



自動車点検整備に関する調査 交通事故データから見た

～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、832,454件、死者数は5,744人、負傷者数は1,034,445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18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19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二方向から分析。

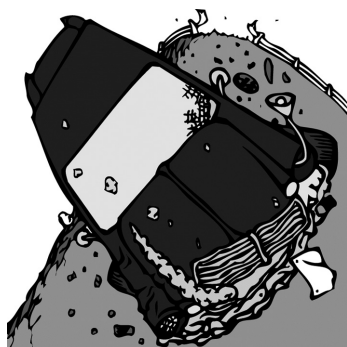
事故に関して特に条件などが付いていない場合は、“自動車等が第1当事者”になった事故をさす。

●平成18年における整備不良が要因となった事故は140件

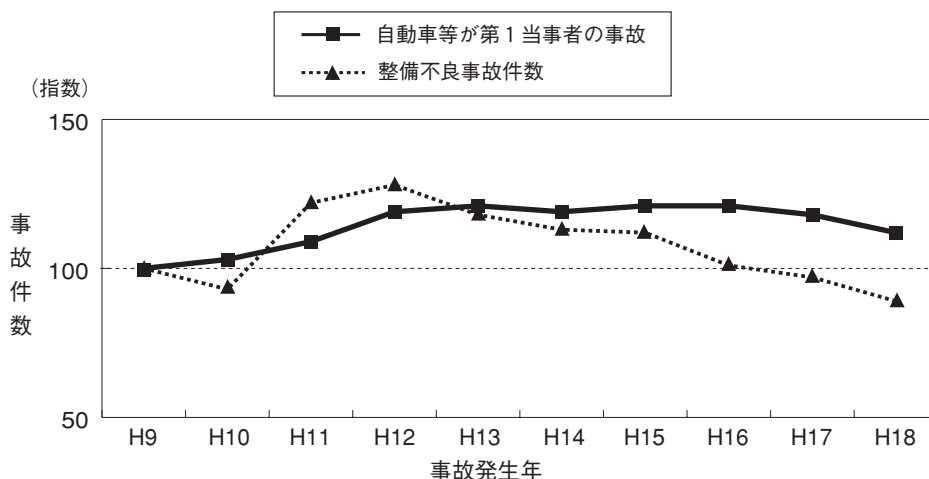
運転者が日常的に運転前に車両の点検をすることによって、未然に防止できる事故（整備不良事故）に焦点を当てた。平成18年の整備不良事故件数は140件、平成9年の158件と比較すると約11%減となっており、整備不良事故件数は減少傾向にある。

〈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	自動車等が第1当事者の事故		整備不良事故件数		自動車等の事故に占める1万台当たりの整備不良事故の件数 (b)/(a)
	件数 (a)	指数	件数 (b)	指数	
H 9	746,307	100	158	100	2.12
H10	771,026	103	147	93	1.91
H11	815,812	109	193	122	2.37
H12	888,124	119	202	128	2.27
H13	903,113	121	186	118	2.06
H14	890,053	119	178	113	2.00
H15	899,961	121	177	112	1.97
H16	901,119	121	160	101	1.78
H17	883,564	118	154	97	1.74
H18	838,910	112	140	89	1.67



