

新たな駐車対策法制による違法駐車取締り

石田高久*

違法駐車は国民生活のさまざまな面で著しい弊害をもたらしている。本稿ではまず、新たな駐車対策法制に至った背景として、違法駐車の実状と現行制度の問題点について考察する。そして新制度が新たな駐車対策をどのように展開しようとしているのかについて、放置車両の使用者責任、確認事務の民間委託、具体的運用を中心に説明する。

Cracking Down on Illegal Parking through New Parking Legislation

Takahisa ISHIDA*

Illegal parking negatively impacts people's everyday lives in a number of ways. This paper first reviews the context for the new parking legislation, addressing the current situation with illegal parking and problems with the existing system. It then describes the new parking measures instituted under the new system, focusing particularly on the responsibility of the user of the vehicle left unattended, the outsourcing of inspection function to private-sector contractors and specific operational matters.

1. はじめに

違法駐車は、都市部を中心に常態化し、交通渋滞を悪化させる要因となるだけでなく、交通事故の原因ともなっている。平成16年6月に成立した「道路交通法の一部を改正する法律（平成16年法律第90号。以下「改正法」という）」は、良好な駐車秩序の確立に向けた、

- ・ 放置車両についての使用者責任の拡充
- ・ 違法駐車取締り関係事務の民間委託

を内容とする違法駐車対策に関する規定を含み、この部分については平成18年6月1日から施行されることとなった。

本稿では、この度の制度改正に至った背景、新制度における放置駐車違反の責任追及の仕組み、確認事務等の民間委託についてその概要を説明した上で*¹、新制度を活用して警察がどのように新たな駐車対策を展開しようとしているのかについて紹介することとしたい。

なお、本文中、「法」とは改正法第3条の規定による改正後の道路交通法(昭和35年法律第105号)をいうものとし、また、本文中意見にわたる部分は、筆者の私見であるので、あらかじめお断りしておく。

2. 制度改正の背景

2-1 違法駐車の実態

違法駐車の実態については、警視庁と大阪府警察が毎年広範囲な調査を実施している*²。

それによると、ある平均的な平日の昼間における瞬間的な違法駐車台数は、平成3年以降減少傾向にはあるものの、東京23区、大阪市のいずれにおいて

* 警察庁長官官房総務課政策企画官兼交通局付
Special Assistant for Planning Affairs, General Affairs
Division, Commissioner General's Secretariat,
National Police Agency
原稿受理 2006年3月10日

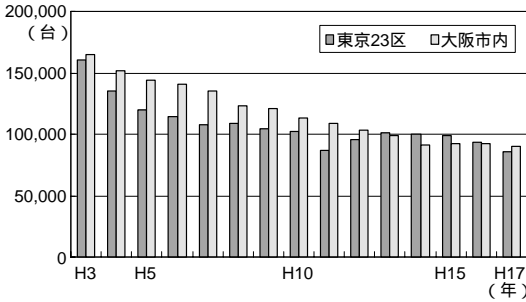


Fig. 1 東京23区内および大阪市における瞬間路上駐車台数 (違反車両のみ)

