

令和4年度路上故障の実態調査結果

国土交通省では、自動車の不具合に対するユーザーの関心を高め、適切な使用や保守管理及び不具合発生時の適切な対応が促進されることを目的として、(一社)日本自動車連盟(JAF)の協力のもと、令和4年9月から11月までの間に発生した自動車の路上故障について、装置別及び部位別の故障発生状況の分析を行いましたので、その分析結果を表1～表3及び図1に示します。

道路別の路上故障発生件数及び割合についてまとめたものを表1及び図1に示します。表1の「一般道路」の装置別故障発生件数の割合をみると、①電気装置39.2%(前年40.0%)、②走行装置33.7%(前年32.4%)、③エンジン本体8.4%(前年8.2%)と、電気装置による故障発生件数の割合が最も高くなっています。また、表1の「高速道路」では、①走行装置50.9%(前年49.4%)、②燃料装置13.7%(前年13.5%)、③電気装置10.9%(前年10.8%)と、走行装置による故障発生件数の割合が最も高くなっています。

このように、「一般道路」と「高速道路」では路上故障の発生状況に違いがみられます。

表1 道路別装置別故障発生件数及び割合

| No. | 装置名 | 発生件数 (件) | | |
|-----|--------|----------------|-------------|----------------|
| | | 一般道路 | 高速道路 | 全体 |
| 1 | 電気装置 | 33,613 (39.2) | 59 (10.9) | 33,672 (39.0) |
| 2 | 走行装置 | 28,955 (33.7) | 276 (50.9) | 29,231 (33.8) |
| 3 | エンジン本体 | 7,175 (8.4) | 57 (10.5) | 7,232 (8.4) |
| 4 | 燃料装置 | 7,125 (8.3) | 74 (13.7) | 7,199 (8.3) |
| 5 | 動力伝達装置 | 3,540 (4.1) | 30 (5.5) | 3,570 (4.1) |
| 6 | 冷却装置 | 2,623 (3.1) | 26 (4.8) | 2,649 (3.1) |
| 7 | 電子制御装置 | 1,002 (1.2) | 4 (0.7) | 1,006 (1.2) |
| 8 | 潤滑装置 | 734 (0.9) | 16 (3.0) | 750 (0.9) |
| 9 | 制動装置 | 709 (0.8) | 0 0.0 | 709 (0.8) |
| 10 | かじ取り装置 | 376 (0.4) | 0 0.0 | 376 (0.4) |
| | 総計 | 85,852 (100.0) | 542 (100.0) | 86,394 (100.0) |

