



大型車の車輪脱落事故防止セミナー

ブリヂストンタイヤソリューションジャパン株式会社
福島地区本部 生産財販売部
技術サービス本部 東北技術サービス部

令和8年度 福島運輸支局整備管理者選任後研修資料
(無断転載禁止)

Confidential S3

BRIDGESTONE
Solutions for your journey

研修会の目次

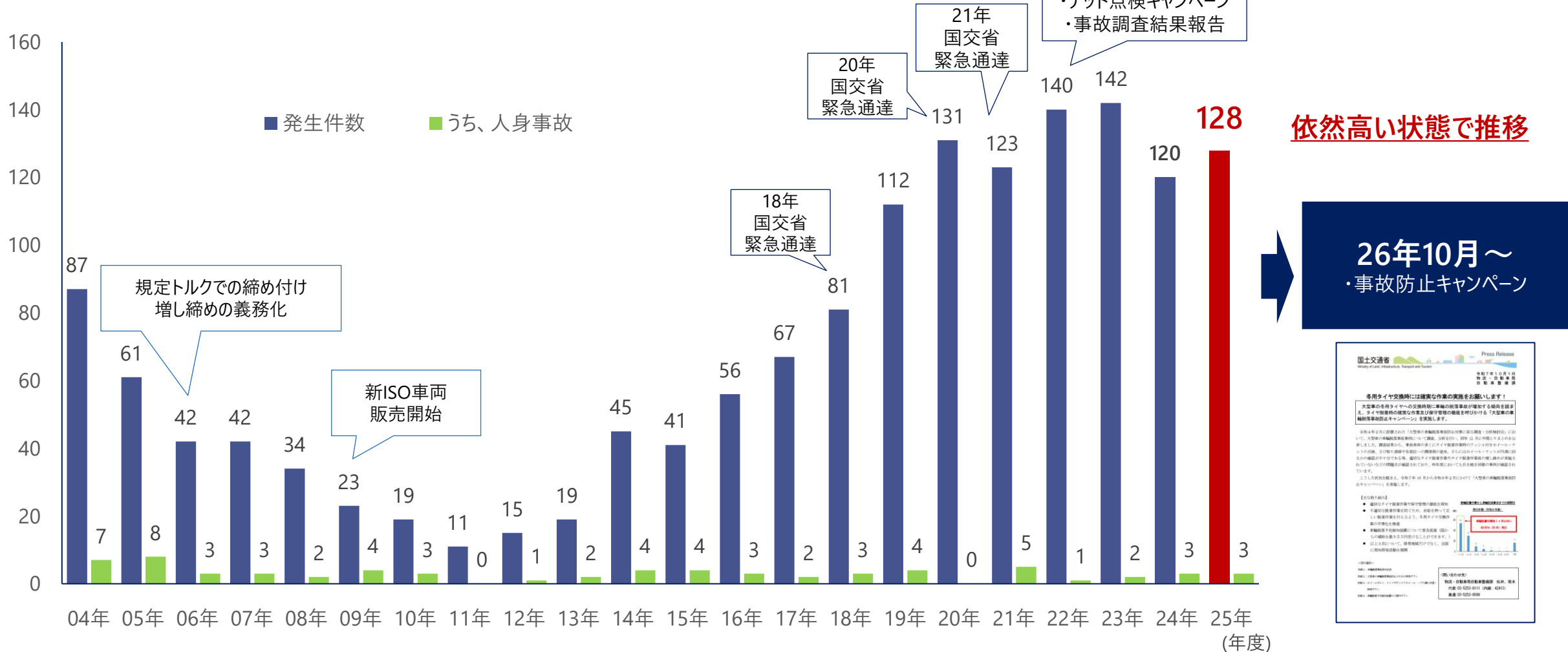
1. 車輪脱落事故発生状況



2. 車輪脱落事故が起きる原因

3. 車輪脱落事故防止に向けて

車輪脱落事故の発生件数（国交省発表資料）



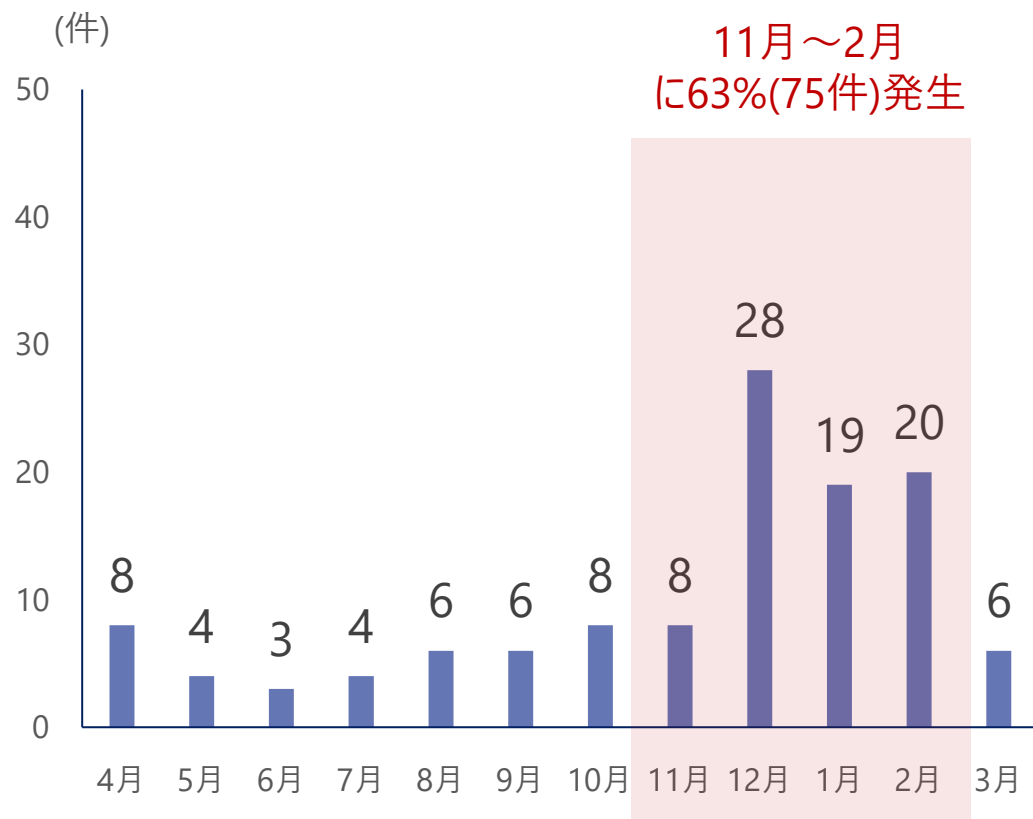
‘25年度の車輪脱落事故発生件数を受けて、26年も車輪脱落事故防止キャンペーンを継続

