

有効期間に係る調査結果のまとめ

1. 自家用乗用車

- ①不具合率は比較的低い(車令3年27%)が、保有台数は多く、また、初回の有効期間を3年から4年に延長した場合の不具合率の増分が11ポイントと大きいことから、同延長を行った場合、死傷者数613人増加と試算されるなど社会的影響が大きい。
また、同延長を行った場合の不具合率の増分について、前回(平成9年)調査の結果と比較してみると、今回の不具合率の増分は前回(11ポイント)と同程度である。
- ②定期点検(1年点検)実施率は43%と依然として低く、自動車ユーザーの保守管理意識は向上していないため、自己責任原則に依存することは危険である。
- ③自動車部品の耐久性能は過去10年間で大きな変化がない。
- ④日本の有効期間は諸外国の有効期間と比較してみると同程度である。
- ⑤自動車ユーザーの車検・点検整備メニューは多様化してきており、競争原理の導入により、ユーザーの負担は十分軽減されてきている。また、ユーザー負担は諸外国と比較して低い。

2. 事業用乗用車

- ①初回の有効期間を1年から2年に延長した場合の不具合率増分は14ポイントと大きい。
- ②事業用乗用車の年間平均走行距離は6.3万kmと自家用乗用車の約6倍であり、保有台数当たりの車両要因を伴う事故件数は、自家用乗用車と比較して高い。
- ③定期点検実施率は92%と高いものの、1台当たり年間9千人を輸送するなど広く一般の人が利用するので、より高い安全性が求められる。
- ④自動車部品の耐久性能は過去10年間で大きな変化がない。
- ⑤諸外国の有効期間は、1年又は6月となっており、日本と同程度又は日本よりも短い。

3. レンタカー(乗用車)

- ①初回の有効期間を2年から3年に延長した場合の不具合率増分は15ポイントと大きい。
- ②定期点検(6月点検)実施率が80%と高いものの、不特定の者に利用されるものであり、運転者は、初めて当該車両を運転することが大半であることから、ブレーキの利き具合、加速性能、かじ取り装置のバランスなど当該車両が持つ走行性能や運動特性のほか、その保守管理の状況を熟知することが困難である。このため、レンタカー(乗用車)は、より適切な状態に維持されている必要がある。
- ③レンタカー(乗用車)の年間平均走行距離は、1.8万kmと自家用乗用車の約1.7倍である。レンタカー(乗用車)は、初回(2年)車検までに3.6万km、自家用乗用車は初回(3年)車検までに3.2万kmであり、レンタカー(乗用車)の方が厳しい使われ方をされている。
- ④自動車部品の耐久性能は過去10年間で大きな変化がない。
- ⑤諸外国の有効期間は、日本と同程度又は日本よりも短い。

4. 車両総重量(GVW)8トン以上の貨物車

- ①近年、ホイールボルト折損による車輪脱落事故を初めとする整備不良による事故が大きな社会問題となっており、大型車についてはより適切な保守管理が求められている。また、普通貨物車の車両要因を伴う事故は、他の車種と比較し加害性が高い。
- ②定期点検(3月点検)実施率が事業用では57%、自家用では12%にとどまっており、前回(平成9年)調査と比較しても向上していないため、自己責任原則に依存することは危険である。
- ③GVW8トン以上の貨物車は年間平均走行距離が5.8万km(事業用6.8万km、自家用3.7万km)と長いことから不具合率(車令1年41%)が高い。また、初回の有効期間を1年から2年に延長した場合の不具合率増分は11ポイントであり、前回(平成9年)調査の10ポイントよりも大きい。
- ④自動車部品の耐久性能は過去10年間で大きな変化がない。
- ⑤諸外国の有効期間は、1年又は6月となっており、日本と同程度又は日本よりも短い。

5. 車両総重量(GVW)8トン未満の貨物車

- ①近年、ホイールボルト折損による車輪脱落事故を初めとする整備不良による事故が大きな社会問題となっており、より適切な保守管理が求められている。
- ②定期点検実施率が事業用では58%、自家用では32%にとどまっており、前回(平成9年)調査と比較しても向上していないため、自己責任原則に依存することは危険である。
- ③GVW8トン未満の貨物車は、年間平均走行距離が1.8万km(事業用3.9万km、自家用1.4万km)であり、不具合率(車令2年44%)は高い。また、有効期間を2-1-1から2-2-2に延長した場合の不具合率増分が車令4年で13ポイントと大きいことから、同延長を行った場合、事故件数269件増加、死傷者数334人増加と試算されるなど社会的影響が大きい。
- ④自動車部品の耐久性能は過去10年間で大きな変化がない。

6. トレーラ

- ①近年、ホイールボルト折損による車輪脱落事故を初めとする整備不良による事故が大きな社会問題となっており、大型車についてはより適切な保守管理が求められている。また、普通貨物車の車両要因を伴う事故は、他の車種と比較し加害性が高い。
- ②定期点検(3月点検)実施率が19%と非常に低く、ユーザーの保守管理意識が低いため、自己責任原則に依存することは危険である。
- ③自動車部品の耐久性能は過去10年間で大きな変化がない。
- ④諸外国の有効期間と比較してみると、日本の有効期間は同程度である。

7. 軽貨物車

- ①初回の有効期間を2年から3年に延長した場合の車令3年の不具合率増分は15ポイントと大きい。
- ②定期点検(1年点検)実施率が28%と低く、ユーザーの保守管理意識が低いため、自己責任原則に依存することは危険である。
- ③自動車部品の耐久性能は過去10年間で大きな変化がない。

④諸外国の有効期間と比較してみると、日本の有効期間は同程度である。

8. 乗合車

①初回の有効期間を1年から2年に延長した場合の不具合率増分は15ポイントと大きい。

②他の車種に比べ、多数の一般旅客が利用すること、乗車密度が自家用乗用車の7.4倍であり、一旦事故が起きると大きな被害に結びつく可能性があることから、他の車種よりも高い安全性が求められる。

③定期点検(3月点検)実施率は82%と高く、初回車検時の不具合率は20%と低いものの、年間平均走行距離が5.5万kmと長いため、不具合率(車令3年31%)は乗用車より僅かに高い。

④自動車部品の耐久性能は過去10年間で大きな変化がない。

⑤諸外国の有効期間は、1年又は6月となっており、日本と同程度又は日本よりも短い。

9. 小型二輪車

①小型二輪車の不具合発生率(車令2年31%)は自家用乗用車と同程度である。また、初回の有効期間を2年から3年に延長した場合の不具合率増分は3ポイントと小さい。(なお、小型二輪車の車両要因を伴う事故と不具合率との相関がないことから、有効期間延長による事故件数、死傷者数等の試算を行うことはできない。)

②小型二輪車の車両構造は、四輪車と比較して寸法、重量が小さいことから、事故の場合の加害性は低い。

③小型二輪車の年間平均走行距離は3千kmと自家用乗用車の3分の1程度であり、初回有効間を2年から3年に延長した場合でも、初回車検時の走行距離は自家用乗用車よりも少ない。

④自動車部品の耐久性能は過去10年で大きな変化がないものの、その耐久性能は乗用車並みである。

⑤諸外国の有効期間と比較してみると、日本の有効期間は同程度又は日本の方が短い。