

違法駐車問題への対処の在り方についての提言

違法駐車問題検討懇談会  
平成15年9月

# 目 次

違法駐車問題検討懇談会委員名簿

本提言のポイント

はじめに

第 1 駐車対策の現状と問題点

第 2 違法駐車取締りの問題

第 3 違法駐車に係る制度改革の在り方

1 使用者責任の拡充

( 1 ) 使用者責任の追及

( 2 ) 使用者に対する行政制裁

使用者に対する金銭賦課と金銭納付担保手段

違反を繰り返す使用者に対する車両の使用制限命令

2 違法駐車取締り事務の民間委託

( 1 ) 民間委託の範囲の拡大

( 2 ) 公平公正な取締りの確保

( 3 ) 取締りの具体的イメージ

終わりに

## 資料編

- 資料 1 違法駐車対策の歴史
- 資料 2 東京都及び大阪府における駐車場の整備状況の推移
- 資料 3 放置違法駐車取締り件数の推移
- 資料 4 東京都区内及び大阪市内における瞬間路上駐車台数の推移
- 資料 5 東京都における駐車場の利用状況
- 資料 6 警視庁・大阪府警察本部合計の駐車関係及び刑法犯関係の110番件数の推移
- 資料 7 悪質な駐車違反者の例
- 資料 8 刑法犯の認知件数及び検挙件数の推移
- 資料 9 交通事故件数及び交通死亡事故件数の推移
- 資料10 ひき逃げ事件の発生件数及び検挙件数の推移
- 資料11 現行制度における車両の使用者の責任
- 資料12 諸外国における違法駐車責任追及対象
- 資料13 諸外国における違法駐車取締り件数
- 資料14 現行制度における違法駐車取締り事務の民間委託
- 資料15 規制改革の推進に関する第2次答申（平成14年12月12日総合規制改革会議）（抜粋）
- 資料16 「違法駐車に係る制度改革の方向について」に対する意見の募集
- 資料17 「違法駐車に係る制度改革の方向について」に対する意見募集の結果

## 違法駐車問題検討懇談会委員名簿

### 座長

宇賀 克也 東京大学教授（行政法）

### 副座長

中村 芳夫 社団法人日本経済団体連合会専務理事

### 委員

飯田 恭敬 京都大学大学院教授（交通工学・交通計画）

井上 啓一 財団法人国土技術研究センター理事長

菰田 潔 自動車評論家

佐伯 仁志 東京大学教授（刑法）

中西 光彦 全日本交通運輸産業労働組合協議会事務局長

藤原 健 毎日新聞大阪本社編集局次長

松村みち子 タウンクリエイター主宰

山本 博一 関西国際空港株式会社常務取締役

吉岡 耀子 J A F M A T E 出版部長（前 J A F M A T E 編集長）

吉村 進 社団法人日本自動車会議所専務理事

## 本提言のポイント

駐車対策は、駐車場の整備等により一定の成果を上げているが、違法駐車問題は依然として深刻な都市問題である。この問題の解決のためには、各種対策を引き続き推進する必要があるが、駐車モラルを向上するための対策の軸である違法駐車取締りには、以下の問題がある。

違法駐車をした運転者を特定することが困難であり、実効性が上がらず違法駐車を抑止できていない。

違反した運転者の特定・呼出しや検挙に多大なコストが費やされている。

治安情勢が悪化している現状において、違法駐車取締りに投入できる警察力には限りがある。

本懇談会は、これらの問題を解決し、より良好な駐車秩序を確立するために、以下の制度改革を提言する。

### 1 使用者責任の拡充

違法駐車をした場合に、車両の使用者に対して、例えば、金銭の賦課などの行政的手法により責任を追及する制度を創設すること。

### 2 違法駐車取締り事務の民間委託の推進

違法駐車であることの確認などの違法駐車取締り関係事務を大幅に民間委託できる枠組みを構築すること。

## はじめに

違法駐車は、都市部を中心に常態化しており、交通渋滞、交通事故の原因となるほか、緊急時における救急車、消防車等の緊急車両の通行妨害、ゴミ収集作業の妨害、地域によっては除雪作業の妨害となるなど、国民生活に著しい弊害をもたらしている。

このような弊害を伴う違法駐車への対策として、これまで、駐車場、パーキング・メーターやパーキング・チケットの整備等により駐車スペースを確保する駐車容量の拡大、公共輸送機関への転換等の交通需要マネジメントによる駐車需要の軽減、そして取締りや広報啓発活動による駐車モラルの向上が図られてきた。

しかし、これら諸対策が一定の成果を上げているにもかかわらず、駐車関係の110番が増加していることから明らかなように、都市生活者には、違法駐車問題は依然として解決していない深刻な都市問題の一つとして受け止められている。

この問題の解決のためには、各種対策を引き続き推進する必要があるが、駐車モラルを向上するための対策の軸である違法駐車取締りについては、取締りの現場に運転者がいない場合が通常であることから、違反した運転者を特定することが困難であり、実効性が上がらず、違法駐車を抑止できていないという根源的な問題がある。さらに、違反した運転者の特定・呼出しや検挙に多大なコストが費やされている現状に加え、犯罪が増加し、交通事故が多発するなど治安情勢が悪化している中、違法駐車取締りは民間に委託することとし、警察力をより悪質・重大な警察事象に向けるべきであるとの指摘がある。

本懇談会は、このような現状を踏まえて、違法駐車問題の解決のために、違法駐車への対処の仕組み、体制等の在り方はどうあるべきかについて検討し、警察庁交通局長に提言を行う場として開催された。提言をまとめるに当たっては、警察庁、愛知県警察から違法駐車の実状や外国制度についての説明を求め、現在の制度や実態についての理解を深めたほか、違法駐車に係る制度改革の方向についてインターネット等を活用し国民から意見を募集し、様々な意見に耳を傾けることとした。

本懇談会は、違法駐車問題の解決、ひいては厳しい治安情勢に対応するため、新たな違法駐車取締り制度が構築されるよう次のとおり提言する。

## 第1 駐車対策の現状と問題点

駐車対策は、駐車スペースを確保する駐車容量の拡大、駐車することになる車両の総量を減らそうとする駐車需要の軽減、そして違法駐車に対する駐車モラルの向上の3本の柱で推進されてきた。

警察においても、パーキング・メーターやパーキング・チケットの整備、マイカーの利用から公共輸送機関への転換を推進する交通需要マネジメント、そして違法駐車取締りや広報啓発という形で、3本の柱に対応した駐車対策が積極的に行われてきた。

特に、駐車容量の拡大は顕著であり、東京都及び大阪府における一般公共の用に供されている駐車場の整備状況をみると、平成3年から平成14年までに東京都で約25万台分約68%、大阪府で約16万台分約92%増加している。この統計には急増しているコインパーキングが含まれておらず、実際には駐車スペースの確保は更に進んできている。

しかしながら、例えば、東京都区内についてみると、瞬間路上駐車が大量にある中で時間極駐車場の利用状況は、ピーク時に満車になる駐車場は平日で22.0%、休日で40.1%と駐車スペースの有効利用がなされているとはいえない現状にある。一方、都市部において依然として常態化している違法駐車は道路の交通容量を著しく低下させ、都市交通の円滑に重大な支障をもたらしている。しかも、国民の警察に対する要望を把握する指標と考えられる110番件数を見ると、警視庁及び大阪府警察における駐車関係の110番件数は、近年の増加著しい刑法犯関係の110番件数とほぼ同水準で増加しており、国民、特に都市部で生活している者には、違法駐車問題は依然として解決していない深刻な都市問題であると受け止められている現状にある。

この違法駐車問題の現状を改善するためには、各種対策を引き続き推進していく必要があるが、駐車容量が拡大された現状からは、禁止された場所に駐車しないという駐車モラルの向上が違法駐車問題を解決する鍵となっている。

## 第2 違法駐車取締りの問題

駐車モラルを向上するための対策としては、取締りと広報啓発活動が挙げられる。取締りは、最も効果的な手段であり、駐車モラル向上対策の軸であるが、次の三つの問題が指摘されている。

第一は、駐車違反の取締りを行う現場においては、運転者がいないことが通常であり、違反した運転者を特定することが困難であることから、取締りの実効性が上がらず、違法駐車を抑止できていないという根源的な問題がある。

