

豊かな未来社会に向けた自動車行政の  
新たな展開に関する小委員会

中間整理

平成 27 年 2 月

## 目次

はじめに	1
1. 地方創生に向けた「国土のグランドデザイン2050」の具体化等に関する事項	3
(1) 「小さな拠点」における周辺を支える自動車交通ネットワークのあり方	3
(2) コンパクトシティの形成に資する自動車交通ネットワークのあり方	4
(3) 高次地方都市連合における複数の地方都市等をつなぐ自動車交通ネットワークのあり方	5
(4) 地域産業としての自動車運送事業等の果たす役割と維持・活性化	5
2. 国際競争力の強化、新しい技術の開発・普及の促進、自動車の魅力向上等に関する事項	8
(1) 我が国自動車産業の国際競争力維持に不可欠な国際協定改正への対応	8
(2) 新しい技術の開発・普及や行政改革に不可欠な独立行政法人の統合	8
(3) ナンバープレートの多様な活用に向けた関連制度の見直し	10
(4) 車両安全のためのリコール対策強化	11
(5) その他規制緩和事項	12
3. 今後の検討の進め方	14

## はじめに

我が国においては、これまで都市の形成・拡大や交通インフラの整備等は、一定の人口増加と経済成長を前提として進められてきた。しかしながら、2008年をピークに人口減少の局面に入るとともに、2050年には高齢化率が4割に達する推計にあるように、これまでの社会経済施策の前提が大きく揺らぐ局面が到来している。現状のまま推移すれば、例えば、地方の集落においては、急激な人口減少によりコミュニティ自体の維持が困難となり、集落が維持されなければ、地域経済の規模が縮小することにより病院、学校等のほか、行政機関を含め都市の機能維持にまで影響が及ぶこととなる。

国土交通省では、人口減少、高齢化に加え、巨大災害への備えや老朽化したインフラへの対策、グローバル化による産業の国際競争や都市間の競争の激化など、今後ますます厳しくなっていく我が国が抱える課題に適切に対応するため、2050年を見据えた国土づくりの理念や考え方を示すものとして、「国土のグランドデザイン2050～対流促進型国土の形成～」を平成26年7月に策定した。各種制約の中でできるだけ多くのアウトプットを生み出すため、各種都市サービスの効率化、人・モノ・情報の交流の活発化といった「コンパクト」＋「ネットワーク」により生産性を高め、社会経済の活力を維持していく等、交通施策を含む国土交通施策の方針を示したものである。

こうした「コンパクト」＋「ネットワーク」の思想のうち、地域における「ネットワーク」の実態的役割を担っているのはバス、タクシー等の自動車輸送である。国内の交通においては、地域内の人の移動のほとんどを自動車が担い、また、モノの移動についても、陸上での効率的かつきめ細やかな輸送手段はトラック輸送において他はない等、生活に密着し、生活を下支えする自動車交通の果たす役割は極めて大きい。人口減少に対応し、集落や都市機能を維持させるためには、都市圏の人口規模を確保するためにいかにして交通1時間圏を拡大させるか、高齢化に対応した生活のための移動手段をいかに確保するか、地域密着産業としての自動車関連産業により地域の雇用を創出できないかなど、自動車分野の役割はより一層その重要性を増してくると考えられる。

一方、自動車は、我が国における製造業のうち出荷額ベースで約2割を占めるなど、我が国の産業をけん引しているという側面を持っている。したがって、自動車分野の国際競争力を強化し、新興国の経済成長に伴う海外の需要を取り込み、国内雇用を確保していくことが不可欠である。そのためには、例えば、安全な自動走行自動車の実現に向けた衝突被害軽減ブレーキや車線逸脱防止装

置、環境への負荷を大きく低減させる電気自動車などの新たな技術の開発を促進するとともに、これら新技術をはじめ、我が国が得意とする技術分野の国際標準化の推進といった取組も重要である。

以上のような情勢を踏まえ、「国土のグランドデザイン2050～対流促進型国土の形成～」の確実な推進、自動車分野における国際競争力の強化、自動車の魅力の更なる向上を含めた、我が国経済社会の新たなステージに対応した自動車行政の今後の展開を検討するため、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会の下に、本小委員会が設置された。本小委員会では、平成26年9月24日に第1回を開催して審議を開始して以降、計3回の小委員会により、自動車行政に係る多岐にわたるテーマについて審議を重ねてきた。

