

○中条主査 今日第2回「運輸TF」で、道路空間を活用した駐車需要マネジメントの件につきまして、警察庁さんからヒアリングをさせていただきます。

警察庁さんにはこの3年間の間に大変御協力をいただきまして、路上駐車についていかに道路空間を有効に活用していくかという私たちの考え方に御理解をいただいて、パーキング・メーターやパーキング・チケットといったものについて、これをもう少し効率的に路上駐車をさせることはできないかということについて、いろいろお考えあるいは各自治体、公安委員会に対して周知をしていただくということをお願いして、また御協力をいただいたところでございます。

今日はまず、どのような形でそれが進んでいるかということについてお話を伺うとともに、これをもう少し進めることができるのかできないのか、その辺りのところを警察庁さんはどのようにお考えになっているのかといった点について、御意見を伺えればと思います。

それでは、まずは御用意いただきました資料について、簡単に10分ばかり御説明をいただきまして、それからディスカッションをさせていただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

○石田課長 警察庁交通規制課長の石田でございます。改めまして、よろしくお願いいたします。着席して説明させていただきます。

パーキング・メーター及びパーキング・チケット発給設備の整備との関係で、あらかじめ頂戴しておりました質問事項につきまして、御説明をさせていただきたいと思っております。

まず始めに、平成20年3月25日に閣議決定されました「規制改革推進のための3か年計画（改定）」を受けまして、警察庁が都道府県警察に対して発出いたしました「時間制限駐車区間の見直しの推進について」について、御説明を申し上げます。

お手元の資料1に添付させていただいておりますが、これが警察庁から都道府県警察に対して発出した文書でございます。この文書により「路上における短時間の駐車需要が高いと認められる道路の部分について、当該部分における駐車秩序を確保する必要があるときは、時間制限駐車区間規制を実施し、パーキング・メーター又はパーキング・チケット発給設備の整備に努めること」、これが1つ目であります。

2つ目として「時間制限駐車区間規制は、路上駐車が道路交通に及ぼす影響が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り駐車の回転率を高め、その付近における必要な駐車重要に応じることができるようにするために実施するものであることから、駐車需要に応じて、よりきめ細かな駐車時間の設定に努めること」、この2点につきまして、都道府県警察に促したものでございます。

ここで、質問事項①のアとしていただいているものについてでございますが「パーキング・メーター又はパーキング・チケット発給設備の整備」の状況について御説明させていただきます。

初めに、過去10年間のパーキング・メーター又はパーキング・チケット発給設備の設置状況につきまして、資料2をご覧くださいと思います。

ご覧いただくとおわかりいただけますように、平成11年度から平成20年度までパーキング・メーターの設置基数、パーキング・チケット発給設備の設置基数及び駐車枠数は、いずれも漸減いたしております。

設置基数等が漸減傾向にある理由につきましては、それぞれ各都道府県警察の判断によるものがありますので、確定的には申し上げることはできませんが、3つほど理由があるのかと考えております。

1つ目は、道路外の駐車場の整備によりまして、路上駐車のある程度減ったと考えられることです。

2つ目は、道路整備による道路の容量の拡大や駐車規制等の見直し等によりまして、時間制限駐車区間を含め、そもそも駐車規制を解除する措置が取られた場所があることです。

3つ目が、交通量の増加等に伴いまして、通行容量を拡大するため、時間制限駐車区間を駐車禁止場所に改めた場所があることなどが考えられるところでございます。

続きまして、先ほど申し上げた事務連絡の発出後に都道府県警察において整備されたパーキング・メーター及びパーキング・チケット発給設備につきましては、資料3のとおりでございます。

まず、1つ目の福岡県の例でございますが、商店街における荷捌き車の駐車需要に対応するため、貨物車専用のパーキング・メーター7基を設置いたしまして、本年の4月1日より運用いたしております。

次に、パーキング・チケット発給設備の整備の例でございますが、奈良県におきましては、地元商店街や奈良県トラック協会からの要望を受けまして、既設の時間制限駐車区間内の1枠をやや大きめの枠にいたしまして、貨物車優先といたしております。

