

第 10 回官業民営化等 WG 議事録（国土交通省ヒアリング）

1．日時：平成 17 年 10 月 24 日（月）10:00～11:00

2．場所：永田町合同庁舎 1 階第 1 会議室

3．項目：自動車の検査

4．出席：○規制改革・民間開放推進会議

鈴木主査、原主査、黒川委員、大橋専門委員

○国土交通省

自動車交通局技術安全部技術企画課長 戸澤 秀実

自動車交通局技術安全部整備課長 清谷 伸吾

自動車交通局総務課長 石津 緒

企画官 石井 昌平

○原主査 おはようございます。お待たせをいたしました。引き続いてのヒアリングをお願いしておりまして、大変恐縮ですけれども、今日は 1 時間という時間で議論を深めさせていただけたらと思っております。

前回に引き続きまして、こちらからの追加質問ということで 3 項目お願いをしておりますので、まずこちらの 3 項目について御回答をいただいて、5 分か 10 分程度で御説明いただいて、少し前回のことを振り返りながらのお話になるかもしれませんが、その後の検討をしたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○戸澤技術企画課長 私、国土交通省自動車交通局安全部技術企画課長の戸澤でございます。どうぞよろしくお願いします。

それでは、前回のヒアリング以降、御質問いただきました 3 項目についてまず説明させていただきます。

1 点目は、自動車検査独立行政法人の自動車の検査業務に関し、過去 3 年間の収支ということでございます。この法人は検査の關係を行っております法人でございます。14 年 7 月に設立されたところでございまして、平成 14 年度、15 年度、16 年度の 3 か年について収入と支出につきまして、お手元の表に書いてあるとおりでございます。

14 年度につきましては 9 か月間ということでございますので、15 年度以降が平常のベースということでございまして、これには国からの運営費交付金と施設整備補助金が入っております。大体百数十億というのが通常のベースでございます。

次に 2 点目でございますが、「自動車検査独立行政法人と軽自動車検査協会に関して、整備は受けずに検査だけを受ける形態の方が、整備と検査をセットで受ける形態より、不正が起こりやすいとの根拠について、実証的な側面からお示しいただきたい」という御質問でございます。

回答の方でございますが、車検を受検する者というのは、大きく分けると、2 形態に

分けられます。車検時に点検整備というのをきっちり行って車検を通すことを希望する者と、本来は点検整備というのは法律上も行っていただかなきゃいけないわけですが、どうしても、そういったものを実施せずに、どちらかというと車検費用というのを極力安くして、車検さえ受ければいいと考える者と大きく2つに分けられるかと思います。

前者の点検整備を車検の際に合わせて行って、この際車のメンテナンスをきっちりやるというお考えの方というのは、一般的には指定整備工場と言われる整備工場に車検を依頼するというのが一般的でございます。

この指定整備工場というのは、受検者から点検整備と車検を通すということを依頼されるわけですが、その点検整備の品質を保証するという意味で、自ら厳格な品質の確認を行って、ある一定以上の良好な状態にしてお客様に車を渡すと。しかも、実態的には現在整備保証というのを付けてございます。点検整備の作業をした原因で後々不具合が起きたときにそれを保証するという整備保証制度が実態的に行われておりまして、一般的には6か月間保証、中には1年保証といったものもございます。こういうことでお客様にきっちりした状態で車を渡す。なおかつ整備保証というのを付けるということでございますので、当然ながらいいかげんな点検整備をするということは当然契約違反になりペナルティーを払わされますので、きっちりした点検整備をする。そののできばえ検査というのもきっちり行われるだろうということが期待される。そういうことで指定整備工場に安全環境の保安基準の適合性のチェックを任せているというシステムでございます。

一方、後者の方でございますけれども、本来法律上も点検整備を行うという義務がかかっているわけですが、往々にして点検整備を実施しないで車検の費用を極力削減しようということで検査だけ受ければいいというお考えの方も残念ながらいるわけですが、こういった方々は追加の整備費用が発生しないように甘い検査を望んだり、場合によっては基準不適合の状態でも合格を強要するというケースも現にあるわけですが、

ここにも書いてございますけれども、現在、検査法人というところでユーザー車検とかを始めとした検査を扱っているところがございますけれども、先ほど言いましたように、検査の合格の強要等に関わりまして、暴力とか威圧行為、こういったものが頻繁に起きているという状況でございます。

警察に定期的な巡視等もお願いしておりますが、残念なことに年間で大体600件とか700件くらいのそういう合格強要というトラブルがあるということでございまして、これは報告されているだけで年間600～700件ですけれども、些細な合格にまつわりますトラブルを含めると、この数十倍ということで、統計的には余りしっかり取っておりませんが、年間で1万とか2万件くらいのトラブルがあるということでございます。現場というのはそういう緊張の中で検査を行っているというのが現状でございまして、全国93か所検査場がありますけれども、そこにはすべて監視カメラを設置しております。

また、職員は全員がICレコーダー、いわゆる暴言をはかれたり脅迫されたりするケー

スもございますので、ICレコーダーを全員が持って、検査に臨むという非常に厳しい職場であるということを御理解いただきたいと思います。

現に整備工場の方では、ユーザーを選別するというのが実態的に行われております。いわゆる依頼を拒否するというのが民間の場合はできますので、ユーザーを選別するというのが行われておりまして、トラブルが起きそうなユーザーというのは整備工場の方もよくわかっておりまして、そういった方々は受検をお断りするということも行われております。

