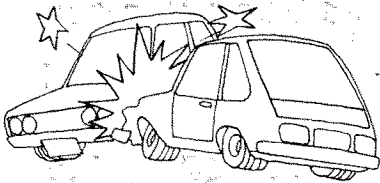


整備不良車が第一当事者となった交通事故は193件(H11年)

HTARDA

交通事故データからみた自動車の点検整備に関する調査より



近年、交通事故による死者数は減少傾向にあるが、負傷者数は100万人を突破するなど、きわめて憂慮すべき事態が続いている。

また、事故件数も増加傾向にあり状況は益々深刻化している。このような情勢のなか、本調査は、平成11年に(財)交通事故総合分析センターが事故例調査データ及び交通事故統計データを使用し、整備不良車を抽出、事故原因の分析や事故防止対策の研究等を行った結果をとりまとめたものである。

I. 交通事故統計分析

1-1 交通事故発生件数と整備不良車の運転違反取締件数の推移

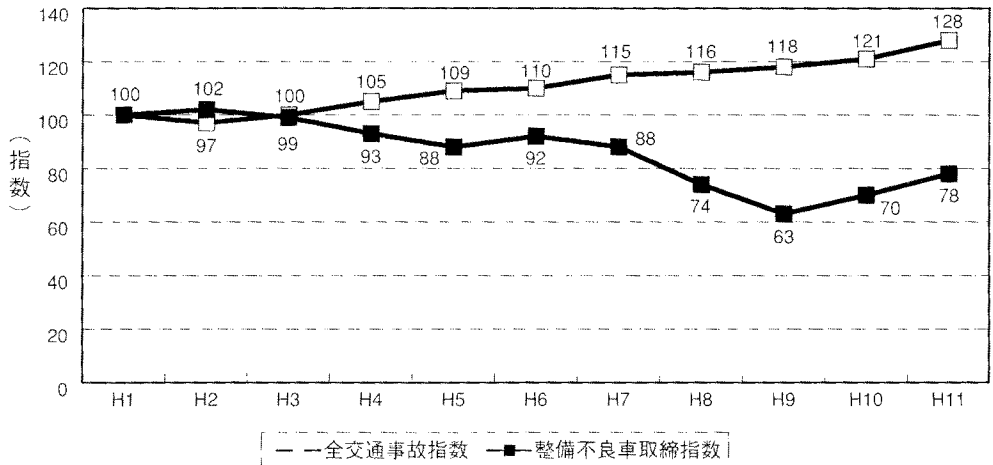
過去11年間の交通事故発生件数及び交通警察官による整備不良車の運転違反取締件数の推移は表1-1のとおり。

平成元年を100とした指数で見ると、平成11年の全交通事故発生件数は128を示し、交通警察官による整備不良車の運転違反取締件数は78となっており、法令違反全体に占める割合は1.42となっている。

表1-1 全交通事故と整備不良車の運転違反取締件数の推移

| | 全交通事故件数 | 指数 | 整備不良車 取締件数 | 指数 | 法令違反全体に 占める割合 |
|-----|---------|-----|---------------|-----|------------------|
| H 1 | 661,363 | 100 | 161,936 | 100 | 1.91 |
| H 2 | 643,097 | 97 | 165,024 | 102 | 1.83 |
| H 3 | 662,388 | 100 | 159,848 | 99 | 1.73 |
| H 4 | 695,345 | 105 | 149,864 | 93 | 1.69 |
| H 5 | 724,675 | 109 | 141,863 | 88 | 1.65 |
| H 6 | 729,457 | 110 | 149,775 | 92 | 1.73 |
| H 7 | 761,789 | 115 | 142,159 | 88 | 1.70 |
| H 8 | 771,084 | 116 | 119,170 | 74 | 1.38 |
| H 9 | 780,399 | 118 | 102,133 | 63 | 1.14 |
| H10 | 803,878 | 121 | 112,828 | 70 | 1.25 |
| H11 | 850,363 | 128 | 127,012 | 78 | 1.42 |

