

第一章 整備事業関係

1. 点検整備料金の請求に関する注意喚起について

国自整第83号
平成28年7月1日

一般社団法人日本自動車整備振興会連合会会長 殿

国土交通省自動車局整備課長

点検整備料金の請求に関する注意喚起について

今般、大阪府内の自動車分解整備事業者が、メンテナンス契約を交わしたリース会社に対し、平成16年6月から平成27年12月までの長期間にわたり合計2,000件以上、整備作業又は交換していない部品の料金を水増し請求していた事案が判明しました。

当該事案は、道路運送車両法第91条の3及び同法施行規則第62条の2の2に規定されている自動車分解整備事業者の遵守事項違反に該当し、自動車整備事業全体の社会的信頼を失墜させ、かつ、点検整備の促進を根幹から揺るがしかねない行為であり、誠に遺憾であります。

つきましては、同様な事案の発生を未然に防止するため、点検整備料金の請求が適切に実施されているかを社内点検し、従業員の教育を含めた適切な管理を徹底するよう貴会傘下会員に対して注意喚起していただくようお願いいたします。

2. ホイール・ボルト折損による大型自動車等の車輪の脱落事故防止について

国自整第206号の2
平成28年11月4日

一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会 会長 殿

国土交通省自動車局整備課長

ホイール・ボルト折損による大型自動車等の車輪の脱落事故防止について

標記については、昨年、適正な車輪脱着作業の再徹底及び大型自動車（車両総重量8トン上の貨物自動車又は乗車定員30人以上の乗合自動車）の使用者による適切な保守管理の実施の啓発を図ることを目的として、（一社）日本自動車工業会、（一社）日本自動車車体工業会及び（一社）日本自動車タイヤ協会とともに周知・啓発用資料「ストップ!!ザ・車輪脱落事故」（別添）を作成するとともに、「大型自動車のホイール・ボルト折損による車輪の脱落事故防止について」（平成27年9月10日付、国自整第196号）により、これを活用する等して、大型自動車の適正な車輪脱着作業を貴会傘下会員に対して徹底するよう要請していたところです。

（大型自動車に係る平成27年度の事故の状況）

今般、国土交通省が平成27年度と同種事故の発生状況を調査したところ、発生件数は41件で、前年度に比べ4件減となっているものの、ほぼ横ばいで厳しい状況となりました。

同事故の分析を行った結果、同事故の直近に行われた車輪脱着作業は、タイヤ交換やタイヤローテーション等の作業が28件（68.3%）、定期点検整備や臨時整備が8件（19.5%）となっており、また作業の実施者は、大型自動車ユーザーが22件（53.7%）、整備工場が9件（22.0%）、タイヤ専門店が5件（12.2%）となっていました。更に車輪脱着作業後2月以内に発生した事故件数は30件（73.2%）です。

平成27年11月～平成28年3月の冬期に24件と多発しており、積雪地域での発生が高い傾向にありました。

(中型トラック等に係る事故)

本年 9 月 27 日に、中央自動車道において中型トラックの車輪が脱落し、後続のトラックの運転者に衝突し、運転者が重体となる事故が発生(事故原因は明らかになっていない)するなど、中型トラック等に係る事故も発生しています。

(要請事項)

引き続き貴会傘下会員に対して、「ストップ!!ザ・車輪脱落事故」(別添)を活用する等して適正な車輪脱着作業の徹底をお願いします。

また、大型自動車の使用者に対して、一定走行後の増し締め、日常点検の確実な実施を含めて本件の再周知をお願いいたします。

さらに、中型トラック等についても、車輪脱落事故防止のための留意事項は同様ですので、併せて徹底をお願いします。

(参考) 平成 27 年度大型自動車のホイール・ボルト折損による車輪脱落事故発生状況

(別添)

—大型車をご使用の皆様へ車輪脱落事故防止のお願いです。

ストップ!! ザ・車輪脱落事故

大型車の車輪脱落事故ゼロへ

車輪の脱落事故が起きています

大型車・車輪脱落事故

412件!

平成15年1月～平成26年12月(年間約34件)

車輪が脱落するまでには必ず予兆があります。
日頃の点検・整備で車輪脱落事故を防止。
ご自身による車輪まわりの点検をお願いします。

車輪脱落事故の多くは、ホイール脱着後1か月以内に起きています。正しい脱着作業をお願いします。



車輪の脱落は、路上故障や他の交通の妨げとなるばかりではなく、歩行者や他の車両の乗員の命に係わるなど、場合によっては重大な事故を引起し、社会的信頼を損なうことにもなりかねません。

安全確保のために、日頃から、正しい点検・整備の実施をお願いします。
あなた自身による、正しい点検・整備の実施が重要です。

車輪脱落を防ぐ、4つのポイント

確実な締付け

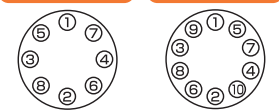
締付け方式には、球面座で締付けるJIS方式と平面座で締付けるISO方式があります。規定の締付けトルクで確実に締付けます。



