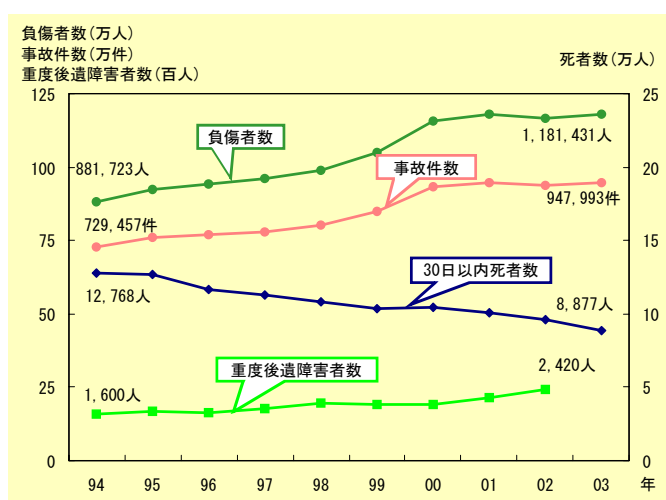


1. 第4回検討会までの検討状況

(1) 自動車交通事故等の発生状況

- 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。

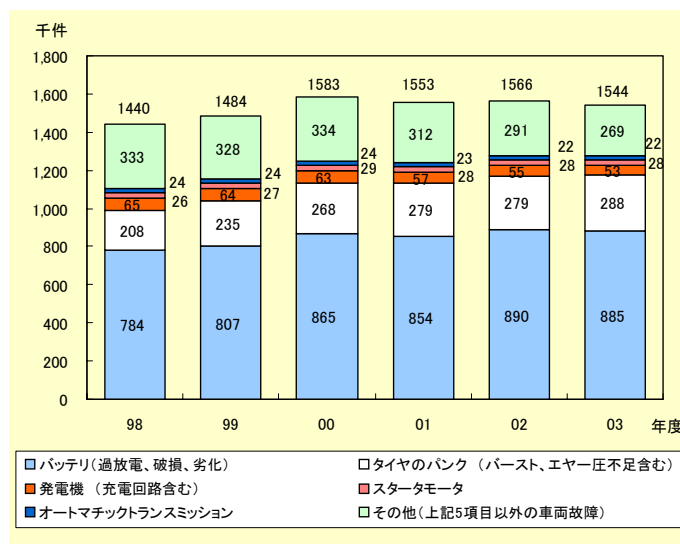
図1 交通事故の発生状況



資料: 国土交通省、交通事故総合分析センター

- 路上における車両故障件数は、横ばいである。

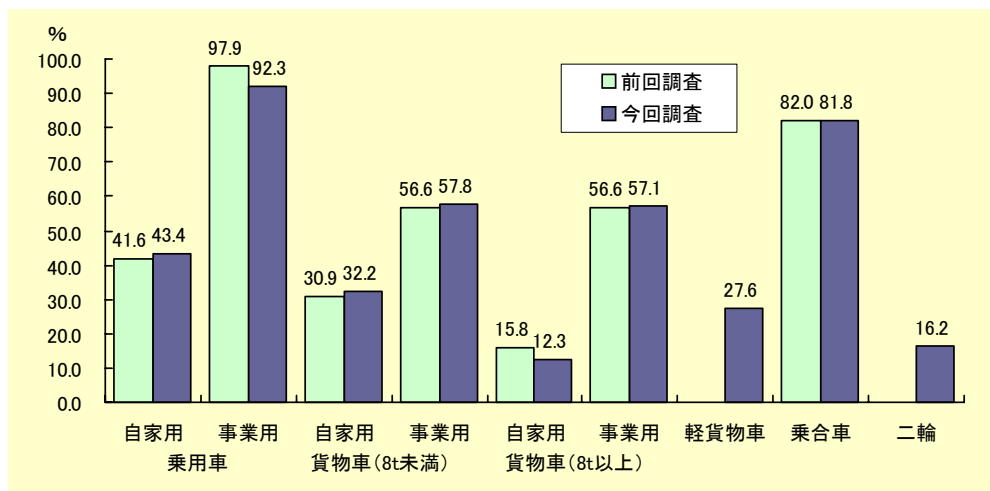
図2 車両故障による JAF 出動件数の推移



(2) 自動車の保守管理状況

○定期点検実施率は、どの車種においても、平成9年調査のときと同レベルであり、近年、自動車ユーザーの点検整備意識が醸成されているとは言えない。

図3 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)