この中間整理は、このような多岐にわたる検討内容の中から特に速やかに講ずべき施策に関する事項を抽出し、「地方創生に向けた『国土のグランドデザイン2050』の具体化等に関する事項」及び「国際競争力の強化、新しい技術の開発・普及の促進、自動車の魅力向上等に関する事項」の点から、具体的な課題と今後の対応方策をとりまとめたものである。

## 1. 地方創生に向けた「国土のグランドデザイン2050」の具体化等に関する事項

### (1) 「小さな拠点」における周辺を支える自動車交通ネットワークのあり方

人口減少・高齢化が急速に進んでいく中、生活に必要な各種のサービスを維持し、効率的に提供していくためには、各種機能を一定のエリアに集約化（コンパクト化）することが不可欠である。また、コンパクト化だけでは人口減少に起因する圏域・マーケットが縮小していくことから、各地域をネットワーク化することが必要である。

過疎地域等においては、生活サービス機能等が確保された基幹となる集落（「小さな拠点」）を中心として、その周辺とのアクセス環境を整備するためのネットワークの形成を図る必要があるが、このネットワークについては、通常、大きな交通需要が発生することは想定しにくいいため、路線バス等の自動車交通ネットワークがその役割を担うことが期待される。

このような「小さな拠点」における周辺を支える自動車交通ネットワークは、一般的に、交通需要が小さく、採算性が低いと見込まれることから、コミュニティバスやデマンド交通等の取組みも行われているところであるが、そもそも公共交通を単一の輸送モードのみによる事業として維持することは困難であり、経営状況の苦しい民間事業者は事業から撤退することも懸念される。

このため、ネットワークを確保し、その持続可能性を高めていくためには、現行制度上、地域住民等に限定されている自家用有償旅客運送の旅客の範囲に地域外からの訪問者を含めることとするなどコミュニティバス、デマンド交通や自家用有償旅客運送の活用を一層促進していくとともに、貨物と旅客の輸送を併せて行う貨客混載による効率的な輸送の拡大を図ることにより、民間事業者等の活力をさらに引き出すことが必要と考えられる。特に貨客混載については、現行制度上、バス、トラック事業者等が一定の条件の下で行うことが認められているが、既存事業者の営業が行き届かない過疎地域等において、安全性について配慮しつつ、タクシーによる有償貨物運送やトラックによる有償旅客運送を可能とすることが適当である。これに当たっては、貨客混載を認めるエリア、安全性を確保する方策等の課題があるため、今後さらに検討を進めていくべきである。

また、お年寄りや、体の不自由な方等に対して、輸送サービスにとどまらず、買い物代行等の日常生活の支援サービスや、介護、救援サービスを提供することにより、小さな拠点及びその周辺での住民の生活を支えることも検討すべきである。

## (2) コンパクトシティの形成に資する自動車交通ネットワークのあり方

人口減少が進み、市街地部でも人口密度が低下していく中、都市機能や居住機能を都市の中心部等に誘導し、コンパクト化を進めていくためには、都市中心部等での人々の生活や諸活動を、より効率的に、より便利に、より快適にできるように、都市内におけるネットワークの質をより一層高めていく必要がある。

このためには、以下の5つの視点に基づき、施策を展開していくことが必要である。

- ①まちづくりと一体的な自動車ネットワークの形成
- ②相当程度の交通需要が存在する都市における、輸送力に優れた質の高い自動車交通ネットワークの導入促進
- ③公共交通を補完する、きめ細かな移動ニーズへの対応
- ④利用者の利便性のより一層の向上
- ⑤待合環境の充実と交通結節点等における付加価値の向上

まず、まちづくりと一体的な自動車ネットワークの形成については、改正された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく地域公共交通網形成計画の策定等のプロセスを通じて、地域のバス事業等を所管し、専門的な知見・ノウハウを有する地方運輸局等が、より積極的にコーディネート役として関与すること等により、まちづくりを担う地方公共団体とネットワークの運行を担う交通事業者等との連携を強化していくべきである。