そういった方々は検査場の方に行くということが現実に行われているということで、これは業界の方では半分常識化されている実態でございます。

その実証的な側面からということでございますけれども、今お話ししたようなお答えでございます。

最後の質問でございますが、継続検査の約70%は民間の指定整備工場で行われていると前回説明をいただきましたが、残りの約30%の内訳について、実施主体別、用途別に分けて教えてくださいということです。

継続検査は16年度ですと、72%が指定整備工場扱いに、先ほど言いました前者の指定整備工場扱いで行っておりまして、残り28%がいわゆる検査独法に持ち込んで検査が行われているということでございます。

その検査独法で行われております検査のうち、7割が認証工場と言いまして、零細な整備工場でございます。検査の設備を持っていないような認証工場が7割でございます。あと25%が代行業者でございます。これはユーザー車検をユーザーに代行して検査場の方に持ってくる方でございます。そういった専門の業者でございます。それが25%です。

あと5%が直接ユーザーが車検場の方へ持ってくるという内訳でございます。

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。1つずつ確認をさせていただきたいと思います。

収入支出の部分については、120～130億ということでありまして、これはほとんど国からの運営費交付金と施設整備補助金が大半で、前年度の繰越しというのはそれほど含まれていないという理解でよろしいわけですね。

○戸澤技術企画課長 そうでございます。前年度の繰越金というのは、基本的な収入というのは運営費交付金と施設整備費でございます。施設整備費というのは当然ある特定の施設を整備するという目的でございますので、いわゆるかかった費用に充当するというところでございますので、これは差し引きが基本的にはゼロになるという仕組みになっていまして、運営費交付金というのはある程度つかみで渡して、若干当初の予算と決算の乖離があるわけでございますけれども、そういったものは翌年度に繰越しという形ですとか、独立行政法人の場合は5年間というのが中期計画になっておりまして、この期間の間に積立金という形で毎年度積立金に入りますと、それは最終年度に処分すると。基本的に処分とい

うのは何かと言いますと、国へ返納するという形になっておりまして、基本的には収入と支出というのがぴったり合うような形で仕組まれているということです。

○原主査 検査をされた方の検査料のようなものはどうですか。

○戸澤技術企画課長 検査手数料につきましては、お手元の資料、前回の資料の一番最後、これは「軽自動車の検査手数料の推移」と書いてございますが、軽自動車というのは 660cc 以下の小さな車でございますが、それ以上は登録自動車と言いますけれども、これもほぼ同じでございますが、一点違いますのが、継続検査の指定整備工場で検査を実施した車両というのが現在 1,100 円になっております。上記以外ということで、これがいわゆる検査場の方へ持ち込む車両でございます。軽自動車の場合は 1,400 円でございますが、登録自動車の場合は小さいクラス、小型自動車と言われるものでございますが、2000cc 以下のものが 1,400 円。それを超える大きいクラスのものが普通自動車と言いますけれども、これは 1,500 円という手数料でございます。

○原主査 これは収入としては。

○戸澤技術企画課長 国の方に一旦入りまして、検査独法に実費を国の方から運営費交付金なり施設整備費という形で入ります。

○原主査 その次のところが丁寧にお話しはいただいて、実態の把握はできたのですが、ただ、それだからそのままでもいいと思えるような状況ではないので、大変だとは思いますが、実際に法律に基づいて点検整備は行うようになっているのに、検査のみということとを強要するということになるわけですね。

○戸澤技術企画課長 検査場では基本的には検査だけでございますので、点検整備をするというのは個人にある意味では任されているわけでございます。通常の方は基本的に、いわゆる 24 か月点検と言っておりますけれども、それは大半の方はやられるのですけれども、これは法律上で義務づけられているのですけれども、ユーザー車検をやられる方の中には実施しないで、検査だけを受検されると。

○原主査 業務的にはどういふようになっているわけですか。点検整備をしなければいけない部分はどのように。

○戸澤技術企画課長 「ねばならない」という形にたしかになっておると思います。

○石井企画官 今の点についてお答えいたしますが、道路運送車両法の 48 条で定期点検整備が義務づけられておりまして、自動車の使用者は定期点検整備ということがございますが、それを技術上の基準により行わなければならないと書いてございます。

○原主査 この「ねばならない」を破った場合の罰則規定とかペナルティーとかはあるのですか。

○清谷整備課長 直接はございません。

○原主査 努力規定的なものですか。

○清谷整備課長 結果としてそういう形になると思いますが、ただ、保安基準というのは、車はすべて道を走るときにこれ以上の基準でないといけないという基準はございまして、

それを満たしていない場合には、整備命令という形になるわけです。ですので、そうならないように常日ごろ維持するために必要になってくることが定期点検整備でございまして、そういう意味では定期点検整備をしていれば、最終的には整備命令だとか罰則がかかるようなことにならないという形の建て前になっています。

○原主査 整備命令がかかる可能性が生じてくるといことになるわけですか。

何かございますか。

○鈴木主査 確認ですが、ユーザー車検をする人たちは、必ずこの協会の中でやらなくてはならない、つまり一般の整備事業者に対して整備なしの車検というのは認めていないということなのですね。

