

## 規制改革・民間開放推進会議事務局が行った 走行劣化、経年劣化効果の試算について

### 指摘 1. 車齢 3 年の車検時における整備の効果を無視している。

1. 車検期間を延長した場合の不具合率の試算に当たっては、例えば、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、車齢 3 年時の車検がなく、その際の整備による不具合低減効果がないことを考慮して、4 年目の不具合率を試算する必要がある。
2. しかしながら、貴会議の重回帰分析においては、不具合率 (Y) と車齢 (X1) 及び走行距離 (X2) の相関式を算出するに当たり、車齢 3、5、7、9 及び 11 年のデータを使用し、その相関式を用いて初回の車検の有効期間を初回 3 年から 4 年に延長した場合の不具合率の増分を求めており、車齢 3 年の車検時の整備による不具合低減効果を除かずに求めていることから、不具合率増分が低く試算されていると考えられる。
3. 一方、当方の試算においては、これまでもエネルギー・運輸 WG ヒアリング等において説明しているとおり、走行劣化の試算に当たっては、車齢 3 年で走行距離が異なる自動車のデータを用いて試算しており、車齢 3 年の車検時の整備による不具合低減効果を除外している。(別紙参照)

### 指摘 2. 初回の車検期間の議論においては車齢が若い時期のデータを用いて試算を行うべきにも関わらず、全車齢のデータを使用している。

1. 自動車は一般の工業製品と同様、製品劣化曲線に従い劣化していくことから、不具合率の増分は車齢が高くなるほど逡減していくと考えられる(図 1 参照)。従って、新車購入時から初回の車検を迎えるまでの期間が、車検初回目～2 回目、2 回目～3 回目の期間等と比較して、不具合率の増加が一番大きく現れることから、初回の車検の有効期間を 3 年から 4 年にした場合の不具合率の増分を試算する場合には、この点について配慮して、車齢 3 年及び 5 年のデータを使用して計算する必要がある。さらに、走行距離に関して全ての範囲のデータを用いるのではなく、標準的なユーザーを想定して試算すべきであり、平均走行距離約 1 万キロを基準に考えるべきである。
2. しかしながら、貴会議の試算においては、車齢 3 年及び 5 年のデータのみだけでなく、全車齢のデータで試算を行っていることから、初回車検を 4 年に延長した場

合の不具合率増分が低く試算されていると考えられる。



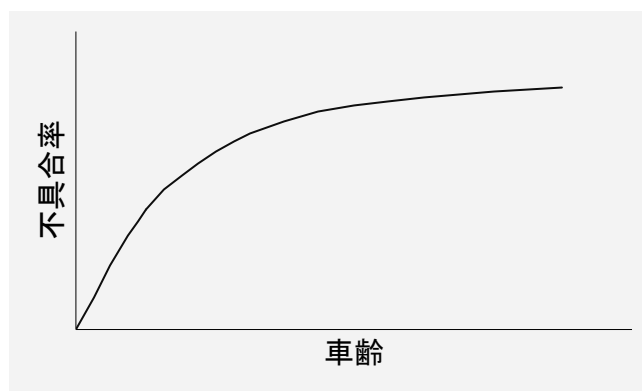
## 当省の指摘のまとめ

貴会議において試算された結果は、現行の検査周期における車齢4年の不具合率を試算された結果であり、現行の検査周期でも自動車の不具合発生率が年々増加していくことを示されたものである。

当省において、車齢3年及び5年のデータを使って、貴会議の分析法により不具合率の増分を試算した結果、「走行劣化による不具合の増分+経年劣化による不具合増分」は10%強となり、当省の試算方法による結果とほぼ同等の結果が得られた。

すなわち、貴会議のデータ分析は、①車齢3年の車検時における整備の効果を無視していること、②初回の車検期間の議論においては車齢が若い時期のデータを用いて試算を行うべきにも関わらず、全車齢のデータを使用していること等によって、走行劣化効果及び経年劣化効果が低く算出されていることから、不具合率が低く試算されたものと考えられる。

図1 不具合率と車齢の相関（概念図）



## 自家用乗用車の初回の有効期間を延長した(3年→4年) 場合の不具合率の試算方法

$$\begin{aligned} & \text{車齢4年における不具合率} \\ & = \text{車齢3年における不具合率} \\ & \quad + \text{走行劣化による増分} + \text{経年劣化による増分} \end{aligned}$$

