

第 15 回官業民営化等 WG 議事録（警察庁ヒアリング）

- 1 . 日時：平成 1 7 年 1 1 月 9 日（水） 11:00 ~ 12:00
- 2 . 場所：永田町合同庁舎 1 階第 1 会議室
- 3 . 項目：・ 放置駐車違反車両の移動・保管
・ 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、原主査、安念専門委員、大橋専門委員、福井専門委員
警察庁
・ 放置駐車違反車両の移動・保管
交通局 交通指導課長 栗島 明康
・ パーキングメーター等の保守管理
交通局 交通規制課長 種谷 良二

原主査 おはようございます。どうもお待たせして、申し訳ございませんでした。

今日は 2 次ヒアリングということで、前回に引き続きまして「放置駐車違反車両の移動・保管」についてということと「信号機・道路標識・パーキングメーターの保守管理」と、それから、そちらに 9 月 4 日の TBS の『報道特集』の中で取り上げられた交通安全協会について、こちらについての御回答を、本来であれば文書でいただきたかったところですが、それについてもお話をお聞きしたいと考えております。

時間的には 12 時までということですので、御説明の方はできるだけ簡略にさせていただいて、質疑の方に入らせ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。

先に「放置駐車違反車両の移動・保管」、それから、信号機・道路標識についてはかなり民間開放が進んでいるということなので、できればパーキングメーターのところを中心に話をいただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

栗島交通指導課長 交通指導課長の栗島でございます。

放置駐車違反の関係でございまして、これにつきまして、私どもの立場は前回御説明させていただいているところでございますけれども、警察署長が行う移動・保管につきましてはレッカー移動の部分を民間委託というような形で、民間でできる部分についてはできるだけの民間委託はしているということでもあります。

また、指定車両移動保管機関という道交法に基づくこの機関にお願いするという部分につきましては、移動の要否につきましては、警察署長が判断するとした上で、その移動の後、保管、返還、負担金の徴収など、その後の一連の手続については広い意味での公権力の行使的な性格もございますし、また、強制的な移動という形でお預かりさせていただいた自動車の財産権に直接関する事務だということで、事務事業が適切に実施されるような指導監督が行われている公益法人でやっていただいていると。引き続きそういうことは必要なのではないかというようなことを前回御説明したところでございます。

本日はその後追加の資料を御提出させていただいておりますので、それにつきまして簡単に御説明をさせていただきたいと思えます。

前回の御議論では、この移動・保管費用について未納が大分生じていて、それがそのままになっているのではないかというような御議論で、若干の数字につきまして、この書面でお答えさせていただいているのですけれども、申し訳ないのですが、余り全国的な、統一的なデータみたいなものがなくて、幾つかの警察署のサンプル的なデータでございますけれども、このデータにつきましては、基本的には平成 16 年度中の移動、平成 16 年 4 月～平成 17 年 3 月までの移動した放置車両につきまして、平成 17 年 5 月 31 日、年度末から 2 か月経った時点でどうなったかということでございまして、この中で比較的高い警察署につきましては 11% ほど、低いところでは 5% といったような数字となっているわけございまして、このサンプルから判断する限りでおおむね 10% 前後かなというような感じでございます。

それから、前回、そういう未納の実態があるのかかわらず、それを負担金を払ってもらわないまま返してしまっているケースがあるのではないかという御指摘でございまして、済みません、余り具体的な御回答になっていなくて恐縮なのでございますけれども、このペーパーの趣旨は、制度として相手が払わない限り留置するというような法制度には、今はなっていないということでございまして、そちらにつきましては、この徴収の担保につきましては、地方税の滞納処分の例によって強制徴収が行われる、そちらの方で担保しているということで、法律上、同時履行みたいな形にしていけないというのが、この制度でございまして、そのことについて御理解をいただきたいということでございまして、具体的に例とかならないではないかということになってしまうかもしれませんけれども、返還の実態につきましては、ほとんど 99% 以上返還をしているところでございまして、したがって、今の最初の方の納付率の関係で言えば、これは平成 16 年度中ということで、2 か月経った時点ですけれども、10% ぐらい未納であるとするれば、この人たちの平成 16 年度中の移動の方々の車両については、99% 以上お返ししているわけですから、この時間的な経過においては 10% ぐらいの方について払っていただけないけれども、お返しはしているという状態になっているということかと思えます。

とりあえず、こちらからは放置駐車の関係の説明は以上でございまして。

原主査 引き続きパーキングメーターのところと、この 2 つで締めて少し質疑をさせていただきます。

種谷交通規制課長 それでは、私の方からパーキングメーター等の保守管理の民間委託について御説明をさせていただきます。

前回のヒアリングにおいて御説明しましたけれども、パーキングメーターとパーキングチケットでございますが、これにつきましては具体的に短時間の駐車需要が非常に多くて、無秩序な路上駐車が問題となっているようなところで、路外の駐車場がないようなところにつきまして時間制限駐車区間という形で、時間を限って短時間駐車をするとところという