第二は、取締りの現場で特定できない運転者を特定するために、警察では車

両の所有者等から事情を聞く、運転者に電話等で警察署への出頭を要請するなど、違反者の特定・呼出しや検挙に他の交通違反には要しないコストが費やされているという問題がある。最近では、規範意識の低下から、いわゆる鍵付きステッカー(違法駐車標章)を取り付けられても警察の呼出しに応じなかったり、さらには取り付けられた鍵付きステッカーを勝手に切断してしまうなど悪質な違反者が増加しており、このような違反者については長期間にわたる張込み捜査を行うなど多大のコストが費やされている実態がある。

第三は、刑法犯認知件数の増加傾向に歯止めがかからず、交通事故件数や悪質なひき逃げ事件発生件数も増加傾向にあるという治安情勢にあって、違法駐車取締りに投入できる警察の執行力には限りがあるという問題がある。厳しい治安情勢に有効に対応できるようにするため、違法駐車取締りは民間に委託することとし、警察の執行力をより悪質・重大な警察事象に向けるべきであるとの指摘もある。

### 第3 違法駐車に係る制度改革の在り方

本懇談会は、第2で述べた違法駐車取締りの問題を克服し、違法駐車問題の解決、ひいては厳しい治安情勢に対応するため、以下の方向で違法駐車に係る制度改革を断行すべきであると考えます。なお、この場合において、運転者の責任追及の在り方については、使用者責任の追及の仕方と合わせて引き続き検討すべきである。

#### 1 使用者責任の拡充

##### (1) 使用者責任の追及

一般的に車両にかかわる者としては、車両の運転者、使用者及び所有者が存在する。車両の運転者とは車両を運転することであり、車両の使用使用者とは車両を使用する権原を有し、その運行を支配し、管理することであり、車両の所有者とは車両の所有権を有することである。

運転者、使用者、所有者の例としては、父がローンで購入した自動車を息子が運転している場合には、所有者は自動車の販売会社、使用者は父、運転者は息子となり、ローンを完済した時点で所有者が販売会社から父となる。また、会社が所有する車両を営業所の従業員が運転している場合には、所有者及び使用者は会社、運転者は従業員となる。所有者及び使用者は、自動車検査証(車検証)に記載されている。

現行制度では、違法駐車について、車両の運転者に罰金を科するという刑事責任を追及することを原則としている。ただし、反則金を納付した場合は公訴を提起されず、刑事責任は追及されない。



道路交通法上、車両の使用者には、駐車違反を防止するため、運転者を指導するとともに、駐車場を確保することなどについて努力義務が課せられている。また、放置駐車を繰り返している自動車の使用者に対して、都道府県公安委員会が、自動車を一定期間使用してはならないことを命令することができる制度（自動車の使用制限命令制度）があるが、この使用者の責任は個々の駐車違反について直接追及されるものではない。

一方、諸外国の制度をみると、駐車違反については、運転者を特定することが困難であることから、運転者の責任を追及することに加えて、個々の駐車違反について所有者（使用者）の責任を追及する制度が導入されており、違法駐車状態の改善、裁判所や取締り機関の負担軽減に効果があったとされている。

我が国においても、運転者に加え、車両の所有者（使用者）に対しても、個々の駐車違反の責任を直接追及することができることとして、実効性が上がる効率的な違法駐車取締りを可能とするシステムとし、違法駐車状態の改善を図るべきである。

なお、我が国の自動車の割賦販売の実情では自動車販売会社に所有権が留保されていることから、所有者と使用者が異なる場合がある。この「所有者」は実際に車両の運行を管理していないことから、「所有者」に責任を追及するのではなく、実際に車両の運行を管理している「使用者」の責任を追及することが適当である。

## （２）使用者に対する行政制裁

### 使用者に対する金銭賦課と金銭の納付担保手段

違法駐車について使用者の責任を追及することとする場合、その責任の立て方としては刑事責任を追及する方法と行政責任を追及する方法がある。刑事責任を追及する場合は、懲役、罰金などの刑罰が裁判所により科せられ、犯罪者として前科が付くのに対し、行政制裁の場合は、金銭納付命令等の処分が行政機関によりなされ、前科は付かない。使用者の責任は、車両を駐車する行為を直接した者としての責任ではないことなどから、刑事責任を追及することは適切でないと考え。したがって、違法駐車について使用者の責任は、行政的に追及されるべきであると考え。

使用者に行政制裁を科す場合において、行政制裁の内容としては、現行の違法駐車の責任追及が運転者による罰金又は反則金の納付によりなされていることや大量の違反処理を効率的に行うことが必要とされるこ

とから、金銭の納付とすることが適当である。なお、金銭納付の処分を行うに当たっては、使用者の権利保護の観点から、不服申立てや行政事件訴訟という事後的な手続の保障に加えて、弁明の機会の付与といった事前手続の保障が必要であると考えられる。

行政制裁として金銭納付を命ずる制度を構築する場合には、金銭納付を確実に担保するために滞納処分という強制徴収の制度が導入されていることが通例であるが、違法駐車について使用者の責任を追及する場合には、大量の違法駐車を処理しなければならないという観点から、例えば、関係省庁と調整の上、命ぜられた金銭納付をしない使用者の使用車両については自動車検査（継続検査等）を拒否する制度など効率的に金銭納付を担保する制度についても検討すべきである。

#### 違反を繰り返す車両の使用者に対する車両の使用制限命令

現在、交通違反をした運転者に対し、違反点数を付し、一定の点数に達した運転者の運転免許を取り消し、又はその効力を停止することにより、交通違反を繰り返す者（常習違反者）を道路交通の場から排除する点数制度が、常習違反者対策に大きな役割を果たしている。

しかし、運転免許に係る違反点数を使用者に付すことは、法人など運転免許を保有していない、又は保有し得ない使用者にとっては効果がないこと及び違反点数は金銭と違い運転者に転嫁することができないことから適当ではない。

違法駐車取締りに使用者責任が導入される場合には、違反を繰り返す車両の使用者に対する対策としては、運転免許に係る点数制度に代わり、例えば、使用者の車両による駐車違反の回数が一定の回数に達したときに、車両の使用を禁止する制度を導入すべきである。

## 2 違法駐車取締り事務の民間委託

### (1) 民間委託の範囲の拡大

違法駐車取締り事務のうち、広報啓発・警告活動やレッカー移動などについては、相当程度民間委託が行われている実情にある。

しかし、圧倒的な数の違法駐車に対して警察の取締りが追いついていないことが、国民が違法駐車問題を深刻な問題と受け止めている原因になっており、また、圧倒的な数の違法駐車のうち一部のみが取り締まられる結果となっていることが、違反をした者に対して、「たまたま取締りを受けた。」「運が悪かった。」というような印象を与えていると考えられる。

他方で、最近の治安情勢が厳しさを増す中、刑法犯やひき逃げ事犯の検挙率が低下するなど、悪質な犯罪の増加に対して警察力の不足が顕著となっており、違法駐車取締りに投入できる警察の執行力には限りがあるという問題がある。

また、昨年12月に公表された総合規制改革会議の規制改革の推進に関する第2次答申においては、都市部における駐車違反对応を効率化するために駐車違反对応業務の民間委託を推進することが求められている。

違法駐車取締り事務の効率化を図り、違法駐車取締りに係る執行力を確保して違法駐車問題を解決するために、現在行われている民間委託に加え、現場において違法駐車の実態を確認し記録すること、書類の作成・整理、データの入力等の取締り関係事務を大幅に民間企業等（株式会社、NPO法人、公益法人等）に委託することができるようにすることが適当である。

なお、違法駐車取締りを完全に民間企業等の手に委ね、取締りを委ねられた民間企業等が違反者から徴収した金銭を自らの収入とする違法駐車取締りの「民営化」は、採算性重視の取締りが行われること、トラブルが予想される取締りは行わないことなどが危惧され、取締りが公平公正に行われないおそれがあることから、採用すべきではないと考える。

## （2）公平公正な取締りの確保

違法駐車取締り事務の民間委託の拡大に当たっては、取締りの公平公正性をいかに確保するかが重要な課題である。

違法駐車取締りの現場において実際に違法駐車取締りに従事する者が、取締りに関して賄賂を受ける、情実によって違法駐車を見逃す、違法駐車事実をねつ造する、違法駐車を取り締まる際などに取り扱った個人情報等を不正に流用するなどといった不正行為が生じないようにする必要がある。また、逆に、取締りの従事者が違反者から脅迫や暴行を受けるなどといったトラブルが発生することも防止されなければならない。

これらの不正等を防止し、委託された違法駐車取締り事務が公平かつ公正に執行されることを確保するため、民間委託の範囲を拡大する場合には、取締りの従事者及び違法駐車取締り事務の委託を受ける民間企業等の法的位置付けを明確化すべきである。