勢いをつけないよう、ゆっくり徐々に締付けます。

締付け順序

8本ボルトの場合 10本ボルトの場合



増し締めの実施

締付け後は初期なじみによってホイールナットの締付け力が低下します。50～100km走行後を目安に増し締めを行います。

ねじの締付け方向を確かめて締付けます



JIS方式(球面座)ダブルタイヤの場合

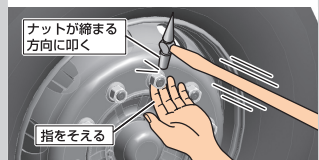
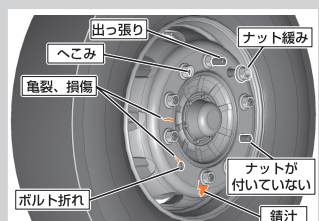
- ①アウターナットを緩めます。
- ②インナーナットを締めます。
- ③アウターナットを締めます。



この図は右側タイヤの場合です。

日常の点検

一日一回、運行の前に、ホイールボルト、ナットを目で見、さわって点検します。異常を発見したら直ぐに整備工場へ。



ホイールの履き替え

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。必ず確認してください。



JIS方式(球面座) 6穴・8穴

ホイール	スチールからアルミに履き替え	アルミからスチールに履き替え
フロント	アルミ用のナットに交換(※)	スチール用のナットに交換(※)
リヤ(ダブルタイヤ)	ホイールボルト、インナーナットをアルミ用に交換	ホイールボルト、インナーナットをスチール用に交換

※日野車は、ナットに加え、それぞれ専用のホイールボルトに交換します。

ISO方式/新・ISO方式(平面座) 8穴・10穴

ホイール	スチールからアルミに履き替え	アルミからスチールに履き替え
フロント	ホイールボルトをアルミ用に交換(ホイールナットは共用品)	ホイールボルトをスチール用に交換(ホイールナットは共用品)
リヤ		

詳しい情報は… 日本自動車工業会 HP
日本自動車車体工業会 HP
日本自動車タイヤ協会 HP

<http://www.jama.or.jp/user/>
<http://jabia.or.jp/use/trailer/index.php>
<http://www.jatma.or.jp/tekisei/>

国土交通省

(一般社団法人) 日本自動車工業会 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
(一般社団法人) 日本自動車車体工業会 トレーラ部会
(一般社団法人) 日本自動車タイヤ協会



大型トラック(トレーラ)・バスのホイールボルト関係の点検内容

ー大型車：車両総重量 8 トン以上のトラック(トレーラ)または 乗車定員 30 人以上のバス

日常点検

1 目視での点検

- ホイールナットの脱落やホイールボルトの折損はないか。
- ホイールやホイールボルト、ナットのまわりに錆汁がでた痕跡はないか。
- ホイールナットから突出しているボルトの長さの不揃いはないか。
- ホイールに亀裂や損傷がないか。

2 点検ハンマなどを用いての点検

- ボルトの折損やナットの緩みがないか、ホイールナットの下側に指をそえて、点検ハンマなどでナットの上側面を叩いたときに、指に伝わる振動が他のホイールナットと違ったり、濁った音がしないか。

3 か月点検

1 一つのナットで締付ける方式の緩み点検

- トルクレンチを用いるなどにより、ホイールナットを規定のトルクで締付けます。

2 インナー、アウターのナットで締付ける方式の緩み点検

- 最初にボルトの半数(一個おき)のアウターナットを一旦緩め、インナーナットをトルクレンチを用いるなどにより規定のトルクで締付けます。
- 次に、緩めたアウターナットを、トルクレンチを用いるなどにより規定の締付けトルクで締付けます。
- 続いて、残りの半数のホイールボルトのアウターナット、インナーナットについても同様の作業を繰り返します。

12 か月点検

1 ディスクホイールを取外して行う点検

- ホイールボルトやナットに亀裂や損傷がないか、著しい錆の発生がないか。
※ワッシャー(座金)付きナット(ISO方式)では、ワッシャーがスムーズに回転するかも点検。
- ホイールボルトに伸びはないか。
- ボルト、ナットのねじ部に「つぶれ、やせ、かじり」などの異常はないか。
- ホイールのボルト穴、かざり穴のまわりや溶接部に亀裂および損傷がないか、ホイールナットの当たり面に亀裂や損傷、摩耗がないか。
- ホイールのハブへの取付面、合わせ面に摩耗や損傷がないか。

