

第4回エネルギー・運輸WG 議事概要

1.日時：平成17年2月1日(火) 13:30 - 14:30

2.場所：永田町合同庁舎1F 第4会議室

3.議題：国土交通省との意見交換

自動車検査制度等の抜本的見直しについて

・「自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討会」における検討状況について

4.出席者：

【国土交通省】

自動車交通局 局長 金澤 悟、 技術安全部長 久米 正一
総務課長 中田 徹、 技術安全部整備課長 内藤 政彦

【委員】

鈴木主査、草刈委員、黒川委員、矢崎委員、大橋専門委員

【事務局】

林内閣審議官、田中室長 他

5.議事：

鈴木主査：それでは第4回のエネルギー・運輸WGを始めます。今日の議題は国土交通省との意見交換ということで、「自動車検査制度等の抜本的見直し」というテーマです。国土交通省では一昨年より総合規制改革会議及び規制改革・民間開放推進会議の提言に基づき、自動車の車検期間の延長について検討を重ねられたと承知しています。そのため、「自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討会」を開かれ、審議中ということです。本日は当検討会の審議の結果も出てきたとのことですので、ここでお話を伺って、私どもの3月の答申に向けて議論を深めて参りたいということですので、よろしくお願ひします。それでは検討会における検討状況について説明をお願いします。

金澤局長：ご説明に先立ち、一言ご挨拶をさせていただきます。規制改革・民間開放推進室の委員の皆様におかれましては、日頃より自動車交通行政全般に渡り、様々なご提言を賜り、ありがとうございます。今日のテーマは車検の期間の延長の問題について、お手元に資料を用意してございますので、これに基づいてご説明をさせていただきます。後ほど時間をいただいて質疑という形にさせていただければと思います。

お手元の資料の1ページ目でございますが、車検制度はここに示した通り、我が国の交通体系の中で国民に最も数多く利用される制度でございます。それは他の交通と同様に安全の問題、あるいは環境適合性の問題など様々な社会的にも外部不経済を発生させる面がございます。そうした走行劣化・期間劣化などの自動車の性能劣化を維持する為の適切なメンテナンス・走行保守管理を担保する為、基本的にはユーザーの自主的な保守管理を前提としつつ、定期的な検査を実施して、これを奨励・担保しようというものであります。役割と致しまして、ここにあります安全・環境基準適合性の問題、そうした事が基準に適合しているかを確認する事によりまして、それに適合しない車、不正改造車でありますとか暴走族の車でありますとか、様々な不正改造も含め、環境不適合車を排除するという制度でございます。また、最近ではリコール制度に関する様々な不適切な問題が社会を賑わしておりますが、リコールを確実に実施する為にも、この車検制度はあります。この車両法に基づく整備命令、

あるいはユーザーがどこかへ行ってしまってなかなか行方が捕まえないといった場合においても、車検という制度によってそうした車の整備が担保されるといった点があるわけでございます。リコール未対策車両の確実な改修あるいはユーザーの点検の実施を促進するという観点から意義のあるものと考えております。その他にも様々な車の利用に関する税であるとか保険であるとかリサイクル料金、あるいは反則金、こうしたものの支払いをこの車検の節目ごとに確認をするという事におきまして車社会の大きなインフラストラクチャーになっているという事でございます。近年、車検制度の意義は以前にも増して増加していると考えております。ユーザーのアンケートにおいてもその必要性は認識していただいているところであります。

2ページ目をご覧ください。車検制度は欧米先進諸国を中心に世界各国で実施されておりました。特にEUにおきましてはその参加諸国のうち、車検制度についてはバラバラであったものが、98年にEU統一指令という形で車検が義務付けになりました。その事に伴い、従来車検制度のなかった加盟国においても制度が導入されるという方向に進んでおりました。車検周期については表にある通りです。アメリカについては州によりまして排ガスだけを見るものあるいは安全も行うもの様々ですが、良く引用される例としてアメリカには車検制度がないという言い方をされる事が多いのですが、乗用車の検査をしていない州は確かにございますが、実施している州の方が数は多いですし、その他にもこうしたそれぞれの検査を行っている州も多々あるわけでございます。

