

事業評価書

新たな駐車対策法制の導入

平成19年12月
国家公安委員会・警察庁

新たな駐車対策法制の導入

1 評価の対象とした政策

(1) 政策の背景及び目的

違法駐車は、都市部を中心に常態化し（図1）、交通渋滞や交通事故（図2、3）の原因となっていたほか、緊急時における救急車、消防車等の緊急車両の通行や、ごみ収集作業、地域によっては除雪作業の妨害になるなど、国民生活に著しい弊害をもたらしていた。

例えば、交通渋滞については、多大な経済的損失をもたらすとともに、渋滞中の自動車から排出される粒子状物質(PM)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る環境への影響も無視できない状況となっていた。また、平成15年中における駐車車両に係る交通事故の発生状況については、駐車車両に衝突した人身事故が2,658件(うち死亡事故92件)、駐車車両の陰からの飛び出し等、駐車車両に起因する人身事故が6,438件(うち死亡事故33件)となっていた。

警察や関係機関では、継続的に駐車対策を行ってきたが、それにもかかわらず違法駐車が依然として深刻な問題となっていた要因として、放置駐車違反をした者を特定することが困難で、運転者に対する責任の追及が十分に行えない場合があること及び依然として厳しい治安情勢の中で、駐車違反は日々大量に発生しており、違法駐車取締りに向けてのことのできる警察力が不足していることが挙げられた。

そこで、都市部を中心に常態化し、交通渋滞や交通事故の原因となっている違法駐車を抑止するため、

放置車両に係る使用者責任の拡充

放置駐車違反取締り関係事務の民間委託

を柱とした新たな駐車対策法制を実施すべく、道路交通法の一部を改正する法律案等を取りまとめた。

新たな駐車対策法制は、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。）、道路交通法施行令の一部を改正する政令（平成16年政令第390号。以下「改正令」という。）、道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令（平成16年内閣府令第97号）、指定車両移動保管機関等に関する規則等の一部を改正する規則（平成16年国家公安委員会規則第22号）及び確認事務の委託の手続等に関する規則（平成16年国家公安委員会規則第23号）により整備され、平成18年6月1日から施行された。

図1 東京都（23区）及び大阪市における瞬間路上駐車台数の推移

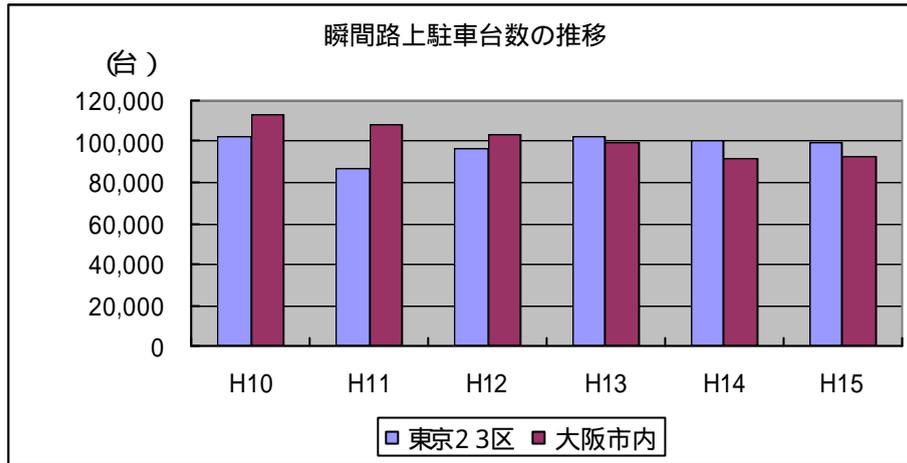


図2 駐車車両衝突事故発生状況

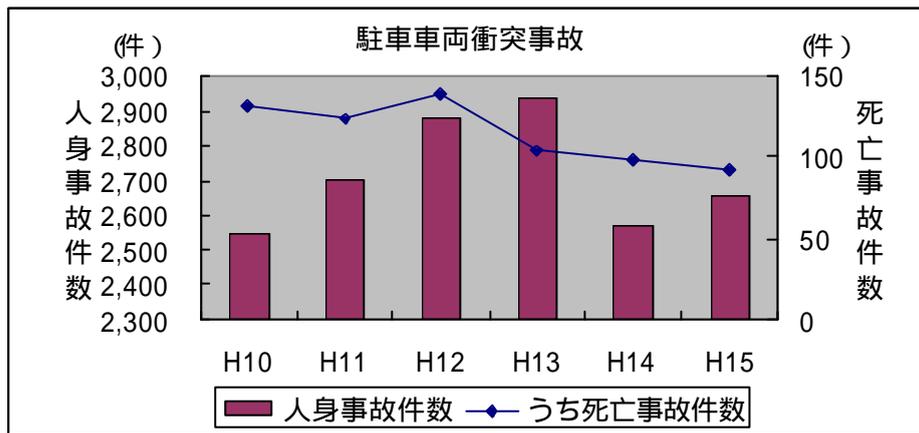
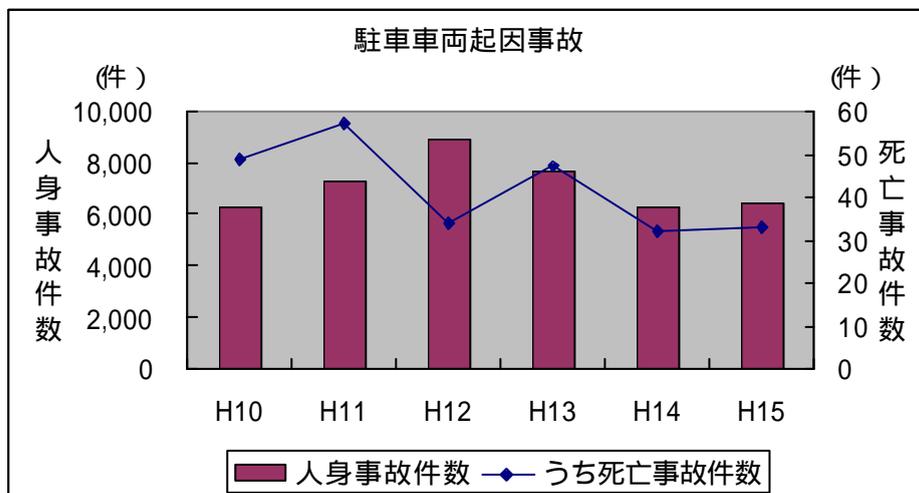