2 ディスクホイールを取付ける際に行う点検

- ホイールの取付面、合わせ面、ホイールナットの当たり面、ハブ取付面、ボルト、ナットの錆やゴミ、泥、追加塗装などの異物を取除きます。
- ホイールボルト、ナットに指定の潤滑剤を薄く塗布します。(A)
・JIS方式の場合…ボルト、ナットのねじ部および座面(球面座)部に塗布
・ISO方式の場合…ボルト、ナットのねじ部およびナットとワッシャーとのすき間に塗布
(※ホイールとの当たり面には塗布しない)
- (B)ドライ方式(潤滑剤を塗布せず締付ける方式)の車両では、油分の塗布は厳禁です。
- ホイールナットの締付けは、対角線順に2~3回に分けて行い、最後にトルクレンチを用いるなどにより規定のトルクで締付けます。
※インパクトレンチで締付ける場合は、締付け時間や空気圧などに留意し、締め過ぎないように十分注意します。最後は、トルクレンチを用いるなどして規定のトルクで締付けます。

締付け不足、締め忘れ防止のため、作業終了後、(規定のトルクで)確実に締付けたことを確認するようお願いします。

- 50~100km走行後を目安に、増し締めを行います。

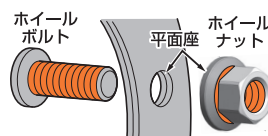
締付け方式

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。大型トラック・バスでは「排出ガス規制ポスト新長期規制適合」車から、左右輪・右ねじとする「新・ISO方式」を採用しました。

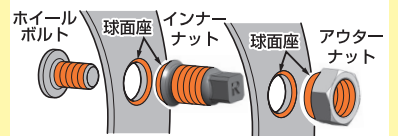
アルミホイール/スチールホイールの履き替えには、それぞれ適合するボルト、ナットの使用が必要です。

〔後輪ダブルタイヤの締付け構造〕

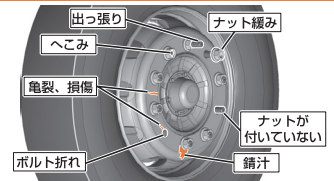
ISO方式(8穴、10穴)



JIS方式(6穴、8穴)



目視での点検



点検ハンマなどを用いての点検



ねじの締付け方向を確かめて締付けます



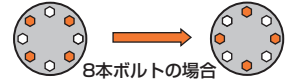
JIS方式ダブルタイヤの締付け手順

- ①アウターナットを緩めます。
- ②インナーナットを締付けます。
- ③アウターナットを締付けます。



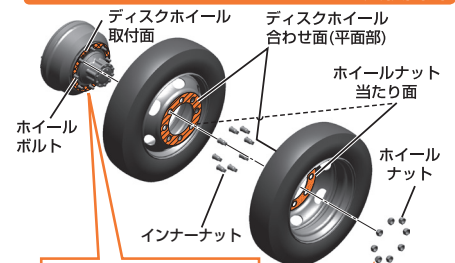
この図は右側タイヤの場合です。

(最初に半数を点検) (次に残りの半数を点検)



