



交通事故データから見た 自動車の点検整備に関する調査 ～整備不良車が関与した事故を分析～

平成18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、886,864件、死者数は6,352人、負傷者数は1,098,199人であった。

このような情勢のなか、財団法人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て、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。

本調査は、平成17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。

(財)交通事故総合分析センター「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18年度）」より



交通事故統計分析（マクロ統計分析）

法令違反とみなされた整備不良事故の状況

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“整備不良”であったものと、法令違反に関係なく、車両要因として“整備不良”が指摘された事故の2方向から分析。

事故に関して特に条件などが付いていない場合は、“自動車等が第1当事者”になった事故をさす。

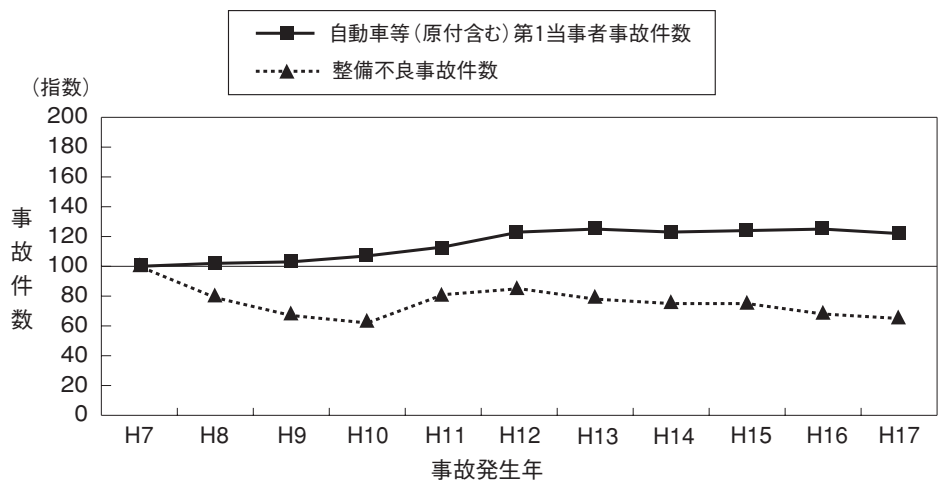
■平成17年における整備不良が要因となった事故は154件

運転者が日常的に運転前に車両の点検をすることによって、未然に防止できる事故（整備不良事故）に焦点を当てた。平成17年の整備不良事故件数は154件、平成7年の237件と比較すると約35%減となっており、整備不良事故件数は減少傾向にある。

〈表1〉自動車等(原付含む)が第1当事者となった整備不良事故件数の推移

| 年 | 自動車等(原付含む)第1当事者事故件数 | 指数 | 整備不良事故件数 | 指数 | 自動車等(原付含む)第1当事者事故に占める整備不良事故の割合(%) |
|-----|---------------------|-----|----------|-----|-----------------------------------|
| H 7 | 723,687 | 100 | 237 | 100 | 0.03 |
| H 8 | 735,188 | 102 | 188 | 79 | 0.03 |
| H 9 | 746,307 | 103 | 158 | 67 | 0.02 |
| H10 | 771,026 | 107 | 147 | 62 | 0.02 |
| H11 | 815,812 | 113 | 193 | 81 | 0.02 |
| H12 | 888,124 | 123 | 202 | 85 | 0.02 |
| H13 | 903,113 | 125 | 186 | 78 | 0.02 |
| H14 | 890,053 | 123 | 178 | 75 | 0.02 |
| H15 | 899,961 | 124 | 177 | 75 | 0.02 |
| H16 | 901,119 | 125 | 160 | 68 | 0.02 |
| H17 | 883,564 | 122 | 154 | 65 | 0.02 |

〈図1〉自動車等(原付含む)が第1当事者となった整備不良事故件数の推移

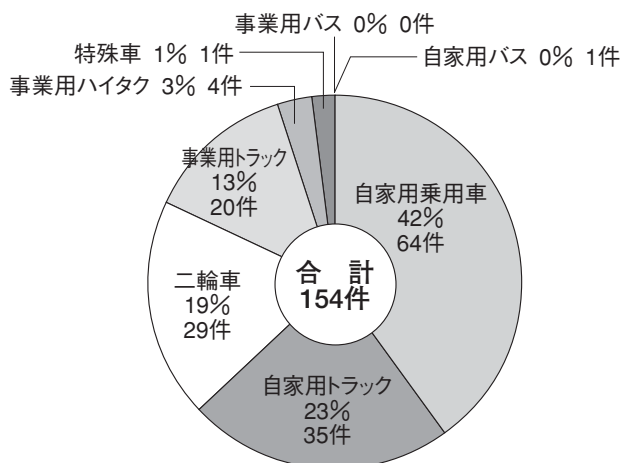


〈表2〉当事者別整備不良事故件数の推移

| 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 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 |
| H16 | 0 | 0 | 20 | 20 | 0 | 68 | 39 | 107 | 3 | 30 | 160 |
| H17 | 0 | 4 | 20 | 24 | 1 | 64 | 35 | 100 | 1 | 29 | 154 |

