

月刊交通 10 2025

編集 道路交通研究会 / 発行 東京法令出版

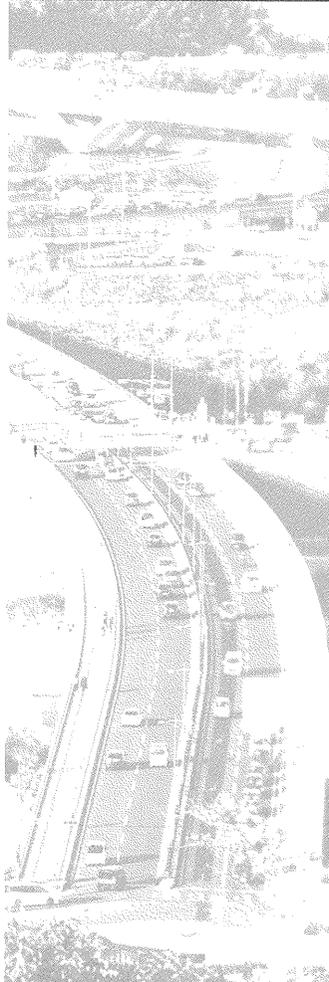
特集

総合的な駐車対策の推進

巻頭言

総合的な駐車対策について

- 駐車対策の現状について
- 「駐車許可」及び「駐車規制からの除外措置」の運用見直しについて
- 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しについて
- 自動二輪車等に係る駐車規制の見直し
～道路管理者と連携した二輪車駐輪施設の整備～
- 物流2024年問題やインバウンド増加に対応する駐車規制の見直しについて
- 駐車禁止除外指定車標章不正使用に係る違法駐車総合対策の推進について
- 総合的な駐車対策の推進は地域とともに



交通警察の基礎知識

子どもに対する交通安全教育

CONTENTS
2025.10
特集

総合的な駐車対策の推進

巻頭言～総合的な駐車対策について～	2
警察庁交通局交通規制課長 平野雄介	
駐車対策の現状について	4
警察庁交通局交通規制課課長補佐 野澤健夫	
「駐車許可」及び「駐車規制からの除外措置」の運用見直しについて	16
警察庁交通局交通規制課 近藤麻実	
貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しについて	23
警視庁交通部交通規制課 志村大輔	
自動二輪車等に係る駐車規制の見直し ～道路管理者と連携した二輪車駐輪施設の整備～	36
兵庫県警察本部交通部交通規制課課長補佐 泉 慶治	
物流2024年問題やインバウンド増加に対応する駐車可規制の見直しについて	52
香川県警察本部交通部交通規制課課長補佐 西本秀右	
駐車禁止除外指定車標章不正使用に係る違法駐車総合対策の推進について	68
大阪府警察本部交通部交通指導課課長補佐 川嶋康生	
総合的な駐車対策の推進は地域とともに	76
新潟県警察本部交通部交通指導課課長補佐 増子 節	
交通課長日誌⁽⁴⁶⁾ 98	
奈良県香芝警察署 松田喬子	
プロフェッショナル⁽²⁴⁾ 83	
青森の信号機を知り尽くした準技能指導官 青森県警察本部交通部交通規制課次長 川嶋友明	
交差点 91	
全国に先駆けて少子高齢化が進む県警の交通安全対策 高知県警察本部交通部長 森 成人	
交通警察の基礎知識⁽⁷⁾ 84	
子どもに対する交通安全教育 道路交通研究会	
交通警察統計 101	

連載



巻頭言

～総合的な駐車対策について～

警察庁交通局交通規制課長
平野雄介

違法駐車をはじめとする無秩序な駐車は、交通事故の原因となり得るものであるほか、交通渋滞を生じさせて円滑な物流の妨げとなったり、バスの定時運行や緊急自動車の活動に支障を及ぼしたりするなど、社会経済活動等に大きな損失を発生させるとともに、地域住民の生活環境を害することもあるものであることから、一定の駐車規制は必要不可欠です。

しかし、近年はいわゆる「物流2024年問題」を背景に、業務の性質上、短時間の駐車が不可避である業務用車両に係る駐車需要に対応する必要性が大きく高まる中、周辺の交通の安全と円滑への影響を最低限としつつも、こうした駐車需要にきめ細かく対応することが求められているほか、引き続き、訪問看護等に係る駐車需要へも適切に対応していく必要があります。

また、自動二輪車又は原動機付自転車については、保有台数当たりの駐車場台数を見ると、自動車（四輪車）に比べて少ない水準にあり、特に大都市において自動二輪車等の駐車場が不足している状況にあります。

こうした状況を踏まえ、警察においては、周辺の交通の安全と円滑に配慮しつつ、貨物集配中の車両や自動二輪車等に係る駐車規制の見直しを推進するとともに、自治体等に対する駐車施設の整備等の働き掛けを推進しているところであり、また、駐車許可及び駐車規制からの除外措置について、許可要件の明確化等を通じて運用の統一を図るほか、申請書類の統一等を通じて関係手続等の合理化及び簡素化を推進する新たな運用が、本年7月から全国で開始されたところです。

一方で、悪質性・危険性・迷惑性の高い違法駐車や、駐車規制からの除外標章の不正使用事案等の違法行為に対しては、交通の安全と円滑を図るため、また、国民の間に著しい不公平を生じさせないためにも、厳正に対処する必要があります。

そのため、今回の特集では、総合的な駐車対策の現状等について概説するとともに、駐車規制の見直しをはじめとした各種駐車対策の好事例を、都道府県警察の担当者から紹介していただくことにしました。本特集が、都道府県警察における駐車対策を改善・向上する上での参考となり、ひいては駐車に起因する各種課題等の解消につながれば幸いです。

最後になりましたが、御多忙の中、快く執筆依頼に応じていただいた都道府県警察の担当者の皆様には心から感謝を表明するとともに、このような良好な取組を積極的に推進していただいていることに敬意を表したいと思います。

(ひらの・ゆうすけ)



駐車対策の現状について

警察庁交通局交通規制課課長補佐
野澤健夫

はじめに

違法駐車は、交通渋滞、交通事故の原因となるほか、緊急時における緊急車両の通行妨害となるなど、国民生活に著しい弊害をもたらすものである。

道路交通法が制定された昭和35年当時、既に都市部における路上の違法駐車が大きな社会問題となっており、法の施行当初から、都市部における大掛かりな駐車禁止規制を実施するなど、違法駐車対策が精力的に進められた。

更にその2年後の昭和37年には、東京オリンピック競技会等を控えて都市の交通問題の解決が喫緊の課題となっていたところ、車庫等の保管場所を有しない自動車の増加に伴い、道路使用の適正化、道路における危険の防止及び道路交通の円滑化を図ることを目的として、自動車の保管場所の確保等に関する法律が制定された。

その後も、交通巡視員制度の導入やパーキング・メーター、パーキング・チケットの設置、自動車の保管場所の確保が必要な地域の拡大等、これらの法律は、現在まで度重なる改正を経て、より良好な駐車秩序の確立が図られてきた。

これまでの警察による駐車対策や、官民連携による路外駐車場の整備といった種々の取組により、過去と比較して駐車環境は大きく改善されたとい

えるものの、社会情勢等の変化により、道路環境、交通実態、駐車需要等が刻々と変化する中で、これらに的確に対応した合理的な駐車規制の在り方が問われている。

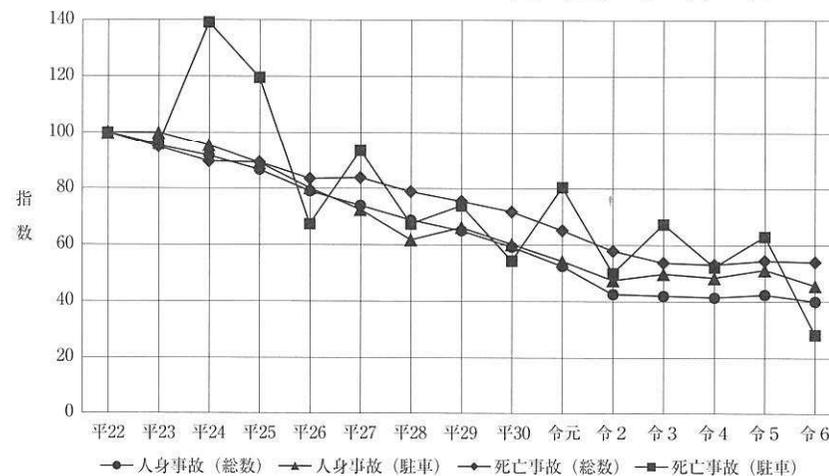
なお、本稿では、駐車問題の現状や警察の駐車対策等について紹介をしていくが、本文中の意見にわたる記載は筆者の私見であることを申し添える。

1 駐車問題の現状

(1) 駐車車両への衝突事故等

令和6年中の駐車車両への衝突による交通事故については、人身事故の発生件数が615件、うち死亡事故の発生件数が13件（死者14人）であり、共に減少傾向で推移している。また、駐車車両等に起因した交通事故については、人身事故の発生件数が726件、うち死亡事故の発生件数が8件（死者8人）であった（図表1）。

図表1 駐車車両への衝突による交通事故の推移（平成22年～令和6年）



【駐車車両への衝突による交通事故の発生状況】

区 分	平22	平23	平24	平25	平26	平27	平28	平29	平30	令元	令2	令3	令4	令5	令6
人身事故件数	725,924	692,084	665,157	629,033	573,842	536,899	499,201	472,165	430,601	381,237	309,178	305,196	300,839	307,930	290,895
うち駐車車両衝突	1,347	1,346	1,284	1,200	1,079	976	832	892	811	731	640	671	652	690	615
死亡事故件数	4,808	4,560	4,307	4,293	4,013	4,028	3,790	3,630	3,449	3,133	2,784	2,583	2,550	2,618	2,598
うち駐車車両衝突	46	44	64	55	31	43	31	34	25	37	23	31	24	29	13
駐車車両衝突死者数	50	45	69	58	32	44	35	37	26	40	24	34	25	31	14

※第1又は第2当事者が駐車車両（運転者不在）の場合を計上

【駐車車両等に起因した交通事故発生状況】

区 分	平22	平23	平24	平25	平26	平27	平28	平29	平30	令元	令2	令3	令4	令5	令6
人身事故件数	2,438	2,211	2,051	1,915	1,595	1,721	1,565	1,466	1,364	1,168	942	894	847	815	726
うち死亡事故件数	8	12	17	15	12	10	4	8	10	10	14	9	3	7	8
死者数	8	12	17	15	12	10	4	8	10	10	14	9	3	8	8

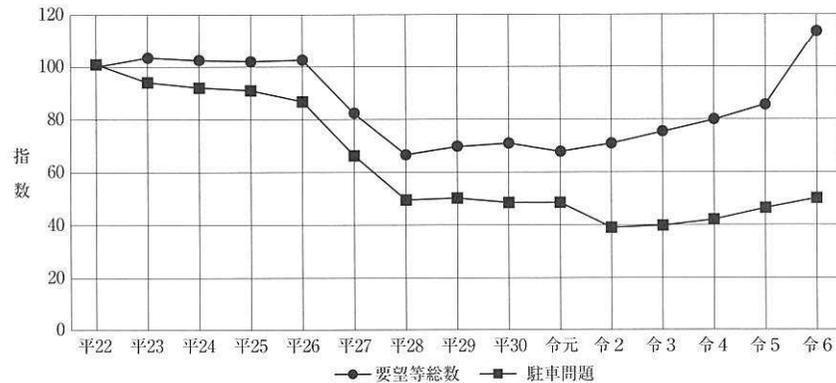
※第1又は第2当事者に、駐車車両等に起因する要因があった事故を計上

※駐車車両起因相互の事故は1件として計上

(2) 駐車問題に関する110番通報

令和6年中の駐車問題に関する要望等に係る110番通報の件数は9万4,612件であり、要望等に関する110番通報件数の総数(121万9,416件)の約7.8%を占めている。ここ数年、その件数は増加傾向にあり、駐車問題に関する国民の関心の高さがうかがえる(図表2)。

図表2 駐車問題に関する110番通報件数の推移(平成22年～令和6年)



区分	平22	平23	平24	平25	平26	平27	平28	平29	平30	令元	令2	令3	令4	令5	令6
要望等総数	1,070,775	1,108,231	1,096,867	1,092,142	1,097,855	880,664	713,365	745,894	759,424	725,556	758,408	806,913	854,313	917,115	1,219,416
うち駐車問題	188,585	177,400	173,756	171,641	163,589	124,977	93,328	94,753	91,412	91,499	73,566	75,099	79,365	87,557	94,612
その構成率	17.6	16.0	15.8	15.7	14.9	14.2	13.1	12.7	12.0	12.6	9.7	9.3	9.3	9.5	7.8

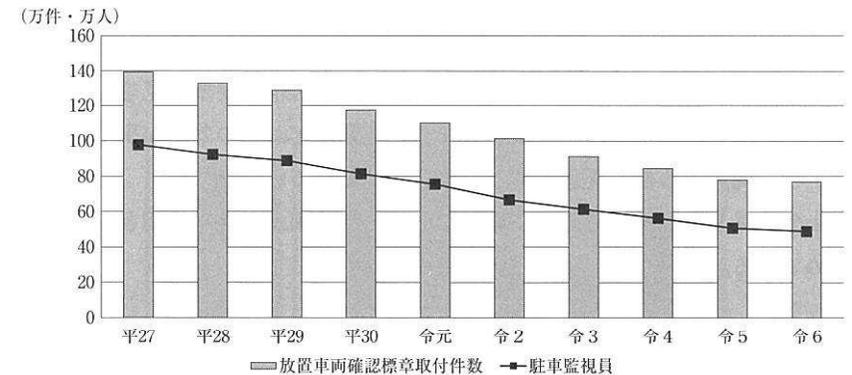
(3) 違法駐車取締り

違法駐車取締りは、違法駐車状況、違法駐車が原因と認められる交通事故の発生状況、違法駐車に起因する交通渋滞の発生状況等の実態や地域住民等の意見・要望を適切に踏まえて都道府県ごとに策定・公表されている「取締り活動ガイドライン」に沿って、悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点を置いて実施している。

