

国 都 街 第 3 9 号
平成30年7月13日

〔 都道府県駐車場担当部局長
政令指定都市駐車場担当部局長 〕 殿

国土交通省都市局
街路交通施設課長

荷さばき及び自動二輪車の駐車対策について（技術的助言）

社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会都市計画基本問題小委員会都市施設ワーキンググループでとりまとめられた「社会経済情勢の変化に対応した都市施設の整備等について」（平成29年12月）において、荷さばきや自動二輪車のための駐車場について、地域の駐車需要やまちづくり計画等との整合性を考慮した整備を進めていくことが必要とされたほか、自転車活用推進計画（平成30年6月8日閣議決定）において、荷さばき用駐車スペースの整備により自転車通行空間の確保を促進するとされたところである。

また、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（平成30年法律第22号）により、都市再生緊急整備協議会が都市再生緊急整備地域の一定の区域において都市再生駐車施設配置計画を作成し、区域の特性に応じて附置義務駐車施設の規模と位置を定めることができる駐車場法（昭和32年法律第106号）第20条の特例制度が創設されたことから、こうした新たな制度の活用も含め、下記の点に留意し、荷さばき及び自動二輪車の駐車対策の推進を図るようお願いする。

なお、貴管下市町村（政令指定都市を除く。）に対しても、本通知の内容について周知方お願いする。

記

1. 荷さばき駐車対策について

平成6年に標準駐車場条例に荷さばきのための駐車施設に関する規定を追加し、その後、駐車場法に基づく附置義務条例の対象に荷さばきのための駐車施設に関する規定を追加する地方公共団体が増加してきたところであるが、荷さばきのための駐車場の不足は荷さばきを目的とした路上駐車を誘発するため、引き続き、その駐車需要を把握し、交通の円滑化や歩行者・自転車の安全の観点を踏まえつつ、まちづくりの方針等との整合性を考慮して必要な量を整備する必

要がある。

荷さばきのための駐車施設の整備に当たっては、荷さばき需要の大きい一定規模以上の建築物については、引き続き、附置義務により確保することが望ましい。都市再生緊急整備地域については、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（平成30年法律第22号）により創設された都市再生駐車施設配置計画制度を活用することにより、地域の実態に応じた荷さばきのための駐車施設を含むきめ細かい附置義務駐車施設の整備が可能となる。ただし、荷さばきのための駐車施設が建築物の中に設けられる場合は、貨物自動車による円滑な荷さばきが可能となるような駐車施設の構造や設備について十分検討することが望ましいことから、「物流を考慮した建築物の設計・運用について」（平成29年3月国土交通省総合政策局物流政策課）等を参考にされたい。

一方、地方公共団体の定める附置義務条例の対象とならない小規模な建築物が多く立地している地域については、地区内の大規模駐車場に設けられた荷さばきのための駐車施設の共用化、空地等を活用した供用の荷さばきのための駐車施設の設置等、多様な手法を活用することが望ましい。ただし、荷さばきのための駐車施設の共用化等は、駐車施設から目的地への運送距離の増加や歩行者との錯綜等により作業効率の低下等を招く可能性があるため、運送事業者との協力体制等の地域の実情を踏まえた検討が必要である。

また、地方公共団体が行う路上も含めた荷さばきのための駐車施設等の確保に関する取組に対しては、社会資本整備総合交付金等を活用することが可能である。

なお、平成30年2月20日付けで警察庁より各都道府県警察に対し、別添1のとおり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通知されていることから、必要に応じて各都道府県警察と連携して取り組まされたい。

2. 自動二輪車駐車対策について

自動二輪車（道路交通法（昭和35年法律第105号）第2条第1項第9号に規定する自動車のうち、大型自動二輪車及び普通自動二輪車（いずれも側車付きのものを除く。）をいう。以下同じ。）の駐車対策については、平成18年に駐車場法を改正し、自動二輪車を同法の対象とするとともに、「自転車駐車場における自動二輪車の受入れについて」（平成22年4月20日国都街第6号）や「自動二輪車の駐車対策について」（平成23年5月12日国都街第11号）等の通知を通じ、または、全国駐車場政策担当者会議等の機会を利用し、自動二輪車駐車場の確保について協力をお願いしてきたところである。

