

## 第1回エネルギー・運輸WG 議事概要

1.日時：平成16年10月26日(火)

2.場所：永田町合同庁舎1F第1会議室

3.議題：国土交通省との意見交換

自動車検査制度の抜本的見直しについて

最低保有台数及び運行管理者に関する規制緩和について

4.出席者：

【国土交通省】

自動車交通局 中田総務課長、戸澤技術企画課長、内藤整備課長、  
田端旅客課長、清谷安全対策室長

【委員】

鈴木主査、草刈委員、矢崎委員

5.議事：

(国土交通省よりヒアリング)

自動車検査制度の抜本的見直しについて

- 国土交通省より資料説明 -

鈴木主査) 検討会の結論はいつ頃出るのか。

内藤整備課長) 閣議決定にある様に平成16年度中という事であるが、とりまとめの前に情報公開の為にフォーラムを2月に開催する予定であり、その準備のため、検討会としての第5回は遅くとも1月中の予定です。

鈴木主査) 1月に検討会の結論は出るのですか。

内藤整備課長) フォーラムに諮るための材料は出そうという事です。現在、データを整理中。

鈴木主査) 年度中というのは平成17年の3月31日ではないという事は申し上げておく。資料にある通り3か年計画では「技術進歩の面から有効期間の延長を判断するための」と書いてあり、延長のための注意事項の調査であるという事をご留意いただきたい。

内藤整備課長) 閣議決定の内容であると理解しておりますが、私どもの理解では昨年のアクションプランワーキングでの討論の時から、データをベースに延長の可否を含めて判断したいと申しあげている。延長ありきではないと考えております。

鈴木主査) それは当方の理解と異なる。基本的にこの調査の中で違う事を考えようと思えばできる訳ですから。

中田総務課長) 閣議決定された通り有効期間の延長を判断するための調査を行っており、平成16年度中にとりまとめるべく努力中です。

鈴木主査) その通り、是非お願いしたい。

草刈委員) 資料 6 P の脱輪の件は、車検が甘かったのでこういう事故が起こったという理解でよろしいですか。

内藤整備課長) ここで申し上げたかったのは、点検整備を行わなかった為にこうした事故が起こったという事。

草刈委員) 三菱のリコールの関係はデータに入っているのか。こうした不具合が車検で見つからないのであれば、そもそも車検制度そのものが問われるのではないか。回数の問題より、検査の質が問われてしかるべきではないか。

内藤整備課長) リコールは生産者責任に帰するもので、データとして入れていません。検査の質については、国際的に見て、ほぼ同様の検査項目となっています。

草刈委員) リコールされる様な不具合が見抜けない車検は問題なのではないか。また車の利用状況に応じた検査や検査の質を上げる事によって期間を延ばすという考え方もあるのでは。

戸澤技術企画課長) 検査はユーザーの自主的な保守管理が前提で、これを国が定期的にチェックするもの。ユーザーのみならず第三者に対しての交通事故等の被害や環境問題など社会的影響の大きいものを国が定期的にチェックしてユーザーの保守管理状況の確認と基準不適合の車の排除が役割です。

資料 9 P の図 9 にある様に継続検査における再検率は増えている。これはユーザー車検が増えている為。ユーザー車検の不合格率ももっと高く、約 30% 程度です。

車検がある事によって、こうした不具合車を発見できているということ。ただ、車検は定期的な期間でしか見ていないので、すべてをカバーするのはなかなか難しい。国際的に見ても、日本の車検の見方があまり意味のないものであるという事はなく、同じレベルの検査をしています。

鈴木主査) 事前車検・事後修理を要望するユーザーが増えてくれば自然に再検率は増えてくる。

内藤整備課長) 車の利用状況に応じた対応については、点検整備項目( 12 ヵ月で 26 項目、24 ヵ月 56 項目) について、あまり走らない人には軽減できる項目を決めている( 12 ヵ月で 11 項目を軽減、24 ヵ月 18 項目を軽減)。これによってユーザーの負担感軽減には配慮。資料 P13 にある様に点検整備は選択肢は多様化している。

矢崎委員) 整備工場でのニューサービス実施と事故・故障の関連性はあるのか。また整備への新規参入の状況はどの様になっているのですか。

内藤整備課長) 関連性についてのデータは今のところ出てきていません。参入状況については平成 5 年にはディーラー・整備工場が 9 割で残りがガソリンスタンド、部品販売業であったが、平成 14 年にはこの比率が 6 : 4 となっており、異業種からの参入が増えている。また、この業界の業態 7 万企業、大半が中小零細企業であるが毎年相当数の参入・退出が行われている。

鈴木主査) 3 年計画の中で重要視している点として「技術の進歩」の面という事で、これで安全面や環境面もある程度カバーできると考えている。資料 P15 の自工会意見で、耐久性について過去 10 年間、大きな変化はないとの記述があるが、大きな変化を作っていないという事ではないか。修理・交換をする事を前提に部品を作っているのでは。ずっと基準が変わらなければ技術進歩を織り込めない。そうした技術進歩を促す方向で検討会の

議論はしていただきたい。

中田総務課長) この10年間耐久性能が変化していないという資料は出しましたが、メーカーで耐久性が向上した部品が全然なかったわけではありません。また、車検期間に合わせてメーカーが部品の耐久期間を考えているのではとのご指摘については、部品メーカーはそうした事で判断している訳ではありません。交換の目処も部品により様々。年限を決めずに磨耗したら交換というものもあります。車はグローバルな商品であり、各国で大体同じ期間でチェックしており、メーカーが一定期間の部品交換を前提に置いて製品を作るということはおかしいことではありません。

