

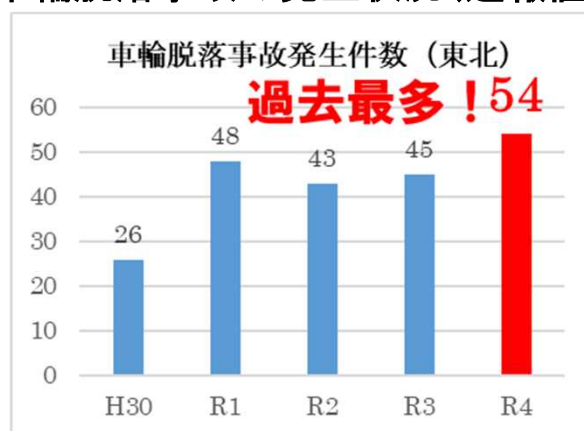
大型車の車輪脱落事故が過去最多！

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。

※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

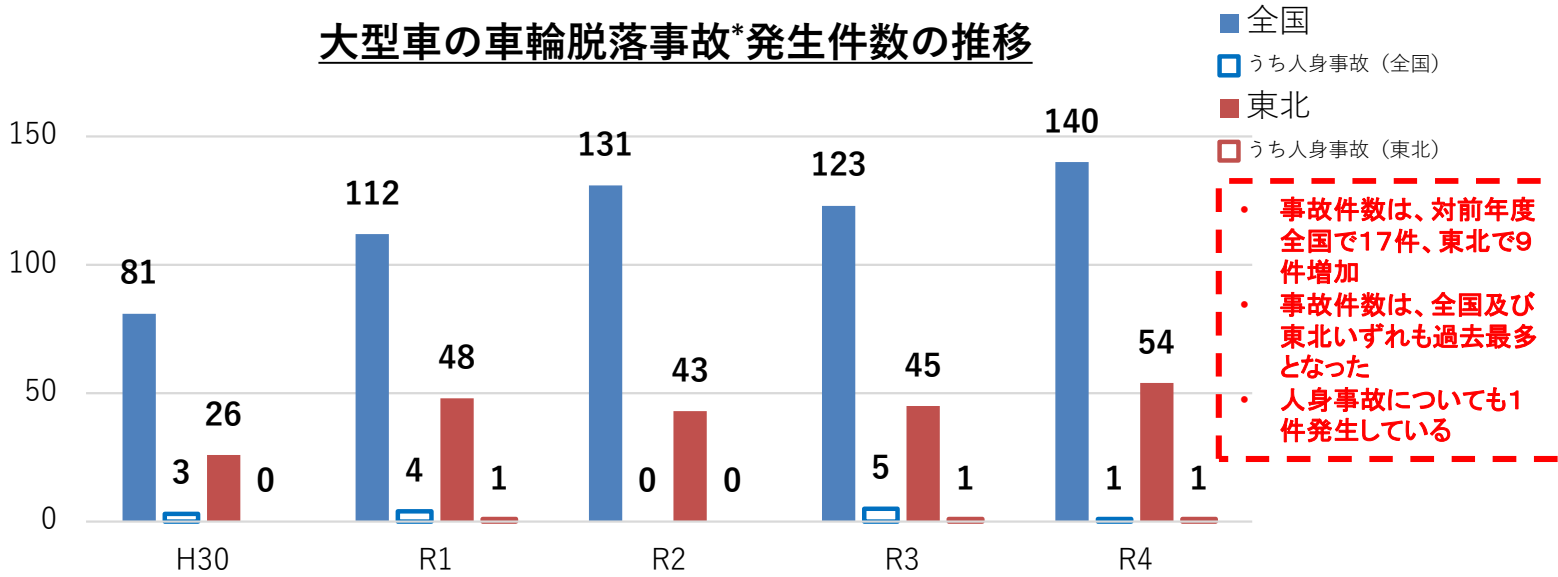
東北運輸局自動車技術安全部

整備・保安課 杉本、阿部

保安・環境調整官 原子、安部

TEL:022-791-7534

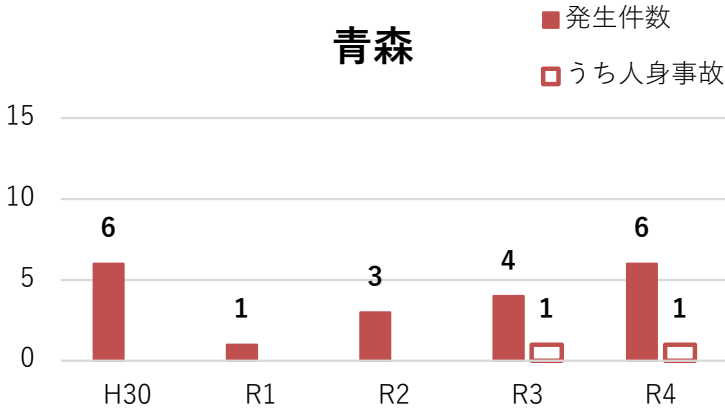
大型車の車輪脱落事故*発生件数の推移



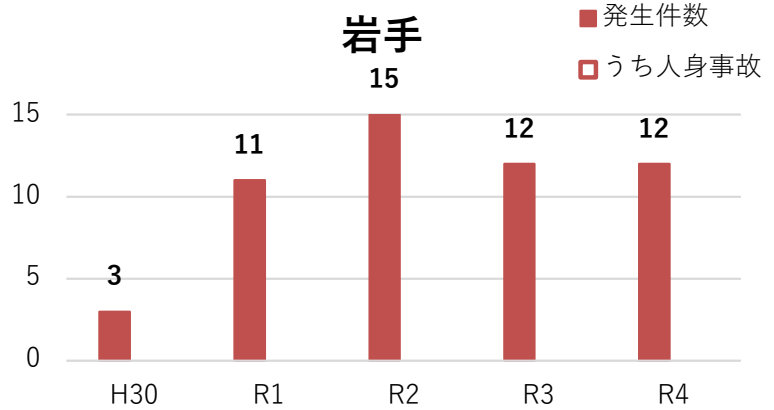
・ 事故件数は、対前年度
全国で17件、東北で9
件増加
・ 事故件数は、全国及び
東北いずれも過去最多
となった
・ 人身事故についても1
件発生している

