

# 規制改革・民間開放推進会議

## エネルギー・運輸 WG ヒアリング資料

1	自動車検査の意義	・・・	1
2	自動車検査に係る国際状況	・・・	2
3	継続検査時の負担	・・・	3
4	基礎調査検討会の検討状況	・・・	4
	(1) 自動車交通事故等の発生状況	・・・	6
	(2) 自動車の保守管理状況	・・・	7
	(3) 点検整備費用の状況	・・・	8
	(4) 自動車部品の耐久性能の推移	・・・	9
	(5) 諸外国における検査の有効期間	・・・	10
	(6) 有効期間を延長した場合の社会的影響等の試算について	・・・	11
	(7) 有効期間に係る調査結果のまとめ	・・・	13
	(8) 有効期間の見直しに係る考察	・・・	14
5	今後の予定	・・・	15

国土交通省  
平成17年2月1日

# 自動車検査制度等の見直しについて

## 1. 自動車検査の意義

自動車は時間、走行により劣化することから、本来自動車を持つ優れた安全・環境性能を維持するためには、適切な保守・管理が必要。

⇒ 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）

（検査の役割）

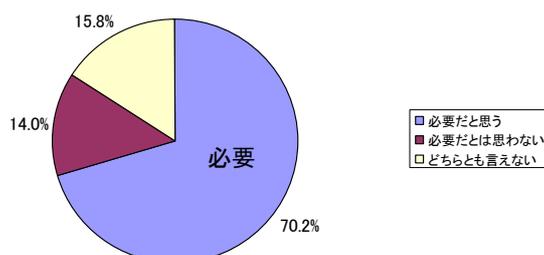
- 安全・環境基準適合性の確認による基準不適合車の排除
- 不正改造車の排除
- リコール未対策車両の確実な回収
- ユーザーの点検整備の実施促進
- その他
  - ・自動車税、自動車重量税の納付確認
  - ・自賠償保険の締結確認
  - ・リサイクル料金の支払いの確認
  - ・駐車違反車両の反則金支払いの確認（予定）

不適合の場合は  
運行停止



近年、**自動車検査制度の意義は増大**している。  
また、ユーザーの約7割は自動車検査が必要だと考えている。

図1 自動車検査制度の必要性



出典：検査・点検整備に対するユーザー意識調査

## 2. 自動車検査に係る国際状況

(自家用乗用車)

- 自動車検査は欧米など世界各国で実施されている。
- EUでは、1998年に自動車検査が義務付けられ、検査未実施であった国にも検査が導入されるなど強化の方向である。

図2 諸外国の自家用乗用車の検査周期

国名		検査周期
日本		3-2-2-
イギリス		3-1-1-
ドイツ		3-2-2-
フランス		4-2-2-
スウェーデン		3-2-1-
アメリカ	ニューヨーク州	排ガス検査 : 2-1-1- 安全検査 : 1-1-1-
	カリフォルニア州	排ガス検査: 4-2-2-

注) アメリカでは州毎に検査制度が異なる。

自家用乗用車の検査	36州で実施	} いずれかの検査 41州で実施
トラックの検査	38州で実施	
バスの検査	40州で実施	

### 3. 継続検査時の負担

○自動車ユーザーは、継続検査時にかかる費用を高いと感じているが、そのうち4分の3は検査期間とは直接関係ない税金や自賠責保険料が原因としており、検査手数料が高いと思っている者は少ない。

