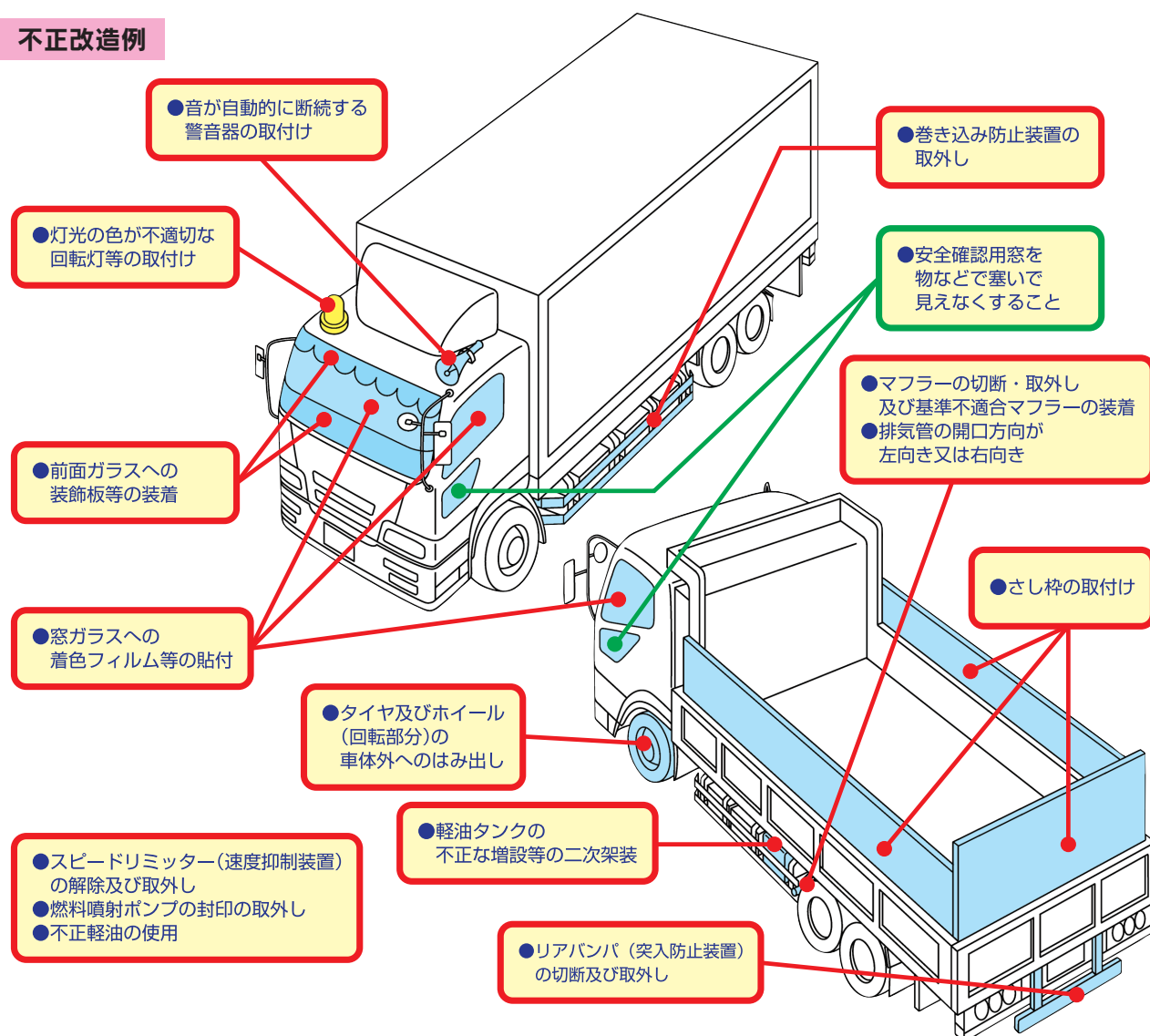


不正改造の排除

不正改造はいわば「犯罪」であり、危険も処罰も待っています。保安基準に適合していない箇所がないか、確実にチェックしましょう。

不正改造例



不正改造車の行政処分基準

不正改造車に対する行政処分基準は下表のとおりであり、処分日車数は違反車両数に比例して加重される厳しいものとなっています。

初回違反	再違反	累違反
20日×違反車両数	40日×違反車両数	80日×違反車両数

JTA 公益社団法人
全日本トラック協会

〒160-0004 東京都新宿区四谷3-2-5
TEL. 03(3354)1009 (代)

点検・整備の徹底は トラック運送事業者の責務です！



トラック輸送は、今や国民の生活や経済に不可欠な存在です。一方、トラックによる交通事故は重大事故に繋がることが多く、特に、車輪脱落事故や車両の不具合等による事故防止をはじめ、環境面においても排出ガスによる大気汚染や地球温暖化問題への対応が求められています。また、トラック運送事業者には、日常点検及び定期点検整備の実施が義務付けられていますが、その実施状況は必ずしも十分ではありません。

このため、9月、10月を「自動車点検整備推進運動強化月間」とし、不正改造の防止とともに、確実な点検整備の実施を徹底してください。

大型自動車を50両以上保有する事業者の方へ
（「重点点検」の実施）

車両総重量8トン以上の事業用トラックを50両以上保有する事業者においては、別途、重点点検期間中（9月～11月）に定期点検を行う大型自動車について、「重点点検項目」の点検結果を各運輸支局等に報告する必要があります。

