

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日付通達「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」により、駐車規制の見直しが28都道府県で実施されている。一方で、改善の要望がありながら、都市部を中心に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、労働組合や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取り組まれない。さらには、見直しの集中的実施期間は2021年3月末までだが、通達では「不断の見直しを行うこと」としていることから、引き続き関係団体と連携し、都市部を中心とした駐車規制の見直しに取り組まれるよう、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す。令和元年度末までに、28都府県において、189区間、約13,000mの駐車規制の見直しを実施しております。

引き続き、都道府県警察においては、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おります。

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ます。

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ます。

2. 自転車の走行環境の整備・促進について

(1) 歩道・自転車道・車道の峻別化について

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」等に基づき、全国の自治体において、歩行者と分離された自転車通行空間の整備が進められているが、その多くは「自転車専用通行帯（レーン）」や「車道混在」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・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。ウィズコロナの新しい生活様式で想定される自転車通行量の増加へ対応するため、2020年度より東京23区内の国道および主要都道において自転車専用通行帯等の整備をすすめ、同様の整備計画を全国で推進する予定としているが、前述の状況から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】

歩道・自転車道・車道の峻別化について平成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。としています。

各都道府県における自転車通行空間の整備に当たっては、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ます。

(2) 二輪車の危険走行について

コロナ禍による外出自粛で、自転車やバイク等を使用するいわゆる「中食デリバリー（飲食料の配達）」が急増し、信号無視や車道の無理な横断、死角等からの飛び出しなど悪質な運転の結果、他の車両との追突・衝突や歩行者の死傷事故が発生するなど社会問題となっていることから、危険運転への厳重な取り締まり

を行うとともに、京都府警が実施した食事宅配の配達員を対象とした交通安全講習会等の取り組みを全国的に展開されたい。

また、モペッド（ペダル付きの原動機付自転車）や電動キックスクーターについては、利用者の認識不足等による無免許運転やヘルメットの未装着などの法令違反のほか、人身事故も発生していることから、厳重な取り締まりを行うとともに、利用者や販売店への注意・啓発などに取り組みたい。加えて、電動キックスクーターの公道や自転車専用通行帯での走行実証実験が各地で行われているが、普及しているヨーロッパや韓国では、交通事故が多発していると聞いており、本格的な普及については、慎重に取り組みたい。

【回答】

自転車等を用いて飲食物の商品を配達するサービスへのニーズが高まっていることは承知しているところです。警察としては、違反行為の未然防止に努めるとともに、交通事故発生実態、取り締まりに対する国民の要望等を踏まえ、悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する取り締まりを推進しています。

このほか、関係機関・団体とも連携し、配達員の交通事故を防止するため

- 関係事業者等に対する交通安全対策の働き掛け
 - 配達員への街頭における指導啓発
 - 飲食店等を通じた配達員への交通ルール遵守の呼び掛け
- 等の諸対策についても推進しています。

その中で、配達員を対象とした座学やオンライン講習、自転車シミュレータや自動車教習所を活用した参加・体験・実践型の交通安全講習会により、交通ルールの周知や注意喚起を実施しており、引き続き、関係機関・団体と連携し、配達員の交通安全対策を推進してまいります。

道路交通法等の法令違反を行った電動キックボード等の運転者に対しては、電動キックボード等の適正な取扱いについて指導するとともに、警察官の指示に従わない等悪質な場合および違反を繰り返している場合は検挙措置を講じ、利用者への交通ルールの周知等を図ってまいります。

また、当庁では、電動キックボードをはじめとする新たなモビリティを含め、多様な交通主体全ての安全かつ快適な通行を可能とするような交通ルール等の在り方について検討しているところであり、引き続き関係省庁等と連携して取り組んでまいります。

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。

引き続き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おります。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ます。

- (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。

【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す。

今後も、本制度が適正に運用されるよう努めてまいります。

- (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ます。

- (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す。

偏荷重に係る違反や、それが原因と疑われる事故に関しましても、適正な捜査を推進するよう努めてまいります。

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、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ます。

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ます。

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ます。

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おります。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ます。

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およ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ますが、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ます。

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す。

過労運転およ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および運行経路・休憩時間等を把握することは困難であると考えられますが、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ます。

7. 個人償却制について

個人償却制は、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ばかりでなく、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の秩序を乱すものである。

については、本制度が事業法違反の名義貸しであることを明確にし、違反の撲滅に向け、引き続き事業者には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ます。

8. 第二種免許等の受験資格の見直しについて

大型免許等の取得年齢引き下げを含む「道路交通法の一部を改正する法律案」が、2020年6月2日、可決・成立した。同法案の主たる目的は、地域交通におけるバス・タクシーのドライバーの確保に向けた第二種免許の取得要件の見直しであるが、第一種大型・中型免許についても、「政令で定める教習を終了した者」にあつては、普通免許を受けていた期間が通算して1年以上あれば、受験できる内容となった。ドライバー不足が深刻化する中、より若い年齢で第一種大型・中型免許の取得が可能となるものの、若年ドライバーによる交通事故の増加などが危惧されるところである。

したがって、改正法の施行にあたっては、免許取得後の一定期間は定型的・限定的な乗務とするなど一定の制約を事業者には課すことや、免許取得前後の教育訓練の充実、定期的な適性診断の実施・安全対策の強化など、十分な安全対策を講じられたい。

【回答】

改正法において、第二種免許等の受験資格の見直しに当たっては、交通の安全に問題のないようにするため、運転免許取得の前後にわたり安全対策を講ずることとされたことから、こうした諸制度を適切に運用するとともに、道路運送の安全確保を所掌する国土交通省とも連携し、事故防止に万全を期してまいります。