

独立行政法人自動車技術総合機構が使用する検査機器の判定値設定の不備について（続報）

独立行政法人自動車技術総合機構（以下「当機構」という。）京都事務所における監事監査において、検査機器（ブレーキテスタ）2機の判定値設定の不備が判明し、同様の判定値設定の不備が12事務所、15機あった事案（11月18日公表※）について、改めて全国93事務所の全検査機器の判定値の現状確認を行ったところ、新たに8事務所、11機の判定値設定の不備が判明し、前回公表時と合わせると合計20事務所、26機で判定値設定の不備がありました。

これまでの調査で、判定値設定の不備により保安基準不適合の車両を基準適合と誤判定した恐れがある車両は約36万台あり、今後これらの車両に対し、確認検査受検案内のダイレクトメールを発送いたします。なお、実際に保安基準不適合の測定値でありながら適合と誤判定した車両数は、過去の測定値の統計から延べ約4,300台と推定されます。

上記を踏まえ、本日よりダイレクトメールの発送を開始するとともに、確認検査専用の予約窓口を設置いたしますので、確認検査の受検に当たっては、当該予約窓口まで電話をいただきますようお願いいたします。

受検者をはじめ多くの関係者の皆様方にご迷惑をおかけしたことをお詫び申し上げますとともに、当機構としましては、今後、早急に原因究明を行うと共に、再発防止対策を行い、一日も早く国民の皆様方の信頼を回復できるように努めて参ります。

（※）プレス資料：URL<http://www.naltec.go.jp/topics/fkoifn0000002xxq-att/fkoifn0000002xye.pdf>

1. 事案の概要と誤判定への影響

これまでの調査の結果、判定値設定の不備により保安基準不適合の車両を基準適合と誤判定した恐れがある車両数は、20事務所、26機において、平成25年12月以降に検査を受けた車両で、計約36万台となること分かりました。なお、実際に保安基準不適合の測定値でありながら適合と誤判定した車両数は、過去の測定値の統計から延べ約4,300台と推定されます。（別紙参照）

検査機器の判定値不備については、①制動力左右差判定値、②制動力後軸和判定値、③二輪車走行用前照灯光度判定値、④四輪車走行用前照灯光軸下向き判定値、⑤四輪車すれ違い用前照灯カットライン下向き判定値、⑥四輪車速度計及び⑦四輪車後輪サイドスリップに関する検査機器の判定値となっており、具体的な内容及び誤判定による影響については、別紙のとおりです。

これまでのところ、判定値設定の不備により保安基準不適合の車両を基準適合と誤判定した恐れがある車両に関し、事故等の情報はありません。

また、現時点においては、全ての検査機器の判定値設定に不備がないことを確認しておりますが、今後過去に遡り判定値設定の不備がなかったか確認することとしておりますので、これらの追加調査結果につきましても、確認ができ次第、公表いたします。

※ 全国93事務所の全機器の判定値の確認を行ったところ、正規のものよりも厳しい値で検査を実施していた事例が、21事務所、24機であったことも判明しました。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. 確認検査の実施について

本日より、確認検査の実施のため、判定値設定の不備により保安基準不適合の車両を基準適合と誤判定した恐れがある車両の使用の皆様宛に確認検査の受検に関するダイレクトメール（封書）を発送いたします。

ダイレクトメールがお手元に届きましたら、速やかに開封頂き、その中身の説明をよく読んで、確認検査の受検にかかる予約の取得や確認検査の受検などの必要な対応をお願いいたします。

3. 確認検査専用予約窓口の設置

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頂くため、確認検査専用予約窓口を設置いたしましたので、あらかじめご希望日時等についてご連絡をお願いいたします。

確認検査専用予約窓口の連絡先はダイレクトメールに記載をしており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。

なお、その他のお問い合わせは、最寄りの地方事務所を統括する地方検査部へお尋ねください。

地方検査部および地方事務所のご案内：<https://www.naltec.go.jp/offices/index.html>

4. 本事案が発生した原因と再発防止について

本事案が発生した原因については、現在調査中です。結果がまとまり次第、再発防止策と併せて公表いたします。

なお、判定値の設定状況の確認が徹底されていなかったことが確認されていることから、再発防止のため、①日常点検、機器校正及び監査等の機会を捉えた事務所による判定値設定の定期的な確認と地方検査部への結果報告、②機器校正時の機器校正業者による判定値設定の確認の徹底、③機器設定変更を容易に出来ないようにするための機器管理用パスワードの本部一括管理の徹底を既に実施しております。

お問い合わせ先

〒160-0003 東京都新宿区本塩 8-2 住友生命四谷ビル 4F
独立行政法人自動車技術総合機構 企画部企画課
電話 03-5363-3441 (代表) FAX 03-5363-3347
<http://www.naltec.go.jp>

