

# 警 察 庁

## 1. 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。

## 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。

## 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。
- (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。

#### 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。

#### 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。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。

#### 6. 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。

## 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。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。

## 8. 都市バスの利便性向上について

都市部を運行するバスは、道路混雑により定時運行の確保が困難な状況にある。については、バスの走行環境の改善や利便性の向上に向け、違法駐車を取り締まり強化、バス専用レーンの設置、バス優先信号の導入など公共交通優先の施策を講じられたい。