それから、兵庫県におきましては、買い物客の駐車需要に応えるため、時間制限駐車区間を300m拡大いたしまして、8枠分の時間制限駐車区間を増設いたしております。

時間制限駐車区間の設置につきましては、道路管理者や地元の住民の方々等との協議や調整が必要でありまして、設置までに一定の時間を要するものでありますが、警察庁におきましても、引き続き都道府県警察におけるパーキング・メーター及びパーキング・チケット発給設備の設置状況を把握し、整備に努めるよう促してまいりたいと考えております。

次に、質問事項①のイでございます「駐車需要に応じた、よりきめ細やかな駐車時間の設定」の状況について御説明申し上げます。

先ほど申し上げましたとおり、警察庁は都道府県警察に対し、「駐車需要に応じてよりきめ細かな駐車時間の設定に努めること」を通知したところでありますが、この通知以降、現時点までに駐車時間の設定を変更したものは把握いたしておりません。

ただし、駐車需要に応じて、よりきめ細かな時間制限駐車区間の運用を行うという意味では、先ほど御説明した福岡県における貨物車専用の時間制限駐車区間の設置も、通知の趣旨はある程度踏まえたものであると考えられるところでございます。

また、駐車需要に応じて、よりきめ細かな駐車規制を行うこととともに、高齢者の安全対策を図ることを目的とする制度でございますが、本年の通常国会で道路交通法が改正されまして、「高齢運転者等専用駐車区間制度」というものが新たに導入されることになりましたので、その制度の概要につきまして、若干御説明させていただきたいと思っております。

お手元の資料4をご覧ください。制度の新設の背景といたしましては、平成19年末における70

歳以上の免許保有者数が約 616 万人、免許保有率が 31.4%となっておりまして、10 年前の平成 9 年末と比較して、それぞれ 2.2 倍、1.5 倍にまで増加をしており、また、75 歳以上の運転者による死亡事故件数は 10 年前の約 1.5 倍となるなど、高齢運転者等に係る交通事故情勢は極めて厳しいものとなっている現状がございます。

このような情勢を踏まえまして、身体機能の低下等が見られる高齢者、障害者等の安全な運転を支援し、その交通事故の防止を図るという目的から、本年 4 月 24 日に道路交通法の一部を改正する法律が公布されまして、来年 4 月までに高齢運転者等専用駐車区間制度を施行することとされたものでございます。

そして、資料 5 にありますとおり、この高齢運転者等専用駐車区間制度におきましては、高齢者、障害者等の方々のための専用の時間制限駐車区間も設置することができることとされておりまして、高齢者、障害者等の方々の駐車の実便性や安全性に、きめ細かく対応していきたいと考えております。

現状はこれまで申し上げたとおりでございますが、警察庁といたしましては、今後とも都道府県警察に対し、「規制改革推進のための 3 か年計画（改定）」の趣旨を踏まえ、高齢運転者と専用時間制限駐車区間も含め、「パーキング・メーター又はパーキング・チケットの発給設備の整備」及び「きめ細かな駐車時間の設定」につきまして、引き続き促してまいりたい所存でございます。

次に、質問事項②についてでございますが、この御質問では、「路上駐車について、交通違反か否かという考えではなく、道路空間を使用する対価として課金するという考えに基づき、需要に応じた料金体系にすべき」との御見解を頂戴しております。

まず、御承知のとおり、道路交通法におきましては、手数料の額は勿論、手数料を徴収するか否かを定める規定すらございませんので、パーキング・メーターの作動やパーキング・チケットの発給について、手数料を取るかどうかや、その手数料の額を幾らにするかなどにつきましては、いずれも各都道府県の判断でございまして、手数料の額について当庁が見解を述べることは、基本的に困難であるものと認識しております。

より詳細に申し上げますと、パーキング・メーターの作動やパーキング・チケットの発給につきましては、地方自治法第 227 条に基づき、パーキング・メーター等を設置している各都道府県において、パーキング・メーターの作動やパーキング・チケットの発給という事務が特定の者のためにするものであると判断して、条例を定めて、手数料を徴収すること及びその額を定めているわけでございます。したがって、パーキング・メーターの作動やパーキング・チケットの発給をさせなかった場合や時間の制限を超過した場合に、道路交通法上の違反が成立するとか、しないとか、そういったことに関係して手数料を徴収することとしているものではございません。

そして、この手数料につきましては、地方自治法の解釈として、特定の者に提供する役務に対してその費用を償うために徴収する料金でありまして、地方公共団体は自らその実費等を勘案して額を定めるべきものであるとされていると承知しております。

