

第 6 回エネルギー・運輸 WG 議事概要

1.日時：平成 17 年 3 月 14 日（月）10：00 - 12：30

2.場所：永田町合同庁舎 1F 第 1 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

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、福井専門委員

鈴木主査 それでは、これからエネルギー・運輸ワーキンググループを開催いたします。今日は自動車検査制度等の抜本的見直しについて、国土交通省の金澤局長にお越しいたさき、またマスコミの方々にも公開して意見交換をさせていただきます。

国土交通省の方々におかれましては、御多忙のところ御足労いただきありがとうございます。ありがとうございました。

それでは、今日の進め方ですが、既に国土交通省には質問事項及び本日記布の論点メモを事前にお渡ししてありますので、この論点に基づき回答をいただきながら意見交換をさせていただきますと思います。論点が十幾つに及んでおりますので、時間的にはかなり制約されます。お互い答える側も質問する側もごく簡潔に、しかも技術的内容を含む問題がありますから、易しく分かりやすく説明する、そして時間を守っていただく、この 2 点について御留意いただけたらと思います。

それでは、まず論点について説明させていただきます。

まず、1 点目と致しましては、車検の延長について議論された「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、自家用車のユーザーの意見が十分に反映されているのであろうかという点、それから同様に、車検延長の可否の判断に、自動車ユーザーの意見が反映される仕組みになっているのかという点、3 点目に情報開示が十分であったのか、我々もワーキンググループを通じていろいろな資料とデータの要求をさせていただいたのですけれども、本来こうした重要な決定をする際の検討プロセスのデータは、これは開示すべきではないかという問題であります。4 点目としては過去のデータを用いるなど比較検証が行われているのか。こういう点で質問表、A 3 の紙でお配りしてございますので、これに関しましては、ただいまから 10 分程度で議論をしたいと思いますので、3 分ないし

5分程度で御説明いただきたいと思います。 よろしく申し上げます。

金澤自動車交通局長 今、主査が言われたのは、この論点一つ一つやってまいりますか。

鈴木主査 はい。それについてのお答えを下さいということであります。

金澤自動車交通局長 それでは冒頭私の方から今般の会議に関して御説明させていただいてからそれに入ってよろしいですか。

鈴木主査 一般論につきましてはもう既に第1回をやっておりますから、それから記者の皆様にもこのペーパーをお配りしておりますから、だから、このペーパーに基づいて、この質問事項に対する回答をお願いします。

金澤自動車交通局長 これまで御説明していないことの補足はさせていただいてよろしいですか。

鈴木主査 簡潔に申し上げます。

金澤自動車交通局長 それでは、本日は、規制改革・民間開放推進会議のエネルギー・運輸ワーキンググループのヒアリングにお招きいただきましてありがとうございます。大変国民的に大きな関心を呼んでいる課題でございますので、本日は是非公開でやらせていただきたいとお願いしたところ、これは会場の関係でしょうか、一部入れない方もおられたのは残念であります。私どもとしては、国民皆様に本日御出席のマスコミの方々を通じて、是非この会議の検討について知っていただきたいという強い気持ちを持って今日臨んでおりますので、よろしく願い申し上げます。

まず、私はヒアリング資料を整えてまいりましたが、これは従来、今、主査が言われたようにこれまで御説明している点について、あえて繰り返しません。ただ、本日初めてこの会議の様態をお聞きになる方も非常にたくさんおられますので、改めてちょっと私の方から御説明したい点は、まず1ページにございます車検制度はどういう制度かということの意義がなかなか御理解いただけない方が多いのでございます。

一言で言って、ここにありますように、車は機械でございます。適切なメンテナンスが必要でございます。そういうことをできるだけ安いコストと低廉に簡単にということで、車の制度の構築を私ども常に図っております。このワーキンググループにおいて議論していただく車検期間の延長の問題もそのスコープの1つでございます。8,000万台に及ぶわが国の車が、環境面でも安全面でも一層この21世紀という新しい世紀においては、社会と調和をした形で使っていただかなければいけないということが、その大前提でございます。

最近、車検にいろいろな荷物が増えてきたという言い方を私はするのですが、これまではどちらかと言うと車の安全基準、環境基準の適合性をチェックするということに主眼があったわけですが、その際に、実は最近極めて増加傾向にありますリコールの未対策車のチェック、あるいはユーザーの方の点検整備、これは鈴木主査を初め大変皆様の御支援をいただいて整備点検運動をずっとやっているのですが、なかなか上がってまいりません。相変わらず4割程度という、そのメンテナンスの責任を負う個人ユーザーの保守管理責任

をこうした車検の際に改めて認識していただくという点が重要な点でございますが、それに加えて、これはよく車検と間違われるのですが、車の走るコスト、これは税であるとか保険、自賠ですね、任意は違いますが、こうしたものを支払われているかということのチェックを従来もしておりました。これからは環境負荷で新しくリサイクルということが始まりまして、リサイクルの料金が支払われているかという確認、更には駐車違反の反則金、これは最近都内渋滞の原因になっております反則金の支払いの確認を車検の際に行うということで、これは人間ドックのようなものであるというふうに考えております。車検は適切なメンテナンスをユーザーの責任で行ってチェックをしていただくという形でございます。

鈴木主査 局長、恐縮でございますが、一般論につきましては、我々は十分承知しております。記者の方々も十分お分かりのことだと思います。端的に質問に対して教えてください。

金澤自動車交通局長 分かりました。主査の御指摘がございましたので、3ページに前回、外国の例に前回外国の例について御説明したところ、いろいろと御質問があったものですからまとめてまいりました。EU諸国はEU指令というものが96年に出まして、

鈴木主査 何ページですか。

金澤自動車交通局長 3ページをご覧くださいませ。

鈴木主査 いや、今、聞いておりますのは、私どものペーパーの1検討会の進め方、これの1番、2番、この問題についてお伺いしているわけです。

金澤自動車交通局長 それに関連しておりますので、こちらの資料に基づいて説明した後、そちらに入りたいと思います。

鈴木主査 それはまた後にお伺いしますから、その時にしませんと、重複する議論になると思います。ですから、これは貴省のペーパーですか。

内藤技術安全部整備課長 そうです。

鈴木主査 これに1、2と書いてありますから、これに関連してお答えいただければよいかと思えます。

金澤自動車交通局長 では、主査の議事進行の御指示にしたがって、そのような形で進めます。

それでは、私どもの方で先日、規制改革会議からいただいた論点について回答の要旨をまとめたものを横紙にしたものがございますので、今、主査の言われる御指示にしたがってお答えを申し上げます。

まず、検討会の進め方の課題について左側の上にございますように、ユーザーの意見が十分に反映されている委員構成か、あるいは特に自動車ユーザー、乗用車の自家用車のユーザーである国民の意見が広く反映されているかという御指摘でございますが、私どもといたしましては、この右側にございますように、3名の学識経験者、5名のユーザー代表、3名の自動車産業関係者、そして検査実施機関の2名、計13名の委員で検討してまいりま

した。この13名のうち、ですから5名がユーザーの代表というふうに類別されておりますが、いわゆるマイカーのユーザー代表としては、私どもとしては、最大の現在マイカーユーザーでありますJAFの専門の方に委員にお入りいただきました。

また、このほかに当会議も、そして私どももそうでございますが、多くの国民が今、免許証そして自家用車を持っております。したがって、マイカーユーザーとしてのお立場もこうした学識経験者あるいは代表の皆様は十分に踏まえた御議論をいただいたものというように私ども考えておまして、この点は十分に反映されているものというふうに考えております。

それから2番目の、特にマイカーユーザーの国民の声がどうなのかということでございまして、これは先般も御説明いたしましたとおり、2月4日に公開の下で多くの国民の方の御臨席の下にフォーラムをさせていただきました。このときには貴会議の御出席もお願いしたのですが、結果的にここにおられるメンバーには出席いただけず、ミリントンさんという方でございますが、主査も御存じの方でございますが、出席をしていただきました。そうした場を通じ、またその後のインターネット等における御意見を拝聴いたしましても、私どもといたしましては、現在の日本の車検期間について大きな課題はないというふうな反応をいただいたところでございます。また、この下の4のところでございますが、ユーザー以外の方の御意見、すなわちマイカーユーザーはマイカーのことをよく御存じですが、それ以外の方が国民に多くおられます。そういった方々の御意見も十分に聞いたかどうかということもございまして、昨年8月に追加アンケートをやった結果が左側に記してございます。その結果、私どもの想定しました通りなのですが、通常車を運転しておられる方以外の方が車検というものに対して厳しく見ておられる。より厳しい車検期間を希望しておられるという傾向があるというふうに私どもとしてはとらまえております。1、2については以上でございます。

鈴木主査 ありがとうございます。それでは質問・議論等がございましたら、どうぞ。簡潔にお願いします。はい、どうぞ。

大橋専門委員 若干この設問とは別の観点から御質問させていただきたいと思っておりますが、この基礎調査検討会というのはいわばこの性格というのが私的懇談会に相当するものだと思っておりますが、御案内のとおり、私的懇談会というのは平成11年の4月に政府は閣議決定しております。その閣議決定によれば、こういう私的懇談会というのは、もともとはいろいろな人の意見を聞く場だと、何か結論的なものを出してはいけないという意味合いのことが書いてあるわけですね。

それから、同時に、そちらの方のプレスリリースを見ますと、この基礎調査検討会というのを設置しましたと。この閣議決定による基本方針を見ますと、設置するなどというような言葉はその要領などでは使ってはいけませんと書いてあります。そういう何と言いますか、ある意味では政府が決めた閣議決定の方針にそぐわない検討の場においてまとめられた調査結果というのが、どの程度信頼性があり得るのか、非常に疑問がある。手続論で

すけれども、そういうことが1つ。

それから、もう一つ、メンバーの選定についても、そちらの方のこの調査検討委員会というものの目的というものを見ますと、こう書いてあるのですね。要するに車検制度あるいは点検整備制度の在り方を検討するための基礎的な資料を収集して分析するということが、それが目的だと書いてあるわけですね。そういう目的であるならば、まさに資料の分析あるいは収集というのが専門的・技術的あるいはフェアな立場で行われるためには、このメンバーの中の、例えば、検査実施機関みたい人をなぜ入れているのか。極端に言えば、公正な調査結果を得るためには、学識経験者、この人たちのみに頼むと言う在り方であるべきではないのかと。それを何かある意味では利害関係の人を入れることによって、調査の中立性、フェア性あるいは専門技術性というものがどこまで確保されているか非常に疑問に思うのです。

そういう点で、私はこの調査検討委員会の結果というものについて、信頼性を非常に欠くのではないかというふうに思っております。

鈴木主査 これは議論になりますから、何か一言でおっしゃることがあったらお願いします。

金澤自動車交通局長 今の大橋委員の御意見でございますが、中立性を疑うということ、手続論的におかしいということ、私どもとしては1番目の手続的な問題としては、この問題は多くの国民の関係者が大変大きな関心を持つ事項でございますので、私どもは勿論行政機関が内部の検討を進め、それで政府内の調整をして法律を政府提案なり、これは議員提案になる場合もありますが、国会で審議していただくというのが普通のプロセスでございますが、その過程で、議論の過程を見ていただくためにこうした場を設けたものでございます。

したがって、一昨年10月に設けたときに、このメンバーのままなんですが、これは2番目の御指摘である検査実施機関を入れるのはどうかという大橋委員の御指摘については、私どもとしては検査の実態の現場の問題も合わせて御指摘いただいた方が、車検の総合的な期間の延長にかかわるさまざまな付随した問題について、よりよい議論が得られるだろうと思ってメンバーに入らせていただきましたが、経過の過程では、議論のリーダーシップを取るといような形ではなくて、主に情報提供側に回って御意見をいただいているということでございます。

もし、公正について非常に問題があるというふうに、この規制改革会議の方あるいは大橋委員が御指摘でございましたならば、当初の段階からこうした方をより加えた方がいいのではないのかとかいう建設的な御意見をいただければ、私どもその段階で十分に検討する用意がございました。ですから、私どもとしては、こうした規制改革会議の皆様にもいちいち議論しておりますから、会議の皆様からの御指摘もいただいてフィードバックできると思ってあえて私どもとしては御意見もなかったものですから、こういう構成でやらせていただいたものでございまして、この点については、今の大橋委員の御指摘にはち

よっと私としては同意しかねるところでございます。

大橋専門委員 局長がそうおっしゃるのでしたら、あれですね、まさにこういう場よりは前の1995年の延長のときに、最終的には運輸技術審議会という正規の審議会の場を使って、その政策の方向を決定したわけです。なぜ、今回はこういう場よりも正規の場を使わなかったのかどうかということが問われると思うのです。

金澤自動車交通局長 前回もこうした基礎調査検討会をつくり、その場の検討を経て、その後、当時は運輸技術審議会というふうに呼んでおりましたけれども、審議会にかけております。私も、本件については現段階でこれを国土交通審議会にかけるというふう意思決定しておりませんが、基本的にこの規制改革会議の御議論で十分に議論が反映されておれば、この内容について、そうした手続を踏む必要があるかどうかについては今後検討したいと思っておりますが、大橋委員が言われたように、こうした基礎調査のための検討会はその当ても設けたものでございます。

鈴木主査 この第一の検討の進め方の課題の中の3ですね。「検討会のデータ開示が不十分」。この点について先ほど申し上げましたけれども、下に書いてありますのは、初期の御省からの説明では我々に開示されていなかったデータで、その後、我々が求める事によって開示されたデータですけれども、これに関連して、当方から質問したいと思います。特に自家用乗用車ほかの製品劣化曲線というものに対しては疑問を持ち、先の質問でも当方の見解を述べさせていただきましたが、先週の金曜日でしたか、新たなデータをいただいたという事ですので、これに関して、土日を掛けて一応チェックをいたしました。事務室の田中室長から御説明ください。

田中室長 お手元に2つ資料がございまして、1つは既に施行してございます走行劣化・経年劣化試算の検証についてというものでございまして、これについてはただいま国土交通省側からそれについての指摘点もいただいておりますが、それはちょっと後回しにさせていただきます。もう一つ、先週金曜日3月11日の夕刻に、不具合発生率と整備不良事故発生率、要するに、不具合率が何%ポイント増えたら、整備事故の発生件数がどれだけ増えるかという相関式についてのバックデータをいただきました。その資料の一番最後のページ、別紙として提供されたものでございます。それに基づきまして、同様の回帰分析を行った結果について御報告をさせていただきます。

回帰分析の結果は3ページの表1にございますように、車種6種類、2輪車についてはデータの提供がございませんでしたが、そのうち、統計的に係数、つまり回帰係数が有意であったものは自家用乗用車及び8トン以上の自家用貨物車、8トン以上の事業用貨物車でありました。統計式全体についてのF-検定によりますと、8トン以上の自家用貨物車も有意ではございませんでした。なお、事業用自動車それから8トン以上自家用車、乗合自動車については既に2月17日付でいただいた回答の推計式とは違う結果になりました。