令和6年中の放置車両確認標章の取付件数は77万97件(うち駐車監視員によるものは48万8,656件)であった(図表3)。

また、令和6年中、放置違反金を納付しなかった者に対して滞納処分を9,152件(徴収件数)、車両の使用制限命令を1,502件実施した。

図表3 放置車両確認標章取付件数の推移(平成27年～令和6年)



区 分	平27	平28	平29	平30	令元	令2	令3	令4	令5	令6
放置車両確認標章取付件数	139,977	132,894	128,596	117,633	110,499	101,064	91,263	84,598	78,029	77,097
駐車監視員	97,003	92,716	88,825	81,802	75,939	66,702	61,644	56,587	50,735	48,656

2 総合的な駐車対策の推進

(1) 駐車規制の延長距離

令和5年度末現在、道路交通法に基づき全国の都道府県公安委員会が行っ

ている駐停車禁止規制及び駐車禁止規制の規制延長距離は16万9,303kmとなっている。

(2) きめ細かな駐車規制

駐車規制は、交通の安全と円滑の確保という道路交通法の目的を達成するため有効な手段であるが、物流や交通参加者の利便に対して大きな影響を与えるものであることから、必要最小限の規制となるよう時間的・場所的に対象範囲をきめ細かく設定して実施する必要がある。

そこで、駐車規制の見直しに当たっては、時間、曜日、季節等による交通流・量の変化等の時間的視点と、道路の区間ごとの交通環境や道路構造等の場所的視点の両面から、個々の道路の機能と区域の特性に十分配慮した上で、

- 道路環境、交通実態、駐車需要等に適合した合理的な規制内容となっているか
- 交通参加者、地域住民等の関係者からの苦情、要望意見等はないか
- 交通事故防止、渋滞緩和等について期待どおりの効果が出ているか
- 関連する他の交通規制との整合性はとれているか

を十分吟味し、個々の時間及び場所に応じたきめ細かな駐車規制となるよう努めている。

(3) 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し

物流は我が国の国民生活や経済活動、地方創生を支える重要な社会インフラであり、近年のEC市場の拡大により、宅配便等の取扱件数も年々増加している。このような状況の中、警察では、働き方改革関連法が公布された平成30年以降、貨物集配中の車両に配慮した駐車規制の見直しを推進している。

具体例としては、

- 貨物集配中の車両の駐車禁止規制からの除外
- 駐車禁止規制区間に貨物集配中の車両に限った駐車枠の設置
- 道路管理者と連携した歩道の切込みによる駐車スペースの確保

といった取組を継続して行っている(図1)。

また、現状の道路構造や道路の整備状況を踏まえれば、道路上のみで全ての駐車需要に対応することは困難であることから、駐車規制の見直しと併せて、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(貨物集配中の車両のための駐車場所の附置に関する規定の創設等を含む)、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を行っている。

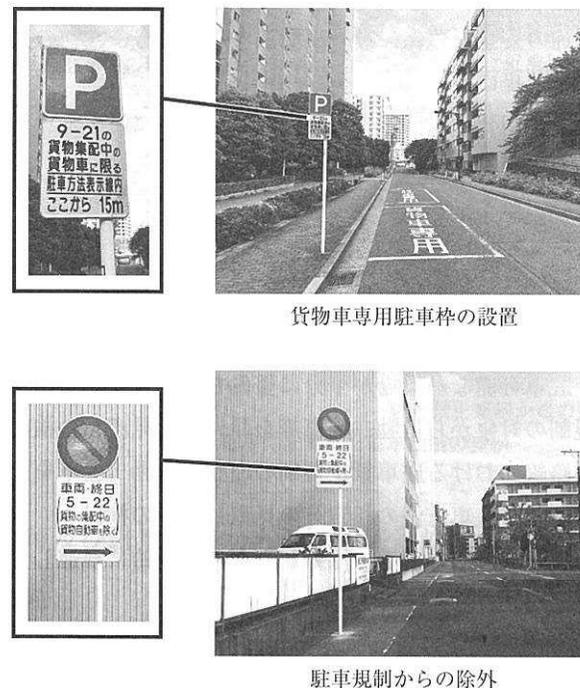


図1 貨物集配中の車両に配慮した駐車規制の実例

(4) 自動二輪車等に配慮した駐車対策の推進

自動二輪車の駐車問題は、特に都市部での慢性的な駐車場不足が課題となっている。これに加えて本年4月1日から、原付免許で運転できるバイクの範囲が広がる「新基準原付制度」が導入されたことで、一部駐車場において新基準原付の駐車ができない可能性があるなど、自動二輪車を取り巻く駐

車問題は厳しい状況にある。

警察としても、これまで自動二輪車等の駐車需要が高いと認められる路線及び歩道の区別のある路線から優先的に点検を行い、自動二輪車等に係る駐車規制の見直しを進めてきたところであるが、自動二輪車等の保有台数当たりの駐車場台数を見ると、依然として自動車（四輪車）に比べて少ない水準にあり、特に大都市において自動二輪車等の駐車場が不足している状況にある。

そこで、交通の安全の確保に最大限配慮するとともに、他の交通の妨害にならないことを前提に、

- 地方公共団体、道路管理者、民間事業者等に対する自動二輪車等の利用を可能とする設備等の整備や自動二輪車等が駐車可能な路外駐車場の新設の働き掛け
- 市区町村に対する自動二輪車等が駐車可能な駐車場の附置に係る条例の整備についての働き掛け
- 自動二輪車等の駐車需要が高いと認められ、かつ、周辺に自動二輪車等が駐車可能な駐車場が十分に整備されていない路線における駐車禁止規制の対象から自動二輪車等を除外する見直しの検討
- 当該路線における駐車禁止規制の廃止、自動二輪車を対象とする駐車可規制及び駐車方法の指定等の見直し可否の検討

等の取組を、関係機関等と連携・協力しながら継続的に推進していく必要がある（図2）。



路上駐車場の設置



歩道の一部に駐車場を設置



駐車禁止規制からの除外

図2 自動二輪車に配慮した駐車規制の実例

(5) 駐車許可及び駐車規制からの除外措置に関する考え方

ア 駐車許可

道路交通法第45条第1項ただし書の規定に基づく駐車許可は、駐車規制の対象とされる道路の部分（同法第44条の停車及び駐車が禁止されている道路の部分及び第45条第2項の無余地となる場所を除く。）に該当する特定の場所に駐車せざるを得ない特別の事情がある場合において、当該事情への配慮の必要性和駐車規制の必要性和を比較衡量して前者が後者を上回る時に行うものであり、駐車に係る用務の態様により許可の対象が画一的に定まるものではない。

よって、申請を受けた警察署では、駐車の日時、場所、用務その他当該場所に駐車せざるを得ない特別の事情について適切な審査を行い、駐車許可の対象を特定の用務に限定することのないようにするとともに、当該規制の必

要性と駐車必要性を具体的に比較衡量して駐車許可の可否を判断することが肝要である。

イ 駐車規制からの除外措置

道路交通法第4条第2項の規定に基づき、都道府県公安委員会が公安委員会規則等によって、道路標識等により駐車禁止の規制が実施されている全ての場所において、日時、交通状況のいかんを問わず駐車を認める措置をとるものであり、その対象は、緊急自動車、道路維持作業用自動車、医師が緊急往診に使用中の車両、身体障害者等使用車両といった公共性が極めて高く、広域かつ不特定の場所に駐車する必要のある車両等に限定されることとなる。

ウ 駐車許可及び駐車規制からの除外措置の運用の見直し

いわゆる「物流2024年問題」を背景に、業務の性質上、短時間の駐車が不可避である業務用車両に係る駐車需要に対応する必要性が高まっており、昨年6月に閣議決定された「規制改革実施計画」にも、物流・医療をはじめとする、社会的に重要なインフラを担う事業者の駐車需要に対応するための駐車規制の在り方に関する内容が盛り込まれた。

こうした状況を踏まえ、本年3月、駐車許可等に関し、全国で運用の統一を図るほか、関係手続等の合理化及び簡素化を推進することを目的として警察庁が通達を発出し、7月1日から運用を開始したところであるが、その詳細については別稿に譲ることとする。

3 自動車の保管場所の確保対策の推進

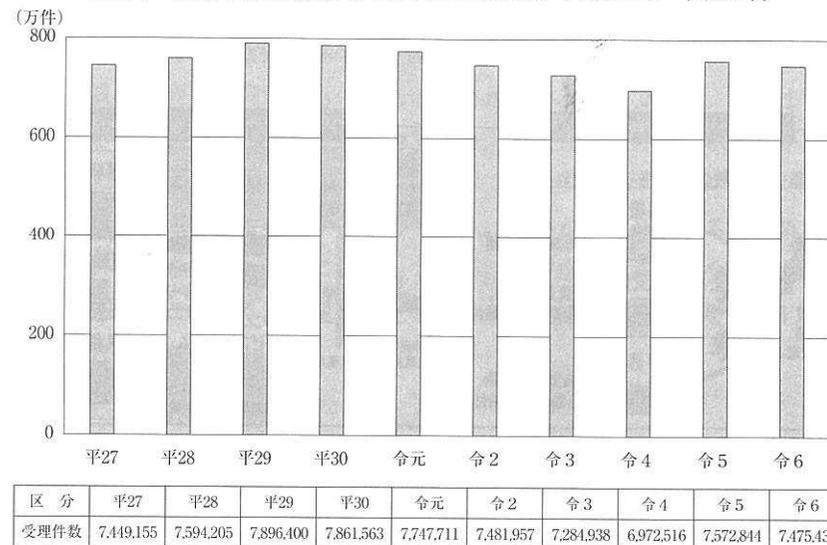
(1) 自動車保管場所証明等の件数

自動車の保管場所の確保等に関する法律は、自動車の保有者等に自動車の保管場所を確保し、道路を自動車の保管場所として使用しないよう義務づけるとともに、自動車の駐車に関する規制を強化することにより、道路使用の適正化、道路における危険の防止、往路交通の円滑化を図ることを目的として制定された。

同法に基づき、警察署長は、登録自動車の保管場所証明書の交付、軽自動

車の保管場所に係る届出の受理等を行っている。令和6年中の自動車保管場所証明申請の受理件数は747万5,430件であった(図表4)。

図表4 自動車保管場所証明申請受理件数の推移(平成27年～令和6年)



(2) 自動車保有関係手続のワンストップサービス(OSS)

自動車を保有するためには多くの手続(検査登録、保管場所証明申請等)と税・手数料の納付(検査登録手数料、保管場所証明申請手数料、自動車税、自動車取得税、自動車重量税等)が必要となるが、これらの手続と税・手数料の納付を、オンラインで一括して行うことを可能としたのが、「自動車保有関係手続のワンストップサービス(OSS)」である。申請者等は、OSSを利用することによって、これまで警察署、運輸支局、県税事務所等に出向いて行っていた各種行政手続を、自宅等からオンラインで24時間365日申請することが可能となり、申請者等の負担軽減につながっている(図3)。

OSSは平成17年から運用が開始され、OSSによる保管場所証明申請については令和5年1月から全都道府県において手続が可能となった。また、本年3月までは、OSSを利用したとしても保管場所標章の受領のために必ず

1回は警察署に出向く必要があったが、4月から同標章が廃止されたことに伴い、警察での保管場所証明手続の完全オンライン化が実現した。

このように、OSSは申請者等の時間と手間を大幅に削減できるシステムであることから、今後も関係機関等と連携しつつ様々な機会を通じてその有用性を訴えるなどし、利用率の向上を図っていく必要がある。

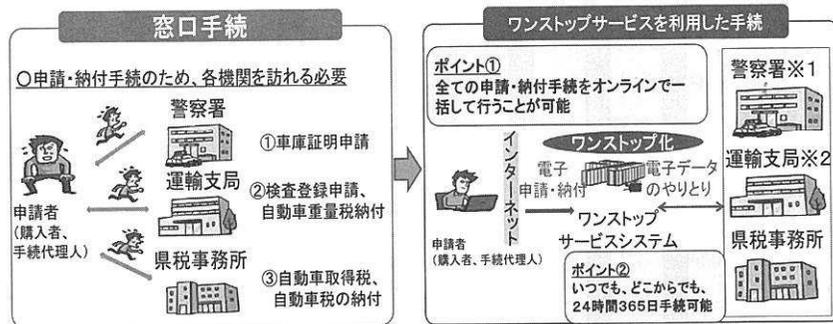


図3 窓口手続とOSSを利用した手続の違い

(3) オンラインによる軽自動車の保管場所届出

軽自動車についても、「軽自動車保有関係手続のワンストップサービス(軽自動車OSS)」が運用されているが、現状、保管場所届出手続は軽自動車OSSを利用して行うことができず、現在は、警察署の窓口で手続を行う必要がある。

