

## 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。



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



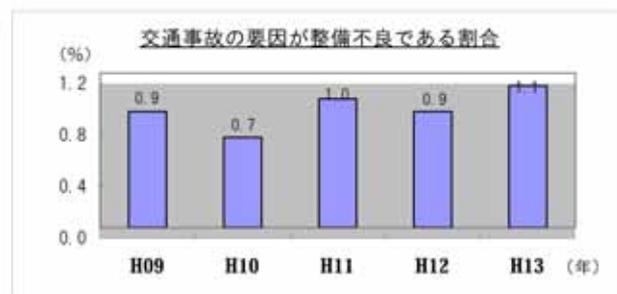
出典：点検・整備料金は日本自動車整備振興会連合会の整備料金実態調査結果の自家用乗用車(1501～2000cc クラス)の継続検査時のもので、依頼事項の「下回り塗装料」を減じた値。(平成6年～8年、10年及び13年については調査未実施)

## 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



(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。

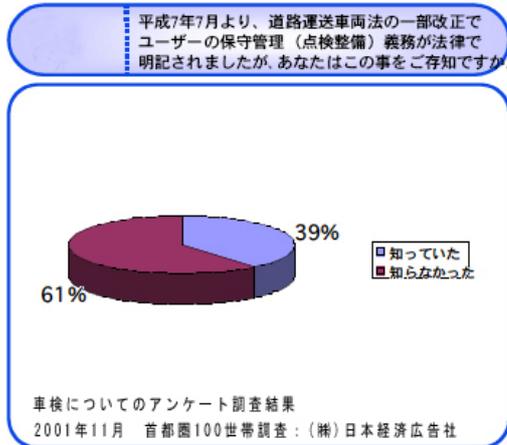
また、平成 10 年における、我が国の可住地面積 1 平方キロメートル当たりの自動車保有台数は 467 台と米国の 16 倍、旧西ドイツの 2.5 倍の高密度車社会となっている。それだけに、自動車の「検査・点検整備制度」の果たす役割は大きい。

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。

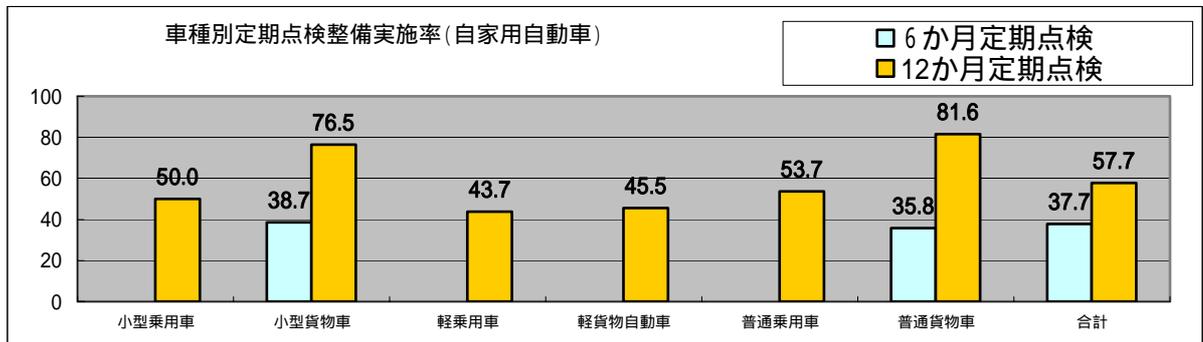
国が行う検査は、検査機器または視認等による外観検査であり、ブレーキなどの重要保安部位の分解検査が行われているわけではない。また、検査に合格しても次の車検期間まで安全を保証するものでもない。検査時における保安基準適合性を確認するもので、例えば 1 カ月後にブレーキ・パッドが限度以上に摩耗して制動機能が

