



発行所 滋賀県行政書士会
 発行人 盛武 隆
 編集人 山添 稲子
 大津市京町三丁目4-22 (滋賀会館3階)
 発行日 (月刊)
 平成17年12月10日

ワンストップ・サービス(OSS)の問題点・車検証を読む

滋賀県行政書士会 会長 盛武 隆

いよいよバーチャルエージェンシーの旗手ともいえるべき自動車保有関係手続をオンラインで行うことが出来る「ワンストップ・サービス・システム(以下OSSという。)」が、12月26日から東京・大阪等の主要四都市で開始される。OSSの運営主体は、自動車保有関係手続に関係する中央省庁や地方自治体、民間事業者等により構築され、関係する法令は70有余法令にも及んでいる。OSSの普及促進のために現状の抱える問題点とその解決策を探ってみたい。

・行政書士法第19条とOSS

行政書士が紙の時代における書類の作成を業務としていることに加え、電子時代の新しい業務を獲得するため、日行連はオンライン業務における電磁的記録の作成を業務とする法改正を行った。

これに対して自動車業界が業務独占に反対したため、行政書士法第19条に適用除外措置が盛り込まれた。全ての電磁的記録の作成を独占とする業務のうちの一部参入、すなわち(社)日本自動車販売協会連合会(以下自販連という)が行う自動車登録業務を除外したのである。これにより行政書士法は形骸化したとの解釈論が一時期行政書士会内の議論とされたが、第155国会において当時の総務大臣と政府委員として出席した行政局長は、「適用除外の対象とする者は、自販連で、対象手続は道路運送車両法に定める手続であり、車庫証明書やその他の手続は検討していない。」ことを答弁している。

・総務省令への対応

さる11月18日に開催された日行連理事会はOSSに関する議案を議決した。これは総務省令を定める場合に、先に述べた適用除外の対象手続と対象者を拡大させないことと、OSSにおける諸手続に関する行政書士の活用と、日行連としてOSS運営への協力を明確にしたものである。このOSSにはさまざまな問題点があり、ユーザー利便の観点からその改善が求められている。以下現在の諸問題に触れることによりユーザーの利便性を考慮したシステムの構築を望みたい。

・二年車検と三年車検

おおかたのユーザーは自動車の車検の有効期間について、新車は三年、中古車は二年と考えるのが常識的であろう。それでは車検の仕組みはどうなっているのだろうか。次の事例で検討してみる。

AユーザーとBユーザーが同時に中古車を購入し車検を受けた。その結果Aは検査有効期間が3年、Bの検査有効期間は2年となっていた。Aの自動車は10年以上も古い外国製輸入車、Bの自動車は国産車である。どうしてこんな違いが生じたのであろうか。

・初度登録と製造年式

自動車の車検証をよく見ると、自動車行政と業界と

の癒着ともいえるもたれ合いにより生じた矛盾の積み重ねの歴史が読みとれる。近年工業製品や食品の製造元・販売元・あるいはその製造・生産過程のトレサビリティ(製造または流通履歴)の正確性が求められている。自動車は過去において「年式(製造年)」が検査証に記載されていた。ところが、年末に生産された自動車は翌年度に販売されると、年式と登録年月日との間に一年のズレが生じていた。すなわち販売する者にとって年式表示は歳末販売上の大きな阻害要因となっていたのである。

そこで業界の要望もあってか、年式表示をやめて、わが国の国土交通省(以下国交省)の登録システムのファイルに初めて登録記載された年を「初度登録」と表示することとされた。これにより年式表示が初度登録年に改められ、結果としてユーザーは製造年を知ることが出来なくなったのである。

・規制改革委員会の規制緩和

その時点で、道路運送車両法に定める検査の有効期間は、初度登録は三年、それ以外は二年とされた。ここにおいてユーザーは一般的な認識として、新車は三年、中古車は二年との誤解が生じたのである。なぜAが3年でBが2年なのか。理由は先に述べた初度登録制度に起因する。すなわち3年となった中古車は外国からの輸入車で、日本での登録は「初度」となるから三年。他方の中古車は一度国内で登録して、いったんナンバーを返納し廃車したものを再度新規登録するため、初度ではないから二年となるのである。

政府の規制改革委員会は中古車の車検有効期間を3年とするよう求めているが、業界の反対により規制緩和は進んでいない。少なくともこの事例で明らかのように、国内で登録された中古車の車検有効期間を2年としなければならない根拠は無いと考えられる。

・完成検査証の有効期間と車検期間

自動車製造業者すなわちメーカーは、組み立て製造ラインで完成した自動車を完成検査したうえで、製造年月日を記載した完成検査終了証(製造証明書または譲渡証)を発行する。以前は完成検査終了証の有効期間は製造日から6ヶ月であった。在庫が長引いた自動車、すなわち売れ残りの新車の再車検は販売店にとって大きな負担となっていた。これが規制緩和の名の下に9ヶ月に延長された。