※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

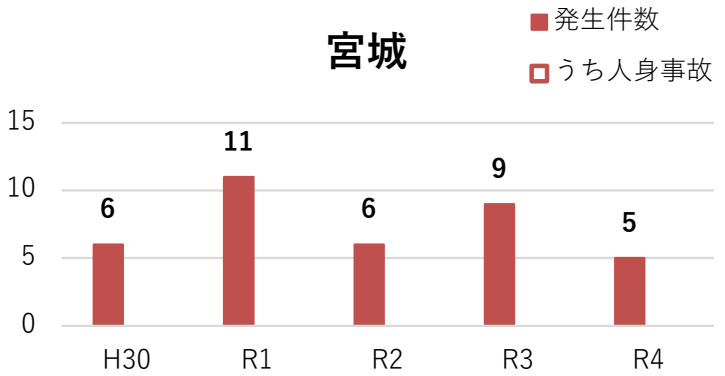
青森



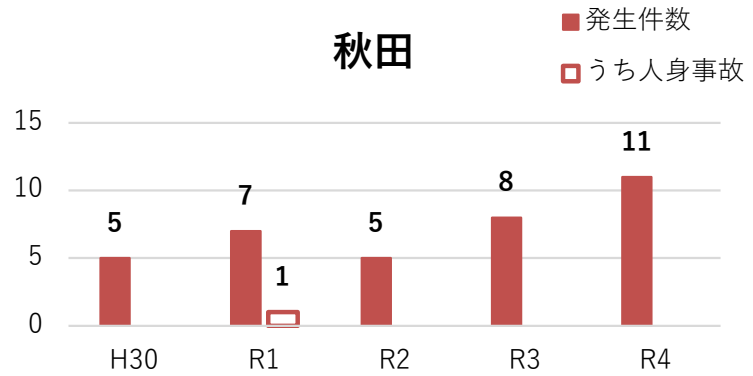
岩手



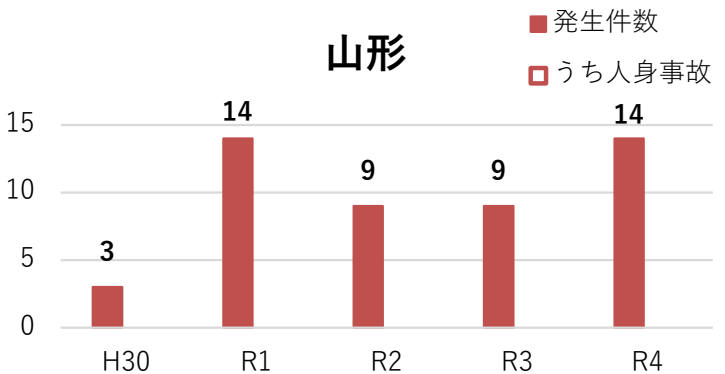
