

# 大型車の車輪脱落事故防止について

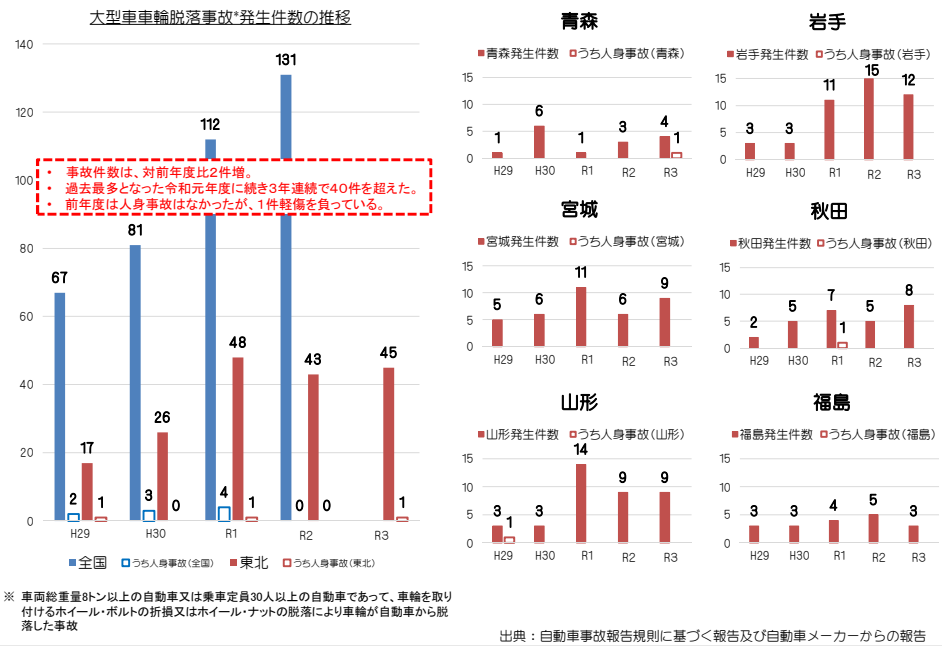
令和4年9月  
東北運輸局自動車技術安全部



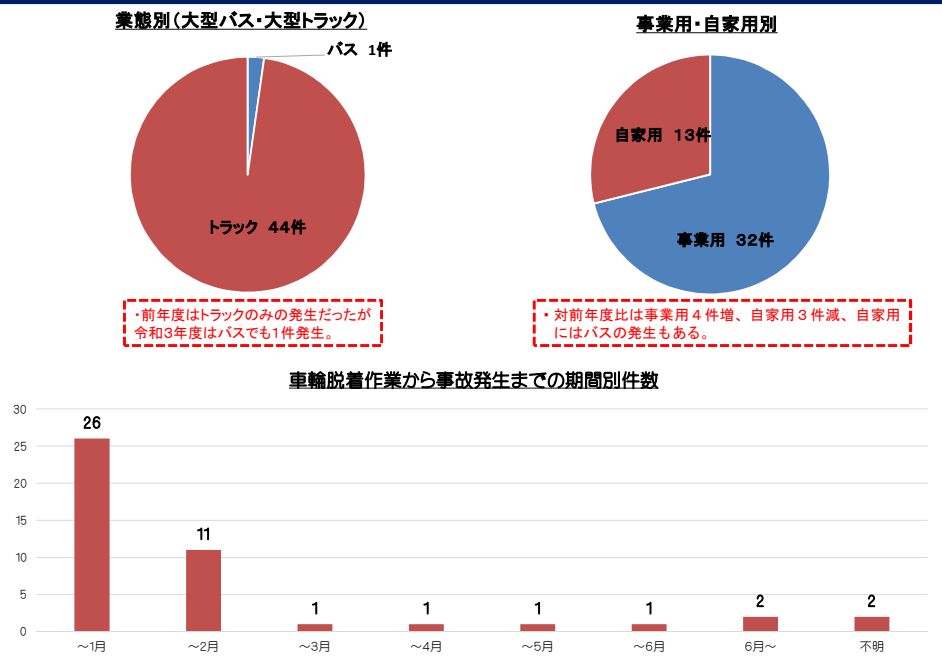
## 掲載事項

1. 東北管内車輪脱落事故発生状況（令和3年度）
2. 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）
3. 事故発生メカニズム（推定）
4. 車輪脱着作業手順（4つのポイント）
5. 大型車の車輪脱落事故防止特別ページの紹介

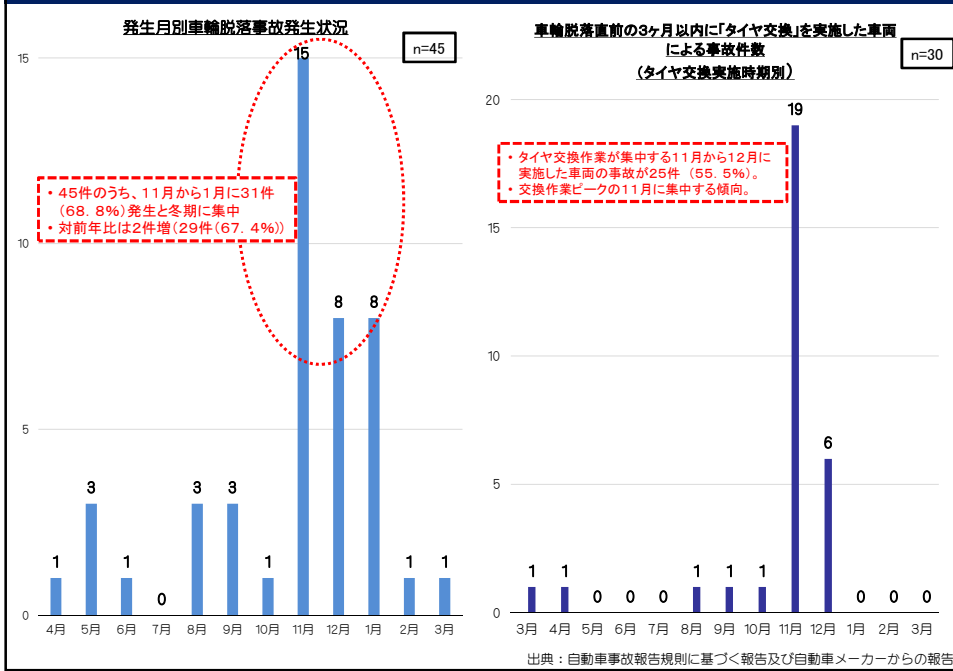
# 1. 東北管内車輪脱落事故発生状況（令和3年度）①



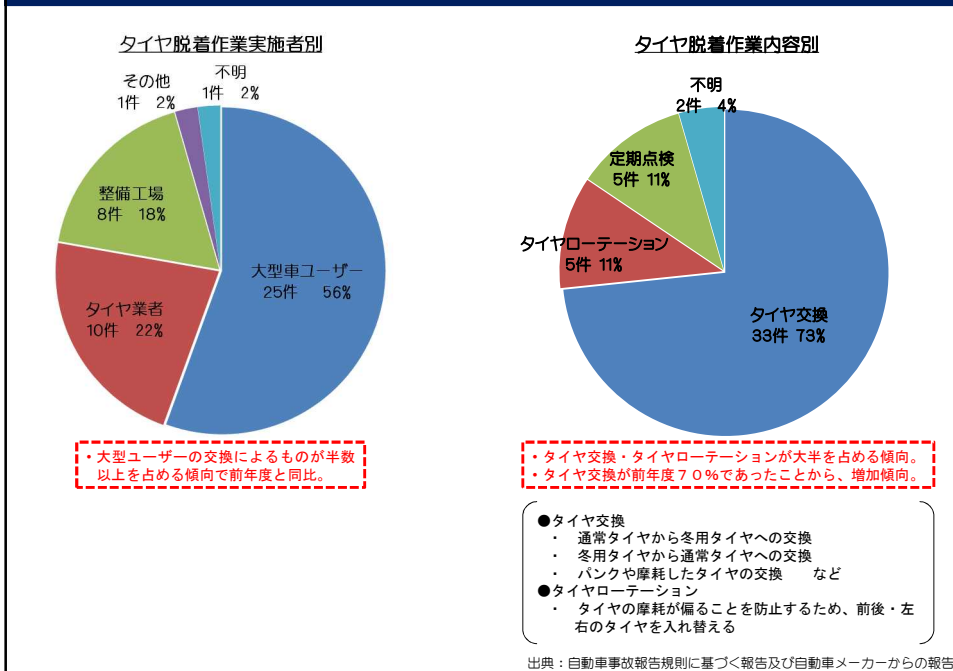
# 1. 東北管内車輪脱落事故発生状況（令和3年度）②



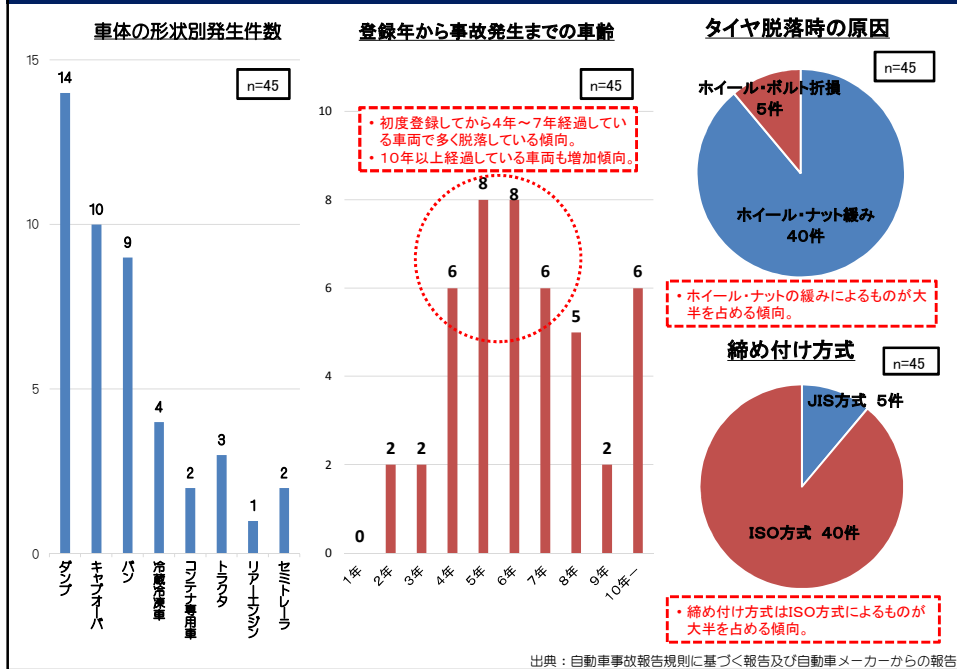
# 1. 東北管内車輪脱落事故発生状況（令和3年度）③



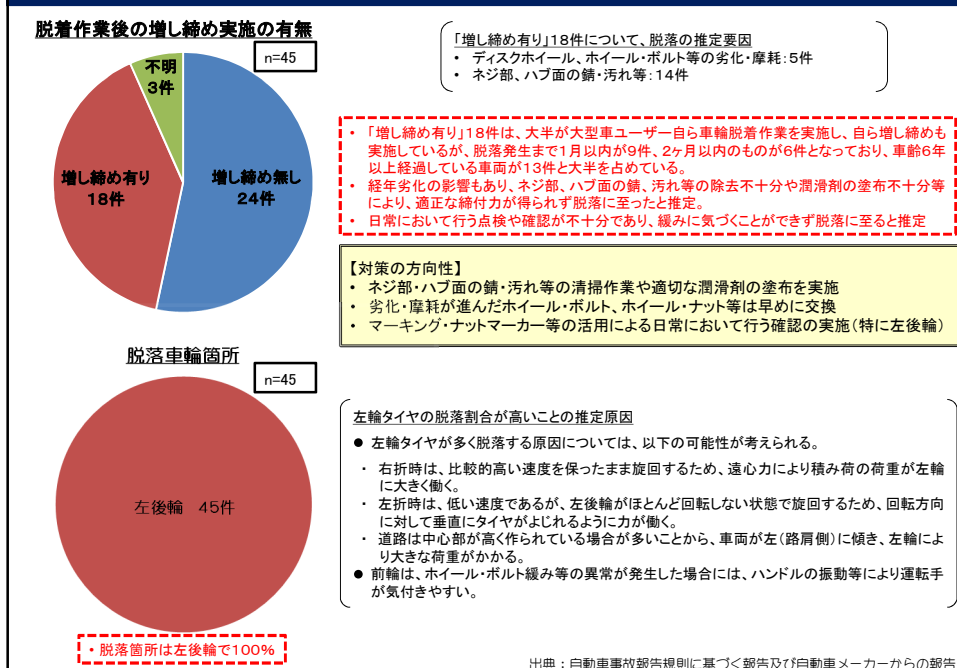
# 1. 東北管内車輪脱落事故発生状況（令和3年度）④



# 1. 東北管内車輪脱落事故発生状況（令和3年度）⑤



# 1. 東北管内車輪脱落事故発生状況（令和3年度）⑥



## 2. 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)

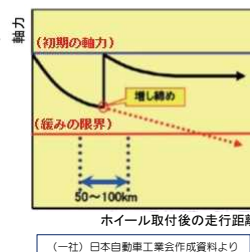
- ◎車輪脱落事故を起こしていない事業者のタイヤ交換作業等の実態を把握するため、アンケート形式による調査を実施し、車輪脱落事故を起こした事業者の実態と比較分析したところ、次の傾向が見られた。
- 事故発生事業者は自社でのタイヤ交換が多いのに対し、事故未発生事業者は外注業者（タイヤ交換業者、整備工場）でのタイヤ交換が多い。
  - タイヤ交換時のホイール・ボルト、ホイール・ナットの劣化摩耗状況確認は、事故発生事業者の方が実施している割合は低い。
  - タイヤ交換時は、いずれの事業者の場合でも規定された締め付けトルクでホイール・ナットを締め付けていない実態が多い。
  - 増し締めを実施していない割合は、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](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>

## 3. 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

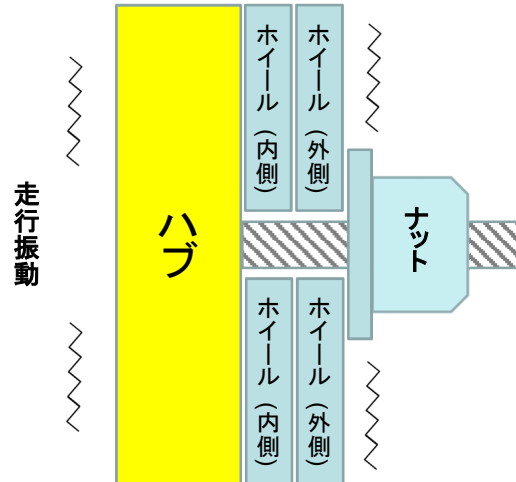


注：本推定メカニズムは、実験等での検証は行われておりません。

### 3. 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

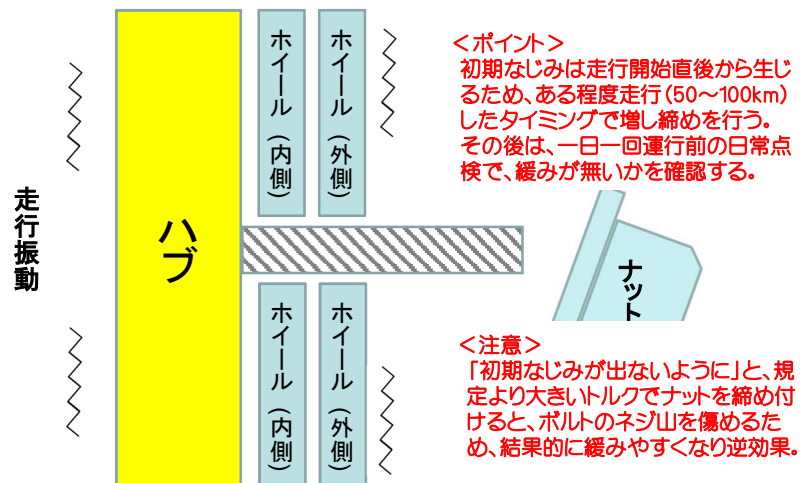
① ホイール脱着作業の後、しばらく走行すると「初期なじみ」が生じる。



### 3. 事故発生メカニズム（推定）

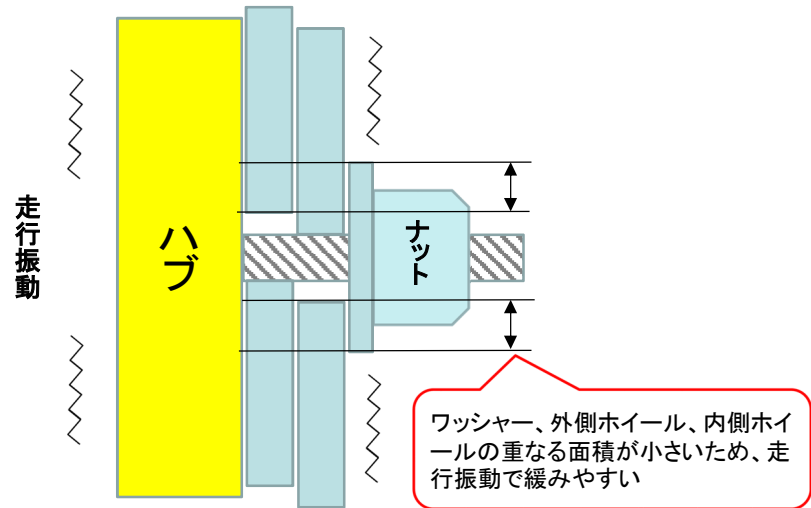
(1) ホイール脱着作業後の初期なじみによる緩み発生

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。



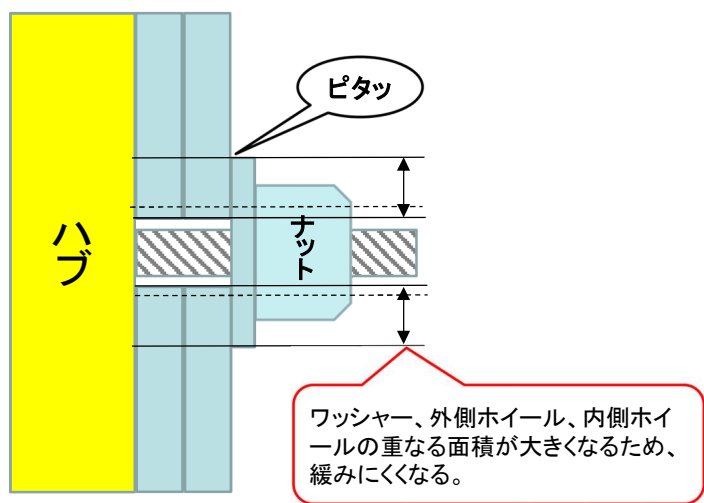
### 3. 事故発生メカニズム（推定）

(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



### 3. 事故発生メカニズム（推定）

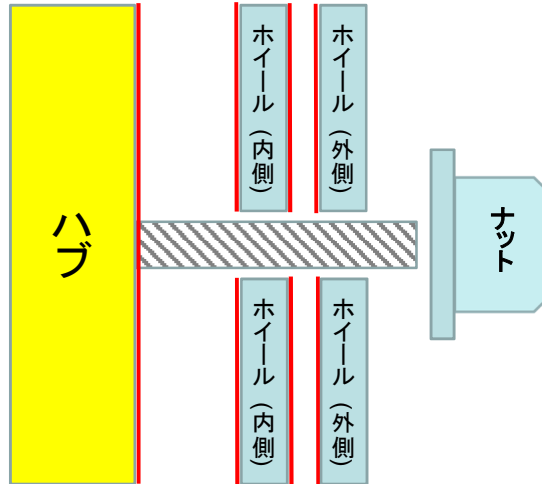
(2)ホイール脱着作業時のボルト穴位置の不一致による緩み発生



### 3. 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

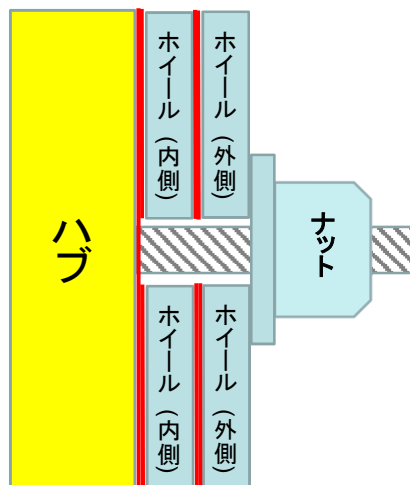
①各当たり面の錆や泥等を清掃しないまま組み付けると・・・。



### 3. 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。

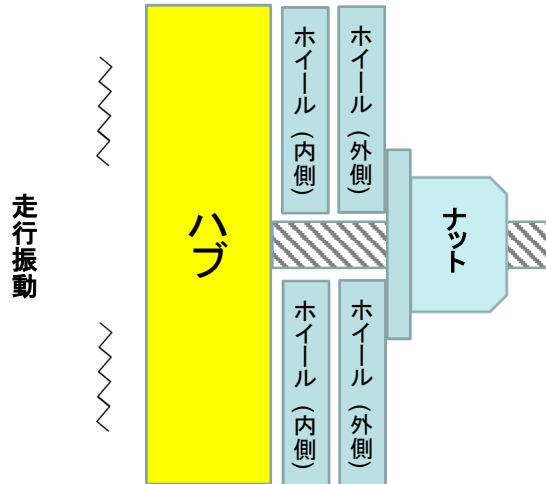




### 3. 事故発生メカニズム (推定)

(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

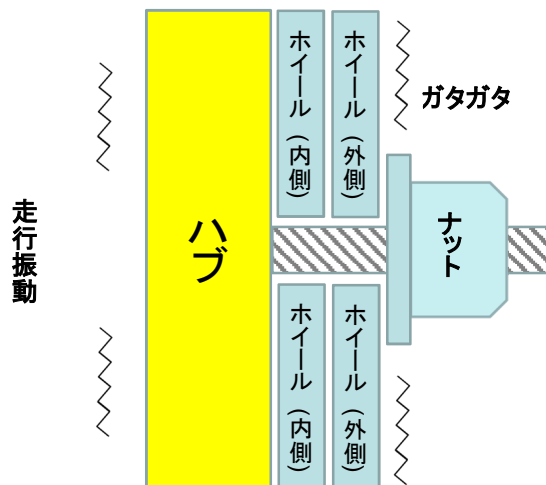
③ 走行振動により錆等の層が脱落する。



### 3. 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

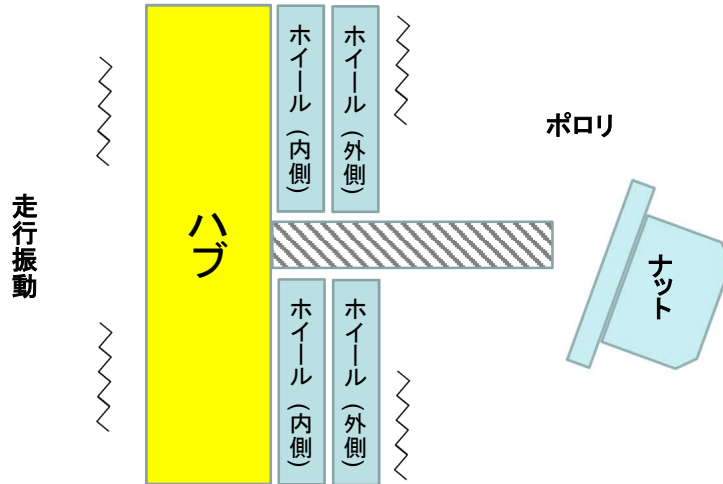
④ すき間ができることによりナットの締結力が低下し、走行の振動により緩みが生じる。



### 3. 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

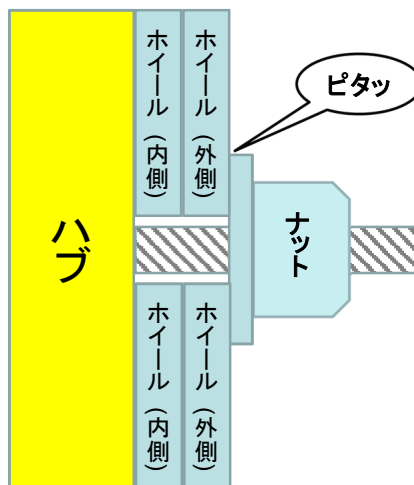
⑤ 緩みが進み、ナットが外れる。その後ホイールも外れる。



### 3. 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

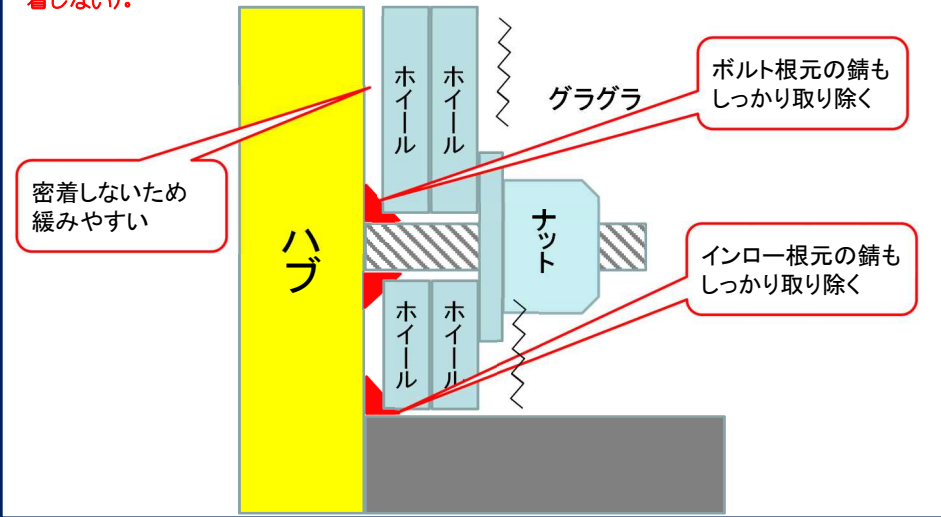
防ぐためには → 当たり面の錆、泥、汚れ等をしっかり落としてから組み付ける。



### 3. 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

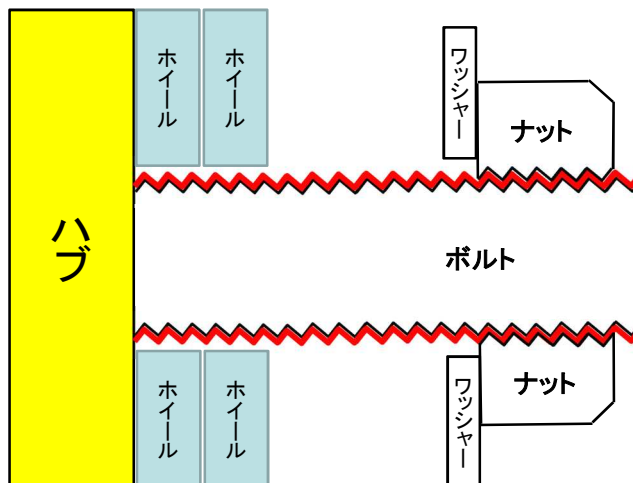
ボルトや、ハブはめ合い部(インロー部)根元の錆にも注意(錆が挟まり、ホイールとハブが密着しない)。



