



駐車規制緩和要望

一般社団法人
日本フランチャイズチェーン協会

◆ 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」

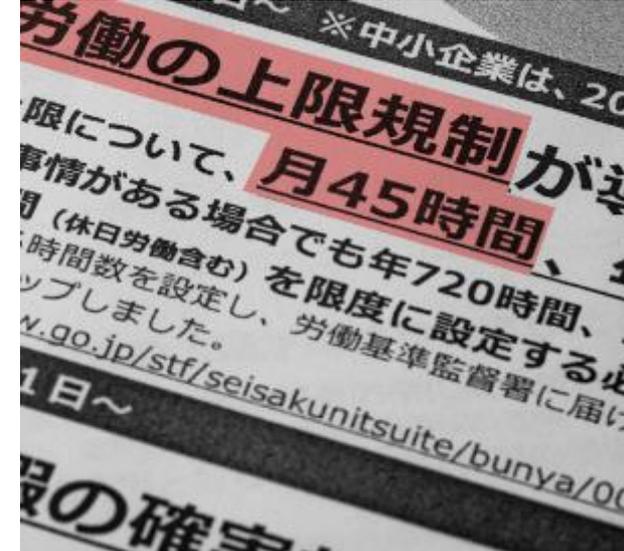
〈都市部へ人口集中〉 〈労働人口の減少〉 〈物流2024年問題〉



駐車場所なく
施設への配送困難



高齢化も加速し
ドライバーが減少



残業前提の働き方は
通用しない

今まで通りの対応では「社会インフラ」に問題が発生

◆法令順守に向けて

<ツーマン配送の増加>



配送員 + 1名必要

**駐車違反区域で5分以内に
荷下ろしを完了させる対応**

<商品搬送距離の増加>



ドライバー負荷・効率悪化

**遠くにある駐車場所から
何回も商品を搬送**

配送車両にかかる「駐車規制」が原因となっている

◆【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

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

原議保存期間	5年(令和10年3月31日まで)
有効期間	1種(令和10年3月31日まで)
警察庁西発第4号、西文指発第3号 令和5年2月9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実施要領>

- ① 事業者団体等からの要望等を踏まえた見直し場所の候補の選定
- ② 駐車規制の見直し手法
- ③ 道路管理者との連携

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(通達)

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。

施策集では、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の要望がなされたことを受け、「直ちに取組む主な施策」として「貨物

**「貨物車専用」と表示された路面標示を増加させる
検討が 駐車規制見直しの対応の中心**
⇒通達は出されているが 依然駐車場所に苦慮している

◆ 「貨物車専用」と表示された路面標示 の状況

東京都文京区



神奈川県横浜市中区



東京都目黒区



東京都港区



東京都港区



東京都港区



乗用車の使用・スペース狭小等で使用出来ない

◆使用しない理由 ※ 6カ所に直近1年で配送した77名から聞き取り

駐車枠場所	駐車枠数	店までの距離(m)	確認した配送員数/年	使用できない理由
京急鶴見駅南側	1	85	12人	<u>ほぼ空いていない</u>
地下鉄関内駅南側	1	95	13人	ほぼ空いていない
JR新橋駅西側	1	35	13人	ほぼ空いていない
JR目黒駅周辺	1	40	15人	<u>道路横断の必要があり危険が伴う為</u>
芝浦周辺	1	50	12人	ほぼ空いていない
麻布十番周辺	1	5	12人	ほぼ空いていない



空いていない・搬送先まで遠く危険が伴う環境

◆ 「貨物車専用」と表示された路面標示 を使用しない理由

- 配送員A
港区担当 **昼前後は特に使えない**。配送に遅れるので使えない。
- 配送員B
港区担当 貨物専用だが、**乗用車もよく使用**して埋まっている
- 配送員C
目黒区担当 使おうとしたら他の車両から先に使うと言われ**トラブル**になった
- 配送員D
横浜担当 **貨物枠は常に空いていない**。長時間使っている業者も多い
- 配送員E
横浜担当 前後に車両が詰まって停めるので、荷下ろし時に**事故が怖い**
- 配送員F
さいたま担当 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