形で規制を行っているところでございます。

パーキングメーターにつきましては、御承知のようにポールが立っておりまして、パーキングチケットにつきましてはチケットを販売する機械がございまして、そこで買っていただいて、車両に張っていただくという形になっています。

この機械の保守・管理につきましては、現在のところ、道交法でまず委託ができるという形になっておりまして、その委託につきましては道路交通法の施行規則におきまして、道路における交通の安全に寄与することを目的とする民法 34 条の規定により設立した法人に委託できるという形になっております。

この趣旨につきましては、委託できる事務が保守管理だけではなくて、車両の整理ですとか、違反の情報の警察署長に対する通報ですとか、それから運転者に対する情報の提供ですとか、勿論取締りではありませんけれども、違反車両について警察署長に通報するという、取締りに近い事務であったということがありまして、公益法人にやっていただくという形の制度になっておりましたけれども、御承知のように、来年 6 月から駐車取締りの前提としての確認行為も民間に委託するという道交法の改正をいたしまして、来年 6 月から施行になるわけですけれども、より駐車違反の取締りに近い確認事務でさえ民間に委託をするという構成になっておりますので、この警察署長に通報とかという事務については、取締りに近い事務ではありませんけれども、先ほど言いましたような道交法の改正の趣旨を踏まえて、整合性あるような形で民間の企業が入札に参加できるような形に道交法の規則を改正して、いわゆる公益法人縛りを撤廃しようと思っております。

このスケジュールですけれども、一応、その趣旨を各都道府県、実際に入札をして契約をするのは都道府県警察でありますので、都道府県警察にこれまで、前回のヒアリング以降、いろいろ公益法人縛りを撤廃するということについての趣旨説明をしまいいりまして、今年度中に道交法の施行規則を改正して、民間の企業が入札に参加できるような形に改正をしまいたいと考えております。

以上でございます。

原主査 どうも、簡潔にありがとうございました。

パーキングメーターについては、既にそういう形での民間開放という位置づけになっているというところになります。が、放置駐車違反車両の部分については、こちら側の質問に御回答いただいたところが、手止まりと言うとおかしいですけれども、そこから先がまだ見えないという状況にありますけれども、何か御質問が先ほどおありになっていますね。

大橋専門委員 放置駐車違反車両の移動について、御説明ありがとうございました。

返還について、負担金の納付を条件にしないという理由は何なのでしょう。逆に言えば、負担金の納付を返還の条件とする制度改正をするに当たっての問題点というのはどこにあるとお考えなのか。

やはり、課長は約一割しかない、わずかですというような意味合いのことを、私はそういうふうを受け止めましたけれども、費用を払わない人が 1 割もあるというのはやはり問

題です。そういう意味で、費用を完全に払ってもらうために、それなりの制度改正、具体的に、今、言ったように、負担金の納付を条件とするという改正が、私は是非必要だと思うので、そういうことについて改正するとしたら、どんな問題点があるのかどうか。それについて教えていただきたい。

栗島交通指導課長 私は、1割程度だからいいでしょうというつもりで御説明したつもりはないのですけれども、これにつきましては、払っていない人に返すのは何でだという、そのところも感覚的にはごもっともな話だと思うのですけれども、今、そういう制度改正をやるうとしたときの問題点ということにつきましては、とりあえず過去に内部でも検討したことがあるようなのですけれども、そのときに、法制的な問題点として、強制徴収の手段があるのに、それに加えて、同時履行というのは説明がつかないのではないかと、過去にそういう議論をされたという記録が内部的には残ってありました。

それで、立法的にはそれはあり得る話だと思うのですけれども、これは個人的見解といえますか、こういうところで個人的見解は言うべきではないかもしれませんが、恐らく法律的な比例原則というのがあると思うのですけれども、例えば300万円の自動車みたいなのを、国民の側からすると、駐車違反の程度がひどくて、これは切符を切るだけでは済まない、これについては持っていかないと、ということで、どちらかといいますと交通の安全・円滑という観点から持っていかせていただいているので、これ自身は、持っていくというところに第一義的な目的があるわけです。そのことに伴って費用が生ずる。それは払っていただかなければいけないのですけれども、その担保の手段に、全部が全部300万円ではないでしょうけれども、例えば300万円の自動車を返しませんというようなことに対して比例した担保の措置かどうかということが、立法論的には議論はあるのだろうなということ。

福井専門委員 ただそれは、例えば駐車違反したときに罰金の金額を決めないで、とにかく駐車違反車両そのものを没収というふうに、もし法令に書けば、これは端的に比例原則違反ですね。でも、そうではなくて、要するに民法上の留置権だって同じですけれども、ささいな金額を払いさえすれば返してあげることが前提になっていますから、そう仕組みば講学上の比例原則の問題にはなりません。