〈図1〉自動車等が第1当事者となった整備不良事故件数の推移

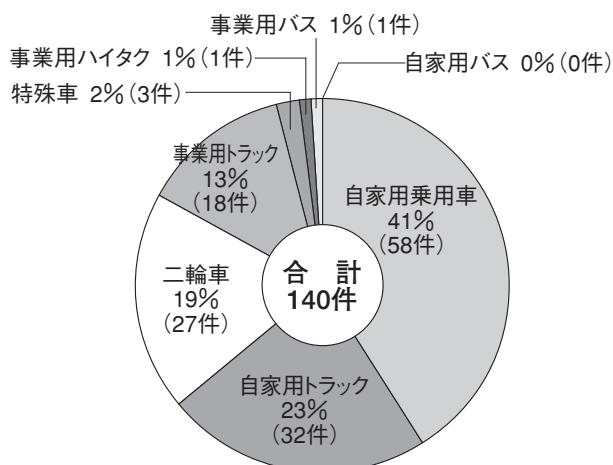


〈表2〉当事者別整備不良事故件数の推移

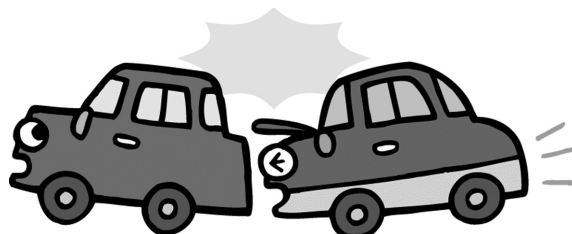
年	事業用自動車				自家用自動車				特殊車	二輪車	合計
	バス	ハイタク	トラック	計	バス	乗用車	トラック	計			
H 9	1	0	14	15	0	66	34	100	1	42	158
H10	1	0	21	22	0	59	33	92	1	32	147
H11	0	0	19	19	0	99	40	139	6	29	193
H12	2	2	25	29	1	95	33	129	3	41	202
H13	3	0	22	25	1	77	42	120	4	37	186
H14	3	1	18	22	1	74	39	114	3	39	178
H15	2	3	19	24	0	80	39	119	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
H18	1	1	18	20	0	58	32	90	3	27	140

（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18年）



平成18年に整備不良車が第1当事者となった140件のうち、自家用乗用車が58件（41%）を占める。



●平成18年の整備不良による死亡事故件数は貨物車が約半数

整備不良が原因となった死亡事故件数（第1当事者）は0件ではあったものの、過去10年間を業態別に見ると貨物車が約半数を占めており、特に大型貨物車による死亡事故が11件と全体の約38%を占めている。

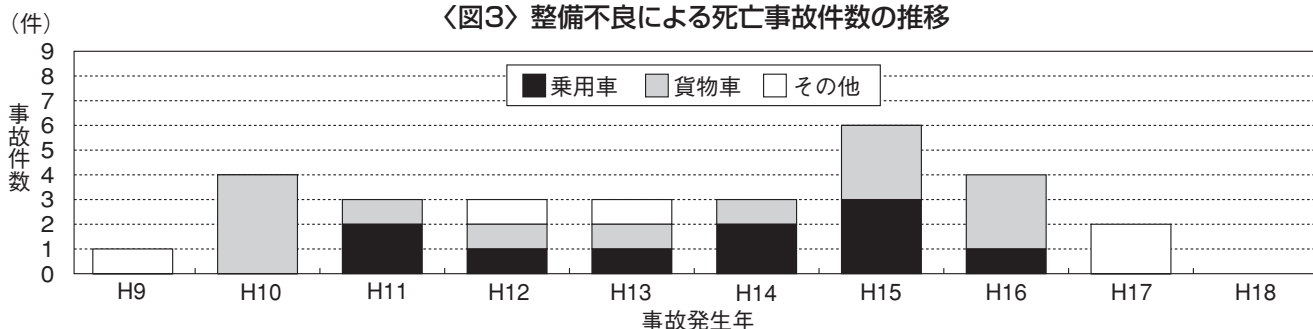
〈表3〉整備不良による死亡事故件数の推移

年	H 9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	合計
乗 用 車	0	0	2	1	1	2(1)	3	1	0	0	10 (1)
貨 物 車	0	4(3)	1	1(1)	1	1(1)	3(1)	3(1)	0	0	14(11)
そ の 他	1	0	0	1	1	0	0	0	2	0	5
計	1	4(3)	3	3(1)	3	3(2)	6(1)	4(1)	2	0	29 (7)

（注）・乗用車：バス、マイクロバス、普通、軽乗用
・その他：特殊車、自動二輪、原付を表す。

・貨物車：政令大型、大型、トレーラ、普通、軽貨物
・（ ）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、「整備不良」は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。

