

第 85 回行政苦情救済推進会議 議事概要

- 1 日 時：平成 24 年 3 月 15 日（木）14:00～16:00
- 2 場 所：中央合同庁舎第 2 号館地下 2 階 第 1、第 2、第 3 会議室
- 3 出席者
座 長 大森 彌
秋山 收
加賀美 幸子
加藤 陸美
小早川 光郎
谷 昇
(総務省) 行政評価局長 新井 英男
大臣官房審議官 上村 進
行政相談課長 白岩 俊
行政相談業務室長 龍宮 克宏

4 議題

- (1) 地縁団体名義への不動産移転登記手続の改善促進
- (2) 特殊定期乗車券の払戻し
- (3) 保管場所証明（車庫証明）手続の簡素化
- (4) 軽自動車の廃車に係る届出の郵送による受付

5 議事概要

(1) 地縁団体名義への不動産移転登記手続の改善促進

<<事案の概要>>

(高知の事案)

私が副会長を務めている自治会は、平成 17 年に地方自治法第 260 条の 2 に基づく地縁団体の認可を受けている。自治会が保有する不動産に、所有者 107 名の表示登記（昭和 11 年以降）されている山林がある。私は、自治会の会計担当も兼ねているので、この山林の固定資産税を納付してきており、いずれ認可地縁団体名に移転登記をしたいと考えている。

しかし、表示登記された所有者の多くが既に死亡しており、相続人の確定に膨大な手間や費用がかかるため、移転登記が困難な状況となっている。

これでは、苦勞して地縁団体になった意味も薄れるので、何か良い解決方法がないか教えてほしい。

(群馬の事案)

地縁団体が保有する共同墓地の一部を、道路拡幅のため買収する必要が生じ、関

係住民等に提供を申し入れたところ、複数の地域住民の共有名義とされたまま、既にその多くの者が死亡しているため、相続人の把握や同意を得ることが困難などの理由で、やむなく事業計画を変更するしかなかった。

地縁団体が明治時代から保有する墓地等のうち共有名義のものはもとより登記名義人が多いことに加え、世代を重ねていることで相続関係者が膨大な人数となっており、現行の不動産登記法上に基づき相続権利者を確認する戸籍謄本の追跡調査等の労力は大変であり、極めて困難な実情にある。

地方公共団体で公共事業に従事した職員から、このような申出を受けたが、この種の問題に対しては、円滑な公共事業を進めるため、また登記手続の負担軽減を図る観点から、何らかの制度改正が必要であると考ええる。

(大森座長)

あっせん後、フォローアップはどうなっていたのか。

(事務局)

事務局としては、フォローアップを行っているが、「調査をします」あるいは「協議をします」というところから進まなかった。なかなか難しい問題であり、市町村長の負担がどうなのかということがネックになってくるので、当時、自治省は躊躇していたと思われる。

(大森座長)

協議を進めて解決するのか。

(事務局)

以前のあっせんは、平成 10 年であり、資料の保存期限が過ぎて残っていない。そのため、詳細なところは確認できないが、当時の法務省サイドの立場としては、権利に関する公示制度である以上、権利の実体関係が的確に確認できるものが必要だという考えであり、また、自治行政局は、権利の事実関係まで調査して、市町村長が認定するというのはなかなか厳しい、難しいということで、双方の意見が分かっていたと思われる。

(小早川委員)

全国市長会からの要望は平成 13 年である。あっせん後、市長会も関心を持っていたと想像ができるが、その後はこの問題にもう熱が冷めたのかなとも思われる。しかし、市長会としては、当時何か具体的に検討されていたのではないか。

(事務局)

平成 13 年の市長会の要望以降は特段の動きはない。相続人の追跡の調査や承諾を得るための労力が非常に多大であり、登記事務の改善と権利移転の登記の円滑な遂行が図られるようにとの趣旨の要望が出ているだけであり、登記につながる具体的な証明制度の仕組みについてはまでは言及していない。

(小早川委員)

