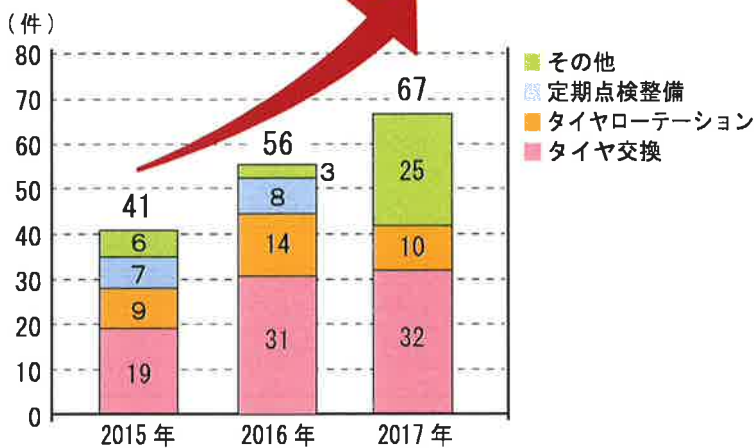


走行中のタイヤ脱落事故急増！！

走行中に大型トラックのタイヤが外れ歩行者や車両にぶつくと、大きな事故を引き起こします。タイヤ交換など、ホイール脱着時は作業手順を間違えないようにしましょう！

車輪脱落事故の発生状況

大型トラック（車両総重量8トン以上）のホイール・ボルト折損等による車輪脱落事故が急増しています。



※統計データは、「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」（国土交通省提供）による。以下、同じ。

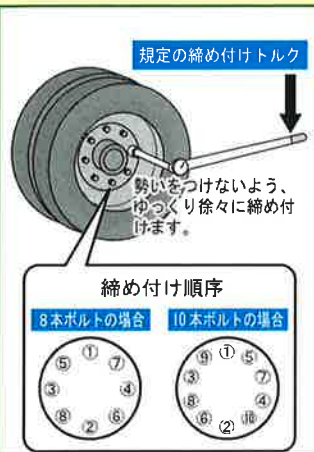


▲車輪脱落事故を起こしたタイヤ
(出典：国土交通省 自動車点検・整備「車輪脱落事故」)

