

車検制度改革とその問題点

武川 明*

車検・定期点検整備制度を抜本的に見直す道路運送車両法改正案が国会に提出された。モータリゼーションの成熟化と自動車の性能向上を背景に、定期点検を大幅に簡素化、また前検査すなわちユーザー車検を公認するなど思い切った改革を試みている。使用者の自己管理責任を前面に押し出したことも画期的な試みである。しかし、欧米流の自己管理に移行することは簡単ではないし、時間もかかる。車検をパスさえすればという安易な風潮がはびこる危険性もないではない。自己責任原則をどれだけ国民の間に浸透させることができるかが、成熟したモータリゼーションにふさわしい車検制度実現の大きな鍵である。

Reform of the Motor Vehicle Inspection System and Related Problems

Akira TAKEKAWA*

The Road Transport Motor Vehicles Act Amendment Bill, which drastically reviews the vehicle inspection and periodic inspection system, has been presented in the Diet. Motoring has come of age and motor vehicles have improved in performance. Reflecting this, the Bill is experimenting with radical reforms including the major simplification of periodic inspections and the authorization of pre-inspection, that is, user inspection. Launching this across-the-board, user self-regulation is an experiment which breaks new ground. However, the transition to self-regulation as seen in Europe and the U.S. is time-consuming and far from simple. There is a possible danger of a tendency to attempt to merely pass the vehicle inspection as opposed to maintaining vehicle road-worthiness. There is no way of knowing how far the principle of self-regulation will permeate into the strata of society. Nevertheless, it is a major key in attaining a motor vehicle inspection system congruous with a fully-matured motoring society.

1. はじめに

車検・定期点検整備制度が来年夏にも大きく変わろうとしている。臨時行政改革推進審議会（第3次行革審）、運輸技術審議会の答申を受けて制度見直し作業を行っていた運輸省は4月8日、道路運送車両法（車両法）の改正案を閣議に提出した。6カ月定期点検の義務づけ廃止や12カ月および24カ月定期点検の点検項目の半減、さらに「検査と点検の前後を問わない」と前検査・後整備を容認するなど、わが国の自動車検査制度の画期をなす改革といっても過言

ではないだろう。

今回の改革はモータリゼーションの成熟、自動車の性能、耐久性の大幅な向上、そしてマイカーの普及に伴う使用実態の変化…に応じた制度をつくろうという試みである。また車検制度やこれにリンクする定期点検整備に対して広く国民一般から「料金が不透明／高すぎる」「過剰整備」などの不満の声があがっていたことも理由の一つである。今回の車両法改正に至る各段階の論議もこうした批判を踏まえた上で進められたものである。

今回の車検改革はまた、この間の政府による許認可事務の見直し、いわゆる規制緩和の流れに沿ったものである。昨今、政府による諸規制に対して改廃を求める世論が高まり、見直しが進められている。政府規制が企業活動や企業間競争をいたずらに拘束

* 日刊自動車新聞編集局記者
Staff Writer,
Editorial Office, Daily Automotive News
原稿受理 1994年5月23日

したり、外国からの参入の障壁となっている結果、国民一般や消費者に不利益をもたらしているとの理由からである。ただ注意すべきはこれらの政府規制には経済的規制だけでなく社会的規制、安全規制もあることである。安全規制を何の担保もなく廃止していいのは議論の余地があろう。そして車検制度はいうまでもなくこの安全規制の最右翼に位置付けられるものである。

92年3月末現在で見ると、運輸省は1,966件と全庁の中でもっとも多くの許認可事項を抱えている。昨年、政府総合経済対策が策定されたが、車検制度見直しは運輸省の規制緩和の目玉となっている。

見直しの前提となっているのは6,500万台を超えるまでに膨らんだ自動車の普及状況と、これに伴う技術・性能の進歩、使用形態の変化であるが、同時に成熟した自動車社会にふさわしい使用者自身の保守管理意識を形成し、上からの規制でなく使用者が自らの責任意識に基づいて行動する欧米型の自己責任主義に移行することも大きなねらいとされている。規制見直し、緩和の担保ともいえるこの自己責任原則がどこまで浸透するか、が車検制度始まって以来の大改革の成否を左右するといってもいいであろう。

車両法改正案は、4月8日、国会に送付されたものの5月半ばに至るも委員会審議の見通しさえたっていないのが現状である。政局は混迷の度を深めており、今129国会で決・成立するか不明といわれている。また、公表されたのはまだ車両法本体部分のみであり、改廃される点検項目など細部を規定する政令(施行令)、省令(施行規則)の策定作業は原則として改正法の成立、公布後とされている。したがって、制度改定の全体像は完全には姿を現わしていないことをお断りしておく。

2. 自動車交通と車検制度の歴史と現状

2-1 わが国のモータリゼーションの現状

自動車保有台数6,500万台、免許保有人口6,400万人。よくいわれるとおり、わが国において自動車は急激な勢いで普及し、今や世界でも例のないほどの自動車大国に成長した。一家に一台はおろか、複数所有世帯もめずらしい光景ではなくなっている。自動車普及率を主要国と比較してみると、日本が1台当たり2.0人で、米国の1.3人、カナダの1.6人、オーストリアの1.7人、イタリアの1.8人に次ぐ普及率となっている¹⁾。イタリアは別として、広大な国土を持ち公共交通網の整備が難しいこれらの国々と肩をな

らべていることは驚くべき現象といっていだろ。免許保有率も1992年末現在で63.3%に達している。男性では80.2%、女性も47.4%とほぼ半数近い。さらに20~40代をみれば男性は90%超、女性も80%近くに達する。「国民皆免許」との言葉がまさにふさわしい²⁾。

