

警 察 庁

1. 運転代行業務違法事業者の取り締まりについて

飲酒運転違反罰則強化に伴い利用者が拡大したことから、二種免許不所持、白タク行為、違法駐車、客引きなど違法行為が後を絶たないばかりか急増している。違法・無法営業の撲滅に向けて警察・運輸局が連携し、監視と摘発の取り締まりを徹底されたい。また、運転代行営業におけるA B間、A C間輸送や辻待ち行為を禁止し、車庫待ちや駐車場待機を徹底されたい。

【回答】

警察としては、自動車運転代行業者に対し、二種免許を有しない者は、代行運転自動車を運転することができないことの周知を図るとともに、二種免許を有していない者による代行運転事業者の運転取り締まりを行っているところである。

また、運転代行業者が自ら雇用する運転代行業務従事者が二種免許を所持していないことを知りながら代行運転自動車の運転を行わせることに対しても事件化を図っているところである。

自動車運転代行業者が、本来の業務の範囲を逸脱して行う飲食店から駐車場まで顧客を搬送する、いわゆるA B間輸送や、飲食店から目的地まで代行運転自動車がないのに、顧客を随伴用自動車に乗せて搬送する、いわゆるA C間輸送等のタクシー類似行為については、輸送秩序を乱す行為であることから、関係行政機関とも連携して道路運送法違反として取り締まりを行っているところある。

また、同事業者による悪質、危険性、迷惑性の高い駐停車違反に対しては、積極的な取り締まりを行うよう各都道府県を指導しているところである。

2. タクシーベイ等の整備について

安全確保とタクシー輸送の効率化のため、違法駐車を取り締まりの強化、タクシーベイの整備と増設、バス・タクシー共用レーンの拡大・新設など諸施策を積極的に講じられたい。

【回答】

違法駐停車に対しては、幹線道路の交差点における違反など、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取り締まりを行っている。また、その他、地域住民の要望等を把握した上で、駐車実態に応じて取り締まり緩和の地域も定期的に見直すなど、メリハリのある駐車取り締まりを実施しており、今後とも進めていく所存である。

引き続き、交通規制の観点から回答させていただく。警察では、客待ちタクシー

にかかる駐車 normally を図るため、地域の交通実態等を踏まえ、必要に応じて客待ちタクシーを駐車規制から除外するなどの措置を講ずるとともに、タクシーベいの整備等を関係機関に働きかけるなどの取組みを行っている。また、バス・タクシー共用レーンの拡大・新設については、道路利用者の意見や地域の交通実態等を踏まえ、都道府県においてその必要性を検討しているものと承知をしている。

3. 駐車禁止規制からの除外について

タクシーにおいては、迎車時の乗客への到着連絡や、乗客の乗降介助などによって一時的に車両を離れることが余儀なくされることから、このような場合には、駐車禁止規制の対象からタクシーを除外するなどの対策を講じられたい。

【回答】

駐車禁止規制の対象から除く車両、これは駐車禁止の交通規制が実施されているすべての場所で日時とか交通状況如何を問わず、駐車が可能となるというものである。したがって、交通の安全と円滑を確保するために、都道府県公安委員会規則において、緊急自動車などの公共性が極めて高く、緊急に、広域的かつ不特定の場所に駐車する必要がある車両などに対象を限定して運用しているものと承知をしており、ご要望の趣旨に適うものではないというふうに考えている。

ただ、予め、駐車する日時や場所が判明している場合など、状況によっては駐車許可制度によって対応が可能な場合もあると思われるので、その点ご理解いただきたい。

4. 営業用車両の放置・駐車違反に対する法の適用除外について

国民が日常生活や社会生活を営むにあたり、物資の円滑な流通が不可欠である。貨物運送事業、とりわけ集配業務では、荷主先への持ち込み引き取りの際に駐車は不可欠であるが、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り、今なお路上駐車せざるを得ない実態にある。2004年以降の駐車規制の見直しの中で、駅周辺や繁華街等のトラックベいの整備や駐車規制の適用除外について進展が図られているが、これらの対応には地域により温度差があり、一部では厳しい駐禁取り締まりの実態もある。また、宅配業務は現代の社会生活に不可欠なサービスであるが、とりわけ住宅地において駐車スペースは絶対的に不足している。