○戸澤技術企画課長 整備とセットで指定整備という仕組みになっております。

○鈴木主査 全然点検しなくてもいいようなものは点検しないだろうけれども、一応点検したという形にしているわけですね。

○戸澤技術企画課長 整備工場の方は必ず点検をまずします。場合によっては整備がほとんどないケースがありますけれども、基本的にはまず点検をします。

○鈴木主査 今まで非常にオープンにいい制度をつくっております。その一番いい証拠はユーザー車検でして、その他事前検査・事後修理というすばらしい制度まで入れておりましてというのが御省の売り言葉だったが、余り大して買える内容ではないということをお願いということになる。

○戸澤技術企画課長 ユーザー車検については、以前は確かに先ほど言いましたように、点検整備をやっていないと、車検をまず受検させないような実態もあったのですが、それは十数年前から基本的に変えまして、ユーザー車検という形で必ずしも点検整備をしていなくても検査が受けられるという仕組みにしたところでございます。

○鈴木主査 よく自動車を知っている人は、自分の自動車なのだから、不具合があっては困るから常時検査をしているという前提で、自分が車検だけに持っていき、車検に合格すればそれでよろしいというシステムですね。そんなに悪い人を前提としている話ではもともとないはずだが、それが悪い人だらけだとでも言いたいわけですか。

○戸澤技術企画課長 中には車をよく御存じの方で、点検なり整備というのを自らある程度行って、それをユーザー車検という形で車検場の方へ持ってこられるユーザーも当然おられます。

○鈴木主査 おられるではなく、それが制度のねらった基本でしょう。

○戸澤技術企画課長 そういう考え方で確かにユーザー車検というのは認めてきていますけれども、実態を見ますとそうではなくて、例えば代行業者が結構多いのですけれども、そういった方々の実態を見ますと、点検整備を自らやれる方ではない方がユーザー車検に来ているというのも実態ではあります。

○鈴木主査 自らのユーザー車検の代行者という商売があるわけですね。

○戸澤技術企画課長 はい。

○黒川委員 整備というところと検査というところの関係なのですが、基本的に自分の車を近所の修理場に整備を出して、車検をお願いしますというと、そこで整備してくれた上で、今度は検査に持っていってくれるわけですね。そのときに一般に我々がこの独法ではないところで、最後の検査とその前の整備のレベルのところの話を知りたいのですが、整備工場に持って行って、検査のところで行くということというのはどれくらいあるものなのでしょうか。

つまり、指定整備工場で整備をしてもらって、最後は検査は必ず受けなければいけないわけですね。

○戸沢技術企画課長 指定整備工場の場合は、自らの施設で検査ができますので、車検場の方に車を持ってくる必要はありません。

○黒川委員 書類だけでいいと。それでもそれは検査ということで最終的にはお金を取られたりするのですか。そういうことはないのですか。

○戸沢技術企画課長 それは指定整備工場が必要な費用、検査手数料というのは先ほど言いましたけれども、1,100 円取られます。

○黒川委員 そこが問題で、つまり、きちんと民間の整備工場でき上がっていて、修理が終わったときにも、後にもまだプラスの検査というのが、最終的に受理されるための費用というのが必要になるのですか。それはどうしてですか。

○戸沢技術企画課長 指定整備で自らのところで点検整備をして検査をするということで、保安基準の適合性自身はある程度完結します。あとは車検場の方へ書類を持ってきていただいて、車検場の方で書類のチェックをする。それは何かと言いますと、保安基準の適合性というのは、そこで指定整備工場の方で保安基準適合書といったものでチェックできるのですが、それ以外に検査を更新する、有効期間を更新するためには幾つか要件がございます。例えば自動車重量税の納付をしているか。あと自動車税でございます。これをきちんと払っているかどうか。あと自賠責という強制保険がございますけれども、これがある期間きちんとカバーされているかどうか。最近ではリサイクル料金ですね。それがきちんと預託されているかどうかとか、来年からはまた違うのも入るのですが、いろいろ車検のときに車社会を健全な形で運営するために色々なシステムがあるのですが、そのチェックをするということをやります。

○黒川委員 それは例えばネットワークでそのままできたりとか、要するに指定工場がきちんと認可を受けていたら、そこで書類で書き込んでボタンを押せば全部認知できるような形にはなれなくて、必ず窓口に行って、1,100 円払ったり、1,400 円とか 1,500 円払ってやらなければならないことなのかということと。

もう一つ、120 億円くらいお金がかかっていて、結果的には運営費交付金というのが、1,400 円では今のシステムは成り立たないのでしょうね。だから、運営費交付金というのがコンスタントに出るんだと思うのですが、その運営費交付金の比率、地域によって違うからトータルでいいと思うのですが、全体 120 億と運営費交付金というのはど

れくらいの金額のものなのですか。このシステムを運営している金額。多分、この手数料では全然足りてないから運営費交付金があるのですね。

○戸澤技術企画課長 いわゆる実費分という格好で運営費交付金を出していますので。

○黒川委員 要するに、ここの収入がそうならないで、そこに入ったのが戻ってきているというだけで、ほぼこれは完璧に成り立っていると考えていいのですか。

○戸澤技術企画課長 一時国の方へ収入が入って、それで。

○黒川委員 補助ベースは全くないと。

○戸澤技術企画課長 ありません。ベースとしてはほぼ成り立っています。

○黒川委員 わかりました。地域格差はありなのですか。

○戸澤技術企画課長 地域格差はあります。全国ベースで見ると、手数料収入と大体見合うような形だと思います。

○鈴木主査 私の疑問は協会なら警察力までとでも言いたいのですか。ここだったら脅しには屈しないが、民間車検だと、脅しに屈して、車検をOKといえといわれると、OKする、そういうことなのだと言いたいわけですか。

