

論点メモ

1. 検討会の進め方の課題

「自動車の点検・整備に関する基礎調査検討会」の委員構成で自家用乗用車のユーザーの意見が十分に反映されるのか。  
 車検延長の可否の判断に自動車ユーザー（特に自家用乗用車のユーザーである国民）の意見が広く反映される仕組みになっているのか。

検討委員13名は、大学教授3名、モータージャーナリスト1名のほか、  
 (社)日本自動車連盟(JAF)、(社)日本バス協会、(社)全国乗用自動車連合会、  
 (社)全国トラック協会、(社)日本自動車工業会、(社)日本自動車販売協会、  
 (社)日本自動車整備振興会、自動車検査独立行政法人、軽自動車検査協会

自動車の点検・整備に関する基礎調査検討会（以下「検討会」）が平成16年2月に行ったアンケート調査によると、車検期間について短いと感じている人が7割弱。  
 「車検フォーラム」(2/4)は平日昼間2時間の意見聴取。

検討会の資料やデータは十分に公表されているのか。検討方法と例示、結論は記載されているが、それぞれの検討プロセスのデータがない為、外部からの検証ができないのではないか。

(公表されていなかったデータの例)

車種別の不具合発生率と交通事故発生率の相関式を導く為のデータや算式  
 自家用乗用車ほかの製品劣化曲線のデータ（原点、車齢1年目の不具合発生率、推計値の3点で決定）  
 社会的影響（死亡者数、交通渋滞、環境への影響）の試算において、試算プロセスにおける算式やその元となるデータ

検討結果の判断について基準はあるのか。総合的な判断とするだけでなく、合理性のある一定の明確な基準が必要ではないのか。例えば、過去に車検延長の可否を判断した際のデータ等との比較も行うべきではないか。

1995年に、車齢11年以上の自家用車について、車検証の有効期間を1年から2年に延長。  
 1983年に、自家用車の初回の車検有効期間について2年から3年に1年延長

検査・点検整備に対するユーザーの意識調査（出典：第3回検討会資料）

3. 車検期間に対する意見

(1) 車種による違い

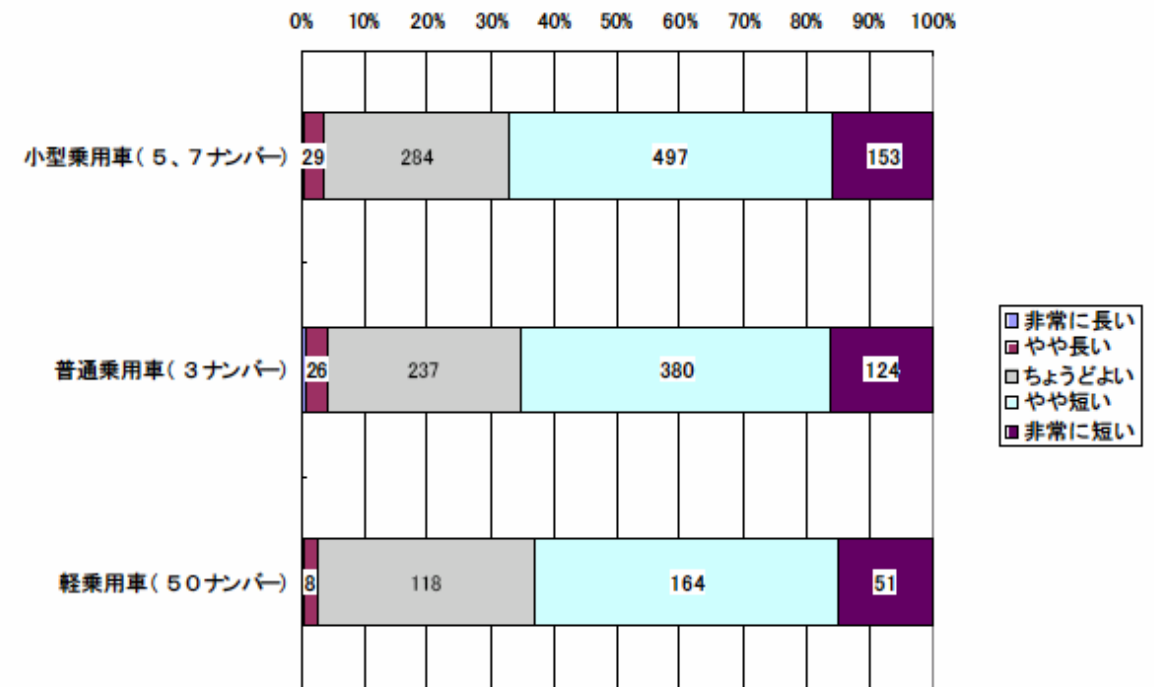
乗用車系のどの車種も7割弱の方が車検期間が短いのではないかと応えており、車種による明確な違いはない。

