

第百十八回国会 参議院 地方行政委員会 會議録 第九号

平成二年六月二十二日(金曜日)

午前十時四十分開会

委員の異動

六月二十一日

野村 五男君

補欠選任

鳩山威一郎君

六月二十二日

野村 五男君

補欠選任

鳩山威一郎君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

渡辺 四郎君

竹山 裕君

松浦 功君

洲上 貞雄君

諫山 博君

委員

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

国務大臣

自治大臣 奥田 敬和君

国務大臣 奥田 敬和君

国家公安委員会委員長

政府委員

警察庁長官 金澤 昭雄君

警察庁長官官房 浅野信二郎君

警察庁交通局長 関根 謙一君

自治省税務局長 湯浅 利夫君

消防庁次長 鳥崎 実君

事務局長 常任委員会専門員 竹村 晟君

説明員

総務庁長官官房 鈴木 光男君

参事官 鈴木 孝男君

通商産業省機械 情報産業局自動車課長 鈴木 孝男君

運輸省地域交通 局自動車業務課長 山下 邦勝君

労働省労働基準 局監督課長 氣賀澤克己君

建設省都市局都 市再開発課長 安達常太郎君

本日の会議に付した案件

○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。

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。

前回に引き続き、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○常松克安君 冒頭からでございますが、去

る六月二十一日に発生いたしましたイラン地震に

関しまして、我が国といたしましても本年より国

際防災十年と銘打って全世界に宣言をいたしました。

今や地球規模における我が国に対する防災とい

うものに非常に関心を深くされているさなかで

ございます。多くの方々、お聞きいたしますと、

一万人以上の死傷者が出たかのように報道関係か

ら耳にいたしました。これについては、もうすぐ

さま今ありますところの国際消防救助隊というも

の出勤、あるいはまた警察庁におきましても、

これよりまた国内におけるこういうふうな問題を

どのようにさばっていくか、非常に経験を深くし

ていかなきやなりません。これまたあわせて、人

道的にすぐさまイラン回教共和国にこれらの方々

の派遣をすべきであると、このように御提言をい

たしたいわけでございますが、各所管の方々のこ

れに対するお答えを願いたいと存じます。

○国務大臣(奥田敬和君) 大変いい御提言をいた

だきました。国際緊急援助隊の派遣の法的整備は

もう既に終わっておりますわけでありすけれども、

ちょうど三時ごろですか、夜中ですけれども、

も、外務省を通じてイラン政府から正式にこ

ういった緊急レスキュー隊の派遣要請があったわ

けであります。したがって、直ちに態勢を組みま

して、きょうじゅうにまず第一陣六名を一応派遣

する、消防庁の職員を一人長にいたしました。全

国でレスキュー隊大体五百名以上登録してある中

から選抜いたしました。第一陣六名を直ちに派遣

する。それで、第二陣以下、現地の状況を見た上

で、百二十名くらい今待機をさせる指令を出した

ところでございます。もちろんヘリコプターや必

要な資器材の集積の準備もございすから、そう

いった形で即応したわけでありす。警察庁も同

様の要請をいただきました。六名、これもきょうの

夜中出発いたします。

そういうことで、今先生の御指摘がございま

たように、国際的にこういう形に貢献できる国

として、こういった法律の趣旨も生かしましてそ

ういった対応を整えたところでございますので、

御報告を兼ねてお答えいたします。

○常松克安君 一つ老婆心ながらつけ加えさせて

おいていただきますが、災害特別委員会でも私提

言申し上げております。つまり、サンフラン

シスコあるいはアルメニア、いろいろな経験を

踏まえて、日本でなくてはならないという一

つの救助のあり方、すなわち一番何が大事か。警

察犬をもって瓦れきの下に人命を助けようとい

たとしても、悪臭で二日間その犬の臭當が失わ

れます。そのときに人間の温度感知器、これは日

本から持ち込んでいかれたそうです。あるいは二

十メートルから成るファイバースコープ、このこ

とによってサンフランシスコでは百五十名の負傷

者を救助したと、もう世界でも非常に高い御評

価。

これは現地の方々にお任せするといたしまし

ても、今までもどちらかといえますと、地震があ

る要請を受ける、しかしそれがどう、ああこうと縦

割りで対応できずして遅くなつていく。遅くなつ

て一週間おくれたら一週間返りが遅くなる。人の

人命を救うということが、治療が長くかかるとい

うことがあるようにございます。

そういうことで、そのように早速決意、決断な

さいましたことは、これはもう大臣の決断に敬

意を表するものであります。世界のありがたみ

で、非常にヒューマニティーに五十トン百トンか

ら成るブルドーザーを飛行機でどんどん空輸して

いく。日本のはどこにおるかという、その辺

に、あつちやつちやつに十名、二十名というふう

な非難もあるいは受けてきたかのように聞いてお

ります。どうかその六名、六名にかかわりませ

ず、被害状況、現地の探索におきましてそれ以上のすべての手を打って、ここに日本が地球規模における人道に対応できる国であるということも一つの新たな世界の貢献の道かと存じます。そういうふうなお考えであっていただきたいことを付しておきます。

さて、当委員会に付託されました二法案に関係するものの中で質問をさせていただきます。

まことに唐突な言い方でございますが、警察庁長官、デンバー・ブーツという言葉を御存じでしょうか。——通告しておりませんからいけません。後ほど御説明いたします。これは局長も御存じございませんでしょうか。——後ろに座っていらっしゃるとなると結構。——だめですか、結構です。後ほど御説明をこちらからいたします。

まず一つは、通産省にお伺いいたします。こういうような車社会というふうになった。大臣の言葉をおかりいたしますと、よもやこんななまでスピード、高齢化社会とこの話じゃないと。もう五年十年前からするとこのような車洪水といえますか、こういうふうな社会の位置づけがなってきたし、あるいは国民の皆さんも生活の足として、これはもう避けることのできない必要なものとして、そういうふうな中で、ユーザーが自力で車庫が持てないならば、メーカーが、ディーラーが安く広い土地を確保して、そうしてそういう人たちに提供していくという考え方が車の生産のスタートの中からはあつてしかるべきだと。どんどんとつくることに専念は結構だけれども、そういうふうなユーザーの立場における駐車場までフォローするという、これがすなわち製品に対する責任というものであるという声もあります。

さて、今日になりました社会にどう還元していくか、これから検討は、それを具体的にどう還元していくか、まずこれをお尋ねします。

○説明員(鈴木孝男君) お答えいたします。通産省といたしましても、現在の車社会をどう考えるか、大変私どもも深刻に認識しておりますし

て、実は昨年機械情報産業局長の私的諮問機関として、二〇〇〇年までの自動車に関する政策を検討した委員会がございますが、そこでも社会的ニーズ、いわゆる環境と交通安全とかあるいは狭い日本にどういふふうな形で車社会を築くかとか、そういうふうなことの検討もいたしました。

そういう形で私どもとしましても、メーカーあるいはディーラーに、車をつくる、あるいは売る立場から、どういう形で車を使われるのか、そういうことも日々認識したかどうかというふうなことも心がけております。大変難しい問題もありますし、またメーカー、ディーラーもこれはいわゆるマーケットに応じたものをやるんだという形もありませんが、先生今御指摘のような民間の駐車場をどう整備するか、そういう中でこれから公的駐車場整備と民間の駐車場の整備のいろいろな関係はあるかと思いますが、メーカーなりディーラーが、できるだけそういう駐車場整備に心がける。その中で、例えば自分たちが持つております資産を有効に活用して、民間駐車場の拡大に資するかどうか、この辺につきましても、十分私どももこれから検討してまいりたいと思っております。

○常松克安君 これから検討は、それを一つの責任のある立場という責任を明確にしてないとい緒であります。そうじゃなくして、具体的に私、申し上げておるんです。これから検討するんじゃないんです。大変なことになっているという認識は十分おありでございます。

例えば、これは提言でございますが、今ある自動車販売、いろいろ場所、ございます。どうしてこれは広い場所にいろんな車を置いておかなきゃならないとか、これはもう商業上やむを得ない。こういうところに一部を、地下三階地上十階、こういうふうな駐車場をメーカー自身が社会に還元するんだと、こういうことにおいてやっていくというお考えはございませんか。

○説明員(鈴木孝男君) 現在、政府全体としましても、建築基準法の問題を含めまして、どうい

形で民間の駐車場整備を進められるか、そういうことも検討しておりますので、そういう中で私どもは、メーカーの団体あるいはディーラーの団体なども十分相談いたしまして、そういう高層化を含めまして駐車場整備につきまして検討をしまいたいし、またその検討ということも、前向きに取り組むということでございますので、なかなかメーカー、ディーラーの意識の改革という時間もかかると思いますが、そういう方向で通産省としても検討してまいりたい、こういうことでございます。

○常松克安君 そういうときには通産省さん、まことにいい御提言ですからと頭にちゃんと入れるんだよ。そつちはそつちの考えがあり、私は私でもうそんなこと以上に考えておる。

じゃ、建設省にお聞きします。今何か聞きますと、そういうのを建てようと思つたら建築基準にひつかかるみたいな言い方をされましたが、どうですか、それは、規制ありませんか。——じゃいいです。さようなことは通告受けておりませんので聞いておられませんと言ふのでしよう。じゃ、もう方向を変えます。もう少し何を聞かれてもいいようにしておいてください。これ大変な問題なんです。

警察庁にお伺いいたします。これが一つ社会問題になった車庫飛ばしですけれども、これは今後ともどんどん摘発をいたしますか。私の言いたいのは、全国のディーラーを全部調べましたか。なぜか、こういうところに車を預かる。コックをあけつ放し、水をどんどん下へあふれさせておいてから、どこに原因があるんだといつたら、なるだけそういう痛みの触れぬ触れぬところへ行こうとする。そしていいと思つてノーハウ教えてもらつて買ったユーザーが困っちゃう。

いま一つ、その車庫飛ばしがあつたときに、罰則規定として一年間営業停止をするだけの御覚悟はありますか。

○政府委員(関根謙一君) 車庫飛ばしは、一番被害をこうむりますのは、車庫飛ばしによつて車を

買われたユーザーの方でございます。そこで、そのような車庫飛ばしというふうな方法で車の売買が行われることのないように、これからも取り締まりに努力してまいりたいと存じます。

○常松克安君 罰則、営業停止。

○政府委員(関根謙一君) 罰則は今改正をさせていただきますれば、この自動車の保管場所の確保等に関する法律第十七条の規定によりまして、虚偽の届け出ということになるとすればこれは十万円以下の罰金ということ、従来の三万円以下の罰金から引き上げられるということになります。あわせて刑法の規定、公正証書原本等不実記載の問題でございますとか、幾つかの規定の適用があり得る場合がございます。そのような規定の適用を考えているところでございます。

○常松克安君 いや、私が御質問申し上げておりますのは会社のことを言っているんです、車庫飛ばした会社。全国にはまじめな人も多いんですよ。しかし、中にはそういうノーハウを、ざりざりいっぱいの法律、法律の中を手繰つた結果、こういうふうなある事態になったということは指摘されているわけですね。そういう摘発があつたときに、個人の責任じゃなく、会社に対して営業停止処分をする、こういう罰則のお考えはございませつかと聞いておるんです。個人じゃない。

○政府委員(関根謙一君) 企業に対しては、刑罰の適用というところで、両罰規定の適用で企業の責任を問うということはございますが、その営業の停止等の行政処分的な内容のものは考えておりません。

○常松克安君 じゃ済みません、建設省の方、突然なことを言いました。後ほどまたそれにひつつかつての問題がございしますので、ちよつと今からでも、時間がございしますからお調べになっておいてください。

先ほど本当に冒頭から失礼な、聞きなれぬことを申し上げました。デンバー・ブーツといひますのは、今皆さんがお使いになつていらっしゃるホイールクランプのことです。なぜかならば、今あるホイー

ルとタイヤをガチャッとめ込んで動かさないようにしてしまふ。このもとはどこから出たかという、デンプーで開発された。そして、それからデンプー・ブーツと、こう言っておるんです。こういうふうなものをこれから駐車違反に対して、非常にロンドンでは効果を上げておるかの御指摘もございませぬが、使用されていくお考えはございませぬでしょうか。

○政府委員(関根謙一君) ブーツの問題は私どもも今回検討をしたところでございます。

しかしながら、現在は駐車違反の場合には刑罰によってその違反の責任を問うという形をとっておりまして、仮にそのブーツをはめて動かさないようにするというにいたしますと、特に駐車禁止とされている場所に駐車をされている、そこで動けないようにすることの本来のねらいはどこにあるかということをお考えますと、やはりその車をとめた人の出頭を確保するということになるんじゃないかならうかということになってまいります。そこで、私どもこのような刑罰をやめまして、行政制裁金というような仕組みを仮にとることができたとしたら、その場合に、特にパーキングメーター等が設置されている場所等、本来車をとめてもいいような場所で料金を支払わないために違反になるような人に対してその料金支払いを確保するような仕組みとしてそのブーツというものが考えられないかということで検討をしたところでございます。

しかしながら、今回の検討過程で行政制裁金の仕組みを導入することになりますと、いろいろなシステムの大きな変更を伴うということがわかってまいりましたし、その他若干まだ検討すべき課題があるということがわかってまいりましたので、その行政制裁金の制度を導入することを見合せておられます。これに伴いましてブーツの使用ということも今回は見送ることとしたところでございます。

○常松克安君 じゃ、角度を変えてお尋ねいたしますが、瞬間的に駐車違反は十八万台、これは航空写真を撮って勘定されたのか。いたいた資料によりまして、調査員が撮って瞬間的に見た、まあ瞬間的というのは十八万台より捕まえたとか、じゃ、何名の調査員で十八万台を捕まえたんですか。

○政府委員(関根謙一君) 人数の方はちょっとはつきりしないのでございますが、平成二年四月二十五日、午後二時から午後五時までの間、都内の幅員四・五メートル以上の一般道路延べ一万一千キロ余りのところでそれぞれ数えたということ、データがございませぬ。したがって、同じ車がその三時間内に別のところに行つてまたとまつておるというのもあり得るという考えでございませぬ。

○常松克安君 決して他意あつて申し上げているんじゃないでございます。ほとんどこういう調査はコンサルタント会社とか外注されてまして、カチャカチャカチャカチャ、いろいろな方法はあると思ふんです。私の聞きたかつたのは、その二時から五時まで捜査員の方が一万ぐらい出られて、この目でしっかりと確かにきちっとここは駐車違反なのかどうなのか調べたのか。

