

国土交通大臣
石原伸晃殿

平成 15 年 11 月 12 日
総合規制改革会議
議長 宮内義彦

資料等提出依頼

10月22日の第12回総合規制改革会議アクションプラン実行WGにおいて、委員、専門委員から貴省に対して要求のありました事項等について、総合規制改革会議令第5条第1項に基づき、下記のとおり、資料、データ等の提出をお願い致します。

提出期限：11月20日（木）

原則として、提出された資料はホームページ等において公開させていただきます。なお、期限までに提出が困難な場合は、その理由及び提出可能な時期についてもご回答いただきたくお願い致します。また、期限までに提出が困難な場合または提出がなかった場合は、その事実及びその理由も公開させていただきます。

記

1. 自動車整備業の売上高が減少していることについて、自動車部品の品質向上の結果整備不要となったことの影響、整備事業における競争激化に伴う価格低下の影響が、各々どれだけあったのか（あるいは現在どのような影響を与えているのか）お教え願いたい。
なお、回答に当たっては、たとえば自動車部品の品質向上に関しては、トラック部品の品質向上、自家用自動車部品品質向上など、自動車の形態別に与えた影響を区分していただきたい。
2. 国土交通省提出資料のうち車検プランについて、トッピングコース、おてがるコース、おすすめコース、おまかせコースがそれぞれどの程度の割合で実施されているかお教え願いたい。

3. アメリカでは州によって車検期間が異なるが、同一車種の自家用車が、たとえば、車検期間が3年の州において発生する整備不良による事故率が、車検期間が1年の州と比較して高いかどうか、車検期間が3年の州で発生した整備不良による事故率が、車検経過後1年から3年までの間が高いかどうか、における整備不良による事故は重大かどうか（いかなる事故内容か）

という統計的分析があるか。あればお示しいただきたい。

また、我が国においては、過去、車検期間の延長を自家用車、トラックで行っているが、「車検期間が延びたがゆえに整備不良となったかどうか」、「車検期間延長によって生じた整備不良が原因となって重大な事故が起こったかどうか」について統計的に分析したものをお示しいただきたい。

4. 平成12年度から平成15年度末まで、検査時における不具合実態等を分析するためのデータ収集をしているとのことであるが、データ収集方法および現時点までのデータ収集実績を具体的にお教えいただきたい。（なお、集計が未定の場合は、方法だけでもお教えいただきたい。）
- また、不具合の定義について詳細にお教えいただきたい。（例えば、自動車メーカーの推奨する定期交換に基づき交換した場合、メーカーの推奨する期間到来による調整の場合などの事例を明示してほしい。）

5. 自動車検査（いわゆる車検）と点検・整備は、法律上明確に区別されている国が多いと聞くが、下記のそれぞれについての国際比較をお示しいただきたい。

（1）自動車検査制度について

法的な位置付けについて（安全（保安）基準、環境基準に区別の上、法的に義務づけられている（罰則の有無も含めて）か、ガイドライン等による推奨にとどまるか等）

項目数と主な項目

基準（定期的か走行距離に応じてかなど）

の基準の根拠

（2）点検・整備について

法的な位置付けについて（法的に義務づけられているか（罰則の有無も含めて）、ガイドライン等による推奨にとどまるか等）

項目数と主な項目

基準（定期的か走行距離に応じてかなど）
の基準の根拠

6. 諸外国において車検制度を設けない地域もあると聞くが、このような地域はどのように自動車の安全性、環境基準適合性を担保しているか。また、その手段の効果はどのようなものか。
7. 自動車について、その耐用年数が何年か、データを収集しているか。収集しているのであれば、お示しいただきたい。

なお、この他にも追加依頼、回答を踏まえた再依頼など有り得ますことをお含みおき下さい。

【参考】総合規制改革会議令（平成13年3月30日政令第87号）(抜粋)

第5条（資料の提出等の要求）

会議は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、関係行政機関の長に対し、資料の提出、意見の開陳、説明その他必要な協力を求めることができる。

2 内閣総理大臣は、会議からその所掌事務を遂行するため必要があるとして申出があったときは、関係行政機関の長に対し、資料の提出、意見の開陳、説明その他必要な協力をすべきことを求めることができる。