

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。

貨物集配中の車両に係る駐車規制緩和が各地域で進展していることを評価するが、引き続き住宅街における駐車規制の見直しについて検討されたい。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】

昨年の2月に警察庁のほうから全国の、都道府県警察に対して、貨物集配中の車両にかかる駐車規定の見直しの説明についてという通達を発出した。この中において、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令和2年度末までに、計画的かつ集中的に実施するよう指示している。

これを受けて、都道府県警察においては、いわゆる貨物輸送事業者等からのご要望とか、あるいは地域住民の皆さまの意見等を踏まえて、当然交通ですので、いわゆる安全・円滑な交通を確保するというのを大前提としつつ、集配中の宅配車両等を駐車させることができる場所については、対象車両、あるいは時間帯を限定するなどして、できるだけそういった場所を確保するよう手段を検討し、見直しを進めていくようにと実際に取り組んでいるものと承知している。

また、警察が直接整備等を行っているわけではないが、いわゆる駅周辺や繁華街等において、いわゆるトラックベイとか、あるいは駐車場の付置義務条例、一定の規模の施設については駐車場を設けなさい。あるいは荷さばき場を設置なさいという、これは自治体が設ける条例ですけれども、これについても、いわゆる警察としても道路管理者や、あるいは都道府県等の駐車場の担当部局、はじめとする関係行政機関、団体等に対して働きかけをしているところで、こういった中で、警察としても付置義務条例による駐車場の各地集約化についても、荷さばきや集配に配した対応がなされるように、積極的に働きかけを行っている。

いずれにしても、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、いわゆる路外の駐車場をなかなか確保できないというところを中心にし

て、実際の交通実態、交通量ですとか、交通幅員、その他の交通への影響等をきめ細かく見直ししながら、こういった見直しを推進するよう、引き続き関係先に対して指導を行ってまいりたい。

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・トラックベイ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】（交通規制課）

平成 28 年 7 月に改訂した安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインというものがあり、これは関係省庁と策定されているが、このガイドラインの中に、今回のいわゆるご要望に対応する部分が記載されており、一つは、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、つまり本来路肩に止めたいんだけど、その部分にいわゆる自転車の通行帯が整備されて、そこに駐車需要に応じた駐車ができなくなった場合については、沿道の理解や協力のもと、当該路線や平行、または交差する別路線、つまりその部分だけではなくて、一本裏だとか、あるいは交差する部分、別の場所において、沿道利用の車両や荷さばき車両、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している。

つまり、その場所がだめだから諦めるのではなくて、その近くで何とかできること、代わりにないかということも積極的に検討、あるいは確保するようにしなさいということ。

もう一つが、荷さば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、荷さば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。

1 点目は、道路上において、場所を確保しようというのに対して、2 点目は、なかなか確保できない路外についても、こういった長時間無理でも短時間はどう

かとか、こういったさらにきめ細かい対応を検討していくということで、何とか、この自転車の利用空間と荷さばきとの共存を進めるようにということで、改めて示されている。

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、こうした関係機関、団体と連携のうえ、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、バス、タクシー、荷さばき車両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。

警察のほうとしても、2番目の要望について、鋭意対応していただいているところである。

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】(交通指導課)

過積載の根絶関係ですけれども、現在、警察では道路管理者とか、運輸局等と連携して、過積載車両ですとか、整備不良車両を対象とした暴動検問を行っている

今後も過積載の根絶に向けて、道路管理者等と連携した検問等の取り締まりを行ってまいりたい。

- (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】(交通指導課)

警察官が過積載車両を検挙した際、当該車両の運転者に対して、積載物を他の車両に積み替えるなどの応急の措置をとらせている。

また、過積載状態の応急的な解消を図る手段がない場合は、通行区間や経路及び危険防止のためにとるべき措置を指示した通行指示書を運転者に交付して、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

る。今後も、同制度が適正に運用されるように指導をしてまいりたい。

- (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・悪質性に依りて厳正な行政・司法処分をされたい。

【回答】（交通指導課）

警察では、自動車の使用者等が運転者に対し、過積載を命じたり、あるいは容認する行為について、事件化を図っている。今後も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等の責任についても、常習性、悪質性に依りて厳正な取り締まりに努めてまいりたい。

違反や事故の際の荷主の責任追及についても、適正な調査が推進されるよう指導してまいりたい。

- (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】（交通指導課）

質問の四つ目の海上コンテナの関係ですけれども、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及び過積載運航の防止に努めている。偏荷重にかかる違反や、それが原因と疑われる事故を認知した際は、荷主等の関与の追及を視野に入れた捜査が適正に推進されるよう指導に努めてまいりたい。

