

フォーラム「車検について考える」
主催：国土交通省

FORUM

フォーラム「車検について考える」

塩沢会長が整備業界代表のパネリストとして参加 国民全体が点検整備の重要性について意識を持つことが必要

国 国土交通省では、平成16年3月に閣議決定された「規制改革・民間開放推進3ヵ年計画」を踏まえ、「自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討会」において、交通事故などの自動車を取り巻く状況、有効期間延長による社会的影響の試算等必要となる基礎データを収集し、車検期間の見直しに関する検討を行っている。

去 る1月17日には第5回の同検討会が開催され、初回車検の有効期間を1年延長した場合、自家用乗用車の初回車検で11ポイント不具合率が上昇し、613人にも及ぶ死傷者数の増を予測する等、小型二輪車を除く車種についての車検期間の延長は安全と環境に対して大きな悪影響を及ぼすとした考察を発表した。

国 国土交通省では、これら基礎調査検討会における検討内容を広く公表し、一般の方々の意見を聞くことを目的としたフォーラム「車検について考える」を去る2月4日(金)14時30分より新宿・日本青年館ホテル(中ホール)において開催した。

■国土交通省自動車交通局 久米技術安全部長 挨拶

はじめに主催者を代表して挨拶に立った国土交通省自動車交通局 久米正一技術安全部長は、「基礎調査検討会において、ユーザーの保守管理状況、諸外国の自動車検査制度、有効期間を



久米技術安全部長

延長した場合における社会的影響の試算等調査検討が行われ、自動車検査の有効期間に関しての調査結果が取りまとめられたところである。本日、下川座長から検討会における調査結果を講演いただくとともに、一般の方からのより良い意見を踏まえ、国土交通省として本日の意見を基礎調査検討会に伝え、幅広い意見の反映をしていきたい。安全で優しい車社会を実現するため、今後の車検のあるべき姿を一緒に考えていかれることをお願いしたい」と述べた。

■基礎調査検討会座長 下川浩一氏の基調講演

続いて、「自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討会」下川浩一座長から、これまで



の検討結果についての基調講演が行われ、73万台について調査した継続検査時の自動車不具合状況、交通事故、交通渋滞、環境汚染の現状、定期点検整備の実施率等ユーザーの保守管理状況、自動車部品の耐久性能の状況、諸外国における検査・点検整備の実態等、同検討会がこれまで5回にわたって検討してきた調査結果報告(=整備 in Tokyo 2月号33~37頁参照=)についての講演が行われた。

〈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。



パネリスト意見表明

■モータージャーナリスト 岩貞るみこ氏

パネルディスカッションにおいては下川座長をコーディネーターに、パネリストとしてモータージャーナリストの岩貞るみこ氏、日本自動車連盟公益事業部部長の藤原敬生氏、欧州自動車工業会東京事務所理事長のA.N.Rミントン氏、日本自動車工業会サービス部品部会部会長の金子光雄氏、自動車整備業界を代表して本会から塩沢優介会長、国土交通省自動車交通局技術安全全部整備課長の内藤政彦氏が参加、それぞれの立場から意見表明が行われた。

まず、車検というのは正直言いまして面倒くさいです。無くなっていただければいいというのが素直な気持ちで、「もう車検！」と思うくらいのタイミングで来てしまいます。ですから、「もう車検！」とならないように期間を延長していただければ良いかと少し感じていたのですが、車検の期間が延長されますと一回に払う税金の金額が上がってしまいます。ただでさえ高いと思っている税金の額が上がると余計車検に対して時間的・金銭的プレッシャーが掛かってきますので、単純に長くすれば良いというも



のではないというのが金銭的な意味からも見えると思います。

もう一つやはり一番重要なのは、一般ユーザーの皆さん、ほとんど家庭で使う家電製品のような感覚で使っている方が多くいらっしゃいます。ほとんどの皆さんがエンジン掛ければそのまま動き続けるという感覚で乗っていらっしゃるのです。ところが、車というものは機械であり、一歩使い方を間違えると凶器にもなるものですから、コンディションをきちんと保つというのが非常に大切になってくるのです。そういった意味でも、肝心の期間というのは非常にジャストではないかと思っております。