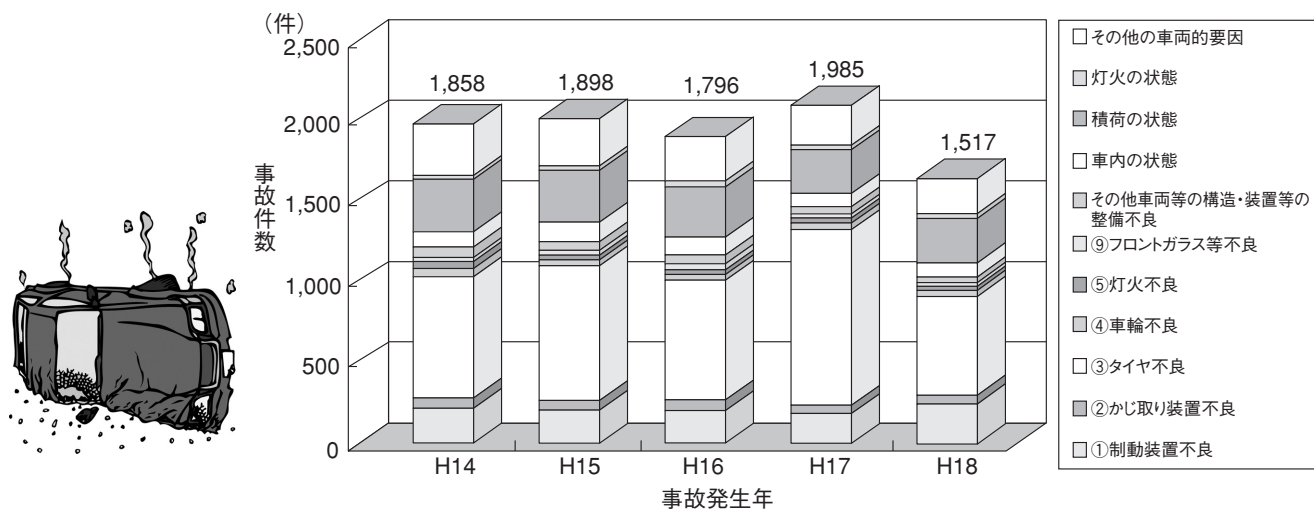
●平成18年の整備不良内容別事故件数は1,517件と前年より減

過去5年間ににおける整備不良事故件数をみると、全体的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」が最も多く、次いで、「①制動装置不良」となっており、発生傾向に変化はみられない。平成18年でもタイヤ不良の発生件数は553件と、整備不良全体(966件)の57%を占めている。

〈表4〉 整備不良内容別事故件数の推移（平成14年～平成18年）

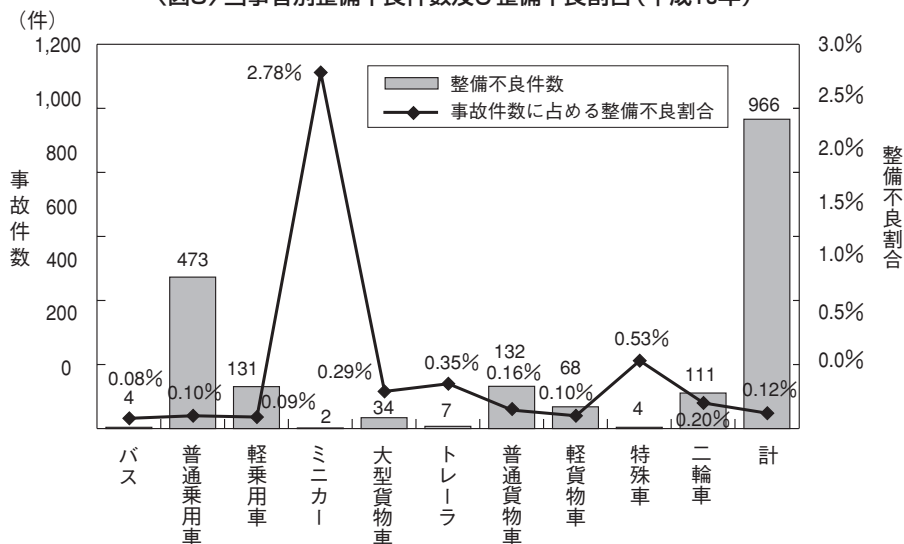
車 両 的 要 因			H14	H15	H16	H17	H18
整 備 不 良	①制動装置不良		198	191	187	173	224
	②かじ取り装置不良		59	56	62	48	49
	③タイヤ不良		693	778	691	1,020	553
	④車輪不良		47	34	33	38	34
	⑤灯火不良		40	27	27	29	23
	⑥エンジン故障		13	6	9	5	12
	⑦変速機不良・故障		4	1	7	4	4
	⑧燃料・潤滑装置不良		7	6	2	2	4
	⑨フロント ガラス等不良		23	28	35	24	21
	⑩ミラー調整不良、破損、欠落		7	6	4	8	9
	⑪不良改造（オーバーフェンダ等）		3	4	4	3	2
	⑫その他車両等の構造・装置等の整備不良		60	50	51	42	31
状 態 的 不 良	車内の状態	着色フィルムが視界に影響した	6	9	8	3	6
		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	45	77	57	49	31
		車室内の飾り物が視界に影響した	7	6	1	2	10
		車室内の同乗者が視界、操作に影響した	11	2	9	6	7
		車室内の荷物が視界、操作に影響した	18	19	28	17	25
	積荷の状態		300	299	290	254	249
	灯火の状態	前照灯不点火	18	17	15	13	14
		駐車灯不点火(尾灯、非常点滅を含む)	0	1	1	3	1
		自車前照灯の上下向きが視界に影響	4	8	19	10	12
	その他の車両的要因		295	273	256	232	196
車両的要因計		1,858	1,898	1,796	1,985	1,517	
調査不能		206	206	178	175	172	
車両的要因なし		887,989	897,857	899,145	881,404	837,221	
計		890,053	899,961	901,119	883,564	838,910	