8本ボルトの場合

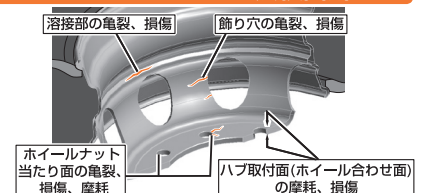
ホイール、ハブ、ボルト、ナットの点検箇所



ISO方式ホイールナット



ディスクホイールの点検箇所

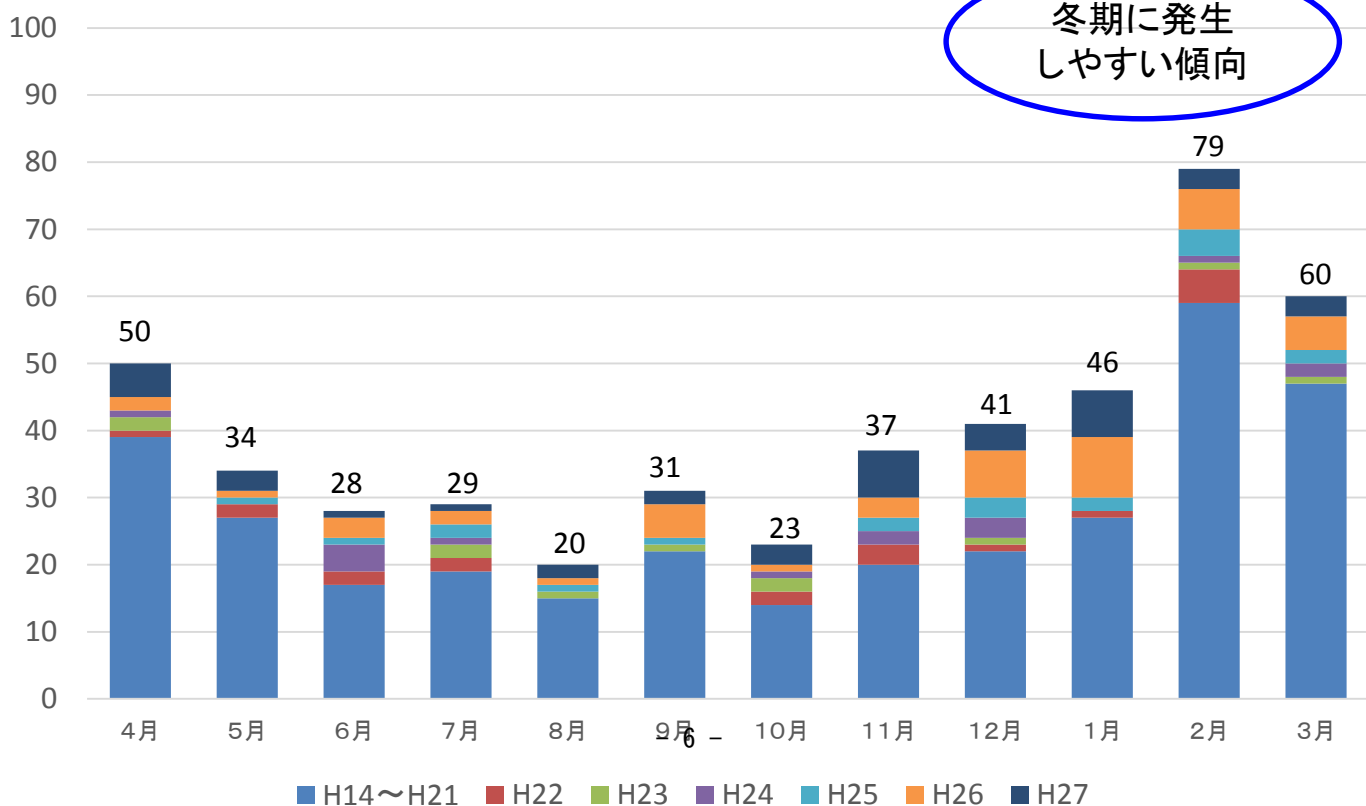


車輪脱落事故発生状況

年度別車輪脱落事故件数



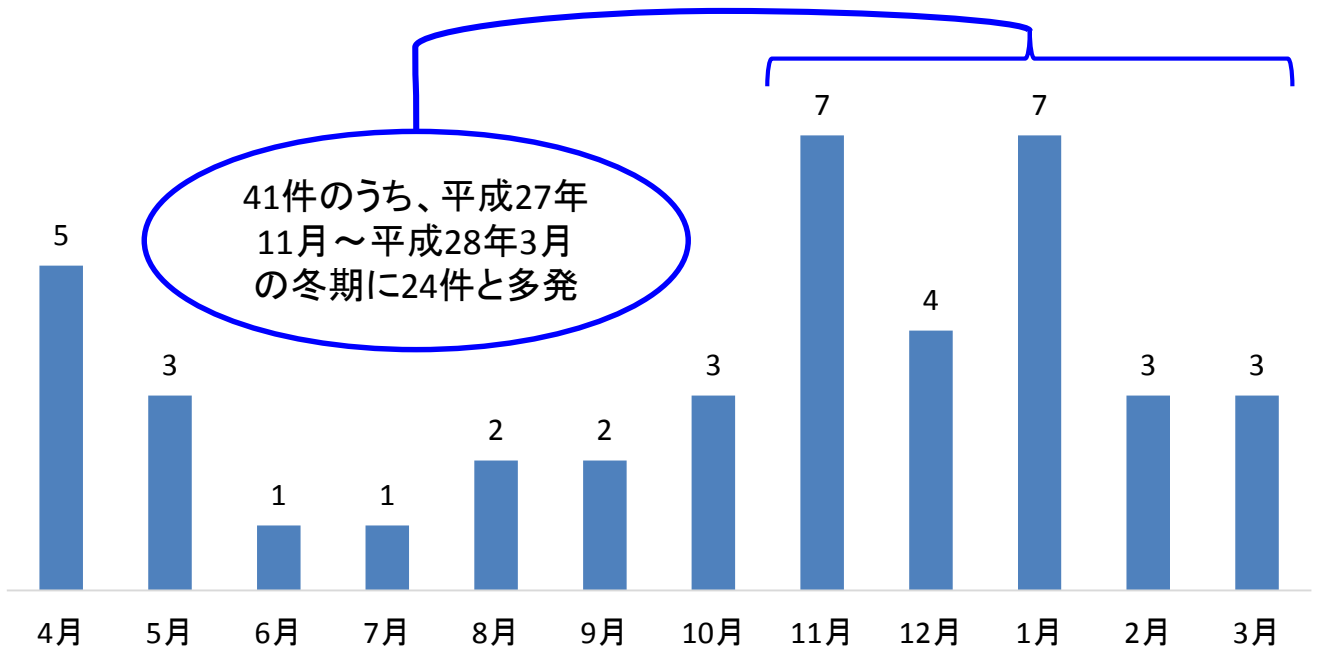
月別車輪脱落事故件数



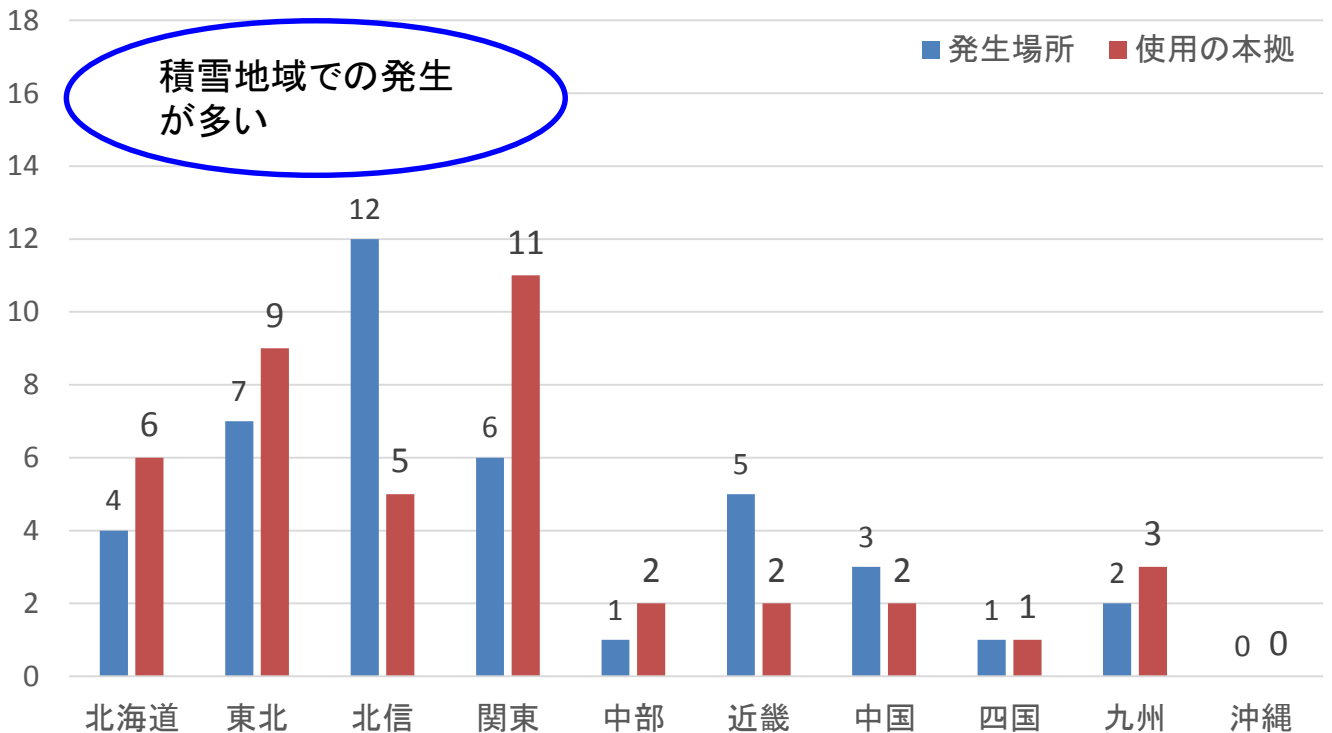
