

第百八十九回国  
参議院  
国土交通委員会  
會議録第十四号

平成二十七年六月十一日(木曜日)

午前十時開会

委員の異動

六月三日

辞任

山下 雄平君  
金子 洋一君  
前田 武志君  
山本 博司君

補欠選任

世耕 弘成君  
江崎 孝君  
藤田 幸久君  
石川 博崇君

六月四日

辞任

酒井 庸行君  
世耕 弘成君  
江崎 孝君  
藤田 幸久君  
石川 博崇君

補欠選任

岡田 直樹君  
山下 雄平君  
金子 洋一君  
前田 武志君  
山本 博司君

六月五日

辞任

岡田 直樹君  
酒井 庸行君

補欠選任

酒井 庸行君

六月八日

辞任

太田 房江君

補欠選任

松山 政司君

六月九日

辞任

大野 泰正君  
松山 政司君

補欠選任

末松 信介君  
太田 房江君

六月十日

辞任

末松 信介君  
大野 泰正君

補欠選任

大野 泰正君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

江島 潔君

事務局長

常任委員会専門員

委員

森屋 宏君  
田城 郁君  
増子 輝彦君  
河野 義博君

青木 一彦君  
大野 泰正君  
太田 房江君  
北川イツセイ君

酒井 庸行君  
中原 八一君  
野上浩太郎君  
山下 雄平君

脇 雅史君  
渡辺 猛之君  
金子 洋一君  
田中 直紀君

前田 武志君  
山本 博司君  
室井 邦彦君  
辰巳孝太郎君

山口 和之君  
和田 政宗君  
吉田 忠智君

太田 昭宏君  
北川イツセイ君

青木 一彦君  
鈴木 馨祐君

田中 利幸君

政府参考人

国土交通大臣官  
房技術総括審議官

森 雅人君

国土交通省鉄道局長  
国土交通省自動車局長  
国土交通省航空局長

藤田 耕三君  
田端 浩君  
田村明比古君

本日の会議に付した案件

○政府参考人の出席要求に関する件

○道路運送車両法及び自動車検査独立行政法人法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(広田一君) ただいまから国土交通委員会を開会いたします。

政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りをいたします。

道路運送車両法及び自動車検査独立行政法人法の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に、理事会協議のとおり、国土交通省自動車局長田端浩君外三名を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(広田一君) 御異議ないと認め、さよう決定をいたします。

○委員長(広田一君) 道路運送車両法及び自動車検査独立行政法人法の一部を改正する法律案を議題といたします。

政府から趣旨説明を聴取をいたします。太田国土交通大臣。

○国土交通大臣(太田昭宏君) ただいま議題となりま

した道路運送車両法及び自動車検査独立行政法人法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

我が国の自動車保有台数は、今日、八千万台を超え、自動車は国民各層に普及し、まさに国民生活に欠くことのできないものとなっております。また、自動車産業は、製造業の国内総生産の約二割を占める基幹産業であります。このため、自動車を取り巻く様々な状況の変化を踏まえつつ、自動車産業の国際競争力や自動車の安全の確保、国民や地域の多様なニーズへの対応に取り組むことが不可欠であります。あわせて、閣議決定を踏まえた独立行政法人改革を的確に進めることが必要であります。

このような趣旨から、この度の法律案を提案することとした次第です。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、自動車の基準などに関する国際協定の改正に対応し、自動車の車両単位での基準適合性を各国間で相互に承認するための制度を創設することとしております。

第二に、東京五輪特別仕様ナンバプレートなどの図柄入りナンバプレートを導入するため、自動車の所有者からの申請により、ナンバプレートの交換を可能とする制度を創設することとしております。

第三に、昨今のリコール事案を踏まえ、より迅速かつ確実なリコールを行うため、リコールの実施に必要な報告徴収や立入検査の対象に装置メーカーを追加することとしております。

第四に、自動車関係の独立行政法人に係る改革を推進するため、自動車検査独立行政法人と独立行政法人交通安全環境研究所を統合することとしております。

その他、これらに関連いたしました、所要の規定の整備を行うこととしております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。

この法律案が速やかに成立いたしますよう、御審議をよろしくお願い申し上げます。

○委員長(広田一君) 以上で趣旨説明の聴取は終了しました。

これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○酒井庸行君 皆さん、おはようございます。自由民主党の酒井でございますけれども、また質問の機会をありがとうございます。

質問の前に、今日の朝のニュースで熊本県が大雨で大変だという話で、避難指示と避難勧告が出ているということでございました。大きなことが起きないように、国交省の方からもまたきちんと見ていただければというふうに思っております。

それでは、早速質問に入りたいと思います。

今、大臣から説明がありました道路運送車両法及び自動車検査独立行政法人法の一部を改正する法律案について伺いをいたします。

まず、自動車検査独立行政法人及び独立行政法人交通安全環境研究所の統合について伺いをいたします。

いわゆる車検の業務を担う自動車検査独立行政法人と、鉄道なども含む陸上交通に関する研究機関である独立行政法人交通安全環境研究所を統合して、新たな独立行政法人自動車技術総合機構を発足させるということであります。車両や装置の高度化、あるいは複雑化に対応して、我が国の技術の国際標準の獲得と、そして実効性のある検査体制の整備の両立など、今後の自動車を取り巻く様々な場面において新たな付加価値が多く生み出されていくものと実は期待をしております。

一方、その研究機関としての重要性を鑑みますると、独立行政法人交通安全環境研究所の役割というのは統合後も確実に担保されるべきだということに考えます。

統合といいますと、もう一般的に言うスリム化をするというふうなふうに取り扱われておりますけれども、予算や人事等の面において縮小化傾向にあるというふうにも見受けられることもあります。

ここは、安心、安全のために、また国際競争力のために、しっかりとした研究所という役割を担っていくためには、人材と予算を継続的に確保していただきたいというふうに思います。

政府として、この統合による付加価値をどのように考えておられ、またそのための措置として、人材や予算確保についてどのように対応されていくのかをお聞かせください。

○副大臣(北川イッセイ君) お答え申し上げます。

自動車の製造の過程を見てみますと、設計段階があり、そして新車ができる、そしてそれを使用してその過程で車検が行われるというふうなことであるわけですが、その間にいろいろな審査、いろいろな検査などがあるわけです。そういう業務を一体的に実施していった方が効率的でいいんじゃないか、確実にできるんじゃないかということ、今回のそういう自動車技術総合機構をつくらうと、こういう形になったんだというふうに思います。

例えば、車検の不具合情報があった場合に、その活用を基準をしっかりと改善していくこととか、あるいは迅速なリコールを実施していくこととか、あるいはまた、研究部門の知見の活用によって新技術に対応した効率的な検査手法の開発をしていくことというふうなことが可能でありま

す。自動車の安全、安心の一層の確保に資するものと認識をいたしております。

一方、委員が大変御心配され、御指摘されております交通安全環境研究所の研究機関としてのプレゼンスというのは非常に重要であると、こういうことで認識をいたしております。現在、これは一例ですが、交通安全環境研究所の自動車国際技術支援室長が国連会議において燃料電池自動車の安全基準の検討部会の議長を務めておる

と、そういうようなことがあったり、同研究所は我が国技術の国際基準獲得に向けた非常に重要な役割を担っており、こういうことであります。

そのために、今回の法案によつて、研究業務に關して代表権を有する理事をこの機構に置こうと、この交通安全環境研究所、この関係の方を理事として置くようにしようとか、それから、交通安全環境研究所というのは非常にそういう形で名前が知れておりますから、こういう名称を通称ですけれども維持するようにしていくとか、研究機関として必要な機能を維持してそのプレゼンスを確保することという具合にしております。また、今般の統合に当たり、研究について両法人の間で重複しているところがほとんどない、こういうことでありますから、統合により研究部門の人員やあるいは予算を縮小するということは考えておりません。

今後とも、自動車技術総合機構が研究機関としてもその政策実施機能を最大限発揮するように、しっかりと取り組んでまいりたいというふうに思っております。

○酒井庸行君 今のお話を聞いて少し安心はしておりますけれども、とかく研究畑というのは予算を減らされたりすることが多いというふうには私を感じます。これは車だけではなく、いわゆる鉄道関係も入っているということですので、是非ともしっかりと皆さんからフォローしていただくようにお願いをしておきたいというふうに思います。

次に、リコールの問題に關して質問させていただきます。

リコール制度に係る装置メーカーへの対策強化について伺います。リコール制度に装置メーカーも対象にするという改正は、タカタ製のエアバッグの不具合問題が発端だというふうに思います。タカタは世界におけるエアバッグのシェア、二三%と聞いております。売上げが二〇一四年の三月で五千五百六十九億円ということでありまして、大変な世界でもシェ

アを誇っている会社だというふうに思います。

そこで、アメリカの公聴会においては、タカタの報告が不十分であつて、その対応の在り方に罰金まで科されているという状況があると。国交省としても、日本の物づくりへの信頼をも揺るがしかねないということで、タカタの対応については注視をされているというふうに思っております。

そこで、タカタ製のエアバッグの作動時ににおけるインフレーターの不具合、その原因はまだ明らかになつてはおりない、現在では予防的にリコールを実施しているというふうな何つておりますけれども、実はタカタの対応についてちょっと不審がどうか、社長が全然お顔を見せないということもあつて、この原因究明に關して国土交通省として何か具体的な指導あるいは監督を行われているのか、まずお聞きをしたいと思ひます。

○政府参考人(田端浩君) お答えいたします。

タカタ製エアバッグの不具合は、複雑かつ複合的な要因によるものでありまして、一部を除いて不具合の発生原因ははまだ特定されていない状況にあります。

このため、国土交通省は、タカタ及び自動車メーカーに対して早急な原因究明を指示をしております。タカタ及び自動車メーカーにおいては、リコール対象外の車両から回収したエアバッグのインフレーター等を用いて、第三者機関を活用した調査もきつちりと行っていることでもあります。国交省は、調査の進捗状況につきまして自動車メーカー及びタカタから随時報告を受け、交通安全環境研究所のリコール技術検証部と連携して検証し、適切な調査や予防的リコールの実施について指導監督を行っています。

本件は、自動車安全確保上、重要な問題でありますので、国交省としては、自動車メーカー、タカタに対して引き続き適切な指導監督を行つてまいりたいと考えております。

○酒井庸行君 次の質問に移るわけでありまして、このタカタの問題というのは非常に日本にとつては大変重要な問題だということに思ひま

す。

実は、まだ記憶に新しいというふうに思いますけれども、トヨタ自動車が一〇〇七年からリコールのことが発生して、二〇〇九年には大問題が実は起こり、大騒動というか、大きなことになりました。ここにもいろいろな資料が実はあるんですけども、アメリカのマスコミが、日本の信頼がもう揺るぎかねないことだというような報道が流れましたし、また、日本のマスメディアも、謝っただけでは済まない問題だろうという言い方まで、日本のマスメディアが言っているようなことまでありました。豊田章男社長は、記者会見をしてお話をされて、しっかりときちんとリコールに対応していきますというように涙ながらにお話をされて、しかもまた、下院にも呼ばれてお話をされたあの姿を見ますと、自分の会社のためということよりも、もう日本の本場にこの信頼をきちんと回復しなきゃいけないという思いでやったというふうに実は思います。

そういう意味からいっただけに、今のタカタの対応というのがどうなのかというのも一つちよつと思ひます。しっかりと指導をしていただきたいというふうに思います。

そこで、大臣にお聞きをしたいんですけども、私は愛知県の刈谷というところの生まれ、出身であります。御承知のとおり、刈谷というところは、豊田市の隣であります。トヨタの第一号を造ったところで実はあります。そこにはたくさん部品メーカーが御承知のとおりあります。

今、刈谷ハイウェイオアシスというのが実はありまして、これが今、入場者数がナンバーズリーでありまして、ディズニールランド、USJの次に実は八百二十万人の刈谷ハイウェイオアシスで人が入っております。

そういうところで多くの会社も実はあるんですけども、このリコール問題、トヨタのことがあつて今度はタカタがありました。リコール問題で、下請の企業、孫請だとかそういうところは、酒井さん、どうなるんだと、私たちのところの影

響はまたどうということになるんだらうと実は話があります。

今回の改正によつて、いわゆる装置メーカーへの義務、報告というのが出てきておるわけですけども、実は、部品メーカーというのは、部品だけの単体でいっただけに、そのものは安全だということが分かります。しかし、ところが、いわゆる今モジュール化されたりして一つの製品になつていっただけに突然として不具合が起きているということも考えられて、これ、ある意味では想定外といつてもなかなか仕方ないところも各部品メーカーに関してはあるというふうに私は思います。

メーカーというのは、どんな小さな会社でも安心、安全なものを徹底的に追求して作らなければいけないのがまず第一でありますけれども、しかしながら、そういうことも起きます。そのときに、先ほどのトヨタの話ではありませぬけれども、大変な賠償責任というのがリコールのときには発生してきます。トヨタのときには四十億円とも、普通にいって四十億円ですから、もつと実際にはたんでもないお金が払われているんだらうというふうに思ひますけれども、そういうものが今度そういう部品メーカーのところにも波及しかなれないということも考えておかなきゃいけない。これは孫請や下請にとつては大変微妙な問題であります。

ある人は、リコールが起きると部品が供給されるからもうかるんじゃないかというような発想をする人もいますけれども、一時的にはそうかも知分らない。だけれど、その後に来る負担というものは大変なものが実はあるということがあります。

そういうことからすると、この補償問題というのは民間と民間の話ですから、何とも政府や国交省としては言いづらいこともあるんでしようけれども、ここは大臣のひとつ、そういうことに対して今後、国としても、あるいは大臣個人としてもどんなふうに通つていらいしやるか。これ、自動車産業というのは日本の本場に基幹産業といいま

すか、根底の産業でありますので、特に今の自動車産業、下請によつて自動車産業を支えておるものから、ちよつとその辺の御意見を聞かせたいだきたいと思ひます。

○国務大臣(太田昭宏君) 私と同じ愛知で東三河出身なものですから、その辺の状況はよく分かりますし、この自動車産業が、二万をはるかに超える部品の合体したものであるという、その中で品質をいかに獲得するかということの激しい技術革新というものが行われて、日本は高品質なものを造り上げてきているという、誇りあるものであるというふうに思います。

今回の始めとする自動車のリコール制度は、不具合の拡大防止又は未然防止のために自動車メーカーが車両の改修を行うという制度でございます。その際に、リコールに要した費用については、個々の事業ごとに自動車メーカーと装置メーカーが協議して決定をするものというふうに認識をしています。リコールの費用負担は民間の商慣行として行われているものでありまして、基本的には自動車メーカーと装置メーカーとの間で対応すべき問題であると考えます。したがつて、国交省として、費用負担割合等について指針等を出したらどうかというようなことが言われるわけではあります。現在、私たちはそれは考えておりません。

しかしながら、日本の自動車産業は、日本経済を支える基幹産業であると同時に、裾野の広い中小の装置メーカーに支えられています。国交省としましては、関係省庁とよく連携をして、この中小の装置メーカーが大事な役割を担っているというところを十分認識をしたということの上で、自動車産業の健全な発展に力を尽くすという基本的な姿勢というものは私は堅持していかなくてはならないと、このように思ひます。

○酒井庸行君 大臣、大変力強いお言葉と温かいお言葉をいただきましてありがとうございます。是非とも、今後ともよろしくお願ひをしたいと思います。

それでは、次の質問に参ります。

図柄入りのナンバープレートの実施でございす。これは、とつてもすばらしいことだというふうに思ひますし、地域振興あるいは観光にとつても、その地域の発展にとつても大変いいアイデアだというふうに思ひます。そこで、図柄が入るとつてもかわいくて、これは皆さんが多分いろんな形の中で希望するだろうと思ひます。今回は、東京オリンピックに向けてやられるということでもあります。

これは、東京オリンピックがこれを実行していったときに、実は私、四十年前にアメリカにおつたときに、ちよつどそのときはバイセンテニアルだったんです。コロラドのナンバーは書いています。それを実は保有をしています。持つています、一枚。

今回、こういうオリンピックでやられたときに、きつと国民の皆さんは付けて記念として取つておきたいだろうというふうに思ひます。そのときに、それをどういうふうによつていける予定なのか。あるいは、これは交換ということができると、この法律では交換ができるということになりましたね、プレートの。そのことを含めていくと、その手数料とか手続等があると思ひますけれども、その辺をどんな状況に考えているのか、お聞かせください。

○政府参考人(田端浩吉君) お答えいたします。東京五輪特別仕様車のナンバープレート、国民的機運の醸成あるいは意識の高揚の観点から、できるだけ多くの方に取付けていただくこと、望ましいと考えております。委員御指摘のとおり、一方で、多くの申込みされるときに混乱を来さないようにするための取組をしつかりしたいと思ひます。

例えば、申込方法、交付の手数料などの情報について、十分な期間を設けて自動車ユーザーに周知を図つていく。また、運輸局や東京五輪組織委員会などとも連携して、全国で広く周知をしてい

く。あるいは、申込みのウェブサイトを設けて事前の申込みをする。こういうことで、できるだけ混乱のないようにスムーズに取り組んでいく考えでございます。

また、もう一点御指摘ございました、その後に自分の方に保存したい、こういうお話であります。この点につきまして、ナンバプレートについては、道路運送車両法に基づきまして、新たな登録等によって既存のナンバプレートを取り外すこととなった際、現在、返納、廃棄、所要の方法で廃棄すると、このようになっていきます。ただ、破壊につきましては、国土交通省令で、ナンバプレートを切断又は直径四十ミリ以上の穴を空けることが規定をされています。このため、ナンバプレートを取り外して不正使用されないためのこうした一定の措置は前提としつつ、自動車ユーザーが御指摘ありましたように手元に保管したいというニーズにも対応をしてみたい、このように考えております。

