

インタビュー Interview 大竹一重さん

プロフィール (おおたけ・ひとえ)さん

1972年2月5日東京都生まれ。共立女子短大卒業後、94年度ミス日本に選ばれる。最近の主な出演作「スカイハイ」「特命係長・只野仁」「水戸黄門スペシャル」「剣客商売」をはじめ、数多くのテレビドラマに出演。舞台や映画まで活躍の場を広げている。華道(小原流)家元教授、茶道(表千家不白流)師範、日本舞踊(花柳流)、書道などでしっかりと感性の持ち主となる。



プロの点検整備で安全安心を

クルマの管理はユーザー責任

ミス日本から女優の道に進み、テレビ、映画、舞台にと活躍している大竹一重さん。19歳の時に運転免許を取ってから、今も毎日自分で運転しているほどの車好き。ドライブ経験が多いだけに、車の点検整備の重要性は身にしみてきているようだ。

今日のインタビュー 来家のクルマに乗ったにも、ご自分のクルマでいらっしやう。撮影現場に生活も続いています。

大竹 はい、いつも仕事には自分のクルマを運転していきます。撮影現場に一人でもプラッとドライブにもよく出かけます。

大竹 友達や母とよく行きます。一人でもプラッとドライブにもよく出かけます。

大竹 友達のクルマに乗ったにも、ご自分のクルマでいらっしやう。撮影現場に生活も続いています。

大竹 はい、いつも仕事には自分のクルマを運転しています。

大竹 友達のクルマに乗ったにも、ご自分のクルマでいらっしやう。撮影現場に生活も続いています。



大竹 友達のクルマに乗ったにも、ご自分のクルマでいらっしやう。撮影現場に生活も続いています。

大竹 はい、いつも仕事には自分のクルマを運転しています。

大竹 友達のクルマに乗ったにも、ご自分のクルマでいらっしやう。撮影現場に生活も続いています。

大竹 はい、いつも仕事には自分のクルマを運転しています。

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
〒151-0071 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
〒100-8051 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

女優 大竹一重さん	1
次第に破損し劣化する自動車部品	2
首都高速道路での整備不良等による故障	2
(税金等諸費用)+(点検整備料)が車検総費用です	3
「GOOD」マークを知っていますか?	3
整備工場探しは自動車整備振興会のHPで	3
考えてみよう「車検」のこと	4
点検整備で黒煙減少	4
自動車リサイクル法スタート	4



次第に破損し劣化する自動車部品 だから欠かせぬ点検・整備

タイヤ



スリップサインが出てしまったタイヤ



バースト(破裂)したタイヤ

タイヤの溝は何のためにあるか、知らない人が案外多い。あの複雑な溝は水を流す排水路。つまり雨で濡れた路面を走るとき、スリップしないのはこの溝のお陰だ。だからタイヤが摩耗して、この溝が減ってきたら、排水効果が減少して、きわめて危険になる。さらに排水しないと、ハイドロプレーニング現象が起こりやすくなる。これはタイヤが水の上に浮いて、クルマがコントロールできなくなってしまう現象。タイヤの空気圧も重大なチェックポイントだ。空気圧不足は、タイヤバーストの危険があるし、燃費の悪化、操縦性の低下などマイナスばかりである。

ディスクロータ

接触面が平ら



新品のディスクロータ

接触面が荒れている



ディスクパットの摩擦材がなくなった状態で使用したディスクロータ

クルマはどうやって止まるのか。ディスクブレーキの場合は、ブレーキパッドがこのディスクロータを挟み込み、その摩擦で止まる仕組みになっている。ディスクロータの表面は凹凸がなく滑らかになっていないと、ブレーキパッドで挟み込む力が均一にかからないからだ。ブレーキパッドの管理を怠るとディスクロータに直接金属部分が当たることになる。ブレーキロータが偏摩耗するとブレーキの効きが悪くなり、きわめて危険だ。

オイルストレーナ



オイルストレーナ



目詰まりしたオイルストレーナ

エンジンオイルの吸入口である。エンジンが正常な動きをするために潤滑油は欠かせない。エンジンオイルとオイルフィルターの交換を長期怠ると、汚れたオイルがフィルターにより濾過されることなく循環し、目詰まりを起こしてしまう。そうなるとオイルを吸いにくくなり、エンジン不調や最悪、エンジンが焼きついてしまう。

