

# 平成 17 年度国家予算並びに税制改正等に関する要望書

(社)東京都自動車整備振興会 東京都自動車整備商工組合

## 【要望事項】

1. 車検の有効期間見直しに際しては、自動車の安全確保と環境保全の観点から十分な検討をされたい。

### (理由)

自動車の検査・点検整備制度については、平成 7 年に道路運送車両法の一部が改正され、自動車ユーザーの保守管理責任を前提に、自動車の点検整備は検査の前後を問わないという、いわゆる前検査が容認された。

しかしながら、ユーザーの保守管理責任の定着状況は必ずしも十分なものではなく、私共の調査によれば、ユーザーの保守管理義務の認知度は約 40%という実態である(=添付資料参照=)。加えて、国土交通省の調査によると、現状における 12 ヶ月定期点検整備の実施状況は 50%程度という状況にある。

また、いわゆるユーザー車検による有効期間の更新で、数年間点検整備を実施していない車両も見受けられる。

このような状況の中で、さらなる車検期間の延長が安易に行われた場合、自動車の安全確保と環境保全の面の大幅な後退が懸念される。

言うまでもなく、自動車に使われている、ブレーキパッド・ライニング、タイヤ、クラッチディスク、ボルトナット等の部品は、走行に伴い摩耗・劣化したり、緩んだりする。また、ベルトやダストブーツ等ゴム類、ブレーキオイル、バッテリー等は、時間の経過とともに必ず劣化・減少する等、自動車には定期的にメンテナンスを行わなければならない部品等が数多く使用されており、定期的なチェックが不可欠である。

一方、現在、自動車重量税や自動車損害賠償責任保険は、車検時に次回の車検時までの分を一括納付しており、一部の新聞で報道されているように、車検期間が仮に初回 4 年に延長された場合、一般的な自家用乗用車(小型乗用車 1 t 以上)の初回車検で、自動車重量税 75,600 円(現行 56,700 円)、自賠責保険約 50,000 円(推定)(現行 38,390 円)を納付しなければならず、車検時に納付する諸費用は増大し、車検費用の割増感はつものばかりである。

車検時に払う費用は高すぎるという国民の不満は、その多くは自動車重量税及び自賠責保険を含めてのものであり、諸外国との点検整備費用の比較においても日本は決して高い水準ではない。

したがって、車検の有効期間見直しに際しては、クルマ社会における安全と

環境が決して後退することのないよう十分な技術的検証を行うほか、車検制度全体を踏まえた幅広い観点から検討されたい。

#### 【要望事項】

2. 道路運送車両法に定められた点検整備が確実に実行されるよう、担保措置を講じられたい。

自動車ユーザー自身や、国の認証資格を取得しないいわゆる車検代行業者によるユーザー車検は、平成14年度において全国で300万台となり、年々増加している。

平成7年7月に道路運送車両法の一部が改正され、自動車の点検整備は検査の前後を問わない旨が明記されたが、ユーザー車検の多くは点検整備を実施しないで国の検査場に持ち込み、一度検査に合格すると点検整備を実施しない傾向にある。

現在、国においては、検査後の点検整備を励行するよう、ユーザー車検実施者にハガキにより検査後の確実な点検整備を促すよう指導しているが、残念ながらユーザー車検後に点検整備を実施しないままで走行している自動車も見受けられる。

自動車の点検整備は、安全確保と環境保全という大きな役割があるにもかかわらず、ユーザー車検の実態は、点検整備の担保が行われていないのが現状である。

ついては、ユーザー車検実施後、道路運送車両法に定められた定期点検整備を行っていない自動車ユーザーに対しては、クルマ社会の安全確保と排出ガスによる地球環境保護の観点から、次回の継続検査までに点検整備を実施しない場合は、次に行う継続検査前の点検整備を実施するための担保措置を講じられたい。

