

第7回 地域産業活性化ワーキング・グループ 議事録

1. 日時：令和6年2月16日（金）16:30～17:35

2. 場所：オンライン会議

3. 出席者：

（委員）林座長、御手洗座長代理、芦澤委員、佐藤委員、富山委員

（専門委員）小針専門委員、秋元専門委員、宮木専門委員

（他 WG 委員等）落合委員

（政府）河野大臣

（事務局）内閣府規制改革推進室 渡辺次長、稲熊次長、阿久澤次長、木尾参事官

（説明者）久生貴史 一般社団法人日本フランチャイズチェーン協会

笥裕介 一般社団法人日本フランチャイズチェーン協会

山田晋 佐川急便株式会社 安全推進部部长

渡部晃司 佐川急便株式会社安全推進部安全推進課課長

松田淳 佐川急便株式会社安全推進部安全推進課課長

多田則子 埼玉県看護連盟会長

小林豊 警察庁長官官房審議官（交通局担当）

岩瀬聡 警察庁交通局交通規制課長

4. 議題：

（開会）

1. 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規制の在り方について

2. 規制改革ホットラインの処理方針について

（閉会）

5. 議事録：

○事務局 定刻となりましたので、ただいまから、第7回「規制改革推進会議 地域産業活性化ワーキング・グループ」を開会いたします。

本日は、ウェブ会議ツールを用いてオンラインで開催しております。また、本日のワーキングは内閣府規制改革推進室のユーチューブチャンネルにおきましてオンライン中継を実施してございます。御視聴中の方は、動画の概要欄にあるURLから資料を御覧ください。

なお、会議中は画面をオンにし、雑音が入らないようミュートをお願いいたします。ま

た、御発言の際にはミュートを解除し、マイクを近づけるなどして御発言ください。御発言が終わりましたら、再度ミュートにさせていただきますようお願いいたします。

本日は林座長、御手洗座長代理、芦澤委員、佐藤委員、富山委員、小針専門委員、秋元専門委員、宮木専門委員、本ワーキング・グループ所属委員のほか、落合委員が御出席でございます。また、河野大臣にも御出席をいただいております。

それでは、河野大臣から御挨拶をいただきたいと思います。よろしくをお願いいたします。
○河野大臣 今日ワーキング・グループに御参加いただきまして、ありがとうございます。どうぞよろしくお願いいたします。

物流を支えるトラックのドライバーが2015年からこの間に3割減少しているそうです。そういう中、御高齢の方を中心とする在宅の患者が増え、訪問介護のニーズも高まってきます。そういう中で今年の4月から時間外の労働規制の本格適用が始まります。物流、それから在宅医療といった分野での影響が出てくるだろうと。その影響を最小限にするために、こうした分野では本気の業務効率化がかなり緊急に求められるという状況にあると思います。

警察庁は貨物の集配車両の駐車規制を見直していると聞きますが、依然としてコンビニや宅配の事業者からは、店舗や宅配場所の近くに駐車可能な場所がない、どうしても離れた場所に駐車せざるを得ないけれども、結局配送先が減ってしまう。近くに駐車することができれば、一日の配送先を4割程度も増やすことができるという声もあります。

また、訪問介護の看護師さんからは、具合の悪い患者のところへ早く行きたいけれども、駐車場を探すのに10分以上かかっているという声も寄せられております。また、駐車許可に関して、現場の警察署からコンビニからの申請は前例がないという理由で門前払いになったという、前例のあるなしでこうしたことが行われているというのはちょっと許し難い状況だと思っております。

また、都道府県によって駐車許可の運用が大きく異なっていて、ひどいところは1か月前に紙で申請しろということになっているところがあるそうでございます。もちろん駐車をのべつ幕なしにやっつけていいということではなく、駐車規制は必要だと思いますが、貨物の集配や訪問看護といった言わば社会のインフラとも言える業務では、どうしても避けられない短時間の駐車というのがあるのだらうと思います。

地方分権という名目で手続がばらばらであるというのは今後は許されないということを私はいろいろなところで申し上げております。今、都道府県ごとにルールがばらばらになっている現状を改めて、最も合理的な運用が行われている都道府県のルールに統一すべきだと思っております。警察庁におかれては、単に通達を出しましたということではなく、現場の運用が本当に変わるような取組を行っていただきたいと思います。駐車規制、あるいは手続の都道府県ごとにルールが違うといったことの改善状況の報告を今後しっかり求めていきたいと思っておりますので、しっかりとした対応をできるような準備をお願いしたいと思います。

今日は当事者の方々からもお話を伺うと聞いておりますので、しっかりとした御議論をお願いしたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

○事務局 ありがとうございます。

河野大臣は別の公務のために御退室になります。ありがとうございます。

以降の議事進行につきましては、林座長をお願いいたします。

○林座長 林でございます。

それでは、早速本日の議題に入ります。本日は、議題1「業務の性質上、短時間の駐車不可避である業務用車両に係る駐車規制の在り方」と、議題2「規制改革ホットラインの処理方針について」、御審議いただきます。

それでは、早速議題1の「業務の性質上、短時間の駐車不可避である業務用車両に係る駐車規制の在り方」に入ります。本議題に係る事業者視点での課題認識をヒアリングしたいと思います。

最初に、一般社団法人日本フランチャイズチェーン協会の久生貴史様から5分ほどで御説明いただきたいと思います。よろしく願いいたします。

○久生氏 一般社団法人日本フランチャイズチェーン協会の久生でございます。限られたお時間ですので、ポイントに絞ってお話しさせていただきます。

駐車規制緩和の要望についてでございます。

次をお願いいたします。もう言わずもがなで、物流は国民生活・経済活動等を支える重要な社会インフラとなつてございますが、駐車場所がなく、施設への配送は困難であり、高齢化等々でドライバーが減少し、そして来るべき物流2024年問題ということで、今までどおりの対応では、社会インフラには問題が発生すると考えております。