例えて申します。東京都内にPという駐車していいという掲示板というふうなもの、探したつて実にはない。目につく標識は全部駐車禁止、一方通行、禁止というものがばつかりであります。そうして考えますと、調査するときにそこがとめていい場所なのかいい場所でないのか、素人の人にはわからぬような調査であつてはならぬと思ふ老婆心でこれ申し上げておるんです。十八万といふことならその資料は、調査は信頼してちょうだいしますが、それだけの能力というものがあつて、この警察庁の駐車違反というものは物すごい、火中の栗を拾うことになるんです。大変なことになるんです。

ロンドンは日本のデータと同じような込みようでありましたが、このブーツ一件できれいになつておるんです。なつておる原因はお調べだと思ひます。それは、そのブーツをはめ込むのは警察官

じゃない民活に任せたいんです。民活は、一台かぎ閉めたら何ぼやと思つてせつせつせつと片っ端からみんなかけてしまつたんです。それを今度は銃を外すにはその管轄の署へ行つて罰金を払うて、刑事罰じゃないんです。罰金を払うて、これは静かなもんです。動と静と違反は二つあるんです。動の方じゃなくて静でありますから、やる気ならできると言ふんです。そして、立ち会ひの上で警察官がかぎをあげる。ところが困りました。警察が万歳しちゃつた。なぜ、そんなことが次から次から、民活はかぎかけたら幾らと払うもんですから、そうしたら警察も対応できないんですよ。そして民活の業者とタイアップして一日何台という協定を結ぶ、そして今日に至つておる。

そういうふうなことも調査の上であるから検討は後ほどというなら非常に説得力があるんです。ところが今の答弁は、もう役人用語であつたと言つておられるけれども、全然びつと骨の髄にまでしみ込むような納得性、説得力というのが欠けておるわけなんです。ですから、私は例として申し上げた。その後に来るこの駐車違反という問題でございませぬ。

この問題について、そういうこともありますが、本当にこれは警察庁はやる気だな、懲らしめるんじゃないですよ、いじめるんじゃないですよ、これはやる気なんだ、私たちもこれは守らにやいかぬ。片方は駐車違反どんどんどん、何をいっても工事は始まつてきておる。建設省の基準は変わつてきた。附置義務は厳しくなつてきた。いろいろな情勢の中で、やはり法案を責任を持って出していらつしやるのは警察庁なんです。警察庁は本当にいかぬことはいかぬのだという姿勢を示さぬことには、法案ができて、法案が勝手に侍風に歩いてしまつて、後何の効果もない。三次、四次の交通安全対策というものが目的を果たすことできずに、それは金がなかつたから、それはこつちの縦割りとまた御託を並べるようなことでは、もう第五次のその対策は失敗するのは火を見るよりも明らかである、こうなつて

しまふ。そういうことで申し上げておるんですから、もう一度そのクランプについてのお考えを短く結構ですからお知らせください。

○政府委員(関根謙一君) 行政制裁金の制度を含めまして、クランプにつきましても前向きで検討を進めたいと思ひます。

○常松克安君 それでは今度は第二点目でございますが、総務庁いらしておられますか。

東京大学の越先生を中心にしていろいろ提言を受けていらつしやいます。この受けられました中で、即刻にでもこれは対応せにやいかぬというふうな決意のほどの条項がございましたらお示ください。

○説明員(鈴木光男君) お答えいたします。

越先生を中心といたします懇談会の方から、総務庁長官に対して先般、懇談会の意見を取りまとめた報告がございました。

その内容は、非常に広範にわたる部分がございますけれども、総務庁に係る分野といたしまして、交通事故の分析の総合的な充実あるいは交通安全運動の確実な実施、総合調整機能の強化、こういったものがございました。これらにつきましては、特に越先生の強調されておりましたのは、交通安全対策の出発点である交通事故の分析体制の充実について早急に検討すべきであるといふことでございますので、こういう交通事故の分析体制の充実につきまして、当庁といたしましても関係省庁と協議しながら、早急にその推進を図つてまいりたい、かように考えております。

○常松克安君 こういう答弁になるかと存じまして、これは国家的な大問題の法案であるから、委員部にてできる限り各省庁の局長にこの会議に臨んでいただきたいことの要請をいたしました。非常に向こうの方がお忙しいようで、行かれへんと聞かれました。もう一度申し上げます。これは警察庁とも関係ございませぬとちよつとお聞きください。

これは大臣の御答弁の中にも、これからの時代はもうコンピューター、テクノロジー、これに関

するものをどんどんどん取り入れていきたい、こうおっしゃるんですが、果たして警察庁にそのノーハウを蓄積した電気、工学、電子学科を上げた、経験を踏まえた、そういう人が何人いらっしゃるのだろうか、まず一つ。

今後これが各都道府県に行きますと、そういう方々はあるかないかという状況の中でこれをやられますと、これは警察庁じゃございませんよ、別に例がございまして。それを一々一々捜査して、実験して、そしていい方法を編み出すという、こういうふうな方策があるかのようなお話も伺ったわけです。どういう意味か。大体五十キロやったら夜間でこのぐらい行こうか、八十キロやったらこれ流れがいいか、そんなことで交通センターでカチャカチャカチャカチャカやられて、ドライバーが一々一々、きょうの信号はえらい短い長いのはなんというようになったとしたら、これは交通整理しておるんじゃないかと混乱しておる。

私のこれ実際の体験ですけども、東京駅に着きました地下鉄で赤坂見附へ行く。あそこは三つ渡らにやあかんのですよ、徒歩で。スムーズにいくときもあるんです、時間によっては歩行者優先で。ところが、ある時間帯になったらころんと変わるんですよ。私は足短いんですよ。それでいつも小走りです。信号に間に合うように行こうと思つて。ある時間帯になったらというのは私の推測ですがね。

こういうふうな交通センター一つ取り上げて、そのノーハウということとをされるということに対しては、これから大臣の意向を受けて各都道府県がこれに対応する、いろいろな問題、今富山県とかいろいろな各都道府県で実験的にいいデータ出していただいております。さぞかしその人はノーハウを蓄積した人だと思えます。ですからもう一度、そういう意味でお聞きをいたします。警察庁にそういう専門官が、何ていう方がいらつしやるんだらうかな、各都道府県にはそういう方々が数多くいらつしやるんだらうかなと。お願いいたします。

○政府委員(金澤昭雄君) 能力の点について申し上げますが、私どもの方には通信関係の技術者がたくさんおります。通信関係は全国で四千人以上、これはすべて警察庁の職員という身分でやっておりますが、技官で特に管制の技術、いろいろなテクニクを開発し、それを過去から現在に至るまで多くの都道府県の管制センターの実現というところで今までやってきたわけでございます。今お話がありましたように、細かな点につきましては、一番新しいハイテク技術の導入をしてそれをどうこなしていくかということにつきましては、これはもう世界的水準というふうなことで我々があるというふうな自信をいたしております。また、その警察庁の技官の出先が各都道府県警察の通信部、また交通部の中に置かれておりますので、警察庁の方とタイアップしながら第一線の方のレベルアップに努めていきたいと思っております。

○常松克安君 それでは任せ切れぬとして越先生は指摘していらつしやるわけですか。そうでずな総務庁、この越先生の主張をおっしゃつてくださいますか。

○説明員(鈴木光男君) 先生御指摘の件は交通安全対策に関する懇談会の報告と考えてよろしゅうございませうか。

○常松克安君 もう結構です。すなわち外注してどうかという提言をしていらつしやるんです。ということは、なるほどという一面もあるんです。偉い方々は転勤転勤でころころかわりなされる。これから土日閉庁といいながら、現場はそんなわけにかぬけれども、管理職になるとそれはタイアップできぬ。そういうふうなことを考えると、確かに専門であるけれどもどうしてもそこは内々の世界になってしまふから、もっと大きな国民のコンセンサスのとれるようなノーハウであるべきである、こういうふうな御指摘の御提言でありますから、研究材料の中へ入れておいていただければ結構でございます。それじゃ次にいきます。

その次は、非常に端的にお聞きして申しわけございませぬけれども、他人に車を貸した人あるいはレンタカーあるいはまた車を買ったときに月賦で払う、まあ割賦と言つていますけれども、このときは全部支払いが終わるまでその会社の所有権になっていくわけですね。個人のものになっていないわけですね。こういうふうなことになるって来た場合、使用者の責任を問うという段階で法的な流れが非常に心配される向きもあるものですか、どうお考えでしょうか。

○政府委員(関根謙一君) 割賦販売で未払いの場合、所有権は買い主に移っておりません。売り主の方でございます。したがって、道交法上の扱いは、所有者が売り主、使用者が買い主という立場になります。つまり割賦販売で完済はしてありませんために所有権は移転しておりません。が、しかし事実上その車を使用して運行管理する、何らかの権限を持たれて使用されているわけでございますので、道交法上の扱いの使用者は買い主ということになります。

それからレンタカーの場合でございますが、これは使用者はレンタカーを貸す方、多くの場合合社社形態をとつておると思つて、その企業の方が使用者で、それを借りている人は運転者という立場に立とうかと存じます。

○常松克安君 そういうふうな一つ一つこれが実際に政令だとか規則の中でされる場合は、どうかごこの先生の論議を外さないようにしていかないといいけない。ここさえ通つてしまえばいい、実務のできた中には意見が指摘したのも入っていない、また変わった動きになることだけは警告いたしておきます。そうしないとこの論議というものが、結局通しさえすればいい、だから急ぐのか、何でこんな重要法案というものがどんどんどんどん行き過ぎるのか。提案者である大臣並びに長官が何は運の強い男か知らぬけれども、出したものは皆通るといふわけにいかねえぞなるといふようなおしかりの声も聞こえてくるものですか、この辺のところはよほど慎重にお聞き願わな

いと。レンタカーだとか、そういうところはもう違つたことを言うんです。違反された場合にはこれ当方も法的にひつかかってくるので前金をいただかなきゃいけませんとか、そんなことが、まだ法案を一生懸命審議しておるのにも取り越し苦労でいろいろなことが出るんです。ディーラーの方も頭使つて、こんなもの一々駐車違反で所有権やというふうなことを言うて、法的にいけば今の答弁は少し疑義があるんですよ。法制局に問い合わせれば。こういうふうなところの精査というものをきちつとしておかないと、いざというときに問題になつては傷がついてはならぬから老練心ながら申し上げておるわけです。

それで、くだいようでございますが、こういうところは非常に大事な車社会なものですから、もう一度答弁を確認いたします。間違いございません。

○政府委員(関根謙一君) 先ほど御答弁申し上げたとおりでございますが、当委員会での先生方の御意見を初めいたしまして、今まで賜りました数々の御意見をすべて前提にして誠実に、もしこの法律をつくつていただきたならば、私ども謙虚に誠実にお考えを実現させていくように努力いたします。

○常松克安君 次は方向を変えまして、湖上先生の昨日の質問を聞いておりました。やはり非常にわかりにくいと思つて、この活動推進委員の件でございます。どうも説得性がない。答弁の内容だけを聞いておきますと、むしろこんなものなくたっていいんじゃないかと。違ふんだ、どうしてこれは必要なんだということをお話しなさる機会を与える意味でもう一度確認をさせていただきますけれども、このつくり上げた理由というのは何なんですか。なぜ必要かという理由を手短かに、一つ何、二つ何、三つ何、以上、こうやってください。

○政府委員(金澤昭雄君) それでは、要点について御説明いたしますが、まずその必要な理由でこ

でございますが、これは現在問題になっております駐車を含めての道路の使用の問題、これはもう地域ぐるみで解決をしなければならぬということが一つでございます。警察、役所側だけの力では到底そういう問題は解決できませんので、地域ぐるみで解決をしようということで、その地域のこの関係、こういうモラル向上の運動の推進役となつてもらうためにこの推進委員制度というものを御提案をされている、これが一つでございます。

それから、どういう効果かというふうなことでございますが、いろいろ考えられますけれども、端的に申し上げますと、まず一つは法的な裏づけを与えることによりまして、推進委員になつた御本人が非常に意識が高まるということがこれは必ずあると思ひます。それからもう一つは、受ける側の地域の方々の方から見ますと、今までボランティアがおやりになつておつたことが法的裏づけを持つてそういう推進活動が行われるということと、その活動に対する認識が今までとは違つた意味で住民の方が受けとめていただけるということで、両々相まってこの制度というものは非常に生きてくるだろう、こういうふうな考えでおるわけでございます。

○常松克安君 それでは今連発されましたこういう人たちに与える法的な裏づけ、まあ言うならばそういう人が現場へ例えば作業に行きましたと、ボランティアの方と民間と一緒に、ところが駐車してあることを注意したら向こうがばか者といつて食つてかかって殴りかかった。そういうときに公務執行妨害罪を適用する権限を持たせるといふ法的根拠は何でしょうか。

○政府委員(関根謙一君) 基本的にはただいま先生言われましたような個々具体的に注意、指摘するといつたような活動は考えておりません。ただいま長官が御答弁申し上げましたように、地域住民の方々の駐車問題についての意識を高めていただき、モラルを向上させていただく運動の推進役ということを考えております。

ただ、公務執行妨害の関係でございますが、そ

のような推進運動をしようということで、例えば住民集会の開催かなんかを提案するのを故意に暴行等を加えて妨げたというような場合にはあるいは公務執行妨害ということもあり得るかもしれないと存じますが、ちよつと考えにくいような事態であるという認識を持つております。

○常松克安君 じゃ、角度を変えまして、公務執行妨害罪というふうなそういう人たちに権限を与える考えはない、こういうことですね。そういったしますと、このボランティアの人が一生懸命やつて殴られたときはどうなるんですか。

○政府委員(関根謙一君) 純粹に民間の方でありますと、民法の不法行為の規定による損害賠償の請求権があるということになるかと存じます。この方々につきましては非常勤の地方公務員という性格を持たれることになろうと存じますので、地方公務員の災害補償法の規定に基づきまして条例で定める補償を受け得る地位を持たれるということになろうかと存じます。

