

第九十六回国会 衆議院 運輸委員會 議 録 第十一号

昭和五十七年四月七日(水曜日)
午前十時三十三分開議

出席委員

委員長 越智 伊平君

理事 加藤 六月君

理事 植橋 進君

理事 福岡 義登君

理事 草野 威君

理事 阿部 文男君

理事 小山 長規君

理事 近岡 理一郎君

理事 三塚 博君

理事 井岡 大治君

理事 小林 恒人君

理事 浅井 美幸君

理事 四ツ谷 光子君

出席政府委員

運輸大臣 小坂 徳三郎君

運輸省自動車局長 飯島 篤君

運輸省自動車局整備部長 宇野 則義君

委員外の出席者

警察庁交通局長 福島 静雄君

通企企画課長 越智 俊典君

警察庁交通局長 大蔵省主税局税制第二課長 新藤 恒男君

運輸委員会調査室長 荻生 敬一君

提出第七三号)

○越智委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、道路運送車両法の一部を改正する法律案を議題といたします。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。辻第一君。

○辻第一委員 道路運送車両法の一部改正案について質問をいたします。

まず最初に、今度の法律の改正案の目的と申しましようか趣旨と申しましようか、その点について簡単に言っていたかと思ひます。

○飯島政府委員 お答えいたします。

今回国会へ提出いたしました道路運送車両法の一部改正案は、運輸技術審議会及び臨時行政調査会の答申で提言のございました、自家用乗用車の新車初回の点検の有効期間の延長、初回の六ヵ月点検の廃止などとともに、ユーザーの点検整備への参加を促進するための措置、整備事業の運営の適正化を図るための措置などを盛り込んでいます。

なお、今回の一部改正案は、自動車の安全の確保と公害の防止面におきまして、現在の水準を維持しながら国民負担の軽減にも配慮し、また自動車ユーザーの自動車の保守管理についての自主性を極力尊重したものと考へておられます。

○辻第一委員 次に、昭和三十八年につくられた定期点検、整備制度、その新設をされたときの趣旨と目的についてお答えをいただきたいと思ひます。

○飯島政府委員 昭和三十八年の法律改正によりまして、定期点検、整備制度が法律の中にはっきり創設されたのでございますが、当時は自家用乗

用車を含めまして自動車数が急激にふえていきつゝあつた。三十七年度の自動車数が三十年に比較して約三倍になる、それから事故件数も、三十六年に比較しまして五倍というふうな状況でございました。いろいろな種類の自動車も出てまいりましたし、自動車の高速度という技術開発も進んできたということから、自動車の安全確保を図るために自動車の使用者に定期点検及び整備の義務を課す等、その整備の充実強化を図る必要があつたということでございます。

この定期点検、整備制度創設の趣旨は、およそ自動車を使用する人はその自動車を常時整備された状態に保つておくべきことは、交通事故を防ぐための社会的な責務であり、自動車の使用者に対し、一定の期間ごとに点検をし、かつ整備を行うことを義務づけて、使用者みずからをしてそれぞれ自動車の保安確保に努めさせようという考え方であつたわけですね。

○辻第一委員 昭和三十八年に定期点検、整備制度を設けられた。その当時、その改正の際には、罰則の適用で定期点検の実施を図るということが行われなかつたということだと思ふのです。ユーザー、使用者の自主性を本心に尊重するという立場が非常に貫かれていたというふうな考へるわけでございます。

これについては、昭和三十八年三月七日の参議院運輸委員会、運輸省は定期点検義務違反について、「この義務違反に對しましては、罰則の適用をもつてこれに臨むというほど強く義務づけるのはいかがかと存じまして、」云々、このように述べられておられるわけでありまして、それともう一つ、これは三十八年七月五日の衆議院運輸委員会での質疑の中だと思ひますが、「いままで四十九条で整備記録簿を設けられておりましたが、それを今回やめまして、定期点検の記録簿にいたしま

して、この際罰則をやめました。しかしそのチェックといたしましては、検査のときにその記録をチェックする、それで十分だと考へまして、罰則をやめた次第でございます。」、このように、それまであつた罰則をやめて、罰則をつけないでやつていく、このようなことであつたわけでありまして、それがどうして今回罰則を適用するということふうに変つてきたのか、その点についてお尋ねをしたいと思います。

○飯島政府委員 先生御指摘のとおり、昭和三十八年の改正前は、四十八条ですべての種類の自動車に対する整備報告が規定されておつたわけですね。また四十九条で、バスを十人以上使用する者及び自動車運送事業者に対して自動車整備記録簿の記載を義務づけており、当該義務違反について罰則が適用されることになつておつたわけであり

ます。

三十八年の改正に当たりまして、御指摘のとおり、当該罰則を削除したのでございますが、当該記録簿を定期点検整備記録簿といたしまして、検査のときにその呈示を求めて定期点検、整備義務の履行状況をチェックするというところでやれるのではないかとこのことだつたようでありまして、何しろ、法律にはつきり定期点検制度を導入したというところではあります、その時点で直ちに罰則を検討するよりも、定期点検の履行の状況の推移をしばらく見ようという考へもあつたというふう

に聞いております。

昨日もいろいろ申し上げたところでございまして、今回、点検等の指示の制度というものを導入しようということでございますが、定期点検、整備の一層の励行を図る必要があるということとは、運輸技術審議会の答申でも指摘をされておるところでございます。ユーザーの自己責任に基づくものであるという基本はできるだけ尊重いたしまし

本日の会議に付した案件

道路運送車両法の一部を改正する法律案(内閣)

第一類第十号

運輸委員会議録第十一号 昭和五十七年四月七日

て、したがって、何回も申し上げますが、定期点検、整備義務違反については直接罰則を科することは避けましたし、そのほか記録簿の記載義務、備えつけ義務、それから点検の指示違反等についてすべて罰則は課したものでありまして、ユーザーの自主性をきりぎりまで尊重いたしまして、最後の報告義務違反に過料という仕組みにいたしましたわけであります。

この規定の趣旨は、あくまでも街頭検査等におきまして行政指導を効果あらしめたい、昨日の審議において申し上げましたように、むしろ指導啓蒙を図るための最低限必要な制度ということで新設しようとするものでございます。

繰り返しになりますが、この制度は、自動車使用者の自主的な定期点検の実施の確保ということであくまでもねらいとするものでございまして、定期点検、整備制度の創設の趣旨に反するものとは考えていないのでございます。

○辻(第)委員 使用者の自主的な点検、整備を尊重する、そういう立場での罰則の適用というふうな言っておられるわけでありまして、本質はそういうものではないと私は考えます。使用者の自主性というものをそれは侵すものである、私はこのように考えるわけであります。

昭和四十七年に参議院で野村一彦自動車局長が答弁をされているわけですが、それは「お説のように定期点検整備といふことは、ユーザーの自主的な点検といふことに非常に期待をしておるものでございまして、罰則がございませぬ。ただ、これに罰則をつけて、これを強制するといふことは、私、二つの点から問題があると思ひますが、一つは法律技術的に、どういふ罰則をつけるかといふことがなかなかむずかしいといふ点と、それからもう一つは、やっぱりこれはユーザーの自覚にまっとうな性質のものであつて、事柄の性質上、そういう罰則になじまないのではないかといふことではないか」といふふうな言ひでございまして、これは定期点検、整備が必要だ、この定期点検、整備といふ

ものが必ずしも徹底されてない、これはやはり罰則がないからではないか、もう少し強力な強制方法といふものは考えられないか、このような質問に対してこのように答えておられるわけでありまして、この当時の野村自動車局長の考え方、私はこれは大切な観点である、このように考えます。

このように、一度ならず二度まで罰則を適用しないといふような観点であつたのに、今回は罰則を適用しようとする方向に変わった、これは大変な矛盾であると思ひますし、この点は大きな問題だ、こういうふうに指摘せざるを得ないわけでありまして、この昭和四十七年の野村自動車局長の答弁についてこのように考えておられるのか、お答えをいただきたいと思ひます。

○飯島政府委員 定期点検について自主的な整備を期待するといふたてまえは、現在も何ら変わっていないわけではございません。したがって、ユーザーの車の保守管理についての意識の高揚といふものが前提にありませんと、今後この制度が十分機能しないといふことは言うまでもないところでございます。

それで、何回も申し上げますが、運輸技術審議会では助行策として三つの事柄を検討しようといふ提案がございました。ここで定期点検標準の……(辻)委員「私の質問は、前の野村自動車局長のさきの答弁についてどう考えておられるかといふこと」と呼ぶ。その説明との関連でいまお話ししているわけでは。

この標準の制定について制度化することを検討すれば、いまお話があつた定期点検義務違反そのものに罰則をつけるべきではないか、あるいはステッカーの貼付義務違反にも罰則をつけるべきではないかといふ議論に発展してきますので、そこまできくのはいかか、それでまさに法律技術的に定期点検義務違反そのものに罰則をつけるというところといふことはいろいろ問題があるといふふうな認識をいたしまして、それは見送ることにしたわけではございません。

料することが目的ではございませんで、あくまでもユーザーの自主性、ユーザーの自覚といふものを尊重してきりぎりの仕組みといふことで、街頭検査の強化をしつゝ御指摘に對して対応したといふものでございまして。

○辻(第)委員 どのように答弁をされようとも、本質は使用者の自主性を侵す問題であり、このようないふ問題、事柄の性質上、罰則はなじまないといふふうな考えます。この点については、私も、この罰則といふものは撤回をされたいと強く要望するものであります。

次に、確かにいまの時点、自動車の安全の確保、また公害の防止という観点は非常に重要な課題であるといふこともよくわかります。私も、命や健康を守ることを仕事にできたといふ点からも、本当によくわかるわけでありまして、そして、現状を見てみましても、昭和五十四年度検査対象車両の死亡、重傷事故は、車両に原因した事故件数が年々減つておるようではありますが、まだ年間四百九十六件もあるといふこと、その割合は一・三％といふことでありまして、これはこの数字に出てこないものもまだたくさんあるわけでありまして、大変なことだ。また、陸運事務所が街頭で検査をされるその検査結果でも、検査が行われた全自動車のうちの約二〇％が保安基準に不適合だ、こういうことを見ても、安全の確保の問題、またもう一つの公害の防止の問題は、本

当に重要な観点だと思ひわけでありまして。しかし、それは言つても、定期点検の問題について罰則を適用するといふのはどうしても私は納得できない、なじまない問題ではないかとさらに指摘をしたいといふふうな思ひわけでありまして、そういうような罰則で強要するよりも、事の本質といふのは、まずユーザーがその問題を十分自覚をして、そして自主的に点検し整備をしていく、良好な整備の状態に車に乗る、ということ、これが一番大切な問題ではなからうか。そうするために、ユーザーあるいは整備業者が車を点検、整備しやすい条件をつくつていく、そういう自主的

な努力を促すための措置といふものがもっとも重要ではないかといふふうに思ひます。先ほど来お答えになっておりました手引書の問題とか、あるいは検査項目の簡素化の問題、あるいは記録簿の整備の問題などいろいろおつしやいましたけれども、さらにさらにその点について十分な対応をとっていただきたい、こういうふうに思ひます。

