

第百十八回 参議院地方行政委員会會議録第八号

平成二年六月二十一日(木曜日)

午前十時開会

委員の異動

六月十九日

村田 誠醇君

補欠選任

栗村 和夫君

出席者は左のとおり。

委員長

渡辺 四郎君

理事

竹山 裕君

松浦 功君

湖上 貞雄君

諫山 博君

井上 章平君

岩崎 純三君

大塚清次郎君

後藤 正夫君

須藤良太郎君

野村 五男君

岩本 久人君

佐藤 三吾君

篠崎 年子君

常松 克安君

神谷信之助君

高井 和伸君

秋山 肇君

國務大臣

奥田 敬和君

自治大臣
國務大臣
国家公安委員
会委員長

政府委員

警察庁長官

警察庁長官官房

金澤 昭雄君

浅野信二郎君

事務局側

常任委員会専門員

説明員

総務庁長官官房

参事官

通商産業省機械

情報産業局自動

車課長

運輸省航空局飛

行場部計画課長

建設大臣官房審

議官

建設省都市局都

市再開発課長

建設省道路局有

料道路課長

建設省住宅局住

宅建設課長

建設省住宅局建

築指導課長

建設省住宅局市

街地建築課長

参考人

住宅・都市整備

公団理事

片山 正夫君

梅野捷一郎君

鈴木 俊夫君

島崎 勉君

小野和日児君

安達常太郎君

立石 真君

鈴木 孝男君

小坂 英治君

内藤 勇君

竹村 巖君

湯浅 利夫君

の補欠として栗村和夫君が選任されました。

○委員長(渡辺四郎君) 次に、参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

道路交通法の一部を改正する法律案及び自動車の保管場所の確保等に関する法律の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に住宅・都市整備公団理事片山正夫君を参考人として出席を求めたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(渡辺四郎君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(渡辺四郎君) 道路交通法の一部を改正する法律案及び自動車の保管場所の確保等に関する法律の一部を改正する法律案を一括して議題といたします。

両案の趣旨説明につきましては、前回の委員会において聴取いたしておりますので、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○湖上貞雄君 まず私は、大臣並びに国家公安委員長にお聞きしたい。

きょうまで大臣の説明を聞いて、お互い理事の間でこの道交法、車庫法問題についてどうやって協議を進めていくかというやさきに昨日の毎日新聞の記事を読みまして、一つは非常に不愉快な感じを持つ。一体参議院の審議のあり方や審議の方法や、そして、私どもはできるだけ国民の期待にこたえてこの審議に成じたい、したがって定例日以外でも協議をして決めていこう、こういう非常に真摯な態度で私は臨んできたと思っております。

そのときに、この新聞記事には「棚ざらしの動きも」、「時間稼ぎ」、次期臨時国会か、こういうことをやられますと、私どもは、この審議に当たって本当にまじめに審議することについての意欲を

失うと同時に、参議院の審議権についても大きな疑問を裏は持つものであります。したがって私は、やはりこういう認識について、この新聞記事の事実関係について、まずは大臣から明らかにしていただきたい。これは質問の予定には入っていないかと思っておりますが、大臣の所見を伺いたいと思っております。

その上で私は、第二次交通戦争や今回の道交法並びに車庫法の改正を新たな駐車戦争として自治省が考えられて、国家公安委員会も考えられてこういう法案を出された。私は緒戦においてかなり苦勞されたと思っておりますけれども、新たな局地戦争としてのこの駐車問題というものについて、何かしら昨日の記事から思いますと本当に残念でないのであります。しかし、これらの法案について、まねに見ると言っているけれども、国家公安委員会に対して労働組合が支援をするなどの動き等も、多少遅きに失した感はあるけれども、応援があることなどは私はこれは国民の駐車問題に対する意識が高まっている証拠であろう、こういうふうに見えるわけでありまして、したがって、取り締まりの効果と同時に総量規制や駐車施設の拡充等に対する総合的なやはり施策を講じながら双方とも同じようなウエイトで進めていかなければならないと思っております。

したがって、四月九日に提案をされ、六月一日、新たな国民生活をどう安定的に、今の車社会の中における国民生活におけるマイナスの面についてどう改善をさせていくのか、いわゆるこの法案提出に当たったこの決意並びに所見を大臣並びに長官にお聞きしたいと思います。

○政府委員(金澤昭雄君) まず、新聞の記事についての私の考え方から申し上げたいと存じますが、この法案は、今お話しのように非常に緊急な対策ということで、非常に深刻化しております現在の駐車問題に対する緊急対策ということでお願

本日の会議に付した案件

○参考人の出席要求に関する件

○道路交通法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○自動車の保管場所の確保等に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(渡辺四郎君) ただいまから地方行政委員会を開会いたします。

まず、委員の異動について御報告いたします。

去る十九日、村田誠醇君が委員を辞任され、そ

【参議院】

平成二年六月二十一日

地方行政委員会會議録第八号

第二部

第百十八回

参議院

地方行政委員会

會議録

第八号

(一七七)

いをしておるわけでございますので、もう一日も早い成立、これを願っております。したがって、新聞の記事にありますが、先へ延ばさるるといふことは当然考えておりませんが、一日も早く成立をさせていただきたい。したがって、非常に苦しい厳しい日程の中でも無理を承知で審議をお願いしておるわけでありまして、その点はひとつ御理解を賜りたいと存じます。

それから、この駐車戦争に対する認識の点でございますが、現在のこの車社会の中で駐車問題の占める重要性というものは非常に大きいというふうに感じております。特に現実の問題といたしまして、これより最近、警視庁の調査であります。四月二十五日に都内全域につきまして駐車の実態を調査いたしました。その結果は新聞にも発表しておりますが、例えて申しますと、二十三区内で瞬間の路上駐車の数約二十万台でございます。これは昨年のこの調査と比較いたしますと約八割駐車総数がふえております。その二十万台のうちでいわゆる違法駐車と申しますのは約十八万台でございます。これは駐車総数の九〇％を占めておる。この違法駐車の数に比べての伸びが約一〇％でございます。したがって、一年間で違法駐車の数も一〇％、総数も八割伸びた、こういうことでもありますので、この駐車問題の緊急性というものはこれ一つでもうかがわれるかと思っております。

この違法駐車は現在、交通渋滞の最も大きな原因となっておりますし、また、あわせて交通事故の原因にもなっております。両方相まって国民生活に重大な影響を及ぼしております。こういう認識でございます。放置をしますと都市機能を麻痺させかねない、こういう認識で私どもの方は取り組んでおります。したがって、最初の新聞の問題とこれも絡み合わせてこういうことをお願いしておりますので、ひとつ御理解をいただきたいと思います。

【参議院】

○国務大臣(奥田敬和君) この毎日新聞の記事を引用しての御質疑でございますけれども、私自身は、あの衆議院における交通特の十数時間に及ぶ審議時間の中でいろいろ今日の車社会の現状を憂える言葉を発言いたしましたし、また、ここに「駐車問題は一刻を争う状況にある」(奥田国家公安委員長)、「こういう危険な状況についてはこのとおり訴えたことは事実でございます。しかし、この記事自体はこれは署名入りの記事責任を明確にしたものでありますけれども、現状、衆議院における審議状況を引用されての記事だ。「棚ざらしの動き」という見出しになっておりますけれども、こんなに大変な大変である日程を渡辺委員長以下大変な御苦勞を願ってセッしていただいたと聞いております。

ですから、今国会厳しい日程をやりくりしていただきまして、集中的に審議をやつてやろうという当委員会の諸先生方のいわゆる本法案に対する熱意といえますか、世論にこたえた動きに対しては感謝こそすれ、こういった形に於いての危惧というものは、棚ざらしにしないように努力いたしたい。おる先生方の御努力は、もうむしろ多としておるところでありまして、こういった形は、衆議院審議を聞いておたいわゆる今日の交通戦争の現状を大変憂える記者諸君の先走りした心配ではなかったか、こういったことはありませんよ、むしろ先生方の本法案に対する集中的な審議を願う御熱意に対して、私としては心から感謝申し上げておるところでございます。

○洲上真雄君 そうは言っても、国民の目から見ると、二十日までの新聞の経過などを見ますと、必ずしもじゃ、信頼をきちっと置いた上でということでのこの問題を見るかどうかということになると思ひますし、何やら大きくこの業界等からの圧力があつたのではないかというふうな記事から見ますと、国民の信頼をどう回復していくのか、そのためにはこの問題についてどう具体的に実効が上がっていくようにしていくかということ

が最大の課題でなければならぬと思ひますし、私どももそうあつてほしいというふうに思つておるわけでございます。この問題はそれぞれ検討なされておるようでありまして、いずれまた質問があると思ひます。

いわゆる今日の車社会における安全、円滑、快適な道路環境というものをつくっていくためには、今の最大の障害になってくる違法駐車の問題、それから交通事故の問題、排ガス公害の問題などを考えてみますと、やはり私的交通機関の持つ弊害というものが非常に大きく今の日常社会にあらわれてきているんじゃないか。したがって大量輸送機関である公共交通を拡充することこそが今の現代社会、今の都市において求められておるのではないかと今思つております。したがって、公的な機関と私的なそういう交通機関という問題については、やはり限られた土地の中で、限られた面積の中で有効的に人の動きや車の動きを考えた場合に、公共交通機関の優先こそが今の現代社会に求められておるのではないかと。そうすることによって、余り私的な交通にも制限を加えずスムーズな道路環境というものをつくっていくべきではないか。

いろいろな方策があると思ひますけれども、いわゆる現代の交通三悪と言われるその悪に対する対策の重点をどこに置くかと思つておるのか。例えば私的なものにさらに傾斜を深めていくか。例えは私的なものをさらに傾斜を深めていくかとするのか、公的なものをさらに充実しながらバランスをとっていくかと思ひます。

○政府委員(金澤昭雄君) 公共交通機関と私的交通機関との御質問でございますが、私どもはこれは全体的に見ますと、今の現状から考えまして公共交通機関のより一層の充実を図りながら、私的な交通機関とのバランスを保つていくということにならうかと思ひます。ちょっと抽象的で恐縮でありますけれども、やはり私的な交通機関の方の必要性もまた現在の車社会の中では非常に大切なものであると思ひますし、また今の渋滞、交通

事故の状況から申しますと、公共交通機関の充実の一層の必要性というものはこれは大きく認識されるわけでございますので、やはり両方相まってバランスある発展、発達といえますか、充実といえますか、そういうことが必要であらうかと思ひます。

○洲上真雄君 今長官の方からバランスある発展というふう言われましたけれども、大臣、大量輸送機関に対する公共交通というものをさらに拡充していくことこそが今大切ではないか。朝夕の通勤、通学あのラッシュの状況というのは、まさに人間生活においてまず最初、さあきょうは一日元気で頑張ろうというときに、あの交通混雑の中に置かれて、へとへとになって官庁や会社や学校に行つて、本当に実効ある生活が送れるかどうかということをお考えますと、やはり交通の持つ利便性だとか安全性だとか快適性だとかというものを公共交通機関にも追求していく、同時に私的なものにも追求していく。公的なものより私的なものの方が構造的にも何よりも優先していることは間違いないところでありまして。