○酒井庸行君 ありがとうございます。よろしく願います。

もう時間が来ましたので、もう一問ありましたけれども、これで終わりたいと思います。ありがとうございます。

○田城郁君 おはようございます。民主党・新緑風会の田城郁です。

本日は、道路運送車両法及び自動車検査独立行政法人法の一部を改正する法律案についてお伺いをさせていただきますが、その前に私も、酒井先生、今タカタの問題扱われましたけれども、日本の基幹産業である自動車産業、安全性への信頼が問われている、非常に私も危惧しております。

私、ぼつぼつ屋ですから鉄道が大好きですけども、決して自動車、そしてオートバイ、嫌いな方じゃありませんので、そういう意味では、日本の車が、世界を安全で快適で高性能な日本車として走り回るということを夢見ております。もちろん今もそうなんですけれども、揺るがしかなない事態だと思っておりますので、タカタの問題についてまず質問をさせていただきます。

現時点で、まずは、タカタ製エアバッグのリコール対象車両数は、日本、米国そして世界においてどのぐらいまで拡大をしているのか、お伺いいたします。

○政府参考人(田端浩君) お答えいたします。

タカタ製のエアバッグについては、インフレーター製造管理の不備により、平成十六年以降、エアバッグの作動時にインフレーターが異常破裂し、金属片が飛散するという不具合が発生しております。

日本においては、平成二十一年以降、十二社から延べ六十件のリコールが実施されており、対象台数は累計で七百四十二万台となっております。このうち、不具合原因が特定されたものが二百五十一万台、予防的措置として実施されているものが四百九十一万台です。

米国においては、平成二十一年以降にリコールが実施され、累計で二千二百万台以上が対象となり、この日米を含めた全世界の対象台数は、少なくとも四千三百万台以上と推定されております。

○田城郁君 次に、タカタ製のエアバッグのリコール対象車両数が増大したことで、今まで七割以上に達していた改修率は大幅に低下をしたのではないかと思います。今後の改修の見通しはどのようにお考えでしょうか。

○政府参考人(田端浩君) 四月末時点におけますリコールの改修状況につきましては、対象台数が三百五万台のうち、改修率は約七六％となっております。未改修の車両は約七十三万台でございます。

また、五月以降、予防的措置として追加のリコール届出がなされておまして、この対象台数が四百三十六万台へ増加しております。この追加のリコール分については、改修が開始されたところでありまして、現在、改修率についてはまだ把握をしておりません。

国交省としましては、混乱なく改修作業が進むよう、自動車メーカーに対して、ユーザーへの通

知や説明を適切に行うよう指導してまいります。また、リコールに必要な交換用のインフレーター供給に対して、タカタ及び自動車メーカーに対して、インフレーター増産、また他のインフレーター製造メーカーとの協力などの検討の加速を指示しているところでございます。

○田城郁君 次の一件が、大事故が出ないうちに早く改修をして対策を打つということで、是非対応をさせていただきたいと思っております。

次に、タカタのエアバッグ問題については、十年以上も前の二〇〇四年に問題が発生をして、そして長期化しておりますけれども、なぜこのような長期化してきているのか。この間何らかの対応ができていれば、ここまで大規模化しなかったのではないかと考えられますが、この十年間、国交省としての対応に問題はなかったのでしょうか。

○政府参考人(田端浩君) タカタ製のエアバッグの問題につきましては、米国においては平成十六年以降、日本では平成二十一年以降、エアバッグの作動時にインフレーターが破裂するという不具合が発生しました。

これらの不具合について、製造管理の不備等が判明したため、日本においては平成二十一年から二十六年にかけて十二社より延べ三十七件のリコールが実施されております。対象台数は二百五十一万台であります。

一方で、米国では平成二十五年に、また日本では平成二十六年の解体作業時にリコール対象外の車両において不具合が発生をいたしました。このため、現在、タカタ及び自動車メーカーが、第三者機関も活用しましてこの不具合原因の調査を実施をしております。

国交省は、この調査を加速するよう厳しく指導するとともに、僅かでも事故の可能性があるものは、原因が特定されていない段階でも予防的にリコールを実施するよう指導しております。その結果、四百九十一万台の車両について予防的リコールが実施をされております。

このように、タカタ製のエアバッグの問題につ

きましては、不具合の原因が特定され次第リコールは実施をされてきている、また、原因が特定できていない段階でも積極的に予防的リコールが実施されてきていることから、可能な限り迅速な対応をなされてきているものと認識をしております。

本件は、自動車ユーザーの安全、安心に関わる重要な問題であると認識しておりまして、今後引き続き安全確保に万全を期してまいりたいと考えております。

○田城郁君 ありがとうございます。

予防的リコールということで、安全第一で対応してきたということですから、是非、これからも安全第一ということでも対応をよろしく願っています。

今回の法改正で、リコール問題に関しては装置メーカー等に対して立入検査や報告徴収が可能となつていくようにすけれども、そもそも、装置メーカー等に対して国によるリコール報告、命令、装置メーカー等から自らの製品についてリコールの届出を行うなど、自動車と同様の制度化はまだなされておられません。今回、自動車の装置について自動車のようなりコール制度を導入しなかつた理由はどのような理由からでしょうか、お伺いいたします。

○政府参考人(田端浩君) お答えいたします。

自動車のリコール制度は、使用過程での不具合に対し、迅速に自動車の安全を確保するため、不具合の原因が設計又は製作の過程にある場合に自動車メーカーの責任で改修することを義務付けております。

今般の法案においては、複数の車種に共通する装置に係るリコールが増加している状況を踏まえ、装置メーカーに対する報告徴収及び立入検査を可能とすることで、より迅速かつ確実なりコールの実施を図ることとしております。仮に装置メーカーによるリコールを義務付けする場合、装置メーカーは自動車ユーザーと直接の接点を有さないため、リコール対象装置を搭載した自動車ユーザー

ザ一の迅速かつ確実な把握や対処が困難であります。このため、自動車メーカーの責任において一元的にリコールを実施することが適当と認識をしております。

なお、諸外国においても装置メーカーがリコールを実施するという例はございません。

○田城郁君 次に、タカタ製のエアバッグのインフレーター故障について原因は分かっているのでしょうか。タカタはドイツのフラウンホーファー研究機構に、日米欧の自動車メーカー十社は米国のオービタルATX社に委託して調べているということですが、早期の原因究明に向けて国としてどのような対応をしておられるのか、お伺いをいたします。

○政府参考人(田端浩君) タカタ製エアバッグの不具合について、タカタ及び自動車メーカーからは、委員御指摘の調査機関などを活用して原因究明のための調査を実施しているとの報告を受けております。しかし、これまでのところ、経年での変化、水分の影響、温度等の環境の影響、製造問題などが複合的要因として推定されておりますが、根本原因の特定には至っておりません。

国土交通省としては、タカタ及び自動車メーカーに対し、現在行っている不具合原因の調査を加速し、一刻も早く原因を究明するよう厳しく指導しているところであります。

○田城郁君 是非、早急に原因を特定をし、適切な対策を打つということで、次の大事故を引き起こさないということに全力を尽くしていただきたいと思っております。

ところで、ドイツのフラウンホーファー研究機構などは、ドイツ国内に六十六もの研究施設を有して、二万四千人もの職員が働いている大規模な研究所であると聞き及んでおります。

今回の法改正で、自動車検査独立行政法人と独立行政法人交通安全環境研究所が統合され自動車技術総合機構となりますが、今回のタカタの事故のような装置の不具合についても研究をし、知見を蓄積することによって、将来において装

置の不具合による大規模リコールが発生した場合、機構が原因究明に向けてその能力を発揮できるようにしておくということが必要であるのではないかと考えておりますけれども、新設される自動車技術総合機構の将来像をお聞かせください。

また、タカタ事案に対する太田国交大臣のお考えもお尋ねをいたします。

○政府参考人(田端浩君) 委員御指摘のドイツのフラウンホーファー研究機構、これは自動車全体の安全について研究を行う機関ではありませんが、総合応用研究機関としてインフレーターがガス発生剤を含む火薬一般について知見を有しています。このためタカタは、今回の不具合の原因究明に当たり、同機構に調査を委託したものと承知をしております。

一方、新しく統合できます自動車技術総合機構のリコール技術検証部は、自動車の不具合がリコールに該当するか、また改善内容が適切かなどについて技術的に検証を行う機関です。技術検証は、自動車メーカーが行った評価試験や、また、その委託を受けた研究機関の調査結果などの検証を国交省と密接な連携の下に行うものであります。

統合後の自動車技術総合機構は、自動車の設計段階から新車、使用過程の段階までの業務を一体的に実施することで、車検時の不具合情報の活用による基準の改善、また、御指摘ありました革新的な技術に対応した適切かつ効率的な審査方法の開発などとの連携が可能になります。

リコールにつきましても、検査部門とリコール技術検証部門の更なる連携によりまして、膨大な検査データの分析による自動車の不具合の早期発見が可能になり、リコール対応の迅速化が図られます。さらに、近年、電子制御に起因したりリコールが散見されるため、複雑化、高度化した自動車技術に対応した人材の確保を図っていきたいと考えます。

今後、二つの法人が統合により強化されます安

全確保体制の下、引き続き自動車の安全確保に万全を期してまいりたいと考えております。

○国務大臣(太田昭宏君) タカタ製エアバッグの問題は、自動車の安全上、極めて重要な問題であります。

国交省は、タカタ製エアバッグ問題につきまして三つの点を基本として対応しております。一つは、安全確保を徹底するため、僅かでも事故の可能性があるものについて速やかにリコールを実施する。そして、問題の早期収束と抜本的な対策のためには速やかに原因究明をすること。それが、今先生から指摘をされたドイツのフラウンホーファー研究機構にも頼んでいるということですが、これ、火薬についても専門ということもあります。そしてもう一つ、消費者の信頼回復のために安全に係る説明責任、これを果たすこと。

この三点を基本として対応しているわけですが、リコールの実施ということについては、不具合原因が特定されたエアバッグのほか、僅かでも事故の可能性があるものについては、これを原因が特定されていない場合でも予防的にリコールを実施しているという状況にございます。これは、事故の可能性を完全になくするための言わば多重防衛的な発想に基づくものであつて、現在リコールの対象台数は、日本の場合、七百四十二万台に及んでいます。

加えて、自動車メーカー及びタカタに対しまして、交換部品の増産などを含めたりリコール対象車両の早期改修を行うよう指導しています。利用者の不安の払拭や日本車への信頼獲得のために、一刻も早い問題解決が重要であります。国交省として、今後とも自動車メーカーやタカタを強く指導して、問題の早期解決に万全を期したいと、このように思っているところであります。

○田城郁君 是非よろしく願ひいたします。世界を日本車が席巻するという状況、期待しております。よろしく願ひいたします。

次に、独立行政法人の統合についてお伺いをいたします。

独立行政法人交通安全環境研究所では、これまでも鉄道インフラシステムの海外展開支援や鉄道の老朽化対策などに資するという鉄道の研究及び認証業務を行ってきております。今回の統合によって、自動車技術総合機構と、自動車が前面に出してしまうような名前に改められましたが、鉄道部門の業務体制については縮小されないことを確認したいと思いますが、いかがでしょうか。

また、鉄道インフラシステムの海外展開支援や鉄道の老朽化対策などは、将来的にも重要なテーマであると考えます。太田大臣の御所見をお伺いをいたします。

○国務大臣(太田昭宏君) 交通安全環境研究所には、自動車のみならず、鉄道、航空等に係る研究をしている交通システム研究領域という部門がございます。この鉄道業務につきましては、新技術の安全性評価に係る研究、最近では例えばフリーゲージトレインの研究とかこういうことも入ります、評価ですね。事故やトラブルに対する第三者機関としての原因究明、そして製品の国際規格への適合性の認証と、主にこうした、鉄道といえば信号関係とかそういうことでの外国への輸出ができるようにという、そうした研究でございます。

平成二十五年十二月二十四日に閣議決定されました独立行政法人改革等に関する基本的な方針においても、鉄道インフラの戦略的な海外展開等において重要な役割を引き続き担う必要があることや、対外的プレゼンス等の研究部門としての必要な機能が損なわれることがないようにすること、あるいは、このために、統合に当たって交通安全環境研究所の名称を維持するとともに代表権を有する役員を置くこと、こうしたことが示されております。この閣議決定に基づきまして、統合された自動車技術総合機構においても、その一部門として交通安全環境研究所を存続させることになりました。この趣旨から、鉄道関係業務の役割やプレゼンスの確保を図ってまいりたいと思っております。

したがって、今回の統合によりまして、鉄道関

係業務が縮小されることはないものと、このように認識をしております。また、統合された機構においても、求められる役割をしっかりと果たせるように体制の整備に努めてまいりたいと考えております。

○田城都君 ありがとうございます。

一安心をいたしました。是非、自動車そして鉄道、海外にもどんな鉄道も輸出していくという中で、安全第一ということが最大の商品価値だと思っておりますので、是非よろしく願います。

次に、先日、国立研究開発法人港湾空港技術研究所 久里浜にございますけれども、視察をさせていただきまして。その折に、意見交換の場で同研究所の職員から、若手の研究員が是非欲しいという御意見をいただきました。

同研究所は、港湾や空港を地震や津波から守る技術など極めて重要な研究活動を行っている認識をしております。こうした研究所で培われている技術や技能が次世代にしっかりと伝えられ、新しい研究の土台となっていくと、そのように考えております。基礎技術は、それ自体がすぐに製品開発などと結び付かず、民間での推進が難しい側面もあるからこそ、国や独立行政法人に期待する役割が非常に大きいというふうにも考えております。

今回の法改正も含めて独立行政法人改革が推進されておりますけれども、我が国が将来も国際社会で戦っていくためには、技術立国であり続けることが重要であると考えます。

そこで、大臣にお伺いをいたします。国土交通省が所管している基礎研究を行う機関においては、年齢構成をも考慮した人材確保を行い、十分な資金を供給できる体制を整備していくべきだと考えます。もちろん、天下り先であるとか、無駄な運営にお金を掛けていとかそういうことではなく、しかし、十分な資金が人材育成に掛けられている、そういうような状況を私は理想だと思いますが、大臣のお考えをお伺いいたします。

す。  
○国務大臣(太田昭宏君) ありがとうございます。日本は、どうしても時代が進みますと、すぐ役に立つたり利益が得られるというふうなことになるがちなんですけれども、やっぱり底のところには、ボトムの底のところには基礎研究というものがある。基礎研究がなくなると、それが表面に出たときにいろんな役割が果たしていけるものだというふうに思います。即物的にどうしても時代が進んでいっていきましますものから、そういう意味では、大学でも理学部等になかなか行かなくて、私のおいなんかも数学をやり出した。あるいは宇宙物理ややっているなんていう、就職がなくて大学院出て困つてしまっているのが親戚にいますけれども、本当にこういうことの基礎研究というものをものともっと大事にするということが大事なことだと思えます。

そういう意味では、国の持つているこうした様々な基礎研究を行う研究機関というものは大事にしていかなければならないと思えます。この間御視察をされたというふうな聞きましたけれども、港湾空港技術研究所では世界最大級の二・五メートルの津波実験施設で実物大の実験が行われる。これは、民間ではこうしたことはできない。基礎的研究であるわけですが、こうした研究機関が将来も、国土交通省が抱える行政課題の解決、ひいてはもう少し幅広い、国土交通省に関わるような幅広い解決や貢献をしていただけるように、基礎研究を含めた研究開発の持続的な実施が重要だというふうに思っています。

基礎研究が大事な国であるということを大学入学生の若者にもしっかりと認識していただくというメッセージが届くようなことが大事な上に、そうした行政課題に対応したマネジメント体制や研究施設の整備等ということについては、なかなか予算が削られたり、同じだからくつつけるというだけの話になりがちです。当然天下り等については整理をしなければいけませんけれども、この基礎研究についてはしっかりと維持確保されるように努力をしたいと、このように思います。

○田城都君 大変力強いお話をいただきましてありがとうございます。是非期待をしておりますので、よろしく願います。

次に、自動車の国際的な相互承認制度の創設についてお伺いをいたします。

今回の法改正においては、車両単位での国際的な相互承認制度を国際協定の改定に対応するため創設することでありまして、そのために、まず共通構造部の型式指定制度を創設するということがあります。我が国の自動車産業の国際競争力を図る観点から、その意義と効果について太田国交大臣にお伺いをいたします。

○国務大臣(太田昭宏君) 我が国においては、現在、国内生産される自動車の半数に当たります五百万台が輸出をされておりまして、輸出面での国際競争力を確保することが特に重要となっております。

まず、今回、車両単位の相互承認制度の創設ができるということになりまして、協定の加盟国への輸出審査手続が大幅に緩和されることになりまして、また、自動車産業の国際競争力強化には、我が国の制度、技術の国際標準化、また相手国でのデファクトスタンダード獲得が重要になっていきます。このために、国連の会議におきまして日本が自動運転技術の国際基準の検討部会の議長を務めているなど、革新的技術の国際標準獲得の推進に取り組んでいるところであります。加えて、一九五八年協定に未加盟のアジアの国々に対しまして技術協力等を主導して加盟を働きかけてまいりたいと、このように思っているところであります。

○田城都君 ありがとうございます。

次に、国土交通省の資料には、国際協定による車両単位の相互承認制度の実施により、装置ごとの審査項目が六十項目から二十項目に削減されるとありますが、共通構造部とされる装置が四十項目ぐらいということになるのでしょうか。また、今回の法改正により、共通構造部の型式指定制度

を創設することでありまして、具体的に共通構造部とは何を指すのか、お伺いをいたします。

○政府参考人(田端浩君) お答えいたします。

自動車メーカーでは、多様なニーズに対応するため、一つのモデルの自動車において、エンジンの排気量が異なるもの、あるいはハイブリッド車であるものなど、様々な種類のものを生産することが一般的であります。共通構造部とは、同一モデルの中の複数の自動車において共通する構造や装置などをパッケージ化したものを指します。一般的には、タイヤ、走行装置、ランプ類などが該当いたします。

先生御指摘のとおり、乗用車の場合、この約六十項目の審査項目のうち共通構造部分が約四十項目を占めることになりまして、約二十項目に削減されます。大幅な審査期間の短縮が可能となります。この共通構造部の型式指定制度の創設によって車両単位の相互承認が可能になります。