鈴木主査) 技術進歩を促す事によって重要な部品の耐久性が向上するという効果を狙ったものであるのもので、その点も踏まえた検討をお願いしたい。当会議としては検討会は車検期間をどの程度、延長をするのか、その為に不具合があるなら、どう解決するのかという事を検討していると受け取っておりますので、これを踏まえ、よろしくをお願いしたい。

中田総務課長) 閣議決定の文言に従って誠心誠意進めさせていただきたい。

#### 最低保有台数及び運行管理者に関する規制緩和について

- 国土交通省より資料説明 -

草刈委員) 「バス事業及びタクシー事業における最低車両台数制度について」に書いてある最低台数と輸送の安全確保との整合性についてご説明願いたい。

田端旅客課長) 改正道路運送法に基づき、需給調整はしないが、許可に当たって安全確保の為に適切な事業計画を求め、事業遂行能力があるという事を確認して参入してもらうもの。適切な事業計画の中には資金計画などもあるが、輸送の安全について会社として適切に対応できるためには、一定の適正な規模が必要という事である。また、最低車両台数として客観的な基準を公表して行政側の恣意的な運用にならない様に努めるという事もある。車両台数については一定の規模を持って事業を行う事が適正な運営体制を有して安全管理体制を確保できるという事になる。

草刈委員) 適切な事業計画は適切な経営計画、適切な利益が確保できる、その為には台数が少なくても困るというのは分かるのだが、安全確保という命題からだと台数は少ない方が良いのではないか。

田端旅客課長) 台数が多くなれば、例えば500台持っている会社もあるが、台数規模に応じて安全運行管理体制を整備し、一定の基準に基づいて運行管理者を置いている。

最低車両台数は適正な規模を持った事業体として一番ハードルの低いところとして5両としている。

これが運行管理体制を適切に行える最低限のレベルと考えている。

草刈委員) 経営形態としてはある一定の規模がないと難しいというのは分かるが、今のご説明では安全確保と台数の関係は良く分からない。

鈴木主査) 全く分からないから問題だと思っている。国土交通省の立場としてやる方法としてはこうした手法を取りがち。安全確保には規模、よって車両台数、そしてそれをチェックする運行管理者。但しそうした考え方が世の中で機能しているとは限らない。

かつての保安責任者の例もある。規模があれば安全だという事しか言いようがないという事では。それに意味があるのか。個人タクシーはどうなのか。自分の車だから安全に注意

するのは当たり前。最低車両台数は減ってきているが、こういう流れはそのまま。5両以上持たなければ、あるいはタクシーでは5年以上の経験がある運行管理者を置かなければというのは、一つの参入障壁ではないかというのがこの提案。例えば旅館の観光案内や病院の送り迎えを自前でやりたい場合、最低台数・運行管理者がネックになるというのが、この提案の発端で、新しいビジネスの芽を出したいという事です。

矢崎委員) 全くの新規参入者は何社あるのか。タクシーとバスの兼業、貸切バスとタクシーの兼業は何社あるのか教えていただきたい。

鈴木主査) 最低保有台数を通算で見ることができないかと提言しているので、貸切バスとタクシーの事業者数を教えていただきたい。

田端旅客課長) 数が多いので、少し時間をいただきながら、整理する。

草刈委員) 事故発生状況について、タクシーだけでも良いので台数規模別の件数は調べられないか。安全確保と台数の関連性についてデータで示していただきたい。

清谷安全対策室長) 事故の状況でもあり、どこまで正確なものが出せるかやや限界はありますが、調べてみます。

草刈委員) 事故発生状況を見ると、13年度から14年度減っており、15年度では増えている。それが台数とどういう関連があるという事が全く証明されていない。

田端旅客課長) 事故の件数については、車両保有台数が多ければ多いほど安全だと主張している訳ではなく、事故の状況については事業用が増加しており、事業用に対する安全対策が重要ですという事をご説明するものです。

草刈委員) 安全について言えば、小規模のものが安全性が低いというデータがあれば、納得できるのですが。

中田総務課長) 足切りの基準として5両というものを作っており、5台以上について6台の方が安全だ、7台の方が安全だと主張している訳ではない。

鈴木主査) 個人と法人の事故率、5両の法人・5両から10両の法人のそれぞれの事故率といった統計はないのですか。

草刈主査) 常識的に見れば、台数が少ない方が管理がし易いと思う。データがないと議論がしにくい。

田端旅客課長) 統計データの集計方法は既存のものを利用せざるを得ないため、限界はあるが、工夫する。

鈴木主査) 要望を受けている旅館の観光案内など付帯的な事業についてはどうか。

田端旅客課長) 旅館業で貸切バスを兼業し、送迎から地域の観光をして、ニュービジネスの努力しているところは多数ある。このため、最低車両数がニュービジネスの障害となっているとは思わない。ただし、貸切バスは観光目的で危険な道を通ることもあるので、安全管理をきちんとして、進めていただく事が必要と考えている。

鈴木主査) 旅館業でタクシーを兼業しているケースはあるのか。

田端旅客課長) 調査する必要がある。

鈴木主査) 旅館の観光案内などもニュービジネスの刺激剤とならないかとの観点からこの問題は取り上げたいと考えている。まずは安全性の問題について規模が大きいとなぜ安全なのかという事を証明いただき、今後議論をしていきたい。