それから、そういう観点でいきますと、交換部品をもつと改善をする、あるいは整備保証制度といふものをもつと充実させていく、あるいは整備業者の側で言えば、適切な料金だとか、それからユーザーが点検を受けるときに、あるいは整備を受けるときに大体どれぐらいかかるのかといふことがわかりやすいようにしていく、そういうことも本当に必要なところといふふうに思ひわけでありまして、私も大方十数年、車に乗つていてわけでありまして、私も点検整備が本当に必要なところだといふことの啓蒙と申しまうか、そういうものが非常に不足しているのではないかと私は考えます。このごろ自動車の性能も確かによくなつてまいりました。耐久性もよくなつて故障が減つてきたといふことで、われわれもついつい、いまそういう整備不良の事故といふのはそんなに起こらないものだ、自動車といふのは比較的安なものだといふふうな、知らず知らずの間に思ひ込んでいくという側面があります。

一方では、街頭を走つておりまして、酔っぱらい運転、酒飲み運転の問題とかスピード違反の問題、こういうものは街頭にでもいっぱいあつて、あそこには注意しなければいかなぬといふことが絶えず目につくわけでありまして、整備不良の問題についてはおおよそ目につかないですね。いわゆるそういう点での啓蒙と申しまうか、指導といふのは嫌な言葉ですけども、そういうものがこれまで余りやられてこなかつたといふことは私は否定できない事実だといふふうに思ひわけでありまして、私は、先ほどいろいろ申し上げまし

だけれども、ユーザーや整備業者あるいはメーカーもいろいろなデータを公開するとか、交換部品の改善とか耐久性のあるものにするとか、メーカーもさらにみずからの責任を全うするということが必要だというふうに思っています。こういうことをもつとも十分にやっていたら、そのことが本当に十分な点検、整備がされて安全な運行ができる一番の保証であるというふうに思うわけがあります。

今回の改正案については、原則というところが、しかも突如として出てきた。私は、あれは三月だったと思いますが、運輸省からレクをお聞きしたときにはこの原則の話が出てなかったような気がするのですが、突如として出てきたというようにあるわけがあります。こういったいろいろな点で納得できない。もつとそれぞれが力を合わせて、車を点検、整備しやすい条件をつくる、そういう自主的努力を促す、ぜひそういうような措置を強力にとっていただきたいと強く要望するわけでありました。

その点についての御見解を承りたいと思います。

○飯島政府委員 車の保守管理についてユーザーの意識の高揚が大前提だという御指摘は、まさにそのとおりでございます。

いま、いろいろなことをおっしゃられたわけですが、いろいろありますが、記録簿につきましては、ユーザーのわかりやすいものにしていただくこと、記載内容を充実したり、様式を統一したり、保存期間の延長というものも法案に織り込んでおられるわけでございます。

それから、法案にはございませんが、運輸技術審議会で、定期交換部品の交換時期の延長について、メーカーの技術開発に期待をして交換時期を見直してほしいということで、今後私どもでメーカーに対して強く指導をしていきたいというふうに考えております。

それから、ユーザーが整備をしやすいような環境づくりが必要であろう。要するに、今回の検査、整備制度の検討に当たって一番問題になりまして、むしろ運輸技術審議会の中間答申で指摘があったように、整備事業者に対するユーザーの信頼の回復といえますか、それが最大の問題であらうということで、幾つかのことを中間答申で指摘を受けたわけでございます。

一つは料金の問題、これについては、標準作業に点数制を導入して各工場のレーバレットを掛ければ料金が出てくるとか、基本料金を提示するとか、あるいは団体で全国の料金の実態調査をして公表するとかいうことで、極力適正化の方向に向けていく。それから、自分のところで整備した箇所が悪くなった場合は、一定期間内は保証するという制度も業界で検討すべきであるという指摘もいただいたわけでございます。私どもは、早速、関係業界に努力方について強く指導をしていくところでございます。

そういうようなことを前提とし、かつ、今回、マイカーの新年初の検査の有効期間を延ばしたり、定期点検につきましては、六カ月点検について項目を大幅に簡素化する、新年時初回の六カ月点検を廃止するというような改正をするかわりに、ユーザーの方でも、こういう定期点検というものについても一度よく考えていただきたいという気がするわけでございます。

御指摘の点検指示制度というの、目的はあくまでも指導啓蒙を図るためのシステムということで、やたらに過料を取るといようなことは昨日からも申し上げていないというところを御理解願いたいと思います。

○辻(第)委員 再度お尋ねをいたします。点検指示制度は、啓蒙指導する、意識を高めてもらうという観点だ、こういうふうにいま申されたわけでありまして、何回も申しますけれども、そういう観点は本当に納得できない。先ほど来申しました、もつと一般的な形での啓蒙というもののについては、運輸省として何かお考えになっているのか、その点についてお尋ねをいたします。

○宇野政府委員 いま先生の御指摘になりました

ユーザーに対します自動車保守管理の啓蒙指導等につきましては、運輸技術審議会の昨年の中間答申におきましても実は指摘を受けておるところであります。昨年の中間答申の中では、現在、車のユーザーに整備に対する不満が非常にあり、御批判があるということを受けて、整備業界はもちろぬのことと受け止めて、整備業界に對しては指導をいたしております。

具体的には申し上げますならば、「国のとるべき改善方策」といたしまして、それぞれの自動車関係業界を適切に指導しないといふのがまず大前提としてあるわけでございますけれども、国みずから、そういういろいろな問題を起こすような整備事業者、特に指定整備事業者に対します監督の強化、効率的な監査を実施しないといふ指摘、さらには処分的厳正化ということも指摘を受けております。

それから、ユーザーに對しましては、適切な情報提供による指導啓蒙ということをおっしゃるわけでございます。ついでに、ついでに成立いたしました五十七年度予算の中にも、私も、五十七年度におきまして若干の車を地方陸運局に配置いたしました。それらの情報収集あるいは情報提供といった作業をさせたいと考えておるところでございます。

○辻(第)委員 十分な対応をしていただきたいということをお願いして、次に移りたいと思っております。

今度のそのような点検の指示はどのような場合に行われるのか。たとえば、自動車の技術のことについてよく御存じの人で、いわゆる良好な状態に整備をされておる車でも、定期点検をしていないという場合はすべて機械的に指示をされるのか、あるいは随時整備はやっているけれども、六カ月とか十八カ月ですか、そういう点検はやられていないというような場合、どちらにしても良好な状態の車ですね、そういうものも定期点検をしていないということで機械的に指示をされるのかどうか、その点についてお答えをいただきたい。

○飯島政府委員 点検の指示という制度は、街頭検査などにおきまして、定期点検整備記録簿の有無、記載内容というふうなものを確認した結果、定期点検が行われていないものを判明したときに当該自動車の使用者に対して行うというものでございます。ただ、街頭検査でチェックができる項目には限界がございます。主として外観から見てどうか。現実にはハンマーとか排ガステストくらいは持つていくようではございますが、詳しい中まではともわかるものではないというところでございます。したがって、やはり一定の項目について定期的に定期点検を励行していただくべきであるという基本は維持すべきであるというふうに考えます。

ただ、もう一つお話のありました随時整備をやっておるような場合はどうかというところは、まさに、この点検の指示をいたしますのは、専門的な技術的な知識を持っておられます陸運事務所の検査官でございますから、その辺は弾力的に当然運用することになると思っております。そのように指導もしていきたいと考えております。

個々のケースによつてなかなか判断のむずかしい場合も出てくるかと思いますが、基本的に、ユーザーに負担が余りかからないような形で点検の励行という最終目的、そしてこの制度自体が指導啓蒙的なものであるという位置づけをいたしまして、その運用に当たりまして十分慎重にしたいというふうに考えております。

○辻(第)委員 いまおっしゃいましたように、その実際の運用については、指導啓蒙ということが一つの大きな目的であるので弾力的に運用する。そうなりますと、定期点検じゃなしに随時に整備をしていて、そのことで良好な状態のもの、点検、整備の指示をされないということも十分あり得るというふうに理解してよろしゅうございませうか。

○宇野政府委員 具体的な作業をいたしましては、街頭検査等でチェックをする際に、その車の状態なり、あるいは定期点検記録簿の記載内容等

を通じて確認することになります。で、一概には申し上げられませんが、趣旨をいたしましては、先ほどお答え申し上げましたような趣旨で運用を図ってまいりたいというふうに考えております。

○辻(第)委員 それに関連してお尋ねしたいのですが、随時整備をしまして、そのことを点検整備記録簿ですか、それに書くという欄が何かあるのですか。

○宇野政府委員 今回の法律改正に基づきましてユーザが車に携行することになりますところの定期点検記録簿につきましては、その内容を改めたいというふうに考えております。と申しますのも、定期点検の実施記録、いわゆる車の履歴が、ちようどお医者さんでいうところのカルテに相当するような形で、過去の整備履歴がわかるような形にしたいと思っております。

先ほど先生御指摘の、随時整備というお言葉がございましたけれども、随時整備には性格的に二つあると思います。

一つは、直接的にふぐあいを感ずるその部分を工場に入れて手直しをする、こういうことがあろうかと思えます。ただ、定期点検の場合には、六カ月点検にいたしましたも十二カ月点検にいたしましたも、その見るべき内容はそれぞれ項目が限定されます。したがって、随時整備の際に定期点検にかかわるような内容のチェックをされたかどうかということにもよると思えます。したがって、先生がおっしゃいました随時整備というものが、定期点検にかかわるような形の随時整備なのかどうかということも、当然、記録簿等にそれぞれ、手直しをした、整備をした、あるいは部品を取りかえた、こういう記録を残しておいてもらいまして、それを参考にしながら判断をしてまいりたいと思っております。

○辻(第)委員 定期点検だけじゃなしに、すべての経過がわかるような、そういうことが記載できて、全般的に系統的に状況がわかるというような記録簿にぜひしていただきたいということを要望

しておきます。

それから、今度の街頭検査での点検の指示、これで実際のところ、事務量がふえるのはどの程度にふえるとお考えですか。

○飯島政府委員 従来、街頭検査というものにつきましては、春、夏、秋の交通安全運動とかあるいは年末年始の指導の時期とかいうようなときに、随時検査の繁忙時を避けながら、警察当局と協力の上で、整備不良車両、不正改造車両等の排除に努めてきておるわけでございます。

それで、今回の改正によりまして点検指示制度を導入するといえども、この街頭検査の際には有効な行政指導をしよう、さしてほしいというのが趣旨でございます。業務量として、そうばらばらと指示を出したり、いわんや過料を取るといような手続をとることは考えておりませんので、これをもって増員というようなことは考えていない次第でございます。

○辻(第)委員 増員は考えていないというふうにおっしゃいました。しかし、実際上行政事務はふえると思えますね。当然ですね。ところが増員はしない、こういうことになりますと、勢い、これまでなさっている人の仕事が一層過重になるということになると思えます。

私、陸運事務所へときどきおじゃまをするわけですが、本当に大変な人手不足の中で仕事をなさっている。痛切に感じます。こちらがこういうことをお願いに行っても、お話を聞きますと、こんな少ない人数でこんなたくさんの方の仕事をしなくちゃならぬ、そういう話を聞いたり、実際そういうことを理解いたしますと、そこから先お願ひにくいという状況があるほど、少ない人数で大変な仕事をされておるといのが現状だと思えます。

たとえば検査官のお話を聞いても、本当に、一台の検査についてもきわめて短時間でやっておられる。あれで十分な検査ができるのかなといううな、われわれも本当に、自分のこれまでの仕事