自家用車のユーザーが定期点検をどのくらいしているのかという調査を国土交通省でやられたのですが、約43%という結果になっています。私はこの43%は実際よりも高い数字だと思っております。大体、国土交通省のアンケートに答える方というのが車への関心の高い方です。そういった方に対して「どうですか？定期点検しましたか？」という質問をしたら、「そういえばやったかな？」というくらいで、○と付けていると思うのです。私の感覚で言うと、43%の半分行くか行かないかくらいが定期点検を行っている方だと思っております。やはり、定期点検を行っていない方というのは、タイヤですらきちんと空気圧を見ていないことから判ると思います。今年の夏にずいぶん大きな高速道路絡みの事故がありましたけれども、そのほとんどがタイヤの空気圧がきちんと入っていないことによる事故というのもありましたし、空気圧をきちんと見ることのできない人が

多い中、定期点検をやっているとは思えません。ですから、やはり車検は車のコンディションを保つ上で、非常に重要で且つ本当に最低限必要なシステムであると思っています。

では、3年間の車検をどのようにしていけば良いか、やはり、重い保険を掛けるという感覚を持たせないためにも、車検、それから定期点検といったものをもっと簡単にユーザーの中に浸透していくシステムを作っていただく必要があると思っております。と同時に、一人一人のユーザーがもっと車検や定期点検それから車の安全を、自分が自分の車の安全を保つという危機意識をきちんと持っていただくことが必要だと思っております。

■(社)日本自動車連盟 公益事業部部長 藤原敬生氏

自動車ユーザーの負担感から見た車検期間延長という切り口でまとめました。

結論を先に申し上げますと、車検の際、税金等を同時に支払うことがユーザーにとっては非常に大きな負担感を感じるということです。我々が最近行いましたユーザーの意識調査の結果ですが、車検の際に支払う費用につきましてはほぼ全てにわたり高いということでありました。内訳は「高い」「高すぎる」を合わせて93%、「ふつう」が7%となっております。その中で、最も負担を感じるのはどういう部分なのかという問いに対しまして、「税金」と答えた方が75%、「点検整備費用」と答えた方が11%です。これは車検時に自動車重量税を支払うことにユーザーは大きな負担感を持っていると出ております。次は車検期間についての意見



ですが、安全や環境などを考えた場合の質問では、約半数の46%の人が「適当」と感じており、「やや短い」が24%、「短すぎる」が23%、逆に「長すぎる」「やや長い」は4%という結果です。

ここまでのところでまとめますと、本当にユーザーの負担軽減ということを考えると安全面等での問題が無い範囲での車検の期間延長は大歓迎なのだが、それ以上に車検の際に税金とか自賠責保険を同時に徴収することの意味、あるいは、車検の有効期間分を先払い義務付けることの是非について、大きく見ますと税金そのものを含めて車を持つことによるユーザー負担の軽減ということで検討して欲しい、これがユーザーの本音だと思います。そして日常運転時に気を付けていることの質問ですが、タイヤの空気圧とかエンジンオイルの使用期間とか距離等の順番ではありますが、一つの傾向として、ユーザーは液量についてあまり気を遣わない傾向が読み取れます。「バッテリーや冷却液量等よりボディーの汚れの方が気になる」ということが気になりました。

■ 欧州自動車工業会
東京事務所理事長

A.N.R ミリントン氏

自動車メーカーの責任と車検に対する基本定義についてご説明させていただきたいと思います。自動車メーカーの責任は自動車が販売されると、安全環境基準に適合させることという基本的な責任がございます。欧州メーカーを始め海外自動車メーカーは自動車の信頼性と耐久性を向上させるために多くの人と企業が努力しております。しかしながら、車の使用実態、具体的には時間と走行距離は主要なパフォーマンスのデータではありません。自動車メーカーのもう一つの責任としては、使用しているときに自動車メーカーの意図した安全、環境、性能が維持されるように、ユーザーがメンテナンスをするための情報と技術的なサポートをすることです。そして自動車のユーザーは自動車メーカーの推奨したメンテナンススケジュールに沿ったメンテナンスを充分に実行する責任があります。ユーザーがメンテナンスをきちんと実施で