#### 【要望事項】

3. 民間能力の活用を図る観点から、民間車検への移行に向けた緩和措置を講じられたい。

##### (理由)

自動車の安全確保と環境保全を図るための自動車検査のうち、継続検査にあっては、民間車検場と呼ばれる指定自動車整備事業者がすでに7割近くを処理している現況にある。この民間車検は整備と検査が一体的に処理される制度であり、自動車の安全確保、環境保全の面はもとより、自動車ユーザーの利便向上、さらには行政事務の簡素・合理化という面からも少なからず寄与している制度でもある。

自動車の検査・点検整備制度は、平成7年7月の車両法改正に伴う前検査の容認、自家用乗用車の6ヶ月定期点検制度の廃止や大型トラックの1ヶ月点検制度の廃止な

どから、定期点検整備の確実な励行が後退しつつあり、道路運送車両法で義務付けられている自動車の保守管理が確実に実施されているとは言えない。

また、自動車保有関係手続きのワンストップサービスが本格運用され、特に継続検査等、検査・登録に係る自動車保有関係手続きの申請を行う指定整備事業者にあつては、これらのシステムをオンラインで利用することにより、これまで運輸支局等の窓口に出向き、申請手続きを行っていた行為が省略されるなど、一層の利便が図れることになる。

こうした一連の規制緩和に伴い、ユーザー車検代行業者等による整備なし車検の拡大とあわせ、検査場に現車を持ち込み、申請業務を行う中小零細の認証工場にあつては、車検市場において長引く不況の影響と相まって指定整備事業者(民間車検)との経営格差は開くばかりである。

ついては、点検整備と検査とが一体的に処理される民間車検は、自動車の安全確保と環境保全の面から極めて有効な制度であり、これの拡大を図るべく、下記の緩和措置を講じられたい。

1. 同一法人、同一事業者が複数の事業場(認証工場)を有する場合、当該事業者の認証工場で点検整備が行われた自動車を、当該事業者の指定工場で保安基準適合性の検査が行い得るよう措置されたい。
2. 民間車検場にあつて「工員数5名以上」という指定基準を緩和されたい。
3. 認証工場に対する「概算見積書」の交付義務を緩和されたい。

#### 【要望事項】

4. 自動車関係諸税の抜本の見直しを検討されたい。

#### (理由)

自動車関係諸税は、自動車の取得・保有・走行の各段階で国税、地方税を合わせて9種類にもわたり極めて複雑な税体系となっており、しかも自動車ユーザーが負担する税額は約9兆円にものぼる。これは、総税収の1割強に達している。

なかでも自家用乗用車の車体課税は欧米諸国に比べて格段に高く、道路整備計画が更新されるたびに自動車関係諸税の増税等が行われてきた。また、取得に際しては消費税に加え自動車取得税が二重に課税されるなど税の基本原則である公平・中立・簡素の観点からみて、自動車ユーザーは過度の負担を強いられている。

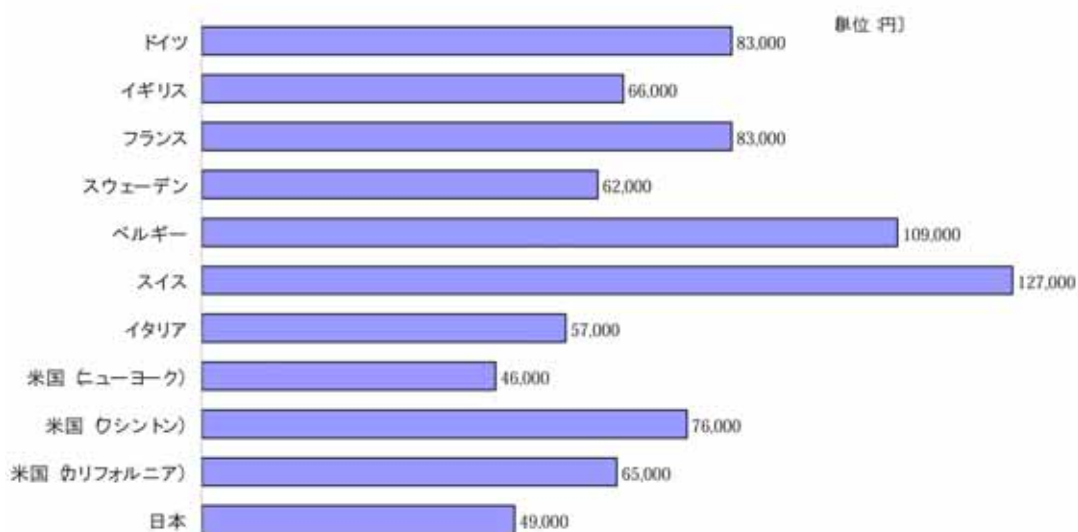
ついては、国際的に整合性のある調和の取れた税制改革を推進するという観点から、現行の自動車関係税制を抜本的に見直し、合理的で自動車ユーザーが納得する税制度になるよう徹底した見直しを検討されたい。