しかし、私が考えるのには、鉄道の新設だとか公共駐車場の新設だとかという現代社会、車社会におけるそういう問題を解決していくこととする場合に、アメリカからいろいろ言われるような公共投資、設備問題を言われるようなことではなしに、積極的にこの問題について新たな財源を求め、も解決をしていくべきではないか。その手法に都市計画と合わせながら考えていくという考え方を、思い切つた財源の措置などというのを、お考えになつておられるかどうか、大臣の考え方を聞きたいと思ひます。

○国務大臣(奥田敬和君) 私は先生の御指摘のとおりであると思ひます。公共交通機関の充実、そして本場に快適なそういう社会生活をやっていくというのには私たちの共通の願ひでございますし、そういった点においては、もちろん今日の自動車社会と申しますか、自動車なくして今日の社会生活は営めないくらい重要な利便的な機関と

してのそういったことはよく認めた上で、なおかつこういった公共交通の充実こそ望ましいことである、この面において政策の重点を注いでいくということは極めて肝要なこと、全くその点については先生と同感でございます。

ただ、都心に乗り入れる形において、それぞれの車を持つておる人も社会的な責任とコストがかかるということも十分認識された上で、当然車を持つ人の基本的なマナーというものをこの際定着して確立していく必要があるなとつくづく思っております。

一例ですけれども、ニューヨークのマンハッタン地区と東京三区の自動車保有台数をちょっと調べてもらったことがあるんですけども、あの都心部の人の自動車の保有台数が、もう全く公共交通に十分頼れる都心地区でございますから、一五％ぐらいの所有台数。ですから、都心部に住んでおる人は、それだけ車を余りお持ちになっていない、特別な層しか持っていない。東京三区の場合には六〇％近くが持っておられる。坪一億の億ションとかなんとか言われている時代ですから、大変な形の中で六割近くも持っております、このこと自体も、この実数を聞いてただけで、何か公共交通に十分頼れるあらゆる利便的な形が整っておる都心部の人が、車を持つたとは言いませんけれども、持って負担がかかる、コストがかかる、それを前提にして考えますと、ちょっと日本の今日の状態というのは、アメリカなんかのニューヨークだけの例と比較するのはあれですけれども、少し狂っているのじゃないかな、そういうことも感じました。

○洲上真雄君 大田大臣の認識としては、双方相並び立つように、そしてなおかつ公共交通の大量輸送機関の果たす役割について十分にこれから先も拡充していきたい、こういうお考えのようでございますので、さらにひとつ積極的にそういう面に向かって努力をしていただきたいと思っております。この駐車戦争に入るきっかけとなった四月九日

の警察庁交通局が試案を発表するまでに、いわゆる現代の社会問題としての交通事故、交通渋滞、公害問題等についてあらゆる各関係省庁との御協議があったと思っております、これらの問題を解決するに当たって、どこどここの省庁と協議されたのか明らかになっていただきたいと思っております。

○政府委員(関根謙一君) 私ども試案を発表させていただきますのは四月九日でございますが、駐車問題が大都市における大きな交通問題の一つであるという認識を持ちまして、関係省庁との問題の話し合いを正式にやっておりますのが、昭和六十三年七月の交通対策本部決定「大都市における道路交通円滑化対策について」という十八省庁の関与しております決定でございますが、この時点からいって、この「大都市における道路交通円滑化対策について」ということで決定されました中身は、一つが道路交通容量増大対策、それからもう一つが道路交通需要軽減対策、それとあと交通円滑化に関する広報と交通円滑化に関する調査研究、こういった事柄でございます。

私どもそれで法改正を含めていろいろ検討をしてきたところでございます。特に今回の試案をつくるまでに理論的な問題で検討すべきことが多々ございました。そこで総務庁を初め、法務省にも御相談を申し上げております。その他、政策的な面で関係省庁にそれぞれ話を伺っているところでございます。法務省との関係では、特に刑罰をやめて行政制裁金という仕組みをつくるということについての法律問題等いろいろと御意見を伺ったという経緯がございます。

○洲上真雄君 それでは、試案を発表するまでに警察庁内部で、恐らく六十三年の七月以降になると思っておりますが、相当の期間があったと思うのでございますけれども、いつごろから検討をお始めになったのでございませうか。

○政府委員(関根謙一君) 昨年の七月に交通局に中期交通対策検討委員会を設置いたしましたので、こ

で法改正検討委員会を設けまして内々の検討に入ったところでございますが、正式に次の通常国会に提出予定法案というところで内閣官房の参事官室に御報告申し上げたのが昨年の九月末ぐらいでございます。それから本格的な、いろいろな資料集めでありましてその種の検討に入っております。

○洲上真雄君 では、昨年の九月以降から内部での検討を始めたかと思うんですが、同時に各省庁との関係も協議されたと思っておりますし、四月九日以降も各省庁との協議を行ってきたと思っておりますけれども、どのような手順、手法とどのような関係者といましようか、協議をなされてきたのでしょうか、同時に、行政内部におけるそういう関係する各省庁との交渉もありませんでしたでしょうか、これを発表して以来、賛成だとか反対だとか、やっても困るという立場の人たちも御意見なども恐らく陳情があったと思うわけでありましたけれども、どのような団体がどのような内容であったのか、報告をお願いしたいと思っております。

○政府委員(関根謙一君) 行政機関内部での作業の点でございますが、これは通常の立法作業と同じ手順でございます。ただ違いますのは、私どもも交通警察行政と申しますのは国民のコンセンサスをいって初めて成り立つ行政でございます。この辺が通常の立法作業と違うかと存じますが、あとは大体、内閣法制局に法律案という形をもって審査をお願いするという過程で、その案文についての細かい詰めの折衝を各省庁に対して行いまして、それで成案を得るという形でございます。

その成案を得るまでにコンセンサスをいいたくという作業、これが私どもにとりて最も大事な点、これなくしては到底交通警察行政は成り立ちませんので、これにつきましては、あらゆる関係の方々から御意見をいただき、実現可能でしかも実効の上がよくなる仕組みということで、その御意見を踏まえて作成させていただきましたのが現

在御提出申し上げております二つの法律案でございます。

○洲上真雄君 今局長言われたように、これほどの車社会でありますから、大変重要な問題であるだけに、国民とのコンセンサスを得なければ実効も上がらないし実現不可能なことを決めても意味がない、その点はわかります。その点はわかりませうけれども、では具体的に、国民とのコンセンサスを得るためには、省庁以外にどの団体と、どういった方々と国民のコンセンサス、例えば局長が考えられていることでも結構です、そういう問題について明らかにされる部分については明らかにしていただきたい。

○政府委員(関根謙一君) 一つは、私ども内部の私的な諮問機関でございますが、交通警察懇談会といったようなものがございますが、この参加者でございます。それから、それから有識者の方々、そういった方々の御意見をいただいております。それからさらに、有識者ということで学者の方々の御意見も別途いただきました。それで検討をさせていただきます。

○洲上真雄君 最後の方、ちょっとわかりませんが、最も重要なことは、二十日の毎日新聞に出ていたような記事の内容からして、そこあたりを明確にしていただかないと、結果的にはこの駐車問題というのは非常に利用する側で困っている。もちろん道路を有効に使うことによって生活を営んでいる方々は非常に違法駐車問題というのに脅かされているわけでありまして、その業界の動きというものがなければこういう新聞の記事にもならないだろう。そういうところは一向に名前が出てきませんで、交通懇談会とか有識者だとか学者だとかというのはいわゆる、一つの新たなる法案をつくっていくわけでありまして、それに利害得失いろいろあることはわかりました。したがって、その方々からの御意見というものもあつたはずだと思っております。ですから、そこあたりを明らかにしていただきたいと思っております。

であります。

○政府委員(関根謙一君) 関係団体でございますが、全日本指定自動車教習所協会連合会、全日本交通安全協会、日本自動車連盟、自動車安全運転センター、日本バス協会、日本自動車会議所、日本弁護士連合会の交通事故相談センター、全日本交通運輸産業労働組合協議会、全日本トラック協会、全国交通安全母の会連合会、全国二輪車安全普及協会、あと国際交通安全学会その他でございます。

○湖上貞雄君 国民のコンセンサスを得るために多くの団体と協議なされたことについてはまず敬意を表します。

したがって、そこで大きく意見が分かれたのではないかと想像されますが、大体主な意見、賛成、反対の議論といましようか、あつた上で、具体的に国民的なコンセンサスを得るために、これから先の仕事になると思うんでありますが、どういふ御意見がございましたでしょうか。

○政府委員(金澤昭雄君) 大きく分けまして二つの意見があつたと思います。一つは、駐車場の整備、物的な駐車スペース、ハードの面の整備をまず先行させて、それからこの内容になっておりますようなものをその次のこととして進めるべきだ、こういう御意見がありました。また、特に車のドライバーの立場の方々、そういった方々は、やはり現状からは一刻も早くこの駐車場の問題についての解決の第一歩を踏み出すべきだ、こういう御意見がございました。これが大きく二つでございます。それぞれの立場の方々の属する性格によって大きく分けてどちらかの立場になる、こういうこととございます。個々的にはいろいろ細かなニュアンスの違いはありますけれども、大きく分けてそういうこととございます。

○湖上貞雄君 業界の方々とそれを販売する方々とそれを使う側というふうに意見が分かれているというところは大体想像がつくことであります。しかし、そこで、かなりこの種の問題というのは自分の営業とかかわっている問題が出てくるで

ありましようから、恐らく業界が一番熱心だったんじゃないかというふうに考えられます。私のところにも朝、業界の方が電話をかけられて、あいさつしたい、一体何を意味しているのかというところはわかりませんので、きょうはちょっと忙しいのでお断りを申し上げました。後ほどじっくり意見は聞きたいと思っております。

私は、四月九日に発表して六月一日に閣議で決める、その発表したものと六月一日に閣議で決定されるまでに約二カ月間、この間にいろんな作業をやられたと思うんでありますが、かなり大臣も慎重にこの問題については審議してほしいという提案がございました。しかし、四月九日から六月一日以降決めてほしいという時間の短さ、そういうことを考えますと、どうもこの新聞に書かれておることがねらいではなかったのかと要らぬ腹を探らなければならぬと思うわけです。したがって、六月一日に決められた閣議の案と、四月九日にそれぞれ皆さんが国民的なコンセンサスを得るために多くの団体の方々や協議される、そして同時に全庁的にまたがってこの問題について協議をされる。一つには、行政内部における縦割り行政の弊害というものがあらわれて四月九日と六月一日の間の差が出てきたのか。それぞれの省庁が權益を守るためには、それぞれの立場でいろんなことをやることもまた事実であります。それから、そういうことなどを考えていきますと、発表した試案と、六月一日に閣議決定されたその差というのが非常に大きい。

