

# 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	・・・	4
4	基礎調査検討会の調査結果	・・・	5
	(1) 自動車交通事故等の発生状況	・・・	5
	(2) 自動車の保守管理状況	・・・	6
	(3) 点検整備費用の状況	・・・	7
	(4) 自動車部品の耐久性能の推移	・・・	8
	(5) 有効期間に係る調査結果	・・・	11
	(6) 調査のまとめ	・・・	12

国 土 交 通 省  
平成17年3月14日

## 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）

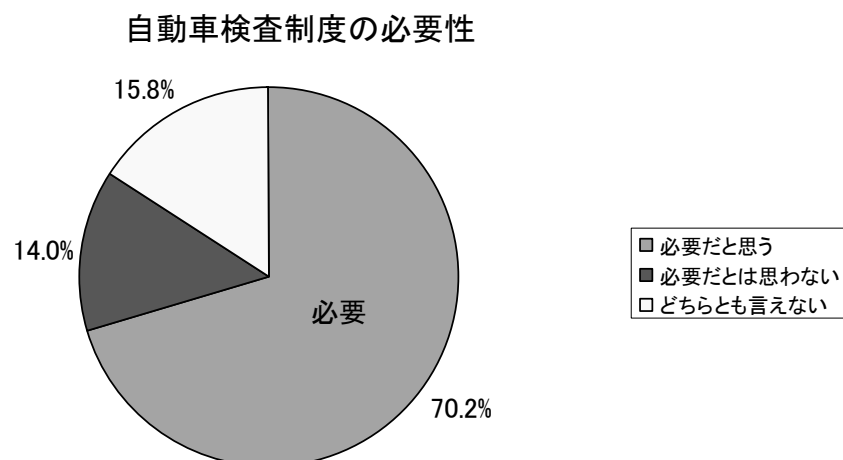
（検査の役割）

- 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。



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。

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	1-1-1-(安全) 2-1-1-(排ガス)				1-1-1-(安全)
	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- (安全)
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)

- EU指令施行前に検査制度がなかった国(デンマーク、アイルランド、ポルトガルなど)は、有効期間を含めEU指令どおりに検査制度を導入した。
- EU指令施行前有効期間が4-2-2-よりも長かった国(フランス、イタリア及びスペイン)は、自国の有効期間をEU指令で定められた最長期間4-2-2-に短縮した。
- EU指令施行前に有効期間が4-2-2-よりも短かった国(イギリス、英国、ドイツ、スウェーデンなど)は、EU指令制定後も引き続き有効期間が4-2-2-よりも短い。



EU加盟各国の自動車の検査制度は、概ね強化されてきている。

### 欧州における自家用乗用車の有効期間の経緯

#### 新たに検査が導入された国

国(期間)	検査期間の変遷
デンマーク (4-2-2)	1998 【4-2-2】
アイルランド (4-2-2)	2000 【4-2-2】
ポルトガル (4-2-2)	1998 【4-2-2】

#### 検査期間が短縮されてきた国

国(期間)	検査期間の変遷
フランス (4-2-2)	1992 1995 1996 【5-3-3】 【4-3-3】 【4-2-2】
スペイン (4-2-2)	1985 1994 【5-2-2】 【4-2-2】
イタリア (4-2-2)	1957 1992 【5-5-?】 【4-2-2】

#### EU指令(96/96/EC)で定められた検査期間よりも短い国

国(期間)	検査期間の変遷
英国 (3-1-1)	1960 1962 1967 【10-1-1】 【7-1-1】 【3-1-1】
ドイツ (3-2-2)	1951 1982 【2-2-2】 【3-2-2】
スウェーデン (3-2-1-1)	1965 1966 1967 1971 1992 1998 【5-1-1】 【4-1-1】 【3-1-1】 【2-1-1】 【2-2-1-1】 【3-2-1-1】
オランダ (3-1-1)	1994 【3-1-1】
ベルギー (4-1-1)	1959 1968 【5-1-1】 【4-1-1】
オーストリア (3-2-1-1)	1970初め 1984 2002 【3-2-1】 【1-1-1】 【3-2-1-1】
ルクセンブルグ (3.5-1-1)	1965 【3.5-1-1】