○常松克安君 この辺のところはややこしくなつてきたんです。そうしますと、そのボランティアの人に、おっしゃらんとするところは、特別地方公務員制度という条例の規約があるんです、地方自治法の中に。そういうふうなものの中で身分というものをきちつと約束してあげると、そういうと地方議会の議決が必要になってきます。そうなるにつきますと、その人たちの実費弁償というのはどうなるんだと、予算が伴いますよと。しかしその説明を聞いておられますと、今度は逆なんですか。この推進委員の人は現場も行きます、集まって啓蒙してやるだけです。ところがきのうの答弁の中には駐車違反という。するとそういう現場もややこしいところは立ち寄りぬ、冷暖房のきいた涼しい暖かいところで議論するだけの要員をわざわざ各都道府県の公安委員会規則の中に置いてそれをそういうようにしていくのか。私たちがこれ最初一本化だと思つていました。ところが上の方は国家公安委員長の委嘱というんでしょかね、何というんでしょかね。

○常松克安君 一署について十名とすると一万二千名です。これの実費弁償とのおつしや

そしてこれは全国に各署、何々署何々署、約十名とおつしやつた。そうしたらこれは警察署全国で何ぼあるのか。きのうはたまさか答弁の中で、その人たちの実費弁償は見ます、こうおつしやつた。ところが法的にいけますとこれがまたややこしいんです。その実費弁償の中には、あつちもこつちも研究に行きますとおつしやる。そうしたら旅費どうするんだ。手当は出しません。そうしたら日当はこの法律に一体どう兼ね合いますんだ。非常にその辺のところの条項というものが複雑になつてくるんですが、逐条的にこれは明快にさせておいていただかないと都道府県が混乱するんです。そうしないと、駐車だとかそういうもの、そんな名ばかりつづつて、やるのは警察官がやっぱりやるんです。こういう方々はただピラ配つたりシール張つたり、ひとつ駐車違反に気がつかせよう、こはだめですという呼びかけで、こういう今の火中にクリを拾うようなこの駐車問題に対しては我々がどんな泥をかぶつてもこの車社会を改革するんだという法案に非常になじみにくいものになります。よくこの辺のところを精査していただかないと困るんです。

ボランティアは地方自治法の第何条でどうするんだ、費用弁償はどうするんだ、予算化はどうするんだ。推進活動もそうです。中央で国家公安委員長。各都道府県。そうなつた場合、第何条第何項の費用弁償のその対応はどう考えているんだ。こういうふうな非常にこれはそれほどもえらい苦勞なすつて汗かいて一つの署で十名ぐらい。全国で警察署何ぼあるか知りませんが、これからお伺いしますけれども、それだけの大量の人数の人たちに実費弁償の予算化という、じゃ後で自治省はそれを交付税で面倒見るのか、こうなつちやう。ですから、もう一度聞きます。全国で警察署は何署あるんでしょかね。

○政府委員(関根謙一君) 千二百四十八署でございます。

○常松克安君 一署について十名とすると一万二千名です。これの実費弁償とのおつしや

た。法的にはそうじゃない、別の語句になつてい

るんですよ。実費弁償として予算はどのくらい要ると思ひますか。

○政府委員(関根謙一君) まだその額を精密に計算しておりませんが、今後検討してまいりたいと存じますが、根拠は地方自治法の二百三条の三項でございます。この三項及び五項の規定によりまして非常勤職員報酬及び費用弁償に関する条例が各都道府県で定められて存じます。その規定によつて実費、旅費、日当等でございますが、支給することができるようになります。

○常松克安君 やっぱりもうちよつと精査をした方がいいですね。

○政府委員(関根謙一君) 地方公務員法の三条三項の三号にございまして嘱託員、これに該当しようかと存じます。

○常松克安君 そうです。

これは、大臣にこんな話の中でお伺いするのはどうかと存じますけれども、やはり警察庁なんではちよつと苦手なところがあるんじゃないでしょうか。先の先の先まで考えてこれを起さないと、各都道府県がこれは条例に、各地方の議会議決にまで及ぶものであります。そうしますと、これは予算を使わずにただ言葉だけ言つては、まだ済むんですけれども、さあ予算化となりますとこれは大変大きな問題。というところは、この予算に対してそんな国の法律でこれ違法駐車を取り締まることのできるのか、一体この法の目的というものは支えられるのか、こういうふうなことにやはりはないか、こういうふうには私は感ずるわけ

会、県公安委員会、全然なじまない、スタートが違ふわけです。一本化ならわかる。そして、上の人は現場へ行かぬ、下の人たちが現場へ行く。地方公務員制度に当てはめるからには、ここにこそ公務執行妨害罪というような枠を決めてあげないと、三ナンバーなんて道のど真ん中にとめてなかなか取り締まらぬのです、怖い兄さん方の車は。こういうふうなときに、一生懸命まじめにそれをやって事を起こしたときにポランティアの人たちには何も無い。こういうことで、ただ啓蒙運動の時代はもう過ぎ去っているんです。あとは実行、実践あるのみと言われる大臣の御決意からしますと、こういう問題は、私最初から失礼な言い方しましたが、これはもうない方がいんじゃないか、そこが的確性を少し欠いているんじゃないか。済みませんが少し大臣のお考えをお聞かせください。

○政府委員(金澤昭雄君) その前に、先ほどお答えをしましたとおり、この推進委員の制度は現在ポランティアというふうなことで行われておるわけですが、それがいまして、特別な権限を持つて特別な摘発活動というふうなことを考えておるものではないかと、先ほど申しましたようにモラルの推進役ということで現在のポランティア活動がよく行われておりますけれども、そういう人たちに法的な裏づけを与えて地域住民の方の認識、それからそのポランティアの人のやる気、そういう意欲を高めるといふ効果をねらったものでございます。したがって、法律に定める関係上特別職の公務員ということになりますけれども、実費といえどもその旅費、日当というふうなことで、速くへ行くわけでもございませんし、それぞれの警察署の中での問題地域についてのいろいろな調査であるとか啓蒙活動であるとかということをやりますから余り旅費というふうなこともありませんし、日当というふうな特別な場合を除いては余り考えられない。したがって、これから詰めてまいりますけれども、どの程度の予算的な措置が必要になるかというの、これから具体的な

な問題を詰めていく上で一つ一つ解決していきたい、こういうふうな考えております。
○常松克安君 ちよつと警察庁は後にいたしました建設省せつかくお出かけでございますから端的に聞きます。時間があと六分しかなくなつてきました。
三十八年改正以来の附置義務がなぜ二十七年間も放置されて、放置と言つたら失礼な言い方ですが、この改革のお気持ちはあつても、いづれにしても二十七年間この附置義務というものがなされなかつた、この原因を数点挙げてください。
○説明員(安達常太郎君) お答えいたします。
昭和五十四年には基準の改正が行われておりました。都市における駐車需要及び建築物における附置義務駐車施設の利用実態を踏まえまして、大きく言つて二つでございますが、地方都市における附置下限の引き下げと大規模建築物に対する附置義務の緩和、まあ低減と言つておりますけれども、これを行つております。
今回は先生御指摘のとおり大きな改正でございまして、これは一つは、自動車保有率の予想以上の伸びというところでございまして、六十三年度から二カ年をかけた基調の見直しの検討を行つてきたところでございます。その成果を受けまして、今月の十一日に附置義務条例の改正について通達したところでございます。
○常松克安君 大臣、少し御意見をちょうだいしたいと思ひます。もう二点に絞ります。
一つは、例えば今生活が大変だ、弱者の方々は大きなところにそれは住みたいけれども、やはり基準を一番安いところというふうにして生活設計を支えていられらる方々がたくさんいらっしゃるわけなんです。そういう方々が今度はこの保管場所、駐車場の確保、こうなつてきますと今から胸を痛めていららる方も何人かはいらっしゃると思ひます。そして五百メートルが二キロ口になった。けれども自分は法を守らなさいかぬというまじめさからそれを探し歩いた。やつと

見つかつた家でも一カ所を探すのに百年待つておるとかいう報道がございました、一つの駐車場に入れるのに。その思いをしてやつと探して当て五万。安い住宅料金は三万、五万。それ以上一台の車には要する。それでならずで二キロ外れてもつと遠いところへ行つてやつと安いところを探して当てた。仕方ない、駐車場から単車で家に通つた。通つたら、家主さんからその単車の駐車代を今度出せと言われて、もう嫌になつて車を放したとか、いろいろ例というものは人間の生きざまによつてたくさんございます。

○政府委員(金澤昭雄君) その前に、先ほどお答えをしましたとおり、この推進委員の制度は現在ポランティアというふうなことで行われておるわけですが、それがいまして、特別な権限を持つて特別な摘発活動というふうなことを考えておるものではないかと、先ほど申しましたようにモラルの推進役ということで現在のポランティア活動がよく行われておりますけれども、そういう人たちに法的な裏づけを与えて地域住民の方の認識、それからそのポランティアの人のやる気、そういう意欲を高めるといふ効果をねらったものでございます。したがって、法律に定める関係上特別職の公務員ということになりますけれども、実費といえどもその旅費、日当というふうなことで、速くへ行くわけでもございませんし、それぞれの警察署の中での問題地域についてのいろいろな調査であるとか啓蒙活動であるとかということをやりますから余り旅費というふうなこともありませんし、日当というふうな特別な場合を除いては余り考えられない。したがって、これから詰めてまいりますけれども、どの程度の予算的な措置が必要になるかというの、これから具体的な

見つかつた家でも一カ所を探すのに百年待つておるとかいう報道がございました、一つの駐車場に入れるのに。その思いをしてやつと探して当て五万。安い住宅料金は三万、五万。それ以上一台の車には要する。それでならずで二キロ外れてもつと遠いところへ行つてやつと安いところを探して当てた。仕方ない、駐車場から単車で家に通つた。通つたら、家主さんからその単車の駐車代を今度出せと言われて、もう嫌になつて車を放したとか、いろいろ例というものは人間の生きざまによつてたくさんございます。
こういうふうな中で、万々一にも、そんな駐車違反一台ひっかけたら検挙率が上がった、最近検挙率が落ちてくるからこれを上げる、そんなこと絶対になさいません、長官は。もうせんだつて長官の温かい胸のうちを聞かせていただきました。しかし、その住宅に置く力のある人は一つ見つけ、あつちに見つけて、これでいいんですけれども、最後の最後までそれさえすら、子供もあるし今大変な生活の中でございます、いつか自分が夜中にたたき起こされてこれ駐車違反でやられぬだろうかとという心配をされている、こういうお気持ちを持つていららる方が少なからずあると思ひます。この不安を大臣の英知で、何とか運用の妙たるものでこれをやっていたく以外に今のところは無い。もしくは、もう一遍真剣にこの法を考へ直される。都会に駐車場がどんどんできた、例えば都管住宅の地下に三階の層になつてそこに駐車できるようにした、それくらいこれ考えられまいか。行くところもなし、マルPの駐車場の所もない、そして見つけたら金が必要、それもでき得ない、そして取り調べられるというふうな被害妄想がもしもありませんが、常にこういうふうなのは裏腹で、力のある人はそれで生き延びます。しかし、力のない人は法が一日日付が変わることによつて苦しむざるを得なくなつてしまふ。またそんな人ほどまじめに法を考へる人が多うございませぬ。これが一点でございます。
あともう一つは、もう何回も議論されております。

す。民間に駐車場を託すには、その税金、税制対策。これも固定資産税か事業所税か、きのうも御答弁なさいましたけれども、当然このあり方については、税制措置というのに対して固定資産税というものをというところから考えたいかいないことには、これは民生活の新しい駐車場は、きのうの答弁は陰りが出てきたとおっしゃいましたが、時間が迫つての答弁で申しわけございませんが、よろしくお願ひいたします。二点でございます。

○国務大臣(奥田敬和君) 率直に申しましてこれまでの、先生は洪水という形容をなさいましたけれども、そのまま使わせていただきますけれども、これだけ大都市部における車洪水という状態になつたという現実、それで行政の対応、例えば駐車場一つ、公的であれ民間であれ、あるいはオフィスを持つて人であれ、まあ附置義務者も含めて対応がくれおくれになつてきて今日の状態を生んできたという事実、こういう二点を踏まえてそれではこの対応を、手おくれの状態になつてからの問題点でございますけれども、これに対してこのまま放置していいのかわかれば、みんなが求めた車によつて恩恵を受けてきた利便社会が逆に害を受けるような状態に立ち至つてきたときに、今これに手をつけなければ大変なことになる。

しかし現状は、今言われたようにもう車庫飛ばしの知恵を出す人、そしてまたそれに乗つてそれが当たり前だと思つて現在保有されている人、こういう実態が他方にあるといふことも事実です。この実態の人たちに急激にこの法を厳しく運用していく形で問題が解決するかということになるとなかなかさうはいかない。大事なけなしの資金をためて車を買つてもなかなか車庫が思うように手に入らなくて、心に苛責を感じながらもやっぱり青空駐車以外にないという形でおられる方も大勢おられることは知つております。現実にもう千五百万台という数字が軽自動車だけでもなつておる。しかもこれが全然今まで保管場所義務も、精神規定はあつたとしても罰則規定はなくて野放しにされておつたという実態。

私は青空駐車がいいと言わんじやないですよ。これは今建設省にも、道路管理者にも協力していただいておりますし、また総務庁を陣頭に置いて附置義務の見直しも含めて、もう公的民営の駐車施設もやろうという形で協力をいただきつつ、法案化に努力して各府庁ともやっていたらいいおるわけです。

新車を購入したときに、保管場所が必要ですよ、届け出義務できちっとチェックされますよ、一台の車を持つては必ず車庫の保管場所の義務が課せられますよという形を新しい車の購入からこれを義務づけたいという。私はドライバー経験はありませんが、車を持つた人の気持ちになつてみると、青空駐車していた人たちにすぐ車を廃棄しなさい、あなたは持つ資格ありませんという形じゃなく、現状を踏まえたら、車を持つ人にはそれだけのコストと、それだけの社会的責任と、車社会に生きていくための最低の負担とモラルが必要なんだということで、保管場所を持つておるというシール張りをするのも新しい車購入からにしたというのは、これはまあ私自身がその気持ちに立ってやっただけです。私がこう言う、じゃ今持つておるのは青空でいいんだということになりますからそこまで言えませんが。