## 車検制度見直しにあたっての要望

### 1. 点検整備費用

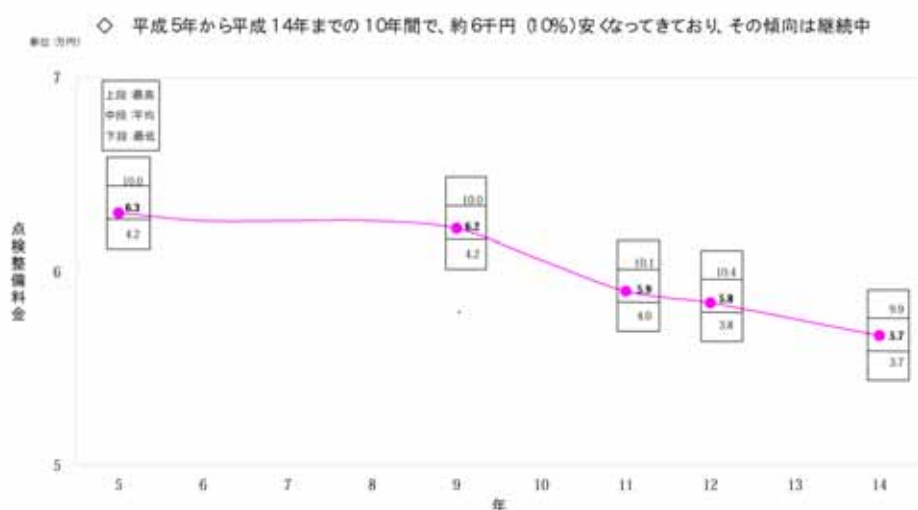
「総合規制改革会議」における基本的な考え方は、「国民負担の軽減を図るとの見地から、車検期間を延長すべき」としているが、わが国の年間整備費用は、他国と比べても決して高いわけではない。

諸外国の点検整備費用（年平均）



出典：運輸技術審議会答申「今後の自動車の検査及び点検整備のあり方について」に係る参考資料(平成5年6月)、諸外国は各国・各地域ごとのユーザーアンケート調査から。日本についてはJAF会員に対するユーザーアンケート調査から

自家用乗用車の継続検査時における点検整備費用の推移



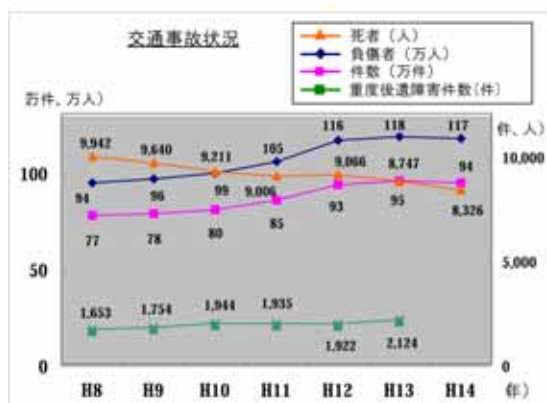
出典：点検・整備料金は日本自動車整備振興会連合会の整備料金実態調査結果の自家用乗用車(1501~2000cc クラス)の継続検査時のもので、依頼事項の「下回り塗装料」を減じた値。(平成6年~8年、10年及び13年については調査未実施)