しかし、先ほどの大臣の答弁では余り圧力がなかったようです。この新聞記事については、衆議院の議論の過程について署名入りで書かれたという認識でございましたけれども、もしいろんな庄力がなかったとすれば、四月九日に発表した試案と六月一日に決められた閣議の内容との間に大きな違いがあります。どのような考えをされているのかどうか。例えば四月九日の試案はここそこがどうにもぐあいが悪い、よって六月一日にはこう

いうふうに決めた。縦割り行政の縄張り争いと言っては失礼になるかもしれませんが、四月九日に試案を発表して、多くの国民が期待をしたわけです。そして、今度は自分たちも今の現代社会、車社会と共存しながら快適な生活ができるであろうと想像して、四月九日の試案にかなり国民が賛成をし、同調をしてきた。従来、労働組合といえは何となく反対をする立場の方々を含めてこの試案に大きく賛成をしてきた。しかし、六月一日に閣議決定されたものに対して多くの失望を抱いています。

したがって、恐らくこれから先の政治改革やいろんなことも含めて、縦割り行政の弊害がこの問題に出たのではないかと考えて方も持ちます。そして、片一方では都市機能を麻痺させているこのような状況をしり抜けにさせることによつてまた一から苦勞していかねばならない、こういうものはやはりつくるべきではないのではないか、そういう認識を私は持つておりますけれども、この六月一日に閣議決定をした評価について行政のあり方等も含めて大臣の所見をお伺いしたいと思っております。

○國務大臣(奥田敬和君) 今日の状況、現状認識においては、各省庁の皆さんも含めて認識は全く一致しております。それはこのままでは大変なことになる、都市機能は麻痺寸前であるという現状認識においては全く一致しております。とてあります。そして試案が発表されて、いろいろな形で反響があつたように聞いております。ただし、これだけははっきり言っておきますけれども、私のところには業界も含めて反対の意見はありませんでした。それは現状認識があつて、あいつのところへ反対に行つてもどっちみちだめだろうというふうな認識であつたのかもしれない。しかし、本当にそういう意見はありませんでした。

ただ私は、この法案は非常に各面において痛みを感じるであろう、現状において車庫なし青空駐車が大変多いという実態事実、そして駐車違反を取り締まってもそのほとんどが、八割以上がいわゆる公的に言えば違反状態である。しかもそのうちの三〇％近くが車庫なしという、いわゆる中間調査ではそういった実態が出ておるという現状。そして昭和三十一年にこの車庫法がつくられてから二十数年間、これは幾ら御批判されてもいはず、行政の対応がおくれておつたという事実。昭和三十七年当時軽自動車はたかだか百万台、それが今日時点では十五倍、一千五百万台という実態に至るまで、この軽自動車に関しては、いわゆる一自動車一車庫という原則は当然車を持つ人の基本認識にあるべきでありましたろうけれども、現実にはここまでふえてきたという実態。しかもその間軽自動車に関しては野放し状態であつた、法的には。こういったことを思うときに、それぞれ痛みを感じる問題だ。つくつた方が悪いとか売つた方が悪いとか、売つた方が共犯でどういふ批判がございませう。

しかし、現実は今持つておる者、車庫を持つたにも持つてなくて、そういう苦責に苦しみながらも現在の車社会の利便性、それだけに現実を持つておる人たちが、こういったこと等を考えるときに、これはみんなが痛みを感じている大変大きな問題だ。今度の法案もあるべき理想的な車社会秩序に向かつていくべき第一のスタートではあると思つております。ですけれども、急に法だけで取り締まる形だけで果たしてそういうモラル改革、秩序改革ができるだろうかということも悩みました。そして、業界も含めて、いわゆる乗つておるドライバーも含めて一自動車一車庫という形の基本認識を徹底させていく、そういう方向に向かつていく第一にしなければいかぬ。

そのためには今日の道路管理を持つておる、あるいは建築基準を担当している建設省なんかに積極的に参画してもらつて、そしてこういった附置義務を含めての見直し、あるいは道路の一部を駐車施設に持つていくというふうな形のいわゆる法的整備、あるいは先ほど御指摘がありましたよう

に、運輸省が所管している公共交通の充実、公営駐車場を含めての公共駐車場のいわゆるパークイン、こういった施策が総合的に一体化されていく過程の中で、車庫なし車というのを、今度から新規購入されるときにはきちんとした対応をしてもらわぬと困る、社会的責任というものもきちっと持つような形の中でやってほしい。

こういっていろいろ激変を緩和して、なおかつ将来に向けての実効ある車社会の秩序形成に向かつていくという形には、まあ最初なまぬるいという御批判はあるかもしれないけれども、特に東京、大阪という大都市部の、全部が非常に厳しい情勢にあることはわかっていますけれども、特に大都市部におけるこの問題から手をつけてひとつスタートを切るという形の中で、国民の共感と理解を深めていくことが大切ではなからうか。

そういって、御批判を受けるような形になつたかもしれないけれども、お互いに痛みを感じず形だけに、そうかといって警察の取り締まりだけではとても私たちの思っているそれではできないんじゃないでしょうか。各行政の危機認識に立つた総合的な行政の対応が必要である。そうすると、これから各府県もそれぞれの分野において交通安全を含めて、駐車場対策も含め車社会の秩序形成の中にそれぞれ大きな責任分担、応分の役割を行政の対応に果たさなければならない、スタート点でどういった形になつたというのを、ぜひ御理解賜りたいと思うわけでありませう。

○洲上貞雄君 やはり取り締まるだけではどうにもならないと思います。余りにも圧倒的に取り締まる側の人数が少ないことよって、駐車違反を取り締まっている間見て、その人たちがいなくなつたらまたそこに駐車している、言うならばハエ追行政、取り締まり官が来たらばつと逃げて、いなくなつたらそこへまたハエが寄ってくるようなハエ追行政みたいなことをやっている。それではこの問題は解決しないと思います。とりわけ今大臣が言われたように、業界からの陳情もなかったし何もなかったと言われるならば、

業界に左右されることはないと思うのに、四月九日と六月一日の法案に対する考え方がなぜ余りにも違つてきたのかということに実は疑問を抱きま

そこで局長、マスコミはかなり四月九日は評価したと思うんです。しかし、それから以降日がたつにつれてどうも論議なども変わつてきましたし、やはり四月九日に提案された問題と、それ以上今回どこが具体的にどのよう評価されるのでありませうかね。もし四月九日に試案として提案されたものが今回はなくなつたとしても、これから以降駐車戦争に対する行政が取り組まなくてはならない課題もやはりあると思うんです。当面、余り大きな刺激を与えてもご悪いから、確実な一歩前進をさせるためにどうするか、そのための施策もあるであらうし、後退しなければならなかつた理由と、どこら辺をどういうふうにするか、この法案を評価されておるのか、御意見を伺いたいと思ひます。

○政府委員(関根謙一君) 私どもの四月九日に発表いたしました試案と現在国会に御提出を申し上げておりました法律案との差でございますが、道路交通法の関係で一番大きな違いは、行政制裁金と交通法規違反の取り締まりをやめるといふその点かと存じます。

行政制裁金という仕組みがとられていたのが諸外国に幾つか例がございます。私どもも道路交通法規違反をすべて刑罰で担保するということがいろいろ諸外国との比較で本当にいいのかわるかというところをいろいろ検討したところでございませう。当初、行政制裁金の仕組みを導入するという事で各界の御意見をいただくという事で発表させていただきました。ただ、これいろいろ問題があることもわかつてまいりました。一つは、行政制裁金の法的な性格がどういふものであるかという点でございます。

の行政処分でございますが、その行政処分に対する不服申立ての仕組みをどうするか。これは大変膨大な数になることが予想されますが、その不服申立ての仕組みをどうするかという問題であります。それから交通法規違反の中でどの部分を行政制裁金とし、どの部分を刑罰とするかについての振り分けの基準がどうなるかという点等、もう少し詰める必要がある問題が出てまいりましたので、今回はこの部分は見合わせるということにいたしました。

しかしながら、私どもはこのような考え方自体はいろいろ各方面の御賛同をいただいているものと存じます。今回の新聞論議の中でも、この行政制裁金の部分については必ずしも賛成でないところが幾つかございました。その点はまだ詰めた上で、その実現の方向で検討を続けたいと考えているところでございます。

それから保管場所の確保等に関する法律の交通局試案と御提案を申し上げております法案との差が一番大きな点は、軽自動車等の保管場所確保義務の履行を確保するための仕組みとして、現在の登録自動車と同じように車庫証明制度を導入することとしたらどうかという考えを發表したところでございます。

しかしながら、これもいろいろ検討を進めてまいりました過程で、現在の登録自動車は、運輸省の管理しております自動車登録ファイルに登録するといふ事務を前提として、車庫証明を添付しない登録自動車については登録をしない、つまりナンバープレートを与えないというふうな仕組みが利益措置を担保として成り立つ制度でございませう。軽自動車についてこのように登録の仕組みがないといふことであります。それから軽自動車につきましても従来何も車庫確保義務の履行を確保するような仕組みがなかったところでございませう。そこで全国一律にそのような新しい仕組みを設けることはいかがかといったようなこと

ございますが、事後的に自動車を買われた方が届へ出たという仕組みとすることとしまして、その履行を確保するための手段として、シールを張っていただくというものであります。虚偽の届け出に対する罰則であります。車庫がないことが後で判明した場合に、その自動車の運行供用を制限する公安委員会の処分を行うといったような仕組みを設けるといふこととしたものでございます。

車庫証明制度をなお引き続き検討するかという点でございますが、これはこの届け出制度によって確実に車庫といふことが保管場所が確保されることが保証されるということが明らかになります。れば、この制度のままでよろしいかと存じます。

○洲上貞雄君 やはり都市機能がこれから先だんだん発達するに従つていろいろな法体系も変えていかなければならぬことはわかりますし、その整合性についてもわかりませうけれども、そこで、大臣と長官にお伺いしたいわけでありませう。交通事故や交通渋滞や違法駐車問題についての取り締まりには既に限界がある。若干の法の改正をしたからといって解決できるものではないといふことも答弁でわかりましたし、今こそやはり総合的な積極的な施策といふものを行つべきだと思ひます。結局、先ほど大臣は行政のおくれに対して申しわけなかつたといふふうな感じられておるようでありませうから、二度とこのような誤りを犯してはならない。したがって、行政が後手後手に回ることによつて大きなツケをどこが払わなざるならぬかといふこともだんだん明らかになつてきたと思ひます。

したがうして、今はまだ私は地方の都市は間に合ふと思ひます。今なら、東京、大阪に比べて、今行政が積極的に行つて出ることによつて間合ふと思ひます。どうか大都市圏でなく政令都市、県庁所在地等も含めて拡大実施していくべきではないのか、適用地域を東京二十三区と大阪市というふうに限定するのはなく、今申し上げましたように拡大をしていくべき