現場からは非常に厳しい意見が多数

◆ 貨物集配中の貨物車に配慮した駐車規制実施場所（大阪府）

貨物集配中の貨物車に配慮した駐車規制実施場所		配送先までの距離 (m)
北区	梅新北交差点～曽根崎二丁目11番5号先まで	220
	中津三丁目25番5号先～中津三丁目25番2号先まで	650
此花区	島屋六丁目2番89号先～島屋六丁目2番100号先まで	200
港区	池島三丁目10番街区北東角～池島三丁目10番13号先まで	715
	築港三丁目3番街区東角～天保山交差点まで	270
旭区	太宮小学校前交差点～常翔学園南交差点まで	460
岸和田市	滝井四丁目7番3号先～滝井四丁目二丁目3番1号先まで	200
岸和田市	北町交差点～港緑町5番3号まで（臨港道・南東行車道）	790
泉南郡田尻町	田尻町りんくうポート北3番地11パルメゾンりんくう4号棟東角先～田尻町りんくうポート北3番地11パルメゾンりんくう4号棟東角先まで	406
	田尻町りんくうポート北3番地21府営田尻りんくう住宅3棟東角先～田尻町りんくうポート北3番地21府営田尻りんくう住宅3棟東角先まで	580

**配送先に関する29ヶ所について調査した結果
搬送距離が100m以内⇒2ヶ所のみ**

◆ 「貨物車専用」と表示された道路表示の増加対応について

- ・ 都心部では飲食店や小売店、商業施設も多く、1カ所当たり1～2台分の「貨物車専用」と表示された道路表示増加では需要に応えられない。また道路上に更に増やすスペースもない。
- ・ 「貨物車専用」と表示された道路表示を増やすことで、トラックだけでなく、コインパーキングに駐車し配送していた普通車（貨物集配）も駐車費用削減の為に利用が増加。

必ず使用出来るという保障はない
「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問題解決出来ない

◆ 現在起きていること 〈駐車許可証を申請〉

対応状況（1月末時点）	件数
申請済	661件
<u>様々な理由により 却下</u>	<u>655件</u>
警察からの返答待ち	4件
<u>許可証 取得済</u>	<u>2件</u>

