

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	自動車検査制度の考え方	・・・	1
2	規制改革・民間開放推進3か年計画 (平成16年3月19日閣議決定)	・・・	2
3	国土交通省の取組み	・・・	3
4	基礎調査検討会の検討状況		
(1)	自動車交通事故の発生状況		
	交通事故発生件数等の推移	・・・	5
	大型車の車輪脱落事故	・・・	6
	車両故障により停車していた車両への衝突事故の事例	・・・	7
(2)	車両故障の発生状況	・・・	8
(3)	自動車の保守管理状況	・・・	9
(4)	自動車部品の耐久性能の推移	・・・	10
(5)	諸外国における検査周期	・・・	11
(6)	諸外国の点検整備費用	・・・	13
(7)	不具合状況調査及び延長した場合の社会的影響試算	・・・	14
(8)	第4回基礎調査検討会における関係者意見	・・・	15
5	今後の予定	・・・	16

国 土 交 通 省
平成16年10月26日

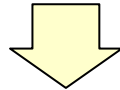
1 自動車検査制度の考え方

車検の意義

自動車が本来持つ優れた安全・環境性能を維持するためには、適切な保守・管理が必要



ユーザー本人の責任で実施することが原則



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）

- 定期的な検査により、その時点での安全・環境基準適合性を確認するとともに、ユーザーの定期点検や適切な整備の実施を促し、また、不正改造車を排除する。
- また、検査実施時に、自動車税、自動車重量税、自賠責保険、リコール未対策車を確認することにより、適正な納税の確保、無保険車の排除等の機能をこれまでに果たしてきた。

さらに、検査実施時に、リサイクル料金の支払いや駐車違反車両の反則金支払いも今後確認することとなっており、自動車検査制度は、広く自動車の安全運行・環境保全を支える社会基盤としての役割は増大している。

車検の受検形態

- 従前はユーザーが専門の整備事業者に依頼し、必要な点検整備を実施した後、検査手続きをとる場合がほとんどであったが、現在は、ユーザー自らが検査を受ける例も増えており、年間220万件程度となっている。
- また、整備事業者に依頼して車検を受ける場合も、ニューサービスの導入等により、検査実施時の点検整備メニューの多様化が図られている。



車検の受検形態の選択肢の拡大

見直しの経緯

昭和 58 年 自家用乗用車について、検査の周期を初回 2 年から 3 年に延長。

平成 7 年 車齢 11 年超の自家用乗用車等について、検査の周期を 1 年から 2 年に延長。

すべての自動車について、定期点検整備の実施は、検査の前後を問わないこととした。

平成 12 年 全ての車種について周期変更の検討を行った結果、車両総重量 8 トン未満のトラック等について、検査の周期を初回 1 年から 2 年に延長。

2 規制改革・民間開放推進3か年計画

(平成16年3月19日閣議決定)

重点計画事項

(分野横断的な取組)

1 「規制改革推進のためのアクションプラン」の適切な実行

16 自動車検査制度等の抜本的見直し【平成 16 年度中取りまとめ、以後速やかに措置】

車検・点検整備制度については、従来から車検有効期間の延長等により、相応の規制緩和が進められてきているところであるが、特に車検有効期間については、技術の進歩等を踏まえ、国民負担の一層の軽減等の観点から常に見直しを図っていく必要がある。

このため、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 年度中に取りまとめ、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。

本措置内容は、平成15年12月の総合規制改革会議「規制改革の推進に関する第3次答申」を反映したものである。

3 国土交通省の取組み

(1) 検討方法

今後の望ましい自動車の検査・点検整備制度の在り方を検討する上で必要となる基礎データを収集・分析するため、「自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討会」において調査検討を実施。

(2) 検討内容

交通事故、交通渋滞、環境汚染の現状等

継続検査時における自動車の不具合状況(整備を実施する前)

:調査台数約70万台

⇒ 検査の周期の変更に伴う不具合の増加予測検討

点検整備の履歴(前回検査から今回検査まで)