○田城都君 ありがとうございます。

国際協定による車両単位の相互承認制度の実施によるメリットとして、国際競争力の確保や自動車ユーザーが適正な価格でより安全で環境に優しい自動車の利用が可能になるなど取り上げられておりますけれども、具体的な効果について教えてください。

○政府参考人(田端浩君) 我が国におきましては、現在、国内生産されます自動車の半数に当たります年間約五百万台が輸出されておりまして、輸出面での国際競争力の強化が重要と認識をしております。このため、国連の相互承認協定、いわゆる一九五八年協定の枠組みの下、我が国の強みを有する自動車輸出の円滑化のため、自動車の輸出審査手続の簡素化、これを図ります。

具体的には、協定加盟国において、自動車の型式指定に通常約八週間要しているところ、今回の車両単位の相互承認制度創設によりまして、輸出先の加盟国での審査が最長で三週間に短縮され、新車投入までのリードタイムが大幅に短縮さ

れます。また、委員御指摘のとおり、自動車ユーザ一にとつても、基準の国際調和を通じてより安全で環境に優しい自動車の提供が可能になると考えております。

○田城郁君 ありがとうございます。

次に、国連の車両等の型式認定相互承認協定、いわゆる一九五八年協定での相互承認の対象項目について我が国は順次採用しておりまして、現在百三十四規則中五十五規則について相互承認の対象としておるといふことでありますが、バスの構造については採用されておらないといふことであります。また、相互承認の対象国自体は、現在、欧州を中心とした五十一か国にとどまっております。バスの主要な輸出先であるアジア地域で加盟しているのは、韓国、マレーシア、タイにとどまっております。

今後、車両保有台数の急激な増加が見込まれるアジア新興国に対して一九五八年協定に加盟することを促すことが国際競争力強化の観点から重要だと思われませんが、国土交通省の取組状況についてお尋ねをいたします。どのような理由からバスの構造を相互承認しないのかということ、また、相互承認してバス車両の輸出を伸ばすにはどのような問題をクリアすればよいのか、お伺いをいたします。

○政府参考人(田端浩君) お答えいたします。

我が国では、輸出されますバスの九割以上がアジア等の新興国向けでありまして、今後更に拡大する新興国市場を見据えれば、その国際競争力の確保、極めて重要であります。一方で、新興国の多くは、独自基準を採用していたり、基準に適合しているか否かを確認する認証制度が整備されていないなどの理由で協定には加盟をしていないといふ実態でございます。このため、この協定に未加盟の新興国に対して、今後とも我が国の国際基準の導入に係ります技術協力を主導し、加盟国の拡大に努めてまいりたいと考えております。

また、現在、バスの国際基準については、五十八項目のうち半数に当たります三十一項目は既に

採択しておりまして、この部分は相互承認の対象となっております。一方、日本の事故実態を考慮して採択していない項目もございます。今後は、更なる国際基準策定を進めていく上で、国際社会に対して国内の事故実態を踏まえ、必要な改正提案も行い、順次国際基準の採択の拡大につなげていく考えてございます。

○田城郁君 ありがとうございます。

是非、バスの部門でも国際競争力、安全第一の上で付けていただいて、バスも世界を席巻するといふ状況をつくつていただければと思います。お願いします。

図柄入りナンバプレートについてお伺いいたします。

今回の法改正により東京五輪特別仕様ナンバプレートが導入されることとなりましたが、東京五輪特別仕様ナンバプレートの図柄についてはどのようなプロセスを経て決定されていくのか、お伺いをしたいと思います。特に、東京オリンピック・パラリンピックは国民的な行事であり、そのため、ナンバプレートの図柄については国民も何らかの形で参加できるよう、広く国民から公募すべきではないかと私は考えておりますが、太田大臣、お考えをお伺いいたします。

○国務大臣(太田昭宏君) 東京五輪の特別仕様ナンバプレートは、国民的意識を盛り上げて一体感も持つということ、盛り上がりということが非常に大事なことで、というふうに思っていますので、多くの方に関心を持ってもらうためには、やはりそのデザインということについては国民参加型で選考を行うという方向で考えているところです。

具体的には、国土交通省と東京五輪組織委員会におきまして、この法案が成立をしたらできるだけ速やかにデザインの公募を開始して、広く国民からアイデアを募集するということにしたいと考えています。デザイナーその他有識者等による選考委員会を設置して選考を行うと、その上で、最大三種程度、一種類だけではないといふ声もあるものですから、最大三種程度のデ

ザインを国土交通大臣が決定すると、こうしたプロセスを考えたというふうにも思っているところではあります。

今後、このデザインの選考方法につきまして、東京五輪組織委員会等関係者との調整を踏まえまして、詳細も含めて決定して公表したいと考えているところであります。

○田城郁君 ありがとうございます。

大いに盛り上がるような、そういう状況を一緒につくつていきたいと思えます。よろしく願いいたします。

次に、盛り上がりという意味では、国民的行事として、東京五輪の前年に当たる二〇一九年にもラグビーワールドカップが予定をされておりまして、こちらの行事については、特別仕様ナンバプレートの導入は行わないのでしょうか。検討されてもよいのではないかと考えますが、いかがでしょうか。

○政府参考人(田端浩君) お答えいたします。

二〇一九年九月から十月にかけてまして、我が国においてラグビーワールドカップ大会が開催される予定であります。また、開催都市をいたしまして、釜石市、東大阪市などの十二地域の会場で試合が行われるということになっていくと承知しております。

御指摘のラグビーワールドカップの特別仕様ナンバプレートにつきましては、例えば試合の開催される地域に地域活性化等の観点からどのような活用していくかなど、今後、これらの地域の声なども伺いながら、その実施についてどのようにしていくか、判断してまいりたいと考えているところでありまして。

○田城郁君 是非前向きに検討していただければと思います。

次に、ナンバプレートの交付手数料、もう時間もありませんので余り長くは思いを語りませんが、一言で言えば、余り高いと盛り下げてしまうのではないかと思います。それから、それから、時間がありませんから、寄附金ですね、寄附金に

ついても、どのような運用の方法で寄附金を募るのかということも含めて、現時点で分かっていることだけで結構ですから、教えていただければと思います。

○政府参考人(田端浩君) お答えいたします。

ナンバプレートの交付手数料につきましては、道路運送車両法に基づきまして、自動車登録番号標交付代行者からの申請に基づいて、国土交通大臣が実費を勘案して認可するとされております。すなわち、交付手数料は、プレートの製作、管理、払出しなどの実際に要した費用を考慮して決定する、こういうこととなります。現在、この交付代行者におきましては、調達、交付等に対しまして実務的な検討が行われているといふことでございますので、現時点ではまだ費用の算定を行う段階には至っておりませんが、実費をベースで考えていくということになります。

また、御指摘ございました寄附金の関係でございますが、東京五輪特別仕様ナンバプレートは、国民的機運の醸成とともに、大会の開催に向けた交通サービスの整備といった趣旨、目的に賛同していただける方を対象として交付することを考えているところであります。具体的には、ナンバプレートの交付に合わせまして募集されます寄附金については、その収入を交通サービスの整備に充てるということとしております。現在、省内に設けております実施本部におきまして、その具体的な内容について検討を進めていくことにしているところであります。

委員御指摘のとおり、寄附金、こういう交通サービスの整備に有効に活用されますように、寄附金を一元的に管理し、公正、客観的な判断の下で効率的に配分する仕組みについて、今後具体化を進めてまいりたいと思っております。

○田城郁君 もう一問残っておりますけれども、時間が参りましたので、終わりにいたします。

是非、オリンピック・パラリンピックナンバプレート図柄入り、有効に活用して大いに盛り上げていただきたいと思います。よろしくお願ひし

ます。

ありがとうございます。

○山本博司君 公明党の山本博司でございます。本日は、道路運送車両法及び自動車検査独立行政法人法の一部を改正する法律案に関しまして、国土交通大臣にお伺いをしたいと思います。

自動車産業構造の変化やグローバル化の進展等に対応して、自動車の安全性を確保すること、これがますます重要になっております。また、近年、交通事故による死者数は減少傾向にございますけれども、いまだ多くの方々が交通事故の犠牲になっておりまして、この交通事故の現状、依然として深刻な状況でございます。

飲酒運転やスピード違反の取締りの強化や、またシートベルトの着用率の向上などのこうしたソフト面の対策とともに、道路照明やガードレールの設置を始めとするハード面の整備が大きな効果を上げていますけれども、これを更に進め、事故を未然に防ぐことが求められております。最近では、衝突被害を軽減するブレーキなどの、運転をアシストする、こういう設備が増えてまいりましたけれども、やはり日頃の点検整備と車両検査、これを確実に実施することが自動車の安全性確保の前提になると考える次第でございます。

今回の改正はこうした自動車の安全性確保に向けた大事な取組でございます。幾つかの課題についてお聞きをしたいと思います。まず、リコール問題に関してお伺いをしたいと思います。

今回の改正では、リコールの実施に必要な報告徴収、また立入検査の対象に設置メーカーを追加することとなっております。より迅速な情報収集、これが可能となっている次第でございます。この点は評価したいと思います。

今回のタカタ製エアバッグの不具合の問題に關しましては、いまだ原因究明に至っており、発生原因の特定にまだまだ時間を要するようでございますけれども、万一発生すれば命に関わる危険

な事故が起り得る状態であるわけでございます。

去年の十二月の会見で太田大臣は、原因の特定を待っている時間が余りにも掛かり過ぎる、そして不安が広がるといふこともありまして、全数回収して調査を行う、いわゆる調査リコールを行う必要があると、こういう判断に至ったところで、ホンダも同様の考えです。リコール制度の見直しとか、もう少し今回の対応状況をよく見て検証したいと、こう話されておりました。

今回の法改正はこうした検討の結果行われたと、こう理解をしておりますけれども、法改正の検討状況の狙いはどこにあるのか、またこれに關しましての大臣の認識を伺いたいと思います。

○国務大臣(太田昭宏君) タカタ製エアバッグにつきましては、一部の自動車メーカーがいわゆる調査リコールというところを行っております。この調査リコールは、市場で事故が発生しておらず、車両に何らかの不具合があるかまだ特定されていない段階で、自動車メーカーが念のため自主的に車両を回収して不具合の調査を行うというものです。

このように、調査リコールは製造上の問題が特定された上で行われる通常のリコールには至らない任意の措置であるために、制度化することまでは考えておりません。今回のタカタの事案ではアメリカでも調査リコールを実施しておりますが、これもあくまで任意の措置でありまして、制度化はされていないという状況です。

一方で、近年の自動車は、装置の共通化、モジュール化の進展によりまして、不具合の原因を自動車メーカーだけで全て把握することは困難である。こういう状況から、この法案では、新たにリコールに関する国の報告徴収と立入検査の対象に設置メーカーを加えるということにさせていただいたものでございます。これによって、国が装置に関する技術的な情報や同じ装置を使用しているほかの自動車メーカーの情報と直接入手することが可能になりまして、リコールの迅速な実施

が図られるものと認識をしております。

今後、この改正によりまして強化されるリコール対策にしっかりと取り組んで、自動車の安全確保に万全を期したいと、このように考えているところでございます。

○山本博司君 大臣、ありがとうございます。

こうした自動車の電子化によりまして、安全や環境に関する技術、これが急速に進化しております。また、技術も複雑化しております。リコールの件数も増加しているという状況もあるわけでございます。自動車メーカーの自主的な申出だけでなくて、やはり安全性の確保、命を守るという観点で、国がリーダーシップを発揮してよいのではないかと私は考える次第でございます。今後の議論では是非検討していただきたいと思う次第でございます。

次の質問に移りたいと思います。

こうした中で、自動車の革新的技術の開発普及と独立行政法人改革を推進するために、二つの法人を統合して、独立行政法人自動車技術総合機構、これを設立することになっております。現在、車検検査を担当している自動車検査の独法と、自動車の基準策定や新車の検査、またリコールを担当する交通安全環境研究所、これが統合することによりまして、それぞれ単独で活動するよりも大きな結果を出すシナジー効果、これが期待されると考えるわけでございますけれども、この二つの独法を統合することでどんな効果が期待をされているのか、特に自動車の安全性確保、このことに関しましての取組、どのような期待がされているのか、確認をしたいと思います。

○政府参考人(田端浩君) お答えいたします。今回統合します二つの法人は、いずれも自動車の安全、安心を確保する業務を担っているところでありまして。今回、統合の結果、自動車の設計段階から新車、使用過程の段階までの業務の一体的な実施をすることによりまして、車検時の不具合情報の活用による基準の改善や迅速なリコールの実施、また研究部門の知見の活用によりまして新技

術に対応した効率的な検査手法の開発などのこういう連携が可能となります。これによりまして、自動車の安全、安心のための体制強化が図られるものと考えております。

○山本博司君 是非とも安全確保のための推進をお願いしたいと思います。

また、交通安全環境研究所に關しまして、これまで独法では鉄道関係業務についても実施をしているわけでございます。先ほどの質問でもございましたけれども、政府の日本再興戦略の中にも、インフラの海外展開、これを戦略的に進めることとしておりまして、交通分野における海外受注額、平成二十二年度の〇・五兆円から十年後には七兆円まで引き上げるといふことを目指しているわけでございます。

また、もう一方で、鉄道の建設後五十年以上経過したものは、トンネルで約六割、また橋梁では約五割を占めるということ、こうした鉄道施設、車両の老朽化対策ということも喫緊の課題でございます。

名称が自動車技術総合機構、こうなつたわけでございますけれども、やはり鉄道関係分野、業務が縮小されるのではないかと、こういう危惧の声があるわけでございますけれども、この点に關してもう一度確認をしたいと思います。

○政府参考人(藤田耕三君) 現在、交通安全環境研究所におきましては、鉄道関係の業務といたしまして、新技術の安全性評価等に関する研究、あるいは事故、トラブルに対する原因究明、製品の国際規格への適合性の認証などを行っております。多岐にわたる大変重要な役割を担っております。

平成二十五年十二月の閣議決定、独立行政法人改革等に関する基本的な方針におきまして、鉄道インフラの戦略的な海外展開等において重要な役割を引き続き担う必要がある、それから、対外的プレゼンス等の研究部門としての必要な機能が損なわれることがないようにする、このために、統合に当たっては、交通安全環境研究所の名称を

維持するとともに代表権を有する役員を置くということが決められております。この閣議決定に基づきまして、統合された自動車技術総合機構におきまして、その一部門として交通安全環境研究所を存続させることとしております。

こうしたことから、鉄道関係業務の役割、プレゼンスの確保を図ってまいりますし、したがって、今回の統合により鉄道関係業務が縮小されることはないというふうに認識をしております。

○山本博司君 安心をいたしました。

次に、車検制度に関して伺いたいと思います。

今回の改正では、自動車検査における民間の整備工場の業務範囲、これが拡大が盛り込まれておりまして、小型の貨物自動車の中古で購入した場合の新規検査、これを民間の整備工場でもできるようにするわけでございます。現在、年間で五万件該当車両があるということでございますけれども、これが民間で進むようになれば、独法の自動車検査の事業が縮小が想定されているのかどうか、どのような影響が出ているのかどうか、そういうことを確認をしたいと思っております。特に人員体制の見直しという点も想定しているのかどうか、この点、いかがででしょうか。

○政府参考人(田端浩君) 現在、自動車検査独立行政法人では、全国で九十三事務所におきまして、年間約八百万台の基準適合性審査を実施をしております。

この検査法人におきまして、今後、開発普及が進む自動走行や燃料電池自動車といった革新的な技術に対応して、電子的な診断装置でありますスキャンツールを活用するなど、新しい審査方法を導入し、同法人の業務を高度化をしていく、こういう新しいニーズがございます。また、これに迅速に対応していくための体制を整備する必要もございいます。

このため、一般の法案によります民間整備工場の業務範囲の拡大に伴いまして、直ちに同法人の人員とか予算を縮小するものではないと認識をしております。

○山本博司君 是非、その点もよろしくお願いしたいと思っております。

こうした業務範囲の拡大に伴いまして重要になってまいりますのは、民間の受ける担い手の確保でございます。少子化や若者の車離れの進展の中で、将来の選択肢の多様化によりまして、自動車整備士養成学校の学生数、過去十年間で半数に激減する一方で、団塊世代の整備士が引退をされております。また、ハイブリッド車や電気自動車などの新技術対応ということから整備士の新規採用枠が拡大をしております。整備士の人手不足、大変顕著となっております。

約三十四万人の整備士数ということでございますけれども、この整備士の数が不足すれば、適切な整備ができなくなり、自動車の安全環境の確保にも重大な支障が出てくるおそれがございますし、これ、整備事業の基盤を揺るがしかねない課題でもあると思っております。こうした自動車整備士の確保、どのように考えているのか、確認をしたいと思っております。

○政府参考人(田端浩君) お答えいたします。

御指摘の整備士不足の関係の対策であります。国交省は、平成二十六年年度から、自動車関係の十五団体から構成されます自動車整備人材確保・育成推進協議会と協力しまして、人材確保の取組を全国的に行っております。

今年度も、全国五百八十校の高等学校へ運輸支局長が訪問し、整備士の重要性や魅力について説明をする、また小中学生を対象とした整備の仕事の体験イベント、また女性を含めた若者向けのポスター等によりますイメージ向上、こういうものを取り組んでいます。また、昨年度の高校訪問の際に校長先生などからいただいた御意見を踏まえまして、インターンシップによる整備の仕事の体験学習の拡充、あるいは整備事業者等によります奨学金制度の紹介、あるいは整備工場で働きながら整備士資格を取得できる二種養成施設の説明の充実、こういう新しい取組も今年度からまた取り組んでいきたいと考えております。

○山本博司君 今、整備士の数が約三十四万人ということでございますけれども、大変大きな分野でございますので、しっかりと取り組んでいただきたいと思います。

これに関連いたしまして、自動車整備士の確保の中で、車両技術、これの高度化に合わせまして、整備士としてより高度な技術また知識、これが求められておりまして、人材確保のためには、上級資格でございます一級整備士、これを持つ人材を養成していくということが求められているわけでございます。

