

平成 30 年 10 月 19 日
自動車局 整備課

大型車の車輪脱落事故が増加！特に左後輪に注意！

～ 平成 29 年度大型車の車輪脱落事故発生状況を受けて ～

平成 29 年度のホイール・ボルト折損等による大型車の車輪脱落事故発生件数は 67 件（うち人身事故 2 件）で、前年度に比べ 11 件増加し、近年、同事故の発生件数は増加傾向にあります。

これから冬用タイヤの交換作業を迎えることから、タイヤ交換時の適正な作業の実施、一定距離走行後の増し締めなど、確実なチェックが重要です。

1. 事故発生状況

平成 29 年度の大型車（車両総重量 8 トン以上のトラック又は乗車定員 30 人以上のバス）のホイール・ボルト折損等による車輪脱落事故の発生状況は別紙 1 のとおりです。

【主な傾向】

- ・大型車の車輪脱落事故は、冬期（1 月～3 月）に集中（全 67 件中 56 件（84%））。
- ・積雪地域での発生が多く、北海道での発生が前年度より 8 件増加し 13 件（前年度の 2.6 倍）。
- ・車輪脱着作業後 1 ヶ月以内に発生した脱落事故が約半数（55%）を占める。
- ・脱輪の主な原因のうちホイール・ボルト又はナットの締付不良等の「作業ミス」が 91% と大半を占める。
- ・脱輪の直前に行ったタイヤの脱着作業が「タイヤ交換」である 44 件について、その作業の実施月を見ると、11 月にタイヤを交換した車両が 21 件（48%） を占める。
- ・車輪脱落位置の大半（56 件（83%））が左後輪。 ※推定原因については別紙 1 参照

2. 車輪脱落事故防止に係る取り組み

国土交通省では、近年、車輪脱落事故の発生が増加傾向にあることを重く受け止め、関係業界とともに「大型車の車輪脱落事故防止対策に係る連絡会」において、脱輪防止対策に係る従来の取り組みに加え、各業界で取り組むべき車輪脱落事故防止のための「緊急対策」を取りまとめ、実施しております。

特に、これから冬期に向けて冬用タイヤの交換がピークを迎えるため、大型車のユーザーなどの関係者に対し、緊急対策の内容（別紙 2）について徹底を図ってまいります。

なお、上記については、（一社）日本自動車工業会作成のチラシ（別紙 3）により運送事業者をはじめとする大型車ユーザーなどの関係者に対して、徹底を図ってまいります。

<添付資料>

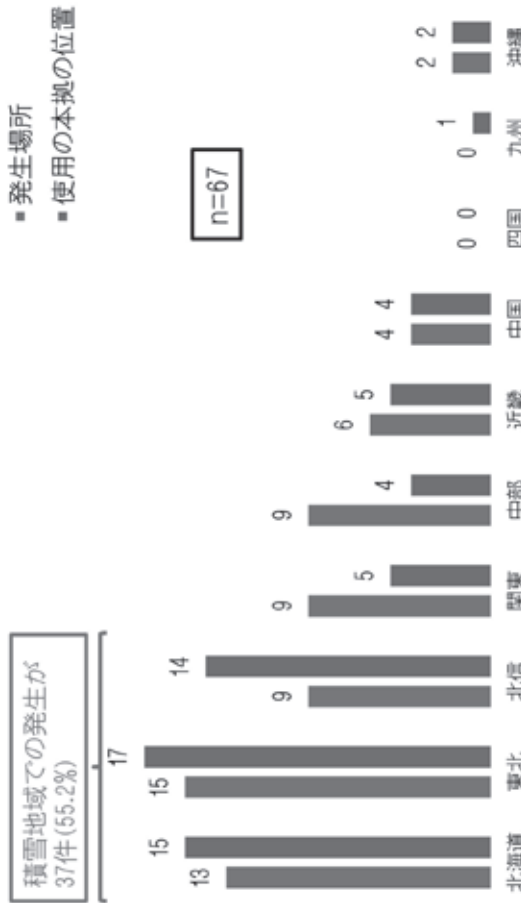
- 別紙 1 平成 29 年度大型車の車輪脱落事故発生状況
- 別紙 2 大型車の車輪脱落事故防止のための「緊急対策」
- 別紙 3 大型車の車輪脱落事故防止のための啓発用チラシ（（一社）日本自動車工業会作成）

<問い合わせ先>

自動車局 整備課 村井、児島、伊堂寺
代表：03-5253-8111（内線：42426、42412）、直通：03-5253-8599、FAX：03-5253-1639

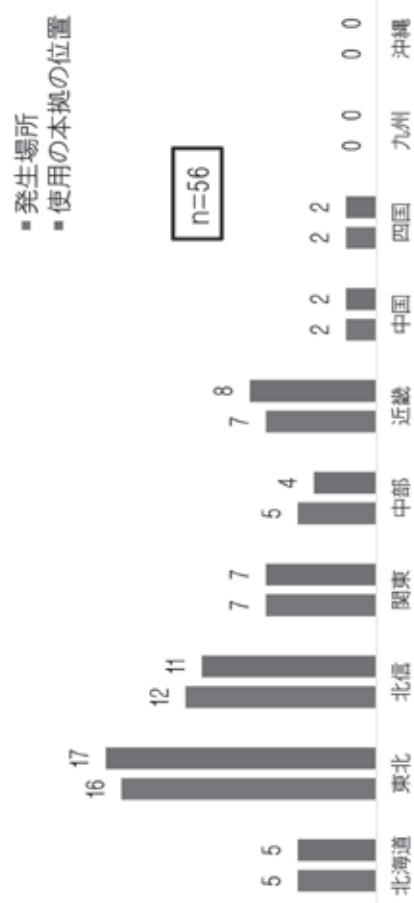
車輪脱落事故発生状況（平成29年度）

事故発生場所、事故車両の使用の本拠の位置



出典:自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

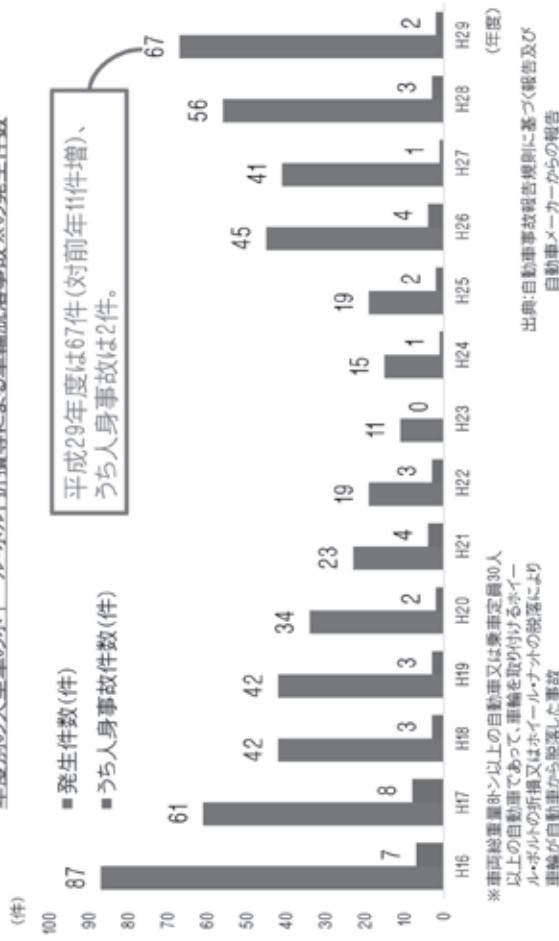
【参考】事故発生場所、事故車両の使用の本拠の位置(平成28年度)



出典:自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

車輪脱落事故発生状況（平成29年度）(別紙1)

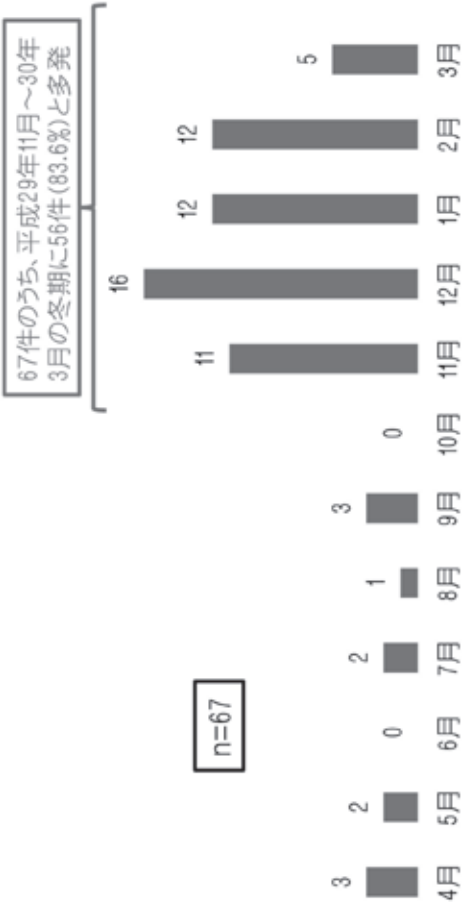
年度別の大型車のホイール折損等による車輪脱落事故※の発生件数



※車体総重量8トン以上の自動車又は乗車定員30人以上の自動車であつて、車輪を取り付けるホイールボルトの折損又はホイールナットの脱落により車輪が自動車から脱落した事故