:調査台数約2万台

⇒ 点検項目、期間の妥当性検討

ユーザーの保守管理の状況(定期点検の実施率 等)

諸外国における検査・点検整備の実態 等

検査周期の延長を判断するための交通事故、交通渋滞、環境汚染等の社会的影響の試算

(3) 検討状況

これまでに、4回検討会を開催

(4) 検討員名簿

【座長】

下川 浩一 東海学園大学経営学部教授

【座長代理】

大聖 泰弘 早稲田大学理工学部機械工学科教授

【検討員】

近森 順 芝浦工業大学工学部機械系教授

岩貞るみこ モータージャーナリスト

藤原 敬生 (社)日本自動車連盟公益事業部部長

山本 隆夫 (社)日本バス協会中央技術委員会委員長

北村 博文 (社)全国乗用自動車連合会車両資材委員会委員長

井口 憲一 (社)全日本トラック協会常務理事

金子 光雄 (社)日本自動車工業会サービス部品部会部会長

相澤 賢二 (社)日本自動車販売協会連合会サービス部会部会長

西村 昭治 (社)日本自動車整備振興会連合会理事

島 雅之 自動車検査独立行政法人企画部長

矢作 伸一 軽自動車検査協会業務部長

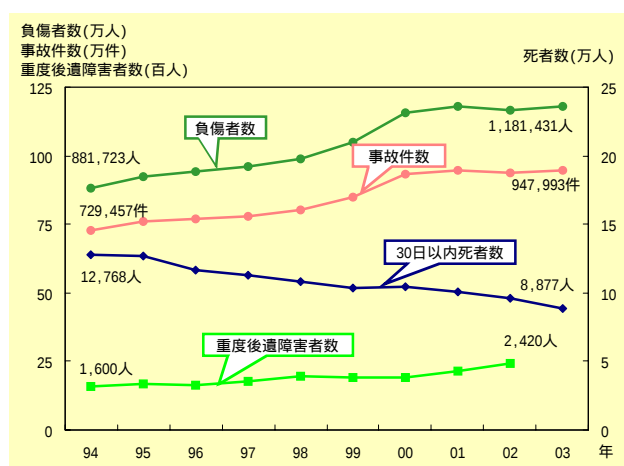
4 基礎調査検討会の検討状況

(1) 自動車交通事故の発生状況

交通事故発生件数等の推移

- 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。

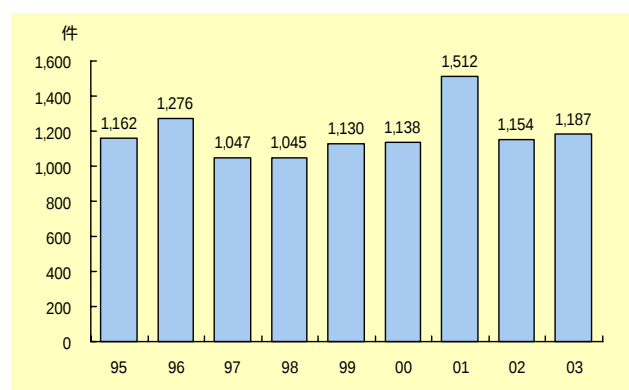
図1 交通事故の発生状況



資料: 国土交通省、交通事故総合分析センター

- 車両要因を伴う交通事故件数についても、近年横ばいである。

図2 車両要因を伴う交通事故件数の推移



資料: 交通事故総合分析センター

「車両要因を伴う交通事故」とは、交通事故の第1当事者の車両の整備不良等が事故発生に影響を与えた事故をいう。

交通事故の要因が整備不良である割合

日本 1.1%
(過去10年間の平均)