したがって、貨物運送業務の公共性、社会的機能を充分勘案した「除外路線」「除外時間」「除外業務」の設定や、集配のための駐車を30分に拡大するなど、より一層のきめ細かい対応策を講じられたい。

【回答】

警察では、平成16年1月から駐車規制の見直しを行う中で、地域住民の方々や物

流関係者等の要望も踏まえつつ、貨物の積み卸しや、集配など、貨物自動車の駐車が真に必要な不可欠と認められる場合は、需要の多い場所や時間帯に限定して、集配中の貨物車等を駐車禁止規制の対象から除外するなど、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いる。

なお、集配については、運転者が車両を離れて直ちに運転することができない状態となることから、駐車と見なされるが、状況によっては駐車許可制度により対応が可能な場合もあると思われるので、ご理解いただきたい。

いずれにしても、今後とも必要やむを得ない駐車事業への対応が十分でない場所を中心に、交通実態等に応じたきめ細かな見直しを推進するように、都道府県警察を指導してまいりたいと考えている。

5. 道路上で駐停車する車両と自転車の車道走行のルールの特化について

道路交通法が改正され、自転車の車道走行がルール化されたが、バス・タクシー・トラックをはじめとした自動車の駐停車との混在区間のルールが非常に複雑かつ不明確である。したがって、わかりやすいルールを策定し、周知されたい。

【回答】

未回答

6. 18歳で取得できる自動車運転免許区分の見直しについて

中型運転免許制度については、事故防止への一方策として理解するが、18歳で取得できる新普通免許では、架装によっては2トン車も乗務できないために採用は困難をきたしており、営業用貨物自動車運転者の平均年齢も2012年は45.4歳と、5年前より1.7歳上昇（産業全体は0.6歳の上昇）している。

免許制度のあり方について現在有識者検討会で議論されているが、安全を担保したうえで、早期に18歳で2トン積載車両が乗務可能となるよう、制度改正を急がれたい。

【回答】

平成16年の道路交通法改正により、自動車の種類として車両総重量5トン以上11トン未満の中型自動車が、また当該自動車に対応する免許として中型免許が新設されるとともに、合わせて中型免許の受験資格については、同改正前に、普通自動車とされていた車両総重量5トン以上8トン未満の自動車が、昭和31年の大型免許創設当時の大型自動車並にこのクラスの車両が大型化しているということもあり、そのような自動車による事故状況も踏まえ、改正前の大型免許と同様に、20歳以上で運転経験数2年以上とされたものである。平成19年の6月に施行になっている。

これまで全日本トラック協会や全国高等学校長協会などから、保冷設備などの仮装によって車両総重量がいわゆる5トンを超えるとことの多い積載量が2トンの貨

物自動車を運転するための運転免許を18歳で取得可能とするように要望されているところである。他方で、中型免許の取得可能年齢を18歳に引き下げるなど受験資格を緩和することの是非については、若年者や運転経験の浅い者による交通事故の発生状況やその運転特性に鑑み、道路交通の安全確保に留意して、十分な検討が必要と認識しているところである。

警察庁では、現在貨物自動車に係る運転免許制度の課題を明らかにして、より安全でかつ我が国内で運転されている自動車の実態に即した運転免許制度のあり方について検討するため、有識者により構成される会議を開催しているところであり、専門的見地からご議論いただき、検討を進めていただいているところである。

7. 高速道路の速度規制見直しについて

現在、高速道路の速度規制は、大型トラックと牽引装置により走行する車両のみ80km/hで、他の車両は100km/hである。輻輳する高速道路上で規制速度の違う車両が混在することは、むしろ事故を誘発する一因となる。とりわけ、深夜において、高速道路での交通事故防止のため、安全な車間距離が確保されるよう指導を強化されるとともに、全車両同一速度規制の実現を図られたい。

【回答】

平成25年、高速道路における死亡事故全体のうち、大型貨物自動車が第一当事者となって占める割合は約25%と依然高い傾向が見られる。大型貨物車は、他の自動車と比べて車両重量が重たく、運動エネルギーが大きいため、交通事故発生時に重大事故につながるものが多くあるためと思われる。

したがって、重大事故の観点から、大型貨物自動車の速度の引き上げや同一の速度規制は、現状においては妥当ではないと考えている。また、車間距離については、追突事故の原因となるものであり、交通指導取り締まりを推進していくところである。

