

## 第7回 官業民営化等WG 議事録（警察庁ヒアリング）

1．日時：平成16年9月17日（金）9:30～10:00

2．場所：永田町合同庁舎1階第1会議室

3．項目：自動車保管場所証明手続

4．出席：○規制改革・民間開放推進会議

鈴木主査、本田委員、大橋専門委員、福井専門委員

○警察庁

交通局 交通規制課長 種谷 良治（以下「種谷交通規制課長」という）

○鈴木主査 おはようございます。ただいまから「官製市場民間開放委員会第7回官業民営化等WG」を開きたいと思います。

今日は、登録等に関わる業務について省庁ヒアリングをしたいというふうに思っております。

このワーキンググループは、それぞれの分野について責任担当委員及び専門委員というものを定めております。今、真ん中におります福井専門委員と、それから、本田委員が担当委員でございます。進行、その他については、このお2人の方にやっていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、お願いします。

○福井専門委員 それでは、御説明をよろしくお願いいたします。

○種谷交通規制課長 おはようございます。警察庁の交通規制課長の種谷でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、私の方から自動車保管場所証明手続の流れと、ワンストップサービスの概要について御説明させていただきます。

まず、自動車保管場所証明手続の流れでありますけれども、自動車の登録を受けようとする者は、当該自動車の保管場所の位置を管轄する警察署長に対しまして、申請書、申請に係る保管場所の使用権原疎明書面、所在図、配置図を提出いたしまして、自動車保管場所証明書の交付を申請いたします。

警察署長は、これを受けまして、自動車の保有者から、自動車保管場所証明書の交付申請を受けたときは、当該申請に係る場所が、自動車保管場所の確保等に関する法律施行令に定める保管場所の要件、これは後ほど説明させていただきますが、これをすべて満たし、かつ、道路上の場所以外の場所であるか否かにつきまして書面審査及び現地調査により確認をいたします。

警察署長は、当該自動車につきまして、保管場所が確保されていると認めた場合につきましては、自動車保管場所証明書を交付するとともに、保管場所管理支援システムに当該申請に係るデータの入力を行いまして、保管場所標章の交付申請に基づいて保管場所標章

を交付するという手続になるわけであります。

この過程におきまして、警察署長の判断がどこに入るかということについてでございますけれども、先ほど御説明いたしました、自動車の保管場所の確保等に関する法律施行令に定める保管場所の要件ということでありますが、これについては、1つは申請に係る自動車の保管場所が、その使用の本拠の位置から2キロ以内にあることであります。

この使用の本拠というのがどこに当たるかということにつきまして、使用実態等を勘案いたしまして解釈をして、使用の本拠から2キロメートル以内にあるかどうかを判断するというのが一つございます。

それから、申請に係る自動車が法令の規定により通行することができないこととされている道路以外の道路という、非常に舌をかむような言い方でありますが、要は通常、出入りできる、規制のない道路に面しておって、そこに支障なく出入りさせることができるかどうか、かつ、全体を収容できるものであるか、つまり、公道にはみ出していないかといったような判断が一つございます。

それから、申請に係る自動車の保有者が当該自動車の保管場所として使用する権原を有するものであるかどうかということで、賃貸借契約があるからとか、勿論、使用貸借でもいいわけですが、所有権があるからとか、そういったような使用の権原を有しているのかどうかというのが一つ判断しなければならない部分であります。

先ほど言った使用の本拠の位置などというものは、概念的には判断するのは簡単そうに見えますけれども、実際には、過去いろいろ争いになっているところでありまして、使用の本拠についてはどういう解釈をするのかということにつきましては、平成15年7月に全国に対して解釈の基準ということで通達を示させていただいております。