それから、前回の議論のときに、車齢1年のデータは大きく外れているため、外れ値で

はないかという議論がございましたが、4ページ目に2つ例を挙げておりますが、確かに自家用乗用車及び8トン以上の事業車で1年車齢の事故発生件数は他年と大きく外れたものになっている。こうした外れ値がありますと回帰係数の安定性に問題があるということで、外れ値を外したデータで推計をいたしましたのが、3ページの表2というものでございますが、こういたしますと、統計的な決定係数が自家用自動車を除きほぼ0に近いということで何の説得力もないという結論になります。

自家用乗用車についてはむしろ説得力が高まりますが、1ページの紙、一番下にございますように、回帰係数は1年車齢を入れた場合の2.43から1.37へとほぼ半減をいたしまして、つまり不具合率の上昇による事故発生件数の増加は、国土交通省推計のほぼ半分になるということであります。車齢1年を入れるかどうかということは問題になる点でございますが、入れますと、要するに、こういう外れ値があつて推計いたしますと、標準誤差が非常に大きくなりますので、推計値の信頼性が非常に劣ります。

その点を確認するために2ページに文章で書きましたが、結果としては後から2枚目にありますように、95%信頼区間でどれだけ予測値の信頼期間はどれほどかということ、非常に大きなものとなりまして、マイナスの領域を含むようなものにもなり、推計の信頼性というのは非常に低いということが結論されるというふうに思います。

それから、既に時間の省略のために走行劣化、経年劣化についての当方の試算についての指摘をいただいておりますので、それについても1つコメントをさせていただきます。

国土交通省の詳細な推計方法がわかりませんので、そうした視点の推計をしたわけですが、3ページに上の方に走行劣化に関しては車齢3年3万キロ、それから車齢3年4万キロを比較したというのでございますが、現データは個票データですので、3万キロ、4万キロというのがどういうレンジのデータを集計したものであるかというものをお示しいただかないと検証ができなかったものですから、これを行いました。

多分御指摘1の2のところは回帰分析というのに対する基本的な誤解ではないかと思われるんですが、回帰係数というものは、回帰係数における走行距離の係数というのは車齢の影響を除いたもの、これと独立な影響だと考えられますので、そのところは著しい誤解ではないかと思えます。いずれにしましても、それをチェックするために実は車齢3年だけのデータを用いまして、同様の推計も御提示はしていませんけれども行っておりますが、その際の回帰係数は約6%ポイントということで御提示いただきました10%ポイントよりはかなり小さいものになってございます。

また、もう一つの点は3枚目にありますように、走行劣化と経年劣化を足し上げているということは、これらの効果が線形であるということを前提としておりますが、その点をチェックするために私どもの推計といたしましては、線型ではない、対数線型の形にしたものと比較してどちらの方が説得力が高いかというチェックをしたわけでございますが、対数線型にした方が高かったということで、完全に線型と言えるかどうかということについては若干の留保があるのではないかと。御指摘による点は、これは考え方の問題でござい

まして、体系的に安定した関係があるのか、今検証している範囲で考えるべきかという点では、これは価値判断の問題であると考えます。

以上でございます。

鈴木主査 これについて何か補足して御意見ございますか。黒川委員。

黒川委員 もともとデータが実際に不具合率と事故の関係、それから不具合率と車齢の関係、一体どれが事故につながっているのかということに関して、正確に理解することが我々はとても難しく、今までの御説明をいただいて、データもいただいていてなかなか理解ができていませんでした。概ね何となくそうかもしれないという雰囲気の話はいただいていたのですが、実際に計算してみないと。私の研究室にデータをファイルでいただいたのは先週の水曜日なので、まだ今、研究室以外にもほかの大学の研究室にも一遍にデジタルデータを全部お渡しして、いろんな形で検討してみましょと。一番いい方法はどれになるのだろうかということを考えてみましょとというふうに思っています。

ただ、とりあえず、この3年・4年・5年、それから7年・9年・11年というデータで不具合率と、それから事故の発生の関係についての計算を考えると、前回に説明していただいたデータは余りにも何というか、シンプルで、それが現実に私たちの実感というのと合っているかどうかということ、それは少し、車はどんどん品質は伸びているんだし、前回申し上げたように外国と比べたら日本の車というのはそんなに走らない。平均すると走行距離も少ないわけだし、そういうときによその国と比較してみて、一体今、私たちがこの制度をこのまま維持しなければいけない理由はどういうものなのかということを考えてときに示されてきたデータが、今、田中さんが説明されたように、統計的に考えると、確実にこうですよと言える環境の中にはないということは確かです。

ものすごくシンプルに説明する例としてはいいのかもしれませんが、一番の問題点というのはデータの集め方というか、その問題にあるのではないかと思うので、できたら、今回のデータというか、いただいたデジタルデータは多分いろんな大学の研究者にあっていう間に流れると思いますので、いろんな方が分析をするということで、新しい考え方というのが出てくる。これはもともとこうあるべきだったのではないかと、一番いい方法はどうかと、皆で議論ができていて、そういうので論文が出てくるぐらいになっていいのではないかという感じがしますが、そのことでもあれ、今、田中さんが説明されたことというのはほぼ100%、数字の上では当たっています。だから、検証として、制度として、何というか、そちらの役所の側で認識されていることが、正確に私たちは納得できるという状況にあるとはとても思えない環境にあるのではないかとこのように思います。

鈴木主査 自家用車の10.6ポイントというものの外は無意味であり、そして自家用車の10.6ポイントも半分程度だということになると、これは大変な前提の違いということになると思いますけれども、この点についてはどうしましょう。ここで学問論争をやってもいい感じはいたしませんけれども。

金澤自動車交通局長 今、事務局の田中さんの方から説明のあった点は恐らく周りの方はわからないと思うんですね。端的に田中さんが言われたのは不具合による事故発生率が高めに出ているのではないかという御疑問ですね、一言で言えば。

田中室長 いや、2番目の話は高めに出ているだけではなくて、そもそもの推計、有意な関係がないという車種がほとんどであるということです。不具合率が高いほど事故発生率が高いという明確な統計的な関係が見出だせないということです。

金澤自動車交通局長 今の御指摘であれば大変大事な御指摘ですから、私どもも精緻な議論を持って反論させていただきますが、基本的にこれは過去もそうでしたし、現在もそうですが、今、黒川委員がお話しになったように全体的な推計としては車齢が古くなるに従って不具合は増えておりますが、車齢の不具合の増加によって交通事故の発生が増えていくということは国際的にも、私どもはこれまでそのような考え方で議論がされてきたと思います。ですけれども、今おっしゃったように70万台のデータが今なかったじゃないか。実は御要求いただければお出ししたわけですが、細かく言うデータについて解析したいからという話は最近あったものですから、お出しをしたわけで、私ども個別のこういう数字的なものに関する御質問には誠実にお答えしてきております。決して隠すとかそういうことはしておりません。

ですから、その回帰分析の仕方についても、第1年目は外すかどうかという問題についても御議論していきたいと思えます。私どもは1年・2年と年ごとに取っております関係で、大きなデータとしてある特定の年を外すのはどうかと思えますが、御議論あるかと思えますから、今回の御質問に対して私ども細かく今、説明の反論ペーパーをつくりましたが、恐らく聞いておられる方がわかりにくいとすれば、この御説明をさせていただくか、それともそれは後回しにしてまた事務的にやるか、御判断いただければ、一応ペーパーを用意してまいりましたので、どういたしましょうか。

鈴木主査 結論だけおっしゃっていただいても結構、ここは細かい議論をし始めても大変ですから。

金澤自動車交通局長 そうですね。わかりました。

黒川委員 ただ、いずれにしても、この議論というのはたかだか8年分とかのデータしかなくて、精緻にやろうとすると、つまり関係を見ようとするとさまざまな変数を入れられない説明ができないから、自由度がまるでないんですよ、最初の段階でね。だから、もともと検証するような環境の中にないので、傾向しかわかっていないわけです。その傾向も1年分だけ入っただけであんなに変わってしまうのだから、それは変ではないかというのが私たちの言い分であって、このやり方で調べるのが本当にいいかどうかとこと自体も、本当にこれで説明できているのか、できていないということを要求、検証すれば幾らでも言えるというぐらいの問題なんだけれども、どうしても何と云うか、ある傾向にあるということを見せようと思われたということは私らも理解できるのです。それが、ただ普通統計的に有意だという範囲かということと全然違いますということだけが、とにかく田中さん

は言いたかったということだと思います。

我々だって週末に出てこられて、それに対応して計算をしているわけで、すごいバタバタしてしまっているわけですよ。本気になって計算させてくださいというのが本当の言い分で、それから70万件のデータがあって、そしてそれぞれがどういう形になっているかということと、それから不具合の意味と事故の意味とか、それからそれぞれきちんと意味がわからなければいけないときに、使われているデータそれ自体がこういうことを検証する際に正しいのかどうかも、このデータを使ってこういう議論をしていいかどうか自信を持って言えないという感じになっています。ただ、傾向を見るということだけだったら、これでいいのかという議論をここでしてもしょうがないと思いますので、やり方については我々も真剣にやりますから、そちらも対応してほしい。

金澤自動車交通局長 その点はまったく異存ございません。私ども、黒川委員は先週末に来たからというふうに言われるのですが、私どもとしては御要望があった段階でお出ししておりますので、そういう意味では決して私どもが意図的に数字の公開を渋ったということはありませんので、その点は主査も経緯をよく御存じだと思いますから、合わせて私は周りにいる方々にも申し上げたいと思います。

鈴木主査 はい。ただ、そういう点について、我々は重大な御省の判断基準であったいわゆる10.6%という数字の根拠に対して現時点においては疑問が極めて強いということ、それを申し上げておきたいと思います。

金澤自動車交通局長 黒川委員の御質問に関連して、私どもも今回取って来た1年半にわたって取って来たやり方が現段階で、もれうちなくこれしかないんだというほどの確信を持った手法ではありません。勿論、データの不具合の率は3年に来たときにしか計らないものですから、本当はそれぞれの車をつかまえて、その不具合率をそこで統計を取れるともっと滑らかな数字になる、それはカーブなのか直線なのかこれは議論もあるでしょう、データの数理によって違いますから。

ですから、それは黒川委員の言われるように、本来本当の科学的にこれを見たらもっと細かい方がいいに決まっているのですが、私どものこの国民に多くの方に協力をいただきながらやるということであると、今の段階では車検の工場に入って来たとき、整備工場に入ってきたときをつかまえてやるということのために、そういう意味では、カーブを描くのに十分でない部分があるのはそれはおっしゃるとおりであります。そうすると、有意な点は数が限られますから、それを直線で結ぶのがいいか、曲線で結ぶのがいいか等々の議論があると思います。あるいは1年目を有意と考えるかどうか。その辺の議論は主査が今おっしゃっていただいたとおり、更に担当者のベースでも御議論させていただき、それは必要に応じてまたまとめて公開していきながら議論していきたいというふうに思います。

鈴木主査 それでは、ページをめくっていただいて2ページ目の論点に入りたいと思います。先ほども局長がおっしゃいましたが、前回のエネルギー・運輸ワーキンググループ

でも車検の有効期間については資料の上にあります7つの点について総合的に検討したとの御説明があったわけですが、まず第1にありますように、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言えないのではないかと、それから車種別に設定された車検期間の延長をするのに交通事故を総数で示すことは適当なのかと、こういう問題について、まずお答えをいただきたいと思います。

金澤自動車交通局長 ただいまの点でございます。全体的に保有台数は現段階でも幸いなことに我が国はまだ増加をしております、1人の方が何台も持つという傾向もございますし、多くの方が自動車を持てるようになったということもあって、大変これ自身は結構なことなのですが、確かにその増加中の係数と比較するということになりますと、交通事故総数は御指摘のとおり増加傾向というふうにならないのでございます。それはそのとおりでございます。

しかし、ここにも引用いたしましたように、これは政府全体としては、内閣府も一緒と思いますが、この現状については非常に厳しく認識しております。すなわち120万人の方が年間に、約国民の1%にあたる方ですね、赤ちゃんも老人も入れて。その方々が自動車事故によってけがをし、あるいは亡くなっているという事実がございまして、これを減少させるために政府を挙げて対応すべきだということは、これは政府からいうとトップレベルの方針でございまして、ここに引用したような施政方針演説もあるところでございます。

そのために何をするか。当然のことながら、車、人、道、こうした3要素にわたってそれぞれの対策を取っていくということになるわけでございます、ですから、この御指摘の件については保有台数比で見ればどうだと言われれば、それは御指摘のように増加傾向は下がってまいります。しかし、私どもとしては全体の我が国の国民の交通事故死傷者数の動向については非常に厳しい認識であるということでございますので、保有台数比のみで判断することはどうでしょうかというふうに私どもは思っております。

それから、2番目の事故総数を車種別にやる必要、しかも車検期間の延長に何でわざわざということではありますが、私どもとしては、最初の前段の現状を申し上げた後に個別の試算については、これは個別の車種別のデータでやっておりますから、全体のデータを最初に言ったからといって、それだけで議論を終えようということではございませんので、この点については御了解いただきたいと思います。

鈴木主査 その次の3番目の路上における不具合ですね。JAF出動件数について、バッテリーやタイヤのパンクが多いけれども、バッテリーについては、これはどういう事故ですか。路上で起こったといっても、いわゆる路上、走行上の問題か、こちら辺も極めて曖昧なので、質問をさせていただいておりますが、これについてはいかがですか。

金澤自動車交通局長 現在、ロードサービスについて私どもデータはJAFさんしかいただけていないのです。その他の方々も最近多く参入しておりますが、なかなか民間の事業でもあり、これまで御協力がいただけていないという状況でございます。これはこれから我々改善を努めていきたいと思っております。しかしながら、現在、JAFからいた

だいておりますデータでは、今、この申し上げた部位別の故障数があるのですが、どこでそういう故障が起ったかについてはデータで入っておりません。したがって、今後、そうしたことも私ども分析していきたいなと思っておりますが、現段階ではちょっと持っていないということでございます。

それから、2番目の車種別の延長に総数をということについては先ほど2番で御説明したようなことでございますので、それだけで議論することではなく、個別の故障件数を車種別に用いて試算を行っているということでございます。

鈴木主査 しかし、路上の問題につきましては、下の表でバッテリーが半分以上の割合を占めていますね。だから、こういう資料自体をお使いになるのはいかがなものかと思えます。これは交通混雑の原因になったという社会的影響の説明として用いられているわけですが、普通走っていてバッテリーが上がるなどということはあまり想定できない。恐らく駐車場の中に入れておいて、電灯を消し忘れたのでバッテリーが上がったのでJAFに頼んだというような、そういうケースがほとんどではなからうかと思うのですが、こういうものを交通混雑の中に入れて議論をなさるといのはかなりコンフュージングな事にはならないのかというので、私はこういうデータをお付けになること自体が適当なのか、あるいは混雑を立証するにはこれ以外はないのかという事をお伺いしたいわけです。