○戸澤技術企画課長 民間の場合は先ほど言いましたように指定整備というのは、お客さんとの契約の関係で、基本的には車をきっちりした状態で渡す。整備保証まで基本的に付けるということでございますので。

○鈴木主査 その民間車検場へ持って行って、私はあなたに直してもらう必要は要りません、ただし、車検基準に合致して、合格するかどうかだけチェックしてくださいというのを民間の車検場に認めれば済むことではないですか。そうすると民間の車検場を脅すと言われる。協会ですら脅されているから、ICレコーダーとカメラを持っているけれども、民間の車検場にICレコーダーくらいは大した話じゃないけれども、カメラを付けるわけにはいかないとやめがばかりなので、あたかも協会には警察権力があるがよい方をしてられるが、それはおかしいではないかと思います。

○戸澤技術企画課長 すべてのユーザーがそういうユーザーということではなくて、ごく一部ですけれども、甘い検査だとか、不合格のものでも合格を強要するユーザーなり代行業者がいるということです。

○鈴木主査 脅しに屈したら、民間車検場としての認可を取り消すとかいうことをすればよいし、民間車検場はお客を断ることができるということなのだから、業界の札付きというか、要するにいつも必ず脅す者だということになったら、民間車検場は全部断ればよいわけではないですか。そうしたら、無車検のままだから、無車検のままだったら車は運転できない。

○戸澤技術企画課長 現実には確かにユーザーを選別するというのが現実でございまして、トラブルが起きそうなユーザーというのは結局は検査場に受検に来る。そこは法律上、受検義務というのがかかっていますので。

○鈴木主査 あなたの方の方は利用者の利便のために自分でやる検査だけという制度を作っ

た、あとの修理については当人がきちっとやり再検査を受ける。そういう前提でこの制度をつくった。非常に開明的な制度だと常々おっしゃっておられるわけなのだから、全体としては疑問だと思いますよ。

○戸澤技術企画課長 今でもそう思っております。ただ、色々なユーザーの方がおられるということです。7,000 万ユーザーがおられますので、大半の方はきちっと整備しようとか、自らそういう能力があれば当然点検整備をしてユーザー車検を受ける方というのも当然いるんですけれども、7,000 万ユーザーがいれば、当然一部のユーザーというのは、法律のともとの精神をどこまで理解されているかわからないユーザーもおられる。

○鈴木主査 要するにこの協会に検査だけでやってきた者に対して、過大な要求をしたり、ちょっとしたことに対して細かい因縁を付けて、そこでトラブルが起こっている問題の方が多いのではないですか。実際の把握トラブル件数というのは 600 件くらい、実際には 1 万とか 2 万、勘としてあるとおっしゃるけれども、勘で議論されても仕方がないのであって。

○原主査 全体の数は何件ですか。その中での 600 件とか、1 万とか 2 万件というのはどれくらいになるですか。

○戸澤技術企画課長 検査場で行っておりますのが、16 年度ベースですと約 600 万台でございます。

○原主査 そのうちの 600 件ですか

○戸澤技術企画課長 いわゆる報告が上がっているのがですね。ただ、実際のトラブル自体はその数十倍だと言われているので、数万件だと思います。これは以前沖縄が日本に復帰する前に、実は検査人制度というものがございまして、我々もちょっと詳細なデータを持ち合わせていないので、今までも余りお話しはしなかったのですが、復帰前の沖縄である期間、いわゆる特定検査人制度というのがございまして、今お話のような検査だけを受ける民間の組織があったことはあったのです。

その際には、不正の検査が非常に横行したと聞いてございます。その後そこに従事していた人間からいろいろ話を聞いたことが、十数年前にユーザー車検を始める際にその勉強をしたことがうちの組織としてもあるのですけれども、そういった証言を聞きますと、厳正に検査をするとユーザーが逃げて、緩い検査をするところに行ってしまう。だから、シビアな検査はなかなか実施できなかったという証言をいただいています。

ペーパー車検などについても、3 割くらいはペーパー車検と言いまして、基本的に検査をしないで通すということも実態上行われていたという証言も得られていまして、きちっとしたデータがないので、余りきちっとした言い方はできないのですけれども、それは複数の方の証言を当時いただいていますので、実態としては私が今言ったようなことで間違いないだろうということ。

○原主査 そのお話をお聞きますと、民間の指定整備工場を認めたという、それを認めるべきではなかったという、もともとの話に舞い戻る感じがするのですけれども、そうでは

なくて。

○戸澤技術企画課長 指定整備工場というのは、自分が行った点検整備がきちんとお客さんに渡されるような車の状態になっているかという出来映え検査をやるというのは、先ほど何回も繰り返して申し訳ないのですけれども、お客様との契約の関係できっちりした状態で車を渡す。それは整備保証まで、通常6か月とか、場合によっては1年間保証しますということでお客様に渡しますので、契約違反になりますと当然ペナルティーというのがありますので、そういった契約上のベースにおいて、それなりの検査が期待できるだろうという仕組みで民間の指定整備工場という制度ができたわけでございます。