判定値設定不備事務所一覧

- 「対象車両台数」はダイレクトメールを送付する台数。
- 実影響台数は、実際に保安基準不適合の測定値でありながら適合と誤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施設（検査機器測定値を含むデータの記録等ができる施設）のデータを活用し、検査機器の測定値が不備のあった判定値と基準値間の受検台数が、不備のあった測定値以下の受検台数に占める割合を算出して得たもの。

1. 今回新たに事務所、コース及び台数を報告する事務所

(今回新たに判明した8事務所については、前回の当機構本部職員における確認において漏れたもの。前回プレスリリース後に念のために本部職員が確認をしていたところ、一部の事務所の設定不備の確認が漏れていたことが発覚したことから、確認体制を本部及び地方検査部とのダブルチェックを行うことにより、最終的に確定させたもの。)

事務所	項目	誤判定値	正判定値	期間	対象車両台数	実影響台数（推定）	備考
湘南	制動力左右差	0.98N/kg	0.78N/kg	平成27年7月～ 平成28年12月	約13,300台	約100台	制動力の左右差が大きいとブレーキが片働き状態となるため、操縦安定性が低下するおそれがあります。 なお、ブレーキに係わるその他の検査項目（主ブレーキの総和等）は適正でした。
大分	すれ違い用前照灯 カットライン下判定値	20.0cm	15.0cm	平成28年10月	42台	42台	すれ違い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、すれ違い用ヘッドライト点灯時に前方の障害物が確認しづらくなるおそれがあります。 なお、すれ違い用ヘッドライトの光度等は適正でした。
長岡	速度計上限値	44.4km/h	42.5km/h	平成27年10月～ 平成28年3月	約3,400台	約10台	スピードメータが低めに表示されるので、速度超過のおそれがあります。
四日市	サイドスリップ 前後軸	10.0mm/m	5.0mm/m	平成25年12月～ 平成28年12月	約36,700台	約5台	ハンドル操作が重くなる可能性があるほか、直進性の低下、タイヤの偏摩耗のおそれがあります。
神奈川	サイドスリップ 後輪	10.0mm/m	5.0mm/m	平成25年12月～ 平成28年12月	約53,000台	約5台	4WS車（後輪操舵付車）や前多軸車において、ハンドル操作が重くなる可能性があるほか、直進性の低下、タイヤの偏摩耗のおそれがあります。ただし、前輪の判定値は適正であり、基本的な直進性は保たれております。
多摩				平成25年12月～ 平成28年12月	約33,700台	約5台	
湘南				平成25年12月～ 平成28年12月	約31,000台	約5台	
袖ヶ浦				平成25年12月～ 平成28年12月	約40,100台	約5台	
大分				平成25年12月～ 平成28年12月	約17,200台	約5台	
筑豊				平成25年12月～ 平成28年12月	約19,100台	約5台	
筑豊				平成25年12月～ 平成28年12月	約14,100台	約5台	
合計					約261,642台	約200台	

2. 前回プレスリリースで判定値の不備を報告した事務所

事務所	項目	誤判定値	正判定値	期間	対象車両台数	実影響台数（推定）	
京都	制動力左右差	1.18N/kg	0.78N/kg	平成25年12月～平成28年10月	※ 3,280台	3,280台	制動力の左右差が大きいとブレーキが片効き状態となるため、操縦安定性が低下するおそれがあります。なお、ブレーキに係わるその他の検査項目（主ブレーキの総和等）は適正でした。
足立		3.73N/kg		平成25年12月～平成28年10月	※ 850台	約20台	
岩手	制動力後軸和	0.96N/kg	0.98N/kg	平成25年12月～平成28年11月	約37,600台	約1台	後輪制動力の和が小さいため制動力が低下するおそれがあります。なお、ブレーキに係わるその他の検査項目（主ブレーキの総和等）は適正でした。
和泉	走行用前照灯光軸下判定値	25.0%	20.0%	平成25年12月～平成28年11月	約11,700台	約400台	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に前方の障害物が確認しづらくなるおそれがあります。なお、走行用ヘッドライトの光度等は適正でした。
24.0%							
24.0%							
福島	走行用前照灯光度	12,000cd	15,000cd	平成25年12月～平成28年11月	10台	10台	二輪車の走行用ヘッドライトの光度が低いため、夜間、走行用ヘッドライト点灯時に前方の障害物が確認しづらくなるおそれがあります。なお、走行用ヘッドライトの主光軸の向き等は適正でした。
千葉				平成25年12月～平成28年11月	17台	17台	
習志野				平成25年12月～平成28年11月	約8,800台	約100台	
相模				平成25年12月～平成28年11月	約11,400台	約100台	
小牧				平成25年12月～平成28年11月	6台	6台	
三重				平成25年12月～平成28年11月	約5,900台	約50台	
姫路				平成25年12月～平成28年11月	約9,400台	約100台	
福山				平成26年9月～平成28年11月	約4,600台	約50台	
合計					約93,500台	約4,100台	

※ 前回のプレスリリースで台数を報告済みであった京都及び足立についても、対象期間等の精査を行った結果、変更している。（3,266台→3,280台、5,306台→850台）