自動車と免許の普及の原動力となったのはいうまでもなく自家用乗用車=マイカーである。6,500万台のうち自家用乗用車は5,200万台と80%を占めている(軽自動車を含む)。

一方、マイカーの普及と反比例して走行距離は年々短くなっている。1970年、15,300kmあった自家用乗用車の年間平均走行距離は91年には10,300kmと2/3に落ち込んでいる³⁾。日曜や休日しか乗らないサンデードライバーや、主婦が専ら近所への買い物に利用するといった限られた用途にのみ使用される車も増え、平均走行距離を押し下げる結果となっている。

年間400万台を超える乗用車が販売され、平均5~6年で乗り換えられている。世界でも例を見ない自動車消費社会はまた、自動車の生産技術、性能、耐久性の向上をサポートしてきたことも間違いないだろう。「最近の車は壊れにくくなった」とよくいわれる。一例として高速道路上での故障率(故障車両を走行台数で割った割合)を見てみると、1982年は0.026%、91年は0.017%と減少している。また整備不良による事故件数の割合も、82年の0.050%から91年の0.035%へと同様に減少傾向にある⁴⁾。

2-2 車検制度、わが国の歴史

自動車の構造や安全基準を定めた法律がわが国で初めて制定されたのは1919(大正8)年のことだった。1900(明治33)年にわずか2台を数えるに過ぎなかった自動車は乗り合いを中心とした自動車運輸事業の発展により20年後の同年には7,095台まで増加、これに伴い交通事故も頻発するようになる。それまでは自動車関係の法令としては道府県ごとに定められた取締規則があったが、内務省はこの統一化を進め、「自動車取締令」として1919年2月15日施行した。

取締令では自動車の定義を定めるとともに最高速度、構造装置、車両番号、運転免許、車体検査について初めて規定した。とはいえ構造装置、車体検査などの規定は警視庁の取締令の域を出ておらず、決して十分ではなかったといわれている。

これが全面改正されたのは昭和になってからだっ

Table 1 83年以前・以後の点検項目

		旧	新	削減率(%)
自家用乗用自動車等	6か月	46	→ 16[20]	65.2
	12か月	87	→ 60	31.0
	24か月	119	→ 102	14.3
自家用貨物自動車等	6か月	73	→ 41	43.8
	12か月	133	→ 120	9.8
事業用自動車等	1か月	79	→ 42	46.8
	3か月	112	→ 94	16.1
	12か月	163	→ 149	8.6

注) [] 内の数値は軽貨物車の場合を示す。

出典) 運輸技術審議会答申参考資料 (93.5)。

た。内務省は1933年11月、改正自動車取締令を施行した。ここで初めて保安基準が明確に規定されることになる。自動車の種類も「普通」「特殊」「小型」の3種類に分類され、また第3章に「検査」の項目が新設された。ここでは検査の有効期間が1年と明記された。

戦時中は軍需産業集中化に伴い「乗用車製造禁止命令」が出され、自動車の普及は一時的に停滞するが、戦後の復興とともに再び急カーブを描いて増加する。1950年の31万台から55年には133万台へとわずか5年間に4倍もの増加をみている。

こうした中で政府は自動車取締令を廃止するとともに道路運送法を制定した。ここでは検査(54条)、整備(55条)、登録(56条)の各規定も設けられた。また検査細目や整備内容、技術基準などが運輸省令に規定された。

現在の車両管理思想の基本をなす道路運送車両法が制定をみたのは1951年のことだった。急激に進むモータリゼーションに対し車両保安基準をわずか3条だけで規定している道路運送法では対応できないのが大きな理由だった。当時の山下猛運輸大臣は車両法の提案理由を次の3点に整理し説明している。
①登録制度の充実②構造装置の技術基準の設定、車両検査制度の充実③使用者の自主的な整備に必要な体制の確立、整備事業の認証と健全な発達により、保安の完璧を期する――。

その後、車両法は頻繁に改正を受けるが、基本的な考えは変わっていない。細部については52年に行われた第1次改正で車検証の有効期間を旅客車両9か月、貨物1年、その他2年と規定した。さらに62年の第2次改正では旅客車両の有効期間を1年に延

ばしている。また63年の第4次改正で軽自動車を臨時検査の対象に加えた。さらに72年には正式検査を決定、軽自動車検査協会が設立されている。自家用乗用車の車検の有効期間は52年の改正で2年に、さらに83年からは初回のみ3年となった^{5, 6)}。

一方、点検整備基準は当初は走行距離を中心に定められていた。例えば52年の省令では、2,500km、7,500kmごとの点検清掃項目を示し、適切な時期に分解整備をするよう規定している。さらに32年の省令改正で1,000、4,000、24,000kmごとの整備基準に変更、58年の改正で走行距離、月単位併用に、63年の改正で月単位基準となった。点検項目は83年の改正で相当数の削減をみている (Table 1)。

2-3 現行制度の概要/運用実態

国民車構想など政府のマイカー普及施策もあって、わが国の自動車保有台数は昭和30年以降、急激に増加してきた。1994年2月末の保有台数は6,641万台を数えるに至っている。ここから小型二輪および小型特殊自動車を除いた検査対象自動車だけを数えても6,461万台となる。これらの自動車が毎年または2年、3年という一定の周期で車検を受けているわけである (Fig.1)。

自動車検査、いわゆる車検と呼ばれるものには新規検査、継続検査、構造変更検査、分解整備検査、予備検査がある。この内、一般に車検と呼ばれ、またここで考察の対象にしているのは継続検査である。