1. 車輪脱落事故発生状況

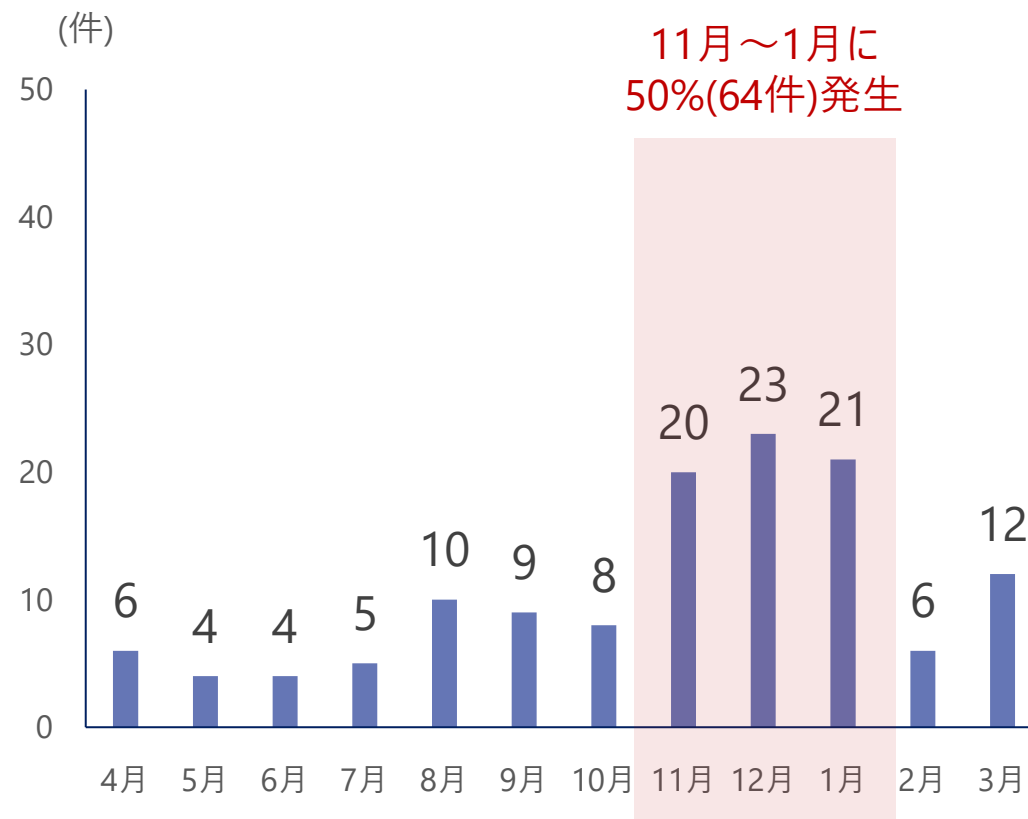
発生月別の車輪脱落事故発生状況

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

24年 (N=120)



25年 (N=128)

