

## 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（最終報告）

平成28年10月21日の独立行政法人自動車技術総合機構京都事務所の監事監査において、検査機器（ブレーキテスタ）2コースの判定値設定の不備が判明し、その後の調査で、全国の93事務所298コースのうち、20事務所26コースに同様の不備があることが判ったことを報告※させていただいたところですが、今般、過去3年間遡り追加調査した結果、新たに20事務所24コースにおいて、判定値設定の不備が判明しました。結果、これまでの調査で、重複を除いて34事務所48コースの検査機器に判定値設定の不備があったこととなります。

新たに判明した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59万台（前回と合わせて計約94万台）となり、今後、前回のものに続いて、無料の確認検査受検についてご案内するダイレクトメールを順次発送させていただきます。

なお、誤判定があった場合にも車両の安全が直ちに損なわれるものではなく、確認検査の受検は強制ではありませんが、安全性の確認に万全を期すためにも、無料の確認検査の受検にご理解・ご協力をお願いします。

また、これまでの調査から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と推定される車両数は、過去の測定値の統計から延べ約16,300台（前回と合わせて計20,600台）と推定されます。

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、今後、再発防止に万全を期して、一日も早く国民の皆様の信頼を回復できるように努めて参ります。

（※）12月20日プレス資料：<https://www.naltec.go.jp/topics/fkoifn00000036rk-att/fkoifn00000036th.pdf>

### 1. 過去に遡った追加調査結果及び確認検査について

これまでの調査で、現状では適正な判定値が設定されていたものの、奈良、大分、宮崎、鹿児島など20事務所24コースにおいて、過去に次の①～⑥の項目等について検査機器の判定値設定不備がありました。（詳細は別紙参照）

① 主ブレーキ力の総和	（正） 4.90 N/kg	（誤） 3.92 N/kg 等
② 主ブレーキ力の左右差	（正） 0.78 N/kg	（誤） 0.79 N/kg 等
③ 主ブレーキ力の後輪和	（正） 0.98N/Kg	（誤） 0.90N/Kg
④ 駐車ブレーキ力	（正） 1.96 N/kg	（誤） 1.54 N/kg 等
⑤ 走行用前照灯最高光度	（正） 15,000 cd	（誤） 12,000 cd
⑥ 走行用前照灯主光軸の左右の向き	（正） 27.0 cm	（誤） 27.1cm

### 2. 本事案が発生した原因

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 判定値の日常的な確認及び校正結果の定期的な確認など、管理ができていなかったこと。
- ② 検査機器の管理用パスワードについて、管理体制が明確となっていなかったこと。

- ③ 本部及び地方検査部による内部監査等において、判定値設定の状況が、サンプル調査であり、全数を網羅できていなかったこと。

### 3. 再発防止について

2. の結果を踏まえ、次の再発防止策を本日各地方検査部及び事務所に指示し、その実施を徹底いたします。

- ① 日常的点検、検査機器校正等の機会を捉えた判定値の定期的な確認及び地方検査部へ写真等による定期的な報告
- ② 第三者の検査機器校正実施機関に対し、校正結果で判定値設定の不備があれば直ちに報告することを要請
- ③ 検査機器の設定値変更を容易に出来ないようにするための管理用パスワードを本部一括管理
- ④ 監査時に検査機器の全数について判定値を確認
- ⑤ 研修・会議等を通じ判定値の重要性についてあらためて職員を教育

#### 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>

## 判定値設定の不備が判明した事務所及びコース一覧

- 「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の間の受検台数が、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. 過去3年の校正記録を確認した結果、過去に判定値設定の不備があったと推測されるコース及び台数を報告する事務所（1/2）