図3 ユーザーの継続検査時の費用の負担感

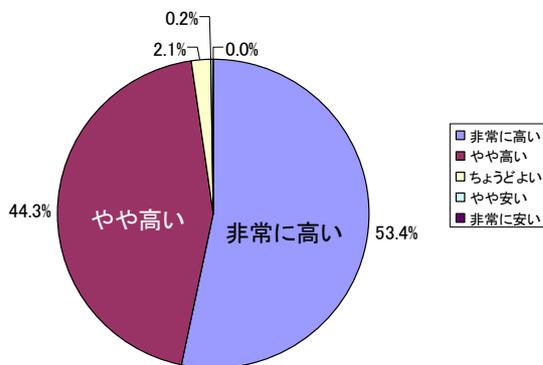
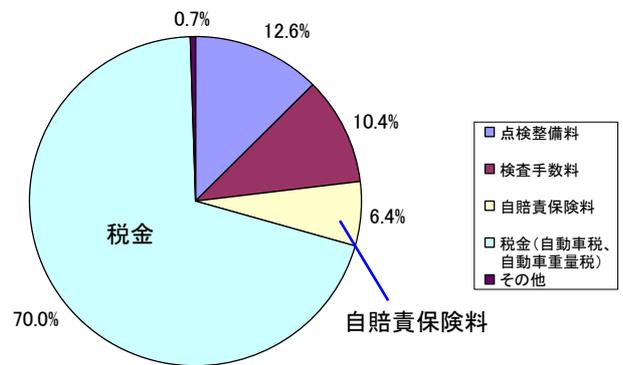


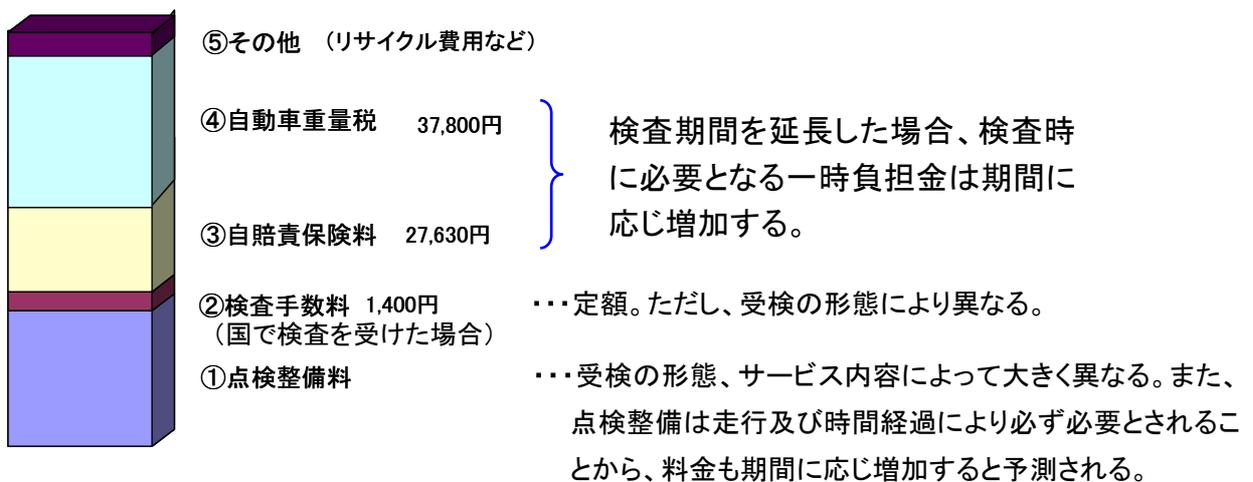
図4 ユーザーが高いと思っている費用



出典: 検査・点検整備に対するユーザー意識調査

図5 継続検査時の費用

(自家用乗用車(1,500~2,000ccクラス)の一般的な例)



## 4. 基礎調査検討会の検討状況

規制改革・民間開放推進3か年計画(平成16年3月閣議決定)を踏まえ、「自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討会」において、有効期間の延長を判断するための調査を実施。

### (1) 検討内容

- ① 交通事故、交通渋滞、環境汚染の現状等
- ② ユーザーの保守管理状況(定期点検の実施率 等)
- ③ 自動車部品の耐久性能の状況
- ④ 諸外国における検査・点検整備の実態 等
- ⑤ 継続検査時における自動車の不具合状況(整備を実施する前)  
:調査台数73万台  
⇒ 検査の周期の変更に伴う不具合の増加予測検討
- ⑥ 検査周期の延長を判断するための交通事故、交通渋滞、環境汚染等の社会的影響の試算
- ⑦ 点検整備の状況(前回検査時から今回検査時まで)  
:調査台数2万台  
⇒ 点検項目、期間の妥当性検討