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。

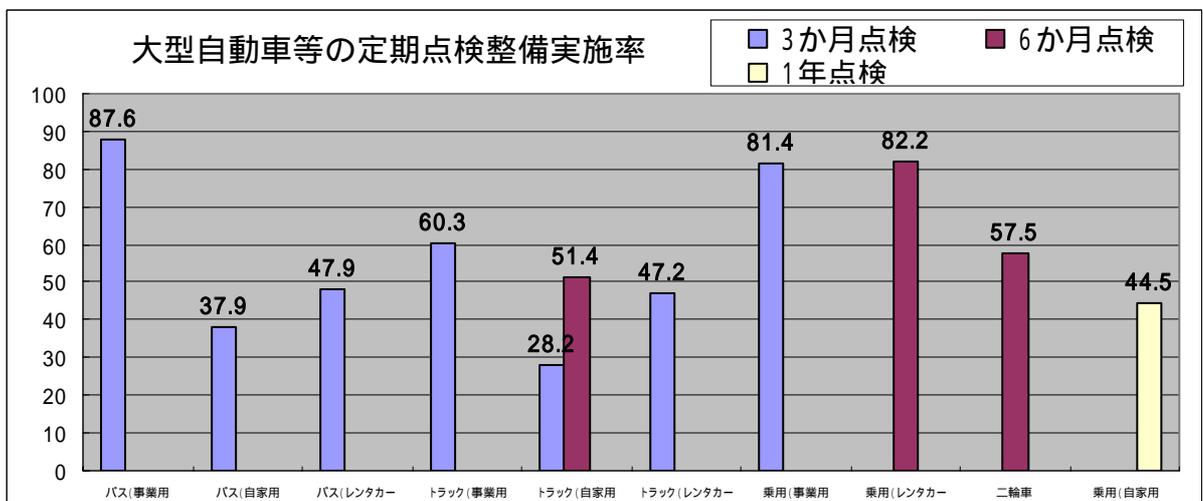


また、平成7年7月に、政府の規制緩和の一環として、自動車ユーザーの「保守管理責任」を前提に、定期点検整備の実施時期を検査の前後を問わないこととした（整備と検査の分離）。自家用乗用車等の「6か月定期点検整備」の義務付を廃止。定期点検項目を大幅に削除。自家用乗用車等の車齢11年を超える車検有効期間を延長して「2年」とした。等を盛り込んだ道路運送車両法が施行された。

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)



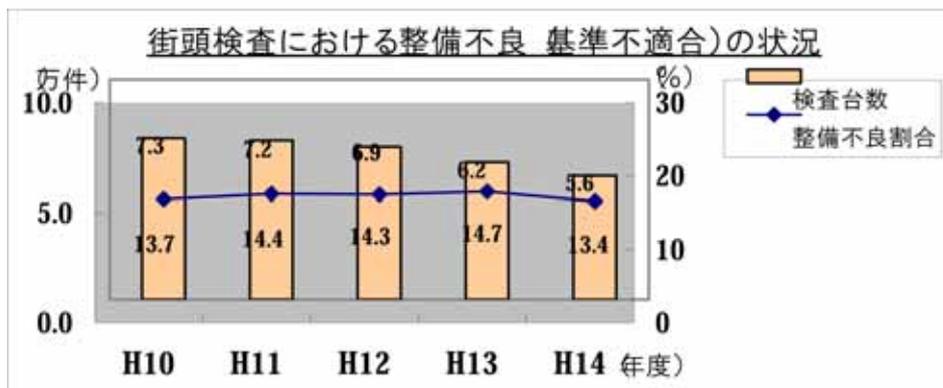
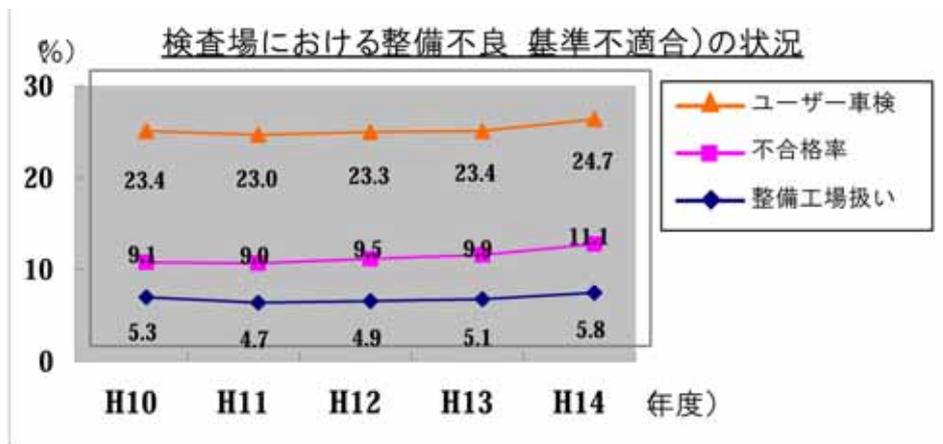
国土交通省：大型自動車使用者等の保守管理状況等実態調査結果(平成13年度)

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								
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
かし取り	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、