まず、取締りの従事者については、一定の講習を受けた者や一定の試験に合格した者を対象とした資格制度を設けるなど、違法駐車取締り事務を的確に行うことのできる者であることを担保する必要がある。このような制度を設けた上で、例えば、取締りの従事者についてみなし公務員規定を

設ければ、取締りの従事者が違反者から取締りに関して金銭を受け取った場合は、その従事者を収賄罪で検挙することが可能となり、取締りの公平性の向上に資すると考えられ、逆に、違反者が取締りの従事者に対して暴行を働いた場合などは違反者を公務執行妨害罪で検挙することが可能となり、トラブルの抑止力となると考えられる。さらに、取締りの従事者については、個人情報保護の観点から秘密保持義務規定を設けるとともに、取締りの従事者の水準を高めるよう取締りに従事することに必要な教育訓練等が行われることを確保すべきである。

また、委託される違法駐車取締り事務が的確に行われるためには、事務の受託者は、資格を有する取締りの従事者を雇用していることに加え、当該事務を確実に処理することのできる財政的、経営的基盤その他の信頼性を有する組織であることが必要である。事務の委託後も公平公正な取締りが行われるよう、警察が所要の監督を行うこととする制度を整備する必要がある。

さらに、民間委託が警察の天下り対策であるとの誤解を生じないように、委託される民間企業等の選択に当たっては、上記のような信頼性を有する組織であることを参加条件として入札を行うなど、透明性を確保すること等に配慮すべきである。

### (3) 取締りの具体的なイメージ

違法駐車取締り事務を委託する場合のイメージは、例えば次のようになる。

都道府県警察は、地域の駐車実態を踏まえ、違法駐車取締り事務を委託すべき地域等を決定し、民間企業等の中から入札等により受託法人を決定する。委託の地域単位としては少なくとも市町村程度の広域性は確保すべきであるが、公平性の確保に留意しつつバスレーンなどに特化した委託も考慮されてよい。受託法人の従業員たる取締りの従事者は、警察の監督の下、地域を巡回し、警告や取締りを行う。都道府県警察は、地域の要望を踏まえ、幹線道路、バスレーン、交差点付近、駐停車禁止場所など取締り場所や時間帯等地域ごとに取締り重点を定めたガイドラインを策定し、公表する。取締りはガイドラインに沿って行われる。取締りの従事者は、デジタルカメラ等 IT 技術を活用して、駐車違反の事実の確認とその証拠化を行う。受託法人は、取締りの従事者が確認した事実をまとめ、証拠資料とともに警察に報告する。これら報告等についても IT 技術を活用し事務の効率化を図る。警察は、基本的に違反の成立・不成立、命令等の要否な

どの判断のみを行い、命令等に伴う書類の作成・整理、データ入力等の事務については、民間企業等に委託する。

### 終わりに

当懇談会では、より良好な駐車秩序を確立するため、以上のような制度改革を行い、効率的かつ実効性のある違法駐車取締りを行うべきであると考えている。なお、本制度改革による取締りは、交通の安全と円滑を確保するためであり、駐車モラルの向上を図るためのものであるが、これが国民の支持を広く得るためには、取締りの前提となる駐車規制が真に必要で合理的なものとなるよう不断の見直しが行われること、使用者から納付された金銭の使途について国民の理解を得られる仕組みとすること、その他制度の構築・運用に当たり常に国民の声に耳を傾けていくことが不可欠であることを付言する。

今後本提言の内容が最大限実行に移されるよう警察庁において検討が重ねられることを期待する。

# 資 料

- 資料 1 違法駐車対策の歴史
- 資料 2 東京都及び大阪府における駐車場の整備状況の推移
- 資料 3 放置違法駐車取締り件数の推移
- 資料 4 東京都区内及び大阪市内における瞬間路上駐車台数の推移
- 資料 5 東京都における駐車場の利用状況
- 資料 6 警視庁・大阪府警察本部合計の駐車関係及び刑法犯関係の 1 1 0 番件数の推移
- 資料 7 悪質な駐車違反者の例
- 資料 8 刑法犯の認知件数及び検挙件数の推移
- 資料 9 交通事故件数及び交通死亡事故件数の推移
- 資料 10 ひき逃げ事件の発生件数及び検挙件数の推移
- 資料 11 現行制度における車両の使用者の責任
- 資料 12 諸外国における違法駐車の影響追及対象
- 資料 13 諸外国における違法駐車取締り件数
- 資料 14 現行制度における違法駐車取締り事務の民間委託
- 資料 15 規制改革の推進に関する第 2 次答申（平成14年12月12日総合規制改革会議）（抜粋）
- 資料 16 「違法駐車に係る制度改革の方向について」に対する意見の募集
- 資料 17 「違法駐車に係る制度改革の方向性について」に対する意見募集の結果

## 資料 1

# 違法駐車対策の歴史

### 道路交通取締法制定以降

#### 昭和22年11月 道路交通取締法の制定

##### 【内容】

- ・ 停車又は駐車を禁止する場所その他停車又は駐車の方法について必要な事項は、命令で定める。
- ・ 公安委員会は、駐車の時間又は場所について必要な制限を定めることができる。

とされていた。

#### 昭和32年5月 道路交通取締法の改正

##### 【対策】

路上駐車場の設置と駐車の制限との調整

##### 【内容】

駐車場法の制定に伴い、路上駐車場の設置と駐車の制限との調整を図るため、路上駐車場の設置されている場所について駐車の制限を行う必要があるときは、緊急を要する場合のほか、あらかじめ、当該路上駐車場を設置した道路管理者である地方公共団体の意見をきかなければならないこととする旨が定められた。

### 道路交通法制定以降

#### 昭和35年6月 道路交通法の制定

##### 【対策】

交通の危険、妨害の防止のため車両の移動措置を導入

##### 【内容】

道路交通取締法施行令において規定されていた車両の停車又は駐車を禁止する場所、駐車の方法、駐車時間の制限等について、法律で規定した。

また、車両が違法に駐車していると認められる場合で、かつ、その車両が道路における交通の危険を生じさせ、又は著しく交通の妨害となるおそれがある場合の車両の移動保管措置を新設した。

## **昭和37年6月 自動車の保管場所の確保等に関する法律（保管場所法） の制定**

### **【対策】**

道路を自動車の車庫として使用しないよう義務付け

### **【内容】**

車庫等の保管場所を有しない自動車の増加に伴い、道路使用の適正化及び道路交通の円滑化を図るため、自動車の所有者等に自動車の保管場所を確保し、道路を保管場所として使用しないよう義務付けた。

## **昭和38年4月 道路交通法の改正**

### **【対策】**

高速自動車国道における駐停車の禁止

### **【内容】**

高速自動車国道の供用開始に伴い、高速自動車国道等においては原則として自動車の停車及び駐車を禁止した。

## **昭和39年6月 道路交通法の改正**

### **【対策】**

駐車禁止場所の追加

### **【内容】**

道路交通事情の変化にかんがみ、駐車を禁止する場所に坂の頂上付近、トンネル、横断歩道の手前を加え、規定を実情に即するように改めた。

## **昭和45年5月 道路交通法の改正**

### **【対策】**

交通巡視員制度の導入

- ・ 交通警察官の負担軽減
- ・ 駐車取締りへの対応

### **【内容】**

多発する交通事故、交通渋滞の激化等の厳しい交通情勢の下で、歩行者の安全の確保、駐停車の規制の励行及びその他の交通指導を行わせるため、交通巡視員を置くこととした。



## 昭和46年6月 道路交通法の改正

### 【対策】

パーキング・メーターの設置

- ・ 短時間駐車需要への対応
- ・ 駐車時間制限の実効の確保手段

### 【内容】

手前だけであった横断歩道付近の駐車禁止場所を先方に拡大するとともに消火栓、指定消防水利の標識の設けられている場所付近等を駐車禁止場所にするなど駐車及び停車の規定を整備した。

また、駐車時間の制限の実行の確保手段としてパーキング・メーターを用いることができることとするとともに、駐停車違反の罰則を強化する等の措置を講じた。

## 昭和60年7月 道路交通法の改正

### 【対策】

移動保管車両の都道府県への帰属、保管費用等の催促規定の整備

### 【内容】

違法駐車車両を移動保管した場合において、所有者等の氏名及び住所が不明であるときは、公示後6か月をもって、その所有権を都道府県に帰属させる等所要の措置を講ずることとし、また、保管費用等の徴収手続についても督促規定を整備した。