車庫の確保、パーキングメーターの設置あるいは
附置義務駐車場の設置基準の見直し、こういった
ものを内容としたしまして実施することといたし
ております。

今後とも各省庁と十分連絡をとりながら本申し
合わせの実現方について努力してまいりたい、か
ように考えておるわけでございます。

○説明員(安達常太郎君) お答えいたします。

自動車駐車場は道路交通の円滑化を図るとも
に、都市における中心市街地の活性化を図る上で
極めて重要な施設であるというふうに認識してお
ります。

今日、違法路上駐車問題に見られるように、駐
車場の整備が自動車交通の増加に追いついていな
いのが現状でございます。一方では駐車場の整備
が用地確保の困難、採算性の問題等により、より
困難になってきている状況でございます。このた
め今後は有料道路融資等の活用、都市の再開発と
一体となった駐車場の整備、附置義務基準の見直
し等によりまして駐車場の計画的な整備を積極的
に推進してまいりたいと考えております。

○湖上貞雄君 建設省の方にお伺いしますけれど
も、駐車場の問題の一つの原因になっているものに
建築基準法というのがあると思っておりますが、その
法律によりまして、第一種住居専用地域と第二種
住居専用地域及び住居地域では五十平方メートル
以上を超える自動車車庫の建築を原則禁止してい
る。これからのやはりこういう問題についてはず
っと禁止を続けていこうとおられるのか。やはり
現代の車社会に合わせて法改正というものを考え
ていかなければならないと思えますし、いわゆる
現代の社会というものを再認識していただきまし
て、この辺の法律を改正していかなければならな
いというふうに考えているところでありませう。

の都市機能だとかそういうものを考えていく場合
に、車というものを再度建物を建てていくこととす
るときにきっちり入れていくことを考える
ことの方が今の社会に合っているのではないかと
いうふうに実は考えておるところであります。し
たがって、駐車場、車庫の設置等について義務づ
けていくことなどについてどういう考え方を持っ
ておられるのかお伺いしたい。

それから駐車場法というものをつくって以来、
具体的には各市町村における条例の制定をするこ
とによって、これらの問題というものが地域の問
題としてかなり駐車場問題そのものについての認
識というものを新たにしようと思っておりますが、
その条例の促進状況というものでしょうか、進
んでいないとすればどこら辺に障害があつてその
条例の促進が図られないのか、そこらの認識を質
問を申し上げます。

○説明員(島崎勉君) 駐車場に關します建築基準
法上の扱いでございますが、第一種住居専用
地域、第二種住居専用地域におきまして駐車場の規
模の規制がございます。これは住宅に付随する、
例えばマンションの方々がみずから使う駐車場に
つきましては建物全体の三分の一までというよう
なことでございます。今先生お話しございました
た五十平米という規制につきましては、マンショ
ンに付随する駐車場ではなくて、全く独立につく
る場合につきましては、住居系地域につきまして
おっしゃいますように五十平米という規制がある
ということでございます。そこで、この五十平米
につきましては、住居系について主として環境を
保護するという観点からこのような制限があるわ
けでございますが、住居の環境に特におそれがな
いというふうな場合につきましては、現行制度上
も建築確認を行います都道府県知事等が個別に判
断をして認めていくという制度がございます。し
て、この制度を積極的に活用してまいりたいという
ふうに考えておるところでございます。

○説明員(安達常太郎君) 附置義務関係について
お尋ねにお答えいたします。

特定の建築物のための駐車需要に対する駐車施
設は、原則としてその建築物に附帯して設けるべ
きであり、駐車場法におきまして、建築物の新
増築の際の駐車場の整備に対して地方公共団体が
条例によりその建築物の規模に応じて駐車場の附
置を義務づけることができるものとされていると
ころでございます。

建設省といたしましては、都心部における近年
のモータリゼーションの進展に伴う駐車需要の増
大に対応して、先般六月十一日付で新しい附置義
務基準を地方公共団体に通達し、駐車施設の附置
を義務づける建築物の床面積の下限を二千方
メートルから、都市の人口規模に応じて一千五百
平方メートルから一千平方メートルに引き下げた
ところでございます。

条例の制定状況でございますけれども、平成元
年三月三十一日現在、全国百三都市で駐車場附置
義務条例を制定しております。この条例に基づ
き、同じく平成元年三月三十一日現在、約六十九
万台が整備されているところでございます。今回
の附置義務基準の見直しを契機にさらに未制定の
都市につきましては制定していただくように強力
に指導させていただきたいというふうに考えてお
ります。

なぜ条例が未制定なところがあるかということ
でございますけれども、それぞれの公共団体で一
生懸命取り組んでおるわけでございますけれども、
も、何分国民に義務を課するということござい
まして、地域住民あるいは市民のコンセンサスを
得ることにおいて個々の公共団体における取り組
みに若干のずれがあるといましようか、そうい
うことだろうというふうに考えております。

○湖上貞雄君 それでは、今問題になっていま
す駐車場問題というのは、この条例が促進されるこ
とによってかなり緩和されるといふ認識をお持ち
でしょうか。

○説明員(安達常太郎君) 新しい条例でございま
すけれども、この条例の基準は旧基準と比べます
と、人口百万未満の都市で新たに建物を建てる場

合におきましては、約三倍の駐車施設を整備すべ
きものとなっております。また、人口百万人以上
の都市では約二倍の駐車施設を整備すべきものと
なっております。附置義務制度は建築物の新増設
の際に適用されるものでございますので、都市全
体で見ますと、建物の建築の速度に合わせて
といましようか、徐々に効果があらわれくる
ものだというふうに考えております。しかしなが
ら、長い期間で見れば今回の改正によりまして相
当な効果があるものと期待しております。

○湖上貞雄君 通産省お見えでしょうか。――そ
れでは、今回の法改正に伴ういわゆるメーカーの
責任といましようか、そこまで言ったら言い過
ぎになるかもしれませんが、製造業者の社会的な
責任というの、これから先車社会が拡大するこ
とによってあらわれてくる新たな問題ではないだ
ろうかというふうに私は考えています。したが
いまして、メーカーの果たすべき役割といまし
ようか、そういうものを指導する場合には、交通事
故の問題の車に対する安全性の確保というのもの、
これはこれから先非常に重要な――せんだってN
HKのテレビで西ドイツでしたでしょうか、ああ
いうテレビの放映もあって、事故と車の安全性の
基準等の問題についても、かなりメーカー側の言
うならば欠陥商品に対する問題等も含めて、た
だつくり、売るといっただけではなしに、それを使う
側がいかに安全で安心して乗れるものをつくら
なければならぬか、こういうことなども含めて、
つくる側の社会的責任の認識について一つお伺
いしたい。

二つ目には、五月四日の朝日新聞に載っており
ました東京都の清掃審の中間答申にありますよう
に、ごみ処理の責任の明示で発生源の責任という
問題をかなり大きく新聞で報道されておりました
けれども、これらのごみとあわせまして、最終的
に物が廃棄物となるときのごみ処理とは若干違いま
すけれども、車を利用する側、利用する場合には駐
車不足と言っているように、逆に言うならば、車
を購入し企業活動をするることによって、な

おかつ駐車違反のところに違法駐車しなければならぬという状況というのが今日のいろいろな業界の活動の中で出てきていると思うんであります。したがって、そこまで踏み込んで言えるかどうかかわかりませんが、これから先はそういうことも含めて、利用する途中に発生を促す、そういう違法駐車の問題についてそれを緩和していくような考え方というものを持っておきたいと、車を買った人たちが公的であれ私的であれ、使おうとするときに十分に使われないような状況の中で、ただつくり、売るといふだけの発想ではどうもいけないのではないかと、いふふうで考えるわけでありませうけれども、そこらあたりの認識について通産省としてどのようなお考えを持っておられるか、御質問したいと思います。

○説明員(鈴木孝男君) お答えいたします。

現在の交通事故の増加あるいは交通事故の防止の必要性、これにつきましての認識は、先生の御指摘のような認識につきまして自動車メーカーも十分認識していると思っております。自動車業界も、従来より交通事故防止のために、交通安全キャンペーンの実施、あるいはドライバーに對し普及活動の実施につきましては真剣に取り組んできた。また車両の安全性につきましては、これは運輸省の基準を十分全うするように、さらには最近におきましては、自動車ユーザーの安全に對するニーズにこたえるために、エアバッグシステムとかあるいはアンチロックブレーキなど、安全装置をユーザーの希望に応じて装着できる、そういった車種の拡大についても取り組んでおるところでございます。また、自動車メーカーの団体でございます日本自動車工業会につきましましては、本年二月に新たに交通安全特別委員会を設置いたしました。業界としての交通安全問題への取り組みにつきまして、さらに従前以上に真剣に取り組む。その活動の一環といたしまして、本年六月には欧米におきまして、この間のNHKのテレビにもございませうなそういったこともございませうので、欧米における交通安全に對する取り組

みの実態を把握するというところで、現在調査団を派遣しておるといふことでございませう。

今後とも、健全な車社会の構築に向けて、自動車業界につきましましては私も十分指導してまいりたい。また、先生御指摘のユーザーがいろいろな面でも、違法駐車も含めましてやっております問題につきましても、ユーザーに對するモラルをどうやってアップするか、これにつきましても、メーカーの段階で、まあ政府の役割というのでもございませうが、政府の役割とも連携しながら、メーカーとしましては、やはりよりよい車社会づくりのために貢献する、こういう認識につきましましては、通産省といたしましては、引き続き業界の方に指導するようなことをやってみようと思っております。

○湖上貞雄君 そこで、駐車禁止の見直し、道路

使用の検討や、結局現在ある限られた道路をどうやって有効に使っていくかという施策の問題、それから駐車場案内だとか誘導システムの問題など、駐車しやすいような条件と場所、そういうものを提供していかなければならないと考えておられるわけでありませう。ただ単に駐車違反だとか違法駐車、そういう防止対策だけをつくるんではなしに、やっぱり施設面で強化をしていただくというふうなことを一つは考えていただきたいと思います。同時に、あわせて今通産省の方も言われましたように、かなり強力に、企業活動に對する、その車の使用に当たってのモラルの向上等に努めてまいりたいということでありませうけれども、企業活動そのものが、ある程度都市機能に對する、違法駐車に對する、そういうものを含めて考え方を一新させない限り、この問題は抜本的に解決できないのである。したがって、物流、配達の問題だとか業界の指導だとか業界の責任だとかというものは、大体それぞれの省庁、責任を感じられておられるようでありませうから、取り締まる側としてもいかがお考えなのかお伺いしたい。

それから、車庫証明の問題でありませうが、これらの問題については、証明を許可するのは警察署

の署長となつていませうけれども、その権限を市町村に与えることによって、だれがどこでどういふところに持つていかうかというのを全部管理しているのは市町村でありませうから、そういう権限の移譲等についても考えていくべきではないか。そうすることによって車庫飛ばしだとか車庫なしだとか、言うならばそういうことが、ある程度出庫していくところだけは確保されるんではないか。そのことによつて出先は別になりましたけれども、そういうところだけでもきちりと明確になっていくのではないかと思ひます。