#### その他(EU非加盟国)

国(期間)	検査期間の変遷
スイス (安全:4-3-2) (排ガス: 2-2-2)	1970 1992 【3-3-3】 【4-3-2】 1985 【2-2-2】

#### 参考

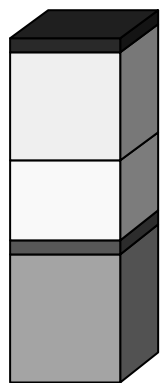
国(期間)	検査期間の変遷
日本 (3-2-2-)	1951 1952 1962 1983 1995 【1-1-1】 【2-2-2】 【2-2-2-2-1】 【3-2-2-2-2-1】 【3-2-2】

### 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。

#### 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)



⑤その他 (リサイクル費用など)

④自動車重量税 37,800円

③自賠責保険料 27,630円

②検査手数料 1,400円

(国で検査を受けた場合) …定額。ただし、受検の形態により異なる。

①点検整備料

57,000円(従来型)

検査期間を延長した場合、検査時に必要となる一時負担金は期間に応じ増加する。

…受検の形態、サービス内容によって大きく異なる。また、点検整備は走行及び時間経過により必ず必要とされることから、料金も期間に応じ増加すると予測される。

#### 自家用乗用車の初回3年を4年に延長した場合のユーザー負担(試算結果)

- ①新車購入時の負担は+2.8万円(29%)増加する。
- ②車の一生(平均使用年数10.8年)のユーザー負担はほとんど変わらず、延長よりも、整備サービスの選択による低減効果の方が大きい。

##### (1) 車検期間の延長(初回3年→4年)による効果

①新車購入時費用	96千円	→	124千円(+28千円)
②生涯費用	691千円	→	693千円(+2千円)

##### (2) 点検整備サービスの選択による効果

①継続検査時費用(初回3年)	従来型	→	ニューサービス 108千円(Δ10千円)
	118千円		ユーザー車検 67千円(Δ51千円) +自己整備費用
②生涯費用	従来型	→	ニューサービス 651千円(Δ40千円)
	691千円		ユーザー車検 364千円(Δ327千円) +自己整備費用