## 昭和61年5月 道路交通法の改正

### 【対策】

パーキング・チケットの設置、指定車両移動保管機関制度の導入、反則金の引上げ

- ・ 短時間駐車需要への対応
- ・ 車両の移動保管に関する業務の効率化
- ・ 違反者への制裁強化

### 【内容】

都市部等における違法駐車問題に対処するため、新たに、パーキング・チケットに関する制度、違法駐車車両に対する標章の取付措置及び指定車両移動保管機関制度を導入するとともに、道路使用適正化センターの指定に関する制度を新設した。

## 平成2年7月 道路交通法及び保管場所法の改正

### 【対策】

放置行為に対する反則金の引上げ、使用者責任追及・使用制限規定の新設、保管場所法の改正

- ・ 放置駐車への対応を強化
- ・ 使用者の責任追及
- ・ 保管場所確保義務の履行担保の強化（運行供用の制限）

### 【内容】

違法駐車の影響により、交通事故と交通渋滞が多発し、国民生活に多大な損失が生じている現状にかんがみ、違法に駐車する行為のうち特に悪質かつ迷惑性の高い放置行為を防止するため、放置行為に係る罰則及び反則金の限度額の引き上げ、放置車両の使用者に対する責任追及のための措置の新設及び民間ボランティアの制度化を行った。

## 平成5年5月 道路交通法の改正

### 【対策】

車輪止め装置取付規定の新設

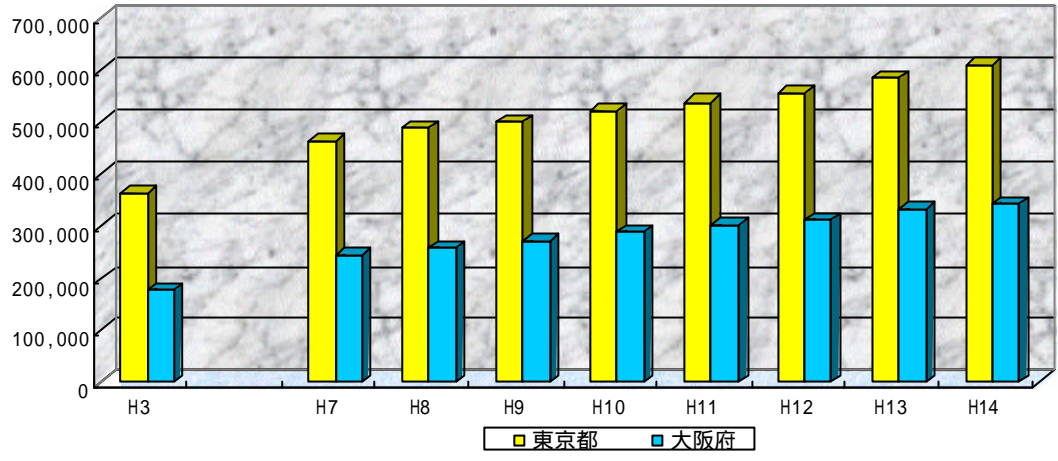
- ・ 違法駐車が常態的な道路区間の違法駐車への対応強化

### 【内容】

違法駐車が常態的に行われている道路の区間について公安委員会が「車輪止め装置取付区間」として指定し、当該区間の違法駐車車両に対して車輪止め装置を取り付けることができることとした。

**資料 2**

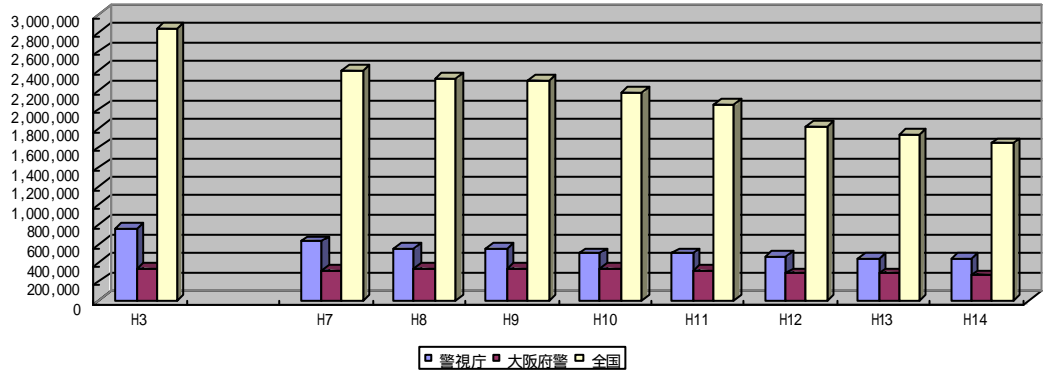
**東京都及び大阪府における駐車場の整備状況の推移**



区分	H3	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14
東京都	363,414	463,483	488,371	501,089	521,900	538,333	556,621	584,062	609,984
大阪府	179,031	244,609	259,164	272,436	288,644	302,074	312,773	333,757	343,572

**資料 3**

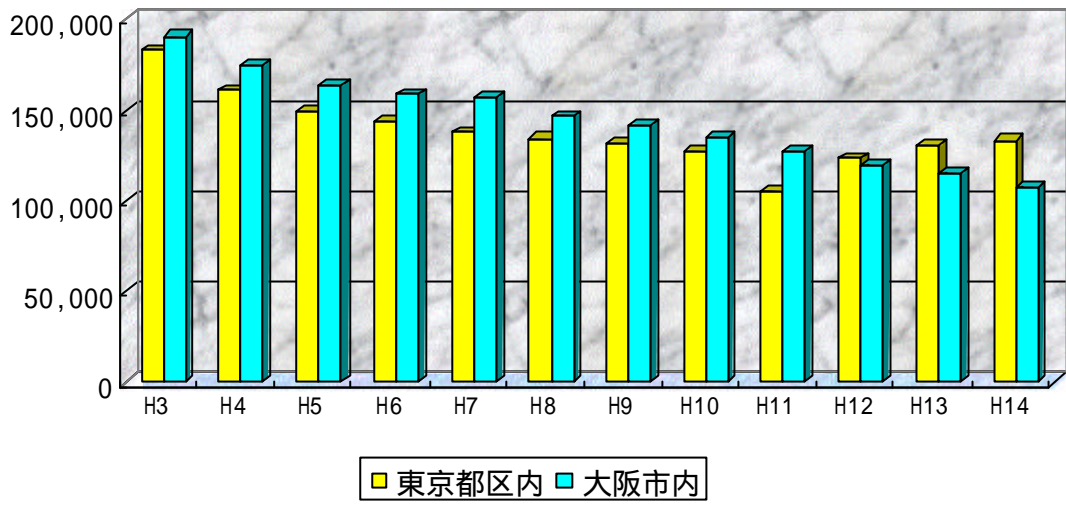
**放置違法駐車取締り件数の推移**



区分	H3	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14
警視庁	753,052	618,751	558,621	556,588	504,580	501,714	461,940	448,273	438,222
大阪府警	343,418	328,456	341,166	351,882	349,913	323,143	290,126	283,899	266,253
全国	2,853,661	2,399,734	2,318,797	2,302,272	2,178,289	2,050,723	1,815,092	1,736,651	1,643,851