きるように自動車メーカーはユーザーに対してメンテナンススケジュールをお知らせするとともに、インストロメンタルパネルに電子情報にてメンテナンスの警告を出すことも行っております。しかし残念ながら現実には多くのユーザーの方がメーカーの推奨するメンテナンススケジュールを実行しているとは言えません。国土交通省の調査でも43%の方しか定期点検をしている現状に過ぎません。

海外メーカーは日本とEU諸国に導入されているような車検制度が自動車を市場で正常な状態に保つために必要なものと理解しております。乗用車では日本の車検期間がドイツや英国など最も厳密な車検制度を導入しているEU諸国と同じになっております。したがって、車検期間の延長は国際基準調和の観点からも延長するのは難しいのではないかと我々は考えております。国土交通省の調査では日本での車検費用は他の国と比較すると不当ではないと掲げておりますし、初回の車検期間を3年から4年に延長すると、交通事故の増加、交通渋滞の悪化、環境汚染の増大を招き、その社会への影響は大きいとしております。日本にいる欧州自動車工業会のメンバーは検討会の結論である車検期間は延長するべきではないと理解しております。ただし、この機会に技術の進歩に則した車検時の点検項目の見直しが行なわれることを希望します。

■ (社)日本自動車工業会
サービス部品部会会長

金子光雄氏

自動車メーカーの役割といたしまして、車造りを通じてユーザーに安全・快適で利便性の高い移動手段を提供すること、そのために、高い



金子光雄氏

安全性の確保や環境保全並びに品質向上などを最重点課題として取り上げ、鋭意努力をしているところであります。また、現存する様々な制度に屈することなく社会環境やニーズの変化への対応、あるいは経済の活性化のため、規制改革に鋭意取り組むべきものであり、自動車検査制度についても、自動車技術の進歩や使用環境の変化によって、見直すべきものがあれば見直していくというのが基本的な考え方であります。ただし、自動車検査制度の見直しに当たっては安全確保や環境保全の観点から、科学的なデータに基づいて点検制度の在り方を含めて、多角的且つ慎重で十分な検討が必要と考えます。

2003年小泉首相が今後10年間で交通事故死傷者数の半減を宣言いたしました。しかし、この5年間で交通事故死傷者数は横ばい傾向、自動車の搭乗者における死傷者数も横ばいですが、交通弱者の死傷者数は微増傾向であり、交通事故件数も微増の傾向にあります。環境面においては地球温暖化の進行や、異常気象による風水害等が多発してきております。この度の初回車検期間延長の見直しに当たっては、先程の安全の確保と環境保全を最優先にさせていただきたいと考えております。

自工会として技術的な視点から考察いたしますと、自動車技術はエレクトロニクス等を駆使いたしまして、自動車本来の走行性能を向上させながら、安全性の向上や、環境問題に対応するため、新技術、新機構を開発・採用し、エアバッグシステムや、衝突軽減ブレーキシステム及び低排出ガスシステム等、自動車の性能を向上させてきました。しかしながら、自動車を構

成する各種の装置及び部品、締結連結部位等においては、走行距離など使用環境による劣化や緩みが生じ、あるいは走行するしないに係わらず経年劣化に対する部品・油脂類を多く使用しております。これらの部品・油脂液においてクーラントやドライブシャフトブーツなど一部のものにおいて寿命を向上させているケースもありますが、使用している各種車体、構造などに大きな変化は無く、自動車全体の耐久性向上には寄与しておらず、過去10年間メンテナンスに係る各種の装置及び油脂液や部品などの耐久性に大きな変化はありません。したがって、自動車本来の性能を維持し、安全の確保と環境が保全され、ユーザーの負担を軽減するには使用過程における定期的なメンテナンスが必要不可欠であります。一定期間ごとに保安基準に対する適否を検査する意味もございませぬ。自動車の保守管理責任はユーザーに委ねられているわけでございます。しかしながら自家用乗用車における定期点検の実施率は、半数以上が実施していないのが実態であり、保守管理責任が全うされていないのが現状であることから、保守管理責任の醸成そして、定期点検実施の啓発と併せ、車検制度は最低限の社会的な制度として必要要件と考えます。