これが一つの判断であるのと、もう一つ、先ほど申し上げました説明の中で、道路上の場所以外の場所であるか否かということについてでありまして、この保管場所法のそもそもの目的が、道路上に自動車を放置するということになりますと、これは道路の安全と円滑に支障が及ぶということで、道路以外の場所に運転しないときには場所を確保して置いておいてくださいというのが法の立法目的でありますので、当該場所が道路であるのか、道路でないのかという点について判断しなければならないわけでありますが、これも一般的に道路であるか、道路でないかというのは、一見、明らかなような感じがいたしますけれども、実際には保管場所法の道路というのは一体どういうものを道路というのか、これは道交法の道路と通ずるものがありますけれども、要するに、一般交通の用に供されているところであるかないかという判断でありまして、いわゆる国道ですとか、県道ですとか、市町村道ではないところでも、事実上、一般交通の用に供されているところは道路でありまして、そういうところに置きっ放しにされるということになると道路上の交通の支障になるということがありますので、当該場所が道路に当たるのか当たらないのかという判断が必要になるわけであります。

これについては、道路に当たるか当たらないかというのは保管場所法上の解釈だけでは

なくて、例えば交通規制、それから、取締り、事故処理ですとか、そういった点でやはり道路に当たるのか当たらないのかという問題もありまして、その統一的な解釈が必要ということもありますので、道路上の解釈というのは一つ大きな判断が入るところでありまして、これについては過去、いろいろ争いもありまして、道路に当たるのか当たらないのかということについて行政不服審査で争われている例もございます。こういうところに、警察署長が判断しなければならない部分というのがあるわけでございます。

それから、ワンストップサービスの方に行かせていただきたいと思いますけれども、現在、17年中の実施を目途にいたしまして、自動車保有関係手続についてのワンストップサービス化について計画的に推進をしておりますところであります。自動車保管場所証明、登録・検査、各種租税の納付等、さまざまなものがございまして、これをワンストップサービスでやっていこうということでございます。

ワンストップサービスが実現いたしますと、自動車保管場所証明、自動車の登録等についてオンラインで一括して申請をしていただく。それで、申請の情報を受けつけたワンストップサービス・システムから当該情報のうち、自動車保管場所証明に係る部分が警察署長の方に到達をいたします。

警察署長は、これを受けまして、当該自動車につきまして、先ほど申し上げたような道路上の場所以外の場所に保管場所が適正に確保されているか否か等について確認をいたします。確認をいたしまして、道路上の場所以外の場所に保管場所が適正に確保されている、先ほど申し上げた要件等をクリアーしていると認めた場合には、ワンストップサービス・システムを通じて運輸支局長等へその旨を通知いたします。運輸支局長等による審査を経まして、自動車の登録が完了するという手続となるわけであります。

自動車保管場所証明の審査事務、実際に警察署長が先ほど申し上げましたような判断をしなければならない部分以外のコンピューターネットワークの管理・運営につきましては、警察の管理する部分だけではございませんけれども、ですから、全体について言うのはちょっと問題があるかもしれませんが、少なくとも管理・運営について民間に委託することは十分可能であるというふうに考えておるところでございます。

当方からは、以上でございます。

○福井専門委員　ありがとうございました。

それでは、以下質疑としたいと思います。いかがでしょうか。

○本田委員　ありがとうございます。まず、幾つか御質問をさせていただきたいと思います。

警察署長の御判断というくだりがございましたが、すべてのところに警察署長様が足を運んでおられるとは思いますが、実質問題、こういったレベルのどういう方が、まず、どのように当たられて、それから、警察署長の判断が必要な案件数というのはどれぐらいあり、ちなみに、実際問題、御判断に当たられる前の実地検証に行っていいらっしゃる方のトレーニングプログラムというのはどれぐらいのものかというのを教えてください。

○種谷交通規制課長 わかりました。

まず、実際に警察署長が現場に行っているかというお話で、これは勿論、行ってございませんで、既に、この手続の中で民間委託ができるものはほとんど民間委託をさせていただいております、具体的に申し上げますと、書面審査、それから、現地調査、それから、コンピューターシステム、データベース化していますので、それへの打ち込みというのがございますけれども、これらにつきましては既に民間委託をさせていただいているところがほとんどです。