図3 駐車車両起因事故発生状況



(2) 政策の内容

改正法による新たな駐車対策法制に係る内容は、ア及びイのとおりである。

また、改正法による新たな駐車対策法制の実効性を高めるため、ウからカの取り組みを行った。

ア 放置車両に係る使用者責任の拡充

(ア) 駐車に係る車両の使用者の義務の強化

駐車に関する車両の適正使用を徹底させるため、改正法により、車両の使用者の義務が強化され、車両の使用者は、当該車両の駐車場所を確保することなどの措置を講じなければならないこととされた。

(イ) 放置違反金制度

放置駐車違反は、運転者が車両を離れており、違反をした運転者の特定が困難であるため、違反をした運転者に対する責任の追及が十分に行えない場合があるといった「逃げ得」の問題があった。そこで、これに対応するため、改正法により、運転者に対する責任追及を行うことができない場合には、都道府県公安委員会(以下「公安委員会」という。)は車両の使用者に対し、運転者が納付すべき反則金と同額の放置違反金の納付を命ずることができることとされた(表1)。

また、この制度の対象となる車両は、自動車、原動機付自転車及び重被^{けん}牽引車とされた。

表1 放置違反金の額

放置車両の態様の区分	放置車両の種類	放置違反金の額
法第44条、第49条の2第3項又は第75条の8第1項の規定に違反して駐車しているもの(法第49条の2第3項の規定に違反して駐車しているものについては、同項の道路標識等により指定されている道路の部分以外の法第44条各号に掲げる道路の部分において駐車しているものに限る。)	大型車	25,000円
	普通車	18,000円
	二輪車又は原付車	10,000円
法第45条第1項若しくは第2項、第47条第2項若しくは第3項、第48条又は第49条の2第3項の規定に違反して駐車しているもの(同項の規定に違反して駐車しているものについては、前号に規定するものを除く。)	大型車	21,000円
	普通車	15,000円
	二輪車又は原付車	9,000円

法第49条の2第2項若しくは第5項後段の規定に違反して駐車しているもの又は法第49条第2項のパーキング・チケット発給設備を設置する時間制限駐車区間において駐車している場合において当該車両に当該パーキング・チケット発給設備により発給を受けたパーキング・チケットが掲示されておらず、かつ、法第49条の2第4項の規定に違反しているもの	大型車	12,000円
	普通車	10,000円
	二輪車又は原付車	6,000円

法とは、道路交通法をいう。

大型車とは、大型自動車、中型自動車、大型特殊自動車及び重被^{けん}牽引車をいう。

普通車とは、普通自動車をいう。

二輪車とは、大型自動二輪車及び普通自動二輪車をいう。

原付車とは、小型特殊自動車及び原動機付自転車をいう。

(ウ) 滞納処分及び車検拒否

放置違反金の納付命令（以下「納付命令」という。）を受けた使用者に確実に放置違反金を納付させなければ放置駐車違反の抑止という本来の目的を達成することができないことから、改正法により、公安委員会は、納付命令を受けた使用者が放置違反金を納付しないときは、地方税の滞納処分の例により強制徴収することができることとされた。

また、車検を受けようとする者が放置違反金を納付していない場合には、車検手続を完了することができないこととされた。

(I) 使用制限命令

一定期間に繰り返して納付命令を受けた車両の使用者に対しては、納付命令を発するだけでは違法駐車を抑止対策として十分ではないことから、改正法により、公安委員会は、このような使用者に対し、3月を超えない範囲内で期間を定めて、当該納付命令に係る車両の使用を制限することができることとされた。

イ 放置駐車違反取締り関係事務の民間委託（図4）

(ア) 放置車両の確認と標章の取付けに関する事務の民間委託

駐車違反对応業務に要する警察の執行力を十分に確保し、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、改正法により、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事実を確認した旨を記載した標章の取付けに関する事務（以下「確認事務」という。）を、公安委員会の登録を受けた法人に委託をすることができることとされた。