自動二輪車の駐車対策については、地域の自動二輪車の駐車需要の他、自動二輪車が駐車可能な路外駐車場の整備状況や自動二輪車の路上駐車等の実態等を

踏まえ、適切な手法により推進することが必要である。

地方公共団体で管理する自動車駐車場における自動二輪車専用の駐車区画の確保や、従来、専ら自動二輪車以外の自動車の駐車のために供していた駐車区画に自動二輪車も駐車できるようにすることも考えられるほか、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和55年法律87号）に基づく取組として整備した自転車駐車場であっても、自転車駐車場の管理に関する条例等に自動二輪車を位置づけることにより自動二輪車の受入が可能となることから、柔軟な対応をお願いしたい。

また、地方公共団体が行う自動二輪車駐車場等の整備に対しては、社会資本整備総合交付金等を活用することが可能である。

こうした取組のほか、各地域の自動二輪車の駐車の実態を把握した上で、必要に応じて建築物の新築等の際に自動二輪車のための駐車施設を附置させるための条例の整備を検討されたい。都市再生緊急整備地域については、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律により創設された都市再生駐車施設配置計画制度（平成30年法律第22号）を活用することにより、地域の実態に応じた自動二輪車のための駐車施設を含むきめ細かい附置義務駐車施設の整備が可能となる。

さらに、自動二輪車を附置義務の対象としていない場合であっても、既存の建築物を含めた附置義務の適正化を行った結果、余剰となる駐車施設を自動二輪車のための駐車施設に転用することで、建築主の新たな負担を生じさせることなく駐車施設の確保を図ることもできることから、駐車需要全体を考慮した対策を検討することが望ましい。

なお、平成30年4月16日付けで警察庁より各都道府県警察に対し、別添2のとおり自動二輪車等に係る駐車環境の整備の推進について通知されていることから、必要に応じて各都道府県警察と連携して取り組まされたい。

(別添 1)

原議保存期間	5年(平成35年3月31日まで)
有効期間	一種(平成35年3月31日まで)

各地方機関の長 殿
各都道府県警察の長
(参考送付先)
庁内各局部課長
各附属機関の長

警察庁丙規発第3号
平成30年2月20日
警察庁交通局長

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

トラック・バス・タクシーといった自動車運送事業は、我が国の産業活動や国民生活の基盤となる運送サービスを提供する重要な産業であり、本サービスの供給を安定的・持続的に確保していくためにも、運転者の労働条件の改善は喫緊の課題であるとの考えの下、「働き方改革実行計画」（平成29年3月28日働き方改革実現会議決定）及び「経済財政運営と改革の基本方針2017」（平成29年6月9日閣議決定）を踏まえ、「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」（平成29年8月28日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取りまとめ。以下「施策集」という。）が取りまとめられた。

駐車に関する交通規制（以下「駐車規制」という。）については、「きめ細かな駐車規制の実施について」（平成16年1月15日付け警察庁丙規発第1号、丙交指発第3号）、「駐車規制及び駐車許可制度の運用の見直しについて」（平成19年2月6日付け警察庁丙規発第5号、丙交指発第5号。以下「平成19年通達」という。）等によりこれまでも見直しを推進してきたところであるが、今般、宅配貨物が年々増加する中で、特に、駐車スペースの少ない都市部における宅配貨物の各戸配達における駐車場所の確保等に苦慮する事業者から、荷下ろし等のためのトラックの駐車場所の確保や駐車規制の緩和等について要望がなされたことも踏まえ、施策集における「直ちに取り組む主な施策」として「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し」が盛り込まれたところである（別添1）。

そこで、各都道府県警察にあつては、下記のとおり、個々の交通実態等に応じて、安全かつ円滑に駐車できる場所における駐車規制の見直しを行い、駐車規制が交通の安全と円滑を確保するために必要最小限のものとなるよう、一層の取組に努められたい。