※表1内の()は、各総計に対する発生件数割合(%)を示す。

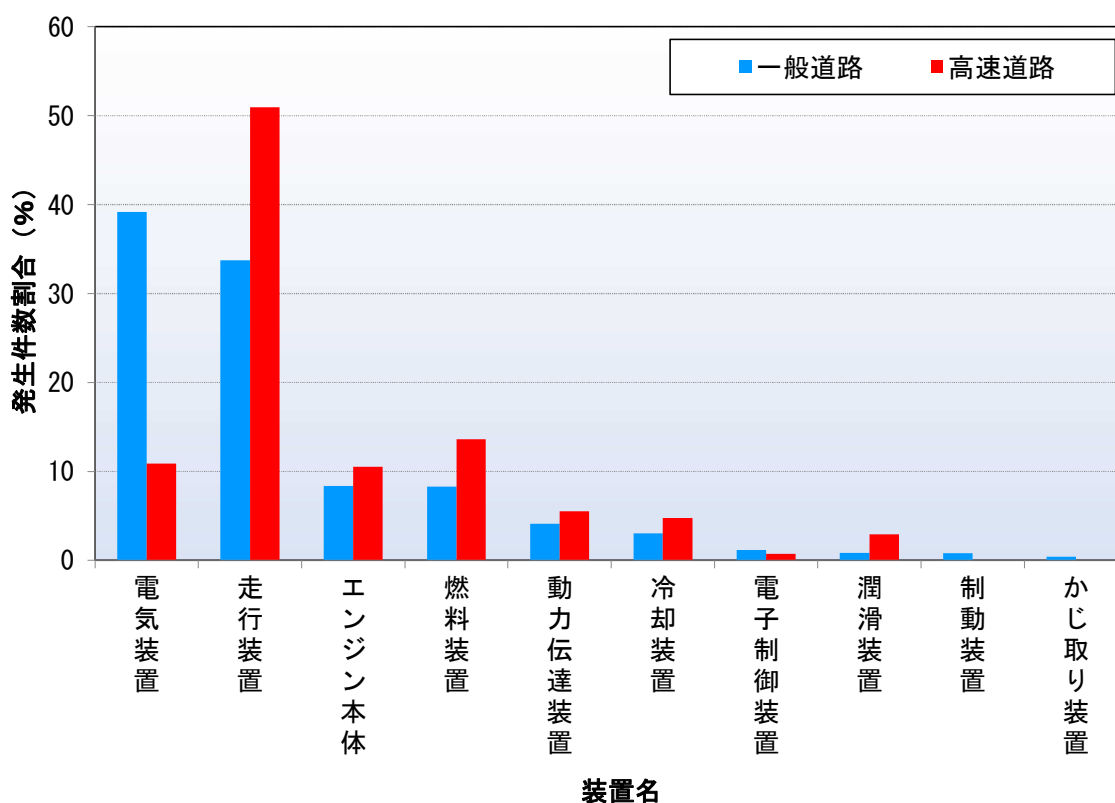


図1 道路別装置別故障発生件数の割合

次に、道路別に路上故障部位別発生件数の割合をまとめたものを表2及び表3に示します。

表2の「一般道路」についてみると、①タイヤ33.4%（前年32.1%）、②バッテリー29.0%（前年29.7%）、③オルタネータ4.8%（前年4.9%）となっており、表3の「高速道路」については、①タイヤ50.6%（前年49.0%）、②オルタネータ3.9%（前年4.3%）、③冷却水3.0%（前年4.0%）及び潤滑油3.0%（前年3.7%）となっています

「一般道路」、「高速道路」どちらにおいてもタイヤの故障発生件数の割合が高く、過去の統計からもタイヤの故障発生件数の割合が高いことから、走行前にタイヤの摩耗量や外観の傷の確認及び空気圧の確認等の日常点検を確実に実施することにより、このような路上故障の発生を減らす事ができると考えられます。

また、「一般道路」については、バッテリーの故障発生件数の割合も高くなっています。

その中でも、過放電の割合がバッテリー故障全体の74.3%（前年75.1%）を占めており、バッテリーの長期使用による劣化、あるいは電装品の複数同時使用等によりオルタネータからの発電量を超えて電力を消費する状況が続くことで、バッテリーが過放電状態になったことが原因であると考えられます。

表2 一般道路における故障部位別発生件数の割合

| 順位 | 部位 | 発生率 | 主な故障状況 |
|----|-------------------|-------|---|
| 1 | タイヤ | 33.4% | <ul style="list-style-type: none"> ■パンク、バースト ■空気圧不足 |
| 2 | バッテリー | 29.0% | <ul style="list-style-type: none"> ■過放電 ■破損、劣化 ■端子部接続不良 ■液不足 |
| 3 | オルタネータ | 4.8% | <ul style="list-style-type: none"> ■ブラシ不良 ■レギュレータ不良 ■ダイオード不良 ■コイル断線 |
| 4 | 冷却水 | 1.6% | <ul style="list-style-type: none"> ■不足、水漏れ ■汚れ ■凍結 |
| 5 | クラッチ | 1.3% | <ul style="list-style-type: none"> ■すべり ■オイル漏れ ■ワイヤ（リンク）不良 ■切れ不良 |
| 6 | トランスミッション（A/T） | 1.2% | <ul style="list-style-type: none"> ■ギヤ操作不能 ■オイル漏れ・不足 ■異音 |
| 7 | スタータ | 0.9% | <ul style="list-style-type: none"> ■リレー不良 ■端子部接続不良 ■かみ合い不良 ■イグニッションスイッチ不良 |
| 8 | 潤滑油 | 0.9% | <ul style="list-style-type: none"> ■オイル不良 ■オイルパンからの漏れ |
| 9 | ファンベルト | 0.6% | |
| 10 | ベルト駆動機器・プーリーのステー類 | 0.5% | <ul style="list-style-type: none"> ■取り付けボルト脱落 ■破損 |
| | その他 | 25.8% | |

表3 高速道路における故障部位別発生率

| 順位 | 部位 | 発生率 | 主な故障状況 |
|----|-----------------|-------|---|
| 1 | タイヤ | 50.6% | <ul style="list-style-type: none"> ■パンク、バースト ■空気圧不足 |
| 2 | オルタネータ | 3.9% | <ul style="list-style-type: none"> ■ブラシ不良 ■レギュレータ不良 ■ダイオード不良 ■コイル断線 |
| 3 | 冷却水 | 3.0% | <ul style="list-style-type: none"> ■不足、水漏れ ■汚れ ■凍結 |
| 3 | 潤滑油 | 3.0% | <ul style="list-style-type: none"> ■オイル不良 ■オイルパンからの漏れ |
| 5 | トランスミッション (A/T) | 2.2% | <ul style="list-style-type: none"> ■ギヤ操作不能 ■オイル漏れ・不足 ■異音 |
| 6 | クラッチ | 2.0% | <ul style="list-style-type: none"> ■すべり ■オイル漏れ ■ワイヤ（リンク）不良 ■切れ不良 |
| 7 | バッテリー | 1.3% | <ul style="list-style-type: none"> ■過放電 ■破損、劣化 ■端子部接続不良 ■液不足 |
| 8 | IGコイルイグナイタ | 0.7% | |
| 8 | ファンベルト | 0.7% | |
| 8 | ホース類 | 0.7% | |
| | その他 | 31.9% | |