しかし、駐車違反というのは放置しておいていいということではないですよ、違法相手に。危険、迷惑、そういった形の違法放置行為に対しては厳しく、そのかわり今建設省にもお願いしているんですけれども、路上においての一部交通状態をよく勘案していただいて駐車施設をふやしてもらう、一時駐車の場所も、無料有料であれふやしてもらう、あるいは国道に限らず県道、市町村道にも将来はいいと思えますけれども、とりあえず東京を考えた場合には国道なり主要地方道に關してのそういった形の知恵も出していただく、激変を緩和しよう。東京、大阪にしたのも、名古屋なんか調べますと違法駐車はしているけれども、車庫を持つておる人はもう八〇%、九〇%近い数字、要するにまだ余裕があるということ。

す。金沢なんかはもう一〇〇%に近いくらい保管場所はみんな当然持つておる、これは大都市でありますから。土地の異常騰貴した地域というのは、三割しか車庫を持つていないというような実態というのは東京、大阪です。ですから、大体のめどを五年くらいに置いて、この法律の実効がしっかりと形になってくる。もう車を買われる人はまず保管場所を確保してから車を買われるのモラルを持つていてくれるようになっていたいただきたいと思っております。

それと固定資産税の問題、これはまた政府委員から補足させますけれども、私は今日のような状態になって駐車施設に自分の持つておる土地を提供しようとか、あるいは立体駐車場であれ何であれやられるという形においては、事業所税は、もう現に減免措置と申しますか、青天のところはこれはもうないわけですから、駐車場に、立体駐車場の簡易な形に關してもいろいろ便宜的な形を地方団体と御相談申し上げたいかぬと思っております。また現実にはほとんどの大都市部の自治体は軽減措置を今講じているわけですから、先生のその御趣旨を生かして、駐車場を進んでやっていただける、まあ公共性のある形で土地を生かそう。そういった方たちに対してはこれから自治体とよく相談をして、そういった形の軽減を図っていくという方向で努力してみたいと思っております。

現状については……
○常松克安君 いえ、もう十分です。以上です。
○委員長(渡辺四郎君) 午前の質疑はこの程度にとどめ、午後三時まで休憩いたします。
午後三時四十八分休憩

午後三時開会
○委員長(渡辺四郎君) ただいまから地方行政委員会を再開いたします。
休憩前に引き続き、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し、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。
○諫山博君 今度の改正案の特徴の一つは放置車両というような新しい取り締まり概念を導入する、さらに全体として重罰主義をとる、こういう特色があると思えます。昨日の大臣答弁あるいは警察庁長官の答弁にもありましたように、取り締まりだけで現在の交通問題を解決することは難しい、これはもう明らかです。やはりさまざまな交通事故あるいは違法駐車の問題が生まれるについてはそれなりの社会的、政治的背景があります。

例えば無秩序な大都市への人口の集中、この問題を放置して都市交通問題は解決できないと思えます。あるいはモーターゼーションの抜本的な解決、都市公共交通網の整備、地域交通網の整備、こういうことが交通問題の解決のためにどうして必要です。さらに、モーターゼーションを助長するような高速自動車道路重点主義から、住民の利便を第一とする生活道路重点に切りかえる、私たちはこのことを主張しています。交通安全施設の整備も急がれています。こういうことが交通対策の基本でなければならぬと思えます。

今度の法律改正で国民が大変懸念しているのは、この重罰主義の採用によって取り締まりが途端に厳しくなってくるのではないかと、このことで第一線の警察官が、交通問題は自分たちが解決するんだというふうな気負い立った気持ちから、とにかく罰則も強化されたんだからもっと取り締まりを厳しくするというふうなことになる。さまざま弊害が出てくることは明らかです。私たちは全体として今度の法律案には賛成したいと思っております。この点が大変懸念されていることの一つです。

重罰主義の導入によって警察の取り締まりが途端に強化されてくるのではないのかという心配に對して、警察庁長官と自治大臣の御答弁をお願いいたします。

○政府委員(金澤昭雄君) 重罰主義ということ取り締まりの点が懸念されるといってお話ですが、私どもの方の取り締まりの基本方針は、これまでにも申し上げておりますように、悪質、危険、迷惑、こういったことに重点を置きまして、その要素を満たすような違反の取り締まりに重点を置くということにしております。したがって、今罰金、反則金の引き上げということが起きましたのは、これは罰金、反則金の引き上げによる違反の抑止効果ということをねらったものでありまして、額が引き上げられたからといって取り締まりの方に影響するといったものではございません。取り締まりは取り締まりの方として、前から私どもとっております重点主義によりますり張り引きのきいた取り締まり、こういうことでやっておりますので、その御懸念はないかと思っております。

○国務大臣(奥田敬和君) 今ほど長官も答えたとおりでございますけれども、先生も御指摘のように、単なる取り締まりで今日の交通問題が解決するとは思いません。人口の都市集中もございまして、また御指摘されたように公共の輸送機関の充実という大事な問題もございまして、これまでとってきた土地やビル政策そのもので、やはりいろいろな今日の放置車両をせざるを得ないような都市実態の現実を認めなきゃならぬと思えます。しかし、かといって今ではもう生活の中に入ってしまった車と我々は何とか調和した生き方を考えなきゃいかぬわけでございます。したがって取り締まりも悪質な駐車に、今めり張りきいたということですから、こういった形で臨みたい。特に企業なんかでも自営の車庫、いわゆる保管場所を二台ほどしか持つていないのに七十台も八十台も営業させておるといような実態も事実あります。こういった形は運転者だけの責任に帰するということには余りにも酷な問題点もございまして。

いずれにしても、売る人もつくる人も乗る人も、そしてまた我々も含めて取り締まりの側においても、こういった実態を招いたという現実を直

視しながら、先ほど常松先生もおっしゃいましたけれども、お互いに痛みを感じ合せて、そして自分たちの何としても秩序のとれた、マナーとモラルの充実した、そういった方向に一步でも近づいていきたいというのがこの法案をお願いしている本当の気持ちでございます。

○諫山博君 今度の改正案で、放置車両あるいは放置行為という概念が取り入れられています。この放置行為というのと現行の道交法にある違法駐車車というのは、同じようなものなのか違うのかさっぱりわかりません。団地の中で違法に車両が放置されている、だれもこれに乗っていないというふうな行為は、違法駐車でもあるように感じると同時に、放置行為でもあるように聞こえるんですけれども、この二つは同じものかどうか。違つたとすればどこが違うのか説明してください。

○政府委員(関根謙一君) 放置車両と私どもの御提案を申し上げております法律で定義をしておりますのは、五十一條の三のところでございます。これは、車両の運転者が車両を離れて直ちに運転することができない状態にする行為であつて、それが駐車違反に該当する場合を放置行為と定義をいたしまして、その放置行為に係る車両を放置車両と、このように定義をしたところでございます。

○諫山博君 警察庁長官にお聞きしますけれども、今この説明は違うんじゃないですか。駐車違反にもなる、放置行為にもなる、こういう場合は一つの行為で二つの罪名に該当する。したがつて重きに從つて処断するというのとは違うんですか。○政府委員(金澤昭雄君) 局長が答弁しましたとおり、駐車違反の状態、人のいない、運転者のいない状態が放置車両ということで今回そういう定義をしたわけでございますから、団地にしても道路にしても駐車禁止の場所に車が置かれておつて、これは違法駐車の状態、そこで人がいない場合は放置車両ということで十五万円以下の罰金、こういうことで定義をしておるわけでありまして、人がいる場合には違法駐車ということに

を放置した場合の比較でございますが、いずれも放置行為に該当するものと考えます。

○諫山博君 私は、定義を聞いてるんじゃないやなくて、同じ概念か違う概念かということなんです。今私が挙げた例が放置行為に該当することはわかりました。駐車違反にも該当しますか。○政府委員(関根謙一君) 駐車違反に該当いたします。

○諫山博君 そうすると、今挙げた例は放置行為にもなるし駐車違反にもなるということになりますね。そうすると、一つの行為で二つの罪名に触れる行為ということになるんですか。○政府委員(関根謙一君) これは罰則の關係の御質問かと存じます。

罰則につきましては、現在の駐車違反の規定は百十九條の二というところでございますが、これを百十九條の三の方に移しまして、今回百十九條の二でこの定義にありますような放置行為のみを取り出して、放置行為に該当する駐車違反については十五万円以下の罰金、それから放置行為に該当しない駐車違反につきましては百十九條の三というところで従前どおり十万円以下の罰金、このように分けておりますので、一個の行為で二つの罰条に該当するということにはならないかと存じます。

○諫山博君 警察庁長官にお聞きしますけれども、今の説明は違うんじゃないですか。駐車違反にもなる、放置行為にもなる、こういう場合は一つの行為で二つの罪名に該当する。したがつて重きに從つて処断するというのとは違うんですか。○政府委員(金澤昭雄君) 局長が答弁しましたとおり、駐車違反の状態、人のいない、運転者のいない状態が放置車両ということで今回そういう定義をしたわけでございますから、団地にしても道路にしても駐車禁止の場所に車が置かれておつて、これは違法駐車の状態、そこで人がいない場合は放置車両ということで十五万円以下の罰金、こういうことで定義をしておるわけでありまして、人がいる場合には違法駐車ということに

なりません。別に特におかしいことはないと思ひますが。

○諫山博君 ここは議論する場ではありませんけれども、今の説明は違いますよ。私が聞いているのは、駐車違反にもなるし放置行為にもなる。この場合に駐車違反の処罰規定が適用されず放置行為の処罰行為だけが適用されるという説明のようですけれども、これは違つています。恐らく後世の人から批判を受けるということだけ指摘して次の問題に移ります。

首か上げておられますけれども、もし私の議論が違ふのなら、二十五日に訂正してください。私が言っているのは、一つの行為で二つの罪名に触れるから重きに從つて処断することになるのではないかと指摘です。後で検討してください。

安全推進委員が常松委員の指摘で随分議論されました。安全推進委員が地方公務員法上の嘱託員だということはおわかりました。したがつて、公務災害の適用を受ける地方公務員であるということも午前中説明されました。しかし、公務執行妨害罪で保護されるべき公務員であるかどうか、この点については明確な答弁がなかったと思ひます。地方公務員であっても刑法上の公務員ではない場合があるということは我々の常識だと思ひます。

例えば団藤重光氏の教科書にはこう書いてあります。現業のように、単に機械的、肉体的な業務に従事するにすぎない者は刑法上の公務員ではない。つまり地方公務員法上の公務員ではあるけれども、刑法第七條あるいは刑法第九十五條の公務員ではないという指摘がされているわけです。そこで、推進委員が刑法上の公務員になるかならないかというの、どういう業務を行おうとしておられるのかというので分かります。繰り返しますけれども、単純な肉体的、機械的労働をするだけであれば公務員ではないというのが最高裁判所の判例です。そこで、今つくられようとしている安全推進委員は、刑法上の公務員に当たりませ

か、ずばり答えてください。

○政府委員(関根謙一君) 刑法第七條に規定しております「本法ニ於テ公務員ト称スルハ官吏、公吏、法令ニ依リ公務ニ従事スル議員、委員其他ノ職員ヲ謂フ」とありますが、この「委員其他ノ職員」、場合によっては「委員」に該当するのではないかと考えております。

○諫山博君 場合によつてはというような表現はこの委員会では通用しませんよ。刑法上の公務員であるのかないのか、答えは一つです。そこで、今のあなたの答弁だとすれば、安全推進委員は単純な肉体的、機械的な労働だけをやるのではないという趣旨に受けとつていいですか。

○政府委員(関根謙一君) 御指摘のように、刑法上の公務員、委員に該当するものと考えます。

○諫山博君 質問に答えてください。私が聞いているのは、今安全推進委員という制度がつくられようとしているけれども、この人は単純な肉体的、機械的な労働だけをやるのではないという意味ですか。

○政府委員(関根謙一君) 御指摘のとおりでございます。

○諫山博君 そのことがこの改正法の中のどこに書かれていますか。書かれていないでしょう。○政府委員(関根謙一君) 百十四條の五第二項に地域交通安全活動推進委員の職務内容が規定されております。内容は「道路における適正な車両の駐車及び道路の使用の方法について住民の理解を深めるための運動の推進その他の地域における交通の安全と円滑に資するための活動で国家公安委員会規則で定めるものを行う。」、こういう規定でございますが、地域の道路の使用の方法、駐車に適正なあり方について住民の理解を深めるための運動を推進される事務は単純な業務ではないと考えます。

○諫山博君 推進委員がどういう仕事をするかというの、具体的には国家公安委員会規則で定めらる、こうなっているわけですよ。法律で定めるんじゃないんです。今後、公安委員会がどうい

とを決めるかによって刑法上の公務員であるか
いかが分かれてくるという仕組みになっておりま
す。

そこで、これとの関連で聞きますけれども、似
たような制度に少年指導委員というのがありま
す。風営法に基づくものですね。国家公安委員
会の規則を読みますと、少年指導委員は公安委員
会の指導を受けるものとするという規定がありま
す。推進委員も公安委員会の指導を受けること
になりますか。

○政府委員(関根謙一君) 少年指導委員につ
きましては、「少年を補導し、少年の健全な育成に
害を及ぼす行為を防止し、その他少年の健全な育
成に資するための活動で、国家公安委員会規則で
定めるものを行う。」とされておりまして、この
少年に關しましてその秘密に關与することもあり
得るといふことから、風俗営業等の規制及び業務
の適正化等に関する法律の三十八条三項におきま
して、少年指導委員は、職務に關して知り得た秘
密を漏らしてはならない旨の規定がございます。
今回、私どもが考えておりますこの地域交通安全
活動推進委員につきましては、他人の秘密にわた
るような事柄でありますか、そういうものは一
切行わないという前提で考えておりますので、そ
のような規定を盛っております。

ただ、その職務内容につきましては、地域にお
ける駐車問題についてモラルを高めていただくよ
うな活動の推進でございますので、今回御提案申
し上げております改正法案の第百四十四条の八で、
この推進委員の方につきましては、都道府県の道
路使用適正化センターが研修を行うこととするこ
とでありますとか、地域交通安全活動……

○諫山博君 そんなことは聞いていないでし
ょう。私が聞いたのは簡単です。推進委員は国家公
安委員会の指導を受けるのか受けないのか、これ
が質問です。答えてください。

