

国土交通省提出資料

1	自動車検査制度の考え方	・・・	1
2	自動車検査証の有効期間等の見直しの考え方 (平成10年運輸技術審議会答申抜粋)	・・・	2
3	検査の周期の見直し経緯(日本)	・・・	3
4	検査の周期等の諸外国の状況	・・・	4
5	自家用乗用車の継続検査時における点検整備費用の推移	・・・	5
6	諸外国の点検整備費用	・・・	6
7	総整備売上高の推移	・・・	7
8	認証工場における新規及び廃止工場数の推移	・・・	8
9	技術開発の状況	・・・	9~10
10	規制改革推進3か年計画(再改定) (平成15年3月28日閣議決定)	・・・	11
11	自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討会について	・・・	12
12	自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討会委員	・・・	13

平成15年10月22日

1. 自動車検査制度の考え方

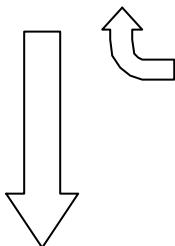
(目的)

自動車の使用 --- **〔安全の確保
環境の保全〕** のため 適切な保守・管理 が必要



(原則)

ユーザー本人の責任 で実施することが原則



- ・自動車が適合すべき安全確保・環境保全のための基準
- ・ユーザーの保守管理の基準を国が定めて提供

(手段)

ユーザーの自主的な保守管理の実施を前提に、定期的に検査を実施 (=自動車検査)

定期的な検査により、その時点での安全・環境基準適合性を確認するとともに、ユーザーの定期点検や適切な整備の実施を促し、また、不正改造車を排除する。

- 検査実施時に部品交換・整備等を実施するか否かは、あくまでもユーザーの選択
- 検査実施時に、自動車税、自動車重量税、自賠責保険、リサイクル料金(予定)の支払いを確認することによる、脱税の防止、無保険車の排除等の機能

2. 自動車検査証の有効期間等の見直しの考え方 (平成10年運輸技術審議会答申抜粋)

4 自動車検査の基本的考え方及び審議結果

(2) 自動車検査証の有効期間等の見直し

見直しの考え方

(7) 自動車検査の間隔は、現在、自動車検査証の有効期間として定められている。この間隔は、自動車の安全の確保及び環境の保全を図るという目的を達成するため、合理的に設定することが必要であり、具体的には、次の各視点等を総合的に考慮しつつ定められるべきものである。

- ・ 自動車の安全の確保及び環境の保全に係る不具合の発生状況
- ・ 自動車の不具合が交通事故及び環境汚染に与える影響
- ・ 走行距離が長いかどうかなど自動車の使用実態
- ・ 広く多くの人々が利用するかなど自動車の公共性
- ・ 自動車ユーザーの保守管理状況
- ・ 諸外国における自動車検査の間隔

この場合において、自動車の不具合の発生状況は、積載条件、走行路の状態等の使用条件及び点検整備の状況により差があるが、基本的には走行距離が増加することに伴い、自動車の各部位において摩耗・劣化が進み、自動車の不具合は増加すると考えられる。また、不具合の状況が同じ場合には、整備不良による事故の発生の確率は、年間走行距離に比例すると考えられる。このため、自動車の安全の確保及び環境の保全に係る不具合の発生状況、年間走行距離が長いかどうかなど自動車の使用実態を自動車検査の間隔の見直しの際の基本とすることとした。

3 . 検査の周期の見直し経緯(日本)
(最近20年間(昭和58年以降))