## (2) 検討会構成員

座長	下川 浩一	東海学園大学経営学部大学院教授
座長代理	大聖 泰弘	早稲田大学理工学部機械工学科教授
検討員	近森 順	芝浦工業大学工学部機械系教授
	岩貞 るみこ	モータージャーナリスト
	藤原 敬生	(社)日本自動車連盟公益事業部部長
	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
	金子 光雄	(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
	島 雅之	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

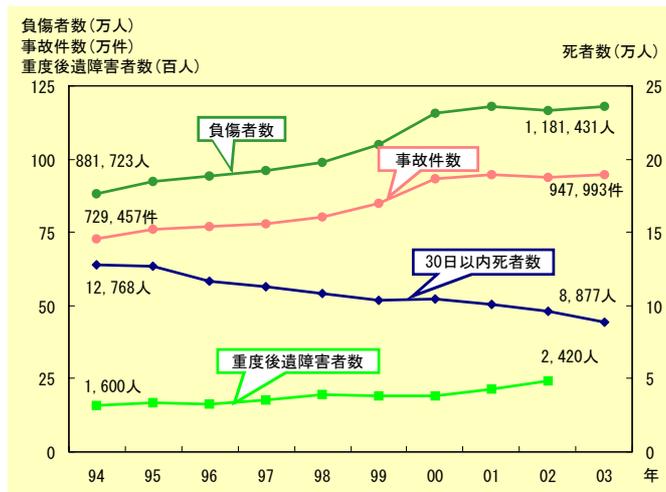
## (3) 検討状況

平成15年10月	第1回基礎調査検討会
平成16年 4月	第2回基礎調査検討会
平成16年 7月	第3回基礎調査検討会
平成16年10月	第4回基礎調査検討会
平成17年 1月	第5回基礎調査検討会

