

見直し作業の結果公表＜検査検定制度＞

1．制度の名称（通称可）	自動車の検査
2．根拠法令	道路運送車両法第5章
3．担当部署名	国土交通省自動車交通局技術安全部技術企画課 審査課（車両第三係） 整備課（事業監督係）
4．当該制度に係る過去5年間の制度改正状況	<p>(1)改正年度 平成6年7月（法律改正） 平成10年5月（法律改正） 平成11年5月（法律改正）</p> <p>(2)改正内容 自動車使用者の保守管理責任の明確化、点検項目の簡素化等</p> <p>完成検査終了証の有効期間延長。国連の車両・装置等の型式認定相互承認協定に加盟し、装置型式指定制度を創設。</p> <p>車両総重量8トン未満のトラック等の検査期間の延長</p> <p>(3)背景事情 自動車の技術進歩及び自動車の使用形態の多様化に伴い、自動車使用者による自主的な保守管理を促す必要があるため。</p> <p>自動車及び装置・部品の国際流通の円滑化を図るため、基準及び認証等の制度について国際的な整合性を図ることが重要であるため。</p> <p>自動車の技術進歩を踏まえ、自動車使用者の負担軽減を図るため。</p>
5．今回の見直し作業の結果	
見直し作業の実施方法	該当なし

<p>5 - 1 . 国が関与した仕組みとして維持する必要があるかどうか</p>	<p>(1)検討結果 維持する必要がある。</p> <p>(2)理由 自動車の使用は、毎年、膨大な死傷者が発生している交通事故問題、排出ガス、騒音による環境悪化問題を惹起しており、自動車使用者による自主的な保守管理が十分実施されていない現状から、自動車使用者自らの維持管理責任のみには委ねられない。このため、国が必要最小限の検査の義務を課し、基準不適合車を排除することにより、自動車使用者に確実な維持管理の実施を促すとともに、不正な改造を防止しているものであり、今後とも、国による必要最小限の関与が必要である。 なお、欧米等の諸外国においても、同様の目的で検査が実施され、検査の導入・強化は世界の趨勢となっている。</p>
<p>5 - 2 . 自己確認・自主保安を基本とした仕組み（自己責任を重視した考え方）への転換の状況</p>	<p>(1)検討結果（選択式）</p> <p><input type="checkbox"/> a : 自己確認・自主保安化を行った。</p> <p><input type="checkbox"/> b : 第三者認証化を行った。</p> <p><input type="checkbox"/> c : 国又は代行機関（指定検査機関等）による実施とした。</p> <p>(2)上記の説明 既に自己確認・自主保安化、第三者認証化及び指定検査機関等による実施を行っている。</p> <p>(3)理由 自己確認・自主保安化 軽二輪自動車、小型特殊自動車及び原動機付自転車については、その構造が簡単である等のため、自動車使用者による自主的な保守管理が容易であることから、自動車使用者自らが安全性等の確認を行うこととし、検査の義務を課していない。型式の指定を受けた自動車については、自動車制作者等自らが安全性等の確認を行い、完成検査修了証を発行することにより、新規検査時に国による現車の確認を省略することとしている。</p> <p>第三者認証化 装置型式指定制度により、型式認定相互承認協定の他の加盟国で型式を指定された装置については、日本の基準に適合しているものとして、自動車の型式指定の際の審査を省略している。</p>