身近な例で申しますと人には生活習慣病がありますが、本人の自覚症状が無くても病が体を蝕んで気が付いたときには既に手遅れということをよく聞きます。定期的に健康診断を受け、現在の健康状態を把握し、医師のアドバイスに従うことが健康を保つことであり、その費用も僅かで済みます。しかし、定期健診を受けず、医師のアドバイスにも従わず、大病を罹ってしまうと大変な思いと出費を余儀なくされます。病は本人とその家族の範囲に留まりますが、自動車の不具合が発生したという場合には大変多くの人々に影響を及ぼすことが多々ありますし、時として人命に係わることもございませぬ。基礎調査検討会の調査結果では、4輪において車検期間を延長した場合、不具合率が大幅に増加すると推定されており、自家用乗用車では初回の車検期間を3年から4年に延長した場合、

不具合率が11ポイントも増加し、交通事故死傷者数、交通渋滞、環境汚染等の増加が推定され、社会的な影響が大きいとされております。

以上のようなことを総合的に且つ慎重に検討した結果、現時点では4輪車の初回車検期間の延長に反対せざるを得ないと判断をいたしました。

■社東京都自動車整備振興会 塩沢優介会長

自動車整備業界の代表として、また、我々が日頃車検や定期点検整備を行っております自動車ユーザーの皆様も交えて発言させていただきたいと思っております。

まず、我々自動車整備業界でございますが、「総合規制改革会議」から平成15年末に答申された「自動車検査制度の抜本的見直し」に対しまして我々整備業界としては安全確保、環境保全、技術進歩の各面から車検期間の妥当性を判断するため、国土交通省が実施しました73万台に及ぶ自動車の調査データの分析結果を踏まえて判断すべきであると、そのように一貫して主張してまいりました。

先ほど下川座長から検討結果についてご説明がありましたとおり、部品の耐久性に大きな変化はなく、車検期間を延長することによって、自動車の不具合率は、自家用乗用車の初回車検で11ポイント上昇します。また、死傷者数が613人増加するという試算が示されました。車検延長による社会的影響は大変に大きいことがわかります。

そこで、「安全の問題」ですが、自動車に使用されているオイルやベルト類、タイヤやブレーキパッドなどは走行とともに摩耗劣化します。バッテリーやゴム部品類などは走行しなくても時間とともに劣化します。定期点検整備を行わずに、これらの部品を放置しておけば、故障や事故の原因となります。国が行う車検はその時の車の状態をチェックするもので、次の車検までの安全を保証するものではありません。定期点検整備の実施率が43%とい

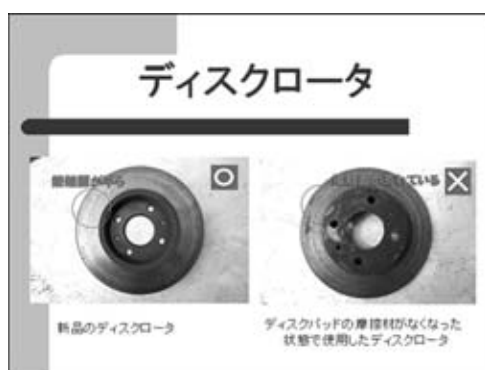


う現状では、車検の有効期間が延長されると、全く点検整備をしないで街中を走行する自動車の台数がこれまで以上に増加することになります。

「環境の問題」についてもお話ししたいと思います。車検期間の延長で整備不良車が増加し、自動車の排出ガスやディーゼル車の黒煙によって、皆様の健康はもちろん、地球環境にも悪影響を及ぼすことが考えられます。国土交通省が実施しましたディーゼル車の黒煙測定によると、対象となったディーゼル車の3万3千台について、エアクリナーエレメントの点検、清掃、交換などの整備を実施したところ、すべての車両で黒煙が減少しました。

最後に「国民負担軽減の問題」でございます。規制緩和の目的は国民負担を軽減して経済の活性化を図ることだと思いますが、車検期間の延長は決して国民負担の軽減にはつながらないと思います。それは、車検期間が伸びた分だけ点検整備が行われない期間も伸び、その結果、エンジンの焼き付きや、ブレーキなどの不具合が発生することが考えられるからであります。一例を示しますと、スライドを見てもおわかりのように、擦り減ったブレーキパッドによる走行