○政府委員(関根謙一君) こういう事務の性格か
ら考えまして、多かれ少なかれ公安委員会の方で
指導をすることになろうかと存じます。

○諫山博君 そうしたら公安委員会は、あるいは
警察官は、推進委員に対して命令とか指示とか要
求をすることができるようになりますか。

○政府委員(関根謙一君) そのようなことは一
切ないと考えます。

○諫山博君 整理しますよ。推進委員は公安委員
会の指導を受けることはあるけれども、命令、指
示、要求を受けることはないという聞いていいで
すか。

○政府委員(関根謙一君) 先生のただいま御指摘
をされましたとおり私も考えております。

○諫山博君 なぜこの問題に議論が集中するかと
いいますと、とにかくボランティア活動でさまざま
なことが行われている。この人々を法律に基
づいて地方公務員にしようとしている。さらに、
公務執行妨害罪の対象としてしている。こう
いうことになりまして警察の言いなりになる国民
が一人一人つくられるのではないか、権力的
な行為を行うのではないか、これが心配です。公
務執行妨害の対象になるかならないかというの
は、権力行使の末端を担うか担わないかという問
題が懸念されるからです。この点は交通局長は
なくて、そういう懸念はしなくてもいいのであれ
ば、長官から答えてください。

○政府委員(全澤昭雄君) 先ほどから申し上げて
おります趣旨からして、そういう御心配はないと
いうふうに申し上げます。

○政府委員(関根謙一君) 全くそのとおりである
と考えております。

○諫山博君 問題は、警察の方では違反行為が
あったという主張をするけれども、運転者の方で
自分には違反行為はないはずだと言って争う。こ
れが検察に回り、裁判所に回るといふ例がしば
しば出てきます。検察で不起訴になる、裁判所
で無罪になるという条件については警察は反
則金を科することはできないし、減点扱いするこ
とは許されないと考えますけれども、どうです
か。

○政府委員(関根謙一君) ただいまの御指摘の事
例でございますが、裁判所で無罪となった事例で
あつて、その際の考え方として、その無罪の理由
がそのような事実がなかった場合でありますとか
事実誤認であつたというような場合であります
れば、行政処分をする根拠を欠いておられますので、
これは行政処分をする理由は全くないものと考え
ます。

しかしながら、例えば先生今お挙げになりました
検察官が不起訴とした事例の場合でございます
と、いろいろ理由があろうかと思いますが、例え
ばそういう事実はあつたけれども別の理由で不起
訴にしたという場合には、刑事の判断と行政
処分との判断との違い、つまり過去の違反行為に
ついて責任を問うという形のもの、その人に将来
運転をさせることが危険かどうかということの
判断との違いがございますので、そのような場合
には、将来その方に運転をさせることが危険であ
るといふ判断がなされる場合には不起訴であつて
も行政処分をするということはあるかと存じま
す。

○諫山博君 違反行為がなかったとして無罪にな
れば減点はしてはならない。これははつきりしま
した。

不起訴の場合に、違反行為がなかったから不起
訴という場合と、違反行為があつたけれども別な
理由で不起訴という場合があると思ひます。違反
行為はなかったから不起訴という場合には減点し

てはいけないう。どうです。

○政府委員(関根謙一君) 全くそのとおりかと存
じます。

○諫山博君 一つ提言しますけれども、これで大
変現場ではもめているわけですよ。自分が争つて
無罪になった。ところが、減点だけは残つてい
る。一生これがつきまとう。一生かどうか知りま
せんけれども、とにかくつきまとう。これは幾ら
警察に言つても是正してくれないんですよ。そこ
で、運転者が違反行為を法律上争うという態度が
明確になつたら、減点という措置は見合わせるべ
きではないか、違反行為が司法上明らかになるま
では減点の措置はとらない方がいいと思ひますけ
れども、どうですか。

○政府委員(関根謙一君) 行政処分の場合には、
その点数を付しますと、一定の取り消し、停止の
基準に達する場合に聴聞等を行ひまして、その取
り消し、停止等の行政処分を行うわけでございま
すが、その場合に刑事裁判で今客観的事実の存否
について争つておられるということがわかりました場
合には、多くの場合処分を保留するということを
してはどうかと存じます。

○諫山博君 それはわかりました。

次に問題を変えます。

交通事故を根本的に解決するためには、タク
シー労働者、トラック労働者の長時間労働を解消
する、労働条件を改善することがどうして
も必要です。日本のタクシー労働者の長時間労働、
トラック労働者の長時間労働というのは驚く
べき実態です。タクシー労働者とトラック労働者
の長時間労働の実態がどうなっているか、労働
省、説明してください。

○説明員(氣賀澤亮己君) お答えいたします。
労働省の毎月労働統計調査によりますと、平成
元年におきます道路旅客運送業の年間の総実労働
時間を見ますと二千四百六十六時間、それから道
路貨物運送業につきましては同じく二千六百十六
時間となっております。最近短縮の傾向には
ございませぬけれども、全産業の二千八百八時間に

比べますと依然として相当長い状況にござい

また、労働省の賃金構造基本統計調査、これは昭和六十三年六月実施のものでござい

貨物運転者、これは男子でござい

男子でござい

クシー運転者の男子が二百二十五時間となつてお

してやはり長いという状況になってござい

かフランスの労働時間に比べるとどうな

か。 ○説明員(氣賀澤克己君) 労働時間の実情を諸外

国と比較することになりますと、統計調査

の方法ですとか、あるいは定義というよ

が国によりまして大変異なっております

かなな比較が困難であるという実情に

が、できる限りデータの基準をそろえ

いたしました。この場合には製造業の生

年間の総労働時間、これを一九八八年

時間となつております。これを二

七時間ということになっております。な

も労働時間は短い国々でござい

ら見て十分裏づけられていると思

そこで、タクシー労働者、トラック労働者の長

時間労働を解消するためにどうい

ますか。 ○説明員(氣賀澤克己君) 自動車運転者の労働時

間につきましましては、ただいま申

に、ほかの産業の労働者に比

態にあるということにござい

たしましては従来から自動車運

るいは休息時間というよ

化を図っていくという観点で

計画的にやっておりますところ

特に、昨年二月には、中央労働

で自動車運転者労働時間問題

ございまして、そこで関係労使も

ただいまの結果を踏まえまして

の告示として自動車運転者の

労働省といしましては、今後にお

省は労働条件の向上に資する

あるいはそれを条件として運賃

ました。しかし、実際には運賃

労働条件の向上と結びつか

しばです。私は福岡市に住んで

福岡県を調べますと、運賃の

びにタクシーの経営者はス

けてくる、労働条件の向上

われない、こういうところ

に対しては労働者の労働条件

値上げを認めてくれ、こ

値上げが認められると余り

まさにこれはベテンド

そこで、ことしの五月、東京

引き上げられました。こと

ています。内容は、一、運賃

分については、すべて、全

なるうかと思ひますので、

は私どもも向上の努力を

と思っております。 ○諫山博君

東京の確認によりますと、

改定による増収分については

労働条件の改善に充

も、これは運輸省の方針

いいですか。 ○説明員(山下邦勝君)

基本的にはそのとおり

と思ひます。 ○諫山博君

問題は、これが現場で

行されていくかという

て関東運輸局の通達

ましたけれども、東京

上げの増収分がすべて

るといふやり方をど

つもりですか。 ○説明員(山下邦勝君)

行いました結果、そういうことがあつてはならないと思ふんですが、今回の趣旨に反するような事業者が出ました場合は、強い指導を行いますとともに、その背景その他について監査等を通じて詳細な調査を行いたいと思つております。

○諫山博君 監査を行うということですが、企業がなぜ運賃値上げによる増収分をすべて労働条件向上に充てられないのか、本当に充てることができないような客観的な条件があるのか、この点について問題を経営の中身に入つて監査するという趣旨でしょうか。

○説明員(山下邦勝君) そういった点も含めまして、いろんな労働条件、特に時間の問題でございますとか、走行距離の問題でございますとか、そういった点を総合的に監査をしたいということでございます。

○諫山博君 運賃値上げが認可されるとすれば、これは労働条件向上のためのものだということが指摘されましたし、私はこの立場が全国的に貫かれることを希望いたします。しかし、各地の実情は必ずしもそうならないんです。

例えば福岡市を例にとつて説明します。福岡市の会社は一〇・四％の運賃値上げを申請するだろつといわれています。現在、多くのタクシー会社は五十二万円の運取で二十五万円の賃金という水準になっております。運賃値上げが実施されるとすれば、会社側はこう言ふんです。一〇・四％上げた運取がないと二十五万円の賃金を払わない。つまり運賃値上げの増収分というのは労働条件の向上に充てるのではなく、基本的に会社の懐に入るといふような提案を福岡市の業者は既に要求しております。たくさん企業の要求を飲まされております。福岡市の自交総連はこのやり方をはねつけまして、運賃値上げで増収になつた分は労働条件に回すということを確認させているわけですから、タクシー会社の中ではまだ多数とは言えないわけですね。私は、こういう状態は東京の水準に比べても余りにもひど過ぎるし、運輸省の立場にも反すると思ひます。

そこで、福岡市を例にとつて二つのことをお願いいたします。

一つは、福岡市で自交総連との間にそういう協定が結ばれております。問題は、これが実行されるかどうかです。関東運輸局が通達を出しているような徹底したやり方でこの覚書なり協定が貫徹されるように指導していただきたいということが第一。

もう一つは、会社に押し切られて違つた解決を押しつけられていふような企業については抜本的に改めさせるといふ指導をお願いします。

○説明員(山下邦勝君) ただいまの第一点につきましては、これは基本的には全国同じような考え方とつていききたいと思つております。まあ地域による若干の差はあるかと思ひますが、基本的には同じような考え方でございます。

それから、二番目の問題につきましては、これはいろいろ御議論があるところと思ひます。労働条件そのものはいろんな労働組合によつても考え方が違つておりますし、労使で話し合うべきことについて運輸省がいろいろ口を挟むことは差し控えたいと思つておりますが、やはり全体として労働条件の改善、この方向へ向けるということについては、我々もそういう指導をしていきたいと思つております。

○諫山博君 二つお聞きします。福岡市で、そういう協定が結ばれたことは御存じかどうか。もう一つは、東京の場合は監査まで考へていふと言われましたけれども、それは福岡県の方でも行うつもりかどうか。以上です。

○説明員(山下邦勝君) 福岡の件につきましては、現在まだ審査が終了いたしておりません。したがういふことで、どういったやり方をとるかということについては運輸局とこれから最後の詰めを行いたいと思つておりますが、今おっしゃいましたように、福岡につきましても労働条件が必ずしもよくないというところは事実でございますから、そういう点を踏まえた指導をしていきたいと思つております。

○諫山博君 今月二十日の朝日新聞に、九州で大きな勢力を持つてゐる第一交通の黒土始社長の話が載つております。「値上げ分を、どう配分するかで頭が痛い」、こんなことを言つてゐるんです。「値上げ分はできるだけ従業員対策や高級車の導入に使うつもり」。頭が痛いというのは、本来あつてはならないことなんです、労働条件に充てないというものが精神ですから。高級車の導入に使うつもりだというのは言語道断です。こういうやり方は厳しく戒めて改めさせるべきではないでしょうか。

○説明員(山下邦勝君) 今の新聞記事自体は私どもが直接お聞きしたわけでもございませぬので、そのこと自体のコメントは差し控へさせていただきます。また、労働条件の改善というものを主たる理由として挙げておるわけでございますから、そういう線に沿つた改善を行うべきことは当然のことかと思つております。

○諫山博君 運輸省は終わりました。次に交通局長、道交法九十五条二項は警察官が運転手に免許証の提示を求めることができると限定してあります。特定の違反行為についてだけ運転免許証を提示しなければならぬと規定してあるわけですが、すべての交通違反に運転免許証の提示を規定するのではなくて、なぜ特定の違反行為についてのみこういうことを決めたいのか。法律の説明は結構ですから、立法の趣旨だけを説明してください。なぜ特定の行為についてだけ運転免許証の提示ということを決めたのかということ。

○政府委員(関根謙一君) 九十五条は六十七条を援用してありますが……

○諫山博君 なぜだけを答えてください。

○政府委員(関根謙一君) 無免許運転の疑いがある場合に運転免許証の提示を求めるといふのが基本にあるのではないかと考へます。

○諫山博君 わかりました。警察官が運転免許証の提示を求めることができるとは、法律で定めた四つの場合に限る、このことをぜひ第一線の警察官に徹底してもらいたいと思ひます。

そこで、提示というものはどういふことなのか。私は交通法令実務研究会の逐条道路交通法という本を持ってまいりました。これは第一線警察官の利用に供するためにつくつた本だと書かれております。そして提示とは、一般に他人に差し出して見せることだと、提出とは異なる、警察官に強制権限を認めるものではない。相手が拒絶した場合に強制的に取り上げることができない。これが警察官相手に書かれた逐条解釈です。

もう一つ、道路交通法事典という本を持ってきました。東京地方検察庁交通部研究会が編集したものです。これには、提示というのは文字どおり差し示すことであるから、必ずしも警察官に手渡しする必要はない。少なくとも警察官がその内容を十分に認識できる程度にこれを示すことが必要である。これが解釈ですが、この解釈は警察官の見解と一致しますか。

○政府委員(関根謙一君) 私どもは、運転者が有効に取得した免許証であることが確認できる程度にまで差し示す必要があると考へておりますが、内容はほとんど一致しているという理解でございます。

○諫山博君 ほとんど一致しているんじゃないかと完全に一致してゐるんでしよう。そうでなければこの教科書は警察官と違つた方針を書いているということになるし、あなたの見解は東京地方検察庁の見解とも違つたことになるといふわけですね。完全に一致してゐるはずですよ。

確認しますよ。運転免許証の提示というものは、相手方に手渡さなくてもいいんだ、警察官に読めるように見せればいんだ、これでいいですか。

○政府委員(関根謙一君) 御指摘のとおりかと存じます。

○諫山博君 したがつて、運転免許証の提示義務違反というのは九十五条の場合以外には生じない。例えば免許証の保管という規定があります

ね。これは、運転者がこの法律の罰則に触れる行為をしたと認めるときは、その現場において、免許証の提出を求めこれを保管することができるとなっているんです。これが乱用されるわけですよ。ここで免許証の提出を求めるとするのは、逐条道路交通法の解説によると、「任意の提出を求めるといふことであるから、相手方が拒絶した場合にこれを強制的に差し出させることではない。」こうなっていますけれども、これは警察の見解と完全に一致しますか。

○政府委員(関根謙一君) 保管をする場合について、ちょっと今条文を探しておりますので……

○諫山博君 百九条の一項です。

○政府委員(関根謙一君) これは先生御指摘のとおりかと存じます。

○諫山博君 確認しますよ。百九条の一項では、警察官が運転免許証の提出を求めることができる」と書いてあるけれども、運転者が嫌だと言ったらこれは強制してはならないものだ、こう聞いているんですか。

