

令和 3 年度

整備主任者研修 法令研修

【地方教材】

東北運輸局青森運輸支局

目 次

＜令和３年度整備主任者研修地方教材＞

１．自動車検査の法定手数料変更のお知らせ等について	・ ・ ・ ・ ２
２．自動車に備えられたコンピューターの点検が義務づけられます	・ ・ ・ ・ ９
３．大型車の車輪脱落事故防止について（令和２年１２月）	・ ・ ・ ・ １１
４．事故ゼロを目指して！大型車の車輪脱落事故防止キャンペーンの実施 （令和３年８月３１日プレスリリース）	・ ・ ・ ・ ３３
５．事故の恐ろしさを知って！大型車の車輪脱落事故 （令２年１２月１５日プレスリリース）	・ ・ ・ ・ ４３
６．令和３年１月～検査申請書への押印（署名）欄が廃止されます	・ ・ ・ ・ ４５
７．車検証を電子へ！～電子車検証の仕様に関する検討結果について～ （令２年１２月８日プレスリリース）	・ ・ ・ ・ ４６
８．「可搬式ナンバー自動読取装置」を用いた街頭検査を実施しました （令和２年１０月７日プレスリリース）	・ ・ ・ ・ ４８
９．不正車検を行った指定自動車整備事業の取消し処分 （令和３年３月３０日プレスリリース）	・ ・ ・ ・ ４９
１０．指定整備事業者の処分状況一覧表（令和２年度、令和元年）	・ ・ ・ ・ ５０
１１．受検する際の注意事項について	・ ・ ・ ・ ５２
１２．電子制御装置整備の資格取得試問日に提出する書類	・ ・ ・ ・ ５５

自動車検査の法定手数料変更のお知らせ

令和3年10月1日より

概要

- 令和3年10月1日より、自動車の検査の際に支払う法定手数料として、（独）自動車技術総合機構の技術情報管理手数料が追加（1台あたり一律400円）されます。
- 技術情報管理手数料の納付は、既存の手数料と併せて行うこととなります。

何のための手数料ですか？

- 近年急速に普及しはじめている、衝突被害軽減ブレーキ等の電子制御がなされている先進安全装置について、従来の点検や検査では検知できない故障による事故が発生しています。
- このため、点検や検査（車検）のタイミングで、車載式故障診断装置（OBD）を活用して電子的に故障診断をするように、制度が変わります。
- 手数料は、この制度の実施に必要となる、自動車メーカーが提供する故障診断に必要な情報管理、全国の検査場（車検場）や整備工場が利用する情報システムを運用していくための費用として納付いただくものです。



よくあるご質問

- Q. 電子的な検査の対象車両ではありません。なぜ手数料を払う必要があるのですか。
- A. 先進安全装置の機能維持は、事故低減効果によりクルマ社会全体の安全性向上に資するため、既存の手数料同様に、電子的な検査対象車両でなくても負担をいただくこととしております。また、リコール情報の提供等、自動車を安全にお使いいただくためのサービスも提供していきます。
- Q. 自動車技術総合機構に持ち込まない指定整備工場（民間車検）や軽自動車検査協会を受検する車両について、なぜ技術情報管理手数料を払う必要があるのですか。
- A. 自動車メーカーが提供する故障診断に必要な情報の管理、指定整備工場や軽自動車検査協会が利用する情報システムの運用を、自動車技術総合機構が行うためです。

お問い合わせは、お近くの自動車技術総合機構又は運輸支局等まで



令和3年10月1日以降の手数料額 新旧表

継続検査		納付先・金額(現行)			納付先・金額(令和3年10月1日以降)		
手続きの種類		国/軽検協	機構	合計額	国/軽検協	機構	合計額
持込検査	普通自動車	400 円	1,400 円	1,800 円	変更なし	1,800 円	2,200 円
	小型自動車		1,300 円	1,700 円		1,700 円	2,100 円
	小型自動車(二輪)		1,300 円	1,700 円		変更なし	
	大型特殊自動車		1,400 円	1,800 円		変更なし	
	軽自動車	1,400 円	-	1,400 円		400 円	1,800 円
指定整備	普通自動車	1,200 円 (oss)1,000円	-	1,200 円 (oss)1,000円	変更なし	400 円	1,600 円 (oss)1,400円
	小型自動車	(oss)1,000円	-	(oss)1,000円		変更なし	
	小型自動車(二輪)	1,100 円	-	1,100 円		変更なし	
	大型特殊自動車	1,200 円 (oss)1,000円	-	1,200 円 (oss)1,000円		変更なし	
	軽自動車	1,100 円	-	1,100 円		400 円	1,500 円

新規検査		納付先・金額(現行)			納付先・金額(令和3年10月1日以降)		
手続きの種類		国/軽検協	機構	合計額	国/軽検協	機構	合計額
持込検査	普通自動車	400 円	1,700 円	2,100 円	変更なし	2,100 円	2,500 円
	小型自動車		1,600 円	2,000 円		2,000 円	2,400 円
	小型自動車(二輪)		1,600 円	2,000 円		変更なし	
	大型特殊自動車		1,700 円	2,100 円		変更なし	
	軽自動車	1,400 円	-	1,400 円		400 円	1,800 円
完成検査終了証の提出	普通自動車	1,200 円 (oss)1,000円	-	1,200 円 (oss)1,000円	変更なし	400 円	1,600 円 (oss)1,400円
	小型自動車	(oss)1,000円	-	(oss)1,000円		変更なし	
	小型自動車(二輪)	1,100 円	-	1,100 円		変更なし	
	大型特殊自動車	1,200 円 (oss)1,000円	-	1,200 円 (oss)1,000円		変更なし	
	軽自動車	1,100 円	-	1,100 円		400 円	1,500 円

この表にない手続き(継続検査や新規検査で限定自動車検査証、保安基準適合証等の提出があるもの、予備検査、構造等変更検査)についての手数料額の詳細は、窓口にお問い合わせください。

技術情報管理手数料の納付方法について

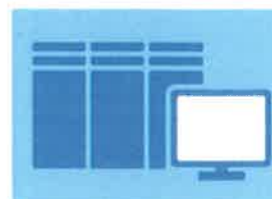
令和3年10月1日より追加される「技術情報管理手数料」の具体的な支払い方法は、以下のとおりです。

1. 登録車

① OSS申請の場合

現行の検査登録手数料と同様、オンライン決済^{※1}によりお支払いください。

※1 検査登録手数料の納付が確認されると、自動的に技術情報管理手数料の納付画面へ遷移します。



② OSS申請以外の場合（持込検査、指定整備等の窓口申請の場合）

窓口において自動車審査証紙^{※2}によりお支払いください。

※2 持込検査の窓口申請については、既存の手数料に加え、技術情報管理手数料（400円）をまともてお支払いください。なお、新たに400円、1,700円及び1,800円の自動車審査証紙を発行することを予定しています。



2. 軽自動車

① OSS申請の場合

現行の検査手数料と同様、オンライン決済^{※3}によりお支払いください。

※3 現行の検査手数料と技術情報管理手数料（400円）をまともてお支払いください。



② OSS以外による申請（持込検査、指定整備等の窓口申請の場合）

現行の検査手数料と同様、窓口において現金^{※4}でお支払いください。

※4 現行の検査手数料と技術情報管理手数料（400円）をまともてお支払いください。

技術情報管理に係る手数料改正に関する Q&A

問 1 OBD 検査の目的は何か。

(答)

- 近年急速に進化・普及している自動ブレーキ等の自動運転技術について、電子的に制御が行われていますが、これらの装置が故障した場合には誤作動による事故等につながるおそれがあります。
- 従来の外観や測定器を使用した機能の確認を行う現行の検査（車検）は電子制御装置の機能確認に対応していないことから、OBD 検査によってこれらの故障を確認できるようにし、事故を未然に防止することでクルマ社会の安全性を向上させることを目的としています。

問 2 技術情報管理手数料（以下「手数料」という。）はいつからどの車を対象に、どの程度値上げされるのか。

(答)

- 検査対象自動車（軽自動車を含み、二輪自動車及び大型特殊自動車を除く。）の新規検査、継続検査、構造等変更検査及び予備検査における、指定整備の窓口・OSS 申請、機構への持込検査、軽自動車の持込検査すべての申請において、令和 3 年の 10 月 1 日から 400 円（現行 0 円のものを含む。）値上げされます。

問 3 OBD 検査は令和 6 年（2024 年）からの開始なのに、なぜ令和 3 年 10 月から手数料を徴収するのか。

(答)

- 手数料については、OBD 検査に関する審査用技術情報管理事務に関する実費を徴収することとされており、OBD 検査に係る基準の適用（新型車）が開始される令和 3 年 10 月から機構においてこれらの事務が発生することとなります。
- OBD 検査の導入にあたっては、自動車メーカーから提出される技術情報を管理する等、検査による判定の開始前より準備が必要であり、これに伴う費用を踏まえた手数料を徴収することとなっています。

問4 「一律」とは、OBD検査の対象車両でない場合もあてはまるのか。対象車両でなければメリットもなく、不公平でないか。

(答)

- 先進安全装置の機能維持は、事故低減効果によりクルマ社会全体の安全性向上に資するため、現行の検査手数料同様に、電子的な検査対象車両でなくとも負担をいただくこととしております。(また、リコール情報の提供等、自動車を安全にお使いいただくためのサービスも提供していきます。)
- なお、自動ブレーキなどの電子制御装置の機能の確認を新たに行うにあたり、OBD検査によって、審査にかかる時間を大幅に増加させることなく対応が可能となり、この結果として、OBD検査の対象でない車両を含む審査業務全体の迅速化によるメリットもあります。

問5 なぜ大型特殊自動車と二輪車(二輪の小型自動車)は除かれているのか。

(答)

- 大型特殊自動車と二輪車については、現状において車載式故障診断装置の搭載が進んでいないことから、OBD検査の対象とはなっていないところです。
- このため、これらの車両については、審査用技術情報管理事務に係る実費が全く発生しないことから、現時点においては手数料を徴収しないこととなっています。

問6 審査用技術情報管理事務とは、具体には何をするのか。

(答)

- OBD検査に必要なものとして自動車メーカーから機構に提出される技術情報(故障コード(DTC)や車両との通信に係る規格等)を一元的に管理するとともに、全国の検査場や指定工場(民間車検場)等においてOBD検査が実施(判定)できるようするためのサーバーの構築・運用や、検査用アプリケーションの開発・配信などを行います。

問7 新たに手数料が加わるのは、持ち込み検査だけか（＝指定工場で検査を受ける場合は費用がかからないのか。）。

（答）

- 機構に持ち込みを行う場合のみならず、指定工場で検査を受ける場合（＝指定工場において保安基準適合証を交付する場合）も対象となります。
- これは、道路運送車両法の一部を改正する法律（令和元年5月24日法律第14号）において定められているとおり、機構の検査現場において必要となる費用ではなく、指定工場が利用するアプリの開発費用やサーバーの管理費用等、電子的な検査を行うために必要な技術情報の管理のために必要な費用であるためです。

問8 手数料の納付方法は、どのようになるのか。

（答）

- 登録車の場合、
 - ① OSS申請については、現行の検査登録手数料と同様にオンライン決済により
 - ② 窓口申請については、自動車審査証紙によりそれぞれ納付できるよう、必要な準備を進めているところです。
自動車審査証紙については、既存の券種に加え、新たに400円、1700円及び1800円の証紙を新たに発行することとしており、最速で8月下旬頃に証紙売捌人へ発送・販売開始できることを見込んでいます。
- 軽自動車の場合、ユーザー等の利便性を確保する観点から、軽自動車検査協会を通じて納付することとしており、具体的には、現行の検査手数料と同様に
 - ① OSS申請については、オンライン決済により
 - ② 窓口申請については、現金によりそれぞれ納付できるよう、必要な準備を進めているところです。

問 9 令和 3 年 9 月 30 日以前に交付された有効な予備検査証により、令和 3 年 10 月 1 日以降に新規登録を行う際は、電子的な検査を行うために必要な技術情報の管理のために必要な 400 円は徴収されるのか。

(答)

- 徴収されません。10 月 1 日以降の新規検査、継続検査、構造等変更検査及び予備検査が徴収の対象となります。
- ただし、10 月 1 日以降であっても予備検査証による新規登録は徴収対象となりません。

問 10 本年 10 月以降に行われるプレテストはどのようなものを行う予定であるか？

(答)

- プレテストは、
 - ① OBD 検査の実施方法に関し、検査実施者（指定整備事業場における検査員を含む。）の習熟を図ること
 - ② OBD 検査システムに関し、整備事業者向けの点検整備に係る追加機能の必要性を確認することを目的として、手数料の徴収開始にあわせ、令和 3 年 10 月から令和 4 年 3 月まで実施することを予定しているものです。
- 具体的には、検査官及び整備事業者に対し、試作版システムを活用した OBD 検査のデモンストレーション・体験会等の機会を提供することを予定しています。
- 検査官に対しては機構の全国の検査場（93 ヶ所）において、整備事業者に対しては各地方の自動車整備振興会（53 ヶ所）ごとに代表する整備事業場等において、それぞれ実施することを想定しています。
- なお、プレテストは検査コース外の空きスペース等で行うものであり、プレテストへの参加・不参加にかかわらず、車検に落ちることはありません。

問 11 OSS を使用する際の手数料の納付判定基準日は？

(答)

- OSS の申請のインターフェイス受付日が令和 3 年 10 月 1 日以降のものを手数料納付の対象とします（制度の運用開始にあたり、9 月 30 日の申請であっても、登録車は 21:00 頃、軽自動車は 19:00 頃以降に申請されると受付日が 10 月 1 日となり、手数料納付の対象となります。）。

自動車に備えられた コンピュータの点検が 義務づけられます！

例えば…

前方・側方
エアバッグ

衝突被害軽減
ブレーキ

エンジン制御
コンピュータ

車載式故障
診断装置
(OBD)

アンチロック
ブレーキ
システム

これらが搭載された車、つまり、**ほぼ全ての自動車**が対象です！

令和3年10月1日より、12ヶ月毎の定期点検項目に
「車載式故障診断装置 (OBD) の診断の結果」※
が追加されます。(※大型特殊自動車、被牽引自動車及び二輪自動車は対象外)

追加される点検って、具体的にどんなことをするの？



「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を読み出すことで、装置が正常に作動しているかを点検します（いわゆる **OBD 点検**）。



詳しくは裏面へ！

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。

衝突被害軽減ブレーキのような 先進安全装置搭載車においては、 装置の誤作動による事故が起きています



誤作動の概要

上り坂の右カーブを走行中、前方に車両がないにもかかわらず**急ブレーキがかかった**。その結果、運転手が負傷した。

事故の調査の結果

衝突被害軽減ブレーキシステムのレーダーセンサーの取り付け角度が**正しい位置に取り付けられていなかった**。
これに加え、段差を通過した際の車体の上下動により、道路に対し当該システムが反応しブレーキが作動したものと推定される。

OBD 点検を行えば…

故障を診断でき、その結果に基づいて**適切な整備を行う**ことで、このような誤作動を防止することができます！



安全なドライブのため、
地方運輸局の認証を受けた整備工場で**スキャンツール**を使用した

OBD 点検を受けましょう！

※診断の対象となる識別表示を目視により点検する方法でも可能

認証を受けていることを示す看板



〇〇運輸局長認証
普通小型自動車特定整備事業



〇〇運輸局長認証
普通小型自動車特定整備事業

OBD 点検に関する詳細は、最寄りの運輸支局へお問い合わせください。



国土交通省

-10-

協力：自動車点検整備推進協議会

OBD 点検のことが
詳しくわかります。



大型車の車輪脱落事故防止について

令和2年12月
東北運輸局自動車技術安全部



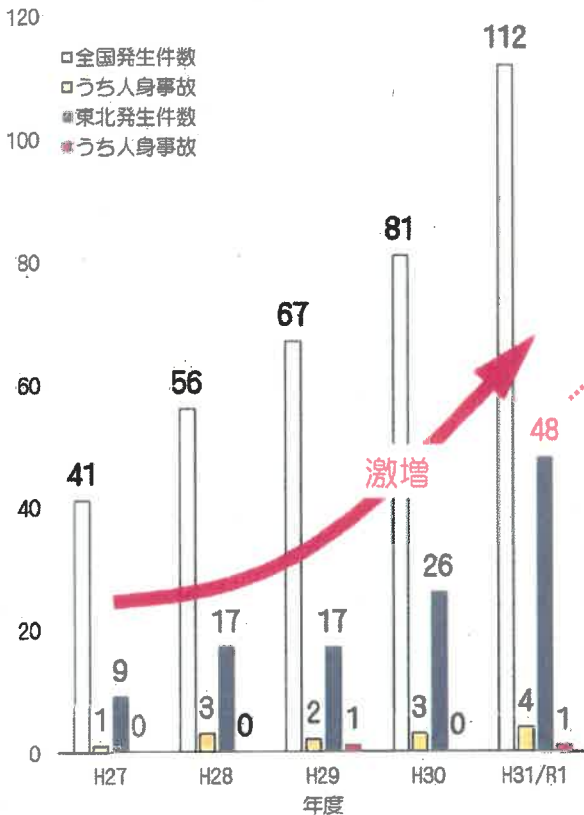
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

掲載事項

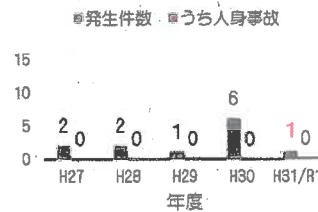
1. はじめに
2. 「輸送」の関係者（例）
3. 脱落車輪の衝撃
4. 大型車の車輪脱落による死亡事故事例
5. 東北管内車輪脱落事故発生状況（令和1年度）
6. タイヤ交換作業等の実態調査結果（大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査検討WG）
7. 事故発生メカニズム（推定）
8. 車輪脱着作業手順（4つのポイント）
9. 法定点検項目
10. 【参考】タイヤ交換作業管理表、日常点検票
11. 事故報告
12. 「輸送」の関係者（例）
13. 【参考】交通事故による社会的損失
14. 大型車の車輪脱落事故防止特別ページの紹介
15. まとめ