現場の実態でございます。これはある会員様のほうで情報をいただいたのですけれども、例えば駐車違反区域で5分以内に荷下ろしを完了させる場合には、配送員プラス1名ということでツーマンでの配送を行っていたり、あるいは遠くにある駐車場所から何回も商品を搬送しているという搬送距離の増加ということが起きております。配送車両に係る駐車規制が要因となつてこういった課題が起きているという状況でございます。

警察庁様から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ということで通達が出されております。先ほどもありましたとおり、どちらかといふとこの対応の中心となつておりますのは「貨物車専用」と表示された路面標示を増加させる検討がなされているということで、結果的に依然駐車場所には苦慮しているというのが実態でございます。

実際に場所を確認してきたのですけれども、例えば表示された場所に通常の一般乗用車が止められていたり、スペースが狭くて前後に止められているために、真ん中の下にあるようになかなかトラックが駐車しにくいといった現状も確認が取れました。

次をお願いします。そして、ある6か所のところに直近1年間で配送された77名から、ある会員様に聞き取りをしてございますが、ここで「貨物車専用」と表示された路面標示

を使用しない理由としては、ほぼ空いていないであったり、この写真にあるように道路を横断してお店に物を届けないといけないということで非常に危険を伴うといった理由から使用しないという結果も出ております。

加えて、そのほかの聞き取りの中でもやはり使おうとしたら先に使おうとした人とのトラブルになったとか、満車だったので空くまで待っていたら邪魔だと注意されたといったいろいろな結果から、現場では非常に厳しい意見が出てきたという実態がございます。

それと、大阪府のほうで貨物集配中の貨物車に配慮した駐車規制実施場所から一番近いところまでの距離ということで29か所を調査させていただきました。ここについても搬送距離が100メートル以内のところは2か所のみということで、非常に遠いところは700メートル、800メートルをかけて何度も配送しているという実態も確認が取れております。

この通達に対しては、「貨物車専用」と表示された道路標示の増加対応について、例えばその増加件数1～2台分であれば、「貨物車専用」と表示された道路標示増加ではとても需要に応えられないと考えております。また、道路上にさらに増やすスペースも都心部中心にはないのかなと考えております。また、標示を増やすことで、逆にトラックだけではなく、今、コインパーキングに駐車をし、配送していた普通車の貨物集配といったものも今後使うと考えたときには、この利用件数が増加していった結果的にはその需要に応えられないのではないかと考えております。必ず使用できるという保証がない「貨物車専用」と表示された路面標示の増加だけでは、現実的には根本的な問題解決には至らないのではないかと考えております。

そういった中で一つの有効な手段としては、個別許可証の対応ということがあると考えております。これもある会員様で取った調査なのですけれども、直近のところで661件、全国都道府県の警察署に申請を上げられておりました。ただ、様々な理由により却下が655件、警察からの返答待ち4件、直近で認可が下りたのは例えば松本、水戸の2か所という状況でございました。先ほど大臣からもありましたとおり、実際に門前払いであったり、前例がないために不許可、また、片側3車線以上の申請についても一般車両の通行を妨げる、あるいは歩行者の危険につながるといった形で申請が下りていないという状況もございました。許可基準が判然とせず、門前払いも多数あったというのが実態でございます。

幾つか事例だけお話をさせていただきますと、例えば片側3車線以上です。次のページで、広島県の広島市南区については、片側3車線と左折レーンに実際に許可が取れたという実績がある一方で、次の次のページ、東京ドームシティにおいては片側4車線あるのですが、なかなかここについては許可が下りていないという現状で、結果的には遠いところから商品を運んでいるという現状がございました。

それと、片側2車線のケースです。こちら先ほどありました長野県松本駅前なのですが、ここは2車線で、そのうち一つはバスレーン専用になっておるのですけれども、こういったところでも実際に許可を下ろしていただいたというところがございます。

ただ一方で、東京都や福岡県については片側2車線プラス右折レーンであってもなかなか

か許可が下りにくいといった結果で、ここについても非常に長い搬送距離で搬送している状況です。

21ページまでお願いします。それと一方、こういうケースもございます。広い一方通行の道路ということで許可が下りているのですけれども、例えば広島の中区については、大型トラックが入れないところで、一定の歩道との距離を取れば一方通行の道路のところでも許可が下りているという事例がございますし、同様に愛知県名古屋丸の内でも、こういった広い一方通行では側道のところでも許可が下りているという状況もございました。

最後のまとめになりますが、物流課題の今後の解決に向けてということで、一つは「貨物車専用」と表示された路面標示の設置増による対応。ここについてはやはり現場の実態を鑑みてもなかなか現実的ではないのかなと考えております。

一方で、最も効果の見込める個別許可（駐車許可証）については、ぜひ許可基準を明確にさせていただきながら、許可の緩和を要望したいと思いますし、加えて、駐車可能時間帯も24時間対応を希望したいと考えております。

それと、2点目です。個別許可の申請におきましてはオンライン申請の手続が可能でございますが、実はこの対応ができるということがなかなか周知されていないというのが実態かなと考えております。

それともう一つ、新規の申請はオンラインの申請ではできないことになっておりますので、こういった課題等についてもぜひ対応を要望したいということで、私からの説明とさせていただきます。

以上になります。ありがとうございました。

○林座長 ありがとうございます。

続きまして、佐川急便株式会社安全推進部部長の山田晋様から5分ほどで御説明いただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

○山田部長 佐川急便の山田です。よろしくお願いたします。画面を投影いたします。

それでは、佐川急便から駐車許可制度に関する要望について説明させていただきます。JFA様から非常に御丁寧に説明いただきまして、内容がかぶるところもありますので、要点だけまとめて絞ってお伝えさせていただきます。