国民感情からしても、駐車違反をして車両を持っていかれたにもかかわらず、しかも未納金があるにもかかわらず、車は返ってくるというのは不公正でやりきれないでしょう。結局、痛みが全然ないわけですから、インセンティブにもなりませんね。要するに、そうやって10人に1人、味をしめた人は、結局のところは取られないで済んだ、取りっぱぐれたままだということになる。味をしめた人はまたやりますね。それは交通の安全を阻害しますから、そこは断固根絶するという方向で、必要なら制度改正をしてください。

もう一つ、民法の留置権は使えないのですか。

安念専門委員 実は伺いたかったのはそれで、滞納処分の例によるという規定がある方がむしろうっとうしいみたいですね。行政強制ができるときには民事上の強制執行手段は

使えないという最高裁の判例があって、恐らくそちらのお考えとしては、滞納処分の例によるという条文がある以上は民法上の留置権は使えないという整理なのではないのですか。

鈴木主査 その前に、滞納処分の例によるという規定があるのですね。

栗島交通指導課長 そうです。

鈴木主査 それは何ですか。法律の中ですか。

栗島交通指導課長 法律です。ですから、扱いは税と同じになっているのです。

福井専門委員 地方税法の例によりと書いてあります。

栗島交通指導課長 そうです。ですから、そのところは開き直りだとしかられるかもしれませんが、税でもある程度の滞納というのがある中で、ですから、私どもはどこまで滞納処分に踏み切るかということの問題でもあり、やっていないわけではなくて、正確な全体的な数字がないのですけれども、過去に調べたものでは平成 14 年度中に発生した滞納につきまして、平成 14 年度の全国のデータでございまして、4 万 5,000 件ほど滞納件数があった中で、それに対して督促とか催促とか、払ってくださいと、これは税などでも一緒だと思うのですけれども、最初はそこから入るわけです。

それによりまして、大体 40% ぐらいの方が後から払っていただいたということで、それに対して全国で 50 件ほど、この道交法の規定に基づいて地方税と同様の滞納処分をしたという数字がございまして、ですから、全体的に見れば数は少ないかもしれませんが、一罰百戒的な滞納処分の努力も、一応、滞納処分をするときには税と同じように何か都道府県で徴収吏員みたいな資格が必要らしいのですけれども、都道府県警の職員にもそういうものを取らせまして、努力はしているところだと思います。

福井専門委員 滞納処分は何件ですか。

栗島交通指導課長 50 件です。

福井専門委員 50 件というのは、母集団幾つのうちですか。

栗島交通指導課長 平成 14 年度にかかるものについて、滞納件数が 4 万 5,000 件あった中で 50 件あった。そういうデータがあったと。

福井専門委員 結局、滞納処分にもかかわらず、任意の徴収にも応じないで、払わないままになったのは何%ですか。

栗島交通指導課長 手元の数字が、いつ取ったか、はっきりしていないデータで恐縮ですけれども、大体 6 割ぐらいが残ってしまっているというような。

福井専門委員 10% ぐらいの未納率があるうちの、更に 6 割ぐらいが残っているということですか。

栗島交通指導課長 それが、さっきの 10% は年度終わりの 2 か月後なので、だから、これが 10% に対する 4 割、6 割かはわからないのですけれども、ただ、少なくとも数% といえますか、3 ~ 4% とかそういうレベルで残ってしまっている可能性はあると思います。

福井専門委員 それはすごく効率が悪いですね。車を返したら痛みがないのですから。その後で払った、払っていない、と問題にしても、それは居直る人は払いませんね。特に

暴力団関係者とかは払わない。1回そうやっておとがめがなかったとなれば、次からは常習になるかもしれないし、やはり問題です。

栗島交通指導課長 そういう御議論はあり得ると思うのです。

福井専門委員 さっきの、研究会の比例原則というのは、多分、要するによく行政法をわかっていないだれかの発言などによるみたいですから。

栗島交通指導課長 比例原則というのは私が言ったことで、余り言葉の意味は正しく。

福井専門委員 かつて、だれかが言ったわけではないのですね。

栗島交通指導課長 言葉の意味で正しいわけではないのですけれども。

福井専門委員 だとしたら、多分、地方税法の例によりというふうなところに重きを置き過ぎると、ひょっとしたら民法が排除されるのではないかというように、かえって使いにくくなっているわけです。

地方税法の場合と、この場合の違いは、地方税法は基本的に事物牽連性のあるようなものが執行庁の手元にあるということはないわけです。普通、税の対象物というのはみんな私人が自由に収益に使用しているものですから、基本的には事物牽連性のある形を持っていないといえますか、担保を持っていないわけです。だから大変なのです。