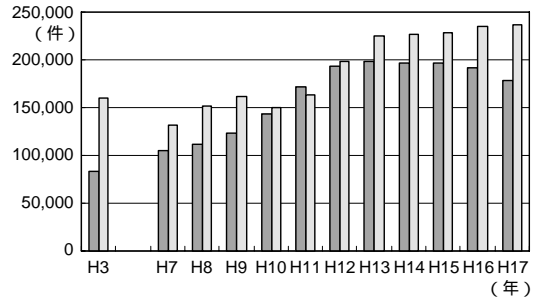


Fig. 3 警視庁・大阪府警察本部合計の110番件数

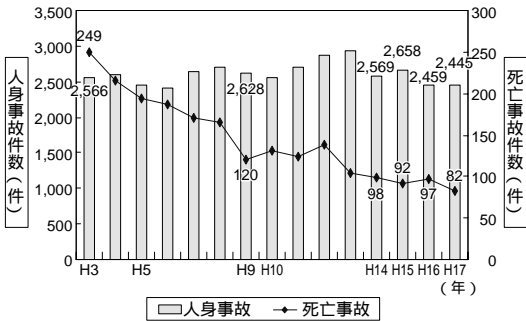


Fig. 2 駐車車両衝突事故件数

も依然約9万台にも上っており(Fig. 1参照) 大量の違法駐車車両の存在が数値的に裏付けられている。

2 - 2 違法駐車の影響

違法駐車が車両や歩行者の円滑な交通の妨げになっていることは特に都市部において日常的に経験するところであるが、交通事故の直接または間接の原因にもなっているほか、救急車、消防車等の緊急車両の通行や、ゴミ収集作業、除雪作業の妨害にもなるなど、国民生活のさまざまな面で著しい弊害をもたらしている。

このうち、交通渋滞は、国民の社会経済活動に直接的に多大の損失をもたらしているほか、渋滞中の自動車から排出される窒素酸化物 (NO_x) 等の大気汚染物質や二酸化炭素 (CO₂) 等の温室効果ガスにより環境に悪影響を与えていることも無視できないところである。

また、Fig.2に示すように、駐車車両への衝突による人身事故は平成17年中に2,445件発生し、うち82件が死亡事故となっている。死亡事故はシートベルトの着用率向上やエアバッグの普及、暴走運転の抑止等の各種死亡事故抑止対策の効果もあり、平成3年の249件から着実に減少しているが、人身事故全体で見ると駐車車両との衝突事故は平成3年以降

横這いの状態で推移している。このほか、駐車車両の陰からの飛び出しなど駐車車両に起因する人身事故が平成17年中6,091件発生し、うち18件が死亡事故となっており、両者合わせると年間に100人もの尊い命が駐車車両のために犠牲になっているという厳しい状況にある。

2 - 3 違法駐車に対する国民の意識

国民の警察に対する要望を把握する一つの指標として110番の内容と件数が参考となる。警視庁および大阪府警察における駐車関係の110番件数は、平成13年まで刑法犯関係の110番件数とほぼ同水準で増加してきたが、さらに、ここ4、5年は刑法犯関係110番がやや減少傾向に転じる中でそれを大きく上回り、平成17年には約24万件もの膨大な数に上っている(Fig.3)。このデータから、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されない深刻な問題として受け止められていることが推測できる。

また、平成17年10月中に一般ドライバーの違法駐車に対する認識に関し調査を行った結果^{*3}、普段の生活において目にする違法駐車が非常に多いまたは多いと思っている人、および違法駐車取締りを強化すべきであると思っている人がいずれも全体の約7割を占めており(Fig.4) 東京や大阪といった大都市だけでなく、地方都市においても違法駐車が解決すべき問題として意識されていることがわかった。

2 - 4 駐車問題を解決するための取り組み

駐車問題を解決するために、これまで関係機関・団体がさまざまな取り組みを行ってきた。これらの駐車対策は、駐車場やパーキング・メーター等の整備、空き駐車場への案内・誘導等による駐車容量の拡大対策、バス優先対策やパーク・アンド・ライド等により都心部等に乗り入れようとするマイカ

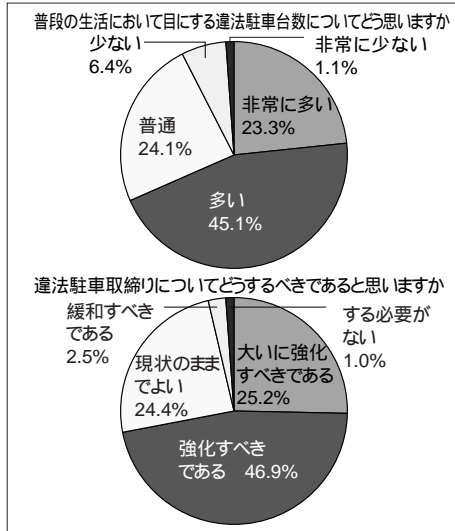


Fig. 4 一般ドライバーの違法駐車に対する認識

一から公共交通機関への転換を誘導する駐車需要の軽減対策、そして 違法駐車取締りや広報啓発活動による駐車モラルの向上対策の大きく三つの対策に分類でき、2 - 1 で見たように、一定の成果を上げてきたところである。

