

国土交通省の「自動車検査制度等の抜本的見直し」の検討に対する当会議の見解

自動車検査制度等の抜本的見直しについては、平成 16 年 3 月 19 日に閣議決定された規制改革・民間開放推進 3 か年計画において、「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、必要なデータ等を収集の上、安全確保、環境保全、技術進歩の面から有効期間の延長を判断するための調査を平成 16 年度中にとりまとめ、その結果に基づき速やかに所要の措置を講ずる。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ことはもとよりである。」とされているところである。

同決定を受け、3 月 14 日（月）当会議と国土交通省において「自動車検査制度等の抜本的見直し」に関して意見交換を行ったが、当会議が指摘している下記論点等について国土交通省より十分な説明、調査結果の提出等が行われたとは言いがたく、現時点での調査結果等をもとに結論を出すことについては国民に対し十分な説明責任を果たし得るとは考えられない。

- 不具合発生率と整備不良事故発生率との相関関係が十分にあると言えるか。
- 走行劣化と経年劣化について「自動車の点検・整備に関する検討会」で示されたほどの高い値となるのか。
- 諸外国で車検期間 4 年としている国の不具合発生と整備不良事故発生との関係についても調査・分析をする事が必要ではないか。
- 不具合の発生の 7 割以上が走行劣化によるとの国土交通省のデータを踏まえれば、車検の有効期間の検討に当たっては、諸外国の平均走行距離も踏まえた分析が必要ではないのか。
- 車両要因交通事故数を試算するのに、「交通事故警察官による調査(マクロ調査)」ではなく、「筑波地区における交通事故総合分析センターによる交通事故事例(ミクロ調査)」を使うことが適当なのか。
- 車検延長に伴って不具合が増えた場合に整備不良事故発生件数も増加すると試算しているが、実際に整備不良事故の原因となった部位と不具合部位との関係を分析した上で検討すべきではないか。

よって、当会議としては、上記観点等も踏まえ、更に検討する事が不可欠と考えている。

以 上