## (1) 自動車交通事故等の発生状況

- 交通事故による死傷者数、事故件数は近年増加傾向にある。
- 交通事故による死者数は減少傾向にあるが、重度後遺障害者数は過去10年間で1.5倍に増加。

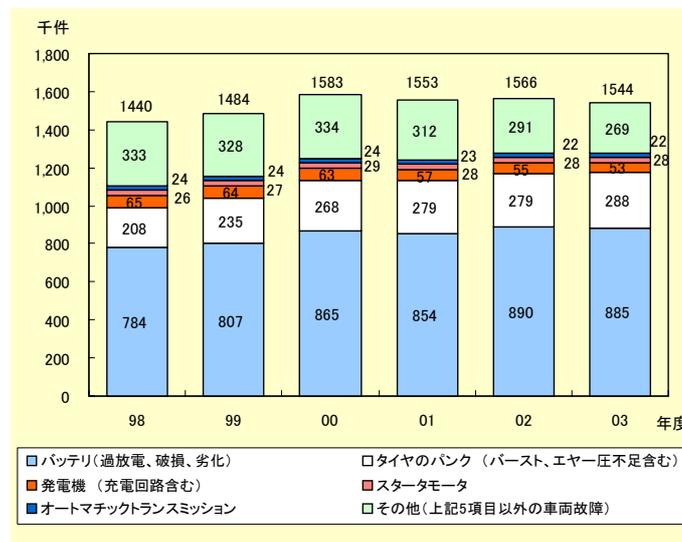
図6 交通事故の発生状況



資料: 国土交通省、交通事故総合分析センター

- 路上における車両故障件数は、横ばいである。

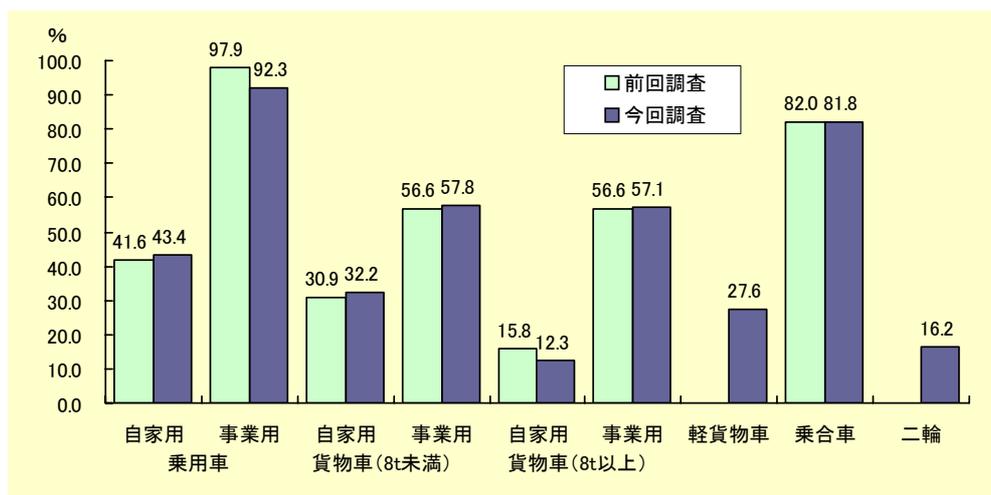
図7 車両故障による JAF 出動件数の推移



## (2) 自動車の保守管理状況

○定期点検実施率は、どの車種においても、平成9年調査のときと同レベルであり、近年、自動車ユーザーの点検整備意識が醸成されているとは言えない。

図8 定期点検実施率の推移



定期点検実施率＝対象車両の点検整備の延べ回数／(法定点検整備設定回数×対象車両数)

定期点検とは、車検時の定期点検を除く。

資料：点検整備時の整備状況調査(平成9、13～15年度)

### (3) 点検整備費用の状況

- 車検時にかかる費用の大半は自動車重量税と自賠責保険料である。
- 車検の周期が延長されれば、一度に支払わなければならない自動車重量税、自賠責保険料が増加し、ユーザーの負担感が増す。
- 車検時の点検整備費用はサービスの内容に応じて多様化しており、ユーザーの意思により選択が可能である。結果として、競争原理が働き、この10年間で検査時の点検整備費用は約10%減少してきている。

図9 車検時にかかる費用の内訳  
(自家用乗用車(1500~2000cc クラス)の継続検査時)

検査時の点検整備、検査費用			自動車重量税	自賠責保険	合計	
検査手数料	点検整備料	計				
ユーザー車検 整備工場	本人受検	1,400円	0円	1,400円	37,800円	66,830円
	代行受検	1,400円	5,000円 ~20,000円	6,400円 ~21,400円		27,630円
	ニューサービス	1,100円	25,000円 ~89,000円	26,100円 ~90,100円	65,430円	91,530円
	従来方式	1,100円	37,000円 ~99,000円	38,100円 ~100,100円		~155,530円

近年新しく導入されたサービス (ニューサービス)

従来からあるサービス (従来方式)

注: 代行車検の点検整備料とは、検査代行料、下回り洗浄料、テスト料のこと。

○日本の点検整備費用は、欧米の各国と比較すると低位にある。

図10 諸外国における自家用乗用車の点検整備費用(年平均)



- 各国・各地域ごとに、ユーザーアンケート調査を実施(サンプル数各約500)
- 点検整備費用とは、点検費用、タイヤ交換、油脂類の交換等の整備費用の合計であり、事故修理費用、燃料代等を除く。
- 資料: 諸外国および我が国における点検整備の費用実態調査アンケート(平成15年11月)

#### (4) 自動車部品の耐久性能の推移

○自動車メーカーによると、過去10年間、メンテナンスに係わる部品の耐久性能に大きな変化はない。

図11 過去10年間における交換部品の耐久性能の変化  
(乗用車製造メーカー8社にヒアリング)