また、委託を受けた法人は、公安委員会から駐車監視員資格者証の交付を受けた者でなければ確認事務に従事させてはならないこととされた。

(イ) 放置違反金関係事務の委託

放置違反金関係業務の合理化を図るため、改正法により、公安委員会は、放置違反金に関する事務（確認事務、納付命令、督促及び滞納処分を除く。）を

会社その他の法人に委託することができることとされた。

ウ 駐車規制の見直し

新法制を円滑に施行するためには、駐車規制の内容が交通実態等に適合したものととなっていることが不可欠であることから、警察庁では、都道府県警察に対し、時間的視点と場所的視点の両面から「交通の安全と円滑」と「駐車必要性」の調和に配慮して、駐車規制の見直しを計画的かつ集中的に実施するよう指示した。

エ 駐車監視員活動ガイドラインの策定・公表

新法制の下では、違法駐車により、著しい交通問題が生じている地域・路線に重点を置いた取締りを行う必要があると考えられたことから、警察庁では、都道府県警察に対し、確認事務を委託する警察署においては、管内の駐車実態、地域住民等の意見・要望を踏まえ、駐車監視員が重点的に活動する場所、時間帯を定めた駐車監視員活動ガイドラインを策定・公表し、これに沿った公平かつめりはりを付けた違法駐車取締りを推進するよう指示した。

オ 放置駐車違反取締りの運用方法の変更

従来は、放置駐車違反取締りにおいては、駐車時間が短時間の違法駐車車両について十分な取締りが行われず、結果として恒常的な交通妨害が生じていたことから、これを防止するため、警察庁では、都道府県警察に対し、新法制の導入を契機として、違法な放置駐車を確認した場合には、駐車時間の長短にかかわらず標章の取付け対象とするよう指示した。

カ 新法制に関する広報啓発及び関係団体等との連携

警察庁及び都道府県警察では、ポスター及びチラシを作成・配布したほか、新聞、テレビ、雑誌、インターネット等の各種媒体を活用した広報啓発活動を推進した。

また、警察庁では、新法制の円滑な施行に向けて、社団法人全日本トラック協会、社団法人全国レンタカー協会及び社団法人日本自動車整備振興会連合会等からの意見・要望を聴取するとともに、連携して対策を実施した。

(3) 政策の必要性

(1)で示したように違法駐車は、都市部を中心に常態化し、交通事故や交通渋滞の原因となるなど、国民に著しい弊害をもたらしていた。

これまで、各種の対策が継続して進められてきたにもかかわらず、問題の解決に至っていない要因として、放置駐車違反については、警察官が違反行為を現認していないことから、違反した運転者を特定することが困難であるという問題があった。そのため、警察官が放置車両に違法駐車標章を取り付けても、違反行為をした運転者の責任追及を行えない場合が少なくなかった。しかも、このような「逃げ得」の実態が一部違反者に知られ、ますます運転者の特定ができなくなるという悪循環になっていた(表2)。

また、良好な駐車秩序を確保するため違法駐車取締りを更に強化することが求められていたが、依然として厳しい治安情勢の中で、違法駐車取締りに投入できる警察力にはおのずと限界があり、国民の期待に十分にこたえられない状況にあった。

そこで、これらの問題に対処し、良好な駐車秩序を確保することにより、国民の期待にこたえるためには

放置車両に係る使用者責任の拡充

放置駐車違反取締り関係事務の民間委託

を柱とした新たな駐車対策法制を導入し、放置駐車違反对策を強化することが必要不可欠であった。

表2 違法駐車標章取付け件数と放置駐車違反取締り件数の比較

年	違法駐車標章取付け件数 (a)	放置駐車違反取締り件数 (b)	b/a
H10	2,521,115	2,178,289	86.4%
H15	2,091,291	1,602,917	76.6%

(4) 期待される効果

良好な駐車秩序が確保され、違法駐車台数の減少、交通渋滞の減少、駐車車両に係る交通事故の減少等、安全で円滑な道路交通が確保されるとともに、放置駐車違反取締り関係事務の民間委託により、違法駐車抑止のための必要な体制が確保され、警察力の合理的再配分が図られるものと期待された。

2 評価の観点

効能性、有効性及び効率性の観点から評価する。

3 効果の把握の手法及びその結果

(1) 効果の把握の手法

ア 放置車両の確認の状況

標章取付け件数を施行前後で比較する。

イ 放置違反金制度の運用状況

責任追及の状況及び滞納処分等の執行状況について把握する。

ウ 違法放置駐車の実態

主要都市における違法放置駐車台数の状況を施行前後で比較する。

エ 交通渋滞（平均旅行時間）の状況

主要都市における交通渋滞（平均旅行時間）の状況を施行前後で比較する。

オ 駐車車両に係る交通事故の発生状況

駐車車両衝突事故件数及び駐車車両起因事故件数を施行前の5年間の平均と比較する。

カ 警察力の合理的再配分の状況

確認事務の民間委託の規模を把握するとともに、新たな駐車対策法制の導入に伴う交通部門の警察官の配置基準を施行前後で比較する。

(2) 結果

ア 放置車両の確認の状況

施行後1年間における放置車両確認標章取付け件数は、278万6,993件で、このうち放置車両の確認事務の委託警察署におけるものが216万2,620件、非委託警察署におけるものが62万4,373件となっている。委託警察署において標章の取付け等を行う駐車監視員による取付け件数は125万2,627件で、委託警察署における取付け件数の57.9%を占めている。全体の取付け件数(278万6,993件)を1日当たりの取付け件数に換算すると7,636件であり、平成17年中における違法駐車標章取付け件数(約5,700件)に比べて約3割(34.0%)増加しており、民間委託による執行力強化の効果がみられる(表3)。