資料: 交通事故総合分析センター

米国
(検査実施州) 0.5 ~ 1.5%
(検査未実施州) 0.5 ~ 3.5%

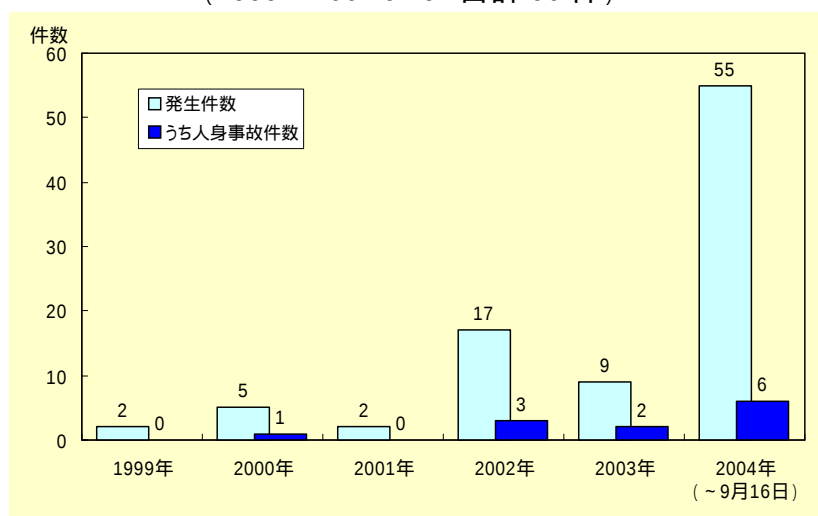
資料: 米国運輸省国家道路交通安全局

大型車の車輪脱落事故

○大型トラック・バスにおいて、ホイール・ボルトの折損により車輪が脱落する事故が目立って発生している。

図3 大型車のホイール・ボルト折損による車輪脱落事故の発生件数

(1999～2004.9.16 合計90件)



資料:「大型車のホイール・ボルト折損による車輪脱落事故に係る調査検討会」(国土交通省)

図4 ホイール・ボルト折損による車輪脱落事故の事例



資料:朝日新聞 2004.2.21 夕刊

車両故障により停車していた車両への衝突事故の事例

- 車両故障により停車していた車両への追突など、二次災害により悲惨な大事故が発生している。

図5 山陽道高山トンネルにおける事故事例



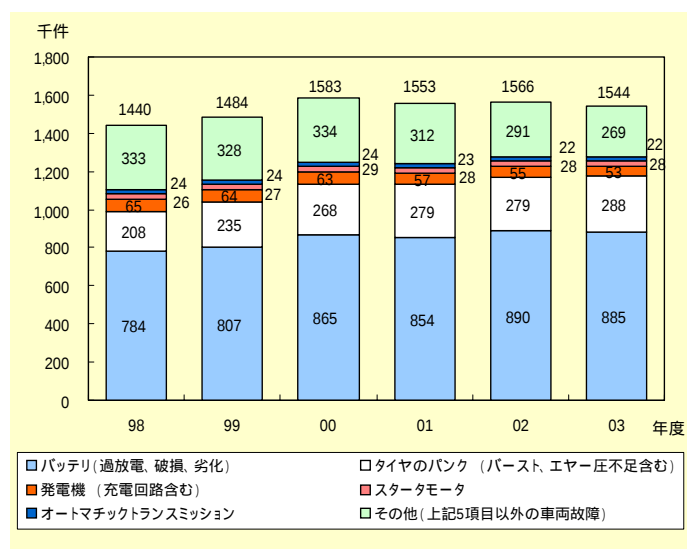
資料：産経新聞 2004.8.8

事故の概要	死傷者数
山陽道高山トンネル東側出口から250メートルの地点で乗用車がパンクし、同行の2台とともに3台で停車し、パンク修理を行っていたところトラックが衝突し多重衝突を起こした。トラック1台と乗用車2台が炎上。追突された乗用車3台に乗っていた幼児3人を含む5人が死亡。さらに煙を吸うなどして22人が負傷した。また、トンネル内に煙が充満して、多数の車が立ち往生。	5(死亡) 22(負傷)

(2) 車両故障の発生状況

- 路上における車両故障件数は、横ばいである。
- 車両故障となった車両のうち、過去1年間に定期点検・整備等を実施していたものは、乗用車では19%と低い。
(自家用乗用車の定期点検実施率: 43%)