逆に言えば、立法論としてはこの放置車両の現行法の場合は非常にまずいわけで、事物牽連性のある放置車両が手元にある建前になっているにもかかわらず、そこと関連付けずに執行を、言わば裸で係ってくる「地方税法の例により」行うように仕組んでしまったわけで、誠に稚拙な立法なわけです。

今気がついたわけですから、これを僥倖として、ちゃんと牽連性を持たせて、一種の民法上の留置権なら当たり前に行えるようなことをやってしまうという法改正を至急検討していただくということで、御検討をお願いします。

栗島交通指導課長 済みません、さっき御質問いただいた民法のことをお答えしていませんでしたけれども、そこところは余り過去にもじっくり議論した形跡がないのですけれども、恐らくは、先ほども申しましたけれども、これは悪質だということで、さはさりながら、いわゆる即時強制で勝手に持って行ってしまっているというものですから、多分、民事法的な同時履行というのは直接には適用にはならないのではないかと思います。

今の御指摘は、十分あり得る御議論だと思います。

福井専門委員 民法も、要するに放置車両がそこにあることが危ないのだということです。危ないから持っていったというのは勿論ベースなのですけれども、危ないから持っていったものが事故の、あるいは交通安全にとって非常に根源的なものなのだから、それで持っていったものと、言わば交通安全に対して支障をかけた分の金銭債権は同時履行の関係にあるということになります。要するに地方税法の例によりという条文を取り除いて、純粹の民法解釈論をやったとしても、そこはクリアーできる可能性は十分あると思います。

とすれば、単純にその法律を削除すれば民法でいけるかもしれないし、それも何となくはっきりしないというのだったら、やはり行政法規の方を変えてしまって、明確に同時履

行で留置権があるというふうにしてしまえば、要するに「払えば返す」というだけのことで、全く常識的な話ですね。交通違反をしておいて、反則金を払わないままになる方がおかしいわけで、払ったら幾ら高価な車でも返すというだけのことで、民法の線でいくのもあり得るけれども、わかりやすいのはやはり行政法規の方できっちり対応するということだと思います。

栗島交通指導課長 法律上の御議論としてはあり得る御議論だと思うのですが、最初に申しましたように、これは交通の安全という観点から一方的に持っていくという、もともとかなりドラスチックな権限でありまして、それに対して全部が300万円ではないかもしれませんが、一方で、さっき99%と言いましたけれども、99%の方が3日間のうちにお引取りに来られるということで、やはり車が使える、使えないというのはかなり個人にとって大きなことであります。

ですから、そういう意味でかなり強権性の強い措置でありますので、先ほど、厳密な意味の比例原則かどうかわかりませんが、そういうどこまで公権力がやれるかという意味での法制的な議論はあると思いますので、御指摘を受け止めて、今後、必要な検討はしていきたいと思います。

大橋専門委員 今、そちらの話にあった99%の残りの1%については、換価処分をやっているのですか。

栗島交通指導課長 ちょっとそこが統計がないのです。

福井専門委員 もう一つ、今の解釈でもあり得るのは、要するに保管場所にしばらくはあるわけでしょう。大体、3日間ぐらいは存在しているわけですね。その間に、地方税法の例によって、それこそ運用上の差押えをしておけばいいではないですか。それで、払えば差押えを解除して返す。現行法の運用だって、やる気になればできるのではないですか。

栗島交通指導課長 ただ、一方で行政コストの問題もあろうかと思うのです。これは1万数千円の話なので。

福井専門委員 差押えの手続自体が面倒くさいということですね。とすれば、なおさら留置権での同時履行的に仕組んだ方が行政コストは安い。

もう一つ、何度も繰り返すように、基本的に幾ら高価だろうが、自動車が必需品だろうが、それを使って交通違反をする権利はだれにもないわけです。逆に言えば、払わないくせに自動車返せと言って声高に叫べるような、正当な立場の人が駐車違反者に一体いるのかということです。要するに、払いさえすれば返してくれる自動車を、おれは払えないけれども、自動車は返せという権利を認めるべきか、という議論です、さっきの課長の話はずっと突き詰めれば。そんなことを支持する世論がどこにありますかということです。

逆に言えば、法制的にも比例原則の問題は全くクリアできると思いますし、恐らく国民のだれもの感情も、駐車違反した人にそれをそのまま違反金も払わないで車を返すべきだということではないはずですから、極めてシンプルな問題構造だというのが1つ。

それから、課長は栗島さんに替わったのです。前の課長のときの議論はごらんになっ

ているでしょう。ここでも議論になっていたし、それから今回の資料要求でもお願いしていたのですけれども、前の課長は、ぼろ車が多いから、そんなものを競売換価したら、結局、執行コストの方が高つくから意味がないのだと言ったので、では、そんなのがどれくらいあるのか調べてください、全部が全部そんなわけではないでしょうというやりとりがあったのですけれども、それが資料で一切出ていないのです。ということは、この荒唐無稽な説は新課長になって放棄されたという理解でよろしいですね。