松本市・水戸市の2ヶ所に許可

◆ 申請不許可となった理由 〈各警察署からの返答例〉

◆ 門前払い

- ・ 配送会社からの申請は前例がないため不許可

◆ 片側3車線への申請

- ・ 一般車両の通行を妨げる
- ・ 歩行者の危険につながる

納得出来る理由ではない

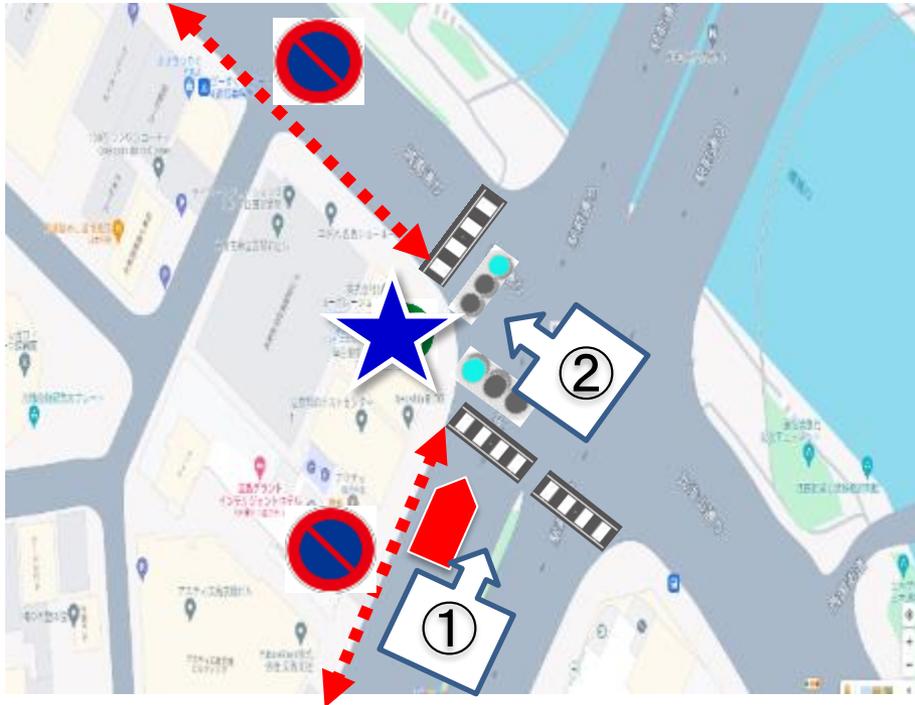
許可基準が判然とせず 警察署により門前払いも多数

＜駐車許可証の取得例 と 不許可の例＞

片側3車線以上あるケース

◆ 配送先 周辺地図

★ 配送先 ➡ 許可証取得場所



◆ 配送先 周辺写真



【周辺状況】

- ・ **片側3車線の左折レーン側に許可取得**
- ・ 駅まで近い為、朝の通勤等で混雑する道路
- ・ 当該店舗配送後、広島駅方面に向かう為、当該駐車位置に駐車実施

◆ 配送先 周辺地図

★ 配送先

➡ 許可証取得場所



◆ 配送先 周辺写真

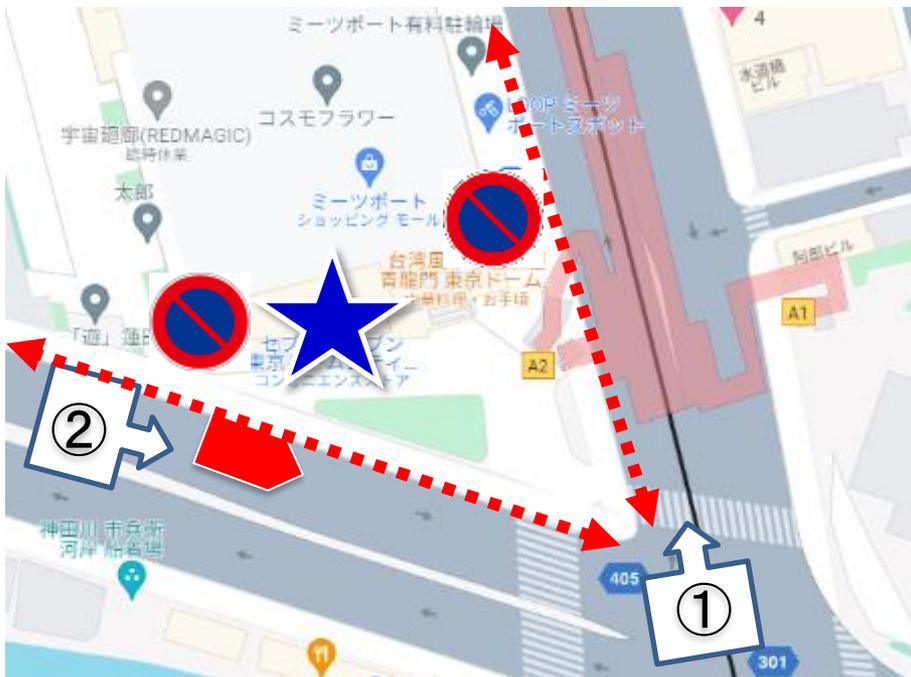


【周辺状況】

- ・ 前面道路：路面電車が隣接する狭い3車線に許可
- ・ 側面道路側は病院の入り口あり

◆ 配送先 周辺地図

★ 配送先 ➡ 駐車希望位置



◆ 配送先 周辺写真



① 配送状況 **店舗より350m離れた地点に駐車して店舗へ片道5分/回かけて配送**
 (配送2~3回/便、納品作業に関わる合計時間：40分 内訳：荷卸し10分)