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、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】（交通規制課）

まず1点目は、いわゆる内部申請ですが、この駐車許可というのは、いわゆる警察署長の許可でして、これについては、都道府県公安委員会が、いわゆるその要件ですとか、基準、さらには書式等も含めて定めているところで、そういった

電子情報処理組織を使用して行わせる。

いわゆる、インターネット等で電子申請を可能とするというものについても、いわゆる各都道府県公安委員会が定めるということになっている。その導入とか、あるいはその都道府県や警察署管内で地域住民へのニーズ対応、さらには導入に伴う、あるいは保守に伴う費用対効果、こういったことを踏まえて、もっと生々しく言えば、それぞれの都道府県の財政事情等も踏まえて、いわゆる各都道府県において検討したうえで、それぞれの事情に応じて、いわゆる導入の可否を判断しているということで、警察庁としては認知して承知している。

2点目のいわゆる許可申請の処理機関の迅速化も、これも同じように各都道府県、公安委員会、警察署ごとにおいて、その基準等をいわゆる標準処理期間を定めたいと、これを目安として、審査が終了したものについては、この標準処理期間に関わらず、速やかに許可書を交付する等、迅速な対応に努めている。

いたずらに処理期間が、例えば5日だから5日間かけて回答するというのではなくて、当然早く処理できるものについては、早く出すと。逆に離島ですとか、あるいは判断が困難なものについては、当然、処理期間を超えてしまうものもあるが、いずれにせよ、なるべく早く迅速に出すということについては、各都道府県において、それぞれ尽力しており、警察庁としても継続した指導を行っている。

3点目は、いわゆる事業者単位での交付、あるいは申請とかできないかというものは、駐車許可というのは、1件1件当然指示するけれども、これはいわゆる車両ごとに判断、当然軽自動車と大型車は、同じ時間、同じ場所に止まるんだとしても、当然そこに与える影響や危険性といったものは大きく変わることもあり、

さらには、1人乗り用の車もあれば、大勢の人間が乗る車もあるという中で、一概に、駐車許可というのは定型的な許可が出るものではないので、こういった事業所単位で、どういった車が運行されて駐車されるのかわからない中で、許可を出すというのが、法令上も、また実務上も難しいということを理解していただきたい。

いわゆる個々の申請に基づいて、駐車の日時、場所、さらには何のための業務なのか。さらには当該場所に駐車せざるを得ない特別の事情等。例えば直近にちゃんとした駐車場がない、どうしても止めなければいけない。そういった事情をきちんと審査したうえで、その特別の事情と駐車規制の必要性。つまり、もともと駐車禁止していると。ここは止めてはいけないんだという地域住民やいろいろな実情等を比較交渉して、最終的にはやむを得ないと、警察署長が車両ごとに判断するというものになっている。

実際に駐車する車両を特定したうえで、その車両が止まっているのかどうかと

いうことを判断することになるので、先ほど冒頭申したとおり、事業所単位でこの事業所の車であれば、どこでも止めていいですよという判断にはならないということをご理解していただきたい。

ただ、当然迅速化という要望は、先ほどと同じですので、1件1件の審査が必要以上に、いわゆる滞ってしまわないよう、こういった手続きが円滑になされるよう努めている。また、そうでない場合が仮にあったとすれば、当然各都道府県警、警察本部やあるいは警察署でもそういったご批判やご意見、ご要望は引き続き受けますので、そういったことをご理解をいただきたい。

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】（運転免許課）

事業用自動車、いわゆる営業ナンバー車というもの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、当該事業の所管省庁、国土交通省等において対応されるものと承知しているが、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。

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項一過積載車両の運転の要求等の禁止一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】（交通指導課・交通企画課）

兵庫県警における取り組みについて、触れられておりますけれども、これにつきましては、高速道路の加速車線ですとか、路側帯等にトラックを止めて仮眠している運転手を法定の駐停車違反等で検挙するにとどまらず、ドライバーの申し立てた駐車理由から、その背景にある会社による過労運転の下命、容認をしたものと承知している。

過労運転による重大な交通事故の防止については、かつ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ところで、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するよう、全国の警察を指導してまいりたい。

道路交通法 58 条の 5、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ような実情に鑑みて、使用者以外の荷主などが、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ている。