〈図4〉 整備不良内容別事故件数の推移（平成14年～平成18年）



●整備不良内容別事故件数では、 「普通乗用車」が49%を占める

〈図5〉当事者別整備不良件数及び整備不良割合（平成18年）



平成18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473件（全車種の49.0%）、普通貨物車が132件（同13.7%）、軽乗用車が131件（同13.6%）、二輪車が111件（同11.5%）、軽貨物車が68件（同7.0%）、の順で発生している。

事故件数に占める整備不良割合は、「ミニカー」「特殊車」「大型貨物車」の順で高くなっている。

〈表5〉当事者別整備不良内容別事故件数（平成18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	99	35	0	11	1	35	16	3	24	224
	かじ取り装置不良	0	23	5	0	1	0	1	6	0	13	49
	タイヤ不良	2	296	78	1	13	4	77	34	1	47	553
	車輪不良	0	15	2	0	5	2	6	1	0	3	34
	灯火不良	0	7	2	0	0	0	2	4	0	8	23
	エンジン故障	0	8	2	0	0	0	1	0	0	1	12
	変速機不良・故障	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2	4
	燃料・潤滑装置不良	0	3	0	0	0	0	1	0	0	0	4
	フロントガラス等の不良	0	11	5	0	0	0	2	2	0	1	21
	ミラー調整不良、破損、欠落	0	5	0	0	0	0	2	2	0	0	9
	不良改造（オーバーフェンダー等）	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	その他の構造・装置等の整備不良	2	3	2	0	4	0	5	3	0	12	31
	整備不良関係小計	4	473	131	2	34	7	132	68	4	111	966
状態不良	着色フィルムが視界に影響した	0	4	1	0	0	0	1	0	0	0	6
	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	0	13	11	0	0	0	0	7	0	0	31
	車室内の飾り物が視界に影響した	0	7	1	0	1	0	1	0	0	0	10
	車室内の同乗者が視界、操作に影響した	1	3	3	0	0	0	0	0	0	0	7
	車室内の荷物が視界、操作に影響した	0	6	4	0	0	0	7	8	0	0	25
	積荷の状態	0	0	1	0	37	19	150	30	2	10	249
	前照灯不点火	0	6	1	0	1	0	0	1	0	5	14
	駐車灯不点火（尾灯、非常点滅を含む）	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	自転車前照灯の上下向きが視界に影響	0	5	1	0	1	2	1	1	0	1	12
	その他の車両的要因	2	69	24	0	13	3	48	14	4	19	196
車両的要因計		7	587	178	2	87	31	340	129	10	146	1,517
調査不能		1	73	30	0	4	1	15	20	0	28	172
車両的要因なし		4,748	461,460	149,431	70	11,824	1,970	84,025	68,973	741	53,979	837,221
計		4,756	462,120	149,639	72	11,915	2,002	84,380	69,122	751	54,153	838,910

●登録から年月が長くなるにつれ、整備不良が増加

平成18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1年未満10年未満の件数が多くなっているが、11年未満以降は減少傾向を示している。

また、経過年数が長くなるにつれ、整備不良が増加する傾向にある。

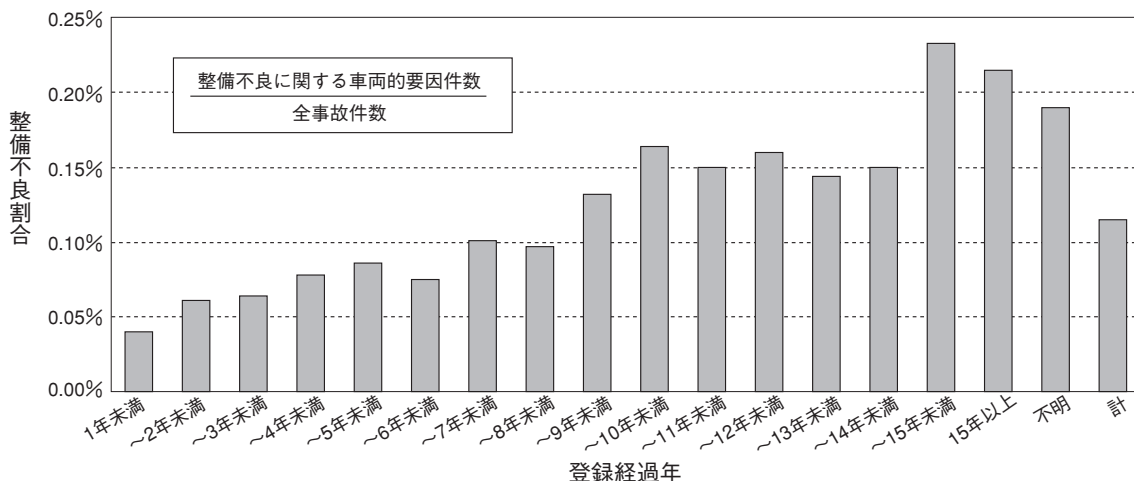
※事故発生年(平成18年)から初年度登録(検査・届出)年を便宜上、年単位で差し引いて平成18年に登録(届出)されたものを「1年未満」、平成17年に登録(届出)されたものを「2年未満」(以下同様)と表している。