しかし、本年12月からは、電子政府の総合窓口(e-Gov)を通じて、24時間365日届出が可能となる予定である。

なお、対象手続は、軽自動車の保管場所の届出、登録自動車及び軽自動車の保管場所の変更の届出、運送事業用自動車でなくなった場合における保管場所の届出及び運送事業用自動車でなくなった場合における保管場所の変更の届出の4種類を予定している。

おわりに

これまで、駐車問題の現状や警察の駐車対策等について述べてきたが、都道府県公安委員会が行う交通規制が実効性のあるものであるためには、その規制が真に必要で合理的なものであることが必要不可欠である。これまでに行ってきた方法を漫然と踏襲するのではなく、交通規制の実施状況を不断かつ果断に見直す必要がある。

これは、駐車許可にも通ずることであり、国民から寄せられる声に真摯に向き合い、耳を傾け、適切に対応していくことが重要である。今後も、その姿勢を忘れることなく、国民生活を守るために良好な駐車秩序を確立していかなければならない。

(のざわ・たけお)

「駐車許可」及び「駐車規制からの除外措置」の運用見直しについて

警察庁交通局交通規制課
近藤麻実

はじめに

近年、いわゆる「物流2024年問題」を背景に、業務の性質上、短時間の駐車が不可避である業務用車両に係る駐車需要に対応する必要性が大きく高まる中、周辺の交通の安全と円滑への影響を最小限としつつも、こうした駐車需要にきめ細かく対応することが求められている。また、高齢化社会の進展に伴い、在宅での医療、介護にサービスが24時間態勢で実施されるなど、近年、訪問診療等の社会的な重要性が増す中、訪問診療等に使用する車両の駐車許可事務についても、適切に対応していく必要がある。

昨年6月に閣議決定された規制改革実施計画にも、物流・医療をはじめとする、社会的に重要なインフラを担う事業者の駐車需要に対応するための駐車規制の在り方に関する内容が盛り込まれたところであり、警察では、本年3月に発出した警察庁交通局長通達「駐車許可及び駐車規制からの除外措置の運用の見直しについて（通達）」並びに警察庁交通規制課長通達「駐車許可の運用の見直しにおける留意点について（通達）」及び「駐車規制からの除外措置の運用の見直しにおける留意点について（通達）」に基づき、本年7月1日から新たな運用を開始したところである。

本稿では、「駐車許可」及び「駐車規制からの除外措置」の運用の見直しについて、警察の取組を紹介する。

見直しのポイント

(1) 許可対象の明確化

駐車許可申請を受け付ける警察署において、申請用途が貨物集配である場合に、申請の受付自体が消極的であるとの指摘があることを踏まえ、許可の対象が用務に限定されず、貨物集配も許可の対象となることを明示するなど、対象を明確化した。

(2) 許可要件の明確化等

ア 許可要件の統一等

(ア) 「申請日時」「申請場所」「駐車に係る用務」「駐車可能な場所の有無」の4項目を審査を行う際の要件として示した。

(イ) 駐車許可の要件の一つである「駐車可能な場所の有無」について、都道府県により、「100 m以内」や「300 m以内」など、距離が異なっていたことから、「用務先からおおむね100 m以内に駐車場がない、又は利用が困難と認められる場合」として全国で統一した。

なお、「利用が困難と認められる場合」とは、例えば、

- ・ 駐車車両の車幅が駐車枠に収まらない場合
- ・ 利用可能な車両の重量制限を超える場合
- ・ 駐車場が混雑し、空きが少ないことが合理的に予想される時間帯である場合

など、実質的に当該駐車場の利用が困難である場合をいう。

イ 許可要件の解釈の明確化等

駐車許可の判断について、都道府県又は同一の都道府県内であっても地域ごとにはばらつきがあったことから、統一的な判断の基準を定めた。

(ア) 申請場所における一般的な交通状況を基に審査するのではなく、申請時間における交通量その他の具体的な交通状況を確認し、許可の可否を判断する。

(イ) 単に駐車車両があることで交通事故が起こる可能性がある、他の車両

が車線変更等を行わなければならない、交通流に影響するといった一般的な危険性等を基に判断するのではなく、例えば、

- ・ 車線数や当該場所の交通量を勘案し、駐車を認める余地がないか
- ・ 当該場所において駐車車両が関係する交通事故が複数発生していないか
- ・ 駐車に係る取締り要望が多数ある場所ではないか
- ・ 放置駐車違反取締りに係る取締り活動ガイドラインにおける重点地域又は重点路線に指定されていないか
- ・ 通学路やキッズゾーンとなっていないか
- ・ 公共機関の定時性を損なうこととならないか
- ・ 普通自転車専用通行帯が整備されていたり、自転車の通行量が多かったりする場所ではないか

等、交通事故の発生状況、道路構造等から交通の危険性や著しい阻害性の有無を具体的に検討し、許可の可否を判断する。

- (ウ) 申請時間に、登下校時間帯や交通量が多い時間帯といった、交通の危険を生じ、又は交通を著しく阻害する時間帯が含まれている場合には、当該時間帯を除いた時間に限定して許可したり、申請場所に、交通の危険を生じ、又は交通を著しく阻害する場所が含まれている場合には、周辺に他に許可可能な場所がないか検討したりするなど、申請に係る具体的な用務、日時、訪問先を勘案して、他に申請者の用務に配慮した代替措置がないか検討する。

ウ 許可の方法の柔軟化

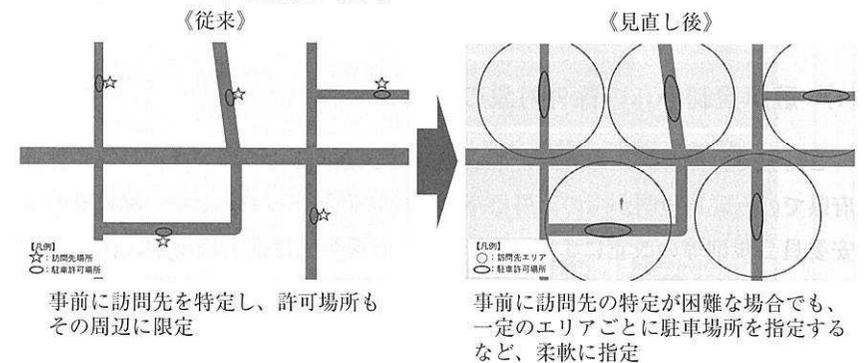
- (ア) 用務の性格上、あらかじめ正確に駐車日時を特定することが困難な場合があることに留意し、例えば、
- ・ 貨物集配の開始予定時間から終了予定時間内（A時からB時までの間）
 - ・ 訪問診療等事業所の業務時間内（C時からD時までの間）
- として許可するほか、特に訪問診療、訪問看護、訪問介護等において、人の生命、身体に関わる緊急対応に従事する可能性がある場合には、
- ・ 訪問診療等事業所の業務時間内（C時からD時までの間）及び

緊急訪問時

として許可するなど、柔軟に対応する。

- (イ) 駐車を許可する場所については、特定の一地点でしか駐車を許可できない場合を除き、「訪問先付近」として許可するなど、許可を受けた者が訪問先付近の交通状況等に応じて、ある程度柔軟に駐車場所を選択できるような配慮する。
- (ウ) 貨物車の貨物集配等、その用務に係る地域は定まっているものの、あらかじめ正確に具体的な訪問先を特定することが困難なものに係る許可の申請がなされた場合には、必要かつ十分な範囲で、駐車を許可することとなる場所を中心として一定の区域を特定した上で、その区域ごとに、例えば、
- ・ E地区に係る集配に関しては、a市b町c丁目d番e号先路上
 - ・ F地区に係る集配に関しては、f市g町h丁目i通り上
- として駐車を許可する場所を指定するなどし、必要に応じて場所ごとに許可時間を定める。

【あらかじめ正確に具体的な訪問先を特定することが困難なものに係る許可の申請がなされた場合における駐車場所指定の方法】



(3) 申請手続の統一・簡素化等

ア 申請書・添付書類の統一等

様式や添付書類が都道府県ごとに異なっていたことから、申請書等の様式を全国で統一したほか、添付書類を「許可を受けようとする車両の駐車場所

及び周辺見取図」「当該車両に係る自動車検査証の写し又は自動車検査証記録事項が記載された書面」「当該車両に係る用務を疎明する書面」に限ることとした。

イ 申請手続の簡素化

(ア) 申請の都度、必要書類を全て出し直していたが、定期的に申請を行うもので、過去に許可を受けた申請と同内容の申請については、その内容に変更がある書類のみに限ることで簡素化を図った。

(イ) 複数の場所に連続的に駐車することとなる場合には、一申請で複数場所の駐車を一括して許可するほか、申請する駐車場所が複数の警察署の管轄区域内にまたがる場合には、申請の受理や許可証の交付を一の警察署で一括して行うこととした。

ウ 許可の有効期間の長期化等

(ア) 反復継続的な用務に使用する車両に係る許可証の有効期間について、許可の有効期間中に当該許可対象の道路斜線の減少その他の道路環境の変化が生じることが合理的に予想される場合や、当該用務が短期間である場合等の例外的な場合を除き、原則として1年以上とすることを全国で統一した。

(イ) 前記イ(イ)の場合であっても、申請期限は原則として1週間前とした。

(4) 駐車規制からの除外対象の追加

これまで、保健師、看護師、准看護師及び助産師については、一部の都道府県でのみ駐車規制からの除外標章の交付対象となっていたが、都道府県公安委員会規則等の改正により、「保健師、看護師又は准看護師が、医師の指示（包括的指示を含む。）を受け、直ちに患者宅等を緊急に訪問し看護を行うために使用中の車両」及び「助産師が直ちに妊産褥婦宅等を緊急に訪問し助産等を行うために使用中の車両」を対象とするよう全国で統一した。

(5) その他

駐車許可証及び駐車規制からの除外標章の不正使用事案等の違法行為については、国民の間に著しい不公平感を生じさせかねないことを踏まえ、目的外使用の禁止、不正に使用した場合における返納等の措置に係る規定を整備

し、平素よりこの種事案の端緒把握に努め、これを認知した場合は、積極的に検挙措置を図るとともに、使用者責任を追及するなど、厳正に対処することとした。

なお、駐車許可証等を掲出しても法定の駐車禁止場所等には駐車できないことに留意する必要がある（資料参照）。

駐車許可証等を掲出しても駐車することができない場所等
 駐車許可証や駐車除外標章を掲出しても、以下のような場所又は方法では駐車できませんので、注意してください。

●**停車及び駐車を禁止する場所**（道路交通法第44条関係）
※道路標識等により駐車することができることとされている場合を除く

 駐車禁止の標識や標記のある場所 駐車禁止標識 駐車禁止標記	 交差点とその端から5メートル以内の場所 5m以内 5m以内 5m以内	 トンネル	 橋の頂上行進	 勾配の急な坂
 横断歩道、自転車横断帯とその端から前後5メートル以内の場所 5m以内 5m以内	 道路の曲がり角から5メートル以内の場所 5m以内 5m以内 5m以内	 軌道敷内	 道路の曲がり角から5メートル以内の場所 5m以内 5m以内 5m以内	 バス、路面電車の停留所の標識板から10メートル以内の場所 ※停留所に直結する場合は除く
 踏切とその端から前後10メートル以内の場所 10m以内 10m以内	 安全地帯の左側とその前後10メートル以内の場所 10m以内 10m以内 安全地帯	 バス、路面電車の停留所の標識板から10メートル以内の場所 ※停留所に直結する場合は除く		

※これらの場所のほか、パーキングエリア等を除いて高速自動車国道及び自動車専用道路も駐車禁止です（道路交通法第75条の8）。

●**駐車を禁止する場所**（道路交通法第45条関係）
※道路標識等により駐車することができることとされている場合を除く

 駐車場、車庫などの自動車の出入口から3メートル以内の場所 出入口 3m以内	 道路工事の区域の端から5メートル以内の場所 5m以内
 消防用機械器具の置場、消防用防火水栓、これらの道路に接する出入口から5メートル以内の場所 出入口 5m以内	 消火栓、指定消防水利の標識が設けられている位置や消防用防火水栓の取り入れ口から5メートル以内の場所 消火栓 5m以内
 火災報知機から1メートル以内の場所 火災報知機 1m以内	 駐車した場合、車の右側の道路上に3.5メートル以上の余地がなくなる場所 3.5m未満

●**停車又は駐車の方法**（道路交通法第47条関係）
※道路標識等により駐車することができることとされている場合を除く

 歩道や路側帯のない道路では、道路の左端に沿い、歩道や路側帯のある一般道路では、車道の左端に沿って駐車すること（歩道上駐車、右側駐車、斜め駐車は不可） 歩道上駐車 右側駐車 斜め駐車	 幅75センチ以下の路側帯、駐停車禁止路側帯（実線と虚線）、歩行者用路側帯（実線2本）には駐車しないこと 駐停車禁止路側帯 歩行者用路側帯 75cm以下
 幅75センチを超える路側帯に駐車するときは、車両の左側に75センチの余地をあげる 75cm未満 75cm未満 75cm未満	 路側帯に車両の全部が入っても、またその左側に75センチを超える余地がある場合は路側帯に沿うこと 75cm未満 75cm未満 75cm未満

●**時間制限駐車区間における駐車の方法**（道路交通法第49条の3関係）

 P60 P20 枠内駐車 枠外駐車	 保管場所としての道路使用の禁止 長時間駐車禁止 ※政府で定める場合を除く 非時間以上 12時間以上 長時間…12時間以上（夜間8時間以上）
--------------------------------	--

