

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くる通達を発出するなどし、自動車運送事業者団体等からの要望を踏まえながら、きめ細かく駐車規制を見直すよう指導したところ、一定の成功を上げていききたところですが、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するなど指示をするなど、で駐車規制の見直しに継続的に継続して取り組んでいるところです。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、働きかけるよう、あわせて指示しています。

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4月から令和5年度末までの期間では183区間約31,500m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、315区間、約8,500m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211台分の駐車枠を増設しました。

また、本年3月、特定の場所に駐車をせざるを得ない人と別の事情への配慮の必要性や、駐車規制の必要性を上回るときに行う駐車許可について、貨物車も駐車許可の対象となりうる等を明確化した他、申請手続き等の合理化および簡素化等を推進するよう、都道府県警察に対して指示を出したところです。

引き続き、関係機関等と連携し、交通実態に応じた規制交通規制等を実施するよう、都道府県警察を指導してまいります。

2. 自転車等の走行環境の整備・促進について

(1) 歩道・自転車道・車道の峻別化について

2024年6月に改定された「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、「限られた道路空間における自転車道の確保」および「自転車専用通行帯への停車帯等の設置」について、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トラック・バス・ハイタクとの交差・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】

警察では近年登場している新たなモビリティも含め、多様な交通主体、全ての安全かつ快適な通行を確保することを打ち出しており、交通事故の分析、情報発信、広報啓発、管理、連携した交通安全といった対策を行うとともに、違反行為に対して厳正な取り締まりを行っております。ご指摘の通り令和4年の道路交通法改正により、それまでの交通ルールを改め、それぞれの交通主体のルールを整理した。これを踏まえまして令和6年6月に国交省とともにこの自転車利用環境創出ガイドラインの改定を行いました。

引き続きこのガイドライン改訂を踏まえ、道路管理者と連携して自転車道電車専用通行帯等の自転車通行空間の整備を推進していく他、歩道における新たなモビリティの利用形態や利用状況等を注視しつつ、行動等を含めた交通空間の整備に向けた検討

を推進してまいります。

(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のいわゆる「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】

自転車やバイクを用いて、飲食物の商品を配達するサービスのニーズが高まっていることは承知しています。警察としては、これまで関係団体に対し交通ルールの周知と遵守、事故防止のための注意喚起などについて、あらゆる機会を捉え、配達員に指導教育を実施するよう、関係省庁と連携して申し入れを行っています。

また事業者ごとの識別番号を配達員に表示することについては、関係団体においてまずは検討されるものと考えております。今後とも、フードデリバリーによる違反行為の未然防止に努めるとともに、交通事故の発生実態や取り締まりに対する国民の要望等を踏まえ、悪質危険性、迷惑性の高い業者への指導・取り締まり、交通事故防止に資する取り締まりを推進してまいります。

なお、令和3年2月に設置された一般社団法人日本フードデリバリーサービス協会において、同年10月、警察庁他関係省庁との連携の上、交通安全ガイドラインを策定しており、配達時の交通事故を防止するため、関係機関団体とも連携し、事業者等に対する交通安全政策の働きかけ、配達員への指導、啓発、飲食店等を通じた配達員の交通ルールの遵守を呼びかけ等の諸対策についても推進してまいります。

(3) 「新たなモビリティ」の危険走行について

特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）について、2023年7月の規制緩和後の1年間で、交通違反の検挙件数が25,156件、事故発生件数は219件となり、危険走行が多発している状況である。また、貴庁により実施された特定小型原動機付自転車の利用者へのアンケート調査によると、ヘルメットを所持している利用者は約2割であり、今後も事故が多発することを危惧している。

自転車におけるヘルメット非着用時死傷事故発生率は、着用時と比較し約3倍の差がある等、ヘルメット非着用によることで重大な被害となることは明らかであることから、電動キックボード等に乗車する者の危険運転防止に加え、重大事

故を防止するためにも、ヘルメット着用義務化に向けて強く取り組まれない。

併せて、加えて、フル電動アシスト自転車（モペット）を用いて、ヘルメット非着用による乗車も散見されることから、電動キックボード同様、今後も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、引き続き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】