表3 放置車両の確認の状況(平成18年6月1日から19年5月末までの間)

放置車両確認標章 取付け件数	委託警察署			非委託警察署
		駐車監視員	警察官等	
2,786,993 (7,636)	2,162,620 [100%]	1,252,627 [57.9%]	909,993 [42.1%]	624,373

()内は1日当たりの件数

平成17年中における1日当たりの違法駐車標章取付け件数 約5,700件

イ 放置違反金制度の運用状況

責任追及の状況については、施行後1年間における放置駐車違反取締り件数は、254万5,868件であり、このうち使用者による放置違反金の納付等が行われているものが159万7,280件で全体の62.7%、運転者による反則金の納付等が行われているものが58万3,486件で全体の22.9%となっている。

このように、全体の85.7%について、使用者又は運転者への責任追及が行われているところであり、手続中のものが36万5,102件(14.3%)であることを踏まえれば、新制度の目的である「逃げ得」の防止が相当程度図られたものと考えられる(表4)。なお、施行後1年間における滞納処分等の執行状況については

滞納処分件数	1,756件
車検拒否件数	10,364件
使用制限命令件数	1,389件

であった。

表 4 責任追及の状況（平成19年5月末現在）

放置駐車違反 取締り件数 (納付命令+告知送致)	使用者責任 (放置違反金納付等)	運転者責任 (反則金納付等)	手続中	
			督促済 (申検拒否・滞納処分対象)	督促準備中
2,545,868	1,597,280	583,486	274,272	90,830
[100%]	[62.7%]	[22.9%]	[10.8%]	[3.6%]
	[85.7%]		[14.3%]	

ウ 違法放置駐車の実態

新たな駐車対策法制の施行後、全国の主要路線において違法放置駐車台数が顕著に減少しており、例えば、東京都内晴海通り、新宿通り、明治通り等主要10路線約32.1キロメートル及び大阪市御堂筋約4.0キロメートルにおける施行前後の瞬間放置駐車台数を比較すると、瞬間放置駐車台数は、約6割から約7割程度減少した(図5)。

エ 交通渋滞（平均旅行時間）の状況

新法制による違法駐車実態の大幅な改善は、全国の主要路線における交通渋滞の減少にもつながっている状況にある。

例えば、東京都内晴海通り、新宿通り、明治通り等主要10路線約32.1キロメートル、大阪市四つ橋筋約4.7キロメートル及び大阪市堺筋約4.9キロメートルにおける平均旅行時間を施行前後で比較すると、いずれも減少した(図6)。

オ 駐車車両に係る交通事故の発生状況

全国における駐車車両衝突事故件数及び駐車車両起因事故件数について、平成18年6月から平成19年5月までの1年間の発生件数と平成13年6月から平成18年5月末までの間の年間平均の発生件数とを比較すると、駐車車両衝突事故件数は704件(28%)減少(うち死亡事故29件(32%)減少)し、駐車車両起因事故件数も933件(15%)減少(うち死亡事故2件(7%)減少)した(表5)。

表 5 駐車車両に係る交通事故の発生状況

項目	駐車車両衝突事故件数		駐車車両起因事故件数	
		うち死亡事故		うち死亡事故
H18.6~H19.5	1,838	63	5,499	27
H13.6~H18.5の平均	2,542	92	6,432	29
増減	-704 (-28%)	-29 (-32%)	-933 (-15%)	-2 (-7%)

カ 警察力の合理的再配分の状況

新法制の施行前における駐車違反取締りは、交通部門や地域部門の警察官により行われていたところであるが、それらに専従していたわけではないため、当該取締

りに従事していた人員数を正確に把握することは困難であるが、違反告知1件当たりの平均所要時間等について一定の仮定を置き、総取締り件数から取締りに従事していた人員数を算出すると、平成16年については、約1,200人相当の警察官が放置駐車違反の取締りに専従していた計算になる。

他方、新法制の施行後は、確認事務の民間委託が行われ、平成19年度は全国310警察署において、約1,800人の駐車監視員が現場での確認事務に従事している(表6)。全国の交通部門の警察官の配置基準を、平成17年度と平成19年度で比較すると、新法制の導入を理由として181人が合理化されたとの報告を受けている(表7)。また、地域部門においても、相当量の警察力がパトロール強化等に振り向けられたものと考えられ、新法制による民間委託の結果、駐車違反取締りの執行力がより一層強化されるとともに、警察力を他の分野に再配分することができたものと認められる。

表6 確認事務の民間委託規模の状況

年度	委託警察署数	駐車監視員委託人員
H18	270	1,580
H19	310	1,766

表7 新法制導入による交通部門の警察官の配置基準の増減
(平成17年度と平成19年度の比較)

	増減
本部	+ 145
警察署	- 326
合計	- 181

4 評価

(1) 効能性

放置車両に係る使用者責任の拡充及び放置駐車違反取締り関係事務の民間委託を柱とする新たな駐車対策法制の導入により、放置駐車違反に対する責任追及の確実な実施による「逃げ得」の防止と違法駐車抑止のための必要な体制の確保による執行力強化が図られ、大都市地域を始め各地で違法駐車台数が減少した。

(2) 有効性

違法駐車台数の減少により、交通渋滞や駐車車両による交通事故が減少するなど、交通の安全と円滑を確保する上で相当の効果が発揮されている。これは、使用者及び運転者の違法駐車抑止に対する意識が高まっていること、道路交通の場における悪質・危険、迷惑性の高い違法駐車を抑止が次第に図られてきていることを意味し、新たな駐車対策法制の導入は、安全で円滑な道路交通社会の実現に寄与する有効な