警察庁・都道府県警察

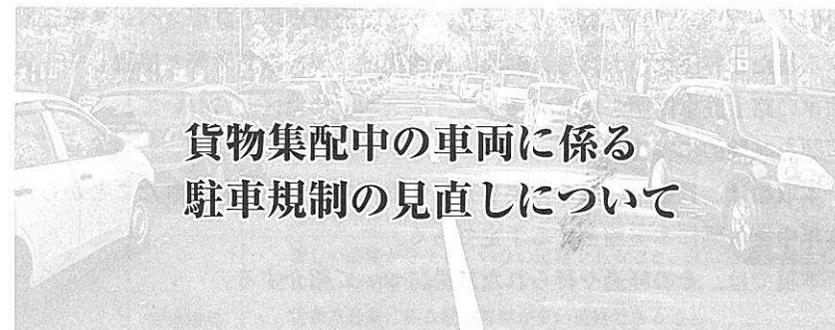
資料

おわりに

違法駐車は、交通渋滞を悪化させる要因となるほか、歩行者や車両の安全な通行の妨げとなったり、緊急自動車の活動に支障を及ぼしたりするなど、地域住民の生活環境を害し、国民生活全般に大きな影響を及ぼすものである。一方で、物流関係車両や訪問看護等関係車両に係る駐車需要へも適切に対応していく必要がある。

新たな運用が円滑に行われるよう、各都道府県警察と連携しながら必要な取組を進めていきたい。

(こんどう・あさみ)



貨物集配中の車両に係る 駐車規制の見直しについて

警視庁交通部交通規制課

志村大輔

はじめに

違法駐車は、ドライバーや歩行者からの視認性を悪化させることにより重大交通事故の発生リスクを高めるほか、道路幅員を不当に狭めることにより交通渋滞を発生させ、円滑な物流、公共交通を阻害するなど、我が国における経済的損失の原因となるものであることから、一定の駐車規制は必要不可欠である。

一方で、ネットショッピング等の普及により、宅配貨物は年々増加し、貨物集配中の車両（以下「貨物車」という。）による短時間駐車に係るニーズは一層高まっており、これらのニーズに対応するための駐車規制の見直しが近年の重要課題となっている。

平成29年8月、自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議において取りまとめられた「トラック・バス・タクシーの働き方改革「直ちに取り組む施策」」に、「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し」が盛り込まれて以降、警視庁では、物流業界からの駐車規制の緩和要望場所を中心に、交通の安全と円滑を確保しつつ、計画的に当該見直しを推進してきた。

このような中、物流業界においては、恒常的な担い手不足に加え、「物流2024年問題^{※1}」に直面し、これまで以上に取組の推進が求められていたことから、既存の「時間制限駐車区間」規制（以下「パーキング・メーター」

という。)を廃止し、「駐車可」規制による貨物車専用の駐車スペースを設置する新たな打開策を考案し、行政、地域住民、関係事業者等と協議して、貨物車の路上駐車問題が顕著であった「池袋駅東口地区」において、当該交通規制を試験的に実施した。

本取組は、貨物車の駐車需要を充足する一定の効果が得られたことから、本年中を目処に本実施とする予定である。

本稿では、その経過や得られた効果について紹介する。

1 これまでの取組

(1) 駐車規制の緩和条件の策定

貨物車に係る駐車規制の緩和について、警視庁では、道路構造や交通環境、交通事故の危険性にも十分配慮した緩和条件を策定し、原則、同条件に合致した場所において、見直しを推進してきた(図1参照)。

(2) 手法

主に、

【手法1】 駐車禁止規制の区間内で貨物車を「駐車可」とする手法

【手法2】 パーキング・メーターの一部を貨物車優先とする手法

の2つの手法により、貨物車に係る駐車規制の見直しを推進してきた。以下に、それぞれの手法について説明する。

ア 【手法1】について

駐車禁止規制の区間内において、対象車両を貨物車に限定した「駐車可」規制を実施して、貨物車のみが駐車することができるスペース(以下「貨物車専用枠」という。)を設ける手法であり、現在、最も推進している手法である。

※1 「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」(平成30年法律第71号)のトラックドライバーへの適用(令和6年4月)により、一部のトラックドライバーの労働時間が短縮され、輸送力不足が懸念された問題。

道路区分	項目	条件
幹線道路・準幹線道路	道路構造	<ul style="list-style-type: none"> 片側2又は3車線以上の道路であること 片側1車線の場合は、停車帯又はこれに準ずるスペースが設けられていること 歩道が整備されており、かつ、ガードレール等により物理的に歩車分離がなされていること 見通しが良い直線道路で、かつ、勾配がないこと
	交通環境(沿道状況)	<ul style="list-style-type: none"> 著しい渋滞が発生していない道路であること、又は渋滞が発生していない時間帯であること 貨物自動車に係る駐車需要が多い道路であること 小学校・幼稚園等に面していない道路であること 路外駐車施設が少ない道路であること 乱横断者がいない道路であること(中央分離帯の設置など)
	交通規制	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス等優先・専用通行帯を実施していない区間であること 自転車専用通行帯を実施していない区間であること(駐車スペース(ベイ)設置区間を除く) 付近に時間制限駐車区間(パーキング・メーター、チケット)の設置がないこと <p>(災害時の緊急交通路等の路線に指定されていない道路であること)</p>
	交通事故	<ul style="list-style-type: none"> 駐車に起因する交通死亡事故又は重傷事故が1年間に2件以上発生していない区間であること
	自転車	<ul style="list-style-type: none"> 自転車の歩道走行が可能な道路状況であること(駐車スペース(ベイ)設置区間を除く)
裏通り	道路構造	<ul style="list-style-type: none"> 車道幅員がおおむね8m以上であること(一方通行路の場合は、車道幅員が5.5m以上であること) 見通しが良い直線道路で、かつ、勾配がないこと 歩道又は路側帯により、歩行者の通行する部分が確保されていること
	交通環境(沿道状況)	<ul style="list-style-type: none"> 交通量が著しく多い道路でないこと 貨物自動車に係る駐車需要が多い道路であること 通学路として指定されていない道路であること(歩道が整備されている場合を除く) 小学校、幼稚園等に面していない道路であること
	交通事故	<ul style="list-style-type: none"> 駐車に起因する交通死亡事故又は重傷事故が1年間に2件以上発生していない区間であること 児童等の交通死亡事故又は重傷事故が過去3年間発生していない区間であること
共通	合意形成	沿道住民等の合意形成が見込まれること

図1 駐車規制の緩和条件

この手法では、地域の交通実態等に即して時間を限定した上で、駐車方法を指定し、駐車場所を表示線内に限定（平行駐車）することにより、交通流への影響を最小限に抑えつつ、貨物車による無秩序な駐車を防止している。

また、対象車両を貨物車に限定していることから、貨物車以外の車両（以下「一般車」という。）が表示線内に駐車した場合には、駐車違反として取締りの対象となるため、安定して貨物車の駐車需要に対応することができる（図2参照）。

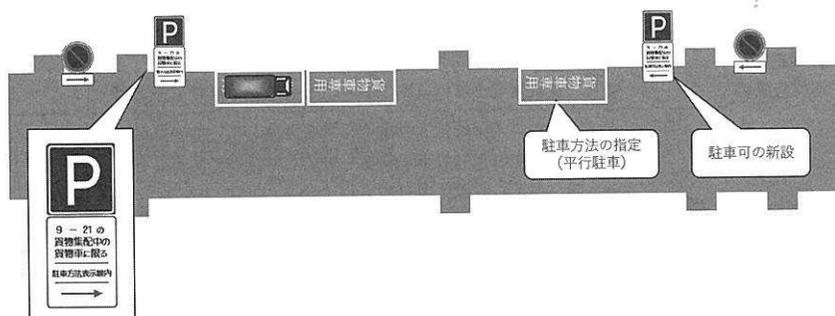


図2 【手法1】

イ 【手法2】について

既存のパーキング・メーターの駐車枠に「貨物車」等と表示し、貨物車の優先駐車を促すスペース（以下「貨物車優先枠」という。）を設ける手法である。ただし、貨物車優先枠は、法的な規制ではなく、あくまで協力依頼的な位置付けであり、一般車も駐車することが可能である。

周辺に路外駐車施設が十分に整備されていないなど、一般車の利用にも配慮を要する地域においては、一定の効果のある手法であるが、その反面、一般車が表示線内に駐車した場合でも駐車違反として取締りの対象とはならないことから、貨物車の駐車需要には十分に対応しきれないといった懸念がある（図3参照）。

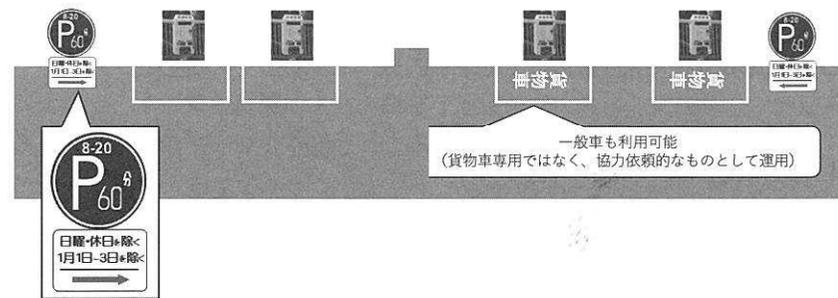


図3 【手法2】

2 「物流2024年問題」への新たな打開策の考案

前記1のとおり、これまで主に2つの手法により、貨物車に係る駐車規制の見直しを行ってきたところであるが、「物流2024年問題」を背景として、当該見直しは、「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議）における具体的な施策に挙げられるなど、これまで以上に取組の推進が求められていた。

そのような中、前述のとおり、【手法2】によって整備された場所については、場所により貨物車の駐車需要には十分に対応しきれないといった懸念があることに焦点を当て、「物流2024年問題」への新たな打開策として、都内の【手法2】により整備された場所のうち、

- 貨物車の駐車需要が多い場所
 - 一般車を対象とした路外駐車施設が十分に整備されている場所
- において、【手法2】から【手法1】へ変更し、貨物車専用枠を設置する取組を考案し、本取組を進めるに当たり該当する場所を選定して、試験的に実施することとした。

3 試験的实施場所（池袋駅東口地区）の選定

(1) 池袋駅東口地区の特徴

池袋駅東口地区は、サンシャインシティやアニメイト等の商業施設のほか、映画館や劇場が展開されている複合施設「Hareza 池袋」の開業により、同地区内を南北に走る「南北区道」を中心に歩行者が増加する中、貨物車等の路上駐車が常態化し、安全で快適な歩行者空間を創出するためには、貨物車への対応が必須となっていた。

これを背景として、豊島区では、令和2年、「南北区道周辺荷さばきルール^{※2}」（以下「荷さばきルール」という。）を策定し、路外駐車施設の整備や、【手法2】によって整備されたパーキング・メーターの活用を促す取組を推進するなど、様々な対策を行ってきたが、同地区内には一般車を対象とした路外駐車施設が十分に整備されているものの、貨物車優先枠には多くの一般車が駐車して、貨物車が同枠を有効に利用できないという課題を抱え、課題解決には至っていなかった。

(2) 協議会関係者との調整

前記(1)のとおり、池袋駅東口地区については、考案した打開策（【手法2】から【手法1】へ変更していく取組）の実施に最適な場所であることから、試験的实施に向け、「南北区道荷さばきルール運用協議会^{※3}」（以下「協議



池袋駅東口地区設置の貨物車優先枠

※2 荷さばきに関わる人が共通の認識のもと荷さばきを行い、良好な交通環境を構築することを目的として策定されたルールであり、荷さばきの時間帯、場所等に関するルールが定められている。

※3 南北区道周辺の荷さばきに関わる多様な主体が参画した協議会であり、豊島区、当庁等の行政機関のほか、学識経験者、町会などの地元関係者、貨物運送事業者、商業事業者及び駐車事業者が構成員・構成団体となっている。

会」という。)の構成員である学識経験者や豊島区に対し、本取組の趣旨、方法等について説明した結果、全面的な支持が得られた。

よって、本取組の試験的实施場所を「池袋駅東口地区」に決定し、課題解決に向け、協働して取組を推進していくこととなった。

また、取組を推進していくに当たり、より多くの駐車需要に対応するため、豊島区に対し、設置する貨物車専用枠の利用時間を20分以内とする「20分ルール」を提案し、賛同が得られたことから、ホームページ（豊島区及び警視庁）にて広く周知を図った。

4 試験的实施の概要

(1) 実施期間

令和6年6月13日から（現在、試験的实施中）

(2) 場所（図4参照）

池袋駅東口地区における試験的实施に当たり、「荷さばきルール」の適用範囲内にパーキング・メーターが設置されている次の2道路を選定した。

- ① グリーン大通り（東口五差路交差点～東池袋交差点）
駐車枠数：北側7枠、南側11枠
- ② 環状5の1号線（六ツ又陸橋交差点～東池袋交差点）
駐車枠数：東側13枠、西側23枠

(3) 実施方法

ア 交通規制の見直し

前記(2)の選定場所のパーキング・メーターの廃止や、「駐車禁止」規制、「駐車可及び駐車方法」規制の新設等を実施し、それに伴う道路標識を設置した。

イ 周知看板の設置による広報

当該選定場所が貨物車専用となった旨及び前述の「20分ルール」の周知のため、周知看板を設置した。



(豊島区ホームページより抜粋し、一部加工したもの)