なお、本件については国土交通省道路局及び同省自動車局と協議済みであり、別添2のとおり同省道路局企画課長等から各地方整備局道路部長等に、別添3のとおり同省自動車局貨物課長から各地方運輸局自動車交通部長等に、それぞれ通知が発出されているので申し添える。

記

第1 基本的な考え方

違法駐車を始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、バスの定時運行の支障となったりするなど、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ある。一方、近年においては、貨物集配中の車両による各戸配達等のための短時間の駐車需要の増加が認められるところであり、この全てが道路上のみで対応可能となるものではないものの、共同住宅やビル等における貨物集配中の車両のための駐車場所の確保、路外駐車場の整備等と共に、安全かつ円滑に駐車できる道路上の場所における駐車規制の見直しも重要となっている。

駐車規制の見直しに当たっては、各地域におけるこのような駐車需要の実態を的確に把握した上で、近年の道路整備や社会情勢の変化を受けた道路環境及び自転車・歩行者を含む交通実態の変化等に加えて、貨物自動車運転者の労働条件の改善は過労運転の防止等にもつながって交通安全の確保に資することも踏まえつつ、道路管理者や地方公共団体に対して必要な協力も呼び掛けながら、駐車規制が交通の安全と円滑を確保する上で必要最小限のものとなるよう、積極的かつきめ細やかな検討及び取組を行うこととする。

なお、本通達は上述の考え方により駐車規制の見直しを推進するものであるが、現に必要性があって駐車禁止規制を実施している場所における貨物集配中の車両等に対する交通指導取締りの取扱いを変更するものではないことに留意すること。

第2 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しの実施要領

1 貨物自動車運送事業者等からの要望を踏まえた見直し場所の候補の選定

貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しについては、これまでも平成19年通達の3(2)「物流の必要性への配慮」等により推進してきたところであるが、第1で述べた考え方に基づき本取組を一層推進するためには、貨物の集配等を行う貨物自動車運送事業者団体等からの要望が実際に提出されている場所から検討を進めることが肝要であることから、当該要望場所を中心に、管内の交通実態を踏まえ、駐車規制の見直しを検討すること。このとき、次のような場所がある場合については、特に重点的に検討すること。

- (1) 貨物の集配に相当な時間を要する集合住宅、中高層オフィスビル等の建物（敷地内又は建物内に貨物集配中の車両のための駐車場所が存在するものを除く。）の付近や中低層の小規模ビル等が密集する市街地等の貨物集配中の車両に係る高い路上駐車需要が認められる場所
- (2) 次のような、駐車規制の見直しが交通の安全と円滑に与える影響が小さい場所
 - ア 車線数に比して交通量が多くない区間

- イ 自転車・歩行者の安全な通行が阻害されない区間
- ウ 道路幅員又は車線幅員が広い区間
- エ 一方通行規制を実施すれば広い幅員が確保できる区間

2 駐車規制の見直し手法

時間帯又は対象車両の車種若しくは用途を問わない一律の駐車規制の解除又は緩和を行うと交通の安全と円滑に支障が生じると考えられる場合であっても、例えば次の手法を用いることを検討して、見直しの余地を十分に検討すること。

- (1) 当該道路の区間において駐車禁止の交通規制の対象から除く又は駐車可の交通規制の対象とする車両（以下「対象車両」という。）を、例えば「貨物集配中の車両」のように限定（貨物の集配は事業用自動車だけではなく自家用自動車でも行われることに留意すること。）
- (2) 対象車両が駐車することのできる時間帯を、当該地域で通常貨物の集配が行われる一定の時間帯に限定

3 道路管理者との連携

駐車規制の見直しの検討に当たっては、貨物自動車運送事業者の要望に関する情報を道路管理者と共有するとともに、講ずる対策の内容（道路管理者又は道路管理者の承認を受けた者が行う歩道の切込みによる駐車スペースの確保等）について、道路管理者と密に調整を行うなど、道路管理者との連携を図ること。