出典:自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

車輪脱落事故発生月

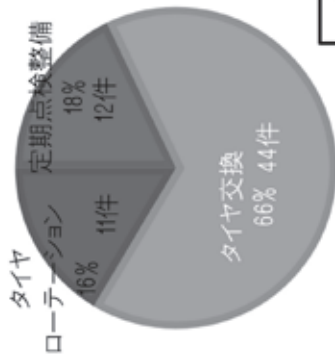


67件のうち、平成29年11月～30年3月の冬期に56件(83.6%)と多発

出典:自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

車輪脱落事故発生状況（平成29年度）

脱輪の直前に行ったタイヤ脱着作業の内訳



●タイヤ交換

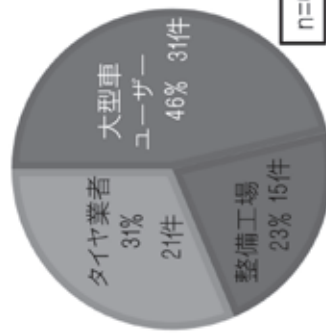
- ・ 通常タイヤから冬用タイヤ(スタッドレスタイヤ)への交換
- ・ 摩耗したタイヤの交換 など

●タイヤローテーション

- ・ タイヤの摩耗が偏ることを防止するため、前後・左右のタイヤを入れ替える

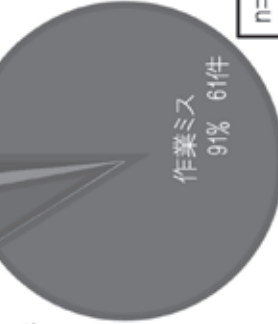
出典:自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

タイヤ脱着作業実施者の内訳



発生推定原因

- ・ 経年劣化 6% 4件
- ・ 不適合品使用 1.5% 1件
- ・ 不明 1.5% 1件



出典:自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

主な事故発生推定原因

- 作業ミス
 - ・ ホイール・ナットの締付不良 36件
 - ・ タイヤ交換後の増し締め未実施 12件
 - ・ ホイールの組付不良 2件
 - ・ ホイール・ナットの過締付 4件
 - ・ 不良ホイールの使用 2件
 - ・ 日常点検時の確認不足 5件
- 経年劣化
- ・ ホイール・ボルトの腐食、又は、金属疲労による折損
- 不適合品使用
- ・ 劣化・損傷したホイールの使用による折損

車輪脱着事故発生状況（平成29年度）

車輪脱着から脱着発生までの期間

■ 件数

67件のうち、車輪脱着作業後1月以内に発生したものが37件(55.2%)



出典:自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

【参考】車輪脱着から脱着発生までの期間(平成28年度)

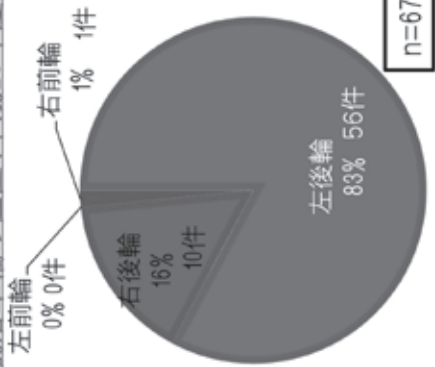
■ 件数



出典:自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

車輪脱落事故発生状況（平成29年度）

脱落車輪の位置（平成29年度）



【参考】脱落車輪の位置（平成28年度）

| | 左 | 右 | 合計 |
|----|----|---|----|
| 前輪 | 1 | 2 | 3 |
| 後輪 | 48 | 5 | 53 |
| 合計 | 49 | 7 | 56 |

出典：自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

左後輪のタイヤが多く脱落している

他のタイヤに比べて左輪タイヤの脱落割合が高いことの推定原因

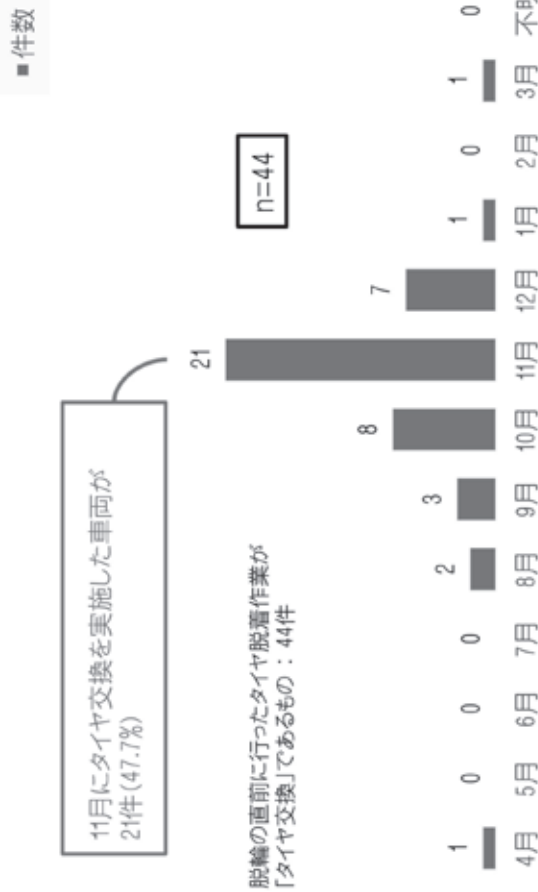
- 左輪タイヤが多く脱落する原因については、自動車メーカー等の見解を聞きながら引き続き調査中であるが、以下の可能性が考えられる。
 - ・右折時は、比較的高い速度を保ったまま旋回するため、遠心力により積み荷の荷重が左輪に大きく働く。
 - ・左折時は、低い速度であるが、左後輪がほとんど回転しない状態で旋回するため、回転方向に対して垂直にタイヤがよじれるように力が働く。
 - ・道路は中心部が高く作られている場合が多いことから、車両が左（路肩側）に傾き、左輪により大きな荷重がかかる。

前輪タイヤの脱落が少ない推定原因

- 前輪は、ホイールボルトゆるみ等の異常が発生した場合には、ハンドルの振動等により運転手が気づきやすい。

車輪脱落事故発生状況（平成29年度）

車輪脱落事故直前のタイヤ脱着作業として「タイヤ交換」を実施した車両について「タイヤ交換作業実施時期別事故件数」



11月にタイヤ交換を実施した車両が21件（47.7%）

脱輪の直前に行ったタイヤ脱着作業が「タイヤ交換」であるもの：44件

n=44

出典：自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

タイヤ交換作業とは

- 通常タイヤから冬用タイヤ（スタッドレスタイヤ）への交換
- 冬用タイヤ（スタッドレスタイヤ）から通常タイヤへの交換
- タイヤが摩耗したことによる交換 など

大型車の車輪脱落事故防止のための「緊急対策」

平成30年4月

大型車の車輪脱落事故防止対策に係る連絡会

近年のホイール・ボルト折損等による大型車の車輪脱落事故発生件数増加を受け、連絡会構成団体は、当該事故防止のため、従来の取組に加え、以下の事項を「緊急対策」として速やかに実施する。また、平成30年8月を目途に、連絡会へその実施状況を報告する。

各団体における実施事項

| 団体名 | 実施事項 |
|---|---|
| (公社) 全日本トラック協会 (公社) 日本バス協会 (一社) 全国自家用自動車協会 | 傘下会員の運送事業者・大型車ユーザーに対して、以下の事項を徹底。 ・日程に余裕を持った計画的な冬タイヤの交換の実施。 ・車輪脱落事故防止のための4つのポイント(※)の実施について周知。特に脱落の多い左後軸のタイヤについては重点的に点検を実施するよう啓発。 |
| (一社) 日本自動車整備振興会連合会 全国タイヤ商工協同組合連合会 (一社) 日本自動車タイヤ協会 日本自動車車体整備協同組合連合会 (一社) 日本自動車販売協会連合会 全国石油商業組合連合会 | 傘下会員の事業者に対して、以下の事項を徹底。 ・インパクトレンチを用いてホイール・ナットを締付ける際は、締過ぎに注意し、最後にトルクレンチ等を使用して必ず規定トルクで締付け。 ・ホイール・ナットの規定トルクでの締付け及びホイールに適合したボルト及びナットの使用の実施。特に脱落の多い左後軸のタイヤについては重点的に実施。 ・入庫する大型車のユーザーに対して、車輪脱落事故防止のための4つのポイントについて周知。特に脱落の多い左後軸のタイヤについては徹底的に実施するよう啓発。 ・特にタイヤメーカーにおいては、自社製品の流通経路を活用し、タイヤ販売事業者に対してホイール・ナットの規定トルクでの締付け及びホイールに適合したボルト及びナットの使用について周知。特に脱落の多い左後軸のタイヤについては重点的に点検を実施するよう啓発。 |
| (一社) 日本自動車工業会 (一社) 日本自動車車体工業会 日本自動車輸入組合 | 傘下会員の事業者に対して、以下の事項を徹底。 ・大型車ユーザーに対して、車輪脱落事故防止のための4つのポイントの実施について周知。特に脱落の多い左後軸のタイヤについては重点的に点検を実施するよう啓発。 |
| (一社) 日本自動車機械工具協会 (一社) 日本自動車機械器具工業会 (一社) 自動車用品小売業協会 | 傘下会員の事業者に対して、以下の事項を徹底。 ・タイヤ脱着作業に使用する器具等を販売する際、その正しい使用方法について購入者へ説明。 |

※以下の4項目

1. ホイール・ナットの規定トルクでの確実な締付け
2. タイヤ交換後、50～100km走行後の増締めの実施
3. 日常（運行前）点検における確認
4. ホイールに適合したボルト及びナットの使用

以上

大型車の  **車輪脱落を防ごう!**
合言葉は

おちない

なくなる!...
 車輪脱落事故

徹底しよう!大型車の車輪脱落を防ぐ**4**つのルール

お きまりのトルクで
 きちんと締め付けて

規定のトルクで確実に締め付けを

締め付け方式には、球面座で締め付けるJIS方式、
 平面座で締め付けるISO方式があります。
 規定のトルクで確実に締め付けてください。

※ホイールナットの締め付け不足、締め忘れ防止のため、ナット締め付け
 作業時(終了後)、「規定の締め付けトルク」で確実に締め付けたことを
 確認するよう、お願いします。

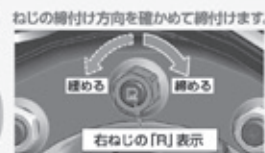


Mr.整備くん

ち ゃんと増し締め
 交換後

50~100km走行後に、しっかり増し締めを

締め付け後は初期なじみによって
 ホイールナットの締め付け力が低下。
 50~100km走行後を目安に、
 増し締めしてください。



JIS方式(球面座)ダブルタイヤの場合

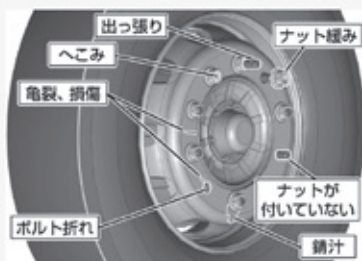


※この図は右側タイヤの場合です。

な っと見て
 ボルト触って
 さあ出発!