金澤自動車交通局長 混雑のデータを更に別のデータで把握できないかということについては私ども検討課題として次回もまた考えていかなければいけないと思えます。

走行中のことは、最近電気容量が非常に増えた車両が多くなりまして、走行中に掛かりにくくなるというようなことがございますから、必ず車庫で起こることではないと思えますが、今、主査がおっしゃったように一晩電気をつけっ放しにしたようなときでも上がりますし、そういった場合にJAFを呼ぶこともございますから、おっしゃるようすべてが路上の故障だということを前提にして議論することではなくて、そのパーセントで掛けて私ども算出しておりますけれども、そうした更なる精緻なデータの取り方については我々これからも謙虚に研究をしていきたいなと思っております。

現段階では、まだそういういいデータが見つかっておりませんので、もし規制改革・民間開放推進会議の方で、こういうデータを使った方がいいのではないかというのがあれば是非御教示いただきたい。

鈴木主査 それは貴省がお考えになって、納得的に説明されるべきことです。社会的不具合があるがゆえに車検をしなくてはいけないというのが御省の主張でしょう。そうしたら、その社会的な不具合というのは、御省の方がこういう事柄で社会的な不具合がある、人身事故だ、それから交通混雑だ、環境だということを説明されるべきであって、我々の方に教を請う問題ではない。

金澤自動車交通局長 私どもは自分でそうしたことを研究するということを申し上げた上で、更にいい知恵があればと申し上げただけで、ちょっと失礼かと思いましたが、であれば撤回いたしますが、私ども研究してまいります。

鈴木主査 この点について、ほかの委員の方、御質問がありますか。

福井専門委員 補足的質問なのですが、このバッテリーとタイヤが当方の資料の図の7で見ていただいてもわかるように圧倒的に多いわけですね。今、主査からもお話がありましたように、バッテリーが上がって動けなくなることは、通常、路上、まさに走行路線で起こることは実感としてほとんどないというのが大方の感覚だと思うわけです。タイヤのバーストにしても、勿論まれにはあります。走行中にバーストして事故の原因になるということはあるかもしれませんが、通常、皆さん経験されているのは、私自身もそうですが、どこかで角や石に当てて、車庫に置いている間に朝もう一回翌日動かそうとしたらパンクしていたというようなケースが多い。だから、バッテリー・タイヤについていえば、直観的にこれが入るといえるのは奇異だということに加え、データがないというお話でしたけれども、それはそれこそJAFとかで出勤されたときの整備員が、実際に走行路線で発生して大変事故とか混雑の原因になり得るようなバッテリー・タイヤの事故であったのかどうかを、サンプル的にせよ、500とか1,000とか、インタビューされればすぐわかることだと思うのです。その結果に基づいて議論しないと、これが全部渋滞とか事故の原因になっていたはずだという前提の試算はやはり非常に過剰な結果をもたらすと思います。

金澤自動車交通局長 私も、ロードサービスは車庫には余り呼ばないという感覚があります。しかし、これはほかの車を呼んで、私自分でジャンプコードを自分でやってよくバッテリーが上がったときにはそうするのですが、ほかの車で間に合わすことが多いです。ロードサービスはどうもお金が掛かるという認識がありますから、会員であれば安いということがある。ですから、そこはおっしゃるとおり議論のあるところなので、ロードサービスがどれぐらい路上に、今、主査が言われたように、自宅に行っているようなケースがあるのかというのは、これからちょっと調べてまいります。おっしゃるとおり、調べる可能性はあると思います。

福井専門委員 出先のレストランとか、量販店で車を止めている間というのもよくある話ですので、それは別に交通安全とか関係ないわけですね、環境も。だから、そういうものを除いて、本当に事故や環境悪化の原因になるような出勤かどうかはもう少し丁寧に調べていただければ十分わかると思いますので、是非お願いしたいと思います。

金澤自動車交通局長 わかりました。

鈴木主査 それでは、次の問題に行きます。資料の3です。3の⑤、2月1日のエネルギー・運輸ワーキンググループでは自動車部品の耐久性について、部品メーカーの方から、相当向上しているのではないのかという意見があって、それを部品メーカーから聞くということでしたが、これはお聞きになりましたか、その結果はどうでしたか。この点について御説明いただきたいと思います。

金澤自動車交通局長 はい。今般、前回の議論のときに、本会議から自動車メーカーを通じてのヒアリングが十分でないのではないかと、直接部品メーカーに意見を聞いてみたらどうかという御示唆がございまして、私ども急遽、まず交換部品の寿命というのが検査

の場合に重要になってまいりますので、それを中心に 18 の部品についてそれぞれのメインのメーカーを 2 ～ 3 社ずつヒアリングをいたしました。その結果が、説明資料の方に結果を簡単にまとめてございます。先ほど主査が時間の関係で省略せよということなので御説明しておりませんが、8 ページから 10 ページがその内容でございます。その内容を見比べながら説明を聞いていただきたいのですが、基本的には総じて言えば、部品の耐久性、交換部品の耐久性については大きな変化はございませんでした。このメーカーのヒアリングの結果でございます。

具体的には 18 部品のうち 14 部品は 1 社も耐久性の向上が図られていない。その残りの 2 部品は 1 社のみ、2 部品は 2 社ということでございまして、当会議で御指摘のあるような部品メーカーの著しい向上ということではないというふうに考えました。

しかし、一方で、交換部品以外にさまざまな部品については、これは自動車メーカーからは大変厳しい要求が部品メーカーに出されておるところでございましては、これは主に車の高性能化あるいは使用環境が非常にハード、シビアになっているということに対する対応ということでございまして、私どもといたしまして、この 10 ページにございますように、幾つかの部品メーカーの努力の例でございますが、素人でもわかりやすく言えば、3 番目の例えば電子化が非常に進んでいるというのはそうだなと。カーナビ等が増えておりますし、そうするとハーネスというのでしょうか、電線が非常に増えてまいりますと、これが熱を持ったときに被覆ビニルの耐熱性を向上させなければいけないということは非常に最近進展が著しいということでございます。

しかし、これにしても、自動車自身が複雑な機械になっている過程で各部品の性能が上がっていかないと、車両全体として耐久性能が落ちることになりますので、そうした御努力の結果ではないかなと考えておりまして、部品メーカーからはそうしたことに對する非常な努力についてはお話があったところでございます。

部品のモデルの、6 番の御質問については、ここに記載いたしましたとおり、私どもといたしましては代表的なモデルでやらせていただきました。生産台数の多いモデルをとりました。全部品についてもこれから網羅的にやったらどうかということであれば、ちょっと私どもも考えていきたいと思いますが、今般の調査において網羅した部品の数で、私どもとしては有意な調査であったのではないかと思います、更なる改善についても考えてまいります。

鈴木主査 私は不思議に思うのですが、例えばカーナビだとかそういうようなもので、自動車の中の居住性がよくなってきた。それはそうですけれども、しかし、走行機能だとかハンドルだとかそういうものについても、現実にかつての時代よりもはるかに向上しているというのが実際に車を運転しているものの実感なのですよね。日本の普通のメーカーというのはそういうことをやって品質改良に対して常に努力をしているものです。だが、なぜこの業界だけ、それも日本を代表する大メーカーである自動車業界が、いやそういう点については何もやっていませんと同音異口で返事をなさるのか不思議で仕方がない。

それは裏を返すと、臨調以来言われているけれども、自動車メーカーにとって車検は、奥さんが買い替えをしましょうよと言い出す絶好のチャンスであるのが1つと、それからタイヤとか何とかというのはみな消耗品ですね。消耗品ということはあるときに消耗して取り替えてくれたらそれがよいに違いない。そういうところがあって、天下の大自動車メーカーともあろうものがわざと品質改良をやっておられないのかというふうに言いたくなってしまう。

しかし、我々の実感ではそういう点は改良されていると思うし、それから、2年ほど前の公開討論のときに私は申し上げたけれども、実際に整備工場の売上とかは減っているし、整備費用も減っている。それは何かといたら品質が向上しているからということではないのか。なのに、全然やっていませんと返事をする。この返事をまともに受けられたのですか。

金澤自動車交通局長 私も技術的なことの専門家ではないのですが、私がそうではないかなと思っておりますのは、私は外国生活が長うございまして、外国でも車の整備をよく出します。その時によく整備で交換する部品、ファンベルトであるとかラバー関係ですね、それからブレーキ関係、これは磨耗することを前提につくらないと、主査に釈迦に説法で申し訳ありません。ほかの国民の皆さんに申し上げたいのですが、ある程度交換する部品は交換することで経済的に安くできるのです。もしブレーキパッドをうんと強度を上げますとブレーキドラムの方が痛みますから、ですから、ブレーキドラムも変えなきゃいけなくなる。

ですから、そういった意味で、交換部品はある程度磨耗するということはおっしゃる努力というよりも、企業の努力の欠落というよりも、そういうふうにして定期的に交換することでメンテナンスを適切に行えるという面があるのだと、私はそのように思っております。ですから、そうした部分については一定期間が経ったらチェックをして磨耗していれば交換するということが、これは機械のメンテナンスですから、必要なだろうと。もちろん、メンテナンスフリーはだれも望むことですけれども、社会に悪をなす可能性のある車両についてはそういうことではないかと私は受け止めております。

矢崎委員 よろしいですか。

鈴木主査 はい。どうぞ。

矢崎委員 ご提出の資料の中に、「自動車部品の耐久性能の推移」とありますでしょう。ぱっと見ただけですけれども、そのパーツの素材については、私、10年前20年前と比べ大きな変化はないと思います。交換部品の素材について、例えば百年もつような銀に換えたり金に換えたりといった画期的な変化はないと思われます。一方で一般部品に関しては、最近、環境とか安全とかの観点から、先ほど局長がおっしゃったように、自動車メーカーから部品メーカーに対して部品の性能向上の要求が来ています。それに対して1つの対応の方法としてはシステム化ですとか、モジュール化ですとか、電子化とかがあります。部品全部で性能や機能向上の要請に対応していかなければいけない時代なのです。従って、

部品メーカーに対する調査票の聞き方が例えば耐久性向上の設問であれば、素材は銅のままですから、耐久性は変わらないとの回答になります。これが、部品全体的にはどうかと聞かれれば、性能や機能向上によって耐久性を上げているという面もあります。私はそういう面の見方も必要ではないかなという感じがします。

内藤技術安全部整備課長 よろしいでしょうか。今の矢崎委員の御指摘、10ページを是非ご覧いただきたいと思うのですけれども、今、ご覧いただいた8ページは局長が申し上げましたように定期的に交換することは経済的に引き合うということの部品でございまして、これは今御指摘いただいた素材面あるいは設計面において余り大きい変化はない。つまり耐久性は変わらないと、こういうことです。

主査もおっしゃったように、今、電子化が進んでいるというのは必ずしも快適性だけではございません。今のブレーキの安全基準を満足するためにはABSという電子部品が入らなければいけません。あるいは衝突安全性を満足するためにはエアバッグを展開しなければいけない。これも電子部品です。そういった意味で電子部品が多用されるので、その例を1つに挙げておりますが、交換部品以外の一般的な部品、これはある意味一生ものが大半でございまして、それは今おっしゃられた、あるいは申し上げました、非常に全体としての性能を上げていくということで、モジュール化をすとかシステム化することによって非常に個々のパーツの性能を向上するということが求められています。

自動車メーカーさん非常に厳しい要求を部品メーカーさんにされているというふうに私も聞いております。被覆線の話在先ほど局長が申し上げましたが、これをもう少し解説をいたしますと、したがって、その電子部品が増えると回線数が倍になり3倍になります。ところが他方で車は軽くしないと、燃費の関係とか何とかで重くした分だけ、増えた分だけ重くするということができない。そうすると、線を細くしなければいけない。そうすると、体制としてはどうなるかということ、細い線を使うと発熱量、これは物理の現象で増えますので、その被覆線の耐熱性、ある意味で耐久性だと思っておりますが、そういうものを向上しなくては行けないと、こういった努力はやっておられます。

それを全く自動車メーカーあるいは部品メーカーがやっていないというふうに聞いているところではございません。ただ、ここでお示ししたデータは前回、これは平成10年のアクションワーキングのときからこういうやり方をやりますよということは再三申し上げているのですが、交換部品についてはおっしゃられたとおり、素材・設計が変わっておりませんので、余り変わらない。その他の一般については大変いろいろ技術革新されてますが、それはある意味、安全面、環境面あるいは快適性といった性能向上に向けられておって、車の寿命そのものについて飛躍的に伸びるような技術はないというのは、自動車技術界の見解でもありますし、私も部品メーカーさんからお話を聞いても同じようなことを言ったように思います。

鈴木主査 それでは、次の問題、時間もせっておりますから、7番目の問題ですね。車両の不具合は走行劣化による影響が約70%と書いてありますが、77%ですね。という理解

でよろしいですかという点と、我が国よりも車検期間の長いフランス・イタリアなどの走行距離は日本に比べてどうなのか。右にありますけれども、日本は1万キロ、イギリスでは1万7千キロ、これは1.7倍ですね。イギリスは3年だから、単純計算をしたとして、3に1.7を掛ければ5年という数字が出てくる。それでいいのではないのかという問題についてどうですかということ。それから、フランスは4年、ベルギーは4年、イタリアは4年、今回、御省が計算されたのも3年車検を4年にすることで試算をされておりますけれども、4年の国についてのデータはない。3年のドイツはある、4年のフランスはない。これはどういうことなのか、我々には分からないということです。この点の関係を御説明ください。

金澤自動車交通局長 はい。今の7、8、9についてお答えを申し上げます。私どもの調査検討会の報告では走行劣化の割合が77というのはそのとおりでございます。したがって、経年劣化よりも走行劣化の方が不具合の場合の割合は多いということであります。しかし、走行劣化の場合に、少しここに書きましてけれども、3年から4年に延長した場合の実は3年のときに整備をするということによって不具合が低減されるという効果を実際の数字としては含んでしまうために、そこで少し経年劣化の方が低めになっているという事はあろうと思いますが、それでも、これを半々に戻すとかそういうことではなくて、やはり基本的に不具合は走行劣化が中心であるということは、それはそうだと思います。

今の主査のお尋ねで、データはどうして他はないんだということですが、これについては、8にございましたように、交通安全のデータしか私ども実は今般平均走行距離については把握できてございません。不十分ではないかと言われれば私どもももう少しできないかなと言う反省もしておりますが、基本的にそういうことでは内閣府のデータではフランス・イタリアはなかったものですから、こういう数字を使ったものでございます。本当に私ども、他のデータは持ってありません。

鈴木主査 では、集められるのですね。

金澤自動車交通局長 それについてはそれぞれの国がそうしたデータを取っているかどうかを含めて調査をしてみないとわかりませんので、今の段階ですぐ集まるというふうに申し上げることはできません。