〈表6〉登録経過年別整備不良内容別事故件数(平成18年)

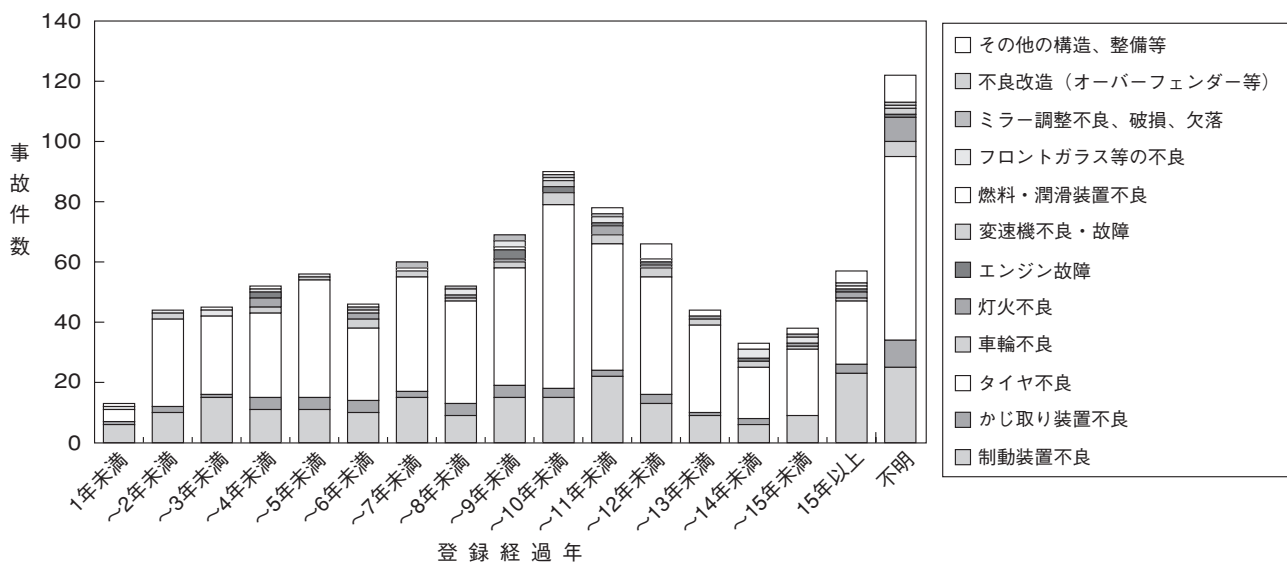
		1年 未満	～2年 未満	～3年 未満	～4年 未満	～5年 未満	～6年 未満	～7年 未満	～8年 未満	～9年 未満
整備 不良	制動装置不良	6	10	15	11	11	10	15	9	15
	かじ取り装置不良	1	2	1	4	4	4	2	4	4
	タイヤ不良	4	29	26	28	39	24	38	34	39
	車輪不良	0	2	0	2	1	3	2	1	2
	灯火不良	0	0	0	3	0	2	0	1	1
	エンジン故障	0	0	0	2	0	0	0	0	3
	変速機不良・故障	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	燃料・潤滑装置不良	0	0	0	0	0	0	1	0	1
	フロントガラス等の不良	1	1	2	1	1	1	0	2	2
	ミラー調整不良、破損、欠落	0	0	0	0	0	1	2	1	2
	不良改造(オーバーフェンダー等)	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	その他の構造・装置等の整備不良	1	0	1	1	0	1	0	0	0
計		13	44	45	52	56	46	60	53	69
全事故件数		32,311	71,767	69,983	66,589	64,410	61,004	59,035	54,403	52,068