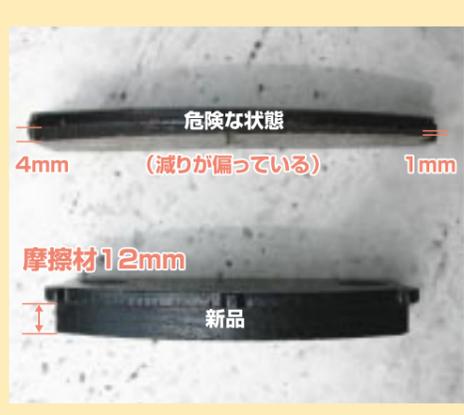
エンジンオイル



新品のエンジンオイル 2万キロ走行したエンジンオイル

エンジンが正常な爆発を続けるためには、人間の体で言えば、心臓が正常に血液を送り出すことと同じだ。そのエンジンの動きをスムーズにするのがエンジンオイル。これが汚れたり、劣化したり、不足したりすると、エンジンの性能が維持できなくなる。燃費も悪くなる。それだけではない。重大なエンジントラブルを引き起こす。

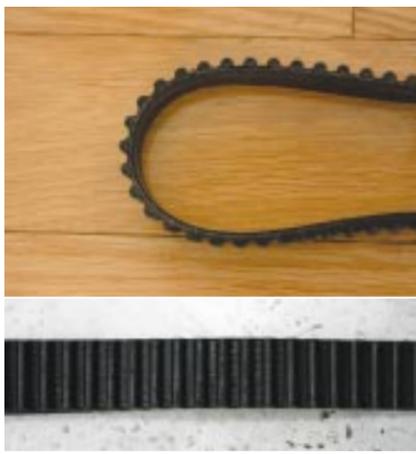
ブレーキパッド



ブレーキパッドの新品(下)と消耗したもの(上)

ディスクロータを挟みつけ、その摩擦力でクルマを止める重要な部品。当然消耗品である。身を削って車を止めているのだから、定期的に交換しなければならぬ。限度を超えるとディスクロータを傷つけ、場合によってはブレーキが利かなくなるなどの重大事態を招く。時々、整備工場をチェックしてもらおう。

タイミングベルト



新品のタイミングベルト



経年劣化によりコマが飛んだタイミングベルト

クランクシャフトとカムシャフトを結ぶベルトのことである。エンジン内に燃料混合気を吸入、燃焼ガスを排出するバルブの開閉タイミングをコントロールする。まさにクルマの心臓部だ。このベルトが傷ついたり、歯が欠けたりするとバルブのタイミングが狂い、エンジンの正常な爆発が起これなくなる。バルブやピストンの損傷が起これることもある。さらに危険なのはベルトが切れてしまったことだ。切れた瞬間エンジンはストップ。パワーステアリングやブレーキの補助機能も停止し、高速道路上などで切れたら重大事故につながる。事故を免れたとしても修理費はかさむ。

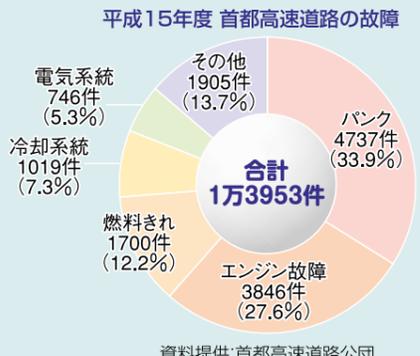
首都高速道路での整備不良等による故障

高速道路での車両故障は、渋滞の引き金になるだけでなく、大事故を誘発する原因ともなります。

首都高速道路での数字をながめてみましょう。平成15年度にあった車両故障は1万3953件。1日平均で38.1件となっています。

15年度の故障種類別内訳は、バンクが最も多くて4737件(33.9%)。次いで、エンジン故障3846件(27.6%) 燃料切れ1700件(12.2%) 冷却系統1019件(7.3%) 電気系統746件(5.3%) その他1905件(13.7%)。クラッチ、ブレーキ、ギア、アクセルなどの故障は、その他に含まれます。

皆さんがスムーズに安心して高速道路を通行できるよう、日ごろのマイカー点検をお忘れなく。



高速道路 愛車のチェック忘れずに

考えてみよう“車検”のこと

期間を延長して安全・環境を守れるか

政府は今年3月、「規制緩和・民間開放推進3カ年計画」を決定し、2004年度中に、車検の有効期間延長問題に結論を出す方針を打ち出しました。現行の車検期間は、初回3年、2回目以降2年ですが、これを延長しようとする意見が出されています。

最近のクルマは、昔ほど故障しなくなったのは事実ですが、経済的負担の軽減ばかりが求められた車検期間の延長は「点検整備が放置される恐れがある」と重大な指摘も出ております。その声に耳を傾けてみましょう。