車輪脱落事故発生状況（平成27年度）

車輪脱落事故発生月

■ 件数

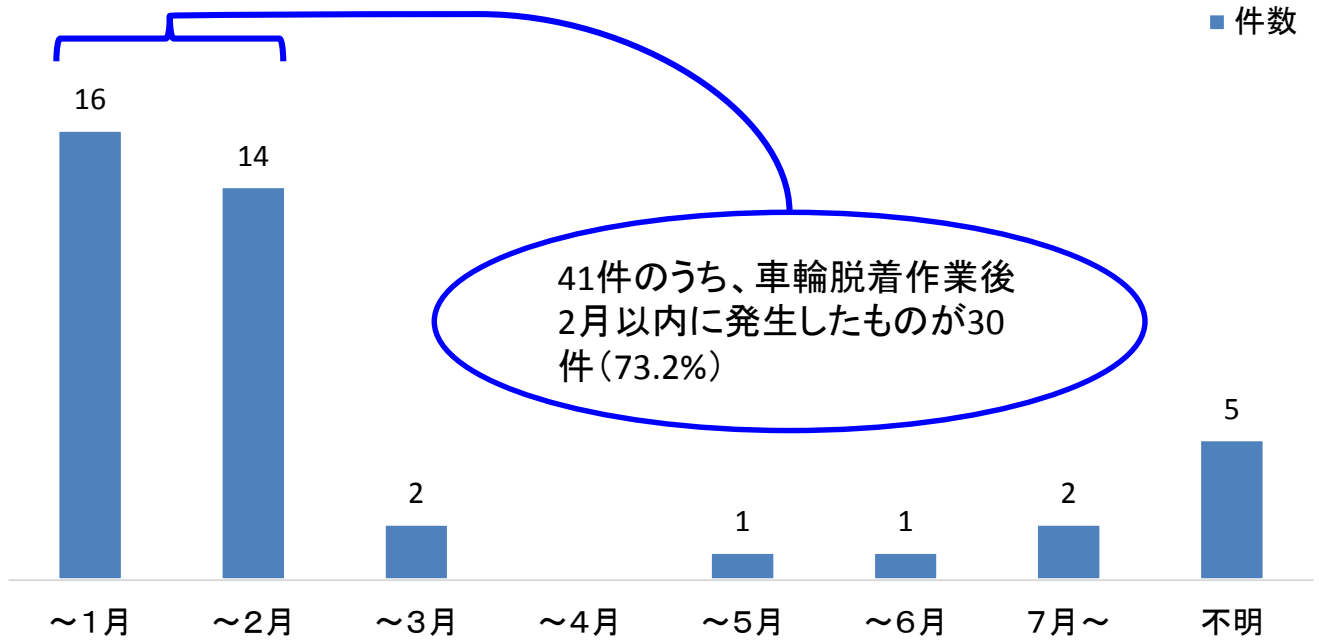


事故発生場所及び事故車両の使用の本拠の位置

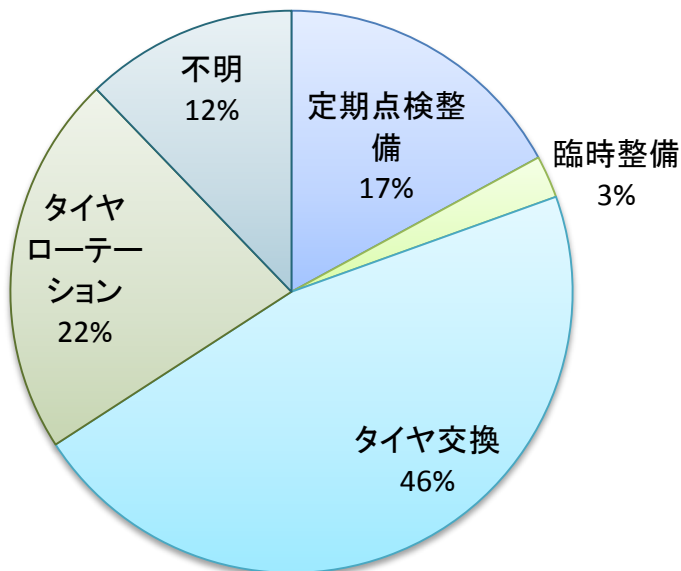


車輪脱落事故発生状況（平成27年度）

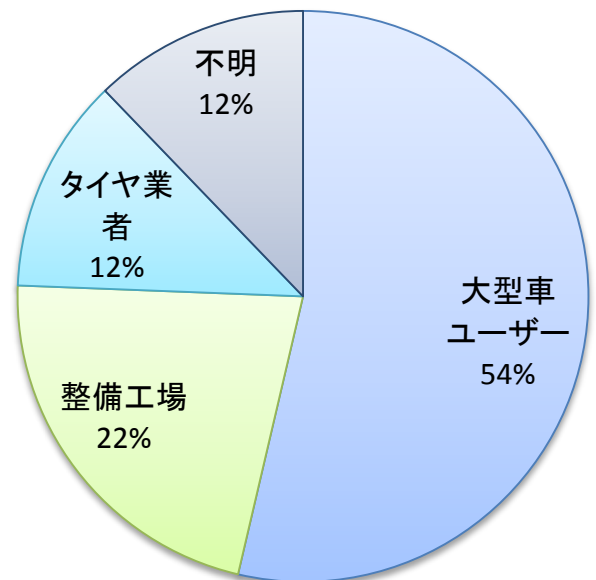
車輪脱着歴(事故発生までの期間)



事故発生前のタイヤ脱着を行うこととなった作業内容別



タイヤ脱着作業実施者別



平成 28 年 11 月 4 日
自動車局 整備課

ホイール・ボルト折損による大型自動車等の車輪の脱落事故防止について

(車輪脱落事故発生状況)

- 平成 27 年度中の大型自動車に係る事故発生件数は 41 件（前年度比 4 件減／約 1 割減）、うち人身事故は 1 件。発生件数は 4 年ぶりに減少したものの依然として高い水準で発生。
- 昨年 11 月から今年 3 月の冬期に 24 件と多発。積雪地域での発生率が高い！

