

整備管理者研修

令和7年7月作成



国土交通省

北陸信越運輸局

自動車技術安全部 監修

資料の無断使用・転載・販売を禁止する。

目 次

I 整備管理者制度について

1. 関係法令・通達等の規定内容について	1
2. 自動車の点検整備の法体系	7
3. 自動車運送事業者の処分基準について	8
4. 行政処分の状況について	9
5. 「整備管理者制度の運用について」の一部改正について	10
6. 処分基準日車表（整備管理者関係抜粋）	15

II 自動車事故報告について

1. 自動車事故報告規則	18
2. 自動車事故報告書等について	26
3. 自動車事故報告書の記載例	28

III 車両故障事故について

1. 車両故障事故の発生状況について	35
2. 北陸信越運輸局管内車両の車両事故情報（令和6年・一部抜粋）	37
3. 路上車両故障等の発生状況とその防止対策	40

IV 最近の整備管理に関する行政情報等について

1. 電子車検証関係	45
2. 事業用自動車の「車検切れ」運行の防止について	52
3. 車検が受けやすくなります ～車検が2か月前から受検可能～	53
4. 「バス火災事故防止のための点検整備のポイント」について	55
5. トレーラのブレーキ引き摺りによる火災にご注意！	64
6. 大型車の車輪脱落事故防止について	66
7. 大雪時の大型車立ち往生防止対策について	98
8. 「貸切バス予防整備ガイドライン」を策定しました	112
9. 「衝突被害軽減ブレーキがあれば、安心」ではありません	113
10. 「運転支援システム」を過信・誤解しないでください！	115
11. 重量物を輸送するトレーラの基準緩和の期限が延長されます	117

V 参考

1. 自動車を安全に使うためには（国土交通省 HP）	120
2. 自動車安全情報（北陸信越運輸局 HP）	122
3. メールマガジン「事業用自動車安全通信」について	123
4. DPF（黒煙除去フィルタ）等の後処理装置付き車両の正しい使用方法について	124
5. 車に関わる全ての皆様へお願いです	126
6. 車のナンバープレートは見やすく表示	128
7. タカタ製エアバッグのリコール未改修車両を車検で通さない措置の拡大について	130
8. 「自動車不具合情報ホットライン」について	132

9. 電子車検証リーフレット	133
10. 車検ステッカーの貼り付け位置の変更	135
11. 「車台番号」「原動機型式」の腐食防止対策をお願いします！	136
12. 腐食注意喚起	137
13. 幼児用バスにもシートベルトの装備が進みます！	138
14. フルフラット座席を備える高速バスの安全性に関するガイドライン	140
15. くるまのコンピュータ点検してますか？	148
16. 事業用自動車事故調査報告書 啓発コンテンツを公開しました	150
17. 北陸信越運輸局及び管内運輸支局の案内	151

I 整備管理者制度について

1. 関係法令・通達等の規定内容について

1. 1 整備管理者制度

(1) 整備管理者制度の目的

整備管理者制度は、本来、使用者が道路運送車両法（以下、「法」という。）第47条の規定などに基づき、その使用する自動車の点検及び整備並びに車庫の管理について自主的に安全確保及び環境保全を図るために注意を払うべきであるものの、

- ・使用する自動車の台数が多い場合には使用者自らが点検・整備について管理することが困難となり、管理・責任体制が曖昧になるおそれがあること
- ・大型バスのような車両構造が特殊なものや、大型車タイヤの脱落等、事故の際の被害が甚大となる自動車を用いる場合には、専門的知識をもって車両管理を行う必要があること

等から、整備管理者を選任し、使用者に代わって車両管理を行うことにより、点検・整備に関する管理・責任体制を確立し、自動車の安全確保、環境保全を図るために設けられているものである。

(2) 整備管理者の選任を必要とする使用者

車 種	選任が必要となる台数（使用の本拠ごと）
○バス （乗車定員11人以上の自動車）	【事業用・レンタカー】 1両以上 【自家用（レンタカーを除く）】 ○乗車定員30人以上の自動車 1両以上 ○乗車定員11人以上29人以下の自動車 2両以上
○事業用トラック・タクシー （乗車定員10人以下の自動車） ○自家用大型トラック等 （車両総重量8t以上の自動車）	5両以上
○自家用乗用車 ○自家用 中・小型トラック （車両総重量8t未満の自動車） ○貨物軽自動車運送事業用自動車	【レンタカー・貨物軽自動車運送事業用自動車】 10両以上 【その他の自動車】 選任の必要なし

（道路運送車両法施行規則（以下、「施行規則」という。）第31条の3）

1. 2 整備管理者の業務と役割

選任された整備管理者に求められる業務は、法第50条において「自動車の点検及び整備並びに自動車車庫の管理に関する事項を処理」することとされています。使用者は、これらの業務を的確に遂行できる体制を整えとともに、施行規則第32条第1項の規定により、整備管理者に対して必要な権限を与えなければならないこととされています。

具体的には、整備管理者は少なくとも

- (1) 日常点検について、その実施方法を定め、それを実施すること又は運転者等を実施させること
- (2) 日常点検の結果に基づき、自動車の運行の可否を決定すること
- (3) 定期点検について、その実施方法を定め、それを実施すること又は整備工場等を実施させること
- (4) 上記以外の随時必要な点検や適切なタイヤ脱着作業について、それを実施すること又は整備工場等を実施させること
- (5) 日常点検・定期点検・随時必要な点検の結果から判断して、必要な整備を実施すること又は整備工場等を実施させること
- (6) 定期点検又は前号の必要な整備の実施計画を定めること
- (7) 点検整備記録簿、タイヤ脱着時の作業管理表（大型車）その他の記録簿を管理すること
- (8) 自動車車庫を管理すること。
- (9) 上記に掲げる業務を処理するため、運転者及び整備要員を指導監督することの業務を行うことが必要です。

1. 3 整備管理規程

整備管理者の業務内容や権限等を確立させるため、施行規則第32条第2項に基づき、同条第1項の各号に掲げる事項の執行に係る基準に関する規程（以下「整備管理規程」という。）を定め、これにより業務を行わなければなりません。

整備管理規程は、施行規則第32条第1項各号に掲げる事項を形式的に記載するだけでなく、事業用／自家用の別、使用車両数の実情を考慮して可能な限り具体的に記載されていることが必要です。また、タイヤ脱着作業等の自家整備作業についても、可能な限り具体的に記述するようにしてください。

なお、規程を定めた後も、法令の改正や社内規程の変更などに伴い見直しをすることも必要になります。

なお、整備管理者は、整備管理規程に基づき、その業務を行わなければならないことから、違反事実が発覚した場合は、使用者に対し法第53条に基づく解任命令が発せられることがあります。

1. 4 整備管理者の補助者

整備管理者は、法第50条に基づき、施行規則第32条第1項各号に掲げる業務を、原則として自ら執行しなければなりません。ただし、1人の整備管理者では適切な車両管理が困難なほど多くの自動車を使用している場合など、自ら業務を行うことができない場合、業務の執行に係る基準を定め、これに基づき、予め選任された補助者を通じて業務を執行することができます（補助者の業務範囲は、運行の可否の決定及び日常点検の実施の指導など、日常点検に係る業務に限ります。）。

この場合、業務の執行に係る基準は、次の条件を満たし、かつ、条件を満たしていることが整備管理規程により担保されていることが必要です。

補助者を置く場合に定める「業務の執行に係る基準」が満足すべき条件

- (1) 補助者は、整備管理者の資格要件を満足する者、または整備管理者が研修等を実施して十分な教育を行った者から選任すること。
- (2) 補助者の氏名等及び補助する業務の範囲が明確であること。
- (3) 整備管理者が、補助者に対して必要な研修等の教育を行うこと。
- (4) 整備管理者が、業務の執行に必要な情報を補助者にあらかじめ伝達しておくこと。
- (5) 整備管理者が、業務の執行結果について、補助者から報告を受け、また必要に応じて結果を記録・保存すること。

上記のような基準を適切に定めず、または定めた基準に違反した場合は、解任命令の対象になる場合があります。また、補助者に業務を執行させた結果、適切な整備管理が行われず、定期点検が未実施だった場合等には、自動車運送事業者にも行政処分等が行われることがあります。

なお、補助者を選任した場合であって、整備管理者を本社等の役員が兼職し、運行の可否決定及び日常点検の実施の指導等日常点検に係る業務に止まらず、その他の業務全般までを補助者に完全に任せきりにして整備管理者が業務を行っていない場合は、整備管理者を選任したことにはなりません。あくまでも、整備管理者は、各「使用の本拠ごと」に選任することが基本です。

1. 5 整備管理者の兼職及び外部委託

(1) 兼職を行う際に満足すべき管理体制

整備管理者が兼職を行っている場合であっても、必要な整備管理が確実に行われていなければなりません。このため、兼職を行う場合には以下の条件を満足する必要があります。

- ① 兼職する業務内容が整備管理規程等により明確であり、かつ、兼職することについて雇用者または事業場責任者が承認していること。

- ②兼職に関わる事業者間の距離及び時間が、それぞれの事業場の業務を行うのに支障とならないこと。

(2) 外部委託

①事業用自動車の場合

原則として整備管理者の外部委託は認められません。ただし、以下の条件をすべて満たす場合は例外的に外部委託が認められます。

- イ) 委託者及び受託者がグループ内企業であること。
- ロ) グループ企業が一体となって、輸送の安全に取り組む体制を確保するため、安全管理規程や整備管理規程、その他必要な規程類について、次の条件を満たしていること。
 - ・ グループ企業が共同で作成していること。
 - ・ 親会社等が子会社等に対して指揮、命令及び教育を行う旨が明記されていること。
 - ・ 定期（3月に1回以上）に会議等を開催する旨が明記されていること。
- ハ) 整備管理の適切な実施を担保するため、次の条件を満たしていること。
 - ・ 外部委託することについて、受託者及び受託者の事業主又は事業場責任者が同意・承認していること。
 - ・ 兼職している場合、その兼職内容及び兼職に関わる事業所間の距離が、整備管理者の業務を行うのに支障とならないこと。
- ニ) 当該事業者が、過去2年間のうちに上記の条件に違反したとして、整備管理者の選任義務違反とされた者でないこと。

この条件に違反すると、整備管理者の選任義務違反となり、行政処分の対象となります。

②自家用自動車の場合

自家用自動車の整備管理者を外部委託する際は、次の全ての条件に適合していなければなりません。

- イ) 兼職する業務内容が整備管理規程等により明確であり、かつ、兼職することについて雇用者又は事業場責任者が承認していること。
- ロ) 兼職に関わる事業者間の距離が、それぞれの業務を行うのに支障とならないこと。
- ハ) 施行規則第32条に定める業務のうち運行可否の決定、定期点検整備実施の計画の策定、定期点検整備記録簿の管理、自動車庫の管理並びに運転者等に対する指導監督について整備管理者を補助し、連帯して車両管理を行う、自企業の所属職員による整備責任者を設けていること。
- ニ) 委託先の事業主との間に取り交わされた業務委託の内容、責任等の内容が整備管理規程に明文化されていること。

1. 6 選任の届出

自動車の使用者は、整備管理者を選任した場合は、15日以内に営業所若しくは事業場の所在地又は使用の本拠の位置を管轄する運輸支局等を経由して地方運輸局長に届け出なければなりません。

整備管理者の選任届出に対しては、届出書に下記の必要事項の記載と添付書類を添えて提出してください。

(1) 整備管理者の選任届出書に必要な記載事項

- ・届出者の氏名又は名称及び住所
- ・届出者が自動車運送事業者であるかどうかの別
- ・整備管理者の選任に係る自動車の使用の本拠の名称及び位置
- ・整備管理者の選任に係る自動車の種別ごとの数
- ・整備管理者の氏名及び生年月日
- ・整備管理者に選任した要件
- ・整備管理者の兼職の有無（兼職がある場合は、その職名及び職務内容）

(2) 選任届出書に必要な添付書類

- ・整備管理者の資格要件に該当する旨の書類
- ・解任の日から2年（施行規則第31条の3第1号又は第2号の規定の適用を受けて選任される整備管理者にあっては、5年^{※1}）を経過しない者でないことを信じさせるに足る書面
- ・整備管理者の同意書 等

なお、届出に際して不明な点は、各管轄の運輸支局検査・整備・保安部門にお問い合わせください。

※1 下線_____は、施行規則の改正（平成28年12月1日施行）に伴うもの

1. 7 届出をしなかったこと又は虚偽の届出に対する罰則

選任届出を期限内に行わなかった場合や以下に掲げるような虚偽届出を行った場合は、法第110条第1項第3号の規定が適用され、20万円以下の罰金が課されることがあります。

なお、罰則の対象となる者は、使用者であって整備管理者ではありません。

- ・届出された実務経験に虚偽があり、実際には、当該整備管理者が資格要件を満たしていなかった場合
- ・自動車整備士技能検定に合格していたことに虚偽があり、実際には、当該技能検定に合格していなかった場合

1. 8 整備管理者の解任命令

(1) 整備管理者の解任命令

法第53条の規定により、地方運輸局長は、整備管理者が法若しくはこの法に基づく処分に違反したときは、その使用者に対して、整備管理者の解任を命ずる

ことがあります。以下のような事例が発生した場合は、整備管理者の解任が命じられます。

- ①整備不良が主な要因となる事故が発生した場合であって、その調査の結果、当該自動車について日常点検整備、定期点検整備等が適切に行われていなかったことが判明した場合
- ②整備不良が主な要因となる事故が発生した場合であって、その調査の結果、整備管理者が日常点検の実施方法を定めていなかったり、運行可否の決定をしていなかったりするなど、整備管理規程に基づく業務を適切に行っていなかったことが判明した場合
- ③大型車のホイールボルト折損等による車輪脱落事故が発生した場合であって、過去３年以内に同事故が発生していた場合（自動車運送事業者にあつては、行政処分等の基準における、「ホイールボルトの折損、ホイールナットの脱落またはそれらに類する事象に起因する車輪脱落事故が発生したもの」の再違反の適用を受ける場合とし、自動車運送事業者以外にあつては、同処分基準を適用する場合と同等と認められる場合とする。）
- ④整備管理者が自ら不正改造を行っていた場合、不正改造の実施を指示・容認した場合、または不正改造車の使用を指示・容認した場合
- ⑤選任届の内容に虚偽があり、実際には資格要件を満たしていなかったことが判明した場合、または選任時は資格要件を満たしていたものの、その後、資格要件を満たさなくなった場合
- ⑥日常点検に基づく運行の可否決定を全く行わない、複数の車両について１年以上定期点検を行わない、整備管理規程の内容が実際の業務に即していない等、整備管理者としての業務の遂行状態が著しく不適切な場合

なお、ここでいう「事故」とは、

- ①自動車が転覆し、転落し、火災（積載物品の火災を含む。）を起こし、又は踏切において鉄道車両（軌道車両を含む。）と衝突し若しくは接触したもの
- ②死者又は重傷者を生じたもの
- ③自動車の装置の故障により、自動車が運行できなくなったもの
- ④車輪の脱落、被牽引自動車の分離を生じたもの（故障によるものに限る。）

をいいます。

（２）解任命令により整備管理者を解任された者の欠格期間

法第５３条に規定する命令により解任され、解任の日から２年（施行規則第３１条の３第１号又は第２号の規定の適用を受けて選任される整備管理者にあつては、５年^{※２}）を経過しない者は、整備管理者として選任することはできません。

※２ 下線_____は、施行規則の改正（平成２８年１２月１日施行）に伴うもの

1. 9 整備管理者選任後の研修

(1) 研修の目的

選任後研修は、運送事業者が選任している整備管理者に対し、自動車技術の進歩及び保安基準や法定点検項目の改正などの法令改正、その他の自動車を取り巻く環境の変化を周知することにより、整備管理者の知識・能力を維持・向上させるために行っているものです。

したがって、整備管理者が選任後研修を受けずにいると、法令改正に伴う点検項目の改正を知らずに車両管理を行い必要な点検・整備を行わないまま自動車を運行させたり、新しい自動車技術に十分対応できないことから、適切な点検・整備を行わずに自動車を運行させてしまうなど、自動車の安全確保、環境保全が図られなくなるおそれがあります。

このことからわかるように、選任後研修は整備管理者の管理能力を維持・向上させるため、また、適切な点検・整備を行ってもらうために、非常に重要であるといえます。

また、近年の自動車技術の進歩や自動車を取り巻く環境の変化は、過去に例がないほど急速なものになっていることなどから、それに対応した車両管理を行ってもらうために、研修の重要性は高いといえます。

(2) 研修の対象者※³

運送事業者は、選任している整備管理者のうち以下の者に地方運輸局長が行う研修を受けさせなければならない、研修を受講させていない場合は行政処分等の対象となります。

また、地方運輸局長から自動車運送事業者に対して講習受講に関する通知を行わないこととなりました。したがって、研修の開催状況については最寄りの運輸支局ホームページなどで確認いただき、計画的な研修の受講に努めて下さい。

①整備管理者として新たに選任した者

②最後に当該研修を受けた日の属する年度の翌年度の末日を経過した者

※³ 下線_____は、旅客自動車運送事業運輸規則、貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部改正に伴うもので、平成30年10月1日からの施行となっています。

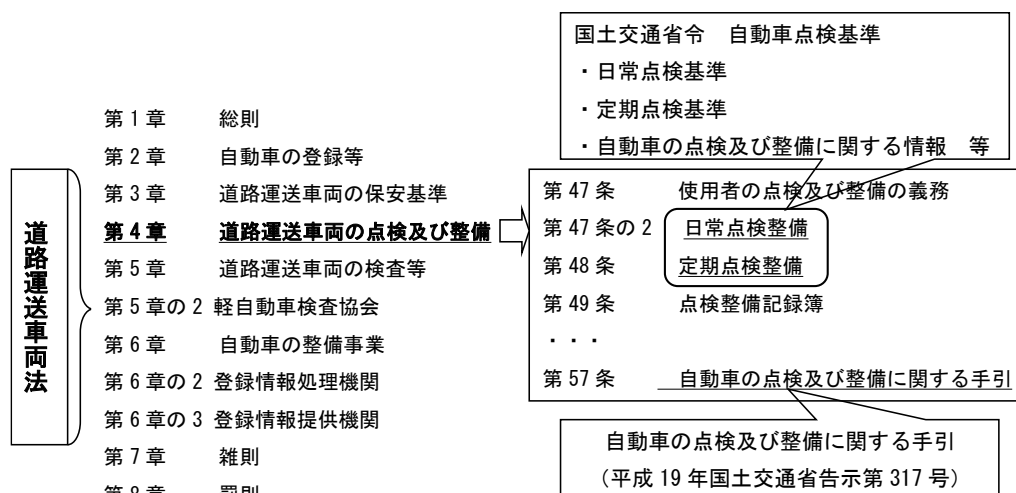
2. 自動車の点検整備の法体系

2. 1 点検・整備の義務、目的及び法体系等

自動車の使用者は、法第47条の2の日常点検整備、及び第48条の定期点検整備とあわせ、自動車製作者などの提供する点検及び整備に関する情報なども参考として、自動車の使用状況に応じた点検整備を行うことにより、自動車を保安基準に適合するように維持する義務があります。

整備管理者は、使用者から権限を委任されており、使用者に代わりこれらの義務を

実行する責任があります。



点検・整備の法体系

2. 2 点検・整備の内容及び項目

日常点検及び定期点検の点検箇所及び内容は自動車点検基準で定められています。

(1) 日常点検

事業用自動車、自家用貨物自動車等	自動車点検基準	別表第1
自家用乗用自動車等	〃	別表第2

(2) 定期点検整備

事業用自動車等	自動車点検基準	別表第3
被牽引自動車	〃	別表第4
自家用貨物自動車等	〃	別表第5
有償貸渡の用に供する自家用二輪自動車	〃	別表第5の2
自家用乗用自動車等	〃	別表第6
二輪自動車	〃	別表第7

※4 下線_____は、自動車点検基準の一部改正に伴うもので、令和2年10月1日からの施行となっています。

《別表は省略》

3. 自動車運送事業者の処分基準について

自動車運送事業者が関係法令に違反すると行政処分の対象となりますが、その際の行政処分については、処分基準を定め公表（北陸信越運輸局HP参照）しています。なお、次頁以降にある別表1（貸切・乗合）及び別表2（乗用）、別表3（貨物）は、各業態に係る処分基準のうち整備管理に関する部分を抜粋したものです。

平成25年度（一般貸切旅客自動車運送事業にあつては、平成25年度及び平成28年度）に悪質な運送事業者への重点的な監査や、悪質・重大な法令違反に対する処分の厳格化など、効果的な監査・実効性のある処分を行うための大きな基準改正がありました。不正改造車両の運行、無車検運行、定期点検整備の未実施等で車両の使用停止等の行政処分に至る事例が後を絶ちません。整備管理者による適切な車両管理が重要となっています。

また、令和5年10月1日より車輪脱落事故防止対策として、車両総重量8トン以上または乗車定員30人以上の自動車、ホイールボルトの折損・ホイールナットの脱落などに起因する車輪脱落事故を発生させた場合は行政処分の対象になります。3年以内に同様の違反を起こすと、整備管理者の解任命令も発令されますので、車輪脱落事故を発生させないように、適切なタイヤ脱着作業の実施や保守管理をお願いします。

○北陸信越運輸局 HP 行政処分情報アドレス

<http://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/negative-hokusin.html>

4. 行政処分の状況について

北陸信越運輸局管内における令和6年度の整備管理に関する行政処分等の違反件数は、定期点検整備未実施が6件、定期点検記録簿の保存が1件、整備管理者の未選任が1件、整備管理者の届出違反が3件、無車検運行が4件でした。

依然として、無車検運行が発生しておりますが、その発生原因は整備管理者の失念や整備事業者との調整不足といったうっかりミスによるものです。

自動車の使用者には法第47条により「自動車の点検をし、及び必要に応じ整備することにより、当該自動車を保安基準に適合するよう維持しなければならない」とされており、その自動車の使用者から法第50条により自動車の点検及び整備並びに自動車車庫の管理に関する事項を処理する権限を与えられた整備管理者として、管理する車両から無車検運行が発生することがないように十分にご注意下さい。

「整備管理者制度の運用について」の一部改正について

1. 改正の背景

依然として多発している大型車の車輪脱落事故に係る発生要因の調査・分析とさらなる事故防止対策を検討するため、令和4年2月に設置された「大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査・分析検討会」において各種調査や実証実験の結果を踏まえて検討を行い、令和4年12月に取りまとめた「中間取りまとめ」において、整備管理者権限の明確化や整備管理者に対する指導強化が提言され、これを受けて「道路運送車両法の一部を改正する法律等の施行に伴う整備管理者制度の運用について」（平成15年自動車交通局長通達（国自整第216号））について所用の改正を行いました。

2. 主な改正内容

○ 整備管理者の解任命令に大型車の車輪脱落事故を追加（下線部）

以下に該当した場合には、整備管理者の解任命令が行われることとなります。

- (1) 整備不良が主な要因となる事故が発生した場合であって、その調査の結果、当該自動車について日常点検整備、定期点検整備等が適切に行われていなかったことが判明した場合
- (2) 整備不良が主な要因となる事故が発生した場合であって、その調査の結果、整備管理者が日常点検の実施方法を定めていなかったり、運行可否の決定をしていなかったりする等、整備管理規程に基づく業務を適切に行っていなかったことが判明した場合
- (3) 大型車のホイールボルト折損等による車輪脱落事故が発生した場合であって、過去3年以内に同事故が発生していた場合（自動車運送事業者にあつては、行政処分等の基準における、「ホイールボルトの折損、ホイールナットの脱落またはそれらに類する事象に起因する車輪脱落事故が発生したもの」の再違反の適用を受ける場合。自動車運送事業者以外にあつては、同処分基準を適用する場合と同等と認められる場合。）
- (4) 整備管理者が自ら不正改造を行っていた場合、不正改造の実施を指示・容認した場合又は不正改造車の使用を指示・容認した場合
- (5) 選任届の内容に虚偽があり、実際には資格要件を満たしていなかったことが判明した場合又は選任時は資格要件を満たしていたものの、その後資格要件を満たさなくなった場合
- (6) 日常点検に基づく運行の可否決定を全く行わない、複数の車両について1年以上定期点検を行わない、整備管理規程の内容が実際の業務に即していない等、整備管理者としての業務の遂行状態が著しく不適切な場合のような事例が発生した場合

※ここでいう「事故」とは、自動車事故報告規則（昭和26年運輸省令第104号）第2条第1号、第3号、第11号及び第12号に定めるものを指します。

※（3）の事故については、令和5年10月1日以降に発生したものから適用されます。

○ 整備管理者の業務及び役割に以下を明記（大型車を保有する場合は必須）

- ・タイヤ脱着作業や増し締め等の保守管理に関し、タイヤ脱着時の作業管理表等を用いるなどして適切に実施すること又は整備工場等を実施させること
- ・タイヤ脱着作業に関する自家整備作業要領を定めること（タイヤ脱着時の作業管理表において適切に実施出来る場合は当該作業管理表を実施要領としても良い）

※大型車とは車両総重量 8 t 以上または乗車定員 30 人以上の自動車をいいます

施 行：令和 5 年 10 月 1 日

自動車の整備管理について

整備管理者制度は、本来、使用者が道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号。以下「法」といいます。）第 47 条の規定等に基づき、その使用する自動車の点検及び整備並びに車庫の管理について自主的に安全確保及び環境保全を図るための注意を払うべきであるものの、

- ・ 使用する自動車の台数が多い場合には、使用者自らが点検・整備について管理することが困難となり、管理・責任体制が曖昧になるおそれがあること
- ・ 大型バスのような車両構造が特殊なものや、大型車タイヤの脱落等、事故の際の被害が甚大となる自動車を用いる場合には、専門的知識をもって車両管理を行う必要があること

等から、整備管理者を選任し、使用者に代わって車両管理を行うことにより、点検・整備に関する管理・責任体制を確立し、自動車の安全確保、環境保全を図るために設けられているものとなりますが、以下に整備管理をするにあたっての基本事項などを記載しますので参考としてください。

整備管理者の業務及び役割について

整備管理者に求められる業務は、上記の趣旨に基づいて、法第 50 条において「自動車の点検及び整備並びに自動車車庫の管理に関する事項を処理」することとされています。

具体的には、整備管理者は少なくとも

- ・ 日常点検について、その実施方法を定め、それを実施すること又は運転者等に実施させること
- ・ 日常点検の実施結果に基づき、自動車の運行の可否を決定すること
- ・ 定期点検について、その実施方法を定め、それを実施すること又は整備工場等に実施させること
- ・ 上記以外の随時必要な点検や適切なタイヤ脱着作業について、それを実施すること又は整備工場等に実施させること
- ・ 日常点検、定期点検又は随時必要な点検の結果から判断して、必要な整備を実施すること又は整備工場等に実施させること定期点検又は前号の必要な整備の実施計画を定めること
- ・ 点検整備記録簿、タイヤ脱着時の作業管理表（大型車）その他の記録を管理すること
- ・ 自動車車庫を管理すること
- ・ 上記に掲げる業務を処理するため、運転者及び整備要員を指導監督すること

の業務を行うことが必要です。

道路運送車両法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 74 号。以下「規則」といいます。）第 32 条第 1 項の規定により、使用者は、整備管理者がこれらの業務を適確に遂行できる体制を整えとともに、整備管理者に、上記の業務を行うために必要な権限を与えなければならないこととされています。

これは、使用者の内部組織における整備管理者の執行する業務とこれに伴う権限を明確

にし、自主管理体制の確立を図るとともに、整備管理者に使用者から独立した権限が与えられることにより、仮に利益追求を最優先する使用者が安全確保・環境保全を軽視して自動車を運行させようとした場合であっても、整備管理者が利益追求のみにとらわれることなく安全確保・環境保全の観点から運行可否の決定等を行い、適切な車両運用を確保させるために規定されているものです。

自動車の安全な運行のためには、適切な運行可否の決定が必要不可欠ですが、そのためには、日常点検の実施結果に係る情報が必要です。また、日常点検には、走行距離、運行時の状態等から判断した適切な時期に実施する項目もあり、そのような項目を適切に実施するためには、前日までの実施状況等を踏まえて日常点検を行ってください。

日常点検を実施した際には、その結果を点検実施者が記録したうえで整備管理者に報告するとともに、整備管理者がその記録の保存・管理に努めてください。

なお、記録の様式については特に定めはありませんが、少なくとも日常点検を実施した車両及び点検の実施結果（基準に適しているか否か及び基準不適合箇所）について確認可能であるものとしてください。

また、点検整備記録簿については、自動車に備え置き、定期点検整備等を実施したときに記載することが義務付けられていますが、整備管理者が適切に管理を行うためには、営業所等において記録の参照ができることが求められます。

- ① 定期点検整備の実施計画は、点検整備を実施した旨をその年月日等の情報とともに記載し、営業所において保存すること
- ② 点検整備記録簿やタイヤ脱着時の作業管理表等の写し、又は電子的記録等のこれらと同等と認められるものを営業所において保存すること

整備管理規程について

当該整備管理規程には、規則第 32 条第 1 項各号に掲げる権限に基づく業務が明記されていることが最低限必要ですが、それに加えて、いかなる権限を付与するか等については使用者の業態等によるものであることから、整備管理規程の策定に当たっては、事業用、自家用の別又は使用車両数等の実情をよく考慮してください。

また、整備管理規程は、タイヤ脱着作業等の自家整備作業についても可能な限り具体的に記述されていることが必要であり、規則第 32 条第 1 項各号に掲げる事項を形式的に記入等することで事足りりとするものではないよう特に留意してください。

使用者の義務

使用者は、法第 50 条の規定に基づき、整備管理者を選任し、自動車の点検及び整備並びに自動車車庫の管理に関する事項を整備管理者に処理させることはもちろんのこと、選任した後であっても、法に規定される自動車の点検・整備を行う義務、保安基準に適合した状態を維持させる義務、継続検査等の検査を受検する義務等を負っています。

このため、整備管理者を選任したからといって車両管理を整備管理者に任せきりにするのではなく、使用者自らも整備管理者が適切に車両管理を行っているか、自動車が適切に整備されているかについて、常に注意と指導・監督を怠ってはなりません。

上記に加えて、使用者は、規則第 32 条第 1 項の規定により同項に掲げる権限を整備管理者に与え、整備管理者が適切に業務を行うことができる体制を整えてください。

整備管理者の地位について

整備管理者の地位は、付与される権限の広狭により定まってくるものですが、その権限の広狭に関わらず、本質的に整備管理者は、使用者に代わり点検・整備を励行させる監督者ですので、使用者に対しては、安全確保及び環境保全を図るためから自動車の整備計画又は車庫の改善計画等を進言する第三者的性格があります。臨時検査のような強制手段によらずに、自動車の安全性を確保する手段としてこの第三者的性格に重要な意義を持っています。

このような性格をもつ整備管理者は、本来の業務を適確に遂行するためには、使用者の内部組織において、必要な地位を有する者であるべきです（自社選任の場合）。

整備管理者の解任命令

以下に該当した場合には、整備管理者の解任命令が行われることとなりますので、法令遵守の上、事業等を遂行してください。

- (1) 整備不良が主な要因となる事故が発生した場合であって、その調査の結果、当該自動車について日常点検整備、定期点検整備等が適切に行われていなかったことが判明した場合
- (2) 整備不良が主な要因となる事故が発生した場合であって、その調査の結果、整備管理者が日常点検の実施方法を定めていなかったり、運行可否の決定をしていなかったりする等、整備管理規程に基づく業務を適切に行っていなかったことが判明した場合
- (3) 大型車のホイールボルト折損等による車輪脱落事故が発生した場合であって、過去3年以内に同事故が発生していた場合（自動車運送事業者にあつては、行政処分等の基準における、「ホイールボルトの折損、ホイールナットの脱落またはそれらに類する事象に起因する車輪脱落事故が発生したもの」の再違反の適用を受ける場合。自動車運送事業者以外にあつては、同処分基準を適用する場合と同等と認められる場合。）
- (4) 整備管理者が自ら不正改造を行っていた場合、不正改造の実施を指示・容認した場合又は不正改造車の使用を指示・容認した場合
- (5) 選任届の内容に虚偽があり、実際には資格要件を満たしていなかったことが判明した場合又は選任時は資格要件を満たしていたものの、その後資格要件を満たさなくなった場合
- (6) 日常点検に基づく運行の可否決定を全く行わない、複数の車両について1年以上定期点検を行わない、整備管理規程の内容が実際の業務に即していない等、整備管理者としての業務の遂行状態が著しく不適切な場合のような事例が発生した場合

※ここでいう「事故」とは、自動車事故報告規則（昭和26年運輸省令第104号）第2条第1号、第3号、第11号及び第12号に定めるものを指します。

※（3）の事故については、令和5年10月1日以降に発生したものから適用されます。

旅客自動車運送事業関係

- 一般乗合旅客自動車運送事業者に対する違反事項ごとの行政処分等の基準(処分基準) (抜粋)
 ○一般貸切旅客自動車運送事業者に対する違反事項ごとの行政処分等の基準(処分基準) (抜粋)

適用条項	違反行為事項	基準日車等	
		初違反	再違反
運輸規則第45条 (道路運送車両法(以下「車両法」という。)第40条から第43条まで、第47条)	点検整備関係義務違反 整備不良車両 1 整備不良のもの(当日の日常点検時以降に灯火不良になったもの等、偶発的・突発的なもの及び4を除く。) 2 不正改造のもの 3 自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法不適合車両を使用 4 ホイールボルトの折損、ホイールナットの脱落またはそれらに類する事象に起因する車輪脱落事故が発生したもの(注)	10日車×違反車両数 20日車×違反車両数 20日車×違反車両数 20日車	20日車×違反車両数 40日車×違反車両数 40日車×違反車両数 40日車
	(注) ・車輪が脱落した要因に事業者の関与が無く、事業者による点検整備が確実に行われていたことの証明があった場合を除く。 ・車両総重量8トン以上または乗車定員30人以上の自動車に限る。		
(車両法第47条の2)	日常点検の未実施(1台の車両の1月の未実施回数) ①未実施回数5回以下 ②未実施回数6回以上14回以下 ③未実施回数15回以上	警告 3日車×違反車両数 5日車×違反車両数	3日車×違反車両数 6日車×違反車両数 10日車×違反車両数
(車両法第48条)	定期点検整備等の未実施 1 定期点検整備等の未実施(注1)(注3) (1台の車両の1年間の未実施回数) ①未実施1回 ②未実施2回 ③未実施3回以上 2 12月点検整備の未実施(注2)(注3) 3 全ての車両について定期点検整備が全て未実施	警告 5日車×違反車両数 10日車×違反車両数 10日車×違反車両数 10日車×違反車両数	5日車×違反車両数 10日車×違反車両数 20日車×違反車両数 20日車×違反車両数
(車両法第49条)	(注1) 12月点検整備を除く。ただし、自動車検査証の有効期間が初回2年の自動車にあつては、初回の12月点検整備を含める。 (注2) 自動車検査証の有効期間が初回2年の自動車にあつては、初回の12月点検整備を除く。 (注3) 3に該当する場合を除く。		
	点検整備記録簿等の記載義務違反等 1 未記載(1台の1年間の定期点検等を対象とし、1回につき1枚の記録簿) ①未記載3枚以下 ②未実施4枚 2 記載不適切 3 記録の改ざん・不实記載 4 記録の保存(1台の1年間の定期点検等を対象とし、1回につき1枚の記録簿) ①保存なし3枚以下 ②保存なし4枚	警告 3日車×違反車両数 警告 60日車 警告 3日車×違反車両数	3日車×違反車両数 6日車×違反車両数 10日車 120日車 3日車×違反車両数 6日車×違反車両数
(車両法第50条第1項)	整備管理者の選任違反 整備管理者選任なし	公示本文4.(1)②へ及び5.(1)③による(乗合) 公示本文4.(1)②ち及び5.(1)③による(貸切)	
(車両法第50条第2項)	整備管理者に対する権限付与義務違反	10日車	20日車
(車両法第52条)	整備管理者選任(変更)の未届出、虚偽届出 1 未届出 2 虚偽届出	警告 40日車(乗合) 60日車(貸切)	10日車 80日車(乗合) 120日車(貸切)
(車両法第53条)	整備管理者の解任命令違反	40日車	80日車
(車両法第58条第1項)	無車検運行	60日車×違反車両数	120日車×違反車両数
(車両法第66条第1項)	自動車検査証の備付け	警告	10日車
運輸規則第46条	整備管理者の研修受講義務違反	10日車	20日車
運輸規則第47条	点検等のための施設の不備	警告	10日車
運輸規則第69条	書類の適切管理義務違反 ①一種類の管理不適切 ②複数種類の管理不適切	警告 20日車	10日車 40日車

旅客自動車運送事業関係

○一般乗用旅客自動車運送事業者に対する違反事項ごとの行政処分等の基準(処分基準) (抜粋)

適用条項	違反行為事項	基準日車等	
		初違反	再違反
運輸規則第45条 (道路運送車両法(以下「車両法」という。)第40条から第43条まで、第47条)	点検整備関係義務違反 整備不良車両 1 整備不良のもの(当日の日常点検時以降に灯火不良になったもの等、偶発的・突発的なものを除く。) 2 不正改造のもの 3 自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法不適合車両を使用	10日車×違反車両数 20日車×違反車両数 20日車×違反車両数	20日車×違反車両数 40日車×違反車両数 40日車×違反車両数
(車両法第47条の2)	日常点検の未実施(1台の車両の1月の未実施回数) ①未実施回数5回以下 ②未実施回数6回以上14回以下 ③未実施回数15回以上	警告 3日車×違反車両数 5日車×違反車両数	3日車×違反車両数 6日車×違反車両数 10日車×違反車両数
(車両法第48条)	定期点検整備等の未実施 1 定期点検整備等の未実施(注1)(注3) (1台の車両の1年間の未実施回数) ①未実施1回 ②未実施2回 ③未実施3回以上 2 12月点検整備の未実施(注2)(注3) 3 全ての車両について定期点検整備が全て未実施	警告 5日車×違反車両数 10日車×違反車両数 10日車×違反車両数 公示本文4.(1)④ホ及び6.(1)⑥による	5日車×違反車両数 10日車×違反車両数 20日車×違反車両数 20日車×違反車両数
	(注1) 12月点検整備を除く。ただし、自動車検査証の有効期間が初回2年の自動車にあっては、初回の12月点検整備を含める。 (注2) 自動車検査証の有効期間が初回2年の自動車にあっては、初回の12月点検整備を除く。 (注3) 3に該当する場合を除く。		
(車両法第49条)	点検整備記録簿等の記載義務違反等 1 未記載(1台の1年間の定期点検等を対象とし、1回につき1枚の記録簿) ①未記載3枚以下 ②未実施4枚 2 記載不適切 3 記録の改ざん・不実記載 4 記録の保存(1台の1年間の定期点検等を対象とし、1回につき1枚の記録簿) ①保存なし3枚以下 ②保存なし4枚	警告 3日車×違反車両数 警告 60日車 警告 3日車×違反車両数	3日車×違反車両数 6日車×違反車両数 10日車 120日車 3日車×違反車両数 6日車×違反車両数
(車両法第50条第1項)	整備管理者の選任違反 整備管理者選任なし	公示本文4.(1)④へ及び6.(1)⑥による	
(車両法第50条第2項)	整備管理者に対する権限付与義務違反	10日車	20日車
(車両法第52条)	整備管理者選任(変更)の未届出、虚偽届出 1 未届出 2 虚偽届出	警告 40日車	10日車 80日車
(車両法第53条)	整備管理者の解任命令違反	40日車	80日車
(車両法第58条第1項)	無車検運行	60日車×違反車両数	120日車×違反車両数
(車両法第66条第1項)	自動車検査証の備付け	警告	10日車
運輸規則第46条	整備管理者の研修受講義務違反	10日車	20日車
運輸規則第47条	点検等のための施設の不備	警告	10日車
運輸規則第69条	書類の適切管理義務違反 ①一種類の管理不適切 ②複数種類の管理不適切	警告 20日車	10日車 40日車

貨物自動車運送事業関係

○貨物自動車運送事業者に対し行政処分等を行うべき違反行為及び日車数等について 別表（抜粋）

違反行為		基準日車等		備考
適用条項	事項	初回違反	再違反	
法第15条第1項第2号 安全規則第3条の3 （道路運送車両法（以下「車両法」という。）第40～43条、第47条）	事業用自動車の安全性の確保義務違反 点検整備違反 整備不良車両等 整備不良のもの（当日の日常点検時以降に灯 1 火不良になったもの等、偶発的・突発的なもの及び4を除く。） 不正改造のもの（速度抑制装置又は速度制限 2（NR）装置の機能不良を故意に放置したものを含める。） 自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状 3 物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法不適合車両を使用 ホイールボルトの折損、ホイールナットの脱落またはそれらに類する事象に起因する車輪脱落事故が発生したもの（注）	10日車×違反車両数 20日車×違反車両数 20日車×違反車両数 20日車	20日車×違反車両数 40日車×違反車両数 40日車×違反車両数 40日車	
	(注) ・車輪が脱落した要因に事業者の関与が無く、事業者による点検整備が確実に行われていることの証明があった場合を除く。 ・車両総重量8トン以上または乗車定員30人以上の自動車に限る。			
（車両法第47条の2）	日常点検の未実施（1台の車両の1月の未実施回数） ① 未実施回数6回未満 ② 未実施回数6回以上15回未満 ③ 未実施回数15回以上	警告 3日車×違反車両数 5日車×違反車両数	3日車×違反車両数 6日車×違反車両数 10日車×違反車両数	
（車両法第50条第1項）	整備管理者の選任違反 整備管理者選任なし	貨物処分公示5（1）④及び6（1）④による		
（車両法第50条第2項）	整備管理者に対する権限付与義務違反	10日車	20日車	
（車両法第52条）	整備管理者の選任（変更）の未届出、虚偽届出 ① 選任（変更）の未届出に係るもの ② 虚偽の届出に係るもの	警告 40日車	10日車 80日車	
（車両法第53条）	整備管理者の解任命令違反	40日車	80日車	
（車両法第58条第1項）	無車検運行	60日車×違反車両数	120日車×違反車両数	
（車両法第66条第1項）	自動車検査証の備付け	警告	10日車	
（車両法第48条）	定期点検整備等の未実施 1 定期点検整備等の未実施（注1）（注3） （1台の車両の1年間の未実施回数） ① 未実施1回 ② 未実施2回 ③ 未実施3回以上 2 12月点検整備の未実施（注2）（注3） 3 全ての車両について定期点検整備が全て未実施	警告 5日車×違反車両数 10日車×違反車両数 10日車×違反車両数 貨物処分公示5（1）③及び6（1）④による	5日車×違反車両数 10日車×違反車両数 20日車×違反車両数 20日車×違反車両数	
(注1) 12月点検整備を除く。ただし、自動車検査証の有効期間が初回2年の自動車にあつては、初回の12月点検整備を含める。 (注2) 自動車検査証の有効期間が初回2年の自動車にあつては、初回の12月点検整備を除く。 (注3) 3に該当する場合を除く。				
（車両法第49条）	点検整備記録簿等の記載違反等 1 未記載（1台の1年間の定期点検等を対象とし、1回につき1枚の記録簿） ① 未記載3枚以下 ② 未記載4枚 2 記載不適切 3 記録の改ざん・不实記載 4 記録の保存（1台の1年間の定期点検等を対象とし、1回に付き1枚の記録簿） ① 保存なし3枚以下 ② 保存なし4枚	警告 3日車×違反車両数 警告 60日車 警告 3日車×違反車両数	3日車×違反車両数 6日車×違反車両数 10日車 120日車 3日車×違反車両数 6日車×違反車両数	
安全規則第3条の4	点検等のための施設の不備	警告	10日車	
安全規則第3条の5	整備管理者の研修受講義務違反	10日車	20日車	
法第22条	輸送の安全確保の命令違反（注） （注） 貨物処分公示6（1）⑩及び⑪に該当するものを除く。	60日車	貨物処分公示6（1）⑤エによる	
法第23条	自動車事故報告規則に規定する事故の届出違反 1 未届出 2 虚偽届出	10日車 60日車	20日車 120日車	
道路運送法第95条 道路運送法施行規則第65条	自動車に関する表示義務違反	警告	10日車	

Ⅱ 自動車事故報告について

自動車事故報告規則 (運輸省令第104号 昭和26年12月20日)

最終改正 令和7年4月1日)

(この省令の適用)

第一条 自動車の事故に関する報告については、この省令の定めるところによる。

(定義)

第二条 この省令で「事故」とは、次の各号のいずれかに該当する自動車の事故をいう。

- 一 自動車が転覆し、転落し、火災（積載物品の火災を含む。以下同じ。）を起こし、又は鉄道車両（軌道車両含む。以下同じ。）と衝突し、若しくは接触したもの
- 二 十台以上の自動車の衝突又は接触を生じたもの
- 三 死者又は重傷者（自動車損害賠償保障法施行令（昭和三十年政令第二百八十六号）第五条第二号又は第三号に掲げる傷害を受けた者をいう。以下同じ。）を生じたもの
- 四 十人以上の負傷者を生じたもの
- 五 自動車に積載された次に掲げるものの全部若しくは一部が飛散し、又は漏えいしたもの
 - イ 消防法（昭和二十三年法律第百八十六号）第二条第七項に規定する危険物
 - ロ 火薬類取締法（昭和二十五年法律第百四十九号）第二条第一項に規定する火薬類
 - ハ 高压ガス保安法（昭和二十六年法律第二百四号）第二条に規定する高压ガス
 - ニ 原子力基本法（昭和三十年法律第百八十六号）第三条第二号に規定する核燃料物質及びそれによつて汚染された物
 - ホ 放射性同位元素等の規制に関する法律（昭和三十二年法律第百六十七号）第二条第二項に規定する放射性同位元素及びそれによつて汚染された物又は同条第五項に規定する放射線発生装置から発生した同条第一項に規定する放射線によつて汚染された物
 - ヘ シアン化ナトリウム又は毒物及び劇物取締法施行令（昭和三十年政令第二百六十一号）別表第二に掲げる毒物又は劇物
 - ト 道路運送車両の保安基準（昭和二十六年運輸省令第六十七号）第四十七条第一項第三号に規定する品名の可燃物
- 六 自動車に積載されたコンテナが落下したもの
- 七 操縦装置又は乗降口の扉を開閉する操作装置の不適切な操作により、旅客に自動車損害賠償保障法施行令第五条第四号に掲げる傷害が生じたもの
- 八 酒気帯び運転（道路交通法（昭和三十一年法律第百五号）第六十五条第一項の規定に違反する行為をいう。以下同じ。）（特定自動運行旅客運送（道路運送法施行規則（昭和二十六年運輸省令第七十五号）第六条第一項第九号に規定する特定自動運行旅客運送をいう。以下この号において同じ。）又は特定自動運行貨物運送（貨物自動車運送事業法施行規則（平成二年運輸省令第二十一号）第三条第三号の三に規定する特定自動運行貨物運送をいう。以下この号において同じ。）を行う場合にあつては、旅客自動車運送事業運輸規則（昭和三十一年運輸省令第四十四号）第十五

条の二第一項又は貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成二年運輸省令第二十二号）第三条第一項に規定する特定自動運行保安員（以下「特定自動運行保安員」という。）が酒気を帯びて特定自動運行用自動車（同法第七十五条の十二第二項第二号イに規定する特定自動運行用自動車をいう。以下この号において同じ。）の運行の業務に従事する行為。第四条第一項第五号において同じ。）、無免許運転（同法第六十四条の規定に違反する行為をいう。）、大型自動車等無資格運転（同法第八十五条第五項から第九項までの規程に違反する行為をいう。）、又は麻薬等運転（同法第百十七条の二第一項第三号の罪に当たる行為をいう。）（特定自動運行旅客運送又は特定自動運行貨物運送を行う場合にあっては、特定自動運行保安員が麻薬、大麻、あへん、覚醒剤又は毒物及び劇物取締法（昭和二十五年法律第三百三号）第三条の三の規定に基づく政令で定める物の影響により正常な業務ができないおそれがある状態で特定自動運行用自動車の運行の業務に従事する行為）を伴うもの

- 九 運転者又は特定自動運行保安員の疾病により、事業用自動車の運行を継続することができなくなったもの
- 十 救護義務違反（道路交通法第117条の罪に当たる行為をいう。以下同じ。）があったもの
- 十一 自動車の装置（道路運送車両法（昭和二十六年法律第百八十五号）第四十一条第一項各号に掲げる装置をいう。）の故障（以下単に「故障」という。）により、自動車が運行できなくなったもの
- 十二 車輪の脱落、被牽引自動車の分離を生じたもの（故障によるものに限る。）
- 十三 橋脚、架線その他の鉄道施設（鉄道事業法（昭和六十一年法律第七十九号）第八条第一項に規定する鉄道施設をいい、軌道法（大正十年法律第七十六号）による軌道施設を含む。）を損傷し、三時間以上本線において鉄道車両の運転を休止させたもの
- 十四 高速自動車国道（高速自動車国道法（昭和三十三年法律第七十九号）第四条第一項に規定する高速自動車国道をいう。）又は自動車専用道路（道路法（昭和二十七年法律第八百十号）第四十八条の四に規定する自動車専用道路をいう。以下同じ。）において、三時間以上自動車の通行を禁止させたもの
- 十五 前各号に掲げるもののほか、自動車事故の発生を防止を図るために国土交通大臣（主として指定都道府県等（道路運送法施行令（昭和二十六年政令第二百五十号）第四条第一項の指定都道府県等をいう。以下同じ。）の区域内において行われる自家用有償旅客運送に係るものの場合にあっては、当該指定都道府県等の長）が特に必要と認めて報告を指示したもの

（報告書の提出）

第三条 旅客自動車運送事業者、貨物自動車運送事業者、特定第二種貨物利用運送事業者及び自家用有償旅客運送者並びに道路運送車両法第五十条に規定する整備管理者を選任しなければならない自家用自動車の使用者（以下「事業者等」という。）は、その使用する自動車（自家用自動車（自家用有償旅客運送の用に供するものを除く。）にあっては、軽自動車、小型特殊自動車及び二輪の小型自動車を除く。）について前条各号の事故があつ

た場合には、当該事故があつた日（前条第十号に掲げる事故にあつては事業者等が当該救護義務違反があつたことを知つた日、同条第十五号に掲げる事故にあつては当該指示があつた日）から三十日以内に、当該事故ごとに自動車事故報告書（別記様式による。以下「報告書」という。）三通を当該自動車の使用の本拠の位置を管轄する運輸監理部長又は運輸支局長（以下「運輸監理部長又は運輸支局長」という。）を経由して、国土交通大臣に提出しなければならない。

2 前条第十一号及び第十二号に掲げる事故の場合には、報告書に次に掲げる事項を記載した書面及び故障の状況を示す略図又は写真を添付しなければならない。

- 一 当該自動車の自動車検査証の有効期間
- 二 当該自動車の使用開始後の総走行距離
- 三 最近における当該自動車についての大規模な改造の内容、施行期日及び施工工場名
- 四 故障した部品及び当該部品の故障した部位の名称(前後左右の別がある場合は、前進方向に向かって前後左右の別を明記すること。)
- 五 当該部品を取りつけてから事故発生までの当該自動車の走行距離
- 六 当該部品を含む装置の整備及び改造の状況
- 七 当該部品の製作者（製作者不明の場合は販売者）の氏名又は名称及び住所