図4 試験の実施場所

ウ ホームページによる広報

試験の実施に当たり、ホームページ（豊島区及び警視庁）にて広く周知を行った。



「駐車可」規制標識



周知看板

貨物車専用「駐車可」規制の試験の実施のお知らせ

実施区間

- グリーン大通り【令和6年6月13日(木)～】
(東口五差路交差点～東池袋交差点/両側)
- 環状5の1号線【令和6年6月14日(金)～】
(六ツ又陸橋交差点～東池袋交差点/両側)

※ 実施期間中は、パーキングメーターを休止させていただきます。

ご利用にあたって

【駐車出来る車両】

- ・現に貨物の集配を行っている貨物車
- ※ 貨物車以外の車両は、周辺の駐車場をご利用ください。

【貨物車ドライバーの皆様へ】

- ・貨物車でも貨物集配以外（食事や休憩）のご利用は出来ません。
- ・駐車枠をほみ出して駐車することは出来ません。
- ・2.0分以内の駐車にご協力をお願いします。

南北区道周辺荷さばきルール運用協議会
【お問合せ】池袋警察署交通課 (03-3986-0110) 豊島区都市整備部都市計画課 (03-4566-2635)

ホームページ掲載資料

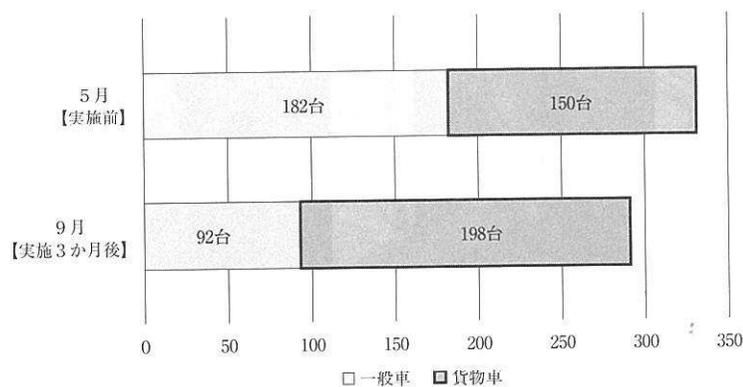
5 効果検証

試験の実施前後における各路線の駐車台数（貨物車、一般車）を集計し、本取組の効果について検証を行った。

(1) 検証結果

ア 車種別駐車台数（枠内駐車）の推移

試験の実施前後における車種別駐車台数（枠内駐車）の推移をみると、駐車台数の絶対数が減少する中、一般車は減少し、貨物車は増加した（図5参照）。

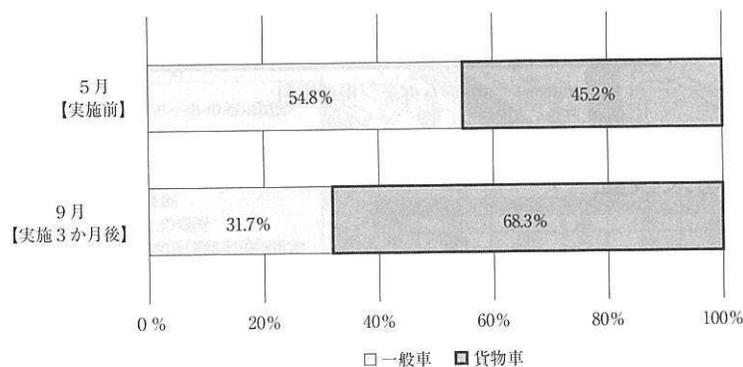


※ 試験の実施前（5月）、試験の実施後（9月）の一日のうち、午前8時から午後6時までの各路線における駐車台数（貨物車、一般車）を1時間ごとに集計

図5 車種別駐車台数の推移

イ 車種別構成比率（枠内駐車）の推移

試験の実施前後における貨物車及び一般車の構成比率（枠内駐車）の推移をみると、一般車が占める割合は減少し、それに伴い、貨物車が占める割合は増加した（図6参照）。



※ 試験の実施前（5月）、試験の実施後（9月）の一日のうち、午前8時から午後6時までの各路線における駐車台数（貨物車、一般車）を1時間ごとに集計

図6 車種別構成比率（枠内駐車）の推移

(2) 効果

一般車については枠内駐車であっても取締り対象となったことにより、当該駐車スペースの一般車による利用は減少し、貨物車が駐車可能な場所が確

保されたことに伴い、貨物車による利用が増加するなど、貨物車の駐車需要を充足する一定の効果が得られた。

なお、一般車の枠内駐車については、違法駐車であるため、一般車の枠内駐車「ゼロ」を目指し、更なる取締り強化を推進している。

6 反響

物流業界から、「ドライバーにとって、駐車場所を探すことは心理的に大きな負担だが、貨物車専用枠があると、気兼ねなく利用できるのも、非常に助かっている」「パーキング・メーターだった頃は、一般車が多く駐車していて、なかなか駐車できなかったが、貨物車専用枠になってからは、駐車できる場所が増えたので、作業がしやすくなった」等の感謝の声が寄せられた。

7 本実施に向けた取組

前述のとおり、本取組は、貨物車の駐車需要を充足する一定の効果があることから、本実施に向け、貨物車専用枠の設置について、以下の取組を実施した。

(1) 貨物車専用枠の必要数の検証

見直し前の貨物車優先枠は一般車を想定した規格であったため、見直し後は貨物車を想定して枠を拡大する必要があると、見直し前の枠数の確保が困難となることが予想された。したがって、交通の安全と円滑に配慮しながら、貨物車の駐車需要に十分に対応することができる貨物車専用枠を確保するため、試験の実施前後の各路線における駐車台数（貨物車）を1時間ごとに集計し、その最大値を貨物車専用枠の最低必要枠数とすることとした。

検証の結果、

- グリーン大通りについては、北側4枠、南側7枠
- 環状5の1号線については、東側5枠、西側11枠

の駐車枠が最低限必要であるとの検証結果を得た（図7参照）。

	駐車台数		最低 必要枠数
	5月 実施前	9月 (3か月後)	
グリーン大通り (北側7枠)	3	4 (最大値)	4
グリーン大通り (南側11枠)	4	7 (最大値)	7
環状5の1号線 (東側13枠)	4	5 (最大値)	5
環状5の1号線 (西側23枠)	9	11 (最大値)	11

※ 試験の実施前（5月）、試験の実施後（9月）の一日のうち、午前8時から午後6時までの各路線における駐車台数（貨物車）を1時間ごとに集計

図7 貨物車専用枠の最低必要枠数の調査結果

(2) 貨物車専用枠の規格統一

前述のとおり、見直し前の貨物車優先枠は一般車を想定した規格であったため、見直し後は貨物車を想定して枠を拡大する必要があったことから、全ての貨物車専用枠の規格を6.5メートル×2.5メートル（エプロン部を含む。）に統一することとした（図8参照）。

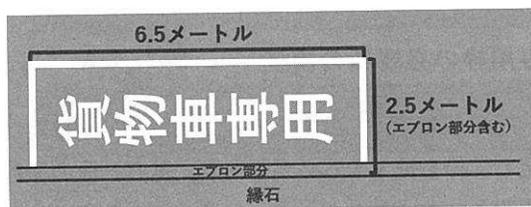


図8 規格を統一した貨物車専用枠

(3) 貨物車専用枠の設置間隔の拡大

見直し前は各貨物車優先枠が近接しており、貨物車が貨物集配作業を実施する際、荷台の開放や荷下ろしスペースの確保が困難であったため、枠の設置間隔を3メートル以上確保して設置することとした。

(4) 検証結果等を踏まえた貨物車専用枠の設置数の検討

貨物車専用枠の必要数の検証結果や、枠の規格統一、設置間隔の拡大等を考慮し、次のとおり貨物車専用枠を再設置することとした。

- グリーン大通り
北側：7枠→4枠、南側：11枠→9枠
- 環状5の1号線
東側：13枠→11枠、西側：23枠→16枠

なお、再設置する貨物車専用枠は本年中に整備し、試験の実施から本実施へ移行する予定である。

おわりに

貨物車に係る駐車需要への対応は長年課題とされているところであるが、「物流2024年問題」を背景にその必要性は更に高まっており、これまでの取組を漫然と継続していくだけでは、真の物流改革は成し得ないものと認識している。

本取組は、既存の取組に工夫を加えたものであり、ゼロから生み出した画期的な取組ではない。しかし、既存の取組への問題意識を常に持ち、より豊かな国民生活の実現のために一歩でも前進しようとする気概が実現させた取組である。その小さな一歩である本取組が、物流改革に向けた課題解決の一手となれば幸いである。

全国警察において、これまでの取組のほか、駐車許可及び駐車規制からの除外措置の運用の見直しなど、あらゆる方策により課題解決に向けた取組が行われているが、貨物車に係る駐車スペースと自転車の通行空間との共存等、解決すべき課題は山積している。

今後も、これらの課題に真摯に向き合い、道路管理者、自治体等と緊密に連携して、良好な駐車秩序を確立し、都内における交通の安全と円滑を確保していく所存である。

(しむら・だいすけ)

物流 2024 年問題やインバウンド増加に対応する駐車可規制の見直しについて

香川県警察本部交通部交通規制課課長補佐
西本秀右

はじめに

香川県は、言わずと知れた「うどん県」として「讃岐うどん」が有名ですが、郷土の偉人である弘法大師こと空海が唐から持ち帰ったとされる「うどん」が定着した背景には、瀬戸内海に面し、「塩」やうどん出汁の素となる「イリコ（煮干し）」の産地であること、平地が多いものの全国最小の面積で、降雨が少なく、各種用水をため池に依存せざるを得なかった風土において、水が少なくても育ちやすい「小麦」を多く生産していたことにある、とされています。

他方、香川県の特徴を別の観点から見ると、自然が豊かな割に人口密度、可住地面積、道路密度がいずれも全国上位で、大都市圏と遜色ないことに加え、空港や港、観光地が高松市などの中心市街地に近接し、道路交通の便も良く、生活圏や経済圏がコンパクトにまとまっている特徴があり、観光面や経済活動でも利便性が高いため、近年は県外からの移住先としても人気が高まっています。

また、県内にはコンビニより多く、約 600 店舗あるとされるうどん店のほか、ミシュラン・グリーンガイド・ジャポンで三ツ星に選定された国の特別名勝「栗林公園」、香川のウユニ塩湖と呼ばれる三豊市の「父母ヶ浜」等の観光名所のほか、平成 22 年から、「直島」や「小豆島」など、瀬戸内海の

島々を会場とする現代美術の祭典、「瀬戸内国際芸術祭」が 3 年ごとに開催され、第 6 回目の開催となる本年も、全国や海外から多くの観光客が本県を訪れています。

しかし、本県においても全国の地方都市が抱える課題である人口減少、少子高齢化の問題に直面しており、特に、県内の物流業界や観光業界においては、労働環境や賃金等の問題から、人材流出、人材難による労働力の確保、労働環境の改善等が大きな課題となっているところです。

本稿では、このような本県の特徴や実情を踏まえ、廃止した時間制限駐車区間（パーキング・メーター、パーキング・チケット）の跡地を利活用した貨物集配中の貨物車に係る駐車可規制や、インバウンド需要の増加を踏まえた観光面への対応として、ビジネスホテル街にバス駐車可規制を新たに整備したところであり、拙稿ながら、その整備状況について御紹介させていただきます。

なお、本文中、意見に係る部分については、筆者の私見であることをお断りさせていただきます。

1 駐車規制の見直しの経緯

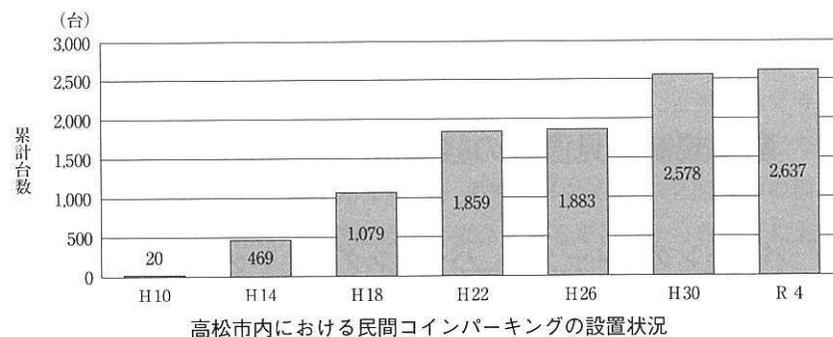
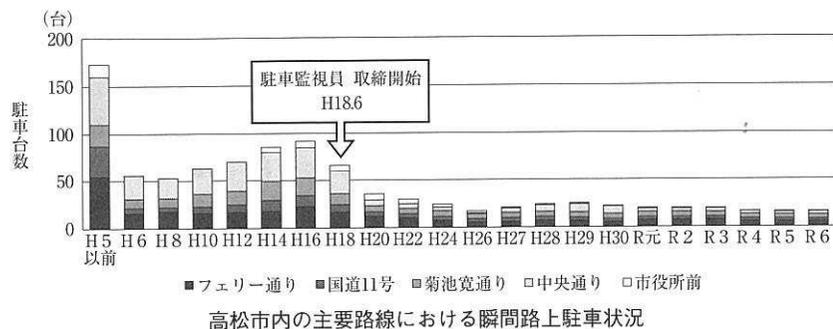
(1) パーキング・メーター、パーキング・チケットの廃止

本県では、昭和 50 年からパーキング・メーターを、昭和 62 年からパーキング・チケットを運用してきたところですが、市街地における駐車需要そのものの減少、民間事業者によるコインパーキングの増加に伴うパーキング・メーター等の稼働率低下などから、その必要性を吟味しつつ、段階的にパーキング・メーター等を廃止してきたところです。