多数の町内会の代弁をしている自治体は、本当に改善が難しいという感覚を持っているのか。自治行政局が勝手にそういうことを言っているのか。そのあたりの事実認識の問題もあるのではないか。

(大森座長)

これと類似して、市町村で困っているものとして、「耕作放棄地」の問題がある。これも権利者を確定できないことから、非常に困っていたケースである。この事案とは違うが、自治行政局住民制度課は知っていると思う。自治行政局に「そういうケースはあるのか」、「そういう時はどうしているのか」と聞いてもらえれば何か分かるかもしれない。当面は、事務局が法務省、自治行政局の間に入って、担当者の中で協議を進めてみようということか。

(事務局)

この案件は、簡単に解決するとも思っていないが、まずは実地調査を行って、その結果を次回の6月の会議に中間的に報告させていただきたい。また、法務省、自治行政局とも議論をしながら進めていきたいと考えている。もう少しデータを集め、それを分析して論理を構築し、また協議を行うという流れを考えている。

(大森座長)

一度、市長会と町村会から平成10年当時のこととそれ以降の状況を照会してみてもどうか。町村会にも照会し、情報収集して次回以降に報告してもらいたい。

(加賀美委員)

「具体的に実態をつかんだ後」というのは、どのぐらい時間がかかるのか。

(事務局)

地縁団体は29万団体あるので、「悉皆調査」は不可能だが、この申出にあった高知県や新潟県の事例、それから他の市町村管内の認可地縁団体の関係者からも具体的な支障事例などを把握したいと考えている。その結果を踏まえ、法務省、自治行政局と協議の場を設けて、行政評価局が調整的な役割を果たせたらよいと考えている。

(大森座長)

全国的な連合会があるのではないか。もともと、認可制度を導入することにした時には、彼らが動いて法律として実現しているはずである。

(事務局)

地縁団体や都道府県レベルの連合会など関係する団体についても、この件についてどのような考えを持っているのか把握したい。

(大森座長)

法律を改正して制度を作ったときの背景は、その全国団体の動きがあったはずであることから、そちらにも問い合わせてもどうか。

(事務局)

関係する方面から情報収集、事例収集などを行い、現場の方々がどのぐらい困っているのかを調査してみたいと思っている。

(大森座長)

この件は、以上でよろしいか。

(2) 特殊定期乗車券の払戻し

<<事案の概要>>

高齢者を対象としたバスの定期券を購入していたが、事情が変わり使用しないことになった。このため、通用期間前に払戻しを受けようとしたところ、通勤や通学の定期券よりも割引率が高い特殊な定期券については、同事業者の運送約款の規定により、払戻しができないとされたことに納得できない。

(大森座長)

申出人は、高い割引率の定期券を購入したが、「通用期間前」であり、まだ高い割引率の利益を享受していないため、「転勤になったから返したい」ということである。普通なら、「はい分かりました。払い戻しします」ということになるが如何か。

(谷委員)

私に言わせれば、「払戻す」のは当たり前なことだと思う。

(秋山委員)

国交省は、払戻しの制度を作ると、高い割引ができなくなる可能性があるとして説明しているが、払戻しに相当の手数がかかるならば、手数料相当料を差し引いた上で払い戻せばいいのであり、別に払戻率に影響するような話ではない。それから、「濫用的に使う人がいるからそれを防がなければならない」という観点はあるのかもしれないが、そのようなことはあり得ない。例えば、60歳以上の方が、この定期券を買って、最初の1か月は使ったとしても、それ以後は、使わなくなり「払い戻す」というようなことはあるのかもしれないが、それをもって、払戻しの制度を作るのは不適當であるというところまで結び付くということではないという気がする。

(大森座長)

使い始めてから払い戻せというのとは趣旨が違い、これは「使う前に返したい」とのことだから、返してもよいのではないか。

(秋山委員)

条理から言って納得できないのは、1回も使う前であれば当然のことながら、使用していても全く払い戻さないというのは、どうなのか。運送業者の裁量の範囲内だという議論は、「行き過ぎ」と言うか、そこまでは「裁量権の濫用」だという感じの話になるのだろうかという気がする。