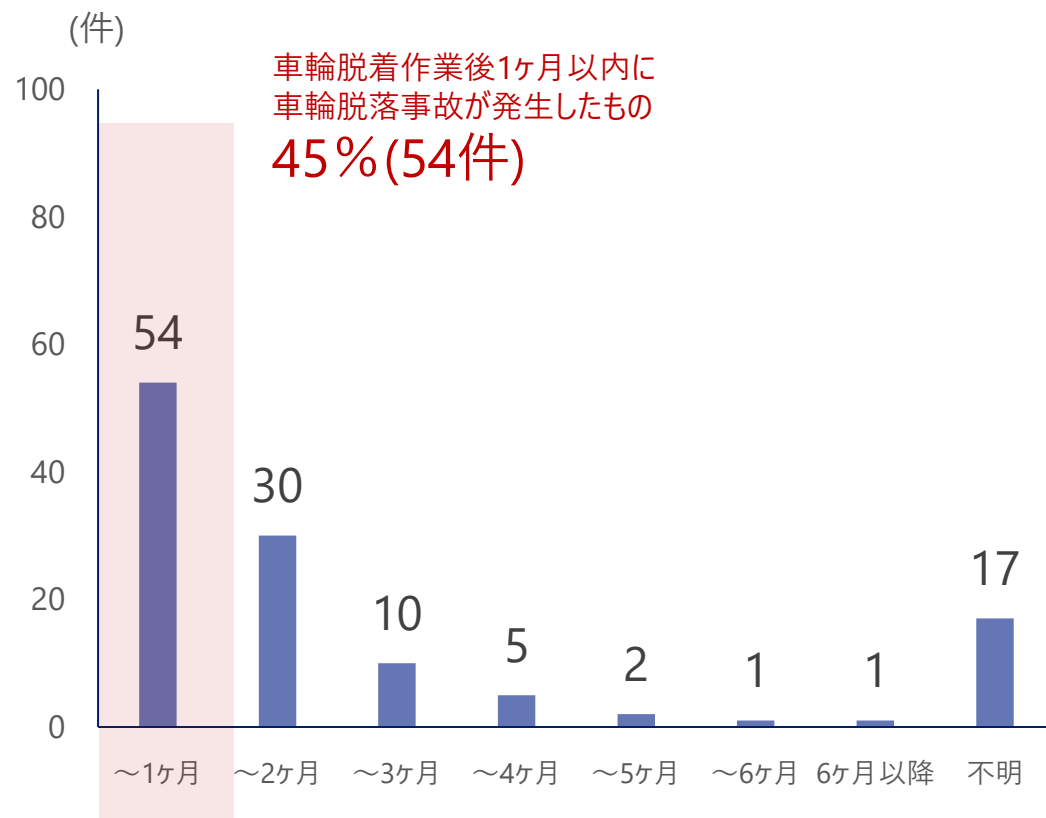


過年度同様、冬期での発生が多い

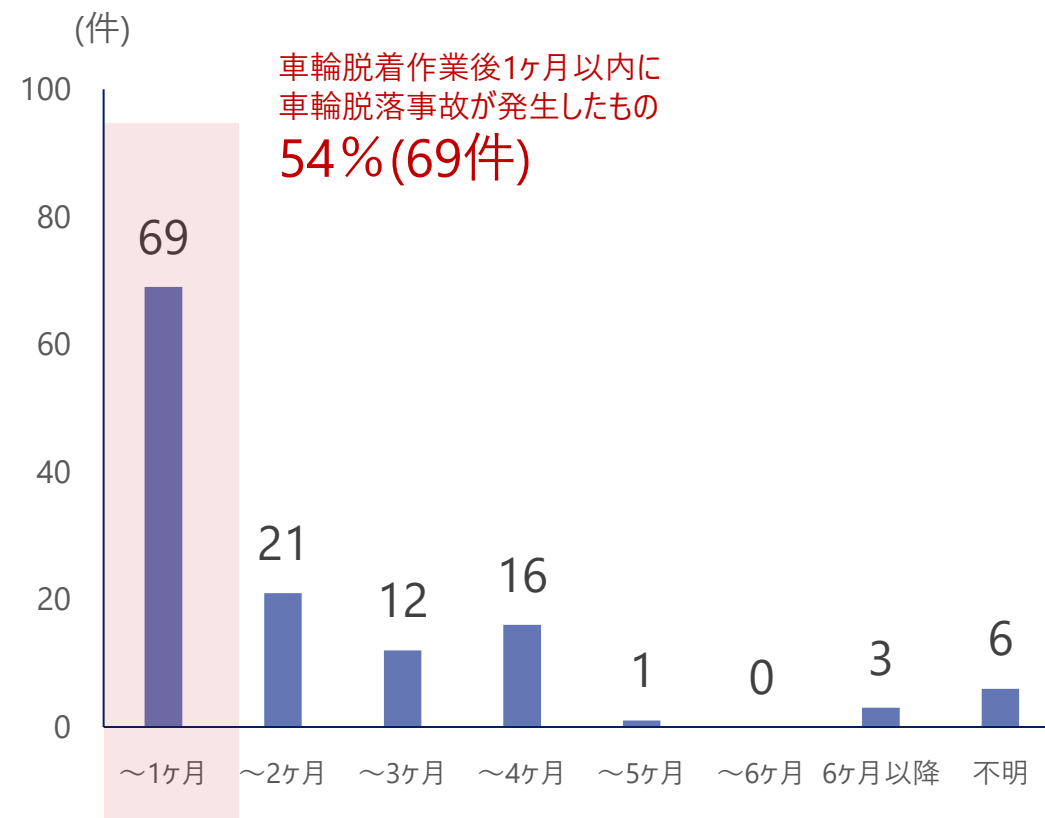
脱着作業から車輪脱落事故発生までの期間（国交省資料）

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

24年（N=120）



25年（N=128）

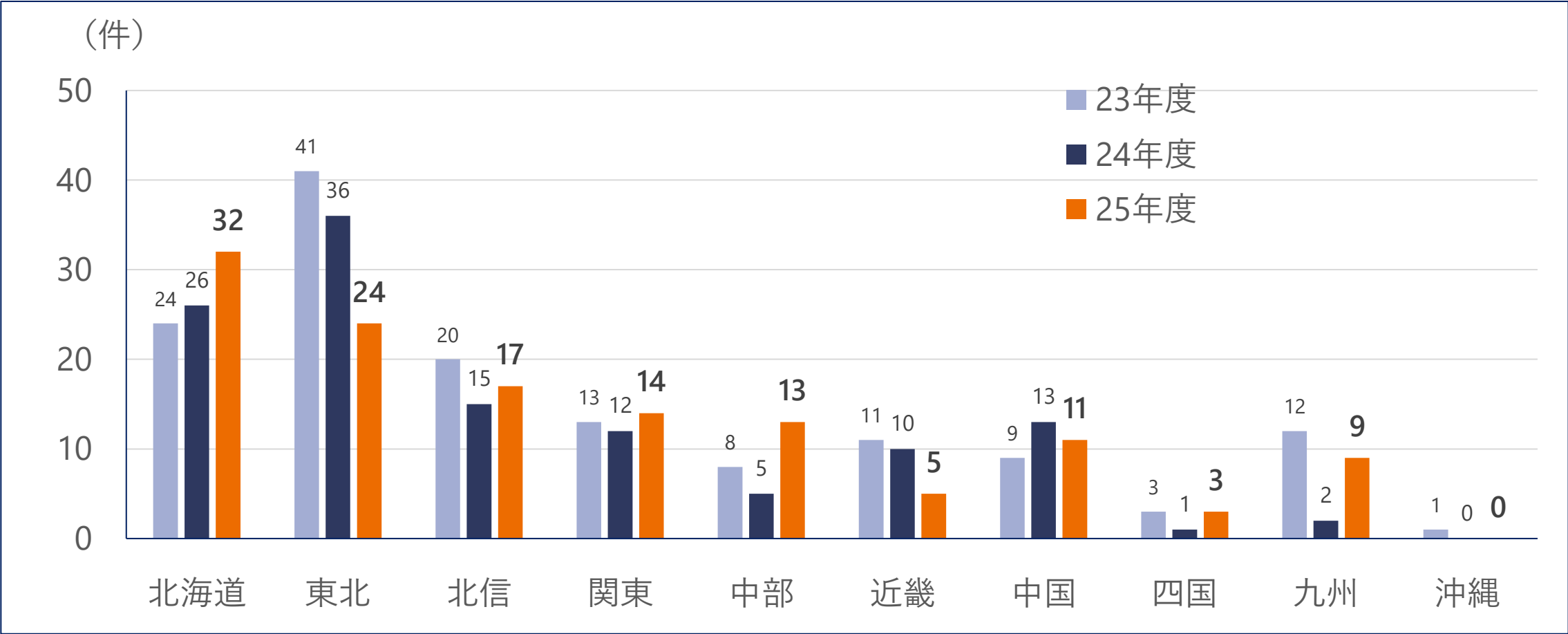


車輪脱落事故は、タイヤ交換後1ヵ月以内に多く発生する傾向

車輪脱落事故の地区別発生件数（国交省資料）

年度別事故車両の使用本拠の位置

出典：自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告



東北地区の車輪脱落事故の発生件数は2年連続減少も、全国と比較し事故発生件数が多い。

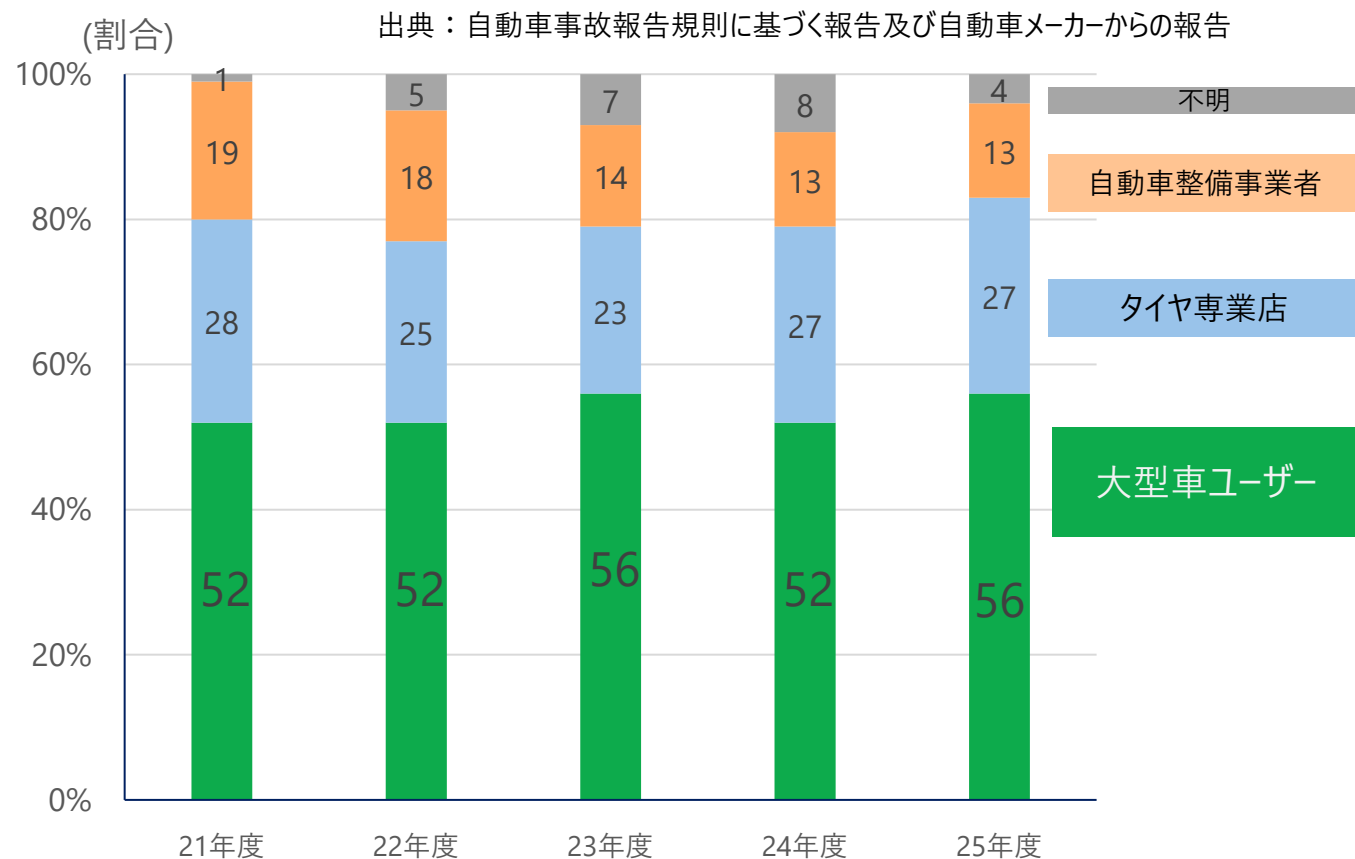
東北地区の車輪脱落事故の県別発生件数推移（国交省資料）

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

	20年度	21	22	23	24	25
全国	131	123	140	142	120	128
東北	48	43	45	54	36	24
全国比	37	35	32	38	30	19
青森	3	4	6	5	4	3
岩手	15	12	12	11	5	5
宮城	6	9	5	6	5	6
秋田	5	8	11	9	8	7
山形	9	9	14	4	9	1
福島	5	3	6	6	5	2

東北地区の車輪脱落事故の発生件数は昨年度から減少。全国比も約20%に減少

車輪脱落事故の脱着作業実施者別発生件数推移（国交省発表資料）



■国交省の事故車両調査結果 (128台調査)