宮城



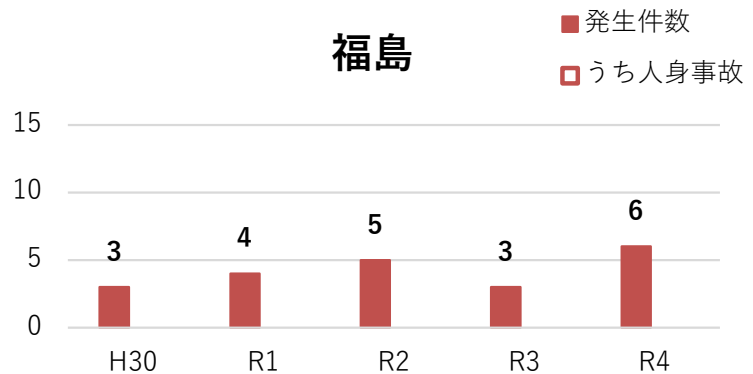
秋田



山形

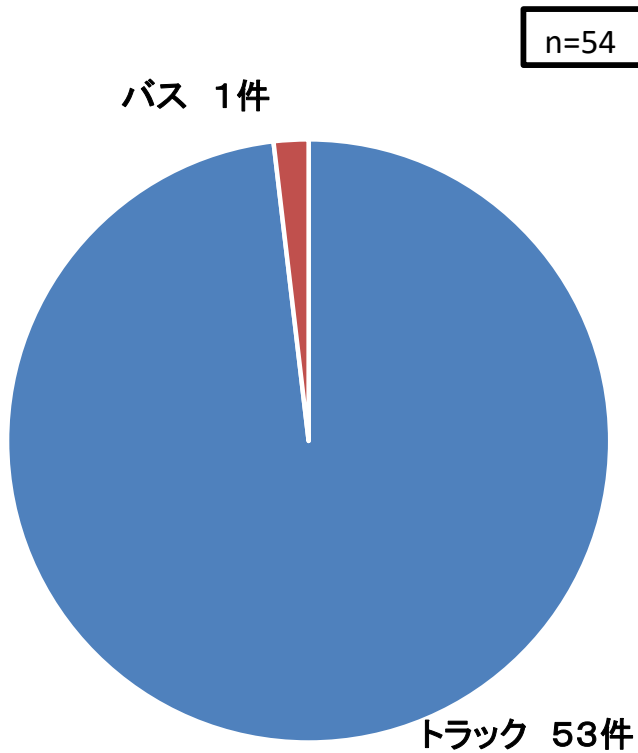


福島



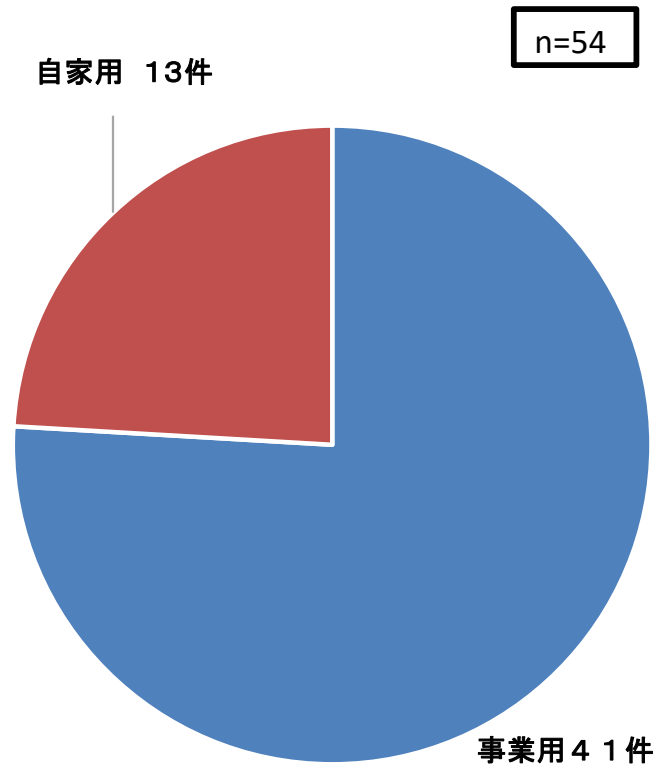
東北管内車輪脱落事故発生状況（令和4年度）

業態別(大型バス・大型トラック)