3 運輸監理部長又は運輸支局長は、報告書を受け付けたときは、遅滞なく、地方運輸局長を経由して、国土交通大臣に進達しなければならない。

4 第一項の規定にかかわらず、主として指定都道府県等の区域内において自家用有償旅客運送を行う者の場合にあっては、報告書を当該指定都道府県等の長に提出するものとする。

（速報）

第四条 事業者等は、その使用する自動車（自家用自動車（自家用有償旅客運送の用に供するものを除く。）にあつては、軽自動車、小型特殊自動車及び二輪の小型自動車を除く。）について、次の各号のいずれかに該当する事故があつたとき又は国土交通大臣の指示があつたときは、前条第一項の規定によるほか、電話その他適切な方法により、二十四時間以内においてできる限り速やかに、その事故の概要を運輸監理部長又は運輸支局長に速報しなければならない。

- 一 第二条第一号に該当する事故（旅客自動車運送事業者及び自家用有償旅客運送者（以下「旅客自動車運送事業者等」という。）が使用する自動車を引き起こしたものに限る。）
- 二 第二条第三号に該当する事故であつて次に掲げるもの
 - イ 二人（旅客自動車運送事業者等が使用する自動車を引き起こした事故にあつては、一人）以上の死者を生じたもの
 - ロ 五人以上の重傷者を生じたもの
 - ハ 旅客に一人以上の重傷者を生じたもの
- 三 第二条第四号に該当する事故
- 四 第二条第五号に該当する事故（自動車が転覆し、転落し、火災を起こし、又は鉄道車両、自動車その他の物件と衝突し、若しくは接触したことにより生じたものに限る。）
- 五 第二条第八号に該当する事故（酒気帯び運転があつたものに限る。）

2 前条第三項の規定は、前項の規定により運輸監理部長又は運輸支局長が速報を受けた場合について準用する。

3 第一項の規定にかかわらず、主として指定都道府県等の区域内において自家用有償旅客運送を行う者の場合にあっては、同項各号のいずれかに該当する事故があつたとき又は当該指定都道府県等の長の指示があつたときは、当該指定都道府県等の長に速報するものとする。

(事故警報)

第五条 国土交通大臣又は地方運輸局長は、報告書又は速報に基づき必要があると認めるときは、事故防止対策を定め、自動車使用者、自動車特定整備事業者その他関係者にこれを周知させなければならない。

_____は、車両故障に関する部分

_____は、令和5年3月31日付けで改正された部分

自動車事故報告書の取扱要領（抜粋）

2 規則第2条第11号の「自動車の装置の故障（以下単に「故障」という。）により、自動車が運行できなくなったもの」とは、次に掲げるものをいう。

イ. 装置の不具合により自動車の運行を中止したものであって、運行を再開することができなかったもの

ロ. 装置の不具合により自動車の運行を中止したものであって、乗務員以外の者の修理等により運行を再開したもの

3 規則第2条第15号の「指示」は、地方運輸局長（沖縄総合事務局長を含む。以下同じ。）又は運輸支局長（神戸運輸監理部長及び沖縄総合事務局陸運事務所長を含む。以下同じ。）を通じて行うものとする。

4～11 略

1.2 運転者の健康状態に起因する事故

規則第2条第9号に該当する事故が発生した場合には、別表2に掲げる調査事項を調査のうえ提出させるよう事業者等を指導すること。また、「推定原因」に事故の原因として疑われる疾病名を明記させるように指導すること。

ただし、脳疾患、心臓疾患及び意識喪失に起因すると思われる事故が発生した場合には、規則第4条第1項の規定に準じ、速報させるよう事業者等を指導すること。

睡眠時無呼吸症候群が疑われる居眠り運転、漫然運転を伴う事故においては、規則第2条第9号に該当する事故として報告させるよう事業者等を指導すること。「睡眠時無呼吸症候群が疑われる」とは、過去に同疾病と診断されたことがあり治っていないもの、又は「自動車運送事業者における睡眠時無呼吸症候群対策マニュアル」（平成27年8月国土交通省自動車局）に記載のSASの症状があるものをいう。

1.3 車両故障に起因する事故

(1) 運輸支局長は、規則第3条第2項の添付書面（タイヤのパンク、バッテリー不具合及び灯火装置の不点灯（ヒューズ切れを含む。）の場合は添付を要しない。）等は別表3によるよう事業者等を指導すること。また、必要に応じて、事業者等に対し自動車製作者等からの事故原因等調査結果を添付させるよう指導すること。

(2) 地方運輸局長は、規則第2条第11号又は第12号に該当する事故で、被害が大きい場合又は事故の社会的影響が大きいと判断される場合には、次の事項を直ちに自動車局長に報告すること。また、この場合において、地方運輸局長は類似の事故が発生するおそれがあると認めるときは、事故発生防止対策の迅速化を図るため、自動車局長に報告した事項を他の地方運輸局長に適当な方法により、速やかに通報すること。

① 当該事故の概要及び原因

② 当該自動車の車名、型式、初度登録年又は初度検査年、車体の形状及び自動車検査証の有効期間

③ 別表1中第4第4項の事項

なお、運輸支局長は、車両故障に起因する事故が発生した場合において、当該報告者から破損又は脱落した部品の提供があった場合には、調査の必要に応じ当該部品を地方運輸局長に送付すること。

地方運輸局長は、当該部品についてさらに調査の必要があると認めた場合には、当該部品を自動車局長に送付すること。

14 略

は、車両故障に関する部分

別記様式（第3条関係）

(表)

自動車事故報告書								
宛て								
自動車の使用者の氏名又は名称								
令和5年3月31日付けの自動車事故報告規則の改正で、自動車事故報告書の裏面及び注釈に「自動運行装置」に関わる内容が追加。 令和7年4月1日より、貨物軽自動車運送者が報告対象になるとともに、自動車事故報告書の裏面に記載事項が追加。								
令和5年3月31日付けの自動車事故報告規則の改正で、自動車事故報告書の裏面及び注釈に「自動運行装置」に関わる内容が追加。		令和7年4月1日より、貨物軽自動車運送者が報告対象になるとともに、自動車事故報告書の裏面に記載事項が追加。		月 日 提出				
天候	1 晴れ	2 曇	3 雨	4 雪	5 霧	6 その他	☆路線名又は道路名	道 線
☆発生場所	都道府県	区市郡	区町村	番地				
☆当該自動車の使用の本拠の名称及び位置							☆自動車登録番号又は車両番号	
☆当時の状況								
☆◆現場の略図（道路上の事故の場合には車線の区分を明らかにして図示すること。）								
☆当時の処置								
☆事故の原因								
☆再発防止対策								
※備考								

事故の種類

区分

1 転覆

2 転落

3 路外逸脱

4 火災

5 踏切

6 衝突

7 死傷

8 危険物等

9 車内

10 飲酒等

11 健康起因

12 救護違反

13 車両故障

14 交通障害

15 その他

☆発生順

☆転落の状態

衝突等の状態

☆車名

☆型式

☆車体の形状

☆初度登録年又は初度検査年

事業用

1 乗合旅客

2 貸旅客

3 乗用旅客

4 特別旅客

5 一般貨物（イ特別積合せ貨物を含む）

6 特定貨物

7 特定第二種

8 貨物軽（四輪）

9 貨物軽（三輪以下）

自家用

1 有償貸渡し（レンタカー）

2 有償旅客運送

3 その他

種別

1 普通

2 小型

3 その他

☆乗車定員

人

☆当時の乗車人員

人

☆最大積載量

kg

☆当時の積載量

kg

安全運転支援装置

衝突被害軽減ブレーキ

1 有

2 無

ドライバー異常時対応システム

1 有

2 無

側方衝突警報装置

1 有

2 無

許可等の必要性

制限外許可

1 有

2 無

特殊車両通行許可

1 有

2 無

保安基準の緩和

1 有

2 無

許可等の取得状況

制限外許可

1 有

2 無

特殊車両通行許可

1 有

2 無

保安基準の緩和

1 有

2 無

貨物の内容

1 土砂等

2 長大物品等

3 コンテナ

4 生コンクリート

5 危険物等

6 冷凍、冷蔵品

7 原木、製材

8 引越

9 その他

積載危険物等

運搬の有無

1 有

2 無

種類

1 危険物

2 火薬類

3 高压ガス

4 核

5 R I

6 毒劇物

7 可燃物

☆品名及び積載量又は放射能の量

品名

（ ）kg、l

イエローカードの携行状況

1 有

2 無

道路等の状況

種類

1 道路（イ高速自動車国道等（ハその他）

2 その他の場所

☆道路の幅員

こ

う

配

1 平たん

2 上り

3 下り

道路の形態

1 直線

2 右曲り

3 左曲り

4 交差

5 つづら折り

路面の状態

1 乾

2 湿

3 積雪

4 氷結

警戒標識の設置

1 有

2 無

☆当該道路の制限速度

km/h

踏切の状態

1 遮断機付き

2 警報機付き

3 その他

☆当時の運行計画

（発地・経由地・着地）

☆運送契約の相手方の氏名又は名称、住所等（貸切旅客のみ）

安全性優良事業所の認定（貨物のみ）

1 有

2 無

運送形態

1 下り

☆荷送人の氏名又は名称及び住所

☆荷受人の氏名又は名称及び住所

◆営業所及び運行等の状況

☆当社の運行計画

（発地・経由地・着地）

☆運送契約の相手方の氏名又は名称、住所等（貸切旅客のみ）

安全性優良事業所の認定（貨物のみ）

1 有

2 無

運送形態

1 下り

☆荷送人の氏名又は名称及び住所

☆荷受人の氏名又は名称及び住所

◆貨物軽の選択項目が追加

安全運転支援装置に関する項目

アルコール依存症のスクリーニング検査と飲酒状況に関する項目
飲酒に関する事故を引き起こした場合に記載する

貨物軽の選択項目が追加

安全運転支援装置に関する項目

アルコール依存症のスクリーニング検査と飲酒状況に関する項目
飲酒に関する事故を引き起こした場合に記載する

貨物軽安全管理者に関する記載項目追加

（裏）

☆危険認知時の速度

km/h

☆危険認知時の距離

m

☆スリップ距離

m

当該自動車の事故時の走行等の態様

1 直進（加速）

2 直進（減速）

3 直進（定速）

4 後退

5 追越

6 右折

7 左折

8 駐車

9 停車

10 転回

11 合流

12 その他

道路上での事故の場合には事故発生地点

1 車道

2 歩道

3 横断歩道

4 路側帯

5 路肩

6 交差点

7 バス停留所

8 トンネル

9 その他

死傷事故の場合には死傷者の状態

1 左側通行

2 右側通行

3 信号無視

4 車道通行

5 歩道通行

6 横断歩道歩行

7 車の直前横断

8 斜横断

9 飛び出し

10 酩酊

11 路上作業

12 路上遊戯

13 乗降中

14 安全地帯

15 自転車運転

16 その他

車両の故障に起因する場合には故障箇所

1 原動機（速度抑制装置を除く）

2 速度抑制装置

3 動力伝達装置

4 車輪（タイヤを除く）

5 タイヤ

6 車軸

7 操縦装置

8 制動装置

9 緩衝装置

10 燃料装置

11 電気装置

12 車枠及び車体

13 連結装置

14 電気装置

15 電気装置

16 窓ガラス

17 窓ガラス

18 ばい煙等の発散

19 灯火装置及び指

20 反射器

21 警告装置

22 視野を確保する装置（後写鏡、窓拭き器等）

23 計器（速度計、走行距離計等）

24 消火器

25 内圧容器及びその附属装置

26 自動運行装置

27 運行記録計

28 その他

☆氏名

☆年齢

才

☆経歴年数

年

月

☆本務・臨時の別

1 本務

2 臨時

☆事故日以前1ヶ月間に出勤しなかった日数

日

☆乗務開始から事故発生までの乗務時間及び乗務距離

時間

km

☆最近出勤しなかった日から事故日までの勤務日数及び乗務距離の合計

勤務日数

日

乗務距離

km

損害の程度

1 死亡

2 重傷

3 軽傷

シートベルトの着用状況

1 着用

2 非着用

3 非装備

☆交替運転者の配置

1 有

2 無

（交替後の乗務時間及び乗務距離）

時間

km

☆アルコール依存症のスクリーニング検査の受診状況

1 有

2 無

（最近の受診年月日）

年

月

日

☆飲酒の時点及びその飲酒量

1 運行前

2 運行中

（飲酒量）

☆過去3年間の事故の状況

（過去3年間の事故件数）

件

日

☆過去3年間の違反の状況

（過去3年間の違反件数）

件

日

☆過去3年間の適性診断の受診状況

（最近の受診年月日）

年

月

日

☆最近の健康診断の受診年月日

（最近の受診年月日）

年

月

日

☆氏名

☆年齢

才

☆経歴年数

年

月

☆本務・臨時の別

1 本務

2 臨時

損害の程度

1 死亡

2 重傷

3 軽傷

業務場所の別

1 車両内

2 車両外

シートベルトの着用状況

1 着用

2 非着用

3 非装備

☆最近の健康診断の受診年月日

（最近の受診年月日）

年

月

日

☆氏名

☆年齢

才

☆経歴年数

年

月

☆本務・臨時の別

1 本務

2 臨時

損害の程度

1 死亡

2 重傷

3 軽傷

シートベルトの着用状況

1 着用

2 非着用

3 非装備

☆運行管理者

運行管理者資格者証番号

又は

貨物軽自動車安全管理者講習修了番号

☆運行管理者等

☆損害の程度

◆死亡

人（うち乗客）人

◆重傷

人（うち乗客）人

軽傷

人（うち乗客）人

- (注)
- (1) ☆印欄は、具体的に記入すること。ただし、不明の場合は該当欄に「不明」と記入し、記入の要のない場合は該当欄に斜線を引くこと。
なお、欄内に記入し得ないときは、別紙に記入し、これを添付すること。
- (2) ※印欄は、記入しないこと。
- (3) ☆印欄及び※印欄以外の欄は、該当する事項を○で囲むこと。
- (4) ◆印欄は、事故が第2条第11号又は12号のみに該当する場合には、記入を要しない。
- (5) 時刻の記入は、24時間制によること。
- (6) 「区分」の記入は、次の区分によること。
- 1 転覆 当該自動車が道路上において路面と35度以上傾斜したとき。
 - 2 転落 当該自動車が道路外に転落した場合で、その落差が0.5メートル以上のとき。
 - 3 路外逸脱 当該自動車の車輪が道路（車道と歩道の区分がある場合は、車道）外に逸脱した場合で、「転落」以外のとき。
 - 4 火災 当該自動車又は積載物品に火災が生じたとき。
 - 5 踏切 当該自動車が踏切において、鉄道車両と衝突し、又は接触したとき。
 - 6 衝突 当該自動車が鉄道車両、トロリーバス、自動車、原動機付自転車、荷牛馬車、家屋その他の物件に衝突し、又は接触したとき。
 - 7 死傷 死傷者を生じたとき（9に該当する場合を除く。）
 - 8 危険物等 第2条第5号又は第6号に該当する事故
 - 9 車内 操縦装置又は乗降口の扉を開閉する装置の不適切な操作により、旅客（乗降する際の旅客を含む。）を死傷させたとき。
 - 10 飲酒等 第2条第8号に該当する事故
 - 11 健康起因 第2条第9号に該当する事故
 - 12 救護違反 第2条第10号に該当する事故
 - 13 車両故障 第2条第11号又は第12号に該当する事故
 - 14 交通障害 第2条第13号又は第14号に該当する事故
 - 15 その他 1から14までに該当しないとき。
- (7) 2種類以上の事故が生じたときには、「発生の順」の欄に発生の順に番号を記入すること。
- (8) 「転落の状態」の欄の「落差」は、路面から落下地点までの垂直距離とする。
ただし、水中に転落した場合で水深を記入する必要がある場合には、路面から水面までの垂直距離とする。
- (9) 「車体の形状」の欄は、道路運送車両法第58条の自動車検査証に記載されている車体の形状を記入すること。
- (10) 「安全運転支援装置」とは、自動車に搭載された先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムをいい、当該自動車の搭載状況に該当するものを○で囲むこと。
- (11) 「積載危険物等」とは、次に掲げるものであって事故当時に当該自動車に積載していたものをいう。
- 1 危険物 消防法第2条第7項に規定する危険物
 - 2 火薬類 火薬類取締法第2条第1項に規定する火薬類
 - 3 高压ガス 高压ガス保安法第2条に規定する高压ガス
 - 4 核 原子力基本法第3条第2号に規定する核燃料物質及びそれによって汚染された物
 - 5 R I 放射性同位元素等の規制に関する法律第2条第2項に規定する放射性同位元素及びそれによって汚染された物
又は同条第5項に規定する放射線発生装置から発生した同条第1項に規定する放射線によって汚染された物
 - 6 毒劇物 シアン化ナトリウム又は毒物及び劇物取締法施行令別表第二に掲げる毒物又は劇物
 - 7 可燃物 道路運送車両の保安基準第47条第1項第3号に規定する品名の可燃物
- (12) 「許可等の必要性」及び「許可等の取得状況」の欄は、当該自動車の運行について次の許可等の必要性の有無及びその取得状況に該当するものを○で囲むこと。
- 1 制限外許可 道路交通法第57条の規定による許可
 - 2 特殊車両通行許可 道路法第47条の2の規定による許可
 - 3 保安基準の緩和 道路運送車両の保安基準第55条の規定による基準の緩和であって、道路運送車両の保安基準第2条第1項、第4条及び第4条の2に係るもの
- (13) 「イエローカード」とは、当該積載危険物等の取扱方法を記載した書類をいう。
- (14) 「種類」の欄の「ロ 自動車専用道路等」は、自動車専用道路及び道路運送法による自動車道とし、「2 その他の場所」は、構内、営業所等一般交通の用に供しない場所とする。
- (15) 「道路の幅員」は、路肩部分を含む道路（車道と歩道の区別がある場合は、車道）の総幅員とする。
- (16) 「道路の形態」の欄の「交差」は、当該自動車前方30メートル以内に交差点があった場合とする。
- (17) 「運行計画」には、運行管理者が与えた指示を含むものとする。
- (18) 「運送契約の相手方の氏名又は名称、住所等（貸切旅客のみ）」の欄は、事故を引き起こした当該一般貸切旅客自動車運送事業者と運送契約を締結した者の氏名又は名称及び住所を記載すること。運送契約の相手方が旅行業法（昭和27年法律第239号）第3条の規定による旅行業若しくは旅行業者代理業の登録を受けている者（以下「旅行業者等」という。）又は同法第23条の規定による旅行サービス手配業の登録を受けている者である場合には、氏名又は名称及び住所のほか、旅行業者等又は旅行サービス手配業者の登録番号を記載すること。
- (19) 「安全性優良事業所の認定」とは、全国貨物自動車運送適正化事業実施機関が、輸送の安全の確保に関する取組が優良であると認められる貨物自動車運送事業者の営業所に対して行う認定をいう。
- (20) 「下請運送」とは、貨物自動車運送事業者からの運送の依頼により行う貨物運送をいう。
- (21) 「荷送人の氏名又は名称及び住所」の欄は、事故を引き起こした当該貨物自動車運送事業者と運送契約を締結した荷送人のほか、事故の際に運送していた貨物に関して当該荷送人と運送契約を締結した者等の当該貨物の運送に関して運送契約を締結した全ての者を記載すること。
- (22) 「運送形態」の欄の「2 その他」に該当し、かつ、当該運送が特別積合せ運送である場合には「荷送人の氏名又は名称及び住所」及び「荷受人の氏名又は名称及び住所」の欄は、記入を要しない。
- (23) 「アルコール依存症のスクリーニング検査受診状況」及び「飲酒の時点及びその飲酒量」の欄は、第2条第8号（酒気帯び運転を伴うものに限る。）に該当する事故を引き起こした当該運転者が受診したアルコール依存症のスクリーニング検査の受診の有無及び飲酒の時点について、該当する事項を○で囲むとともに、「最近の受診年月日」及び「飲酒量」を記入すること。
- (24) 「過去3年間の事故の状況」の欄は、当該運転者が引き起こした道路交通法第67条第2項の交通事故の状況について、該当する事項を○で囲むこと。
- (25) 「過去3年間の健康診断の状況」の欄は、当該運転者の過去3年間の運転適性診断の受診の有無及び受診場所を記入すること。
「貨物軽自動車安全管理者」の記載が追加
「特定運行保安員」の記載が追加
- (26) 「最近の健康診断の受診年月日」の欄は、第2条第9号に該当する事故を引き起こした当該運転者又は特定自動運行保安員が受診した労働安全衛生法第66条に規定する健康診断の最近の受診年月日を記入すること。
- (27) 「運行管理者」、「貨物軽自動車安全管理者」は、事故について最も責任のあると考えられる運行管理者や貨物軽自動車安全管理者のことである。
- (28) 「統括運行管理者」とは、旅客自動車運送事業運輸規則（昭和31年運輸省令第44号）第48条の2第1項又は貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成2年運輸省令第22号）第21条第1項に規定する業務を統括する運行管理者をいう。

自動車事故報告書等について

～事故が起きてしまったら、自動車事故報告書の提出をお願いします～

自動車事故報告書について

重大事故があった場合は、自動車事故報告書を運輸支局長を経由して国土交通大臣に提出しなければなりません。

※関係法令：自動車事故報告規則（昭和二十六年、運輸省令第百四号）

○自動車事故報告書の提出が必要な自動車運送事業者等

- 旅客自動車運送事業者
- 貨物自動車運送事業者
- 特定二種貨物利用運送事業者
- 自家用有償旅客運送者
- 道路運送車両法第五十条に規定する整備管理者を選任しなければならない自家用自動車の使用者

○自動車事故報告書の提出が必要な事故

- ①自動車が転覆し、転落し、火災を起こし、又は鉄道車両等と衝突し、若しくは接触したもの
- ②10台以上の自動車の衝突又は接触を生じたもの
- ③死者又は重傷者を生じたもの
- ④10人以上の負傷者を生じたもの
- ⑤自動車に積載された危険物等が全部若しくは一部が飛散、又は漏洩したもの
- ⑥自動車に積載されたコンテナが落下したもの
- ⑦操縦装置又は乗降口の扉を開閉する装置の操作不適切により、旅客に傷害が生じたもの
- ⑧酒気帯び運転、無免許運転、大型自動車等無資格運転、麻薬等運転を伴うもの
- ⑨運転者の疾病により、事業用自動車の運転を継続することができなくなったもの
- ⑩救護義務違反があったもの
- ⑪自動車の装置の故障により自動車の運行ができなくなったもの
- ⑫車輪の脱落、被牽引自動車の分離を生じたもの（故障によるもの）
- ⑬橋脚、架線その他鉄道施設を損傷し、3時間以上鉄道車両の運転を休止させたもの
- ⑭高速自動車国道又は自動車専用道路を、3時間以上通行止めにさせたもの
- ⑮国土交通大臣が特に必要と認めたもの

○提出期限、提出先及び提出部数

重大事故があった日から **30日以内**に

新潟、長岡、上越ナンバー・・・・・・新潟運輸支局へ
長野、松本、諏訪ナンバー・・・・・・長野運輸支局へ
富山ナンバー・・・・・・富山運輸支局へ
石川、金沢ナンバー・・・・・・石川運輸支局へ

3部提出

別記様式（第3条関係）

（表）

自動車事故報告書

国土交通大臣

殿

自動車の使用者の氏名又は名称

住 所

電話番号

年

月

日 時

2 層

☆発生場所

都道府県

☆当該自動車の使用の本拠の名称及び位置

☆路線名又は道路名

道 線

☆自動車登録番号又は車両番号

30日以内に
報告！

運輸支局

○自動車事故報告書について（国土交通省北陸信越運輸局ホームページ）

http://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/hrt54/carinfo/car_safety_1.html

事故の速報について

自動車運送事業者等は、使用する自動車について、以下の表の該当する事故があったとき又は国土交通大臣の指示があったときは、その事故の概要を運輸支局長に速報する必要があります。

関係法令等：自動車事故報告規則（昭和二十六年、運輸省令第百四号）
自動車事故報告書等の取扱要領
自動車運送事業者等用緊急時対応マニュアル

速報に該当する事故	バス	タクシー	トラック
乗客、乗員、歩行者その他を問わず1名以上の死者を生じた事故	○	○	—
乗客、乗員、歩行者その他を問わず2名以上の死者を生じた事故	—	—	○
乗客に1名以上の重傷者を生じた事故	○	○	—
乗客、乗員、歩行者その他を問わず5名以上の重傷者を生じた事故	○	○	○
乗客、乗員、歩行者その他を問わず10名以上の負傷者を生じた事故	○	○	○
酒気帯び運転行為※1	○	—	—
酒気帯び運転を伴う事故	○	○	○
自動車が転覆し、転落し、火災を起こし、又は鉄道車両等と衝突し、若しくは接触した事故	○	○	—
自動車が転覆し、転落し、火災を起こし、又は鉄道車両等と衝突し、若しくは接触した事故によって、自動車に積載された危険物等が全部若しくは一部が飛散、又は漏洩した事故	—	—	○
自然災害に起因する可能性のある事故※1	○	○	○
脳疾患、心臓疾患及び意識喪失に起因した事故※2	○	○	○
その他社会的影響が大きいと認める事故※1 (例：事故に関して報道機関による報道があったとき、又は取材を受けたとき)	○	○	○

注）※1は、自動車運送事業者等用緊急時対応マニュアルによる速報対象を示す。

※2は、自動車事故報告規則第4条第1項に準じて速報をお願いするもの。

○速報の期限

事故の発生から、**24時間以内**に、できる限り速やかに！

○速報の方法

電話、ファクシミリ、及びその他適切な方法

○連絡先

新潟運輸支局	検査整備保安部門（業務時間内）	TEL 025(285)3125	FAX 025-285-0473
	（夜間・土日祝日）	TEL 090-8843-8269	
長野運輸支局	検査整備保安部門（業務時間内）	TEL 026(243)5525	FAX 026-259-4508
	（夜間・土日祝日）	TEL 090-4833-8980	
富山運輸支局	検査整備保安部門（業務時間内）	TEL 076(423)0892	FAX 076-423-5509
	（夜間・土日祝日）	TEL 090-2186-3526	
石川運輸支局	検査整備保安部門（業務時間内）	TEL 076(208)6000	FAX 076-208-6002
	（夜間・土日祝日）	TEL 090-2572-0065	

○自動車運送事業者に係る事故・事件の速報について

（国土交通省北陸越後運輸局ホームページ）

http://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/hrt54/carinfo/jiko_sokuhou.html

自動車事故報告書の記載例

別記様式（第3条関係）

（表）

報告書は3部提出すること
（受付印押印）

自動車事故報告書

国土交通大臣 国土 太郎 殿

報告書を提出する時点の国土
交通大臣を記入する

自動車の使用者の氏名又は名称 北陸信越運輸株式会社
住 所 新潟県新潟市中央区万代2-
電話番号 025-244-7579

時間は24時間制で記入

平成 28 年 6 月 30 日 扶

乗合バス事業の管理の受
委託の許可を受けている
場合は、委託者が提出
（貸切バス委託型の場合
の使用者名は、連盟とす
る）

☆発生日時	平成 28 年 6 月 20 日 21 時 30 分	☆路線名 又は 道路名	事故発生から30日以内 に提出
天 候	1 晴れ 2 曇 (3) 雨 4 雪 5 霧 6 その他		
☆発生場所	新潟 都道府県 小千谷区 市 三仏生区 町 3547-12番地	国道 1 7 号	
☆当該自動車の使用の本拠の名称及び位置	場所は、地番まで記入	☆自動車登録番号 又は車両番号	
北陸信越運輸株式会社 長岡営業所 新潟県長岡市撰田屋町2643- 1	営業所名まで記入	長岡 1 0 0 あ 4 9	
		長岡 1 0 0 あ 4 4	

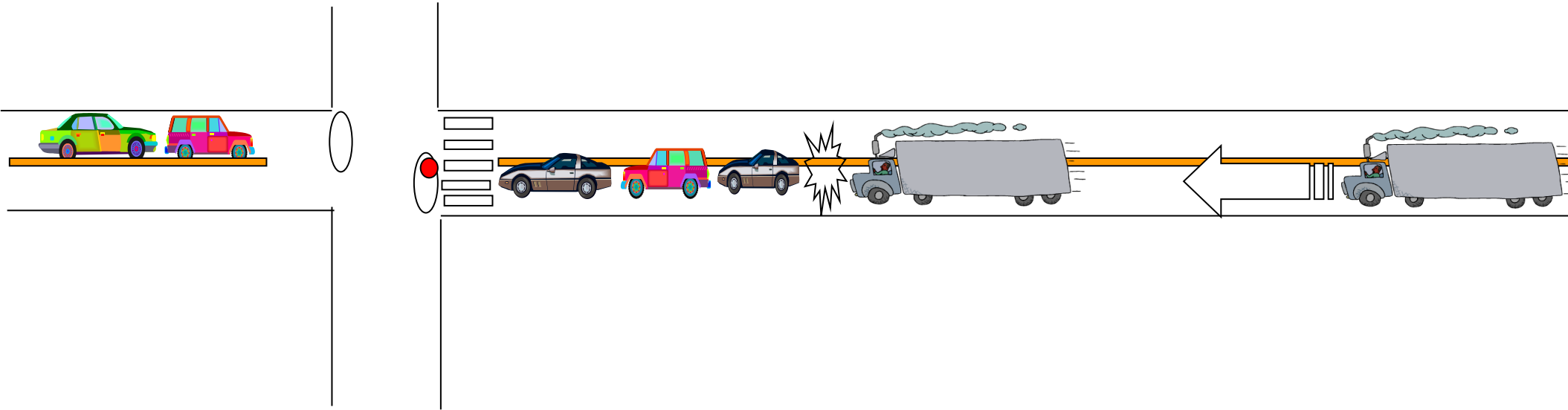
・道路名は、国道、県道、
市道等具体的に記入
・高速道路等の場合は
その名称も記入
・高速道路の場合は、
「上り線」、「下り線」の
区分と〇〇kpを記入

・けん引車が被けん引
車を連結して事故を引
き起こした場合に記載
この場合の報告者は、
けん引車の使用者

☆当時の状況
当該営業所の運転者〇〇は、6月20日午後5時に出社し、乗務前点呼を午後6時30分に受け、荷主の
●●に向け出庫した。午後7時に●●に到着し荷物を積み込み、午後9時に群馬県高崎市へ向け出
発した。その後、上記場所付近の国道 1 7 号線を約 7 0 キロで走行中、赤信号で停車していた乗
用車 3 台の列に追突した。当該運転者にはケガはなかったが、最初に追突した乗用車の運転者が
右足の骨折の重傷、さらに前の乗用車の運転者が首に軽傷を負った。

・次に掲げるものを(何処で、誰が、どんな事
を、どれだけ)の要領で記載
イ. 出発地、出発の時刻、目的地
ロ. 運行の状況、乗車人員、積載物・量
ハ. 事故当時の速度、位置関係、乗務員
のとった措置、事故後の状況、地形、道路状
況、スリップの軌跡
・死傷者の氏名、性別、年齢、負傷者の程度
(当事者と相手側と分ける)

☆◆現場の略図（道路上の事故の場合には車線の区分を明らかにして図示すること。



☆当時の処置
乗用車側に被害者がいることを確認したため、至急消防、警察に連絡した。
その後、被害者は病院に運ばれた。当該運転者は警察に取り調べを受けることになり、
長岡警察署に移動した。

警察、家族、会社等へ連絡、死
者又は負傷者にとった処置、病
院への収容状況、旅客、積荷等
の処置を記入

事故の原因
脇見運転による前方停止車両の発見の遅れとスピードの出し過ぎ

再発防止
対策
乗務員全員を集め、関係法令の遵守の徹底を行った。

・警察の調書、運転者及び目
撃者の証言等を参考に記入
・なぜ、前方不注意か？脇見、
漫然等が分からないと、システ
ム入力できない

※備 考

記載しないこと

（日本工業規格A列4番）

衝突事故のときのみ記入

- ・正面衝突：自動車が相手方と対面して接近し、衝突又は接触した場合
- ・側面衝突：自動車が相手方と対面方向又は同方向以外の方向に進行して衝突又は接触した場合
- ・追突：自動車が相手方と同方向に進行していて衝突又は接触した場合で次の接触以外の場合
- ・接触：自動車が相手方と並進中又は後続車が先行車を追い抜き、もしくは並進しようとして接触した場合
- ・物件衝突：自動車が家屋、その他の物と衝突した場合

「衝突」

- ・自動車又は原付と衝突・接触し当該車両に乗っている者を死傷させた場合は衝突とし、自転車に乗っている者を死傷させた場合は死傷とする
- ・家屋その他の物件と衝突して付近にいた人を死傷させた場合は衝突とする

「死傷」

- ・歩行者又は自転車を撥ね死傷した場合
- ・走行中の車両への飛び乗り又は飛び降り等によって死傷した場合

発生した事故の種類の区分番号を○で囲む。
(2種類以上の事故の場合、最も大きな被害を発生した事故の種類とする。飲酒等・救護違反の場合両方記載)

2種類以上の事故を併発した場合は、その発生順に従い数字を記入

運転者、乗客、車掌等の合計を記入

路肩部分を含む道路の総幅員
※歩道は含まない

警戒標識が設置されており、当該標識により運転上注意の必要があると認められる箇所において事故が発生した場合は「有」

トラック事業者からの運送の依頼により貨物運送を行った場合には「1」を、それ以外は「2」を○で囲む

(裏)																					
事故の種類	区分	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15					
	☆発生順						1														
	☆転落の状態	落差					m					水深					m				
	衝突等の状態	1 正面衝突 4 接触					2 側面衝突 5 物件衝突					3 追突									
	☆車名	☆型式					☆車体の形状					☆初度登録年又は初度検査年									
	事業用	1 乗合旅客 3 乗用旅客 5 一般貨物 (イ特別積合せ貨物、ロその他) 6 特定貨物 8 貨物軽 (四輪)					4 特定旅客 7 特定第二種 9 貨物軽 (三輪以下)														
	自家用	1 有償貸渡し (レンタカー) 2 有償旅客運送					3 その他														
	種別	1 普通					2 小型					3 その他									
	☆乗車定員	人					☆当時の乗車人員					人									
	☆最大積載量						☆当時の積載量														
当該自動車の概要	安全運転支援装置	衝突被害軽減ブレーキ ドライバー異常時対応システム					1 有 2 無					1 有 2 無									
	側方衝突警報装置						1 有 2 無					1 有 2 無									
	許可等の必要性	制限外許可 特殊車両通行許可 保安基準の緩和					1 有 2 無					1 有 2 無									
	許可等の取得状況	制限外許可 特殊車両通行許可 保安基準の緩和					1 有 2 無					1 有 2 無									
	貨物の内容	1 土砂等 4 生コンクリート 7 原木、製材					2 長大物品等 5 危険物等 8 引越					3 コンテナ 6 冷凍、冷蔵品 9 その他									
	積載危険物等	運搬の有無 種類 ☆品名及び積載量又は放射能の量 イエローカードの携行状況					1 有 2 無 1 危険物 4 核 品名 () kg、1 () Bq 1 有 2 無														
	種類	1 道路 (イ高速自動車国道、ロ自動車専用道路等、ハその他) 2 その他の場所																			
	☆道路の幅員																				
	こう配	1 平たん 2 上り 3 下り																			
	道路の形態	1 直線 2 右曲り 3 左曲り 4 交差 5 つづら折り																			
路面の状態	1 乾 2 湿 3 積雪 4 氷結																				
警戒標識の設置	1 有 2 無 ☆当該道路の制限速度 km/h																				
踏切の状態	1 遮断機付き 2 警報機付き 3 その他																				
☆当時の運行計画	(発地・経由地・着地)																				
◆営業所及び運行等の状況	☆運送契約の相手方の氏名又は名称、住所等 (貸切旅客のみ)					旅行業者等の場合には、氏名又は名称、住所のほか旅行業者等の登録番号を記載 (1種は観光庁HP、2種、3種は、都道府県HPでも確認できる)															
安全性優良事業所の認定 (貨物のみ)	1 有 2 無																				
運送形態	1 下請運送 2 その他																				
☆荷送人の氏名又は名称及び住所																					
☆荷受人の氏名又は名称及び住所																					

けん引車が被けん引車を連結して事故を引き起こした場合に記載

第2条第8号 (酒気帯び運転を伴うものに限る。)に該当する事故を引き起こした運転者の情報を記載する。

その他の場所とは、構内、営業所等、一般交通の用に供しない場所

旅行業者等の場合には、氏名又は名称、住所のほか旅行業者等の登録番号を記載 (1種は観光庁HP、2種、3種は、都道府県HPでも確認できる)

原則、医師の診断結果に基づき記入する

当時の状況	☆危険認知時の速度	km/h				
	☆危険認知時の距離	m				
	☆スリップ距離	m				
	当該自動車の事故時の走行等の態様	1 直進 (加速) 2 直進 (減速) 3 直進 (定速) 4 後退 5 追越 6 右折 7 左折 8 駐車 9 停車 10 転回 11 合流 12 その他				
	道路上での事故の場合には事故発生地点	1 車道 2 歩道 3 横断歩道 4 路側帯 5 路肩 6 交差点 7 バス停留所 8 トンネル 9 その他				
	死傷事故の場合には死傷者の状態	1 左側通行 2 右側通行 3 信号無視 4 車道通行 5 歩道通行 6 横断歩道歩行 7 車の直前横断 8 斜横断 9 飛び出し 10 酩酊 11 路上作業 12 路上遊戯 13 乗降中 14 安全地帯 15 自転車運転 16 その他				
	車両の故障に起因する場合には故障箇所	1 原動機 (速度抑制装置を除く) 2 速度抑制装置 3 動力伝達装置 4 車輪 (タイヤを除く) 5 タイヤ 6 車軸 7 操縦装置 8 制動装置 9 緩衝装置 10 燃料装置 11 電気装置 12 車枠及び車体 13 連結装置 14 乗車装置 15 物品積載装置 16 窓ガラス 17 騒音防止装置 18 ばい煙等の発散防止装置 19 灯火装置及び指示装置 20 反射器 21 警音器 22 視野を確保する装置 (後写鏡、窓拭き器等) 23 計器 (速度計、走行距離計等) 24 消火器 25 内圧容器及びその附属装置 26 自動運行装置 27 運行記録計 28 その他				
	☆氏名					
	☆年齢	才				
	☆経年数	年 月				
運転者	自動車の運転を職業とする者にあつては勤務状況	本務・臨時の別 1 本務 2 臨時 ☆事故日以前1ヶ月間に出勤しなかった日数 ☆乗務開始から事故発生までの乗務時間及び乗務距離 時間 km ☆最近出勤しなかった日から事故日までの勤務日数及び乗務距離の合計 日 km				
	死亡・重傷・軽傷	1 死亡 2 重傷 3 軽傷				
	着用・非着用・非装備	1 着用 2 非着用 3 非装備				
	配	1 有 (交替後の乗務時間及び乗務距離) 2 無 時間 km				
	☆アルコール依存症のスクリーニング検査の受診状況	1 有 2 無 (最近の受診年月日) 年 月 日				
	☆飲酒の時点及びその飲酒量	1 運行前 2 運行中 (飲酒量)				
	☆過去3年間の事故の状況	(過去3年間の事故件数) 件 (最近の事故年月日) 年 月 日				
	☆過去3年間の道路交通法の違反の状況	(過去3年間の違反件数) 件 (最近の違反年月日) 年 月 日				
	☆過去3年間の適性診断の受診状況	1 有 2 無 (最近の受診年月日) 年 月 日 (適性診断受診場所)				
	☆最近の健康診断の受診年月日	(最近の受診年月日) 年 月 日				
特定自動車運行保安員	☆氏名					
	☆年齢	才				
	☆経年数	年 月				
	本務・臨時の別	1 本務 2 臨時				
	損害の程度	1 死亡 2 重傷 3 軽傷				
	業務場所の別	1 車両内 2 車両外				
	シートベルトの着用状況	1 着用 2 非着用 3 非装備				
	☆最近の健康診断の受診年月日	(最近の受診年月日) 年 月 日				
	本務・臨時の別	1 本務 2 臨時				
	損害の程度	1 死亡 2 重傷 3 軽傷				
車掌	シートベルトの着用状況	1 着用 2 非着用 3 非装備				
	運行管理者 貨物軽自動車安全管理者	統括運行管理者				
	氏名					
	運行管理者資格者証番号又は貨物軽自動車安全管理者講習修了番号					
☆損害の程度	◆死亡 人 (うち乗客 人) ◆重傷 人 (うち乗客 人) 軽傷 人 (うち乗客 人)					

・当該自動車の大部分が位置していた場所
・重複する場合は該当する箇所

当該自動車を運転することができる資格を得たときからの運転経験の期間

事業用運送事業者から当該運送事業の用に供する自動車の運転者として選任されている者を「本務」、それ以外は「臨時」

事業用自動車の乗務中の事故・違反

「死亡」とは事故発生後死亡した者で24時間以内に死亡した場合

車両故障事故報告書添付票の記載例

別表 3 車両故障事故報告書添付票

自動車検査証 の有効期間		平成23年 2月28日まで	
使用開始後の 総走行距離		756,788km	
最近における 大規模な改造	内 容	リヤサスペンションをルーフスプリングからエア サスペンションに変更。	
	施 行 期 日	平成13年 2月15日	
	施 行 者	〇〇工業(株) 〇〇店	
破 損 又 は 脱 落 部 品 名		ドラムブレーキ	
同 上 部 品 の 名 称		ブレーキライニング	前 後 左 右
当該部品を取付けてから 事故発生までの走行キロ		不明 km	
当該部品を含む装置の 整備及び改造の状況		22年5月26日	3か月点検
		22年8月28日	3か月点検
		22年11月26日	3か月点検
破損又は脱落の状況 (略図又は写真)		別添 資料のとおり 破損等の部品のアップだけではなく、 車両における部品の位置関係が分か るようにして下さい。	
当該部品の製作者（不明 の場合は販売者）の氏名 又は名称及び住所		〇〇自動車(株) 〇〇販売店	
疲労又は急進破損の別		疲労	
材質、加工、設計等に対 する意見		特になし 今回の破損等に至ったこと について、材料、加工、設 計等に対する意見を記入し て下さい。	

※メーカー等へ事故原因等の調査を行った場合は、調査結果の添付にご協力願います。

貨物軽自動車運送 事業者の安全対策が 強化されました



主な 安全対策

貨物軽自動車運送事業者における重大事故が増加していることを踏まえ、令和6年に法令を改正し、令和7年4月から安全対策を強化することとしました。本リーフレットでは新たな安全対策を含め、主なものをまとめています。貨物軽自動車運送事業者は、一人で事業を行っている場合でも、自ら安全対策を実施する必要があります。定められた安全対策をしっかりと行うことで、安全運行に努めてください。

法令で定められている事項	概要	実施タイミング
NEW 貨物軽自動車安全管理者の講習受講 バイク便を除く ▶P2	● 貨物軽自動車安全管理者は 選任前に加えて、選任後も2年ごとに受講 しなければいけません	—
NEW 貨物軽自動車安全管理者の選任・届出 バイク便を除く ▶P2	● 営業所ごとに選任し、選任時には 法令で定められた事項について、運輸支局等を通じて国土交通大臣に届出 しなければいけません	—
NEW 初任運転者等への指導及び適性診断の受診 バイク便を除く ▶P2	● 法令で定められた初任運転者等の特定の運転者に対して、 特別な指導をしなければ、また、適性診断を受診 させなければいけません	—
健康状態の把握	● 運転者に対して、 雇い入れる際や1年に1回健康診断を受診させ、受診結果を事業者 に提出させなければいけません	—
運転者に対する指導及び監督 ▶P4	● 運転者に対して、運行の安全確保のために 必要な運転の技術や関係法令の遵守事項の指導・監督 を毎年実施しなければいけません	—
点呼 ▶P4	● 運転者に対して、 乗務の前後に必要な事項を確認 し、運行の安全を確保するために必要な指示をしなければいけません	乗務前 乗務後
運転者の勤務時間の遵守 ▶P4	● 運転者の勤務時間は、法令で定められた時間の範囲内に収めなければいけません	乗務前 乗務中 乗務後
異常気象時における措置	● 台風接近時に必要に応じて運行を中止 したり、雪道では 冬用タイヤを装着 するといった、輸送の安全を確保するための措置を講じなければいけません	乗務前 乗務中
NEW 業務の記録 バイク便を除く ▶P3	● 法令で定められた項目について 記録を作成し、1年間保存 しなければいけません	乗務前 乗務後
過積載の防止	● 過積載による運送を前提とする運行計画の作成や運送の引き受け、指示 をしてはいけません	乗務前
貨物の適正な積載	● 貨物の重さが、 前後や左右で偏らない ようにしなければいけません ● 荷崩れして 貨物が落下しないよう、ロープやシートを掛け なければいけません	乗務前 乗務中
NEW 事故の記録 ▶P3	● 事故が発生した場合、その 概要や原因、再発防止対策等 を記録し、 3年間保存 しなければいけません	乗務後
NEW 国土交通大臣への事故報告 ▶P3	● 死傷者を生じた事故等について、運輸支局等を通じて国土交通大臣へ報告 しなければいけません	乗務後

※各種の記録・保存は、パソコンやスマートフォンにて実施可能です。

NEW : 令和7年4月からの新たな安全対策 バイク便 : 三輪の軽自動車や二輪の自動車を用いる貨物軽自動車運送事業

NEW

貨物軽自動車安全管理者の講習受講

貨物軽自動車運送事業者は、貨物軽自動車安全管理者に選任しようとしている者に**貨物軽自動車安全管理者講習**を、貨物軽自動車安全管理者に**貨物軽自動車安全管理者定期講習**を、国土交通大臣の登録を受けた**講習機関で受講**させなければいけません※¹。



登録機関の詳細は[こちら](#)



1 貨物軽自動車安全管理者講習

貨物軽自動車安全管理者の選任にあたり受講

2 貨物軽自動車安全管理者定期講習

選任後2年ごとに受講※

※1：貨物軽自動車運送事業以外の貨物自動車運送事業も行っている場合であって、現に運行管理者として選任されている者を除く

NEW

貨物軽自動車安全管理者の選任・届出

貨物軽自動車運送事業者は、**営業所ごとに「貨物軽自動車安全管理者」を選任※²**しなければいけません。

「貨物軽自動車安全管理者」は上記講習の内容を理解し、

課せられている安全対策を確実に行うようにしましょう。

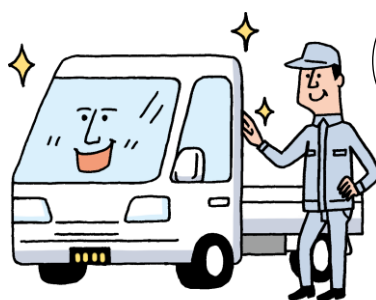
なお、「貨物軽自動車安全管理者」を選任したときは、

主に以下の項目等について、運輸支局等に**届出**しなければいけません。

1 貨物軽自動車運送事業者の氏名又は名称

2 貨物軽自動車安全管理者の氏名及び生年月日

3 貨物軽自動車安全管理者の選任年月日及び講習修了年月日



貨物軽自動車安全管理者

届出書の様式は[こちら](#)



※2：令和7年3月末までに貨物軽自動車運送事業の経営届出を行った事業者は、令和9年3月までに選任
令和7年4月以降に貨物軽自動車運送事業の経営届出を行った事業者は、速やかに実施

NEW

初任運転者等への指導及び適性診断の受診

貨物軽自動車運送事業者は、以下の運転者に対して、**特別な指導※³**をしなければいけません。

また、国土交通大臣に認定された**適性診断の受診※³**もさせなければいけません。

1 初任運転者（過去に一度も特別な指導・適性診断を受けていない者）

2 高齢者（65歳以上の者）

3 死者又は負傷者が生じた事故を引き起こした者

また、貨物軽自動車運送事業者は、**運転者の氏名、当該運転者に対する指導及び当該運転者の適性診断の受診状況等を記載した貨物軽自動車運転者等台帳を作成し、これを営業所に備え置かなければいけません。**



特別な指導の詳細は[こちら](#)



適性診断機関の詳細は[こちら](#)



※3：令和7年3月末までに貨物軽自動車運送事業経営届出を行った事業者は、令和10年3月までに実施
令和7年4月以降に貨物軽自動車運送事業経営届出を行った事業者には、猶予期間はありません

業務の記録

貨物軽自動車運送事業者は、行った業務について主に以下の項目等の記録を作成し、**1年間保存**しなければいけません。

- ① 運転者等の氏名
- ② 車両番号（ナンバープレート等）
- ③ 業務の開始、終了及び休憩の日時
- ④ 業務の開始、終了及び休憩の地点
- ⑤ 業務に従事した距離
- ⑥ 主な経過地点



業務記録の
様式例は[こちら](#)



事故の記録

貨物軽自動車運送事業者は、事故が発生した場合、主に以下の項目等の記録を作成し、**3年間保存**しなければいけません。

- ① 乗務員等の氏名
- ② 事故の発生日時
- ③ 事故の発生場所
- ④ 事故の概要
- ⑤ 事故の原因
- ⑥ 再発防止対策



事故記録の
様式例は[こちら](#)



国土交通大臣への事故報告

貨物軽自動車運送事業者は、死傷者を生じた事故等、**重大な事故が発生した場合**、主に以下の項目等について、30日以内に所定の様式により**運輸支局等を通じて国土交通大臣に報告**しなければいけません。

加えて、2人以上の死者を生じた事故等、重大な事故については、24時間以内においてできるだけ速やかに運輸支局等に速報しなければいけません。

- ① 自動車の使用者の氏名又は名称
- ② 事故の発生日時
- ③ 事故の発生場所
- ④ 当時の状況
- ⑤ 当時の処置
- ⑥ 事故の原因
- ⑦ 再発防止対策



事故報告の様式、
報告すべき事故の内容
は[こちら](#)



引き続き実施が必要な主な安全対策

点呼

乗務前に、運転者や事業用自動車に何らかの問題が確認された場合は、運行してはいけません。

また、点呼の内容は日々点呼記録簿に記録したうえで **1年間保存**しなければいけません。

法令で定められている確認事項	確認方法の例	実施タイミング
運転者の酒気帯びの有無※	アルコール検知器を用いて、酒気帯びの有無を確認するとともに、 運転者の状態 を目視で確認します	乗務前 乗務後
運転者の疾病、疲労、睡眠不足その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無※	体温や血圧、顔色、呼気の臭い、声の調子の情報によって、確認します	乗務前
業務に係る事業用自動車、道路及び運行の状況	気になる点が無かったかを確認します	乗務後
車両の日常点検の実施又はその確認	走行距離や運行時の状態等から判断した適切な時期に、エンジンルーム内、ライト、タイヤ、運転席周りについて、目視等により確認します	乗務前

点呼記録簿の例は[こちら](#)



日常点検表の例は[こちら](#)



※一人で事業を行っている場合は、自ら確認を行ってください。加えて、ご家族と同居している場合には、自身の体調を客観的に見てもらうことも有効です。

運転者の勤務時間の遵守

安全な運行のために以下の内容を守り、運転者に休憩や休息を十分に与えましょう。

1年、1か月の拘束時間	1年：3,300時間以内、 1か月：284時間以内
1日の拘束時間	13時間以内 (上限15時間、14時間超は週2回までが目安)
1日の休息期間	継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない
運転時間	2日平均1日：9時間以内、 2週平均1週：44時間以内
連続運転時間	4時間以内

