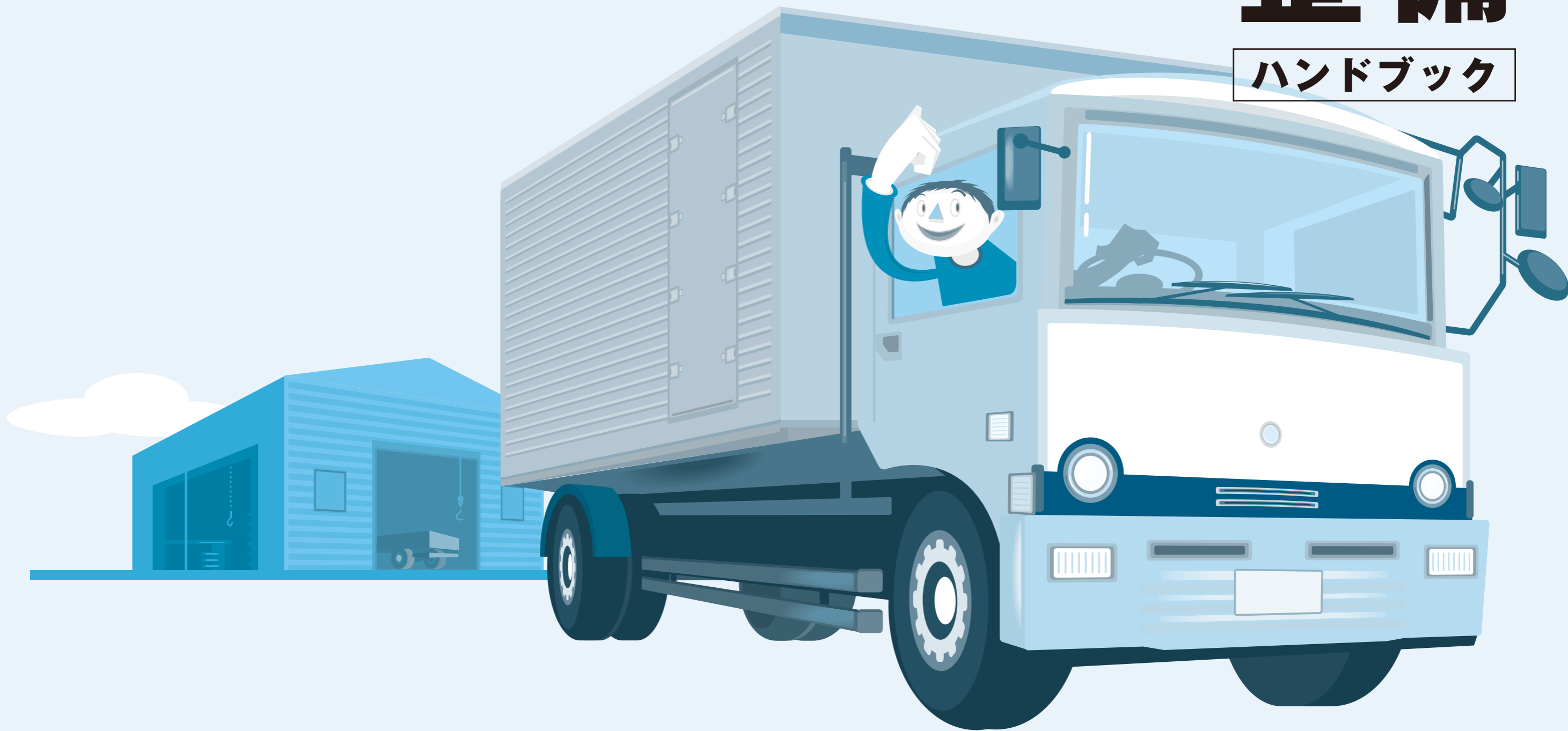


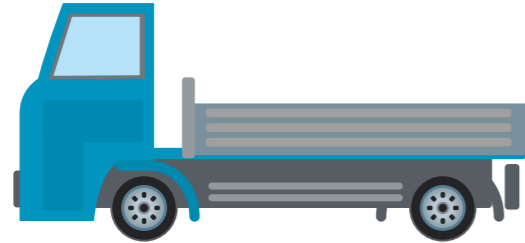
事業用トラックの

点検 整備

ハンドブック



目次



第1章 点検整備の必要性とメリット

点検整備の必要性	2
メリット1 *故障・事故の防止	4
メリット2 *コスト削減	8
メリット3 *信用度の向上	9
メリット4 *環境保全への貢献	10
メリット5 *業界イメージの向上	12

第2章 日常点検、チェックポイント21

日常点検のチェックポイント21	14
点検前に／点検順序	16
チェックポイント21	18
貨物自動車の日常点検チェック・シート	28

第3章 定期点検項目

定期点検項目	30
〈資料編〉道路運送車両法（抜粋）	36
貨物自動車運送事業輸送安全規則（抜粋）	40

第1章

点検整備の 必要性とメリット



点検整備の必要性

きちんとした点検整備の実施が生む 安全な運行と大きな経営的メリット

事業用トラックの3か月定期点検整備実施率は66.8%。
3割以上が、「故障は他人事」と考えていることとなります。

低い定期点検整備実施率

わが国の物流において、極めて重要な機能を担っている事業用トラックを、毎日、安全に安心して運行させるための最も基本的な条件が、「きちんとした点検整備の励行」による不断の車両の保守管理であることは明白です。近年、自動車技術は格段に進歩し、品質も良くなり、部品の故障も少なくなっています。しかし、使用過程において、「摩耗・劣化が避けられない部品」(ゴム部品、オイル類など)があり、ボルト、ナットが緩む可能性もあるため、自動車メーカーにおいては、適切に保守管理がなされていることを前提として自動車を製作しております。だからこそ、自動車の「保守管理責任」が法で定められ、定期的な点検整備が必要なのです。しかし、事業用トラックの定期点検整備実施率は、3か月点検で66.8%となっており、走行距離の長さや積載重量による車両負担などを考えると、決して高い数字とは言えません(表1参照)。また、平成12年5月から、車両総重量8トン未満の貨物自動車については初回の自動車検査証の有効期間が1年から2年に延長され、3か月毎の定期点検整備の重要性はますます高くなっています。特に、継続検査が実施されないこととなった新車登録から1年後

の時期における「12か月定期点検整備」の実施は、確実に行う必要があることは言うまでもありません。

点検整備の重要性は認識しているが…

全日本トラック協会(全ト協)の行った「プロドライバーの生活と意見(平成18年度)」(次ページ表2参照)を見ると、「安全な車の条件」として、「制動装置」の重要性がトップに挙げられ、「点検整備のしやすさ」も大切な条件として認識されています。一方、「安全運転のために心掛けていること」の質問では、運転技術面の陰に隠れ、「車両点検整備の励行」の順位は低くなっています。

リスク発生可能性を事前に防ごう

整備費用の削減や面倒くささ、忙しさを理由にして、点検整備を怠ることは、単なる車両故障を引き起こすリスクを背負うだけでなく、路上故障を引き金にした重大事故の発生や火災による車両・積荷の焼失などを招きます。それが、経営的なコスト増とともに、取引先の信用を失わせるばかりか、自らの命と他人の命の両方を失わせることも十分ありうるので、点検整備の励行が、会社の財産や尊い人命を守っていることを再認識することが大切です。

表1 車種別定期点検整備の実施率

主な車種		点検実施率	
		3か月	6か月
トラック	事業用	66.8	
	自家用	30.6	40.6
バス	事業用	80.3	
	自家用	37.8	
乗用車	事業用	79.2	
	小型自家用		58.4
	普通自家用	一年点検	58.0

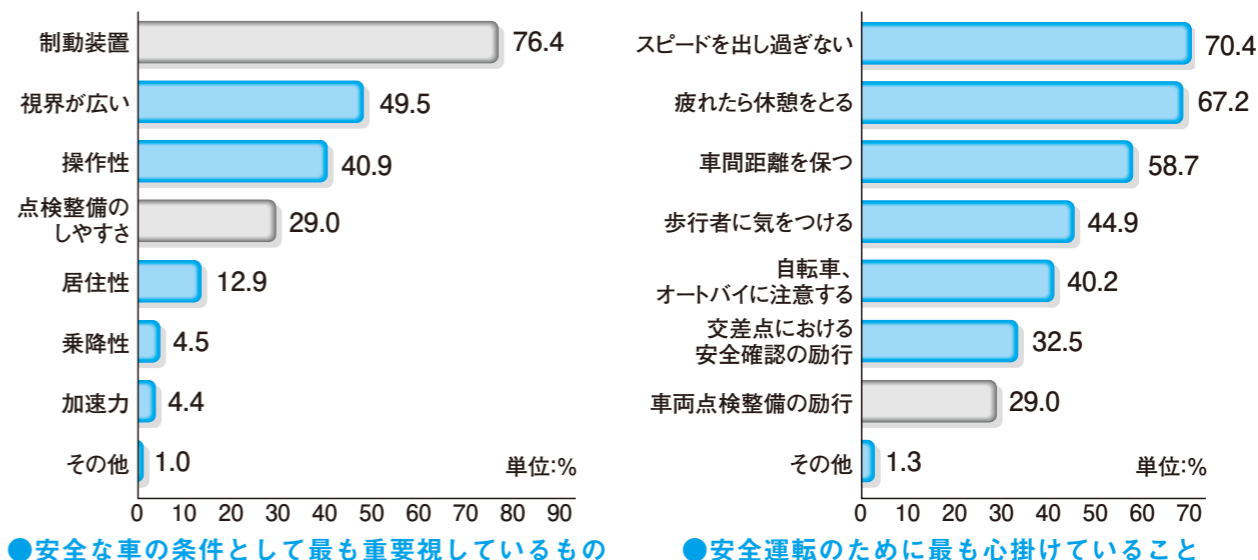
資料:国土交通省自動車交通局「大型自動車使用者等の保守管理状況等実態調査(平成18年度)」(単位:%)
国土交通省自動車交通局「自家用自動車の点検整備実施状況等の実態調査結果(平成18年度)」

点検整備を怠っている場合のリスク

これらのリスク(経営上のデメリット)は、毎日の日常点検や定期点検など、きちんとした点検整備を実施していれば、ほとんど回避できるものです。点検整備の励行で、経営上および車両運行上のメリットを創出していきましょう。



表2 トラックドライバーの意識調査



●安全な車の条件として最も重要視しているもの ●安全運転のために最も心掛けていること

資料:全ト協「プロドライバーの生活と意見(平成18年度)」



【メリット1】故障・事故の防止



きめ細かな点検整備で 車両故障・交通事故を防止できます。

整備不良が原因となる交通事故や車両火災などを防止しなければなりません。

交通事故ゼロを目指して

わが国の交通事故における死者数は、平成21年以降、5千人を下回り、交通事故件数も減少傾向を示しています。このうち事業用トラックの交通事故件数は、平成16年以降、減少傾向にありましたが、平成22年には再び増加するなど引き続き“交通事故ゼロを目指して”さらなる事故防止に努めることが大切です（表3参照）。

高い致死率が示す重大事故への関与性

これらの数字だけを見ると、交通事故全体に占める割合も4%程度と少なく感じられます。しかし、交通事故100件当たりの致死率を見てみると、事業用トラックは「1.47」ともっとも高い数値となっており、自家用乗用車の3倍以上の致死率を示しています（次ページ表4参照）。