地域の実情に応じて、様々な移動ニーズにきめ細かく的確に対応していくため、多様な移動手段の活用を促進する必要がある。相当程度の交通需要が存在する都市においては、路線バスの速達性・定時性等の向上に必要となる設備投資について、運賃とは別に料金を収受すること等により費用負担の軽減を図ることを検討するべきである。特に交通需要が大きい路線においては、輸送力、速達性、定時性等に優れたBRT（Bus Rapid Transit）の導入を促進するため、BRT導入に必要となる手続きの円滑化や、地域住民、地方公共団体等に対するBRTのメリットについての理解の促進を図るべきである。

公共交通を補完する、きめ細かな移動ニーズへの対応としては、レンタカーについては、現在、自動車の貸渡・返却を行う場所が事務所（営業所）のみに限定されている取り扱いについて、他の交通機関や集客施設との連携を強化するため、その多様かつ柔軟な取り扱いを検討する。この他、超小型モビリティについては、子育て世代や高齢者の移動支援に寄与する新たな交通手段であることから、制度のあり方や普及方策の検討を進めていくべきである。

さらに、利用者の不便や、不慣れな者の不安の解消を図るため、情報提供等における利用者目線での取組の徹底を図るべきである。特に高齢者、障害者等の移動の利便性を高めるため、ノンステップバスや、ユニバーサルデザインタ

クシー（UDタクシー）等の導入を促進するとともに、ドア・ツー・ドアで個別輸送を行うタクシーについては、高齢者、障害者のみならず、妊産婦やベビーカー利用者等のきめ細かなニーズへの対応をより充実させていくべきである。

待合環境の充実と交通結節点等における付加価値の向上については、ハイグレードなバス停の整備等によるバス利用環境の改善を一層進めていくとともに、沿線企業等との連携により、単に乗降するだけに限らない、新たな付加価値を創り出すことを検討すべきである。特に多数の者による乗り継ぎ等が行われる交通結節点については、乗り継ぎの円滑化を図ることは当然として、より一層利用者の満足度を高めていくため、商業施設、病院、役所等の施設側との連携の緊密化を図ることを検討していくべきである。

### **（３）高次地方都市連合における複数の地方都市等をつなぐ自動車交通ネットワークのあり方**

人口が減少していく中においても、百貨店、大学、救命救急センター等の高次の都市機能の提供が維持されるよう、複数の地方都市等を交通１時間圏でつなぎ、一定規模の人口を確保しつつ、各地方都市が相互に各種高次都市機能を分担し連携する都市圏の形成を目指して、複数の地方都市等をつなぐネットワークの形成を図る必要がある。

このため、従来、事業者の経営判断により拡充されてきた高速バスネットワークについて、高速乗合バスの管理の受委託における内容の拡大により機動的かつ柔軟な対応を可能とする等さらなる高速バスネットワークの充実を図るための取組を検討すべきである。

また利用者の利便性・満足度を高めていくため、利用者目線での取組をより一層広めていくとともに、高速乗合バス等と鉄道、路線バスとの乗継円滑化や、地域の民間企業等と連携し、バス停・バスターミナルにおける多様なサービスの提供等を行うことなどにより、シームレスな移動と地域のにぎわいの創出を図ることを検討すべきである。特に高齢者、障害者等の移動の利便性を高めるため、高速バスにおいて導入が進んでいないリフト付きバスの導入の加速化等を図るべきである。

### **（４）地域産業としての自動車運送事業等の果たす役割と維持・活性化**

自動車運送事業等は、従来より、地域住民の生活基盤や経済基盤たる人流物流ネットワークの確保や自動車の安全性の確保等において重要な役割を果たしており、その役割が今後とも十分に発揮できるようにするためには、持続可能な経営やサービス提供が可能となるよう、経営基盤を強化し、事業の維持・活

性化を図ることが不可欠となる。また、地方創生が重要な施策課題となる中で、地域の経済や雇用の受け皿となる地域密着型産業としての自動車運送事業等の役割も再評価されるべきであり、こうした観点からも、経営基盤の強化及び事業の維持・活性化は、今後の喫緊の課題であると考えられる。

