

交通事故データから見た 点検整備に関する調査

出典：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分析報告書
(平成16年度)
(財交通事故総合分析センター発行)より



平成16年中に全国で発生した交通事故（物損事故を除く）の件数は952,191件、死者数は7,358人、負傷者は1,183,120人であった。近年交通事故による死者数は減少傾向だが、平成14年に一旦減少した事故発生件数及び負傷者数が再び増加に転じてしまうなど、道路交通を取り巻く環境は憂慮すべき事態が続いている。

このような情勢のなか、財交通事故総合分析センターでは、交通事故と人間、道路・交通環境及び車両に関する総合的な調査研究を通じ、交通事故の防止と交通事故による被害の軽減に資することを目的として、交通事故統計分析（マクロ統計分析）及び交通事故例調査分析（ミクロ調査分析）の両面から調査研究に取り組んでいる。

本データは、平成15年の交通事故統計データ及び交通事故例調査データを活用して整備不良車等が関与した事故を抽出し、財交通事故総合分析センターが事故原因の分析や事故防止対策の研究等を行って得た結果をとりまとめたものである。

●交通事故統計分析(マクロ統計分析)●

平成15年における整備不良事故は177件！

「自動車等（自動車及び原動機付自転車）が第1当事者となった事故」及び「道路交通法上の違反が“整備不良”事故」の推移は表のとおり。

平成15年の事故件数は899,961件で平成6年を100とする指数からみると、130と増加を示している。また、整備不良事故件数は177件で指数は70を示し、前年に比べて1件の減少となった。一方、平成15年の当事者別整備不良事故件数(図)をみると、整備不良事故件数177件の内、自家用自動車が119件、二輪車が30件、事業用自動車が24件、特殊車が4件となり、自家用自動車の整備不良事故が全体の67%を占める結果となった。

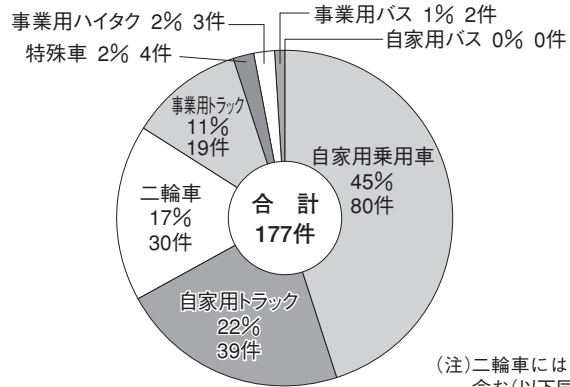
なお、前年に比べて全体的に減少している中、自家用乗用車が6件、事業用ハイタクが2件、事業用トラックが1件増加している。

※ここでいう整備不良事故とは、当該事故の発生に最も影響を与えた道路交通法上の法令違反が“整備不良”であったものをいう。

〈表〉自動車等が第1当事者となった事故及び整備不良事故件数の推移

年	自動車等 第1当事者件数	指数	整備不良 事故件数	指数	自動車等第1 当事者に占める 整備不良事故の 割合(%)
H 6	689,650	100	253	100	0.04
H 7	723,687	105	237	94	0.03
H 8	735,188	107	188	74	0.03
H 9	746,307	108	158	62	0.02
H10	771,026	112	147	58	0.02
H11	815,812	118	193	76	0.02
H12	888,124	129	202	80	0.02
H13	903,113	131	186	74	0.02
H14	890,053	129	178	70	0.02
H15	899,961	130	177	70	0.02

〈図〉当事者別整備不良事故件数の割合（平成15年）



(注)二輪車には原付を含む(以下同じ)。

〈表〉当事者別整備不良事故件数の推移

年	事業用自動車				自家用自動車				特殊車	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			
H 6	1	1	20	22	0	116	49	165	3	63	253
H 7	0	4	15	19	0	102	63	165	1	52	237
H 8	1	0	22	23	1	80	44	125	2	38	188
H 9	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
H12	2	2	25	29	1	95	33	129	3	41	202
H13	3	0	22	25	1	77	42	120	4	37	186
H14	3	1	18	22	1	74	39	114	3	39	178
H15	2	3	19	24	0	80	39	119	4	30	177