図1-1 全交通事故と整備不良車の運転違反取締件数の推移



1-2 整備不良車が第1当事者となった事故発生件数の推移

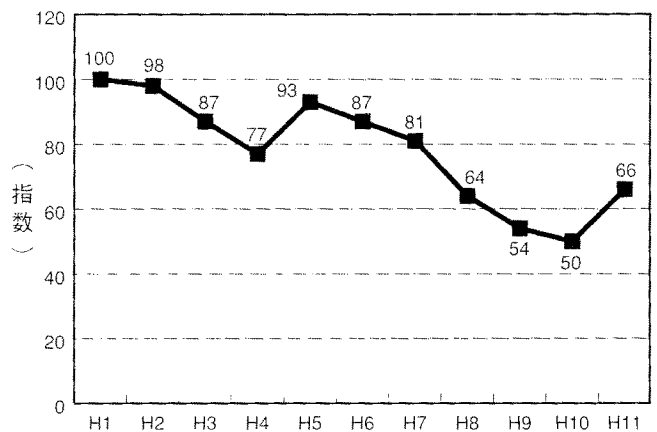
整備不良車（原付以上）が第1当事者となった事故発生件数は表1-2のとおり。

平成11年の発生件数は193件、平成元年を100とした指数で見ると66となっており、対前年に比べて、46件（31ポイント）の増加となっている。

表1-2 整備不良車が第1当事者となった事故発生件数の推移

| | 事故発生件数 | 指数 |
|-----|--------|-----|
| H1 | 292 | 100 |
| H2 | 285 | 98 |
| H3 | 253 | 87 |
| H4 | 225 | 77 |
| H5 | 272 | 93 |
| H6 | 253 | 87 |
| H7 | 237 | 81 |
| H8 | 188 | 64 |
| H9 | 158 | 54 |
| H10 | 147 | 50 |
| H11 | 193 | 66 |

図1-2 整備不良車が第1当事者となった事故発生件数の推移



1-3 整備不良車が第1当事者となった当事者別事故発生件数の推移

整備不良車（原付以上）が第1当事者となった当事者別事故発生件数は表1-3のとおり。

平成11年の当事者別発生件数を見ると、自家用自動車の乗用車が99件で事故発生件数の全体の約5割、自家用自動車のトラックが40件で全体の2割、二輪車が29件で全体の約2割、事業用自動車のトラックが19件で約1割を占めている。

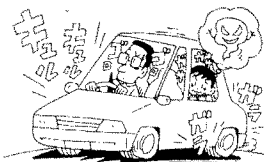
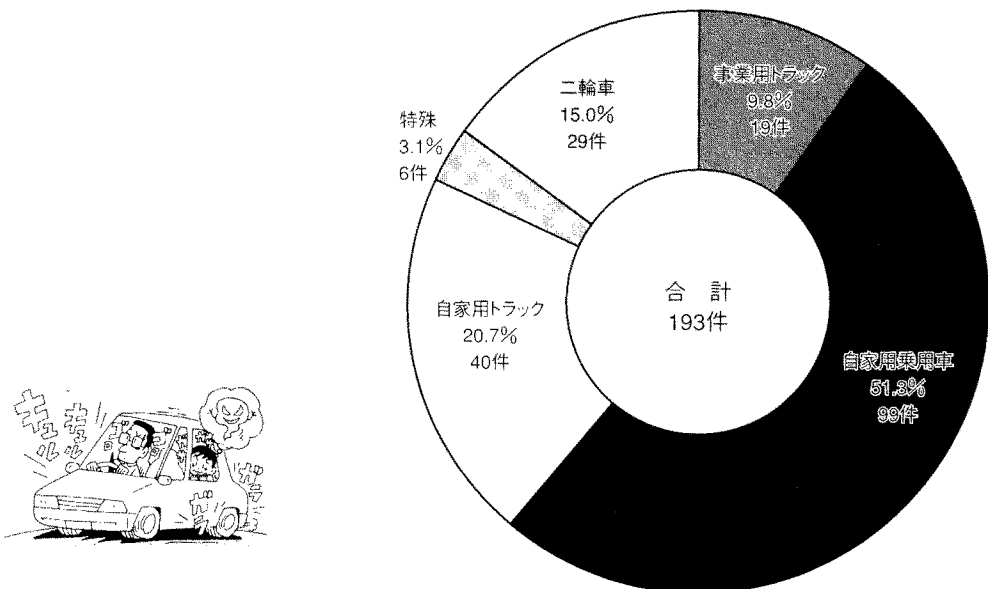
なお、自家用自動車の乗用車にあっては、対前年に比べて、40件（67ポイント）の増加となっている。