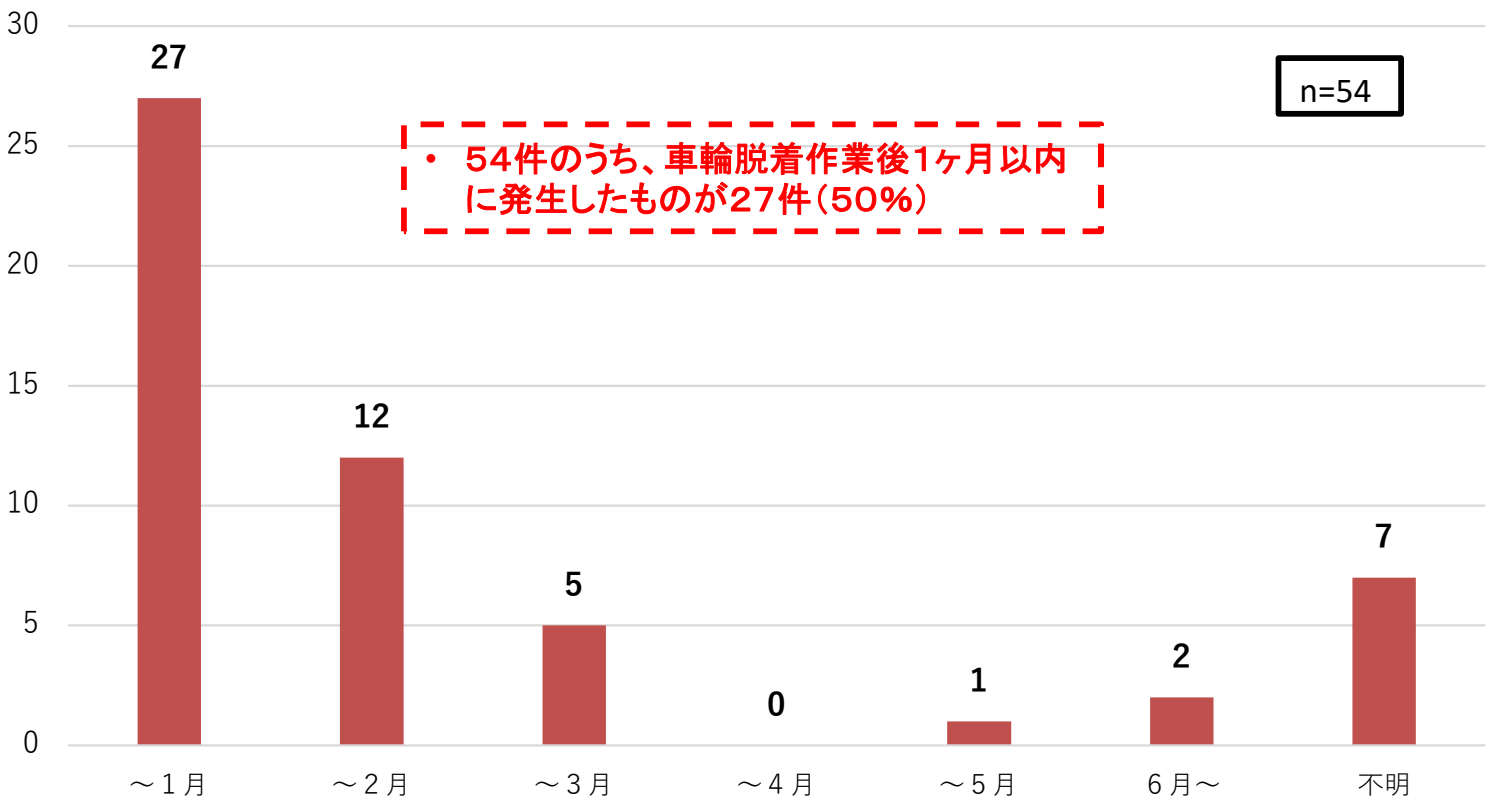
・ バスでも1件発生しているが、
ほぼトラックが脱落している

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