第3 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しに当たっての留意事項

1 地域住民への十分な説明

駐車規制の見直しを行うに当たっては、地域住民に対して、当該地域における交通実態、当該地域において貨物の集配等を行う貨物自動車運送事業者団体等から提出された具体的な要望及びその背景、当該地域で駐車規制の見直しを行うことにより一般交通に生じ得る影響、貨物の集配の円滑化等によって地域住民も当該見直しの受益者となると考えられること等を十分説明するなどして、その理解を得るよう最大限努めること。

2 駐車施設の整備等の働き掛けの推進

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ること。

3 駐車規制の見直しに関する広報の実施

貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しを行った区間については、ホームページ等の各種広報媒体を活用して、積極的に地域住民、貨物自動車運送事業者等への周知を図ること。

第4 集中的実施期間及び報告

1 集中的実施期間

本通達に基づく駐車規制の見直しは、迅速な見直しが可能なものについては可能な限り早期に見直しを行うこととしつつ、平成32年度末までに見直しが完了するよう、計画的かつ集中的に実施するものとする。

なお、本見直し実施後についても、集中的実施期間内外を問わず、交通実態等の変化に応じ、不断の見直しを行うこと。

2 報告

駐車規制の見直しの実施結果においては、別途指示する年度末報告等により、警察庁交通局交通規制課宛てに報告すること。

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」(抄)

平成29年 8月28日
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取りまとめ

トラック・バス・タクシーといった自動車運送事業は、我が国の産業活動や国民生活の基盤となる運送サービスを提供する重要な産業である。しかしながら、自動車運送事業の運転者は、全職業平均と比べ、年間労働時間が1～2割長い一方、年間賃金は1～3割低いなど、長時間労働・低賃金の状態にあり、平成28年の有効求人倍率が2倍を超え、全職業平均の約2倍に達するなど、近年、運転者不足が深刻化している状況にある。また、女性の就業割合が低く、運転者の高齢化も進行している状況にあることから、自動車運送事業の将来の担い手を確保し、我が国にとって必要不可欠な運送サービスの供給を安定的・持続的に確保していくためにも、運転者の労働条件の改善は喫緊の課題である。

このような状況も踏まえ、本年3月に決定された「働き方改革実行計画」においては、自動車の運転業務についても、改正労働基準法の施行期日の5年後に、罰則付きの時間外労働の上限規制を導入することとされた。また、これと併せ、引き続き可能な限り、時間外労働を短くする努力も求められる。

こうした規制や取組を実効性あるものとするためにも、設定された猶予期間の間に、全政府的なバックアップの下、必要な関連制度の見直しや支援措置を行い、長時間労働削減のインセンティブの強化、生産性の向上、多様な人材の確保・育成、取引環境の適正化等を強力に推進し、長時間労働を是正するための環境をしっかりと整えていく必要がある。

このため、「働き方改革実行計画」(平成29年3月28日働き方改革実現会議決定)及び「経済財政運営と改革の基本方針2017」(平成29年6月9日閣議決定)を踏まえ、本連絡会議において、上限規制の導入までの間を対象とする「自動車運送事業の働き方改革に関する行動計画」(仮称)(以下「行動計画」という。)を来年春頃までに策定・公表することとする。

また、来年度予算概算要求や制度の見直しなど、可能なものについては、行動計画の策定を待たず、迅速に取組を開始することとし、まずは、次の施策の検討・具体化を急ぐこととする。(個別の施策の詳細については別表のとおりである。)

直ちに取り組む主な施策

I.長時間労働是正のための環境整備

①労働生産性の向上

☆短い時間で効率的に運ぶ—様々なムダの解消—

1～6 (略)

番号	項目名	当面の対応方針	関係する事業	対応区分	予定時期	担当
7	貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し	安全・円滑な交通を確保しつつ集配中の宅配車両等を駐車させることができる場所については、一定の範囲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うよう、都道府県警察に対して通達を发出する。	トラック	運用を見直す	平成29年度末までに通達を发出	警察庁

8～63 (略)