の中で、短い時間に診断をするというのは、いまから思いますとぞっとするようなこともやっています。たわけではありませんが、そのことがいま陸運事務所の実際の姿ではないかと、私はこういうふうに思っています。そこへこういう仕事が入ってくる、しかも増員がないということになれば、ますます問題が出てくる、こういうふうな考えをわけでありますが、その点についてどのようにお考えになっているのか。

○飯島政府委員 先生御指摘の点も、確かに現場としてはいろいろ苦勞をしているようでございまして。ただ、検査については自動化を進め、一方で民間車検を拡大することと対応をしております。まず、検査官以外に補助をするスタッフは、たとえば整備事業の監督をしている要員等も充てるわけでありまして、今後とも極力業務の合理化、簡素化を図りながら対応をしてみたいと考えております。

○辻(第)委員 街頭の検査については、現行やっておられる程度でやられるおつもりなのかどうか。それから、現行ではどの程度やっておられるのか。その点についてお答えをいただきたいと思えます。

○宇野政府委員 現在街頭検査は、警察当局の御協力をいただきながら実施をしておるわけでございますが、先生先ほど御指摘のように、自動車検査官が陸運事務所での自動車の検査という本務を持っておられます。したがって、その陸運事務所におきます検査業務との関連をならみ合わせながら街頭の検査をやっておるわけでございまして。主として交通安全運動の期間あるいは年末年始の総点検の期間等を活用することが多いわけでございまして、五十五年度の街頭検査の実績を申し上げますと、全国で延べ八百四十四回の出動をいたしております。それに参加いたしました陸運事務所の職員が一万六千六百一十一人、こういう延べ数になっておるわけでございます。

したがって、今後、定期点検の指導警察あるいは普及徹底のための作業として、この街頭検査

査等を利用するわけでございますが、先ほど申し上げましたように、本務である自動車の検査そのもの、陸運事務所におきます検査業務との関連をならみ合わせながら、街頭において指導をしてまいりたいというふうに考えております。

○辻(第)委員 それでは、現在程度の街頭検査をやられるということでございますか。

○宇野政府委員 そのとおりでございます。

○辻(第)委員 現在程度でやりになるということでございますが、それにしてもやはり検査官、大要人員不足、人手不足という状況でやっておりますので、十分その点も考慮していただき、重ねてお願いをしておきます。

次に、整備業者の問題についてお尋ねをいたします。

今度の法改正で、自動車整備事業にかなりの影響が出てくるということは明らかであると思うわけでありまして、この自動車整備事業をやっている方々、大体私ども地元で見ても、零細な業者の方が非常に多いというふうな印象でございますが、全国的に見てみまして、そこへお勤めになっている人の数が五人以下の職場といえましょうか、工場といえましょうか、その割合はどれぐらいでしょうか。

そして、全体として全国でこの自動車整備事業に従事されている従業員数はどれぐらいになるのか、お尋ねをいたします。

○宇野政府委員 先生御指摘のように、自動車整備事業は非常に零細規模の工場が多いわけでございまして、お尋ねの五人以下の工場の比率は、五十五年六月末の調査によりますと、全体の六八・二%が五人以下の工場になっておるわけでございます。

それから、従業員の数でございますけれども、二つ申し上げますが、間接要員を含めました従業員の数、これは全国で約五十七万人になっております。それから、そのうち直接の、私ども工員という職名で呼んでおりますが、工員数は三十九万三千人という数字になっております。

○辻(第)委員 いまお答えをいただきましたように、自動車整備事業に携わっておられるところは非常に零細な企業が多いということがございいます。ここへ相当な影響が出るということが予想される、こういう状態でありまして、もちろんその整備事業者、業界自身による自助努力というものは大切な問題だと思ひますが、しかし国においても、需要が本当に減少してくる、こういうときには、中小企業に対する既存の助成措置の活用を含めて、適切な配慮をされたいというふうに思ふわけでありまして。

この運技審の答申、ことしの一月の答申の中にもそのことが述べられているわけでありましてけれども、運輸省としては、この問題についてどのように対処をされようとしているのか、お尋ねをいたします。

○飯島政府委員 昨日来、この制度改正によって整備事業に大きな影響が出るであろうということは申し上げておりますので、省略させていただきます。

ただ、定期点検ですが、あの数字は、一方で実施率は現状程度、ところが現在若干下がりきみの傾向がございいます。

それから、整備需要が自動車の性能の向上によって年々減少する傾向にございいますが、そちらの面も織り込んでおりません。

それはそれといたしまして、今回の検査、整備制度の改正に伴って影響を受けるものと予想されます自動車分解整備事業者につきましては、いま先生のお話にありましたように、運輸技術審議会の答申でも、業界自身の自助努力とともに国としても所要の措置について適切な配慮が必要であるというふうに指摘されているところでございいます。

現在、御案内のとおり、整備業界は、近代化、合理化を図るために、中小企業近代化促進法に基づきまして構造改善事業を進めております。これをさらに強力に進めることがまず前提になると思ひますが、六十年次と思われまます需要が際

立って減少する時期におきましては、中小企業者に対する既存の助成措置といたしまして、一つは、中小企業事業転換対策臨時措置法に基づきます業種指定、これは中小企業近代化審議会に諮った上で運輸大臣が指定をするということになるわけでありまして。

それから、雇用保険法に基づく業種指定、これは、一定の要件に該当する具体的な影響が生じた時点で労働省の方で業種指定を検討してもらうというところについて、基本的には了解をいただいております。

こういった、整備事業に対する影響が、マクロで見ているだけでは大分実態と乖離する。要するに業種別、取り扱い車種別、地域別にきめ細かくよく見てまいりまして対応してまいりたいと考えておりますが、今後需要が減少する時期におきます零細中小企業として担保力がないということにもかんがみまして、運転資金とか企業集約に伴う設備資金の借り入れについての債務保証というような仕組みについて、業界の自助努力を主体にして国が適切な措置をとる必要性について検討してまいりたいと考えております。

○辻(第)委員 この問題に関連しての需要の減少だけではなしに、先ほど申しましたように、非常に零細な業者が多いわけが非常に急速に進んでいるという状況の中、たとえば車はほとんどコンピューターがそこに取り入れられるという状況であります。こうなりますと、直接点検、整備のところとは関係ないと思ひますけれども、しかし、そういうものも、いわゆる検査し整備する器具が業者としては必要だ、こういうことにもなるかと思ふのです。こういう器具を購入する問題などについて、その資金の融資の問題など、そういう問題もぜひ運輸省としては十分配慮をして零細業者の経営を守っていく、そこに働いている労働者の労働条件を守っていく、そのために一層の御配慮をいただきたい、御努力をいただきたい、重ねて要望をしておきます。

最後に、私は今度の改正の問題について、自動車の技術の進歩その他の状態の中でユーザーの負担の軽減、そのことについての問題は評価をしていくわけでありまして。しかし、自動車の安全の確保、公害の防止という重大な観点も本当にひしひしと感じるわけでありまして、それをもつてしても罰則を適用するというのはどうしても納得できないということ、これはぜひ撤廃をしていただきたい、重ねて要望をするわけでありまして。

そして、本当に最後に大臣にお尋ねをしたいのですが、きのう運輸審議会は、国鉄運賃を四月二十日から六・一%値上げするとの内容の答申を大臣に提出をされました。この値上げは、五年連続した大幅な値上げであります。国民に直接大幅な負担増を強いるものであり、また物価に重大な影響を与えるものであります。私ども、きわめて不当なものだと考えます。こうした運賃値上げを認可すべきではない、この点大臣に強く要求をするものでございいます。この点について大臣の御見解を承りたいと思ひます。

○小坂国務大臣 ただいま委員御指摘の問題は、国鉄全般に対しての厳しい御批判と受けとめなくてはならぬと思ひます。

今度の運賃改定でございしますが、五年連続値上げという事態は、これはまことに今日までの国鉄の経営の中で何ら改善するべきものがなかったことの結果ではないかと思ふのであります。事実、国鉄の実損は、推計でございしますが二兆円に及ぶ赤字が出ておるわけでありまして。こうしたものを国家財政の中から約七千八百億円の助成をいたしておるわけでありまして。しかし、国といたしまして、ただこの赤字補てんのために貴重な国民の税金を使つていくということだけではどうにもやりくりがつかないわけで、結局全体としてのバランスを見る場合に、約千五百億円くらいの運賃増収によつてさらにこれを補てんするという必要が出た結果の運賃値上げでございします。今日の国鉄の状態からいって、新聞も口をそろえて今度の値上げを、何たることであるという論評を加えて

おるのは、私も見て大変残念に思つております。問題は、やはりこうした連続的な運賃値上げというものを来年もさらにやる、あるいは再来年も、そのまた次もやるということであつてはならないと思ふのであります。できるだけの努力をふるつて、また来年度の予算の際においては、運賃の値上げをこのような六%を超える大幅のものではないようにすることが、国鉄当局並びにわれわれに与えられた使命ではないかと思つて、今後はそうした面についても十全の努力をいたすとともに、国民各位の御理解を賜りたいというふうに思つております。

○辻(第)委員 以上で終わります。

○越智委員長 中馬弘毅君。

○中馬委員 今回の道路運送車両法の一部を改正する法律案ですが、これは行政改革論議の中から出てきているわけでございします。一昨年、中曽根長官が、国民の要望も受けてこれに取り組みたいことを表明されて以来ずっと審議が続いてきた結果、この法案となつて出てきたわけでございします。ということは、行政改革が本来の目的であり、同時に、その行政改革によつて浮いた分というもあわせて目的としたものであつたはずなんです。ところが、この内容を見ますと、どうもそのように見えないわけでございまして、本法実施によつてどの点がどの程度行政改革になるのか、ここを少し御説明願ひたいと思ひます。

○飯島政府委員 行政改革ということで臨時行政調査会の第一次答申、そして先般の答申において、定期点検、整備及び検査の問題が取り上げられたわけでございしますが、この問題の取り上げ方は、一番重点がありますのは、国民負担軽減の見地から適切な措置を講ずるといふのが臨時行政調査会の最も重点ではなかったかと考えております。

私どももいたしましては、運輸技術審議会におきます検討におきましても、臨時行政調査会の中問答申の指摘を当然配慮しながら、一方で安全、

公害の水準を維持するということで御検討を願うてきたわけであります。

結論といたしまして、るる御説明申し上げてい
るような、自家用乗用車については新車新規の検
査証の有効期間の延長あるいは定期点検につい
て、六カ月点検については事項を大幅に簡素化す
るとともに、技術的な知識をお持ちのユーザーで
あればみずからでも実施できるような項目にす
る、あるいは十二カ月点検、二十四カ月点検につ
いても項目を若干簡素化できるのではないかと
いう御指摘、また、整備事業については、運輸技
術審議会の答申もございしますが、臨時行政調査
会の「基本整備料金表の揭示、整備内
容・交換部品の説明等に係る指導を徹底し、ユー
ザーの信頼確保を図る。」という点についても、整
備事業者の遵守事項というものを、新しい法律に
根拠を置きまして省令でいろいろ定めてまいると
いうことで、基本的に運輸技術審議会あるいは臨
時行政調査会の御指摘の点はほとんどすべて織り
込んだ形で今回の法案をお出ししたわけでござい
ます。

