

# 警 察 庁

## 1. 社会のインフラとしてのトラックの駐車規制の見直しについて

トラック輸送が国民生活や経済活動に必要な産業であることに鑑み、市街地の集配業務に対して、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、駐車規制の見直しや貨物車専用駐車枠の増設等が実施されてきたことは評価する。しかし、未だ路上駐車せざるを得ない状況は解消されておらず、規制緩和が実施された区間においては、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。違法駐車は厳に慎むべきであるが、トラック輸送に対する社会の需要に比して、安心・安全に駐車できる場所がまだまだ不足している。特に、都市部等の人口過密地域では、道路の狭隘や交通量の多さ、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、引き続き、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、自動車運送事業者団体等からの意見を踏まえながら、きめ細かく駐車規制を見直すよう全国の警察署に指導してきた結果、一定の効果を挙げてきたところであるが、令和5年2月にも、改めて駐車規制が必要最小限のものとなるように都道府県警察に指示をするなど、駐車規制の見直しに継続して取り組んでいるところだ。また、地方公共団体等に対して路外駐車場の整備、駐車施設の附置に係る条例の整備、共同住宅やビル等の敷地内又は建物内における貨物集配中の車両の駐車場所の確保等について働き掛けるよう、あわせて指示している。

これまで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い、集中実施期間を含めた平成30年2月20日から令和4年度末までの期間では、138区間、約19,000mにおいて駐車禁止規制の対象から集配中の貨物車を除外するとともに、290区間、約7,000mにおいて集配中の貨物車を対象とする駐車可の交通規制を実施したほか、貨物車専用又は優先のパーキングメーター等による268台分の駐車枠を増設した。引き続き、関係機関等と連携し、交通実態等に応じた交通規制を実施するよう、都道

府県警察を指導していく。

## 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。

また、2022年4月の道交法改正により、歩行者、自転車、自動車等既存の交通主体に加え、電動キックボードをはじめとするパーソナルモビリティ（特定自動運行の自動車、特定小型原動機付自転車、遠隔操作型小型車等）が、同じ交通空間を通行する新たな状況が生じている。については、同法参議院附帯決議に基づき、各交通主体の安全を確保するため、交通事故情報等を集積・分析して危険性を軽減する措置を適切に講ずるとともに、効果的かつ厳正な指導取締りに引き続き努められたい。また、車道と分離された自転車道、自転車専用通行帯および歩道等の交通空間を計画的に整備されたい。

### 【回答】

#### (1) 歩道・自転車道・車道の峻別化について

警察庁は自転車に関して3本の柱で対策している。

##### ①交通安全教育

自転車は免許なしで運転できるため、まずは車両であると認識していただいて交通ルールを守っていただく必要がある。老若男女、誰でも乗れるものであり、きちんとルールを知っていただき、交通事故を防いでいくことが必要であると考えている。対策として、現場では安全教室を開いて若い世代から交通安全教育を行い、ルールの定着化を図っていく。

##### ②道路通行環境整備

自転車は車両であることから歩行者との関係上、車道に出て走行するのということが原則であると自転車安全利用五則に書かれている。バスやトラックとの接触事故が懸念されるが、道路管理者と連携しながら安全に通れる場所を整備してトラック・バスと自転車双方が安全に通行できなければならないとの観点で対策を進めている。具体的には国土交通省と警察庁でガイドラインを整備し、どういう場所にどのような形で自転車通行帯や自転車道を整備していくかを検討しながら、個々別々に対策を進めているところである。柔軟な見直しも行っており、歩道における自転車の通行規制解

除にあわせて自転車道の整備を合わせて行っている。

### ③取り締まり

国会において道路交通法の改正案が審議されており、先般衆議院を通過したところだ。その中で自転車の交通事故が他のモードに比べて増加している現状があり、マナー遵守のためには交通安全教育の他、取り締まりでは赤切符だけが自転車に適用されていたところ、青切符を使って柔軟に取り締まりする必要があるのではという観点がでてきた。自転車にも青切符を適用できる制度に変えようとしているところだ。この規定については公布から2年以内に施行となることから、おおむね令和8年には自転車にも青切符が交付されるようになる。取り締まりだけでなく、その前提となる安全教育や通行環境の整備を進める必要がある。

## (2) 二輪車の危険走行について

自転車やバイク等を使用しているいわゆる「フードデリバリー（飲食料の配達）」による、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は、事業用自動車の交通の安全を妨げる行為であり、その取り締まりや教育指導等の取り組みが強化されてきていることは評価するが、依然として危険運転等が散見されることから、フードデリバリー業者に対し、配達用の背負いバックなどに番号等の記載を促し、取り締まり等を強化されたい。

