

平成 16 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

【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、さらなる規制緩和措置を講じられたい。

(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7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。

自動車の整備・検査制度は、平成7年7月の車両法改正に伴う「前検査」の容認、自家用乗用車の6ヶ月定期点検制度の廃止や大型トラックの1ヶ月点検制度の廃止などから、定期点検整備の確実な励行が後退しつつあり、道路運送車両法に明記されている、自動車ユーザーの「自己管理責任」の意識は定着傾向にあると言えない。

また、平成17年には「自動車保有関係手続きのワンストップサービス」が本格運用され、特に継続検査等、検査・登録に係る自動車保有関係手続きの申請を行う指定整備事業者にあっては、これらのシステムをオンラインで利用することにより、これまで運輸支局等の窓口に出向き、申請手続きを行っていた行為が省略されるなど、一層の利便が図れることになる。

こうした一連の規制緩和に伴い、ユーザー車検代行業者等による「整備なし車検」の拡大とあわせ、検査場に現車を持ち込み、申請業務を行う中小零細の「認証工場」にあっては、「車検市場」において長引く不況の影響と相まって指定整備事業者(民間車検)との経営格差は開くばかりである。

ついては、「点検整備」と「検査」とが一体的に処理される「民間車検」は、自動車の安全確保と公害の防止の面から極めて有効な制度であり、これの拡大を図るべく、下記の規制緩和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点検整備が行われた自動車を、当該事業者の指定工場保安基準適合性の検査が行い得るよう措置されたい。
- 2.民間車検場にあつて「工員数5名以上」という指定基準を緩和されたい。
- 3.認証工場に対する「概算見積書」の交付義務を緩和されたい。

【要望事項】

2. 自動車関係諸税の抜本的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9兆円にもものぼる。これは、総税込の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。

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推進するという観点から、現行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】

3. 道路運送車両法に定められた点検整備が確実に励行されるよう、点検整備の実施を強力に行政指導されたい。

(理由)

自動車ユーザー自身や、国の認証資格を取得しない、いわゆる車検代行業者による「ユーザー車検」は、平成13年度において全国で290万台となり、年々増加している。

平成7年7月に道路運送車両法の一部が改正され、自動車の点検整備は検査の前後を問わない旨が明記されたが、ユーザー車検の多くは、点検整備を実施しないで国の車検場に持ち込み、一度検査に合格すると、点検整備を実施しない傾向にある。

自動車の点検整備は、安全確保と公害の防止という大きな役割があるにもかかわらず、ユーザー車検の実態は、点検整備の担保が行われていないのが現状である。

現在、国においては、検査後の点検整備を励行するよう、ユーザー車検実施者に、ハガキにより検査後の確実な点検整備を促すよう指導しているが、残念ながらユーザー車検後の点検整備の多くは実施されていない。

ついては、ユーザー車検実施後、道路運送車両法に定められた定期点検整備を行っていない自動車ユーザーに対しては、クルマ社会の安全確保と排出ガスによる地球環境保護の観点から、次回の継続検査までに点検整備を実施しない場合は、次に行う継続検査前の点検整備を実施するための「担保措置」を講じられたい。