MAINICHI
毎日整備新聞
CAR

発行／
社団法人 東京都自動車整備振興会
〒151ー0071
東京都渋谷区本町4-16-4
電話　03-5365-2311
毎日新聞東京本社代表室企画推進本部
〒100ー8051
東京都千代田区一ツ橋1-1-1
電話　03-3212-0533

目　次

巻頭インタビュー
スポーツキャスター　大林素子さん　1
車両故障が原因の交通渋滞が頻発　2
やめよう不正改造　2
車検総費用の半分以上は税、保険料　3
GOODマークは安心なクルマの証し　3
ラッピングバスが活躍中　3
車検が延びる？環境・安全が心配です　4
点検整備で黒煙減少　4
自動車リサイクルQ&A　4

インタビュー Interview

大林素子（おおばやしもとこ）さん

MOTOKO OBAYASHI

プロフィール

1967年6月15日東京都生まれ。中学1年からバレーボールを始め、名門・八王子実践高校で活躍。86年日立入社後もエースアタッカーとして全日本女子チームを引っ張った。ソウル、バルセロナ、アトランタと連続3大会のオリンピックに出場。95年にはイタリア・セリエA「アンコーナ」に所属、日本人初のプロ・バレーボール選手となる。97年に引退。現在は日本バレーボール協会広報委員、スポーツキャスターとして幅広く活躍している。

プロの目で点検整備を
安心して乗りたいマイカー

今夏のアテネ五輪・バレーボールの実況解説で活躍した大林素子さん。「残念ながら日本女子は完全燃焼できなかった」と4年後の北京へ夢を託す。一方、スポーツキャスターとしていま燃えているのはカーレース。リポーターだけでなく、女性ドライバーのレーシングチームの監督を務めるほどのクルマ好き。1本のネジのゆるみが大事故につながる現場を知るだけに、点検整備の大切さを重く受け止めている。

現役中に運転免許取得

――オリンピックを観客席、実況席から見たのはアテネが初めてですか。

大林　はい、88年のソウル、92年のバルセロナ、96年のアトランタには選手として出場しましたし、日本女子が出場できなかったシドニーには行ってませんでしたから。今大会の日本女子は残念でしたけど、力からすると、ああいう結果でも仕方なかったかなと。でも、たまたま体操男子の団体を見に行ったら優勝、金メダル！

生まれて初めてナマで「君が代」を聞いたし、歌いましたよ。できればこの次は、バレーボールであの感激、感動を味わいたいですね。

――さて、大林さんとクルマとの関係はいつごろからですか。

大林　バレーボール選手は長い間、運転禁止。だから、運転免許を取った第1号が中田久美さんで、私が第2号でした。一人暮らししていた92年だったかな、免許取って、クルマを買って、自宅マンションと体育館の間600メートルを10分くらい運転していました（笑）。日本人初のプロ選手としてイタリアに住んでいた95年ごろも国際免許証を取って運転していました。

――スポーツ選手だけに運転も上手なのでしょうね。

大林　いやそれが、運転は苦手で車庫入れも下手。やっぱりセンスの問題かな。音楽やダンスと同じで、リズム感が必要ですね。

キャスター初仕事がF1

――それがクルマと深くかかわるようになりました。

大林　97年に現役引退後、スポーツキャスターとしての初仕事がイタリアでのF1グランプリでした。「ええっ、モータースポーツなんて全く分からない。どうしよう」って焦りましたけど、早速セナのビデオを借りて見たり、本を読んだりして、猛烈な受験勉強！（笑）。片山右京さんにお願いしてカート大会にも参加させていただき、右京チームの一員として実際にカートも運転しましたが、ビリでした（笑）。でも、この仕事でF1に一目ぼれ。「Gって何？」「ドリフトってどんな意味？」などと、全然知識のなかった女の子が、あの世界の魅力にはまりました。

――魅力的ですけど、厳しい世界ですよね。

大林　はい。みんなストイックで、命懸けている。私たちバレーボール選手もオリンピックの試合で、「このサーブが決まるなら明日死んでもいい」「足が折れてもいいから今日だけは勝ちたい」なんて言ってきましたけど、いやいや、カーレースの世界はそんなものじゃない。1センチの石一つが死につながる。右京さんは朝家を出るとき、子供さんに「お父さんは帰って来ないかもしれないが、おまえはしっかり生きろ」と言うそうですから。実際に、私がインタビューしたバイクの選手が、その2日後に事故死したことがあります。人の死を近くで見ただけに、クルマにはすごく神経質になっています。