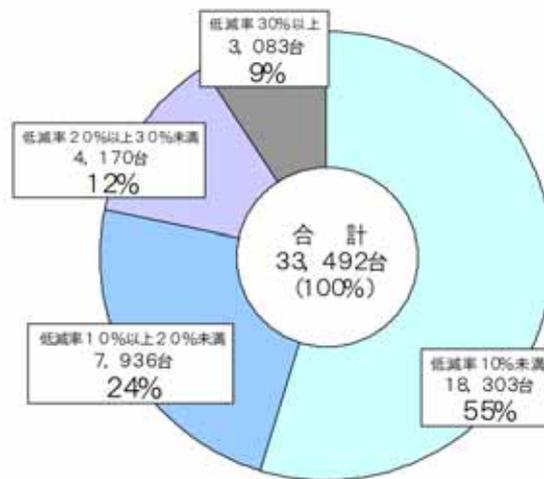
使用に伴って劣化や摩耗するもの(ブレーキパッド、ライニング、オイル類等)  
 使用状況に関係なく経時劣化するもの(ゴム部品等)

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。

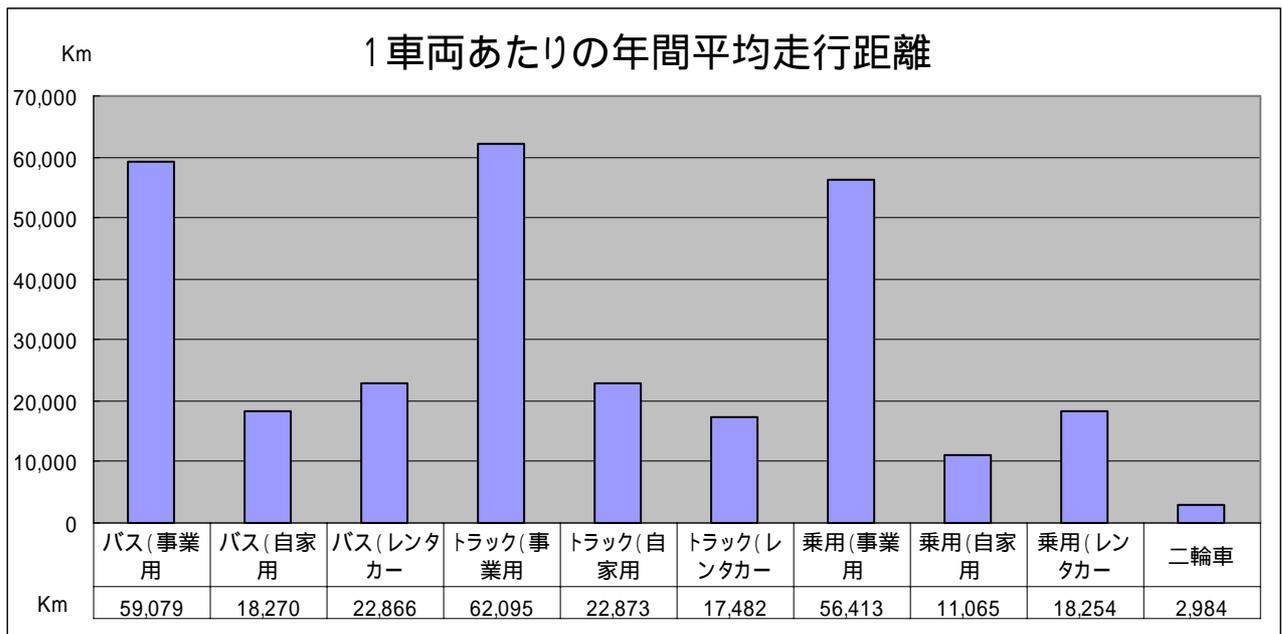
したがって、走行距離や時期的なことに配慮した予防的な点検整備が自動車の安全確保・公害防止を図る上で不可欠である。

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



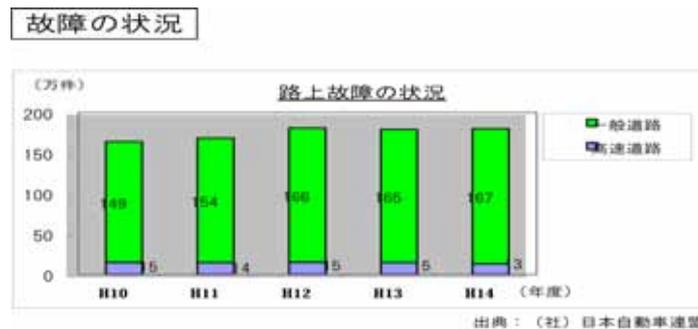
国土交通省：大型自動車使用者等の保守管理状況等実態調査結果(平成13年度)

**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。