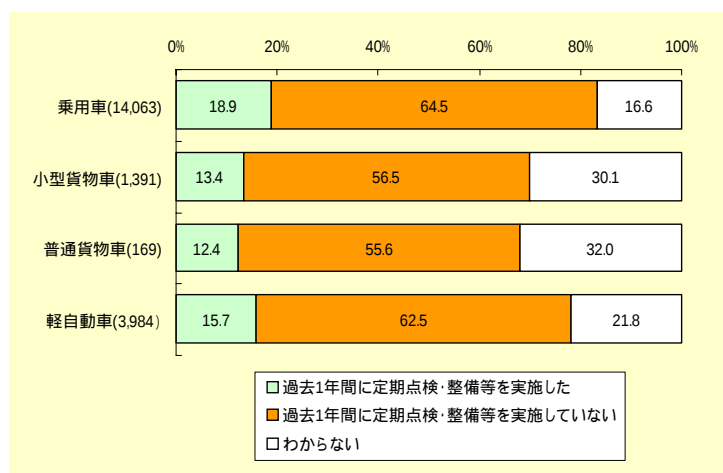
図6 車両故障による JAF 出動件数の推移



資料: JAF

注: キー閉じ込み、事故、落輪、ガラス破損、その他を除く。

図7 車両故障発生車両の定期点検・整備等実施状況

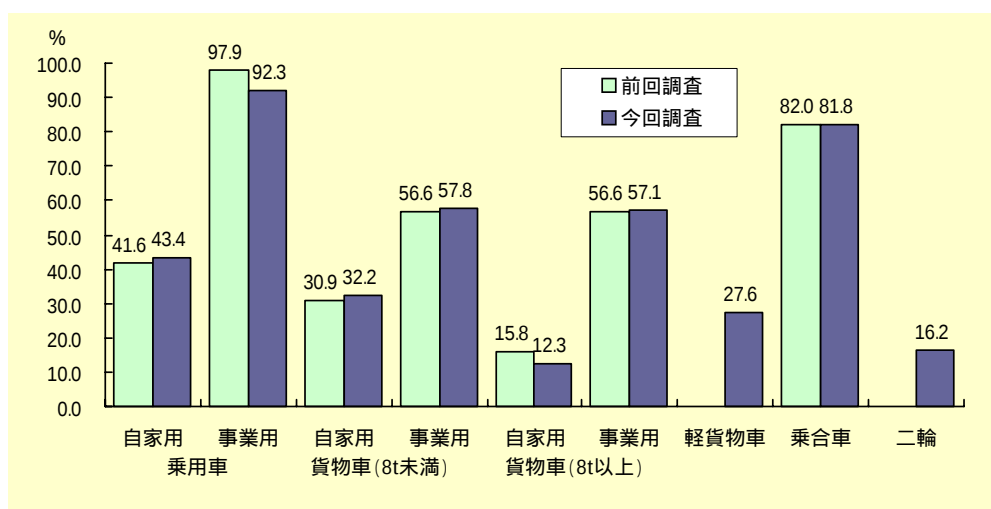


資料: 国土交通省「路上故障発生状況調査(平成15年度)」

(3) 自動車の保守管理状況

- 定期点検実施率は、自家用乗用車にあっては43%に留まるなど、一部車種を除き低レベルである。
- また、この傾向は、平成9年調査のときと変化なく、自動車ユーザーの自己責任意識が醸成されているとは言い難い。