部品名	「耐久性に変化なし」と回答したメーカー数							
	1社	2社	3社	4社	5社	6社	7社	8社
ホイールシリンダのピストンカップ/ブーツ								
マスタシリンダのピストンカップ/ブーツ								
キャリパのピストンシール/ブーツ								
ディスクブレーキのパッド								
ドラムブレーキのライニング								
ブレーキフルード								
ファンベルト								
オイルエレメント								
クーラント(LLC)								
ドライブシャフトブーツ								
マフラ								
ワイパーブレード								
パワーステアリング								
タイミングベルト								
タイヤ								
ボールジョイントブーツ								
エアクリナーエレメント								
点火プラグ								

## (5) 諸外国における検査の有効期間

- 自家用乗用車については、日本の有効期間は、欧米の各国の有効期間と比較して同等である。
- 事業用乗用車、貨物車(8t以上)及び乗合車については、日本の有効期間は、欧米の有効期間と比較して同等又は長い。
- 二輪車については、日本の有効期間は欧米と比較して同等又は短い。

図12 諸外国の自動車の検査周期

国名		車種				
		自家用乗用車	事業用乗用車	貨物車 (8t以上)	乗合車	二輪車
日本		3-2-2-	1-1-1-	1-1-1-	1-1-1-	2-2-2-
イギリス		3-1-1-	1-1-1-	1-1-1-	1-1-1-	3-1-1-
ドイツ		3-2-2-	1-1-1-	1-1-1-	1-1-1-	2-2-2-
フランス		4-2-2-	1-1-1-	1-1-1-	0.5-0.5-0.5-	なし
スウェーデン		3-2-1-	1-1-1-	1-1-1-	1-1-1-	2-2-2-
スイス		4-3-2- (排ガスは 2-2-2-)	1-1-1-	1-1-1-	1-1-1-	4-3-2-
ベルギー		4-1-1-	0.5-0.5-0.5-	0.5-0.5-0.5-	0.5-0.5-0.5-	なし
イタリア		4-2-2-	1-1-1-	1-1-1-	1-1-1-	4-2-2-
アメリカ	ニューヨーク州	排ガス検査 : 2-1-1- 安全検査 : 1-1-1-				
	カリフォルニア州	4-2-2- (排ガス)	4-2-2- (排ガス)	1-1-1- (安全) 2-2-2- (排ガス)	1-1-1- (安全) 2-2-2- (排ガス)	なし
	テキサス州	2-1-1-	1-1-1-	1-1-1-	1-1-1-	1-1-1-
ニュージーランド		1-1-1- (車齢6年以上 は0.5)	0.5-0.5-0.5-	0.5-0.5-0.5-	0.5-0.5-0.5-	1-1-1- (車齢6年以上 は0.5)

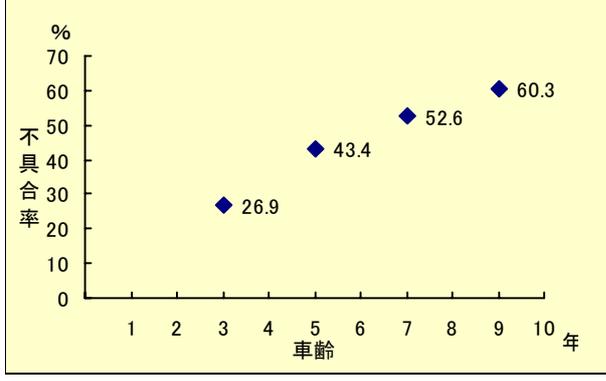
(6) 有効期間を延長した場合の社会的影響等の試算について  
 (自家用乗用車の初回車検を3年から4年に延長する場合)

(a) 延長した場合の自動車の不具合率の増加試算

① 自動車の不具合率の状況

調査台数 73万台(うち自家用乗用車 43万台)