### 3. 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

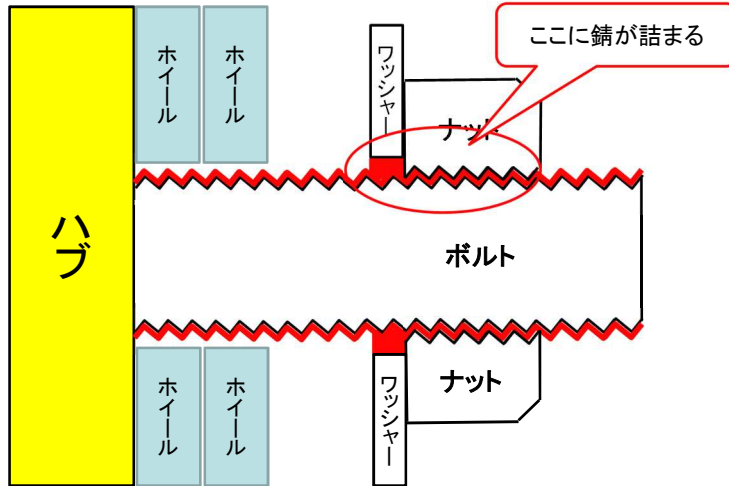
①ボルト、ナットの錆びを落とさないまま締め付けると・・・。



### 3. 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

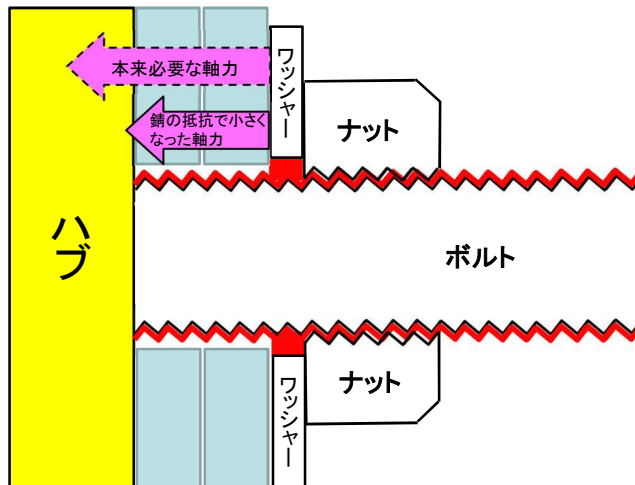
②ナットが進むにつれ、削れた錆がネジ山に詰まっていく。



### 3. 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

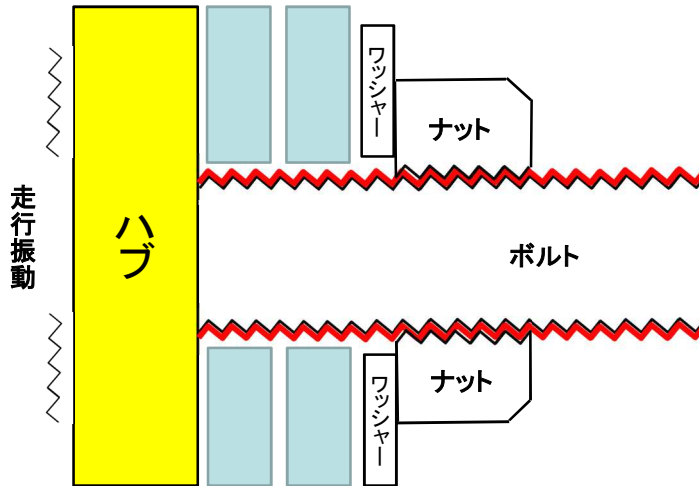
③ネジ山に詰まった錆が締め付けの抵抗となり、規定トルクで締め付けても、本来必要な軸力(締結力)が得られない状態となる。



### 3. 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

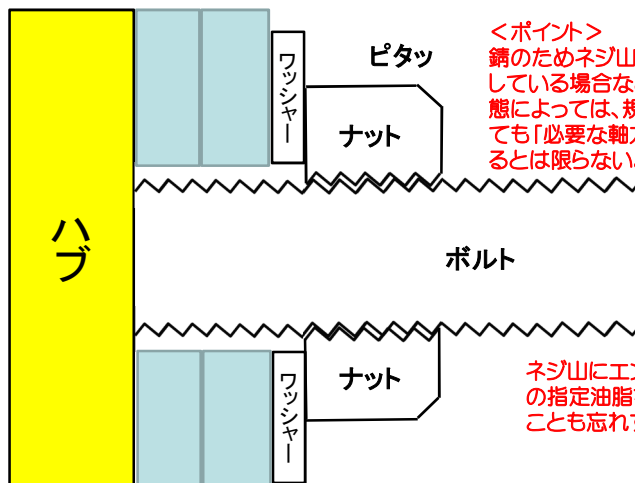
④ 走行振動で緩む。最終的にナットが外れ、ホイールも外れる。



### 3. 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>

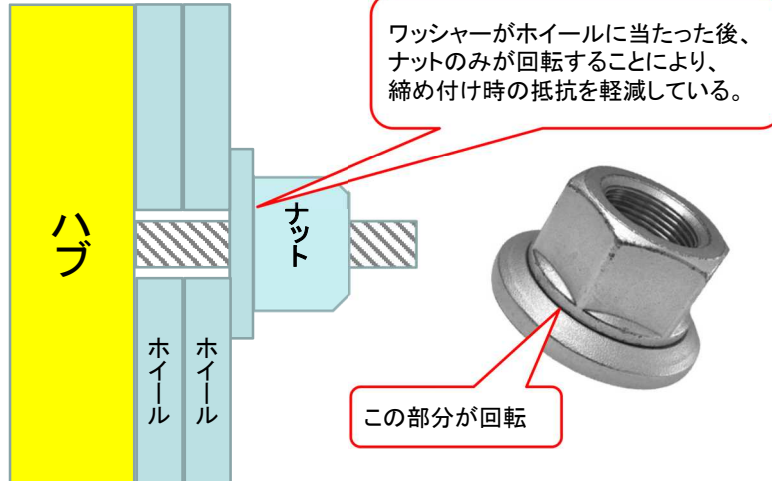
錆のためネジ山の形が崩れたり損傷している場合など、ボルト・ナットの状態によっては、規定トルクで締め付けても「必要な軸力(締結力)」が得られるとは限らない。

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。

### 3. 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

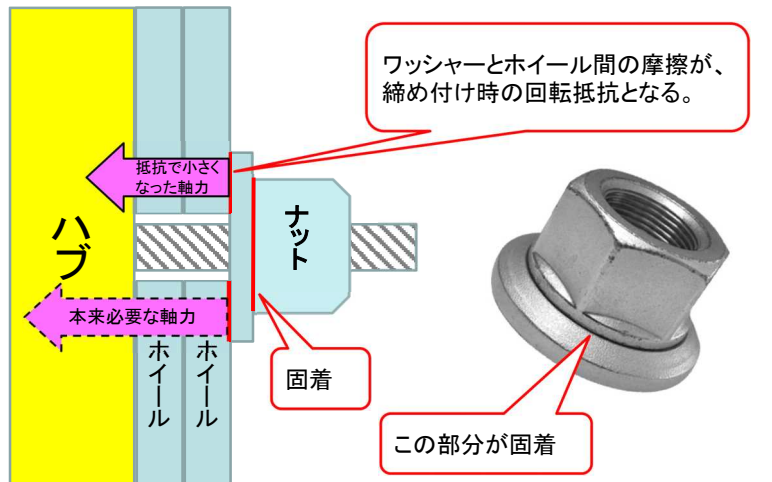
① ISO方式のナットワッシャーには、スムーズに回ることによって締め付け時の回転抵抗を軽減する機能がある。



### 3. 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

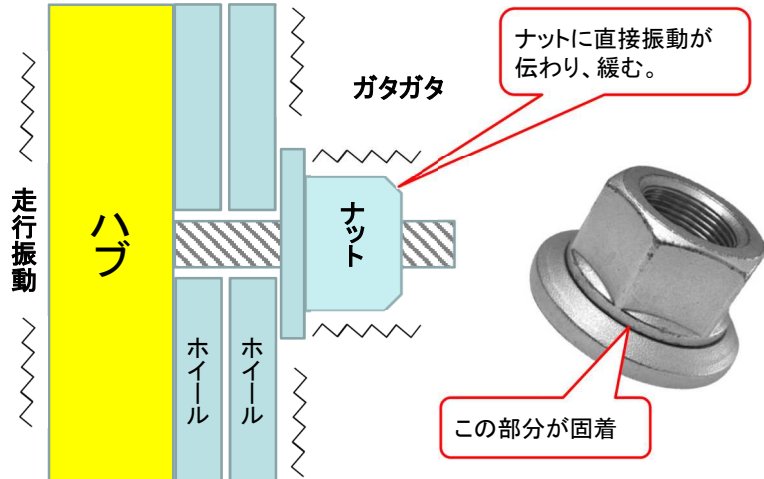
② ナット-ワッシャー間が錆等によりスムーズに回らないと、締め付け時の回転抵抗が大きくなるため、規定トルクで締め付けても、必要な軸力(締結力)を得られない。



### 3. 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

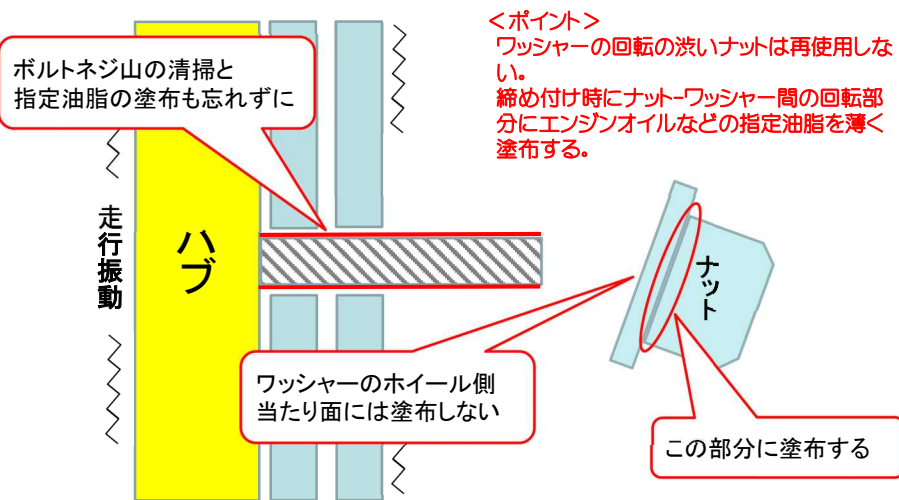
③軸力(締結力)が小さく、また、走行振動がナットに直接伝わるため、ナットが緩みやすい。



### 3. 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

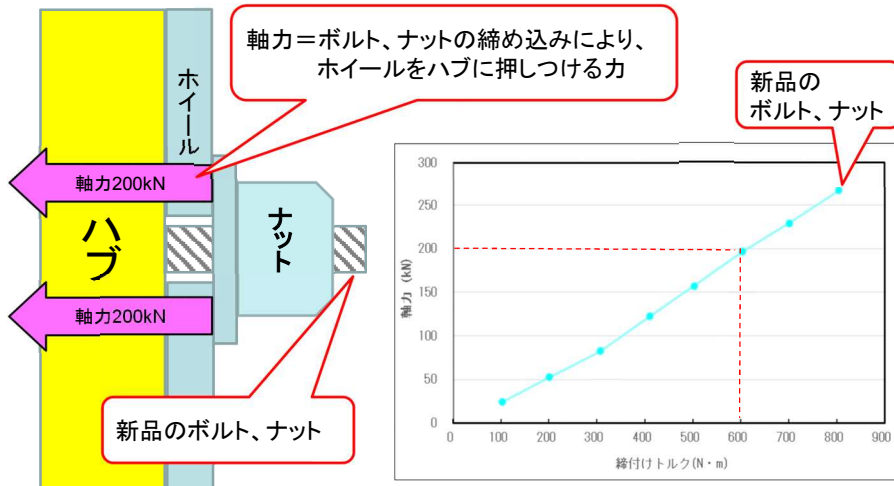
③緩みが進み、ナットが外れる。その後ホイールも外れる。



### 3. 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。

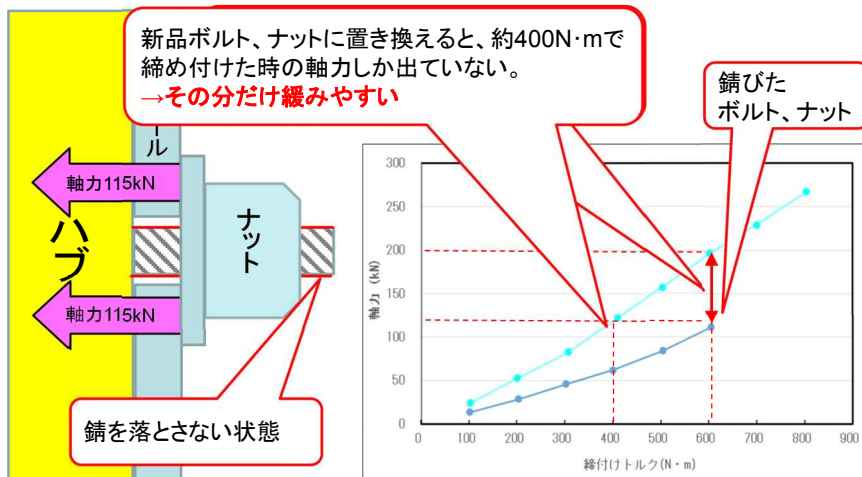


「大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査検討WG」中間とりまとめにおける検証結果より

### 3. 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。



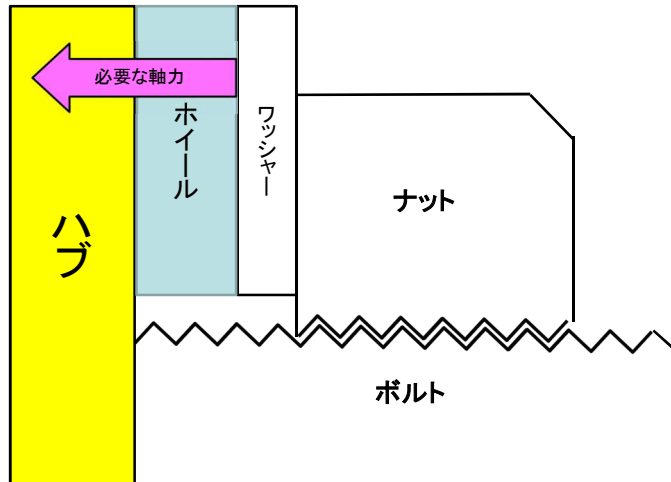
「大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査検討WG」中間とりまとめにおける検証結果より



### 3. 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

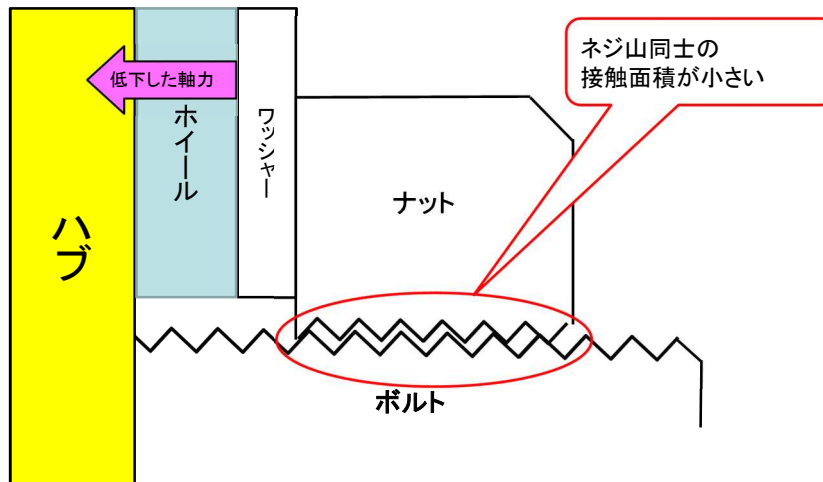
①正常なボルトとナットは、ネジ山がしっかりかみ合うことで必要な軸力（締結力）を維持している。



### 3. 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

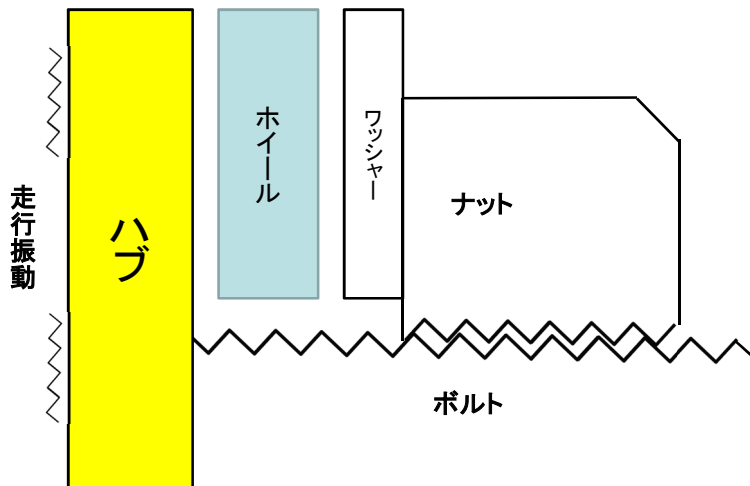
②ボルトが伸びたりネジ山が傷んだりしていると、ネジ山がしっかりかみ合わないため、軸力（締結力）を維持できない。また、傷や損傷が抵抗になり必要な軸力が得られない。



### 3. 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。



### 3. 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

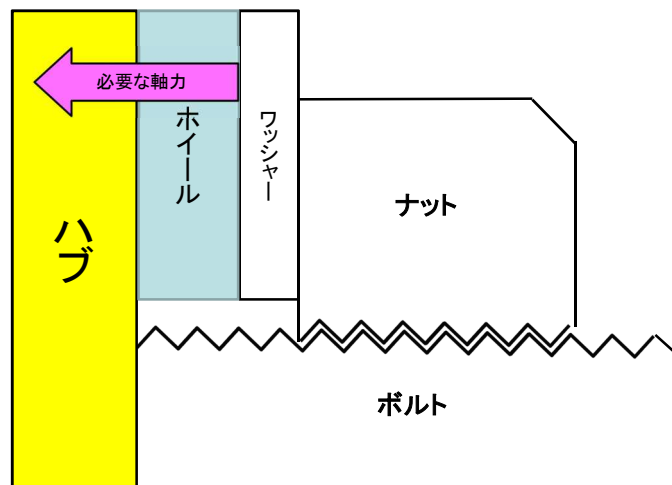


資料提供: (有)うるし山タイヤ

## 3. 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

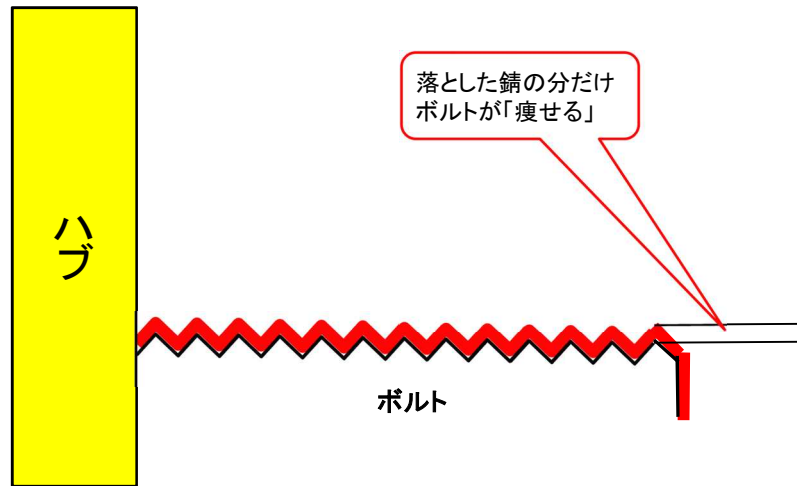
① 正常なボルトとナットは、ネジ山がしっかりかみ合うことで必要な軸力（締結力）を維持している。



### 3. 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

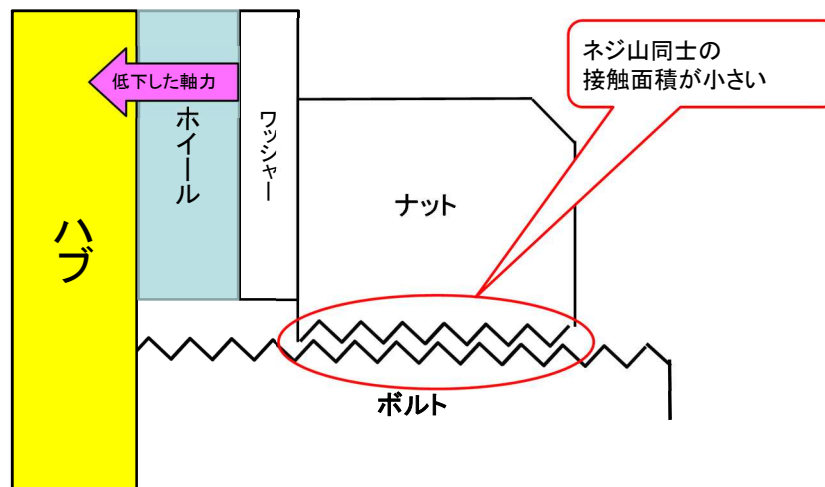
②ボルトの錆がひどい場合、錆を落としても元のボルトよりも「痩せた」状態となる。



### 3. 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

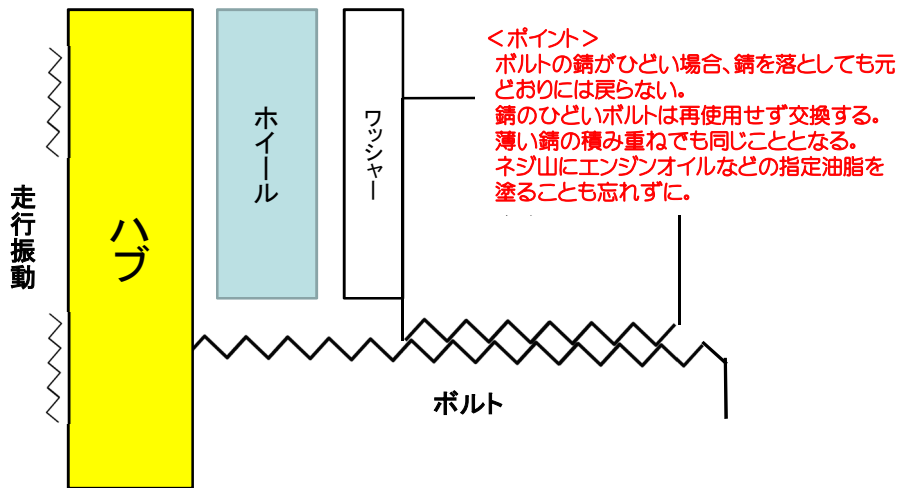
③ボルトが痩せていると、ネジ山がしっかりかみ合わないため、軸力（締結力）を維持できない。



### 3. 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。



### 3. 事故発生メカニズム（推定）

#### まとめ

ここまで紹介した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。

#### 4. 車輪脱着作業手順（4つのポイント）

事業者、ドライバー、整備工場の皆さんの協力をお願いします。

**「お・ち・な・い」の徹底で  
防ごう、大型車の車輪脱着事故**

**お** とさない！  
脱落防止はまず点検。  
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です。

**ち** やんと清掃、  
ちゃんと給脂！  
※ボルト、ナットの腐や汚れを落とし、エンジンオイルなどを  
塗布してください。ナットをボルトの長さで調整してください。  
※ワッシャーが脱落していたりはずれかかっている場合は、  
ナットを交換してください。

**な** ツット締め、トルクレンチを必ず使用！  
※適正なトルク  
レンチを用いて  
締め込みが  
正確に行われます。  
※取付けしめのため、タイヤ  
交換後約100kmは  
低速走行に注意し、車輪の  
状態を確認してください。

**い** ちにち一回、緩みの点検！  
※運行前にボルト、  
ナットを目で見て  
ずり落ちを確認。  
※特に側車が  
多い自動車  
は、必ず車輪に  
点検を。

正しい点検方法を  
動画でチェック！

モバイルアプリの読み取りが  
簡単で、最新の点検方法や手順に  
対応した「ボルト・ナット調整ガイド」の  
ダウンロードも可能です。

詳しくは  
こちらから！

◎車輪取付を正しく行い、日々の点検を行うことにより車輪脱落事故を防ぐことが可能です。

◎特に東北地方では、ホイール、ボルト、ナット及びハブの錆に注意してください。

◎車輪取付作業方法や点検方法の情報は、東北運輸局特別ページに集約したので再確認ください。

◎特に注意願いたいポイントを絞ったものを「車輪脱落を防ぐ4つのポイント」として周知しています。

- 脱落防止はまず点検・・・・・・・・・・ **お**
- ボルト・ナットの清掃及び給脂・・・・ **ち**
- 規定トルクで確実な締め付け・・・・ **な**
- 日常点検（運行前点検）での確認・・・・ **い**

#### 5. 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。



東北運輸局 特別ページ

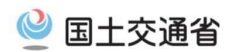
# 大型車の車輪脱落事故発生状況と傾向分析について

令和4年2月  
国土交通省自動車局



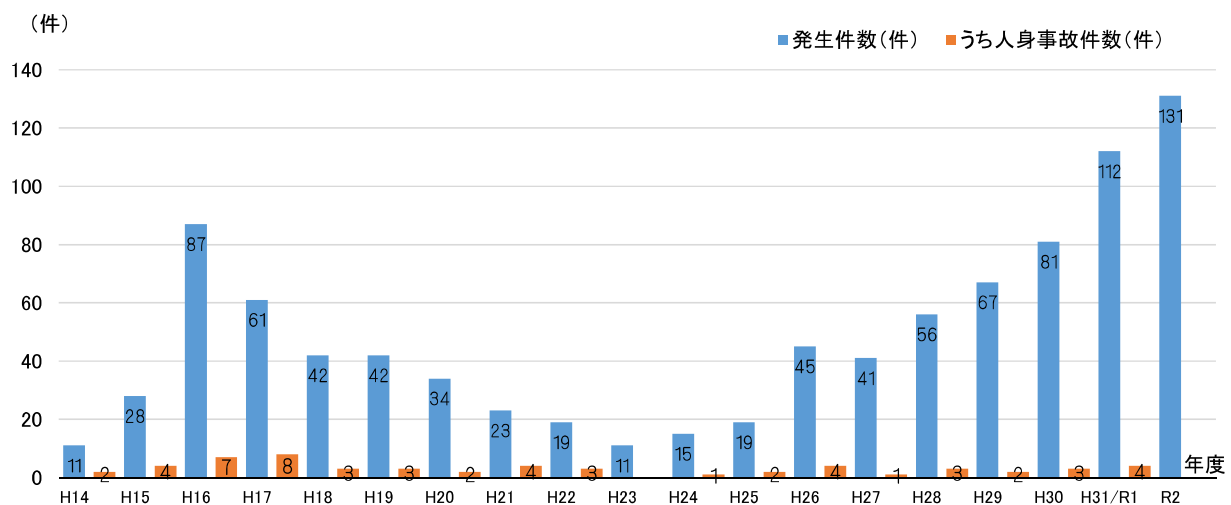
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