**資料 4**

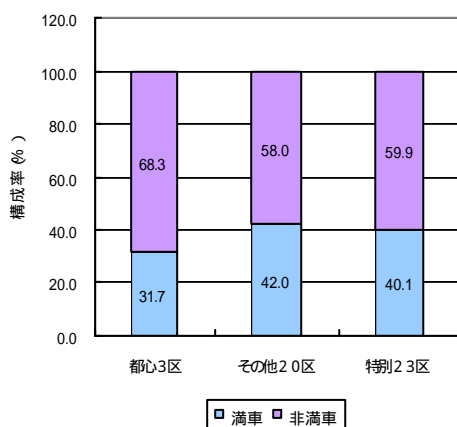
**東京都区内及び大阪市内における瞬間路上駐車台数の推移**



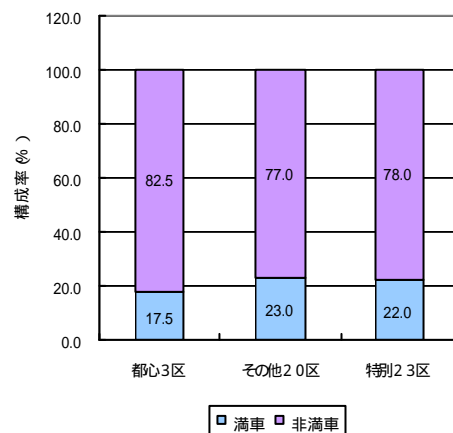
**資料 5**

**東京都における駐車場の利用状況**

駐車場利用状況（休日）

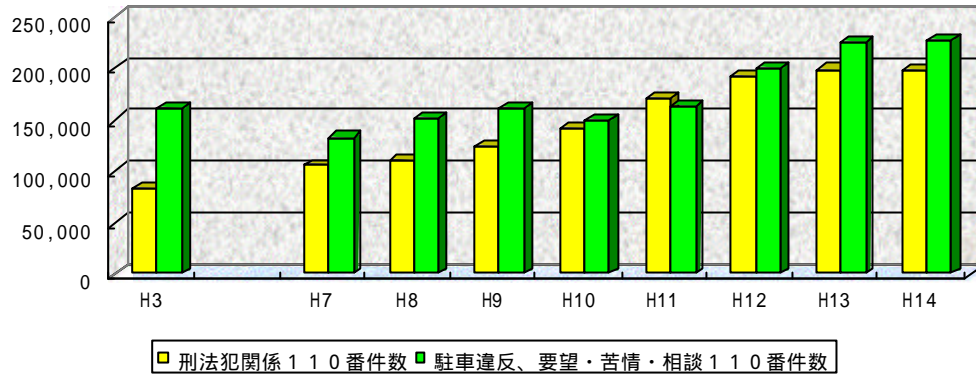


駐車場利用状況（平日）



## 資料 6

### 警視庁・大阪府警察本部合計の駐車関係及び刑法犯関係の110番件数の推移



区 分	H3	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14
刑法犯関係110番	83,579	105,419	111,601	123,535	143,093	171,350	192,834	198,916	197,282
駐車違反、要望・苦情・相談110番	160,348	132,132	151,206	161,040	149,530	163,272	199,144	225,796	226,999

## 資料 7

### 悪質な駐車違反者の例

#### 居酒屋の店長が行った常習の駐車違反を現行犯逮捕した事案(神奈川・H14.6)

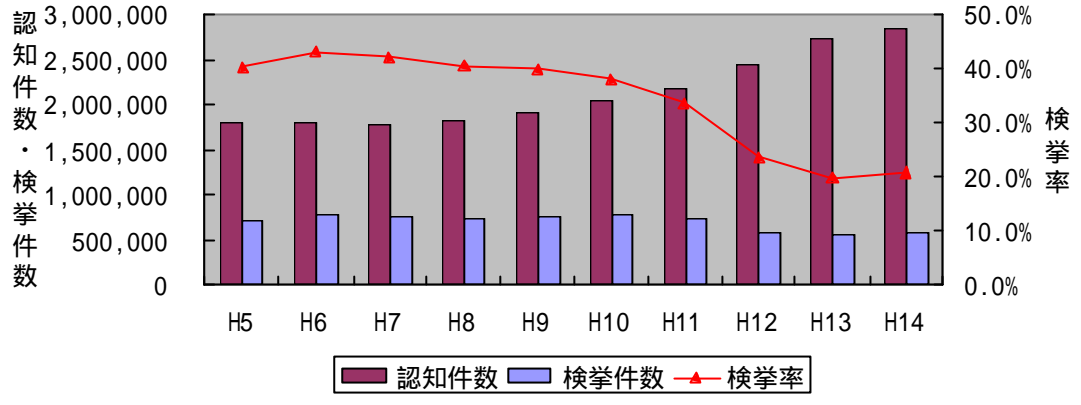
約3ヶ月にわたる張込み捜査を実施し、駐車違反で現行犯逮捕したほか、青空駐車1件、違法駐車9件(全て未出頭、標章破棄)を立件。

#### 悪質駐車違反に対し保管場所法違反を適用し検挙した事案(大阪・H14.12)

2ヶ月以上にわたる張込み捜査を実施し、駐車違反及び保管場所法違反の事実を証拠化し通常逮捕し、車庫代わり駐車1件、違法駐車50件、標章破棄8件を立件。

**資料 8**

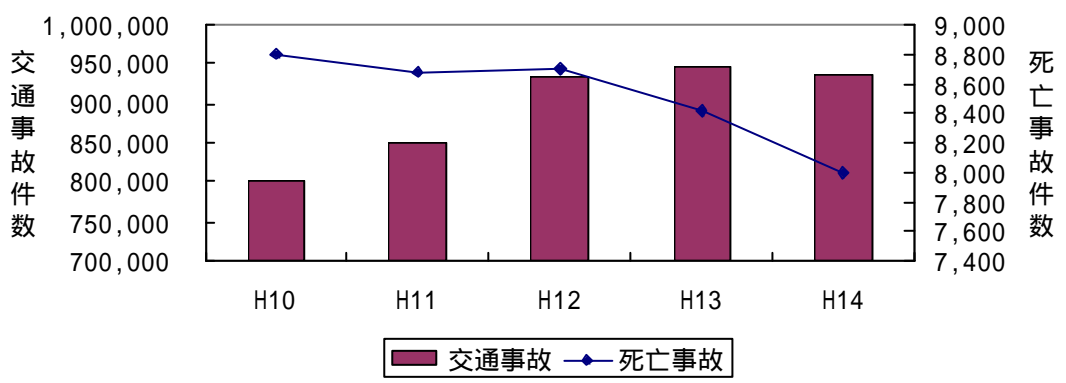
**刑法犯の認知件数及び検挙件数の推移**



区分	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14
認知件数	1,801,150	1,784,432	1,782,944	1,812,119	1,899,564	2,033,546	2,165,626	2,443,470	2,735,612	2,853,739
検挙件数	723,610	767,844	753,174	735,881	759,609	772,282	731,284	576,771	542,115	592,359
検挙率	40.2%	43.0%	42.2%	40.6%	40.0%	38.0%	33.8%	23.6%	19.8%	20.8%

**資料 9**

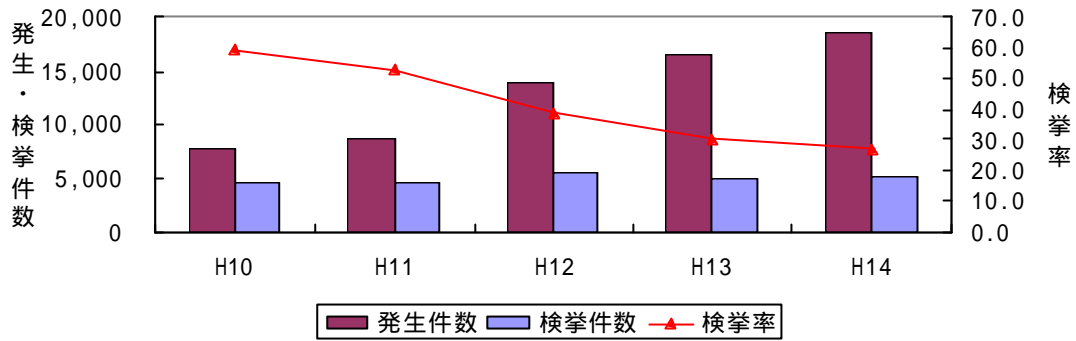
**交通事故件数及び交通死亡事故件数の推移**



区分	H10	H11	H12	H13	H14
交通事故	803,878	850,363	931,934	947,169	936,721
死亡事故	8,797	8,681	8,707	8,414	7,993

資料 10

### ひき逃げ事件の発生件数及び検挙件数の推移



区 分	H 1 0	H 1 1	H 1 2	H 1 3	H 1 4
発生件数	7,835	8,781	14,050	16,503	18,582
検挙件数	4,621	4,629	5,467	4,994	5,007
検 挙 率	59.0%	52.7%	38.9%	30.3%	26.9%

## 現行制度における車両の使用者の責任

### 1 違法駐車防止に係る使用者の努力義務（道路交通法第74条第3項）

車両の使用者は、当該車両の運転者に車両の駐車に関し道路交通法等に規定する事項を遵守させるとともに、駐車に関しての車両の適正な使用のために必要な措置を講じるよう努めなければならないこととされている。

### 2 違法駐車（放置違法駐車）をした車両の使用者に対する公安委員会の指示（同法第51条の4）

都道府県公安委員会は、車両の運転者が放置違法駐車となるような行為（放置行為）をし、当該車両につき警察官等により移動等の措置が採られた場合において、放置車両の使用者が、放置車両につき放置行為を防止するため必要な運行の管理を行っているとは認められないときは、使用者に対し、放置行為を防止するため必要な措置を採ることを指示することができることとされている。