## 2. 「整備不良」による事故の発生率

整備不良が要因と認められる事故発生率は、国により統計の取り方も異なるが、米国では自動車の整備不良が関係している事故が車両の検査を実施している州で 0.5 ~ 1.5%、検査を行っていない州では、0.5% ~ 3.5%発生している。

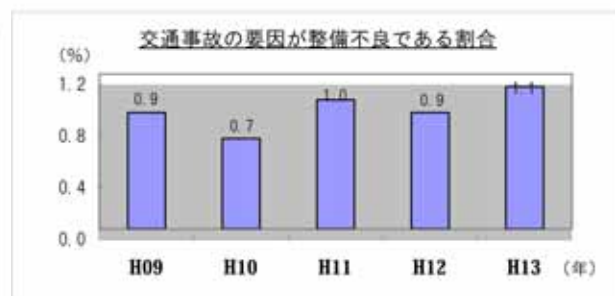
これに対し、日本における整備不良が要因であるとされる交通事故は、0.7 ~ 1.1%(平成 9 年から平成 13 年：交通事故総合分析センター調査)と極めて低率であり、これは日本の検査制度及び点検整備制度の勝れていることの証左である。

### 交通事故の状況



注：重度後遺障害件数は年度。

出典：警察庁交通統計  
国土交通省資料



出典：(財)交通事故総合分析センター

(参考)

米国の状況 (整備不良が要因と認められる事故)

検査実施州：0.5% ~ 1.5%

検査未実施州：0.5% ~ 3.5%

出典：米国運輸省国家道路交通安全局 (NHTSA)

## 3. 日本の可住面積当たり自動車密度はアメリカの「1.6倍」、旧西ドイツの「2.5倍」、である。

我が国の自動車保有台数は、平成 15 年 9 月末現在で約 7 千 7 百万台を超えている。

これは世界の自動車保有台数の約 1 割を占める。

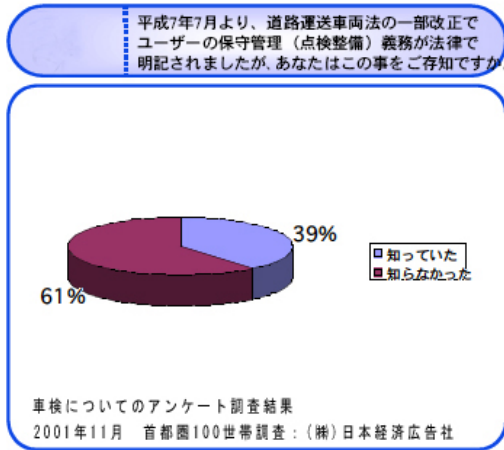
また、平成 10 年における、我が国の可住地面積 1 平方キロメートル当たりの自動車保有台数は 467 台と米国の 16 倍、旧西ドイツの 2.5 倍の高密度車社会となっている。それだけに、自動車の「検査・点検整備制度」の果たす役割は大きい。