鈴木主査 これは極めて重要な外国比較であって、実例ですよ。あなたの方のやられた走行劣化だとか経年劣化というのは推定計算ですよ。しかもその推定計算は極めて疑問に満ちたものであるということは最初に提起させていただきましたけれども。それはそれとして、これは実績ですから、いちばん分かりやすい。特に日本で3年なのに対してフランスでは4年になっている。その4年の国がどうであったかという事を調べていただければ、これはまさに一目瞭然でわかる。もちろん、その走行のマナーとかいろいろ違う点があるという議論がとおりでしょうけれども、それはそれとして実際の実績の中で、差し引きをすればわかりやすいことなのです。しかるに、同じ、今、御省が目指しておる4年 - 2年 - 2年の国、それについて何も調べずにやってくるというのは、これはいかに何で

も、作為とは申し上げたくないけれども、それに近いものがあるのではないかと、どうしてそういう点に着眼されなかったのか、どういう調査をされておったのかという点について非常に疑問を感じるのです。

金澤自動車交通局長 主査、それはですね、お言葉で残念でございますが、私どもとしてはそうした作為は排除してやっておりますが、ヨーロッパについて。

鈴木主査 どうして気がつかなかったのかということです。

金澤自動車交通局長 私どもとしては走行劣化と経年化、不具合の数字そのものは一切、作為はございませんから、その不具合の数字の、これは分析の中で、走行の要素が多いか、あるいは経年の要素が多いかという1つの点でございます。その点についてはもちろん、私どもとしてはヨーロッパの走行データについてはこういうデータですというふうに申し上げたわけでありますので、今、主査が言われたように、ほかの国もどうしても調べるべきだということでは、その点については検討いたしますけれども、今般の総合的な判断をするためにはこのデータでよかったのではないかと考えております。

鈴木主査 このデータでよいと思う、その感覚がおかしいと言っているのです。77%は走行劣化だと言っておいて、3年の国では1万7,000キロ、日本では1万キロだと。これは単純に1.7倍にしたら、さっき言ったように5年でよいわけですね。それは3年と3年の比較だけでも、3年を4年に持っていくとしたら、フランスではどうなっているのかという事を考えて、そこでは何キロを走っているか。まして走行劣化の寄与率が77%だという事であれば、一番納得の得やすいデータであるというふうに誰しも思うでしょう。

金澤自動車交通局長 走行における要因については、これに書いたとおり、走行の距離と、それから走行の状況によります。

鈴木主査 それは分かりますよ。

金澤自動車交通局長 ですから、そうした意味では走行が長くなれば不具合が多いというふうに単純に言えるものでもございませんので、その点について私どもは総合的な判断で、不具合の発生を分析するためにはこのデータで、私どもとしては判断できるものというふうに考えました。

鈴木主査 こちら側は実績ありですよ。御省のは要するに推計値であって、その推計値も推計手法に重大な疑義があって、普通乗用車について、不具合率は御省の推計値の半分以下ではないかというふうに我々は強い疑念を持っているというのは最初に申し上げた。それに対して、こちら側だったら、フランスと日本が、例えば、フランスが4年でやっけて、恐らくドイツ並みだとして、あるいはそれ以上でしょうね。1万4,000キロなら1万4,000キロとしましょう。そうしたケースで、道路条件が違うのか、走行マナーが違うのかという、その差し引き計算をすれば、あえて推計方法を用いなくても、誠にわかりやすい話になってくるぐらいのことはお考えにならなかったのかということをお願いしているだけです。

福井専門委員 よろしいですか。

鈴木主査 どうぞ。

福井専門委員 関連してですが、結局、フランスもベルギーもイタリアも初回が4年ですね。それから、アメリカだって、例えば、カリフォルニアも4年です。こういうふうに初回4年でやっているところで、不具合が多く、事故が多くて問題だという報告は、寡聞にして私も、会議関係者も聞いたことがないんですけれども、もし4年にすることがさほど不具合や事故をたくさん発生させるものであれば、これらの国において一体どういう状況なのかということ調べるのが先決だと思うわけです。いや、分からないというのでは、一番大事なことを、主査も申し上げたようにまだお調べになっていないと判断せざるを得ないわけです。フランスとかベルギーとかイタリアでどうかということは、非常に単純な話です。カリフォルニアでもいいのです。3年を超えて4年の車検までに走行している間、その1年間でどれくらい不具合があるのか、しかも車検によって発見されるはずであった不具合によって事故や環境負荷が発生しているのかというデータを取ればいいわけです。そういうデータがあるのかないのかもお調べになっていないし、調べようともされていない。本来、既にサンプルがあって、社会実験をやっている国があるのに、そこに目をつぶるとするのは、こういう重大な意思決定、政策決定をされようというときに非常に具合が悪いと判断せざるを得ません。

金澤自動車交通局長 主査、今の点につきましてはイタリアとフランスは私も車検に関して余り学ぶべき国ではないというふうに思っております。と申しますのは、もともと車検制度がなかったわけですから、そこに後ほど御説明しようと思っていたのですが、先ほど主査がお急がせになったものですから、私、細かく言わなかったのですが、それぞれの国の導入した経緯を前回御説明できなかったもので、今般、3ページに、もう一度ご覧ください。

各国の車検制度がどういうふうになっているかについての歴史的な経緯を申し上げましたが、フランスは92年に初めて導入しています。日本の場合には1951年です。英国、ドイツ、スウェーデンなどもいずれも公害問題等が発生する1960年代・50年代に開始をした国々でして、こうした国々にとってはEUの指令というのはむしろ時代遅れだったわけです。ですから、そこに合わせて、初めて例えばデンマークですとかポルトガルは導入していますが、こうしたところは当然EU指令の最低規準で入ってきておりますし、フランスについてはEU基準まで上げなければいけなかったのです。これは経緯に書いてありとおりですよ。当初は5 - 3 - 3だったのが4 - 3 - 3、4 - 2 - 2になっているわけです。

しかし、ドイツは2 - 2 - 2であったものが3 - 2 - 2に日本並みです。英国は10 - 1 - 1だったものが7 - 3と短くなっています。それぞれの国が、それぞれ公害問題、安全問題さまざま抱える中でこのような経緯を持って有効期間については変遷してきていることですから、決して私も、恣意的に数字をネグレクトしているところではなくて、これは内閣府の数字を使わせていただいたんですが、その数字はたまたまそうであったということでもありますので、今、主査が言われたように、どうしてもこういう国についての走

行の距離について調べることならば、私どもとしてはこれから手掛かりをつけて調べてまいりたいと思っておりますが、決して恣意的に作為しているというようなことはございませんから、それはここで明言させていただきます。

鈴木主査 しっかり調べて、それはそうであるという事を立証してください。

福井専門委員 念のため補足ですが、最近車検を導入したかどうかとか、EU指令に基づいたかどうかということと、我々が先ほど来申し上げている御指摘の論点とは何の関係もございません。なぜならば、フランスでは現に4年に車検をやっているわけです。ということは、1年目、2年目、3年目、しかも先ほど来強調されて実際にお調べにならない、車検によって不具合率が一旦クリアされるという問題についても、全くバイアスのないデータが正確な形で得られるわけです。現に車検を4年で行っているということは3年と4年の間でどれくらい事故が起こったかについても実数で得られるはずなのです。そこを調べることは、別に作為でやっていないかどうかなどという議論以前に、やはり非常に重要なことです。そういうことを御指摘申し上げているのであって、フランスが最近車検を導入したからそういうデータ自体も当てにならないということには全くならないので、やはり是非参照していただければと思います。

鈴木主査 その点については、御調査ください。極めて重要な社会実験であって、その背景の差を、それはそれなりに適正に考慮すればよい問題ですから。

福井専門委員 もう一つだけ補足してよろしいですか。

鈴木主査 どうぞ。

福井専門委員 アメリカの場合、カリフォルニアの4年とか別の州で3年とか、いろいろありますので、特にサンプルで比較するのであれば、アメリカ国内の同じような国土の環境で、同じような車が走っているところで、しかも初回車検の期間が違う州を比較することをやれば、一層一目瞭然なわけですし、その辺りのアプローチもまだこれからだというふうに認識しております。

久米技術安全部長 今回の案については、やはり事故調査というのは非常に技術的に難しい面があって、そんなに頻繁にやられているわけではありません。ですから、私どもの資料の次のページにございますけれども、後ほど御説明いたしますけれども、例えば、フランスでしたら、その検査でもって事故がどう変わったか、それによる事故はどう変わったというのはいろいろ当たりましたけれども、結局、車検前に20%と、車検を導入したら6~10%になったというような、これはうちで言うミクロ調査ですけれども、そういったものも出ているということで、そういったマクロ的にきっちりしたデータというのは基本的に外国に存在するかどうかというところは非常に難しいと思います。

福井専門委員 それもどのような統計集ではどの程度までしかわからないとか、あるいはここまではわかっているとか、基本的な資料について共有のものとした上で議論させていただきませんか。

金澤自動車交通局長 その点はそのとおりで、私どももちょっと時間の関係でこの点

についてそこまで貴会議がされるというふうには思っておりませんでした。しかし、こうしたものがあればいいというのはそのとおりでございますから、私どもとしても一部の国だけで勘案すると言われるのであれば、そういうことだと思いますので、この点についてまた次回以降の検討のときに十分に勘案していきたいと思えます。

鈴木主査 そういうふうにお願いします。

草刈委員 もう一つだけ、平均走行距離ですが、これも4年のところは全部回答なしになっていますが、すぐにできるのではないですか。

内藤技術安全部整備課長 いろんな走行距離も多分取れるだろうと思いますが、私どもいろんなデータの公平性ということから公表資料を基本的にとってきておりまして、これらの内閣府の統計、交通安全白書から引用させていただいておるわけです。そこに載っていない。その原データがありましたので、原データについても聞いていますが、それはなかったということ。

草刈委員 向こうのをもらえば良いのではないですか。そんな時代ですから。

内藤技術安全部整備課長 今、局長が御説明しましたように、いろんな視点で調査が行われているので、その条件の公平性みたいなものを考えませんと。

草刈委員 やはり4年のところだけ何も回答がないというのは恣意的に見えますよ、これは、どうしても。御省も損ですよ。

鈴木主査 それは恣意的だと申し上げただけけれども、違うとおっしゃるから、それではフェアに作ってくださいと言っているのです。

内藤技術安全部整備課長 もう一点は繰り返しになりますけれども、私どもの回答の更に以下の部分でございますが、例えば、ブレーキの能力である耐久性ですね、あるいはバッテリーの耐久性、こういったものを議論するときには走行距離よりも例えばブレーキであれば制動回数であるとか、あるいは渋滞時において加速発進・停止を繰り返す、自由放電を繰り返すといった方が臨界条件として厳しくなっておりますので。

鈴木主査 特殊なケースはそうでしょう。しかし一般的に走行劣化が77%だとおっしゃっているのだから、その走行劣化というのは走行距離で測るしかないのですから。だから、この場合は、あの場合はという例外を取り上げて都合のよいところを使わないでください。それはそれとして、次に移らせていただきます。

この車検延長に伴う車両要因、これはページの4枚目ですけれども、車両交通事故を試算する際に、交通警察官による調査に比べて大きな差、10倍の差があります。筑波地区における交通事故総合センターにおける交通事故調査、前者をマクロといい、後者をミクロと言っているようですけれども、これを使っておられます。つまり、マクロ調査の方、交通警察官の現地で実際に調べた人たちの数字に対して、車両要因に基づく交通事故は10倍以上高いというこの筑波地区のミクロ調査の数字を使っております。こうなったら、試算では600何人ですか、613人死傷者が増えると言っておられますけれども、もし交通警察官の方を使ったら、そんな数字にはならないと思えますが、10分の1ならば60人では

ないかという事が疑問として当然だれしも浮かんでくる。どうしてこちら側の方をお使いになったのですか。

金澤自動車交通局長 主査の御質問です。私ども交通事故の調査についてはモード別にいろいろ体制が整われておりますが、基本的に鉄道あるいは航空に比べ自動車の場合には、人のファクター、道路のファクター、そして車のファクターとそれぞれございますが、原因究明に当たっての体制が必ずしも十分ではないということをずっと思っていました。NTSBでしたか、アメリカの場合には専門の機関が調査とお金を掛けてやっておりますが、私ども実は今御質問のマクロ調査とミクロ調査については、マクロというのは、これは恐らく委員の中にも御経験があるかと思いますが、道路で事故が起こりますと、まず警察が呼ばれ、警察官が雨の中・雪の中でも測定して、こういうことだったというものでございますが、どうしてもここに記載しましたとおり、道路交通関係法規に明るい方々が多いものですから、運転者にどういうミスがあったのか、どういうミスがあったのではないかというふうに判定されることが多ございます。私どもそういう問題意識もありまして、10年ほど前に筑波地区において、これは人・道・車の専門家のチームをつくって、ただちに警察の通報によって出られる体制を取り、そこにおいて行っている調査というものを私ども更に充実していかなければいけないというふうに思っておりますが、そういう問題意識を持って、この調査を開始いたしました。

このチームはこの2番にございますとおり、非常に時間を掛けて詳細にチェックをしておりますから、その事故に関する原因については、より私どもとしては高度なものになっているというふうに考えておりますし、判断しております。ですから、私どもとしては事故の発生原因を議論する際にはミクロの方のデータをまず求め、それで十分でないときにマクロの調査で後ろを補うという形にさせていただこうと思っております。そういうふうにしております。

しかし、ここにありますように、やはり詳細に時間を掛けてやるものですから、調査件数が少のうございます。まだ筑波地区だけでございますし、今後、私どももっと有意なものにするためにも充実させる必要があるなというふうに強く考えておりますが、今、外国ではどうかということでございます。先ほど申し上げなかったですが、今、ここに数字を書いてありますものですから、ちょっと御説明をさせていただきますが、外国でも警察官だけでは限界がある、見逃すということを考えております。

ちょっと卑近な例で、先般、三菱のトラックのクラッチハウジングの脱落事故、これはリコールでございましたが、実は当初事件が起こったときは山口の県警は運転手の操作ミスということで処理をしておりました。その後の内部通報等で捜査が進捗する過程で初めてリコールに該当する車両要因であるということが判明したということございまして、どうしても現場では専門家の目が行き届かない点がございますので、欧米諸国を見ますと、先ほど主査の御議論もございましたが、米国においては0.5～3.5、ドイツにおいても0.9～2.3、イギリスについてはもっと高いですし、フランスについては車検導入前までに

は大変多かったのですが、車検導入後は6～10ということで、私どものミクロ調査の比率よりはるかに高い、同程度か、はるかに高い数字を車両による事故発生率というふうにそれぞれの行政機関が出しております。

こうしたことからしても、私どもとしてはマクロ調査の0.13というのはかなり見過ごしがあるのではないかと。ミクロ調査の少なくとも人・道・車のそれぞれの専門家のチームが深く解析した方のデータを信頼して分析に使っていると、こういうのが現状でございます。

鈴木主査 それにしても違い過ぎますね。

林審議官 事務局ですので、発言は控えたいのですが、今日の議論のポイントはどこまで公正とか中立的な調査分析が行われているかというのが一番の論点だと思います。そういう意味で今、局長が御説明されたこの諸外国のデータ、何も留保されずに御説明されたわけですが、我々が知る限りはイギリスとフランスは全く定義が違うはずですね。そういうような説明をされると非常に議論がかみ合わないというか、ますます会議側の不信感が増すわけです。