平成15年における整備不良による死亡事故は6件

第1当事者となった整備不良による死亡事故件数の推移は表のとおり。

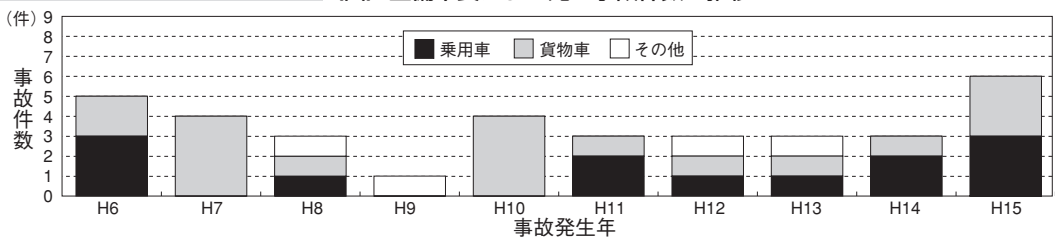
10年間の合計では貨物車が過半数を占めており、特に、大型貨物車による死亡事故件数が11件と全体の3割を占めている。

〈表〉整備不良による死亡事故件数の推移

年	H 6	H 7	H 8	H 9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	合計
乗用車	3	0	1	0	0	2	1	1	2(1)	3	13(1)
貨物車	2(1)	4(3)	1(1)	0	4(3)	1	1(1)	1	1(1)	3(1)	18(11)
その他	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	4
計	5(1)	4(3)	3(1)	1	4(3)	3	3(1)	3	3(2)	6(1)	35(12)

(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、大型車両の内数を表す。

〈図〉整備不良による死亡事故件数の推移



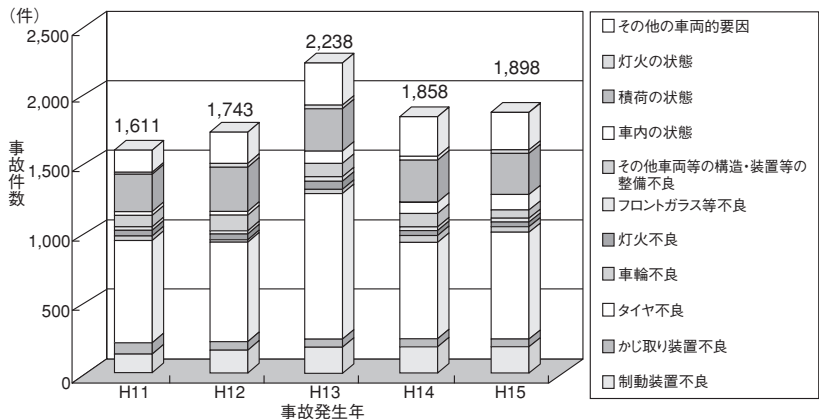
「車両的要因」の交通事故は1,898件

交通事故は、「人的要因」「車両的要因」「環境的要因」が複合的に関わって発生するが、平成11年から平成15年に発生した自動車等が第1当事者となった事故における車両的要因別事故件数は表のとおり。平成15年では、これら事故全体の0.21%にあたる1,898件に車両的要因が認められ、前年に比べ全体的には減少傾向にあるが、タイヤ不良、フロントガラス等不良の増加が著しいため全体の件数は増加している。

〈表〉車両的要因別事故件数の推移（H11～H15）

車両的要因		H 11	H 12	H 13	H 14	H 15
整備不良	制動装置不良	146	174	195	198	191
	かじ取り装置不良	75	58	62	59	56
	タイヤ不良	735	715	1,046	693	778
	車輪不良	30	21	29	47	34
	灯火不良	41	39	57	40	27
	エンジン故障	4	9	12	13	6
	変速機不良・故障	5	4	4	4	1
	燃料・潤滑装置不良	3	2	3	7	6
	フロントガラス等不良	32	27	30	23	28
	ミラー調整不良、破損、欠落	8	9	5	7	6
	不良改造（オーバーフェンダ等）	8	9	5	3	4
	その他車両等の構造・装置等の整備不良	43	71	64	60	50
	状態不良	車内の状態				
着色フィルムが視界に影響した		7	7	10	6	9
ワイパーを作動させなかった、フロントガラスを拭かなかったなどのため相手の発見が遅れた				54	45	77
車室内の飾り物が視界に影響した		1	5	7	7	6
車室内の同乗者が視界、操作に影響した		4	6	7	11	2
車室内の荷物が視界、操作に影響した		20	9	19	18	19
積荷の状態		270	316	298	300	299
灯火の状態						
前照灯不点火		14	19	15	18	17
駐車灯不点火（尾灯、非常点滅を含む）		0	0	2	0	1
自車前照灯の上下向きが視界に影響	1	6	7	4	8	
その他の車両的要因	164	237	307	295	273	
車両的要因計	1,611	1,743	2,238	1,858	1,898	
調査不能	213	220	259	206	206	
車両的要因なし	813,988	886,161	900,616	887,989	897,857	
計	815,812	888,124	903,113	890,053	899,961	

