

第4回 官業民営化等WG 議事録（警察庁ヒアリング）

1. 日時：平成17年6月27日（月）10:30～12:00
2. 場所：永田町合同庁舎1階第1会議室
3. 項目：官業の民間開放に関する各省庁ヒアリング
運転経歴・交通事故証明、安全運転研修
放置駐車違反車両の移動・保管
信号機・道路標識・パーキングメーター等の保守管理
4. 出席： 規制改革・民間開放推進会議
鈴木主査、大橋専門委員、福井専門委員
警察庁
運転経歴・交通事故証明、安全運転研修
交通局交通企画課 交通企画課長 石井 隆之
交通局交通企画課 課長補佐 檜垣 重臣
交通局交通企画課 課長補佐 稲盛 久人
放置駐車違反車両の移動・保管
交通局交通企画課 交通企画課長 石井 隆之
交通局交通企画課 課長補佐 檜垣 重臣
交通局交通指導課 理事官 直江 利克
信号機・道路標識・パーキングメーター等の保守管理
交通局交通規制課 交通規制課長 種谷 良二
交通局交通規制課 課長補佐 宮内 彰久
交通局交通規制課 課長補佐 磯 丈男

運転経歴・交通事故証明、安全運転研修

鈴木主査 それでは、第4回官業民営化等ワーキンググループを開催したいと思います。今日は、官業の民間開放に関する各省庁ヒアリングで、警察庁、厚生労働省、国土交通省という順番になっております。担当しておりますのは白石、大橋の両委員でありますので、大橋委員から進行をしていただきたいと思います。よろしくお願ひいたします。

大橋専門委員 それでは、朝早くから御苦勞様です。運転経歴・交通事故証明、安全運転研修について30分程度ということで、御説明は10分程度でいただいて、あとは質疑ということをお願いしたいと思います。よろしくお願ひします。

石井交通企画課長 警察庁の交通企画課長をいたしております石井と申します。それでは、御指示のございました運転経歴・交通事故証明、安全運転研修につき

まして御説明を申し上げたいと思います。配付しております資料は3枚ございますので、適宜御参照のほどをよろしくお願い申し上げます。

最初に、様式に従いまして説明してまいります。

運転経歴・交通事故証明、安全運転研修でございますが、これにつきましては平成15年10月付で民間法人化されました自動車安全運転センターが実施の主体となっております。これらにつきましては、自動車安全運転センター法のそれぞれの規定を根拠にいたしまして実施をしているものでございます。

運転経歴証明業務と申しますのは、運転免許を受けている者の求めに応じまして交通事故、交通違反、運転免許の停止等の行政処分の有無と運転経歴を記載した運転経歴証明書を交付する業務でございます。平成16年度におきましては、約470万件の取扱いがございました。

それから、交通事故証明業務でございますが、交通事故の保険金請求等に必要な書類として、交通事故の被害者の求めに応じ、交通事故の発生日時、場所、当事者、その他の事項を記載いたしました交通事故証明書を交付する業務でございます。平成16年度におきましては、約390万件の取扱いがございました。

それから安全運転研修業務でございますが、これにつきましては我が国随一の専門的かつ高度な施設を用いまして、病院とか電気、ガス、警察、消防等の緊急車両を運転する運転者の方、それから自動車教習所の教習指導員と自動車の運転について高度の知識・技能を必要とする業務に従事する方々に対し、研修を行っている業務でございます。平成16年度におきましては、延べ6万5,000人/日の研修実績がございました。

次に当該業務の「民間開放の状況」についてでございますが、運転経歴証明業務及び交通事故の証明業務につきましては、民間法人化されました自動車安全運転センターにより行われているところでございまして、当該業務につきましては同センターが制度的に独占をしているところでございます。

安全運転研修業務につきましては、自動車メーカーさん等が独自に研修施設等を設けて一般ドライバー等を対象とした自動車運転の研修等が実施されており、既に民間開放されているところでございます。

次に、「当該事務事業を廃止した場合の影響」でございますが、御承知のように交通事故につきましては交通事故死者が昨年は7,358人ございました。交通事故の発生件数、負傷者数につきましては過去最高を更新しておりまして、依然として交通事故情勢は極めて憂慮すべき情勢にございます。

このような情勢下におきまして、警察等の緊急自動車の運転者や自動車教習所の教習指導員等、自動車の運転に関し、高度の技能・知識を必要とする業務に従事する者の資質・能力の全国的な水準を確保するための安全運転研修業務、または国が全国的に集約・保有する交通違反歴や、交通事故歴を活用した全国的な見地からの

安全運転を促進するための運転経歴証明業務、自動車損害賠償補償上の損害賠償制度の適正な運用を確保し、交通事故被害者が保険金を請求する際、必要となる交通事故証明を交付する業務につきましては、その意義、必要性は一層高まっていると思います。

これらの業務が仮に廃止をされたとしますと、例えば交通事故の保険請求に支障が生じて、被害者が迅速適正に救済を受けられなくなりますし、自動車の運転につきまして高度の技能・知識を必要とする者の資質の全国的な水準の維持ができなくなります。

また、事業所等における運転経歴証明を活用した安全運転の賞揚等、安全運転の促進が期待できなくなり、国の交通安全対策上、重大な支障が生じると考えております。

次に、「更なる民間開放についての見解」でございます。運転経歴証明書業務につきましては交通違反歴、交通事故歴等、警察が犯罪捜査と公権力の行使の過程で得た個人にとって極めて不利益となる秘匿性の高い個人情報を取り扱うという特性を有するもの、そのために複数の民間業者の参入を認めて競争原理を働かせるにはなじまないと考えておりまして、さらなる民間開放は困難であると考えています。

最後に、個別の質問項目について御説明をさせていただきます。

まずSDカードの発行枚数、具体的な用途でございますが、昭和52年4月業務開始以来、約7,493万枚を発行しています。これは累計でございます。具体的な用途でございますが、運転経歴証明を申請した者が1年以上事故、違反等の記録がない場合、同証明書を添えて安全運転者であるということを表すSDカードを交付しております。SDカードは、安全運転者であるという誇りと自覚を持たせることにより安全運転を促進するものでございます。

それから、安全運転センターが行う業務のうち民間開放ができない業務があれば、その業務の内容と理由を教示願いたいということでございますが、通知業務、運転経歴証明業務、交通事故証明業務、これらにつきましては先ほどの繰り返しとなりますが、秘匿性の高い個人情報を取り扱っているものでございますので、民間開放にはなじまないというふうに考えております。以上でございます。

大橋専門委員 ありがとうございます。

それでは、私から3点ばかり教えていただきたいと思っておりますが、御説明の8の「更なる民間開放について」、困難だということその理由が書いてありますが、例えば非常に秘匿性の高い個人情報を取り扱っているんだから、こういうセンターで独占的にやらなければならないとおっしゃるんだらうけれども、もう少し秘匿性を保つためにどういう措置を講じているのか。例えば守秘義務を課すとか、その措置の状況について教えていただきたいということが1つです。

それからもう一つは、安全研修あるいは調査研究の業務がこのセンターのかなり

大きな仕事になっていると思いますが、こういう業務については交通安全協会とか、あるいは自動車事故対策機構というのもある意味では同じような業務をやっていると思うのですが、それら機関との分担関係というものがどういうふうになっているのかということです。

3番目は、経歴証明あるいは事故証明、更には通知業務です。通知業務の御説明はなかったと思いますが、この業務については何かオンライン化の計画があるというふうに聞いておりますが、そのオンライン計画による合理化の進展状況というものがどうなっているのか。あるいは、現状は紙か何かで申請して交付しているのかどうか。その辺の状況についてお教えいただきたい。この3点でございます。

石井交通企画課長 最初に、秘匿性の高い情報を扱っているので、どういうふうな形でその守秘義務なり、その秘密を守っていくのかという御質問でございます。これにつきましては、自動車安全運転センター法上、役員にみなし公務員とするなど守秘義務を課すような法律上の規定がございます。それからまた、センターにおきましては個人情報の取扱規定を整備いたしまして、個人情報保護法に基づく個人情報の保護の内部の徹底を図っているところでございます。

それから、2番目にほかの機関との分担はどうなっているのかということでございます。これは、例にございました国土交通省さんが持っております機構との関係について御説明を申し上げたいと思いますが、この機構につきましては事業者の安全運転を管理しております担当者について研修を行っているほか、重度後遺障害になった者の治療、養護施設の設置運営、交通事故により重度後遺障害になった者に対する介護料の支給、それから交通遺児に対する資金の貸付けなどを業務としていきます。

自動車安全運転センターの場合は、個々のドライバーに対する安全運転の技術の研修をやっております。ですから、その任務分担がやや違っております。

大橋専門委員 一般のドライバーと解釈していいんですか。

石井交通企画課長 警察の、例えば緊急自動車を運転する者とか、自動車の教習所の先生になるような者、そういうふうな者を対象にした講習がメインでございます。

大橋専門委員 安全協会は一般のドライバーと解釈していいんですか。

石井交通企画課長 交通安全協会の場合でございますと、これは広報啓発が主たる業務でございますして、具体的に車を持ってきてコースで運転してというようなことはやっておりません。