は非常に危険であります。このような状態で走り続けると、パッドの摩耗により、露出した鉄板によって、これは受けの方ですが、ディスクローターが傷みます。その分整備料金は高額になります。また、高いといわれる車検費用ですが、ご承知のように車検時には、自動車重量税や自賠責保険などの法定費用を支払わなければなりません。車検期間が1年延びると、当然一度に支払う税金や保険料の額は増えます。したがって、以上申し上げましたとおり、車検期間を延長することが、必ずしも国民負担の軽減にはつながるとは思えません。

我々自動車整備業者は、社会的使命と誇りを持って仕事をしており、決して規制緩和そのものを否定するものではありません。しかしながら、法で定められている定期点検整備が確実に実施されていない状況では、車検期間の延長を行うことは、車検制度本来の目的である安全の確保や環境の保全が損なわれます。車検期間の延長を議論する前に、法で定められた定期点検整備が確実に実施されるような方策を確立し、国民全体が点検整備の重要性について意識を持つことが必要ではないかと考えております。

パネルディスカッション



各 パネリストから意見発表が行われた後、会場から寄せられた意見や質問に基づいてパネルディスカッションが行われた。



下川座長が司会を務めた

下川：それでは、ディスカッションに移らせていただきたいと思います。皆様方から沢山のご意見やご質問が寄せられております。それでは、バイクの初回車検のことについてどのように考えているか岩貞さんをお願いします。

岩貞：バイクの車検延長については、私は個人的にはとても良いことだと思っております。と言うのは、パーツとしては4輪車と耐久性性能があんまり変わらないという報告もいただいていますし、オートバイの場合は250ccの場合は



車検がありません。ですから、400ccに乗っている人達は車検を受けるという足かせがあるので、車検の期間が延長されることによってビックバイクを買う方たちがもっと増えてきてくれればいいなと思います。ただ、車検が延長されるイコールバイクの安全性が上がったという訳ではありません。きちんとした定期点検があってこそ、車検の制度が成り立つというのを皆さんにも伝えていただきたいと思います。

下川：どうもありがとうございます。事業用乗用車の保守管理状況が極めて良いのに係わらず、どうして今回延長は見送られたのかというご質問が出ております。国土交通省・内藤整備課長をお願いいたします。



内藤：基礎調査検討会においてユーザー代表の方も入っていただいて検討した結果でございますが、4輪車については検査期間を延長することにより安全環境面の影響が大きいという結果が出ております。具体的には、社会的影響に繋がる自動車の不具合の増加率が換価できない程大きかったということがございます。もう一つは検査周期を延長しても期間の延長によって増えるコストというものがございます。税金や保険あるいは点検整備料金の面から期間延長をするメリットがなかなか窺えないという点もございます。また、タクシー固有の状況としましては、自家用乗用車、マイカーに比べると走行距離が大変長いので、その分故障不具合率が事故に影響する確率が高いのではないかと考えております。こういった点を総合的に勘案いたしまして、自動車基礎調査検討会として4輪車のうちタクシーを含めて期間延長というのは安全環境に対する影響が大きいというご意見をいただいており、私どももこれを尊重して検討を進めてまい

りたいと思っております。

下川：ありがとうございました。データの取り方、内容についての質問が少し出ております。一つは重度後遺障害者の数は平成10年までのデータで古いのではないかと、新しいのは無いのかという質問と、部品の耐久性についての質問、メーカーにただ耐久性が良くなったかなってないかということを知りたいという質問ではないか、もっと、どこがどんな風になって、製造的にまだ、改良されてないということなのか、もう少し踏み込んだ調査が必要だったのではないかとご意見を踏まえてお答え願います。



内藤：まず、重度後遺障害者につきましては、数字が確定するまで時間が掛かるということをご理解いただきたいと思います。具体的には認定審査というものをを行うので、現在最新データとして出

ているのは平成14年となります。それからもう一つ、耐久性につきましては検討会の調査結果の中で、ロードサービスのデータと国内の自動車メーカーの出した交換部品の耐久性の変化についてデータを示しましたが、それ以外にも多方面の調査を行っております。例えば、私ども検査場において不具合があって不合格になったものの変化など、あるいは、同様のものを外国の検査機関のような、ちょっと違う環境におかれている状況においてどうであるか、その中における日本車のレベルがどの位なのかといったことも調べております。また、輸入車についても違った角度から点検整備方式について何か大きな変化がこの10年間くらいにあったか。このような非常に多角的な調査を行ってございまして、この全てにつきましては、開示資料として国土交通省のホームページに全て公開をしております。