したがって、これらは車庫法制定時かなり検討したい、こう委員会が答弁をされているようでありませうけれども、検討したいということはお話になるのか、いや、検討しました結果、こういうことを前向きに検討したいというふうで考えられておられるのか、御説明願いたい、こう思ひます。したがって、それらを市町村に与えていく方が事務的にも手続的にも私は非常にいいんじゃないか、そうすべきだと考へますが、いかがでございますでしょうか。

○政府委員(金澤昭雄君) まず、駐車の問題の解決策の一つとして、駐車スペースの拡大、これは先ほど来お話が出ておるとおりであります。できるだけ駐車スペースの拡大をそれぞれの分野で図っていきたいと思ひます。それにあわせまして、駐車場、駐車スペースへの誘導のシステム、合理的に駐車場の方に車が導かれるようなそういうシステムについても、これはもう本当に前向きに図つてまいりたいと思ひます。現在、一部の都市でそういうシステムを実現させて相当効果を出しておるといふところもありませんので、これを全国的に効果的に推進してまいりたいと思ひます。

それからあと、いろいろお話がありました中で、企業の問題につきましましては、私も事故の取り扱い、渋滞の状況、こういうものの実態を知つておる立場から、企業なりそれぞれの立場の方面の人の方へ実態についての啓蒙活動をしていき

たいと思ひます。それがひいてはそれぞれの立場のモラルの向上につながつてまいれるものというふうで考へております。

その他、駐車の問題につきましましては、各省庁の総合対策が必要なのは先ほど来お話が出ておるところでありますので、この各省庁の総合対策、横の連絡を十分にとりながら積極的にやつてまいりたい、こういうふうで考へております。

○政府委員(関根謙一君) 車庫証明の仕組みを市町村にやらせることについての検討という点でございませう。この車庫証明の仕組み、いわば駐車対策の一環ということで、本来警察の見なければいけない事務であるというふうで考へておられますが、それのみならず、これは要するに現場に赴いてチェックをするという作業でございませう。かなり人手を要することでございます。そこで、警察が行うことが適当ではないかということ、現在の法律がつけられたと聞いております。

○湖上貞雄君 局長、それだけきつちり現場に行つて確認して、なおかつ車庫飛ばしがあるわけでしょう。ですから、この際真剣に、ただ綱繩りを捨て、親分を捨てていふようなことじゃありませんけれども、少しはやっぱり地方自治にそういう権限を与えることの方がかなり地域のモラルというのには高くなつてくるんじゃないかというふうで思ひます。ですからそういうことなども含めて、これはひとつ御検討願ひたいと思ひます。最後の質問にしたいと思います。総務庁お願いいたします。

去る五月二十八日の「大都市における駐車対策の推進について」、交通対策本部の申し合わせというところの「秩序ある駐車場の推進」というところに、(2)で「法改正の検討」、その駐車対策問題について総務庁はこれはかなり思い切つていふんなら提言をしておりますから、どうかこれが実現できるように警察庁の方も御努力をお願いしたいと思ひます。その「確保その他違法駐車対策の充実を図るための法改正について検討する」、この「秩序ある駐車場の推進」の第二項目に当たる、

今申し上げました法改正を検討するという事は、どういふものをどの省庁で改正をして、どういふふう具体的に資していこうとしておるのか、考え方を説明をさせていただきたい。

○説明員(内藤勇君) お答え申し上げます。本申し合わせ中にごさいます「法改正の検討」につきましては、メーンは今回御審議いたされたおります道路交通法、そして自動車車の保管場所の確保等に関する法律の改正がその内容でございます。

○岩本久人君 私に与えられております時間は一時間十分であります。時間の制約もありませんので、ただいま測上委員の質疑の中で触れられた部分については約七、八項目省略をしたいと思っておりますので、よく聞いておいてください。お願いいたします。

○説明員(安達常太郎君) 今申し述べましたとおり、自動車駐車場につきましては、建設省で統計的に把握可能な駐車場としてさきの四種類、都市計画駐車場、届け出駐車場、附置義務駐車場、路上駐車場の分類に従いましてその整備台数を把握しているところでございます。平成元年三月三十一日現在、この総計が全国で約百四十四万台が整備されているところでございます。しかしながら、先生御指摘のとおり民間で専用的に利用されている駐車場や小規模な時間貸し駐車場、これは五百平方メートル未満でございますけれども、統計的に把握できておりません。今後これらの整備量に関しましては、地方公共団体でそれぞれの都市の駐車場整備計画の策定のための調査を行っておりますが、今後はこれらの調査を活用して駐車場の整備量の実態の把握に努めてまいりたい、できるだけ現実の姿に近いものにしてまいりたいというふうに考えております。

○岩本久人君 駐車場の五項に基づいて、いわゆる路上駐車場の問題というのはあくまでもこれは暫定だと、こういうふうには思っております。

○説明員(安達常太郎君) お答えいたします。建設省で統計的に把握しております駐車場は四種類でございます。都市計画駐車場、届け出駐車場、附置義務駐車場及び路上駐車場でござい

○説明員(安達常太郎君) お答えいたします。この容量でございますけれども、自動車の保有台数と比較いたしましたして、保有台数一万台当たりで見てみますと、昭和四十三年度末で保有台数一万台当たり百三十二台分でございます。十年前の昭和五十三年度末で二百二十九台分、昭和六十三年度末で二百七十三台分でございます。昭和六十三年度末では二十年前と比較して約一・七倍、十年前と比較いたしましたして約一・二倍となっております。

○岩本久人君 いろいろな法律に基づいて駐車場も区別されているということですが、今後まさに社会問題になっております駐車場問題を解決していくための基本的なデータとして今言われたような数というのは非常に重要な意味を持つと思っております。その意味で、今後そういうことについては一元化をされるというふうな仕組みを導入されてはどうかと思っておりますが、その点についてお伺いしたいと思います。

○説明員(安達常太郎君) 今申し述べましたとおり、自動車駐車場につきましては、建設省で統計的に把握可能な駐車場としてさきの四種類、都市計画駐車場、届け出駐車場、附置義務駐車場、路上駐車場の分類に従いましてその整備台数を把握しているところでございます。平成元年三月三十一日現在、この総計が全国で約百四十四万台が整備されているところでございます。しかしながら、先生御指摘のとおり民間で専用的に利用されている駐車場や小規模な時間貸し駐車場、これは五百平方メートル未満でございますけれども、統計的に把握できておりません。今後これらの整備量に関しましては、地方公共団体でそれぞれの都市の駐車場整備計画の策定のための調査を行っておりますが、今後はこれらの調査を活用して駐車場の整備量の実態の把握に努めてまいりたい、できるだけ現実の姿に近いものにしてまいりたいというふうに考えております。

○岩本久人君 駐車場の五項に基づいて、いわゆる路上駐車場の問題というのはあくまでもこれは暫定だと、こういうふうには思っております。

○説明員(小野和日見君) 建設省といたしましては、従来から公共的な駐車場に對しまして有料道路整備資金あるいは道路開発資金などの道路事業を中心といたしまして無利子や低利子資金の融資制度によりまして整備促進を図ってきたところでございます。最近の路上駐車実態等を踏まえまして、これを一層計画的に積極的に促進するため昭和六十二年から平成元年度まで過去三年間で三万台を整備してございますので、これを平成二年から三年間で倍の六万台を目標として整備しようというものでございます。

先生おっしゃる通りに、確かに六万台というのは駐車実態からすれば少ないわけでございますけれども、これに加えて平成三年度から第五次交通安全五カ年計画が始まりますが、その中でも駐車場の整備を進めていこうということで現在検討中でございます。駐車場は御承知のように民間が中心でございます。公共的な駐車場といたしましては私も助成しているところもいろいろあるわけでございますけれども、この六万台の整備目標は今後一層計画的、積極的に整備を促進する

○岩本久人君 都市計画法上の駐車場に對する融資の問題ですが、先ほども触れられました交通対策本部の申し合わせ、建設費の四割の無利子貸付制度がある、これを拡大していくという考え方のようなんですが、具体的にどのよう融資規模をふやすのかお伺いしたいと思います。

○説明員(安達常太郎君) お答えいたします。駐車場の整備に当たりましては、従来から公共と民間の役割分担のもとに進めておりました。これまで整備されております時間貸し駐車場にありましては全体の約八割が民間によるものでございます。しかしながら、近年都市部の地価高騰等によりまして民間による駐車場の整備の進展に陰りが見られるため公共側による整備の重要性も高まってきておるところでございます。

このため広く市民に利用される公共駐車場に關しましては、駐車場の整備に關する官民の連携を強化し、道路開発資金等の既存の融資制度の充実を図り、駐車場の整備を推進してまいりたいと思っております。また、再開発事業等におきましても、都市の活性化を図るため、駐車場の整備に關する助成の充実を努めてまいりたいというふうに考えております。建設省では、無利子貸付制度といたしましては有料道路融資制度あるいはN.T.TのAタイプあるいはCタイプの無利子制度が用意されてきております。今後はそのより一層の充実に努めてまいりたいと思っております。先生の御提案の中心につきましましては、今後詰めて要求してまいりたいというふうに考えております。

○岩本久人君 この際、住宅・都市整備公団にお伺いしたいと思います。あなたのところの役割、任務は言うまでもないことですが、先ほども自治大臣が言っておられたように、住宅を供給するという目の前の課題に對してはもちろん精いっぱい取り組んでおられる、しかしそれに付随する駐車場ということに對して現在まで余りにも配慮が欠けていたのではないかと、やっぱりこれが深刻な課題に発展する一

つの要因にもなっておろうと思ふんです。
そこで、現在までのあなたのところで住宅を建設され、提供されたその実態と、それから駐車場についてはどのような配慮をなされているのか、今後またどのようにされるのかお伺いしたいと思います。

○参考人(片山正夫君) まず最初に、現在公園が管理しております賃貸住宅六十九戸につきましてお話し申し上げますが、六十九戸に對しまして駐車場が約十七万台でありまして、設置率にいたしまして二四・七%になっております。それから、最近の新規に供給しております住宅の駐車場の設置の状況でございますけれども、この数年、年々増加をしております、六十三年度の供給で見ますと、賃貸住宅につきましては六二・六%の設置率、分譲住宅につきましては九二・九%の設置率になっております。

駐車場を設置する考え方でありませうけれども、まず居住者の車両の保有状況を勘案いたしまして設置計画を立てます。保有状況は、その団地がどこにあるか、都心にあるか郊外にあるかによってかなり差がございます。それからまた、駅のすぐ近くにある場合と駅から離れている場合とでまた差がございます。それからまた、賃貸住宅と分譲住宅という住宅の種類によっても保有状況に差がございますので、これらを見ながらやっております。