		検査の周期(単位：年)	
自家用乗用車(マイカー)		昭和58年 6月以前	2 - 2 - 2 - 2 - 2 - 1 - 1 -
		昭和58年 7月以降	3 - 2 - 2 - 2 - 2 - 1 - 1 -
		平成 7年 7月以降	3 - 2 - 2 -
バス・タクシー			1 - 1 - 1 -
トラック	中小型トラック (総重量8トン未満)	平成12年 4月以前	1 - 1 - 1 -
		平成12年 5月以降	2 - 1 - 1 -
	大型トラック (総重量8トン以上)		1 - 1 - 1 -
レンタカー	乗用車	平成12年 4月以前	1 - 1 - 1 -
		平成12年 5月以降	2 - 1 - 1 -
	バス・トラック		1 - 1 - 1 -
二輪車(検査対象：250cc超)			2 - 2 - 2 -

4 . 検査の周期等の諸外国の状況

(1) 日本

実施状況：1951年から実施。

マイカーの検査の周期：初回3年、以後2年毎。

(2) アメリカ

実施状況：実施州42州

(安全と環境24州、安全のみ7州、環境のみ11州)

未実施8州

マイカーの検査の周期：

実施州38州

(1年毎21州、2年毎12州、その他5州(うち4州は初回のみ長い))

未実施12州

検査の効果(整備不良車両による事故)：

検査実施州は事故全体の0.5%~1.5%

検査未実施州は事故全体の0.5%~3.5%

(3) 欧州(EU指令(最低基準))

実施状況：全加盟国15カ国

マイカーの検査実施時期

1991年7月：指令制定

1994年1月：指令適用開始

1998年1月：指令適用猶予期限

マイカーの検査の周期：初回4年、以後2年毎

イギリス

実施状況：1961年から実施。

マイカーの検査の周期：初回3年、以後1年毎。

フランス

実施状況：1983年から実施。

マイカーの検査実施時期：92年から(車齢10年超から実施)