女性レーシングチーム監督

――点検・整備の大切さは身にしみているわけですね。

大林　1本のネジの締め忘れで何が起きてもおかしくない、と聞かされています。私が免許を取ってすぐのころは、クルマを買った店に点検整備をお任せでしたけど、モータースポーツとかかわるようになってからは、自分のクルマの調子にものすごく気を遣うようになりました。ふだんの友達が自分でクルマを作ってしまうような「整備系」の人ばかりになったので、メカにも少し詳しくなり、ネジ1本1本の重要性も分かるようになってきました。それからは、クルマがもっと好きになり、結局のところ、国内A級ライセンス（4輪）を取っちゃいました。

――それで、自らレーシングチームを作った？

大林　3年前の夏に女性ドライバー3人のレーシングチーム「大林アタッカーズ」を結成。「女だけで初のル・マンに行こう！」を合言葉に。既に鈴鹿で1000キロレースに参加、6～8時間走りました。私は監督ですが、レースのときは「クルマが壊れないかな」「タイヤはまだ大丈夫かな」「途中で止まってないかな」とかが頭の中でグルグル回っちゃうんで、ピット周辺をウロウロしたり、ドリンクを運んだり、周りに愛きょうをふりまいたり、マネージャーみたいなことをして気を紛らわしています。

レースになると、ドライバーも大変ですけど、クルマも大変なんですよ。限界走行で1000キロも走るんです。変な音を出したり、走りが不安定になったりクルマからの文句も出ますよね。レースを支えるたくさんのスタッフの情熱がすごいので、ドライバーからの「クルマの声情報」から不調の原因を探り当てるのがすごいですね。やっぱりチームスポーツっていいなと思います。私自身、長くチームスポーツをやってきたので、みんなが一つのチームとなって一つの事を成し遂げていくのが好きですね。

チャレンジャーが好き

――クルマとは今後もかかわっていきますか。

大林　ええ。どんな形であろうと、レースとは一生かかわっていきたい。私、基本的に頑張っている人が好きなので、そんな人を支援してあげたい。そういう意味でレースはクルマが頑張っているじゃないですか。結果はなかなかついて来なくても、頑張ってチャレンジするのが好きなんです。

――メカにも詳しい、とおっしゃいましたが、どの程度ですか。

大林　いや、そう詳しいわけでは。でも、整備士にあこがれて、作業着のつなぎを買ったことがありますよ（笑）。整備士の人たちは、ドライバーの命を握っているし、肉体的にも精神的にもキツイ仕事だと思います。好きでないとやっていけない世界ですね。

――クルマの車検期間を今より延ばそうという動きがありますが。

大林　私は人間の健康診断と同じように、車も定期的に専門家にきちんと診てもらえば、安全だし安心できると思います。その期間が延びるのは不安ですね。健康診断も1年延ばして2年に1回になったら、気が付かない病気のリスクが高まりますからね。逆に期間は半年ごとでもいいくらい。もしも故障を抱えた車がたくさん街中を走り回っていたら、安心して歩いていられないですしね。

車両故障が原因の交通渋滞が頻発

首都高速道路上では1日あたり38・1件 日ごろの点検整備が命を守る

連日のように流れる渋滞情報。皆さんは移動中、「車両故障のため○○キロの渋滞が発生しております」という放送をよく耳にしますよね。

実は、首都高速道路上では約38分に1件（1日あたり38・1件）も車両故障が発生しているのです。

今までスイスイ走っているところに、急に渋滞の列。明るかった家族の表情も徐々にこわばり、車内は無言に……。

渋滞の先に故障した車を見つけ、それが渋滞の原因だと分かったら、どんな気持ちになりますか？

愛車の「健康チェック」していますか

皆さんも旅行の前、健康に気を遣うでしょう。

運転をする役目の人は、安全に運転できるように早寝をして旅行当日に備えますよね。

でも、ちょっと待ってください。家族みんなが乗る愛車、いつ点検しましたか？

どんなに身体が快調でも、家族を運ぶ愛車が不調ではせっかくの旅行も後味の悪いまま終わってしまいます。

もしも、故障で路上に突然止まってしまったら……。自分のクルマが交通渋滞の原因になっていたら……。忘れ難い「いや～な」思い出しか残らないでしょう。

それだけではありません。もしも、時速100キロものスピードで家族を運ぶ自動車が、何らかの故障に巻き込まれたら……。「止まる」と思って踏んだブレーキが利かなかったら……。タイヤがバーストしたら……。楽しい旅行は一転、悲惨な事故に変わります。

