

第78回行政苦情救済推進会議議事概要

- 1 日 時：平成21年6月23日（火）14:00～16:00
- 2 場 所：中央合同庁舎第2号館10階 1002会議室

3 出席者

（メンバー）

座 長	堀 田	力
	秋 山	收
	大 森	彌
	加賀美	幸 子
	加 藤	陸 美
	小早川	光 郎
	谷	昇

（敬称略）

（総務省）

行政評価局長	関	有 一
行政相談課長	讃 岐	建
行政相談業務室長	榎 本	泰 士

4 会議次第

（1）既付議事案の審議

車いす使用者用駐車施設の適切な利用の確保

（2）新規付議事案の審議

継続検査後に交付される車検証の住所表示の見直し

5 議事

（堀田座長）

委員の皆様方におかれましては、ご多忙のところご出席いただき誠にありがとうございます。

本日は、お手元の議事次第のとおり、既付議事案1件、新規付議事案1件について進めてまいりたいと思います。

はじめに、「車いす使用者用駐車施設の適切な利用の確保」の事案について事務局から説明してください。

(1) 既付議事案の審議

車いす使用者用駐車施設の適切な利用の確保

《室長から事案の概要を説明》

(事案の概要)

私は、車いすを使用している。自分で車を運転するが、公共施設やスーパーなどの障害者用の駐車スペースに健常者が駐車するケースがたびたびあり、駐車することができず大変困っている。

外国では、健常者が障害者用の駐車スペースに駐車すると罰金が科せられると聞いている。

日本でも、障害者用の駐車スペースを本当に必要としている者のために、これが確保されるよう、国が何らかの対策を講じてほしい。

(堀田座長)

前回会議の議論以降、事務局で検討してもらい、内容的にはだいぶ煮詰まってきたと思います。本来予定している利用者ではない者が車いす使用者用の駐車施設を使用することを防ぐために、罰則を課すことについては難しいという検討結果のようですが、その点も含めてご意見をお願いします。

(秋山委員)

罰則が望ましいと思っているわけではありませんが、制度論だけで言いますと、例えば、輸入貿易管理令において経済産業大臣が税関に指示することとされていたり、あるいは金融庁所管の法令において金融庁長官が地方財務局を活用する制度があり、別々の省庁が所管する制度であっても新たな法律を作ることにより、官庁間協力というか、それぞれの制度相互の乗り入れは可能だと思います。ですから、道交法の駐車監視員を使って、車いす使用者用駐車施設の監視に当たらせることは、制度としては不可能ではないと思います。

今は、車いす使用者用駐車施設を誰が利用できるかは、利用者自身の善意にゆだねられており、ここを変えずに、罰則を作って同駐車施設の管理を強化することは難しいと思います。今後、利用対象者の範囲を定めて、パーキングパーミットのような標章、カードで利用対象者かどうか客観的に分かるようにすれば、それとの組み合わせで駐車監視員を活用することは可能なのではないのでしょうか。

ただ、警察の立場から言って、現状は道交法の施行で手いっぱいということも理解できます。今回の会議で罰則の導入まで詰める必要はあるとは思いません。

(谷委員)

よく駐車禁止等除外標章を掲出して路上に駐車しているのを見かけます。障害者の方は駐車違反にならないようです。あの標章を応用することはできないでしょうか。

スーパーの駐車場に駐車禁止等除外標章を出して駐車するという仕組みもできるのではないかとことです。同じ標章でも警察が発行したものの方が威力が大きいような気がします。

(加藤委員)

パーキングパーミット制度を採用した地方公共団体が、警察が発行する駐車禁止等除外標章を利用証として認めるようにしたらどうかということです。

例えば、E県では、パーキングパーミットの導入に伴う事務負担の増加を問題にしていますが、警察が発行する駐車禁止等除外標章をそのまま利用できるようにすれば、導入しやすくなるかもしれません。

(室長)

ただ、警察が発行している駐車禁止等除外標章の対象者に比べますと、一般的にパーキングパーミットはもっと広く対象者を設定していますので、駐車禁止等除外標章だけで運用となりますと少し対象範囲が狭くなってしまう可能性があります。

(小早川委員)

パーキングパーミットの利用証と同じ効果を駐車禁止等除外標章に与えることは可能ではないでしょうか。管理する側は大変かもしれませんが、パーキングパーミットを導入している県では、隣県との相互利用の話も出ているようですし、利用証を一種類に限らないといけないわけでもありません。利用証の様式の統一を検討していく中で、無理のない形でそういう工夫を入れることは可能ではないでしょうか。

(室長)

既存のものを有効に活用することについては検討の余地があると思います。

(大森委員)

警察は、駐車禁止等除外標章の不正使用を取り締まっていますが、警察が発行した標章が道路以外の場所で効力を有することになった時、誰がその不正使用を取り締まるのかという問題が生じませんか。

(小早川委員)

道路外の駐車場において不正に使った者を取り締まらないといけないということになると警察は反対するでしょうが、利用証とみなすだけなら警察の方も問題にしないのではないのでしょうか。

(大森委員)