政策であったと評価される。

(3) 効率性

放置車両に係る使用者責任の拡充は、放置駐車違反に対する責任追及の確実な実施を可能にした。また、放置駐車違反取締り関係事務の民間委託は、少ない警察力で違法駐車抑止に必要な体制を確保することを可能にした。

その結果、施行から1年間という短期間で大都市地域を始め各地の違法駐車の実態を大幅に改善させ、交通渋滞の減少、駐車車両に係る交通事故の減少等自動車交通に起因する社会的損失の大きな削減につながった(図7参照)。

新たな駐車対策法制の導入は、少ない警察力で駐車規制の実効性を高めることを可能にした効率的な政策であったと評価できる。

(4) 結果

以上のとおり、新たな駐車対策の導入は、効能性、有効性及び効率性が認められ、良好な駐車秩序の確立と警察力の合理化に寄与するものであったと評価される。

5 今後の課題

新たな駐車対策法制は、国民の理解を得ながら順調かつ円滑に実施され、着実に成果を上げているところである。

今後の課題としては、違法駐車状況等が短期間で大きく変化することがあることを踏まえつつ、違法駐車取締りに関する地域住民等の意見・要望等を十分に把握して定期的なガイドラインの見直しを行うとともに、責任追及の着実かつ効果的な実施により「逃げ得」や悪質違反の更なる解消に努め、駐車車両がない安全で円滑な道路交通社会の実現を図っていく必要がある。