ちなみに六十三年の入居者の車の保有率調査を行いましたところ、賃貸住宅につきましては六二・七%、分譲住宅につきましては七五・五%であります。ですから、先ほど御説明いたしました新規供給分は賃貸の場合ですと六二・六%です。これはほぼ見合っております。分譲住宅については九二・九%であります。ただ、これらはあくまでも平均でございますので、場合によりまして、ある団地では駐車場が余っている、ある団地ではやや足りないかげんになるというような状況もございますので、これから駐車場を設置します場合は、団地の条件でありますとかそういう状況をよく

見きわめた上で適切な対応に努めてまいりたいと考えております。

○岩本久人君 次は建設省に伺いますが、例えば東京都の都営住宅はほとんど駐車場がない、こういうことのように、全国的にいわれる公営住宅については今後原則として駐車場設置を義務づける、こういったような指導というものも大胆に必要だと思ふんですが、その点についてどのようにお考えでしょうか。

○説明員(梅野捷一郎君) お答えいたします。公共住宅団地の整備の場合に駐車場をいかにするかということは大変重要な課題でございます。ただいま公園の方でお話ございましたように、それぞれの団地のいろいろな条件に従いまして駐車スペースの確保には従来から努めてきたところでございます。公営住宅につきましても、例えば東京都営住宅の場合ですと、ごく最近でございますと、多摩ニュータウン等では五〇%程度、それ以外の地域におきましても一五%とか三〇%というような実情でございます。

今後の駐車場につきましては、車と生活の関連とか、今日問題になっておりますような駐車場の全体的な問題というようにも勘案しながら整備に取り組んでいかなければいけないというふうな考えでおるところでございます。

○岩本久人君 以上等を踏まえて、次に、今や全国的な大変大きな社会問題になっております駐車場、その絶対量をいかに確保するかということについて、私の意見を若干提案を含めて申し上げ、建設省、運輸省あるいは自治大臣、国家公安委員長、警察庁の意見を伺いたいと思ふんです。

その視点は二つであります。一つは、法律が定める駐車場という一つの規格について、もう一つは、立地の問題です。この二つの観点からちょっと申し上げたいと思ふんです。

実は、私は御存じのように毎月平均五往復以上羽田空港を使っております。羽田と出雲空港それから羽田と米子空港を毎月五往復、多いときは八往復しております。つまり毎月十回以上羽田空港

を通っているわけでありまして。今回この問題が出されて、私も質問の通告をして約一週間たつんですが、その間にいろいろ何かいい案はないかと一生懸命考えておりましたら、羽田空港に着いて正面を見ると、すばらしい立派な駐車場がある、ああこれだ、今からはやっぱりこのように立体的な駐車場にしていかなければ絶対量の狭い限られた土地の中では有効な対策にならないというふうな思ひで、羽田空港の駐車場のことについて調査をしてみました。できたらそれを身習いたいと思つたからであります。他意はありません。そこで、いろいろ調べておりましたが、実はこれはごく最近わかったことではありますが、法的にも問題があつて、今大変な状況下に陥つていっているというところであつてあります。

そこで、お伺いするんですが、私はここに羽田空港の現在の駐車場の地図を持ってあります。国内線のロビーの前に見えるのが第一駐車場、ここはかなり広いものであります。それから、国際線の近くに第二駐車場があつて、両方で約三千台収容されるというんですが、これの具体的な規模、それから二階建てが建築されたんですが、建築をされた時期について、まず運輸省にお伺いいたします。

○説明員(小坂英治君) お答えいたします。

現在、羽田空港、いわゆる東京国際空港を羽田空港と言っておりますが、先生御指摘のターミナルの駐車場は現在二層化をしております、その件であると思ふんですが、第二駐車場は国際線ターミナルビル前でございます。規模は八百四十台、第一駐車場、これは国内線ターミナルビル前でございますが、二千六百台という規模でやっております。空港の中でございまして、土地は設置管理者は運輸大臣でございますが、駐車場の事業主体は日本空港ビルディング株式会社でございます。

もう一つ、時期の問題の御指摘がございましたけれども、第二駐車場につきましては、この二層化工事につきましては六十三年十一月十八日に承

認をしまして建設したものでございます。完成は六十三年十二月二十二日でございます。第一駐車場の方は、許可をいたしましたのは平成二年二月六日でございますが、完成は平成二年四月二十四日でございます。

○岩本久人君 この二層化の、わかりやすく言つて二階建ての駐車場の建っている土地の管理責任者はどこですか。具体的にお願いしたいと思います。

○説明員(小坂英治君) この駐車場の事業主体は先ほど言いましたターミナル会社でございますが、土地は運輸大臣が管理しております。○岩本久人君 先ほどちょっと触れられておりましたが、運輸大臣が主管する土地にこの二階建ての駐車場を、いつだれがだれに申請をしてそれがどうなったか、もう一度確認をしたいと思ふます。

○説明員(小坂英治君) 二層化工事に関しまして、これは日本空港ビルディング株式会社が申請したわけでございますが、承認をいたしましたのは東京航空局長でございます。

○岩本久人君 ここにその二階建て駐車場の図面を持っておりまして、これはきのうきょうレクチャーの段階で建設省の方に見せておりましたが、これは建築基準法で言うところの建築物であります。それをまず確認をしておきたい。

○説明員(鈴木俊夫君) お答えをいたします。まず一般論といたしまして、いわゆる簡易立体式駐車場が建築物に該当するかどうかということについて御説明を申し上げます。

建設省といたしましては、地震、火災等に対する安全性をチェックする、あるいは居住環境の確保といったような面から特定行政庁に對しまして、文書照会に対する回答などを通じて、屋根及び柱または壁を有し、土地に定着する工作物で、自動車庫の用途に供するような建築空間を有するものは建築物に該当するといふ見解を示してきたところでございます。先生からお示しをいただきましたこの羽田の駐

車場の図面を拝見いたしますと、建築物に該当するおそれがあると思われませんが、個別具体的な案件につきましては、第一義的には特定行政庁でございます。この場合は大田区でございますが、大田区が判断すべき事柄でございます。大田区におきましては、現在、建築物ではないかとの疑いを持ちまして調査中でございますので、その調査結果を待ちたいと存じます。

○岩本久人君 建築の確認申請というのは現在全国的に国の地方への機関委任事務ですから、個別の案件はここで明確に言い切ることにはいかぬがなものでございまして、そういうことになったと思うんですが、だれが考えても自動車も二階に六百台入っておるわけですから、これを建築物でないという方がとても無理があるということ、だからこそ大田区はそういう疑いがある。しかも二年も前からそのままだらうっている。ことしの問題についても建築基準法の第六条に基づく申請をしていなかった、こういうことですね。この六条に基づく確認申請をしなかった場合には第九条では使用禁止を含む行政措置がある、また第九九条では届け出をしなかったこと自体も含めて二十万円以下の罰金だ、こういう厳罰にするというものです。そういったものが今まで放置されていたということ自体が大変な驚きなんです。

大田区は設置主体者に対していつ呼び出しをかけて、そしてその事情聴取はいつごろある予定ですか、お伺いいたします。

○説明員(鈴木俊夫君) お答え申し上げます。大田区の方では一昨日関係者を呼び出しまして、明日事情聴取を行うというふうに聞いております。

○岩本久人君 聞くまでもないことかも知れぬのですが、税務局長もおられますから、あの建物は固定資産税の対象になるんですか、ならぬのですか、伺いたいと思っております。

いう問題につきましては、固定資産税の立場から申し上げますと、家屋になるというのは、不動産登記法の建物と同じ意義を有するものというふうな壁、これらに類するものを有して土地に定着した建造物であったその目的とする用途に供し得る状態にあるもの、これが一応家屋だというふうな不動産登記法で定義されておりますので、それを使って固定資産税の家屋の課税対象として取り扱うということにしていただければと思います。

ただ、御案内のとおり、固定資産税は事業用の資産については、減価償却資産については家屋に該当しない場合でございます。今度償却資産として課税をするという事になりますので、家屋に該当するかあるいはそれ以外のものかということ、家屋で課税するか、それ以外償却資産で課税するかという違いはございますけれども、いずれにしてもこの建築物については固定資産税の対象になるというふうな考えはしております。今の御指摘の駐車場につきましても同じ解釈で考えているところでございます。

○岩本久人君 当然課税対象になるけれども、登記もされていない、建築基準法も全くクリアしていないという幽霊建物だからかけようがないというのが実態である、こういうことですね。わかりました。

そこで、建設省に伺いたいんですけれども、このような施設、羽田空港の前にあるようなああいう二階建ての、当然これは建築基準法の確認申請を受けなければならぬとだれが見ても断定するけれども、そういった法律をくぐってないと思われ、あるいは同じような建物だけれども当然法に基づいて、基準法をクリアしているというふうなものも含めて、大体全国にどの程度あると思われませんか。

○政府委員(湯浅利夫君) 私の御答弁に言葉足らずのところがございますのでちょっと申し上げますと、今の御指摘の建築物については、家屋か償却資産いずれかで課税の対象になるということ

をちょっと申し上げたんでございまして、どちらかで課税になるということで御理解いただきたいと思っております。

○説明員(鈴木俊夫君) お答え申し上げます。私どもでは、実際の数字は把握しておりません。ただ、近年この設置件数がふえてきておると考えられます。

○岩本久人君 建設省に対して基本的な見解を伺いたいと思うんですが、今のこの羽田の駐車場の問題、機関委任事務であるから、現在、東京都が一昨日設置の責任者に連絡して、あした事情聴取をする、こういうことですね。私がこの問題を取り上げたのは数日前からでありますので、その因果関係はもろろん全く関係ないことだと私は信じておりますが、そういう状況下に今ある。しかも、羽田空港というのは東京国際空港と言われるように、日本の玄関でしよう。顔でしよう。そして、東京一極集中ということの中にあつて、我が国日本、全国民にとつてもあつたのエアポートである。毎日朝早くから夜遅くまで大変な混雑をしているわけですね。活況を呈しているぐらいの利用がある。そういうところにある、私はいい駐車場だと思つて高く評価したそのものが、実は建築基準法の届け出もしていない。しかも、それは東京航空局ですかの局長、つまり航空事務所所長を経由して、運輸大臣の許可までとつて建てているというふうなことになるんですが、そのことについて基本的な見解を伺いたい。また、今後どうされるのか、これについては。

○説明員(立石真君) この問題につきましては、その背景となる状況につきまして最初に御説明させていただきます。

今委員御指摘の自走式自動車車庫、いわゆる簡易式立体駐車場ということでございますが、こういうようなものの建設が多くなりましたのは大体六十年ごろからというふうに考えているところでございます。そのころから設置件数がふえてきたわけでございますが、当初の時期におきましては、例えば本当に屋根があつて柱がある、こういう