平成十四年度よりこの一級自動車整備士技能検定試験が実施されておりますけれども、二級自動車整備士の技能に加えて、ハイブリッド車とかハイテク技術に関する知識であるとか、また環境分野の知識の習得とか、さらにはお客様の悩みに応える高度な、高いコミュニケーション能力、こういったことも求められるわけでございまして、今、八千五百八十六人、一級整備士の数がございまして、しかしこの資格を取得しなれば実施できない業務というのはなくて、一級を取得しても給与に手当が付かない企業、約六割近い企業があると言われておりまして、こうした一級自動車整備士の方々、車社会全体を見直していきまして、真のやつぱりプロフェッショナルとしてのそういう技能、これが求められていると思っております。

また、キャリアパスという観点からも、こうした一級整備士の環境改善、これは必要だと考えますけれども、太田大臣にこの点を含めてお伺いしたいと思います。

○国務大臣(太田昭宏君) 現場で働く人が、この整備士あるいは建設労働者あるいはパイロット不足、トラックを始めとする運転手の不足、電力関係で働く現場の労働力不足、これがこれからますます、幾らビジョンを作っても、そこで働く人が育つてこなければ何ともならないと思っております。

整備士は非常に、本当に半数ぐらい、不足していると思っております。山の高さ

は裾野の広さによると、裾野の広さの中に山の高さが決まると、こういうことはいろんなことで明らかであります。裾野が広がるということをやった上で、高い山の先端というところには富士山のように美しいものがあつて初めて裾野の広がりの人が加わるんだと思っております。

そういう意味では、今答弁しました自動車整備士自体を幅広くしていくということと同時に、そして二級、そして一級と取った人が、富士山の山頂のように美しさと、そして給料もいい、待遇もいい、活躍の場があるということに持つていかなければならぬと私は強く思っているところであります。そのためには、まさに一級の自動車整備士が、能力に見合った処遇が与えられて充実した活躍の場が得られるというキャリアパスが確立することが必要だと思っております。

こうした考えから、自動車整備人材の確保・育成に関する検討会を自動車関係業界、整備士養成学校等とも今月中に立ち上げて、一級自動車整備士の育成や処遇の改善を含めた具体策を取りまとめていきたいと、このように今月中に動き始めるといふ状況にいたしました。

○山本博司君 大臣、ありがとうございます。

大変大事な分野でございますので、よろしくお願いをしたいと思います。

次の質問でございますけれども、次に自動車情報利用という点に関してお聞きをしたいと思っております。

世界最先端IT国家創造宣言では、目標として定められました二〇二〇年までに世界最高水準のIT利活用社会の実現、これを達成するために、ビッグデータの利活用による革新的な新産業、新サービスの創出、また利便性の高い電子行政サービスの実現などが課題の柱として位置付けられております。

この自動車のビッグデータの利活用に関して、今、国交省では有識者から成る検討会を立ち上げて報告書をまとめられたと思っておりますけれども、この点に関して報告いただきたいと思っております。

○政府参考人(田端浩君) お答えいたします。

今委員御指摘ありました自動車ビッグデータ、将来利活用の在り方、本年一月に自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョンとして策定、公表いたしました。

この将来ビジョンにおきましては、テレマティクス等を活用した新たな保険サービスによる安全運転の促進、自動車の履歴情報を収集、活用したトレーサビリティサービスによります自動車流通市場の活性化、また、自動車の故障診断技術の高度化による安全、安心の向上、検査・整備情報の総合活用によります効率的な検査、整備の実現、こういった新サービスの実現を目指すことが盛り込まれております。このような新サービスにつきましては、二〇二〇年東京五輪大会頃までの実現を目指すこととされています。

今後、国交省といたしましては、関係業界と連携し、トレーサビリティサービスの実証実験、運転情報等の活用による安全運転促進効果の検証など、将来ビジョンの実現に向けた取組を進めてまいり所存でございます。

○山本博司君 是非ともお願いしたいと思っております。

最後に一問、ICTを活用した自動車の安全性確保ということに関して、大臣の決意をお聞きしたいと思っております。

○委員長(広田一君) 時間が参っておりますので、簡潔に願います。

○国務大臣(太田昭宏君) ICTの発達によりまして交通分野での活用が急速に進んでおりまして、自動車につきましても、ICTを活用した自動ブレーキあるいは車間距離を維持するとか、交差点における速度制御、こうした技術の導入の開発が進められているところでございます。

様々、これからICT利用ということで、脆弱性を克服しながら、便利でそして安全な交通を実現すること、これを努めたいと思っております。

○山本博司君 以上でございます。ありがとうございます。

○室井邦彦君 維新の党の室井邦彦です。

早速質問いたしますが、本法案の質問の前に、先日六月三日の民間機と自衛隊機の共用してお那覇空港における事故が起これなくてよかったという、各社フィルムがいろいろと放映されておりました。この件について、一週間たつておりましたけれども、私もずっと国土交通委員会に所属させていただいておりますけれども、特に国土交通関係という私も神経をぎりぎりさせておりますし、そういう気持ちでいつも対応しております。

いまだそういう途中経過の報告もなく、どうなっているのかなということ、昨日、この件に関して少し質問したいということで連絡すると、今調査中でありまして、そういう答えは来ませんが、ちょっとこの件について、本場に重大な、私も実際少し経験したことがありまして、南西諸島を視察をする、そして海上保安庁十一管区の激励をさせていただいたときに、ファルコン900という飛行機でちょうど南西諸島から那覇空港に着陸する寸前に、はるかかなたから民間機が着陸しようとしておると、あつこれはいかぬということ、また、着陸せずに一周、那覇空港を旋回して、そして着陸したという、実際、私もそういう体験をしております。非常にこの件に関しまして興味深く思っております。

是非、途中経過で結構でありますので、お聞かせをいただければ有り難く思う次第であります。

○政府参考人(田村明比古君) お答え申し上げます。

六月十三日十三時二十四分頃、那覇空港におきまして、全日空一六九四便が離陸滑走中に、管制官の指示を受けていない航空自衛隊ヘリコプターが前方を横切つたため、全日空機が離陸を中止いたしました。その際、離陸を中止した全日空機が滑走路から離れる前に後続の日本トランスオーシャン航空六一〇便が同滑走路に着陸したと、これが今回の重大インシデントの概要でございますけれども。

本件につきましては、現在、運輸安全委員会が重大インシデントとして原因などの調査を行っております。これまでのところ、自衛隊機が全日空機への離陸許可を自分に対するものと誤認したことが要因の一つであるというふうに考えておりますけれども、これまた調査中でございますので、詳細、その結果を待ちたいと思っております。

国交省といたしましては、今後、運輸安全委員会の調査の進展に応じまして必要な対応を図つてまいりたいと考えております。

○室井邦彦君 是非よろしくお願いをしたいと思います。

それともう一点、今日、九州の熊本の方で大雨、避難勧告が出たようでありまして、上天草一万七千八百三十六人、そして宇土市三万七千人、南阿蘇村一万一千人ということで、計六万七千人近い人たちが避難勧告を受けて、今そういう厳しい状況であるということをお聞きしました。どうかこの危機管理、迅速に対応していただくように併せてお願いをしておきたいと思っております。

それでは、質問に入ります。

我が国の自動車分野における革新的な技術開発、この成果についてお聞きをしたいと思います。発、今、聞くところによると、自動走行自動車ですが、制御装置が自動的に働くというすばらしい先進安全技術や、また燃料電池、さらに水素自動車、こういう商品化など、革新的な技術の開発の国際競争が非常に激化している状況であります。世界の中で我が国の自動車分野における技術開発が今現在どのような成果を上げているのか、お聞きをしたいと思います。

○政府参考人(田端浩君) 我が国の自動車メーカーは世界最高水準の技術力を誇り、これまでも世界に先駆けて多くの革新的な技術の開発、実用化を行っております。具体的には、燃料電池自動車、ハイブリッド自動車、電気自動車、あるいは低燃費技術、こういう分野におきまして我が国メーカーは技術的な優位性を確保しまして、国際市場においても競争力を発揮してまいりました。

さらに、現在、自動車の安全性、利便性の大幅な向上に資すると期待されます自動運転技術の開発、実用化には、各国メーカーがしのぎを競つております。その中で、我が国メーカーも世界の第一線で技術開発の競争を繰り広げているところでございます。

○室井邦彦君 関連であります。そういう状況の中で、この自動車技術における国際水準の獲得に向けた質問をさせていただきたいと思っております。この我が国の自動車産業の国際競争力の強化の観点から、一九五八年の協定では、二〇〇九年より、車両単位の相互承認制度の創立について、日本が強力的な取り組みを、主導的なリーダーシップを取ったということをお聞きしております。また、一九九八年の協定の技術基準の調和においても、更なる我が国が基本の策定や統一化に向けて積極的に主導力を出すべきであるというような期待も掛かっているところであります。

そこで、特に安全基準、そして環境分野、これはもう世界に冠たるものが日本の技術があるわけでありまして、この国際標準の獲得につなげていこうとする今後の、どのような取組をされているかとされておるのか、お聞きをしたいと思います。

○国務大臣(太田昭宏君) 激しい競争で、日本の技術は各分野で非常に優れていて、それが国際基準を取れるかどうかという、これ非常に、せっかくなつても、それが外れてしまうということになると負けてしまうということにもなります。

国内生産される自動車の半数に当たる五百万台が輸出されている、この輸出ということにおいて、今回、車両単位の相互承認制度の創設によって加盟国への輸出審査手続が大幅に緩和されて、そして輸出が大きく促進されるということができるようになったということです。この国際競争力強化には、何といひましても我が国の制度、技術の国際標準化、相手国でのデファクトスタンダード獲得が重要だと考えています。

このため、これまで電気自動車や燃料電池自動

車の国際基準の議論を主導して、我が国の基準をベースとした国際基準を策定いたしました。この結果、世界に先駆けてこれら自動車各国に投入されているという状況でございます。加えて、一九五八年協定に未加入のアジアの国々に対しても、技術協力等を主導して加盟を働きかけてまいりたいと思っております。これらの取組を通じて、我が国自動車産業の国際競争力の強化を図ってまいりたいと考えております。

○室井邦彦君 是非、強力な主導力といえますか、自動車産業というのは日本の経済、産業を支えておる重要な部分でございますので、よろしくお力添えをお願いを申し上げたいと思います。続いて、リコールについての質問をさせていただきます。

先ほど来いろいろと各先生方の方から質問がございまして、重複しておりますことをおわびを申し上げますが、いろいろとお聞きしたいこともございまして、先ほど各先生方の方からリコールの質問で、近年のこのリコールというのは、だんだんだんだんその対象台数が大規模になっておると。そこで、日本のタカタ製エアバッグについては、日本では七百四十二万台ですが、そして米国では二千二百万台、そして世界では四千三百万台と。私もこの数字をお聞きして、これは本当にすごい数字だな、このように、また心配も、日本の信頼が落ちないように、更なるこういう迅速な対応をすることによって、かえってピンチをチャンスに変えるという一つの機会でもあるというように考え方をしていかないかいかなと、私は個人的にもそのように思っております。

そこで、この今回の法の改正に伴って、装置メーカーに対してもまた立入検査をすることが可能になる、そしてまた必要な報告を求めることもできると、これはすばらしいことであるなど、このように私も思っております。利用者、ユーザーの安全また安心を守るためにも、迅速に、確実にこのリコールの実施を実現していく必要がある、このように思っております。

そこで、今後どのように取り組んでいくのか、お聞かせをいただきたいと思っております。

○副大臣(北川イッセイ君) 自動車のリコールの制度というのは、自動車ユーザーの安全、安心を確保するための大変重要な制度であるというように思っております。

近年の自動車の装置の共通化、モジュール化の進展などを踏まえ、本法案においては、装置メーカーなどをリコールに関する国の報告徴収、立入検査の対象に追加する措置を講ずることとしたしました。これにより、装置メーカーが有する技術的な情報を自動車メーカーが経由することなく直接入手することが可能となります。国土交通省は、この報告徴収、立入検査を活用し、迅速かつ確実なリコールを実施してまいります。

また、今回の独法統合により設置される自動車技術総合機構において、検査部門とリコール技術検証部門の更なる連携が強化されます。これによつて膨大な検査データの分析による自動車の不具合の早期発見が可能になるため、リコール対応の迅速化を図ってまいります。

今後とも、これらのリコール対策にしっかりと取り組んで、自動車の安全確保に万全を期してまいりたいというふうに思っております。

○室井邦彦君 ありがとうございます。

○辰巳孝太郎君 日本共産党の辰巳孝太郎でございます。

今日は、日本の装置メーカーなどが世界を揺るがすリコールを起こした問題について質問をいたします。

リコールとは、設計・製造過程に問題があり、安全環境基準に適合していない又は適合しないおそれがある自動車について、自動車メーカー自らの判断において無料で回収、修理を行うもので、事故、トラブルを未然に防止をする、そういう制度であります。

先ほど来ありますとおり、日本におけるリコール、昨年、平成二十六年度は、国交省の資料によ

りますと三百五十五件の届出があり、九百五十五万台がリコールの対象となつたと、こういうことであります。リコールの件数というのは経年で見てみますとそれほど増えてはいないと、ところが、台数は飛躍的に伸びているということでもございまして。この理由についても、装置、部品のモジュール化、共通化であつたりとか、そのことによつて大規模リコール、対象台数が十万台以上の届出件数が増えているということであると思ひます。それだけ一度に大量に、安全環境基準に適合していない又はおそれのある車が市場に巡回することになるということでもあると思うんですね。

今日は、そのリコールにおける不具合発生の原因はどのようなものかということをしり掘り下げて見ていきたいと思います。

今日は資料も用意をしました。

このリコールの原因は、大きく分けて設計と製造段階にあるというふうに分類をされております。設計が約六割、そして製造が四割となつてい

るわけですね。その設計自体に問題があるという割合が五年平均で四七・二％となつております。その中でも設計基準の甘さという割合が非常に大きくなつておりました、この五年間だけで見ても全体の三八・八％がこの設計基準の甘さというものの原因があるということになっております。

あつ、評価基準ですね、評価基準の甘さというのが多いわけですね。

国交省に聞きますが、評価基準の甘さというのは一体何なのかということ、そしてなぜこのリコール原因のトップに評価基準の甘さというのがあるのか、これどう分析されているんでしょうか。

○政府参考人(田端浩君) お答えいたします。

国土交通省におきましては、毎年、今後の自動車メーカーにおける的確な車両の設計、製造に役立てるため、リコール届出されました不具合の内容や原因の傾向を分析し、取りまとめております。その取りまとめにおいて、委員御指摘の不具合の発生別の割合について見ますと、評価基準

の甘さという原因が平成二十五年でいきますと二三・五％という数字になります。この評価基準の甘さと分類しているのは、設計時に評価した部品の性能が使用環境に対して十分でなかったために予期せぬ不具合が発生した場合などが該当いたします。

自動車メーカーにおいては、開発段階において様々な使用環境で評価をしていることであるりますが、評価基準の甘さによるリコール割合が多いというのは、自動車メーカーが実際に生じた使用環境を完全には想定し切れなかったことが多く、ということを表しているものと認識をしております。

○辰巳孝太郎君 つまり、部品の強度や耐久性などを甘く見積もつていたりとか、それを想定していなかったということが原因になつてくるということだと思ふんですね。

このタカタのエアバッグ問題というのを改めて取り上げていきたいと思います。先ほど来、世界で四千三百万台を超えるリコールの対象台数になつていると、こういうことでございます。

国交省に改めてお聞きしますが、このタカタのエアバッグのリコールの原因というのは一体何になるんでしょうか。

○政府参考人(田端浩君) お答えいたします。

タカタ製エアバッグの不具合の原因につきましては、一部はインフレーター製の製造工程管理の不備やガス発生剤の吸湿防止措置の不徹底等が原因であることが確認されておりました、これは既に自動車メーカーによりリコールが実施をされております。

一方、いまだ原因が特定されていない不具合も一部に存在し、これにつきましましてはタカタ及び自動車メーカーが外部の調査機関も活用して調査を実施をしております。現在、その原因究明を加速化させるように厳しく指導しているところであります。

○辰巳孝太郎君 報道なんかを見てみますと、その原因は製造工程の、例えば工場での温度管理、

湿度管理が十分じゃなかったのではないかとことや、劣化による、又は高温多湿のところで死亡事故なども起きているということが報道されているわけですね。

改めて聞きますけれども、タカタは、劣化であるとか、あとは高温多湿による事前のテストというのには十分に行っていたんでしょうか。

○政府参考人(田端浩吉) お答えいたします。

現在、原因は究明中であります。これまでのところでは、経年での変化、水分の影響、温度等の環境の影響、製造問題など、複合的な要因として推定されているところですが、根本原因の特定には至っていないという状況にあるということです。

タカタにおいては、製造に当たりまして、製品の安全性の確認につきまして徹底した事前の審査、手続を踏んで製造したものと、このように報告を受けております。

○辰巳孝太郎君 メーカーは、徹底してやりましたと、そう言うわけですが、しかし、やはり私は、問題はメーカーの事前検証が不十分だったのではないかとということも見ておかなければならないと思うんですね。

それは、やはり開発スピードの向上というものが各メーカーにとっても至上命題に今なっていることがあるのではないかと、私は思うんです。そのことで安全を犠牲にすることは当然許されないことであります。

この問題は、タカタだけではなくて、近年、ホンダでもリコールが続いております。小型車フィットなどで電源供給の制御装置やエンジン点火コイルに設計上の不具合があり、最悪の場合、エンジンストップにも至ってしまうというものであります。発売直後から一年間に五回のリコールがされております。この原因と背景についても報告をしていただきたいと思います。