6 学識経験を有する者の知見の活用に関する事項

本事業評価書の作成に当たっては、平成19年11月14日に開催した第15回警察庁政策評価研究会において意見を聴取した。

7 評価を行う過程において使用した資料その他の情報に関する事項

交通統計及び主要都府県における効果事例

8 評価を実施した時期

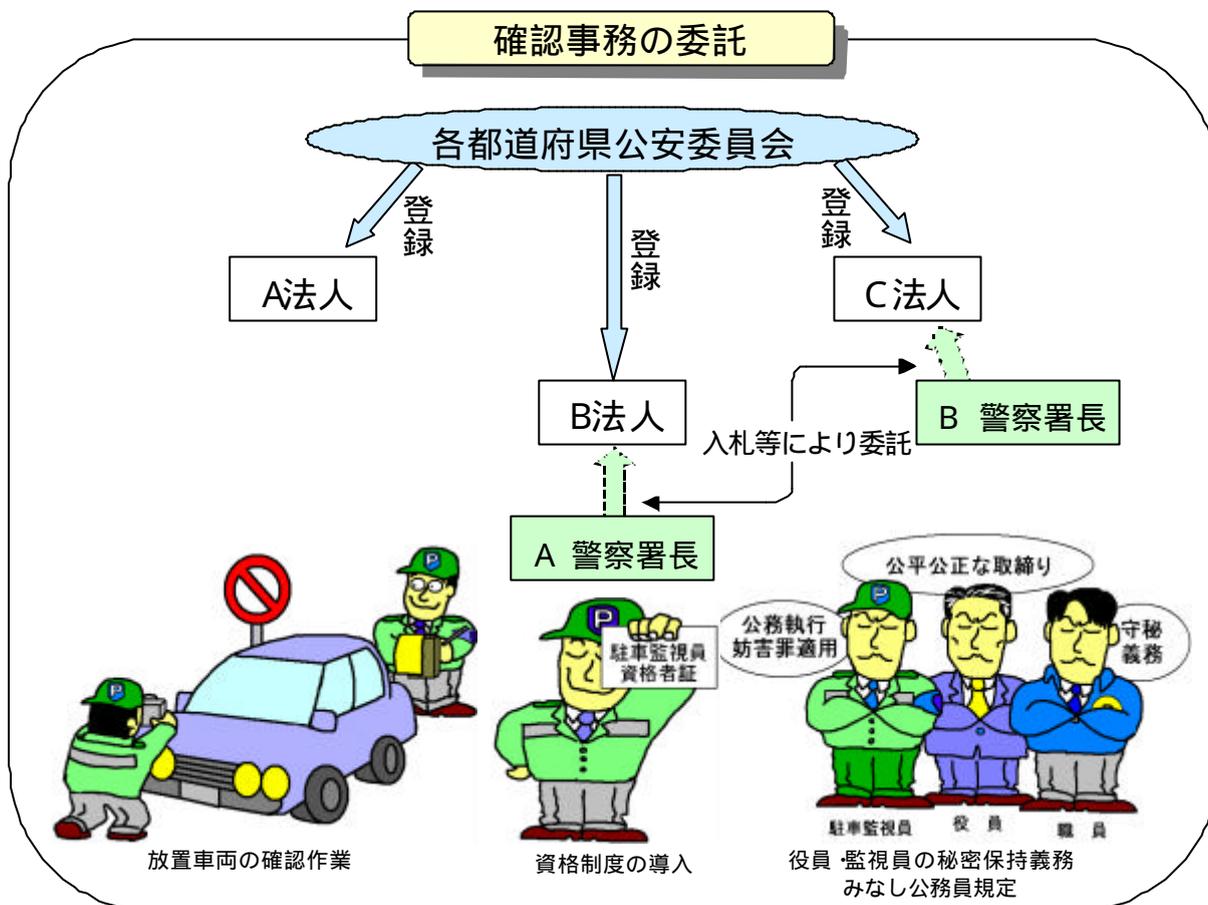
平成18年6月1日から平成19年5月31日までの1年間

9 政策所管課

交通企画課、交通指導課、交通規制課