件数につきましては、15年ですと、全体で年間大体994万件ぐらいの申請、あと、軽自動車については届出ですけれども、12万件ぐらいの届出数があります。

先ほど申し上げましたように、47都道府県の38ぐらいにつきましては既に民間委託をさせていただいております、実際に、先ほど申し上げました判断の前提となる調査ですけれども、現地に行って、例えば駐車場の長さをはかって車をはみ出ないのかどうかとか、それから、申請の添付書類を付けていただくわけですけれども、その場所が所在図、配置図どおりになっているとか、そういったような形式的な現地調査についてはすべて委託契約を結んで、民間の方にやっていただいております。それを持ち帰りまして、打ち込みも多く、県の民間委託をしております、そこまではやっていただいて、その過程で最終的に、例えばチェックリストみたいなものを持って行っていただいてチェックをしていただいできて、例えば先ほど申し上げました道路性云々に若干問題があるのではないかなみたいなものにつきましてはチェックをしていただく過程でチェックをしていただいて、それについて疑義があるようなものについては、実際に警察署から交通係の専門の警察官が行ってチェックをしてくると。それで、そこで判断を加えた上で、その判断についての決裁を警察署長まで取っていくと。それで、最終的には警察署長がそこで道路上の道路以外の場所であるとか、使用の本拠に当たるのかどうかですとか、そういった部分について判断をさせていただくという形でやっております。

トレーニングのプログラムについてですけれども、後で出てきますが、これは交通安全協会に委託している県がほとんどでありまして、そういう意味ではそれ以外の交通関係の事務もやっておるといところもあって、ちょっと特別のトレーニングをやっているかどうかにつきましては把握しておりませんが、そういう意味では交通関係に詳しい人たちがやっているということで、今のところ、トレーニング不足のような形でトラブルになっているという話は聞き及んでおりませんが、一応、そういう形で、できるだけ民間委託はやってきているという認識を持っておりますけれども。

○本田委員 ありがとうございます。

あと3つお聞きしたいんですが、994万件のうち、実際問題、警察官の方が御覧になっているケースというのは何%ぐらいで、それから、警察署長まで行っているのがどれぐらいでしょうか。それが1つ。

あと、チェックリストはあるとおっしゃいましたけれども、通常、民間ですとこういう

ものはかなりマニュアル化されていて、かつ、トレーニングプログラムをきちんと入れると交通安全協会ではなくてもできる部分、もっと安くできる部分というのがあると思いますが、そういった御検討はいつされているのでしょうか。それが2点目。

3番目は、先ごろ、2,500円ですか、費用を上げておられますけれども、かつ、予算額が算出困難というのは、税金を払っている身として非常におかしいと思うんですけれども、これはどういう根拠でお挙げになって、なぜ、ここの算出が不可能なのかというのを教えてください。

○種谷交通規制課長 まず1つは、警察官が実際に現場まで行った件数ですが、これは申し訳ないんですけれども、手元にございませんですが、要するに、上がってきて判断の結果、受けつけられなかったと、つまり、要件に合致していなかったとか、先ほど申し上げました、道路上の場所以外の場所ではなかったみたいなかたちで、これは確認という形になりますけれども、結局、保管場所証明が出せなかったという数がございます。全国で平均しますと全体の0.4%が証明書が出せなかったという数がございます。これについては当然、少なくともこの0.4%については警察署長まできちんと上がって、その判断で出さなかったという結果になったものでございます。

○本田委員 非常に少ないということですね。

○種谷交通規制課長 そうです。少ないですけれども、それで結構、争点になったものがございますので、判断は当然、そこで必要だということになると思います。

○鈴木主査 それは委託した民間の業者の判断で、ここのところはだめだという事柄をそのまま信用することはできないのですか。それをいちいち最終的に警察はチェックするのですか。

○種谷交通規制課長 そこはやはり、先ほど申し上げましたように、道路上の場所に当たるのか当たらないのかという話というのは、ほかの交通行政とも関連が出てくる、要するに、道路上の行為で取り締まるか取り締まらないか、道路上でなければ道交法上、取り締まれないという話もありますから、ほかの警察行政と密接関連している判断が必要なものですから、保管場所法だけの判断、その場だけの判断でその場所が道路か道路でないかという判断がつかないものですから、やはり、これは警察の交通担当を通じて署長判断を求めないとまずだろうということで。