5. 東北管内車輪脱落事故発生状況（令和1年度）①

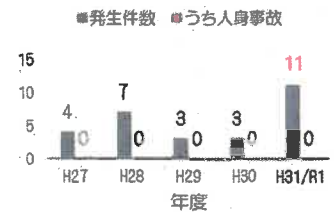
大型車の車輪脱落事故発生件数の推移



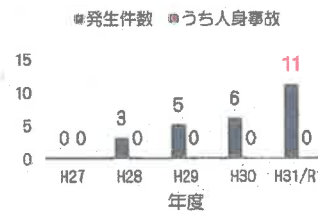
青森県発生状況



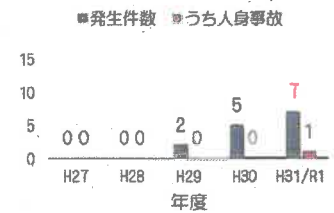
岩手県発生状況



宮城県発生状況



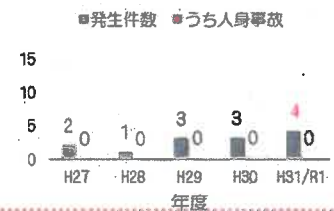
秋田県発生状況



山形県発生状況



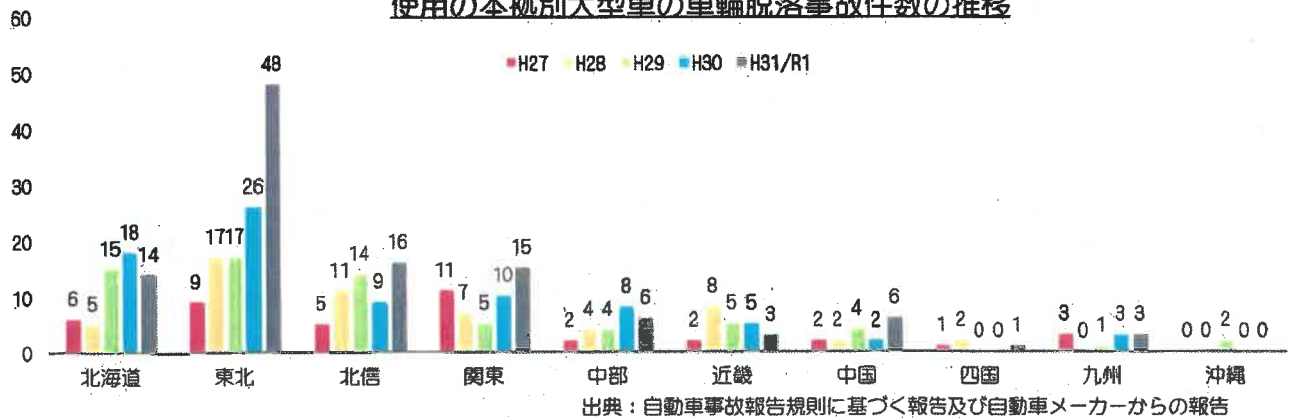
福島県発生状況



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

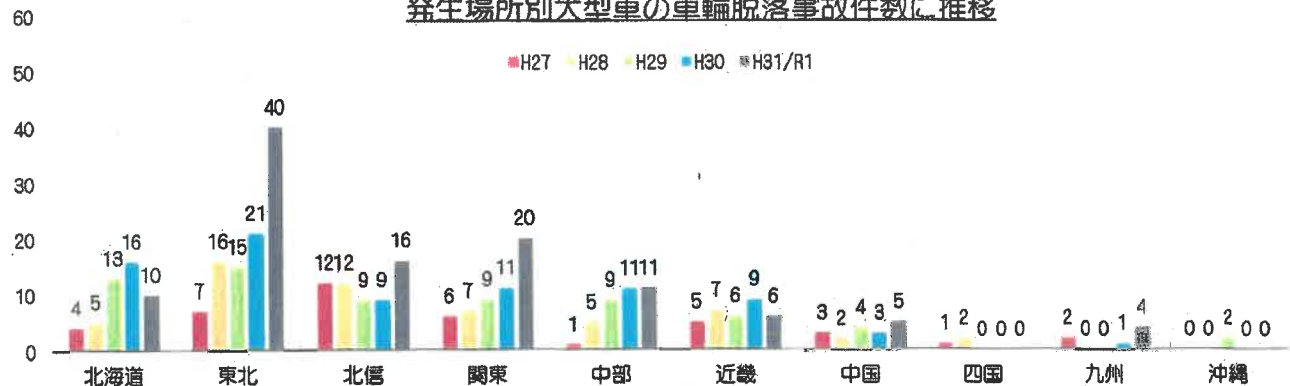
5. 東北管内車輪脱落事故発生状況（令和1年度）②

使用の本拠別大型車の車輪脱落事故件数の推移



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

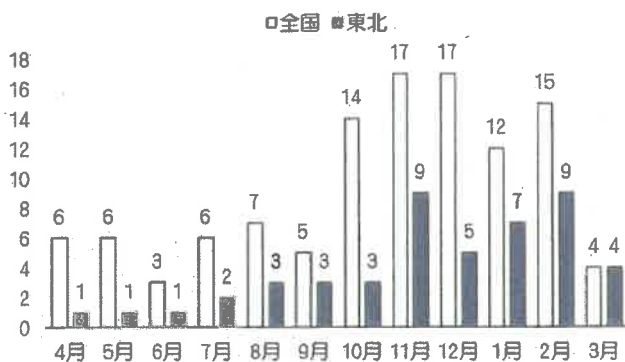
発生場所別大型車の車輪脱落事故件数に推移



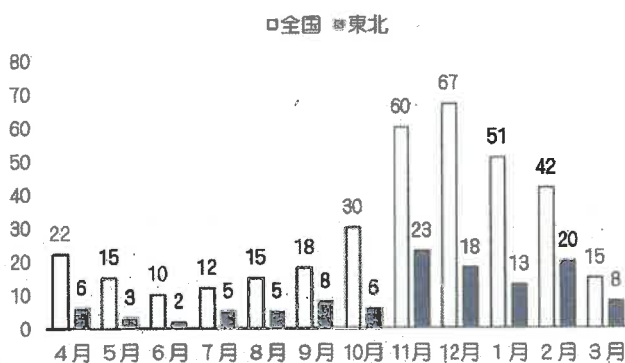
出典：自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

5. 東北管内車輪脱落事故発生状況（令和1年度）③

月別発生件数（令和1年度）

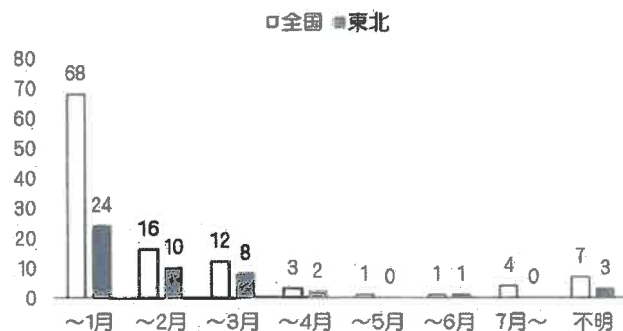


【参考】月別発生件数（過去5年累計）

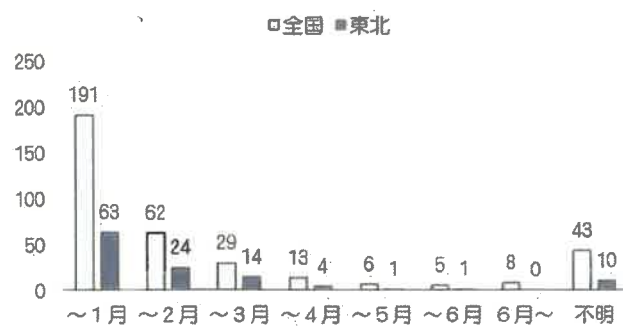


車輪脱着から車輪脱落発生までの期間

（令和1年度）



【参考】車輪脱着から車輪脱落発生までの期間（過去5年累計）

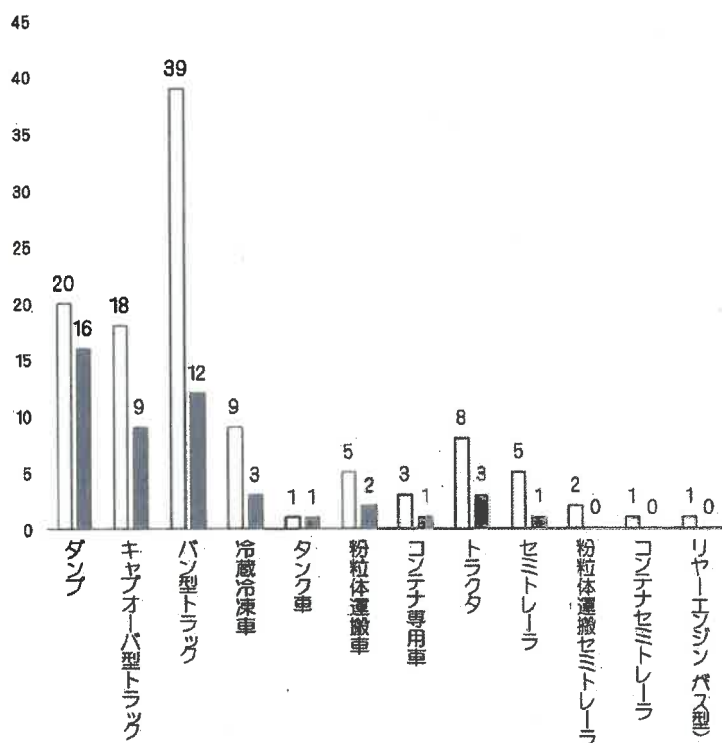


出典：自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

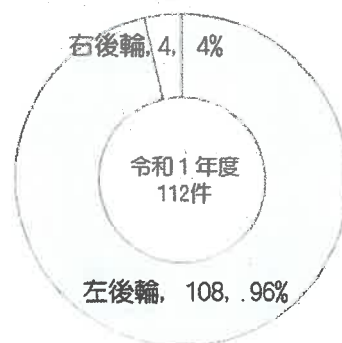
5. 車輪脱落事故発生状況（令和1年度）④

車体の形状別件数（令和1年度）

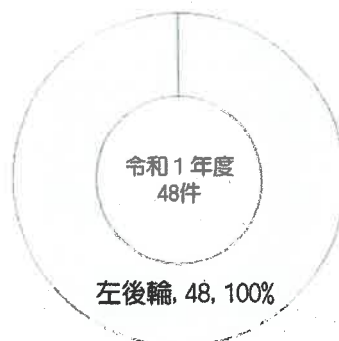
□全国 ■東北



事故車両の車輪脱落箇所（全国）



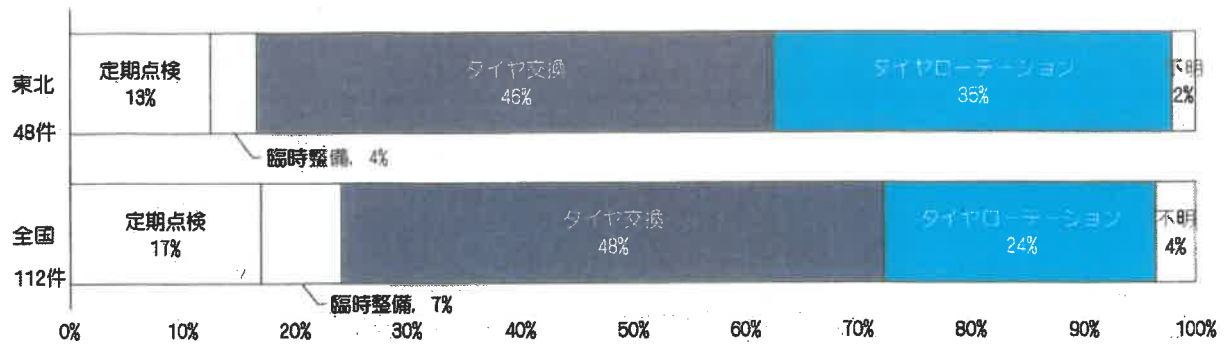
事故車両の車輪脱落箇所（東北）



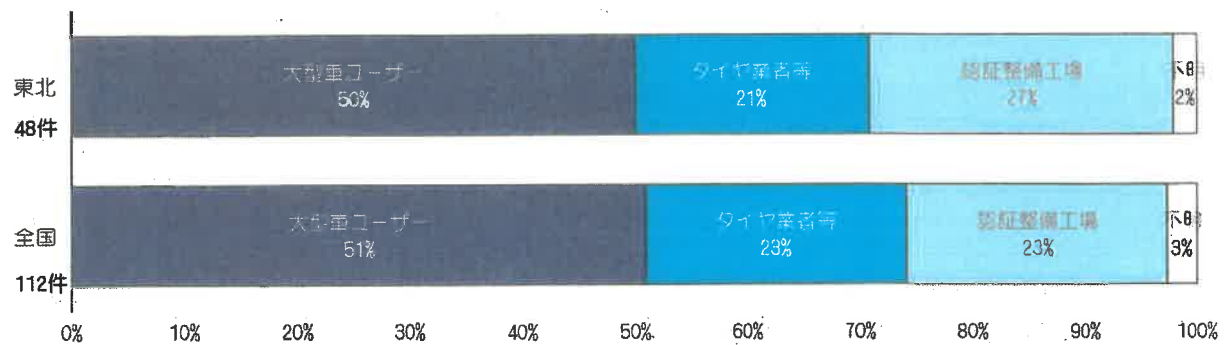
出典：自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

5. 車輪脱落事故発生状況（令和1年度）⑤

車輪脱着作業目的別構成比（令和1年度）

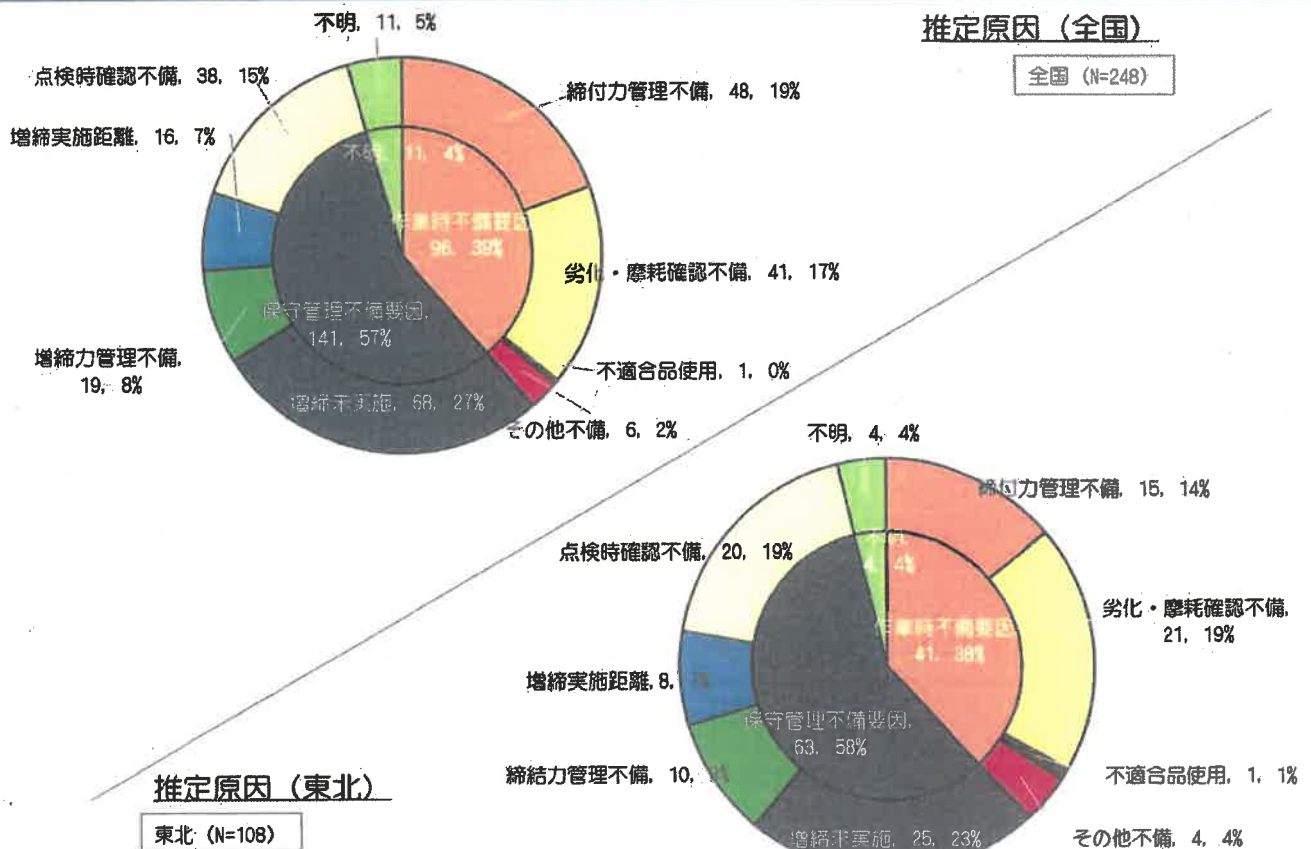


タイヤ脱着作業実施者別構成比（令和1年度）



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

5. 車輪脱落事故発生状況（令和1年度）⑥



6. タイヤ交換作業等の実態調査結果 (大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査検討WG)

◎車輪脱落事故を起こしていない事業者のタイヤ交換作業等の実態を把握するため、アンケート形式による調査を実施し、車輪脱落事故を起こした事業者の実態と比較分析したところ、次の傾向が見られた。

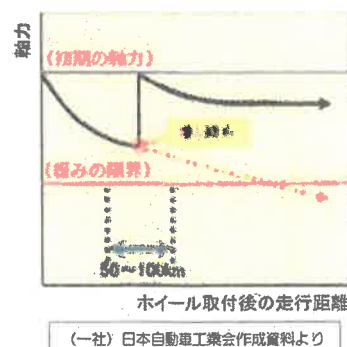
- 事故発生事業者は自社でのタイヤ交換が多いのに対し、事故未発生事業者は外注業者（タイヤ交換業者、整備工場）でのタイヤ交換が多い。
- タイヤ交換時のホイール・ボルト、ホイール・ナットの劣化摩耗状況確認は、事故発生事業者の方が実施している割合は低い。
- タイヤ交換時は、いずれの事業者の場合でも規定された締め付けトルクでホイール・ナットを締め付けていない実態が多い。
- 増し締めを実施していない割合は、事故未発生事業者の方は低いものの緩みがあれば実施している割合が高い。
- 増し締め時は、事故未発生事業者の方が規定された締め付けトルクでホイール・ナットを締め付けている実態が多い。

出典：大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査検討WG－車輪脱落事故防止対策の方向性－中間とりまとめ
概要版：https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha/tenkenseibi/images/t2-1/WGchukan_abst.pdf
詳細版：<https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha/tenkenseibi/images/t2-1/WGchukan.pdf>

7. 事故発生メカニズム（推定）

◎ホイール・ボルト折損、ホイール・ナット脱落により車輪が脱落

- ①ボルト・ナットに錆や傷がある場合や、エンジンオイルを塗布しない場合には、規定トルクで締付けても必要な軸力（締結力）が得られない場合があり、初期なじみの影響等で、軸力が徐々に低下し、ホイールナットの緩みが発生 **【予兆】**

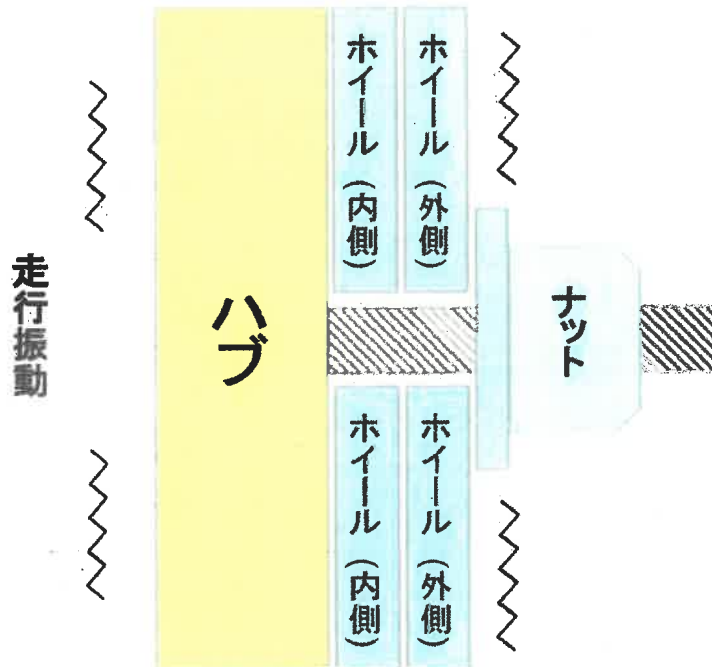


- ②ホイール・ディスクのがたつきが発生
- ③ホイール・ナットに過度な負荷が生じ、ボルト折損やナット脱落発生
- ④このため、ホイール・ディスクが車軸と保持できなくなり、車輪脱落が発生