そうした考えに基づけば、御質問中の「道路空間を使用する対価として課金するという考えに基づき、需要に応じた料金体系にすべき」という御見解につきましては、道路交通法の観点から警察

庁で見解を申し上げる立場にないということは先ほど申し上げたとおりでございますが、役務の費用を償うために徴収するのが手数料であるという地方自治法の考え方に馴染むものであるかどうかにつきましては、整理を頂く必要があるのではないかと考えられるところでございます。

私からの説明は以上でございます。

○中条主査 ありがとうございます。

まず、質問事項①の点については、大変わかりやすい文書を各都道府県警察に対して出させていただきまして、その後はそれぞれの県警の御判断があって、実施するところもあり、しないところもありという状況なのではないかと思えます。

これはすべてのことについて言えるわけですが、中央省庁の方が御理解いただいても、やはり地元のいろいろな事情があって、これを強引にやれとか、そういうわけにはなかなかいかない状況であるということは我々も理解をしているところでありますが、そこは引き続き、御努力をいただければというところをお願いすることかと思えます。

それから、①のイの点については、全く私どもが異論を唱えるものでもなく、むしろそういう形で、臨機応変に道路空間を活用できるような形にしているということは、大変結構なことだと思います。

それで、②のところの話をもどの程度まで、これは警察庁さんが、今の現行法の下でお考えになるわけですが、今の制度の下でできるんだろうかということ、今度は現行法を越えて、今後将来をどう考えていくかということも若干、もし可能であれば御議論をしたいわけですが、前に大変面白い、ありがたい示唆を警察庁さんからいただいたときに、いわゆる交通違反の路上駐車ではなくて路上駐車場法という、これは国交省の管轄になるわけですが、それをいろいろ活用するという方法もあるのではないですかということをお願いさせていただきまして、こちらの方はこちらの方で国交省をお願いをして、そういう形で道路空間の有効活用というのをやることを検討いただいているところであります。

ただ、どうしても、この路上駐車場と呼ばれている国交省の管轄のところは、何しろ事例も非常に少ないものですから、やはり道路空間ということになりますと、警察の方の御担当ということになるわけです。

先ほど御説明いただいた地方自治法の解釈と申しますか、こちらをもってして手数料を変えていくということが可能かどうかは、まだ検討の余地があるという御説明でございますか。

○石田課長 手数料をどうするのかにつきましては、基本的に各都道府県が地方自治法に基づいて決めていかれることでありますので、警察庁においてこういう解釈をするべきだと申し上げられる立場にないものと基本的には考えています。今のパーキング・メーターの作動手数料、パーキング・チケット発給手数料につきまして、どのように決めていくのかについては、各都道府県が交通情勢等を踏まえ、時間、必要に応じた手数料を条例で定めているものと承知しております。

例えばきめ細かく時間設定をして、それに応じた手数料を定めるということも、現実に幾つかの県では、例えば東京都では40分200円、60分300円というような定め方をしておりますが、県によっては40分も90分も同じ200円としている県もございまして、その辺りをもう少し、現場の感

覚に近い定め方をする可能性はあるのかと思っております。

○中条主査 やはり大都市地域では、その辺のところを少し柔軟にという考えが比較的強いと考えてよろしいでしょうか。

○石田課長 そうですね。必要性がより高いでしょうから。

○中条主査 路上駐車の場合に、割と必要性が高いのでパーキング・メーターやパーキング・チケットを少し認めてあげようという話と、もう一つは必要性が高いかもしれないけれども、やはり自動車の流れを妨げてはいけない。そのときに、やはりどうしても停めたい、つまり停める需要が非常に高い人たちがいる。だから、そういった人たちが停められるようにするけれども、なるべく普通の人は停めないようにするというこのためには、むしろパーキング・チケット、パーキング・メーターの料金を高くするという形で対応するというやり方があり得るんだと、私たちは思っているんです。

その辺のところを、例えば、東京のような非常に道路交通の多い、しかも駐車需要も非常に多いんだけれども、六本木のようなところで停めたい人は、ともかく高い価格を払って停めてくださいという方にすれば、むしろ路上駐車を少なくする。かつ、そういうニーズがある人には対応ができるということが可能になるかと思うので、その辺はどのようにお考えになっていますか。