表1-3 整備不良車が第1当事者となった当事者別事故発生件数の推移

| | 事業用自動車 | | | | 自家用自動車 | | | | 特殊 | 二輪車 | 合計 |
|-----|--------|------|------|----|--------|-----|------|-----|----|-----|-----|
| | バス | ハイタク | トラック | 計 | バス | 乗用車 | トラック | 計 | | | |
| H1 | 4 | 11 | 17 | 32 | 2 | 129 | 75 | 206 | 0 | 54 | 292 |
| H2 | 0 | 5 | 21 | 26 | 0 | 120 | 71 | 191 | 2 | 66 | 285 |
| H3 | 1 | 1 | 16 | 18 | 2 | 109 | 60 | 171 | 5 | 59 | 253 |
| H4 | 3 | 1 | 14 | 18 | 0 | 94 | 61 | 155 | 4 | 48 | 225 |
| H5 | 4 | 5 | 18 | 27 | 1 | 116 | 56 | 173 | 4 | 68 | 272 |
| H6 | 1 | 1 | 20 | 22 | 0 | 116 | 49 | 165 | 3 | 63 | 253 |
| H7 | 0 | 4 | 15 | 19 | 0 | 102 | 63 | 165 | 1 | 52 | 237 |
| H8 | 1 | 0 | 22 | 23 | 1 | 80 | 44 | 125 | 2 | 38 | 188 |
| H9 | 1 | 0 | 14 | 15 | 0 | 66 | 34 | 100 | 1 | 42 | 158 |
| H10 | 1 | 0 | 21 | 22 | 0 | 59 | 33 | 92 | 1 | 32 | 147 |
| H11 | 0 | 0 | 19 | 19 | 0 | 99 | 40 | 139 | 6 | 29 | 193 |

(注) 二輪車は原付を含む。

図1-3 整備不良車が第1当事者となった当事者別事故発生件数の割合（平成11年）



1-4 整備不良車が第1当事者となった死亡事故発生件数の推移

整備不良車が第1当事者となった死亡事故発生件数の推移は表1-4及び図1-4のとおり。

死亡事故発生件数を見ると、貨物車の整備不良による死亡事故が11年間で22件で発生件数全体の5割となっている。

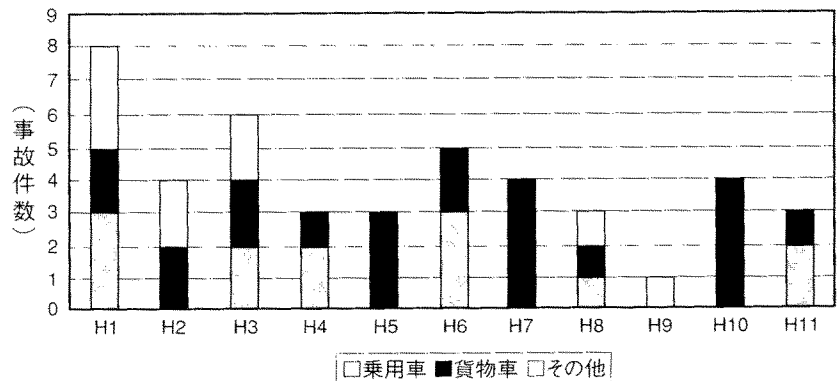
また、バス、政令大型、大型、トレーラといった大型車両の整備不良による事故が11年間で15件と発生件数全体の3割発生している。

表1-4 整備不良車が第1当事者となった死亡事故発生件数の推移

| | H1 | H2 | H3 | H4 | H5 | H6 | H7 | H8 | H9 | H10 | H11 | 合計 |
|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|----|------|-----|--------|
| 乗用車 | 3 | | 2(1) | 2 | | 3 | | 1 | | | 2 | 13(1) |
| 貨物車 | 2(1) | 2(1) | 2(1) | 1(1) | 3(2) | 2(1) | 4(3) | 1(1) | | 4(3) | 1 | 22(14) |
| その他 | 3 | 2 | 2 | | | | 1 | 1 | | | | 9 |
| 計 | 8(1) | 4(1) | 6(2) | 3(1) | 3(2) | 5(1) | 4(3) | 3(1) | 1 | 4(3) | 3 | 44(15) |