○黒川委員 車検の話をしていると、いつもそう思うのですが、一般に95%以上、普通に善良な利用者がいて、本当にちょっとだけ悪い人がいるために、みんなに費用をかけてチェックをしますというシステムなのです。この方針は変えられないだろうかというのが一番の関心のところで、いつでも言われるのが一部に悪い人がいますなんです。確かに600件に対して10倍いて6,000だけれども、600万の中の6,000なのです。にもかかわらず全員が費用負担をして、検査のシステムを通らなければいけないということに関してどうやって国民に説明するかということが問題ですね。

あるとき色々な問題が起こって、そのことが深刻に問題が起こっているのだから、私たちもわからないでもないのですけれども、部分的にこういう問題が起こりますよという話のときに、善良に利用している人たちが、自分たちも得だったと思うなら喜んでお金を払うと思うのですけれども、そうじゃなくて、一部に悪い人がいて検査が全部行き届かなくなってしまうから、こういう独法で危険でもきちんと検査をするところが必要ですよという説明だとか、この説明の仕方というのを、どういうロジックで我々が理解したらいいのか。しかも国民はそのことを理解しているのだろうかというのがこの議論をするときに一番気にかかるところなのです。いつでもこの議論になってしまうのです。車検の年数の話も全く同じなのです。

いいシステムで、みんなが前向きに入っていくって、それがみんなで支え合いながらできあがっていくシステムになればいいのですけれども、最後のところではみんなを信用しないできちんと検査しなきゃだめだという形に持っていかなければいけない、そのロジックが納得いきそうで納得いかないのです。

○戸澤技術企画課長 これが答えになるかどうかかわからないのですけれども、現在検査独法で行っております検査の中で、特にユーザー車検というのは点検整備を行っていないケースがほとんどなのですけれども、その不合格率というのが直近で大体25%とか30%くらいあります。ですから、仮に検査がなければ3割近くの車というのが基準の不適合の状態です。世の中を走るということになるということが実態だと思うのです。

○黒川委員 それは民間車検のところで認可してもらっても同じことが言えているはずであってね。

○戸澤技術企画課長 それは全く点検整備をしていない状態です。だから、世の中の車と

というのはそんなものだとということだと思うのです。

○黒川委員 私が一番気になるのは、最後にチェックしているのは税金を払っているかどうかとか、そういう他の社会的なものです。だとすると、これは車検という車の検査というよりは、基本的には、その車が乗っていい環境にあるかどうかということをチェックをしているわけです。その部分というのは、120 億円お金がかからないとできないことなのかどうか。ネットワークでできるようなシステムティックなものではないのかとか、できたらそのことについてもオンライン上であれば民間だってチェックできることですね。さっき言った5項目くらいのことで社会的に車が運行されても問題ない状態かどうかということ言えばね。

その部分のためにこの検査というのがあるのですか。

○大橋専門委員 黒川先生の話に関連して、検査手数料が1,100 円でしたか。

○戸澤技術企画課長 指定整備工場では1,100 円、検査場に持ち込むと1,400 円、あるいは1,500 円です。

○大橋専門委員 その内訳を教えてください。1,400 円というのはどういう内訳になっているのか。

○戸澤技術企画課長 内訳と言いますと。

○大橋専門委員 当然実費でしょうから、人件費がどのくらいかかっているのだとか。

○戸澤技術企画課長 当然その施設の維持のための費用ですとか、あと業務費用です。わかりました。今手元にございませんけれども、それは後ほどお出しします。

○黒川委員 千数百円払う人が1,000 万人近くいらっしゃるからちょうど120 億円くらいになるわけですね。

○戸澤技術企画課長 感覚的に言いますとそんなことです。先ほどの車検とはそんなものかということなのですけれども、基本的には車検というのは保安基準に安全と環境の基準が決められていまして。

○黒川委員 あなたの車は安全で安心して乗れますよということを保証してもらうことだと思っていたら、そうではなくて、税金を払っているとか、社会的ルールのチェックだと。

○戸澤技術企画課長 附帯的な業務でして、基本はこれだけの高密度の車社会の中で、健全な車社会を運営するためには、それぞれの方が基準に合格した状態で車を走らせていただく必要があるということです。

○黒川委員 それについては、自分がいつも行っている整備工場の方にお任せしておけばうまくいっているはずですね。だから、最後の検査の費用というのが私には余りよくわからない。この独法の検査が、最後に検査をしていて、はい、合格、走れますというシールをくれるところのメカニズムというのは、何をチェックしているんですかね。

○戸澤技術企画課長 先ほどちょっと言いましたように、整備工場できちんと点検整備をした車でないと検査を受けられないという若干硬直的なシステムになっていたのです。そ

れが非常に問題がある。どちらかと言うと過剰整備ぎみにならないかという議論もございまして、それが十数年前にございまして、それでユーザー車検という仕組みを設けたということで、ユーザーにとってみたら指定整備工場に車を持って行って検査してもらうこともできますし、当然ユーザー車検という形で点検整備とは切り離してその検査だけをするという仕組みを選べる状態にはなっているということです。

当然ながら目的自体は保安基準の状態に適合した車両というのを世の中で走ってもらうというのが目的でございます。

もう一つは、車の情報管理と言いますか、7,000万台の車がありますので、その情報管理というのも一元的に当然ながら行わなければいけないという仕組みが必要でございます。

