

# 規制改革・民間開放推進会議 官業民間開放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 : 871人 (3)軽検協 : 599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 「従事者数」: H18.4.1現在
4. 予算額	平成18年度予算 (1)交通研: 運営費交付金: 7.8億円、施設整備費: 1.9億円 (2)検査法人: 運営費交付金: 89.2億円、施設整備費: 19.3億円 (3)軽検協: 業務費: 110.5億円、施設整備費: 35.1億円
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。
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、リサイクル料金の支払い及び駐車違反車両の反則金支払い 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 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。

規制改革・民間開放推進会議 官業民間開放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

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。  
今後も、「規制改革・民間開放推進3か年計画(再改定)(平成18年3月31日閣議決定)」に基づき、指定整備率の向上策を措置し、指定整備工場による民間能力の更なる活用を図ることとしている。

9. 個別の質問項目

自動車検査独立行政法人に関し、「規制改革・民間開放推進3か年計画(再改定)(平成18年3月31日閣議決定)」中、「今後、更なる民間能力の活用を図るため、指定整備率の確実な一層の向上を図るべく、所要の措置を講ずる。」とされているところ、貴省における具体的な検討状況を示されたい。

(回答)

指定整備制度は昭和37年に創設し、指定整備事業者になるための工員人数等の要件を適宜見直してきており、昭和46年には自ら検査施設を持たなくても他の指定整備事業者から借りることにより自ら指定整備工場となり、借りた検査施設においてできればチェック(検査)を行うことができる特定指定制度も創設してきた。今後の指定整備率の向上策については、民間指定整備工場数の一層の増加を狙って、工員人数等の要件の緩和を含め、現在、関係者からの意見もよく聞きつつ検討しており、10月中を目標に結論を得たいと考えている。

自動車検査制度における指定整備制度に関し、指定整備工場が点検・整備を実施した上でその出来映えチェックを行う場合においては、同工場が自ら厳格な品質の確認を行い、品質を一定レベル以上に保とうとする機能が期待できるとの貴省の認識だが、検査のみを行う形態と同様、悪質な点検・整備依頼者が同工場に対し、威圧的行為を働くことも考えられる中で、同工場が検査のみを請け負う場合に限り、厳格な検査を行うというガバナンスが働かないと考える根拠を示されたい。(現行において、どのような威圧的行為がなされているのかについても触れつつ、ご説明いただきたい。)

(回答)

1.自動車ユーザーの中には、点検整備を実施せずに、検査に合格さえすればよいと考えるユーザーも少なからず存在する。また、検査を実施する側も、「より審査の甘い」、「不当に安価な」検査を志向するおそれがある。

2.このような状況の中、民間事業者において厳正に検査を実施し基準不適合車を確実に排除するためには、事後チェック体制の整備など不正を抑制する制度が必要である。しかしながら、指定整備工場に検査のみを委ねた場合には、以下の理由から不正を抑制することが困難である。

(1)検査のみを委ねた場合、検査後に車両に不具合が生じたとしても、検査を実施した者が「検査時点では基準に適合しており、その後不具合が生じた」と主張すれば、自動車の劣化は使用実態と同様に様々であるため、検査時の状態を事後的に確認し、検査の過失を立証して責任を追及することは困難であることから、結果として検査を実施しないペーパー車検や手抜き検査を増大させることとなる可能性が高い。一方、指定整備工場においては、必要な点検整備を実施したうえで、その出来映えチェック(検査)を行うこととしているが、部品交換等の点検整備の結果に関する書類があるため、仮にペーパー車検等を行ったとしても、指定整備事業者への監査時に、これを手がかりにその不正の立証が可能である。

(2)さらに、指定整備事業者とユーザーとの契約には、その後の使用において整備不良が明らかになった場合に保証するという整備保証が付されており、仮に点検・整備や検査を不正に行った場合には、当該ユーザーから契約の不履行責任を追及されることとなる。このように、指定整備事業者には必要な点検整備と適切な検査のいずれも適正に行うというインセンティブ、すなわち、不正の抑制力が働いている。

規制改革・民間開放推進会議 官業民間開放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

自動車検査独立行政法人及び軽自動車検査協会の役割に関し、車検時の点検・整備及び検査業務を指定整備工場に移管し、当該法人及び当該協会は、指定整備工場等の審査・監督及び街頭検査等、警察と密接に連携した事後規制中心の業務を行うことが「官から民へ」の流れに即したものと考えるが貴省の見解を示されたい。

(回答)

世の中の流れとして「官から民へ」の流れはご指摘のとおりであるが、点検・整備及び検査業務の「民」への移管を行う場合においては、で述べたとおり、指定整備工場に検査のみを請け負わせる手法には問題があり、「民」への移管の方法として、現行の指定整備制度を活用することが適切である。このため、本年3月に閣議決定をした規制改革・民間開放推進3か年計画(再改定)(平成18年3月31日閣議決定)」にあるとおり、今後、指定整備率の向上策を措置し、指定整備工場による民間能力の更なる活用を図ることとしている。

検査のみを行う形態において、検査機関が受検者からの合格強要による暴力・威圧行為等により、甘い審査結果になる恐れがあるとのことだが、当局による厳格な審査及び継続的な確認がなされることを前提に、検査のみをも受け入れ可能な工場の認定等、厳格な検査が行われるためのインセンティブが働くような新たな制度の導入についての貴省の見解を示されたい。

(回答)

仮に当局による厳格な審査及び継続的な確認を行うことを前提としたとしても、で述べたとおり、指定整備工場に検査のみを請け負わせる手法には、検査時の状態を事後的に確認することは困難であり、「民」への検査の委ね方として、現行の指定整備を活用することが適切である。このため、繰り返しになるが、本年3月に閣議決定をした規制改革・民間開放推進3か年計画(再改定)(平成18年3月31日閣議決定)」にあるとおり、今後、指定整備率の向上策を措置し、指定整備工場による民間能力の更なる活用を図ることとしている。

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。