自動車の安全確保・環境保全の面で、それを大きく後退させるような「規制緩和」は慎重に対応すべきである。

## 4. 自動車の検査は、国の検査に合格したからといって、次の車検時期までの安全を保証するものではない。

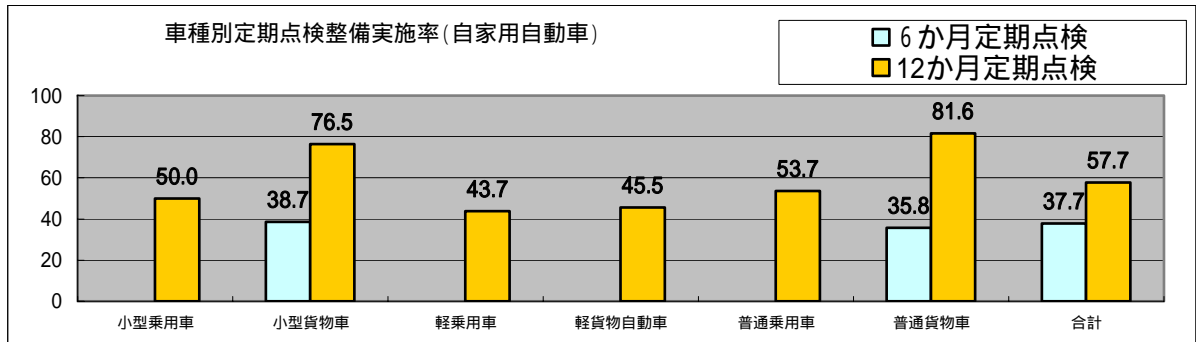
国が行う検査は、検査機器または視認等による外観検査であり、ブレーキなどの重要保安部位の分解検査が行われているわけではない。また、検査に合格しても次の車検期間まで安全を保証するものでもない。検査時における保安基準適合性を確認するもので、例えば 1 カ月後にブレーキ・パッドが限度以上に摩耗して制動機能が

著しく低下することが分かっているにもかかわらず、検査に合格することがある。

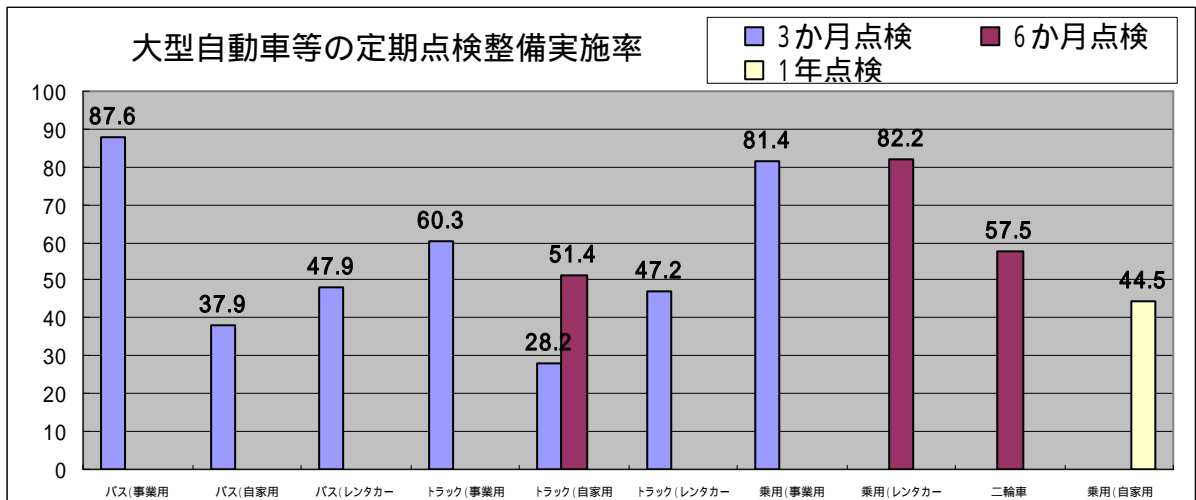


また、平成7年7月に、政府の規制緩和の一環として、自動車ユーザーの「保守管理責任」を前提に、定期点検整備の実施時期を検査の前後を問わないこととした（整備と検査の分離）。自家用乗用車等の「6か月定期点検整備」の義務付を廃止。定期点検項目を大幅に削除。自家用乗用車等の車齢11年を超える車検有効期間を延長して「2年」とした。等を盛り込んだ道路運送車両法が施行された。

自動車ユーザーの保守管理責任が明確化されたにもかかわらず、自動車ユーザーの保守管理責任の認知度は低く、なおかつ自家用乗用車における「12ヶ月定期点検整備」の実施率（平成13年度自家用自動車の点検整備状況等実態調査：国土交通省）は57.7%で、ユーザー車検やユーザー車検代行業者等による「整備なし車検」の拡大とあわせ、このように点検整備は確実に実施されていない状況下にある。



国土交通省：自家用自動車の点検整備実施状況等の実態調査結果(平成13年度)