(2) 自動車に対する関心

車に対する関心のある、なしでは車検期間に対する意識の差はほとんどない。

3. 車検期間に対する意見

(1) 車種



## 2. 検討内容についての課題

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、総合的に検討とされている。

交通事故の発生状況について、負傷者数・事故件数とも保有台数比で見れば、必ずしも増加傾向とは言えないのではないかと。

車種別に設定された車検期間の延長を検討するのに、交通事故総数を示すことは適当か。

自家用車では死亡事故件数は減少傾向

(93年1万台当たり1.1件 02年0.7件)

自家用車では交通事故件数は微増して99年以降減少傾向

(93年1万台当たり103.7件 99年118.6件 02年115.5件)

交通事故分析センターによる「車両要因を伴う交通事故件数の推移(マクロ統計)」もほぼ横ばい。

路上故障におけるJAF出動件数について、バッテリー・タイヤのパンクが多いが、バッテリーについては、路上で起こった故障か。  
車種別設定された車検期間の延長をするのに、車両故障件数を総数で示す事は適当か

これらの不具合は長期間車庫等に止めていた為に発生している可能性。

タイヤのエア圧についても同様の可能性。

(この主旨の質問に対し、国交省からはデータなしとの回答)

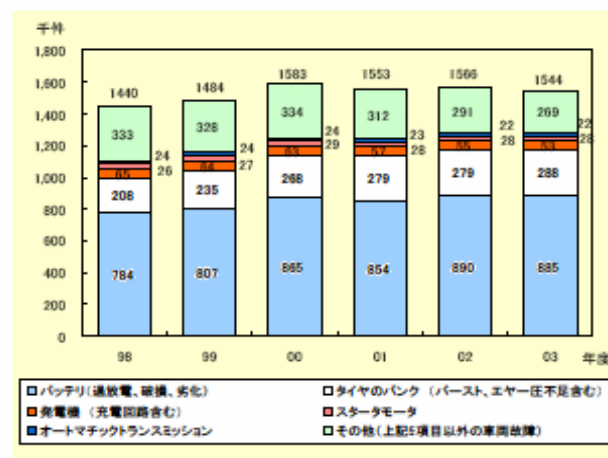
バッテリー、タイヤの不具合を除けば、路上における車両故障件数はむしろ減っている。

