

平成十五年度国家予算並びに税制改正等に関する要望書

(社)東京都自動車整備振興会 東京都自動車整備商工組合 東京都自動車整備政治連盟

【要望事項】

1. 民間能力の活用を図る観点から「民間車検」への移行に向けた行政措置及び認証・指定基準のさらなる規制緩和を検討されたい。

(理由)

自動車の安全性の確保と公害の防止を図るための「自動車の検査」のうち、「継続検査」にあっては、民間車検場と呼ばれる指定自動車整備事業者がすでに七割近くを処理している現況にある。この「民間車検」は整備と検査が一体的に処理される制度であり、自動車の安全確保、公害の防止の面はもとより、自動車ユーザーの利便向上、さらには行政事務の簡素・合理化という面からも少なからず寄与している制度でもある。

また、昨年の総務省行政監視結果(平成13年8月10日)に基づく国土交通省への勧告でも「自動車分解整備事業の認証申請上必要性が乏しい書類を廃止し、申請書類を簡素化すること」と一層の規制緩和を促している。

このような観点から民間能力の活用を図るべく、下記の事項について適切な行政措置を講じられたい。

- (1)同一法人、同一事業者が複数の事業場(認証工場)を有する場合、当該事業者の認証工場地点整備が行われた車両を、当該事業者の指定工場で保安基準適合性の検査が行い得るよう措置されたい。
- (2)指定整備工場取得申請にあたって「工員数五名以上」という指定基準を緩和されたい。
- (3)検査施設を有しなくても民間車検場の取得が可能な「特定指定工場」の申請基準について、旧認定規則(屋内現車作業場 60㎡以上の基準)を満足する作業場を有していればよいこととされたい。

【現行規則】例：普通小型自動車 屋内現車作業場 72.0㎡以上

(車両整備作業場 間口 4.5m × 奥行 8.0m = 36.㎡以上)

(点検作業場 間口 4.5m × 奥行 8.0m = 36.㎡以上)

- (4)認証・指定基準で定める工具の使用頻度が少ないものについては、見直しを検討されたい。
例：ドエルテスタ、ダイヤルゲージ、プレス、シャシ・ルブリケータ等
- (5)道路運送車両法施行規則(国土交通省令)で定める認証工場の遵守事項(第62条の2の2)について、特に概算見積もり書の交付にあっては商取引上の慣習からユーザーへの対応は十分図られており、またその責任は事業者任せ、文言の削除を含めた検討をされたい。
- (6)認証工場において役員の変更届を提出する際、代表者以外の役員に関しても変更の届出を必要としているが、整備事業者の事務負担の軽減を図る観点から、代表者に変更があったのみ

届出を必要とされたい。

- (7)自動車分解整備事業で譲渡譲受が行われた際は、運輸局へ届出行為として扱われているが、指定自動車整備事業の譲渡譲受については、新規の申請行為として扱われている。申請者の負担軽減から変更または譲渡扱いで行えるよう見直されたい。

【要望事項】

2. 指定自動車整備事業における継続検査関連手続の電子化にあたり、民間認証機関として公益法人である自動車整備振興会を活用していただきたい。

(理由)

2005年に予定されている「自動車保有関係手続きワンストップサービス」においては、自動車重量税印紙、検査登録印紙の電子化並びに自動車税納税証明の電子的確認等が計画されており、特に、指定自動車整備事業者が当該自動車が保安基準に適合する旨を証する書面の保安基準適合証をワンストップサービスにて、運輸支局等が電子的に確認する方法の実現もあわせてシステム作りが進められているところである。

こうした中、現段階におけるシステムの基本的な構成(別紙図1)では、指定自動車整備事業者とインターフェースシステムをつなぐ間の不正アクセスや情報の漏洩を防止するための電子的な認証システムの構築が必要と考えられ、運用案(別紙図2)として保安基準適合証データをメインセンターへの登録をもって認証を受けられ、送信する等の検討がされている。このメインセンターについては業界団体のシステムを活用することも同時に明記されている。

ついでには、公益法人としての自動車整備振興会がメインセンターとして行う指定自動車整備事業者の名簿及びIDパスワードの管理を活用することで指定自動車整備事業者であることの確認や保安基準適合証の証明を確認する方法が可能となることから、指定自動車整備事業者を電子的に管理していく民間認証機関として自動車整備振興会を活用していただくよう検討されたい。

【要望事項】

3. 使用過程車の自動車リサイクル料徴収業務として、自動車整備振興会の窓口を活用されるよう検討されたい。

(理由)

自動車製造業者等が使用済み自動車に生ずる再資源化の義務を負う自動車リサイクル法が先般可決されたが、自動車整備事業者も引取業者並びに回収業者への登録申請を行い、少なからずも再資源化の義務を果たしているところである。

この再資源化等に必要な費用を使用者が前払いで負担する自動車リサイクル料金の徴収が、新車

については購入時に、使用過程車については車検時に 2004 年度内にも行われることとなっている。こうした中、使用過程車については、自動車整備振興会が各車検場構内外に窓口を設置しており、自動車の検査予約、関係印紙購入等、自動車整備事業者や自動車ユーザーの利用が確実にあるため有効期間更新時に自動車リサイクル料金を徴収することが可能となる。

については、自動車リサイクル料金の徴収業務に際し、車検場内外に窓口を設置している自動車整備振興会を活用されるよう検討していただきたい。

【要望事項】

4. 自動車関係諸税の抜本の見直しを検討されたい。

(理由)

自動車関係諸税は、自動車の取得・保有・走行の各段階で国税、地方税を合わせて9種類にもわたり極めて複雑な税体系となっており、しかも自動車ユーザーが負担する税額は約9兆円にものぼる。これは、総税収の1割強に達している。なかでも自家用乗用車の「車体課税」は欧米諸国に比べて格段に高く、道路整備計画が更新されるたびに自動車関係諸税の増税等が行われてきた。また、取得に際しては消費税に加え自動車取得税が二重に課税されるなど税の基本原則である「公平・中立・簡素」の観点からみて、自動車ユーザーは過度の負担を強いられている。

については、国際的に整合性のある調和の取れた税制改革を早急に行うとともに、問題が多い現在の自動車関係税制を抜本的に見直し、合理的で自動車ユーザーが納得する税制度になるよう徹底した見直しを検討されたい。

【要望事項】

5. フロン回収破壊法施行にともない廃棄自動車ユーザーに義務付けられたフロン券購入の必要性を広く国民に広報されたい。

(理由)

特定製品に係るフロン類の回収及び破壊の実施の確保等に関する法律(自動車フロン回収破壊法)が本年10月より施行されたが、自動車整備事業者が自動車ユーザーよりカーエアコン付使用済自動車の引取りを求められた場合、引取り等が義務付けられている。この際、自動車フロン類管理書を作成、自動車フロン券を貼付することをあわせて義務付けされているが、この自動車フロン券の必要性、購入先、しいては券の存在までも自動車ユーザーに周知されていないのが現状である。

すでに、10月より廃棄自動車には自動車フロン券が必要であり、自動車ユーザーと回収・引取事業者として申請している自動車整備事業者との間でトラブルが生じる恐れがある。

については、自動車ユーザーへ義務付けられている自動車フロン券の必要性等を広く広報されたい。