

# 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ＡＢ間、ＡＣ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】

平成 16 年 6 月 1 日から施行された道路交通法により、二種免許を有しない者には代行自動車の運転をすることができないということになっている。警察としては、自動車運転代行業者に対して改正内容の周知を図るとともに、二種免許を有しない者による代行運転自動車の運転に対する取り締まりを行っているところである。

また、自動車運転代行業者の側が、自ら雇用する代行業務の従事者が二種免許を所持しないことを知りながら代行自動車の運転を行わせることについ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、飲食店から顧客の駐車場まで随伴用自動車に乗せて搬送するＡＢ間輸送、飲食店から目的地まで代行の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ＡＣ間輸送、これについてはタクシー類似行為であり輸送秩序を乱す行為であることから、関係機関とも連携して道路運送法違反ということで取り締まりを行っているところである。

また、事業者による悪質、危険、迷惑性の高い駐停車違反に対して積極的な取り締まりを行うように、警察庁としては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】

違法駐車に関しては、幹線道路の交差点における駐車違反など悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点をおいた取り締まりを行うとともに、モニターカメラを用いて違法駐車を監視し、必要に応じてスピーカーで警告するというような違法駐車抑止システムを運用するなどの対策を講じている。

また、客待ちタクシーにかかる駐車の正常化を図るための対策として、交通実態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じるとともに、関係機関に対して、タクシーベイ等の設置について働きかけを行っている。また、バス・タクシー共用レーンの拡大あるいは新設については、道路利用者の意見や地域の交通実態等も踏まえ、その必要性について検討している。

### 3. 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

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イ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。ただし、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。とりわけ集配車を中心に、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ことから、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】

都道府県警察においては、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の対策を継続的に検討しているところである。

### 4. トラック運転者資格制度の創設について

トラック運送事業の実態を考えると、職業運転者としてのモラル、運転技術、職業知識等を高度に維持し、国民から信頼を得る必要がある。事業用トラック運転者としての高いプライドと責任感を維持し、資質の向上を図り、安全運転を励行するため、交通安全、輸送の安全確保等の観点から、「事業用トラック運転者資格制度（仮称）」を創設されたい。また、この制度の維持・運営については、公平性・中立性・透明性が保たれる機関で管理することとされたい。

#### 【回答】

平成 16 年に道路交通法の一部改正があり、貨物車、貨物自動車の事故防止を図るために、自動車の種類として中型自動車、免許の種類として中型免許及び中型第二種免許を新設したところである。併せて、これらの免許の取得条件、適格事由、それから免許試験、講習等に関する規定が整備され、平成 19 年 6 月 2 日から施行されたところである。

ご要望のトラック運転者資格制度は現行の免許制度のあり方を変えることにな

り、事業用トラックに関する交通事故実態を多角的また総合的に勘案して、その必要性について慎重に検討する必要があると考えている。なお、仮に物流ドライバーとしてのスキルについての認定ということであれば、国土交通省で検討いただくほうがいいのではないかと考えている。

## 5. 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】

高速道路は個別的に適合速度を算出して、これをもとに事故の発生状況や現地の状況等を踏まえて速度を決定している。また平成24年中の高速道路における死亡事故を見ると、大型貨物が占める割合は25.5%と高い傾向にある。やはり大型貨物は、他の自動車と比較して車両重量が重たく、エネルギーが大きいと、事故を起こした際に重大事故につながりやすいという特徴があるためと考えている。

については、重大事故防止の観点という意味からも含め、大型貨物自動車の速度引き上げは、現状においてはなかなか難しいのではないかと考えている。

## 6. 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む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。

**【回答】**

- (1) 現在、警察は国土交通省や道路管理者と協力して、整備不良車両や過積載の車両を対象とした合同検問、また深夜や早朝の検問なども行っている。今後も国土交通省や道路管理者と合同でこれらの検問を行ってまいりたいと考えている。なお、平成24年中の過積載の取り締まりについては、1万6,000件弱の取り締まりを行っているところである。
- (2) 過積載車両を警察官が発見した後に、その車両を過積載状態が完全に解消されるまで運転を継続できないことにしてしまうと、かえって交通安全を妨げる弊害も出てくる場合がある。そこで、道路交通法58条3第2項では、過積載状態の早急な解消を図るために他に取りう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、通行の区間経路を指定したり、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て、その後、積載物を取り下ろさせることになっている。今後とも、この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。
- (3) 道路交通法第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載を防止するための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といった場合、将来において過積載が行われる危険性を十分に推認することができるということから、一定の要件のもと、自動車の使用制限を行うことができるとされている。今後も、この自動車の使用制限、この制度を有効に活用して、常習、悪質使用者に対して厳正な取り締まり、捜査に努めてまいりたいと考えている。

## 7. 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。

また、高速道路、一般道路とも、大型トラックの駐車スペースが不足しているため、SA／PAにおける大型車両の駐車スペースの拡大を図るとともに、主要道路における休憩・休息施設の確保など、労働環境の改善を促進されたい。

さらに、長時間にわたり不法占拠する車両の点検、管理を強化されたい。

**【回答】**

大都市の商業・業務集積地域においては、路外駐車場の整備状況や交通実態等に応じ、貨物自動車を対象とした時間制限駐車区間規制、これの実施や一定の場所において荷捌き需要が多い時間帯に貨物自動車を駐車禁止の規制から除外するような規制の見直しなどに、警察として取り組んでいる。