一日一回の日常点検を

運行前にホイールボルト、ナットを目で見てさわって点検
 してください。異常を発見したらすぐ整備工場へ。



アドバイス

とくに、
 気が付きにくい
 左後輪は、
 重点的に
 点検を!

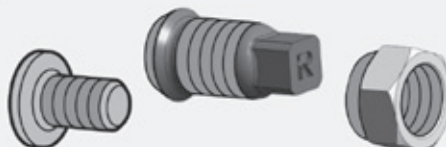


い や待てよ?
 ボルトとナットは
 適正か?

ホイールに適合したボルト、ナットを

スチールホイール、アルミホイールの履き替えには、それぞれ
 適合するホイールボルト、ナットの使用が必要です。必ずご確認
 ください。

※JIS方式では、アルミホイール(スチール)用のホイールボルト、ナットで、スチールホイール
 (アルミ)は履けません! ISO方式では、スチールホイール用ホイールボルトで、アルミホイールは
 履けません!



いすゞ自動車 日野自動車 三菱ふそうトラック・バス UDトラックス
 (日本自動車工業会)



タイヤ交換などホイール脱着時の不適切な取扱いによる 車輪脱落事故が発生しています!

タイヤ交換作業にあたっては、【車載の「取扱説明書」】や【本紙表面に記載の「車輪脱落を防ぐ4つのポイント」】、【下記の「その他、ホイールナット締付け時の注意点」】などを参照の上、正しい取扱い（交換作業）をお願いします。

※ホイールナットの締付けは、必ず「規定の締付けトルク」で行ってください。
※ホイール取付方法には、JIS方式とISO方式の2種類があります。それぞれ正しい取扱い方法をご確認いただき、適切なタイヤ交換作業の実施をお願いします。



ホイールナットの締付け不足。アルミホイール、スチールホイールの取扱ミス（誤組み付け、部品の誤組み）

その他、ホイールナット締付け時の注意点

ホイールボルト、ナットの潤滑について



JIS方式 ホイールボルト、ナットのねじ部と座面（球面座）にエンジンオイルなど指定の潤滑剤を薄く塗布します。

ISO方式 ホイールボルト、ナットのねじ部と、ナットとワッシャーとのすき間にエンジンオイルなど指定の潤滑剤を薄く塗布します。ナットの座面（ディスクホイールとの当たり面）には塗布しないでください。

※ホイールの固着防止のため、ハブのはめ合い部（インロー部）にグリースを薄く塗布します。

ディスクホイール、ハブ、ホイールボルト、ナットの清掃について



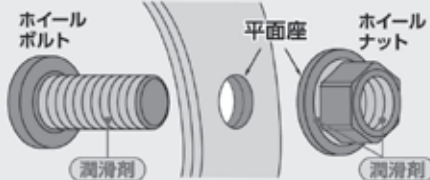

ディスクホイール取付面、ホイールナット当たり面、ハブ取付面（ISO方式では、ハブのはめ合い部も）、ホイールボルト、ナットの錆やゴミ、泥、追加塗装などを取り除きます。

ホイールナット締付け時の
注意点だよ!



④ ホイール締付け方式

ホイールの締付け方式には、球面座で締付ける JIS 方式と、平面座で締付ける ISO 方式があります。また「排出ガス規制・ポスト新長期規制適合」大型車から、左右輪・右ねじとする「新・ISO方式」を採用しました。

| ホイール締付け方式 | ISO方式(8穴、10穴) | JIS方式(6穴、8穴) |
|--------------------|---|--|
| ホイールサイズとボルト本数(PCD) | 19.5インチ：8本(PCD275mm) 22.5インチ：10本(PCD335mm) | 17.5(19.5の一部)インチ：6本(PCD222.25mm) 19.5、22.5インチ：8本(PCD285mm) |
| ボルトサイズ ねじの方向 | M22 左右輪：右ねじ(新・ISO方式) 右輪：右ねじ 左輪：左ねじ(従来ISO方式) | 前輪 M24(または20) 後輪 M20、M30 右輪：右ねじ 左輪：左ねじ |
| ホイールナット 使用ソケット | 平面座(ワッシャー付き)・1種類 33mm(従来ISO方式の一部は32mm) | 球面座・6種類 41mm/21mm |
| ダブルタイヤ | 一つのナットで共締め | インナー、アウターナットそれぞれで締付け |
| ホイールのセンタリング | ハブインロー | ホイール球面座 |
| アルミホイールの履き替え | ボルト交換 | ボルトおよびナット交換 |
| 後輪ダブルタイヤの 締付け構造 |  |  |

詳しい情報は、
日本自動車工業会HPをご覧ください。

新・ISO方式ホイール取扱いガイド
中・大型トラック・バスのホイールナット締付けトルク
車輪脱落防止のための正しい車輪の取扱いについて

▶ http://www.jama.or.jp/user/pdf/iso_wheel_100203.pdf
▶ <http://www.jama.or.jp/user/pdf/wheelnut.pdf>
▶ http://www.jama.or.jp/user/pdf/fall_off_wheel2007.pdf

受検者の皆様へ（重要：必ずご確認ください。）

機器校正日程のお知らせ

自動車検査機器の校正作業を下表の日程で行います。

なお、校正作業中のコースは閉鎖されるため、受検できない自動車がありますのでご注意ください。

◎校正作業日程表◎

| 年月日 | 時間帯 | 校正コース | 校正中受検できない自動車 |
|---------------------|-----|---------|--|
| 平成 31 年 1 月 7 日 (月) | 午後 | 1 コース | ・なし |
| 平成 31 年 1 月 8 日 (火) | 午前 | 二輪コース | ・二輪自動車 |
| | 午後 | D S コース | ・測定が必要な自動車（長さ、幅、高さ、重量等が変更されている自動車） ・側車付二輪自動車及び三輪自動車等 |
| 平成 31 年 1 月 9 日 (水) | 終日 | 2 コース | ・次の①～④いずれかに該当する自動車 ①ホイールベースが 1.8m 未満又は 3.2m を超える自動車 ②車幅が 2.1m 以上の自動車 ③車高が 3.0m 以上の自動車 ④運転者 1 名乗車時の軸重が 2,000kg 以上の自動車 ・トレーラー及びポートトレーラ等 ・3 軸以上の多軸自動車 |

適正検査のためにご協力をお願いいたします。

IV. お知らせコーナー

『国土交通大臣表彰』 受賞おめでとうございます。

平成30年自動車関係功労者国土交通大臣表彰式が平成30年10月25日（木）に国土交通省大会議室において、挙行されました。

本県から多年に亘り、自動車整備業の振興発展に尽力された功績により、事業功労表彰として東予支部所属の有限会社昭和自動車・横井俊幸氏、永年勤続表彰として今治支部所属の共英自動車整備有限会社・村上博文氏が受賞されました。

ここにご披露申しあげますとともに、栄えある大臣表彰の受賞を心からお慶び申しあげます。今後とも、一層ご活躍されますよう、お祈り申しあげます。



平成30年11月吉日

事業主の皆さまへ

四国自動車企業年金基金

理事長 日野 利一

基金加入のご案内

晩秋の候、皆さま益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。

さて、当基金は平成29年6月1日に新規設立いたしました。

現在、自動車業界に従事する経営者、役員及び従業員の皆さまが、年金や退職一時金として受け取ることが出来る企業年金制度をご案内しております。

制度内容につきましては、同封のパンフレットに分かりやすく説明しておりますので、ご一読いただきまして基金制度の導入をご検討いただきますようお願い致します。

新制度では、積み立てた資産管理につきましては、安全性の高い日本生命の一般勘定(最低補償利回りが1.25%プラスアルファの利息)という商品を用いて運用をしております。

また、掛金につきましては毎月積立預金のように各人の仮想口座へ積み立てられます。掛金は全額非課税となり、会社の節税対策や従業員への福利厚生の実現が図れます。

当基金の加入対象事業所は厚生年金保険の適用事業所が対象となります。

今回のご案内で、詳細が聞きたいとか不明な点がございましたら、お気軽に下記までお問い合わせください。

四国自動車企業年金基金

〒791-1113

愛媛県松山市森松町1075-2

TEL (089) 909-3750

FAX (089) 909-3751

全国の整備相談所に寄せられた整備相談事例のご紹介

全国の整備相談所に寄せられた整備相談事例（苦情・問い合わせ含む）のうち、今月は、12件を掲載いたします。

Case 1 ネットで購入した車の仕様が商品説明と違う

平成30年1月25日 鹿児島県 男性

車名：不明 登録年月：不明 走行距離：不明

【相談】

インターネットオークションにて、他県の自動車販売店（おそらく販売のみ）から修復歴無しという車を購入。先日納車されたが、商品説明との相違点がいくつかある事に加え、どうも修復痕（事故）もありそう。今後の対応をどうすれば良いか、教えて欲しい。