	<p>また、一定の要件を満たした株式会社等による指定制度（いわゆる民間車検）を導入している。これは、民間の整備工場のうち設備、技術、管理組織等について一定の要件を満たすものを国が指定し、確実に点検整備を行い基準に適合していることを確認した場合に限り、自動車の国又は軽自動車検査協会への提示を省略する制度である。なお、平成13年度から型式指定に係る審査について、平成14年度から検査場における検査について、独立行政法人に移行することとしている。</p> <p>国又は代行機関（指定検査期間等）</p> <p>軽自動車について、認可法人の軽自動車検査協会が検査を行っている。これは、軽自動車が他の自動車と比べ、規格による寸法、排気量の制約があるため、構造・装置が画一的であることから、国の適切な監理の下、同協会に検査を行わせているものである。</p>
5 - 2 . においてcを選択した場合	
指定検査機関等に検査の実施を委ねる仕組みとしているものについては、当該検査機関等として公益法人要件を課しているかどうか	<p>(1)公益法人要件の有無</p> <p>課していない。</p> <p>(2)公益法人要件のあるものはその理由</p>
自己責任の考え方に基づいた仕組み（自己確認・自主保安化や、優良事業所等のインセンティブ制度を指すものとする。）とすることができないと判断した根拠等	<p>(1)根拠</p> <p>自動車の使用は、毎年、膨大な死傷者が発生している交通事故問題、排出ガス、騒音による環境悪化問題を惹起しており、自動車使用者による自主的な保守管理が十分実施されていない現状から、自動車使用者自らの維持管理責任のみには委ねられない。このため、国が必要最小限の検査の義務を課し、基準不適合車を排除することにより、自動車使用者に確実な維持管理の実施を促すとともに、不正な改造を防止しているものであり、今後とも、国による必要最小限の関与が必要である。</p> <p>(2)仮に自己責任の考え方に基づいた仕組みとした場合にはどのような問題が生じることとなるかを明らかにし、かつ、どのような事後的措置を講じればこうした問題の発生に対処できると考えるか</p> <p>自動車の使用は、毎年、膨大な死傷者が発生している交通事故問題、排出ガス、騒音による環境悪化問題を惹起しており、自動車使用者による自主的な保守管理が十分実施されていない現状から、自動車使用者自らの維持管理責任のみには委ねられない。このため、国が必要最小限の検査の義務を課し、基準不適合車を排除することにより、自動車使用者に確実な維持管理の実施を促すとともに、不正な改造を防止しているものであり、今後とも、国による必要最小限の関与が必要である。</p>

	<p>指定検査機関等の指定の条件の国際基準との整合性</p>	<p>(1)指定基準（根拠法令条項名及びその概要。なお、写しを1部添付してください。）</p> <p>道路運送車両法第76条の10、第76条の11 軽自動車検査協会に関する省令</p> <p>(2)指定基準の国際整合性（上記指定基準がISOガイドのどの条項に適合しているかについて項目ごとに説明）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国土交通大臣は、前条第1項の規定による認可の申請があった場合において、申請の内容が次の各号の1に該当せず、かつ、その業務が健全に行われ、軽自動車の安全性の確保及び軽自動車の安全性の確保及び軽自動車による公害の防止に寄与することが確実であると認められるときは、設立の認可をしなければならない。（道路運送車両法第76条の11） <ul style="list-style-type: none"> 技術については4 - 2 - k 管理組織については4 - 2 - c 4 - 2 - g 4 - 2 - i 4 - 2 - j ・協会は、軽自動車の検査事務を行う場合において、軽自動車保安基準に適合するかどうかの判定に関する業務については、軽自動車検査員に行わせなければならない。（道路運送車両法第76条の32） <p style="text-align: right;">5 - 1 - 1</p>
5 - 2 . においてbを選択した場合		
	<p>第三者認証機関の要件として公益法人要件を課しているかどうか</p>	<p>(1)公益法人要件の有無</p> <p>課していない。</p> <p>(2)公益法人要件のあるものはその理由</p>
	<p>指定検査機関等の指定の条件の国際基準との整合性</p>	<p>(1)指定基準（根拠法令条項名及びその概要。なお、写しを1部添付してください。）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路運送車両法第94条の2、第94条の4 ・優良自動車整備事業者認定規則第5条、第6条 ・指定自動車整備事業規則第2条、第4条