次のページをお願いします。「ドライバーの声」で、これは東京都中央区のタワーマンションの一例です。左上の写真からいきますとこれは2棟で、ツインのタワーマンションなのですが、約2,800戸、一日300個から400個の宅配が到着するところで、真ん中の写真を見ていただきますと、この敷地内駐車場は一棟約1,400戸あるのに一棟2台分しかないというところで、駐車場の確保ができなければ非常に遠くまでパーキングを探しに行つて、そこからの配達となっております。

ほかにも、台車の使用禁止で一個一個手で運んでいかなければならないマンションや厳重なセキュリティーが施されたマンションもありまして、一件の配達に対して多大な時間がかかっているのが現状でございます。その間の止める場所というところがなかなか確保

できておりません。

続いて、駐車場所の課題ですけれども、こちらは先ほどもありましたとおり、貨物専用駐車場というのは乗用車が止めていたり、長時間利用する工事車両や引っ越し業者が占領してなかなか空気がなくてめったに駐車することができないのが現状です。また、コインパーキングにおきましても、総重量2.5トン以下となるとトラックの駐車場にはならない。路上パーキングの枠のほうは増設していただけるということでしたけれども、枠内に入るトラックが少なく、非常に小型のトラックしか入り切れなくて、実際にはなかなかこちらでも利用できていないのが現状です。

こちらは先ほどもありましたけれども、現状の対策といたしまして、これが良いか悪いかは別といたしまして、2人のドライバーをもって1台のトラックの配達を集配を行っているということで、今後、生産効率を上げていかななくてはいけないという中で1台分のトラックに対して2名のドライバーを使わなければならないという非常に非生産的な駐車対策を行っているのが現状でございます。

駐車許可証というのが先ほどありましたけれども、駐車許可の事例といたしましてこういった書類を出しまして、右上の商業施設の前で長時間集荷対応するところでは利用させていただいております。また、デポセンターといたしまして、ここから弊社の社員が台車で街中を配達する際の荷物を集めるセンターでの積卸しのときにも駐車許可証を活用させていただいております。

今後、生産年齢人口の減少、労働力の不足、そして求められる個人の生産性を求めていく中でダブルコストがかかり続けている中の一つに駐車問題があるというのが我々の課題でございます。

また、先ほどありました駐車許可証の地域による対応について、左側はオーケーの事例と、右側はNGだった事例なのですけれども、一つ一つ見ていきますと、事例①は、所轄の警察署の管轄内に1日分だけ許可証を取りに行くことができまして、ドライバーは朝、警察署もしくは交番に行って帰庫前に返しに行くということを毎日繰り返しながら許可証を頂いて配達しております。

事例②の営業所では、市内の一部をこちらは半年間いただいているのですけれども、申請できるエリアや解釈がエリア内の警察署によって異なるために、それぞれによって対応している。

事例③は、中区・西区・南区・東区の4区は1年間の都度更新という形で許可していただいているのですが、申請した場所であれば駐車禁止場所でも可。また、車両ごとに申請ということで、非常にこちらは使いやすい許可申請となっております。

右側はNGの事例なのですが、警察署のほうで引っ越し業者ならオーケーけれども宅配業者には出していないということでNGだった事例。

また、事例②といたしましては、配達可能先の全件の住所ごとに申請書と写真を添付と言われまして、配達可能性というのは、我々は一台で一日100~200件の配達に行くのです

けれども、あしたこの家に来るだろうというのがなかなか予見できるものではないところと、その一件ごとに写真を撮って申請書を出すというのは実質的には不可能であろうということで、こちらにも不許可になった事例でございます。

この駐車許可制度に関する要望といたしまして、申請方法が、オンラインのほうは継続ならできるとは思いますが、新規でオンライン申請できないということで、こちらでもできればオンライン申請を可としていただきたいということと、更新の頻度が一日一日ですとなかなか厳しいものがございますので、一年に1回程度にならないかなということ、それから必要な資料は写真の添付等々がなく、できれば申請書と車検証ぐらいの簡素化した内容で許可していただければと考えております。

最後に、これはあれかもしれませんが、郵政民営化された後も公益性ということを利用して郵便事業に使用する車両は駐車禁止等の規制除外対象になっております。この「公益性」というのがなかなか判断の難しいところではございますけれども、もし議論する場がありましたら、この辺りも何をもって公益性があるということの理由になるのか検討していただければと思います。

ちょっと足早になりましたけれども、佐川急便からの報告は以上でございます。

○林座長 ありがとうございます。

続きまして、埼玉県看護連盟会長の多田則子様から5分ほどで御説明をいただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

○多田会長 埼玉県看護連盟の多田です。

訪問看護車両に関する現状を比較させていただきました。現在は少子高齢多死社会ということで非常に訪問件数が増えているのと、訪問施設が多くなっている現状の中で、2019年にはここに示す警視庁のほうから書類に関する簡素化の通達文書が出ております。それに伴って、岡山県では全てそれらがクリアされているのですが、埼玉県におきましては、初回申請に関しましては開設許可書から運転免許証、停車するところの地図、そして訪問ステーションが所有する車の全ての車検証、それとそこに勤務して車を使うであろう看護師の全ての免許証を申請書として一括申請をしております。これらは更新のときには6か月後の更新になるのですが、それがさらに同じ書類で申請をせよというふうになっているのですが、ここでいう他県の岡山県などに関しましては、書類等に関しては必要なものだけとなっているのが現状でございます。かつ、申請の方法としましては1週間前とされているのが実情なのですが、一括申請をして所轄警察署をまたぐ場合には1か月前に提出せよという形で、一括申請が1か月前であると利用者の状態が変わってしまったりすることもあり、1か月前の申請はなかなか難しいという現状がございます。