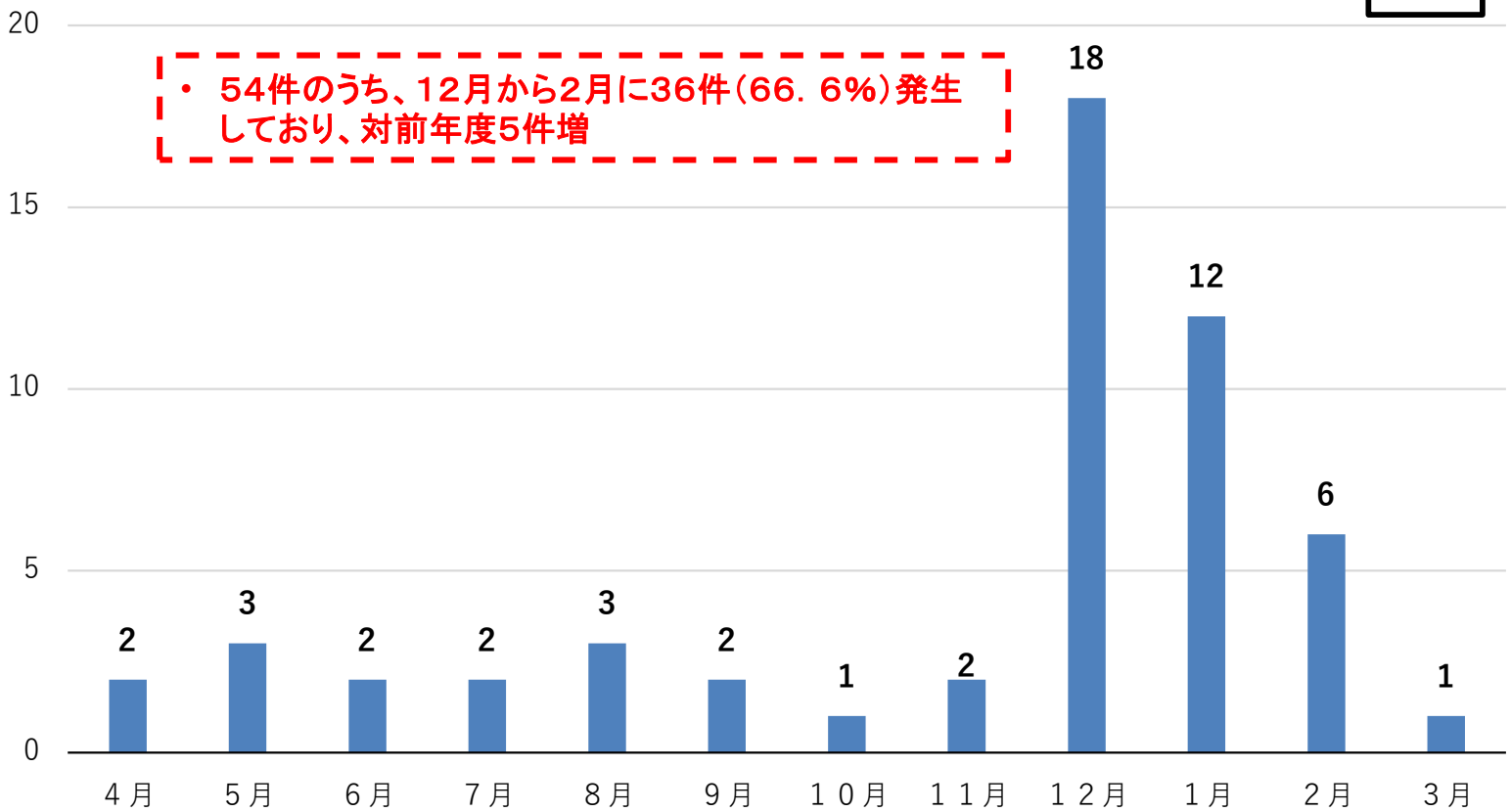


・ 54件のうち、車輪脱着作業後1ヶ月以内に発生したものが27件(50%)