(適切なタイヤ交換作業を)

- タイヤを交換する際には、規定の締付トルクでのホイール・ナットの確実な締め付け、一定走行後の増し締め、ホイール・ボルトの誤組み付け防止等の適切な作業が必要です！併せて、日常点検をはじめとした法定点検の励行が重要です！

1. 今般、平成 27 年度中の大型自動車（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・ボルト折損による車輪脱落事故の発生状況**をとりまとめました。事故件数が 4 年ぶりに減少したものの、高い水準で発生している状況です。（別紙 1 参照）

2. 大型自動車のホイール・ボルト折損による車輪脱落事故防止のため、**タイヤ交換時や日頃の点検時に次の点に注意してください。**

① 規定のトルクでの確実な締め付け

車輪の締付け方式には JIS 方式と ISO 方式があります。トルクレンチを用いるなどにより規定の締付トルクで確実に締め付けます。なお、規定の締付トルクについては、以下の URL でもご覧いただけます。

【（一社）日本自動車工業会 HP】<http://www.jama.or.jp/user/pdf/wheelnut.pdf>

② 一定走行後（50～100km）の増し締め

締め付け後は初期なじみによってホイール・ナットの締付け力が低下します。

50～100km 走行後を目安に増し締めを行います。特に、JIS 方式のダブルタイヤの場合の締め付け方法については、ご注意ください。

③ 日常（運行前）点検での確認

一日一回、運行の前に、ホイール・ボルトの折損や緩み等がないか点検ハンマなどを使用して点検します。

④ 専用ボルト及びナットの使用

スチールホイール、アルミホイールの履き替え時には、それぞれ適合するホイール・ボルト及びナットの使用が必要です。

このほか、車輪の取り付け状態の確認は、法定点検（3 ヶ月及び 12 か月）の項目となっていますので、確実な点検整備を行い、車輪脱落事故の防止をお願いします。

点検内容はこちら <http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha/tenkenseibi/images/t2-1/leaflet-1.pdf>

中型トラック等でも、ホイール・ボルト折損による車輪脱落事故が発生しています。車輪脱落事故防止のための留意事項は同様ですので、適切な作業の実施をお願いします。

3. 国土交通省では、本日付で関係団体に対し、車輪脱落事故防止の徹底を要請する通達を发出了しました。（別紙 2 参照）

<問い合わせ先>

国土交通省 自動車局 整備課 平川、川津

TEL : 03-5253-8111 (内線:42412) 03-5253-8599 (直通)

FAX : 03-5253-1639

3. 大型貨物自動車の速度抑制装置に係る改変の防止について

国自整第335号の2
平成29年2月15日

一般社団法人日本自動車整備振興会連合会会長 殿

国土交通省自動車局整備課長

大型貨物自動車の速度抑制装置に係る改変の防止について

今般、大型貨物自動車の速度抑制装置の不正改造に絡み L ジョイントをインターネットで販売した被疑者（運送事業者に勤務する運転者）が、落札者の道路運送車両法（不正改造）違反と道路交通法（速度超過、速度抑制装置整備不良車運転）違反を幫助したとして、逮捕される事案が発生しました。また、落札者のトラック運転者3名も事件送致されています。

L ジョイントの装着やパルス整合器の調整は、タイヤサイズ又は動力伝達装置の減速比の変更がなされた場合に限り、速度計の指示を適切に補正するため、自動車製作者が定めた作業要領等に基づき、速度抑制装置の機能を損なわないよう、細心の注意を払って行うべきものであります。

L ジョイントの不適切な装着やパルス整合器の不適切な調整により速度抑制装置の不正改造等を行った者等については、整備事業者の場合には道路運送車両法に基づき、行政処分を行うことはもとより、道路運送車両法第99条の2（不正改造等の禁止）の違反について厳正な対処を行うこととなります。

については、貴会傘下会員に対し、使用者や運転者からの依頼であっても不適切なL ジョイントの装着やパルス整合器の不適切な調整により速度抑制装置の機能を損なう改変を行うことのないよう、周知徹底をお願いします。

4. 事業用貨物自動車に係る運行記録計による記録の義務付けの拡大について

国自安第238号
国自貨第162号
国自整第348号
平成29年3月10日

一般社団法人日本自動車整備振興会連合会会長 殿

国土交通省自動車局安全政策課長

貨物課長

整備課長

事業用貨物自動車に係る運行記録計による記録の義務付けの拡大について

国土交通省では、貨物自動車運送事業法に基づく省令において、平成27年4月1日から、事業用貨物自動車の新車について、運行記録計による記録を義務付ける範囲を、「車両総重量8トン以上又は最大積載量5トン以上」から「車両総重量7トン以上又は最大積載量4トン以上」に拡大したところです。これにより、当該車両にも装着が必要となりますが、貨物自動車運送適正化事業実施機関の巡回指導において、平成27年4月以降に新車で購入したもので、新たに義務付け対象となった事業用貨物自動車のうち、運行記録計が装着されていないものが多いとの報告がありました。このため、国土交通省としましては、同機関と連携して、貨物自動車運送事業者に対し、改めて以下の事項について周知徹底を図っているところです。