【対応】

話を聞くと、今回のケースは販売絡みのことなので、当会からのアドバイスはしかねる旨を伝え、県の消費生活センターを紹介した。

Case 2 中古車の「現状販売」について教えて欲しい

平成30年2月19日 埼玉県 不明

車名：軽自動車 登録年月：平成23年8月

走行距離：不明

【相談】

埼玉県消費生活センター相談員より、中古車を購入したユーザーから次のような相談があった。中古車を「現状販売」で購入したが、購入後リヤ・シートベルトのカバー部品（リトラクター部か？）が付いていないことに気が付いたので中古車販売店に申し出ると、「現状販売」なので有償になると言われた。車に本来

付いているべきものが付いていないのに、「現状販売」と表示してあるので有償になるとの中古車販売店の回答が納得できない。

【対応】

日整連主催の自動車整備相談担当者研修会（平成23年7月21日）資料の中の「売主の瑕疵担保責任」の解説によると、売主には無過失責任があり、販売店がその瑕疵を知っていたか否かは関係がない。従って、「現状販売」の場合も販売店はこの責任を避けることができないので、要求に応じる必要がある旨の内容を消費生活センター担当者に説明した。また、下記2点について付け加え、電話を切った。

- ①目につきやすいカバーが「隠れた瑕疵」に当たるかは不明であること。（現車の確認時は、リヤ・シートが取り外されて確認し易い状態であったが、契約時にはその部品は確認しなかった）
- ②中古車販売店と折り合いがつかない場合、法的に争って経済的に見合う物かどうかとも判断すべきこと。
その後、担当者より連絡は無い。

Case 3 窓口販売した当社にもクレーム対応の責任はあるのか

平成30年2月19日 兵庫県 事業者

車名：不明 登録年月：不明 走行距離：不明

【相談】

ユーザーから、異音が直らなるとクレームになっている。この車の保証修理、異音作業はディーラーに任

せているが、販売窓口は当社なので、当社にも責任があるのか？

<詳細・経緯>

- ・ユーザーは、平成27年3月に当社を通して新車を購入。
- ・平成30年3月まで新車保証期間有り。
- ・これまで保証で、走行中のビビリ音の対策、ミッション異常による交換作業を実施済。

しかし、ビビリ音は解消されず、ディーラー側として「これ以上対応できない」と当社に連絡あり困っている。ユーザーと当社は、「ディーラーが販売している車なので、ディーラーに対応責任があるのではないか」という同じ意見を持っている。この場合、どのように対応したら良いか分からないので相談したい。

【対応】

代理契約の内容を確認して、契約内容の中に保証期間外への対応に関する内容が記載されていないければ、御社はこの問題に入らず、ユーザーとディーラーの間で解決していただくように案内した。

Case 4 保証距離は超えているが保証期間内なので、無償対応して欲しい

平成30年2月23日 兵庫県 男性

車名：トラック 登録年月：平成25年

走行距離：110,000km

【相談】

5年10万km保証で購入した新車のトラック。10万kmになる前にATオイルを交換した方がいいと言われて、言われるままATオイルを交換したが、この度ミッションが壊れ55万円の有償概算見積りが出た。親しい友人は、「トラックは3年、5年で何十万kmも走行するもの。わずか11万kmで壊れるのは欠陥だ」と言う。また、知り合いのディーラーの整備士は「10万kmまでにATオイルを交換することなど普通はない」とも言っていた。私自身、保証の「距離」は過ぎていて

も「期間」が過ぎていないのでATオイル交換のこともあり、無償修理されるべきものと思う。しかし、販売店（ディーラー）は「期間」が過ぎていることを盾に保証対応しようとしなない。ディーラーの言うままオイル交換をしたのに、これでは意味がない。

【対応】

苦情をすべて聞いた後、最初に「当方は金銭トラブルなら一切相談に応じない」と伝えた。そのあと、「『周りの友だちが』とか『ディーラーの整備士が』というような、名前も言えない他人の言を用いないよう、また、あなたの主観も入れず、客観的事実のみ教えて欲しい」と^{たしな}窘めた上で、「保証書に距離または期間のいずれか早い方と書かれていないか？」と問うと、「保証書はない」と言う。「それではあなたの苦情に関する根拠がわからず、話にならない（要はこの類の人に何かアドバイスすると、振興会がこう言った、というように言い方をする可能性が高い）」と電話を切ろうとすると、「ちょっと待って」と言い、しばらく経って「保証書が出てきた」と言った。「（まあ、そんなことだろう）そこに当方が言ったことが書かれていないか？」と尋ねたら、書かれてあると言う。そうすると、ディーラーはその契約通りのことをしているわけで、法的にあなたの訴える苦情内容を保証するいわれはないのではないか？納得できないのであれば裁判になるが、当方からディーラーに内容は確認してみる。折り返し電話するのでしばらく時間が欲しい、と言って一旦電話を置き、ディーラーの担当者に伝えた。すると、すでに内容は把握しており、『対応中』とのことだった。そこで、「当方は金銭的な話には介入しないし、保証継続に関しても一切触れない。ユーザーの言い分はこうだが、契約内容に沿って対応するのがいい」と伝え、相談者には「ディーラーから何らかの連絡があると思うが、円満に解決するならお互いに歩み寄りが必要」とだけ伝えた。

Case 5 走行中にクランクシャフトプーリーのボルトが折れた

平成30年2月27日 大阪府 女性
車名：軽自動車 登録年月：不明
走行距離：102,000km

【相談】

走行中にエンジンから変な音がした後、バッテリーのランプが点いたので側道に止めてJ A Fを呼んだ。「クランクシャフトプーリーの取付ボルトが折れてプーリーが外れVベルトも外れている」とのことで、知り合いの自動車修理工場に搬送して貰った。車内に以前の修理明細があったので見て貰うと、平成28年10月の車検の時にタイミングベルトの交換をしていることがわかった。「正規の締め付けをしていたら、折れることはないと思うが」と言われたので、ディーラーの知り合いに電話したが、「クランクシャフトプーリーボルトが折れるなんて聞いたことがない」とのことで、タイミングベルト交換作業をして貰った他メーカー系のディーラーT店に連絡し車を搬送して貰った。診断内容は同じで「修理見積りを出して連絡します」と言われたので、「タイミングベルトを交換してから1,000kmしか走行していないのに、なぜ有料になるのか？」と聞くと、「1,000kmも走行していたら、タイミングベルト交換作業が原因のわけがない」と言われた。とりあえず修理内容が知りたいので見積りを待っているが、私は再修理だと思っている。構造的なことがわからないので、振興会に電話した。

【対応】

相談者は、「今日は、ディーラーT店は休みだし修理内容がまだ出てないので、見積りを貰ってT店の出方を見てから、もう一度電話させて貰います」と言って電話を切ったが、その後の連絡はない。

Case 6 弁護士から内容証明文書で「通知書」が送られてきた

平成30年3月2日 富山県 事業者
車名：乗用車 登録年月：平成12年
走行距離：約160,000km

【相談】

(平成29年12月11日付け事例の続報)

当時の概要は次の通り。継続検査実施後約4ヶ月で、低速で走行中、左フロント・ローボールジョイントが抜け、走行不能となった。整備工場に苦情を言うと、車検時は点検良好であり、当方に過失は無いと言い、整備保証も対象外と言われた。整備保証書には、10,000km又は6ヶ月とあった。保証対象にならないか？8月の車検時に前兆は無かったのか？（しっかり点検したのか？）といった相談。当時の対応、記録簿にはその項目はレ点となっていて、点検良好の記載であった。保証書には「定期点検を実施した箇所に点検整備作業が原因で不具合が生じた場合…」とあり整備工場は「対象外」と判断したと思われる。「技術情報」2014.9月号 NO.530に「フロントサスペンション・ローボールジョイントの確実な点検整備について」の整備上の注意があり、車種、年式から該当している可能性が高い旨を伝えて、一旦終了。以下、続き。平成30年1月、運輸支局から、「相談者から上記の件の相談があり、整備振興会にも相談があったか？」との確認があった。上記のように対応した旨報告。支局は相談者の車台番号まで確認しており、「技術情報」2014.9月号 NO.530に該当する車台番号であった。更に平成30年3月、整備工場から相談。弁護士から「通知書」が届いて、どう対応すればいいかとの相談。

【対応】

「通知書」をF A Xして貰い内容を確認すると、上記の相談の件について、点検整備が不十分だった事に関する不履行、及び、整備保証による損害賠償の不履行による請求（約63万円：修理代等）、回答が無い場合は法的措置を執る、と記されていた。弁護士が介入

している案件なので、弁護士に相談された方がいいのでは、と返答。知り合いの弁護士に相談してみるとのこと。

Case 7 レスキュー作業後の苦情について

平成30年3月7日 兵庫県 事業者

車名：乗用車 登録年月：不明 走行距離：不明

【相談】

2月12日の大雪の日に京阪神地区から観光で来ていたA（車の名義人ではない）が、「雪で車をスタックさせた」と言って弊社に救援の依頼をしてきた。現場で救援作業を行うために車両フックにワイヤーをかけようとしたところ、フック部分に削った跡があり、作業を行う前にフック部分の写真を撮り（ナンバーは写っていない）、Aに『削れ跡』を確認して貰って“外れる可能性”を口頭で説明。Aは、車が背に腹を変えられない状況だったことから了解したので、弊社は作業を行った。しかし、作業中にフックがちぎれ、その反動で飛んだフックがボデーに当たって傷がついた。この時は救援作業が優先したこともあり、依頼者も傷を納得したのだが、3月6日、Aから、「フックが外れたのは御社の作業ミスによるもので、フック部分の『削れ』は関係ない。傷はもともとついていなかったのだから弁償しろ」という電話がかかってきた。フックの溶接部分が外れたのは削っていたことが原因で、その説明もして作業をした。作業後も納得していたし、苦情も言われなかったことから車の持ち主あたりから入れ知恵されているように思う。弊社に落ち度はないと考えているが、法的にはどうなのか教えて欲しい。

