

平成19年10月24日 衆議院国土交通委員会

○斉藤（鉄）委員 公明党の斉藤鉄夫でございます。

きょうは、自動車を取り巻く環境に関連した質問をさせていただきたいと思いません。

ここ数年、中古自動車の整備にかかわっておられる方々からさまざまな御相談をいただきました。そして、私自身、非常に安全上重要な問題で、しかし、気づいていなかった点、社会も気づいていない点、こういう問題を抱えているということを確認いたしました。

自動車は現代社会になくてはならない必須のものでございますし、だれもがその恩恵をこうむっているわけですけれども、交通事故の多発で多くのたつとい人命が失われているように、運転者の安全運転は最も大切ですが、自動車の整備、安全性をしっかりと確保していかななくてはならないのではないかと認識しております。特に、その問題点が大きく浮かび上がってくる中古自動車においては、その安全性向上になお一層の配慮がなされなければならないとの問題意識から、きょうは、中古自動車に関連した問題について、国土交通大臣また国交省、またリサイクルに関連して経済産業省にお伺いをしたいと思います。

初めに、車検の継続検査制度の問題を取り上げさせていただきます。

平成七年に道路運送車両法の一部が改正されました。この法改正前においては、自動車の検査は、前整備後検査、すなわち、先に点検整備を受けてから、その後検査を受けるという仕組みでございましたが、この法改正により、整備と検査が分離され、前検査後整備、すなわち、先に検査を受けてから点検整備を行うということが可能になりました。検査の時点で基本的な性能を満足していればいい、検査に合格してから走り出して五分後にブレーキがきかなくなっても、それは問わないという形になったわけでございます。前はその逆でしたから、検査を受けたものが車検場を出た後すぐ、例えばブレーキがきかなくなる、ハンドルがきかなくなるということもあり得なかったわけですが、前検査後整備という形になって、そういうことも起こり得るということになったわけでございます。

しかし、これは自動車の安全性を確保する上からも非常に大きな問題ではないかと思えます。民間でできることは民間での構造改革の基本理念からすれば、継続

検査を陸運支局で行うのではなく、せつかく車検ラインを工場内に持つ民間車検場、指定工場があるのですから、そこを有効活用すべきではないか、また、自動車の整備点検をしっかり行い、整備すべきところを整備した上で、最終的に公道を走らせる上で異常がないかを検査する、その考え方の方が、整備不良事故を減少させるための原則であり、大きくは人命を守っていくための必要最小限の取り組みではないかと考えます。

民間車検場での継続検査の実施によって、前検査後整備の問題点や、ユーザー車検の名のもとに存在する悪質な業者を排除することにもつながっていくと考えますが、まずこの点につきまして国土交通大臣の御見解をお伺いいたします。

○冬柴国務大臣 自動車の継続検査につきましては、指定工場において受けていただくということが非常に大事だと私は思っております。したがって、指定工場で行った整備率というものを高めるためにいろいろ頑張っているところでございまして、民間の能力の活用を図ることも重要でありますので、そういうところで受けていただく、指定整備率、すなわち、継続検査を受ける台数のうち指定整備工場に取り扱っていただいた台数、これを上げるように頑張っているところでございます。

このようなことから、指定整備工場の要件につきましては、ペーパー車検等の不正を排除する、安全を確保する、環境保全への支障がないことを確認する、こういうことで随時見直しを行ってききましたが、平成十九年四月には、大型車を扱う場合を除きまして、工員数を五人以上となっていたものを四人以上に緩和する等の措置を講じてきたところでございます。その結果、指定工場の数もふえておりますし、そしてまた、そこで扱った整備率も年々ふえているということでございまして、今後も整備率の向上に努めてまいりたいというふうに思っております。

○斉藤（鉄）委員 先ほど申し上げましたように、検査が終わって走り出してすぐ事故を起こす、そういうことも結局問われないというふうな事態をできるだけ少なくしていくように御努力をいただきたいと思っております。

次に、未認証事業者の問題について質問いたします。

道路運送車両法第七十八条に、「自動車分解整備事業を営もうとする者は、自動車分解整備事業の種類及び分解整備を行う事業場ごとに、地方運輸局長の認証を受けなければならない。」とあり、この規定に基づく認証を受けずに自動車分

解整備事業を行っている事業者をいわゆる未認証事業者と呼んでいるわけでございます。「認証を受けなければならない。」と法律で定められているんですが、その認証を受けていない業者もたくさんいるということで、まず初めに、この未認証事業者の実態を国土交通省としてどのように把握されているか、お聞きいたします。