○政府参考人(田端浩吉) お答えいたします。御指摘ありました本田技研工業株式会社のリコール、フィットの件であります。二〇一三年

九月に発売されましたフィット・ハイブリッドのリコールで、これは複数の不具合につきまして実施をしたものであります。そのほとんどがエンジンやトランスミッションの制御プログラムの不備が原因となつたものであります。

このエンジンやトランスミッションの制御プログラムに不備が残つた背景につきましては、本田技研工業株式会社からは、開発過程において様々な使用方を想定した検証が不十分であつたという報告を受けているところであります。

○辰巳孝太郎君 ホンダ自身は、これは検証不足だということに認めたわけですね。やはりこれ、開発スピード向上のために起こつたことではないかと言えるところですね。自動車の構造、装置又は性能が保安基準に適合しなくなる、又はおそれがある状態であるからリコールを行うわけでありまして。

しかし私は、メーカーに、とにかくまず発売をして実際に走らせて、不具合が発生したらリコールをすればいいという考えがあるのではないかと。これは、やはりドライバー並びに国民を危険にさらすものになっていくというふうに警鐘を鳴らしたいと思うんですね。

ホンダのこの合計五回のリコールのうち、一回から三回目はプログラムミスだということに確定をしている。四回、五回は分析中ということでもあります。

今日の資料の統計でも、全体のリコールの原因がこのプログラムミスというのが七・六%ですね、一昨年。これ増える傾向にあるわけですね。今、車一台に百台以上のコンピューターが内蔵搭載されているということも言われているほど電子化をされているわけですね。車の造り方、また中身というのが変わってきているということも言われております。

そこで、大臣にお聞きをしたいと思いますけれども、やはりこの自動車メーカーに十分な事前検証をちゃんとせよという指導をするべきではないかと思うんですけれども、いかがでしょうか。

○国務大臣(太田昭宏君) 自動車メーカーにおける開発期間については、むしろ延長をしているというメーカーもあるというふうに聞いております。一概に短縮されているとは言えない状況だと思ひます。

開発期間の短縮ということについては、自動車メーカーから、部品、モジュールの共有化やデジタルシミュレーション技術の向上等による開発の効率化や技術革新、こうしたことによつて可能になつたと聞いています。この場合でも安全性の評価基準は変更されておらず、十分な検証が行われていると承知をしています。

日本の自動車メーカーにおきましては、自動車の開発段階から過酷な使用条件を想定した実験を重ねて、そして製品として高い品質を実現をし、メーカーとして十分な事前検証を実施して出荷している。

例えばあるメーカーにおいては、開発段階において衝突試験もやり、これはまあ当然なんです。が、マイナス三十度からプラス八十度、こうした環境耐久試験もやり、そして耐久走行試験は二十万キロ、ドアの開閉耐久テストが約五千回、何段階もの制御コンピューターのプログラム検証、こうした試験を実施しているところがございます。

これによつて日本の自動車は世界に高い評価をいただいているものだと思います。国交省においては、なお、リコールの届出があつた際にその内容を精査して、その結果、必要があれば自動車メーカーに対して開発段階における評価試験方法の改善等、安全性に係る事前検証の徹底を指導していき、このように思っています。引き続き、自動車の安全確保に万全を期したいと思ひます。

○辰巳孝太郎君 指導徹底ということでもあつたと思うんですね。

やはりメーカー任せだけでは安全というのは私は守られないと思うんです。これが相次いだりリコール隠しの反省だつたと思うんですね。

二〇〇六年には、交通安全環境研究所にリコール検証部門が設置されました。この検証部門の要員二十名のうち十九名が、私見ますと非常勤職員なんです。プロパー職員というのは一人だけということでございます。元々メーカーで働いてきた人を雇入れて、研究者として雇つていてということ、現場でも貴重な人材だということとで言われているわけですが、しかし不安定な雇用に変わりはないというふうに思ひます。一般の作業員、現場の整備員ですけれども、国の基幹業務を行っているにもかかわらず、聞きますと、時給千二百円で働いているということでもあります。私は、全体のこの体制強化と待遇の改善というのが必要だと思ひます。

今法案では、交通安全環境研究所と自動車検査独立行政法人の統合、また自動車登録業務の一部移管というのも含まれております。ここでもやっぱり人員体制の問題が私はあると思うんですね。この登録業務量というのは減つていないんですよ。実は増えているんですね。ところが、担当職員というのは、平成二十一年は七百五十二人、平成二十五年は六百五十八人で、減つていてございまして。ですから、月末や年度末など、様々な部局から応援を受けて担当職員は乗り切つていく状況になっております。自動車登録官も、かつては登録係などを經由して、経験を積んでたわけなんです。今は必ずしもそうではなくて、浅い経験で自動車登録官になつていて、こういうことも聞いております。やはり、ここでも体制強化というのが必要だということに思ひます。

最後、大臣にお聞きをしたいんですが、やっぱり両法人は国民の安全を確保するためにもなくてはならない仕事であつて、今、人員の削減はやめて、むしろ拡充すべきだと思ひますけれども、どうでしょうか。

○委員長(長田一君) 時間が参つておりますので、簡潔に願ひます。

○国務大臣(太田昭宏君) はい。

今回統合する二つの法人は、いずれも自動車の安全、安心を確保する業務を担っており、両法人は親和性があるため統合することにしておりますが、統合された後も、両法人が行ってきた自動車の審査や調査研究、リコールに関する技術的な検証などの確実な実施は、自動車の安全、安心を確保するために極めて重要であると、十分な体制、人員の確保を図っていききたいと思います。

○辰巳孝太郎君 必要な体制と、そして予算を確保することを強く求めて、質問を終わります。

○山口和之君 日本を元気にする会・無所属会の山口和之でございます。早速質問に入らせていただきます。

車両単位での国際的な相互承認制度を創設されるということなんですから、輸出入時の期間やコストの削減等のメリットは挙げられているところだと思いますが、相互承認制度によって、デメリット、あるいは特に安全面に対しての不安はないのか、お伺いしたいと思います。

○政府参考人(田端浩君) お答えいたします。

協定加盟国におきまして、自動車の型式指定に通常八週間要しておりますが、今回の車両単位での相互承認制度の創設によりまして、輸出先の加盟国での審査、最短で三週間に短縮され、新車投入までのリードタイムが大幅に短縮されます。

これはあくまで手続の簡素化を図るものでありまして、相互承認を行う際の安全基準自体は従来から何ら変更されるものではないと思っております。また、一九五八年協定におきましては、自動車の国際基準への適合性を認証するための技術的な能力を有することが要件となっておりますので、安全上の問題はないと認識しております。

○山口和之君 各国の技術の差がやっぱりどうしても、先ほど大臣の答弁の中にも、日本はかなり厳しい基準を持つて行っているところだと思えます。今後、手続の簡素化ではあるかもしれませんが、安全なものであるかどうかという基準そのものの検証

も是非していただきたいと思えます。

また、たまたまですけれども、自分の家族の車なんです、故障しやすいというのがある、これも国産ではないんですけれども、結構代々その車をつないでいるんですけれども、故障が非常に多いんですね。昔で言うところのピストンが動いていたのが一つだけということになって、これ高速道路だったらどうなるんだかと思っているんですけれども、ちよつと乗るのやめようかなというふうに考えているぐらいなんです、やはり国際の基準、国際の標準ですかね、そういうものはやっぱり必要だろうなと、しっかりと見ていくことが必要だろうなと。日本がリーダーシップを取ってやっていた方がいいなと思えます。

それでは、図柄入りナンバープレートについてお伺いしたいと思います。

図柄入りナンバープレートの実施のために交換制度が創設されるということですが、東京オリンピック・パラリンピック記念自動車ナンバープレートの発行も予定されているということですが、その際、ナンバープレートの代金収入の一部を活用して、大会開催に向けて必要な交通サービスの整備、バス、タクシー等のバリアフリー化、IT化、新技術等の支援をするということですか。

これなかなか、非常にいいことだと思えますが、諸外国を見ても、例えば地域振興や観光に使われる寄附金付きナンバープレートがあるんだそうでございます。例でいきますと、農業の人材育成であったり、環境保護、あるいは芸術、あるいは大学の奨学金、又は子供支援であったり、ベットの保護であったり、そういった寄附金付きプレートがあるんだそうですが、これなどは非常にいいことだと思えますが、どう検討されているのか、もし検討されていれば教えていただきたいと思えます。

○政府参考人(田端浩君) お答えいたします。ナンバープレートにつきましては、これまで会津、郡山、平泉など全国二十九の地域で御当地ナ

ンバーが導入されております。地域の活性化や一体感の醸成など、大いに寄与していると承知しております。

一方、委員御指摘ありました、海外におきまして、地域の自然保護、観光振興などの目的で様々な図柄をあしらったナンバープレートや、あるいはオリンピック関連ナンバーなども実施されておまして、その一部については寄附金付きのものとされております。

今般、国交省といたしましては、ナンバープレートの多角的な活用の取組を更に進化させて、図柄入りナンバープレートの導入を図ることとしておりまして、まず第一弾としましては、東京五輪特別仕様ナンバープレートを予定しております。

また、これに続きまして、地方版の図柄入りナンバープレートについても実施することと考えているところであります。地方版の図柄入りナンバープレートにつきましては、御当地ナンバー関係の地方自治体を始め、各地域より導入に関心が強く示されておりまして、地域振興、観光振興、あるいは地域の連携の強化や一体感の醸成の効果があると認識しております。

御指摘ありました地方版図柄入りナンバープレートに関連しての寄附金を募集することについても、今後、地域からの御意見等も踏まえて具体的な制度設計を進めてまいりたいと考えております。

○山口和之君 是非前向きに検討していただけたらと思えます。意識を変えていく、あるいはその地域を盛り上げていく、あるいはそういったものの、何というんですかね、いろいろな方を巻き込んでいくことに非常に貢献できるのではないかなと思えますので、是非お願いしたいと思います。

続きまして、今度は超小型モビリティの可能性についてお伺いしたいと思います。コンパクトシティー、ネットワークの社会に向けて、移動手段の一つとして、国土交通省において超小型モビリティについて検討が行われているという

ことをお伺いしております。その目的と目指している効果についてお伺いしたいこと、また、どのような具体的な取組が行われているのか、教えていただきたいと思えます。

○政府参考人(田端浩君) 超小型モビリティは、自動車よりコンパクトで、地域の手軽な移動の足となる一人から二人乗り程度の電気自動車でありまして、交通の省エネ化に資するとともに、コンパクトなまちづくりにも適した新たなカテゴリーの乗り物であります。地域の手軽な足として、コンパクトなまちづくりと連携することによりまして、高齢者、子育て層の日常の移動支援、観光振興などに貢献することが期待されております。

国交省では、平成二十四年度から、まちづくり等と一体的に超小型モビリティの先導導入、試行導入などを支援しているところであります。具体的な例では、横浜において、市街地を自由に行き交う手段として、借りた場所とは違う場所に返却可能なワンウェイ型カーシェアリングの事業、また奈良県の明日香村においては、点在する観光スポットの回遊手段としてのレンタカー事業などが実施されているところであります。

○山口和之君 自分が議員になる前ですけれども、団地、だんだん高齢化してだんだん買物弱者と言われる方が増えてきて、出歩かない、閉じこもりが問題だということで、出歩けるようにするにはどうしたらいいんだと。もちろんバスも、いろんな手もあるんですけども、ゴルフカートが団地内を走りまわったところ、商品を持って家の前に来る、それよりも自分たちが出て行って、そのショッピングセンターのところに置いてあるというのは非常に面白いことだと思つて、これ何とかできないかなと思つたら、公道を走れないという話で、これは駄目ですということがあったものですから、今回のこの取組はいろんな意味で可能性を秘めているのではないかなと思えます。

そんな観点から、超小型モビリティを今後どのように展開していくのか、大臣にお伺いしたいなと思います。

○国務大臣(太田昭宏君) 現在、我が国におきまして、超小型モビリティが四千四百台ございまして、国交省において支援を始めたおとし以降、四千四百台になったんですが、この二年間で二千四百台増えているという状況にございます。普及は進んでいると思います。

この超小型モビリティは、自動車からの二酸化炭素削減、省エネの効果、あるいは高齢者や子育て世代の日常の移動支援、自然や町じゅうを楽しむ観光の振興、医療や介護等の生活支援サービスの円滑な提供、小口物流の輸送効率、サービスの向上、こうした幾つかの貢献できる分野があるというふうに思います。

そういう点ではこれを進めていくということが重要だと思えますが、国交省として、平成二十四年度補正予算から、まちづくり等と一体的に推進する先導・試行導入を支援しておりまして、これまで四十二件の実証事業が行われているというところであります。

国交省として、更に取組を強めて、成功事例を積み上げて国民理解の促進を図っていききたい、このように思います。

○山口和之君 車を使ったりして移動しなければならぬのを、ちよつとだけでも移動するときはこういつたものが使えたら、人の出入りは非常に多くなるのではないかなと思います。

ちよつと自分の元々の仕事柄からいえば、歩ける範囲でまず歩くと、それが一番大事なところなので、それとうまく組み合わせたまちづくりができたら面白いなと思いますので、是非進めていただきたいなと思います。

最後に、自動車検査独立行政法人と独立行政法人交通安全環境研究所の統合についてお伺いします。

統合により、先進技術や技術の高度化が進む中で、の安全や環境対策の面でどのような効果が期待

できるのか、また、統合により自動車検査については革新的な検査手法を導入するということが、一体どのように革新的なのかを教えてくださいなと思います。

○政府参考人(田端浩君) 今回統合します二つの法人は、いずれも自動車の安全、安心を確保する業務を担っております。交通安全環境研究所は、基準策定に必要な調査研究、型式指定の審査、リコールの技術検証を行っています。検査独立行政法人は、使用過程車の車検時の審査であります。

今回の統合の結果、自動車の設計段階から、新車、使用過程の段階までの業務一体的な実施によりまして、車検時の不具合情報の活用によりまして、基準の改善や迅速なリコールの実施、研究部門での知見を活用した革新的技術に対応する検査手法の開発などの連携が可能となります。これによりまして、自動車の安全・環境対策の体制の強化が図られると考えております。また、今後、開発普及が進みます自動走行や燃料電池自動車といった革新的な技術に対応いたしまして、電子的な診断装置でありますスキャンツールの活用を図るなど、審査の高度化、効率化を進めてまいりたいと考えております。

○山口和之君 是非、革新的な技術を進めていたいただきたいとともに、坂道や高速道路で止まらない車を走らせていただきたいなと思います。

以上です。ありがとうございます。

○和田政宗君 次世代の党の和田政宗です。まず、自動車整備工場における人手不足について聞いていきます。

国交省として、自動車整備工場の人材確保策については積極的なPRなどを行っていくというふうな答弁が出ておりますけれども、私は、職場体験ですとかインターンシップ、これがやはり大きな鍵になってくるというふうに思っております。現状と今後の取組についてどのように考えていますでしょうか。

○政府参考人(田端浩君) お答えいたします。自動車整備業界におけますインターンシップの

重要性、御指摘ございました。

業界では、個々の事業者が要望に応じまして学生等に対してインターンシップや体験学習の機会を提供しております。全国十九の都道府県で、地方の自動車整備振興会が事業者の紹介等の支援を行っております。今年度、新たに五府県の振興会がまた支援等を開始する予定であります。さらに、自動車整備人材確保・育成推進協議会が本年三月に自動車整備士を養成します専門学校、短大に体験学習や出前講座等の実施状況調査を行ったところ、調査した八十四校中全てで対応が可能であるというところの回答がありました。

国交省では、こういうような情報を関係者と共有しまして、要請、要望に応じて確実に対応してまいりたいと考えております。

○和田政宗君 私も友人や知人に自動車整備工場を経営している人間もおりますけれども、やはりかなり切迫した状況であるというふうに私聞いております。

自動車の整備、これは決して3Kとか4Kとか言われる職場ではなくて、極めて今クリーンな状況にもなっているというふうに思いますので、やはりそのように体験してもらふことでしっかりと人材確保をしていただければというふうに思います。

次に、ナンバープレートについてお聞きします。

図柄入りナンバープレートですけれども、図柄を選ぶことが可能なかということについて聞きます。複数の図柄から選べるのか、それとも単一の図柄なのか、国の検討状況について教えてください。

○政府参考人(田端浩君) 図柄入りナンバープレートにつきましては、その第一弾として、東京五輪特別仕様ナンバープレートを実施することとしております。東京五輪特別仕様ナンバープレートの図柄につきましては、二〇二〇年オリンピック・パラリンピック東京大会のエンブレムとともに、同大会にちなんだデザインを施し

たものになると考えております。

このデザインにつきましては、公募方式によりまして広く国民からアイデアを募集することにしておりまして、最大三種類程度を国土交通大臣が決定することとしております。自動車の所有者は、その希望により複数の図柄からの選択を可能とする方向で考えているところでございます。

○和田政宗君 次に、御当地ナンバープレートについて聞きます。

今は地名のみでありますけれども、例えば各地の御当地の偉人、例えば仙台藩祖伊達政宗公ですとか坂本龍馬の名前を使用することについてお聞きしたいというふうに思いますが、例えば今、仙台五五五ですけれども、これを政宗五五五とかそういったことにできないかというふうに思っております。伊達政宗公のことについて少し申し述べますと、四百年前の一六二一年の慶長の津波の後に沿岸に防潮林を整備し、港や河川を改修して運河を造って被災地を豊かな稲作地帯に変えていったという、まさに日本で初めて大規模な津波被害からの復興事業を行ったわけですが、これも、これによりまして、仙台藩は六十二万石だったのが実高は百万石を優に超えまして、余剰米を江戸に輸出しまして、江戸で流通する米の三分の一は仙台の米という大復興を成し遂げたわけでございます。

これは、公共事業におけるストック効果という面からも大いに参考にすべきだというふうに思いますが、政宗ナンバーができればまさに今の時代に合致するというふうに考えますが、各地の偉人の名前をナンバープレートに使用することはできないものなのか、見解をお願いいたします。