② 周辺状況：**片道4車線**、駐車禁止区域

③ 備考：近隣配送車が使用できる駐車場を交渉も契約できず。

＜駐車許可証の取得例 と 不許可の例＞

片側 2 車線のケース

◆ 配送先 周辺地図

★ 配送先 ➡ 許可証取得場所



◆ 配送先 周辺写真

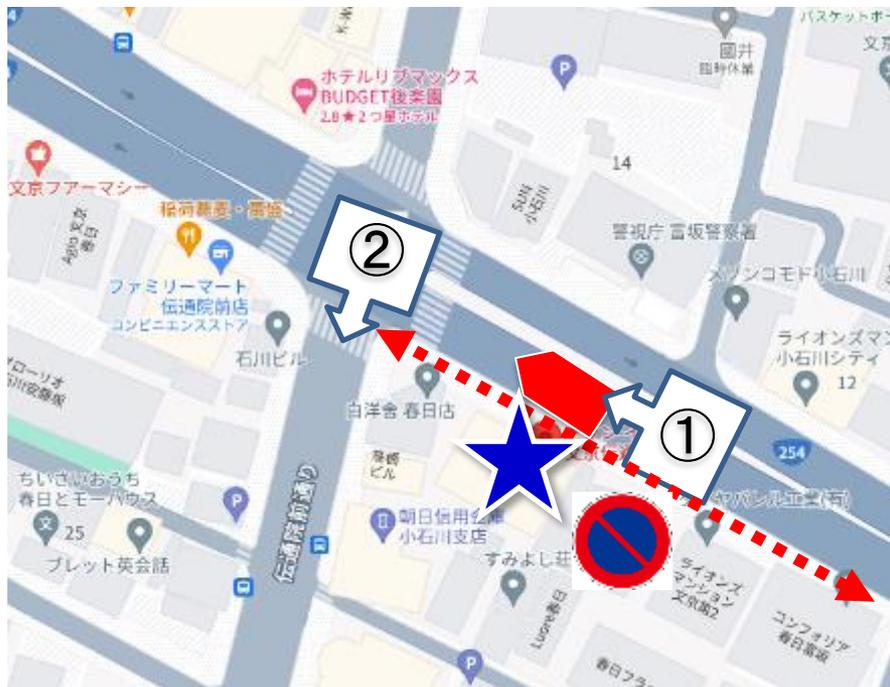


【周辺状況】

- ・ 前面道路は2車線（内1レーン：バスレーン）
- ・ カーブ通過後が配送車の止め位置⇒カラーコーンを置いて配送を実施

◆ 配送先 周辺地図

★ 配送先 ➡ 駐車希望位置



◆ 配送先 周辺写真



- ① 配送状況 **店舗より150m（横断歩道通過）貨物用駐車場から片道5分/回搬送（配送3回/便、納品作業に関わる合計時間：60分 内訳：荷卸し10分/回）**
- ② 周辺状況 **片道2車線＋右折レーン、駐車禁止区域**