これは、事業用トラックが一旦事故を起こすと、死亡につながる重大事故を招く可能性が非常に高いということです。

表3 事業用トラックの交通事故件数推移

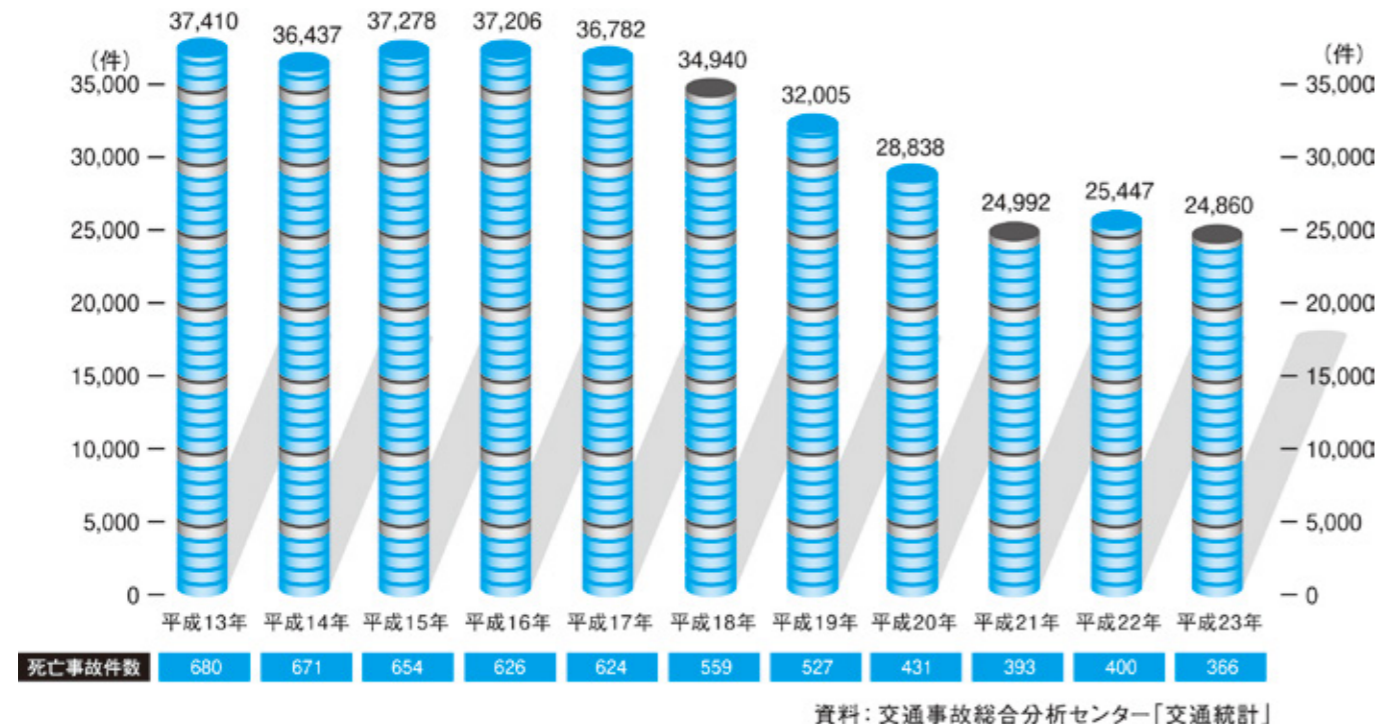


表4 第一当事者別死亡事故の致死率（平成23年）

当事者区分	事故発生件数 (件)	構成比 (%)	死亡事故発生件数 (件)	構成比 (%)	致死率 (100件比)	
貨物	事業用	24,860	4.0	366	10.2	1.47
	自家用	98,059	15.9	885	24.7	0.90
	小計	122,919	19.9	1,251	35.0	1.02
乗用車等	事業用	24,220	3.9	64	1.8	0.26
	自家用	471,496	76.2	2,263	63.2	0.48
	小計	495,716	80.1	2,327	65.0	0.47
自動車計	618,635	100.0	3,578	100.0	0.58	

資料：交通事故総合分析センター「交通統計」

高い車両故障・交通事故発生件数

交通事故原因の大部分は、スピードの出し過ぎや不注意運転などの運転操作ミスですが、車両の故障や路上故障が交通事故の原因となることも少なからずあります。事業用自動車全体の車両故障に起因する重大事故件数は、多少の増減はあるもののほぼ横ば

いの状況であり、平成23年には2,202件もの重大事故が発生しています。このうちトラックによる事故件数は、自動車事故報告規則の改正により、報告が必要な事故の範囲が拡大された平成17年の275件から減少傾向にありますが、平成23年にも137件が発生しており、引き続き車両故障を未然に防ぐよう努めることが大切です。



点検整備未実施が原因となった重大事故事例

点検整備を行っていれば防止できた整備未実施が原因の重大事故事例は以下の通りです。

事故原因は駆動系装置のトラブル

車両故障・交通事故の装置別発生状況を見ると、①原動機、②車軸、③動力伝達装置、④タイヤなど多岐にわたっていることがわかります(表5参照)。これら駆動系装置は、整備不良や過度の使用によってトラブルが発生しやすい部位ですから、故障が起きると、火災や衝突、脱輪などの重大事故に結びついているのも当然のことといえるでしょう。

きちんとした点検整備で対処

不測の交通事故を100%防止することはできないかもしれませんが、車両故障による事故や渋滞などの発生を未然に防止することは、トラック運送事業者の基本的な責務です。運行前の日常点検を確実に実施し異状箇所を整備すること、費用を惜しまず定期点検整備を行うことから、安全・安心な運送業務が実現できるのです。

表5 事業の種類別の車両故障に起因する事故の装置別件数

装置	事業の種類	バス [乗合]	バス [貸切等]	ハイ・タク	トラック	合計
原動機		420	64	1	18	503
速度抑制装置		2	0	0	0	2
動力伝達装置		318	24	2	25	369
車輪(タイヤ除く)		0	1	1	12	14
タイヤ		56	12	0	15	83
車軸		3	2	0	12	17
操縦装置		23	2	1	2	28
制動装置		61	9	0	12	82
緩衝装置		60	9	0	0	69
燃料装置		124	19	0	12	155
電気装置		507	10	8	13	538
車枠及び車体		14	0	0	0	14
連結装置		0	0	0	0	0
乗車装置		52	1	0	0	53
物品積載装置		0	0	0	0	0
窓ガラス		3	0	0	0	3
騒音防止装置		2	1	0	0	3
ばい煙等の発散防止装置		8	6	0	1	15
灯火装置及び指示装置		5	0	0	1	6
反射器		0	0	0	0	0
警音器		2	0	0	0	2
視野を確保する装置		17	1	0	0	18
計器		9	2	0	0	11
消火器		0	0	0	0	0
内圧容器及びその付属装置		95	3	0	9	107
運行記録計		0	0	0	0	0
その他		95	10	0	5	110
合計		1,876	176	13	137	2,202

資料：国土交通省「自動車運送事業用自動車事故統計年報(平成23年)」

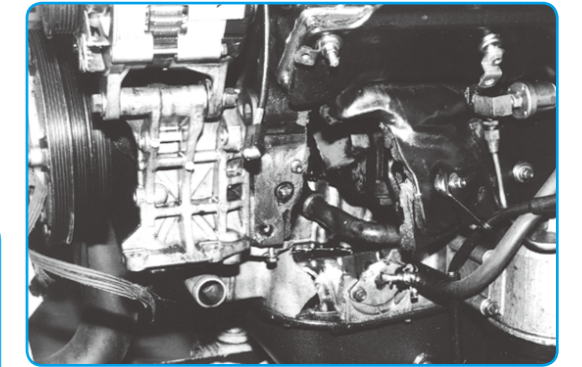
(単位:件)

事例1 [制動装置]

ブレーキ・チャンバのプッシュ・ロッドのストロークが限界を超えていたため、長い下り坂を走行中、ブレーキが効かなくなり、前方車両を避けようとして歩道に乗り上げ歩行者に重傷を負わせた。

事例2 [制動装置]

ブレーキ・ドラムが摩耗し、ブレーキ・カムの作動範囲を超えてロック状態になり過熱、走行中に後輪から出火、全焼した。

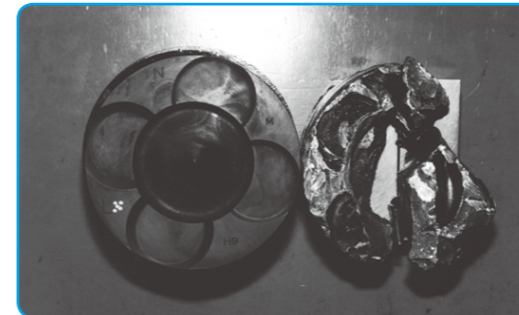


事例3 [かじ取り装置]

ドラック・リンクとピットマン・アーム接合部のナットの締め付けが緩く、スプリット・ピンもなかったためナットが抜け接合部分が発熱、車線変更時に突然ハンドル操作ができなくなり、ガードレールに衝突、横転した。

事例4 [原動機]

排気管の腐食により排気ガスが漏れていたため、登坂走行時、車両下部排気管付近の荷台木部が過熱されて出火した。



事例5 [車軸]

ハブ・ベアリングの摩耗に伴いブレーキ・ドラムがずれてライニングと接触した状態で走行したため過熱、高速道路を走行中、キャビン右側から出火した。



事例6 [車輪]

クリップ・ナットが緩んだため、走行中、後輪クリップ・ボルトが折れ、ホイールが外れ走行不能となった。

事例7 [電気装置]

車幅灯の配線がショートしたため、車幅灯付近から出火、乗務員が軽傷を負った。

事例8 [その他]

リヤ・サスペンションのトルク・ロッドを取り付けていたナットが脱落、ロッドが外れ、荷台が傾き走行不能となった。そのため他車両の通行が長時間できなくなった。



【メリット2】コスト削減



【メリット3】信用度の向上



運行前に行う日常点検や定期点検整備の励行が故障整備コストや燃料コストを引き下げます。

コスト削減は、企業体力や競争力の強化に直結します。点検整備費用を惜しまないことが、結果として、トータルな事業コストを下げることに繋がります。

トータル・コストで考える

点検整備の必要性は十分理解しているが、「費用がかかるから」、とついついおろそかにしている事業者は多いはず。

たしかに経営的に見ると、さまざまな側面でのコスト削減は、昨今の経済情勢を見るまでもなく至上命題と

なっています。

ただ、日常的な点検や定期的な点検整備費用を惜しむあまり、前述したような故障・事故のリスクが高まることも事実です。コスト削減は、より総合的・中長期的見地から、その是非と程度を検討すべき問題です。

点検整備のコスト削減効果

短期的には負担と見える点検整備コストですが、より広い視野からその経営上のメリットを考えると、以下のようなコスト削減効果が挙げられます。

① 故障整備費の削減

初期における不具合を発見できずに起きる不意の車両故障は、得てして異状箇所を拡大させ整備費用がかさみます。

② 燃費向上による燃料費削減

車両の整備不良は、知らず知らずのうちに燃費を低下させ、燃料費を押し上げています。

③ 臨時入庫減による車両稼働率の向上

予測できない故障による整備工場への入庫は、配車スケジュールを狂わせ、車両稼働率を低下させます。

④ 車両寿命の延長

きめ細かな点検整備は、車両の使用年数を確実に伸ばします。

⑤ 故障・事故補償費負担の回避

故障による納期遅れや事故による積荷の損害は、自社の車両損害ばかりでなく、損害賠償などのペナルティとなってコストを跳ね上げさせます。

このように、点検整備の励行が、経営や業務の遂行に寄与する効果には計り知れないものがあります。経営コストの低減や経営リスクの回避など、トラック運送事業者にとって非常に重要な問題も、トラック運行の安全を守る毎日の積み重ねによって、実現されていくのです。

点検整備の励行によるスムーズな輸送でビジネスの信用度を向上させます。

トラック運送事業者にとって、納期厳守や積荷の安全確保はビジネスの基本。日常的な点検整備が車両運行をスムーズにし、運送業務への信頼性を高めます。

ビジネスの命運を左右する故障・事故

車両故障や交通事故の発生は、集配時間を守れないという事態を招くばかりでなく、お預かりしている積荷が破損する、あるいは焼失するという最悪のケースも考えられます。

事故で被害を与えた車両や積荷の損害賠償はもちろんですが、依頼主の信頼を失い、業務をキャンセルされる、仕事の依頼が途絶える、といった経営の命運を分けるような事態に至ってしまうことも十分予想できます。