これは恐らく平成9年にそちらがまとめられたものだと思います。ドイツは95年で、これは整備不良が要因として関与した事故となっている。イギリスは第一原因の如何にかかわらず当該車両に整備不良があった場合という定義になっている。あるいはフランスも事故原因の有無にかかわらず、その車に整備不良があったかどうかと。だから、今申し上げたようなことを含めて、ちょっとやはり何が問題になっているかということ、調査分析評価の公平さとか中立性が問題になっているのですから、そこは気を付けてやらないと、非常にまずいことになるのではないかと気がします。以上です。

福井専門委員 よろしいですか。

鈴木主査 はい、どうぞ。

福井専門委員 私もまさに審議官と同趣旨のことを申し上げようと思っていたのが1つと、それから警察官の調査は刑事罰を加えるものなので、正確な原因が必ずしも把握できないという御指摘がありましたが、果たしてそうでしょうか。警察官はもちろん刑事罰の前提となる初動期捜査の重要な役割を担うわけですが、いわば責任のない人に刑事罰を加えたら非常にまずいことになるわけですね。本当にその人個人の過失とか故意とかがあった場合にその人の刑事罰を要求するということが前提ですから、いわば車両にミスがある、車両の原因で何らかの事故が起こったのか、その人の運転ミスで起こったのかについて、警察官がいい加減なことをやる職業だとは私には到底思えないわけです。

これで11倍差があるわけです。しかも11倍の前提の警察官が、それほどにもいわば車両事故の原因を非常に過少評価するような仕事をしているという想定もやはり非常に警察官の職務内容からしても疑問があるということをお指摘申し上げておきたいと思っております。

金澤自動車交通局長 今の点について、少し反論させていただきたいと思うんですが、まず、林審議官のおっしゃったとおり、ちょっとデータの示し方が無愛想だったというのはおっしゃるとおりだと思います。これは定義が違います。ですから、そういったことを

勘案して、更にもし本当に国別事故発生率が違うのかも含めて調査をすればこんなようなことではなくて調査すべきだと思いますが、今般、ここに引用させていただきましたのは、果たしてマクロとミクロとどちらが現実の姿に近いのかという議論の参考に挙げただけでございます。

その観点から、これが私どもとしては1つの指標かなという例示ということですので、そういう細かいことをいたしませんでしたが、そこはもし御指摘であればそういったこともちゃんと含めて、これを調べ直してもよろしいと思うのですが、2番目の警察官のことにつきましては、実際に事故が起こったことを何に起因させるかということ警察官は現場で必ず追うわけですね。したがって、何か理由がなければ衝突が起きないわけですから、その理由をどうするかということにどうしても人間の過失の方に目が向きやすいということを申し上げたのであります。

ですから、その中でもおっしゃるとおり決して私はこの警察官が努力をしていないということではなくて、現場で雨や雪の中で非常に起こったときには1つの所轄のチームが何箇所も数時間の間に回るわけです。そうすると、一層逸脱あるいはもちろん死亡事故とかはもう少し時間を掛けてやりますけれども、百何十万人のけがの場合にすべて同じぐらいの時間を掛けて行われたいということから、どうしても不注意ないし道路交通関係法規の事例が多いものですから、そういったことになりがちなのではないか。すなわちミクロとマクロの差は何だということになれば、そういう面での見逃しが多少働いているのではないかと私どもとしては考えております。ですから、違う御意見があるのは十分承知の上で、私どもとしてはマクロ調査を補完的に、ミクロ調査を主体的に使用させていただいているという理由を申し上げたまでであります。

福井専門委員 2点あります。1点は、では警察官の調査は、もちろん雑な点もあるかもしれませんが。ミスもあるかもしれませんが。しかし、被疑者は刑事罰を被るわけですから。刑事被告人になるかもしれないような潜在的な加害者がいて、それから弁護士だって付いている。車両要因が結構高かったのにそのことを見逃して刑事判決が下っているなどということは、私にはなかなか想像しにくい。

もう一つ、マクロデータですけれども、このマクロデータの事故のうち4割がタイヤ不良ですよね。その更に52%が雪道で夏タイヤを着けていたとある。これは車検で防げるものではないわけですね。こういうものがベースにあって、これが車検を短くしてはいけない理由だというのは、かなり遠いものを理由に持ってこられていると言わざるを得ません。

鈴木主査 今の点も非常に重要な点で、警察官は人身主体と言うけれども、それでは当人がたまりませんよ。一生懸命ブレーキ踏んだのにぶつかってしまった。眠ってはおりませんと、それなのに、警察官に「眠ったんだろう」と言われて、「はい眠りました」などと言うほど今の人たちは甘くはありません。だから、こちら側にそういう偏見を加えるのだったら、我々はミクロの方にもやはり一応の疑いを持ちます。悪い言葉を使いますが、お手盛の資料ではございませんかと、こういう懸念を持ちますよ。御省が警察官の側にそ

うという偏見をお持ちになるならば、マクロに対しても、という事も言いたくなくなってしまうほど、10倍の差ですからね。ということをお願いしておきます。とにかくこのところのデータの拾い方には基本的に大きな差がある。何のために車検をするか。繰り返し言っているように、こういう社会的影響を防ぐために車検をやるのでしょうか。だから、そういう社会的影響がなければ車検をやる必要はない話なのだから。だから、そういう非常に重要なところで10倍の数字が違うものを使って、そして車検が大事だということをおっしゃっておられるのは、これは説明として成り立ってはいないのではないかと、こういう疑問です。次の問題で。

金澤自動車交通局長 ちょっと待ってください。せっかく、今、議論を収束させようと思っていまして主査にもう一度そういう点をいわれたので、もう一度反論させていただきます。皆さん、お聞きください。

交通事故で亡くなった皆様がすべて、被害を受けている皆様のケースについてすべて交通裁判所にいっているのではありません。ほとんどのケースは保険会社、これは任意だったり、自賠もそうですが、保険会社の間で処理されているものが、件数としては多であります。今、おっしゃられたとおり、裁判所まで行って、いや俺は絶対悪いことをしていない、俺は不注意ではなかったんだ、車がいうことを聞いてくれなかったとおっしゃる方が多ければ多いほど、私は真理が複合的要因の事故も真相究明ができるということから、実はこのミクロ調査を始めたのです。これは決して私どもの職員がやっているわけでもございませんし、関係省庁、警察とそれから私どもの方と協力してチームをつくり、警察からの通報を受けてすぐに出動しているのです。ですから、比較的客観的にどの要因が関与したかを見やすいということで重視しておるということでございまして、これを充実させたいということは私ども120万の死傷者を0にできるかどうかは別にしても、少しでも減らしていきたいという強い気持ちを持って行政に取り組んでおりますから、主査が言われたように、決してそこについて原因究明をすべき捜査に偏見のあるデータあるいは恣意的なデータを入れるなどということは考えてもいただきたくないと強く思っておりますので、私どもとしては、このミクロ調査を重視して、警察官のデータだって私ども使いますよ。だけれども、ミクロ調査の方が、更に10年前から始めた調査ですけれども、科学的に念を入れてコストを掛けてやっているから重視しているんです。その点を申し上げただけなのです。

鈴木主査 ミクロ調査というものとマクロというものを混在させながら判断するという事なども考えているということをお願いしましたね。そういうものをこの中では配慮してはもらえないでしょう。ミクロだけを取っておられるでしょう。そして、警察官というものは人身に持っていきながら、それでほとんどのものが保険会社が処理すると、こういう前提に立っておられるけれども、それはそうでしょうかということをおっしゃるわけですか。

福井専門委員 よろしいですか。1つ今の論点で補足なのですが、昨日の3月13日の日

経新聞の報道によりますと、このミクロ調査の 1.1 % を算定した財団法人交通事故総合分析センターの担当者からは、サンプルの取り方や目的などを考えると数字は実態を反映する性質のものでは全くないのに一人歩きしてしまっていることに釘を刺す。こういうコメントがありますが、これについても事実関係については是非調査いただいて、本当にこういうコメントが成り立つような調査であれば、ミクロ調査について相当疑わしいということになります。担当者自身の言葉だとすると、日経新聞が誤報しているのではない限りかなり重大な重みを持って受けとめざるを得ない発言だと思います。

内藤技術安全部整備課長 今の福井専門委員の御指摘でございますが、私ども昨日新聞を読ませていただいて、事実関係について実際に取材を受けられた方にお話をお伺いしております。論点は多分 2 つあるかと思いますが、まず 1 番目の、その 1.1 % という数字が何か一人歩きして好ましくないというニュアンスの書きぶりになっておりますが、分析センターでは先ほど私どもの資料でも申し述べましたように、ミクロ調査そのものがそもそも自動車の安全対策の検討する、その強化に向けての調査ということで、車検制度についての調査、そういう判断をするための調査ではないということはおっしゃられた。それはそのとおりでございます。また、私どもの社会的影響試算でそういうものが使われているということは前提としてお話を取材の際には聞いていないそうございまして、その妥当性について、これは好ましくないと言ったわけではないというのは事実でございます。それからもう一点。

鈴木主査 言っていないのですね。

内藤技術安全部整備課長 はい。確認をしております。それからもう一点の 2 番目でございますが、この記事は。

福井専門委員 これも先ほど来論点になっていることですので結構です。もう議論はさっきからなされていると思いますので。

内藤技術安全部整備課長 はい。もう一点補足させていただきたいのですが、林審議官がおっしゃられたイギリスの状況が違うというのをおっしゃるとおりがございまして、実は私どもでもミクロ調査の第一原因でない場合の整備不良が確認された原因データというのを持ってあります。これは私どもの報告書で公表しております。それで約 3.8 % という数字でございます。ただ、イギリスに関してはこういう数字しかないものですから、これを使わせていただいてありますし、私どもはある意味より厳しい算定、つまり影響としては少なめに出る算定を出してある。局長が先ほど議論をしましたように、ここはオーダーの話でございます。オーダーとしてパーセントオーダーであるということをおし上げたかったわけでございます。以上です。

福井専門委員 今の点のごく簡単ですけれども、要するに、担当者御自身も、それから今課長自身も、車検を延ばすべきかどうかということのためにやった調査ではないといみじくもおっしゃいました。だからこそ、夏タイヤの装着とかといったことが要因になっているわけで、こういう議論をするときの前提としてふさわしい理由かどうかについて疑問

があるであればそれに過度に依拠する論法は避けていただくべきだと思います。

内藤技術安全部整備課長 その点もちょっと補足させていただきたいのですが、ミクロ調査の中では今、福井委員がおっしゃったような夏タイヤの誤装着は入っておりません。これは確認をしております。それはむしろ先ほど局長が申しあげました警察官がやはり運転者とのインタビューであるとか、あるいは車両を見て、そういうふうにチェックしているマクロ調査の方のデータでございます。ミクロ調査はこの部分は入っておりません。

鈴木主査 先に進めさせていただきます。11番です。1995年、10年超の車両について1年から2年に期間延長をしたが、一方、右の資料においては、車両要因に伴う事故件数は95年以降横ばいと報告があるが、これはどう評価しているのかという問題です。特に下に書いてありますけれども、審議会答申で車齢13年目以降、重要部位の不具合が7～10%増加すると推定しているとある。ここのところは非常に目を引くわけですが、今回は3年の新しい車を4年にするという、まだ新しい時期の車の問題です。それに対して13年も使った車について1年延ばすことによって不具合率が7～10%程度という。今回は新車3年を4年にすると10.6%、13年ものを1年の延ばしたら7～10%。この数字の関係は一体どういうことになるのだという疑問を持ちますので、説明いただきたいと思います。

金澤自動車交通局長 今回の私どもの数字の調査は主に初回の車検期間を延ばすべきかどうかということを中心にいたしました。貴会議からも、そういうのでどうだという御質問がございました。ですから、ここに書き直したとおり、何故数字がどうなんだということについては後ほど担当からもお答えさせますが、基本的には11年超については全車両について非常に保有台数が少ないですから、それで有意の数が少し小さくなることに加えまして、車両の走行が比較的短いということもございますので、事故の全体に与える影響については、パーセント掛けるパーセントということになるものですから、非常に小さくなって来て、全体の車の不具合に基づく事故の数字に有意に反映してきていないというふうに考えております。

鈴木主査 よろしいですか。何か質問ありますか。

金澤自動車交通局長 少し補足をして下さい。

内藤技術安全部整備課長 データの7%・10%という話は当時の状況では12年を超えて13年になるときに毎年検査があるという状況でございましたので、そういう意味では不具合率が是正されているということで、不具合率そのものは下がっております。御案内のように、あるいは今まで御説明しましたように、不具合の変化率そのものは、車齢が高くなる、つまり年を取るにしたがって変化が少なくなっております。そういった意味において同様の分析をしたときに7%・10%という値になっておったということでございます。これは期間が延びれば当然大きくなってきますのでございます。

鈴木主査 次に12の問題に行きます。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けれども、実際の整備不良事故とその原因となった不具合部分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、それによって整備不良事故がどれだけ増えるのかを検討すべきではないか。

これに関連して、さっきから議論になっておりますミクロ調査というものによりますと、この右の表にありますように、69%がタイヤの不良によるものであると書かれていますが、御省にデータ提出をお願いいたしました自家用車の部位別の不具合率を見ますと、3年の車検のときにはタイヤに相当するのは走行装置であって、これが5.7%という非常に低い割合を占めているわけです。これをどういうふうに整理するのかについて質問させていただきたいと思います。その前に、局長にお伺いしたいけれども、何故車検が必要かというところ、整備不良によって社会的影響、特に人身事故などが一番大きいものですが、あるからではないでしょうか。ですから、仮に整備不良があったとしても社会的影響が皆無ならば、そもそも車検は必要ではないのではないか、こういうふうに私は理解するのですが、これについていかがですか。

金澤自動車交通局長 まず2番目の問いの方が一般論だから、わかりやすい話しやすいポイントかなと思うのですが。

鈴木主査 今私が言ったのは、そもそも社会的影響がないのであったら、そうしたら仮に整備不良があったとしても、車検をする必要はないでしょう、そう考えてよいですかということ、論理として筋を聞いておるわけです。

金澤自動車交通局長 今回の検討の際に私どもが述べましたように、基本的に社会的影響、死傷者などの増加とか渋滞の増加、そうしたことが重大なファクターであることはそのとおりであります。仮に0だったらどうだと今、主査が言われたものですから、ちょっと私、0なんてことがあるのかなとまず思いますけれども。

鈴木主査 私も0ということがあるとは言っておりません。

金澤自動車交通局長 完全にメンテナンスフリーの車両ができて、絶対にどんなにコンピュータも含めて誤作動がないということになれば、これは新幹線以上に安全なわけですから、そういう意味からすれば信頼性は車に高まるでしょうが、新幹線でも、これはJRが自ら定期的に検審・検査を行っております。主査の御自身の工場でも恐らくどんな100%の製品率があっても恐らくチェックはされるのではないのでしょうか。ですから、仮定の言葉で申しにくいけれども、私はその場合、限りなく緩和派で行くにしても、完全にノーチェックになるかどうかはなかなか申し上げることができないと思います。

