

1. 時代にあわせた駐車規制の見直しについて

交通政策基本法では、物資の円滑な流通の実現が施策の推進にあたっての基本的認識とされており、規制は時代にあわせて、多方面から効果を検証しながら見直すことが必要である。

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ことから、都市部においては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の整備とともに、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や駐車規制の適用除外を図られたい。また、住宅街においては連絡先の明示を前提に駐車を可能とするなど、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】

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、当警察のほうでは、地域住民や物流関係者等の要望を踏まえつつ、貨物の積みおろしや集配など、貨物自動車の駐車が真に必要不可欠と認める場合は、需要の多い場所や時間帯を限定して、駐車規制の対象から貨物自動車を除くこととしたり、時間制限駐車区間、パーキングメーター及びパーキングチケットの発注設備の整備でありますけれども、これらの実施を検討するなど、物流業務に配したきめ細やかな対策を継続的に推進している。

また、駅周辺や繁華街等におけるトラックベイ等の整備や駐車場付置義務条例の拡充につきましては、道路管理者をはじめとする関係行政機関、団体等に対して働きかけを実施しているところであります。いずれにいたしましても、今後とも必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、交通態等に応じたきめ細やかな見直しを推進するよう、都道府県警察を指導してまいります。

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、説明いたします。平成 24 年 11 月に策定をした安全で快適な自転車利用、環境創出ガイドラインにおいては、路上駐車が付近になく、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を行う場合には、沿道の理解、協力のもと、当該路線や並行または交差する別路線の路上または路外に沿道利用の車輛や荷さばき車輛、タクシー等の一時的な駐停車に対応した駐停車空間を確保することに努めるものとする。

また、荷さばき車輛の駐車場利用を促進するため、公共・民間駐車場と連携して荷さばき車輛に対する短時間利用の無料化や、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と定めている。

したがって、各都道府県における自転車通行空間の整備にあたりましては、関係機関、団体と連携の上、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やタクシー、荷さばき車輛等の駐車需要等を踏まえた整備に努めているものと承知している。

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。

【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ですけれども、現在警察では道路管理者と連携しまして、整備不良車輛や過積載車輛を対象とした合同検問を行っており、今後も実態に応じて道路管理者と連携して過積載車輛などの検問を行ってまいりたいと考えており、警察官が過積載車輛を発見した後、過積載超過分を置くスペースがないなど、過積載状態の早急な解消を図るために、他に取
り得る手段がない場合などがある。この場合、道路交通法第 58 条の 3 第 2 項に基づいて、警察官が運転者に対して安全を確保するための必要な指示を行い、通行の区間と経路を指定し、積載物を取りおろすことができる場所まで最小限の距離を運転させ、その後、積載物を取りおろさせることを命じることができるとされており、今後も同制度を有効にして活用してまいりたいと考えている

警察では、自動車の使用者などが自動車の運転者に対し、過積載を命じたり、容認する行為に対する事件化を図っており、また、道路交通法第 75 条の 2 第 1 項に基づきまして、自動車の使用者に対して過積載を防止するため、必要な措置をとることを指示したにもかかわらず、その後も過積載車輛を運転する行為が行われ、かつ自動車の運行管理が十分に行われず、将来過積載運転がさらに繰り返されるおそれがあると認められるときは、一定の要件下のもと、当該自動車の使用制限を行うことができるとされておりますので、今後も同制度を有効に活用するなど、常習、悪質使用者に対して、厳正な取り締まりに努めてまいりたい。

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】

大都市の商業・業務集積地域における駐車秩序を確保するため、路外駐車施設の整備が十分でなく、路上における短時間駐車の需要が高い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緩和措置や貨物自動車の時間制限駐車区間の実施に取り組んでいるところである。

また、警察が直接警備、整備等を行っているものではありませんが、建築物への荷役スペースの整備については、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ことから、今後とも関係行政機関、団体等に整備促進を

働きかけるとともに、各自治体には、荷さばき施設の付置を義務付けた駐車場付置義務条例の制定を働きかけていくということにしている。

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。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】

都道府県公安委員会に対して行われる申請のうち、電子情報処理組織を使用し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おり、その導入については、地域住民等のニーズ、費用対効果等、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している。駐車許可申請の処理機関は、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、速やかに許可証を交付するなど、迅速な対応に努めている。

なお、駐車許可は個々の申請に基づいて、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いることから、これらの状況は車輛ごとに異なるため、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ますので、ご理解いただきたい。

6. 準中型自動車免許の円滑な導入に向けて

道路交通法改正試案については、丁寧に検討され、とりまとめられたことに敬意を表するとともに、引き続き以下の措置を講じられたい。

- (1) 関係団体と緊密に連携を図りながら、新制度を可能な限り早期に施行されたい。
- (2) 規定の教習時間数については、安全教育を図りつつ、他区分の自動車免許取得教習時間を考慮し、可能な限り短縮されたい。
- (3) 新たな準中型自動車免許の取得にあたっては、普通免許未取得者の新免許の取得も可能とされたい。

【回答】

準中型自動車免許の円滑な導入に向けてですが、今回の改正では、貨物自動車にかかる事故防止対策、これを一層推進しつつ、社会的要請にも応えた制度とするために、新たに車輛総重量を3.5トン以上7.5トン未満の自動車を準中型自動車として、準中型自動車を運転できる免許として新たに準中型自動車免許を設け

ることとしており、準中型自動車免許の取得にあたっては、貨物自動車による試験教習、また初心向けに安全対策を講じた上で、18歳で準中型自動車免許を取得することができることとしているところである。

今回、改正道路交通法案では、交付日から施行まで2年の準備期間を設けているところであり、高校生の就職問題や物流分野における労働力確保等に関係するものでもあり、関係団体からも施行期日については、可能な限り早めてほしいとの要望は出されているところも踏まえ、前回平成16年に行った中型免許、この制度を創設時には施行まで3年かかっているわけですけれども、準備期間1年前倒しして、今回施行まで2年という期間にしているところである。

新たな準中型自動車免許の具体的な教習内容とか、教習時限については、教習の実効性確保と教習生の負担軽減との両立が図られるように、引き続き検討していくところである。

なお、新たな準中型自動車免許の取得にあたっては、普通免許を取得していなくても、18歳で準中型自動車免許を取得することは可能としている。

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。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れない。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「過積載車両の運転の要求等の禁止」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】

兵庫県警の取り組みはひとつの例として全国に案内している。

過積載と違い、実態について把握することは困難であるが、今後の過労運転や速度超過における事故実態の調査等に注視していく。