前回報告との合計	355,142台	約4,300台	
----------	----------	---------	--

○ブレーキテスタによる検査について



ブレーキテスタ (青色の部分)



検査風景

自動車をテスタに載せた状態で制動力を計測した際の判定値は、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、171 条及び独立行政法人自動車技術総合機構審査事務規程 7-15、8-15 で定められており、その判定値内であれば保安基準適合となります。

・主ブレーキ力の左右差

正しい判定値
主ブレーキの左右の車輪の制動力の差が検査時車両状態における当該車軸の軸重で除した値が <u>0.78N/kg 以下</u>

→

京都事務所及び足立事務所における誤判定値
主ブレーキの左右の車輪の制動力の差が検査時車両状態における当該車軸の軸重で除した値が湘南では <u>0.98N/kg 以下</u> 、京都では <u>1.18N/kg 以下</u> 、足立では <u>3.73N/kg 以下</u>

・主ブレーキ力の後輪和

正しい判定値
主ブレーキの後輪の制動力の和が検査時車両状態における当該車軸の軸重で除した値が <u>0.98N/kg 以上</u>

→

岩手事務所における誤判定値
主ブレーキの後輪の制動力の和が検査時車両状態における当該車軸の軸重で除した値が <u>0.96N/kg 以上</u>

○走行用ヘッドライトテスタによる検査について



四輪車の検査風景



二輪車の検査風景

自動車をテスタに載せた状態でヘッドライトを計測した際の判定値は、車両の保安基準第 32 条に基づく細目告示第 120 条、198 条及び独立行政法人自動車技術総合機構審査事務規程 7-62、8-62 に定められており、その判定値内であれば保安基準適合となります。

・自動二輪車の走行用前照灯最高光度

正しい判定値
走行用前照灯の最高光度が 1 灯につき、 <u>15,000cd 以上</u> ただし、すれ違い前照灯が同時点灯する場合は <u>12,000cd 以上</u>

→

8 事務所（福島、相模、千葉、習志野、三重、小牧、姫路、福山）全てにおける誤判定値
走行用前照灯の最高光度が 1 灯につき、 <u>12,000cd 以上</u>

・走行用前照灯主光軸の向き

正しい判定値
走行用前照灯の前方 10m で主光軸の向きを測定したときに最高光度が以下の範囲内にあること。 上： <u>10cm 以内</u> 下： <u>照明部中心高さの 20%</u>

→

和泉事務所における誤判定値
走行用前照灯の前方 10m で主光軸の向きを測定したときに最高光度が以下の範囲内にあること。 上： <u>10cm 以内</u> 下： <u>照明部中心高さの 24 又は 25%</u>

○すれ違い用ヘッドライトテストによる検査について



すれ違い用ヘッドライトテストによる検査風景

自動車をテストに載せた状態でヘッドライトを計測した際の判定値は、車両の保安基準第 32 条に基づく細目告示第 120 条、198 条及び独立行政法人自動車技術総合機構審査事務規程 7-63、8-63 に定められており、その判定値内であれば保安基準適合となります。

- ・カットオフラインを有するすれ違い用前照灯主光軸の向き

正しい判定値
当該照明部の中心高さが 1 m 以下のヘッドライトのエルボ一点は、前方 10m において当該照明部を含む下方 20mm の直線及び下方 150mm の直線の範囲内にあること。

→

大分事務所における誤判定値
当該照明部の中心高さが 1 m 以下のヘッドライトのエルボ一点は、前方 10m において当該照明部を含む下方 20mm の直線及び下方 200mm の直線の範囲内にあること。

○スピードメータテストによる検査について



スピードメータテストによる検査風景

自動車をテストに載せた状態でスピードメーターを計測した際の判定値は、車両の保安基準第 46 条に基づく細目告示第 148 条、226 条及び独立行政法人自動車技術総合機構審査事務規程 7-102、8-102 に定められており、その判定値内であれば保安基準適合となります。

- ・スピードメーターの計測値

正しい判定値
平成 19 年 1 月 1 日以降に製作された自動車について、40km/h を指示したときの計測値が 31.0km/h から <u>42.5km/h</u>

→

長岡事務所における誤判定値
平成 19 年 1 月 1 日以降に製作された自動車について、40km/h を指示したときの計測値が 31.0km/h から <u>44.4km/h</u>

○サイドスリップテストによる検査について



サイドスリップテストによる検査風景

かじ取り車輪の横滑り量をサイドスリップテストで計測した際の判定値は、車両の保安基準第 11 条に基づく細目告示第 91 条、169 条及び独立行政法人自動車技術総合機構審査事務規程 7-13、8-13 に定められており、その判定値内であれば保安基準適合となります。

- ・かじ取車輪の横滑り量

正しい判定値
かじ取車輪の横滑り量が走行 1m あたり 5mm を超えない。

→

四日市、神奈川、多摩、湘南、袖ヶ浦、大分、筑豊事務所における誤判定値
かじ取車輪の横滑り量が走行 1m あたり 10mm を超えない。