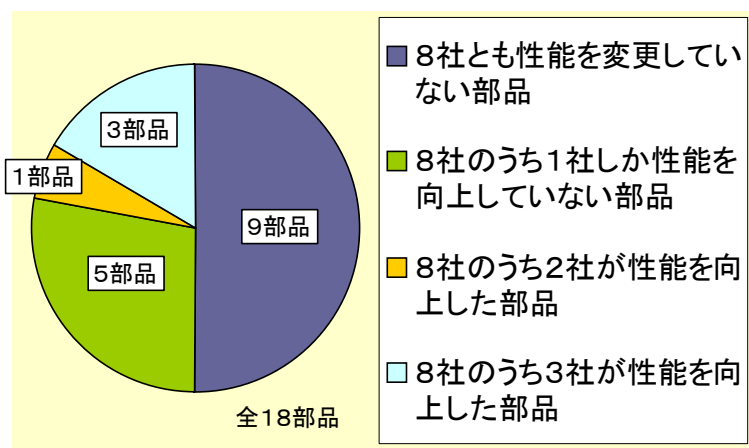
定期点検とは、車検時の定期点検を除く。

資料：点検整備時の整備状況調査(平成9、13～15年度)

(3) 自動車部品の耐久性能の推移

○自動車メーカーによると、過去10年間、メンテナンスに係わる部品の耐久性能に大きな変化はない。

図4 過去10年間における交換部品の耐久性能の変化
(乗用車製造メーカー8社にヒアリング)



(4) 点検整備費用の状況

○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、ユーザーの意思により選択が可能

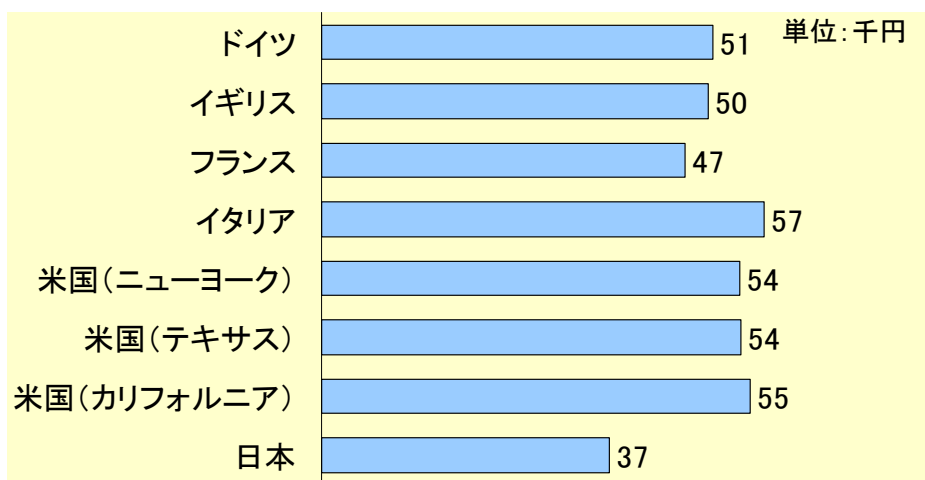
図5 点検整備費用の状況

(自家用乗用車(1500～2000cc クラス)の継続検査時)

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

○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6 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)

