

(第一部) 參議院内閣委員会會議錄第九号

平成十六年四月八日(木曜日)  
午前十時開会

六年四月八日  
午前十時開會

四月六日 委員の異動  
辞任 捕欠選任

四月八日	野上浩太郎君	関口昌一君
辞任	松山政司君	森下博之君
竹山	裕君	補欠選任
森下	裕君	野上浩太郎君
博之君		福島啓史郎君

出席者は左のとおり。  
委員長 篠瀬 進君

理  
事

出席者は左のとおり。

仲道	西銘順志郎君
森田	俊哉君
森田	次夫君
神本	美恵子君
吉川	春子君
岡田	廣君
関口	昌一君
竹山	裕君
中島	真人君
野上	浩太郎君
福島	啓史郎君
森元	恒雄君
山崎	正昭君
岡崎	トミ子君
川橋	幸子君
松井	孝治君
魚住	一郎君
白浜	一良君

<p><b>○委員長 築瀬進君</b>　ただいまから内閣委員会を開会いたします。</p> <p>委員の異動について御報告いたします。</p> <p>去る六日、野上浩太郎君及び松山政司君が委員を辞され、その補欠として関口昌一君及び森下博之君が選任されました。</p>	<p>本日の会議に付した案件</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○政府参考人の出席要求に関する件</li> <li>○道路交通法の一部を改正する法律案(内閣提出)</li> </ul>	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%;"><b>○大臣政務官</b></td><td style="width: 33%;"><b>○國務大臣</b></td><td style="width: 33%;"><b>○小林美恵子</b></td></tr> <tr> <td>(國家公 務官)</td><td>總務大臣政務官</td><td>島袋宗康君</td></tr> <tr> <td></td><td>国土交通大臣政</td><td>黒岩字洋君</td></tr> <tr> <td></td><td>務官</td><td></td></tr> </table> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%;"><b>○事務局側</b></td><td style="width: 33%;"><b>○常任委員会専門</b></td><td style="width: 33%;"><b>○小野清子君</b></td></tr> <tr> <td>政府参考人</td><td>警察庁交通局長</td><td>世耕弘成君</td></tr> <tr> <td></td><td>国土交通大臣官</td><td>鶴保庸介君</td></tr> <tr> <td></td><td>房審議官</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>国土交通大臣官</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>房技術審議官</td><td></td></tr> <tr> <td>局長</td><td>国土交通省道路</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>小前繁君</td><td></td></tr> <tr> <td>全部長</td><td>国土交通省自動車交通局技術安</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>中山寛治君</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>佐藤信秋君</td><td></td></tr> </table>	<b>○大臣政務官</b>	<b>○國務大臣</b>	<b>○小林美恵子</b>	(國家公 務官)	總務大臣政務官	島袋宗康君		国土交通大臣政	黒岩字洋君		務官		<b>○事務局側</b>	<b>○常任委員会専門</b>	<b>○小野清子君</b>	政府参考人	警察庁交通局長	世耕弘成君		国土交通大臣官	鶴保庸介君		房審議官			国土交通大臣官			房技術審議官		局長	国土交通省道路			小前繁君		全部長	国土交通省自動車交通局技術安			中山寛治君			佐藤信秋君	
<b>○大臣政務官</b>	<b>○國務大臣</b>	<b>○小林美恵子</b>																																													
(國家公 務官)	總務大臣政務官	島袋宗康君																																													
	国土交通大臣政	黒岩字洋君																																													
	務官																																														
<b>○事務局側</b>	<b>○常任委員会専門</b>	<b>○小野清子君</b>																																													
政府参考人	警察庁交通局長	世耕弘成君																																													
	国土交通大臣官	鶴保庸介君																																													
	房審議官																																														
	国土交通大臣官																																														
	房技術審議官																																														
局長	国土交通省道路																																														
	小前繁君																																														
全部長	国土交通省自動車交通局技術安																																														
	中山寛治君																																														
	佐藤信秋君																																														

○委員長(篠瀬進君) 政府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の審査のため、本日の委員会に、理事会協議のとおり、政府参考人として警察庁交通局長人見信男君外四名の出席を求め、その説明を聴取ることに御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(篠瀬進君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(篠瀬進君) 道路交通法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行います。質疑のある方は順次御発言願います。

○森田次夫君 おはようございます。自由民主党の森田次夫でございます。  
時間もそれほどございませんので、早速質問させていただきます。

実は、道路交通法につきましては、去る六日の日でございますけれども、参考人をお呼びいたしましていろいろと意見をお聞かせをいただきまし

た。そうした中でもつて意見が集中したのは違法駐車の問題でございまして、ですけれども、この問題につきましては、私どもの同僚議員の岡田議

員の方から後ほどこの件については御質問をさせていただくということで、私は、その他の件につきまして大臣並びに政府参考人の御意見をお聞か

せいただきたいと、このように思つております。  
そこで、最近の交通情勢を見てみると、平成十五年中の死亡者が七千七百二人ということで、

昭和三十二年以来四十六年ぶりに八千人を下回る、大変な結構なことであるわけでございますけれども、逆に交通事故の発生件数は九十四万七千

九百九十三件と、正に過去最悪の状況であるわけでございます。お聞きするところによりますと、

十三年が一番今まで多かったそうでござりますけれども、それよりも八百件ぐらい増えてはいる、こういうようなことのようでございます。

十三年が一番今まで多かつたそうでござりますけ  
レギン、それよりの八百牛ぐらうとてから二、

また他方、我が国の治安の水準で見てみますと、戦後長い間、年間百五十万ぐらいでずっと推移しておるわけでござりますけれども、それが、最近の刑法犯の認知件数というのは正に増加の一途をたどっております。この前の警察法の改正でござりますが、そのときも私ちょっと申し上げたんですけれども、十年間見てみますと百万件増えているわけですね。十年前は百七十万だったのが現在三百七十七万ぐらいということでもって、大変増えておるわけでござります。

このような情勢の中で、一つはやはり交通事故の防止という問題、そしてあと一つが治安水準の回復、この二つが、目標を達成するということが現在警察として正に焦眉の急を要している問題ではなかろうかと、このように思うわけでございま  
す。

そこで、まず小野大臣にお伺いいたしますけれども、今回の道交法の改正でござりますけれども、内容が極めて多岐にわたっておりますけれども、どのような観点から今回の改正案をまとめられたのか、まず大臣の、お聞きさせていただきま

今回の道路交通法の改正案というものは主な点六点を内容といたしております。その第一点が放置違反金制度の新設でございます。それから放置駐車取締り関係事務の民間委託でございます。さらに中型自動車及びこれに対応する運転免許の新

○道路交通法の一部を改正する法律案(内閣提出)  
○委員長 篠瀬進君　ただいまから内閣委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

去る六日、野上浩太郎君及び松山政司君が委員を辞任され、その補欠として関口昌一君及び森下博之君が選任されました。

きまして大臣並びに政府参考人の御意見をお聞かせいただきたいと、このように思つております。そこで、最近の交通情勢を見てみますと、平成十五年中の死亡者が七千七百二人ということです。昭和三十二年以来四十六年ぶりに八千人を下回る、大変な結構なことであるわけでございますけれども、逆に交通事故の発生件数は九十四万七千九百九十三件と、正に過去最悪の状況であるわけでございます。お聞かれるところによりますと、

お話をございましたけれども、その全体を掌握していく上では多岐にわたりまして改正をしていかなければならぬという、そういう立場に立つてお答え申し上げたいと思います。

今回の道路交通法の改正案というのは主な点六点を内容といたしておりますが、その第一点が放置違反金制度の新設でございます。それから放置車取締り関係事務の民間委託でございます。さらに中型自動車及びこれに対応する運転免許の新



これに比べまして若年者やその雇用主に対する影響、こういったことが大きいんじゃないかなと思うわけでございますけれども、その辺、いかがでございますか。

○政府参考人(人見信男君) お答え申し上げます。

今回の改正におきましては、中型免許の受験資格を二十歳以上で普通免許等を受けていた期間が二年以上と、こういたしておりますが、これは、車両総重量五トン以上八トン未満の自動車の保有台数当たり死亡事故件数が顕著に高くなつております。自動車並みに大型化していることが大きな原因と考えられますことから、中型免許の受験資格を現行の大型免許と同様とすることが適当と考えられるためであります。

若年者につきましては、普通免許で運転することができる車両総重量五トン未満の貨物自動車が貨物自動車全体の多くを占めていることから雇用の面で混乱が生じることはないと考えておりますが、なお、改正法の施行までに三年程度の期間を置きまして、この間に普通免許を取得した方についても、この間に普通免許を取得したことから雇用の面で混乱が生じることはないと考えております。

ささらに、トラック事業者への影響に関しても、今回の改正と同じような内容の要望を全日本トラック協会から受けておりますこと、また現行の普通免許を受けている者については改正法の施行後も既得権を保護することとしていること、また現行の面で混乱が生じることはないと考えております。

そこで、今回、暴走族対策のための規定を整備するに当たりまして、その基本的な考え方、この辺についてお伺いをさせていただきます。

○政府参考人(人見信男君) お答え申し上げます。

警察におきましては、暴走族に対しこれまでも取締りの強化等の各種対策を推進してきたところですが、ございますが、暴走族に関する一一〇番の通報件数が平成元年に十万余件を超えて以来これを下回ることがないなど、ちなみに平成十五年中が十万余件でございましたが、依然として取締りを求める国民の強い要望があること、また、地方公共団体におきましても、平成十六年三月末現在でございますが、二十二の府県で、また二百三十二の市町村におきまして暴走族追放条例が制定され、このうち四十四の条例では独自に暴走族の各種迷惑行為等に対する罰則を設けるなど、地域ぐるみで暴走族追放機運の高揚や暴走族追放を求める國民的切実な願いが込められていると思います。このようなことから、この國民の要望、切実な願いに的確にこたえるために更にその取組を強化する必要があると考へておるところでございます。

○政府参考人(人見信男君) 平成十四年末の現在の数字でございますが、貨物自動車の保有台数は約九百十九万台、そのうち車両総重量五トン未満

のものが約六百四十六万台、七〇・三%を占めていると承知しております。

○森田次夫君 はい、分かりました。

次に、暴走族対策、これについてお伺いをいたします。

そのため幾つかの規定は設けられております。まず、共同危険行為等の禁止の規定につきましては、信号を無視したり蛇行走行等の集団暴走行為によって迷惑を被つた者や危険に遭つた者がいたことを立証しなければこれは罰則の対象とならないことをしておるわけでございます。確かに不便なことは分かりますけれども、二人乗りを認めることで事故が増加する事があつてはならないだろうというふうに思うわけでございます。事故が増加でございます。これは國民の暴走族に対する関心が極めて高いことを反映しておるんではないか、こういうふうに思うわけでございます。

同時に、現行法では十分でないと、条例を設けなければ対応できないと、警察はもつと厳しく取り締まれと、こういう國民の意見を示すもんじゃないかな、こんなにも思うわけでございます。

そこで、今回、暴走族対策のための規定を整備するに当たりまして、その基本的な考え方、この辺についてお伺いをさせていただきます。

○政府参考人(人見信男君) お答え申し上げま

す。

警察におきましては、暴走族に対しこれまでも取締りの強化等の各種対策を推進してきたところですが、ございますが、暴走族に関する一一〇番の通報件数が平成元年に十万余件を超えて以来これを下回ることがないなど、ちなみに平成十五年中が十万余件でございましたが、依然として取締りを求める国民の強い要望があること、また、地方公共団体におきましても、平成十六年三月末現在でございますが、二十二の府県で、また二百三十二の市町村におきまして暴走族追放条例が制定され、このうち四十四の条例では独自に暴走族の各種迷惑行為等に対する罰則を設けるなど、地域ぐるみで暴走族追放機運の高揚や暴走族追放を求める國民的切実な願いが込められていると思います。このようなことから、この國民の要望、切実な願いに的確にこたえるために更にその取組を強化する必要があると考へておるところでございます。

○森田次夫君 あと、済みません、時間が大分、八分ぐらいしかない中で、あと四問できれば質問させていただきたいと思いますので、よろしくどうぞお願いします。

○政府参考人(人見信男君) 住民の期待にこたえられるよう、そういうことをしっかりと取締りをしていただきたいというふうに思います。

○森田次夫君 次に、自動二輪車の二人乗り規制の見直しにつ

いてお伺いをいたします。

高速道路でも自動二輪車の二人乗りを認めようと、こういったことでございますけれども、これは高速道路のネットワークを背景として利用者の利便性の観点からは検討されたと、このように承認をしておるわけでございます。確かに不便なことは分かりますけれども、二人乗りを認めることで事故が増加する事があつてはならないだろうというふうに思うわけでございます。事故が増加することがあつてはならないと、こういうことでございます。

私は、高速道路でいつも通っているんですけども、一人でも危険と考えておるのに二人乗りを認めるとは極めて危険じゃないかと、こんなにも思つておるわけでございますけれども、その辺いかがでございますでしょうか。簡潔に。

○政府参考人(人見信男君) お答え申し上げます。

高速道路における自動二輪車の二人乗り規制の見直しにつきましては、平成十三年三月の三十日閏議決定されました規制改革推進三か年計画において、高速自動車国道等における自動二輪車の二人乗りを認めるとの可否について調査検討しました結果、平成十五年に結論を得るとされましたことから、警察庁におきましては、道路における交通の安全確保しつつ、自動二輪車によつて高速道路を利用する国民の利便性の向上を図るために、自動二輪車の事故分析を行つたり、あるいは自動二輪車の一人乗り、二人乗りの別による運転特性の違いに関する走行実験を行つてしまつて、その結果を踏まえて今回このような改正案を提出させていただいた次第でございます。

○森田次夫君 規制の見直しに当たりましては、安全教育、それから違反者や暴走族の取締りを強化する、それらは十分行つていただきたいと思います。

しかし、現在自動二輪車が禁止されている高速道路や自動車専用道路の中には、構造上、車線ですとか路肩が狭かつたりカーブが多くあつて、そ

うしたことで適していないところもあるんじやないかなというふうに思うわけでございます。特に首都高なんかそうだろうと思います。

そこで、高速道路であればすべて一律に認めるのかどうなのか、その辺、これは簡単にひとつお願いをします。

○政府参考人(人見信男君) お答え申し上げま

道路交通法では、法律で禁止していないものであつても、都道府県公安委員会が個別に道路標識等を設置して道路における交通の規制を行うことができるとしております。このことは高速道路についても同様であります。

したがいまして、都道府県公安委員会におきまして、交通の安全等を図るために自動二輪車の二人乗り禁止規制が必要であると認める高速道路の区間につきましては、改正後も引き続き規制することとなります。

○森田次夫君 高速道路の二人乗りの禁止規制を見直すということですけれども、まず、そういったことで、これをお聞きしまして頭に浮かんだのは、今申し上げましたけれども、首都高で認めめて大丈夫かということが私、一番最初に頭に浮かびました。そういう首高の危険性は法に規定されていますけれども、また、このようにお聞きしておるわけでございました。

そこで、首都高での二人乗り通行を認めるのは私は極めて危険と、こういうことで先ほどから申し上げているわけでござりますけれども、大臣、この辺に対する御所見は、お聞かせください。

○国務大臣(小野清子君) このたびの二人乗り規制の見直しの検討の過程におきましては、国家公安委員会におきまして、暴走族対策の強化、あるいは適正な事故捜査の推進や危険性の高い区域への対策の必要性等について議論を行つたところでございますが、特に個別の路線、区間について安全性に関して分析を行いまして、危険性が高いと認められる場合には、改正法の施行後も引き続き

二人乗り禁止の交通規制を行ふことも含めて、各都道府県警察を指導する必要があるとの議論がございました。

そのようなわけで、高速道路につきましては、昨年の全国の取締り件数を見ますと、駐車違反取締り全体で約百六十万件、そのうち現場に運転者のいない放置駐車たるの事故件数のいずれもが高速道路、国道全体の平均あるいは指定自動車専用道路全体の平均よりも高く、自動二輪車にとって他の高速自動車国道等より危険性が高いと考えており、引き続きまして自動二輪車の二人乗りを規制すべき区間がある道路を考えておりますので、そのように警視庁を指導するよう警察廳を督励してまいり所存でございます。

○森田次夫君 是非、そういうことで御指導をお願いをいたしたいというふうに思います。

そこで、携帯電話のこともお聞きしようと思つたんですけども、これちょっと時間がございませんので、最後に大臣にまとめとしてお伺いするわざでございますけれども、交通事故の防止対策を強力に進めていく上で警察の更なる取組が必要不可欠だうというふうに思います。今回の道交法の改正に当たりまして、大臣の決意のほどをお伺いいたしまして、質問を終わらせていただきま

す。

○政府参考人(人見信男君) お答え申し上げます。

違法駐車についてお尋ねをしたいと思います。違法駐車につきましては、昨年の全国の取締り件数を見ますと、駐車違反取締り全体で約百六十万件、そのうち現場に運転者のいない放置駐車違反の取締り約百六十万件ということになつていてありますが、五年前の平成十年と比べてみると、全体で約百六十万件、約二六%の減少であります。放置駐車違反でも約五十八万件、約二六%の減少となっていますが、まずこの違法駐車取締り件数が減少した理由についてお尋ねをしたいと思いま

す。

○政府参考人(人見信男君) お答えいただけます。

違法駐車取締りが減少傾向にある理由としては、私ども、「一点ほど考えておりますが、一つは、駐車場の整備等の駐車対策の結果、瞬間路上駐車自体が減少しておることに見られますように、取締り対象車両が減少していることも考えられるところであります。都市部を中心として深刻な違法駐車の状況を踏まえますと、より大きな要因といたしましては、増加する刑法犯や一一〇番への対応に警察力を充てざるを得ないため、違法駐車取締りに当たる執行力が低下したことがあると分析しておりますところでござります。

○岡田広君 駐車場の整備も進んだという御答弁がありました。まだ十分なものであるとは思いましたが、まだ十分なものであることは思いません。駐車場の整備は今後とも積極的に取り組むべき課題であると思つています。

○岡田広君 都市、それぞれの都市の中心商店街の活性化と

交通事故に直結いたします悪質、危険な違反行為に重点を指向いたしました交通指導取締りなどを、総合的に交通事故防止対策を進めることによりまして交通事故の更なる減少に努めてまいりたいと、そのように考えておるところでございます。