この新車を購入したユーザーは誤解する。すなわち新車でほやほやの新品と勘違いしているが、実は一年程前に製造された売れ残り車であったということになる。初度登録だから3年の有効期限と言うことになるが、実は初度登録する前に9ヶ月の車検が切れていたから、製造年月日から合算すればこの新車は4年目の有効期限を持ったことになるのである。

家電業界などでは、製造年が明示されて消費者の新

品の選択に利便性を提供しているのが一般的である。自動車が初度登録年月の表示とされたことにより、ユーザーはほやほやの新車、すなわちより新しい車を選ぶ基準が提供されていないのである。

独禁法の関連法規に景表法がある。道路運送車両法の初度登録表示はこの景表法の観点からすれば理解しがたいものとなっている。

・色は何色か。走行距離は本当か

車検証には車体の色の表示がない。なぜか。登録申請書には車体色の記入欄があり、大まかであるが10分類の車体色が記入されている。役所にはその記録が保存されている。これは轍き逃げやその他の犯罪車を捜査するとき、手配した車体色の該当車が、車体色を他の色に塗り替えることにより、該当車両が消失することとなる。その経緯をふまえ車体色は表示しないこととされたことと聞いている。車体色は車検の都度確認され、現在の色が記録されることになっているので、元々の車体色はユーザーにはわからない。

ところで、中古車の車検証には、平成16年1月1日以降に検査を受けた自動車については、走行距離が記録されている。これは中古車の流通過程で走行距離を示すメーターの巻き戻しが相次いだための対抗措置である。車体色もその変遷が記録されていてもおかしくない。

自動車の所有者の移転経緯が登録事項等証明書（詳細）で証明されることとあまって、とくに製造から現時点までの使用過程における履歴は、犯罪捜査には効果が期待できるのではないかと考えられる。

上述したごとく、自動車の流通において生ずるさまざまな要因のトレサビリティは実効性を発揮しているのであるから、新車としての製造年月日も明らかにされるべきである。

・製造証明日と製造物責任（PL法）の起算点

なぜ製造年の表示が必要か。その理由について述べる。PL法は「製造物」を製造又は加工された動産としている。製造上の欠陥による損害賠償請求権はその欠陥を知ったときから三年で消滅するとなっている。起算日は製造業者等が当該製造物を引き渡した時であり、十年を経過したとき時効により消滅する。

道路運送車両法は所有権の公証を目的としており、動産である自動車を不動産に準じたものとして位置づけている。動産である自動車が登録され、車検証記載の車体番号と実物の自動車のそれとが一致することが確認され、封印された時点で不動産に準じたものとなったとする封印有効性の理論がある。

しかし、自動車の車検証には製造年の記載がないと述べてきた。メーカーによっては、販売店からの受注生産をしている場合、自動車が生産ラインを出て完成車となった時点で完成検査証に販売店への譲渡年月日が記載されている。

ユーザーが当該自動車を購入した後に製造に起因する損害が生じた場合、製造者責任を問う場合が想定される。その際、ユーザーはPL法に定める賠償請求のための起算日を知ることが出来ない。完成検査証の有効期限が9ヶ月とされ、その有効期限が過ぎて再検査を受けた自動車は譲渡日から既に9ヶ月以上経過しているのである。このトレサビリティこそ自動車流通の適正化と消費者保護にとって最も必要なことではないだろうか。その観点からもOSSにおいて、車検証に製造物責任法に規定する起算日が記載される措置が講じられれば、より一層ユーザー利便性が向上すると言えよう。

・封印と管轄主義

ワンストップ・サービスとはオンラインにより全ての手続が一度で終了することができる仕組み作りであったはずである。ところが依然として封印・検査証・ステッカー等の物の問題が解決されていない。

道路運送車両法により、自動車の登録は使用の本拠を管轄する地域運輸支局に出頭して行うこととされている。ナンバープレートは当該運輸支局の管轄名を記したものが交付され、自動車の車体番号と検査証記載の車体番号が合致した場合に封印が施封される。

これにより本来は動産である自動車が不動産に準じたものと化し、所有権の公証制度が保持されたこととみなされることは前述した。不動産に準じたものであるから抵当権設定も可能となるのである。よって封印は行政管轄の象徴とされている。しかし封印はナンバープレート等とともにOSSにおけるオンライン申請手続きの機能を消滅させることになる。規制改革委員会においても、封印制度の廃止が提唱されているのも理由のあるところであろう。