※一人で事業を行っている場合は、**自ら上記時間の範囲において勤務時間を設定し、遵守する**必要があります。



改善基準告示の詳細は[こちら](#)



運転者に対する指導及び監督

運転者に対する指導及び監督を**毎年実施**する必要があります。また、**①実施した日時と場所、②実施内容、③実施した者と受けた者、を記録したうえで3年間保存**しなければいけません。

具体的な実施内容の例は、今後公開予定のマニュアルをご覧ください。

※一人で事業を行っている場合は、**指導監督マニュアルを理解することをはじめとして、自ら必要な知識を習得する必要があります**。

指導監督マニュアルは[こちら](#)



問い合わせ先

電話番号 050-3666-8021※（平日9：00～17：00）

メール info@kamotsu-k.co.jp

※：電話は混み合う場合がございますので極力メールにてお問い合わせください

安全対策の内容について、国土交通省ウェブサイトで、動画・FAQを公表しています。

ウェブサイト



Ⅲ 車両故障事故について

1. 車両故障事故の発生状況について

①事故件数の推移

自動車事故報告規則に基づき国土交通省に報告された事業用自動車の車両故障事故の件数の推移は図1及び図2のとおりです。

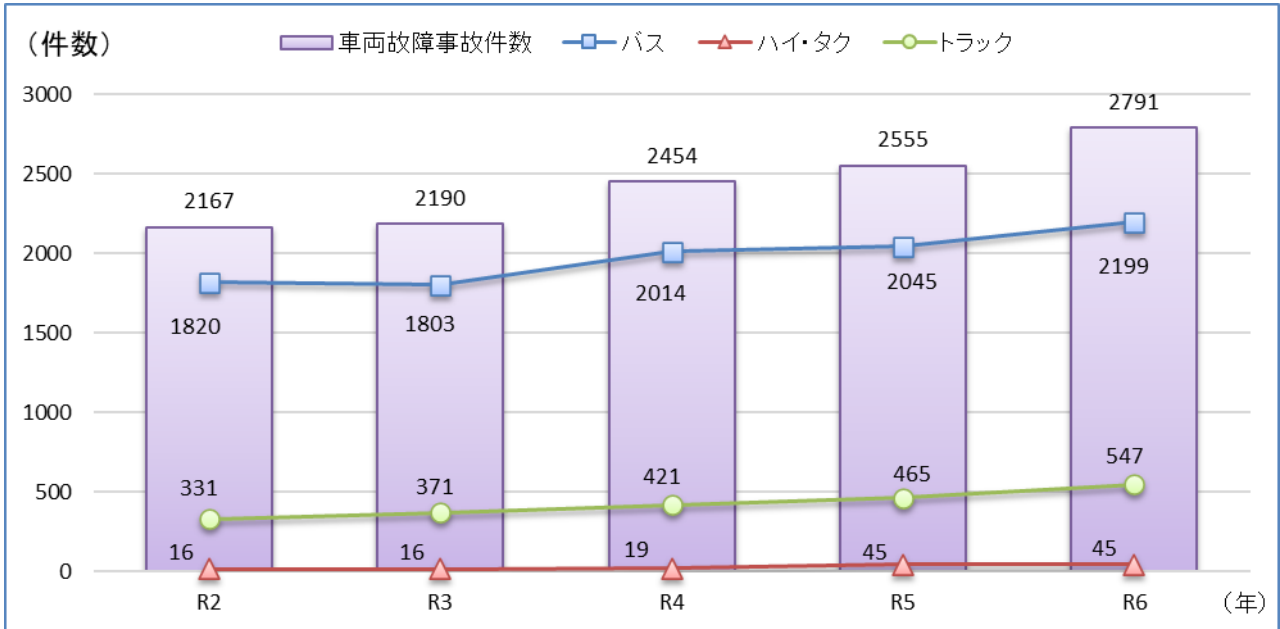


図1 車両故障事故件数の推移（全国）

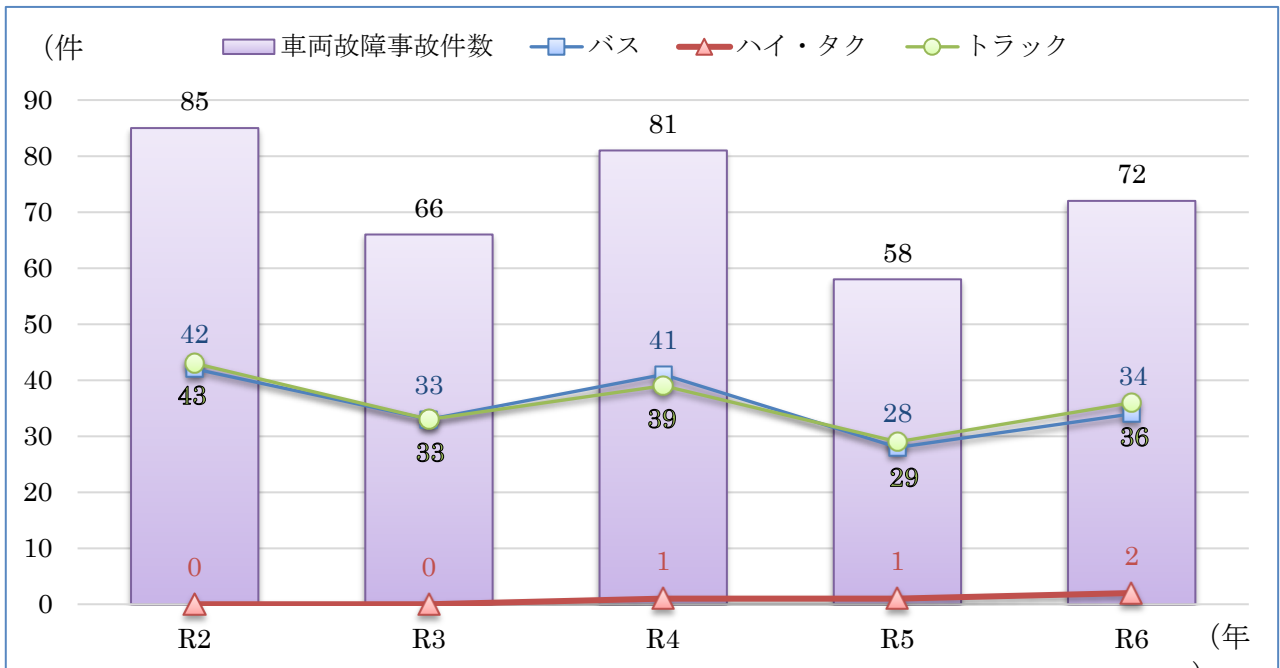


図2 車両故障事故件数の推移（北陸信越運輸局管内）

②故障箇所別件数

令和6年の北陸信越運輸局管内における車両故障箇所別の車両故障事故件数は、表1のとおりです。業態ごとの車両故障箇所別発生状況についてグラフ化すると、図3のとおりとなります。

故障箇所においては、「動力伝達装置」が17件（24％）と最も多く、次いで「車輪（タイヤを除く）」が15件（21％）、「原動機（速度抑制装置を除く）」が14件（19％）となっており、この3箇所ですべての約6割強を占めています。

「車輪（タイヤを除く）」は全てトラックの件数で、15件すべてが車輪脱落事故となっています。車輪脱落事故の原因については、その大半が、タイヤ交換時の組み付け不良、増し締めの実施を起因とするナットの緩みによるものとなっています。

また、「動力伝達装置」ではクラッチ自体の故障やオイル漏れに関する故障が多く、「原動機（速度抑制装置を除く）」においては、エンジントラブルや冷却水漏れによるオーバーヒートが多く発生しています。

車両故障箇所	バス	ハイ・タク	トラック	計
原動機（速度抑制装置を除く）	7	1	6	14
動力伝達装置	10	0	7	17
燃料装置	3	0	3	6
電気装置	2	0	3	5
タイヤ	1	0	0	1
車輪（タイヤを除く）	0	0	15	15
制動装置	3	0	0	3
緩衝装置	0	0	1	1
内圧容器及びその附属装置	4	0	1	5
ばい煙等の発散防止装置	1	0	0	1
その他	4	0	0	4
合計	35	1	36	72

表1 故障箇所別の車両故障事故件数（北陸信越運輸局管内）

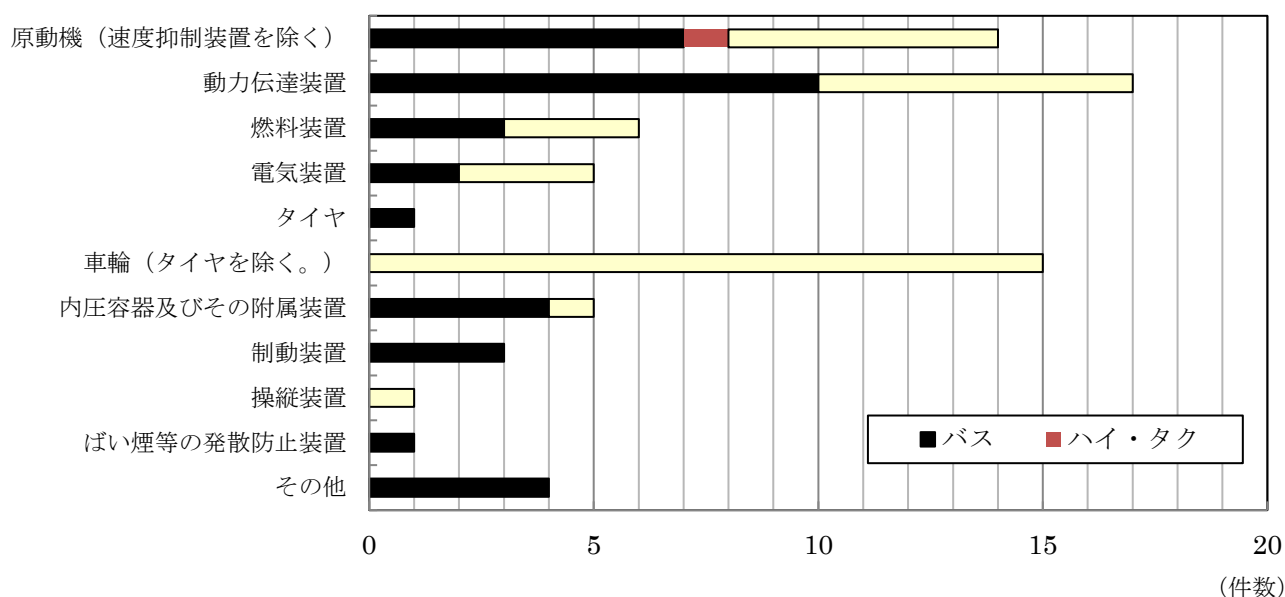


図3 業態ごとの車両故障箇所別発生状況（北陸信越運輸局管内）

③令和 6 年に発生した車両故障等事故について（北陸信越運輸局管轄車両）

北陸信越運輸局管轄車両について、令和 6 年に車両故障等を起因として発生した事故（以下「車両故障等事故」という。）の一部を表 1 に抜粋して掲載します。

これらの事例については、整備管理者が整備の管理や運転者に行う指導教育の参考とし、被害拡大を防ぐため活用していただくとともに、積載物（特に危険物、毒物又は劇物）が漏洩した際の措置、コンテナの確実な緊締なども併せて教育されるようお願いします。

また、北陸信越運輸局管内車両において車輪脱落事故が多く発生していることから、表 2 に一部を抜粋して掲載するので、「大型トラック・バス 車輪脱落防止のための正しい車輪の取扱いについて」や「自動車の点検及び整備に関する手引」等を参考にしながら同様の車輪脱落事故を起こさぬよう点検整備を実施していただくようお願いいたします。

2. 北陸信越運輸局管内車両の車両故障事故情報（令和 6 年・一部抜粋）

表 1 車輪脱落以外の車両故障事故情報

発生日	発生場所	業態	故障箇所	車名	型式	初度登録年度	故障概要
9 月 27 日	群馬県	貨物	原動機 （速度抑制装置を除く）	日野	2DG-FW1AHG	R1	高速道路を走行中に、異音と煙が発生し、加速しなくなったことから路側帯に停車した。 トラブルが発生した原因としては、インタークーラーのホースバンドが劣化したことから、インタークーラーのホースが抜けたことだった。
12 月 16 日	群馬県	乗合	原動機 （速度抑制装置を除く）	三菱	2TG-MS06GP	R2	休憩中に車体下部より冷却水漏れを確認した。 冷却水が漏れている箇所を確認したところ、クーラントパイプの一部が腐食し、穴が空いたことから冷却水が漏れていた。
12 月 13 日	新潟県	乗合	動力伝達装置	UD トラックス	KL-UA452KAN	H16	走行中にギアが入らなくなり、運行を中止した。 車両下部のクラッチパイプの腐食により、腐食部よりクラッチオイルが漏れたことが原因であった。

9月24日	富山県	貨物	動力伝達装置	日野	2KG-XZC675M	R3	信号待ちで停車中にエンジンが停止し、何度か再始動したところ、エンジンが始動したため、付近の駐車場まで移動した。確認したところ、クラッチレリーズよりオイルが漏れていた。 経年劣化によるオイル漏れとのこと。
4月3日	新潟県	貨物	電気装置	いすゞ	SkG-FRR90S2	H23	走行中にエンジンが急停止し、走行不能になった。 原因を確認したところ、バッテリーの配線が腐食により断線していた。
4月12日	長野県	乗合	電気装置	日野	KC-RX4JFAA	H8	車両を発進させようとしたところ、エンジンがかからず運行を中止。 原因を確認したところ、バッテリーが劣化して上がっていたため、始動できなかった。
4月25日	新潟県	貨物	燃料装置	ニッサンディーゼル	ADG-CV4XA	H18	集荷中に軽油の匂いがしたため、車両を確認したところ、燃料タンクより燃料が漏れていた。 点検時は漏れはなかったが、燃料タンクの錆がかなり進行しており、腐食により燃料漏れが発生した。
2月29日	新潟県	貨物	燃料装置	三菱	SKG-FEB50	H23	走行中にエンジンの回転数が落ちていき、路肩に停車した。 燃料タンク上部のホーズ取付部より燃料が漏れていた。
5月8日	新潟県	乗合	内圧容器及びその附属装置	三菱	QKG-MP38FM	H27	エア圧が低下したことから、パーキングブレーキが解除できず走行不能になった。 エアコンプレッサーのパイプに穴が空きエアが漏れていた。破損箇所には溶接による修理あとが確認された。
3月6日	長野県	乗合	制動装置	三菱	KK-MJ23HE	H16	走行中に空気圧不足の警告音が鳴ったため、停車した。 停車時に駐車ブレーキをかけたところ、解除できなくなり運行を中断した。 エアタンクの凝固水による凍結が原因と思われる。

表 2 車輪脱落による車両故障事故情報（令和 6 年・一部抜粋）

発生日	発生場所	車名	型式	初度登録年度	故障概要
3 月 21 日	新潟県	いすゞ	QKG-CXZ77AT	H26	右カーブを通過したところ、左フロントタイヤのボルトが折れて脱輪した。ナットの締めすぎにより、ボルトが折損したと思われる。 外れたタイヤは路肩の雪山にあたり停止。物損、負傷者ともになし。
5 月 30 日	群馬県	いすゞ	QKG-CYJ77B	H28	走行中、交差点に差し掛かり減速したところ、左後方のタイヤが外れ前方に転がっていった。ホール面やボルトナットに錆がでており、それらに起因するナットの緩みが原因と思われる。
6 月 3 日	石川県	東急	TF303-2	H5	道路を直進中、段差を超えた際に異音がしたため路肩に寄せて停車したところ、牽引していたトレーラの左後輪が脱落していた。 ボルトナット及びホイールが劣化しており、それらがナットの緩みにつながったと思われる。
3 月 4 日	新潟県	東急	TC36H1C34	H24	信号で停車し、発進したところトレーラの左後輪外側のタイヤが脱落。運転者は脱輪に気づかずそのまま走行し、信号で停車した際に内側のタイヤが脱落して、乗用車 2 台に衝突した。負傷者は無し。 タイヤ交換後の増し締めを実施しておらず、運行前点検も確実に実施されていなかった。
11 月 15 日	新潟県	トレクス	PFG24111	R2	走行中に異音がしたため、ミラーで後方を確認したところ、トレーラの左後輪が併走しており、トラクタ側に接触し停止した。 事故日直近にタイヤ交換作業を実施しており、その際の作業ミスが原因と思われる。

3. 路上車両故障等の発生状況とその防止対策

3. 1 車両故障の発生状況

3. 1. 1 交通事故による負傷者数、24時間以内死者数等の推移

令和6年の交通事故による24時間以内の死者数は、3,000人を下回り、2,663人となっています。令和6年は、事故件数、死者数、負傷者数いずれも前年に比べ減少しています。

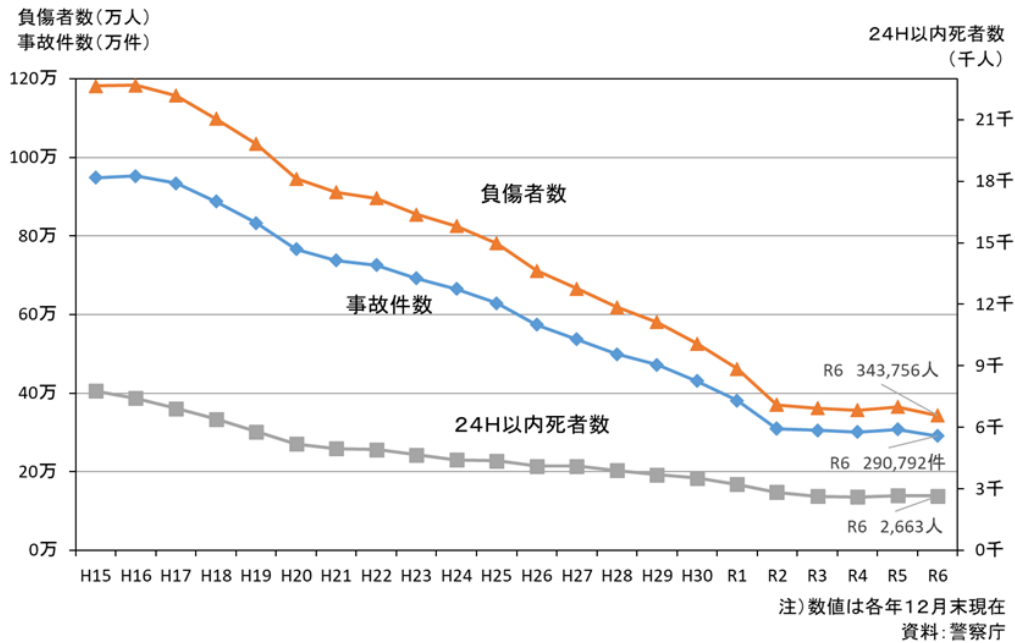


図3. 1 交通事故による死者、負傷者数等の推移

3. 1. 2 整備不良による交通事故の発生状況

整備不良による交通事故の発生件数は、減少傾向ではあるものの以前と比較して緩やかな傾向で推移しています。

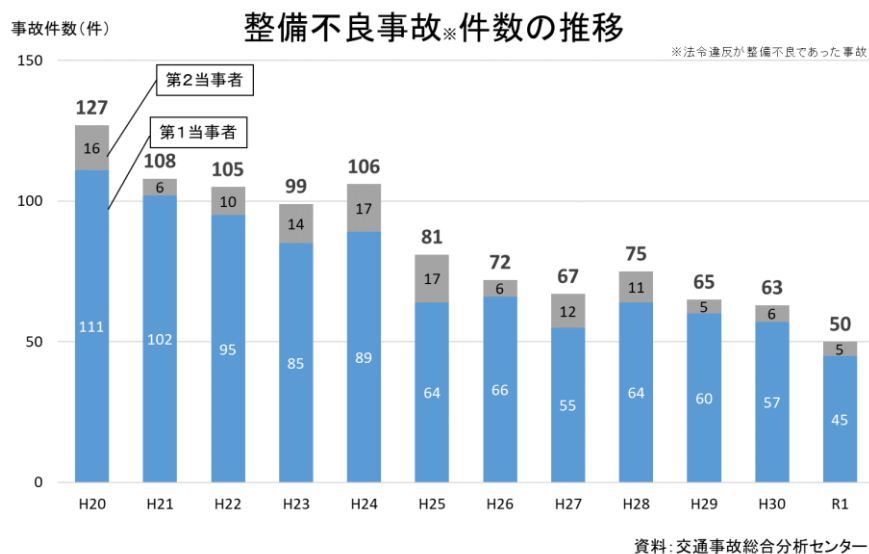


図3. 2 車両要因を伴う交通事故件数の推移

3. 1. 3 事故報告に基づく事故データについて

自動車事故報告規則（昭和26年運輸省令第104号）に基づき、報告された事業用自動車の車両故障に起因する事故2,576件（令和5年）を整理しました。

年	バス	ハイタク	トラック	合計
H23	2,052	14	213	2,279
H24	2,110	14	192	2,316
H25	2,201	13	241	2,455
H26	2,212	11	252	2,475
H27	2,154	11	230	2,395
H28	2,352	14	266	2,632
H29	2,168	16	311	2,495
H30	2,257	20	333	2,610
R1	2,142	18	390	2,550
R2	1,802	16	332	2,150
R3	1,801	16	363	2,180
R4	2,021	20	434	2,475
R5	2,029	46	501	2,576
合計	27,301	229	4,058	31,588

表3. 1 車両故障に起因する事故報告件数（平成23年～令和5年）

（1）車齢別の発生状況

令和5年に報告された車両故障に起因する事故について、車齢別に分類したものを図3. 3～3. 6に示します。なお、ここでいう車齢とは、事故惹起年から年式を差し引いたものです。

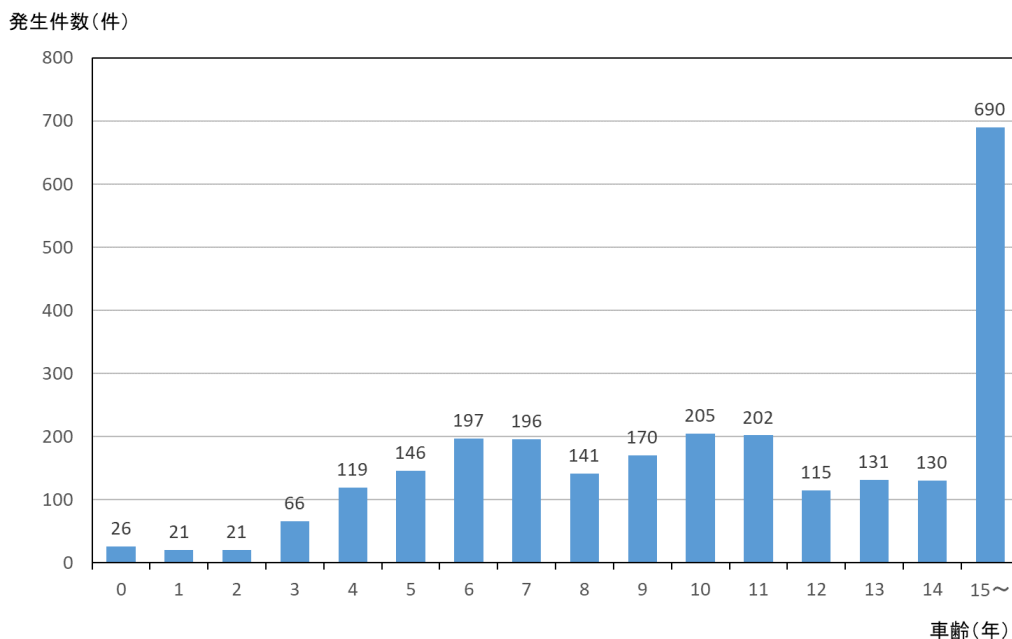


図3. 3 事業用自動車の車齢別発生状況（令和5年）

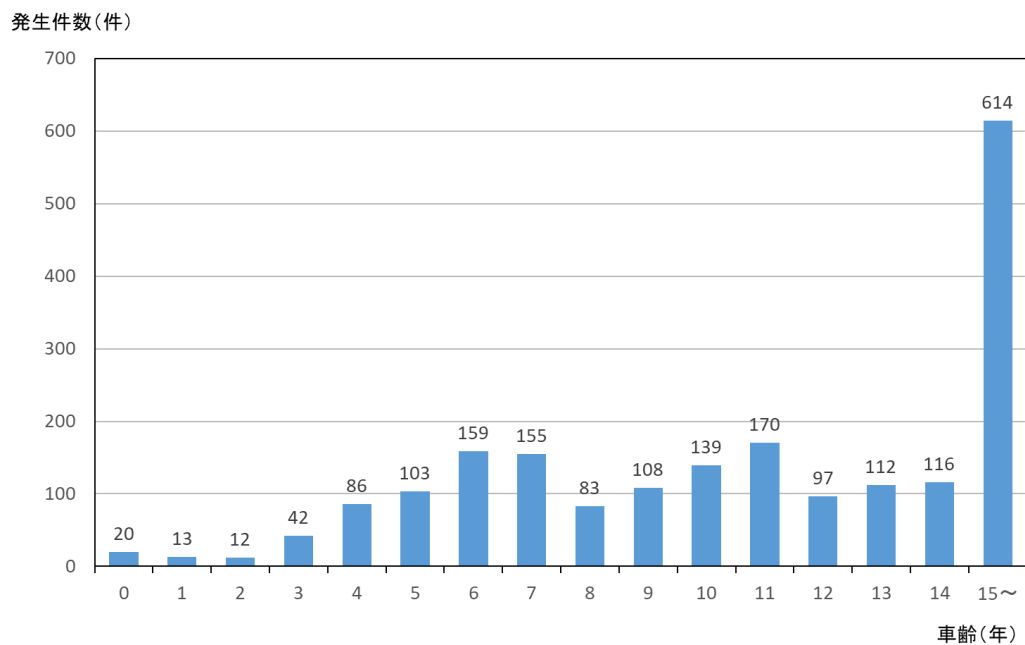


図3. 4 バスの車齢別発生状況（令和5年）

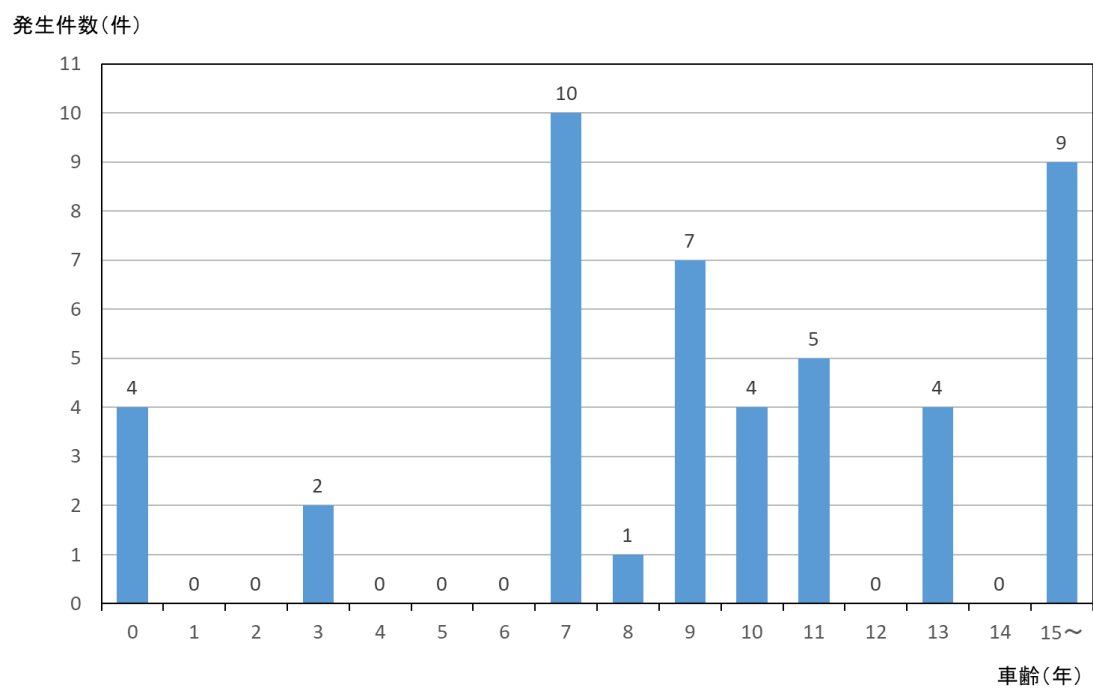


図3. 5 ハイタクの車齢別発生状況（令和5年）

発生件数(件)

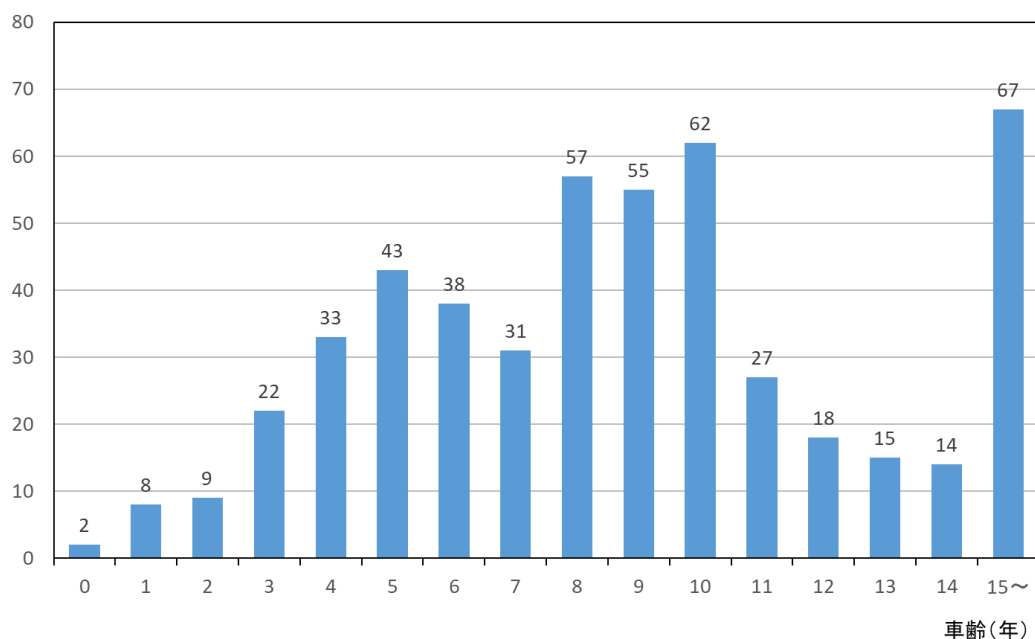


図3. 6 トラックの車齢別発生状況（令和5年）

（2）故障箇所及び車齢別の発生状況

車両故障に起因する事故について、故障箇所及び車齢別に分類したものを図3. 7、図3. 8に示します。

件数(件)

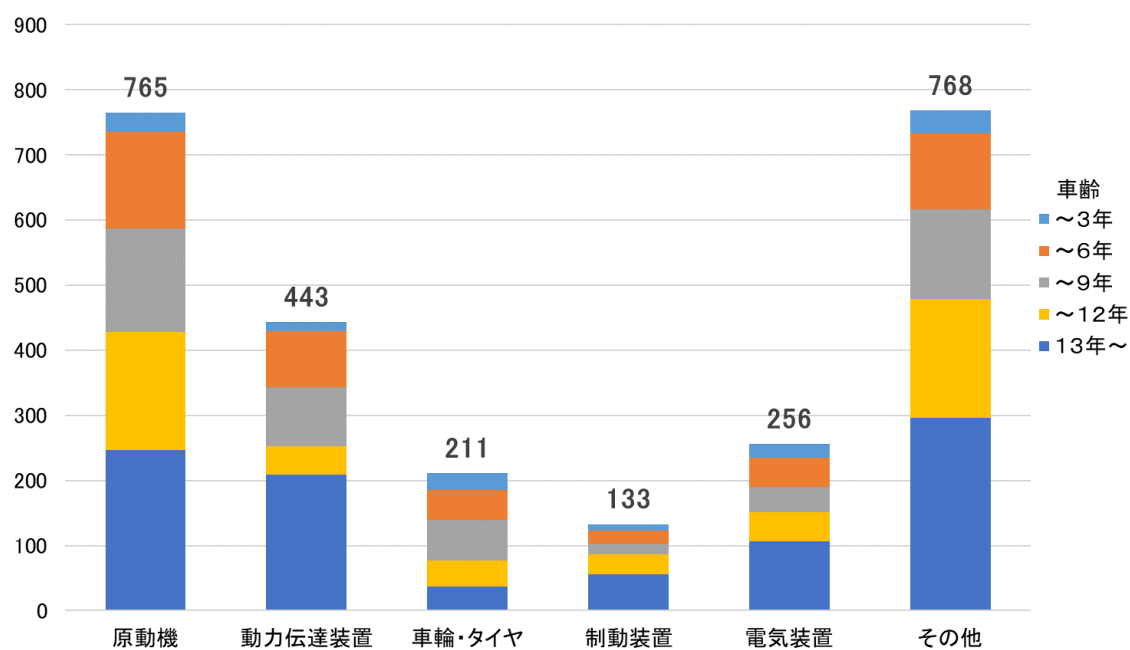


図3. 7 故障箇所の状況（令和5年）

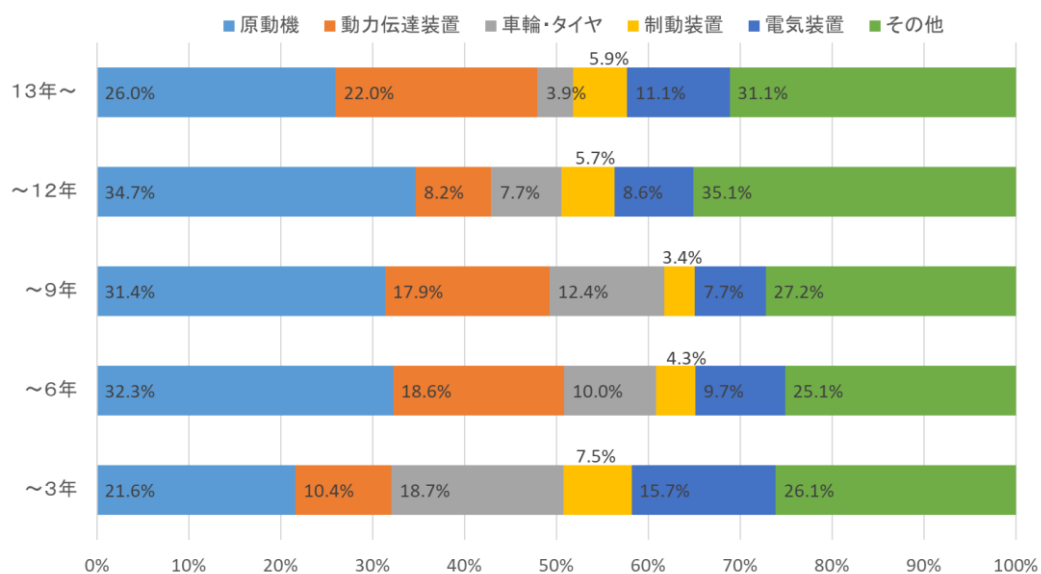


図 3. 8 車齢別の故障箇所の状況（令和 5 年）

※図 3. 3～図 3. 8 は国土交通省調べ。

1. 電子車検証関係

令和4年5月17日

自動車局

自動車情報課・整備課

「道路運送車両法の一部を改正する法律の一部の施行期日を定める政令及び道路運送車両法の一部を改正する法律の一部の施行に伴う関係政令の整備及び経過措置に関する政令」を閣議決定

令和元年5月に公布された道路運送車両法の一部を改正する法律の一部の施行期日を定める政令及び当該施行に伴う関係政令の整備及び経過措置に関する政令が、本日、閣議決定されました。

1. 背景

令和元年5月に道路運送車両法の一部を改正する法律（令和元年法律第14号。以下「改正法」という。）が公布され、自動車検査証を電子化することや、自動車検査証に有効期間等を記録する事務等について国土交通大臣が一定の要件を備える者に委託すること等ができることとなりました（以下「記録等事務委託制度」という。）。これに伴い、改正法の施行期日等を定める等の関係政令の整備を行います。

2. 概要

（1）道路運送車両法の一部を改正する法律の一部の施行期日を定める政令

記録等事務委託制度の準備行為に係る施行期日は、令和4年5月23日とし、自動車検査証の電子化及び記録等事務委託制度に係る施行期日は、令和5年1月1日とします。

（2）道路運送車両法の一部を改正する法律の一部の施行に伴う関係政令の整備及び経過措置に関する政令

①道路運送車両法施行令

記録等事務委託制度の創設に伴い、当該委託に係る国土交通大臣の権限を運輸支局長等に委任します。

②自動車登録令

自動車検査証の電子化に伴い、現行、自動車登録検査情報処理システムからの出力方法に、「電磁的方法」を加えます。

③その他

改正法における用語の見直しに伴い、関係政令について所要の改正を行います。

④経過措置

軽自動車における自動車検査証の電子化等に係る経過措置の期限を、令和5年12月31日とします。

3. スケジュール

公布：令和4年5月20日（金）

施行：令和4年5月23日（月）（記録等事務委託制度の準備行為関係）

令和5年1月1日（日）（自動車検査証の電子化及び記録等事務委託制度関係）

【問い合わせ先】

国土交通省自動車局自動車情報課 道祖土、高橋、林、 03-5253-8111（内線 42114）

令和4年5月20日
自動車局
自動車情報課・整備課

道路運送車両法施行規則等の改正について

～車検証電子化による券面記載事項の変更・記録等事務の委託手続等を定めました～

電子化された自動車検査証（以下「電子車検証」という。）の券面記載事項やICタグの記録事項、記録等事務の委託手続等を定めた道路運送車両法施行規則等の一部を改正する省令が本日公布されました。

1 背景

令和元年5月に道路運送車両法の一部を改正する法律（令和元年法律第14号。以下「改正法」という。）により、令和5年1月から自動車検査証を電子化するとともに、継続検査に係る自動車検査証への記録等に関する事務（以下「特定記録等事務」という。）及び自動車検査証の変更記録に関する事務（以下「特定変更記録事務」という。）を国土交通大臣が一定の要件を備える者に委託する制度（以下「記録等事務委託制度」という。）が創設されました。改正法の施行に伴い、電子車検証の記載事項等や記録等事務の委託手続等を定めました。【別紙1】

2 概要

(1) 電子車検証の記載事項等【別紙2～4】

電子車検証の券面には、継続検査や変更登録等の影響を受けない基礎的情報が記載されます。一方、ICタグの記録事項は、自動車検査証の有効期間、所有者の氏名・住所、使用者の住所、使用の本拠の位置等となります。ICタグの記録情報の書き換えのみの場合（継続検査等の申請がオンラインの場合に限る。）、運輸支局等へ出頭を不要とすることが可能になります。

※ 自動車検査証の電子化とあわせて、ICタグに記録された車検証情報をスマートフォンやパソコンで閲覧あるいはPDF等で出力できるよう、令和5年1月より「車検証閲覧アプリ」を提供します。「車検証閲覧アプリ」をインストールしたユーザーに対しては、自動車検査証の有効期間の更新時期をお知らせするサービス等を提供する予定です。

(2) 記録等事務の委託手続等【別紙5】

特定記録等事務等の委託を受けようとする者は、申請書等を運輸支局長等に提出すること、記録等事務代行者の要件、運輸支局長等から自動車検査証への記録等に必要な事項の通知、通知を受けた記録等事務代行者が講じる措置等を規定しています。

3 スケジュール

公布：令和4年5月20日（金）

施行：令和4年5月23日（月）（記録等事務の委託申請受付開始）

令和5年1月1日（日）（自動車検査証の電子化及び記録等事務委託制度関係）

【問い合わせ先】

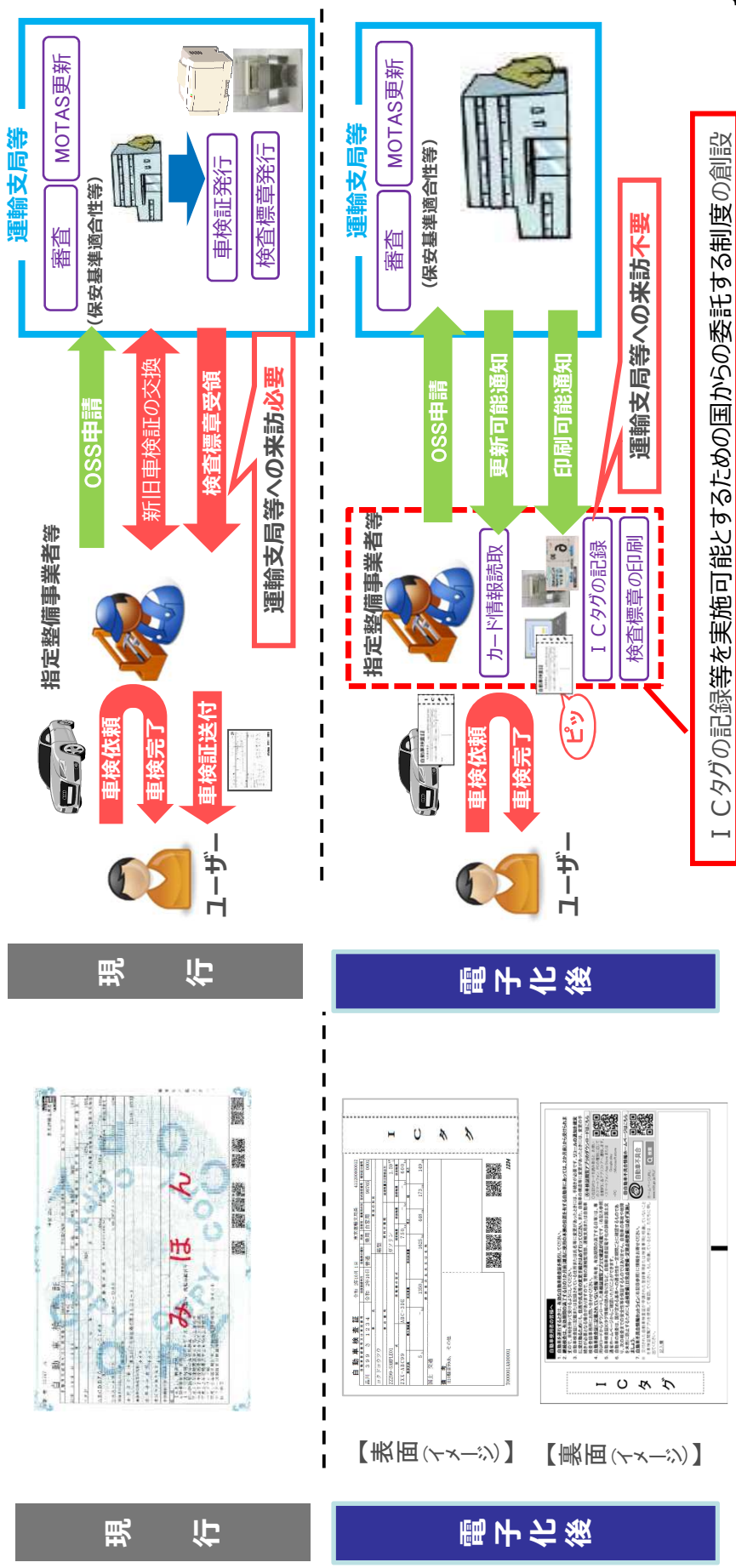
- 自動車検査証の記載事項及び特定記録等事務（継続検査）の委託について
国土交通省自動車局整備課 姉川、野村 03-5253-8111（内線 42424）
- 特定変更記録事務（変更登録）の委託について
国土交通省自動車局自動車情報課 道祖土、高橋、林 03-5253-8111（内線 42114）

- 令和5年1月より、自動車検査証を電子化するとともに、継続検査に係る自動車検査証への記録等に関する事務及び自動車検査証の変更記録に関する事務を運輸支局長等が一定の要件を備える者（指定整備事業者、行政書士等）に委託する制度（記録等事務委託制度）を導入。なお、軽自動車については令和6年1月より導入予定。

- これにより、継続検査等における運輸支局等への来訪が不要となり、オンラインで完結した申請を実現。

1. 自動車検査証のICカード化

2. ICタグの記録等事務の委託



自
動
車
檢
查
証

令和 2年10月 1日

東京運輸支局長

411200000012

自動車登録番号又は車台番号	品川 399 さ 1234	令和 2年10日	普通	乗用	自家用	乗客の座席数	98765	0001
コクトロウツウ				乗客の座席数				
車台番号				箱型				
型式	ZZ799-SAMPLE01	ガソリン		燃費の消費		燃費消費又は定格出力		
型式	ZXX-ABC99	ガソリン		燃費の消費		燃費消費又は定格出力		
乗客定員	5人	最大積載量	1350 kg	車体重量	1625 kg	最大積載量	173 kg	149 kg

国土交通

備考
H10騒音99db, その他



T000001AA00001

1234



【台紙】

寸法：縦105mm、横177.8mm
(7インチ)

紙厚: 150 μ m (四六判110kg)

【ICタグ】

通信規格 : ISO/IEC14443 TypeA

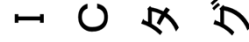
自動車使用者の皆様へ

- [illegible]

7. 自動車不具合情報ホットライン(右記⑧参照)に情報をお寄せください。

※ 交付された自動車検査証が申請された登録事項または検査事項と相違しないことを車検閲覧アプリを使用して確認してください。もし相違しているときは、ただちに申し出てください。

記入欄





＜券面記載事項＞

- | | | | |
|-------------------|-----------------|----------------|-------------------------|
| ● 自動車登録番号／車両番号 | ● 車台番号 | ● 交付年月日 | ● 使用者の氏名又は名称 |
| ● 車名・型式 | ● 型式 | ● 自動車の種別 | ● 長さ／幅／高さ |
| ● 車体の形状 | ● 原動機の型式 | ● 燃料の種類 | ● 総排気量又は定格出力 |
| ● 自家用・事業用の別 | ● 用途 | ● 乗車定員／最大積載量 | ● 車両重量／車両総重量 |
| ● 軸重（前前・前後・後前・後後） | ● 初度登録年月／初度検査年月 | ● 車両識別符号（車両ID） | ● 車両ごとに不変の番号として電子化に伴い付与 |

備考欄情報 ※下線の事項は、電子化に伴い「その旨」のみを券面に記載し、具体的な内容はICタグに記録するもの

- | | | |
|---------------------------------------|--------------|--------------------------------|
| ● 牽引重量又は第五輪荷重 | ● 被牽引自動車である旨 | ● 保安上の技術基準についての制限の内容（乗車定員等の制限） |
| ● 必要な整備を行うべきことを命じた自動車である旨 | | ● 保安上・環境保全上の必要な指示をした自動車である旨 |
| ● 保安基準の緩和をした自動車である旨 | | ● タンク自動車の積載物品名 |
| ● 破壊試験を行っていない装置を備える自動車である旨 | | ● タンク自動車の積載物品名 |
| ● 道路維持作業用車の灯火を備える自動車である旨 | | ● 青色防犯灯を備える自動車である旨 |
| ● 総重量7t以上の貨物自動車にあっては燃料タンクの個数・容量 | | ● 貸渡自動車（ワンウェイ方式）である旨 |
| ● 軽自動車で最高速度60km/hのうち、高速道路を運行しないものである旨 | | |
| ● 牽引自動車である旨 | | ● キャンピングトレーラーを牽引する自動車である旨 |

現行の車検証情報はICタグに全て記録

汎用のカードリーダーで読取可能（読取機能付きスマートフォンにも対応）

＜券面非表示事項（ICタグのみ）＞

- | | | | |
|---------------|-------------|----------|------------|
| ● 自動車検査証の有効期間 | ● 所有者の氏名・住所 | ● 使用者の住所 | ● 使用の本拠の位置 |
|---------------|-------------|----------|------------|

備考欄情報

- | | |
|--------------------------|-----------------------------------|
| ● 被牽引自動車にあっては牽引自動車の車名・型式 | ● 保安上・環境保全上の必要な指示をした自動車にあっては、その内容 |
| ● 保安基準を緩和した自動車にあってはその内容 | ● 特区法の規定による特殊仕様自動車の内容 |
| ● 牽引自動車にあっては被牽引自動車の車名・型式 | ● キャンピングトレーラーを牽引する自動車にあっては、その総重量 |

【別紙4】車検証閲覧アプリの概要

- 今後ICタグに記録されることになる有効期間や使用者住所、所有者情報について、ユーザや関係事業者は、車検証閲覧アプリを活用して当該情報を確認する。
- 閲覧アプリにより、車検証情報の確認のほか、車検証情報ファイルの出力（PDF等）や車検証情報以外の情報の確認等も可能になる予定。
- また、車検証閲覧アプリをインストールしたユーザには車検証有効期間更新時期をお知らせするサービスを開始予定。

車検証閲覧アプリの概要

利用開始時期	サービス時間	利用可能者	利用可能機器
2023年1月～	24時間365日	車検証原本を所持する者 提示を受けられる者	PC スマートフォン

サービスの概要

自動車ユーザー

○ 車検証閲覧アプリをインストール

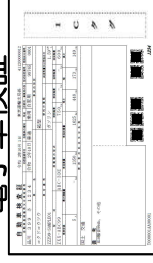


車検証閲覧アプリの機能

- ・ 車検証情報の閲覧
- ・ 車検証情報ファイルの出力
- ・ リコール情報等の確認 …



電子車検証



①「車検証閲覧アプリ」の提供

②車検証有効期間更新時期の通知

P!