鈴木主査 そうすると、例のつくばの鈴鹿サーキットのようなものを何十年前につくられましたね。あそこで運営しておるということですか。

石井交通企画課長 さようでございます。安全運転研修所の中央研修所でございます。

それから、3番目に御指摘のございました電子申請の関係でございますけれども、これは平成15年3月に規制改革推進3か年計画の再改定の中で取り上げられておりまして、平成16年度中にその電子申請への対応について結論を得るとされておりまして、現在センターにおきましては電子申請のための受理のシステムの整備の検討を行っているところでございます。

大橋専門委員 第1点目に関連して申し上げます、今、石井課長がお話になったような、例えば役員をみなし公務員とするとか、そういう措置を例えば新しく手を挙げた人たちに対してもみなし公務員化をするというような措置によって今、御懸念のことは解消するのではないのでしょうか。

石井交通企画課長 扱っている情報が、例えば交通事故経歴でございますと業務上過失致死傷で犯罪経歴とある意味では表裏をなすようなものでございます。そういうふうな表裏をなすような犯罪経歴の情報が本当にいろいろな団体に次々と変わっていくような形で扱われることが国民から見ているのかどうか。

私どもとしては、今の自動車安全運転センターが責任を持って唯一の団体としてやっていく方が、国民から見た場合の安心感が大分違うのではないかと思います。

福井専門委員 この団体の方は人事異動とか、辞めていったりする人はいないんですか。

石井交通企画課長 それはございます。

福井専門委員 だったら、同じことじゃないですか。複数の団体かどうかということと、そこに職員が複数出入りがあるということは全く同じでしょう。

石井交通企画課長 確かに職員の出入りはございますが、では……。

福井専門委員 それについて国民から職員の出入りは年間何人以内にしてほしいとか、何十年間で延べ秘密に携わる人は何人以内にしてほしいとかというような要望があったことはあるんですか。

石井交通企画課長 そういうことはございません。

福井専門委員 だったら同じことではないですか。何で複数の団体だったらだめなんですか。それも何か具体的な要望なり、世論調査の結果があるんですか。

石井交通企画課長 逆に申しますと……。

福井専門委員 まず質問に答えていただきたいのですが、ありますか。

石井交通企画課長 世論調査はございません。

福井専門委員 では、なぜ悪いのかということをお話してほしいんですけども。

石井交通企画課長 これは、仮に民間開放をして今年はAの団体、来年はBの団体、次々と変わってまいりましたら、そういうふうな形で犯罪経歴に関する情報をいろいろな団体の人が見る……。

福井専門委員 何で毎年変わることが前提なんですか。

では、もう一回言いますが、この安全センターの職員だって入れ替わりがあるわ

けでしょう。だからこそ、この27条という条文で、現職だけではなくて守秘義務を職にあった人についても課しているわけですよ。同じことではないですか。職にあった人に課せば、法的には全く同じ効果でしょう。その上、更に何が心配ですか。

石井交通企画課長 結局、国民から見た場合の受け取り方だと思うんです。

福井専門委員 国民の受け止め方について何か証拠なりデータがあるのかと言ったら、ないわけでしょう。

石井交通企画課長 ないです。

福井専門委員 課長御自身がそう想像するだけでしょう。だったら、それは全然説得力はないわけで、だったら同じ法的規律を課して同じような守秘義務、あるいは同じようなみなし公務員規定の下で仕事をやっていただければ、漏れる必然性は全くない。それでいいじゃないですか。

石井交通企画課長 それはどうでしょうか。逆に申しますと、先生がおっしゃるように本当に守秘義務を課して変わっていった場合、それで国民は納得するのでしょうか。

福井専門委員 そんなことをここで議論しても仕方がないじゃないですか。証拠をお持ちじゃないのに、そんな想像の産物を議論されても仕方がない。

要するに、法令の建て前というのは、公務員組織というのは人事異動もあるし、退職者もあるし、新規採用が大量になされるときもあって、彼らが一斉に辞めていくときだってあるけれども、その職にあったという事実に着目して、どんな人が座ろうが秘密を保持するというのが公務員法の建て前です。地方公務員法にせよ、国家公務員法にせよ、それで担保されているという建て前です。その建て前自体を何か疑ってかかるとか、今の守秘義務ではおかしいと主張されるのならば、これは話が別です。

しかし、同じ扱いをして、なおかつこの場合にだけ支障が起きるとするのは、それこそ詭弁だからやめた方がいい。

石井交通企画課長 例えば、そういうふうに守秘義務がございます。そこできちんと体制がなされておりましてということを前提に我々が考えた場合に、当然それが確保されているかどうかの点検をするわけですね。

福井専門委員 では、ここの安全センターについてどういう点検をしているんですか。守秘義務が確保されているかどうかというのは。

石井交通企画課長 1年に数回、立ち入り検査を行っています。

福井専門委員 立ち入り検査で守秘義務に関して何を調べるんですか。

石井交通企画課長 情報がどのように管理をされているのか、きちんと規程どおりに行われているのかなど検査している。

福井専門委員 具体的にはどういうことをやるんですか。職員の方が立ち入り検

査に行かれるとしますね。それで何をやるんですか。具体的な手順を教えてください。

石井交通企画課長 例えば、本部なり事務所へ参ります。都道府県の事務所へ参りまして、規程どおり事務手続きがされているのかどうか、まず規程を確認し、次に口頭でそれがどういうふうな形で認識されているのか。

福井専門委員 それは全職員に対して聞いて回るのですか。

石井交通企画課長 いえ、全職員ではございません。どうしてもサンプルになります。

福井専門委員 それについて、そういう立ち入り検査をしなければ秘密が漏れる組織だということですか。ここは、警報や法令によって担保するだけでは不安がある組織なんですか。

石井交通企画課長 立ち入り検査をするというのは、きちんとそれが行われているかどうか、行政として確認をする必要がある。逆に申しますと、法律に……。

福井専門委員 だったら、本来これは法令で担保されていてそこまでやるかどうかというのはまた別の論点だけれども、同じことをやればほかの組織でも全然問題ないですね。年に1回立ち入り検査をして職員にサンプル調査をすればいいということですね。

石井交通企画課長 そういうふうに行っているところで今きちんと漏れていないわけなんですけれども。

福井専門委員 だったら同じでしようとして申し上げているんです。それをやっているからいいんだと言うんだったら、やれば同じことになるということまでは、要するに理解されたということによろしいですね。

鈴木主査 この種の議論は随分いろいろ皆さんおっしゃるけれども、秘匿性があるがゆえにそれがころころ変わるといって国民が納得するだろうかという議論は、これはもう願い下げにしてほしいのです。裁判員でさえ、本人は何ら希望していないのに義務として出て来いと言っていて、終生秘密を守らなくてはならないという義務を課せられているのです。それで国民が納得するのと言ったら、法律をつくって納得させられようとしている時代でしょう。

だから、こういう秘匿性という問題をベースとして実はねらっているのは何かというと、このセンターによる独占性ですね。そういう明明白白なねらいは、最近警察庁を私は非常に感心しているのです、非常に開明的になっているのだから。だから、もう見直しをしてください。ねらいは独占維持ということだけです。

福井専門委員 合わせてお聞きしたいんですけども、28条に加えて27条が独自に必要な理由は何ですか。みなし公務員が28条にあるでしょう。自動車安全運転センター法ですけども、どうして28条以外に27条が独自にあるんですか。公務員の守秘義務違反は刑事罰がかかるはずですから、28だけで足りそうな気がする

んです。これは単純な法解釈の質問ですけれども、なぜですか。

檜垣課長補佐 刑法の方に公務員の秘密保持義務はかかっておりませんので、刑法の方でみなし公務員規定で適用されるのは、要するに贈収賄とか、そういった点が入ります。ですから、秘密保持義務というのは別途規定しないと足りません。

福井専門委員 公務員法の中にあるものでは刑法の処罰というふうには読めないわけですか。

檜垣課長補佐 はい。

福井専門委員 わかりました。

それから、このセンターの職員数は479名ですか。これはどういう方が多いんですか。採用されている方の前歴なり、あるいはどういう募集方法をとっておられるのか。

石井交通企画課長 申し訳ございません。この点はその数字資料は今、持っておりませんので、後から調べまして。

福井専門委員 ここの役職者とか、あるいは役員の方について言えば、警察庁なり、警察関係者のOBの方は何人くらい、どういうポストにいらっしゃいますか。

石井交通企画課長 センターの役員で申しますと、警察出身の者は……。

福井専門委員 役員というのは、理事とか、あるいは取締役ですか。

石井交通企画課長 理事です。

福井専門委員 理事は全部で何人いるんですか。

石井交通企画課長 警察出身の理事は8名中3人でございます。

福井専門委員 残りの理事の方はどういう経歴の方ですか。

石井交通企画課長 残りの理事の方でございますが、例えば弁護士の方とか、学校の先生とか。

福井専門委員 あとは、理事でなくても例えば部長とか、課長とか、そういう方について言えば、警察庁ないし警察の関係者の方はどういうところに何人くらいいらっしゃいますか。

石井交通企画課長 申し訳ございません。そこまで今、手元に数字がございませんので。

福井専門委員 後ほど、要するに役職者ですね、理事以外も含めて役職者について出身母体を含めて全部リストをいただけますか。

それから安全運転研修業務ですが、これはほかもやっているんですか。別紙1の3番に書かれているような緊急車両の運転者等の研修業務もほかの団体でやっているところがあるのでしょうか。

石井交通企画課長 現時点ではございません。ここで申し上げている研修業務というのは自動車安全運転の関係でございますからもっと広い意味でございます。例えば、固有名詞を出していいかどうかは別でございますけれども、ツインリンクも