〈図〉車両的要因別事故件数の推移（H11～H15）



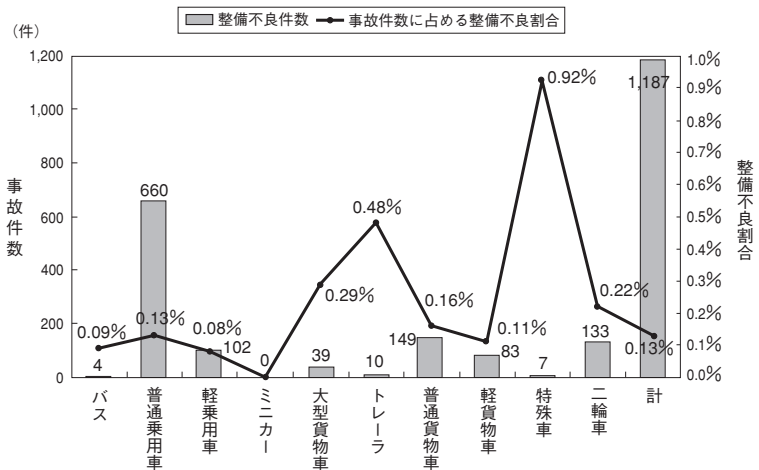
「当事者別車両的要因事故」の約44%は普通乗用車

平成15年の車両的要因別事故1,898件を車種区分で見た場合、普通乗用車842件（全車種の約44.4%）、普通貨物車400件（同約21.1%）、二輪車175件（同約9.2%）、軽貨物車171件（同約9%）、軽乗用車163件（同約8.6%）の順で発生している。また、整備不良に関するものに着目してみると、図のとおりとなり、大型貨物車、トレーラ及び特殊車で事故件数に占める整備不良割合が高い。

〈表〉当事者別車両的要因別事故件数（平成15年）

当事者種別(車種区分)		乗用車				貨物車				特殊車	二輪車	計
		バス	普通乗用車	軽乗用車	ミニカー	大型	トレーラ	普通貨物車	軽貨物車			
整備不良	制動装置不良	2	95	22	0	7	3	35	8	1	18	191
	かじ取り装置不良	0	24	5	0	1	1	4	3	1	17	56
	タイヤ不良	1	478	65	0	18	2	90	61	1	62	778
	車輪不良	0	17	4	0	5	3	1	1	1	2	34
	灯火不良	0	6	0	0	0	0	2	1	1	17	27
	エンジン故障	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3	6
	変速機不良・故障	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	燃料・潤滑装置不良	0	1	0	0	2	0	1	0	1	1	6
	フロントガラス等の不良	0	16	3	0	1	0	3	3	1	1	28
	ミラー調整不良、破損、欠落	0	3	0	0	1	0	1	0	0	1	6
	不良改造（オーバーフェンダー等）	0	3	0	0	0	0	0	0	0	1	4
	その他の構造・装置等の整備不良	1	13	3	0	4	1	12	6	0	10	50
	整備不良関係小計	4	660	102	0	39	10	149	83	7	133	1,187
状態的不良	車内の状態											
	着色フィルムが視界に影響した	0	6	2	0	0	0	0	1	0	0	9
	ワイパーを 작동させなかった、フロントガラスを拭かなかったなどのため相手の発見が遅れた	0	36	18	0	1	0	5	17	0	0	77
	車室内の飾り物が視界に影響した	1	0	1	0	2	0	1	1	0	0	6
	車室内の同乗者が視界、操作に影響した	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2
	車室内の荷物が視界、操作に影響した	0	8	4	0	0	0	5	2	0	0	19
	積荷の状態	1	1	3	0	35	21	178	44	3	13	299
状態の不良												
前照灯の不点火	0	9	2	0	0	0	0	1	0	5	17	
状態の不良												
駐車灯の不点火(尾灯、非常点滅を含む)	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	
状態の不良												
自車前照灯の上下向きが視界に影響	0	4	1	0	0	0	1	1	0	1	8	
その他の車両的要因	2	118	28	0	12	2	61	21	6	23	273	
車両的要因計	9	842	163	0	89	33	400	171	16	175	1,898	
調査不能	1	97	33	0	3	1	9	26	0	36	206	
車両的要因なし	4,619	516,594	129,552	33	13,480	2,030	95,224	74,830	747	60,748	897,857	
計	4,629	517,533	129,748	33	13,572	2,064	95,633	75,027	763	60,959	899,961	

