおり、警察庁では、自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議で、警察庁もこの会議の中に入りまして、その中で直ちに取り組む施策としまして、本年2月に実は通達を発出しているところでして、これについては、各都道府県に対して、いわゆる集配貨物中の車両にかかわる駐車規制の見直しを推進するよということ通達しているところであります。

これにつきましては、安全円滑な交通を確保しつつという、いわゆる駐車規制の本来の目的を尊重しつつ、その上で、集配中の貨物車両等を駐車させることができる場所、こういったものについては、対象車両を、もしくは時間帯を限定するなどの手法を用いることで、安全にとめさせることができるのであれば、貨物集配中の

車両の駐車を可能とする駐車規制の見直しを行うよう改めて指示を出したというところであります。

また、要望の後段のところでありますとおり、駐車場整備等に関してですけれども、これは、直接警察が駐車場を整備するわけではないのですけれども、いわゆる駅周辺だとか、あるいは繁華街におけるトラックベいの整備、あるいは駐車場附置義務条例の拡大につきましては、道路会社をはじめとする各行政機関団体等に対して、警察のほうとしても働きかけを実は行っているところでありまして、特に附置義務条例に基づく駐車場の、国交省側でご検討されているということなんですけれども、いわゆる隔地・集約化、こういった方向性についても、いわゆる荷さばきや集配に配慮した対応がなされるというふうに考えておりますが、これについても警察としても大きな関心を持った中で連携していくというところで、通達の中で明示しているところであります。

いずれにしましても、今後とも駐車規制は安全第一に考えているということをお大前提としつつ、必要やむを得ない駐車、特に集配中につきましては、昨今非常に必要性が経済的にも社会的に高まっているというのは、十二分に認識しているところでありますので、こういった場所を中心にいわゆる交通実態に応じたきめ細かな見直しを改めてするよう、各都道府県警に集中的に取り組むよう通達しているところです。

2. 歩道・自転車道・車道の峻別化駐車ベイ・スペースの整備について

改正道路交通法では、自転車の車道走行の原則がルール化された。また、各地において自転車通行空間が整備されつつあり、とりわけ東京ではオリンピックを控えて急ピッチに進められている。ただし、その多くは自転車レーンとなっており、停まることが不可欠なバス・タクシー・トラックとの交差や混在による事故や駐停車時のトラブルが懸念されるとともに、レーンの設置に伴う規制緩和区間の廃止が発生している。したがって、自転車通行空間の整備にあたっては歩道・自転車道・車道を峻別されたい。あわせて、各自治体・荷主等とも連携しながら、地域や道路の一定間隔ごとにバス・タクシー・トラックベいの整備や荷捌き専用の駐車スペースの設置など、人流・物流の公共性に配慮した施設を整備されたい。

【回答】

歩道・自転車道・車道の峻別化駐車ベイ・スペースの整備については、平成 28 年 7 月に改定しました安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインというものがございまして、この中において、いわゆる路外駐車場が付近になく、かつ、駐停車需要の多い路線において、自転車通行空間の整備により、駐停車ができなくなる場合がある。ちょっとややこしいかもしれませんが、いわゆる自転車は、道路、左

側を通りたい。一方で、駐車は左側にとまってしまふということがあるので、こういった自転車走行空間を整備したことで、車がそこにとめられなくなってしまう。こういった場合は、沿道の理解や協力のもとに、当該路線や並行または交差する別の路線の、路上ですね、いわゆる自転車が通るところではとめられなくても、その近くの場所で駐車・停車が可能な場所があれば、沿道の利用の車両や荷さばき車両、タクシー等の一時的な駐停車に対応した駐停車空間を画することに努めるものとする。つまり、ここという場所で、ここは自転車通るからだめだよということで諦めてしまうのではなくて、その近くでとめられる場所はないのかということを確認できるように努めなさいということが一つ。

もう一つが、荷さばき車両の駐車場利用を促進するため、公共民間駐車場と連携しまして、いわゆる荷さばき車両に対する短時間利用の無料化、あるいは専用スペースの確保などを検討するものとするということを定めております。したがって、各都道府県において、いわゆる自転車通行空間の整備にあたっては、関係機関、団体等連携の上、こうした2点の方策をメインにしまして、地域住民や関係者の意見要望等を踏まえ、本ガイドラインに基づいて、バス、タクシー、荷さばき車両、まだたくさんありますけれども、こういった駐車場を踏まえた整備に努めるものと認識しております。