7. 事故発生メカニズム（推定）

(1) ホイール脱着作業後の初期なじみによる緩み発生

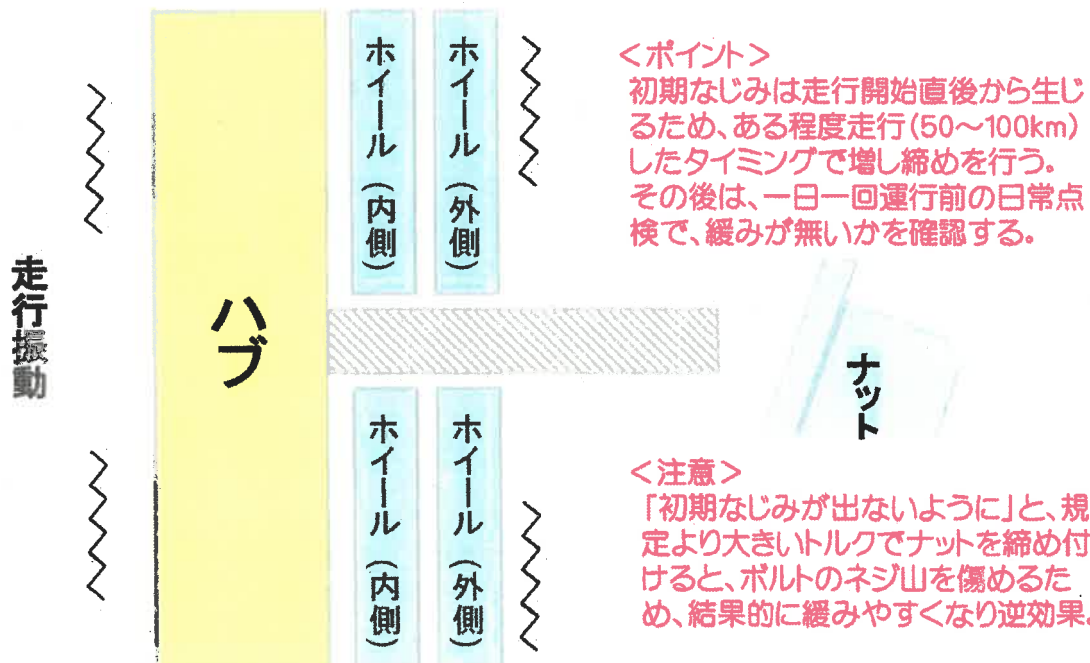
①ホイール脱着作業の後、しばらく走行すると「初期なじみ」が生じる。



7. 事故発生メカニズム（推定）

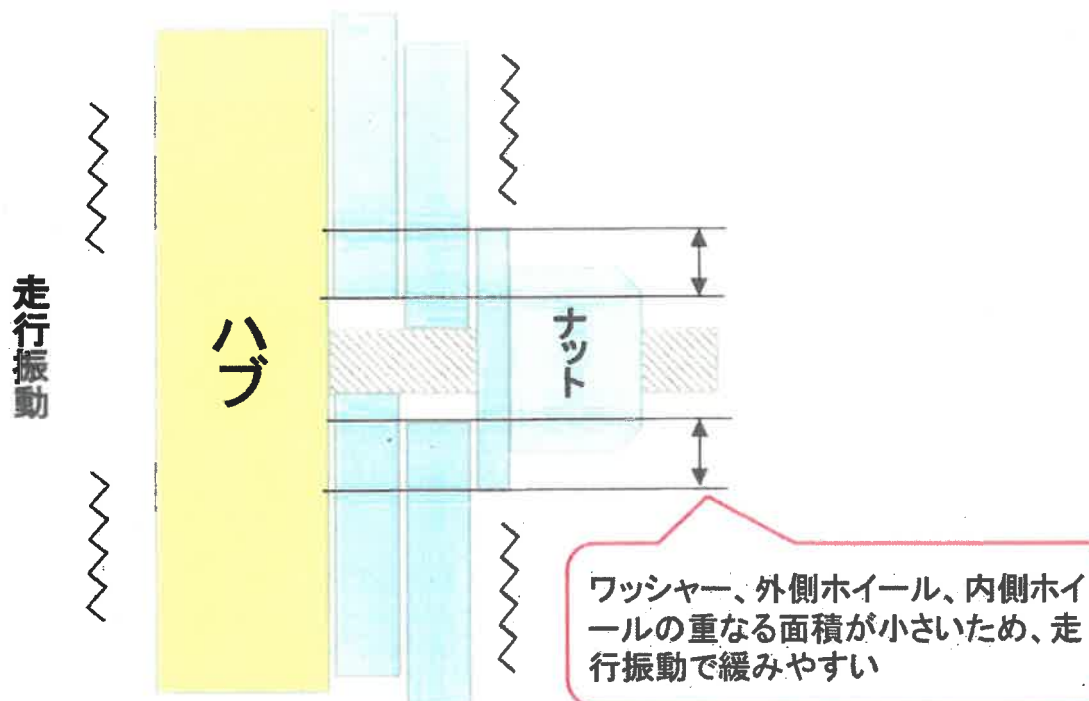
(1) ホイール脱着作業後の初期なじみによる緩み発生

②そのまま走行していると徐々に緩みが進み、ナットが外れる。その後ホイールも外れる。



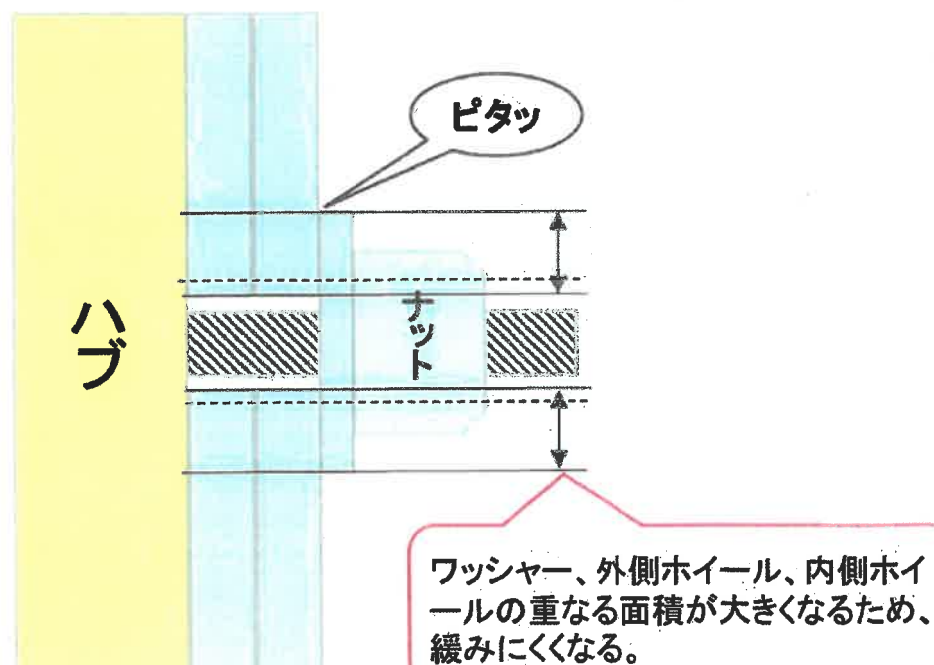
7. 事故発生メカニズム（推定）

（2）ホイール脱着作業時のボルト穴位置の不一致による緩み発生



7. 事故発生メカニズム（推定）

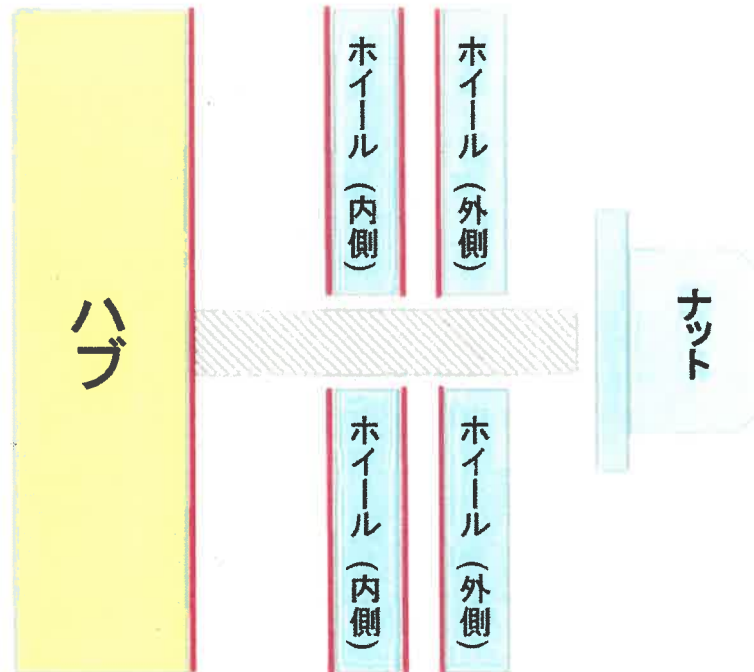
（2）ホイール脱着作業時のボルト穴位置の不一致による緩み発生



7. 事故発生メカニズム（推定）

（3）ハブとホイール、ホイールとホイールの当たり面の錆等による緩み発生

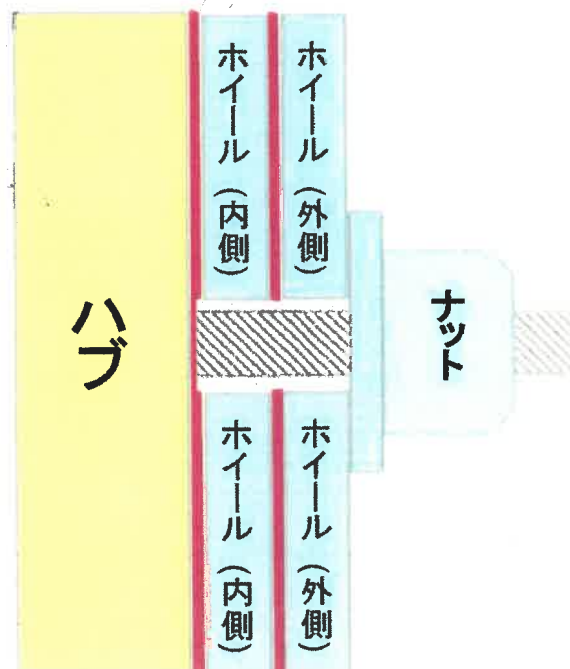
①各当たり面の錆や泥等を清掃しないまま組み付けると・・・



7. 事故発生メカニズム（推定）

（3）ハブとホイール、ホイールとホイールの当たり面の錆等による緩み発生

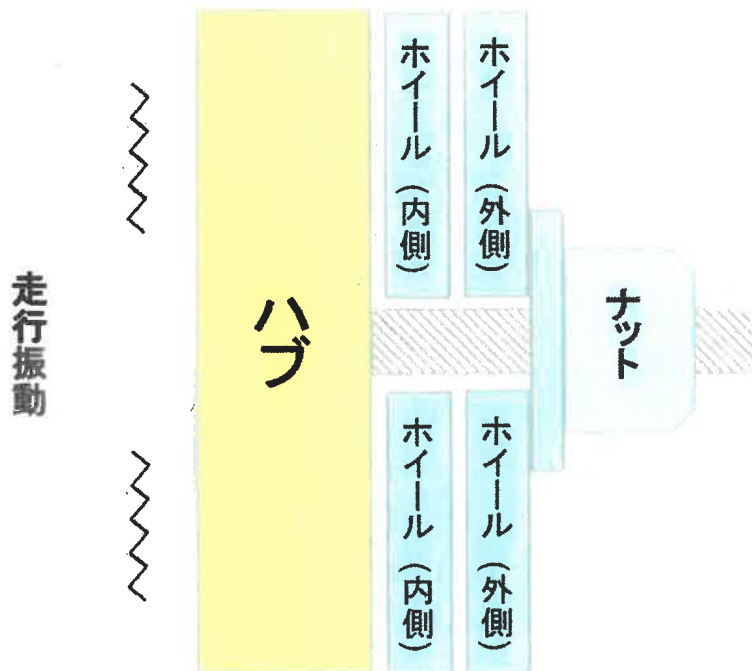
②当たり面の間に錆等の層が挟まれた状態で締め付けられる。



7. 事故発生メカニズム（推定）

(3) ハブとホイール、ホイールとホイールの当たり面の錆等による緩み発生

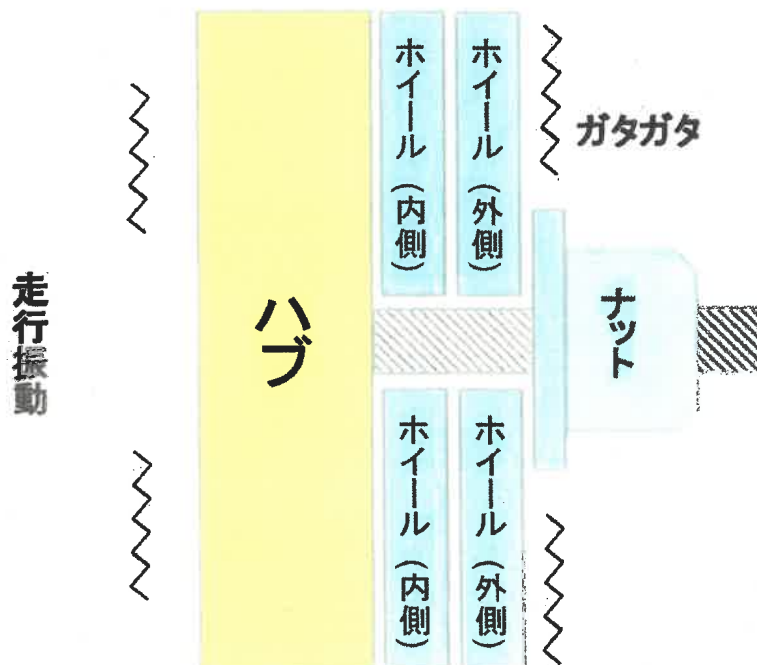
③走行振動により錆等の層が脱落する。



7. 事故発生メカニズム（推定）

(3) ハブとホイール、ホイールとホイールの当たり面の錆等による緩み発生

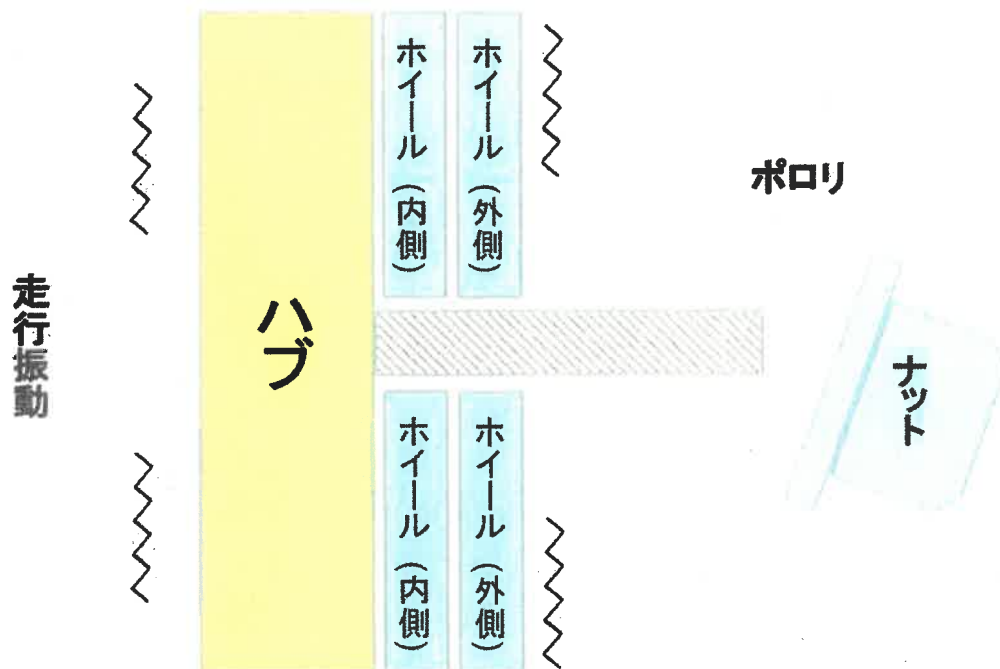
④すき間ができることによりナットの締結力が低下し、走行の振動により緩みが生じる。



7. 事故発生メカニズム（推定）

(3) ハブとホイール、ホイールとホイールの当たり面の錆等による緩み発生

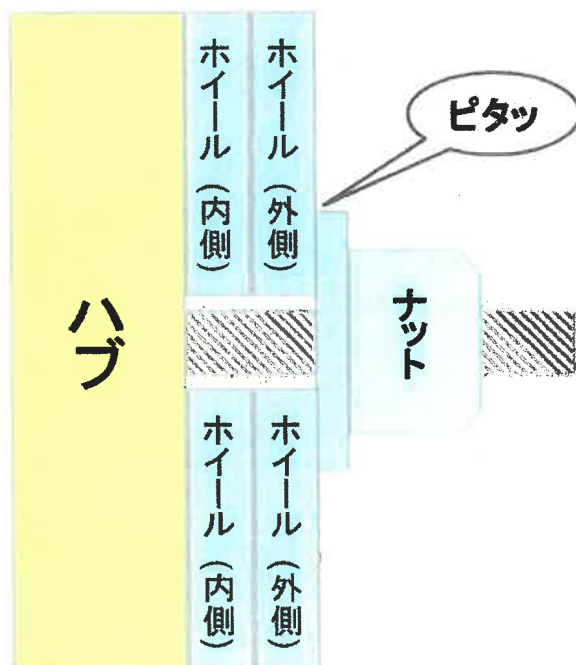
⑥ 緩みが進み、ナットが外れる。その後ホイールも外れる。



7. 事故発生メカニズム（推定）

(3) ハブとホイール、ホイールとホイールの当たり面の錆等による緩み発生

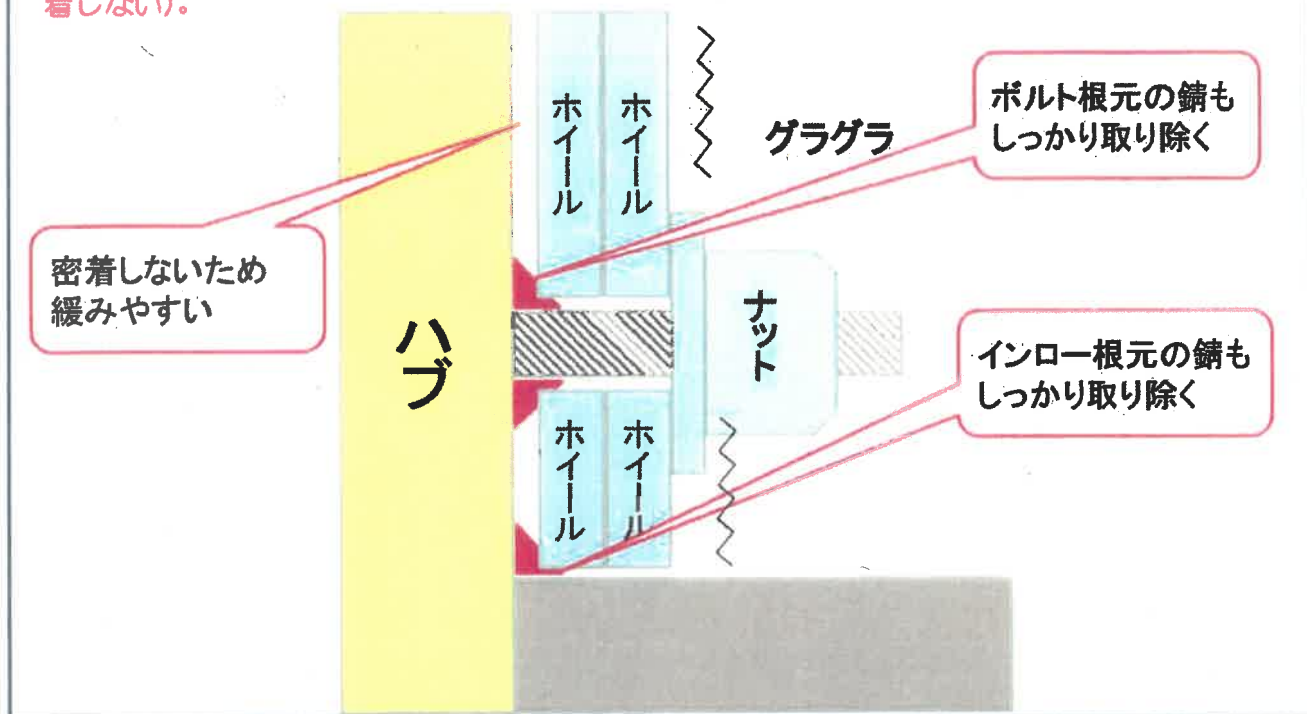
防ぐためには → 当たり面の錆、泥、汚れ等をしっかり落としてから組み付ける。



7. 事故発生メカニズム（推定）

（3）ハブとホイール、ホイールとホイールの当たり面の錆等による緩み発生

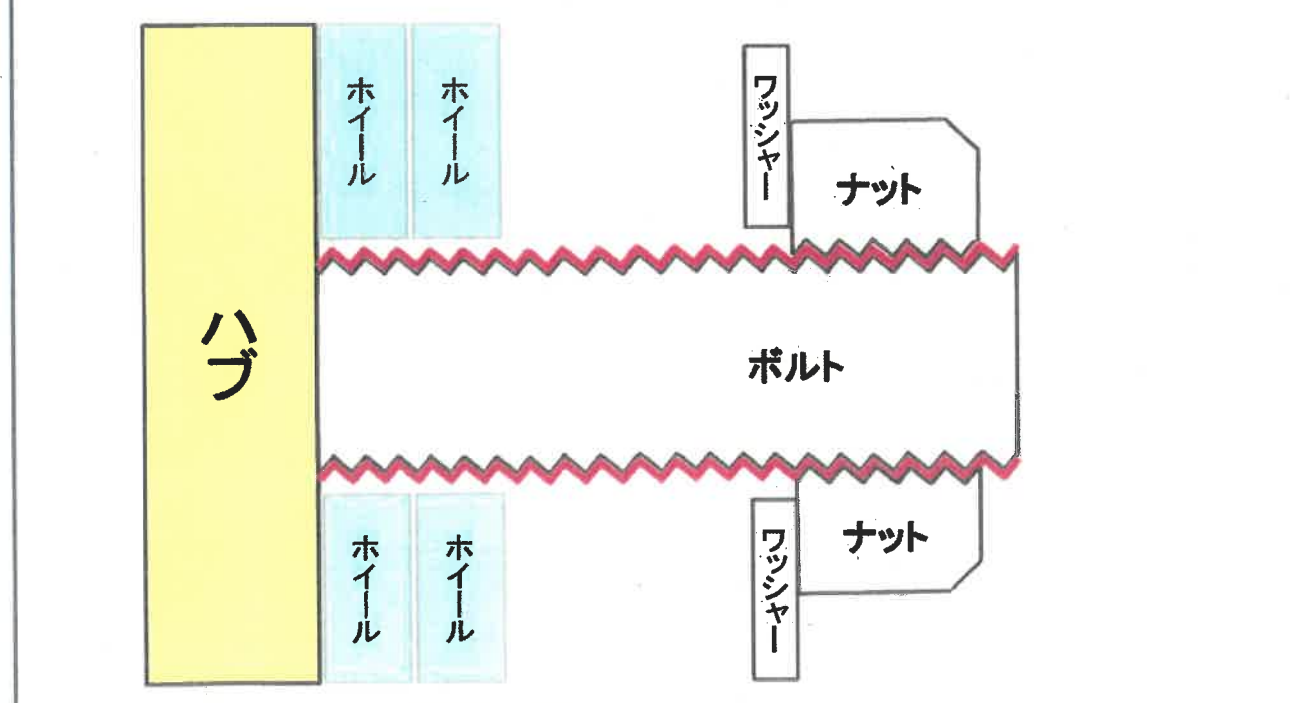
ボルトや、ハブはめ合い部（インロー部）根元の錆にも注意（錆が挟まり、ホイールとハブが密着しない）。