○政府委員(関根謙一君) 御指摘のとおりかと存じます。

○諫山博君 警察庁長官にお聞きします。交通取り締まりをめぐる紛争が非常に多いんです。私は調べて驚きました。その中の半分ぐらいは運転免許証を見せろ見せないでもめているんです。

警察官が運転免許証を見せろと要求することができると特定の交通違反に限る、交通違反があったからいかなる場合でも運転免許証を見せろという権限はない、これが第一に確認されました。

もう一つは、運転免許証を見せろと言ってみてもこれには強制力は伴わない。運転免許証を見せる義務が付与されている場合には見せなければ罰則があります。しかし、強制的に運転免許証を無理やり見せろと言ふことはこれはできないんだ。まして、警察官が運転免許証を渡せというようなことは法律で許されていない。この点はぜひ第一

線の警察官に徹底してもらいたいと思えますけれども、長官から見解を聞かせてください。

○政府委員(金澤昭雄君) 法律的な御説明はたゞいま局長から申し上げたとおりですが、第一線の現場におきましては、免許証の提示を求め、それを任意という形で内容を確認するというところで無免許であるかどうかというそういう職務執行の仕方をしておると思っています。

ただ、今のような法律関係でございいますから、その辺をよく踏まえた上で、トラブルの起きないようにはこれは今後とも指導していきたいというふうに考えます。

○諫山博君 最後に、交通局長に一点だけ質問します。

この提示をめぐって警察の本と検察庁の本で共通に取り上げられているのは、運転免許証を見せろと言われたときに運転者が窓ガラスをあけずガラス戸越しにびたっと運転免許証を示した、それが運転免許証を提示したことになるかどうかです。これをめぐってまたもめているんですよ。

ところで、警察庁の方、警察庁というのは語弊がありますけれども、警察時報社が発行した逐条道路交通法によると、ガラス越しにちらちら見せるだけでは提示にはなるまいと書いてるんですけれども、反面からいえば、ちらちら見せるんじやなくて、びたっと見せれば提示になるという言い方です。検察庁の方で書いた道路交通法事典では、ドアのガラス越しにちらちら見せるのは提示にならない。なかなか苦しい説明ですね。つまりガラス戸越しにびしゃっと読めるように免許証を見せればこれは提示になる。これが警察庁と検察庁の共通した見解ではないかと思えますけれども、どう考えますか。これは純粋の法律解釈の問題として聞きます。それがエチケットに反するかどうかというのは別問題です。

○政府委員(関根謙一君) 先ほども御答弁申し上げましたように、私どもはその運転者が有効に取得した運転免許証であることが確認できる程度にまで示していただければ結構だという考えでござ

いますので、内容がはっきりわかって、それが真正に作成された免許証でその方のものであるということが確認できれば、どのような示し方でも結構かと存じます。

○諫山博君 ガラス戸越しでも読めれば提示に当たるといふ答弁だと理解して、質問を終わります。

○高井和伸君 まず、道交法改正につきましてお尋ねしますが、放置車両に対する使用者責任の追及というテーマで今度の改正がなっております。他方、通称車庫法の中身を見ますと、保有者に対する措置というふうなところになっております。これの大きな落差はどう理解したらいいのか、ちょっと教えてください。

○政府委員(関根謙一君) 道路交通法は自動車の管理に關与する人として所有者、使用者、運転者という規定の仕方をしております。所有者は所有権を持っていて人というほどの意味でございまして、使用者はその自動車の使用について所有権ない賃借権などの権限を持って運行を管理する人というほどの意味でございまして。運転者は直接に運転をする人というほどの意味でございまして。これに對しまして、この保管場所の確保等に関する法律でありますとか自賠責の保険法等では、保有者という規定をしております。現在の保管場所法は、自動車損害賠償保障法第二条第三項に規定する保有者を保有者と定義してございまして。

そこで、大きな違いでございまして、基本的にこの保有者はその自動車の所有者その他自動車を使用する権利を有する者で、自己のために自動車を運行の用に供する者をいうと解釈をされておりますが、使用者と保有者の大きな異なる場合といたしましてはリースの場合でございまして、リース会社で借りる人に自動車を買ったという場合にはリース会社が保有者で客が使用者ということになります。あとと使用者が異なる、こういう例がございまして。あとは大部分使用者と保有者は一致するといふ理解でございまして。

○高井和伸君 法律を読む人は素人でございまして

から、素人がわかりやすい概念としては、今の話を聞いてみますと、保有者と使用者は基本的に一緒だと言っているんですが、いろんな過去の法令の制定の仕方の流れの中から、従前の流れの法令をバラレレに使って立法をなさったというふうな理解するんですが、ちょっと細かい話ですが、今のリースの場合、本来リース会社が持っているのは担保権であって、格好は所有権なんです。保有しているものは担保権であって、本来的な使用権というのか所有権という概念では割り切れない中途半端な概念なんです。今の答弁は間違いないんですか、要するに保有者にリース会社が入るといふのは。

○政府委員(関根謙一君) 自動車損害賠償保障法の規定による保険に入るべき人が保有者でございまして、それは会社の方ということとございまして。

○高井和伸君 わかりました。そうしますと、ちょっと車庫法に行ってしまったんですが、車庫法で処罰を受ける場面においては、リース会社のリースをして使わせている車、普通月賦販売とほとんど変わらないんですが、そうすると処罰を受ける人は保有者ですからリース会社である、このような理解でよろしいわけですか。

○政府委員(関根謙一君) そのとおりでございまして。

○高井和伸君 これは先ほどの道交法の中の所有者と使用者の落差と同じだろうと思えますが、そこで道交法の方の使用者にベナルティーを科すという法律体系と、車庫法になると途端にそうじゃないんだというこの落差はちょっと奇異に感じておりますが、これはリースで借りている所有者的な使用者に本来ベナルティーを科すべきじゃないかと思ったりするんですが、そこまで細かく分け入って立法できなかったというのか、世の中の制度が複雑過ぎてついていけないというのか、どっちなんですか。

○政府委員(関根謙一君) 道路交通法の使用者の責任を問います場合は、多くの場合、行った先に

駐車場がないことを承知してそれで放置行為をして、なお仕事をしなきゃいけないというようなことを言う場合でございますから、運転者に対して直接運行の管理について責任を持たれる方が使用者ということ、その方の責任を追及するということでございますが、他方、保管場所の方につきましては、その出発地において保管場所を確保しておいていただきたいということが趣旨でございます。そこで、保管場所を持たれる方、つまり保管場所を確保する責任を負われる方ということで保有者という理解でございます。

○高井和伸君 そうすると、リース会社から建設会社がダンプカーを借りてきました、きつと「わ」のナンバーだと思えますが、建設会社がさらにそれを現場へ持って行く。現場で車が車庫の問題でトラブった場合は、やはりそのリース会社の方に基本的に車庫があるかないかということ、いろいろな場面が処理されるという理解でよろしいんですね。

○政府委員(関根謙一君) 保管場所法の方の場合には、その使用の本拠の位置から一定のところ、保管場所を持っていただきたいという理解でございます。そこで、借りた方のところが使用の本拠ということになりますと、その辺に会社が車庫を持っていただくということになるのではなからうかと存じます。

○高井和伸君 そうするとますますおかしくなるんですが、そうしますと、リース会社から借りた建設会社は場所を変えましたという変更届けを自分の車でもないのでやらなきゃいけないということになりますね。その理論はおかしいから、結局はリース会社が貸した先のところ、場所を変えましたと、車庫を変えましたというような手続をするべきだということなんです。

○政府委員(関根謙一君) 先生御指摘のように理解しております。

○高井和伸君 私、誠実に法案の中身を一生懸命検討したつもりですが、頭がこんがらがってしまっているところ、わけのわからぬことを

言っておりまして失礼いたしております。

もとへ戻りまして、道路交通法の中身の五十一条の三についてちょっと詳しくお尋ねしたいと思っております。ここでは放置車両に係る指示ということで、公安委員会が使用者に対して必要な措置をとることを指示することができるというふうになっております。それでもう一つ、今度の改正された中身の五十一条の二の新条文の中で、違法停車に対する措置ということ、警察官等は車両の運転者に対して必要な措置的な移動するようなことを命ずることができるというふうなことになるかと存じます。

この二つの対比の中でちょっと幾らか細かいことを聞きながら全体の話にしていきますが、まず五十一条の二のこの立法の趣旨は簡単に言うとうとう趣旨になるんでしょうか。

○政府委員(関根謙一君) 違法停車の場合について、違法停車がある場合には直ちに刑罰というところで現在対応するようにしておりますが、それのみでは交通の邪魔になりますので、邪魔にならないように停車が禁止されている場所から移動すべき旨を警察官が命ずることができるような仕組みを設けたいということでございます。

○高井和伸君 停車と駐車は長いのが駐車と短いのが停車と、このような一般的な理解で間違っていないと思うんですが、なぜにここに違法駐車に対する措置というふうな立法にならずに停車に対する措置とちよつと解説してください。

○政府委員(関根謙一君) 違法駐車につきましては、現行の五十一条の規定によりまして警察官が移動すべきことを命ずることができる旨の規定がございます。停車についてはなかつたわけでございますが、例えば貨物の積みおろし等で駐車と

は……
○高井和伸君 わかりました。結構です。そうすると、この停車に対しても臨機応変な措置を早目にとらうという趣旨で立法なさったというふうになりました。そうすると、この五十条の

二の中の「警察官等は」という「等」はだれを指すんでしょうか、どこかの条文見ればあるんでしょうけれども。

○政府委員(関根謙一君) 交通巡視員を指します。

○高井和伸君 そこで、交通巡視員について先取り的な質問になりますが、後ほど質問しようと思つていたんですが出たところで質問しますが、地域交通安全活動推進委員と名前としてはかなり性格的にも似たところの立場にあるんじゃないかなるか推測するんですが、もちろんこれはかなり権限をお持ちのものではないかと存じます。地域交通安全活動推進委員との違いを簡潔に教えてくださいませんか。

○政府委員(関根謙一君) 交通巡視員は交通違反の取り締まり等を行う公権力の行使に当たる公務員でございます。他方、地域交通安全活動推進委員は、いわばボランティアの方々、法的な地位を持っていただくために非常勤の地方公務員として委嘱をする方々でございます。いかなる意味でも公権力の行使に当たるような事務を担当するものではないと存じます。でございますから、性格は全く異なるものと理解しております。

○高井和伸君 それでは、道路交通法五十条の二に戻りまして質問いたしますと、停車に対して場所を移動するなどのことを命ずることができる。命ずることができるとは、それに対して罰則があつて三月以下の懲役、五万円以下の罰金というようなかなり重いところで規定されております。

この条文が現実的に発動する場面というのは、非常に短時間のうちにいろんなことが行われて、いろんなクッションを入れるような場面が本来ないだろうと一応予想するわけですが、この条項から罰則を考えた場合、これによって処罰される人はほとんどないと思つておられますが、処罰される人はほとんどないと思つておられますが、立法担当者としてお考えの世界ではこれによって処罰される人は現実的にあるとお考えで

しょうか。

○政府委員(関根謙一君) めり張りのある取り締まりということでございますが、余り露骨に申し上げるのもいかにががと思つておられますが、装甲車みたいな形態の自動車でも主要交差点等で停車をしておられる方々に対して、警察官が早く移動しなさいという指示をしても動かない場合というのはあり得ると存じます。そのような場合にはこの規定は働くものと存じます。

○高井和伸君 私の質問の大体のスタンスは、普通の市民ないしは商売屋さんで通常の道具として使っている車両について質問しているわけでございますので、余り考えられない世界だということでございますが、私が心配するのは、こういう規定を見ると普通の人はびびり仰天してしまつて、そこらところへちよつととめたらお巡りさんがおられて、一々はいそいそきなきなきで、ちよつと聞かなかつたらこれによつてもうえらい処罰が出てくるというようなことになりま

す。その段階において、この条項の罰則は通常の交通反則通告制度の対象になる罪名でございますか。

○政府委員(関根謙一君) 反則制度の対象になっておりませんので、通常の刑事手続でこの罰則を適用することになるかと存じます。

○高井和伸君 そうしますと、具体的にこの条文で処罰するとなつたりや大変な捜査記録をつけて、事実認定を裁判所で受けられるだけの立証証拠をずらつと並べないことにはこの五十条の二によつて処罰される場面は余りない。したがつて先ほどのような例で、警察当局も構えておられるような場面に、あらかじめ予想されるような場面に、おいてのみ適用されるような条文であるというふうな市民として理解できるという条文でございますか。

○政府委員(関根謙一君) 私どももそのように理解しております。
○高井和伸君 それでは戻りまして、五十一条の三の本論の方に入りますと、ここでは主体が、公

安委員会が使用者に対して、必要な措置を指示するということになります。この公安委員会という機関が抽象的に書いてありますが、具体的にはどんな方法で、文書で書いて渡すのか、それとも定型的な切符みたいなもので渡すのか、それともがちゃつとかぎでかけてそれで告知するのか、具体的に口頭でやるのか、後々処罰のことを考えたりにかかると、実効性のある制度にするためにはかなり込み入ったことをやらなければならないことにはこの五十一條の三は実効性がないだろうと、こう考えるわけですが、具体的に今イメージされている公安委員会の使用者に対する必要な措置の指示はどんなふうなイメージですか。

○政府委員(関根謙一君) これは放置行為を何度も繰り返した運転者に係る放置車両につきまして、使用者が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思われるような場合に、公安委員会が指示をすることができるということと、ごさいますが、この指示を受けますと、その効果といたしまして七十五條の二の規定に連動してまいります。指示を受けた後一年以内に放置行為が行われ、かつ、一定の要件に該当する場合には公安委員会は政令で定める基準に従い、その自動車を一時的に期間運転し、または運転させてはならない旨を命ずることができるという規定に連動してまいります。

そこで、これはいわばこういう処分の前提となる一つの独立した行政行為という理解でございまして、もちろん書面でその指示の具体的内容を明確に定めますと、この指示に不服がある場合には行政不服審査法の規定による不服申し立てをすることができ旨指示する必要がある処分であると考えております。

