



# NEWS

2007 No.197

8月号

全国整備工場の皆様へNGP組合員200拠点がお届けするお役立ち情報

## 許認可行政から監査行政へ変身

# 規制緩和後、法令順守を強く求め始めた運輸行政 整備事業者の処分件数も増加傾向

**不正行為は  
即処分!**

法令順守を心がけよう

最近、法令順守が厳しく言われるようになりました。規制緩和で競争が厳しくなっているのですが、利益重視で安全や環境保全に手を抜くと手厳しい処分が待っています。これまで「このくらいは…」と思っていたことが、処分の対象になっています。その背景や対処策について考えてみます。

国土交通省は昨年3月、「あらゆる機会をとらえて指導監査に努めてきたところであるが、いまだ処分件数が増加傾向にある」として、自動車整備事業者の不正行為防止を目的に処分基準を強化しました。この影響もあって、06年度(06年4月～07年3月)の指定整備工場に対する処分件数は324件と過去最高を記録しました。ちなみに05年度は238件ですから100件余りも増えたこととなります。

処分の中身を見ますと、いわゆる「ペーパー車検」は05年度の15件から06年度は4件に激減しました。大きく増えたのは保安基準不適合車への適合証交付で、05年度の134件から06年度は245件と、倍近い処分件数となっています。いわゆる自動車NOx・PM法違反車両に保安基準適合証を交付し処分されたケースが多くなっています。

今年10月からは処分事業者について、国土交通省のホームページにネガティブ情報として掲載されることになるようです。規制緩和の一方で違法事業者に対する処分は厳しくなっています。その背景やこの先の見通しを自動車整備行政に詳しい交文社の小林英世社長に聞いてみました。

小林氏は、「規制緩和」が大きな流れになっており、この中で「参入を自由にし、その分、事後的なチェックを強化し不正があれば処分する」という行政手法が定着したことを指摘します。

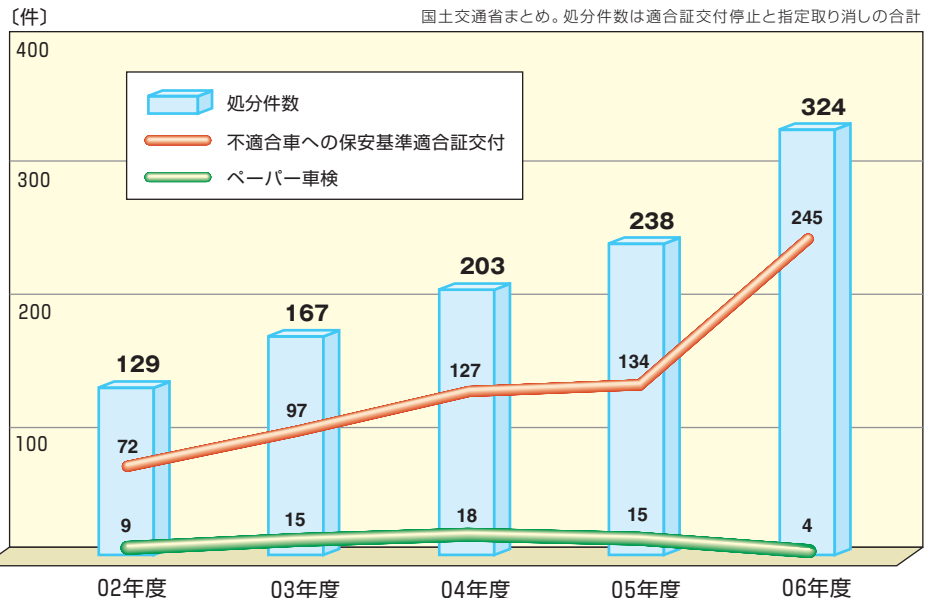
従来、運輸事業など国土交通省が許可・認可していた事業分野への参入規制は緩和されましたが、その一方で監督権者としての行政責任は残ります。行政責任を遂行するため、法律では行政機関に対して、事業者に対する報告や聴取の権限とともに「立ち入り検査することができる」とし、監査権限を与えているのです。

振り返ると、マンションの構造計算書偽造問題や建築物の指定確認検査期間の不正、自動車メーカーのリコール虚偽報告、公共交通機関の度重なる事故やトラブル、飲酒

運転・長時間運転等々、国土交通省の所管の事業分野で法令違反や不祥事が相次ぎ、ニュースを賑わせました。もちろん整備分野でも自動車販売会社や整備事業者による不正車検、不正改造が摘発されています。