要するに、ぼろかどうかではなくて、地方税法の例によりというのがあるのがネックだという争点で議論をさせていただくということでもいいですね。前のでたための説は廃棄されたというふうに理解しますので。

栗島交通指導課長 先ほども申したように、どこまで換価したかとか、そこは実態を把握していないので。

福井専門委員 わからなかったのでしょうか。わからなかったということは、証拠もないのにむちゃくちゃなことを前の課長が口走ったと理解せざるを得ない。だから、今日のお話は非常にリーズナブルで、さすが栗島さんと思いましたがけれども、理屈はわかるので、だとしたら、やはり地方税法の例によりとかというところの制約をいろいろ調べて、ひょっとして民法が使えるのなら、その可能性も解釈論でやり、あるいは地方税法の差押えコストというのが留置中にやるのはすごく大変なのかどうかとかも一応調べていただく。やはり直感的には、課長がおっしゃるように、大変かもしれないという気もするのです。

だとしたら、想像するに、国民世論の支持がなくはないとは思いますが、それから法制的にも十分説明できると思うので、是非きちんと、前向きに、取りっぱぐれのない方向、言わば簡易にできる取りっぱぐれのない方向での法改正を是非御検討いただきたいと思います。

原主査 どうぞ。

栗島交通指導課長 御指摘いただいている趣旨は、我々にとっては非常に心強いお話でございます。

ただ、行政の立場になりますと、手段としてどこまでやっていいかというところはあるので、若干慎重になってしまうというところと、あと、このレッカー移動の話につきましては、全体論としてさっき規制課長の方からも話がございましたけれども、確認事務の民間委託を含みます大きな、新たな法制への転換というのが来年6月に予定されていまして、その中で新しい制度の法律的なポイントは民間委託と、それから放置駐車違反金という行政的な制裁措置の導入ということなのですけれども、私どもそれと併せまして、民間委託に踏み切るということと無縁ではないのですけれども、今回の制度改正に合わせて、全体の取締りを厳しくしようと。

短時間の駐車でも、今までは御存じのようにチョークで引いて、30分ぐらい来てもう一遍というような、それをやめてしまおうということで、勿論、どこでもかしこでもでなくて、ガイドラインというのを公表させていただいて、特に重点的な地域においてというこ

となのですけれども、そういう今までの30分ぐらい待って、それでどうしてもここはひどいというものを持っていくというのから、一定の地域については機械的にどんどん張って行ってしまっただけで、それで1万5,000円とかそういうシステムに変えていこうということからこれを予定してしまっただけで、そうすると、余り法制的な議論ではないのですけれども、このレッカー移動の全体の駐車政策の中での対策の位置づけが変わってくるということもあるものですから、そういう中で、今の御議論、あるいはこの指定車両移動保管機関のあるべき姿、そういうことも併せて検討させていただきたいと思っております。

原主査 こちらからの質問の中に入っておりませんでしたけれども、公益法人に限定しているという点も含めて、全体的な体系が来年変わられるということのようですので、問題意識としてはかなり共通しているように思いますので、是非、方策を考えていただいて、勿論、そちらだけで大変であれば、こちらからこういう意見が出ているということをお願いをしたいと思っております。

福井専門委員 もう一つの論点として、今も話題に出ましたけれども、要するに交通安全協会が都道府県で1社独占でやっているという論点も重大な論点でありまして、法制的にどのようなスキームでやるかというのに加えて、これもさんざん議論してきていますけれども、要するに公益法人でやるべき必然性がないというのが我々の認識です。

それから、公益法人であろうが、株式会社、民間企業であろうが、一法人だけが都道府県で指定されるという合理的な根拠も、前回の御説明を伺っても一片のかけらもないというのが我々の見解です。

そういう意味で、これについては民間が自由に参入できるように、要するに1社独占、交通安全協会だけを特別視して優遇するというような後ろめたい制度は直ちに撤廃していただきまして、ほかの法人も対等に同じような放置車両の移動事務に、平等に、対等に、だれでもが一定の基準さえ満たせば参入できるという制度に、これも直ちに改正していただきたいと思っております。追って具体的な手段をまた相談させていただきたいと思っております。

鈴木主査 その点ですけれども、パーキングメーターの方はさっき明確におっしゃりましたが、違反車両の方について、公益法人要件を削るという明確なお話は私には聞こえなかったように思いますが、そこはどうなのですか。

栗島交通指導課長 では、資料をお配りしていただけますか。

鈴木主査 それから、ついでに、パーキングメーターの方は、今、実質的に1つである場合が多いとおっしゃいますけれども、今後は実質的に複数にする意向がおりなのか、そこはどうですか。