点検整備はトラック運送事業者の社会的使命

また、故障・交通事故の波紋は、車両の損失など会社資産への損害にとどまりません。

万一の場合には、ドライバーの重傷・死亡、巻き込まれた他車両の乗員への被害など、尊い人命を失ったり、その後の人生を狂わすことにもつながりかねません。

したがって、点検整備の実施を怠ることは許されないことです。トラック運送事業者の社会的使命を改めて再認識し、日々の点検整備の確実な励行が求められています。





【メリット4】環境保全への貢献



きちんとした点検整備の実施が環境への負担を減らします。

地球環境問題は、人類共通の課題です。

きめ細かな点検整備は、“人と地球にやさしい”環境づくりに寄与します。

「できることから」始める環境対策

毎日、全国を走っている多数のトラックが排出している排気ガスが大気汚染の一因となっていることは事実です。この事実を、各事業者やトラックドライバーは認識する必要があります。

排気ガスに含まれるCO₂、NO_x、黒煙及びSPMなどは、地球温暖化や大気汚染を加速させます。また、トラックの走行時の振動や騒音なども環境問題のひとつとなっています。

これらの問題解決のため、これまで業界挙げて取り組みを行ってきました。

最新の排出ガス規制適合車への代替促進や天然ガス、ハイブリッド車等の低公害車の導入支援などを

進めるほか、「エコドライブ運動」や「アイドリング・ストップ運動」など、日常的な取り組みを積極的に呼びかけてきました。

環境対策は、「一人ひとりができることから」始めることが大切です。ドライバーが、燃料節約運転を心掛けるだけでも、大気汚染防止に貢献できます。

その点で、もっとも効果的なアクションは定期的な点検整備の励行です。排出ガス・チェックを含めたきめ細かな点検が、装置・部位の不具合の発見を早め、適切な予防整備を可能にします。

「人と地球にやさしい」環境づくりに寄与するために、確実な点検整備を行いましょう。

「省エネ運転マニュアル」を活用して、エコドライブ実践

全ト協では、平成10年度環境対策の一環として、地方トラック協会の協力のもと、「省エネ運転マニュアル」を作成しました。これら省エネ運転に努めることで、CO₂、NO_x、黒煙及びSPMの排出量を抑え、安全運行、燃料費節減が実現できます。

- 無用なアイドリングをやめる
- 経済速度で走る
- 点検整備を励行、タイヤの空気圧を適正に
- ムダな荷物は積まない
- ムダな空ぶかしはやめる
- 急発進・急加速・急ブレーキをやめる
- マニュアル車は早めにシフトアップを
- エアコンの使用を控えめに

「アイドリング・ストップ運動」の推進

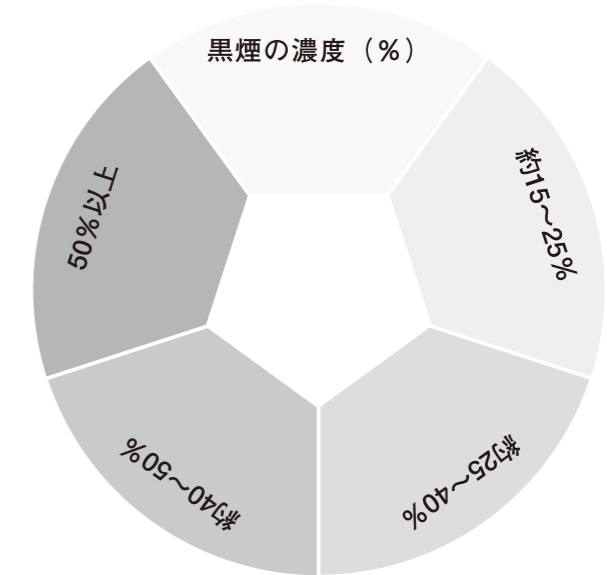
全ト協および各都道府県トラック協会では、省エネ効果が高く、ドライバー誰もが、今すぐ手軽に取り組める環境対策として、「アイドリング・ストップ運動」を展開しています。

DPF装着車における注意事項

DPFは、大気中にススを排出させないための装置です。車両の使用によりDPFにススが溜まりますが、基本的に車両の走行中に自動再生されます。しかし、アイドリング・ストップを多用した場合など、使用条件によってはアイドリング状態で手動再生する必要があります。また、DPFには、アッシュと呼ばれるエンジンオイルの燃えカスが溜まりますので、定期的な点検・清掃が必要です。

「ディーゼルクリーン・キャンペーン」を毎年実施

全ト協では、国土交通省および自工会等と協力して、ディーゼル車の排出する大気汚染物質等の低減を呼びかけるキャンペーンを毎年実施しています。実施方法は、「黒煙チャート」を使用し、排気管出口で排気色をチェック、基準値以上の濃さでないかを調べるものです。また、排出する大気汚染物質等を低減させる上手な走り方でもある「エコドライブの実施」やきめ細かな点検整備の実施を呼びかけています。なお、点検整備のポイントは「日常点検と定期点検を確実に実施し、エンジンを最適な状態に保つこと」につきます。特に次のことを励行してください。



黒煙チャート

- エア・クリーナを定期的に点検・清掃・交換する
- 燃料フィルタを定期的に交換する
- 軽油以外の燃料は使用しない
- 燃料噴射ポンプはいじらない
- 燃料ゴースフィルタを定期的に清掃する
- バルブ・クリアランスを適正に保つ
- 燃料噴射ノズルの噴霧状態を適正に保つ
- 燃料噴射タイミングを適正に保つ
- 圧縮圧力を適正に保つ

全ト協が取り組んでいるその他の環境対策

●最新規制適合車への代替促進

年々厳しくなる排ガス規制をクリアした車両の導入を促進するため、導入時における利子補給制度を実施しています。

●低公害車の導入促進

低公害車の普及・代替を促進するため、国土交通省や全ト協では、税の軽減、低利融資制度、助成金交付制度等のさまざまな助成・優遇制度を設けています。

●騒音対策

沿線住民の協力を得て、定期的な通行量・騒音・振動等の調査を実施しているほか、騒音防止を重点にした安全運転5則「制限速度の遵守」「急発進・急加速の追い越しをしない」「中央寄り車線の通行」「最大積載量を遵守」「日常点検を確実にする」の励行を呼びかけています。



【メリット5】 業界イメージの向上



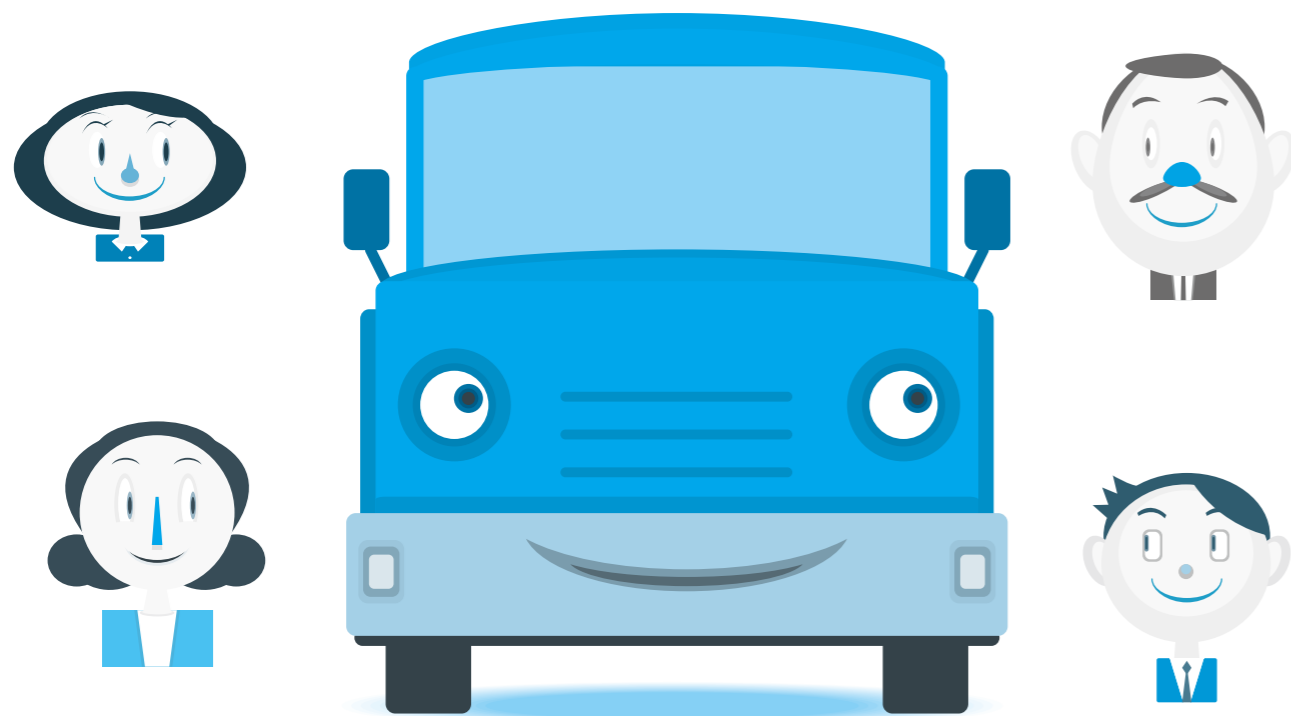
“安全でクリーン”な車両を通じて、
トラック業界のイメージを向上させましょう。

日々の点検整備を怠ることなく、安全で快適、
クリーンなトラック・イメージを創りましょう。

安全、快適、クリーンなイメージ形成を

きちんとした点検整備の実施は、どちらかといえば
地味なアクションですが、安全を心掛け、故障や事
故も少なく、環境問題にも積極的に対応している事
業者や業界の姿勢は、グッドイメージを創る基礎と
なるものです。

「安全、快適、クリーン」なトラックには、運送業務に
携わる者の誇りと使命感が表れています。
国民の支持なくして、今後の運送業界の発展はあり
得ません。事業者一人ひとりに、その点を再認識し
ていただき、日々の点検整備を怠りなく実施してい
ただくことが大切です。