3. 過積載運行の根絶に向けた取り組みの徹底について

過積載運行については、制動距離の伸長による重大事故の誘発はもとより、設計を上回る重量により道路・橋梁や車両を損傷する要因となる。したがって、過積載運行の根絶に向けて以下の措置を講じられたい。

- (1) 高速道路本線流入時の直接的な取り締まりはもとより、一般道においても国土交通省や道路管理者等と連携しながら、抜き打ちでの合同検問を行うなど、取り締まりを一層強化されたい。
- (2) 中程度（5割以上）の過積載運行車両については、他車両への積み替えにより過積載の状態が解消されるまでの間、検挙の地点で運行を禁止、または、SA／PAなど最寄りの駐車可能な施設を指定して通行指示書を交付し、以遠の運行を禁止されたい。
- (3) 5割未満の過積載運行も含めて、使用者（原因が荷主にある場合は荷主）に対して後日、検挙の際に交付した通行指示書を持参させて事情を聴取し、常習性・悪質性に応じて厳正な行政・司法処分をされたい。
- (4) 海上コンテナは封印されており、ドライバーが荷物の積載に関与していない。については、コンテナターミナルにおいて、港湾当局と連携しながら重量超過車を出さない取り組み、あるいは重量計測されていない現状において、偏荷重による

軸重超過をはじめ、重量に関する違反については荷主責任とされたい。また、片荷等を背景とする事故についても荷主責任を問われたい。

【回答】

過積載運行の根絶に向けた取り組みの徹底についてということで、まず(1)の国交省道路管理者等との連携のもとになりますけれども、やはり現在、道路管理者、運輸支局、そういった方々と連携をいたしまして、過積載車両でありますとか、あるいは整備不良車に対する合同検問というのを日々行っております。今後も過積載運行等の根絶に向けまして、道路管理者等と連携した検問による取り締まりを行ってまいりたいと考えております。

(2)の中程度(5割以上)の過積載運行車両については、積み替えでありますとか、積み替えができない場合には、通行指示書の交付というところになりますけれども、やはりこれも警察官が過積載車両を検挙した場合には、その車の運転者に対しまして、積載物を他の車両に積み替えるなどの応急措置をとらせております。

また、過積載状態を応急的な解消を図る手段がない場合、積み替えとかができない場合がありますけれども、その場合につきましては、通行区間や経路及び危険防止のためにとるべき措置、急ブレーキを踏まないようにとか、急ハンドルを切らないようにとか、そういった措置を指示しまして、その記載した通行指示書を運転者に交付いたしまして、過積載状態を解消することができる場所、これは運用の先等になろうかと思っておりますけれども、そういった場所まで運転を継続させる措置をとっております。今後も、同制度が適正に運用されるように、都道府県警察を指導してまいりたいと考えております。

(3)の5割未満の過積載運行も含めて、使用者、これは荷主等も含めてということになりますけれども、後日、検挙の際に交付した通行指示書を持参させて、いわゆる使用者等にも行政処分あるいは司法処分を課されたいということになります。この部分も警察におきましては、道路交通法に基づきまして、自動車の使用者、事業者ですね、そういった方、あるいは荷主等も含みますけれども、そういった方が運転者に対しまして、過積載を命じたり、容認する行為について、事件化を図っております。

今後も、過積載の運行を根絶するために、当該車両の運転者のみならず、その背景にあります車両の使用者等の責任についても、常習性あるいは悪質性に依じて厳正な取り締まりに努めてまいりたいと考えております。

(4)の海上コンテナに関する問題、これは封印されていたりということで、ドライバーが荷物の積載に関与していない、あるいは偏荷重の問題があるということになりますけれども、この部分につきましては、港湾等を管轄する警察署、あるいは警察本部におきまして、海上コンテナ等に対し、港湾当局と連携をいたしまし

て、適正な積載に関する指導、偏荷重の解消でありますとか、そういった部分について、過積載運行等の防止に努めております。

また、偏荷重にかかる違反でありますとか、それが原因と疑われる事項が発生した場合には、荷主等の関与の追及を視野に入れました捜査が適正になされますように、都道府県警察を指導してまいりたいと考えております。