車輪脱落を防ぐ4つのポイント

確実な締め付け

締め付け方式には、球面座で締め付ける JIS 方式と、平面座で締め付ける ISO 方式があります。規定の締め付けトルクで確実に締め付けます。



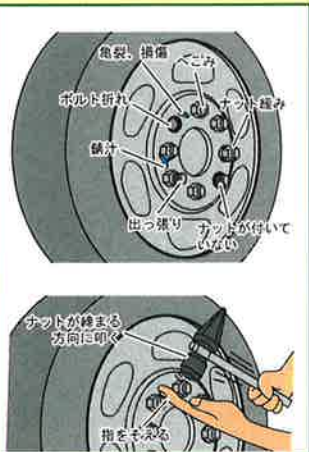
増し締めの実施

締め付け後は初期なじみによってホイール・ナットの締め付け力が低下します。50～100km走行後を目安に増し締めを行います。



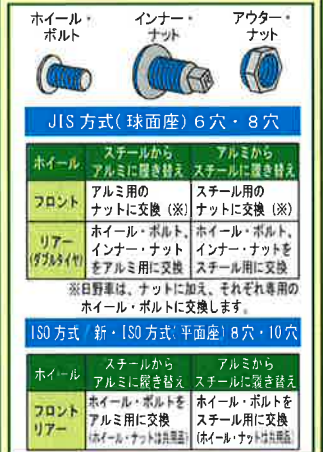
日常の点検

一日一回、運行の前に、ホイール・ボルト、ナットを目で見て、さわって点検します。異常を発見したら直ぐに整備工場へ。

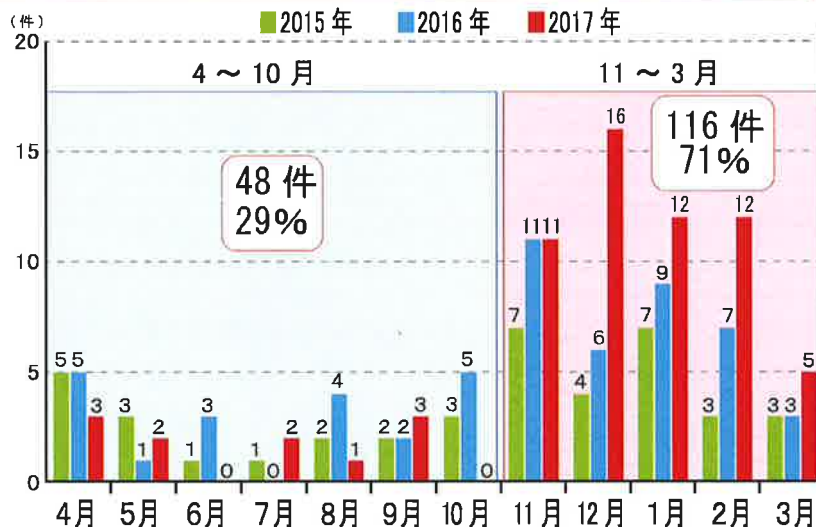
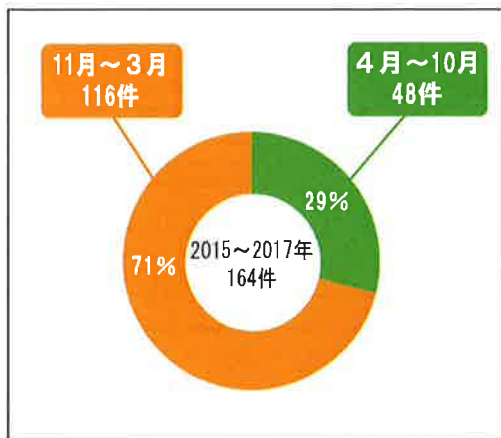