！通知！

あなたのお車「品川300お1234」
の車検の有効期間が
近づいています。
(有効期間**年**月**日)

国土交通省



1. 記録等事務委託制度の対象手続等

	特定記録等事務（改正法第74条の5）	特定変更記録事務（改正法第74条の6）
(1)対象手続	継続検査	変更登録、移転登録 (券面変更を伴わない場合のみ（例：所有者の氏名・住所））
(2)申請方式	電子申請（OSS申請）	（窓口申請は対象外）

2. 記録等事務の委託にかかる主な手続等

(1) 申請先： 運輸監理部長又は運輸支局長（軽自動車に係る記録等事務の委託を受けようとする場合は、軽自動車検査協会）

(2) 委託要件

①当該事務を行うのに必要かつ適切な能力を有すること

特定記録等事務	行政書士又は行政書士法人、（一社）日本自動車販売協会連合会、（一社）日本自動車整備振興会連合会、（一社）全国軽自動車協会連合会（検査対象軽自動車のみ）、指定自動車整備事業者
特定変更記録事務	行政書士又は行政書士法人

②適切な組織体制であること

自動車検査証への記録の適切な実施、検査標章の保管・出納管理・法令遵守等の監督、連絡体制の構築、記録事務責任者の選任 等

③必要な設備等を有すること

インターネット接続環境、パソコン、プリンタ（市販レーザープリンタ又はインクジェットプリンタ（純正顔料インク）、個人を認証するもの（マイナンバーカード又はgbizID）、ICカードリーダー・ライター、セキュリティ対策、盗難防止措置 等

(3) その他

- 標識の掲示、検査標章の保管及び紛失届、事業場の位置変更の承認や氏名等変更届、業務廃止届等の手続
- 委託の解除手続き 等

2. 事業用自動車の「車検切れ」運行の防止について

北信技保第114号
平成29年1月25日

新潟運輸支局長 殿
長野運輸支局長 殿
富山運輸支局長 殿
石川運輸支局長 殿

自動車技術安全部長

事業用自動車の「車検切れ」運行の防止について

事業用自動車の整備管理の徹底については、従来から整備管理者研修等を通じて徹底を図ってきたところですが、先般、管内の自動車運送事業者が、自動車検査証の有効期間満了日を経過していることに気づかないまま、いわゆる「車検切れ」状態で運行していたことが判明し、このほど行政処分が行われたところです。

車検切れ状態で運行することは、車両の安全性が確保されず交通の安全を阻害する恐れがあるばかりでなく、無保険状態での運行となる可能性もあり、公共の輸送に係る自動車運送事業でこのような事態が発生したことは誠に遺憾です。

つきましては、適切な整備管理の徹底を図り、同種事案の再発を防止するため、自動車運送事業者に対し、下記事項について指導願います。

記

1. 次の事項を参考として、整備管理の徹底を図ること
 - (1) 定期点検の実施計画は、整備事業者任せにすることなく、整備管理者による管理体制を構築し、計画表を作成して車両ごとの実施状況を把握する
 - (2) 点検整備の実施計画は、自動車検査証の有効期間満了日に留意するとともに、事故や車両故障の未然防止に効果的な時期を考慮して作成する
 - (3) 定期点検の実施状況は、組織的にチェックする
2. 次の事項を参考として、自動車検査証の有効期間の確認を徹底するための対策を講じること
 - (1) 始業点呼や日常点検時に自動車検査証の有効期間満了日の確認を行う
 - (2) 車室内に自動車検査証の有効期間満了日を表示する
 - (3) 点呼場等の執務室内に自動車検査証の有効期間満了日一覧や定期点検整備計画表等を掲示し、管理者及び運転者による確認体制を構築する

3. 車検が受けやすくなります ～車検が2か月前から受検可能～



国土交通省 Hokuriku-shin'etsu District Transport Bureau

北陸信越運輸局

Press Release

令和7年4月1日

自動車技術安全部技術課

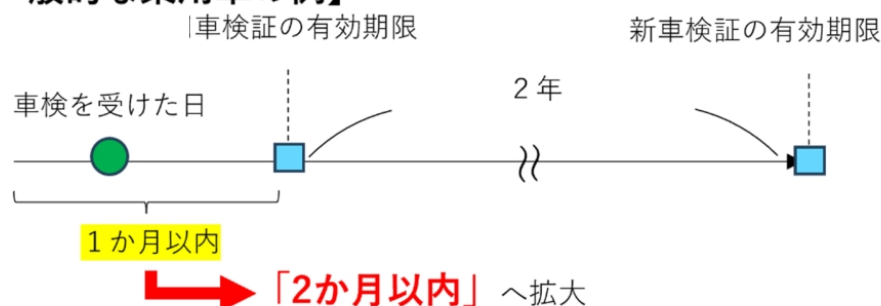
本日から車検が受けやすくなります！

～車検が2か月前から受検可能～

年度末における車検の混雑緩和と自動車整備士の働き方改善のため、関係省令の改正により、令和7年4月1日から車検の受検期間（残存する有効期間を失わずに車検を受けられる期間）が拡大され、車検証の有効期間満了日の「2か月前」から受検できることとなりました。

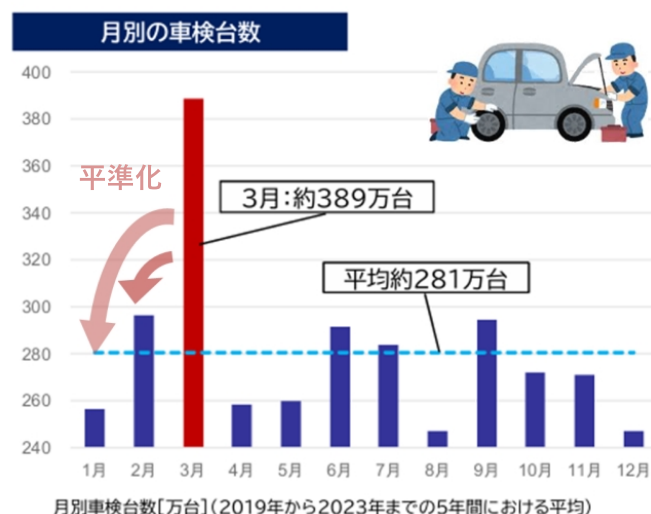
年度末である3月は特に車検が混雑しますので、本制度を活用いただき、余裕をもって予約・受検いただくなど混雑解消にご協力をお願いします。

【一般的な乗用車の例】



【制度改正によるメリット】

- 受検期間が拡大したことで、余裕をもって車検を予約・受検することができます
- 車検需要が集中する年度末においては、車検台数の平準化により混雑解消に期待できます
- 混雑解消に伴い、ユーザーがより整備・車検予約を取りやすい環境となることに期待できます
- 混雑解消に伴い、自動車整備士の労働条件の改善（残業・休日出勤の減少）に期待できます



<お問い合わせ先>

自動車技術安全部 技術課 渡辺、池田 TEL：025-285-9155（直通）

【参考：関係法令】

○道路運送車両法

(継続検査)

第 62 条 登録自動車又は車両番号の指定を受けた検査対象軽自動車若しくは二輪の小型自動車の使用者は、自動車検査証の有効期間の満了後も当該自動車を使用しようとするときは、当該自動車を提示して、国土交通大臣の行う継続検査を受けなければならない。この場合において、当該自動車の使用者は、当該自動車検査証を国土交通大臣に提出しなければならない。

2～5 (略)

○道路運送車両法施行規則 ※令和 7 年 4 月 1 日施行

(自動車検査証等の有効期間の起算日)

第 44 条 自動車検査証の有効期間の起算日は、当該自動車検査証を交付する日又は当該自動車検査証に係る有効期間を法第 72 条第 1 項の規定により記録する日とする。ただし、自動車検査証の有効期間が満了する日の二个月前から当該期間が満了する日までの間に継続検査を行い、当該自動車検査証に係る有効期間を法第 72 条第 1 項の規定により記録する場合は、当該自動車検査証の有効期間が満了する日の翌日とする。

2 (略)

【有効期間の満了する日の 2 ヶ月前の日】

(例)

検査証の有効期間の満了する日	検査証の有効期間の満了する日の 2 か月前の日
1 月 30 日及び 31 日	11 月 30 日
2 月 1 日	12 月 1 日
2 月 15 日	12 月 15 日
2 月 29 日	12 月 29 日
4 月 28 日	2 月 28 日
4 月 29 日及び 30 日	2 月 28 日 (閏年にあつては 29 日)
9 月 30 日	7 月 30 日

4. 「バス火災事故防止のための点検整備のポイント」について

Press Release

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

平成 28 年 4 月 22 日

自動車局

全てのバス事業者に『バス火災事故防止のための点検整備のポイント』を通知しました。

年末年始からバス火災事故が多発したことを受け、自動車関係団体（※）の協力により、バス火災事故防止のために重要な点検整備のポイントをわかりやすく「バス火災事故防止のための点検整備のポイント」としてとりまとめ、全てのバス事業者に対して通知しましたので、公表します。

※一般社団法人日本自動車工業会、一般社団法人日本自動車車体工業会、公益社団法人日本バス協会

＜バス火災事故防止のための点検整備のポイントの概要（詳細は別紙）＞

■点検整備のポイント

○火災発生部位となり得る 4つの装置（原動機、制動装置、走行装置、電気装置）毎に、火災防止のために重要な、主な点検整備のポイント（見方／交換目安）を示すとともに、点検整備を行わなかった場合の火災発生メカニズムを示しています。

（記載例）

（2）デファレンシャル

部位(装置)	点検のポイント(見方/交換目安)	点検しないと…(火災発生メカニズム)
デファレンシャルオイル	・ドレンプラグなどからオイル漏れやにじみはないか。 ・オイル量は適量か。 ※定期的に交換しているか。	・潤滑不良から焼付きを発生、漏れたオイルや、オイルシールなどが発火して火災を起こします。

■運転操作ミスや整備作業ミスなどの防止のためのポイント

○点検整備以外にも火災に至る可能性がある運転操作ミスや整備作業ミスなどについても、ポイント（注意点）と、それぞれのミスによる火災発生メカニズムを示しています。

（記載例）

1. 不適切な運転操作など(運転操作ミス)

部位(事象)	ポイント(注意点)	火災発生メカニズム
パーキングブレーキの戻し忘れ (スプリングブレーキの戻し忘れ)	・戻し忘れによるブレーキの引きずり。(いつもより加減速が激しいか) ・解除されていることを警告灯消灯で確認。	・ブレーキの戻り不良から引きずりを起こし、ブレーキが過熱して発火、火災を起こします。

■バス火災事故の前兆、予兆

○走行時に感じるさまざまな異状の中には、バス火災事故の前兆や予兆を示すものがあり、その症状や現象、火災につながる代表事例を示しています。

■バス火災事故発生時の対処

○バス火災事故が発生した場合の留意点についても示しています。

なお、平成 21 年に公益社団法人日本バス協会が車両火災発生時の避難誘導などについてとりまとめた「車両火災発生等緊急時における統一マニュアル」についても併せて紹介しています。

【お問い合わせ先】

自動車局整備課 平川・川津

（代表）03-5253-8111（内線 42426、42412）（直通）03-5253-8599、FAX: 03-5253-1639

自動車局安全政策課 高橋・掛川

（代表）03-5253-8111（内線 41602、41623）（直通）03-5253-8566、FAX: 03-5253-1636

(別紙)

国 自 整 第 1 6 号
国 自 安 第 6 号
平成28年4月22日

公益社団法人日本バス協会会長 殿

国土交通省自動車局

整 備 課 長

安全政策課長

車両火災事故防止に向けた確実な点検整備の実施について

先般、車両火災事故防止について、「事業用自動車の車両火災事故防止に向けた保守管理の徹底について」（平成28年2月19日付国自整第370号、国自安第254号）により通知したところであるが、更なる車両火災事故防止を図ることとして貴会並びに一般社団法人日本自動車工業会及び一般社団法人日本自動車車体工業会の協力の元、今般、別添1のとおり「バス火災事故防止のための点検整備のポイント」を取りまとめたところである。

ついては、貴会傘下会員に対して、車両の点検整備を行う際に別添1を参考として、車両火災事故防止に努めるよう周知徹底を図られたい。

なお、本件については、別添2のとおり地方運輸局自動車技術安全部長及び内閣府沖縄総合事務局運輸部長に通知したので申し添える。

別添1 「バス火災事故防止のための点検整備のポイント」（抜粋）

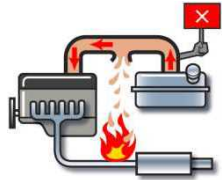
別添2 地方運輸局等あて通知文

※別添2省略

■点検整備のポイント

1. 原動機(エンジン)

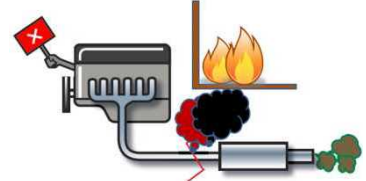
(1) 燃料装置

部位(装置)	点検のポイント(見方/交換目安)	点検しないと・・・(火災発生のメカニズム)
燃料フィルター	・ 取付部やドレーンプラグなどから燃料漏れやにじみはないか。 ※定期的に交換しているか。	・ 部品の劣化や摩耗などから、燃料が漏れ、排気管などの高温部に触れて火災を起こします。 
燃料ホース	・ 接続部からの燃料漏れやにじみはないか。 ・ 亀裂やヒビ割れはないか。 ※定期的に交換しているか。	
燃料パイプ (燃料高圧パイプ)	・ 接続部からの燃料漏れやにじみはないか。 ・ クランプ部の緩みや外れ、クリップ・ゴムの劣化や外れはないか。 ・ パイプに擦れや摩耗の跡はないか。	

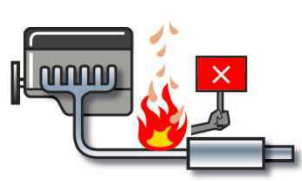
(2) 潤滑装置

部位(装置)	点検のポイント(見方/交換目安)	点検しないと・・・(火災発生のメカニズム)
エンジンオイル	・ ドレーンプラグなどからオイル漏れやにじみはないか、オイルの量は適量か。 ※定期的に交換しているか。	・ 潤滑不良からのエンジン焼き付き、部品の劣化や摩耗などにより、オイルが漏れ、排気管などの高温部に触れて火災を起こします。 
オイルフィルター	・ 取付部やドレーンプラグなどからオイル漏れやにじみはないか。 ※定期的に交換しているか。	
オイルホース	・ 接続部からのオイル漏れやにじみはないか。 ・ 亀裂やヒビ割れはないか。 ※定期的に交換しているか。	
オイルパイプ	・ 接続部からのオイル漏れやにじみはないか。 ・ クランプ部の緩みや外れ、クリップ・ゴムの劣化や外れはないか。 ・ パイプに擦れや摩耗の跡はないか。	

(3) 排気装置

部位(装置)	点検のポイント(見方/交換目安)	点検しないと・・・(火災発生のメカニズム)
エキゾーストマニホールド	・ 接続部からのガス漏れや、漏れ跡はないか。 ・ 取付部や接続部に緩みや外れはないか。	・ 漏れた高温の排気ガスが、ゴム部品や樹脂部品、木材などに触れて発火、火災を起こします。 
排気管、マフラー	・ 接続部からのガス漏れや、漏れ跡はないか。 ・ 亀裂や損傷はないか。 ・ 取付部や接続部に緩みや外れはないか。	
排気ガス後処理装置 (後付け装置も含む)	・ 接続部からのガス漏れや、漏れ跡はないか。 ・ 亀裂や損傷はないか、取付部・接続部に緩み外れはないか。	
各遮熱板	・ 外れ、亀裂や損傷はないか。ガス漏れの跡はないか。	

(4) 冷却装置/その他

部位(装置)	点検のポイント(見方/交換目安)	点検しないと・・・(火災発生のメカニズム)
冷却水	・ 冷却水タンクなどから水漏れはないか、冷却水の量は適量か。 ※定期的に交換しているか。	・ オーバーヒートからエンジンが焼き付き、漏れたオイルが、排気管などの高温部に触れるなどして、火災を起こします。 また、壊れたターボは、エンジンを破損、漏れたオイルで火災を起こします。 
冷却水ホース (ラジエーターホース)	・ 接続部からの水漏れはないか。 ・ 亀裂やヒビ割れはないか。 ※古くなったら交換しているか。	
パワーステアリングホース	・ 接続部からのオイル漏れやにじみはないか。 ・ 亀裂やヒビ割れはないか。 ※定期的に交換しているか。	
ターボチャージャー	・ オイルパイプからのオイル漏れやにじみはないか。 ・ 異常な音はしていないか。(正常に機能しているか)	

【留意点】

- ➡ 大型観光バスなどでの「サブエンジン方式エアコン」を使用している場合は、「サブエンジン」の点検も忘れて行います。
- ➡ エンジンルームなどに長年堆積したホコリなどにも、注意します。(オイルや燃料が漏れた跡はないかを確認して清掃します)

2. 制動装置(ブレーキ)

(1) ブレーキ用各種バルブ類(エア/オイル)

部位(装置)	点検のポイント(見方/交換目安)	点検しないと・・・(火災発生のメカニズム)
ブレーキペダル (ブレーキバルブ)	・ エア-の排気音は正常か、エア-漏れはないか。 ・ ペダルに渋りや引っ掛かりがないか、ペダルの戻りは正常か。 ・ ペダルの下部(ペダルとバルブの連結部)に、泥、砂など異物の付着(堆積)はないか。 ※内部のゴム部品等は、定期的に変換しているか。	・ 各種、バルブ類などの部品が、渋りや引っ掛かりなどを起こし、ブレーキの戻り不良から引きずりを発生、ブレーキが過熱して火災を起こします。
ブレーキ倍力装置	・ エア-漏れ、液漏れはないか。 ・ ブレーキ戻り不良など、機能に異常はないか。 ※内部のゴム部品等は、定期的に変換しているか。	
その他各種バルブ類 (リレーバルブ等)	・ エア-漏れ、液漏れはないか。 ・ ブレーキ戻り不良など、機能に異常はないか。 ※内部のゴム部品等は、定期的に変換しているか。	

(2) 駐車ブレーキ

部位(装置)	点検のポイント(見方/交換目安)	点検しないと・・・(火災発生のメカニズム)
スプリングチャンバー	・ 戻り不良はないか、内部のスプリングに錆や損傷はないか。 ・ エア-漏れはないか。 ※内部のゴム部品等は、定期的に変換しているか。	・ ブレーキの戻り不良からブレーキの引きずりを起こし、ブレーキが過熱して火災を起こします。
パーキングブレーキレバー (スプリングブレーキバルブ)	・ 引き代は正常か、走行/駐車 位置に、きちんと保持されるか。 ・ インジケータランプ、警報ブザーは正常に作動するか。 ※内部のゴム部品等は、定期的に変換しているか。	
パーキングブレーキ (センターブレーキ式)	・ ドラムとライニングのすき間は適切か。 ・ ブレーキの戻り不良はないか。	

(3) 主ブレーキ

部位(装置)	点検のポイント(見方/交換目安)	点検しないと・・・(火災発生のメカニズム)
エキスパンダー ホイールシリンダー	・ エア-漏れ、液漏れはないか。 ・ 内部の部品に、摩耗や損傷、亀裂、固着はないか。 ※ゴム部品等は、定期的に変換しているか。	・ ブレーキの戻り不良からブレーキの引きずりを起こし、ブレーキが過熱して火災を起こします。
主ブレーキ	・ ドラムとライニングのすき間は適切か。 ・ ブレーキの戻り不良はないか。	

(4) ブレーキフルード/エア-ライン

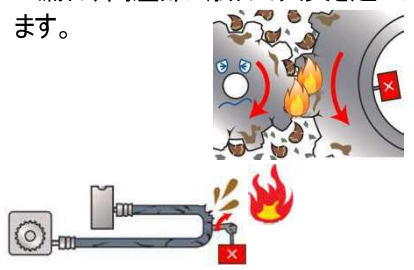
部位(装置)	点検のポイント(見方/交換目安)	点検しないと・・・(火災発生のメカニズム)
エア-ドライヤー	・ 内部の乾燥剤が(コンプレッサー・オイル等が付着し)劣化していないか。(除湿作用が低下する) ・ 内部の部品に、摩耗や損傷、亀裂、固着はないか。 ※定期的に分解整備を行っているか、乾燥剤を交換しているか。	・ ブレーキ機器内に水分が浸入すると、各ブレーキ機器の腐食、劣化、故障を招き、また、冬季には水分が凍結するなどして、ブレーキの戻り不良から引きずりを発生、ブレーキが過熱して火災を起こします。
エア-タンク	・ タンク内に凝水が溜まっていないか。 ※日常点検で、凝水の水抜きを行っているか。	
ブレーキフルード	・ 液量は規定の範囲にあるか、液漏れやにじみはないか。 ※定期的に交換しているか。	
ブレーキホース (エア-ホース)	・ 接続部からのエア-漏れ、液漏れ、液漏れのにじみはないか。 ・ 亀裂やヒビ割れはないか。 ※定期的に交換しているか。	

【留意点】

- ⊙ その他、各種ブレーキ機器の整備(分解オーバーホールなど)を怠らずに、必ず 定期的に行います。
- ⊙ 大型観光バスなどで「スプリングブレーキ」を使用している場合は、「コントロール・バルブ(ノブ)」の解除確認も忘れないでください。
- ⊙ ブレーキ戻り不良(引きずり)には、必ず予兆があります。普段より加速感が鈍いなど異状を感じたら直ぐに停車してください。

3. 走行装置(トランスミッション/デフ/アクスル)

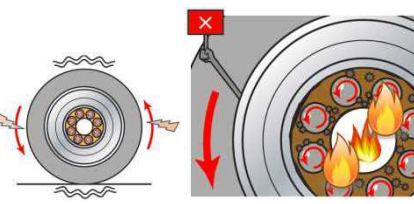
(1) トランスミッション(含むオートマチックトランスミッション)

部位(装置)	点検のポイント(見方/交換目安)	点検しないと・・・(火災発生のメカニズム)
トランスミッションオイル	・ドレーンプラグなどからオイル漏れやにじみはないか。 ・オイルの量は適量か。 ※定期的に交換しているか。	・潤滑不良から焼き付きを発生、オイルが漏れ、高温部に触れて火災を起こします。 
オイルフィルター	・取付部やドレーンプラグなどからオイル漏れやにじみはないか。 ※定期的に交換しているか。	
オイルホース (オイルパイプ)	・接続部からのオイル漏れやにじみはないか。 ・亀裂やヒビ割れはないか。パイプに擦れや摩耗の跡はないか。 ・クランプ部の緩みや外れ、クリップ・ゴムの劣化や外れはないか。 ※定期的に交換しているか。	

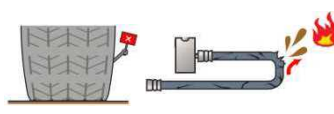
(2) デファレンシャル

部位(装置)	点検のポイント(見方/交換目安)	点検しないと・・・(火災発生のメカニズム)
デファレンシャルオイル	・ドレーンプラグなどからオイル漏れやにじみはないか。 ・オイルの量は適量か。 ※定期的に交換しているか。	・潤滑不良から焼き付きを発生、漏れたオイルや、オイルシールなどが発火して火災を起こします。

(3) ホールハブ

部位(装置)	点検のポイント(見方/交換目安)	点検しないと・・・(火災発生のメカニズム)
ハブグリス	・グリスが漏れたり、グリスに水が浸入したりしていないか。 ・グリスの量、入れ方は適切か。 ※定期的に交換しているか。	・ハブベアリングが過熱、漏れたグリスや、ブレーキ液などが発火して、火災を起こします。 
ハブベアリング (ベアリングプレロード)	・ガタはないか、摩耗、損傷、はくり、発錆などの傷みはないか。 ・プレロードは適切か。 ※ハブ脱着の際には、ベアリングプレロードを正しく設定する。	
ハブシール (ハブキャップ)	・シール面に傷などはないか。 ・グリスが漏れたり、ハブ内部に水が浸入したりしていないか。 ※ハブシールなどは、ハブ脱着の際に交換しているか。	

(4) タイヤ

部位(装置)	点検のポイント(見方/交換目安)	点検しないと・・・(火災発生のメカニズム)
空気圧	・タイヤの空気圧は規定値にあるか。 (エアゲージを使用して点検します)	・タイヤがバースト、ブレーキ配管を損傷、液漏れを起こすなどして、火災を起こします。 
亀裂・損傷	・タイヤに亀裂や損傷はないか。 ・溝の深さは十分か、異常な摩耗はないか。	

【留意点】

⇒ ハブベアリングのプレロードは、きちんと「整備のマニュアル」に記載されている方法で、設定します。

【具体的事例】

- デフオイルが不足、もしくは著しく劣化した状態で走行、デファレンシャルギヤーが過熱して、発火。
- ブレーキ系統でエア漏れ、スプリングブレーキが作動した状態となり、後輪のブレーキ引きずりから発火。
- 燃料噴射ポンプの高圧パイプの締付け不良、登坂時に燃料が漏れ出し、エンジンの熱で発火、火災に至った。
- 燃料フィルターのエア抜きプラグが締付け不足から脱落、漏れた燃料が排気管に触れ発火、火災に至った。
- 長期間未整備のブレーキ機器からエアが漏れ、ブレーキ引きずりから発火、火災に至った。
- バッテリーの固定不良により、端子がボデーと接触、発熱により発火、火災に至った。
- ジェネレーターの配線締付け不良、端子が密着していなかったことから発熱、発火。
- ヒューズボックス内のホコリがハーネスやコネクタに付着、湿気などで腐食、発熱発火。



4. 電気装置(電気機器類/配線)

(1) バッテリー

部位(装置)	点検のポイント(見方/交換目安)	点検しないと…(火災発生のメカニズム)
ターミナル	・ 緩みや腐食、外れはないか。	・ 異常発熱や配線のショートにより発火し、火災を起こします。 
バッテリーハーネス	・ 固定の緩みや外れ、干渉はないか。 ・ 被覆のやぶれ、変色・腐食、著しい劣化、ショートの痕などはないか。	

(2) エンジン電装

部位(装置)	点検のポイント(見方/交換目安)	点検しないと…(火災発生のメカニズム)
スターター/ジェネレーター	・ 端子部に異常発熱の変色など発熱痕やショート痕はないか。 ・ 端子部にホコリ、異物など、汚れはないか。 ※定期的に整備・交換しているか。(特にアイドリングストップ付き車)	・ 機器の異常発熱や配線のショートにより発火し、火災を起こします。 * アイドリングストップ装置付き車では、スターター(リレー)など、整備・交換時期が定められています。
ハーネス	・ 固定の緩みや外れ、干渉はないか。 ・ 接続部(カプラー)に緩みや外れはないか。 ・ 水の浸入やオイルかかりの痕はないか。 ・ 被覆のやぶれ、変色・腐食、著しい劣化、ショートの痕などはないか。 (熱源(排気管など)周辺の配線には、特に注意する)	

(3) 電気機器類

部位(装置)	点検のポイント(見方/交換目安)	点検しないと…(火災発生のメカニズム)
各種電気機器(ぎ装)	・ 蛍光灯など室内電装品に異音や異臭、発熱など、使用上で異状を感じたことはないか。 ・ クーラーユニットやヒーターユニットに、異音や異臭、発熱など、使用上で異状を感じたことはないか。	・ 機器の異常発熱や配線のショートにより発火し、火災を起こします。 * 燃焼式ヒーター装着車では、ヒーターの燃料系統や吸・排気系統、電気系などの点検も行います。
ハーネス	・ 固定の緩みや外れ、干渉はないか。 ・ 接続部(カプラー)に緩みや外れはないか。 ・ 被覆のやぶれ、変色・腐食、著しい劣化、ショートの痕などはないか。	

(4) スイッチ・配線類

部位(装置)	点検のポイント(見方/交換目安)	点検しないと…(火災発生のメカニズム)
ヒューズボックス リレーボックス スイッチパネル 配電盤	・ 固定の緩みや外れはないか。接続部に緩みや外れはないか。 ・ 被覆のやぶれ、変色・腐食、著しい劣化、ショートの痕などはないか。 ・ 異常な発熱、発熱による変色などの痕やショート痕はないか。 ・ ホコリの堆積、水浸入、腐食、異物などはないか。	・ 機器の異常発熱や配線のショートにより発火し、火災を起こします。 ・ 端子部などに堆積したホコリなどの異物に、水分・油分などが浸入して、トラッキング(レアショート)などを起こし、発火に至る場合があります。
ハーネス	・ 固定の緩みや外れ、干渉はないか。 ・ 接続部(カプラー)に緩みや外れはないか。 ・ 被覆のやぶれ、変色・腐食、著しい劣化、ショートの痕などはないか。	

【留意点】

- ⇒ 大型観光バスなどでの「サブエンジン方式エアコン」を使用している場合は、「サブエンジンの電気装置」の点検も忘れないで行います。
- ⇒ ヒューズが切れたり、作動不良を起こしている電気機器などは、そのままにせず、その原因を確かめ、必要に応じて修理してください。

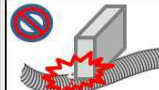
【ハーネス類の見方】

①「固定の緩み、たるみ、外れ」はないか？

②「擦れ、やぶれ、干渉」はないか？

③「発熱、発錆、劣化」はないか？

④接続部(カプラー)にゆるみ、外れ、発錆はないか？


- 後付け電気機器の取付や配線の修理には、専門的な知識や技術が必要です。安易な取付、修理は危険です！

1. 電源の取出し、アース回路の設置(既設のアースブロック使用など)
2. 電線やヒューズの選択(規格電線使用、既設ヒューズに負荷増しないなど)
3. 電線の延長(同一サイズ・色相使用、原則コネクター結合など)
4. 接続(コネクター)の選択施工(防水要否、電流値確認など)
5. 配線の施工(固定方法、固定間隔、間隙確保や保護材追加など)

…など、専門的な知識や技術に基づく配慮の上での施工(修理)が必要です。
※既設のハーネスやヒューズの改造にも、専門的な知識や技術が必要です。また、ハーネスを強く引っ張ったり、電気機器に水をかけたり、強い衝撃を与えたりしないでください。

● 車齢が古くなったら(10年程度が目安…)、リニューアル(リフレッシュ工事)などの際に、電気配線なども入念に点検を行ってください！

■運転操作ミスや整備作業ミスなどの防止のためのポイント

1. 不適切な運転操作など(運転操作ミス)

部位(事象)	ポイント(注意点)	火災発生のメカニズム
パーキングブレーキの戻し忘れ (スプリングブレーキの戻し忘れ)	・ 戻し忘れによるブレーキの引きずり。(いつもより加減が激しいか) ・ 解除されていることを警告灯・消灯で確認。	・ ブレーキの戻り不良から引きずりを起こし、ブレーキが過熱して発火、火災を起こします。 
エア圧	・ エア圧力が低いまま走行を継続。	
ドライバー席での落下物	・ ペン、ライターなどの落下物が、パーキングブレーキレバーや、ブレーキペダルに噛み込む。	
ドライバー席のフロアマット	・ マットの端を、ブレーキペダルに噛み込み、ブレーキ引きずりを起こす。(しっかり固定しておく)	
飲み物などの不始末	・ コーヒー、ジュースなどの飲み物を、メーターパネル付近、スイッチパネルなどへ、こぼす。	・ スイッチやリレーなどに浸入した液体により、接点が錆びて過熱したり、ショートを起こしたりして、発火します。
不適切な清掃(洗車)	・ 水洗いによる電気機器への水浸入。	
エンジンルーム内の可燃物	・ エンジンルーム内に可燃物、異物の放置。	・ 可燃物が、エンジンや排気ガスの熱で、または、排気管などの高温部に触れて、発火、火災を起こします。
不適切な場所でのDPF再生	・ テールパイプ付近に可燃物があるなど、不適切な場所でのDPFの再生。	
各種警告灯の点灯	・ 点灯・消灯の確認。(異常をそのままにしない)	・ 異常発生により発火したりします。

2. 不適切な点検整備など(整備作業ミス)

部位(事象)	ポイント(注意点)	火災発生のメカニズム
ウェス、軍手などの置き忘れ	・ エンジンルームや排気装置付近へのウェスや軍手(可燃物)の置き忘れ。	・ 可燃物が、エンジンや排気ガスの熱で、または、排気管などの高温部に触れて、発火、火災を起こします。
スクリュー、プラグなどの締め忘れ(過締め付け)	・ ドレインプラグやエア抜きスクリューなどの締め忘れ、または締め過ぎによる破損。	
ハーネス、ホースなどの不適切な固定、折り曲げ	・ ハーネスやホースが擦れたり、干渉したりして、亀裂・穴あきなどを起こす。	・ 燃料やオイルが漏れ出し、排気管などの高温部に触れて火災を起こします。 
バッテリー交換時の不適切な作業	・ ターミナルの接続不良。	
不適切なバルブ(球)交換	・ ディスチャージヘッドランプバルブの誤った交換作業。	・ 接続ターミナル、ハーネスの緩みから、ショートを起こし、発火に至ります。
不適切なブレーキ液交換作業	・ 不適切な作業によって、ブレーキに残圧が残る。	・ 接触不良、放電から、発火に至ります。
ハブベアリングのプレロード不良	・ 12か月点検時など、ホイールハブ脱着時の不適切な作業によるベアリングプレロードの過大。	・ ブレーキの戻り不良から引きずりを起こし、ブレーキが過熱して発火に至ります。
グリースやオイルの過多	・ 給油脂箇所に、適量以上のグリースやオイルを給油脂する。	・ プレロード過大から、ハブベアリングが過熱、漏れたブレーキ液やベアリンググリースから発火に至ります。
不適切な後工事作業	・ 溶接作業や穴あけ作業で、ハーネスやホースを気付かずに傷つける。 ・ 不適切な配線、配管(ホース)の後付け。	・ あふれた油脂が、排気管などの高温部に触れて発火に至ります。 ・ 傷ついたホースから燃料やオイルが漏れ出す、傷ついたハーネスがショートを起こすなどして、発火に至ります。

3. その他

部位(事象)	ポイント(注意点)	備考
消火器	・ きちんと所定の場所に格納されているか。 ・ 有効期限は大丈夫か。使用方法を熟知しているか。	いざというときに機能しないと困ります。
非常口 (ドア・非常コック)	・ 扉の開閉機能、警報装置の作動は点検しているか。 ・ 開閉操作(使用方法)を熟知しているか。	
エンジンルーム火災警報装置	・ 警報機能は大丈夫か。(オプション装備)	
その他	車両火災を起こすまでには、予兆があります。予兆を見逃さずに点検整備を行います。	

【留意点】

☞ 運行時の異変や、各種警告灯の点灯などにも注意して、異状を見逃さずに点検整備を行います。

■点検整備の時期など

●これまでに示した「点検整備のポイント」に関連する法定点検項目を示します。

点検箇所		点検項目	運行前点検	定期点検
原動機	燃料装置	燃料漏れ		3か月
	潤滑装置	エンジンオイルの量	●(＊)	
		オイル漏れ		3か月
	本体	シリンダーヘッドとマニホールド各部の締付状態		12か月
	冷却装置	冷却水の量	●(＊)	
		水漏れ		12か月
エキゾーストパイプ及びマフラー		取付けの緩み及び損傷		3か月(距離)
発煙防止	一酸化炭素等発散防止装置	触媒等排出ガス減少装置の取付けの緩みと損傷		12か月
かじ取り	パワーステアリング装置	オイル漏れ、オイル量		3か月(距離)
		取付けの緩み		12か月
制動	ブレーキペダル	踏みしろ、ブレーキの効き、ブレーキバルブの排気音	●	
		遊び、踏み込んだときの床板とのすき間		3か月
		ブレーキの効き具合		3か月
	駐車ブレーキ	引きしろ（レバーの保持、排気音）	●	3か月
		ブレーキの効き具合		3か月
	センターブレーキ	ドラムとライニングのすき間		3か月
	リザーバタンク	ブレーキ液の量	●	3か月
	ホース及びパイプ	漏れ、損傷及び取付状態		3か月
	ホイールシリンダー、ディスクキャリパー等	機能、摩耗、損傷		12か月
	ブレーキチャンバー	ロッドのストローク		3か月
		機能		12か月
	ブレーキバルブ、リレーバルブ等	機能		12か月
	倍力装置(ブレーキブースター)	機能		12か月
	ブレーキドラム、ブレーキシュー	ドラムとライニングのすき間		3か月
		シューの摺動部分及びライニングの摩耗		3か月(距離)
動力伝達	トランスミッション	オイル漏れ、オイル量		3か月(距離)
	デファレンシャル	オイル漏れ、オイル量		3か月(距離)
走行	ホイール	タイヤの、空気圧、取付けの状態、亀裂、損傷、異状な摩耗、溝の深さ	●(溝深さ＊)	
		タイヤの状態		3か月(距離)
		フロントホイールベアリングのがた		3か月(距離)
		リヤホイールベアリングのがた		12か月
電気	バッテリー	ターミナル部の接続状態		3か月
	電気配線	接続部の緩み及び損傷		3か月
エアークOMPレッサー		エアータンクの凝水	●	3か月

※日常点検の(＊)は、走行距離や運行時の状態から判断した適切な時期に行えばよいものを示します。また、定期点検の(距離)は、走行距離を併用する距離項目を示します。

●これまでに示した「点検整備のポイント」に関連する「メーカー指定点検」及び「定期交換部品」を示します。

点検箇所		メーカー指定点検	定期交換部品
原動機	(1)燃料装置	燃料フィルター、燃料ホース	○
	(2)潤滑装置	エンジンオイル、オイルフィルター、(オイルホース)	○
	(3)排気装置	排気ガス後処理装置(後付けも含む)	(○)
	(4)冷却装置/その他	冷却水	○
		冷却水ホース(ラジエーターホース)	(○)
		パワーステアリングホース	○
		ターボチャージャー	○
制動装置	(1)ブレーキ用各種バルブ類	ブレーキペダル(バルブ)、ブレーキ倍力装置、その他各種バルブ類(リレーバルブ等)	○
	(2)駐車ブレーキ	スプリングチャンバー	○
		パーキングブレーキレバー	(○)
	(3)主ブレーキ	エキスポンダー(ホイールシリンダー)	○
走行装置	(4)ブレーキフルード/エアライン	エアードライヤー、ブレーキフルード、ブレーキホース(エアホース)	○
	(1)トランスミッション	トランスミッションオイル	○
		オイルフィルター、オイルホース	(○)
	(2)デファレンシャル	デファレンシャルオイル	○
	(3)ホイールハブ	ハブグリース	○

※(○)は、設定がある場合と無い場合があります。また、メーカー指定点検、定期交換部品は、車種や車両によって異なりますので、各自動車メーカーの提供している情報(メンテナンスノート等)を、参照してください。

■車両火災事故の前兆、予兆

●走行時に感じるさまざまな異状の中には、火災の前兆や予兆を示すものがあります。ここでは比較的可能性の高いものを挙げて、その症状や現象、考えられる主な原因(火災につながる代表的な事例)を示します。このような異状を感じたら、できるだけすみやかに停車し、異常の有無を確認してください。なお、確認作業に当たっては、過熱した部品などによって、火傷など負傷する可能性がありますので、十分注意してください。

症状	現象	火災につながる代表的な事例(※)
加速不良	▪ 普段より加速感や力がなくなったと感じる。 ▪ 惰行時にブレーキがかかったように感じる。	▪ ブレーキの引きずりによるブレーキ過熱 ▪ ハブベアリングの過熱
ブレーキの効き不良	▪ 踏み込んだほどには、減速感が得られない。 ▪ 効き不良と同時に異臭がする。	▪ ブレーキの引きずりによるブレーキ過熱 ▪ ハブベアリングの過熱
異常な振動	▪ ハンドル操作に異常な振動を感じる。 ▪ 急に乗り心地が悪くなったり、ハンドルを取られたりする。	▪ タイヤのパンク、バースト ▪ ハブベアリングの過熱
異音、異臭	▪ 普段と異なる音が発生する。 ▪ ゴムや樹脂が焼けたような臭いがたよう。	▪ 各種機器類の異常発熱 ▪ 各種機器類の過熱による火災
白煙・黒煙	▪ 白煙や黒煙がたちこめる。 ▪ バックミラーに煙が写る。	▪ オイル漏れ、燃料漏れからの火災 ▪ エンジン、ハブ、ブレーキ廻りからの火災
電気機器の不動作	▪ 不動作や異常な作動を起こしたり、異音を発したりする。 ▪ ヒューズが切れたりする。	▪ 機器類の故障、ショート、過熱 ▪ 配線、スイッチ、リレーなどのショート、過熱
警告灯の点灯 (警報ブザーの吹鳴)	▪ 走行中は点灯しない警告灯が点灯する。 ▪ 普段鳴らない警報ブザーが、鳴る。	▪ ブレーキの引きずり、各種異常の発生 ▪ エンジンルーム火災警報装置の作動

※その他の故障やトラブルの場合もあります。

さいごに

もしもバス火災事故が発生してしまったら・・・

もしも、バス火災事故が発生してしまった場合には、あわてずに乗客・乗員の安全を最優先に考えて行動するようにしてください。

当たり前のことですが、火災発生時の留意点を以下に示します。

《留意点》

- 異状を感じたら、すみやかに安全な場所に停車し、乗客の避難誘導を行うようにしてください。
(日頃からの避難訓練の実施が望ましい)
- 車載の消火器で消火が困難な場合には、無理をせず消防・警察等へ連絡するとともに、運行管理者や整備管理者に連絡して、指示をあおぐようにしてください。

※公益社団法人日本バス協会が車両火災時の避難誘導などについてとりまとめた「車両火災発生等緊急時における統一対応マニュアル」等も参考にしてください。

(URL: <http://www.bus.or.jp/anzen/pdf/kinkyuman.pdf>)

なお、車両火災事故は、自動車事故報告規則に基づく事故報告の対象となりますので、忘れずに運輸支局等に提出するようにしてください。

提出された事故報告をもとに火災事故を類型化して分析し、再び同様の火災事故を起こさぬように対策を講じることが可能となるためです。

5. トレーラのブレーキ引き摺りによる火災にご注意！

Press Release

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



平成 28 年 6 月 23 日
自動車局審査・リコール課
整 備 課

トレーラのブレーキ引き摺りによる火災にご注意！ ～ドライバーと整備担当者のための啓発ビデオを公開しました～

トレーラが路上で火災となった際には、命の危険だけではなく、物流の停滞など社会インフラに大きな影響を与えます。トレーラの火災は、そのほとんどがブレーキに関するものであり、3 年間で 82 件ものブレーキ引き摺りによる火災が報告されているため、国土交通省では、検証実験を行うとともに、火災を未然に防止するための注意事項をまとめました。

トレーラ火災の未然防止に関する注意事項

1. 日常点検を確実にすること。特に、スプリング・ブレーキ・チャンバの不良(エア漏れ、戻り不良、内部のスプリングの錆や損傷)及びリレー・エマージェンシ・バルブの不良(ゴミや冬期における水分の凍結等でバルブが詰まることによるピストンの固着)に注意すること。
2. 劣化するゴム部品等の定期交換を行うなど、トレーラ製作者の整備要領等に従って、点検整備を確実にすること。
3. 運行する前には駐車ブレーキが確実に解除されていることを確認すること。
 - ※ トレーラのブレーキの引き摺りは、運転中に感知することが困難であることから、火災の未然防止が重要です。
 - ※ 万が一、火災が発生してしまった際には、速やかに路肩などに停車し、安全な場所に待避の上、被害を最小限とするように努めて下さい。走行中火の手が見えなくても、停車後すぐに発火することがあり、発火した場合には、速やかに消防機関にご連絡ください。

また、ドライバーと整備担当者のための啓発ビデオを制作し、公開しましたので、ご活用ください。

<啓発ビデオの公開ページへのリンク>

- 国土交通省自動車局審査・リコール課 Youtube 公式アカウント
<https://www.youtube.com/channel/UCwFJ6KstdbqM9P91828lu2g>
- ※ 自動車のリコール・不具合情報ウェブサイト(<http://www.mlit.go.jp/RJ>)のトップページにリンクを掲載しています。



<注意喚起の掲載ページへのリンク>

- トレーラのブレーキ引き摺りによる火災にご注意！（自動車のリコール・不具合情報ウェブサイト内）
http://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/carsafety_sub/carsafety020.html

問い合わせ先: 国土交通省自動車局審査・リコール課

田中、塚田

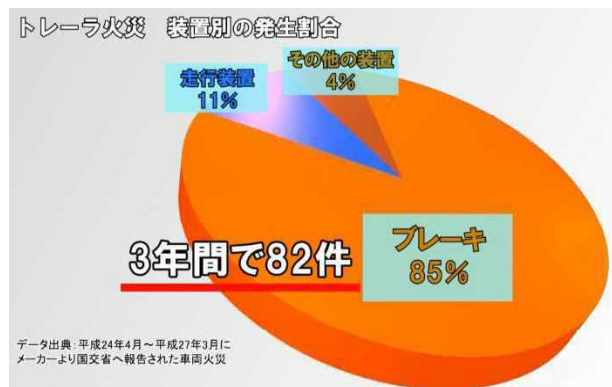
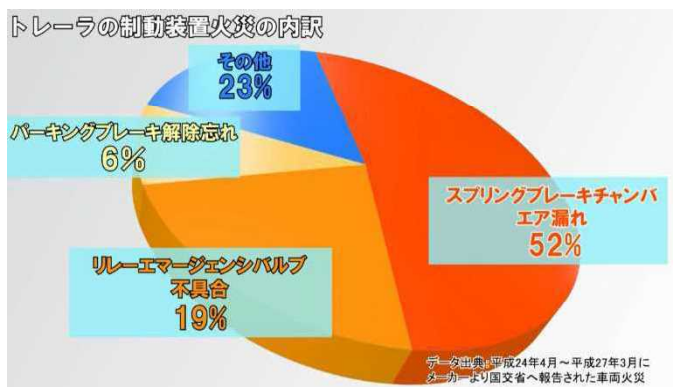
代表: 03-5253-8111(内線)42352、42363

直通: 03-5253-8597、FAX: 03-5253-1640

【参考資料】

国土交通省に寄せられた情報によると、トレーラの火災は、85%がブレーキに関するものであり、3年間で82件もの火災が発生しています。

車両1万台当たりの火災の発生台数では、大型トラックと比較して、トレーラが約5倍も発生しています。（車両1万台あたり、大型トラック1.0台、トレーラ5.3台）



また、トレーラのブレーキ火災の内訳としては、スプリング・ブレーキ・チャンバのエア漏れとリレー・エマージェンシ・バルブの不具合で原因の約7割を占めます。

これを踏まえ、国土交通省では、トレーラ火災の原因の約半数を占めるスプリング・ブレーキ・チャンバのエア漏れを例に、火災がどのようにして起こるのか検証実験を行うとともに、火災を未然に防止するための注意事項をまとめました。



上記について、ドライバーと整備担当者のための啓発ビデオを制作し、以下のリンク先で公開しました。

○ 国土交通省自動車局審査・リコール課 Youtube 公式アカウント

<https://www.youtube.com/channel/UCwFJ6KstdbqM9P91828lu2g>

※ 自動車のリコール・不具合情報ウェブサイト (<http://www.rmlit.go.jp/RJ>) のトップページにリンクを掲載しています。

6. 大型車の車輪脱落事故防止について

別 添 1

令和 6 年 9 月 3 0 日
大型車の車輪脱落事故
防止対策に係る連絡会

大型車の車輪脱落事故防止「令和 6 年度緊急対策」

1. 緊急対策の概要

令和 4 年 2 月に設置された「大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査・分析検討会」において、大型車の車輪脱落事故事例について調査、分析を行い、同 1 2 月に中間とりまとめが行われたところ。調査結果から、事故車両の多くにタイヤ脱着作業時のワッシャ付きホイール・ナットの点検、清掃や各部位への潤滑剤の塗布、さらにはホイール・ナットが円滑に回るかの確認が不十分である等、適切なタイヤ脱着作業やタイヤ脱着作業後の増し締めが実施されていない等の問題点が確認されており、昨年度においても引き続き同様の事例が確認されている状況を踏まえ、大型車のタイヤ脱着や保守を行う関係者に対して、適切なタイヤ脱着作業や保守管理の重要性について周知・啓発することとする。

例年車輪脱落事故は冬用タイヤへの交換から 1 ～ 2 ヶ月後が大半を占めており、積雪予報が発せられた直後に交換作業が集中し、作業ミスが発生しやすい状況にある。作業ミスの発生に対しては、近く製品化が見込まれる検知システム等の導入によるハード対策も今後期待される一方、外注作業の場合に必要な工具等の全てを有していなかったことによるもの含め、不適切な脱着作業が行われていた事例が確認されていることから、必要な工具等を用い、余裕を持って正しい脱着作業を行えるべく通常の降雪時期を待たず早期に冬用タイヤに交換するなど、冬用タイヤ交換の適切な作業を前提とした作業平準化を推進する。

2. 国土交通省実施事項

(1) 事故防止対策を推進するための広報・啓発活動

本省、各地方運輸局等（各地方運輸局及び沖縄総合事務局）及び各運輸支局等（神戸運輸監理部兵庫陸運部及び沖縄総合事務局陸運事務所を含む。以下同じ。）は、大型車の車輪脱落事故防止対策に係る連絡会（以下「連絡会」という。）構成団体と協力し、本省や連絡会で制作したポスター、チラシ、適切なタイヤ脱着・保守管理作業手順や事故防止啓発動画を用いて、大型車の使用者に対しての広報活動を実施する。

(2) 事故防止対策の徹底を図るための周知・指導

- ① 各地方運輸局等及び各運輸支局等は、整備管理者研修等において、大型車の車輪脱落事故の発生状況を紹介し、「自動車の点検及び整備に関する手引き」等を

活用した適切なタイヤ脱着作業及び、タイヤ脱着後の保守管理を実施するよう、周知・指導を図る。

- ② 各地方運輸局等及び各運輸支局等は、街頭検査や高速道路等のサービスエリアやパーキングエリア、トラックターミナル等を活用した大型車のホイール・ナットの緩みの点検等を通じて、大型車の使用者に対して適切なタイヤ脱着作業及び、タイヤ脱着後の保守管理の実施を呼びかける。なお、実施に当たっては積極的に地方報道機関へ取材要請を働きかける。
- ③ 各地方運輸局等及び各運輸支局等は、運送事業者に対して、4.(1)及び(2)の取組状況を別添2-1または2-2により確認し、同事故防止対策の取組が不十分なときは、積極的な取組を実施するよう指導する。
- ④ 本省等は連絡会構成団体の協力を得て、ホイール・ナットの緩みの総点検を実施するよう各運送事業者へ要請する（年末年始の安全総点検関係）。

(3) 地方独自の実施事項

各地方運輸局等及び各運輸支局等は、上記(1)及び(2)の取組の他、地域の実情を踏まえた独自の取組期間や対策を追加して実施することも可能とする。なお、追加実施事項について連絡会構成団体の地方組織の協力が必要な場合は、その旨依頼する。

3. 連絡会構成団体共通実施事項

(1) 事故防止対策を推進するための広報・啓発活動

連絡会構成団体は、傘下会員に対して、本省や連絡会で制作したポスター、チラシ、事故防止啓発映像等を用いて、適切なタイヤ脱着作業及び保守管理を実施するように周知・啓発する。また、傘下会員は連絡会構成団体から実施事項の協力依頼があったときは、その取組の実施に協力する。

(2) 事故防止対策の徹底を図るための調査・指導

連絡会構成団体の地方組織は、各運輸支局等から街頭検査の機会を活用した取組について協力要請があった場合は、これに協力する。

(3) 地方独自の実施事項

連絡会構成団体の地方組織は、各地方運輸局等又は各運輸支局等から地方独自の実施事項の協力依頼があったときは、その取組の実施に協力する。

4. 連絡会構成団体別実施事項

● 全日本トラック協会、日本バス協会

- (1) 傘下会員に対して、冬用タイヤ交換の平準化を推進するとともに、これまで取り組んできた以下の実施事項について、引き続き取り組むよう周知・徹底を図る。
 - ① 整備管理者は、適切なタイヤ脱着作業の実施を確保するため、次の事項を徹底すること。