(注)・乗用車：バス、マイクロバス、普通、軽乗用／貨物車：政令大型、大型、トレーラ、普通、軽貨物／その他：特殊車、自動二輪、原付を表す。
・() は内数であり、大型車両を表す。

図1-4 整備不良車が第1当事者となった死亡事故発生件数の推移



1-5 車両的要因別、事故件数の推移

1-5-1 車両的事故要因別、事故件数の推移 (H5～H11)

平成5年から11年に発生した第1当事者の死傷事故における車両的事故要因別(状態の不良等を除く。)件数は表1-5及び図1-5のとおり。

第1当事者の死傷事故における車両的事故要因別件数は平成8年をピークに減少傾向となっていたが、平成11年の件数は対前年と比べて87件(9.3ポイント)の増加に転じている。

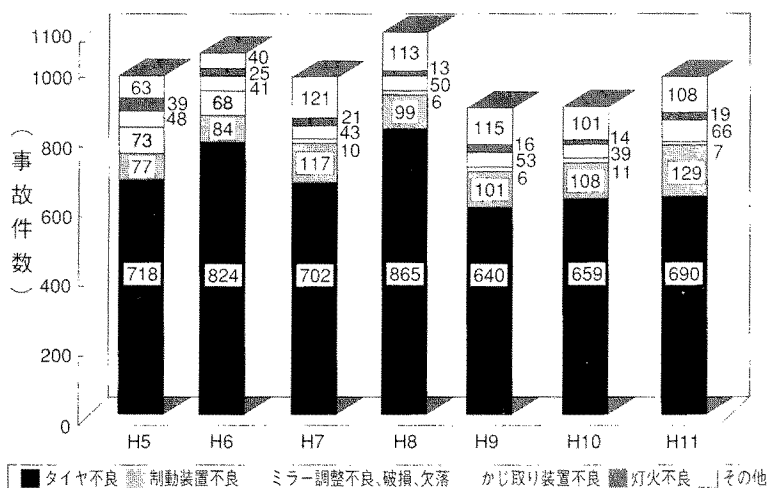
車両的要因別で見ると、各年ともタイヤ不良は発生件数の7割、制動装置不良は1割程度発生しており、横這い状態が続いている。

表1-5 車両的事故要因別、事故件数の推移(H5～H11)

| | H5 | H6 | H7 | H8 | H9 | H10 | H11 |
|-----------------|-------|-------|-------|-------|-----|-----|-------|
| 制動装置不良 | 77 | 84 | 117 | 99 | 101 | 108 | 129 |
| かじ取り装置不良 | 48 | 41 | 43 | 50 | 53 | 39 | 66 |
| タイヤ不良 | 718 | 824 | 702 | 865 | 640 | 659 | 690 |
| 車輪不良 | 19 | 19 | 21 | 24 | 29 | 25 | 28 |
| 灯火不良 | 39 | 25 | 21 | 13 | 16 | 14 | 19 |
| エンジン故障 | 7 | 3 | 10 | 7 | 7 | 4 | 2 |
| 変速機不良、故障 | 4 | 0 | 2 | 0 | 6 | 6 | 5 |
| 燃料、潤滑装置不良 | 1 | 1 | 0 | 5 | 3 | 1 | 2 |
| フロントガラス等不良 | 16 | 8 | 30 | 36 | 27 | 29 | 32 |
| ミラー調整不良、破損、欠落 | 73 | 68 | 10 | 6 | 6 | 11 | 7 |
| 不良改造(オーバーフェンダ等) | 7 | 3 | 10 | 6 | 8 | 3 | 8 |
| その他の構造、装置等の調整不良 | 9 | 6 | 48 | 35 | 35 | 33 | 31 |
| 計 | 1,018 | 1,082 | 1,014 | 1,146 | 931 | 932 | 1,019 |

(注) ミニカー、小型特殊、軽二輪及び原付を除く。

図1-5 車両的事故要因別、事故件数の推移(H5～H11)



1-5-2 車両的事故要因別、事故類型別事故件数(H11)