98年からEU指令準拠。

マイカーの検査の周期：初回4年、以後2年毎。

ドイツ

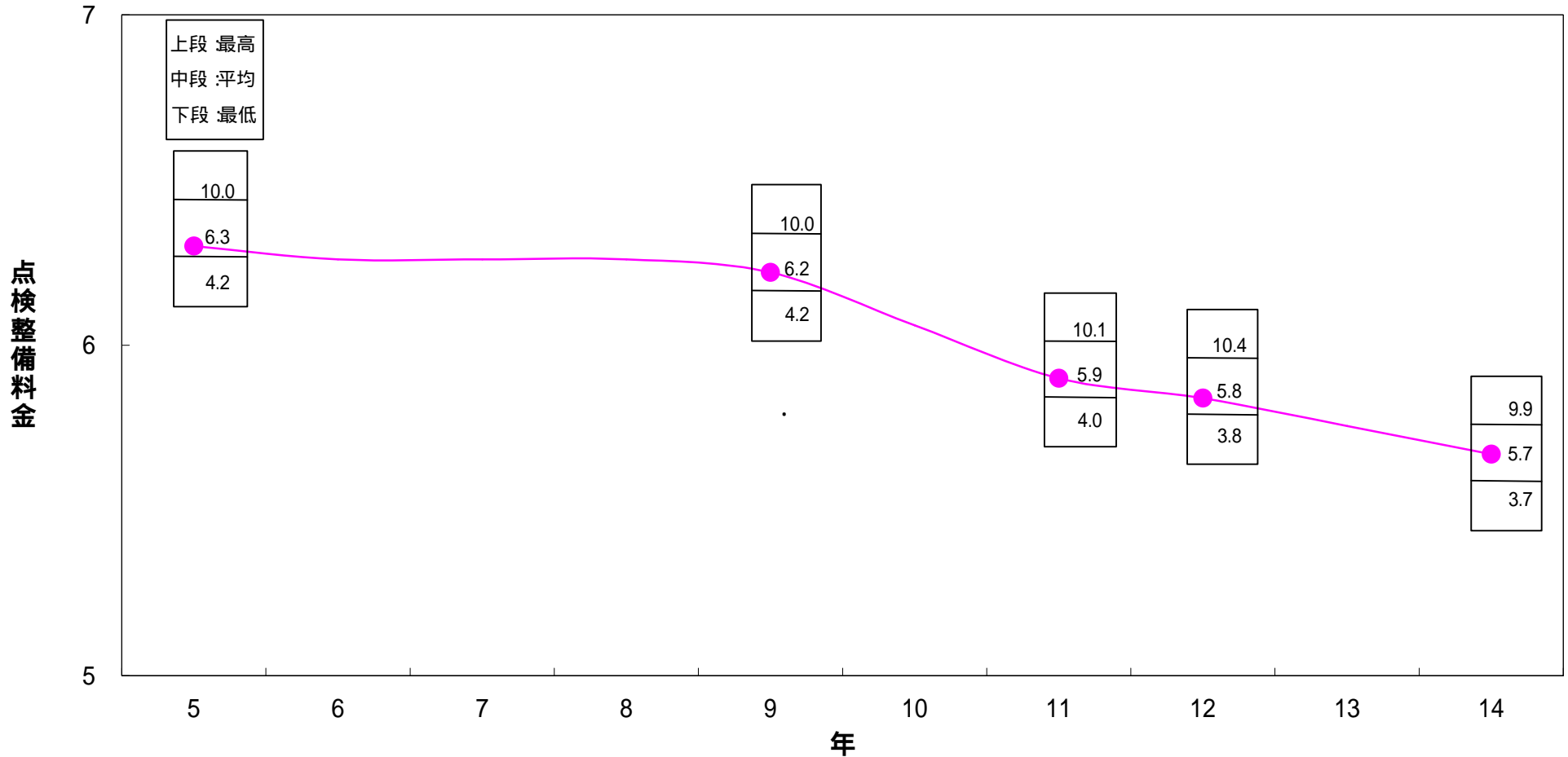
実施状況：1951年から実施。

マイカーの検査の周期：初回3年、以後2年毎。

5. 自家用乗用車の継続検査時における点検整備費用の推移