特定小型原動機付自転車については、令和5年7月に改正道路交通法が施行され、構造上の最高速度や大きさが自転車と同程度等、一定の要件を満たす車両について特定小型原動機付自転車として切り出しをしたというところで自転車と同様の交通ルールを定めています。自動車用ヘルメットの着用についても、自転車と同等に努力義務を課している。令和6年中の特定小型原動機付自転車関連事故の状況を鑑みると、単独事故というのが3割を占めており、中でも転倒の事故がいう特徴がみられます。

運転者自らの身を守るという観点からも、ヘルメットの着用が非常に重要であると認識し、交通安全教育や広報啓発を通じてヘルメットの着用促進を図っているところです。警察庁においては、販売事業者・シェアリング事業者等の関係事業者、関係省庁からなります官民協議会を開催しており、同協議会において、利用時の交通ルールの周知や、利用者等に対するヘルメット着用の促進といった関係事業者が講じるべき措置を定めたガイドラインを策定されており、同ガイドラインにのっとりた取り組みの推進というの、事業者へ働きかけをしています。

フル電動アシスト自転車（モペット）は、近年関連する事故が増加しており、昨年の道路交通法改正により、原動機を用いず、ペダルのみを用いて走行する場合も、原動機付自転車の運転に該当し、原付免許以上の免許が必要であるということを明確化したところです。

ペダル付き電動バイクに関しては、無免許運転やナンバープレートの装着義務違反といった違反が多く、電動バイクというものが原動機付自転車に該当するということや、運転免許やナンバープレート、ヘルメット着用が必要であるといった基本的な交通ルールの更なる周知、特に販売時においてそれを周知徹底することが重要であると考えています。

このため昨年11月に、先程申し上げた官民協議会におきまして、同様に関係事業者が取り組むべき交通安全対策を取りまとめたガイドラインというものを策定し、官民

が連携してこれで対策を講じているところです。具体的には販売事業者がペダル付き電動バイクを購入者に対して販売する際に、しっかりとその交通ルールについて周知をしてもらうこと、無免許運転がなされないように購入者の運転免許の確認をしっかりとやってもらうといった取り組みを進めています。引き続き無免許運転等のペダル付き電動バイクの悪質危険な違反の取り締まりを強化していくとともに、販売時における周知徹底に向けて、官民連携した取り組みを進めてまいります。

自動運転と遠隔操作型小型車につきましては、自動運転に関しては、令和5年4月から特定自動運行許可の許可制度が施行されたところです。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、これを行うとする者は変更の許可を受けることが必要となっています。この許可の審査の際に、安全性等に関して厳格に審査を行うことになっています。また一度許可を与えた後、特定自動運行の許可を受けた者が特定自動運行に関して法令に違反した場合には、必要な監督を公安委員会で行う指示、許可の取り消しなど行政上の処分を行うとされています。引き続きこれらの規定を適切に運用しつつ、関係省庁、特に国土交通省が車両の安全性を監督するが実施主体の事業者とも連携しながら、特定自動運行により、他の交通参加者の安全を損なうことのないように進めてまいります。

自動配送ロボットに関しては、令和4年の改正道路交通法により、一定の基準を満たしたものは、遠隔操作型小型車という形で新たな分類を創設したところです。該当するものについては、歩行者と同様の交通ルールを適用します。歩行者の安全を確保するため、一定の要件に関しては、既に認められている身体障害者用の車と、基本的には大きさや速度など同等の基準となっています。届け出制となっていますが、遠隔操作型小型車の通行に関して違反行為があった場合には、警察は適正な監督を適切にしていくことで、歩行者の安全確保や事故防止に努めてまいります。

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】

警察としては道路管理者と連携して、過積載車両等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、引き続き過積載運行の根絶に向けて平静な取り締まりに努めてまいります。

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「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。