そして実際には、それ以外に記載はないのですが、訪問先の周辺100メートル以内に駐車場がある場合においては、埼玉では申請が不可となっておりますので、訪問をする際には有料パーキングを利用するという形を取っているのが現状だったりしております。

さらに、許可内容としてはピンポイントで場所の指定であったり、どこどこ付近という

形でのもので、駐車場を特定して最寄りの付近でいいですよと通達はされていてもなかなかそれが実情できていない。それと駐車場の日時は、緊急車両等に鑑みて何時から何時までプラス緊急車両ありですよとして申請が岡山県ではできておりますが、埼玉県ではなかなかその辺は所轄によってばらつきがあり、時間指定及び緊急車両は夜間、さらに対応をしてもらうように連絡を入れることになったりというところでなかなか緊急時の対応が難しく、許可が下りるまでに1時間かかるものがあったりするので、実際には許可を取らずして利用者さんのところにいち早く行くということが大前提にして動くケースがあるという状況があります。

そこで、実際の要望としましては、必要書類に関しましては申請書と車検証。岡山県ではこれだけということですので、それに合わせて同等のもの、もしくは更新時には変更のあるものだけを申請するというふうにさせていただきたいというのが一つの要望です。新規と更新時については、更新は6か月後であったり、東京都では1年間の余裕があったり、全く申請をしなくても一回申請すればいいという長野県であったりというふうに47都道府県でばらばらな状況にあるので、少なくともこれを統一した形での申請ができるような形で簡略化が望まれます。

さらに、申請方法としましては、所轄に赴くのではなく、これからのものであれば初回からオンラインで許可を得られるような形であれば、より効果的な訪問活動ができるのかなと思っております。

さらに、先ほど申し上げた訪問場所から100メートル以内にパーキングがあっても申請に許可が出るような形で対応していただきたいという状況プラス許可内容としましては、場合によっては駐車禁止除外標章として対応をしていただきたいと思います。これは医師、歯科医師等の全ての訪問診療者に関してはこれが適用されていて、同じ医療を提供する中で看護師だけがなぜできていないのかというのも疑問に思います。一番真っ先に利用者のところに赴くのは看護職であって、そういった対応も必要なのかなと思っております。

場所に関しては、先ほど申し上げたように柔軟な対応をしていただきたいというところでの要望にまとめました。

以上になります。

ただ、各県のばらつきというのは、先ほど他業者の方からも出ておりましたけれども、実際に統一された許可内容と全国共通でできるような体制づくりというのが必要ではないかと思っております。

以上です。

○林座長 多田様、ありがとうございました。

続きまして、ここで一般社団法人日本在宅介護協会の佐々木事務局長より意見をいただいているようでございますので、事務局から御説明をお願いします。

○事務局 事務局より読み上げさせていただきます。一般社団法人日本在宅介護協会の佐々木事務局長様よりでございます。

訪問介護車両、訪問入浴車両における警察署長の駐車許可についても都道府県ごとのローカルルールが存在しており、所轄の警察署をまたぐ際には全ての警察署へ申請が必要であったり、1か月前に申請が必要とされる場合もあり、必要書類についてはばらつきあるため、負担軽減になるように統一していただき、また、初回申請から同じ申請としていただきたい。

2点目、訪問場所から100メートル以内に有料駐車場等があると申請不可とされ、業務効率が下がる場合がある。有料駐車場の有無にかかわらず、警察署長の駐車許可を認めてほしい。

3点目、医師は急病人等の往診時には駐車禁止除外標章の取得が可能だが、看護師と同様、介護士、薬剤師は取得不可である。介護車両についても緊急時には上記の標章を取得可能としていただきたい。

以上でございます。

○林座長 ありがとうございます。

続きまして、警察庁から5分程度で御説明をお願いいたします。

○小林審議官 警察庁交通局審議官の小林でございます。

ただいま、一般社団法人日本フランチャイズチェーン協会様、佐川急便株式会社様、埼玉県看護連盟様、そして介護関係の団体の方から様々な御指摘を頂戴し、ありがとうございました。皆様のお仕事をなさっている現場での切実な声として受け止めさせていただきたいと思っております。

いただいた御指摘も踏まえつつ、警察における駐車に関する取組等について、現状や今後の方針について御説明いたします。

まず、資料1を御覧ください。物流分野における2024年問題は、警察庁としても重要な課題と認識しており、国土交通省等の関係省庁等と連携し、対策を進めてきているところです。昨年6月には政府において「物流革新に向けた政策パッケージ」が取りまとめられ、警察庁は高速道路のトラック速度規制の引上げ及び貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しについて取り組んでいるところであります。

貨物集配中の車両が付近に駐車場がなく、路上で荷さばきせざるを得ない状況について、警察ではこれまでも業界団体からの要望もいただきつつ、問題意識を持って取組を行ってまいりました。働き方改革関連法が公布された平成30年以降、警察庁では貨物の集配に配慮した駐車規制を実施するよう、通達や全国会議等において都道府県警察を指導してまいりました。具体的には、貨物集配中の車両の駐車禁止規制からの除外、貨物車専用駐車枠の設定や、一般車両がこれらの枠に駐車している場合の取締り等の取組を指導しております。

その結果、資料1の下のグラフにありますように、貨物集配中の車両が駐車可能な区間は、平成29年度末から令和4年度末までの間に約2万2000メートル、2トン車で言いますと約4,000台分伸びてきております。引き続きこれらの取組を推進するよう、都道府県警察

への指導を強力に行ってまいります。

一方で、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場に対応することには限界があることから、いかに道路外で駐車スペースを創り出していくということが重要と認識しております。そのため、警察庁では都道府県警察に対して地方公共団体等に路外駐車場等の整備について働きかけを行うよう指示をしているところであり、国土交通省とも連携して取組を進めた結果、実際に複数の事業者が共用できる荷さばきスペースの整備につながった例もございます。