### 3 違法駐車（放置違法駐車）に係る自動車の使用制限命令（同法第75条の2第1項）

2の指示に係る自動車につき、指示をした後1年以内に放置行為が行われ、当該自動車の使用者が当該自動車を使用することが著しく交通の危険を生じさせ、又は著しく交通の妨害となるおそれがあると認める場合において、当該自動車に係る放置行為についての違反点数の累計が、当該自動車の使用者の使用制限命令に係る前歴の回数に応じ、一定の点数が該当することとなったときは、公安委員会は、当該使用者に対し、当該自動車の種類に応じ、3ヶ月を超えない範囲内で期間を定めて、当該違反に係る自動車を運転し、又は運転させてはならない旨を命じることができることとされている。



## 諸外国における違法駐車の実責任追及対象

国（都市）名	運転者責任	所有者責任
アメリカ合衆国（ワシントンD.C.） （ニューヨーク市）		
カナダ（オンタリオ州）		
イギリス （非犯罪違反） （犯罪違反）	×	
ベルギー		
デンマーク		
ドイツ		
ギリシャ		
スペイン		
フランス		
アイルランド		
イタリア		
ルクセンブルク		
オランダ（ハーグ市）		
オーストリア		
ポルトガル		
フィンランド	×	（使用者）
スウェーデン	×	
オーストラリア		
ニュージーランド（ウエリントン市）		
韓国		
シンガポール		
日本		×

運転者責任 所有者責任 は、運転者に責任追及するものの、運転者が確認できない場合には所有者が責任を負うという意味。

## 規定例（ワシントンD.C.）

The operator of a vehicle shall be primarily liable for the civil penalty. The owner of the vehicle, even if not the operator thereof, shall also be liable therefor, unless he can show that such vehicle was used without permission, express or implied.

## 諸外国における違法駐車取締り件数

都市名	取締り件数	レッカー移動件数	人口
ニューヨーク市	約1,000万件	約97,500件	約800万人
ロンドン市 ウエストミンスター区	約90万件 (市全体 約400万件)	約20,000件	約25万人 (昼間 約100万人)
ブリュッセル市	約13万件	約14,000件	約95万人
ソウル市	* 過怠金(運転者確認不可) 約277万件	約400,000件	約1,000万人
	* 犯則金(運転者確認) 約2.6万件		
東京都	約48.3万件	約171,000件	約1,200万人

\* 過怠金とは、運転者が確認できない場合に、車主(雇用者、使用者等)に対して賦課される行政制裁金をいう。

\* 犯則金とは、日本における交通反則通告制度の反則金と同様のもので、運転者が一定の金額の犯則金を支払えば、公訴が提起されないこととなる。

## 現行制度における違法駐車取締り事務の民間委託

駐車違反関係事務については、捜査活動に当たらないものなど民間委託が可能なものについては、各都道府県の実情に応じ積極的に民間委託が推進されている。

### 例 1 47都道府県で違法駐車車両の移動・保管を委託

(平成14年12月末現在)

警察署長が個別に移動保管を委託する方式による移動保管の件数

122,558件

指定車両移動保管機関による移動保管の件数

295,083件

### 例 2 44都道府県でパーキング・メーター等の管理を委託

(平成15年3月末現在)

設置台数

パーキング・メーター 25,726基

パーキング・チケット 1,493基

### 例 3 違法駐車車両に対する警告などの駐車対策事業の民間警備会社等への委託

規制改革の推進に関する第2次答申(平成14年12月12日総合規制改革会議)(抜粋)

第1章 横断的分野

2 民間参入の拡大による官製市場の見直し

(1) 公共サービス分野における民間参入

駐車違反对応業務

都市における交通渋滞を緩和し、効率的な経済活動を実現するためには、違法駐車問題の解決が重要である。都心部における駐車違反对応を効率化するため、当該業務の民間委託を推進することが必要である。現在の制度においては、民間委託は、違法駐車車両の警告等に限定されているが、今後、現場における駐車違反对応業務の民間委託を幅広く行うことができるように、広く国民の意見を踏まえながら、駐車違反に関する法制度の在り方を含めて検討すべきである。

【平成15年度中に結論】

この「規制改革の推進に関する第2次答申」の内容は、政府が取り組むべきことを定めた「規制改革推進3か年計画(再改定)」(平成15年3月28日閣議決定)に盛り込まれている。

平成 1 5 年 6 月  
違法駐車問題検討懇談会

## 「違法駐車に係る制度改革の方向について」に対する意見の募集について

「違法駐車問題検討懇談会」(別紙参照)は、都市部を中心に常態化している違法駐車解消に資するため、違法駐車への対処の仕組み、体制等について検討することを目的として、本年4月から3回にわたり開催されております。

本懇談会では、本年9月を目途として、違法駐車に係る制度改革についての提言を取りまとめる予定ですが、国民各層からの御意見を踏まえた提言とするため、本懇談会の現段階での考え方を公表し、これに対する御意見を募集いたします。本懇談会の現段階での考え方は「違法駐車に係る制度改革の方向について」(別添)のとおりです。これに関し御意見のある方は、平成15年7月3日(木)までに次のあて先に御意見をお寄せください。

なお、本案は、第3回違法駐車問題検討懇談会における議論を踏まえて作成されておりますので、第3回違法駐車問題検討懇談会議事概要も御参照ください。

通 信 方 法	あ て 先
(1) 電子メールの場合	<a href="mailto:ihochusha-iken@npa.go.jp">ihochusha-iken@npa.go.jp</a>
(2) 郵送の場合	警察庁交通局交通企画課内 違法駐車問題検討懇談会事務局 〒100-8974 東京都千代田区霞が関2丁目1番2号
(3) FAXの場合	03-3581-1924

## (提出上のお願い)

- ・ 電話による御意見は受け付けておりません。また、頂いた御意見に対する個別の回答はいたしかねます。
- ・ 頂いた御意見は、住所、電話番号、メールアドレス等の連絡先を除き、公開されることがありますので、あらかじめ御承知おきください。

違法駐車問題検討懇談会委員名簿

座 長

宇賀 克也 東京大学教授（行政法）

副座長

中村 芳夫 社団法人日本経済団体連合会専務理事

委 員

飯田 恭敬 京都大学大学院教授（交通工学・交通計画）

井上 啓一 財団法人国土技術研究センター理事長

菰田 潔 自動車評論家

佐伯 仁志 東京大学教授（刑法）

中西 光彦 全日本交通運輸産業労働組合協議会事務局長

藤原 健 毎日新聞大阪本社編集局次長

松村みち子 タウンクリエイター主宰

山本 博一 関西国際空港株式会社常務取締役

吉岡 耀子 J A F M A T E 編集長

吉村 進 社団法人日本自動車会議所専務理事

## 違法駐車に係る制度改革の方向について

### - 違法駐車問題検討懇談会パブリックコメント

違法駐車は、都市部を中心に常態化しており、交通渋滞、交通事故の原因となるほか、災害時等における救急車、消防車等の緊急車両の通行妨害、ゴミ収集作業の妨害、地域によって除雪作業の妨害となるなど、国民生活に著しい弊害をもたらしています。

このような違法駐車への対策として、これまで、駐車場、パーキング・メーターやパーキング・チケットの整備等により駐車スペースを確保する駐車容量の拡大、公共輸送機関への転換等の交通需要マネジメントによる駐車需要の軽減、そして取締りや広報啓発活動による駐車モラルの向上が図られてきました。

最近の実態をみると、都市部においては、自動車保有台数の伸びに比べ、駐車場の整備やコインパーキング産業の興隆による駐車容量の伸びは著しいものがあります。その結果、瞬間路上駐車台数は低下する傾向にありますが、他方で、駐車に関する110番は増加しています。都市生活者の実感としては、違法駐車問題は依然として解決していない、深刻な問題として受け止められており、問題状況の改善のためには対策の強化が必要と考えられます。

しかしながら、駐車違反は、通常、違反の現場に運転者がいないため、違反運転者の特定が困難であり取締りの実効性が上がらず、違法駐車を抑止できていないという根源的な問題があり、責任追及の在り方について諸外国の例も参考にして検討していく必要があります。さらに、違反運転者の特定・呼出しや検挙に多大なコストが費やされている現状にあるほか、犯罪が増加し、交通事故が多発するなど治安情勢が悪化している中、駐車取締りの事務は民間に委託し、むしろ警察力はより悪質・重大な警察事象に注がれるべきであるという指摘が、総合規制改革会議等からなされているところです。

そこで、本懇談会は、現在推し進められている駐車対策を継続的に実施していくとともに、違法駐車問題の解決の鍵である駐車モラル向上のために、違法駐車への対処の在り方については、次のような方向で検討を進めるべきであると考えます。