不具合データの分析でございますが、これは全て現状の実勢値に則りまして分析を進めており、車検時に入庫された時に実際に専門家が車を診ているものをカウントし、73万台分集計をしております。その集計方式につきましては専



門家の方々、学識経験者を含めまして集計に対しての議論を充分いただいた上でやっておりますので、私どもとしては客観的なデータについて科学的な推計が充分に行われていると理解しております。

下川：ありがとうございます。あと、特に点検整備をもっと促進したらどうか、あるいは少し義務付けてはどうかというような提案を含めたご意見も出ております。それから検査の質というものには国際的に見てどうなのかというような疑問も出ております。要するに自己責任がしっかり定着していないと、車検問題を幾ら議論しても事故に繋がるような不具合率が減らないわけですから、また、自己責任が社会に対する責任にも繋がっているわけですから、その辺のところを特に技術的な点検整備についてのご意見をお願いします。それではJAFさんお願いします。



藤原：我々は点検教室を年間で150回位やっており、地道な活動を行っております。自己責任の定着に関して具体的な手法としては、例えば人間ドッグとか健康診断では一定の範囲が示されます。

あなたはかなり危ないよとかそういうものです。車検結果においてユーザーにそのような情報を与えられればと思います。例えば今回の車検は通ったけどかなり際どい状態だったとか、あるいはブレーキパッドでいえばもう少しだったのか、それとも1年くらいでちゃんと交

換してくださいとかのメッセージを込めたようなデータを含めて与えられればかなり車検に対する意識も変わりますし、定期ではなくても点検というものに関心が持てるのではないかなと思います。

下川：どうもありがとうございました。それでは、自動車工業会さんお願いします。



金子：自動車も機械モノであって、数万点の部品から成り立っております。全ての部品、油脂液類の対策を施すのは非常に難しいので、やはりメンテナンスが必要ということでございます。自己責任の醸成ということは大きな課題としてあります。

先日、新聞記事に自動車タイヤ協会が行った路上タイヤ点検の実施結果が出ておりました。4,328台中19%が整備不良と出ておりましたこともあり、定期点検できちんと整備して、安心して走れるということが何よりも重要です。点検整備の推進運動を通じてユーザー自身による保守点検管理の責務の定着活動を展開しております。なかなか現実としてはうまく行かないところですが、今年も啓発活動を展開します。

下川：東整振さんの立場としてもお願いいたします。

塩沢：整備事業者として、当然お客様に対しても、一事業者個々で啓発活動を行っております。また、業界としても、マスメディアを使い、国土交通省のご指導をいただきながら「点検まつり」等、各支部でも非常にきめ細かくやって



おりますが、依然としてなかなか状況が良くなりません。先程、43%の人が定期点検を行っているとお話がありましたが、私ども整備事業者の間では、実際に43%という数字ではなかなか定期点検

は入ってこない。当然我々としても、事業として入庫の促進をお願いしてはいますがなかなか入ってこないのです。これは法律で義務付けられていても罰則規定が無いことによるものかと思えます。罰則規定が無いとどうしても日本の国民性というのか動かないのかなあというような疑問点があります。あるいは罰則規定が無くとも社会としてもう少し考えられないか。例えば保険業界等とタイアップする、また、交通事故や交通違反等のアクシデントがあった場合にきちんと点検整備している車についてはどうにかしてもらえないかなど、何らかの形で、社会全体でもう少し制度を補強するようなものを考えていかないと、現在のPRではやはり限界があるのではないかと感じております。

下川：ミリントンさんいかがですか？ヨーロッパから見たユーザーによる点検整備について。

ミリントン：ヨーロッパにおいても、メーカーが推奨しているメンテナンススケジュールが実行されていないことも事実だと思います。各メーカーでもユーザーに対して何らか点検整備の情報を与えているのですけれども、一般のユ



ーザーは故障が無い限り内容を見る人は多くないのではないかと思うのです。そのためにはインストロメンタルパネルに電子情報をユーザーの目の前で現しますと、定期点検の意識が向上されるの