図4 放置駐車違反取締り関係事務の民間委託

駐車違反对応業務の民間委託



放置違反金関係事務の委託

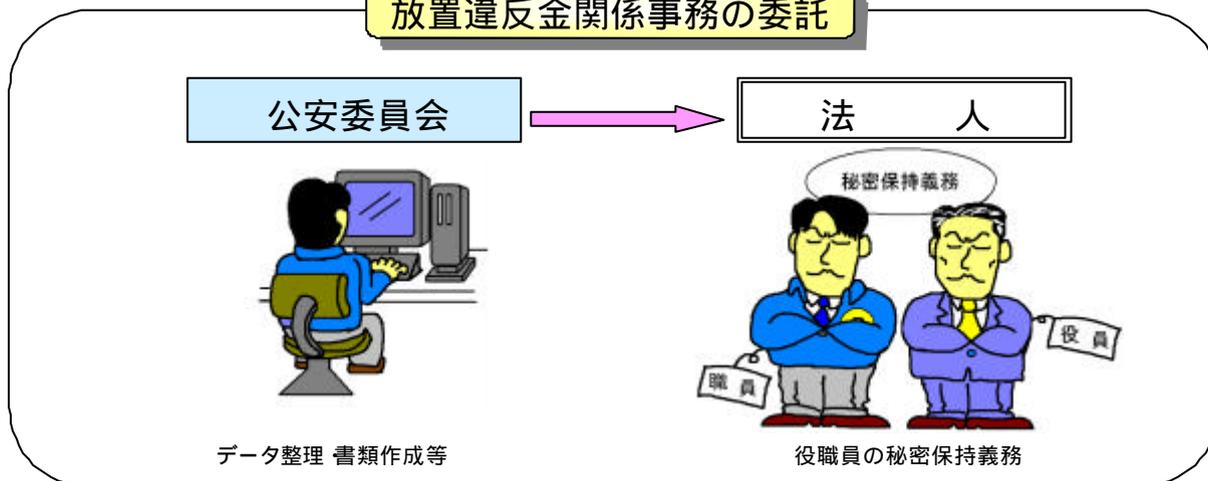


図5 違法放置駐車台数の変化

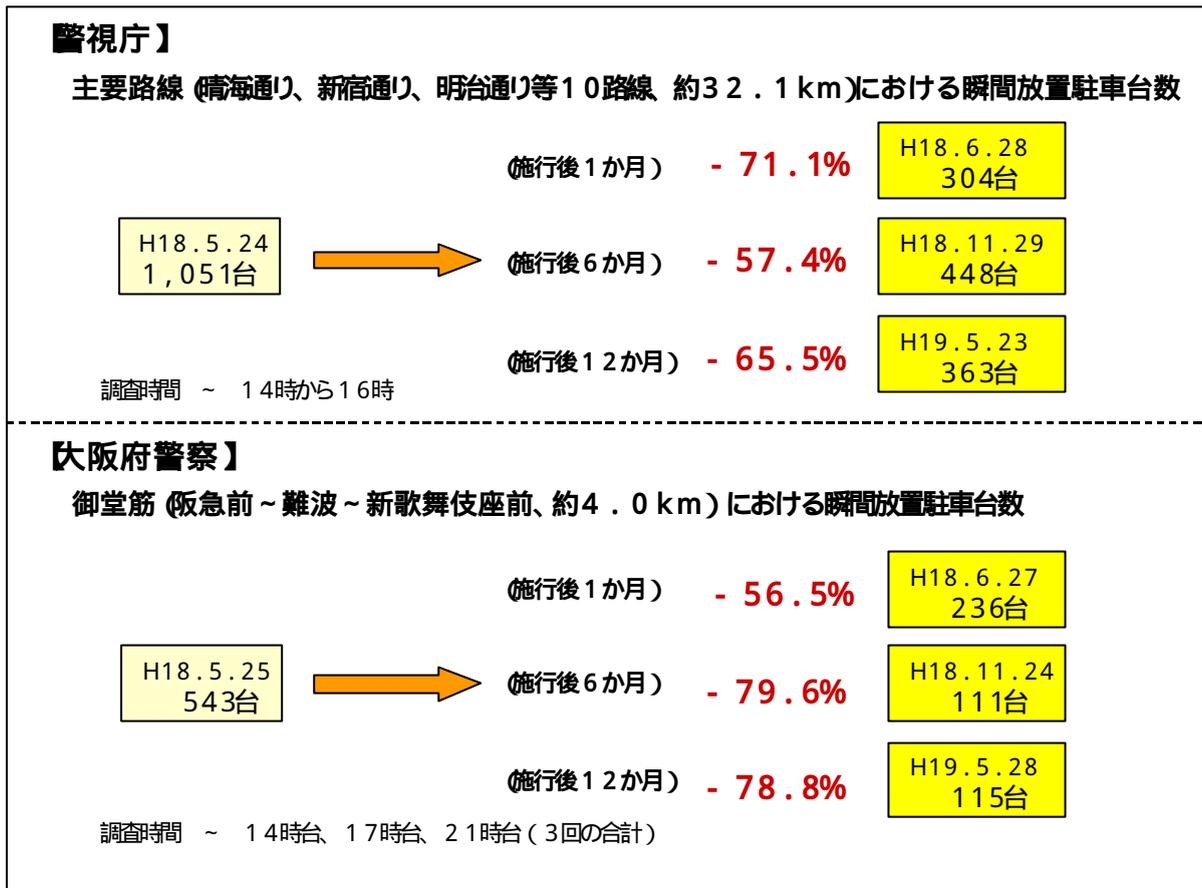


図6 交通渋滞（平均旅行時間）の変化

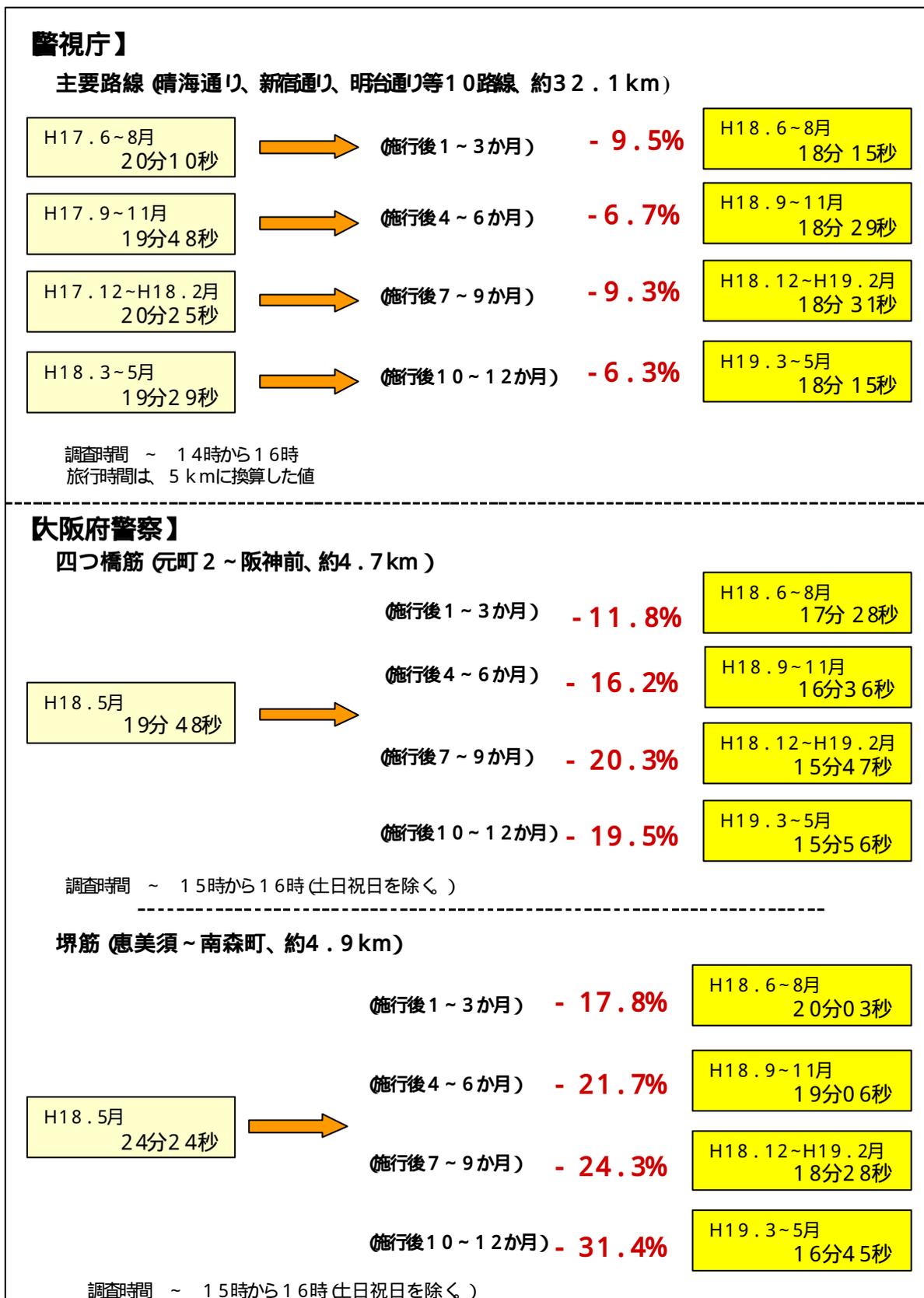
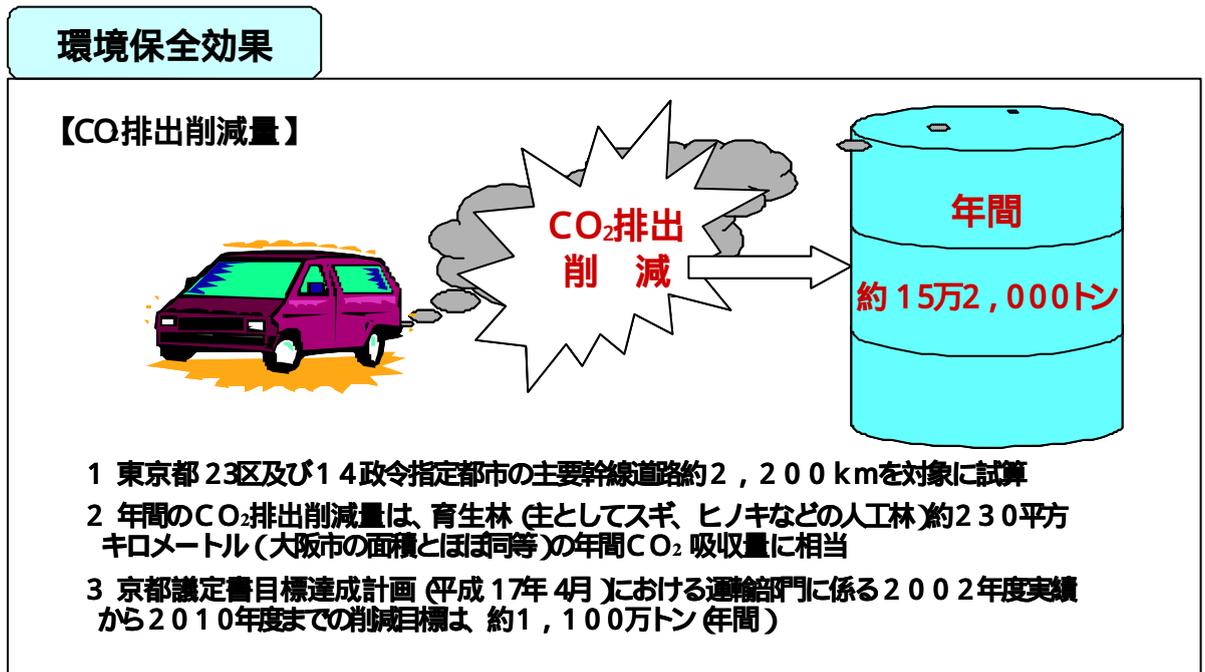