4. トラックの駐車スペースの確保について

大都市の商業・業務集積地域では、集配車の荷捌きスペース不足等による止むを得ない路上駐車が、道路交通を阻害するものとして問題となっている。この問題を解決するため、地域や道路の一定間隔ごとに荷捌き専用のパーキングエリアを設置すること、一定規模以上の建築物には荷役スペースを設置させること、各自治体に対し「駐車場附置条例」の制定を求めることなど、所要の施策を促進されたい。

【回答】

トラックの駐車スペースの確保についてですが、ご指摘のとおり、大都市の商業・業務集積地域において、非常に駐車秩序を確保するというのが大変困難になっているというのは、警察でも認識しているところでございまして、特に路外駐車スペース分の整備が十分でない。さらに、路上における短時間駐車の高需要と認められる道路の部分について、荷さばき中の貨物自動車を駐車規制の対象から除くなどの規制の緩和措置や、あるいは先ほど言いました関連施設での確保等々の整備など、これまでも警察としても各都道府県警で取り組んでまいったところでございます。

こうした中、先ほども説明いたしました、いわゆる働き方改革の中で発出しました通達においても、これらの取り組みを推進していくとともに、特に歩道に駐車スペースを確保する。つまり、今まで、どうしても交通量が多かったり、あるいは自転車等の交通量が多くて、いわゆる路肩に駐車をさせられなかったところについて、道路管理者と連携しまして、いわゆる歩道上に駐車スペースを確保することで、安全に貨物自動車に駐車できる空間を整備してもらうような、そういった道路管理者との連携も、今後さらに強力に進めていくということで、指示をしているところでございます。

また、こういったものを警察が直接整備するわけではないのですけれども、だけではなくて、いわゆる建築物への駐車場の整備ですとか、こういったものを貨物自動車の通行量の削減ですとか、あるいは駐車の正常化に期するものだと。つまり、道路上に車がとまってしまえば、どうしても貨物車の通行を妨げてしまうということですから、こういった建築物、路外駐車場の荷さばきスペースの整備についても、当然警察としてもこういった交通安全や、あるいは交通の渋滞解

消につながるという認識を当然もっていますので、警察としても関係機関、団体に対して、当然のごとく、整備の促進を働きかけていきまして、特に各自治体については、こうした荷さばきの附置を義務付けた駐車場附置条例の制定、これについても各都道府県警に無整備のところについては、通達等で指示していきます

5. 駐車許可申請手続きの拡充について

駐車許可申請について、全国統一フォーム（共通システム）によるインターネット申請を可能とされたい。合わせて、許可申請の処理期間の迅速化（2日程度）とともに、事業用自動車は車両の指定をナンバーから事業所単位とするなど、車両の柔軟な運用に配慮されたい。

【回答】

駐車許可申請手続きの拡充については、いわゆる国家公安委員会規則において、都道府県公安委員会や警察署長等に対して行われる申請、駐車許可は当然、皆さんご存じのとおり、警察署長に行く申請なんですけれども、こういった申請のうち、電子情報処理組織を使用して行わせることができる。電子情報処理組織と堅く言っているのですけれども、いわゆるこれはインターネットで、電子端末機器を使って申請することを言います。何か人間がつくる組織ではなくて、こういったいわゆるインフラですね。通信関係のインフラを使って行わせることができる電子申請というのは、都道府県公安委員会がそれぞれ個々に定めるというふうになってございます。

ですので、当然、警察署長に対する駐車許可申請については、そこその公安委員会がそれぞれ電子申請については、その方法等について、定めるということになってございます。

こういったことから、その導入については、当然各公安委員会が地域住民等のニーズや、あるいは特に大きいのは費用対効果です。こういったものを検討した上で、そういう実情に応じて導入の可否を判断しているというふうに承知しているところでございます。

また、駐車許可申請の処理機関ということでございますけれども、これについても、各都道府県にそれぞれの実態等踏まえまして、標準処理期間というものを定めておりまして、審査が終了したのものについては、この標準処理期間に拘らず、速やかに許可書を交付するなど、迅速な対応に努めているというところでございます。

なお、駐車許可は、個々の申請に基づいてということで、一番最後の事業所タイプというところなんですけれども、法令上、駐車というのは、車両はということで、いわゆる車両前提で規制をかけたり、許可を出すということになってございまして、いわゆる45条や49条には、一番最初に車両はという書き出しであります