(注) 二輪車には原付を含む。(以下同じ)。

〈図2〉当事者別整備不良事故件数の割合（平成17年）



平成17年に整備不良車が第1当事者となった154件のうち、自家用乗用車が64件（42%）を占める。

■平成17年の整備不良による死亡事故は貨物車が過半数

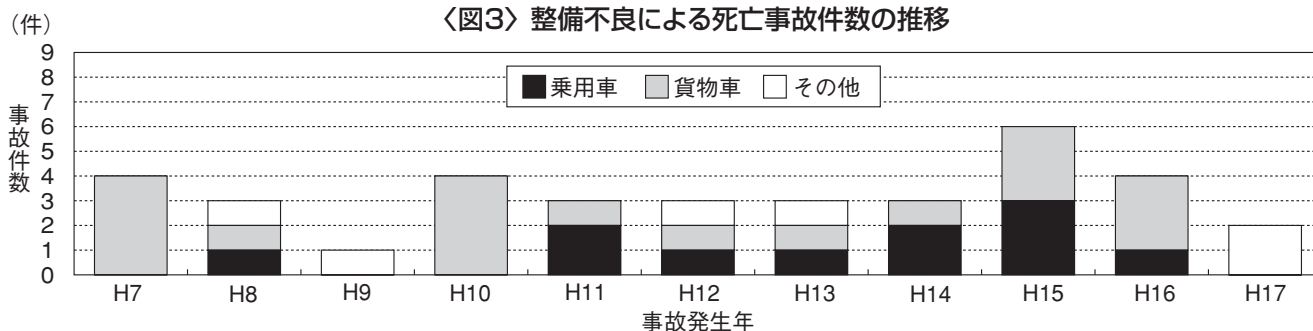
第1当事者となった整備不良が原因となった死亡事故件数のうち、過半数を貨物車が占めており、特に大型貨物車による死亡事故が11年間で11件と全体の約30%を占めている。

〈表3〉整備不良による死亡事故件数の推移

| 年 | H 7 | H 8 | H 9 | H10 | H11 | H12 | H13 | H14 | H15 | H16 | H17 | 合計 |
|-----|------|------|-----|------|-----|------|-----|------|------|------|------|--------|
| 乗用車 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 1 | 1 | 2(1) | 3 | 1 | 0 | 11(1) |
| 貨物車 | 4(3) | 1(1) | 0 | 4(3) | 1 | 1(1) | 1 | 1(1) | 3(1) | 3(1) | 0(0) | 19(11) |
| その他 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 6 |
| 計 | 4(3) | 3(1) | 1 | 4(3) | 3 | 3(1) | 3 | 3(2) | 6(1) | 4 | 2 | 36(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3〉整備不良による死亡事故件数の推移



車両的要因が整備不良とみなされた事故件数

事故があったとしても、法令違反としては記録されない。つまり、主要因とはならない整備不良も数多くあるため、ここで扱う整備

不良事故件数（表4の①～⑫）は前項の整備不良事故件数より、はるかに多くなっている。

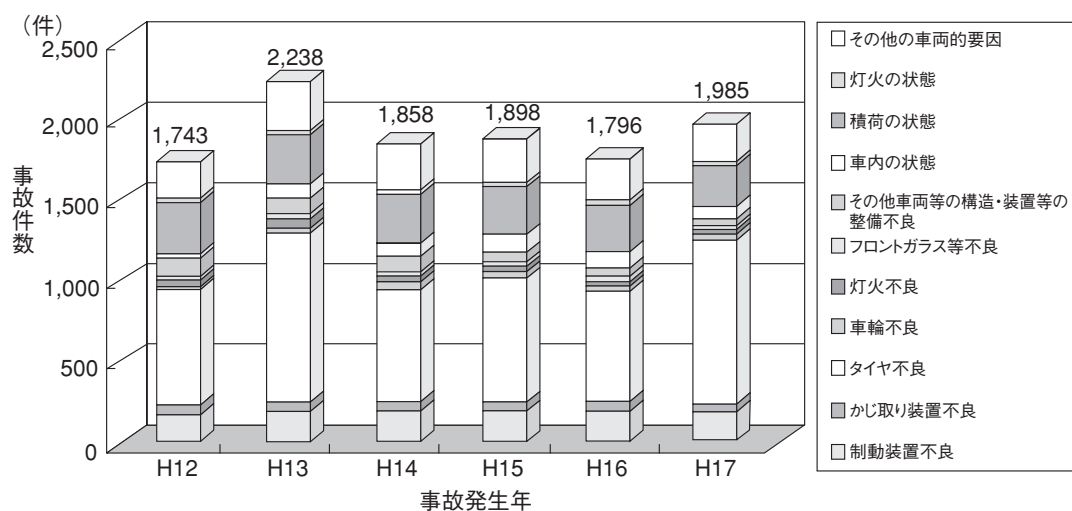
■平成17年の整備不良内容別事故件数は1,985件と前年より増

過去6年間における整備不良事故件数をみると、平成13年をピークに減少傾向となっている。整備不良内容別にみると、各年とも「③タイヤ不良」の発生件数が73%、「①制動装置不良」が10%程度発生しており、発生傾向に変化はみられない。