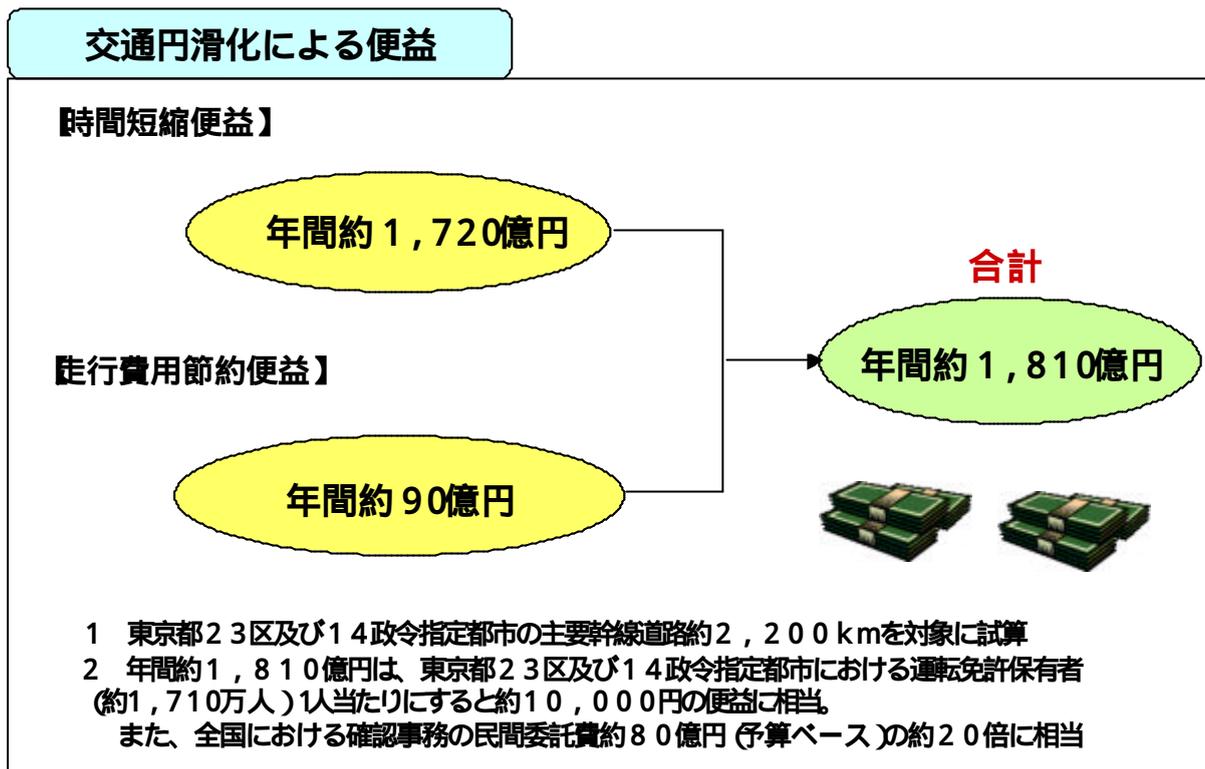


図7 交通円滑化による便益及び環境保全効果（試算）



< 試算方法 >

下記の定数を用い「交通円滑化による便益」と「環境保全効果」を試算した。

- 労働時間単価 ~ 2,199円/時間(毎月勤労統計調査:厚生労働省)
- 平均乗車人員 ~ 1.3人/台(全国平均:平成11年度道路交通センサス)
- ガソリン単価 ~ 140円/リットルと仮定
- CO₂排出量 ~ 2.32kg・CO₂/リットル(地球温暖化対策の推進に関する法律施行令)