てぎとか、ホンダの鈴鹿サーキットの中で交通安全に対する一般ドライバーの運転の仕方等を研修しているところはございます。

福井専門委員 こういう緊急車両の研修施設はここだけだということですか。

石井交通企画課長 さようでございます。

福井専門委員 それは、制約を加えているということですか。

石井交通企画課長 いえ、違います。法律上、やろうと思えば可能でございます。

福井専門委員 研修業務は法定研修ですか。

石井交通企画課長 法定研修ではございません。

福井専門委員 任意の研修ですか。

石井交通企画課長 はい。

福井専門委員 任意の研修で、こういう病院とか警察、消防の運転者は必ずこのセンターの研修を事実上受けているということですか。

石井交通企画課長 必ず、事実上と言うとちょっと難しいですが、多くの方は受けておられます。

福井専門委員 緊急車両などは、受けなくてもできるんですか。

石井交通企画課長 受けなくてもできます。

鈴木主査 稼働率はどのくらいですか。1年の間にあそこはどれくらい使っていますか。

石井交通企画課長 ほぼ満杯に近いと思います。

鈴木主査 私もこの問題は臨調のときにやったのだけれども、自動車教習所の教官だけだと最初に言うから、教官は場内を20キロから30キロで走るのになぜそんなに高速で走らなくてはいけないのかということをやったら、最後は実はおまわりさんの訓練だということから、それならばわかると言ったのだけれども、教習所の人たちというのはおまわりさんがパトカーで追跡するのは異質ではないですか。だから、同じようなことはやらないでしょう。

石井交通企画課長 研修の課程、内容は違っております。もちろん同じことは教えておりませんので。

福井専門委員 研修料金はいかほどですか。

石井交通企画課長 研修の料金は使用するコースによっていろいろと違います。

福井専門委員 センターの財務なり、それから収支について後ほど詳細なものを、特に研修の単価ですね。それから、年間の延べ人数、合計でそれぞれの研修区分ごとに見て幾らぐらいの収入が上がって、それに要する経費が幾らぐらい対応したものがいいのかということの後ほど詳細な過去3年程度で結構ですが、資料をいただきたいと思います。

石井交通企画課長 決算書等をお渡しいたしますので。

福井専門委員 今、言った情報が含まれている内容にちゃんと整えてください。

ただの決算書ではわかりませんから。

石井交通企画課長 できる限りそのようにいたしますが、細かい原価計算が本当にできるかどうか……。

福井専門委員 可能な範囲で結構です。

石井交通企画課長 わかりました。

鈴木主査 自動車教習所の研修員というのは、ここで研修を受ける義務を課せられているのですか。

石井交通企画課長 義務はございません。

鈴木主査 まさしく死なないように、引っくり返らないようにという教習ですね。

石井交通企画課長 さようでございます。

福井専門委員 それで、直接このセンターの業務ではないんですが、同じ部局だと思われまますのでついでにお聞きしたいのですが、かねてから何年来も議論になっていますが、警察署の窓口で運転免許の更新をする際に、交通安全協会の会費を自動的に取る警察署があるということについて、先般のヒアリングではそういう事実はないというお返事をいただいたのですが、つい最近、ここ3か月以内にそういう例が随分あるということを経典県下の警察署において聴取しております。これについて実態をお調べいただきたい。現にあるのは事実で、全くいわば結果として事実と違うことを公開の場でおっしゃっているので、ゆゆしき事態だと思います。全国にそのような運用をしているところがあったらやめるという徹底的な文書による指導を速やかに行っていただきたいと思います。

石井交通企画課長 申し訳ないですが、署というのは具体的にはどこどこでございましょうか。

福井専門委員 埼玉県下、全部お調べになればいいと思います。かなりの程度の警察署が、任意ですかと聞いて渋々任意だと認めたという報告を、ここ3か月以内の更新事例で私自身いろいろなルートから聞いております。それはとんでもないことだと思いますので、徹底していただきたい。

石井交通企画課長 調べてみます。

大橋専門委員 時間も過ぎましたが、先ほどの事故証明だとか、あるいは経歴証明について私どもの問題意識をもう一度申し上げれば、センターによる制度的独占を排除して、やりたい人がいたら入るようにしてください。そして、もし御心配のいろいろな秘匿性の高い情報を扱っているんだからと言うんだったら、そういう人、新しく手を挙げて入ってくる参入者にもその役員のみなし公務員化をするとか、あるいは個人情報の取扱いについての適用をするとか、そういうセンターと同じ措置をとることによって十分御心配は解消できると考えているということをおし添えておきたいと思ひます。

鈴木主査 これは我々の基本だということも申し添えておきたいと思ひます。

石井交通企画課長 センターは平成15年に民間法人化して今、業務をやっているところなのですが、そこで経営基盤とか、そういうふうなものを計算して今、何とかやっているわけでございます。その組織を変えて2年でもう一回またすぐに見直すというのはいかがなものかと思えます。

福井専門委員 それはどういうことですか。組織をとにかくつくった以上は存続させ続けたい。2年以内に見直すこと自体が検討対象でなくなるほど、組織の存続自体が自己目的だということをおっしゃっているんですか。

石井交通企画課長 そういうわけではございませんが……。

福井専門委員 繰り返し申し上げますように、その業務がその組織でないといけない必然性があるもの以外は民間に平等に開放していただくというのがここで議論するときの大前提です。さっきからおっしゃっている理屈なり理由をお聞きすると、みなし公務員だということを担保して、かつ守秘義務を課した場合に、それでもなおかつ支障があるということについて全然データも根拠も示されておられない。そうだとすれば、明白にこういうものは参入を許して同じだけの守秘義務なり、みなし公務員制をかけた上で自由にだれでもできるというふうにして国民は何も困らないということですか。

それに反するような証拠があるのであれば、具体的に後ほどお示しいただきたいということですか。

石井交通企画課長 また帰りましてよく検討いたします。

鈴木主査 それからもう一つ、民間法人化というのは名前が変わっただけなのでしょう。その前は何かだったのですか。特殊法人だったのですか。

石井交通企画課長 はい、特殊法人です。

鈴木主査 それは看板で、余り意味のない民間法人化という法人ですけれども、何も事態は変わっていないのですよね。

大橋専門委員 正確に言えば認可法人です。

鈴木主査 だから、つくってと言ったのではなくて、看板を書き替えたのをもう一回書くのはちょっと看板がもったいないと言っておられるような程度の話なのです。

石井交通企画課長 独立した民間法人でございますので、国の関与は少なくして出資も外しましてというのがありますので。

福祉専門委員 国の関与と言っても、現にこれはみなし公務員と処罰規定を設けているじゃないですか。おっしゃる趣旨からすればこれが根幹です。だから、それだけ設ければほかのことに関与する必要はないということで、ここにだけやらせることの理由を何も証明されておられないわけですから、それについてもし具体的証拠があるのなら後ほど教えていただきたいということに尽きます。ないのならば民間法人にどこでも結構ですから同じ制約を課した上で開放していただきたい。こ

れ以外の選択肢はないと思います。

大橋専門員 それでは、時間がまいりましたので、ありがとうございました。

放置駐車違反車両の移動・保管

大橋専門委員 それでは、引き続き石井課長に放置駐車違反車両の移動・保管について御説明いただきたいと思います。これも10分程度でお願いいたします。

石井交通企画課長 それでは、お配りしております資料は2枚でございます。御説明をさせていただきます。

最初に、放置駐車違反車両の移動と保管に関するものでございます。当該業務につきましても、2つのケースがございます。警察署長が行う場合、それから指定車両移動保管機関が行う場合の2つがございます。

警察署長が行います放置駐車違反の場合でございますが、この場合は道路交通法上、警察署長が違法駐車車両について一定の場合、駐車場等に移すことができる。移動させることができるとされておりまして、また車両をそのようにした場合には当該車両について保管しなければならないとされておりまして。

また、指定車両移動保管機関の行う事務の内容でございますが、道路交通法におきましてはただいま御説明申し上げました警察署長が行う業務の全部または一部を公益法人であって、当該事務を適正かつ確実に実施することができると認められる者として公安委員会が指定する者に行わせることができるとされておりまして。

ここで個別の質問でございますが、指定車両移動保管機関の概要について御説明を申し上げます。指定車両移動保管機関は公安委員会が先ほど申し上げました要件を満たす公益法人をあらかじめ指定するものでございまして、警察署長は違法駐車車両の移動・保管にかかる事務の全部または一部をその機関に行わせることができるとされておりまして。道路交通法の第51条の3でございます。

指定車両移動保管機関は民間委託の場合と異なり、その名におきまして車両移動保管事務を行うこととなります。移動保管されました車両の運転者、または所有者は実費を勘案して都道府県公安委員会規則で定められた額の負担金を指定車両移動保管機関に納付しなければならないこととされておりまして。指定車両移動保管機関は移動保管事務に要する経費を警察から支払われるのではなく、この負担金の収入によって移動保管事務を行うことになっております。

次に、民間開放についてでございます。現在、警察署長が車両の移動・保管を行う場合にはレッカー車による移動作業、または移動した車両の保管・返還の事務を民間にお願いをしている、委託をしているところでございます。指定車両移動保管機関につきましても、各都道府県公安委員会がそれぞれ法人を指定車両移動保管機関として指定をしております、指定車両移動保管機関は車両の移動、保管、返還、