〈表4〉 整備不良内容別事故件数の推移（平成12年～平成17年）

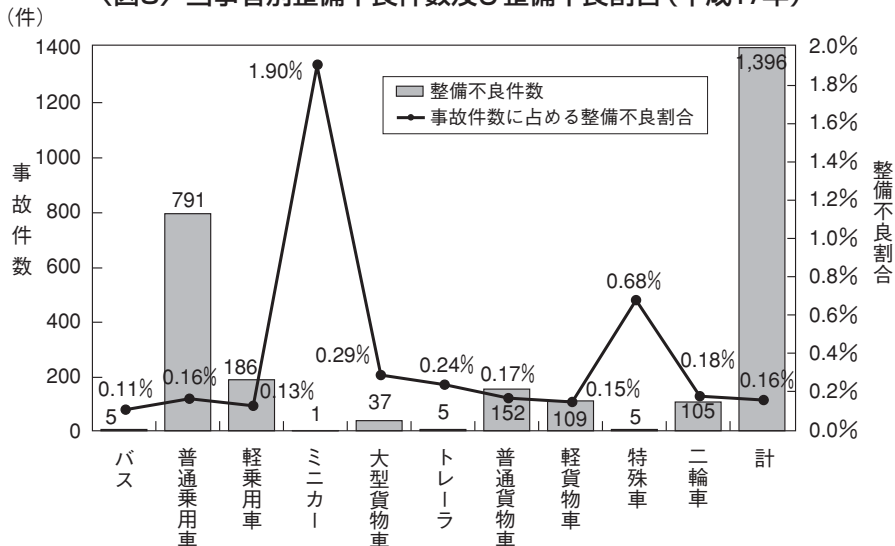
| 車両的要因 | | H12 | H13 | H14 | H15 | H16 | H17 | |
|--------------------|---------------------|--|---------|---------|---------|---------|---------|----|
| 整備不良 | ①制動装置不良 | 174 | 195 | 198 | 191 | 187 | 173 | |
| | ②かじ取り装置不良 | 58 | 62 | 59 | 56 | 62 | 48 | |
| | ③タイヤ不良 | 715 | 1,046 | 693 | 778 | 691 | 1,020 | |
| | ④車輪不良 | 21 | 29 | 47 | 34 | 33 | 38 | |
| | ⑤灯火不良 | 39 | 57 | 40 | 27 | 27 | 29 | |
| | ⑥エンジン故障 | 9 | 12 | 13 | 6 | 9 | 5 | |
| | ⑦変速機不良・故障 | 4 | 4 | 4 | 1 | 7 | 4 | |
| | ⑧燃料・潤滑装置不良 | 2 | 3 | 7 | 6 | 2 | 2 | |
| | ⑨フロントガラス等不良 | 27 | 30 | 23 | 28 | 35 | 24 | |
| | ⑩ミラー調整不良、破損、欠落 | 9 | 5 | 7 | 6 | 4 | 8 | |
| | ⑪不良改造（オーバーフェンダ等） | 9 | 5 | 3 | 4 | 4 | 3 | |
| | ⑫その他車両等の構造・装置等の整備不良 | 71 | 64 | 60 | 50 | 51 | 42 | |
| 状態不良 | 車内の状態 | 着色フィルムが視界に影響した | 7 | 10 | 6 | 9 | 8 | 3 |
| | | 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 | 57 | 49 |
| | | 車室内の飾り物が視界に影響した | 5 | 7 | 7 | 6 | 1 | 2 |
| | | 車室内の同乗者が視界、操作に影響した | 6 | 7 | 11 | 2 | 9 | 6 |
| | | 車室内の荷物が視界、操作に影響した | 9 | 19 | 18 | 19 | 28 | 17 |
| | 積荷の状態 | 316 | 298 | 300 | 299 | 290 | 254 | |
| | 灯火の状態 | 前照灯不点火 | 19 | 15 | 18 | 17 | 15 | 13 |
| 駐車灯不点火（尾灯、非常点滅を含む） | | 0 | 2 | 0 | 1 | 1 | 3 | |
| 自車前照灯の上下向きが視界に影響 | | 6 | 7 | 4 | 8 | 19 | 10 | |
| その他の車両的要因 | | 237 | 307 | 295 | 273 | 256 | 232 | |
| 車両的要因計 | | 1,743 | 2,238 | 1,858 | 1,898 | 1,796 | 1,985 | |
| 調査不能 | | 220 | 259 | 206 | 206 | 178 | 175 | |
| 車両的要因なし | | 886,161 | 900,616 | 887,989 | 897,857 | 899,145 | 881,404 | |
| 計 | | 888,124 | 903,113 | 890,053 | 899,961 | 901,119 | 883,564 | |

〈図4〉 整備不良内容別事故件数の推移（平成12年～平成17年）



■大型貨物車・特殊車で事故件数に占める整備不良割合が高い

〈図5〉当事者別整備不良件数及び整備不良割合(平成17年)