継続検査の周期は自動車検査証の有効期間として車種別に定められている。現行制度では、自家用乗用車は初回3年・2回目以降2年(車齢11年超は1年)、軽トラックは初回・2回目以降とも2年、バス・タクシー・トラックの事業用自動車は初回・2回目以降とも1年ごととなっている。

継続検査の方法としては現在、以下の3通りがある (Fig.2)。一つは指定整備工場(民間車検場)に委託する方法である。指定整備工場は点検・整備・完成検査を実施、保安基準適合章を国の検査場に持ち込み、書面審査を受ける。もう一つは認証工場に委託する方法である。この場合は認証工場は点検・整備を施した後、現車を検査場に持ち込み、実車検査を受けなければならない。そして残る方法が「ユーザー車検」と呼ばれるもので、82年の制度改正以降、事実上認められている。使用者自身が点検・整備を自ら施した後、国の検査場(陸運支局、検査登録事務所)で実車検査を受ける。

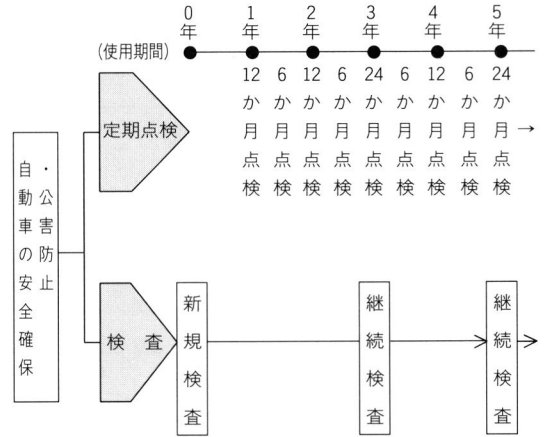
運輸省によると継続検査件数は年間1,980万2,000

件に上る（92年度実績/次頁Table 2）。この内、指定整備が66.6%を占め、認証工場やユーザー車検による持ち込みが33.4%となっている。ユーザー車検の実績は、92年度はまだ未集計だが、91年では14万2,000件だった。82年当初は3万1,000件に過ぎなかったが、10年足らずの間に4倍の増加をみている。

車検（継続検査）と定期点検整備の関係については運輸省はつぎのように位置付けている。すなわち「検査は、検査時点における自動車の性能・機能をチェックして、当該自動車の保安基準適合性を判定しているものであるのに対し、定期点検整備は、自動車の各部の耐久性を確認するためのチェックを行った上、必要な予防整備を行うことにより、その後の使用過程の保安基準適合性を確認するものである」⁸⁾。この定期点検には「6か月点検」「12か月点検」「24か月点検」の3つがあり、それぞれについて車種ごとに点検項目が定められている。

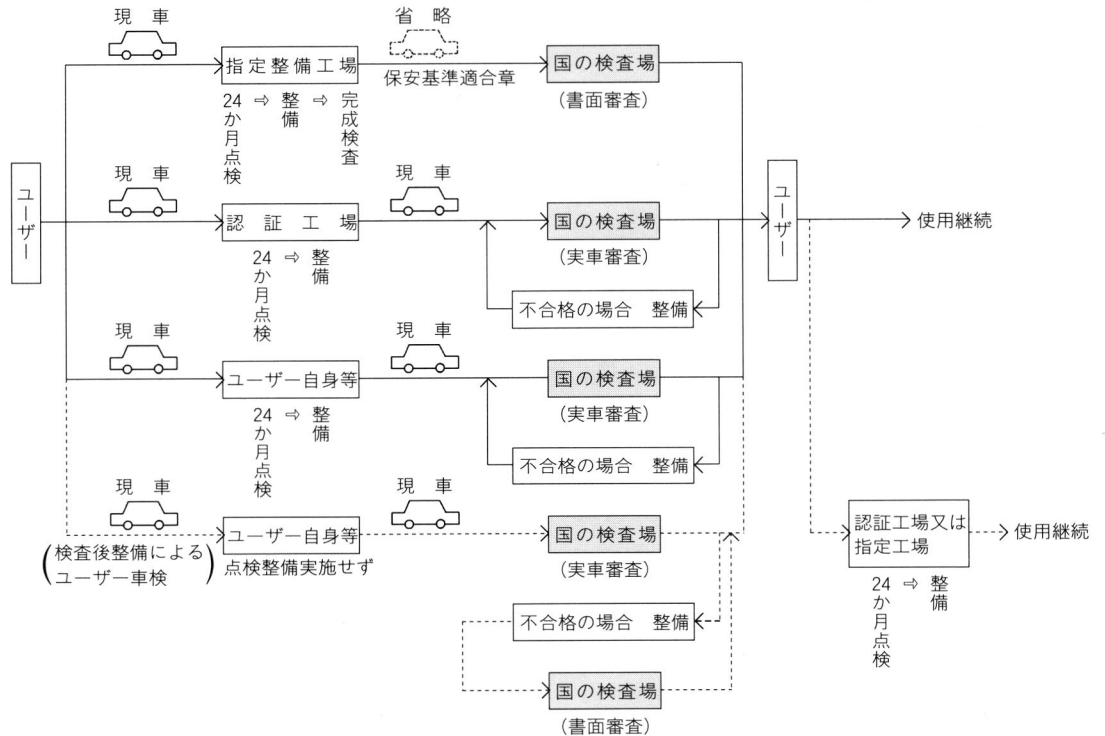
車検時にユーザーが整備工場に支払う費用（整備料金）は1,600cc程度の乗用車でおよそ6万円台といわれている。このほか自動車重量税や自動車損害賠償