○政府参考人(人見信男君) お答え申し上げま

か、あるいは今やられているんだつたらそれでいいですが、現在やられていないとしたら、今後どういう考え方か、これも端的にお答えください。

○政府参考人(佐藤信秋君) 國土交通省として、地方公共団体が整備する駐車場についての補助と、これは昭和四十四年度に市街地再開発事業による補助制度を創設いたしました。さらに、平成三年度に路上駐車対策の一層の推進、こういう観点から特定交通安全施設等整備事業、ここにおいてこれまで七十六か所、一万二千七百台が既に整備されたと。このうち地下駐車場は五十七か所でござります。九千九百五十九台分が整備できただと、こういう状況になつております。更にこれを進め続けていると、こういう状態でございまして、平成十五年は地下駐車場を六か所、事業費では総額で二十・八億円、それから平成十六年度に更に継続四か所やつております。事業費としては二十八億円を計上して積極的な整備を推進しているところでございます。

○岡田広君 是非、この道路交通法の改正を契機にしまして、更に、特に地下駐車場、商店街の地下駐車場整備にもしっかりと取り組んでもらいたいと要望しておきたいと思っております。

違法駐車については先ほど減っているということがありました。二十三万件と増えています。こういう状況の中で、今回提案したこの違法駐車対策に関する改正案の考え方について、これも要点だけお伺いをさせていただきたいと思います。

○政府参考人(人見信男君) お答え申し上げま

す。

今回の改正に当たり、二点ほど課題があろうかと思います。一点目は、より良好な駐車秩序を確



○岡田広君 この問題につきましては、違反金について一定の回数以上やると自動車の使用禁止と、あるいは長期的に滞納していますと車検を受けられない、車検が通らないという制度になるということですけれども、今度は、車検のときに、例えば公訴したときに、車検だというときには仮納付か何かするのか、ちょっとこれは分かりませんけれども、自動車整備工場の方ではなかなか車の使用者に対しても、整備を受けたときに、こういうことを違反していますか、なかなか聞きづらい。それは陸運事務所か何かで聞いて、確認すれば教えてくれるというシステムになつてているようありますけれども、なかなかそこまで確認事務ができるかどうか、私大変疑問なんですけれども、これは自動車税とか自動車重量税が滞納されていますと車検は受けられないですね。そういう中で車検、整備工場とのいろんなトラブルが起きはしないかという考え方を持つてあるんですね。このことにつきまして考え方をお伺いしたいと思います。

○政府参考人(人見信男君) お答え申し上げます。

この車検リンク制度を設けるに当たりまして、自動車整備業界からも幾つか要望を受けておるところでございます。例えば、制度の理解を深めてもらうため広報啓発というものをしっかりとやつてもいいとか、あるいは、一番これが心配しておりますのでございましょうが、自動車整備業者がトラブルに巻き込まれるとしたがつて使用者の同意を得て違反金滞納情報の照会をした場合には適切に答えてもらいたいと、こういった要望がなされたところでございます。これに対しましては、警察庁といいたしまして、この車検拒否の運用に当たつてこれらの要望にこたえるべく業界と調整を行つてきたところでございます。施行に際しましては、引き続き関係業界と連携し、円滑な施行に努めてまいります存でございます。

○岡田広君 やっぱり整備工場と使用者との間にトラブルが起きないと限らないと思うので、私は、まずそもそも公正に確認事務を行わなければ、

は、車検を受けるときの自動車税とかリサイクル料金とか、いろいろあると思うんです。そういう書類、例えばセットにして申請書類のようなものを作られたらいんじやないかなという気がするんですけれども、これは非検討していただきたいと思っております。

今度は民間委託の件でありますけれども、この民間委託、なかなか競争入札になじむのかどうか、私も大変疑問なんですけれども、時間とか場所とか人數とか、あるいは参考人質疑の中でも、ノルマ制にするのか、いろいろ議論が出ていますけれども、天下り先にならぬようとにかく、いろんな意見が出ましたけれども、私は、例えばこれに携わる人はみなし公務員ということで、駐車監視員につきましては、むしろ現場で交通取締りに当たつた現場の警察官のO.B.、あと三年、四年たつともう団塊の世代で恐らく警察官の退職の人数も相当増えてくると思いませんけれども、そういう中で、私が言つているのは事務的な役職の高い方ではなくて、現場の第一線でそういう交通取締りに携わった警察官の起用というのがむしろトラブルを少なくすることではないかなと思っていますが、こういう考え方には何がありましたらお聞かせをいただきたいと思います。

事故が各地方自治体では発生しています。

○岡田広君 是非、駐車監視員がいろんな不正を起こしたときには相当厳しく、取消しというか、

この指導徹底をしていただきたいと思っていま

す。

違法駐車に関して、特に団地内道路、公営住宅につきましては、むしろ現場で交通取締りに当たつた現場の警察官のO.B.、あと三年、四年たつともう団塊の世代で恐らく警察官の退職の人数も相当増えてくると思いませんけれども、そういう中で、私が言つているのは事務的な役職の高い方にはなくして、現場の第一線でそういう交通取締り

ではありませんから車をぶつけてしまうとか、そういう

事故が各地方自治体では発生しています。

これは、なかなか、駐車禁止ではないところは

保管場所違反というのにならんでしょうか、罰金

も相当違うようありますけれども、やっぱりこ

れもあります。団地内道路というのは、道路の両側に車を止めてしまう、火事とか救急があつたときには救急車や消防車が入れない、両側に止まつていますから車をぶつけてしまふとか、そういう

事故が各地方自治体では発生しています。

これは、なかなか、駐車禁止ではないところは

保管場所違反というのにならんでしょうか、罰金

も相当違うようありますけれども、やっぱりこ

れもあります。団地内道路というのは、道路の両

側に車を止めてしまう、火事とか救急があつたときには救急車や消防車が入れない、両側に止まつ

ていますから車をぶつけてしまふとか、そういう

事故が各地方自治体では発生しています。

これは、なかなか、駐車禁止ではないところは

保管場所違反というのにならんでしょうか、罰金

も相当違うようありますけれども、やっぱりこ

れもあります。団地内道路というのは、道路の両

この中でカーナビの対策、カーナビの中で特にカーナビとテレビが一つになる、「一体になつて」とになりますと、これもまた、カーナビの事故も増えていると思いますが、特に、私全部分かりますけれども、テレビが付いていて、信号で止せんけれども、テレビが付いていて、信号で止まつたときだけテレビが映るというのが多いんですけれども、そうじゃなくて、走りながらテレビが映るというのがありますけれども、これについては、やっぱり止まつたときだけ映るとか、何かこれ、業界との連携で協議をしながらこれをなくすことできないんでしょうか。ここをちょっと、カーナビの対応を含めてお尋ねしたいと思います。

○政府参考人（人見信男君） お答え申し上げます。

カーナビでテレビを見ること、これは大変危険な行為であるというふうに認識しておりますが、国家公安委員会で平成十四年六月に策定いたしました交通情報の提供に関する指針におきましても、カーナビゲーション装置の車載装置等の画面でテレビが運転中は見られないような措置を講ずる旨を定めております。また、日本自動車工業会におきましても、画面上にテレビ映像を表示しないよう自主規制が行われているものと承知しております。

いざれにしましても、御指摘の行為につきましては、自動車走行中にテレビを見る、テレビを見ることのできるようにしたカーナビゲーション装置を利用しているものと考えられますから、これは大変危険でありますので、こういったことは危険であるとの広報啓発あるいは安全教育の更なる充実に努めるとともに、関係業界に対しましても、交通情報の提供に関する先ほど申し上げました指針にのつとつた情報提供がなされるよう、異なる取組の強化を求めてまいる所存でございます。

点お尋ねしたいと思いますが、トラックでの事故が相当増えているということで、私は免許の制度につきましても、二十トン以上の超大型免許の新設というのも是非今後検討していただきたいと考えています。

トランクの交通事故で特に問題だと感じているものは、トランクの左折時の巻き込み事故ということがあります。信号が青で走りますけれども、当然、歩行者も青ですから歩き始めます。そういう中で、左側が死角になるということでこういう事故が起きています。そして、この巻き込み事故による対策をどう講じてあるのか。

私はもう一つお願いしたい。今日は文科省呼んでいませんけれども、学校教育の中で、例えば集団登校等やっていますが、やはりもう青になつたら一〇〇%安全だということで渡つてしまふ。ついせんだけれども、大型トランクが青ですから左折して、左が死角になつて子供が通学で巻き込まれて亡くなつたという事故が起きましたけれども、やつぱり立哨もそうですけれども、安全を確認してからしつかりと、青になつたら一〇〇%安全なんだということではなくして、そういう指導をしてもらいたいと思いますけれども、この左折巻き込み事故防止のためにどんな対応を、対策をしているのか、お尋ねしたいと思っています。

○政府参考人(人見信男君) お答え申し上げま

今回、免許の、中型免許の導入、また新大型免許というものをお願いしてございますが、それは左折巻き込み事故が多い貨物車につきまして、あるいは追突事故が多い、これはなぜ起きるのかといいますと、やはりそういった大型車、大型化した自動車を運転する技能、知識が不足しているのではないかということから、今回のような改正案を提案させていただいた次第でございます。

なお、信号等についての教育についても今後一層努めてまいりたいと思っております。

○岡田広君 是非この改正法を機会に、指導する教官の研修も、資質の向上もよろしくお願いをし

今回の一連の道路交通法改正に関して、この交通事故抑制効果をどのように見込んでいるのか、最後に小野大臣にお尋ねして、質問を終わりたいと思います。

○國務大臣（小野清子君） 岡田議員の方から今お話をありましたように、歩行者の方とそれから運転者の方と、様々な分野にわたりまして、交通に対する安全問題ござりますけれども、私も、今交通安全週間にも当たりますので、文科大臣と連絡を取りまして、自転車事故は何件あつてとか、様々な資料を提供させていただきまして、学校教育の中に生かしていくなどにお願いしたところでございますし、また高齢の方も運転免許をお持ちでない高齢者が結構多くいらっしゃるということは、交通規制あるいは交通法令に関して経験のない方が大変多いという、そういう実態を踏まえまして、個別にまたお願いをしたりしたところでございます。

今回の違法駐車対策等、十年間で交通事故を半減するという政府目標に向かいまして、運転者対策あるいは違法駐車対策、それから暴走族対策など、交通事故防止対策の一層の推進を内容とする改正案を提出をさせていただいたところでございまますので、相当数の交通事故抑制効果を上げるものと考えておりますけれども、改正法の効果を最大限発揮していただくためには、警察におきましてこの改正法の円滑かつ適切な施行が行われますように、私どもいたしましては督励してまいりたいと、そのように考へていろいろとございました。

○岡田広君 終わります。

○松井孝治君 民主党的な松井孝治でございます。

この道路交通法改正案でございますが、私どもとしても自動二輪の二人乗り、高速道路における二人乗りの解禁やあるいは暴走族対策その他、非常に趣旨としては賛成の項目も入った法律案でございます。ただ、前回の委員会での参考人質疑での何人かの参考人の方々の厳しい御意見にもあり

ましたように、やはりその内容の一部には重大な疑念もございます。

本日は、その辺りにつきまして、小野国家公安部委員長始めとして政府の関係者の皆さんに疑問点を御質問させていただきたいと思います。

まず最初に、先ほど同僚議員の御質問にもございましたけれども、駐車禁止の一部の取締りの事務につきましての民間委託、これについて本当にこれは大丈夫なのかなということを御質問させていただきたいと思います。

先ほどの質疑の中で、これは交通関係の警察官の人数だと思いますが、局長の方から二十四万人余りの警察官のうち三万五千人という人数が明らかにされました。他方で、これは今回の民間委託事務というのは、恐らくその三万五千人というよりは、実際の駐車違反の摘発にかかわっている、その確認事務などにかかわっておられる人数というものはもう少し少ないという話を事前に伺つております。

これは局長からで結構でございますが、実際の今回の民間委託に係らしめるような事務に携わっている違法駐車対策の人員というのは、逆に言うと、この民間委託によってどれぐらいの方々がフルタイムで働く分の労力が委託によつてセーブされるのか、そのことについて具体的な数字を挙げて御説明いただきたいと思います。

○政府参考人(人見信男君) お答え申し上げます。

先ほど三万五千人の警察官が、交通警察官が從事していると、こう申し上げました。約一五%程度が従事しているところでございます。現在、駐車違反取締りにどの程度の人が当たっているかと申しますと、これは一人の警察官が、例えば交番の警察官、今度は交通部門ではございませんが、そういう方も駐車違反取締り等を行つております。ですから、大麥計算上は、実際にどのくらい当たっているかというのは申し上げにくいのですが、ございまが、計算上、現在約百六十万件、百六十万件余の駐車違反取締りをやつております。



ておられるというふうに聞きます。そうすると、ちょうどいいからここで天下り対策、天下りの受皿にするんじゃないかという、パブリックコメントですよ、これは、国民の皆さんから寄せられた、警察庁からいただいた資料ですよ、この不安が非常に多いわけです。他方で、余り恣意的にやられたくないとか、いかがわしい業者が入ってきてやられたくないという気持ちもある。が、他方で、じやそれは公正に警察官OBでということになるんと、それに対して何か天下りの受皿作っているんじやないかという疑念もあるわけですよ。

そういう状況の中で、さつきおっしゃったお話を聞いて、数字を聞いて、私も最初に聞いたとき驚いたんですが、要するに五百人の、五百人のマンパワーの合理化になりますと。警察庁は、これ局長、人數だけ教えてください、十六年度何人増員、全国の警察官何人増員になつてあるんです

もあるのも事実ですよね。

だけれども、そうだとしたら、やっぱりこれ最終的には、刑事罰で担保されているような駐車違反で悪質な事案もあるんだとしたら、これは警察官を三千人余り増員しているんですから、五百人分が民間委託されるだけなんですから、その三千人で、三千人の増員で賄つたらいじやないですか。それは治安の回復あるいは犯罪の抑止にもプラスに働くじゃないですか。

あるいは、我々の案としては、三万人ぐらい地方警察官を増員するという案を出しているわけでですから、むしろそうやって警察官をちゃんと正々堂々、もしこれ刑事罰によって担保されるような悪質なものもあるということだったら、警察官の増員で対応すべきじやないですか。大臣、いかがですか。

も、例えば暴力団関係者あるいは不適格者を排除いたしますとともに、放置車両の確認に必要な法令等の知識を有することを保証するためには、駐車監視員資格者証の制度を設けたわけでございます。三点目といたしましては、いわゆる確認事務に関しまして、例えば金品などを受け取れば取扱罪により罰則できることといたしまして、公平な事務遂行を確保していくことができるような体制も整えたところでございます。

とにかく、重点的に取締りを行う場所、時間帯などを定めて、それをガイドライン、いわゆる指針として策定をいたしまして、これを公表することとしたいと考えております。なぜこんなところをするんだ、あっちの方がもっとやつた方がいいじゃないかという、先ほど先生のお話がございましたけれども、できるだけ明確にそれぞれの地域の方々の御要請を踏まえつづ私どもは対応していきたい。また、委託契約におきましても、具体

ればいけないという話が警察署サイドからありますけれども、これは五百人程度だったら、犯罪類型にあるものをわざわざ民間に委託をして、天下取り批判もあるし、他方では公平性、公正性の疑惑もある。そういう状況で、しかも聞いてみたら、どうも入札条件とかそういうこともよく分からぬいし、競争入札なのか、どういうことになるのか、その後のその事業者の管理監督の在り方もどうもはつきりしないんですが。

むしろ、地方行革とということで単に数を削つて民間委託出せばいいというものではなくて、刑法犯の取締りの一部ですから、これはいかがでですか、小泉マニフェストを作られた世耕さんから見ても、ここは五百人ぐらいだったらそこは増員すべきだと考えられませんか。

○政府参考人(人員信義君) 十六年年度は三千五百五  
十人の増員でござります。  
○松井孝治君 そうですね、三千人以上増員に  
なつてゐるんですよ。そうであればその増員、  
我々は、私どもの民主党のマニフェストでは三万  
人の地方警察官を増員したらいんぢやないで  
すかというふうに申し上げてゐるわけですよ。で  
から、我々別に行財政改革は一生懸命取り組まな  
ければいけないけれども、これだけの治安の悪  
化、これ駐車違反の取締りをお巡りさんがしてい  
るだけでも随分な治安に対する対策になると思  
いますよ。町をミニパトカーが走つてそれでチエッ  
クをしてゐるだけでも、やっぱり相当抑止効果が  
ある。  
だから、そういう意味では、五百人分、この民  
間委託でどういう方々が受けられるか分からな  
い、あるいは天下り批判がある中で、現実に恐ら  
く警察庁は天下り、この地方警察官の天下りを認  
めないんですかと聞いたつて、恐らく認めないわ  
けではないというふうにおっしゃるに決まつてい  
ますから聞きませんけれども、聞きませんけれど

○國務大臣（小野清子君）　公平性を担保するかといふ御質問と、それからただいま増員すればいいのではないかと、そういうお話でございましたが、増員の方を最初にお答えさせていただきますと、御案内のとおり警察官の増員というのは、民間企業でリストラが進みまして、地方公務員も大幅に削減される中、徹底した合理化を行っていくべきものと私どもは考えておりまして、先ほど、三千百五十名を平成十六年にはお願いをしたところでございます。

改正における民間委託というのは、違法駐車問題の解決のみならず、いわゆる規制改革の流れや厳しい地方財政状況等を踏まえた適切な仕組みでありますと、私どもはそのように考えて踏み切らさせていただいたわけでございまして、また、公正性の問題、担保、これはどうなるのかというお話でござりますけれども、委託を受ける法人の要件を定めまして、公平かつ適切に確認事務を遂行することができると期待できるものは委託対象になり得ないこととしているところでございまして、現場で放置車両の確認等に従事する者につきまして

的な巡回の場所あるいは回数などを定めまして、これもガイドラインに即した適切な取締りが行われるようにしてまいりたいと考えております。以上のようないくつかの制度を、以上のような形で制度として、運用を行っていくことにより、取締りの公平性というものが疑われることがないようにしていきたいと考えておるところでございます。

○松井孝治君 世耕政務官に今日お見えいただいております。

世耕政務官は、総務省で財政改革、地方行政ということも担当いたしているということでお見えいただいているわけでございますが、地方の警察官、確かに今の治安の状況が悪くなっている、先ほど今日の新聞記事の御説明がありましたが、けれども、深刻な問題ですね。政府としても、これ世耕政務官が携わられた小泉マニフェストでも、警察官の増員、治安の回復ということを大きな項目として取り上げられています。その点で私は我々も同じです。