事務所	コース番号	項目	正判定値	誤判定値	期間	対象車両台数（最大値）	実影響台数（推定）	備考
北海道	5	制動力後軸和	0.98N/kg	0.90N/kg	平成26年1月～平成27年7月	約17,600台	約100台	※1
		制動力左右差	0.78N/kg	0.80N/kg				
		制動力駐車	1.96N/kg	1.90N/kg				
室蘭	2	走行用前照灯光軸上判定値	10.0cm/10m	15.0cm/10m	平成26年1月～平成26年9月	約5,600台	約100台	※2
北見	二輪	走行用前照灯光度	15,000cd	12,000cd	平成26年1月～平成27年4月	約900台	約30台	※3
関東	3	制動力左右差	0.78N/kg	0.80N/kg	平成26年6月～平成27年6月	約18,600台	約10台	※4
熊谷	1	走行用前照灯光軸下判定値	20.0%/10m	22.0%/10m	平成26年1月～平成26年8月	約13,000台	約700台	※5
習志野	2	走行用前照灯光軸上判定値	10.0cm/10m	15.0cm/10m	平成26年1月～平成28年5月	約57,800台	約800台	※2
神奈川	二輪	走行用前照灯光度	15,000cd	12,000cd	平成26年1月～平成27年6月	約30,700台	約800台	※3
北陸信越	2	走行用前照灯光軸左右判定値	27.0cm/10m	27.1cm/10m	平成26年1月～平成27年10月	約38,900台	約20台	※6
長野	二輪	走行用前照灯光度	15,000cd	12,000cd	平成26年1月～平成28年3月	約7,100台	約200台	※3
静岡	二輪	走行用前照灯光度	15,000cd	12,000cd	平成26年1月～平成27年6月	約6,600台	約200台	※3
四日市	2	制動力左右差	0.78N/kg	0.80N/kg	平成26年1月～平成28年9月	約36,500台	約20台	※4
なにわ	4	走行用前照灯光軸下判定値	20.0%/10m	30.0%/10m	平成26年1月～平成28年1月	約32,900台	約2,500台	※5
	5	制動力総和（乾燥時）	4.90N/kg	3.92N/kg	平成28年1月～平成28年7月	約11,900台	約800台	※7
和泉	3	制動力左右差	0.78N/kg	0.98N/kg	平成26年1月～平成26年6月	約9,000台	約50台	※4

1. 過去3年の校正記録を確認した結果、過去に判定値設定の不備があったと推測されるコース及び台数を報告する事務所（2/2）

事務所	コース番号	項目	正判定値	誤判定値	期間	対象車両台数（最大値）	実影響台数（推定）	備考
兵庫	4	走行用前照灯 光軸下判定値	20.0%/10m	30.0%/10m	平成26年1月～平成27年2月	約26,200台	約2,000台	※5
姫路	二輪	制動力総和（乾燥時）	4.90N/kg	4.50N/kg	平成27年1月～平成28年11月	約10,700台	約300台	※7
奈良	4	制動力総和（乾燥時）	4.90N/kg	3.92N/kg	平成26年1月～平成26年10月	約17,100台	約1,200台	※7
	5	制動力総和（乾燥時）	4.90N/kg	3.92N/kg	平成26年2月～平成28年2月	約56,600台	約3,900台	※7
山口	二輪	制動力総和（乾燥時）	4.90N/kg	4.00N/kg	平成26年1月～平成26年8月	約2,200台	約100台	※7
大分	2	制動力左右差	0.78N/kg	0.79N/kg	平成26年1月～平成28年8月	約56,700台	約20台	※4
宮崎	1	制動力総和（乾燥時）	4.90N/kg	4.75N/kg	平成26年1月～平成27年8月	約30,400台	約1,300台	※8
		制動力左右差	0.78N/kg	0.80N/kg				
		制動力駐車	1.96N/kg	1.54N/kg				
	2	制動力総和（乾燥時）	50%	49%	平成26年1月～平成27年12月	約25,200台	約600台	※9
		制動力駐車	20%	18%				
兼用	制動力駐車	1.96N/kg	1.76N/kg	平成26年1月～平成27年10月	約34,200台	約500台	※10	
鹿児島	小型	制動力左右差	0.78N/kg	0.80N/kg	平成26年1月～平成28年3月	約42,700台	約20台	※4
合計						約589,100台	約16,300台	