平成15年度のJAFロードサービス出動件数290万回という数字から見ても、「ウチの車は大丈夫」と言い切れないことが分かると思います。

そこで重要なのが「健康チェック」。日ごろからクルマの調子を万全にしておくということです。

日常点検を実施しましょう

平成7年7月に道路運送車両法の一部が改正され、マイカーには「運行前点検」に代わって「日常点検」が導入されました。これは、「ユーザーが自分の判断で適切な時期に点検を行いなさい」ということです。つまり、「自分のクルマの管理は自分で責任を持ちなさい」という自己責任が問われる時代となったのです。

クルマはエンジンをかけているだけでも、オイルやベルト類などが摩耗劣化しますし、走行によってタイヤやブレーキ部品なども摩耗損傷します。また、走らなくても時間の経過でバッテリーやオイル類などが劣化するほか、温度変化や湿気、泥の付着などによる不具合なども意外に多いものです（日常点検の方法が愛車付属のメンテナンスノートなどに載っていますので、ぜひ一度、目を通しておいて下さい）。

自動車は一歩間違えれば凶器にもなります。故障によるトラブルは家族だけでなく、周りの人へも多大な迷惑をかけてしまう可能性もあるのです。一瞬にして「被害者」と「加害者」の両方になってしまう可能性のある「整備不良による自動車故障」。それを避けるためにも日ごろから愛車の状態をチェックし、「あれ？おかしいかな？」と感じたらすぐに整備工場へ相談して下さい。

※【整備工場探しは東京都自動車整備振興会のHP「あなたの街のクルマやさん」から（http://www.tossnet.or.jp/member/index.html）】

やめよう 不正改造 危険、迷惑が隣り合わせ

自分だけのオリジナルなクルマを持ちたい…という気持ち。分からないわけではありません。クルマは自己表現に格好のツールですからね。でも何気なく手を入れた改造が「違法改造」ということもあるのです。具体的に、例を挙げてみましょう。

1 Unjust reconstruction 灯火類の灯光の色を変更

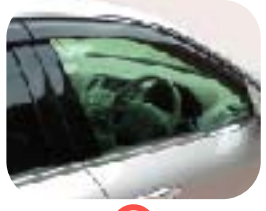
×

○

制動灯や方向指示器の色を変えることは違法です。制動灯や尾灯は赤、方向指示器はダイダイ色と決められています。灯火は大事な安全装置です。他人に自分の動きを伝える大事なコミュニケーション手段でもあります。それにはルールが大事です。

2 Unjust reconstruction 運転者席・助手席の窓ガラスへの着色フィルムの貼り付け

×

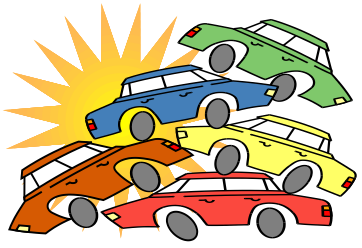


○

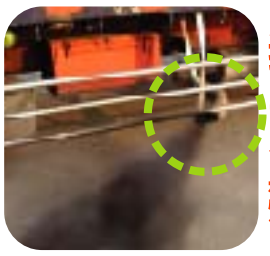
クルマの中はプライバシー空間、と言う考えもあるでしょう。だからといって中が全く見えないように、色の濃い目隠しフィルムを貼るのは違法です。状況判断が困難になるため、運転者席と助手席は可視光線の透過率が70％未満であってはならないと決められています。つまり、運転者席と助手席は外から見えることが原則なのです。

3 Unjust reconstruction タイヤおよびホイールの車体（フェンダー）外へのはみ出し

クルマ好きの人ほど、まずタイヤを履き替えて、ホイールも自分好みのものに替える、という「ドレスアップ」を好みます。しかし、何でもいいわけではありません。車体の外にはみ出すようなものは歩行者にも危害を及ぼしやすく、車体やブレーキ機構への干渉により事故や故障の原因にもなるので認められません。