負担金の徴収等の事務をその名において行っているところでございます。

事務事業を廃止した場合の影響についてでございますが、車両を移動する措置は道路における危険を防止し、または交通の円滑化を図るために行っているところであり、当該事務を廃止した場合には、これらの目的が達せられなくなるわけでございます。また、移動保管事務にかかる指定法人の制度は、違法駐車車両の移動措置について都道府県の予算の枠にとらわれずにこれを活性化し、違法駐車車両の排除体制を確立するために導入されたものであり、指定法人による移動保管事務を廃止し、警察署長のみによる移動保管事務を行うことにしますと、移動できる件数が予算額によって制約されることになり、車両の移動措置が的確に行えなくなるおそれがございます。

事務事業のさらなる民間開放に関してでございますが、まず警察署長の行う移動保管事務にかかるものでございますが、車両の移動措置は、警察官による移動等の命令が行えないなど一定の場合に、道路における危険を防止しまたは交通の円滑化を図るために必要な限度で実施されるものであり、移動の要否は警察署長が駐車状況等を個別具体的に判断しております。

こうした判断を要しないレッカー車による移動作業の事務につきましては、既に民間開放を行っているところであり、さらなる民間開放は困難であると考えております。

次に、指定車両移動保管機関が行う移動保管事務でございます。違法駐車車両の移動措置に際し、どの車両を移動すべきかの判断は警察署長が行っており、指定車両移動保管機関は警察署長が移動を要すると判断した場合、その後の移動、保管、返還、負担金の徴収等の違法駐車車両の移動に伴う一連の事務を、その名において実施しているところでございます。さらなる民間開放は困難であると考えております。

最後に個別の質問でございますが、当該業務についてマニュアル化、ガイドライン化すれば民間でも実施可能ではないかという御指摘についてでございます。

違法駐車車両の移動措置は緊急を要し、相手方に義務を命ずる暇がないときに予告することなく国民の財産に対し、有形力を行使する即時強制でございます。いわゆる公権力の行使でございますので、その業務のすべてを民間に実施させることは困難と考えております。

しかし、移動措置に伴うレッカー車両による移動作業そのものなどを委託することに支障のない業務につきましては、民間に実施させることが可能であり、現にお願いをしているところでございます。

指定車両移動保管機関の概要につきましては、先ほど申し上げたとおりでございます。違法駐車車両の移動保管を民間委託している場合の警察署長の個別具体的判断の基準についてでございますが、指定車両移動保管機関は公安委員会が指定する

こととされておりまして、その指定の基準は公益法人であること、事務を適正かつ確実に実施することができることとされておりまして。また、警察署長が行う違法駐車車両の移動等の措置のうち、レッカー車による移動作業等については民間委託をしているところではありますが、各都道府県において地域の実情に応じ、業務を行うために必要かつ適切な人員及び資器材が確保できるか否か、業務を行うに必要な確実な体制が確保できているか否か、業務を行うために必要な財産基礎を有するか否かなど、総合的に判断して当該業務を適正かつ確実に行うことができると認められる業者を選定して委託しているものと承知をしております。以上でございます。

大橋専門委員 ありがとうございます。私から2点御質問させていただきたいと思っております。

まず、指定車両移動保管機関の指定の基準というのがどういう基準になっているのかということと、それとも関連してすべての都道府県において指定車両移動保管機関というのは1つの法人に限られているというふうに私は理解しましたが、なぜ1つに限るのか。その理由はなぜなのか。

それから、先ほどの指定基準とも関連して公益法人、つまりこれは民法法人という意味ですね。民法法人に限っている理由は何なのかといった点について、まずお聞かせいただきたいということです。

第2点目は、課長の説明は何となくわかったんですが、指定車両移動保管機関による移動保管と、警察署長が行う民間委託による移動保管というのは何かもう少しわかりやすく法的効果の違いとか、そういうものがあつたら教えていただきたい。

石井交通企画課長 最初の御質問でございます。これにつきましては道路交通法第51条の3の第1項に基準がございます。公益法人であること、事務を適正かつ確実に実施することができることと、法上の規定はこのような規定になっております。

それから一に限っていることですが、これはこちらの方が指導監督を行うに当たって各都道府県全県1つでやっていただいた方が、こちらの監督が十分徹底ができるというふうな観点でございます。

また、公益法人に限っている理由でございますけれども、逆に申しますと、例えば企業等にお願いをした場合、駐車違反を行っている者、例えば暴力団とか、暴走族とか、いろいろな方がおられるわけです。それを公平に行ってもらえるかどうか。

それから、実は自分の名において負担金の徴収を行えるわけでございます。その場合、実費を勘案してということになっております。ですから、企業等がもうけのために料金の非常に高い駐車場などへ運んでいったとしたら、それはその名において徴収が可能になってしまいます。ですから、利益とは別途の観点である公益法人の方にお願ひしているというのはその理由でございます。

すみません。大きな2番目は.....。

大橋専門委員 今お話の点に関連して補足的に聞きたいのですが、公益法人を指定の要件にしている理由として非営利性というものを挙げてはいるけれども、問題はこういう移動、保管業務が適正に行われる主体かどうかということであって、その主体の形態が公益法人であるか、株式会社であるか、そんなものは問題ではないんじゃないですか。仮に手を挙げた人が本当にこの移動保管業務を適正に行い得る主体であるかが必要要件なのであって、何も公益法人などというのは私は必要ないと思います。

それから、先ほどおっしゃった1つの機関に限っているということについても、指導監督が1つだったら徹底できるからやるというのは、これは余り合理的な説明とは私はとらないんですけども。

石井交通企画課長 最初の部分ですが、確かに実施上の意義というのはそうなのかもしれません。

しかし、企業の方は、例えば株式会社の話をすると営利法人であり、その本質的に利益を追求しようとする法人であることは、これはその法人の設立の目的からそうなっておりますので、やはり非営利法人の方に……。

大橋専門委員 営利を追求するのは悪いことではないですし、株式会社も公益性を持っているわけですから。

福井専門委員 あとは、さっきの大橋委員の質問にあった2点目に関連するのですが、警察署長が移動保管をやる場合で民間のレッカー業者に頼む場合があり得るわけでしょう。レッカー業者というのは当然ほとんど株式会社か、有限会社か、そのたぐいでしょう。営利法人ですね。その場合はよくて、この指定法人の場合だけは民間がだめという理由は何ですか。

石井交通企画課長 指定車両移動保管機関の場合は、ある意味で独立採算でございます。自分の名においてそのレッカー料金を請求して、保管場所……。

福井専門委員 ちょっと待ってください。これはさっきの51条の3の1項によれば警察署長が具体的にこの車両をどかしなさいというところまではやってしまうわけでしょう。それで、それをいわはレッカー移動させるだけだから、先ほどのまさに大橋委員の質問にも関わりますけれども、特定された車両をとにかく適切にどこかにどかすという限りにおいて、警察署長が民間の営利法人のレッカー業者を頼む場合と業務形態においてどこが違うのかよくわからないのですが、教えてもらえますか。

鈴木主査 それに関連して、これは指定の場合には移動させるかどうかというものも含めてここが判断するのではないのですか。

石井交通企画課長 違います。これは、警察署長がこの車両を移せという判断です。

福井専門委員 だったら裁量なんかありはしないわけで、要するに暴力団の車だ

けやめてしまおうという判断をなし得るのならばともかく、そうではないわけでしょう。最初の説明と矛盾していませんか。

石井交通企画課長 資料の予算額のところをちょっとご覧いただきたいと思います。警察署長の方は調査中と書いてあるのは、各県に聞くのに結構手間がかかっていますので今は調査中ですが、指定車両移動保管機関はなし、予算はないんです。

ここでどういうことを言っているかということ、この車両をどかしなさいと署長が判断し、それで指定車両移動保管機関の方が車両をレッカー移動し、駐車場に保管し、そこに来れば返還をするわけです。それで、来ない場合は換価処分を署長の方に、これは換価処分してください。それから、県税の滞納の処分に従ってやってくださいとお願いをするわけですがけれども、この一連の経費はすべてこの指定車両移動保管機関の名において自分が命令を発してやるわけです。そういうふうな義務をかけるわけです。

ですから、逆に言うと暴力団が変だと言ったのは、要するに暴力団の車があって、それをどかす部分、これはもちろん警察署長の判断でございますので裁量の余地はございません。ただ、それを持って行って返還するときなど、暴力団ということが変に不公平感を出さないように……。

福井専門委員 例えば、どういうことをするということですか。公益法人ならばなくて、営利法人ならばするかもしれない変なことというのは例えば何ですか。

石井交通企画課長 そこら辺は、暴力団がきちんと返還をされるのかどうかということでございます。きちんとした料金を取って公平性を確保してやってもらえるのかどうか。

鈴木主査 民間だと怖いからただにになってしまうことがあるというわけですね。

石井交通企画課長 そういうふうな心配があるということをお願いしているわけですね。

福井専門委員 それは、要するに警察署長が民間のレッカー業者に頼む場合と今の仕組みはどこが基本的に違いますか。

石井交通企画課長 民間のレッカー業者の場合に、頼みましたら、レッカー料金を払うのは警察署長でございます。それで、県の方にレッカー代金は納付していただくということになります。