2. 前回までのプレスリリースで判定値設定の不備を報告した事務所（1/2）

事務所	コース 番号	項目	正判定値	誤判定値	期間	対象車両台数（最大値）	実影響台数（推定）	備考
岩手	3	制動力後軸和	0.98N/kg	0.96N/kg	平成25年12月～平成28年11月	約37,600台	約1台	※11
福島	二輪	走行用前照灯 光度	15,000cd	12,000cd	平成25年12月～平成28年11月	10台	10台	※3
足立	3	制動力左右差	0.78N/kg	3.73N/kg	平成27年4月～平成27年5月	850台	約20台	※4
多摩	3	サイドスリップ 後輪	5.0mm/m	10.0mm/m	平成25年12月～平成28年12月	約33,700台	約5台	※12
	4	サイドスリップ 後輪	5.0mm/m	10.0mm/m	平成25年12月～平成28年12月	約31,000台	約5台	※12
千葉	二輪	走行用前照灯 光度	15,000cd	12,000cd	平成25年12月～平成28年11月	17台	17台	※3
習志野	二輪	走行用前照灯 光度	15,000cd	12,000cd	平成25年12月～平成28年11月	約8,800台	約100台	※3
袖ヶ浦	4	サイドスリップ 後輪	5.0mm/m	10.0mm/m	平成25年12月～平成28年12月	約17,200台	約5台	※12
神奈川	3	サイドスリップ 後輪	5.0mm/m	10.0mm/m	平成25年12月～平成28年12月	約53,000台	約5台	※12
相模	二輪	走行用前照灯 光度	15,000cd	12,000cd	平成25年12月～平成28年11月	約11,400台	約100台	※3
湘南	3	サイドスリップ 後輪	5.0mm/m	10.0mm/m	平成25年12月～平成28年12月	約40,100台	約5台	※12
	4	制動力左右差	0.78N/kg	0.98N/kg	平成27年7月～平成28年12月	約13,300台	約100台	※4
長岡	DS	速度計上限値	42.5km/h	44.4km/h	平成27年10月～平成28年3月	約3,400台	約10台	※13
小牧	二輪	走行用前照灯 光度	15,000cd	12,000cd	平成25年12月～平成28年11月	6台	6台	※3
三重	二輪	走行用前照灯 光度	15,000cd	12,000cd	平成25年12月～平成28年11月	約5,900台	約50台	※3
四日市	1	サイドスリップ 前後軸	5.0mm/m	10.0mm/m	平成25年12月～平成28年12月	約36,700台	約5台	※14

2. 前回までのプレスリリースで判定値設定の不備を報告した事務所（2/2）

事務所	コース番号	項目	正判定値	誤判定値	期間	対象車両台数（最大値）	実影響台数（推定）	備考
京都	1	制動力左右差	0.78N/kg	1.18N/kg	平成25年12月～平成28年10月	3,280台	3,280台	※4
	2	制動力左右差	0.78N/kg	1.18N/kg	平成25年12月～平成28年10月			※4
和泉	2	走行用前照灯光軸下判定値	20.0%/10m	25.0%/10m	平成25年12月～平成28年11月	約11,700台	約400台	※5
	3	走行用前照灯光軸下判定値		24.0%/10m				※5
	5	走行用前照灯光軸下判定値						※5
姫路	二輪	走行用前照灯光度	15,000cd	12,000cd	平成25年12月～平成28年11月	約9,400台	約100台	※3
福山	二輪	走行用前照灯光度	15,000cd	12,000cd	平成26年9月～平成28年11月	約4,600台	約50台	※3
筑豊	1	サイドスリップ後輪	5.0mm/m	10.0mm/m	平成25年12月～平成28年12月	約14,100台	約5台	※12
大分	DS	すれ違い用前照灯カットライン下判定値	15.0cm/10m	20.0cm/10m	平成28年10月	42台	42台	※15
	1	サイドスリップ後輪	5.0mm/m	10.0mm/m	平成25年12月～平成28年12月	約19,100台	約5台	※12
合計						約355,142台	約4,300台	

前回報告との合計	約944,242台	約20,600台	
----------	-----------	----------	--

- ※1 制動力後軸和、制動力左右差及び駐車ブレーキが十分な値を確保できていないため、制動力又は操縦安定性が低下する恐れがあります。なお、ブレーキに係わるその他の検査項目は適正でした。
- ※2 走行用ヘッドライトの主光軸が上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。
- ※3 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。
- ※4 ブレーキの片ぎきにより、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は適正でした。
- ※5 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。
- ※6 走行用ヘッドライトの主光軸が外側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。
- ※7 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は適正でした。
- ※8 制動力総和、制動力左右差及び駐車ブレーキが十分な値を確保できていないため、制動力又は操縦安定性が低下する恐れがあります。なお、ブレーキに係わるその他の検査項目は適正でした。
- ※9 制動力後軸和及び駐車ブレーキが十分な値を確保できていないため、制動力性が低下する恐れがあります。なお、ブレーキに係わるその他の検査項目は適正でした。
- ※10 駐車ブレーキが十分な値を確保できていないため、坂道駐車等における制動力が低下する恐れがあります。なお、ブレーキに係わるその他の検査項目は適正でした。
- ※11 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。
- ※12 4WS車（後輪操舵付車）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。
- ※13 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。
- ※14 前多軸車の前後輪において、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、前多軸車の前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。
- ※15 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。

## ○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。

## ・主ブレーキ力の総和 (路面乾燥時)

正しい判定値
主ブレーキの制動力の総和が検査時車両状態における当該自動車の重量で除した値が <u>4.90N/kg</u> (制動力の計量単位として「kgf」を用いる場合には、制動力の総和が審査時車両状態における自動車の重量の <u>50%以上</u> )

