

第10回 IT・エネルギー・運輸 TF 議事概要（警察庁ヒアリング）

1. 日 時：平成19年9月20日（木） 11:30～12:30
2. 場 所：永田町合同庁舎1階 第1共用会議室
3. 項 目：路上政策の在り方等に関する警察庁からのヒアリング
4. 出席者：【規制改革会議】中条主査、福井委員
【警察庁】交通局交通規制課長 太田 誠

5. 議事

中条主査 それでは、早速、IT・エネルギー・運輸TFの、警察庁さんからのヒアリングを開始させていただきます。

議事録をとっており、後ほど議事録は当会議のホームページで公開されますので、その点、御承知おきの上でお願いします。

太田課長 警察庁の交通規制課長の太田でございます。あらかじめちょうだいしておりました質問事項に基づきまして御説明を申し上げたいと存じます。

質問事項でちょうだいした項目とは若干前後するところがあるかもしれませんが、御容赦をいただければと存じます。

お手元には、配付資料としてヒアリング資料、目次をタイトルにいたしまして、資料1から資料8までということを用意をさせていただいておりますので、これを参照いただきながらということにさせていただきたく存じます。

まず、時間制限駐車区間、パーキング・メーターとかパーキング・チケットを設置している区間でございますが、この制度の趣旨、目的といったところについて、背景的なことから御説明をさせていただきたいと思っております。

御案内のように、道路における交通というのは、道路交通法によって規律されているわけでございますが、道路交通法上の位置付けというのは、まず、車両というのは道路において駐車することができるというのが原則でございます。駐車をしてはいけないという場所は、公安委員会が標識等により駐車禁止の交通規制を実施している場所と、それから、交差点内ですとか、バス停等の法定の禁止場所というのがございますが、こういった場所に限って駐車が禁止されるという位置付けになってございます。

駐車問題と申しますのは、都市交通問題としての側面を色濃く有してございます。都市部、特に中心市街地におきましては、自動車交通の増加に伴いまして、道路の容量が恒常的に不足している状況にあると申せようかと思っております。交通渋滞ですとか、あるいは駐車車両に起因する交通事故の発生など、路上の駐車による障害というものが非常に著しいも

のとなっておるのが実情でございます。

こうした障害を除去するために、駐車禁止規制というものを実施してきた結果、現状で申しますと、中心市街地のようなところにあつては、かなり広範な区域について駐車禁止となっているということが申せようかと思えます。

昨年6月に、放置駐車確認事務の民間委託等を内容とします、新たな駐車対策の法制が施行されたところでございます。お手元の資料1にこの法制施行後1年の状況ということで、警視庁、大阪、愛知という主要な3つの都府県から出た報告をもとにまとめた資料を用意させていただきました。

施行後1年間の状況を見ますと、資料1の1ページ目、2ページ目、3ページ目、4ページ目あたりにかけてでございますけれども、路上における放置駐車台数というのが大幅に減少いたしまして、その結果と申しますか、交通渋滞に関しても、渋滞の長さですとか、あるいは渋滞する時間帯がかなり減少しているという状況がございます。こういったことから見ましても、路上駐車が道路容量の不足をもたらして、都市部における交通渋滞の大きな原因になっているという事は何われようかと思われます。

他方、冒頭に、道路において車両というのは駐車することができるのが原則だと申しました。車両というのは、必ず駐車するものでございまして、駐車需要への対応というものも必須の課題事項と考えられます。

中心市街地におきましては、道路容量というものが現行に比べて多く拡大する、道路の幅がかなり広がる、あるいは通行量そのものが大きく減少するといったような状況がない限り、先ほど申しましたように、駐車禁止の規制をかける必要性というのは全般的には高いと申せようかと思えます。したがいまして、そういう場所では駐車需要というものは道路の外にある路外の駐車場で満たすことができれば、それが望ましいということになります。

路外の駐車場の整備につきましては、これは私どもの警察ではなくて、他の所管ということになります。関係省庁、国交省ですとか、あるいは地方公共団体、民間の努力によりまして、これは資料2として6ページに参考数値を付けさせていただいております。

駐車場総供用台数というのが国土交通省の統計によります道路外の駐車場の整備台数でございますが、逐年、進んできている状況にはございますけれども、全体として見たときに、駐車需要のすべてを路外の駐車場に満たすということは、可能とまでは言えない状況にあるのではないかと考えております。

また、駐車需要というのもいろいろございまして、中心市街地にあつては、短時間の駐車需要ですとか、車のサイズに対応する路外駐車場というのは乏しい貨物自動車の駐車需要など、路上駐車を認める必要性があることも否定できないものがあると考えております。

そこで、時間制限駐車区間の規制ですけれども、今まで申し上げましたように、都市部において道路容量が少ないため、駐車を規制する必要性が高い反面、一定の必要な路上駐車を認める必要もあるということを経験として導入された規制であると承知しております。

この規制の目的というところですが、路上駐車が道路交通に及ぼす影響というのが比較的、相対的に少ない道路の区間について、駐車を可能としつつも、同一の車両が引き続き駐車することを制限することによって駐車の回転率を高めて、その付近における必要な駐車需要に応じることができるようにするためのものということができようかと存じます。

言い方を変えますと、非常に大きく捉えて言いますと、都市部中心市街地における道路容量の不足から、駐車禁止にしておく必要がある道路の区間について、路上駐車の必要性も勘案して、その均衡をとるといいますか、全面駐車禁止規制の一種の緩和と申しますか、規制緩和のような形として実施しているという側面があるということもできようかと存じます。