ので、当然それに基づいて行う駐車許可についても、駐車許可は個々の申請に基づいて、駐車の日時、場所、用務、当該場所に駐車せざるを得ない特別の事情等を審査しまして、その特別の事情と駐車規制の必要性を比較した上で、これらの状況からやむを得ないというものに対して、許可を与えているところですので、その状況は車両ごとに異なってきますので、実際に駐車する車両を特定の上、その車両ごとに許可をしていることから、ご提案も事業所単位で許可することは適当ではないと言わざるを得ないということでございますので、ご理解いただくようお願いしたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

6. 営業ナンバー車を運転するドライバーの登録制度の創設について

現在、国土交通省と厚生労働省により、ドライバーの長時間労働の改善に向け関係法令への理解不足などから協議が展開されているが、この取り組みが進展した際には、ドライバーのトラック、バス、ハイタク、運転代行にまたがる複数業務の掛け持ちや、それを仲介する事業が横行することも懸念される。については、道路交通の安全確保の観点から、国土交通省と連携して、運転免許証番号と法人マイナンバーを活用した、事業者を選任される運転者の行政の登録制度（項目は現在の運転者台帳を想定）を創設されたい。

【回答】（運転免許課）

営業ナンバー車を運転するドライバーの登録制度の創設についてでございますが、事業用自動車、いわゆる営業ナンバーの車でございますけれども、それを運転するドライバーの労働環境に関する取り組みにつきましては、第一義的には事業の所管官庁において、対応されるべきものと承知しておりますけれども、必要に応じて、当庁といたしましても、可能な協力について、検討してまいりたいと考えております。

7. 過労運転による事故防止のための施策の推進について

トラック運輸産業の労働時間は全産業平均の1.2倍と、長時間労働が常態化している。また、99.9%を中小企業が占める中で、十分な運行管理が行われていない事業者や、荷主都合による長時間の手待ちや無理な運行の実態もある。

そのような中で、兵庫県警はドライバーに対する過労運転下命の容疑で、事故発生前に摘発し運行管理者を逮捕する事案が5件発生したが、トラック運輸業界に長時間労働の問題を再認識させるきっかけとなった。

道路を職場とするトラック運輸は安全運行が前提であり、過労運転下命を根絶する取り組みは極めて重要である。については、兵庫県警の取り組みを全国に展開し、過労運転の根絶に取り組まされたい。あわせて、国土交通省の荷主勧告制度の実効性

を担保するため、道路交通法第 58 条の 5 第 1 項一過積載車両の運転の要求等の禁止一と同様の項目を過労運転及び速度超過にも規定されたい。

【回答】

過労運転による事故防止のための施策の推進ということで、文中にあります兵庫県警察におきます摘発事例等を踏まえてということについて、お話をさせていただきます。

兵庫県警における取り締まり事業ということで、この摘発事例は、高速道路の加速車線でありますとか、路側帯、本線上ですね、そういった部分にトラックを止めて仮眠をしている運転者に対しましては、まず駐停車違反等で反則切符告知をしまして、さらにはそこで寝てしまうに至った原因について、いわゆる業務上の勤務時間の関係の超過でありますとか、そういった部分が過労運転につながっているというふうに認められた事業者に対しまして、検挙したものということで、これはやはり過労運転が原因となる重大事故等の前にそれが発生する前に、違反の段階で摘発したという効果的な事例ということで警察庁としても承知をしております。

この部分につきまして、過労運転によります重大事故の防止につきましては、その他各都道府県におきまして、様々な取り組みが進められているところでありますけれども、こうした兵庫県警察の持続的な取り組みにつきましては、当然その検挙当初、全国の交通担当課長等会議で事例を紹介したりとか、あるいはその他、交通関係の冊子におきまして、検挙した内容等について、ご紹介をしたりとかといったことで周知するなど、そういったことを全国で紹介しながら、そういったものの対策の一例として、さらには広々と過労運転の根絶に向けた指導取り締まりの推進していくように、指導してまいるように努めていきたいと考えております。指導課からは以上であります。

