

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。

2018年2月20日付で各都道府県警察等に対して「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しの推進について」の文書を発出されたことにより、警視庁をはじめ、大阪府警、京都府警など一部の地域で取り組みが始まる一方で、改善の要望がありながら、協議等が遅れている地域もあると聞き及んでいる。また、規制緩和が実施された区間において、組合側の要望とトラック協会の要望との間に差異が生じている状況も散見される。地域住民との調整など難しい面もあるが、可能な限り現場実態に沿ったものとなるよう、引き続き各都道府県警察を指導されたい。

あわせて、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道路管理者と講じられたい。

【回答】

警察庁では、平成30年2月、都道府県警察に対し、「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しの推進について」という通達を発出するなどして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指示しているところである。

都道府県警察においては、引き続き貨物輸送事業者等からの要望や地域住民の意見を踏まえて、安全・円滑な交通を確保しつつ駐車規制の見直しを推進していくと承知している。

また、駅周辺や繁華街等におけるトラックベイの整備や駐車場附置義務条例の拡充等につきましては、道路管理者や都道府県等の駐車場担当部局をはじめとする関係行政機関・団体等に対して働き掛けをしている。

今後とも、交通実態等に応じたきめ細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たいと考えている。

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。

【回答】

平成 28 年 7 月に改定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では、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は、沿道の理解、協力のもと、当該路線や並行又は交差する別路線の路上又は路外に、沿道利用の車両や荷捌き車両、タクシー等の一時的な駐停車に対応した駐停車空間を確保することに努めるものとする。

また、荷捌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て荷捌き車両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。としている。

各都道府県における自転車通行空間の整備にあたっては、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き、駐停車需要等を踏まえた整備に努めていると承知している。

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。

【回答】

警察では道路管理者等と連携して、過積載車両等を対象とした合同検問を行っている。今後も、過積載の根絶に向けて、厳正な取り締まりに努めてまいりたい。

- (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。

【回答】

警察官が過積載車両を検挙した際、積載物を他の車両に積み替えるなどの応急の措置や、通行指示書を運転者に交付し、過積載状態を解消することができる場所まで運転を継続させる措置をとっているところである。

今後も、本制度が適正に運用されるよう努めてまいりたい。

- (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】

警察においては、過積載運行を根絶するため、当該車両の運転者のみならず、その背後にある車両の使用者や荷主等の責任について、厳正な取り締まりに努めてまいりたい。

- (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】

海上コンテナについては港湾当局等と連携し、適正な積載に関する指導等に努めているところである。偏荷重に係る違反や、それが原因と疑われる事故に関しても、適正な捜査を推進するよう努めてまいりたい。

4. 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、道路交通法施行規則の別記様式第六（第十条関係）に申請書および許可証の様式が示されているが、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】

オンライン申請の導入については、地域住民等のニーズ、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と承知している。

駐車許可申請の処理期間は、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。

駐車許可は個々の申請に基づき、駐車の日時、場所、用務、駐車する車両の形状、当該場所に駐車せざるを得ない特別の事情等を審査し、車両ごとに個別に判断して許可していることから、事業所単位で許可することは適当でないと考え

る。

5. 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】

事業用自動車、いわゆる営業ナンバー車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いては、第一義的には当該事業の所管官庁において対応されるものと承知している。必要に応じて、当庁としても、可能な協力について検討してまいりたいと考えている。

6. 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】

過労運転による重大な交通事故の防止については、各都道府県警察において様々な取り組みが進められているが、兵庫県警の取り組みも一例として、過労運転の根絶に向けた指導取締りを推進してまいりたい。

道路交通法第 58 条の 5 第 1 項は、荷主や荷受人の要求により、過積載運転によって貨物を運ばざるを得ないケースが多かったという実情に鑑み、使用者以外の荷主等が車両の運転者に対して過積載車両の運転を要求すること等を、禁止行為として規定したものである。

過労運転及び速度超過については、過積載と異なり、一般に、使用者以外の荷主等が、運送の発注段階において、出発時や運転中の運転者の過労状況及び運行経路・休憩時間等を把握することは困難であると考えられるが、今後の過労運転や速度超過を原因とする貨物自動車の事故実態を注視してまいりたい。

7. 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、事業者が法令順守を徹底されたい。

【回答】

貨物自動車運送事業法に違反する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、今後とも国土交通省と連携して啓発活動を実施してまいりたい。