第2章

日常点検

チェックポイント21



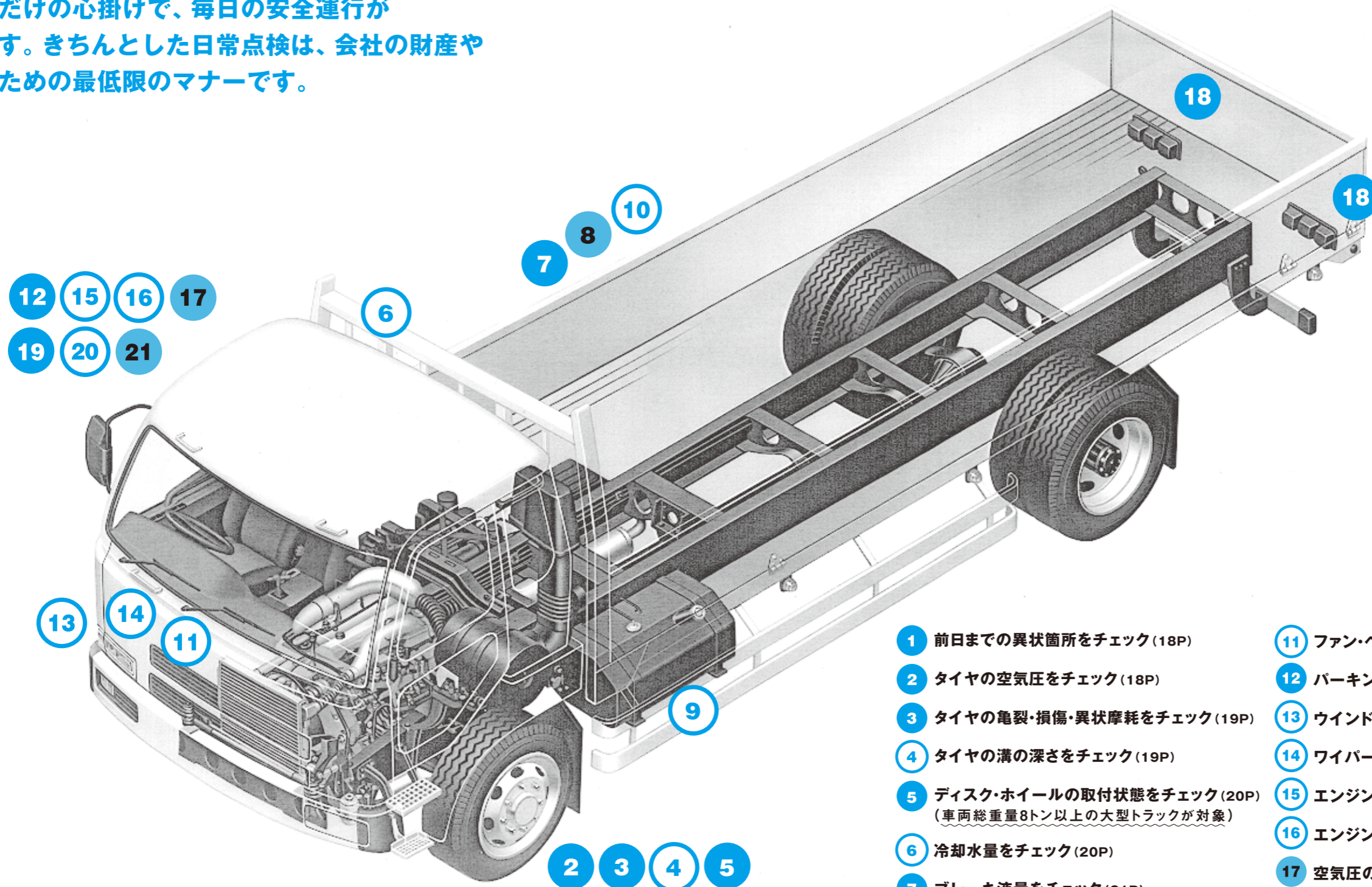
日常点検のチェックポイント 21

1 白抜き数字は
毎回点検項目

4 黒数字は適切な
時期に点検

8 アミ掛け数字はエア・
ブレーキ車の点検項目

たったこれだけの心掛けで、毎日の安全運行が実現できます。きちんとした日常点検は、会社の財産や人命を守るための最低限のマナーです。



- | | |
|---|---|
| 1 前日までの異状箇所をチェック (18P) | 11 ファン・ベルトの張り・損傷をチェック (23P) |
| 2 タイヤの空気圧をチェック (18P) | 12 パーキング・ブレーキ・レバーの引きしろをチェック (24P) |
| 3 タイヤの亀裂・損傷・異状摩耗をチェック (19P) | 13 ウインド・ウォッシャの液量・噴射状態をチェック (24P) |
| 4 タイヤの溝の深さをチェック (19P) | 14 ワイパーの拭き取り状態をチェック (24P) |
| 5 ディスク・ホイールの取付状態をチェック (20P)
(車両総重量8トン以上の大型トラックが対象) | 15 エンジンのかかり具合・異音をチェック (25P) |
| 6 冷却水量をチェック (20P) | 16 エンジンの低速・加速の状態をチェック (25P) |
| 7 ブレーキ液量をチェック (21P) | 17 空気圧の上昇具合をチェック (25P) |
| 8 エア・タンクの凝水をチェック (21P) | 18 ランプ類の点灯・点滅状態をチェック (26P) |
| 9 エンジン・オイル量をチェック (22P) | 19 ブレーキ・ペダルの踏みしろ・効き具合をチェック (26P) |
| 10 バッテリー液量をチェック (22P) | 20 ブレーキ・チャンバのロッドのストロークをチェック
ブレーキ・ドラムとライニングとのすき間をチェック (27P) |
| | 21 ブレーキ・バルブからの異音をチェック (27P) |

注:本章で使用している車両写真、イラストなどはあくまでも一例です。また、車両は4トン車を基準としています。

点検前に

以下の点に注意して、安全でスムーズな日常点検を実施しましょう。

<input type="checkbox"/>	平たんな場所で行う。
<input type="checkbox"/>	タイヤに輪止めをかける。
<input type="checkbox"/>	パーキング・ブレーキを確実に効かせ、ギヤをニュートラルにする。
<input type="checkbox"/>	エンジンを止め、スタータ・キーを必ず抜き取る。
<input type="checkbox"/>	走行直後の点検は、やけどするおそれがあるので、エンジンなどが冷えた状態で行う。
<input type="checkbox"/>	吸気ダクトに物を落とさない。
<input type="checkbox"/>	エンジンの上に乗るときは、パイプ類、エア・クリーナなどの補機類に足を掛けない。
<input type="checkbox"/>	点検、手入れ終了後は、エンジン・ルーム内にウエス（布）など燃えやすい物や工具などの置き忘れがないか、点検する。
<input type="checkbox"/>	点検、手入れ終了後は、オイル漏れや液漏れ、および水漏れがないか、必ず点検する。

点検順序

効率の良い方法を知れば、日常点検も面倒ではありません。
以下のような流れで実施しましょう。

1 白抜き数字は
毎回点検項目

4 黒数字は適切な
時期に点検

8 アミ掛け数字はエア・
ブレーキ車の点検項目

1. 点検前に

1 前日までの異状箇所をチェック(18P)

2. 車のまわりを一周しながら



2 タイヤの空気圧をチェック(18P)

3 タイヤの亀裂・損傷・異状摩耗をチェック(19P)

4 タイヤの溝の深さをチェック(19P)

5 ディスク・ホイールの取付状態をチェック(20P)
(車両総重量8トン以上の大型トラックが対象)

6 冷却水量をチェック(20P)

7 ブレーキ液量をチェック(21P)

8 エア・タンクの凝水をチェック(21P)

9 エンジン・オイル量をチェック(22P)

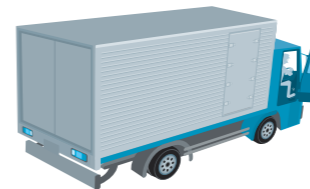
10 バッテリー液量をチェック(22P)

3. キャブをティルトして



11 ファン・ベルトの張り・損傷をチェック(23P)

4. キャブをおろし運転室に座って



12 パーキング・ブレーキ・レバーの引きしろをチェック(24P)

13 ウインド・ウォッシャの液量・噴射状態をチェック(24P)

14 ワイパーの拭き取り状態をチェック(24P)

15 エンジンのかかり具合・異音をチェック(25P)

16 エンジンの低速・加速の状態をチェック(25P)

17 空気圧の上昇具合をチェック(25P)

5. エンジンを始動して



18 ランプ類の点灯・点滅状態をチェック(26P)

19 ブレーキ・ペダルの踏みしろ・効き具合をチェック(26P)

20 ブレーキ・チャンバのロッドのストロークをチェック
ブレーキ・ドラムとライニングとのすき間をチェック(27P)

21 ブレーキ・バルブからの異音をチェック(27P)



チェックポイント 1 前日までの異状箇所をチェック

- 前日または前回の運行中に異状のあった箇所を確認する。調整・修理ができているか、引き続きの異状がないかどうかをチェックする。

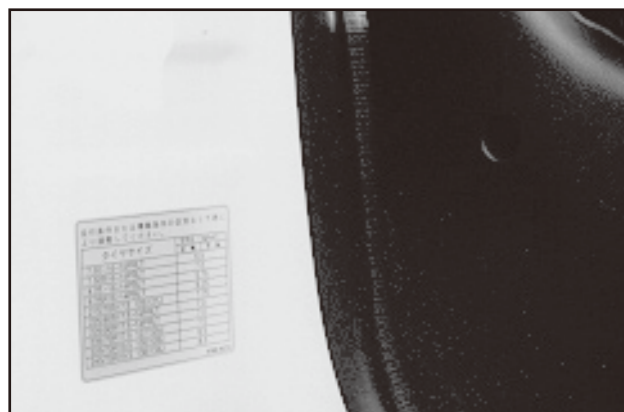
2. 車のまわりを一周しながら



チェックポイント 2 タイヤの空気圧をチェック

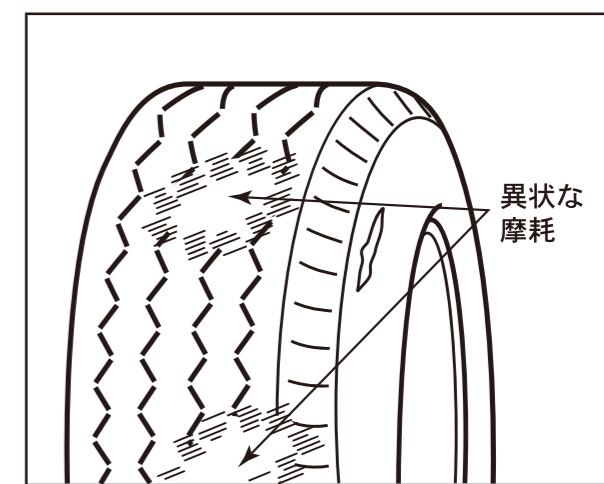
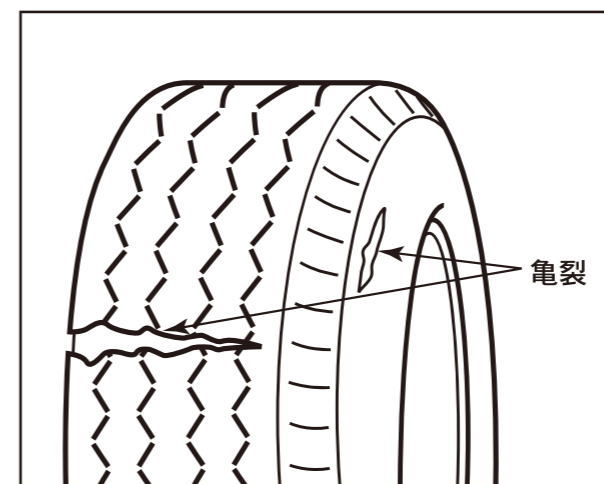
- タイヤ・ゲージでタイヤの空気圧の点検をする。空気圧が不良のときは、標準空気圧に調整する。
- 点検・測定および充てんは、必ずタイヤが冷えているときに行う。
- スペア・タイヤについても必要に応じて点検する。

* ドアピラー部の標準空気圧表示プレートを見て調整する。



チェックポイント 3 タイヤの亀裂・損傷・異状摩耗をチェック

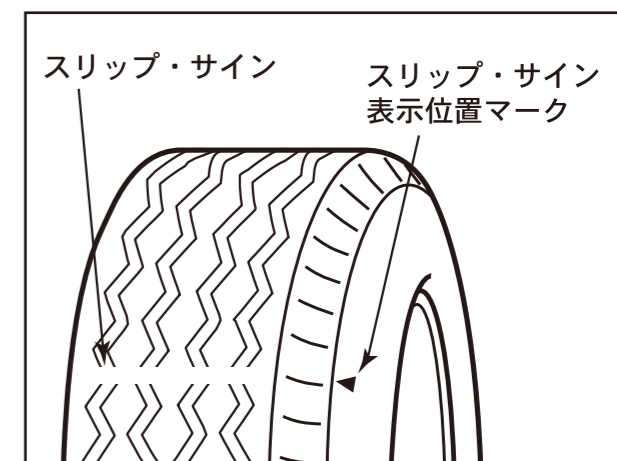
- タイヤの接地面全周や側面に亀裂や損傷がないかを点検する。また、金属片・石・その他の異物が刺さったり、かみ込んだりしていないかをタイヤ全周にわたり点検する。
- タイヤの接地面に異状な摩耗がないかを点検する。



チェックポイント 4 タイヤの溝の深さをチェック

- タイヤの溝が十分に残っているか点検する。残り溝が 1.6mm になると、タイヤのスリップ・サイン表示位置 (▲位置) に摩耗限度表示が現れる。スリップ・サイン (摩耗限度表示) が現れたときは、適切なタイヤに交換する。