それで、12・13の方に戻ります。

鈴木主査 私が聞きたいのは、ミクロ調査ではタイヤ要因が69%としているけれども、さっきの私どもが頂いた資料では走行装置、つまりタイヤ不良は5.7%、非常に低いわけですね。ところが、10.6%の不具合率を算出したときには、社会的影響度の軽重を吟味せずに、つまり突っ込みであらゆる部品、社会的影響を及ぼしやすいタイヤのようなものも、それほど影響を及ぼすとは考えられないものも、突っ込みであらゆる不具合の積み上げをして不具合率を計算している。その中で事故原因の太宗を占めるタイヤの不具合はわずかに5.7%であるに過ぎない。ここに問題があるわけですね。要するに、同列に置いている。

そのような計算で不具合を積み重ねて 10.6%になるから社会的問題だという議論をしている。私が何も害を与えないのであったら車検は必要ないでしょうとなぜ聞いたかったのかというと、そういう疑問が原点にあるからです。ほんのわずかの部分のものが 70%の影響を持っているわけですね、タイヤが。計算した不具合率というのはそういう社会的影響を及ぼすのに寄与するファクターの少ない不具合もあって、それがトータルで 10.6%になったから、にわかに車検期間は延長できないと、こういうふうにおっしゃっておられるとしたら、理屈の矛盾ではないかということをお願いしたいのです。

金澤自動車交通局長 今回、議論の前提としては申し上げなかったんですが、私どもこの車検の問題をあちこちで議論いたしますと、御会議のこともリファーされる方が大変多いのですが、やはり国民が、先ほど冒頭私もう少し時間を掛けて申し上げたかったんですが、今、車という環境安全面で社会に、今現段階ではまだそういう害を及ぼしているわけですが、そういうものをどのように適切に国、社会と調和させていくかということの、私は根幹的な、比喩の言葉で適切かどうかわかりませんが、人間ドックのようなものと申し上げましたね。それは確かにコストとそれから簡易性というものが当然重要なファクターになると思うんですね。ものすごいお金が掛かるのであったら人間ドック行きたくても行かないでしょうし、しかし、人間ドックを受けることによってちゃんと自分の健康が確認されれば皆さん行かれると思うんです。恐らく主査も行かれていますでしょう。私も行っています。そういう意味では車について、何もなかったらと主査が言われる議論に対しての、お答えです。何もなかったらということについて私は直ちにわからないと申し上げたのは、今、車検制度は車の不具合を見つけて、それによって車両要因の事故を 0 にすることだけのために機能しているのではないものですから、いきなりお答えがしにくかった訳です。

先ほど申しましたように冒頭、主査に差し止められましたけれども、車検の意味を改めて国民に訴えたいのは、そういう意義を持った制度であれば、むしろ主査の方、事務局ですけれども、果たして車検期間の延長がどれくらい国民の負担を減らすのかということについて合わせて御議論いただいた方がいいのではないかと。私どもとしても事務局に対して、そういうデータを出さないのですかと申し上げたんですが、いつまでも何か検討されているようですが、有意なものが出てこないの、私どもとして試算したものがあって、先ほど実はデータを入れていたんですが、時間の関係で省略申し上げましたが、私どものデータでは生涯を取って見た場合、車検期間を当初 3 年を 4 年にした場合であっても、ほとんど整備費用が減らないという結果になりました。勿論、これは仮定を置いていますから、議論のために私は事務局にも投げておりますから、事務局の方からまた御議論いただいて、今、主査の言われたことの反対側ですけれども、コストがないのにさまざまな社会基盤の根っこになっている車検という制度をなくすのかという問題に対して是非事務局から指示をしていただいて、有意な回答をいただければ私どもとしてはありがたいと思います。

鈴木主査 人間ドックの話は、それは人間ドックに入りますよ。入りますけれども、それは強制されて入るものではありませんね。自分の任意で入る問題ですよ。車でもメンテナンスは任意に自己の責任でやっている面もあるわけですね。自己確認といいますか、自分で車を点検・整備するということですね。それから、例えばタイヤのような磨耗品は1年に2,000キロぐらい乗る人と10万キロ乗る人とはまるっきり違うから、それはその都度タイヤのトレッドが少なくなったら任意に換えているわけですね。そういう流れの中でやっているわけです。だが、車検制度というのは国家がそれを強制しているということをお忘れなく。

金澤自動車交通局長 それは当然のことながら、被害が出るからこそ、我々は安全を求めて行政しているわけですから、主査が言われた被害が全くなかったらどうかということになったら、それは車というものを調べなくても100%、どんなことがあっても壊れないものであれば、逸脱しないものであるという議論をされるならば、それは何百年先のことなんじゃないでしょうかね。今の技術を議論してもしょうがない。

鈴木主査 車検というものはそもそも。

金澤自動車交通局長 社会悪をなしているんですから、現段階では。

鈴木主査 それをチェックするためのもので。

金澤自動車交通局長 私ども被害者の声を毎日聞いているわけですから。そういったことも踏まえて、車検はですね。車検だけで私ども安全行政をやっていません。車検はそのうちの1つなのです。私どものやっている安全については被害が起こった場合に、その痛ましい被害者の方に対する救済も含めて、さまざまな措置を講じているところなんです。ですから、車両安全はもちろん大事です。

ですから、主査の方こそ、では車検期間を延長したら、どれぐらい国民がコストが助かるのかという試算を何らかの前提を置いてでも結構ですから、お出しになったらいいじゃないですか。どうして、それをお出しにならないのですか。いつまで経っても。

福井専門委員 ちょっと整理させてください。論点がずれていると思いますので、もう一回整理しますが、主査が申し上げているのは、車検というのは要するに、何か公益目的があってやっているんですね、と言わば当然の事を確認申し上げているわけです。その公益目的というのは、不具合な、あるいは整備不良の車が走ることによって人の命や環境を損なうようなことがないようにするために設けられているはずだ、そういうお答えを期待して申し上げたわけですね。要するに、車検制度の目的というのは、車検が事故を有意に防げるかどうかということが一番ポイントです。有意に防いでいるのであれば、車検制度はその期間でそういうやり方でやるのがいいし、その短い期間でも有意には必ずしも防いでいないのであれば、もっと長くてもいいかもしれない。こういう話なわけです。

しかも、もう一つの論点は、車検が事故を防ぎ得ているのかどうかという直接の因果関係です。そこが例えば先ほどのミクロ調査でも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について、それでは推測の根拠はということ私どもは全然承知していな

い。だから、その推測が本当に直接の因果関係に基づくものなのかどうなのかということを検証し得ていないという疑問があるというのが1つ。

さらに、整備不良と言っても、それが車検で発見されなければ意味がないわけですね。だから、車検によって発見され得た整備不良が、しかも直接に事故を防いでいるということ。この2つが証明されていないと、車検制度は有意義であるとは言えない。

だから、そういう観点で車検制度の実証的な分析や検討をすることが大事ですね、ということが、この議論の、あるいはここ1年間なされてこられた検討会の大前提だと思うのです。そこについて、今も申し上げたように、推測の中身がわからないとか、あるいは今提示申し上げたように、このミクロ調査では69%はタイヤがすり減っていたからだと言いながら、今回別途をお出しになられた不具合率では3年でも5.7%、5年でも7.1%しかタイヤ要因がない。これは随分矛盾に満ちていますけれども、この食い違いをどう説明されるのでしょうか。それがここでの議論の趣旨です。その具体的な論点については是非御議論いただきたいと思います。

鈴木主査 どうぞ。

黒川委員 この問題は今の論点を的確にさせていただかないと、何らかの形で検査をたくさんしたいというのはいろんな目的があって、それはそれで必要なことだろうと思いますけれども、車検ということの目的と考えると、一番大事なものは経年劣化とか走行距離とか、それから不具合率ということと事故が起こること。事故が起こることというのはたくさん長く乗っている人が起こりやすい確率になることは明らかで、その中で自動車の瑕疵から起こってくる率というのはどういうもので、しかもその瑕疵が起こった車について不具合があったのは、いつ車検を受けたのか、受けてから何年経っていて、どれくらい経っていて、遅れていれば遅れているほど発見される確率が低くなっていくのかどうか、そのことがわかれば、つまり車検の価値とか、つまり3年でやること、5年でやること、それぞれやった後の、すぐ後のときに事故が起こっているのだったら何もならないわけですね。本当は一番大事なことをわかるためにはデータはそういうものがほしいわけですよ。今はそういうことがないから、経年劣化とか走行距離とか不具合率とかということ、その不具合に関してもいろんな調べ方があって、その中から類推をしてきていて、つまり車の本体の事故、瑕疵から起こった事故がこれくらいあるらしくて、それをすり合わせて何か斜めの線が描けたと言っているだけなんです。だからこれくらいやっておいた方がいいですよと言うには余りにも不親切で、もう少し丁寧に、何と言うか、この制度があるということがこんなにみんなにプラスになっています、お金掛けてでも国民はやるべきでしょうと言うための調査が必要です。そのためには何をやらなければいけないかということが一番なのです。

今まであるデータで何もわかりませんということを行っているわけですよ、私たちは。それは、ある程度の傾向はわかります。それから一番経年劣化のことを考えれば、諸外国に幾らでも例があるのだから、同じ日本の車が走っているのだから、だから、外国に調べ

ることも幾つもできるわけだし、しかも4年という例もあるわけだし、それを調べて来て並べるということは一番大切かもしれないですね。何らかの形で事故が起ってしまうことと、検査をすることがどんなに効果があるのかということをはっきりわかる体制をつくらなければならないわけですよ。

我々はどれが社会的に見て効率的なシステムであるべきかということを考えなければいけないわけです。今、それを言われるのに、この3年が絶対必要であるよという説明されていることに納得できませんということをしているだけなんです。十分な説明を受けたともとても思えないです。データをいただいたけれども、この類推の中から、そのことを言うのはどうしてなのかということも僕にはわからなくて、どちらかと強く言われるところというのは、そういう車検の制度そのものの効果のことを言っているよりは、こういう環境の問題も起こってきたし、混雑の問題も起こってきたという外側からどんどんどんどん攻めていって、なんとなくあった方がいいですよということだけをたくさん思われている。たけど、本当に一番厳密な議論をしようとする、その車検をやった結果、やった後は明らかに何と言うか、事故率が下がって、すごく効果があって、発見されることによってこういう問題が、つまり車検をやったからといって100%発見されているかどうか分からないわけです。

それから、事故との関係も、そこに車検があれば本当に何と言うか事故が減らされるかどうかということはどうやって類推したらいいかも分からないですよ。なんとなく増えているのですから。調べる頻度を高めていったら、さっきの11年目のところからと、それ以上になったら一定の率になりますということと言うのは、ひょっとすると、そのことを証明するのかどうか。何かその点をきちっとうまく説明できるような体系になっていて、説明ができていたのだったらいいのですが、車検の効果そのものことについての説明には全部が類推になっているみたい。それで我々も類推する線を引かなければいけないし、そちらも類推する線を引いているということですよ。

大橋専門委員 済みません。先ほどの効果に関する問題について少し、最後に言おうかなと思っていたのですが、一般的に言って、車検の有効期間を延長するかどうかということ判断するための材料としては、今回いろいろおまとめになった不具合だとか、あるいは不具合に伴う交通事故、どのくらい出るかというマイナスの効果というものを計算することが必要です。しかし、それと同時に重要なのは、その制度を改革する、つまり有効期間を延ばすことに伴うプラスの効果というものも計算する必要があると、そして、そのプラスとマイナスを相互比較して制度を改革する必要があるのかどうかということを決めるべきだと思います。

その関連で申し上げれば、局長が有効期間を3年から4年に伴う直接的な効果というものだけを考えておるようですから、しかし、この車検というサービスが3年から4年に伴う、特に伴ってある意味では価格が下がるということですよ。トータルで見れば価格が下がるわけです。そういうことで、3年から4年ということで、今まで3年でやっていた

ものが4年になるわけですから、それで、そういうことで直接的な効果のみならず、間接的な効果というの把握する必要があるというふうに思っております。

そして、その把握する責任というのはいずれかという、それは政策当局ですよ。そして、それを示さなければ、示して政策を決定するということが責任アカウンタビリティを負わされている政策当局にあるわけです。

ちなみに、1995年の車齢11年を超える規制緩和、規制改革において間接的な効果を含めてどのぐらいの効果が上がったということは御案内のように最近発表された総務省の政策評価の中で57億円という試算が出ています。場合によっては110何億円という試算も出ていますから、そういうプラスの効果というのものは是非出していただいて、我々の判断をさせていただきたいというふうに思っているわけです。

金澤自動車交通局長 今、何人かの委員からも御指摘が、大変重要な話をさっき主査が最初用意されたものですから、恐らく皆さんもそういうふうにお感じの事と思います。私も時間がなかったので細かなデータを今日出さなかったのですが、事務局の方はいつもあちこちから聞かれているのにお答えになってなかったのも、仮定計算をたくさん置いて、3年を4年に延長したときに、大橋委員の言われたどれぐらいユーザーの負担が減るかということについて試算をいたしました。

それは先ほど4ページで、本当に時間が限られていたので御説明できなかったのですが、大体車は一生涯平均10.8年間使われております。私どもの資料の4ページの下の方です。その10.8年間の間に、これは主査も御同意いただいておりますとおり、国の検査を受ける場合に車検がない年でも今現在点検整備は必要と法律上されております。点検整備は自主的な判断でやっていただいていることになっているのですが、実際にその実施率が上がっていないということは事実であります。基本的にそういう車検整備をするという前提を、点検整備をちゃんとやるという前提を置いた上で、生涯整備費用が69万1,000円、現在ございます。これを4年に延ばした場合、これはたまたまそういうふうになるのですが、延ばしたことによって平均単価が増えるということもあってでしょうか、本当に横ばいということ。変わらないという結果が出ております。

それよりもむしろ、今、大橋委員が言われた車検の私ども自主的な判断によっていろいろなオプションをユーザーに与えるべきであるということで、ニューサービスを始めました。またユーザー車検も開始いたしました。これは非常に車に明るい方でしたら時間をかけて自分でメンテナンスをして、自分で車検を受けることもできるのです。今は、そういうサービスを自分で取る。御自分の判断でニューサービスを選ぶか、あるいはお任せ型の従来型を選ぶか、あるいはユーザー車検をするかによってコストは大幅に違いまして、そのコスト変換の方が費用的にははるかに現在御使用になっている3年を4年にした負担よりも、変化よりも大きいんですね。これを今回私ども試算でお出しいたしました。

ですから、これに対して恐らく事務局側は御意見あると思いますから、そういう御意見を大橋委員側と大いにやりたいと思いましたが。私はプレスを通じて国民の皆さんに訴え

たいと思います。しかし、そこで是非、私、先ほど主査に言われて1ページ目を途中で止めましたが、もう一度、私、車検について申し上げたいのは、皆様善意だったらこんなことはだんだん解決するのですが、私ども車検の現場では不埒なケースを多々見るんです。不正改造とかマフラー取り外し、そういった社会悪というのは、この人間が変わらない以上、議長、変わらないじゃないでしょうか。車を不正改造して走ろうとする。また、そういう問題も車検というチェックという期間があるがために緩和できるという面があるわけですから、そういうのは現実としてあるわけです。三菱のリコールだってあるじゃないですか。