3ページ目をご覧ください。車検の継続検査の際に負担の問題が良く出てきます。この費用につきましてはグラフを2つ用意しましたが、ユーザーが継続検査、すなわち車検を受けられる時に費用が高いと感じておられる方が国民の圧倒的多数でございます。しかしながらこの高いという内容はいわゆる保有のコスト、例えば税金であるとか保険であるとかそうしたものが主に高いと感ずる理由でございます。検査手数料そのものについて高いと思っている訳ではないという事でございます。3ページの下に縦のバーで書きました通り、例えば1500から2000CCクラスの一般的な車ではこの表にあります様な重量税、自賠責であるとかがかなり額が大きい事に対しまして、検査を受ける場合には1400円という、そうした点については私ども少ないと認識しております。

それでは本日の主なご説明の内容でございます「基礎調査検討会の検討状況」についてご説明を申し上げます。4ページから資料が用意してございます。先ほど鈴木主査からお話がありました通り、一昨年の12月に総合規制改革会議の提言に基づき閣議決定を行いました。その閣議決定においてこういう自動車社会の大切な車検期間の延長問題を議論する際には、科学的データに基づいてきちんとした検討をした上で結論を出したいという事で、資料にあります様な基礎調査検討会を設けまして(1)のところにあります様な7つの項目に関し、詳細な調査を実施し、検討を進めてきているところでございます。まず交通事故、自動車のもたらすマイナスの面の現状はいかなものか、二番目にその責任は一義的にユーザーの保守管理責任があるわけでございますが、これの実施状況。三番目に車検の時に不具合等を生じる場合の自動車部品、これの耐久性能は果たしてどんな状況にあるか。諸外国の点検整備はどうであるか。実際に継続検査を行う場合に不具合はどの位起きているか。これについては調査台数73万台をもちまして精密な調査を致しました。さらに検査周期の延長をした場合、社会的にどの様なマイナスが生ずるのか、こういった試算を行いました。更に点検整備の状況について前回の検査時から今回の検査時までどの様な検査がなされているのかについても2万台の台数を持って調査をしたところでございます。5ページに委員と検討会の開

催日時が書いてございますが、詳細は省略致します。6ページからこの委員会の検討の結果について簡単にまとめてございます。まず自動車事故の状況でございますが、概ね30日以内の死傷者数が1万人弱となっておりますが、小泉内閣では、これを2010年までに半減するという事が政府の目標になってございますが、この死者数につきましては近年、シートベルト装着率の向上等によりまして、漸減致しております。なお、事故件数並びに死傷者数は増加しておりまして史上最高値を更新しつつあるという状況でございます。一方、車両故障の状況はJAFの出動件数を取ってみますとこの様にほぼ横ばいという事でございます。7ページに保守管理の状況、これも平成9年の時の調査と比べてここに書いてございますが、私ども10月を点検整備の強化月間として大臣自ら点検を督励していただきながら点検整備の徹底に色々と尽力しておりますが、なかなかユーザーの点検整備意識というのは醸成されていないという現状でございます。いちばん左に自家用乗用車の数字がございまして、4割強という状況に変わりはないという事でございます。続きまして点検整備にかかる費用の問題をご覧いただきたいと思っております。8ページでございます。先ほどご説明したとおり、車検時にかかる費用の大半は諸税あるいは保険でございますが、車検期間の延長によって支払わなければならない税金・保険料は延長されるに従って増していくという事でございます。主に車検時に必要となる費用がどれ位かという事をこの表に書いてございます。私どもは車検と整備について、ユーザー車検という制度を設けてございます。また、整備工場における整備においてもユーザーの希望に基づいて様々なコースの選択肢を出してありまして、従来からのサービスという場合であっても3万円から10万円位までの点検整備費用でございます。諸費用を加えましても10万から16、7万という状況に現在、なっております。この費用はこの10年間、約10%減少しているという状況でございます。この様な点検整備の費用は諸外国と比べてどうかという事でございますが、これも最近のデータによりまして欧米と比べますと年平均の点検整備の費用は安くなっているという状況でございます。この下にあります通り、点検費用、タイヤ交換、オイルエレメント等の油脂類の交換等の費用の合計でございます。更に9ページをご覧下さい。自動車部品の耐久性が進歩すれば、車検の時期が延びても良いのではないかという論点がございまして、これも今回、調査を致しました。これまでの調査をここにまとめてきたものですが、主に点検の時に必要となるブレーキ関係、あるいはタイヤ関係そうしたものについては耐久性能の変化はございません。したがって全体の大きなメンテナンスに係わる部品の耐久性能に変化はないという風に考えられるものでございます。10ページに、諸外国の車検期間を車種別に細かく取ってみたものでございます。自家用乗用車につきましては日本は3年、その後2年、2年という事でございまして、ここにあります様に初回の年数として英・独などと同様でございまして、フランス・ベルギー等につきましては初回4年でございます。このほか