今後、本懇談会においては、国民の皆様の御意見を踏まえ、違法駐車への対処の在り方について、提言していきたいと考えております。

- 1 違法駐車に関する車両の使用者の責任の拡充
- (1) 違法駐車については、公平かつ効率的・効果的にその抑止を図るため、運転者の責任に加えて車両の使用者の責任を追及することとしてはどうか。
- (2) 使用者の責任については、刑罰ではなく、以下のような行政的な制裁を科すこととしてはどうか。
- ・ 違法駐車に対する金銭納付
  - ・ 常習違反对策としての自動車の使用制限（現行の使用制限制度の活用）
- 2 民間委託の範囲の拡大
- (1) 駐車違反取締りの公平公正を確保する観点から、取締りを全面的に民間に委託することは適当でないとしても、警察の執行力の確保と効率的・効果的な取締りのために、より大幅に関係事務を警察から民間に委託することができることとしてはどうか。
- (2) 委託範囲を拡大する場合、公平公正な取締りが行われるように、受託者の法的位置付けの明確化や所要の監督制度の整備をすることとしてはどうか。

## 解説

- 1 違法駐車に関する車両の使用者の責任の拡充
- (1) 違法駐車については、公平かつ効率的・効果的にその抑止を図るため、運転者の責任に加えて車両の使用者の責任を追及することとしてはどうか。

現行制度では、違法駐車は犯罪とされ、車両の運転者の刑事責任を追及することを原則としています（ただし、反則金を納付した場合は公訴を提起されず、刑事責任は追及されません。）。車両を使用する権原を有し、その運行を支配し、管理する者である使用者（原則として車検証上の使用者。注1）にも、駐車場の確保等について努力義務が課せられ、また、一定の条件の下、使用者が使用する車両の使用を制限する等の規定もありますが、使用者の責任はあくまで補完的な責任となっております（注2）。

駐車違反は、通常、違反の現場に運転者がいない放置違法駐車であるため、違反運転者の特定が困難であり取締りの実効性が上がらず、違法駐車を抑止できていないという根源的な問題があります。さらに、違反運転者の特定・呼出しや検挙に多大のコスト（税金）が費やされています（注3）。一方、諸外国においては、違法駐車について所有者（使用者）の責任を追及する制度が導入され、違法駐車状態の改善、裁判所や取締り機関の負担軽減に効果があったとされています（所有者（使用者）は、その車両の自動車登録番号等から特定することが容易です。）（注4）。

我が国においても公平かつ効率的・効果的に違法駐車を抑止し、駐車秩序の向上を図るため、違法駐車について運転者の責任を追及するだけでなく、車両の使用者の責任を拡充



し、その責任を追及すべきではないでしょうか。この場合の両者の責任の関係については引き続き検討する必要があると考えます。

(2) 使用者の責任については、刑罰でなく、以下のような行政的な制裁を科すこととしてはどうか。

- ・ 違法駐車に対する金銭納付
- ・ 常習違反对策としての自動車の使用制限（現行の使用制限制度の活用）

違法駐車に係る使用者の責任は、車両を駐車する行為を直接した者の責任でないことなどから、違法駐車について使用者に刑事責任を追及することは困難であると考えられます。したがって、違法駐車については、使用者に刑事制裁を科すのではなく、行政的な制裁を科することとしてはどうでしょうか（注5）。

この場合において、制裁の内容としては、現在違法駐車の問題が多くの場合に反則金の納付により追及されていること、使用者に対する行政責任にも運転者に対する刑事責任と同程度の（違法駐車に対する）抑止力が必要とされることから、金銭の納付とすることが相当であると考えます。一般的に、行政的な制裁として金銭納付を命ずることとした場合の問題点としては、処分の執行担保があげられていることから、使用者に対して科された制裁の執行を確実に担保する制度についても検討する必要があると考えます。

なお、行政的な手続として制裁を導入する場合は、事前手続の保障（弁明の機会の付与等）など使用者の権利保護について検討を行う必要があると考えます。

また、常習違反对策として、現在、違反者に対し、違反ごとに定められた点数を付し、違反を繰り返すものに対してはその運転免許を取消し、又はその効力を停止して、道路交通の場から排除する運転免許に係る点数制度が大きな役割を果たしていますが、運転免許に係る違反点数を使用者に付すことは、法人など運転免許を保有していない、保有し得ない使用者にとっては意味がないこと、違反点数を運転者に転嫁することはできないということから、適当でないと考えます。常習違反对策としては、現在運用されている自動車の使用制限に係る点数制度（注2）を活用することが適当であると考えます。

## 2 民間委託の範囲の拡大

(1) 駐車違反取締りの公平公正を確保する観点から、取締りを全面的に民間に委託することは適当でないとしても、警察の執行力の確保と効率的・効果的な取締りのために、より大幅に関係事務を警察から民間に委託することができることとしてはどうか。

現在も警察は、駐車違反関係事務のうち、広報啓発・警告活動やレッカー移動などについては、各都道府県の実情に応じ、積極的に民間委託を推進しています（注6）。

しかし、圧倒的な数の違法駐車に対して警察の取締りが追いついていないことは明らかであり、このことが違反者に対して、たまたま取締りを受けた、運が悪かったといったような印象を与えているようです。他方で、治安の状況が厳しさを増す中、交通警察活動においても例えばひき逃げ事犯が増加し、その検挙率が低下するなど、より悪質な犯罪に対して警察力の不足が見受けられます（注7）。また、昨年12月に公表された総合規制改革会議の規制改革の推進に関する第2次答申においては、都市部における駐車違反对応を効率化するために駐車違反对応業務の民間委託を推進することが求められています（注8）。

駐車違反関係事務の効率化を図り、駐車違反取締りに係る執行力を確保して違法駐車問題の解消を期すとともに、ひき逃げ捜査などより悪質・重大な警察事象に対して必要な警察力を振り向けるために、駐車違反関係事務を可能な限り民間企業等に委託することができるようになる必要があるのではないのでしょうか。

民間委託の方法として、まず、駐車違反取締りを完全に民間企業等の手に委ね、その制裁金を自らの収入とする「民営化」は、採算性重視の取締りが行われる、トラブルが予想される取締りは行わないなど、取締りが公平公正に行われないおそれが強く、採用すべきではないと考えます。委託の方法としては、現在行われている民間委託に加え、現場において違法駐車の実を確認すること、書類の作成・整理、データの入力など委託することができる事務の範囲を大幅に拡大し、警察から民間企業等に事務を委託する方法が適当であると考えます。

（2）委託範囲を拡大する場合、公平公正な取締りが行われるように、受託者の法的位置付けの明確化や所要の監督制度の整備をすることとしてはどうか。

駐車取締りの民間委託の拡大に当たっては、取締りの公平公正性をいかに確保するかが重要な課題となると考えます。

現場において民間企業等が活動を行う場合、賄賂をもらったり、情実によって違反を見逃す、違反事実をねつ造する、取り扱った個人情報等を不正に流用するなどといった不正行為が生じないようにする必要があります。また、委託事務に従事する人が違反者から脅迫や暴行を受けるなどといったトラブルが発生するのではないかとの懸念、適正な手続に則った処理が行われないのではないかとの懸念などがあり得るところです。

これらの不正等を防止し、委託事務の執行の公平公正性を確保するため、民間委託の範囲を拡大する場合には、受託者の法的位置付けを明確化するとともに、従事者について秘密保持義務規定、みなし公務員規定等を置くことや、教育訓練等を実施すること、警察による所要の監督制度の整備を行うことについて検討する必要があるのではないのでしょうか。

（注1）所有者、使用者、運転者の概念について

- ・ 所有者 = 車両の所有権を有する者
- ・ 使用者 = 車両を使用する権原を有し、その運行を支配し、管理する者
- ・ 運転者 = 車両を運転する者

通常、所有者と使用者は一致しますが、割賦販売、リースの車両などは所有者と使用者が別となることがあることから、現行においては、実際に車両の運行を支配し、管理している使用者の責任を追及することとされている。

(注2) 違法駐車に関する使用者の責任等に関する制度

1 違法駐車防止に係る使用者の努力義務(道路交通法第74条第3項)

車両の使用者は、当該車両の運転者に車両の駐車に関し道路交通法等に規定する事項を遵守させるとともに、駐車に関しての車両の適正な使用のために必要な措置を講じるよう努めなければならないこととされている。

2 違法駐車(放置違法駐車)をした車両の使用者に対する公安委員会の指示(同法第51条の4)

都道府県公安委員会は、車両の運転者が放置違法駐車となるような行為(放置行為)をし、当該車両につき警察官等により移動等の措置が採られた場合において、放置車両の使用者が、放置車両につき放置行為を防止するため必要な運行の管理を行っていると認められないときは、使用者に対し、放置行為を防止するため必要な措置を採ることを指示することができることとされている。