国交省より車種別のデータはなしとの回答

第4回エネルギー・運輸WG(2月1日)国土交通省資料

○路上における車両故障件数は、横ばいである。

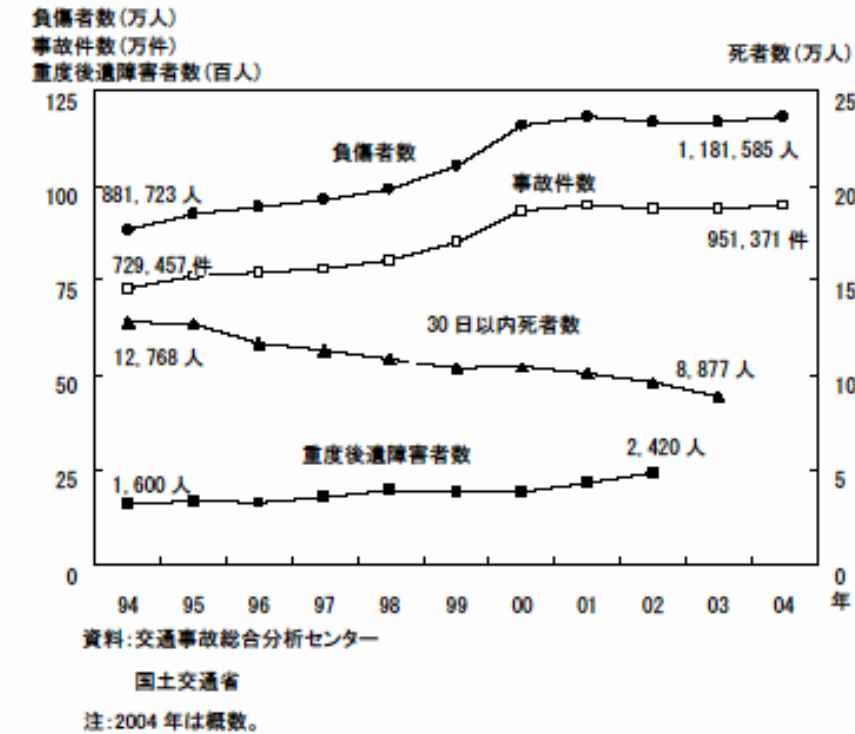
図7 車両故障によるJAF出動件数の推移



自動車の交通事故の状況(出典:第5回検討会資料)

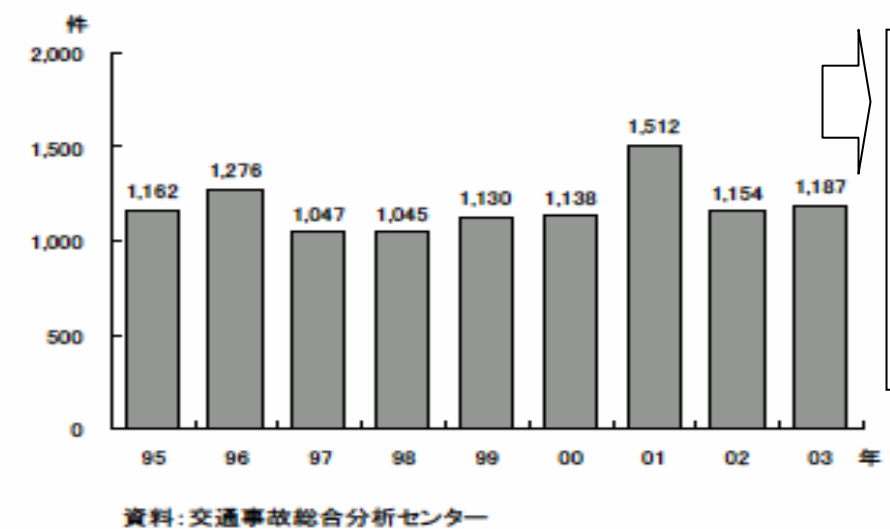
○交通事故件数は、増加傾向にあったが、最近2、3年は横ばい状況である。  
○交通事故による死者数は減少傾向にあるが、一方、重度後遺障害者数は増加傾向にあり、依然として厳しい状況である。

図表1 交通事故による死者、死傷者数等の推移



車両要因を伴う交通事故件数の推移(出典:第5回検討会資料)

図表4 車両要因を伴う交通事故件数の推移(マクロ統計)



左記データのうち、約40%がタイヤ不良でその52%が雪道での夏タイヤ装着(全体の約20%)  
平成14年実績  
出典:整備 in Tokyo 2004年10月号

2/1のエネルギー・運輸WGで自動車部品の耐久性について、部品メーカーからの意見も聞くという事であったが、その結果はどうであったか。品質向上の為、不断の努力をされている部品メーカーの状況、意見等を十分に聴取・分析していない場合、結果の信頼性は得られるのか。

各自動車メーカーの代表的生産モデルについて聞いているとの事であるが、車種別に網羅性はあるのか。

車両の不具合は走行劣化による影響が約70%強との理解で良いか  
我が国よりも車検期間の長いフランス、イタリアなどの平均走行距離は日本と比べてどうなのか。

イギリス、スウェーデン、ドイツなどは初回の車検期間を3年としているが、これらの国では我が国よりも平均走行距離が長いのではないか。我が国の車検をさらに延長できる可能性はないか。

普通・小型家用乗用車の不具合率13.1%のうち走行劣化が10.1% (77%)

諸外国における検査の有効期間について、車種別に走行距離との関係を示したデータはなし。

#### 自動車メーカーへのヒアリング方法 (2/17付国土交通省回答)

7. 自動車部品の耐久性能に関しては、各自動車メーカーに対し、「貴社の代表的生産モデルにおいて、平成5年から現在までの間に耐久性能の向上が図られた部品があるか、ある場合にはその変遷を教えてください」との質問を行い調査した。また、自動車メーカーからの回答書の写しについては、貴会議事務局に提出する。