◆ 配送先 周辺地図

★ 配送先 ➡ 駐車希望位置



◆ 配送先 周辺写真



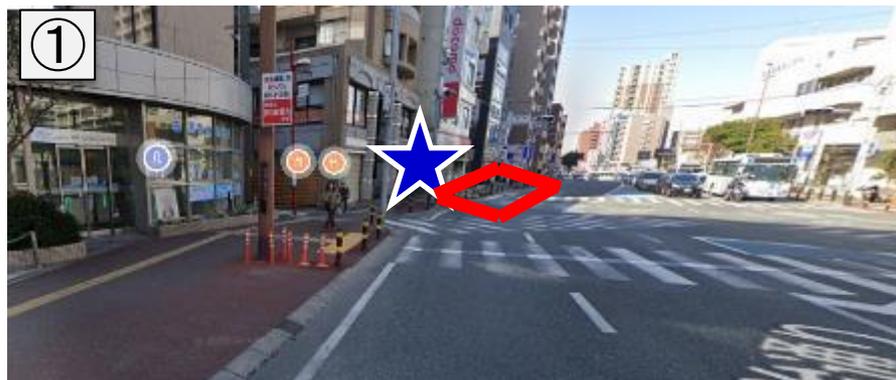
- ① 配送状況 **店舗より200m離れた地点に駐車して店舗へ片道3分/回かけて配送**
(配送2~3回/便、納品作業に関わる合計時間：30分 内訳：荷卸し10分)
- ② 周辺状況 **前面2車線+右折レーン、側道1車線+右折レーン**

◆ 配送先 周辺地図

★ 配送先 ➡ 駐車希望位置



◆ 配送先 周辺写真



- ① 配送状況：店舗より250m離れた地点に駐車して店舗へ片道8分/回かけて配送
(配送2~3往復/便、納品作業に関わる合計時間：40分 内訳：荷卸し10分)
- ② 周辺状況：片道2車線、側道1車線、駐車禁止区域
- ③ 備考：駅ロータリーはバス専用

◆ 配送先 周辺地図

★ 配送先 ➡ 駐車希望位置



◆ 配送先 周辺写真



- ① 配送状況 **350m離れた駐車場に駐車して該当店舗へ片道5分/回搬送**
 (配送2~3回/便、納品作業に関わる合計時間：40分 内訳：荷卸し10分)
- ② 周辺状況 **片道2車線、駐車禁止区域**

◆ 配送先 周辺地図

★ 配送先 ➡ 駐車希望位置



◆ 配送先 周辺写真



① 配送状況 **店舗より300m離れた地点に駐車して店舗へ片道7分/回かけて配送**
 (配送2~3往復/便、納品作業に関わる合計時間：35分 内訳：荷卸し10分)