規制緩和で競争が厳しくなったからだ、などと文句も言いたくはなりませんが、行政機関としては違法行為を見逃す訳にはいきません。「法律違反が増えれば、当然の結果として監査も増える」ことになるのです。小林氏によると、「これまでの許認可行政が規制緩和の結果、監査行政に変わりつつある」そうです。

指定整備工場の処分件数と主な処分内容の推移



# 情状酌量の余地を締め出した点数制 機械的処分で大手事業者ほど マイナス点は大きく

-15点 指定取消  
認定取消  
-30点 -10点

事業者の不正行為が多発すれば、行政機関は監査を強め、処分を厳しくすることになります。同じ理由で、国土交通省は昨年3月に整備事業者に対する行政処分の基準の見直しを行いました。

この行政処分の見直しで、06年度は処分件数が増えるという興味深い結果になったわけですが、その原因は見直し時に導入された「点数制」によるところが大きいようです。この点数制は違反内容ごとに点数を決め、「何をしたら違反点数は何点で、処分は何か」と決めたもので、極めて明確でシンプルな制度です。違反内容によって機械的に処分が決まるために、いわゆる情状酌量とか勘弁してもらおうといった余地がなくなっていました。

処分内容は、強化されたものと、緩和されたものとがありますが、ペーパー車検は1台行っただけで即、指定取り消しになります。さらに同一企業が配下の2事業場が指定取消処分相当になると、全事業場について5日間の保安基準適合証の交付停止となります。違反点数は積み上げ式になります。このため、規模の大きい事業者ほど監査に入られたとき、これまでの慣行で何気なく行っ

ていた行為が指摘され、加算された点数で厳しく処分されることになります。

一方、緩和された事例では、指定事業者に対して文書警告であった内容のものが口頭注意になり、保安基準適合証の交付停止10日の処分は、文書警告で済むようになりました。

ただし、注目しておきたい国土交通省の動きがあります。これまでも国土交通省は、整備事業者に限らず不正行為が発覚し、行政処分を受けた事業者について、ネガティブ情報としてホームページ上に公開していました。ただし、公開したといっても地方運輸局のホームページの奥深くに掲載されて

いた程度でしたが、10月をめどに監督する業種を一括し、事業者名と処分内容をまとめて国土交通省のホームページに掲載するよう変わります。

しかも掲載期間は最短で2年間。整備事業者による不正車検や不正改造等による処分がマンションの構造計算書偽装問題や公共交通機関の飲酒運転事故、メーカーのリコール虚偽報告等の行政処分と並んで、専用のサイト（ブラックリスト）に掲載され続けると考えると、気が重い話になります。事業者としては、日常の業務を見直し、ひたすら法令順守を心がけるしか打つ手はないようです。

## 整備業の主な違反行為と違反点数

違反行為・違反事例	分解整備業	指定工場
不正改造の実施（共謀・教唆を含む）	15点/台 ※1	30点/台 ※3
ペーパー車検	10点/台	取消
不正改造状態での車検適合証交付	10点/台	45点/台 ※3
分解整備作業の保安基準不適合	10点/台 ※2	20点/台
分解整備記録簿の虚偽記載	10点	30点
点検整備料金の過剰請求	6点	←
フロン類の放出禁止違反	3点	←
立ち入り検査の拒否、妨害、質問に対する陳述拒否、虚偽陳述	30点	60点
虚偽の認証申請	取消	←
改善命令違反、事業の停止命令違反	取消	←

\*違反点数は2年間の累計。違反点数180点以上で認証工場は認証取消、指定工場は同360点以上で指定取消。  
※1:5台以上で取消 ※2:重大事故を起こした場合、30点/台 ※3:いずれも5台以上で取消  
詳細は、国土交通省・自動車整備業者に対する行政処分基準(06年3月)



## 監査が厳しくなるのは規制緩和後の自然の流れ

# ニュース 処分情報を公開することで、不正防止を目論む国交省

監査が厳しくなるのは、規制緩和後の自然の流れと言えそうだ。

国土交通省の前身、運輸省や建設省が取り組んできた「許認可行政」は、事業分野ごとに私的企業の事業資格を問い、要件を整えた事業者に許可・認可を与えて、事業を行えるようにした。私的企業といっても、その業務内容は国の業務の肩代わりであり、法律に基づき指定や免許を受け、行政の監督を受けていた。

しかし、最近の流れは規制緩和である。安全や環境への規制の効力は確保したままで、行政が入口で監督していた事業への参入規制は最小限とし、その分、事後的なチェックを強化し、不正があれば処分する