○政府参考人(田端浩君) ナンバープレートは国が定めた自動車のナンバーを表示するものでございまして、当該自動車为国による検査、登録を受けたものであることを外形的に証明しているものでございます。自動車のナンバーは、当該自動車の使用の本拠の位置や用途、種別等を示すものでありまして、地域名は車庫の所在地や自動車税等

の納税自治体を確定させる上で重要な要素となっております。

したがって、委員御指摘のような御当地の偉人名をナンバープレートに記載することは、自動車の使用の実態の把握等に影響することとなるため困難であると認識をしております。

○国務大臣(太田昭宏君) 面白くない答えを局長はしましたが、字だと紛らわしくなるものですかから駄目なんです、伊達政宗の絵を使つてというようなやり方はあると思うんですね。ハワイだと虹が懸かっている、あるいはニューヨークだと自由の女神像がプレートに入っている、いろんなところで私はアレنج、図柄入りということはいろいろ検討できるのではないかとこのように思っています。同じことなんですけど、絵を使うということですよ。

○和田政宗君 ありがとうございます。

絵による工夫ということですが、それができるといふふうに認識をいたしましたけれども、国土交通省からいただいた資料ですと、ニューヨーク州の例ではアイ・ラブ・ニューヨーク・パークスというものが入っていたりですとか、シドニー・オリンピックのときはウインというような文字が入っていたりというように、これはなかなか、日本ではそういった車の所在といえますが、車庫の問題などから難しいのかも現状ではしれませんけれども、将来的に絶対駄目だということでは私はないのかなというふうに思っておりますので、もし可能であればというふうに思っています。

次に、リコールなどが発生した際の速やかな対応の観点から聞いていきたいというふうに思います。

自動車関連産業におきまして、リコール案件等が発生した場合に記者会見が行われるわけですが、この会見においてうまく説明ができなかったり責任逃れに取られたりして、不信感をか

えつて広げてしまうことがあります。国交省におきまして、こうした企業の記者会見等を分析する担当者はいらっしゃるか、また、企業から国交省に記者会見の詳細な内容について文書などで報告させることをしているのかどうか。私はこれは、問題があった場合に速やかに対応するためにも必要と考えますが、現状と取組について教えてください。

○政府参考人(田端浩君) お答えいたします。

リコール等の情報につきましては、自動車ユーザに的確、迅速に伝える必要があると考えております。

リコール届出制度に基づいて自動車メーカー等から届出がありました情報、国土交通省におきましては、ホームページ等を通じて迅速にまずユーザに對し提供をしております。また、自動車メーカーにおきましてもユーザに對して適切な情報提供が行われるように、日頃から指導を行っております。ホームページあるいは記者への説明などを含めてきちっとやるようにという指導を行っております。

自動車メーカーにより発表の内容が不十分である、あるいはユーザにとつて分かりにくいといった場合については、発表内容について改善を行うようにメーカーを指導するなどの対応を取っております。きちっとした説明をしていくことが非常に大事なことで認識をしております。

○和田政宗君 タカタの例を見ますと、記者会見でかえつて不信感を広げたのではないかと、いろいろなところもありますので、そういったところ、お気付きになりましたら、すぐに企業等を指導する、相談をするということで改善をしていただければというふうに思います。

次に、自動車の輸出促進の観点から聞きます。自動車の型式認定の相互承認協定、この加盟国を増やすことがやはり日本車の輸出の促進につながるかと考えますが、国の見解はいかがでしょう。

○政府参考人(田端浩君) 委員御指摘のとおり、

加盟国の拡大というものは非常に重要であると考えております。

現在、一九五八年協定は、我が国のほか、欧州各国、オーストラリア、南アフリカ、タイ、マレーシアなど五十一个国家と一地域が加盟しています。一方、中国、インド、ASEAN諸国の多くは、独自基準を採用していたり、基準に適合しているかどうかを確認する認証制度が整備されていないなどの理由で協定に加盟しておりません。

このため、同協定に未加盟の国々に対して、今後とも我が国が国際基準の導入に係る技術協力を主導して、加盟国拡大に努めてまいります。

○和田政宗君 ありがとうございます。

次に、自動車のオートバイロット、自動運転技術普及に向けた動きについて聞いていきます。この普及ということですが、国際標準の獲得とすることが非常に重要になってくるというふうに思うんですが、その獲得に向けた動きについて国交省としてどのように取り組んでいるか、また、日本におけるオートバイロット技術の開発の進捗状況について教えてください。

○政府参考人(田端浩君) 現在、各国の自動車メーカーにおきましては、衝突被害軽減ブレーキ、横滑り防止装置などの技術が開発、実用化されております。今後、さらに二〇二〇年までに、高速道路における自動操舵技術、ドライバー異常時対応システムなどの技術の開発が進められております。

このような状況の中で、自動運転技術の国際的な安全基準作りが喫緊の課題となっております。このため、国連の場において、日本が自動運転車の国際基準の検討部会の議長を務め、現在、これらの技術の国際基準化に必要な要件の検討を進めているところでございます。

○和田政宗君 これは国際安全技術ですが、国際標準を取ることが、やはり日本の安全基準というものがしっかりと生かされる、技術基準がしっかりと生かされるということ、これはアドバンテージにもなるというふうに思いますので、

しっかりとした御対応をお願いしたいというふうに思います。

このオートバイロットの技術につきましては、日本の技術立国として、また優れた技術を世界に普及するという面でも非常に大きなものというふうに考えますが、大臣はこの動きについてどのように考えていますでしょうか。

○国務大臣(太田昭宏君) 自動運転技術は、自動的にブレーキ制御を行う、前方車両と安全な距離を保つ、高速道路での車線変更を行うなど、ドライバーの運転を支援する個々の技術ですが、この技術を高度化して複合化することによって、将来的には、行き着くところは完全な自動運転と、こういうルートをとりますが、これらの技術に活用されている最先端の電子機器、通信機器は日本が最も強い分野であると認識をしております。このため、自動運転技術の国際標準化、相手国でのデファクトスタンダード獲得は国際競争力強化に不可欠であります。

国際標準化に当たっては、日本が国連の場で国際基準を提案する等、各国を主導していくかばならないと思います。加えて、成長著しい中国やインドなどの国際標準化の枠組みに加盟していない国々に対しては、国際基準導入に係る技術協力等を主導して加盟を働きかけたいと思っております。

○和田政宗君 オートバイロット、自動運転といいますが、今から考えると将来の想像がなかなか付きにくいのかなというふうに思いますけれども、例えばETC、あるいは実は私の親戚が開発に関わっているんですけども、ETCはもう今普通に標準になっていて、極めて便利なシステムであるというふうに思っております。

例えば通信技術の国際標準獲得に向けても、かなりこれ苦労があったというふうなふうに私も聞いておりますので、このオートバイロットの技術というのは日本が先進的に世界に先駆けていろいろなことができればというふうに、これは日本にとつて大きな力になるというふうに思いますので、

で、しっかりと見守って、推進に当たってフォローいただければというふうに思っています。  
以上で終わります。

○吉田忠智君 社会民主党・護憲連合の吉田忠智です。

本法案により、自動車検査独立行政法人と独立行政法人交通安全環境研究所が統合され、新たに独立行政法人自動車技術総合機構が設立されるわけでございます。しかしながら、二〇一三年十一月の行政改革推進会議独立行政法人改革等に関する分科会第三ワーキンググループ第七回では、国交省は、①組織の重層化により意思決定の迅速性を欠く、②知名度が高い交通研の名称の喪失等により国際的なプレゼンスが低下する、③鉄道分野の業務範囲の縮小等がなされる場合は鉄道インフラの海外展開等に重大な支障が生じるなどとして、交通研は統合せず単独組織として存続させることを主張しておられたわけでありました。

その後、政権が交代した以外にどのような事情の変更があつて主張が変化したのでしょうか。統合後に国交省が列挙したような懸念は生じないのか、また、所要の予算、人員の確保、技術継承、職員の雇用、労働条件の安定は図られるのか、伺います。

○政府参考人(田端浩君) 今般の二法人の統合でございますが、平成二十五年十二月の閣議決定に基づき実施するものでございます。

委員御指摘の当時の議論のデメリットにつきましては、検討の結果、交通安全環境研究所の研究部門は、自動車における我が国技術の国際標準獲得や鉄道インフラの戦略的な海外展開等において重要な役割を引き続き担う必要があるとされました。このため、交通安全環境研究所の名称を維持し、代表権を有する理事を置くほか、鉄道分野の業務は引き続き新法人が行う旨の閣議決定になりました。ということから、先ほど御指摘ございました「デメリットは解消されております」。

また、この閣議決定におきましては、今回の改革の目的は法人の政策実施機能の最大化を図るも

のであること、独立行政法人で現在働いている職員の士気の向上や雇用の安定にも配慮することが盛り込まれております。このような方針に基づき、今般の法案においては、交通安全環境研究所のプレゼンスは確保されており、職員の雇用継続についても規定をしているところでございます。以上によりまして、統合後において交通安全環境研究所の業務や体制等が縮小したり労働環境が悪化することはないものと認識しております。

○吉田忠智君 かねて懸念が示された課題について、しっかりと国交省として責任を持つて対応していただきたいと思ひます。

次の質問に移ります。  
タカタ製エアバッグ事故の問題で、装置メーカーに情報提供を求める手だてがないという制度の欠陥が明らかになったことを受けて、本法案により、リコールの実施に必要な報告徴収、立入検査の対象に新たに装置メーカーを追加することになったわけでありました。

今回の措置は一步前進であると考えます。しかし、米国では、問題が発生していれば、設計上の欠陥が否かは判明していない段階、原因が特定されていない段階でも、利用者の安全、安心を最優先して、予防的措置として政府の指示で車両を回収して原因を究明する調査リコールが実施をされます。

全国消費者団体連絡会、PLオンブズ会議などからも、日本でも調査リコールを制度化すべきだという提言も出されているのは御案内のとおりでございます。

今回、調査リコールの制度化が見送られたのはどのような理由からでしょうか、伺います。

○政府参考人(田端浩君) タカタ製のエアバッグにつきましては、一部の自動車メーカーがいわゆる調査リコールを行いました。調査リコールは、市場で事故が発生しておらず、車両に何らかの不具合があるかもまだ特定されていない段階で、自動車メーカーが念のため自主的に車両を回収し、不具合の調査を行うものであります。このよう

に、調査リコールは設計、製造上の問題が特定された上で行われる通常のリコール、これには至らない任意の措置であるため、制度化することまでは今法案で考えていないところでございます。

今回のタカタの事案では、米国でも調査リコールを実施しておりますが、米国でもあくまで任意の措置でありまして、制度化はされておらないところであります。

○吉田忠智君 国交省の幹部は、制度化すればメーカーの負担が重くなるとして、自動車メーカーの負担を考慮して見送ったとする新聞報道もございました。自動車メーカーの負担のみを考慮して判断しているとすれば、タカタのエアバッグの問題に関して、会見で繰り返し、自動車の安全上極めて重要であり対応に万全を期したいとおっしゃっておられました太田大臣の思いとも懸け離れているのではないかと思ふわけでありました。

昨年十二月九日の会見において、太田大臣自ら、自動車メーカーが調査リコールを全米に拡大することを受けて、国内でも米国同様の調査リコールの措置をとるよう指示したことを明らかにされております。また、大臣は、今後も同様の問題が生じた際には調査リコールを行うことはあり得る、リコール制度の見直しについては対応状況を見て検討したいとおっしゃっておられます。

確認になりますけれども、今後も事案次第で調査リコールを指示することはあると理解してよろしいですね。

○国務大臣(太田昭宏君) タカタ製エアバッグの事案においては、不具合原因を究明するために一部の自動車メーカーが自主的に一定範囲の車両の全数回収、いわゆる調査リコールを行ったところでございます。今後も同様の問題が生じた際に自動車メーカーが調査リコールを行うことはあり得ると、このように考えます。

○吉田忠智君 もちろん、安全、安心は最優先でありまして、メーカーの負担を考慮することと否定はしません。要は、両者のバランスだと思ひますけれども、ある程度明確な要件を定め、

予見可能性、行政の透明性を確保することは消費者にとつてもメーカーにとつてもメリットだと、そのように思ひます。

会見では、大臣は、第一に、発生原因の特定に時間を要すること、第二に、万一発生すれば生命に関わる危険な事案であるといった二点を指摘されておられます。

国交省が調査リコールを指示するに当たって、この点が言わば要件、判断基準となると理解してよろしいですか。

○政府参考人(田端浩君) タカタ製エアバッグの全数回収、いわゆる調査リコールにつきましては、御指摘の点を踏まえて自動車メーカーがその実施を判断したものと、このように考えて認識をしております。この調査リコール自体は制度化されたものではありません。個別の事案の特性、あるいはその影響などを考慮しまして、自動車メーカーにおいて、その事情に勘案しながらその都度判断をしてされるものと認識をしております。

○吉田忠智君 このタカタ製エアバッグの問題は未解明でありまして、法改正後も引き続き国交省に期待される役割は大きいと思つております。

タカタ製エアバッグ問題を始めてとして、リコール制度の信頼性を高め、自動車の安全、安心を確保することに向けた大臣の決意を改めて伺ひます。

○国務大臣(太田昭宏君) 自動車のリコール制度は、自動車の不具合による交通事故未然防止又は拡大防止を図るものでありまして、自動車ユーザーの安全、安心を確保するために極めて重要だと思つております。

近年の自動車の装置の共通化、モジュール化、これらの進展等を踏まえまして、この法案では、装置メーカー等よりリコールに関する国の報告徴収、立入検査の対象に追加をする措置を講ずるとしてあります。これによりまして、装置メーカーが有する技術的な情報や、同じ部品を納入している他の自動車メーカーの情報について、自動車メー



態系の破壊が進み環境悪化は深刻である。長良川河口堰が利水に無用、治水に危険、環境に有害であることは、もはや論をまたない。長良川沿川の主要な漁協や多くの釣り人、観光業とそれに関連する各種商工業者は、せめて天然アユの遡上・降下時期にはゲートを上上げてほしい、さらには海抜ゼロメートル地帯の三重県桑名市長島町の住民は洪水時、地震時に危険となる河口堰を取り払ってほしいと、それぞれ切実な声を上げている。当局はゲートを上げると塩水が遡上し、農業への塩害が起きると言っているが、その実証的データは全くない。

ついで、河口堰の最終的撤去を求めつつ、当面、次の事項について実現を図りたい。

一、河口堰の運用見直しに向けた調査に着手し、農業用水を使用しない期間にゲートを試験的に開放して「塩害」について実証的調査を行うこと。

二、河口堰のゲートを開放し、もう一度、厳密で公正な環境アセスメントを実施すること。

三、同ゲートの通年開放が今すぐ困難ならば、せめて天然アユが遡上・降下する時期に開放すること。

四、住民の意思を無視した強引な河口堰からの上水の給水を直ちに中止すること。

五、以上の四項目のうち、全項目又は一部項目を議決すること。

第一四〇八号 平成二十七年五月二十八日受理  
長良川河口堰のゲートの開放等に関する請願

請願者 岐阜市 鈴木英雄 外百四十九名  
紹介議員 吉田 忠智君

この請願の趣旨は、第一四〇七号と同じである。

六月十日日本委員会に左の案件が付託された。

一、道路運送車両法及び自動車検査独立行政法人法の一部を改正する法律案

道路運送車両法及び自動車検査独立行政法人法の一部を改正する法律案  
道路運送車両法及び自動車検査独立行政法人法の一部を改正する法律

（道路運送車両法の一部改正）  
第一条 道路運送車両法（昭和二十六年法律第百八十五号）の一部を次のように改正する。

第七条第三項中掲げる書面を「定める書面」に改め、同項第三号中「乗用自動車（人の運送の用に供する自動車のうち、国土交通省令で定めるもの以外の）」を「乗用自動車等（人の運送の用に供する自動車又は貨物の運送の用に供する小型自動車のうち、当該自動車の構造等に関する事項（第七十一条の二第一項に規定する構造等に関する事項をいう。）に変更が生ずることが少ないものとして国土交通省令で定める）」に、「同条第七項」を「第九十四条の五第七項」に改める。

第十一条第一項中「長、以下この条の下に（次項第三号及び第三項を除く。）」を加え、同条第二項中「自動車登録番号標が滅失し、き損し、若しくは第三十九条第二項の規定に基づく国土交通省令で定める様式に適合しなくなり、又はこれに記載された自動車登録番号の識別が困難となつた」を「次に掲げる」に改め、同項に次の各号を加える。  
一 自動車登録番号標が滅失し、毀損し、又は第三十九条第二項の規定に基づく国土交通省令で定める様式に適合しなくなつたとき。  
二 自動車登録番号標に記載された自動車登録番号の識別が困難となつたとき。  
三 次項の規定により国土交通大臣が自動車登録番号標の交換を認めたとき。  
第三十六条中「国土交通省令で定めるところにより臨時運行許可番号標及びこれに記載された番号を見やすいように表示し、かつ、臨時運行許可証を備え付けなければ」を「次に掲げる要件を満たさなければ」に改め、同条に次の各号

自動車の保有者から当該

があつたときは、これを認めるものとする。  
第十九条の見出しを「（自動車登録番号標の表示の義務）」に改め、同条中「国土交通省令で定めるところにより」を削り、「及びこれ」を「を国土交通省令で定める位置に、かつ、被覆しないことその他当該自動車登録番号標に、」を見やすいように」を「の識別に支障が生じないものとして国土交通省令で定める方法により」に改める。

第二十四条の次に次の一条を加える。  
（独立行政法人自動車技術総合機構の確認調査）  
第二十四条の二 国土交通大臣は、この章に規定する自動車の登録に関する事務のうち、その申請に係る事項に虚偽がないかどうかの確認その他の事実の確認をするために必要な調査（以下この条において「確認調査」という。）を独立行政法人自動車技術総合機構（以下機構という。）に行わせるものとする。

2 機構は、確認調査を行つたときは、遅滞なく、当該確認調査の結果を国土交通省令で定めるところにより国土交通大臣に通知しなければならない。

3 国土交通大臣は、機構が天災その他の事由により確認調査を円滑に処理することが困難となつた場合において必要があると認めるときは、確認調査を自らも行うこととすることができる。