平成5年から平成14年までの10年間で、約6千円(10%)安くなってきており、その傾向は継続中

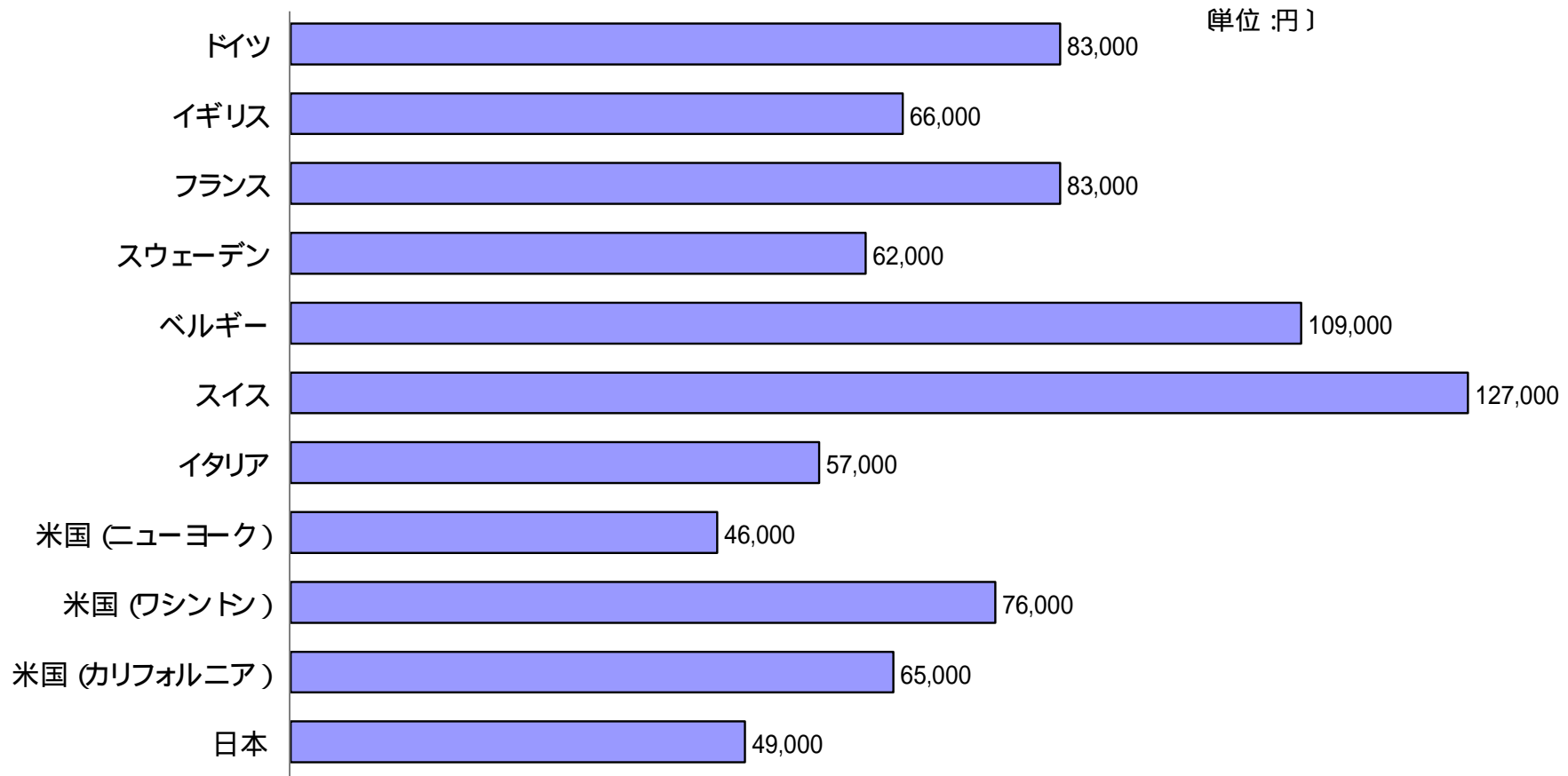
(単位:万円)



出典:点検・整備料金は日整連調査の整備料金実態調査結果の自家用乗用車(1501~2000ccクラス)の継続検査時のもので、
依頼事項の「下廻り塗装料」を減じた値。