- ✓ タイヤ脱着時に**適切な清掃・点検**をしていない
- ✓ **潤滑剤の塗布**が実施されていない
- ✓ **劣化部品を交換**していない
- ✓ タイヤ脱着作業後の増し締めが実施されていない

以上のような車両が散見された

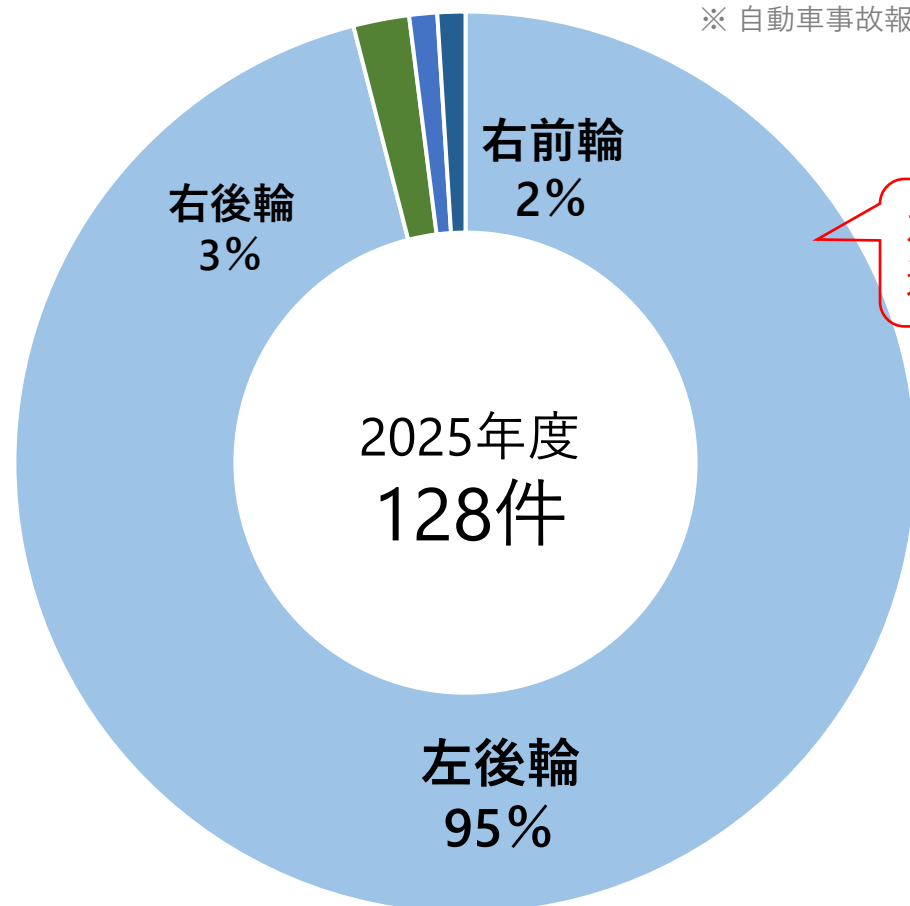
大型車ユーザーによるタイヤ脱着作業後の脱落傾向は変化なし

増し締め未実施だけでなく、**不適正作業・劣化部品未交換も車輪脱落の要因**

車輪脱落事故の脱着作業実施者別発生件数推移（国交省発表資料）

2025年度 車輪脱落車両の車輪脱落箇所

※ 自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告



左後輪の集中は、
過年度と傾向に変化なし

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場合が多いことから、車両が左（路肩側）に傾き、左輪により大きな荷重がかかる。
- ✓ 前輪は、ホイール・ボルトゆるみ等の異常が発生した場合には、ハンドルの振動等により運転手が気づきやすい。

左後輪の車輪脱落を防止することが事故撲滅のポイント

〈国交省通達〉車輪脱落を防止する為の4つのポイント



これらの作業や確認が
なぜ必要なのでしょう？

本日の研修で
“なぜ必要か”を
ご説明します！



研修会の目次

1. 車輪脱落事故発生状況
2. 車輪脱落事故が起きる原因
3. 車輪脱落事故防止に向けて



2. 車輪脱落事故が起きる原因 ①車輪脱落現象

車輪脱落現象は主に 3 種類があります

①

ホイールの **ディスク部が**
全周割れた！



②

ホイールを固定する
ホイールボルトが折れた！



③

ホイールを固定する
ナットが抜けた！

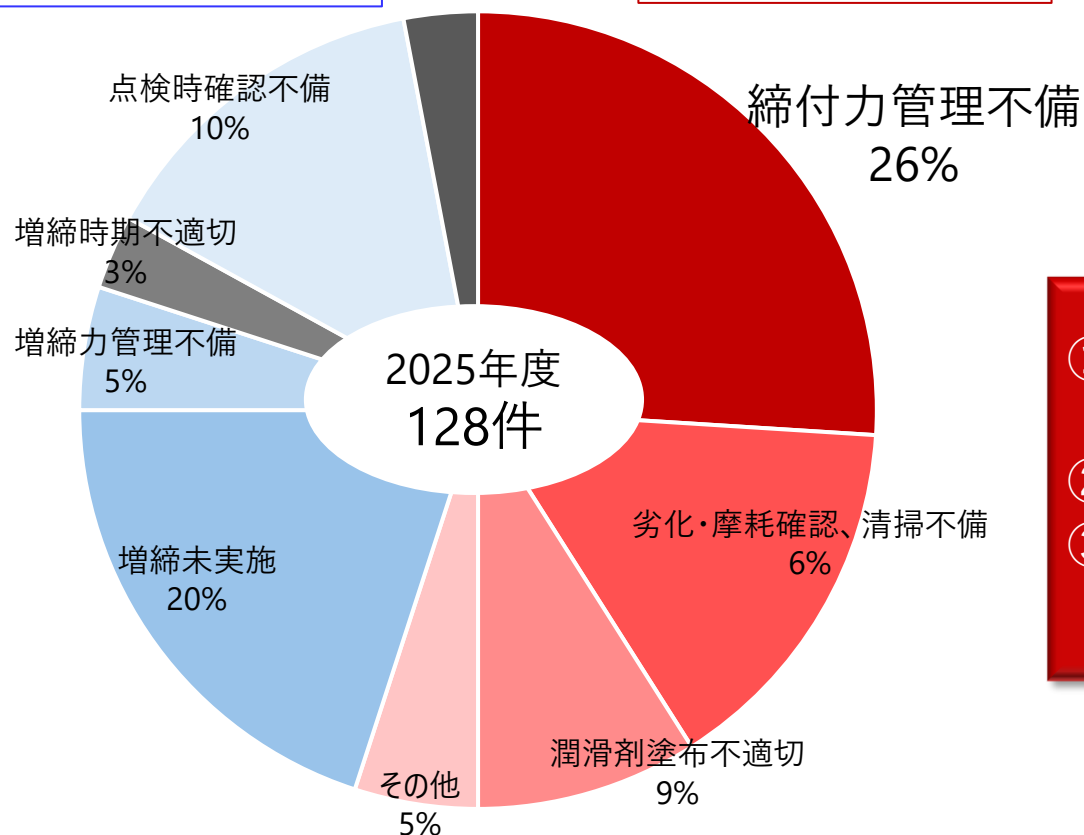


2. 車輪脱落事故が起きる原因 ②車輪が脱落する主な要因について

■2025年度車輪脱落事故

保守管理不備要因
42%

作業時不備要因
55%



※ 自動車事故報告規則に基づく報告 及び自動車メーカーからの報告

〈主な要因〉

- ① 増し締め未実施、増し締めの不備
- ② 不適切なタイヤ交換作業

- ① 適切な軸力を発生させる適正なナットの締め付け作業
(特に部品の清掃・点検、注油、不良部品交換)
- ② 増し締めの必要性和適切な方法で必ず実施
- ③ 事故の多い左リアの重点的な点検