ですから、ここはむしろ地方警察官、いろんな行政財政改革の折でもあり、やはり合理化をしなければなりません。

であるという認識、我々は持っておりますし、しかも、この三年間で警察官も一万人増員といふとともに、民主党のマニフェストの三万人というのとはちょっと数字の離れはあるかもしませんが、この三年間で一万人の増員ということもやつておりますし、政権公約でも空き交番をなくすとか、そういういたテーマも出してきてるわけでござります。

しかし一方で、現状、非常に地方財政が厳しい状況にあるわけでございまして、これ骨太方針二〇〇三といううもので地方公務員を毎年一万人ずつ四年間で四万人減らしていくという方針も決めております。今、二百四十八万人全体でいるわけですが、これを取りあえず今年は二百四十七万人まで持っていく計画、これかなり厳しい計画だと思つております。

そういう中で、警察に関しても、治安維持は向上していくかなりやいけませんけれども、一方でやはり業務の見直しは行つていただきたい。例えば、IT化を推進していただくとか、あるいは組織とか人員配置を見直していただいて、例えれば

ればいけない」という話が警察庁サイドからありますけれども、これは五百人程度だつたら、犯罪類型にあるものをわざわざ民間に委託をして、天下り批判もあるし、他方では公平性・公正性の疑惑もある。そういう状況で、しかも聞いてみたら、どうも入札条件とかそういうこともよく分からぬいし、競争入札なのか、どういうことになるのか、その後のその事業者の管理監督の在り方もどうもはつきりしないんですが。

ペーパーワークとか、あるいは内勤というんです  
かね、そういう仕事はなるべく減らして、なるべ  
く同じ人数でも外へ出て治安の維持に当たってい  
ただけるようにしていただくようなこととか、あ  
るいは、今話題になつております外部委託です  
ね、民間委託、外部委託ということも行つていた  
だいて、そういう合理化を行つていただいた上  
で、それでも足りない部分を増員で対応していく  
と。その結果の三千五百人でございまして、や  
はり外部委託、民間委託というのはそれなりに意  
味があるものではないかなというふうに思つてお  
ります。

郭団体にどの程度天下りされているんですか。国  
の場合は人事院というところで、少なくともある  
一定の、課長に準ずるぐらいのところ、企画官と  
言われるぐらいのポジション以上の方々の天下り  
は全部人事院が承認しているわけですね。これ、  
都道府県の場合は人事委員会で、それはどういう  
チェックをしているのか、様々ですが、これは警  
察制度全体にかかる話ですね。さつきから二十  
何万人の警察官がいて、交通警官が三万何千人い  
るという話で、何人が減るか、合理化できるかと  
いう話ですが、そこの民間委託に対しても正にどれ  
だけの方々が天下りをされるのか、そこは国民の  
注目点になつてきているわけです。

現実に今までの警察官の方々はどういう声別職されていいるのか。これは職業選択の自由がありますから、警察官の方々再就職しちゃいけないなんてことを僕も言つていらないんですよ。ただ、その再就職の実態を小野大臣、どう把握しておられますか。

○松井孝治君　いや、伺いますが、世耕政務官は地方公務員制度を見ておられるわけですが、世耕政務官の方で都道府県の警察官の方々が、今現在どれぐらいの方々が、例えば平成十三年度でもいいですよ、十四年度でもいいですよ、どれぐらいの警察官の方々が退職されて、それでどれぐらいの警察官の方々が天下りをされている、あるいは

再就職という言葉を使った方がいいかもしれませんね、一定のランク以上でも結構ですけれども、数字をお持ちですか。

○大臣政務官(世耕弘成君)　総務省としては持つております。

は、それは一つの考え方だと思うんです。しかし、

その犯罪類型残したまま、さつきおっしゃったように悪質なものもあるから刑事罰問えるようにしておくといいながらそれに民間委託をする。しかも、それに對して、パブリックコメントで国民の多くの皆さん方から天下下りの温床になるんじやないかという批判を受けた上でこの案を政府は取り

まとめて国会に提出しておられる。ところが、じや実際、その地方警察官の方々の天下りの実態、あるいは再就職の実態について大臣も数字はない、なぜならばそれは都道府県警の所管であるから数字はない。世耕政務官も、いやこれは政務は持つてない。こういう状況で、二

それは数字は持っていない。これが正に警察庁が取られたパブリックコメントでそういう批判がたくさんありますと警察庁自身が御説明されているにもかかわらず、その部分について実態把握もされていないで民間委託を進めることについては国民の理解が得られる、大臣、思ひますか。

○國務大臣(小野清子君) 御指摘の懸念というの  
はしばしば聞かれるところでございまして、言わ

は委託先が警察の天下り先になるのではないかと、この辺を払拭するためには警察が自分に都合のいいところに好きなように委託できるというこ

とはできない仕組みにする、ということがあります。一点だと思います。それから、実際の運用における委託手続の透明性を確保すること、この二点

が重要であると私どもは考えているわけでござります。

公安部委員会の登録を受けた法人としておりまして、  
れども、いわゆる登録基準は法律に書き切つて、  
行政の裁量が働かないようにしてござります。ま  
た、この要件を満たせば登録しなければならない  
と規定をしたことでもございます。

さらに、いわゆる天下り先として特殊法人ある  
いは公益法人が取りざたされてきたところから、  
委託先につきましては公益法人要件は定めず、委  
託を受ける法人の種類は問わないといったており

に委託契約につきましては、法律上、

改訂することもしておりませんので、目次は元は、基本どおり地方自治体や各県の従いまして一般競争入札、これを原則としている。これでござります。されることはなるわけでございます。

ますけれども、更に国民からの疑念をよそに、このないように、手続の透明性の確保と併せて、警察を督励してまいりたい、そのおりまでも、なお、現場で放置車両の処理に従事する者につきましては駐車監視員の立場から、何らかのものをするとしております。

あのですね、これは結構論理的な問題であります。その要件を満たすことをうながすのではなくて、欠格者証といふのは、欠格要件に該当せぬのを確認等に関する講習を受講しまして、技能及び知識を習得したと認められれば、父方を受けることができるという、このようにしているところでござります。

うつてゐると思うんですね。詰まつては、もう立ち行かなくなつてゐるとい

法律的に言うと、さつきの犯罪類型の  
委託を取り入れるというのは、これ並

やつている国ありますか 犯罪類型残したままやつている国が間委託を、民間人に。公務員じゃなくしてはいけない

か 恐らくないんじやないですか  
・まあ、いいです、だんだん時間がが  
ますから御答弁要りませんけれども、  
ない、と思います。

ないと思ひます  
もう一つ。さつき、非常に恣意的なこ  
とはいけない。そうすると、それは生  
きる者と死んでゐる者との間に、

『お前が何をやるか』といふと、『男の仕事で、お前がやる事はない』などといつたわけじやありませんから、いい加減なといふか、取りやすいといふか、なん取るとか、もう本当に、五分たつたらスッテツカ一張りまくつていくとか、『合制をもし排除しないならやつぱり

ういうこと起りがちなんですよ。じゃ、そういうふうに起こらないよう警察署が指導しますと。指導のそういう裁量的な関係残るんですよ。当然。市民からいっても、もし民間委託するなら、やっぱり警察があんまり変なことをやらないようによく目を付けておいてほしいという市民感情ですよ。

いわれであります。  
局長、何か補足の答弁ございますか。  
**○政府参考人(人見信男君)** 一点、誤解ないよう  
にということでは非御理解賜りたいんでございま  
すけれども、これは捜査の一部を委託するもので  
はございませんで、あくまで捜査と、犯罪として  
残っている部分につきましても警察が完全に最後

のは、さすがよく調べられましたね。ニューヨークも違いますよね。ニューヨークも、今、イスラエルとは違うと思いますが、ロンドン、ニューヨークでは違うということは申し上げておきたいと思いますが、こればかりやつていても時間がもうどんどん、やや水掛け論的になってしまいます。したけれども、少し違う観点から御質問をしたい

の上でどんどん摘発する。いや、それはまあ摘発はしようがないですよ、それは法律上違法なことなんですから、それは摘発はするしかないかもしないけれども、しかし、受皿を用意しないで、どんどん民間委託で切符を切ることについての国民的な反発については大臣、そして鷹保政務官お見えでございますが、それぞれどういう

そうだとしたら、警察署、あるいは都道府県警察とその民間委託業者のやつぱり密接な日常的なつながりが出てくるんですよ。幾ら登録要件が、いや法律に書いてありますといったって、そこは逆に、ある程度警察署との日常的な連携あるいは地域との連携がないと、その民間委託業者任せにはできないわけです。そうすると、やつぱり目に見えない、外見要件とは良くなきまゝのような関係

の決定権を持つていると。ただし、放置駐車違反をしたという事実の確認、これは民間にも委託でできるものでございますので、取締り事務そのものではございませんので、放置駐車標章の、放置事実の確認とその張り付け、こういったものは民間に委託するというものです。

と思うんですねけれども。  
一般的の自動車のドライバーから見れば、これは  
非常に不条理じゃないかという気持ちがあるんですね。  
なぜかというと、駐車場がないところは一杯  
あるじゃないかと。駐車場ないわ、民間委託でも  
うどんどん取り締まれと、どうしたらいいんです  
かという声が結構出ています。  
こいつらに交通費を取るといふ

ふうに受け止めておられるでしょうか。  
○大臣政務官(鶴保庸介君) まず、国土交通省の方から、今の現状と、それから御指摘の今後の取組についてお話をさしていただきたいと思います。

そういう状況で、じゃ警察官出身の人を受け入れないのかというと、受け入れなくはないわけでしよう。恐らく受け入れる可能性は排除しないといふことになるわけですね。そうなると、今度は、じや天下り批判、結局警察のOBの方々をそこで受皿を作っているんじやないかという天下り批判が出てくるわけですよ。

なお、確認事務といいますのは、したがいまして、巡回計画に基づきまして地域を巡回すること、そのことにまず主眼があるのであります。その途上で違反があればそれを確認し、標章を取り付けると。したがつて、単純な出来高制によつて、しかも一概に公表した形でガイドラインを定める、そのガイドラインに沿つて確認事務が行わると。

ところが、二輪のライダーの方々から言わせれば、二輪用の駐車場なんて見たことないよ。見たことないよというのは言い過ぎで、あるんですね、調べてみたら、東京都内でも。でも、東京都駐車場公社が管理する駐車場、バイク駐車場というのは、一、二、三、四、五、六、七か所しかない、都内これだけ広くても。駐車場はない。いや、

駐車場の整備については交通需要を発生する開発者が、附置義務制度等により、自ら確保することが重要であるという認識であります。

これに対し、公的主体が、駅周辺等について必要な駐車場の整備が困難な場合、民間を補完する観点から、国土交通省といたしまして駐車場を整備するための補助制度等によつてこれまで整備を続けてまいりました。

て委託費を払う、支払うというものはございません。その委託の中核を成すものは、委託費の中核を成すものは人件費が中核を成すものと、こう考えておるところでございます。

それだつたら一般の駐車場に止めろというふうに言われるかもしれないけれども、しかし、一般的な駐車場で二輪用なんというものはほとんど用意されていないし、二輪は経済性優先ということでも

うに工夫しておられる。だけど、全体の構造が、要するに、刑事罰を伴う犯罪の摘発の事務を一部を民間に委託する、しかもそれは一般競争入札だ。民間企業ですから、企業を排除していないわけですね、企業になるケースが高いと思います、可能性が。そうなると、そこは一生懸命やっぱりそれは収益稼ぎますよ。そのときには、本当に地域の住民から見て、あるいは国民全体から見て納得のいくような取締りが行われるのか。これについて、私は納得がやっぽりいかない。

なお、これは余計なこととおしかり受けるかも  
しませんが、外国の例を申しましても、ロンド  
ンでは、確かに先生がおつしやるとおり、非犯罪  
化された駐車違反について自治体が、警察ではなく  
く自治体が取締り権限を有し、取締りの民間委託  
がなされていますが、例えばサイズの小都市ベ  
ルン等においては、これは警察が取締り権限  
を有しつつ取締りの民間委託がされているという  
ふうに承知しておるところでございます。

あつて、やっぱり二輪に乗つておられる方々から  
言うと、一般的の駐車場に止めるという気持ちにも  
なかなかならない。駐車場は用意しない。それか  
ら、駐車場法というので駐車場整備も進めておら  
れるらしいですけれども、その駐車場法には二輪  
の、二輪用の駐車場というのは駐車場法で決めて  
いる駐車場の整備促進には入つていらないんです  
ね。

○委員長(瀬瀬進君) いいですか、小野さんは。  
○松井孝治君 はい、いいです。

利用者が整備するというふうにおっしゃいましたね。そうすると、例えば二輪車で来るようなところが、町中ですね、まあ二輪車はいろんな用があつて行くわけですが、そこはその需要を作っている人たちが整備してくれと言われても、これははつきり言つて、二輪車、それはショッピングセンターで作れとか、あるいは貸しビルで、その貸しビルに、都心のビルに用があるときはビルで

○委員長(瀬瀬進君) いいですか、小野さんは。  
○松井孝治君 はい、いいです。

○委員長(築瀬進君) いいですか、小野さんは。  
○松井孝治君 はい、いいです。

○委員長(築瀬進君) いいですか、小野さんは。  
○松井孝治君 はい、いいです。

第一部 内閣委員会会議録第九号 平成十六年四月八日

作れと言われたって、これ、じゃ利用者で整備してくれと言われたって、実際、二輪のライダーから見れば、切符切られるのは私たちで、実際、駐車場がないんだからどうするんだと。じゃ、どういう指導をしているのかという話になるわけですよ。

そこで伺いたいんですが、例えば二輪用のバイク駐車場って全国で何かあります、その事実関係。事務方でも結構ですから。  
○政府参考人(小前繁君) 自動二輪の駐車場がどうぐらはあるかということについては、私も把握してございません。

特定の自治体について幾らあるかということは、二輪問題が著しい特定の自治体についてどんな状態があるかということについては把握しております。例えば仙台市におきましては、地下鉄周辺等において約三千台の自動二輪等の駐車場を整備しております。

○松井孝治君 結構です、詳細な各論に入つても時間がありませんので。

ただ、全国的に二輪用の駐車場施設がどれだけ整備されているかということを把握もされていないわけですよ、別にそういう統計も取つていなさい、調査もしていない。それで、じゃバイクは、しようがないから、路側、路肩に駐車したり、場合によつては、それは歩道のところに駐車したりして、非常に歩行者の迷惑になつたり、交通上非常に危ないことがあつたりするかもしない。だしあうというのが進んでいくというのは、やっぱりこれは私は政府としては問題じやないかと思いますよ。

それからもう一つ、これ、伺いたいと思います。例えば、国土交通省お見えですかね、今、物の例えば搬入とか搬出とか、荷物の荷さばきのための駐車は五分間ぐらいは認めておられるというふうに聞いています。ただ、例えば引っ越し屋

さんでありますね、何とか引っ越しセンターとか、ああいう引っ越し屋さんの場合、これ、五分では引っ越し済みませんね、常識的に。一時間とか一時間半とか掛かりますね。あの引っ越しの場合に、これ、もう時間を節約するために自分で言いますけれども、あれは個別に許可があると。引っ越し屋さんが、あの何とか引っ越しセンターが、個別にその引っ越しのお宅のところの所轄の警察署か何かに届出をされると、これは結構ですよ、駐車違反除外指定をしましようということになりますけれども、あれは個別に許可があると。

引っ越し屋さんが、あの何とか引っ越しセンターが、個別にその引っ越しのお宅のところの所轄の警察署か何かに届出をされると、これは結構ですよ、駐車違反除外指定をしましようということになりますけれども、あれは個別に許可があると。

全国で、引っ越し屋さん、そういう駐車除外申請をされて認められた件数は、昨年何件ありますか。通告してありますよ。

○政府参考人(人見信男君) お答え申し上げま

す。ただいま先生御指摘のとおり、やむを得ず駐車禁止規制のされている道路に駐車し、五分を超えて荷貨物の積卸しを行うような場合、こういった場合には道路交通法四十五条一項の規定によりまして警察署長の許可を受けていただくことになりますが、御参考までに申し上げますと、警視庁の場合は、昨年の四月から本年二月までの数字で約一万件、大阪府警の場合は、平成十五年、これが約五千六百件と承知しております。

○松井孝治君 これ、国土交通省に伺いたいんで時間がありませんので。

ただ、全国的に二輪用の駐車場施設がどれだけ

整備されているかということを把握もされていないわけですよ、別にそういう統計も取つていなさい、調査もしていない。それで、じゃバイクは、しようがないから、路側、路肩に駐車したり、場合によつては、それは歩道のところに駐車したりして、非常に歩行者の迷惑になつたり、交通上非常に危ないことがあつたりするかもしない。だしあうというのが進んでいくというのは、やっぱりこれは私は政府としては問題じやないかと思いますよ。

東京都のことについてはまだちょっと調査が進んでおりませんが、全体の話だけ少し申し上げますと、引っ越し事業者、一体幾らあるのかというごとでございますけれども、引っ越しの運賃、それから料金、これを届け出ている事業者が、十四年

度末で三万七千六百八十八社ございます。そのうち東京都がどれだけかというのは、今ちょっと把

握しておりません。申し訳ありません。

引っ越し屋さんは、結構多いんですけど、それが非常に悪質なものもあるし、経済的に見ればそれはしようがないでしょ。引っ越し

屋さんが来て、一々個別に警察署の許可を取つて引っ越しても、普通は一日一台ではなくて、一回

すが、三万社ぐらい引っ越し事業者があるわけですね。

引っ越し屋さんが、あの何とか引っ越しセンターが、個別にその引っ越しのお宅のところの所轄の警察署か何かに届出をされると、これは結構ですよ、駐車違反除外指定をしましようということになりますけれども、あれは個別に許可があると。