		<p>(2)指定基準の国際整合性（上記指定基準がISOガイドのどの条項に適合しているかについて項目ごとに説明）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運輸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していること。（道路運送車両法第94条の2） <p style="text-align: center;">技術については、4-2-K)</p> <p style="text-align: center;">管理組織については、4-2-C)</p> <p style="text-align: center;">4-2-g)</p> <p style="text-align: center;">4-2-i)</p> <p style="text-align: center;">4-2-j)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・確実に法第94条の4第1項の自動車検査員を選任しなければならない。（道路運送車両法第94条の2） <p style="text-align: center;">5-1-1</p>						
	<p>5-3. 基準の国際的整合化・性能規定化、重複検査の排除等</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="215 1041 582 1310"> <p>国際整合化（基準の基礎（性能規定化している場合にあつては、参照基準）として国際規格を用いているか）。</p> </td> <td data-bbox="582 1041 1436 1310"> <p>行っている場合はその状況、行っていない場合はその理由と今後の見通しについて記載。</p> <p>基準の国際整合化については、世界的な基準の統一化に向け、国連の国際基準調和活動の場を通じ主体的かつ積極的な役割を果たしており、基準の制定・改訂に当たり国際整合化を最重点に行うとともに、国連の場において国際整合化が図られた項目は速やかに日本の基準に導入することとしている。</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="215 1310 582 1556"> <p>性能規定化</p> </td> <td data-bbox="582 1310 1436 1556"> <p>行っている場合はその状況、行っていない場合はその理由と今後の見通しについて記載。</p> <p>道路運送車両の保安基準は、既に「性能規定化」を図っているところであり、例えば、ブレーキ装置については停止距離、排出ガス対策装置については排出ガス濃度等により規定されている。</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="215 1556 582 1783"> <p>重複検査の排除等</p> </td> <td data-bbox="582 1556 1436 1783"> <p>検討結果及び背景説明について記載。</p> <p>自動車検査は、道路運送車両法に基づく安全・環境基準への適合性を確認するものであり、重複検査は存在しない。</p> </td> </tr> </table>	<p>国際整合化（基準の基礎（性能規定化している場合にあつては、参照基準）として国際規格を用いているか）。</p>	<p>行っている場合はその状況、行っていない場合はその理由と今後の見通しについて記載。</p> <p>基準の国際整合化については、世界的な基準の統一化に向け、国連の国際基準調和活動の場を通じ主体的かつ積極的な役割を果たしており、基準の制定・改訂に当たり国際整合化を最重点に行うとともに、国連の場において国際整合化が図られた項目は速やかに日本の基準に導入することとしている。</p>	<p>性能規定化</p>	<p>行っている場合はその状況、行っていない場合はその理由と今後の見通しについて記載。</p> <p>道路運送車両の保安基準は、既に「性能規定化」を図っているところであり、例えば、ブレーキ装置については停止距離、排出ガス対策装置については排出ガス濃度等により規定されている。</p>	<p>重複検査の排除等</p>	<p>検討結果及び背景説明について記載。</p> <p>自動車検査は、道路運送車両法に基づく安全・環境基準への適合性を確認するものであり、重複検査は存在しない。</p>
<p>国際整合化（基準の基礎（性能規定化している場合にあつては、参照基準）として国際規格を用いているか）。</p>	<p>行っている場合はその状況、行っていない場合はその理由と今後の見通しについて記載。</p> <p>基準の国際整合化については、世界的な基準の統一化に向け、国連の国際基準調和活動の場を通じ主体的かつ積極的な役割を果たしており、基準の制定・改訂に当たり国際整合化を最重点に行うとともに、国連の場において国際整合化が図られた項目は速やかに日本の基準に導入することとしている。</p>							
<p>性能規定化</p>	<p>行っている場合はその状況、行っていない場合はその理由と今後の見通しについて記載。</p> <p>道路運送車両の保安基準は、既に「性能規定化」を図っているところであり、例えば、ブレーキ装置については停止距離、排出ガス対策装置については排出ガス濃度等により規定されている。</p>							
<p>重複検査の排除等</p>	<p>検討結果及び背景説明について記載。</p> <p>自動車検査は、道路運送車両法に基づく安全・環境基準への適合性を確認するものであり、重複検査は存在しない。</p>							