ホイールの履き替え

スチールホイール、アルミホイールの履き替えには、それぞれ適合するホイール・ボルト、ナットの使用が必要です。必ず確認してください。

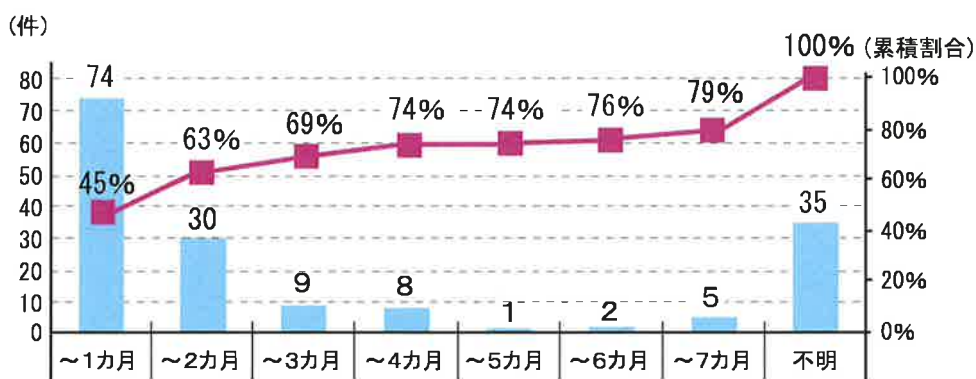


車輪脱落事故は11月から3月に7割と集中しています！

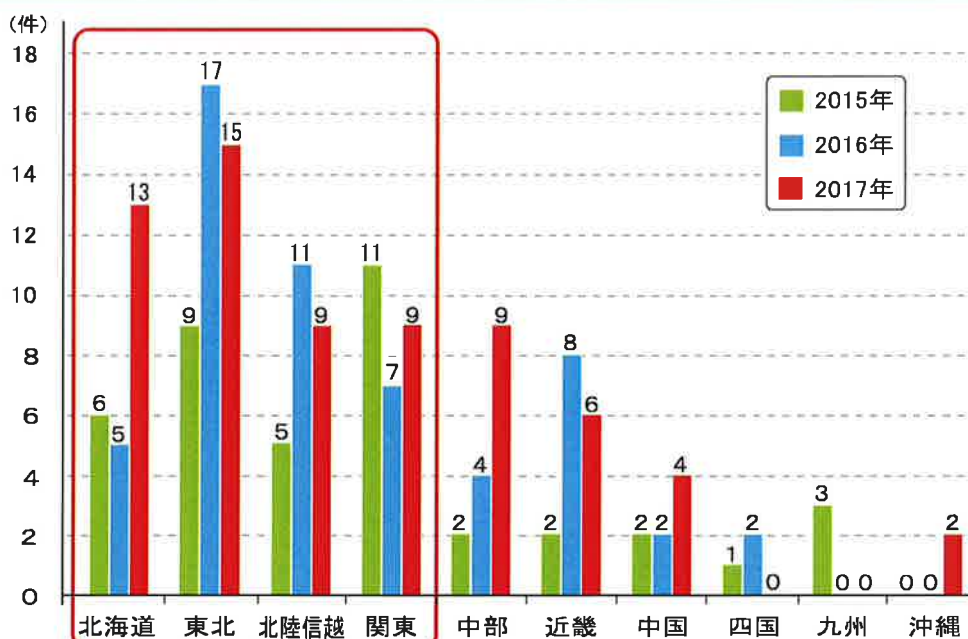


※統計データは、2015～2017年の3年間で集計。以下、同じ。


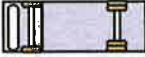





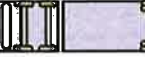

タイヤ交換から2か月以内に車輪が脱落する傾向があります！

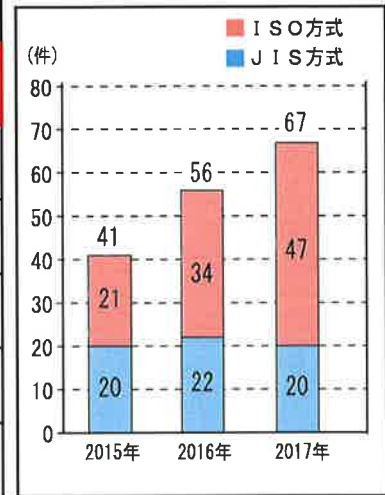


車輪脱落事故を地域別（車籍別）にみると、東日本地区のトラックに多く発生しています！



車輪脱落事故を車種別でみると、3軸トラックの後輪2軸車が4割強と多く発生しています。また、ISO方式で多く発生しています！

 トラック	前1軸 後1軸		31
	前2軸 後1軸		4
	前1軸 後2軸		68
	前2軸 後2軸		43
	不明		1
 トレーラ	後1軸		1
	後2軸		12
	後3軸		4