したがって、交通規制ということで申しますと、時間制限駐車区間の規制は、その区間の道路容量が絶対的に不足するという状況があるならば、むしろ規制を強化して、駐車禁止という方向へ持っていくという方向性が考えられますし、逆に、その区間の道路容量に十分な余裕があるという場合には、時間制限駐車区間の規制も撤廃して、道交法の原則どおりに駐車可という形にするという方向性が考えられる。そういう性格を持った規制であるということもできようかと思っております。

次に、パーキング・メーターとパーキング・チケット発給設備の位置付けでございますけれども、これは時間制限駐車区間におきまして、駐車車両に制限時間というものを順守させて、規制の実効性を担保するというために設置しているものでございます。規制の実効性の担保手段と、一言で申しますとそういうことが言えようかと思えます。道路交通法上、時間制限駐車区間に駐車する者は駐車後直ちにパーキング・メーターを作動させ、またはパーキング・チケットの発給を受けなければならないということとされているわけでございます。

パーキング・メーターとパーキング・チケット発給設備の設置基数等の過去 10 年間の推移ということでお尋ねをいただいていたかと思えますが、資料 3 の 7 ページでございます。こちらが過去 10 年間の全国の数値でございます。全体的には漸減傾向にあるかと思えます。それから、平成 18 年度末現在で見たときに、都道府県別の設置基数等を調べてみますと、その 1 ページ後、8 ページの資料 4 に数値がございます。都道府県により設置状況はまちまちとなっているところでございます。

ここで、全体的に漸減傾向にある理由としては、恐らく路外駐車場等の整備によって、路上駐車の需要というものがあつてきたり、あるいは道路整備で道路の容量が拡大した場合などに、そこで道路交通の円滑が著しく阻害されなければ、時間制限駐車区間規制を解除するという場合もありましょうし、あるいは逆に、さっきも申しましたように、そこを撤廃して駐車禁止とすることによって、その通過交通の方により道路容量を振り向けるといふ形で対処しているということもあつていこうかと思えます。そういったことが、総合的に見てこういう漸減という格好になっているのかと思われまふ。

また、都道府県ごとに道路事情と交通事情というのはかなり違いますので、都道府県間

の差異というものもそれぞれの都道府県の判断の結果としてこういう結果になっているものだと考えております。

なお、ちょっと話は飛びましたが、先ほど時間制限区間を解除するというようなことを申し上げましたが、資料5として9ページに現場の写真を付けてございます。1つの道路の区間であっても、昼間帯には駐車的需求が非常に高いけれども、夜間帯には駐車的需求も減りますし、あるいは通行量そのものが大きく減って、そこを駐車しても差し支えないというような区間があるわけです。こういった形、一例ですけれども、この場所の場合で申しますと、昼間帯の朝8時から夜8時までの間は時間制限駐車区間ということで規制をかけていまして、夜8時から朝8時までの夜間帯は、下の標識にありますように、これは駐車可という形で、駐車するのは自由であるというような位置付けにしている区間の例でございます。

次の点でございます。新駐車対策法制が時間制限駐車区間における駐車料金に及ぼしている影響というお尋ねをいただいております。

先ほど資料1というところで施行後1年の状況を御紹介させていただきましたが、全体として渋滞が減っているということをお知らせしました。また、これに関連するものとして私どもで把握している状況としては、資料の5ページにありますように、都営駐車場6場というのは、道路外の駐車場でございますけれども、その利用台数が増えているとか、あるいはパーキング・メーターの利用状況、平均回転数と書いてございますが、これは実際にパーキング・メーターの枠が占拠されている状況というよりは、パーキング・メーターが作動した回数でカウントしております。それが向上しているといったようなこと、あるいは自動二輪車等の駐車環境の整備が促進されてきているといったようなことが挙げられようかと考えているところでございます。

次の点として、一般人の認知度の問題についてお尋ねをちょうだいしております。

この点に関してでございますが、私どもとしてどういうことをしているかということで御説明をさせていただきますと、資料6として10ページに付けさせていただきましたが、交通の方法に関する教則というのがございまして、この告示の中で示して、運転免許証の取得、更新時講習の場におきまして、資料6にありますような冊子を配布しているところでございますけれども、この中には資料11ページに掲載したような記載がなされているところでございます。

また、例えば警視庁の例を申しますと、資料7、12ページ以下に広報資料のコピーを付けさせていただきましたが、こういったものを作成・配布するなどして、使用方法の周知に努めているところでございます。また、このパンフレットの中にもございますが、各機械にも使用方法の銘板というのを取り付けているというのが現状でございます。

それから、次の点で、手数料額についてお尋ねでございます。

先ほど申しましたように、パーキング・メーターとかパーキング・チケットの発給設備と申しますのは、時間制限駐車区間の実効性の担保手段として設置してございます。実は、

道路交通法の世界におきましては、手数料についての定めというのは全くございません。パーキング・メーター等の設置と維持管理のためには一定の経費が必要になりますし、地方自治法上、特定の人のためにする事務について手数料が徴収できるという規定がございますので、地方自治法の一般原則に基づく手数料条例におきまして、各都道府県がパーキング・メーターの作動手数料、またパーキング・チケットの発給手数料を徴収するということとして、それぞれの手数料額を定めているものと承知をしております。