福井専門委員 要するに、公益法人の方が暴力団や暴走族に対してちゃんと料金を徴収できるという前提をとっておられるわけですか。

石井交通企画課長 公平性が確保できるのではないかと理解をしています。

福井専門委員 それは本当ですか。なぜそうなんですか。根拠を知りたいんですけども。

石井交通企画課長 例えば、新聞等をごらんいただくとよくございますけれども、民間の企業が暴力団とのトラブルを心配して、恐れているいろいろな便宜を図った事例

みたいなものは多く出ていると思いますが。

福井専門委員 公益法人だって自治体だっていっぱいそんな例はありますよ。株式会社の方が、あるいは営利法人の方が多というようなデータはありますか。公的機関だって暴力団とか、あるいは右翼とか、いろいろ煩わしいと彼らと思うものに対して便宜を図ったり、あるいは逆の立場の人に便宜を図らなかったりという事件は枚挙にいとまがないです。だから、それは統計的に、あるいは具体的な証拠をもって公益法人の方が安心だと言い得る根拠はありますか。

石井交通企画課長 公益法人と申しましても、確かに地方自治体でそういうふうなケースがあるのは警察も承知をしております。

ただ、そうならないように警察の方は指導をしておりますし、逆にそういうふうな心配のない公益法人を我々としては指定をしている。

福井専門委員 逆に言えば、公益法人というのが一概にそう言えるかどうかというところ、証拠がないわけだから民間法人、要するに営利法人だって暴力団だからと言って弱腰になったり、金を取らなかったり、まけてあげたりというようなことがないような個別の行為規制をしておけばいいだけのことではないですか。それで言えば、この指定何とか機関だって実際のところ本当に暴力団に弱腰になっていないという実態調査を徹底的にされたわけではないでしょう。わかりませんよ。

それからもう一つ、これは具体的にどこなんですか。都道府県に1つずつあるわけですね。具体的にはどういう組織ですか。

石井交通企画課長 多くの場合は交通安全協会です。

福井専門委員 どこにでもそうですが、また交通安全協会が出てくるんですね。そうすると、交通安全協会はなぜ暴力団や暴走族に強くて、ほかの営利法人は強くないかという具体的な組織に則して何か思い当たる節はございますか。

石井交通企画課長 交通安全協会の方では過去の実績とか、そういうことからそういうふうなところをきちんとやっていただいているというふうに警察では認識をいたしております。

福井専門委員 でも、さっき調べられたわけではないとおっしゃったじゃないですか。

石井交通企画課長 逆に言うと、そういうふうなトラブルになって、こういうふうなことでまけてやったというふうな……。

福井専門委員 まけてやって暴力団が口をつぐんでいればそんなことはばれるわけがないわけで、そういう情報は得をした方から出てくるわけではないし。

わかりました。では、別の件で移動措置ですが、「9. 個別の質問項目」のというところにもあるのですが、この移動措置の法的性格は何でしょうか。行政処分か、あるいは即時強制でしょうか。

石井交通企画課長 即時強制です。

福井専門委員 即時強制については、公権力の行使だから民間ができないということですか。

石井交通企画課長 はい。

福井専門委員 そこについては我々は全体的にかなり異論があって、公権力の行使も民間ができるというのは当会議の見解として固まっているんですが、そこはさておくとしても、この回答はそれを除いた部分は逆に言えば民間がやっても構わないという意味ですね。公権力の行使部分以外は民間がやるについて支障はないという意味ですね。

石井交通企画課長 民間ができるところ、民間にお願いできるところはあります。

福井専門委員 そうすると、問題は何で各都道府県の交通安全協会だけにしかやらせたくないのかということです。その実質的理由は何ですか。どうして営利法人のほかが出てくると支障があるんですか。何かお話を聞いていると、交通安全協会のライバル事業者をつくりたくないというだけの理由に聞こえるんですけども、そういう理解でよろしいのですか。競合他社を排除したいということですか。

石井交通企画課長 別段そういうわけではなくて、逆に言いますとやってみたいというところは今のところ寡聞にして聞いたことがないということでございます。

鈴木主査 では、やってみたいという人が出てきたら考えるわけですね。

石井交通企画課長 考える余地はあると思います。

福井専門委員 これは1個とおっしゃったでしょう。1個しかだめだと言うんだったらどうするんですか。交通安全協会と他とせりにかけるんですか。市場化テストか何かをやるんですか。

石井交通企画課長 せりにかけるとは申しませんが、どちらの方が適当なのか。それは都道府県公安委員会の方でしかるべく検討してもらえらと思います。

鈴木主査 それにこだわるのですか。1にこだわるのですか。複数ではいけないのですか。

福井専門委員 1個というのは法令上の要件ではないんですね。では、事実上1個にしているという理由は何ですか。行政指導によってですか。あるいは、何か目的があってやっているんですか。

石井交通企画課長 なっているというだけでございます。

福井専門委員 では、実際には別の民間事業者が出てきて複数指定するというところは全然構わない。業務さえ適切にやってくればよいということですか。

石井交通企画課長 公益法人であればですね。

福井専門委員 そうじゃないです。公益法人以外もです。公益法人で別に競合他社があってもいいけれども、私どもが今お聞きした限りでは公益法人以外の営利法

人でも個人でも業務を適正に行ってくれさえすればいいのではないかと思っていますので、それで支障ないんじゃないですかということをお聞きしたんです。

石井交通企画課長 今の法上の整理としては、公益法人に縛っておりますということですが。

福井専門委員 規制改革はそういう現行法を前提にした議論ではないですから、法改正をして実質的に妥当であればいいじゃないですかということまでは理解が進んだように思うんですけども、いいですね。

石井交通企画課長 現行法上を前提として考えた場合、1つは要するに負担金の徴収の部分が公権力の行使という整理をしておりますので、そういう点も含めて…。

福井専門委員 ちょっと待ってください。負担金の徴収というのは行政処分ですか。

石井交通企画課長 はい。払ってくださいという納付命令をかけますので。

福井専門委員 納付命令は、指定機関の名においてやるんですね。指定機関がこの場合は行政庁なんですか。

石井交通企画課長 そうです。

福井専門委員 それで、訴訟がある場合にはそれは取消し訴訟なんですね。債務不存在確認の訴えではなくて、行政事件訴訟法による取消し訴訟でやるというのは間違いはないんですか。

石井交通企画課長 はい。

福井専門委員 ということは、要するに納付命令の行政庁にさえなればいいわけですね。要するに、恐らく面倒だから民事ではやりたくないわけでしょう。

石井交通企画課長 面倒かどうかはわかりませんが、制度としてはそういうふうになっております。

福井専門委員 制度としてではなくて、立法論として別に民事でいいというのなら関係ないんですけども、行政処分でやりたい実質的な理由があるのならそれを教えてもらえますか。自力執行できるから楽だということではないんですか。

石井交通企画課長 それはそのとおりです。

福井専門委員 だったら、そこは前提にしてもいいです。そうだとすれば、自力救済ができるような行政事件訴訟法上の行政庁にさえなればいいわけでしょう。それで、行政事件訴訟法上の行政庁というのは民間法人だろうが、営利法人だろうが、国の機関や自治体の機関である必然性は全くない。法で位置づければいいということをも、もし御存じないんだったらこの場で理解、認識していただきたいと思えます。

石井交通企画課長 法律はそうかもしれません。

ただ、今回それにこのケースが当てはまるかどうかというのはまた……。

福井専門委員 当てはまるかどうかではなくて、立法論をやっているんです。現行法の解釈論ではなくて、我々はこの制度よりももっといい制度の枠組みがあり得るのではないかという観点で申し上げているわけで、現行制度がこうなっているというのは十分承知の上で申し上げているわけです。営利法人やその他の公益法人、個人事業者も含めていわば徴収についての行政処分性を維持さえできればそれで問題ないというふうに理解しましたので、それを御検討いただきたいと思います。

石井交通企画課長 そのこのところは、公権力の行使についてどう考えるかというところなものですから、今の時点で……。

福井専門委員 ちょっと待ってください。だったら、何で交通安全協会だったらいいんですか。これは指定法人で交通安全協会を実際に指定しておられて、そこが公権力の行使である行政処分を発動して構わないという立法選択でしょう。だったら、ほかの公益法人でもいいし、ほかの立法令が示すように民間の株式会社だってできるわけです。政策判断としてそれが妥当でないという根拠があるのならば教えてほしいけれども、そうでないんだったら素直にそのように制度改正をしていただきたいということです。

石井交通企画課長 公益法人については、何も交通安全協会にこだわっているわけではございませんので、もし別な公益法人が出てこられて、それが適当だと判断されるのならば、それはまたそういうふうな判断が各都道府県の公安委員会によってなされると思います。

福井専門委員 それ以外のことを議論しているんです。主として、やはりこれは営利法人と個人事業者です。実害があるのならば教えてください。だけど、さっきから一つもお示しになれないわけでしょう。だったら別にいいじゃないですか。

それからもう一つ、さっきの行政処分による費用徴収ですけれども、これもここで言うところの民間指定機関の利益です。行政処分ですというのは、自力救済ができるというのは債権者たる指定機関の利益ですから、例えばこういう選択もあり得る。民間法人、要するに純粋営利法人等が例えば自分は自力救済の必要はないから民事の手段だけ与えてもらっても結構、それで自己責任でやりますというところが出てきたときに、わざわざ行政処分の法的枠組みを付与してあげてでないで立法化できないということにはなりませんから、それは要するに行政処分性なり公権力性を一切除いて仕組むこともできるわけだから、そういう前提であればなおさら問題はないということになるはずですよ。

