

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

独立行政法人自動車技術総合機構（以下「当機構」という）の京都事務所において、検査機器（ブレーキテスタ）2機の判定値が規定よりも緩い誤った値で設定されていたため、保安基準不適合車両を基準適合と判定したことが当機構の監事監査により判明しました。

また、本事案を受け、京都事務所を除く92事務所のブレーキテスタを含む全機器の判定値の確認を行ったところ、他の事務所においても同様の判定値設定不備事案が判明（13機、11事務所、京都事務所を含めると15機、12事務所）しました。

現時点で判明している影響は京都事務所が3, 266台（ブレーキテスタ2機分）、足立事務所が5, 306台（ブレーキテスタ1機分）であり、基準適合性について確認検査を実施します。該当する全ての車両の使用者にダイレクトメールを発送しますので、最寄りの当機構の事務所において確認検査を受けて頂くよう、御協力をお願いいたします。その他の事務所に係る車両についても、影響車両の特定ができ次第、改めて確認検査の案内をいたします。

受検者をはじめ多くの関係者の皆様方に御迷惑、御心配をお掛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努めて参ります。

1. 判定値設定不備事案の概要

① ブレーキテスタの制動力の左右差の判定値設定の不備

- 該当事務所：京都事務所（2機、1事務所）
- 影響車両等：平成25年9月から平成28年10月の一部期間に検査を受け合格となった車両のうちの3, 266台
- 判定値の不備の内容：

正しい判定値	今回設定されていた誤判定値
0.78 N/kg以下	1.18 N/kg以下

監事監査において最初に発見された事案

- 該当事務所：足立事務所（1機、1事務所）
- 影響車両等：平成26年5月から平成27年5月までの期間に検査を受け合格となった車両のうちの5, 306台
- 判定値の不備の内容：

正しい判定値	今回設定されていた誤判定値
0.78 N/kg以下	3.73 N/kg以下

- これらの誤判定値の影響：
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（主ブレーキ力の総和、後輪和及び駐車ブレーキ力）は適正な判定値となっていました。

② ブレーキテスタの制動力の後輪和の判定値設定の不備

- 該当事務所：岩手事務所（1機、1事務所）
- 影響車両等：平成25年9月から平成28年11月までの期間に検査を受け合格となった車両のうちの一部。（車両特定作業中）
- 判定値の不備の内容：

正しい判定値	今回設定されていた誤判定値
0.98 N/kg以上	0.96 N/kg以上

●誤判定値の影響：

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（主ブレーキ力の総和、左右差及び駐車ブレーキ力）は適正な判定値となっていました。

③ 自動二輪車用走行用ヘッドライトテスト最高光度点の判定値設定の不備

●該当事務所：福島事務所、相模事務所、千葉事務所、習志野事務所、三重事務所、小牧事務所、姫路事務所、福山事務所（それぞれ1機ずつ、8事務所）

●影響車両等：平成25年9月から平成28年11月までの期間に検査を受け合格となった車両のうちの一部。（車両特定作業中）

●判定値の不備の内容：

正しい判定値	今回設定されていた誤判定値
15,000 cd以上	12,000 cd以上

●誤判定値の影響：

二輪車の走行用ヘッドライト（上向きライト）の光度（明るさ）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及びすれ違い用ヘッドライトの検査項目は適正な判定値となっていました。

④ 走行用ヘッドライトテストの主光軸下向きの判定値設定の不備

●該当事務所：和泉事務所（3機、1事務所）

●影響車両等：平成25年9月から平成28年11月までの期間に検査を受け合格となった車両のうちの一部。（車両特定作業中）

●判定値設定の不備の内容：

機数	正しい判定値	今回設定されていた誤判定値
3機のうち1機	灯器高さの20%以内	灯器高さの25%以内
3機のうち2機	同上	灯器高さの24%以内

●誤判定値の影響：

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主光軸の上左右の向き及び光度、すれ違い用ヘッドライトの検査項目は適正な判定値となっていました。

※ 京都事務所を除く92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務所も判明しました。（5機、4事務所）

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. 事案が発生した原因と影響

最初に発覚した京都事務所を含め全ての事務所の事案について、現在、原因を調査中であり、結果がまとまり次第、再発防止策と併せて公表します。

これまでのところ、上記事案により保安基準不適合車両であるのに基準適合とされた車両に関し、事故等の情報はありません。

お問い合わせ先

〒160-0003 東京都新宿区本塩町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>

○ブレーキテストによる検査について



ブレーキテスト (青色の部分)



検査風景

自動車をテスト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 <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>