#### 走行劣化・経年劣化の内訳 (2/17付国土交通省回答)

なお、自家用乗用車の走行劣化及び経年劣化による不具合発生率の増分については、普通・小型乗用車の増分と軽乗用車の増分をそれぞれ求め、調査台数の比率により加重平均し求めている。

	3年目不具合率	走行劣化	経年劣化	走行+経年	4年目不具合率
普通・小型	26.5	10.1	3.0	13.1	39.6
軽	29.0	8.5	6.5	15.0	44.0
合計	26.9	9.8	3.7	13.5	40.4

諸外国の自家用車車検期間と平均走行距離 (第4回エネルギー・運輸WG国土交通省提出資料及び平成17年2月17日付同省回答を元に作成。)

国名	車検期間(自家用乗用車)	平均走行距離(km)
日本	3 - 2 - 2 -	10,575 (自家用車)
アメリカ	ニューヨーク州 1 - 1 - 1 (安全検査) カリフォルニア州 4 - 2 - 2 - (排ガス) テキサス州 2 - 1 - 1 -	20,212 (車種別データなし)
イギリス	3 - 1 - 1 -	17,127(車種別データなし)
スウェーデン	3 - 2 - 1 -	15,082(車種別データなし)
ドイツ	3 - 2 - 2 -	12,220(車種別データなし)
フランス	4 - 2 - 2 -	回答なし
ベルギー	4 - 1 - 1 -	回答なし
イタリア	4 - 2 - 2 -	回答なし

マクロ統計とミクロ統計（出典：第5回検討会資料）

車検延長に伴う車両要因交通事故数を試算する際に、「交通警察官による調査（マクロ）調査」に比べて大きな値である「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）」の結果を使った理由は何か。両者の差についてどう理解しているか。

交通警察官による調査は刑事罰の判断根拠となるものではないか

マクロ調査では交通事故全体に占める車両要因の比率が約0.1%（95年から02年で交通事故件数累計678万件のうち車両要因を伴う交通事故件数の累計9464件）に対し、ミクロ調査では約1.1%（93年から02年までのトータル4039台の調査で、うち整備不良が交通事故の要因として関与したと推測された台数は43台）

1995年に10年超えの車両について1年から2年に期間延長をしているが、一方で、右記資料において車両要因を伴う事故件数は95年以降、横ばいとの報告があるが、どう評価しているのか。

1995年7月に、車齢11年以上の自家用乗用自動車の自動車検査証の有効期間が1年から2年に延長されたが、この車検有効期間の延長は、平成5年6月運輸技術審議会答申に基づいて行われている。同答申においては車齢13年目以降重要部位の不具合が7~10%程度増加すると推定している。

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、実際の整備不良事故と原因となった不具合部位との関係を分析した上で、車検延長によってどの部位に不具合がどれだけ増えるか、それによってどれだけ整備不良事故が増えるのかを検討するべきではないか。

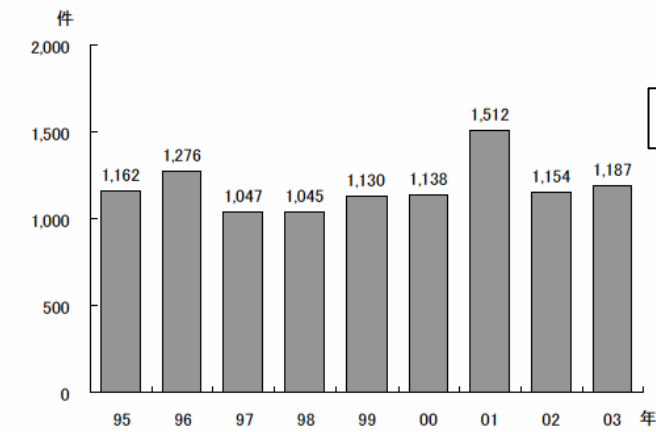
「筑波地区における交通事故総合分析センターによる交通事故事例（ミクロ調査）」によると約7割が「タイヤの磨耗限度の超過」となっているが、一方で今回の不具合調査における部位別不具合率ではタイヤを含む走行装置よりも他の不具合が多いが、どう整理されるか。交通事故の原因となる部位について分析した上でより詳細な調査をすべきではないか。