過労運転や速度超過は、過積載とは異なって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や運行経路、休憩時間などを把握することが困難であるというように考えられるところではあるが、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については、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、事業者には法令順守を徹底されたい。

【回答】（交通指導課）

大阪府警察におきまして、一般貨物自動車、運送事業の許可を受けている事業

所の役員、一般貨物自動車、運送事業の許可を受けていないものに対して、その事実を知らながら、有償で荷物の運送を委託したということについて、貨物自動車運送事業法違反補助で検挙したものと承知している。

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、引き続き国土交通省等と連携しまして、広報・啓発活動を強化してまいりたい。

【質疑・応答】

【質問】まず、3.の部分でございますが、過積載規定違反合同検問ということで、丁寧なご対応をいただいているということに、まずは感謝を申し上げます。その中で、整備不良ということで、若干この過積載の部分とは異なりまして、いわゆるスピードリミッターの部分でございまして、今ネットオークション等々でリミッターを解除するようなものというのが出ていると聞いておりまして、国交省さんに前、その辺につきまして、ご要請申し上げましたところ、実態について把握しているということで、ご回答いただいているのですけれども、ぜひともやはり安全という部分でスピード違反を容認するような形のリミッターの解除というか、不正解除につきましては、ぜひとも積極的にそこの部分の取り締まり、そういったような形で危険をジャッジするようなものについての排除について、ぜひ取り組みをいただければと要請する次第でございます。

もし、その辺で何か取り組みがあったら教えていただければと思いますし、もしないということであれば、またそこについて、ご検討いただくようお願いしたいという次第でございます。

2点目につきまして、4.の駐車許可の部分でございまして、先ほどのご丁寧な回答をいただきまして、感謝申し上げます。一方で、こちらのほうの文書では、事業所単位という形で書かせていただいたのですけれども、実際運用としまして引っ越し等々で集荷をして、拠点で積み替えて、特積みを運ぶといったような引っ越し形態というのが一般的に見られますけれども、そのような場合というのは、当然引っ越しで現地に向かう車両というのは、1日1回というものではございませんでして、当然前の引っ越しの集荷なり、配達が遅れてしまった関係で、その予定の車を手配することができずに、ほかの車になるというのが、かなり発生していると、特に繁忙期を中心に、実態としてなっているというものがございますので、例えばですけれども、駐車ということになりますれば、サイズというのが非常に重要でありますので、軽で行くはずが大型になるというのは、これはもちろん問題だということは承知しているのですけれども、同じような大きさのクラスのといったような場合で、

例えば、本来で言うと事業所での申請というのが一番ルーチンとしてはやりやすいのかと思うんですけども、例えばクラスの複数の可能性のあるもののデッキであるとか、誰かが行くという形とか、そういったような形での対応というのも可能になれば、おそらく実務上では非常に順守、より順守しやすくなると思いますので、ぜひ守ろうという事業者と、実際には多分あまり重視していないような事業者もあるようには聞いてはおりますけれども、守ろうというところが、より守りやすくなるという観点から、ぜひそこについてご検討いただければということでございます。

これは、ご要請ということではありますけれども、もしご対応などいただけるという部分があれば、そちらについてもご指摘いただければなと思っているところでございます。

あと6番目につきましても、6番目の後段の部分で、過労運転及び速度調査という部分についての部分でございますけれども、今後、実態注視ということでもよろしくお願ひしたいという部分ではございますけれども、実際ということの部分につきましては、いわゆる発と着という部分でして、発の部分について、どうしても出荷が遅れるという形で、相当遅延をするのですが、翌朝予定どおり着けてくださいという要請が、どうしても荷主との力関係で発生しますと、当然、発が遅れて着が一緒ですから、休まずに走らなければならないというような形で、結果的には速度超過であり、あるいは過労運転ということが発生してしまうという部分を、ぜひそこを踏まえて、実態を注視していただければということでございます。よろしくお願ひいたします。

【回答】

交通指導課のほうからも、スピードのリミッターに限ったお話ではないのですが、不正改造車両の取り締まりについて、先ほどもちょっと申し上げましたけれども、運輸支局さん等と現場において合同の取り締まりを行っておりまして、不正改造車の取り締まりも行っているところであります。

また、この取り締まりを通じて、業者において不正改造を行っているということであれば、道路運送車両法違反ということで、事件化も凶っておりまして、ちょっと今手元に資料がないものですから、正確な数字をお答えできませんけれども、昨年の数はそう多くはないのですが、業者の検挙もあったということでご報告させていただきたいと思ひます。