② 周辺状況 **片道2車線、駐車禁止区域**

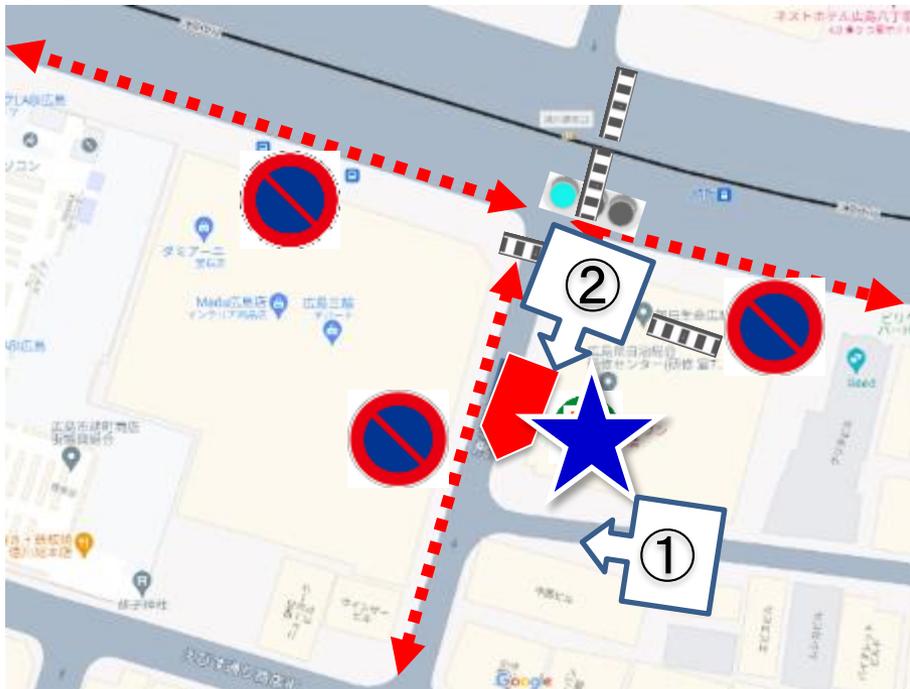
③ 備考 **近隣配送車が使用できる駐車場を交渉も契約できず。**

＜参考：駐車許可証の取得例＞

広い一方通行道路のケース

◆ 配送先 周辺地図

★ 配送先 ➡ 許可証取得場所



◆ 配送先 周辺写真

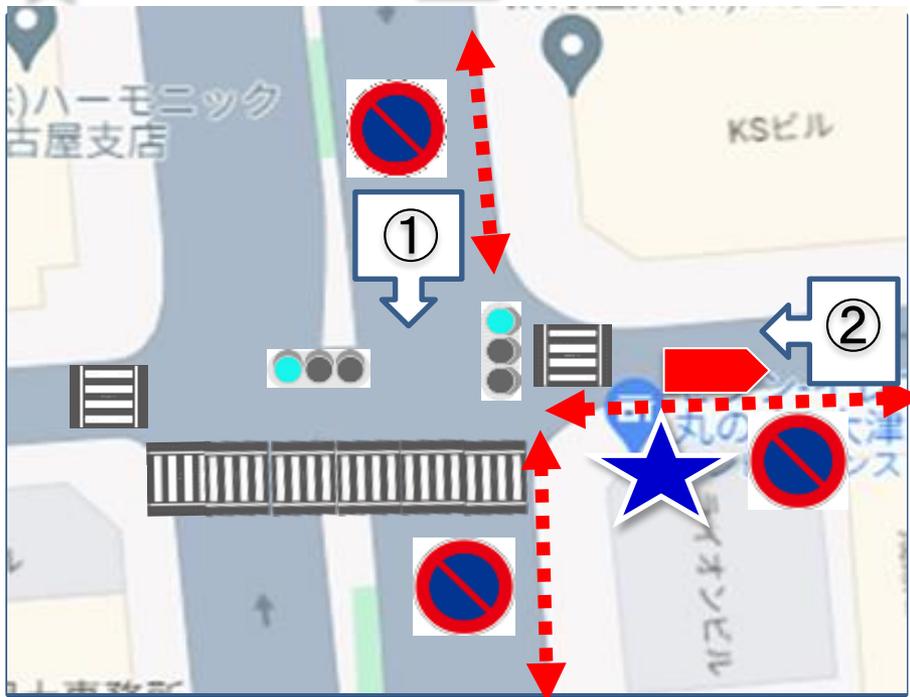


【周辺状況】

- ・ 大型トラックが入れない一方通行道路にて許可
 ※ 配送車と歩道を3.5m空ける形 (道路幅約 6 m)

◆ 配送先 周辺地図

★ 配送先 許可証取得場所



◆ 配送先 周辺写真



【周辺状況】

- ・ 前面は4車線、広い一方通行（1車線）の側道で許可
- ・ 側面道路はコインPはあるが駐車車両も多く、夜間は使用不可※8時～20時

◆物流の課題解決に向けて

- ・「**貨物車専用**」と表示された路面標示の設置増による対応は現場の実態からも現実的ではありません（数・搬送距離）

① **ドライバー不足への対応・社会インフラ維持に向け**

最も効果の見込める「個別許可（駐車許可証）」の許可基準を明確にするとともに、許可緩和を要望します

※駐車可能時間帯も24時間を希望

② **オンライン申請手続きについて**

対応出来ることが周知されておらず、また

新規申請は出来ないという課題等にも対応を要望します