引っ越し屋さんは、結構多いんですけど、それが非常に悪質なものもあるし、経済的に見ればそれはしようがないでしょ。引っ越し

屋さんが来て、一々個別に警察署の許可を取つて引っ越しても、普通は一日一台ではなくて、一回

すが、三万社ぐらい引っ越し事業者があるわけですね。

引っ越し屋さんは、結構多いんですけど、それが非常に悪質なものもあるし、経済的に見ればそれはしようがないでしょ。引っ越し

屋さんが来て、一々個別に警察署の許可を取つて引っ越しても、普通は一日一台ではなくて、一回

すが、三万社ぐらい引っ越し事業者があるわけですね。

引っ越し屋さんは、結構多いんですけど、それが非常に悪質なものもあるし、経済的に見ればそれはしようがないでしょ。引っ越し

屋さんが来て、一々個別に警察署の許可を取つて引っ越しても、普通は一日一台ではなくて、一回

すが、三万社ぐらい引っ越し事業者があるわけですね。

引っ越し屋さんは、結構多いんですけど、それが非常に悪質なものもあるし、経済的に見ればそれはしようがないでしょ。引っ越し

屋さんが来て、一々個別に警察署の許可を取つて引っ越しても、普通は一日一台ではなくて、一回

すが、三万社ぐらい引っ越し事業者があるわけですね。

引っ越し屋さんは、結構多いんですけど、それが非常に悪質なものもあるし、経済的に見ればそれはしようがないでしょ。引っ越し

だけれども、それを結局、民間で一般競争入札の方々にやらせてしまったときに、今の駐車実態からいつて非常に悪質なものもあるし、経済的に見ればそれはしようがないでしょ。引っ越し

屋さんが来て、一々個別に警察署の許可を取つて引っ越しても、普通は一日一台ではなくて、一回

すが、三万社ぐらい引っ越し事業者があるわけですね。

引っ越し屋さんは、結構多いんですけど、それが非常に悪質なものもあるし、経済的に見ればそれはしようがないでしょ。引っ越し

屋さんが来て、一々個別に警察署の許可を取つて引っ越しても、普通は一日一台ではなくて、一回

すが、三万社ぐらい引っ越し事業者があるわけですね。

引っ越し屋さんは、結構多いんですけど、それが非常に悪質なものもあるし、経済的に見ればそれはしようがないでしょ。引っ越し

屋さんが来て、一々個別に警察署の許可を取つて引っ越しても、普通は一日一台ではなくて、一回

すが、三万社ぐらい引っ越し事業者があるわけですね。

引っ越し屋さんは、結構多いんですけど、それが非常に悪質なものもあるし、絏済的に見ればそれはしようがないでしょ。引っ越し

屋さんが来て、一々個別に警察署の許可を取つて引っ越しても、普通は一日一台ではなくて、一回

すが、三万社ぐらい引っ越し事業者があるわけですね。

引っ越し屋さんは、結構多いんですけど、それが非常に悪質なものもあるし、絏済的に見ればそれはしようがないでしょ。引っ越し

屋さんが来て、一々個別に警察署の許可を取つて引っ越しても、普通は一日一台ではなくて、一回

すが、三万社ぐらい引っ越し事業者があるわけですね。

引っ越し屋さんは、結構多いんですけど、それが非常に悪質なものもあるし、絏済的に見ればそれはしようがないでしょ。引っ越し

屋さんが来て、一々個別に警察署の許可を取つて引っ越しても、普通は一日一台ではなくて、一回

すが、三万社ぐらい引っ越し事業者があるわけですね。

これは非常に外形的には難しいので、今そういうふうにおつしやいましたし、そういう御答弁しかないんだろうとは思いますけれども、やはり私はこの構成には無理があるんじゃないかなということは申し上げておきたいと思います。

そうなつてると、これ、例えば、この前も参考人質疑でも出たんですが、レンタカー会社と非常に増えてきてますね、治安が悪化して。どこまで本当に、レンタカー会社は、いや、もちろんその駐車違反なんかするなということをどこかに書くのかもしれないし、ひょっとしたら、それはクレジットカードで最初にあらかじめ、もし这么いうことがあった場合に請求できるような仕組みを整えるのかもしれないけれども、使用者の責任、これは責務の規定を若干厳しくはされていませうけれども、使用者の責めに負わせるべきではないところまで使用者の、使用者というか本体、両者の所有者に負わせているんじゃないかと。

そこら辺、例えば盗難車の問題、あるいはレンタカーのような、所有者が業としてそれを貸し出しているような場合、これについての使用者責任について、もし御説明があれば簡潔にお願いします。

それから、今回、使用者、使用者というのは実際の感覚からいったら所有者というふうに言い換えてもいいかもしません、に追及が及ぶといふか、行政制裁金が行くケースが相当出てくるといふふうにおっしゃいました。さつき五百人の計算根拠の中でいうと、今までの切符でいうと、運転者が切符切られたら払っていたと、今度はむしろ七割は使用者、車を所有している、一般的の感覚からいうと所有している方々に反則金に相当する制裁金が科せられるということになるということであろう。

ございます。したがいまして、例えば盗難車、盗難された車の場合は、これは自動車の使用、自動車の運行を支配し、管理する者とは言えませんので、この場合は免責されるというように考えております。

上げておきたいと思います。  
時間がありませんので次に

時間がありませんので次に参ります。

今回の法改正の中では、運転免許区分についての議論がございました。五トン、総重量が五トンを超えるものについては中型ということになつて

うことで事故につながるケースが多いと思いま  
す。むしろ総重量ではなくて、現実の取締りから  
見ても外形、特に長さですね、あるいはホイール  
ベースかもしれないけれども。車体の長さとかホ  
イールベースとか車幅とか、そういうものの基準

また、レンタカーでございますが、レンタカーは、現行法でもレンタカーの使用者というのは、

ですが、これ、最近、トラックの装備とかあるのは性能が随分変わってきてますね。ですか

そういうものに置き換えるような検討というのではなく、併せて、局長で結べきじゃないかと思いますが、併せて、局長で結

これは業者、レンタカー会社の方でございます。  
ただ、私どもは、したがいまして、借受人、借受  
人が必ずしも運転者とは限りませんですが、借受

ら、例えば、元々三トン、総重量五トンというの  
は積載でいうと三トン積みのトラックということ。  
なんでしょうけれども、三トン積みのトラックで

構です、御答弁いただけますか。  
○政府参考人(人見信男君) お答え申し上げま  
す。

人、運転者がレンタカーを使用して反則金を、駐車違反をし、放置駐車違反をし、反則金を支払わなかつたというような場合には、使用者であるレンタカーカー会社が責任を持つということにはなります。

車の場合なんかは五トンを超えるものが、大臣、これ実態的に相当あるんですね。それを本当に取り締まる必要があるのか。

車体なんかも同じだけれども、コンテナですか  
車の場合は五トンを超えるものが、大臣、これ実態的に相当あるんですね。それを本当に取り締まる必要があるのか。

道路交通法におきましては、従来から自動車の種類を両側の総重量、最大積載量を基準として定めておりますが、これは、自動車運転特性と申しますのは自動車の総重量による制動距離の違い、それから積載物の重量、これは自動車の安定性等

たた 私どもは レンタカー会社とも 業界と  
も話をしまして、なるべく相互に、お互いに連絡  
をし合うと。これは、現在でも放置駐車違反の運  
転者の特定に当たりましてレンタカー会社の御協  
力を得てているところでございますので、今後とも  
そういう緊密な連携は取らせていただきたいな  
ど、こう考えているところでございます。

○松井聖治君 時間がなくなりましたので、ちよつ  
と問題あるなと思いますが、先に行きます。  
今の車検の問題が先ほども出ました。これも一  
番困るのは、私は民間の車両整備工場だと思うん  
ですね。その方々が帶納しているのかどうかとあ

る重くなっている。昔だったら、それはエンジンの性能とかステアリングの性能とかブレーキの性能でやっぱりある程度の重さでくるという必要性があったかもしれないけれども、同じ積載量だけれども総重量がその分、コンテナとかあるいは荷揚げとかのための装置を積んでいるという場合もありますから、重くなつて、相當実態的には五トンを超えるような、同じ外形であるいは同じ三トン積み車両でそういうものが出てるといふんですが、これはどこまで厳密にチェックをさるんでしょうか。

に大きな影響を与えるということ、また自動車の大きさはおむね自動車の重さに対応していること、そういったことから重量は自動車の種類を定める基準として適當なものと考えておるところでございます。

なお、諸外国におきましても、一般的に免許により運転することができる車両を重量により区分しているものと承知しております。道路交通に関する条約がございますが、このような国際取決めにおきましても重量による区分がなされているところでございます。

それは承知しています。承知して

らかじめ分かりません。個別に聞いたらしいといふうにおっしゃるけれども、大量に整備を受け付けているときに一々警察署なり公安委員会に問い合わせるということもなかなかできない。これは本当に、実際修理をしてみたら、最後、車検は下ろせません、そんなどつたら、結局一番被害を受けるのは民間の整備工場ということになる

すが、アメリカなんかへ行くと重量計が結構ハイウェーの横にありますね。日本でそういうものを見たことが私はほとんどないんですよ。現実に何トン積みと言っていますけれども、そういうものをチェックする手段というのはどれぐらいあるんですか。

いますが、要するに、車の性能も大分変わっていますね。これは昭和三十一年か何かに作られた規制ですよね。

ですから、車の、今、確かに、おっしゃったように、それは重量によつて制動距離とか違つたんだでしよう。でも、昭和三十一年に作られた制度設計というのを、私も、あしたから見直せなんということを申し上げません。だけれども、そ

これも先ほど同僚議員の方から御質問があつて、そこを、そういうことが行われないような何らかの証明とかあるいは書面交付のようなことをきちんと対応していただきたい、そのことを申し

制だというふうに聞きますけれども、本当は外形、むしろ、さつきの内輪差の話が出ましたけれども、事故の、内輪差とかあるいは車両感覚が大きくなるとやっぱりどうしてもつかみにくいとい

いう研究、例えば、総重量によって事故がどれぐらいいあるのかという分析をされて今回の法改正されています。それははじめに分析されていると思います。思いますが、同時に、車の大きさによつ

てどれぐらい事故件数があるのかということも分析されて、いや諸外国もそうなっているということもありませんが、車の性能もどんどん変わつてきています。それから、從来だつたらほろだつたかもしぬないけれども、今はコンテナ車がどんどん増えている。その分重くなるけれども、逆に言うと、荷物の安定性みたいな、荷物の積載量による安定性みたいなところは変わつてきているわけですから、そこはきちんと研究をしていただきたいということを、私はこれは指摘として申し上げておきたいと思います。

私もとしては、次の話題に移りますが、賛成の部分がこの法律の中で、特に長年の懸案だった部分が自動二輪の二人乗り、高速道路における二人乗りの解禁でございます。これは率直に言って、この法案の中でも最も私としては評価をさせていただきたい部分でございます。

ところが、先ほど同僚議員からはむしろ逆の意見がございましたが、この法律の定めによらなくとも、せっかくこれで道交法を改正しても、これも都是府県の県警ですか公安委員会ですか、公安委員会の判断によって、いや、この区間は危ないからということで高速道路の二輪車二人乗りを禁止することができるというふうに御答弁がありましたね。

これは、高速道路、ライダー二人乗りでむしろ逆に、警察庁の御説明だと、それは安全になります。一定の年齢、経験を積んだライダーであれば二人乗りによって、むしろ一般道に比べて高速道は安全だし、一人乗りに比べて注意して運転するからむしろ安全性高まるという御説明でございましたが、しかし現実に、高速道路ですから、そんなに短い距離を乗るというよりは比較的長距離をドライブするというケースが増えます。いや、じゃ静岡県警は、ここは駄目だからと言つて下へ下りてください。いや、東京都内

に入つたら、またこれは警視庁が、いや、首都高は駄目ですから。じゃ、首都高を通れないのか、下走ろうか。こうなつてると、幾ら何でも、それは本当に危険な場所というのはひよつとしたら県警でないと分からぬ部分はあるかもしれませんのが、それを無制限に認めたら何のためのこの法改正なのか、やや趣旨が分からなくなつてゐるわけですが、それは、都道府県公安委員会に無制限にそういう規制を認められるんですか。

○政府参考人(人見信男君) お答え申し上げま

す。今回の改正は、二輪ライダーの利便性を求める声と、一方で安全を危惧する国民の危惧にこたえまして、条件を付けて、年齢二十歳以上、三年以上、免許歴三年以上という条件を付けて解禁するものでございますが、都道府県公安委員会は、先ほど申し上げましたように、道路交通法四条一項の規定によりまして、危険な区間ということについては、これは規制もあり得るということでござります。

ただ、都道府県公安委員会が実際に二人乗り通行禁止規制を設けるかどうかは、一般道路から、高速道路といいますのは一般道路から区別されても、しかし、例えば私が今日駐車違反取れた、レッカーモトロードで、あしたから海外出張が入つて、長期出張で一月半出張を命ぜられて、もう取りに行きたくても行けない、こういうときに一月間で処分されてしまうというようなどが現実にあると考えていんでしょうか。○政府参考人(人見信男君) お尋ねの件につきまして、一ヶ月間駐車禁止の場所に放置しているような事態がちょっとあるのかどうか私ども予想付けて難いところであります。使用者等が長期出張中の場合、この場合は使用者等の家族に、御家族に連絡する等によりまして、御家族が代理人として保管車両を引き取ることができると、こう考えております。

○松井孝治君 いや、例えば、私、独身だったりどうするんですか。いや、本当にそういうケースあると思いますよ。

それで、レッカーモトロードで、もうあしたの朝一番で成田に行かなきゃいかぬ、もうどうしようもない。それじゃ、一月間たつて、まあそれは保管料を請求されるのはしようがないとしても、そういうものは勝手に売却していくとどうしても、そういうものは勝手に売却していくというときにはどういうふうに確認するんですか。

○政府参考人(人見信男君) 一ヶ月で売却することができると規定しておりますので、これはいろいろな情報を取りながら適切に対応して、個別の

正の趣旨がきちんと実態に反映するように指導をしています。

○松井孝治君 もう時間が来たので終わりますけれども、できると書いてあるけれども、それは個別に事情をしんしゃしながらって、そういう事情をしんしゃくしていただかなきや困るわけですが、やつぱりちょっと余りそこら辺をあいまいにされたくない。恐らく、念頭に置いておられるのは、相当悪質で、もう要するに廢車同様のものをもうそのまま引き取りに行かないというようなケースを念頭に置かれているんでしょうけれども、やはり運営においては適切な運営をお願いしたい。

私どもとしては、今回の法案については、特に違法駐車の取締りの民間委託を中心に行なった問題があるんではないか、賛成すべき点も多々あるものの、そのことを申し上げて、私の質問を終わらせていただきたいと思います。

ありがとうございました。

○委員長(篠瀬進君) 午前の質疑はこの程度にとどめ、午後一時まで休憩いたします。

午後零時二分休憩

#### 午後一時開会

○委員長(篠瀬進君) ただいまから内閣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を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○魚住裕一郎君 公明党の魚住裕一郎でございます。

午前引き続き、道交法の主要な関心ある点について中心にお聞きをしたいと思います。

先行委員の質問の中でやはり今回の違法駐車対策が大きく取り上げられたところでございますけれども、今回このような形で法案として出されてきたわけでございますから、特に民間委託の部分、放置車両の確認作業等の民間委託につきまして種々議論がございました。

○松井孝治君 分かりました。

それは、そういうことであれば、この法律の改

○政府参考人(人見信男君) お答え申し上げます。す。  
うことをまとめて、ボイントを押さえて御答弁をいただきたいと思います。局長で結構です。

よつて全国の駐車違反状況をきつつ押さえるといふ趣旨だつたと思うんですけれども、その点はいかがですか。

民間委託が必要な理由でございますが、駐車問題、これは依然として深刻な状況にあります。治安情勢が悪化している現状において、違法駐車取締りに投入できる警察の執行力に限界がございます。そこで、違法駐車取締りに係る執行力を確保しまして良好な駐車秩序を確保したい、それとともに警察事務の合理化を図る、こういった観点から駐車違反対応業務の民間委託の範囲の拡大をしようとするものでございます。

なお、この駐車違反対応業務の民間委託につき

新しい制度での取締り件数あるいは民間委託の規模、これは各都道府県警察においてその時々の地域の駐車実態に応じまして判断されるものであります。一概になかなかお答えすることは困難でございますが、取締り量については、現在の違法駐車状態を良くするために行うものでありますから、かなり現在以上の取締りが必要だらうと、まずこう考えております。

そこで、仮に標章取付け件数が現在の約二倍、ということは四百万件を超えるということですが、

うに思うんですね。また、規制改革といったって、これ、駐車場所を広くするよという規制改革じゃないわけであって、その業務の改革だし、またこれは駐車違反という刑事案件の端緒出発点ですよね、刑事手続の。刑務所の民間運営みたいな、あるかもしれませんけれども、捜查そのものの出発点で非常に大事なポイントだなとは私思つておるんですが、ちょっとなかなか納得できないなという気がいたします。

それで、先ほど警察の人材の、治安の状況に応じて配置換えも考え得るというような話がございましたけれども、この駐車監視員というのは大体、逆にそのことによつて、民間委託することによつて何名ぐらいいになるのですかね。それに

○**國務大臣(小野清子君)** 違法駐車を取り締まります執行力を十分に確保して、良好な駐車秩序の確立を図るということがまず大事であろうと思ひます。いろいろな話になるんですかね。はい、分かりました。そこで、この確認事務の委託を受ける法人でござりますけれども、やはり不正事案がないようにしていかなきやもちろんいけないわけでございましょうけれども、どのような基準で、また手続でこの法人、放置車両確認機関というものを選定をしていくのか。先ほどもございました、警察からの天下りのためであるみたいな批判を受けないためにもどういうような、具体的な御答弁をいただきたいと思います。

委託先法人の選定につきましては、具体的な基準や手順につきましては政府参考人の方から答弁させていただきます。

○政府参考人（人見信男君） それでは、委託を受ける法人の選定についての具体的な基準や手順について申し上げます。

改正案におきましては、警察署長は確認事務を公安委員会の登録を受けた法人に委託することができることとしておるところでございますが、公安委員会の登録は、これは公正かつ的確な事務の遂行を期待できないと認められるものをあらかじめ排除するために行うものでございます。

したがいまして、役員のうちに例えば暴力団関係者や薬物中毒者などがないかどうか、確認事務を行なう場合に、この点を考慮する必要があります。

○魚住裕一郎君　また、この駐車監視員というのがその中で具体的に確認作業をやるということですがございませんけれども、やはり公平公正にやる必要があると思いますが、やはりかなり煩雑な交通法規のエキスパートといいますか、道路交通法規のそういう知識、しかも最新のもの、知識を持つていいなきゃいけないし、また社会的使命というのも必要であろうと思つておりますが、そのためには資格者証というのを交付するようでございますが、そのためのまた講習もあるようでございますが、試験はやらないんですか。