国土交通省：大型自動車使用者等の保守管理状況等実態調査結果（平成13年度）

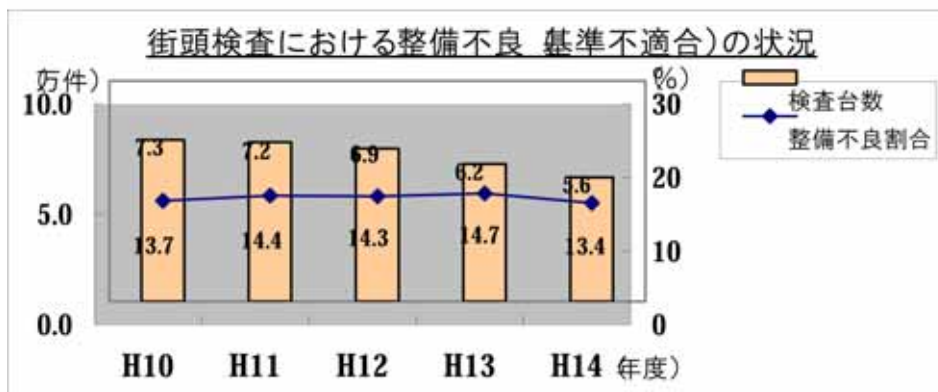
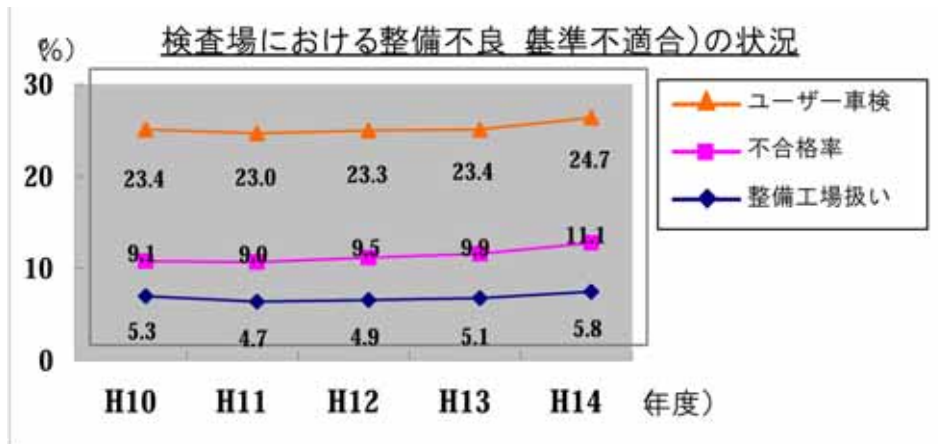


有効期間終了後の車検時に整備を必要とした車両の割合

(単位:%)

|      | 初回   |       | 2回目  |       | 3回目  |       | 4回目  |       | 5回目  |       |
|------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|
|      | 平成8年 | 平成12年 | 平成8年 | 平成12年 | 平成8年 | 平成12年 | 平成8年 | 平成12年 | 平成8年 | 平成12年 |
| ブレーキ | 16.0 | 10.9  | 29.8 | 20.6  | 36.9 | 25.3  | 42.0 | 29.7  | 40.8 | 32.0  |
| エンジン | 17.3 | 13.6  | 30.2 | 24.5  | 35.1 | 26.7  | 33.0 | 29.2  | 32.9 | 28.8  |
| かじ取り | 11.3 | 8.3   | 22.8 | 14.1  | 27.2 | 17.8  | 25.0 | 22.1  | 24.9 | 25.3  |

注) 平成8年(普通乗用車、小型乗用車)と平成12年(普通小型ガソリン車、普通小型ディーゼル車、軽乗用車)とで車両の分類が異なっていたため、各年毎の集計の際に合算し、再計算した。