【対応】

Aに『削れ』の「説明をした」とか、「確認して貰った」とか、「写真を撮った」とかも大事だが、自動車整備工場のプロとして、その『削れ』があることで通常のレスキューが行える状況であったのかどうか、他の方法がなかったのかどうか、過失云々も問題になる。こ

の電話だけではアドバイスできるものが何もない。主観ではなく客観的事実を持って専門家に相談した方がいい。当方は専門家ではないのでこれ以上のコメントは差し控えると伝え、相談をここで終えた。

Case 8 身内からの廃車依頼について

平成30年3月7日 兵庫県 事業者

車名：軽自動車 登録年月：不明

走行距離：不明

【相談】

弊社の顧客Aの娘さんから、「父（A）の車を廃車にして欲しい」という依頼があった。廃車理由は、「父親が高齢であること」と「認知症が疑われ始め、事故を起こして他人に迷惑をかけるかもしれない」という懸念からだ。この車、依頼者が身内でもあり廃車してあげたいのだが、本人の了承が取れない。廃車しても構わないか？

【対応】

結論から言うと本人の了承なしに廃車するのは止めた。整備相談ではないので確答は避けるが、本人からの依頼でもないのに軽自動車だからという安易な気持ちで対応するのは整備工場としては正しくないと考える。とはいえ、その娘さんの気持ちもわかるので、娘さんが法定代理人になって“ことを運ぶ”ようアドバイスして欲しい。もちろん、弁護士に委任することになるのでそれなりの金額はかかるが、それは御社への依頼とは別。当会としては御社がトラブルに巻き込まれないような手立てを打つべきだというアドバイスで話を終えたいと言って、電話を切った。

Case 9 ディーラーの対応に憤懣^{ふんまん}

平成30年3月12日 兵庫県 男性

車名：ワンボックス 登録年月：不明

走行距離：不明

【相談】

車検を受けたがブレーキの効きが悪くフワフワ感があったので再入庫して見て貰ったら、「ブレーキ配管内にエアが噛んでいたの、エア抜きを行った」との説明があった。しかし、このことで大変怖い思いをしたのに「検査時は規定値をクリアしており、効きも問題なかった」と説明された。この言い方が気に入らず、強い口調で問いつめたら、「では、どうしろというのか?」と逆に開き直られた。こんな会社が普通に営業しているのか? 貴会から指導できないのか。支局やメーカーのお客さま相談室にも電話したが、「販売店とよく話し合っただけ」というようなことしか言わない。貴会のような団体が強い態度で取り締まれば、ディーラーの態度も改まると思う。

【対応】

当会は取り締まりを行う機関ではない。指導ならできるとは、それも法的な問題があった場合の話。現時点でディーラーに何の問題があったのか皆目わからない。「開き直った口のきき方を注意して欲しいということなら、ここに至るまでのプロセスを確認したい。その上でお客さまの言われていることが事実であれば対応方法を改めるよう指導してみたいが、各社各様、社内方針もあり対応を強制することはできない。とにかく、連絡はしてみたいのでその事業場の電話番号、店長名、対応の責任者もしくは担当者の方が聞きたい」と言ったところ、「それには及ばない」と言う。「それではあなたの言うことが事実かどうか確認できないので、是正を促すこともできないが?」と言うと、「貴会が言ったところで何も変わらないと思う」との捨て台詞を言って電話を切られた。ここで相談を終えたが、実際はこの問答よりかなり執拗な苦情であったことを付け加える。

Case 10 前輪のブレーキパッドを交換後、ブレーキが効かなくなった

平成30年3月13日 大阪府 男性

車名：二輪車 登録年月：不明 走行距離：不明

【相談】

2月末ごろ、息子がバイクショップ（会員外）で前輪のブレーキパッド交換をして貰った。その後すぐにブレーキが効かなくなり、車と衝突しそうになった。車に詳しい友達に話したら、「もぐりのバイク屋ではないか。未認証工場やで」と言われたので、消費者センターに電話したら、振興会を紹介されたので電話した。ブレーキみたいに大事な箇所を整備ミスされて、息子が事故するところだった。死んでいたかと思うと腹が立って、バイクショップに何か罰を与えて貰おうと思い、電話した。

【対応】

始めはかなり怒って話していたが、少しガスが抜けたのか落ち着かれたので質問してみた。「なぜブレーキが効かなくなったのか、原因はわかっていますか?」と聞くと、「前輪のブレーキパッドの取付ピンが外れてパッドがずれてピストンが正しくパッドを締め付けることが出来なかった。組み付けミスだ」と言う。「ブレーキの効かないバイクはそのバイクショップに再修理して貰ったのですか?」と聞くと、「そのバイク屋は信用できないので私が自分で修理した。昔、自分もバイクをいじっていたので」とのこと、パッド交換したバイク屋にミスの状態を確認させていないことがわかった。振興会の立ち位置を説明し、強制力がないこと、そのバイクショップが会員外であることをお伝えしたら、「振興会でもダメなら、どこか国の機関に電話する」と言って、電話を切られた。

Case 11 使用者の所在は不明だが、廃車にする方法はないか

平成30年3月15日 兵庫県 事業者

車名：乗用車 登録年月：不明 走行距離：不明

【相談】

「エンジンがかからなくなった車（使用者の所在不明）が自宅車庫にあるので、廃車・廃棄して欲しいと

いう相談を受けた」と言う会員工場からの相談。車両にはディーラーの所有権が留保されており、ユーザーは使用者から車を借りて乗り続けていた（このあたりの詳細は不明）と言う。使用者の所在が不明なので連絡はもちろん、印鑑証明などの書類も整わないが、何とか廃車・廃棄する方法がないだろうか、と。

【対応】

当会は御社がトラブルに巻き込まれないことが第一なので、依頼者（乗っているユーザー）が弁護士等を雇い、手続きをするべきだと提案した。相談事業者は、「ユーザーはそんなお金はないと言っており、その他の方法もあれこれ提案してみた」と言うが、そのいずれもが適切とは言えないものばかりだったので、当会のアドバイスは『乗っているユーザーが弁護士に委任する』に終始し、相談工場にはそれ以外の方法で介入しないよう念を押して電話を切った。後日、「解体事業者が何とかする（具体的な話があった）と言ってくれたので、任せようと思うが問題ないか？」という問い合わせがあった。前回と同様、「当会としては前回に相談を受けた時にその対応を伝えた。今回も同じで『不可』以外の答えは出せない」と伝え、相談を終えた。

Case 12 レッカー移動の料金は聞いていない

平成30年3月20日 兵庫県 男性

車名：不明 登録年月：不明 走行距離：不明

【相談】

エンジンがかからなくなり、A社にその車の引き取りを依頼した。故障原因は「タイミングベルトの不具合」との話だったが、タイミングベルトはA社で交換していた（と相談者は思っていた）のでA社にクレームでの対応をお願いしたが、A社は、「確かに、他社で購入したりビルドエンジンを弊社（A社）で載せ換えたが、その時にタイミングベルトは交換しておらず（記録がない）、弊社に落ち度はない」と言われ、修理見積書を手渡された。しかし、あまりに高額で驚き、

他社で修理することにした。同時にA社から車の引き上げを求められた。もとよりクレームを念頭に故障車の引き取り修理を依頼したので、他社で修理をするなら車を引き取らなければならないが、自宅に引き上げるにも当方にはその手段がなく、A社に搬送して貰った。ところがこのたび、この搬送費用（故障場所～A社～自宅）の請求書が送られてきた。車を引き上げて貰った際、搬送費用が必要だとは聞いていない。この支払いはしなければいけないのか？

【対応】

論点が見えにくいですが、いくら聞いても話が見えないので当該事業場に話を聞いてみたいと言って、一旦電話を切った。A社に電話し、責任者に話を聞くと「トラブルはタイミングベルトにあり、エンジンは他社で購入したりビルドエンジン。弊社で交換作業は行ったが、その作業に落ち度があったわけではない。今回の修理も他社で行うのであれば弊社が負担するべきものは何もなく、引き取りが有償になるのは当然だと考えている」という話だった。双方の話を聞くと整備工場側の話に理がある。ただ、相談者はその説明がなかったと言っているのだから、その説明をしたか？とA社に聞くと、そこは曖昧で返答を濁す。少々難しい話だが、言った・言わないという世界の話であり、また、金銭も絡むので当会は介入しにくい。双方でよく話し合い、整備工場側には相談者に納得のいく説明（または丸く収まるよう妥協点の提示？）をして欲しいと依頼して電話を切った。その後双方から連絡はない。

スキャンツール活用事業場認定制度がスタートしました

平成25年4月1日よりスキャンツール活用事業場認定[コンピュータ・システム診断認定店]の申請が始まります。認定事業場には下記ツール（のぼり、卓上盾、看板）の掲示が可能となり、お客様に事業場をアピールするツールとして、ご活用いただけます。



のぼり (W600mm×H1,800mm)
2枚一組、竿無し 1,905円 (税抜)



卓上盾 (W180mm×H240mm)
2,857円 (税抜)



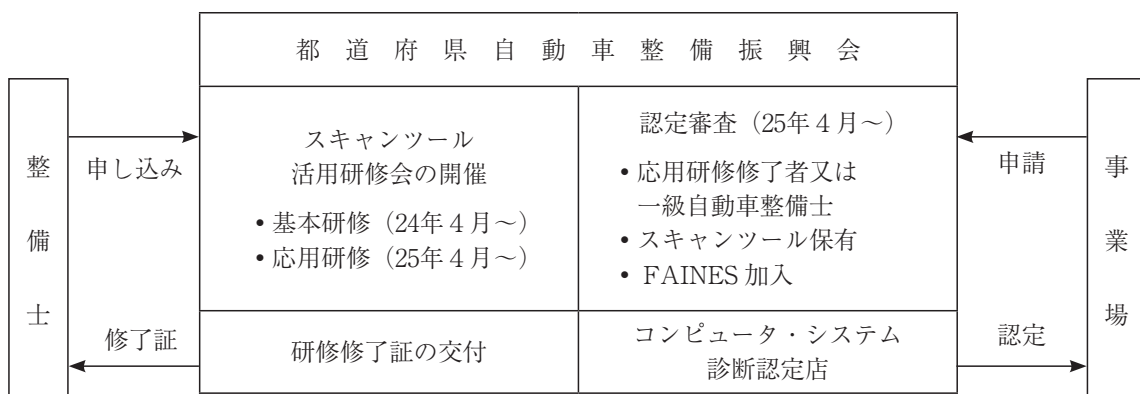
看板 (W600mm×H498mm)
4,333円 (税抜)