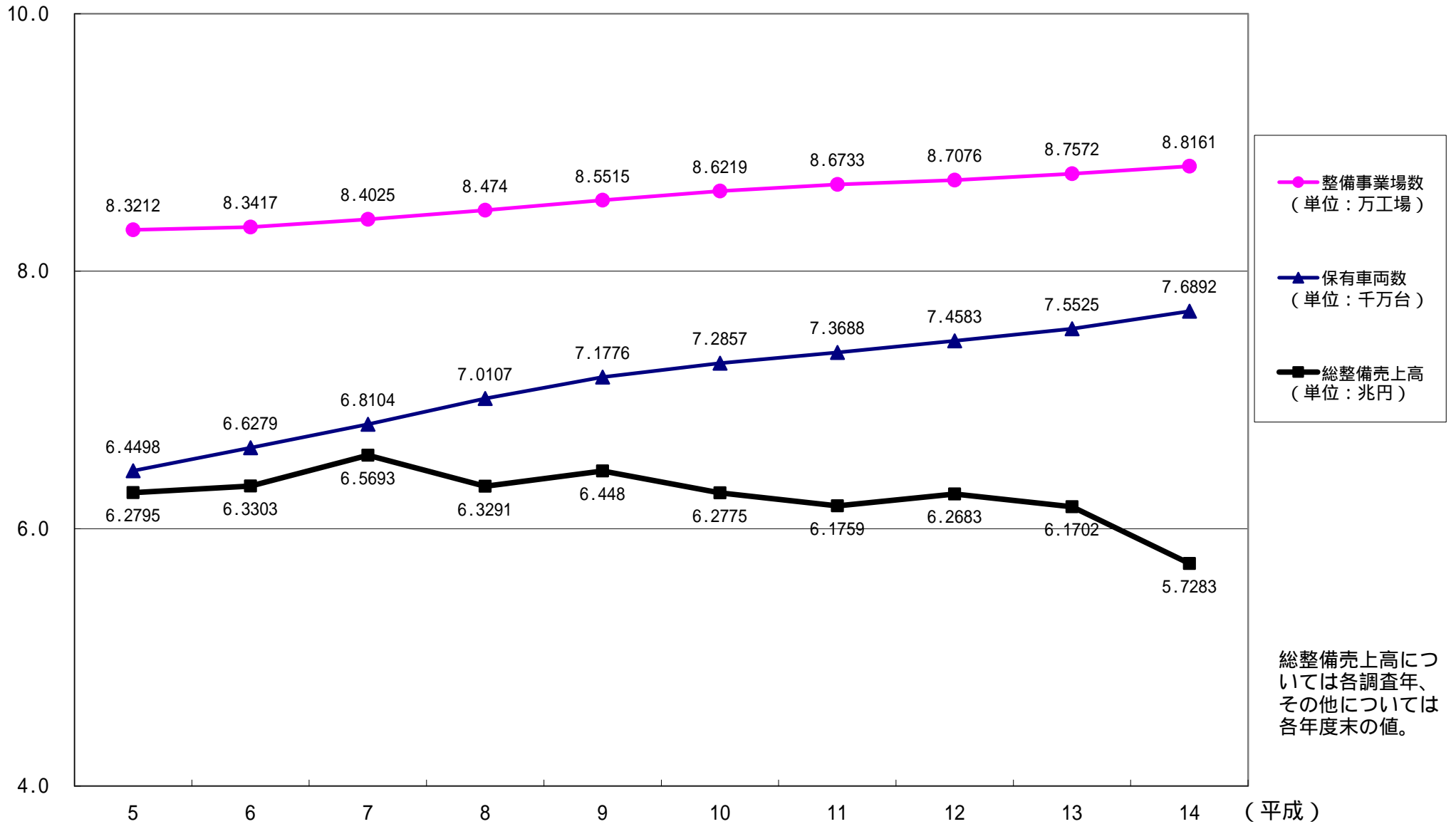
注:平成6年~8年、10年及び13年については調査未実施である。

6. 諸外国の点検整備費用 (年平均)