平成17年の整備不良内容別事故を当事者別(車種区分)にみると、普通乗用車が938件(全車種の47.3%)、普通貨物車が354件(同17.8%)、軽乗用車が233件(同11.7%)、軽貨物車が189件(同9.5%)、二輪車が127件(同6.4%)の順で発生している。

また、大型貨物車(トレーラ含む)及び特殊車で事故件数に占める整備不良割合が高くなっている。

〈表5〉当事者別整備不良内容別事故件数(平成17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 |
| 整備不良 | 制動装置不良 | 0 | 89 | 17 | 0 | 10 | 2 | 23 | 11 | 0 | 21 | 173 |
| | かじ取り装置不良 | 0 | 17 | 8 | 0 | 2 | 0 | 5 | 5 | 0 | 11 | 48 |
| | タイヤ不良 | 4 | 631 | 143 | 0 | 15 | 1 | 97 | 84 | 1 | 44 | 1,020 |
| | 車輪不良 | 1 | 17 | 3 | 1 | 3 | 1 | 7 | 2 | 0 | 3 | 38 |
| | 灯火不良 | 0 | 5 | 6 | 0 | 1 | 0 | 3 | 3 | 0 | 11 | 29 |
| | エンジン故障 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 5 |
| | 変速機不良・故障 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 4 |
| | 燃料・潤滑装置不良 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 |
| | フロントガラス等の不良 | 0 | 10 | 7 | 0 | 1 | 0 | 4 | 2 | 0 | 0 | 24 |
| | ミラー調整不良、破損、欠落 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 1 | 2 | 8 |
| | 不良改造(オーバーフェンダー等) | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3 |
| | その他の構造・装置等の整備不良 | 0 | 16 | 1 | 0 | 5 | 0 | 8 | 1 | 3 | 8 | 42 |
| | 整備不良関係小計 | 5 | 791 | 186 | 1 | 37 | 5 | 152 | 109 | 5 | 105 | 1,396 |
| 状態不良 | 着色フィルムが視界に影響した | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| | 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 | 23 | 12 | 0 | 0 | 0 | 4 | 10 | 0 | 0 | 49 |
| | 車室内の飾り物が視界に影響した | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| | 車室内の同乗者が視界、操作に影響した | 1 | 2 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| | 車室内の荷物が視界、操作に影響した | 0 | 7 | 1 | 0 | 0 | 0 | 7 | 2 | 0 | 0 | 17 |
| | 積荷の状態 | 0 | 6 | 0 | 0 | 35 | 18 | 144 | 42 | 3 | 6 | 254 |
| | 積荷の状態 | 0 | 6 | 0 | 0 | 35 | 18 | 144 | 42 | 3 | 6 | 254 |
| 状態不良 | 前照灯不点火 | 0 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 13 |
| | 駐車灯不点火(尾灯、非常点滅を含む) | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| | 自転車前照灯の上下向きが視界に影響 | 0 | 3 | 3 | 0 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 10 |
| その他の車両的要因 | 2 | 89 | 28 | 0 | 15 | 9 | 45 | 25 | 5 | 14 | 232 | |
| 車両的要因計 | 8 | 938 | 233 | 1 | 89 | 33 | 354 | 189 | 13 | 127 | 1,985 | |
| 調査不能 | 1 | 91 | 26 | 0 | 5 | 2 | 14 | 18 | 0 | 18 | 175 | |
| 車両的要因なし | 4,671 | 494,315 | 145,073 | 52 | 12,828 | 2,032 | 90,071 | 72,877 | 723 | 58,762 | 881,404 | |
| 計 | 4,680 | 495,344 | 145,332 | 53 | 12,922 | 2,067 | 90,439 | 73,084 | 736 | 58,907 | 883,564 | |

■登録から年月が経過するにつれ、整備不良が増加

平成17年の整備不良内容別事故を登録経過年別にみると、経過年2年未満から9年未満の件数が多い。

また、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。

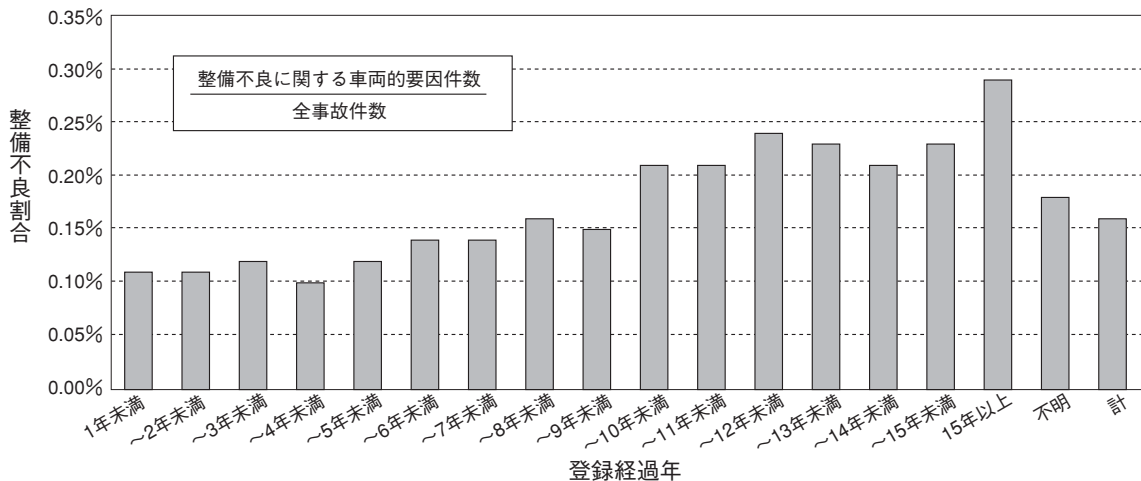
※事故発生前(平成17年)から初年度登録(検査・届出)年を便宜上、年単位で差し引いて平成17年に登録(届出)されたものを「1年未満」、平成16年に登録(届出)されたものを「2年未満」と表している。