7. 事故発生メカニズム（推定）

（4）ボルト、ナットの錆による緩み発生

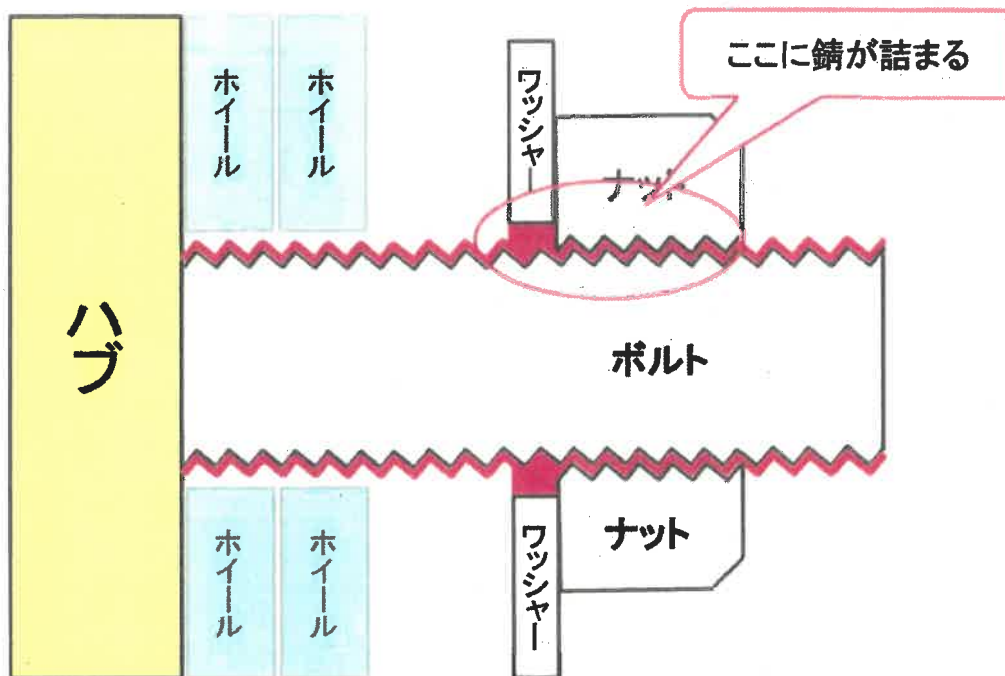
①ボルト、ナットの錆びを落とさないまま締め付けると・・・



7. 事故発生メカニズム（推定）

（4）ボルト、ナットの錆による緩み発生

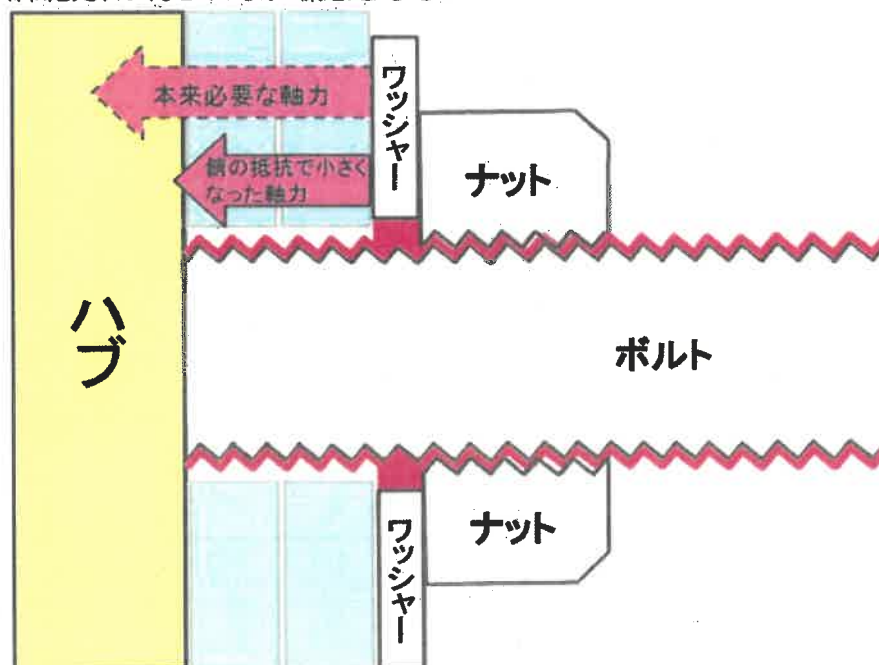
②ナットが進むにつれ、削れた錆がネジ山に詰まっていく。



7. 事故発生メカニズム（推定）

（4）ボルト、ナットの錆による緩み発生

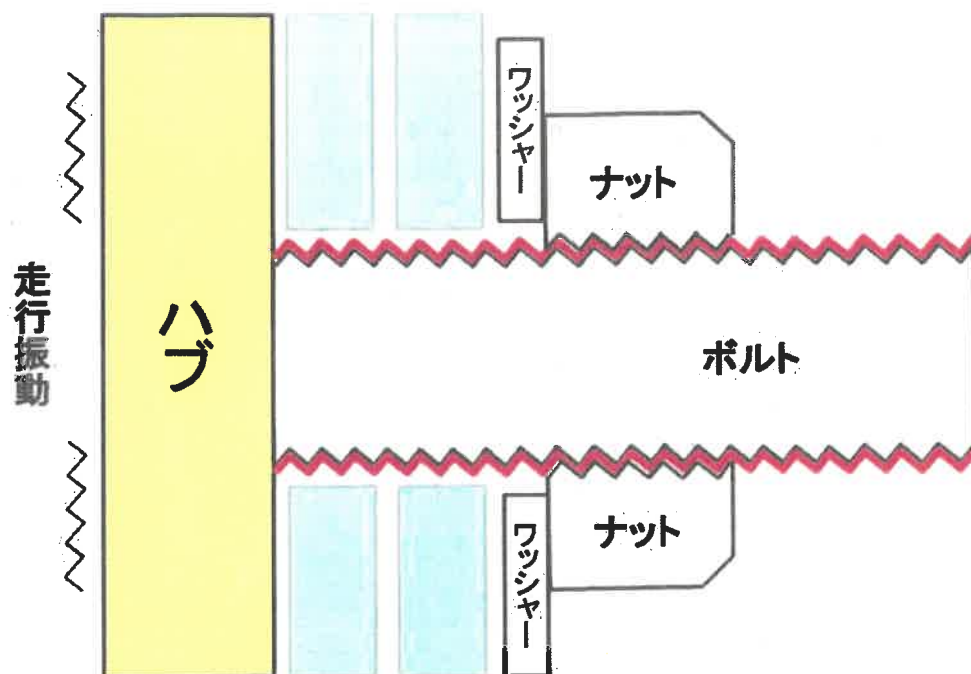
③ネジ山に詰まった錆が締め付けの抵抗となり、規定トルクで締め付けても、本来必要な軸力（締結力）が得られない状態となる。



7. 事故発生メカニズム（推定）

（4）ボルト、ナットの錆による緩み発生

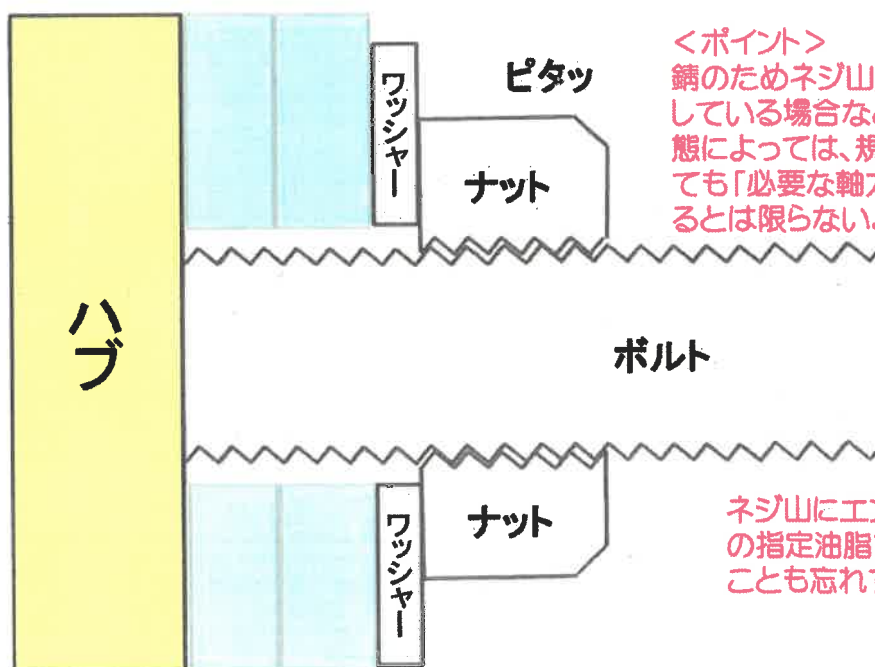
④走行振動で緩む。最終的にナットが外れ、ホイールも外れる。



7. 事故発生メカニズム（推定）

（4）ボルト、ナットの錆による緩み発生

防ぐためには → ボルト、ナットが錆びている場合、錆を落としてから締め付ける。



<ポイント>

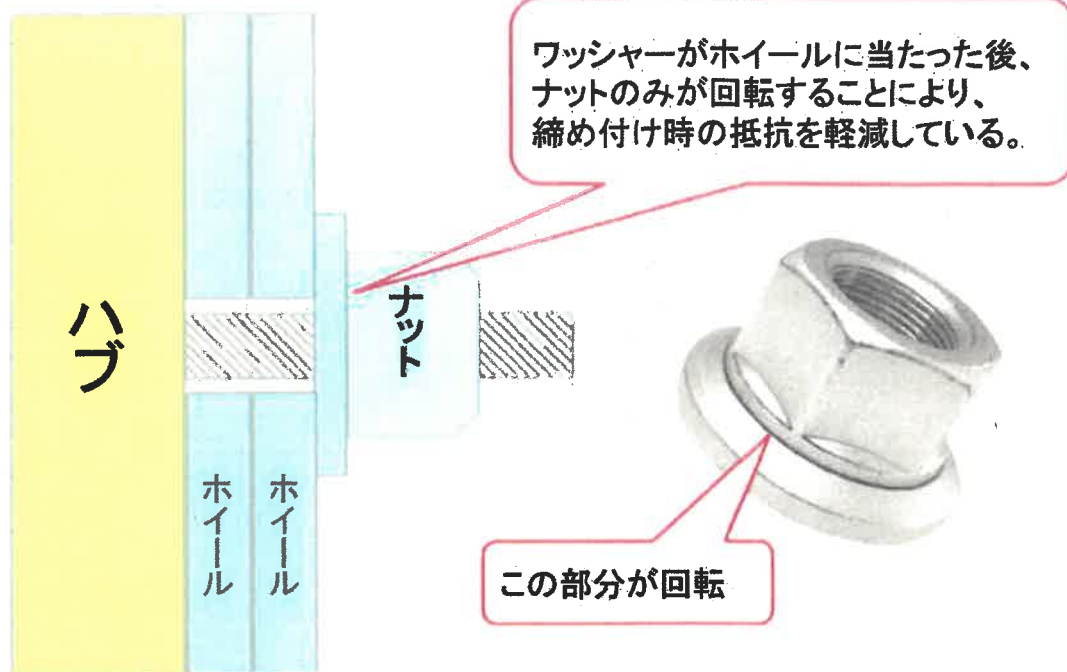
錆のためネジ山の形が崩れたり損傷している場合など、ボルト・ナットの状態によっては、規定トルクで締め付けても「必要な軸力（締結力）」が得られるとは限らない。

ネジ山にエンジンオイルなどの指定油脂を薄く塗布することも忘れずに。

7. 事故発生メカニズム（推定）

（5）ISO方式ナットワッシャーの固着による緩み発生

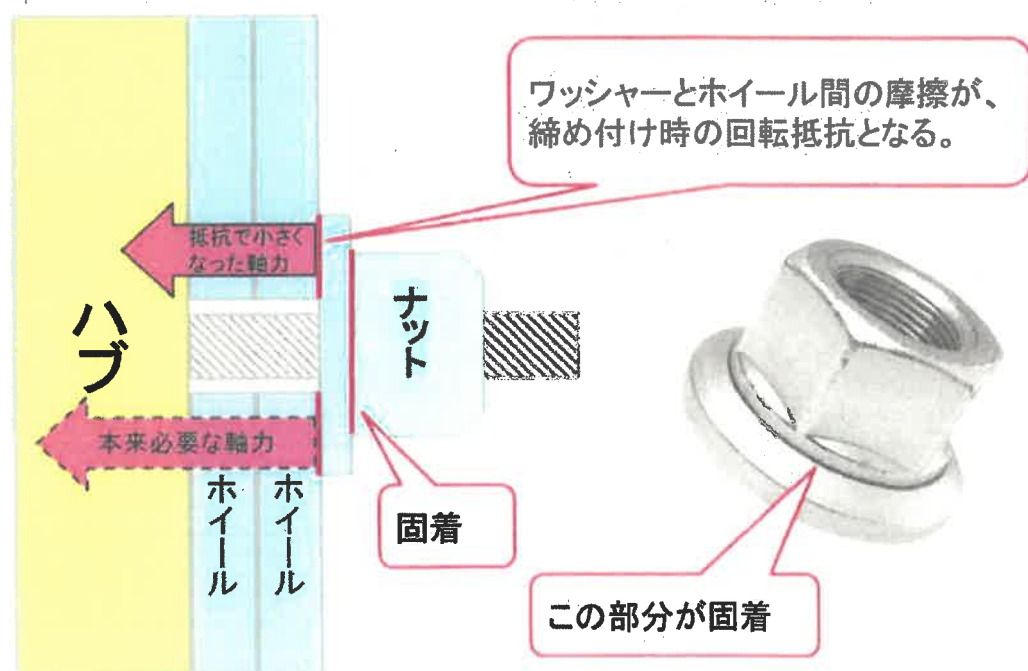
- ①ISO方式のナットワッシャーには、スムーズに回ることによって締め付け時の回転抵抗を軽減する機能がある。



7. 事故発生メカニズム（推定）

（5）ISO方式ナットワッシャーの固着による緩み発生

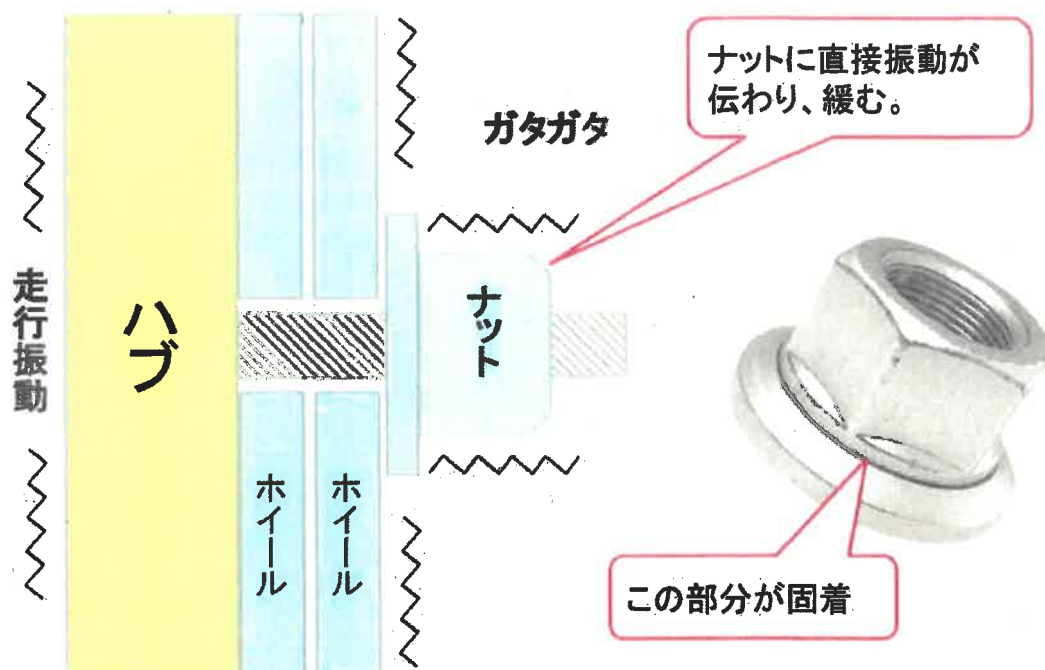
- ②ナット-ワッシャー間が錆等によりスムーズに回らないと、締め付け時の回転抵抗が大きくなるため、規定トルクで締め付けても、必要な軸力（締結力）を得られない。



7. 事故発生メカニズム（推定）

（5）ISO方式ナットワッシャーの固着による緩み発生

③軸力（締結力）が小さく、また、走行振動がナットに直接伝わるため、ナットが緩みやすい。



7. 事故発生メカニズム（推定）

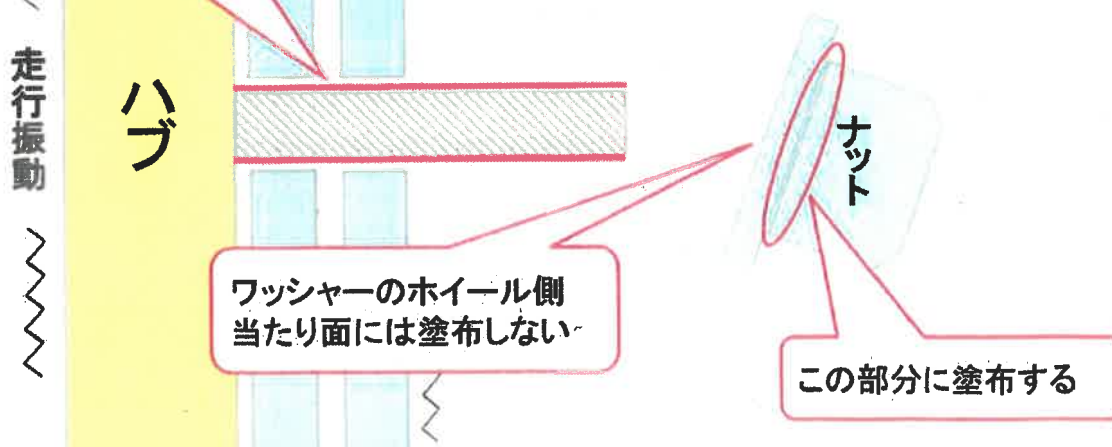
（5）ISO方式ナットワッシャーの固着による緩み発生

③緩みが進み、ナットが外れる。その後ホイールも外れる。

ボルトネジ山の清掃と
指定油脂の塗布も忘れずに

<ポイント>

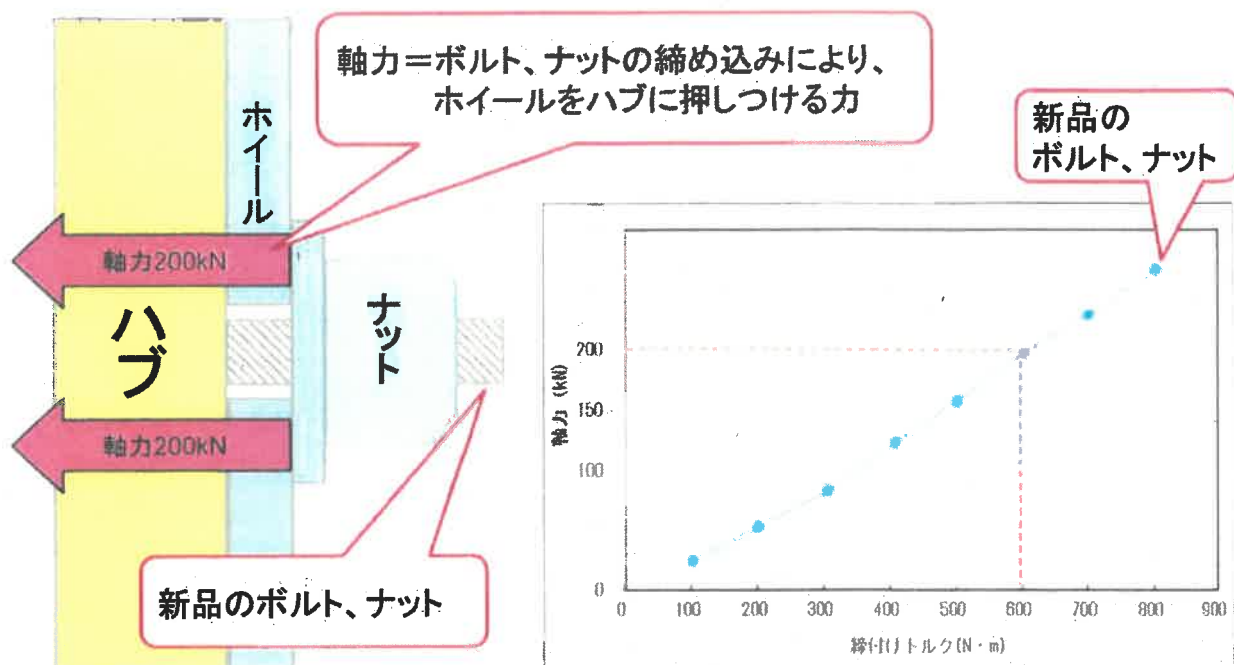
ワッシャーの回転の渋いナットは再使用しない。
締め付け時にナット・ワッシャー間の回転部分にエンジンオイルなどの指定油脂を薄く塗布する。