また、先ほど御指摘のあったタワーマンションについても、ライフラインとしての配送用スペースが敷地内に十分でないとの御意見でありますので、運送業界の御意見を伺いつつ、駐車場の附置条例を定めている自治体や国土交通省に対しても働きかけをしてまいりたいと考えております。

次に、駐車許可の概要について御説明いたします。資料2を御覧ください。まず、駐車規制でありますけれども、駐車規制は安全の確保や円滑な交通を確保すべき場所において行われているものでありますけれども、この駐車規制に関しましては、道路交通法第45条第1項で、駐車が禁止されている道路の部分においても、警察署長の許可を受けたときは駐車が可能である旨が定められています。この駐車許可は用務の目的を限定しておらず、貨物集配中の車両についても対象となり得ます。

具体的には、駐車許可の要件は都道府県公安委員会規則に規定されておりますが、要件は全国でほぼ同一の規定となっていると認識しております。例として東京都の規則を掲げておりますが、資料掲載の要件を満たせば駐車を許可することとなっておりますが、車両の用務に関しては公共交通機関、その他の交通手段では目的を達成できず、かつ、5分以内の貨物の積卸しがおよそ不可能であることが要件となっております。この許可に当たっては、日時や場所が交通の危険や著しい阻害を生じるものではないこと等が求められますので、個別具体的な日時・場所に関する交通事情に応じて判断が変わってくるということについては御理解をいただければと思います。

ただし、先ほど門前払いされたという御意見もありました。これは事実関係も含めて、もしこれが事実であれば改善すべき点だと考えておりますし、また、実際に都道府県警察間や管内警察署間で運用に違いがある状況も見受けられますので、今後、事業者の方の御要望もお伺いしながら、運用の統一性を確保するように努めて、警察庁でもフォローアップをしてまいりたいと考えております。

最後に、訪問診療等に使用する車両に係る駐車許可事務の簡素合理化について御説明いたします。資料3を御覧ください。現在、訪問看護を含む訪問診療等に使用する車両に対しては、同様に駐車許可の対象となり得ます。この訪問診療等については、駐車時間をあらかじめ特定することが困難であったり、緊急対応が必要となったりすることから、これらの車両の駐車許可については資料のような申請手続の簡素合理化に努めるよう、平成31年に都道府県警察に対して指示をしております。昨年、内閣府が実施した地方分権改革に

関する提案募集の検討において自治体からの問題提起もあり、こうした簡素合理化の対象となるべき訪問介護車両の対応にばらつきがあるなど、配慮が徹底されていないのではないかといった御指摘がありました。御審議の結果、申請者の負担を軽減する観点から、簡素合理化の対象となる車両に訪問介護車両が含まれることを明示するなどした新たな通達を都道府県警察に対して発出することなどを盛り込んだ閣議決定がなされたところであります。

警察庁としましては、現在、新通達を発出するべく準備中ではありますが、近年の訪問診療等の社会的な重要性を踏まえ、さらなる簡素合理化が図られるよう、また、こちらもばらつきのない運用がなされるように都道府県警察を引き続き指導してまいりたいと考えております。

また、貨物集配中の車両に対しても同様に申請手続の簡素合理化ができないか、検討してまいりたいと考えております。先ほど除外標章の話が多田様からありましたけれども、除外標章は緊急事態に場所を定めず緊急の対応をするという観点から医師の方に交付しているということでありますけれども、訪問診療のために交付しているものではありませんので、訪問診療につきましてはやはり駐車許可を得ていただき、緊急時にも簡単な手続で駐車許可がなされるようにしておりますので、こちらでの対応をお願いしたいと考えております。

あと、駐車許可のオンライン申請についても幾つか御要望がございましたけれども、現在は過去に受けた許可と同一内容のものなどに対象が限定されておりますが、今、整備に着手している新たな申請システムがございまして、新規の駐車許可申請など、それ以外の申請についてもオンライン化を可能とする方向で検討しております。令和7年中にその新システムの整備を終えることを目指しておるところであります。

御説明は以上でございます。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、これより議題1「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規制の在り方について」、質疑応答に移りたいと思います。限られた時間ですので、御質問、御回答とも簡潔にお願いいたします。また、時間の関係上指名できない場合には、事務局に書面にて質問をいただく機会を設けたいと思います。

それでは、御発言を希望される方は挙手をお願いいたします。

○寛氏 よろしいでしょうか。一般社団法人日本フランチャイズチェーンの寛と申します。

○林座長 まず委員から質問をすることでの質疑応答になるのですが、よろしいですか。

○寛氏 そうですか、分かりました。

○林座長 では、芦澤委員、佐藤委員から御質問をお願いいたします。

○芦澤委員 ありがとうございます。皆様、御説明ありがとうございます。

私からは、後段にあった訪問看護車両等の申請手続について、いま一度警察署さんから御説明がありましたけれども、ありがとうございます。追加でということを確認させてく

ださい。今、ありましたように、緊急の訪問診療等に従事する皆様方の駐車のことについては、通達どおりの柔軟な運用を徹底するということでもまずよろしいかどうかというところの確認が1点目です。

それから2点目ですけれども、今回の御説明にありましたように、岡山のほうが非常に進んでいるというか、先駆的な取組をされていると見てとれましたけれども、県ごとに違いがあるという中で、岡山の事例に沿った形で今後どこまで通達できるかというところ、特に初回からのオンライン申請の可能性みたいなお話もありましたけれども、こういったものを、1週間前の申請、1か月前の申請の違いみたいなところを含めて、岡山のほうにそろえた形でのお話ができるかどうかというところの確認をさせていただければと思います。