自家用乗用車（普通・小型）の部位別不具合率（抜粋）

	3年	5年
かじ取り装置	7.9%	14.5%
制動装置	10.0	18.5
走行装置	5.7	7.1
緩衝装置	0.4	1.0
動力伝達装置	1.4	3.6
電気装置	5.8	7.9
原動機	13.6	24.0
サンプル数	107332台	108034台

○車両要因を伴う交通事故は、概ね横ばいである。  
○交通事故総合分析センターの整備不良による交通事故事例（ミクロ調査）によれば、整備不良が交通事故の要因として関与したと推測された事故件数は、全体の1.1%である。

図表4 車両要因を伴う交通事故件数の推移（マクロ統計）



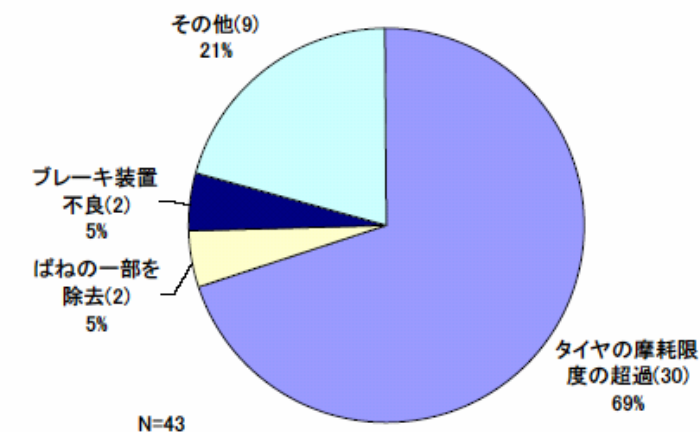
資料：交通事故総合分析センター

左記データのうち、約40%がタイヤ不良でその52%が雪道での夏タイヤ装着（全体の約20%）  
平成14年実績  
出典：整備 in Tokyo 2004年10月号

図表5 整備不良による交通事故事例（ミクロ調査）

	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	累計
調査台数 (a)	106	398	424	430	434	434	419	453	463	478	4,039
整備不良が確認された台数 (b)	6	15	28	29	11	9	6	8	19	23	154
同構成比 (b)/(a)×100 %	5.6	3.7	6.6	6.7	2.5	2.0	1.4	1.8	4.1	4.8	3.8
整備不良が交通事故の要因として関与したと推測された台数 (c)	—	6	7	7	4	3	4	4	5	3	43
同構成比 (c)/(a)×100 %	—	1.5	1.7	1.6	0.9	0.7	1.0	0.9	1.1	0.6	1.1