(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同等である。
- 事業用乗用車、貨物車(8t以上)及び乗合車については、日本の有効期間は、欧米の有効期間と比較して同等又は長い。
- 二輪車については、日本の有効期間は欧米と比較して同等又は短い。

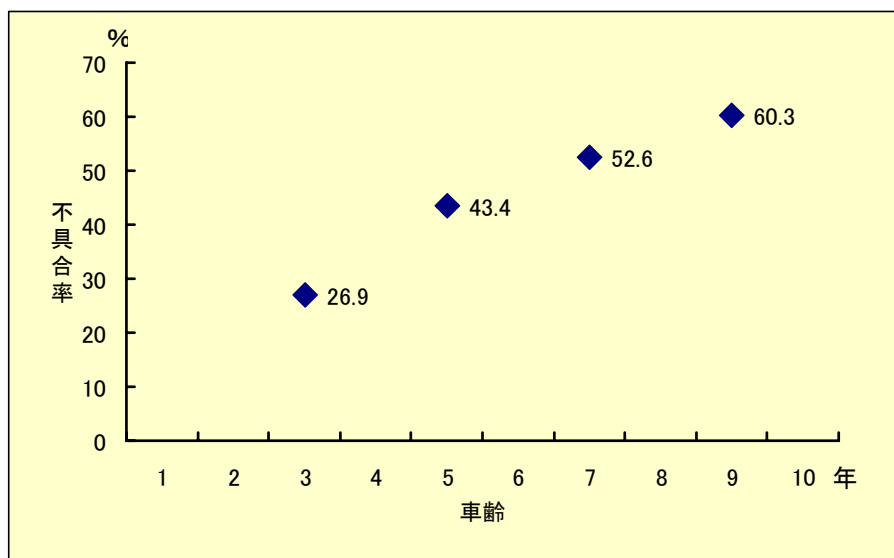
図11 諸外国の自動車の検査周期

車種 国名		自家用乗用車	事業用乗用車	貨物車 (8t以上)	乗合車	二輪車
日本		3-2-2-	1-1-1-	1-1-1-	1-1-1-	2-2-2-
イギリス		3-1-1-	1-1-1-	1-1-1-	1-1-1-	3-1-1-
ドイツ		3-2-2-	1-1-1-	1-1-1-	1-1-1-	2-2-2-
フランス		4-2-2-	1-1-1-	1-1-1-	0.5-0.5-0.5-	なし
スウェーデン		3-2-1-	1-1-1-	1-1-1-	1-1-1-	2-2-2-
スイス		4-3-2- (排ガスは 2-2-2-)	1-1-1-	1-1-1-	1-1-1-	4-3-2-
ベルギー		4-1-1-	0.5-0.5-0.5-	0.5-0.5-0.5-	0.5-0.5-0.5-	なし
イタリア		4-2-2-	1-1-1-	1-1-1-	1-1-1-	4-2-2-
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)	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)	なし
	テキサス州	2-1-1-	1-1-1-	1-1-1-	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-	0.5-0.5-0.5-	1-1-1- (車齢6年以上は 0.5)