- タイヤ脱着作業日程及び作業時間に余裕を持った、計画的なタイヤ脱着作業を実施する。特に降雪地を運行する車両がある場合は、1. を踏まえ、積雪予報が発せられた際に急な作業とならないよう十分配慮する。
 - 自社でタイヤ脱着作業を行う際は、正しい知識を有した者に実施させる。
- ② 運送事業者は、車輪脱落事故防止のための「お・と・さ・な・い」のポイント^(※)について、社内の整備管理者、運転者及びタイヤ脱着作業者に確実に実施させること。
- 特に車輪脱落事故の多い左側後輪や積雪地域、舗装されていない道路を走行する大型車については、重点的な点検・整備の実施を心がけること。
- ③ 整備管理者は、著しくさびたホイール・ボルトやホイール・ナット、ディスク・ホイールでは適正な締付力が得られないため、タイヤ脱着作業時に点検・清掃や潤滑剤の塗布を行ってもさびが著しいディスク・ホイールやひっかかり等の異状がありスムーズに回らないホイール・ボルト及びホイール・ナットは、使用せず交換すること。
- 特に、ホイール・ボルト、ナットが新品の状態から4年以上経過している車両は入念に確認すること。
- ④ 整備管理者は、増し締めをやむを得ず車載工具で行う場合の実施方法を、運転者やタイヤ脱着作業者に指導すること。なお、整備管理者は、車載工具で増し締めを行った場合は、必ず帰庫時にトルクレンチを使用して規定のトルクで締め付けること。
- (2) 依然として、自社でタイヤ脱着作業を行った貨物自動車による車輪脱落事故が多く発生していることに鑑み、貨物自動車運送事業者に対しては、以下の実施事項を追加して取り組むよう周知・徹底する。
- ① 整備管理者は、自社で大型車のタイヤ脱着作業を行うときは、作業者に対して、別紙1のタイヤ脱着作業管理表に沿って作業を実施、その結果を記録させて、適切なタイヤ脱着作業が行われていることを確認すること。
- ② 整備管理者は、別紙1のタイヤ脱着作業管理表を使用して、タイヤ脱着作業後の増し締めの実施結果を記録し、確実に増し締めが実施されていることを確認すること。
- ③ 整備管理者は、日常点検実施者に別紙2の日常点検表を使用して、「ホイール・ナットの緩み及び脱落」、「ホイール・ボルト付近のさび汁痕跡」、「ホイール・ナットから突出しているホイール・ボルトの不揃いの確認」及び「ホイール・ボルトの折損等の異状」の点検を確実に行わせること。
- なお、ホイール・ナットの緩みの点検については、点検ハンマによる確認手法や、ホイール・ナットヘマーキング^(注1)を施す、又は、ホイール・ナットの回転を指示するインジケータ類を装着し、それらのずれを確認する手法により、ホイール・ナットの緩みの点検^(注2)を確実に実施すること。
- (3) 国土交通省から要請される「ホイール・ナットの緩みの総点検」の実施及び結

果の報告について、傘下会員へ協力依頼する（年末年始の安全総点検関係）。

- (4) 全日本トラック協会においては、トルクレンチを有していない事業所への保有を働きかける。

● 全国自家用自動車協会

大型車の使用者に対して、冬用タイヤ交換の平準化を推進するとともに、これまで取り組んできた以下の実施事項について、引き続き取り組むよう広報・啓発を図る。

- ① タイヤ脱着作業日程及び作業時間に余裕を持った、計画的なタイヤ脱着作業を実施すること。特に、降雪地を運行する車両がある場合は、1. を踏まえ、積雪予報が発せられた際に急な交換とならないよう十分配慮すること。
- ② 大型車のタイヤ脱着作業は、正しい知識を有した者に実施させること。
- ③ 著しくさびたホイール・ボルトやホイール・ナット、ディスク・ホイールでは適正な締め付け力が得られないため、タイヤ脱着作業時に点検・清掃や潤滑剤の塗布を行っても、さびが著しいディスク・ホイールや、ひっかかり等の異状がありスムーズに回らないホイール・ボルト及びホイール・ナットは、使用せず交換すること。

特に、ホイール・ボルト、ナットが新品の状態から4年以上経過している車両は、入念に確認すること。

- ④ 増し締めをやむを得ず車載工具で行う場合の実施方法を確認しておくこと。
なお、車載工具で行った際の締め付けトルクの確認は、必ず帰庫時にトルクレンチを使用して規定のトルクで締め付けることにより行うこと。
- ⑤ タイヤ脱着作業時の作業確認及びタイヤ脱着作業後の日常点検を、車輪脱落事故防止のための「お・と・さ・な・い」のポイント^(※)を心がけ実施すること。

● 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、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、日本自動車販売協会連合会、全国石油商業組合連合会

傘下会員に対して、これまで取り組んできた以下の注意事項等について、引き続き取り組むよう広報・啓発する。

なお、タイヤメーカーにあっては、自社販売の流通経路を活用してタイヤ専門店、タイヤ販売業者へ周知する。

- ① インパクトレンチを用いてホイール・ナットを締め付ける際は、締め過ぎに注意し、最後にトルクレンチを使用して必ず規定トルクで締め付けること。
- ② ホイール・ナットの規定トルクでの締め付け及びホイールに適合したボルト、ナットを使用すること。

特に、脱落の多い左側後輪や積雪地域、舗装されていない道路を走行する大型車について、重点的に確認すること。

- ③ 入庫する大型車の使用者に対して、車輪脱落事故防止のための「お・と・さ・な・い」のポイント^(※)について周知すること。

特に、脱落の多い左側後輪や積雪地域、舗装されていない道路を走行する大型車について、重点的な点検を実施するよう周知・啓発すること。

- ④ 著しくさびたホイール・ボルトやホイール・ナット、ディスク・ホイールでは、適正な締付力が得られないため、タイヤ脱着作業時に点検・清掃や潤滑剤の塗布を行っても、さびが著しいディスク・ホイールや、ひっかかり等の異状がありスムーズに回らないホイール・ボルト及びホイール・ナットは、使用せず交換が必要であることを大型車の使用者に理解してもらうよう努めること。
- ⑤ タイヤ脱着作業依頼により入庫する大型車の使用者から、ホイール・ナットへのマーキングや、ホイール・ナット回転指示インジケータ類の施工依頼があった場合には、これに応じ適切に対応すること。
- ⑥ タイヤ脱着作業において、大型車のタイヤ脱着作業の際は、別紙1のタイヤ脱着作業管理表に沿った作業を行い、依頼者へ作業完了報告するよう努めるとともに、事業場以外で行う脱着作業に際しても必ず必要な工具等（トルク・レンチ類、給脂に必要な潤滑剤、清掃用具、新品ナットなど）を持参・使用すること。

また、タイヤ脱着作業後の増し締め的重要性を周知・啓発し、確実な増し締めの実施を促すこと。

● 日本自動車工業会、日本自動車車体工業会、日本自動車輸入組合

- (1) 傘下会員に対して、これまで取り組んできた以下の事項について、引き続き取り組むよう広報・啓発する。

- ① 大型車の使用者に対して、車輪脱落事故防止のための「お・と・さ・な・い」のポイント^(※)の確実な実施を周知すること。特に、脱落の多い左側後輪や積雪地域、舗装されていない道路を走行する大型車について、重点的に確認するよう啓発すること。
- ② 著しくさびたホイール・ボルトやホイール・ナット、ディスク・ホイールでは、適正な締付力が得られないため、タイヤ脱着作業時に点検・清掃や潤滑剤の塗布を行っても、さびが著しいディスク・ホイールや、ひっかかり等の異状がありスムーズに回らないホイール・ボルト及びホイール・ナットは、使用せず交換が必要であることを啓発すること。

- (2) 日本自動車工業会においては、ホイール・ナット回転指示インジケータ類を配布する。

● 日本自動車機械工具協会、日本自動車機械器具工業会、自動車用品小売業協会

傘下会員に対して、これまで取り組んできたタイヤ脱着作業に使用する器具等を販売する際の正しい使用方法や、トルクレンチは定期的な校正が必要であることに

ついて、引き続きタイヤ脱着作業器具等購入者への説明を徹底するよう、周知すること。

5. 大型車の車輪脱落事故防止キャンペーンの実施

この大型車の車輪脱落事故防止対策は、大型車の使用者が車輪脱落事故を防止するため、常日頃から継続的に取り組むものであるが、特に例年10月以降の冬用タイヤ交換時期において車輪脱落事故が多発している状況を鑑み、令和6年10月から令和7年2月末までの間を大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン実施期間として、全国的に展開し大型車の車輪脱落事故防止対策の徹底を図る取組を実施する。

注1 ホイール・ナットへのマーキング（合いマーク）は、目視によりホイール・ナットの緩みを確認可能とする措置であるため、以下の点に留意して施工する。

- ・ マーキングは、対象となるナットが緩んでいないことを確認し、施工する必要がある。
- ・ マーキングは、ボルト、ナットに連続して記入する。できれば、座金、ホイール面まで連続して記入することが望ましい。
- ・ マーキングは、増し締め実施後に施工する。タイヤ脱着時にマーキングを施工したときは、増し締め実施後に再度、マーキングを施工する。この場合、以前のマーキングを消して新たに施工するか、以前のマーキングは残し色違いのマーキングを施工するかのいずれかによる。
- ・ マーキングが確認しやすい色（白色、黄色等）を使用する。また、マーキングのずれが目視で判別できるよう、適当な太さで施工する。
- ・ マーキングの記入に使用する塗料は、屋外使用に適し、雨や紫外線等に対して耐久性のあるものを使用する。（例：油性顔料インキ）

注2 ISO方式のホイールにおいて、「ホイール・ナットの緩み」の点検を、ホイール・ナットへのマーキング又はホイール・ナット回転指示インジケーター類による合いマークのずれの確認により行っても差し支えない。

※印は、以下の「お・と・さ・な・い」のポイント（別紙3啓発チラシの記載内容）

1. お・・・おとさぬための点検整備

- 事前の正しい点検が大きな事故を未然に防ぐ唯一かつ最善な手段

2. と・・・トルクレンチで適正締付

- 適正なトルクレンチによる規定トルクの締め付け、タイヤ交換後の増し締めの実施

3. さ・・・さびたナットは清掃・交換

- ディスク・ホイール取付面、ホイール・ナット当たり面、ハブの取付面、ホイール・ボルト、ナットの錆やゴミ、追加塗装などを除去

4. な・・・ナット・ワッシャ隙間に給脂

- ホイール・ボルト、ナットのねじ部と、ナットとワッシャのすき間にエンジンオイルなど指定の潤滑油を薄く塗布し、回転させてなじませる

5. い・・・いちにち一度は緩みの点検

- 運行前に特に脱落が多い左後輪を中心にボルト、ナットを目視や直接触るなどして点検

令和6年10月1日
物流・自動車局
自動車整備課

冬用タイヤ交換時には確実な作業の実施をお願いします！

大型車の冬用タイヤへの交換時期に車輪の脱落事故が増加する傾向を踏まえ、タイヤ脱着時の確実な作業及び保守管理の徹底を呼びかける「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン」を実施します。

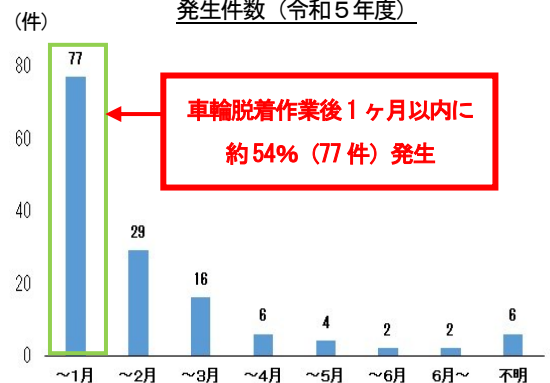
令和4年2月に設置された「大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査・分析検討会」において、大型車の車輪脱落事故事例について調査、分析を行い、同年12月に中間とりまとめを公表しました。調査結果から、事故車両の多くにタイヤ脱着作業時のワッシャ付きホイール・ナットの点検、清掃や各部位への潤滑剤の塗布、さらにはホイール・ナットが円滑に回るかの確認が不十分である等、適切なタイヤ脱着作業やタイヤ脱着作業後の増し締めが実施されていないなどの問題点が確認されており、昨年度においても引き続き同様の事例が確認されています。

こうした状況を踏まえ、令和6年10月から令和7年2月にかけて「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン」を実施します。

【主な取組】

- 大型車のタイヤ脱着や保守を行う関係者に対して、適切なタイヤ脱着作業や保守管理の重要性について周知・啓発を図ります。
- 例年、車輪脱落事故は冬用タイヤへの交換など車輪脱着作業から1～2ヶ月後が大半を占めており、積雪予報が発せられた直後に交換作業が集中し作業ミスが発生しやすい状況にあります。そのような中、不適切な脱着作業が確認されていることから、余裕を持って正しい脱着作業を行えるよう、冬用タイヤ交換作業の平準化を推進します。
- 令和4年12月の中間とりまとめにおいて、タイヤ脱着作業による人為的な作業ミスを前提としたハード対策の推進について、早期の開発や製品化が提言されました。これを受け、近年、開発された車輪脱落事故防止対策品は、安全の確保のみならずドライバーの負担軽減も期待されるところ、普及促進のために数百台規模で実証調査を実施します。

車輪脱着作業から車輪脱落事故までの期間別
発生件数（令和5年度）



<添付資料>

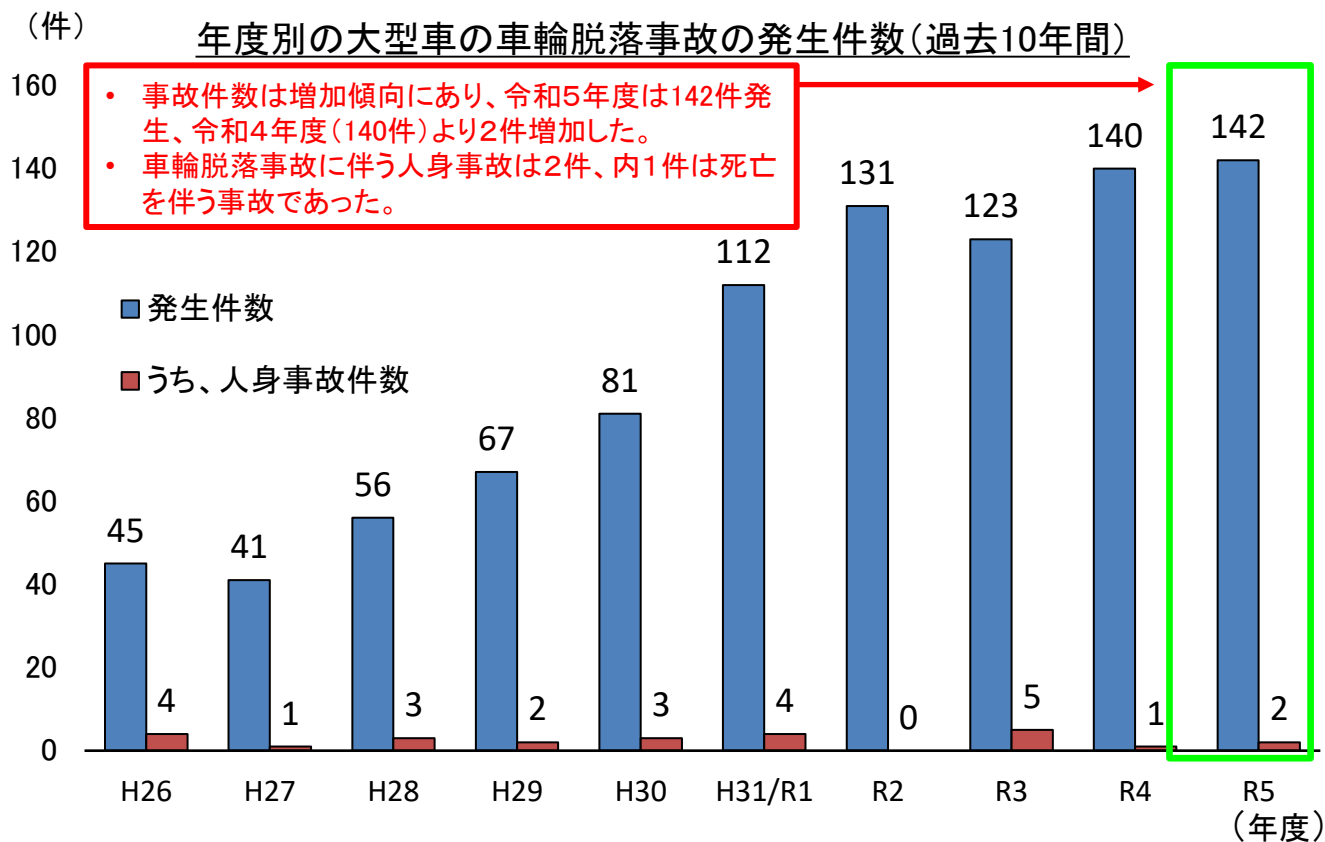
別紙1：車輪脱落事故発生状況

別紙2：車輪脱落事故防止対策品の実証調査

別紙3：大型車の車輪脱落事故防止のための啓発チラシ

<問い合わせ先>

物流・自動車局自動車整備課 杉本、坂本
代表：03-5253-8111（内線：42413）
直通：03-5253-8599



※ 車両総重量8トン以上のトラック又は乗車定員30人以上のバスであって、ホイール・ナットの脱落又はホイール・ボルトの折損により、タイヤが脱落した事故

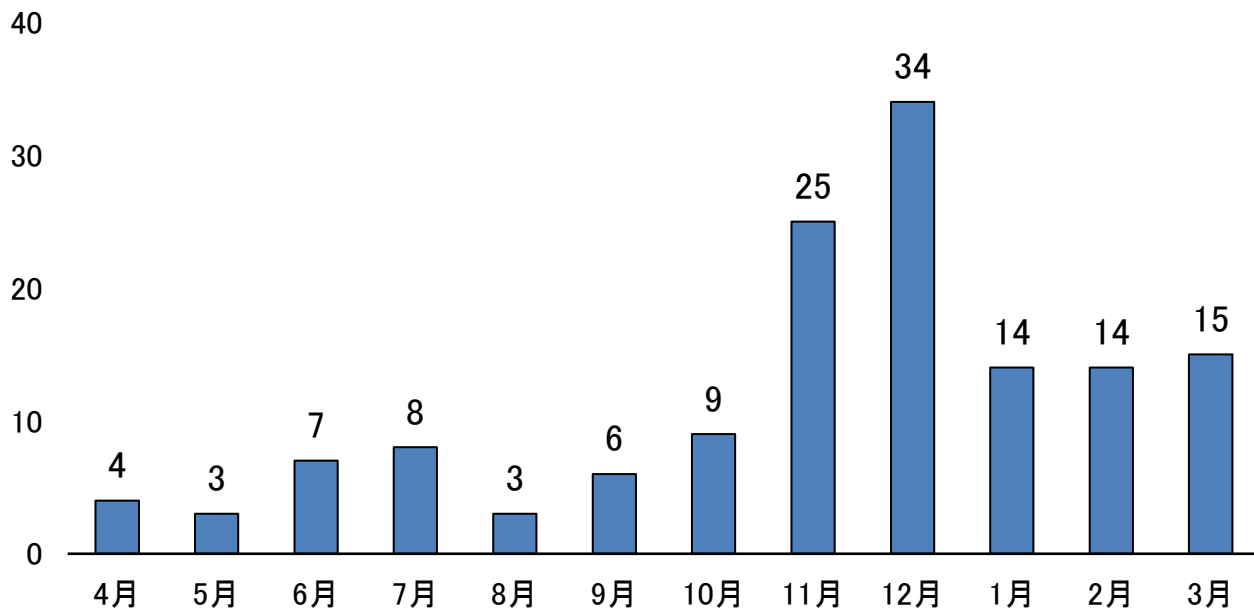
出典: 自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

車輪脱落事故の月別発生件数(令和5年度)

(件)

n=142

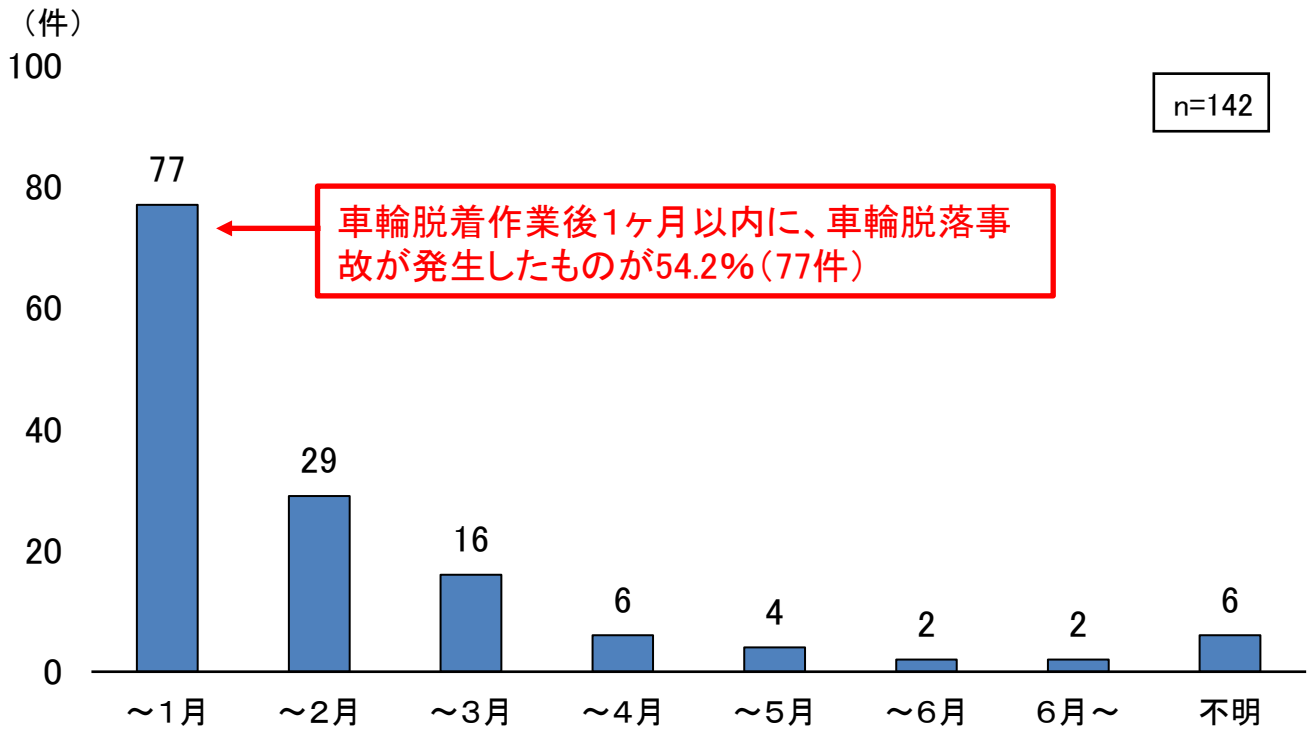
142件のうち、11月～2月に61%(87件)発生と冬期に集中



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

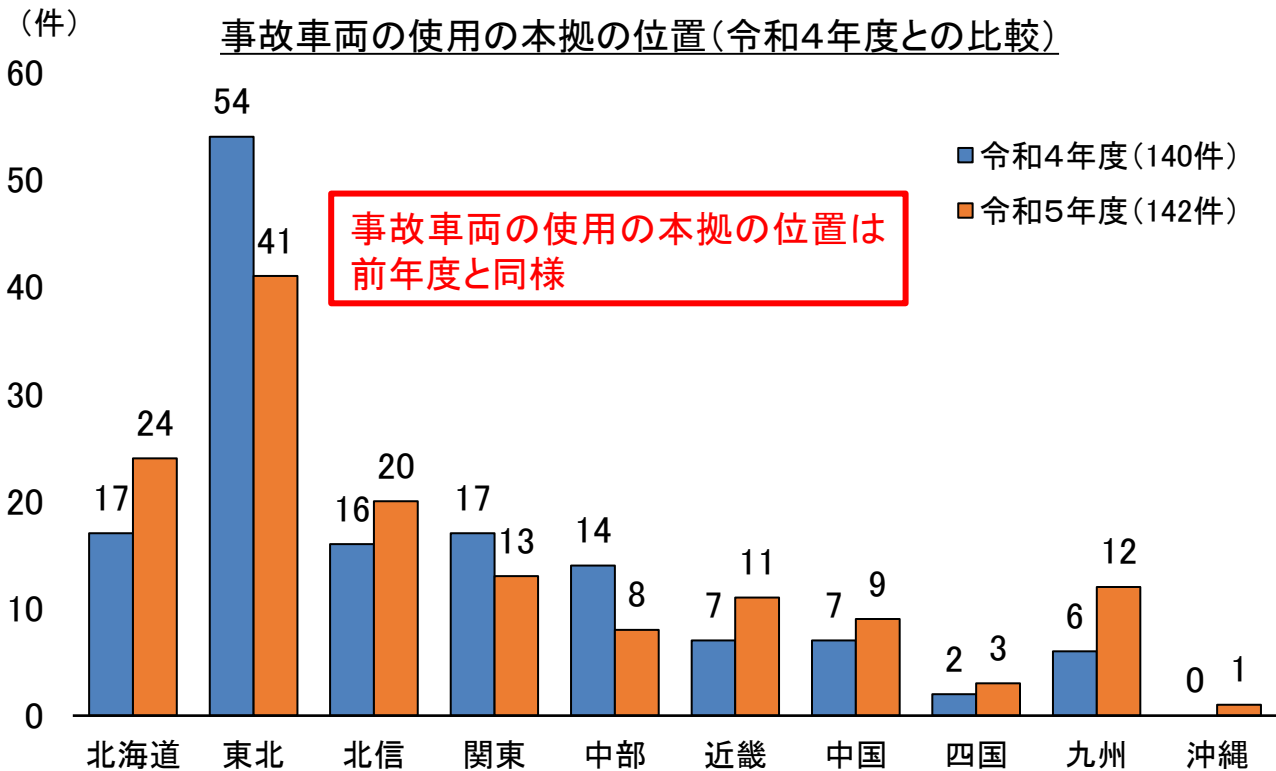
車輪脱落事故発生状況

車輪脱着作業から車輪脱落事故発生までの期間(令和5年度)



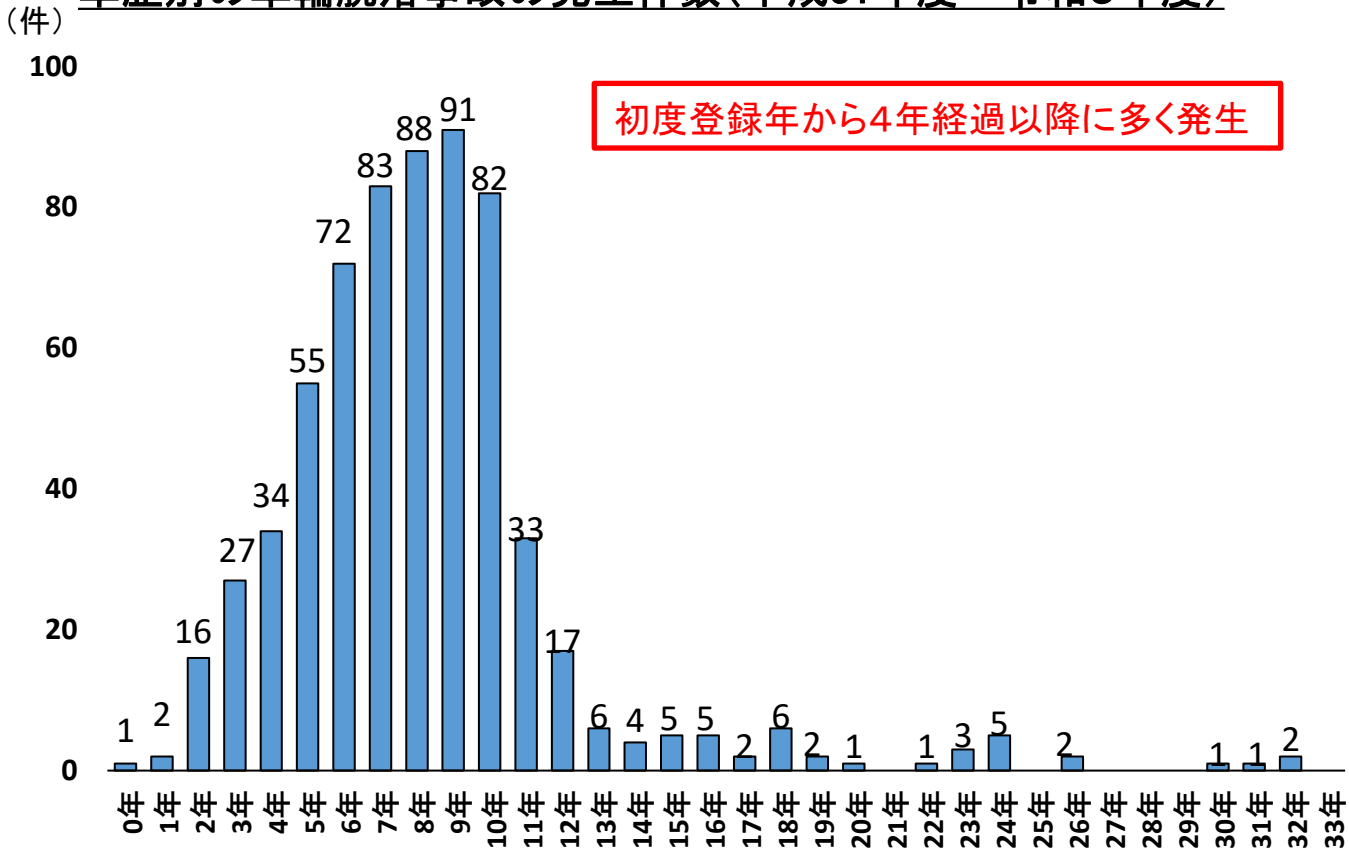
出典: 自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

事故車両の使用の本拠の位置(令和4年度との比較)



車輪脱落事故発生状況

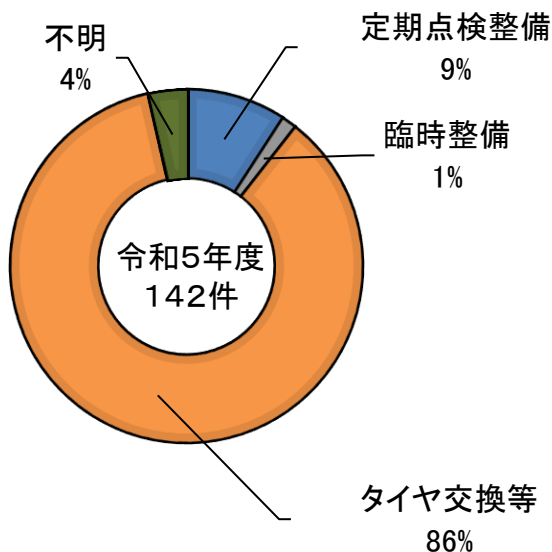
車歴別の車輪脱落事故の発生件数(平成31年度～令和5年度)



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

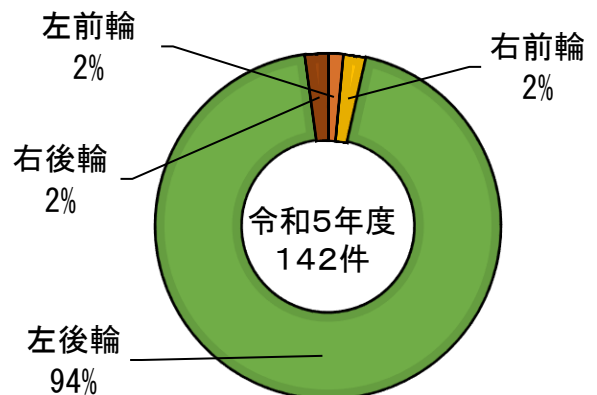
冬用タイヤなどタイヤ交換等が
大半を占める

タイヤ脱着作業内容別



左後輪に集中する傾向は、
前年度と変化なし

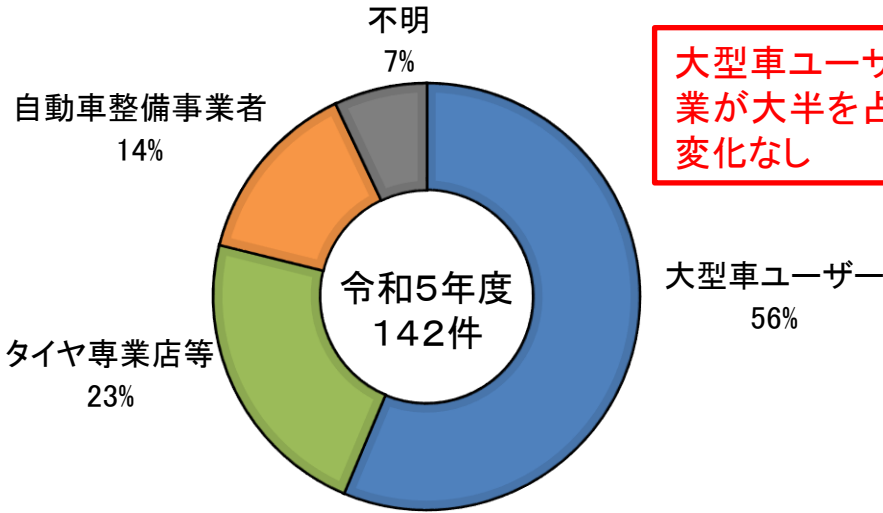
脱落した車輪位置



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

車輪脱落事故発生状況

タイヤ脱着作業実施者別



大型車ユーザー自らのタイヤ脱着作業が大半を占める傾向は、前年度と変化なし

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別 **タイヤ脱着作業時**における不備（令和5年度）

➤ 各作業実施者に同種不備があり、潤滑剤塗布未実施（不適切）の割合が高い

作業実施者	大型車の使用者 （80件のうち）	タイヤ専門店 （32件のうち）	整備事業者 （20件のうち）
作業等不備割合 ※1件に複数の 不備もあり	潤滑剤塗布未実施・ 不適切 【40%以上】	潤滑剤塗布未実施・ 不適切 【28.1%以上】	潤滑剤塗布未実施・ 不適切 【35%以上】
	トルクレンチ等不使用 【37.5%以上】	トルクレンチ等不使用 【12.5%以上】	トルクレンチ等不使用 【15%以上】
	ホイール・ナット等清 掃未実施 【16.2%以上】	ホイール・ナット等清 掃未実施 【6.2%以上】	ホイール・ナット等清 掃未実施 【5%以上】

※ 車両総重量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って、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
※ 各母数は調査できなかったものも含まれているため、各割合は●%以上と表示した
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

車輪脱落事故車両調査

- 令和5年度に発生した車輪脱落事故車両142台のうち119台に対して、各部品に劣化・損傷状態や、タイヤ脱着作業の実施状況を確認する事故車両調査を実施した。
- 事故車両調査の結果、
 - ・タイヤ脱着作業時に適切な点検・清掃、潤滑剤の塗布や劣化した部品の交換がされていない車両
 - ・タイヤ脱着作業後の増し締めが実施されていない車両などが確認された。

事故車両調査により確認された各部品の劣化・損傷事例

スムーズに回転しないホイール・ナット



ホイール・ナットとワッシャのすき間に潤滑剤の塗布が見られず、ホイール・ナットとワッシャがスムーズに回転しない。

著しいさびや汚れによるホイール・ナットとワッシャの固着



著しいさびによるディスク・ホイールの損傷



ディスク・ホイールのボルト穴や、ホイールの当たり面に、著しいさびによる劣化や損傷

ハブのホイール当たり面に著しいさび等の付着



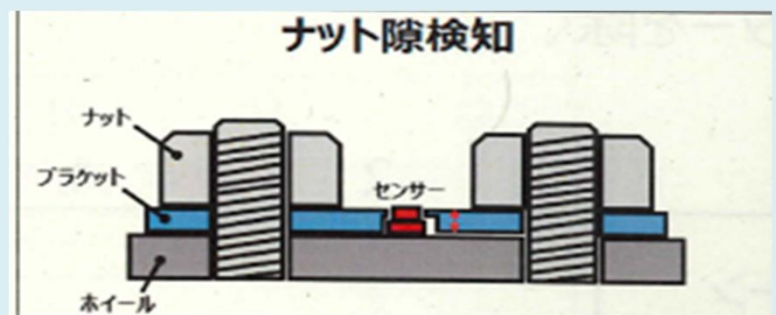
- ◆ 令和4年12月に策定された「大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査・分析検討会」中間とりまとめにおいて、タイヤ脱着作業者による人為的な作業ミスを前提としたハード対策の製品化に向けた取り組みの推進が提言。
- ◆ 近年開発された車輪脱落事故防止対策品は、安全の確保のみならずドライバーの負担軽減も期待されるところ、普及促進のために実証調査を実施。

実証調査概要

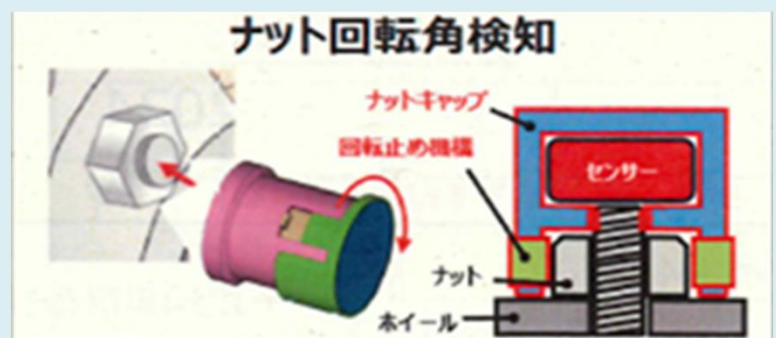
- 積雪地域のトラック事業者に対し、本実証への協力依頼
- 協力事業者は、後付け品を購入・使用し、アンケートに回答【年内とりまとめ】
- 実証結果やアンケート結果等を基に補助ガイドラインの策定

実証対象の後付け装置

- ナットとホイールの間にセンサーを挟み、ナットのゆるみに伴うナットとホイールの隙間を検知し、運転者席に警告を表示



- ナットに、センサーのついたナットキャップを取付け、ナットのゆるみによるキャップの回転を検知し、運転者席に警告を表示



防ごう大型車の車輪脱落事故

お

おとさぬ ための 点検整備

事前の正しい点検が大きな
事故を未然に防ぐ唯一かつ
最善の手段です。

だめだよ

メンテしなくても
大丈夫です!!
がんばります!!

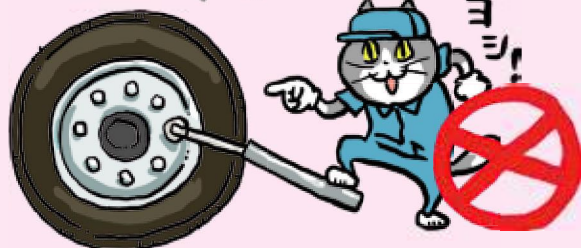


と

トルクレンチで 適正締め付

適正なトルクレンチによる
規定トルクの締め付け、
タイヤ交換後の増し締めの実施。

手トルクレンチで



ヨシ!

さ

さびたナットは 清掃・交換

ディスクホイール取付面、
ホイールナット当たり面、
ハブの取付面、ホイールボルト、
ナットの錆やゴミ、追加
塗装などを取り除きます。

まだ使える!!



もう
あぶない
ですよ

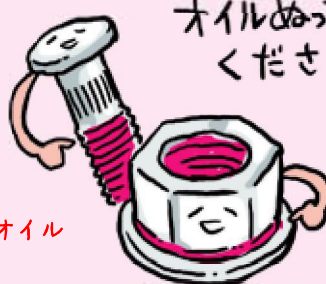


な

ナット・ワッシャー 隙間に給脂

ホイールボルト、ナットのねじ部と、
ナットとワッシャーもすき間にエンジンオイル
など指定の潤滑油を薄く塗布し、
回転させて油をなじませてください。

オイルぬって
くださる



はいよ



い

いちにち一度は ゆるみの点検

運行前に特に脱落が多い
左後輪を中心に、ボルト、ナットを
目で見て手で触るなどして点検します。

しまっ
ていこう



©くまね工房



詳しい情報は日本自動車工業会ホームページへ
http://www.jama.or.jp/truck-bus/wheel_fall_off/

国土交通省 自動車点検整備推進協議会 大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査・分析検討会 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 UDT・トラックス) 全日本トラック協会 日本バス協会 全国自家用自動車協会 日本自動車整備振興会連合会 日本自動車販売協会連合会 全国タイヤ商工協同組合連合会 日本自動車タイヤ協会 全国石油商業組合連合会 日本自動車車体工業会 日本自動車輸入組合 日本自動車機械工具協会 日本自動車機械器具工業会 自動車用品小売業協会 日本自動車車体整備協同組合連合会



タイヤ交換などホイール脱着時の不適切な取り扱いによる 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5つのポイント」]、
[下記の「その他、ホイールナット締め付け時の注意点」]などを参照の上、正しい取り扱い(交換作業)をお願いします。

※ホイールナットの締め付けは、必ず「規定の締め付けトルク」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
取り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。



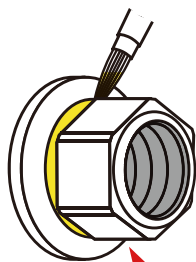
ホイールナットの締め付け不足。アルミホイール、
スチールホイールの取り扱いミス(誤組み付け、部品の誤組み)

その他、ホイールナット締め付け時の注意点

ホイールボルト、ナットの 潤滑について

ISO方式

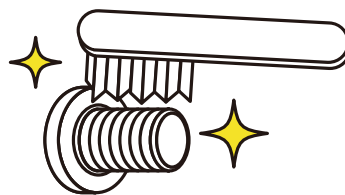
ホイールボルト、ナットのねじ部と、ナットとワッシャーとのすき間にエンジンオイルなど指定の潤滑剤を薄く塗布し、回転させて油をなじませます。ワッシャーがスムーズに回転するか点検し、スムーズに回転しない場合はナットを交換してください。ナットの座面(ディスクホイールとの当たり面)には塗布しないでください。



ナットとワッシャーとの隙間への注油も忘れずに!

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。



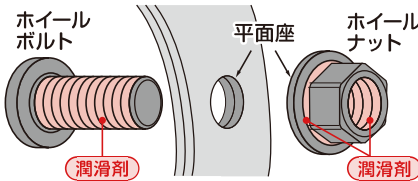
ホイールナット締め付け時の
注意点だよ!



ホイール締め付け方式

ホイールの締め付け方式には、球面座で締め付けるJIS方式と、平面座で締め付ける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。

ISO方式(8穴、10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)	ホイールのセンタリング	ハブインロー
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)	アルミホイールの 履き替え	ボルト交換
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)	後輪ダブルタイヤの 締め付け構造	
ダブルタイヤ	一つのナットで共締め		



ホイールボルト、ナットや ディスクホイール、ハブの錆に注意！



©くまね工房

ホイールボルト、ナットやディスクホイール、ハブの経年使用に伴う著しい錆によるものと思われる「車輪脱落事故」が発生しています。
著しい錆のあるボルト、ナットやホイール、ハブは使わないでください！

ホイールボルト、ナットの錆

ホイールボルトやホイールナットの経年使用に伴う著しい錆があると、規定の締め付けトルクで締め付けても、十分な締め付け力が得られなくなります。

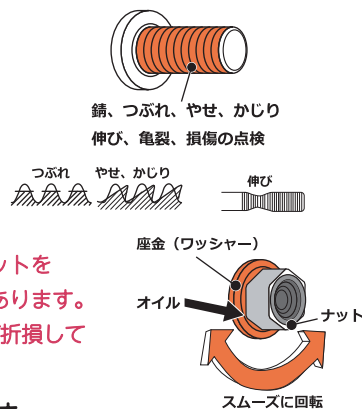
【ホイールボルト、ナットの点検要領】

- 著しい錆の発生がないか点検します。
- 亀裂や損傷がないか点検します。
- ねじ部につぶれや、やせ、かじりなどが点検します。
- ボルトが伸びていないか点検します。

※錆や汚れを落とし、ねじ部にエンジンオイルなど指定の潤滑剤を薄く塗布してナットをボルトの奥まで回転させたとき、スムーズに回転しない場合は、ねじ部に異常があります。異常がある場合は、ボルト、ナットをセットで交換してください。また、ボルトが折損していた場合は、その車輪すべてのホイールボルト、ナットを交換してください。

- ナットの座金（ワッシャー）が、スムーズに回転するか点検します。

※ナットと座金（ワッシャー）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、回転させて油をなじませます。ワッシャーがスムーズに回転するか点検し、スムーズに回転しない場合はナットを交換してください。
ナットの座面（ディスクホイールとの当たり面）には潤滑剤を塗布しないでください。



【著しい錆の例】

ホイールボルト



◀ホイールナットとワッシャーに変形が見られ、ワッシャーがはずれかかっている。

ホイールナットに生じた錆や付着したゴミ等により、ワッシャーの摺動部が固着している。



ディスクホイール、ハブの錆

ディスクホイールやハブの経年使用やこれまでの清掃不足に伴う著しい錆は、締め付け力の低下（緩みの発生）をまねきます。

【ハブの点検要領】

- ホイール取付面に著しい錆の発生がないか点検します。
- ホイール取付面に著しい摩耗や損傷がないか点検します。

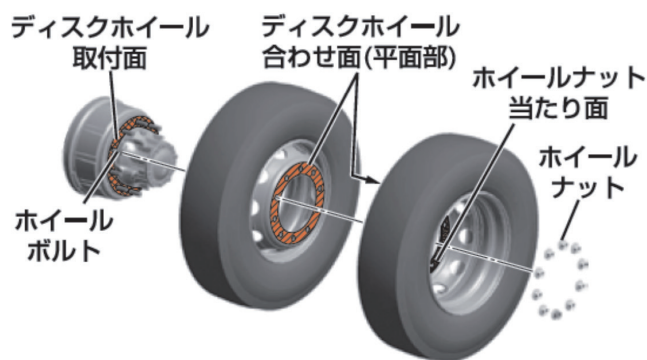
※ディスクホイールの破損や、ホイールナットの緩み、ホイールボルトの折損などは、車輪脱落事故の原因となります。

【ディスクホイールの点検要領】

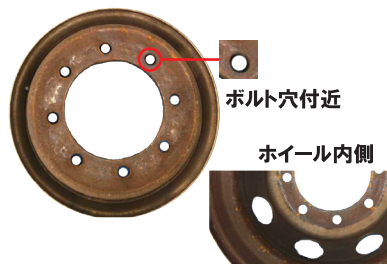
- ホイール取付面、ホイール合わせ面、ホイールナット当たり面に著しい錆の発生がないか点検します。
- ボルト穴や飾り穴のまわりに亀裂や損傷がないか点検します。
- ホイールナットの当たり面に亀裂や損傷がないか点検します。
- 溶接部に亀裂や損傷がないか点検します。
- ホイール取付面、ホイール合わせ面、ホイールナット当たり面に摩耗や損傷がないか点検します。

※ホイール取付面、ホイール合わせ面、ホイールナット当たり面の経年使用に伴う著しい段付き摩耗は、ホイールナットの緩みの原因となります。

※ホイール取付面、ホイール合わせ面、ホイールナット当たり面には、追加塗装は行わないでください。厚い塗膜は、ナットの緩みやボルト折損の原因となります。



【著しい錆の例】



ハブ（ホイール取付面）

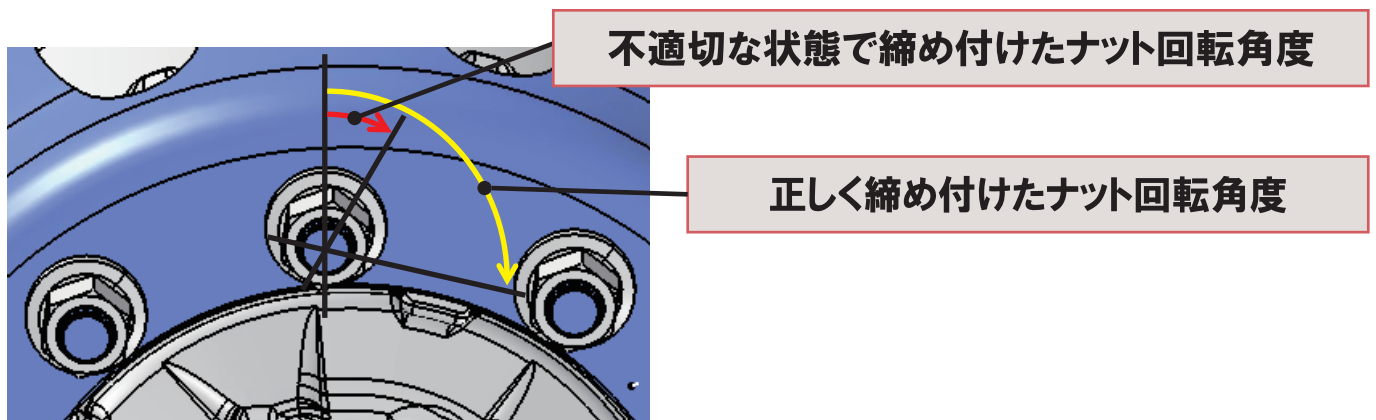


ホイールボルト、ナットや ディスクホイール、ハブの錆の影響

なぜ錆び落とし、給脂を実施するのか、実施しないとどうなるのか

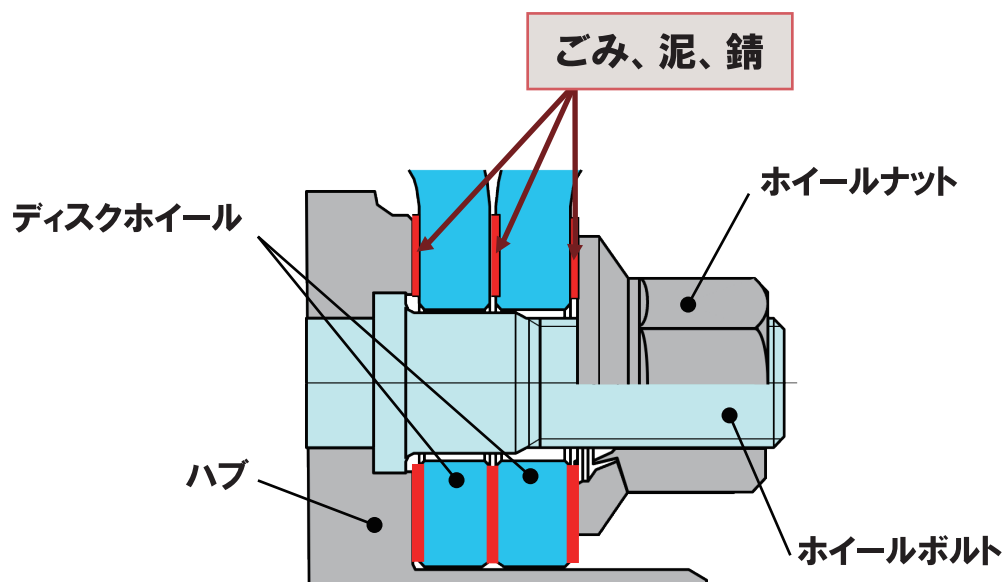
ホイールボルト、ナットの清掃・給脂

ホイールボルト、ナットのねじ部や、ナットと座金（ワッシャー）の摺動面にごみや泥、錆があったり、給脂をしないと、ナットが円滑に回らなくなり、規定の締め付けトルクで締め付けても、ナットが本来あるべき位置まで締まらず、**十分な締め付け力が得られなくなります。**



ディスクホイール、ハブの清掃・錆落とし

ディスクホイールとハブ接合面にごみや泥、錆があると、これらが潰れたり、剥がれることで、**締め付け力の低下（緩みの発生）をまねきます。**



令和4年2月18日
自動車局整備課**大型車のタイヤ脱着時はホイール・ナットの点検・整備にご注意！**

～大型車の車輪脱落事故防止に向けて～

「自動車の点検及び整備に関する手引き」に、大型車のタイヤ脱着時のホイール・ナットの点検・整備方法について規定されていますが、最近の大型車の車輪脱落事故において、適切な点検・整備がなされていない事案が散見されています。