事業用自動車に関しましても、諸外国とほぼ同様の年数という事になっております。

それでは有効期間を延長した場合にどのような事になるかを11ページ以下でご説明申し上げます。試算のいくつかの代表事例と致しまして自家用自動車の初回の車検を現在3年ですが、これを4年に延長した場合、どのような影響があるのかという事を以下のような資料で試算をしました。まず調査台数73万台に及ぶもののうち自家用乗用車は43万台でございますが、その不具合の発生状況を取ったものが の表でございます。3年目で26.9%、5年目で43.4%と期間によって劣化するという事で不具合は上がって参ります。しかしそれを初回の車検期間を延長した場合、どのような事になるかという事でございますが、これは車齢3年において走行劣化によって不具合が増加するもの、つまり3年たってもたくさん走っている車はたく

さん走っていない車に比べて不具合率が高いです。それから同じく同じ距離、平均約1万キロ強でございますが、年数の異なるものを比較しますと経年劣化による不具合の増加分が出ます。これらを足し合わせますと、図の14にあります様に4年目に車検期間の延長をした場合に40.4%まで不具合率が増加するであろうという試算が出たものでございまして、その試算に基づきまして

これは10.6%になりますが、不具合を社会的な影響の試算をしたものが12ページでございます。この不具合率をここに書いてある事故の発生率との相関を取ります。縦のバーに不具合率、横のバーに百万台当たりの件数を取りまして、そこに1年目から毎年、車両毎にデータを取ってまいりますと図の16にある様な点になって参ります。この相関関係を取りまして、それに基づいてこれを下の図の17にあります様に初回の車検を4年にした場合にその延長によって不具合率が増加します。増加した分がどれ位、事故の発生率に寄与するかという事を算出致しました結果、右にあります様に、474件の事故の増加につながるという事になります。それに基づいて死傷者の方の数字を試算致しますと、12ページの右下にございますが、車両起因による事故の死傷者数は年間約9000名でございます。この試算を致しますと613名の方が今回、試算によって死傷者数が増加するという数字になりました。この他にも路上故障の増加による渋滞の増加あるいは環境汚染の影響についても試算を致しました結果、13ページにあります様なまとめを先般1月の会議で決めたものでございます。ここにありますのは、車種別にそれぞれ試算した有効期間の延長が一番上に書いてございますが、その一番下の欄、延長した場合にどれ位不具合率が増加するかというポイントでございます。そしてその増加に伴ってどれ位人が増えるかあるいは渋滞が増えるか更にはNOx等の排出ガスが増加するかという事を試算したものが一番下の3つの欄でございます。いずれに致しましても多少はございますが車検期間の有効期間を延長致しますと、こうした社会的マイナスが増加するという事がまとめられた訳でございます。14ページでございますが、そうした結論に基づきまして、この調査検討委員会では、車検の有効期間については、先ほど冒頭に申し上げました7点について総合的に検討をした結果、小型二輪車を除く車種については有効期間を延長すれば、安全確保・環境に対して大きな悪影響を及ぼすと考えられます。一方で小型二輪については初回の有効期間を2年から3年に延長したとしても、安全・環境への影響は小さいという考察が出されたものでございます。今後、15ページにまとめましたが、こうした結果を踏まえ、国民の皆様には車検についての様々な調査結果、あるいはその調査に基づく様々な指摘事項も含めてフォーラムを開催して広く国民に議論をしていただきたいと思いますと思ひまして、これは今週の金曜日ですが、この様なパネリストの皆さんにお願いしてフォーラムを予定しております。その他様々な形で私ども検討を重ねまして来月、3月の第6回の基礎調査検討会においてこの調査の結論を出していきたいという風に考えております。