〈図〉当事者別整備不良件数及び整備不良割合（平成15年）



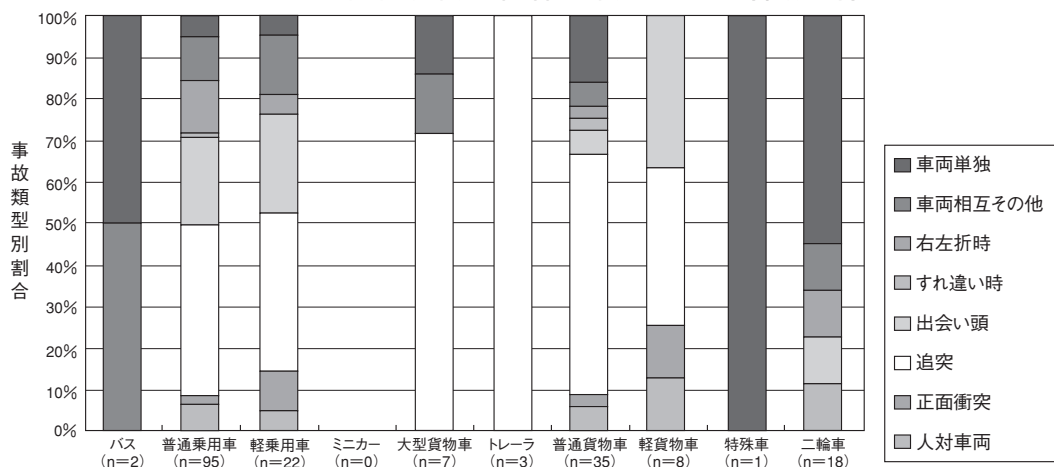
制動装置不良とタイヤ不良事故は年間969件

平成15年の第1当事者となった車両的要因のうち、発生件数が多い制動装置不良(191件)及びタイヤ不良(778件)が認められた事故を事故累計型別に分類すると、表及び図1並びに図2のとおり。車種により差はあるが、制動装置不良では追突事故(40.8%)、タイヤ不良では追突事故(31.5%)及び車両単独事故(30.8%)の割合が高い状況となっている。

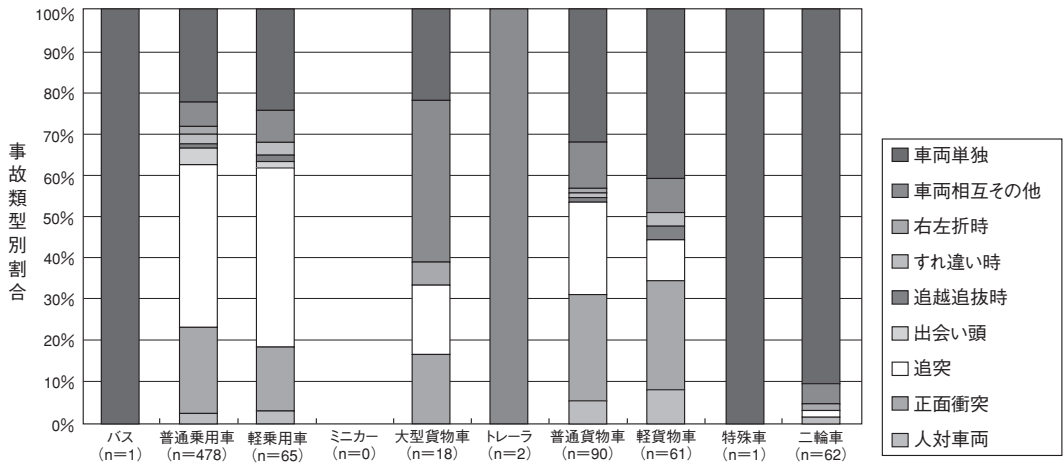
〈表〉当事者別事故類型別制動装置不良・タイヤ不良事故件数(平成15年)