## 大型車の車輪脱落事故の状況①



### 年度別の大型車の車輪脱落事故の発生件数

大型車の車輪脱落事故の発生件数は、ここ数年増加傾向。



※1 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

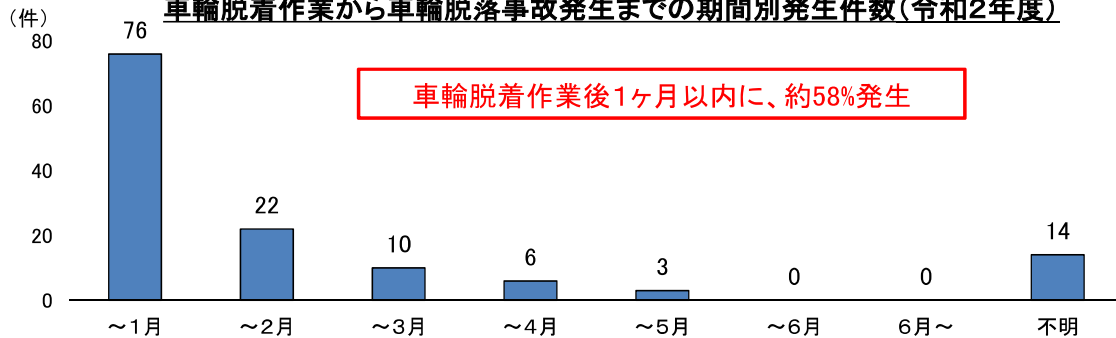
※2 大型車の内、乗車定員30人以上の自動車の件数(H26年度:0件、H27年度:3件、H28年度:1件、H29年度:1件、H30年度:3件、H31/R1年度:1件、R2年度:0件)  
出典:自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

## 大型車の車輪脱落事故の状況②

車輪脱落事故の月別発生件数(令和2年度)



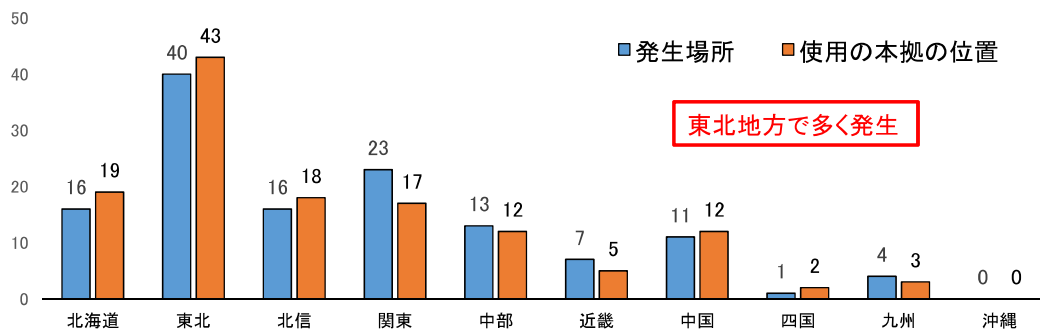
車輪脱着作業から車輪脱落事故発生までの期間別発生件数(令和2年度)



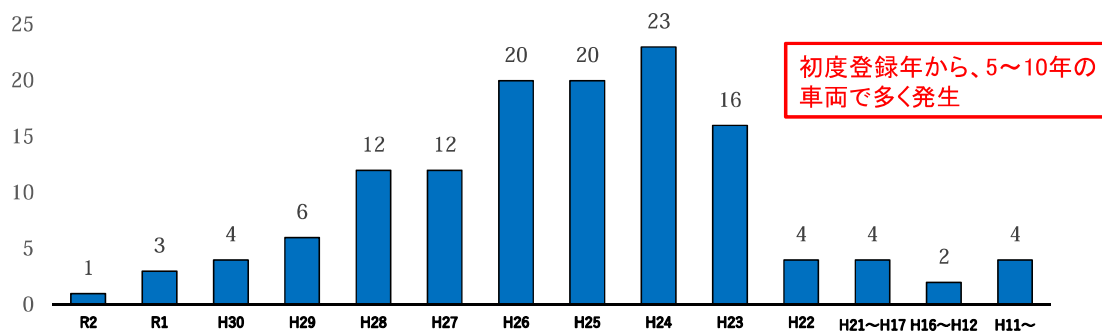
※車両総重量8トン以上の自動車又は乗車定員30人以上の自動車であって、車輪を取り付けるホイール・ボルトの折損又はホイール・ナットの脱落により車輪が自動車から脱落した事故  
出典：自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

## 大型車の車輪脱落事故の状況③

発生場所別、使用の本拠の位置別発生件数(令和2年度)



車輪脱落事故車両の初度登録年別発生件数(令和2年度)

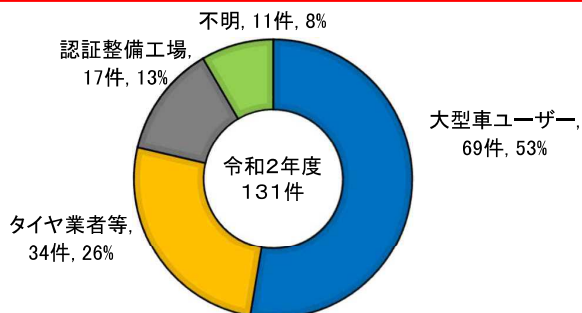


※車両総重量8トン以上の自動車又は乗車定員30人以上の自動車であって、車輪を取り付けるホイール・ボルトの折損又はホイール・ナットの脱落により車輪が自動車から脱落した事故  
出典：自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告



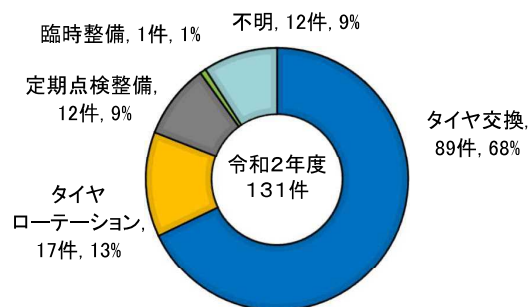
## タイヤ脱着作業実施者別発生件数

大型車ユーザーによるタイヤ脱着作業後の脱落が約53%



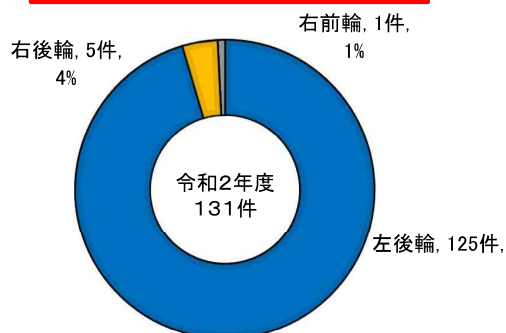
## タイヤ脱着作業内容別発生件数

冬用タイヤ等への交換後による脱落が約68%



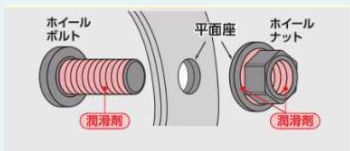

## 車輪脱落箇所別発生件数

左後輪からの脱落が約95%

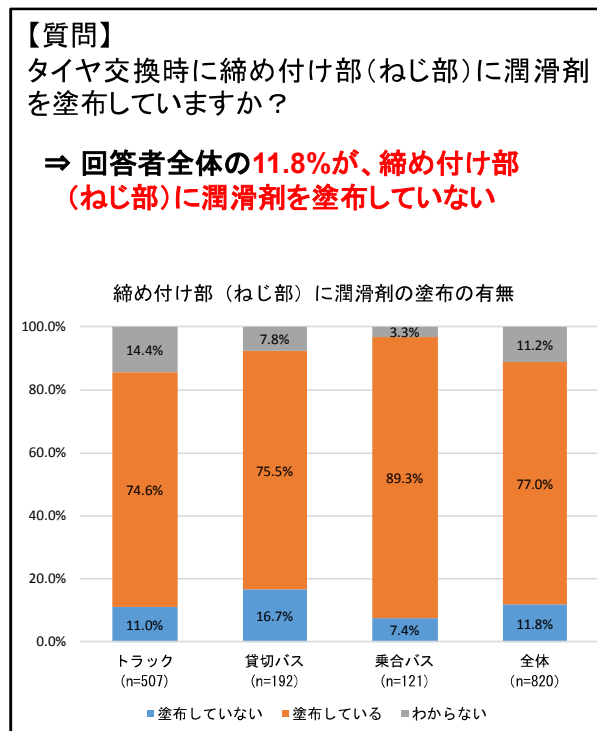
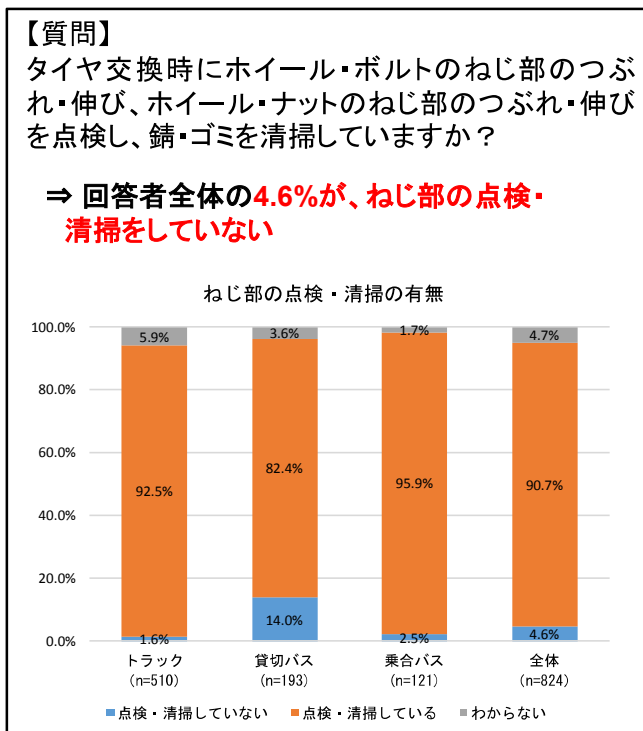


※車両総重量8トン以上の自動車又は乗車定員30人以上の自動車であって、車輪を取り付けるホイール・ボルトの折損又はホイール・ナットの脱落により車輪が自動車から脱落した事故  
出典：自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

# ホイールの締付け方式

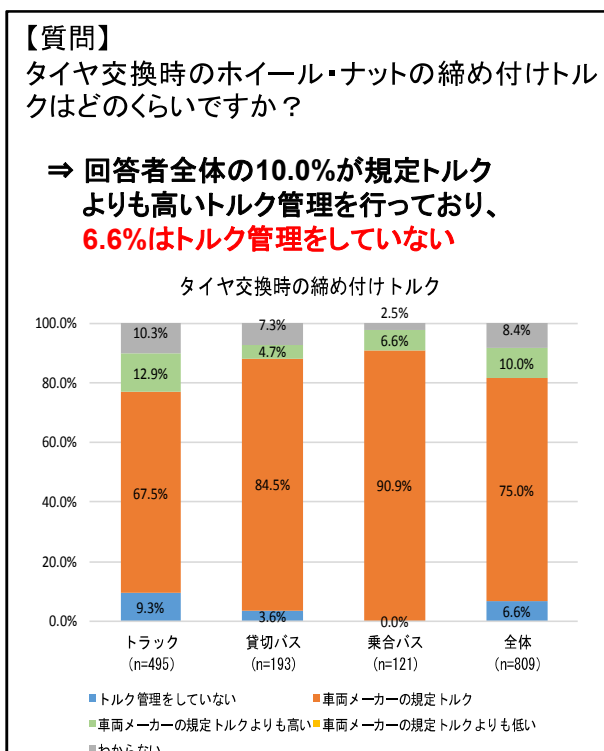
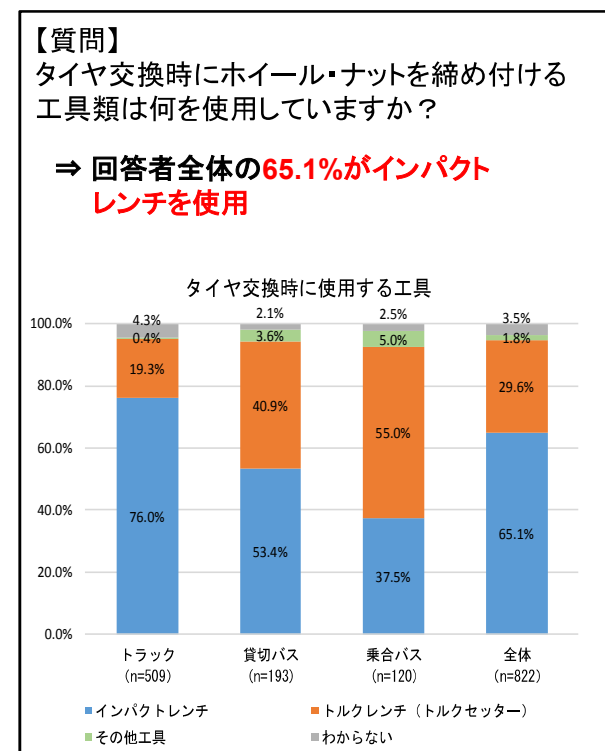
	ISO方式	JIS方式
ナットのワッシャーの有無	ワッシャー付き	ワッシャーなし
ナットの方式	平面座	球面座
ナットの締め方向	全て右ねじ	左の車輪は左ねじ 右の車輪は右ねじ
ボルトの本数	19.5インチ：8本 22.5インチ：10本	17.5(19.5の一部)インチ：6本 19.5,22.5インチ：8本
整備性(ダブルタイヤの場合)	インナーナットが不要で、構造がシンプルのため、タイヤの脱着、ホイールナットの増し締めが容易 	インナーナットを要する 
典型的な車輪脱落時の状況	ナットが外れ、車輪が脱落	ホイールボルトが折損し、車輪が脱落
採用時期	国際的に使用されており、日本では、 2009年10月～ 新型車 2010年9月～ 継続生産車 で採用	ISO方式へ変更する前まで使用

## 令和元年度 運送事業者向けアンケート調査結果



出典: 大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査検討WG 一車輪脱落事故の方向性-中間取りまとめ

## 令和元年度 運送事業者向けアンケート調査結果



出典: 大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査検討WG 一車輪脱落事故の方向性-中間取りまとめ

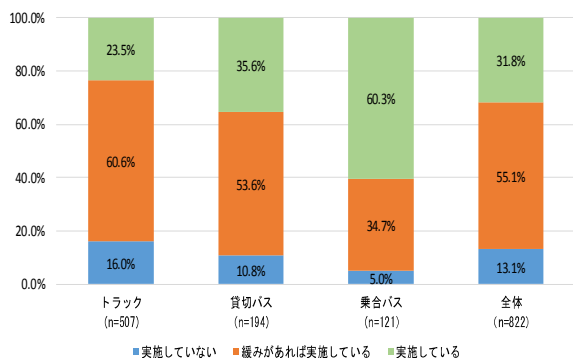
## 令和元年度 運送事業者向けアンケート調査結果

### 【質問】

タイヤ交換後、増し締めを実施していますか？

⇒ 回答者全体の**55.1%**が緩みがあれば実施している、**13.1%**が実施していない

タイヤ交換後の増し締めの実施状況

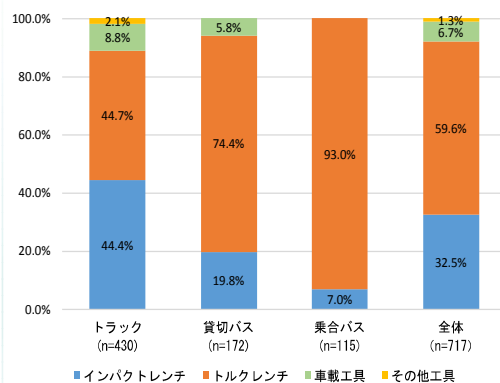


### 【質問】

増し締めを行うときの工具類は、何を使用していますか？

⇒ 回答者全体の**32.5%**が、インパクトレンチを使用

増し締めを行うときの工具



出典：大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査検討WG 一車輪脱落事故の方向性－中間取りまとめ

## 大型車の車輪脱落に係る実証実験結果について

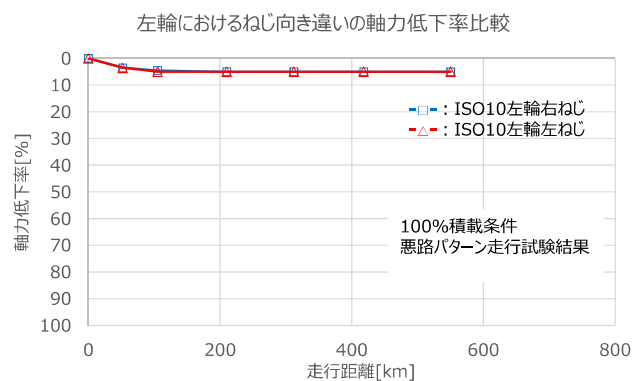
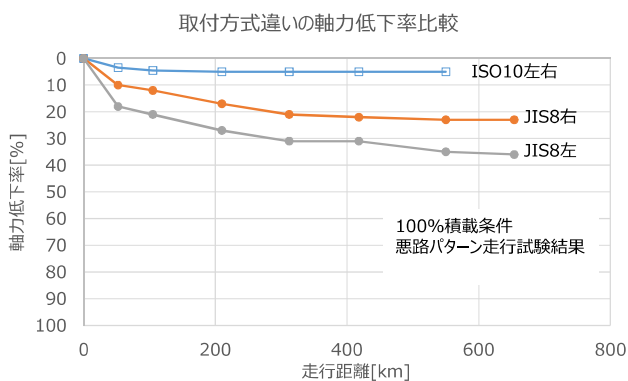
### 一般社団法人日本自動車工業会 大型車車輪脱落事故防止分科会



#### 正しく締付けられていれば緩まない

100%積載条件、パターン走行試験において

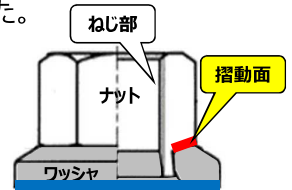
- ・JIS・ISO両方式とも初期なじみによる軸力低下は見られるも、その後は軸力低下は進展せず、JIS・ISO方式共に、正しく締まっていれば緩まないことを確認した。
- ・ネジ向き違いについても、左輪の右ネジ、左ネジ共に、正しく締まっていれば緩まないことを確認した。



# 市場回収品からの考察

・不具合車両から回収したナットは、摺動部(ナットとワッシャ間)にオイルが塗布された形跡が無かった。

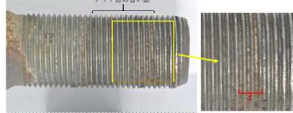
サンプル	使用の本拠	経過年数	走行距離	状態
A	岩手	6年	23万km	摺動面に錆なし、異物噛みこみ痕あり
B	岩手	9年	27万km	摺動面に錆なし、表面荒れ
C	岐阜	9年	33万km	摺動面に錆なし、表面荒れ



## A) の例 ホイールボルト/ナット(回収時)



ホイールボルト(洗浄後)



ナット噛み合い部に  
わずかの錆が認められる

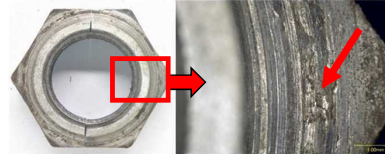
ホイールナット(洗浄後)



外観の一部に錆  
が認められる

ホイールボルトのねじ部には  
オイルが塗布された形跡が  
認められる

ホイールナットの摺動面  
(洗浄後)



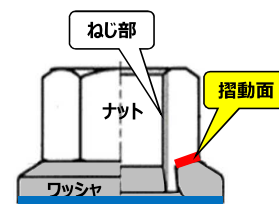
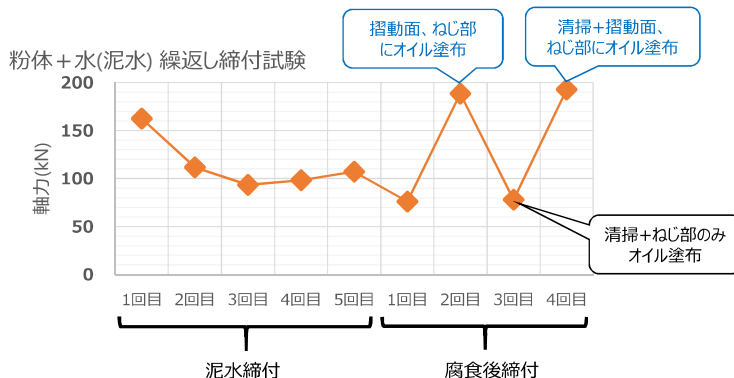
ワッシャの摺動面  
(洗浄後)



・摺動面には、異物の噛みこみ痕と  
思われる表面荒れがあった

# 摺動面の粗さと潤滑部位が軸力に及ぼす影響

表面粗さが軸力に及ぼす影響を見るために  
摺動面に異物(泥水)を入れて繰り返し締め付けを実施



試験条件	ホイールナット	
	オイル塗布	清掃
腐食環境後締め付1回目	×	×
腐食環境後締め付2回目	○(摺動面,ねじ部)	×
腐食環境後締め付3回目	△(ねじ部のみ)	○
腐食環境後締め付4回目	○(摺動面,ねじ部)	○

- ・泥水を入れオイルを塗布せずに締め付けを繰り返すと、軸力が低下していく。
- ・摺動面にオイルを塗布する事で、軸力が回復する。
- ・ねじ部だけにオイルを塗布しても、軸力は回復しない。

# 大型車の車輪脱落事故事例調査について

令和4年6月  
国土交通省自動車局



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

## 大型車の車輪脱落事故事例調査概要



- 令和3年度の大型車の車輪脱落事故発生件数は123件(速報値、精査中)と、令和2年度から8件減少した。
- 車輪脱落事故車両を調査した結果、ホイール・ボルトやナットに著しいさびやゴミ等の異物が付着しているものや、ホイール・ナットとワッシャーの摺動部に潤滑剤の塗布が見られず、ホイール・ナットがスムーズに回転しないものが確認され、タイヤ脱着時の点検・清掃作業や部品交換が適切に行われていない事案が確認された。

### 事故事例調査により確認された部品交換が適切に行われていない部品事例

著しいさびや汚れによる  
ホイール・ナットとワッシャーの固着



初度登録年:平成24年 使用の本拠地:関東

ホイール・ナットに付着した著しいさびやゴミ、泥等の異物により、ナットのワッシャーの摺動部がさび付き、固着している。

スムーズに回転しない  
ホイール・ナット



初度登録年:平成25年 使用の本拠地:九州

ホイール・ナットとワッシャーの摺動部に潤滑剤の塗布が見られず、ホイール・ナットとワッシャーがスムーズに回転しない。

ホイール・ボルトに  
著しいさびや汚れの付着



初度登録年:平成24年 使用の本拠地:関東

ホイール・ボルトのねじ山に著しいさびやゴミ、泥等の異物が付着している。

## ホイール・ボルト付近に さび汁の痕跡



初度登録年:平成24年 使用の本拠地:関東



初度登録年:平成24年 使用の本拠地:関東

ディスク・ホイールやホイール・ボルト付近に発生した僅かなすき間に雨水やゴミ等の異物が付着し、著しいさびが発生したことによりさび汁が流れ出た痕跡がある。

## 著しいさびによる ディスク・ホイールの損傷



初度登録年:平成24年 使用の本拠地:関東



初度登録年:平成27年 使用の本拠地:中国

ボルト穴や飾り穴のまわり、ホイール・ナットの当たり面に著しいさびによる剥離等の損傷が発生している。

## 経年使用による 段付き摩耗の発生



初度登録年:平成27年 使用の本拠地:中部



初度登録年:平成27年 使用の本拠地:東北

ホイール・ナットの当たり面やハブとディスク・ホイールの当たり面に、経年使用に伴う著しい段付き摩耗が発生している。

平成 30 年 6 月 27 日  
自動車局整備課

## 大型トラック・大型バスのスペアタイヤの点検が義務化されます

～ 事故防止のため、確実な点検・整備をお願いします ～

国土交通省は、平成 30 年 10 月 1 日より、車両総重量 8 トン以上又は乗車定員 30 人以上の大型自動車のスペアタイヤについて 3 ヶ月ごとの点検を自動車の使用者に義務づけます。

国土交通省では、昨年 10 月岡山県の中国自動車道で発生した大型トラックのスペアタイヤ落下による死亡事故を受け、同年 10 月 27 日、全ての大型トラックを対象に、スペアタイヤ等を車両へ固定する構造・装置について、損傷やボルトの緩みがないか直近の定期点検等の機会を捉えて早急に点検を実施するよう、関係業界団体へ指示するとともにその徹底を図って参りました。

今般、当該点検を恒久的な対策とするため、大型トラック・大型バスに備えるスペアタイヤ及びツールボックスを新たに定期点検の対象に加えるべく、道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）に基づく「自動車点検基準」（昭和 26 年運輸省令第 70 号）を改正し、本年 10 月より施行します。

### 1. 改正の概要

#### （1）自動車点検基準の一部改正

車両総重量 8 トン以上又は乗車定員 30 人以上の大型自動車の 3 ヶ月ごとに行う点検項目に次に掲げることを追加します。（事業用自動車等の定期点検の基準を定める別表第 3 及び別表第 4 の改正）

- ・スペアタイヤ取付装置の緩み、がた及び損傷
- ・スペアタイヤの取付状態
- ・ツールボックスの取付部の緩み及び損傷

#### （2）自動車の点検及び整備に関する手引（平成 19 年国土交通省告示第 317 号）の一部改正

（1）により追加する点検の方法として、次に掲げることを定めます。

- ・スペアタイヤ取付装置に緩み、がた及び損傷がないかをスパナ、目視、手で揺するなどして点検すること
- ・スペアタイヤが傾きや緩みなく確実に取り付けられているかを目視、強く押すなどして点検すること
- ・ツールボックスの取付部に緩み及び損傷がないかをスパナ、目視などにより点検すること 等