別添 2

国道経第 57 号
国道国防第 184 号
国道環安第 82 号
国道参第 26 号
平成 30 年 2 月 20 日

各地方整備局道路部長
北海道開発局開発建設部長
沖縄総合事務局開発建設部長 宛

国土交通省道路局
企画課長
国道・防災課長
環境安全課長
参事官

貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しの推進に係る
道路管理者の協力について

トラック・バス・タクシーといった自動車運送事業は、我が国の産業活動や国民生活の基盤となる運送サービスを提供する重要な産業であり、本サービスの供給を安定的・持続的に確保していくためにも、運転者の労働条件の改善は喫緊の課題であるとの考えの下、「働き方改革実行計画」（平成 29 年 3 月 28 日働き方改革実現会議決定）及び「経済財政運営と改革の基本方針 2017」（平成 29 年 6 月 9 日閣議決定）を踏まえ、「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」（平成 29 年 8 月 28 日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取りまとめ。以下「施策集」という。）が取りまとめられた。

駐車に関する交通規制（以下「駐車規制」という。）については、警察庁において、「きめ細かな駐車規制の実施について」（平成 16 年 1 月 15 日付け警察庁丙規発第 1 号、丙交指発第 3 号）、「駐車規制及び駐車許可制度の運用の見直しについて」（平成 19 年 2 月 6 日付け警察庁丙規発第 5 号、丙交指発第 5 号。以下「平成 19 年通達」という。）等によりこれまでも見直しが推進されてきたところであるが、今般、宅配貨物が年々増加する中で、特に、駐車スペースの

少ない都市部における宅配貨物の各戸配達における駐車場所の確保等に苦慮する事業者から、荷下ろし等のためのトラックの駐車場所の確保や駐車規制の緩和等について要望がなされたことも踏まえ、施策集における「直ちに取り組む主な施策」として「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し」が盛り込まれたところである（別添1）。

これらを踏まえ、警察庁では、交通局長から「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（平成30年2月20日）以下「警察庁通達という。」

（別添2）を发出し、個々の交通実態等に応じて、安全かつ円滑に駐車できる場所における駐車規制の見直しを行い、駐車規制が交通の安全と円滑を確保するために必要最小限なものとなるよう、一層の取組に努めることとしたところであるが、その基本的な考え方、実施要領等及び道路管理者の対応については下記のとおりであるので、遺憾のないようにされたい。

また、貴管内の都道府県、政令市に対して、本通知を参考送付していただくとともに、都道府県から管内の市町村（政令市を除く）に対しても本通知の趣旨を周知するよう依頼されたい。

記

1 警察庁通達の基本的な考え方

違法駐車を始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、バスの定時運行の支障となったりするなど、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ある。一方、近年においては、貨物集配中の車両による各戸配達等のための短時間の駐車需要の増加が認められるところであり、この全てが道路上のみで対応可能となるものではないものの、共同住宅やビル等における貨物集配中の車両のための駐車場所の確保、路外駐車場の整備等と共に、安全かつ円滑に駐車できる道路上の場所における駐車規制の見直しも重要となっている。

警察庁において、駐車規制の見直しに当たっては、各地域におけるこのような駐車需要の実態を的確に把握した上で、近年の道路整備や社会情勢の変化を受けた道路環境及び自転車・歩行者を含む交通実態の変化等に加えて、貨物自動車運転者の労働条件の改善は過労運転の防止等にもつながって交通安全の確保に資することも踏まえつつ、道路管理者や地方公共団体に対して必要な協力も呼び掛けながら、駐車規制が交通の安全と円滑を確保する上で必要最小限のものとなるよう、積極的かつきめ細やかな検討及び取組を行うこととしている。

2 警察庁通達による貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しの実施要領

警察庁において、貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しについて以下

の要領で実施することとしている。

① 貨物自動車運送事業者等からの要望を踏まえた見直し場所の候補の選定
駐車規制の見直しを推進するためには、貨物の集配等を行う貨物自動車運送事業者団体等からの要望が実際に提出されている場所から検討を進めることが肝要であることから、当該要望場所を中心に、管内の交通実態を踏まえ、駐車規制の見直しを検討し、次のような場所がある場合については、特に重点的に検討する。