また、新たな駐車対策法制の施行に先立ち、平成16年1月から、駐車規制の内容が道路環境、交通実態、駐車需要等の変化に適合したものとなるよう、時間、曜日等による交通流・量の変化等の時間的視点と、道路の区間ごとの交通環境や道路構造の特性等の場所的視点の両面から、現行駐車規制についての計画的かつ集中的な見直しが実施された。その結果、平成17年度末までの間に解除・緩和された駐車規制の総延長距離は、全国約20,200区間、約15,800kmにも上り、「交通の安全と円滑」とともに貨物の積卸しや公共施設利用者等の「駐車必要性」にも配慮したきめ細やかな駐車規制が実施されたところであり、平成18年4月以降も引き続きさらなる駐車規制の見直し作業が進められている。

2 - 5 これまでの駐車違反取締り

平成17年中の全国の駐(停)車違反取締件数は159万3,377件、うち放置駐車違反は150万6,388件であり、平成3、4年をピークとして、近年は減少の一途をたどっている(Fig.5)。

違法駐車取締りが減少している理由としては、瞬間路上駐車台数の減少傾向に見られるように駐車実態がやや改善しているということもその一因であると思われるが、膨大な瞬間違法路上駐車が依然とし

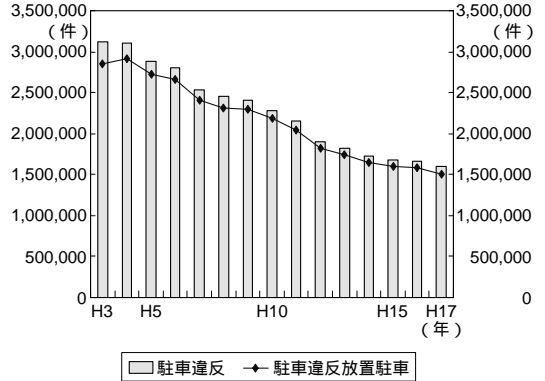


Fig. 5 駐車違反取締り件数

て存在することを考えれば、それよりもむしろ、増加する刑法犯や110番への対応等に警察力を割かれ、違法駐車取締りに十分な警察力が充てられていないことが主な原因ではないかと考えられる。

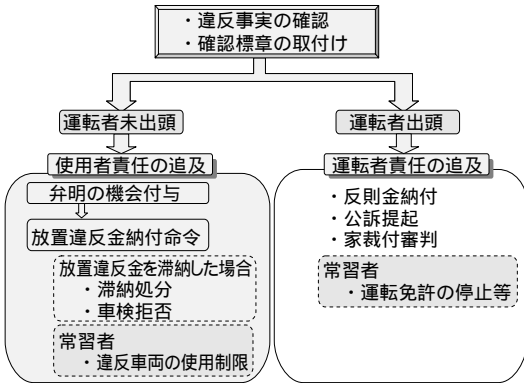
2 - 6 現行制度の問題点等

警察や関係機関の継続的な駐車対策にもかかわらず、違法駐車が依然として深刻な都市問題となっている要因としては、これまで述べたとおり、治安情勢が悪化する一方で駐車違反は日々大量に発生しているため、違法駐車取締りに向けることのできる警察力が不足しているという問題のほか、違法駐車の大半が運転者が車両を離れている放置駐車違反であることから、違法駐車行為をした違反者を特定することが困難で、運転者に対する責任の追及を十分にに行いにくいという制度的な問題も挙げられる。