3 違法駐車(放置違法駐車)に係る自動車の使用制限命令(同法第75条の2第1項)

2の指示に係る自動車につき、指示をした後1年以内に放置行為が行われ、当該自動車の使用者が当該自動車を使用することが著しく交通の危険を生じさせ、又は著しく交通の妨害となるおそれがあると認める場合において、当該自動車に係る放置行為についての違反点数の累計が、当該自動車の使用者の使用制限命令に係る前歴の回数に応じ、一定の点数に該当することとなったときは、公安委員会は、当該使用者に対し、当該自動車の種類に応じ、3ヶ月を超えない範囲内で期間を定めて、当該違反に係る自動車を運転し、又は運転させてはならない旨を命じることができることとされている。

(注3) 第1回違法駐車問題検討懇談会資料1「違法駐車に係る制度改革の検討について」p.2、「2 駐車違反取締り上の問題」参照。

(注4) 第2回違法駐車問題検討懇談会資料2「違法駐車取締りに係る諸外国の制度」p.2、「主要国における駐車違反の責任追及対象」参照。

(注5) 刑事制裁の場合は懲役、罰金などの刑罰が裁判により科せられます(前科とな

ります。)。行政的な制裁の場合は、弁明などの事前手続を経て行政庁が処分を行います(不服がある場合は、異議申立てや行政事件訴訟を行うことができます。)

(注6) 現行制度における駐車違反関係事務の民間委託について

駐車違反関係事務については、各都道府県の実情に応じ積極的に民間委託が推進されている。

例1 47都道府県で違法駐車車両の移動・保管を委託

警察署長が個別に移動保管を委託する方式による移動保管の件数

122,558件(1,269署中299署)

指定車両移動保管機関による移動保管の件数

295,083件(1,269署中186署)

例2 46都道府県でパーキング・メーター等の管理を委託

設置台数

パーキング・メーター 25,706基

パーキング・チケット 1,478基

例3 違法駐車車両に対する警告などの駐車対策事業の民間警備会社等への委託

(注7) 過去3年間のひき逃げ事件の発生・検挙状況

	平成12年	平成13年	平成14年
発生	14,050	16,503	18,582
検挙	5,467	4,994	5,007
検挙率	38.9%	30.3%	26.9%

(注8) 規制改革の推進に関する第2次答申(平成14年12月12日総合規制改革会議)(抜粋)

第1章 横断的分野

2 民間参入の拡大による官製市場の見直し

(1) 公共サービス分野における民間参入

駐車違反对応業務

都市における交通渋滞を緩和し、効率的な経済活動を実現するためには、違法駐車問題の解決が重要である。都心部における駐車違反对応を効率化するため、当該業務の民間委託を推進することが必要である。現在の制度においては、民間委託は、違法駐車車両の警告等に限られているが、今後、現場における駐車違反对応業務の民間委託を幅広く行うことができるように、広く国民の意見を踏まえながら、駐車違反に関する法制度の在り方を含めて検討すべきである。【平成15年度中に結論】

この「規制改革の推進に関する第2次答申」の内容は、政府が取り組むべきことを定めた「規制改革推進3か年計画（再改定）」（平成15年3月28日閣議決定）に盛り込まれています。

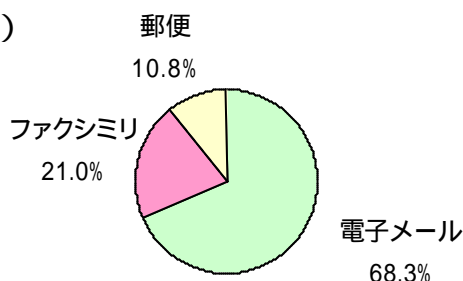
## 「違法駐車に係る制度改革の方向について」に対する意見募集の結果

### 1 募集期間

平成15年6月6日から7月3日の間(28日間)

### 2 意見総数

総数	630	通
電子メール	430	通
ファクシミリ	132	通
郵便	68	通



75歳の元教員(FAX)から15歳高校1年生(メール)まで。

### 3 意見内容

#### (1) 違法駐車に関する車両の使用者の責任の拡充について

項目	意見数	構成比
拡充に賛成	215	74.9%
拡充に反対	72	25.1%
合計	287	100%

使用者責任の拡充に関する意見287件中215件(74.9%)が賛成であった。

#### ア 車両の運転者と使用者の責任の関係についての提案

運転者と使用者のいずれかが責任を持つべきという提案(32件)

- ・ まず運転者の責任を追及し、運転者が判明しないときは使用者に責任を持たせるべき。(18件)
- ・ まず使用者の責任を追及し、運転者が判明したときは運転者に責任を持たせるべき。(6件)
- ・ 使用者責任を追及し、使用者から運転者への求償権を設けるべき。(3件)
- ・ いずれかに持たせるべき。(5件)

運転者と使用者の両方が責任を持つべきという提案(5件)

#### イ 使用者に行政制裁を科すことについての提案

金銭納付を命ずるべきとの提案(63件)

- ・ 盗難車やレンタカーの違反等は特例措置とすべき。(19件)
- ・ 使用者の責任は制裁金ではなく点数だけにすべきとの提案(2件)
- ・ 常習の違反車両は使用制限をすべき。(16件)

滞納者は免許や車検の更新ができないような制度を作るべき。( 8 件)

制裁金の使途に関する提案

- ・ 制裁金は国でなく摘発した都道府県の収入にするべき。( 3 件)
- ・ 収入は駐車関係の道路環境改善や駐車場整備等に活用するべき。( 3 件)

使用者責任の拡充に関する意見 2 8 7 件中 7 2 件 ( 2 5 . 1 % ) が反対であった。

レンタカー、自動車修理業(代車)は営業ができない。( 4 1 件)

本来責任は運転者にある。使用者にある理由が分からない。( 1 8 件)

警察が楽に違反金をとるためだけのものである。( 3 件)

## ( 2 ) 民間委託の範囲の拡大について

項 目	意 見 数	構 成 比
委 託 に 賛 成	2 3 5	7 7 . 6 %
委 託 に 反 対	6 8	2 2 . 4 %
合 計	3 0 3	1 0 0 %

民間委託の拡大に関する意見 3 0 3 件中 2 3 5 件 ( 7 7 . 6 % ) が賛成であった。

### ア 従事者の資質に関する提案

取締り経験・技術のある警察 O B を雇用して民間で運用すべき。( 8 件)

警察官と民間人をペアで取締りをさせるべき。( 7 件)

### イ 委託先に関する提案

天下り先にならないようにすべき。( 9 件)

N P O、公益法人に委託すべき。( 4 件)

### ウ 運用に関する提案

委託された業者は、GPS とデジタルカメラ等を内蔵した機械を活用し、警察に送信して取締りを公正かつ効率的にすすめるべき。( 5 件)

民間委託により頻度の高い取締りを行うべき。( 4 件)

パーキングメーター区間等を担当させるべき。( 3 件)

委託に伴う受託者の法的位置付けや監督制度についての提案

### ア 従事者をみなし公務員とすべきとの提案( 4 件)

### イ 従事者に秘密保持義務を課すべきとの提案( 2 件)

### ウ 監督制度に関する提案( 2 件)

民間委託の拡大に関する意見 3 0 3 件中 6 8 件 ( 2 2 . 4 % ) が反対であった。

民間では公平、公正な取締りはできない。( 2 0 件)

警察の天下り先、癒着の温床になる。( 1 9 件)

取締りは本来警察官がやるべきものである。( 1 2 件)

### (3) その他

制度全体に関する意見

メリハリある（納得できる）駐車取締りをすべき。（6件）

タクシーの客待ち等運転者がいる時の駐車違反も迷惑なので取締りを強化すべき。（4件）

罰則強化に関する意見

飲酒運転等と同様に罰則強化により抑止効果をあげるべき。（73件）

その他違法駐車対策に関する主な意見

2回チェック方式をやめて取締り現認時間の短縮を図るべき。（24件）

駐車できるスペースをもっと作るべき。（18件）

自動車の保管場所の確保等に関する法律を守らせるべき。（9件）

駐車場内の迷惑駐車を取り締まれる法改正をするべき。（8件）

パーキングメーター等の整備を促進すべき。（8件）

デジタルカメラ、GPS等を使った効率的な取締り方法を導入すべき。（8件）

コンビニ等の店の責任を追及する法改正をするべき。（7件）

自治体に取締りをさせるべき。（5件）

取締り権限を民間にも与えるべき。（5件）