

## 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不可欠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。

## 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。

## (2) 二輪車の危険走行について

自転車やバイク等を使用するいわゆる「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。

一方、電動キックボードについては、この間、人身事故や悪質運転などが社会問題化する中、その普及に慎重な対応を求めてきたにもかかわらず、最高速度が時速20キロ以下のものについては、16歳以上であれば運転免許は不要、ヘルメット装着は任意とするなどの規制緩和がなされたことは遺憾である。自転車等の取り締まりや教育指導等の対策も未だ十分とは言えない中、事業用自動車にとっての道路交通環境の悪化は明らかであり、引き続き、厳格な取り締まりや教育指導等の対策に取り組まれない。

## 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。

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・悪質性に依じて厳正な行政・司法処分をされたい。

## 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。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。

## 5. 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。

## 6. 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、引き続き事業者が法令順守を徹底されたい。

## 7. 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。

## 8. 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 7,908 名）では、総重量 5 トン未満で 52.5%、同 11~20 トンで 60.2%、同 20 トン超 65.7%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 3,596 名、片側一車線道路での走行中が 3,827 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ふ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 80km/h であることや、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。