また、共同荷受け、あるいは荷捌き施設等の物流施設の整備については、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と考えており、その促進について関係行政機関や団体等に働きかけをし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、各自治体に制定を働きかけているところである。

なお、「高速道路、一般道路とも、大型トラックの駐車スペースが不足しているため、SA／PAにおける大型車両の駐車スペースの拡大を図るとともに主要道路における休憩・休息施設の確保など、労働環境の改善を促進されたい。さらに、長時間にわたり不法占拠する車両の点検、管理を強化されたい」の部分については、所管外なので回答は控える。

**8. 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】**

駐車許可は、駐車禁止の規制を実施している場所において、駐車せざるを得ない特別な事情がある車両について、駐車の日時、場所、業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、その特別の事情と駐車規制の必要性を比較して判断をしている。この駐車規制の具体的運用については、各都道府県によって路上駐車の影響や必要性をめぐる実情が異なっていることから、各都道府県の公安委員会規則等により、許可の範囲や条件が定められているという状況であり、全国統一フォームの要望については、ご理解いただきたい。

なお、駐車許可申請に際しては、審査の迅速化に努めるとともに、包括申請、包括許可、夜間休日における受理などの合理化に努めているほか、申請書類および申請手続きの簡素化、緊急やむを得ない場合の電話やファクシミリによる申請許可など、申請者の負担軽減に配慮しており、今後とも引き続き柔軟かつ適正な対応に努めることにしている。

## 【質疑・応答】

(運輸労連) 3. の営業用車両に関して、駐車規制の見直しで必要な箇所について貨物事業者、地域住民や事業者等々の意見を聞きながらということ、いろいろ要望を受けられていることと思うが、実際にどれぐらいの件数、箇所の要望があったのか教えていただきたい。

また、宅配については、当然客先の玄関等々までに持っていかなければならないということで、自動的にこれは駐車違反に該当してしまうようになっており、これについては積み卸しという部分を集配という形に変えていただきたいのと、宅配という業態に配慮した形での対応というのを図っていただきたい。

### 【回答】（警察庁）

貨物自動車に配慮した駐車規制について、地域住民あるいは道路利用者からの要望の数や内容等々については、各都道府県警察で把握していると思うが、警察庁として全体の状況というのは資料として持ち合わせていない。

ただ、実際にそういう要望等に基づいて、どれぐらい貨物自動車に特化した駐車規制をやっているかというのは報告できるので申し上げておきたい。まず駐車禁止からの除外規制については、24年3月末の数字で、全国で387区間、距離にすると、10万1,693メートルである。それから、貨物車駐車可という対応をとっている箇所は、全国で101区間、距離にして5,109メートルという実態である。これについては、いずれも前年から比べると増えているという状況である。

また、駐車規制のもう一つのあり方として、貨物自動車に特化したパーキングメーターやパーキングチケットといった類のものが、これについては、これも24年3月末の数字として185基、枠数で言うと、201枠整備している。貨物優先という形のパーキングメーターやパーキングチケットについては、全国で1,938基、枠で言うと2,237枠を整備しているところである。

駐車の貨物の積み卸しのための停止ということで、5分を超えない時間内のものについて道路における危険を防止することと、交通の安全と円滑を図る、あるいは道路の交通に起因する障害の防止に資するためということで、道路交通法の駐車から除外しているということである。これを拡大ということになると、安全と円滑という点で支障が出てくるのではないかと思っている。実態で言うと、駐車車両の陰から出てくる人に対する衝突や駐車車両そのものに対する衝突事故が結構多く、平成18年に駐車法制が施行されてから幾分数字は減少したものの、やはり安全性という面からご理解いただきたい。

(ＪＲ総連) 鉄道係員に対する乗客からの暴力が多くなっており、要望として聞いていただきたい。

昨年の７月に、大手の民鉄 16 社と ＪＲ 3 社、東京都交通などが 2011 年度の駅員や従業員に対する暴力行為の集計をしたが、2011 年で発生件数が 911 件になっている。2010 年は 868 件なので、かなりの暴力行為が行われているというような状況がある。多いのは 22 時以降で 351 件、飲酒に伴う暴力が 526 件となっており、各鉄道会社が大変苦慮しているという状況になっている。鉄道事業者が共同で暴力行為防止のポスターを構内や車両に貼っているが、なかなか効力を発揮していないということもあり、ぜひ警察庁としても対策を練ってもらいたいというのが 1 点。

2 点目は、暴力行為が発生して警察に通報してもなかなか来てもらえない、来る間に暴力が拡大してしまうということがあり、そういうときにはすぐに駆けつけてくれる態勢をしていただきたい。駅前交番があるが、人員が少なくなっているということもあるのかもしれないが、24 時間態勢がとれていないところもあるので、少し考えていただきたい。

3 点目は、列車が乱れたときに乗客が暴力を振るうということが多くなっており、そういうときには早めに来ていただきたい。

最後に、暴力を受けた社員が警察で事情聴取を受けることがあるが、時間が長いということが言われており、こういう声があるということだけお伝えしたい。

**【回答】（警察庁）**

正式な形で何らかの文書等があれば広報室の対応になる。この場でそういう話が出たということは広報室にお伝えさせていただく。