○本田政府参考人 お答え申し上げます。

先生の御指摘の未認証事業者の実態把握につきましては、私ども、関係業界を初めとするさまざまな情報入手源からいただいた情報をもとに対応しております。

特に、今年度は、七月を未認証行為の調査、確認、指導のための強化月間と位置づけまして、未認証の状況の是正を地方運輸局、地方運輸支局の組織を挙げて進めました。具体的には、七月の間に七百五十件の情報をちょうだいいたしまして、約六百件以上の立入調査を実施し、その結果、未認証状況での整備作業が確認されました約八十の事業者の方に警告書を交付いたしましたところでございます。

○斉藤（鉄）委員 今、局長の答弁がありましたように、かなり未認証事業者による工場が多い、そういう実態があるようですけれども、認証を受けていない、すなわち違法行為となるわけでございますので、国土交通省としましても、今までも指導監督を行われてきたと思いますが、より一層の情報収集、調査の取り組み、そして指導監督をお願いしたいと思います。

一方、有能な技術、技能を持ち、認証を取得する意思を持ちながらも、その取得がままならない状況、これも存在するんだということをお聞きしました。同じく道路運送車両法第九十四条には、優良整備事業者、優良認定工場の認定制度があります。すなわち、「地方運輸局長は、」「国土交通省令で定める基準に適合する設備、技術及び管理組織を有する事業場ごとに、優良自動車整備事業者の認定を行う。」このようになっているわけでございますが、この認定を受けている工場、優良整備事業者という認定を受けている工場でありながら、先ほど申し上げました認証が認められない、そういう工場があると聞いております。

技術の優秀性は認められている一方、認証は認められていない、こういう矛盾した状況があるわけですが、国土交通省としてこのような問題点を認識されているのかどうか。また、認識されている場合、優良認定工場でありながら未認証工場であるというこの状況を救済する何らかの方策をお考えかをお聞きしたいと思います。

○本田政府参考人 お答え申し上げます。

今御指摘の車体整備の優良認定制度につきましては、自動車の板金、塗装などの作業の質の向上を図る観点から設けられた制度でございます。他方で、自動車の分解整備を行うための認証制度は、自動車の安全性の確保の観点から、それ以上に要員あるいは施設、機械に関する最低限の基準を定めております。

したがって、車体整備の優良認定と自動車の分解整備の認証というのは全く異なる観点から設けられた制度でございます。したがって、車体整備の優良認定を取得されても、直ちに自動車の分解整備を行うということはやはり問題があるかと思いません。

ただ、私どもが調べた状態で申し上げますと、本来、自動車の分解整備を行う能力を持っておられながらも、私どもの認証に関する基準について必ずしも十分御理解いただけていないために認証を取得されていない、そういう事業者の方も結構おられるようでございます。したがって、まさに先ほどと同じように、本年七月に、同時に地方運輸局に対しまして、こうした方々に対して、私どもの認証を取得していただくための基準を十分御理解いただく、そういった活動を開始したところでございます。

今後も、認証取得につきまして御相談をいただきました場合には、できる限り認証取得していただけるように適切に対応してまいりたい、こう考えております。

○斉藤（鉄）委員 今の説明でわかりましたけれども、高度な技術、技能を持ち、かつコンプライアンスの精神も持ちながら、なかなか法律で定められた認証が得られないという事業者の方からたくさん御相談を受けたことがございますので、ぜひこの点につきましても、その矛盾点ができるだけ解消されるように御努力をいただきたいと思えます。

次に、自動車リサイクルについてお伺いいたします。

放置自動車それから不法投棄、これは、地方を走りますと、美しい山里をその景色を楽しみながら走っているときに、たくさんの不法投棄の自動車やその廃残した

姿を見ると、本当に悲しい気持ちになることがございます。これは何とかならないのか、こういう思いになるわけでございますけれども、平成十七年に不法投棄の撲滅、放置自動車の撲滅、それから何よりも環境問題に対応して、資源の有効活用のために自動車リサイクル法が施行されました。このリサイクルの輪に入った車は今リサイクル率が九〇%を超えるというものもございまして、大変うまく働いているというふうに考えられますが、どうしてもその輪の中に入ってこないそういう自動車もある。だからこそ、我々、地方を走ったときに多くの不法投棄の車を見かけるわけでございます。

自動車からの廃棄物削減はもちろんですけれども、廃車の不法投棄等の根絶、それから自動車の部品のリサイクル等による循環型社会の構築へ期待された法律となっておりますが、初めに、自動車リサイクル法が実施されて約三年余りがたちますが、この間における自動車リサイクル法の施行状況、効果について、これは経済産業省製造産業局の方にお聞きしたいと思います。