質問表について簡単に回答します。6点頂きまして、1点目の延長判断のポイントについてでございますが、先ほど6つの点について申し上げましたが、それに一応基づくという事でございます。これはこの通りであります。これらの判断材料を総合的に勘案して結論を出したものでございます。その場合の具体的な数字、いくら位数字が増えたら延長できないのかというご質問でございますが、この点については数字で何パーセント以上であったらしないという明確な数字はありません。今申し上げた6つの点について社会的なマイナスを総合的に判断して延長の中身を判断したいという事です。不具合率と事故の相関関係についてのご質問ですが、これは先ほどの資料でご説明したとおり、事故の発生率と不具合の発生率の間

に相関関係がございます。車齢ごとのデータでございますので、数は多くないんですが、このグラフの様なプロットを致しまして相関関係があるという事を判断致しました。

4番目のご質問で街頭検査の不具合率はあまり変わってないのご指摘でございます。これは街頭検査の場合、車検の時に行うような様々な検査項目について全て実施しているものではございませんので、主に例えば暴走族などの場合は不正改造があるかないか等を見ますし、ブレーキなどは開けて見る訳にはいかないものですから、見ておりません。そういった事でご指摘のデータをもって全体の部品の耐久性という議論に結論づけるのは難しい。

耐久性についてどういう調査をしているかという点については日本メーカーについては細かくヒアリングをしておりますが、輸入車についてもこの外国のそれぞれのマニュアルの経年の交換が変化しているかどうか、あるいは諸外国の検査機関でどの様な不具合の数字があるか、そういった事もチェックを致しております。それから今後の点検整備のあり方、第6回がどの様な方向で決まるのかという事でございますが、3万台に及ぶ車の細かなデータの集計を致しまして、今後、点検項目について、何らかの検討をする素材があるかという事について決めていきたいと考えております。現段階でどの様な形になるかという事についてはまだ申し上げる段階でないと思っております。以上、大変雑駁ではありましたが、ご説明を終わります。

鈴木主査) どうもありがとうございました。それでは多岐に渡り、また技術的な問題でもありますので、異論のある方、質問などありましたらお願いします。

黒川委員) 一番最初の検査の制度の見直しの意義のところですが、安全や環境基準の適合については納得できるのですが、不正改造車がいるからとかリコールの車が見つからないとかいう事は普通に乘っている人にはあまり関係がない。結果的には車検を受けるのは普通の人大多數で、不正をしたりする人はごく一部ののですが、それを見つけるためにごく一般的に車検を利用する人達が何らかの形でその目的の為に全チェックされるというのは、目的と一致していないのではという感じがする。確かについでに見つかるという事はあるが、この議論は安全性とか不具合のところは徹底的にデータで調べて議論をして、それで一番適切な期間を選ぶというのが良いのであって、ここに不正改造車の排除やリコールの事が書かれるのは違うのではないか。

金澤局長) 黒川委員のご指摘の通り、大多数のユーザーは自分で点検整備をしっかりとしていない場合であっても、基本的にはここにあります様なわざとリコールに持ってこない、わざと不正改造を隠すという事は低いです。しかしそういった方の中にも不具合はあるわけでございますので、ここで申し上げた検査の役割というものはマルチで見るとそうした事にも車検は役立っているという事でございます。もちろん大多数の皆様については安全と環境適合性を検査するという事でございます。

黒川委員) よく規制の問題を議論する時に、一番厳しい所の例を話して、結果的には対象になるのが全員になるという事が多い。この件についてはそうした話ではないのではというのが問題意識。このその他の項目があるが故に期間延長がしにくいという事はないですかという意味。