* 1 制度改正に至った背景、制度改正に関する論点については、北村博文「違法駐車対策に関する制度改正について」(警察学論集57巻第9号)に、改正された道路交通法の各規定の趣旨および内容については、直江利克、松下整、森實悟「『道路交通法の一部を改正する法律』について(1)第2 違法駐車対策の推進を図るための規定の整備」(警察学論集57巻第9号)に、新制度の施行に向けた諸課題については、伊藤隆行、松林高樹、古瀬高嗣「新たな駐車対策法制の適正かつ円滑な施行に向けた諸課題への取組みについて」(警察学論集58巻第12号)に詳しい。

* 2 警視庁では、年に一度、都内全域(島部を除く)の幅員4.5m以上の一般道路に駐車する軽自動車以上の全車両について、合法・違法の区分を含め、調査員が目視で調査している。平成17年は10月16日木曜日、昼間帯(午後1時から午後5時まで)、薄暮帯(午後5時から午後8時まで)、深夜帯(午後11時から午前2時まで)ごとに調査が行われた。

* 3 全国47都道府県警察において、それぞれ1,000以上の一般ドライバーを対象に、県庁所在地等における免許更新の機会等をとらえてアンケート用紙を配布し、調査を実施した。



注) の放置違反金の額と反則金の額は同額。

Fig. 6 新制度における放置駐車違反の責任追及

さらに、政府の総合規制改革会議においても、「民でできるものは、官から民へ」という規制改革の流れに沿って、規制改革の推進に関する第二次答申等の中で、駐車違反対応業務の民間委託を可能とすべきとの指摘がなされた^{*4}。

このような背景の下、道路交通法の一部が改正され、良好な駐車秩序の確立を図るための新たな駐車対策法制が整備された。

3. 新制度における放置車両に係る使用者責任追及の仕組み

放置駐車違反の違反者の特定が困難という問題に対応するため、新たな駐車対策法制では、放置車両についての使用者責任が拡充され、運転者が反則金を納付しないなど放置駐車違反に係る運転者の責任を追及できない場合には、都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という）が放置車両の使用者に対し、放置違反金の納付を命ずることができることとされた。車両の使用者とは「車両を使用する権原を有し、車両の運行を支配・管理する者であり車両の運行について最終的な決定権を有する者」のことを

* 4 総合規制改革会議（平成13年4月～平成16年3月。宮内義彦議長）が提出した「規制改革の推進に関する第2次答申（平成14年12月12日）」の中で、「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。都市部における駐車違反対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対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」とされた。

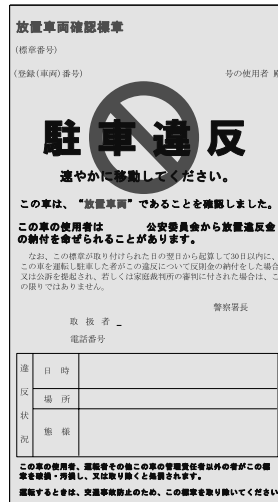


Fig. 7 放置車両確認標章

いい、通常は自動車検査証に記載されている使用者がこれに該当し、多くの場合は車両の所有者と一致する（例外：割賦販売による車両、リース車両等）。

新制度における放置駐車違反の責任追及の流れは、Fig.6に示すとおりである。まず、車両が違法に駐車しており、運転者がその車両を離れて直ちに運転できない状態にある場合には、当該違反の確認をした旨等を告知する標章（以下「確認標章」という。Fig.7）がその車両に取り付けられる。確認標章の取付け対象となる車両は、自動車、原動機付自転車および重被牽引車とされた（法第51条の4第1項）。確認標章は、車両の使用者、運転者その他車両の管理について責任がある者を除き、破損、汚損したり、取り除いてはならない（法第51条の4第2項）。

確認標章が取り付けられた車両の状況は、警察署長から公安委員会に報告される（法第51条の4第3項）。報告を受けた公安委員会は、その違反について、運転者が反則金を納付しないなど運転者の責任追及ができない場合には、使用者に対して弁明の機会を付与した上で放置違反金の納付命令を行う（法第51条の4第4項）。