○照井政府参考人 お答え申し上げます。

先生御指摘のとおり、自動車リサイクル法は平成十七年の一月一日から本格的に施行されまして、法施行後三年目を現在迎えているところでございます。

平成十八年度におきましては、約三百五十七万台の使用済み自動車が自動車リサイクル法に基づき適正に処理されておりまして、全体として適正なルートに乗って使用済み自動車が処理されているものと認識しております。

シュレッダーダスト及びエアバッグ類については、再資源化目標達成状況におきましては、十八年度の各自動車メーカーの実績で、各社とも大幅に法定目標を上回る実績を達成している状況でございます。

それから、リサイクル料金の預託状況につきましては、平成十九年三月末までに約七千八百一万台を対象に約七千五百四十八億円が既に預託され、大きな混乱もなく、順調に委託されていると認識しております。

また、自動車リサイクル法の施行に伴い、法施行前の平成十六年九月現在で約二十二万台もあったいわゆる不法投棄等の件数は、平成十九年三月現在では約三万五千台と大幅に減少しております。

このように、自動車リサイクル法については、法施行三年を経過する中で順調に立ち上がってきたものと認識しておりますが、引き続き同法の円滑な施行に向け努力してまいりたいというふうに考えております。

○斉藤（鉄）委員 不法投棄、今いろいろおっしゃったんですが、一番端的な例は、不法投棄されている車が三年前二十二万台だったけれども、現在三万台になった、十分の一近くに減ったということで、これは大きな効果だと思います。やっとな三年たってうまく大きな歯車が回り出したのかな、回り出して今かなりうまく回っているのかなという認識を持っておりますけれども、引き続きしっかりお願いをしたいと思います。

この自動車リサイクル法には最終ユーザー責任が明記されておまして、取扱業者の最終ユーザーに対する報告の義務化の必要性、またリサイクル料金の適正化など、さまざまな実態を調査した上で、より適正に自動車リサイクル法が実施されていくよう検証していく必要があると思いますが、この最終ユーザーに対する報告の義務化の必要性、またリサイクル料金の適正化等、これ一例を挙げましたけれども、そのほかの問題につきましても、今までの三年間を見直して、ある意味でまだ総括する段階ではないかと思いますが、この三年間の経験から、今後、どこをどう見直して、どうしたらよりこのリサイクル法が我々が目指した方向で運用されていくか、そういうことについての御見解をお伺いいたします。

○照井政府参考人 お答え申し上げます。

これまで自動車リサイクル制度の安定施行に向けましては、関係者の方々からさまざまな御意見を承っております。自動車のユーザーの方、それから解体業者等の関連業者等の声を踏まえつつ、国、関係自治体あるいは関係団体は、関連事業者に対する法の徹底遵守に向けた取り組み、自動車リサイクルシステムの改善を行ってまいりました。

今後の課題といたしましては、引き続き、関連業者やいわゆる無許可業者の違法行為それから不適正行為、これを是正するために、関係部局等と連携いたしまして、長期間にわたり一時的に登録が抹消されている車両の検査、関係自治体による監視指導の強化を図ってまいりたいというふうに考えております。

さらに、ちょうど三年たってワンサイクル来るというタイミングになっておりますので、自動車リサイクル料金の預託につきましては、今後その用途についての理

解を深めていくということで取り組みを行ってまいりたいというふうに思います。

さらに、使用済み自動車の引き渡しの際の注意点などに重点を置いた広報活動を重点的に進めてまいりたいというふうに考えております。

いずれにいたしましても、自動車ユーザーや関連事業者の声を踏まえまして、関係自治体、関係部局等と連携をとりながら、自動車リサイクル法の適正な執行に努めてまいりたいと存じております。

○斉藤（鉄）委員 この点、しっかりお願いしたいと思います。

自動車リサイクル法を管轄するのは経産省の製造産業局、しかし、その自動車が一たん世の中に出て、走り出して、その分解や整備等を管轄するのは国土交通省の自動車局、このように二つの省庁に分かれているわけですが、ぜひ協力をして、安全性向上に努力をしていただきたいと思うんです。

一つの理想といたしましては、このリサイクル法、自動車の整備、またリサイクルということから考えまして、一つ一つの部品について、情報化、ITも進んできましたので、一つ一つの部品の履歴がわかる、所有者もかわっていきます、またいろいろな修理などの加工もなされます、そういう履歴がきちんと残って、そのリサイクルされたものがまた次の新しい車に使われたときもその情報がきちんとそこに残っているということが、最終的なユーザーからの信頼性、また安全性ということからも重要だと思いますので、これは質問いたしませんけれども、ぜひ、我々人間の体でいえば、生まれてから死ぬまでいろいろな治療を受けるわけですが、この治療の履歴というのは残っていきます。そういうことが次の治療の参考になるわけですが、自動車についても、IT化の進展と相まって、そういうシステムをつくり上げていけばいいなと私自身思っております、その観点からも今後また提言をさせていただきたいと思っております。