平成11年に発生した第1当事者の死傷事故における車両的事故要因別、事故類型別件数は表1-6のとおり。

事故類型別で見ると、車両相互714件(70.1%)、車両単独250(24.5%)でほとんどを占めている。

タイヤ不良における車両的事故要因別件数は表1-7及び図1-7のとおり。

車両的事故要因別で見ると、タイヤ不良690件でその内訳は、雪道での夏用タイヤ475件、トレッドの摩耗90件、パンク・バースト76件の順で発生しており、いずれも凍結路・湿潤路でスリップ等により走行状態を保つことができなくなり事故に至ったと思われる。

更に、タイヤ不良による踏切事故も1件発生している状況から、日常におけるタイヤ管理の重要性を再認識する必要がある。

表1-6 車両的事故要因別、事故類型別事故件数(H11)

| | 人対車両 | 車両相互 | 車両単独 | 踏切 | 計 |
|-----------------|------|------|------|----|-------|
| 制動装置不良 | 3 | 113 | 13 | | 129 |
| かじ取り装置不良 | 3 | 45 | 18 | | 66 |
| タイヤ不良 | 23 | 469 | 197 | 1 | 690 |
| 車輪不良 | 2 | 21 | 4 | 1 | 28 |
| 灯火不良 | 7 | 10 | 2 | | 19 |
| エンジン故障 | | 1 | 1 | | 2 |
| 変速機不良、故障 | 1 | 3 | 1 | | 5 |
| 燃料、潤滑装置不良 | | 2 | | | 2 |
| フロントガラス等の不良 | 7 | 21 | 4 | | 32 |
| ミラー調整不良、破損、欠落 | 2 | 5 | | | 7 |
| 不良改造(オーバーフェンダ等) | | 5 | 3 | | 8 |
| その他の構造、装置等の調整不良 | 5 | 19 | 7 | | 31 |
| 計 | 53 | 714 | 250 | 2 | 1,019 |

(注) ミニカー、小型特殊、軽二輪及び原付を除く。

図1-6 事故類型別事故件数の割合(H11)

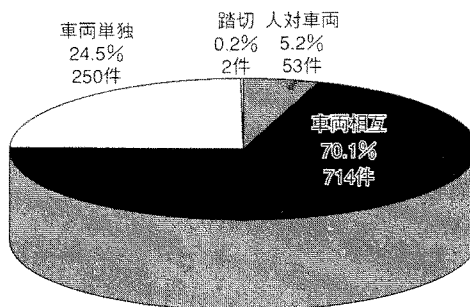
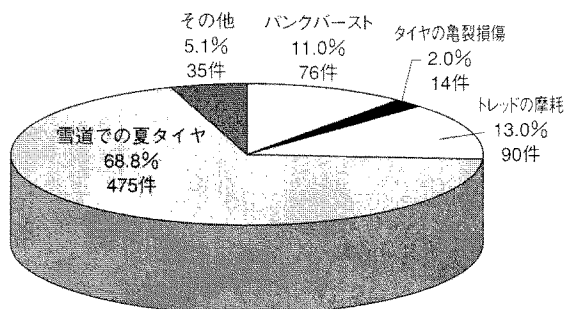


表1-7 タイヤ不良における車両的事故要因別件数(H11)

| | 人対車両 | 車両相互 | 車両単独 | 踏切 | 計 | |
|-------|----------|------|------|----|-----|-----|
| タイヤ不良 | バンクバースト | | 22 | 54 | 76 | |
| | タイヤの亀裂損傷 | 1 | 10 | 3 | 14 | |
| | トレッドの摩耗 | 4 | 48 | 38 | 90 | |
| | 雪道での夏タイヤ | 17 | 363 | 94 | 1 | 475 |
| | その他 | 1 | 26 | 8 | | 35 |
| 計 | 23 | 469 | 197 | 1 | 690 | |

図1-7 タイヤ不良における車両的事故要因件数の割合(H11)



1-5-3 当事者種別(車種区分)、車両的事故要因別件数(H11)