ただ行政改革という意味が、もう一つの国の要員あるいは経費増はどうかという点のお尋ねであれば、今回の制度改革によつて、マイカーの新車初回の検査の有効期間が一年延長されるということになりました場合に検査業務量がどうかということになるわけですが、自動車の数は依然としてふえ続けていく傾向にあるということ、それから検査の要員が車検場の施設、コースに張りついた形で配置されているということ、それから車検期間の延長がございまして検査の業務量は当然波動をいたします。したがって、ピーク時に合わせた要員は確保しておかざるを得ないということから、短期的にはその効果が顕著にあらわれないものではないのでございます。ただ、長期的には、現行制度等を前提とした場合に比べまして、検査要員の増加は年とともに抑制効果があらわれてくるというふうに考えております。

○中馬委員 何をおっしゃっているかはつきりわ

○中馬委員 何をおっしゃっているかはつきりわ

からない点がございまして、もう少し答弁を簡便にお願いしたいと思います。

具体的にお願いしますけれども、陸運事務所の現在の数と、その事務所員といえますかお役人さんの数をまずお願いいたします。

○宇野政府委員
お答えいたします。

先生お尋ねの陸運事務所の数は、五十六年度末時点で申し上げますと、これは陸運事務所という名前になりますが、本所が五十三カ所、支所が二十五カ所それぞれ出張所が二カ所でございます。

それから要員の数でございますが、検査の要員数は、五十六年度末におきまして千五十八人、それから登録関係の要員数が九百六十五人、そのほか指定自動車検査員、それから指定整備員、それから重量税要員、それから指定整備員等がございます、自動車の検査、登録に關連いたします、あるいは指定整備工場に關連いたします要員数は合わせまして二千八百五十三人ということになっております。

○中馬委員 本法の実施によりまして検査官の増員は行われるのですか、行われないのでですか。

○宇野政府委員 いま予定しております法律改正

に基づく増員は考えておりません。

○中馬委員 逆に減員はないわけですね。

○宇野政府委員　考えておりません。

○中馬委員　では、少なくとも人員面における行政改革には何らなっていないことは言えるわけですね。

○宇野政府委員 先ほど自動車局長からお答え申し上げましたように、今度の検査期間の延長に伴います制度改正は当分の間波動いたします。その関係で即効的にと申しますか、実施をしたからといってその効果がすぐ出てまいりませんので、長期に見ました場合に、これまでのような形で車が増加するということを仮定いたしますと、それに対する増員というものは抑制効果が出てようかかというように考えております。

○中馬委員 陸運事務所自体も、場合によっては都道府県に移してしまつて要らないではないかという議論すらある中で、少なくともこれを存続さ

していろいろという形でございますし、場合によっては、後で御質問しますけれども、検査官がこれだけの人数でこの法律を有効あらしめるためには、また逆に言えば何の効果もないということになってくるわけでございまして、その辺は少なくとも行政改革では一切ないんだということがはつ

きりしていると思いますが、大臣、どうですか。

○小坂国務大臣 行政改革というのは、現状の機構と人員が減らなければならないというものではないんじゃないかと思うのでございます。特に今回の法改正は、ユーザーの負担軽減と申しますか、新車についての車検の期間を一年延長するということが主体でございまして、その限りにおいてユーザーに対してのいわゆる負担の軽減と申しますか、そうしたものは実現するというふうに思っております。

先ほとも申し上げましたが、陸運事務所その他においての人員の問題は、この車検制度の改正によつて当分いろいろと件数の変動がありますものですが、ですから、いまそれを予定して人員を削減すること、あるいはその他の合理化をやるということは、すぐにはできないということはやむを得ないことではないかと思つております。

○中馬委員　国民の負担の軽減ということを先ほ
どから何度もおっしゃいますけれども、具体的に
どの程度ユーザ―の負担が軽減になるのか、御説
明願います。

○飯島政府委員　国民負担の軽減になる要因としては、まずマイカーの新車初回の検査の有効期間の一年延長、それからマイカーの新車初回の六ヵ月点検の廃止、それから定期点検項目の簡素化、先ほど申し上げましたように、六ヵ月点検について項目を大幅に簡素化し、技術的な知識をお持ちのユーザーであれば、みずからでも実施できるような項目に整理をするというような点が際立っております。

それで、マクロで見える場合とユーザーのお一人お一人で見える場合と二つあるわけでございますが、現在マイカーの車の使い方が、二車検目前に

台がえられる方が平均的に非常に多いということ
で、仮に四年十ヵ月程度使用したときに整備料金
がいま申し上げた要因、なお定期点検について検
査の有効期間を延長するに伴いまして、一年目、
二年目と二回が現在のいわゆる十二ヵ月点検とい
うふうになります。が、そういうものを勘案いた
しまして、平均的な整備料金を前提として試算
をしますと、四年十ヵ月の場合二十一万四千円ぐ
らい現在の制度であればかるであらう。

〔委員長退席、橋樑委員長代理着席〕

それが制度改正後には八万二千円ぐらい負担が軽減されるのではないかというふうに考えられます。

それから、これをユーザー全体のマクロの見方をいたしますと、これが整備業界の整備売上高の減少とうらはらになるわけですが、最大の軽減時は六十年代でございまして約二千七百億円、整備売上高に比して七・一％、制度改正実施後五年間の累計で約八千五百億円という売上高の減であり、国民負担の軽減であるという形になるかと思います。

なおこれ以外にメーカーに対して、現在の定期交換部品について見直しをして、中には一年ぐらひ延長できるものがあるのではないかとということ、それから、きちっと整備した上で陸運事務所に御自身で検査を受けにおいでになるという場合には、そういう体制を受け入れやすくしようということ現場を指導しておりますが、そういう場合であれば代行手数料等が軽減されるということになると思われまふ。

○中馬委員 いまおっしゃった数字はあくまで理論的でございます、確かに法律には六カ月点検はいままででも義務づけられております。しかし、実際にはこれをマイカーのほとんどの方は行っていないのです。運輸省の調査では六十一パーセントしかおっしゃっていませんけれども、しかし、それはアンケート調査でのものだと思っております。私の周辺でいろいろな方に聞きましたが、六カ月をちゃんとやっておられる方というのはほとん

んど皆無と言つていいかもしれません。ですから、現実から言うならば、これは今度六カ月を必ずやらなければならぬ形になつてくるわけでございまして、逆に大変な負担増になるということをおもひな心配しておりますし、現実にもその形だと思つております。ですから、先ほど大臣もおっしゃいましたような意味で国民負担の軽減にはもちろんならぬし、むしろ、こんなところにもまだなせ政府が細かく指導したり、あるいは手を加えたりしなければならぬのかという様な意味から言へば、これは行政改革にももちろんマッチしたものでないかと私たちは認識いたしております。

それで、四千万台の車のうち、千五十八人の検査官で何台が六カ月点検をしていくかどうかというチェックができるのですか。

○宇野政府委員 定期点検の実施の確認につきましては、街頭検査等を主体にいたしまして自動車検査官が実施をいたすわけでございますが、先ほどお答え申し上げましたように、これまでの街頭検査におきましてこの実施実績を申し上げますと、全国で年間八百四十四回の出動であり、延べ

出動人員が一萬六千六百余人という要員が出て検査をいたしておりますが、その対象になりました車の数は約十万台近くでございます。

○中馬委員 一歩にも満たないものしかチェックできないわけですね。しかし、これは義務づけられておるといへば、実際には街頭でつかまえて見てみるだけという形になるわけでございまして、この点、これを本当に実効あるしめようとしたら検査官はとうてい足りないわけでございまして、むしろそれを先ほどおっしゃったように増員するつもりは全くないということでございます。また、たまたまつかまつた者が不幸だといつたような非常におかしなことになるのです。

いまおっしゃいましたけれども、検査官が街頭で走行中の車を停止させる権限があると思ひますか。これは警察庁にお願いいたします。そういう権限があるのですか。

〔橋樑委員長代理退席、委員長着席〕

○福島説明員 お答えいたします。

警察の所管いたします道路交通法上は、検査官が車両を停止させる権限は規定されております。また、運輸省所管の法律につきましては、これは警察所管でございせんので、運輸省に問い合わせましたところ、そうした権限を定めた規定はないという回答を受けております。

○中馬委員 ですから、運輸省独自ではこの法律だけでは車を検査することもできないのです。きつと従来どおり警察にお願いして、警察官と一緒にそれをとめてもらつて、そのときに見るといふ形ですね。警察にまで迷惑をかける形になつていくのです。その点はどうお考えですか。

○宇野政府委員 従来から街頭検査の実施に際しましては、それぞれ地元の警察当局及び陸運事務所と協議の上で出動をいたしておるわけでございまして、目的が自動車の交通安全、特に車両を対象にいたしました整備不良車の排除等のチェックということでございますので、交通警察当局といつたしましても協力をいたしておる次第でございます。

○中馬委員 そういうことで、たまたま警察の協力も得てそういう街頭の検査をやつて、つかまつた者が十萬圓という過料を取られるという形です。いまの例のネズミとりと称されるスピード違反の検査にしましても、これは余りいい制度じゃないと思つております。何か別の方法があった方がいいんじゃないかと思つておるのです。といひますのは、それはたまたまつかまつた者だけが損をする。そして、それはつかまつた者も含めて警察に対する恨みだけになつてしまふのです。それと同じことがまたこういうことでできてしまふんじゃないですか。たまたまつかまつた者だけが十萬圓の過料、これは陸運事務所に對するつかまつた者としての恨みだけになつてしまひます。こういうものは立法上おかしなじやなからうかと思ふのですけれども、大臣、いかがですか。

○小坂國務大臣 いま委員は、つかまつたらすぐ

に過料を取られるんだというような……〔中馬委員「いや、そういうことじやないの、誤解しないでください」と呼ぶ〕そういうふうな聞こえをしないけれども、そうじやないのですから。見て、点検がない場合にはしないよということに注意するわけです。それで、その人が点検を受けて、受けましたよということ陸運事務所に通告してくれればいいということになります。

この過料という言葉はあれでございますが、御承知のように出生届とかあるいはまた転居届、さらに婚姻届等やはり過料がついてゐるわけです。一種の秩序罰というのであらうと思ふのですが、この出生届その他は三萬圓と出ております。それだからといって、別に罰則でどうこうといふことはないのでございまして、ほとんど取られないのが通例だと思ひます。今度の過料という言葉はそういうような意味でございまして、要するにユーザーと申しますか、自動車を所有する人に自分で車の整備を大いにやつてもらつて、そして公害対策だとかあるいは自動車の安全というものについて大いに協力していただきたい、そうしたことを進めていくということが本旨でございます。

この過料を科するということ自体がそんなに大きな意味合いのものではないのでございまして、その点が十分に御理解いただけないために、大変この過料の問題が焦点になつておると思ふのでございまして、いまも御説明申し上げたように、こうした、自分でやつていただきたいということの秩序を進めたいという意図でございまして、御理解をいただきたいと思つております。

○中馬委員 別に誤解に基づいて言つてゐるのではなくて、ちゃんと通告をしてからだということも承知しております。しかし、法体系として、法律のあり方として、こういうことが本当にいいのかどうかということに疑問を申したわけでござい