車はまず登録という形で世の中に出たと。その車がどういう形で廃車と言いますか、抹消するまでの間、車の情報管理というのは、7,000万台という車でございまして、一元的な管理をする。それも検査の際に情報管理をチェックしているということもあろうかと思えます。

○鈴木主査 当然ユーザー車検では、自動車税などは払っておるかというのはみなチェックしているはずですね。それが全部OKですということで陸運局、あるいはこの協会なのか知らないけれども、そこでお墨付きの判を押すという判こ代だということです、この1,100円というのは。

○戸澤技術企画課長 要件を満たしているかどうかというチェックをしています。

○鈴木主査 要するにお墨付き代ですね。そんなダブルチェックをしなければいけないのですか。普通の民間車検場に十分チェックさせておけば、そのままでOKだということにすればよいことであって、なぜそういうことをやらなくてはいけないのかと言ったら、民間車検場で十分大丈夫だということは認めたけれども、最後に判こを押すのですか、車検合格という判こはだれが押すのですか。

○戸澤技術企画課長 国の。

○鈴木主査 だから判こ代だというわけでしょう。

○石井企画官 判こ代だけではなくて、当然車検証を発行いたしますので、その前提としてさまざまな車の情報というのはシステムとして国の方で保管管理されていますので。

○鈴木主査 それは各車検場から流れてきた報告をコンピュータの中に入れておけば、車の情報は入るわけなのです。我々が主張しているのは、残り30%の、今日聞くと、にわか悪者ということになった、ユーザー車検を受ける人たち。

○石井企画官 我々としてもユーザー車検というのは大事だと思っていますので、それは10年前に方向転換をしてきちっと点検整備をユーザーの方々にやっていただくことを前提に、これは自分でやっていただいても結構なのですけれども、ユーザー車検というものに対して積極的に評価しているところであります。

○鈴木主査 今までユーザー車検までやった開明的な運輸省をほめてくださいという話しか聞かなかった。今日聞くというと、悪いやつばかりだと言って、600件だけれども、1

万件だ2万件だとどんどん増えていく。そのためにこの協会を残しておかなくてはいいとは言えども、そんな話ありますかということです。町の一般の業者に対して、修理点検することもあるけれども、お客がやって来て、私は点検だけですよと言ったら、点検だけしてあげればよい話で、点検してだめだったら、あなただめですよと言う。うちで直してあげましょうか。いやだったらほかで直したら、ということ言えばいいわけです。

あるいは別途にそういう点検だけをやるという業者が出てきたら、それを認めればいいだけ。何もこのところでやれば恐ろしいから、皆黙るとでもいいたいのかということですね。

○戸澤技術企画課長　なかなか黙らないです。

○鈴木主査　黙らないのだったらおたくでやっても意味がないではないかということではないですか。どうしてもこれを国の中でやらなくてはいい理由というのはないから、それは民間に移しなさいということを行っているのですよ。判こ代まで国は欲しいのですか。

○石津総務課長　鈴木先生おっしゃいますように、チェックはそれ相応の人間も入れておりますし、きちんとチェックしております。

例えば自賠償などそこで確認いたしませんと、無保険になって、実際に事故を起こした場合には。

○鈴木主査　それはユーザー車検をする人は確認しているでしょう。それもチェックすればいい話であって。

○石津総務課長　黒川先生の方からシステム化というのはどうかという話がありまして、これは一部の業務からでございますが、ワンストップサービスというのを国がやっているのがございまして、その中で今年の12月から、一部分から段階的に増やしていく計画でございます。

○黒川委員　この情報と走行している車全体を警察もある種の情報を持っていますが、これは連動しているのですか。

○戸澤技術企画課長　基本的に車の情報は私ども国土交通省の方で管理していきまして、その情報を必要に応じて警察の方に渡すということはやっております。警察は警察で、運転免許の情報は当然お持ちですけれども、車の情報等は。

○黒川委員　ナンバーとか車体の番号とか、いつ整備をしたか、車検のデータとか、納税しているかどうかというのは警察も持っているわけですね。

○戸澤技術企画課長　国土交通省です。

○黒川委員　彼らが持っているのは、免許証の方の番号ですか。

○戸澤技術企画課長　はい。

○大橋専門委員　今日の議論は集約すれば、この自動車検査独立行政法人と軽自動車検査協会というのは、本当に存在する必要性というのはあるのかどうかという問題に集約すると思うのです。どうも今までの御説明を聞くと、私はなぜ独立行政法人というのは必要な

のかというのがいま一つわからないので、もう一回説明してくれますか。どうしてこういう法人というのは必要なのか。極端に言えば、こういう民間の指定整備工場ですべてやっていいのではないか。これに任せてもいいのではないかということとはできないのかどうか。

○鈴木主査 脅し屋に強いという。

○清谷整備課長 そういう観点からちょっと外れるかもしれませんが、指定整備工場というのはもともと整備屋さんでございまして、整備屋さんというのは、車を元に戻すというか、新車の状態にできるだけ近付けようとする、そういう機能もございまして、能力もございまして、そういう意味ではかなり能力は高いわけでございます。その指定整備工場が持ってきた車というのは基本的には検査を合格します。従って、点検整備した車についてはいいでしょうということでお渡しするというのが指定整備の制度でございます。