- 認定要件**
- ① スキャンツール応用研修修了者
又は、一級小型自動車整備士が1名以上勤務していること。
 - ② スキャンツールを保有していること。
(J-OBD II対応、DTCの読み取り・消去、作業サポート、フリーズフレームデータ、データモニター、アクティブテストの機能を有するもの。)
 - ③ FAINES 通常会員に加入していること。
 - ④ 振興会会員であること。
 - ⑤ 上記ツール（のぼり、卓上盾、看板）のどれか一つ以上の購入

申請に必要なもの

- ・ 申請用紙⇒ホームページ又は、次ページをコピーしてください。
 - ・ スキャンツールの写真
 - ・ 応用研修修了証又は一級小型自動車整備士の合格証の写し（コピー）
- * 認定には数日お時間をいただきますので、あらかじめご了承ください。

スキャンツール活用事業場認定制度フローチャート



スキャンツール活用事業場認定申請書

【コンピューター・システム診断認定店】

平成 年 月 日

住所

電話番号

認証番号

事業場名

⑩ FAINES 会員番号

1. 応用研修修了者又は一級整備士【応用研修修了証又は一級整備士合格証書のコピーが必要となります。】

| | |
|----------------------|---------------------------|
| 応用研修修了者又は一級整備士 氏名 | 応用研修修了証番号又は一級整備士合格証 番号 |
|----------------------|---------------------------|

2. 保有スキャンツール【写真が必要となります。】

| | | |
|-------|-----|---------|
| メーカー名 | 機種名 | シリアル NO |
|-------|-----|---------|

保有する機能に○をつけてください。

| | | | | | |
|---------------|--|---------|--|--------------|--|
| J - OBD II 対応 | | データモニター | | フリーズフレームデーター | |
| DTC 読み取り・消去 | | 作業サポート | | アクティブテスト | |

3. 認定ツール【1つ以上の購入が必要となります。】

| | | |
|-------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|
| 看板 (N43720024) 4,333円 (税抜) | 卓上盾 (N43710024) 2,857円 (税抜) | のぼり旗 (N43730024) 1,905円 (税抜) |
| 枚 | 枚 | (2枚一組・竿なし (注)) セット |

* ツール代金は後日、商品と引き換えさせていただきます。

* 振興会記入欄

| | |
|--------------------|----|
| 振興会認定日 平成 年 月 日 | 備考 |
|--------------------|----|

愛媛県自動車整備振興会

技術相談窓口相談ルール厳守のお願い 並びに厳守事項と依頼書の一部変更について

平成29年9月1日に各ディーラー技術相談窓口担当者と振興会技術委員会委員による「技術相談窓口担当者意見交換会」を開催しました。

その際、各ディーラー相談窓口の実態と要望を伺ったところ、次の通り現状は、各担当者から同じような実態と要望がありましたので、再度次ページの『技術相談にあたっての厳守事項』を確認のうえ、相談をお願いします。

今回、『技術相談にあたっての厳守事項』と『整備技術相談依頼書』の一部変更しましたので、併せてお知らせします。なお、アンダーライン部分が変更箇所となります。

各ディーラー技術相談窓口の現状

・FAXなしで電話での問い合わせが非常に多い。

→回答するための資料などが準備できないため、回答に時間がかかってしまいます。また、車両情報がなければ装備などもわからないため、どこを確認すればいいかの範囲が広がってしまいます。

・現車の点検、確認等を行わず、症状だけで答えを聞いてくる。

→担当者が実車を確認しているわけではないので、不具合部位の推定範囲を小さくするために、点検内容や問診内容が重要になります。その情報が少ないほど推定範囲は広がります。車の部品個数は約5万にもなります。その中から少しでも推定範囲を小さくしたいものです。

・相談時間外（昼休みや夜の業務時間外など）に問い合わせがある。

・問い合わせ者の都合で時間をせかされる。

→担当者の業務は相談窓口の対応ではありません。自社の仕事を行いながら平行して相談にのっていただいております。同時に行う業務も多数あります。時には出張もあります。相談者の先にお客様が待っているのも知っています。相談者には相談者の、担当者には担当者の都合があります。相談者、担当者、どちらも少しでも円満に話がすすむように、また、ユーザーにご不便をかけないためにも、ルールを守りましょう！

厳守事項

FAX前に担当者にFAXを送る事を電話で伝え、FAXを送る。

FAXが届かない場合は、相談に応じません。

* **相談後は、結果を報告しましょう！** 担当者も人間です。相談ルールを守り、結果の報告があれば、次回も丁寧に相談にのっていただけるでしょう！

必ず守ってください！

技術相談にあたっての厳守事項

厳守事項を守らない方は、技術相談に応じられません。

1. 事前に相談窓口担当者に電話し、これから『技術相談依頼書』（別紙）をFAXすることを伝えます。その際に **社名、担当者名** を申し出てください。**FAXによる事前相談がないと、相談に応じられません。**
2. 事前に **基本点検、ダイアグ診断** 等を備え付けの整備マニュアルや技術資料又はF A I N E S（ファイネス：整備情報システム）で確認して点検を行い、『技術相談依頼書』に必要事項（点検結果等）をもれなく記入し、相談窓口担当者にFAXしてください。
3. 相談は、上記2. で基本点検、ダイアグ診断等を行った、整備主任者、2級整備士で **技術に関して詳しい方** が行ってください。
4. 相談時間帯は、**午前10時～午後4時** までとし、昼食時（12時～13時）は避けること。
5. 相談内容は、原則として **15分以内** で行うこととします。
6. 担当者が休みの場合があります。予めご了承ください。
7. 取扱車種以外の相談、質問はしないでください。
8. **タイミングベルト** 及び **セキュリティー関係**（イモビライザ、スマートキー等）の相談は **お断りします**。（タイミングベルトは、商工組合でマニュアルをお買い求めいただくか、F A I N E Sにご加入ください。）
9. 諸元・基準値及び整備料金に関する相談は、お断りします。
10. フリーダイヤルでの技術相談はお断りします。
11. 整備マニュアル等自動車メーカーの著作物をコピー、FAXすることは自動車メーカーの著作権を侵害する恐れがありますので、相談に当たって、これらを要求することは厳に慎んでください。
12. 相談後は、相談窓口担当者に結果報告とお礼のFAXをしてください。

様

整備技術相談依頼書

| | | | |
|--------|----------|------------|----------|
| 問い合わせ日 | 平成 年 月 日 | FAINES加入状況 | 加入済み・未加入 |
| 事業場名 | | 担当者名 | |
| | | 認証番号 | 70- |
| TEL | | FAX | |

| | | | | | |
|---------------|--|--------|--|--------|--|
| 車種名 | | 初度登録年月 | | エンジン型式 | |
| 型式 | | 型式指定 | | 類別区分 | |
| 車台番号 | | | | 走行距離 | |
| コーションプレートフル型式 | | | | | |

相談内容（症状、トラブル相談、希望資料等、できるだけ具体的に記入）

| | | | | | | | |
|-----------------------|----------------|------------|--------------|------------|---------|----------|---------------------------|
| いつ、どんなとき 発生するか | 始動時 アイドリング時 | 冷間時 加速時 | 暖気途中 一定速時 | 暖機後 減速時 | 常時 他 | 時々 時々 | 警告灯の状態 (時々・常時) 点灯・点灯せず |
| 症状： | | | | | | | |

確認・点検実施内容

| |
|-----------------------|
| 基本点検結果（ ） |
| 自己診断結果（ ） |
| |
| |
| |
| |
| |
| |

結果報告書

| | |
|--|----------|
| 結果報告日 | 平成 年 月 日 |
| 結果報告内容 | |

(注) FAXによる事前相談がないと、相談に応じられません。

H27年9月作成

インターネットを利用して自動車整備に必要な情報をゲット！！



FAINESでできること

- メーカーのマニュアルが直接閲覧できる。
- 故障整備事例&アドバイス情報を入手できる。
- 各車種の主要諸元値、点検基準値、標準作業点数が確認できる。
- リコール情報が入手できる。
- e t c



入会金（初回のみ） 12,000円
基本料金（月額） 1,500円 （3カ月毎の引き落とし）

FAINES に関するお問合せは、自動車整備振興会技術・教育課まで。

※ 表示金額は全て消費税抜きの金額です



V.
整備技術
関係情報



FAS技術相談NEWS

当該技術相談は(一社)福岡県自動車整備振興会のご協力により情報提供を受けたものです。

「サブ・バッテリーは？」

平成20年式レクサスGS450h（車両型式DAA-GWS191、エンジン型式2GR-FSE、走行距離119,500km）でアクティブ・スタビライザーについてトラブル相談を受けた。

状況を確認すると、マスタ・ウォーニング・インジケータ・ランプ点灯、マルチインフォメーション・ディスプレイに「アクティブ・サスシステム・チェック」が表示しているが走行には特に影響はなさそうだった。