○高井和伸君 そうしますと、その書面というのはどこそこの何番地の場所にあなたが使用している何番のどんな車がいつからいつまで放置されている、これを速やかに移動しなさいというようになことを書くわけですか。ちよつとそこそこをイメージとして聞いているわけですか。

○政府委員(関根謙一君) その指示の中心でございしますが、これは一定の期間、駐車についての記録をつくってくださるということでありまして、か、運転者には駐車料金を持たせてくださるかと、それから駐車マップみたいなものを持たせてくださるかと、いろいろ具体的な中身を指示事項とすることを考えているところでございまして。

○高井和伸君 そうしますと、今のお話を聞くと、七十五條の二の二を持っていくためには、もういったん駐車料金を持たせてくださるのか、駐車場の地図を、どこへとめたらいいか、そういう地図を持たせてくださるのか、ということの履行事項が、そんなに軽やかに事実認定としてこの七十五條の二を持っていくには大変な膨大なことをやらなければならないことも証拠が整わず、立件送致などというふうなことはできないように思うんです。むしろ私の質問は、これはもちろん規定とおりやればやり切れることは当然だと考えておりますけれども、立法者の目的は五十一條の三項のこの指示、それ自身にかなりウエートを置かれて、制度的に何も七十五條の二まで行かない前の段階で物事が改善されれば最高であるというところで、七十五條の二を本気になって発動しようというところまではまだ頭が回っていないというふうに理解してよろしいでしょうか。

○政府委員(関根謙一君) 先生御指摘のとおり、私どもは、七十五條の二というのはいわば伝家の宝刀とも言ふべきものでございまして、これを発動する場面というのはかなりまれな事例であろうと予想しているところでございまして。

○高井和伸君 よくわかりました。それで、最後の伝家の宝刀のところへいきますと、七十五條の二の規定が三カ月を超えない範囲で期間を定めて、その自動車を使わせないように命ずることができると、この命令違反に対しては刑罰が来るというところに装置としてはなっているわけですが、先ほど言った「指示を受けた後一年以内に放置行為が行われ、かつ、当該使用者

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ときは」という非常なものがちのアンダー結ばれた要件でやってあるわけですか、そんなに適用されることはないと思うんです。

私の知りたいのは、ここで三カ月というかなりのペナルティを科すことができるようになっていくという側面とともに、もう一つ、その前の条項の七十五條の二項で六カ月の範囲で運転させないことを命ずることができるということになっていくと思いますが、この七十五條の二項と七十五條の二とどういうふうに分けられるのか、適用するのか、片方は前からある条文、片方は新設条文、その力点の置きどころをちよつと解説願えませんか。

○政府委員(関根謙一君) 七十五條の規定は、これは自動車の使用者がその業務に関して自動車の運転者に対して法律違反をすることを命令し、または法律違反をすることを容認する場合に運転者を罰するほか、その命令をした使用者も罰しますとともに、その使用者が使用する自動車も一定期間使用制限をするという考えでございまして。

これに對しまして、この五十一條の三と七十五條の二の仕組みで考えておりますのは、業務に関する自動車の使用の形態ではございせん、一般的な運転者と使用者が異なる場合に、その運転者に対して支配的力を持つていた方がその運転者が常に放置行為をすることを知らなかなかに改めないということが明確になった場合の規定でございまして。

○高井和伸君 わかりました。地域交通安全活動推進委員についてちよつと尋ねたいです。これもイメージとして描いていただきたいという質問になりますが、今までの質疑の中で聞いておりますと、一警察署について十名程度というようなことで、ここに道路における適正な車両の駐車などという言葉がありましたし、その委嘱されるべき要件が、非常に社会的信望の高い人

である、時間も余裕があつて生活も安定して元氣であるというふうな人に委嘱するということになっております。私のイメージするところは、商店街の長老格のほう子供に店を譲つたようなお年寄りの方、商店会の会長をやつたようなふうな方を選んで、交通規制や駐車違反だとか駐車場の設置だとか、いろんな場面で啓蒙するということなど、その役割を一応私はイメージするわけですが、大体そんなものでございまして。

○政府委員(関根謙一君) 先生のお考えのような方ももちろん該当しようかと存じます。しかしながら、この地域交通安全活動推進委員の資格要件の第一は「地域における交通の状況について知識を有する者であつて」というところでございまして。でございまして、地域における交通の状況について知識を有する方々はまだほかにたくさんおられると思います。この資格要件に該当する方は多いのではないかと考えております。

○高井和伸君 警察にお勧めになって引退なさつた方などがまた一つ要件に加わるといふような御説明だと考えておりますが、この中で、先ほどからいろいろ委員の性格の問題で出てきておりましたけれども、百十四條の五の三項、「名譽職とする」という一項は、私の方で言えばある意味ではこういう御苦勞なさつた方に対して、実費程度のこととて国家の交通行政の一翼を担つていただくということだけで済まされるものとは思われないうわけですが、給付に対する反対給付という言葉で申しわけないんですが、単なる実費報酬程度のもの以上のもの、例えばある意味では国家に対する貢献ということと、勲章授与のある程度の資格要件になるかどうか、そんなふうなことがなかつたらとてもやる人はいないんじゃないかと思つて、そこらの型を変えたい反対給付という言葉を取りの世に持ち込んでしまつて申しわけないんですが、どんなことをお考えなのか、お教えください。

○政府委員(関根謙一君) 私どもは純粋にボランティアの方々を念頭に置いておられるわけではござい

して、ただいま先生は警察OBも念頭に置かれて
いるのではないかとござりますが、私先
ほどの幅広の方々がおられると思うと申し
上げましたのは、例えばプロのドライバーであつ
た方々等を念頭に置いて申し上げたところでござ
います。そういうことでございまして、この「名
譽職とする」というのは俸給給与を支給しない
職というほどの意味で使わせていただいていると
ころでござります。それから実費と申しまして
も、地域が警察署単位ぐらいの広さを前提として
おりますので、実費もさほどはかからないであろ
うということで理解をしておりますのでございま
す。

○高井和伸君 もう少しイメージをわかせる
と、交通巡視員という方々の規定を見ますと、制
服だとか帽子だとか腕章だとか、そんなものの貸
与が義務づけられて、外形上も先ほどおっしゃ
られたとおり公権力の行使的な側面がござります
から、身なりもそれなりにやっておられるというこ
とになります。この方々は名譽職でござります
から何もないというふうに考えますけれども、対
外的な場面には出てこれないんです、やはり
推進委員の方々の仕事の内容が百四十四条の五の二
項によれば「住民の理解を深めるための運動の推
進」ということでござりますから、対外的に私は
推進委員でございまして、こう何らかの格好でア
ピールできるような体制になりせば、これは説
得力が、格好も幾らか、馬子にも衣装というい
ろいろござりますが、そこらのことは具体的には何
らかの方策は国家公安委員会規則で決められるか
とも思っておりますが、御予定はあるんでしょ
うか。

○政府委員(関根謙一君) 身分を示す標章は必要
であろうかと存じます。そこで、身分証明書であ
りますとかバッジといったようなものは必要であ
ろうと考えているところでござりますが、それ以
外のものは考えておりません。

○高井和伸君 続きまして車庫法について質問い
たします。

これも具体的にイメージをわかせて答弁をお願
いしたいんですが、軽自動車という言葉がこの車
庫法の中に出てくるのでござりますが、これはど
こかで概念規定があるんでしようか。質問をき
ちつといたしますと、車庫法の第五条の頭に「軽
自動車である自動車を」云々と書いてあります
が、この概念規定はどこかにあるんでしょ
うか。

○政府委員(関根謙一君) これは道路運送車両法
の施行規則で定義がござりますが、道路運送車両
法そのものを……

○高井和伸君 引っ張っておる条文があるんで
かというところでござりますね。何かひとり浮き上
がっている感じがする。

○政府委員(関根謙一君) あったはずでございま
す。第二条の一号でござりますが、自動車の定義
で「自動車 道路運送車両法第二条第二項に規定
する自動車(二輪の小型自動車、二輪の軽自動車
及び二輪の小型特殊自動車を除く)をいう。」と
いうところで軽自動車というのは裸で出てまいり
ます。

○高井和伸君 出てきておりませんね。そこでは
自動車だけの概念規定じゃありませんか。

○政府委員(関根謙一君) 道路運送車両法の第三
条に、「この法律に規定する普通自動車、小型自
動車、軽自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自
動車の別は、自動車の大きさ及び構造並びに原動
機の種類及び総排気量又は定格出力を基準として
運輸省令で定める。」とされておまして、その
運輸省令が道路運送車両法施行規則でございま
す。これをそのまま使ったものでござります。

○高井和伸君 しかしながら、自動車保管法の二
条の自動車の規定の援用している条文は、「第二
条第二項に規定する自動車」というわけでは
ございまして「じやいのかな、はい、わかり
ました。という迂遠なことをしないうと出てこない
というところでござりますね。」
途中のところではござりますが、大臣に私の意見
だけ言っておきますので聞いておってください

結構です。

この道路交通法など、素人さんが一番ばつと見
なきやいけない法律が、とてもいろいろな条文の
引用だとか、あつちこちの寄せ集めのような引
用の条文になっておまして、国民に道交法を守
れというような場面においては、私も一生懸命
命読んでもわからないような条文に基本的には
なつてしまつて、この冊子を見ただけでも大変読
みづらく、現行の生きておる規定と死んでおる規
定、現行の死んでおる規定を旧法と新法とで見ま
すと、全然さわからないところはみんなよけてし
まつて載せてあつたりしまして、これで審議しろ
というののも無理難題の話でございまして、道
交法、車庫法というような法律をせひとも易しい
言葉で書きかえて、同じような概念規定が出てき
たら、何度も同じ言葉を繰り返して使うようなそ
ういう立法をせひとも、取り締まるばかりが能
じやないと思うので、そこらのことを道交法で一
度、市民生活に非常に直結しておる法律を変えて
いただくような方向を今のやりとりの中でせひと
も察知していただいで、でかい視野で、これは国
家的な事業だろつと思つて、刑法だとかいろいろ
いるそういう試みがなされておりますが、道交法
ぐらいからやるべきじやなからうか。これがこん
なに複雑になっておる社会において非常に重要な
ことじやなからうかというふうにご意見を要望して
おきます。

○政府委員(金澤昭雄君) 全くお話のとおりだと
思つておます。社会の状況、車の状況に対応して、そ
の都度改正をしまつたという関係上大分複雑
多岐にわたつておますので、なるほど一般ドラ
イバーの方にも非常に難解な法律になっておま
す。適当な時期に全面的見直しというふうなこ
とで、わかりやすいものにしていきたいというふう
に考えております。なかなか全部の見直しに時間
がかかりますので、そう簡単ではないと思つて
けれども、できるだけ早い機会に行つていきたい
と思つておます。

○高井和伸君 そのように希望いたします。

○政府委員(関根謙一君) 届け出たことが客観的
に明らかになるというのほかに、心理的な保
証といたしましてその届け出た場所に必ず車庫を
持たれるようになるであらうというところの効果
も期待しているところでござります。

○高井和伸君 結果的にはこれに対する届け出懈
怠というか怠ること、それから場所変更の届け出
を怠ることに対する種の制裁がないわけでご
ざりますから、今言つたとおりべたん張つてお
くことによつて、この車に乗っている人はちゃん
と車庫を持つて運転している人で、日本国民とし
ては立派な人であるというふうな心理的な満足以
外には何も無い。刑罰的な面での威嚇という言葉
はおかしいんですが、それはしていないというこ
とに尽きるといふふうに理解しております。違つ
ていたら後で答えてください。そのことについて
殊さらこれ以上言いません。

○政府委員(関根謙一君) 届け出たことが客観的
に明らかになるというのほかに、心理的な保
証といたしましてその届け出た場所に必ず車庫を
持たれるようになるであらうというところの効果
も期待しているところでござります。

○高井和伸君 結果的にはこれに対する届け出懈
怠というか怠ること、それから場所変更の届け出
を怠ることに対する種の制裁がないわけでご
ざりますから、今言つたとおりべたん張つてお
くことによつて、この車に乗っている人はちゃん
と車庫を持つて運転している人で、日本国民とし
ては立派な人であるというふうな心理的な満足以
外には何も無い。刑罰的な面での威嚇という言葉
はおかしいんですが、それはしていないというこ
とに尽きるといふふうに理解しております。違つ
ていたら後で答えてください。そのことについて
殊さらこれ以上言いません。

○高井和伸君 結果的にはこれに対する届け出懈
怠というか怠ること、それから場所変更の届け出
を怠ることに対する種の制裁がないわけでご
ざりますから、今言つたとおりべたん張つてお
くことによつて、この車に乗っている人はちゃん
と車庫を持つて運転している人で、日本国民とし
ては立派な人であるというふうな心理的な満足以
外には何も無い。刑罰的な面での威嚇という言葉
はおかしいんですが、それはしていないというこ
とに尽きるといふふうに理解しております。違つ
ていたら後で答えてください。そのことについて
殊さらこれ以上言いません。

をもらうとき以外に、例えばほかに、車を持って
いる人が何らかの行為をするときに必要な場面と
いうのはあるんでしょうか。

○政府委員(関根謙一君) 同じ所有者の場合に、
使用の本拠の位置を変えたときにまた登録をして
いただくこととなりますが、その際に新たな保管
場所の証明が必要でございます。それから所有者
が変わったときでございますが、これも新しい所
有者の方から新たに登録をしていただくことにな
りまして、その場合には新たな車庫証明が必要で
ございます。

○高井和伸君 それからあと、車庫証明を出す
ときに今度は、標準という言葉は難しいんでワッ
ペンと言いますが、きつとワッペンと同じような
ものができると思いますが、今車検が終わりま
すと数字の入った色がついたのを車のフロントガ
ラスに張りつねね。あれと大体同じようなイメー
ジをわかればよろしいわけですか。

○政府委員(関根謙一君) あのような大きさの
ものであろうかと存じますが、それぞれの地域ごと
に形を変えようということについての検討もして
おります。ただ、その中身としては、保管場所の所
在行政区とそのシールを発行いたしました警察署
の名称程度を明らかにするようなものという考え
でございます。

○高井和伸君 国家公安委員会規則でそれが詳細
に制定されるというふうに立法がなっております
のですが、いろんな取り締まり上の便宜のために
今のようなおことをおっしゃったんだろうと理解し
ております。