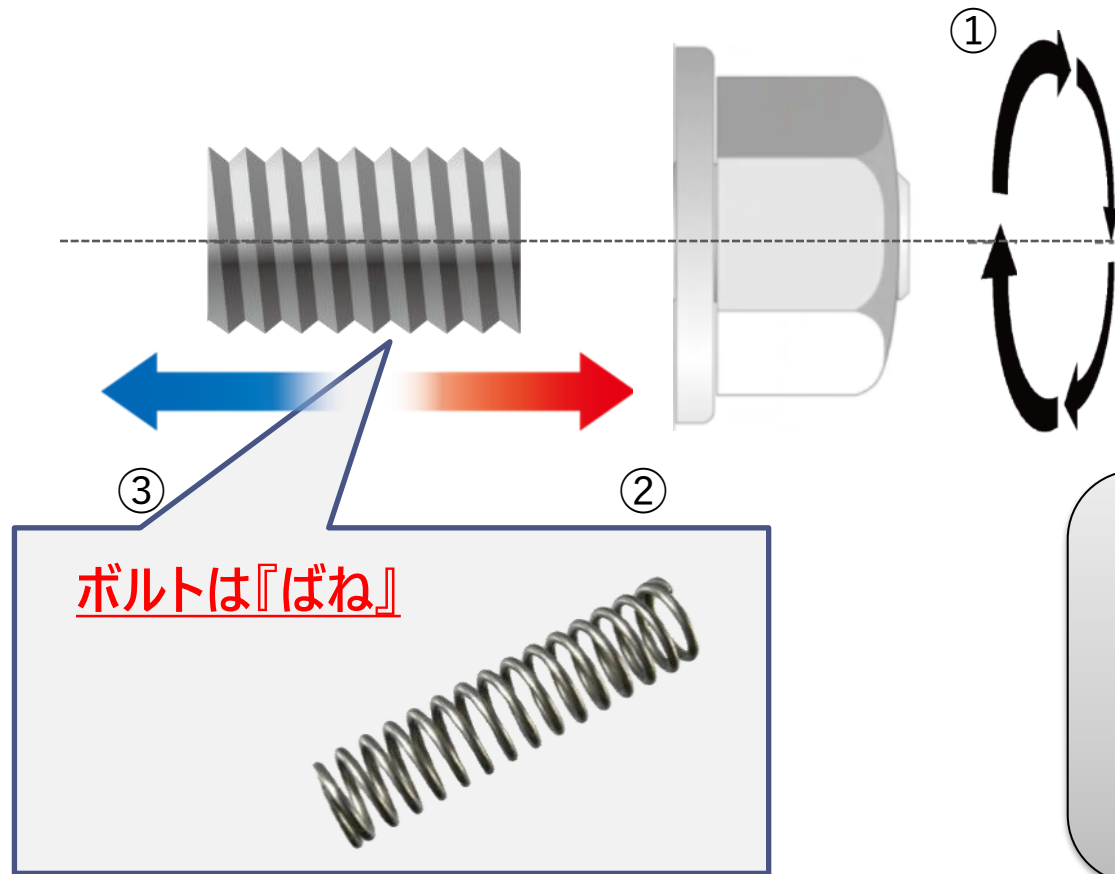
について認識されていないことが原因の一つと理解

でも
軸力ってなんですか？



2. 車輪脱落事故が起きる原因 ③軸力について

■軸力≡(ナット締付けのメカニズム)



- ① ナットを締めると・・・
- ② ボルトが引っ張られて
- ③ ボルトは元の形に戻ろうとする(縮もうとする)力が発生

軸力

適切な軸力が発生！

ホイールがハブに固定される

ホイールをナットで固定できるのは軸力によるもの

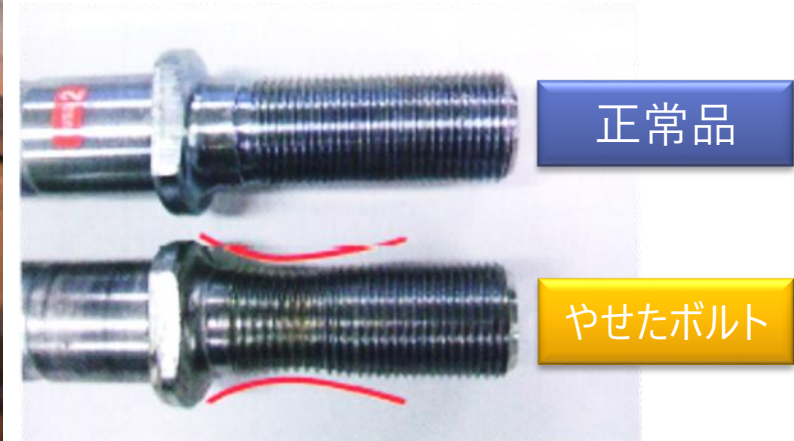
2. 車輪脱落事故が起きる原因 ④軸力の過不足が引き起こす不具合

軸力が**不足**



【ナット緩み・脱落】

軸力が**過剰**



【ボルトの伸び、折れ、損耗】

車輪脱落を防ぐため、適正な軸力を発生させることが重要

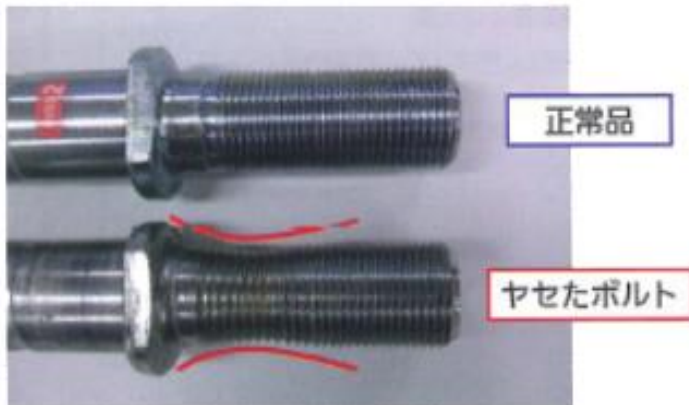
2. 車輪脱落事故が起きる原因 ⑤ **過剰な締め付け力** が引き起こす不具合

■ ホイールボルトの疲労や劣化

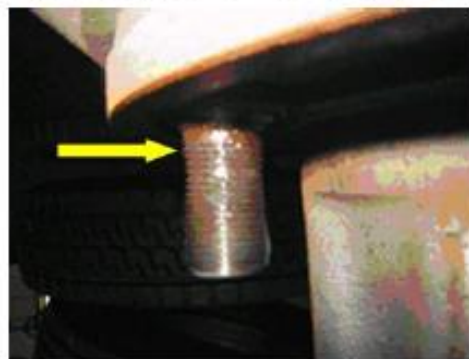
・インパクトレンチによる過締めを行なうと、
ホイールボルトが伸びた状態に

・伸びきったバネ（ボルト）は元の形に戻らない

イメージ



【伸びたホイールボルト】



【伸びとネジ山の摩滅】



ボルトが伸びていると、適切な軸力が得られず、緩んでボルト折損
⇒車両規定トルク（締め付け力）での締め付けが重要です

■部品状態が軸力に与える影響



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。

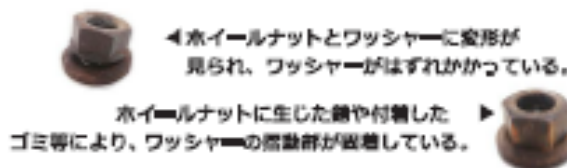
※錆や汚れを落とし、ねじ部にエンジンオイルなど指定の潤滑剤を薄く塗布してナットをボルトの奥まで回転させたとき、スムーズに回転しない場合は、ねじ部に異常があります。異常がある場合は、ボルト、ナットをセットで交換してください。また、ボルトが折損していた場合は、その車輪すべてのホイールボルト、ナットを交換してください。

- 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】



【点検 NG 例】

円滑に回転しない



座金とナットの固着



座金とナットが分離



* 大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査・分析検討会
* 第3回（2022.09.28） 資料4-2より
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001515877.pdf>