そして、一般的に、私ども、地方自治法の体系そのものを所管しているわけではないので、有権的にはお答えしにくうございますけれども、手数料というものは、一般論として申しますと、実費を勘案して定めるという性格のものであろうかと存じます。したがって、各県の条例というのは、資料8として16ページに幾つか代表的な条例というのを今回集めて、関連部分を抜粋として掲げさせていただきました。こういうような定め方になっておりますけれども、機器本体の設置に要する経費ですとか、あるいは電気料金とか、あるいはパーキング・チケットの用紙代、さらには、料金を回収したり、機器の維持・補修も必要になってまいります、その類の経費というものを積み上げて、それを割り戻すような格好でこのような定め方がなされているものではないかと考えているところでございます。

そこで、最後の本題であろうかと思いますが、手数料というのを民間のコイン式パーキングと同様に、需要を勘案してさまざまな定めをすべきものということで御見解をちょうだいしておりますが、この点につきましては、先ほど申しましたように、私ども警察庁として道交法の世界で手数料をこうしなさいということを示している現状にはございませんので、率直なところ、なかなかお答えしにくうございます。ではありますけれども、申し上げられますこととしましては、冒頭の御説明で申しましたように、時間制限駐車区間というのは、交通規制というものとして行われていますものですから、利用率が仮に低いという場所がありましたら、さっきも写真で御紹介しましたように、時間帯によって需要も低い、交通量も低い、とめて差し支えないというところであれば、それを解除するという方向性もありましょうし、あるいは、道路容量がどうしても足りないというときに、利用率が低い。結局、そこを通る車の方が渋滞しているという状況があるならば、また、駐車需要が道路の外の駐車場でさばけるかどうかという要素もありましょうけれども、その辺を勘案して、むしろ駐車禁止にしてしまって道路の方を流すという方向で対処するというところもあろうかと思えます。

したがって、そういう幅の中でこの規制の在り方というのは考えていかなければいけないのかなということを考えております。

それから、これも手数料額については、その実費を勘案して定めるものという形で各県の方で運用されているものでございますので、この中で、さて、御指摘のような点を踏まえてどういう定め方があるかというのは、にわかにはいかにお答えすべきかということをおもいつかずにいるのが実情でございます。

そういったようなところが、十分なお答えになっていない点がありますれば御容赦をいただきたいと存じますが、いただいた御質問事項と、資料としてお示しできるものについて、概略の御説明でございます。

中条主査 ありがとうございます。今日のところは、警察庁さんに、これをやってくれ、あれをやってくれということを上申するよりも、その前に意見交換をまずさせていただきたいということでありますので、ざっくばらんにいろいろとお話を伺えればと思います。こんなことはできるのでしょうか、あるいは可能性はあるのでしょうかということも含めて教えていただきたいと思います。

まさに私たちの関心事というのは、質問事項の(5)のところにあるわけです。先ほど来の御説明にあるように、基本的な考え方はそれほど私たちの考え方と変わるわけではなくて、道路交通を円滑にしていきたいと。円滑にしていくためには、駐車をさせるべきでないところについては禁止ですよね。ただし、それが時間帯等によって異なれば、そこを解除するということもあり得る。これは基本的に私たちも同じ考え方なんですけど、そういう場合に、1つは、もう少しきめ細かにこれができないだろうか。先ほど御説明にあった、昼間はだめよ、だけど夜の8時から朝の8時までではオッケーよと、そういう大きなとらえ方はもちろんあるわけですが、昼間の中でも非常に混雑しているところでは、本当はここは、もう少し高い道路の使用料、占有料を払っていただくと。そうでない時間帯はもう少し安くてもいいじゃないか。そういうことを警察で取締りという形でおやりになるとすると、これはものすごく大変だと思うんですね。

1つの方法は、道路を占有されていると困るときには取締りを非常に密にやる。捕まる確率を高める。そうすると、使う方としては、1万5,000円×リスクで考える。そうすると、よく捕まる場所ではとめないようにするでしょう。一方で、とめても弊害が小さいところでは、取り締まる程度を小さくするという対応はできなくはないと思うんですけども、これは技術的に大変だと思うんですね。そうしますと、そういうところについて、道路交通を円滑にしていくために、今あるパーキング・メーターあるいはパーキング・チケットの発給機を使って、もう少しきめ細かにできないか。例えば、混んでいるところでは、40分200円じゃなくて、これを1,000円ぐらいにしてしまう。そういう形で、どうしてもそこにとめなければいけない用事がある人は、それだけ払っていただくという形に対応していく。そういう考えについては基本的にどのようにお考えになりますか。

太田課長 私どもの発想というのが従来の枠にとらわれている可能性は否定できないんですけども、今お話になった中で1つ申し上げられるのは、私ども警察というのは、交通管理という言い方をするんですけども、道路上の交通とか通行について規律する立場でして、これも役所の縦割りの世界の話になってしまってやや恐縮なんですけれども、道路そのものを作ったり、あるいはハードウェアとしての道路そのものを管理するという立場では実はございません。したがって、パーキング・メーターというのも、時間が20分なり60分なり、ここまでですよという、そこを確実に守っていただくためにという趣旨

で設置しているものでして、あそこでいただいている手数料というのは、さっきも申しました設置と維持管理にかかるコストを負担していただくという考え方です。

ですから、今の御説明で申し上げたかったことは、道路使用とか占用の対価として手数料をいただいているという考え方では、制度の沿革、由来がそういったものとはちょっと違ったところからきているということが1つあるかと思えます。

よりきめ細かくということは、趣旨としては非常によくわかりまして、それをどういうふうにやっていくかということなんですけれども、手数料によるコントロールなのか、あるいはこの条例の中でも実際に20分、40分、60分というように定め方を分けているところがございましてけれども、非常に混んでいるところでは、回転率を上げようと思ったら、より短時間、20分とか30分とかという刻みで回転していくような方向へもっていくというのも1つのやり方としてはあるのかなと思っております。

