

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A B間、A C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】

運転代行業の違法事業者の取締りの要望に対してですけれども、警察としましては、自動車運転代行業者に対しまして、代行運転自動車を運転しようとする者は、第二種免許を受けなければならないという、この周知を図るとともに、第二種免許を受けていない者による代行運転業者の運転に対する取締りを行っております。

また、自動車運転代行業者が、自ら雇用する運転代行業従事者が二種免許を所持していないことを知りながら、代行運転自動車の容認についても、事件化に努めてまいりたいと思っております。

自動車運転代行業において、飲食店から駐車場まで顧客を搬送する。いわゆるA B間輸送や、飲食店から目的地まで代行運転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、いわゆるA C間輸送などのタクシー類似行為については、輸送秩序を乱す行為でありますので、道路運送法違反として関係機関と連携した取締りを行っております。

また、同事業者による悪質、危険性、迷惑性の高い駐車、駐停車違反についても、積極的に指導の取締りを行っております。

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】

違法駐車に対しましては、幹線道路の交差点における違反など、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りを行っております。また、地域住民の要望等を把握した上で、駐車実態に応じて取締り活動ガイドラインを定期的に

見直すなど、メリハリのある駐車取締りを実施しており、今後とも進めてまいります。指導課は以上です。

(交通規制課) タクシーベイ等の整備に関しまして、当警察のほうでは、地域の交通実態等を踏まえ、必要に応じまして客待ちタクシーを駐車規制の対象から除くなどの規制緩和措置を講じるとともに、タクシーベイの整備等を関係機関に働きかけるなど、客待ちタクシーの駐車の正常化に努めているところです。

また、バス、タクシー共用レーンの拡大・新設については、道路利用者の意見や地域の交通実態等を踏まえまして、都道府県において、その必要性を検討しているものと承知しているところです。以上であります。

3. 駐車禁止規制からの除外について

タクシーにおいては、迎車時の乗客への到着連絡や、乗客の乗降介助になどによって一時的に車両を離れることが余儀なくされることから、このような場合には、駐車禁止規制の対象からタクシーを除外するなどの対策を講じられたい。

【回答】

(交通規制課) 駐車禁止規制からの除外についてでありますけれども、駐車禁止規制の対象から除く車両については、駐車禁止の交通規制が実施されているすべての場所で日時や交通状況を問わず、駐車が可能になりますことから、交通の安全と円滑を確保するために、都道府県港湾委員会規則において、緊急自動車と公共性が極めて高く、緊急に広域かつ不特定の場所に駐車する必要がある車両等に対象を限定して運用をしているものと承知しておりまして、ご要望にかなうものではないと考えております。

ただ、あらかじめ駐車する日時や場所が判明している場合などは、状況によっては駐車許可制度により、対応が可能な場合もあると思われまますので、ご理解いただきますようお願いいたします。

4. 時代に合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、規制は時代に合わせて、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】

(交通規制課) 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な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おります。

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、交通実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たいと考えております。

5. 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) 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月に策定をいたしま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おります。

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ところであります。

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】

（交通指導課） 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ます。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、他に取れる手段がない場合などがあります。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ますので、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おります。

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す。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し行わ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、厳正な取締りに努めてまいりたいと考えております。

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。

【回答】

(交通規制課) 警察では、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高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ります。

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おります。

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。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】

(交通規制課) 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て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まして、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おります。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のものについては、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ところです。

なお、駐車許可は個々の申請に基づきまして、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いたしまして、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おりますことから、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、ご理解いただきますようお願いいたします。

9. 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】

(運転免許課) 準中型自動車免許の円滑な導入に向けてということでございますが、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まして、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ります。

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ますが、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ますし、関係団体からも施行期日につきましては、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まして、前回平成 16 年に行った中型免許、これ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がけれども、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もあります。

新たな準中型自動車免許の具体的な教習内容ですとか、教習時限につきましては、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ございます。

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ところでもあります。

【質疑・応答】

ご回答ありがとうございました。4 番の時代に合わせた駐車規制の関係で、現状ということでもいただきました。実は、手前ども運輸労連、宅配の関係も扱っているものですから、首都圏、東京管内でいきますと、実は 2010 年まではそんなに多くなかったんですね。摘発。ところが、2010 年から 2011 年にかけて、250%弱の伸びでした。正直言って。2010 年を基軸にしますと、実は 2013 年は 342%なんですね。要は車のやりくりをしません。実は、東京生協さんのほうとも情報交換させていただくと、東京生協さんのほうも同じ状況で、この場で言うていいかわからないですけども、監視員の方が、生協の場合は曜日と時間決まっていますので、待っているらしいんですね。そうしますと、どうしてもやっぱり、いかがなものかなということ、そこまでしてやるのというのが、やっぱり生協の場合は、食料の配達と弱者なり高齢者に対する業務も多いですから、今の時代に必要なインフラということ、宅配なり生協さんの業務については、もう少しご配慮いただければなということが出ています。

生協さんのほうも、警視庁さんのほうといろいろお話しはしているんです。いただいたご回答の中身どおりなんですけれども、もう少しちょっと時代のニーズに合わせたものと。それは駐車場の付置義務の問題等でやりくりできるものはあるとは思いますが、そういったことを行政のほうとも考えていただきたいということが現地からあがっておりますので、よろしく願いいたします。