7. 事故発生メカニズム

(参考) ボルト、ナットが新品の場合と錆を落とさない場合の「軸力」の差

①新品のボルト、ナットを使用し、トルク600N・mで締め付けると、軸力は約200kNまで上がる。

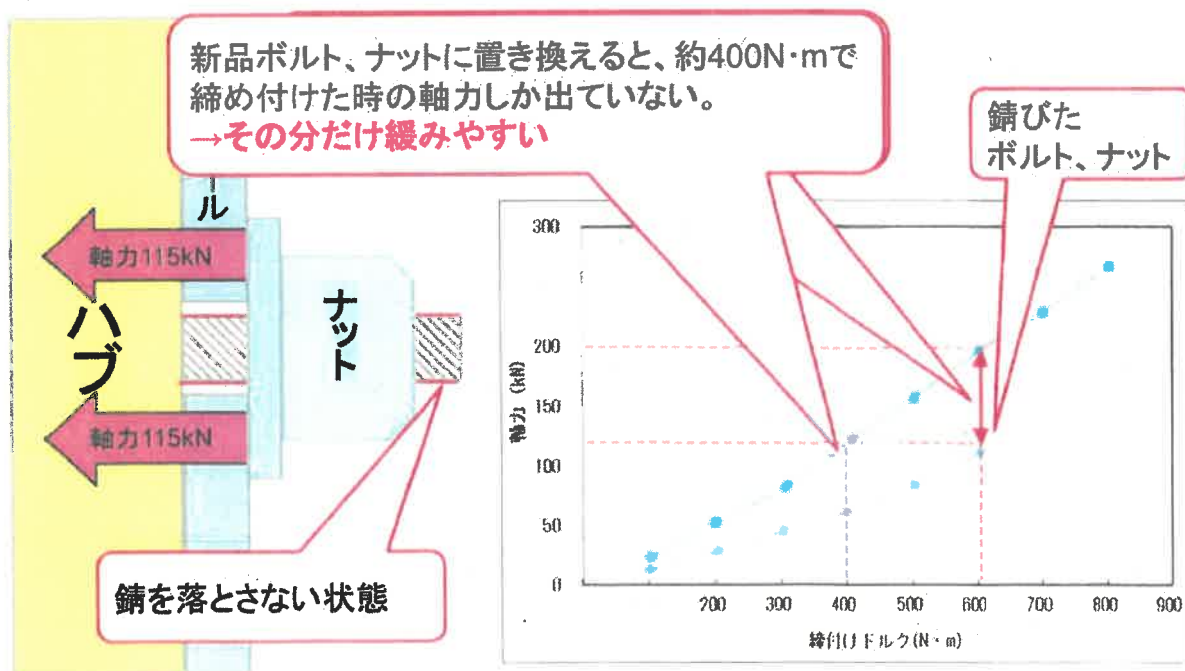


「大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査検討WG」中間とりまとめにおける検証結果より

7. 事故発生メカニズム

(参考) ボルト、ナットが新品の場合と錆を落とさない場合の「軸力」の差

②錆を落とさないままのボルト、ナットを使用した場合、トルク600N・mで締め付けても、錆の抵抗により軸力は約115kNまでしか上がらない。

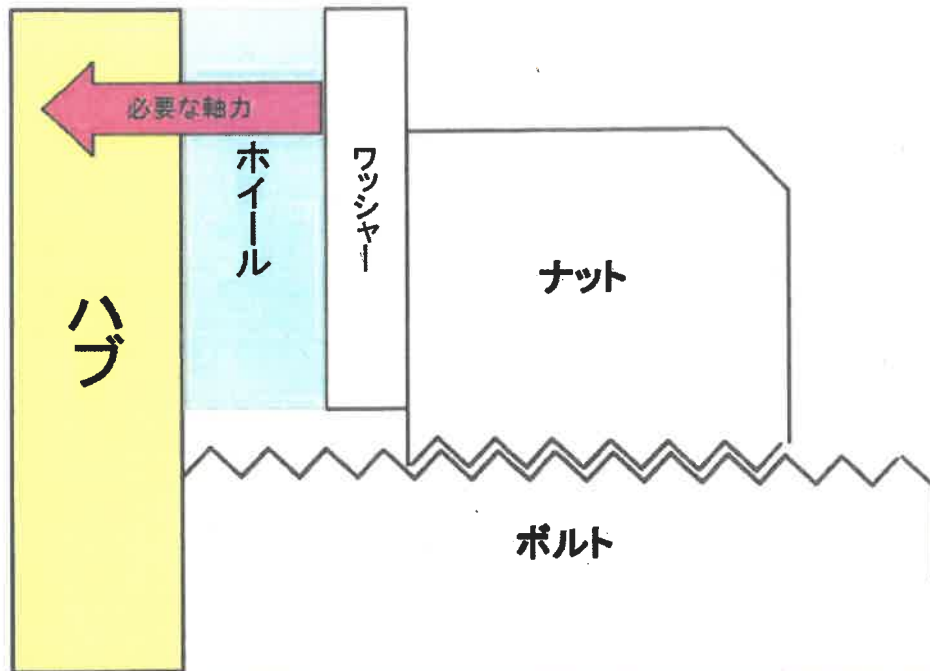


「大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査検討WG」中間とりまとめにおける検証結果より

7. 事故発生メカニズム（推定）

（6）ボルトの伸び、ネジ山の傷みによる緩み発生

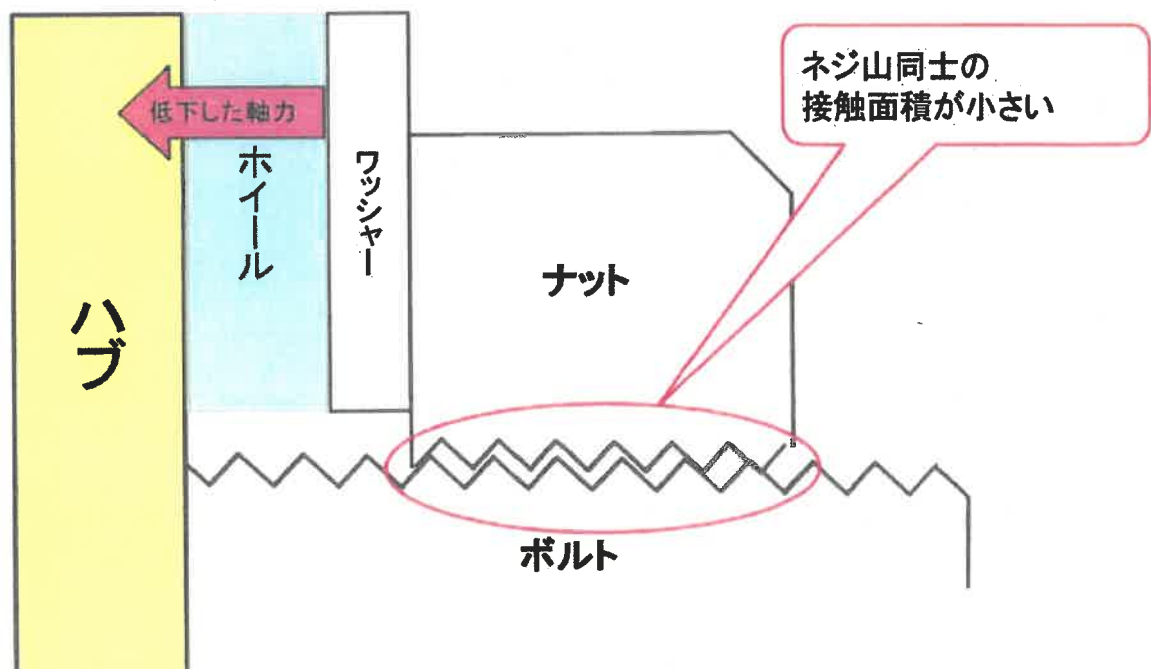
①正常なボルトとナットは、ネジ山がしっかりかみ合うことで必要な軸力（締結力）を維持している。



7. 事故発生メカニズム（推定）

（6）ボルトの伸び、ネジ山の傷みによる緩み発生

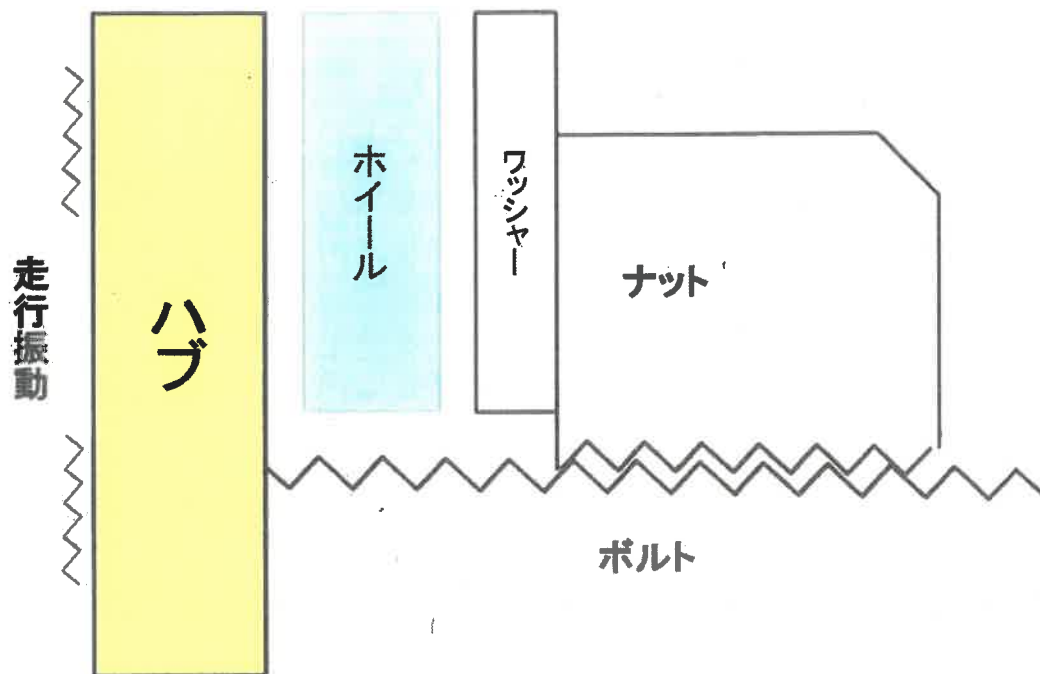
②ボルトが伸びたりネジ山が傷んだりしていると、ネジ山がしっかりかみ合わないため、軸力（締結力）を維持できない。また、傷や損傷が抵抗になり必要な軸力が得られない。



7. 事故発生メカニズム（推定）

（6）ボルトの伸び、ネジ山の傷みによる緩み発生

③走行振動により緩む。最終的にナットが外れ、ホイールも外れる。



7. 事故発生メカニズム（推定）

（6）ボルトの伸び、ネジ山の傷みによる緩み発生

防ぐためには → 規定トルクを守ってボルトの伸び、ネジ山の傷みを防ぐ。
伸びたボルト、ネジ山の傷んだボルトは再利用せず交換する。

ボルトの伸び、ネジ山の傷みを防ぐポイント

- ①トルクレンチを使い、規定トルクで締め付ける。
 - 「とにかく強く締めればよい」という感覚では、ボルトの傷みは急速に進む（最悪の場合、ボルトが折れる）。
 - 「規定トルクの1～2割増し」でも、ボルトの傷みは進む。
 - 規定トルクを守り、増し締めや日常点検をしっかり行うことが、ボルトの寿命を延ばす第一歩。
- ②全てのナットを仮締めしてからトルクレンチで締め込む。
 - インパクトレンチでガチガチに締め付けてからトルクレンチを使っても意味が無い。
 - インパクトレンチを使用する場合は、エア圧力を下げた状態で仮締めまでとし、最後にトルクレンチで締め込む。
 - 特に、ナットをボルト先端から一気に締め込むと、慣性によりナットの回転に勢いが付き、想像以上に締め付けトルクが上がってしまう。

7. 事故発生メカニズム（推定）

（6）ボルトの伸び、ネジ山の傷みによる緩み発生

過大なトルクでの締め付けにより伸びたホイールボルト

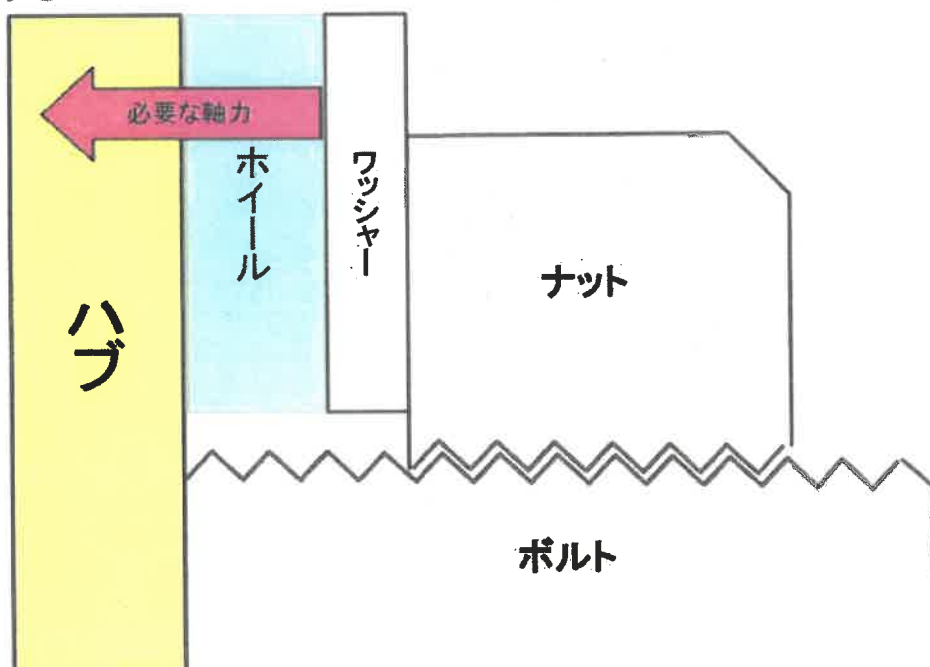


資料提供: (有)うるし山タイヤ

7. 事故発生メカニズム（推定）

（7）ボルトの痩せによる緩み発生

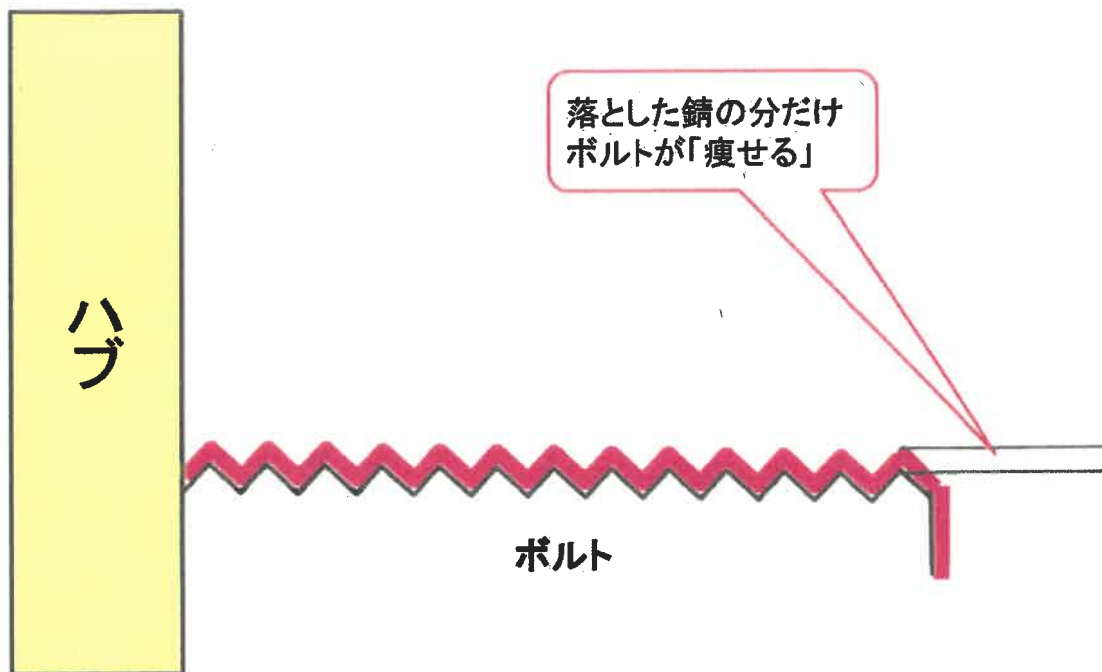
①正常なボルトとナットは、ネジ山がしっかりかみ合うことで必要な軸力（締結力）を維持している。



7. 事故発生メカニズム（推定）

（7）ボルトの痩せによる緩み発生

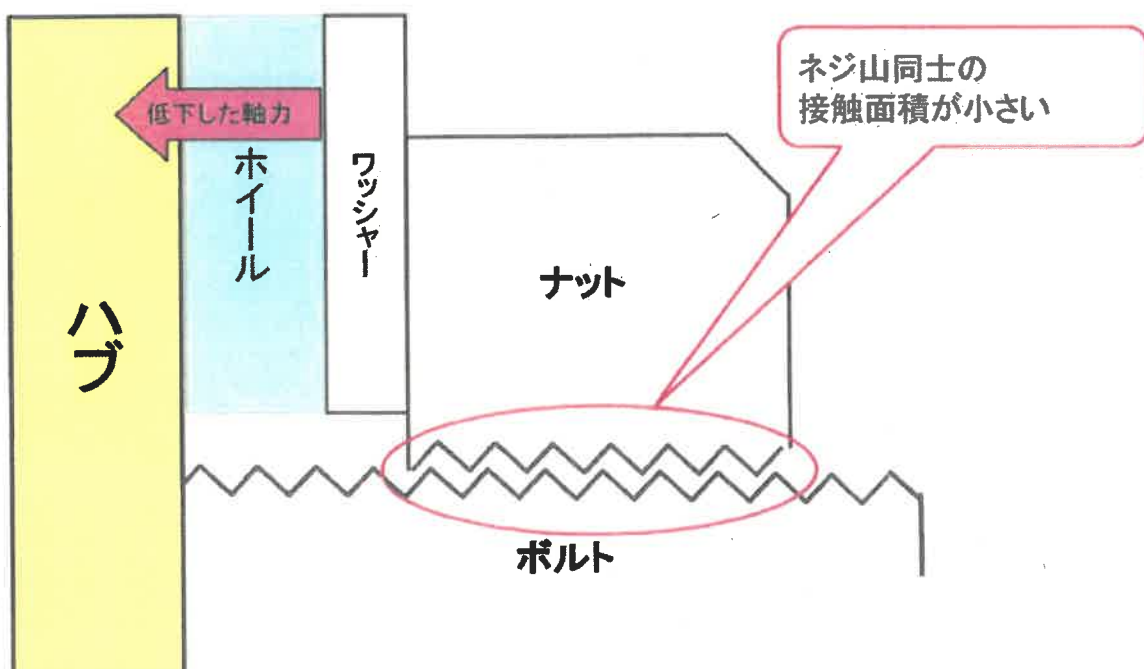
②ボルトの錆がひどい場合、錆を落としても元のボルトよりも「痩せた」状態となる。



7. 事故発生メカニズム（推定）

（7）ボルトの痩せによる緩み発生

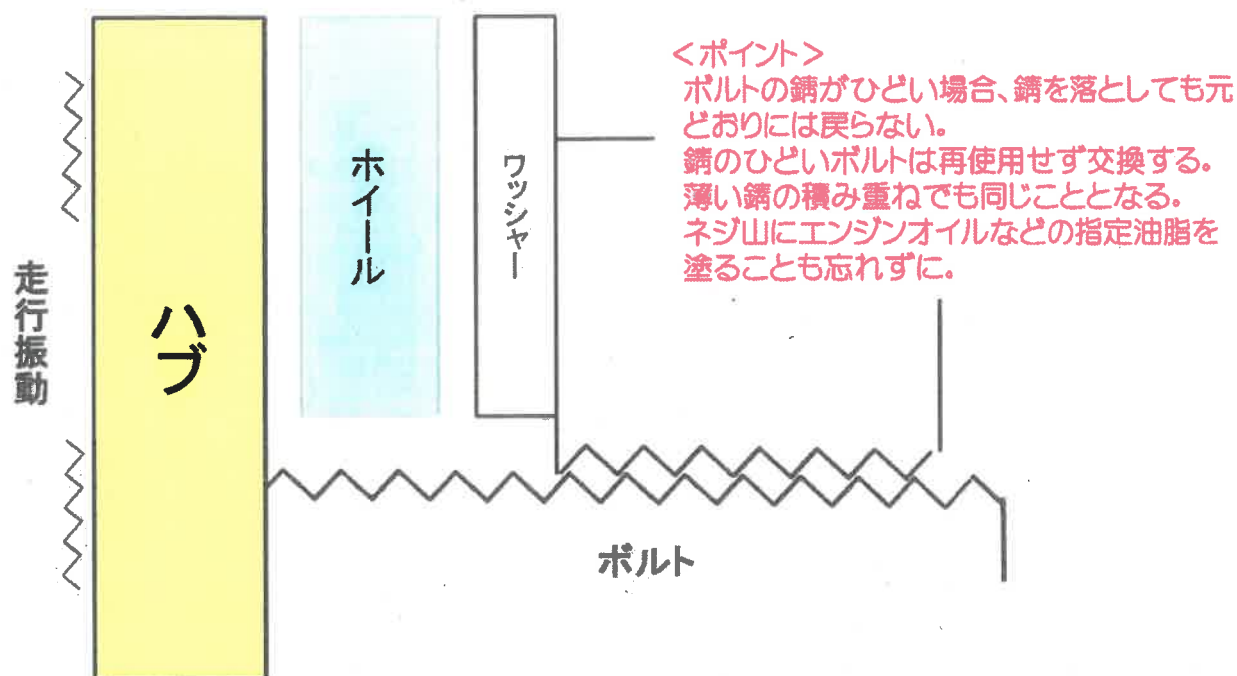
③ボルトが痩せていると、ネジ山がしっかりかみ合わないため、軸力（締結力）を維持できない。