〈表6〉登録経過年別整備不良内容別事故件数(平成17年)

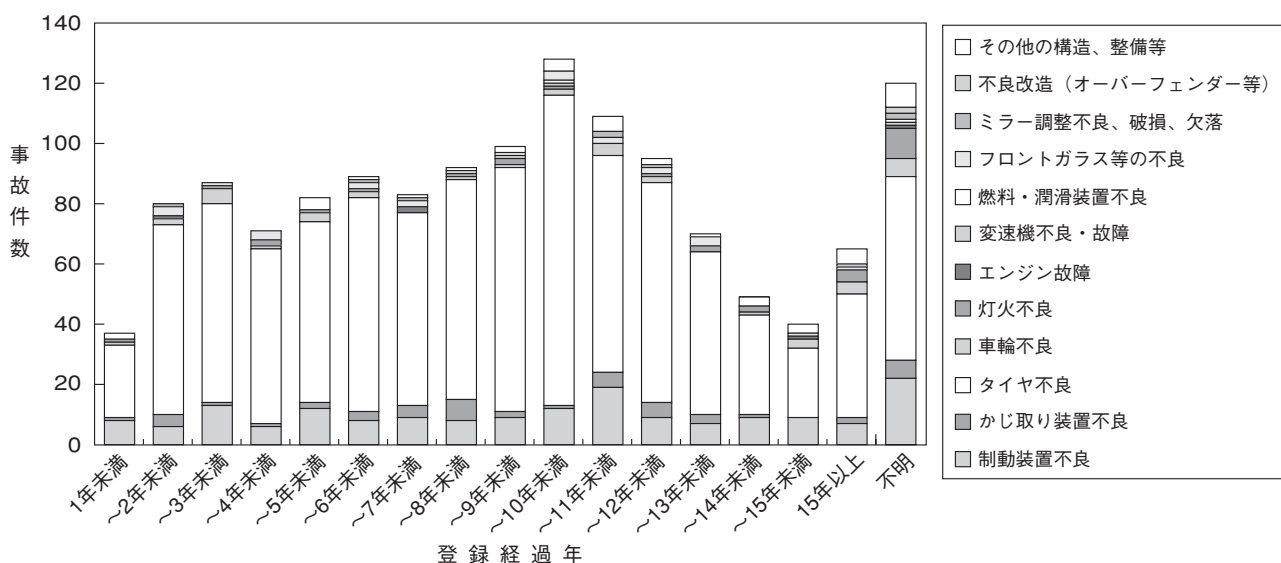
| | | 1年未満 | ～2年未満 | ～3年未満 | ～4年未満 | ～5年未満 | ～6年未満 | ～7年未満 | ～8年未満 | ～9年未満 |
|-------|------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 整備不良 | 制動装置不良 | 8 | 6 | 13 | 6 | 12 | 8 | 9 | 8 | 9 |
| | かじ取り装置不良 | 1 | 4 | 1 | 1 | 2 | 3 | 4 | 7 | 2 |
| | タイヤ不良 | 24 | 63 | 66 | 58 | 60 | 71 | 64 | 73 | 81 |
| | 車輪不良 | 1 | 2 | 5 | 1 | 3 | 2 | 0 | 1 | 1 |
| | 灯火不良 | 1 | 0 | 1 | 2 | 1 | 1 | 0 | 1 | 2 |
| | エンジン故障 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| | 変速機不良・故障 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| | 燃料・潤滑装置不良 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | フロントガラス等の不良 | 0 | 3 | 1 | 3 | 0 | 2 | 2 | 0 | 1 |
| | ミラー調整不良、破損、欠落 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 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 | 0 | 0 | 0 | 4 | 1 | 1 | 1 | 2 |
| 計 | 37 | 80 | 87 | 71 | 82 | 89 | 83 | 92 | 99 | |
| 全事故件数 | | 35,198 | 75,875 | 74,151 | 69,852 | 69,221 | 65,266 | 61,310 | 57,817 | 63,969 |