うものであれば建築物としてははつきりするわけでございますが、この簡易式立体駐車場の場合には、例えば鉄板の部分に穴あきの鉄板にしたり網のようにしたりしているというふうなことで、果たしてこれが屋根に該当するかどうかという議論が大分あつたわけでございます。数が少ない間は各特定行政庁の判断にゆだねていたわけでございますが、最近、申し上げましたように非常に数がふえてきた。しかも、ふえてきた中には火災の面からも、あるいは構造の面からも非常に不安なものも含んでいて、あるいはまた住居地域の中などで周辺の環境に対して非常に障害になるようなものも出てきている、そういうふうなことで、やはり何らかの行政チェックが必要であるというような声があつたんだと強くなつてきたわけでございます。

そういうような事情を背景といたしまして、六十三年に建設省といたしましては、特定行政庁からの文書照会に対しまして、やはりこれは建築物として建築確認の対象にすべきであるという見解を表明してきたところでございます。その後は、各特定行政庁は、建設省の見解に従つて順次その体制を整備しているというふうに信じているところでございますが、大田区につきましては、この自走式の自動車車庫につきましても管内を順次調査している。そして順次行政指導を徹底していくというところを聞いていただきたいと思います。

今後の措置についてでございますが、先ほど建築指導課長から御答弁いたしました、形態だけ見ると確かに建設省が建築物として見解を出したものに該当するのではないだろうかというふうに思いますが、現在大田区で調査しているというところでございますので、その調査結果を聞きまして適切に対応していくように指導してまいりたいと思っております。

○岩本久人君 一晩寝ずに一生懸命考えられたというその成果はなんですが、今の答弁はいずれ後々あなたにツケが回ることを特に申し上げておきたい、こう思っております。

それで、私は自治大臣にお伺いいたしますが、いろいろな物事に発達段階の達成という言葉があまりです。つまり世の中の情勢が、いわゆる文化的な水準とかかなり低いとき、あるいは住民のニーズがまだまだ非常に低いとき、そのときにはそのときに考えてみて精いっぱい頑張ってみて、そのままだとどうなるかというふうなことを、それが五年、十年、三十年、百年とたつて、その時代時代の要請にこたえる最大限の行政サービスはどこまでいくべきか。そういうことに使われる言葉で、これは教育の問題にしろ、そのほかいろいろ問題がありますが、その言葉を今回この駐車場の問題というだけに当てはめてみると、さっきも言いましたが、私が三カ年計画を五万と言ったら六万と言われたので六万だろうと思っております。その目標というものがいかになものかということもあります。しかし、その目標さえ今の日本の限られた極めて厳しい条件下ではなかなか難しいということでありましょう。

かなりやならぬと思いません。しかし、今の論議を聞いておきますと、建築物であるか否かの適否の判断というものは、耐火、耐震、いろいろな情勢も考えなきゃなりませんし、特に建築物を管理する建設省側にとってみれば、安全性の確保がなされておるかどうかという形においてこれを建築物として認定がされるかどうかというところは、私から今判断はなかなか簡単にすべき問題ではないと思えます。

しかし、公共性のあるものであり、実際の羽田といういわゆる立地条件に限定された中でしかも大量の駐車需要があるという形にこたえて早急につくられたものだろうと思うんですけれども、大田区もこれはそういった点に立脚されて話し合われておられ、お互いに違法を意図してやられたものでもないと思えますから、今経過を聞いております。したがって、私は公共性というものも十分加味されて話し合われて、いい形の結論が出るんじゃないかなと思います。大田区にとってみれば、建築物であれば、先ほど税務局長から言いましたように、基幹的な税源である固定資産税の対象にももちろんなるわけですから、そういった点もありませんが、私はこの際、駐車場としての公共性というものが十分加味された上で、双方が円満に話し合われていい結論が出るんじゃないかなと思います。

○岩本久人君 駐車場問題というのが全国的な大変な優先課題になってくるわけですから、恐らくいろいろな問題が今から出てくると思うんですね。

それで羽田の問題は、今大臣が言われた経過はそれは違うんです、相談はないんです。相談がなければ意見も言えないわけだから。それと、お互い当然それは済んでいると思っていれば、お互い違ったというところから、しまったということ、今こうなっておるといことは、その辺はやっぱり率直に認めてもらわぬと困る。それはそのことをきっちり押さえておいての話ですが、

私が言うのは、現在の軽自動車を含む自動車の

絶対量に比べて余りにも駐車場が不足し過ぎる、この状況を限られた日本国土という絶対的なまた敷い環境条件のもとでどうクリアしていくかというのを考えた場合、いつまでも既成の概念にとらわれていたのではとても有効な解決策は見出すことはできないでいるでしょう、こう言っておるわけですから、そのためには、やはり全体の公共の福祉のためですから、現在ある法体制のもとでなく、新たな発想のもとに新しい法体制の整備を含めた対応が必要なのではないか、勇気ある決断が今求められているということについて私はあなたに基本的見解を聞きたかったわけであり、再度、御答弁をお願いいたします。

今言った提案についての御見解をお持ちでしょうか。

○政府委員(金澤昭雄君) 私も全く同感でございます。駐車場の問題は取り締まりだけで解決するとは毛頭考えておりません。駐車スペースの拡大がまず基本にあって、その拡大と相まって張り詰まってきた駐車違反の取り締まり、これが行われるというところが大切だろうと思えます。したがって、今回提案申し上げておられるのは、駐車についてドライバーなり使用者、持ち主のモラルに訴えるという点を大いに強調しておるのが今回の特徴でありますから、そういうスペースの問題とモラルの問題、それに張り詰まってきた違反取り締まり、こういうこととやっていきたい、こういうふうに考えております。

現在において絶対量、駐車場施設も含め、あらゆる面のこの車社会における対応ができてきたという現状を率直に認識して反省する。そして今建設省の方においても、全道路違法駐車みたいな形になっている形の中で、できるだけそういった一部駐車帯も設けるように、パーキングできるような形に今検討を行っているところであり、都心に乗り入れたドライバーの人たちももういった点をよく考えていただいて、これはいいわゆる施設が先かドライバーのマナーが先か、そういった問題はありますけれども、現状認識の点においては全く先生と一緒にございませぬ。それで、これから時間も努力もあらゆる知恵もかけてこの問題に対応しなきゃいかぬという気持ちの第一歩のスタートで、こういった形で法案を提起させていただきます。

○岩本久人君 冒頭申し上げたもう一つの視点で建設省に伺いますが、現在駐車場が建設できない場所についてわかりやすく説明してください。

○岩本久人君 警察庁の長官に伺いますが、今私が自治大臣に聞いたのと同じ質問です。取り締まりということだけではおのずと限界があるということから考えると、今私が言ったような新たな発想のもとに、やはり何かみ込んでいかなければならない、こう思うんですね。その意味では、私が

○説明員(立石真君) 建設省といたしましても先ほどの委員御指摘の見解と同じ見解を持っておりまして、やはり駐車場の不足に対しまして駐車スペースを格段に拡大していかなければならないというように考えております。建設省の中にもいろいろな事業がございます。またいろいろな都市計画あるいは建築行政上の規制、誘導措置等を持っておりまして、これらを最大限に活用してスペースの設置に努力していきたいと考えているところでございます。

○岩本久人君 冒頭申し上げたもう一つの視点で建設省に伺いますが、現在駐車場が建設できない場所についてわかりやすく説明してください。

○説明員(島崎勉君) 駐車場の、車庫についての建築基準法の扱いでございますが、建築物としての駐車場につきましては、一般的な建築物として例えは斜線制限ですとか建ぺい率制限等がございますが、規模そのものにつきましては、都市計画で決められております第一種住居専用地域、それから第二種住居専用地域、それから住居地域、

○岩本久人君 警察庁の長官に伺いますが、今私が自治大臣に聞いたのと同じ質問です。取り締まりということだけではおのずと限界があるということから考えると、今私が言ったような新たな発想のもとに、やはり何かみ込んでいかなければならない、こう思うんですね。その意味では、私が

○説明員(島崎勉君) 駐車場の、車庫についての建築基準法の扱いでございますが、建築物としての駐車場につきましては、一般的な建築物として例えは斜線制限ですとか建ぺい率制限等がございますが、規模そのものにつきましては、都市計画で決められております第一種住居専用地域、それから第二種住居専用地域、それから住居地域、

○岩本久人君 警察庁の長官に伺いますが、今私が自治大臣に聞いたのと同じ質問です。取り締まりということだけではおのずと限界があるということから考えると、今私が言ったような新たな発想のもとに、やはり何かみ込んでいかなければならない、こう思うんですね。その意味では、私が

○説明員(島崎勉君) 駐車場の、車庫についての建築基準法の扱いでございますが、建築物としての駐車場につきましては、一般的な建築物として例えは斜線制限ですとか建ぺい率制限等がございますが、規模そのものにつきましては、都市計画で決められております第一種住居専用地域、それから第二種住居専用地域、それから住居地域、

の地域に建てられる駐車場につきましては規模そのものの制限がございます。

○岩本久人君 時間がありませんので一言審議官に伺いたいんですが、そういった立地の問題におけるさまざまな規制も、こういう深刻な時代だから緩和の方向というものを検討する必要があると思っておりますが、その点についての見解を伺いたい。

○説明員(立石真君) 駐車需要に適切に対応していくためには建築行政、都市計画行政全般で見直していく必要があるというように考えておりまして、現下の問題に対応するための見直し等を今後進めていきたいと考えているところでございます。

○岩本久人君 次に、警察庁にお伺いいたします。具体的な条文の問題であります。先ほどから私が強調するようお願いするヘッド面における余りにもおくれた対応というようなことからすると、今回のこの提案というのは、長いスパンからいえば余りにも唐突な提案と、こういう印象がぬぐえないんですね。そのことについて、全体としての整合性を欠いているのではないかと、批判が一方にあるんですね。今回のこの提案そのものが、その点についてはどのようにお考えか、伺いたいと思っております。

○政府委員(金澤昭雄君) 今回の提案に至りました経緯につきましては、先ほど交通局長がお答えをしたとおりであります。六十三年の交通対策本部の決定、またことしに入りましての申し合わせ、そういったいろいろな経緯を踏まえた上で交通局長の試案を発表し、またそれに対するいろいろな御意見を承った上で今回一つの成案ということで御提案を申し上げたということでございます。またそれに至る間では各府庁とのいろいろな問題のすり合わせもやってきたところでございます。

○岩本久人君 私が聞きたかったのは、一般国民の側から見るとのことだったんですが、それ

はいです。

次、道交法の問題ですが、道交法上いわゆる使用者責任でいうところの使用者の概念というものは具体的にどうなっているのか、伺いたいと思っております。

○政府委員(関根謙一君) 現行の道路交通法の規定に、車の管理について関与する者としたしまして、所有者と使用者と運転者という三つの者が規定されております。所有者は所有権を持っている人というほどの意味でございます。使用者はその車両を使用する権限を持っている人、その運行を管理、支配している者というほどの意味でございます。また、運転者は直接その車を運転する人というほどの意味でございます。

例えばある会社が自動車を買いますとその会社が所有者になりますが、これを営業所の方に配車いたしましたして営業所の範囲内で使用するということになりまして、その営業所の管理者が使用者ということになり、その営業所の職員が運転者ということになりかた存じます。