こうした中、既に一部の事業者では、経営基盤の強化等に向けて、例えば以下のような多様な取組が始められているところであり、今後、地域の実情や個々の事業者のおかれた状況等に応じ、これらの取組や新たに必要とされるさらなる取組の普及促進を図っていくべきである。

- ・バス事業等における経営統合や事業再編等による経営効率化やサービス改善等
- ・バス事業等におけるビッグデータを活用した利用者動向等に応じた適切な路線・ダイヤの設定等による生産性向上やサービス改善等
- ・トラック事業におけるコストに基づく適正運賃の収受、手持ち時間の解消等による生産性向上や経営環境改善
- ・トラック事業におけるITを活用した中継輸送の実施を通じた生産性向上
- ・タクシー事業やトラック事業等における買い物代行の日常生活の支援サービスの提供、介護・見守り支援・救援サービスの提供、子育てタクシーサービスの提供、引越し時のトータルサポートサービスの提供等による活性化を通じた需要の掘り起こし、サービスの高付加価値化や地域社会への貢献等
- ・自動車整備業におけるトータルカーライフサポートサービス等の提供による経営の多角化、事業者間の連携の推進及びサービスの高付加価値化や、スキャンツールを活用した生産性向上

なお、これらの取組等の普及促進に当たっては、地域の実情、事業の特性、各事業の経営特性、個々の事業者のおかれている状況等が多様であることにかんがみ、その普及等に向けた課題、環境整備方策等について、更に検討を深めていくべきである。

地域において人口減少が進んでいく中では、内外の観光客を積極的に呼び込み、「交流人口」の増加によって地域経済を活性化していくことが極めて重要である。特に、昨年1300万人を突破した訪日外国人旅行者については、その訪問先が東京周辺やゴールデンルート等に集中していることから、今後は、必ずしも公共交通が充実していない地方部等へも訪問客を誘導していくことが課題となっている。

一方で、旅客を運ぶバス、タクシー事業等については、地方部まで含めた日本全国で、目的地までの最後の移動手段としての役割等を担っていることから、移動手段の確保維持等のハード面や、利用者に分かりやすい情報提供等のソフト



ト面の両面からの充実を図ることで、地域での「交流人口」を増加させるための役割を積極的に果たしていくとともに、新たな輸送需要を確実に取り込んで、自らの経営基盤の強化にもつなげていくべきである。

また、自動車運送事業等における現在の就業構造は、中高年層の男性労働力に依存した状態になっており、将来的に深刻な労働力不足に陥る懸念がある。こうした中、事業の経営基盤となる人材の確保・育成に速やかに取り組み、持続可能な経営やサービスの提供を確保していくことが重要となっている。

このため、採用から定着までの一貫した取組、例えば、女性向け設備の整備等を含めた女性の活躍のための環境整備、資格・免許取得の支援等を含めた戦略的なリクルートの実施、賃上げを含めた労働条件の改善等を進めるべきである。また、不規則・長時間・力仕事といった「働き方」を変える抜本的な取組。例えば、ITを活用した労務管理システムの改善、女性向けの短時間勤務の導入、トラック事業における中継輸送の導入等を進めるべきである。さらに自動車整備業における外国人技能実習制度の活用についても、関係業界のニーズや課題等を把握した上で、必要な対応を検討すべきである。なお、人材の確保・育成に関する施策については、現在、必要となる取組メニューは整理されているものの、今後とも継続的かつ中期的に取り組むことが重要となることから、引き続き、取組のフォローアップや、一層の取組促進に向けての課題や環境整備方策のあり方等について、検討を深めていくべきである。

## 2. 国際競争力の強化、新しい技術の開発・普及の促進、自動車の魅力向上等に関する事項

### (1) 我が国自動車産業の国際競争力維持に不可欠な国際協定改正への対応

#### 一 技術基準の認証を相互承認する制度について、国際協定の改正に対応した「車両単位」での認証制度を新たに創設

自動車産業は、出荷額ベースで我が国GDPの約2割を占める基幹産業である。近年の円高等により海外生産比率が徐々に上昇傾向にあるが、国内生産台数はほぼ横ばいで推移している。国内生産された自動車（年間約1,000万台）のうち約半数が海外に輸出されていることを踏まえ、国内産業立地・雇用の確保のためには、輸出競争力を維持していくことが不可欠である。