| | | ～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 | 19 | 9 | 7 | 9 | 9 | 7 | 22 | 173 |
| | かじ取り装置不良 | 1 | 5 | 5 | 3 | 1 | 0 | 2 | 6 | 48 |
| | タイヤ不良 | 103 | 72 | 73 | 54 | 33 | 23 | 41 | 61 | 1,020 |
| | 車輪不良 | 2 | 4 | 2 | 0 | 1 | 3 | 4 | 6 | 38 |
| | 灯火不良 | 1 | 0 | 1 | 2 | 2 | 0 | 4 | 10 | 29 |
| | エンジン故障 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 5 |
| | 変速機不良・故障 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 |
| | 燃料・潤滑装置不良 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 |
| | フロントガラス等の不良 | 3 | 2 | 2 | 3 | 0 | 1 | 1 | 0 | 24 |
| | ミラー調整不良、破損、欠落 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 8 |
| | 不良改造(オーバーフェンダー等) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 3 |
| | その他の構造・装置等の整備不良 | 4 | 5 | 2 | 1 | 3 | 3 | 5 | 8 | 42 |
| 計 | 128 | 109 | 95 | 70 | 49 | 40 | 65 | 120 | 1,396 | |
| 全事故件数 | | 60,493 | 52,248 | 39,604 | 30,425 | 23,809 | 17,093 | 22,237 | 64,996 | 883,564 |

〈図6〉登録経過年別整備不良割合(平成17年)



〈図7〉 登録経過年別整備不良内容別事故件数（平成17年）



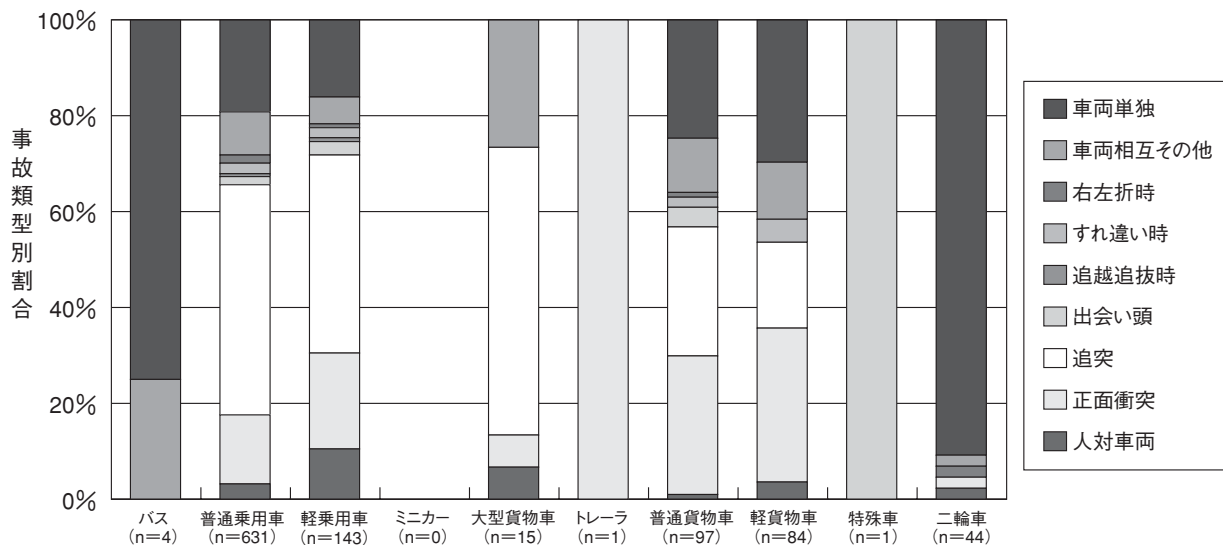
■整備不良が原因で起こる追突事故の40%をタイヤ不良が占める

整備不良事故のなかでも最も多い要因である「タイヤ不良」が認められた事故を事故類型別に分類。車種により差はあるものの、車両相互の追突事故が412件と全体の約40%、車両単独事故が236件と約23%を占めている。

〈表7〉 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17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 | 7 | 2 | 0 | 1 | 0 | 3 | 1 | 0 | 2 | 16 | |
| | 車両相互 | 正面衝突 | 0 | 3 | 2 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 9 |
| | | 追突 | 0 | 37 | 7 | 0 | 6 | 2 | 10 | 6 | 0 | 2 | 70 |
| | | 出会い頭 | 0 | 12 | 2 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 4 | 21 |
| | | 追越追抜時 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | すれ違い時 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | | 右左折時 | 0 | 12 | 2 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 3 | 20 |
| | | その他 | 0 | 8 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 2 | 14 |
| | 単独 | 0 | 9 | 1 | 0 | 0 | 0 | 4 | 1 | 0 | 7 | 22 | |
| | 踏切 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 小計 | 0 | 89 | 17 | 0 | 10 | 2 | 23 | 11 | 0 | 21 | 173 | | |
| タイヤ不良 | 人対車両 | 0 | 20 | 15 | 0 | 1 | 0 | 1 | 3 | 0 | 1 | 41 | |
| | 車両相互 | 正面衝突 | 0 | 91 | 29 | 0 | 1 | 1 | 28 | 27 | 0 | 1 | 178 |
| | | 追突 | 0 | 303 | 59 | 0 | 9 | 0 | 26 | 15 | 0 | 0 | 412 |
| | | 出会い頭 | 0 | 11 | 4 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 1 | 0 | 20 |
| | | 追越追抜時 | 0 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| | | すれ違い時 | 0 | 14 | 3 | 0 | 0 | 0 | 2 | 4 | 0 | 0 | 23 |
| | | 右左折時 | 0 | 11 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 14 |
| | | その他 | 1 | 57 | 8 | 0 | 4 | 0 | 11 | 10 | 0 | 1 | 92 |
| | 単独 | 3 | 121 | 23 | 0 | 0 | 0 | 24 | 25 | 0 | 40 | 236 | |
| | 踏切 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 小計 | 4 | 631 | 143 | 0 | 15 | 1 | 97 | 84 | 1 | 44 | 1,020 | | |
| 計 | 4 | 720 | 160 | 0 | 25 | 3 | 120 | 95 | 1 | 65 | 1,193 | | |

