

検査機器の判定値設定の不備に係る調査結果について

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、現状において判定値が基準より緩い誤った値で設定されていた検査機器があることが判明し 12 月 9 日に公表しました。

その後も調査を続けた結果、現状では適正な判定値が設定されていたものの、16 事務所 21 検査コースにおいて、過去に判定値が基準より緩い誤った値で設定されていたことが確認され、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 64 万台あることが分かっており、今後これらの車両に対し、1 月より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約 800 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、一日も早く皆様の信頼を回復できるよう努めて参ります。

1. 不備が判明した事務所

現状では適正な判定値が設定されていたものの、宮城、足立、八王子など 16 事務所 21 検査コースにおいて、過去に次の①～④の項目等について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 主ブレーキの制動力の総和
（正）4.90N/kg 以上 （誤）3.92N/kg 以上 等
- ② 主ブレーキの後輪の制動力の和
（正）0.98N/kg 以上 （誤）0.78N/kg 以上 等
- ③ 主ブレーキの制動力の左右の差
（正）0.78N/kg 以下 （誤）1.47N/kg 以下 等
- ④ 駐車ブレーキの制動力
（正）1.96N/kg 以上 （誤）1.30N/kg 以上 等

※ 正規の基準値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（12 事務所 15 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. 確認検査の実施

12 月 9 日公表分も含め該当車両を特定し、1 月より使用者の皆様にご案内いたします。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。

確認検査については、検査時間の延長等により速やかに実施することとしておりますが、特定の日時に受検が集中した場合など、希望される日時においては確認検査ができないことが予想されます。

円滑に確認検査を受検いただくため、確認検査専用予約システムを開設いたしますので、確認検査を受けられる方はあらかじめご希望日等についてご予約のうえご来所いただくこととなります。

確認検査専用予約システムの予約方法は、ダイレクトメールに記載をいたしますので、そちらをご確認いただきますようお願いいたします。

3. 判定値設定の不備の原因

当協会では、関係職員を対象にヒアリングを行うとともに、過去の検査機器の校正結果を検証した結果、以下が原因であると考えています。

- ① 適正な保安基準の基準値の一覧を作成して確認するなど、本部から事務所に対する指示が明確でなかったこと。
- ② 各事務所において定期的なチェックをするなど、判定値が適正に設定されているか適切な確認をしていなかったこと。

4. 再発防止対策

(1) 判定値の設定

① 手動で設定する場合

ア 適正な保安基準の基準値の周知徹底と設定変更時の記録を指示(28年11月25日実施)

イ 本部による検査機器の判定値変更のパスワードの設定と管理

② 自動で設定する場合

ア 検査機器に適切な判定値が自動的に設定される検査の高度化システムの導入と活用を推進

(2) 判定値の確認

① 本部による内部監査、監事監査の際に重点事項として確認(28年11月の監事監査より実施)

② 第三者の校正実施機関に対し、校正結果で判定値不備があれば直ちに報告することを要請(28年11月28日実施)

③ 検査機器の日常点検項目に判定値確認の項目追加(28年11月30日実施)、更に不備があれば直ちに本部に報告することを追加(28年12月20日実施)

(3) 研修で判定値の適正な設定の徹底について指導(28年12月5日の研修から実施)

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

自動車を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、スピードメータ及びヘッドライトを計測します。その際の判定値は、道路運送車両の保安基準第12条、32条、46条に基づく細目告示第93条、120条、148条、第171条、198条、226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。

主ブレーキ			駐車ブレーキの制動力（注4）	走行用前照灯（ハイビーム）			スピードメータ
制動力の総和（注1）	後輪の制動力の和（注2）	制動力の左右の差（注3）		最高光度（2灯式）	主光軸の向き		平成19年1月以降製作車に適用（上限値）
					上方	下方	
4.90N/kg以上 ただし、雨天の際は「3.92N/kg以上」を適用	0.98N/kg以上	0.78N/kg以下	1.96N/kg以上	15,000cd以上	10cm以内	灯器の高さの20%以内	42.5km/h以下

（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） 主ブレーキの後輪の制動力の和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） 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4） 駐車ブレーキの制動力を検査時車両状態における自動車の重量で除した値

●現状では適正な判定値が設定されていたものの、過去に判定値が基準より緩い誤った値で設定されてい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）

＜車両の安全への影響＞

- ① 主ブレーキの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。また、「2.94 N/kg 以上」について平成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。
- ② 主ブレーキの後輪の制動力の和が小さいと制動力が低下するおそれがあります。
- ③ 主ブレーキの制動力の左右の差（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。ただし、「1.47 N/kg 以下」について平成28年12月7日に実証実験を行った結果、初速度100km/h時における制動時に直進状態を保持していました。
- ④ 駐車ブレーキの制動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。また、「0.96 N/kg 以上」について平成28年12月3日に実証実験を行った結果、制動停止距離の基準（初速度30km/hで制動距離26.13m以下で停止）は満たしていました。
- ⑤ 走行用前照灯（ハイビーム）の最高光度が低いと、夜間、走行用前照灯点灯時に前方の障害物が確認しにくくなるおそれがあります。
- ⑥ 走行用前照灯（ハイビーム）の主光軸の向きが基準値以上に上方又は下方を向いていると、夜間、走行用前照灯点灯時に前方の障害物が確認しにくくなるおそれがあります。
- ⑦ スピードメータの誤差が大きいと、スピードメータの指示する速度と実際の速度がずれるおそれがあります。ただし、平成18年12月以前に製作された自動車が満たすべき判定値には適合しています。