大型車のタイヤを脱着する際は、ホイール・ナットを清掃した上で潤滑剤を塗布するとともに、劣化したホイール・ナットは必ず交換をお願いします。

なお、事故防止対策をさらに進めるため、検討会を設置し、事故要因のさらなる調査・分析等を行います。

大型車の車輪脱落事故は、大事故に繋がりがねない大変危険なものです。

国土交通省では関係機関と連携し、大型車のタイヤ交換作業の徹底に係る周知・啓発活動や、街頭検査においてホイール・ナットの緩みの確認を行う等、各種事故防止対策に取り組んでいるところです。しかしながら、大型車の車輪脱落事故は依然として発生しており、令和2年度は131件、令和3年度は令和4年1月末までに107件（速報値）（令和2年度は同月末までに113件）の報告を受けています。

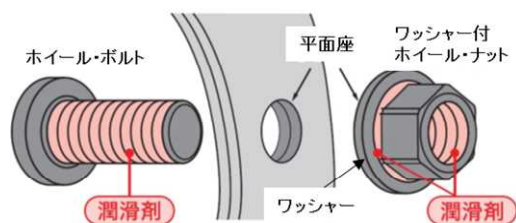
「自動車の点検及び整備に関する手引き」において、大型車のタイヤ脱着時のホイール・ナットの清掃や潤滑剤の塗布、さらにはホイール・ナットが円滑に回るかの確認等について規定されていますが、最近の大型車の車輪脱落事故において、これらの点検・整備が適切に行われていない事案が散見されています。

円滑に回らないホイール・ナットを使用してタイヤを取り付けると、ナットが本来あるべき位置まで締まらず、十分な締結力が得られないため、走行中にナットが緩み車輪が脱落するおそれがあります。

このため、大型車のタイヤを脱着する際は、ホイール・ナットを清掃した上で、ナットとワッシャーの間を含めて適切に潤滑剤を塗布するとともに、劣化したホイール・ナットは必ず交換をお願いします。



車輪脱落事故を起こした車両の
ワッシャー付ホイール・ナット



潤滑剤の塗布箇所

また、大型車の車輪脱落事故防止対策をさらに進めるため、今般「大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査・分析検討会」を設置し、ホイール・ナットに係る要因を含め、車輪脱落事故の要因のさらなる調査・分析等を行います。

- 別紙 1 大型車のタイヤ脱着時のホイール・ナットの適切な点検・整備
- 別紙 2 大型車の車輪脱落事故防止のための啓発用チラシ
- 別紙 3 第 1 回大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査・分析検討会

【問い合わせ先】

国土交通省自動車局整備課 藤埴、宮坂
TEL03-5253-8111（内線 42412, 42413）

大型車のタイヤ脱着時のホイール・ナットの適切な点検・整備

別紙1

(ホイール・ナットにワッシャーが付いている場合(ISO方式)を例として図示)

車輪脱落事故を起こした車両の
ワッシャー付ホイール・ナット

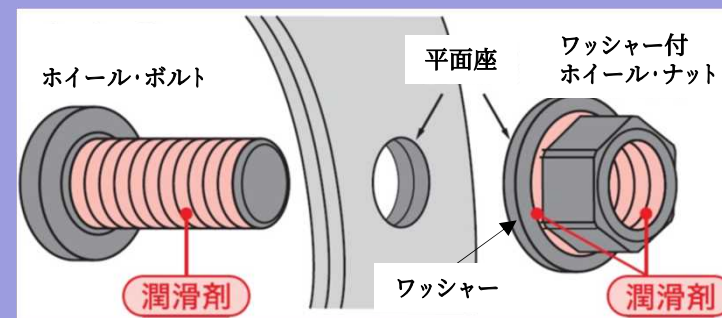


- ① 潤滑剤が塗布されていない。
(特に、ナットとワッシャーの間)
- ② ワッシャーがスムーズに回転しない。

適切な点検・整備

- ① ホイール・ボルト、ナットを清掃の上、必ず潤滑剤を塗って下さい。
- ② ①の作業を行っても、ワッシャーがスムーズに回転しない場合には、交換して下さい。

潤滑剤の塗布箇所



注意: ナットとワッシャーの間に、潤滑剤を
忘れずに塗布して下さい。

ホイール・ボルト、ナットが適切に清掃されていなかったり、潤滑剤が塗布されていないとナットを締めても、十分な締付力が得られず、ナットが緩む原因となります。

そのほか、大型車のタイヤ取付時に気を付けるべき点は、「大型車の車輪脱落事故防止のための啓発用チラシ」をご確認下さい。

令和2年12月15日
自動車局整備課

事故の恐ろしさを知って！ 大型車の車輪脱落事故

～ 大型車の車輪脱落事故の危険性を知っていただくための啓発ビデオを公開しました ～

「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン」の活動の一環として、大型車の車輪脱落が死亡事故につながる危険性があることを啓発するビデオを、YouTube 国交省公式アカウントに公開しました。

毎年、冬用タイヤに交換するこの時期に大型車の車輪脱落事故が多く発生していることから、本年11月から「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン」を実施しているところです（10月30日プレスリリースを参照 https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha09_hh_000261.html）。

今般、同キャンペーンの一環として、大型車のタイヤが人体に衝突するとどのような事態になるかを実験し、車輪脱落事故の恐ろしさを実感してもらい、適切なタイヤ交換作業及びタイヤ交換後の確実な保守管理の実施を呼びかける啓発ビデオを公開しました。

大型車ユーザーにおかれましては、人命を奪う悲惨な事故を繰り返さないためにも、是非ご覧いただき、事故防止対策の積極的な取組をお願いします。

時速 60km/h で走行中のトラックからタイヤが脱輪し、ベビーカーを引いている男性にタイヤが衝突する想定での実験



＜安全啓発ビデオの公開ページへのリンク＞

URL : <https://youtu.be/BE6-rcq81C8>



＜添付資料＞

参 考 大型車の車輪脱落事故防止に向けた安全啓発ビデオ（抜粋）

＜問い合わせ先＞

自動車局 整備課 児島、川崎

代表：03-5253-8599（直通）、FAX：03-5253-1639

大型車の車輪脱落事故防止に向けた安全啓発ビデオ（抜粋）



- ① 時速 60km/h で走行しているトラックからタイヤを放出



- ② タイヤは 30m 先の男性（人形）とベビーカーに衝突し、男性とベビーカーは約 4m 飛ばされました。



- ③ 男性の体はタイヤに沿うように折れ曲がり、頭もタイヤに打ち付けられました。



- ④ 男性は、頭蓋骨骨折、3箇所以上の肋骨骨折、脊椎損傷、大腿骨骨折の傷を負う結果となりました。

令和4年10月14日
自動車局整備課

大型車の適切なタイヤ脱着・保守管理作業解説動画を公開！

大型車の、適切なタイヤ脱着作業や保守管理作業手順をいつでも確認できるよう、解説動画を作成し YouTube 国交省公式アカウントに公開しました。

近年大型車の車輪脱落事故が増加傾向にあることを踏まえ、さらなる事故防止対策を進めるため、令和4年2月に「大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査・分析検討会」（座長：伊藤 紳一郎（独）自動車技術総合機構交通安全環境研究所）を設置しました。この検討会において車輪脱落事故車両の調査等を行ったところ、事故を起こした車両では、劣化したホイール・ナットが使用されていたり、タイヤ脱着時にホイール・ナットの清掃や潤滑剤の塗布等が適切に行われていなかったりする状況が明らかになりました。

このような状況を踏まえ、大型車ユーザー等のタイヤ脱着作業者が、いつでも適切なタイヤ脱着作業手順や保守管理作業手順を確認できるよう、作業手順動画を作成し公開しました。

大型車の車輪の脱落は、大事故につながりかねない大変危険なものです。この機会に是非とも動画をご覧いただき、適切なタイヤ脱着作業、保守管理作業の実施をお願いします。

【タイヤ脱着作業時のポイント】

ホイール・ナットへ潤滑剤の塗布



ホイール・ナットとワッシャのすき間に、潤滑剤を塗布してください

増し締めの実施



タイヤ脱着後、50km～100km 走行後を目安に、ホイール・ナットを既定のトルクで再度締め付けます



▶ 啓発動画の本編はこちらのQRコード

または国土交通省 YouTube チャンネルからご覧下さい

https://www.youtube.com/watch?v=Szz2ZF7Gd_4&list=PL2RgY_hjimJRII2zJVaaYbwEEKAmD5YVi

<添付資料> 参 考：適切なタイヤ脱着・保守管理作業手順啓発動画（抜粋）

<問い合わせ先>

自動車局整備課 藤埴、森山、渡部

代表：03-5253-8111（内線：42412）直通：03-5253-8599 FAX：03-5253-1639

大型トラック・バス

車輪脱落防止のための正しい車輪の取扱いについて

車輪は、「走る・曲がる・止まる」を支える大切なもの！正しい取扱いをお願いします。



掲載内容

- 日常点検
- 3か月定期点検
- 12か月定期点検
- ホイール取付け作業
- タイヤ交換などホイールを取外して行う整備時の注意
- アルミホイール、スチールホイールの履き替え
- その他の注意

参 考

- ◆ ホイール締付け方式
- ◆ トルクレンチの使い方(シグナル式)

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なく、人の命に係るなど、場合によっては重大な事故を引き起こし、社会的信頼を損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。正しい点検・整備の実施は、車両をお使いになっている企業や個人の責任です。

※平成16年国土交通省発表のホイールボルト緊急点検実施結果によると、大型トラック・バスの約2%でホイールに何らかの異常が見つかっています。

- 車輪が脱落するまでには、必ず予兆があります。
日常点検や定期点検をしっかり行えば、車輪脱落事故は防止できます。
- タイヤ交換などホイール脱着時の不適切な取扱いは、車輪脱落につながり重大な事故を引き起こすことがあります。必ず、ホイールボルトやナットは、正しく取扱ってください。

一般社団法人 日本自動車工業会

いすゞ自動車(株)／日野自動車(株)／三菱ふそうトラック・バス(株)／UDトラックス(株)

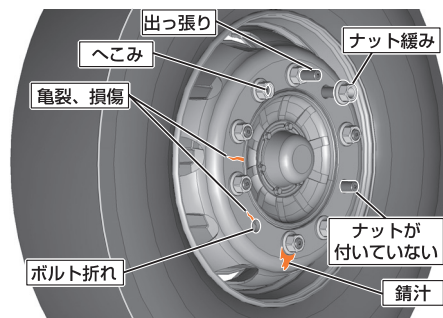
日常点検

1日1回、運行の前に点検してください。

① 目視での点検

- ホイールボルトおよびナットがすべて付いているか点検します。
- ディスクホイールやホイールボルトまたはナットから錆汁が出ていないか、ホイールに亀裂や損傷がないか点検します。
- ホイールナットからのホイールボルトの引っ張り量を点検します。引っ張り量に不揃いはないか、車輪によって引っ張り量が異なっていないか点検します。

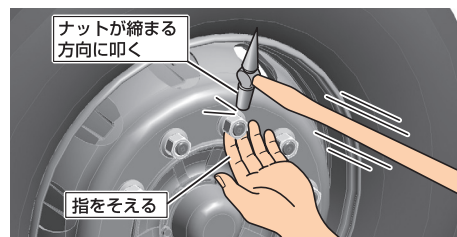
異常がある場合は、ナットの緩みやボルトの折損につながるおそれがあります。



② 点検ハンマや小型ハンマを使用する点検

- ホイールナットの下側に指をそえて、点検ハンマや小型ハンマでホイールナットの上側面を叩いたときに、指に伝わる振動が他のナットと違ったり、濁った音がしないか点検します。

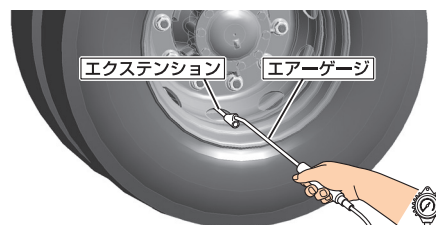
異常がある場合は、ナットが緩んでいたり、ボルトが折損しているおそれがあります。



③ タイヤ空気圧の点検

- タイヤに亀裂や損傷、異常な摩耗がないこと、タイヤの溝深さが十分あることを点検するとともに、空気圧が規定の範囲内にあるかを点検します。特に、ダブルタイヤや偏平ラジアルタイヤの場合は、空気圧が低下していても目視では分かりにくいので、エアゲージを使用して点検してください。

タイヤ空気圧が不適切なまま走行を続けると、パンクやバーストを招きやすくなります。空気圧が低いまま走行したり、パンクしたまま走行すると、ナットが緩んで脱落したり、ボルトが折損するなど、車輪脱落事故の原因となります。



※新・ISO方式ホイールやアルミホイールの場合は、ダブルタイヤの内側タイヤのバルブには、エクステンションを付けるか、適合するバルブキャップレンチやエアゲージを使用すると点検が容易に行えます。

3か月定期点検

日常点検に加えて、次の要領でホイールナットの緩みを点検してください。

① ホイールナットの緩み点検

- ホイールナットが規定のトルクで締付けられていることを、トルクレンチなどを使用して点検します。

※トルクレンチでの点検は、勢いを付けないよう、ゆっくり徐々に行います。

JIS方式(球面座)

【シングルナットの場合】フロントタイヤ(リヤシングルタイヤ)

- ホイールナットを締め方向に規定のトルクで締付けます。

【ダブルナットの場合】リヤダブルタイヤ

- 最初にホイールボルトの半数(1個おき)のアウトナットを一旦緩めて、インナットを規定のトルクで締め方向に締付けます。(この時、残りのホイールボルトのナットは緩めないでください)次に、アウトナットを規定のトルクで確実に締付け直します。続けて、残りの半数のアウトナットを緩め、同様にインナット、アウトナットの順に締付けます。

※アウトナットのねじ部、座面部(球面座)には、エンジンオイルなどの潤滑剤を薄く塗布します。

ISO方式/新・ISO方式(平面座)

- ホイールナットを締め方向に規定のトルクで締付けます。

新・ISO方式

- 新・ISO方式のホイールは、左車輪も右ねじです。ホイールボルトに表示されているねじの方向を必ず確認してください。万一緩めてしまった場合は、再度トルクレンチなどを使用して、規定のトルクで締付けます。

締付けを行った後も、ナットがたびたび緩むなどの異常がある場合は、必ず、ホイールを外して点検・整備を実施してください。ディスクホイールやハブなどに異常がある可能性があります。

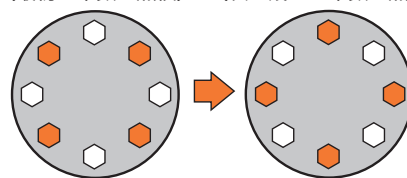
JIS方式(球面座) ダブルタイヤ

- ① アウトナットを緩めます。
- ② インナットを締付けます。
- ③ アウト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



12か月定期点検

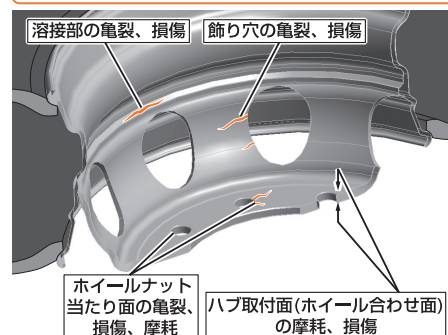
ディスクホイールの点検は、ホイールを取外して行います。併せて、ホイールボルトやナットおよびハブなどの関連部品に異常がないか点検してください。

① ディスクホイールの点検

- ボルト穴や飾り穴のまわりに亀裂や損傷がないか点検します。
- ホイールナットの当たり面に亀裂や損傷、摩耗がないか点検します。
- 溶接部に亀裂や損傷がないか点検します。
- ハブへの取付面とホイール合わせ面に摩耗や損傷がないか点検します。

※ 下記「ポイント」を参照して、点検してください。

ディスクホイールの点検



② ホイールボルト、ナットの点検

- 亀裂や損傷がないか点検します。
- ボルトが伸びていないか、著しい錆の発生がないか点検します。
- ねじ部につぶれや、やせ、かじりなどがないか点検します。

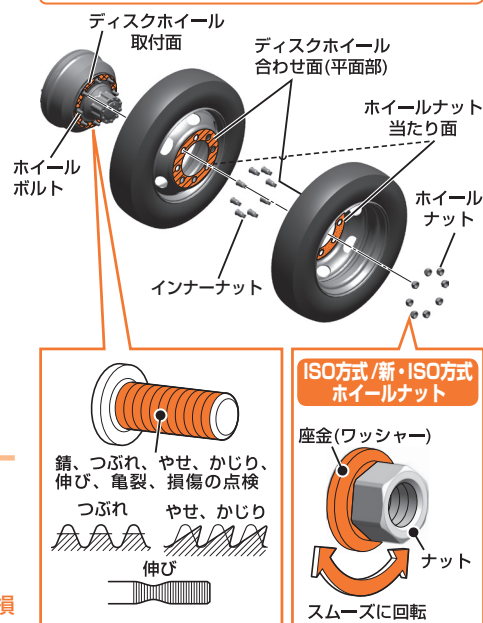
ISO方式/新・ISO方式(平面座)

- ナットの座金(ワッシャー)が、スムーズに回転するか点検します。

※ 錆や汚れを落とし、ねじ部にエンジンオイルなどを薄く塗布してナットをボルトの奥まで回転させたとき、スムーズに回転しない場合は、ねじ部に異常があります。異常がある場合は、ボルト、ナットをセットで交換してください。また、ボルトが折損していた場合は、その車輪すべてのホイールボルト、ナットを交換してください。

※ ボルトやナットを交換する際には、必ず、整備のマニュアルやパーツリストなどを参照して、それぞれ、適合する正しい部品を使用してください。

ホイール、ハブ、ボルト、ナットの点検箇所



③ ハブの点検

- ディスクホイールの取付面に著しい摩耗や損傷がないか点検します。

ディスクホイールの破損や、ホイールナットの緩みによる脱落、ホイールボルトの折損など、車輪脱落事故の原因となります。

ポイント

- ホイールナットの当たり面やハブへの取付面に、経年使用に伴う著しい段付き摩耗がある場合は、ナットの緩みの原因となります。必ず、ディスクホイールを交換してください。

※ ディスクホイールのハブ取付面、ハブのホイール取付面は、走行に伴い摩耗します。



ホイール取付け作業

JIS方式(球面座)、ISO方式/新・ISO方式(平面座)、それぞれ適合するディスクホイールを使用してください。

① ディスクホイール、ハブ、ホイールボルト、ナットの清掃

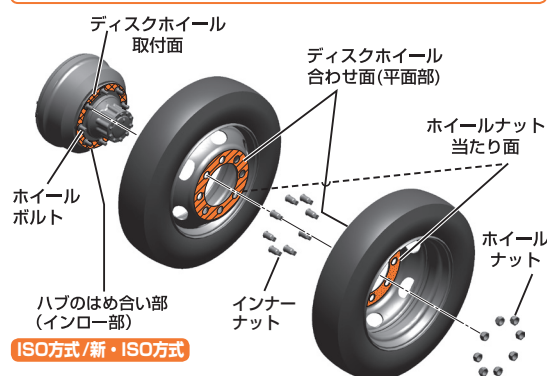
- ディスクホイール取付面、ホイールナットの当たり面、ハブ取付面、ホイールボルト、ナットの錆やゴミ、泥などを取り除きます。

ISO方式/新・ISO方式(平面座)

- ハブのはめ合い部(インロー部)の錆やゴミ、泥などを取り除きます。

※ ディスクホイール取付面やホイールナットの当たり面、ハブ取付面への追加塗装は行わないでください。厚い塗膜は、ナットの緩みによる脱落や、ボルト折損の原因となります。

ホイール、ハブ、ボルト、ナットの清掃箇所



② ホイールボルト、ナットのねじ部の潤滑

JIS方式(球面座)

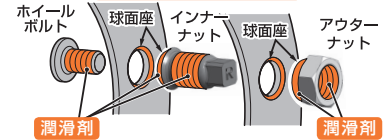
- ホイールボルト、ナットのねじ部、座面部(球面座)に、エンジンオイルなどの潤滑剤を薄く塗布します。

ISO方式/新・ISO方式(平面座)

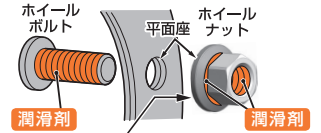
- ホイールボルトとナットのねじ部、ナットの座金(ワッシャー)とナットとのすき間にエンジンオイルなどの潤滑剤を薄く塗布します。
※ ホイールと座金(ワッシャー)との当たり面には、エンジンオイルなどの潤滑剤を塗布しないでください。ホイールのナット当たり面の摩耗や緩みの原因となります。
- ※ 潤滑剤は、お車の取扱説明書に記載されている油脂を使用してください。二硫化モリブデン入りのオイルやグリースなど記載以外の潤滑剤は、使用しないでください。過大な締付けとなり、ボルトが伸びたり、折損するなどの原因となります。

エンジンオイルなどの塗布部位

JIS方式(球面座)



ISO方式/新・ISO方式(平面座)

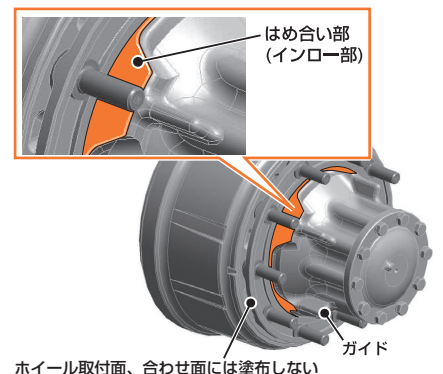


要注意!!

ホイールとの当たり面には、塗布しない

ISO方式/新・ISO方式(平面座)

ハブのはめ合い部グリース塗布位置



③ ホイールの取付け

ISO方式/新・ISO方式(平面座)

- ディスクホイールをハブに取付ける際に、ホイールのハブへの固着を防止するため、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。
※ 特に、冬期間の走行後は、ディスクホイールがハブに固着して、ホイールが取外しにくくなる場合があります。
※ ホイール取付面、ホイール合わせ面には、グリースを塗布しないでください。
- ホイールボルトのねじ部を傷つけないよう注意し、ハブのはめ合い部(インロー部)のガイドにそって、ハブの奥まで押し込みます。
※ ダブルタイヤも1つのナットで締付けます。内側ホイール挿入後、外れに注意し、続いて外側ホイールを取付けます。

④ ホイールナットの締付け

- 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などを使用して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、エアー圧レギュレータの調整や締付け時間に十分注意して、締め過ぎないようにしてください。最後にトルクレンチなどを使用して規定のトルクで締付けます。
※ 勢いをつけて締めるなどすると過締付けとなり、ボルトが伸びたり、ホイールのナット当たり面を傷めたりします。必ず、トルクレンチなどを用いて、規定のトルクで締付けてください。

規定の締付けトルクを必ず確認してください。

- ➡ 規定の締付けトルクは、日本自動車工業会・HPの「中・大型トラック・バスのホイールナット締付けトルク」パンフレットをご覧ください。
※ また、規定の締付けトルクは、車両の「タイヤ空気圧ラベル」の近くに表示しています。

JIS方式(球面座)

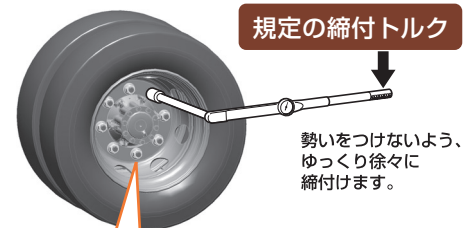
- ダブルタイヤは、最初に内側タイヤのインナーナットを上記の方法で締付け、次に、外側タイヤのアウターナットを同様の手順で締付けます。

ISO方式/新・ISO方式(平面座)

- ダブルタイヤもシングルナット(1個のナット)で締付けます。

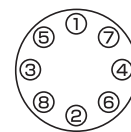
※ ホイールナットの締付け不足、締め忘れ防止のため、ナット締付け作業時(終了後)、「規定の締付けトルク」で確実に締付けたことを確認するよう、お願いします。

ホイールナット締付け要領

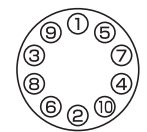


締付け順序

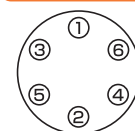
8本ボルトの場合



10本ボルトの場合



6本ボルトの場合



⑤ ホイールナットの増し締め

- ホイール取付後の走行による初期なじみにより、ホイールの締付け力が低下します。取付後、50～100km 走行を目安に、ホイールナットの増し締めを行ってください。増し締めは、「3 か月定期点検①ホイールナットの緩み点検」の要領で行います。

増し締めを行ってもナットがたびたび緩むなどの異常がある場合は、必ず、ホイールを取外して点検・整備を実施してください。ディスクホイールやハブなどに異常がある可能性があります。

新・ISO方式

- 新・ISO方式ホイールは、左車輪も右ねじです。ホイールボルトに表示されているねじ方向を必ず確認して、作業してください。



タイヤ交換などホイールを取外して行う整備時の注意

- タイヤローテーションや冬用タイヤとの履き替え、パンク修理などで、ディスクホイールを取外した際には、「12か月定期点検」に準じて、ホイールボルトやナット、ディスクホイール、ハブなど関連部品に異常がないか点検するようにしてください。
- 左車輪に異常があった場合は、右車輪も入念に点検を行うなど、異常が発見された際には、その他の車輪の点検も確実に行ってください。
- また、ホイールの取付けに当たっては、前述の「ホイール取付け作業」の要領に従うとともに、50～100km走行を目安に、増し締めを実施してください。

ISO方式/新・ISO方式(平面座)

- ダブルタイヤも一つのナットでの共締めです。ナットを緩めると、外側も含め、内側のホイールもハブから外れます。外側タイヤのみを交換するなどでナットを緩める場合でも、必ず、車両をジャッキアップするなど安全を確保してください。

新・ISO方式

- 左車輪も右ねじです。ホイールナットを緩める際には、ねじの緩める方向を確かめてから作業してください。ねじの方向は、ボルトに表示されています。
- ※ 誤って、緩めるつもりで締付けてしまうと、ホイールボルトが伸びてしまうことがあります。インパクトレンチなどを使って作業する場合には、十分注意してください。



アルミホイール、スチールホイールの履き替え

- スチールホイール、アルミホイールは、それぞれ専用のホイールボルト（JIS方式ではナットも）が必要です。スチールホイールからアルミホイールまたはアルミホイールからスチールホイールに履き替える場合は、それぞれのホイールボルト（JIS方式ではナットも）に交換してください。
 - それぞれのホイールボルトやナットを混用すると、長さ（JIS方式では形状）が異なるため、ねじの底つきやはめ合い不足によって、締付力が十分得られず、ホイールボルトの折損やディスクホイールの破損による車輪脱落事故の原因となります。
- また、スチールホイールとアルミホイールの混用は行わないでください。

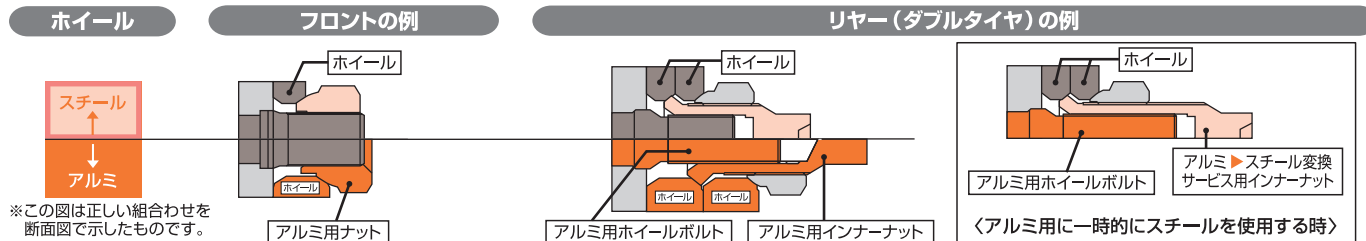
JIS方式(球面座) 6穴・8穴

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	アルミ用に一時的にスチールを使用する時(注1)
フロント	アルミ用のナットに交換(注2)	スチール用のナットに交換(注2)	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	アルミ用ホイールボルトを使用してスチールを履く場合のサービス用インナーナットに交換(注3)

注1: アルミホイールを履いた車両で、冬期間スチールホイールのスタッドレスタイヤを使用するような場合です。

注2: 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。

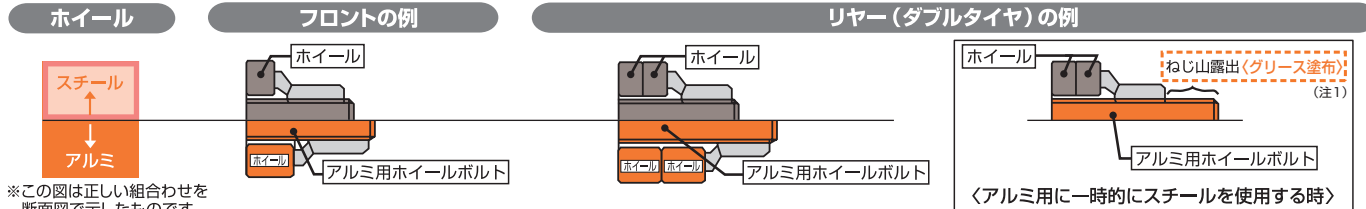
注3: 再度、アルミホイールを履く場合には、アルミ用のインナーナットへの交換が必要です。



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	アルミ用に一時的にスチールを使用する時
フロント リヤ	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)	そのままアルミ用ホイールボルトにスチールホイールを装着(ホイールナットは共用品)(注1)

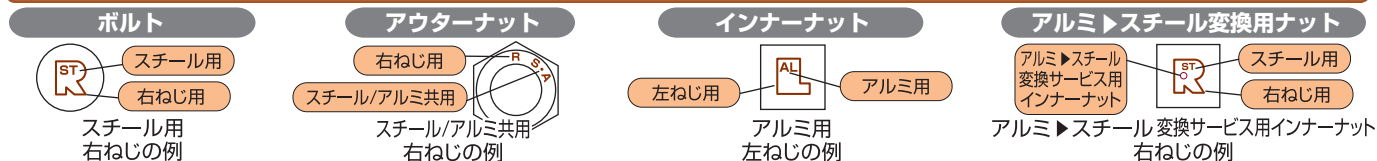
注1: ボルトのねじ部がナットから通常より出っ張ります。露出したねじ部にグリスを塗るなどして、ねじ部の防錆を行ってください。



ホイールボルト、ナットの識別表示について

JIS方式(球面座) 6穴・8穴

(2007年生産車から)



新・ISO方式(平面座) 8穴・10穴

(2010年生産車から)



識別表示

ねじの方向	右ねじ	R
	左ねじ	L
ホイールの種類	スチール用	ST
	アルミ用	AL
	共用	S・A

その他の注意

① タイヤパンク時の注意

- 走行中にタイヤの異常を感じた場合は、直ちに安全な場所に停車してください。パンクしたまま走行すると、ホイールナットが緩んで脱落したり、ホイールボルトが折損するなど車輪脱落事故の原因となります。

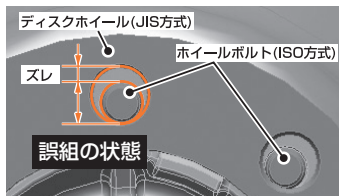
② 過積載の禁止

- 過積載での走行は、ホイールボルトに無理な力がかかり、ボルト折損による車輪脱落事故などの原因となります。適切な積載を遵守して運行してください。

③ ISO方式ホイールでの注意

- ISO方式/新・ISO方式(平面座)ホイール装着車は、それぞれ適合するディスクホイールを使用します。

ホイール誤組



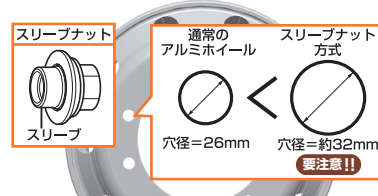
新・ISO方式19.5インチ・8穴ホイール車では、JIS方式のホイールが入ってしまいます。

- ISO方式車には、必ず、ISO方式のディスクホイールを使用してください。

要注意!!

ボルトに対してホイール穴が合わず、ホイールナットで適切に締付けられません。

スリープナット方式用アルミホイール



通常のスチールホイール用ホイールボルトのまま、専用のスリープナットを用いて交換するアルミホイールが市販されています。

- スリープナット方式のアルミホイールでは、必ず、専用のスリープナットを使用してください。

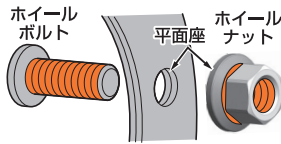
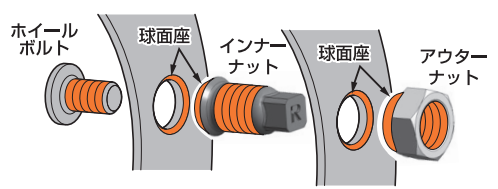
要注意!!

通常のホイールナットやアルミ用のホイールボルトを使用すると、十分な締付け力が得られません。

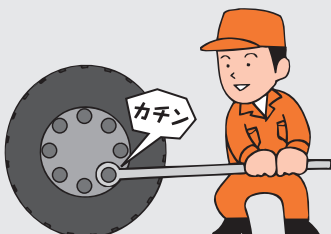
参考

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/新・ISO方式(平面座) 8穴・10穴	JIS方式(球面座) 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	 新・ISO方式は、ホイールにISO方式の識別ラベルがあります。 (※一部の車両には、無い場合があります)	

トルクレンチの使い方(シグナル式)



- 「カチン」となったら力を緩める
なんども締付けると、オーバートルク(締め過ぎ)になります。
 - 「静かに」「ゆっくり」締める
勢いや弾みをつけて締付けると、オーバートルク(締め過ぎ)になります。
 - 「切り替えレバー」は確実に
ラチェットのレバーは、しっかりと切り替えます。中途半端は、思わぬ空転を起こし危険です。
 - 「全体重」をかけない
全体重をかけて弾みをつけると、オーバートルク(締め過ぎ)になります。
- ※いずれも、トルクレンチの破損の原因にもなります。

ホイールナットの緩み 一目瞭然

防ごう！大型車の車輪脱落事故

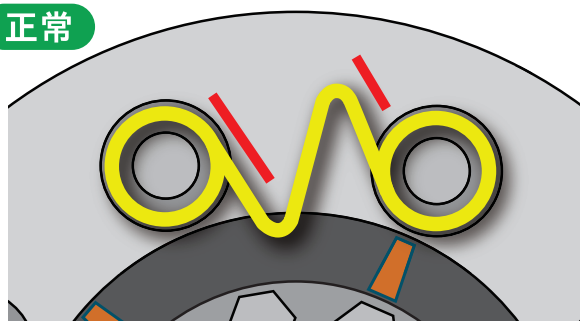
国土交通省は、ホイールナットの緩み防止のため『自動車の点検及び整備に関する手引き』を一部改正し、ホイールナットマーカ等※を活用した新たな点検手法を導入しました。

※『連結式ナット回転指示インジケーター』は、自工会が使用している名称であり、国土交通省が「ホイールナットマーカ」と説明しているものに相当します。

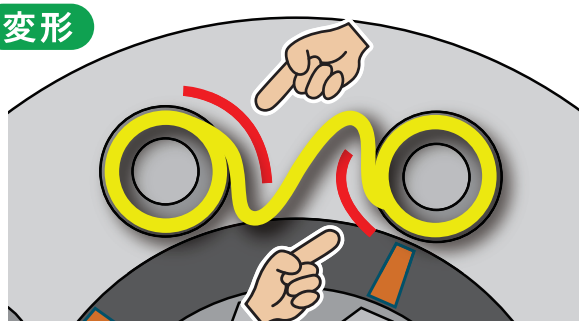
詳しい内容は
動画でチェック！



正常



変形



ホイールナットの緩みが
ひと目でわかる！

締め付けが弱いとナットが回転し
インジケーターが変形。

高精度点検が
誰でも可能に！

装着するだけなので、点検経験が
少ない人でも安心です。

日常点検の負担を
軽減！

目視で点検。微かな打音を何度も
聞き分ける必要がありません。

インジケーターを正しく安全にご使用いただくために

● 装着前

1. トルクレンチなどを使用してホイールナットの締め付け状態を確認します。
2. 装着前に必ずホイールナット表面の清掃をお願いします。
油分等が付着しているとインジケーターが抜け出す可能性があります。
3. ホイールナットキャップが装着されたままでのインジケーターの装着はできません。

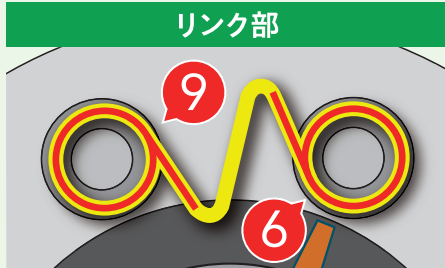
● 装着時

1. 一輪内の全てのホイールナットに、**数字の9と6の形**になるように装着します。
2. インジケーターを隣り合う二つのホイールナットが連結されるように装着します。
3. インジケーターのリング部を繋ぐリンク部が変形しないように取り付けます。※
4. インジケーターをナット端面より奥に押し込みます。

※ ハブのリブにインジケーターが接触する場合は、リンク部の変形が少ないように取り付けます。



リンク部



ナットを連結



逆の取付



大型車メーカー4社のお近くの販売店でお買い求めください。

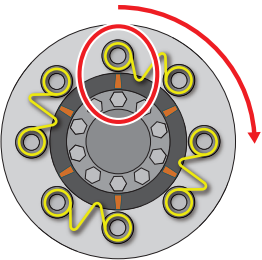
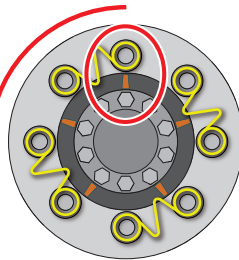
裏面に続く

インジケーターの使用方法と注意点

○ 取付位置

ISO8本仕様の場合の注意点

ISO10本仕様の場合は特に制約はありません。

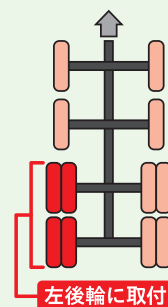
いすゞ	日野
- 図の赤○部分(ハブのリブとホイールナットが同じ位置)を起点とする。 - 時計回りの順序で取り付ける。※1 	- 図の赤○部分(ハブのリブとホイールナットが同じ位置)を起点とする。 - 反時計回りの順序で取り付ける。※1 
三菱ふそう	UDトラックス
3ヶ所のみ装着可※2	組合せを選んで装着※3

※1 ハブのリブに干渉しないよう、インジケーターとの組合せを選んで装着する。／※2 全ての部位にインジケーターを取り付けられない場合は、最大数を取り付ける。／※3 旧型車の一部の仕様は、ハブの形状が異なるため取付け出来ない場合があります。

○ 使用方法

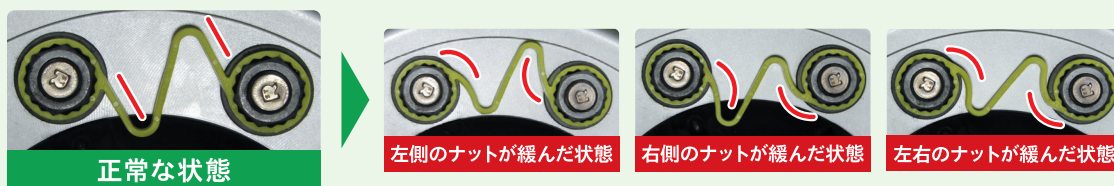
- ホイールが正しく取り付けられているかナットの緩み点検を行った後、ISO10車は1輪あたり5個、ISO8車は1輪あたり4個のインジケーターを**左後輪※**に取り付ける。(取付け時間:約3分/輪)
- ホイールを取り付けた後50～100km走行を目安に行う増し締めや3か月点検でのナット緩み点検(増し締めと同じ)、またその他の点検・整備でホイールを取り外す場合は、インジケーターを一旦取り外す。
- その後、ホイールを取り付けた後、**1.**の要領で再びインジケーターを取り付ける。(再使用)

※ 早期普及のため、国土交通省の事故分析結果で車輪脱落事故発生割合の高い左後輪のみに装着することをお奨めています。大型車メーカー4社のお近くの販売店でお買い求めください。



○ 確認方法

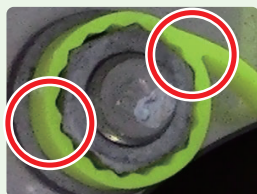
ナットが緩んでくると回転してインジケーターが変形することでナットの緩みを目視確認できます。



○ 取外し時

- 図の赤○部分(リングの左右)を持ち、上下小刻みに揺らしながら引き抜きます。
- 片方のリングが外れたらもう片方のリングも同様に外します。

※ 硬くて引き抜けない場合は、ホイールナットキャップブライヤーの使用を推奨します。



○ 注意点

- インジケーターは樹脂製のため使用期間を1年間とします。
- 日常の緩み点検の際
 - インジケーター本体に、大きな変形や亀裂、破損等を発見した場合は交換。
 - 溶損が見られた場合は交換。ブレーキの使用過多やブレーキ故障、ハブベアリングの焼き付きの可能性が考えられるため点検が必要。
 - リンク部に変形やズレ等が見られた場合は、インジケーターを揺すり、ナットにがたつきがないか点検。ホイールボルト、ナット、ディスクホイールの点検、整備が必要。
 - JIS方式車に、ご使用いただくことは出来ません。

この点検用具は、あくまで補助用具です。機能を過信せず日常の点検・整備の実施をお願いします。



7. 大雪時の大型車立ち往生防止対策について

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

いのちとくらしをまもる
防災減災

令和3年12月1日
自動車局
安全政策課
貨物課
審査・リコール課
整備課

自動車局での大雪時の大型車立ち往生防止対策について

～今冬の立ち往生の発生を抑止するために～

自動車局では、本年も、①車両対策(冬用タイヤの装着やチェーンの携行・装着の徹底)、②運送事業者対策(道路管理者が撮影した写真も踏まえた運輸局による指導・監査)、③荷主対策(荷主への周知体制の確立)を3つの柱とする大雪時の立ち往生防止対策を実施しています。

運送事業者や自動車使用者の皆様におかれましては、改めて下記注意点をご確認の上で、冬期の走行に万全を期して頂きますようお願いいたします。

① 自動車ユーザーの皆様へ

- 積雪・凍結路では、必ず適切な冬用タイヤの装着をお願いします。
- また、運行前に冬用タイヤの溝深さが新品時の50%以上残っていることを、「プラットホーム」で確認をお願いします。
- チェーンの携行、立ち往生する前の早めの装着をお願いします。

② トラック・バス運送事業者の皆様へ

- 年末年始の輸送等に関する安全総点検※の実施項目「6. 大雪に対する輸送の安全確保の実施状況」について、重点的に確認をお願いします。
- 雪道において、悪質な立ち往生事例が発生した場合は、監査で事実関係を確認した上で、講じた措置が不十分と判断されれば行政処分の対象となります。

※ https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000003.html

③ 荷主の皆様へ

- 大雪などの異常気象による突発的な事象により、運送経路の変更や運送の中止などの必要が生じ、その原因となった事象がやむを得ないと認められる場合には、運送経路の変更等を認めるよう、ご協力をお願いします。
- 大雪などの異常気象により、運送に支障を来すことが予め予想される場合には、配送拠点に留置する在庫の積み増しや、予定されていた配送時間の前倒し、運送可能域内での物資の融通を行うことにより、トラック事業者への不要不急の運送依頼を控えていただきますよう、ご協力をお願いします。

(その他) 気象情報の活用

- 気象庁 HP の「今後の雪」も活用のうえで、事前に天気予報をご確認ください。
<https://www.jma.go.jp/bosai/snow/>

【添付資料】

- ・【別紙1】『雪道での立ち往生に注意！』（パンフレット）
- ・【別紙2】『冬用タイヤの溝深さに注意！』（チラシ）

【お問い合わせ先】

(①関係)

審査・リコール課 田村、渋谷、長岡
代表:03-5253-8111 (内線:42352、42363)
FAX:03-5253-1640
整備課 藤埴、宮坂、渡部
代表:03-5253-8111(内線:42412)
FAX:03-5253-1639

(②関係)

安全政策課 蛭原、村上
代表:03-5253-8111 (内線:41625、41613)
FAX:03-5253-1636

(③関係)

貨物課 宮屋敷、遠藤
代表:03-5253-8111 (内線:41332)
FAX:03-5253-1637

雪道での立ち往生に注意！

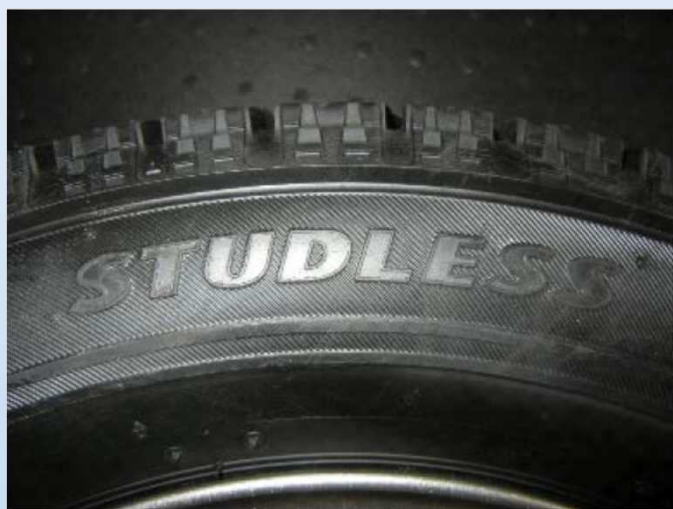
-大型車の冬用タイヤとチェーンについて-



- ❏ 道路で大型車が立ち往生すると、**深刻な交通渋滞や通行止め**を引き起こします。
- ❏ 積雪・凍結路では、**必ず適切な冬用タイヤを装着**するとともに、**チェーンの携行・早めの装着**を心掛けてください。
- ❏ 交通渋滞等を引き起こした運送事業者等には監査を行い、**講じた措置が不十分と判断されれば処分の対象**となります。

冬用タイヤの選び方

- ❏ オールシーズンタイヤは、ちらつく程度の降雪で**路面と一部接触可能な積雪状況**を想定したタイヤです。
- ❏ 路面を覆うほどの**過酷な積雪路・凍結路**においては、**スタッドレス表記**(国内表記)又は**スノーフレークマーク**(国際表記)が表示されている冬用タイヤを**全車輪に装着**してください。



スタッドレス表記の例



スノーフレークマーク
タイヤの側面に表示
されています。

冬用タイヤの使用限度

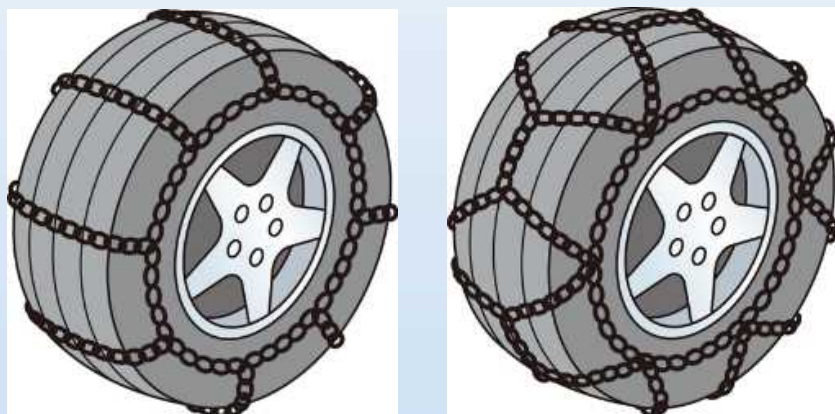
- ❏ **溝深さが50%以上**残っていることを「**プラットホーム**」で確認しましょう。(一部海外メーカー品は除く)



残り溝深さが「プラットホーム」に達している状態。冬用タイヤとして使用できません。

チェーンの効果

- ❏ チェーンを**駆動輪に装着**すると、冬用タイヤより積雪・凍結路での**発進・登坂性能が向上**します。
- ❏ チェーンの**サイズや締め方が不適切**な場合、**タイヤとの間で滑りが生じ**効果が得られません。



大型車用金属チェーン

チェーンの携行・装着

- ❏ **大雪警報が発表されるなど相当量の積雪**が見込まれる場合等にはチェーンを携行してください。
- ❏ 降雪時には、**立ち往生する前に早めのチェーン装着**を心掛けましょう。立ち往生した後の装着は極めて困難です。

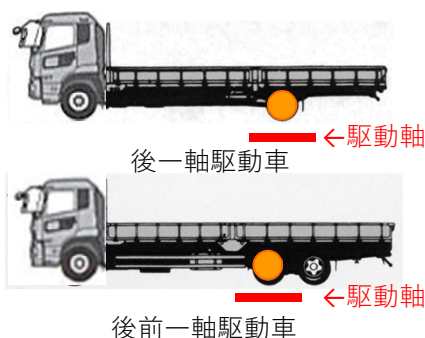
性能限界

- ❏ 冬用タイヤ及びチェーンのいずれも**性能限界があり、万能ではありません**。例えば、車両の**バンパーに接触するような新雪の深い積雪路**では走行困難です。
- ❏ 運行前に道路・気象情報を確認し、**運行の可否や経路を検討**してください。

立ち往生が発生しやすい車両

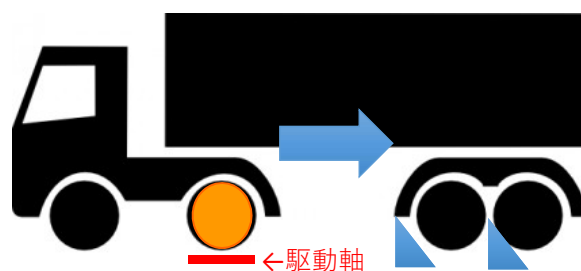
以下の特徴を持つ車両は、積雪路等において**特に立ち往生が発生しやすい傾向**にあるので注意が必要です。

一軸駆動車



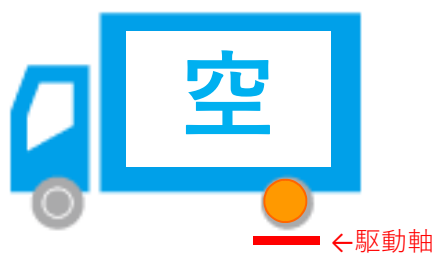
二軸駆動車に比べて駆動軸が空転しやすい。

連結車



トレーラー付近の積雪により走行抵抗が増大。

空荷状態



駆動軸に十分な荷重がかからず、発進性能が低下。

年式の古い車両



トラクションコントロール※等の機能が搭載されていない。

※発進時等に駆動輪の回転を制御し空転を低減する装置

「自動車を安全に使うためには」→

自動車を安全に使うための注意点を発信しています。



国土交通省

自動車局 審査・リコール課

電話番号: 03-5253-8111 (内線: 42363)
03-5253-8596 (直通)



冬用タイヤの溝深さに注意！

-大型車の冬用タイヤに関する使用上の注意点-

- 道路で大型車が立ち往生すると、深刻な交通渋滞や通行止めを引き起こします。積雪・凍結道路においては、**必ず適切な冬用タイヤを装着**するなど適切な措置を講じてください。
- 交通渋滞等を引き起こした運送事業者等には監査を行い、**講じた措置が不十分と判断されれば処分の対象**となります。



積雪・凍結道路では、**冬用タイヤを全車輪に装着**

⇒ 冬用タイヤは全車輪に装着しないと挙動が安定しません。



冬用タイヤの**溝深さが新品時の50%以上**あることを確認

⇒ 溝深さ**50%**を示す「プラットホーム」で、**運行前に必ず確認**してください。（一部海外メーカー品は除く）



積雪・凍結道路での運行前に、**運転上の注意点を把握**

⇒ 積雪・凍結道路においては、

- ・ **低速ギアでゆっくり発進**
- ・ **坂道を登り終わるまでギアチェンジしない**

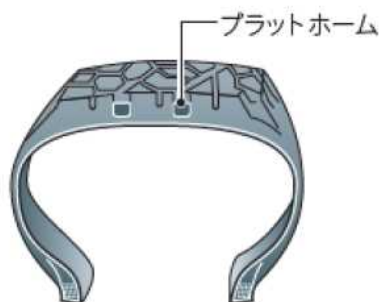
など、運転操作の注意が必要です。



プラットホームとは？

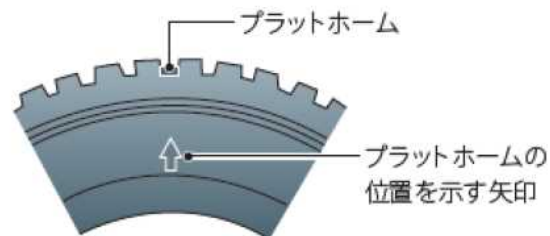
●プラットホームとは

日本国内における道路交通法施行細則等によって定められた冬用タイヤとしての使用限度の目安となる新品時の溝深さから 50% の位置にあるゴムの盛り上がりを設置した部分をいいます。



●プラットホームの位置

プラットホームの位置を示す矢印がタイヤの両側面にそれぞれ周上 4 ヶ所以上に表示されています。



残り溝深さが「プラットホーム」に達している状態。冬用タイヤとして使用できません。

運転上の注意点

- ① **低速ギア**でゆっくり発進し、タイヤを空転させない。
- ② 急坂道では**登り終わるまで低速ギア**を使用し、ギヤチェンジしない。
- ③ **急発進、急加速、急旋回及び急停止は避ける**。柔らかくブレーキ。
- ④ **カーブに入る前に減速**する。速度は控えめ。十分な車間距離。
- ⑤ 冬用タイヤの**性能には限界があるので**、運転時は細心の注意を払う。
- ⑥ 冬用タイヤを**乾燥路や湿潤路で使用する場合は走行速度に注意**する。

冬のおでかけは北陸信越運輸局HPをチェック！

大雪の恐れがある場合、段階に応じて情報を発信します。

北陸信越運輸局

検索

<https://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/snow.html>



冬道を運転するドライバーのみなさまに 大雪に備えて3つのお願いです。



大雪の5～3日前のHP情報

- 早期注意情報発表＜警報級の大雪の可能性＞
(気象台)
- ・道路状況に関する注意喚起
(整備局・高速道路会社)
- ・冬用タイヤの状態チェック等に関する注意喚起
(運輸局)

備える

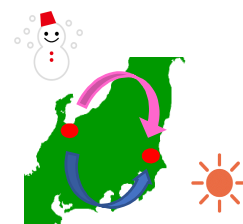


雪道対策を十分に
備える

大雪の3～2日前のHP情報

- ・大雪に関する気象情報 (気象台)
- ・道路の通行止め・各種規制の可能性
(整備局・高速道路会社)
- ・公共交通の乱れの可能性 (運輸局)

避ける



降雪地を迂回して運行

雪の多い地域の通行を
避ける

大雪の2日前～のHP情報

- 大雪に対する緊急発表 (合同記者会見)
- ・大雪等にかかる気象の見通し、警戒事項
(気象台)
- ・道路の通行止め予測、通行規制実施状況
(整備局・高速道路会社)
- ・公共交通の運休実施状況 (運輸局)

控える



集中的な大雪時は
外出を**控える**



車間を十分に保ちましょう



国土交通省 北陸信越運輸局

冬用タイヤの溝 大丈夫？

スタックしないよう冬用タイヤをチェックしましょう！

令和2年12月集中豪雪 関越道の様子



六日町 I C～塩沢石打 I C (18日11時頃)



土樽 P A～湯沢 I C (17日深夜)

自動車がスタックしないよう冬用タイヤをチェックしましょう！

スタックは交通渋滞等の原因、特に大型車がスタックした場合は、長時間で大規模な立ち往生により、高速道路や国道が通行止めになることがあります。

積雪・凍結道路においては、**必ず適切な冬用タイヤを装着**し、適切な措置を講じてください。

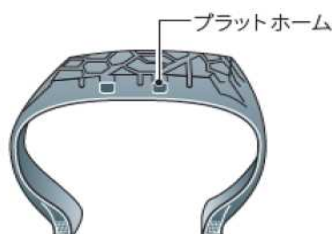
※**運送事業者**が立ち往生や事故を惹起した場合、監査を行い**講じた措置が不十分と判断されれば処分の対象**となります。

- 積雪・凍結道路では、**冬用タイヤを全車輪に装着**
- 冬用タイヤの**溝深さが新品時の50%以上**あること



●プラットホームとは

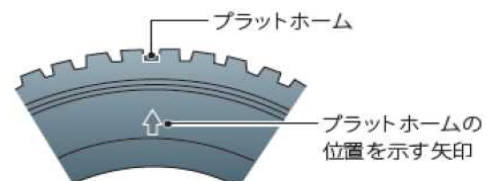
日本国内における道路交通法施行細則等によって定められた冬用タイヤとしての使用限度の目安となる新品時の溝深さから50%の位置にあるゴムの盛り上がりを設置した部分をいいます。



●プラットホームの位置

プラットホームの位置を示す↑がタイヤの両側面にそれぞれ周上4ヶ所以上に表示されています。

残り溝深さが「プラットホーム」に達していると冬用タイヤとして使用できません。



大型トラックが故障や大雪で立ち往生した際、「フロント・けん引フック」の場所がわからないとの問い合わせが多くなっています。...