4 Unjust reconstruction ディーゼル自動車が排出する黒煙



近年、ディーゼル車の規制が行なわれていますが、規制値を超える黒煙（微粒子化合物）を吐き出すものは、健康に悪影響を及ぼすほかに、環境破壊にもつながります。

5 Unjust reconstruction 消音器（マフラー）の切断・取り外し

何のためにするのでしょう。やかましい騒音を響かせ、有毒ガスをまき散らす。周りの人は大迷惑です。クルマやバイクは自分勝手に走るものではないのです。

6 Unjust reconstruction 荷台さし枠の取り付け

トラックの荷台にさし枠を取り付けての過積みは、制動停止距離が延び、走行が不安定となりますので、大変危険です。

7 Unjust reconstruction 突入防止装置の切断・取り外し

突入防止装置（リアバンパー）は、後部から追突する自動車の被害をより軽減できるよう寸法、強度が規定されています。

8 Unjust reconstruction 排気管の開口方向違反

横に向けた排気管は、排気ガスが歩行者に直接かかり大変迷惑です。

車検総費用の半分以上は税　保険料

「整備付き車検」と「整備なし車検」はどう違うの？

「車検費用ってどうして高いの？」こんな声をよく聞きます。そこで何とか安くできないか、とあれこれ考えて「ユーザー車検代行・9800円」などという看板に引き寄せられる人もいます。ではなぜ、「安い車検」があるのでしょうか。その仕組みをじっくり考えてみましょう。

車検を受けずに道路は走れない

車検は自家用乗用車の場合、新車で3年後、それ以降は2年ごとに受けることが法律で定められています。車検を受けていない車は法律上、道路を走ることができません。

車検で皆様はおおよそ10万円以上の費用を支払うことになります。確かに少なくない金額です。でもちょっと待ってください。実はその十数万円の金額は、正確に言うと「すべて」を整備工場へ支払っているわけではありません。

ひとつ例を挙げてみましょう。小型自家用乗用車（1800cc、車両重量1・3トン）の車検を整備工場に頼み、12万2690円の請求を受けました。

その内訳を見てみましょう。

三つの法定費用

まず、車検時に納入する「自動車重量税」という税金があります。これはクルマの重さによって税額が0・5トン当たり年間6300円加算されます。この小型自家用乗用車は1・3トン。1トン超1・5トン以下では6300円の3倍で年間1万8900円となりますが、2年車検なので2倍の3万7800円となります。

次に「自賠責保険料」があります。これは強制的に加入しなければならない保険で、通称「強制保険」などとも呼ばれています。これは車検ごとに更新する保険です。この保険料は軽自動車、小型自家用乗用車、小型自家用貨物車というように車種やクルマの利用目的によって細かく分かれており、どの保険会社でも同じ料金となっています。この小型自家用乗用車は、2万7630円。

最後に、車検は国が行うため、手数料がかかります。検査手数料といわれるもので、国の検査場で受ける自家用車の場合1400円です。

これら「自動車重量税」、「自賠責保険料」、「検査手数料」の三つは、法律で必要とされる費用ですから「法定費用」と呼ばれています。これはどこで車検を受けようと必ずかかる費用です。言い方を変えれば重量税や保険の手続き、支払い等を整備工場が皆様に代わって行っているのです。

小型自家用乗用車の場合、これだけで6万6830円になります。つまり、前記の例では、整備工場に車検代として支払う金額の半分以上が法定費用として国に支払われます。

「整備なし車検」でいいのか

ここで、「あれっ」と思いませんか？　冒頭の「ユーザー車検代行9800円」は法定費用より安いではありませんか。

実は「9800円」と言っても請求時には、先ほどの法定費用6万6830円が加算されます。これらユーザー車検代行費用は、検査場まで車検を代わりに受けに行く手間賃で、実際には点検整備を行わない「整備なし車検」が多いようです。

ではなぜ、整備が「ある」車検と「ない」車検があるのでしょうか。それは「車検」と「定期点検整備」が全く別のものだからなのです。車検は、クルマの安全運行に直接かかわる走行装置、制動装置、スピードメーターの正確性、灯火装置、排気ガスや騒音を検査します。