脱落するタイヤは、左側後軸が全体の8割強で、また、左側の車輪の右ねじのナットでの脱落が約6割と多く発生しています！

	左側	右側	不明	合計
前軸	1	3	0	4
後軸	135	21	1	157
不明	0	0	3	3
合計	136	24	4	164

	左側車輪	右側車輪	不明	合計
左ねじ	45	—	0	45
右ねじ	91	24	0	115
不明	0	0	4	4
合計	136	24	4	164

原因別では、作業ミスが圧倒的に多い！

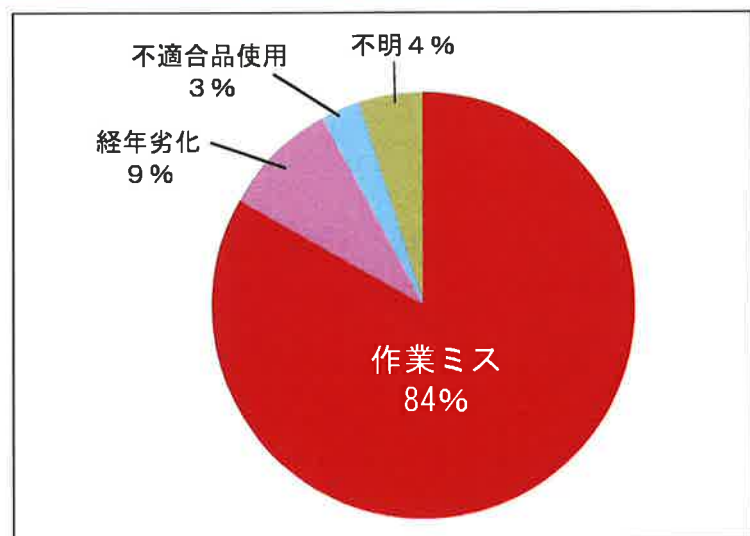
【主な事故発生推定原因】

○作業ミス

- ・ホイール・ナットの締め忘れ、又は、締め付けトルク管理不足
- ・ホイールがハブと密着しない状況での取付け

○経年劣化

- ・ホイールのボルト穴部の変形・亀裂
- ・ホイール・ボルト及びホイール・ナットの発錆
- ・ホイール・ボルトの伸び、ねじ山の潰れ 等



◆タイヤ脱落事故防止のためには、タイヤ交換後の増し締めが非常に重要です。後軸のタイヤは、前側タイヤと違ってハンドルからの違和感や異音に気づきにくいので、特に注意して保守管理を行ってください。

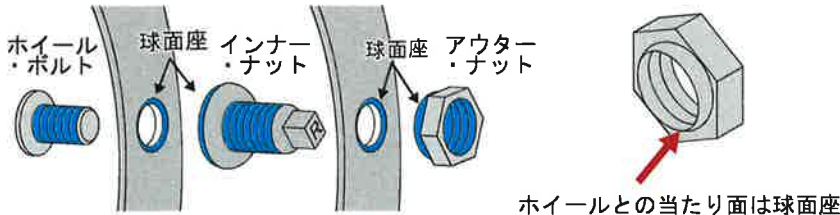
ホイール・ボルト、ホイール・ナットの種類

ホイール・ボルト、ホイール・ナットの締め付け方式には、球面座で締め付ける JIS 方式と、平面座で締め付ける ISO 方式があります。また、ディスク・ホイールには「スチール」と「アルミ」があります。交換する場合は、同じ規格の部品と交換してください。

●ホイール・ボルト、ホイール・ナットの違い

JIS 方式(球面座)

JIS 方式 8 穴ホイール・ナット



【ねじの方向】 J I S 方式⇒右輪：右ねじ 左輪：左ねじ

ISO 方式 / 新・ISO 方式(平面座)

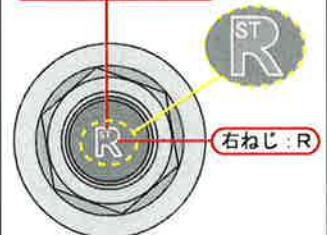
ISO 方式 10 穴ホイール・ナット



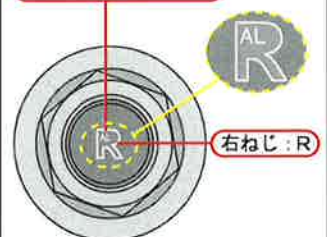
【ねじの方向】 I S O 方式⇒右輪：右ねじ 左輪：左ねじ
新 I S O 方式⇒左右輪：右ねじ

ホイール・ボルトの 識別表示

スチール用：S T



アルミ用：A L



※「L」表示は、「左ねじ」となります。

【実際に起きた事故事例】

タイヤローテーションの時にトルク締め付け不足等により、ナットが緩んで左側後々輪のタイヤが脱落



車 両



バン型トラック
車両総重量 24,990kg

ホイール・ボルト、ナットの形式

I S O 方式 右ねじ

【事故状況】 一般道を走行中、前方の信号が赤信号であったため、停止しようとして減速したところ、左側後々輪の外側の車輪が脱落した。脱落した車輪は、左前方を走行中のバスの後部に衝突し、更に赤信号で停車していた軽自動車の後部にも衝突。

【推定原因】 運転者がタイヤローテーションを実施した際の締め付け不良及び走行後の増し締め未実施によるナットの緩みが原因と考えられる。