○岩本久人君 そうすると、七十四条と七十五条の内容について要点だけを説明してもらおうと同時に、今回の改正の目玉の一つである自動車の使用制限が行われるというのはどういう場合になるのかということをお聞かせいただきたいと思います。簡単に答えてください。

○政府委員(関根謙一君) 七十四条は、使用者は、運転者に対して駐車を適正に行うようにすることでありまして、その他駐車に関する車両の適正な使用のために必要な措置を講ずるよう努めなければならないということで、駐車に關して使用者に一定の責任を負っていただくという根拠を置いたものでございます。

七十五条でございますが、これは現行の七十五条の規定とそれから七十五条の二という規定と二つ今回整備をさせていただきたいと考えているところでございます。七十五条の方でございますが、これはその自動車の使用者がその者の業務に關して自動車の運転者に対して車両の放置行為を

命令したりあるいは放置行為をすることを容認したりした場合に、ちよど過積載等を命令したり容認した場合と同じような措置を講ずることとしたいというものでございます。

それから七十五条の二の方でございますが、これはそのような業務性にはかかわりなしに、およそ使用者と運転者が異なる場合に、その使用者は先ほどの七十四条の規定で駐車についての管理責任がございましたので、その駐車についている責任を負っていただかなければいけないわけでございますが、公安委員会が、たび重なるその運転者の放置行為、違法駐車の中で車両を放置する行為でございますが、これを行つた場合に、そういうことのないように駐車料金を払ってくださいますか、運転者を持たせてあげてくださいますか、そういう指示をした後、なおまた放置行為を重ねた場合に、三月以下の期間を定めてその車両を動かしてはいけないという禁止の標章を張る等により使用制限をすることができるとしたい、こういうものでございます。

○岩本久人君 懇切丁寧なのはありがたいんですが、時間のこともひとつ考えて、よろしくお願いたします。

初歩的な質問で恐縮ですが、駐車違反という場合、駐車違反にならないぎりぎりの時間は大体何分ぐらいのものでございましょうか、お伺いいたします。

○政府委員(関根謙一君) 現在の道路交通法の定義規定で「駐車」というところがございまして、駐車禁止というのはその駐車禁止とされた場所に駐車をすることでございますが、その「駐車」とは、道交法の二条一項の十八号の規定によりまして「車両等が客待ち、荷待ち、貨物の積卸し、故障その他の理由により継続的に停止すること(貨物の積卸しのための停止をこえない時間内)のもの及び人の乗降のための停止を除く」、又は車両等が停止し、かつ、当該車両等の運転をする者がその車両等を離れて直ちに運転することができない状態にあることをいう」という定義でござ

いますので、放置行為の場合には、車をとめて、そこで運転者が離れて直ちに運転することができない状態になった時点で法律上は駐車違反に該当することになるかと存じます。

○岩本久人君 それでは、大まかに言って五分程度と、こう理解していいんですか。

○政府委員(関根謙一君) 五分程度離れていても、そばにいて直ちに運転することができずの状態であれば駐車違反にはならないということであらうかと存じます。

○岩本久人君 時間がありませんのでちょっとは御答弁、私の誤りでございましたので訂正させていただきますのでございますが、車両等を離れて直ちに運転することができない状態になった場合に駐車違反になる、放置行為に当たるといふ解釈だということでございます。

それから地域交通安全活動推進委員の活動の経費についてでございますが、これについては特別の規定を設けておりませんが、都道府県に対する補助金等の形で国の経費負担ということは今のところは考えていないわけでございますが、所要の経費は必要かと存じますので、今後検討してまいりたいと存じます。

○岩本久人君 車庫法の問題はまとめて四点質問します。

一つは、現在、東京都内でも他県のナンバーをつけた車が随分走っております。しかも、それがたまたま旅行に来たかとかということではなくて、毎日のように同じような車が走っているという状況がたかさん見受けられますが、今後車庫法が施行されることによつてそれはどのようなことにならぬのか、これが第一点。二つ目は、従来の車庫証明制度に加えてステッカーを張るといふことには、これの一口で言うところの理由。それから

二キロ未満はいいということですから、例えば果をまたがるか行政区をまたがるということですが、行政区をまたがった場合、使用者、所有者の住所地でやるのか、あるいは車庫があるところであるのか、また、運行等の制限命令が出されるのはどちらでやられるのかということが三項目。四項目がステッカー導入についての費用負担はどうなるのか、以上四点、簡単にお願いします。

○政府委員(関根謙一君) 使用の本拠の位置が変更になった場合であれば、新しい使用の本拠の位置で車庫証明なり届け出なりをしていただくことになるかと存じます。

それからステッカーを張っていただくこととした理由でございしますが、届け出等の手続を経た車であることを明らかにすることのほかに、そのステッカーの貼付でおおよそ見当のつきます警察署の管内に確実に保管場所を確保していただくことを心理的に保証したいということでございます。

それから三項目の、二キロ未満とした場合の行政区をまたがる場合でございますが、使用の本拠の位置とそれから保管場所の位置が異なる行政区にある場合に、まず届け出あるいは車庫証明でございますが、これは保管場所の位置を管轄する警察署長あてに車庫証明なり届け出をしていただくということがあります。それから運行の使用制限でございますが、これは車庫がない場合でございますので、使用の本拠の位置を管轄する公安委員会にございます。

それからステッカーの費用でございますが、これは届け出をした方、車庫証明をとられた方に負担していただきたい、こういう考えでございます。

○岩本久人君 時間がなくなりましたので、これに関連する問題を最後に数点聞いて終わりたいと思います。

まず一つは、六十一年の道交法改正です。あのときにもかなり大胆な提案があつていろいろ議論があつたのですが、あのとときの改正によって今回

問題になつていようなことがどの程度改善をされたのか、あるいはあのとときの改正の反省点というのはどういうものがあるか、この評価をまず聞きたい。

二項目は、取り締まりの関係等いろいろ考えてみた場合、決定的に人員不足を来しているということとは否めないと思つてます。その点について警察庁長官、また国家公安委員長である自治大臣の、執行体制を強化、整備拡充するということについての見解と決意表明をひとつお願いしたい。

三項目は、駐車違反が全国的に物すごくあるということがあると、検査率というものは恐らく一万分の一ぐらいではないかというふうな意見もあつて、そういう現状のあることについての意見も含めお願いいたします。

それから四項目は、管制センターということですが、交差点でいろいろ言うボイスシステム、ああいうふうなものを含めた機材の整備が決定的に立ちおくれしているというふうには思つていますが、そういうことについて整備を強力に進めてもらいたいということについての見解をお伺いいたします。

それから、道交法上いつも問題になりますのが、これは全国的に言えるんですが、実際に合わない速度規制です。こういふことについて過去どのようにやられ、今後どのようにやられるのかをお願いいたします。

それからパーキングメーターについて今後建設省も認めるということですが、建設省がパーキングメーターを独自のものをつくるということについて警察庁はどのような評価をされておるか。それと、これは現在日曜日に作動させていないんですね。日曜日に作動させていないために利用できる駐車場の数が少なくなつて、にもかかわらず、一方では取り締まりをしているわけですから、住民にとってみれば大変つらい思いをしていられるということなので、その点は今後改善を

していただく必要があると私は思いますが、それらについての基本的な見解を聞いて私の質問を終わりたいと思つてます。よろしくお願ひいたします。

○政府委員(金澤昭雄君) いっぱいありますので、幾つかずつ分けてお答えをしたいと思います。まず、六十一年の道交法改正でパーキングメーターの関係、これはどういふふうに評価しているかという御質問であります。このときのパーキングメーター、パーキングチケットの関係では、改正前と改正後で、一万五千台分が約三万台分ふえておられますので、合法的な路上駐車スペースが倍増したということ、これは評価できると思つてます。しかし、その時点ではそうだったと思つてますが、その後の車の増大といふことで、もう到底追いつかない、駐車スペースの増間に合わないといふことであるかと思つてます。

それに従つて今回また新たな法改正の必要性といふことで御提案をしておるというふうに考えられます。したがつて、これは総合的に今後も逐次評価を直しながら、新たな対応をしていく必要があるというふうに考えておられます。

それから増員の関係、警察の体制整備の関係だと思つてますが、今回の道交法、車庫法の改正で警察官の増員は直ちに考えておりません。事務の合理化であるとか、いろんな警察内部の問題を整理いたしまして対応していきたいというふうに考えておられます。ただ、そのほかにいろんな業務量の増大等がありますので、この増員の問題は全然これと別な観点からいろいろ検討は続けていきたいと思います。

直ちに増員には結びつかないというふうに思つておられます。

それから違反の量と検挙の関係であります。これは御指摘のとおり違反の量は膨大でありますし、警察の方の取り締まりの体制が限られておりますので、これは到底追いつかない状態です。したがつて、いろいろなモラルの面、施設の面での対応が必要ということで今回の法改正の一つの動機になっております。

それから管制センターでのボイスシステムの話がございましたが、これは先ほど大臣から御答弁申し上げましたように、来年度からの新しい整備五カ年計画の中で、こういう交差点での声による駐車抑制システムというものは大いに取り入れてまいりたい。現在でも幾つかの府県でやっておりますので、これを今後は引き続きやっていきたいと思つてます。あわせて、関係の資機材の整備、これは人の面を補いますので、この辺は積極的に行つていきたいと思つてます。

それから、速度規制を現行に合わせることに検討はありますが、これは現在やっております。ここ数年、速度規制を大幅に見直しをしておりますが、相当距離の路線について速度規制の見直しを現行に実行しております。今後はこれも引き続きやっていきたいと思つてます。

あとはちょっと局長の方から申し上げたいと思つてます。

○政府委員(関根謙一君) 速度規制の見直しの具体的数字でございますが、昭和六十一年以降毎年約五千キロメートルずつ見直しをして、おおよそ速度制限を高くするようにしております。

それから建設省でパーキングメーターをつくられる予定についての警察庁の考え方でございますが、大変ありがたいことと歓迎しております。ただ、これはパーキングメーターを適切に運営するためには私どもの取り締まりと並行する必要がありますかと存じますので、密接に緊密な協力関係をとりながらお手伝いをしてまいりたいという考えでございます。

あとパーキングメーターの日曜日の作動の関係でございますが、東京の場合ですと日曜日はおおよそ駐車禁止を解除して、パーキングメーターのあるところは短時間駐車制限区間でございまして、一般的に禁止されて短時間解除するといふ考えでございますが、日曜日、夜間等はもう全面的解除という運用をしております。ただ、そう

でないところもございますので、そこら辺につきましては、日曜日の作動あるいは駐車禁止解除、その他駐車需要に的確に対応できるような運用をするように努めたいと考えます。

○委員長(渡辺四郎君) 両案に対する質疑は本日はこの程度にとどめ、これにて散会いたします。

午後一時一分散会

平成二年七月十日印刷

平成二年七月十一日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局