それから、もう一点、順不同で恐縮です。取締りの率という点に関しましては、昨年の6月以来、駐車監視員というのがあちこちで活動しておりますけれども、制度導入当初は、こちらの規制改革会議にもいろいろ御指導をいただいて導入したものでありますが、先ほど御紹介した資料にもありますように、非常に効果がございまして、これをやるときも、ガイドラインを作って、このエリアでは駐車監視員の活動をやって重点的に取り締まりますというようなことをお示しをしているわけです。これがかなり浸透してきている側面がありまして、1つのやり方ではありますけれども、取締りの疎密により、規制の必要性が高いところに取り締り力を振り向けるという意味では、新しい駐車監視員の制度の運用のやり方というのも、私どもとしてもさらに工夫の余地があるのかなというのが、今伺っていて感じたところでございます。

中条主査 最後におっしゃった駐車監視員の運用についても関心があるというのは、具体的に言うとどういうことですか。

太田課長 結局、ガイドラインの中で重点路線ですとか重点地区というのを設定してありますけれども、その設定の仕方では、とめられては困るところを、きちんと重点路線、重点地区という格好で設置して、駐車監視員の力も借りながら、そこでの取締りというのをきちんとやっていくと。そういった手法をさらに発展させていくというのも可能性としてはあるのかなということでございます。

中条主査 今お答えいただいた中で、冒頭一番最初のところで、考え方としては、道路空間の対価という考え方は、警察の方ではないんだという答えだったわけですが、しかし、現状では、道路空間を使用するに当たって、走行に関しては、例えば、高速道路は当然可能なわけですが、一般道路に関しても、ITSの設備がうまく使えれば、混雑料金というか、高い通行料を取るというようなやり方というのは可能になってくるわけですね。ただ、そちらの方は国交省の方が管轄ですから、そちらで考えればいい話かもしれない。駐車の方は警察が担当しておられますから、そこでお考えいただかないと。もちろん路上駐車に関しては国交省に担当を変えてしまうという方法もありえなくはない

ですがこれは今までの歴史、伝統がありますし、そこに慣れておられるから、やはり警察のお役目であろうと。そういうことを前提で考えたら、やはり警察の方でそれをお考えいただかないと、どこも考えてくださるところがないだろうなということだと思えます。

道路空間の対価という考えではないんだとおっしゃりながらも、先ほどの御説明もあったように、やはりこれはある程度考えて、夜間は駐車禁止解除にするとか、そういうのはまさにその発想だと私たちは思います。

太田課長 今の点に関しましては、駐車需要のマネジメントと申しますか、道路というのは通行空間ですけれども、通行というと、走っていることばかりが通行ではなくて、車の場合には、停車もすれば駐車もするというのはおっしゃるとおりでございます。その部分のマネジメントというのは私どもは考えていないかということ、確かにそれは考えてやっています。

先ほどの、夜間では解除したりというのは、どちらかといいますとこちらの視点というのは、駐車禁止規制をかけるかかけないかというようなところで判断をしております、夜間解除というのは、結局は駐車可。駐車可ということは、それに対する対価を伴わない形でのものになっているわけでございます。

それと、これも混ぜ返してみたいで、語弊があれば恐縮なんですけれども、道路の空間整備ということについては、これは国土交通省所管の方で道路のハードウェアを整備されているわけですけれども、駐車場というのも路上に駐車場というものが作れないかということ、それは、今の制度的にも作れるということになっております。これは道路管理者なり、自治体の側でなんですけれども。そこは、駐車場という格好でもともと駐車のためのスペースというものをきちんと設置すれば、これは道路管理者の世界になりますけれども、そこは利用料という形での対応というのもあり得るだろうと思えます。

私どもの交通規制でやっていますのは、今の道路の設計上、なかなかここを本来的な駐車場という格好では対処しにくいものですから、そういった中で車線幅を調整してみたり何なりして捻出した空間に、そういう時間制限、必要最低限の需要を賄うためのものを作っているというような位置付けのものと理解しているところなんです。

中条主査 今の点は大変興味深いお話だったんですが、国交省が路上駐車場を作るよと仮に考えたとして、それは警察の方としてはオッケーなんですか。

太田課長 道路をどういうふうにやっていくかというのは、常に両者密接に協議しながらやっています、今申し上げました点は、道路交通法の中でも路上駐車場を設置した場合で、道路管理者が設置された路上駐車場について、もし時間制限をかけていく必要があるのであれば、路上駐車場について最大 60 分だよという格好の時間制限を警察がかけるという仕組みもあらかじめ想定されております。

中条主査 そうなんですか。そうすると、国交省さんと警察庁さんとの両方をお願いをして、そういうものを少し進めていくという可能性はなくはないということですよ。

太田課長 可能性の問題としては、それは確かにあると思いますが、他方、ただ、ちょ

っと感じますのは、なかなか道路の幅といいますか、容量というものを十分なものとして確保するのは難しいと。しかも、都市部においてはなおさらそういうところがありまして、現状の道路整備というのは、とにかく中心市街地においても、通る車をさばくための方に一生懸命で、本来的駐車場というのを道路の端っこの方に作っていくと。そのために用地もまた必要になってきますし、その辺がなかなか難しいということもあって、恐らく路上駐車場というものを巷で見かけるといのがめったにないのかなということは感じておるところでございます。