* 高速道路走行の場合は、ライトトラックは 2.4mm、それ以外のトラックは 3.2mm の残り溝が必要。タイヤの種類ごとの数値は、取扱説明書を参照する。



タイヤパターン別スリップ・サイン



リブパターン ラグパターン リブラグパターン

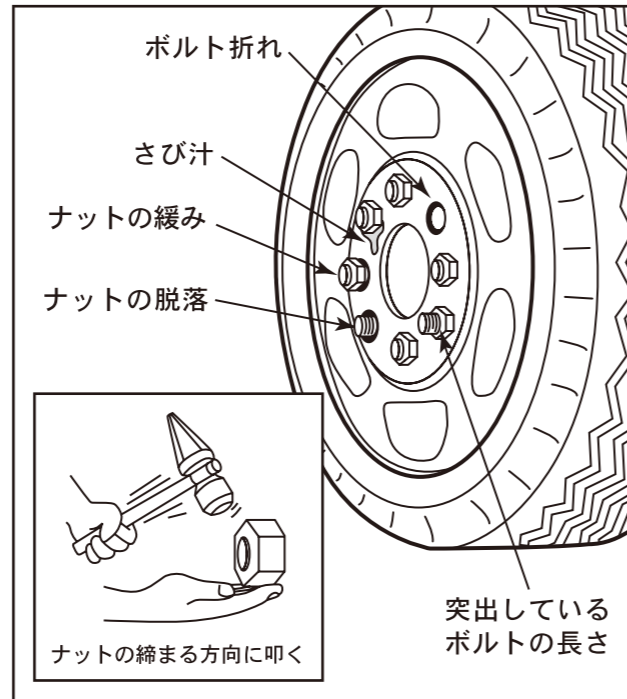
チェックポイント 5

ディスク・ホイールの取付状態(車両総重量8トン以上の大型トラックのみ)をチェック

- ホイール・ナットの脱落やホイール・ボルトの折損、さび汁、ホイール・ナットから突出しているホイール・ボルトの長さの不揃いなどを目視で点検する。
- ホイール・ボルトの折損やホイール・ナットの緩みがないかを、点検ハンマでホイール・ナットを叩き、指に伝わる振動や音の違いに注意する。

* タイヤ交換をする場合の注意事項

ホイール・ナットの締め付けは、トルク・レンチを用いるなどにより、規定トルクで締め付ける。また、タイヤ交換後は一定距離(50～100キロメートル)走行後、ホイール・ナットをトルク・レンチを用いるなどにより、規定トルクで増し締めする。



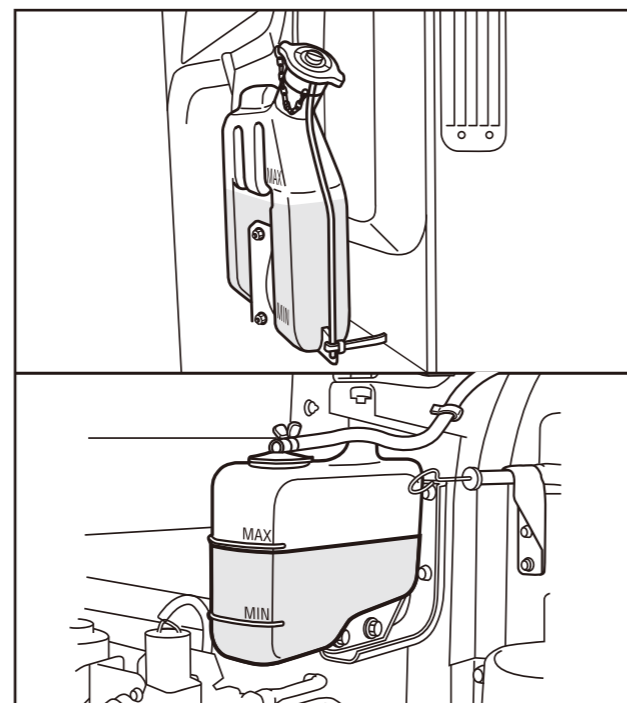
チェックポイント 6

冷却水量をチェック

- ラジエータ・サブ・タンクまたはリザーバ・タンク内の冷却水面が「MAX」～「MIN」の線の間であれば適正である。
- 水面が「MIN」の線より下の場合、冷却系各部から水漏れがないか確認して、冷却水を「MAX」の線まで補給する。

* 補給しても短時間で再び減少するときは、冷却系から水漏れしているおそれがある。

* 冷却水の点検および補給は、エンジンが冷えている状態で行う。



チェックポイント 7

ブレーキ液量をチェック

- ブレーキ液タンク内の液面が「OIL LEVEL」～「MIN」の線との間であれば適正である。不足しているときは「OIL LEVEL」線まで補給する。

- 補充時、「OIL LEVEL」線を超えないように注意する。

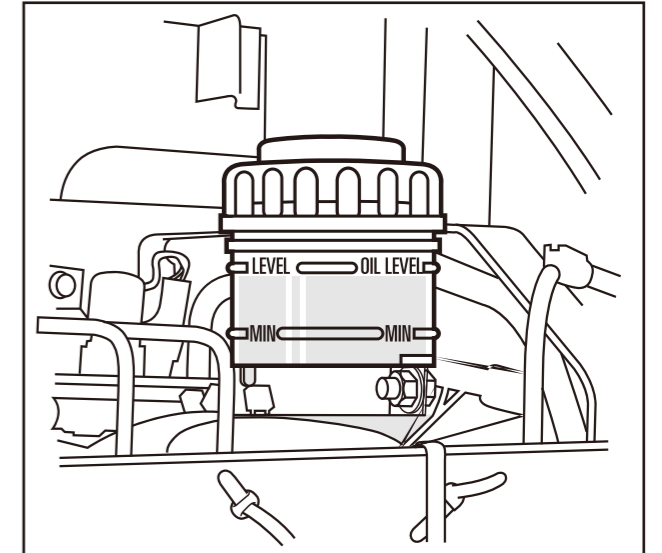
* ブレーキ液が著しく減っているときは、配管からの漏れが考えられる。

* ブレーキ液の点検、補給時や保管中にゴミやホコリ、水分など他の異物が入り込まないように注意する。

* エンジン・オイル、ギヤ・オイルなど他のオイルを混入させない。

* ブレーキ液をこぼしたときはすぐに拭き取り、よく水洗いをする。

* ブレーキ液を補充する場合は、メーカー指定または相当品を使用する。



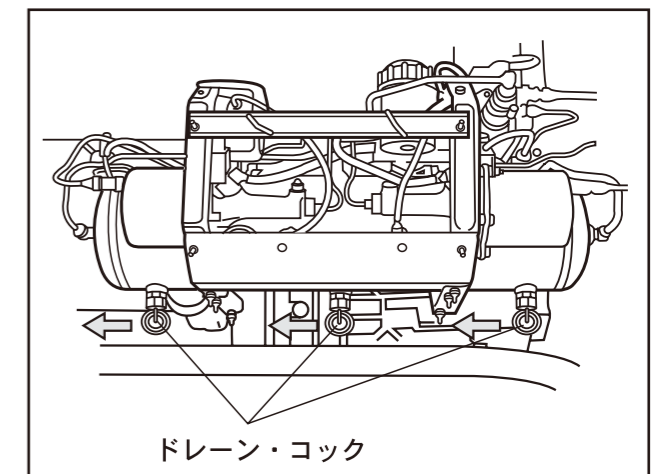
チェックポイント 8

エア・タンクの凝水(エア・ブレーキのみ)をチェック

- エア・ドライヤが装着されているため、水が排出されないのが正常であるが、場合によってはたまっていることもあるので、エア・タンク下のドレーン・コックを開いて水分を排出する。

- 排出後はドレーン・コックからエア漏れがないことを確認する。

* エア・タンクから多量の水分が排出されたときは、エア・ドライヤ内の乾燥剤が劣化しているため、整備工場での点検を受ける必要がある。





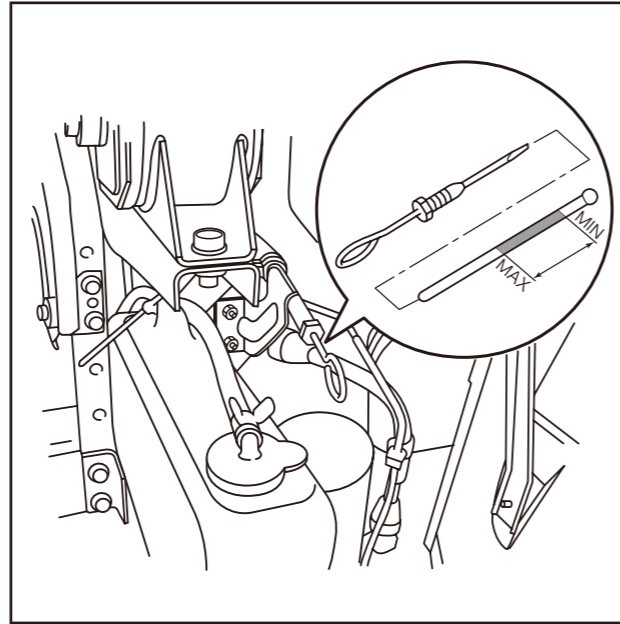
チェックポイント 9

エンジン・オイル量をチェック

- 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る。
- 再びいっばいに差し込んで静かに抜き取る。

オイルが「MAX」～「MIN」の範囲内であれば適正である。オイルが不足していれば補給する。

- * オイル・レベル・ゲージの「MAX」の位置以上にエンジン・オイルを入れない。
- * 点検は平坦な場所で、エンジン始動前に行う。
- * オイル量は、エンジン停止後、30分以上たってからチェックする。
- * オイルをこぼさないように注意し、万一こぼした場合にはきれいに清掃する。熱などで火災のおそれがあるので注意する。

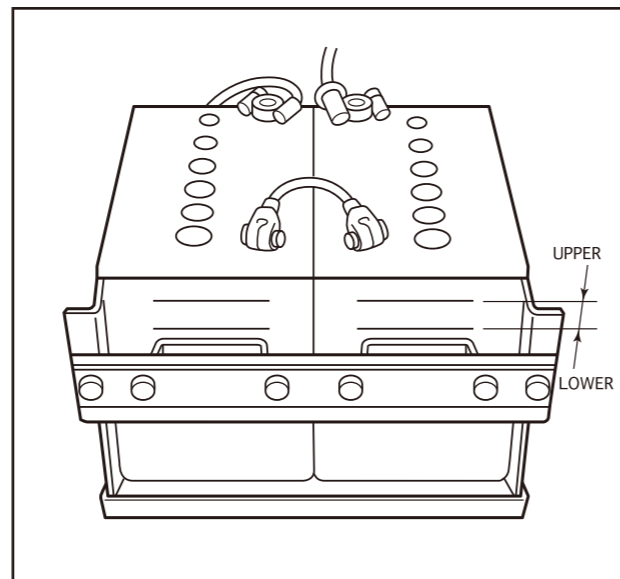


チェックポイント 10

バッテリー液量をチェック

- バッテリー・ケース内の液面が、ケース側面の「UPPER」～「LOWER」の線の間であれば適正である。
- 液面が「LOWER」の線より下の場合、補充液または蒸留水を補給する。

