

軽自動車検査協会が使用する検査機器の判定値設定の不備について

本年 11 月 18 日、国土交通省より軽自動車検査協会（以下「当協会」という）あて、車検の検査機器の判定値に関する調査指示があり、全国の事務所、支所及び分室（以下「事務所」という）の検査機器の判定値設定の調査を実施しました。

その結果、全国 89 事務所 167 検査コースのうち 10 事務所 16 検査コースにおいて、検査機器の判定値が基準より緩い誤った値で設定されていることが確認され、保安基準不適合と判定すべき車両を基準適合と判定していたおそれがあることが判明しました。

これまでの調査で、当該検査コースで検査に合格した車両は約 70 万台あることが分かっており、今後可能な限り速やかに確認検査受検のダイレクトメールを発送させていただきます。なお、実際に不適合の測定値でありながら適合と判定した車両数は、過去の測定値の統計から延べ約 1000 台と推定されます。

本事案は、軽自動車の検査に対する信頼を著しく低下させるものであり、当協会として重大なことと受け止め、深くお詫び申し上げますとともに、早急に原因究明を行い再発防止に努めて参ります。

1. 現時点で判明している事実

茨城、群馬、石川、高槻、奈良、和泉、和歌山、佐賀、大分、奄美の 10 事務所 16 検査コースにおいて、①主ブレーキの制動力の総和、②主ブレーキの制動力の左右の差、③駐車ブレーキの制動力に関し判定値が基準より緩い値で設定されている不備がありました。（詳細は別紙参照）

①については、判定値を「4.90N/kg 以上」に設定すべきところ、「3.92N/kg 以上」としていた等の設定誤りがありました。「3.92N/kg 以上」は、雨天等の際のみに設定すべき判定値に同一の値です。

②については、判定値を「0.78N/kg 以下」に設定すべきところ、「1.60N/kg 以下」としていた等の設定誤りがありました。

③については、判定値を「1.96N/kg 以上」に設定すべきところ、「1.30N/kg 以上」としていた等の設定誤りがありました。

※ 正規のものよりも厳しい値で検査を実施していた事務所も判明しました。（2 事務所 3 検査コース）

これらの検査機器を用いて検査を行った車両は、保安基準適合性に疑義がないことから、確認検査は不要です。

2. 車両の安全への影響

- ① 制動力の総和が小さいと制動力が低下し、制動停止距離に影響があるおそれがあります。ただし、雨天等の際に満たすべき判定値には適合しています。
- ② 制動力の左右差（左右の車輪の制動力の差）が大きいとブレーキが片効き状態となるため、制動時の操縦安定性に影響があるおそれがあります。

- ③ 駐車ブレーキ力が小さいと制動力が低下し、急な坂道等の勾配での停止に影響があるおそれがあります。ただし、道路構造令にて規定される最大勾配 12%の坂道においても停止状態を保持できる性能はあります。

3. 判定値設定の不備の原因と対策

現在、原因を調査中です。結果がまとまり次第、再発防止対策と併せて公表いたします。

4. 今後の対応等

(1) 上記 10 事務所について

該当車両を特定でき次第、使用者の皆様にご直接メールを速やかに発送し、最寄りの当協会の事務所において確認検査を受けていただくようご案内いたします。

(2) 上記 10 事務所以外の事務所について

引き続き、過去に遡り、判定値設定に不備がなかったか確認するとともに、不備のあった期間と対象台数を調査中です。同様の事案が判明した場合には、上記 10 事務所と同様に対応して参ります。

連絡先

軽自動車検査協会

住所 東京都新宿区西新宿 3-2-11

電話 03-6279-4007

FAX 03-5324-6621

●検査機器の正しい判定値

自動車ブレーキテストに載せた状態で主ブレーキ・駐車ブレーキの制動力を計測します。その際の判定値は、道路運送車両の保安基準第12条に基づく細目告示第93条、第171条及び軽自動車検査協会検査事務規程4-1、5-1で定められています。

ブレーキテスト	主ブレーキ		駐車ブレーキの制動力(注3)
	制動力の総和(注1)	制動力の左右の差(注2)	
	4.90N/kg以上 ただし、雨天の際は「3.92N/kg以上」を適用	0.78N/kg以下	1.96N/kg以上

(注1) 主ブレーキの制動力の総和を検査時車両状態における自動車の重量で除した値

(注2) 主ブレーキの左右の車輪の制動力の差を検査時車両状態における当該車軸の軸重で除した値

(注3) 駐車ブレーキの制動力の総和を検査時車両状態における自動車の重量で除した値

●検査機器の判定値が基準より緩い誤った値で設定されている不備があった事務所及び設定されていた判定値(○は判定値の設定が正しかったもの)