ではないかと思うのです。メーカーが推奨するメンテナンススケジュールと一台当たりの実際の必要なものは必ずしも同じことではありません。車の使い方と時間の考え方の結び合った情報をリアルタイムでユーザーに提供するならば、一般の技術に余り関心の無いユーザーであっても、車が人間ドックというか車のドックに入る時期になってきたという認識が強くなるのではないかと思います。もう一つ考えなければいけないのは、何らかの形でユーザーに対してインセンティブを与えられないかということです。例えば、自賠責とか任意保険において定期点検を実施されている方たちに対して何らかの優遇性を与えることができないか、あるいは、事前にセットで数回の定期点検の割引券などというようなシステムがあれば、ユーザーが定期点検の経済性のメリットを認識してくださるのではないかと思います。一番効果があると思うのはその車自体の定期点検が何時になるのか、その情報をリアルタイムで判ることができたら、一番効果があるのではないかと思います。

下川：ありがとうございました。実はこの間

当日は220人余りが参加した



題は、本当に車検というものが将来どうあるべきなのかという問題であります。これからはそういうことも含めて規制改革委員会からできるいろんな問題もございますけれども、かなり抜本的なこともこれから考えていかなければいけない、そういう時代に入りつつあるのではないかと申上げておきたい。最後に、規制改革会議に若干申上げておきたいと思えます。これは、車検期間云々についてあるいは、規制緩和規制緩和ということもさることながら、自動車の安全や環境の問題ももっと会議で議論されるべきではないかという意見と、やはり自動車の税金は高すぎるのではないかと申上げておきたい。これを含めてもう少し議論があってもいいかというご意見があります。岩貞さんと、ミリントンさんに規制改革会議の活動について、どうのご意見があるか伺いたいのですが。



岩貞：ユーザーがなかなか車検や定期点検に向かえないのは高いというイメージがあるからなのです。やはり、車に対する税金は非常に高いと思います。税金の使われ方がきちんとしていけば納得して出せるのですが、今の政府のいろんな動きを見ているとどうもそうではないなと。ちゃんと使って欲しいというイメージをいつも持っています。ですから、車の税金、車検時に掛かる税金をもっと安くしていただきたいというのはやはり存在します。それからユーザーの意識をなるべく高くさせなければいけないというのは本当に感じています。ただ、やはり、ユーザーも頑張る、その代わりシステムの方もきちんと作っていただきたいという思いがあります。それから車検制度につきましても、ユーザーが受けに行ったりする時にどうしても受けにくい部分があると思うのです。例えば先日ユーザー車検をやりましたけれども、日曜日やっていないとなりますと、一般の方だと平日に休めなかったり、一番の問題なのが、うっかり1月10日に車を買ってしまうと、12月10日からの1

ヵ月間に車検を受けなければいけない。年末のそんな忙しい時期に受けに行けない方が非常に多くいらっしゃるのです。免許の書き換えなどは前後1ヵ月と変わりました。そういった形でもっとユーザーの方が車検を受けやすい、定期点検を受けやすいシステムを作っていただきたいと思います。

下川：ありがとうございます。



ミリントン：基本的なスタンスは経済活動に対する規制を出来る限り緩和ないし廃止すべきだと思います。社会とか環境の分野では規制を最小の形で直すべきだと思います。そういうような立場

から見ますと、今回の検討会の結果はその精神に沿っているのではないのでしょうか。すなわち、検討会の調査の結果を見ますと、検査の周期を延長するならば、その社会に対するインパクトは相当なものというデータが出てきた。そういう意味で、社会規制として今の車検制度が適当なものではないかという結論が達成できると思います。それと同時に検査の時期やサービスを多様化して出来る限りこの産業への参入のネックを廃止して、サービスの競争を今よりも促進させる方が良いと思いますし、ユーザーに対するサービスの多様化によって必要なコストを最低なものに抑えるべきであります。それによって環境と安全の立場から見ますとシステムがうまく運営できると思いますし、国民に対しても不必要な負担がないと思います。

下川：ありがとうございます。それでは、今日のフォーラムを終了させていただきます。

□ □ □

当日は、一般参加者を含めた220人余りが本フォーラムに参加し、今後の車検期間延長の行方が気になるころ、各代表パネリストからの意見表明に熱心に耳を傾ける中、2時間を超えるフォーラムは終了した。