図8 定期点検実施率の推移

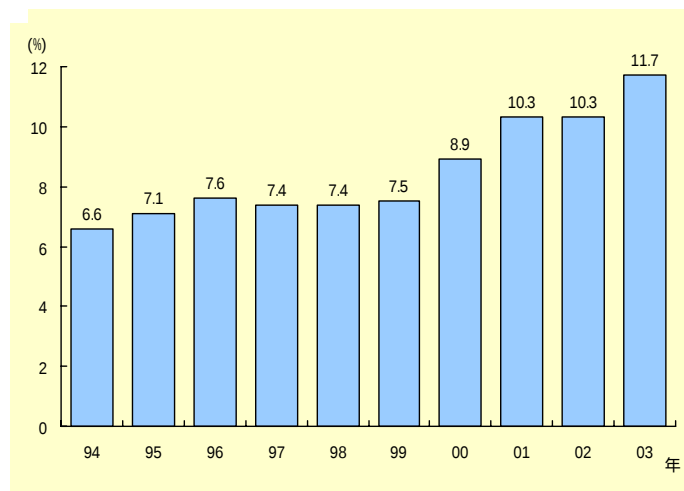


定期点検実施率 = 対象車両の点検整備の延べ回数 / (法定点検整備設定回数 × 対象車両数)

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)

図9 継続検査における再検率の推移



資料：国土交通省

(4) 自動車部品の耐久性能の推移

- 自動車メーカーによると、ほとんどの交換部品は、過去10年間、耐久性能が変化していない。

図10 過去10年間における交換部品の耐久性能の変化

部品名	乗用車(調査メーカー8社)	
	耐久性能を向上	耐久性能変更無し
ホイールシリンダのピストンカップ/ブーツ	-	8社
マスタシリンダのピストンカップ/ブーツ	1社	7社
キャリパのピストンシール/ブーツ	-	8社
ディスクブレーキのパッド	-	8社
ドラムブレーキのライニング	-	8社
ブレーキフルード	-	8社
ファンベルト	1社	7社
オイルエレメント	1社	7社
クーラント(LLC)	2社	6社
ドライブシャフトブーツ	3社	5社
マフラ	1社	7社
ワイパーブレード	-	8社
パワーステアリング	1社	7社
タイミングベルト	3社	6社
タイヤ	-	8社
ボールジョイントブーツ	-	8社
エアクリーナーエレメント	-	8社
点火プラグ	3社	5社

(5) 諸外国における検査周期

- 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短いとは言えない。
- トラックについては、日本の有効期間は欧米と比較して同等である。

図11 諸外国の自動車の検査周期

車種 国名		自家用乗用車	大型トラック	大型バス
日 本		3 - 2 - 2 -	1 - 1 - 1 -	1 - 1 - 1 -
イギリス		3 - 1 - 1 -	1 - 1 - 1 -	1 - 1 - 1 -
ドイツ		3 - 2 - 2 -	1 - 1 - 1 -	1 - 1 - 1 -
フランス		4 - 2 - 2 -	1 - 1 - 1 -	0.5 - 0.5 - 0.5 -
スウェーデン		3 - 2 - 1 -	1 - 1 - 1 -	1 - 1 - 1 -
スイス		4 - 3 - 2 - (排ガスは 2-2-2-)	1 - 1 - 1 -	1 - 1 - 1 -
ベルギー		4 - 1 - 1 -	0.5-0.5-0.5-	0.5-0.5-0.5-
イタリア		4 - 2 - 2 -	1 - 1 - 1 -	1 - 1 - 1 -
アメリカ	ニューヨーク州	排ガス検査 : 2 - 1 - 1 - 安全検査 : 1 - 1 - 1 -		
	カリフォルニア州	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)
	テキサス州	2 - 1 - 1 -	1 - 1 - 1 -	1 - 1 - 1 -
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-

注) アメリカでは州毎に検査制度が異なる。

自家用乗用車の検査	36州で実施	} いずれかの検査	41州で実施
トラックの検査	38州で実施		
バスの検査	40州で実施		

4 基礎調査検討会の検討状況 (5) 諸外国の検査周期

- 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。

図12 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] [2-2-2-2-2-1] [3-2-2-2-2-1] [3-2-2]