納付を命ぜられた放置違反金を滞納した場合には、督促・滞納処分の対象となるほか（法第51条の4第13項および第14項）、督促を受けて納付しない場合には、その車両について車検手続を完了することができなくなる（法第51条の7）。また、一定期間内に同一車両について繰り返し納付命令を受けると、政令で定める基準に従い、その車両の運転を禁止する使用制限命令が出される（法第75条の2第2項）。

なお、運転者が出頭するなどして検挙された場合の責任および検挙後の手続の流れは現行のままである。

4. 放置駐車違反取締関係事務の民間委託

4-1 確認事務の委託

新たな駐車対策法制では、駐車違反対応業務に要する警察の執行力を十分かつ柔軟に確保する仕組みを構築し、良好な駐車秩序の確立を図るとともに、警察事務の合理化を図るため、警察署長は、放置された違法駐車車両があるという事実の確認と確認標章の取付けに関する事務(確認事務)を、公安委員会の登録を受けた法人に委託することができることとされた(法第51条の8第1項)。

放置車両の確認と標章の取付けは事実行為にすぎず、私人の権利を制限し、義務を課すような公権力の行使には当たらないが、社会的な実態としては駐車違反取締りとしての外観を有すること、また、制度的にも放置違反金納付命令という不利益処分的前提となることにかんがみ、委託法人によって行われる確認事務が公正かつ適確に遂行されることを確保するため、以下のような制度的手当てがなされた。すなわち、一定の欠格事由に該当する法人をあらかじめ委託対象から排除する登録制度を設けるとともに(法第51条の8)、現場において確認事務を行う者は駐車監視員という資格者に限ることとした(法第

51条の12第3項、第51条の13)。また、受託法人に対して、公正に確認事務を行わなければならない義務(法第51条の12第2項)ならびに駐車監視員に確認事務を行わせるに当たって制服および記章を着用させる義務(同条第4項)を課した。さらに、受託法人の役職員(駐車監視員を含む。以下同)または過去にこれらの職にあった者は、確認事務に関して知り得た秘密を漏らしてはならないこととされたほか(同条第6項)受託法人の役職員はみなし公務員とされ(同条第7項)確認事務に関して賄賂を受け取った場合には収賄罪の適用対象となり、逆に、確認事務実施中に暴行等を受けた場合は相手方に公務執行妨害罪が成立することとなった。

4-2 放置違反金関係事務の委託

年間数百万件に上ると推測される確認標章の取付けから始まる弁明の機会の付与、納付命令等の手続には、膨大な量の書類作成・郵送、データ入力・整理等の事務が発生すると考えられ、これらの放置違反金に関する事務についても法人に委託できるとされ(法第51条の15第1項)放置違反金関係事務を受託した法人の役職員または過去にこれらの職にあった者は、駐車監視員等と同様に、受託した事務に関して知り得た秘密を漏らしてはならないこととされた(同条第2項)。

5. 新制度における駐車違反取締りの具体的運用

駐車監視員活動ガイドライン		(〇年〇月〇日策定)
駐車監視員とは、警察署長の委託を受けた法人の下で地域を巡回し、放置車両の確認や確認標章の取付けなどの仕事を行う人のことであり、法律上の資格が必要とされています。(反則告知をしたり、金銭を徴収したりすることはありません。)		
活動方針	駐車監視員は、下記の路線、地域、時間帯を重点に巡回し、放置車両の確認等を実施する。	
重点路線	◎ 最重要路線	
	路線(区間)	重点時間帯
	国道〇〇号(□□交差点~△△交差点の間)	終日
	◎ 重点路線	
路線(区間)	重点時間帯	
国道〇〇線(□□交差点~△△交差点の間)	7時~9時、17時~19時	
市道△△線(□□交差点~△△交差点の間)	バス運行時間帯	
重点地域	◎ 最重要地域	
	地域	重点時間帯
	〇〇駅前ロータリー、駅前商店街周辺	終日
	△△駅前周辺(違法駐車防止条例重点地区)	終日
	◎ 重点地域	
	地域	重点時間帯
	□□地区繁華街	15時~夜間(特に週末)
	△△町商店街、〇〇町商店街	10時~18時(特に休祝日)
	△△小学校周辺、□□小学校周辺	登下校時間帯
	△△団地周辺、〇〇市営住宅周辺	午後~夜間
△△海水浴場周辺	海水浴期間中終日	
◎ 自動二輪(原付)重点地域		
地域	重点時間帯	
△△駅前周辺	終日(特に休祝日)	