責任保険料（自賠責）が車検時に徴収されており、その合計額は13万円になる。車検費用が諸外国に比べて高いとよくいわれるが、これらの税金が車検費用と誤解されていることが多いようだ。



出典) 運輸技術審議会答申参考資料 (93.6)。

Fig.1 定期点検と検査の時期(現行制度)



注) ...部分は車両法改正後の新しい流れ。
出典) 運輸技術審議会答申参考資料 (93.5)。

Fig.2 自動車検査の流れ(自家用乗用車の継続検査の例)

Table 2 検査件数の推移(国)

単位：千件

項目	年 度											
	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	
新規検査件数	4,950	5,003	4,973	4,942	5,121	5,523	5,981	6,833	6,872	6,697	6,282	
うち 型式指定	3,668	3,726	3,659	3,746	3,806	4,163	4,515	5,322	5,315	5,090	4,742	
うち 持ち込み	1,282	1,277	1,314	1,196	1,315	1,360	1,466	1,511	1,557	1,607	1,540	
継続検査件数	16,109	16,630	16,870	14,948	16,866	15,805	17,545	16,501	17,834	18,125	109,802	
うち 指定整備	9,901	10,404	10,740	9,549	10,955	10,355	11,620	10,982	11,865	12,093	13,189	
うち 持ち込み	6,208	6,226	6,130	5,399	5,911	5,450	5,925	5,519	5,969	6,032	6,613	
(うち ユーザー車検)	(-)	(31)	(44)	(47)	(65)	(69)	(85)	(93)	(114)	(142)	(-)	
構造等変更検査件数	31	29	29	30	31	34	40	53	72	71	69	
総検査件数	21,090	21,662	21,872	19,920	22,018	21,362	23,566	23,387	24,778	24,893	26,153	
うち 持ち込み	7,521	7,532	7,473	6,625	7,257	6,844	7,431	7,083	7,598	7,710	8,222	

注) 軽自動車を除く。92年のユーザー車検数は未集計。
運輸省集計による。

2-4 諸外国における制度

車検制度は日本にとどまらず、欧米諸国を中心に広く世界の主要国で設けられており、検査内容はほぼ同様といわれている。運輸省の資料⁷⁾などによると、欧州ではドイツ、イギリス、スウェーデン、ベルギー、スイス、イタリアなどが早くから車検を実施している。

ECにおいては92年の市場統合に向けて安全、公害防止をさらに充実する観点から、車検制度の最低基準（検査の周期については1回目4年以内、2回目以降は2年以内とするなど）を1991年に決定している。91年末時点で実施している国は94年までに、それ以外の国は98年までにこの最低基準を取り入れることを求めるという内容である。これまで車検を実施していなかったフランスも92年以降、車齢10年を超える高年式乗用車から順次実施に入っている。

米国では州ごとに制度が設けられており、40の州で定期検査または随時の検査を実施している。実施している主なところはニューヨーク州、ワシントン特別区、ヴァージニア州、メリーランド州、カリフォルニア州など。また会計検査院は90年の報告で、「自動車検査が事故の削減に有効であり、連邦政府は定期検査制度普及のための支援をすべきである」と指摘している⁷⁾。

NIESなど中進国においてもモータリゼーションの進展に伴い交通事故や公害が深刻化しており、この打開のため車検制度を取り入れる国が増加してい

る。例えばフィリピンでは首都マニラで数年前から実施している。タイも日本の技術指導を受けて、近く実施の方針を明らかにしている。

検査周期は欧州ではバス、トラックそしてタクシーはおおむね1年ごとだが、乗用車については初回3年・以降2年(ドイツ)、初回3年・以降1年(イギリス)など国によってさまざまである(Fig.3)。一方、米国は排出ガス検査と安全検査に分けている州が多いが、いずれも1年ごとに義務づけている以外、安全検査を実施していない州の方が多いようである。

点検整備制度については、先に上げた欧米各国では、道路交通法などで「ユーザーは自動車をよい状態に保つ義務がある」と保守管理責任が使用者にあることを明確にうたっている例が多い。いずれの国も検査と整備をリンクさせていないが、実態をみると検査の前に整備を行っているユーザーも多いようだ⁷⁾。

3. 今回の制度改正

3-1 改革への動き

今回の車検制度見直しは、パスポートや運転免許証の有効期間の延長とともに、臨時行政改革推進審議会(第3次行革審)のテーブルに乗せられたものであった。

年間2,000万台に達する継続検査車両の処理を支えるのが全国8万以上の整備工場であり、整備業の就

労人口はすでに30万人を数えている。また整備売上高も6兆円(1992年)以上に達し、このうち車検の売上は37%弱を占める。

国民負担の軽減をめざす第3次行革審がターゲットにしたのがこの「車検市場」だった。車検が年間2兆円という膨大な市場を形成している点が問題視された格好である。

車検制度の見直しが行行政改革の検討課題となったのは、82~83年にかけて行われた第2次臨調(土光臨調)以来のことである。このときは乗用車における新規検査(新車購入時の車検)有効期間が2年から3年に延長されている。その後、約10年が経過、消費者意識の変化や車両技術の高度化などを理由にあらためて車検制度見直し論議が盛り上がることになったわけである。

3-2 行政改革審議会における審議・答申

実際の審議にあたった「世界の中の日本部会」(部会長・稲盛和夫京セラ会長)は審議の過程で関係業界からヒアリングを行った。この際、自動車メーカーの組織団体である日本自動車工業会(自工会)