道路交通法の第 58 条の 5 というのは、いわゆる過積載車両の運転の要求等の禁止についてでありまして、当然使用者の方ですとか、運行管理者の方等については、過積載車両の運転を容認してはいけないことはもちろんなんですけれども、特に過積載については、荷主の方ですとか、あるいは荷受人の要求等によって、過積載運転によって貨物を運ばざるを得ない状況に陥っているというケースが多かったという実情に鑑みまして、荷主等が、当然荷主等であれば、通常は積載物の重量、何となくわかっているだろう人たちについて、過積載車両、運転を要求することですとか、あるいは過積載となってしまうことを知りながら、そういった運転を要求するといったこと行為について、規制させていただけるものでございます。

本来、労働権ですとか、速度超過につきましては、一般論としては、なかなか過積載とは異なりまして、使用者や運行管理者以外の荷主等が、運送の発注段階等に

において、出発時とか、運転中の運転者の過労状況ですとか、あるいは運行経路ですとか、休憩時間をこのぐらい取らせるんだとか、そういったことを把握する、一概に把握するのはなかなか困難かなというようなふうを考えられるところでございます。

他方、警察としても、今後の過労運転ですとか、あるいは速度超過、過積載、自動車の事故実態等については、注視してまいりたいと考えております。

8. 個人償却制について

個人償却制は、かねてよりその違法性が指摘されつつも、会社はリスクを取らずに儲けられること、ドライバーは目先の稼ぎが得られること、と双方の利益が合致することから、トラック運送業界で横行してきた。

しかし、この制度は運行管理等、事業法における輸送の安全に関する規定や労働関係法令による安全・健康確保措置の規定を空文化し、過労運転・過重労働につながることから、2017年7月に大阪府警により貨物自動車運送事業法違反（無許可経営）の容疑で事業者が逮捕、ドライバーは書類送検された。この制度は、当該ドライバーの過労運転のみならず、社会保険料等をはじめとする事業に必要なコストが反映されない低運賃により業界に疲弊をもたらす。

については、送検後の司法判断を待つまでもなく、本制度が事業法違反の名義貸しであることを明確にし、事業者には法令順守を徹底されたい。

【回答】

個人償却制について、大阪府警におきまして、一般貨物自動車運送事業の許可を受けている事業所の役員が、こうした許可を受けていないものに対しまして、その事実を知らながら有償で荷物の運送を委託したということをもちまして、貨物自動車運送事業法違反幫助で検挙したという事例がございました。この事例は、貨物自動車運送事業法に違反するような行為を把握した場合には、取り締まりを積極的に行うとともに、引き続き、今後とも国土交通省と連携いたしまして、再発防止ということで考えているところでございます。

【質疑・応答】

【質問】 今回の働き方改革ということで、2月20日に通達 を発出させていただきましたが、内容は拝見をさせていただいております。非常に丁寧な形で貨物集配作業に対する配慮ということでは感謝を申し上げます。

その上で、今までですと、通りのこの区間は荷さばきのための緩和という形ではあったとは思いますが、今回はいろいろな読み取り方ができまして、個別

具体的に、たとえばいわゆる住宅地、とりわけマンション、小中規模のマンション、あるいは本当の宅地という部分についても、そういう意味では事業者の実態に応じてという形で読み取りはできるのですけれども、その場合に、事業者等ということで、会社を通して都道府県のトラック協会に働きかけるという形なのか、実は、事業者団体とも話を進める中で、それぞれの地域でこれまで取り組んできた取り組みというのは、例えば既に東京都等でも行ってはおるんですけれども、今回の通達に合せて、どのような形で取り組めばいいのかと。例えば東京都の何とか区の何とかの何丁目、あるいはやはり個別の具体的な道路、それは区町村の通りも含めて指定をするのかというような部分について、ちょっとそこを説明できるような情報を教えていただければ、ぜひ現場に周知して、対応を図っていきたいと思いますので、そこについて、情報がありましたら教えていただければと思います。

【回答】

この件につきましては、冒頭の働き方改革という中で、いわゆる全国のトラック協会さんのほうから、強いいろいろな要望を実は受けておりまして、その中で、今回の通達にうたっているとおり、いわゆるこういった事業者の意見要望を前提として見直しを図る。これについては、従前にはない、本来はそれは一要素として全体の交通実態を踏まえた上で見直しを図っていたものが、いわゆる要望をまず踏まえた上で働き方改革の施策として、いわゆるドライバーの労働時間の軽減につながるような見直しができないかということ働きかけている通達になりますので、これにつきましては、一般的な例としましては、それぞれの都道府県のトラック協会さんが窓口になりまして、各事業所さんからいろんな要望を集約した上で、それぞれの県警本部に対して要望がなされるというのが一般的かというふうに考えています。