・全国どこでも手続が出来ること

封印の滅失・破損による再封印は、全国どこでも管轄を越えて施封されている。車検も受検地の制約がなくなり、合格すれば、東京ナンバーの車検証が滋賀で交付されるということになり、ここにおいて封印制度と管轄主義が消失したということができる。この実体を踏まえれば、紙の申請であるとオンライン申請であると問わず、ユーザーは日本全国いずれの運輸支局においても手続が出来、車検証と封印の受領が可能となるはずである。

さらに、オンライン化を促進するため封印が無くなり、ナンバープレートが郵送されれば、ユーザー利便は格段に向上する。現在でも解体届手続はこの運輸支局でも出来るからである。最早、OSSにおいては封印にすぎた管轄主義の根拠が消失していると言うべきである。ただし、管轄主義の廃止または管轄地の変更は法務省による地方出張所の統廃合を招いたことを考えれば、労働条件の変革に対する国交省職員労組の反発は免れないが、役所のスリム化もまた時代の要請である。

・会費名目の費用

私の体験談であるが、ある運輸支局で登録を完了してナンバープレートを購入する際、ナンバープレート代は1700円として請求された。地域によって異なるが、本来1500円程度である。自家用自動車協会（以下自家用協会という。）費を協力して頂いていますとして、200円が上乘せされていた。なぜナンバープレートを買うのに自家用協会費が必要なのか。自動車のナンバープレートを販売する団体で構成された全国標板協議会という団体があり、この運輸支局では自家用協会が販売しており、自動車業界との協議の結果、会費の徴収に協力する、すなわちユーザーに請求するという業界合意が形成されていたのである。

また、あるところでは消防車に改造した軽自動車を検査のため持ち込むと、軽自動車検査協会の手続の前に、関連団体で受付確認してもらえという。窓口に行くと検査予約料を請求された。それは何だと聞くと軽自動車検査協会に対する検査予約の受付を代行しているのでその費用だという。なぜその費用が必要か法的根拠を求めたところ大騒ぎになった。その結果支払う必要はなくなったのである。

さらに、軽自動車を他の府県に転入する手続を行う場合、関係団体の窓口が税の通知手数料が必要と要求するところがある。転入したことを元の軽自動車税の課税市町村に通知する手数料と言うが、これも市町村間の手続であり請求根拠のない費用である。現に多くの地方で請求されておらず、これもその地域の業界団体間の合意形成の結果ユーザー負担が増えたと言うことが出来る。

・会費とはなにか

自動車ユーザーは自動車の保管場所を確保しなければ

ば自動車を保有できない。車庫証明書の提出先は警察署であるが、自家用協会等の関係団体が受付けている。本来は申請された自動車の保管場所すなわち車庫が確保されていることを調査する事務を委託されている団体にすぎない。その委託根拠は確認していないが、実体は受付から調査・交付事務まで行っているところもある。

ユーザーが車庫証明の申請に警察署を訪れると、地域により異なるが、自家用協会の会費名目で2000円ないし4000円が請求されている。会費を支払わなければ交付日が規定日通りとなるので、早く欲しい場合は特急料金を支払えば交付期間が短縮されるのである。

さらに、この会費は年会費とか月割会費ではなく、申請手続きごとに請求される。1人で複数保有している人や、何回も乗り換えるユーザーはその都度請求されている。

近年この調査事務の委託を随意契約から競走入札とすべきとする動きがあり、関係団体が会合を開き随意契約とするよう働きかけなければ組織が運営できないとして意見の集約が図られたことが、当該団体の議事録により明らかになっている。

これは警察の窓口で免許証の手続を委託されている交通安全協会の請求する（協力をお願いしますという。）会費も、ユーザーとしては根拠の判らない会費である。行政手続きに必要なとされる諸手数料は法令または条例等により定められている。官業の民営化もしくはアウトソーシングの推進に乗じて、民間団体が随意に名目を講じて諸費用を徴収することの無きよう、行政書士としては、国民負担軽減の観点から行政監視の役割を果たすべきであろう。

・申請用紙は有料か無料か

現在、登録申請手続きはOCR（光文字読みとり装置）申請書で行われている。この申請書は国土交通省の天下りが役員を務め、理事長が自販連の役員である（財）自動車検査登録協力会（以下自検協という。）が自動車関係団体に頒布しているが、ユーザーが購入するまでに印刷から販売までにいくつもの業界団体が介在している。本来、行政手続に必要な申請書類は原則無料であるはずである。

OSSにより申請手続きが行われれば、申請用紙代のユーザー負担は発生しないが、従来通りOCR申請書による申請は有料が続く。申請手続きの二元性により、ユーザー負担の公平性が保たれない事態が発生することはいかなるものであろうか。