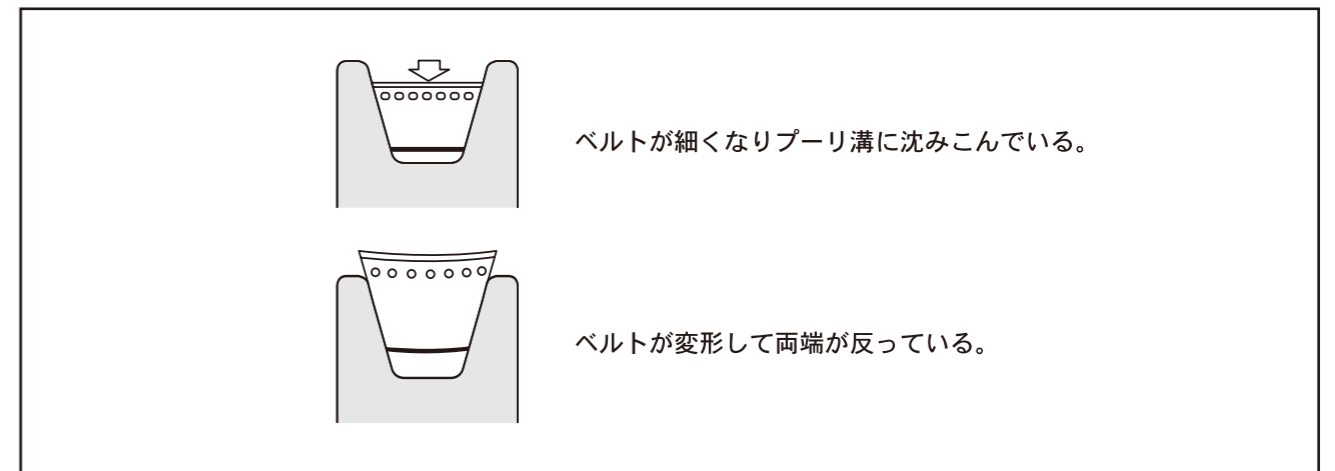
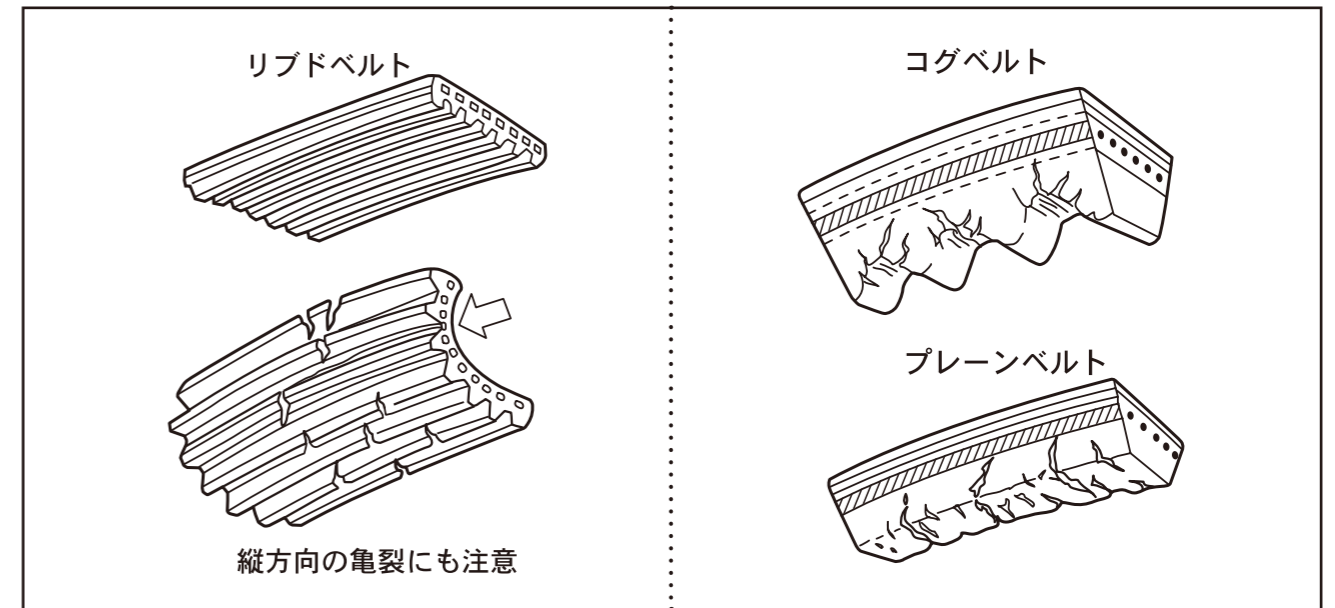
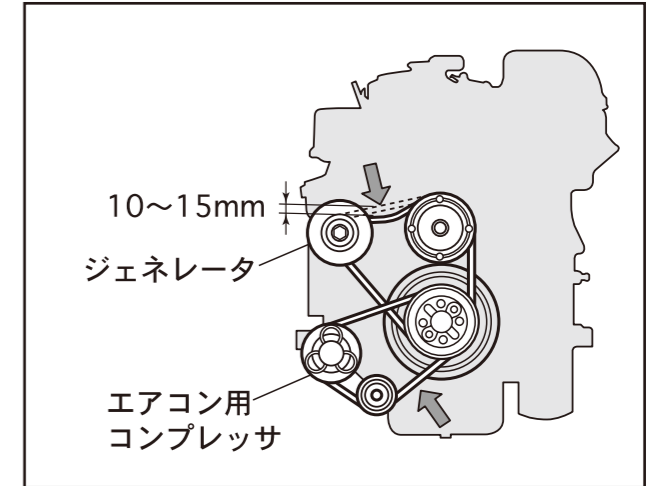
- * 補充時、「UPPER」レベルを超えないように注意する。
- * 補充したときは、必ず充電（走行）する。
- * バッテリー液を身体や衣服に付けないよう十分に注意する。もしバッテリー液が付いたときはただちに水洗後、石けんで硫酸分を洗い流す。また、万一目に入ったときはただちに多量の清水で十分洗い流し、その後医師の治療を受ける。
- * バッテリー液量が「LOWER」以下になったまま使用または充電すると、露出した劣化部分からの火花などでバッテリーの破裂（爆発）原因となるおそれがある。また、容器内の各部位の劣化を早め、バッテリーの寿命を縮め、破裂（爆発）の原因となるおそれがある。

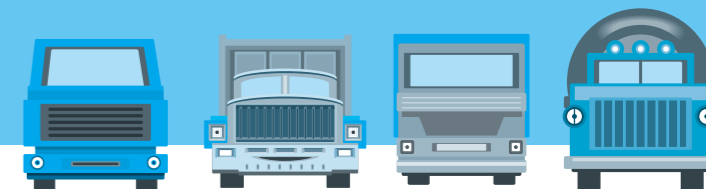


チェックポイント 11

ファン・ベルトの張り・損傷をチェック

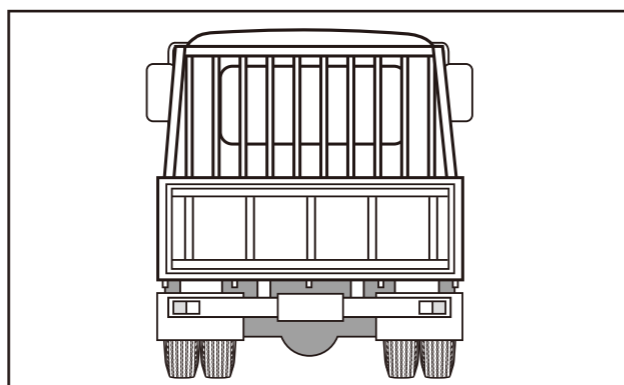
- ベルトの中央部を指で押して（約 10kg の力）、ベルトのたわみ量が基準値内にあるかを確認する。基準値外の場合は調整する。また、ファン・ベルトに亀裂・損傷がないか、あわせて点検する。





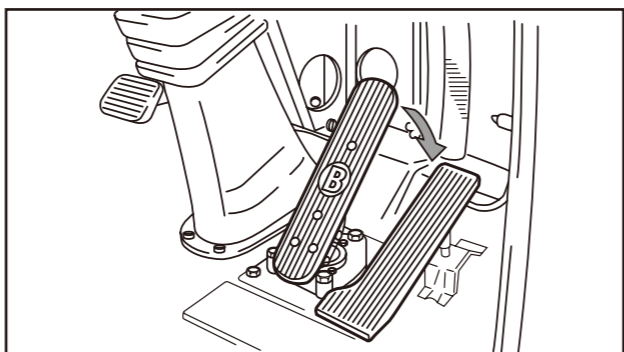
チェックポイント 18 ランプ類の点灯・点滅状態をチェック

- 各スイッチを「ON」にして各ランプが点灯または点滅するかを点検する。また、各ランプのレンズに汚れや損傷がないか、確実に取り付けられているかも点検する。
- 照射方向や明るさに異常がないかを点検する。
- ブレーキ・ペダルを踏んだとき、ストップ・ランプが点灯するかを点検する。



チェックポイント 19 ブレーキ・ペダルの踏みしろ・効き具合をチェック

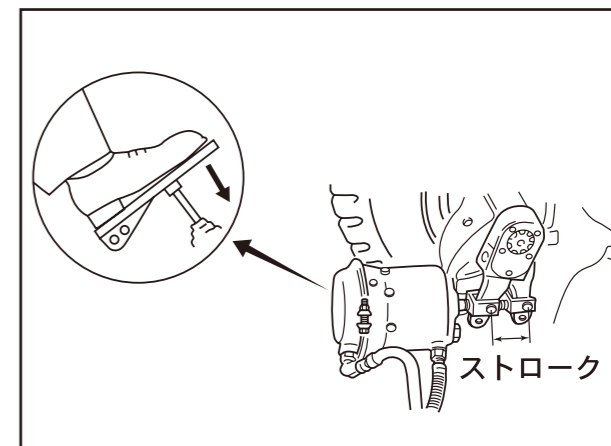
- ブレーキ・ペダルを踏み込んだとき、ペダルの遊びが適正で、異状な引っ掛かりがなくスムーズに作動するかを点検する。
- 乾燥路をゆっくり走行してブレーキを踏み、効きが十分か、片効きしないかを点検する。



チェックポイント 20 ブレーキ・チャンバ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をチェック

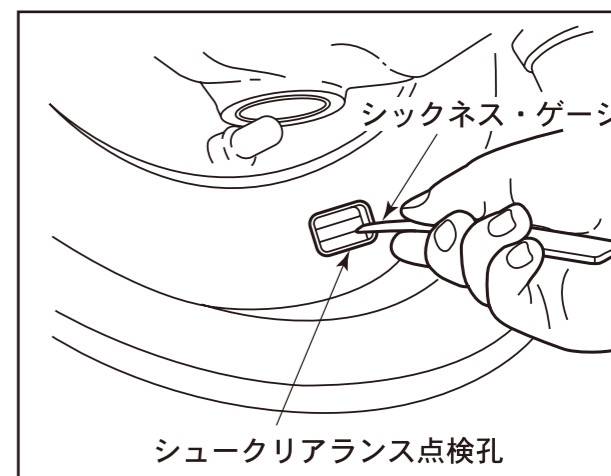
ブレーキ・チャンバのロッドのストローク (エア・ブレーキのみ) をチェック

- 規定の空気圧の状態、補助者にブレーキ・ペダルをいっぱい踏み込ませ、ロッドのストロークが規定の範囲にあるかをスケールなどにより点検する。



ブレーキ・ドラムとライニングとのすき間 (エア・ブレーキのみ) をチェック

- 手動調整方式のものは、規定の空気圧の状態、ブレーキ・ペダルを数回操作し、ブレーキ・シューを安定させた後、点検孔のあるものはシクネス・ゲージにより、また、点検孔のないものはアジャスタにより、すき間を点検する。



チェックポイント 21 ブレーキ・バルブからの異音 (エア・ブレーキのみ) をチェック

- ブレーキ・ペダルを踏み込んでペダルから足を離れたときに、ブレーキ・バルブから「プシュ」という排気音がして、ペダルが完全に戻るかを点検する。エアの排気音がして、ペダルが完全に戻れば正常である。



貨物自動車の **日常点検** チェック・シート(例)