また、そう言いましても、従前のやり方をしますと、ここにピンポイントでいったときに、先ほどもちょっと自転車の件でありましたけれども、もう既に交通量や環境から、ここに貨物をとめさせるのは難しいということで、そこで議論が終わってしまう可能性があったのですけれども、今後は、集配という広い範囲であれば、たとえば積み降ろしと違って、店先じゃなくても、集配であれば、多少はそこから離れたところでも一定範囲をいわゆるカバーできるのであれば、そこに拘らなくても可能な場合があるという中で、いわゆる柔軟に受け止めるような形で、各都道府県で工夫をしてほしいというふうに指示しているところをございまして、これについては、例えば窓口がトラック協会さんなり、あるいはそういった団体があるのであれば、事前にまず県警のそれぞれの交通規制課の担当者に、どのような形でいわゆる情報を出せばいいかということで、事前の打ち合わせを行われた中で、それぞれが柔軟に要望やあるいは地域実態が検証できるようにしていきましよう

いう例もあるというふうに聞いております。

そうすることで、警察としてもより柔軟な検討ができますし、要望側としてもピンポイントでほしいのではなくて、この地域の中で安心してとめる場所がほしいんだということで、お互いの見合っている要望、かなえてほしいことがきちんと疎通できた中で、要望として受け止められる、意見として警察が受け止めるような環境を何とかできないだろうかということで、今それぞれが対応しているところでございまして、については、いろいろな団体のほうにおかれましては、従前から要望を行っているところもあれば、今まで要望を出したことがないというところもあると思いますけれども、今一度この通達に基づいて、どのような要望を県に出せばいいんでしょうかということで、事前にまずお問い合わせをいただくのが一番後戻りがないのかなと。

そういった中で、県警のほうでもそういったことで、対応に戸惑うようであれば、検察庁のほうに問い合わせなり、来るなりしまして、柔軟にうちのほうから指示しているところですので、ひとまず、どうしていいかわからないということであれば、県警のほうにまずご相談されるのが一番早いかなというふうに考えています。

【質問】 ドライバーの登録制度についてですが、運転免許証につきましては、既にすべてIC化されておりまして、この情報というのを活用できないかと。運転免許証番号というのは、当然ドライバー固有の番号ですし、そういったような警察庁さん、警察さんのほうの資産というか、それを活用したような形で共通の登録制度のようなものを作っていただければ思っています。

【要望】 駐車規制に関連しまして、タクシーなんですけれど、トヨタの今までタクシー車両でありましたフォードというのが去年生産中止になりまして、今度、ジャパントクシーというのが新たに生産している最中でありまして、このジャパントクシーはユニバーサルデザインタクシーということになっていまして、側方のほうから車椅子、車椅子に乗車したままでタクシーに乗れるというものになっているのですが、後部座席のステップから1.2メートルほどのスロープを出しまして、車椅子を回すところもいりますので、大体1.5メートルの幅がいる。車両が1メートル75、3メートル道路を占有してしまうような形でないと、車椅子の取扱ができないということ。

それで、慣れたものでも乗せるのに12分、降ろすのに12分、慣れないものでしたら20分かかるといふ現状がありまして、40分近く車をとめていないと、車椅子を乗せたり降ろしたり、20分ずつ乗せたり降ろしたりができない。今現在は、それによって駐停車違反の取り締まりを受けたですとか、また、二輪車との事故の発生が

あったという事実は聞いていないのですが、非常に現場では懸念をしているところがありますので、少し、今日を機会に気に止めていただけたらなということで、1点要望でお願いしたいと思います。

これもまた要望に入っていないことで、関連するのですが、白タク行為というのは、交通指導課の範囲になりますか。今、警察のほうでもすごく取り締まりについて、非常に積極的にやっけていただいているのですが、特に中国人観光客を相手にした白タク行為が非常に観光地ですとか、またターミナルの空港、それから国際空港、それからまたクルーズ船の発着される港とかで横行しています。聞くところによると、大体よく聞いていた情報は、中国国内で業者と契約して、日本に入ったら白タクが迎えに来ているという行為が多いと聞いていたのですが、最近では、日本におりますツアーガイドが仲介をしているというケースがありまして、これを民泊と組み合わせさせてやっているということもありますので、また、私どものほうからも、現場からできるだけ具体的情報を収集して、所轄の警察のほうに報告させていただいてということで、情報提供をさせていただきたいと思いますので、ぜひ労働組合などからの情報提供に積極的な対応をお願いしたいということで、これも要望でお願いします。

