

# 平成 20 年度国家予算並びに税制改正等に関する要望書

社団法人 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. 道路運送車両法に定められた点検整備が確実に実行されるよう、担保措置を講じられたい。

### (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 18 年版自動車整備白書」によると全国で 306 万台となり、継続検査台数 3 千 119 万台中の約 1 割を占めている。

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検査場に持ち込み、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。

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に点検整備を実施しないまままで走行している自動車も見受けられる。

自動車の点検整備は、安全確保と環境保全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。

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、次に行く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。

## 【要望事項】

2. 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緩和措置を講じられたい。

### (理由)

自動車の安全確保と環境保全を図るための自動車検査のうち、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、環境保全の面はもとより、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。

自動車の検査・点検整備制度は、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、道路運送車両法で義務付けられている自動車の保守管理が確実に実施されているとは言えない。

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。

については、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環境保全の面から極めて有効な制度である。指定整備率の拡大にあたっては、認証工場に対する緩和とあわせ、下記の措置を講じられたい。

1. 指定整備事業場の基準内工員として、「派遣社員」「契約社員」「パート・アルバイト」を認めていただきたい。
2. 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で点検整備が行われた自動車を、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。
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。
4. 指定整備事業場が発行する「保安基準適合標章」の表示方法を見直しされたい。

指定整備事業場が発行する保安基準適合標章の表示は、道路運送法施行規則によって「自動車の運行中、その前面に見易いように表示しなければならない」と定められているが、法的に前面ガラスへの貼付は許されていない。保安基準適合標章は検査標章と車検証の代わりで、極めて重要なものであることから、法的に前面ガラスへの貼付を指定していただきたい。これにより、運転者の視野を妨げることが生じるようであれば、様式を変更するか、表示する位置を明示されたい。

#### 【要望事項】

3. 自動車分解整備事業者の事業継承時における「相続税」の減免措置を講じられたい。

## (理由)

「相続税」の課税制度は、明治 38 年の創設以来、一部の個人への富への集中を抑制し、偶然的に取得した財産の再配分を図ることを目的にしている税制であるが、首都東京をはじめ大都市圏における地価は高水準にあり、事業者にあっては相続が発生した場合、長年にわたって営業を行ってきた土地を手放さなければ「相続税」を納付できない状況にある。

とりわけ、自動車分解整備事業者は道路運送車両法の規定によって、必要最小基準の面積が定められ、「屋内作業場」及び「車両置場」等設置が義務付けられている。

自動車分解整備事業者の多くは地域密着型の中小零細企業者であり、やむを得ず物納を選択せざるを得ないケースも少なくなく、土地の「切り売り」による物納では、自動車分解整備事業者に定められた面積基準を維持することができず、相続によって事業の継承が不可能となってしまう。

平成 19 年度税制改正によって、事業承継をするために贈与者(親)から贈与を受けた取引相場のない株式等については、相続時精算課税制度に係る贈与者年齢要件を 60 歳に引き下げるとともに、非課税枠を 3,000 万円に引き上げる措置が講じられたが、必ずしも十分な措置とはいえず、過重な税負担は基本的には解決されていない状況にある。

については、一定面積以上の土地等の確保を義務付けられている自動車分解整備事業者は、自動車の点検整備による環境保全と安全の確保に寄与する公益的業種である点にご理解をいただき、事業継承時における相続税にあっては減免措置を講じられたい。

## 【要望事項】

**4. 自動車保有関係手続きのワンストップサービスシステム構築にあたっては、保安基準適合証を交付した自動車の自動車検査証及び検査標章の印刷を自ら行えるよう措置されたい**

## (理由)

自動車保有関係手続きのワンストップサービス(OSS)は、平成 17 年 12 月 26 日から、一部の都府県において、新車の新規検査登録(型式指定の登録車)についてサービスが稼動開始された。

継続検査等手続きのOSSについては、平成 20 年以降に実施されることとなっており、これが開始されると、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。

しかしながら、車検証や検査標章の発行がこれまでどおり、運輸支局等の窓口で交付されるのであれば、OSS本来の目的である利便向上には繋がらない。

継続検査のOSS開始にあたっては、OSS参加指定工場において、保安基準適合証を交付した自動車の自動車検査証及び検査標章の印刷を自ら行えるよう措置されたい。

## 【要望事項】

### 5. 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、総税収の1割強に達している。

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。自動車の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。

また、自動車に課せられる税金のうち自動車重量税は道路特定財源であるにもかかわらず、一般財源にしようとしている。道路特定財源は、道路整備のために受益者である自動車ユーザーが負担してきたことから、一般財源化や道路整備以外への転用は、自動車ユーザーの理解を得ることは困難であり、その用途は道路整備に限定すべきである。これが、不可能であるのならば、30年以上も続いている暫定税率を廃止し、本来の税率に戻すべきである。

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。