よろしく願いいたします。

○林座長 ありがとうございます。

では、佐藤委員まで御質問を伺ってからお答えをお願いしたいと思います。

○佐藤委員 今、芦澤委員からも御指摘のあった点にも絡むのですけれども、どうも警察庁は通達を出すのはいいのですけれども、その後のフォローアップはどうなっているのかなという気がします。例えば現場からいろいろな不満があって、それが上がってきてやっと対応するのではなくて、通達を出した警察庁自身が実際にその後どういう運用をされているのかということについてフォローアップがあっているのかなということ。

それから、岡山県が今回の先端事例として出てきていますけれども、実際にそこで何か事故などがあったのかどうかとか、危険なことがなければ、ある意味これは全国展開する余地がありますね。なので、ローカルルールがあるというのはあまりいいことではないのですけれども、ばらつきがあるということは逆にちゃんとやっているところもあるわけなので、とすれば、そのところでちゃんと問題がないかどうかを検証して全国展開につなげるというある種のPDCA的な対応というのがあっていいのかなと思いました。

それから、最後に1つコメントなのですけれども、警察庁は結構ローカルルールが多いなど。たしか駐車場の証明書なども以前、ローカルルールで問題になった気がしますし、全体的にローカルルールを排除していくという試みが必要かなということと、それから警察庁だけで対応できないなと思うのは、例えば先ほどのタワーマンションについて言うと、明らかに駐車場を整備するのは義務だと思うのですね。それはオフィスビルもそうだと思います。であれば、いまでも国交省の問題になってきて、大型の商業施設、あるいはタワーマンション的なものを造るのであれば、必ず宅配であれ、何かあったときのための駐車スペースというのを十分に確保するというのを義務づけていくということ、これは逆に規制強化なのですけれども、やはりこれは必要なかなと思いました。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

まず、警察庁から芦澤委員と佐藤委員の御質問についての回答をお願いします。

○小林審議官 まず、訪問診療における緊急時の対応について、柔軟な運用ということですが、すけれども、今、新しく簡素化した手続、そしてその運用に関する通達をつくっておりますけれども、緊急時も含め柔軟な運用をできるようにしていきたいというのは基本的な考え方となっておりますので、訪問診療等の御要望に十分対応できるように努めてまいりたいと考えております。

あと、岡山のケースですけれども、岡山県の公安委員会規則も基本的には全国と変わらない状況にあります。先ほど看護連盟からいただきました埼玉県の実例が載せられておりますけれども、これは埼玉県もほぼ同じ公安委員会規則となっていて、ここに書かれておられた非常に融通が利かないというか、そのようなケースが報告されておりましたけれども、基本は各地統一に近い形で運用されている中でもしこういう特異例があったとすれば、これは是正すべきだと考えております。

岡山のケースは幾つか違いがあるようですけれども、これについては研究をしていきたいと考えております。

次に、フォローアップの必要性ですけれども、通達を出して以上終わりではないかということですが、こちらにつきましても、私どもは定期的に全国の関係者を集めて問題意識を伝え、フィードバックをしていくような会議もやっておりますし、先ほど大臣からもございましたけれども、今後のフォローアップの仕方については工夫をしていきたいと思っております。これは訪問介護の関係で地方分権のほうでもこれをどのようにフォローアップしていくのかということをお題としていただいておりますので、きめ細かくフォローアップをしていく方法については課題として取り組みたいと考えておるところでございます。

あと、ローカルルールについてですけれども、ローカルルールというものがどこまであるかということですが、実際の駐車許可を与えるに当たっての当てはめの部分については、それぞれの警察署のその場の実態に基づいた判断となるので、これはローカルルールということではなくて現場における判断ということだと思っています。それ以外のいわゆるローカルルールとして顕著に異なる運用がなされないようには警察庁としてもしっかりと監督していきたいと考えております。

以上です。

○林座長 今のお答えについて芦澤委員、佐藤委員からさらに御質問、意見はございますか。よろしいですか。

ありがとうございます。

御手洗委員、それから秋元委員の順番で御質問をお願いします。

○御手洗座長代理 私からは、警察庁の小林様と埼玉県看護連盟の多田様に御確認をできればと思います。

私からの質問のポイントとしては、駐車禁止除外標章について看護師も交付の対象とするということについてなのですが、先ほどの警察庁の小林様のお話ですと、これは緊急時に使っていただくことを想定しているために、看護師の方も交付対象にすることは

現時点で考えられていない、訪問看護などは対象にならないというお返事だったと理解しましたが、それは緊急時の対応を看護師が、していないという御理解で御発言されているのでしょうか。私の理解では、患者さんが、例えばお餅を誤飲されたという場合、緊急であっても一次的に看護師の方が御対応されるケース、それも一刻一秒で命に関わるケースというのは多々あるのではないかと存じます。まずこの点について、そういうケースがあるということで御要望されているということによろしいか、多田様、後でお知らせください。

次に、小林様、そういうケースも多々あるからこそその御要望だと思うのですが、それでも看護師の方にはこれを交付しないと御発言されているのでしょうか。私の理解では今、高齢化率が非常に上がってきていて、日本全国で65歳以上の人の割合はもう30%近いのですね。そのような中で高齢者の方の緊急時に全て医師が一次的に対応するというのが現実的ではない中で、看護師の方が担う役割というのは大きくなっておりますので、緊急時は医師が対応しているであろう、看護師はないだろうということでルール設定をされるのは時代にそぐわないのではないかと思います、いかがでしょうか。

よろしくをお願いします。

○林座長 秋元委員、御質問をお願いします。

○秋元専門委員 ありがとうございます。警察庁の小林さんに御質問です。

駐車規制の見直しについて、グラフで増加しているというところをお示しいただいたと思うのですが、直近は鈍化しているようにも見えていまして、今、見直しを進めている箇所は、それが実際に今の需要に見合っているのかということについて、見解があれば教えていただきたいと思っています。見直し件数として足りているのかどうかということですね。