### 【回答】

業務中の自転車による事故について令和5年は前年令和4年に比べ、7%減少しているが、取り締まりを求める声やルール無視の指摘は増えている。警察としては省庁と連携しながらフードデリバリー事業者団体へ対策を講じるよう申し入れを行っている。フードデリバリー業界も警察からの要請を受け止め、一般社団法人日本フードデリバリーサービス協会を設立し、交通安全ガイドラインが定められたところだ。要求にある「配達用バッグに番号等を記載する」についてはまずは業界として取り組んでもらう案件であるが、警察としても啓発や取り締まりなどの諸対策を推進していく。

また、フードデリバリーサービスには「モペット」と言われる自転車に見えて高速度で移動できる乗り物が使われていることも我々は見聞しており、今般の道路交通法改正において電動機付自転車でありヘルメット着用が必要であることを明確化して取り締まりにあたる。

## (3) 「新たなモビリティ」の危険走行について

2023年7月より、「特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）」について、最高速度が時速20キロ以下のものは、16歳以上であれば運転免許は不要、ヘルメ

ット着用は任意となったほか、最高速度が時速6キロ以下の「特例特定小型原動機付自転車」は通行許可されている歩道は通行可能とするなどの規制緩和がなされた。しかし、この間の実証実験では交通事故は増加傾向にあり、今後は事故が多発する危惧があることから、厳格な通行ルールの設定・周知や歩道・自転車道・車道の峻別、厳格な取り締まりや教育指導等の対策を要請されたい。

また、2023年4月より、「特定自動運行（レベル4に相当する、運転者がいない状態での自動運転）」の車両および「遠隔操作型小型車（自動配送ロボット等）」の公道走行が可能となったが、これらの新たなモビリティも、電動キックボード等と同様に対策を要請されたい。

#### 【回答】

いわゆる電動キックボードの一部について、トラックやバスの運転手からも懸念の声が寄せられているところであり、我々としては免許が不要ということからどのように教育していくか、検討してきた結果、貸渡している事業者が法令上は教育を行うことになっているので、警察はその教育を支援することを主眼に置きつつ、取り締まりを行っていくこととした。警察としてはどうやってルールを守っていくかというガイドラインを作成し、事業者に守らせていくことに取り組んでいる。施行後死亡事故は発生していないが、安全確保を推進していく。

特定自動運行についても、現在福井県にて1件許可が出ており、警察も監督権限を働かせて安全確保に努めつつ、技術の進展を見守っていく所存だ。

### 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) 取り締まりによる違反件数は、一進一退の状況にあることから、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) 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】

過積載による運転行為については、制動距離が延伸して車体の重心が高くなるために安定性が損なわれるなど運転操作に与える影響が大きく、重大事故につながる危険

な違反であると認識している。過積載に起因する重大事故を防止するためには運転者の取り締まりにとどまらず、その使用者・荷主等に対する背後責任の追及を徹底することが重要であると認識している。そのためにも自動車の使用者に対する指示や使用制限命令を的確に行うとともに、過積載運行を助ける荷主には警察署長による過積載運行の再発防止命令を実施することが有効と認識している。再発防止命令に違反した場合は両罰規定も設けられていることから積極的な命令の執行と共に事件化を図っていくことで実質的な荷主の行為を抑制していきたいと考えている。

警察としては、道路管理者と連携して過積載車両などを対象とした合同検問を行うとともに、当該車両の運転者のみならず、車両の使用者や荷主等の背後責任の追及に努めることとする。引き続き、過積載運行の根絶に向けて、厳正な取締りに努めることとする。

#### 4. 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および速度超過にも規定されたい。

#### 【回答】

道路交通法第 58 条の 5 は、過積載について荷主側から要求する行為を禁止するという規定が設けられている。他の規定において、事業者、雇用主と運転者の関係で過積載を容認してはならないというものがあり、別途荷主側から過積載について要求することがあったという実情を鑑みてこのような規定が設けられ、禁止されている。要求にある過労運転の規制強化の規定は、道路交通法の考え方として基本的に使用者が命令すること、荷主側から速度超過や過労運転と分かった上での依頼はコントロールできないと認識していることから、設けられていない。

## 5. 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に係る「道路交通法の一部を改正する法律」が、2022年5月13日に施行され特例取得免許の取得者（19歳で大型免許取得など）が違反や事故を起した場合の状況等を検証し、必要に応じて、本制度の不断の見直しをされたい。

