

平成15年11月20日

総合規制改革会議 御中

国土交通省

資料提出依頼について(回答)

平成15年11月12日付け標記依頼について、下記のとおり回答致します。

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。

(回答)

自動車を使用することにより劣化、摩耗する部品については、一部に耐久性の向上が行われ、交換間隔が延長されたものがみられますが、大半は耐久性について大きな変化はありません。(表参照)

従って、自動車整備業の売上高が減少している要因の大半は、整備メニューの多様化、ニューサービスの浸透等整備事業における競争激化に伴う価格低下と考えています。

表：自動車部品の耐久性調査（平成5～15年）

部品名	自家用乗用車（調査メーカー5社）		貨物車（調査メーカー4社）		
	耐久性向上を図った	変更なし	耐久性向上を図った	変更なし	
ブレーキ	マスターシリンダのピストンカップ/ブーツ	1社	4社	該当せず	該当せず
	ホイールシリンダのピストンカップ/ブーツ	なし	5社	なし	4社
	キャリパのピストンシール/ブーツ	なし	5社	なし	4社
	パッド	なし	5社	なし	4社
	ライニング	なし	5社	1社	3社
	ブレーキ液	なし	5社	なし	4社
エンジン	ファンベルト	1社	4社	なし	4社
	冷却水（LLC）	2社	3社	1社	3社
	オイルエレメント	1社	4社	なし	4社
その他	ドライブシャフトブーツ	4社	1社	該当せず	該当せず
	ワイパーブレード	なし	5社	なし	4社
	マフラー	1社	4社	1社	3社

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。

（回答）

当方からの提出資料の「車検プラン」のコースを用意しているディーラーに問い合わせたところ、ユーザーの各コースの利用実績は以下のとおりとの回答を得ており、ユーザーが自らの意志により選択することができるものと理解しております。

トッピングコース利用件数割合 2%

（・法定24ヶ月点検＋総合検査）

おてがるコース利用件数割合 59%

（・法定24ヶ月点検＋総合検査
・下廻りスチーム洗浄（エンジンルーム一部清掃）＋ブレーキオイル交換＋
タイヤローテーション・バランス調整

おすすめコース利用件数割合 37%

- ・法定24ヶ月点検 + 総合検査
- ・下廻りスチーム洗浄(エンジンルーム一部清掃) + ブレーキオイル交換 + タイヤローテーション・バランス調整
- ・エンジンオイル交換 + オイルエレメント交換 + LLC交換 + 発煙筒交換 + ブレーキ分解・清掃

おまかせコース利用件数割合 2%

- ・法定24ヶ月点検 + 総合検査
- ・下廻りスチーム洗浄(エンジンルーム一部清掃) + ブレーキオイル交換 + タイヤローテーション・バランス調整
- ・エンジンオイル交換 + オイルエレメント交換 + LLC交換 + 発煙筒交換 + ブレーキ分解・清掃
- ・ベルト類交換、エアフィルター交換 + 超撥水ウインドウシステム + かんたん撥水ボディーコート

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。

(回答)

(1) アメリカに係るご質問

ご質問のような統計的分析があることは現時点では確認できていません。

(2) 我が国に係るご質問

車検期間の延長については、検査時における不具合実態等を分析するためのデータ等をもとに、延長による安全確保、環境保全等の状況に重大な変化がないことを慎重に推定した上、延長を実施しています。なお、「車検期間が延びたゆえに整備不良となったかどうか」及び「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」の視点による統計はありません。

4 . 平成 1 2 年度から平成 1 5 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お願いしたい。)

(回答)

検査時における不具合実態のデータは、指定整備工場に継続検査の依頼があった自動車について、整備前の不具合の有無の状況を確認し収集しているものです。

これまでに収集したデータは約 5 7 万台で、最終的には 7 0 万台を目標に収集する予定としています。

不具合の定義は、「道路運送車両の保安基準に適合していない状態又は適合しなくなるおそれがある状態」としており、それ以外は不具合なしとしています。

なお、自動車メーカーが定めている定期交換部品の交換の有無等については調査項目の対象としていません。

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（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

（回答）

10月22日に行われた国土交通省と総合規制改革会議との意見交換（公開討論）において双方から言及のあった米国カリフォルニア州及びニューヨーク州並びに欧州4カ国（イギリス、フランス、ドイツ、スイス）を対象に調査しました。

（１）自動車検査の概況は以下のとおりです。

法的な位置付けについて

米国

連邦政府としては、安全についてガイドライン（罰則なし）により、環境について連邦法（大気汚染が深刻な人口集中地域に義務付け：罰則あり）により、それぞれ規定。

ニューヨーク州においては、安全・環境について州法（罰則あり）により、カリフォルニア州においては、環境について州法（罰則あり）により、それぞれ規定。

欧州

EU連合としては、安全・環境について指令（加盟国への義務付け。罰則なし）により規定。

欧州4カ国においては、安全・環境について法律（イギリス、フランス、ドイツは罰則あり）により規定。

項目数と主な項目

項目数は分類方法により異なりうるため一概にいえませんが、具体的な項目については日米欧でほぼ同様と理解している。

米国

連邦政府としては、安全関係はブレーキ、緩衝装置、走行装置、環境関係は排出ガス。

ニューヨーク州においては、ブレーキ、緩衝装置、走行装置、ランプ、排出ガス等自動車全般の構造装置。

カリフォルニア州においては、排出ガス。

欧州

E U 連合としては、ブレーキ、緩衝装置、走行装置、ランプ、排出ガス等自動車全般の構造装置。

欧州 4 カ国においては、基本的にブレーキ、緩衝装置、走行装置、ランプ、排出ガス等自動車全般の構造装置。

基準(定期的か走行距離に応じてかなど)

米国ニューヨーク州及びカリフォルニア州、欧州 4 カ国において、全て定期的な検査であり、走行距離基準のところはありません。

基準の根拠

それぞれ、米国連邦法、ニューヨーク州法、カリフォルニア州法、E U 指令、欧州 4 カ国の法律に根拠があります。

(2) 点検整備の概況は以下のとおりです。

について

米国カリフォルニア州・ニューヨーク州、欧州 4 カ国とも、日本と同様に法令により自動車の適切な保守管理が使用者に義務付けられており、基準に適合しない自動車を運行した場合等の罰則は法令により規定されています。

但し、日本も含め各国とも、保守管理そのものについての罰則はありません。

、 、 について

点検項目、実施時期(定期的か走行距離に応じてかなど)については、諸外国では一般的に自動車メーカーが、日本では国及び自動車メーカーが定めていますが、その内容は各国ともほぼ同じものとなっています。

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。

(回答)

車検制度を設けていない国や地域が、どのようにその国や地域での自動車の安全性、環境基準適合性を担保しているのかについては、それらをどの程度担保しようとしているのかも含めて現時点では承知していませんが、国情、交通の状況の違い等により、さまざまな考え方があるのではないかと考えています。

なお、車検制度を設けている国や地域では、安全確保、環境保全のための有効な施策として車検制度を設けていると認識しています。

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。

(回答)

耐用年数(自動車が使用に耐える期間)に関するデータは収集していません。

なお、自動車は、適切な保守管理を行えば相当長期に使用できることから、一概に耐用年数を何年ということはできないと考えています。

また、耐用年数とは異なりますが、現在の日本での平均使用年数*は、例えば乗用車及びトラックについては以下のとおりです。

乗用車 10.6年(平成13年度)

トラック 10.9年(平成13年度)

*：平均使用年数

当該年度(1年間)に抹消登録された自動車の使用年数の平均値。