		～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	15	22	13	9	6	9	23	25	224
	かじ取り装置不良	3	2	3	1	2	0	3	9	49
	タイヤ不良	61	42	39	29	17	22	21	61	553
	車輪不良	4	3	3	2	2	1	1	5	34
	灯火不良	0	3	1	1	0	1	2	8	23
	エンジン故障	2	1	1	0	1	0	1	1	12
	変速機不良・故障	2	0	0	0	0	0	0	2	4
	燃料・潤滑装置不良	0	0	1	0	0	0	1	0	4
	フロントガラス等の不良	1	2	0	0	3	2	1	1	21
	ミラー調整不良、破損、欠落	1	1	0	0	0	1	0	0	9
	不良改造(オーバーフェンダー等)	0	0	0	0	0	0	0	1	2
	その他の構造・装置等の整備不良	1	2	5	2	2	2	4	9	31
計		90	78	66	44	33	38	57	122	966
全事故件数		54,849	51,892	41,157	30,546	21,967	16,327	26,492	64,110	838,910

〈図6〉登録経過年別整備不良割合(平成18年)



（件）
〈図7〉登録経過年別整備不良内容別事故件数（平成18年）



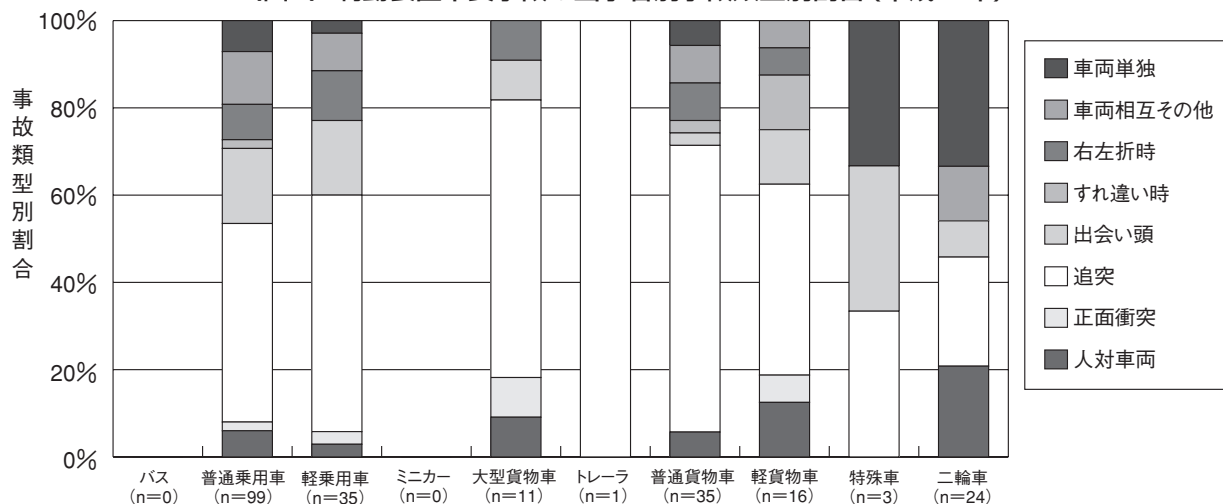
●制動装置不良が原因で起きた事故の49%は車両相互の追突

平成18年の整備不良車故のなかでも最も多い要因である「タイヤ不良」と「制動装置不良」が認められた事故を事故類型別に分類。「タイヤ不良」の場合、車種により差はあるが、車両単独事故が176件と約32%、車両相互の追突事故が174件とタイヤ不良全体（553件）の約31%を占めている。また、「制動装置不良」の場合には、車両相互の追突事故が109件と制動装置不良全体（224件）の49%を占めている。