4 国土交通大臣が前項の規定により確認調査を行うこととし、又は同項の規定により行つている確認調査を行わないこととする場合における確認調査の引継ぎに関する所要の事項は、国土交通省令で定める。

第三十六条中「国土交通省令で定めるところにより臨時運行許可番号標及びこれに記載された番号を見やすいように表示し、かつ、臨時運行許可証を備え付けなければ」を「次に掲げる要件を満たさなければ」に改め、同条に次の各号

を加える。  
一 臨時運行許可番号標を国土交通省令で定める位置に、かつ、被覆しないことその他当該臨時運行許可番号標に記載された番号の識別に支障が生じないものとして国土交通省令で定める方法により表示していること。

二 臨時運行許可証を備え付けていること。  
第三十六条の二第一項中「国土交通省令で定めるところにより回送運行許可番号標及びこれに記載された番号を見やすいように表示し、かつ、回送運行許可証を備え付けた」を「次に掲げる要件を満たす」に、「当該回送運行許可証」を「当該許可」に、「これ」を「当該回送運行許可証」に改め、同項に次の各号を加える。

一 回送運行許可番号標を国土交通省令で定める位置に、かつ、被覆しないことその他当該回送運行許可番号標に記載された番号の識別に支障が生じないものとして国土交通省令で定める方法により表示していること。

二 回送運行許可証を備え付けていること。  
第三十六条の二第八項を削り、同条第七項中「現に交付を受けている回送運行許可証及び現に貸与を受けている回送運行許可番号標（以下「及び」という。）を削り、同項第三号を削り、同項第四号中「正当な理由がないのに、前項の規定を、第三項の規定により許可に付した条件」に改め、同号を同項第三号とし、同項を同条第八項とし、同条第六項中「回送運行許可証」を「当該許可」に、「は、その日から三日以内に、当該」を「又は次項の規定により許可を取り消されたときは現に交付を受けている」に、「これに係る回送運行許可番号標」を「現に貸与を受けている回送運行許可番号標（以下この条において「交付」を受けている回送運行許可証等）」という。の全部を、同項の規定による命令を受けたときはその命令に応じ交付を受けている回送運行許可証等の全部又は一部を、そ

の日から五日以内（同項の規定により許可を取り消されたとき又は同項の規定による命令を受けたときにあつては、その通知を受けてから五日以内）に、それぞれに改め、同項を同条第七項とし、同条第五項を削り、同条第四項中「その有効期間を」を「交付年月日及び第一項の許可の有効期間の満了の日」に、「及び」を「並びに」に改め、同項を同条第六項とし、同条第三項を同条第五項とし、同条第二項の次に次の二項を加える。

3 第一項の許可には、条件を付し、及びこれを変更することができる。

4 前項の条件は、第一項の許可を受けた者が行う自動車の回送が適切に行われるために必要とする最小限度のものに限り、かつ、当該許可を受けた者に不当な義務を課することとならないものでなければならない。

第三十六条の二第九項中「第七項」を「前項」に改め、同条第十項中「第七項」を「第八項」に改める。

第六十三条の二第六項中「独立行政法人交通安全環境研究所（以下「研究所」という。）を「機構」に改め、同条第七項中「研究所」を「機構」に改める。

第六十三条の三第五項及び第六項中「研究所」を「機構」に改める。

第六十三条の四第一項中「輸入した自動車製作者等」の下に「（当該基準に適合自動車の装置（後付装置を除く。以下この項において同じ。）のうち、保安基準に適合していないおそれがあることを認めるものを製作し、又は輸入した装置製作者等を含む。）を、」を、「届出をした自動車製作者等」の下に「（当該届出に係る自動車の装置のうち、保安基準に適合しなくなるおそれがある状態又は適合していない状態にあると認めるものを製作し、又は輸入した装置製作者等を含む。）を」を加える。

第六十四条中「研究所」を「機構」に改める。  
第七十三条第一項中「国土交通省令で定める

位置に」を削り、「表示し、かつ、そのを」を「国土交通省令で定める位置に、かつ、被覆しないことその他当該に、」を見やすいようにをの識別に支障が生じないものとして国土交通省令で定める方法により」に改める。

第七十四条の二の見出しを「（道路運送車両の検査に係る独立行政法人自動車技術総合機構の審査）」に改め、同条第一項中「自動車検査独立行政法人（以下「検査法人」という。）を「機構」に改め、同条第二項中「検査法人はを「機構は、」に改め、同条第三項中「検査法人」を「機構」に改める。

第七十四条の三第六項及び第七項中「検査法人」を「機構」に改める。

第七十四条の四中「第七十五条の二」を「第七十五条の三」に、「第七十五条の四」を「第七十五条の五」に改める。

第七十五条第三項中「規定により」の下に「その型式について指定を受けた特定共通構造部（同項に規定する特定共通構造部をいう。）の当該指定に係る構造、装置及び性能並びに第七十五条の三第一項の規定により」を加える。

第七十五条の四の見出しを「（型式についての指定に係る独立行政法人自動車技術総合機構の審査）」に改め、同条第一項中「及び第七十五条の二第一項を、」第七十五条の二第一項に規定する特定共通構造部の型式についての指定及び第七十五条の三第一項に、「当該自動車」を「当該自動車及び当該特定共通構造部」に、「研究所」を「機構」に改め、同条第二項中「研究所」を「機構」に改め、同条を第七十五条の五とする。

第七十五条の三の見出しを「（特定共通構造部及び特定装置の表示）」に改め、同条第一項中「前条第一項」を「第七十五条の二第一項又は前条第一項」に、「特定装置を」特定共通構造部又は特定装置に、「同項を」第七十五条の二第一項又は前条第一項に改め、同条第二項及び第三項中「特定装置」を「特定共通構造部又は特定装置」に改め、同条を第七十五条の四とする。

第七十五条の二第四項中「自動車」の下に「又は特定共通構造部を加え、同条第七項中「場合には、」の下に「第七十五条第三項後段及び」を加え、同条を第七十五条の三とする。

第七十五条の次に次の一条を加える。  
（共通構造部の指定）

第七十五条の二 国土交通大臣は、自動車の安全性の増進及び自動車による公害の防止その他の環境の保全を図るため、申請により、車枠又は車体及びその他の第四十一条各号に掲げる装置の一部から構成される自動車の構造部分であつて、複数の型式の自動車に共通して使用されるもの（以下この項及び第四項において「共通構造部」という。）のうち、当該共通構造部により当該共通構造部を有する自動車の第四十条第八号に掲げる事項が特定されることとなるもの（以下「特定共通構造部」という。）をその型式について指定する。

2 前項の指定の申請は、本邦に輸出される特定共通構造部について、外国において当該特定共通構造部を製作することを業とする者又はその者から当該特定共通構造部を購入する契約を締結している者であつて当該特定共通構造部を本邦に輸出することを業とするものも行うことができる。

3 第一項の指定は、申請に係る特定共通構造部の当該申請に係る構造、装置及び性能が保安基準に適合し、かつ、当該特定共通構造部が均一性を有するものであるかどうかを判定することによつて行う。この場合において、次条第一項の規定によりその型式について指定を受けた装置は、保安基準に適合しているものとみなす。

4 国土交通大臣は、その型式について指定を受けた特定共通構造部の当該指定に係る構造、装置若しくは性能が保安基準に適合しなくなり、又は均一性を有するものでなくなつたときは、その指定を取り消すことができる。この場合において、国土交通大臣は、取

消しの日までに製作された共通構造部について取消しの効力の及ぶ範囲を限定することができる。

5 前項の規定によるほか、国土交通大臣は、指定外国共通構造部製作者等第二項に規定する者であつてその製作し、又は輸出する特定共通構造部の型式について第一項の指定を受けたものをいう。以下この項において同じ。）が次の各号のいずれかに該当する場合に、当該指定外国共通構造部製作者等に係る第一項の指定を取り消すことができる。

一 指定外国共通構造部製作者等が第七十六条の規定に基づく国土交通省令の規定（第一項の指定に係る部分に限る。）に違反したとき。

二 国土交通大臣が第一条の目的を達成するため必要があると認めて指定外国共通構造部製作者等に対しその業務に関し報告を求めた場合において、その報告がされず、又は虚偽の報告がされたとき。

三 国土交通大臣が第一条の目的を達成するため必要があると認めてその職員に指定外国共通構造部製作者等の事務所その他の事業場又はその型式について指定を受けた特定共通構造部の所在すると認める場所において当該特定共通構造部、帳簿書類その他の物件についての検査をさせ、又は関係者に質問をさせようとした場合において、その検査が拒まれ、妨げられ、若しくは忌避され、又は質問に対し陳述がされず、若しくは虚偽の陳述がされたとき。

6 特定共通構造部のうち国土交通省令で定めるものは、国土交通省令で定めるところによりその型式について外国が行う第一項の指定に相当する認定その他の証明を受けた場合には、前条第三項後段の規定の適用については、第一項の規定によりその型式について指定を受けた特定共通構造部とみなす。  
第七十六条中「その他を、」第七十五条の三

第一項の指定の手続その他に改める。

第九十四条の五第七項中「乗用自動車」を「乗用自動車等」に改める。

第百条第一項中第十五号を第十六号とし、第十号から第十四号までを一号ずつ繰り下げ、同項第九号中「第七十五条の二第二項」を「第七十五条の三第二項」に改め、同号を同項第十号とし、同項第八号の次に次の一号を加える。

九 第七十五条の二第二項の規定により特定共通構造部の型式について指定を受けた者

第百一条中「検査法人」を「機構」に改める。

第百二条第一項中第十三号を削り、第十四号を第十三号とし、同条第二項中「検査法人」を「機構」に、「実費」を「自動車検査証の交付に係る実費」に、「自動車検査証の交付に係る手数料及び」を「手数料を国に」、「手数料をそれぞれ国及び検査法人に」を「実費を勘案して政令で定める額の手数料を機構に、それぞれに改め、同条第六項中「第二項」の下に「及び第三項」を加え、「検査法人」を「機構」に改め、同項を同条第七項とし、同条第五項を同条第六項とし、同条第四項中「第一項各号」の下に「又は第三項」を加え、同項を同条第五項とし、同条第三項中「第十四号までに」を「第十三号までに」、「前二項」を「同項及び第二項の手数料並びに前項に規定する者の同項」に、「検査法人」を「機構」に改め、同項ただし書中「第十四号まで」を「第十三号まで若しくは前項」に改め、同項を同条第四項とし、同条第二項の次に次の一項を加える。

3 自動車、特定共通構造部又は特定装置の型式について指定を申請する者は、実費（第七十五条の五第一項の審査に係る実費を除く。）を勘案して政令で定める額の手数料を国に、当該審査に係る実費を勘案して政令で定める額の手数料を機構に、それぞれ納めなければならない。

第百三条第二項中「第三十六条の二第七項」を「第三十六条の二第八項」に、「第七十五条の二

第五項」を「第七十五条の二第四項若しくは第五項、第七十五条の三第五項」に改める。

第百五条の二中「第一条第一項から第三項まで及び第五項」を「第一条第一項、第二項、第四項及び第六項」に改める。

第百八条第一号中「第十一条第四項」を「第十一条第五項」に、「第三十六条の二第六項（第七十三条第二項において準用する場合を含む。）第三十六条の二第八項」を「第三十六条の二第七項」に改める。

第百九条第一号中「第十一条第三項若しくは第五項」を「第十一条第四項若しくは第六項」に改める。

第百十条第一項第一号中「第七十五条の三第二項」を「第七十五条の四第二項」に改める。

（自動車検査独立行政法人法の一部改正）  
第二条 自動車検査独立行政法人法（平成十一年法律第二百十八号）の一部を次のように改正する。

題名を次のように改める。

独立行政法人自動車技術総合機構法

第一条及び第二条中「自動車検査独立行政法人」を「独立行政法人自動車技術総合機構」に改める。

第三条の見出しを「機構の目的」に改め、同条中「自動車検査独立行政法人」を「独立行政法人自動車技術総合機構」に、「検査法人」を「機構」に改め、「の検査に関する事務のうち、自動車」を削り、「審査を」を「審査、自動車技術等に関する試験、調査、研究及び開発等を総合的に」、「自動車」の安全性の確保及び自動車による「を」自動車運送等に関する安全の確保」に改め、「保全」の下に「及び燃料資源の有効な利用の確保を加える。

第三条の二及び第四条中「検査法人」を「機構」に改める。

第五条第一項中「検査法人」を「機構」に、「の規定を」及び道路運送車両法及び自動車検査独立行政法人法の一部を改正する法律（平成二十

七年法律第 号）附則第十二条第一項の規定に、「金額」を「金額の合計額」に改め、同条第二項及び第三項中「検査法人」を「機構」に改める。

第六条第一項中「検査法人」を「機構」に改め、同条第二項中「検査法人」を「機構」に、「四人を五人」に改める。

第七条第一項中「検査法人」を「機構」に改め、同条中第三項を第四項とし、第二項を第三項とし、第一項の次に次の一項を加える。

2 理事のうちから理事長が指名する者一人は、第十二条第一号に掲げる業務（道路運送車両法第七十五条の五第一項に基づき行うものに限る。）第十二条第二号、第四号及び第五号に掲げる業務並びにこれらに附帯する業務について、理事長の定めるところにより、機構を代表する。

第九条第二項中「検査法人」を「機構」に、「自動車検査独立行政法人法」を「独立行政法人自動車技術総合機構法」に改める。

第十条及び第十一条中「検査法人」を「機構」に改める。

第十二条中「検査法人」を「機構」に改め、同条第一号中「自動車」の下に「共通構造部（道路運送車両法第七十五条の二第一項に規定する共通構造部をいう。）及び自動車の装置」を加え、「（道路運送車両法第七十五条の四第一項に基づくものを除く。）」を削り、同条第二号中「前号」を「前各号」に改め、同号を同条第六号とし、同条第一号の次に次の四号を加える。

二 道路運送車両法第六十三条の二第六項及び第六十三条の三第五項の規定に基づき、自動車及び自動車の装置が保安基準に適合していないおそれの原因が設計又は製作の過程にあるかどうか並びに同条第一項及び第二項の規定による届出に係る改善措置の内容が適切であるかどうかの技術的な検証を行うこと。

三 自動車の登録に係る事実の確認をするた

めに必要な調査を行うこと。

四 自動車技術その他の運輸技術のうち陸上運送及び航空運送に関する安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保に係るものに関する試験、調査、研究及び開発を行うこと。

五 前号に掲げる業務に係る成果を普及すること。

第十三条第一項中「検査法人」を「機構」に改める。

第十四条中「検査法人」を「機構」に改め、「審査事務」の下に「（道路運送車両法第七十五条の五第一項に基づく審査に係る業務を除く。）」を加える。

第十五条の見出し中「審査事務」を「審査事務等」に改め、同条中「検査法人」を「機構」に改め、「審査事務」の下に「及び第十二条第二号に掲げる業務」を加え、同条の次に次の一条を加える。

（区分経理）

第十五条の二 機構は、第十二条第一号から第三号までに掲げる業務（これらに附帯する業務を含む。）に係る経理とその他の業務に係る経理とを区分して整理しなければならない。

第十六条第一項及び第三項中「検査法人」を「機構」に改める。

第十七条第一項中「この法律を施行するため必要があると認めるときは、検査法人に対し、その」を「第十二条第一号及び第二号に掲げる業務の適正な運営を確保するために必要な限度において、機構に対し、当該に、「検査法人の」を「機構」に改める。

第十八条、第二十条及び第二十一条中「検査法人」を「機構」に改める。

附 則

（施行期日）

第一条 この法律は、平成二十八年四月一日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。

一 第一条中道路運送車両法第六十三条の四第一項の改正規定並びに附則第十二条第二項及び第三項並びに第十九条の規定 公布の日

二 第一条中道路運送車両法第七條第三項、第十一條、第九十四條の五第七項及び第百五條の二の改正規定、同法第百八條第一號の改正規定「第十一條第四項」を「第十一條第五項」に改める部分に限る。並びに同法第百九條第一號の改正規定並びに附則第二十一條の規定 平成二十八年三月三十一日までの間において政令で定める日

(確認調査に関する経過措置)

第二条 国土交通大臣は、第一条の規定による改正後の道路運送車両法(次条において「新道路運送車両法」という。)第二十四條の二第一項の規定にかかわらず、平成三十年四月一日(以下「指定日」という。)の前日までは、政令で定める区域内に使用の本拠の位置を有する自動車の登録に関する確認調査(同項に規定する確認調査を

いう。附則第十条において同じ。)を自ら行うものとする。

(回送運行の許可に関する経過措置)

第三条 新道路運送車両法第三十六條の二(新道路運送車両法第七十三條第二項において準用する場合を含む。)以下この条において同じ。)の規定は、この法律の施行の日(以下「施行日」という。)以後に新道路運送車両法第三十六條の二第一項の許可を受けた者について適用し、この法律の施行の際現に第一条の規定による改正前の道路運送車両法(以下「旧道路運送車両法」という。)第三十六條の二第一項(旧道路運送車両法第七十三條第二項において準用する場合を含む。)以下この条において同じ。)の許可を受けている者については、なお従前の例による。この場合において、旧道路運送車両法第三十六條の二第一項中次の表の上欄に掲げる字句は、同表の下欄に掲げる字句とする。

とする。

第五条 前条の規定により機構の職員となつた者に対する国家公務員法(昭和二十二年法律第二十号)第八十二條第二項の規定の適用については、機構の職員を同項に規定する特別職国家公務員等と、前条の規定により国家公務員としての身分を失つたことを任命権者の要請に応じ同項に規定する特別職国家公務員等となるため退職したことみなす。

第六条 附則第四条の規定により内閣府又は国土交通省の職員が機構の職員となる場合には、その者に対しては、国家公務員退職手当法(昭和二十八年法律第百八十二号)に基づく退職手当は、支給しない。