7. 事故発生メカニズム（推定）

（7）ボルトの痩せによる緩み発生

④走行振動により緩む。最終的にナットが外れ、ホイールも外れる。



7. 事故発生メカニズム（推定）

まとめ

ここまで紹介した（1）～（7）の他にもナットが緩む要因は存在し、それらが複合的に発生することにより、車輪脱落事故の発生に至っていると考えられます。

よって、車輪脱落事故の防止については、以下の取組の全てを確実に実行する必要があります。

- ・ 必要な知識を持った者が正しい手順によりタイヤ交換作業を行うとともに、ホイール、ボルト、ナット及びハブの状況を確認し、状況に応じ、それらの交換も含めた必要な措置を行う（特に錆びている場合に注意）。
- ・ タイヤ交換作業後50～100km走行後に、トルクレンチを使用し、必ず規定トルクでナットの増し締めを行う。
- ・ 一日一回運行前の日常点検で、ナットの緩みの有無を必ず確認するとともに、錆汁の痕跡といった予兆を見逃さず、必要な措置を行う。

14. 大型車の車輪脱落事故防止特別ページの紹介

◎今般、東北運輸局のホームページ上に、大型車の車輪脱落事故防止に関する情報を集約した特別ページを開設しました。

◎本資料も掲載しているので、車輪脱落事故防止のため社内教育等の場面でのご活用をお願いします。

特別ページへの掲載情報 (随時更新予定)

<緊急メッセージ>

◆大型車のユーザーの皆様へ

<車輪脱落防止資料>

- ◆(一社)日本自動車工業会HP (リンク)
- ◆(一社)日本自動車車体工業会HP (リンク)
- ◆(公社)全日本トラック協会HP (リンク)
- ◆全国タイヤ商工協同組合連合会HP (リンク)
- ◆東北運輸局作成 車輪脱落防止チラシ・ポスター

<制度等>

- ◆国土交通省HP掲載情報 (リンク)
- ◆車輪脱落にかかる自動車事故報告書
- ◆日常点検整備、定期点検整備等 (リンク)

<情報発信>

- ◆メールマガジン「事業用自動車安全通信」 (リンク)
- ◆東北運輸局メールマガジン
- ◆東北運輸局Twitter

東北運輸局 特別ページ



令和3年8月31日
東北運輸局

事故ゼロを目指して！大型車の車輪脱落事故防止キャンペーンの実施

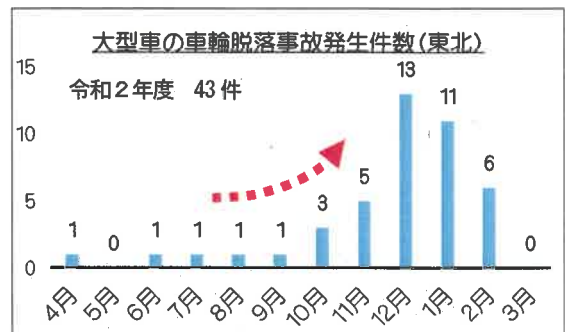
～ 東北の大型車の車輪脱落事故を防げ！！ ～

東北運輸局管内の大型車のホイール・ナット緩み等による車輪脱落事故が増加している状況を踏まえ、9月1日から東北運輸局管内の関係者が一丸となって「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン」を実施します。

1. 東北運輸局管内の令和2年度大型車*の車輪脱落事故の発生状況（速報値）

（詳細は「別紙」参照）

- ✓ 事故発生件数は43件（過去最多となった前年度比5件減）。
- ✓ 冬期（11月～2月）に多く発生。特にタイヤ交換作業が集中する11月に交換したトラックの事故が多い。
- ✓ 車輪脱着作業後1ヶ月以内に脱落が多く発生し、車輪脱落箇所は左後輪に集中。



※ 大型車とは、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

※令和元年度 48件（過去最多）

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

2. 大型車の車輪脱落事故防止キャンペーンの実施

東北運輸局では、大型車の車輪脱落事故防止の早期かつ確実な実施を図るため、関係業界の協力のもと、「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン」を実施します。

【実施期間】令和3年9月1日～令和4年2月28日

【主な実施項目】

- ✓ 運送事業者等に対する事故防止対策の周知・指導
- ✓ 運送事業者において、
 - ・ 大型車のホイール・ナットの緩みの総点検実施
 - ・ タイヤ交換時の作業管理表を使用した正しいタイヤ交換作業実施
 - ・ トラックのホイール・ナットへのマーキング等、日常点検でのホイール・ナットの緩みの点検を重点的に実施
- ✓ 東北運輸局作成の啓発チラシ（「参考」参照）による周知活動を展開する他、関係団体の協力のもと、傘下事業者等への周知活動を展開
- ✓ 整備管理者研修等、あらゆる研修・講習において車輪脱落事故防止に係る講習を実施
- ✓ 令和3年3月「自動車の点検及び整備に関する手引き」の改正概要について周知
- ✓ 東北運輸局ホームページに車輪脱落事故防止に関する特別ページを開設（今後の詳しい取り組み内容と状況は同特別ページをご覧ください。）



[特別ページQRコード]

