



Viewpoint

在日米国商工会議所意見書

市街地における集配車両による
作業の円滑化を

Improve the Urban Parking
Environment for Distribution
Vehicles

トランスポーター・ロジスティクス委員会
Transportation and Logistics Committee

2014年2月まで有効
Valid Through February 2014

英語正文

在日米国商工会議所 / The American Chamber of Commerce in Japan

〒106-0041, 東京都港区麻布台 2-4-5, メソニック39MTビル10階
Masonic 39 MT Bldg. 10F, 2-4-5 Azabudai, Minato-ku, Tokyo 106-0041
<http://www.accj.or.jp/en/advocacy/viewpoints>

Ethan Schwalbe / Associate Director for External Affairs &
U.S. Government Affairs Manager
Phone: +81 3 3433 8549, Fax: +81 3 3433 8454

伊地知 徳子 / 日本政府担当マネジャー
Phone: +81 3 3433 8451, Fax: +81 3 3433 8454

ACCJ Viewpoint

RECOMMENDATIONS

The American Chamber of Commerce in Japan (ACCJ) urges the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT), the National Police Agency (NPA), police stations in major cities, and local autonomies including the Tokyo Metropolitan Government to: (1) provide additional parking spaces for distribution vehicles in urban centers where enforcement of the parking regulations in the revised Road Traffic Law that came into force in June 2006 has dramatically hampered the activities of distribution vehicles, and (2) differentiate parking meter systems designated for street parking by distribution vehicles from regular parking meters to discourage parking by vehicles not engaged in distribution in such designated spots. (In this Viewpoint, the expression “distribution vehicles” refer to vehicles used by commercial distribution firms, other businesses, and nonprofit organizations (NPOs) for making pick-ups and deliveries.)

The MLIT issued “A Comprehensive Plan for Urban Area Distribution” in March 2007, in which it recognized that it will take more than just modifying parking regulations to solve parking issues. Also, the Plan recommends that police stations with responsibility for traffic management take into account the realities of distribution vehicle operations in urban areas. The ACCJ is pleased to know that many local authorities are making efforts to improve the parking environment. One good example of such efforts is the “Comprehensive Parking Improvement Manual” issued by the Tokyo Metropolitan Government. The ACCJ also appreciates a measure which has been taken by several police offices to issue temporary parking permission to distribution vehicles. However, these measures are not sufficient, especially in the central areas of large cities.

The “Comprehensive Policy Guidelines for Logistics 2009-2013”, which was approved by the Cabinet in July 2009, recognizes that parking issues have implications for policies concerning logistics, the environment, and city planning. The ACCJ supports the point made in these Guidelines that a forum should be established to allow discussion among concerned parties regarding effective parking-lot designs for distribution vehicles and other detailed measures to improve distribution services in city centers, while placing primacy on the maintaining of safety on the streets. The ACCJ member companies are willing to participate in such discussions.

提言

在日米国商工会議所 (ACCJ) は国土交通省、警察庁、主要都市における警察署、東京都を始めとする地方自治体に下記を要請する。(1) 2006年6月の改正道路交通法による駐車規制の施行により、大幅に集配作業が妨げられている市街地に集配車両用の駐車場インフラ施設を増設し、(2) 集配作業を行わない車両が路上の貨物車用駐車スペースを利用しないよう、貨物車用に設けられた路上駐車スペースのパーキングメーターは一般車両用のパーキングメーターと差別化を図る(この意見書では、集配車両とは集荷・配達を行う商業配送会社・その他の会社・非営利団体(NPOs)の車両を示す)。

国土交通省は、2007年3月に都市内物流のトータルプランを策定し、そのプランでは「駐車取締り強化だけでなく、他の対策も組み合わせることで駐車問題に取り組む必要」があり、「交通管理者である警察は、都市内物流に関する実態を踏まえ、駐車取締りに関するガイドラインの策定等柔軟な運用が求められる」と提言されている。ACCJは、多くの地方自治体が駐車状況を改善するために努力を重ねていることを歓迎する。一つの具体例としては、東京都の「総合駐車対策マニュアル」が挙げられる。また一部の警察署では物流事業者等に臨時の駐車許可証を発行するなどの対応をしており、評価されるところであるが、特に大都市の中心部においては、これらの施策が十分な効果を上げているとはいえない。