(加藤委員)

「期間を限って」というのは、適用する期間が、例えば、半年とか3か月とか、そのような意味なのか。

(加賀美委員)

普通は、バス定期の場合、どこでもだいたい1年であるが、東京は、1年なのか。それともいろいろ種類があるのか。

(事務局)

6か月、12か月などいろいろある。「払戻しができない」とホームページに書いてあるものもあれば、「払戻しができます」というものもあるなど、取扱いが区々になっている。確かに事業者の経営判断で、区々のところはあるかもしれない。

(加藤委員)

「全く未使用の払戻しの問題」と「使い始めてからの払戻しの問題」とでは、基本的に性質が違ふと思う。3か月だと「何でそのような短い期間を」と思うが、「半年くらい」だとあり得ると思う。「通用期間に入ってから」というのはどうかと思う。特に、私も使用しているから分かるが、使い方の頻度にもよるが、相当の高割引率で大変効率がよい。いちいち切符を買わなくて済む。老人の場合は、「手間が楽」という点で、非常に有用であるが、それを「払い戻せ」というのは、どうかと思う。東京都の場合、2万500円だが、払い戻さないのではなかったかと思う。

(加賀美委員)

今回の相談は、使用期間前にだめだと言われたのか。未使用ということは、証明できるのか。

(事務局)

会社から4月1日から3か月、職場用を買えと言われて買ったところ、会社から3月31日に異動と言われたので、窓口に行ったら、「払い戻せない」と言われたという事例とさせていただくと分かりやすいと思う。

(加藤委員)

この事例は、おかしいと思う。規定の問題以前の問題ではないか。使用期間に入っていないものを「払い戻さない」ということはないのではないか。もちろん、手数料はとられることになるが。

(事務局)

「旅客自動車運送事業運輸規則」にバス事業者の運賃の払戻しの原則が記載されているが、これと明らかに違うことを約款で書いても、「約款は届け出ればOKだ」という運用になっている。しかも、規則9条の2号と3号が、加藤委員の問題視しているところですが、9条の柱書のところを見ると、「事業者は相当額の手数料を徴収することができる」となっている。これを完全に無視したものが約款で作られていて、その運用が正しいのだということの説明をさせていただいた。また、「運輸規則では主なケースについて規定しているにすぎず」と国土交通省は説明している。

(大森座長)

省令どおりやれということか。

(小早川委員)

規則の規定は、強行規定と読めるが。それを約款で変えるということはたぶんどきなないと思う。ただ、標準約款の根拠はあるのか。

(事務局)

道路運送法第11条第3項で、「標準運送約款と同一の約款を定めるときは認可を受けたものとみなす」となっているので、この法第11条の規定に基づくものであることは明らかである。

(小早川委員)

しかし、その標準約款が省令の規定を破るということは、書いていない。

(事務局)

標準約款第20条に「特殊定期乗車券を発売することがあります」という約款上

の規定を定めている。

(小早川委員)

その場合、「異なる取扱い」を個別約款で定められるということだが、そういう標準約款の内容は、運輸規則の規定に抵触しているように見える。「標準約款で規則を破れるのですか」と言ったのは、その点であり、それはできない。規則は、主なケースを書いただけである。

(事務局)

「一般的な乗車券について規定しただけのものだ」という説明である。

(秋山委員)

規則第9条の根拠条文となる法律は何条か。

(事務局)

規則そのものの頭書、制定文の挙げている条文が廃止されており、今ひとつ特定できない。9条では明らかではないので、この条文の「委任規定」はどうやらないのではないかと思っている。

(秋山委員)

実施省令だとすると、形式的には、「どちらが上か」という根拠がないから、国交省は強気なのではないか。

(事務局)

高齢者を対象としたバスの定期券も営業割引運賃の中の一つであり、営業割引運賃についてもいろいろなものがある。こういったものをその日までなら「全部払い戻せ」とするのか、「お年寄りだから」ということにするのか、それとも、法体系上、そもそもこういう適用というのはおかしいとするのか。どういう整理でいったらよいか。