＜問い合わせ先＞

東北運輸局自動車技術安全部 保安・環境調整官 高橋、鹿島
TEL:022-791-7534、FAX:022-299-8872

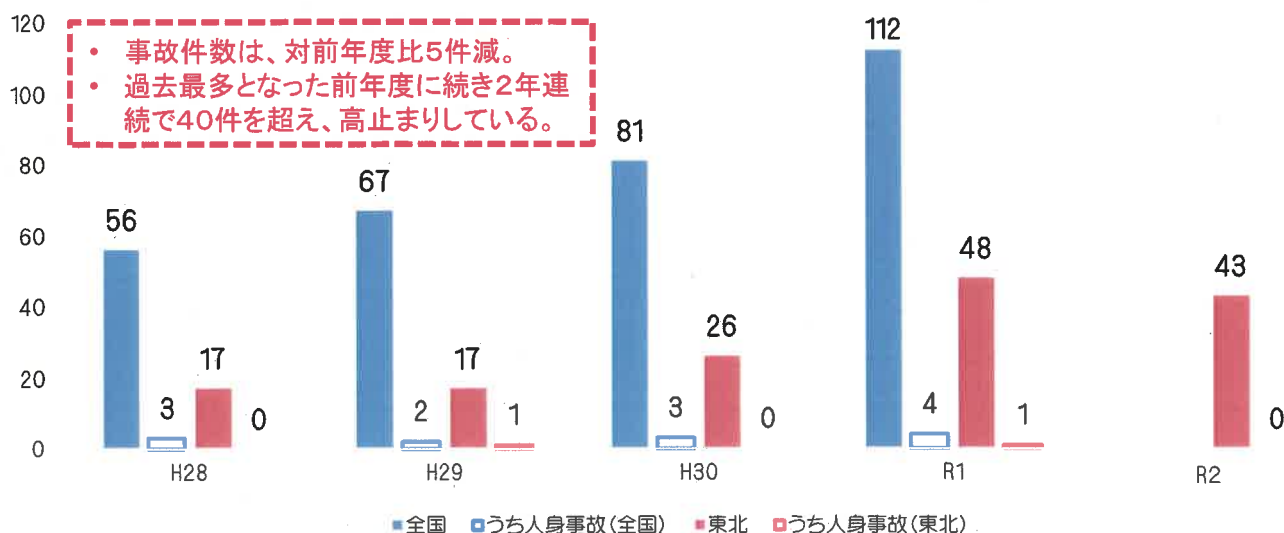
<添付資料>

別紙 令和2年度大型車の車輪脱落事故発生状況（速報値）

参考 大型車の車輪脱落事故防止のための啓発チラシ 東北6県バージョン（東北運輸局作成）

東北運輸局管内車輪脱落事故発生状況（令和2年度）【別紙】

大型車の車輪脱落事故※発生件数の推移



※ 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

青森



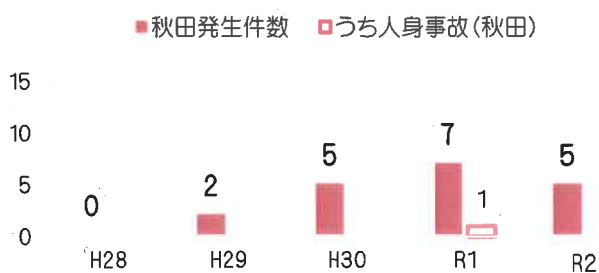
岩手



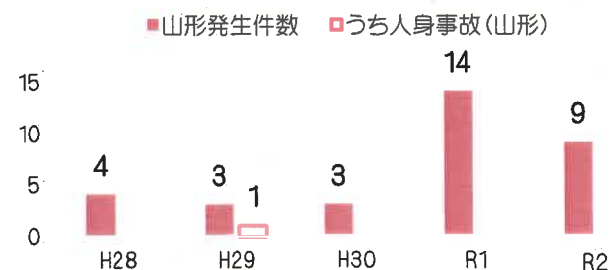
宮城



秋田



山形



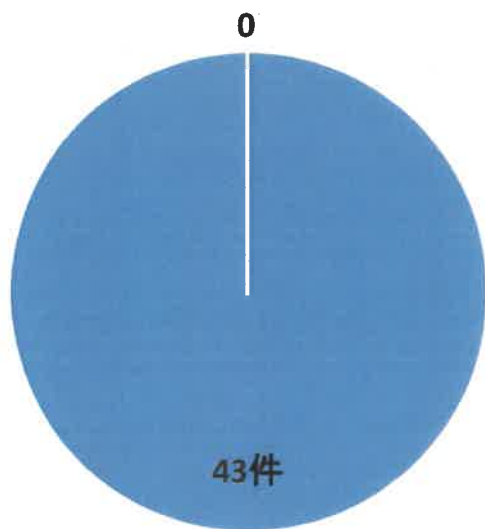
福島



東北運輸局管内車輪脱落事故発生状況（令和2年度）

業態別（大型バス・大型トラック）

n=43

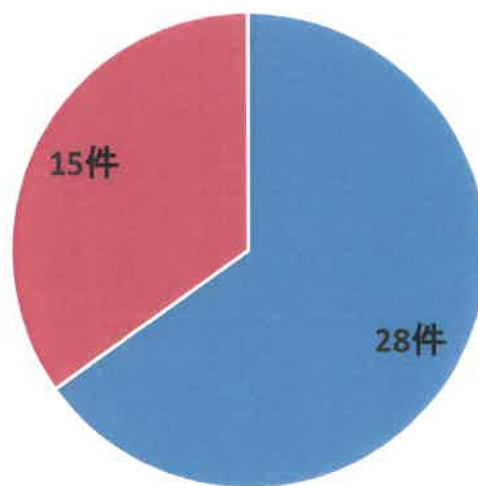


■ バス ■ トラック

・令和2年度の発生はトラックのみ。

事業用・自家用別

n=43

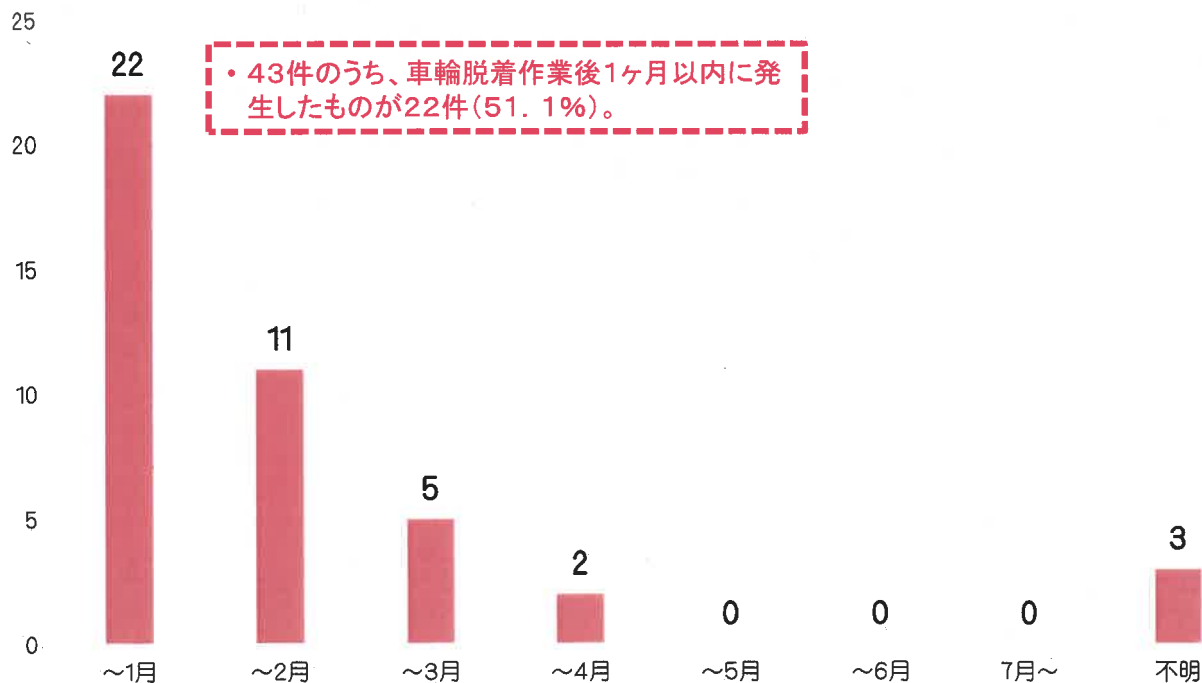


■ 事業用 ■ 自家用

・対前年度比は事業用9件減、自家用4件増、自家用トラックの発生が増加傾向。

車輪脱着作業から事故発生までの期間別件数

n=43

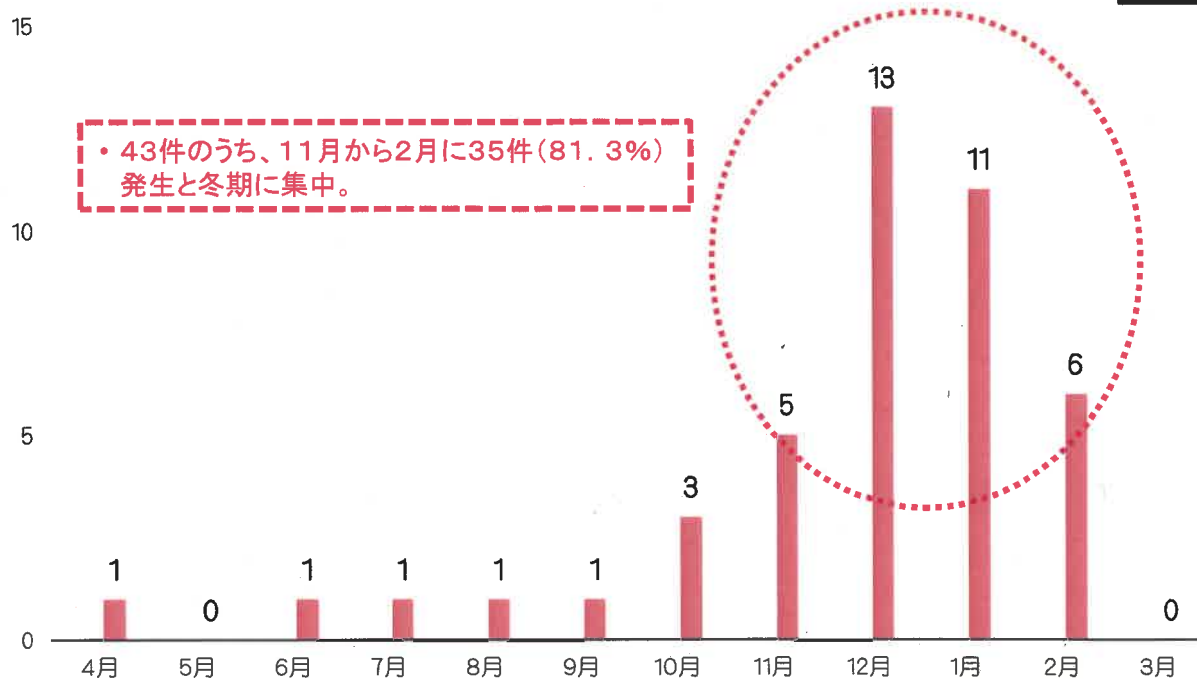


・43件のうち、車輪脱着作業後1ヶ月以内に発生したものが22件(51.1%)。

東北運輸局管内車輪脱落事故発生状況（令和2年度）

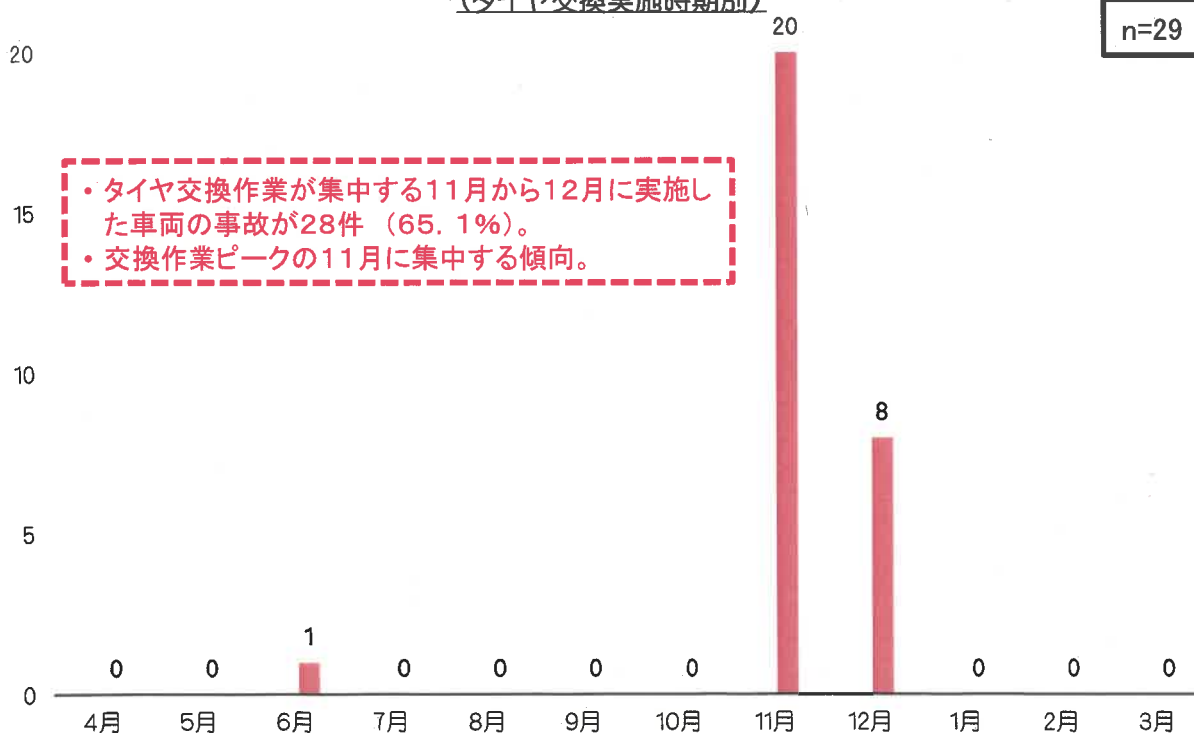
発生月別車輪脱落事故発生状況

n=43



車輪脱落直前の3ヶ月以内に「タイヤ交換」を実施した車両による事故件数 （タイヤ交換実施時期別）

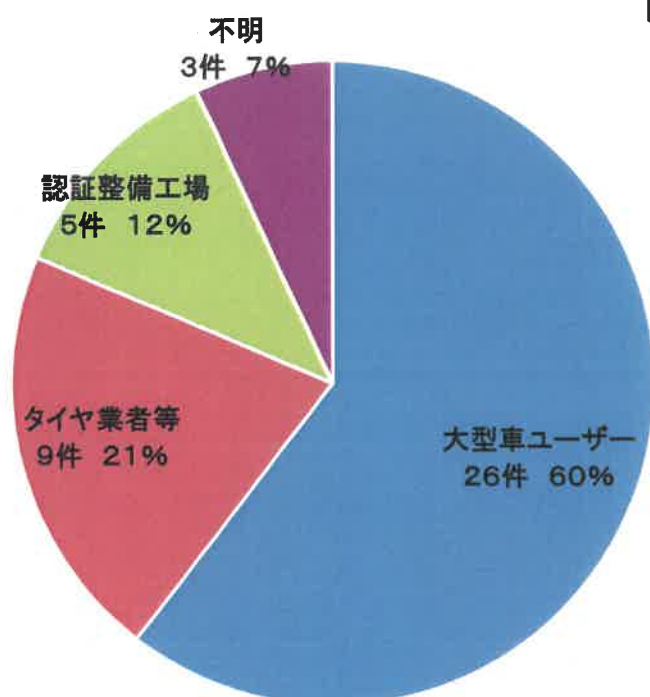
n=29



東北運輸局管内車輪脱落事故発生状況（令和2年度）

タイヤ脱着作業実施者別

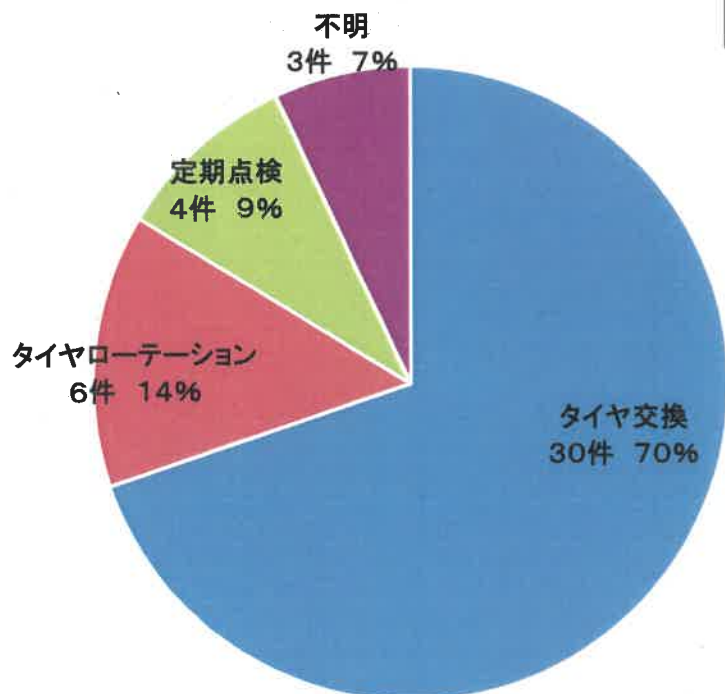
n=43



- ・大型車ユーザーの交換によるものが半数以上を占める傾向。
- ・大型車ユーザーの交換が前年度50%であったことから、増加傾向。

タイヤ脱着作業内容別

n=43



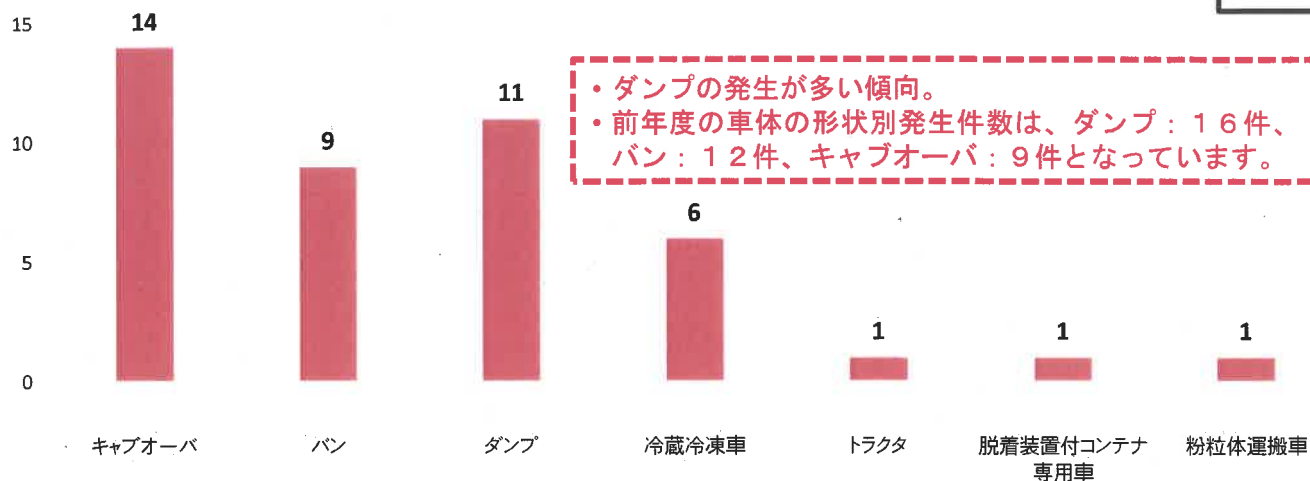
- ・タイヤ交換・タイヤローテーションが大半を占める傾向。
- ・タイヤ交換が前年度46%であったことから、増加傾向。

- タイヤ交換
 - ・ 通常タイヤから冬用タイヤへの交換
 - ・ 摩耗したタイヤの交換 など
- タイヤローテーション
 - ・ タイヤの摩耗が偏ることを防止するため、前後・左右のタイヤを入れ替える

東北運輸局管内車輪脱落事故発生状況（令和2年度）

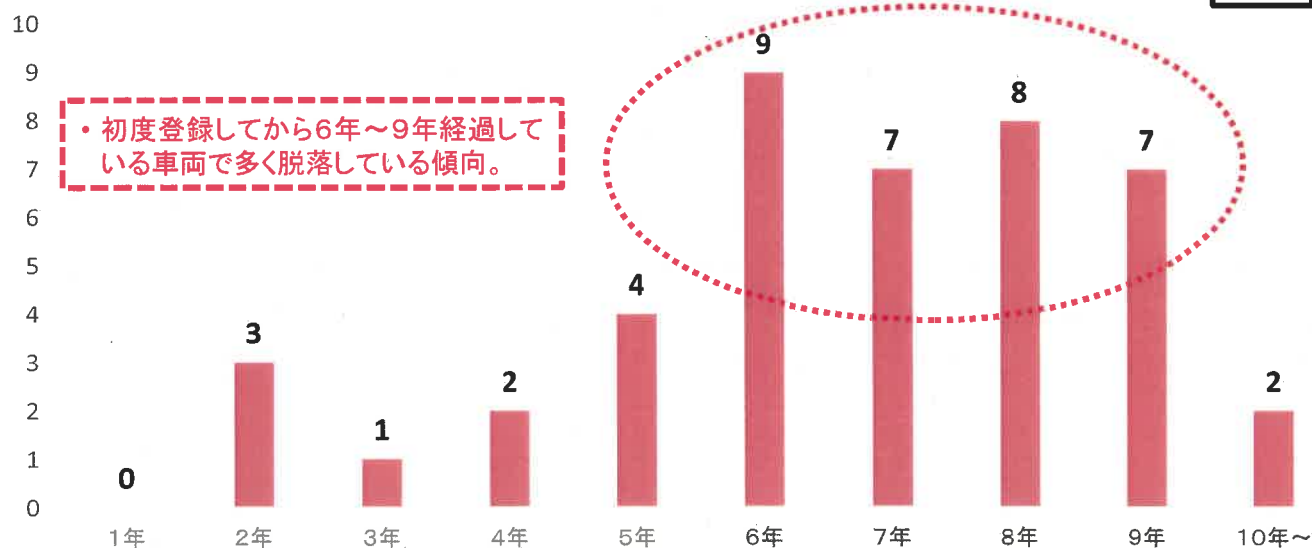
車体の形状別発生件数

n=43

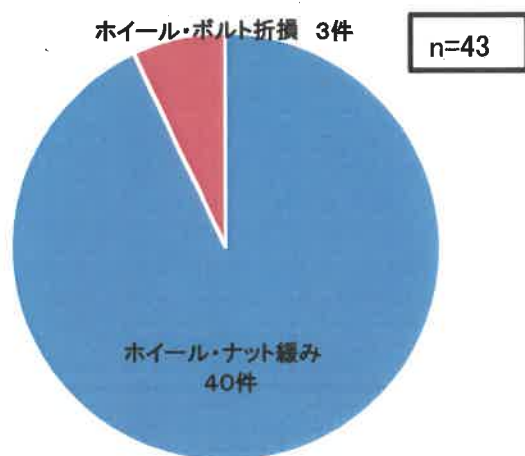


登録年から事故発生までの車齢

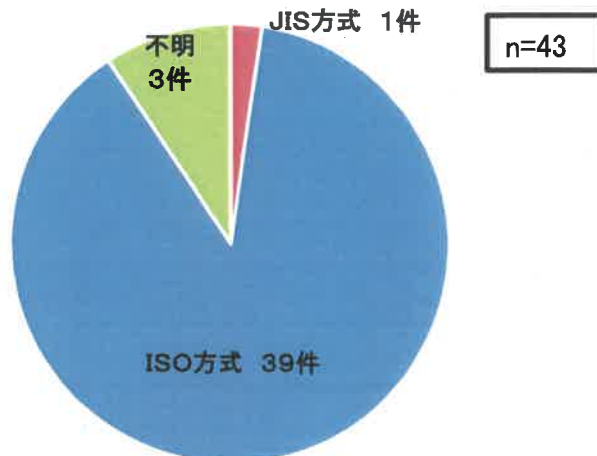
n=43



タイヤ脱落時の原因

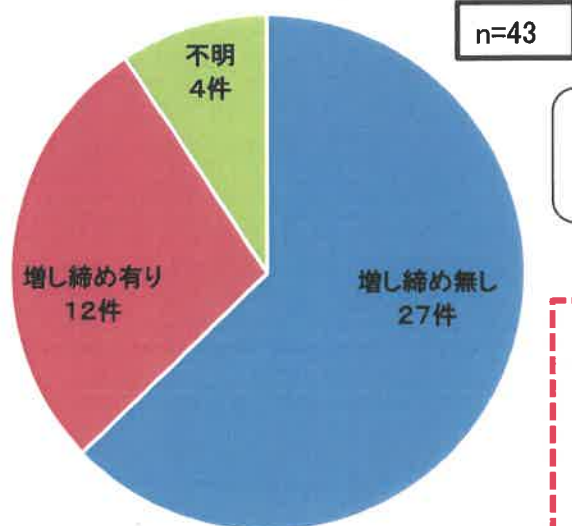


締め付け方式



東北運輸局管内車輪脱落事故発生状況（令和2年度）

脱着作業後の増し締め実施の有無



「増し締め有り」12件について、脱落の推定要因（重複有り）

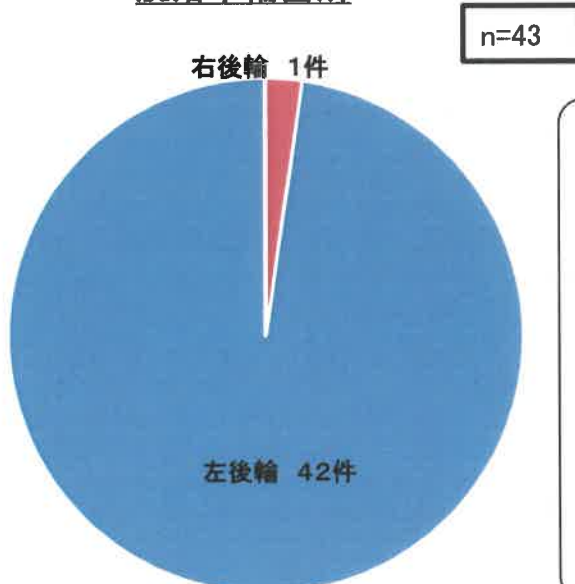
- ・ ディスクホイール、ホイール・ボルト等の劣化・摩耗：3件
- ・ ネジ部、ハブ面の錆・汚れ等：10件

- ・ 「増し締め有り」12件は、大半が大型車ユーザー自ら車輪脱着作業を実施し、自ら増し締めも実施しているが、半数以上が増し締め作業時にトルクレンチを用いていない。
- ・ 「増し締め有り」12件は、車齢6年以上経過している車両が大半を占めており、経年劣化の影響もあり、ネジ部、ハブ面の錆、汚れ等の除去不十分により、適正な締付力が得られず脱落に至ったと推定。

【対策の方向性】

- ・ ネジ部・ハブ面の錆・汚れ等の清掃作業を確実に実施
- ・ 劣化・摩耗が進んだホイール・ボルト、ホイール・ナット等は早めに交換

脱落車輪箇所



左輪タイヤの脱落割合が高いことの推定原因

- 左輪タイヤが多く脱落する原因については、以下の可能性が考えられる。
 - ・ 右折時は、比較的高い速度を保ったまま旋回するため、遠心力により積み荷の荷重が左輪に大きく働く。
 - ・ 左折時は、低い速度であるが、左後輪がほとんど回転しない状態で旋回するため、回転方向に対して垂直にタイヤがよじれるように力が働く。
 - ・ 道路は中心部が高く作られていることが多いことから、車両が左（路肩側）に傾き、左輪により大きな荷重がかかる。
- 前輪は、ホイール・ボルト緩み等の異常が発生した場合には、ハンドルの振動等により運転手が気づきやすい。

・ 脱落箇所は左後輪の集中。

大型車ユーザーの皆様へ

参考

令和3年9月

事故ゼロを目指して！

大型車の車輪脱落事故防止キャンペーンの実施

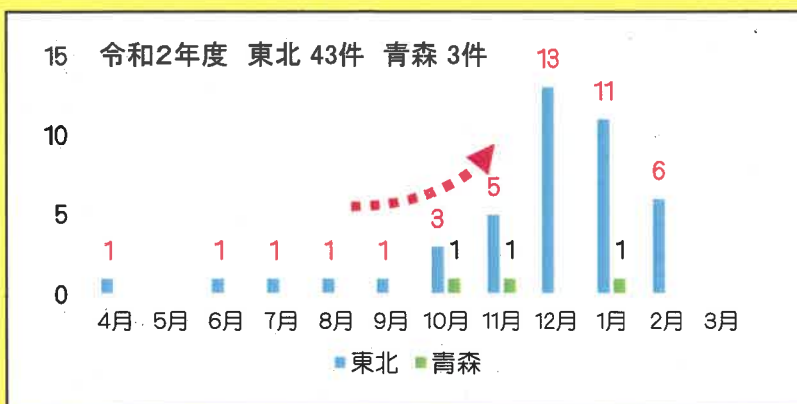
～青森の大型車の車輪脱落事故を防げ！！～

大型車※のホイール・ナット緩み等による車輪脱落事故が増加している状況を踏まえ、東北地域では令和3年9月から「**大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン**」を実施します。

※大型車とは、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

1. 青森運輸支局管内の車輪脱落事故の発生状況(令和2年度速報値)

- ・事故発生件数は**3件**(前年度比2件増)
- ・冬期(11月～2月)に多発
- ・特に**タイヤ交換作業が集中する11月の交換車両**に多発
- ・車輪脱着作業後1ヶ月以内に多発
- ・車輪脱落は**全て左後輪**
- ・全てが**トラック**による事故



※令和元年度 東北 48件(過去最多) 青森 1件(過去最多は平成30年度6件)
出典：自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

2. 東北地域における車輪脱落事故の傾向と対策の方向性

50～100km走行後に規定トルクで**増し締めを確実に実施**することは、当然ですが、東北地域では**車齢6～9年の車両**で多発している傾向から、

【対策の方向性】

- ・**ネジ部・ハブ面の錆・汚れ等の清掃作業を確実に実施**
- ・**劣化・摩耗が進んだホイール・ボルト及びホイール・ナット等は早めに交換**
(錆や汚れを落とし、ネジ部に**エンジンオイル**などを**薄く塗布**してナットを手で回した時、スムーズに回転しない場合は、ネジ部に異常があります。)

- ・東北運輸局ホームページに車輪脱落事故防止に関する**特別ページ**を開設 ※今後の詳しい取り組み内容と状況は同特別ページをご覧ください。

特別ページ
QRコード



〈問い合わせ先〉

国土交通省東北運輸局青森運輸支局

検査・整備・保安部門

TEL:017-715-3320

正しい作業が、防ぐ事故。

徹底しよう! 車輪脱落を防ぐ、4つのルール

お きまりのトルクで
きちんと 締め付けて



規定のトルクで確実な締め付けを

ち やんと増し締め
交換後



50~100km走行後に、しっかり増し締めを

な (ナット) っと見て ボルト触って
さあ出発!



一日一回の日常点検を

い や待てよ? ボルトと
ナットは適正か?



ホイールに適合したボルト、ナットを



左後輪に注意!

車輪脱落の多くが、気がつきにくい「左後輪」で発生しています。左後輪の点検は重点的に行ってください。



ホイールやホイールボルトの錆に注意!

ホイールやホイールボルト、ナットの著しい錆によると思われる車輪脱落が発生しています。著しい錆のあるホイールやホイールボルト、ナットは、交換してください。

錆びたボルト・ナット

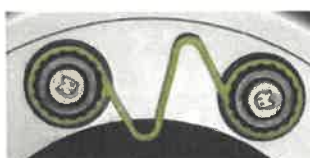


《令和3年3月「自動車の点検及び整備に関する手引き」改正》

ホイールナットマーカ等を活用した新たな点検方法や車齢4年以上の車両に車輪脱落事故が多く発生していることを踏まえ、ホイール・ボルト及びホイール・ナットの交換目安等が規定されました。



ホイール・ナットへのマーキング例



緩みなしの状態



左右のホイール・ナットが緩んだ状態

-42- ホイールナットマーカの装着例

(ホイール・ナット回転指示インジケーター (ISO方式) 装着の場合)

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 国土交通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3年1月～検査申請書への押印(署名)欄が廃止されます

継続検査申請書

令和3年1月～

申請人(受用者) 氏名又は名称 住所

運輸 太郎

東京都千代田区霞ヶ関1-2-3

※詳しくは職員までお尋ねください。

自動車検査申請書には、これまで継続検査の申請者である使用者の押印または署名が必要でしたが、令和3年1月から、「使用者」の押印または署名が廃止となりました。

押印(署名)は不要です

申請人(受用者) 氏名又は名称 住所

運輸 太郎

東京都千代田区霞ヶ関1-2-3

※詳しくは職員までお尋ねください。



令和3年1月～検査申請書への押印(署名)欄が廃止されます

自動車検査証

申請人(受用者) 氏名又は名称 住所

運輸 花子

東京都千代田区霞ヶ関1-2-3

みほん

自動車検査証の使用者及び住所を記名してください。

※使用者が個人の場合

申請人(受用者) 氏名又は名称 住所

運輸 花子

東京都千代田区霞ヶ関1-2-3

※使用者が私法人の場合

申請人(受用者) 氏名又は名称 住所

国土交通株式会社

東京都千代田区霞ヶ関1-2-3

令和2年12月8日
自動車局自動車情報課

車検証を電子へ！

～電子車検証の仕様に関する検討結果について～

電子化された自動車検査証（以下、「電子車検証」という。）の仕様について、総合的に検討した結果、A6サイズ程度の台紙にICタグを貼り付ける方式を採用することとしましたので、お知らせします。

自動車保有関係手続については、関係省庁と連携し、オンラインで一括した申請手続を可能とするワンストップサービス（OSS）を導入・推進しています。さらなる推進に向けて、継続検査等で紙の車検証の受取のために必要となっている運輸支局等への来訪を不要とし、OSSで申請手続を完結することを可能とする、車検証の電子化を実現するため、平成30年9月から計11回にわたって、「自動車検査証の電子化に関する検討会」が開催され、令和2年6月に「報告書」が公表されたところです。

電子車検証の仕様について、同報告書において、「実際の利活用のニーズを十分に踏まえながらも、ユーザ負担を抑制する観点から、システムのライフサイクルでの費用対効果を十分に勘案しつつ、自動車検査証の電子化を可能な限り低コストで実現することが適当である」とされました。

これを踏まえ、国土交通省において、車検証の電子化に係る全体コストやICチップの空き領域の利活用方策等、あらゆる観点から総合的に検討した結果、A6サイズ程度の台紙にICタグを貼り付ける方式を採用することといたしました。