年 月 日

点検項目	点検内容	判定・○×
① ブレーキ	1. ブレーキ・ペダルの踏みしろが適当で、ブレーキの効きが十分であること。	
	○※ [・ブレーキ・チャンバのロッドのストロークが適当であること。 ・ブレーキ・ドラムとライニングとのすき間が適当であること。]	
	2. ブレーキの液量が適当であること。	
	○3. 空気圧力の上がり具合が不良でないこと。	
	○4. ブレーキ・ペダルを踏み込んで放した場合にブレーキ・バルブからの排気音が正常であること。	
	5. 駐車ブレーキ・レバーの引きしろが適当であること。	
② タイヤ	1. タイヤの空気圧が適当であること。(含スペア・タイヤ)	
	2. 亀裂および損傷がないこと。	
	3. 異状な摩耗がないこと。	
	※4. 溝の深さが十分であること。	
	5. ディスク・ホイールの取付状態が適正であること。(車両総重量8トン以上の大型トラックが対象)	
③ バッテリー	※ 液量が適当であること。	
④ 原動機	※1. 冷却水の量が適当であること。	
	※2. ファン・ベルトの張り具合が適当であり、かつ、ファン・ベルトに損傷がないこと。	
	※3. エンジン・オイルの量が適当であること。	
	※4. 原動機のかかり具合が不良でなく、かつ、異音がないこと。	
	※5. 低速および加速の状態が適当であること。	
⑤ 灯火装置および方向指示器	点灯または点滅具合が不良でなく、かつ、汚れおよび損傷がないこと。	
⑥ ウインド・ウォッシャーおよびワイパー	※1. ウインド・ウォッシャーの液量が適当であり、かつ、噴射状態が不良でないこと。	
	※2. ワイパーの払拭状態が不良でないこと。	
⑦ エア・タンク	エア・タンクに凝水がないこと。	
⑧ 運行において異状が認められた箇所	当該箇所に異状がないこと。	

(注) ・※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。
 ・○印の点検は、エア・ブレーキを用いた自動車についての点検を示す。
 ・日常点検のチェックが終了したら、整備管理者より運行の可否の指示を受ける。

第3章

定期点検項目



定期点検項目

(別表3 事業用自動車等)

- (注) ※1) 印の点検は、人の運送の用に供する自動車に限る。
 ※2) 印の点検は、自動車検査証の交付を受けた日又は当該点検を行った日以降の走行距離が3月当たり2千キロメートル以下の自動車については、前回の当該点検を行うべきこととされる時期に当該点検を行わなかった場合を除き、行わないことができる。
 ※3) 印の点検は、車両総重量8トン以上又は乗車定員30人以上の自動車に限る。
 ※4) 印の点検は、点火プラグが白金プラグ又はイリジウム・プラグの場合は、行わないことができる。

点検整備項目		点検時期		
点検箇所	点検項目	3月毎	12月毎	
かじ取り装置	ハンドル	操作具合	●	
	ギヤ・ボックス	油漏れ	●	
		取付けの緩み	●	
	ロッド及びアーム類	緩み、がた及び損傷(※2)	●	●
		ボール・ジョイントのダスト・ブーツの亀裂及び損傷	●	●
	ナックル	連結部のがた(※2)	●	●
	かじ取り車輪	ホイール・アライメント	●	●
	パワー・ステアリング装置	ベルトの緩み及び損傷	●	●
油漏れ及び油量(※2)		●	●	
取付けの緩み		●	●	
制動装置	ブレーキ・ペダル	遊び及び踏み込んだときの床板とのすき間	●	●
		ブレーキの効き具合	●	●
	駐車ブレーキ機構	引きしろ	●	●
		ブレーキの効き具合	●	●
	ホース及びパイプ	漏れ、損傷及び取付状態	●	●
	リザーバ・タンク	液量	●	●
	マスタ・シリンダ、ホイール・シリンダ及びディスク・キャリバ	機能、摩耗及び損傷		●
	ブレーキ・チャンバ	ロッドのストローク	●	●
		機能		●
	ブレーキ・バルブ、クイック・リリース・バルブ及びリレー・バルブ	機能		●
倍力装置	エア・クリーナの詰まり		●	
	機能		●	

点検整備項目		点検時期		
点検箇所	点検項目	3月毎	12月毎	
制動装置	ブレーキ・カム	摩耗	●	
	ブレーキ・ドラム及びブレーキ・シュー	ドラムとライニングとのすき間	●	●
		シューの摺動部分及びライニングの摩耗(※2)	●	●
		ドラムの摩耗及び損傷		●
	バック・プレート	バック・プレートの状態		●
	ブレーキ・ディスク及びパッド	ディスクとパッドとのすき間(※2)	●	●
		パッドの摩耗(※2)	●	●
		ディスクの摩耗及び損傷		●
	センタ・ブレーキ・ドラム及びライニング	ドラムの取付けの緩み	●	●
		ドラムとライニングとのすき間	●	●
ライニングの摩耗			●	
ドラムの摩耗及び損傷			●	
二重安全ブレーキ機構	機能		●	
走行装置	ホイール	タイヤの状態(※2)	●	●
		ホイール・ナット及びホイール・ボルトの緩み	●	●
		ホイール・ナット及びホイール・ボルトの損傷(※3)		●
		リム、サイド・リング及びディスク・ホイールの損傷		●
		フロント・ホイール・ベアリングのがた(※2)	●	●
		リヤ・ホイール・ベアリングのがた		●
緩衝装置	リーフ・サスペンション	スプリングの損傷	●	●
		取付部及び連結部の緩み、がた及び損傷		●
	コイル・サスペンション	スプリングの損傷		●
		取付部及び連結部の緩み、がた及び損傷		●
	エア・サスペンション	エア漏れ	●	●
		ベローズの損傷(※2)	●	●
取付部及び連結部の緩み及び損傷(※2)		●	●	

点検整備項目			点検時期	
点検箇所	点検項目	3月毎	12月毎	
緩衝装置	エア・サスペンション	レベリング・バルブの機能		●
	ショック・アブソーバ	油漏れ及び損傷	●	●
動力伝達装置	クラッチ	ペダルの遊び及び切れたときの床板とのすき間	●	●
		作用	●	●
		液量	●	●
	トランスミッション及びトランスファ	油漏れ及び油量（※2）	●	●
	プロペラ・シャフト及びドライブ・シャフト	連結部の緩み（※2）	●	●
		自在継手部のダスト・ブーツの亀裂及び損傷		●
継手部のがた			●	
センタ・ベアリングのがた			●	
デファレンシャル	油漏れ及び油量（※2）	●	●	
電気装置	点火装置	点火プラグの状態（※2）（※4）	●	●
		点火時期	●	●
		ディストリビュータのキャップの状態		●
	バッテリー	ターミナル部の接続状態	●	●
電気配線	接続部の緩み及び損傷	●	●	
原動機	本体	エア・クリーナ・エレメントの状態（※2）	●	●
		低速及び加速の状態	●	●
		排気の状態	●	●
		シリンダ・ヘッド及びマニホールド各部の締付状態		●
	潤滑装置	油漏れ	●	●
	燃料装置	燃料漏れ	●	●
	冷却装置	ファン・ベルトの緩み及び損傷	●	●
水漏れ			●	

点検整備項目			点検時期	
点検箇所	点検項目	3月毎	12月毎	
ばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置	ブローバイ・ガス還元装置	メターリング・バルブの状態		●
		配管の損傷		●
	燃料蒸発ガス排出抑止装置	配管等の損傷		●
		チャコール・キャニスタの詰まり及び損傷		●
		チェック・バルブの機能		●
	一酸化炭素等発散防止装置	触媒反応方式等排出ガス減少装置の取付けの緩み及び損傷		●
		二次空気供給装置の機能		●
		排気ガス再循環装置の機能		●
		減速時排気ガス減少装置の機能		●
		配管の損傷及び取付状態		●
警告器、窓ふき器、洗浄液噴射装置、デフロスタ及び施錠装置	作用		●	
エグゾースト・パイプ及びマフラ	取付けの緩み及び損傷（※2）	●	●	
	マフラの機能		●	
エア・コンプレッサ	エア・タンクの凝水	●	●	
	コンプレッサ、プレッシャ・レギュレータ及びアンローダ・バルブの機能		●	
高圧ガスを燃料とする燃料装置等	導管及び継手部のガス漏れ及び損傷	●	●	
	ガス容器取付部の緩み及び損傷		●	
車枠及び車体	非常口の扉の機能	●	●	
	緩み及び損傷	●	●	
連結装置	カブラの機能及び損傷		●	
	ピントル・フックの摩擦、亀裂及び損傷		●	
座席	座席ベルトの状態（※1）		●	
開扉発車防止装置	機能		●	
その他	シャシ各部の給油脂状態	●	●	

定期点検項目

(別表 4 被牽引自動車)

(注) (※1) 印の点検は、自動車検査証の交付を受けた日又は当該点検を行った日以降の走行距離が3月当たり2千キロメートル以下の自動車については、前回の当該点検を行うべきこととされる時期に当該点検を行わなかった場合を除き、行わないことができる。
 (※2) 印の点検は、車両総重量8トン以上の自動車に限る。

点検整備項目		点検時期		
点検箇所	点検項目	3月毎	12月毎	
制 動 装 置	ブレーキ・ペダル	ブレーキの効き具合	●	●
	駐車ブレーキ機構	引きしろ	●	●
		ブレーキの効き具合	●	●
	ホース及びパイプ	漏れ、損傷及び取付状態	●	●
	ブレーキ・チャンバ	ロッドのストローク	●	●
		機能		●
	リレー・エマージェンシ・バルブ	機能		●
	ブレーキ・カム	摩耗		●
	ブレーキ・ドラム及びブレーキ・シュー	ドラムとライニングとのすき間	●	●
		シューの摺動部分及びライニングの摩耗 (※1)	●	●
		ドラムの摩耗及び損傷		●
	バック・プレート	バック・プレートの状態		●
	ブレーキ・ディスク及びパッド	ディスクとパッドとのすき間 (※1)	●	●
		パッドの摩耗 (※1)	●	●
ディスクの摩耗及び損傷			●	
走 行 装 置	ホイール	タイヤの状態 (※1)	●	●
		ホイール・ナット及びホイール・ボルトの緩み	●	●
		ホイール・ナット及びホイール・ボルトの損傷 (※2)		●
		リム、サイド・リング及びディスク・ホイールの損傷		●
		ホイール・ベアリングのがた		●
緩 衝 装 置	リーフ・サスペンション	スプリングの損傷	●	●
		取付部及び連結部の緩み、がた及び損傷		●
	エア・サスペンション	エア漏れ	●	●
		ベローズの損傷 (※1)	●	●

点検整備項目		点検時期		
点検箇所	点検項目	3月毎	12月毎	
緩 衝 装 置	エア・サスペンション	取付部及び連結部の緩み並びに損傷 (※1)	●	●
		レベリング・バルブの機能		●
電 気 装 置	ショック・アブソーバ	油漏れ及び損傷	●	●
		電気配線	接続部の緩み及び損傷	●
エア・コンプレッサ		エア・タンクの凝水	●	●
車枠及び車体		緩み及び損傷	●	●
連 結 装 置	カプラの機能及び損傷	キング・ピン及びブルネット・アイの摩耗、亀裂及び損傷		●
		キング・ピン及びブルネット・アイの摩耗、亀裂及び損傷		●
その他		シャシ各部の給油脂状態	●	●

道路運送車両法（抜粋）※

1. 点検整備関係

（使用者の点検及び整備の義務）

※第47条 自動車の使用者は、自動車の点検をし、及び必要に応じ整備をすることにより、当該自動車を保安基準に適合するように維持しなければならない。

（日常点検整備）

※第47条の2 自動車の使用者は、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、国土交通省令で定める技術上の基準により、灯火装置の点灯、制動装置の作動その他の日常的に点検すべき事項について、目視等により自動車を点検しなければならない。

2 次条第1項第1号及び第2号に掲げる自動車の使用者又はこれらの自動車を運行する者は、前項の規定にかかわらず、1日1回、その運行の開始前において、同項の規定による点検をしなければならない。

3 自動車の使用者は、前2項の規定による点検の結果、当該自動車が保安基準に適合しなくなるおそれがある状態又は適合しない状態にあるときは、保安基準に適合しなくなるおそれをなくするため、又は保安基準に適合させるために当該自動車について必要な整備をしなければならない。