中条主査 ただ、別にそれは、単に今のパーキング・メーターと同じようなものでもいいわけですよ。

太田課長 形態としてはですね。

中条主査 D S R Cの技術がどんどん進んでいますから、パーキング・メーターと同じような形でやって、そのところは駐車場だよと。その監視を今の駐車監視員の人たちに委託でお願いすると、そういうことは可能ですよね。それはまた別の作業になりますか。

太田課長 さっきもちょっと申しましたが、警察の時間制限駐車区間という交通規制がかかっていれば、制限時間を超過して駐車したら駐車違反になりますので、その確認事務を駐車監視員が行うというのは可能でございます。

中条主査 わかりました。

それからもう一つ、大変興味深かったのは、パーキング・メーターの区切りをもうちょっと短くして回転率をよくするということは考えられるのではないかという御発言があったんですが、私もそれを思っていて、この2年ほど路上駐車の調査をやっているんですけども、これは東京の特定の区域にすぎない話かもしれませんが、20分までぐらいのところではパーキング・メーターを使うという人がかなり多い。そうすると、料金の切れ目のところを40分ではなくて20分にしてやれば、次の人が使える。そういうことは可能性があると考えられますよね。

太田課長 それはあると思います。今も制度的には、その刻みというのを一律にこうしなさいということにはなっておりませんので、さらにきめ細かく考えていくということは御指摘のとおりだろうとは思っています。

中条主査 それから、一応警察庁さんとしては、パーキング・メーターやパーキング・チケットの発給機に関しては、各県警の担当と、自治体の管轄であるというお考えだということですよ。

太田課長 はい。

中条主査 そうすると、具体的に、例えば今申し上げたような、もう少しパーキング・メーターの区切り目を細かくしなさいなどということは、警察庁さんから各自治体におっしゃってくださるといことは可能なんではないでしょうか。

太田課長 交通規制をどういう形でやっていくかについて、一定の調整権限というのは私も持っております。個々の交通規制をこういうふうにやりなさいと、そこまでは言う

立場にはございません。

中条主査 基本的には、今、資料でもいただいたように、それぞれの地域によってパーキング・メーターの設置の仕方とか、料金を取るのも違うわけですよね。これは国家公安委員会で決まってくるのでしたっけ。

太田課長 いえ、まず、制限時間の話については、これは交通規制でございますので、都道府県公安委員会の権限事項でございます。それから、手数料ということに関しましては、手数料を取る取らないということ、それから、手数料の金額をどうするかということ、手数料条例の世界になりますので、都道府県議会の判断事項ということになってまいります。

福井委員 実額も条例で決めるケースが多いんですか。

太田課長 実額と申しますと。

福井委員 実際の金額も条例本体で決めて、例えば、行政命令に委任するということが余りしていないんですか。

太田課長 これは、私の承知する限り、余り例はないのではないかと存じますが。

福井委員 委任してはいけないんですか。200円とか300円というのを条例で書いてしまうと、物価水準の変動に応じて臨機応変に非常に変えにくい気がするんですけれども。

太田課長 はい。恐らくこれは都道府県レベルで申しますと、ほぼ例外なくすべての県でこういうスタイルの定め方で、額まで決め打ちになっていたように思います。

中条主査 警視庁は「別表のとおりとする」と書いておいて、別表を多分変えていくんでしょうね。

太田課長 恐らくそうだと思います。

福井委員 一種のモデル条例が何かを警察庁の方でお示しいただけるとしたらどうですか。実額は。今、国の法律でも大体の実費を勘案して政令で定める額というのが主流ですね。

太田課長 さようでございますね。

福井委員 条例で、この程度の200円、300円のことを実額で決めるというのは、やや重装備に過ぎるわけで、例えば実費を勘案して知事規則で定める額とかというのをむしろモデル条例にさせていただいた方が現地の実情に合わせて臨機応変に対応しやすいのではないのでしょうか。

太田課長 これは多分、制定当初というのは、何かモデルを考えた時期もあったのかもしれませんが、実は記録が残っておりません。特に地方分権のときなどに完全に自治事務ということをしていろいろ整理をかけまして、この手数料の世界も完全な自治事務の世界ということで、道路交通法の体系では、実は何も記述していなくて、モデルも示していないんです、現状においては。

福井委員 情報提供なり、一種の指導助言はできませんでしょう。

太田課長 はい、それは可能かと思えます。

福井委員 別に強制する必要はないんですが、知事部局ごとに、または都道府県ごとに、条例本体で決めるのが極めて合理的であるから、断固こうしているということはほとんどないと思うんです。多分過去からの慣行に乗っかっているだけで、何らかの見直しのとときに、経済変動なり交通情勢の変化というのは日々起こるものですから、それに応じて臨機応変に変えられるようにした方が、道路交通警察事務も円滑に進むのではないのでしょうか。

太田課長 おっしゃる御趣旨は非常によくわかるんですけども、ただ、手数料条例で額まできちんと書くべきであるのか、それとも一定の委任を知事規則あたりの運用を措置してあるのかという話になりますと、私ども警察庁としては判断に苦しむところです。

福井委員 国は完全に法律でやるのは、事務コストも勘案すれば不合理だというのがコンセンサスですから、自治体の方がむしろ最近では行財政改革の必然性が強いわけで、趨勢には合致するんじゃないのでしょうか。

太田課長 そうですね。

福井委員 多分フレキシブルな決め方が規則委任とかでできると、当方からの問題提起の一番根幹である、手数料を需要を勘案して決めるという、一種の混雑料金的な考え方も現場で取り入れやすくなるのではないのでしょうか。