県内で、最後まで運用してきたパーキング・メーター等は、

- パーキング・チケット 3 基 21 枠
 - ・高松市番町（高松市中央公園）西側市道
- パーキング・メーター
 - ・高松市寿町先 市道 3 基 3 枠
 - ・高松市亀井町先 市道 4 基 4 枠

ですが、前記の事由に加え、令和6年7月からの新紙幣の導入に伴い、パーキング・メーター等の改修に多額の費用を要することから、令和6年3月末をもって県内のパーキング・メーター等の運用を廃止し、時間制限駐車区間規制を解除しました。



(2) 関係機関、自治会等に対する意見聴取及びアンケートの実施

パーキング・メーター等の廃止に際しては、設置区間の沿線自治会、大手物流事業者、タクシー協会等に対し、パーキング・メーター等の解除について個別説明の機会を設け、意見を聴取したほか、パーキング・メーター等の利用者に対するアンケートを実施したところ、

「近隣にコインパーキングが増えたため、廃止はやむを得ない」

等の肯定的な意見が多かったものの、物流事業者を中心に、

「宅配用のバンは、車両が大きく、荷捌きスペースが必要な関係から、コ

インパーキングは使用しにくい」

「路上での駐車や荷捌きが可能なパーキング・メーターの方が使い勝手が良かった」

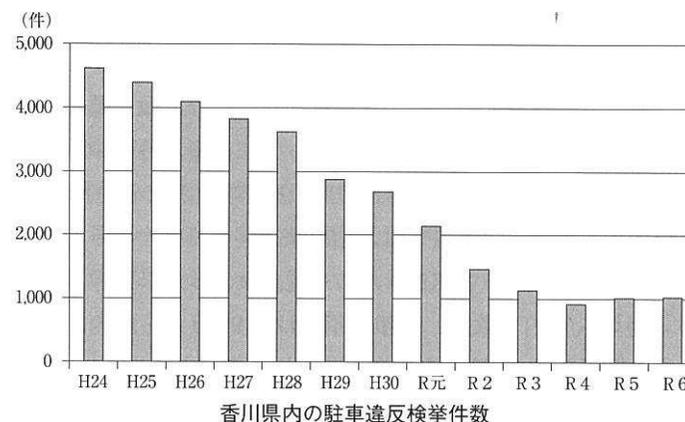
「跡地には、荷捌きベイ等を整備してほしい」

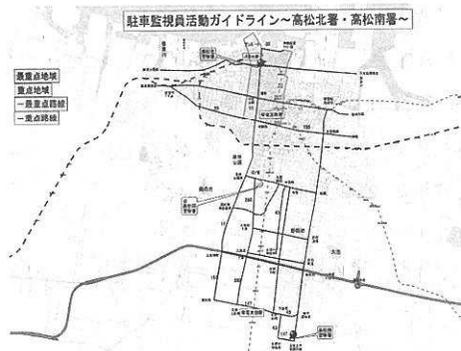
等、代替について強い要望が寄せられました。

2 駐車違反の取締り状況及び物流事業者の対策

香川県内における駐車違反（放置車両確認標章取付件数）の取締り件数については、平成19年の約1万3,000件をピークとして、右肩下りの状況にあるものの、コロナ禍の只中であった令和4年の下げ止まり以降、経済活動等の回復に伴って取締り件数は微増で推移しており、件数こそピーク時の10分の1以下であるものの、年間では約1,000件前後の駐車違反を検挙している状況にあるところです。

駐車違反の取締りの中核である駐車監視員については、駐車監視員活動ガイドラインにおいて、最重点地域や重点路線等が定められているところ、本県では、高松市などの中心市街地（繁華街）と、そこから郊外に延びる幹線道路が活動（取締り）エリアであり、物流事業者等の主たる事業活動範囲と重なることから、駐車違反取締り件数のうち、一定数は貨物車で占められているものと思われます。





駐車監視員活動ガイドライン（高松市）

このため、物流事業者でも、各戸配達等を主とする宅配事業者では、中心市街地でのやむを得ない路上駐車に備え、貨物車1台に2名の乗務員を配置するなど、一定の企業努力を講じているところですが、労働力不足や人件費高騰が追い打ちとなり、企業活動を圧迫している実態が生じていました。

3 外国人旅行者（インバウンド）等の増加によるバス等の駐車問題

一方、コロナ禍で減少した県内への観光客の入り込みですが、新型コロナウイルスの5類移行に伴い、県内の観光需要は徐々に回復の兆しを見せ、コロナ禍の令和2年には年間約230万人にまで落ち込んだ県内の旅館、ホテル等における日本人宿泊者数が、令和5年には1.7倍となる約390万人となり、コロナ禍以前の平成23年以降で最多となりました。

さらに、香川県では高松空港への国際線の積極的な誘致を進め、現在、国際線5路線、国内線3路線が就航しており、特に、令和6年中の国際線利用者数は中四国でもトップとなる約50万人を記録するなど、円安の影響もあって、県内のインバウンド需要は、国内旅行者の割合を大きく上回る伸びを見せ、令和2年には約1万3,000人にも満たなかった県内の旅館、ホテル等における外国人宿泊者数は、令和6年には約90万人を超え、それまで最多であった令和元年の約77万人を大きく上回る増加となっています。

このため、県内では急激なインバウンド需要の回復及び増加を見越したビ

ジネスホテル等の建設ラッシュとなった一方で、外国人観光客の多くが利用する観光バス、貸切バスのホテル送迎等に関する駐車問題が新たな課題として浮上りました。

特に、高松市内中心部を南北に貫く「中央通り」では、繁華街（商店街）に隣接するエリアにビジネスホテルが集中しているため、朝は宿泊先から観光地へ向かう観光客を、夕方には宿泊する観光客を送迎する観光バス、貸切バスによる路上への駐停車が横行し、既存の路線バスのバス停や横断歩道付近にもこれらバスが駐停車することから、管轄する高松北警察署には多くの苦情や通報が寄せられるなど、インバウンドの増加に伴う観光面での交通公害が社会問題化する兆候が見え始めました。

4 駐車規制の見直しの方針

(1) 香川県内の駐車可規制の現状

令和5年度末時点における県内の駐車可規制については、

- ・タクシー駐車可……………県下25か所 182枠分[※]
- ・バス駐車可……………県下4か所 21枠分[※]
- ・貨物集配中の貨物車…県下3か所 4枠分

※ タクシー、バス駐車可は、駅・空港のターミナル、ロータリー部を含む。

であり、これまで、タクシーに対して重きを置いた駐車可規制を行ってきた経緯があるところです。

その理由として、タクシーが公共交通としての一翼を担い、夜間や飲酒時等のほか、鉄道・バスの空白地域におけるきめ細かな移動手段として、県民等の日常生活に密接に関連している実態を踏まえてのことですが、コロナ禍以降、通信販売等の宅配貨物が日常生活に溶け込み、宅配事業者の取扱量が年々増加している一方、その労働環境改善が急務であるとの近年の社会情勢に鑑みると、宅配事業者を中心とする物流事業者にも一定の配慮が必要であることは自明の理になりつつありました。

(2) 基本的な方針

このような状況を踏まえつつ、令和5年2月9日付警察庁交通局長通達「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しに向けた継続的な取組の推進について」に基づき、廃止したパーキング・メーター等の跡地等を活用した道路空間の再配分により、今後も増加が見込まれる各戸配達等の宅配需要に的確に対応し、物流業務の効率化・合理化に資するほか、バス・タクシーといった旅客車の駐車需要にも配慮することにより、潜在的駐車違反の抑制と違法駐車を要因とする交通事故防止を目的に、地域・エリアの駐車需要に応じて、荷捌き中の貨物車、バス、タクシーに対する駐車可の交通規制について見直しを実施することとしたものです。

(3) 関係機関等との協議・調整及び合意形成の状況

前述のとおり、関係機関に対し、パーキング・メーター等の廃止に際して意見聴取等を実施した結果、荷捌きベイの設置など、様々な意見が出されたことから、駐車可規制の見直しを本格的に進めるに当たり、再度、関係機関・団体である、

- ・高松市（交通政策課、道路管理課【道路管理者】）
- ・香川県トラック協会
- ・タクシー協会（高松市タクシー協会、個人タクシー協会等）
- ・香川県バス協会
- ・ビジネスホテル関係者
- ・沿線自治会、ビル所有者、高松市観光協会等

に対し、県警察の考えや方向性について、「お知らせチラシ」を示した上で、その是非や合意形成に係る意見を求めることとしました。

その結果は、いずれも、パーキング・メーター等の跡地への貨物車等の駐車可規制の整備を歓迎する意見が大多数を占めたほか、県内では、令和7年2月に県立アリーナの開館とプロムナード整備、さらには、同年春から第6回目となる瀬戸内国際芸術祭が開催され、例年以上に多くの観光客の来県が見込まれることから、高松市、バス協会、観光協会からは、新たなバス駐車可規制を要望する声が寄せられました。

また、ビジネスホテル関係者や沿線自治会関係者も、前述の観光バス等の送迎に係る駐車問題に苦慮している実態から、早期のバス駐車可を望む声が寄せられ、このため、バス駐車可の候補地となる市道に面するビル所有者等に対し、このような実情を説明した上で駐車可規制への理解を求めたところ、設置に合意が得られる見込みが立ちました。



説明用「お知らせチラシ」

5 具体的な整備内容

(1) 整備箇所の概要

これら関係機関等からの要望内容や合意形成の状況を踏まえ、パーキング・メーター等の跡地のほか、ビジネスホテル街近隣の市道を含め、

- ・貨物集配中の貨物車駐車可 4か所 12枠分
- ・タクシー駐車可 3か所 9枠分
- ・バス駐車可 1か所 1枠分

を新たに整備することとしました。

また、意見聴取等の結果、貨物車の荷捌きは日中時間帯に駐車需要が集中する一方、タクシーは週末及び夜間に駐車需要が高まることから、可能な限り、同一箇所の駐車可規制に関し、日中時間帯は貨物車、夜間はタクシーで棲み分けを行うハイブリッドタイプとして整備を進める方針としました。

(2) 整備箇所

ア パーキング・メーター跡地

○高松市寿町【3枠、貨物車・タクシー共有】…図面1

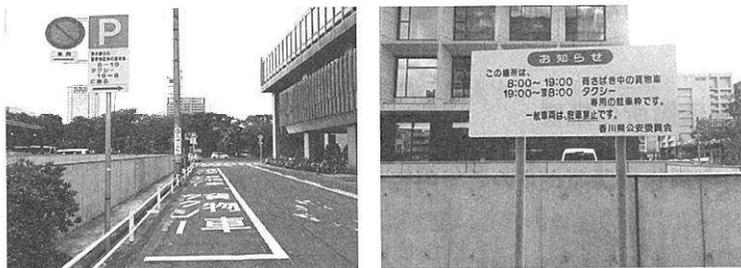
- 【対象等】・貨物集配中の貨物車駐車可（午前8時から午後7時まで）
・タクシー駐車可（午後7時から翌午前8時まで）



図面1 高松市寿町整備状況

○高松市亀井町【3枠、貨物車・タクシー共有】…図面2

- 【対象等】・貨物集配中の貨物車駐車可（午前8時から午後7時まで）
・タクシー駐車可（午後7時から翌午前8時まで）

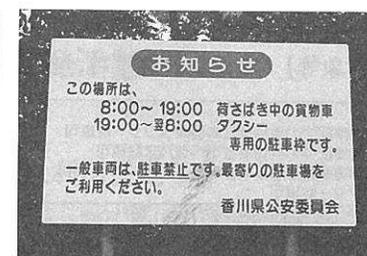


図面2 高松市亀井町整備状況

イ パーキング・チケット跡地

○高松市番町【3枠、貨物車・タクシー共有】…図面3

- 【対象等】・貨物集配中の貨物車駐車可（午前8時から午後7時まで）
・タクシー駐車可（午後7時から翌午前8時まで）
※ 併せて高齢運転者等標章自動車駐車可を2枠から3枠に
増設

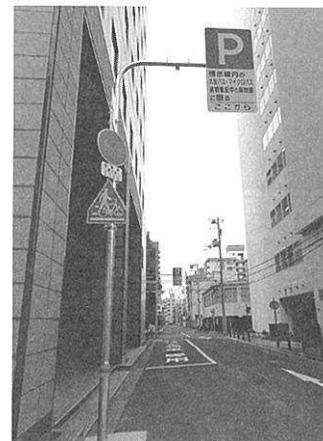


図面3 高松市番町整備状況

ウ 新設

○高松市古新町【3枠（バス1枠）、貨物車・バス共有】…図面4

- 【対象等】・貨物集配中の貨物車駐車可（終日）
・大型バス、マイクロバス駐車可（終日）



図面4 高松市古新町整備状況

○高松市藤塚町【1枠 タクシー】…図面5

【対象等】・タクシー駐車可（終日）



図面5 高松市内駐車可整備状況図

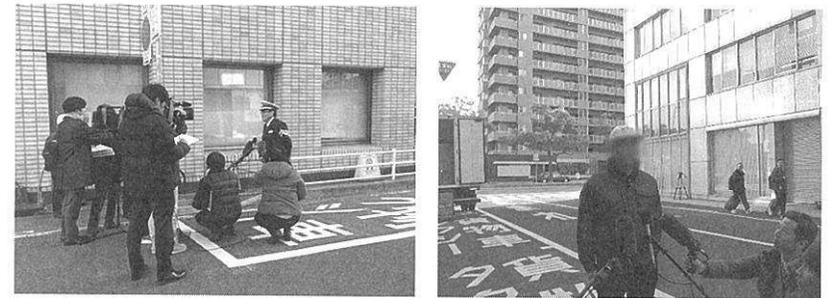
6 利用促進のための広報啓発活動

(1) 香川県トラック協会と連携した利用促進キャンペーンの実施

整備完了後の令和6年12月13日には、香川県トラック協会、高松北警察署等と共同で「貨物車荷捌き駐車可利用促進キャンペーン」を開催しました。

キャンペーンでは、貨物車駐車可等の整備箇所に関するチラシを通行するトラック運転手等に配布し、整備箇所の周知と利用促進、駐車違反の防止を広く呼び掛けるとともに、宅配事業者の協力を得て、駐車可整備箇所における正しい利用方法についてデモンストレーションを行い、その状況について、地元マスコミ各社からの取材を受けました。