8. 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/P A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。

【回答】

警察は、国土交通省道路局・国道事務所や地方自治体等の道路管理者とともに過積載車両を対象とした合同検問を行っている。今後も国土交通省や道路管理者と合同で過積載車両等の検問を行ってまいりたいと考えている。

通行指示書について、過積車両を警察官が発見した場合、その車両の過積状態が完全に解消するまでに運転を継続できないこととすると、かえって交通の安全と円滑を妨げる懸念が生じる場合がある。道路交通法の第58条の3の第2項で、過積状態の早急な解消を図るために、他に取し得る手段がないときには、警察官が運転者に対して安全を図るために必要な通行の指示を行い、通行の区間と経路を指定し、積載物を取り下ろすことができる場所まで必要最低限の距離を運転させ、その後、積載物を取り下ろされることとしている。今後とも、通行指示制度を有効に活用して、違法状態の解消に努めてまいりたいと考えている。

使用者に対する罰則の関係について、道路交通法の第75条の2第1項により、公安委員会が自動車の使用者に対して、過積を防止するため必要な措置をとることを指示したにもかかわらず、使用者が自動車の管理を改善しないため、その後も過積が行われた場合には、将来において過積が行われる危険性を推認することができることから、一定の要件のもと、当該自動車の使用制限を行うことができるとされている。今後とも、自動車の使用制限制度を有効に活用するなど、常習、悪質使用者に対して厳正な取り締まりや捜査に努めてまいりたいと考えている。

9. 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】

警察では、路上駐車設備の整備が十分ではなく、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、駐車秩序を確保する必要があるときは、時間制限、駐車区間規制、いわゆるパーキングメーターやパーキングチケットの実施を検討することとしている。特に、大都市の商業・業務集積地域においては、貨

物自動車用のパーキングメーターやパーキングチケットの設置などにも取り組んでいる。また、建築物への荷役スペースの整備については、直接警察が整備を行っているものではないが、貨物自動車の通行量の削減や駐車の正常化に資するものであることから、関係行政機関、団体等に整備促進を働きかけているところである。

また、荷捌き施設の附置を義務づけた駐車場附置義務条例についても、同様に各自治体に連携を働きかけている。

10. 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、全国统一フォーム（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。あわせて、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】

駐車許可申請について、都道府県公安委員会に対して行われる申請のうち、情報処理システムを使用して行わせることができるものは、都道府県公安委員会が定めることとされている。したがって、その導入については、地域住民等のニーズや費用対効果等を各都道府県において検討した上で、それぞれの実情に応じて導入の可否を判断しているものと承知をしている。また、許可申請の処理期間、これは都道府県警察ごとに標準処理期間を定めた上で、審査が終了したものについては標準処理期間にかかわらず、速やかに許可書を発行するという迅速な対応に努めている。

駐車許可の関係については、駐車許可は駐車の日時、場所、業務、その場所に駐車せざるを得ない特別の事情等を審査して、その特別の事情と駐車規制の必要性を比較して判断しており、これらの状況は車両ごとに異なるため、事業所単位で許可することは適当ではないと考えており、ご理解いただきたい。

【質問】

貨物自動車にかかる運転免許の新設の関係なんですけれども、ちょっといろいろお聞きしますと、6月で答申がとりまとめられるとも報道されていますが、どのようなスケジュールで進められるのでしょうか。

【回答】

まさに、毎日新聞に出ていましたけれども、別に何もこちらとしては、いつまでに決めるも何も。論議を尽くすという、かなり安全性には結構、安全管理、逆にアンケートなど見ても、結構厳しい目で見られていますから、実際若い方とか、それから経験年数の短い方の事故のデータとしてやっぱり厳しい状況があるもので、それをいかながなものかという、やっぱり厳しい意見もあると思うので、そこはちゃん

と見極めていかないといけないと思っていますので、慎重な議論が必要だと思えます。

【意見】

自転車の関係で、われわれ運輸ドライバーの実態を申し上げますと、今自転車が3.11の震災以降増えて、マナーが非常に悪いんですね。例えば、一例なんですけど、左折時にトラックのミラーを倒す若い人って結構いるんですよ。そうすると、ドライバーはどうしようもない。そういう事例というのは結構出てきていますので、また、うちのほうの取り組みとして今実態調査をやろうと思っていますので、また機会がありましたら、お話をさせていただきたいと思えます。