加えて、今、物流の小口かつ多頻度化といいますか、BtoCのECなどの市場規模がどんどん伸びていく中で小口宅配というのがどんどん増えているかと思っています。佐藤委員からの質問の中にもマンションについては国交省を含めて考えていく必要があるのではないかと、お話もありましたが、ここについていわゆる宅配などのニーズは、規制の見直しをしたとしてもなかなか解決されない課題なのかなと思っています、ここについても何か考えていらっしゃる場所があれば、お聞かせいただきたいと思っています。

○林座長 では、警察庁の御回答をお願いいたします。

○小林審議官 まず、御手洗委員へのお答えですが、先ほど申し上げた訪問介護は、既に訪問介護をする場所が通常、どこのお宅に伺うというのが決まっているのだと思うのです。除外標章というのは、いつ何時どこで起こるか分からないときに駆けつける、例えば緊急自動車もそうですし、ガス漏れに駆けつける車に対してもこれは交付していますし、場所が特定できないところで、お医者様についてもどこで患者さんが発生するか分からないところに駆けつけられるということでドクターカーへの対応ということで除外標章を交付しているところなのだと思いますが、先ほどから伺っております訪問介護ですと、通

常、駐車許可も既に取りられて反復して行かれているところなので、そういったところでもし緊急時に駆けつけるということであれば、警察署に電話一本で許可を出せるという方法を取っておりますので、これは全く場所を定めない、どこで起こるか分からないものと訪問介護とはちょっと性質が違うということを申し上げておきたいと思います。

○御手洗座長代理 ちょっとすれ違いがあるようなので確認なのですが、埼玉県看護連盟さんが御要望されているのは訪問介護についてではなくて、緊急訪問時において、駐車禁止除外標章を得るのに、今は医師が同行しているということが条件になっているところ、看護師も交付してほしいというのが御要望だったかと理解しますが、それは現行ルールで既に満たされているということでしょうか。

○小林審議官 今、おっしゃっておられた趣旨で、先ほどの看護連盟の御趣旨は訪問看護での緊急事態の話をなさっていたと思うのですが、そこはちょっと確認させていただいてよろしいですか。

○多田会長 基本は訪問看護です。

ただ、要請が緊急で、訪問看護の申請をしていない人のところから急遽お願いしたいという要望が入ったときには、夜間であってもその申請をしなければならないわけですね。既に許可が得られている人であれば電話一本で済むだろう案件が、そうではない状況で、医師の指示の下に、医師が行くまでの間に行ってくれよとしてつなぎをしなければならない状況があった場合等に関してという前提です。

○小林審議官 ちょっと確認させていただきますけれども、要は訪問看護をしている、反復的に行かれるところではない全く新しい患者さんのところに行かれる場合があるということですね。分かりました。

その点については今日は御意見として受け止めさせていただいて、検討させていただきたいと思います。

○御手洗座長代理 小林様、ありがとうございます。

○小林審議官 続いて、次の秋元様の御指摘ですがけれども、グラフについては伸びていないのではないかという話がございますけれども、ここは今、全国の警察に指示を与えて、可能な限り駐車規制の貨物車の除外ができるように引き続き努力を求めていますので、これは道路管理者との調整も含めてですが、引き続き強力に進めてまいりたいと考えておるところでございます。

あと、小口宅配の話をおっしゃられたのですが、小口宅配の話になりますと、ちょっと実態がよく分からない部分もあるのですが、先ほどのタワーマンションの場合ですと、非常に巨大なマンションがあつて、それにもかかわらず少ししか駐車場所がないということですが、先ほど佐藤委員がおっしゃいましたとおり、もともと建物に見合わないライフラインの設定ではないかという意見も出てくるかなと思います。ここは先ほども申しましたけれども、実際に運送されている方々の御意見も聞きながら、私どものほうからも国交省に対しても意見を聞いて働きかけをしたいと思っておりますし、もともとマンショ

ンの駐車場附置条例をつくっているのは各自治体ですけれども、そこで何か対応すべきではないかということは指摘をしていくべきかなと考えております。

○秋元専門委員 ありがとうございます。

1点目につきまして、引き続き強化をしていくというお話だったのですけれども、先ほど通達に対しても今、定期的にフィードバックされているとか、いろいろ現在やられていることのお話があったのですが、足元で増やしていくために動かれていることとして具体的にどういったことをされているのか、追加でお伺いできたらうれしいです。

○小林審議官 実際に各地域でトラック協会などの業界のほうから要望がいろいろあり、例えばどこかのターミナル駅周辺でもう少し台数を増やせないかということを受けて、その管理をしている道路管理者であるとか、あとは一つのやり方としては、今、パーキングチケットのメーターがあるところがあるとすると、そこをほかに移設するなり、例えば吸収できる有料駐車場があれば、パーキングチケットのメーターを外してそこを貨物車のための駐車場所とするとか、いろいろなやり方があるのですけれども、その場その場でまずは貨物事業者の方々からの要望を聞いて対応を検討していくということにしております。

○秋元専門委員 ありがとうございます。

○林座長 実は時間がかかなり押しはいるのですけれども、先ほど日本フランチャイズチェーン協会の寛様から手が挙がっておりましたので、御質問は警察庁への御質問でしょうか。

○寛氏 そうですね。

○林座長 では、ちょっと短めをお願いします。

○寛氏 申し訳ございません。

今、お話もありましたけれども、「貨物車専用」と表示された路上標示では、なかなか我々の課題というのは解決しないと思っています。現実的ではない。それは場所の問題も搬送距離の問題もあると思うのですが、今、駐車許可証の取得についてぜひ進めていきたいと思っているのですけれども、ちょっと情報を共有させてください。JFAの会員企業様が調査をして、駐車許可証取得に向けて全国98の警察署の方々に許可証の取得についてお話をさせていただきました。そうしたら、そのうち91の警察署では、納得できない次のような理由で不許可になったという事例が上がってきています。