駐車の問題が単に取締りの問題だけではなく物流施策、環境問題、まちづくり等様々な面に係わっていることは、2009年7月に閣議決定された「総合物流施策大綱(2009-2013)」の中でも指摘されている。また、大綱の中でふれられている路上での安全を最優先しつつ、都市中心部での物流サービスの向上を目指し、貨物車両用の効果的な駐車帯の設置やその他の詳細に関して、地域の関係者の参画による協議の場を設けるという点にACCJは賛同するものであり、こうした協議の場に積極的に参加する意向を持つ。

ACCJは、警察庁が2007年1月に、「地域・道路の環境や交通実態等を勘案して、駐車場所を確保することが必要と認められる場合には、関係機関や地域住民等と連携しつつ、駐車規制の見直しや駐車施設の整備の働き掛けを行っている」との見解を示したことを強く支持するとともに、下記の具体策を提言する。

1. 短時間用の貨物積み降ろし専用の駐車スペースを、特に銀座や赤坂等、駐車が困難な都市中心部に増設を要請する。

ACCJ Viewpoint

While the ACCJ strongly supports the NPA's view, released in January 2007, which states "(the NPA) has been reviewing parking regulations and approaching (concerned parties) to increase the number of parking spaces in consultation with concerned organizations and local residents when more parking spaces are needed, in relation to local and road environment and transportation conditions," the ACCJ urges the implementation of the following specific measures:

1. Increase the number of short-time parking lots for distribution vehicles – especially in city centers where parking is difficult, such as Ginza and Akasaka.
2. Parking meter systems for parking spots on streets designated for distribution vehicles should be differentiated from regular parking meters to discourage parking by vehicles not engaged in distribution in such designated spots. For example, such a meter could charge every 10 to 15 minutes, which should be shorter than standard types, where 60 minutes is now common with regular parking meters.
3. If many non-distribution vehicles still use these parking lots, the lots should be declared as "for distribution vehicles only" more clearly than they are currently and non-distribution vehicles should immediately be subject to parking tickets. (Strict rules such as this could be made applicable only during peak times for distribution vehicles, such as in the morning and late afternoon to evening.)
4. All concerned parties should be invited to discussions surrounding this issue to produce efficiency-enhancing and effective parking policies for distribution vehicles.
5. Checks on postal vehicles carrying Yu-pack and EMS packages should be carried out with an equal level of scrutiny as they are on other distribution vehicles.

Until enough parking spaces are provided for distribution vehicles, the ACCJ also urges that the NPA, the Tokyo Metropolitan Police Department, police stations and local Public Safety Commissions be instructed to introduce an "observation period rule" under which parking enforcement personnel wait at least 15 minutes before ticketing a distribution vehicle parked in a restricted zone. This would allow personnel to confirm whether a

2. この貨物車用駐車スペースのパーキングメーターは、例えば10-15分単位の課金とし、標準的な一般のパーキングメーター(60分単位の課金)との差別化を図り、一般乗用車にとっては使い勝手が悪くなるような課金体系を採用する。
3. 上記2にもかかわらず、この駐車スペースでの一般車両の駐車が多く見られる場合は、この駐車スペースを現在よりもさらに明確に貨物車専用と標示し、一般車両が駐車している際は直ちに取締りを行う(特定の時間帯、例えば朝夕の一定の集配業務ピーク時に限って、このような厳しいルールを採用することも一考すべきである)。
4. 集配車両用の駐車に関して、効率的かつ効果的な施策立案にあたり、すべての関係者が参画できるフレームワークを策定する。
5. ゆうパック、EMSの集配に係る郵便車両に対して、他の集配車両と同様に、公平かつ厳格な駐車違反の取締りを実施する。

ACCJは、集配車両のための必要な駐車スペースが確保されるまで、駐車監視員が駐車禁止区域に駐車している集配車両に駐車違反の標章を取り付ける前に、少なくとも15分間の猶予をもたせる「観察期間のルール」を取り入れるよう警察庁、警視庁、警察署、都道府県公安委員会に要請する。このような時間を設定することにより、対象車両が放置車両ではなく運転手がいるのか、荷さばき作業中なのかを確認することが可能になる。英国は駐車違反の取締りが厳しい国として知られているが、「観察期間のルール」も取り入れており、駐車監視員は集配車両に対して直ちに違反を確認するのではなく、駐車車両には運転手がいて、荷さばき中であるかを確認する。例として、カムデン、ウェストミンスターなどのロンドン地区では20分の観察期間を設けている。