太田課長 そうでございますね。

福井委員 実費を勘案して定めるというのは、確かに一般的な書き方としてそうだと思うんですが、国も含めて、実費の読み方として、通常は積み上げた実額支出みたいに解釈することが多いんですが、最近、費用の考え方は多様で、特に競争法ではいろいろな費用の考え方があるわけで、一種の機会費用だと考えて実費を読んでしまうことだって違法じゃないと思うんです。そういう読み方の先例もありますから。そうすると、その道路空間を何分間占めることに伴う、例えば渋滞を巻き起こすかもしれないとか、あるいはその道路の占有に伴う社会的な何らかのコストの対価だと考えれば、混み合っているところほど占有の機会費用は大きいわけですから、それに伴う対価を頂くのも実費のうちだというのは別に法解釈としては不自然ではないと思います。そういう読み方の余地があるということを警察庁が情報提供してあげれば、自治体としても、あるところでパーキングがやたらと混んでいて、周りで違法駐車が多いなどというのは困った事態でしょうから、では、そういう場合には多少料金を上げて、駐車面積のコントロールをするということをむしろ自発的にやりたいところがあるかもしれないわけですね。

太田課長 ご趣旨は理解できますけれども。

中条主査 要するに、そういうことを議論すること自体も全くできないよ、そんなことはあり得ないので議論にもならないという話なのか、それとも、議論ぐらいはしてみてもいいかなということなのか。ここで言質をとるつもりは全くないんですけども、どうなんでしょうか、そのあたり。

太田課長 今の福井先生御指摘の点に関して申しますと、なかなか考えあぐねますのは、

結局、実費を勘案してというのが法律の規定上書かれているわけではないんです。地方自治法上、こういう事務については手数料を取ることができる、条例に定めるといことが書いてあるだけでして、では、そうしますと、直接的には法律の世界で、地方自治法によるところの手数料の趣旨はとか、その積算についての考え方はどこまでの幅があるんだとかという、どうも地方公共団体の手数料一般の話になってしまいそうでな感じがいたします。

福井委員 ただ、恐らくこれは両すくみの問題があって、地方自治体は、とにかく自分の問題だと言えはそうなんでしょうけれども、やはり他の自治体との並びとか、かつて、いわば機関委任事務だったころ、国の事務だったころに、国はどういう指導をしていたかという呪縛からなかなか抜け出せないでいるところが実質的に多いわけです。逆に言えば、地域の実情に応じた交通需要コントロールなり、駐車スペースコントロールということをやりたい自治体だって潜在的にあるはずですから、やろうと思えばできるんですよ、ということや、駐車問題について一番プロフェッショナルは警察庁でしょうから、例えば条例の手数料の規律はこう変えてフレキシブルにしてもいいのだとか、あるいは仮に原則実費であったとしても、その中には機会費用相当を入れてもいいんだみたいなことの情報提供をなされると、恐らく自治体で、実はやりたかったというところに対して門戸を開くことになるでしょう。建設的な情報提供という意味で、警察庁が率先して先頭に立たれてもよろしいのではないですか。余り遠慮される必要はないと思います。

中条主査 警察庁自身としてそういう考え方がなじむかどうかということなんですかね。
太田課長 そうでございますね。

福井委員 道路交通管理の方では、国交省のETCは、完全に需要管理の考え方にシフトしています。深夜割引とか、明け方割引とか、いろいろな形で、混雑時間帯とそうでない時間帯とで料金の設定を変えるというのは、少なくとも通行の方に関してはだんだん常識になりつつある。世界的にも趨勢です。ノルウェー、シンガポールやイギリスでもやっているぐらいですから。鉄道も含めて。駐車も道路の利用という意味で非常に重要な機能ですから、一応道路交通警察と道路公物管理は違うかもしれないけれども、道路の利用という点では共通だし、駐車場法の駐車スペースか、あるいはパーキング・メーターという、そうではない駐車スペースかというのは、利用者からしたらどっちだっていいわけですから、できるだけ平仄を合わす方がよい。平仄を合わすというのは、近隣の民間のパーキングで混んでいるところは、刻みが細かくて高いわけですね。深夜だと安くなるなど、非常にフレキシブルにやっているわけでして、そこをパーキングロットでもうまくやると、違法駐車が少なくなるとか、あるいは駐車に関するニーズに応えられることで、かえって道路交通が円滑になるなど、いろいろ副次的なよい効果が出てくるはずですね。

中条主査 私がこの2年ぐらいやっている路上駐車の調査でわかってきた話は、駐車違反の場所に路駐する人というのは、実は今までに捕まった経験が結構あるんですね。私たちが最初想定していたのは、捕まる確率を考えてとめるだろうと。経済屋というのはすぐ

そういうことを考えるわけですけども。

ところが、アンケート調査をしてみると、実は余りそんなことを考えていないようなんです。そうすると、そこを使いたい人は、それなりの金額をきちんと払っていただくという形にすれば、こんなにたくさんのお金を払うのだったら私はとめませんよということになる。金を払うのは嫌だからとめないという人が結構増えてきて、要するに、警察の方としても管理がかなり便利になるのではないかと。

太田課長 なかなか難しいですね。申しわけありません。こちらの頭がかたいというのもあるかもしれませんが、福井先生御指摘の機会費用的な発想といったものは、先ほど来の御説明の中でもあったように、ついぞなかなか念頭にない世界であったものですから。

中条主査 でも、そんなことはなくて、機会費用という言葉で言葉として認識しておられるかどうかではなくて、明らかに警察でもある程度、さっき御説明になったように、まさに機会費用を考えておられますよね。だから、そんなに矛盾しないのかなと思うんですけどもね。