ます。いままで六カ月点検は実際には有名無実だったわけですね。これを、そういう意味で、十萬圓の

過料まで科して義務づける理由をひとつお聞かせ

願いたいと思ひます。

○飯島政府委員 先生もよく御存じのとおり、定期点検制度は、保安基準不適合車を未然に排除するという予防措置である点は強調いたしたいのでございまして、六カ月点検につきましては、項目は大幅に簡素化したしましても、必要な点検をし、整備をするということは、安全及び公害の問題からやはりその励行が望まれるところでござい

ます。それで、今回の六カ月点検の扱いにつきましては、運輸技術審議会の答申にありますように、技術的な知識を持つておられる方であれば、みずからでも実施し得る程度のものに簡素化をする。また、ユーザー参加を促進するというところで、手引き等を作成するというような措置も講じているところでありまして、行政指導として、その励行方について街頭検査の際に啓蒙をするという措置はやはり必要ではないかと考えております。

○中馬委員 そのような指導であれば、わざわざこうして法律でやることはないの、こんなことまで法律をつくることに、いまの官僚制度に対する国民の批判というのが非常に集まつてゐるのじやないですか。

いまおっしゃつたように、危険性といったようなことも含めて、それだけ必要があるのであれば、それこそ全車にステッカーでも張つて、それがなかったら乗れないという形にするのならまだわかるのです。しかし、たまたまそういう行政指導的な意味だとおっしゃるので、先ほど言ひましたように、実際につかまつた者が十萬圓の過料だといつたようなことになる、これこそ立法の形として非常におかしいのじやなからうかと思ふのです。自分で自分の命を車に預けて運転しているわけですから、事故を起こしそうな車に乗るはずがないのです。一般の日常生活の中でもそういう場面はたくさんあるわけです。それをわざわざ全部法律にしたら、これは大変なことになるのです

私も山に登っておりますけれども、山登りにしたところで非常に危険です。しかし、登る前には、持っていくものや装備の点検は自分でやりまし、ザイルあるいはアイゼンのとりぐあいなんかも自分でちゃんと確かめてから登るわけでございます。自動車で当然そうなのです。そしてまた、それだけの自己責任を持たなければいけないものであって、こうして法律でこんなことを決めることが果たしていいのかどうか。大臣、どうお考えですか。

○小坂国務大臣 こういう問題を法律で決める、そうなりますと、どうしても罰則が付随いたします。特に自動車の点検は、ユーザーそのものも、自分の走っている車が起している公害の影響とか、故障による他に対する迷惑とか、そうしたようなものを考える場合に、いま委員もおっしゃったように、自分自身の身を守るということの延長線上で、当然自分自身で大いにやっていたかなければならぬわけでありまして、しかし、なかなかそうもいかないところにどうしても行政指導を必要とするような面がまだあると思うのでございす。そうした意味において、今回もなるべく行政指導ということの範囲内で、ユーザー一人一人にこうした整備、点検を大いにやっていたかどうかという方向を誘導することがいいのではないだろうかというので、今回の法律案の骨組みが決まったわけでございます。いまおっしゃる通りに、これを法律でばっちり決めるということになりますと、とても過酷なことでは済まなくなるので、むしろそのことの方がよほど官僚的な雰囲気があるのではないかと思うのでございす。

○中馬委員 ドライバーというのは、自分で大体点検できるくらいのがあたりまえだと私たちは認識いたしております。しかし、現実には、パンクしたら直せない、あるいはラジエターに水がなくなっているのわからずに走っているといったような方が多いわけですね。多いとは言いませんけれども、そういう人もいます。そういう人に免許を与えていること自体問題があるのじゃないかろう

か。そういうことを前提にしてこのような法律をつくるのじゃなくて、免許の与え方自体に問題があるのではないかとと思うのです。

警察庁の方にお聞きいたしますけれども、先ほど申しましたような意味で、ただ運転だけできたからそれで免許を与えるというのではなくて、整備の面あるいはメカのことについてももう少しドライバーにちゃんとした指導なりをし、そしてその認定の上での免許ということにしなければいけないと思うのですが、いかがですか。

○越智説明員 お答えいたします。

自動車の点検につきましては、交通の方法に関する教則の内容に盛り込んでおりまして、免許を取得しようとする者が自動車の点検に関する知識を十分身につけているかどうかは学科試験によってチェックしております。現在、指定教習所における学科教習の中に、学科教習は全体で三十時間あるわけですが、構造の関係、点検の関係が五時間入っております。免許を取ろうとする者につきましては、自動車の点検についての知識を十分身につけるよう努めているところでございす。

問題の六カ月点検についてですけれども、現在の点検基準の内容はかなり高度なものとなっております。実際には整備業者に頼んでやってもらっているのが大部分ではないかというふうに理解しております。

現在のところでは、ドライバーが必ず自分で六カ月点検をしなければならないという仕組みにはなっていないというふうに私も理解しております。したがって、現在、われわれ警察としては、免許を取ろうとする者の教習の内容に、六カ月点検の具体的な内容、方法等では取り入れておりません。ただ、運輸省の方針として、今後、六カ月点検の項目を簡素化したり、ユーザーに対して実施していく方針であるというふうに聞いております。その場合でも、四千五百万人の大量のドライバーに、一律にどの程度こういう点検に關しての知識を教えるか、運転者側の負担とい

う問題もございすので、この辺を十分考慮しながら、今後の問題は慎重に検討していきたいと考えております。

○中馬委員 いままでの四千万の方全部にいまからやり直せとはえて申しませんが、今後免許を与えるときにはそのぐらいのことをするのが当然だろうと思っておりますし、その点の御検討をお願いしておきます。

一方でそういうながら、運輸省の方は、この法律では自分でやっていたら結構ですという形になっているのです。

じゃ具体的に、手続的に言いますと、どういう形で自分でやったというのをチェックできるのですか。

○飯島政府委員 この定期点検の問題については、もう再三申し上げておりますように、基本的にはやはりユーザーの意識の高揚であり、いま先生御指摘のとおり、自動車の構造、装置についての知識を深めていただくという前提が必要かと思ひます。したがって、幾ら簡素化しても、車は技術の進歩によりまして高度化、複雑化する面もございす。したがって、大半の方は引き続き専門家に依頼するという方が率としては多いんじゃないか。

それから、いま御指摘のユーザー自身がやった場合はどうかということもございす。今、定期点検記録簿についてユーザーが理解しやすいものに改正していく、自分でも書きやすいものにしようということ、御自身がやった場合には御自身で定期点検整備記録簿に、点検の結果、整備の概要等を、省令で定められる所要の事項を記載していただくということもございす。前提としては、やはり信頼関係で処理するしかない。ただ、現場では、専門家の検査官でございすので、いろいろ書類以外にもユーザーにお聞きをするということによって判断をするということになると思ひます。

○中馬委員 先ほど言いましたように、現状がほとんどメカのことわからないドライバーが多い

わけで、そういう人に免許を与えていることが問題なんですけれども、その人たちが、いまのおっしゃることであれば、自分でそういう知識も資格もないのに、これは大丈夫大丈夫という形でやって、それでまた過越せるといふことに、逆になつてしまひます。

○宇野政府委員 特に、六カ月点検の内容につきましては、ただいまお答えがございしましたように、現在の時点におきます合理的な項目に見直しをするにいたしておりますが、その結果として、技術的な知識を有するドライバーはみずからでも実施できることになるといふ想定をいたしております。その実施の手助けにするために、今回の法律の改正案の中でも、運輸大臣が、点検、整備等に関する指導のための手引きを作成して公表することにいたしております。

この手引きの内容をいたしましては、点検、整備の実施の方法とか、あるいはその機能等につきまして、ユーザーにわかりやすいような手引きをつくる予定にいたしておりますが、そういうことをすることによりまして、ユーザーの知識なりあるいは認識なりというものを向上し、啓蒙してまいりたいというふうに考えております。

○中馬委員 いま言いましたように、自分で自分の車に、まだ自分の命に責任を持つという形に、法律じゃなくて行政で指導されるということが本来の姿じゃないかと思うのですが、それをいま言ったような形で、何も実際の技術もないのに、ただつかったときのために、お役所の目をごまかすためにそこにマル印を打つというようなことを、むしろ奨励するような体系になっていることを、非常に残念に思ひます。その点に対して一つ大きな疑問を呈しておきます。

と同時に、現実には先ほど申しましたようにほとんど行われてない六カ月点検というものを、これをちゃんとやれることを前提にするならば、四千万台全車に義務づけることになるわけですから、現実には点検、整備いまだほとんどやってないわけですから、そうしますと、これがただ二年に一

回の検査だったものが半年ごとになるわけですから、はっきり言えば、単純に言えば四倍、一部の人がやっていたということであれば二倍ないし三倍ということになるわけですが、それだけのものが整備工場に押し寄せる形になるのです。それだけの能力があるのですか。

○飯島政府委員 先生のおっしゃるようになればいいのでありますが、現実の問題として、なかなか一挙にそういう状態になるということは期待できないと考えております。仮に相当実施率が高まったといえども、事故、臨時整備が減少をしていくということになると思われますし、それから整備作業量が今度の制度改正で減る要因がございますので、業界全体として、一応実施率が仮にかなり上がった場合でも、対応できるのではないかとこのように考えております。

○中馬委員 いまの御答弁にもありますように、非常に矛盾したことを答弁せざるを得ないような状況になるわけですね。それだけ上がったら大いに結構ですということなんでしょう。ということには、ほとんどの人はやらないだろうという前提に立っておられますね。そして整備工場に持ち込まない。ところがまた一方で、現在のドライバーの方々はそれだけのメカはなかなかかき回すことができないというふうな、あつちこつちで非常に矛盾したことを御答弁せざるを得ないようなのがこの法律の内容だということ指摘して、時間が参りましたから、あと、これに対して、いままでの審議を通じて非常に矛盾の多いところ、こういってことを柔軟に対応されますことをお願いいたしまして、質問を終わります。

○越智委員長 午後一時三十分より再開することとし、休憩いたします。

午後零時十七分休憩

午後一時三十三分開議

○越智委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。小林恒人君。

○小林(恒)委員 一昨年の段階で、中曾根長官の現在二年の車両検査期間を三年に延長するという発言の中から、臨調を含めて行政改革という議論の過程を踏まえながら、もちろん臨調の中でも運技審の中でも、国民の負担軽減とすることを中心として今回の一部改正が提出されていると考えるわけですね。すでに昨日の何人かの皆さん方の御質問の中にもお答えがなされてきているわけでありまして、国民の負担軽減という基本方針と、一部改正を提案するに当たって組み立てられました要綱並びに大臣の要旨説明との間には、定期点検整備記録をめぐって、過料の問題を含めながら、若干の矛盾が出てきているのではないだろうかという気がいたします。問題点を整理する意味からも、基本的に一部改正を提案するに至った本質というものについて、あらかじめ大臣の方から明確にお示しを賜りたいと思っております。

○小坂国務大臣 ただいま委員が仰せられました各ポイントが、われわれもそれなりにいろいろと苦慮しているのが実情でございます。しかし、ユーザーの負担を軽減するということが、車検の二年を三年にするということだけであるのかどうかという問題のとらえ方と、一方におきましては、車社会の中においての車自体の持つ社会的な影響、特にそれが一方においては公害あるいは安全、こうした水準の中において車検の二年を三年にするということとどう調和させるかということが今回の問題を考えた場合の最大の重点であったと考えます。