物流2024年問題は本県でも喫緊の課題であることから、マスコミ各社の関心も非常に高いものがあり、当日のニュース番組、翌日以降の新聞では、キャンペーンや整備状況が大きく報道されました。



キャンペーンにおける交通規制課長、県トラック協会役員への取材状況



キャンペーンの実施状況及びデモンストレーション状況

(2) その他の広報啓発活動

前記キャンペーンに先立ち、県警察では高松市街道路上貨物荷捌き所マップを作成し、

- ・四国交通共済協同組合及び香川県トラック協会を通じた加盟事業所への周知
- ・物流関係機関広報紙（『四交協ニュース』2024年11月号、『香川ニュー物流』2024年10月号）への記事掲載依頼
- ・香川県タクシー協同組合、高松市タクシー協会、個人タクシー協会を

- 通じた加盟事業所及び会員への周知
 - ・香川県バス協会等を通じた加盟事業所への周知
 - ・近隣ホテル事業者、香川県観光協会への周知
 - ・県警察ホームページ、高松市ホームページへの掲載
- などの取組を行いました。

(3) 高松市駐車対策協議会との連携

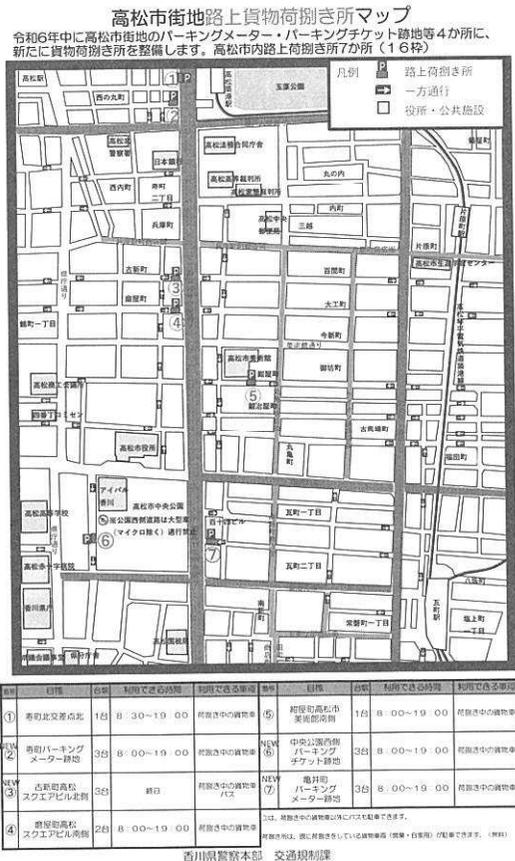
今般の駐車可規制の見直しについては、高松市とも複数回の意見交換や協議等を重ねるなど、連携を深めながら進めてまいりましたが、その背景として、高松市では、建物の老朽化や利用者の減少から、中心市街地の南部に位置する「高松市立南部駐車場」（5階建て収容台数408台）を令和8年度末で廃止する方針を公表していることや、令和9年夏には高松市中央公園の再整備完了が予定されていることから、駐車需要の更なる変動を踏まえた駐車需給バランスの適正化が課題とされてきたところです。

このような観点から、今般の見直しは、高松市においても時機を得た効果的な取組として評価され、高松市交通政策課が所管する「高松市駐車対策協議会」の令和6年度事業報告においても大きく取り上げられたところであり、今後も、高松市を含めた自治体、道路管理者のほか、物流業界、運輸業界、観光業界等と緊密な連携を図った駐車対策が重要であると考えているところです。

7 整備後の状況、反響等

今回の見直し及び整備に関しては、警察庁通達の指示内容を踏まえつつ、前述のとおり、利用者となる関係業界のほか、関係団体、地元自治会等の意見に最大限配慮して推進してきたものであり、整備完了後は、香川県トラック協会、香川県バス協会をはじめとする関係機関から謝辞が寄せられました。

また、その後、令和7年7月1日からの駐車許可及び駐車規制の除外措置の運用変更に際して、香川県トラック協会及び物流事業所等から聞き取りを行ったところ、



「高松市街道路上貨物荷捌き所マップ」

「パーキング・メーター等跡地の駐車可が、貨物車・タクシーに限定されたことで、非常に利用しやすくなった」

「配送エリアによっては貨物車に2人乗務させる必要がなくなり、効率的な運用が可能となった」

等の意見のほか、高松市タクシー協会、県内の観光バス事業者からも、

「日中に駐車需要の高い貨物車と、夜間の駐車需要が高いタクシーの特徴を捉え、ハイブリッドタイプの駐車可規制のおかげで、夜間のタクシーの待機場所、客待ち場所として有効に活用している」

「駅以外にバスの乗降場所が無く、ホテル近隣でのお客様の乗降に大変苦慮していたが、これで、安心してお客様を乗降させることができる」

等の高い評価を得るに至りました。

なお、副次的効果として、駐車可規制は、対象車両が貨物車、タクシー等に限定されているため、乗用車の駐車は違反が明確で、厳正な取締りが可能であり、駐車監視員においてもこれら箇所への放置駐車には目を光らせているためか、乗用車の違法駐車は懸念されるほど発生していません。

さらに、行楽期に恒常化していたビジネスホテル街に面した中央通りの観光バス等の駐車苦情関係についても一定の改善が見られるなど、その効果が徐々に現れつつあると感じているところです。



「バス・貨物車駐車可」における観光バス、貸切バスの駐車状況

おわりに

見直しによる整備を実施して、まもなく1年が経過しようとしています。

本整備により、市街地における駐車違反の減少や物流事業者等の労働環境の改善など、一定の効果は得られたものと感じていますが、まだまだ、事業者からの要望や潜在的な駐車需要に的確に対応しているとは言い難く、きめ細かで適切な駐車規制は道半ばであると感じています。

冒頭に述べましたように、本県では人口減少に伴い、郊外の過疎化が加速度的に進む一方、近年は中心市街地及びその周辺への人口回帰、人口流入が始まっているため、今後も市街地では、宅配需要の更なる増加が見込まれるところです。

また、県や各自治体では、本県の立地環境や観光資源をさらに生かし、観光需要を活性化させる取組が本格化しているため、今後もインバウンドを含めた観光需要についても引き続き増加するものと予想され、これらの輸送を担うバス、タクシーに対する駐車規制へのより一層の配慮も必要となります。

このように、進むべき道程は決して平坦ではなく、課題も多いですが、一般の整備効果・検証をしっかりと踏まえた上で、安全と円滑を確保し、快適な交通環境を実現するために、「うどん」のように、粘り強いコシを持ち、太く長い取組を続けていく所存です。

(にしもと・しゅうすけ)

駐車禁止除外指定車標章不正使用に係る 違法駐車総合対策の推進について

大阪府警察本部交通部交通指導課課長補佐
川嶋康生

はじめに

身体障がい者等で歩行が困難な方を対象に交付される駐車禁止除外指定車標章（以下「除外標章」という。）は、身体が不自由な方が使用する車両に掲出されていれば、指定駐車禁止場所等において駐車禁止の規制から除外されるというものであり、これは身体が不自由な方の生活を助けるための有益な制度である。

大阪府下においては、平成18年に駐車監視員制度・放置違反金制度が導入されて以降、駐車秩序は改善されてきたものの、いまだに除外標章を交付対象者以外の人物が不正に使用したり、除外標章を偽造又は変造したりして、駐車違反取締りを逃れようとする者がいる。

最近特に、大阪市内の繁華街周辺においてコピーされた除外標章等を掲出している車両が増加している傾向にあり、これらの不正使用を見逃すことになれば、違法な状態を放置し、駐車秩序を乱すことになる。

除外標章の不正使用は、歩行困難な身体障がい者などのための制度を悪用した重大な犯罪であり、このような不正使用に関しては、駐車禁止違反として取り締まるだけでなく、除外標章を偽造したり、他人に交付された除外標章を使用したりして駐車違反を繰り返す者に対しては、公文書偽造や偽計業務妨害罪を適用して検挙し、良好な道路環境・駐車秩序を維持していかなければならない。

ればならない。

これまで、除外標章を不正に使用して取締りを逃れようとする事案に対し、取締りをはじめとする各種対策を実施してきたところであるが、この種事案の趨勢は警察の取締り等が強化されると下火になり、ある程度の期間が経過すると増加してくるといった繰り返しとなっている。

本年に入ってから、大阪市内の繁華街において、コピーされた除外標章を掲出していた事案等について、マスコミが報道したり、また、府議会において質問がなされたりと、社会的な関心も高まっているところである。

本稿では、除外標章の不正使用等に対する交通指導取締りをはじめとした各種対策について紹介していくが、本文中の意見に関する部分については筆者の私見であることをあらかじめお断りしておく。

1 駐車禁止除外指定車標章について

(1) 除外車両の意義

駐車禁止の規制等の対象から除く車両として、道路交通法第4条第2項の規定に基づき都道府県公安委員会が行う駐車禁止規制等の対象から除外される車両をいう。

(2) 法的根拠

道路交通法第4条第1項及び第2項
大阪府道路交通規則第2条の7第3項第8号

(3) 除外される交通規制

道路標識等による交通規制のうち、

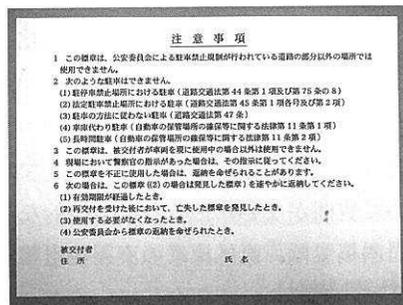
- ・ 道路交通法第45条第1項～駐車禁止規制
- ・ 道路交通法第49条の3第2項及び第4項～時間制限駐車規制
- ・ 道路交通法第49条の4～高齢運転者等専用時間制限駐車規制

※ 駐車禁止除外とは、道路交通法第4条に基づき、「歩行困難者等が使用中の車両で、公安委員会が交付する標章を掲出しているもの」を交通

規制（駐車禁止規制、時間制限駐車規制）の対象から除外する車両として、大阪府道路交通規則において規定しているものである。



(表面)



(裏面)

駐車禁止除外指定車標章

2 総合対策について

交通指導課では、年間を通じ、偽計業務妨害事件や偽造有印公文書行使事件の検挙、除外標章の不正使用取締りの強化、広報・啓発など交通部署内各課、警察署とも連携を図り、除外標章等の不正使用に係る違法駐車総合対策を推進している。

令和7年除外標章等不正使用に係る違法駐車総合対策の推進について



3 事前教養

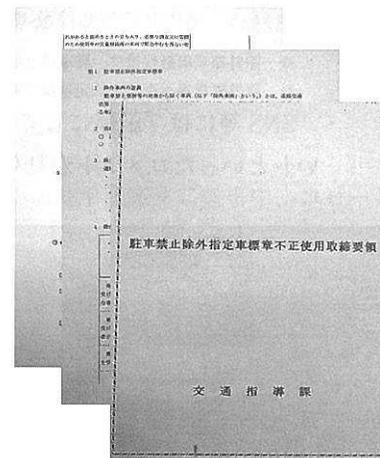
除外標章の不正使用に関するニュースが報道されるなど、社会的関心の高まりもあり、駐車秩序の改善を図るため、除外標章不正使用の一斉取締りを実施することとなったが、取締りに従事する交通課員や地域課員の知識・技能の底上げ及び更なる向上を目的としてテレビ会議システムを活用した事前教養を行った。

4 資料の作成

平成28年12月に作成された「駐車禁止除外指定車標章不正使用取締要領」を更新し、グループウェアに掲載した。

(内容)

- ・ 駐車禁止除外指定車標章について
- ・ 除外標章掲出車両発見時の取扱い
- ・ 保管場所法違反に関する措置要領
- ・ 偽計業務妨害事件捜査要領等について説明



5 交通指導取締り

本年は、府下における駐車除外標章不正使用の一斉取締日を設定して、3月及び6月から8月にそれぞれ取締りを実施し、9月以降にも府下一斉取締日の設定を予定している。

このうち、7月にはミナミ・キタ地区において夜間帯における取締りを実

施し、歓楽街対策も兼ねた取組として取締りを行った。

一斉取締りの一例を挙げる。

- 3月17日実施 除外標章不正使用一斉取締り
 - ・ 春の全国交通安全運動準備期間の初日を捉え、府下一斉取締りを実施した。
 - ・ 大阪市内の一部警察署に本部交通部員を派遣し、署員と本部員がペアになり取締りを行った。