ます。警察事務の合理化を図るために、放置駐車の事実確認と標章の取付けの手数料を民間に委託するものでございます。確認事務の委託先が警察から、ただいまの質問にはございませんけれども、天下り先になるのではないか等々の心配もござりますので、警察に都合のいいようなことにならないような仕組みで、実際の運用における委託手続の透明性をまず確保すること、これが大変重要な点と考えております。

委託先は各都道府県公安局委員会の登録を受けた法人といたしますけれども、登録基準は法律に書き切って、行政の裁量が働かないようにしてござります。要件を満たしますれば登録をしなければならないと規定いたしましたから、そういう意味におきましては、特殊法人、公益法人等が取りざたされてきましたことから、委託先については公益法人要件は定めずに、委託を受ける法人の種類は問わないこととさせていただいたところでございます。

以上のように、民間委託につきましては警察の裁量が働く余地のないような制度とさせていただしたこと、さらには国民から懐疑の抱かれることのないように手続の透明性というものの確保について警察を督励してまいりたいと、そのように考えています。

務を遂行するためには必要な人員、設備などを有しているかどうかなど、裁量の働く余地がない形で要件を規定しております。登録を申請する法人につきましては、このような要件に合致する場合にはこの法人を登録しなければならないと、こうしておるところでございます。

具体的な委託先はこの登録を受けました法人から選定することになりますが、その選定方法につきましては、地方自治法、同法の施行令、それから各都道府県の財務規則こういったものにのつとりまして、あらかじめ遂行すべき業務や入札参加資格等を明らかにしまして、競争入札を原則として決定されることとなるものであります。

運用に当たりましては、ただいま大臣から御答弁ございましたとおり、疑念を抱かれることのないよう、法令に定められた基本を遵守し、手続の透明性の確保を図るよう都道府県警察を指導してまいる所存でございます。

○魚住裕一郎君 おっしゃるとおりだと思いますが、ただ、実際どんな会社がやるのかなというか、会社かどうか分かりません、それはNPOかもしませんが、具体的にどんなイメージの法人が受託先、受託になるんでしようか。

○政府参考人(人見信男君) まだ確たるところは

○政府参考人(人見信男君) 駐車監視員が資格者証の交付を受けるためには講習を受ける必要があるかもしれませんけれども、この講習の最後に試験を行いまして、試験に合格したことをもつて講習を修了したと、こうする予定でございます。

○魚住裕一郎君 私も運転免許を持つていますけれども、何年かに一遍更新しますわね。そのときに悲惨なビデオを見せられたりするわけでございりますけれども、この資格者証の何というか有効期限というか、終身というか死ぬまでということがありますけれども、何年かに一度更新しますわね。そのときに悲惨なビデオを見せられたりするわけでございりますが、その点はいかがですか。

○政府参考人(人見信男君) お答え申し上げます。

駐車監視員資格者証の交付を受けた者は委託を受けた法人に、法人から駐車監視員として選任されない限り実際に放置駐車両の確認を行うものではございませんので、駐車監視員資格者証の交付を受けた方の負担を考慮しまして、更新制度は設けないこととしております。

ただ、実際に確認事務を受託した法人により選任された駐車監視員につきましては、やはり公正かつ的確に確認事務を実施するためには法令の知識、しかも最新の法令の知識というものが必要でございますので、委託契約によりまして当該法人に一定の教育を行いうよう義務付けて、警察としても日々指示、指導を実施するとともに、不適格者が排除されるよう指導をしてまいりたいと考えております。

○魚住裕一郎君 次に、情報管理ということでおざいますが、違反の確認をした、それは、所有者が分からぬかもしれない、あるいは運転者だからないかも知れませんけれども、個人の責任の問題にならないかも知れませんけれども、この委託を受けた民間の法人、情報が集まつてくるなどということがありますし、また交通監視員自体も、もしかしたらコンピューターを使ってそういう自分の今日の業務のまとめとかやるかも知れません。この間、何かお巡りさんがコンピューターで取調べ情報をインターネットで流してしまつたというのがありますけれども、駐車監視員というのは、もつてありますけれども、駐車監視員の情報が管理の在り方にについてどのようにお考えか、御答弁をいただきたいと思います。

○國務大臣(小野清子君) 確認事務等を行うことに伴いまして法人が取得をいたします個人情報が適正に管理されるということは、先生今おっしゃいましたように、大変重要なことであると認識をいたしております。

改正案におきましては、受託法人の役職員につきましては秘密保持義務というものの規定を設けておりまして、例えば退職をいたしました後でも、受託をいたしました事務に関して知り得た秘密というものは漏らした場合に、一年以下の懲役又は三十万円以下の罰金に処せられることとなります。

しかしながら、かようなことが生じることがないように、情報管理責任者の配置などの情報管理体制の整備や情報にアクセスすることのできる者を限定することなど、いわゆる情報管理の徹底について十分な指導監督を行うようにしてまいりたいと考えております。

もし私が一、駐車監視員が深刻なトラブルに巻き込まれる、そういう場合は、応援要請を受けるなどして警察官が現場に急行しまして、駐車監視員の安全の確保を図ることになりますが、そのようなことが必要とならないよう、制度の施行に当たりまして、施行に当たりましては、制度の周知徹底、受託者の指導監督を図つてまいりたいと、こう考えております。

○魚住裕一郎君 今まで駐車違反の取締りというのはお巡りさんが、警察官がやつてきたわけですから、そんなに文句言う者は多くなかつたと思うんですね。ただ、若いきれいなお巡りさんが来ると言言いたくなるなという、そんな気持ちはありますけれども、今までお巡りさんが、警察官がやつてきたわけですから、いろんな、標章を取り付けたくないためにいろいろ強引に発進させてしまつたり、トラブルが予想されるわけでございますが、民間人であるこの駐車監視員は安全といふものをきちんと担保しておく必要があると思いますが、その辺の安全対策といいますか、その辺はいかがですか。

○政府参考人(人見信男君) お答え申し上げます。かぎ付きステッカーはどうなるんでしようか。なくなるんでしょうか。まだ両方併存するんでしょうか。

○政府参考人(人見信男君) お答え申し上げます。今までの改正によりましていわゆるかぎ付きステッカーはなくなりまして、今後は確認標章一本になる予定でございます。

○魚住裕一郎君 そうすると、かぎ付きステッカーは何かかぎが付いていますから、ステッカーの場合ははがされやすいんじゃないのかなと思うわけでござりますけれども、逆に言えば、あれが付いておけばいいかななんて、普通に考えたら私は思っちゃいますね。だから、出頭の可能性がぐっと減るんじゃないかと思うんですが、その点いかがですか。

○政府参考人(人見信男君) カギ付きステッカーの場合は、違反者を警察へ出頭させるという制度と申しますよりも、使用者、所有者、これに対しまして移動措置を取つたかどうか、それを警察に報告させるという制度でございます。

今回の確認標章は、これは使用者、もちろん背後に、背後にというか、運転者も想定しておりますけれども、使用者に対しまして、これはあなたの方の車は放置駐車違反をしておりますよ、したがいましてやがて違反金の納付命令を受けることがありますよというようなことをお知らせする制度、システムでございます。

したがいまして、かぎ付きステッカーと違いますけれども、使用者に対しまして、これはあなたの方の車は放置駐車違反をしておりますよ、したがいましてやがて違反金の納付命令を受けることがありますよというようなことをお知らせする制度、システムでございます。

して、かぎ付きステッカーは、あれは警察署において除去いたしましたのでござりますけれども、これは使用者、所有者等であればこれをはがすことができるというようなものでございます。

○魚住裕一郎君 ただ、実際問題の機能として、やはりそこで行かなきや外せないというふうにありますけれども、取れないところに付け

なつてゐるわけだから、かなりその辺の覚悟はで  
きていたのかなと思うわけですが、斯  
テッカーダから、所有者、所有者ははがせるとい  
う、いたずら小僧が全部はがしていつたと。自分  
は車から離れているから、これそもそも張ったか  
どうかも分からぬ、そういうような場合はどう  
なるんですか。そういう場合にもこの違反金の納  
付を命ぜることができるんですか。

○政府参考人(人見信男君) 御答弁申し上げま  
す。

警察署長から車両に標章を取り付けさせた旨の  
報告を受けた公安委員会が、当該報告に係る車両  
が放置車両であると、こう認めた場合には、いた  
ずらで標章がはがされた場合であっても放置違反  
金の納付を命ぜることができます。ただし、この場合も、納付命令に先立ちまして、  
当該車両の使用者に違反事実などを通知して、弁  
明書及び有利な証拠を提出する機会を与えること  
といたしますので、突然使用者が放置違反金の納  
付を命ぜられることはないと、こう考えておりま  
す。

○魚住裕一郎君 そういう場合、この放置とい  
ますかね、駐車違反を否認したらどういうふうに  
なりますか。

○政府参考人(人見信男君) 今回は、駐車監視員  
は例えデジタルカメラなどを使うなどしまし  
て、放置駐車であることをきちっと証拠化しよう  
と、こう考へておるところでございます。

○魚住裕一郎君 そうしますと、張つてある場  
所、車両全体俯瞰図みたいな実況見分調書に近い  
ようなものを作つておくということでしょうか。  
○政府参考人(人見信男君) 捜査でございません  
ので実況見分調書等を作ることは予定しておりま  
せんが、こういうIT化時代でございますので、  
デジタルカメラ等を駆使しまして証拠化しよう  
と、こう考えております。

○魚住裕一郎君 これ今度違反金ということでござ  
いますが、これ反則金で今対応していますわ  
ね。それが国庫に入つて、そして県とか市とか交

付されるようでございますが、交通安全対策とい  
うことで使われてきたと思うわけがありますが、  
この違反金、まあやつてみなきゃ分かりませんけ  
ども、ただ千七百名も全国回らせて、違反金か  
なり入つてくるんだろうなというふうに思うわけ  
あります。この使われ方といいますかね、や  
はり反則金でやつてきた部分というのはかなり大  
きいんではないのかなというふうに思いますし、  
先ほど先行委員の質問の中でも、きつとやつぱ  
り駐車場を作つた上でそういうふうにやるべきだ  
と、やはり駐車場をしつかり作つてもらいたいと  
いう、それが、それに使うのであればある意味  
じや違反金も納付しやすいといいますかね、納得  
できると。そうじゃなくて、全然違う、何か議員  
の給料になつてしまふなんて言われたらがつかり  
すると思うんですね。その辺はいかがでございま  
しょうか。

○政府参考人(人見信男君) お答え申し上げま  
す。平成十四年度の反則金収入額、これは七百八十  
五億円ほどでありましたが、このうち約七百五十  
七億円が交通安全対策特別交付金として都道府県  
あるいは市町村に交付されておりまして、これは  
交通安全施設の整備に充てられております。  
なお、放置違反金の収入、これは今後の標章取  
付け件数あるいは運転者が反則金を納付するかど  
うか等に懸かつておりますので正確な収入額を見  
込むことはなかなか困難でありますが、これにつ  
きましては、全国で大体私どもの推計では、先ほ  
どの二倍ぐらいの取締りがなされるのであれば四  
百億円ぐらいの収入が見込めるのではないかと、  
こう考えております。

○政府参考人(人見信男君) なお、その使われ方であります  
が、確かに放置違反金の使途は特定しておりませんが、駐車場の  
整備等が必要な場合には都道府県の判断により適  
切に予算措置がなされるものと考へております  
が、私どもそれなりに努めてまいりたいと、こ  
う考えております。

○魚住裕一郎君 そこで、民間法人に委託するわ

けであります。委託料をどういうふうに決める  
かといいますかね、あると思うんですが、やはり  
一生懸命違反を確認している件数が多いところの  
方が委託料が高くなるんじゃないのかなというふ  
うに想定をいたします。

そうしますと、やはりこの反則金以上に全体と  
して納付していただこうみたいな話になつてくる  
と、やはりこう何か取締りのための取締りとい  
ますかね、ノルマのために、ノルマ達成のために  
一生懸命やらなきゃいけないみたいな話になつて  
くるとちよと、それが交通、この違法駐車問題  
についての正義だといえばそうかもしれないけ  
ども、やはりちょっと現場と違和感生じるので  
はないのかなと、そんなふうに思うところでござ  
いますが、この点はいかがでございましょうか。

○政府参考人(人見信男君) 確認事務でございま  
すけれども、これは私どもは巡回計画に基づいて  
巡回すると、これがまず主眼でありまして、その  
巡回の途上で違反があればそれを確認して標章を  
取り付ける。したがいまして、この巡回に要する  
人件費が委託費の中核を成すものと、こう考えて  
おります。単純な出来高制によって委託費を支払  
うことといたしますと、委託を受けた法人が不適  
正な取締りのほか、過度の取締りや、あるいは  
偏った取締りを行うことがありますんで、妥当で  
はないと考えております。

なお、ノルマ主義に陥るのではないかという御  
懸念がございますが、そのため、私どもといたし  
ましては、重点的に取締りを行う場所あるいは時  
間帯、こういったものを具体的に定めたガイドラ  
イン、指針を定めまして、これを公表することに  
よりまして地域住民から支持される適正な取締り  
が行えるようにしてまいりたいと、こう考えてお  
るところでございます。

○魚住裕一郎君 既に質問で出たかもしれません  
けれども、要するにこの取り外しが簡単であると  
いうことであつたり、あるいは本人知らない間に  
納付命令が来るような場合が出るんではないの  
か、盗難車両の場合はそれ本当にどうなるのかな

ということでございますが、もう一回この点御説  
明をいただけますか。

○政府参考人(人見信男君) これは、使用者御本  
人が全く知らないうちに納付命令が来ると、この  
ことはないように制度を構築いたしまして、そのた  
め、弁明の機会を与えるための弁明書、弁明の機  
会並びに有利な証拠を出せるために、弁明書を送  
付することにいたしております。

以上でございます。

○魚住裕一郎君 話は変わりますが、自動二輪の  
高速道路の二人乗りの問題でございますが、これ  
は今まで限定なく禁止をしてきたわけであります  
が、それでまた去年の七月のこの内閣府の広報室  
のこの世論調査でも、八割近くの方がやはりこれ  
は現行どおり引き続き禁止すべきではないのか  
と、このような世論調査の結果が出ております。  
論者によれば、そもそも安全な高速道路で何で二  
人乗りを禁止するんだという議論もあれば、い  
や、それは危ないんだということで全面的に禁止  
をしてきました。

今回は、二十歳以上、経験三年以上というよう  
な要件を定めているわけでございますが、どうも  
直近の世論調査では八割方が反対だと、そのまま  
禁止、続行せよという意見がある。何かこう無原  
則などといいますか、そういう印象を受けてしま  
りますが、その辺につきまして、科学的な  
検証というのがあるのかどうか含めてちょっと御  
説明をいただきたいと思います。

○政府参考人(人見信男君) お答え申し上げま  
す。

ただいま先生御指摘のとおり、平成十五年五月  
に内閣府が実施しました交通安全に関する世論調  
査では、回答者の七六・八%が二人乗りを現行ど  
おり禁止すべきという旨回答しておるところでござ  
ります。一方、昨年の十二月に、十二月から一  
月にかけまして道路交通法改正試案に関してパブ  
リックコメントを行いましたが、そこで寄せられ  
た御意見の八四・三%は二人乗り禁止規制を見直  
すという改正試案に賛成であるというものでござ

いました。

私どもいたしましては、この規制は昭和四十一年の道路交通法改正により禁止されたものでござりますが、その後、高速道路の著しい延伸、ネットワーク化というものによりまして、高速道路上における自動二輪車の二人乗りを認めてほしいという声も高うございました。

そこで、私どもいたしましては、一方で平成十三年の三月に規制改革会議からも規制改革三か年計画におきまして、「高速自動車国道等における自動二輪車の二人乗りを認めることの可否について調査・検討し、結論を得る。」と、こういうこととされたところでございます。

そこで、警察庁におきましては、自動二輪車の事故分析を行いましたほか、自動二輪車の一人乗りと二人乗りの別による運転特性の違いがどうなのかといった調査研究、これは走行実験を実際に行いましてやつたところでございます。

それらの事故分析あるいは走行実験等を踏まえ、その結果、交通安全教育を実施した上で、二十歳以上の者で大型二輪免許等を受けていた期間が通算して三年以上の者であれば、高速道路において二人乗りを認めるということにしたところでございます。

### ○魚住裕一郎君

時間前でございますが、これで終わりにしたいと思っております。

### ○小林美恵子君

日本共産党の小林美恵子でございます。

政府の統計によりましても、この間、交通事故による人身事故が九十五万件弱、負傷者数は百八十万人と、この十年間で過去最悪となつています。その対策は大変急務だというふうに思うわけでございます。

そこで、今回の道路交通法一部改正法案は、交通事故防止対策として、違法駐車対策、運転者対

策、暴走族対策、携帯電話使用対策、飲酒運転対策が打ち出されておりますけれども、同時に自動二輪車の高速道路二人乗りの規制緩和も出されております。

私は、今日の質問は、この自動二輪車の高速道路二人乗りの問題と違法駐車問題について中心にお伺いをしていただきたいというふうに思います。それで、大変基本的な質問でございますけれども、自動二輪車の高速道路二人乗りの規制緩和についてですが、この法の施行期日の予定はいつなものかということと、自動二輪とは何を指すのかと、いうことをまず最初に御質問いたします。

### ○政府参考人(人見信男君)

お答え申し上げます。

この自動二輪の二人乗り禁止規制の見直しの施行期日でございますけれども、公布された日から一年以内の政令で定める日ということでございます。

それから、自動二輪がどんなものかということ

でございますが、これは二輪車で、原動機を持つていて、それで排気量が五十cc以上のもの、これを自動二輪車と申しておるところでございまして、これには大型自動二輪車と普通自動二輪車と二種類ございます。

### ○小林美恵子君

今回の高速道路二人乗りについての自動二輪はどういうものですか。

終わりにしたいと思つております。

交通状況、時代の進展とともに新しい状況にもしっかりと対応できるように、また私たちも議論を深めていきたいと思います。

終わります。

### ○小林美恵子君

日本共産党の小林美恵子でございます。

政府の統計によりましても、この間、交通事故による人身事故が九十五万件弱、負傷者数は百八十万人と、この十年間で過去最悪となつています。その対策は大変急務だというふうに思うわけでございます。