○福井専門委員 後ほどでいいんですが、どういう場合で疑義があったかというような限界的な事例を幾つか教えていただけますか。

○種谷交通規制課長 わかりました。

まだありましたね。済みません。

○福井専門委員 時間があと10分ほどしかございませんので、簡潔に。

○種谷交通規制課長 端的に申しますと、安協しかできないのかということですね。それは安協しかできないということとはございません。ですから、うちの方は15年7月、全国に通達を出しておりまして、委託先の拡大の推進についてということで全国に事務連絡を流

して、きちんと要件を整えているとか、それを現地調査等ができる体制を整えられる十分な能力を持っているところで、個人情報も扱いますので、そういったことの管理がきちんとできるところ、信用性のあるところであれば結局、端的に言えばどこでもできる部分もありますので、積極的に競争入札を実施しなさいということで、これを受けて、県の中には一般競争入札や指名競争入札をやろうとしたところ、受け手が全然なくて、結局、不落随契みたいな形で随契にせざるを得なかったというところもありますけれども、実際問題、先生がおっしゃるように、一般でできるところは多分にあると思いますので、そういう意味ではどんどん競争性を導入していくべきだと考えております。

○福井専門委員 安協以外の応札事例、ないしは実施事例はございますか。

○種谷交通規制課長 現地調査と、いわゆるデータの打ち込みと別々にやっているところがございまして、現地調査では安協と自家用自動車協会というところがほとんど、あとは警友会というところがございますが、あと、データ入力については完全な民間企業であるところが2つほどございます。神奈川県と大阪につきましては指名競争入札で民間の会社が落札をしていますので、今後はこれを更に推進していくような形にしていきたいと思っています。

○福井専門委員 民間の場合には、先ほど個人情報の処理について疑義があるということをおっしゃいましたが、その点は問題ないんですか。

○種谷交通規制課長 これは一応、契約書の中に入れておりまして、情報については漏らしてはならないと。もし、そういう場合には契約をその場で解除という形で、契約の中には入れています。

これについては、例えば法律政令規則等で、一の法人みたいな形の指定をしておりますので、そういう意味では法令上はどこでもできるという形にはなっています。

○福井専門委員 少なくとも、契約上の義務を課して例があるということであれば、同じような契約上の義務を課せばデータ以外の部分についても、純粹の民間の可能性はあるという理解でよろしいわけですね。

○種谷交通規制課長 はい。

○大橋専門委員 2点質問。

先ほどからいろいろ994万件とか何かという数字、教えていただいたんですけども、法律を見ると標章を交付するという、その標章の申請件数と交付件数、それから、法律の何条でしたか、9条の1項に命令を発動するという、これが0.4%という意味ですか。要するに、9条の1項はちょっと疑わしいというものでしょう。

○種谷交通規制課長 9条の方は、道路上の場所以外に保管場所が確保されていると認められない実態があるときに、その自動車の所有者に対して使ってはいけないという命令をすることでありまして。