また、事業者に対し、改正道路交通法の特例取得免許の取得者については、教育訓練の充実はもとより、一定期間は定型的・限定的な乗務とする措置を講じるなど、十分な安全対策について指導するよう、関係省庁や事業者団体との連携をされたい。

第二種免許等の取得に関して、学科試験が英語等の外国語表記との検討もされていることから、外国人運転者の交通安全に対する意識の向上・日本での運転マナー等の教育徹底を強化されたい。

### 【回答】

道路交通法の一部を改正する法律が令和4年5月13日に施行されたところ、引き続き、本制度を利用して免許を取得した者の違反や事故の状況を注視することとする。

また、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、交通の安全に支障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、受験資格特例教習や若年運転者講習といった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、事故防止に向けた取組を進めていくこととする。

令和6年度より第二種免許の多言語化を進めている。多言語化について、一種免許は以前より取り組んでいたものの、二種免許は要望がなかったことから実施していなかったものである。人手不足などの要望を受けて開始したものである。外国人の交通安全意識を高める取り組みについては、各都道府県警において交通ルールの違いを教育する交通安全教育を企業等と連携して実施している。広報活動については、警察庁のホームページに多言語化したビデオ、映像や啓発のパンフレットを活用し、外国人の交通安全教育に取り組んでいる。今後も関係機関とも連携しつつ交通安全対策の各種活動を実施して、日本の交通ルールを外国人に理解を深めて、外国人の交通安全対策の充実に努めていく。

## 6. バス運転者の車内人身事故発生時の措置について

バス運転者がバス停等で停車した際に、高齢者等の旅客が転倒し骨折等の傷害が発生した場合、バス事業者は適正な状況の把握に努め、バス運転者が正しい手順で運行している場合は、安全運転義務違反の罰則適用の回避を検討されたい。

## 【回答】

車両の運転手がハンドル、ブレーキを操作し、道路や交通状況等に応じて、安全に運転することを求める安全運転の義務についての規定は、交通の安全の確保のために必要であることをご理解いただきたい。

その上で申し上げますと、バスの乗客の転倒事故については、周囲の自動車の影響によるものなど様々ケースがあるものと承知している。バスの乗客の転倒事故が起こった際の安全運転義務違反等の捜査に当たっては、こうした周囲の車が不意に停止をしたり、乗客の不用意な行動に起因したりするものではないか、など捜査を行い、個別具体的な事実に即した慎重な判断を行う。

## 7. トラックに対する妨害運転への対応について

加盟産別組合が実施したトラックに対する妨害運転の調査（有効回答 8,177 名）では、総重量 5 トン未満で 50.5%、同 11～20 トンで 53.9%、同 20 トン超 62.0%など、昨年の調査に引き続き、半数以上のドライバーがあおり運転等の妨害を受けたと回答している。その状況・場所については、法定制限速度での走行中が 3,685 名、片側一車線道路での走行中が 3,807 名となっており、法令遵守をしているにもかかわらず妨害運転を受けるという不条理が引き続き生じている。

については、交通事故の防止によるドライバーの安全確保のためにも、運転免許取得や更新時の講習等を強化されたい。特に、高速道路における大型貨物自動車の法定制限速度が普通自動車等とは異なることや、個社が安全のために独自の制限速度を設けている場合があることについて、幅広く周知されたい。また、あおり運転等の妨害運転に対する罰則の強化を検討されたい。

## 【回答】

現在、運転免許取得時や更新時には、運転に係る危険の予測その他、安全な運転に必要な技能及び知識に加え、妨害運転の危険性についての講習を実施しているところである。これらの講習で使用する教材には、高速道路等における各車両の法定速度を含めた必要な事項等が盛り込まれており、効果的な講習が実施されているものと承知している。

さらに、令和 5 年 4 月から、運転免許の取消し等の処分を受けた者を対象とした取消処分者講習において、妨害運転等を行った運転者の運転行動の改善を図ることを目的としたディスカッション形式の指導を新たに導入している。今後も、各段階でのきめ細かな運転者対策を通じて、交通安全の確保を図っていきたいと考えている。

御指摘の罰則の強化については、他の法令や他の違反行為との均衡も踏まえつつ、慎重な検討を要するものと考えている。いずれにせよ、警察庁では「あおり運転」を始

めとする悪質・危険な運転が関係する事案を認知した場合には、客観的な証拠資料の収集等を積極的に行い、道路交通法違反のみならず、さらに法定刑の高い危険運転致死傷罪等あらゆる法令を駆使して厳正な取締りを通じて、悪質・危険な運転の抑止に努めていく。