そこで、今回の道路交通法一部改正法案は、交

あれば公安委員会の規制により規制することもあり得べしと。ただし、それは高速道路の閉鎖性あるいはネットワーク性というものを十分考えた上ではそういう規制はなされるべきものと考えておるところでございます。

お伺いをしていただきたいというふうに思います。私は大阪環状高速をよく利用するんですけれども、危険が伴うのではという気持ちもするんでございますが、こうした路線では従来どおり二人乗り禁止となるのか、それとも認めるのか、現在の見通しについて御説明いただけるでしょうか。

これが、先ほども危険なところが

ありますとか阪神高速環状線などというのではありますけれども、首都高速があり得べしと。ただし、それは高速道路の閉鎖性あるのは、いすれにしましても、高速道路というのは一回上がつてしまふと閉鎖されてしまいますから、そういったこと、代替道路があるかどうか、そういうものを十分考えて検討させていただきたいと思います。

お伺いをしていただきたいというふうに思います。

それで、大変基本的な質問でございますけれども、自動二輪車の高速道路二人乗りの規制緩和についてですが、この法の施行期日の予定はいつなものかということと、自動二輪とは何を指すのかと、いうことをまず最初に御質問いたします。

### ○小林美恵子君

例えは、先ほども危険なところが

ありますとか阪神高速環状線などといふのは、ありますとか阪神高速環状線などといふのは、ございませんが、いすれにしましても、高速道路というの

ところにつきましては利用者の意見も大いに反映をしていただきたいというふうに思います。

それで、もう一つお伺いしたいんですけれども、昨日の参考人質疑の中でも安全教育のこと

が分強調されていたかというふうに思っています。

それで、もう一つお伺いしたいんですけれども、

その安全教育という面での周知徹底、指導、講習など、これはどのようにお考えでしょ

うか。

### ○政府参考人(人見信男君)

まず、自動二輪免許を取得する際に、これは取得時、取得する際に、安全面について二人乗りの安全性を図るにはどう

すればいいかということを教習等に入れたいたいと思

いますし、また私どもとしましては、いろいろな

各種のパンフレット等を作りまして周知徹底させ

ていきたいと、こう考えております。

### ○小林美恵子君

それでは、この問題に関しまして小野大臣にお伺いをしたいというふうに思いました。

例え事故が、特に死亡事故あるいは重傷事故

になります。

例えば事故が、特に死亡事故あるいは重傷事故

になります。

それでは、高速道路といいますけれども、全国

には多々高速道路がございますですね。二人乗り

といつのは、すべての高速道路でお認めになる

ことになるのですか。

○政府参考人(人見信男君)

法律上は高速道路である

いは自動車専用道路について二人乗りを認める

ことはあります。

○政府参考人(人見信男君) これについてパブリックコメントを行うかどうかはまだ決めておりませんが、いすれにしましても、高速道路というのは一回上がつてしまふと閉鎖されてしまいますから、そういったこと、代替道路があるかとか、そういうものを十分考えて検討させていただきました。

お伺いをしていただきたいというふうに思います。

それで、大変基本的な質問でございますけれども、阪神環状高速とか首都高速だと、そういうところにつきましては利用者の意見も大いに反映をしていただきたいというふうに思います。

それで、もう一つお伺いしたいんですけれども、

その安全教育という面での周知徹底、指導、講習など、これはどのようにお考えでしょ

うか。

### ○政府参考人(人見信男君)

まず、自動二輪免許を取得する際に、これは取得時、取得する際に、安全面について二人乗りの安全性を図るにはどう

すればいいかということを教習等に入れたいたいと思

いますし、また私どもとしましては、いろいろな

各種のパンフレット等を作りまして周知徹底させ

ていきたいと、こう考えております。

### ○小林美恵子君

それでは、この問題に関しまして小野大臣にお伺いをしたいというふうに思いました。

○政府参考人(人見信男君)

まず、自動二輪二人乗りの規制緩和問題は、二年前にも国会で議論されたことがあったかと思うんです。その後、昨年の五月ですけれども、走行実験を行つて、そしてさらに、自動二輪車二

人乗りの運転特性に関する調査研究というのが報

告が出されているかと思うんですけども、そこ

でお聞きしたいんです。その報告書の結論部分に

あるんですけども、少なくとも急加速、急な進

路変更をする状況に遭遇しないように心掛けて

同乗者と一緒にって運転を行えば、二人乗りが

一人乗りに比べて著しく危険であるとまでは言え

ないと考へるとありますけれども、この点につい



我々としては最大限努力いたしますが、先ほど来申し上げていますように、現在の取締り力の不足から逃げ得を許しているという現状にも対応できるような制度を構築し、運用してまいりたいと考えております。

○小林美恵子君 それでは次に、違法駐車対策における民間委託の問題についてお伺いをしたいと思います。

現行でいきますと、広報啓発・警告活動やレッカー移動などで既に民間委託が行われております。今回の改正案では、民間委託の範囲はどういうものになるでしょうか。

○政府参考人(人見信男君) 今回の新しい制度における民間委託の範囲は放置駐車違反、機関の行うものにつきましては違反標章の、違反事実の確認並びに違反標章の取付け、それからいろんな事務的なものもござりますので、放置違反金関係事務、これについても民間委託を考えているところでございます。

○小林美恵子君 そうしますと、現場で民間委託された業者の方がやりになるということになるわけですよね、現場でチヨークを付けたりとかされるわけですよね。そうしますと、一昨日の参考人質疑でも随分意見があつたというふうに思うんですけれども、その民間委託によって運転者とのトラブルが生じるという懸念も随分出されたと思うんですね。それで、警察でない民間人がどうやって違反をただすことができるのかということを御説明いただけますでしょうか。

○政府参考人(人見信男君) 民間の駐車監視員が行なっていますのは、放置車両、放置違法駐車の確認でございます。これは、違法駐車である、駐車禁止規制がなされており、例えば標識等によりまして、そういうものがあつて、そこに車があつて、そこに運転者がいない、すぐに直ちに運転することができない、そういう状態であればこれは放置駐車と、こう認定できます。それを証拠化するためにデジカメ等で写真を撮影するため、いわゆる証拠化するためには

を収めるということを考えておるところでござります。

○小林美恵子君 今のお説明でいきますと、例えば先ほど引っ越しの車のお話もございましたけれども、現場でいきますと、車をお止めになつた方が何分か離れますよね。それでチヨーク付ける作業を行つてある、そのときにたまたま帰つてくるということも現状ではあり得るというふうに、もう大いにあらうと思つますよ。

そういう点でトラブルは生じるのではないかと思うんですけども、改めて、警察でない民間人がそういう現場でどうして違反をただせるかといううことをもう一度おつしやつていただけないでしょか。

○政府参考人(人見信男君) お答え申し上げま

す。まず、私ども考えていますのは、駐車監視員は、これはチヨークを付けるというようなことはされずに、デジカメ等でいわゆる証拠写真を撮ると、収めると。その上で、ただいま委員御指摘の問題でござりますけれども、もしまだ確認事務、要するに確認しそれを、標章を取り付けるという事務が終わらないのであれば、終わらないうちに戻成

てくるのであれば、それはまだ放置駐車違反が成立したというふうには、これはもう標章を付けませんので、考えていないところでございます。

○小林美恵子君 それでは次に、民間委託に更に関しまして、取締りの公正を確保するということです、一昨日も今おるる御答弁の中にもあつたと

思いますけれども、いわゆる取締りの時間、場所等のガイドラインを策定し公表するとあります。

○政府参考人(人見信男君) お答え申し上げま

す。ガイドラインにつきましては、先ほど来申し上げましたように、まず中身としましては、例えば終日繰り返し巡回して放置車両の確認等を行うべき場所はどこか、あるいは、ある特定の時間帯だ

けあるいは休祝日など一定の日時において繰り返し巡回しまして放置車両等の確認等を行なうべき場所、そういうふうに優先して確認等を行なるべき場所などを具体的に定める見込みであります。

これをどういうふうに地域の要望を踏まえていくのかという点でございますが、これは、一一〇番その他の方法によりまして警察に寄せられる駐車苦情、あるいは現在、警察署協議会というものが各警察署に置かれていますが、そこにおける協議会委員の方々の御意見、あるいは市区町村における交通担当者の、交通担当課との意見交換など様々な機会をとらえまして地域の要望を把握し、これを踏まえて取締り重点を定めるガイドラインを策定していくとして、それを公表するといふことを考えておるところでございます。

○小林美恵子君 今、ガイドラインの問題を御説明いたしましたけれども、私は、更にこの民間委託に関して、いわゆる道路交通法上犯罪となるものについて民間に捜査させるということは刑法上の原則からいうとどのようになるのかと申しますけれども、私は、更にこの民間委託に関して、いわゆる道路交通法上犯罪とするということを御説明いただきたいと思います。

○政府参考人(人見信男君) お答え申し上げま

す。

これは、行政手続であります放置違反金の端緒となる活動を行なうものであります。犯罪捜査の一部を行なえるものではないと、こう認識しておるところでございます。また、このような制度を取ることによりまして手続自体が簡単になる、簡便になると、こう考えております。

○小林美恵子君 これは、でも、道路交通法上の犯罪がずっと続くというふうに思うんですけども、その御説明は私はなかなか納得がいかないなどいふことをひとつ申し上げておきたいなと思うんであります。

○政府参考人(人見信男君) お答え申し上げます。それで、さらに、これは大臣にお伺いしたいと申しますけれども、この民間委託化に関しまして、パブリックコメントでも、また今日の審議の中でも随分出ておりましたけれども、警察の天下

り先、癒着の温床になるのではという懸念がパブリックコメントには寄せられていました。それはならないという保証についてどういうふうに御認識されているか、小野大臣にお伺いしたいと思います。

○国務大臣(小野清子君) 御指摘の懸念というのがしばしば聞かれるところでござりますけれども、委託先が警察の天下り先になるという懸念を払拭するには、警察が自分の都合のいいところに好きなような委託ができるような仕組みにすることは絶対ないということでございます。それから、実際の運用における委託手続の透明性を確保するということが二点目でございまして、この二点、二点が大変重要であると考えているわけでございます。

○小林美恵子君 委員会の登録を受けた法人といたしておりますけれども、登録基準は法律に書き切つて、行政の裁量が働かないようにしてあるところでござります。ですから、その要件を満たしますれば登録しなければならないと規定をいたしました。

さらには、天下り先として特殊法人あるいは公益法人がよく話題になるわけでござりますけれども、委託先については公益法人要件は定めず、委託を受ける法人の種類は問わないといったしました。ですから、委託契約につきましては、法律上特例規定を設けることもいたしております。ただし、具体的な委託先、あるいは基本どおり地方自治体や各県の財務規則に従いまして一般競争入札という原則を、それを原則として決定をいたしております。

たしておりますけれども、この資格者証は、欠格要件に該当せず、放置車両の確認等に関する講習を受講し、一定の技能及び知識を習得したと認められればそれでも交付を受けることができるということになつてゐるわけでございます。

○小林美恵子君 るる御説明をいただきましたけれども、しかし、一昨日の参考人質疑の中でも今日の委員会審議の中でもこれは重大な問題として出でるわけでござりますので、私は、天下り先になつてゐるような警備会社などには委託業務はしつかりやめるべきだということを申し上げたいというふうに思います。

それで、残りの時間を使わせていただきまして、私は、北海道の警察の裏金問題についてお聞きをしたいというふうに思います。

私は、三月二十四日の本委員会で、斎藤邦雄元弟子届署次長のウラ金メモを示した質問をさせていただきました。特に、ウラ金メモに掲載をされてしまつたいわゆる入金欄に、国費である捜査費が裏金作りになつてゐるのではないかという問題を指摘をさせていただきました。

それで、六日の日ですけれども、一昨日、北海道警本部長は、記者会見を行ひまして、その二〇〇〇年度の捜査報償費と国費での捜査費の裏金作りを認めて謝罪をいたしました。これは各紙新聞にも報道されてゐたというふうに思います。

それで、その国費捜査費が裏金に使われていたということを大臣はお認めになりますか。

○國務大臣(小野清子君) 北海道弟子届警察署における平成十二年度分の道費の捜査用報償費及び国費の捜査費について不適正な予算執行が判明いたしましたことは、誠に遺憾でございます。

北海道警察におきましては、公安部委員会の指示を受けまして、捜査員その他の関係職員から聴取するなど、鋭意調査を進めているところでござりますけれども、今後、弟子届警察署における平成十一年度及び平成十二年度の執行状況を含めて、引き続き必要な調査を進めるものと承知をいたしていところでございます。

○小林美恵子君 この問題については、そちらの予算検討執行委員会というところでも北海道警の問題を示唆されてきたというふうに思つてますね。

それで、道警本部長が謝罪をしたということは、それは大臣も同じであるということを私はもう一度お伺いしたいと思うんですけれども、いかがですか。

○國務大臣(小野清子君) 不適正な予算執行が判明いたしましたことは、誠に遺憾でございます。

○小林美恵子君 それでは、国費である捜査費の不正というのはこれが初めてでしょうか。

○國務大臣(小野清子君) 現在判明しているところでは初めてのことです。

○小林美恵子君 国費である捜査費は、本来、使途が政令で特定されているものですよね。ほかと区別されなければならないものだというふうなのは厳格のことだと思います。

それで、今度の中間報告は、私が前回の本委員会でお配りをしました斎藤邦雄さんのウラ金メモに記入されていますように、地方費も国費も一緒に裏金作りをしてきた実態を北海道警察が公式に認めたものだというふうに思つてます。

それで、北海道警察の調査だけでは済む問題ではないと思ひます。

それで、国家公安委員会、警察庁として、必要な調査や指示を行う用意はありますか。

○國務大臣(小野清子君) 現行の警察制度というのは、警察事務の執行を原則といたしまして都道府県警察にゆだねられておりまして、国費であります。それでも、都道府県警察にいたしましても、関係道府県と連携いたしまして、事案を解明するように警察庁を指導、督励してまいりたいと考えております。

○小林美恵子君 不適正な執行を行つたのはいわゆる北海道警察だとおっしゃいましたけれども、私は先ほどから何度も申し上げておりますけれども、国費である捜査費というのは国民の皆さんのが裏金でございます。これがたとえ地方の警察であれ不適切に使われていたという問題は、警察庁、国家公安委員長としては重大な問題だというふうにやつぱり御認識を深めるべきだというふうに私は思つてます。

それで、こういう国費の捜査費について、北海道警察のほかにもないか、やつぱり全国的に調査する必要があると思いますけれども、この点はいかがですか。

○國務大臣(小野清子君) 北海道警察におきましては、道公安委員会からの監察の指示を受けまして、引き続ぎ事案の全容解明のための調査が進められているものと承知をいたしております。本件の事案に関しましては、まず北海道警察におきまして速やかにその全容を解明することが肝要であると考へております。国家公安委員会といたしましても、事案の全容が明らかになりました段階で厳正に対処してまいる所存でございます。

今後、これ以上に監察の実施頻度を高めたり、あるいは捜査費を執行した捜査員による対面調査の機会を増やすなど、監察の充実あるいは強化を図りながら、警察庁におきましても、都道府県警察に対しまして計画的に監査を実施するものと承認をいたしております。都道府県警察に対しましては、厳正に監査を実施していくよう国家公安委員会といたしましても、監督してまいりたいと、そのように考へております。

○國務大臣(小野清子君) 平成八年に一部公務員の不祥事が発生したことがございまして、警察庁を含めた各省庁におきまして、関係業者等からせんべつを受けることなど、関係業者間との接触に關し規制が設けられたものと承知をいたしております。自來、その時期以降でございますけれども、警察庁及び各都道府県警察におきましては、職員相互間の儀礼的な贈答の自粛につきまして繰り返し指導がなされ、徹底が図られたものと承知をいたしてゐるところでござります。

○小林美恵子君 つまり、平成八年度前はあつたということですね。

○國務大臣(小野清子君) 職員相互間のせんべつなどの公費で贈答ができる経費につきましては、職員の私費により贈答をしたものと認識をいたしてゐるところでございます。

○小林美恵子君 それでは、三月二十四日に私は

本委員会で配付をさせていただきました斎藤邦雄元弟子届署次長のウラ金メモの文書、再々お渡しするには失礼かと思いまして今日はお配りはしませんでしたが、小野大臣はお目通しをされおられるかというふうに思います。

その件でかかわりますけれども、その斎藤邦雄北海道弟子届署次長の方のウラ金メモのいわゆる二〇〇〇年度の入金、出金の件でございますが、これを見ますと、いわゆるこれ、入金は国費、検査費です、報償費。それと、出金の欄に、この三枚目になるんですけれども、ちょうど二〇〇一年三月一日にせんべつ一萬円というのがございま

大臣は、先ほどもありましたけれども、平成八年度以降廃止をしたというふうにおっしゃいましたけれども、これは北海道警本部長もこれで認めたといいうわゆる二〇〇〇年度のものにせんべつというのがあるわけすけれども、これはどういうことでしょうか。

○國務大臣(小野清子君) 北海道警察における現

時点までの調査では、元次長が作成いたしましたメモの記載内容と検査員等の聴取内容を突き合わせた結果、同メモに記載された調査活動に関する経費が受領額と異なっています。あるいは、必要の都度次長から現金の交付を受けたにもかかわらず、同メモには記載のないものが認められたこと、またすべての調査員が、書類は次長から下書きを渡され、その指示により作成したと述べていることから、その旨が途中経過として報告されたものと承知をいたしておりますけれども、これら

の事実関係の確定には元次長に対する事情聴取が不可欠であると考えています。

北海道警察におきましては、未解明な部分の調査を含め早期に事案を解明するよう努めているところでございますけれども、国家公安委員会といつしましても、責任の所在を含めて早期に事案を解明するように警察署を督促し、その結果を踏まえて厳正に対処してまいりたいと、そのように考えております。

○小林美恵子君 私は、これは元々は公金で、それが廃止をされてこういうふうになつておるということは、結局、裏金に使われていたということの証明だというふうに思つて、思つてますね。ですから、こういう、このことをしっかりと調査せずして真相の解明ということにはつながらないというふうに思うわけで、どうしてもこの問題は徹底的に調査をするべきだということを再度強く申し上げまして、私の質問を終ります。

○島袋宗康君 無所属の会の島袋宗康でございます。法案の質疑に先立ちまして、交通事故の発生状況等についてお伺いいたします。

平成十五年における全国の交通事故死者数が七千七百一人と三年連続で減少するとともに、昭和三十二年以来、四十六年ぶりに八千人を下回ったことは評価したいと思います。その一方で、交通事故の発生件数は九十四万件、負傷者数は百十八万人と過去最悪の記録をした平成十三年を上回り、極めて憂慮すべき状況となつております。