事故類型	当事者種別 (車種区分)	乗用車				貨物車				特殊車	二輪車	計	
		バス	普通車	軽	ミニカー	大型	トレーラ	普通車	軽				
制動装置不良	人対車両	0	6	1	0	0	0	2	1	0	2	12	
	車両相互	正面衝突	0	2	2	0	0	0	1	1	0	0	6
		追突	0	39	8	0	5	3	20	3	0	0	78
		出会い頭	0	20	5	0	0	0	2	3	0	2	32
		追越追抜時	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
		すれ違い時	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	2
		右左折時	0	12	1	0	0	0	1	0	0	2	16
		その他	1	10	3	0	1	0	2	0	0	2	19
	単独	1	5	1	0	1	0	6	0	1	10	25	
	踏切	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
小計	2	95	22	0	7	3	35	8	1	18	191		
タイヤ不良	人対車両	0	12	2	0	0	0	5	5	0	1	25	
	車両相互	正面衝突	0	99	10	0	3	0	23	16	0	0	151
		追突	0	187	28	0	3	0	20	6	0	1	245
		出会い頭	0	19	1	0	0	0	0	0	0	0	20
		追越追抜時	0	5	1	0	0	0	1	2	0	0	9
		すれ違い時	0	11	2	0	0	0	1	2	0	0	16
		右左折時	0	9	0	0	1	0	1	0	0	1	12
		その他	0	28	5	0	7	2	10	5	0	3	60
	単独	1	108	16	0	4	0	29	25	1	56	240	
	踏切	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
小計	1	478	65	0	18	2	90	61	1	62	778		
計	3	573	87	0	25	5	125	69	2	80	969		

〈図1〉制動装置不良事故の当事者別事故類型別割合(平成15年)



〈図2〉 タイヤ不良事故の当事者別事故類型別割合（平成15年）



タイヤ不良事故は「パンク・バースト」が約20%

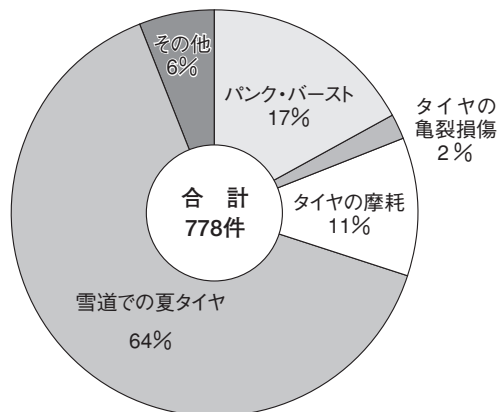
タイヤ不良事故における当事者別の不良内容は表及び図のとおり。778件中、雪道での夏タイヤ500件、パンク・バースト135件、タイヤの摩耗83件の順で発生しており、前述の当事者別車両の要因別事故件数から見ても整備不良1,187件に占めるタイヤ不良778件の割合が65.5%と高いことから日常点検におけるタイヤ管理の重要性を常に認識する必要がある。

〈表〉 タイヤ不良における車両的事故要因別件数（平成15年）

当事者種別 (車種区分)	乗 用 車				貨 物 車				特 殊 車	二 輪 車	計
	バ ス	普 通 車	軽	ミ ニ カ ー	大 型	ト レ ー ラ	普 通 車	軽			
パンク・バースト	1	49	9	0	6	0	29	12	1	28	135 (133)
タイヤの亀裂損傷	0	9	3	0	0	0	0	0	0	2	14 (28)
タイヤの摩耗	0	56	0	0	0	0	13	5	0	9	83 (87)
雪道での夏タイヤ	0	348	48	0	7	1	42	42	0	12	500 (359)
その他	0	16	5	0	5	1	6	2	0	11	46 (86)
計	1	478	65	0	18	2	90	61	1	62	778 (693)