(1) 貨物の集配に相当な時間を要する集合住宅、中高層オフィスビル等の建物（敷地内又は建物内に貨物集配中の車両のための駐車場所が存在するものを除く。）の付近や中低層の小規模ビル等が密集する市街地等の貨物集配中の車両に係る高い路上駐車需要が認められる場所

(2) 次のような、駐車規制の見直しが交通の安全と円滑に与える影響が小さい場所

ア 車線数に比して交通量が多くない区間

イ 自転車・歩行者の安全な通行が阻害されない区間

ウ 道路幅員又は車線幅員が広い区間

エ 一方通行規制を実施すれば広い幅員が確保できる区間

② 駐車規制の見直し手法

時間帯又は対象車両の車種若しくは用途を問わない一律の駐車規制の解除又は緩和を行うと交通の安全と円滑に支障が生じると考えられる場合であっても、例えば次の手法を用いることを検討して、見直しの余地を十分に検討する。

(1) 当該道路の区間において駐車禁止の交通規制の対象から除く又は駐車可の交通規制の対象とする車両（以下「対象車両」という。）を、例えば「貨物集配中の車両」のように限定（貨物の集配は事業用自動車だけではなく自家用自動車でも行われることに留意すること。）

(2) 対象車両が駐車することのできる時間帯を、当該地域で通常貨物の集配が行われる一定の時間帯に限定

③ 道路管理者との連携

警察庁において、駐車規制の見直しに当たっては、貨物自動車運送事業者の要望に関する情報を道路管理者と共有するとともに、講ずる対策の内容（道路管理者又は道路管理者の承認を受けた者が行う歩道の切込みによる駐車スペースの確保等）について、道路管理者と密に調整を行うなど、道路管理者との連携を図ることとしている。

3 警察庁通達による貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しに当たっての留意事項

警察庁において、貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しに当たり、以下に留意することとしている。

① 地域住民への十分な説明

駐車規制の見直しを行うに当たっては、地域住民に対して、当該地域における交通実態、当該地域において貨物の集配等を行う貨物自動車運送事業者団体等から提出された具体的な要望及びその背景、当該地域で駐車規制の見直しを行うことにより一般交通に生じ得る影響、貨物の集配の円滑化等によって地域住民も当該見直しの受益者となると考えられること等を十分説明するなどして、その理解を得るよう最大限努めること。

② 駐車施設の整備等の働き掛けの推進

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ること。

③ 駐車規制の見直しに関する広報の実施

貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しを行った区間については、ホームページ等の各種広報媒体を活用して、積極的に地域住民、貨物自動車運送事業者等への周知を図ること。

4 警察庁通達による駐車規制の見直しの集中的実施期間

本通達に基づく駐車規制の見直しについて、警察庁では、迅速な見直しが可能なものについては可能な限り早期に見直しを行うこととしつつ、平成32年度末までに見直しが完了するよう、計画的かつ集中的に実施するものとし、本見直し実施後についても、集中的実施期間内外を問わず、交通実態等の変化に応じ、不断の見直しを行うこととしている。

5 道路管理者の対応

各都道府県警察から、貨物自動車運送事業者等による駐車規制の見直しの要望に関する情報提供を受けるとともに、講ずる対策の内容（道路管理者又は道路管理者の承認を受けた者が行う歩道の切込みによる駐車スペースの確保等）について相談があった場合には、当該道路の交通状況等を十分に踏まえた上で、連携して取組むこと。

国自貨第 153 号
平成 30 年 2 月 20 日

各地方運輸局自動車交通部長 殿
沖縄総合事務局運輸部長 殿

自動車局貨物課長

貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しの推進に係る対応について

今般、宅配貨物が年々増加する中で、特に、駐車スペースの少ない都市部における宅配貨物の各戸配達における駐車場所の確保等に苦慮する事業者から、荷下ろし等のためのトラックの駐車場所の確保や駐車規制の緩和等について要望がなされてきたことを踏まえ、「トラック・バス・タクシーの働き方改革「直ちに取る施策」」（平成 29 年 8 月 28 日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取りまとめ）における「直ちに取る主な施策」として「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し」が盛り込まれたところである。（別添 1）