鈴木主査 それが目標でと言われたら、それは何%ですか、その不正改造は。

金澤自動車交通局長 それも車検の制度の中できっちり見付けていくことが経済的に。

鈴木主査 それは何%ですか、不正改良があるというのは。

金澤自動車交通局長 そういうケースも含めて車検という制度があるということの御説明がしたかったわけです。ですから、不正改造にしても、これは私ども現場でもっているあるケースは逐次やりますが、これは1行しか書いてないのですけれども、そういうものを含めてあるということについて御認識を是非いただきたい。それに対してのコストが。

福井専門委員 確信犯の改造車は、車検が終わったらもう一回元に戻すのも常識です。だから、車検のときだけ間に合わせるという人に関しては、車検制度は何も貢献してないですね。

それからもう一つは御質問ですが、尋常ならざる直感に反する結論、ユーザー負担が増えるという結論を出されているのですが、3年を4年に変えたら、3年目の検査をどうするのですか。

内藤技術安全部整備課長 その紙の今ごらんいただいている上段をごらんいただきたいのですが、まず基本的にコスト構造というのは税金、保険及び点検整備料金というのが非常に主要な割合である。これはお分かりいただきたいと思います。

福井専門委員 まず検査の頻度をお聞きしたいのですが、3年目にやるのですか、やらないのですか。

内藤技術安全部整備課長 今の御指摘は、ここの試算の前提を申し上げますと、3年目、5年目、7年目、9年目となっているところが、4年目、6年目、8年目になっていくというので比較をしております。

福井専門委員 車検のときに検査をするというふうにも実際の検査の実施も変えるという前提ですね。

内藤技術安全部整備課長 点検整備ですね。おっしゃるとおりです。

福井専門委員 なぜ、増えるんですか。増える理由のポイントがよく分からなかったのです。

内藤技術安全部整備課長 点検整備の費用につきましては、これは世の中の実態調査を

ベースに、今、マイカーでありますと1年ごとと2年ごと、こういう2つの単価、それも車齢に応じた単価を帯びますが、これを用いて計算をしておりますが、その点検整備の内訳を見ますと、例えば部品代であるとか、あるいは作業の時間に応じた工賃であるとかいった部分と、それから1回車検をやるたびに機器の使用料であるとか、こういう固定費的な期間に依存すると考えられる部分と期間に依存されないと考える部分がございます。

期間に依存すると考える、あるいは不具合に依存すると考える部分につきましては、試算を基に増やしていくということでございます。ただ、ここは増える増えないということとは、計算上は確かにこうなっておりますし、世の中にいろいろあるので実感と合わないというのであればそうでございますが、要は上の図でいいまして、公租公課であるとか保険料、あるいは点検整備料というのは車検検査そのものと全くリンクをしておりますので、やればお金が掛かるわけです。

車検期間を延ばせば単価が下がると大橋委員がおっしゃられましたけれども、これはちょっと誤解でございまして、これは延びていく。

福井専門委員 税金のことはだれも議論していません。点検整備費用のことです。協議対象は。税金のことはここでの議論の前提ではないですよ。

内藤技術安全部整備課長 はい。

福井専門委員 点検整備料について言えば、3年が4年になり、5年が7年になるのですか。

内藤技術安全部整備課長 5年が6年になります。

福井専門委員 5年が6年になる。ということは、要するに同じ費用がかかる前提にしたって、先延ばしにすることによる期間による利益が発生しますね。それから更に言えば、3年を4年に変えてもいいという結論がもし出たのであれば、それはまさに点検整備によって交換したり調整したりする必要性が減じたからそうなるわけです。そのこと自体、もちろん今いろいろ出されたデータに疑問があるからこうやって議論しているわけだけれども、もし延ばしてもいいという結論が得られたときには、そもそも不具合が少なくなったから延ばすわけですから、それで全体の生涯的な費用がかえって上がるという推論は極めて異常な結論だと思えます。事務局から補足いただくことはありませんか。

田中室長 先ほど、この調査自体も局長は事前に私どもにお示しいただいたと仰られてますが、今日初めてこちらにいただきましたので、今後検討させていただきます。

黒川委員 もう一つだけ、今回、車検のことを考えるようになって、不公正だなと思ったことの1つが、草刈委員の車は3年経っても5,000キロしか走っていなかったというケースですよ。日本人は大体1年間に1万キロ走りますというのが出ています。1万キロしか走らない人が、だけどそれがシングルピークなのかよくわかりませんが、どういう分布をしていて、どれくらい低い。つまり局長の説明だと、すごく悪い人がいっぱいいて、それからつまり走行距離が大きくなる、つまり走行劣化というか、劣化してくることから事故が起きたり、車が傷む可能性が高まってくる。

だけど、全然乗らなくて家に置いてある人も同じようにというか、そしてしかも安全に乗っている。しょっちゅう乗っている人は自分でも整備に気を付けたり何かをするかもしれないけれども、全然乗らない人についてというか、同じように強制的に制度の中に組み込まれていってしまって、その組み込まれ方が3年のときと4年のときとで、どちらの方が何と言うか不公平が大きくなったり小さくなったりするのだろうか。

善良な乗り方をされていて、あまり環境にも影響を与えてなくて、普通に乗っている人が一般的だったりしたら、この3年というのはすごく重たくて4年になっても構わない。事故が起こっている人はものすごくたくさん乗っている人で、4年目になると、つまりみんなある程度走行劣化して、ある程度痛みやすいところになるのか、どこがピークになるのかということを知ることができると、不公正とか、それから善良に乗っている人に重たい負担になってきたり、何度も何度も整備の意識、コストをかけなければいけないということとはなくなってくるのではないかと。それに対して、すごく乗っている人は常に意識してもらって管理してもらわないと困るわけです。

だから、同じ乗り方なのに3年とか4年とか、それから2年置きという間隔というのがどういう意味を持っているのかということも是非丁寧に見てみないと、今回ずっと説明がどちらかという、こういう問題も起こっている、こういう問題も起こっているからということで、ものを言わないごく普通の人たちのところをそのまま強制的に制度の中に放り込んでいってしまって費用負担を課しているというふうに思えてしまう。その部分のところをどうやってクリアにしてもらえれるかというのをもう一つのテーマにさせていただきませんか。

金澤自動車交通局長 今の黒川委員の御指摘も、私もそういうことができたらいいなということの1つだと思います。免許の方ではゴールド免許といって違反の非常に少ない方については免許にゴールドのマークを入れていただいてやっておりますね。ああいう善意でかつ非常にメンテナンスについても有意に時間とお金を掛けてきちんとやっていただいている方についても、そうでないかもしれない不正を犯す方と一緒に制度になるのについてどう考えるかということについて、私どももちょっと検討課題にさせていただいて、今後そういう草刈委員のみならず実は私もそうなんですが、3年経っても5,000キロ、6,000キロしか乗らないんですが、それでも私の場合にはたまたま職業柄がございませぬかもしれませんが、3年ぐらいで実状チェックがあるのは仕方がないかなというふうにユーザーとして思います。それはそれぞれの方の評価であります。

先ほどの委員の御質問については、3年を4年に延ばしますと、平均整備費用が少し上がるんです。不具合が少し増えますから。それも試算上入れておりますが、それももちろん御議論してもいい。10年以上経ったらもう横ばいにしておりますけれども、それまでの間、少しずつすることによって増えるというのが数千円の差に出ていると思っております。

福井専門委員 不具合が少なくなるから延ばせる、というのが政策判断の前提ですから、前提が変わるはずですよ。

金澤自動車交通局長 それは現在のデータしかないものだから、それでやりました。おっしゃるとおり、もし我々が今回ですよ、延ばしてもいいというのなら、当然延ばしても有意な不具合は余り増加しないという結論からなるわけですから、そこからスタートした場合は数字について、多分変わるでしょう。しかし、私ども今回そういう結論になっていませんので。

福井専門委員 わかりますが、やはり前提を変えると結論は変わり得るということは押さえておきたいと思います。

鈴木主査 それではいろいろと議論が錯綜しましたがけれども、時間の関係もありますから。このところの問題点というのは、我々が考えているのはなぜ車検をやるのかといたら、社会の皆様には迷惑をかけてはいけないからやるのが基本でしょうということを踏まえた上で、そしてタイヤの磨耗がほとんどの事故の原因となっているのだと、70%ですけども。ということだけでも、そのタイヤの磨耗というのは不具合の5.7%しかない。それで不具合率というのは何かといたら5.7%のタイヤ以外のものを積み上げて10.6%だという。10.6%不具合が上がるから、車検期間3年を4年にするわけにはいかないという論理のよし悪しの問題である。

しかも、10.6%が、ではどこまで低くなったらよろしいのかということについて、何かの基準があるのか。ここを議論したい。そこが非常に恣意的ではないか。例えば8トン以下のトラックの期間を延長しましたね。あのときの不具合率のアップは何%だったのですか。

金澤自動車交通局長 ちょっとそれは調べれば。

鈴木主査 私は7%とか、そこらへんの数字で聞いておりますが。そうしたら、その7%ないし6%というものと10%と、一体どこに差があるかと思ったら、これはお互いさま難しい問題ですね。難しい問題だが、迷惑を掛けているのはタイヤです。不具合でそのタイヤが占めているのは5%です。それで合計10.6%では4年にできない根拠にどうしてなるのかという議論なのです。それが議論が錯綜し、一体損するか得するかの議論をしているけれども、御省の検討会の調査でも、7割の人が車検期間が短いと考えている。だれだって車のフロントのシールに書いてあるのが2年で期限が来たりするのに、うれしがっている人はいませんよ。代車は借りなくてはいけない。その日は歩いて行かなくてはいけない。あるいは仕事はできなくなる、そういう不便ということも考えて、車検期間というのはこんなにしっかりと走っているのだから何も強制的に短期間でやれと言わないでくれと思っている。勿論、自分の体は大切だから、いつもメンテナンス、さっきの人間ドックには行っているのだからというのが、これが善良な普通の人。でも悪い人もいるでしょう。それはさっき福井委員が言ったみたいに、御省でチェックした後で元に戻せばまた同じことであってね。余り混同した議論をしていただきたいということです。このところは非常に重要なポイントです。次に14の車検延長を検討する上で云々の件、この問題も先ほど議論しましたので、最後の交通渋滞の試算について、東京の例で試算しておられますけれども、

これは非常に混んでおるところを使っているのではありませんか。首都高速のデータを使っておりますけれども、特に混んでおるところという指摘をしているわけですが、作為はないとおっしゃるんでしょうから、簡単におっしゃってください。

金澤自動車交通局長 14 はいいいからおっしゃいましたが、簡単に御説明させていただきたいと思います。車検については非常に精緻な制度を取っている国の1つにスウェーデンがございまして、スウェーデンではメーカーの国別のデータまであります。その関係でスウェーデンについて引用したのですが、3年・2年・2年でスウェーデンは今やっておりますが、その3年目の不具合率、これは不合格率です。再検に、車検もう一度受けに来なさいと言われた不合格率が最近増えているという傾向にございます。これは日本メーカーの車だったので私ども関心を持ってこれを取ったのですが、このようにやはり車の使用状況によって異なりますから、スウェーデンの状況が即日本と同じだということを申し上げてはけません。日本はこういう数字ではございませんから、ですけれども、日本車についてこのように最近車検周期を異なる時期においてそれぞれ不合格率が高まっているという数字がございました。

それからもう一つ、これも先ほどちょっと意見が出たのですが、こんなので簡単に結びつけるなど言われそうですが、結果で見れば、1万台当りの交通事故の低い国は比較的車検について厳しく実施している国であるということをごまかせさせていただきます。

渋滞の方です。15番・16番でございますが、これも私ども今現在渋滞に関するデータを正確に出しているのは東京都しかないものですから、東京都で試算いたしました。それで全国を推計できるのかということについては主査の御指摘のとおりだと思いますので、これについても今後どのようにもっと精緻にできるかについては勉強してまいりたいと、検討してまいりたいと、このように思っております。

福井専門委員 スウェーデンの再検率の御指摘がございましたが、再検率の前提は要するに発見されてよかったですねという話です。そこでまさに見つかったから、具合がよくなってよかったですねという話ですから、これは周期とは関係ないということをごまかせさせていただきます。

先ほど、中ほどの議論にございましたように、アメリカのいろんな州とか、それからフランスとかイタリアの例ですね。実際に4年まで走らせているところの実例をまず原点にしませんか、ということをごまかせさせていただきます。それから、この議論は局長がまだ着任前だったと思いますが、一昨年全く同様の議論をこの場でやっているのです。全く同じ論点に関するやり取りの議事録も克明に残っておりますので、私も、全く同じことをまた繰り返して2年ぶりぐらいに申し上げているのです。やはりそのときの議論も踏まえて是非やっていただければもうちょっと手戻りがなかったという気がいたします。

鈴木主査 それでは、はい、どうぞ。

大橋専門委員 一言だけ。先ほど課長が、私は仮に3年から4年にしたときに整備費用

が下がると言ったのは誤解だというふうにおっしゃったので、やや私の説明が足りなかったので説明しておきますが、つまり3年から4年に延長した場合に、その4年目に支払う整備費用が3年のときと仮に同じだとします。そうすると、今まで3年で支払っていた3万5,000円が4年間で払えばいいと、そういう意味で実質的に引き下げになるということをお願いしたかったのです。

鈴木主査 はい。どうぞ。

内藤技術安全部整備課長 大橋委員のおっしゃられたのは御指摘のとおりでございます。それは全体的には生涯的にどうなるかということで最終的には比較すべきだと思います。イベントイベントではなく。ということで平均車齢を持って比較をしております。それはタイミングの問題なのですが、結果的には同じになるということで、1回当たりの単価はおっしゃるとおりでございます。

私あえて申し上げたのは、世の中一般では例えば車検のときに10万円かかるのが、2年が3年になると3年で10万円がいいよと言うけれども、その大半は公租公課であったりするものですから、それは単純に2年で10万円が3年で10万円になりませんよという私どもよく説明をしておりますので、そこを済みません。私の理解が足りなかったと思いますが、そういう誤解であればそこは話し合いをしなくてはいけないと思います。ありがとうございました。

草刈委員 スウェーデンの話で質問があるのですが、こういうふうには何か日本車がだめと書いてありますが、だから日本でやる場合は日本車たくさん90%乗っているからもっときちとやる必要があるんだというふうに持っていきたいのかもしれないけれども、これは単に基準を厳しくしただけであって、ほかのメーカーはどうなのですか、フォードとか他社とか、それらが両方あったらはじめて意味があると思います。どうもこういうものを出されて、何か自分の方に得がいいようなデータを出されるのは極めて恣意的だと、思うのですが。