○大橋専門委員 それは、どのくらいの件数があるんですか。

○種谷交通規制課長 ちょっと探していますので、お待ちください。

- 大橋専門委員 後ほどでもいいです。
- 種谷交通規制課長 それと、先ほど言った0.4%というのは証明書の申請があって、その調査の過程で、そこはそういう保管場所として・・・。
- 大橋専門委員 標章の交付までに至らなかったということですか。
- 種谷交通規制課長 そうです。保管場所として使えませんということで不可にしたものが0.4%ございますというものです。例えば、権原がうそだったり、権原が偽造だったり、これは犯罪になりますけれども。
- 大橋専門委員 それは、どの段階で、つまり、委託された業者の段階でもうだめだということで、警察署長にこれはだめですという連絡はあったのか。
- 種谷交通規制課長 これは勿論、最終的には警察の方で判断しますので、委託を受けた人間の段階でもうだめだと決めてしまうということはありません。先ほど言ったように、疑義があるものについてはちゃんと交通警察官を通じて署長まで決裁を上げて不可処分という形にしますので、これは委託のところで全部判断してしまうということはありません。
- 大橋専門委員 つまり、申請の案件のうち、警察署長その者が自ら見つけ出してだめなのではないかといった件数というのはどのぐらいなんですか。
- 種谷交通規制課長 警察署長が現場に行ってますか。
- 大橋専門委員 行かなくても、書面審査でもいいです。
- 種谷交通規制課長 これは最終的にだめだというのは、全部署長決裁まで上がっていると御認識いただいて結構だと思います。これは数が実際に少ないですし、争われる可能性のあるものがかなり多いものですから。
- 大橋専門委員 ほとんどないと考えていいわけですか。
- 種谷交通規制課長 いえ、ほとんどないというか、警察署長まで全部上がっていると。
- 鈴木主査 それは判こを押すだけということですね。
- 種谷交通規制課長 現場に行って確認するかどうかというのは個別具体の問題ですのでちょっと把握しておりませんが、少なくとも、先ほど言ったように、0.4%ということは、不可にするものというのはかなり特異なものですので、これについてはやはり後々、確認行為ではありますけれども、これは行政不服審査の対象にしていますので、その教示もちゃんとしていますので、争われる可能性は十分ありますから、ちゃんと署長までは少なくとも上げて、決裁をして。
- 福井専門委員 行政訴訟はありますか。
- 種谷交通規制課長 あります。
- 福井専門委員 負けた例はありますか。
- 種谷交通規制課長 今、和解の方に持っていかれそうになっているものはありますけれども、負けたものというのはちょっと聞いていない。
- 福井専門委員 後ほど、もしわかればご教示ください。

民営化促進の通達を出されたというのは、例えば2キロの判定についての通達を出され

たというお話でしたでしょうか。

○種谷交通規制課長 2キロの判定というか、2キロの前提となる使用の本拠の考え方。

○福井専門委員 それでも結構ですが、その現物を拝見できますでしょうか。

○種谷交通規制課長 結構です。それでは、後ほど。

○福井専門委員 特に、促進通達の方は、今できれば拝見したいんですが。

○本田委員 先ほどのコストの話はいかがなっておりますでしょうか。どれくらいコストがかかっているのか。なぜ、2,500 円に上げたのか。

○種谷交通規制課長 2,500 円に上げたというのは、保管場所の方は上げていません。それはまた別の手数料ではないでしょうか。

○警察庁担当者 東京都が 2,000 円から 2,100 円に変更しました。

○本田委員 2,100 円ですか。

○福井専門委員 再交付が上がっているということですか。

○種谷交通規制課長 この手数料につきましては、ほかの交通関係の手数料の一部には政令で基準を定めまして、それに基づいて都道府県が条例で定めるという形式になっているものもあるのですが、国の法令では一切基準を定めておりません。法律自体に手数料を取れるとか取りなさいとも書いてありません。

ですから、全部都道府県の方で警察手数料条例に基づいて定めておりまして、そういう意味では額も県によって違いますいろいろなのですが、大体 2,000 円から 2,200 円ぐらいまでの間に入っていますのでそう大きなでこぼこはありませんけれども、そういう意味では一斉に上げさせたとかそういうことはございませんので。

○福井専門委員 この金額の内訳はどうなりますか。どれくらいが警察署の財源になって、どれくらいが安全協会に行っているのかということですが。

○種谷交通規制課長 委託費との関係ですね。それは。

○福井専門委員 特に、単価のベースでもしおわかりになればご教示ください。

○種谷交通規制課長 わかりました。それでは、後ほどでよろしいですか。

○福井専門委員 はい。

○鈴木主査 それと、さっき安全協会についていろいろやっておるけれども、例外的なものがあるというふうにおっしゃいましたね。つまり、安全協会以外のところに委託しておると。そのケースというのは、そんなに多くないのでしょうか。