平成21年11月、自動車安全・環境基準の国際調和と認証の相互承認を多国間で審議する唯一の場である、国連の自動車基準調和世界フォーラム（国連WP29）において、我が国提案による車両単位での国際的な相互承認制度（IWVTA：International Whole Vehicle Type Approval）の創設が全会一致で可決され、同制度案を含む「国連の車両等の型式認定相互承認協定」（58年協定）の改正が平成28年3月に発効予定となっている。IWVTA制度の開始により、加盟国間での輸出入時の認証コストが大幅に低減される（審査項目数が最大で3分の1以下となる）ことが見込まれる中、我が国自動車メーカーの認証コストを低減させ、国際的に活躍できる環境を整備・維持するため、58年協定の改正に確実に対応するべく、同制度に対応した国内制度を創設するべきである。

### (2) 新しい技術の開発・普及や行政改革に不可欠な独立行政法人の統合

#### 一 自動車検査独立行政法人及び交通安全環境研究所の統合

自動車の安全面については、交通事故による死者数は近年減少傾向にあるものの、65歳以上の高齢者が被害者、加害者となる事故は増加傾向にあり、ユーザーの安全確保への取組が依然として重要である。また、環境面においても、新興国の経済成長等に伴う世界的な二酸化炭素排出量・エネルギー需要の増大を背景に、温室効果ガスの削減が依然として重要な課題である。

加えて、自動走行自動車につながる先進安全技術や燃料電池自動車の商品化等、革新的技術開発の国際競争が激化してきており、安全・環境分野に強みを持つ我が国技術の国際標準化を進めていくことが、上記の安全・環境の課題への対応とともに、我が国自動車産業にとっても重要である。

一方で、これらの革新的技術に係る基準不適合も発生し始めているため、

ユーザーの安全確保や環境保全の推進のためには、先進技術の更なる高度化・複雑化に適切に対応した保安基準の策定、検査体制の整備を行う必要がある。

このため、平成 25 年 12 月の閣議決定を踏まえ、自動車の基準策定を支援する研究業務、認証に係る基準適合性審査業務、及びリコール技術検証業務を実施する交通安全環境研究所と、検査における基準適合性審査を実施する自動車検査独立行政法人との連携強化が重要との認識の下、両法人を統合することにより、設計から新車、使用の段階におけるそれぞれの知見・技術を相互に活用し、ユーザーの安全や環境保全に係る対応の、総合的かつ一体的な実施を可能とすべきである。

統合に際しては、使用過程での不具合情報を研究業務で活用することで設計・開発へのフィードバックに資すること、先進技術に対応する基準策定に係る研究においては使用段階での検査業務も見据え、高度な検査手法を確立・導入し検査の高度化を実現するとともに検査工数・時間の短縮を図ること、また、リコールに係る技術的な検証業務においても、使用過程車の情報を活用することでリコール対応の迅速化を図ること等を可能とする体制を整備すべきである。

また、交通安全環境研究所の研究部門は、これまでも国連 WP29 に我が国政府代表として参加し、我が国技術の国際標準化を推進してきたところであるが、統合により、使用過程の技術情報・知見をもつ世界唯一の研究機関となることから、それらの裏付け・連携により実効性の高い基準策定に努めることで、国際基準に係る統合法人の提案力・発信力を強化すべきである。

さらに、IWVTA 制度の発効に伴い、国際基準認証の調和が一層進展し、我が国における認証申請の増加が見込まれる中、認証業務において、審査スケジュール等に係る申請者のニーズに柔軟に対応できるようにすることが自動車産業の国際競争力強化に直結するため、認証に係る審査業務の体制を強化すべきである。具体的には、自動車メーカーの開発拠点近傍での認証審査に係る地方事務所の開設や、検査手数料と同様に認証手数料の統合法人への直接納付による資金スキーム統一による経営の合理性・自主性の確保等について検討すべきである。

また、行政改革の推進のため、国が行う自動車の登録に関する業務のうち、登録に関して必要な事項を確認するための調査事務について、統合法人の業務として移管すべきである。