一方におきまして、車検の検査をごくごく簡単に、つまり自動車の機能及び機構がほとんど完璧であるという認識のもとに立って、そしてそれをほとんど点検する必要があるという観点から言えらば、それは無限度に簡素化できると思つたのであります。一方、公害基準さらにはまた安全基準というものは厳格としてあるわけでございまして、この公害基準あるいは安全基準というものと

と車検の延長というものをどうやって結び合わせるかという問題で、先ほど来申し上げているようないろいろの苦慮があらわれたということが、この問題に対していろいろな答弁の中にやちぐはぐが感じられるのは私たちがやむを得ないと思うのでございまして、その点は御了承いただきたいというふうに思います。

○小林(恒)委員 一部改正の議論そのものが一定のところにとどまっているから、たとえば定期点検の強化を含めて、いま大臣も言われておりますように、車そのものの安全性あるいは公害というような問題を含めてこれからなくしていくという、こういったところに議論が集中しているように思っております。

ただ、その議論だとすれば、車両の欠陥による交通事故が全体の事故の〇・七五%、この程度しかないというところはもうだれも認めているところでありまして、もちろん車を持つている人、ドライバーそのものも、みずからの安全といったものを考えないで車を運転するということは通常はないのあたりまえではないだろうか、こういう気がするのです。

ただ、逆の面で交通事故といったことを考えますと、この三十年間激増の一途をたどってきた。交通事故そのものがなかなか減少をしていかな。やはり車両法そのものを見直しをする際には、事故の減少とあわせてこれはどこに原因があるのかということとを究明しながら安全な車社会を目指していく、こういう基本施策がなくてはならないのではないかと気がしてなりません。

ところが、残念ながら今回一部改正をしようとして試みた部分の中では、自家用車の車検を二年から三年への延長といった問題といわゆる六カ月点検の強化、加えてこれは罰則まで記載をされてくる、こういうことになっていることの矛盾を指摘する必要があるのであると思っております。

きのう、わが党の吉原議員の方からも大蔵省に対する御質問があったわけですが、どうもすつきりしないのは、やはり重量税の取り扱いの問題、

重量税そのものが新車三年になることによってどうなっていくのかという、これは初年度の問題だけではない、二回目の車検を受ける際の重量税の取り扱いはどうなっていくのか。これは三年間も二年間も同じではないんですよという論理からするということ、一回目は高く二回目は安いのだ、こういう議論になるのかとは思いますが、これも、自動車重量税の創設当時の性格、こういったものが非常に重要視をされているのだとすれば、これらに対する見解を明確にお示しをいただきたいと思っております。

○新藤説明員 昨日も御説明申し上げたところでございまして、昭和四十六年度に現在の自動車重量税法ができたわけでありまして、そのときにいろいろ創設の際にどういう税にするかというところは議論があったわけでございます。そういう議論の中で、自動車重量税につきましては、いろいろな面で自動車社会に費用をたらしおるという観点から、この自動車重量税というものを使用者にお納めいただくというふうにつくられたわけでございまして、

その際の性格といたしましては、昨日も申し上げたところでございまして、車検を受けることによって走行が可能になるという法的な地位、そういうものの利益ということに着目いたしまして負担をお願いするというところで、性格的に申しますと、やや専門的で恐縮でございますけれども、一種の権利創設税であるというふうな説明が当初からなされてきたわけでございまして、そういう性格で今日まで至っているわけでございまして、そういうもの、重量税の性格自体は今日におきましてもういふことは考えていないわけでございまして、

○小林(恒)委員 この分野では、そうするとユーザーの側の負担軽減というものは何もないではないか、こういう質問をすればどのようにお答えになるのですか。

○新藤説明員 今回の車検法の改正の考え方と申しますのは、許認可の簡素合理化という観点から

見直されたものというふうに考えております。したがって、税の關係とは切り離した御議論であつたというふうに考えております。

○小林(恒)委員 あわせてお金の關係について、これは必ずしもユーザーの側とは限りませんが、百二条に伴う手数料の納付という問題があります。ここでも従来の金額と一部変わつてくるものがあるわけですね。「手数料を納付すべき者」特に「回送運行許可証の交付を申請する者」、従来は「一枚につき二千円」であつたものが「六千円」になつてゐる。これは一体どこだけが何を基準にしてこのように納付金の手数料の改正になつたものなのか、これが一つ。

もう一つは、百六条に關連をいたしまして、「九十八条第一項の規定に違反した者は、三年以下の懲役若しくは五十万円以下の罰金に処す。従来は「十万円以下」となつてゐたわけですね。これが五倍になる。

さらに、百六条の二の關係では、従来五万円の罰金と示されてゐたものが三十万円、六倍になるわけですね。

さらに、百七条關連で言うならば、従来「三万円以下の罰金」とされてゐたものが「二十万円以下の罰金」、この場合は約七倍に近い引き上げとなるわけで、それぞれ、これらの罰金額の引き上げというのはいずれも基準にして設定をされたのか。

加えて、百八条の關係もお尋ねをしておきたいのでありますが、これは「六箇月以下の懲役又は一万円」とあつたものが、「一万円」「十万円以下の罰金」、これはもう十倍ですね。

この五倍から十倍までの間で罰金額が改正をされる、これは一体何が基準であつたのかということについて、議論の経過を含めて御説明を求めたいと思ひます。

○飯島政府委員 第一の、回送運行許可証の關連でございますが、現在有効期間が一月以内となつておりますのを三月以内に延長されるということ

に伴ひまして、有効期間が一月のもの、二月のもの、三月のものが生ずることになります。が、これらの有効期間の異なる回送運行許可証の交付を受ける人たちの相互の負担の公平を圖るといふ観点から、現行の有効期間が一月のものに係る手数料二千円を基準といたしまして、二月のものに係る手数料をその二倍、三月のものに係る手数料をその三倍とすることが合理的であるということとで、この改正をいたしたわけでありまして、したがつて、法定限度額を六千円といたしました。政令において有効期間に応じ段階的に手数料の額を定めることとしたすわけでございます。

次に、罰則事項の改正の問題でございますが、これは次官會議におきます法務事務次官の發言という形で、法律を新たに制定したり罰則事項に係る改正をする場合には、經濟情勢といひますか、經濟の実態に合はせて改正をするという方針が法務省の方から出されて改正をするという方針が法務省の方から出されて、先生がいま御指摘のような改正に相なつたということでございます。

○小林(恒)委員 次に、先ほど大臣からも基本的な考え方を述べておりますけれども、今回提案をされてゐる新車三年、こういつたことに伴つて、安全確保、公害の防止、さらに車の維持管理の適正化、こういつたことを踏まえて考えた場合に、特に改めたいところを踏まえて考えた場合に、側の、あるいは整備業者の新しい分野での役割りというものに変化が出るのですか。

○飯島政府委員 自動車安全の確保あるいは維持管理の適正化を圖るためには、メーカー、販売業者、整備業者、ユーザー、それぞれの立場に立つた役割りを果たすことが必要でございます。また、実効を上げるためには、それらの相互間で緊密な協力關係を持つていくことが不可欠であるというふうに考えられます。

運輸技術審議會の中間答申及び最終答申でもいろいろ触れておりますが、中間答申で指摘があるように、メーカーは今後、自動車の整備性の改善、新車保証の充実等を行うべきである。第二

に、販売業者は整備の必要性や整備費、税金等、維持管理に必要な経費についてユーザーによく説明すべきである。第三に、整備業者はわかりやすい請求書等の帳票類を使用したり、基本整備料金表の揭示による料金の明確化、それから標準整備作業点数表の活用による料金の適正化、整備保証制度の導入というものを検討すべきであらう。第四に、ユーザーも料金や整備内容について関心を持って、整備業者に対するそれらの確認、それから自動車の状態についての十分な把握及び整備業者に対する的確な要求、点検、整備に関する意識の高揚というようなことが必要になつてくると思われまふ。

今回の法律改正は、これらの答申で指摘されたものを、その趣旨に沿つて道路運送車両法の改正に盛り込み得るものは盛り込んだということでございます。

○小林(恒)委員 必要な事項について盛り込むべきものは盛り込んだというお話ですが、道路運送車両法が昭和二十六年に制定をされ、二十七年に発効する段階で、自動車の保有台数五十万台程度、それから三十年たつた今日、自動車総数は約四千万台と言われているわけですね。自家用車そのものも二千三百万台を超えているだろう。こういう自動車社会が創出をされている中で、簡単に申し上げると、自動車使用者の構造は変化をしてきていふだろう。ということとは、非常に多くの庶民が生活交通として自動車を利用してゐる、こういつたことが言えるのだと思ふのです。したがつて、一部改正の基本となる臨調の側の考え方あるいは運技審の中での議論過程でも、国民負担の軽減、こういつたことはきわめて重要な課題として取り上げをされたわけですね。

しかしながら、実際はそのための措置がどの程度あるのか。午前中に同僚議員の質問の中で、新車三年になることによつてユーザー側のどの程度の軽減措置となるのかという質問に対して、一定の数字は示されているわけですが、具体的に定期的に点検の義務化、こういつたものが明確にさ

れる。本来義務化という問題よりは車社会における秩序をどう改革していくかというところに視点が置かれなくては行けないのではないだろうか、このことを通じて社会の改革を獲得していくということ、そこに働く行政機関の重要な役割り、こういつたものが目に見えてこなくては行けないだろう、このように考えるのです。ところがいままでの政府側の答弁を聞いてみると、そういった具体的なものはどうしても明確に示されてない。一方では、最近週刊誌あるいは新聞テレビ等を通じて、車検そのものの一部改正というのは大改悪である、こういった論調すら随所に見られるようになってきてゐるわけでありまして。そういう批判が渦巻く中で、これは使用者、利用者がメリットとして受けとめられる部分ですよという目玉を一体お持ちなのかどうなのか、この点について御質問しておきたいと思ひます。

○飯島政府委員 運輸技術審議會の検討に当たりまして、まず検査、整備制度のあり方については、安全の確保、公害の防止、省エネルギーというものを前提としながら、国民負担の軽減及び行政簡素化にも配慮して検討を進めるといふことで行われたわけでありまして、臨時行政調査会でも、この運輸審議會の検討結果を受けて答申が出された経緯になっております。

その中で、国民負担の軽減という観点から、答申並びに今度の法律改正でどういふ点が配慮されているかという点につきましては、まず、マイカーの新車初回の検査の有効期間の一年延長、マイカーの新車初回の六カ月点検の廃止、それから定期点検項目の簡素化、特に六カ月点検については大幅に簡素化し、ユーザー自身が自動車の構造、整備について技術的な知識を持つておる方であれば実施できる程度のものにするということ、さらに、法律ではございませんが、今後定期交換部品に交換時期の延長についてメーカー側で努力をしてもらうということ、あるいは完全に整備された車についてみずから検査場へ行って試験を受けることによる代行手数料の節約というような点が、

国民負担の軽減につながるというふうに考えたわけでございます。

なお、六カ月点検の項目の簡素化については、今後省令段階で対応するというところに相なるわけでありまして、基本的に今回の考え方はユーザーの責任というものを明確に打ち出しておるとともに、ユーザー参加という観点を取り入れて、さらにそれを促進するために手引書の作成なども考えたわけでございます。