【要望】

2点、要望させていただきたいと思えます。まず1点目なんですけれども、過積載につきましては、荷主に関しても罰則が道交法にも規定されているかと思うんですけれども、今般、国交省の荷主勧告制度が改正された実態に合わせまして、過労運転の防止であるとか、あるいは最高速度違反、こちらについても、実質的に荷主の指示によるものが多くありますが、事業法の観点から、実際には社名公表されても罰則がないために、荷主によっては効果のないケースもありまして、ですので、これは改正を要することになってしまうのかとは思いますが、ぜひそのところは、道交法の中で荷主を何とか縛る、実際に安全を担保するために、安全を守る政策ということをお願いできないかなということが1点目でございます。

2点目でございますが、先ほど駐車許可申請の部分で、実際日時、場所、業務という部分で許可の判断をされるということは、承知はしているのですが、全く同じ車種で、その日の運用によって変わるというケースがございまして、そういう意味では、その日になって、車の大きさが変わるということではなく、同じ車で、ただ運用が変わるということを配慮したような形での取り扱いをしていただければなということ、以上2点でございます。

【回答】

駐車許可の関係で要望をいただきました。車が同じで、その日の運用によって行く場所が異なるというケースもあろうかと思えます。その場合には、すべてというわけは難しいかもわかりませんが、いわゆる包括の許可というようなことができる場合もあります。つまり、あらかじめ行く場所がわかっているならば、それが連続性とか継続性とか、今後も同じ場所に行くことが予定されているという場合であれば、1か月とか2か月とか3か月とかという形で、行く場所を一つ包括した形で許可というようなのはできる場合もあります。これについては、各都道府県で

運用に差異があるかと思しますので、こういう場合が必ずいけますというのは、ちょっとこの場では言いにくいのですが、そういう個々の警察署とか、あるいは県警本部にご相談してみるのも一考かと思っています。

【要望】

駐車許可について、引越に関しましては、そういう意味では当然引越ですから、繰り返し行くということはまずないわけでありませけれども、車両移動の部分については、前の引越が例えばずれ込んでしまったであるとか、といったような形で、予定の車が回せない。なので、代替りの車になるというようなケースもありますので、その辺の部分を考慮していただければなと思います。

【要望】

乗客からの鉄道員への暴力ということについて、ちょっと要望したいと思うんですけれども、国交省のほうで昨年12月に調べた結果というか、平成24年度の乗客から鉄道員の暴力というのは、930件。そのうちで761件が警察に被害届けを出しているというふうになっていて、国交省としては警察と連携をして警戒活動をしていくというふうに聞いています。ただ、実態というか、警察に届けて、通報しても、なかなかすぐ駆けつけてもらえないというのがあります。それと、22時以降の金曜日とか、お酒を飲んでいる方が多いんですけれども、22時以降となると、駅前交番でも最近では24時間態勢ではないところが多くなっていて、警察がいないというようなこともありますので、そういうところについては、駅近くについては、警察の対応ができるようにしていただきたいということと、併せて、被害届けを出したときに、警察のほうの事情聴取というのが長いというの也被言われていますので、そういうこともちょっと短くしていただければと。国交省と警察と鉄道事業者も暴力行為防止のポスターなど貼ってやっていますので、ぜひとも国交省と警察の皆さんのご協力いただいて、乗客からの暴力を少なくすることにご協力をよろしくお願ひしたいと思います。よろしくお願ひします。

【質問】

先ほど、運転免許区分の見直しに関する議論が出たので、一つ教えていただきたい。毎日新聞で出ていた記事では、今の中型免許の部分のまま18歳にするという形で要件緩和するという内容で、政府で調整という表現であったと思うんですけれども、中型免許の年齢制限を引き下げるという案が、有識者検討会において議論されているのでしょうか。それとも、警察庁と別のところで規制緩和の議論がされているのでしょうか。

【回答】

あの記事自体は取材も何も受けていないので全く知らない話ですので、検討して

いるわけでもない。検討会できちんとお話をさせていただいて言っている内容ですから、中型を引き下げのような検討しているということも、別に今のところは、特別考えてはいません。