大型トラック・バスの フロント・けん引フック



大型トラック・バスには、車両の前後に「けん引用フック」*1 を備えており、「フロント・けん引フック」は、フロント・バンパーの内側など、カバーで覆われ、通常の状態では見えない場合があります。*2

「フロント・けん引フック」を使う時には、下図に例示するように カバー類などを取外して使用してください。

なお、「けん引フック」を使用してけん引する際には、「取扱説明書」の指示に従って行ってください。不適切な使用は、思わぬ事故を招きます。

「フロント・けん引フック」の使用が終わったら、必ず、再度カバーをしっかりと取付けてください。

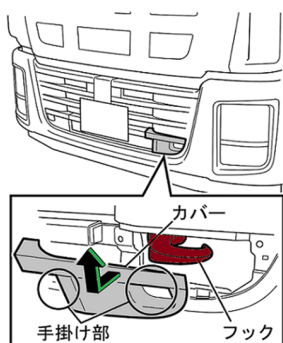
※溝やぬかるみなどに車両がはまり込んで(スタックして)いる場合など、大きな力がかかるけん引が必要な時は、使用しないでください。このような場合のけん引には危険が伴いますので、専門のレッカー業者に依頼することをお勧めします。

*1:一部の車両はけん引フックが装着されていない場合があります。詳しくはお近くの販売会社にお問い合わせください。

*2:大型トラック・バスの一部では、車両の空気抵抗低減による燃費向上などの観点から、カバーで覆っています。

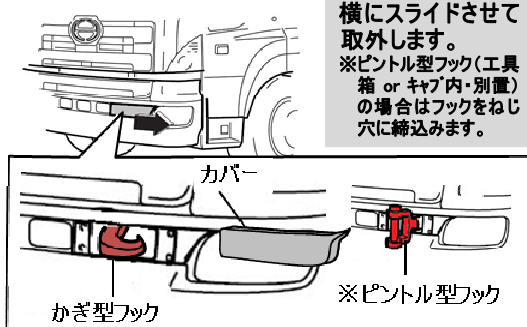
〔大型トラック〕フロント・けん引フック カバーの取外し

いすゞ・ギガ



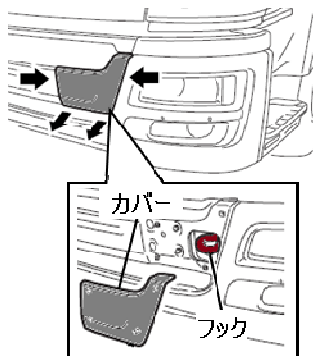
手掛け部を手前に引き上げて取外します。
※スクリューを外すタイプもあります。

日野・プロフィア



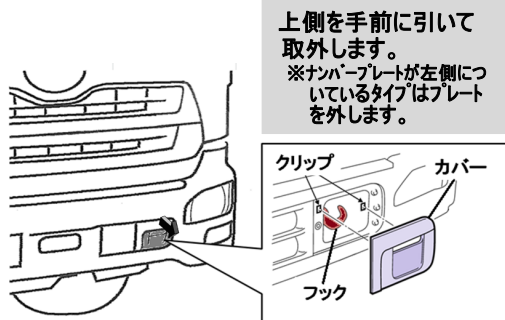
横にスライドさせて取外します。
※ピントル型フック(工具箱 or キャブ内・別置)の場合はフックをねじ穴に締めます。

三菱ふそう・スーパーグレート



下側を手前に引いて外し、両側に指を入れて取外します。

UD・クオン



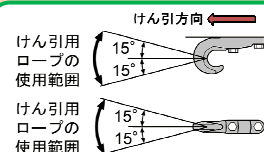
上側を手前に引いて取外します。
※ナンバープレートが左側についているタイプはプレートを外します。

※標準的車両の例を示します。その他の車両については、車載の「取扱説明書」をご覧ください。

(2014 年 12 月現在)

「けん引フック」取扱いの注意点

- ・けん引用ロープは、右図の範囲で使用します。
- ・けん引用ロープは、強度のあるものを使用し、外れないようにします。
- ・けん引用ロープやフックには、大きな力や急な力がかからないようにします。



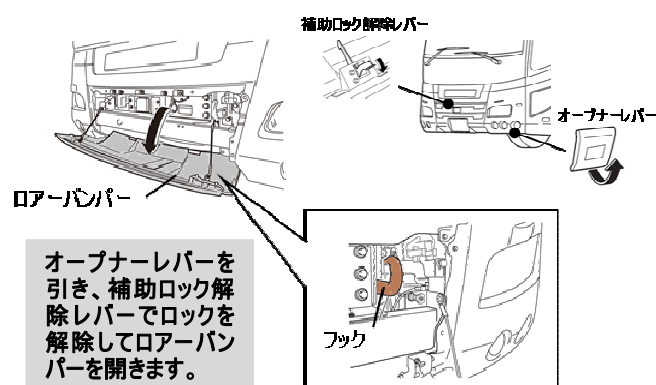
国土交通省

一般社団法人 日本自動車工業会

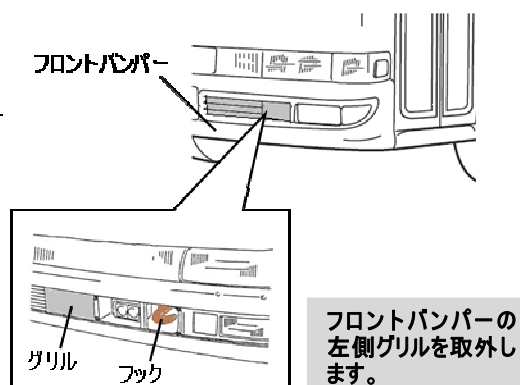
いすゞ自動車(株)／日野自動車(株)／三菱ふそうトラック・バス(株)／UDトラックス(株)

〔大型バス〕 フロント・けん引フック 取付け場所

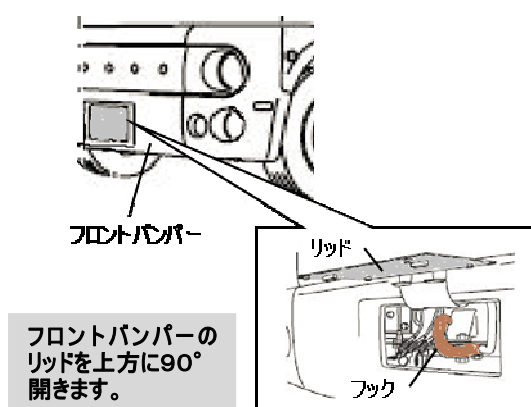
日野・セレガ/いすゞ・ガーラ



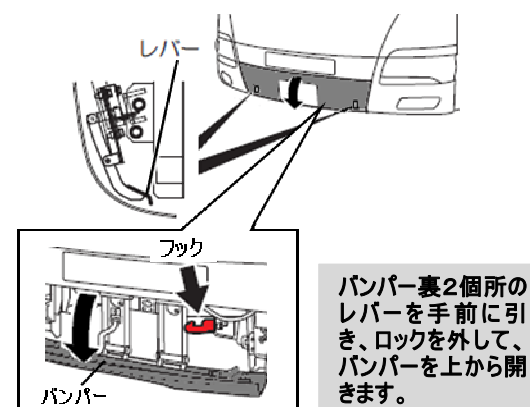
日野・メルファ/いすゞ・ガーラミオ



日野・ポンチョ



三菱ふそう・エアロキーン/エアロエース
UD・スペースウィングA/スペースアローA



※標準的車両の例を示します。その他の車両については、車載の「取扱説明書」をご覧ください。
(2014年12月現在)

不明な点などは、各社最寄りの販売会社 または 下記へお問い合わせください。

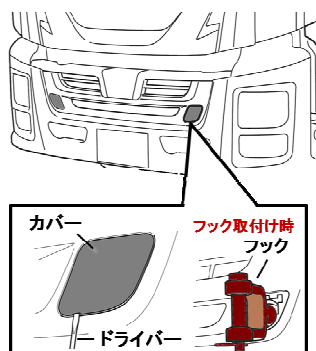
いすゞ自動車㈱	お客様相談センター	フリーダイヤル	0120-119-113
日野自動車㈱	お客様相談窓口	フリーダイヤル	0120-106-558
三菱ふそうトラック・バス㈱	お客様相談センター	フリーダイヤル	0120-324-230
UDトラックス㈱	お客様相談室	フリーダイヤル	0120-67-2301

－ 2015年以降のモデルチェンジされた大型トラックの例

〔大型トラック〕 フロント・けん引フック カバーの取外し

いすゞ・ギガ

2015年～

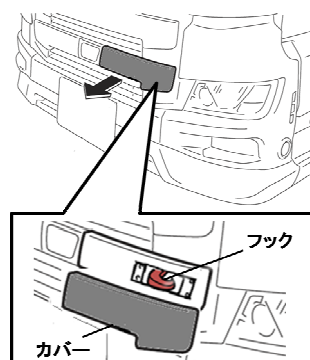


マイナスドライバー等でカバーを取外し、
車載のフックを、ねじ
穴に締めます。
※車載のフック



日野・プロフィア

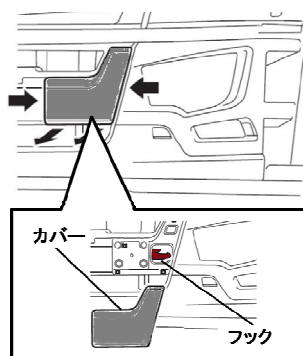
2017年～



フロントバンパーの
カバーを（前側に）
取外します。

三菱ふそう・スーパーグレート

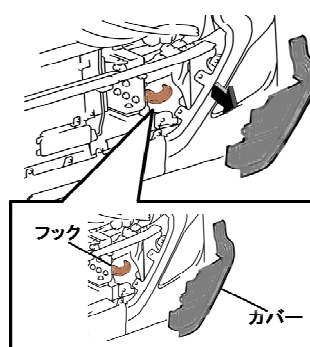
2017年～



カバーの下側を手
前に引いて外し、両
側に指を入れて取
外します。

UD・クオン

2017年～



バンパーグリルの下
側を手前に引いて
取外します。

※ 標準的車両の例を示します。その他の車両については、車載の「取扱説明書」をご覧ください。

(2018 年 12 月現在)

大雪時の道路交通の確保に向けた取組について (チェーン規制区間)

チェーン規制について

時期：大雪特別警報や大雪に対する緊急発表が行われるような異例の降雪時

場所：勾配のおおきい峠部でこれまでに大規模な土地往生が発生した区間

これらを対象として、従来であれば通行止めとなる状況においてタイヤチェーン装着車のみ通行を可能とするものです。

対象区間 以下の全国13区間（直轄国道6区間、高速道路7区間）



これらを対象として、従来であれば通行止めとなる状況においてタイヤチェーン装着車のみ通行を可能とするものです。

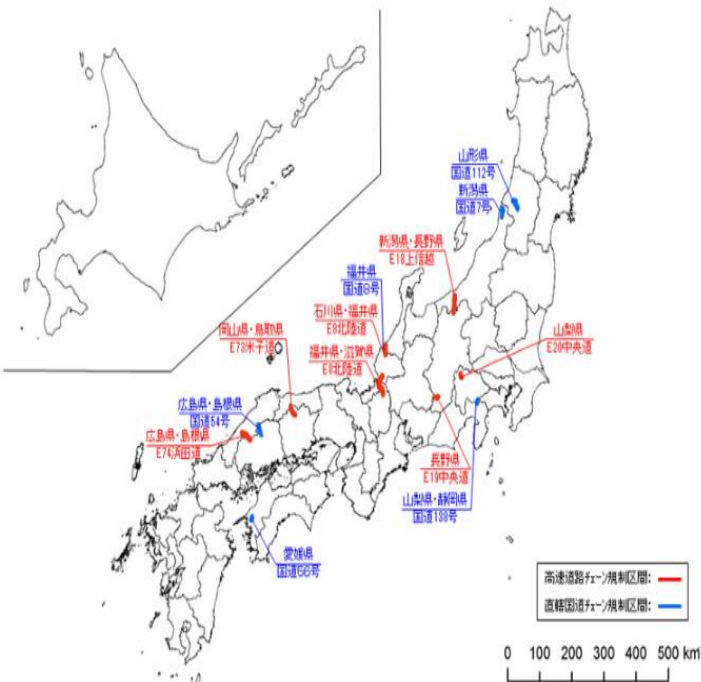
対象区間：全国13区間（直轄国道6区間、高速道路7区間）

○直轄国道(6区間)

都道府県	路線番号	箇所名	区間	延長(km)
山形県	112	月山道路	西川町月山沢～鶴岡市田麦保	15.2
山梨県・静岡県	138	山中湖・須走	山梨県山中湖村平野～ 静岡県小山町須走字御登山口	8.2
新潟県	7	大須戸～ 上大島	村上市大須戸～ 村上市上大島	15.3
福井県	8	石川県境～ 坂井市	あわら市熊坂～あわら市笹岡	3.2
広島県・島根県	54	赤名峠	広島県三次市布野町横谷～ 島根県飯南町上赤名	2.5
愛媛県	56	鳥坂峠	西予市宇和町～大洲市北只	7.0

○高速道路(7区間)

都道府県	路線番号	箇所名	区間	延長(km)
新潟県・長野県	E18	上信越道	信濃町IC～新井PA(上り線)	24.5
山梨県	E20	中央道	須玉IC～長坂IC	8.7
長野県	E19	中央道	飯田山本IC～園原IC	9.6
石川県・福井県	E8	北陸道	丸岡IC～加賀IC	17.8
福井県・滋賀県	E8	北陸道	木之本IC～今庄IC	44.7
岡山県・鳥取県	E73	米子道	湯原IC～江府IC	33.3
広島県・島根県	E74	浜田道	大朝IC～旭IC	26.6



8. 「貸切バス予防整備ガイドライン」を策定しました

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

平成29年3月28日
自動車局整備課

「貸切バス予防整備ガイドライン」を策定しました ～ 貸切バス事業者が行うべき予防整備の基準事例を示します ～

国土交通省では、貸切バスの車両整備の強化を図るため、貸切バス事業者が定めるべき予防整備の基準事例を示すべく、「貸切バス予防整備ガイドライン」(以下「本ガイドライン」という。)を策定しました。

1. 本ガイドライン策定の背景

平成28年1月15日に長野県軽井沢町で発生したスキーバス事故を踏まえ、二度とこのような悲惨な事故を起こさないよう、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会において徹底的な再発防止策について検討が行われ、6月3日にとりまとめられた「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」を踏まえたものです。

2. 本ガイドラインについて

本ガイドラインでは、貸切バス事業者が法定点検に加え、予防整備（不具合発生の予防も含めた十分な整備）を定期的実施するための整備サイクル表を定める上での参考となるよう、優良事業者の実績等を元に整備項目等の交換基準事例を示しています。

貸切バス事業者は、以下の2項目について実施してください。

(1) 交換基準事例を参考にした整備サイクル表の作成

貸切バス事業者は交換基準事例を参考にバスの構造・装置に応じ項目を選定するとともに、それぞれの事業者の状況を考慮し定期交換等の期間・距離を設定し、整備サイクル表を作成

(2) 整備サイクル表に基づく整備実施記録簿の作成

貸切バス各事業者は整備実施記録簿を用意し、整備サイクル表に基づく定期交換等の実施状況を記録

問い合わせ先

国土交通省自動車局整備課 玉屋、川津

TEL : 03-5253-8111 (内線: 42426、42412)

TEL : 03-5253-8599 (直通)

※貸切バス予防整備ガイドラインはこちらから検索してください。

https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha09_hh_000155.html

9. 「衝突被害軽減ブレーキがあれば、安心」ではありません。

令和元年12月17日
自動車局
審査・リコール課

「衝突被害軽減ブレーキがあれば、安心」ではありません。

－ 衝突被害軽減ブレーキには機能の限界があり、状況によっては作動しません －

運転者が「衝突被害軽減ブレーキが作動する」と過信して事故に至ったのではないかと疑われるケースが増加しています。衝突被害軽減ブレーキには、機能の限界があり、故障していなくても、状況によっては、作動しません。衝突被害軽減ブレーキの作動の有無にかかわらず、安全運転の責任は運転者本人にあります。

- 衝突被害軽減ブレーキを搭載した自動車が普及していますが、運転者が「衝突被害軽減ブレーキが作動する」と過信して事故に至ったのではないかと疑われるケースが増加しています。

「衝突被害軽減ブレーキが作動する」と過信して事故に至ったと疑われる事案(乗用車)		
平成 29 年	平成 30 年	平成 31 年／令和元年
72 件	101 件	(80 件)(速報値)

(※1) 自動車メーカー、ユーザー、関係省庁等から得られた不具合情報に基づき自動車局作成
(※2) 令和元年度は1～9月までの9か月間の速報値

- 衝突被害軽減ブレーキには機能の限界があり、故障していなくても、状況によっては作動しないことがあります(別紙)。その結果、衝突に至った場合でも、安全運転の責任は運転者本人にあります。

(※3) 衝突被害軽減ブレーキは、「カメラ方式」「ミリ波レーダー方式」「赤外線レーザー方式」などがあり、車種やシステムにより作動条件に違いがあります。自動車に備えられた「オーナーズマニュアル」をご確認ください。

- 衝突被害軽減ブレーキは車両のカメラやレーダーにより周囲の状況を監視し、①衝突のおそれがある場合には衝突警報により運転者にブレーキ操作を促し、②それでも運転者がブレーキを操作せず、衝突を回避できないと判断される場合に、緊急的にブレーキを作動させる装置です。このため、

- ✓ ①衝突警報が頻繁に鳴る → 日頃から衝突リスクがある運転をしている
- ✓ ②衝突被害軽減ブレーキが作動した → 衝突被害軽減ブレーキがなければ、衝突していた

と認識し、ご自身の運転を省みることが大切です。

(※4) 衝突被害軽減ブレーキが作動すると、乗員に大きな力(減速 G)がかかります。

【お問い合わせ先】

審査・リコール課 寺戸、村井(光)、村井(章)
代表:03-5253-8111 (内線:42352、42302)
直通:03-5253-8594、FAX:03-5253-1640

1. 衝突被害軽減ブレーキが作動しない状況の例

- ・ メーカーが定める作動速度を超える場合
- ・ 暗闇、逆光等のためカメラにより対象物を認知できない場合
- ・ 人や自転車の急な飛び出し、クルマの急な割り込み
- ・ 雨・雪・霧などの悪天候
- ・ 運転者がアクセルペダルを強く踏み込んだ場合



(※) 衝突被害軽減ブレーキは、「カメラ方式」「ミリ波レーダー方式」「赤外線レーザー方式」などがあり、車種やシステムにより作動条件に違いがあります。自動車に備えられた「オーナーズマニュアル」をご確認ください。

○ 国土交通省「衝突被害軽減ブレーキは万能ではありません！」【動画】

https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha08_hh_002954.html



○ 衝突被害軽減ブレーキ Q&A(JAF ホームページ)

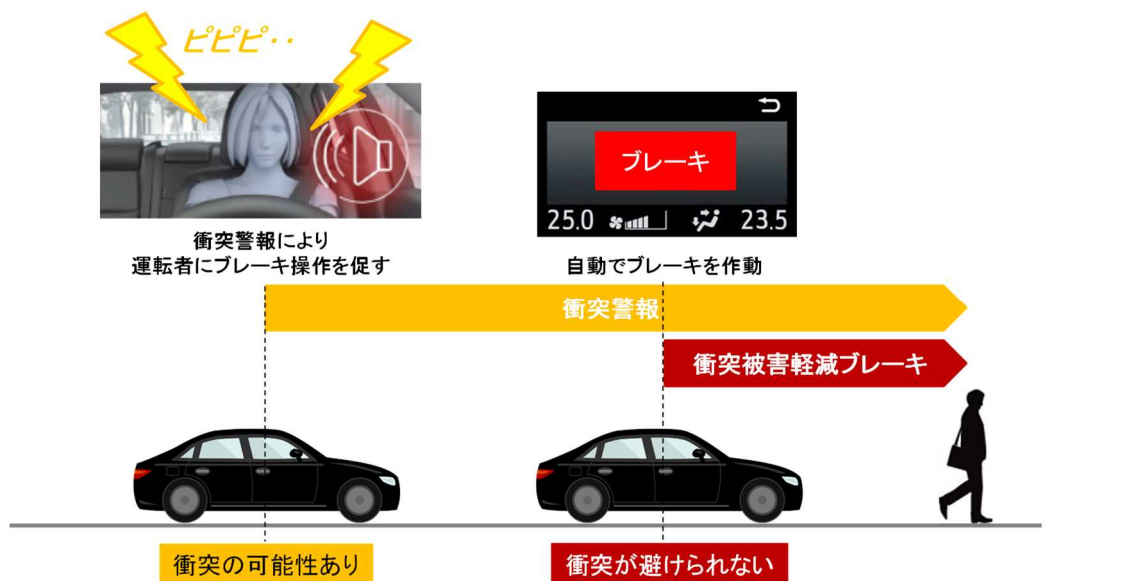
<https://jaf.or.jp/common/safety-drive/new-technology/asv/faq>

2. 衝突警報、衝突被害軽減ブレーキが作動したということは・・・

①衝突の可能性がある場合、衝突警報が鳴ります。②それでも運転者がブレーキを操作せず、衝突を回避できないと判断される場合、衝突被害軽減ブレーキが作動します。このため、

- ✓ ①衝突警報が頻繁に鳴る → 日頃から衝突リスクがある運転をしている
- ✓ ②衝突被害軽減ブレーキが作動した → 衝突被害軽減ブレーキがなければ、衝突していた

と認識し、ご自身の運転を省みるすることが大切です。



※衝突被害軽減ブレーキが作動すると、乗員に大きな力(減速 G)がかかります。

「運転支援システム」を過信・誤解しないでください！

～ 運転支援システムの機能の限界と過信の危険性を啓発するビデオを作成・公表しました ～

近年、「運転支援システム」を搭載した自動車が普及していますが、これらのシステムには機能の限界があり、故障していない場合でも、使用する環境や条件によっては作動しません。

国土交通省では、自動車ユーザーの皆様にご理解いただくための啓発ビデオを作成し、YouTube 国土交通省公式アカウントに公開しました。

1. 「運転支援システム」とは

ドライバーの適切な周辺監視の下、高速道路等において、速度や前走車との車間距離を自動制御する装置（全車速追従クルーズコントロール）、車線の中央付近を走行するよう自動制御する装置（車線維持支援装置）等です。適切に使用すれば、運転者の負担を軽減します。



2. 「運転支援システム」の機能の限界

運転支援システムには**機能の限界があり**、故障していない場合でも、使用する環境や条件によっては、作動しない（または使用中に突然機能が停止する）ことがあります（別紙参照）。

その結果、衝突に至った場合でも、安全運転の責任は運転者にあります。

3. 自動車ユーザーの皆様へ

- 運転支援システムは、システムが周辺監視や全ての運転操作を行う「自動運転」ではなく、あくまでも、アシスト機能です。
- 運転支援システムを**過信せず**、取扱説明書を読み、作動条件等を**正しく理解して**、使用してください。（ビデオにあるとおり、過信していると、突然機能が停止した場合等に、衝突を回避できません。）

＜啓発ビデオの公開ページへのリンク＞

国土交通省自動車局審査・リコール課 YouTube 公式アカウント

<https://youtu.be/cRJkvgl3eSA>



問い合わせ先：国土交通省自動車局審査・リコール課
寺戸、村井

代表：03-5253-8111（内線）42352

直通：03-5253-8597、FAX：03-5253-1640

1. 運転支援システムが作動しない状況の例（過信すると、事故が生じやすい例）

- ・ クルマの急な割り込み
- ・ 車線の白線が障害物や雪等で見えない場合
- ・ 雨・雪・霧などの悪天候



急な割り込み(全車速追従クルーズコントロール使用中)



白線を検知できない場合(車線維持支援装置使用中)

※ 運転支援システムは、車両に搭載されたカメラやレーダー等で周辺を監視することにより制御を行います。このため、カメラ等が適切に作動しない条件(悪天候、目標となる白線が隠れている、死角から急に割り込まれる等)では、システムが周辺の状況を正しく認識できず、制御を続けることが困難となり、突然制御が停止することや、不適切な制御を行うことがあります。

2. 運転支援システムの機能を誤解している例（大変危険です！道路交通法違反となります。）

- ・ 運転支援システム作動中における以下のような行為は、大変危険であり、道路交通法違反となります。



ナビ画面の注視



携帯電話の操作

3. 自動車ユーザーの皆様へ

- 自動車メーカーでは、運転支援システムを高速道・自動車専用道で使用することを推奨しています。一般道では、思わぬ事故につながる可能性がありますので使用しないでください。
- 運転支援システムには機能の限界があり、故障していなくても、条件によっては、作動しないことや、使用中に突然機能が停止することがあります。その結果、衝突に至った場合でも、**安全運転の責任は運転者**。
- 運転支援システムはあくまでもアシスト機能です。運転者は、運転支援システムを**過信せず**、取扱説明書を読み、作動条件等を把握して、適切に使用してください。



令和4年3月31日

自動車局技術・環境政策課

重量物を輸送するトレーラの基準緩和の期限が延長されます

～「基準緩和自動車の認定要領について（依命通達）」の一部改正について～

トラック運送事業における管理部門の負担軽減などを図るため、本年4月より、一定の要件を満たす長大又は超重量物を輸送するセミトレーラの基準緩和認定の期限を延長するとともに申請書面の簡素化を図ります。

1. 背景

トラック運送事業にあっては、ドライバー不足、現場の要員確保が深刻な問題となっており、事業者を取り巻く経営環境は非常に厳しくもあり、管理部門の負担※軽減を望む声も高まるなど、働き方改革の推進など官民あげて課題解決に向けた取り組みが必要となっています。

このため、基準緩和自動車の重大事故の発生状況を踏まえ、申請者の負担軽減等を図る観点から、「基準緩和自動車の認定要領について（依命通達）」の一部改正を行うほか、所要の改正を行います。

- ※ 長大又は超重量貨物を輸送するトレーラの運行に当たっては事前に車両の寸法や重量にかかる道路運送車両の保安基準の緩和認定が必要
- ※ 認定を受けた者は、認定に付された基準緩和の「期限」、「条件」、当該自動車の運行に必要な安全・環境上の「制限」を遵守する必要
- ※ 期限満了日以降も当該車両を維持して運行する場合は、緩和の「継続認定」を受ける必要

2. 改正概要

（1）提出書面の一部改正

各様式の集約化等、提出必要書面の見直しにより申請書面を簡素化。

（2）継続緩和における緩和の期限の一部改正

- ① 安全運行体制や法令遵守体制が徹底されていると認められる安全性優良事業所認定（Gマーク）を受けている事業所に使用の本拠の位置を有する自動車の継続緩和申請について、緩和の期限を現行の4年から無期限に延長。

※安全性優良事業所認定の返納や取り消しとなった場合には、遅滞なく新規緩和の申請が必要。

- ② その他の継続緩和について、重大事故が減少していることから、緩和の期限を現行の2年から4年に延長。

基準緩和の期限の改正

	現行	改正
要件を満たす自動車	新規:2年	新規:2年
	初回の継続:3年 2回目以降:4年	継続:無期限
その他の自動車	新規:2年	新規:2年
	継続:2年	継続:4年

<要件>

Gマーク認定事業所が継続緩和を申請する自動車で、前回の基準緩和認定日から継続緩和申請日までの間に重大事故や基準緩和自動車の行政処分等がない場合。

3. その他所要の改正

4. 施行日 令和4年4月1日

＜お問い合わせ先＞ 自動車局技術・環境政策課 宮下・江連
電話:03-5253-8111(内線 42214)
直通:03-5253-8590 FAX:03-5253-1639

「基準緩和と自動車の認定要領について(依命通達)」の一部改正について

～基準緩和の期限の見直し、申請提出書面等が一部簡素化されます～

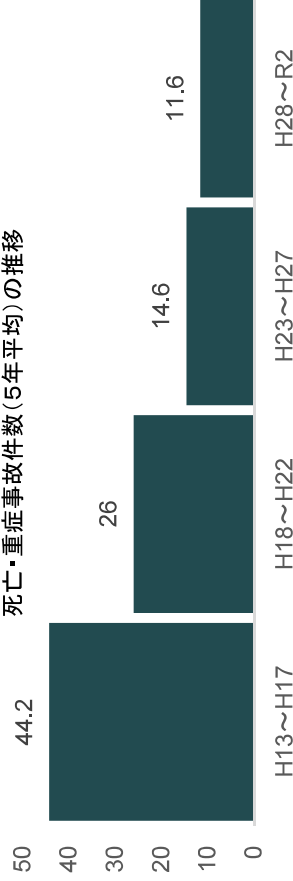
トラック運送事業にあっては、ドライバー不足、現場の要員確保が深刻な問題となっており、事業者を取り巻く経営環境は非常に厳しくもあり、管理部門の負担※軽減を望む声も高まるなど、働き方改革の推進等官民あげて課題解決に向けた取り組みが必要となっています。

このため、基準緩和と自動車の重大事故の発生状況を踏まえ、申請提出書面の簡素化、継続緩和の期限の延長等申請者の利便性向上のため、基準緩和と自動車の認定要領について(依命通達)の一部改正をします。

- ※ 長大又は超重量貨物を輸送するトレーラの運行に当たっては事前に車両の寸法や重量にかかる道路運送車両の保安基準の緩和認定が必要
- ※ 認定を受けた者は、認定に付された基準緩和の「期限」、「条件」、「条件」、当該自動車の運行に必要な安全・環境上の「制限」を遵守する必要
- ※ 期限満了日以降も当該車両を維持して運行する場合は、緩和の「継続認定」を受ける必要

基準緩和と自動車の事故実態を踏まえ、緩和の期限を延長

車両総重量20トン超のトラクタトレーラ連結車の死亡・重症事故件数(5年平均)の推移



● **安全性優良事業所認定(Gマーク)を受けた貨物運送事業所が申請する継続緩和について、期限を無期限化。**

※ 安全性優良事業所認定の返納や取り消しとなった場合、遅滞なく新規緩和の申請が必要。

● **その他の継続緩和も、期限を現行の2年から4年に延長。**

基準緩和の期限の改正

	現行	改正
要件を満足する自動車	新規: 2年 初回の継続: 3年 2回目以降: 4年	新規: 2年 継続: 無期限
その他の自動車	新規: 2年 継続: 2年	新規: 2年 継続: 4年

<要件>

Gマーク認定事業所が継続緩和を申請する自動車、前回の基準緩和認定日から継続緩和申請日までの間に重大事故や基準緩和と自動車の行政処分等がない場合。

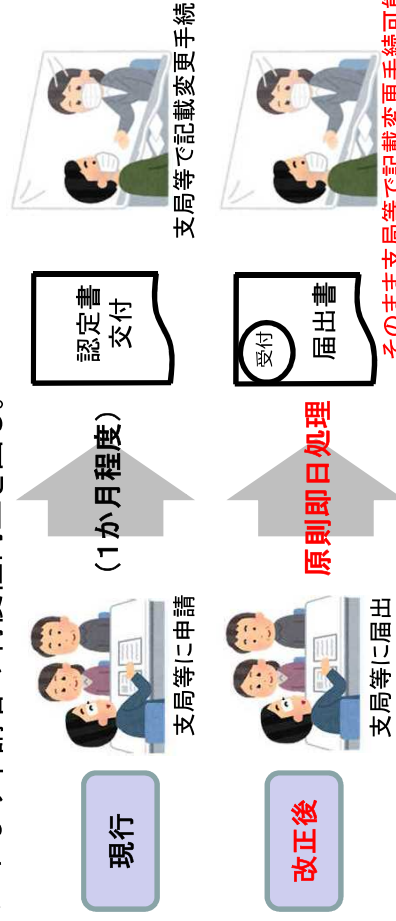
申請提出書面の一部簡素化、変更申請を届出制に変更

- 各種様式を見直し、集約化・簡素化
 - ・ 誓約書、宣誓書を申請書に集約
 - ・ 添付書面の削減



● 変更申請を届出制に変更し即日対応とする

これまで変更申請として扱っていた名称や使用の本拠の位置の変更等について、届出制とすることで審査期間の大幅な短縮により申請者の利便性向上を図る。



そのまま支局等で記載変更手続可能

基準緩和車両の担当者の皆様へ

継続緩和申請のお願い

- 継続緩和の申請は期限満了日の2ヶ月前までに申請をお願いします。
- 緩和認定書に付された条件及び制限事項の遵守をお願いします。
- 特殊車両通行許可や制限外積載許可について、許可を得ずに運行している状況が見受けられます。運行経路、物品の重量や大きさに注意し、道路管理者や警察署の許可を得てから運行をお願いします。
- 前回の緩和申請時に指摘した事項等が守れていない状況が見受けられます。担当者が変更になった場合は引継ぎにより同じ指摘事項が発生しないよう対応をお願いします。



国土交通省 北陸信越運輸局

1. 自動車を安全に使うために（国土交通省ホームページ）

クルマの異常を連ラクダ！

[メニューへジャンプ](#) [本文へジャンプ](#)

自動車のリコール・不具合情報



現在位置：[トップ](#) > 自動車を安全に使うためには

メニュー

[トップページ](#)

[自動車のリコール制度について](#)

[リコール情報検索](#)

[リコール届出情報一覧](#)

[自動車不具合情報ホットライン](#)

[不具合情報検索](#)

[事故・火災情報検索](#)

[よくあるお問い合わせ](#)

[公表資料](#)

[自動車を安全に使うためには](#)

[利用規約等](#)

[バナーダウンロード](#)

リンク



自動車を安全に使うためには

自動車事故のなかには、使用方法が適切でなかったために発生しているものがあります。適切な使用をすることで事故は未然に防げます。自動車を安全に楽しく乗るためにも、一人ひとりの認識が大切です。もう一度、取扱いについて確認してください。

正しい使い方

- [運転支援システムの特性や限界を知ってみよう！](#)
- [電気自動車のバッテリーを長持ちさせるには！？](#)
- [電動車等の特性を理解して運転しましょう～電動車は加減速時に注意が必要～](#)
- [正しく使おうブレーキホールド～正しい使用方法や注意点について～](#)
- [後付けISOFIX取付金具にご注意ください！](#)
- [発炎筒の誤使用に注意！～車両火災になることがあります～](#)
- [ドライブレコーダーは真実を語る目撃者です！](#)
- [「運転支援システム」を過信・誤解しないでください！](#)
- [「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」の作動をビデオで解説します](#)
- [衝突被害軽減ブレーキは万能ではありません！](#)
- [お子さまの安全を脅かす未認証チャイルドシートにご注意！](#)
- [自動車のパワーウィンドで首や指等を挟み込まないように注意しましょう！](#)
- [オートマ車での誤った操作によるエンストに注意！！](#)
- [車内のアームレスト等の可動部に指等を挟み込まないように注意しましょう](#)
- [自動車のドアに指を挟み込まないように注意しましょう！](#)
- [エアバッグの効果は、シートベルトを着用してこそ](#)
- [チャイルドシートの肩ベルトの調整を忘れずに！](#)
- [ヘッドランプで迷惑する人がいます](#)
- [カーナビでわき見事故をおこさないために](#)
- [エアブレーキ車ではブレーキのバタ踏みは危険です！](#)

とっさのときの対応

- [豪雨に備えて、車に脱出用ハンマーを備えましょう！](#)
- [台風の前に車両からの脱出手順の確認を！](#)
- [水深が床面を超えたら、もう危険！](#)
- [浸水・冠水被害を受けた車両のユーザーの方へ](#)
- [エンストが起きたら！](#)
- [オートマ車での誤った操作によるエンストに注意！！（再掲）](#)
- [水中に転落したときの脱出方法](#)
- [いざというときのために、緊急脱出用ハンマーを備え付けましょう！](#)

冬期の注意事項

- [雪道での立ち往生に注意！-大型車の冬用タイヤとチェーンについて-](#)
- [冬用タイヤの溝深さに注意！](#)
- [車輪脱落・火災防止のためにしっかり点検・整備しましょう（自動車局 整備課のページです）](#)
- [トレーラのブレーキ引き摺りによる火災にご注意！（再掲）](#)
- [積雪時の事故を防止するために！！（再掲）](#)
- [タイヤ交換に注意！4WDで車両火災が発生（再掲）](#)

日頃のメンテナンス

- [トレーラのブレーキ引き摺りによる火災にご注意！](#)
- [エンジンオイルのメンテナンス不良による火災に注意！](#)
- [ブレーキ・ペダルの戻り不良による火災事故にご注意を！（中・大型のトラック・バス）](#)
- [トレーラ（中期ブレーキ規制以降）のブレーキ利き不良にご注意ください。](#)
- [自動車には日常点検や定期点検が義務付けられています](#)
- [破裂事故を防止するために、バッテリーの液量に注意！](#)
- [バッテリー交換・後付け電装品取付にご注意！](#)
- [エンジンルーム内の可燃物置き忘れに注意！](#)
- [サスペンションジョイント部の点検整備を行いましょう！](#)

装置や部品の取り付けに注意

- [車輪脱落・火災防止のためにしっかり点検・整備しましょう（自動車局 整備課のページです）](#)
- [バッテリー交換・後付け電装品取付にご注意！（再掲）](#)
- [後付け電装品の火災にご注意！](#)
- [適切にフロアマットをしっかりと固定して使用してください](#)
- [チャイルドシートの肩ベルトの調整を忘れずに！（再掲）](#)
- [タイヤ交換に注意！4WDで車両火災が発生](#)
- [積雪時の事故を防止するために！！](#)
- [カーナビでわき見事故をおこさないために（再掲）](#)

基準に適合しているものを使いましょう

- [「電動アシスト自転車」と称し販売された製品でも、道路交通法の基準に適合しない場合は道路の通行をやめましょう！（消費者庁のページです）](#)

審査・リコール課の、[Youtube](#)公式アカウントです。



国土交通省物流・自動車局 審査・リ

YouTube 8K

当サイトの更新情報やリコール届出情報、自動車を安全に使うための注意点をまとめた映像等を発信しています。

Copyright © 2001-2023 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism All rights reserved.

※国土交通省ホームページ (<https://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/carsafety.html>)



2. 自動車安全情報（北陸信越運輸局ホームページ）



国土交通省 北陸信越運輸局

検索

文字サイズ **標準** 拡大

[トップページへ](#) [サイトマップ](#)

運輸局について	公表データ	各種手続き	お問い合わせ
災害・防災情報	行政処分情報	入札契約情報	職員採用情報

[北陸信越運輸局](#) > 自動車安全情報

自動車安全情報

輸送の安全を目指して！

[自動車運送事業者に係る事故・事件の速報について](#)

[自動車事故報告について](#)

[整備管理者について](#)

[運行管理者、整備管理者の届出書の様式](#)

[自動車のリコール・不具合情報](#)

PDFファイルをご覧いただくには Adobe Reader(無償)が必要です。ダウンロードした後インストールしてください。

 Get Adobe Acrobat Reader

[Adobe Readerダウンロードページへのリンク](#)

自動車安全情報

印刷用ページ

事故統計関係

[輸送の安全を目指して（事業用自動車の重大事故発生状況、重大事故事例、自動車運送事業の安全対策）](#)

[自動車運送事業の安全対策（国土交通省「自動車総合安全情報」のページへ）](#)

報告・届出関係

[自動車運送事業者に係る事故・事件の速報について](#)

[自動車事故報告について](#)

[運行管理者になるには](#)

[整備管理者について](#)

[運行管理者、整備管理者の届出書の様式](#)

[遠隔点呼実施要領（本省ページへのリンク・ページ下部に記載があります）](#)

安全教育・事故防止マニュアル関係

[乗務中の携帯電話・スマートフォンの使用禁止の徹底について（PDFファイル：85KB）](#)

[飲酒・酒気帯び運転の防止に関するアンケート調査の実施結果について（PDFファイル：973KB）](#)

[運転者に対する指導監督の概要（本省のページへ）](#)

[【運転者の皆様へ】パーキングブレーキと輪止めを確実に！（PDFファイル：159KB）](#)

自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施マニュアル（2018年6月1日改正）

[【トラック】概要編（PDFファイル：7.5MB）](#)

[【トラック】本編（PDFファイル：855KB）](#)

[【バス】概要編（PDFファイル：654KB）](#)

[【バス】本編（PDFファイル：5.8MB）](#)

[【タクシー】概要編（PDFファイル：642KB）](#)

[【タクシー】本編（PDFファイル：5.7MB）](#)

[ドライブレコーダーの映像を活用した指導・監督マニュアル（PDFファイル：3.1MB）](#)

[自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン～脳健診の必要性和活用（PDFファイル：2.4MB）](#)

その他

[自動車のリコール・不具合情報](#)

[ASV\(先進技術自動車\)](#)

[自動車燃費一覧](#)

[低排出ガス認定車に関する公表](#)

[自動車の燃費性能に関する公表](#)

[メールマガジン「事業用自動車安全通信」](#)

[ページの先頭へ戻る](#)

国土交通省北陸信越運輸局SNS運用方針 | [プライバシーポリシー](#) | [リンク・著作権・免責事項](#)

北陸信越運輸局
住所：〒950-8537
新潟県新潟市中央区美咲町1丁目2番1号 新潟美咲合同庁舎2号館
国土交通省(法人番号2000012100001)

Copyright© Hokuriku-Shin'etsu District Transport Bureau

○詳しくは、北陸信越運輸局のホームページへ
<http://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/hrt54/carinfo/index.html>



3. メールマガジン「事業用自動車安全通信」について

メールマガジン「事業用自動車安全通信」

メールマガジン「事業用自動車安全通信」は、各運送事業者における事故防止の取り組みに活用していただくことを目的として、毎週金曜日に配信しています。配信登録をお願いします。

事業用自動車安全通信

検索

国土交通省ホームページからの登録方法

①国土交通省ホームページ（最下部）から、「メールマガジン配信サービス」をクリック



メールマガジン「事業用自動車安全通信」(自動車局安全政策課)

事業用自動車に関する事故情報等のうち重大なものについて情報提供することにより、各運送事業者における事故防止の取り組みに活用していただくことを目的として配信しています。また、自動車局からのお知らせなども送信されます。(不定期)

(お勤め)一般個人の方々★、一般企業の方々★★、関連事業者・団体★★★★

②「メールマガジン配信サービス」「メールマガジン「事業用自動車安全通信」」をクリック！

③「配信登録画面」が表示されますので、配信登録をお願いします。

携帯、スマートフォンからの登録はこちら



■ディーゼルトラックのドライバーの皆さんへ

別紙

DPF（黒煙除去フィルタ）など 後処理装置付き車の正しい使用のお願い

— クリーンな大気環境のためにお願いします —

はじめに

最近のディーゼルトラックは、排出ガス規制に対応するためDPF※1や尿素SCRなどの排出ガス後処理装置を多く採用しています。これらの装置は適正に使用しないと、エンジン停止などの原因となります。下記の点について正しいご理解をお願いします。

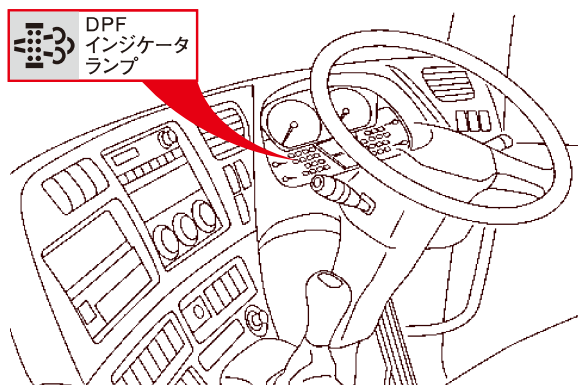
※1：DPFの各社の呼称：いすゞ；DPD、日野；DPR、三菱ふそう；DPF、UD；UDPC

適切な使用に関するお願い

DPFや尿素SCRなどの後処理装置は、正しい使用方法をご理解いただき、各社が規定する適切なメンテナンスを行っていただくことが重要です。

各社で装置の名称、表示の色・方法、取扱い方法などが異なりますので、
詳細については、**必ずご使用のお車の取扱説明書をご確認ください。**

DPFについて



■DPFの取扱いについて

PM（すす）が溜まると、自動的にPMを燃焼させることでフィルタの性能を保持します。（この時インジケータランプが点灯してドライバーに知らせる車両もあります。）

走行条件によって自動再生では再生が完了しない場合があります。その場合には、インジケータランプが点滅して、手動での再生をドライバーに促します。フィルタの再生を行ってください。

◇運行中の手動再生作業を避けるには、運行終了時に車庫に戻った際に定期的にインジケータで堆積状態を確認し、場合により手動再生を行うこともひとつの方法です。



インジケータランプが点滅したら

DPFの手動再生が必要です

ランプ点滅時、一定時間内に手動再生を行えば良い場合や、速やかに手動再生を行わなければならない場合がありますので、**必ずご使用のお車の取扱説明書をご確認ください。**



インジケータランプが点灯したら

ただちに整備工場に連絡してください

インジケータランプが表示されたまま使用すると、大幅な出力低下やエンジン自動停止が起こります。

■DPFに関するQ&A

Q. 手動再生はどのくらいの頻度で行う必要があるのですか？時間はどのくらいかかるのですか？

A. 手動再生の頻度や再生に要する時間は、ご使用のお車の年式や車種、使用条件、整備状態などにより異なります。特に頻度は、同じ車両であっても使用の仕方により変わるものですので、一律に提示することは出来ません。ご使用のお車で不明な点やご心配な点等ありましたら、お車の取扱説明書をご確認いただくか、もしくは購入された販売会社にご相談ください。

■DPFにはエンジンオイルの燃えカス（アッシュ：灰分）が堆積しますので、**定期的な点検・清掃が必要です。**

■エンジンオイルの補充または交換には、**必ず「メーカー指定のオイル」を使用してください。**

DPF付車のエンジンオイルには、**低アッシュ（灰分）「DH2（VDS-4）規格」オイルが指定または推奨されています。「DH2（VDS-4）」以外のエンジンオイルを使用すると、DPFへのアッシュの堆積が早まり、目詰まりが起きやすくなります。**

国土交通省

いすゞ自動車株式会社、日野自動車株式会社、三菱ふそうトラック・バス株式会社、UDトラック株式会社
公益社団法人 全日本トラック協会

尿素SCR(選択還元触媒)について

尿素SCRには、メーカー指定の尿素水を使用してください。

メーカー指定の尿素水を補給しなかったり、適正でない尿素水を使用した場合には、ウォーニングランプの点灯や尿素添加装置の故障、最悪の場合には車両走行不能に陥ります。

■尿素SCR触媒の取扱いについて

●メーカー指定の尿素水は、NO_x(窒素酸化物)低減のための触媒添加剤です。尿素水タンクが空の状態では走行できません。排出ガスが悪化するだけでなく、エンジンの再始動が出来なくなります。残量が少なくなったり、残量ウォーニングランプが点灯した場合は早めに補給してください。

●尿素水タンクにメーカー指定の尿素水以外の尿素水等を補給した場合、NO_x浄化率の低下やフィルタの詰まり、低温時における凍結によるウォーニングランプの点灯など不具合が発生する可能性があります。メーカー指定の尿素水をご使用ください。

■尿素水に関するウォーニングランプ



■残量ウォーニング

尿素水残量が少なくなると点灯します。早目に補給してください。



■品質識別ウォーニング

指定の尿素水以外の液体を補給したとき点灯します。取扱説明書をご確認ください。



■添加システムウォーニング

尿素水添加システムに異常が発生すると点灯します。ただちに整備工場に連絡してください。

低硫黄軽油の使用について

排出ガス後処理装置付き車には、必ず低硫黄軽油を使用してください。

●2007年以降、自動車排出ガス規制の強化に伴い「自動車燃料品質の規制値」も強化され、軽油に含まれる硫黄分が10ppm以下の**低硫黄軽油**となりました。DPFや尿素SCRなどの排出ガス後処理装置の性能を維持するためには、必ず低硫黄軽油を使用してください。**それ以外の燃料を使用すると、排出ガス後処理装置の故障やエンジン停止などの原因になります。**

お問い合わせ先

ご不明な点等につきましては、各社最寄りの販売会社または下記へお問い合わせください。

いすゞ自動車(株) お客様相談センター

☎ 0120-119-113

日野自動車(株) お客様相談窓口

☎ 0120-106-558

三菱ふそうトラック・バス(株) お客様相談センター

☎ 0120-324-230

UDトラックス(株) お客様相談室

☎ 0120-67-2301

令和5年12月26日
物流・自動車局
自動車整備課

車に関わる全ての皆様へお願いです

国土交通省から車に関わる全ての皆様へお願いです。

周りの、そして自分の人生を一変させてしまう前に、もう一度、ご自身の車のタイヤ点検をしてみませんか？

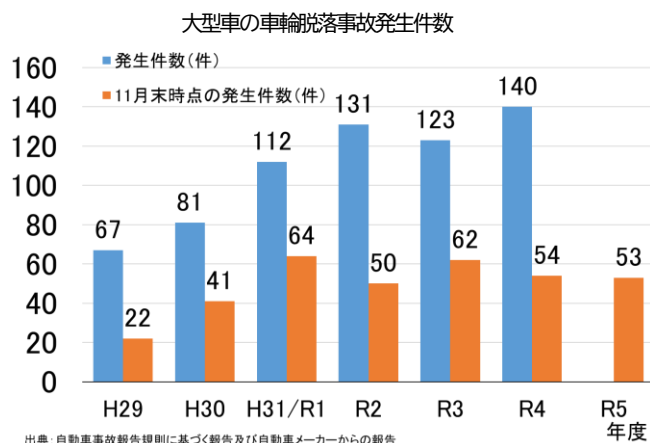
近年、大型車のタイヤ脱落事故は増加傾向にあり、これまで国土交通省においてはタイヤ脱落事故防止に関する取組みを進めてまいりました。しかし、令和5年度の事故件数は11月末時点ではほぼ昨年度と同じ件数となっており、冬季を迎え、大型車に限らず自家用車のタイヤ脱落による重大事故も発生しています。

そのような状況を踏まえ、国土交通省では、国民の皆様へタイヤ脱落事故の危険性を認識していただくため、再度啓発いたします。

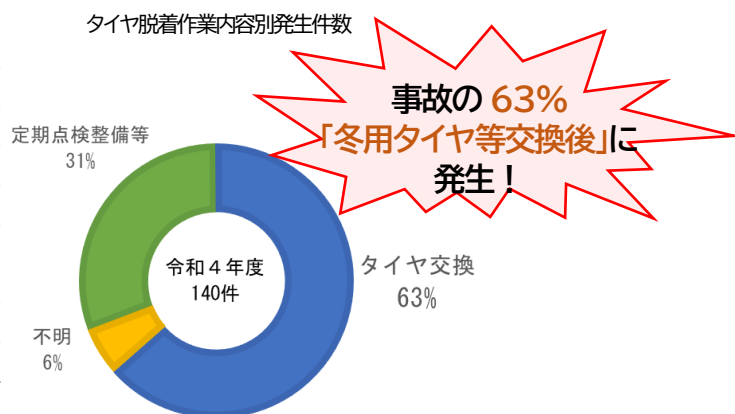
事故後に後悔しないためにも、適切な脱着作業や増し締めを実施してください。

タイヤ脱着後や運転前にもう一度、タイヤの確認作業をしてみませんか？

【大型車のタイヤ脱落事故の状況】



※令和5年度については速報値



出典：令和4年度「大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査・分析検討会資料」

重大事故は、あなたの“タイヤ脱着作業後・運転前のチェック”で防げる可能性があります！

【添付資料】

タイヤ脱落事故防止啓発チラシ

【大型車タイヤ脱着作業のポイント】

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha/tenkenseibi/tenken/t2/t2-1/#4point>



＜問い合わせ先＞

物流・自動車局 自動車整備課 杉本、森山、坂本、本田

代表：03-5253-8111（内線：42412, 42413） 直通：03-5253-8599

なんでやらなかったんだ！

「まさか私が加害者に・・・」

「あのときしっかり見ていれば・・・」

事故後に後悔しても過去には戻れません。

国土交通省から車に関わる全ての皆様へお願いです。

タイヤ脱落事故は非常に危険です。周りの、そして自分の人生を一変させてしまう
その前に、皆様の車のタイヤ、もう一度みてみませんか？

車のナンバープレートは見やすく表示!