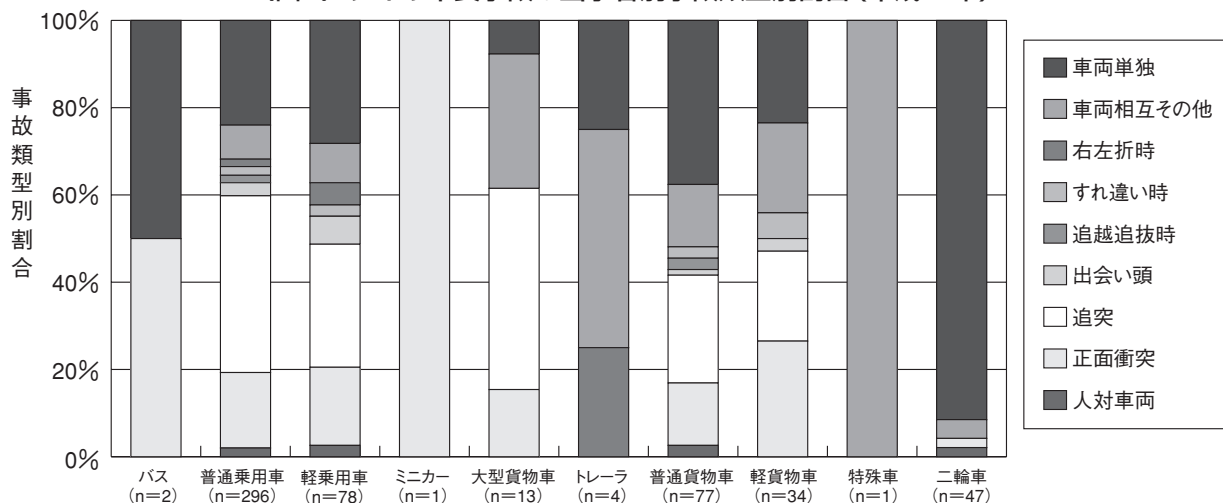
〈表7〉当事者別事故類型別制動装置不良・タイヤ不良事故件数（平成18年）

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			
事故類型													
制動装置不良	人対車両		0	6	1	0	1	0	2	2	0	5	17
	車両相互	正面衝突	0	2	1	0	1	0	0	1	0	0	5
		追突	0	45	19	0	7	1	23	7	1	6	109
		出会い頭	0	17	6	0	1	0	1	2	1	2	30
		追越追抜時	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		すれ違い時	0	2	0	0	0	0	1	2	0	0	5
		右左折時	0	8	4	0	1	0	3	1	0	0	17
		その他	0	11	3	0	0	0	3	1	0	3	21
	単独		0	7	1	0	0	0	2	0	1	8	19
	踏切		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小計		0	99	35	0	11	1	35	16	3	24	224	
タイヤ不良	人対車両		0	6	2	0	0	0	2	0	0	1	11
	車両相互	正面衝突	1	51	14	1	2	0	11	9	0	1	90
		追突	0	120	22	0	6	0	19	7	0	0	174
		出会い頭	0	9	5	0	0	0	1	1	0	0	16
		追越追抜時	0	5	0	0	0	0	2	0	0	0	7
		すれ違い時	0	6	2	0	0	0	2	2	0	0	12
		右左折時	0	5	4	0	0	1	0	0	0	0	10
		その他	0	23	7	0	4	2	11	7	1	2	57
	単独		1	71	22	0	1	1	29	8	0	43	176
	踏切		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小計		2	296	78	1	13	4	77	34	1	47	553	
計			2	395	113	1	24	5	112	50	4	71	777

〈図8〉 制動装置不良事故の当事者別事故類型別割合（平成18年）



〈図9〉 タイヤ不良事故の当事者別事故類型別割合（平成18年）



●タイヤ不良事故 最多要因は「雪道での夏用タイヤ使用」

タイヤ不良事故の内容は、「雪道での夏用タイヤ使用」326件、「パンク・バースト」97件、「タイヤの摩耗」63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、前年に比べ大幅に減少（770件→326件）している。

〈表8〉 タイヤ不良における車両的事故要因別件数（平成18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	0	33	11	0	1	1	24	4	1	22	97 (107)
タイヤの亀裂損傷	0	8	3	0	0	2	2	0	0	4	19 (20)
タイヤの摩耗	0	36	6	0	2	0	4	5	0	10	63 (81)
雪道での夏タイヤ	1	197	51	0	8	0	41	24	0	4	326 (770)
その他	1	22	7	1	2	1	6	1	0	7	48 (42)
計	2	296	78	1	13	4	77	34	1	47	553 (1,020)

(注) () 内は前年

交通事故例調査（ミクロ調査分析）

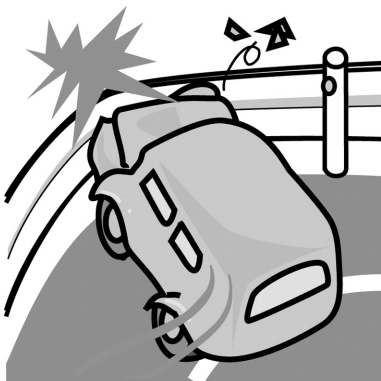
●整備不良が交通事故の主要因と推測された割合は0.8%

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192台あり、調査台数全体の4.4%を占めている。また、192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34台で調査台数の0.8%を占めている。