自動車点検基準（国土交通省令）

（日常点検基準）

第1条 道路運送車両法(昭和26年法律第185号。以下「法」という。)第47条の2第1項の国土交通省令で定める技術上の基準は、次の各号に掲げる自動車の区分に応じ、当該各号に定めるとおりとする。

- (1) 法第48条第1項第1号及び第2号に掲げる自動車 別表第1
- (2) 法第48条第1項第3号に掲げる自動車 別表第2

別表第1(事業用自動車、自家用貨物自動車等の日常点検基準)(第1条関係)

点検箇所	点検内容
1 ブレーキ	1 ブレーキ・ペダルの踏みしろが適当で、ブレーキの効きが十分であること。 2 ブレーキの液量が適当であること。 3 空気圧力の上がり具合が不良でないこと。 4 ブレーキ・ペダルを踏み込んで放した場合にブレーキ・バルブからの排気音が正常であること。 5 駐車ブレーキ・レバーの引きしろが適当であること。
2 タイヤ	1 タイヤの空気圧が適当であること。 2 亀裂及び損傷がないこと。 3 異常な磨耗がないこと。 (※1) 4 溝の深さが十分であること。 (※2) 5 ディスク・ホイールの取付状態が不良でないこと。
3 バッテリー	(※1) 液量が適当であること。
4 原動機	(※1) 1 冷却水の量が適当であること。 (※1) 2 ファン・ベルトの張り具合が適当であり、かつ、ファン・ベルトに損傷がないこと。 (※1) 3 エンジン・オイルの量が適当であること。 (※1) 4 原動機のかかり具合が不良でなく、かつ、異音がないこと。 (※1) 5 低速及び加速の状態が適当であること。

点検箇所	点検内容
5 灯火装置及び方向指示器	点灯又は点滅具合が不良でなく、かつ、汚れ及び損傷がないこと。
6 ウインド・ウォッシャー及びワイパー	(※1) 1 ウインド・ウォッシャーの液量が適当であり、かつ、噴射状態が不良でないこと。 (※1) 2 ワイパーの払拭状態が不良でないこと。
7 エア・タンク	エア・タンクに凝水がないこと。
8 運行において異状が認められた箇所	当該箇所に異状がないこと。

(注) (※1) 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。

(※2) 印の点検は、車両総重量8トン以上又は乗車定員30人以上の自動車に限る。

別表第2 (省略)(自家用乗用自動車等の日常点検基準)(第1条関係)

(定期点検整備)

※第48条 自動車(小型特殊自動車を除く。以下この項、次条第1項及び第54条第4項において同じ。)の使用者は、次の各号に掲げる自動車について、それぞれ当該各号に掲げる期間ごとに、点検の時期及び自動車の種別、用途等に応じ国土交通省令で定める技術上の基準により自動車を点検しなければならない。

- (1) 自動車運送事業の用に供する自動車及び国土交通省令で定める自家用自動車 3月
- (2) 前号及び次号に掲げる自動車以外の自動車 6月
- (3) 自家用乗用自動車(人の運送の用に供する自家用自動車(第1号の国土交通省令で定める自家用自動車を除く。))のうち、国土交通省令で定めるもの以外のものをいう。第61条第2項第2号において同じ。)及び国土交通省令で定める自動車 1年

2 前条第3項の規定は、前項の場合に準用する。この場合において、同条第3項中「前2項」とあるのは、「前項」と読み替えるものとする。

自動車点検基準（国土交通省令）

(定期点検基準)

第2条 法第48条第1項の国土交通省令で定める技術上の基準は、次の各号に掲げる自動車の区分に応じ、当該各号に定めるとおりとする。

- (1) 法第48条第1項第1号に掲げる自動車(被牽引自動車を除く。) 別表第3
- (2) 法第48条第1項第1号に掲げる自動車(被牽引自動車に限る。) 別表第4
- (3) 法第48条第1項第2号に掲げる自動車 別表第5
- (4) 法第48条第1項第3号に掲げる自動車(二輪自動車を除く。) 別表第6
- (5) 法第48条第1項第3号に掲げる自動車(二輪自動車に限る。) 別表第7

(別表第3～7 略)

(点検整備記録簿)

※第49条 自動車の使用者は、点検整備記録簿を当該自動車に据え置き、当該自動車について前条の規定により点検又は整備をしたときは、遅滞なく、次に掲げる事項を記載しなければならない。

- (1) 点検の年月日
- (2) 点検の結果
- (3) 整備の概要
- (4) 整備を完了した年月日
- (5) その他国土交通省令で定める事項

- 2 自動車(第58条第1項の検査対象外軽自動車及び小型特殊自動車を除く。以下この項において同じ。)の使用者は、当該自動車について分解整備(原動機、動力伝達装置、走行装置、操縦装置、制動装置、緩衝装置又は連結装置を取り外して行う自動車の整備又は改造であって国土交通省令で定めるものをいう。以下同じ。)をしたときは、遅滞なく、前項の点検整備記録簿に同項第3号から第5号までに掲げる事項を記載しなければならない。ただし、前条第2項において準用する第47条の2第3項の規定による必要な整備として当該分解整備をしたとき及び第78条第4項の自動車分解整備事業者が当該分解整備を実施したときは、この限りでない。
- 3 点検整備記録簿の保存期間は、国土交通省令で定める。

自動車点検基準(国土交通省令)
(点検整備記録簿の記載事項等)
第4条 法第49条第1項第5号の国土交通省令で定める事項は、次のとおりとする。
(1) 登録自動車にあつては自動車登録番号、法第60条第1項後段の車両番号の指定を受けた自動車にあつては車両番号、その他の自動車にあつては車台番号
(2) 点検又は分解整備時の総走行距離
(3) 点検又は整備を実施した者の氏名又は名称及び住所(点検又は整備を実施した者が使用者と同一の者である場合にあっては、その者の氏名又は名称)
2 点検整備記録簿の保存期間は、その記載の日から、第2条第1号から第3号に掲げる自動車にあつては1年間、同条第4号及び第5号に掲げる自動車にあつては2年間とする。

道路運送車両法施行規則(国土交通省令)
(分解整備の定義)
第3条 法第49条第2項の分解整備とは、次の各号のいずれかに該当するものをいう。
(1) 原動機を取り外して行う自動車の整備又は改造
(2) 動力伝達装置のクラッチ(二輪の小型自動車のクラッチを除く。)、トランスミッション、プロペラ・シャフト又はデファレンシャルを取り外して行う自動車の整備又は改造
(3) 走行装置のフロント・アクスル、前輪独立懸架装置(ストラットを除く。)又はリア・アクスル・シャフトを取り外して行う自動車(二輪の小型自動車を除く。)の整備又は改造
(4) かじ取り装置のギヤ・ボックス、リンク装置の連結部又はかじ取りホークを取り外して行う自動車の整備又は改造
(5) 制動装置のマスタ・シリンダ、バルブ類、ホース、パイプ、倍力装置、ブレーキ・チャンパ、ブレーキ・ドラム(二輪の小型自動車のブレーキ・ドラムを除く。)若しくはディスク・ブレーキのキャリパを取り外し、又は二輪の小型自動車のブレーキ・ライニングを交換するためにブレーキ・シューを取り外して行う自動車の整備又は改造
(6) 緩衝装置のシャシばね(コイルばね及びトーションバー・スプリングを除く。)を取り外して行う自動車の整備又は改造
(7) けん引自動車又は被けん引自動車の連結装置(トレーラ・ヒッチ及びボール・カブラを除く。)を取り外して行う自動車の整備又は改造

2. 整備管理者関係

(整備管理者)

※**第50条** 自動車の使用者は、自動車の点検及び整備並びに自動車車庫の管理に関する事項を処理させるため、自動車の点検及び整備に関し特に専門的知識を必要とすると認められる車両総重量8トン以上の自動車その他の国土交通省令で定める自動車であつて国土交通省令

で定める台数以上のものの使用の本拠ごとに、自動車の点検及び整備に関する実務の経験その他について国土交通省令で定める一定の要件を備える者のうちから、整備管理者を選任しなければならない。

- 2 前項の規定により整備管理者を選任しなければならない者(以下「大型自動車使用者等」という。)は、整備管理者に対し、その職務の執行に必要な権限を与えなければならない。

道路運送車両法施行規則(国土交通省令)
(整備管理者の選任)
第31条の3 法第50条第1項の国土交通省令で定める自動車は、次の各号に掲げるものとし、同項の国土交通省令で定める台数は、当該各号に定める台数とする。
1 乗車定員11人以上の自動車(次号に掲げる自動車を除く。) 1両
2 乗車定員11人以上29人以下の自家用自動車(道路運送法(昭和26年法律第183号)第80条第1項の許可に係るものを除く。) 2両
3 乗車定員10人以下で車両総重量8トン以上の自家用自動車及び乗車定員10人以下の自動車運送事業の用に供する自動車 5両
4 貨物軽自動車運送事業の用に供する自動車及び乗車定員10人以下で車両総重量8トン未満の自家用自動車であつて、第2号の許可に係るもの 10両
(整備管理者の資格)
第31条の4 法第50条第1項の自動車の点検及び整備に関する実務経験その他について国土交通省令で定める一定の要件は、次の各号のいずれかに該当し、かつ、法第53条に規定する命令により解任され、解任の日から2年を経過しない者でないこととする。
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年以上実務の経験を有し、地方運輸局長が行う研修を修了した者であること。
2 自動車整備士技能検定規則(昭和26年運輸省令第71号)の規定による1級、2級又は3級の自動車整備士技能検定に合格した者であること。
3 前2号に掲げる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こと。
(整備管理者の権限等)
第32条 法第50条第2項の規定により整備管理者に与えなければならない権限は、次のとおりとする。
(1) 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) 前号の点検の結果に基づき、運行の可否を決定すること。
(3) 法第48条第1項に規定する定期点検を実施すること。
(4) 第1号及び前号の点検のほか、随時必要な点検を実施すること。
(5) 第1号、第3号又は前項の点検の結果必要な整備を実施すること。
(6) 第3号の点検及び前号の整備の実施計画を定めること。
(7) 法第49条第1項の点検整備記録簿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) 前各号に掲げる事項を処理するため、運転者、整備員その他の者を指導し、又は監督すること。
2 整備管理者は、前項に掲げる事項の執行に係る基準に関する規程を定め、これに基づき、その業務を行わなければならない。

(選任届)

※**第52条** 大型自動車使用者等は、整備管理者を選任したときは、その日から15日以内に、地方運輸局長にその旨を届け出なければならない。これを変更したときも同様である。

道路運送車両法施行規則(国土交通省令)

(整備管理者の選任届)

第33条 法第52条の規定による届出書には、次に掲げる事項を記載しなければならない。

- (1) 届出者の氏名又は名称及び住所
- (2) 届出者が自動車運送事業者であるかどうかの別
- (3) 整備管理者の選任に係る自動車の使用の本拠の名称及び位置
- (4) 第31条の3各号に掲げる自動車の数
- (5) 整備管理者の氏名及び生年月日
- (6) 第31条の4各号のうち前号の者が該当するもの
- (7) 整備管理者の兼職の有無(兼職がある場合は、その職名及び職務内容)

2 前項の届出書には、同項第5号の者が同項第6号に掲げる者に該当すること及び法第53条に規定する命令により解任され、解任の日から2年を経過しない者でないことを信じさせるに足る書面を添付しなければならない。

(解任命令)

※ **第53条** 地方運輸局長は、整備管理者がこの法律若しくはこの法律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。

貨物自動車運送事業輸送安全規則(抜粋) ※

(点検整備)

第13条 貨物自動車運送事業者は、道路運送車両法の規定によるもののほか、事業用自動車の点検及び整備について、次に掲げる事項を遵守しなければならない。

- 1 事業用自動車の構造及び装置並びに運行する道路の状況、走行距離その他事業用自動車の使用の条件を考慮して、定期に行う点検の基準を作成し、これに基づいて点検をし、必要な整備をすること。
- 2 前号の点検及び整備をしたときは、道路運送車両法第49条の規定に準じて、点検及び整備に関する記録簿に記載し、これを保存すること。