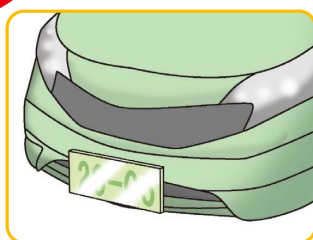
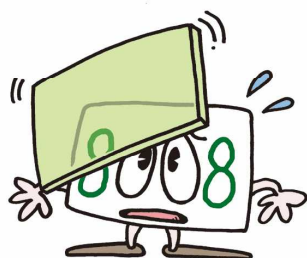
ナンバープレートの表示義務が 明確化されます



平成**28年4月1日以降**、ナンバープレートをかバー等で被覆すること、シール等を貼り付けること、回転させて表示すること、折り返すこと等が明確に禁止されます。

平成**28年4月1日**から
禁止

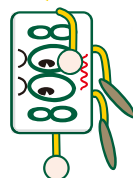
カバー



ナンバープレートカバーは
装着禁止!!
無色透明でもダメ!!

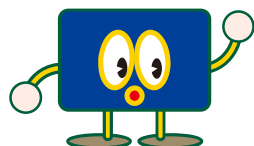
回転

回転させて
取り付けては
いけません。



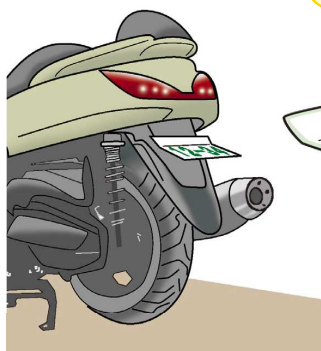
被覆

ナンバープレートの
すべての文字が判読でき
なければダメ!!



折り返し

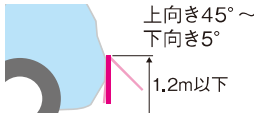
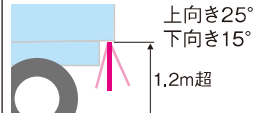
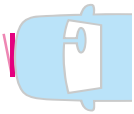
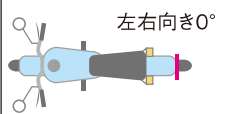
折り返しては
いけません。



国土交通省 / 警察庁

車のナンバープレートの表示に係る新基準

これまで「番号を見やすいように表示しなければならない」とだけ定められていたナンバープレートですが、新基準により位置や角度が数値で明確に規定されました。知らなかったではすまされません！

項 目		前面のナンバープレート	後面のナンバープレート		
			ナンバープレートの 上端が1.2m以下の場合	ナンバープレートの 上端が1.2m超の場合	バイクのナンバープレート
位 置		番号（ナンバープレートのすべての文字をいう。以下、同じ。）の識別に支障が生じないように、見やすい位置			
角 度	上下向き※1				
	左右向き※1				
	回 転	水 平			
被覆・汚れ・ 物品の取付け		禁止（封印、検査標章・保険標章等、下記のフレーム・ボルトカバーを除く。）			
フ レ ーム※1		●幅※2が上部10mm以下、左右18.5mm以下、下部13.5mm以下 ●厚さ※3が上部6mm以下（上部の幅が7mm以下の場合は10mm以下）、その他30mm以下 ●脱落するおそれのないもの 			禁 止
ボルトカバー※1		●直径が28mm以下であって番号に被覆しないもの ●厚さが※3が9mm以下 ●脱落するおそれのないもの			
そ の 他		●確実に取り付けられていること ●折り返されていないこと、表裏・上下が逆さでないこと等、番号の識別に支障が生じないこと			

※1 角度（上下向き・左右向き）、フレーム、ボルトカバーの基準は、平成33年4月1日以降に初めて登録・検査・使用の届出がある自動車について適用する。（平成33年3月31日までに登録・検査・使用の届出がある自動車については、自動車の運行中番号が判読できるような見やすい角度によること、番号が被覆せず、脱落するおそれなく、自動車の運行中番号が判読できるフレーム又はボルトカバーを取り付けることができる。）

※2 ナンバープレートに取り付けたときの当該ナンバープレートの外縁からフレームの内縁までの長さ

※3 ナンバープレートに取り付けたフレーム・ボルトカバーの当該ナンバープレートの表面から突出している部分の厚さ

ナンバープレートの表示に係る主な新基準の適用について

法・省令・
告示施行
H28.4.1

猶予期間

平成33年3月31日までに
初めて登録・検査・使用の
届出がある自動車に適用

新基準の
全面適用
H33.4.1

平成33年4月1日以降に初
めて登録・検査・使用の届
出がある自動車に適用

【現行】道路運送車両法の規定

（自動車登録番号標等の表示の義務）
第十九条 自動車は、国土交通省令で定めるところにより、…自動車登録番号標及びこれに記載された自動車登録番号を見やすいように表示しなければ、運行の用に供してはならない。

【現行】省令の規定

自動車の運行中番号が判読できるように、見やすい位置に取り付け

【改正】道路運送車両法の規定

（自動車登録番号標の表示の義務）
第十九条 自動車は、…自動車登録番号標を国土交通省令で定める位置に、かつ、被覆しないこと
その他当該自動車登録番号標に記載された自動車登録番号の識別に支障が生じないものとして国土交通省令で定める方法により表示しなければ、運行の用に供してはならない。

被覆 禁止

【改正】省令・告示の規定

位置 自動車の運行中番号の識別に支障が生じないように、見やすい位置に表示

角度（上下・左右） 自動車の運行中番号が判読できる見やすい角度

一定の角度
例：上10°～下10°（四輪前面）
左5°～0°（四輪後面）
上40°～下15°（二輪後面）

角度（回転） 禁止

フレーム 番号が被覆せず、自動車の運行中番号の判読ができるもの

一定の幅、厚さ以下のもの
例：左右幅18.5mm以下、厚さ30mm以下

重要なお知らせ!!

タカタ製エアバッグリコールが
未実施のお客様へ

令和6年5月より
車検が通らない対象車の適用が拡大されます!

メーカー(五十音順)	既に適用済みの車種			令和6年5月より 適用される車種
	平成30年5月～	令和2年5月～	令和4年5月～	
アウディ		A3, A4 など10車種		2車種
いすゞ	コモ	1車種		
シトロエン		C3, DS3 など5車種	5車種	5車種
ジャガー・ランドローバー			ディスカバリースポーツ	4車種
SUBARU	インプレッサ、レガシィ		インプレッサ	
ゼネラルモーターズ				ソニック
ダイハツ	ミラ、ハイゼット など4車種	1車種		
トヨタ・レクサス	ヴォクシー、SC430 など25車種	17車種	23車種	1車種
日産	エクストレール、フーガ など14車種	14車種	2車種	1車種
ビー・エム・ダブリュー	E46, 3シリーズ など11車種	2車種	50車種	60車種
フォルクスワーゲン		Up!, Polo など17車種	13車種	5車種
ホンダ	フィット、アコード など31車種	17車種	27車種	
マツダ	RX-8、アテンザ など5車種	2車種	4車種	1車種
三菱	ランサー、アイ など4車種	10車種	6車種	3車種
メルセデス・ベンツ		V350, ビアノ	1車種	



国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



軽自動車検査協会

Light Motor Vehicle Inspection Organization



ISUZU



JAGUAR



SUBARU



DAIHATSU

TOYOTA

LEXUS

NISSAN

BMW



HONDA



MAZDA



MITSUBISHI MOTORS



そのままお乗りいただくと大変危険です。 一刻も早い改修をお願いします。



—交通事故でエアバッグが異常破裂した事例—

写真:エアバッグが異常破裂し内部の金属
部品が飛び散りバッグの中央部が
大きく裂けている状態



1. まず下記の検索システムにて措置対象かどうかご確認ください。



検索システム パソコン用URL

リコール情報検索アプリ

検索

<https://www.jaspa.or.jp/user/mycar/application/recallsearch.html>

スマホ・タブレット用アプリ

「リコール情報検索」アプリの紹介



国産四輪車（乗用車・大型車）と国産二輪車について、車検証のQRコードを読み取ってリ
コールの対象になっていないか確認できるツールです。
※QRコードは（株）デンソーウェーブの登録商標です。



※検索システムは、海外メーカー車両には対応しておりませんので予めご了承ください。

**リコール作業は車検とは別にお受けいただけます
早急にご用命ください**

2. 未改修車であった場合には、リコール改修を実施してください。ご不明な点等ございましたら
下記までお問い合わせください。

●各自動車メーカーお問い合わせ先とウェブサイトURL

自動車メーカー（五十音順）	お問い合わせ先	ウェブサイトURL
いすゞ自動車株式会社	0120-119-113	https://www.isuzu.co.jp/recall/input
ジャガー・ ランドローバー・ ジャパン株式会社	【ジャガー】 0120-92-2772 【ランドローバー】 0120-92-2992	https://www.jaguar.co.jp/ownership/recall.html https://www.landrover.co.jp/ownership/recall-information.html
Stellantisジャパン株式会社【シトロエン】	0120-554-106	https://www.citroen.jp/services/recall/recall-campaign.html
株式会社SUBARU	0120-052-215	https://recall.subaru.co.jp/lqsb/
ゼネラルモーターズ・ジャパン株式会社	0120-711-276	https://www.gm-japan.co.jp/recalls/info
ダイハツ工業株式会社	0800-500-0182	https://www.daihatsu.co.jp/info/recall/search/recall_search.php
トヨタ自動車 株式会社	【トヨタ】 0800-700-7700 【LEXUS】 0800-500-5577	https://www.toyota.co.jp/recall-search/dc/search https://lexus.jp/recall/
日産自動車株式会社	0120-941-232	https://www.nissan.co.jp/RECALL/
ビー・エム・ダブリュー株式会社	0120-954-018	https://bmw-japan.jp/after-service/recall_search.html
フォルクスワーゲン グループジャパン 株式会社	【フォルクスワーゲン】 0120-509-300 【アウディ】 0120-598-119	https://www.volkswagen.co.jp/ja/afterservice/about-your-car/customer-information/recall.html https://www.audi.co.jp/jp/web/ja/accessory_service/info_top/recall.html
本田技研工業株式会社	0120-112-010	https://recallsearch4.honda.co.jp/sqs/r001/R00101.do?fn=link.disp
マツダ株式会社	0120-386-073	https://www2.mazda.co.jp/service/recall/
三菱自動車工業株式会社	0120-324-860	https://recall.mitsubishi-motors.co.jp/Recall/jspforward.do?page=/searchrecallstatus.jsp&prefix=
メルセデス・ベンツ日本合同会社	0120-086-880	http://www.mercedes-benz.jp/my-service/recall/search/index.html



車の異常を連ラクダ！

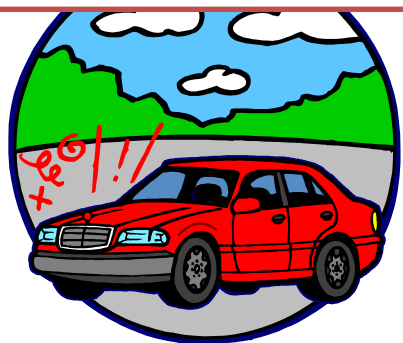


自動車不具合情報

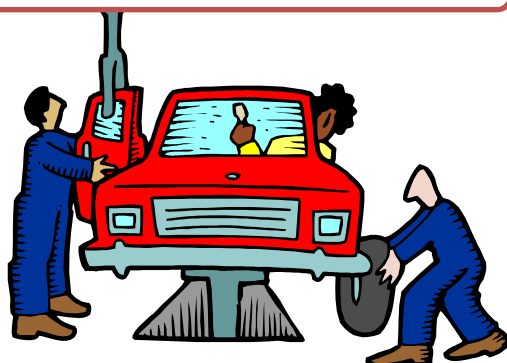
ホットライン

クルマの異常を点検・修理した結果は、「自動車不具合情報ホットライン」にお知らせください。いただいた情報は、メーカーがきちんとリコールをしたり、リコール隠しを防ぐために活用されます。

車に異常が発生！！



販売店・整備工場で修理



故障の内容にリコールの疑いを感じたら・・・



不具合情報はこちらに



クルマの不具合情報をお寄せ下さい

自動車不具合情報

ホットライン

皆さまの声は、メーカーがきちんとリコールしたり、メーカーのリコール隠しを防ぐために活用します。

フリーダイヤル **0120-744-960** (年中無休・24時間)

(オペレータ受付時間 平日9:30～12:00 13:00～17:30)

※商品性や金銭に係るメーカー・販売店とのトラブルの解決、故障の修理の受付など、個人的な相談をする窓口ではありません。

2023年1月4日より

車検証が電子化されます



電子車検証でここが変わる！



A6サイズで
コンパクト



車検証情報は
アプリで確認



記録等事務代行サービスで
一部手続きが出頭不要



国土交通省

電子車検証特設サイト



<https://www.denshishakensho-portal.mlit.go.jp/>

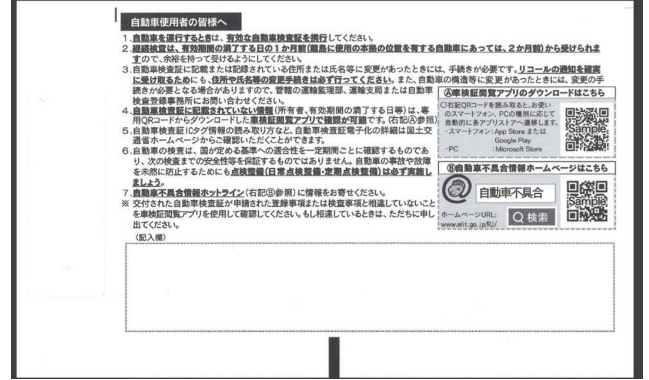


電子車検証とは？

2023年1月4日より自動車検査証を電子化し、必要最小限の記載事項を除き自動車検査証情報はICタグに記録します。ICタグの情報は汎用のICカードリーダーが接続されたPCや読み取り機能付きスマートフォンで参照可能です。



表



裏

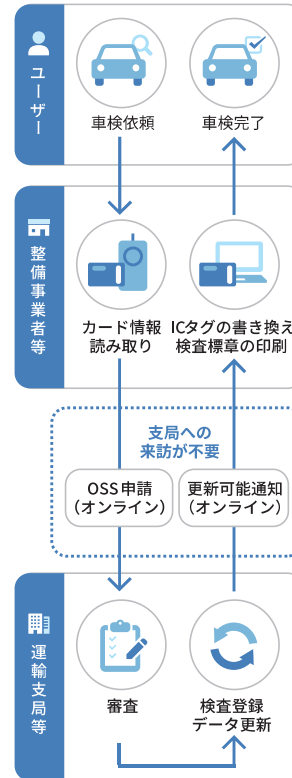
車検証閲覧アプリ



電子車検証の券面には、有効期間や使用者住所、所有者情報が記載されないため、ユーザーや関係事業者は、車検証閲覧アプリを活用して当該情報を確認することができます。

アプリのインストール方法は
準備でき次第特設サイトでご案内します

事業者の皆様へ 記録等事務代行サービス



電子車検証に搭載されているICタグの記録情報の書き換えのみの継続検査や変更記録手続きの場合、運輸支局等から委託を受けた記録等事務代行者は運輸支局等への出頭は不要となります。運輸支局長等から委託を受けた記録等事務代行者による電子車検証の記録事項の書き換え及び検査標章その他帳票の印刷を可能とする記録等事務代行サービスを新たに構築します。



自動車ユーザーの皆様へ

令和5年7月より、車検ステッカーの 貼り付け位置が変更となります。

国土交通省においては、無車検運行の防止対策として、車検ステッカーの表示位置を、従来の「前方から見やすい位置」から「**前方かつ運転者席から見やすい位置**」に変更しました。自動車ユーザーの皆様におかれましては、令和5年7月以降、以下の位置に貼り付けていただけますようお願いいたします。

新しい貼り付け位置

(前方かつ運転者席から見やすい位置)
運転者席側上部で、車両中心から可能な限り遠い位置

※例外：ただし、上記位置で運転者の視野を妨げる場合は、運転者の視野を妨げない前方かつ運転者席から見やすい位置。



車検ステッカーイメージ

車外前方
から見た
イメージ



車室内
から見た
イメージ

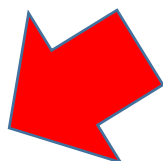
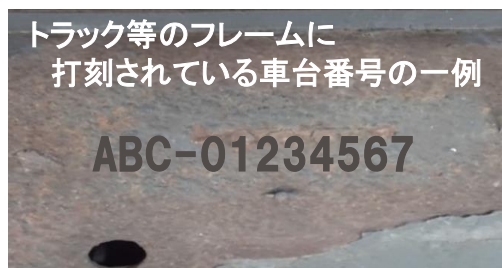


11. 「車台番号」、「原動機の型式」の腐食防止対策をお願いします！

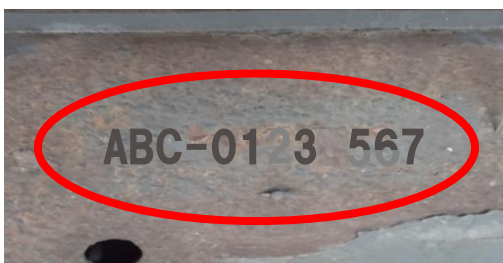
国土交通省からのお願い

「車台番号」「原動機の型式」 の腐食防止対策をお願いします！

- ◆ 冬期間に道路に散布される凍結防止剤や潮風などの影響により、フレーム、エンジン等に刻印されている「車台番号」や「原動機の型式」が腐食し、不鮮明になり確認できなくなる事案が発生しております。
- ◆ 「車台番号」及び「原動機の型式」は、個々の自動車を特定するために非常に重要なものです。これらが腐食等により確認できなくなると、自動車の特定ができないため、最悪の場合、車検などの手続きが行えなくなることがあります。
- ◆ 「車台番号」及び「原動機の型式」が腐食等により確認できなくなった場合は、国の職権による再打刻を実施しなければなりません。その際は、自動車メーカーの製作証明書を取り寄せていただくことがあるなど、手続きに時間や手間がかかります。
- ◆ 日頃の整備管理において、「車台番号」及び「原動機の型式」に関しても防錆対策をお願いします。



防錆対策等をしないと・・・



車台番号等が不鮮明
になる場合が・・・

車台番号等が不鮮明な場合、職権による再打刻申請については、登録番号を所轄する運輸支局・自動車検査登録事務所にご相談下さい。

車枠・車体腐食の事故を防止 するため点検・整備を実施しましょう！

車枠・車体の腐食について

北陸信越地域では降雪時期に凍結防止剤が使用されるため、自動車の下回りの主要骨格部分を含む自動車部品(特に自動車の車枠・車体)が腐食することがあります。

自動車の車枠・車体が腐食したことにより過去に下のような事故が発生しており、事故防止のためには確実な点検整備を実施することが重要です。

このような事故が起きています。



事業用バスの車体腐食事故

平成27年11月12日、貸切バスが走行中に操縦不能となり、進行方向右側の中央分離帯に衝突。7名負傷。



この事故は、凍結防止剤によるフレームの腐食のためロワーアームがフレームから脱落し、ハンドル操作が不能となったことが原因と考えられる。打音点検（下記参照）等、適切な点検整備の実施による確認が必要。



主要骨格部位の腐食による穴あき等は、堅ろうではないとして保安基準不適合

車枠・車体腐食の事故を防止するには

- 自動車点検基準(国土交通省令)に「車枠及び車体」の「緩み及び損傷」を3月ごとに点検することが定められています。自動車の下回りの主要骨格部分を含む自動車部品を点検ハンマ等による打音点検等によるほか、自動車メーカーが提供している情報を参考に、腐食の有無等について点検を行うようにして下さい。
- 点検の結果、腐食が疑われる場合には、整備の必要性について整備工場等に相談し必要な防錆措置又は補修などの対処を行うようにして下さい。

1 3. 幼児用バスにもシートベルトの装備が進みます！

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

令和 6 年 3 月 1 9 日

物流・自動車局車両基準・国際課

幼児用バスにもシートベルトの装備が進みます！

～幼児に適したシートベルトのガイドラインをとりまとめました～

幼児用バスのシートベルトについては、交通事故件数が比較的少ないことや、幼児のシートベルトの脱着に時間がかかることなどから、その開発・実用化が進んでいない状況です。このため、国土交通省では有識者会議の議論を踏まえ、幼児用座席に適したシートベルトの要件をまとめたガイドラインを策定しました。これにより各自動車メーカー等による幼児用のシートベルトの開発・実用化が進められ、安全性がさらに向上することが期待されます。

1. 概要

- (1) 幼児用バスについては、2013 年（平成 25 年）3 月に「幼児専用車の車両安全性向上のためのガイドライン」をとりまとめ、座席後面への緩衝材の追加及び座席高さの変更が促進されてきました。この 2013 年のガイドラインにおいて、シートベルトについては、「幼児用座席に適した座席ベルトを開発し、適切な幼児用座席ベルトの装備を望む使用者が、新車購入時に選択できるようになることを目指す」とこととされていました。
- (2) 昨日開催されました車両安全対策検討会（座長：稲垣敏之 筑波大学学長特別補佐・特命教授）において、これまで議論されてきた「幼児専用車の幼児用座席に適した座席ベルトに関するガイドライン」がまとめられました。
- (3) 今後、国土交通省では同ガイドラインに基づき、自動車メーカー及び自動車部品メーカーに、幼児専用車の幼児用座席に適したシートベルトをできるだけ速やかに（2026 年度（令和 8 年度）中を目途に）市場投入するよう要請することとしています。
- (4) これらを通じて、今後、幼児用バスにもシートベルトの装備が進み、更なる安全性向上が期待されます。

2. ガイドライン

（主な要件）※別紙 1 参照

- ・扱いやすい 2 点式の巻取り装置付
- ・一般的なシートベルトより小さいサイズと操作力
- ・取付部の強度は一般的なシートベルトと同様
- ・シートバックの対策も合わせて運用

（詳細）

別紙 2：幼児用専用車の幼児用座席に適した座席ベルトに関するガイドライン（本文）



<幼児専用車>



<幼児用シートベルトを着用する効果>

※左：シートベルト有り（90°でも乗員保持） 右：シートベルト無し（20°で乗員転落）

問い合わせ先

物流・自動車局 車両基準・国際課：山村、森

電話 03-5253-8111（内線 42525）、03-5253-8602（直通）

経緯

これまでの取組：シートバック（座席背もたれ部）後面への緩衝材の追加、シートバックの高さ変更

残された課題：幼児に適したシートベルトの開発・実用化



＜幼児専用車＞

＜幼児に適したシートベルトの課題＞

□ 不適切使用防止（肩ベルト・長さ調整）



＜不適切使用例＞

□ 幼児による操作性（自身での脱着）

□ 衝突時/横転時の安全性確保



＜幼児用シートベルトを装着する効果＞

※左：シートベルト有り（90°でも乗員保持） 右：シートベルト無し（20°で乗員転落）

＜対応（ガイドラインが示す主要要件）＞

✓ 扱いやすい**2点式**の巻取り装置付

巻取り装置
（リトラクタ）

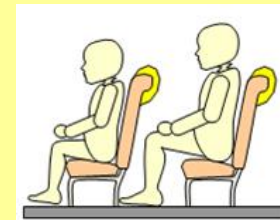


＜ガイドラインで示す幼児用シートベルトの例＞

✓ 一般的なシートベルトより**小さいサイズと操作力**

✓ 取付部の**強度は一般的なシートベルトと同様**

✓ **シートバックの対策**も合わせて運用



＜シートバックの対策＞

フルフラット座席を備える高速バスの安全性に
関するガイドライン

令和6年11月

国土交通省物流・自動車局
車両安全対策検討会

I. はじめに

現在、自動車の衝突時における乗員の安全性に関する国際基準は、乗員が座席に着座した状態を想定して定められている。具体的には、座席の背もたれの角度が 25 度である状態を基本として、強度試験や衝突試験等の安全要件が定められている。そのため、乗員が半座位の姿勢となる深くリクライニングした座席や最大限にリクライニングして仰臥位の姿勢となるフルフラット座席の安全評価手法は国際的にも確立されていない。

他方、自動運転の普及に伴い、将来的には、乗員は、様々な乗車姿勢をとることが想定されることから、多様な乗車姿勢における乗員の安全性について、国連自動車基準調和世界フォーラム（WP. 29）の衝突安全分科会をはじめとする国際の場での議論が開始されつつある。また、諸外国の長距離バスにおいては、乗員の快適性を確保することを目的としてベッドタイプの乗車装置を備えているものが確認されており、日本国内の長距離バスにおいても、移動時の乗客の快適性を向上させることを目的として深くリクライニングした座席を採用しているものやフルフラット座席の市場投入を発表しているものもある。

そこで、本ガイドラインでは、最大限にリクライニングしたフルフラット座席について、安全対策別の乗員への影響に関する衝突実験の調査結果を踏まえて、講じることが望ましい安全対策を取りまとめる。なお、フルフラット座席を除く深くリクライニングした座席については、リクライニングの角度によって乗員に及ぼす影響が異なると考えられることから、引き続き検討を行うこととする。

Ⅱ．基本的な考え方

多様な乗車姿勢における安全性について、国際的に議論が進められているところではあるが、将来的に国際基準が制定されるまでの間においても、自動車製作者等によるフルフラット座席等の研究開発及び市場投入が進み、使用者による利用が進んでいくと考えられる。

そのため、本ガイドラインでは、使用者が安心して自動車を利用する環境を維持するとともに、自動車製作者等が先進的な研究開発に取り組む環境を構築することを確保することを目的とし、衝突実験等により得られた知見を踏まえ、講じることが望ましい安全対策をとりまとめた。

Ⅲ．ガイドラインの対象

専ら乗用の用に供する乗車定員 11 人以上の自動車であり、かつ、車両総重量が 5t 以上のものに設置される座席のうち、国際基準（UNR80¹）に適合するものであって、フルフラットの位置までリクライニングした状態で走行中に使用する目的で設計された座席を対象とする。具体的な考え方は 1．～2．のとおり。

また、乗員の側面が車両進行方向を向くよう（横向き）に配置された座席は、着座姿勢における安全性が確保されず、現行の国際基準においても路線バスのような低速走行する自動車を除いて認められていないことからガイドラインの対象外とした。

1．現行基準における安全確保の考え方

UNR80 では、原則として、座席の背もたれの角度が 25 度である状態において、3 点式座席ベルトにより、人体の固い部位である腰骨部と肩部をそれぞれ腰ベルトと肩ベルトによって座席に固定することで、衝突時等に乗員が座席の前方に移動することを防止し、かつ、上半身が過度に前傾することを防止

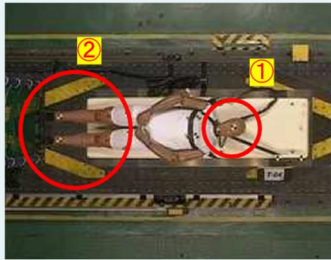
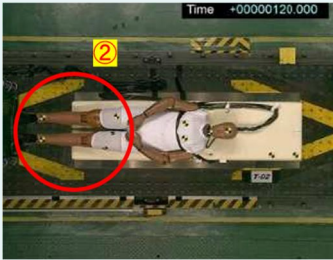
¹ 国際連合規則第 80 号「大型乗用車の座席の認可並びにその座席及びその取付装置の強度に係る認可に関する統一規定」

することにより、受傷を防ぐことを求めている。ただし、衝突時に乗員が前方座席等に接触するおそれのない場合又は接触する可能性のある前方座席等が衝撃吸収の基準に適合する場合は、腰骨部を腰ベルトによって座席に固定する2点式座席ベルトでもよいとされている。

2. フルフラット座席の衝突試験結果

(1) 進行方向に足を向けて（前向き）に乗車した試験結果

- ・衝突時に乗員が進行方向とは逆方向に跳ね返る挙動が確認された。
- ・座席ベルトのみ備えた場合、乗員は拘束されたものの、脚部が座席から飛び出す挙動が確認された。
- ・座席ベルトを備えず、かつ、転落防止プレート及び保護部材を備えた場合、転落防止プレート及び保護部材の破損が確認されたものの、強度を確保することにより、乗員を座席に保持することが可能であることが確認された。

	3点ベルト	2点ベルト	ベルトなし ＋転落防止プレート ＋保護部材
衝突再現時			
評価	① 乗員の頭に肩ベルトの引っかかり ② 乗員の脚部のベッドからの飛び出し	① ベルトによる乗員への傷害はなし ② 乗員の脚部のベッドからの飛び出し	① 転落防止プレートで乗員を座席に保持可能 ② 転落防止プレート及び保護部材の破損

(2) 進行方向に頭を向けて（後ろ向き）に乗車した試験結果

- ・乗員の頭部が車両進行方向を向くよう（後ろ向き）に配置した場合、死亡・重傷に直結する頭部・頸部への傷害が確認された。

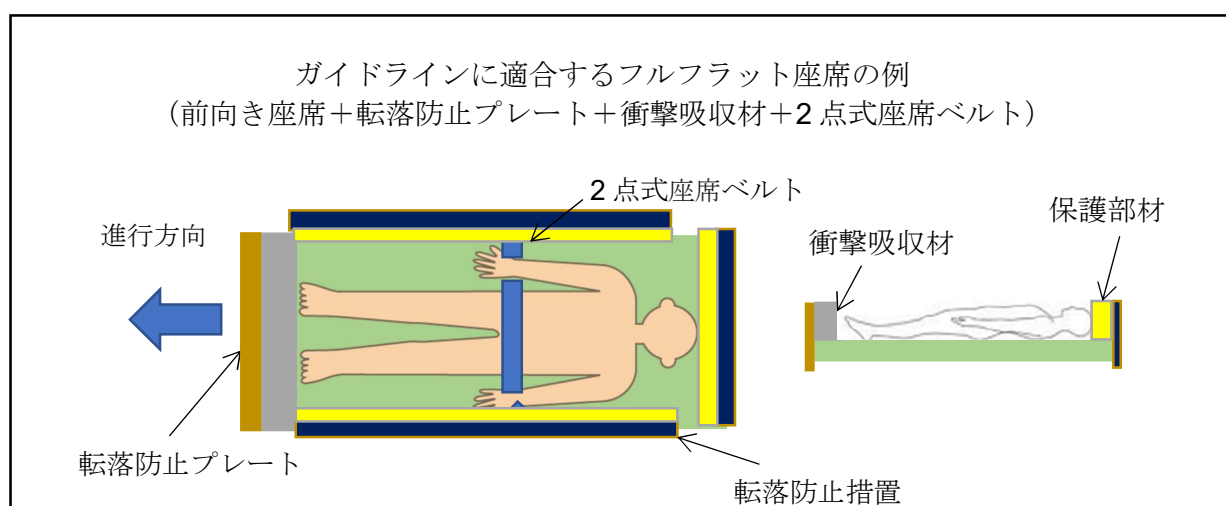
(3) 進行方向に側面を向けて（横向き）に乗車した試験結果

- ・ベルトや転落防止プレートなどにより乗員を座席に保持することが可能であることが確認された。

IV. フルフラット座席の場合に講じることが望ましい安全対策

本ガイドラインでは、最大限にリクライニングしたフルフラット座席について、安全対策別の乗員への影響に関する衝突実験の調査結果を踏まえ、フルフラット座席の場合に講じることが望ましい安全対策を検討した。

1. フルフラット座席に講じることが望ましい安全対策



(1) 座席は乗員の脚部が車両進行方向を向くよう（前向き）に配置されていること。

【理由】一般的に乗員の傷害のリスクが最も大きい前面衝突による乗員への影響を最小化することが重要であるところ、前向き座席の場合は、死亡・重傷に直結する頭部・頸部への傷害のリスクが低いことが確認されたため。

(2) 座席の脚部方向を衝撃に耐える転落防止プレート及び衝撃吸収材等で覆うこと。具体的には、UNR80に規定される時速30kmの前面衝突事故

を模擬した動的試験における衝撃に耐えられることが望ましい。このとき、900kgf の力に耐えられるよう設計された転落防止プレート及び衝撃吸収材等はこれに適合するものとする。

【理由】衝突時又は急減速時に乗員の放出又は転落を防止し、当該乗員及びその他の乗員の傷害を軽減することが重要であるところ、座席の脚部周囲を衝撃に耐える転落防止プレート及び衝撃吸収材等で覆うことにより、座席に乗員を保持することが可能であることが確認されたため。

- (3) 座席の頭部及び側面方向には転落防止措置及び保護部材を設けること。具体的には、旋回時等に乗員が座席から転落しないような措置を行う。このとき、乗員の転落を防止できるよう配置されたパイプ材等の表面をショア A 硬度 50 未満の材料で覆われて作られた転落防止措置及び保護部材はこれに適合するものとする。

【理由】衝突時又は旋回時等に乗員の転落を防止し、当該乗員及びその他の乗員の傷害を軽減することが重要であるところ、座席の頭部及び側面周辺を転落防止措置及び保護部材で覆うことにより、乗員の転落を防止が可能であることが確認されたため。

- (4) 2 点式座席ベルト又はその他乗員の腰骨部を座席に拘束するための装置が備えられていること。ただし、3 点式座席ベルトは、死亡・重傷に直結する頸部を肩ベルトが圧迫するおそれがあるため、フルフラット座席での利用は避けるべきである。

【理由】車両転覆時に乗員が車室外等へ放出されることを防止し、当該乗員及びその他の乗員の傷害を軽減することが重要であるところ、2 点式座席ベルトにより、乗員を拘束することが可能であることが確認されたため。

2. その他の安全対策

- (1) 自動車製作者等による安全対策

イ. 乗降時及び非常時の通路が確保されていること。非常時の脱出を妨げるおそれのある場合、非常口付近の座席は容易に取り外し又は折り畳むことができる構造とすること。

【理由】 二段構造のフルフラット座席で乗降の際に乗客が二階部分から降りるもの等、通常の座席配置と比べて座席から通路へのアクセスが困難となる場合や非常口や非常口に至る通路の動線上に座席の一部が被る場合が想定されるため。

ロ．非常時の脱出方法を車内の分かりやすい位置に掲示するなどして乗客に対して脱出の経路及び手順を周知すること。この場合、夜間でも掲示内容を読むことができるよう適切な照明を備えること。

【理由】 座席がフルフラットであることが非常時の脱出性に影響を与えることが想定されるため。

(2) 使用者である旅客運送事業者による安全対策

イ．通路及び非常口の付近並びにこれらに至る動線を妨げる位置に乗客が手荷物を置くことのないよう、乗車スペースを拡張して手荷物置き場を確保するとともに、その旨乗客に説明すること。

【理由】 通常の座席配置の場合と比べて手荷物の収容スペースが狭小となり、乗客が手荷物を置く場所によっては、非常時の脱出性に影響を与えることが想定されるため。

ロ．乗降時や非常時に他者の補助が必要な乗客に対し、通常とは異なる構造の座席であること、使用方法、非常時の取扱い等予約受付時等に乗客に説明すること。

【理由】 乗客の理解が非常時の脱出性に影響を与えることが想定されるため。

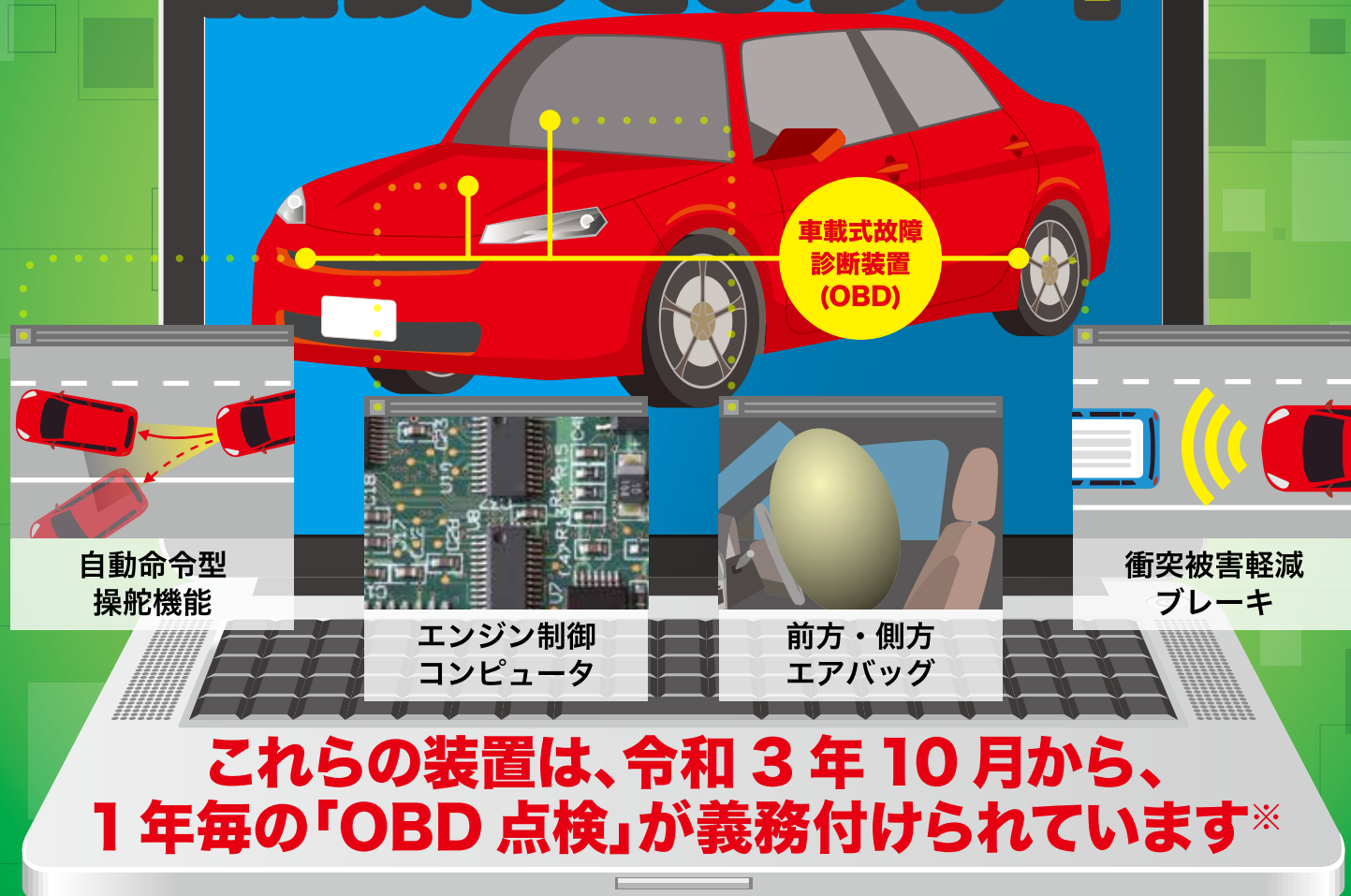
V. 留意事項

本ガイドラインの対象であるフルフラット座席を製作する自動車製作者等及び使用者は、今後、IVに定める安全対策を講じた座席を開発し、運行に用いることを目指すこと。

また、深くリクライニングした座席の場合、衝突時等に腰ベルトが腹部等の人体の柔らかい急所部分を圧迫するおそれがあることが確認された。このような現象が確認される座席に講じることが望ましい安全対策については、今後の検討事項としつつ、自動車の製作者等においては、これまでと同様に設計時に安全に使用できることを確認するとともに、安全性能が機能することが確認された座席本来の使い方を使用者に周知し、使用者においては、乗客が座席本来の使い方により座席を利用して運行する環境を構築することが望ましい。

また、以上の座席において講じることが望ましい安全対策については、今後の安全技術の発展、国際的な議論の進展及び事故の実態等に応じて適宜見直すこととする。

くるまのコンピュータ 点検してますか？



※大型特殊自動車、被牽引自動車及び二輪自動車は対象外

OBD 点検の概要



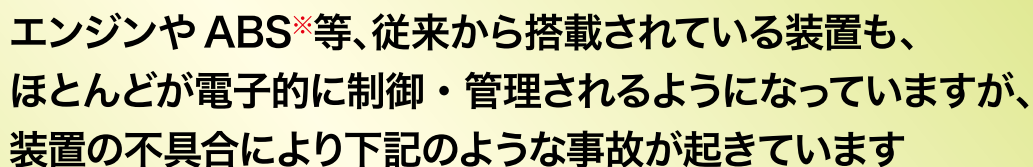
「スキャンツール」を OBD ポートに接続し、「OBD」が記録している、各種装置の故障の有無や作動状況（故障コード）を読み出します。これにより、装置が正常に作動しているかを確認することを、「OBD 点検」と呼んでいます。

「車載式故障診断装置 (OBD)」とは…

車両に搭載されたコンピュータにより制御される各種装置の状態を監視するとともに、故障の有無を自己診断し記録する装置。

「スキャンツール」とは…

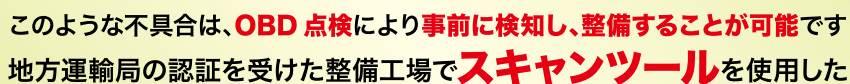
OBD に記録される各種装置の故障の有無・作動状況を読み出し、安全に走行できる状態であるかを確認する機器。



事故の概要

調査の結果

スキャンツールをつないだところ、
ブレーキオイルの油圧低下の**故障コードが検出された**
油圧低下により ABS が作動を停止してタイヤがロック状態となり、
ブレーキ性能を十分に発揮できなかったことで事故につながったと推定される



OBD 点検を受けましょう!

認証を受けていることを示す看板



ご不明点があれば、最寄りの運輸支局へお問い合わせください。



協力：自動車点検整備推進協議会





令和7年8月5日
物流・自動車局
安全政策課

事業用自動車事故調査報告書 啓発コンテンツを公開しました

～スマホ等からも手軽にご覧いただけます～

国土交通省が公益財団法人交通事故総合分析センター（以下、「ITARDA（イタルダ）」という。）を事務局として設置している「事業用自動車事故調査委員会」は、調査報告書をわかりやすくまとめた啓発コンテンツを作成し、本年1月と3月に運送事業者関係団体等に配布しました。

今般、7月に公表しました「事業用自動車事故調査委員会10年総括」にある「再発防止策の浸透策」の一環として、再配布要望など大きな反響があったコンテンツをITARDAのホームページに公開しましたので、お知らせいたします。

引き続き、事業者・ドライバーの皆様に、わかりやすく活用しやすいコンテンツの提供に努めて参ります。

【掲載概要】

1. 掲載先

ITARDA ホームページ 事業用自動車事故調査委員会

https://www.itarda.or.jp/commercial_vehicle_accident

2. 掲載内容

① 啓発マンガ

THE CASE STUDY その時ドライバーに何が起こったのか

第一弾(令和7年1月発行)

・貸切バスの横転事故(静岡県小山町)令和4年10月発生 他2事案

第二弾(令和7年3月発行)

・中型トラックの追突事故(山形県東根市)令和3年10月発生 他2事案

② 啓発動画

・大型乗合バスの追突事故(北九州市小倉北区)令和3年8月発生 他2事案

【お問い合わせ先】

物流・自動車局安全政策課 太田、遠藤

TEL 03-5253-8111 (内線 41623) 03-5253-8566 (直通)

17. 北陸信越運輸局及び管内運輸支局の案内

北 陸 信 越 運 輸 局

〒950-8537 新潟県新潟市中央区美咲町1丁目2番1号
新潟美咲合同庁舎2号館
6階 自動車技術安全部
TEL 025-285-9155 FAX 025-285-9175
<http://wwwtb.mlit.go.jp/hokushin/>



北 陸 信 越 運 輸 局 新 潟 運 輸 支 局

〒950-0961 新潟県新潟市中央区東出来島14番26号
TEL 025-285-3125 FAX 025-285-0473
<http://wwwtb.mlit.go.jp/hokushin/niigata/>



北 陸 信 越 運 輸 局 長 野 運 輸 支 局

〒381-8503 長野県長野市西和田1丁目35番4号
TEL 026-243-5525 FAX 026-259-4508
<https://wwwtb.mlit.go.jp/hokushin/nagano/index.shtml>



北 陸 信 越 運 輸 局 富 山 運 輸 支 局

〒930-0992 富山県富山市新庄町馬場82番地
TEL 076-423-0892 FAX 076-423-5509
<https://wwwtb.mlit.go.jp/hokushin/toyama/index.shtml>



北 陸 信 越 運 輸 局 石 川 運 輸 支 局

〒920-8213 石川県金沢市直江東1丁目1番
TEL 076-208-6000 FAX 076-208-6002
<https://wwwtb.mlit.go.jp/hokushin/ishikawa/>