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	走行用前照灯（ハイビーム）			スピードメータ 新基準 （上限値）	（注5） 当該コース の受検台数 （台）	（注6） 実影響台数 （推計値） （台）
	制動力の総和	後輪の制動力 の和	制動力の左右 の差		最高光度 （2灯式）	主光軸の向き				
						上方	下方			
宮城主管事務所コース1	○	○	○	1.47N/kg 以上	○	○	○	○	26	ほぼ0
足立支所 コース1	3.92N/kg 以上	○	○	0.96N/kg 以上	○	○	○	○	21,321	33
八王子支所 コース1	○	○	○	1.30N/kg 以上	○	○	○	○	39,777	27
土浦支所 コース1	2.94N/kg 以上	○	1.17N/kg 以下	0.98N/kg 以上	○	14cm 以内	○	○	133,573	322
〃 コース2	3.92N/kg 以上	○	1.14N/kg 以下	1.46N/kg 以上	○	○	○	○		
神奈川事務所 コース1	○	○	○	1.60N/kg 以上	12,000cd 以上	○	○	○	117,181	104
〃 コース2	○	○	○	1.60N/kg 以上	12,000cd 以上	○	○	44.4km/h 以下		
小牧支所 コース1	3.92N/kg 以上	○	○	1.50N/kg 以上	○	○	○	○	52,033	23
〃 コース2	3.92N/kg 以上	○	0.98N/kg 以下	○	○	○	25%以内	○		
福井事務所 コース1	3.92N/kg 以上	○	○	0.98N/kg 以上	○	○	○	○	54,378	77
沼津支所 コース1	3.90N/kg 以上	0.58N/kg 以上	○	1.36N/kg 以上	○	○	○	○	28,035	39
和泉支所 コース2	3.92N/kg 以上	○	○	○	○	○	○	○	35,859	25
奈良事務所 コース2	○	○	0.98N/kg 以下	○	○	○	○	○	44,832	14
和歌山事務所 コース1	3.92N/kg 以上	○	○	1.35N/kg 以上	○	○	22%以内	○	27,398	20
兵庫事務所 コース1	○	0.78N/kg 以上	1.47N/kg 以下	0.98N/kg 以上	○	○	○	○	101	ほぼ0
姫路支所 コース1	3.80N/kg 以上	○	0.90N/kg 以下	1.50N/kg 以上	○	○	○	○	182	ほぼ0
〃 コース2	3.50N/kg 以上	0.80N/kg 以上	1.30N/kg 以下	1.30N/kg 以上	○	○	○	○		
北九州支所 コース1	○	○	○	1.45N/kg 以上	○	○	○	○	51,997	31
〃 コース2	○	○	○	1.45N/kg 以上	○	○	○	○		
久留米支所 コース2	○	○	1.20N/kg 以下	○	○	○	○	○	93	ほぼ0
筑豊支所 コース1	○	○	○	1.70N/kg 以上	○	○	○	○	30,548	10
計 16 事務所 21 コース	11 検査コース	3 検査コース	8 検査コース	17 検査コース	2 検査コース	1 検査コース	2 検査コース	1 検査コース	637,334	725