まず 1 番のところの運転代行の問題なんですが、警察庁のほう詳しくご存じだと思っておりますが、どんどん今運転代行業の業者が増えていまして、多分 9,000 ぐらいの数が今あるんだと思っております。そういった中で、協会等団体をつかって一生懸命協会管理というのを促進しているという話を聞きますが、残念ながら今 2 割程度の加入しかないということで、ほとんどが家族経営かグループ経営、そういつ

た運営をしている中で、一つの例として、繁華街が2年から3年前に警察の要請もいただきながら、地域の活性化のためにまずタクシーを繁華街から排除しようと積極的に私たちも参加をして、繁華街を円滑な交通事故から守ろうということで、繁華街にはタクシーはお客様を降ろすときのみ入ると。繁華街の町からはずれた大通りに夜はタクシースペースをつくと。逆に言うと、駐停車禁止場所がタクシー乗り場に夜変わるというスタイルをし、その一つの方法として運転代行業も繁華街から外に出て、先ほど言っていたA B間、A C間のきちんとした方法論をとっていただくと。

ですから、タクシーがまず自分たちの襟を正して、運転代行業にも正していただくという方法をつくって、今1年半ぐらいを経過し、順調に行われているのは、ぜひ警察庁の方も熊本を一つのいい例に、広島もそうではありますが、そういう地域はあることはあるんですが、徹底的にできているのは今熊本だと思っています。繁華街に両側に過多荷を載せて、運転代行業が夜はすべてお店の前で待機をするという実態だとか、私どもは全国北海道から沖縄まで、私も視察含めて行かさせていただいている中で、今特にひどいところと大変進んでいるところの二つの例を申し上げたんですが、この運転代行という業種がなかなか飲酒運転の抑制、予防ということでの観点からいろいろ皆様からは逆に助けてもらっている部分もあるんだというご指導はいただくのですが、私たちからすると、本当にお店の前に横付けをしているという今の実態を駐停車禁止を違法行為として禁止に対して取締りを行ってくれと言え、必ずタクシーも同じことをしていますよねということで、ある地域では一週間ぐらいタクシーがいなくなってくれば、同じ条件で取り締まることもできますでしょうというアドバイスもいただいたこともあります。

十分それをやっても、私たちはかまわないと思うぐらい、今の白タク、申し訳ない、言い方悪く言うと、運転代行の白タク行為というのは、目に余るものがあって、地方では残念ながら夜の10時以降はタクシーというものの活用はほぼなくなってまいりました。ですから、お願いをしたいのは、車一体で明確に運ぶのは、事業として成り立っていることですから、私たちはそこをとやかく言っているわけではなくて、目に余るほどの運転代行車両という自宅に運んでしまう、その行為を私たちは全国で摘発してきたわけであり、それに対しては、逆に危ない行為だから、摘発はやめなさいというご指導も地域でいろいろ私たちいただいているのですが、これをなくしては残念ながらタクシー業の地方での今後というのはいないものから、私たちはこの白タク行為の根絶を最後まで闘いたいと思っております。

それについては、一つの例と申し上げた熊本のように、繁華街の商店街の協会もタクシーの協会も警察も一体となって、そういう町の一掃化、活性化にご協力いただくこともぜひご指導いただきたいと思いますと思っております。

それと、3番の駐車禁止規制については、毎回私ども同じことを申し上げていると思うのですが、やはり今は大変障害者、高齢化、そういったものでご自宅近くとか、通りのところからご自宅まで入れない中でお迎えにあがったり、荷物を持ってあげたり、逆に言うと車いすを押してあげたり、そんないろんなサービスは当然しなくてはいけないという中で、車から離れる場面が多々あると思っております。残念ながらそういうところで駐停車禁止として違法行為として捕まることがものすごく全国的にも多くあります。

ですから、私たちは、何かをだめだと申し上げているのではなくて、当然タクシーの地域のそれぞれの公共交通としての役割があると思っております。その役割をきちんとできる範囲ならやはり、見逃してくれというのではなくて、適切な行為としてやっていることについては、ご理解いただくしかないかなと思っております。これで、運転手の残念ながら点数がどんどん減っていくことによって、残念ながら本人が職業としての免許を失ってしまうと、生活が成り立たないというのが実態でありますので、私たちは何でもOKしてくれとは申し上げるつもりはありませんので、ぜひそういったことも、これからも一緒に協議させていただきながら、アドバイスをいただきたいと思っております。そういった意味では駐停車禁止問題は、トラックもタクシーも全く同じ問題だと思っております。そういった意味ではご理解をさせていただいて、ご指導いただきたいと思っております。

あとは、交通政策基本法の中でタクシーというものが、地域の公共交通として活性化に役立つんだという認識をしていただいておりますので、そういった意味では地域の警察ともしっかりと協議ができる場を積極的に私どものほうから申し入れていきますので、そういうものが来たら、ぜひ前向きに検討しなさいというご指導もいただけたらありがたいと思っておりますので、今後とも一つご指導のほど、よろしく願いいたします。私からは以上です。

【回答】

一つだけ、先ほど3点目に、交通政策基本法の関係でございますけれど、タクシーの地域の特措法ですか、こういうものも準地域というものが指定されておりますので、これは都道府県のほうには、協議会であったり、参画の要請があれば、ぜひ入っていただいて、交通管理上の指導とか案件をやっていただくように注意はしておりますので、また個別に都道府県様々とは思いますが、地域も異なるとは思いますが、連携をとっていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。