## 5. 定期的な点検整備は不可欠である。

自動車は、何万にものぼる電子部品と機械部品の集合体であり、しかもその交換部品は、保安・機能の面で、

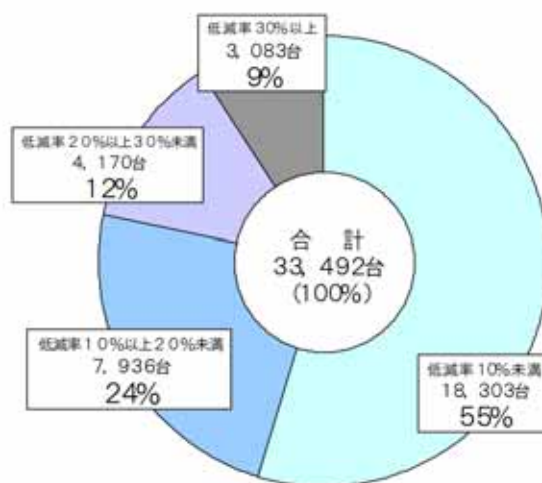
使用に伴って劣化や摩耗するもの(ブレーキパッド、ライニング、オイル類等)  
使用状況に関係なく経時劣化するもの(ゴム部品等)

使用しないために劣化するもの(バッテリー、オイル類等)に区分できる。

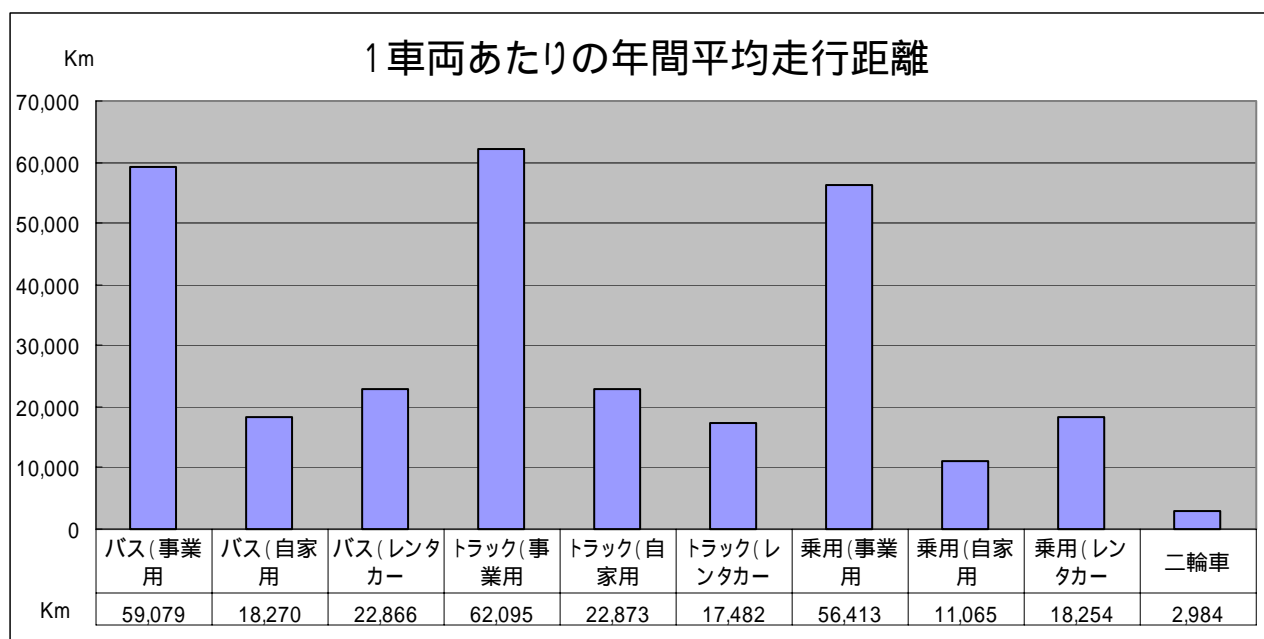
したがって、走行距離や時期的なことに配慮した予防的な点検整備が自動車の安全確保・公害防止を図る上で不可欠である。

平成7年7月1日からの改正車両法の施行に伴い、いわゆる未整備車の「前検査」が容認されたところであるが、国の検査に合格すれば、その後の点検整備を実施しないユーザーの増加が予測され、これが自家用乗用車(いわゆるマイカー)に止まらず、重量物を運搬する大型トラック等にも拡大することが懸念される。