一方、検査というのは、車が保安基準に適合しているかどうかをチェックするわけです。

○か×かという1つのラインについて極めて厳密な判断をしないとイケない。そこはマニュアル化すればいいとおっしゃる方がおるのですが、実態を申し上げますと、例えばランプの色1つとっても、これは赤なのかオレンジなのかのぎりぎりのラインというのは、明るさも違えば、その日の光によっても見え方が違う。そんなに簡単にできるわけではないのです。それをみんなで話し合いをしながらやっていく。それが検査なのです。これは合格・不合格。

整備屋さんはどうするかというと、そのランプが元のランプでなければ元のランプに取り替えればいいわけです。そういうことを最終的に見る人は検査員でございます。だから、検査員というのは、一定のぎりぎりのラインを検査できるという能力というのは、はっきり言ってそんなにないと思います。ある程度のライン以上、上の方にあるよというのは確実にわかる。整備をされた車で、この車は大丈夫だということがわかる能力はあるのですけれども、例えばユーザー車検が来て、この車を通せというときに、ぎりぎりのラインで本当に○か×かということ判定できる能力というのは検査員は持っていないのです。

○原主査 それは現状について御説明していらっしゃるのですか。

○清谷整備課長 おっしゃるとおりです。何十万も検査員がおられて、これまでは検査官というのは何年もかけて泊まりがけのトレーニングもしていますし、検査官は年間7,000台の検査をやって、その都度OJTで先輩から教え込まれています。検査員というのは年間二百数十台が平均です。

そういう中でOJTもままならないというような状況でこれから研修をやるとしても、そう簡単にできるものではないと思います。今の自動車の指定整備工場にいきなり検査を任せろというのは、そもそもの成り立ちが指定整備工場はもともとは整備屋さんで、いい整備をしているから、その車をいちいち国の検査場に持ってきて、どうせ合格になる。それは一応確認機関を持って指定をして認めているわけですが、そういう工場にいきなり検査をしてもいいですよと言っても、それはとてもじゃないけれども、できないと思います。

○鈴木主査 あなたはそうおっしゃるが、その人たちは結局自分で整備した上で検査しているのでしょうか。その検査をそのままペーパーにして受け取って判こを押して1,000円取っているのでしょうか。だから、その人たちに検査能力がなかったら、彼らが、これは検査合格ですというのをあなた方は信用してはいけません。

○清谷整備課長 はるかに上のところでやっているということで信用しているわけです。検査をして落とすという行為については、彼らは検査員というのは基本的には余りできていないのです。きちっとした整備ができるので、はるかに上になっているという車を見て、この車はいいだろうという検査をしている。その車は確実にいいのです。新車を持ってきて検査をしたのと近いような状況ですから、ユーザー車検で色々な不正改造や、かなり古くなった車についてチェックをするというようなところをするわけではないのです。そこはおのずとその能力もやっていることも違うと思います。

○鈴木主査 よくわからないから、町の検査場は過剰整備するから、はるかに高いところで合格するとでも言いたいのですか。過剰整備をして、過剰経費を要求しているから大丈夫だと言いたいわけ。

○清谷整備課長 ユーザーが納得した上で定期点検をするということで納得したら、ユーザーとの契約の上で一定期間の保証を付けるという行為で上のレベルに行っているわけです。過剰整備というのは、ユーザーとの納得の上で。

○原主査 もう余り時間もないので。

○戸澤技術企画課長 整理させていただきますと、これだけの高密度の車社会の中で安全基準、環境基準を満たした車を運行させるというところは皆様御理解いただけると思うんです。そのために定期的に検査をする必要があるということでございます。

検査というのは、基準に不適合な状態の車を最終的には運行を禁止するという私人の権利を直接的に制限する役割を持っていますので、それは厳正かつ公正中立な形で実施されなければならない。ここまでは恐らく理解されると思うのです。

その中で民間活用ということで、指定整備工場制度が行われているということでございます。これは繰返しになりますけれども、お客様との契約の中で点検整備をきっちりして、その上でできれば検査を行う。当然契約をして整備保証まで付けるということでございますので、ある程度きっちりした点検整備、そして出来映え検査が期待できるだろうということが指定整備制度が成り立っているところでございます。

仮にこれを切り離れたきにどうなるかという話でございますが、現在でも指定整備工場というのは、いわゆるペーパー車検と言いまして、点検整備とか検査は実施しないで不正車検を行うというケースというのは大体年間で400件くらいございます。これを仮に完全に検査だけを点検整備と切り離れたきにどうなるかということなのですけれども、さっき色々なユーザーがいるという中で、どこまできっちりできるだろうかという疑念がございまして、なおかつ現在指定整備には年間1回以上監査を行っておりまして、事後的にチェックをして、不正がないかどうかというのを見守っているわけでございますが、仮にこれ

が点検整備を切り離して検査だけのシステムになったときに、そういった事後チェックが果たしてできるものかどうかという問題がございます。

指定整備工場の場合ですと、基本的に整備というものが伴いますので、部品の流れというのがきっちり証拠として残りますので、それできちんとした付随する検査を行ったところがある程度類推できるのですけれども、検査だけとなりますと、その場で見て、○か×かということになりますので、いわゆる証拠としての物というのがなかなかない状態になりますので、事後チェックというのが非常に難しくなるという側面がございます。仮に検査だけを切り離すという形になったときにきっちりできているかどうかということ、を国としても責任を持たなければならない場面がございますので、そういったところに非常に懸念が出るということも一方ではございます。