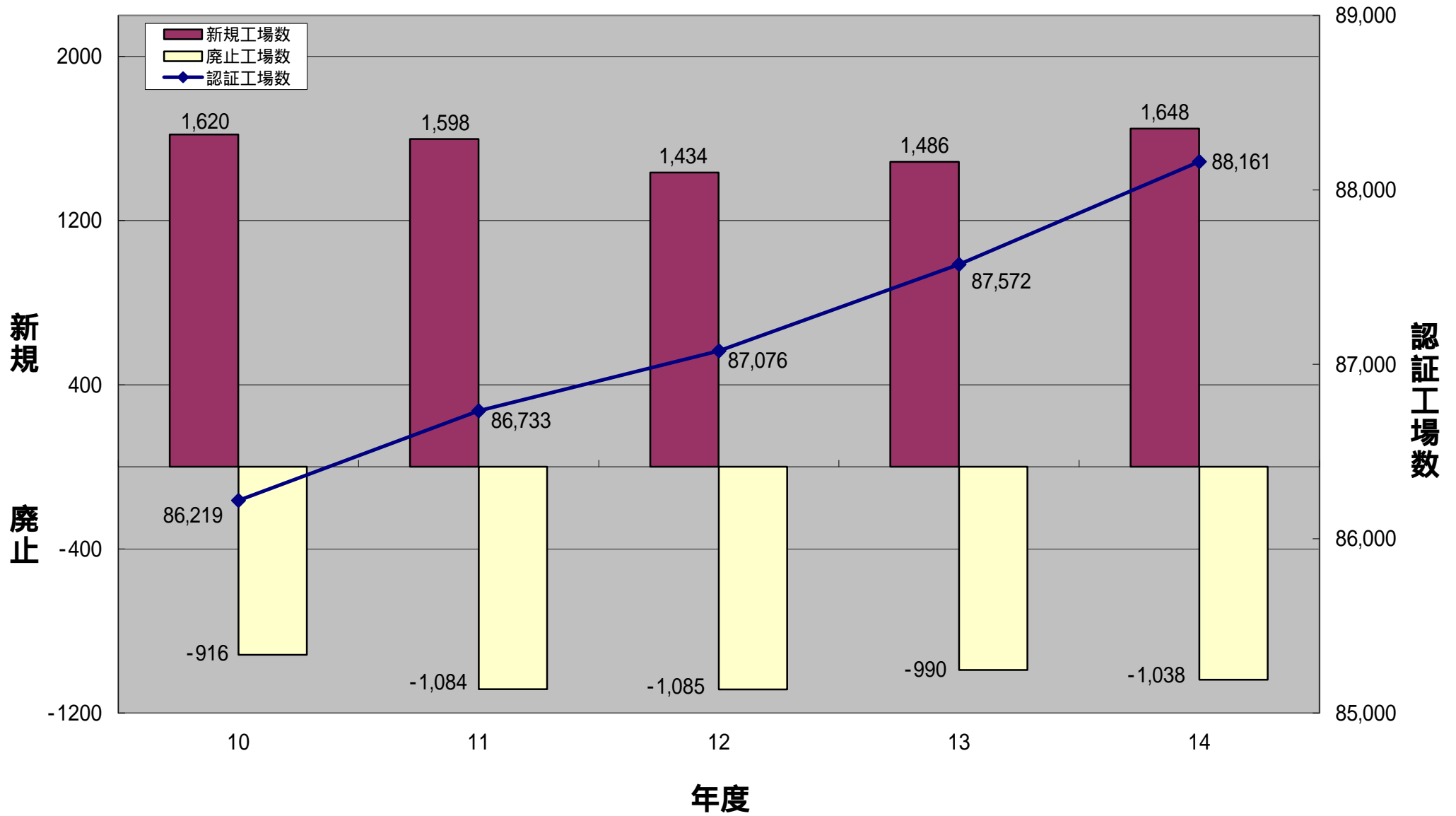


出典 (運輸技術審議会答申「今後の自動車の検査及び点検整備のあり方について」に係る参考資料 (平成5年6月))
諸外国については、各国・各地域ごとに、ユーザーアンケート調査を実施 (サンプル数各100)
日本については、JAF会員に対して、ユーザーアンケート調査を実施 (回収サンプル数931)