次に、外国人研修・技能実習制度についてお伺いをいたします。

外国人研修・技能実習制度は、国土交通省初め法務省、外務省、厚生労働省、経済産業省の五つの省の共同管轄により、財団法人国際研修協力機構が窓口となり実施されております。

その中で、技能実習を実施できる職種、作業については、平成十七年現在で六十

二職種、百十四作業が定められておりますが、その中で、自動車に関連する職種、作業については定められていない、このように認識しております。

現在の自動車業界の発展、またアジア地域への進展を考えたとき、自動車についての修理技術、板金塗装技術、解体技術、またその他の技術など、自動車関連の職種、作業を技能実習移行対象職種に加えることを検討していく必要があるのではないかと考えます。港に行きますと、中古自動車が船いっぱい積まれて発展途上国に輸出されております。そういうものの修理や修理に関する技術ということも非常に大切で、それを日本で習得して帰るということも必要だと思います。

そこでお伺いしますが、五つの省で共同管轄していることもあり、他の省との協議も必要かとは思いますが、現在、自動車関連の職種、作業が技能実習移行対象職種に入っていない何らかの理由があるのか、また、今後加えていく方向での検討は考えられるのかをお伺いいたします。

○本田政府参考人 お答えを申し上げます。

先生御指摘のとおり、財団法人国際研修協力機構が国際協力として運営されております制度、最大三カ年、外国人の方を企業が受け入れ、単純労働としてではなく、講義研修あるいはOJTの教育訓練により技術者を育成する制度と承知しておりますが、現在のところ、自動車の修理、板金、塗装あるいは解体技術といった項目は含まれておりません。

こうした自動車の修理、板金、塗装、解体技術をこの制度の対象とするためには幾つかの課題があるようございまして、三つばかり申し上げますと、そうした研修に自動車整備等を加えることに対するそもそも諸外国からの要望がどれだけあるかという点がまずございまして、それから、日本にお越しいただいた労働者の方を企業の方で受け入れていただく必要がございまして、そういった企業がどこまであるかといった点が二点目ございまして、それから三点目が、研修の取得状況を最終的にチェックする必要があるようございまして、そのためのちゃんとした評価システムを持つ外部機関、この財団法人が認定するに足るそういったチェックのための外部機関が必要。

こうした三つの大きな課題があるようございまして、私ども、これらの課題が

今後クリアできるのかどうか見きわめながら、この問題について検討してまいりたいと考えております。

○斉藤（鉄）委員 外国からの要望、また受け入れる企業の存在、それから外部評価機関の問題、三点ある、このように御答弁でございました。

いずれもよくわかる点でございしますが、そういうことがきちっとクリアされれば、受け入れる企業はたくさんあると思います。そういう意味で、外国からの要望があるかどうかというところが一つの大きなポイントになろうかと思いますが、この点について我々も少し調査をしていきたいと思っております。ありがとうございました。

最後に冬柴国土交通大臣に、この中古自動車にまつわる整備等について今質問してまいりました。現在の車検制度が昔の前整備後検査から前検査後整備に変わって、安全に対しての環境が大きく変わった、そのことについて最初にお伺いしましたけれども、そこに見られるように、規制緩和を急ぐ余り、安全という面に少し配慮が足らなかったのではないかとということも私自身として感じております。そういうことも含めまして、この中古自動車の安全性についての御所見を最後にお伺いします。

○冬柴国務大臣 中古車を再度登録する際には、新規検査を実施いたしまして、道路運送車両法の保安基準に適合していることを確認して、そしてまた登録後においても、新車と同様に定期的な検査と点検整備を義務づけているところでございます。

しかし、それに乗らずに市中を走っているような車をもし現認した場合には、一年間に十万台以上、街頭検査というのを行っております。それによって適合していないんじゃないかということが確認されますと整備命令というものを発令いたしまして、それに違反した場合には五十万円以下の罰金ということで、これの徹底を図っているところでございます。

これらの取り組みを通じまして、保安基準を満たした車両が適時点検を受けて、そして走っていただくということになるように頑張っていきたいと思っております。

○斉藤（鉄）委員 これで質問を終わりますけれども、きょうお話しさせていただいたような問題意識、これからも調査をし、また質問させていただきたいと思っ

おりますので、またよろしく願いいたします。