事務所名/検査コース名	主ブレーキ		駐車ブレーキの制動力	(注4) 当該コースの受検台数(台)	(注5) 実影響台数(推計値)(台)	備考
	制動力の総和	制動力の左右の差				
茨城事務所 コース1	3.92N/kg以上	1.28N/kg以下	○	150,000	285	
〃 コース2	3.92N/kg以上	1.28N/kg以下	1.47N/kg以上			
群馬事務所 コース1	○	○	1.92N/kg以上	103,000	43	
〃 コース2	○	○	1.92N/kg以上			
石川事務所 コース1	3.92N/kg以上	○	○	55,000	65	コース1について、過去に駐車ブレーキの制動力の判定値を「1.70N/kg以上」に設定していたおそれがあることも判明しました。
〃 コース2	3.92N/kg以上	○	1.70N/kg以上			
高槻支所 コース1	○	1.60N/kg以下	1.30N/kg以上	130,000	306	過去に主ブレーキの制動力の総和の判定値を「3.92N/kg以上」に設定していたおそれがあることも判明しました。
〃 コース2	○	1.60N/kg以下	1.30N/kg以上			
奈良事務所 仮設コース	4.00N/kg以上	○	1.50N/kg以上	6,000	9	

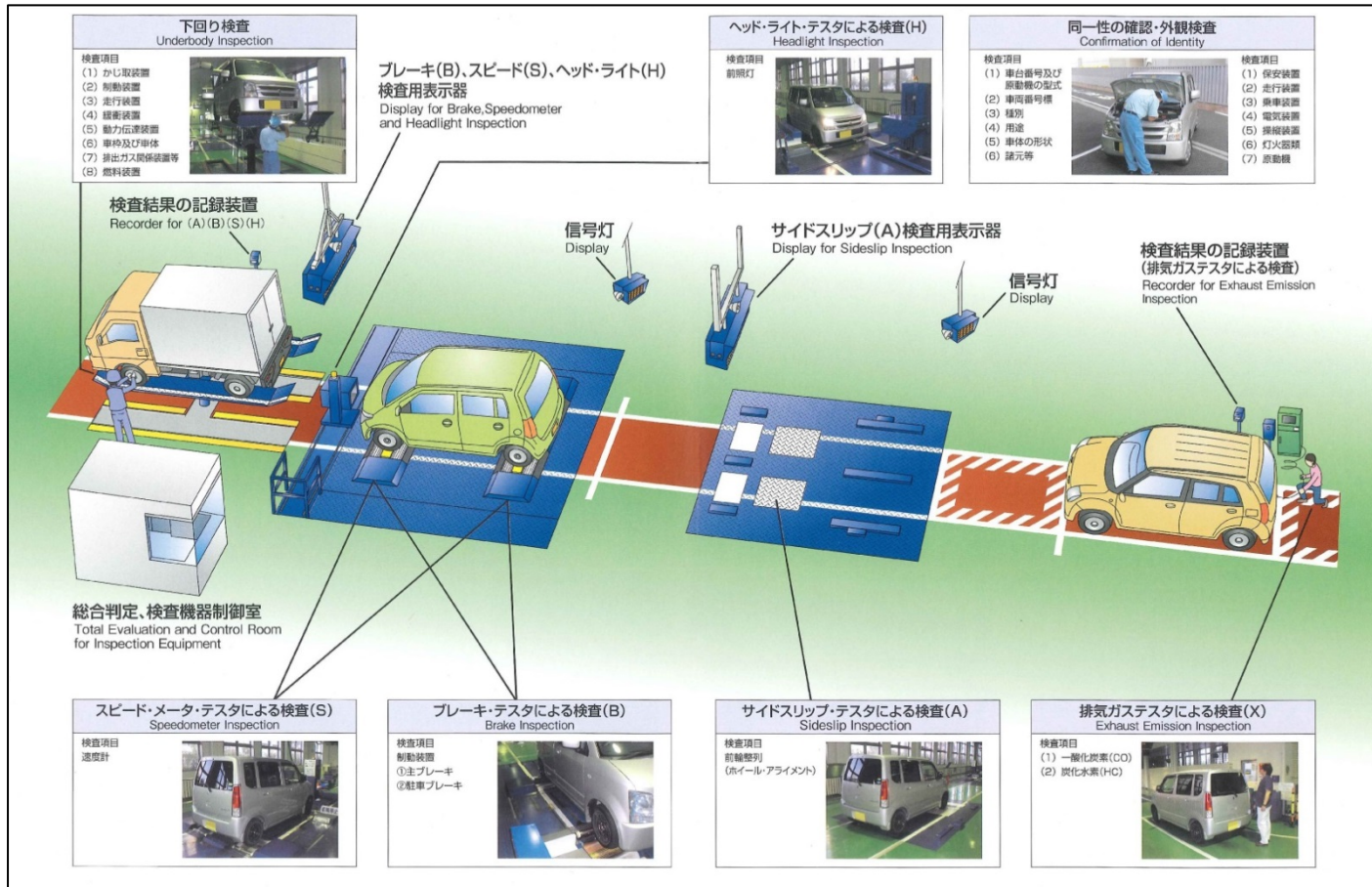
和泉支所	コース1	○	0.98N/kg 以下	○	74,000	103	過去に主ブレーキの制動力の総和の判定値を「2.94N/kg 以上」、左右の差を「1.47N/kg 以下」、駐車ブレーキの制動力を「1.76N/kg 以上」に設定していたおそれがあることも判明しました。この条件で平成28年11月23日に実証実験を行った結果、制動停止距離の基準(初速度50km/hで制動距離22m以下で停止)は満たしていました。
和歌山事務所	コース2	○	○	1.47N/kg 以上	32,000	23	過去に制動力の総和の判定値を「3.92N/kg 以上」、駐車ブレーキの制動力の判定値を「1.35N/kg 以上」に設定していたおそれがあることも判明しました。また、過去に、走行用ヘッドライト(ハイビーム)の照射方向の判定値を灯火中心高さから下側へ「22%以内」(本来の判定値「20%以内」)と設定していたおそれがあることも判明しました。これにより、走行用ヘッドライトの主光軸が下方に照射しているため、夜間、走行用ヘッドライト点灯時の前方の障害物が確認しづらくなるおそれがあります。
佐賀事務所	コース1	4.41N/kg 以上	○	1.75N/kg 以上	50,000	40	
〃	コース2	4.41N/kg 以上	○	1.75N/kg 以上			
大分事務所	コース1	○	0.98N/kg 以下	○	87,000	25	
〃	コース2	○	0.98N/kg 以下	○			
奄美分室	コース1	3.92N/kg 以上	○	1.30N/kg 以上	13,000	19	過去に制動力の総和の判定値を「3.60N/kg 以上」、駐車ブレーキの制動力の判定値を「1.20N/kg 以上」に設定していたおそれがあることも判明しました。「1.20N/kg 以上」は、道路構造令における最大勾配12%での停止を保持できる値です。
計10事務所	16コース	8検査コース	7検査コース	11検査コース	700,000	918	

