

車検期間見直しについて

自動車メーカーの役割は、車造りを通じてユーザーに安全・快適で利便性の高い移動手段を提供することであり、そのために、高い安全性の確保や環境保全並びに品質向上などを最重点課題として取り上げ、鋭意努力しているところである。

また、2003 年 1 月に小泉総理が、今後 10 年間で交通事故死傷者数の半減を宣言しているが、自工会としても、その一翼を担うべく安全・環境に係わる種々の活動に取り組んでいる。

現在、基礎調査検討会などで検討されている「車検期間の見直し」に関する、自工会としての技術的な視点からのコメントは以下の通りである。

1. 自動車部品の耐久性について

近年の自動車技術は、エレクトロニクスなどを駆使して、自動車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新技術・新機構を開発し、採用して来ているが、自動車を構成する各種の装置及び油脂液類・部品等においては、走行距離など使用環境による劣化や緩みが生じたり、走行する・しないに係わらず経時劣化する部品等を多く使用している。

それらの部品等において、クーラント（LLC）やドライブシャフトブーツなど一部のものにおいて寿命を向上させているケースもあるが、使用している各種素材・構造などに大きな変化はなく、自動車全体の耐久性向上には寄与していない。

自動車は、初期の性能や耐久性能を維持するために、メンテナンスの実施を前提に造っており、過去 10 年間、メンテナンスに係わる各装置及び油脂液類・部品などの耐久性に大きな変化はない。

また、現時点において、自動車全体の耐久性を飛躍的に向上させる各種素材や技術等は見当たらず、当面、自動車の耐久性に大きな変化は無いものと思われるが、部品や油脂液類などの耐久性向上について鋭意努力するものである。

2. メンテナンスの必要性和車検について

現在の自動車技術では、前述の通り「経時劣化部品・油脂液類」「走行劣化部品・油脂液類」「締結部位」等があることから、走行距離数や一定期間毎の確実なメンテナンスが必要不可欠である。

自動車の保守管理責任はユーザーに委ねられているが、自家用乗用車における定期点検の実施率は 43%と低く、定期点検を行わない人が多いのが実態であり、ユーザーの保守管理責任が全うされていないのが現状である。

車検は、ある一定期間毎にその時点における保安基準の適否状況を検査するものであるが、安全確保や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り、一つの歯止めとなっている。

3. 車検期間の見直しについて

今回の基礎調査検討会の調査結果では、四輪車においては、車検期間を延長した場合、不具合率が大幅に増加すると推計されている。

例えば、自家用乗用車においては、車検期間の初回を3年から4年に延長した場合、不具合率が約11ポイント増加し、交通事故死傷者数・交通渋滞・環境汚染などの増加が推計されており、社会的な影響が大きいとされている。

また、点検・整備推進運動などを通じて、ユーザー自身による保守管理責任の定着活動を推進しているが、ユーザーの自己責任意識が向上してきているとは言えず、点検・整備の未実施による保安基準不適合車の増加が懸念される。

これらを補完するような自動車を製造することは、現在の技術では困難である。

以上のことから、現時点では四輪車の車検期間の延長には反対せざるを得ない。

なお、二輪車においては、既に使用している部品等は自家用乗用車と同程度の耐久性を有している。

また、基礎調査検討会の調査結果でも、不具合発生率等の増分が小さいことから、初回の車検期間を自家用乗用車と同期間にすることは可能であると判断する。

以上