○石田課長 その辺りは若干、私どもとは考えが違うかと思っております、先ほど申し上げましたように手数料の考え方は、基本的に地方自治法の解釈にのっとって行われる。地方自治法の解説本なんかを見ますと、この手数料につきましては実費を勘案して定めていくということでありますので、需要に応じて、非常に駐車需要の高い所は高い手数料にしてバランスを取るんだというお考えはあり得るとは思いますけれども、今の地方自治法を根拠として、そこでその駐車需要をコントロールしていくということについては、現実的に難しいところがあるのではないかと思います。

もしやるとすれば、道路交通法とか他の法律の中で、そういう課金に基づく交通のコントロールということを書かないと、ちょっと難しいのではないかと考えています。

○中条主査 道路交通法でそんな課金をするというを書きことについて警察庁さんとしてどうお考えになるかという話は、これはまた別問題でありますので、私たちがいろいろと御意見を申し上げて、いや、それは今はできないとか、検討ができるとか、そんな形で考えていただくということになるんでしょう。

ヨーロッパのケース等ですが、これも御承知のとおり、これは基本的には自治体が担当していて、それでも警察はそこにはかかわらないで、むしろ他のところに集中をする。交通違反の取り締まりも民間の人がやってという形になっております。

これは基本的に、法律そのものを変えていかなないとなかなか難しい話だと思うんですが、道路交通の中で、いわゆる駐車違反のようなところはもう自治体に任せてしまって、それ以外の速度制限とか、いろいろな方に集中をしてきたという話に恐らくなるんだと思うんです。

もし御承知だったら教えていただきたいんですが、何でヨーロッパはそういうふうにしたんだろうと思います。要するに、課金でもってコントロールをしたいという話は別として、これまでやっていた権限を、警察としては他に渡すことになるわけですね。そういうことをよしとしたのはどう

してなんだろうかという点について、もし御存じでしたら教えていただきたいと思います。

○石田課長 交通規制の権限自体を、国あるいは自治体のどの機関が担っていくのかについて、これは個々によっていろいろな考え方がありますので、私もヨーロッパでそういう制度を取り入れ入れている国が、どういう経緯で課金等を自治体がやることになったかということは、必ずしも承知をしておりません。

○中条主査 警察庁さんは、そういった調査などはおやりにはなっていないんですか。

○石田課長 個別に、ロンドンのコンジェスチョン・チャージとか、実際どういうやり方をしてということでありますとか、ほかの都市でも幾つかございますけれども、折に触れ調査はいたしております。

○中条主査 それは余り、公表等はしておられないんですか。

○石田課長 まとまったものは作っていなかったかと思えます。

○中条主査 各自治体の警察の方は、勿論これは全く強制力はないわけですが、この警察庁さんから言っていた通知に、どれぐらいこういうのは聞いてくれるんですか。

○石田課長 どれぐらい聞いてくれるのかというのは、なかなか定量的に申し上げにくいものではありますが、基本的には警察庁から各道府県警察に対して、こういう考え方で事務を進めていただきたいということで通知しているものであります。今回の通知につきましては、昨年 10 月に、全国の警察本部の交通担当の課長を集めて行われる全国会議に合わせて、通知文を発出するとともに、会議の中でも指示をしておるわけでありまして、

この柱書きのところにも記載をしておりますが、この通知文以前にも局長通達という形で、きめ細かな駐車規制を実施してくださいということを、何度も何度も指示を各都道府県にしておりました、御案内のとおり、やはり一番のきっかけといたしましては、平成 18 年 6 月に駐車取締りの制度が大きく変わることによって、駐車規制に関する法執行力が格段に上がるだろうということで、平成 16 年 6 月に法改正がなされたんですけれども、法改正の準備をした平成 16 年の初めごろから、これは駐車取締り執行力が上がると、規制がよほど実情に合った規制でない現場が大混乱するというので、従来から言っていた規制の見直しについて、更にしっかりやってくださいということで、実際、駐車禁止規制の解除見直しが相当の規模で、平成 16 年当時と比べるとなされてきております。

実際に平成 18 年 6 月に駐車対策法制が施行されまして、やはり予想どおり、かなり大きな効果を上げております。

それ以後出てきた問題や以前からありました問題といたしましては、やはり荷捌き等業務のためにどうしても駐車をしなければいけないような車両の駐車需要を、どこでどうカバーするのかという問題です。