福井委員 駐車違反区域の設定とか、さっきの民間駐車取締りの重点取締りは、交通量が多くて、そこに違法駐車されたらほかの人の大迷惑だという順位を決めてやっているというの、まさに機会費用なんです。

中条主査 だから、そんなに矛盾する話ではないかなと。

福井委員 連続していると思います。逆に言えば、重要度の高いところほど、すなわち、駐車需要の強いところほど、占拠に伴う社会的なコストは高くかかっているのだから、ちゃんと払ってもらいますよ、というのは、まさに重点取締り区域をどういう優先順位で選ぶかということとほとんど同じ基準になるはずなんです。

中条主査 例えば、泥棒を捕まえるのだって機会費用があるから、という話になると、警察としてはそういう考え方はとれませんとおっしゃるだろうというのはわかるんですけども、でも、実質的には恐らく当然、凶悪犯罪には力をお入れになるし、コソ泥は力を入れていないとはとてもおっしゃらないと思いますけれども、それなりに人の配置だとか、そういうことは当然お考えになる。これもやはり機会費用の考え方ですよ、口には出しておっしゃれないとしても。駐車違反について言うと、これもこれまで2年ほど路上駐車アンケート調査をやってきましたと、悪いことだと思っている人はごく一部いるんですけども、大部分の人は実は悪いことだと思っていないわけですね。そういう人に対して、これは違反だからだめだと言うよりは、そこを使うのだったら、それなりにあなたはほかの人に迷惑をかけているんだから、その部分のお金を払いなさいよと。払えないんだったら使うのをやめてくださいというやり方の方が人々の納得も得られやすいのかなという感じはするんですね。

太田課長 直接のお答えにはならないかもしれませんが、関連して、本筋から違った話なんですけれども、なかなか駐車禁止規制というのは、現場レベルでどうやってかけていくかというのは難しいところがございまして、時間制限駐車区間あたりも、タクシ

ーとかバスみたいに頻繁に通るところとか、あるいは最近では特に自転車を愛好される方々ですと、路側に駐車させるなんてもってのほかだと。すべて道路の外へ持って行って全廃すべきという声というのが結構強い側面もあったりするんです。

それと、今、時間制限でやっているところは、一応現在あるわけですがけれども、地元の方との間でそういう区間を設定するというのについても、どちらかといいますと、傾向としては、地元の方というのは、そこは駐車禁止にしてほしいという声が非常に強いところがありまして、要は、こちらが、ここはいいだろうと思ったところに、自在にこういう区間というのは設定できるかという、なかなかそうでもないという一面がございます。

それと、先ほどの料金に高低の差を仮に付けた場合ですけれども、これも警察的な発想にすぎるかもしれないんですが、私どもとしては、その回転率を高めて駐車需要を吸収してもらおうということがねらいなものですから、時間を超過するというのについては取締りをもって臨むというのしかないんだらうと思っています。ただ、逆に、料金というところでのコントロールと考えますと、料金をいかにして確実に払ってもらうかというのも課題事項としてはございます。

福井委員 払わない方が多いんですか。

中条主査 パーキング・メーターが今の場合にね。

福井委員 逃げちゃう方がいるんでしょうか？

太田課長 物理的には可能でございますね。

福井委員 ナンバーを記録しておいて追いかけるということは余りしないわけですか。

太田課長 そこまではなかなかできていないのが現状でございます。

中条主査 ただ、そこはご一緒に研究すれば、いろいろ答えが出てくるのかなと。今のパーキング・メーターというのはものすごくアナログですよ。ところが、ITSの技術はものすごく進んでいて、DSRCを使ってやれば、いろいろなことができる状況になっていますよね。だから、例えば、それこそナンバープレートだって読むことは当然できるわけだし、今の技術を使ってやれば、いろいろできると思うんですね。それで警察の業務もそういう部分についての業務量を減らして行って、もっと別のところに力を入れていただくということの方がいいのかなという感じがします。

太田課長 おっしゃるとおり、技術的にはいろいろな可能性があると思いますが、現状を前提にして申しますと、さっきも申しましたように、本来的駐車場というよりは道路の一部という格好なものですから、まさか路外のコインパーキングみたいに、そこにバリケードを作って出られないようにするというのも、逆に本末転倒した話になりますし、利用の形態としては、駐車に至らない範囲の停車、タクシーの乗り降りのみみたいな人の乗降のためのようなものですが、あるいは5分以内の貨物の積み下ろし、これも停車という範疇なんですけれども、こういったものは手数料を払わなくて当然可能なわけです。このように、利用の形態というのもいろいろ混在している状況もありまして、一面では、価格によるコントロールというのは、料金徴収というのがいかに確実に行われるかということも

ありまして、難しいのではないかと思うところでございます。

福井委員 バリアというのは何かまずいですか。むしろ、逃げる人がいる方がよほど、ちゃんとお金を払う人からすればアンフェアだという考え方があると思います。道路として通行できる状態のときにはバリアが上がって支障があるわけじゃないでしょうから、要するに、一定の時間を過ぎたときだけバーが上がるということでしょう。民間の駐車場ですと。

太田課長 そうですね。

福井委員 そういうふうにしてしまえば、むしろ監視に回る人件費も儉約できて、さっきちょっとおっしゃった、一定の時間を超えたら禁止領域になるという禁止領域というのも、駐車違反で取り締まるという以外に、一種の禁止的な値段の設定、これを超えてとめられたら社会的費用はうんと高くなるから、その分賄ってもらおうという価格付けで実質的な禁止と同じ効果を得るというやり方だってあるわけです。