が自家用乗用車の6カ月点検を廃止することは可能などと発言したこともあり、車検有効期間の延長などを含む車検・定期点検制度の簡素化機運が一気に盛り上がった。

また同部会は車検の統括官庁である運輸省からも制度の運用実態に関するヒアリングを行い、ここ10年の運輸行政を厳しく批判したとされる。

審議では定期点検整備の簡素化も大きなテーマとなった。車両構造の高度化やエレクトロニクス化の進展により定期点検制度の内容が時代遅れとなっているとの見方によるものだが、ここ数年の定期点検実施率が低迷を極めていたことも背景にあった。

第3次行革審ではこうした背景を踏まえて審議を重ね、最終的に①定期点検項目の見直し②自家用乗用車の6カ月点検の義務付けの廃止③定期点検整備の実施時期は検査の前後を問わない④定期点検整備への走行距離の加味⑤定期交換部品の見直し⑥過剰整備対策、などを提言する答申をまとめている。

3-3 運輸技術審議会における審議・答申

この答申を受けた越智運輸相(当時)は、92年7

国名	車種	検査の周期							
		1回目				2回目以降			
		1年	2年	3年	4年	1年	2年	3年	4年
旧西ドイツ	乗用車	3				2			
	バス、タクシー、トラック	1				1			
イギリス	乗用車、ライトバン	3				1			
	バス、タクシー、トラック	1				1			
スウェーデン	乗用車、トラック	2				1			
	バス、タクシー	1				1			
ベルギー	乗用車	4				1			
	タクシー	6か月				6か月			
	バス	4か月				4か月			
	トラック	1				1			
アメリカ ニューハンプ シャー州	乗用車、小型トラック	1				1			
	スクールバス、大型トラック	6か月				6か月			
アメリカ メイン州	全車種	1				1			
	乗用車	2				2			
オーストラリア 首都区	バス、タクシー	6か月				6か月			
	トラック	1				1			
シンガポール	乗用車	3				2			
	バス、タクシー	6か月				6か月			
	トラック	1				1			
日本	乗用車	3				2			
	バス、タクシー、トラック	1				1			
	軽トラック	2				2			

注1) 旧西ドイツについては上記の他、排出ガスの検査は毎年、バス・大型トラックの重要部位について、中間調査が3か月または6か月ごとに実施されている。

2) アメリカとオーストラリアについては州ごとに制度が定められており、上記は一例である。

出典) 自動車検査(運輸省)。

Fig.3 世界各国における自動車検査の概要

月に一連の見直しを運輸技術審議会に諮問、制度改正へ向けた検討作業がスタートした。

運技審では自動車部会を3回、同部会小委員会を11回、開催し、用意された各テーマについて審議してきた。第2回小委員会では、日本自動車連盟（JAF）などのユーザー団体、メーカーや販売、整備の合計11団体から意見聴取を実施した。また92年12月にはイギリス、ドイツ、アメリカに海外調査団を派遣し、当該国の実情を調査している。

約1年にわたる審議によりまとめられた運技審の答申は、全体として第3次行革審の最終答申を踏襲する内容となった。

答申はまず、現行の定期点検整備と車検を組み合わせた制度を「高密度のわが国車社会の安全確保、公害防止には重要な役割を果たしている」と評価したうえで、一部の定期点検項目は削減または期間の延長を可能とした。

定期点検項目の見直しでは、12カ月点検が現行の60項目を30項目に、24カ月点検も102項目から60項目程度に削減できるとした。また、自家用乗用車の6カ月点検、運行前点検についても廃止し、新たにユーザーが使用状況に応じて実施する「日常点検」の導入を促した。

定期点検への走行距離要素の加味については、ブレーキパッドなど走行距離によって劣化する要素の高い部位15カ所をあげ、年間走行距離5,000km未満を目安に12カ月間を限度に点検実施の先送りを可能とした。

定期交換部品は大部分のゴム部品を対象項目から外すとともに、冷却水やブレーキ液など一部の油脂や液類も交換時期を延長できるとした。

過剰整備対策では、整備に対するユーザーの理解を深めることが最も重要とし、整備事業者や国との良好な信頼関係を狙いに、定期点検整備記録簿様式を任意にするなどの工夫を促している。

検査証有効期間の妥当性については、車齢11年を超える自家用乗用車と10年を超える小型二輪自動車（道交法の中型自動二輪車）および大型特殊車の有効期間を現行の1年から2年に延長できるとしたほか、排気ガスのNOx検査の導入や事故補修車両の検査も今後の検討課題にあげている。

「定期点検の実施時期は検査の前後を問わない」とする、いわゆる前検査方式の導入については第7回および8回の2回の小委員会を費やして審議されている。議事概要によると現行の検査前の点検整備実

施は確実な整備実施のために望ましいとの声が大勢を占めたものの、行革審の指摘や外国の状況、影響等を総合的に判断した結果、「定期点検整備の実施時期についてユーザーの選択に委ねることもやむを得ないのではないか」との議論が大勢を占めたようだ。同時にユーザーの保守管理が適切になされるよう意識の高揚、定期点検整備の促進の対策を講じる必要がある、との議論もあった。

答申はこうした議論を踏まえて「検査前の点検整備の実施が望ましい」としながらも、「現状のままではユーザーの保守管理意識の向上が妨げられ、長期的観点から好ましくない」と指摘、今後は「実施時期は検査の前後を問わないとすることが適当」と結論付けた。

3-4 車両法改正案の提出

運輸技術審議会答申から約10カ月経過した94年4月8日、運輸省は車両法改正案を取りまとめ、閣議に提出した。閣議は法案を了承、同日づけて国会へ送付した。運輸省は、今国会で可決、成立をみた上で、1年以内に施行したいとしている。