- ・ 曾根崎警察署管内において報道提供を実施

- ・ 結果

除外標章取扱件数	104
うち不正使用発覚件数	44
うち切符告知件数	30

※ 除外標章取扱件数は、駐車違反標章を貼付したものと貼付せずに告知した合計

※ 除外標章掲示車両を法定違反で取り締まったものを含む。

- ・ SNS等には「厳罰にしてほしい」「もっと取締りを強化してください」といったコメントが見られ、反響も大きかった。



除外標章不正取締りの状況（8月22日）

6 偽造有印公文書行使などの悪質事件の検挙

一斉取締りや通常の街頭活動中に端緒を得た悪質事件については、警察署と当課捜査指導係が連携を図り、検挙解決に取り組んでいる。

以下に、これまでに報道発表した検挙事例、事件概要等を紹介する。

○ 偽造有印公文書行使等被疑事件

事件概要

- ・ 警察署交通課員が除外標章不正使用取締りに従事中、偽造が疑われる除外標章を掲出している車両を発見
- ・ 運転者が現場に現れたことから現物を確認したところ、公印等が印刷されたものであることが判明したことから聴取した結果、「会社の上司から渡されて使った。偽造であることは知っていた」旨を供述
- ・ 関係者に対する捜査の結果、会社の取締役が「SNSを通じて除外標章を買った」、「駐車違反を逃れるために会社の業務で使った」旨を供述
- ・ 偽造有印公文書行使事件、捜査の過程で認知した私印偽造事件等も併せ検挙、送致

○ 有印公文書偽造、同行使被疑事件

事件概要

- ・ 警察署交通課員が除外標章不正使用取締りに従事中、コピーして偽造したと思われる除外標章（周囲の余白部分が広く、除外標章に写真撮影したと考えられる手の影が映り込んでいたり、文字の一部が歪んでいる。）を掲出し駐車している車両を発見
- ・ その後、被疑者が現場に現れ、運転者である旨を名乗り出たため、警察署に任意同行し取調べを実施
- ・ 被疑者は「知人の除外標章を、隙を見て偽造した」、「駐車違反を逃れるため、車のダッシュボード上に置いて使った」等と供述
- ・ 有印公文書偽造、同行使被疑事件として検挙、送致

7 部内関係課等との連携

除外標章の不正使用取締り等を実施していく過程において、関係各課との連携は必須であり、協力なしには対策を進めることはできない。

○ 交通規制課との連携

- ・ 除外標章に係る不正使用取締りにおいて、除外標章の照会は不可欠



総合的な駐車対策の推進は地域とともに

新潟県警察本部交通部交通指導課課長補佐
増子 節

はじめに

日本海に浮かぶ新潟県の佐渡島は、面積 855.6km²、人口 45,541 人であり、東京 23 区と比べると面積は 1.4 倍で、人口は 0.46%です。朱鷺の舞う風光明媚な佐渡島は、一島一市であり、以前は 2 つの警察署が管轄していましたが、現在は一警察署が管轄しています。新潟県と佐渡市は佐渡島の金山の世界遺産登録を目指していたことから、来島者のイメージアップを図るため、佐渡島の玄関口、両津港佐渡汽船ターミナル周辺及び両津商店街の周辺道路の適正化に取り組みました。

1 世界遺産登録を目指して

新潟県と佐渡市は、島の玄関口である佐渡汽船ターミナル周辺道路の違法駐車が多く、来島者へのイメージが悪くなることを懸念し、早期に対策を講じて観光客が安心して観光できる環境を整えなければ世界遺産登録を逃してしまうとの危機感を抱いていました。

佐渡市を管内とする佐渡警察署も、当該違法駐車を問題視し、関係機関団体と協議を重ね、悪質性等の高い違反の取締り及び広報の推進により、違法駐車解消を目指していました。ところが、世界遺産登録を目前にして、同

ターミナル周辺の違法駐車が消滅されるどころか、むしろ、世界遺産登録への期待の高まりや、訪日外国人のインバウンド回復などでターミナル周辺の駐車場が飽和状態となり、駐車秩序は悪化しました。両津港ターミナル周辺住民からの苦情も増加し、佐渡市などの関係機関団体からも、目に余る放置駐車違反に対し改善に向けた良い方法はないかとの相談が増加しましたが、これまでの広報等の対策では違法駐車は解消されませんでした。



以前の駐車状況（佐渡汽船ターミナル周辺道路）

そこで、佐渡警察署は、関係機関団体と協議を重ね、取締りを含めた今後の取組について意思統一を図った上で、駐車問題の解決に向けた駐車対策を推進しました。

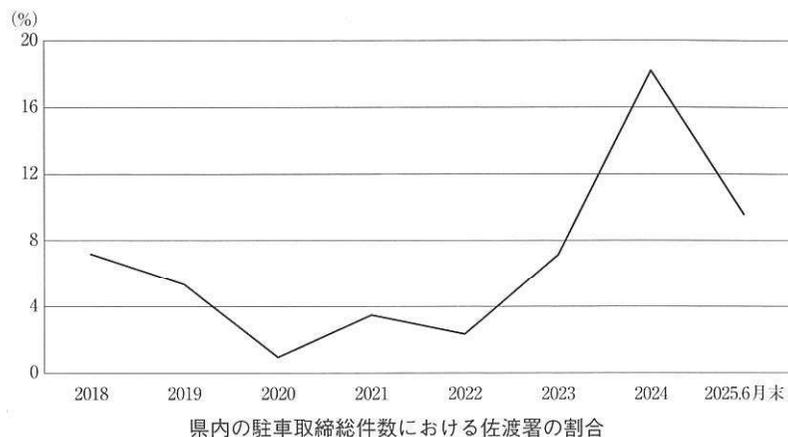
2 放置駐車違反取締りに向けた土壌作り

佐渡警察署は、両津港佐渡汽船ターミナル周辺の駐車違反取締り方針について、関係機関団体と協議を重ね、悪質性・危険性・迷惑性の高い違法駐車を重点とし、並行して広報啓発活動を繰り返し行うことで違法駐車解消を図ったのですが、なかなか改善には至りませんでした。

それどころか、ますます悪くなる違法駐車問題に対し、本部交通指導課では、適正な駐車取締要領について指導した上で違法駐車に対する取締りを重点的に行う方針を決め、その前段として関係機関団体に、駐車違反をさせないための広報と違法駐車取締り活動への理解を求めてもらうこととしました。

関係機関団体からは、取締りを推進することにより、商店街の客足が遠のくのではないかと、また、来島者の送迎に打撃を与え、インバウンド観光に悪影響を与えかねないといった反対意見が多かったのですが、佐渡警察署は、反対意見に対し丁寧な説明を繰り返し行った結果、理解を得るに至り、徹底した駐車違反取締りを行える環境を整えていきました。

佐渡警察署が、同ターミナル周辺における徹底した駐車取締りを推進した結果、令和6年中の違法駐車取締り件数は県下最多となり、挙署一体となって取り組んだ結果の表れと見て取れます。



3 関係機関団体と連携した交通安全思想の普及

警察の徹底した違法駐車取締りは、当初反対していた関係機関団体等の方針転換を促しました。佐渡市は佐渡市報によって違法駐車禁止を広報しているほか、佐渡島と本土を結ぶ旅客船運航会社である佐渡汽船株式会社で

は、乗船客に対し、送迎者が駐車違反をしないように依頼する呼び掛けも行っています。また、定期的に佐渡島内の関係機関団体による放置駐車違反総合対策会議も実施され、佐渡島全土を挙げて放置駐車違反の絶無に取り組むという、交通安全思想が育まれています。



「サドテレビ」で島民に対し駐車違反に対する規範意識向上にむけたメッセージを放映（株式会社佐渡テレビジョンの協力のもと広報動画を作成）

佐渡警察署は、交通指導課から適正な駐車取締要領と駐車対策についての指導を得た上で、同ターミナル周辺における駐車取締りを推進した結果、違反車両は減少し、路上迷惑駐車による相談件数も年々下回り、玄関口である両津港周辺の駐車環境は特段の改善がみられました。

警察がリーダーシップを発揮して取り組んだ本施策により、関係機関団体の方針転換を促し、ターミナル周辺では駐車秩序の改善が図られ、佐渡島全土における交通安全思想が生まれ、世界遺産登録を目指す、世界に誇れる佐渡島の実現を後押しすることができたのです。

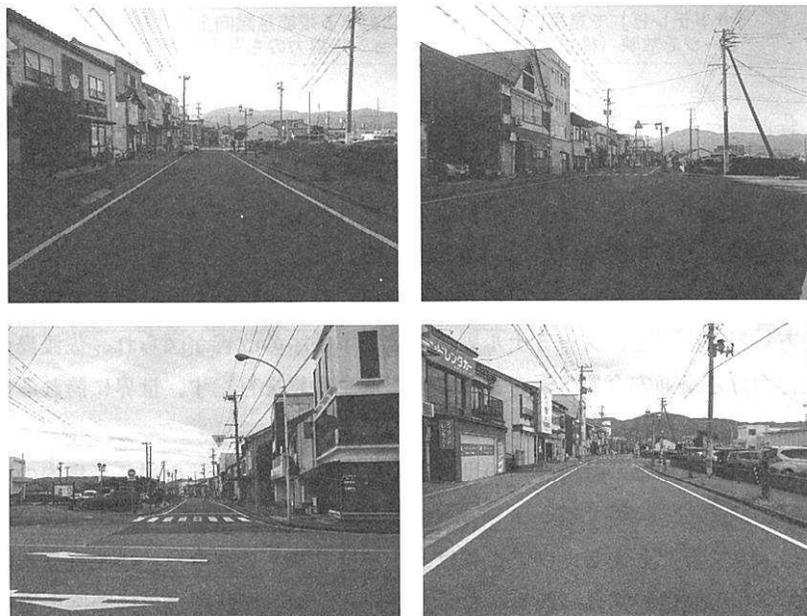
県警察の取組は、佐渡金山の世界遺産登録を目指すことを通じ、島内の関係機関団体の方向性を統一することにより、島内の交通秩序の維持を図ることに大きく貢献しましたが、これは、まさに「ユネスコ憲章」に記載されたユネスコの目的である「教育、科学及び文化を通じて諸国民の間の協力を促進することによって、平和及び安全に貢献すること」に通じるものであり、これらの取組が国際平和と人類の共通の福祉の促進につながるものと言って

も過言ではありません。

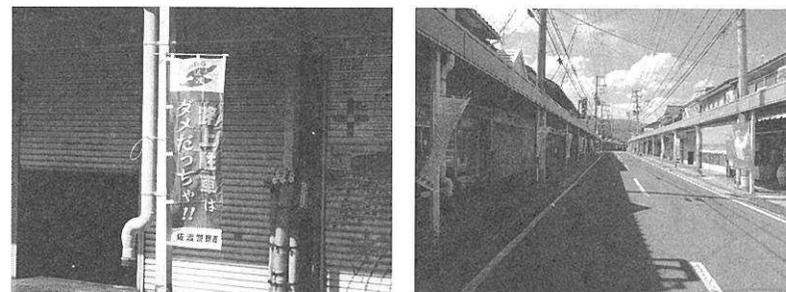
そしてついに、令和6年7月27日「佐渡島の金山」は、世界文化遺産として登録されました。

4 現在の両津港佐渡汽船ターミナル周辺

警察がリーダーシップを発揮した駐車対策によって、現在は同ターミナル周辺の駐車問題は解消へ向かっているほか、「佐渡島の金山」の世界文化遺産登録を受けてインバウンド観光が盛んとなっていますが、外国人観光客に対しては来島時における旅客船内での注意喚起やレンタカー借用時の呼び掛けが行われており、佐渡島民の理解を得ての官民一体となった駐車対策の効果が如実に現れ、外国人による駐車違反はありません。また、駐車問題が解消に向かったことを受け、今後、実態の変化に応じた交通規制の見直しも検討しています。



現在の様子（佐渡汽船ターミナル周辺道路）



両津の商店街に掲出したのぼり旗「路上駐車はダメだっちゃ!!」

商店街組合では、商店街利用者の駐車場を新たに確保し路上駐車をさせないための対策をとりました。また、駐車場を効果的に利用できるようなするため、佐渡警察署では周辺道路の一方通行の解除に向けた準備や、路上駐車をさせないための路面標示の計画も、県と検討し進めています。

5 県下各署への普及

佐渡警察署の駐車対策は、様々な駐車問題を抱える各警察署に対するリーディング・ケースとして普及しており、各警察署が駐車問題にメスを入れる契機となってくれました。特に、官民一体となった取組による地域住民の交通安全意識の醸成方策は、とても高い効果を上げています。

おわりに

駐車違反取締りは、ひたむき取締りを頑張っても地域の実情によってはなかなか改善が見られず、社会の耳目を引く大きな事件検挙と比べて評価されにくく、陰日向なく業務に取り組むだけという印象を持たれがちですが、評価されない仕事だからではなくてよい仕事ではないと思っています。

私たち交通警察官が取締りの手を緩めてしまえば、それだけ交通事故で苦しむ人が増えてしまい、県民の安全・安心が保てなくなり、多くの人が涙を流すこととなります。私たちはそのようなことを防ぐために、一生懸命取締りに取り組んでいるのです。それは、交通警察官の日常業務こそ、交通事故

で苦しむ人を減らしていく最も効果的なことだと信じているからです。

新潟県警察交通指導課では、この精神を持って交通指導取締りに臨むように県下各警察署に指導していますし、警察官一人ひとりが、自分たちが地域の交通安全を守っているという誇りを持ってこれからも交通取締りに取り組んでいきます。

(ますこ・せつ)