問題点

2006年6月より施行された改正道路交通法により、交通渋滞の緩和等顕著な道路状況の改善が実現されたことをACCJは評価する。一方、集配車両を所有する会社は、極めて短時間の駐車も不可能となった地域において未だに妥当な解決策を見出せないでいる。

物量が多く集配頻度の高い会社は繁華街に小規模のデポを数多く設置し、車両を使わずに集配を行うことで対応しており、また二人乗車により駐車違反を防ぐ手段をとっている会社もある。こうした対策による多大なコスト増を負担することが困難な場合は、パーキングメーターや月極めの

ACCJ Viewpoint

vehicle is attended by a driver and whether loading or unloading activity is actually taking place. The United Kingdom is well known for its strict control of illegal parking, but its enforcement policy includes an “observation period rule” under which parking wardens do not issue tickets immediately but instead wait to see if a parked vehicle is “attended” and if loading or unloading is actually taking place. As an example, the observation period in the Camden and Westminster sections of London is 20 minutes.

ISSUES

The ACCJ appreciates the notable improvements realized by the revised Road Traffic Law introduced in June 2006, including reduced traffic congestion. On the other hand, distribution companies continue to seek reasonable solutions to ongoing problems such as changes in certain areas that make very short-term parking on streets no longer possible.

Companies with high volumes and frequency of distribution have introduced small-scale depots in central areas. Others have added a second driver to distribution vehicles. Companies, for which such measures are not economically feasible, use coin-operated parking lots or monthly contracted parking spaces. However, it is clear the number of these parking spaces for distribution vehicles remains insufficient compared with the demand in city centers. Drivers often scramble for these spaces, which negatively affects the efficiency of pickups and deliveries.

In some city centers, parking spots for distribution vehicles have been designated with signs marked “For cargo vehicles.” Such spaces are often occupied, however, by vehicles not engaged in distribution activities, yet no penalty is assessed on those vehicles.

According to the new law, parking tickets are to be issued regardless of the time period a vehicle is left parked and unattended on streets where parking is prohibited. However, it is often observed that vehicles of Japan Post Service and its contractors, which carry and distribute mail, Yu-pack and/or EMS packages, are overlooked.

CONCLUSION

While the ACCJ endorses the intent of the revisions in the Road Traffic Law concerning parking, namely to reduce traffic congestion and accidents caused by illegally parked vehicles, it is clear the law was implemented without

有料駐車場などを利用することとなる。地域によっては駐車スペースの数に比べて需要が多いため、同業者間で駐車スペースを奪い合うこととなり、集配効率を大きく低下させる要因になっている。

現在一部の地域に「貨物車用」と明記された路上駐車スペースが指定されているが、一般車両の利用に対する罰則は無く、かなりの頻度で集配業務に従事しない車両に利用されている。

改正道路交通法では貨物集配車両は運転者が車両を離れれば即時違反を記録されるが、郵便・ゆうパック・EMSなどを集配する郵便事業会社とその契約業者の車両は猶予されている状況も頻繁に目撃されている。

結論

ACCJは駐車違反車両による交通渋滞緩和と事故の削減を目的とする道路交通法の改正に賛同するが、同改正法は、必要とされかつ合法的なビジネスを行う集配車両への影響を考慮せずに施行されたことも明白であると考ええる。集荷・配達ができる限り効率良く行われることは最良の公益である。集配車両が業務の目的を滞りなく遂行できるよう、適切な管理のもと駐車規制から一定の免除を受けることが都心および主要市街地においては急務である。都市計画と交通管理は十分調整され、調和が取られるべきである。同法および関連規則の施行については、すべての関係者に対して透明性を保ちつつ、地域の実情に即した運用を勘案することが望まれる。

ACCJ Viewpoint

considering the impact on distribution vehicles engaged in carrying out necessary and legitimate business. It is in the public's best interest to allow pick-ups and deliveries to be made as efficiently as possible and appropriate exemptions from parking regulations for distribution vehicles with proper control are urgently needed in major city centers. City planning and traffic management should be harmonized and well coordinated. The ACCJ hopes that the public benefits of efficient pickup and delivery are secured in the practical application of the Law and related regulations, and that consideration is taken of individual circumstances in a transparent manner with regards to all stakeholders.