これを踏まえ、警察庁交通局長から別添 2 のとおり「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」（平成 30 年 2 月 20 日付け警察庁丙規発第 3 号）が発出されたことから、各地方運輸局等にとっては、管下運輸支局等に対し、下記のとおり対応するよう周知されたい。

記

- 貨物運送事業者や各都道府県トラック協会等から貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しに関する要望・相談等があった場合は、各都道府県警察、道路管理者等との連携を密にし、要望の実現等に向けて適切に対応すること。
- また、その場合において、駐車規制の見直しを行うに当たっての地域住民への説明や、地方公共団体等に対する路外駐車場の整備の働き掛け等について、関係機関と協力して実施すること。

以上

(別添 2)

原議保存期間	3年(平成34年3月31日まで)
有効期間	一種(平成34年3月31日まで)

警 視 庁 交 通 部 長
各 道 府 県 警 察 本 部 長
(参考送付先)
警 察 大 学 校 交 通 教 養 部 長
各 管 区 警 察 局 広 域 調 整 担 当 部 長

警 察 庁 丁 規 発 第 5 2 号
平 成 3 0 年 4 月 1 6 日
警 察 庁 交 通 局 交 通 規 制 課 長

自動二輪車等に係る駐車環境の整備の推進について

みだしの件については、これまで、「自動二輪車に係る駐車対策等の推進について」(平成22年3月4日付け警察庁丁規発第18号、丁交指発第28号。以下「前通達」という。)に基づき取組を行ってきたところである。前通達の発出後、自動二輪車が駐車可能な駐車場は増加傾向にあるほか、地域の交通実態に応じて自動二輪車等に係る駐車禁止規制の緩和も進められてきたところであるが、自動二輪車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、下記の点に留意し、引き続き、関係機関等と連携・協力しながら、自動二輪車等に係る駐車環境の整備を推進されたい。

なお、前通達については廃止する。

記

1 駐車場の整備に向けた働き掛けの推進

交通の安全と円滑の確保を担う交通警察としても、自動二輪車又は原動機付自転車(以下「自動二輪車等」という。)が駐車可能な駐車場の整備は重要な課題であることから、自動二輪車等の駐車需要や地域の交通実態を踏まえ、地方公共団体、道路管理者、民間事業者等に対して、自動二輪車等の駐車需要が認められる場所において、既存路外駐車場におけ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が図られるよう働き掛けること。

また、市区町村に対して、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働き掛けること。

2 自動二輪車等に配慮した駐車規制の見直しの推進

自動二輪車等を対象から除外していない駐車禁止規制を行っている路線のうち、自動二輪車等の駐車需要が高いと認められるにもかかわらず、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ものについて、一般に自動二輪車等の車体は四輪車と比べて小さいことを踏まえつつ、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が可能かどうかを検討すること。また、当該路線の交通実態に応じて、駐車禁止規制の廃止、自動二輪車等を対象とする駐車可規制及び駐車方法の指定、自動二輪車等を対象とする時間制限駐車区間規制の実施等による見直しの可否についても検討すること。

なお、点検に当たっては、自動二輪車等の駐車需要がより高いと認められる路線及び歩車道の区別のある路線から優先的に点検を実施すること。また、駐車禁止規制の廃止又は変更を行うこととなった場合には、必要な道路標識等の整備を行うとともに、地域の実情に応じ、自動二輪車等の利用者に向けた広報を実施すること。

3 留意事項

本通達は、現に必要があつて自動二輪車等を含む駐車禁止規制を実施している場所における自動二輪車等に対する交通指導取締りの取扱いを変更するものではないことに留意すること。

また、本通達の取組結果については、別途指示する年度末報告等により、警察庁交通局交通規制課宛て報告すること。