- ・ 事業用貨物自動車に係る運行記録計の装着が必要な範囲は、「車両総重量7トン以上又は最大積載量4トン以上」に拡大されていること

- ・ 本義務付け拡大の開始は、新車にあつては既に平成27年4月1日から、使用過程車にあつては平成29年4月1日からであること
- ・ 貨物自動車運送事業者の運行記録計による記録違反は、車両使用停止処分等の対象となること

上述のとおり、本年4月1日以降は「車両総重量7トン以上又は最大積載量4トン以上」の事業用貨物自動車には、全て運行記録計が備え付けられている必要がありますので、つきましては、貴連合会におかれましても傘下会員を通じて事業用貨物自動車を扱う整備工場に対し、周知方お願いいたします。

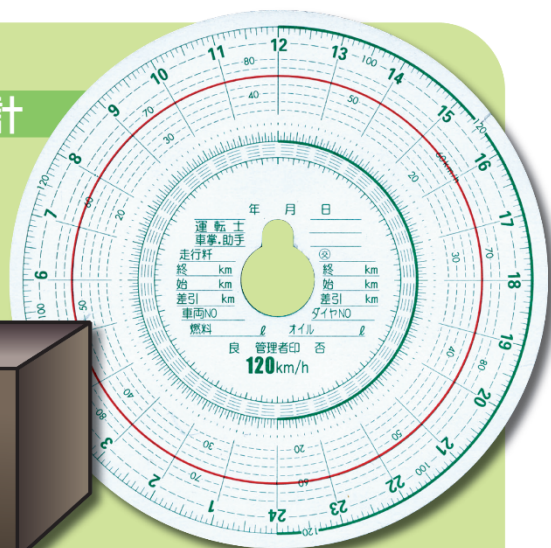
車両総重量

最大積載量

7トン以上または**4トン以上**の
事業用トラックの全てに
運行記録計(タコグラフ)の
装着が義務付けされます。

アナログ式運行記録計

デジタル式運行記録計



平成29年4月1日から適用

現在使用中の車両にも
平成29年3月31日
までに運行記録計を
装着する必要があります。

運行記録計による記録違反は 30 日間の車両使用停止処分！



公益社団法人

全日本トラック協会

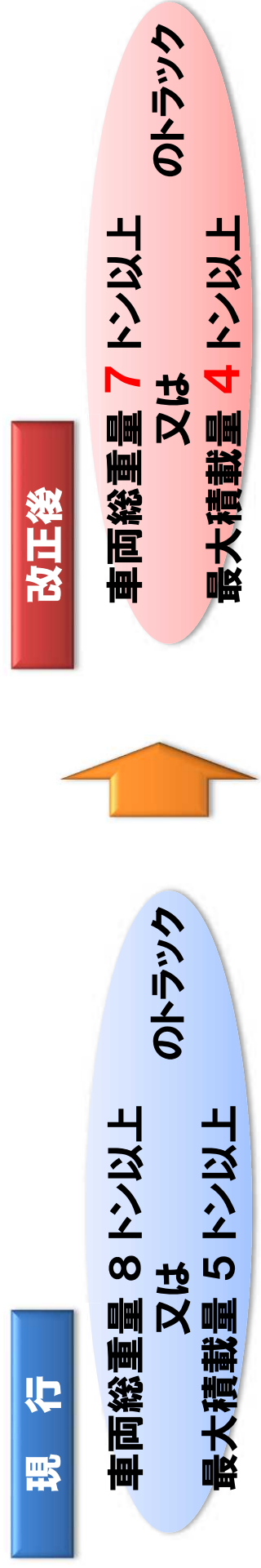
全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

運行記録計の装着義務付け拡大

「車両総重量7トン以上8トン未満」または「最大積載量4トン以上5トン未満」の事業用貨物自動車については、

1. 台数が多いため、事故件数全体に与える影響が大きい
2. 長距離・長時間運転の割合が比較的高く、確実な運行管理が必要である
3. 死亡事故の発生率が、大型車（車両総重量8トン以上）に次いで高い状況
軽傷・重傷事故の発生率については、他の区分と比べ、高い水準にある

ことから、平成26年3月に「トラックにおける運行記録計の装着義務付け対象拡大のための検討会」において、運行記録計の装着義務付けの対象拡大が決定された。



公布日：平成26年12月

施行日：平成27年4月1日（新車として購入し、平成27年4月1日以降に、新規登録を受ける車両に限る。）

平成29年4月1日