2 機構は、前項の規定の適用を受けた機構の職員の退職に際し、退職手当を支給しようとするときは、その者の国家公務員退職手当法第二條第一項に規定する職員(同条第二項の規定により職員とみなされる者を含む。附則第十四條第一項において同じ。)としての引き続きいた在職期間を機構の職員としての在職期間とみなして取り扱うべきものとする。

3 施行日の前日又は指定日の前日に内閣府又は国土交通省の職員として在職する者が、附則第四条の規定により引き続き機構の職員となり、かつ、引き続き機構の職員として在職した後引き続き国家公務員退職手当法第二條第一項に規定する職員となつた場合におけるその者の同法に基づいて支給する退職手当の算定の基礎となる勤続期間の計算については、その者の機構の職員としての在職期間を同項に規定する職員としての引き続きいた在職期間とみなす。ただし、その者が機構を退職したことにより退職手当(これに相当する給付を含む。)の支給を受けているときは、この限りでない。

4 機構は、施行日の前日又は指定日の前日に内閣府又は国土交通省の職員として在職し、附則第四条の規定により引き続き機構の職員となつた者のうち施行日又は指定日から雇用保険

法(昭和四十九年法律第百十六号)による失業等給付の受給資格を取得するまでの間に機構を退職したものであつて、その退職した日まで内閣府又は国土交通省の職員として在職したものとしたならば国家公務員退職手当法第十條の規定による退職手当の支給を受けることができるものに対しては、同条の規定の例により算定した退職手当の額に相当する額を退職手当として支給するものとする。

第七条 附則第四条の規定により機構の職員となつた者であつて、施行日の前日又は指定日の前日において内閣総理大臣若しくは国土交通大臣又はそれらの委任を受けた者から児童手当法(昭和四十六年法律第七十三号)第七條第一項(同法附則第二條第三項において準用する場合を含む。)以下この条において「特例給付」という。)の支給要件に該当するときは、その者に対する児童手当又は特例給付の支給に関しては、施行日又は指定日において、それぞれ同法第七條第一項の規定による市町村長(特別区の区長を含む。)の認定があつたものとみなす。この場合において、その認定があつたものとみなされた児童手当又は特例給付の支給は、同法第八條第二項(同法附則第二條第三項において準用する場合を含む。)の規定にかかわらず、それぞれ施行日の前日又は指定日の前日の属する月の翌月から始める。

(機構の職員となる者の職員団体についての経過措置)

第八条 施行日の前日又は指定日の前日において現に存する国家公務員法第百八條の二第一項に規定する職員団体であつて、その構成員の過半数が附則第四条の規定により機構に引き継がれる者であるものは、施行日又は指定日において、それぞれ労働組合法(昭和二十四年法律第百七十四号)の適用を受ける労働組合となるも

(職員の引継ぎ等)

第四条 施行日の前日又は指定日の前日において現に国土交通省の部局又は機関でそれぞれ政令で定めるものの職員である者は、国土交通大臣が指名する者を除き、別に辞令を發せられない限り、施行日又は指定日において、それぞれ独

次に掲げる要件を満たすものを、当該回送運行許可証の有効期間内に、これに記載された目的に従つて運行の用に供するときは、第四條、第十九條、第五十八條第一項及び第六十六條第一項の規定は、当該自動車について適用しない。一 回送運行許可番号標を国土交通省令で定める位置に、かつ、被覆しないことその他当該回送運行許可番号標に記載された番号の識別に支障が生じないものとして国土交通省令で定める方法により表示していること。二 回送運行許可証を備え付けていること。

立行政法人自動車技術総合機構(以下「機構」という。)の職員となるものとする。

2 前項の規定は、内閣府の部局又は機関で政令で定めるものの職員である者について準用する。この場合において、同項中「国土交通大臣」とあるのは、「内閣総理大臣」と読み替へるもの

のとする。この場合において、当該職員団体が法人であるときは、法人である労働組合となるものとする。

2 前項の規定により法人である労働組合となつたものは、施行日又は指定日から起算して六十日を経過する日までに、労働組合法第二条及び第五条第二項の規定に適合する旨の労働委員会の証明を受け、かつ、その主たる事務所の所在地において登記しなければ、その日の経過により解散するものとする。

3 第一項の規定により労働組合となつたものについては、施行日又は指定日から起算して六十日を経過する日までは、労働組合法第二条ただし書第一号に係る部分に限る。の規定は、適用しない。

（国の有する権利義務の承継）

第九条 施行日の前日又は指定日の前日において、第二条の規定による改正後の独立行政法人自動車技術総合機構法第十二条第三号に掲げる業務（これに附帯する業務を含む。）に関し、現に国が有する権利及び義務のうちそれぞれ政令で定めるものは、施行日又は指定日において、それぞれ機構が承継する。

（国有財産の無償使用）

第十条 国土交通大臣は、施行日の前日又は指定日の前日において現に道路運送車両法第二章に規定する自動車の登録に関する確認調査に使用されている国有財産であつてそれぞれ政令で定めるものを、政令で定めるところにより、機構の用に供するため、機構に無償で使用させることができる。

（研究所の解散等）

第十一条 独立行政法人交通安全環境研究所（以下「研究所」という。）は、この法律の施行の時に

2 この法律の施行の際現に研究所が有する権利のうち、機構がその業務を確実に実施するため

に必要な資産以外の資産は、この法律の施行の時ににおいて国が承継する。

3 前項の規定により国が承継する資産の範囲その他当該資産の国への承継に関し必要な事項は、政令で定める。

4 研究所の平成二十七年四月一日に始まる事業年度（以下この条において「最終事業年度」という。）及び平成二十三年四月一日に始まる独立行政法人通則法（平成十一年法律第百三十三号。以下「通則法」という。）第二十九条第二項第一号に規定する中期目標の期間における業務の実績についての通則法第三十二条第一項の規定による評価は、機構が受けるものとする。この場合において、同条第二項の規定による報告書の提出及び公表は機構が行うものとし、同条第四項前段の規定による通知及び同条第六項の規定による命令は機構に対してなされるものとする。

5 研究所の最終事業年度に係る通則法第三十八条の規定による財務諸表、事業報告書及び決算報告書の作成等については、機構が行うものとする。

6 研究所の最終事業年度における通則法第四十条第一項及び第二項の規定による利益及び損失の処理に関する業務は、機構が行うものとする。

7 前項の規定による処理において、通則法第四十条第一項及び第二項の規定による整理を行った後、同条第一項の規定による積立金があるときは、当該積立金の処分は、機構が行うものとする。この場合において、附則第十六条の規定による廃止前の独立行政法人交通安全環境研究所法（平成十一年法律第二百七号。次条第一項において「旧交通安全環境研究所法」という。）第十六条の規定（同条の規定に係る罰則を含む。）は、なおその効力を有するものとし、同条第一項中「当該中期目標の期間の次の」とあるのは「独立行政法人自動車技術総合機構の平成二十八年四月一日に始まる」と、「次の中期目標の期間における第十二条」とあるのは「中期目標

の期間における独立行政法人自動車技術総合機構法（平成十一年法律第二百十八号）第十二条」とする。

8 第一項の規定により研究所が解散した場合における解散の登記については、政令で定める。（機構への出資）

第十二条 前条第一項の規定により機構が研究所の権利及び義務を承継したときは、その承継の際、機構が承継する資産の価額（同条第七項の規定によりなおその効力を有するものとして読み替えて適用される旧交通安全環境研究所法第十六条第一項の規定による承認を受けた金額があるときは、当該金額に相当する金額を除く。）から負債の金額を差し引いた額は、政府から機構に対し出資されたものとする。

2 前項に規定する資産の価額は、施行日現在における時価を基準として評価委員が評価した価額とする。

3 前項の評価委員その他評価に関し必要な事項は、政令で定める。（非課税）

第十三条 附則第十一条第一項の規定により機構が権利を承継する場合における当該承継に係る不動産又は自動車の取得に対しては、不動産取得税又は自動車取得税を課することができない。

（研究所の職員から引き続き機構の職員となつた者の退職手当の取扱いに関する経過措置）

第十四条 機構は、施行日の前日に研究所の職員として在職する者（独立行政法人に係る改革を推進するための国土交通省関係法律の整備に関する法律（平成十八年法律第二十八号。以下この条において「平成十八年整備法」という。）附則第四条第一項の規定の適用を受けた者に限る。）

で引き続き機構の職員となつたものの退職に際し、退職手当を支給しようとするときは、その者の国家公務員退職手当法第二条第一項に規定する職員としての引き続き在職期間を機構の職員としての在職期間とみなして取り扱うべきものとする。ただし、その者が平成十八年整備法の施行の日以後に研究所を退職したことにより退職手当（これに相当する給付を含む。）の支給を受けているときは、この限りでない。

2 施行日の前日に研究所の職員として在職する者（平成十八年整備法附則第四条第一項の規定の適用を受けた者であつて、平成十八年整備法の施行の日以後引き続き研究所の職員として在職する者に限る。）が、引き続き機構の職員となり、かつ、引き続き機構の職員として在職した後引き続き国家公務員退職手当法第二条第一項に規定する職員となつた場合におけるその者の同法に基づいて支給する退職手当の算定の基礎となる勤続期間の計算については、その者の平成十八年整備法の施行の日以後の研究所の職員としての在職期間及び機構の職員としての在職期間を同項に規定する職員としての引き続き在職期間とみなす。ただし、その者が同日以後に研究所又は機構を退職したことにより退職手当（これに相当する給付を含む。）の支給を受けているときは、この限りでない。

（機構の役員又は職員についての通則法の適用に関する経過措置）

第十五条 機構の役員又は職員についての通則法第五十条の四第一項、第二項第二号及び第四号並びに第六項並びに第五十条の六の規定の適用については、次の表の上欄に掲げるこれらの規定中同表の下欄に掲げる字句は、それぞれ同表

| 通則法第五十条の四第一項 | の中期目標           | の中期目標管理法人役職員であつ                     | 法及び自動車検査独立行政法人法の一部を改正する法律（平成二十七年法律第 | 号。第六項において「平 |
|--------------|-----------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------|
| 管理法人役職員であつ   | の中期目標管理法人役職員であつ | 法及び自動車検査独立行政法人法の一部を改正する法律（平成二十七年法律第 | 号。第六項において「平                         |             |

|                 |               |                                                                                                                                                                            |
|-----------------|---------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                 | た者            | 成二十七年改正法という。）附則第十一条第一項の規定により解散した旧独立行政法人交通安全環境研究所（独立行政法人通則法の一部を改正する法律（平成二十六年法律第六十六号）の施行の日以後のものに限る。以下「旧研究所」という。）の中期目標管理法人役職員であつた者を含む。以下この項において同じ。）                           |
| 通則法第五十条の四第二項第一号 | であつた者         | であつた者（旧研究所の中期目標管理法人役職員であつた者を含む。）                                                                                                                                           |
| 通則法第五十条の四第二項第四号 | 当該中期目標管理法人    | 当該中期目標管理法人（旧研究所を含む。）                                                                                                                                                       |
| 通則法第五十条の四第六項    | したこと          | したこと（平成二十七年改正法附則第十六条の規定による廃止前の独立行政法人交通安全環境研究所法（平成十一年法律第二百七号。以下この項において「旧研究所法」という。）又は旧研究所が定めていた業務方法書、第四十九条に規定する規程その他の規則（以下この項において「旧研究所規則」という。）に違反する職務上の行為をしたことを含む。次条において同じ。） |
|                 | させたこと         | させたこと（旧研究所の役員又は職員にこの法律、旧研究所法若しくは他の法令又は旧研究所規則に違反する職務上の行為をさせたことを含む。次条において同じ。）                                                                                                |
|                 | であつた者         | であつた者（旧研究所の役員又は職員であつた者を含む。）                                                                                                                                                |
| 通則法第五十条の六第一号    | であつた者         | であつた者（旧研究所の中期目標管理法人役職員であつた者を含む。）                                                                                                                                           |
|                 | 定めるもの         | 定めるもの（離職前五年間に在職していた旧研究所の内部組織として主務省令で定めるものが行つていた業務を行う当該中期目標管理法人の内部組織として主務省令で定めるものを含む。）                                                                                      |
| 通則法第五十条の六第二号    | うち、当該中期目標管理法人 | うち、当該中期目標管理法人（旧研究所を含む。）                                                                                                                                                    |
| 通則法第五十条の六第三号    | 人             | 、当該中期目標管理法人（旧研究所を含む。以下この号において同じ。）                                                                                                                                          |

（独立行政法人交通安全環境研究所法の廃止）  
 第十六条 独立行政法人交通安全環境研究所法は、廃止する。  
 （独立行政法人交通安全環境研究所法の廃止に伴う経過措置）  
 第十七条 研究所の役員又は職員であつた者に係るその職務上知ることのできた秘密を漏らし、又は盗用してはならない義務については、施行日以後も、なお従前の例による。  
 （罰則に関する経過措置）  
 第十八条 この法律の施行前にした行為並びに附則第三条及び前条の規定によりなお従前の例によることとされる場合におけるこの法律の施行

後にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。  
 （政令への委任）  
 第十九条 この附則に規定するもののほか、この法律の施行に関し必要な経過措置（罰則に関する経過措置を含む。）は、政令で定める。  
 （船員保険法の一部改正）  
 第二十号 船員保険法（昭和十四年法律第七十三号）の一部を次のように改正する。  
 別表第一 独立行政法人交通安全環境研究所の項を削り、同表自動車検査独立行政法人の項を次のように改める。

独立行政法人自動車技術総合機構  
 独立行政法人自動車技術総合機構法（平成十一年法律第二百十八号）

（地方自治法の一部改正）  
 第二十一条 地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）の一部を次のように改正する。  
 別表第一 道路運送車両法（昭和二十六年法律第百八十五号）の項中「第十一条第一項から第三項まで及び第五項」を「第十一条第一項、第二項、第四項及び第六項」に改める。  
 （印紙をもつてする歳入金納付に関する法律の一部改正）  
 第二十二号 印紙をもつてする歳入金納付に関する法律（昭和二十三年法律第百四十二号）の一部を次のように改正する。  
 第二条 第一項ただし書中の「各号」を削り、同項第二号中「除く。」の下に「及び第三項」を加え、同条第二項中「第百二条第三項」を「第百二条第四項」に改め、「これを」を削る。  
 （自動車損害賠償保障法の一部改正）  
 第二十三号 自動車損害賠償保障法（昭和三十年法律第九十七号）の一部を次のように改正する。  
 第九条 第一項中「第三十六条の二第三項」を「第三十六条の二第五項」に改め、同条第五項中「回送運行許可証」を「回送運行の許可」に改める。  
 （自動車損害賠償保障法の一部改正に伴う経過措置）  
 第二十四号 附則第三条の規定によりなお従前の例によることとされる場合における旧道路運送車両法第三十六条の二第一項の許可を受けている者に係る自動車損害賠償責任保険証明書の提示については、前条の規定による改正後の自動車損害賠償保障法第九条の規定にかかわらず、なお従前の例による。  
 （国家公務員共済組合法の一部改正）  
 第二十五号 国家公務員共済組合法（昭和三十三年法律第百二十八号）の一部を次のように改正する。  
 別表第二 独立行政法人交通安全環境研究所の項を削り、同表自動車検査独立行政法人の項を次のように改める。

独立行政法人自動車技術総合機構

独立行政法人自動車技術総合機構法(平成十一年法律第二百十八号)

(特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律の一部改正)

第二十六条 特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律(平成十七年法律第五十一号)の一部を次のように改正する。

第六条第七項中「第七十五条の二第一項」を「第七十五条の三第一項」に改める。

(独立行政法人に係る改革を推進するための国土交通省関係法律の整備に関する法律の一部改正)

第二十七条 独立行政法人に係る改革を推進するための国土交通省関係法律の整備に関する法律(平成十八年法律第二十八号)の一部を次のように改正する。

附則第五条中「独立行政法人交通安全環境研究所」を「独立行政法人自動車技術総合機構」に改める。

(自動車検査独立行政法人法及び道路運送車両法の一部を改正する法律の一部改正)

第二十八条 自動車検査独立行政法人法及び道路運送車両法の一部を改正する法律(平成十九年法律第九号)の一部を次のように改正する。

附則第四条第三項中「引き続き施行日後の検査法人」の下に「独立行政法人自動車技術総合機構を含む。以下この項において同じ。」を加える。

附則第五条中「施行日後の検査法人」を「独立行政法人自動車技術総合機構」に改める。

(特別会計に関する法律の一部改正)

第二十九条 特別会計に関する法律(平成十九年法律第二十三号)の一部を次のように改正する。

第二百三十三条第二項第一号口中「第二百三条第三項ただし書」を「第二百四条第四項ただし書」に改め、同号二中「独立行政法人交通安全環境研

究所法(平成十一年法律第二百七号)第十六条第三項及び自動車検査独立行政法人法」を「独立行政法人自動車技術総合機構法」に改め、同項第二号八中「独立行政法人交通安全環境研究所及び自動車検査独立行政法人」を「独立行政法人自動車技術総合機構」に改める。

(研究開発システムの改革の推進等による研究開発能力の強化及び研究開発等の効率的推進等に関する法律の一部改正)

第三十条 研究開発システムの改革の推進等による研究開発能力の強化及び研究開発等の効率的推進等に関する法律(平成二十年法律第六十三号)の一部を次のように改正する。

別表第一第三十四号を次のように改める。

三十四 削除

別表第一第三十八号を第三十九号とし、同号の前に次の一号を加える。

三十八 独立行政法人自動車技術総合機構

(総合特別区域法の一部改正)

第三十一条 総合特別区域法(平成二十三年法律第八十一号)の一部を次のように改正する。

第二十二條の二第十二項の表第百条第一項の項中「第十二号」を「第十三号」に改め、同表第百条第二項の項中「前項第十二号」を「前項第十三号」に改める。

第十三号中正誤

ページ 段行 誤 正  
二〇 一 三 二回、 二階

平成二十七年六月二十五日印刷

平成二十七年六月二十六日発行

参議院事務局

印刷者 国立印刷局

K