内藤課長) 市場データに基づく分析は基準不適合車に基づいて行っており、リコールの話は入っていません。また、検査場における不合格率、不具合車は年々増加しており、継続検査時に不合格となった車両の割合(再検率)は、2003年度は約11.7%であり、少しのものが不合格となっている訳ではありません。

大橋委員) 定められた有効期間内に車検を受けない車両数は把握しているのですか。

金澤局長)有効期間を過ぎて自動車を使用しようとする意思がある人はほとんど車検を受けているのが現状です。使用する意思がなく、そのまま持っておくケースも稀にはあります。

大橋委員)車検を受けずに有効期間が過ぎて運送の用に供した場合もあるのでは。

久米部長)それは無車検運行になり、違法行為になります。

草刈委員)車検の時には、安全・環境確認をするだけではなく、税金等の納付状況を本当に確認するのですか。

金澤局長)実際にしています。車検の機会を利用することで経済的に安いコストで確認でき、他の制度を下支えしていると考えいています。

鈴木主査)税金が高いからという話があったが、自分のケースで言うと、きちんと定期点検もやっており、かつ車検時には10万円以上も支出している、これが普通の善良な市民ですから、そこは忘れなく。ほとんどは税金だとおっしゃるけれども10万円以上支出しているのがより安くなればいいと考えているのが普通の市民ですから。

金澤局長)鈴木主査から先般のWGでご主旨は何っており、私どもも決して税金ばかりが高くってと言っている訳ではなく、適正に整備をやっていただければ、それなりのコストもかかる。これはもう全ての交通機関同じでございますから、良心的に整備をすればするほど、きちんとした人に頼んでちゃんとした整備をしてもらえば、それにコストがかかります。ただ、そこにニューサービスと呼んでいるオプションを、作っています。お手軽コース、入念コースなどユーザーの懐具合によって選べる様にしている。

鈴木主査)それは否定はしませんけれども、普通の人は安全にはお金をかけるもの。税金の方が高い、車検費用は安いというふうに聞こえますが、そうばかりではありませんということを行っているのは良くご認識いただきたい。

黒川委員)不具合率とはどういう主旨なんですか。

内藤課長)一つの車両で一つの不具合でもあれば、基準不適合のもの、例えばブレーキが利かないとかライトがつかないとかいうものです。

黒川委員)3年の時は26.9%それが5年の検査の時には43.4%。これがどの部分かという事は分かっているのか。

内藤課長)分かります。

黒川委員)できればその重みとか3年目で引かかるものと5年目で引かかるものの不具合率の違いとか、後で出てくる自動車の部品の耐用年数についてこの何年間に変化ないとなっていましたけど、この辺は重要情報なので、教えて欲しい。

内藤課長)データは後ほど提出します。部品の耐用年数と車検期間はリンクしていません。メーカーは特に期間に合わせて開発している事はなく、自動車は国際商品ですので、国ごとに仕様は変えておりません。

矢崎委員)自動車部品の耐久性の調査について、ここにあるパーツについて、普段から品質向上に苦勞されている部品メーカーからも話を聞かれたらいかがですか。

内藤課長)輸入車、大型車についても乗用車と同様の状況です。走る・止まる・曲がるといった性能は確かに向上しているが、構造が複雑になっている為、不具合が出る可能性は高くなっている。そうした意味で部品の素材についても大きな変化はないという状況。

金澤局長)委員ご指摘の点については、確認してみます。

内藤課長)部品の耐久性については自動車工業会から文書で意見が出されています。

鈴木主査)72万台の調査についてはどういう方法でやったのか。質問表形式でやったのか

それとも実車を見ながらやったのか。調査票は手元にあるのか。

内藤課長) H12～15年度にかけて調査を行いました。自動車についてはランダムに抽出しています。自動車交通局の Web サイトで公開している資料の中には、どの車種が何台というマップを示してあります。調査に関しては、調査した73万台が日本の自動車保有の縮図となるように指示してあります。調査場所は民間車検場であり、民間車検場で整備をする前にまず点検票に従い基準不適合箇所をチェックしてもらい、その点検票を回収した。検査の責任を担う自動車検査員に不具合箇所を調査してもらっています。