クルマは、走行とともに摩耗する部品や、走行

53.7%▽軽貨物車45.5%▽小型貨物車76.5%▽普通貨物車81.6%

もので、次の車検時期までの安全を保障するものではありません。

定期点検をせず、また長期間にわたって、整備を怠り、車検を通すだけで済ます不心得者がいるかもしれません。

こうした場合、車の点検実施率が低いことが分かります。

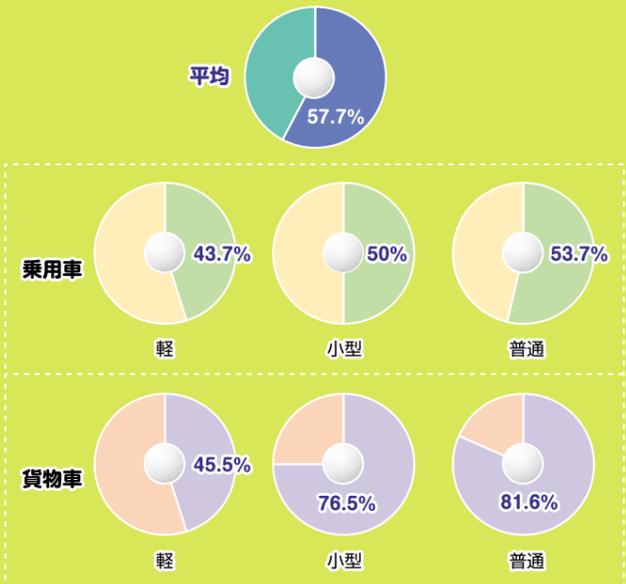
平成7年に道路運送車両法が改正され、「自分のクルマには自分が責任を持つこと」を前提に、定期点検整備の実施は検査の前を問わないこと、安全面の後退が懸念されます。ブレーキパッド、タイヤ、クラッチ板、ボルトナットなどの部品は走行に伴い摩耗・劣化したり、緩んだりします。また、ベルト、ゴム類、エンジンオイル、ブレーキオイル、バッテリーなど、時間経過とともに劣化・減少します。定期的なチェックが不可欠であるにもかかわらず、「整備しないクルマの走行する期間が延びる」とも言えます。

一方、車検時に次回車検までの分を一括納付している自動車重量税、自賠責保険料は、期間が延びる分だけ納付額が高くなります。

例えば、初回の車検が現行の3年から4年に延長された場合、一般的な自家用小型乗用車(重量1トン以上)の場合、重量税は5万6700円から7万5600円に、自賠責保険は3万8390円から約5万円(推定)になります。

政府は「国民負担の軽減を図るとの見地から車検期間を延長すべき」と判断していますが、わが国

12カ月定期点検実施率(自家用車) 平成13年度国土交通省調査



仮に初回車検が3年から4年に延長された場合の法定費用(推定) (重車1~1.5トンの自家用乗用車)



点検整備費用は諸外国に比べて高くない!

年間整備費用は諸外国と比べて決して高くありません。データによれば、日本の平均は4万9000円。スイスは12万7000円、ベルギー10万9000円、ドイツ、フランス8万3000円、英国6万6000円、米国のカリフォルニア州6万5000円、米ニューヨーク4万6000円でした。

「車検時に払う費用は高すぎる」という国民の不満は、重量税、自賠責保険を含めたものであって、点検・整備料自体は高いわけではありません。車検期間の見直しは、まずユーザーの保守管理責任の定着化を図らなくては、延長の技術的検証を行ってから判断してみても遅くないのではないのでしょうか。



安全・安心のカーライフに定期的な点検整備は不可欠

点検整備で黒煙減少

点検整備は環境にもやさしい

東京都は平成15年10月、都独自の基準値を上回る大気汚染物質を排出するディーゼル車の都内運行を禁止しました。対象となったのは、より低公害な車に買い換えるか、大気汚染をもたらす黒煙などの粒子状物質を減少させる装置を付けなければならぬディーゼル車です。この結果、規制値を満たさないディーゼル車は、より低公害な車に

登録から7年を経過したトラック、バスなど。この結果、規制値を満たさないディーゼル車は、より低公害な車に

首都圏における粒子状物質の発生源寄与濃度は、ディーゼル車が最も多くて43%。減少装置を付けたら、粒子状物質が60~70%低下するというデータもあります。

このほか、燃料フィルター



しかし、やはり大事な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メンテナンスのポイントとなります。

このほか、燃料フィルター

自動車リサイクル法スタート

来年1月

毎年数百万台の自動車

省と環境省は、「自動車リサイクル法」を制定し、平成17年1月から実施します。これは、各業者を経て、再利用できる部品や金属は回収。残った部分は産業廃棄物として埋め立て処分されています。

しかし、処分場に余裕がなく、処分費が高騰、スクラップ価格低迷などによって、これまでのリサイクルシステムが機能していかなくなる恐れが現実化してきました。

このため、経済産業省と環境省は、7000~1万8000円になる見込みです。

自動車処分に費用がかかります