大橋専門委員 ちょっと話は違って、先ほどの都道府県に一に限るというのは全都道府県、47都道府県で1つしか認められていないというのは、何かそちらの方で通達などを出していないのかどうかを疑わせるんですけれども、そういうことはございませんか。行政指導なり通達で指示をしたということは。

直江交通指導課理事官 制度としては一に限ってとなっていないのですが、実際

は一となっている。今は皆、下りたい、下りたいと言っているところをお願いしているんです。非常に魅力が……。

大橋専門委員 下りたいというのは。

直江交通指導課理事官 指定から下りたいとおっしゃっているんです。非常にビジネスとして破綻しております。正直言って、皆やりたくないと言っているのを逆に……。

福井専門委員 実費を勘案して条例で定める……。

直江交通指導課理事官 要するに、払う人がいないんです。

福井専門委員 取れていないということですか。

直江交通指導課理事官 取れていないんです。

福井専門委員 これを警察署長がやる場合と指定機関がやる場合とどういうふうに区切っているんですか。

直江交通指導課理事官 警察がやる場合は、当然公的機関がやりますので強制徴収です。

福井専門委員 警察だって取れていないのは結構あるはずですよ。

直江交通指導課理事官 あります。警察はまだ強制徴収できますから。

福井専門委員 民間指定機関だって強制徴収できるとさっきおっしゃったじゃないですか。行政処分で強制徴収できますよ。

直江交通指導課理事官 民間は納付命令ができるという話を課長はされたんだと思います。

石井交通企画課長 納付命令をして強制徴収をするのは警察署長にお願いをしてやるようになるんです。

福井専門委員 民間機関が破綻しているということでは、民間機関から納付命令の後の差押え手続きを依頼されたらさぼってしまうわけですか。

直江交通指導課理事官 先生がおっしゃるように、逆に言うと県すら穴が空いている。いわんや、民間は……。

福井専門委員 県すらというのは何ですか。

直江交通指導課理事官 要するに、署長委託ですら納付率は100%っていませんので。

福井専門委員 これは納付率は何%ぐらいですか。

直江交通指導課理事官 各県ばらばらだと思います。

福井専門委員 後で代表的なところでいいので。

直江交通指導課理事官 多分、調べていないと思います。

福井専門委員 それは聞けばわかるじゃないですか。幾つかサンプルを取って調べてください。重要な事実です。取れていないという事実自体も重大な事実なので。

それからもう一つ、この車は指定機関でいこう、警察署長でいこうというのはど

うやって決めるんですか。

直江交通指導課理事官 そうではないです。署ごとに切れていますから。

福井専門委員 ある警察署は全部指定機関に頼むし、ある警察署は全部署長自らがやるということですか。それは署ごとにどちらかを判断せよということになっているわけですか。その法的根拠は。

直江交通指導課理事官 法的根拠は、まさに 51 条の 3 で署長が行わせることができるので、署長の裁量です。

それで、実質上は経済理論的に言いますと、要するにペイするかしないかなんです。要するに、ペイするほどのスケールスコープがあればできますけれども、なければ商売というか、保管をする委託業としてコスト的に回っていきませんから。

福井専門委員 その取れない理由は何なんですか。

直江交通指導課理事官 まず数がないです。

福井専門委員 その人から取れないという理由ですが。

直江交通指導課理事官 その人から取れない理由は、その人が払わないというわけです。

福井専門委員 払わない後で、例えば車の換価だってできるわけでしょう。やっていないんですか。

直江交通指導課理事官 実際には民事上の留置はできていないです。

福井専門委員 何でやらないんですか。だって、車を売ればレッカー移動費とか保管料くらい出るでしょう。よほど長期に渡らなければ。

直江交通指導課理事官 それは、たしか差押えをできないはずですよ。

福井専門委員 そんなことはないでしょう。留置権の行使はできるでしょう。

直江交通指導課理事官 制度として返すのと払うのがリンクしていないんです。一度立法の検討もしたんですけれども、どうもだめでした。

福井専門委員 それは後で結構ですから詳細に教えてもらえますか。要するに、払わないやつに車を返すという制度自体が、あほうという気がするんですけれども、そんなことが本当にあるんですか。

直江交通指導課理事官 実際に現金を持っていらっやらない方がいらっやいますし。

福井専門委員 だからこそ、さっき課長は競売換価を車でやったら取れるとおっしゃったじゃないですか。違うんですか。

その車が唯一の資産かもしれない人からは、その車を借款のカタにしてちゃんとレッカー移動費とか保管料を耳をそろえて払ってもらう、というのでなかったら、それこそ国民が納得しないんじゃないですか。

直江交通指導課理事官 そのように法制ができればいいなと。

福井専門委員 さっき課長がおっしゃったことは間違いだったということですよ。

か。現在できないということですか。

石井交通企画課長 いえ、違います。法制度としてはできるのですが、彼が言っているのは実態として、例えば廃車みたいな車も大分たまっている。そこでこれは競売にかけても金が出ない。むしろ廃車の費用がかかるようになっています。

福井専門委員 違うでしょう。だって、さっき直江さんがおっしゃったのは、要するに払わないということに着目して、払わないと居直ったやつには車を返してしまってお金を取らないままで不問に処してしまうということをおっしゃったわけでしょう。廃車みたいなものだけが駐車違反にかかるということは社会実態としてもあり得ないです。

これも実態を調べてください。要するに、ちゃんと財産価値がある車を保管しているにもかかわらず、その競売換価なりがなされないで、支払いが未納のまま返してしまうというような実態があるんだったら、それこそゆゆしき事態ですから、その問題をちゃんと解決していただくということも今日新たな論点として発生したと思います。

直江交通指導課理事官 実体論として申し上げますと、いい車は取りに来られません。やはりごみ車的なものは取りに来られなくて、そこは穴が空いて、しかもそのままずっと保管しなければいけない。

鈴木主査 路上廃棄みたいなものですね。

直江交通指導課理事官 はい。路上廃棄に似ているようなものです。

福井専門委員 保管期間というのは決まっているんですか。

鈴木主査 民間がやる意味というのは、あれをどかして交通をスムーズにしるということに目的があったのであって、罰金を取るのに必ずしも主たる目的があるわけではないので、動かすことに意味があるのですね。

福井専門委員 だけど、単にこの種の行政代執行などの通則で一般的にそうですが、保管物の価値が保管費用よりも小さくなるような時点までに普通は競売換価できるはずですよ。だから、やればいいんです。長期間になりそうならば、その時点でやっしまえばいいだけのことです。

直江交通指導課理事官 それをやってしまうと、結局処理代だけが欠になって、車を捨てるにしてもスクラップ費を払わなければなりませんので。

福井専門委員 だから、そういう例がどれくらいあるのかということをやはり具体例に則して、東京都の例とか、あるいは神奈川県等の例とか、具体的に教えてください。どういう車のどのくらいの財産価値のものが取りはぐれているのか。

あるいは、よくわかりませんが、廃車相当みたいになったものでもただ返すだけということがあり得るのかどうか。それから、財産調査とかどれくらいしておられるのか。非常にこれは大きな論点を含んでいると思いますので、きちんと調査していただけないか。

大橋専門委員 是非それは調査をして御回答をいただきたいと思います。

鈴木主査 もっといい車も、とにかく持って行ってしまっただけです。

直江交通指導課理事官 いい車は取りに来るんです。

大橋専門委員 ではよければ。ありがとうございました。

信号機・道路標識・パーキングメーター等の保守管理

大橋専門委員 では、御苦労様です。信号機・道路標識・パーキングメーター等の保守管理について、課長から10分程度お話をいただいて、その後質疑に入りたいと思います。よろしくをお願いします。

種谷交通規制課長 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、私の方から信号機・道路標識・パーキングメーター、パーキングチケットの保守管理の事務について御説明をさせていただきたいと思います。

まず信号機・道路標識等の保守管理の事務の概要について御説明をさせていただきます。信号機・道路標識等の保守管理につきましては、既に競争入札によりまして民間事業者と委託契約をしているところでございます。各都道府県警察におきまして、そういう形で委託をしておるところでございます。

その保守管理事務の具体的な内容につきまして御説明をさせていただきますと、まず1つは機器の保守点検・清掃事務でございます。その中身といたしましては、信号機の制御機、これは信号機にくっ付いております箱の中に入っている制御機器でございますけれども、その点検調整、それから信号機の灯器ですね。玉の方ですけれども、その点検、玉替え、清掃、それから道路標識の保守点検、交通情報板の定期点検等でございます。

それから、障害発生時の修理事務といたしまして交通事故等による道路標識の破損時の緊急修繕ですとか、信号機の灯器の玉切れや交通事故、落雷等による滅灯時の緊急修繕等が主な委託事務の内容ということになってございます。

信号機、道路標識等の保守管理につきましては、今後とも民間事業者にその事務を委託して適正な交通規制を実施していきたいと考えているところでございます。

続きましてパーキングメーター、それからパーキングチケット機の保守管理についてでございます。これにつきましては、パーキングメーター、パーキングチケットにつきましても設置管理につきましては交通規制の手段の一つということで、交通管理者である都道府県公安委員会が道路環境、交通実態、駐車需要を踏まえて行っているところでございます。

このパーキングメーター、パーキングチケットというのは具体的にどういうところに設置をしているかということについてでございますけれども、短時間の駐車需要が多くて、しかも無秩序な路上駐車が問題となっておりますので、この駐車需要を