（注5） 「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。

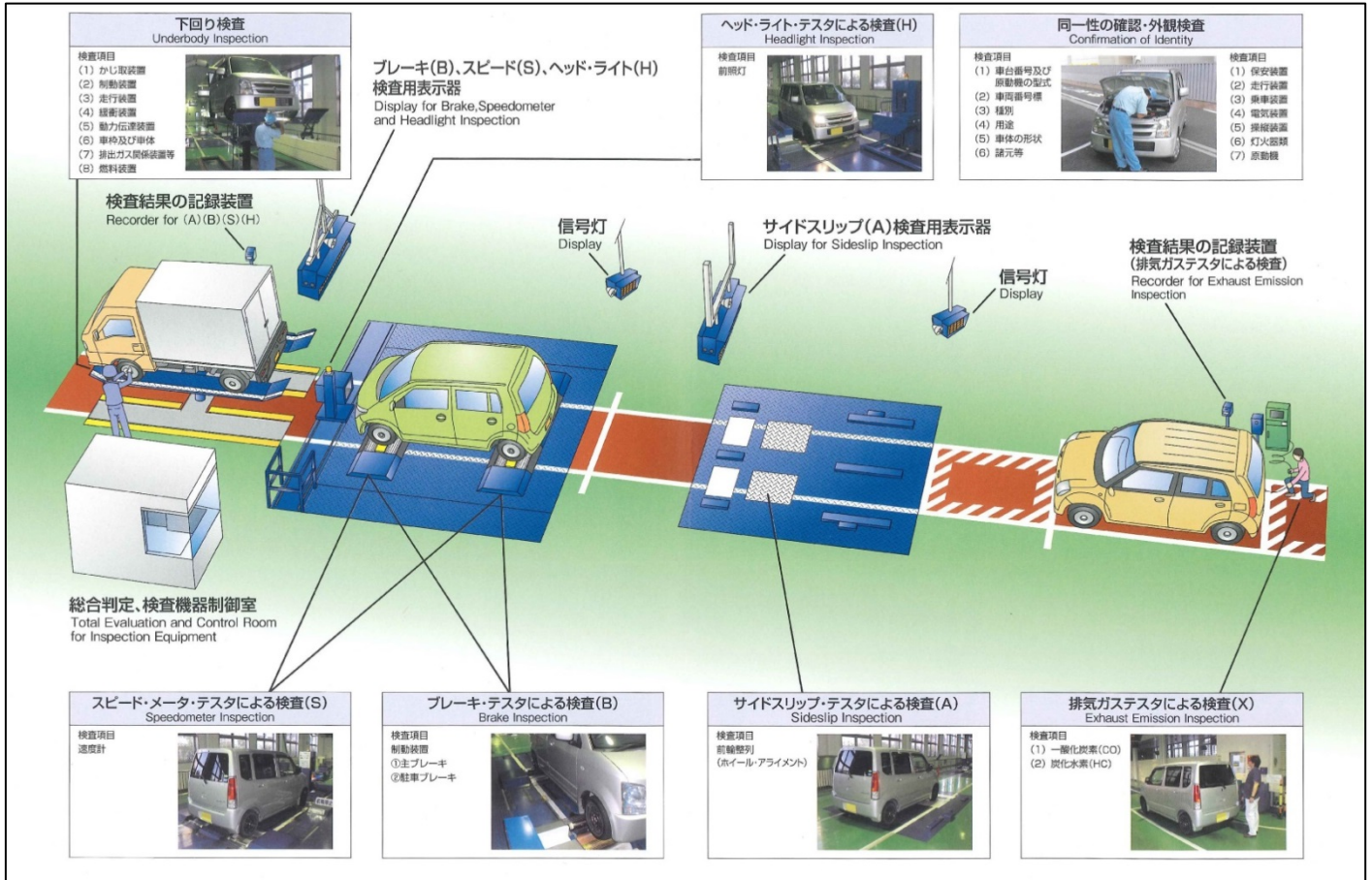
（注6） 「実影響台数」は、保安基準不適合を基準適合と判定した車両の台数を推定したもの。平成28年4月における全国の検査場の「高度化システム」データを活用し、不備のあった判定値と基準値の間の受検台数が全受検車両数に占める割合を算出して得たもの。

●上記の他、出張検査場において以下のとおり判定値設定の不備が判明しました。今後、該当車両を特定し使用者の皆様にダイレクトメールを発送して、確認検査を受けていただくようご案内いたします。

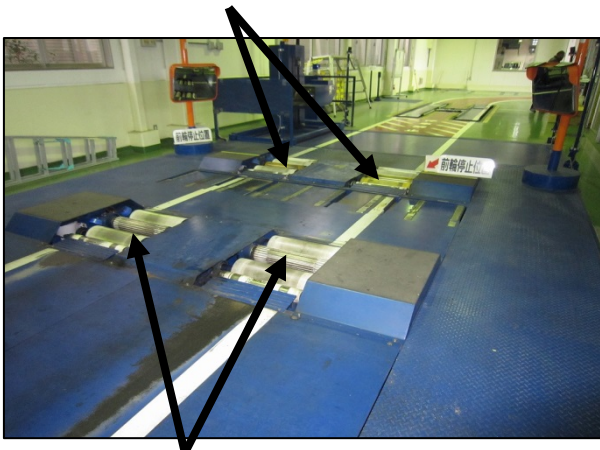
- ① 大田原出張検査場において、主ブレーキの制動力の総和の判定値を「3.92 N/kg 以上」
- ② 四日市出張検査場において、主ブレーキの制動力の総和の判定値を「3.92 N/kg 以上」、左右の差の判定値を「1.20 N/kg 以下」
- ③ 鹿屋出張検査場において、走行用前照灯（ハイビーム）の主光軸の向き判定値を灯器の高さの「下方 30%以内」（主光軸の向き「上方 0cm 以内」の厳しい基準値で設定していたことも判明しました。）

(参考) ブレーキテスタによる検査について

検査コース概要 (マルチテスタの例)



ブレーキテスタ (前輪部分)



ブレーキテスタ (後輪部分)

ブレーキテスタ検査風景