という行政手法がとられている。一方で、行政機関としての監督責任は変わらない。如何に自由競争の時代でも、法律違反は看過できない。違反事例が増えれば、法律の目的を達成するために立ち入り検査（監査）の回数を増やすことになるし、違反者には厳しい行政処分を行うことにもなる。制度を維持するためには、法律違反を厳しく取り締まる必要があるからだ。

整備事業者に対する処分も、同じ理由で強化された。ペーパー車検などの違法行為や不正改造に対して厳しい処分に対処するようになっていく。

そして、今後はこれまでの監査、行政処分等に加え、「行政処分」情報を国民に公

開することにした。消費者による選択と監視に委ねることで、事業者に法令違反を起こさせないようにすることを期待したものだ。

処分事業者がいわゆる「ネガティブ情報」として国土交通省のホームページに掲載される期間は最低2年間。早ければ今年10月からスタートすることになっているが、自動車運送業者の行政処分情報などは早々と掲載を開始している。不正車検や不正改造が、マンションの構造計算書偽装や自動車メーカーのリコール虚偽報告など大企業の犯罪や、公共交通機関の重大事故などと同列に扱われることになる。気の緩みは大怪我のもとになるのだ。

(交文社社長 小林英世)

産構審・中環審自動車リサイクル合同会議

# 06年度は使用済自動車500万台超を適正処理 流通ルートも徐々に解明 今後の課題に 「ユーザーによる監視システム構築」を挙げる



産構審、中環審の合同会議で、日本の自動車リサイクルシステムが関係者の努力で円滑に動き出したことが報告された。今後、不適正な行為に対する取締りが厳しくなる

## リサイクル料金を返還しない悪質なケースの監視を強める

自動車リサイクル法の施行状況をフォローする産業構造審議会環境部会廃棄物・リサイクル小委員会自動車リサイクルワーキンググループ、中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル専門委員会の第11回合同会議が7月13日に都内で開かれました。

自動車リサイクル法は施行3年目に入りましたが、06年度（06年4月～07年3月）の使用済自動車の回収実績は、リサイクルシステムで引取報告された台数が357万台、中古車輸出されたものが144万台となり、およそ500万台の使用済自動車に適正処理ルートによって処理されています。経済産業省は合同会議で、「使用済自動車の流通ルートが次第に明確化してきた」とするとともに、国内処理、輸出を合わせた処理台数が500万台を超えたことから「概ね適正に処理がなされている」との見解を示しています。

特筆すべき事項は、今後の取り組みとして、違法業者対策の更なる強化とともにユーザーの広報活動の重点化と監視機能強化を打ち出したことです。今後の広報活動は、自

動車リサイクル料金の取り回しや同料金の使途、重量税の還付などの使用済自動車の引き渡し時の注意点などに重点を置き、多様な広報活動を進めるそうです。

また、ユーザーが車両代替時に下取りに出した車両が、中古車として転売されたのか、使用済自動車として処理されたのか、引き渡したユーザー本人には分からないこと、あるいは最終ユーザーが使用済自動車として引き渡したにもかかわらず、中古車として転売され、リサイクル料金が返還されない「悪質なケースが報告されている」として、ユーザーが引取業者に使用済自動車として引き渡した後、適正に処理されているかを確認できるシステムを構築することが示されました。

システム構築はユーザーによる監視機能を強化し、適正処理を進めるという狙いがあ

ります。自動車リサイクル促進センターが担当し、現在、どのようなシステムを構築するかを内部で検討しており、来年度以降に運用を開始する予定です。

## 有害物質も新車からの確に排除

このほか、日本自動車工業会からは自動車メーカーの取り組み状況と、これに関連して鉛、水銀などの環境負荷物質について削減目標通りの実績を上げているとの報告がありました。

環境負荷物質とは、鉛、水銀、6価クロム、カドミウムです。鉛については、バッテリーを除いて「乗用車で2006年1月以降1996年実績比10分の1（185g/台）以下」「大型車で2006年1月以降同4分の1以下」が目標でしたが、06年1月から07年4月までに市場投入された新型車（乗用車33モデル、大型車4モデル）はすべて目標をクリアしているそうです。

水銀は①液晶ディスプレイ②コンビネーションメーター③ディスチャージヘッドランプ④室内蛍光灯の4品目を除いて、05年以降使用禁止としていました。この目標は02年末に達成し、除外されていた4品目についても水銀フリー化を進める努力が続いています。

また、「07年1月以降使用禁止」を目標にしたカドミウムについては、電気・電子部品を代替することにより全モデルで目標達成。6価クロムは「08年1月以降使用禁止」という目標を達成するために、順次代替品への交換が進んでいることが報告されています。

### 06年度の使用済自動車発生量の計算式