沖縄県の状況を見ますと、発生件数は、平成九年に三千百十八件だったものが平成十五年には六千百二十七件と約二倍になつております、また負傷者数を見ると、平成九年に三千六百二十九件だったものが平成十五年には七千三百五十二件と、こちらも二倍強になつております。

そこで、国家公安委員長にお伺いいたしますが、最近の交通事故は、死亡者数は減少しているけれども発生件数や負傷者件数は最悪となつていい状況に対し、今後の交通安全施策をどのように進めていくか、その決意のほどをお伺いいたします。

また、全国と比較した最近の沖縄県の交通事故の状況や特徴を警察署ではどのように分析しておられるのか、御説明いただきたいと思います。

○國務大臣(小野清子君) 島袋先生御指摘のよう

がござりますけれども、負傷者数が増加をいたしておりますとおりまして、この傾向は昨年に引き続き今年も同様でございます。依然として厳しい交通情勢が続いているということを大変危惧をしている一人でもございます。

警察といたしましては、十年間で年間の交通事故死者数を五千人以下にしたいという、我が国が道路交通に関しまして世界で一番安全な国になることをを目指しまして、関係機関、団体との連携を一層強化していくかなければならないと思っております。

その第一点というのは、幼児から高齢者までを対象いたしました交通安全教育の推進で、ただいまはちょうど交通安全期間中でございますので、文科省の河村大臣と連絡を取りました、あるいは高齢者の皆さんとの、団体との連絡を取りまして、注意に注意を重ねるような意思疎通を図っているところでございます。

二点目は、交通安全施設等の設備と充実でございます。

それから三点目が、交通事故に直結する悪質、危険な違反行為に重点を指向いたしました交通事故導取締りでございます。

それから四点目が、道路交通法改正による免許制度改訂を含む運転者対策でございます。

そのような総合的な交通事故防止に、交通事故防止対策を強力に進めています中でこうしたことことが改良されていくべきものと承知をいたしております。

○政府参考人(人見信男君) それで、沖縄県における交通事故の特徴等について御説明申し上げます。

先ほど先生御指摘のとおり、平成十五年中の沖縄県における交通事故を平成九年と比べますと、発生件数、負傷者数は倍増しております。死者数は平成九年に比べまして若干減少しておるところでございます。ただ、平成十五年は、沖縄県の場合、平成十四年と比べまして、件数、死者数、負傷者数とも増加しておりますことが特徴点の一つ

つであろうと思います。

また、一番大きな、そのほか年齢別、状態別、昼夜間別では際立つて全国と異なる点は承知しておりますとおりまして、この傾向は昨年に引き続き今年も同様でございます。依然として厳しい交通情勢が続いているということを大変危惧をしている一人おらないところでございますが、沖縄県の特徴といたしまして、飲酒運転による死亡事故、これにつきましては、全国で大きく減少している中、前年比に比べましてプラス十一件、プラス六一・一%と、これは大幅に増加しております。死亡事故に占める割合も三七・一%と、全国平均が一・四%でございますので、約三倍であると。そういう意味で、全国で最も高くなっているということが特徴点であろうかと考えております。

○島袋宗康君 米軍のこういった交通事故、その他についてどういうふうな取扱いをしておりますか、沖縄県では。

○政府参考人(人見信男君) 米軍の事故につきましては、これは平成十五年中の沖縄県における交通事故のうち、米軍人それから軍属及びその家族を含む米軍関係者による交通事故は、発生件数でいきますと百十五件、これは前年に比べまして十八件減少、一三・五%の減少でございます。

また、死者数につきましては四人でございました。全事故の五・一%を占めております。前年に比べまして一人、二〇%の減少でございます。負傷者数は、これは百四十二人でございまして、全体の事故の一・九%というところでございます。

七・九%減となつておるところでございます。

○島袋宗康君 交通違反の取締りについてお伺いいたします。

本年四月五日号のエラ編集部の調査記事によりますと、警察の交通違反取締りに不満を感じことがあるかという質問に対し、感じたことがあるという人が五七%で、感じたことがないという人の二七%を大きく上回っております。交通違反取締りに遭うと、だれもが、自分がなぜと不公平感を持ったことがあるのではないでしようか。

このような交通違反の取締りに遭うことがあつた

かも運が悪かったような感じを国民に持たせないためにも、今後どのような交通事故取締りを心掛けいくか、国家公安委員長の御所見をいただきたいと思います。

○國務大臣(小野清子君) 交通指導取締りにつきましては、交通事故の発生実態と取締りに対する国民の要望等を踏まえまして、悪質あるいは危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向いたしました取締りを推進しているところでございます。

交通取締りに対しましては、様々な御意見があるものと承知をしておりますけれども、何といいましても国民の納得と理解が得られることが交通の秩序の確立、事故防止に重要であると考えておりますので、先生今おっしゃいましたように、国民に納得のいくような事故に対する対処を警察庁を督励してまいりたいと考えております。

○島袋宗康君 昨年の十一月二十一日、最高裁判で名古屋市の男性に対するある無罪判決がありました。自宅前に車を止めたままうつかり車庫に入れ忘れて、一晩過ぎたら車庫法違反で検挙され、一審、二審で罰金四万円の有罪判決を受けて、最高裁判に上告していた事件であります。この男性は外出先から車で帰宅した際、同乗していた妻からスープーに買物に行きたいからもう一度運転してと頼まれ、家の前の路上に止めて家に入り、後刻妻から今日はやめると言われ、車庫に入れ忘れていたということであります。

私は、この無罪判決を新聞で知り、最高裁判判決に読みましたが、警察の捜査の在り方に大変な警鐘を鳴らした判決ではなかったかと思います。事前に通告してありますので、この無罪判決に対する小野国家公安委員長の御所見をいただきたいと思います。

○國務大臣(小野清子君) 御指摘の最高裁判判決は、名古屋市内で自宅前に夜間長時間駐車をし、自動車の保管場所の確保等に関する法律違反として検挙された男性に対しまして、保管場所法の規定は故意犯を処罰する趣旨でありまして、この男性に故意があつたと認定するには合理的な疑いがないが

あるとして、罰金四万円の一審、二審判決を破棄し、無罪が言い渡されたものと承知をしているところでございます。

今回の無罪判決を真摯に受け止めまして、保管場所法違反の取締りに当たりましては、地域の実態も踏まえまして適正に捜査が推進されますよう警察庁を督励してまいりたいと、そのように考えております。

○島袋宗康君 警察官が住宅地を巡回していて、車庫のシャッターが開けたままになつた状態で乗用車が道路に止めてあるのを見発した場合に、車庫法でいきなり検挙するというのではなく、防犯の観点からも車の所有者であるこの家の人にまず注意を喚起するというのが私は警察の在り方ではないかというふうに思います。住宅地における駐車違反の取締りについても住民への同様な配慮が必要ではないかというふうに考えますけれども、家庭をお持ちの女性の初の国家公安委員長である小野大臣はどのように考えますか。

○國務大臣(小野清子君) 御指摘の事例というのには、国民の納得と理解が得られる交通取締りはどうあるべきかということを考えさせられる事例ではないかと、そのように考えております。違法駐車の取調べといふのは、場所的な特性に応じまして個々具体的に判断すべきものと考えておりますけれども、地域の実態に応じた広報啓発あるいは適切な指導取締りを行っていくことが肝要であると反省をしつつ考えております。

○島袋宗康君 非常にこの問題は警察当局にとって最も重要な問題だと思いますので、その点で非常に配慮していただきたいというふうに希望しております。次に、違法駐車取締りの事務の民間委託に関連してお伺いします。

改正法案では放置車両の確認事務を民間委託することが盛り込まれておりますが、この放置車両確認機関については、要件さえ満たせば法人の種類は問わないということとされております。しかし、パーキングメーター等を管理する機関、指定

車両移動保管機関については、民法第三十四条の規定により設立された公益法人に限定され、NPOや民間法人には委託できないということになりますが、これはなぜなのか、その理由を伺いたい。

○政府参考人(人見信男君) お答え申し上げます。今後、パーキングメーター等を管理する機関、指定車両移動保管機関については、要件さえ満たせば法人の種類は問わないようにして、透明性を高める考えはないでしょうか、お伺いいたします。

○政府参考人(人見信男君) お答え申し上げます。御指摘のパーキングメーター及びパーキングチケット発給設備の管理に関する事務を委託する法人並びに車両移動保管機関、レッカーモーティング機関として指定する法人、これにつきましては法人の種類をいわゆる公益法人に限定することにより、これらの事務の適正かつ確実な実施を確保すること等 現在やつておるところでございます。

国から公益法人が委託等を、あるいは推薦等を受けて行う事務事業等については、平成十四年三月の閣議で決定されました公益法人に対する行政の関与の在り方の改革実施計画におきまして、公益法人に限らず一定の要件を満たすことにより登録された機関により実施させるなどの措置を講ずることとされております。このような閣議決定の趣旨を踏まえまして、都道府県公安委員会が委託するパーキングメーター及びパーキングチケット発給設備の管理に関する事務等を委託する法人、それから警察署長が指定車両移動保管機関として指定する法人についても、公益法人に限らず一定の要件を満たす法人とすることの是非について、事務の適正かつ確実な実施を確保することができることという観点から今後検討してまいりたいと、こう考えております。

○島袋宗康君 次に、高速道路における自動二輪車の二人乗りの問題についてお伺いいたします。今回の高速道路における自動二輪車の二人乗り規制の見直しについては、道路交通法改正試案に

対して寄せられた主な意見及びこれに対する警察庁の考え方についてによれば、二人乗りの走行実験、一般道路と高速道路における自動二輪車の交通事故の分析等の調査検討の結果、所要の措置を講じた上でなら一般的には高速道路における交通安全と、円滑な確保と、自動二輪車の利便性向上の要請にこたえられるものと考えたことから、高速道路における二人乗りを認めることとしたとしております。

しかし、実際の道路では雨も降るし、雪も降る風も吹く。今回の法改正のために警察庁が自動車安全運転センターに委託して実施した実験において、風雨の中での実験はあったのかどうかお尋ねいたします。

○政府参考人(人見信男君) お答え申し上げます。今回の走行実験につきましては、茨城県ひたちなか市に所在する自動車安全運転センターの安全運転中央研修所の高速周回路その他の施設を利用して行つたところであります。走行実験は昨年の五月三日から六月八日までの間に七日間にわたりまして実施しておりますが、走行条件を均一のものとするため、御指摘のような風雨の中での実験は行つておらないところでございます。

○島袋宗康君 それは片手落ちじゃないですか。やっぱりそういう現場の状況というのは必ずしも平稳、あるいは風がないという状況じゃないわけですから、そういったのと、やっぱりしつかりした調査の上でやっぱり法律を制定すべきじゃないかと思いませんけれども、どうですか。

○政府参考人(人見信男君) お答え申し上げます。今回行った実験は、自動二輪車の二人乗りの基本的な運転特性が一人乗りの場合と比べてどのように異なるか、こういった観点を調べる、こういったことを調べるために行つたものでございます。したがいまして、降雨、降雪の悪条件下での実験を行わなくとも基本的な運転特性の違いは十分把握できたものと考えておるところでござ

います。

なお、降雨、降雪による悪条件下での、通常の場合に比べてより慎重に運転しなければならないということは一人乗りの場合と変わることころではないと考へております。

○島袋宗康君 高速道路において自動二輪車が転倒し、あるいは乗者が転がり落ちたような場合に、後続の車両がかかるべき注意を払つて運転したにもかかわらずひいてしまつたような場合の責任はどうなるか。高速道路における玉突き事故と同様の問題ではあるが二輪車の場合、後続の運転手には大変酷な結果になりはしないか懸念しておりますけれども、警察庁の御見解はいかがですか。

○政府参考人(人見信男君) お答え申し上げます。

高速道路において自動二輪車が第一当事者となつて発生した死亡事故のうち、転倒した自動二輪車に後から来た車両が衝突した事例、これは平成十三年は二十件中三件、十四年は九件中三件、十五年は二十一件中四件、すなわちこの三年間で十件発生を見ておるところでございます。

このうち、後から来た車両の運転者に対して刑事処分及び行政処分がなされた事例は二件、うち一件はひき逃げ事案でござります、二件であると承知しております。これは、転倒した自動二輪車に衝突したからといって、直ちに後続の車両の運転者の責任を問うではなく、十分な検査を行つた上で慎重に責任の有無を判断した結果であると、こう考へております。

今後とも、事故原因の究明などにも予断を持たず慎重に検査するよう、都道府県警察を指導してまいり所存でございます。

○島袋宗康君 仮にこの改正案が成立して高速道路における自動二輪車の二人乗りが解禁されたとしても、事故の発生状況から見て必要が生じた場合は、是非とも、高速道路における自動二輪車の二人乗りについて、事故防止の観点から再度見直しを検討することを強く要請しておきたいと思

いますけれども、警察庁の見解、いかがですか。

○政府参考人(人見信男君) お答え申し上げます。

警察といたしましては、高速道路における自動二輪車の二人乗りによる交通事故を防止するため、新たな規制内容についての国民への周知徹底、危険箇所対策の充実、集中的な取締り、安全教育の充実、マナー向上のためのキャンペーンの実施等の措置を講ずることとしております。この見直し規定を的確に施行することは当然であります。が、二人乗りの交通事故の状況につきましても今後十分に関心を持つておる所存でございます。

○島袋宗康君 時間がありませんが、大急ぎでやります。

高速道路における二輪、自動二輪車の二人乗りの問題についてもう一度お伺いします。

後部座席乗者の挙動が高速走行の安全性や制動に相当に影響をすると思われます。そこで、同乗者は年齢制限を設けるべきと考えますが、この点、警察庁の考え方、いかがですか。また、同乗者の安全面からも、後部座席には背もたれ等の何らかの装備を条件付けるべきではないかと考えますけれども、皆さんの見解はいかがですか。

○政府参考人(人見信男君) お答えを申し上げます。

同乗者に年齢制限を設けるべきとの御指摘でございます。が、成長の度合いには個人差がありまして、年齢により一律に法律上規制設けるということはなかなか困難であろうと思います。また他方で、高齢の方々や身体障害の方々につきましても考慮の必要があろうと思つておるところでございます。

また、同乗者保護の観点から背もたれ等何らかの装置を義務付けるべきとの御指摘でございますが、これは二人、自動二輪車の後部同乗者の危険性というのは、二人乗り運転する際の運転者の運転方法、同乗者の同乗方法による影響が大きいと考えられますことから、二人乗り運転につきまし

ては安全教育の徹底を図ることによって対処したいと考えておりますが、なお、自動車工業会におきましては、二輪車のより安全な後部座席の在り

方について、これを検討するための研究会を立ち上げておりますので、近く結論を得ることとなつておるものと承知しておるところでございます。警察

として、その結果、検討結果も踏まえまして安全教育に反映させておきたいと、こう考えてお

ります。

それではまず、違法駐車対策の、やはり今日本当に議論されてきましたが、民間委託についてお聞きします。

○島袋宗康君 終わります。

○黒岩宇洋君 無所属の黒岩宇洋でございます。

質問通告の順番、ちょっと変えたり、はしょつたりしますので、逐次御対応ください。

それではまず、違法駐車対策の、やはり今日本当に議論されてきましたが、民間委託についてお聞きします。

○島袋宗康君 終わります。

○黒岩宇洋君 無所属の黒岩宇洋でございます。

なこれ提言ですね。この提言では採算性重視を大変問題視しているということから、私は、これ定額、歩合制ではなくて定額制というものを想定していると、そう考へているんですが、警察庁、いかがですか。

これは、確認事務は、巡回計画に基づき地域を巡回し、その途上に違反があればそれを確認し、標章を取り付けることを基本としております。このような巡回に要する人件費が委託費の中核を成すものと考へております。単純な出来高制によつて委託費を支払うこととしますと、委託を受けた法人が不適正な取締りのほか、過度の取締りや偏った取締りをするおそれがあり妥当ではないと、こう考へ制度を構築いたしました。

○黒岩宇洋君 ジャ、確認しますよ。じゃ、歩合制は全く排除はしていませんですね。

○政府参考人(人見信男君) ある程度のインセンティブを与えることは必要かと思ひますが、単純な出来高制を取ることは考へおりません。

○黒岩宇洋君 しつかり答えてください。

ですから、歩合制は否定していいわけです。

では、このちょっと提言についてだけもう一点進んでお聞きしますが、ここで、民営化だとトラブルが予想されることがあります。じゃ、翻つて、民営化ならトラブルがあるけれども民間委託ならいいのか。民営化と民間委託によつてトラブルについて何が違うのか、お答えください。

○政府参考人(人見信男君) 民営化の場合には、一つは、やりやすいところだけをやる、採算性を考えやりやすいところだけをやると問題であろうと。

それから、トラブルという面では、不公平な取締りを行つた場合のトラブルを考へております。

今回の場合はガイドライン、公表されたガイドラインを踏まえて、それに基づいて公平、的確な確

認事務を行つていくと、で、警察が最後には放置され立派化されていると思うんですよ。非常に重要な

違反納付金違反命令を掛けていくというふうに考えております。

○黒岩宇洋君 しつかり聞いてください。

まず、歩合制を否定していいですから、採算性重視ですよ。ですから、それによっての不公平については最初、第一段階で聞きました。二段階目はそのトラブル、すなわち、民営化であろうが民間委託であろうが取り締まるのは民間人であります。同じ民間人ですから、仮に民営化しても、守秘義務であるとかそのほか、みなし公務員化すればいいわけですよ。にもかかわらず、民営化は駄目だとはつきり言っているわけですね。それで何で民間委託ならないんですか。

○政府参考人(人見信男君) 民営化、ここで提言で言つております民営化というのは、独立採算を考えておるものと思います。私どもは、これによつて採算がうまくいくとかないとかを考えているものではありませんので、警察がやつてきこうと思つております。

○黒岩宇洋君 分けてください、その採算といふところとトラブル。トラブルというのは、これは公平公正の取締りですよ。ですから、民営化であろうが独立採算であろうが、今回の民間委託でもこの取締りをする人間、この民間人の身分は変わらないわけですよ、どちらも。だったら、同じくトラブルに巻き込まれる可能性は高いじゃありませんか。

○政府参考人(人見信男君) 民営化といいますのは、独立採算を考えておりませんから、金銭納付も民間にさせるものでございます。今回、私どもが考えています民間委託、これは警察が納付金納付の納付命令を行う、そういうことで違うものがあります。