種谷交通規制課長 この前の課題であった、保管場所の関係は、県全体で広がっているものですから、今、あちらの方についても入札という形でやるときに県1つでやるのか、区分してやるのか、それぞれの事情に応じて検討してもらっていますが、このパーキングメーターというのは全県にあるわけではなくて、あるところだけあるのです。

全くない県もあつたりしまして、各県の事情が非常にさまざまです。ほんの数基しか

い県から、本当に警視庁管内でたくさんあるところまでありまして、果たしてどういう形で、業として入札ができるのかというのは、かなりいろいろだと思うのです。ですから、本当にたくさんある県では幾つかに分けて契約することも可能だと思うのです。

鈴木主査 では、必要に応じて、複数ということやっていくということですね。

種谷交通規制課長 そうです。だから、勿論、1つに限れということは当然言いませんが、ただ実態問題として、数基しかないところは本当にこれで業になるのかという心配が実はあるのです。

福井専門委員 逆に言えば、民間が手を挙げる可能性があるところは、どこにあるかわからないわけですから、門戸は開いておいて、手が挙がらなければセーフティネットに対応するという考え方でよろしいわけでしょう。

種谷交通規制課長 はい。

鈴木主査 それで、さっきの問題は。

栗島交通指導課長 今、福井先生からの御指摘、前回もあったわけでございますけれども、まず、御承知の上のことかもしれませんけれども、我々は都道府県に一に限ってとか、制度的にそういうことをしているわけではなくて、制度的には公益法人要件をかけているという中で、今のような結果になっているということでもあります。

鈴木主査 私が聞いているのは、それはほどくのですか、ほどかないのですかということです。

栗島交通指導課長 それにつきましては、冒頭申し上げましたけれども、私どもは前回御説明させていただいたスタンスと基本的には考えは変わっていないのですけれども、今、お配りいたしましたのは、このレッカー移動につきまして警察署長がやるときもレッカー移動の部分は民間の業者に委託しているわけですけれども、この指定車両移動保管機関が行う事務というのは、レッカーで移動しますというだけではないわけございまして、たくさん書きまして、勿論、これをいちいち御説明いたしませんけれども、それぞれの方にとって大事な自動車を一方的に持っていってお預かりする。

だから、それをしっかりと保管しなければいけないというほかに、必要な告知とか、公示とか、官報掲載とかこういう行政事務に非常に近い事務を併せてお願いしていることになりまして、あるいはなかなか出てこなければ、それを競争入札で売らなければいけないとか、そういうさまざまな行政的なものを含む事務の総体をお願いしているということで、こういう事柄の性格上、私どもはやはり、しっかりと行政官庁の指導・監督がされている公益法人にやっていただくのがふさわしいのではないかと考えております。

鈴木主査 そこは直せないですか。それがポイントになってくると思うのです。

福井専門委員 この間の前回のヒアリングの議論で、要するに、この指定車両移動保管機関自体が行政庁だという説を前課長が開陳しましたけれども、本当にそうですか。

栗島交通指導課長 それは、行政庁に近いところはあると思います。

福井専門委員 だから、取消訴訟の対象になる行政庁だと明言されていたのですけれど

も、かねがね、私は疑義があるのですけれども、本当にそうですか。

栗島交通指導課長 そのこのところは、恐縮ですが、私も判例を調べたりしていないのですけれども、ただ、行政不服審査法の適用については法律に書いてありまして、それで実態としても、例えば警視庁などでも公安委員会において納付通知についての行政不服審査はかなりいただいているところでもあります。

福井専門委員 その場合、交通安全協会が納付通知を出すのが行政不服申立上の行政処分であるという位置づけをしているということですね。

栗島交通指導課長 そうです。処分と言い切れるかどうかはあれですけれども、行政不服審査法上は少なくともそういう扱いになっていまして、それで警視庁が審査庁になって、安協が弁明書を出したりしていると。

福井専門委員 取消訴訟の例はありますか。

栗島交通指導課長 取消訴訟の例は、済みません、十分勉強していないのですけれども、ありまして、けっ飛ばされた例があるという話は聞いたことがあります。

福井専門委員 けっ飛ばされたというのは、処分性がないからですか。

栗島交通指導課長 はい。

福井専門委員 ということは、恐らく不服申立上は処分でも、行政事件訴訟法上は処分ではないという整理ではないのですか。

栗島交通指導課長 ただ、逆の判例もあるようでして、ですから、その辺は法解釈論としては行政不服審査法上、こういう扱いになっているから処分ではないかという判断も裁判所の方にはあるのかもしれませんが。

福井専門委員 後で、その関係判例を事務局に届けていただけますか。

栗島交通指導課長 わかりました。

原主査 そうしていただくと、少し議論も進展していくかと思います。

福井専門委員 どちらにしても、処分でなければこれは明らかで、民間でやってもいいし、処分であったとしても、御承知のように民間が処分権限を行使しているという立法例はほかにもたくさんありますから、要するに規律の仕方をちゃんとやっておけばいいということですから、公益法人でなければならぬというのはドグマです。ここは是非、再検討していただきたいと思います。