〈図8〉 タイヤ不良事故の当事者別事故類型別割合 (平成17年)



■ タイヤ不良事故 最多要因は「雪道での夏用タイヤ使用」

〈表8〉 タイヤ不良における車両的事故要因別件数 (平成17年)

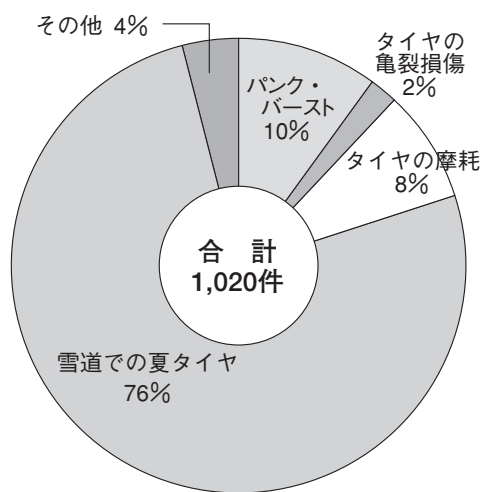
| 当事者種別 (車種区分) | 乗 用 車 | | | | 貨 物 車 | | | | 特 殊 車 | 二 輪 車 | 計 |
|-----------------|--------|-------------|-----|------------------|--------|------------------|-------------|----|-------------|-------------|-------------|
| | バ ス | 普 通 車 | 軽 | ミ ニ カ ー | 大 型 | ト レ ー ラ | 普 通 車 | 軽 | | | |
| パンク・バースト | 1 | 45 | 11 | 0 | 3 | 0 | 20 | 11 | 0 | 16 | 107 (127) |
| タイヤの亀裂損傷 | 0 | 10 | 5 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 3 | 20 (20) |
| タイヤの摩耗 | 0 | 48 | 8 | 0 | 0 | 0 | 14 | 4 | 0 | 7 | 81 (69) |
| 雪道での夏タイヤ | 3 | 506 | 110 | 0 | 10 | 1 | 60 | 66 | 1 | 13 | 770 (433) |
| その他 | 0 | 22 | 9 | 0 | 2 | 0 | 2 | 2 | 0 | 5 | 42 (42) |
| 計 | 4 | 631 | 143 | 0 | 15 | 1 | 97 | 84 | 1 | 44 | 1,020 (691) |

(注) () 内は前年

タイヤ不良事故の内容は、「雪道での夏用タイヤ使用」770件、「パンク・バースト」107件、「タイヤの摩耗」81件の順で多く発生している。雪道での夏用タイヤの使用は、前年に比べ大幅に増加 (433件→770件) した。



〈図9〉 タイヤ不良の内訳 (平成17年)



交通事故例調査(ミクロ調査分析)

■整備不良が交通事故の主要因と推測された割合は0.9%

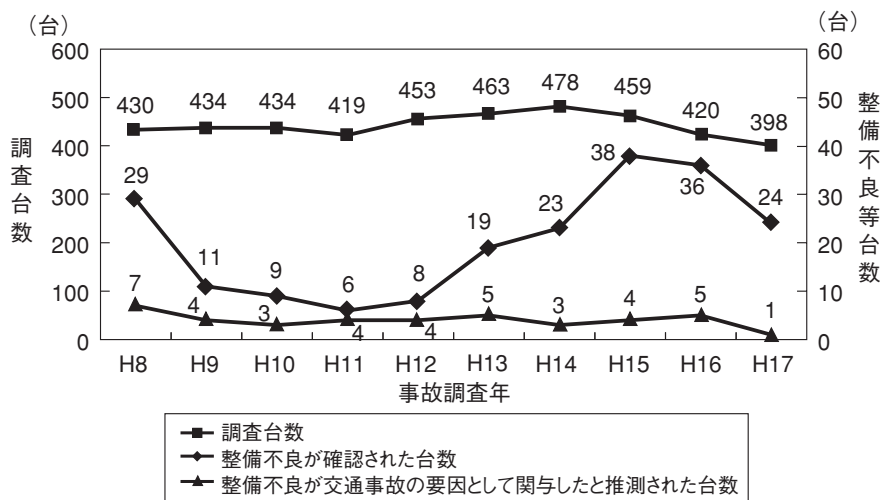
ミクロ統計をみると、過去10年間で整備不良が確認された車両は合計で203台あり、調査台数全体の4.6%を占めている。また、上記203台のうち、整備不良が交通事故の主要因だったと推測される車両は40台で調査台数の0.9%を占めている。