部品に著しい錆がある場合、規定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

■部品状態が軸力に与える影響

解説
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
なぜ錆びると、給脂を実施するのか、実施しないとうなるのか

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。

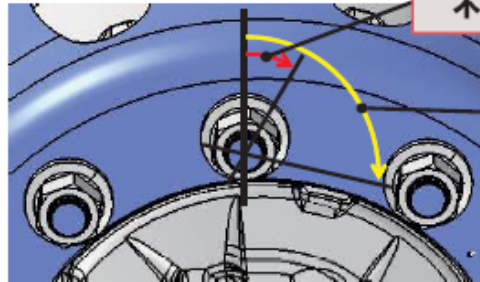


ディスク
ディスクホイ
錆がはれること

ディスク

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。**



不適切な状態で締め付けたナット回転角度

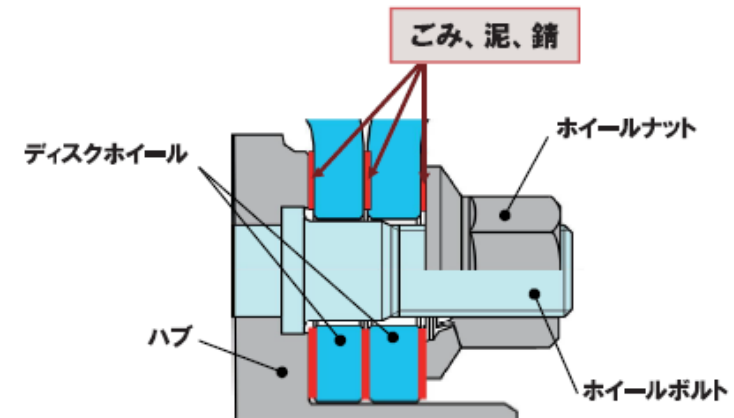
正しく締め付けたナット回転角度

国交省HPから引用

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/002024587.pdf>

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。**



部品に著しい錆がある場合、規定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

(参考) 部品状態が軸力に与える影響

	正常な使用過程品	著しい錆あり品
使用地区	宮城	秋田
使用期間	約5年	約6年
使用距離	25万キロ	30万キロ
タイヤ整備	外注 (タイヤ販売店)	外注 (タイヤ販売店)
部品状態		