注：（ ）内は前年

〈図〉 タイヤ不良の内訳（平成15年）



経過年数が長くなるにつれ、整備不良の割合も増加

平成15年の第1当事者となった登録経過年別車両的要因別（整備不良に関するものに限る）事故件数は、表及び図のとおり。

経過年7年未満から9年未満の件数が多くっており、概ね経過年数が長くなるにつれ、整備不良も増加する傾向が見られる。

〈表〉登録経過年別車両的要因別(整備不良)事故件数(平成15年)

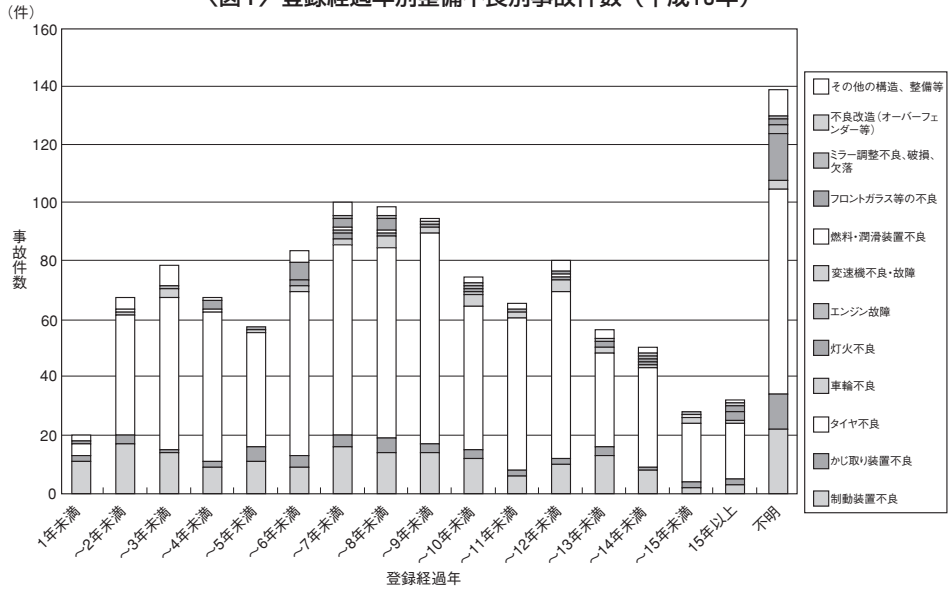
		1年未満	～2年未満	～3年未満	～4年未満	～5年未満	～6年未満	～7年未満	～8年未満	～9年未満
整備不良	制動装置不良	11	17	14	9	11	9	16	14	14
	かじ取り装置不良	2	3	1	2	5	4	4	5	3
	タイヤ不良	4	41	52	51	39	56	65	65	72
	車輪不良	0	1	3	0	1	2	2	4	2
	灯火不良	0	0	0	0	0	2	2	1	1
	エンジン故障	0	0	1	0	0	0	1	0	0
	変速機不良・故障	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	燃料・潤滑装置不良	0	1	0	1	0	0	1	1	0
	フロントガラス等の不良	1	0	0	3	1	6	3	4	0
	ミラー調整不良、破損、欠落	0	0	0	0	0	0	1	1	0
	不良改造(オーバーフェンダー等)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他の構造・装置等の整備不良	2	4	7	1	0	4	5	3	1	
計	20	67	78	67	57	83	100	98	94	
全事故件数		36,554	75,766	75,402	73,025	70,753	66,665	73,061	72,001	65,024