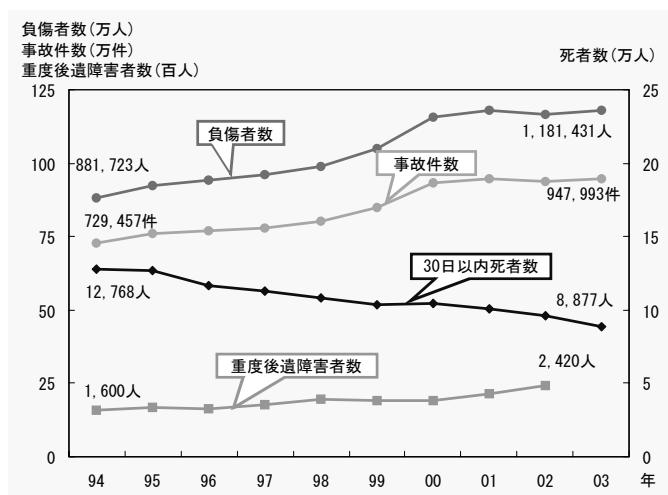
## 4. 基礎調査検討会の調査結果

### (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。

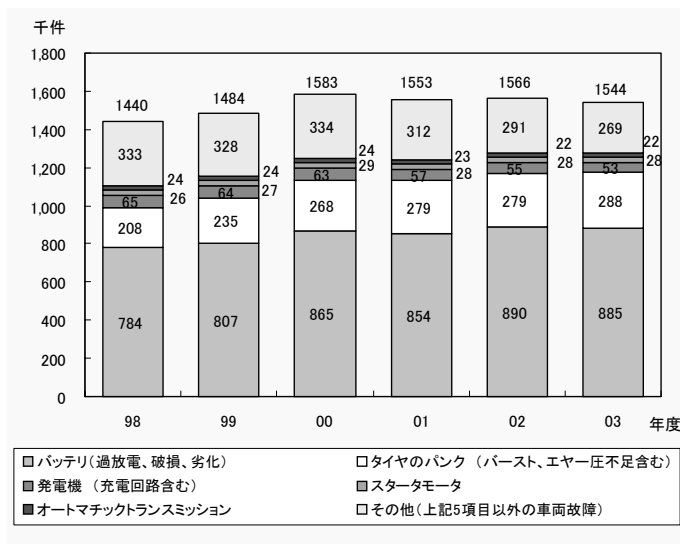
図1 交通事故の発生状況

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。

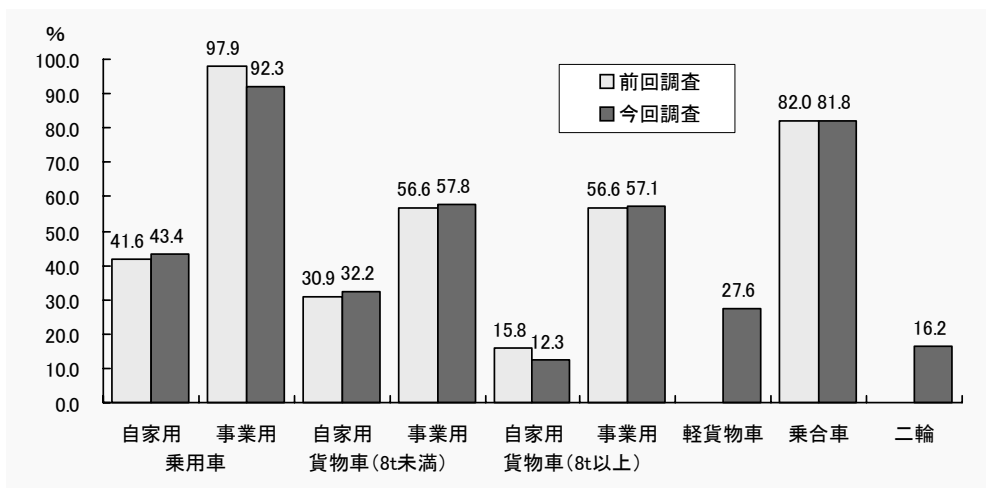
図2 車両故障によるJAF 出動件数の推移



## (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3 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4 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	66,830円
	代行受検	1,400円	5,000円 ~20,000円	6,400円 ~21,400円	71,830円 ~86,830円
	ニューサービス	1,100円	25,000円 ~89,000円	26,100円 ~90,100円	37,800円 27,630円 91,530円 ~155,530円
	従来方式	1,100円	37,000円 ~99,000円	38,100円 ~100,100円	65,430円 103,530円 ~165,530円

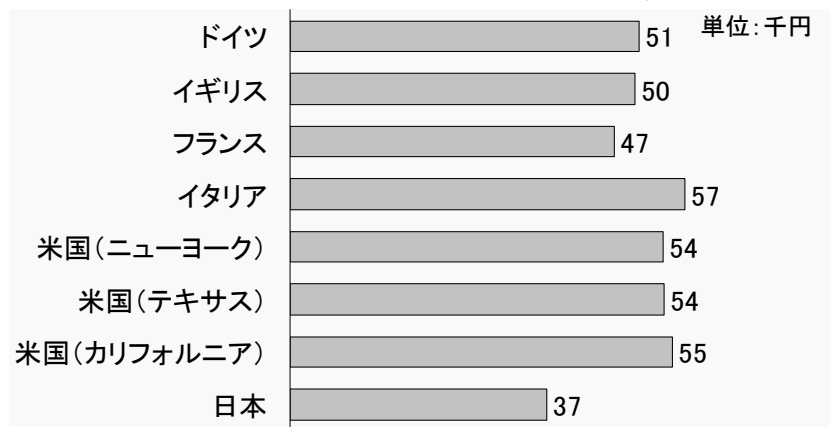
近年新しく導入されたサービス (ニューサービス)

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5 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