電子車検証のイメージは別紙のとおりです。

今後は、令和5年1月に予定している車検証電子化の開始に向けて、関係者と連携しながら、具体的な制度整備や関係システムの構築等に着実に取り組んでまいります。

<参考> 「自動車検査証の電子化に関する検討会」

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk6_000034.html

<問い合わせ先>

国土交通省自動車局自動車情報課 平賀、猪原
（代表）03-5253-8111（内線）42104、42115
（直通）03-5253-8588（FAX）03-5253-1639

電子車検証のイメージ

自動車検査証			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両番号			初度登録年月	自動車の種別	用途	自家用・事業用の別	型式指定番号	類別区分番号
品川 399 さ 1234			令和 2年10月	普通	乗用	自家用	98765	0001
車 名				車 体 の 形 状				
コクドコウツウ				箱型				
車 台 番 号				燃 料 の 種 類		総排気量又は定格出力		
ZZZ99-SAMPLE01				ガソリン		1.59 kW L		
型 式		原 動 機 の 型 式		前前軸重	前後軸重	後前軸重	後後軸重	
ZXX-ABC99		ABC-3DE		750 kg	- kg	- kg	600 kg	
乗車定員	最大積載量	車両重量	車両総重量		長さ	幅	高さ	
5 人	- kg	1350 kg	1625 kg		448 cm	173 cm	149 cm	
使用 者 の 氏 名 又 は 名 称								
国土 交通								
備 考								
H10騒音99db, その他								

I
C
タ
グ

I
C
タ
グ

記入欄

(注意事項)

1. 自動車を運行するときは、有効な自動車検査証を携行して下さい。
2. 継続検査は、「有効期間の満了する日」の1か月前（離島に使用の本拠の位置を有する自動車にあっては、2か月前）から受けられますので、余裕を持って受けるようにして下さい。
3. 自動車検査証に記載又は記録されている住所又は氏名等に変更があったときには、手続きが必要です。また、自動車の構造等に変更があったときには、変更の手続きが必要となる場合がありますので、使用の本拠の位置を管轄する運輸監理部、運輸支局又は自動車検査登録事務所にお問い合わせください。

※ 交付された自動車検査証が申請された登録事項又は検査事項と相違していないことを確認して下さい。もし相違しているときは、ただちに申し出てください。

-47-

《発表記者会：東北電力記者会、宮城県政記者会、青森県政記者会》

Press Release

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

東北運輸局プレスリリース

令和2年10月7日

国土交通省 東北運輸局

東北運輸局 青森運輸支局

「可搬式ナンバー自動読取装置」を用いた街頭検査を実施しました

東北運輸局青森運輸支局は、自動車技術総合機構東北検査部青森事務所及び青森県青森警察署と連携し、10月6日（火）、国道7号上り（青森市鶴ヶ坂）「もしもしピット」において、「可搬式ナンバー自動読取装置」を用いた街頭検査を実施しました。

その結果、車検切れ車両は確認されませんでした。

また、同時に31台の車両を検査し、軽微な整備不良車両が4台あり、指導を行いました。

◎実施場所及び日時 国道7号上り（青森市鶴ヶ坂）「もしもしピット」
令和2年10月6日（火）13:30～15:30

◎可搬式ナンバー自動読取装置による読取台数	823台
◎可搬式ナンバー自動読取装置による捕捉台数	0台
◎検査車両台数	31台
◎整備命令書交付台数	0台



東北運輸局では、車検切れ車両のドライバーに直接指導・警告するため、「可搬式ナンバー自動読取装置」を用いた街頭検査を引き続き実施してまいります。

【問い合わせ先】

➤ 東北運輸局自動車技術安全部技術課 齊藤、加藤
TEL 022-791-7535

➤ 東北運輸局青森運輸支局 検査整備保安部門 杉本、磯沼
TEL 017-715-3320

中部運輸局自動車技術安全部

令和3年3月30日

連絡先 中部運輸局自動車技術安全部
整備課 飯田、近藤
Tel. 052-952-8042

不正車検を行った指定自動車整備事業の取消し処分

中部運輸局は、車検に必要な点検及び検査の一部を省略するなど道路運送車両法に違反した下記事業者に対し、指定自動車整備事業の指定の取消し等の行政処分を行いました。

1 事業者及び事業場の名称

事業者 ネットヨタ愛知株式会社（愛知県名古屋市）

事業場 ネットヨタ愛知株式会社プラザ豊橋（愛知県豊橋市）

2 行政処分の内容（処分年月日 令和3年3月30日）

- (1) 指定自動車整備事業の指定の取消し
- (2) 自動車検査員の解任命令 7名

3 主な違反条項

- (1) 道路運送車両法第94条の3第1項
- (2) 道路運送車両法第94条の5第1項及び第4項
- (3) 道路運送車両法第94条の6第1項

4 違反の概要

- (1) 検査作業と整備作業を分業化していない。
- (2) 法令の規定を遵守する体制でない。
- (3) 事業者は、保安基準不適合状態で保安基準適合証等を交付した。
- (4) 事業者は、点検及び検査の一部を実施せず保安基準適合証等を交付した。
- (5) 指定整備記録簿に虚偽の記載をした。
- (6) 自動車検査員は、検査の一部を実施していないにもかかわらず保安基準に適合する旨を証明した。
- (7) 自動車検査員は、保安基準不適合状態であるにもかかわらず保安基準に適合する旨を証明した。

令和2年度 指定整備事業者の処分状況一覧表

(令和3年3月末現在)

支局	処分年月	処分内容	違反の概要
無	無	無	無

令和2年度 特定整備事業者の処分状況一覧表

(令和3年3月末現在)

支局	処分年月	処分内容	違反の概要
無	無	無	無

令和元年度（平成31年度） 指定整備事業者の処分状況一覧表

(令和2年3月末現在)

支局	処分年月	処分内容	違反の概要
宮城1	令和元年12月	保安基準適合証の交付停止 20日間 検査員警告	【指定整備事業関係】 - 不正改造状態で適合証を交付した。(1台) - 同一性の相違する自動車にもかかわらず適合証を交付した。(1台) 【自動車検査員関係】 - 検査員が不正改造状態であるにもかかわらず適合証に証明した。 - 検査員が同一性の相違する自動車であるにもかかわらず適合証に証明した。
福島2	令和2年3月	自動車分解整備事業の停止 20日間 指定自動車整備事業の指定の取消し 検査員解任 1名 検査員警告 1名	【自動車分解事業関係】 - 分解整備記録簿の虚偽記載。 - 概算見積書を交付しなかった。 - ペーパー車検での車検手続。(1台) - 不正改造状態で車検手続。(1台) 【指定整備事業関係】 - 点検整備及び検査を全て実施せずに適合証を交付した。 - 不正改造状態で適合証を交付した。(1台) - 故意以外により保安基準不適合状態で適合証を交付した。 - 指定整備記録簿の虚偽記載。 【自動車検査員関係】 - 検査員が検査をしていないにもかかわらず適合証に証明した。 - 検査員が不正改造状態であるにもかかわらず適合証に証明した。

令和元年度（平成31年度） 分解整備事業者の処分状況一覧表

（令和2年3月末現在）

支局	処分年月	処分内容	違反の概要
福島1	令和元年9月	自動車分解整備事業の取消	① 自動車分解整備事業を廃止したにもかかわらず、その旨を30日以内に届け出なかった。
福島2	令和元年9月	自動車分解整備事業の取消	① 自動車分解整備事業を廃止したにもかかわらず、その旨を30日以内に届け出なかった。
福島3	令和2年3月	自動車分解整備事業の停止 20日間	①分解整備記録簿の虚偽記載。 ②概算見積書を交付しなかった。 ③ペーパー車検での車検手続。（1台） ④不正改造状態での車検手続。（1台）

受検する際の注意事項

独立行政法人自動車技術総合機構 青森事務所

1. 自動車検査証の記載内容と現車に相違がないか確認して下さい。
記載内容に相違があるときは、構造等変更検査の手続きが必要となる場合がありますので、予め準備をして検査に臨んで下さい。また、継続検査では予約しないで下さい。
2. 新規検査等及び構造等変更検査の際は、検査票の裏面にも必要事項の記入をお願いします。
3. 車台番号及び原動機型式の打刻は、汚れ等がなく打刻文字が確認できる状態で検査を受けて下さい。
また、車台番号等を確認の時はエンジンを停止するとともに駐車ブレーキを作動し、ボンネットまたはキャビンを上げたうえでストッパー等により固定した状態にして下さい。（手で持ち上げた状態は危険です。）
4. 外観検査実施時に総走行距離の数字を読み上げますので、車両の総走行距離と相違がないか確認して下さい。更に、総合判定時にも数字を読み上げますので、車両の総走行距離計と相違がないか確認して下さい。
5. 座席とシートベルトは確認できる状態（格納式座席は展開した状態）にして下さい。特に3列目のシートは注意して下さい。
6. 特種用途自動車については、その設備についても確認を行います。
特にキャンピング車の就寝設備（ベッド）は予め展開した状態で検査を受ける、または、検査時に容易に組立られるように組立方法を把握して下さい。
7. 降雪時には、タイヤハウス内や泥よけ等に付着した雪や氷結を取り除いて下さい。
また、ナンバープレートに付着した雪を払って、文字が確認できる状態にして下さい。
8. 検査場内及び検査待機コースは、事故防止のため入口側から出口方向への一方通行です。検査官の誘導のない後退は禁止です。
9. 小型（2）コースの検査対象車両は、全幅2.1m以下、全高3.0m以下、軸距1.8～3.2m、軸重2t以下です。
10. 入場時はコース中央に車両を入れて下さい。特に小型車の後輪ダブルタイヤの内側がテストに接触するおそれがあります。
11. トラクション・コントロール装置（TRC、TCS、TCL）や坂道発進補助装置（HSA、ESスタート、HES）付きの車両は、検査時にスイッチをOFFにして下さい。
12. ハイブリッド車は、排気ガス検査前に整備モードに切り替えて、アイドリング状態を維持して下さい。

13. 受検車両の操作（整備モード、トラクション・コントロール装置OFFなど、受検時に必要な操作）をできるようにしてきて下さい。
14. 電磁式駐車ブレーキの車両は通常の検査方法と異なりますので、予め操作方法を確認した上で受検して下さい。
15. 排気ガス等の検査を受ける前には十分に暖気をして下さい。年式等、旧基準での判定が必要な場合には検査官に申し出て下さい。
16. 排気ガス検査及び近接排気騒音検査等のため車両から降車する際は、シフトレバーを必ず「P」（MT車は「N」）とし「駐車ブレーキ」を確実に作動させて下さい。測定中は、待機位置に移動し、車両の前後に立たないで下さい。
17. 前照灯検査をハイビーム（走行用）で受検する平成10年8月31日以前に製作された車両は、申告ボタンを押して下さい。
18. 再検査確認車両は検査コースに並んで下さい。再検査の車両に対しては、外観検査の担当者が対応します。なお、再検査の時にも必ず車台番号の確認を受け、検査官の指示に従って下さい。
19. 再検査や計測コースへ移動の指示があった場合でも、必ず出口付近の総合判定BOXに書類を提示して下さい。
20. 限定自動車検査証の交付を希望する際は、必ず当日中に総合判定BOXに申し出て下さい。なお、限定検査を受検する際は、支局庁舎内の「3. 検査関係受付」窓口で必ず受付（予約不要）をして下さい。
21. 不慣れな方が受検する時は、その旨を検査官にお知らせ下さい。
また、検査途中で、やり方がわからなくなった場合はその場から動かないで下さい。
22. 大小兼用（1）コースの大型マルチテストで受検する際の注意事項
 - ①入口の車種選択兼再入場申告モニターで検査種別及び車種等を選択して下さい。
 - ②4輪駆動車は、切り替えられるものでも機械式以外は「4WD車」を選択して下さい。
 - ③ヘッドライト検査の際は、車両の停止位置案内線に沿って正しくテストに正対させて下さい。
23. 初回外観検査実施時にチェックランプ（エアバッグ、ABS、エンジン、ブレーキ）の点灯または点滅が認められた場合は、「審査中断」となり以降の検査が受けられません。事前に確認をお願いします。
24. 大型特殊自動車は計測コースに並んで下さい。

検査実施のための遵守事項について

当機構敷地等における検査実施のための遵守事項を明確化し、平成29年4月より運用します。

自動車機構の敷地等において、的確で厳正かつ公正な検査を実施する観点から、受検者等の方は次の事項の遵守をお願いします。

遵守しない場合は、審査を中断します。また、必要に応じて、警察へ通報するなどの厳正な措置を行うことがあります。

- ① 受検車両については次に掲げる状態とすること。
 - ア 泥、雪等の付着がなく、装置等の確認ができる状態
 - イ 汚れ等の付着がなく、車台番号及び原動機の型式の打刻等が確認できる状態
 - ウ 排気管にプローブが挿入できる状態
 - エ 荷台等に物品等が積載されていない状態
 - オ 座席、座席ベルト、非常信号用具及び消火器等が確認できる状態
 - カ 窓ガラスが取外されていない状態
 - キ 全ての車輪のホイールキャップ又はセンターキャップを取外した状態
 - ク 灯火器等に装着されているカバー等を取外した状態
 - ケ 走行距離計は総走行距離(オドメータ)を表示した状態
 - コ エンジンルーム内の審査を行う際には、原動機を停止し、ボンネット(フード)を開け又はキャビンを上げて支持棒等により保持した状態
 - サ 窓ガラスの審査を行う際には、窓ガラスを閉じた状態
 - シ 寸法及び重量を計測する場合にあっては、スペアタイヤ、予備部品、工具その他の携帯物品を取外した空車状態
 - ス 脱着式スタンション型のセミトレーラにあっては、必要本数のスタンションを装着した状態
 - セ 軽油を燃料とする自動車にあっては、アクセルペダルのストップボルト又はアクセルワイヤの改造等により当該原動機の最高回転数を一時的に低下させていない状態
 - ソ 専ら砂利、土砂の運搬に用いる自動車であって積載物の飛散を防止するための装置を装着している場合には、次に掲げる状態(7-6-1(1)④)に定める安定性の審査を除く。
 - (ア) 積載物の飛散を防止するための装置を固定するための金具等を備えている場合には、固定させた状態
 - (イ) 積載物の飛散を防止するための装置が電力によって作動し、かつ、任意の位置で停止させることができる場合には、垂直位置又は垂直位置より荷台内側へ傾斜している位置で停止させた状態
 - (ウ) (ア)又は(イ)に該当しない積載物の飛散を防止するための装置にあっては、荷台内側方向に格納させた状態
- ② 受検中は自動車検査票を保持すること。
- ③ 検査担当者からの指示により、警音器、方向指示器等灯火器又は窓ふき器等を作動させること。
また、指示がある場合以外はこれら装置を作動させないこと。
- ④ 検査機器の表示器による表示又は検査担当者からの指示により、原動機の始動及び停止(ハイブリッド自動車、アイドリングストップ機構付自動車にあっては整備モードへの移行等によるアイドリング状態の維持を含む。)を行うこと。
- ⑤ 排気管に一酸化炭素・炭化水素測定器のプローブを入れたまま、原動機の始動又は原動機回転数の上昇を行わないこと。
- ⑥ 受検車両の構造・装置に応じ検査機器の申告ボタンの操作を行うこと。
- ⑦ 検査コース内における受検車両の移動、停止位置での停車を行うこと。
- ⑧ 検査機器の表示器による表示又は検査担当者の指示に応じテスト等への乗り入れ、脱出及び前照灯の点灯操作等を行うこと。
- ⑨ 記録器のある検査コースにおいては記録器による検査結果の記録を行うこと。
- ⑩ 検査コースでの審査が終了又は中断したときは、個別の審査結果にかかわらず、その都度、総合判定室に立ち寄ること。
また、総合判定を受けたあとは自動車検査票を運輸支局等の窓口に提出すること。
- ⑪ 検査担当者がエア・クリーナのカバーの取外しを指示した場合は、当該カバーを取外すこと。
- ⑫ 3次元測定・画像取得装置を使用して画像の撮影及び諸元測定を行っている場合は、受検車両以外の写り込みを防ぐため受検車両の近傍に近寄らないこと。
- ⑬ 検査担当者からの指示により、牽引自動車と被牽引自動車を連結又は分離すること。
- ⑭ ハイブリッド自動車、アイドリングストップ機構付自動車の場合、排気ガス検査の際には、整備モードへの移行等によりアイドリング状態を維持すること。
- ⑮ トラクションコントロール装置、横滑り防止装置、坂道発進補助装置等の装置を装着している場合、検査コースに進入する前に当該装置の作動状態を確認するとともに、必要に応じその機能を解除すること。

※準備があると変更できません ※認め印を持参して下さい(書類訂正用)

を必ず記入して下さい。(赤枠以外は記入しないこと)

様式第1号

電子制御装置整備の整備主任者等資格取得講習 受講申請書
【学科・試問・再試験】

青森運輸支局長 殿

提出年月日(和暦) 令和 年 月 日
再提出年月日(和暦) 年 月 日

道路運送車両法施行細則第 57 条第 7 号及び第 52 条の 2 の 2 第 1 項第 7 号に掲げる機器
(電子制御装置取組の整備主任者等資格取得機器)の受領を申請します。

氏名	電報符号											
住所	生年月日(祝祭)											
職業上の種類	職業		合格年月日(祝祭)						合格番号			
受検内容 科目別記入○	1. 学科		2. 試験						3. 再試験			
受検年度 日附(令和)	第1 期現 第2 期現	年 月 日	第1期 現 第2 期現	年 月 日	第1期 現 第2 期現	年 月 日	第1期 現 第2 期現	年 月 日	第1期 現 第2 期現	年 月 日	第1期 現 第2 期現	年 月 日
受験年度状況 該当記入○	1. 未受験 2. 受験済		3. 未受験 4. 受験済						1. 未受験 2. 受験済			

- ① 貸付区域内に申称すること、なお、区域内に地味があった場合には、**1.5倍**取り算じます。
- ② 区域内の標高を修正する場合には、標準田面5坪のとき、**1割増**すること。
- ③ 自動車専用道路の取得費を算出する場合は、**1割増**の割合を行使すること。
- ④ 貸付は、取得の面積が $\frac{1}{2}$ 以上ある場合、取得する面積の割合を算出すること。
- ⑤ 道路幅員5坪までは、申請外の道路幅員が $\frac{1}{2}$ 以上ある場合に取得日を算出すること。
- ⑥ 平均することによって、算出することとされる。

※ 申請書は、郵送しなさいこと	
受理番号	第 〇 号
証明写真欄	受付印
【証明写真について】 ○ 原則 1 年以内の上半身顔照（横顔と正面の両方の顔並べてより顔の両頬が写る）と上下より顔全体が写る（顔は写っていても髪が写っていない）の両方 ○ 顔の露出の場所は、大きさは縦 4cm 横 3cm（縦、横共に 75%）程度とし、顔の中心を写すこと ○ デジタル撮影の場合、顔全体が 600×400pixels以上とする	

①電子制御装置整備の資格取得講習 受講申請書

コピ―を提出

東北二か 第 号
東北二ち

合 格 証 書

青 森 太 郎

平 成 年 月 日 生

自動車整備士技能検定規則の定める
ところにより 二級ガソリン自動車整備士
の技能検定に合格したことを証する

平成30年5月10日

国土交通大臣

③2級整備士の合格証書（ ）

コピーを提出

様式第2号

電子制御装置整備の整備主任者等資格取得講習 実習受講証

管理番号	2 - 000
氏名	青 森 太 郎
生年月日 (和暦)	昭 和 年 月 日
実習の名称	電子制御装置整備の資格取得講習 (実習)
修了年月日 (和暦)	令 和 2 年 月 日
自動車整備士資格 種別及び合格番号	東北 二 第 号
現在勤務先(若しくは いる事業主)の名称(番号)	1 - 0000

上記の者は、道路運送車両法施行規則第 57 条第 7 号及び第 61 条の 2 の 2 第 1 項第 7 号に規定される講習（電子制御式ブレーキ装置の調整主任者等技術 6 号等資格取得講習）の実習を修了したことを証明する。

令和 2 年 月 日

实施措施

一般社団法人青森県自転車整備振興会

この3箇所は必ず同じ合格番号であること

×東北2か ○東北二か

②電子制御装置整備の整備主任者等資格取得講習実習受講証

式第1号(探検通達)

電子制御装置整備の整備主任者等資格取得講習 受講票 (修了証)

[illegible]

二、以降は、記載しないこと

受験番号			第 号					
学科実施日			試験実施日			再試験実施日		
年	月	日	年	月	日	年	月	日
第	回		第	回		第	回	
			☐ 再試験あり			☐ 再試験なし		
学科受験欄			実習受験欄					

道路運送車両法施行規則第57条第7号及び第62条の2の2第1項第7号に規定する講習(電子制御装置整備の整備主任者等資格取得講習)と修了したことを証します。

青島運輸支局長

修了鋼

④電子進修裝備整備の整備主任者筆格取得講習 受講者