		～10年未満	～11年未満	～12年未満	～13年未満	～14年未満	～15年未満	15年以上	不明	計
整備不良	制動装置不良	12	6	10	13	8	2	3	22	191
	かじ取り装置不良	3	2	2	3	1	2	2	12	56
	タイヤ不良	49	52	57	32	34	20	19	70	778
	車輪不良	4	2	4	2	1	2	1	3	34
	灯火不良	0	0	1	0	1	0	3	16	27
	エンジン故障	1	0	0	0	0	0	0	3	6
	変速機不良・故障	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	燃料・潤滑装置不良	0	0	1	0	0	1	0	0	6
	フロントガラス等の不良	1	0	1	2	1	1	2	2	28
	ミラー調整不良、破損、欠落	1	1	0	0	1	0	0	1	6
	不良改造(オーバーフェンダー等)	1	0	0	1	1	0	1	0	4
その他の構造・装置等の整備不良	2	2	4	3	2	0	1	9	50	
計	74	65	80	56	50	28	32	138	1,187	
全事故件数		54,799	47,360	40,919	32,966	22,848	11,646	12,199	68,973	899,961

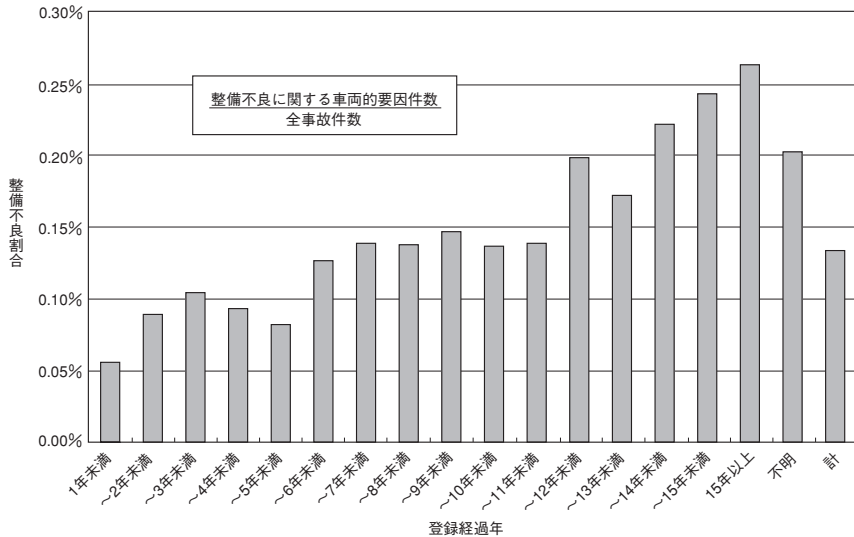
※ここで「登録経過年」とは、事故発生年(平成15年)から初年度登録(検査・届出)年を便宜上、年単位で差し引いて平成15年に登録(届出)されたものを「1年未満」、平成14年に登録(届出)されたものを「2年未満」(以下同様)と表している。



〈図1〉登録経過年別整備不良別事故件数（平成15年）



〈図2〉登録経過年別整備不良割合（平成15年）



●交通事故例調査分析（ミクロ調査分析）●

事故例調査における整備不良台数は平成11年以降増加

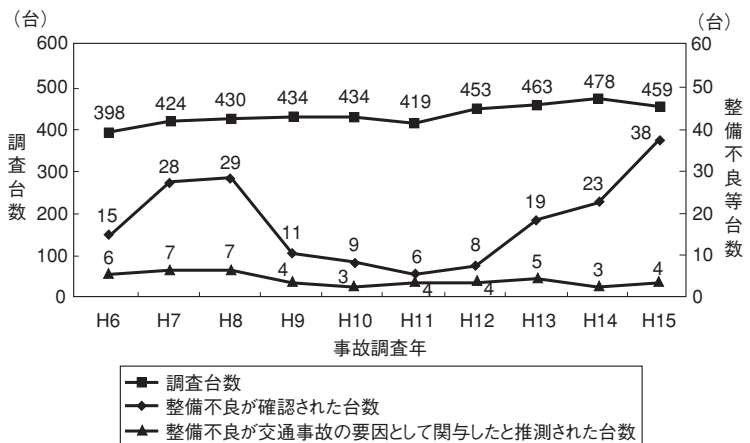
（財）交通事故総合分析センターの交通事故例調査（ミクロ調査）における、整備不良割合の推移は表及び図のとおりである。交通事故例調査（ミクロ調査）が開始されてから、整備不良があると確認された車両は累計で186台と調査台数全体の4.2%を占める。また、整備不良が交通事故の要因として関与したと推測される車両は累計で47台と調査台数全体の1.1%を占める。