【回答】

過労運転による事故防止対策というのは極めて重要と認識しています。ご指摘の道路交通法 58 条の 5 第一項については、荷主や荷受人の要求によって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実情に鑑みて、使用者以外の荷主等が車両の運転者に対して、過積載の要求や過積載となる積載物の引き渡しを禁止行為として規定しています。過労運転と速度超過については、過積載と異なり、一般にその使用者以外の荷主が発注の段階において、その出発時や運転中の運転者の過労の状況であったり、その後の運行の経路であったり、休憩時間等ドライバーの労働時間の変化を把握することは一定困難であると考えています。

他方、道路交通法の第 108 条の 34 という規定により、事業用の自動車運転者が過労運転や速度超過といった交通違反をした場合には、運輸局に対してその違反内容を通知する制度がある。この制度を今後適切に運用していきたいと考えています。

過労運転による重大な事故防止に関しては、都道府県警察においてそれぞれ取り組みを進めており、ご指摘いただいた兵庫県警の取り組みも好事例の一つとして、過労運転の根絶に向けた指導取り締まりというのにも引き続き推進してまいります。

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、学科試験の多言語対応がな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】

令和2年に公布された、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であるが、引き続き、本制度を利用して免許をした取得した者の違反や事故の状況を注視してまいります。

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連携し、事故防止に向けた取り組みを進めてまいります。

多言語対応については、昨年5月に警察庁より全都道府県警察に対し、日本語を除く20言語を導入するように指示をしたところです。結果として昨年の9月、全都道府県警察において、仮免許、第一種免許、第二種免許の試験全てについて、20言語を導入しています。

6. バス運転者の車内人身事故発生時の措置について

2023年4月に自動運転レベル4（高度運転自動化）を解禁する道路交通法が施行され、全国で自動走行車を使用して移動サービスの実証実験が進んでいる。

現状のレベル2では、自動走行車にテストドライバーが乗車し、緊急時に備えている。平成28年5月に警視庁がまとめた「自動走行システムに関する行動実証実験のためのガイドライン」にも、テストドライバーが、運転者としての責任を負うとされている。

今後レベル4に移行する場合は、テストドライバーも乗車せず、様々な交通用具が混在走行し、事故リスクが高まる中、一元管理による監視システム下では、咄嗟

の対応が難しいばかりか、責任の所在も不明確であり、早急に走行ルールなどを定めた法整備も含め、対応を検討されたい。

【回答】

実装段階は、車両としての安全性が担保された状態であり、2023年に道路交通法を施行し、特定自動運行の許可という制度を設置したところです。

この許可において、自動運転車が走行をあらかじめ予定している走路において交通ルールを遵守して走行できるか、他の交通参加者に対して危険、障害を生じさせることなく、走行できるかどうかといったことを警察が国交省と協力して審査をするとともに、その自動運転車の走行の継続が困難となった場合において、自動運転のためのシステムの働きによって自動車が停止するという場合がございます。その際、自動車が不適當な場所にあるときは速やかに移動させるための措置や、あるいは交通事故が発生した場合には誰が警察に通報するのか、一旦措置をどのように担保する体制がとられているのかという点をあわせて審査をすることとしています。

いわゆるレベル4相当の自動運転車の公道走行については、一定咄嗟の対応が行われる体制が確保されており、また自動運転車を安全かつ円滑に運行させなければならないという責任の所在は事業者にある、ということは法律上明確になっているところです。実証段階にある自動運転車は日本全国各地にあり、事故が起きると目立つことになりましたが、実証から実装への移行は技術的に大きなハードルを越えることになるといえます。自動運転自体は、車両性能を所管されている国土交通省の方で審査することになっており、実装段階に関しては既に法整備は済んでいる段階です。

7. トラックに対する妨害運転（あおり運転）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（あおり運転）の調査（有効回答 8,399名）では、半数以上である4,668名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3,663名となっており、法令遵守をしているにもかかわらず普通自動車等から妨害運転を受けるという不条理が絶えず生じている。また、あたかもトラックが普通自動車等に対して、あおり運転という行為を行っているという表現が、一部インターネットやメディア等で発せられていると認識している。

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加え、普通自動車等があおり運転をしている意識の醸成について、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す。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ます。また講習指導員によって妨害運転について指導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ます。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まいります。

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ます。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まいります。