平成11年に発生した第1当事者の死傷事故における当事者種別(車種区分)車両の事故要因別件数は表1-8のとおり。

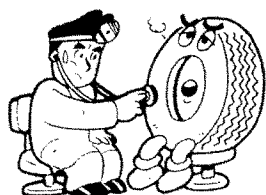
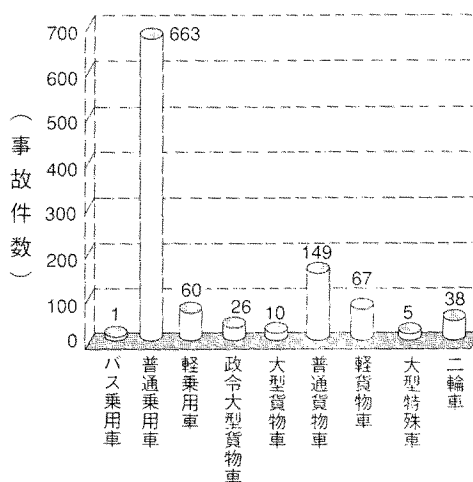
当事者種別(車種区分)で見ると、乗用車-普通車663件(65.1%)、貨物車-普通車149件(14.6%)、貨物車-軽自動車67件(6.6%)、乗用車-軽自動車60件(5.9%)の順で発生している。

車両の要因別で最も多いタイヤ不良を車種区分毎の発生割合で見ると、乗用車-軽自動車80.0%、乗用車-普通車73.0%、貨物車-軽自動車70.1%、貨物車-普通車61.7%と高い割合を示している。(図1-8-2)

表1-8 当事者種別(車種区分)、車両の事故要因別件数(H11)

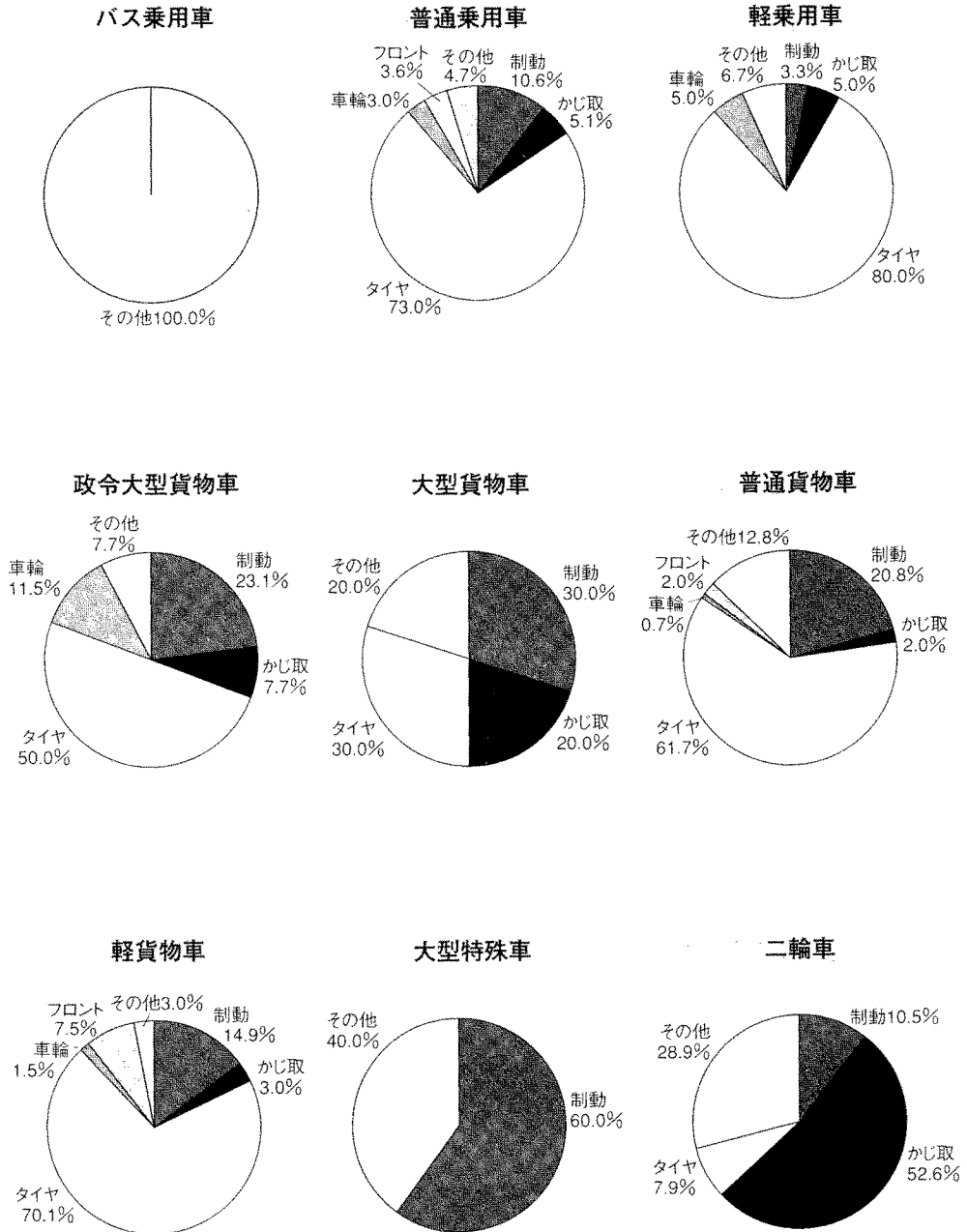
| 当事者種別(車種区分) | 乗 用 車 | | | 貨 物 車 | | | 大型特殊車 | 二輪車 | 計 | |
|-----------------|--------|-------------|----|------------------|--------|-------------|-------|-----|----|-------|
| | バ ス | 普 通 車 | 軽 | 政 令 大 型 | 大 型 | 普 通 車 | | | | 軽 |
| 制動装置不良 | | 70 | 2 | 6 | 3 | 31 | 10 | 3 | 4 | 129 |
| かじ取り装置不良 | | 34 | 3 | 2 | 2 | 3 | 2 | | 20 | 66 |
| タイヤ不良 | | 484 | 48 | 13 | 3 | 92 | 47 | | 3 | 690 |
| 車輪不良 | | 20 | 3 | 3 | | 1 | 1 | | | 28 |
| 灯火不良 | | 6 | 3 | 1 | | 2 | 1 | | 6 | 19 |
| エンジン故障 | | 2 | | | | | | | | 2 |
| 変速機不良、故障 | | 3 | 1 | | 1 | | | | | 5 |
| 燃料、潤滑装置不良 | | | | | | 2 | | | | 2 |
| フロントガラス等不良 | | 24 | | | | 3 | 5 | | | 32 |
| ミラー調整不良、破損、欠落 | | 3 | | | | 4 | | | | 7 |
| 不良改造(オーバーフェンダ等) | | 3 | | | | 1 | | | 4 | 8 |
| その他の構造、装置等の調整不良 | 1 | 14 | | 1 | 1 | 10 | 1 | 2 | 1 | 31 |
| 計 | 1 | 663 | 60 | 26 | 10 | 149 | 67 | 5 | 38 | 1,019 |