つまり、車検とは検査時点で国が定めた一定の基準（保安基準といいます）に適合しているかどうかをチェックしているだけで、点検整備を行うものではありません。

従って、車検は「次の車検までの安全を保証するものではない」というわけです。

「点検整備を行わない車検で十分。安くていいのでは」と思っている方、点検整備を何もせずに「車検に通れば安心だ」と言っていられますか？

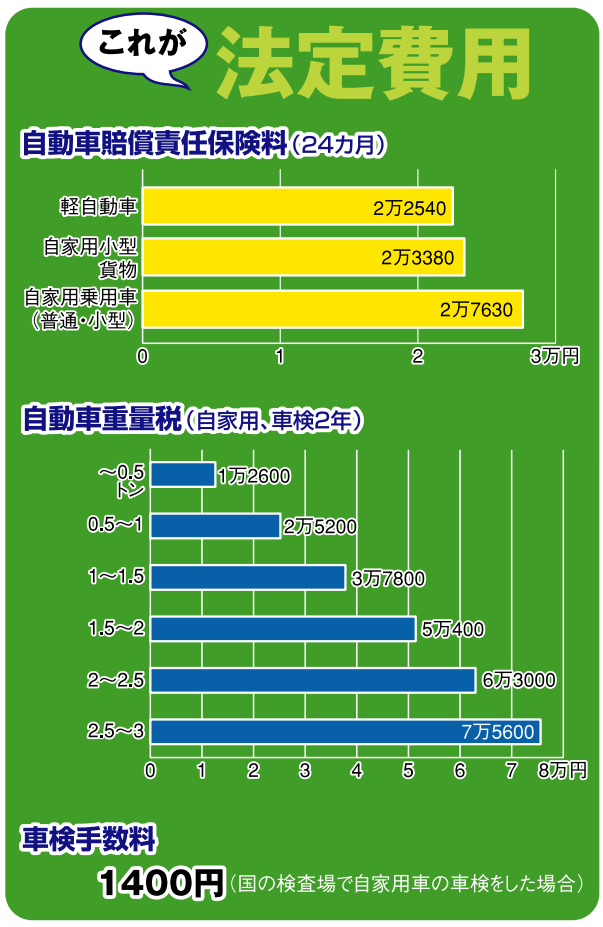
「整備料金は高い」というイメージがあるようですが、国土交通省が行った調査では、「日本の整備料金は他の国と比べても、決して高くない」との結果が出ています。

安心して愛車に乗り続けたいのであれば、ちゃんと点検整備してもらうことが大事です。

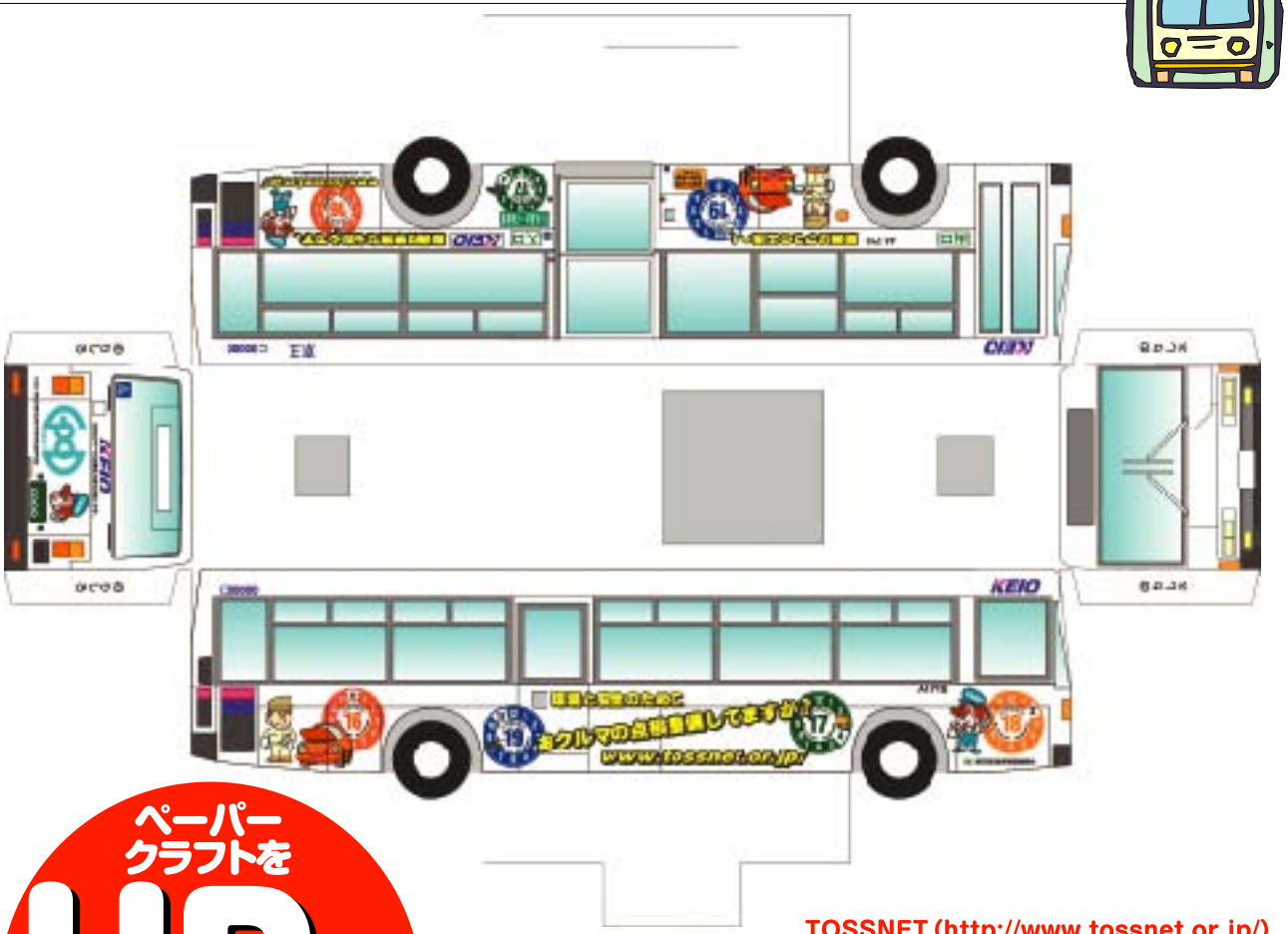
もし、料金について不明な点があれば、お近くの自動車整備工場に遠慮なく聞いてみましょう。