反対しているわけではありませんが、警察からすれば、道路外で使用する場合は一種の目的外使用になると思います。制度として、うまくいくかどうか疑問があります。

(堀田座長)

パーキングパーミットの利用証の標準的な様式を検討する際に、駐車禁止等除外標章等の活用についても考慮してもらえばよいのではないですか。

それでは、パーキングパーミットで効果が十分ではない場合は、法律を作って罰則を設けることも考慮すべしということにするのか、それとも、現段階ではパーキングパーミットの普及を中心にあっせんするのか、その辺りについてご意見をお伺いしたいと思います。

(加藤委員)

制度を作っても、利用者の良心がベースになればうまくいかないと思います。そう考えると、罰則はなじまないのではないのでしょうか。利用者をあまり限定せず、幅広い方を対象としてやっていく方がよいと思いますので、駐車禁止等除外標章を含め、分かりやすいものであれば、利用証とみなすべきです。

(加賀美委員)

会議資料にある利用者、施設設置管理者へのアンケート結果を見ると、パーキングパーミットを評価する意見が多く、また、施設設置管理者からは、不正駐車防止装置に対する経費面での支援を求める意見もあります。非常に分かりやすい話で、パーキングパーミット制度の普及と装置等への補助の両方を推進した方がよいと思います。

ところで、駐車禁止等除外標章の悪用は、そんなに多いのでしょうか。

(秋山委員)

飲食店街の近くの路上に標章を掲示して長時間駐車している車を見かけることがあります。

(大森委員)

そういう実情があるので、きっちり取り締まれという話になるのだらうと思います。

(小早川委員)

あっせんについてですが、パーキングパーミットの推進に国が取り組むとしても、導入するかどうかは都道府県が判断することです。また、不正駐車防止装置への補助は、スーパー等の施設設置管理者向けのもので。

都道府県のパーキングパーミットの導入状況がまちまちな中で、施設設置管理者に補助を行うのは、整合性がとれていないように思います。施設設置管理者に直接補助するのではなく、パーキングパーミットを導入した都道府県に対して補助するという方向であっせんする方がいいのではないのでしょうか。

また、車いす使用者用駐車施設の管理を警察が行うことについては、都道府県によって制度が異なるということもありうるし、都市部のように施設数が多いところでは対応が可能かどうか、また、民間施設にまで対象範囲を広げた時にどのように対応するのかということを考えると、実効性や公平性の観点から疑問があります。まずは、施設設置管理者にしっかりやってもらうよう後押しする方策が必要です。

(堀田座長)

パーキングパーミットを普及させることと不正駐車防止装置の導入に対して補助をすることは両立すると思います。パーキングパーミット制度の導入については、警察に対してお願いすることはないでしょう。

(室長)

都道府県と施設設置管理者との協力関係で行われています。警察は関係していません。

(秋山委員)

パーキングパーミットの普及については、どこにあっせんすることになりますか。

(室長)

国土交通省です。

(秋山委員)

全国ベースで国が音頭をとってやってくれということを使うわけですね。不正駐車防止装置への補助は誰にあっせんするのですか。

(室長)

これも国土交通省です。

(堀田座長)

パーキングパーミットで車いす使用者用駐車施設の利用対象となった人は、不正駐車防止装置がついた駐車施設に自由に駐車できるようになるのですか。

(室長)

現在のところ、不正駐車防止装置は、スーパー等が独自に導入しており、パーキングパーミットとはリンクしていません。パーキングパーミットの利用証を持っている者であっても、スーパー等で一度登録する必要があります。

(大森委員)

パーキングパーミットは都市部でうまく普及できるでしょうか。

(加藤委員)

人口の多い都市部では、パーキングパーミットを普及させるためには、工夫が必要です。現在進められている警察の高齢運転者等専用駐車区間と併用すれば、効果が上がるのではないのでしょうか。

(堀田座長)

パーキングパーミットの推進についてあっせんする際、将来的な罰則の導入や警察の取組との連携についても念頭に置いて検討するよう求めるべきかご意見をお願いします。

(秋山委員)

パーキングパーミットが一般に認知されて浸透していけば、それはそれで、實際上、相当な不正利用に対するバリアになると思います。

無理難題を言うよりは、あっせんのポイントを絞った方が効果的だと思います。

(小早川委員)

施設設置管理者に、いかに本気になってもらうかが大事です。管理をうまくやっている施設設置管理者へのマル適マークのようなものの交付や、不正駐車防止装置の設置に対する補助等の策を考えて欲しいと思います。

(堀田座長)

駐車禁止等除外標章の活用等の個々のアイデアは、あっせんとは別に、国土交通省に直接伝えるのも一方策だと思います。補助のこともあっせんに入れるべきでしょうか。

(小早川委員)

現行の補助制度の拡充について検討を求めるという方向ならよいと思います。

(堀田座長)

それでは、駐車禁止等除外標章の活用等、推進会議の議論の内容を関係機関に紹介しつつ、パーキングパーミットの推進をあっせんする方向で進めてください。

あわせて、拡充について検討されたいという趣旨で補助制度のことにも触れてください。

(2) 新付議事案の審議

継続検査後に交付される車検証の住所表示の見直し

《室長から事案の概要を説明》

(事案の概要)