図1-8-1 当事者種別(車種区分)車両の事故件数(H11)



(当事者種別)

図1-8-2 当事者種別、車両の事故要因発生割合(H11)



Ⅱ. 交通事故例調査分析

2-1 交通事故例調査による整備不良割合の推移

（財）交通事故総合分析センターの交通事故調査員が平成5年から実施している交通事故例調査において、整備不良割合の推移は表2-1及び図2-1のとおり。調査を開始してから、自動車に整備不良があると確認された自動車は104台で調査台数全体の3.9%を占めている。

また、整備不良が交通事故の要因として関与したと推測される事故件数は、31台で調査台数全体の1.2%を占めている。

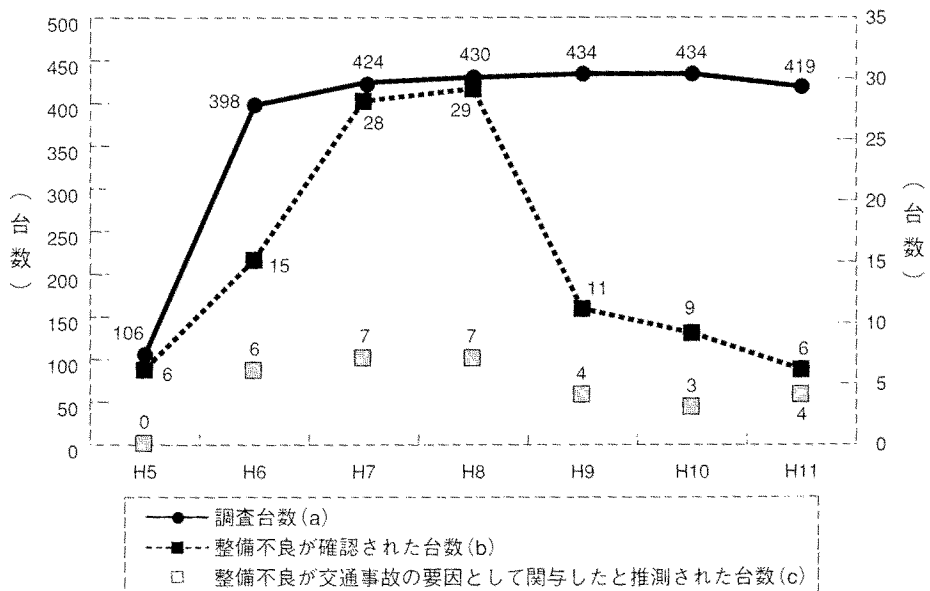
なお、この調査は、茨城県つくば市周辺で発生した交通事故について、交通事故調査員が交通事故現場、車両等を外観から詳細に調査を実施したものである。