(6) 自動車の不具合状況調査及び延長する場合の不具合率の増加試算

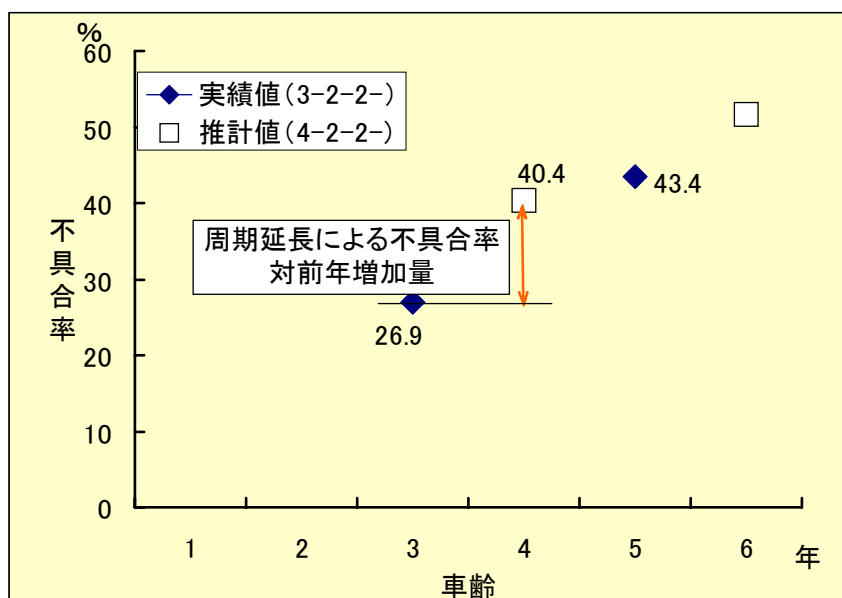
① 自動車の不具合率の状況

図7 自家用乗用車の不具合率(実績値:調査台数43万台)



② 延長する場合の不具合率試算

図8 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



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

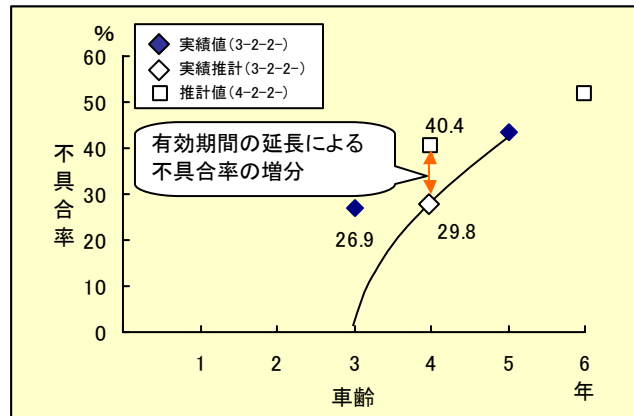
2. 第5回検討会における検討結果

(1) 有効期間延長による社会的影響の試算方法

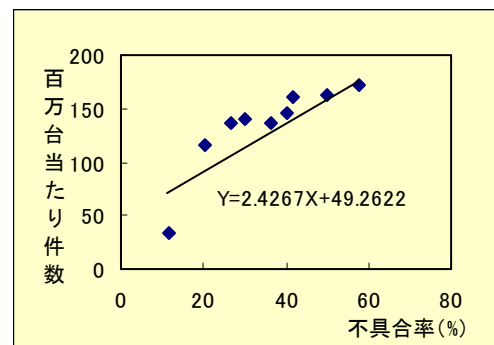
(自家用乗用車の初回の有効期間を3年から4年に延長した場合の例)