### (3) ナンバープレートの多様な活用に向けた関連制度の見直し

ナンバープレートは、現状の道路運送車両法に基づき、登録や検査を受けた車両であることを明示し、また、当該自動車を行政上特定する手段として用いるため、定められた様式に従い、かつ、道路上においてこれに記載されたナンバーを見やすいように表示しなければならないことされており、さらにその付け替えについてもナンバーの変更が生じる場合やナンバープレートが滅失・毀損した場合などに限られている。

#### ア 図柄入りナンバープレートを可能とする規制緩和

昨今、生活スタイルの変化等にあわせた国民のニーズの多様化が進んでいる。このような中で、自動車は国民一般に広く普及してその保有台数は増加を続け、平成 25 年度末において 8,000 万台以上となっており、これらすべての自動車がそれぞれ持つナンバープレートについても国民からその多様化に対して多くの要望が寄せられてきたところである。

ナンバープレートに記載されたナンバーについて選択ができるようにしてほしいとの要望に基づき、平成 11 年よりナンバープレートの希望番号制度の全国導入を開始したところ、制度導入後よりこのナンバープレートの交付台数も利用率も年々増加を続け、平成 24 年度においては新車の登録自動車のおよそ 4 割近くがこの制度を利用している。

また、ナンバープレートを地域振興や観光振興にも活用していく観点から、地域の要望に応じて追加的に新たな地域名のナンバープレートを導入するための「ご当地ナンバー」の制度を平成 18 年よりはじめ、これまで 2 回に分け、全 29 地域でその導入を行っている。

このようにナンバープレートの活用の多様化のための取組を進めてきている中、すでに諸外国においては、我が国では現状認められていない図柄（デザイン）入りのナンバープレートや寄附金付きのナンバープレートなど、より一層自由度が高いナンバープレートの使用が行われている国がある。これに関して、各地域に対して実施した要望調査によれば、我が国においても図柄入りナンバープレート等の交付の導入について、相当程度、「導入を進めたい」、「関心がある」等の声があった。

以上のことより、ナンバープレートのより一層の多様な活用による自動車の魅力向上等を図ることを目的とした図柄入りナンバーの導入を実施するため、図柄入りナンバープレートへの変更を希望する場合に、これを可能とする措置等、必要な制度的手当等を講ずるべきである。

(図柄入りナンバープレート (一部寄付金付き) の事例)

- ・アメリカ (目的: 観光振興、自然保護、環境保全、オリンピック開催等)
- ・カナダ (目的: 観光振興、オリンピック開催等)
- ・オーストラリア (目的: オリンピック開催等) 等

## イ ナンバープレート表示の視認性確保のための対応

現行の道路運送車両法において、自動車は、道路上でナンバープレート及びそのナンバーを「見やすいように表示」することが義務づけられている。しかしながら、当該規定では必ずしも客観的かつ直ちに具体の事案が合法であるか否かの判断が行えるものとなっておらず、近年見られるナンバープレートカバーの装着その他に抵触しているおそれがあると考えられる行為の是正に十分な対応がとれていない。

このため、有識者や関係団体等のメンバーからなる検討会 (ナンバープレート表示の視認性確保に関する検討会 (2014年9~11月開催 座長: 杉山雅洋 早稲田大学名誉教授)) における、これまでの類似の検討の成果や最近の調査による実態、このたび実施した「ナンバープレートカバーの装着」「フレーム・ボルトカバーの取付」の視認性への影響を確認するための実験結果等を踏まえた具体的な制度見直しの方向性についての検討結果を受け、上記アで導入を行う図柄が入っている場合それ以外の場合に関わらず、ナンバープレートの基本的性能を満たすことが必須であることからこの表示の適正化を図るために必要な措置を速やかに講ずるべきである。

## (4) 車両安全のためのリコール対策強化

平成26年11月以降、タカタ製のエアバッグ・インフレーター (ガス発生装置) の不具合が、日米で大きく注目され、社会問題化した。本件は、タカタ製のインフレーターがエアバッグの作動時に破裂し、その破片が飛散することで乗員が死傷する等の事故が発生したものであり、平成19年以降、日米で度々リコールが行われている。日本国内では当該エアバッグの異常破裂による死傷事故は発生していないものの、平成26年12月現在、同社製エアバッグに係るリコールの対象台数は、日本国内において300万台以上、全世界で1,300万台以上に達している。海外においては最初の事故発生から対応に時間がかかったとの指摘がなされており、自動車メーカー各社は、一部、原因の特定がなされないまま、予防的措置としてのリコールや、原因究明の調査の一環としての全数回収調査 (いわゆる「調査リコール」) を実施するという異例の事態となった。