表2-1 交通事故例調査による整備不良割合の推移

| | H5 | H6 | H7 | H8 | H9 | H10 | H11 | 累計 |
|--------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| 調査台数(a) | 106 | 398 | 424 | 430 | 434 | 434 | 419 | 2,645 |
| 整備不良が確認された台数(b) | 6 | 15 | 28 | 29 | 11 | 9 | 6 | 104 |
| 同構成比 (b)/(a)×100% | 5.6 | 3.7 | 6.6 | 6.7 | 2.5 | 2.0 | 1.4 | 3.9 |
| 整備不良が交通事故の要因として関与したと推測された台数(c) | — | 6 | 7 | 7 | 4 | 3 | 4 | 31 |
| 同構成比 (c)/(a)×100% | — | 1.5 | 1.6 | 1.6 | 0.9 | 0.6 | 0.9 | 1.2 |

(注) 調査台数は特殊車、二輪車及び自転車を除くとともに、改造内容から、小径ハンドルの装着数を除く

図2-1 交通事故例調査による整備不良割合の推移



2-2 整備不良が交通事故の要因として関与したと推測された事故件数

平成9年から11年までの間に整備不良が交通事故の要因として関与したと推測される事故件数は表2-2のとおり。

平成11年の整備不良が交通事故の要因として関与したと推測される4件の事故は車両単独3件、車両相互1件であり、車両的要因の内訳でみると、タイヤ関係3件（摩耗タイヤで湿潤路を走行してスリップ事故、タイヤのバーストにより蛇行し横転事故、ホイールの破損による路外逸脱事故の計3件）、ブレーキ関係1件（制動力左右差から対向車線へはみ出して正面衝突事故）である。

表2-2 整備不良が交通事故の要因として関与したと推測された事故

| | 事故類型 | | | 車両的要因の内訳 | | | | |
|------|------|------|---|----------|-------|------|---------|---|
| | 車両相互 | 車両単独 | 計 | ブレーキ | タイヤ | エンジン | サスペンション | 計 |
| 平成9年 | 1 | 3 | 4 | | 4(*1) | | | 4 |
| 10年 | 2 | 1 | 3 | | 1(*1) | 1 | 1 | 3 |
| 11年 | 1 | 3 | 4 | 1 | 3 | | | 4 |

(注) ()は内数を表し、*は車検切れを表す。

2-3 定期点検整備実施状況

事故車両の定期点検整備状況は表2-3のとおり。

平成11年の定期点検整備実施状況は調査台数419台中、240台が初回の点検時期に至っていないもの（定期点検実施済み）が約6割（57.3%）確認された。年々定期点検整備の実施率が高くなっている。

表2-3 定期点検整備実施状況

| | 調査台数(a) | 実施車両数(b) | 実施率(b/a) |
|------|---------|----------|----------|
| 平成9年 | 434 | 230 | 53.0 % |
| 10年 | 434 | 236 | 54.4 % |
| 11年 | 419 | 240 | 57.3 % |

(注) 実施車両数は、車検実施後、初回の定期点検に至っていないものとした。

なお、不明や調査不能は「未実施」とした。

| | | |
|-------|-----------|-----|
| 点検時期： | 乗用車、軽自動車 | 1年 |
| | 普通貨物車 | 6ヶ月 |
| | 大型・政令、事業用 | 3ヶ月 |