OSSが稼働することに併せて、登録印紙売り捌き人、標板交付代行者、封印施封受託者、自動車重量税証紙売り捌き人、自動車税等収納代行団体、軽自動車の事前審査代行団体、検査受付代行団体等の関連団体がユーザーから徴収していた会費、諸用紙代、手数料、諸費用等や行政からの委託料収入等は、オンライン化になじまないことは明らかである。問題点は、ユーザー負担が減るのかあるいは名目替えにより存続するのか見極めることである。OSSのスタートに合わせて自動車関係業界団体による自動車検査登録適正化推進協議会や証明書等管理業者なる団体が設立されつつある。新たなサービス名目で業務の誘致を図っており、ユーザー負担がさらに発生しないよう注目する必要がある。

・登録の平準化とユーザー登録の関係

ユーザーが自動車を購入して三連休にドライブに出かけようと計画したとする。ところがセールスマンが納車は連休明けのおおむね一週間ないし10日後でないと納車できないと言う。なぜユーザーの希望する日に納車されないのか。これも自動車行政と業界のもたれあい構造に起因している。

まず自動車販売店は自由に登録することが出来ない。登録書類はいったん営業所から本社に集められ、本社から自販連が設置する自販連登録代行センター（以下

代行センターという。）に廻される。しかしこのとき登録台数に制限があるため

登録の優先順位が必要になってくる。なぜか。それは月末・年度末集中登録を回避する施策として、「登録の平準化」という国土交通省通達に従った登録制限政策が、業界側の自主規制という形で行われているからである。

登録枠の設定は公正な販売競争の制限あるいは不正競争防止法の対象になるのではないか。すなわち月初・月中の登録実績に応じた月末登録枠の設定により、販売店は月末の登録枠がないため登録できない事態が生じている。すなわち、行政と業界の都合によりユーザー利便が無視されている。

しかもこれは総量規制となっている。新規登録や中間・抹消登録の全業務量をひとまとめに支局の一日の業務量を制限するため、新車販売台数優先の販売店の戦略からして、全業務量に占める新車登録が比率を増して行く。

新車優先により、抹消登録が翌月になれば一カ月分の税金負担が発生する。これとは逆に納車が翌月になり、明らかに翌月から使用する者にとって前月登録による一ヶ月分の税負担は大きい。

自動車登録行政は、業界が新車販売を優先する戦略により国民利便が犠牲を強いられている。その結果、自動車保有者が負担する各種の税や諸費用負担のトータルは相当な額にのぼり、ユーザーの負担増大に繋がっていることは是正されるべきであろう。

代行センターは行政書士法対策から設立された。その収益が組織運営に占める比重が大きくなるにつれ、代行センターの存続が自販連存続と連動する実体を生じさせている。これについては行政書士法改正における自動車業界との協議で提示した資料に加筆したものを別途当会のホームページで公開することとしたので参照されたい。

・OSSの稼働に期待すること

ワンストップ・サービスにおいては、ユーザー自らが行うことが出来るとする原則はどうなるのか。現在販売店はさまざまな名目を講じて、完成検査証（譲渡証）をユーザーに渡していない。ユーザーに渡してしまえばユーザー自身による登録が行われ、代行センターの基盤を失うからである。譲渡証をユーザーに渡さない行為は道路運送車両法第33条に違反するとして行政からも数次にわたる業界指導がされているが是正されていない。

OSSの稼働により、ユーザー不在であつた自動車行政は、登録の平準化という名目による業務量の平準化等の規制が不可能となるのは明らかであり、まさに、ユーザー本意の行政が実現することが期待されるのである。

行政書士会としては、OSSにおける行政書士の申請代理権、資格認証、モノの受け渡しに関する事業者の指定等の要望がまとめられている。さる11月29日に日行連において、全国運輸交通関係実務者会議が開催され、国土交通省から「自動車保有関係手続のワンストップ・サービス化について」とする講演が行われた。それらの機会を通じて、日行連が、行政に対する要望として、行政書士法遵守に関する業界指導と、行政書士の業務領域の確保のために施策を講じることは、行政書士会員の生活権の確保の問題として認識されているが、それに加えてOSS稼働に際してユーザー利便の向上のために、ユーザーの目線からの、さまざまな問題点の改良や意見要望等を提案していることの意義は大きく評価されるべきであろう。

いずれにしても、ユーザーのOSS活用がすすめば、当然ながら運輸交通行政のあり方にユーザーの関心が高まることは必定である。

OSSが真にユーザー本位のシステムとして、ユーザー利便の向上と負担軽減に貢献できるシステム構築となるよう、行政書士会が引き続き改善提案を行うことが、行政事務に係わる行政書士の使命とされるべきであろう。