### 2. スケジュール

公 布：平成 30 年 6 月 27 日（本日）

施 行：平成 30 年 10 月 1 日

#### <問い合わせ先>

自動車局整備課 村井、伊堂寺、下窪

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



2018年10月1日 施行

# 点検基準が改正されました。

スペアタイヤの点検、ツールボックスの点検が、3か月毎の定期点検に、義務付けされます。

(対象) 車両総重量8トン以上のトラック(トレーラ)と乗車定員30名以上のバス

## (追加された) 点検項目と実施方法

点検の結果は、必ず記録簿に記入します。

=フレームやボディーなど、車外に取り付けられているスペアタイヤ

### 1 スペアタイヤ取付装置の緩み、がた及び損傷

○スペアタイヤを取り外し、次の点検を行います。

- スペアタイヤ取付装置の取付部に緩みがないかをスパナなどにより点検します。また、損傷がないかを目視などにより点検します。
- スペアタイヤ取付装置に緩みがないかをスパナなどにより点検します。また、がたがないかを手で揺するなどして点検します。さらに、損傷がないかを目視などにより点検します。
- スペアタイヤのディスク・ホイールについて、ボルト穴や飾り穴の周り及び溶接部に亀裂及び損傷がないかを目視などにより点検します。また、スペアタイヤ取付装置とディスク・ホイール合わせ面に摩耗や損傷がないかを目視などにより点検します。

### 2 スペアタイヤの取付状態

○スペアタイヤを取り付ける際に次の点検を行います。

- スペアタイヤ取付装置のハンドルが円滑に回ること及び吊上チェーンにねじれや引っかかりがないことを確認し、規定トルクで締め付けます。
- スペアタイヤを取り付けた後、スペアタイヤに異常な傾きがないかを目視などにより点検します。また、スペアタイヤの取付けに緩みがないかをスペアタイヤを強く押すなどして点検します。

=フレームやボディーなど、車外に取り付けられた工具箱や資材入れ等

### 3 ツールボックスの取付部の緩み及び損傷

○ツールボックスの取付部に緩みがないかをスパナなどにより点検します。また、損傷がないかを目視などにより点検します。

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)

令和3年1月26日  
自動車局整備課  
自動車局安全政策課

## 冬用タイヤの安全性を確認することをルール化しました。

～ 雪道では、使用限度を超えた冬用タイヤの使用は厳禁です。 ～

昨年末以降の大雪により、関越道や北陸道において多くの大型車両が路上に滞留する事案が発生したことを踏まえ、バス・トラック運送事業者は、雪道において適正な冬用タイヤを使用していることを確認しなければならないこととしました。

### 1. 改正の概要

- (1) 「貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について」の一部改正
  - ・整備管理者は、雪道を走行する自動車のタイヤについて、溝の深さがタイヤ製作者の推奨する使用限度※よりもすり減っていないことを確認しなければなりません。
  - ・運行管理者は、雪道を走行する自動車について、点呼の際に上記事項が確認されていることを確認しなければなりません。
- (2) 「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」の一部改正
  - ・乗合バス・貸切バスについて、上記(1)と同様の改正を行います。

※国内メーカー等の冬用タイヤでは、使用限度の目安として、溝の深さが新品時の50%まですり減った際にプラットホームが溝部分の表面に現れます。



### 2. スケジュール

公布：令和3年1月26日（本日）  
施行：公布の日

〈問い合わせ先〉

【点検整備について】

自動車局 整備課 児島、川崎

代表：03-5253-8599（直通）、FAX：03-5253-1639

【運行管理について】

自動車局 安全政策課 谷倉

代表：03-5253-8565（直通）、FAX：03-5253-1636

# 雪道での立ち往生に注意！

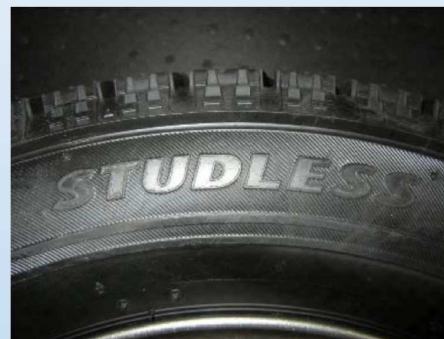
-大型車の冬用タイヤとチェーンについて-



- ❏ 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**スノーフレックマーク**(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



スノーフレックマーク  
← 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

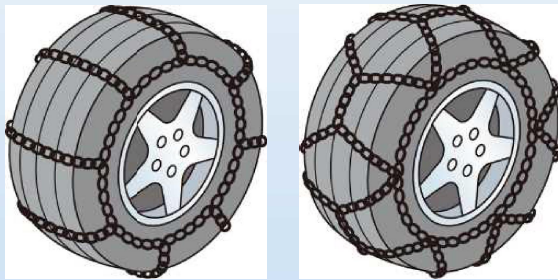
- ❏ **溝深さが50%以上**残っていることを「**プラットホーム**」で確認しましょう。(一部海外メーカー品は除く)



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。

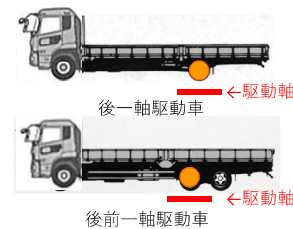
## 性能限界

- 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

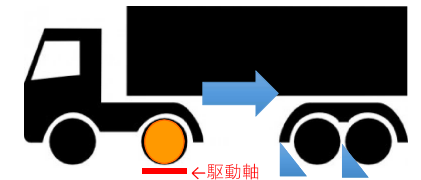
- 以下の特徴を持つ車両は、積雪路等において**特に立ち往生が発生しやすい傾向**にあるので注意が必要です。

### 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)



《発表記者会：青森県政記者会、岩手県政記者クラブ、東北電力記者会、宮城県政記者会、秋田県政記者会、山形県政記者会、福島県政記者クラブ》

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和 4年 5月 31日  
国土交通省東北運輸局

## 「不正改造車を排除する運動」の強化月間（6月）が始まります

～特に違法マフラーの排除に向けた取り組みを強化～

東北運輸局では、6月を「不正改造車を排除する運動」の強化月間として、警察、独立行政法人自動車技術総合機構、軽自動車検査協会、その他自動車関係団体と連携し、不正改造車の排除に向けた取り組みを強化します。

騒音等の環境悪化・道路交通の秩序を乱す要因となる違法マフラーの使用や、保安基準に不適合となる部品の取付けや取外し等の不正改造を行う自動車ユーザー・事業者が見受けられます。このような不正改造の排除に向け、強化月間中に次の取り組みを強化します。

### 1. 自動車ユーザー等への啓発活動

- ・乗合バス事業者の協力によるバス車両への広報横断幕の掲示。
- ・マスメディア、ポスター及びチラシ（別紙）等により広報を実施。

### 2. 違法マフラー等不正改造車排除のための情報収集

- ・管内の各運輸支局の「不正改造車・迷惑黒煙車情報提供窓口」において情報収集を実施。
- ・寄せられた情報をもとに、不正改造車ユーザーに対して、警告ハガキを送付し、不正改造の改修及びその結果の報告を求めます。

#### 各運輸支局の「不正改造車・迷惑黒煙車情報提供窓口」

青森運輸支局 017-715-3320

宮城運輸支局 022-235-2517

(ダイヤルイン「2」)

山形運輸支局 023-686-4711

(ダイヤルイン「2」)

岩手運輸支局 019-637-2912

秋田運輸支局 018-863-5811

(ダイヤルイン「2」)

福島運輸支局 024-546-0345

(ダイヤルイン「2」)

### 3. 街頭検査を計画

- ・違法マフラー装着、車体外にはみ出すタイヤの装着など悪質な不正改造車を公道から排除するため、警察機関、独立行政法人自動車技術総合機構、軽自動車検査協会等と連携した街頭検査を実施し、違反車両に対して整備命令を発令。

[不改運動ポスター]



[違法マフラーの例]



※街頭検査は、新型コロナウイルス感染拡大防止のため、中止する場合があります。



#### 【問い合わせ先】

東北運輸局自動車技術安全部整備・保安課 石村、阿部

TEL 022-791-7534 FAX 022-299-8872

# 不正改造は**犯罪**です!!

「知らなかった」では済まされません。

**!**このような改造は**不正改造**です。

## ① 基準不適合マフラーの装着/ 消音器の取り外し

基準不適合マフラーの装着やマフラーの切断・取り外しは、排気騒音が増大し、沿道住民の生活環境を脅かし、騒音公害の原因に繋がります。



## ② 灯火類の色の変更

クリアレンズ等不適切な灯火器及び回転灯等の取り付け

制動灯、方向指示器等はそれぞれ灯光の色が定められており、その他の色を使用することは誤認を与え、他の交通を阻害し、事故を誘発するおそれがあり、大変危険です。



※色の判断については、点灯状態を見て判断します。

## ③ タイヤ及びホイールの車体(フェンダー) 外へのはみ出し

適切なタイヤやホイールを使用しなければ、車体に接触したり、ブレーキ構造などと干渉します。また、車体から突出することもあり、歩行者等に危害を及ぼすおそれがあり、大変危険です。



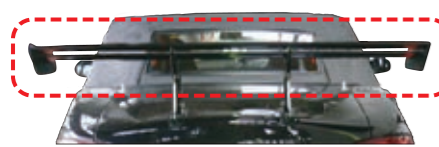
## ④ 運転者席・助手席の窓ガラスへの 着色フィルム等の貼付

(貼付状態で可視光線透過率70%未満)

運転者席及び助手席の窓ガラスに濃い色の着色フィルムを貼ることにより、周囲の状況が確認しにくくなり、大変危険です。

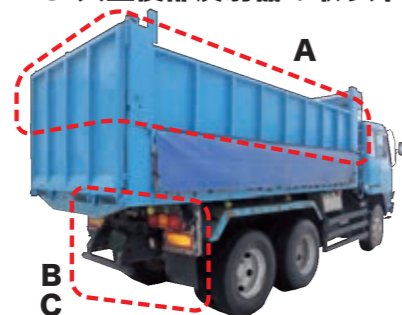


## ⑤ 基準外ウイングの取り付け



車体からはみ出したウイングは、歩行者等に接触し、危害を加えるおそれがあるため、大変危険です。

## ⑥ A. 荷台さし枠の取り付け・燃料 タンクの増設 B. 突入防止装置の切断・取り外し C. 大型後部反射器の取り外し



## ⑦ 速度抑制装置(スピードリミッター) の解除・取り外し



# 不正改造は

●不正改造車の使用者

➔整備命令の発令



●不正改造の実施者

➔6カ月以下の懲役 又は  
30万円以下の罰金



# 犯罪です。

基準不適合マフラーの装着  
消音器の取り外し



灯火類の色の変更  
クリアレンズ等不適切な灯火器及び回転灯等の取り付け



タイヤ及び  
ホイールの車体  
(フェンダー)  
外へのはみ出し



# 不正改造車を排除する運動

推進/国土交通省、不正改造防止推進協議会 後援/内閣府、警察庁、農林水産省、経済産業省、環境省 協力/独立行政法人自動車技術総合機構、軽自動車検査協会  
(一社)日本自動車整備振興会連合会、日本自動車車体整備協同組合連合会、全国自動車電装品整備商工組合連合会、全国タイヤ商工協同組合連合会、(一社)日本自動車販売協会連合会、(一社)日本中古自動車販売協会連合会、日本自動車輸入組合、(一社)日本自動車工業会、(一社)日本自動車部品工業会、(一社)日本自動車車体工業会、(公社)日本バス協会、(公社)全日本トラック協会、(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会、(一社)日本陸送協会、全日本自動車部品卸商協同組合、(一社)日本自動車タイヤ協会、(一社)全国軽自動車協会連合会、(一社)全国自家用自動車協会、(一社)日本自動車連盟、(一財)自動車検査登録情報協会、(一社)日本自動車会議所、(一社)日本二輪車普及安全協会、(一社)全国自動車標板協議会、全国石油商業組合連合会、(一社)自動車用品小売業協会、日本ウインドウ・フィルム工業会、日本自動車スポーツマフラー協会、(一社)日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会、(一社)全国二輪車用品連合会、全国ディーゼルのポンプ振興会連合会、全国自動車大学校・整備専門学校協会、全国自動車短期大学協会、全国オートバイ協同組合連合会

www.tenken-seibi.com

不正改造車  
迷惑黒煙車  
通報先

不正改造車を見かけたら

- 車両のナンバー
  - 不正改造の内容
- をこちらまで



不正改造車を  
排除する運動  
ホームページ



# 不正改造チェック項目

## 乗用車

### 消音器

- 内燃機関を原動機とする自動車の場合、騒音基準等に適合する消音器を備えているか

### 触媒装置

- 触媒等が取り外されていないか

### サスペンション

- 切断等により、ばねの一部又は全部が除去されていないか

### 車幅灯

- 白色であるか（方向指示器、非常点滅表示灯又は側方灯と一体又は兼用のもの及び二輪車等については、橙色でもよい。）  
※平成17年12月31日以前に製作された車両は、白色のほか淡黄色又は、橙色であっても、全ての車幅灯が同一色であればよい。

### ウイング

- 側方への翼形状を有していないか
- 確実に取り付けられているか
- 鋭い突起がないか
- その付近の最外側、最後端とならないか 等

### 番号灯

- 白色であるか

### 後退灯

- 白色であるか

### 尾灯

- 赤色であるか

### 制動灯

- 赤色であるか

### 方向指示器

- 橙色で点滅回数が毎分60回以上、120回以下であるか

### 後部反射器

- 赤色であるか

## 乗用車・貨物車共通

### シートベルトリマインダー

- 運転席にシートベルトが装着されていない場合に警報する装置（シートベルトリマインダー）の警告表示等を、機具を用いて不正に解除していないか

### 前面ガラス、運転者席及び助手席の窓ガラス

- 指定以外のステッカー貼付をしていないか
- 前面ガラス等に装飾板を装着した状態又は運転者席及び助手席の窓ガラスに着色フィルム等を貼り付けた状態での可視光線透過率が70%未満のものは不可

### バックミラー

- 鋭利な突起がないか
- 歩行者等に接触した場合に衝撃を緩衝できる構造であるか

### 警音器

- 音量や音色が常に一定であるか

### 前部霧灯

- 白色又は淡黄色であるか ○同時に3個以上点灯しないか

### その他の灯火（デイライト）

- 赤でないか ○点滅しないか
- 光度300cd以下であるか

### タイヤ

- 回転部分が車体からはみだしていないか

### 直前直左確認鏡

- 運転者席から障害物を確認できる鏡等を備えているか

### 回転灯

- 緊急自動車等以外に赤色の回転灯は取り付けしていないか
- 道路維持作業用自動車以外に黄色の回転灯は取り付けしていないか

## 貨物車

### ディーゼル車の原動機

- 黒煙汚染度は基準内であるか

### 巻き込み防止装置

- 普通貨物自動車の場合、巻き込み防止装置を備えているか

### ダンプ（土砂等運搬）

- 土砂等を運搬するダンプ車の場合、さし枠の取り付けがないか
- 荷台の一部を高くする等の改造がないか

### 二次架装

- 新規検査受検後に燃料タンクを増設していないか
- 容量が大幅に異なる燃料タンクへ変更していないか 等（構造等変更検査の手続きが必要になります。）

### 速度抑制装置（スピードリミッター）

- 走行速度が90km/hを超えないよう燃料の供給を調整し、かつ、速度制御を円滑に行えるか
- 速度抑制装置を装着していることを示す黄色のステッカーが運転者の見やすい位置及び車両の後面に貼付されているか

### 突入防止装置

- 自動車の後面に突入防止装置を備えているか

### 大型後部反射器

- 貨物普通自動車の場合、後部反射器を備えるほか、大型後部反射器を備えているか

## 二輪車

### 消音器

- 内燃機関を原動機とする自動車の場合、騒音基準等に適合する消音器を備えているか

### 触媒装置

- 触媒等が取り外されていないか

不正改造は犯罪です!

# 運転者の視野遮へい物の装着禁止について

道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等が令和2年1月31日付けで改正され、運転者の視野の一部を遮へいする板状のものに関する装着禁止規定が明確化されました。

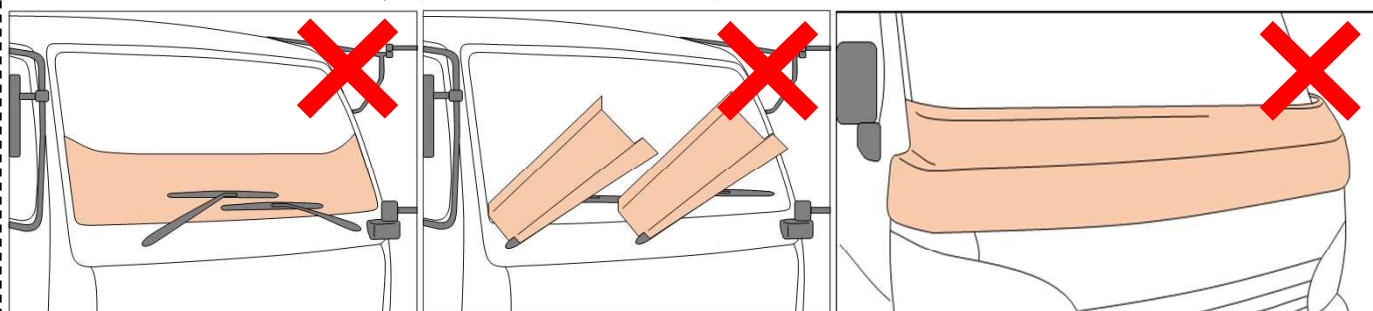
これらについては、令和2年1月31日以降、自動車の製作された日を問わず次に掲げる自動車に適用されますのでお知らせします。

## ■対象となる自動車

- 乗車定員11人以上の乗用自動車
- 車両総重量3.5t超の貨物自動車
- 大型特殊自動車

## ■装着していると基準不適合となる板状のもの例

- 前面窓ガラス下部に装着するもの（窓ガラスへの接触状態を問わず）
- ワイパーに取付ける羽
- ワイパーを保護するカバー類



※窓ガラス下部の板

※ワイパー羽

※ワイパーを保護するカバー類

※ ご不明な点についてはお問い合わせください。





令和4年9月1日  
自動車局整備課

こまめに、愛車のメンテナンスを！

～ 9月・10月は「自動車点検整備推進運動」の強化月間です ～

自動車は、使用期間や走行距離に応じて劣化や故障が生じます。不具合や故障等のトラブルを未然に防ぎ、環境に優しく経済的なドライブを実現するためには、自動車ユーザーひとりひとりの、点検・整備への意識向上が欠かせません。

このため国土交通省では、自動車関係団体等（別紙1参照）と協力し9月・10月を『自動車点検整備推進運動』強化月間に設定して、全国各地で自動車の点検・整備の重要性を広く周知・啓発してまいります。

【令和4年度「自動車点検整備推進運動」強化月間で取り組む周知・啓発活動】

○ 広報ツールを利用した周知・啓発

全国の自動車関係団体等のご協力のもと、ポスターの掲出やチラシの配布、各地のデジタル掲示板へPR画像の配信等を通して、自動車の点検・整備の重要性の周知・啓発を行います（別紙2～6参照）。下記の「自動車点検整備推進運動HP」に、より詳細な内容を記載しております。



啓発ポスター



新たなOBD点検の周知啓発チラシ



©紙兎ロペプロジェクト 2022

コラボイメージ

○ 特設サイトや各種SNSへの啓発動画の掲載

大人気キャラクターの「紙兎ロペ」とお笑いコンビ「ラランド」がコラボした、自動車の点検整備の重要性をわかりやすく解説した動画を作成し、特設サイトや各種SNSに掲載します。

詳細は下記の「点検整備推進運動特設サイト」をご覧ください。

\* 自動車点検整備推進運動HP

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha/tenkenseibi/tenken/t3/t3-1/>



\* 点検整備推進運動特設サイト

<http://www.tenken-seibi.com/tenken2022>



<問い合わせ先>

国土交通省自動車局整備課 藤埴・渡部

TEL:03-5253-8111(代表) 内線:42412



# 安全確保と環境保全是 15項目 チェック

## クルマの点検・整備から。

点検・整備で  
燃費改善！  
CO<sub>2</sub>排出量削減！  
にもつながる！

日常点検・定期点検は車のトラブルを防ぎ、CO<sub>2</sub>の排出量削減にもつながります。  
車の健康管理を心がけましょう。

### 日常点検

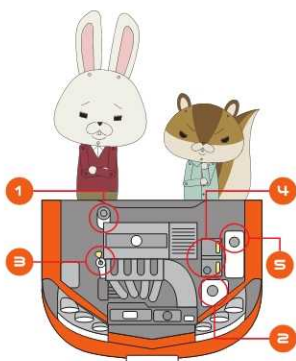
日常点検整備は、日頃自動車を使用していく中で、ユーザーの皆さんが自分自身で行うことのできる点検です。普段から、以下のチェックシートを片手に点検を行いましょ。

### 定期点検

定期点検整備は、日常点検より細かい点検項目について、一定期間(自家用乗用車は1年)ごとに実施する、少し大がかりな点検整備です。日常点検と同様にユーザーの方の義務となっていますが、専門的な知識・技術も必要なので、国の認証を受けた整備工場に任せることもできます。

車検はあくまで最低限の基準を満たしているか確認するもので、次の車検までの安全性等を保証するものではありません。確実に日常点検や定期点検を実施し、車の保守管理を行いましょ。

専用HPは  
こちら



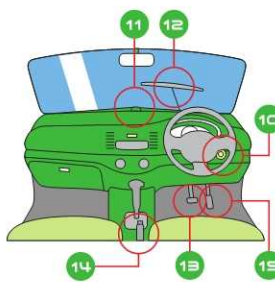
### エンジンルーム 5項目

- | 項目              | 説明   | 判定                       | or                       | X                        |
|-----------------|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 ブレーキ液の量       | リザーバ・タンク内の液量が規定の範囲(上限ラインと下限ラインとの間)にあるかを点検します。  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2 冷却水の量         | リザーバ・タンク内の液量が規定の範囲(上限ラインと下限ラインとの間)にあるかを点検します。  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3 エンジン・オイルの量    | エンジンに付いているオイル・レベルゲージを抜き取り、付着しているオイルを拭き取ってからゲージをいっぱい差し込み、再度抜き取った際にオイルの量がオイル・レベルゲージにより示された範囲内にあるかを点検します。 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4 バッテリー液の量      | バッテリー液の量が規定の範囲(上限ラインと下限ラインとの間)にあるかを、車両を揺らすなどして点検します。   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5 ウインド・ウォッシュ液の量 | ウインド・ウォッシュ液の量が適当かを点検します。   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |



### クルマの周り 4項目

- |                |  |                          |                          |                          |
|----------------|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 6 ランプ類の点灯・点滅   | エンジン・スイッチを入れ、ランプ類の点灯・点滅具合が不良でないか、レンズなどに汚れや損傷がないかを点検します。                      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7 タイヤの亀裂や損傷の有無 | タイヤの亀裂や損傷の有無、タイヤに異物が付着したりかみ込んだりしていないかを入念に点検します。                              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 8 タイヤの空気圧      | タイヤの接地部のたわみ具合を確認して、タイヤの空気圧が規定の範囲内であることを点検します。                                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9 タイヤの溝の深さ     | タイヤの溝の深さが十分であることを、接地面のスリップ・サインを目印に点検します。スリップ・サインは、タイヤ側面の三角マークのある位置の接地面に現れます。 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |



### 運転席 6項目

- |                      |   |                          |                          |                          |
|----------------------|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 10 エンジンのかかり具合・異音     | エンジンが速やかに始動しスムーズに回転するか、またエンジン始動時やアイドリング状態で、異音がないかを点検します。  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11 ウインド・ウォッシュ液の噴射状態  | ウインド・ウォッシュ液を噴射させ、ワイパーの作動範囲に噴射されるかを点検します。  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 12 ワイパーの拭き取り状態       | ワイパーを作動させ、低速および高速の各作動が不良でないか、ウインド・ウォッシュ液がきれいに拭き取れるかを点検します。                                      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 13 ブレーキの踏み残りしりと効き具合  | ブレーキ・ペダルをいっぱい踏み込んだとき、床板とのすき間(踏み残りしろ)や踏みごたえが適当であることを点検します。                                       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 14 駐車ブレーキの引きしろ(踏みしろ) | 駐車ブレーキをいっぱい引いた(踏んだ)とき、引きしろ(踏みしろ)が多すぎたり、少なすぎたりしないかを点検します。  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 15 エンジンの低速・加速状態      | エンジンを暖機させた状態でアイドリング時の回転がスムーズに続くか、また、エンジンを徐々に加速したとき、アクセル・ペダルに引っかかりがないか、スムーズに回転するかを走行するなどして点検します。 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |



自動車の点検整備はユーザーの義務です

©紙兎ロベプロジェクト2022 / フジテレビジョン  
「紙兎ロベ」公式サイト kamiusagi.jp

大型自動車（事業用・自家用）に乗られる皆さんへ

# 重大事故を防ぐため、適切な点検整備の実施を!

大型自動車は、事故が起こると重大な被害につながりかねません。  
日頃の点検整備を徹底し、安全な車社会の形成に、ご協力をお願いいたします。



## 大型自動車の車輪脱落事故

**!** 事故件数は、近年増加



**!** 歩行者にぶつかれば大事故になりかねません



車輪脱落事故啓発動画より (R2. 国交省作成)



車輪脱落のことが詳しくわかります



動画 URL

以下に特にご留意を!  
※ISO規格の例のみ示しています

### 日常点検時

#### ● 増し締め

きちんと締め付けを行っても、走行すると必ず緩みが発生します(初期なじみといいます)。50～100キロほど走行したら、規定トルクで増し締めを。



#### ● ゆるみの確認

いずれかの方法で、緩みがないか日常的に確認しましょう。

#### 打音点検

○点検ハンマ



ナットが締る方向に叩く

#### 目視点検

○マーキング



○ホイールナットマーカー

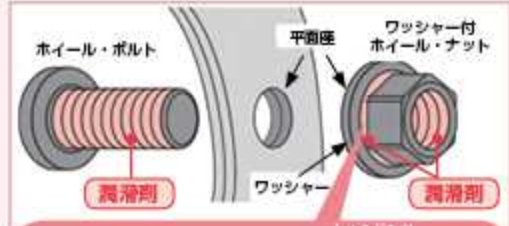


左右のホイール・ナットが緩んだ状態

### 車輪脱着時

#### ● 清掃・潤滑剤の塗布

十分な締め付け力を得るため、各部を清掃後、赤色の箇所(エンジンオイル等)に潤滑剤を薄くぬってください。



ナットとワッシャーの間(摺動部)に、潤滑剤を忘れず塗ってください!

清掃し、潤滑剤を塗布しても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。



劣化がひどいものは交換を!