(6) 諸外国の点検整備費用

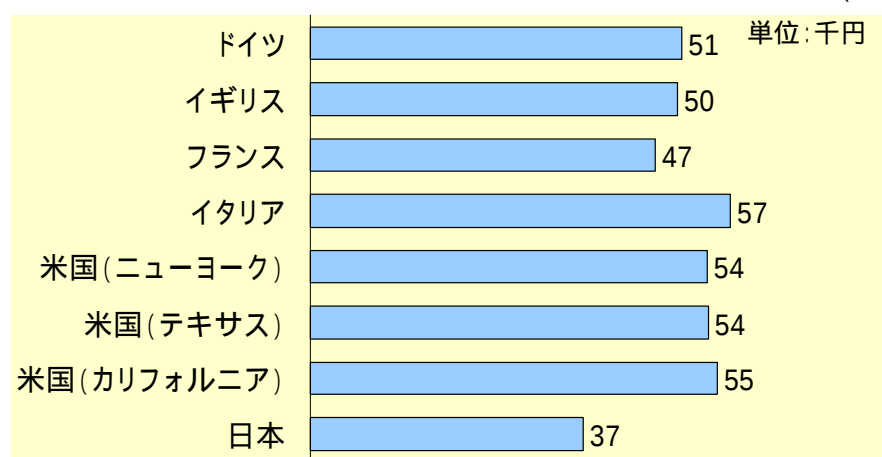
- 検査時の点検整備費用はサービスの内容に応じて多様化しており、ユーザーの意志により選択が可能である。
- 日本の点検整備費用は、欧米の各国と比較すると低位にある。

図13 点検整備費用の状況

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	37,800円	27,630円	66,830円
	代行受検	1,400円 5,000円 6,400円 ~20,000円 ~21,400円			71,830円 ~86,830円
	ニューサービス	1,100円 25,000円 26,100円 ~89,000円 ~90,100円			91,530円 ~155,530円
	従来方式	1,100円 37,000円 38,100円 ~99,000円 ~100,100円			103,530円 ~165,530円
近年新しく導入されたサービス			65,430円		
従来からあるサービス					

注) 代行受検の点検整備料とは、代行受検手数料のことである。

図14 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)

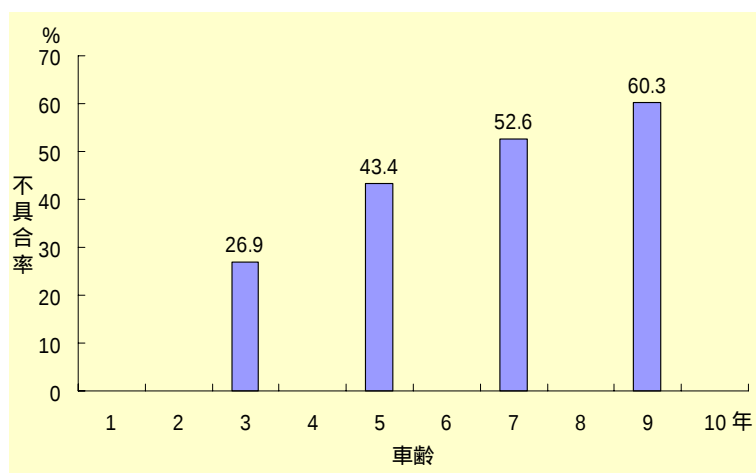
・点検整備費用とは、点検費用、タイヤ交換、油脂類の交換等の整備費用の合計であり、事故修理費用、燃料代等を除く。

・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)