○小林(恒)委員 現行の車検のあり方についても、ずいぶん多くの議論がありましたし、マスコミなんかも相当大きな問題提起をしておるわけです。たとえば、五十六年十一月二十六日サンケイ新聞、車検延長に伴って、これは十一月二十六日からずっと連載をされているのですが、空車検という問題が大変大きな事件として取り扱われているのです。最近ブラリ動だとか空出張とか、こういったことが問題になっていると同じように、車検についても空車検が行われておった。もうすでに御承知かと思いますが、札幌運輸局管内、北海道釧路市で車検裁判が始まったことを非常に大きく取り上げをしておるわけです。釧路の自動車整備センター、こういったところが何も車検業務をやらないで証明だけはどうぞんやって、ぎつちり車検をやればせいぜい一日三台を限度とするのではないかと言われている、こんな状況の中で、検査員、整備員総勢八名の会社ですけれども、一日平均で九台のペースで検査更新手続が進められていった。こういった状態というのを、現状の車検でさえこういう問題点があるのに、六カ月定期点検、こういったものを制度化して具体的に管理監督ができるものなんだろうか、こういう疑問を持たざるを得ません。ここに對する運輸省側の見解をまずひとつ明確に示していただきたいと思います。

○飯島政府委員 いま先生の御指摘になりました民間車検の不正事件というものをどういうふうにかえ、どう対処しているかというお話につきましまして、具体例として釧路市の自動車整備センター

の件をお挙げになりましたが、残念ながら私も、ほかにも幾つかの事例をはっきり把握し、それについて所要の処分をいたしておるのでございます。

まず監督につきましては、指定整備事業者、いわゆる民間車検業者の指導監督につきまして、監査、研修等を通じて事業運営の適正化等の指導に努めておりますが、監査の体制は、二人制無通告という形で年間一工場平均一・七回実施をいたしております。それで、特に保安基準適合証の不正発行等の重大な事実が発生した場合には、特別監査を実施いたしまして、法に照らして厳正な処分を行っているところであります。また、いろいろなルートで情報の収集に努めておるわけですが、特に警察との連絡は緊密にいたしておるところでございます。

なお、こういった効率的な監査、処分の厳正化については、運輸技術審議会の答申でも指摘されているところでございます。今後とも指定整備事業者の監査なり自動車検査員の研修等について充実強化をして不正事件の防止を図ってまいりたいということでございます。

ちなみに、現在の指定工場に関する監査処分件数を申し上げますと、五十五年度において三万七百四十件の監査をいたしました。それで、処分件数は、指定の取り消し六、適合証発行停止四十七、検査員の解任九、是正命令一件、その他警告二千七百九十四件というような状況に相なっております。

それから、今度の制度改正に伴って六カ月点検の勵行が確保されるのかという問題でございますが、先ほど来申し上げておりますように、まずユーザーの定期点検の重要性についての意識の高揚を図ることが基本でございます。それにつきま

してユーザーが点検、整備への理解を深め、またユーザー参加を推進するということができるようになるための手引きというものを国等が作成することをこの法律案に織り込んでおるところでございます。そういった大前提を踏まえて、定期点検

の勵行について記録簿の整備あるいは街頭検査の強化あるいは車検時における指導を含めまして、広報、啓蒙活動に今後力を入れてまいりたいと考えております。

〔委員長退席、橋本委員長代理着席〕
○小林(恒)委員 手引きをつくって啓蒙宣伝をやつていきなり、努力をしようという考え方については全然わからぬわけではありませぬ。しかし、この空車検問題、五十六年十一月二十七日号、これは釧路陸運事務所、これは運輸省の出先機関ですね、この村上好邦所長は次のような談話を明らかにしているのです。「いまの民間車検制度は国と整備業界、陸運事務所と指定整備工場との信頼関係の上に成り立っている。今回の事件はこれを逆手にとられたわけで残念だが、実際問題として書類審査の時にいちいち、本当にちゃんとやつたのだらうな」と聞いたわけでもない。

「そのために、書類上の審査で完全だとわかれれば合格の判を押さざるを得ない。年間を通じて大体一・七回平均で監査を行い、充実強化を図ってきたと言いつても、こういったことをあなたたちの出先の責任者が明らかに言っているのです。手引きを出せばこれは何とかなるのですか。行政の責任は、手引きを出しましたから、こんなことで済むのですか、明らかにしてください。」

○宇野政府委員 先生だいま御指摘の北海道の事件につきまして、書類の形が整つておれば認めざるを得ないという陸運事務所長の談話が記載されておる件についてでございますけれども、陸運事務所に持つてまいります保安基準適合証というもののつきましまして、これは証明書だけでございまして、内容が不明でございます。したがいましめて、その段階におきましては、その書類が様式的に整つておればそれを認めざるを得ないというのが手続上の問題でございます。

そこで、先生御指摘の整備工場との信頼関係の関連でございますけれども、そういう保安基準適合証というものを発行しないように監督すると

いうことが私どもの行つております立入検査等でございます。その北海道の事例におきまして、残念ながらその間それが発見できなかったという問題はあらうかと思っておりますが、運輸技術審議会等でも指摘を受けておりますが、監査のやり方等につきましてももう少し検討をし、効果のある監査を厳格に実施すべきである、さらには不正ということが判明した民間車検工場に對しては、いわば一罰百戒的な厳正なる処分をすべきである、こういった運輸技術審議会からの答申もいたしておるわけでございます。私ども、日常の業務をいたしまして陸運事務所が指定工場の監督をやるおるわけでございますが、早速その趣旨を徹底させるとともに、今後ともその点について十分注意をしながら行政的な指導監督をやつてまいりたいというふうに考えております。

○小林(恒)委員 処分をすればそれで事足りるという、そういう問題でないのです。私の質問の趣旨は、行政として日常どういう適切な指導をしたのか、運輸省の指導はなつておらぬのではないのですかというところをお伺いしているのです。そうじゃないんですか。いろいろ問題点があるんです。一つ一つ挙げれば切りがないから問題点はある。いまそれは挙げた時間もないから挙げようとは思いませんけれども、今後の指導の中で、運輸省の指導をします、一・七回にわたつて抜き打ち監査をやつてまいりました。それでも悪さをする業者はいくらも。きちんと処分をしましたと言われたら、処分をすればそれで事足りるほど運輸省の出先の要員はたくさんいるんです。運輸省の出先の要員よりは整備工場の数の方がうんと多いんじゃないですか。しさいにそんなところに手が届くわけがない。一年間三百六十五日もあるのに、一回や一・七回入ったからといって満額の監査ができるなんて考えている方がおかしいんです。何を考へているんですか。そういった部分で、これはもう好むと好まざるにかかわらず車社会がやつてきている。そういうときに運輸省として体制整備はできているんです

かということを知っているんですよ。

○飯島政府委員 今度の道路運送車両法の一部改正案に、自動車整備事業の運営の適正化という観点からいろいろな事項を取り入れてごいます。まず、整備事業の認証に際しまして基準がござ

います。新たに、事業を適確に遂行するために必要な経理的基礎というものを加えるとともに、現在の法律に違反した場合にだけ欠格事由として挙げていないのを、他の立法例にならって、他の法令についても重要な違反がある場合は欠格事由になるというふうに規定を整備いたしました。

それから、分解整備事業者は、その事業場の設備及び従業員を認証基準に適合するように維持しなければならぬという義務を明確に設けました。

また、分解整備事業者が遵守すべき事項を運輸省令で定めることになりました。ここにおきまして、いま問題になっておりますいわゆる過剰整備とかあるいは手抜き整備あるいは不正改造の禁止ということを含めまして、基本料金表の揭示あるいはユーザーに対する整備の内容の説明の履行というふうなものを規定いたしました。これによりまして、また、分解整備事業者がいま申し上げたような事項を遵守していかないと認めるときは、業務の運営の改善に必要な措置を命ずることができるといたしました。

さらに、自動車整備振興会の目的及び事業を充実いたすことといたしまして、自動車の整備に関する自動車使用者等の苦情の処理にあわせまして、いま申し上げたような自動車の整備事業の運営の改善に関する指導等も行わせることといたしておるところでございます。

今後、これらの規定の運用に当たって、先生御指摘のような問題につきましても厳正に監督を強化してまいりたい。また、自動車検査員の研修につきましても、今年度予算において、一体今後どういう方法がいいかというふうなことも勉強するよう予算も計上いたしているところでございます。

す。

○小林(恒)委員 現行六カ月定期点検というのは指導されているわけですが、実施率はどの程度ですか。

〔整備委員長代理退席、委員長着席〕

○宇野政府委員 六カ月点検、十二カ月点検の実施率は、五〇ないし六〇％程度でございます。

○小林(恒)委員 五〇ないし六〇％の定期点検を一〇〇％に近づけていかなくてはならないわけですね。車検でも、先ほど指摘をしたように問題があります。定期点検に対するユーザー側の認識を含めてまだまだ脆弱なものがあるにもかかわらず、せいぜい五、六〇％程度しか定期点検を受けていないという、こういう実情の中で過剰まで示されたこの一部改正というのは、私は大変大きな問題があるように思ふのです。こういうことになるから、したがって過剰を前提にしておきゅうを

するることによって車社会の秩序を維持している、こういうところから、この整備をされてしまうの、こういう危険の念を持たざるを得ません。

いずれにいたしましても、そういった問題の整備の仕方ではなしに、せつかく一部改正をするわけですから、運輸省がやがて一部改正をした後に

行方であろう省令ないしは通達の中で、これこれの具体的な指導をしていきたいと考えている、といったものは、つまびらかにこの委員会審査をされている段階で示されるべきだろうと思ふのです。

そういうものがほとんど見受けられないことについて問題の提起をすると同時に、できるだけ早い時期にそういう問題を解消されることを要望しておきたいと思ふのです。

では同じように定期点検整備促進協議会ですか、

こういったところがそれぞれ運輸省の承認を求めて作成されている。これは私は一元化の必要があるのではないのか、正確な意味で車社会における秩序を維持していく、こういう立場ではこの一元化の必要があるのではないかと判断をするのであります。今、この一部改正に伴ってそういった考え方はありますか。

○宇野政府委員 ただいまお尋ねのございました分解整備記録簿あるいは定期点検記録簿等の取り扱いについてでございますけれども、今回の法律改正の中で、分解整備記録簿あるいは定期点検記録簿の様式を統一するということを織り込んでおるわけでございます。これは、分解整備記録簿は工場用でございます。これは、整備事業者の団体であります振興会が作成して整備事業者が頒布しておりますところでございます。今後この様式を統一してそれをどういうふうな配布するか、あるいはその方法、料金等が適正なものになるように関係業界を指導してまいりたいというふうに考えております。

なお、定期点検記録簿の方はユーザーが保管するものでございまして、これは実際に新車が販売される段階でメーカーもしくはディーラーが、整備手帳といいますがサービス手帳といいますが、そういうようなものの中に折り込んでユーザーにお渡しをしているのが現状でございます。これにつきましても様式等の統一を図ることによりまして、後指導してまいりたいというふうに考えております。