「点検整備はドライバーの義務」であることを忘れないでください。

本当に大事なのは点検整備



東京都自動車整備振興会 ラッピングバスが活躍中！



現在、東京都自動車整備振興会では「整備付車検」と「点検整備」を車体全面にアピールしたラッピングバスを、多摩・八王子地区（西武バス立川営業所、京王バス八王子営業所の各管内）と新宿・杉並地区（京王バス永福町営業所管内）で走行させています。

東京都自動車整備振興会のホームページ・TOSSNETから、この「てんけんくんラッピングバス」のペーパークラフトを手に入れることができます。プリンタ用厚紙に印刷し、組み立てるだけで可愛いミニチュアラッピングバスがあなたのものになります。

ペーパークラフトをHPからゲット

TOSSNET（http://www.tossnet.or.jp/）

GOODマークは安心なクルマの証し

クルマのリアウインドーに貼ってあるこのマークをご存知ですか。これは社団法人東京都自動車整備振興会の会員、つまり信頼ある自動車整備工場できちんとした定期点検整備と車検を受けた「安全安心のマーク」なのです。すなわちプロのお墨付きを受けたクルマ、というわけです。

車検制度は平成7年7月に行われた道路運送車両法の改正によって、「定期点検整備の実施は車検を受ける前か後かは問わない」ということになりました。

結果として「車検」を通すだけで、「定期点検整備」を全く行わずに路上を走るクルマを見かけるようになりました。つまり、整備不良によって環境破壊や渋滞や交通事故などの被害を受ける危険性が高まってきたのです。

車検の時に定期点検整備を実施した安全安心の車には「GOODマークステッカー」が貼られます。「GOODマークステッカー」は、「社会的な責任を遵守しているドライバーの証（あかし）」の安心マークです。

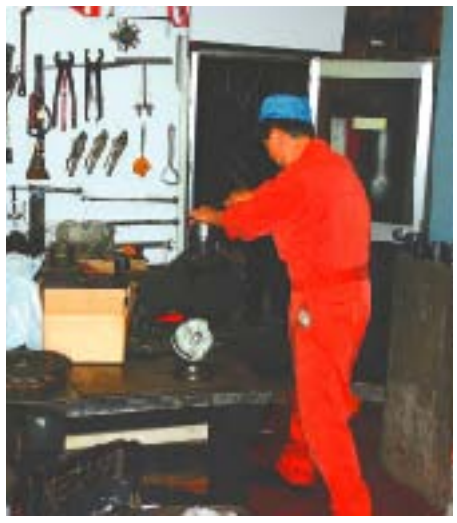
信頼できる整備工場はこちらのHPで検索できます
http://www.tossnet.or.jp/member/index.html
「あなたの街のクルマやさん」