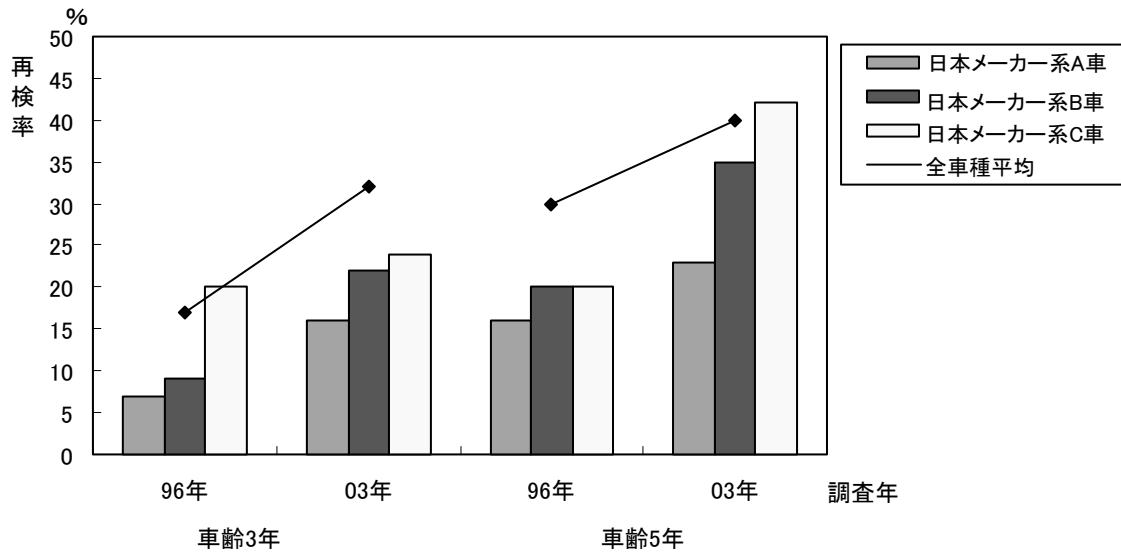
○自動車メーカー及び部品メーカーによると、過去10年間、メンテナンスに係わる部品の耐久性能に大きな変化はない。

図6 過去10年間における交換部品の耐久性能の変化

部品名	「耐久性に変化なし」と回答したメーカー数										
	乗用車製造メーカー8社にヒアリング								部品製造メーカー1～3社にヒアリング		
	1社	2社	3社	4社	5社	6社	7社	8社	1社	2社	3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											
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											

○スウェーデン国内の自動車検査における代表的な日本車の再検率(不合格率)が増加してきていることから、日本車の部品・装置の耐久性能が向上したとは考えにくい。

図表7 スウェーデン BILPROVNINGEN の自動車検査における再検率の推移



資料：‘Cars Strong&Weakpoints BILPROVNINGEN’

## (参考) 自動車部品の耐久性能について

### (1) 交換部品

交換部品の耐久性において、過去10年間大きな変化がないことは部品メーカーからのヒアリングからも自動車メーカーと同様のものが得られた(P.8 参照)。なお、自動車は国際商品であることなどから、交換部品の耐久性能(使用限界)は必ずしも日本の検査制度とはリンクしていない。

### (2) 交換部品以外の一般部品

最近の安全・環境規制の強化、ユーザーニーズの多様化などに伴い、構造装置がますます複雑化、高度化していること、また、使用環境が変化していることから、自動車メーカーから部品メーカーに対し部品の性能向上が要求されている。ただし、その目的は、自動車全体として、高度な安全環境性能を過酷な使用環境においても安定して発揮するために、それぞれの部品についても高い性能を求めるものであり、機能面での性能が高くなるからといって、耐久性において性能が後退することが許されない状況に対応するものであって、自動車全体の寿命が改善されているものではないと考えられる(P.9 参照)。

### (自動車(部品)の使用環境の変化及び対応策の例)

- ① 電気負荷の増大  
→装置の電気容量の増大(オルタネータなど)
- ② エンジンルーム内の空間減少、触媒取付位置の変更  
→ゴム部品の耐熱性
- ③ 電子化の急速な進展  
→回線数の増加に伴う電線の軽量化(芯線構造の改良、被覆ビニルの耐熱性向上)、対電蝕性能の向上(金メッキ、締結構造の改良)
- ④ 積雪対策として用いられる融雪剤使用地域の増大  
→電気、電子部品のシールド性の向上、シャシの防錆性向上

## (5) 有効期間に係る調査結果

	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

## (6) 基礎調査検討会の結論

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。

また、二輪車(小型二輪車及び軽二輪車)の定期点検については、6月点検を廃止することが可能である