## 車両火災 事故



事故はバス・トラックともに発生していますが、特にバスでは、乗客を巻き込む重大事故につながりかねません

下記のような前兆が見られたら速やかに停車し、異常の有無を確認してください

車両火災のことが詳しくわかります

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha/tenkenseibi/tenken/t2/t2-3/>



異常箇所	症状
加速	普段より加速しづらい・減速しやすい
ブレーキの効き	普段より効きづらい
振動	ハンドルが異常に振動したり、ハンドルを取られたりする
音、臭い	聞き慣れない音がする ゴムや樹脂が焼けたような臭いがする
煙	白煙や黒煙が発生している
電気機器	異常な作動を起こしたり、ヒューズが切れたりする
警告灯	警告灯が点灯する、警報ブザーが鳴る

## 大型自動車の点検整備・車検と事業用自動車の行政処分



### 行政処分基準 (令和2年3月時点)

#### ① 日常点検の未実施

<初違反> : 警告 ~ 5日 × 違反台数  
<再違反> : 3日 ~ 10日 × 違反台数

#### ② 定期点検整備の未実施

<初違反> : 警告 ~ 10日 × 違反台数  
<再違反> : 5日 ~ 20日 × 違反台数

■推進：国土交通省 自動車点検整備推進協議会 ■後援：内閣府 警察庁 環境省

■協力：独立行政法人自動車技術総合機構 軽自動車検査協会 独立行政法人自動車事故対策機構

一般社団法人 日本自動車修理協会連合会 一般社団法人 日本自動車工業会 一般社団法人 日本自動車販売協会連合会 一般社団法人 全日本自動車整備協会  
 一般社団法人 日本中古自動車販売協会連合会 日本自動車輸入組合 一般社団法人 日本自動車販売 一般社団法人 全日本自動車整備協会 公益社団法人 日本バス協会  
 公益社団法人 全日本トラック協会 一般社団法人 全日本ハイヤー・タクシー連合会 一般社団法人 全日本レンタカー協会 一般社団法人 日本自動車タイヤ協会 全日本自動車販売協会連合会  
 一般社団法人 自動車検査整備協会 公益社団法人 日本自動車教育振興財団 一般社団法人 日本自動車検定協会 全日本自動車販売協会連合会 全日本自動車販売協会連合会  
 一般社団法人 日本自動車整備工学会 全日本自動車修理協会連合会 全日本自動車修理協会連合会 一般社団法人 自動車用器具工業協会 一般社団法人 電池工学会  
 全日本ディーゼルスポンサー協会 日本自動車検査協会連合会 一般社団法人 日本自動車検定協会 全日本自動車検定協会 全日本自動車検定協会  
 一般社団法人 日本自動車検定協会 全日本オートバイ協会の連合会 (順不同)



●自動車の点検・整備のことが詳しくわかります。

点検・整備


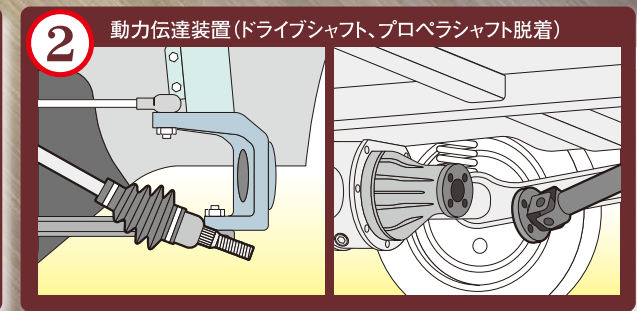

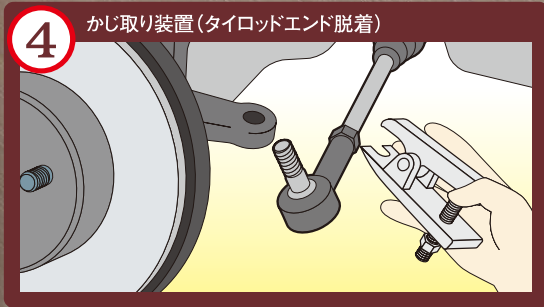
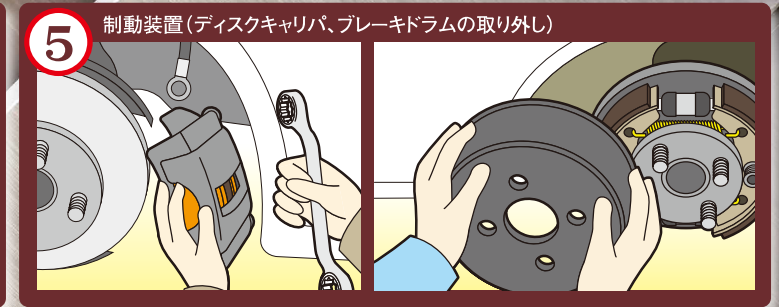
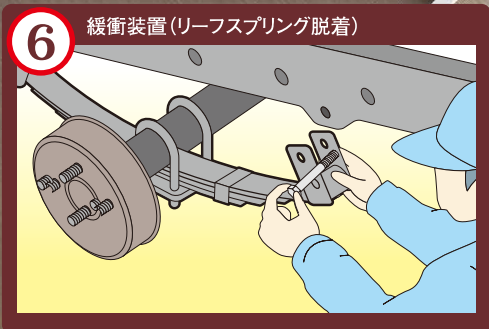

検索

[www.tenken-seibi.com](http://www.tenken-seibi.com)

特定整備を行う場合は、認証を取得しましょう。

# 未認証行為は、 法律違反です!!

## 特定整備となる主な作業例

- 1 原動機(エンジン脱着)**  

- 2 動力伝達装置(ドライブシャフト、プロペラシャフト脱着)**  

- 3 走行装置(ロアアーム脱着)**  

- 4 かじ取り装置(タイロッドエンド脱着)**  

- 5 制動装置(ディスクキャリパ、ブレーキドラムの取り外し)**  

- 6 緩衝装置(リーフスプリング脱着)**  

- 7 電子制御装置(自動ブレーキ用センサーなどが装着されているフロントガラス、グリル・バンパーの脱着 / 自動ブレーキ用センサーなどの脱着・調整)**  


※電子制御装置整備の対象車両については国土交通省HPよりご確認ください。



**未認証行為は、道路運送車両法違反となります。**

未認証行為とは、国土交通省地方運輸局長(沖縄は総合事務局長)の道路運送車両法第七十八条の規定に基づく認証を受けずに、業として自動車の特定整備を行う行為です。違反すると罰金が科せられる場合があります。

### ●道路運送車両法

第七十八条(認証)

自動車特定整備事業を営もうとする者は、自動車特定整備事業の種類及び特定整備を行う事業場ごとに、地方運輸局長の認証を受けなければならない。

第九十条(罰則)

次の各号のいずれかに該当する者は、五十万円以下の罰金に処する。(十一)第七十八条第一項の規定による認証を受けずに自動車特定整備事業を営んだ者

国土交通省 / (一社)日本自動車整備振興会連合会

## 特定整備認証の計画的な申請について（お願い） ～経過措置期間が満了するまであと2年となりました～

自動車の特定整備<sup>※1</sup>をするための認証（以下、「特定認証」という。）制度が施行され、2年弱が経過いたしました。特定認証の経過措置期間の皆様が、今後、電子制御装置整備をしていくためには、**令和6年4月まで**に特定認証の取得が必要となります。

認証を取得するためには計画的な準備が必要であり、今後、申請が集中した場合、運輸支局における審査に相応の期間を要することが予想されますので、**十分な余裕を持った期間に申請**をお願いいたします。

現在



特定認証を取らなくても、古い車だけ整備するから大丈夫！

経過措置期間終了まで時間あるから後で申請しよう。

2年後、経過措置が満了

令和6年4月頃



先進安全自動車が整備できない（汗）

思ったより割合多いかも・・・

他の工場にもっていこう！

機会損失



対象車両

将来的な機会損失も懸念

### 経過措置満了後の注意点

- 認証工場は特定認証を取得するまでの間、**対象装置<sup>※2</sup>を整備できません。**
- 指定工場は点検・整備・検査のすべてを実施できる体制が必要であるため、特定認証を取得するまでの間、**電子制御装置の整備を実施しない場合であっても、対象車両の車検入庫ができません。**

※1 「分解整備」及び「電子制御装置整備」のいずれか又はすべてを行う整備

※2 電子制御装置整備の対象となる装置

国土交通省自動車局 整備課

# 特定整備事業の認証までのイメージ

必要期間	整備工場	運輸支局
工場が事前に準備	①特定整備事業の認証を希望	
	②整備主任者資格取得講習の受講及び修了 運輸支局の資格取得講習時期にあわせ受講が必要	②整備主任者資格取得講習 (日程を定めて開催)
	③整備工場において設備・要員など事前準備	
	④整備工場による申請書類の作成	
1ヶ月以上の期間を要する場合あり	⑤申請書の提出	⑤申請書の受理
	⑦指示に応じ対応	⑥申請内容の審査
	⑦指示に応じ対応	⑦必要に応じ是正を指示
	⑧特定整備事業の認証	
	⑨特定整備事業の開始	

(ご注意)

- 整備主任者資格取得講習は、各運輸支局において日程を定めて実施しておりますので、実施時期を事前にご確認願います。  
(実施時期を過ぎてしまうと受講できないおそれがあります。)
- 申請において、関係団体を経由する場合は、事前チェックに相応の期間を要する場合があります。
- 運輸支局での審査においては、これまでよりも時間を要する場合があります。

計画的な準備と十分な余裕を持った期間に申請をお願いします

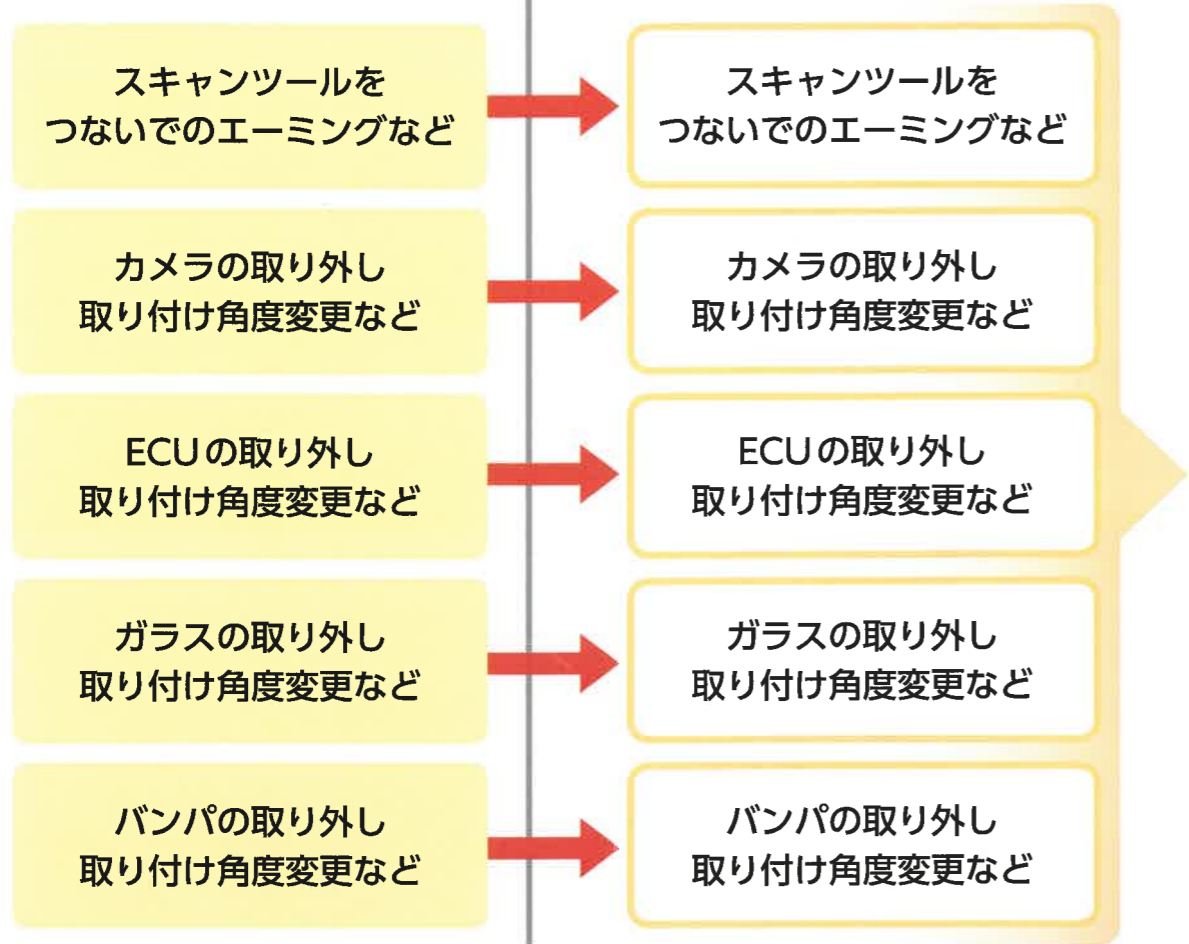


● 新たな認証をとるまでに…… ●

○ 施行から4年間の“経過措置”があります。



経過措置期間中に行える作業は、施行の際(R2.4.1)に事業として経営していた作業のみです。



経過措置期間中に認証を受けてください

特定整備制度の詳細については、国土交通省HP 又は 最寄りの運輸支局等まで

[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_fr9\\_000016.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr9_000016.html)



— 先進技術の  
確実な整備のために —  
令和2年4月より、特定整備制度が施行します



令和2年4月1日より、“電子制御装置整備”として、

- 自動運行装置 にかかるとの作業のほか、
- 衝突被害軽減ブレーキ
- レーンキープ

と、記録簿の記載

にかかるとの作業を行う場合、**認証が必要**となります。



- スキャンツールをつないでのエーミング
- カメラ、レーダーの取り外し・取り付け角度の変更
- カメラ、レーダー等が取り付けられている車体前部(バンパ、グリル)、窓ガラスの脱着

など



複眼カメラ  
(スバルHPより)



カメラ・ミリ波レーダー複合型  
(レクサスHPより)

最新の情報は  
こちらへ▶▶▶



# メールマガジン「事業用自動車安全通信」

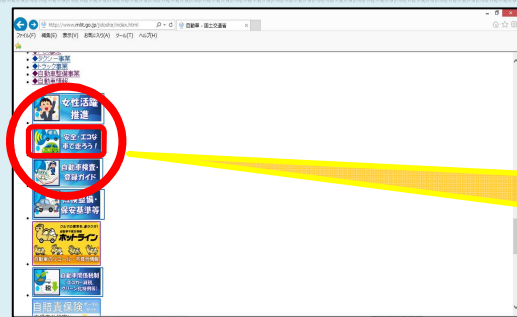
メールマガジン「事業用自動車安全通信」は、各運送事業者における事故防止の取り組みに活用していただくことを目的として毎週金曜日に配信しています。国交省HPから配信登録をお願いします。

国土交通省

検索



① 国交省HPから「自動車」を選択します。



② 自動車のページで「安全・エコな車で走ろう!」を選択します。



③ 安全・エコな車で走ろう!のページで「自動車総合安全情報」を選択します。

自動車総合安全情報



④ 「事業用自動車安全通信」を選択し、配信登録をお願いします。

メールマガジン「事業用自動車安全通信」

※ 携帯電話、スマートフォンからの登録はこちら



# 東北運輸局管内運輸支局所在地

## 青森運輸支局

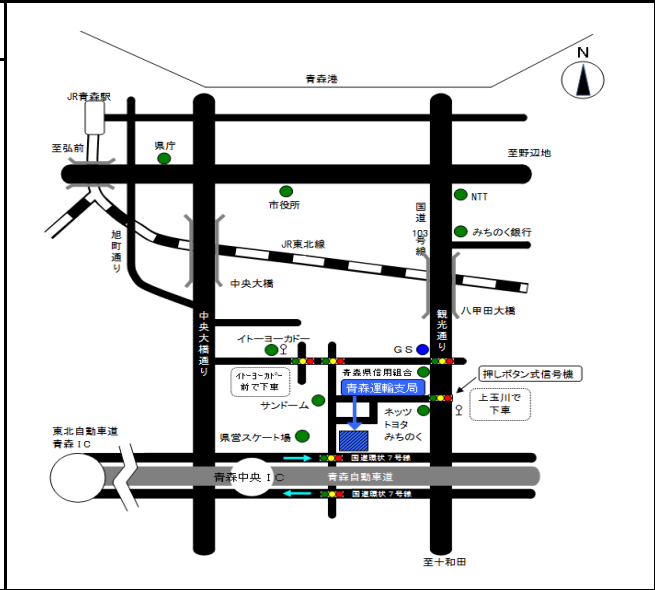
住所 〒030-0843  
青森県青森市浜田字豊田139-13

電話 017-715-3320  
(検査整備保安部門)

ホームページ <http://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/am/am-index.html>

利用交通機関

- ・JR青森駅4番乗場～上玉川バス停下車、徒歩約10分  
(問屋町行、八甲田大橋経由横内環状線、南部工業団地行、公立大学行の何れかに乗車)
- ・JR青森駅6番乗場(浜田循環線左回り)～イトーヨーカドー青森駅前バス停下車、徒歩約10分



## 岩手運輸支局

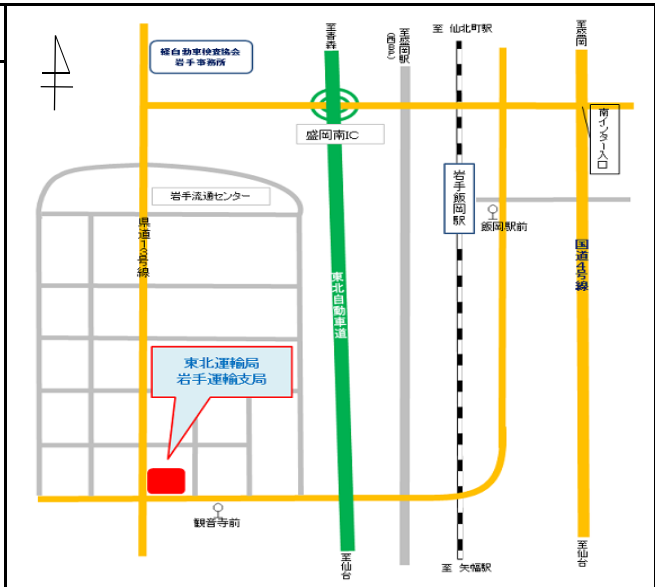
住所 〒020-0891  
岩手県紫波郡矢巾町流通センター南2丁目8-5

電話 019-638-2154  
+プッシュ「2」

ホームページ <http://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/it/it-index.html>

利用交通機関

- ・JR東北本線岩手飯岡駅下車(約3km)  
岩手県交通バス(矢巾営業所行)で観音寺前下車、徒歩約2分



## 宮城運輸支局

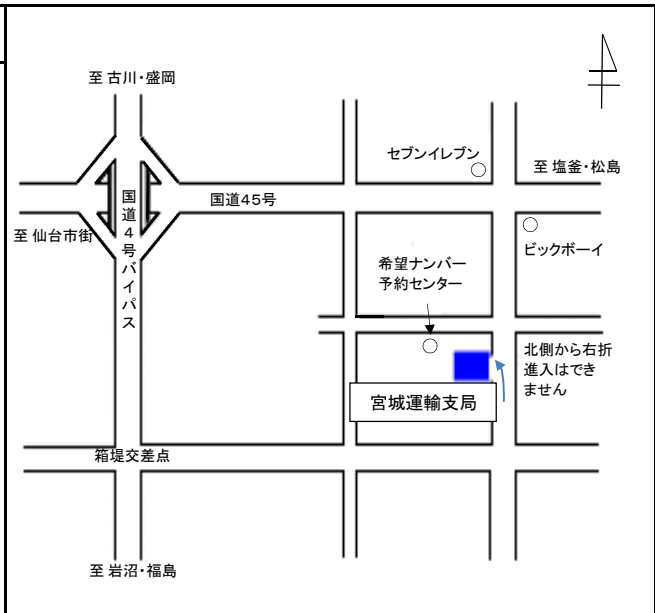
住所 〒983-8540  
宮城県仙台市宮城野区扇町3-3-15

電話 022-235-2517  
+プッシュ「2」

ホームページ <http://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/mg/mg-index.html>

利用交通機関

- ・仙台駅から地下鉄・バス利用地下鉄東西線「仙台」に乗り、「荒井」下車。所要時間 14分
- ・市バス「荒井駅」1番乗り場から乗車し、「宮城運輸支局前」下車。所要時間 6分
- ・JR線利用  
JR仙石線小鶴新田駅下車 徒歩 約30分  
JR仙石線福田町駅下車 徒歩 約30分



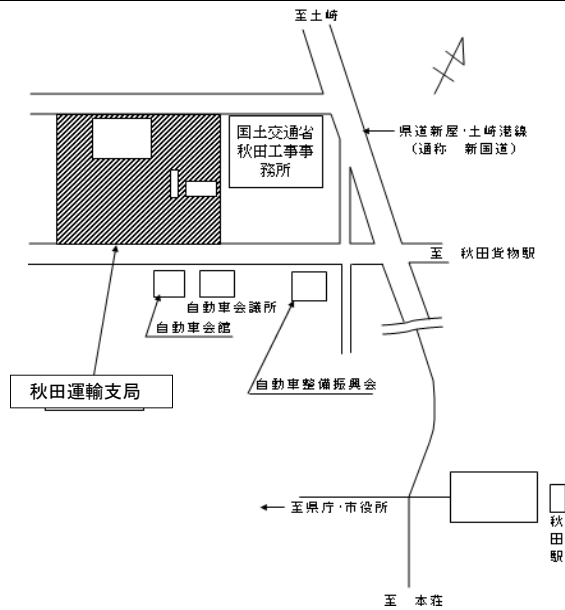
### 秋田運輸支局

住所 〒010-0816  
秋田県秋田市泉字登木74-3

電話 018-863-5811  
+プッシュ「2」

ホームページ URL <http://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/at/at-index.htm>

利用交通機関  
・JR秋田駅下車(約4km)  
秋田中央交通バス(土崎・追分・五城目方面行(新国道経由))で運輸支局入口下車、徒歩約2分



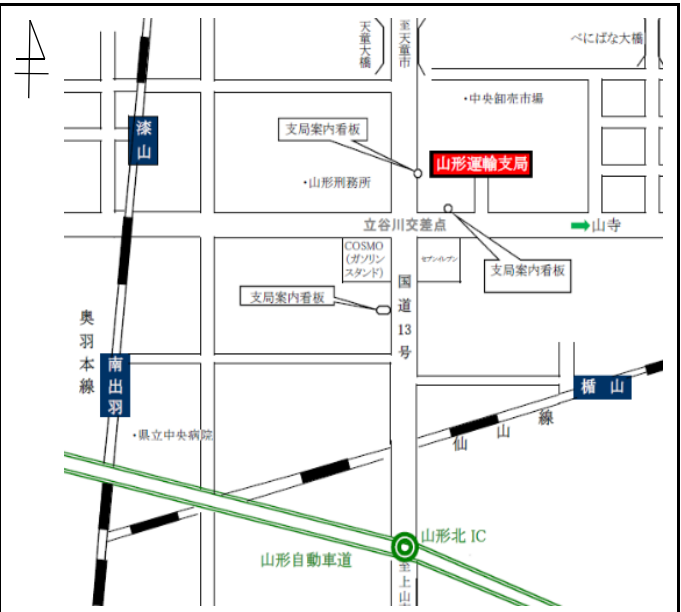
### 山形運輸支局

住所 〒990-2161  
山形県山形市大字漆山字行段1422-1

電話 023-686-4711  
+プッシュ「2」

ホームページ URL <http://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/yg/yg-index.htm>

利用交通機関  
・「JR楯山駅」から徒歩約20分(約1.8km)  
・「JR漆山駅」から徒歩約28分(約2.3km)



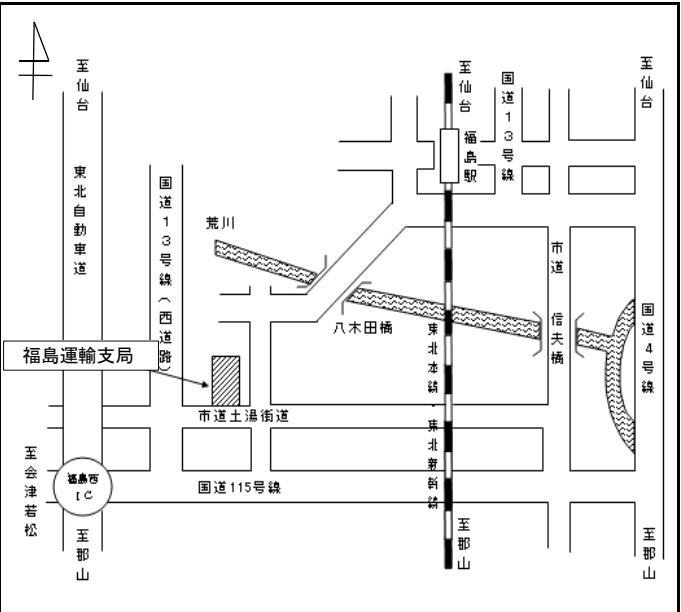
### 福島運輸支局

住所 〒960-8165  
福島県福島市吉倉字吉田54

電話 024-546-0345  
+プッシュ「2」

ホームページ URL <http://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/fs/fs-index.htm>

利用交通機関  
・JR福島駅東口下車(約4km)  
東口7番乗り場から福島交通バス(荒井行、土湯温泉行、佐原行)で運輸支局前下車



# I. 整備管理者の役割

## 1. 整備管理者制度の趣旨及び目的

整備管理者制度は、本来、使用者が道路運送車両法第 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自動車で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、使用者に代わって整備の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。

## 2. 整備管理者の選任を必要とする使用者

(道路運送車両法 50 条及び道路運送車両法施行規則第 31 条の3)

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 台以上 【自家用(レンタカーを除く)】 ○乗車定員 30 人以上の自動車は 1 台以上 ○乗車定員 11 人以上 29 人以下の自動車は 2 台以上
○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 その他(大型特殊自動車等) (車両総重量 8t以上の自動車)	5 台以上
○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 台以上 【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)

## 3. 整備管理者になるために必要な資格

(道路運送車両法施行規則第 31 条の4)

- ① 整備の管理を行おうとする自動車と同種類の自動車の点検若しくは整備又は整備の管理に関して2年以上の実務の経験を有し、地方運輸局長が行う研修(整備管理者選任前研修)を修了した者  
「実務の経験」の整理

「点検若しくは整備に関する実務経験」とは	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 整備工場、特定給油所等における整備要員として点検・整備業務を行った経験（工員として実際に手を下して作業を行った経験の他に、技術上の指導監督的な業務の経験を含む。）</li> <li>○ 自動車運送事業者の整備実施担当者として点検・整備業務を行った経験</li> </ul>
「整備の管理に関する実務経験」とは	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 整備管理者の経験</li> <li>○ 整備管理者の補助者として車両管理業務を行った経験（平成 19 年 9 月 9 日以前の代務者としての経験を含む）</li> <li>○ 整備責任者として車両管理業務を行った経験</li> </ul>
「整備の管理を行おうとする自動車と同種類の自動車」とは	<p>以下の2種類</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>イ) 二輪自動車以外の自動車</li> <li>ロ) 二輪自動車</li> </ul>