〇〇県〇〇警察署

Fig. 8 取締り活動ガイドライン(モデル)

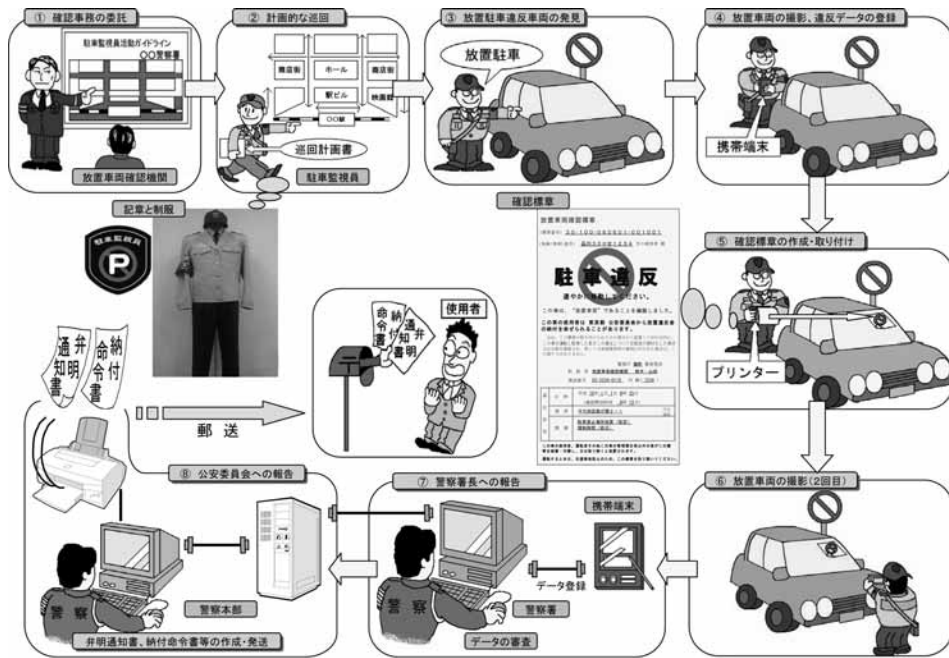


Fig. 9 駐車監視員の活動および放置違反金制度の流れ

5 - 1 取締り活動ガイドラインの策定および公表

新制度においては、確認事務の民間委託に伴い駐車違反取締りの執行力が增大するなど、取締りが強化されることから、従来以上に、公平かつメリハリを付けた取締りを推進する必要がある。そこで、確認事務の民間委託を行う警察署については、重点的に取締りを行う場所、時間帯などを定めた取締り活動ガイドラインを、地域住民等の意見、要望を踏まえた上で策定、公表することとし、当該ガイドラインに沿った取締りを推進することとされた。

なお、委託署における放置車両の確認の主役は駐車監視員となり、警察官等は例えば110番通報等による個別の駐車苦情に応じた放置車両の確認など臨機応変な対応が求められるものと想定されることから、委託署におけるガイドラインでは原則として駐車監視員の活動重点を定めることとされた(Fig.8)。また、委託署以外の警察署においては、通常、従前と比較して執行力が大幅に増大することはないが、メリハリを付けた取締りを行うという点で、委託署と同様にガイドラインを策定、公表することが、違