○黒岩宇洋君 今日何度も議論されてきたその現場でのトラブルとか、そのほか例えば賄賂を受けたとか、その手のことを聞いていえば、独立採算性であろうが民間委託では全く変わりがないということを言つているんです。これもう水掛け論になります。

民間委託ならいいという論調は私は全くないと、そのことを指摘しておきます。

次に、ガイドライン、これ駆け足でいきます。

ガイドラインについても詳細は聞かせません。ですからね、要は今みたいに定額制だとやらなくともお金が入るからやらない、件数が下がる可能性がある、こういうことなんですね。歩合制を入れちゃうと、じゃ、やればやるだけお金が入るからどんどん取締りが増えちゃうかもしれない、このことなんですよ。これを抑えるために、ですかから、この二つ大きな問題点があるんですね。このためにその場所とかですが、特に取り締まる件数、この地域は大体このぐらいだという、これを示すわけですよ、そうですね。でね、これ非常に大きな懸念、大きな矛盾が生じるんです。

どういうことかといいますと、例えば、一年間契約で、じゃこの地域はこのぐらいの取締り件数だということを示しますよね。例えば、それが千件だとしましょう。でも実際は、その想定するよりは、その地域はその一年間はマナーが良くなつたとしましよう、マナーがいいんですよ、非常にいい地域になつてゐる。でも千件を取り締まらなければいけないわけですから、通常よりも取締りが強化されるんですね。じゃ、逆に、千件取り締まるべきところで、実はここマナーが悪くなつた、非常に駐車違反の治安が悪くなつた。そうすると、千二百件、千三百件本来は取り締まらなければいけないのにもかかわらず、治安が悪くなつても千件に抑えられる。これどういうことかというと、取締りの手を緩めることですよ。

これ大変、実はこのガイドラインによつて相矛盾することが生じるんですが、このことについてはいかがお答えになりますか。

○政府参考人(人見信男君) お答え申し上げます。

確認事務を民間委託した場合における実際の駐車違反取締りが公平にかつ優先順位を付けて適切に行われるようにするため、地域の方々の御要望を踏まえつつ、重点的に取締りを行う場所、時間

帶などを定めたガイドラインを策定し、公表して、これに従つて取締りが行われるようにしたいと考えております。

○黒岩宇洋君 あのですね、局長、それ答えては月々計画を挙げさせて、警察の方で更にまた検討してまいるというふうに考えております。

対しては私が今指摘した決定的な欠陥があるんですよ。じゃ、何でかということは、結局は本来取締りという公権力がやる、行政がやるべきところを民間に委託したという最初のボタンの掛け違いで、今私が指摘している問題点がどんどん出てくるんですね。

例えば、こういう聞き方しましよう。少なくとも歩合制を若干入れたにせよ、これは収益事業だと先ほどから何度も言つていています。ならば、じゃこれ市場原理なわけですよ、市場原理。じゃ、市場原理の際に、例えば一般競争入札だとかいろいろ言つていましたけれども、これはある受託法人間ないしは競争入札に入れる、その民間法人間で競争原理というのは働くんですか。

○政府参考人(人見信男君) これは、お答え申し上げます。

当然に一般競争入札でやりますので、競争原理は働くものと考えております。

○黒岩宇洋君 入札と言つたんでもちょっとばけまされたけれども、多分いざ始まつて民間法人間の競争原理というのは、やっぱりさつき言つたとおり取締りのこの数だとなるんですけども、取締まる件数がガイドラインで示されている限り

それでは、これはもう私お願ひにしておきます。とにかく、私は、これ仄聞すると、要是警察官の増員を今図りたいんだと、でも、様々な行政機関は人的コストをカットしていると。だつたら、この部分、今日も議論になりましたね、五百人と言つていまつたけれども、私、事前に裏方に聞いたときには千二百人、これに、交通にかかる警官のうち二〇%ぐらいが今回民間に委託する部分だと聞いているんですよ。ともすれば、二百何十から五百人の間の人間をカットするということが、言葉は悪いですけれども、ある程度国民の理解を得て、じゃ、増員に踏み切ろうという、私ね、そういう話だと思うんですよ、実は、本質は。

でも、そんな心配しないでいいんですよ。多くの国民は、ともすれば皆さんを考えている以上に警察というものをいい意味で特別視していますよ。警察だから安心なんですよ。警察だから信頼できるんです。私はね、そう正々堂々と警官の増員というものを私は踏み込んでいただきたい。それがないがために、今回この民間委託というような、やはり日本本当に、ぼろぼろあらが出るような、こういった、非常に私はとらわれないでいただきたいたい。それには、非常に私は踏み込んでいただきたい。

じゃ、一つ、もう一つ私、これちょっと目に付いた条文がございます。第五十一条の十三項、この一号の口というところに、これ何かといいますと、要是今回の駐車監視員の資格、この資格をどういう場合に与えるかという、これが書かれているんですね。で、このイで一つ目で、これは技能や知識に対する講習を受けて、それを修了した者に与えます。これはいいんですよ、分かります。次に、ロにこう書いてあるんですよ。公安委員会が先ほどのイに掲げる者の同等以上の技能及び知識を有すると認める者と、こうあります。こうあるんですね。

じゃ、この同等と認めるこの基準は何でしようか。

○政府参考人(人見信男君) お答え申し上げま

す。

公安委員会が放置車両の確認等に関する知識及び技能に関して行う講習を受け、その課程を修了した者と同等以上の技能及び知識を有するものと認められる者を具体的に申し上げますと、一つは交通取締りに従事した経験を有する警察官(OB)でございますが、これだけではなく、市町村の委託を受けて長年にわたり駐車違反防止等の街頭指導に当たってきた方、当たってきた方、それから、

放置車両確認機関内部において駐車監視員の指導に当たってきたなどが考えられます。

ただ、これらの方々につきましても直ちに該当するものではなく、同等以上の知識、技能を有することを確保するため試験を行うことなど、その適正な認定について都道府県警察を指導してまいりたいと考えております。

○黒岩宇洋君 今、三種類挙げましたね。三種類、これ、皆さん聞いてお分かりになりましたか。三種類目というのは、この先将来にわたって受託された法人の中で何年も何年も指導的役割という人ですから、あと十年、十五年出ないんですよ、こんな人は、存在しないんです。で、自治体のことも、これも数もたかが知れているんですよ。

私は、事務方に聞いたときには、結局、今現在は警官のOBしかないと言うんですね。だつて、これ、道路交通法の知識だけやなくて取締りの役の、取締りの経験ですから、正に公的行政サービスをやった者というのは警官しかいないんですよ。

私はあえて言いたい。この口なんでものを設けなくとも、私はまずいいと思うんですよね。いいじゃありませんか、数週間の講習ぐらい平等に受けいいじやありませんか。私は、これ、正に痛くもない腹を探られるというやつなんですよ、そうでしょう。私、これ、そんなに必要もないものをそつと入れちゃうものだからおかしいじやないかという。これはもう、どうですか、これ、この口を私削除してもいいと思っているんです、いかがですか。

○政府参考人(人見信男君) 私どもは、そんなよこしまな考え方でやっているわけじゃないませんので、是非この同等の資格ということで認めていただきたないと、こう考えております。

○黒岩宇洋君 よこしまでないことを私もそういう信じておりますけれども、誤解を与えるようなことはやめていただきたいと。

そうしましたら、じゃちょっと足早に進みます。

今日もパブリックコメントというこのことについて議論がございました。私、そのパブリックコメントの信憑性というものについてちょっと疑問を生じているんです。それは、自動二輪車の二人乗りの規制、この件なんです。

私は、この規制の見直し、大賛成なんですよ。大賛成なんですが、ここね、これは大臣に聞きました。

私は、この規制の見直し、大賛成なんですよ。大賛成なんですが、ここね、これは大臣に聞きました。まず十五年七月の世論調査では、現行どおりで禁止ですよ、駄目ですよという人が七六%、賛成は条件付も含めて一五%なんですね。じゃ十六年二月、さあ出てきました、パブリックコメント。こうなると、条件付で賛成、九六・七%賛成なんですよ。で、反対はわずか二・三%。私ね、びっくりしました、わずか半年で何でこんなに変わったのか。まさか、世論調査がパブリックコメントという横文字になつた瞬間に何か変わつたんでしょうかね。私、そんなことないと思うんですよ。

この世論調査とパブリックコメントの乖離について、小野大臣、お答えください。

○國務大臣(小野清子君) 御指摘のとおり、十五年の五月でございますけれども、内閣府の方が実施いたしました、これは無作為の調査でございまして、自動二輪車の二人乗りを禁止すべきと回答しているわけでございます。他方、道路交通法改正試案に関しましては、昨年の十二月下旬から本年一月下旬までの、警察庁が実施をいたしました

た、先生今おっしゃったパブリックコメントに寄せられた御意見の八四・三%は二人乗り禁止規制を見直すという改正試案に賛成であるというものの実施方法がまず異なつてることから、両者の影響というものを懸念する国民の声と、二人乗りを単純に比較するということは、私はちょっと…

○黒岩宇洋君 なぜですか、なぜこんなに変わったんだですか。

○國務大臣(小野清子君) はい、一応、まあちょっと時間ください。

内閣府が行いました世論調査と警察庁が実施をいたしましたパブリックコメントというのは、その実施方法がまず異なつてることから、両者の影響を単純に比較するということは、私はちょっと…

○黒岩宇洋君 逆もいいところなんですよ。

○國務大臣(小野清子君) ちょっと難しいと思ひます。

これらのことにつきましては、それぞれ、二人乗り禁止規制の見直しにより交通の安全に与える影響というものを懸念する国民の声と、二人乗り禁止を、利便性の向上を求める、これも一つの国民の声であるという、両方の声であると私どもは理解しております。

○黒岩宇洋君 これ、これだけ極端に違うのは、単純なる違いとかそういう問題じゃないですよ。

で、私、実は理由分かったんです。このパブリックコメントというものの詳細を見ますと、これが全部で一万三千九十二件の回答が寄せられているんですよ。これ、例えば違法駐車対策なら一番、運転者対策なら二番という、この法案の順番どおりにこれ回答が寄せられているんですね。自動二輪車は、これ六番目ですよ。

例えれば違法駐車対策の推進については、届けられた件数が千五百四十四件、賛成が五一%です。

○政府参考人(人見信男君) 一万一千四百八十四件、このパブリックコメント、自動二輪の関係で得する、その御答弁をいただきたい。大臣いかがですか。長官、局長でもいいですよ。

○黒岩宇洋君 これ、これだけ極端に違うのは、単純なる違いとかそういう問題じゃないですよ。

で、私、実は理由分かったんです。このパブリックコメントといふものの詳細を見ますと、これ全

ての回答が寄せられているんですね。自動二輪車は、これ六番目ですよ。

例えれば違法駐車対策の推進については、届けられた件数が千五百四十四件、賛成が五一%です。

○國務大臣(小野清子君) 御指摘のとおり、十五

年五月でございますけれども、内閣府の方が実施いたしました、これは無作為の調査でございまして、自動二輪車の二人乗りを禁止すべきと回答しているわけでございます。他方、道路交通法改正試案に関しましては、昨年の十二月下旬から本年一月下旬までの、警察庁が実施をいたしました

ました。私もそのとおりだと思いますが、こういう十倍とかいう数字、二倍や三倍じやありませんからね。こういうようなパブリックコメントを背景にして、国民の大切な生活にかかわる法律を改正する、私はこのことを避けていただきたいと。

もう時間ないんで、私、質問通告の三分の一もできなかつたんですけれども。私は、特に最初に申し上げた民間委託、このことにゆき問題だと思っています。まあ強いて言えば、午前中の、私、松井委員の議論の中で、言わば詰め将棋で言えばもう詰んでいると思うんですよ。そのぐらい。やっぱり政府としてはきつちりとしたお答えがないだけなかつたと思います。思いますよ。私は、もうこの問題についてだけは、やはりどうしても納得しかねると。ただ、その点のところは、私もほとんど賛成なんですけれども、この点についてはやはりどうしても承服しかねるということを申し添えて、もう時間来ましたんで質問終わらせいただきます。

○委員長(築瀬進君) 他に御発言もないようですから、質疑は終局したものと認めます。

○委員長(築瀬進君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、竹山裕君及び森下博之君が委員を辞任せられ、その補欠として野上浩太郎君及び福島啓史郎君が選任されました。

○委員長(築瀬進君) 本案の修正について松井君から発言を求められておりますので、この際、これをお許します。松井孝治君。

○松井孝治君 私は、道路交通法の一部を改正する法律案に対し、民主党・新緑風会を代表いたしまして、修正の動議を提出いたします。その内容は、お手元に配付されております案文のとおりでございます。

これより、その趣旨について御説明をいたしま

す。

本改正案では、違法駐車対策について、使用者

責任の追及と併せ、対応業務の民間委託を可能とすることとされています。しかしながら、現在、行政

警察当局において行われている駐車違反の取締りにすら批判がある中で、刑事罰の対象となる駐車

違反への対応業務を民間に委託することは、公平性、公正性の観点からも、また、委託団体がいわゆる天下りの温床となるのではないかとの批判もある中で適切なものであるとは考えられません。

よって、性急な民間委託の実施は避けるべきであり、その是非については、使用者責任の追及など他の違法駐車対策の効果を見極めつつ、時間を持って総合的に検討すべきであります。

次に、修正案の内容につきまして御説明申し上げます。

第一に、放置車両の確認及び標章の取付けに関する事務等の委託に関する規定を本改正案から削除することとしております。

第二に、政府は、第三条の規定の施行後三年を目途として、同条の規定による改正後の道路交通法の規定の実施状況等を勘案し、放置車両の確認及び標章の取付けに関する事務の在り方等について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずることとしております。

以上が本修正案の趣旨であります。

何とぞ委員各位の御賛同を賜りますようお願い申し上げます。

○委員長(築瀬進君) これより原案及び修正案について討論に入ります。御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。

○神本美恵子君 私は、民主党・新緑風会を代表して、ただいま議題となりました道路交通法の一部を改正する修正案に賛成、原案には反対の立場を表明いたしまして、討論を終わります。

○委員長(築瀬進君) 他に御意見もないようですから、討論は終局したものと認めます。

本修正案に賛成の方の挙手を願います。

（賛成者挙手）

することとされています。違法駐車問題は、とりわけ大都市部において深刻な状況となつており、その対策が必要とされていることは言をまちません。また、行政改革の観点から見ても、行政事務の民間委託を進めることによるコスト削減の趣旨は理解できるところであります。

しかしながら、現在行われている駐車違反の取締りは、いわゆる迷惑駐車の実態に即した妥当なものとはなつておらず、市民の立場に立った公正、公平な取扱いがなされることは到底言い難い状況にあります。また、刑事罰である駐車違反について、その対応業務を民間に委託することは、犯罪に係る事実認定の端緒を民間人に与だねることとなり、恣意的な取締りを招く危険性を排除することはできません。

また、政府は、民間委託により交通警察官の人員削減効果を生じ、それにより他部門への振り分けが可能になると説明していますが、その規模は極めて限定的なものとなることが想定されております。また、委託先が天下りの温床となる懸念を完全に払拭できないことなど、幾つかの疑問点が指摘されているところであり、これら解決がないままで急に民間委託を可能とするとは、極めて問題が多いと言わざるを得ません。

以上申し上げた理由により、民主党・新緑風会提出の修正案に賛成、原案には反対の立場を表明いたしまして、討論を終わります。

午後三時散会

○委員長(築瀬進君) 多数と認めます。よつて、本改正案は多数をもつて原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(築瀬進君) 御異議ないと認め、さよう本日はこれにて散会いたします。

〔参考〕

道路交通法の一部を改正する法律案に対する修正案

道路交通法の一部を改正する法律案の一部を次のように修正する。

第三条のうち第五十五条の改正規定中「第五十一条の十五」を「第五十一条の七」に改める。

第三条のうち第五十五条の四の次に「一条を加える改正規定中「十一条」を「三条」に改め、第五十五条の八から第五十五条の十五までを削る。

第三条中第六十四条の改正規定から第六十六条の改正規定まで、第七十五条の付記の改正規定、第九十九条の二の改正規定から第七十七条の二の改正規定まで及び第一百七十二条の四の改正規定を削る。

第三条のうち第百二十三条の改正規定中「第百四十五条の四第四号から第六号まで」を「第百十七条の四第五号から第七号まで」に削る。

第三条のうち第二号中「第百十七条の四第二号」を「第百二十九条の二」に改め、同条第二号中「第十九条」を「第百二十九条」に改め、同条第三号中「次条、附則第二十三条」に改め、同条第四号中「並びに」の下に「次条、

附則第一条第一号中「第二十五条」を「第二十四条」に改め、同条第二号中「第十九条」を「第十八条」に改め、同条第三号中「次条、附則第二十三条」に改め、同条第四号中「並びに」の下に「次条、

を加え、「第十六条及び第二十条から第二十二条まで」を「及び第十九条から第二十一条まで」に改め、同条第五号中「第十五条まで、第十七条及び第十八条を第十七条まで」に改める。

附則第二条を次のように改める。

(検討)

第二条 政府は、第三条の規定の施行後三年を目途として、同条の規定による改正後の道路交通法の規定の実施状況等を勘案し、放置車両の確認及び標章の取付けに関する事務の在り方等について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

附則第十六条の前を見出し及び同条を削る。

附則第十七条中「土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法」の下に「(昭和四十二年法律第百三十一号)」を加え、同条を附則第十六条とし、同条に見出しとして「(土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法一部改正)」を付する。

附則第十八条を附則第十七条とし、附則第十九条を附則第十八条とする。

附則第二十条のうち第十九条の改正規定中、「第一百七条の四第四号から第六号まで」を「第一百七条の四第五号から第七号まで」に改め、「同表第百七条の四第四号の項中「第一百七条の四第四号」を「第一百七条の四第五号」に改め、同表第百七条の四第五号の項中「第一百七条の四第五号」を「第一百七条の四第七号」に改め」及び、「同表第二項中「第一百七条の四第四号から第六号まで」を「第一百七条の四第五号から第七号まで」に改め」を削り、附則第二十条を附則第十九条とする。

附則第二十一条を附則第二十条とする。

附則第二十二条のうち別表の改正規定中、「第八条第三項」の下に「第五十一条の十三第一項」を加え、「同条を附則第二十一条とする。」