

規制改革・民間開放推進会議 官業民営化等WG ヒアリング調査票

〔所管省庁名：国土交通省〕

【事務・事業名】 自動車の検査	
1. 根拠法令	道路運送車両法（昭和26年法律第185号）
2. 実施主体	(1) 独立行政法人交通安全環境研究所（以下「交通研」という。） (2) 自動車検査独立行政法人（以下「検査法人」という。） (3) 軽自動車検査協会（以下「軽検協」という。） (4) 指定整備工場 (5) 自動車メーカー
3. 従事者数	(1) 交通研 : 42人 (2) 検査法人 : 881人 (3) 軽検協 : 598人 (4) 指定整備工場 : 約8万人(自動車検査員) (5) 自動車メーカー : 不明
4. 予算額	平成17年度予算 (1) 交通研: 運営費交付金: 8.1億円、施設整備費: 2.2億円 (2) 検査法人: 運営費交付金: 89.3億円、施設整備費: 21.4億円 (3) 軽検協: 業務費: 106.2億円、施設整備費: 44.3億円
5. 事務・事業の内容	自動車の安全性の確保、環境の保全を図ることを目的とし、個々の自動車が安全・環境基準に適合するかどうかを確認すること。 具体的には以下のとおり。 (1) 新車の検査（新規検査） 大量生産車については、交通研が代表車両の基準適合性の審査を行い、その結果に基づき国が型式指定を行う。型式指定を受けた自動車については、自動車メーカー等が1台毎に完成検査（基準適合性の確認）を行う。 一方、少数生産車については、検査法人等が1台毎に検査を行う。 (2) 使用過程車の検査（継続検査） 使用過程車については、一定の整備能力及び検査能力を有する整備工場（指定整備工場）又は検査法人等が1台毎に検査を行う。
6. 民間開放の状況	(1) 新車の検査 型式指定を取得した車両は、自動車メーカー等(民間)において検査が行われている。 (2) 使用過程車の検査 継続検査の約70%は、指定整備工場(民間)において行われている。

規制改革・民間開放推進会議 官業民営化等WG ヒアリング調査票

〔所管省庁名： 国土交通省〕

【事務・事業名】	自動車の検査
7. 当該事務事業を廃止した場合の影響	自動車は、適切に管理されていなければ交通事故、環境汚染等、第3者の生命に影響を及ぼすものであるため、確実に安全・環境基準に適合させる必要があることから、自動車検査制度により、定期的に基準適合性の確認（＝検査）を行っている。 また、検査時にユーザーの適切な点検・整備の実施を促すとともに、不正改造車の排除及びリコール未対策車の確実な改修という役割も有している。 このため、当該事務事業を廃止した場合、交通事故の増加、大気汚染の悪化を招くおそれがある。 この他、検査時に、自動車重量税の徴税、自動車税の納付、自動車損害賠償責任保険の締結及びリサイクル料金の支払いの確認を行っており、適正な納税の確保、無保険車の排除等の機能も果たしており、今後、駐車違反車両の反則金支払いも確認することとなっている。 このように、自動車検査制度は、自動車の安全運行・環境保全はもとより、広くクルマ社会を円滑に運営するための社会基盤として不可欠である。
8. 更なる民間開放についての見解	(1) 新車の検査(新規検査) 型式指定を取得した車両は、自動車メーカーが1台毎に検査を行っており、既に民間に開放されている。 (2) 使用過程車の検査(継続検査) 検査時に整備を要望するユーザーは、指定整備工場において受検することが可能であり、既に民間に開放されている。

別紙においてご説明される場合は「別紙参照」とご記入ください。

規制改革・民間開放推進会議 官業民営化等WG ヒアリング調査票

〔所管省庁名： 国土交通省〕

【事務・事業名】 自動車の検査

9. 個別の質問項目

< (独)自動車検査 >

当該業務については、マニュアル化、ガイドライン化等すれば十分民間でも対応可能と考えられ、これら以外の必要最小限の判断業務のみ国に残せばよいと考えられるが見解如何。

1. 自動車検査については、標準的な検査方法はマニュアル化されており、既に民間である指定整備工場において検査を行うことが可能である。

2. 検査法人では、少数生産車の新規検査、ユーザー車検等の必要最低限の検査を行っている。

< 軽自動車検査協会 >

マニュアル化、ガイドライン化等が可能な当該業務に関して複数の民間法人を参入させ、競争が行われる状態とすることに関する貴省の見解如何。

1. 軽自動車の検査については、標準的な検査方法はマニュアル化されており、民間である指定整備工場において検査を行うことが可能であり、既に十分競争状態にある。

< 軽自動車検査協会 >

検査手数料の設定の方法及び実績についてご教示いただきたい。

軽自動車の検査手数料は、軽自動車検査サービスを受ける者から、当該検査事務の適正な遂行のために必要な実費を徴収し賄うものであり、原価計算については、国の手数料の通常の見直し期間(3ヶ年)を踏まえたうえで、適正な手数料額の設定による収支の均衡を図ることとしており、この算出額を基に、国が手数料額を規定している。なお、手数料の実績については別紙に示すとおりである。

< (独)交通安全環境研究所 >

特に自動車の審査業務については、マニュアル化、ガイドライン化等すれば十分民間でも対応可能と考えられるが、見解如何。

1. 自動車の型式指定の審査は、新たに大量生産される自動車の販売の可否のみならず、審査結果次第では生産時期の変更や設計変更等企業運営に大きな影響を与えることから、その実施にあたっては、厳正かつ公正中立に実施する必要がある。

2. また、型式指定の審査では、既存の基準では想定されていない新たな技術が導入された車両を審査することが頻繁にあり、個別の審査方法で審査を行うことから、審査業務を網羅的にマニュアル化、ガイドライン化することは不可能である。

3. また、国が行うリコール業務に関しては、交通研と連携して審査時の情報などを活用するなどにより、リコールに該当(設計・製造に起因)するかどうかを判断しているところであり、また、国と連携し、申請車両においてはリコールに係る不具合が完全に解消されていることを厳正かつ公正中立な立場である機関が審査を実施する必要がある。

4. 以上のことから、自動車の型式指定の審査業務について、民間に委ねることは困難と考える。

別紙においてご説明される場合は「別紙参照」とご記入ください。