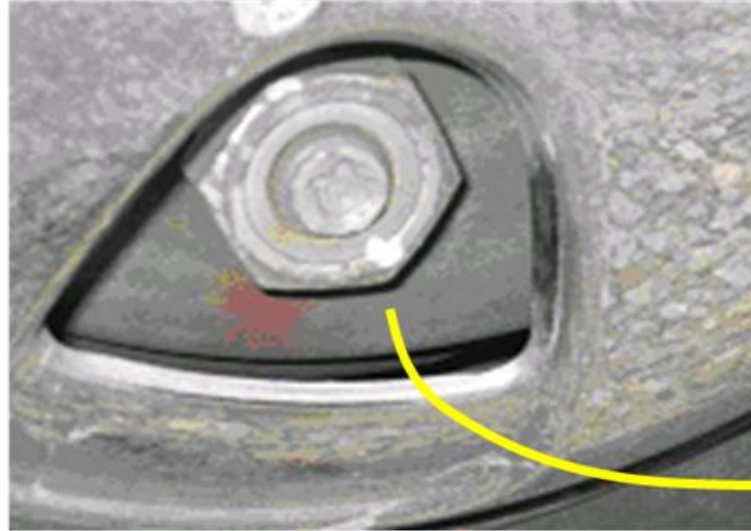
同じ運送事業者様で近い使用期間/走行距離の使用過程部品を用いて、軸力を測定

2. 車輪脱落事故が起きる原因 ⑧増し締め必要性

目視で分かるナットの緩み



点検ハンマーで打診検査の結果回ったナット

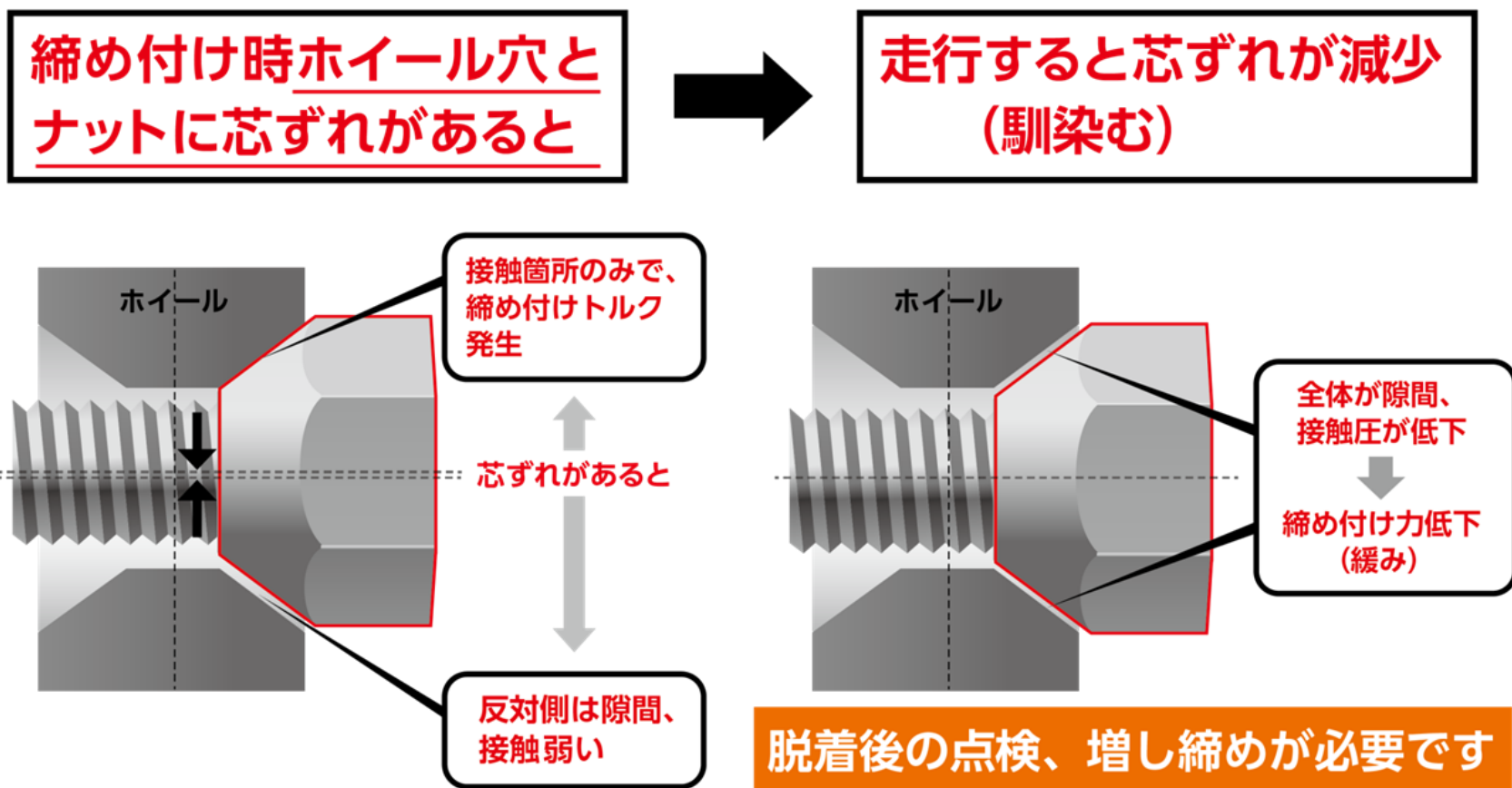


“初期なじみ”
ってなんですか？



適正トルクで締め付けを実施しても、
走行後の“初期なじみ”によって、ナットには緩みが生じます

2. 車輪脱落事故が起きる原因 ⑩ナット座面の芯ずれについて



芯ずれがあると、適正な締め付けをしても、締め付けトルクが低下
脱着後の点検、増し締めが不可欠！

研修会の目次

1. 車輪脱落事故発生状況
2. 車輪脱落事故が起きる原因
3. 車輪脱落事故防止に向けて



3. 車輪脱落事故防止に向けて ①事故防止に向けたポイント

1. 会社代表者の方へ

車輪脱落事故防止のための4つのポイント（※）について、社内の整備管理者、運転者及びタイヤ交換作業者に周知徹底を図ってください。

※JAMA作成 啓発チラシを参照

2. 整備管理者の方へ

焦りによる適正手順のスキップ防止

- **計画的**なタイヤ交換作業を実施する。
- 社内でタイヤ交換作業を行う際は、正しい知識を有した者に実施させる。
- **錆が著しいディスク・ホイール、スムーズに回らないボルト、ナット**は使用せず、交換する。
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、重点的に確認する。
- 脱落の多い**左後輪**について重点的に点検する。
- **積雪地域や舗装されていない道路**を走行する車両について、入念に点検する。
- 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作業者（運転者）に指導する。
なお、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。

不良部品の放置を防止すべく、
タイヤ交換作業者と事前に取り決めておくことベター

錆の発生など

初期なじみによるナット緩みを防止するために重要！！

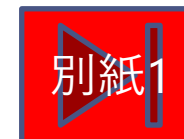


例①

3. 車輪脱落事故防止に向けて ②事故防止に向けたポイント（作業記録）

自社でタイヤ交換した車両による車輪脱落事故が、依然として多く発生していることを踏まえた対策

- 自社で大型車のタイヤ交換作業を行うときは、作業者に、**別紙 1 のタイヤ交換作業管理表**に沿って作業を実施させ、その結果を記録させる。
- タイヤ交換作業完了後、作業管理表をもとに適正なタイヤ交換作業が行われていることを確認する。
- 別紙 1 の作業管理表を使用して、**増し締めの実施結果**を記録する。
- 点検実施者に**別紙 2 の日常点検表**を使用して、「ディスク・ホイールの取付状態」の点検を確実に行う。
- 増し締め実施後、点検ハンマーによる確認手法のほか、**ホイール・ナットヘマーキング**（注 1）を施す、又は、**ホイールナットマーカ**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）を確実に確認する。



★国交省作成
タイヤ交換作業管理表



★国交省作成
日常点検表

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。タイヤ交換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マーカ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。ただし、ホイール・ボルトの折損の点検方法としては不適切であることに留意する。

3. 車輪脱落事故防止に向けて ③ホイール・ナットへのマーキング

- 増し締め実施後、点検ハンマーによる確認手法のほか、ホイール・ナットへマーキング（注1）を施す、又は、ホイールナットマーカを装着し、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）を確実に確認する。



ホイール・ナットへのマーキング例

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。
タイヤ交換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）

例③

大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン

出典：2026年10月1日 国土交通省報道発表資料
<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/002024584.pdf>

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和8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、関係団体と連携して「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン」を実施し、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ます。

○ 令和7年度大型車の車輪脱落事故発生件数は128件であり、令和6年度（120件）に比べ8件増加し、更なる対策が急務です。多くの事故車両において、タイヤ脱着作業時のさび取り清掃、各部位への潤滑剤の塗布及びホイール・ナットが円滑に回るかの点検等が不十分であることが確認され、さらに、保守管理においても、増し締め及び日常点検時のホイール・ナット緩み確認等が確実に実施されていないことが確認されています。

※ 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」による調査・分析結果

○ 令和7年度の発生状況は以下のとおりでした。

➢ 約5割の事故が11月から1月の冬季3ヶ月間に発生

➢ 5割以上の事故がタイヤ脱着作業後1ヶ月以内に発生

➢ 9割以上の事故が左後輪にて発生

○ こうした状況を踏まえ、関係団体と連携し、令和8年10月から令和9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、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ます。

【主な取り組み】

● 運送事業者、タイヤショップ、整備事業者等に対し、チラシ、ポスター、SNS、各種研修等により、適切なタイヤ脱着作業や保守管理の徹底を周知

● 大型トラック運送事業者の経営者層に対し、社内関係者へ車輪脱落事故の危険性を伝え、適切なタイヤ脱着作業及び保守管理の徹底を周知

● 車輪脱落予兆検知装置の普及促進

<添付資料>

別紙1：車輪脱落事故発生状況

別紙2：大型車の車輪脱落事故防止のための啓発チラシ

別紙3：ホイールボルト、ナットやディスクホイール、ハブの磨に注意！啓発チラシ

別紙4：「車輪脱落予兆検知装置」導入のご案内

<問い合わせ先>

物流・自動車局自動車整備課 西村、坂本

代表：03-5253-8111（内線：42413）

直通：03-5253-8599

大型車の車輪脱落事故事例の調査・分析から

- ・タイヤ脱着作業時のさび取り清掃、各部への潤滑剤の塗布
ホイール・ナットが円滑に回るかの点検等が不十分
- ・増し締め及び日常点検時のホイール・ナット緩み確認等が
確実に実施されていない

大型車の車輪脱落防止キャンペーン(26年10月～27年2月)

- ・適切なタイヤ脱着作業や保守管理の徹底を周知
- ・車輪脱落予兆検知装置について普及促進

26/36

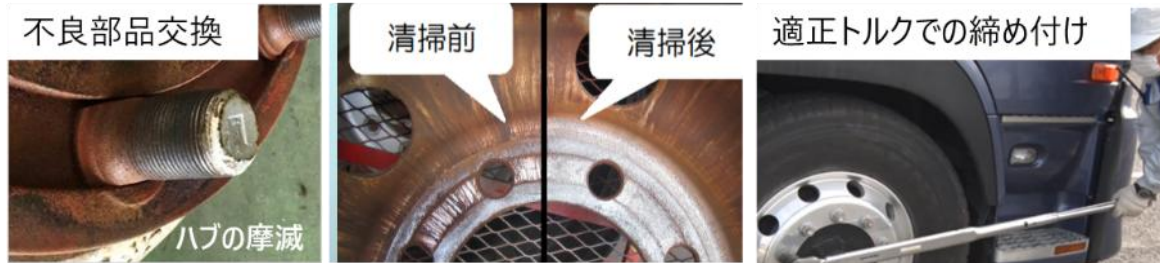
Confidential S2

BRIDGESTONE

最後に：車輪脱落事故防止のポイント(注意すべき点)

車輪脱落事故の主な要因は締付力/部品劣化・摩耗確認不備 と 増し締め・点検不備です

締付力/部品劣化・摩耗確認不備とは...



締付力/部品劣化・摩耗確認不備要因対応

- 適切な作業の実施徹底
 - ボルト、ナットの清掃、エンジンオイル等の給脂
 - ナットの規定トルクでの確実な締め付け
 - ホイールに適合したボルト、ナットの使用
 - ナットヘマーキング(市販化されているナットマーカの装着)
 - タイヤ交換作業結果の記録
- 錆が著しいディスク・ホイールやスムーズに回らないボルトやナットは使用せず交換

増し締め・点検不備とは...