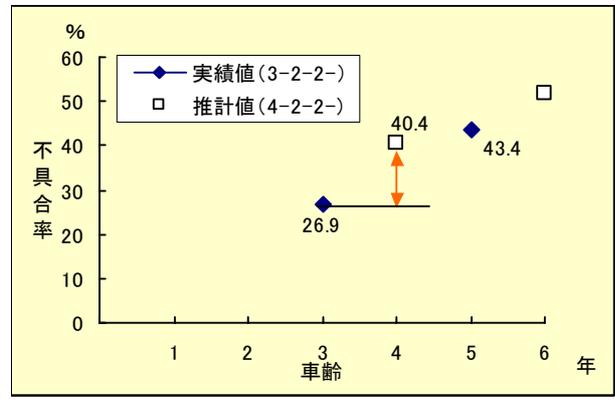
図13 自家用乗用車の不具合率(実績値)



② 延長した場合の不具合率の試算

車令4年における不具合率  
 = 車令3年における不具合率(実績)  
 + 走行劣化による不具合率増加分 + 経年劣化による不具合率増加分

図14 自家用乗用車の車令4年の不具合率の試算

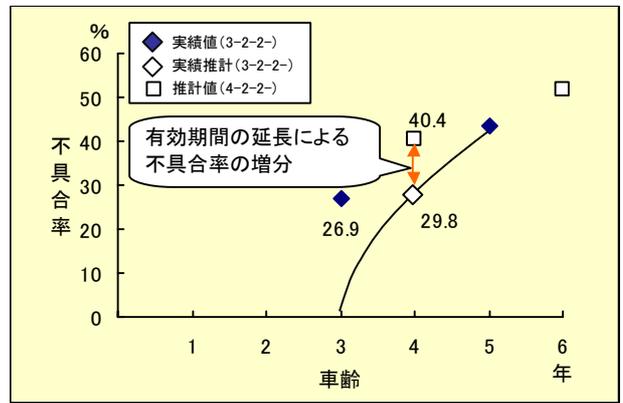