栗島交通指導課長 あと、今のお話で、行政処分論はあるのかもしれませんが、それだけですべてが説明がつくのではないのかもしれませんが、あと、先ほども申しましたように、この指定車両移動保管機関は、払っていただけない場合に警察署長に対して、さっきの地方税の例による滞納処分をお願いできるという仕組みになっていまして、これにつきましては、調べましたところ、ほかの立法例では区画整理組合とか、再開発組合とか、公法上の法人の例しか見当たらないので、そういう意味でも若干、これは立法例の話にすぎませんけれども、民間の事業者でこういうことができるのかなという疑問といいますか、心配事なのです。

福井専門委員 それは、単に意見具申です。最終判断権は警察署長ですから、そこは権力行使の最終的な砦があるわけです。

もう一つは、さっきの前半の議論とも関わりますが、地方税法の例による滞納処分という、言わば間違っただ立法をしてしまったために引きずられているというところもありますので、間違っただ立法を変えてしまえばそんな奇妙な議論はなくなるわけです。

だから、これはいっそのこと、パッケージでクリアーにしてしまう。民法上の留置権だけでやっているのだったら、何の問題もありませんし、むしろ民事のスキームの方が、最近、強制執行は動きやすいというのが学界などでの議論の動向です。大体、すごく大きく振りかざしてやるような権力行為で実効性を確保するのは、極めて効率が悪いというのは潮流ですので、できるだけ民事的手法をうまく使うような最新のモデル立法をつくっていただければと思います。

栗島交通指導課長 この指定車両移動保管機関についての立場は、今、申し上げているとおりなのですが、ただ、これは未来永劫、絶対にこれでなければならぬということ、今、ここで主張しているつもりでもございませんで、先ほど申しましたように、このレッカー移動の全体の駐車対策の中での位置づけが大きく変わってくる中で、この制度の在り方自身を今後、そちらの状況を見ながら引き続き勉強していかなければいけないと思っております。

原主査 勉強した成果というのを、是非出していただきたいという感じです。

鈴木主査 私は、2002年にやった駐車違反の取り締まりについては、レッカー移動まで含む概念だというふうに考えていたのですが。

栗島交通指導課長 そのことは変わらないのですけれども、ただ、今回の大きな駐車法制の中で、自画自賛するのも変ですけれども、今回、放置駐車違反金の制度は今まで逃げ得が許されていたということで、私ども国会でも堂々と言っていて、特に放置駐車の場合はそこに人がいないわけで、だれがやったのかわからないということで、切符を切って、反則金も払わないというのがかなりの割合で存在した。

そういう中で、放置違反金という言い逃れを許さない制度を今回導入する。しかも、それについては無差別に、機械的に張って行って、その納付命令をするという制度を導入するわけで、だから、今まではいわゆる逃げ得的なものがある中で、レッカー移動も組み合わせるという位置づけだったのですけれども、全体が大きくスキームが変わってくるので、そういう意味では相対的な位置づけというのは変わってくるのかなと。勿論、交通取締の一環であるということには変わらないわけでございます。

鈴木主査 ひとつ、よくお考えいただいて、最終的にまとめる段階では、今の一連の問題、つまり駐車違反摘発の問題とその移動の問題は、一連の問題として民間開放するをしたい。そして、その民間は公益法人には限らない。それから、数は単数ではない。そこら辺をクリアーにして、全体が整合性あるものになっていくというふうにしたいので、よろしく考えておいていただきたいとお願ひしておきます。

それと、さっき言ったお金の取り方の問題も重要な問題だと思いますから。

福井専門委員 交通安全協会について、これは再三再四、かなり長い間いろいろと話題にしているのですけれども、どうも明確な措置をなされていないようです。お聞きになっていると思いますけれども、埼玉県で実際に不適切な例がある。これも、またつい最近聞いておりますので、これは一体どういう調べ方をしているのでしょうか。もっとまじめに調べていただきたいということです。

それから、9月4日のTBSの番組について、事実関係を調査されたそうですから、具体的に、この報道にあったような事実があるのか、ないのかということをお公的立場でどなたかお答えいただけますか。

原主査 よろしくお願ひします。

種谷交通規制課長 この件については、今日、担当の課長が来ていないものですから。

福井専門委員 どうしてですか。今日のヒアリングの対象になっていたのではないのですか。

事務局 今日、その件をお伺いするということでお願いをしております。

原主査 ですから、埼玉のことについては簡単な、4行ぐらいの回答が付いてはいるのです。

福井専門委員 では、持ち帰って、もう一度改めてお願ひします。事務的なミスがあったようで遺憾ですが、要するに埼玉県下の警察署ですが、かなり前に複数の方から苦情を私どもで聴取しております。