改正案は運技審答申に基本的に沿ったものだが、その骨子（改正部分）は次のようである。

①自動車の使用者は、点検および整備を行うことにより、自動車の保安基準に適合するように維持しなければならない（第47条）

従来も保守管理責任は使用者にあることは車両法の前提であったが、明文化された規定ではなかった。そこで使用者による自主的な自動車の保守管理の励行を図るため、改めて使用者の保守管理責任を明確化した。

またあわせて第47条の2において適切な時期に自動車を点検すること、との文言で自家用乗用自動車の日常点検義務を新設している。

②自家用乗用自動車等に係る6カ月点検の義務付けを廃止する（第48条）

現在、自家用乗用自動車等については、その使用者が6カ月点検、12カ月点検および24カ月点検の定期点検整備を実施することが義務付けられているが、このうち6カ月点検についての義務付けを廃止するというもの。

あわせて定期点検項目（省令事項）を12カ月点検については60項目から30項目程度に、24カ月点検については102項目から60項目程度に削減する予定である。

③点検等の指示・報告制度を廃止し、勧告のみの制

度を設けるものとする（第54条、71条）

現行法においては、定期点検整備を実施していない場合には、国が点検および整備を実施するよう指示できることとされており、この指示を受けた使用者は点検整備を実施し、国に報告しなければならないこと（報告がない場合には罰則がある）とされている。今後、点検整備の実施を使用者の保守管理責任に委ねていくこととするため、この指示・報告制度を廃止する。安全確保、公害防止の観点から長期間にわたり定期点検整備を実施せず、明らかに点検整備を実施する必要があると認められるものについては、報告および罰則を伴わない点検整備を勧告する勧告制度を設ける。

④自動車製作者等に対し、設計等に起因する基準不適合について改善措置の届け出を義務付けるとともに、国は改善措置の実施勧告が出来るものとする（第63条）

リコールは現行法では設計者等の自主的措置として通達等で定められている。今回、使用者の保守管理責任を明確に規定したこととバランスをとるため、メーカーの責任も明確化し、あわせて改善措置がとられない場合には勧告できる権限を付与したものである。

このほか改正案には車検制度とは直接関係ないが、前面ナンバープレートの装着義務づけなどがあわせて盛り込まれている。

4. 考察、制度改革に対する評価と問題点

以上、車検、定期点検整備制度の概要とこれまでの制度改革の動きを簡単にまとめてみた。ここでは運技審の答申に対してよせられた意見や評価をみた上で新制度の妥当性について考察してみたい。

4-1 答申に対する評価

運輸技術審議会がまとめた答申に対する関係業界や団体の評価は賛成／反対で二つに分かれた。日本自動車工業会は「自動車の技術の進歩や使用形態の多様化に対応したもので妥当なものと判断している」と好意的に受け止めた。日本自動車連盟（J A F）やユーザー車検友の会なども「要望が受け入れられた」として全面的に評価している。

一方、整備事業の当事者である日本自動車販売協会連合会や日本自動車整備振興会連合会などは「時代の流れとしてはやむを得ない」、「業界の意見が十分取り入れられなかったのは遺憾」と不満を表明している⁹⁾。

両者で共通しているのは「検査と定期点検整備の時期」に対する懸念である。「保守管理意識を高めるなどの対策を行った上で実施する必要がある」（自工会）、「お客様が自分の車を責任もって保守管理していくことの必要性を十分認識していただくよう対策を講じていく必要がある」（自販連）、「国の指導により築き上げてきた予防整備体制の基盤を根本から覆すもの」（日整連）、「車検を通ることだけをとらえてブレーキなどを分解もせずチェックしない風潮がはびこると、車の安全性を軽視する問題にもつながりかねない」（ユーザー車検友の会）などいずれも使用者への啓蒙の必要性を指摘している。

答申が出た直後に行われた関係者の座談会¹⁰⁾でもユーザーの自己管理責任意識をどう高めていくかが議論の中心となった。

「体制が整わないうちに前検査とか自主点検にスムーズに移行できるのか、そこに軋轢が生じないか」との問いかけに対し、全国自動車整備協業協同組合連絡協議会の代表者は「検査をパスしたのだから後整備なんかどうでもいいというユーザーが多いのではないか」、ユーザー車検友の会の代表も「ユーザーは何もしなくていい、というイメージでとらえられるのが一番こわい」と指摘している。これに対し下平隆運輸省自動車交通局整備課長は「本当に検査した後、整備してもらえただろうかという不安はある。それは今までユーザーに対してそういう風な意識をもってもらえるような努力をしてこなかった、官民両方に責任がある」と自己管理意識の育成がこれまでないがしろにされてきたことを率直に認め、「国も最大限努力する」と述べている。

4-2 定期点検整備項目、定期交換部品の見直しについての考察

答申は先にみたように、自家用乗用車の点検整備について①項目の一部削減、時期の延長②6カ月点検の義務付け廃止③運行前点検を廃止し、日常点検とする④走行距離を加味する、などの点を求めている。またゴム部品の大部分について定期交換を廃止、油脂やフィルターの交換時期を延長するとしている（これらは法案では触れられていないが、運輸省は省令等で措置するとしている）。

検討にあたって審議会では①耐久性、品質の向上により劣化、磨耗の蓋然性が低下した項目②ユーザーが自ら不具合を判断できる項目、について廃止または時期の延長を行うとの方針を立てた。具体的には各項目について「定期点検整備実施状況調査」の