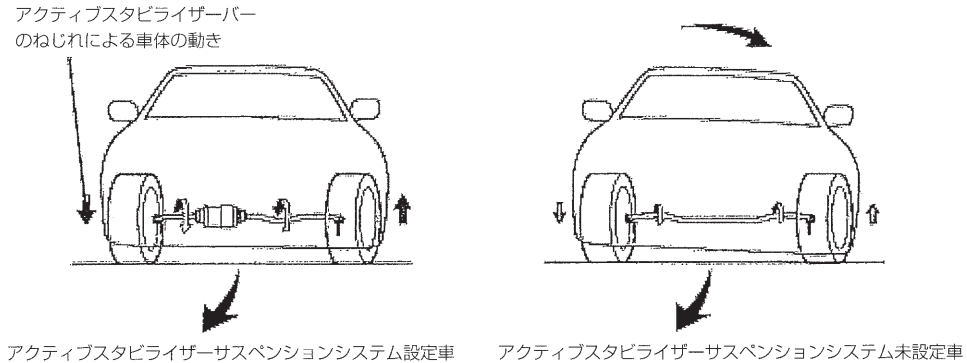
「アクティブ・サス・システム」とはあまり聞いたことがないシステムなので、資料を確認してみると、旋回時の横加速度に応じて前後のスタビライザーバーに設けられたアクチュエーターの出力トルクを制御し、前後のスタビライザーのロール剛性配分を最適に制御することで、旋回時のロールを低減し安定した旋回姿勢と高いコーナリング性能を実現したと記載があった。（スタビライザーにも電子制御が使われているとは思ってもいなかった。）

初めにインジケータ・ランプ等が点灯していたので、外部診断機（スキャンツール）を使用しダイアグノーシス・コードを確認してもらうと**C194E（サブ・バッテリー劣化異常）**を表示する。早速、トランク内にバッテリー（補機バッテリー）があったので点検すると正常だった。修理書で確認してみるとトランクルームのフロア・マット下部のツール・ボックスの下に（スペア・タイヤ搭載の部分）アクティブ・スタビライザーのサブ・バッテリーを搭載しているように記載されていた。サブ・バッテリーをバッテリー・テスタで点検すると劣化していたので、バッテリーを交換するとダイアグノーシス・コードも入力しなくなり正常に戻った。

この車両はハイブリッド車のためトランクルーム内に補機バッテリー（S65D26L）のほかにアクティブ・スタビライザー専用のサブ・バッテリー（S46A24L）が搭載されていた。最近の車両は標準のバッテリーのほかに今回の車両のように、特定の機構専用のバッテリーが搭載されていたり、アイドリング・ストップ車等には始動時の電圧降下を補うためにブースト・コンバータや補助電源モジュール等の名称でサブ電源（バッテリーの形状ではないタイプ）が搭載されている場合があります。電源系統が関連する作業では、標準のバッテリー以外にも電源がある場合がありますので作業時は修理書等を確認することが必要と思われます。

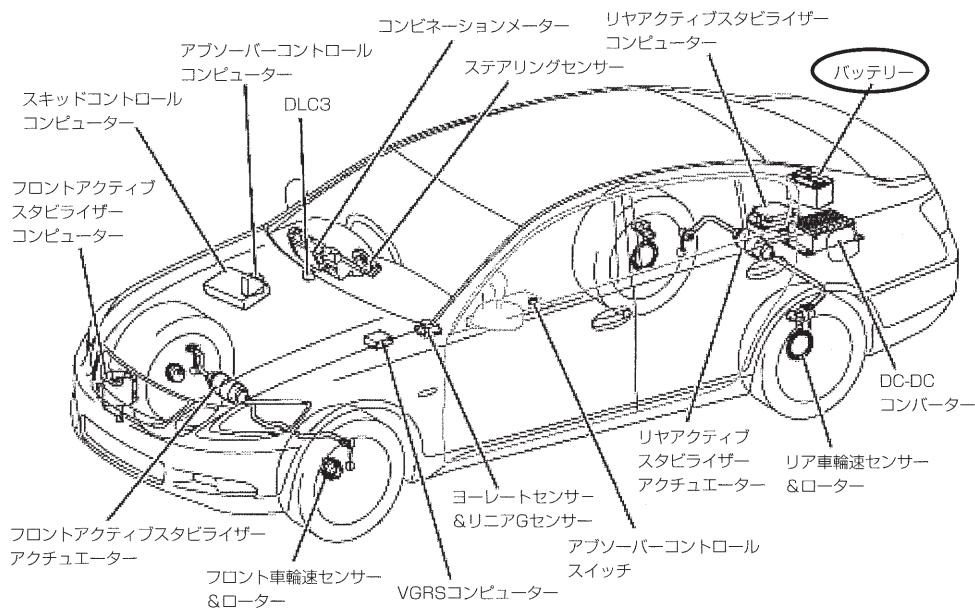
アクティブスタビライザーサスペンションシステム概要

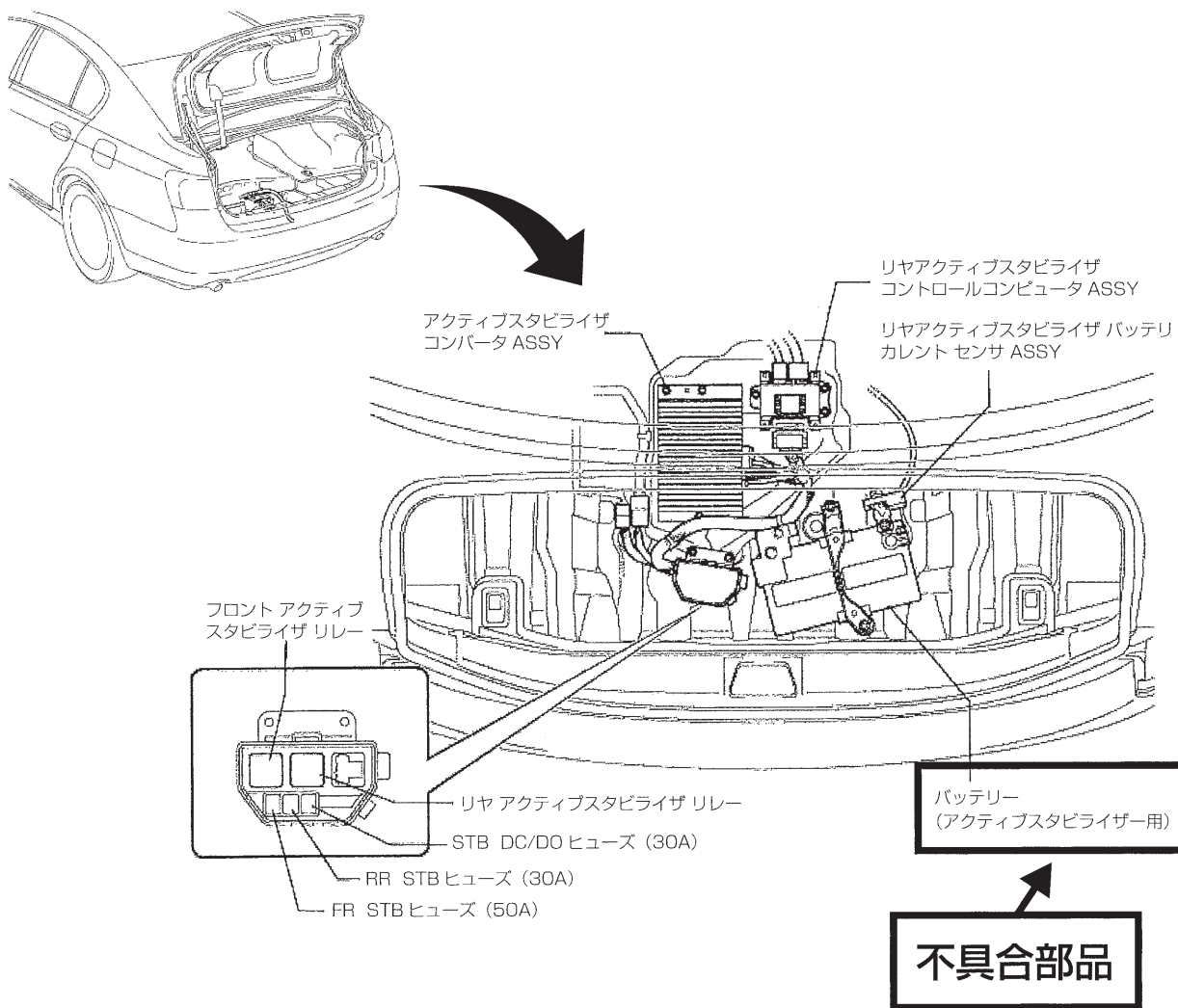
- アクティブスタビライザーサスペンションシステムを標準設定しました。
- 旋回時の横加速度に応じて前後のスタビライザーバーに設けられたアクチュエーターの出力トルクを制御し、前後のスタビライザーバーのロール剛性配分を最適に制御することで、旋回時のロールを低減し安定した旋回姿勢と高いコーナリング性能を実現しました。



主要構成部品と機能

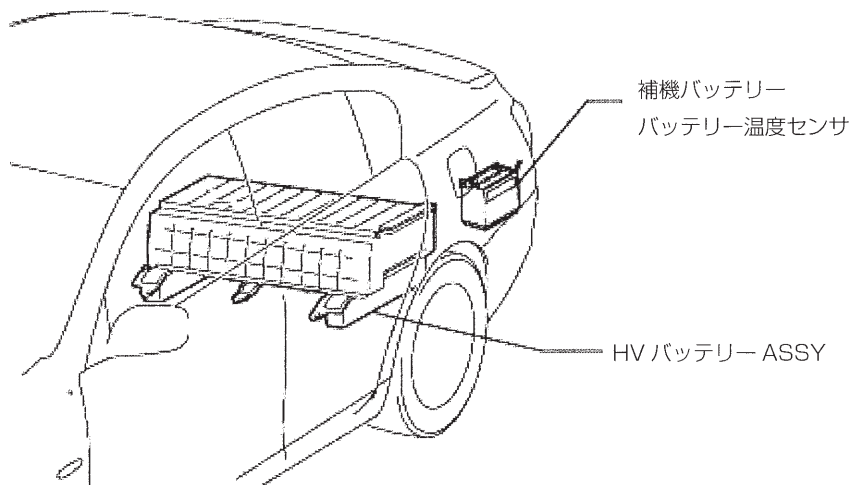
- アクティブスタビライザーコンピューターは、フロントは右側のサイドメンバー付近、リヤはラゲージルーム内に配置されており、それぞれフロント、リヤのアクティブスタビライザーアクチュエーターを駆動します。
- アクティブスタビライザーコンピューターは、ステアリングセンサーと車輪速センサー、および実横加速度からの信号により制御量を演算し、アクティブスタビライザーアクチュエーターへの出力トルクを前後それぞれ算出します。
- さらに、各センサーからの信号により、この出力トルクとなるように前後のスタビライザーバーの振れ角度を演算し、アクティブスタビライザーアクチュエーターを駆動します。
- また、NAVI・AI-AVSと連動しており、アブソーバーコントロールスイッチによりSPORTモードが選択されると、アクティブスタビライザーコンピューターは、よりロールを抑え操舵追従性をさらに高めるように制御します。
- 各センサー、アクチュエーターおよびアクティブスタビライザーコンピューター等の構成部品を以下の通り配置しました。