スピードリミッターの関係で、こちらはオークションサイトで販売されていたということで承知しております。こちらは、国土交通省との情報共有をしております、こういったものが販売されないようにということを国土交通省から auction サイトに申し入れをしたと伺っております。

また、京都府警におきまして、こちらの販売していた業者、個人のものなんですけれど、これを検挙したという事例でございます。

駐車許可のついては、この場で明確に当然お答えできるものではないのですが、一応実態とその他の参考例的な話をさせていただければなと思うのですが、実態としましては、申出のあったとおりですね。実際は、事前に計画どおりいくというのはなかなかいかない場面があるということは承知してございまして、一方で、様々なケースが考えられる。車が単に入れ替わるだけだったのが、そもそも場所がちょっとずれたとか、時間帯が大きく変わったとか、急きよなくなる日にちが変更になったとか、いろいろな事情もございまして、極端な話が下請けの会社ごと変わってしまったとか、そういった部分をあらかじめ想定して、それにかつ柔軟に対応、警察署も含めてできるようにするというのは、なかなか現実的に難しいというのをご指摘のとおりかなと思っています。

ただ、一方で、事前にせつかくもらっていた許可が、当日の急な変更で対応できなくなってしまったということで使えなくならないようにということで、例えば電話等で急に車の変更になりましたとか、急に時間だとか場所がずれることになったのですがということで、警察署のほうに申し入れをしていただいて、電話で対応可能という対応をそれぞれ取れるようにという指示は、警察庁のほうでさせていただいているところでございます。

これは、集配に限らず、いろいろな許可に対して当然訪問診療とか、いろいろな訪問介護だとか、そういったものにも駐車許可を出しているのですが、そういったものについての、そういった急な変更等について、柔軟に電話やFAX等の対応も図るように、各都道府県に指示しているところでございますので、詳しくはそれぞれの管轄の警察署や都道府県警察にお問い合わせいただければと思うのですが、何が何でも予定どおりにやらなければいけないということではなくて、そういった柔軟な対応についても全国の県警で対応していると承知しているところでございます。

いずれにしましても、そういった具体的な事例を踏まえて今後もより簡素化やあるいは利便性の高い申請手続きや許可手続きについて、検討してまいりたいと思います。

過労運転の関係ですが、出発が遅れたにも関わらず、到着時間が同じであったりというようなことがあるというお話なのですが、こちらでも書いたとおり、発注が遅れて、その後、運行経路の休憩時間等というのが、なかなかそれがどういうふうに関係があるのか、どれぐらい遅れば無理なのか、どのぐらい遅れば可能であったりということを引き起こすのか、というようなところを把握するというのは、非常に難しいことだとは思いますが、そういったような実態があると

いうことは今お聞きしましたので、今後ともそういったことも踏まえて事故実態を注視はしていきたいと考えております。

【質問】 自転車のいろいろなルール、自転車道がつくられたり、警察庁のほうもいろいろな指導をされているのは、重々わかっているのですけれども、自転車の事故が全然無くならない中で、去年も確か都内で1万2,000件か3,000件、自転車の事故があったと思うんです。

私、バスを担当しているのですけれども、安全運転をしても、信号を守らないで突っ込んでいたり、巻き込んで死亡事故につながったりもして、なおかつ、その運転手のほうも運転が怖くなって、運転手を辞めてしまうという、この労働力不足の中で、そういった現象が実は起きているんです。

特に、自転車便なんですけれども、全く機動性が良くて排ガスも出ないから便利と言われつつ、一方では、全く交通法令を守っていないという状況があると私は思っているのですけれども、そこでいろいろな指導をされていると思うんですけれども、自転車の企業に対して、ルールをちゃんと守りなさいというような指導というのは、できるのかどうかというのは、ちょっとお伺いしたいのですけれど。

【回答】

本日出席している者が、一応要望に対する回答のそれぞれ担当の補佐になりますので、詳しい回答というか、そういうのは出来かねるところはあるのですけれども、交通安全運動とかそういうのを通じていろいろな関係機関、団体、協賛団体というのがかなりありますので、その中で事業者を通じて指導するといった形はとれるかなとは思っているのですけれども、個別にこの業者、1件1件に当たるというのはなかなか実情として難しいのかなとは考えられますけれども。

いずれにしても、自転車のマナーが悪いということで、これに対しては、指導していく必要があるのかなとは考えていますので、ご意見として考えたいと思います。