- ② 自動車整備士技能検定に合格した者（1級、2級又は3級）
- ③ 上記の技能と同等の技能として国土交通大臣が告示で定める基準以上の技能を有する者

上記①～③のいずれかを満足し、かつ、整備管理者の解任命令を受けたことがある場合、解任の日から(※)2年を経過していること。

**注：(※)道路運送車両法施行規則第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。**

#### 4. 整備管理者の法定業務

(道路運送車両法施行規則第 32 条)

- ① 日常点検整備（道路運送車両法第 47 条の2第1項及び第2項）に規定する日常点検の実施方法を定めること。
- ② 日常点検の結果に基づき、運行の可否を決定すること。
- ③ 定期点検整備（道路運送車両法第 48 条第1項）に規定する定期点検を実施すること。
- ④ 日常点検・定期点検のほか、随時必要な点検を実施すること。
- ⑤ 日常点検・定期点検・随時必要な点検の結果、必要な整備を実施すること。
- ⑥ 定期点検及びⅡ. 5. 定期点検の方法による整備の実施計画を定めること。
- ⑦ 点検整備記録簿（道路運送車両法第 49 条第1項）その他の点検及び整備に関する記録簿を管理すること。
- ⑧ 自動車車庫を管理すること。
- ⑨ 上記に掲げる事項（①～⑧）を処理するため、運転者、整備員その他の者を指導し、又は監督すること。

その他、整備管理者は、以下に例を示すような能力を要求される。

法令の理解能力	ア. 道路運送車両法、同法施行規則、道路運送車両の保安基準、道路運送法、 貨物自動車運送事業法、貨物自動車運送事業輸送安全規則、 旅客自動車運送事業運輸規則、自動車事故報告規則 等 イ. 諸通達
管理能力	ア. 日常点検の実施 イ. 定期点検の計画と実績の検討 ウ. 使用車両の把握と定期点検のほか点検整備の計画と実績の検討 エ. 継続検査日時の計画と実績の検討 オ. 車庫の管理 カ. 作業の安全管理
事務能力	ア. 臨時整備、路上故障の検討 イ. 点検整備記録簿等の処理 ウ. 使用車両の経済性の検討
指導能力	ア. 運転者の指導 イ. 整備員の指導

## 5. 整備管理者の研修の必要性

### ① 選任前研修

近年、整備管理者に管理能力が求められているとともに、整備管理者になろうとする者は道路運送車両法等の関係法令の基礎的な知識を有していることが必要であることから、これらの知識・能力を備えさせることを目的としている。

一方、自動車整備士試験の合格者については、整備管理者の能力を有していると解されることから、選任前研修の修了の必要はないこととした。

※支局毎に開催時期は異なるが管轄する支局以外で修了し、選任する場合でも有効。

### ② 選任後研修

整備管理者に選任された後の研修は、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・整備を行わせるために、非常に重要である。

また、近年の自動車の技術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等から、それに対応した車両管理を行わせるために、研修の必要性はますます高まっている。

自家用自動車の整備管理者については、法令上、選任後研修の受講が義務付けられていないものの、このような情勢を踏まえ、民間団体等が行う研修等に自主的に参加するなど、管理能力の維持・向上に取り組むことを期待する。

事業用自動車の整備管理者については、選任された後の研修は、次の者に受講させることとなっている。

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  
(受講した年度の翌々年度の2年度毎の受講となる。)

例: 令和3年度に受講した場合は、令和4年度の末日を経過した令和5年度に受講

※支局毎に開催時期は異なるが管轄する支局以外で受講した場合でも有効。

## 6. 整備管理者の選任届出に関する事務手続の要領

### 整備管理者の選任等の届出を必要とする主な場合

届出の事由	届出の別
<ul style="list-style-type: none"> <li>・整備管理者を新しく選任したとき</li> <li>・営業所(使用本拠)を新設し整備管理者を選任したとき</li> </ul>	選任届
<ul style="list-style-type: none"> <li>・届出者の氏名又は名称若しくは住所が変わったとき</li> <li>・営業所(使用の本拠)の名称又は使用者の本拠の位置が変わったとき</li> <li>・事業の種類が変わったとき</li> <li>・人事異動等で整備管理者が変わったとき</li> <li>・整備管理者の氏名が変わったとき(婚姻、養子縁組)</li> </ul>	変更届
<ul style="list-style-type: none"> <li>・整備管理者を解任したとき</li> <li>・事業を廃止したとき、又は譲渡したとき</li> <li>・営業所(使用の本拠)を廃止したとき、又は選任を必要としなくなったとき</li> </ul>	廃止届

※1. 届出事由の発生したその日から15日以内に自動車の使用の本拠を管轄する運輸支局を經由して地方運輸局長にその旨を届け出なければなりません。

ただし、届出した者が大型自動車使用者等に該当しなくなった場合は、30日以内に行わなければなりません。

※2. 町名、住居表示等の変更では、上記理由で手続きの要る場合に、併せて行うことが認められております。

※3. 保有車両数が増えたとした場合に届出の必要性は有りませんが、整備管理者選任基準数を下廻った場合には、廃止届出が要ることになります。

※4. 整備管理者(選任・変更・廃止)届出の様式及び記載例は8ページから10ページに掲載がありますので届出時の参考にしてください。

## 7. 整備管理者の補助者

整備管理者は、道路運送車両法第50条に基づき、同法施行規則第32条第1項各号業務を、原則として自ら執行する。ただし、整備管理者が自ら業務を行うことができない場合は、運行可否の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限って、規則第32条第2項に基づき、業務の執行にかかる基準を定め、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る。

この業務の執行に係る基準は、次の条件を満足するものであり、かつ、条件を満足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となる。

- ① 補助者は、整備管理者の資格要件を満足する者又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、補助者に対して下表に基づいて研修等の教育を行うこと。



教育をしなければならないとき	教育の内容
(1) 補助者を選任するとき	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 整備管理規程の内容</li> <li>・ 整備管理者選任前研修の内容(整備管理者の資格要件を満足する者に対しては実施しなくてもよい。)</li> </ul>
(2) 整備管理者選任後研修を受講したとき	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 整備管理者選任後研修の内容(他の営業所において整備管理者として選任されている者に対しては実施しなくてもよい。)</li> </ul>
(3) 整備管理規程を改正したとき	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 改正後の整備管理規程の内容</li> </ul>
(4) 行政から情報提供を受けたとき その他必要なとき	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 行政から提供された情報等必要な内容</li> </ul>

- 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。

## 8. 整備管理者の責任

整備管理者は、自動車の使用者から「自動車の点検・整備及び自動車車庫の管理」に関する事項を処理するため必要な権限が与えられ、これらの職務の執行責任者として業務を実施するわけですから、仮に整備管理者が職務を怠り、自動車の点検整備に係る事故が発生した場合は、整備管理者が直接的に責任を負うことになる。

なお、自動車の使用者は、整備管理者を選任した後においても常に整備管理者の職務及び自動車の点検整備が適切に実施されるよう注意と監督をすべき責任がある。

また、地方運輸局長は、整備管理者が道路運送車両法等に違反した場合には、自動車の使用者等に対して整備管理者の解任を命ずることができることになっている。

このようなことから、整備管理者は、職務の重要性と自己の責務を十分認識し、その職務を的確に遂行する必要がある。

## 9. 整備管理者解任命令

整備管理者が道路運送車両法若しくは道路運送車両法に基づく命令又はこれらに基づく処分に違反したときは、大型自動車使用者等に対し、整備管理者の解任を命ずることができる規程が設けられている。

整備管理者に以下のような事例が発生した場合には、解任命令の対象となることがある。

- 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いことが判明した場合
- ③ 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
- ④ 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
- ⑤ 日常点検結果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

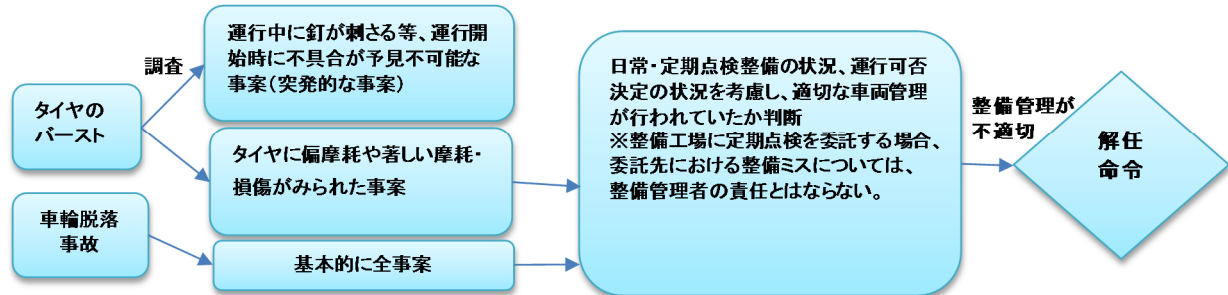
※ どのような場合に「主な要因」と判断するかについて、参考として事例を添付する。

なお、この場合の「事故」とは自動車事故報告規則第2条第1号、第3号及び第11号に掲げるものをいう。

# 整備管理者解任命令例示集

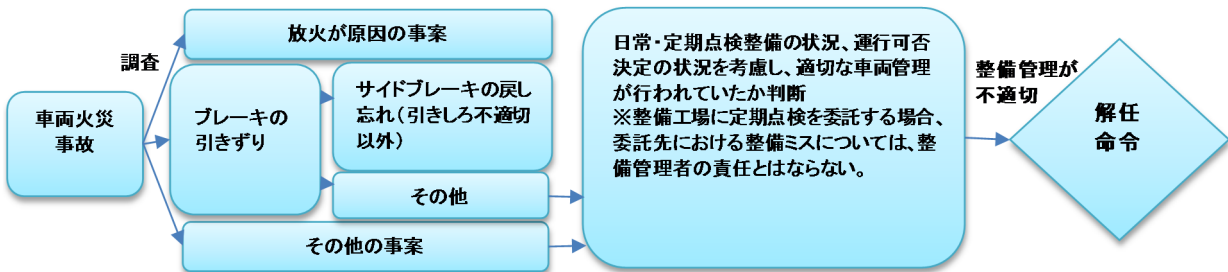
※ここに掲げたものは一例であり、これ以外の事案でも、解任命令の発令対象となることがあります。

## 例示1. タイヤ・車輪関係



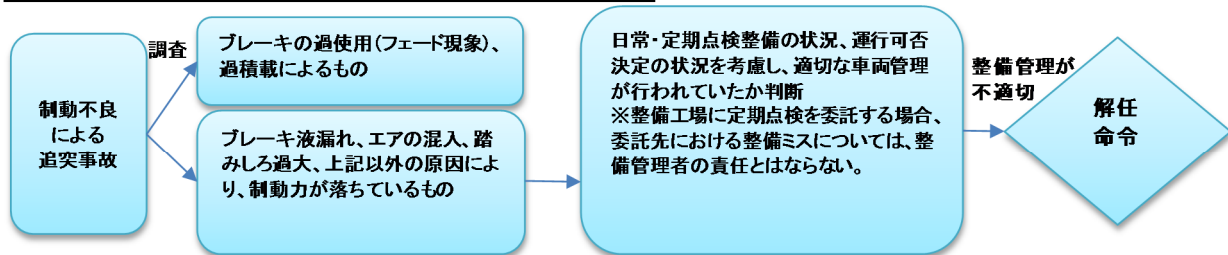
具体的事例1: 運転者が日常点検を行い、タイヤの激しい摩耗に気づいていたが、整備管理者が運行可否の決定を行わず、運転者の判断で運行を行っていたため、タイヤのバーストが起こった。→ 解任命令発令基準2. に該当

## 例示2. 車両火災関係



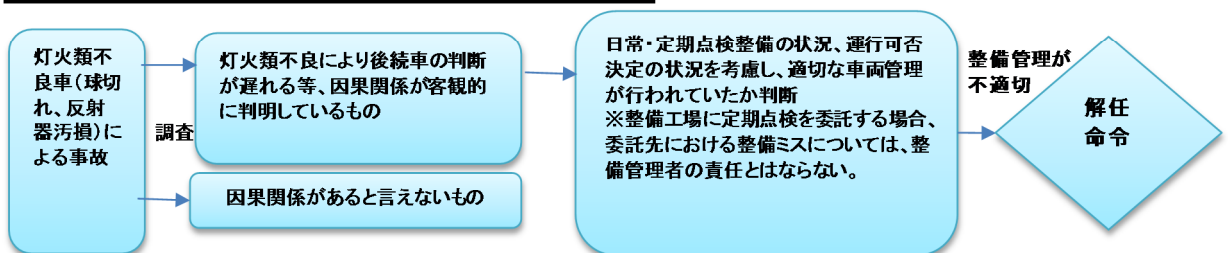
具体的事例2: 燃料漏れによる車両火災事故。定期点検については確実に作業依頼していたが、整備作業委託先の工場において作業ミスがあり、その部分から燃料が漏れた。→ 解任命令発令対象とはならない。(定期点検の実施を依頼しているため)

## 例示3. 制動装置関係



具体的事例3: ブレーキを踏んで停止しようとしたところ、効きが悪く信号待ちの車列に追突。調査を行った結果、日常点検を実施していないことが判明。また、ブレーキの踏みしろが大きかったことが、制動力低下の原因となっていた。→ 解任命令発令基準1. に該当

## 例示4. 灯火類関係



具体的事例4: 制動灯の球切れにより、後続車に自車の状態が伝わらず追突されたもの。当日、運行前に日常点検を実施し、制動灯の点灯を確認していた。→ 解任命令発令対象とはならない。(日常点検を実施し、点灯を確認しているため)

## 整備管理者(選任・変更・廃止)届出

東北運輸局長 殿

年 月 日

道路運送車両法第52条の規定により、整備管理者を( 選任 ・ 変更 ・ 廃止 )したので届け出ます。

届出者の氏名又は名称

届出者の住所及び電話番号

TEL - -

※ 太枠の欄は、必ず記入し、その他の欄は、該当する場合記入すること。

選任(解任)年月日	年 月 日	変更・廃止の事由	交代・退職・死亡・解任・その他( )				
整備管理者氏名	(ふりがな)		生年月日	年 月 日 満 才			
使用の本拠	名称	TEL - -	位置				
事業の種類等 (車両数)	業態 事業用	車種		業態 自家用	車種		
		バス	台数		レンタカー	11人以上	
		ハイ・タク				11人未満	
		トラック	8トン以上		バス(レンタカー以外)	30人以上	
			8トン未満			30人未満	
軽貨物		トラック、その他(8トン以上)					
事業用合計		自家用合計					
兼職の有・無	無・有	職名	職務内容				
道路運送車両法第53条の規定による解任の有無			無・有( 年 月 日)				
資格要件	1. 点検又は整備の経験 2. 整備管理者の経験 3. 整備士資格 4. 整備管理の経験 5. その他( )						
整備士資格	種類	級	合格年月日	年 月 日	合格証書番号	第 号	
実務経験	年月から	年月まで	事業場名		所在地	業務内容	
	事業主の確認		整備管理者として選任される_____は、上記事業場において上記の業務を行っていたことを証明します。				
		事業者住所氏名(名称・代表者名)					
委嘱	代務者又は整備責任者氏名		職名				
	所属事業主同意		当事業場の上記_____が上記使用の本拠の整備管理者になることに同意します。 なお、当事業場との距離は、約_____kmで、移動所要時間は、約_____分です。				
			事業者住所氏名(名称・代表者名)				
既に整備管理者に選任されている本拠		名称	位置				
被選任者の同意	私は、本届出書に記載している経験又は資格を有しているとともに、解任命令に基づく解任の日から2年(道路運送車両法施行規則第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)を経過していない者ではないことを認め、整備管理者としてその業務を遂行します。				左記に同意する場合は右にチェック <input type="checkbox"/>		
備考		前管理者名( )					

注意事項

1. この届出書は整備管理者を選任(変更・廃止)するたびに提出すること。
2. 整備管理者1名ごとに一葉とすること。
3. 自動車整備士技能検定に複数合格している者は、自動車整備士検定規則第2条に規定された上位のものを記入すること。
4. 届出事項に変更があった場合は、その日から15日以内に届け出し、変更事項を朱色で囲むこと。
5. 「事業の種類等(車両数)」の欄は、選任に係る使用の本拠において、該当する業態、車種を○で囲み、属する車両数を記入すること。(届出者の使用する全車両数ではない。)

添付(提示)書類

1. 資格要件を証する書面
2. 整備管理規程(雑型・雑型以外)
3. 外部に委嘱する場合には、委嘱に係る契約書の写し

【記載例】選任前研修修了+実務2年以上の場合

整理番号

届出年月日は事後の届出 事前届出は不可

整備管理者(選任・変更・廃止)届出

東北運輸局長

令和 3 年 4 月 15 日

道路運送車両

(例)新たに選任→「選任」  
交代(Aさん→Bさん)→「変更」  
解任→「廃止」...を選択

整備管理者を(選任 変更・廃止)したので届け出ます。

届出者の氏名又は名称

国土交通株式会社

営業所名ではなく  
会社名で届出

届出者の住所及び電話番号

宮城県仙台市宮城野区鉄砲町

整備管理者の変更又は解任の場合に記入

TEL 022-0000-XXXX

※ 太枠の欄は、必ず記入し、その他の欄は、該当する場合記入すること。

選任(解任)年月日	令和 3 年 4 月 1 日		変更・廃止の事由	交代・退職・死亡・解任・その他( )						
整備管理者氏名	(ふりがな) どうほく たろう		生年月日	昭和 56 年 1 月 1 日 満 38 才						
	東北 太郎									
使用の本拠	名称	国土交通株式会社 本社営業所		位置	宮城県仙台市宮城野区鉄砲町1					
		TEL 022-0000-XXXX			(車検証に記載されている使用の本拠の位置を記載)					
事業の種類等 (車両数)	事業用	業態	車種	台数	業態	車種	台数			
		事業用	バス			自家用	レンタカー	11人以上		
			ハイタク					11人未満		
			トラック	8トン以上				バス(レンタカー以外)	30人以上	
				8トン未満					30人未満	2
			軽貨物					トラック、その他(8トン以上)		
事業用合計				自家用合計		2				
兼職の有・無	無	有	職名	運転手		職務内容				
道路運送車両法第53条の規定による解任の有無			無 有 ( 年 月 日 )							
資格要件	1. 点検又は整備の経験 2. 整備管理者の経験 3. 整備士資格 4. 整備管理の経験 5. その他( )									
整備士資格	種類	実務経験の業務内容に応じて、 1. 又は4. から選択		年月日	年 月 日	合格証書番号	第 号			
実務経験	年月から	年月まで	所在地		業務内容					
	H30.4	R3.3	国土交通株式会社 本社営業所		宮城県仙台市宮城野区鉄砲町1		整備管理補助			
	実務経験が2年未満の場合は選任不可									
	事業主の確認	整備管理者として選任される 東北 太郎 は、上記事業場において上記の業務を行っていたことを証明します。								
委嘱	代務者又は整備責任者氏名	職名				働いていた会社の代表者の証明(支店長・支社長・営業所長の証明は不可)				
	所属事業主同意	当事業場の上記 _____ が上記使用の本拠の整備管理者になること なお、当事業場との距離は、約 _____ kmで、移動所要時間は、約 _____								
	事業者住所氏名(名称・代表者名)		宮城県仙台市宮城野区鉄砲町1 国土交通株式会社 代表取締役 国土 次郎							
既に整備管理者に選任されている本拠		名称	位置							
被選任者の同意	私は、本届出書に記載している経験又は資格を有しているとともに、解任命令に基づく解任の日から2年(道路運送車両法施行規則第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)を経過していない者ではないことを認め、整備管理者としてその業務を遂行します。						左記に同意する場合は右にチェック			
備考	氏名 東北 太郎 新たに追加で選任の場合は記載不要 前管理者名( )									

注意事項

- この届出書は整備管理者を選任(変更・廃止)するときに提出すること。
- 整備管理者1名ごとに一葉とすること。
- 自動車整備士技能検定に複数合格している者は、自動車整備士候補者として選任前研修修了証の写しを添付(提出)すること。
- 届出事項に変更があった場合は、その日から15日以内に「事業の種類等(車両数)」の欄は、選任に係る使用の本拠に属する車両数を記入すること。(届出者の使用する全車両数を記入すること。)

実務経験の場合は選任前研修修了証の写しを添付(提出)すること。

添付(提示)書類

- 資格要件を証する書面
- 整備管理規程(雑型・雑型以外)
- 外部に委嘱する場合には、委嘱に係る契約書の写し

届出時には、必ず整備管理規程を提示(内容を確認したら返却します)。

【記載例】整備士資格の場合

整理番号

届出年月日は事後の届出 事前届出は不可

整備管理者(選任・**変更**・廃止)届出

令和 3 年 4 月 15 日

東北運輸局長 殿

(例)新たに選任→「選任」  
交代(Aさん→Bさん)→「変更」  
解任→「廃止」...を選択

道路運送車両法第...整備管理者を(選任・**変更**・廃止)したので届け出ます。

届出者の氏名又は名称

国土交通株式会社

営業所名ではなく会社名で届出

届出者の住所及び電話番号

宮城県仙台市宮城野区鉄砲町

整備管理者の変更又は解任の場合に記入

TEL 022-0000-XXXX

※ 太枠の欄は、必ず記入し、その他の欄は、該当する場合記入すること。

選任(解任)年月日	令和 3 年 4 月 1 日	変更・廃止の事由	交代・退職・死亡・解任・その他( )			
整備管理者氏名	(ふりがな) どうほく たろう 東北 太郎	生年月日	昭和 56 年 1 月 1 日 満 38 才			
使用の本拠	名称 国土交通株式会社 本社営業所 TEL 022-0000-XXXX	位置	宮城県仙台市宮城野区鉄砲町1 (車検証に記載されている使用の本拠の位置を記載)			
事業の種類等 (車両数)	業態 <b>事業用</b>	車種	台数	業態	車種	台数
		バス		自家用	レンタカー	11人以上
		ハイタク			11人未満	
		トラック	8トン以上 2		バス(レンタカー以外)	30人以上
		8トン未満			30人未満	
軽貨物		トラック、その他(8トン以上)				
	事業用合計	2		自家用合計		
兼職の有・無	無 <b>有</b>	職名	運転手		職務内容	
道路運送車両法第53条の規定による解任の有無			無 <b>有</b> ( 年 月 日 )			
資格要件	1. 点検又は整備の経験 2. 整備管理者の経験 <b>3. 整備士資格</b> 4. 整備管理の経験 5. その他( )					
整備士資格	種類	二級ガソリン	合格年月日	平成15年12月31日	合格証書番号	東北二か第00000号
実務経験	年月から 年 まで	自動車整備士技能検定合格証書に記載されている整備士の種類、合格年月日、合格証書番号を記載		所在地	業務内容	
	事業主の確認	整備管理者として選任される _____ は、上記事業場において上記の業務を行っていたことを証明します。				
		事業者住所氏名(名称・代表者名)				
委嘱	代務者又は整備責任者氏名				職名	
	所属事業主同意	当事業場の上記 _____ が上記使用の本拠の整備管理者になることに同意します。 なお、当事業場との距離は、約 _____ kmで、移動所要時間は、約 _____ 分です。				
		事業者住所氏名(名称・代表者名)				
	既に整備管理者に選任されている本拠	名称			位置	
被選任者の同意	私は、本届出書に記載している経験又は資格を有しているとともに、解任命令に基づく解任の日から2年(道路運送車両法施行規則第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)を経過していない者ではないことを認め、整備管理者としてその業務を遂行します。				左記に同意する場合は右にチェック <input checked="" type="checkbox"/>	
備考	氏名 _____ 東北 太郎 _____ 交代の場合は前任の整備管理者名を記 _____ 前管理者名( 宮城 太郎 )					

注意事項

- この届出書は整備管理者を選任(変更・廃止)するたびに提出すること。
- 整備管理者1名ごとに一葉とすること。
- 自動車整備士技能検定に複数合格している者は、自動車整備士技能検定の合格年月日、合格証書番号を記載すること。
- 届出事項に変更があった場合は、その日から15日以内に「事業の種類等(車両数)」の欄は、選任に係る使用の本拠に属する車両数を記入すること。(届出者の使用する全車両数ではない。)

整備士資格の場合は合格証書の写しを添付(提出)すること。

添付(提示)書類

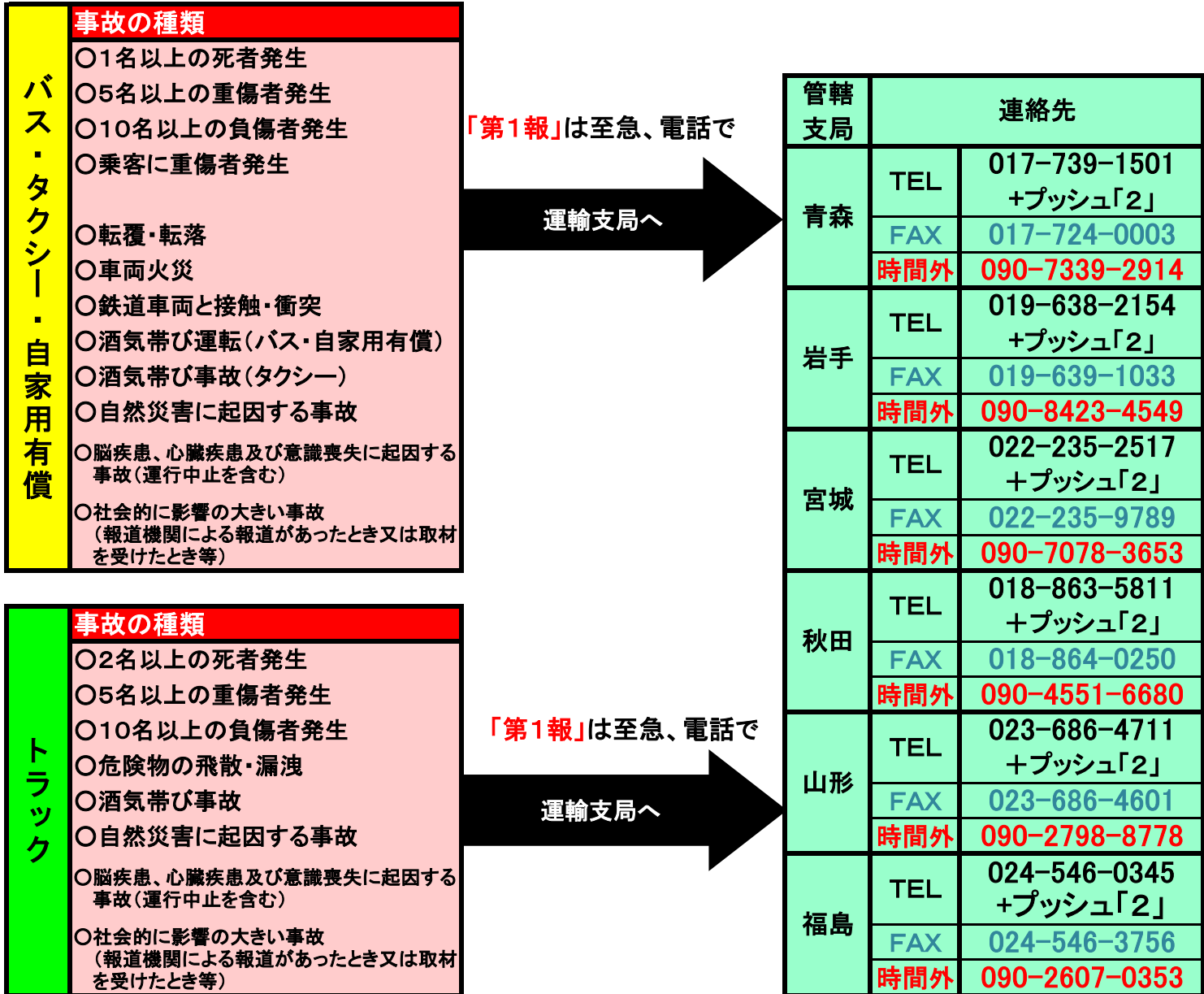
- 資格要件を証する書面
- 整備管理規程(雑型・雑型以外)
- 外部に委嘱する場合には、委嘱に係る契約書の写し