〈表〉交通事故例調査(マイクロ調査分析)における整備不良割合の推移

	H 6	H 7	H 8	H 9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	累計
調査台数(a)	398	424	430	434	434	419	453	463	478	459	4,392
整備不良が確認された台数(b)	15	28	29	11	9	6	8	19	23	38	186
同構成比 (b)/(a)×100%	3.8	6.6	6.7	2.5	2.1	1.4	1.8	4.1	4.8	8.3	4.2
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台数(c)	6	7	7	4	3	4	4	5	3	4	47
同構成比 (c)/(a)×100%	1.5	1.7	1.6	0.9	0.7	1.0	0.9	1.1	0.6	0.9	1.1

(注) 特殊車及び二輪車を除く。

〈図〉交通事故例調査(マイクロ調査分析)による整備不良割合の推移



整備不良による交通事故車両的要因は「タイヤ関係」「サスペンション」

平成11年から15年までの5年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た事故の内訳は表のとおり。

平成15年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た4件の事故は車両相互2件、車両単独2件であり、車両的要因の内訳で見ると、タイヤ関係3件、サスペンション1件となる。

〈表〉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

年	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	フロントガラス	サスペンション	計
平成11年	1	3	4	1	3				4
12年	3	1	4	1	1		2		4
13年	1	4	5		5				5
14年	1	2	3		3				3
15年	2	2	4		3			1	4

平成15年事故例調査対象車の定期点検実施率は52.1%

平成11年から15年までの5年間に事故例調査(ミクロ調査分析)の対象となった車両の定期点検整備実施率の推移は表のとおり。前年と対比すると、実施率はほぼ同割合となっている。

〈表〉定期点検整備実施状況

年	調査台数 (a)	実施車両数 (b)	実施率 (b/a)
平成11年	419	240	57.3%
12年	453	244	53.9%
13年	463	195	42.1%
14年	478	246	51.5%
15年	459	239	52.1%

(注) 直近の実施日(車検を含む)から点検時期を経過していないものを実施車両とした。
点検時期: 乗用車、軽自動車 1年 普通貨物車 6ヵ月
大型・政大、事業用 3ヵ月

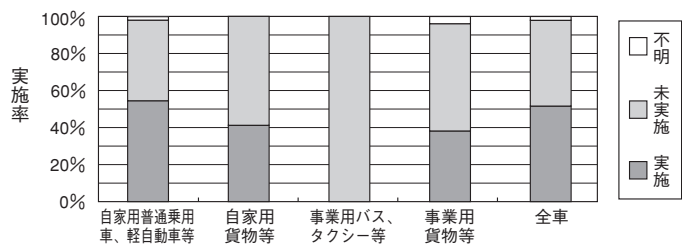
貨物車の定期点検実施率は低く、事業用バス・タクシーでは調査4台中実施0台!

平成15年に事故例調査(ミクロ調査分析)の対象となった車種別の定期点検整備実施状況は、表及び図のとおり。バス、タクシーは、調査台数が極めて少ない為、何とも言いぬ状況であるが、自家用、事業用ともに貨物車の実施率が低い傾向が見られる。

〈表〉車種別定期点検整備実施状況

種別用途	調査台数	実施	未実施	不明	実施率
自家用バス等	0	—	—	—	—
自家用普通乗用車、軽自動車等	381	209	165	7	54.9%
自家用貨物等	48	20	28	0	41.7%
事業用バス、タクシー等	4	0	4	0	0.0%
事業用貨物等	26	10	15	1	38.5%
全車	459	239	212	8	53.0%

〈図〉車種別定期点検整備実施率(平成15年)



整備不良車の定期点検実施率は45%

平成15年に事故例調査(ミクロ調査分析)の対象となった車両のうち、整備不良が確認された車両についての定期点検整備実施状況は、表のとおりである。整備不良が確認された38台のうち、定期点検整備を実施していたものは15台(45%)。さらに、整備不良が事故の要因として関与したと推測された車両で、定期点検整備の実施が確認されたものは1台であった。

〈表〉整備不良車両の定期点検整備実施状況

	調査台数	実施
整備不良が確認された台数	38	15
整備不良が事故の要因として関与したと推測された台数	4	1