車検が延びるの？ 環境・安全が心配です

考えてみよう「車検」のこと

大切なのは点検整備

車検の期間を延長しようという動きがあります。現行の車検制度では自家用乗用車の場合、初回が3年、2回目以降は2年とされていますが、「国民負担を一層軽減させる」などの観点から、この期間をさらに延ばそうという動きです。

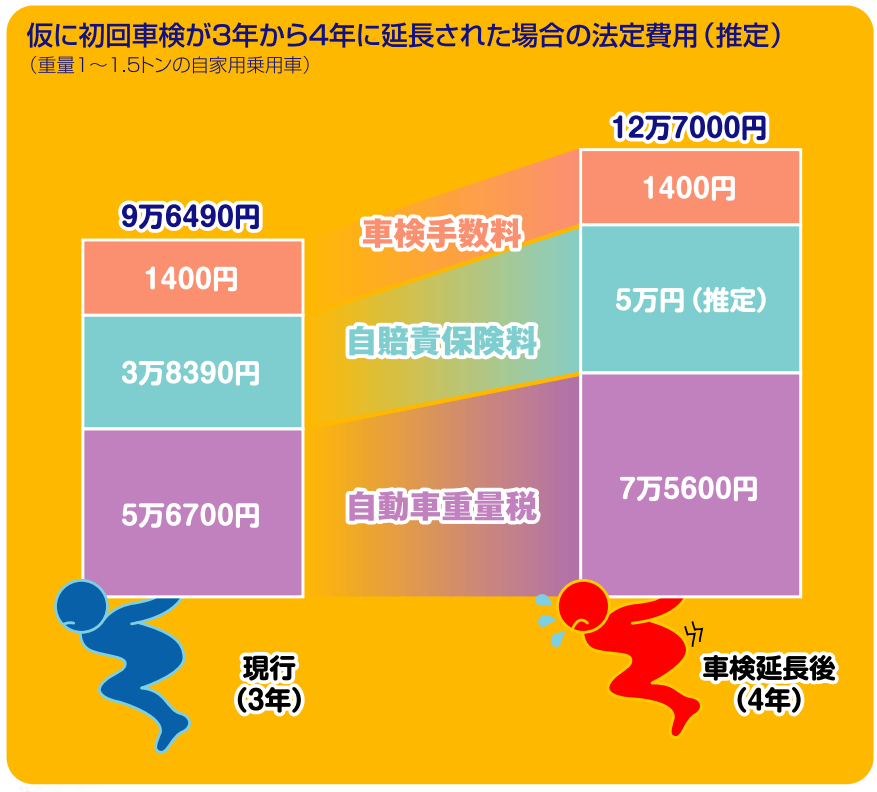


クルマの保守管理はユーザー責任

しかし、よく考えてみると、この延長には思わぬ落とし穴があるのです。

まず、「車検費用の負担が軽くなる！」というイメージで車検延長を歓迎されている方。2年に一度の出費が延びるのですから、当然そう思うかもしれません。ところが、実際は皆様の負担が軽くなるわけではありません。

たとえば重量税や自賠責保険料などの法定費用は、期間に応じて高くなります。仮に初回の車検が3年から4年に延びた場合、自家用小型乗用車の場合、重量税は5万6700円から7万5600円に、自賠責保険料は3万8390円から約5万円になるとみられます。負担軽減どころか、一度に支払う税金や保険料の額が上がってしまいます。



12カ月定期点検の実施率は5割

国は、皆様に対し「自動車の保守管理」を義務付けています。「自分のクルマは自分で管理しなさい」ということです。

ではどれほど、自動車の保守管理意識が浸透しているのでしょうか。

国土交通省の調査から、法律で定められた12カ月定期点検の実施状況を見てみますと、小型乗用車の平均実施率は50・8％。義務となっている法定点検でさえ受けているのは半分なのです。つまり小型乗用車の半数のクルマが法定点検を受けないままで走行していることになります。