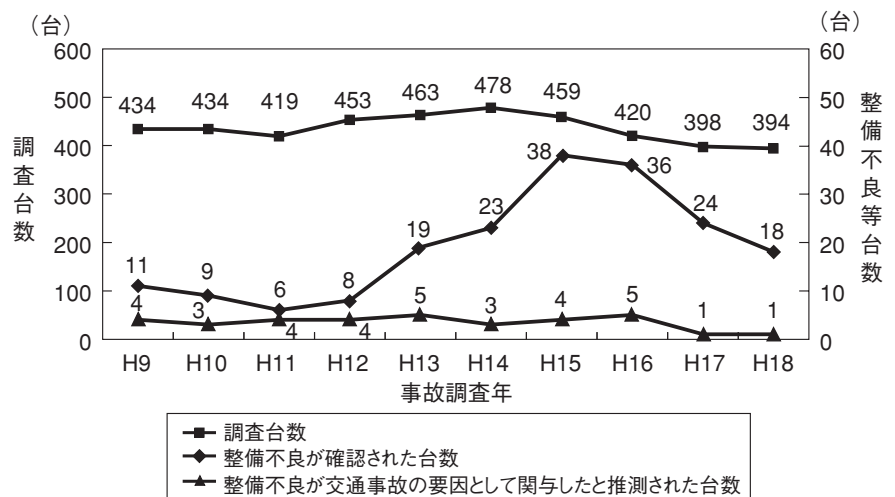
〈表9〉交通事故例調査（ミクロ調査分析）における整備不良割合の推移

	H 9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	累計
調査台数(a)	434	434	419	453	463	478	459	420	398	394	4,352
整備不良が確認された台数(b)	11	9	6	8	19	23	38	36	24	18	192
同構成比 (b)/(a)×100%	2.5	2.1	1.4	1.8	4.1	4.8	8.3	8.6	6.0	4.6	4.4
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)	4	3	4	4	5	3	4	5	1	1	34
同構成比 (c)/(a)×100%	0.9	0.7	1.0	0.9	1.1	0.6	0.9	1.2	0.3	0.3	0.8

(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



●整備不良が主要因の交通事故はタイヤ関係が圧倒的

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を平成14～18年までみると、事故類型別では車両単独が50.0%、車両相互が35.7%を占め、車両的要因別では、タイヤ関係が71.4%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	計
平成14年	0	1	2	3	0	3	0	0	0	0	3
15年	0	2	2	4	0	3	0	0	1	0	4
16年	2	1	2	5	1	2	0	0	1	1	5
17年	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1
18年	0	1	0	1	0	1	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47.0%、実施率は減少傾向

〈表11〉定期点検整備実施状況（平成14年～平成18年）

年	調査台数（a）	実施車両数（b）	実施率（b/a）
平成14年	478	246	51.5%
15年	459	239	52.1%
16年	420	210	50.0%
17年	398	219	55.0%
18年	394	185	47.0%

（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14年から18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みると、平成17年まで実施率が50%を上回っていたが、平成18年では47.0%となり、前年と対比すると実施率は8ポイント減少した。

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

〈表12〉車種別定期点検整備実施状況（平成18年）

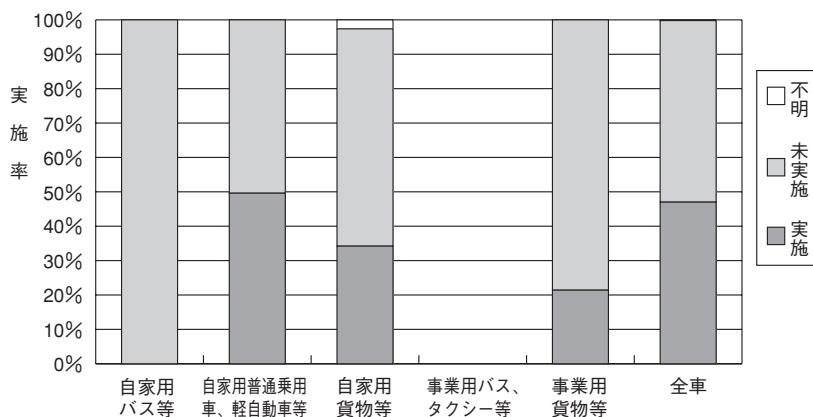
種別用途	調査台数	実施	未実施	不明	実施率
自家用バス等	1	0	1	0	0.0%
自家用普通乗用車、軽自動車等	341	169	172	0	49.6%
自家用貨物等	38	13	24	1	34.2%
事業用バス、タクシー等	0	—	—	—	—
事業用貨物等	14	3	11	0	21.4%
全車	394	185	208	1	47.0%

平成18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みると、事業用貨物車の実施率は21.4%と低い傾向にある。

（表12、図11）



〈図11〉車種別定期点検整備実施率（平成18年）



整備不良車両の定期点検整備実施率は33%

平成18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みると、整備不良が確認された18台のうち、定期点検整備を実施していたものは6台で全体の33%。

さらに、整備不良が交通事故の要因だったと推測された車両は定期点検整備を実施していなかった。

〈表13〉整備不良車両の定期点検整備実施状況（平成18年）

	調査台数	実施
整備不良が確認された台数	18	6
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