それで、今度はもとへ戻って、基本的なことで
警察庁長官にちよっとお尋ねしますが、普通世間
の常識が、車を売って置いて今さら車庫をもち
としろというのとはそれはひどいじゃないかと、こ
ういう考えが一方にあります。車というのは生活
の上で便利だし、これなかりせば日本の経済もこ
んなに発展しなかつたらう、車庫に余りうるさく
言うのはけしからぬじゃないかという発想が一つ
とともに、逆に車に乗り乗らない人は、車とい

ものはちゃんと車庫を持っていて初めて一人前の
車であると、そういうふうを感じるわけでござい
ます。

今度のこの立法において世間でいろんな雑音め
いたものがあちらこちらに聞かれて、新聞記事に
もこの委員会における本法律案の審議の最初の質
問の中にもございまして、やはり車と車
庫というものに関する二つの関係の哲学という
公理というか、数学で言う二点間を結ぶ一番短い
線は直線であるというぐらゐの基本的な公理とし
て、この車庫法の三条の基本的な、これは改正に
ならない古い条文ですが、これが私としては基本
的な一番太いところであらねばならぬわけでは
ない、あの厳罰主義はいかぬだとか売っておい
て何だとか経済発展のために尽くしたものを見捨
てる気かだとか、いろんなことは、これがまず優
先されるべきじゃないかというふうに考えます
が、警察庁長官の御方針はいかがでございます
か。

○政府委員(金澤昭雄君) 私も全く同じような考
えでございます。この車庫法の第三条、これにも
う原則は尽きるものというふうな考えでございま
すが、ただ現実の姿としては、今お話しするよう
なことでまだ車庫を持っていない車が現実にはお
る、その現実の車がいろいろの意味で社会生活上
の非常に不便をもたらすといえますか、事故の点
やら消防とか緊急自動車との点やら、いろいろと社
会生活に支障を及ぼしておりますので、今回もう
一遍原則を改めて見直してその履行といえますか
実行を期するようには持っていきたいというのが今
回のねらいでございます。原則そのとおりでござ
います。

○高井和伸君 車庫法の条文の中で中心になる条
文が八条から始まるというふうな理解しております
が、この八条が警察署長が通知をいたします
公安委員会に対して、保管場所標準が表示されて
いないことその他の理由により、道路上の場所以
外の場所に保管場所が確保されていないおそれが
あるものと認めるときは、警察署長が公安委員会

に通知すると、こうなっております。私の知りた
いのは、公安委員会がこういった通知を受けてど
のような情報処理をするのか、コンピューターで
一つの車ごとについていろいろデータをインプットし
て、入力しておいて、いつでも探したいときは、
ばかばかかつてやれば公安委員会のコンピューター
が動いてさういったデータがぱつと拾い出せるん
じゃないかなるか。これは九条へつながら問題で
す。こら辺の具体的な実際の運用はどのように
予定されているのか、そこらの点をお尋ねしま
す。

○政府委員(関根謙一君) まず、路上に長時間駐
車されていた場合にありまして道路を車庫がわ
りに使っていた場合に刑罰の適用がござい
ます。そのような場合に、警察がその事件を捜査したし
ますと、この八条の規定にありまして、道路上の場
所以外の場所に保管場所が確保されていないおそ
れがあるものと認められると思えます。そのよう
な場合に、刑罰とは別に公安委員会、都道府県公
安委員会がございまして、こちらにその旨を報告
をするということでございます。そこで公安委員
会の方で聴聞等の手続を経まして、本場に保管場
所を持っていないのかどうか確認した上で、保管
場所を持っていない場合には持たれるまでの間運
行供用を制限する旨の処分をします、こういうこ
とを考えているところでございます。

○高井和伸君 したがって、簡単に、先ほど難し
い条文を読みましたが、車庫がないという
車はさっき言ったワッペンで識別するということ
が最大のワッペンの効果だろうと、このように考
えております。

そこで、あと第十条の聴聞のところは今お話が
及びました。本人に通知するんだけれども、通常
この通知はどのような方法で通知されるんだけれ
うか。私の予想しているのは特別送達というよう
な手続なのか、単なる書留郵便なのか。これ届かな
かったときの制裁の効果が、こういった車庫なし
の車というのは、わりかし所有者だとか保有者だ
とかさういった人が基本的にはおかしな方々が多

い、事件物の車が多かろうと。そうなりますと、
この通知は私がいりいろ調べたところ交通反則通
告制度の中の告知の場面と同じような雰囲気
文になっているように理解しておりますけれど
も、この通知を受け取れなかった人に対しての制
裁が後でかかってくるわけでは、この通知とい
うのはかなり重要な位置にあるというふう
に理解しているわけですが、この通知を具体的にどう
なさるつもりなのか、わかたら教えてくだ
さい。

○政府委員(関根謙一君) 聴聞を開始する場合
に、命令をしようとする理由並びに聴聞の期日及
び場所を期日の一週間前までにその処分を受けよ
うとする者に通知し、かつ、聴聞の期日及び場所
を公示しなければならぬということが第十條第
一項に規定してございますが、この処分を受けよ
うとする方に対する通知は、一般の行政処分の事
前聴聞の場合の方法と全く同じでございます。

○高井和伸君 そうすると、一般の場合と同じと
いうことは書留郵便でやるんですか。また後で教
えてください。

十條の二項によりまして、その通知が届かない
場合であってもいろんな場面の要件を満たした場
合は聴聞を行わないで前項前段に規定する命令を
することができるといふようなことになりま
す。ですから、私にすればこの通知といふのは非常
に重要であり、慎重にやっていただかないとおか
しなことになってしまつて不届だらけの制度に
なつてしまふんじゃないかと、このように考
える次第でございます。

続きまして、最後に、今までのこの車庫法の罰則
規定をよくよく見ますとかなり心理的効果をね
らった制度、さらに道交法においても放置車両と
いう概念を持ち込んでかなり心理的効果をねら
ってきたわけでございますが、しかしそのうちにし
り抜け法案なんということが見破られちゃうとか
えつてまたおかしなことになりかねない

かというふうには私恐れる面もあります。いろんな今までの審議の中で、もともと駐車場というものの器がないのに車がたくさんあり過ぎると、駐車場行政に対する不満、そして道路行政、交通行政いろんな面でのしわ寄せを道交法なしは車庫法における厳罰主義で臨むのはよくないという意見も出てきておりました。私が一番ざりりとかわわしていろんな場面であまういくというの、前回から問題になってくるような、今回取り入れなかった一種の行政罰的な方法によるペナルティーの方がいいんじゃないか、刑罰でがんが押ししていくのはやはり非常におかしい。

結局は今のうちに聞いていますと、刑罰におけるのは威嚇だけであって、中身としては本当に刑罰に行くのは少なそうだ、やはり秩序的な行政罰的な二万円ぐらいの、駐車しているなら写真でばつぱと写して使用者、所有者、登録票で見られるところにはばつぱと送りつけて、それで前回質問の中で幾らか問題が残っているからすぐにはできそうもありませんけれども、むしろそっちの方向をぜひともやってみようかというふうな考えです。お金さえ払えばいいだろうという、最後は慰謝料という言葉があります、心の痛みはお金でしか解決できないという面がありますが、ある面ではそういう面での方向を指してもらいたいという希望があります。先ほどから答弁の中でめり張りのきいたことをやっていたという話でございましてけれども、その意味も私なりに理解できました。

最後に、本当に細かいことで申しわけありませんけれども、駐車違反を確認するときタイヤと道路にちよこつとチヨクを引いて、びゃつと横に引いて何時何分と書くやつですね。あれが落ちないんですよ、後で洗おうとしても、タイヤにつけられたのは、私は器物損壊罪だと、警察に。やっぱり格好いい車のタイヤにちよこつこいばいっついていたんじや乗っている人の品格が非常に落ちる。それが先ほどいろいろ心理的效果と同じ効

果はあると思うんですが、他人様の持ち物に対して落ちないようなチヨクでつけるのは、何か二、三回すれば落ちるような工夫をしていたらきたい。そういうような気のきいた取り締まりが国民との関係で、いろいろな場面でのいい関係を保持していくんじやなかるうか。ただひたすら、悪いことをやっているといるからそんな落ちないマジックみたいなものでつけてもいいだろうというようなことは、結局はボディをコインで傷つけるような行為と似たような行為になります。ちよつとお尋ねしますが、チヨクは何でできているんですか。

○政府委員(関根謙一君) 私が聞きましたところでは、警視庁が使用しているチヨクの成分は、主成分がパラフィンワックスというもので、これにチタンと炭酸カルシウムが混合されていることとでございませう。

○高井和伸君 それを二、三回すれば落ちるような方向にぜひ改良を希望いたしておきたいと思えます。これは、やっぱり車に乗っている人もいろいろな都合で置かざるを得ない側面があるわけで、反省するときにこんちくしょうと思いきやいように、素直に反省できるように、洗剤とすときに、ああこれは悪かったなと思いつつ洗剤を落としたらきれいになるといことをぜひ心がけていただきたいと思います。これは私が冗談めかして言っているわけじやなくて、やっぱり非常にいろいろな場面でも抵抗感が強いものだというふうな理解でございませう。

あと一つだけ申し上げたいことは、こういった今回の改正は公布後一年と半年という施行日までの期間でございませうが、この間における周知徹底をぜひとも力強くやっていただいて、国民の生活、経済生活に混乱を及ぼさないように希望をしたいと思います。○政府委員(関根謙一君) 私どもの担当しております道路交通警察行政は、国民各位の御了解をいただき、コンセンサスを得ながら謙虚に行うべき

性質の事務でございませう。そこで、法令の内容も十分に知っていただく必要が当然にございませう。施行日までの期間、関係団体機関、業界、あらゆる各層の方々に御理解をいただくために最大の努力をする所存でございませう。○委員長(渡辺四郎君) 両案に対する質疑は本日この程度にとどめ、これにて散会いたします。午後五時散会

六月二十一日日本委員会に左の案件が付託された。
一、暮らしと福祉を守る地方自治に関する請願
(第一八〇七号)(第一八〇八号)(第一八〇九号)(第一八一〇号)(第一八一一号)(第一八一二号)(第一八一三号)(第一八一四号)(第一八一五号)(第一八一六号)(第一八一七号)(第一八一八号)(第一八一九号)(第一二〇〇号)

第一八〇七号 平成二年六月十二日受理
暮らしと福祉を守る地方自治に関する請願
請願者 大阪府門真市岸和田八九ノ六 森 迫昭三 外千三百四十五名
紹介議員 諫山 博君
この請願の趣旨は、第一〇九号と同じである。

第一八〇八号 平成二年六月十二日受理
暮らしと福祉を守る地方自治に関する請願
請願者 川崎市宮前区白幡台二ノ二ノ三ノ 五ノ五〇六 田島幸治 外千三百四十五名
紹介議員 市川 正一君
この請願の趣旨は、第一〇九号と同じである。

第一八〇九号 平成二年六月十二日受理
暮らしと福祉を守る地方自治に関する請願
請願者 大阪府四條畷市都屋本町一五ノ二 一 山田華代子 外千三百四十五名

紹介議員 上田耕一郎君
この請願の趣旨は、第一〇九号と同じである。
第一八一〇号 平成二年六月十二日受理
暮らしと福祉を守る地方自治に関する請願
請願者 横浜市磯子区岡村六ノ一六ノ一 六 永井和夫 外千三百四十五名
紹介議員 小笠原貞子君
この請願の趣旨は、第一〇九号と同じである。

第一八一一号 平成二年六月十二日受理
暮らしと福祉を守る地方自治に関する請願
請願者 大阪府東大阪市大蓮南三ノ三ノ 三 安田達雄 外千三百四十五名
紹介議員 神谷信之助君
この請願の趣旨は、第一〇九号と同じである。

第一八一二号 平成二年六月十二日受理
暮らしと福祉を守る地方自治に関する請願
請願者 鹿児島市吉野町二、〇七ノ一 二 谷吉達朗 外千三百四十五名
紹介議員 沓脱タケ子君
この請願の趣旨は、第一〇九号と同じである。

第一八一三号 平成二年六月十二日受理
暮らしと福祉を守る地方自治に関する請願
請願者 東京都日野市三沢九六七ノ七一 斉藤京子 外千三百四十五名
紹介議員 近藤 忠孝君
この請願の趣旨は、第一〇九号と同じである。

第一八一四号 平成二年六月十二日受理
暮らしと福祉を守る地方自治に関する請願
請願者 大阪府寝屋川市木田元宮一ノ六ノ 一六 中村雄二 外千三百四十五名
紹介議員 高崎 裕子君
この請願の趣旨は、第一〇九号と同じである。

第一八一五号 平成二年六月十二日受理
暮らしと福祉を守る地方自治に関する請願

請願者 青森県黒石市高賀野字高田一一五
ノ一 工藤みつ子 外千三百四十
五名

紹介議員 立木 洋君

この請願の趣旨は、第一〇九号と同じである。

第一八一六号 平成二年六月十二日受理
暮らしと福祉を守る地方自治に関する請願

請願者 大阪府門真市五月田町二ノ二五
戎井秀雄 外千三百四十五名

紹介議員 橋本 敦君

この請願の趣旨は、第一〇九号と同じである。

第一八一七号 平成二年六月十二日受理
暮らしと福祉を守る地方自治に関する請願

請願者 川崎市川崎区富士見二ノ二ノ八
市ノ渡真紀 外千三百四十五名

紹介議員 林 紀子君

この請願の趣旨は、第一〇九号と同じである。

第一八一八号 平成二年六月十二日受理
暮らしと福祉を守る地方自治に関する請願

請願者 兵庫県尼崎市小中島一ノ七ノ二
四 中村道子 外千三百四十五名

紹介議員 山中 郁子君

この請願の趣旨は、第一〇九号と同じである。

第一八一九号 平成二年六月十二日受理
暮らしと福祉を守る地方自治に関する請願

請願者 川崎市中原区上平間三二八ノ三
青木慶一 外千三百四十五名

紹介議員 吉岡 吉典君

この請願の趣旨は、第一〇九号と同じである。

第一八二〇号 平成二年六月十二日受理
暮らしと福祉を守る地方自治に関する請願

請願者 奈良市中山町一、三八六ノ八
森

靖子 外千三百四十五名
紹介議員 吉川 春子君
この請願の趣旨は、第一〇九号と同じである。

第一部

地方行政委員会会議録第九号

平成二年六月二十二日

【参議院】

平成二年七月十一日印刷

平成二年七月十二日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

D