③ 延長による不具合率の増分の試算

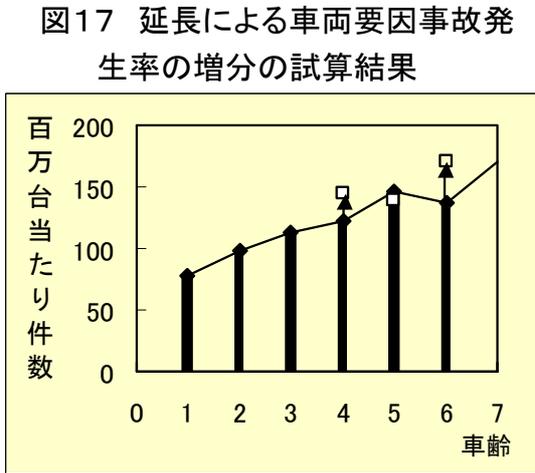
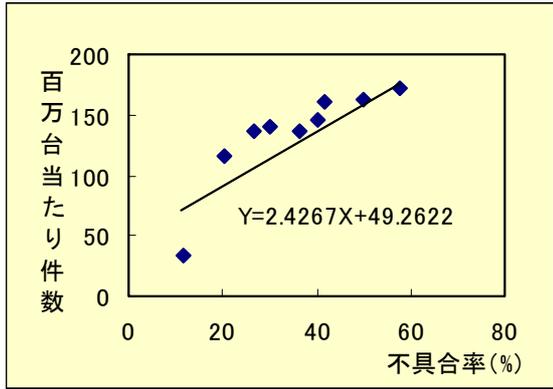
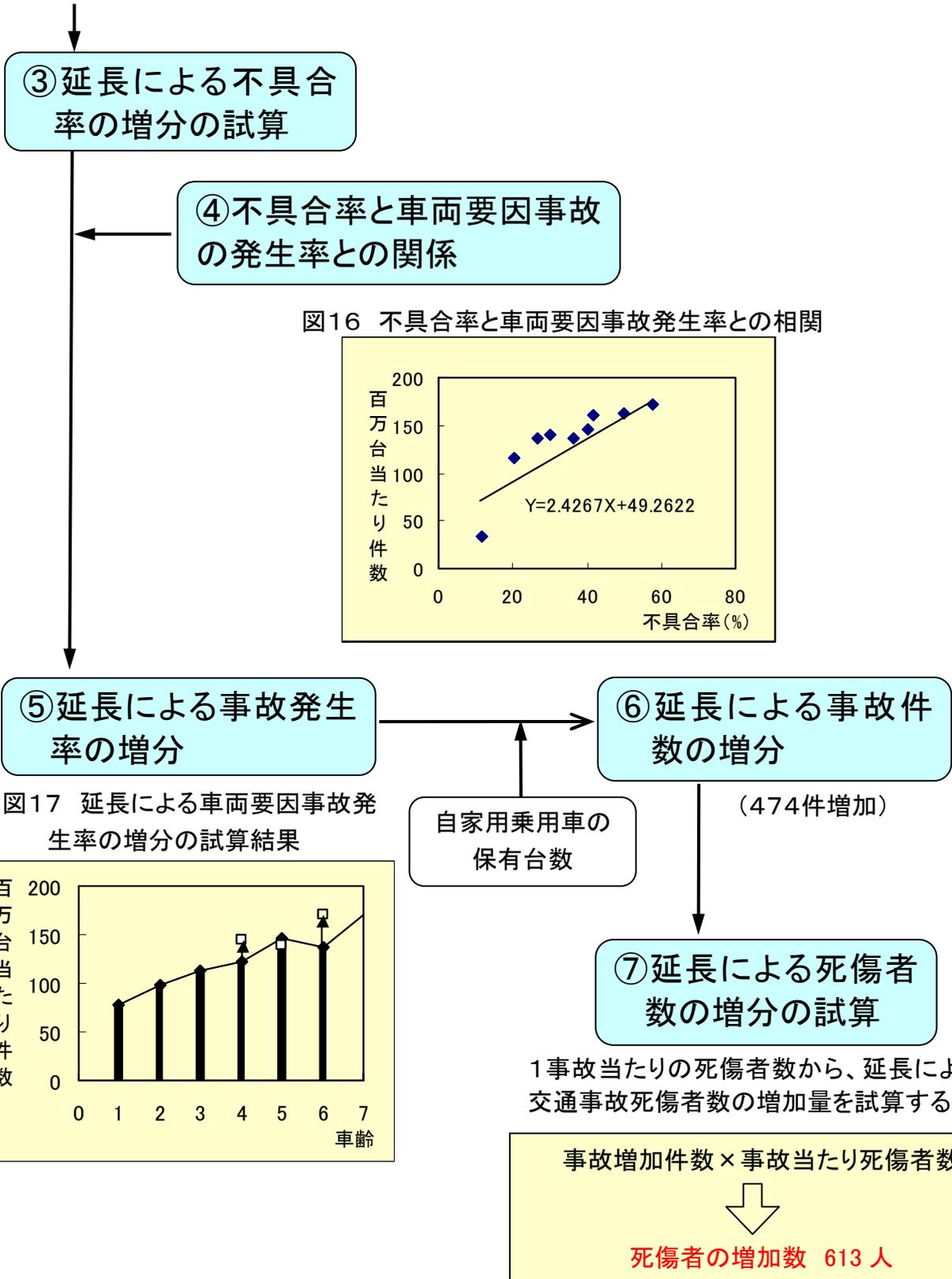
延長した場合の不具合率の増分は、  
 車令4年における延長した場合の不具合率(推計)と現状の不具合率(実績推計)との差から求める。