(小早川委員)

これは、「消費者契約法」の法事例ではないか。それが、法律や条例で個別に決められている以外に、「一般的な常識になるのだろうか」という話に近いような気がするが。この手の裁判例はないのか。

(事務局)

バスの定期券に関係した裁判例というのは確認できていない。鉄道で、払戻しに関する判例はあるが、類似した判例は確認できていない。

また、消費者契約法に基づく判例というと、平成18年に最高裁の判例が出ている。いわゆる入学金と授業料の払戻しの裁判である。「入学金は大学生が入学するための対価」ということで、あくまで合格したということでもって、対価が支払われたような解釈ができるが、「授業料は、授業を受ける期間の前であれば、原則払い戻すべきだ」という最高裁の判断が示されている。

(秋山委員)

営業の割引運賃であるか、普通の割引運賃であるかにかかわらず、サービスの対価であることは間違いないので、「全く返さない」というのは条理に反する。たぶん、裁判になれば負けるのではないかと思うし、そう言ってみてはどうか。

(大森座長)

「あなた方、裁判になったら、負けますから、ちゃんとお考えになったらどうですか。あっせんいたします」と、一度、先方とやり取りしていただき、次回にどういうふうにやれるのかを議論する。

(3) 保管場所証明（車庫証明）手続の簡素化

〈〈事案の概要〉〉

「車庫証明」は、車を買替えるたびに取得しなければならないが、買替え前の車の車庫を使用する場合は、これを省略できるようにしてほしい。

(大森座長)

ご意見はありませんか。

(谷委員)

この相談者は個人からのものですが、車庫証明は、ディーラーが手続を行うのではないか。

(事務局)

新車の場合は大体ディーラーが手続をしてくれるが、例えば、中古車で、知人から買う場合などには、自分で手続される方が出てくるので、このようなケースもあり得ると思う。

(谷委員)

車庫証明の手続きは、的確にやってもらわないといけない。車庫がなくて駐車しているのか自動車が結構あり、車庫を持っていても路上駐車しているのか。そのあたりの懸念は持っている。

(秋山委員)

警察官が実際に見に来るということを非常に厳密に行っていることは、道路を駐車場、車の置き場として使うケースを防ぐ効果があると思う。そこは、意欲を阻害するようなことはすべきではない。

郵送は、いろいろと問題はあるかもしれないが、「実施不可能」なことではないと思う。駐車場の図面をどうするかということについては、IT化が急速に進んでいることから、データが保存される時代が来ると思うが、他のものに先立つような優先順位で行うべきなのかどうか。もっと他に、IT化のためのお金を使うべきところが警察としてもあるのではないか。そこが、なかなか難しい問題である。

(加賀美委員)

車庫証明については、私もディーラーに頼んでいる。新車の購入は平均7.2年とされているが、私の場合、比較的頻繁に自動車を使うので、もっと短い。そのため、毎回、同じ車庫なのに、ディーラーが来て、また車庫証明の話をするが、「またですか。もうよいでしょう」と、いつもディーラーに言っている。

(大森座長)

今日の論点の中で、電子申請の拡大については「拡大を進める」ことでよいか。また、郵送による保管場所証明申請についても、ある程度可能と思うが如何か。問題は、配置図の添付省略であるが、「検討できないか」ぐらいのところまでは言っ

でも大丈夫かもしれないがどうか。

(加藤委員)

配置図は添付してもよいのではないかと思うが。

(加賀美委員)

最初の「電子申請の拡大」は、比較的短い期間でできるのか。

(事務局)

警察庁は、これも強制的にできるものではないので、各県警の予算との兼ね合いだと言っている。

(大森座長)

警察庁が都道府県警察に、「技術的助言」を出すことは可能なのか。

公安委員会規則は、条例を一切排除しており、条例と同じになっている。これについては、こういう方向でやってはいかがですかと言えないのか。

(谷委員)

前回申請の車庫と住所が同じときは、配置図は必要ないと言えるのではないか。

(事務局)