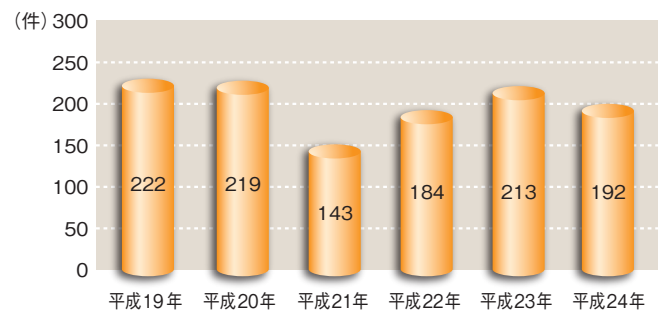
JTA 公益社団法人
全日本トラック協会 都道府県トラック協会
<http://www.jta.or.jp>

車両故障に起因する事業用トラックの事故

(1) 事故件数

車両故障に起因する事故の件数と装置別件数を平成 19 年から経年でみると、平成 22 年以降増加傾向にありましたが、平成 24 年は減少に転じました。

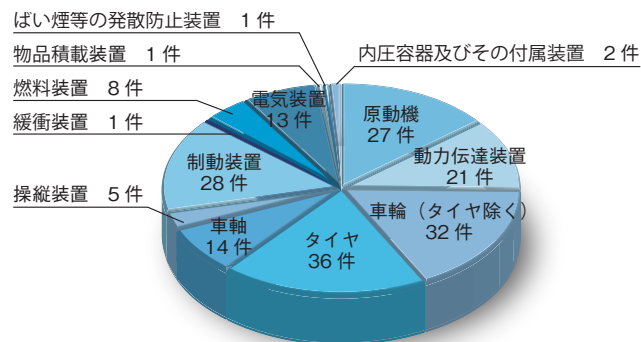
(出典) 国土交通省「自動車運送事業用自動車事故統計年報（平成 19 年～平成 24 年）」



(2) 装置別件数

平成 24 年の車両故障に起因する事故のうち、装置別件数では車輪、タイヤ、車軸などの足回りに関するものが4 割以上を占めています。

(出典) 国土交通省「自動車運送事業用自動車事故統計年報（平成 24 年）」



大型車のホイール・ボルト関係の点検内容

(1) 日常点検

1 日 1 回、運行前に日常点検を実施することになっています。乗用車と比べて走行距離も長いことから、車の健康状態をしっかりチェックし、事故を未然に防止するためにも日常点検の実施を徹底しましょう。



(2) 定期点検

定期点検には 3 か月点検と 12 か月点検があります。事故を未然に防ぐためにもきちんと点検しましょう。

【3 か月定期点検時】 日常点検に加え、トルクレンチなどを使用して、ホイール・ナットが緩んでいないか（規定の締付けトルクで締付けられているか）点検します。

【12 か月定期点検時】 ディスクホイールの点検は、ホイールを取外して行います。ホイール・ボルトやホイール・ナット及びハブなどの関連部品に異常がないかも点検します。

このような事故が起きています

大型自動車の車輪脱落事故

ボルトの折損を伴うタイヤの脱落事故は、平成 11 年 1 月以降、平成 24 年 12 月末までに 365 件発生しており、平成 20 年 4 月には、東名高速自動車道でボルト折損により脱落したタイヤが対向してきたバスに衝突し、バスの運転者が死亡した事故が発生しています。車輪脱落事故は、ナットが緩む、ボルトが折れるなど、車輪脱落までには必ず予兆があります。日常点検や定期点検をしっかり行ってください。また、タイヤ交換時などの不適切な締付け（強すぎ、弱すぎ）や誤ったボルト・ナットの使用（アルミホイール用、スチールホイール用の誤用）は、車輪脱落の原因となります。



事業用自動車の定期点検整備実施率

事業用トラックは、同じ事業用バス・タクシーに比べて走行距離が長く、より確実な点検整備が求められますが、その実施率は十分ではありません。

事業用自動車の種類	平均走行距離 (万 km/ 台 / 年)	定期点検整備実施率※
トラック	6.4	60%
バス	4.5	90%
タクシー	5.3	84%

※定期点検整備実施率＝対象車両の定期点検整備の延べ実施回数／（定期点検整備設定回数×対象車両数）

(出典) 国土交通省調べ（平成 24 年）ほか

DPF 付車両の正しい使用

最近のディーゼルトラックは、排出ガス規制に対応するためDPFなどの排出ガス後処理装置を採用しています。これらの装置は適正に使用しないと、エンジン停止などの原因となります。

(1) 適切なエンジンオイルの使用

DPF 付車両のエンジンオイルには、低アッシュ（灰分）の「DH2（VDS-4）規格」オイルが指定または推奨されています。「DH2（VDS-4）」以外のエンジンオイルを使用すると、DPF へのアッシュの堆積が早まり、目詰まりが起きやすくなります。エンジンオイルの補充または交換には、必ず「メーカー指定のオイル」を使用してください。

(2) DPF フィルターの定期的な点検・清掃

排出ガス中には、微量のエンジンオイルが含まれています。このエンジンオイルの燃えカスをアッシュ（灰分）と呼びます。アッシュは、DPF の再生を繰り返すごとにフィルターに堆積して、目詰まりの原因となります。そのため、DPF はフィルターの定期的な点検と清掃が必要になります。