届出時には、必ず整備管理規程を提示(内容を確認したら返却します)。

# 事故発生時における速報フロー

死者・重傷者発生等、重大な事故が発生した場合には、電話にて、大至急把握している範囲内で報告してください

## ■ 事故の種類と連絡先 ■



## ■ 報告事項 ■

※休日等で、どうしても各支局の携帯電話に繋がらない場合は東北運輸局の携帯電話(090-7065-7852)までお願いします。

- ① 事故発生日時、場所 (いつ、どこで)
- ② 事故概要 (何が、どうした)
- ③ 死者・重傷者・軽傷者それぞれの人数 (被害状況)
- ④ 道路、信号、路面等の状況 (交通環境等)
- ⑤ 事業者名、営業所名、報告者名、連絡先
- ⑥ 事故車の登録番号
- ⑦ 事故車のドライブレコーダー、衝突被害軽減ブレーキの装着の有無
- ⑧ その他(運転者・被害者の年齢等)

## 「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い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に適用されます。



○ 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

## 別表

適用条項	違反事項	基準日車等		備考
		初違反	再違反	
安全規則第2条の7	安全統括管理者の選任(解任)の未届出、虚偽届出 1 選任(解任)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	
法第16条第6項	安全統括管理者の意見に対する尊重義務違反	10日車	20日車	
法第16条第7項	安全統括管理者の解任命令違反	60日車	局長通達6(1)⑤ウによる	
法第17条第1項第1号 安全規則第3条第1項、第2項	過労運転の防止措置義務違反 1 必要な員数の運転者の確保違反 2 必要な員数の特定自動運行保安員の確保違反	警告 警告	10日車 10日車	
第3項	1 休憩・睡眠施設の整備違反 2 休憩・睡眠施設の管理、保守違反	30日車 警告	60日車 10日車	
第4項	1 「貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準」(平成13年国土交通省告示第1365号。以下「乗務時間等告示」という。)違反 ① 設定不適切 ② 未設定 2 乗務時間等告示の遵守違反(注1) ① 各事項の未遵守計5件以下 ② 各事項の未遵守計6件以上15件以下 ③ 各事項の未遵守計16件以上(注2)	警告 10日車 警告 10日車 20日車	10日車 20日車 10日車 20日車 40日車	
	(注1) 1箇月の拘束時間及び休日労働の限度に関する違反が確認された場合は、上記の件数として計上し基準日車等を算出するとともに、さらに別立てで次のとおり基準日車を算出し、上記の基準日車等に合算する。 ① 各事項の未遵守計1件 ② 各事項の未遵守計2件以上 (注2) 局長通達5(1)①に該当するものを除く。	10日車 20日車	20日車 40日車	
第5項	3 乗務時間等告示なお書きの遵守違反(一運行の勤務時間)	10日車	20日車	
第6項	酒酔い・酒気帯び運行の業務 1 疾病、疲労等のおそれのある運行の業務(注1) ① 未受診者1名 ② 未受診者2名 ③ 未受診者3名以上 2 未受診者による健康起因事故が発生したもの(注2)(注3) 3 疾病・疲労等運行の業務 4 薬物等使用運行の業務	100日車 警告 20日車 40日車 40日車 80日車 100日車	200日車 10日車 40日車 80日車 80日車 160日車 200日車	
第7項	(注1) 疾病のおそれのある運行の業務とは、過去1年以内に法定の健康診断を受診させていない状態で運行の業務に従事させることをいう。 (注2) 健康起因事故とは、当該運転者が脳疾患、心臓疾患及び意識喪失を発症し、負傷者(当該運転者を除く。)が生じた重大事故等をいう。 (注3) 事業者が、当該運転者の事故発生日から過去1年以内に法定の健康診断を受診させずに運行の業務に従事させていた場合、又は、健康診断受診結果に基づき、脳疾患、心臓疾患及び意識喪失に関する疾病を疑い、要再検査や要精密検査、要治療の所見があるにもかかわらず、再検査を受診させずに運行の業務に従事させていた場合のいずれかに該当した場合に適用する。 なお、2を適用した運転者は、1の調査対象から除く。			
第8項	交替運転者の配置違反 ① 未配置5件以下 ② 未配置6件以上	10日車 20日車	20日車 40日車	
	100km超運行システムの運行の業務基準の設定違反 ① 設定事項不足 ② 一部運行システム未設定 ③ 全運行システム未設定	警告 警告 10日車	警告 10日車 20日車	
	運行の業務基準遵守の指導及び監督違反 ① 一部不適切 ② 大部分不適切	警告 10日車	10日車 20日車	
安全規則第3条の2第1項	特定自動運行保安員の乗務等義務違反	警告	10日車	
第2項	特定自動運行貨物運送のための体制の整備違反	10日車	20日車	
法第17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」	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			

## 別表

適用条項	違反行為事項	基準日車等		備考
		初違反	再違反	
という。)第40～43条、第47条)	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(速度抑制装置又は速度制限(NR)装置の機能不良を故意に放置したものを含める。) 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	局長通達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 10日車×違反車両数 局長通達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	3日車×違反車両数 6日車×違反車両数 10日車 120日車	
第3条の4	点検等のための施設の不備	警告	10日車	
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17条第3項	過積載運送の引受け、指示等 1 過積載による運送の引受け ① 過積載の程度が5割未満のもの ② 過積載の程度が5割以上10割未満のもの ③ 過積載の程度が10割以上のもの 2 過積載による運送を前提とした運行計画の作成 3 過積載による運送の指示	10日車×違反車両数 20日車×違反車両数 30日車×違反車両数 10日車 20日車	20日車×違反車両数 40日車×違反車両数 60日車×違反車両数 20日車 40日車	
安全規則第4条	過積載運送防止の指導及び監督の怠慢	10日車	20日車	

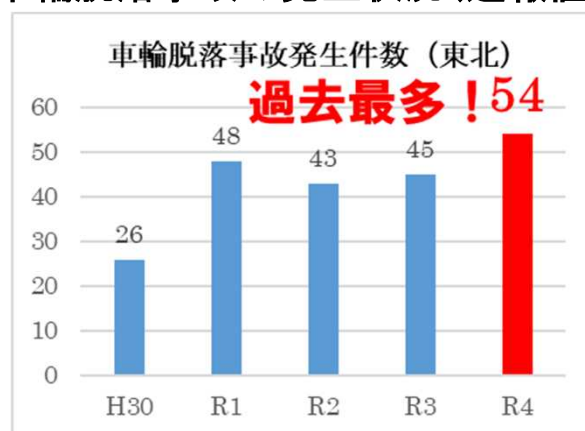
# 大型車の車輪脱落事故が過去最多！

東北地域の令和4年度に発生した大型車の車輪脱落事故発生件数は、過去最多を記録し、全運輸局別発生件数もワースト1の状況となっています。この状況を踏まえ、東北運輸局では10月から2月末までの5か月間を「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン」として、各種取り組みを実施します。

## 1. 東北運輸局管内の令和4年度大型車※1の車輪脱落事故の発生状況(速報値) (詳細は「別紙1」参照)

- ✓ 事故発生件数は54件(前年度比9件増)。
- ✓ 54件のうち、車輪脱着作業後1ヶ月以内に発生したものが27件。
- ✓ 全体の約99%は大型貨物自動車によるもの。
- ✓ 車輪脱落箇所は左後輪に集中している。

※1 大型車：車両総重量8トン以上のトラック又は乗車定員30人以上のバス



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

車輪脱落箇所が左後輪に集中し、多くは車輪脱着作業後1か月以内に脱落している特徴を踏まえ、各種取り組みを実施します。

### 【主な取り組み】

- ✓ 大型トラックの運転者を対象とした、「休憩後」「食事後」「荷扱い後」等、運転席に乗り込む前に左後輪の状況をチェックする、「走る前、左後輪点検キャンペーン」の実施。
- ✓ 車輪脱落事故防止のポスター、チラシ※2、事故防止啓発映像等を用いて、事故防止対策の周知徹底。
- ✓ 大型車のホイール・ナットの取付状況を確認する「街頭点検」の実施。

### 【実施期間】

令和5年10月1日～令和6年2月29日

※2 チラシは別紙2参照



(令和4年度の街頭点検の様子)

〈問い合わせ先〉



なくそう！ 車輪脱落

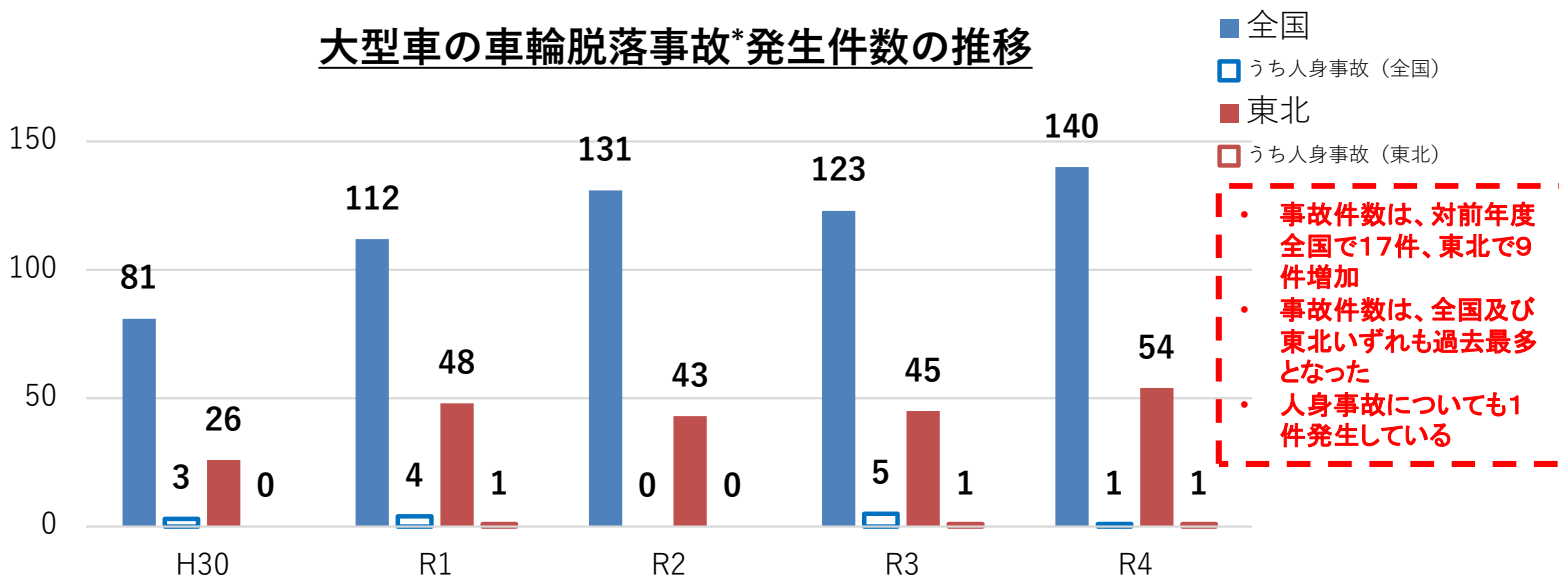
東北運輸局自動車技術安全部

整備・保安課 杉本、阿部

保安・環境調整官 原子、安部

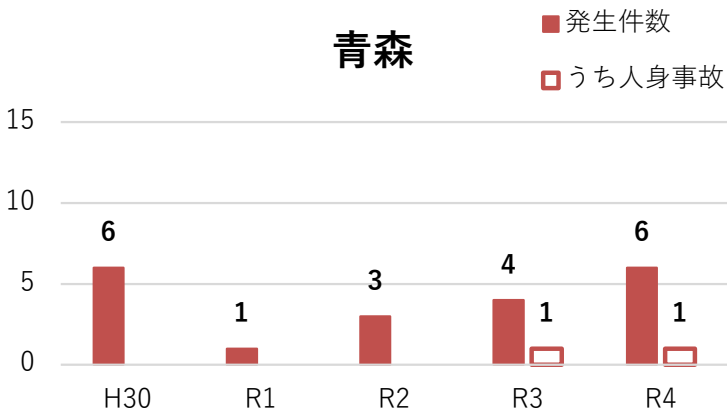
TEL:022-791-7534

大型車の車輪脱落事故\*発生件数の推移

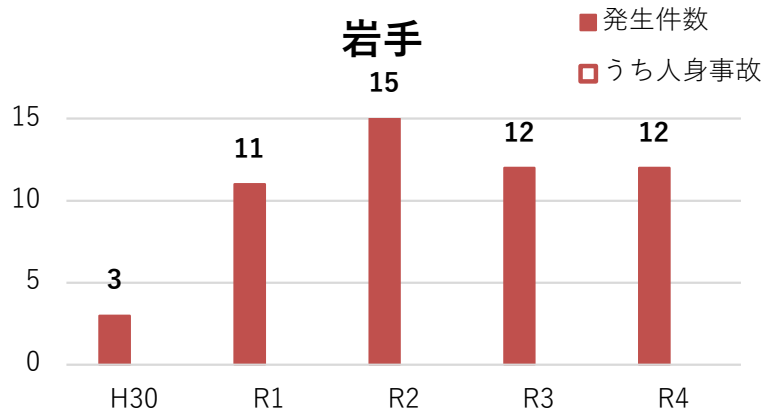


※車両総重量8トン以上の自動車又は乗車定員30人以上の自動車であって、車輪を取り付けるホイール・ボルトの折損又はホイール・ナットの脱落により車輪が自動車から脱落した事故

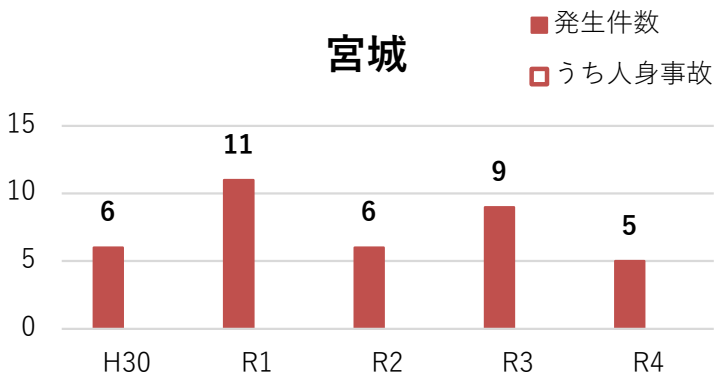
青森



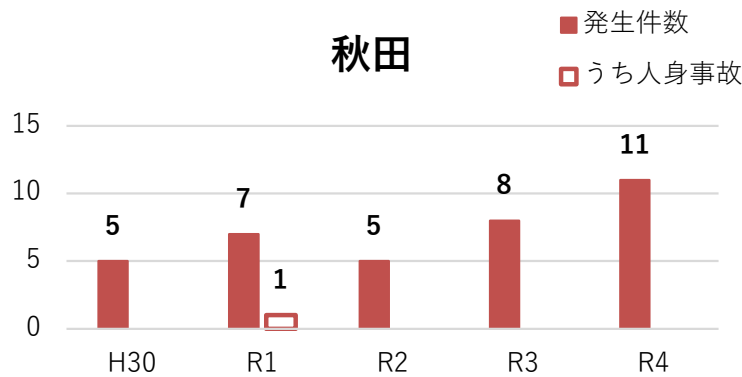
岩手



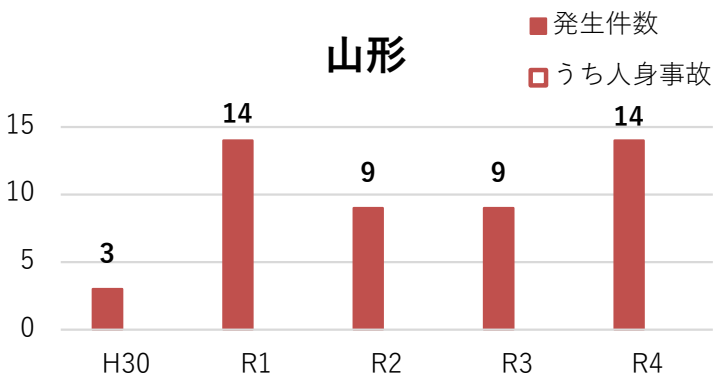
宮城



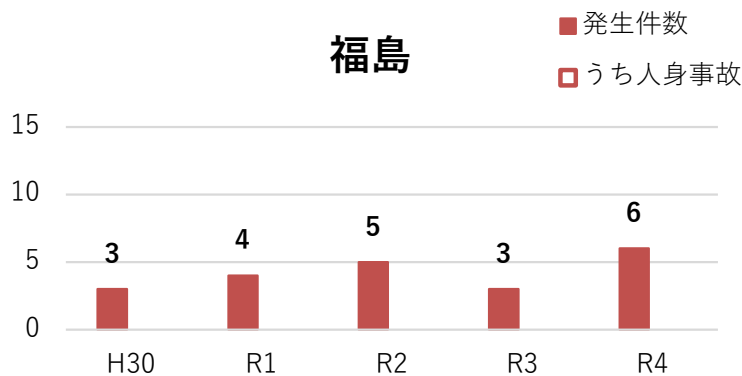
秋田



山形



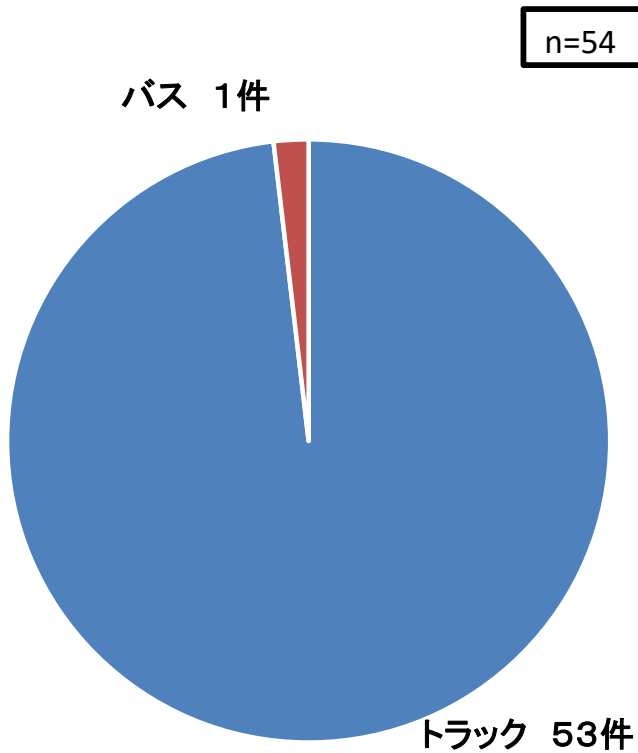
福島



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

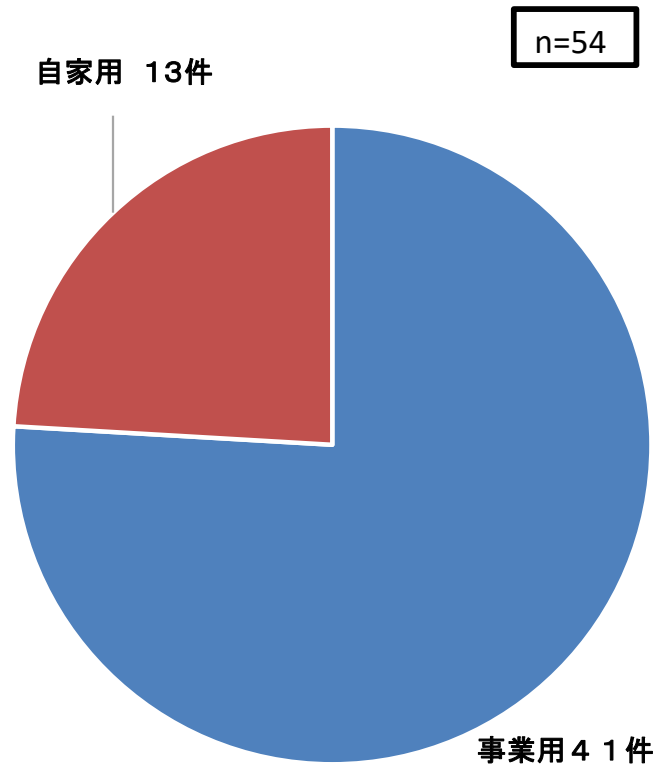
# 東北管内車輪脱落事故発生状況（令和4年度）

## 業態別(大型バス・大型トラック)



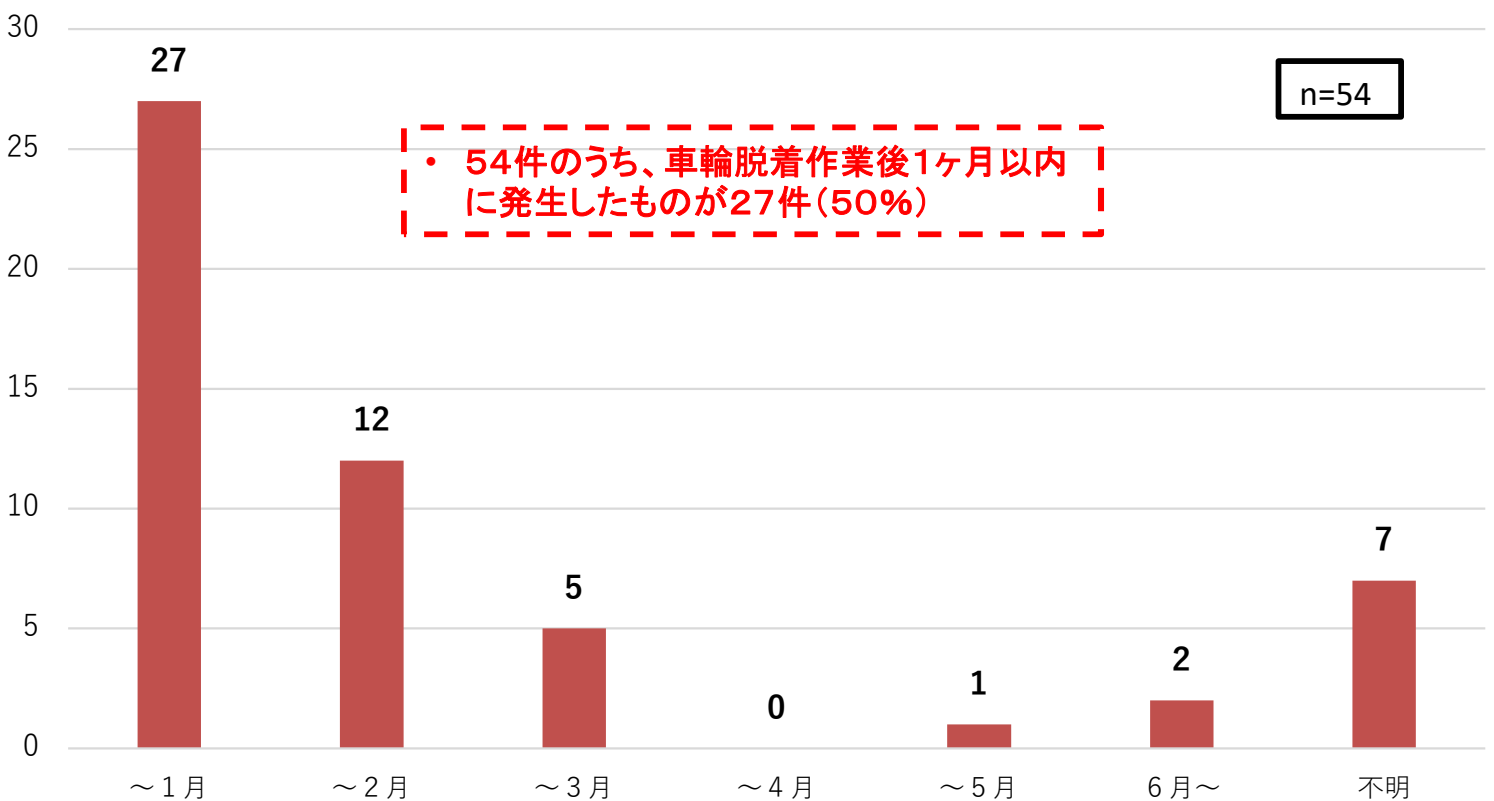
・ バスでも1件発生しているが、  
ほぼトラックが脱落している

## 事業用・自家用別



・ 前年度から事業用が9件増加

## 車輪脱着作業から事故発生までの期間別件数



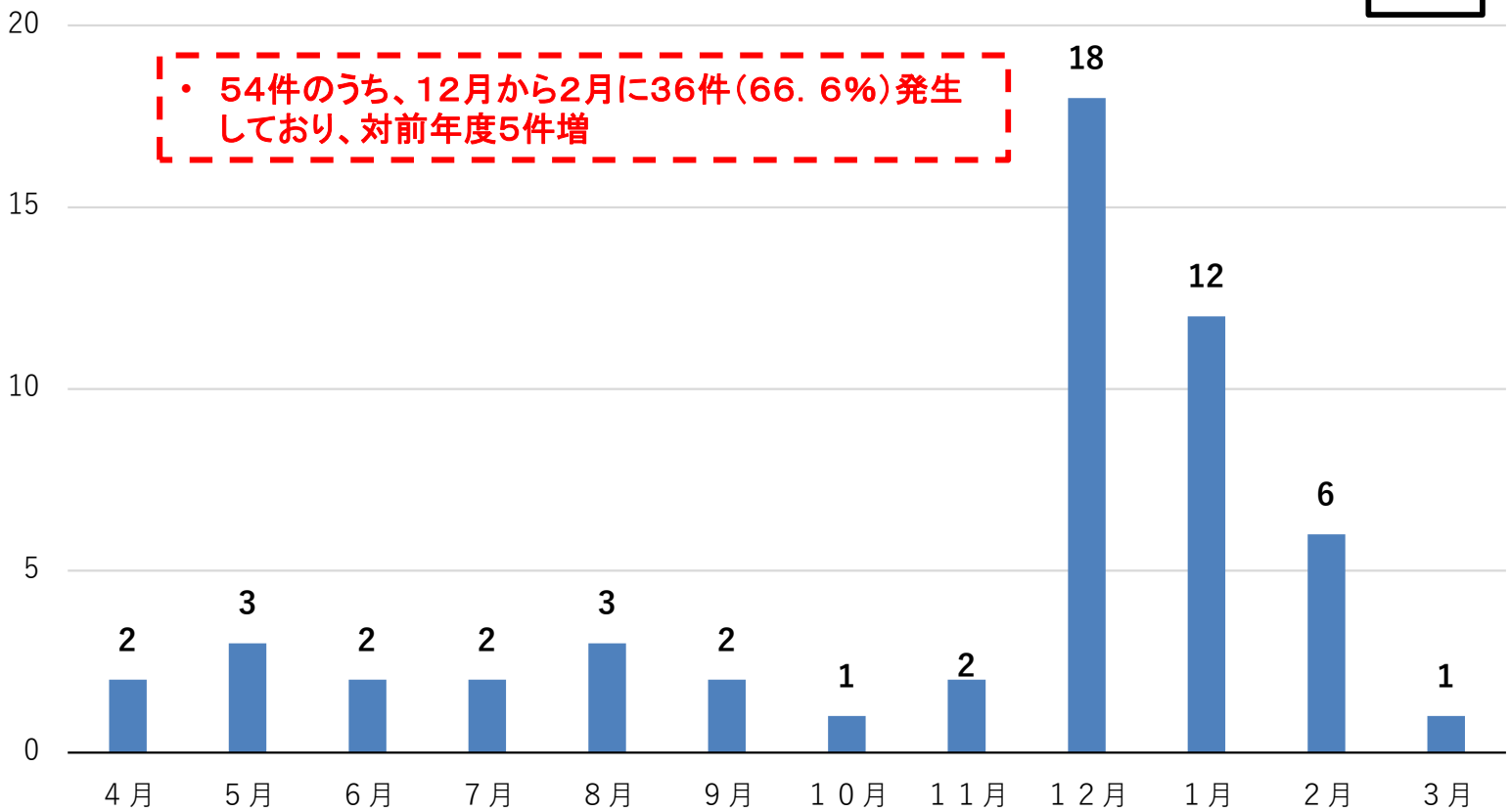
・ 54件のうち、車輪脱着作業後1ヶ月以内に発生したものが27件(50%)