太田課長 そういう角度からながめますと、時間を超過したら直ちに放置駐車違反になりますから。

福井委員 そこは間があってもいいんじゃないでしょうか。駐車違反自体も取締りコストがかかるでしょう。例えば、制限時間を超過したら、限界的な費用がそれまでの3倍になるとか、5倍になるとか、いろいろ設計はできると思うんですけども。

中条主査 逃げられなくして、確実に捕まえるという方法はあり得るのかな。

福井委員 諸外国で例があると思うんです。路上駐車の場合でとめられなくするというやり方もありえますし。

中条主査 例えば、積み下ろしの時間だけとか、5分間だけはただにするというのは、今の技術では十分可能な話だと思うんですね。

あと、ついでにと行って申しわけないですけども、今、路上駐車違反地域に車をとめた場合に、郵便の車はオッケーなんですね。

太田課長 現状では、これも実は各都道府県の公安委員会規則の定めになっていますけれども、考え方としては、私どもとしてはこういう考え方を示しています。本来的郵便物、恐らくまた法律が変わるかもしれませんが、今で言うと、民間が参入してきて、信書便事業者というのが出てくれば、それは郵便物と全く同列の扱いになると思いますが、これはユニバーサルサービスの世界ですので、その集配に伴って必要不可欠な駐車であるならば、それは規制の対象から外していてもいいだろうと。

他方、特に小包郵便物が典型なんですけれども、一般の貨物事業者が扱っているのと、そこは基本的にイコールフットィングの世界でありましょうし、したがって、専ら本来的郵便物、ユニバーサルサービスの世界だけを取り扱うような車両であるならば、除外の対象になり得るということでございます。

福井委員 実際は郵便局は混載しているようです。ゆうパックと信書は同じ車で回っていることが多いんです。

太田課長 承知しています。

福井委員 そういう場合はどうなりますか。

太田課長 そういう人を除外にしていまいますと、今度逆にイコールフットイングの観点の問題になりますので、それは対象にしないという考え方をとっています。

福井委員 小包郵便物も含めて、配送に伴うのは全部特例だというふうにしてしまうのはどうですか。多分、信書と小包は、実際には中を開けてチェックのしようがないから、実質的には何が入っているかわからないわけです。

太田課長 そこは、今の法律の世界を前提に、郵便物と小包郵便物の世界で考え方としては切れ目ということにしています。

福井委員 そうですけれども、郵便局の信書とゆうパックの混在にしたって、本当にゆうパックを1つも載せないで信書のみであるかどうかなんて、警察のお力をもってしても捜査のしようがないでしょう。わからないですね。実際上は。だったら、いっそのことわかりやすい基準というのがあり得るかもしれない。

太田課長 逆に、集配のための貨物自動車の駐車がフリーだということにしますと、恐らくその辺がトラックで埋めつくされるような事態にもなりかねない。

福井委員 全部同じ規律で、信書だと主張しようがどうしようが、とにかく道路をふさぐ外部性は同じだから、機会費用は対等に払っていただく。駐停車のリーズナブルな範囲まではオーケーということ、信書と称する郵便局の車にも課するという方がフェアじゃないですか。実際上、チェックのしようがないことも考え合わせますと。

太田課長 逆に言いますと、今は混載している実態の方が高いものですから、郵便局の車両だからといって駐車禁止の規制から除外される車両というのは今後ほとんどなくなるものだろうと思っています。

中条主査 要するに、現実的に言うと、バイクの後ろに本当に信書らしきものしか積んでいないようなものしか認めないというのが現実だということですか。

太田課長 現実論としてはそういう形になってくると思います。

中条主査 それは法律的にはどっちの管轄？警察庁さんの管轄なんですか。

太田課長 駐車禁止規制のあり方として考えていますので、私どもの方の問題ではございます。

福井委員 それに関連して、去年、公取が出したレポートを御存じですか。昨年、郵政公社の問題について書いた競争参入条件に関する費用換算のレポートがあって、実はその中に駐車禁止規制が詳細に分析されているんです。先々の問題として考えると、そういう一種のリザーブエリアないしはユニバーサルサービスのなところの特権というのは剥奪するべきではないかというのが公取の公式見解でもありまして、あわせて御検討いただければと思います。

太田課長 いずれにしても、実態論でいきますと、混載がほとんどなので、そうしますと、今後はほとんど除外がなくなるという認識であります。

福井委員 たまには抜き打ち検査か捜査をやっていただかないとまずいですね。本当にそうかどうか。民間になったら、なおさらそれはわかりません。

中条主査 だけど、基本的にノーという方向になっているんでしょう。ノーという方向だから。

福井委員 もちろんそうですけれども、郵便局が信書だけだと称して、実は混載ということはありえなくはないかもしれない。

中条主査 だけど、現場で取締りをおやりになる方は、基本的にこれは全部混載だという認識でおやりになるとすれば。

福井委員 印か何かを付けるわけでしょう。

太田課長 そうです。

福井委員 印が付いていても、疑ってかかることが必要な場合もありますね。たまにはやっていただかないと。

中条主査 そういう意味ね。わかりました。

太田課長 その辺は、取締りというのは公平にやらなければいけないので、きっちり。

中条主査 お約束の時間がきてしまいました。今日、意見交換させていただいて、この辺は議論させていただいてもよさそうな部分と、この辺はなかなか難しいなという部分も少しわかったような気もいたします。今後とも続けていろいろとお願いにあがることになると思いますけれども、ぜひよろしく願いいたします。

今日はどうもありがとうございました。

- 以上 -