市町村合併が行われた後に自動車の継続検査を受けた。ところが、検査申請書には新しい住所を記載したにもかかわらず、交付された車検証の住所は市町村合併前の町名のままとなっていた。合併後の住所にするためには、別途住所変更手続が必要であり、合併後の住所は交付時に自動的に表示されないとのことであった。

市町村合併後、相当の年月が経過しているにもかかわらず、現存しない旧町名を表示していることは、混乱を招きかねないので、所有者が住所変更手続をすることなく、新しい住所で車検証が発行されるよう改善してほしい。

(堀田座長)

本件は、プログラムの問題のような気もいたしますが、ご意見、ご質問があれば、お願いします。

(加賀美委員)

継続検査で車検証を作成するシステムには、市町村名を新しいものに変換する仕組みがないのですね。これの改修には、時間と費用がかかるということですか。

(室長)

国土交通省は、次期改修予定を平成24年としていますので、間もなく改修するチャンスはあるのですが、旧市町村名から変換する仕組みを付加しますと、通常の改修費よりさらにコストがかかるということです。

(小早川委員)

旧市町村名のままにしておいても、車検証の効力には問題がないので、放っておいて我慢するというのも一つの考え方ですが、理屈で言えば、車検証に住所欄があるということは、真実の住所が書かれていることが望ましい。

そこで、新しい住所に合わせる手間を誰が負担するのかということです。国交省なのか、総務省なのか、市町村なのか。そもそも、市町村合併は自動車の所有者の意思には関係がないことです。国民の方からすれば、合併に伴って生じた問題は行政側のコストとして、きちんと行政側で後始末すべきということになるでしょう。

しかし、システムの改修費用があまりに法外な額となるなら、再考しないとはいけません。結局のところ、どのくらいのコストがかかるかによるのだと思います。

(秋山委員)

石川運輸支局の改善例をみますと、継続検査の申請と住所変更の申請で用紙を2枚使用するとのことですが、住所は手作業で入力しているのですか。

(室長)

コンピュータで読み込むOCR方式となっております。申請者が、運輸支局等に備え付けてある住所コード表からOCRの申請用紙に12ケタの数字の住所コードを転記し、このコードをコンピュータが読み取って、自動的に車検証に印字する仕組みのようです。

(大森委員)

合併特例法は残すと言われていますから、今後も市町村合併は行われると思いますし、道州制導入の議論があることも考えておくべきでしょう。ですから、今後システムを根本的に改修することの必要性は変わりません。国土交通省は「膨大な経費」がかかるとしか説明していませんが、それでは何の説明にもなっていないので、具体的に確かめる必要があります。

一方で、石川運輸支局がとった措置について、どういう実績や効果があったのかを調べてください。

(秋山委員)

システムを改修するコストというのは車検の手数料で負担すべきものなのか、それとも税金で負担すべきものなのかということも考えなくてはいけないと思います。

(大森委員)

総務省自治行政局は、この問題についてどう考えているのか、問い合わせてみてください。市町村合併によってこのような問題が起きることを、事前に承知していたのかどうか。承知していたとすればどのような対応を考えていたのか。

(堀田座長)

市町村合併の場合には、みなし規定を設けているから住所変更をしなくても大丈夫だというのは、それはまた別の話だと思います。

(小早川委員)

市町村合併に伴って、この車検証のような例はほかにもあるのだと思います。言わば合併に伴うコストということでしょうか。

(堀田座長)

システムの変更は、市町村合併のあった地域に絞ってやればいいわけですから、何人かで手作業で訂正すればよいように思いますし、コストもさほどかからないのではないのでしょうか。

(加藤委員)

住民基本台帳のデータは市町村が更新しているはずですが、これを使えば、ほかのシステムについても住所は全部直せるような仕組みにはならないのでしょうか。

住基カードを読み取るシステムを活用すれば、システムの更新経費も抑えることができるのではないのでしょうか。

(秋山委員)

運輸局のシステムと市町村のシステムをつなぐということは可能かということですね。

(室長)

市町村のシステムと運輸局のシステムが連動していることはないと思いますが、その点については改めて確認したいと思います。

(局長)

やはり車検のシステムの改修にどれだけ費用がかかるかがポイントだと思います。

(大森委員)

国交省は、膨大な費用がかかると言っていますが、そんな説明ではダメですね。もっと具体的に説明してもらってください。

(堀田座長)

他制度において、市町村合併に伴ってシステムを変更したという例もあるのではないのでしょうか。

(大森委員)

石川運輸支局のような取組については、国交省としては、全国的にも各運輸局等で実施するようにしているのでしょうか。

(室長)

石川運輸支局のような方法を全国で実施するよう指示をしたかということ、どうもそのようなことでもないようです。各地で行政相談に同様の苦情が寄せられているのも、そういうことを反映してのことと思われる。

(堀田座長)

システムの改修費用については、どのくらいで入札しますかなど、業者にも聴いてみてはどうですか。その辺りについて調査した後、再度検討しましょう。

以上