また、タカタ製エアバッグの例を除いても、年間のリコール対象台数は増加傾向にあり、自動車の安全に対する国民の意識が高まっているところ、従来以上に、自動車メーカーによるリコールの迅速・確実な実施が求められている。

現行の道路運送車両法においては、自動車の不具合の原因が設計又は製作過程にあると認められる場合は、同法に定められているいわゆるリコール制度に則り、自動車メーカーが国土交通省に届出の上、無償で改修することとなっている。自動車の製作は、自動車メーカーのほか、下請の装置メーカー、孫請けの部品メーカー等、幅広い裾野を持つ産業構造により成り立っているが、現行の自動車のリコール制度においては、自動車を設計し、製作する当事者であるとともに、不具合についての情報をいち早く把握でき、かつ、リコールを行う場合も全国に展開する系列販売店等により迅速に対応することができる自動車メーカーのみが、リコールを実施する場合の届出義務、国土交通省の報告徴収・立入検査及び国土交通省からのリコールの勧告や命令の対象となっている。

一方で、自動車の開発の高度化や製作の合理化等の進展により、装置のモジュール化・共通化が進み、自動車の製作における装置メーカーの役割が大きくなるとともに、装置メーカーがその技術力を活かし、複数の自動車メーカーと取引する傾向が高まっている。このような場合、当該装置に不具合が判明し、リコールすることになれば、複数のメーカーの複数の車種が対象となることとなり、近年のリコール対象台数の増加の一要因にもなっていると考えられ、今般のタカタ製エアバッグに係るリコールは、その典型的な事例と言える。このため、リコールすべき対象範囲を迅速に明らかにして対応するためには、ある自動車メーカーのある車種についてリコールが実施された場合に、当該リコールの原因となった装置が、他のメーカーの車両でも使用されていないか、また、類似の不具合を持つ装置がないかを速やかに確認することが重要となってきており、それを確認するためには、装置メーカーが持つ情報が必要不可欠である。

したがって、自動車メーカーによる迅速かつ適切なリコールの実施を促し、自動車の使用における安全・安心の向上を図るため、国が、装置メーカーに対し、必要があれば、直接報告を求め、立入検査を行うことを可能とするための措置を速やかに講ずるべきである。

## (5) その他規制緩和事項

### ア 回送運行制度の規制の緩和

回送運行業は、地域における自動車販売あるいは国内外への自動車流通の中継点としての機能を有するものであり、国の許可を得て登録前の車両の運行を可能としているものである。この許可制度については、これまでも、回送運行の許可の有効期間を、昭和44年の制度創設時の「1年以内」から「5年以内」に、許可証の有効期間を、「1ヶ月以内」から「1年以内」に、それぞれ段階的に延長してきたところである。

事業活動の負担軽減と事業の円滑化をさらに進めるため、例えば、最長1年とされている許可証の有効期間を延長する等の規制緩和策を検討し、必要な措置を講ずべきである。

## イ 自動車検査における民間の整備工場の業務範囲の拡大

独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針（平成22年12月7日閣議決定）において指定整備率を向上させることとされていることを踏まえ、国の検査制度の合理化・効率化、自動車整備事業の活性化を促進するとともに、自動車ユーザーの利便向上をさらに進めるため、自動車検査における民間能力のさらなる活用（指定整備制度の拡大）を図るべきである。例えば、中古の新規検査における指定整備制度の対象は、改造の割合が低い乗用自動車の一部のみに限られているが、同様に改造の割合が低い貨物自動車の一部もその対象に含めることができないか検討し、必要な見直しを行うべきである。

### 3. 今後の検討の進め方

今後は、最終的なとりまとめに向けて、中間整理で示された地方創生に向けた「国土のグランドデザイン2050」の具体化等に関する事項について、さらに検討を深めていくとともに、今回の中間整理の対象とならなかった事項についても併せて検討を行っていくこととする。