Table 3 自家用乗用車の6か月点検項目の定期点検整備状況

点検箇所	点検項目	6月間隔						12月 間隔	24月 間隔	要整備率が 全体的に小 さい	要整備率が 6、12月は 小さく、24 月は大きい	要整備率が 全体的に大 さい	ユーザー自 ら実施で きる簡単な 点検
		交換	修理	調整	締付	給油	清掃						
かじ取り 装置	パワー・ステアリング 装置	2.6	0	10.2	0.2	0.2	0.1	13.3	44.5		○		
	ブレーキ・ペダル	0	0	8.7	0	0.1	0	8.8	25.3		○		
制動装置	遊び及び踏み込んだときの床板とのすき間 ブレーキのきき具合	0	0	2.4	0	0	0.2	2.6	6.0	○			
	駐車ブレーキ・レバー	0	0	29.3	0	0	0.1	29.4	57.7		○		
走行装置	ホース及びパイプ	0	0	0	0.2	0.2	0	0.4	7.7	○			
	リザーバ・タンク	0.6	0	0	0	7.3	0.1	8.0	85.5		○		○
動力伝達 装置	ホイール	0	0	82.6	0	0	0	82.6	85.0		○		○
	タイヤの空気圧	0.1	0.1	0	0	0	0	0.2	0.8	○			
	タイヤの亀裂及び損傷	2.0	0	0.4	0.1	0	0.1	2.6	3.7		○		
	タイヤの溝の深さ及び異常な摩耗 タイヤの金属片、石その他の異物	0	0.5	0	0	0	0.8	1.3	1.8		○		
電気装置	クラッチ	1.0	0	6.7	0.2	0.1	0.2	8.2	8.3		○		
	ペダルの遊び及び切れたときの床 板とのすき間	0.7	0	0	0	29.1	0.3	30.1	32.8		○		○
原動機	バッテリー	54.1	0.1	0	0.1	1.8	0.1	56.2	58.4		○		○
	潤滑装置	1.8	0	0	0	18.5	0.3	20.6	21.6		○		○
灯火装置及び方向指示	冷却装置	2.2	0	17.0	0.3	0.4	0	19.9	20.6		○		○
	ファン・ベルトの緩み及び損傷 作用	3.5	0.6	0.4	0	0.1	0.2	4.8	5.6		○		○

出典) 運輸技術審議会答申参考資料(93.6)。

結果に基づいて6、12、24カ月間隔ごとに点検した場合の要整備率を調べている(前頁 Table 3)。その結果、6カ月点検項目については、例えば「タイヤの亀裂・損傷」などは要整備率が12カ月間隔でも0.8%と非常に小さかったり、タイヤの空気圧、バッテリーの液量などのようにユーザーの日常点検で判断が可能として、廃止を提起した。同様に12/24カ月点検項目についても要整備率が小さい項目(ハンドルの緩み、がたなど)、日常点検で判断が可能なもの(クラッチの液量、ドアロックの機能など)について省略が可能と結論づけている。

走行距離の加味については、対象となる部品について走行距離別要整備率(不具合発生率)を調査した(Fig.4)上で、ブレーキパッド、シューなど15項目程度について走行距離を加味して点検を実施することが適当、と結論づけている。また定期交換部品についてもブレーキ・マスター・シリンダーのカップをはじめとしたゴム部品は①耐久性向上が市場回収調査で確認できている上、②実際上も目視で油漏れなどを確認している、との理由から「定期交換の対象から外し、点検により必要に応じて交換を行うことが可能」と結論づけている。

4-3 前検査の容認と自己責任原則

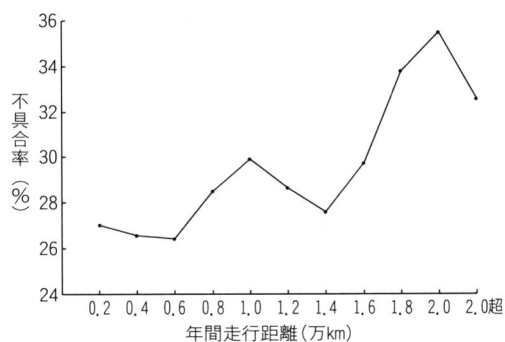
今回の制度改革の柱の一つは、定期点検整備の時期を問わないこと、つまり前検査後整備の容認である。これまでは24カ月点検整備と検査(継続車検)は一体のものとして法制度上も実際の上でもむすびつけられていた。これからはこの検査と定期点検整備が切り離されることになる。使用者は自らの責任において、車の状態、使用状況、走行条件などを勘案しながら点検整備を行う選択の自由を与えられたわけである。もちろん、答申でも強調されるように、定期点検整備が不要となったわけではない。

「検査はその時点における保安基準適合性を判定するものであり、その後の安全性を保証するのではない」との原則は今後とも変わるわけではない。定期点検整備こそが一定の期間の安全性を保証するものとすれば、定期点検整備は不可欠なものとして使用者に実施が求められているといえよう。

点検整備実施の担保として今回の制度改革では使用者責任を明文化し、自己責任原則への転換を試みている。すなわち欧米流の自動車管理方法にわが国も一歩近づけようというものである。

問題はこの自己責任原則への転換に向けての方法や手段、さらに転換のための準備期間が十分である

シューの摺動部分、ライニングの摩耗



出典) 運輸技術審議会答申参考資料(93,6)。

Fig.4 年間平均走行距離別要整備率の例(自家用乗用車)