金澤自動車交通局長 草刈委員、私ども一応14に対して諸外国の不具合率はどうなっているか、調査しているのかと、こう言われたものですから、これをお出ししたものであります。

草刈委員 スウェーデン1つで、日本車だけで、というのはどう考えても余り答えになっていないのではないかと。

中田総務課長 ほかのデータも出ておりました。

内藤技術安全部整備課長 全車種平均は折れ線で書いておりました。それに比べれば、今、一般におっしゃったとおり日本車は非常にいい成績でございます。

草刈委員 スウェーデンにおける日本車と。

内藤技術安全部整備課長 スウェーデンにおける日本車とスウェーデンの検査当局が見たすべての車種です。

草刈委員 時間が無いから余り言いませんが、スウェーデンで本当に良いのか。

鈴木主査 時間が大幅延長、超過しておりますので、当会議としての考え方を申し上げさせていただきます。

一般ユーザーの意見を十分に反映するという観点からすると、中立性、バランスの確保が必要ではないかというのが1つ。それから、調査分析をより精緻に行う必要があるのではないかという点が2つ。透明性の観点から、検討過程におけるデータをより開示すべきではないかという、ここに書いてある考え方で、これを踏まえた検討が必要ではないかというふうに考えております。

これらを総合いたしましたして、今日の討論も踏まえまして、私どもは貴省の試算というのは中立性、透明性、適正性に疑問があり、初めに結論ありきとの疑念を強く抱かざるを得ないし、その疑念は今、この会議が終わっても解消されておられません。今後、それを解消する議論は当然行うべきであると思っておりますが、現段階においては極めて遺憾だという事を申し上げざるを得ません。

従いまして、今後の答申の作成に当たりましては、貴省とごく短期間の中に本日の議論になった諸点を踏まえて審議・検討をした上で最終の結論を得たいと思っております。以上が当会議としての考え方ですので、よろしく御協力いただきたいと思います。

金澤自動車交通局長 鈴木主査、たびたびヒアリングをさせていただきましてありがとうございました。今、主査が言われたことについて申し述べさせていただきたいのですが、決して私ども初めに結論ありきということでスタートしておりません。これまでの説明を聞いても納得できないということであれば、私の不肖の致すところではありますが、少なくとも審議の過程において数字が固まる過程で私どもとしてはこういうことではないかという結論を導き出したものでございまして、先に審議の開始以前から、例えば今回の結論であるところの2輪については最初の定期点検も含めて緩和できるけれども、他の車種についてはしないということを決めてスタートしてはいないということ、これはおわかりいただけるかと思っておりますが、申し上げておきたいと思っておりますし、内容については非常に恣意的なデータの操作もあって遺憾だということについては、これまた私どもとしては御議論をすべて私どもとしては受け止めて、今回委員からいただいた宿題、改善点についても私どもとしてはそういった御指摘もっともだという点多々ございます。ですから、私どもとしては今般行った調査が絶対無比のものがあったというふうには考えてはおりませんが、少なくとも私どもが考えている結論を出すためのデータとして現時点では有意なものであったと私どもは判断しております。

ですから、ここにございましており、今後、鈴木主査の会議等の御指摘も踏まえ、閣議決定をどのようにするかについては、内閣府事務方を通じて十分に協議をさせていただきながら、満足いく内容にさせていただきたいと思っております。私どもとしては御説明したような理由から車検制度というものの適切な運用、これを今後も図っていきたいと、このように考えておりますので、よろしくまた御指導を引き続きお願いいたします。

鈴木主査 再反論はいたしません。私が申し上げたのが、当会議の本日の討論を踏まえ

た結論というのか考えですので、そのようにしていただきたいと思います。

林審議官 今、局長が言われたのは、そちらの資料の最後のページの最後の2行を言われたのですか。それともこれとはちょっと違うことを言われたのですか。

金澤自動車交通局長 このことを簡潔に申し上げたつもりですが。

林審議官 この基礎調査検討会の結論を尊重して速やかに所要の措置を講ずることとしたいと、こう言われたわけですね。

金澤自動車交通局長 その点については私ども省幹部、各会見等において既にそのように申し上げておまして、本日の議論の経緯も勿論御説明いたしますけれども、今後の示唆に富んだ御指摘をいただいたものというように私は考えました。私どもとしても改善する余地はあると思いますので、今後は私どもも真摯にそうした御指摘を取り入れて、国民の納得のいくような形の審議をするように努めて参りたいということでございます。ですから、ここに書いてある結論を全部読むのではなくて、ポイントを申し上げたのでございます。

林審議官 繰り返しになりますが、今回は二輪については延ばして、四輪については検討会でやった結論どおりにしたいと、こう言われたわけですね。

金澤自動車交通局長 基礎調査検討会の結論を私どもとしては尊重したいということをお願いしたわけですね。

鈴木主査 私がさっき申し上げたのは、その点では、当会議は検討会の議論について納得していないということです。しかも、その議論は一昨年の12月に非常に真摯な議論を貴省の当時の担当者と私でやったわけです。その議論を踏まえて、我々は提言をしたわけです。その提言内容というのは「平成16年度中に車検期間の延長を判断するための調査を行って、その結果に基づき速やかに所要の措置を講ずるべきである。なお、その際には国民に対する説明責任を全うするために十分な透明性を確保するべきもちろんである」と、こういう提言をしているわけです。

この提言に対して、これは閣議決定されておりますが、当会議としてはこの提言に従った回答ではないと判断をすると、こういうことを申し上げておるわけです。

金澤自動車交通局長 私どもは本日の会議も含め、今、御指摘の点については十分な努力をしてきたというふうに考えておまして、この御説明についてまだ残余のものがあればまた一生懸命対応いたしますけれども、私どもとしては今、主査が読んでいただいた閣議決定どおり推進してまいりましたし、今後ともそのように推進してまいりたいと考えております。

鈴木主査 今日のお話で私どもの疑念あるいは疑問がすべてクリアされたとは毛頭思っていないこと、むしろ問題点が余りにも多過ぎる結論ではなかったのかと、こういうことを申し上げて、したがって、この閣議決定の「速やかに所要の措置を講ずる」というものが仮に二輪車だけにとどまるものであるとするならば、現段階においては容認することはできないから、ごく短期間の間に当会議ともう一度、さっきもいろいろ出て来た問題点に

ついて詰めて結論を得るべきだと、こういうことを言っているのであって、白紙で貴省の検討会にお任せするわけにはいかないということを申し上げたのです。

金澤自動車交通局長 更に閣議決定まで時間がございますから、調整するべきだという御指摘については私ども受け止めて調整させていただきたいと思います。

草刈委員 閣議決定云々の問題もさることながら、要するに議論として我々としては全く納得ができませんと。それから、この基礎調査検討会の結論というのも公正その他から考えて、そうですかというものではないという判断をしていますから、要するに、多少の時間を取って、もっと継続的に審議をしていきたいと、それによってもっといろいろデータ交換をしながら、我々の言っていることをもう少し主張をしながら議論したいと、こういうことを言っているんですよ。

金澤自動車交通局長 これまでも私どもとしては国民に無用な負担を掛けないという観点から御規制改革会議の前身の時代から適切な見直し、これは主査も御存じのとおり車検だけではございませんが、さまざまな分野についてそれぞれ議論を積み重ねた上で逐次実施をしてきております。その観点から、今後の検討はしないのかと言われれば、今後も引き続きそのような姿勢で検討を常に図ってまいります。今、主査が言われたのは、今回の取りまとめ閣議決定についてのことです。私どもとしては今ここに結論で書きましたように二輪についての緩和を実施するというところでやってまいりたい。その他の御指摘についてはできる限りの御説明をした上で、採り入れられるものなら今後の検討の際には十分に活用してまいりたい、改善してまいりたいと、このように申し上げたわけです。

鈴木主査 私が言っているのは、今後とも考えるのは当然の事だということです。1つの制度について見直しをするというのはいついかなるときにおいてもやるのは当たり前のことなのです。ですけれども、この今回の結論的なものというのか、検討会における結論的なものに対して、我々は昨年の閣議決定、一昨年の提言に対して、それを尊重したものではないという判断から、更に御省と詰めて結論を得たいと、こういうことを申し上げているのです。

金澤自動車交通局長 同じことになりますので、私どもとしては今日説明した線で御理解いただきたいと考えております。

林審議官 ちょっとよろしいですか。

鈴木主査 どうぞ。

林審議官 多分、今日の議論のポイントなどは諸外国の例との比較とか、あるいは会議側から配った走行劣化、経年劣化の検証のこの紙、あるいは不具合率と事故率の回帰モデルの検証、ここら辺りが恐らく論理的には一番ポイントだと思います。だから、そこについて少なくとも会議側として答えをもらわないと困るということを鈴木さんは言うておられると思うのですが。

金澤自動車交通局長 できる限りの努力はいたします。具体的に今日の会議の議論を踏

まえて、この点を更にこういうデータについてこうしてくれということについてはできる限り努力をいたします。しかし、時間的には今月の末には政府として結論を得るわけですから、その時間的制約の範囲内でできる限りの努力をさせていただくということをお伝え申し上げます。

福井専門委員 検討いただくのはいいのですが、これは既に論点としては2年近く前から明らかになっていることであり、本日現在まだ全くお調べなられていない点が多々あるということが判明したわけでもあります。閣議決定で決めたことはまさに透明性を持ってきちんと当会議の指摘を踏まえて調査研究を進めていただいて、共通の土俵の上で政策判断をしましょうというお約束だったわけですが、本日のお話を伺って、そういう前提が整っていないことがわかったというのが一致した結論だと思います。そういうことで、これについて、二輪車だけ延ばして四輪は延ばさないという結論を正当化することができる信頼に値するデータや調査結果は得られなかったというのが私どもの見解でございますので、それを踏まえて今後調整をしていただく必要があると思います。

金澤自動車交通局長 福井委員、データについては私どもできる限りの努力を、私の前任も含めてやってきたと思います。御指摘の点についてはできるものについては出したというふうに私ども考えておりますが、ないものはない、できないものはできないのですから、そういう意味ではこの点についてはまだ現段階で各国も整備されていないデータをないかと言われた点多々あるということを私の方から申し上げたいと思いますし、私どもが意図的にネグレクトしたものは私の知る範囲ではないと。前任者についてもそうではないという。

福井専門委員 有無も含めて、まだ明らかになっていないデータもまだ多々あったわけですから、それは大至急調べられることは調べて、存在するものについてはできるだけ建設的に取り入れる。そこは一致できたと思っているんですけども、よろしいですか。

金澤自動車交通局長 福井委員、2年間かけてやってきた、1年半かけて審議の過程でいちいち努力してきたことについて今の段階でなお出来るものはどの程度あるか私は自信はありませんが、勿論、こういうところにあるじゃないかとか、こういうふうにして見るといふ御指摘についてはできる限りそのようにしてまいりますし、もし早い段階で、これは十分出ないという御指摘があれば、我々は時間的にゆとりのある段階ではもっとおっしゃる満足ができる努力をしてお見せできたと思いますが、私どもは前任者も含め最大の努力をしてきたというふうに考えております。

鈴木主査 そういうことを何度もお言いになりますけれども、私に説明があったのは今年の確か1月の時点に初めてですよ。資料を持って御説明なされたのは。それまでは、今、検討しているのです、閣議決定を最大限尊重するように努力をいたします。その一点張り。誠意を持ってやりますとも。この誠意とは何だったかということに対して1つの深い感慨はありますけれども、それについて説明がまだできませんを繰り返されたのは去年であって、今年の1月になったらようやく説明できますとあって、この結論を持って来られたの

ですよ。そのことを聞いてもらったと言ったけれども、何度も聞いたけれども、言わなかったのはそちらですよ。

金澤自動車交通局長 お言葉ですけれども、いついつどの時点で、どのデータに関するどういう説明をしてほしいということを私ども具体的に、サボタージュしたことはございません。すべて対応してまいりました。ただ、結論をどうするかということについてはおっしゃってなくて、私は主査御自身にも昨年何度が申し上げましたが、委員会の結論が出てから、私どもの結論を決めますということは申し上げました。それはそのとおりにしているわけです。ただ、審議過程について個別の、今日出たような細かな御質問も含めて、そうした御示唆があれば私どもは十分対応できたはずだというように申し上げたわけでございます。

というのは、福井委員はそういうことをしてこなかったのではないかと御指摘をしたかのように聞こえたものだから、私どもはできる限りの努力をいたしましたと申し上げたわけでありまして、主査個人に対しても、こういう点についてはどうだということであれば、私どもできる限りしてきたとっております。ただ、検討会の結論が出る前に私どもの結論をいうわけにはいかないから、結論としては主査がおっしゃったようなことを私、昨年申し上げましたけれども、それは1月の第5回目でしたか、検討会の結論が出た段階で主査のところに早速お持ちして、このような結論になるであろうということを含めて御説明したとっております。

ですから、主査に対して、私どもは説明責任を果たしたというふうに考えておりますが、本日の御指摘の足りない面については今後やります。

鈴木主査 検討の過程の中で、何をどうこうしておりますというようなお話を聞いても。しかも今言ったように非常にたくさん不十分な点、あるいは矛盾点を抱えている説明ですからね。それについての議論だったらやってもよかったと、例えば不具合についてのこの部位なのか、警察のデータはどのようのだとか、そんなことをおっしゃっているとしたら、当会議に対してそれは言うべきことではなくて、私どもはそういう検討の細かいところのいちいち指図をしているわけではない。その検討会に入っているわけでもない。だから、それに対して、なぜ、聞いてくれなかったと言われても、それは筋違いでしょう。だから、それを私らがブレードされる筋合いはない。問題は結論の問題だと思うのです。その結論というのはあらかじめあったのではないかという事を私は強く感じざるを得ないということを申し上げているのです。

金澤自動車交通局長 どういう御趣旨でおっしゃっているのかわかりませんが、私どもとしては検討会を設けて、その検討に判断を委ねているわけですから、そんなプレジデントを持った結論を抱えてスタートすることはあり得ないし、今後もそんなことは私どもとしてする気はありません。それは検討会に対して不見識だと思います。もしそういうふうに予め結論を持って審議を開始するとすればですね。ですから、その点については私

ども重ねて否定を申し上げたい。主査がそこまでおっしゃるのなら、私どもとしてはそんなことはありませんと国民の前で申し上げます。

鈴木主査 繰り返しになるからやめておきますが、私はそうは思っておりませんという事を申し上げて、今日は会議を終わりたいと思います。いずれにしても、なるべく早い時期に、今私が申し上げた点についての話を伺わせていただいて、当方としては、答申に関して結論を得たいと思っております。

金澤自動車交通局長 できる限り、議長おっしゃった点について私どもとしても最善の努力をいたします。

鈴木主査 それではよろしいですか。どうも今日は長い間、しかも時間を1時間不手際で、不手際というよりも内容が余りにもたくさんあったのでオーバーしてしまいまして、申し訳ありませんでした。以上をもちまして、運輸ワーキンググループを閉会といたしたいと思っております。どうも今日は御苦勞様でございました。

以 上