○種谷交通規制課長 はい。残念ながら、今のところ、件数はそう多くないです。

○鈴木主査 それだったら、悉皆的に、ここのところではこういうふうに行っているというデータのデータは出していただければそう感じがするのですが。

○種谷交通規制課長 どこの県で、どこに委託しているか。それは出せますので。

○鈴木主査 分けている場合には、これは調査とコンピューター入力に分けておるといところも区分して、ケースを出してください。

○福井専門委員 委託費もできれば、安協の場合の委託費と、民間の場合の委託費と、そ

の場合の単価と併せて教えていただけますか。

○種谷交通規制課長 わかりました。

○本田委員 できれば、県ごとに件数で、どれだけはあそこの段階で検討が終わり、どれぐらいが警察官が実際に行ったかというのも多分データとしてお持ちだと思うので、それも是非。

○種谷交通規制課長 これは今、警察庁には少なくともデータありませんので、これは調査するにはかなり手数がかかると思います。1件1件、毎日かなりの数やっていますので、994万件、どのくらい警察官、ちょっとこれは困難ではないかと思えます。

○福井専門委員 一般的に現地調査等の、まさに安全協会を含む民間でなされている部分で現にそれに携わっておられる方ですけれども、トレーニングは特別なものはないということをお聞きしたんですが、具体的に何か資格審査なり、あるいは資質・適性の審査なりというようなことや、学歴の要件等は定めておられるのでしょうか。

○種谷交通規制課長 私の知っている限りにおいては、学歴の要件とか、資質の要件というのは特にはないと思います。

○福井専門委員 要するに、メジャーを持って寸法がはかれればいいというぐらいのレベルでよろしいと理解してよろしいわけですか。

○種谷交通規制課長 そこまではちょっとあれですけれども。

○鈴木主査 でも、安全協会であればいいということなのでしょう。

○種谷交通規制課長 そんなことはないのですけれども。

○大橋専門委員 この法律の建前というか、立て方を見ると、まず、この事実関係を確認して、どうもおかしいというものは何か通知して、それを受けて公安委員会という組織が何らかの公権力を発動するというような、大ざっぱに言って、この自動車保管法の枠組みというのはそういう流れになっていると思うんですけれども、現在、この最後に控えている、公権力の発動は別としても、この前の、これが本当に道路上の道路以外の場所にちゃんと保管しているかという事実の確認という行為は、実態的にも法制的にも十分民間委託というのは、民間開放というのは可能なんだというふうに私は思うんですけれども、しつこいようですけれども、なぜ民間開放ができないのか。課長が御説明の道路上の道路とかいうのは本当にそれほど難しい話なのかどうか、なぜ警察署で独占的にやらなければならないのかということについて、もう一回説明してくれますか。

○種谷交通規制課長 今、先生のおっしゃった通知を受けて公安委員会が、先ほど、9条の使用制限命令みたいなものを出す担保さえあれば、あとは民間に任せてもいいのではないかというお話だと思うんですけれども、この法律の建前で、8条の通知、それから、9条の公安委員会の使用禁止命令というのは、極端な病理的な部分についての対応であって、本来はそういうものは前提として少なく、そういう悪質なものについてはそういう制裁があって、最終的にはそういう制裁が下りますという形になっていますけれども、実際にはほとんどはきちんと道路上以外の場所を見つけて、そこに置いていただけるという前提

で法律が成り立っておりまして、それについては、それが確認できれば確認書を提出すると。確認書を受けなければ即罰則とかそういう形式にはなっていないで、保管場所証明がないと登録ができないという形になっているだけの制度であります。

ですから、ごく例外的なものが通知、公安委員会の使用停止命令という形になりまして、先ほどの御質問であれですけれども、9条の運行供用制限命令が出ているものは平成15年中で0件であります。そういう意味では、本来の普通に車を所有してもらう方のための手続になるわけであります。

あと、警察署長が判断しなければならないのかという点についてですけれども、勿論、現地調査とか、先ほど言ったある程度の書面の審査、それから、入力等々につきまして、機械的にできる部分についてはほとんど民間開放が当然可能だと思っておりますし、これはやっております。