このような自動車の保守管理意識が低い状態で車検期間の延長を行った場合、整備不良による事故が増加する可能性もあります。

「私はほとんどクルマに乗らない。愛車の走行距離は2年間で1000キロ足らず。それでも定期点検を受ける必要があるのか」という人がいました。走らないから部品も消耗していない、従って安全と考えている方、それはとんでもない誤解です。エンジンオイル、ブレーキオイル、バッテリー液などの液体類、ベルトや配管ゴムなど時間の経過とともに劣化したり、減ったりするものもあります。これらをきちんと点検して、必要なものは交換するなどの処置が必要です。

事故につながる整備不良

整備不良の恐ろしいところは、事故の原因となりかねないことです。運転者は意図しない事故による「被害者」となり、さらに「加害者」となってしまう可能性があるのです。

こういったことを踏まえて考えてみると、車検期間を延長することは、決して皆様の負担軽減につながるとは言えません。

安心して安全な自動車に乗ること、排出ガスによって環境を悪化させないことについて考えてみて下さい。車検期間を延長して本当に大丈夫なのでしょうか？

点検整備で黒煙減少

10月は自動車点検整備推進強化月間

東京の空気がきれいになった……。そう感じたことはありませんか。

東京都の発表によると、昨年10月から始まった都のディーゼル規制効果が交通量の多い地域では現れてきているそうです。大変に喜ばしいことだと思います。

ディーゼル車がまき散らす黒煙は毒々しく、大気汚染や環境破壊、そしてわれわれの健康をむしばんでいることは容易に想像できると思います。

では、どうしたらディーゼル黒煙を減らすことができるのでしょうか。第一はDPFと呼ばれる「除去装置」を取り付けること。DPFは都の規制で装着が義務付けられ、黒煙低減の効果が出ています。そして、第二は「点検整備」です。

「エッ!?　点検整備で黒煙が減るの？」と驚かれた方も多いと思います。国土交通省が平成15年6月と10月、全国でディーゼル車の黒煙クリーン・キャンペーンを実施し、街頭調査をはじめ整備事業者、運送事業者によるディーゼル車の黒煙測定などを行いました。対象となったディーゼル車3万3492台についてエアクリーナー・エレメントの点検、清掃、交換などの整備を実施したところ、すべての車両で黒煙が減少、そのうち10％以上の低減効果が認められた車両は1万5189台、なんと全体の45％にも上った、という調査結果があります。

このほか、燃料フィルタの定期交換、走行距離に応じた燃料噴射ポンプの点検整備、使用する燃料のチェックなども効果があります。われわれの生活や子供たちが引き継ぐ環境を守るためにも、点検整備をしましょう。

10月は、自動車点検整備推進強化月間です――。

自動車リサイクルQ&A

～自動車リサイクル法　来年1月1日施行～

平成17年2月以降の最初の車検時にリサイクル料金が必要です

Q リサイクル料金は誰が支払わなければならないの？

A 自動車の所有者です。支払うべき料金の中には、車を解体・破砕したときに残るシュレッダーダスト、エアバッグ、フロン類の3品目リサイクル処理料金のほか、クルマ（使用済自動車）の情報管理料金、リサイクル料金管理費用が含まれます。

Q リサイクル料金を支払わないとどうなりますか？

A 車検や新車登録を受けることができません。

Q 料金はどれくらい？

A 乗用車なら、おおむね7000円～1万8000円。自動車メーカーのホームページ等に車種別の料金が掲載されていますので、一度調べてみてください。

Q 支払う時期は？

A 平成17年2月1日以降、最初の車検の時です。整備工場へ車検に出す際にはリサイクル料金をあらかじめお支払い下さい。また、平成17年1月以降、今お乗りのクルマを車検前に廃車する場合もお支払いが必要となります。新車の場合も、平成17年1月以降の購入時にお支払いが必要となります。

各社代表車種のリサイクル料金（型式、エアバック、エアコンの有無によって価格に幅がある）

メーカー	車　種	料金（円）
トヨタ自動車	カローラCE、NZE、ZZE120系	9840～10740
日産自動車	キューブZ11系	10660～11330
本田技研工業	ステップワゴン	13200～14050
マツダ	デミオ	10550～11120
三菱自動車	コルト	10220～11450
富士重工業	レガシィセダンBLE、BL5	12590～13920
スズキ	ワゴンR MH21S	8970～9110
ダイハツ工業	ムーブL900S	6720～9270
いすゞ自動車	小型トラック（エルフ）	8210
日野自動車	中型トラック（日野レンジャー）	6580～10580
三菱ふそうトラック・バス	小型トラック（キャンター）	9220～9880