路外駐車施設、民間の駐車場ですとか、そういったところで収容するところが困難な道路の区間におきまして時間を制限いたしまして駐車ができる区間とするという規制を行うとともに、パーキングメーター、パーキングチケットの発給機を設置・運用して短時間の駐車を認めることにより、当該区間における駐車秩序を維持しているというものでございます。

この根拠は道交法の49条でございますが、その3項、4項におきまして都道府県公安委員会ではパーキングメーター等の保守管理事務、それからそれに加えてパーキングメーター等が正しく利用され、時間制限駐車区間における駐車の適正を確保するための措置を講じなければならないという形で規定をされております。

これらの事務について委託をするという形になるわけでありましてけれども、具体的に申し上げますと、1つはパーキングメーター等の管理に関する事務でございます。この管理に関する事務としてどういうものがあるかということでございますが、これはパーキングメーター等の損傷等の外観上の点検ですとか、故障、事故等による損傷発見時の警察への通報、修理業者への通報、機能保持のための作動点検、インクリボン、釣り銭等の常時点検及び供給、手数料の徴収及び出納簿の整理報告等といったものが日常的な管理に関する事務でございます。

それから、もう一つの駐車の適正を確保するための措置というものが法律上、委託事務の形になっておりまして、具体的にどういうことかといいますと、1つは時間制限駐車区間、そのパーメ、パーチケが設置されている区間の車両の運転者に対する情報の提供ということで、利用方法についての広報啓発、パーキングメーター等の利用方法の教示、適正な使用に関する指導というものが1つでございます。

それからもう一つは駐車する車両の整理ということでございまして、御承知のようにパーメ、パーチケのあるところにつきましては駐車枠があるわけで、その駐車枠に駐車しなければ違反になるわけですがけれども、駐車枠に駐車しない車両の監視、それから違反車両運転者に対する勧告、ステッカー、または口頭による注意、それから注意に従わない違反車両の警察署長等への通報等でございます。現在、これらの事務について委託をしておるということでございましてけれども、現在道交法及びその同法の施行規則の規定に基づきまして公益法人に委託をしておるところでございます。

これはなぜかと申しますと、これらの事務の中には単純な保守管理、先ほど最初に申し述べた保守管理の事務に加えて、先ほど言った違反車両に対する措置等、交通規制と密接な関係を有する事務が含まれておるということで、公益性の高い事務であることから公益法人に委託するということになっておるのが現状であります。

しかしながら、調査票にも書かせていただきましたけれども、平成16年6月に道路交通法の一部が改正されまして、平成18年6月までに放置駐車車両の確認及び標章の取付けに関する事務が民間法人、会社に委託されることになっております。

この時間制限駐車区間につきましてもその対象になっておるということから、これに合わせましてパーキングメーター等の保守管理等の事務につきましても基本的に民間の会社に開放する方向で、委託の在り方について現在検討をしておるところでございます。私の方からは以上でございます。

大橋専門委員 ありがとうございます。私から2点ほど御質問をさせていただきたいと思います。

1点は、最後におっしゃった18年の6月までにこういうことが行われるから、合わせて民間委託を検討したいとおっしゃいましたが、それは結局は法律改正になるのか、あるいは内容的には公益法人という要件を削除するというふうに理解してよろしいのでしょうか。

種谷交通規制課長 16年6月の改正は、御承知のように放置車両について確認を民間の会社がして、それで使用者責任を追及するという形でありまして、確認事務自体は取締りではなくて取締りの前提になる行為ということではあるのですけれども、取締りに非常に密着した行為であります。それで、あれについても結局いろいろ制度設計をいたしましたけれども、民間の会社に委託できるという判断をいたしましたので、先ほど申し上げましたようにパーキングメーター等の保守の中で使用の適正化にかかる部分というのは、先ほど申し上げましたように違反車両等のチェックですとか、そういったようなことなので、非常に類似の事務だということですので、放置車両の確認についても民間委託できるという整理をしましたので、こちらの方も民間の会社に委託できるという整理をしたいということです。

ただ、放置車両の方は制度設計自体が法律に書いてありましたので法律改正という手続きが必要でしたけれども、こちらの方は法律自体には委託できると書いてあるだけの話であって、どこに委託をするかという話は施行規則に書いてありまして、公益法人の規定がありますので、その施行規則を改正することによって民間の会社に委託をできる、という形に改正をしまいたいという前提で検討をしておるところでございます。

大橋専門委員 それも一つの改正で対応できるということですか。

種谷交通規制課長 はい、そうです。

大橋専門委員 それから、これはやや初歩的な質問ですけれども、パーキングメーターの設置というのは例えば道路管理者との関係はどういうふうになるんですか。

種谷交通規制課長 一応交通管理の世界でありまして、先ほど申し上げましたように短時間駐車の手が多い。放っておくと、ただ二重、三重に駐車してしまう。完全に駐車規制を解除してしまいますと二重にも三重にもなるとか、ぴったりくっついて動けないとかという話になって、交通全体に交通の円滑に支障が及ぶというようなところは秩序だった形で駐車させましょうという形になっていますので、交

通管理の一環で交通管理を担う公安委員会がやっていますが、基本的には事前に道路管理者とは協議しながらどこの場所にどういう形で設置しようかということは相談していますけれども、設置権限自体は道路交通法で都道府県公安委員会という形になっております。

鈴木主査 さっき驚いたのですが、道路に違法駐車をしているというのは車を放棄して捨てて持って行ってもらって、それで廃棄費は自分が持たないというねらいもあるのだという話を聞いてびっくりしてしまったのだけれども、パーキングメーターのところではそういうことはありますか。

種谷交通規制課長 それはないです。

福井専門委員 パーキングに止めっ放しで払わないで逃げ回る人とか出てきた場合にはどうするんですか。

種谷交通規制課長 49条違反になりますけれども、そこできちんとその違法状態が確認できれば追及をしていくという形になりますけれども、その確認ができないでそのまま逃げられてしまった場合には、後から追及はしているかと思いますが、なかなか難しい状況です。

福井専門委員 実際上、払わないで逃げてしまったら取りはぐれることが多いわけですか。

種谷交通規制課長 取りはぐれることになると思います。

鈴木主査 それはどれくらいの割合でありますか。

種谷交通規制課長 手元に数字がないものですから、確認ができればもちろん追及はしていくんですけども。

鈴木主査 確認する前に止めて逃げてしまったら、これはもう仕方がないですね。だけど、確認して少なくともそのナンバーを控えた後だったら、逃げたら。

種谷交通規制課長 それは一応道交法違反になりますので、もちろんパーケ代だけではなくて、これは罰則も付いておりますので、そこで追及をしていくという形になると思います。

福井専門委員 でも、実際はやらないわけですか。

種谷交通規制課長 なかなか実際問題としてできていない状況ではないかと思えます。

鈴木主査 車の車輪止めみたいなものを付けて、メインの道路では駐車違反を徹底的に取り締まり、置いてあったら片っ端から持って行ってしまおう。

しかし、わき道のところは空いているところもありますね。だから、そのところには今、言ったような、逃げないような施設をつくる。あるいは駐車場自身をつくる。今までのビルを改装したりして、そういう新たな需要も出るのではないかと期待したのですが、そのような考え方はないのですか。車は主にメインのところできさっき言ったような放置車両みたいなものを、片っ端から持って行ってしまおう。

種谷交通規制課長 それを徹底して取り締まるという前提です。その辺は新しい放置駐車について民間委託をして確認して使用者責任を追及していこうというもので、それこそメインの本当に必要なところはきちんとやっけていこうと。

一方、先生がおっしゃるように駐車してもいい場所というのはあるのではないかという議論もありまして、その辺は今、全国警察で新しい制度が18年の6月に施行になりますので、その前にもう一回今までの駐車規制をしてあるところも見直して、本当に必要なところ、それから本当に必要ないところは規制を撤廃してしまえばいいわけであって、ただ1かゼロかではなくて、例えば時間で決める。夜間は駐車できるようにするとか、もしくは今、申し上げた時間制限駐車区間という規制の方法がありますので、パーメですとかパーチケをセットして、短時間ならば止まれるようにするとか、そういう見直しを今、新しい制度が施行されるまでにやっけておこうということで全国で今やっけているところです。

鈴木主査 普通の市民にとっては違法駐車など到底やりたくないですね。だけど、駐車する場所がないから仕方がないからちょっと置いてすぐ戻ってくるということなのですか。

だから、表の道路だとか、いけないところの駐車はすぐ持って行ってしまうということ徹底すれば、裏道とかで空いていてパーキングメーターのあるところに誘導される。あるいは、駐車場自身をつくるビジネスが出てくるということになると思うから。

種谷交通規制課長 路外駐車場も今、手元に数字はありませんけれども、かなり増えてきて、駐車需要に対応できるようになってきているのも事実だと思います。そういう意味ではめり張りを付けた、駐車を本当にしてはいけないところと、駐車のできる場所を区分けしていこうという精神で見直しはしておるところであります。

福井専門委員 公益法人ですが、これは都道府県に1個ずつなんですか。

種谷交通規制課長 1個ずつという縛りはかけておりません。

福井専門委員 実態は。

種谷交通規制課長 実態は各県で1つでやっけているところが多いですけれども、2つのところもあります。

福井専門委員 都道府県交通安全協会は必ず指定を受けているんですか。

種谷交通規制課長 そうですね。全県と言いましてもパーメ、パーチケがないところもございませけれども、あるところについては交通安全協会が入っています。交通安全協会だけではなくて、2つの契約にしているところもございまして、家用自動車協会と2つになっているところもありますけれども、基本的には交通安全協会。