7. 総整備売上高の推移



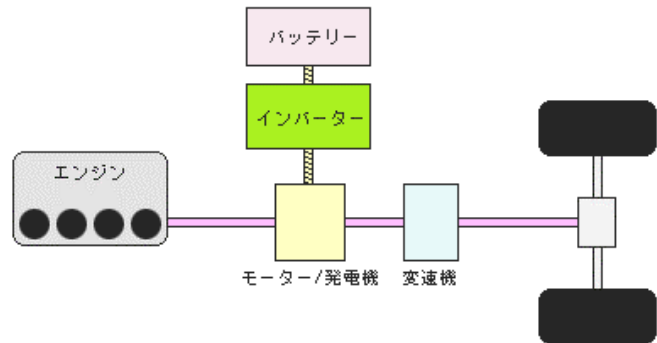
8. 認証工場における新規及び廃止工場数の推移



9 . 技術開発の状況

ハイブリッド自動車

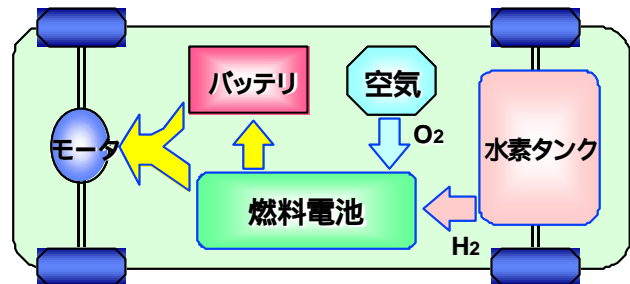
エンジンと電気モーター等2種類の動力源をその適性に応じて使い分け、また、減速時のエネルギーを回収して、排出ガスや燃料消費効率を改善する。



燃料電池自動車

水素と酸素の反応により得られる電気で走行する。エンジンはない。

自動車からの排出物は水のみで、窒素酸化物等の大気汚染物質を排出しない。



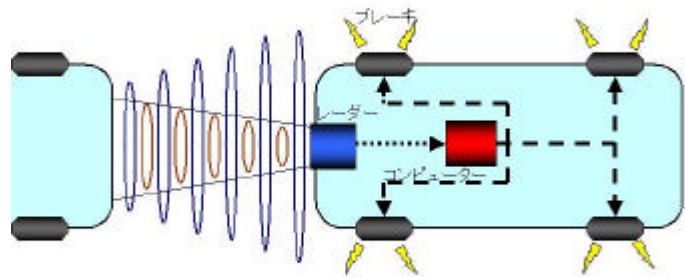
連続再生式ディーゼル微粒子除去装置

エンジンから排出される微粒子を捕集しながら、燃料の精密な制御等により、微粒子(炭素)を二酸化炭素(CO₂)として除去し、目詰まりすることなく、連続使用できる。



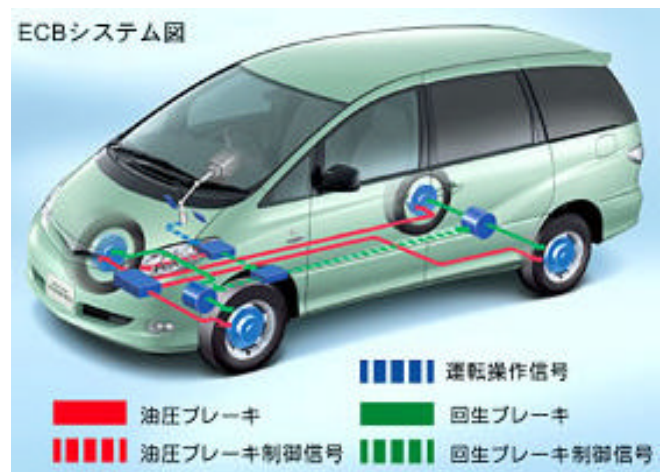
追突時衝撃軽減ブレーキ装置

レーダーで前方を監視し、追突が避けられない場合、自動的にブレーキを作動させ、追突時の衝撃を軽減する



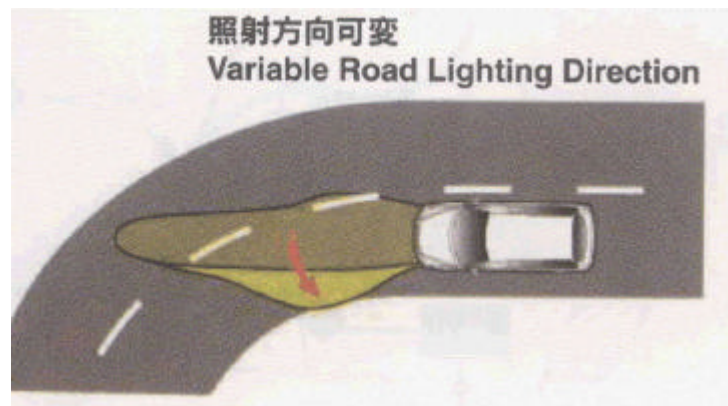
車両安定性統合制御システム

車両の安定性を確保するため、タイヤのスリップ状態やハンドル、ブレーキの操作状態などを検知して、個々のタイヤに与えられる駆動力やブレーキ力を統合制御する。



配光可変型ヘッドランプ

カーブや交差点を曲がる時に、ハンドルの切れ角に追いついて、曲がる方向を照らす。



10．規制改革推進3か年計画(再改定)