→

なにわ事務所他における誤判定値
主ブレーキの制動力の総和が検査時車両状態における当該自動車の重量で除した値が <u>3.92~4.75N/kg</u> (制動力の計量単位として「kgf」を用いる場合には、制動力の総和が審査時車両状態における自動車の重量の <u>49%以上</u> )

## ・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</u> 以下 (制動力の計量単位として「kgf」を用いる場合には、左右の車輪の制動力の差が審査時車両状態における自動車の軸重の <u>8%以下</u> )

→

足立事務所他における誤判定値
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 <u>0.79N/kg ~ 3.73N/kg</u> 以下 (制動力の計量単位として「kgf」を用いる場合には、左右の車輪の制動力の差が審査時車両状態における自動車の軸重の <u>8%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</u> 以上 (制動力の計量単位として「kgf」を用いる場合には、後輪の制動力の和が審査時車両状態における自動車の軸重の <u>10%以上</u> )

→

北海道検査部検査課他における誤判定値
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>0.90~0.96N/kg</u> 以上 (制動力の計量単位として「kgf」を用いる場合には、後輪の制動力の和が審査時車両状態における自動車の軸重の <u>10%以上</u> )

## ・駐車ブレーキ力

正しい判定値
駐車ブレーキの制動力の和が検査時車両状態における当該自動車の重量で除した値が <u>1.96N/kg</u> 以上 (制動力の計量単位として「kgf」を用いる場合には、制動力の和が審査時車両状態における自動車の重量の <u>20%以上</u> )

→

宮崎事務所他における誤判定値
駐車ブレーキの制動力の和が検査時車両状態における当該自動車の重量で除した値が <u>1.54~1.90N/kg</u> 以上 (制動力の計量単位として「kgf」を用いる場合には、制動力の和が審査時車両状態における自動車の重量の <u>18%以上</u> )

○走行用ヘッドライトテスト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 7-62、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 12,000cd 以上

→

福島事務所他における誤判定値
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。 <u>上：10cm 以内 下：照明部中心高さの 20%</u> <u>左右：27.0cm 以内</u>

→

和泉事務所他における誤判定値
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。 <u>上：15cm 以内 下：照明部中心高さの 22~30%</u> <u>左右：27.1cm 以内</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

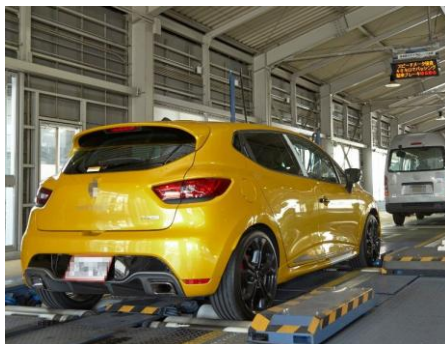
正しい判定値
当該照明部の中心高さが 1m 以下のヘッドライトのエルボ一点は、前方 10m において当該照明部を含む下方 20mm の直線及び下方 <u>15.0cm</u> の直線の範囲内にあること。

→

大分事務所における誤判定値
当該照明部の中心高さが 1m 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 <u>20.0cm</u> 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。

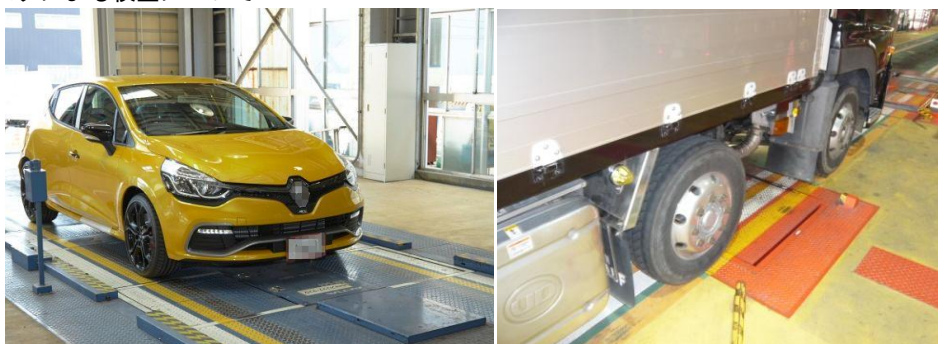
・スピードメーターの計測値

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 42.5km/h

→

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 44.4km/h

○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。

→

四日市事務所他における誤判定値
かじ取車輪の横滑り量が走行 1m あたり 10mm を超えない。