ただ、最後の最後に、その場所が道路上の場所以外の場所であって、道路交通の円滑と安全に支障が及ばない形になっているのかどうかはだれかが判断しなければならない。その判断をするに当たっては、道路というのは全国のネットワークになっておりますので、更に。

○福井専門委員 済みません、おまとめをお願いします。

○種谷交通規制課長 わかりました。

最終的に交通の安全と円滑に責任を持たなければならないことになっている警察が最後のところで判断をすべきものだと考えておりますので、それ以外のところは当然、民間に開放できる、委託ができるものだと思っておりますし、競争性を導入すべきものだとも考えております。

○福井専門委員 今いただきました15年7月14日の通達についてお聞きしたいんですが、この中の「各都道府県警察の委託先は、複数にわたらないことが望ましい」という記述なんですけれども、これは同一都道府県内1業者でないといけないという意味ですね。

○種谷交通規制課長 結論から言いますと、これはそういう意味です。これはなぜかといいますと、1つの県で、要するに「車庫とばし」というものがございまして、例えば1つの駐車場に、本当は1台しか置けないのにたくさんの人間がその場所を保管場所だという形で申請してくるとかいろんなケースがあるんですけれども、それを少なくとも県単位でデータベース化しておかないと。

○福井専門委員 例えば、県境に近いところだと隣接県との間でも同じ問題が起こり得ます。

○種谷交通規制課長 それは今、警察の中では隣接県同士でチェックし合うシステムがありますので。

○福井専門委員 とすれば、都道府県内だって複数の業者が同一都道府県内にいたって、そのデータについてはチェックし合うために融通しないといけないという契約の拘束をかけておけば済むのではないですか。

○種谷交通規制課長 それは勿論、そういうデータベースをつくってもらって相互にチェックできるような形にしてもらえば可能かもしれませんが、民間でそういうデータベースをつくっていただくにはかなりのコストがかかると思います。

○福井専門委員 チェックができればいいわけですので、要するに、もう時間がないのですが、私どもの問題意識としては、やはり同一都道府県内１個というのは安全協会以外の方が参入することに対して著しく障壁を設けているようにお見受けできるので、今の「車庫とばし」対策の意味であれば、そうではない前提を整えるということさえ可能であれば、今、おっしゃるような御懸念はないわけです。

○種谷交通規制課長 それは、どこのコストでそのシステムをつくっていただくかということ、多分、民間の、例えばクレジットカードのブラックリストのデータベースみたいなものを民間でつくっていただけるのであれば、それはできるかもしれませんが、あとは、もう一点だけ言わせていただくと、県内でいろんな業者がいろんな地域について参入することになると、こっちは甘いぞ、こっちはきついぞみたいな話になる可能性も出てくるということから、一応、現在は県内１つというのが望ましいということ。

○福井専門委員 後者の話は、基準を設ければいいわけですね。微妙なものについては基準を設ける。データベースの費用につきましても、要するに１つの車庫に複数台の登録がなされていないかというだけのチェックですね。

○種谷交通規制課長 それだけではなくて、いろんなパターンがありまして、時間がないのであれですけども、「車庫とばし」の類型というのはいろんなものがありまして、文書を偽造したり、生活の本拠を記入する形で、例えば。

○福井専門委員 わかりました。それでは、そういったさまざまな「車庫とばし」の手口に対応できるような相互融通の仕組みがあるのなら、必ずしもこれは必須ではないように思われますので、それも併せて、是非、具体的に御検討をいただければと存じます。

それから、この通達の内容等について、一般的に、例えばホームページ公開されるとか、県内の関連の業界なりに通知されるというような広報活動はされておられるんでしょうか。

○種谷交通規制課長 これは、現在は事務連絡という形になっていますので、ホームページには出しておりません。

○福井専門委員 こういうものも、やはり大々的にこういう姿勢だということがわからないと、やはり応札者がゼロということは大いに起こり得ると思うんです。

併せて、もし適当であればという趣旨なんですけれども、むしろ原則民営化を検討すべしというぐらいのスタンスでもっと強く要請していただければ大分流れも変わると思いますが、いかがでしょうか。