「こういう場合には添付しなくてもよい」という「場合分け」があってもよいのではないかと思う。「添付の省略は一切だめ」、あるいは「図面は一切不要」というのは、極端かもしれない。

(大森座長)

この事案は、電子申請の拡大と郵送による保管場所証明申請についてはよいが、配置図の添付省略については、いろいろ考慮すべきことがあるから、そこを考慮した上で、警察庁に対して言ってみてはどうか。

(4) 軽自動車の廃車に係る届出の郵送による受付

〈〈事案の概要〉〉

軽自動車を廃車にするときは、郵送での届出が認められていない。一部の市区町村では、総排気量 125cc 以下の原動機付自転車のナンバープレートの返納も含め廃車手続を郵送で行うことができる。

軽自動車は、バイクと同じように登録制度がないのだから、郵送で廃車できるようにしてほしい。

(大森座長)

この件は如何か。事務局としては、「裁判例を引いていることとは違うのではないか」という趣旨か。

(事務局)

判決と我々が考えている申請の負担軽減とは違うのではないかと思っている。国土交通省は、「法律上、明示的に出頭主義が定められているわけではないが、出頭主義には合理性があるということは最高裁が認めている。何で、総務省がそれを否定するのか。」という論議できている。この裁判例の件は、車検証の記載事項の名義変更と車検証の返納申請の二つを争っているものである。郵送で申請書等を協会

に送り付けたところ、「受理できません」と返されたことで、裁判沙汰になったものである。

(大森座長)

今日、直ちに「あっせん」で行くというわけにはいかない。全体として「私どもとしては納得しきれない論点があるので、それについてはどういうふうを考えるか」として、もう少し議論してもらった必要があるが、それは可能か。

(事務局)

議論としては、本日ご審議いただきたいことを国交省と意見交換を行いました。が、「見解の相違」となっている。我々は、「解体の届出」に焦点を絞っているが、国交省としてみれば、非常に硬い態度で対応している。

(小早川委員)

解体届の「不真正な届出」が見過ごされた場合、それが不正行為に使われるなど、デメリットがあるのか。本当は解体していないのに廃車届出を行った場合などどうなるのか。

(事務局)

解体するときには、「解体届出」を提出する必要がある。引取業者が「使用済自動車引取証明書」を出すことになっており、そこに書かれている「リサイクル券番号」を「解体届出」に転記しなければならず、自動車を壊さないと、解体届出が出せない。この引取業者と共謀したら、不正も可能と考える。

(小早川委員)

「潰した」と偽って、行政的には、その軽自動車を抹消してしまう。その後は、密輸出でもするなどということはできるのか。

(秋山委員)

密輸出といっても、輸出規制がかかっているわけではない。解体処理の場合、「どこで何が解体され、どこで処分された」などマニフェストがあるような制度になっているのか。

(大森座長)

埒があかない場合には、一方的に我々が考えて、「明らかに、これはこういう方向で改善したらどうか」とあっせんするということはあり得る。

(秋山委員)

小早川委員が言われた「不真正な解体」の届出をされたとき、「そこからどういう問題が発生するのか」というのを国交省に聞いてみてはどうか。

(小早川委員)

その点で何かあるのであれば、既に具体的に言ってきそうなものだという気もするが。

(谷委員)

そういうことを言わないのか、逆に不思議だが、その点が、資料には全く書いてない。

(小早川委員)

その点を別にすれば、こちらとしては「利用者が便利な方法を選択できるように

する」ということなので、「利用者が不便になるから気の毒だ」というのは全く理由にならない。その点、もっと強く国交省に言うべきだと思う。

(事務局)

そういう申入れをしてみて、「もう一回お諮りする」ということでよろしいか。論点は、相手の「利便性の観点から、この制度で維持するのだ」という説明なら、当方は「利便性の観点から、選択肢を増やしてはどうか」と言っているので、「その点では、おたくの主張は成立しないと思うが、他方において、何らの不正使用等、若干の他の問題がないのか」、この会議の協議を基に、国交省に当たるということではいかがか。

(大森座長)

それでやっていただき、その上で、次回、再度検討する。