かという点である。

仮にこの自己責任原則がドライバーに十分自覚されないまま、あるいは「車検に合格しさえすればいい」などと新しい制度が誤解され広がっていったとき、十分な点検整備もなされず、単に車検に通っただけという、マイカーが急増することも予想される。

保守管理の意識も知識も持ち合わせないドライバーが放置されたまま、制度が一人歩きすることは危険なことといわざるをえない。例えば、定期点検項目から外され、使用者の日常点検に任せられたタイヤの空気圧を例に取るならば、目視さえされないまま1年も放っておかれ、なおかつ、高速道路を走行するという最悪の事態が起これないとも限らない。もちろんこうしたケースはいくら厳しい定期点検を課してもなくなるものではないかもしれない。それだけにいっそう、保守管理意識の育成が求められるゆえんであろう。

ユーザー車検が前回の制度改革以来、増加しつつあるが、それと並行して「車検がわずか1,300円で済む」という誤解もうまれているし、誤解を招きかねないようなタイトルの手引書も店頭に並んでいる。またユーザー車検代行業と呼ばれる、文字通り使用者に代わって国の車検場に車を持ち込むだけの業者が整備業者と同列に論じられ、費用が安いことを評価される風潮も一部にあることもまた事実である。自己責任原則が十分に浸透しないまま制度改革が一人歩きするならば、こうした風潮がさらに広がっていくことが懸念される。

運輸省では運技審答申を受けて、制度改革までの2年間を費やしてユーザーの意識改革に取り組むとしている。こうした取り組みがどれだけ末端の一人

ひとりにいたるまで浸透するかに注目したい。

5. まとめ

今回の車検制度改正はモータリゼーションの成熟化時代を迎えたわが国の自動車社会に適応した制度を目指したものである。2-1でみたようにわが国の車検制度の基本が形作られたのは急激な自家用乗用車の普及をみる前であった。その後いく度にもわたり見直しは行われたものの、現行の車検制度は基本的にプロドライバーと業務用自動車を対象とした性格を色濃く残しているようにみえる。かつて技術水準がまだ低かった頃、職業ドライバーならずともキャブレターを調整する程度の知識と技術は日常的に求められた。ところが今はそうした知識がなくとも運転はできるし、事実そうしたドライバーがほとんどであろう。今回の制度改正はそうした自動車社会に対応した転換である。

製造技術の高度化や信頼性、耐久性の向上、さらには平均1万kmといわれる自家用乗用車の使用実態を踏まえて、点検項目を見直し、走行距離を部品の定期交換の判断基準に取り入れたことは評価できよう。これにより「過剰整備」「整備料金が高すぎる」「不必要な部品交換をする」といった点検整備に対するユーザーからの批判や苦情も少なくなると期待される。

運技審審議と並行して運輸省が行った試算では、定期点検項目の削減や定期交換部品の見直しによって自家用乗用車の車検費用は1台あたり約8,000円程度低減するとの結果が出ている。現在、全国平均で67,000円となっている自家用乗用車（排気量1.4~1.8ℓ未満）の車検整備費用が新制度下では59,000円程度まで下がることになる。

廃止が決まった6カ月点検整備についても、年々実施率が下がっており、最近では50%台にとどまっている。整備関係者などには「実態は20%に満たないのでは」との声すらあるほどで、ほとんど実施されてないといえる現状である。こうした現状が問題を起こしていないとすれば、廃止は妥当であるともいえるだろう。

検査と定期点検整備を分離したことはユーザー車検を追認したことであるが、むしろ自己責任に基づくユーザーの選択の自由を与えたという意味であり評価できる。保守管理の自覚を持つユーザーは制度改正後もなお整備事業者を通じて点検整備を実施す

るであろうし、それを妨げるものではないとすれば大きな混乱は生まれまいであろう。

車検と定期点検整備とを組み合わせた日本の車両保守管理制度は、狭い国土で過密に車両が走行している交通環境の中で、車両がユーザーの手に渡ってからの安全確保や公害防止を担保するものとして機能してきた。道路運送車両法などで定められたこうした体制は、諸外国と比較してみれば確かに厳格にすぎた一面もあったかもしれない。しかし、高密度な日本の車社会においては重要な役割を果たしてきたこともまた確かである。

今後は自動車をめぐる安全・環境対策が重要視される傾向が強まりこそすれ、弱まることはないだろう。その中でユーザーの自主性に期待する新制度への転換の試みに注目したい。

当面の課題は10%程度にまで増加すると予想されるユーザー車検希望者をはじめとした点検整備の必要性に自覚のないユーザーに、どう保守管理の重要性を理解させるかである。保守管理義務、つまり自己責任原則を浸透させないまま制度改正の実態が一人歩きすることは危険である。意識改革は一朝一夕にできるものではない。地道な取り組みが求められている。

注) 道路運送車両法改正案は6月22日、参議院本会議で全会一致で可決・成立、7月4日、公布された。施行日は政令で別に定められるが、公布日から1年以内（一部6カ月以内）の予定。

参考文献

- 1) 運輸省自動車交通局監修『数字でみる自動車』1994年版、日本自動車会議所、2、12、1994年
- 2) 同上、P.111、P.112
- 3) 陸運統計要覧
- 4) 運輸技術審議会答申参考資料、pp.12~13
- 5) 『運輸省30年史』運輸省、運輸経済研究センター、1980年
- 6) 『自検協10年史』自動車検査協力会、1979年
- 7) 前掲書4)、pp.109~115
- 8) 『自動車の検査・整備制度の概要』運輸省自動車交通局、1993年
- 9) 日刊自動車新聞、1993年6月18日
- 10) 座談会「検査整備制度の今後を考える」月刊CAB、1993、8