福井専門委員 ほかの団体は家用自動車協会だけですか。

種谷交通規制課長 そうですね。今、手元にあるものを見ますと。

福井専門委員 そこは数で言うと都道府県で幾つくらい入っていますか。

種谷交通規制課長 1つです。

福井専門委員 残りは全部交通安全協会の独占ですか。

種谷交通規制課長 残りは安全協会と随契でやっています。

福井専門委員 今度民間に開放する方向というのはどういう人を入れる方向ですか。

種谷交通規制課長 それは、具体的にどういうところが参入してくれてくれるかわかりませんが、今、放置車両の確認事務の民間委託のためにいろいろ手続きをやっています、入札方法もいわゆる総合評価一般競争入札とか、そういう方法でやっていると各県で準備をしていますので、そういったようなところに参入してくれる企業であればできる事業だと思えますので。

福井専門委員 複数でもいいわけですね。その複数の場合はエリア割りするんですか。今は2つ出ているところはどういうふうに分けているんですか。

種谷交通規制課長 これは、多分エリアでやっているんだろと思いますが、放置車両の確認事務の委託もエリアでやっていますので、分けるとすればエリアで多分やっていくんだろと思うのですが、ただ、各県パーメ、パーチケがあるところというのはそうたくさんないんです。ですから、事業量としてそんなに大きなボリュームになるのかどうか、その辺は数としては東京とか神奈川とか大阪というのはパーメ、パーチケは多いですけども、ほかの県は1けたとか、3けたとかということなので、果たして分けてしまうと多分業として成り立たないところも出てくるのではないかと思います。

福井専門委員 これは株式会社でも個人事業者でもいいんですか。

種谷交通規制課長 今その辺は制度設計をどうするか検討しているところでありまして、基本的には継続してやっていただくという観点からすると、会社という縛りは必要なのかと思っています。

福井専門委員 それで、公益法人に限定する意図はないんですか。

種谷交通規制課長 それはないです。

鈴木主査 会社という意味では、個人ではないのですね。

種谷交通規制課長 個人ではないという趣旨です。

鈴木主査 それから、さっきはレッカー移管に対して安全協会はむしろもう嫌だと言い出して返上するというようなことを言っていたけれども、こちらの方はどうですか。

種谷交通規制課長 これも県によって違いますけれども、やはり先ほど申し上げましたように数が少ないところはそれだけ取り上げて果たして業になるかというところがありまして、それだけ切り離して入札をやった場合にどうかということに

なるのではないかと考えていますので、業として余りうま味がないと言っている県もあるようですけれども、全体としてはどうなのか。

鈴木主査 だけど、駐車違反の取締り、摘発ですね。それとレッカー移動というようなものを、これは前の課長の管轄だけれども、一連の行為として、一人の事業者がやるというようなことにすれば、目的も達するし、ビジネス性も出てくるのではないかという気がするのだけれども。

種谷交通規制課長 その辺の組合せの問題ですね。先ほど申しあげましたような放置車両の確認事務とこの事務というのはかなりの類似性があると思いますので、一緒にやるという方法ももちろん一つの選択肢としてあると思います。

ただ、一緒にやるのがいいのか悪いのかですね。参入としては分けてやった方がいいのかどうか。その辺も含めて制度設計を放置車両の確認事務の民間委託の手続きを今、一生懸命やっていますので、それに合わせて同じ時期になるべくできるようにしていきたいとは思っていますけれども。

福井専門委員 今の委託を受けた人たちというか、交通安全協会はこの事務に関しては独立採算ですか。

種谷交通規制課長 この事務に対して独立採算というか、この事務だけでペイしているかということですか。

福井専門委員 責任はどうなるわけですか。例えば、委託費を払ってやっていて、例えば取りはぐれる車もあるとおっしゃいましたね。そういう場合の負担はだれがかぶるのかです。

種谷交通規制課長 これは出来高払いではありませんで、一応包括的に1件幾らという形ではなくて積上げ方式でやっていますので、実績を踏まえてですね。

福井専門委員 ちゃんと駐車料を取れたものについては指定法人の収入になるんですか。

種谷交通規制課長 これは、そんなことはないです。一括した積上げ方式で、積算方式で入札額を決めて、それで上げ下げをやってもらって。

福井専門委員 そうすると、取りはぐれた場合は幾らでも料金は変わらないということですか。

種谷交通規制課長 変わらないです。

福井専門委員 それはまずくないですか。要するに、ちゃんと取るうという動機付けを受託者に与えていないでしょう。

種谷交通規制課長 方法論としてはいろいろな方法論があると思いますけれども、この人たちも常に監視できるわけではありませんので、そもそも見逃してしまうということを事業者の責任にするのか、警察の責任にするのかという問題もありますから、単価契約でやっていくという方法ももちろん考え方としてはありますし、積上げ方式でやるという方法もあると思いますけれども、今は積上げ方式でやって

おります。

福井専門委員 今の制度は、要するに管理をして、そこに車が止まっているけれども料金は未納だよというときに何件チェックしたかというようなことが基本的なベースになっているということですか。

種谷交通規制課長 そうではないです。

福井専門委員 その単価の基礎は何ですか。

種谷交通規制課長 単価の基礎は利用率です。単価といいますか、契約額です。契約額の基礎は、1つは運用管理事務としてパーキングメーター作動にかかる手数料の回収、釣り銭、領収書等の補充の事務、情報提供利用の広報等の事務ですね。あとは、障害補償の事務等々を積算根拠にして積算をして契約額を決める。

福井専門委員 パーキングのロット当たりとか、あるいはロットごとの過去実績で何台、何日かなり何か月止まったかという実績に基づく事務なんですか。

種谷交通規制課長 そうです。

福井専門委員 ということは、やはり取れたかどうかというのは全然反映されていないわけですね。

種谷交通規制課長 利用されたかどうかということですか。

福井専門委員 対価が支払われて利用されたかどうかという部分は全然基礎になっていないわけですね。

磯課長補佐 対価が取れたかどうかというよりも、対価が取れなかった分というのは基本的にこちらで常にそのパーキングメーターに何台入っていたかというのは完全には把握できないわけです。一台一台いつも見ているわけではありませんから、積算をするときは1年間で例えばロットにしても数はいろいろありますけれども、その全体のところでどれだけ止まってどれだけ収入があったかというのはもちろん見ています。ただ、逃げてしまったものが何台あってどうかという話は……。

福井専門委員 だから、要するに逃げるのを逃げさせるようにしない動機づけが受託者に与えられているかどうかという観点なんです。例えば、1台当たり適切に管理収入というか、パーキングの対価を徴収し得た件数が何件あって、それに対して単価を幾ら支払うというふうにやれば、見逃すことが不利になるからちゃんと取り締まるようになるでしょう。だから、そういうふうな積算でないはずくないですかということですか。

種谷交通規制課長 現在は取締りは入っていませんで、取締りは委託していませんので。

福井専門委員 そうすると、ただで止まって逃げてしまうというのは警察の責任なんですか。

種谷交通規制課長 そうです。

福井専門委員 警察は巡回とかはしているんですか。

磯課長補佐 警察も巡回して取締りはやっています。

福井専門委員 そうすると、受託者というのはただで止まってもそいつに払えとか言えないわけですか。

種谷交通規制課長 それは、要するに現場の広報という形でちゃんと払ってくださいねと。それと、払わないで逃げてしまった者がいれば、それを警察署長の方に連絡をするというところまでです。

福井専門委員 実際上はそれは取締り権限とセットでないと、まさに釣り銭の補充だけやるんだったらロボットでもできる話で、実際上、人がやって意味があるとしたらちゃんと払ってもらうことを担保する仕組みになっているということですね。

種谷交通規制課長 そこは公権力になる部分がありますので、公権力にならない部分でぎりぎりのところでどこまでできるかという整理をする過程で違法駐車車両、放置車両の関係も確認事務については民間に委託できますと。

福井専門委員 その確認事務について、いわば警察に止まっているので払っていないものがあると言って報告する案件が多くても少なくとも一緒だとしたら、それはやはり違法車両が多くなりますね。そこは仕組みに何か問題がありませんか。

種谷交通規制課長 そこはやはり警察がやるべき本来の話のところだと思いますけれども。

福井専門委員 警察はパーキングメーターの回りにうるうる人を歩かせるだけの人件費を持っていないでしょう。だからこそ民間委託をしているわけで、払わないで止まっているということを一番現認しやすいのがこの受託者なんだから、そこからの情報がちゃんとできるだけ自発的に違法というか、不払い車両があれば、適時適切に警察に入ってくるように仕組みを仕組みでおかないとまずいわけです。でも、今お聞きした限りでは全然そうっていないから、それはそれでやはり検討課題があると思います。改善しないとまずいです。

種谷交通規制課長 そこは先ほど申し上げましたように、放置車両の確認事務をやる中で、今度は時間制限駐車区間のところの、例えば時間制限違反だとか、そういったようなものも民間にできる形になっています。

ですから、先ほど申し上げたように放置車両の確認事務との親和性が高いので、場合によっては一遍にやってもらうということも可能だと思いますので、その辺の制度設計もどうしていくか、今後検討していこうと思っています。

大橋専門委員 時間もオーバーしましたので、よろしゅうございますか。

ありがとうございました。