延長による不具合率の増分の試算

初回の有効期間を延長した場合、不具合率は10.6%増加すると試算される。

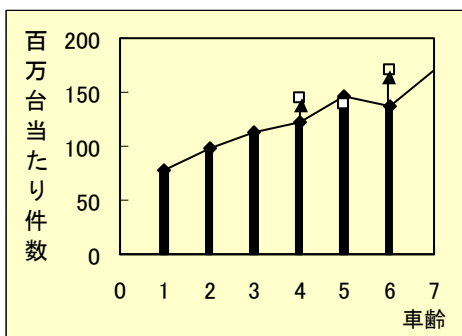


不具合率と事故発生率との関係



延長による事故発生率の増分の試算

延長による死傷者数の増分の試算



1事故当たりの死傷者数から、延長による交通事故死傷者数の増加量を試算する。

事故増加件数 × 事故当たり死傷者数
(474件)
↓
死傷者の増加数 613人

なお、路上故障及び環境汚染の影響についても同様の方法により、車種ごとに試算した。

(2)有効期間に係る調査結果のまとめ

	自家用乗用車	事業用乗用車	貨物車 (8t以上)	乗合車	二輪車
想定した有効期間	3-2-2- ↓ 4-2-2-	1-1-1- ↓ 2-1-1-	1-1-1- ↓ 2-1-1-	1-1-1- ↓ 2-1-1-	2-2-2- ↓ 3-2-2-
保有台数(万台)	5,501	27	60	23	137
1台当たりの年間平均走行距離 (km)	10,600	63,100	57,900	55,400	3,000
定期点検実施率(%)	43	92	自家用 12 事業用 57	82	16
事故発生時の加害性	普通	普通	非常に高い	—	低い
公共性	低い	高い	普通	高い	低い
部品の耐久性能	大きな変化なし	大きな変化なし	大きな変化なし	大きな変化なし	大きな変化なし ただし、自家用 乗用車並
諸外国の有効期間との比較	同程度	同程度又は 日本の方が長い	同程度又は 日本の方が長い	同程度又は 日本の方が長い	同程度又は 日本の方が短い
延長による不具合率の増分 (ポイント)	10. 6	14. 3	11. 2	15. 0	2. 8

延長による死傷者数の増分 (人) (※1)	613 (+6. 5%)	45 (+40. 9%)	123 (+8. 3%)	9 (+12. 1%)	(※5) —
延長による渋滞の増分 (百万台キロ)(※2)	479 (+9. 9%)	16 (+10. 2%)	122 (※4) (+15. 7%)	10 (+15. 7%)	—
延長によるNOxの増加量 (トン) (※3)	407 (+0. 4%)	316 (+11. 6%)	6924 (+1. 9%)	477 (+2. 0%)	2 (+0. 1%)

※1. 各車種の車両要因を伴う全事故に対する増加率

※2. 各車種の路上故障による総渋滞量に対する増加率

※3. 各車種の排出ガス総量に対する増加率

※4. 普通貨物車の渋滞の増分

※5. 二輪車は車両要因を伴う事故件数が少なく、事故発生率と不具合率の間に有意な相関が得られないことから推計不可

3. 今後の予定

平成17年2月4日 フォーラム「車検について考える」の開催

基礎調査検討会の調査結果について、広く一般の方々の意見を聴取

○日 時 平成 17 年 2 月 4 日(金) 14:30～16:30

○開催場所 日本青年館ホテル 中ホール

〒160-0013 東京都新宿区霞ヶ丘町 7 番 1 号

○プログラム

(1)挨拶

(2)基調講演

「自動車検査・点検整備に関する基礎調査における調査結果について」

下川 浩一 基礎調査検討会座長、東海学園大学経営学部教授

(3)パネル・ディスカッション及び質疑応答

パネリスト(予定、順不同)

下川 浩一 基礎調査検討会座長、東海学園大学経営学部教授

A.N.R ミリントン 欧州自動車工業会東京事務所理事長

元行政改革推進本部規制改革委員会委員

岩貞 るみこ モータージャーナリスト

金子 光雄 (社)日本自動車工業会サービス部品部会部会長

塩沢 優介 (社)東京都自動車整備振興会会長

藤原 敬生 (社)日本自動車連盟公益事業部部長

内藤 政彦 国土交通省自動車交通局技術安全部整備課長

平成17年3月 第6回(最終回)基礎調査検討会

・定期点検制度に関する検討

・調査のとりまとめ

有効期間の見直しに係る検討会の考察

自動車検査証の有効期間について、①自動車の交通事故、環境汚染の状況、②自動車の使用実態、③自動車ユーザーの保守管理状況、④自動車部品の耐久性能、⑤諸外国の検査制度、⑥自動車の不具合の発生状況、⑦有効期間を延長した場合の社会的影響などの視点から、総合的に検討を行った。

この結果からみると、小型二輪車を除く車種について有効期間を延長することは、自動車の安全確保と環境保全に対して大きな悪影響を及ぼすと考えられる。一方、小型二輪車については、初回の有効期間を2年から3年に延長しても、自動車の安全と環境面における影響は小さいものと考えられる。