要するに、免許の更新に行ったら、自動的に幾らですと言って、免許の手数料以外に交通安全協会費、年会費を含んだ請求を当たり前のようにされて、払わないといけないのですかと聞いたたら、いや、皆さんからいただいておりますという返事を窓口の方がした。これは法的な義務なのかまで突き詰めて聞いたたら、だれか後ろの人間と相談して、いや、義務というまでではありませんが、皆さんからの徴収をお願いしていますというふうに、当たり前のように一私的団体たる交通安全会費について強制的に免許更新に訪れた人から徴収している警察署があるということを聞いております。

これも不思議なのですけれども、恐らく、この調書を出していただいた後、つい数週間前にも、また別の方から埼玉県下で同じような事実があるということも具体的に証言を聞いております。

もっとちゃんと調べていただきたい。火のないところにそんな煙が立つわけがない。

原主査 埼玉県の、このたった4行の回答でも、苦情の有無を確認したところとあるのですが、どういう形で苦情の有無を確認なさったのか。

福井専門委員 苦情の有無ではないです。要するに、どういう取り方をしているのか、埼玉県下の全警察署について、窓口で交通安全会費について、これもお願いしと併せて手数料と一緒に徴収しているところがあるのかないのか。私どもは、あるのだと承知しておりますので、徴収しているときに、それについては任意の会費ですということがわか

るようにしているのかどうか。口頭ではなくて、文書をもって、これは義務ではありませんと。

更に言えば、東京都下でやっているように、なぜ窓口ではないところで任意で勝手に加入するという形にできないのか。なぜ手数料と一緒にこんなものを徴収するというような不透明でいかがわしいやり方を取らねばならないのか。もしやっているところがあるのであれば、それについて具体的根拠も含めて教えていただきたい。

とにかく、埼玉県下についてはかなり多いと聞いています。同じ窓口で取っている。同じ窓口で取ること自体に問題があるというのが私どもの認識ですし、それから、このTBSの『報道特集』でも、兵庫県下の警察署について、これも相当いかがわしいお話が報道されているようです。事実だとしたら、言語道断です。

事実関係について、これも再三再四、事務局から調べるようお願いしているにもかかわらず、今に至るまで口頭の回答すらない。極めて遺憾であります。

担当の方がいらっしゃらないとすれば、今の御指摘を真摯に受け止めていただいて、担当課長なり、担当局長に次回来ていただきますので、しかるべき公的なお立場での厳密な回答をお願いしたいと思います。

原主査 先ほど、私も不適切だったと思います。

苦情の有無ではなくて、やはりどういう徴収の仕方をなさっているかということで調べていただきたい。

福井専門委員 兵庫県下の全警察署についても、徴収方法を含めてすべてお調べいただきたいと思います。

原主査 それで、各都道府県で相当ばらつきがあるという感じもするわけですがけれども、やはり、これは全国的にそれぞれの都道府県でどういう徴収の仕方をしているのかということで、できれば文書で御回答をいただきたいと思います。

福井専門委員 更に補足すれば、この埼玉県下の話が話題に出たのも、この話題は数年来出ておりますけれども、この話題が出た後で、ヒアリングの場でもそのようなことがないように指導は徹底されているという明言がありました。にもかかわらず、また兵庫県かでこういうことが発生しているというのは、法秩序を維持すべき警察庁として、一体このいかがわしい事実、あるいはないと言って指導しているにもかかわらず現に起こっているという事実を一体どうお考えなのか。極めて理解に苦しむ対応です。

栗島交通指導課長 事務的なそごがあったようでございますので、お話は伝えさせていただきます。

原主査 ただ、この前のTBSの内容は、非常に内部的には深刻な状況なので、実際にはこれが報道された後、中では大変な検討状況ではなかったのですか。でなかったら、これはTBSへの名誉毀損みたいな話ですね。

福井専門委員 これが事実でないのだったら、告発されるなり、告訴されるなり、抗議文を送るなりされていないとおかしいし、事実だとしたら、これは責任者の処分を含めて

厳格に対処していただきたい。どちらかを選んでいただくべきだと思います。

栗島交通指導課長 責任を持ってお答えできる立場の者がいないので、またお伝えさせていただきたいと思います。

福井専門委員 ちなみに、私ども、これはTBSのこの報道番組のディレクター等にも接触をしておりますので、回答いかんによっては双方の証言を突き合わせて嚴重な対応を取らせていただきます。

原主査 お約束した時間、ちょうど12時ということで、是非、交通安全協会のやっていらっしゃることもそのものについても検討が必要ではないかというふうな感想を持ちますので、ここについてはまた継続した検討課題とさせていただきたいと思います。

ほかには、よろしゅうございますか。一応、ここで終わるということで。

では、今日はここまでとさせていただきますので、よろしく願いいたします。どうもお疲れ様でした。