(7) 不具合状況調査及び延長した場合の社会的影響の試算

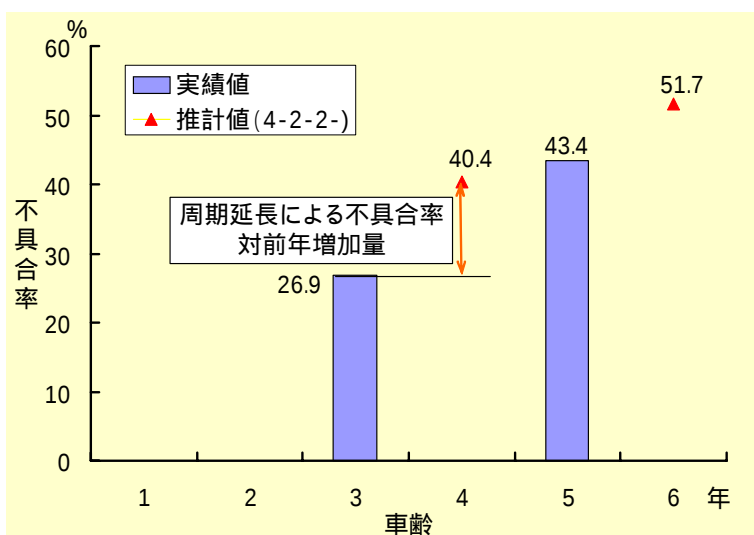
不具合率の状況

図15 自家用乗用車の不具合率(実績値)



延長した場合の不具合率試算

図16 自家用乗用車の検査周期を4 - 2 - 2 - に延長した場合の不具合率試算



検査周期を4 - 2 - 2 - に延長した場合の不具合率は、車令3年の不具合率実績値に、走行劣化による不具合率増加分及び経年劣化による不具合率増加分を足し合わせるにより算出する。

周期延長による不具合率対前年増加量
= 走行劣化による不具合率増加分
+ 経年劣化による不具合率増加分

今後の調査

現行制度に対する不具合率増加量の算出を行い、それに基づき、検査周期の延長を判断するための交通事故、交通渋滞、環境汚染等における社会的影響を試算

(8) 第4回基礎調査検討会における関係者意見

平成 16 年 10 月 7 日
(社)日本自動車工業会

自動車技術の進歩とメンテナンスについて

1. 近年の自動車技術

エレクトロニクスなどを駆使して、クルマ本来の走行性能を向上させながら、安全性の向上や環境問題へ対応するための技術を開発し、採用してきている。

2. 耐久性について

過去 10 年間、自動車のメンテナンスに係る各装置及び油脂液類・部品等の耐久性能に大きな変化はない。

クーラント(LLC)やドライブシャフトブーツなどのごく一部の部品において寿命を向上させているケースがあるが、全体では耐久性向上に大きくは寄与していない。

3. メンテナンスに対する考え方

車には走行すると摩耗劣化する部品や走行しなくても劣化する部品等が多くあり、メンテナンスを前提に作っている。

車の性能を維持し寿命を長持ちさせるにはユーザーの日常点検と定期点検が決め手となる。初期の性能を維持するためには、メンテナンスが必要である。点検整備は健康管理と同じで、定期的な検診(予防整備)を行う必要がある。

4. 車検制度見直しについて

車検制度は、安全の確保と環境保全の観点から最低限の社会的規制として必要である。

点検・整備推進運動等で、保守管理の自己責任定着活動を推進してきたが、自家用乗用車の定期点検実施率は、未だに約 43%と低い。すなわち、半数以上の車両は車検時まで定期点検が実施されていないのが現状である。

車検有効期間を延長した場合、保安基準不適合車の増加が懸念される。

以上

5 今後の予定

国土交通省としては、「自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討会」において、現在、検査時における不具合実態等を分析し、有効期間を変更した場合の交通事故や環境汚染への影響の試算などを進めているところであり、この調査結果を本年度中にとりまとめ、その結果を踏まえ必要な措置を講じることとしている。

○ 第5回検討会

- ・ 現行制度に対する不具合率増加量の算出
- ・ 検査周期延長による1台当たりの不具合増加箇所数の算出
- ・ 検査周期の延長を判断するための交通事故、交通渋滞、環境汚染等における社会的影響を試算
- ・ 定期点検項目毎の整備実施状況の集計 等

○ フォーラムの開催

- ・ 基礎調査検討会の調査結果の概要を公表し、パネルディスカッション、一般参加者からの質疑応答により、幅広く車検に関する意見を聴取する。
- ・ 一般参加者は数百人程度

○ 第6回検討会

- ・ 調査取りまとめ