自家用乗用車の車令4年の増分  
 = 10.6%

図15 延長による不具合率の増分の試算方法



(b)有効期間延長による社会的影響の試算方法



自家用乗用車の保有台数

- ・乗用車の交通事故による死傷者数 年間約81万人
- ・うち車両要因を伴う事故の死傷者数 年間約 9千人

なお、路上故障及び環境汚染の影響についても、また他の車種についても同様の方法により試算した。

## (7) 有効期間に係る調査結果のまとめ

	自家用乗用車	事業用乗用車	貨物車 (8t以上)	乗合車	小型二輪車
想定した有効期間	3-2-2- ↓ 4-2-2-	1-1-1- ↓ 2-1-1-	1-1-1- ↓ 2-1-1-	1-1-1- ↓ 2-1-1-	2-2-2- ↓ 3-2-2-
保有台数(万台)	5,501	27	60	23	137
1台当たりの年間平均走行距離(km)	10,600	63,100	57,900	55,400	3,000
定期点検実施率(%)	43	92	自家用 12 事業用 57	82	16
事故発生時の加害性	普通	普通	非常に高い	—	低い
公共性	低い	高い	普通	高い	低い
部品の耐久性能	大きな変化なし	大きな変化なし	大きな変化なし	大きな変化なし	大きな変化なし ただし、自家用乗用車並
諸外国の有効期間との比較	同程度	同程度又は 日本の方が長い	同程度又は 日本の方が長い	同程度又は 日本の方が長い	同程度又は 日本の方が短い
延長による不具合率の増分 (ポイント)	10.6	14.3	11.2	15.0	2.8

延長による死傷者数の増分 (人)(※1)	613 (+6.5%)	45 (+40.9%)	123 (+8.3%)	9 (+12.1%)	(※5) —
延長による渋滞の増分 (百万台キロ)(※2)	479 (+9.9%)	16 (+10.2%)	122(※4) (+15.7%)	10 (+15.7%)	—
延長によるNOxの増加量 (トン)(※3)	407 (+0.4%)	316 (+11.6%)	6924 (+1.9%)	477 (+2.0%)	2 (+0.1%)

※1. 各車種の車両要因を伴う全事故に対する増加率

※2. 各車種の路上故障による総渋滞量に対する増加率

※3. 各車種の排出ガス総量に対する増加率

※4. 普通貨物車の渋滞の増分

※5. 二輪車は車両要因を伴う事故件数が少なく、事故発生率と不具合率の間に有意な相関が得られないことから推計不可

## (8) 有効期間の見直しに係る考察

自動車検査証の有効期間について、①自動車の交通事故、環境汚染の状況、②自動車の使用実態、③自動車ユーザーの保守管理状況、④自動車部品の耐久性能、⑤諸外国の検査制度、⑥自動車の不具合の発生状況、⑦有効期間を延長した場合の社会的影響などの視点から、総合的に検討を行った。

この結果からみると、小型二輪車を除く車種について有効期間を延長することは、自動車の安全確保と環境保全に対して大きな悪影響を及ぼすと考えられる。一方、小型二輪車については、初回の有効期間を2年から3年に延長しても、自動車の安全と環境面における影響は小さいものと考えられる。

## 5. 今後の予定

### 平成17年2月4日 フォーラム「車検について考える」の開催

基礎調査検討会の調査結果について、広く一般の方々の意見を聴取

- 日 時 平成 17 年 2 月 4 日(金) 14:30～16:30  
○開催場所 日本青年館ホテル 中ホール  
〒160-0013 東京都新宿区霞ヶ丘町 7 番 1 号

#### ○プログラム

(1)挨拶

(2)基調講演

「自動車検査・点検整備に関する基礎調査における調査結果について」

下川 浩一 基礎調査検討会座長、東海学園大学経営学部教授

(3)パネル・ディスカッション及び質疑応答

パネリスト(予定、順不同)

下川 浩一 基礎調査検討会座長

東海学園大学経営学部大学院教授

A.N.R ミリントン 欧州自動車工業会東京事務所理事長

元行政改革推進本部規制改革委員会委員

岩貞 るみこ モータージャーナリスト

金子 光雄 (社)日本自動車工業会サービス部品部会部会長

塩沢 優介 (社)東京都自動車整備振興会会長

藤原 敬生 (社)日本自動車連盟公益事業部部長

内藤 政彦 国土交通省自動車交通局技術安全部整備課長

### 平成17年3月 第6回(最終回)基礎調査検討会

- ・定期点検制度に関する検討
- ・調査のとりまとめ