法駐車への抑止等の面で奏功する場合もあることから、違法駐車の実態等に応じて適宜策定することとされた。

策定したガイドラインについては、管内の違法駐車の実態等の変化に合わせて、随時見直すこととされている。

5 - 2 短時間駐車違反車両に対する取締り

従来の駐車違反取締りにおいては、限られた執行力の下で公平な取締りを推進する観点などから、違法駐車車両が発見されても必ずしも直には取締りが行われず、一定時間経過後もなお駐車している車両が主に取締り対象とされてきた。しかし、こうした運用によって「短時間なら路上に駐車してもよい」という誤った認識が一部に生じ、さらには、「違法駐車をしてもチョークチェックされるまでは大丈夫」と考える悪質な違反者も存在し、その結果、危険性・迷惑性の高い短時間駐車による恒常的な交通妨害が生じている。

これらの問題に対処し良好な駐車秩序を確立するため、確認事務等の民間委託により駐車違反に対応するための執行力の増大が見込まれる新たな駐車対策法制の導入を機に、放置車両であることが確認できた車両については、駐車時間の長短にかかわらず確認標章の取付け対象とされることになった。

* 5 確認事務の委託を予定している270警察署の平成17年中の放置駐車違反検挙数は、920,534件であり、全国の総検挙数1,506,388件の61.1%であった。

5 - 3 確認事務の委託

法人の登録や駐車監視員資格者証の交付等については、駐車対策法制の本体部分の施行に先立って、その準備行為として平成17年4月1日から実施されている。平成18年2月末日現在の法人登録数は1,359法人、駐車監視員資格者証の交付数は10,659人となっている。

平成18年度に確認事務の委託を予定している警察署は、東京都では都心12特別区(43警察署)、大阪府は大阪市内全域(27警察署)、愛知県は名古屋市内全域(16警察署)、その他の道府県においては県庁所在地および当該所在地と同規模の都市部を管轄する警察署であり、全国で27(全警察署の約2割)に上る^{*5}。また、委託を受けて活動する駐車監視員の数は全国で1,600人程度となる見込みである。

実際の受託法人の選定は、地方自治法その他の関係法令および各都道府県における諸規則に従い、競争入札によって行われるが、確認事務は公正な遂行が求められる公共性の極めて高い業務であるため、「安かろう悪かろう」を防止し、優良法人を選定するための手法として、最低価格落札方式ではなく、価格以外の条件についても評価の対象とする総合評価方式の競争入札を採用する都道府県警察が多い。

5 - 4 駐車監視員の活動の流れ

委託を受けた法人は、委託事務の開始までの間に、当該事務の遂行に必要な十分な駐車監視員資格者証保有者を確保し、所要の教育訓練を行わなければならない。

また、受託法人は、警察署長による日常の監督に従うこととなるほか、重点的に取締りを行う場所、時間帯等を定めたガイドラインに沿って巡回計画書

を策定し、これについて警察署長の承認を受ける。駐車監視員は巡回計画書に従い、所定の制服、帽子及び腕章を着用の上、2名以上一組で地域を巡回する。駐車監視員は、貸与された専用の携帯端末を用い、マニュアルの定める基準・手法に従い、放置車両の発見・確認、写真撮影・データ登録および確認標章の取付けを行う。巡回を終了した駐車監視員は、警察署において確認データを登録するとともに、報告書により活動結果を報告する(Fig.9)。

駐車監視員の活動数、時間、日等については、委託契約に基づいて計画されることとなるが、委託費は標章取付け枚数に応じての出来高払いではなく、活動数量に応じて支払われることになる。

6 . おわりに

本稿の執筆時点では、未だ改正法は施行されておらず、新制度の導入により、どの程度、放置車両の取締りがなされ、結果として違法駐車の種類が減少し、違法駐車に起因する交通事故、交通渋滞がなくなるか、また、標章取付け後、運転者でなく使用者の責任が追及される割合がどのくらいで、弁明や放置違反金納付の状況はどうかなどについては未知数である。

大きな制度改正であるだけにその効果についても大いに期待されるところであるが、今回の制度改正の政策評価については、制度導入5ヶ月目の平成18年10月に違法駐車に係る種々の実態調査を行い、平成17年10月に行った同様の調査データとの比較分析を行う予定であるので、それらの分析結果が待たれるところである。