点検整備による黒煙低減効果(平成15年10月に調査を実施)



出典：国土交通省ディーゼル黒煙クリーンキャンペーン結果 平成15年10月



国土交通省：大型自動車使用者等の保守管理状況等実態調査結果(平成13年度)

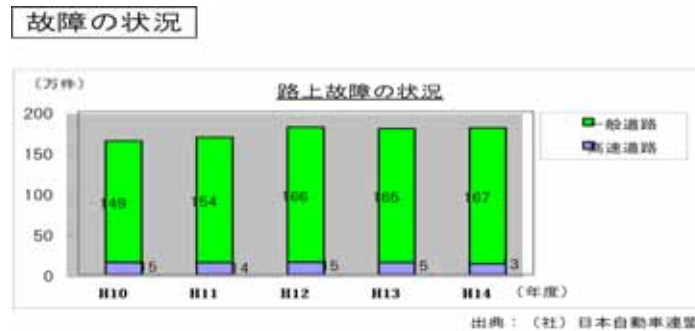


**6 . 東京の首都高速道路において、整備不良等による故障台数は、一年当たり「15,437台」も発生している。**

首都高速における故障発生件数（14年4月～15年3月：首都高速道路公団調べ）  
**15,437件（1日平均 42.3件）**

故障（燃料切れ、エンジン故障、パンク、電気系統、冷却系等、その他）

最近の路上故障の状況（JAF:ロードサービス救援状況から）



**JAFロードサービス救援件数 出動理由TOP10**

調査期間：平成15年8月9日～平成15年8月17日

一般道路

| 順位    | 故障内容                   | 件数     | 構成比(%) |
|-------|------------------------|--------|--------|
| 1     | 過放電バッテリー               | 27,039 | 28.84  |
| 2     | キー閉じ込み                 | 17,620 | 18.79  |
| 3     | タイヤのパンク(バースト、エアー圧不足含む) | 7,598  | 8.10   |
| 4     | 落輪(落込含む)               | 7,548  | 8.05   |
| 5     | 事故                     | 5,900  | 6.29   |
| 6     | 発電機(充電回路含む)            | 2,636  | 2.81   |
| 7     | 破損バッテリー(劣化含む)          | 2,428  | 2.59   |
| 8     | 燃料切れ                   | 2,142  | 2.28   |
| 9     | スタータモータ                | 954    | 1.02   |
| 10    | 補機駆動ベルト                | 818    | 0.87   |
| 以上計   |                        | 74,683 | 79.65  |
| その他合計 |                        | 19,085 | 20.35  |
| 総合計   |                        | 93,768 | 100.00 |

高速道路

| 順位    | 故障内容                   | 件数    | 構成比(%) |
|-------|------------------------|-------|--------|
| 1     | タイヤのパンク(バースト、エアー圧不足含む) | 1,693 | 21.24  |
| 2     | 事故                     | 851   | 10.67  |
| 3     | 燃料切れ                   | 684   | 8.58   |
| 4     | 過放電バッテリー               | 501   | 6.28   |
| 5     | 発電機(充電回路含む)            | 333   | 4.18   |
| 6     | キー閉じ込み                 | 265   | 3.32   |
| 7     | 補機駆動ベルト                | 190   | 2.38   |
| 8     | オートマチックミッション           | 186   | 2.33   |
| 9     | 冷却水不足                  | 160   | 2.01   |
| 10    | タイミングベルト関係             | 154   | 1.93   |
| 以上計   |                        | 5,017 | 62.93  |
| その他合計 |                        | 2,955 | 37.07  |
| 総合計   |                        | 7,972 | 100.00 |

警視庁によると、道路の混雑度水準は依然として高く、東京、大阪等の一般道路の平均速度はピーク時においてわずか20Km毎時となっており、交通渋滞による経済損失は、年間約12兆円、国民一人当たり約10万円に達すると試算されている。