それから、二輪車につきましては、平成 18 年 6 月の制度改正以前はそれほど、取締りに手が回っていなかったという部分があると思うんですけれども、そこにまで取締り力が向けられるようになって、それに伴って、二輪車の駐車場の不足というのが相当現実のものとして明らかになってきたということです。

あと、駐車除外や駐車許可という制度があるんですけども、身体障害者の方でありますとか、訪問介護、看護に車を使われる方の駐車需要というの、年々増えてきております。

いろいろな方が、車を業務のために、本当に必要やむを得ず駐車をさせなければいけない。そういう場合に、いかにしてそれを今の制度の中で認めていくのかというところが、引き続き平成 18 年 6 月以降に残った課題としてありまして、その都度いろいろな手を打っているわけです。

今回も幾つか、資料 3 で事例を紹介させていただきましたけれども、やはり荷捌きに対する配慮というところへの対応として、時間制限駐車区間規制で貨物用のところをつくったり、あるいは規制自体を解除して、一定の時間帯、場所について、荷捌きのための駐車は規制から解除する。それによって現実的な規制が実施できれば執行の方も、取締りの方もしっかりと、そのルール違反者に対し、適切に対応することにより、その地域全体の駐車秩序を改善していくという努力を、地域ごとでやっていくことについて各都道府県では相当な努力をしていると認識しています。

○中条主査 私たちとしては、駐車違反を緩めてくださいということを使うつもりは全くなくて、駐車需要に応じて取締りをしていくのが必要ですねと言っています。

だからそのときに、これは簡単に言ってしまうと駐車場の、要するに道路交通の空間が非常に足りないところではびびり取り締まるということで、道路空間に余裕があるところは緩やかに取り締まる。びびり取り締まる、緩やかに取り締まるというのはなかなか、透明性のあるやり方にするのはとても難しい話だと思います。そうであるならば、駐車場需要の多いところは高いお金を払ってもらいます。そうでないところは安くてもいいですと、あるいは普通に駐車違反でもいいです。

そういう考え方で、なるべく警察の仕事も少なくして、駐車する人のニーズにも対応できるような方法というのを、これから考えていけないかと思っているところであります。

あと、もう一つ教えてください。パーキング・メーター、パーキング・チケットを含めて、今、おっしゃったようなこと、例えば高齢者や障害者の方に対して、ここは特別に認めてあげるとか、そういう形のもを活用していくときに、IT化をどれぐらい御検討になっているのでしょうか。

これも先ほどお話が出ましたヨーロッパのケースなんかですと、駐車もオンラインで、カードでもって全部課金されていく。だから当然その中に、障害者としての登録がされている人だったら、そこでただですぐ止められるとかという形が可能なわけですけども、今のところ、見たところによると、割と比較的パーキング・メーター、パーキング・チケットというのは、伝統的なやり方がなされているわけですが、素人から見ますと、IT化が可能な分野かと思うんですが、その辺はどうなんでしょうか。

○石田課長 技術的には、十分可能な部分というのはあると思います。それで、例えばパーキング・メーターの管理につきまして、遠隔的に管理をしたりという事例はあるんですけども、やはりコストがかかりますので、それだけのコストをかけてやっていくだけのベネフィットがあるのかというところを、やはり考えなければいけないと思います。

あと、例えばパーキング・メーターでありますと、パーキング・チケットの発給に、現金ではなくて何らかのカードだとか、そういうものを使って支払いができるようにするだとか、そうなることが考えられると思います。

○中条主査 ポルトガルなんかですと、まさにE T Cカードで駐車もできるという形になっています。だから、そこはそうすると、入ってきたお金を管理するとかという話が当然出てきて、警察等の組織にそういうのがなじむのかどうかという話も、当然あり得る話だと思います。

今、遠隔でおやりになっているところがあるというのは、東京ですか。

○石田課長 神奈川でやっていたと思います。

○中条主査 もし、後から、どの辺でやっているのかというのを教えていただけるとありがたいので、よろしく願いいたします。

やはり、いわゆる技術的な、いろいろな機械あるいは装置についての初期投資が、まだ今のところ高いんだということですか。

○石田課長 そうですね。いろいろなことに取り組めば、多くのコストがかかりますので。

○中条主査 ありがとうございます。それでは、今後とも、またいろいろと教えていただくことが多いかと思えますけれども、何とぞよろしく御協力を賜りますようお願い申し上げます。

今日はどうもありがとうございました。