増し締め・点検不備要因対応

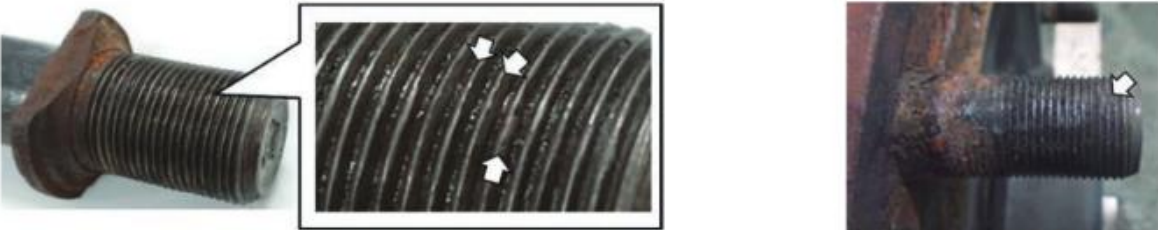
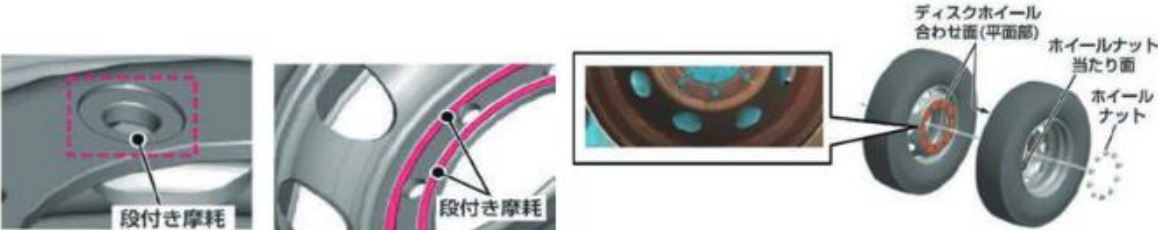
- タイヤ交換後50~100km走行後の増し締めの実施
- 日常(運行前)点検におけるボルトやナットの緩みの確認



適切な交換作業、及び交換後の確実な保守管理で車輪脱落は防止できます



例 1 : ナット、ボルトの点検について

ナット	 ナットとワッシャー（座金）の回転が渋いまたは回らない ナットと座金が分離 ナットのネジ部がつぶれている
ボルト	 ネジ部につぶれやかじりがある ネジ部に錆や泥があり清掃しても取れない
ディスクホイール	 段付き摩耗 ナット取付面の摩耗 段付き摩耗 ホイール合わせ面、取付面の摩耗 ディスクホイール 合わせ面（平面部） ホイールナット 当たり面 ホイール ナット ホイール合わせ面、ホイールナット当たり面が著しく錆びている



別紙1：タイヤ交換作業管理表

タイヤ交換作業管理表

登録番号又は車番

整備管理者確認欄

作業実施者名

実施日 令和

年 月 日

実施箇所		確認・作業内容	結果 (実施✓・交換×)
清掃の実施	ハブ面	ディスク・ホイール取付面の錆や泥、ゴミなどを取り除く ○ ハブのはめ合い部（インロー部）の錆やゴミ、泥などを取り除く	
	ディスク・ホイール	ホイール・ナットの当たり面、ハブ取付面の錆やゴミ、泥などを取り除く	
	ホイール・ボルト、ナット	ホイール・ボルト、ナットの錆やゴミ、泥などを取り除く	
点検の実施	ハブ面	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を確認	
	ディスク・ホイール	ボルト穴や飾り穴のまわりに亀裂や損傷がないかを確認	
		ホイール・ナットの当たり面に亀裂や損傷、摩耗がないかを確認	
		溶接部に亀裂や損傷がないかを確認	
		ハブへの取付面とディスク・ホイール合わせ面に摩耗や損傷がないかを確認	
	ホイール・ボルト、ナット	亀裂、損傷がないかを確認	
		ボルトの伸び、著しい錆がないかを確認	
		ねじ部につぶれや、やせ、かじりなどがなくを確認	
		○ ナットの座金（ワッシャ）が、スムーズに回転するかを確認	
		※ ナットの座面部（球面座）に錆や傷、ゴミがないかを確認	
油脂類塗布の実施	ホイール・ボルト	ネジ部にエンジンオイルなどの潤滑剤を薄く塗布する	
	ホイール・ナット	ネジ部にエンジンオイルなどの潤滑剤を薄く塗布する	
		※ 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する	
		○ 座金（ワッシャ）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する	
	ハブ	○ ハブのはめ合い部（インロー部）に、グリースを薄く塗布する	
取付	ホイール・ナットの締め付け	■ タイヤ交換作業時の締め付けトルク値 △	N・m
保守	ホイール・ナットの増し締め	■ タイヤ交換後、50～100km走行後の増し締めを実施する。	

※ JIS方式が対象。
○ ISO方式が対象。ハブのディスク・ホイール取付面、ホイール合わせ面、ホイールと座金（ワッシャ）との当たり面には、塗装、エンジンオイルなどの油脂類の塗布を行わないよう注意すること。
■ 規定の締め付けトルク値は、車両の「タイヤ空気圧ラベル」の近くに表示されています。
△ 対角線順に2～3回に分けて締め付けること（最後の締め付けはトルクレンチで規定トルクで締め付ける）。
注 この内容に沿ったものであれば、自社の様式を使用してもよい。

国交省作成 タイヤ交換作業管理表 活用のポイント

- 部品の清掃
- 部品の点検
- 油脂類の塗布
- 確実なナット締め付けと締め付けトルク値の記入
- 増し締めの実施



●管理表(作業記録)の保管



別紙2：日常点検表

別紙2(様式例)

日常点検表

登録番号又は車番

点検実施者(運転者)名

運行管理者(補助者)確認欄

整備管理者(補助者)確認欄

実施日

令和

年

月

日

点検箇所	点検項目	点検結果 (○・×)	
運転席での点検	ブレーキ・ペダル	踏みしろ、ブレーキのきき	
	駐車ブレーキ・レバー (パーキング・ブレーキ・レバー)	引きしろ(踏みしろ)	
	原動機(エンジン)	※ かかり具合、異音	
		※ 低速、加速の状態	
	ウィンド・ウォッシャー	※ 噴射状態	
	ワイパー	※ 拭き取りの状態	
	○ 空気圧力計	空気圧力の上がり具合	
	○ ブレーキ・バルブ	排気音	
	エンジン・ルームの点検	ウィンド・ウォッシャー・タンク	※ 液量
		ブレーキのリザーバ・タンク	液量
バッテリー		※ 液量	
ラジエーターなどの冷却装置		※ リザーバ・タンク内の液量	
潤滑装置		※ エンジン・オイルの量	
ファン・ベルト		※ 張り具合、損傷	
灯火装置(前照灯・車幅灯・尾灯・制動灯・後退灯・番号灯・側灯)		点灯・点滅具合、汚れ、損傷	
車の周りからの点検		空気圧	
		□ ディスク・ホイールの取付状態	ナット緩み・脱落 ボルト付近さび汁 ボルト突出不揃い、折損
		亀裂、損傷	亀裂 損傷
	異状な摩耗		
	※ 溝の深さ		
	○ ブレーキ・ペダル	※ ブレーキ・チャンパのロッドのストローク	
		※ ブレーキ・ドラムとライニングとのすき間	
前日・前回の運行において異状が認められた箇所			

※印の点検は、当該自動車の走行距離・運行時の状態等から判断した適切な時期に行うことで足りる。

○印の項目はエア・ブレーキを用いた自動車の点検項目を示す。

□印の点検は、車両総重量8トン以上又は乗車定員30人以上に該当する車両の場合は必ず実施すること。

注. ディスク・ホイールの取付状態の点検項目が細分化された内容が点検されるようになっていれば、自社の様式を使用してもよい。

車の周りからの点検	灯・制動灯・後退灯・番号灯・側方灯・反射器)、方向指示器	点灯・点滅具合、汚れ、損傷	汚れ 損傷	
	タイヤ	空気圧		
		□ ディスク・ホイールの取付状態	ナット緩み・脱落	
			ボルト付近さび汁	
			ボルト突出不揃い、折損	
		亀裂、損傷	亀裂 損傷	
		異状な摩耗		
	※ 溝の深さ			
○ エア・タンク	タンク内の残量			

「ディスク・ホイールの取付状態」の点検を確実に行ってください。