資料：交通事故総合分析センター（平成5~14年累計）



出典：第4回検討会資料

車検延長を検討する上で、車検周期の異なる諸外国における不具合率の調査はしているのか。  
また、事故との関係についても調査したのか。

交通渋滞の試算について、何故、東京の例で試算して全国の数値に割り戻しているのか。  
首都高速のデータを使った理由は何故か。

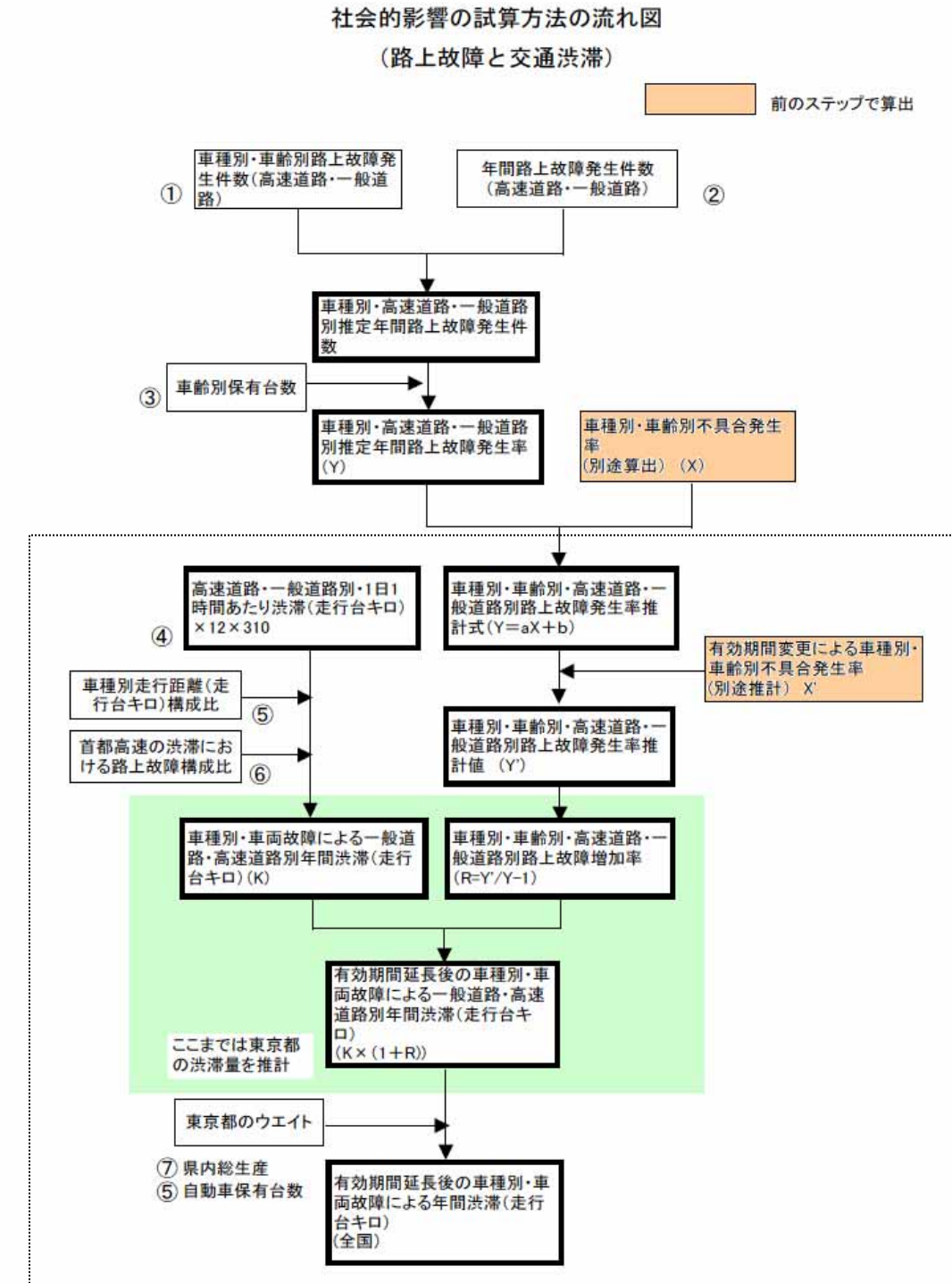
東京都は車両が密集（台当たりの舗装0.5 47都道府県中46位）  
首都高速は片道二車線が多いとは言えないか。  
（二車線の道路で故障が起これば、渋滞の原因となり易いという事はないか。）

【結論】

以下の点について課題があると考えており、これらを踏まえた更なる検討が必要ではないか。  
一般ユーザーの意見を十分に反映するとの観点から言えば、中立性、バランスの確保が必要ではないか  
調査分析をより精緻に行う必要はないか（車種別のデータに基づいた分析が行われていない点が少なからず存在。諸外国との比較における車種別の平均走行距離も踏まえた分析の不足など。）  
透明性の確保の観点から“検討過程”においてデータをより開示するべきではないか（車種別の不具合発生率の試算、車種別の不具合発生率と交通事故発生率の相関式の作成、社会的影響（死亡者数、交通渋滞、環境への影響）の試算において、試算プロセスにおける算式やその元となるデータの開示が不十分ではないか）

以上

社会的影響の試算【路上故障と交通渋滞】（出典：第5回検討会資料）



資料名(データ名)	出所	データ期間	備考
① 高速時車両故障対策調査結果(路上故障発生状況)	国土交通省	2003年度	
② 出動件数	JAF	2003年	
③ 自動車保有車両数	国土交通省(自検協統計)	2003年度	暦年換算
④ 交通年鑑(東京都内の交通渋滞発生状況)	警視庁交通部	2002年	
⑤ 陸運統計要覧(貨物輸送量、旅客輸送量、都道府県別保有車両数)	国土交通省	2002年度	
⑥ 首都高速道路交通管制データ	首都高速道路公団	2002年	
⑦ 県民経済計算	内閣府経済社会総合研究所	2001年	