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

# 東北管内車輪脱落事故発生状況（令和4年度）

## 発生月別車輪脱落事故発生状況

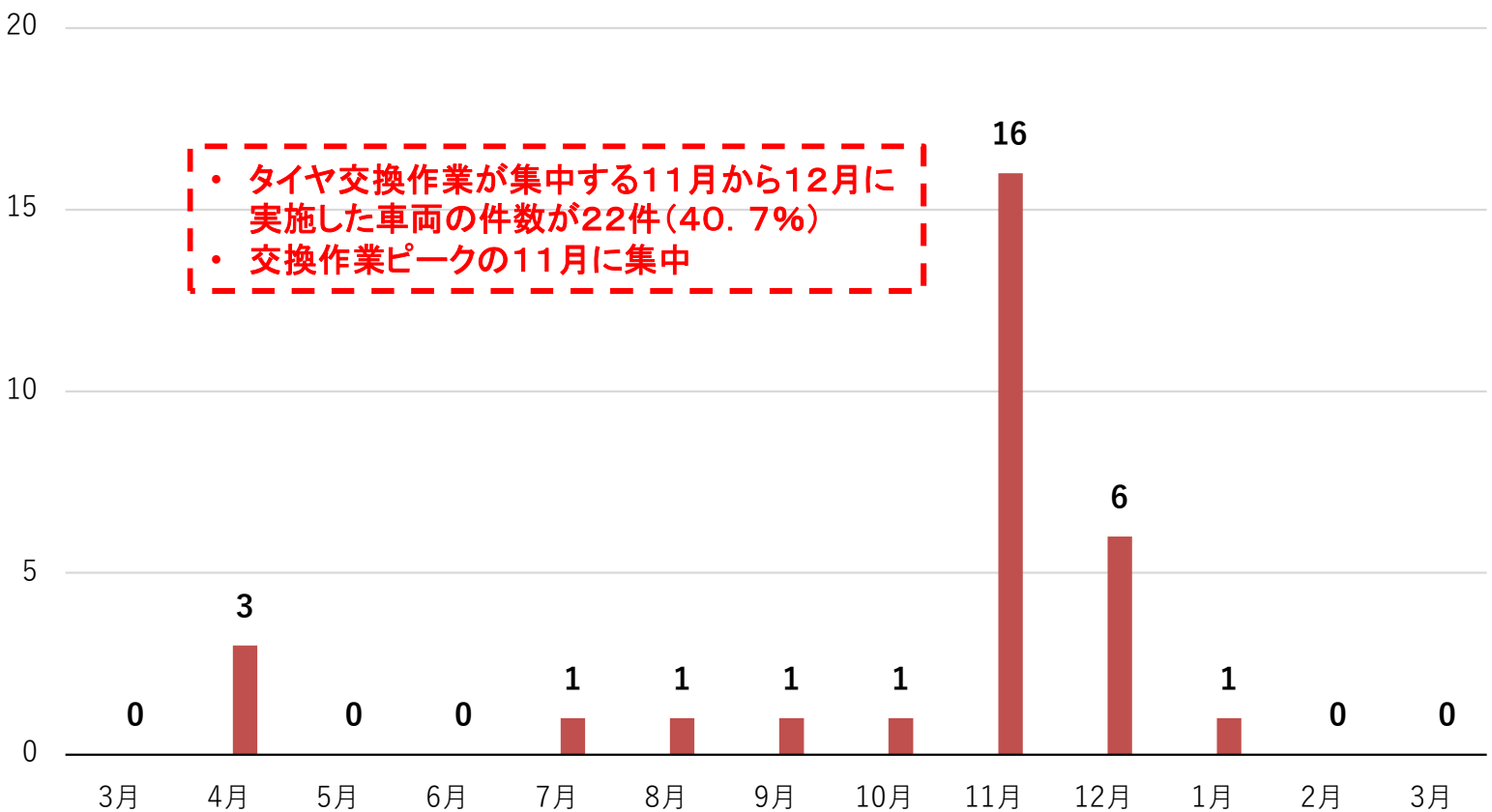
n=54



## 月別タイヤ交換実施件数

(タイヤ交換後3ヶ月以内に車輪脱落したもの)

n=30

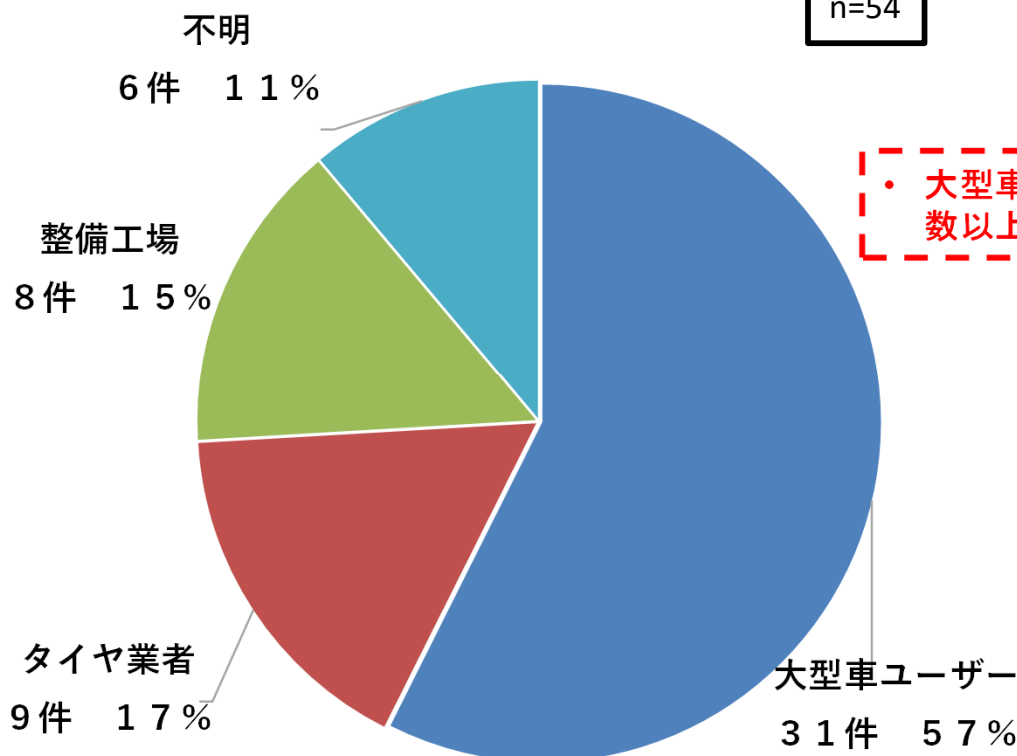


出典:自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

# 東北管内車輪脱落事故発生状況（令和4年度）

## タイヤ脱着作業実施者別

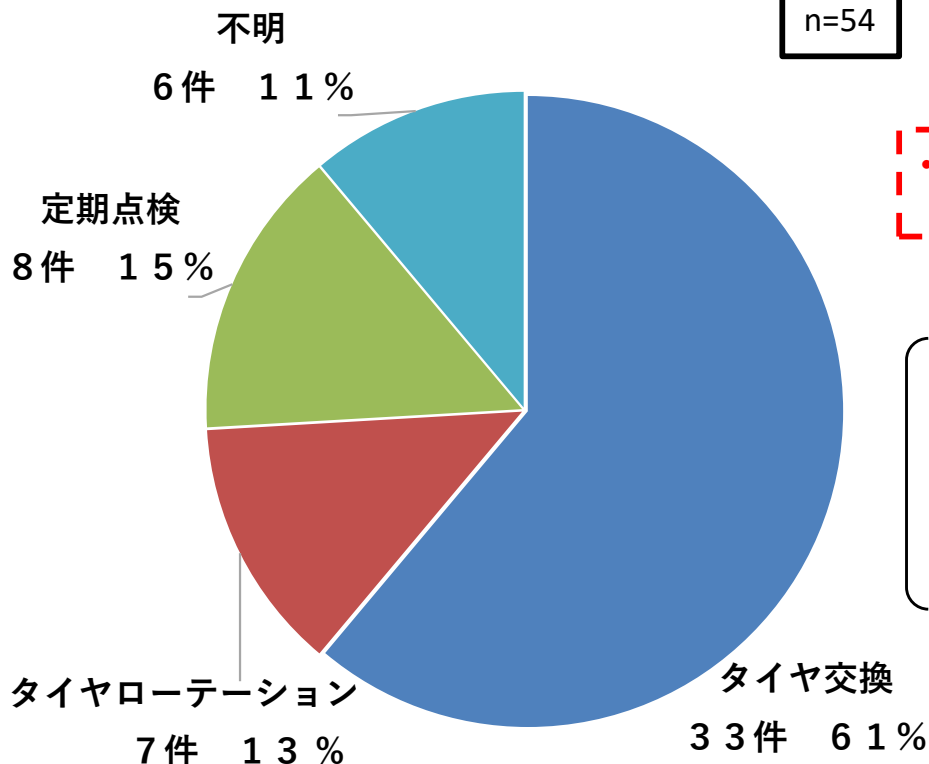
n=54



・ 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で前年度と同比

## タイヤ脱着作業内容別

n=54



・ タイヤ交換、タイヤローテーションが大半を占める

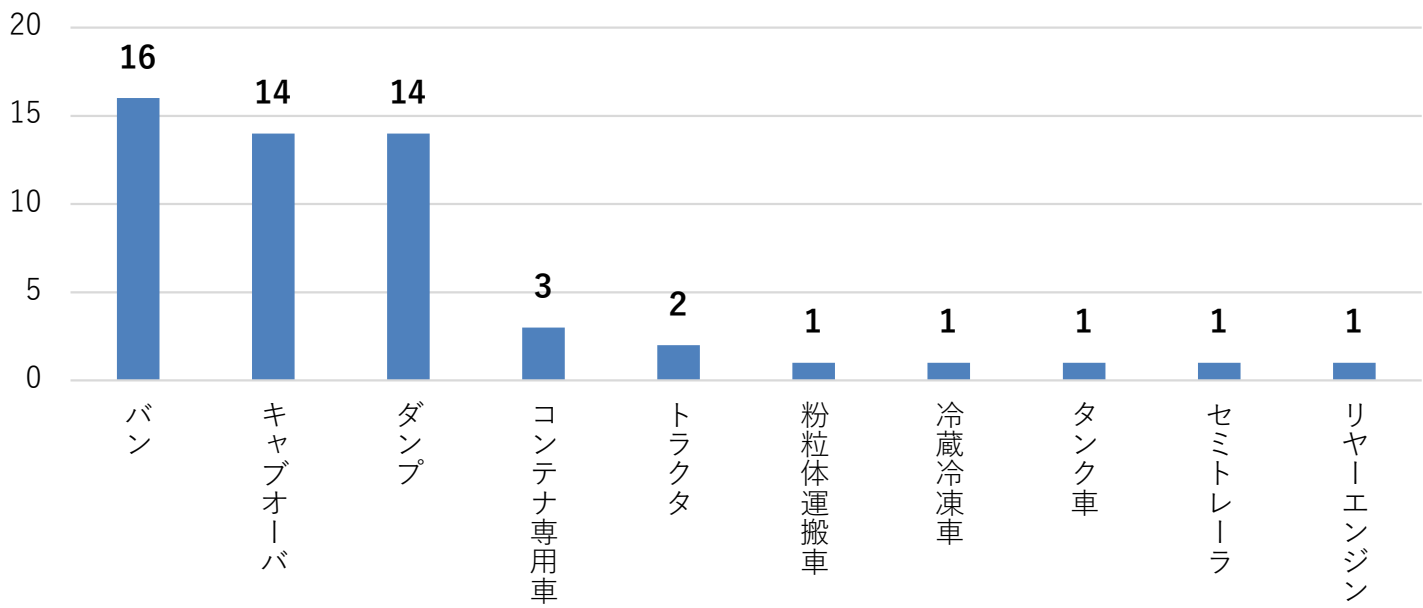
- タイヤ交換
  - ・ 通常タイヤから冬用タイヤへの交換
  - ・ 冬用タイヤから通常タイヤへの交換
  - ・パンクや摩耗したタイヤの交換 など
- タイヤローテーション
  - ・ タイヤの摩耗が偏る事を防止するため、前後・左右のタイヤを入れ替える



# 東北管内車輪脱落事故発生状況（令和4年度）

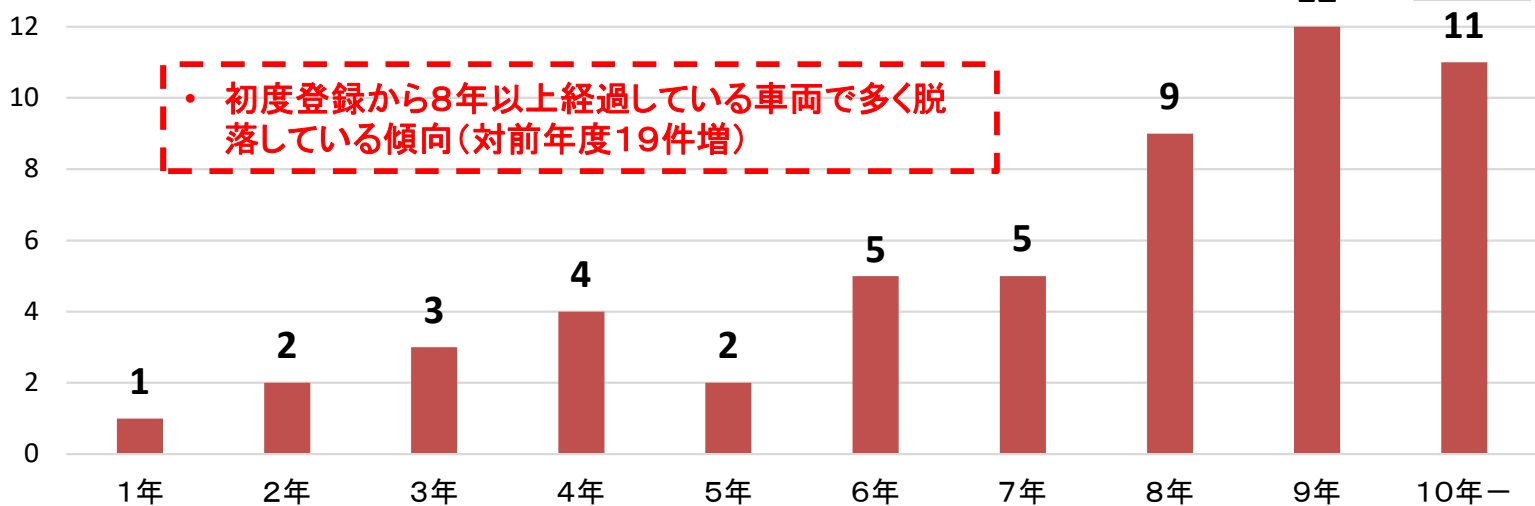
## 車体の形状別発生件数

n=54



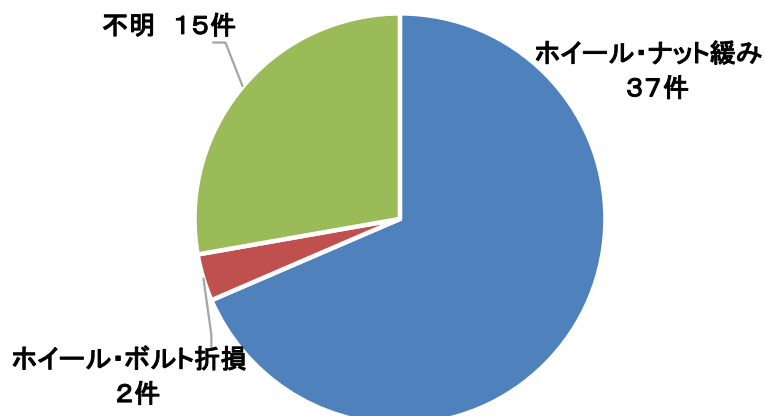
## 登録年から事故発生までの車齢

n=54



## タイヤ脱落時の原因

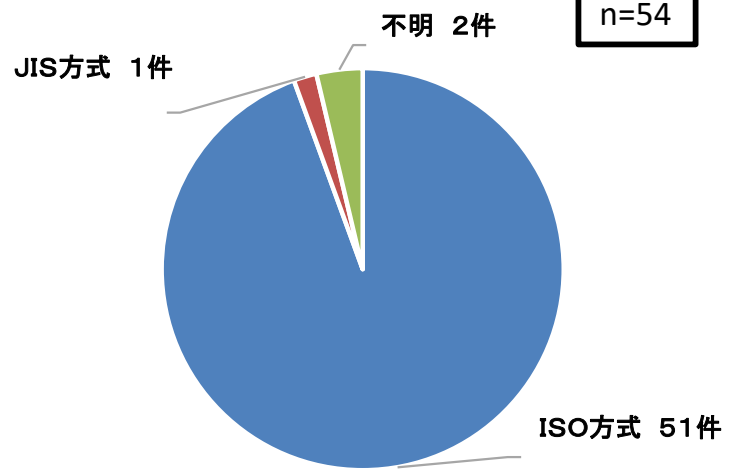
n=54



・ 大半はホイール・ナットの緩みによるもの

## 締め付け方式

n=54

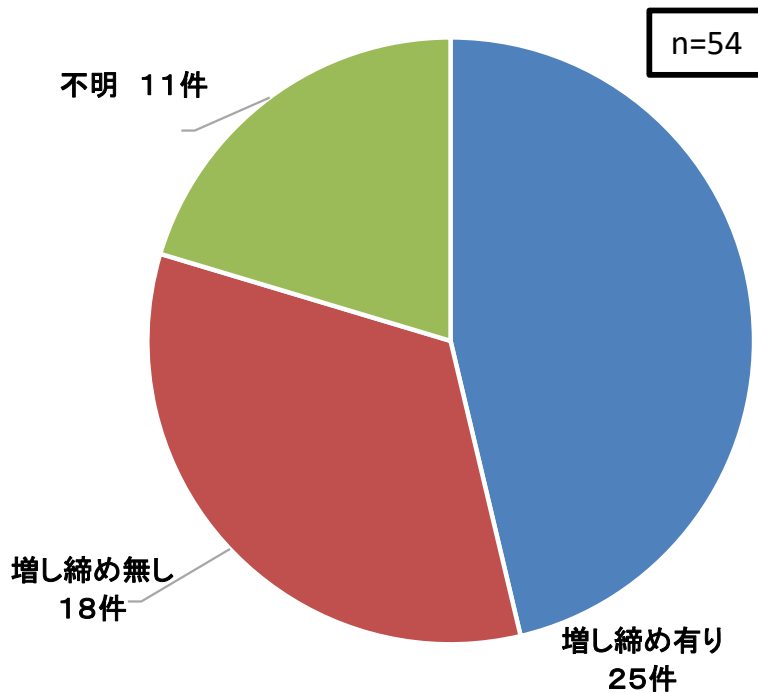


・ 大半はISO方式

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

# 東北管内車輪脱落事故発生状況（令和4年度）

## 脱着作業後の増し締め実施の有無



「増し締め有り」25件について、脱落の主な推測要因

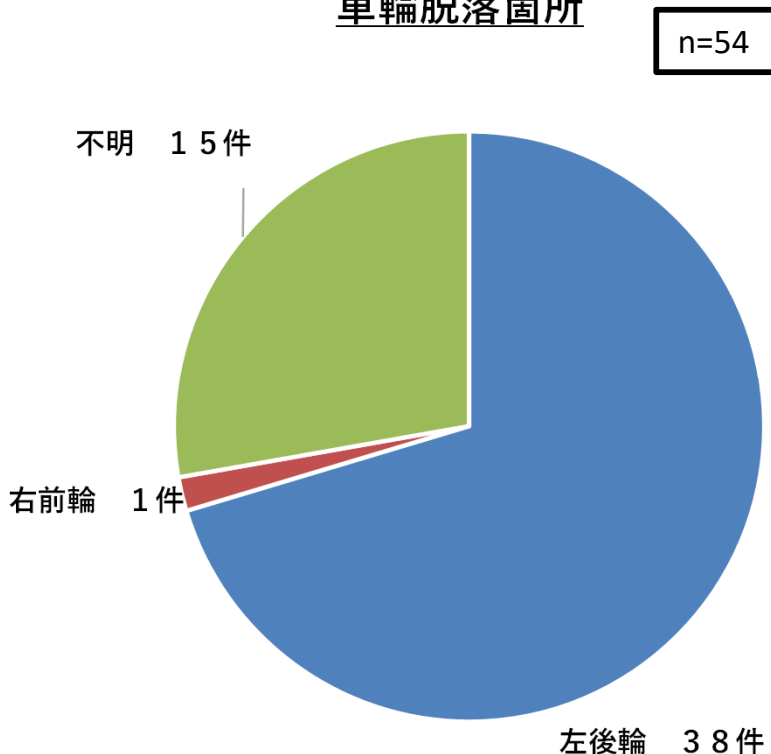
- ・ ホイール・ボルト等の劣化・摩耗
- ・ ホイール・ボルト、ナット等のネジ部、ハブ面の錆・汚れ

- ・ 「増し締め有り」25件は、大半が大型車ユーザー自ら車輪脱着作業を実施し、増し締めも実施しているが、1ヶ月以内に脱落事故が12件発生している。
- ・ 車齢8年以上経過している車両が15件と大半を占めている。
- ・ 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や潤滑剤の塗布不十分等により、適正な締め付け力を得られず脱落に至ったと推測。
- ・ 日常点検において、確認が不十分であり、緩みに気づくことができず脱落に至ると推測。

### 【対策の方向性】

- ネジ部、ハブ面の錆、汚れ等の清掃作業や適切な潤滑剤の塗布を実施
- 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
- 日常点検等における、マーキング、ホイール・ナットマーカ等の活用

## 車輪脱落箇所

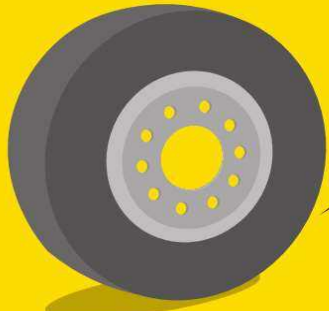


### 左後輪タイヤの脱落割合が高いことの推定原因

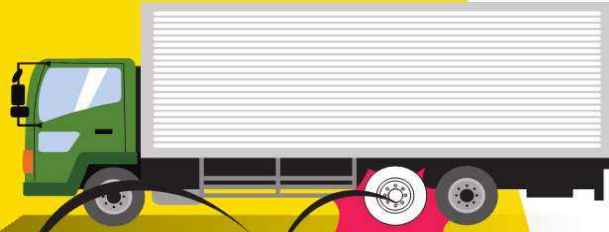
- 左後輪タイヤが多く脱落する原因については以下の可能性が考えられる。
- ・ 右折時は、比較的高い速度を保ったまま旋回するため、遠心力により積み荷の荷重が左輪に大きく働く。
- ・ 左折時は、低い速度であるが左後輪がほとんど回転しない状態で旋回するため、回転方向に対して垂直にタイヤがよじれるように力が働く。
- ・ 道路は中心部が高く作られていることが多いことから、車両が左（路肩側）に傾き、左輪により大きな荷重がかかる。
- 前輪は、ホイール・ナット緩み等の異常が発生した場合、ハンドルの振動等により運転手が気づきやすい。

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

事業者、ドライバー、整備工場の皆さんの協力をお願いします。



危ない!



お  
と

## おとさめのための 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。

## 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。

## 動画をチェック!

正しい点検方法  
や連結式ナット  
回転指示インジ  
ケーターの使用  
方法をご案内し  
ています。



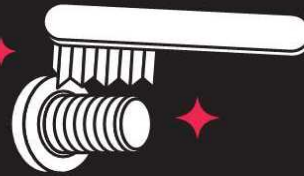
大型車の

車輪脱落事故

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。



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、回転させて油をなじませてください。



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、ナットを目で見て手で触って点検します。

「おとさない」  
を徹底しよう!



Mr. 整備くん



事業者名	営業所名	
氏名	生年月日	