

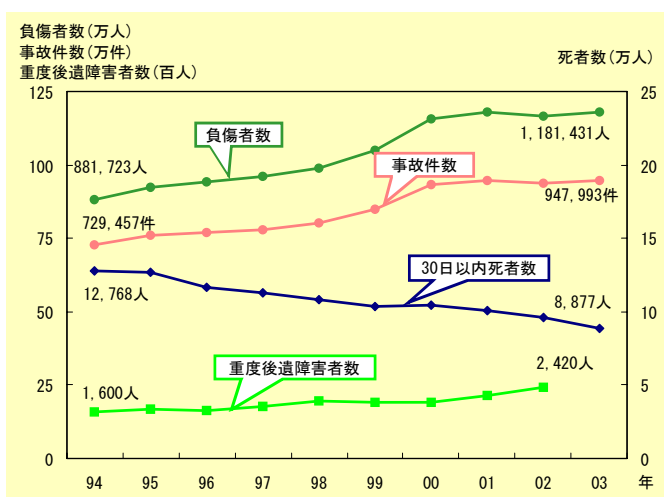
「自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討会」の調査結果について

(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。

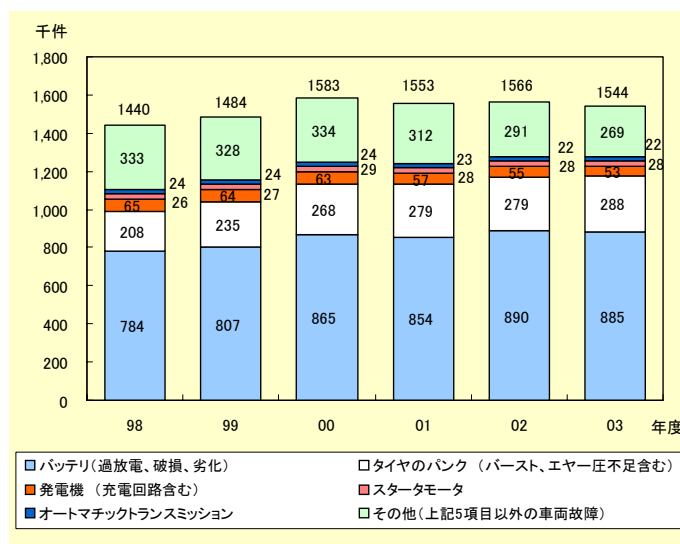
図1 交通事故の発生状況

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。

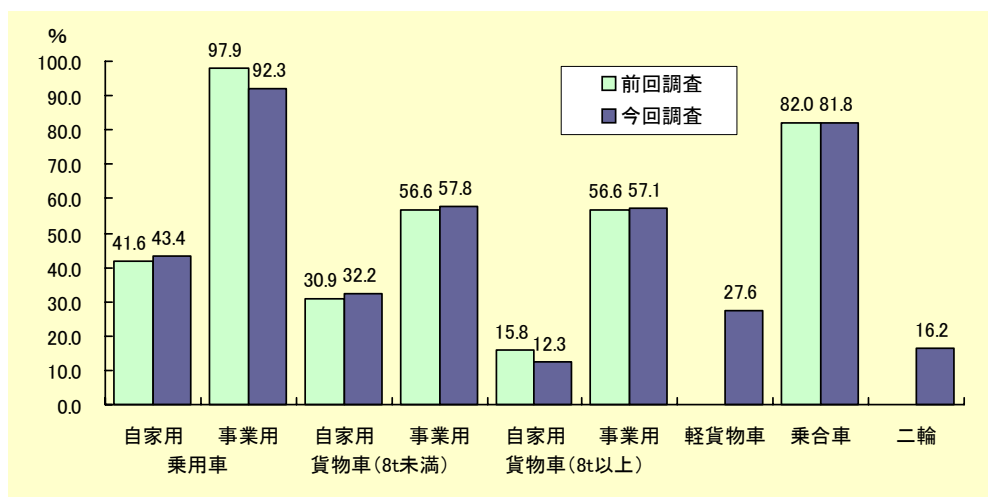
図2 車両故障による JAF 出動件数の推移



(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) 点検整備費用の状況

- 車検時にかかる費用の大半は自動車重量税と自賠責保険料である。
- 車検の周期が延長されれば、一度に支払わなければならない自動車重量税、自賠責保険料が増加し、ユーザーの負担感が増す。
- 車検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である。結果として、競争原理が働き、この10年間で検査時の点検整備費用は約10%減少してきている。

図4 車検時にかかる費用の内訳

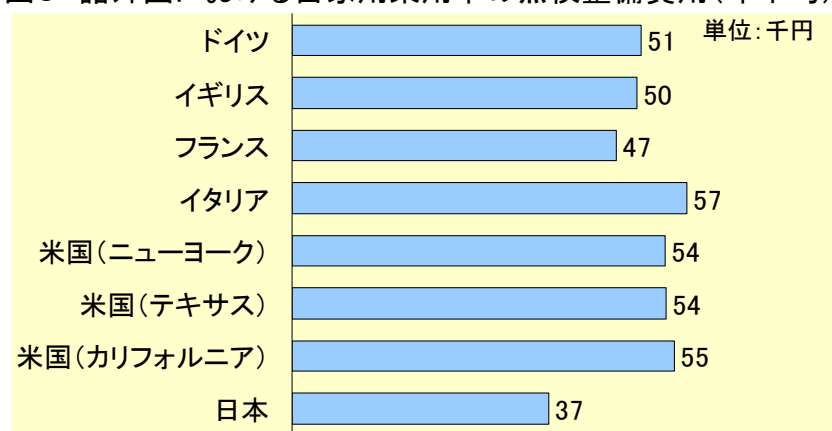
(自家用乗用車(1500～2000cc クラス)の継続検査時)

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
			37,800円	27,630円	65,430円
近年新しく導入されたサービス			従来からあるサービス		

注: 代行車検の点検整備料とは、検査代行料、下回り洗浄料、テスト料のこと。

○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5 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)

(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、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6 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)

部品名	「耐久性に変化なし」と 回答したメーカー数							
	1社	2社	3社	4社	5社	6社	7社	8社
ホイールシリンダのピストンカップ/ブーツ								
マスタシリンダのピストンカップ/ブーツ								
キャリパのピストンシール/ブーツ								
ディスクブレーキのパッド								
ドラムブレーキのライニング								
ブレーキフルード								
ファンベルト								
オイルエレメント								
クーラント(LLC)								
ドライブシャフトブーツ								
マフラ								
ワイパーブレード								
パワーステアリング								
タイミングベルト								
タイヤ								
ボールジョイントブーツ								
エアクリーナーエレメント								
点火プラグ								

(5) 諸外国における検査の有効期間

- 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7 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	1-1-1-(安全) 2-1-1-(排ガス)				1-1-1-(安全)
	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- (安全)
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) 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	小型二輪車
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

(7) 基礎調査検討会の結論

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。

また、二輪車(小型二輪車及び軽二輪車)の定期点検については、6月点検を廃止することが可能である。