

第 4 回 自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討会

議事録

1. 日時

平成 16 年 10 月 7 日（木） 13：30～16：30

2. 場所

国土交通省 8 階国際会議室

3. 出席者

《座長代理》

大聖泰弘

《検討員》

近森 順、岩貞るみこ、藤原敬生、山本隆夫、北村博文、井口憲一

金子光雄、相澤賢二（代理 伏見剛）、西村昭治、島雅之、矢作伸一の各検討員

《国土交通省》

戸澤技術企画課長、内藤整備課長他

議事次第

1. 第 3 回基礎調査検討会議事録について
2. 自動車の交通事故、路上故障及び交通渋滞の発生状況について
3. 自動車の保守管理状況について
4. 自動車部品の耐久性能の推移について
5. 諸外国の検査・点検整備制度の状況について
6. 検査・点検整備に対する意識調査の概要について
7. 自動車の不具合状況及び延長した場合の影響について
8. その他

議事概要

（1） 第 2 回検討会議事録の確認

資料 1 に基づき事務局より第 3 回基礎調査検討会議事録の確認。

（2） 自動車の交通事故、路上事故及び交通渋滞の発生状況について

資料 2 及び資料 3 に基づき事務局より説明。

<質疑・応答>（●質問・意見、→質問・意見に対する回答）

(資料2について)

●マクロ統計では交通事故件数が94万7000件、そのうち車両要因を伴う交通事故件数が1187件(2003年)となっているが、少ないような感じがする。ミクロ統計では車両要因を伴う交通事故の割合が高い。筑波地区でミクロ調査をしているとのことであるが、他の地区でも同様の調査はできないのか。

→マクロ統計の調査方法は、死傷事故が発生した場合に警察官が現場に行って調査したものである。その場合、事故分析の専門家でない警察官が調査するので、事故原因は道路交通法の責任関係の所在を明確にするような内容になることに重点を置いて行われることが多い。一方、ミクロ調査は、交通事故総合分析センターの車両の専門家等、各分野の専門家が集まった専門の調査部隊が現場に行って詳細に調査を行っているもので、我が国では筑波地区だけで行っている。

●大型車の車輪脱輪事故について、「事故の中には点検整備が適切に行われていれば防止できたものも多数あると思われる」との記載があるが、実際に何台が点検整備を実施していたのか。仮に点検整備実施率が低いのであれば、その必要性を改めてユーザーに訴える必要がある。また、本当の原因は、整備不良ではないかもしれない。急いで結論を出すことのないようにして欲しい。

→車輪脱落事故を起こした大型車で定期点検整備を実施していたかどうかは判らないものもある。

(資料3について)

●自家用乗用車の1年定期点検の実施率が40%であり、路上故障を起こした車について過去1年間に定期点検を実施していないのが64.5%、実施しているかわからないが16.6%となっている。これは定期点検の実施率が低いというデータであり、定期点検実施率を高める方策を講ずる必要があると思う。

→平均的な自家用乗用車の定期点検の実施率は、前回調査、今回調査ともに4割強くらいの数値。一方、実際に路上故障を起こした車の定期点検の実施率が19%である。定期点検の実施率を高めるための運動等に官民協調して相当額の予算を組んで啓発活動を行っているところであるが、実施率が低く困っているところ。

(3) 自動車の保守管理状況について

資料4及び資料5に基づき事務局より説明。

(資料5について)

●再検査の車両数が年々増加しており、中でも走る・曲がる・止まるといった車の基本性能に係わる制動装置、走行装置等の再検査が、2003年では1994年と比較すると2.5倍になっており、問題であると思う。点検整備制度の変更は、自己管理責任のもとに自主的点検が励行されるということを前提に導入されたはずだが、前検査をした後でも整備を行わなければならないという法令改正の前提が守られていないということである。

●検査の項目、内容には1994年から変更はあるのか。

→環境面の規制強化が一部行われているが、それ以外は1994年から項目が増えたり、内容が厳しくなったということは特にない。10年くらい前からユーザー車検が急激に増えてきており、ユーザー車検に来る車には、定期点検を行っていないものが多く、再検率が高くなっているのはそういう要因もある。

●再検率が2000年から2003年までの間に急激に伸びているのは、後整備が導入されたために起きていると考えていいか。

→再検率が高くなってきたのは、ユーザー車検や代行屋扱いが急増していることが考えられるところで、これらを選択するユーザーは検査後に点検整備を実施することが低いのが実態であると考え。今後、保守管理責任の醸成を諮っていくことが重要と考えている。

●ユーザー車検を行う人の方が、車に対して興味のある人であるので、日常点検をよくやっている人ではないかと思う。

→ユーザー車検の再検率が高いということは事実。ユーザー車検を受けた車にもばらつきがあるということだと思っている。

●ユーザー車検を受けた車の点検整備記録簿を調べれば、日頃の点検状況がわかるのではないか。

→ユーザー車検において、ユーザーが車検場に直接持ち込む場合と、ユーザーが代行屋に頼む場合があり、昨年度は、ユーザー車検全体が約220万件あるうち代行屋経由が約170万件になる。推測ではあるが、大部分の車が点検整備を必ずしも確実にやっていないのではないかと考えている。