その不許可になった理由で一番多いのが、配送業者には許可していない、前例がない。もっと細かく言うと、貨物集配中でもコンビニ配送は不可みたいなのちょっと納得できないような内容が約8割。それ以外にツーマンをやればいいではないかという声だったり、駐車禁止だから駄目だとか、そういうもともと駐車禁止のところ止めたから許可証を取得したいと言っているのですが、ちょっと納得いかないような理由が非常に多くて、これがもし取得できれば、今の24年問題などで配送員の不足という部分にも大きく前進するような取組になると思いますので、ぜひこれについては進めていきたいと思っていますが、このような返答についていかがお考えかというのをお伺いしたいと思います。

以上です。

○林座長 では、警察庁様、お願いします。

○小林審議官 説明の途中でも申し上げましたが、状況というか、止めるニーズをしっかりと受け止めずに門前払いするような前例がないといった対応については、ちょっと事実関係を我々も把握しておりませんが、こうした対応がなされているとすれば極めてよろしくないということだと思いますし、コンビニの配送車両だから対象にならないということではないと思いますので、これについては改善をしていきたいと思います。

ただ一方、現状どうなっているのか、そのアンケートがどうなっているのか、これについてはぜひフランチャイズ協会様ともまた詳しく直接お話をさせていただければ、よりリアルな対応ができるのかなと考えておりますので、もしお許しいただければ、改善に向けての御意見をさらに具体的にいただきたいと考えております。

以上です。

○笈氏 ありがとうございます。承知しました。

○林座長 では、落合委員、お願いします。

○落合委員 ありがとうございます。途中から参加でしたので、今の議論にあった点で気づいた点をちょっと申し上げさせていただきたいと思います。

今ほど警察署によって運用が違わないかというお話がありましたが、これはローカルルールということで公共ワーキングのほうでもよく出てきているような話の亜種だと思っておりまして。そういう意味では先般、ローカルルールの考え方に関する意見書というのも出させていただきましたが、先ほどの御説明からするとローカルルール自体が異なるというよりは運用のほうなのかなという気もいたしますので。その部分を徹底していただくような形で例えば通達や事務連絡であったり指導等をしっかりしていただくということが基本的な対策ではないかと思っておりますので。ルール自体に差異がないということをお前提にして、そういった差異がないかどうか、差異がある場合はそれ自体を見直していただいたほうがいいのかという気がいたしますが、そういう形で対応していただくというのではないかというのの一つ。

あとは駐車場の敷設について、マンション等については義務があるというお話もあったかと思いますが、これも逆にたしか条例等によって定められている場合もあって、場所の広さとか何とかが違うのところが違っていたり、そもそもそれほどいろいろな場所がなかなかないような地域などもあるかと思っておりますので、どうしてもそちらの問題だけでは解決できないこともあるかとは思いますが、もちろんそちらのほうで対応できる場合もあるとは思いますが、駐車場を敷設してもらおうということを進めるのを待つ、ということは現実的ではない部分もあるかと思っておりますので、そういった現状も踏まえながらぜひ御検討いただけないか、という以上2点でございます。

○林座長 これは御意見ということでよろしいですか。

○落合委員 はい。

○林座長 分かりました。

すみません、時間の関係がありますので、議題1について総括させていただきます。

本日は、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規制の在り方について、事業者が抱える課題や警察庁における対応状況の御説明をお伺いしました。

4点、申し上げたいと思います。

まず、第1点です。残業時間規制の本格適用がこの4月に迫る中、物流や医療関係の業務の抜本的な効率化を緊急に実現することが必要不可欠だと思います。警察庁より御説明いただいた「貨物車専用」と表示された路面標示などは、事業者や委員から御発言があったように実効性に課題があるため、警察署長の個別許可が積極的に活用されるよう、速やかに再検討を行ってください。

2点目です。警察署長の個別許可についても都道府県ごとの許可基準や運用に大きく違いがあるという御意見をいただきました。警察庁は、都道府県に任せるのではなく、事業者の負担軽減に配慮した統一的な判断の枠組みを示すべきだと思いますので、速やかな検討をお願いします。

3点目です。訪問看護車両などについて、警察庁の通達の内容が現場では全く守られていないとの指摘をいただきました。警察庁は、通達の内容に沿った適切な運用がされるよう各警察署に指導するとともに、その後の現場での運用状況を踏まえて、必要があれば法制度の改正の要否の検討をお願いいたします。

4点目です。申請自体を門前払いとすることやアナログ申請が残っていることについても速やかに是正し、申請のデジタル化など、事業者の負担軽減に配慮した適切な対応を速やかにお願いいたします。

委員、専門委員の皆様方におかれましては、もし追加の質問がございましたら、本日中に事務局に御連絡をお願いいたします。事務局からまとめて警察庁に御連絡いたします。

それでは、御説明の皆様、ありがとうございました。議題1の関係者の皆様はここで御退室をお願いいたします。

(議題1関係者退室)

○林座長 よろしいでしょうか。

○事務局 大丈夫です。引き続きお願いします。

○林座長 議題2「規制改革ホットラインの処理方針」に入ります。こちらについては事務局から説明をお願いします。

○事務局 資料2でございます。記載されております規制改革ホットライン案件の取扱いについてお諮りします。

1番目から3番目については、当ワーキング・グループで既に検討中、または検討を行う事項であることから二重丸。4番については、再検討の要否を判断するために事務局が提案内容に関する事実関係を確認するというところで三角とさせていただきます。

事務局からは以上でございます。

○林座長 ありがとうございます。

ただいまの事務局からの御説明について御意見などはございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、規制改革ホットライン処理方針は資料2のとおり決定いたします。

それでは、本日の会議はこれにて終了いたします。ありがとうございました。