なお、定期点検のステッカーにつきましては、先ほど御指摘のように、定期点検推進協議会の名のもとに私どもが指導いたしました。現在これの促進運動の中の一環としてステッカー運動をやっておりますわけですが、この制度強化につきましても、先ほど来御説明も申し上げましたけれども、法定化するのはいかがかということから、法定化をしないことによりましておりますけれども、今後これらの取り扱いにつきましても十分検討してまいりたいというふうに考えております。

○小林(恒)委員 可能な限り行政が中心となって責任体制というものを明確にしていく、そして精いつぱいの努力を関係各省が積み上げることによって、車社会の中における秩序を維持確立をしていくという基本理念は、今回の一部改正の中での第九十五条「自動車整備振興会」、こういったものについても一部補強し、その任務の一端を正確に担っていく、こういうお考えのように読み取っているのではありませんか、自動車整備振興会の強化策としてお示しになった基本的な考え方は一体どこにあるのか、この点について質問しておきたいと思ふ。

○飯島政府委員 今回の改正に当たりまして、業界団体としての整備振興会の充実強化について規定を整備するという点につきましては、先ほど御説明をいたしましたところでございまして、どちらかといひますと、いままでの整備振興会は会員に対する技術指導が中心であった傾向がございましたが、

今後は整備事業者が行いました整備作業の内容、整備料金等に対しましてユーザーの苦情等を適切に処理し、ユーザーの信頼性の向上を図っていくということが望ましい。現在も一応は設けております苦情相談窓口の利用が、いまのところPR不足もあり、一般的に整備業界全体についての御批判が強くなった時期でもあるまいか、必ずしも十分でございませぬが、はつきり団体の仕事であるというふうな位置づけ、今後ユーザーサービスにも努めてもらおうということでございます。

も、今後これらの取り扱いにつきましても十分検討してまいりたいというふうに考えております。

○小林(恒)委員 可能な限り行政が中心となって責任体制というものを明確にしていく、そして精いつぱいの努力を関係各省が積み上げることによって、車社会の中における秩序を維持確立をしていくという基本理念は、今回の一部改正の中での第九十五条「自動車整備振興会」、こういったものについても一部補強し、その任務の一端を正確に担っていく、こういうお考えのように読み取っているのではありませんか、自動車整備振興会の強化策としてお示しになった基本的な考え方は一体どこにあるのか、この点について質問しておきたいと思ふ。

○飯島政府委員 今回の改正に当たりまして、業界団体としての整備振興会の充実強化について規定を整備するという点につきましては、先ほど御説明をいたしましたところでございまして、どちらかといひますと、いままでの整備振興会は会員に対する技術指導が中心であった傾向がございましたが、今後は整備事業者が行いました整備作業の内容、整備料金等に対しましてユーザーの苦情等を適切に処理し、ユーザーの信頼性の向上を図っていくということが望ましい。現在も一応は設けております苦情相談窓口の利用が、いまのところPR不足もあり、一般的に整備業界全体についての御批判が強くなった時期でもあるまいか、必ずしも十分でございませぬが、はつきり団体の仕事であるというふうな位置づけ、今後ユーザーサービスにも努めてもらおうということでございます。

それから、自動車の技術革新に伴います新機構、装置に対する技術的な指導及び整備環境に

対応いたしました事業経営へ改善に関する相談等に積極的に対応することによって事業運営の適正化を図らせたい。また、整備に関しまして技術的資料の作成によりまして、整備事業者だけでなく、ユーザー等にも広く啓蒙を図って、整備知識の普及向上を図らせたいというところでございます。

今後これらの取り扱いにつきましても十分検討してまいりたいというふうに考えております。

○小林(恒)委員 可能な限り行政が中心となって責任体制というものを明確にしていく、そして精いつぱいの努力を関係各省が積み上げることによって、車社会の中における秩序を維持確立をしていくという基本理念は、今回の一部改正の中での第九十五条「自動車整備振興会」、こういったものについても一部補強し、その任務の一端を正確に担っていく、こういうお考えのように読み取っているのではありませんか、自動車整備振興会の強化策としてお示しになった基本的な考え方は一体どこにあるのか、この点について質問しておきたいと思ふ。

○飯島政府委員 今回の改正に当たりまして、業界団体としての整備振興会の充実強化について規定を整備するという点につきましては、先ほど御説明をいたしましたところでございまして、どちらかといひますと、いままでの整備振興会は会員に対する技術指導が中心であった傾向がございましたが、今後は整備事業者が行いました整備作業の内容、整備料金等に対しましてユーザーの苦情等を適切に処理し、ユーザーの信頼性の向上を図っていくということが望ましい。現在も一応は設けております苦情相談窓口の利用が、いまのところPR不足もあり、一般的に整備業界全体についての御批判が強くなった時期でもあるまいか、必ずしも十分でございませぬが、はつきり団体の仕事であるというふうな位置づけ、今後ユーザーサービスにも努めてもらおうということでございます。

います。

今後、この振興会が、会員に不正を行う者が出ることをないよう適切な指導をすることを期待しております。今後そういった事件等が万一出てくるというふうなことになる場合は、私どもの方で振興会の責任を厳しく問いたし、また、所要の指導をしていくことにいたしたいと考えております。

○小林(恒)委員 運技審の答申の中でも示された部分なんですけれども、陸運局認証工場あるいは指定工場、こういったものがありまして、それぞれに責任分野を明確にしながら今日まで整備事業を行ってきた、こういう経緯だと思ふのです。ただ、何回となく問題となってきたものは、これは運技審の中でも意見が出されたやに伺っておりますけれども、いわゆるもぐり業者といったものが横行しておいて、こういったところで整備、点検をしたことをめぐる問題がマスコミに取り上げられたというふうな経緯も何回となくあるわけですが、こういったもぐり業者に対する運輸省としての取り締まり方針、特に具体的に対策を考えられているのかどうか、質問しておきたい。

○宇野政府委員 先生御承知のように、自動車分解整備事業は陸運局長の認証を受けなければならぬということになっておるわけでございますが、そういう資格を取らずに、先生御指摘のようにもぐりの未認証のまま営業行為を行うというケースがなきにしもあらずでございます。したがって、私どもの方といたしましては、それらの未認証の工場に對しましては、正規の国の分解整備事業の認証を受けるように指導をしているところでございます。しかしながら、指導に従わずに認証を受けずに引き続き分解整備を行うというふうな行為を行う場合には、告発等によりまして所要の処分を警察当局にお願いしておるわけでございまして、今後とも未認証工場に對しましては、このような方針で対処してまいりたいというふうに考えております。

○小林(恒)委員 日整連が中心になって、定期点

検整備促進協議会というものができ上がっているわけですが、こういったところからも幾つか問題提起がされている分野で、たとえば分解検査、こういったものをめぐって、石油業界がこういう仕事に乗り込んでくる、あるいはディーラーも一枚組み込む、さらにメーカーも乗り込んでくる。非常に無秩序に整備という業種にあらちから乗り込める、そういう体質が持たれ始めているのではないか、こういう危機の念を持たざるを得ません。

具体的に、運輸省の側としては、整備というのは非常に大事なお仕事という認識をされるのだと思ひますけれども、一つは、ここをめぐって見解を明確にしたいということ、今後の整備業界全体に対する運輸省としての取り組み方などについても見解を伺っておきたいと思ふのです。

○飯島政府委員 自動車の安全の確保、公害の防止という観点から、整備業界が果たしている役割りというものは非常に重要なものであると認識をいたしております。

この業界は、御案内のように、中小零細業者が大部分でございます。それで、経営基盤がきわめて脆弱であるということ、こういった問題を解決するために、まず、中小企業近代化促進法に基づきます構造改善事業というものを現在進めて体制の強化を図っていく必要があるということ、現在、業界自身の自助努力にあわせて、私どももこれを支援しているという状況でございます。

それから、新しい形で分解整備事業にいろいろ進出の動きがあるのではないかと、このことではございますが、そのお話の中で、ディーラーにつきましては、御案内のように、すでにかなり整備事業を行っておるところでございます。

石油業界でございますが、ガソリンスタンドで現在六カ月点検をやっておりますが、これは、いまのお話にありました促進運動の一環として、ガソリンスタンドが六カ月点検という形で自主的に入ってきているということでございます。従来から、認証工場になりたいというお話で、いろいろ要望が出ておるのは事実でございますが、こういう制度改正が行われることによって整備事業に重大な影響がある時期でもありますので、その辺をいろいろ配慮しながら対応してまいりたい。ただ、認証制度でございますので、一定の基準に合致しますれば基本的には認めざるを得ないという仕組みになっておるわけでございます。

ただ、先ほど申し上げましたように、認証基準の一部改正等もいたしたところであり、そういう規定の運用、さらに、他業種から整備事業へ進出する場合に、特に大資本の系統で出てくる場合は分野調整法という法律がございます。正確には中小企業の事業活動の機会確保のための大企業者の事業活動の調整に関する法律というものでございますが、この趣旨に基づきまして、進出する側と整備業界団体との相互の話し合いの場を設けまして、協調した形で問題の解決について関係者を指導してまいりましたし、今後も指導してまいりたいと考えております。

この業界をめぐる新しい動きについては、大体いま申し上げたようなことに対応してまいりたいと思ひます。

○小林(恒)委員 どうも答弁が長々となって、何を言っているか、ようわからぬのだけれども、運輸省としての整備業界に対する、日整連に対する具体的な指導についての考え方はわかりました。

そこで、一つ最後に問題があるのでありますけれども、日整連は、昨年末以降、各都道府県に對して、私が調査をした範囲内では全都道府県だと判断をいたしますけれども、過般、与党である自由民主党の中に自動車整備議員連盟というのがございまして、この契機にして、各都道府県にも自動車整備政経懇話会というものを組織しないか、こういう指導通達が出されているわけです。この中にはきわめて具体的に、自由民主党の中にこういったものができ上がったのを機にして、整備業界の地域における政治土壌を確立していくために、

身近な自由民主党国会議員の先生とひざを交えて懇談をし、政治感覚を醸成するとともに、業界実情に對する理解を深めていただきたい。このことを称して多くのマスコミから、まさにこれは与党、自民党政府、業界癒着体質を露呈したものである、いかという批判が出ています。ただ、具体的にこの指導文書の中で、与党、政府自民党ということまで記載をされて指導されている政経懇話会のあり方について、運輸大臣はどのように御判断をされているのか、明確にさせていただきたいと思ひます。

○小坂國務大臣 ただいま委員からのお話のございましたように、懇話会の存在を私は実は存じておりません。それは、マスコミに出たということをお聞きされた程度でございます。運輸省といたしましては、そうしたことは業界自体の判断であると考えますが、厳正、公平に万般の問題に對して対処をしておきたい、そのことだけははっきりと申し上げておきたいと思ひます。

○小林(恒)委員 時間ですからこれ以上は申し上げませんが、存じておらないという言い方が通用するのかわからないという問題、これは委員会ですから、私はそれなりに調査をし、資料も入手をして問題提起をしているわけです。こういう現実がある中でこの車両法の一部が改正をされる、そして六カ月定期点検というものが法制化をされていくという、さらに過料という問題までついて回るといふ、こういったところに大きな問題があるわけです。

これは、後ほどまた時間がありますから、その際にきめ細かく一字一句を取り上げて御質問をすることにして、きょうはこれで終わりたいと思ひます。

○越智委員長 次回は、来る九日午前十時理事會、午前十三時分委員會を開會することとし、本日は、これにて散會いたします。

午後二時四十一分散會