〈表9〉交通事故例調査(ミクロ調査分析)における整備不良割合の推移

| | H 8 | H 9 | H10 | H11 | H12 | H13 | H14 | H15 | H16 | H17 | 累計 |
|--------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| 調査台数(a) | 430 | 434 | 434 | 419 | 453 | 463 | 478 | 459 | 420 | 398 | 4,388 |
| 整備不良が確認された台数(b) | 29 | 11 | 9 | 6 | 8 | 19 | 23 | 38 | 36 | 24 | 203 |
| 同構成比 (b)/(a)×100% | 6.7 | 2.5 | 2.1 | 1.4 | 1.8 | 4.1 | 4.8 | 8.3 | 8.6 | 6.0 | 4.6 |
| 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) | 7 | 4 | 3 | 4 | 4 | 5 | 3 | 4 | 5 | 1 | 40 |
| 同構成比 (c)/(a)×100% | 1.6 | 0.9 | 0.7 | 1.0 | 0.9 | 1.1 | 0.6 | 0.9 | 1.2 | 0.3 | 0.9 |

(注) 特殊車及び二輪車を除く。

〈図10〉交通事故例調査(ミクロ調査分析)による整備不良割合の推移



■整備不良が交通事故の主要因はタイヤ関係が圧倒的

平成13~17年まででみると、事故類型別では車両相互が27.8%、車両単独が61.1%を占め、車両的要因別では、タイヤ関係が77.8%と圧倒的割合を占めている。

〈表10〉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 | | | | | | | |
|-------|------|------|------|---|----------|-----|------|---------|---------|-------------|-----|---|
| | 人対車両 | 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 | ガラスへのフィルム貼付 | その他 | 計 |
| 平成13年 | 0 | 1 | 4 | 5 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| 14年 | 0 | 1 | 2 | 3 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 15年 | 0 | 2 | 2 | 4 | 0 | 3 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 4 |
| 16年 | 2 | 1 | 2 | 5 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 5 |
| 17年 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |

定期点検整備実施状況

定期点検整備実施率は55.0%

〈表11〉 定期点検整備実施状況（平成13年～平成17年）

| 年 | 調査台数 (a) | 実施車両数 (b) | 実施率 (b/a) |
|-------|----------|-----------|-----------|
| 平成13年 | 463 | 195 | 42.1% |
| 14年 | 478 | 246 | 51.5% |
| 15年 | 459 | 239 | 52.1% |
| 16年 | 420 | 210 | 50.0% |
| 17年 | 398 | 219 | 55.0% |

(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・政令大型、事業用＝3ヵ月

平成13年から17年までの5年間の調査台数の定期点検整備の実施状況を見ると、平成17年は実施車両219両で55.0%であり、前年と対比すると、実施率は5%高くなっている。

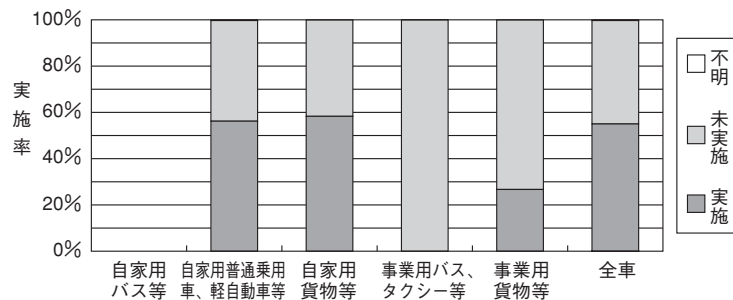
車種別の定期点検整備実施状況 事業用貨物車が低い傾向

平成17年調査台数の定期点検整備実施状況の車種別定期点検整備実施状況を見ると、事業用貨物車が26.7%と実施率が低い傾向が見られる。(表12、図11)

〈表12〉 車種別定期点検整備実施状況（平成17年）

| 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 | 345 | 194 | 150 | 1 | 56.2% |
| 自家用貨物等 | 36 | 21 | 15 | 0 | 58.3% |
| 事業用バス、タクシー等 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0.0% |
| 事業用貨物等 | 15 | 4 | 11 | 0 | 26.7% |
| 全車 | 398 | 219 | 178 | 1 | 55.0% |

〈図11〉 車種別定期点検整備実施率(平成17年)



整備不良車両の定期点検整備実施率は42%と平均を下回る

〈表13〉 整備不良車両の定期点検整備実施状況（平成17年）

| | 調査台数 | 実施 |
|---------------------------|------|----|
| 整備不良が確認された台数 | 24 | 10 |
| 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 | 1 | 0 |

平成17年の整備不良が確認された車両の定期点検整備実施状況を見ると、整備不良が確認された24台のうち、定期点検整備を実施していたものは10台で全体の42%。

さらに、整備不良が交通事故の主要因だったと推測された車両からは定期点検整備の実施が確認できなかった。