(4) 自動車部品の耐久性の推移について

資料6に基づき事務局より説明。

●ドイツTÜVのデータにより日本車の不具合率の推移をみると、不具合率が増加しているが増加した理由があるのか。

→まだ分析しきれていないが、基準が厳しくなった、検査項目が変更になった可能性もある。

●図表1で耐久性性能変化なしとは、同じ部品を使っており設計変更がなされていないということか。

→そのとおり。

(5) 諸外国の検査・点検整備制度の状況について

資料7に基づき事務局より説明。

●日本はどこの国と一番交通環境が似ているのか。

→日本の特徴としては、欧米と比べマイカーの走行距離が短いということくらい。また、一般的に欧州の道路は狭隘であるが走行速度が高いということはあると思う。

●日本より欧米の方が走行距離が長いため、消耗部品に係る点検整備費用が増加すると考えるが、エンジンオイルやタイヤ交換に係る費用は含まれているのか。

→エンジンオイルやタイヤ交換に係る費用は含まれているが、燃料、事故修理等の費用は除いている。欧州と比べて日本が安いのは、走行距離が短いということも影響していると考えている。

(6) 検査・点検整備に対する意識調査の概要について

資料8に基づき事務局より説明。

●図6で、「なりそうであった」というのは、「ヒヤリ・ハット」であろうと思う。これは、事故経験の数倍あるのではないかと思うがどうか。

→事故経験者の中には、「ヒヤリ・ハット」の経験があったとした者も含まれている。

●点検の必要性や車検期間の長短に係る質問に対しては、車の耐久性が向上しているのかどうかという一般的な認識に係るコンセンサスが影響していると思う。

→今回の調査では、実際に普段車を運転する人とそれ以外の人との意識の違いに傾向があるかどうかを見ることに主眼をおいており、資料からもそれが見てとれると考えている。

(7) 自動車の不具合状況及び延長した場合の影響について

資料9-1、資料9-2及び資料9-3に基づき事務局より説明。

(資料9-2について)

●不具合発生率の実勢値には、ユーザー車検で不具合となったものがカウントされているのか。仮に、ユーザー車検の車が入ってなく、これが整備工場に持ち込まれたとしたら、不具合率がもっと上がってくると考えることが必要であり、ニューサービスによって整備が先送りされているとすれば更に実勢値は上がってくる方向になると考えられる。

→今回の調査では、指定整備工場に継続検査で入庫してきた車に対して、整備をする前の状態において不具合があるかどうかを自動車検査員に確認してもらったものであり、ユーザー車検などは含まれていない。

●3 ページ以降が試算結果であると思うが、このデータをどのように読むかをこれからやらなければいけない作業であると考えているがどうなのか。

→制度変更をすることにより、不具合がどの位増加し、この増加分が交通事故の死傷者数、交通渋滞、環境汚染にどの位影響を与えることとなるのか作業を今後進めていくことを考えている。

●不具合率と不具合箇所数の関係も明らかにする必要がある。部品の耐久性が上がったかどうかは不具合箇所数にも現れると思われるので、不具合率だけでなく一台あたりの平均の不具合箇所数も分析してみてもどうか。

→前回の調査では自家用乗用車について車齢別の不具合箇所数の調査を実施した。車種にもよるが、車齢が高くなると、母数が極端に少なくなるため、データの信頼性が下がってくることも念頭に置く必要があるが、不具合箇所数による試算も不具合の試算と同様に行ってみたいと考えている。

(資料9-3について)

○検討員から、以下のような追加のコメントがあった。

○A検討員

自動車技術の進歩とメンテナンスについて、席上配布資料に基づき説明がなされ、以下のコメントがあった。

- 自動車メーカーは、車本来の走行性能を向上させながら、安全性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いる。
- 過去10年間、自動車のメンテナンスに係る装置・部品の耐久性に大きな変化はない。一部の部品においては耐久性を向上させているケースもあるが、自動車全体としての耐久性に大きく寄与はしていない。
- 自動車には走行すると劣化する部品と、走行しなくても劣化する部品とがあり、どちらの部品もメンテナンスを前提に製作している。部品の寿命を長持ちさせるためにも、ユーザーの日ごろのメンテナンスが必要。
- 自家用乗用車での定期点検実施率はいまだ約40%と低い状況であり、多数のユーザーが車検時まで定期点検を実施していない状況にある。車検期間を延長した場合、保安基

準不適合の状態の自動車が増加することが懸念される。

- 自動車工業会の拡大サービス部会とは、流通部門に加え、技術部門、消費部門がメンバーとなっている部会である。
- 二輪車については、さらに調査を加え結論を出す必要がある。

○B 検討員

前回調査と今回調査の不具合率の比較において今回の方が低くなっており、その理由について整備専門者に聞き取り調査を実施した結果について、以下のコメントがあった。

- 前回調査時は近々保安基準に適合しなくなるおそれのある部位については、ユーザーの了解を得て予防的に整備を実施していた。一方、今回調査時は、ニューサービスの導入・普及等により、整備を先送りしているケースがある。その結果、不具合率が前回よりも低下した。
- 平成5年の運技審答申を踏まえ、定期交換部品の見直しがあったが、前回調査時は、定期交換部品に係る見直し後の新モデルの保有車両割合が少なかったことから、ほとんどの整備工場は従前どおり定期交換すべきとされている部品を車検整備時に交換し、これを不具合とカウントしていた。今回調査では、不具合の生じていない場合には交換をしていないため、不具合率が低下した。
- ユーザー車検の再検率は25%で、仮にこれらの車両が従来どおりに整備工場に入庫したとすると、全体の不具合率は高くなる。今回調査時には、車検に落ちるような車の入庫が減り、結果不具合率が低下した。

●図表9で交換部品の販売個数は変化してなく、耐久性能も変化していないとなっているにも係わらず、図表2では不具合率が3割以上改善されている。単純に図表1をみると、今回不具合率が低下している印象を与える等誤解を招く懸念がある。

以上