平成15年3月28日閣議決定

(抄)

規制改革推進3か年計画(平成13年3月30日閣議決定)の再改定に当たっては、「規制改革の推進に関する第2次答申 - 経済活性化のために重点的に推進すべき規制改革 - 」(平成14年12月12日総合規制改革会議。以下「第2次答申」という。)に示された具体的施策を最大限に尊重する旨の閣議決定(平成14年12月17日)を踏まえ、第2次答申の指摘事項を重点計画事項として列記する等下記のとおり改定する。

記

平成14年度重点計画事項

(個別分野)

11．運輸

4 車検制度に係る検討作業【逐次実施】

車検・点検整備制度については、従来から車検有効期間の延長等により、相応の規制緩和が進められてきており、最近においても2000年5月に、車両総重量8トン未満の貨物自動車について初回の車検有効期間が1年間から2年間に延長されるとともに、貨物自動車の点検項目が簡素化されたところである。しかしながら、爾後においても、同8トン以上の貨物自動車について同様の延長要望が提出されるなど、車検・点検整備制度の在り方については国民負担の軽減等の観点から、引き続き、要望が提出されている。

このため、安全で環境との調和のとれた車社会の実現を目指すという車検・点検整備制度本来の目的を念頭に置き、かつ諸要望の内容をも考慮しつつ、望ましい制度の在り方について、必要なデータ等を収集の上、常に検討して改善を図っていく。なお、その際には、国民に対する説明責任を全うするとともに、十分な透明性を確保する。

11.自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討会について

1. 検討会の目的

今後の望ましい自動車の検査・点検制度の在り方を検討する上で必要となる基礎データを収集・分析すること。

2. 検討概要

(1) 収集するデータ等

- ・ 継続検査時点の不具合状況 (整備を実施する前)
： 調査予定台数 70万台
検査の周期の変更に伴う不具合の増加予測検討
- ・ 点検整備の履歴 (前回検査時から今回検査時まで)
： 調査予定台数 2万台
点検項目、期間の妥当性検討
- ・ ユーザーの保守管理の状況 (定期点検の実施率 等)
- ・ 点検整備に要する費用
- ・ 諸外国における検査・点検整備の実態 等

(2) 検討結果のアウトプット

上記のデータ等を分析し、検査の周期や定期点検項目を変更した場合に、交通事故や環境に与える社会的影響を試算する。

3. 検討スケジュール

本年10月27日に第1回検討会を立ち上げ、1年程度の検討を行い、分析結果をとりまとめる予定。

12 . 自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討会委員

(敬称略、順不同)

下川 浩一	東海学園大学経営学部教授
近森 順	芝浦工業大学工学部機械系教授
大聖 泰弘	早稲田大学理工学部機械工学科教授
岩貞 るみこ	モータージャーナリスト
林 広敏	(社)日本自動車連盟理事
山本 隆夫	(社)日本バス協会中央技術委員会委員長
北村 博文	(社)全国乗用自動車連合会車両資材委員会委員長
井口 憲一	(社)全日本トラック協会常務理事
中島 誠	(社)日本自動車工業会サービス部品部会部会長
相澤 賢二	(社)日本自動車販売協会連合会サービス部会部会長
西村 昭治	(社)日本自動車整備振興会連合会理事
木場 宣行	自動車検査独立行政法人企画部長
矢作 伸一	軽自動車検査協会業務部長