○種谷交通規制課長 済みません、長野と京都では、先ほど指名と言いましたけれども、一般競争もやっています。ただ、やはり落ちなかったようであります。

○福井専門委員 事前の告知の問題もございますし、むしろ、それで一般競争の仕組みをやるということまで踏み切られたのであれば、むしろ一般競争を原則として全国の都道

府県警察で一般広報もし、かつ、同一都道府県内複数業者もこういう前提であればオーケーだということで、再度、徹底的な広報をしていただくということを是非、御検討いただければと思います。

○種谷交通規制課長 一般競争はどんどん進めていくと。ただ、全県一つの仕組みをどういう形でやるかはちょっと検討を。

○福井専門委員 御検討いただけますか。

○本田委員 特に物価が下がっている世の中、私が今、手元に持っているものは東京都のものでございますけれども、本年4月1日から自動車保険証明書料が100円、それから、再交付手数料も100円上がっておりまして、こういった値上げをもしされるのであるならば、十分な努力をした上でコストが上がった、どうしても下げられないということをやはり証明しながらやっていくということは一つあるのではないかと思います、いかがお考えですか。

○種谷交通規制課長 それはそのとおりだと思いますので、ただ、先ほど申し上げましたように、これは国の関与が全くできないところでありまして、都道府県の条例で定めおり、議会を通じてやっていますので、そのお話があった旨は警視庁の方には申し上げておきますけれども、議会で御判断の上、やっていただくということになると思います。

○福井専門委員 それでは、そろそろ時間ですので。

○大橋専門委員 最後に、やや追加質問ということで、今日御説明いただいた自動車保管場所証明事務を包括的に委託、あるいはアウトソーシングすることを制限している法令というものがあれば、それを教えていただいて、ある場合には、その具体的な内容、それから、その制限の存在の合理的な説明というものについて、後ほど事務局の方にお出しいただければと思います。

○種谷交通規制課長 包括的に制限をしている法令ですか。

○大橋専門委員 包括的な委託を妨げている法令。今の話だと、ないというような感じがしますが。

○種谷交通規制課長 だから、最終的に、今の保管場所法は権限を警察署長にしていますので、ですから、最終的な判断は法律上、警察署長が判断しなさいとなっていますので。

○大橋専門委員 法令上、警察署長にしているから、その法律を改正しない限りは民間委託というのは不可能だということですか。

○種谷交通規制課長 最終的な最後の最後の判断をどこがするかというのは、立法政策の問題だと思います。ここは、先ほど申し上げたように、交通の安全と円滑に責任を持っている警察にさせるというのが現在の立法政策でありますので、この立法政策が全面的に変わってしまえばまた別ですけれども、少なくとも、今の立法政策上、こういう法律ができている以上は、最後の判断の部分だけは警察署長に担保しておかないとまずかろうと思う。それ以外を民間委託することについての支障になるような法律はございません。

○鈴木主査 もうやめておきますが、警察署に保留する理由は、さっきの場所だけの問題

ですか。

○種谷交通規制課長 場所だけではなくて、道路上の場所に当たるか当たらないかというのは、先ほど申し上げた保管場所法だけの観点からではなくて、取締り、規制、事故処理、その他の交通行政全般と関連をする判断でありますので、そこに責任を持っている警察がやるべきだというのが、今の立法政策でこういう法律になっていると思うのですけれども。

○鈴木主査 飛ばしも入るわけですか。

○種谷交通規制課長 当然、飛ばしの捜査についてもそうですけれども、ただ、それは従たるものであって、主たるものはやはり交通の安全と円滑を今、どこに責任を持たせようかという中で警察に持たせようというのが立法者の判断ですので、そういう形になっているものと理解をしています。

○福井専門委員 ありがとうございました。

それでは、幾つか追加の資料等ございますが、よろしくお願いいたします。ありがとうございました。