鈴木主査) 5年目の不具合率の実績値については、3年目の車検時に不具合がリセットされるから、実績値として経年劣化の部分が反映されていないのではないですか。

内藤課長) 小さめにカウントしており、実績値は大きい値になる可能性はあるが、実績値としてこれ以外のデータはないので、止むを得ないと考えています。

草刈委員) 不具合は走行劣化と経年劣化という話であるが、走行劣化について、自分の例で言うと6年で5000キロしか走っていない。そうすると全く走行劣化がないという事だから、その走行劣化のファクターと経年劣化のファクターと両方の組み合わせで車検に入るとか、そうした方が理想的だという事が言えるのでは。

金澤局長) これは全体の不具合を試算する為のものですから、個々の車はもっと乗っていないとか多々ございます。もちろん個々の車で色々ありますので、草刈委員の車で言えば整備費用の走行劣化分は少なく、経年劣化分がそれに加わる。

草刈委員) 車検の考え方は、この両方のファクターを入れて、根本から考えるべきでは。

内藤課長) 走行劣化については定期点検では走っていないものについてはやらなくて良い項目も設けてあります。検査については、走行距離という事では管理が難しい。距離計の改ざんの問題もあります。

草刈委員) それと同様の話で、欧州・アメリカについては、車がないと生活できない所であり、走行劣化については、日本の3年目より相当、大きいのでは。

内藤課長) 日本の平均走行距離が約1万キロ、イギリス約1万6千キロ、アメリカ約2万キロです。

草刈委員) イギリスでは3年経つと4.8万キロになる。走行劣化が大きいから車検が3年になっているという事では。日本は走行距離から考えて、もっと長くても良いという事にならないか。

内藤課長) 点検整備という車の不具合を直すという点ではそうであろうが、検査については、経年と走行ファクターがあること、走行距離管理が難しいということから単純にはできません。欧州においては、EU 指令(4-2-2-)より前に車検制度がなかった国は期間を4-2-2-で車検制度を導入、車検制度があったがEU 指令より長かった国は4-2-2-へ期間を変更、車検制度がありEU 指令よりも短かった国は期間を維持という流れです。

林審議官) これらの部分についてデータを出していただいて、黒川先生に見ていただくという事でどうか。もう一つは、6ページについて本来であれば保有台数比であるとか、これに車齢のファクターを入れ込むとかで示すべきでは。また6ページの下表は、タイヤとバッテリーを除くと相当減っているのでは。これを保有台数比で見るともっと減っているのでは。本来、事故に直接関係のある部位、ブレーキや操縦装置については、不具合が減っているのでは。

金澤局長) 検討会ではそうした検討もされておりますけれども、ご指摘のデータにつきましては、出来る限りの対応をします。

黒川委員) 図16について1つ離れた点があるが、これを入れようとするから相関関係が縦向きになる。外れた数字を除外するとどうなるのか。

内藤課長) この点については、車齢ごとの数字をプロットしたもので、委員ご指摘の点については1年目の点なので、離れたところに位置します。この点を入れても相関係数としては0.86あります。

田中室長) 先ほどのご説明でも分散があるという話がありましたので、分布状況なども見る必要があるのでは。そうしたものが見れるデータがあると有難い。先ほどの不具合率のところも単純な線形になるのか等確認したい。

内藤課長) 前者について、与えられたデータから推計線を引いており、その内容を説明するのは可能です。後者について、増加する死傷者数を自家用乗用車については600人という試算結果を導いているが、社会的影響の試算については多数の仮定を含んでいるため、この値に何らかの意味を求めることはなかなか難しいです。精度の問題もデータの取り方次第で変わります。今回は不具合率に加え、加害性等を含めて検討会で総合的に検討をいただいたと理解しています。

鈴木主査) いくつかの疑問について質問しますので、よろしくお願いします。

以 上