○原主査 もう時間がございませんので、検討としては半ばのような感じがするのですが、これまでの御説明をお聞きしていると、今の仕組みを守るためにはということでの御発言の趣旨が大変強いように感じられて、これは民間に委ねたときに、どのようにして安全を確保するのかとか、どういう仕組みをすればそういったクレーマーという人たちの存在を排除できるのかという仕組みづくりをもっと検討を深めていただきたいという感じがして聞いておりましたが、何か補足はありますか。

○鈴木主査 いろいろ言っておるけれども、この程度のものを、しかもほとんどが民間に任せられたものが、残ったものに対して専門性のとか言うけれども、きちとしたマニュアルというか基準があってそれははねられるでしょう。だから、そもそもそこでトラブルが起こるわけがない。

要するに、さっきのオレンジ色のこの色層であったときにはだめだということが決まっておればいいわけで、それを受検者に対してきちっと説明すればよい話で、その辺があいまいでユーザー車検を持ってくる者は頭から悪い者で、ごまかそうとする者が多いというような態度をするからそういうトラブルが起こるということも私は随分あるのではないかという感じがするが、いずれにしても、検査だけを民間に出すことはできない理由にはならない。民間の車検場は検査もやっている。しかし、民間の車検場はたっぴり修理をした上で検査をやっているからはるか上だというのだったら、そんなものはオーバースペックの検査ですよ。そういうのが車検の場合一番問題になってくるわけです。

ということだから、これは民間開放できないわけがないし、この程度の話が出きなかったら、国の減量化などは一歩も進まないです。

という目でよくよく考えてください。今日の御説明は全く納得できませんので、12月くらいにまとめますけれども、そのときまでに考え直してほしいということを特にお願ひしておきます。

○石津総務課長 先ほど原先生の方から実際民営化した場合の問題点ということで整理するようにというお話がございましたけれども、戸澤の方から御説明しましたように、事後チェックという形にしたときに、どういう問題があるかというのは先ほど御説明したとお

りでございます、現在でも指定整備工場というのは定期的に監査をしておりますけれども、何せ2万8,000工場がございますので、それを限られた職員で可能な限りやっております、それで出てきた不正な事案というものについて処分して、そういう形で指定整備工場がきちんと検査をやっておるかというのを担保しているわけですが、検査になりますと、先ほど御説明しましたように、非常に不正の摘発ということが技術的に難しいと私どもは考えております。

それから鈴木先生のお話の中にありましたユーザー車検制度が我々悪いと思っているわけでは勿論ございませんで、その制度自体はもともと自分で整備ができるような方がきちんと整備をやって、車検を受けられるということでございまして、制度自体は全く問題ないと思うのですが、逆にそういう制度も悪用と言うとあれですが、一部の方で非常に点検整備もやらないという方も見受けられるということだけでございますので、制度が悪いと言っているわけではございません。

○鈴木主査 ユーザー車検の中で特に優良なものに限定して、点検だけを出しても構わない。今この協会がやっておる点検だけの業務を、全部の整備工場に対してその権限を与えるということを言っているわけでは必ずしもない。国でこんなことをやるのはやめてくださいということをおっしゃるだけです。

○石津総務課長 範囲の問題というより、技術的に不正の摘発が難しいということです。

○鈴木主査 さっきえらい難しそうなことをおっしゃるけれども、オレンジ色と赤色の区別がつかないというのだったら、ここの色層のときということを決めておいて、受検者に説明すればいい。ここの色層のときにはこれはOKだけれども、このときにはだめですよ。あなたのはここの色層ですよということを説明すればいいことです。その説明を怠るものだから、そして、あなたはだめだめと言うものだからけんかが起こるので、胸に手を当ててみたらどっちが悪いのかというのは、半々だと思うよ。

○清谷整備課長 例えばということでお出ししたので、色層とおっしゃいますけれども、単純に1つの色でぱっと出るわけではなくて、いろんな色が混じっておりますので、そう簡単にはいかないというのが1つございます。

それ以外にもございます。いろんな下回りの中だとかもございます。

○石井企画官 色の話は幾つも例がございますので、要はそういうものがマニュアルだけでできるようなものではなくて。

○鈴木主査 もうやめておこうよ。もう十分話はしたし、この程度のものを民間に委ねられなかったら、何を民間に委ねるのかというのが、たくさんのものを聞いておる私どもの感覚だから、そこは重く受け止めてもらいたい。

○戸澤技術企画課長 これも民間開放については、指定整備制度という形で、現在も72%、大半は出していると思っております。

○鈴木主査 だから、あとひと息です。

○大橋専門委員 今日いただいた資料で代行業者というのはどういう人ですか。

○戸澤技術企画課長 ユーザー車検を行いたい方が車検場の方に自ら持っていくのではなくて、それを代行するという方です。例えばガソリンスタンドをやっている方とか、全くそれを専門にされているような業者もおられます。一応委任状的なものは要ります。

○大橋専門委員 指定整備工場、認証工場以外の人ということですか。

○戸澤技術企画課長 以外です。

○鈴木主査 要するに、ユーザー車検というのをユーザーがよく知っているというのを前提にしているが、全然知らないユーザーに代わってプロの人が見て、これなら車検に通るから私がやりましょうという代行をやるわけです。

○原主査 ちょっと時間を過ぎましたが、是非また検討を尽くしていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

どうもお疲れ様でした。