【質問】 外国人、おそらく中国人が主であろうかということであるのですけれども、レンタカーを借りて運転をしていると。中国の免許証は使えないということで、なぜかフィリピンの免許証持っているということで、それでレンタカーを借りまして、運転していると。ただ、運転がものすごく雑な運転で、トラック集配なんですけれども、非常に接触しそうになったりであるとか、割り込み等々で非常に怖い思いをしていると。これがかなり急激に増えているということで、実態はどうなのか。現状として、おそらく外国免許証でもレンタカーは借りれるということは承知はしているのですけれども、その辺の実態等々について、もし見解があるようでしたら教えていただければと思いますし、あるいは後日でも結構ですので、ちょっとその辺の対策について、施策がありましたら教えていただければと思います。

【回答】（警察庁） 中国人の偽造免許証をフィリピンの偽造免許証

レンタカーにおいてですね、運転をしているということについては、われわれもコードベースで承知をしているところがございます、今現在、その実態につきまして、関係の国土交通省、あとはレンタカー協会と連携をいたしまして、まずは実態解明に努めているところがございますので、今はそういった状況でございます。

【要望】 自転車の走行ルールの改定が、2015年にされたという中で、今逆に国土交通省あたりではオリンピック・パラリンピックに向けた問題と、環境問題と含めて自

転車活用をするような案が一昨年出されてきたということで、前回のときも、私どもの交運労協が運輸労連さん中心に全県で、自転車の走行ルールの調査をやりまして、警察庁のほうにも資料としてお渡しをしたことがあると思うのですが、実際その2015年の走行ルールが厳格化されたときの対応と今の対応にものすごく差があるのではないかなと思います。

というのは、これが原則ルール化されたときには、警察の方、派出所の方とかも自転車に対して、いろいろ声かけをしたりとかという指導とか強化があったと思うのですが、今ほとんど見なくなっているというのが、現実ではないかなというふうに思っています。

だから、われわれの視点としては、自動車運転者として危険を感じるからということもあるのですが、歩行者としてもいろんな危険があって、つい最近でもあったように、女子大生の方が死亡事故を起こしてしまったようなことがあるので、ぜひここら辺をこの法が変えられたという趣旨を踏まえて、きちんともう一度自転車のルール化について、活用法もあるんだけど、この辺を明確に厳しく指導していただければと要望でございます。

【質問】 訪日外国人の方が増えてきて、京都などでも自転車に乗っていただいて、非常に見受けられる中で、具体的にわれわれのホテル業の組合員からあった部分ですが、京都なども非常に人が多い中で、外国の方が日本の方のみならず、歩行者の方にぶつかったりしてしまったりしても、そのまま放置してしまっていると。それは軽微な例だったと思うんですけども、今後オリンピックに向けて、東京などでも非常に外国の方が増えて、自転車という部分になってくるかと思うのですが、何か警察庁のほうで、外国人の方が自転車に乗っていて、そこら辺での危険性であったりとか、今後に向けての何か対策を検討されていたりとか、課題に思っているようなことがあれば、ぜひお聞かせいただけたらなと思いますので、よろしく願いします。

【回答】

取り締まりに関して申し上げますと、当然、自転車は免許がいない乗り物でありますので、違反行為があれば、日本人と同様に取り締まるなど、同じように対処していくというふうに考えております。

【要望】 沖縄でレンタカーがらみの事故が、近年結構増えているようですので、単に、中国の方が中国の免許使えないんですけども、台湾ですか、香港ですか、あちらの免許だとそのまま使えるということで、法律上は問題はないとは思いますが、やはり慣習が違ったり、なかなか慣れない土地でということでもありますので、

使わすなということにはならないと思うのですが、何かレンタカーの方も含めて、適切な指導をいただければ、それ以外ないと思っていますので、あとはレンタカーを借りるときに、十分レンタカー業者のほうで、適切な説明なり、手引きなりというものを渡していただければ、少しずつではあるけれども、よくなるのかなというように思っていますので、一つよろしくお願ひしたいと思ひます。