(注4) 「当該コースの受検台数」は、検査機器の判定値に不備のあったおそれのある期間の当該検査コースの受検車両のうち、自動車検査証の有効期間が残っているもの。

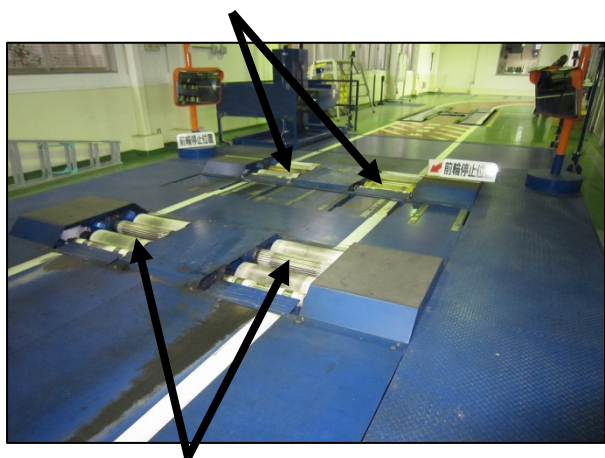
(注5) 「実影響台数」は、保安基準不適合を基準適合と判定した車両の台数を推定したもの。平成28年4月における全国の検査場の「高度化システム」データを活用し、不備のあった判定値と基準値の間の受検台数が全受検車両数に占める割合を算出して得たもの。

(参考) ブレーキテストによる検査について

検査コース概要 (マルチテストの例)



ブレーキテスト (前輪部分)



ブレーキテスト (後輪部分)

ブレーキテスト検査風景