参 考

その他のバッテリー搭載位置



街頭検査実施結果のお知らせ

愛媛運輸支局、警察、自動車技術総合機構、軽自動車検査協会及び振興会支部会員の皆様方のご協力により街頭検査を実施し、整備不良車、違法改造車の排除と「自動車の保守管理責任の啓蒙と点検整備の重要性、必要性等」の指導を行いましたので、下記の通りご報告いたします。

・ ・ お疲れ様でした ・ ・

実施日時 平成30年10月16日（火） 14時00分～16時00分
実施場所 伊予郡砥部町川井10 国道33号 砥部検問所
協力支部 中予支部（33号線北・56号線ブロック）
出動人数 国土交通省4名、警察9名、自動車機構1名、振興会会員7名
振興会事務局1名、その他5名

合計出動人数 27名

検査車両数 124台
不良車両数 4台 ……………不良車両数の割合3.2%

整備命令交付車両数 0台

検査証有効期間切れ車両数 0台

定期点検整備未実施件数 15件…………未実施車両数の割合12.1%
特種車両警告書件数 0件
整備不良車両関係（口頭警告件数） 4件 車両法第54条
整備不良車両関係（命令交付件数） 0件 車両法第54条
不正改造車両関係（口頭警告件数） 0件 車両法第54条の2
不正改造車両関係（命令交付件数） 0件 車両法第54条の2

装置別の保安基準不適合箇所数内容

・ 電気・灯火類 4件

※合計不良箇所件数 4件



平成30年度 検査台数報告

(平成30年9月分)

登録自動車

| 平成30年 月 別 | 新 規 | | 継 続 | | 計 | | 4月よりの累計 | |
|--------------|-------|-------|--------|--------|--------|-------|---------|--------|
| | 指定 | 持込 | 指定 | 持込 | 指定 | 持込 | 指定 | 持込 |
| 9月 | 398 | 577 | 14,724 | 2,136 | 15,122 | 2,713 | 89,271 | 18,491 |
| 対前年同月比 | 89.2% | 98.8% | 90.9% | 100.0% | 90.8% | 99.8% | 90.6% | 113.9% |
| 前年同月 | 446 | 584 | 16,200 | 2,135 | 16,646 | 2,719 | 98,492 | 16,228 |

軽自動車

| 平成30年 月 別 | 新 規 | | 継 続 | | 計 | | 4月よりの累計 | |
|--------------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|---------|--------|
| | 指定 | 持込 | 指定 | 持込 | 指定 | 持込 | 指定 | 持込 |
| 9月 | 417 | 202 | 12,273 | 2,712 | 12,690 | 2,914 | 79,347 | 18,442 |
| 対前年同月比 | 100.5% | 92.7% | 92.3% | 94.4% | 92.5% | 94.2% | 94.6% | 96.2% |
| 前年同月 | 415 | 218 | 13,298 | 2,874 | 13,713 | 3,092 | 83,858 | 19,173 |

登録車・軽

| 平成30年 月 別 | 新 規 | | 継 続 | | 計 | | 4月よりの累計 | |
|--------------|-------|-------|--------|-------|--------|-------|---------|--------|
| | 指定 | 持込 | 指定 | 持込 | 指定 | 持込 | 指定 | 持込 |
| 9月 | 815 | 779 | 26,997 | 4,848 | 27,812 | 5,627 | 168,618 | 36,933 |
| 対前年同月比 | 94.7% | 97.1% | 91.5% | 96.8% | 91.6% | 96.8% | 92.5% | 104.3% |
| 前年同月 | 861 | 802 | 29,498 | 5,009 | 30,359 | 5,811 | 182,350 | 35,401 |

平成30年9月の 四国の自動車保有台数と販売状況（速報）

四国運輸局

| | | 徳 島 | 香 川 | 愛 媛 | 高 知 | 計 | | | |
|-----------------------|--------------------------------------|------------------|---------|-----------|-----------|-----------|-------|-------|-------|
| 検 査 自 動 車 | 前年同月末車両数 | 315,851 | 403,360 | 492,191 | 254,820 | 1,466,222 | | | |
| | 前月末車両数 | 315,078 | 403,092 | 490,762 | 254,119 | 1,463,051 | | | |
| | 登 録 自 動 車 | 新 規 登 録 | 新 車 | 前 月 | 1,217 | 1,660 | 2,191 | 1,079 | 6,147 |
| | | | | 当 月 | 1,684 | 2,115 | 2,641 | 1,453 | 7,893 |
| | | | | 前月比 | 138.4 | 127.4 | 120.5 | 134.7 | 128.4 |
| | | 中 古 | 前 月 | 438 | 678 | 762 | 338 | 2,216 | |
| | | | 当 月 | 387 | 629 | 629 | 337 | 1,982 | |
| | | | 前月比 | 88.4 | 92.8 | 82.5 | 99.7 | 89.4 | |
| | | 計 | 前 月 | 1,655 | 2,338 | 2,953 | 1,417 | 8,363 | |
| | | | 当 月 | 2,071 | 2,744 | 3,270 | 1,790 | 9,875 | |
| | | | 前月比 | 125.1 | 117.4 | 110.7 | 126.3 | 118.1 | |
| | 抹消登録 | 1,465 | 1,913 | 2,480 | 1,120 | 6,978 | | | |
| | 管轄変更（入） | 615 | 1,063 | 1,262 | 436 | 3,376 | | | |
| | 管轄変更（出） | 729 | 1,433 | 1,582 | 633 | 4,377 | | | |
| | 小型二輪車増減 | 16 | 47 | 68 | 17 | 148 | | | |
| 当月末車両数 | 315,586 | 403,600 | 491,300 | 254,609 | 1,465,095 | | | | |
| 対前年同月比 | 99.9 | 100.1 | 99.8 | 99.9 | 99.9 | | | | |
| 対前月比 | 100.2 | 100.1 | 100.1 | 100.2 | 100.1 | | | | |
| 軽 自 動 車 | 前年同月末車両数 | 309,308 | 386,838 | 533,541 | 312,738 | 1,542,425 | | | |
| | 前月末車両数 | 309,510 | 388,065 | 534,616 | 312,448 | 1,544,639 | | | |
| | 検 査 対 象 軽 自 動 車 | 届 出 | 新 車 | 前 月 | 977 | 1,509 | 1,930 | 1,129 | 5,545 |
| | | | | 当 月 | 1,321 | 2,128 | 2,741 | 1,669 | 7,859 |
| | | | | 前月比 | 135.2 | 141.0 | 142.0 | 147.8 | 141.7 |
| | | 中 古 | 前 月 | 426 | 485 | 747 | 402 | 2,060 | |
| | | | 当 月 | 362 | 422 | 619 | 390 | 1,793 | |
| | | | 前月比 | 85.0 | 87.0 | 82.9 | 97.0 | 87.0 | |
| | | 計 | 前 月 | 1,403 | 1,994 | 2,677 | 1,531 | 7,605 | |
| | | | 当 月 | 1,683 | 2,550 | 3,360 | 2,059 | 9,652 | |
| | | | 前月比 | 120.0 | 127.9 | 125.5 | 134.5 | 126.9 | |
| | 検査証返納 | 1,155 | 1,498 | 2,205 | 1,173 | 6,031 | | | |
| | 転入・転出 | 28 | -134 | -94 | -129 | -329 | | | |
| | 軽二輪車増減 | 41 | 39 | 77 | 42 | 199 | | | |
| | 当月末車両数 | 310,107 | 389,022 | 535,754 | 313,247 | 1,548,130 | | | |
| 対前年同月比 | 100.3 | 100.6 | 100.4 | 100.2 | 100.4 | | | | |
| 対前月比 | 100.2 | 100.2 | 100.2 | 100.3 | 100.2 | | | | |
| 総 合 計 | 前年同月末車両数 | 625,159 | 790,198 | 1,025,732 | 567,558 | 3,008,647 | | | |
| | 前月末車両数 | 624,588 | 791,157 | 1,025,378 | 566,567 | 3,007,690 | | | |
| | 当月末車両数 | 625,693 | 792,622 | 1,027,054 | 567,856 | 3,013,225 | | | |
| | 対前年同月比 | 100.09 | 100.31 | 100.13 | 100.05 | 100.15 | | | |
| | 対前月比 | 100.18 | 100.19 | 100.16 | 100.23 | 100.18 | | | |

小型二輪車増減欄は、当月の小型二輪車の増減車両数の差引値

検査対象軽自動車の転入・転出欄は、当月の検査対象軽自動車の転入・転出による増減車両数の差引値

軽二輪車増減欄は、当月の軽二輪車の転入・転出による増減車両数を除いた増減車両数の差引値（速報値）

総合計の対前年同月比及び対前月比は、変化が小さいため小数点以下第2位まで算出している