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

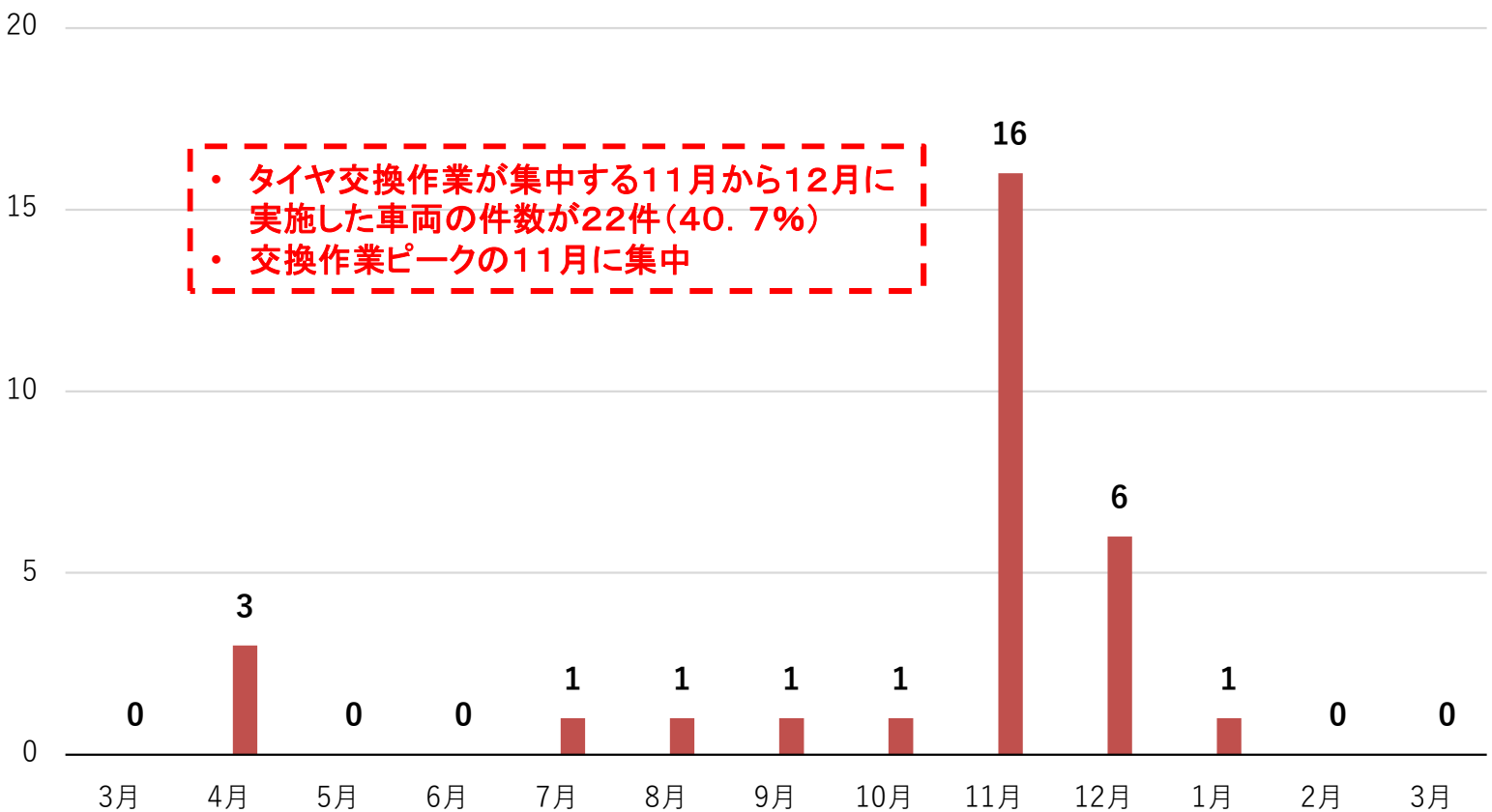
n=54



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)

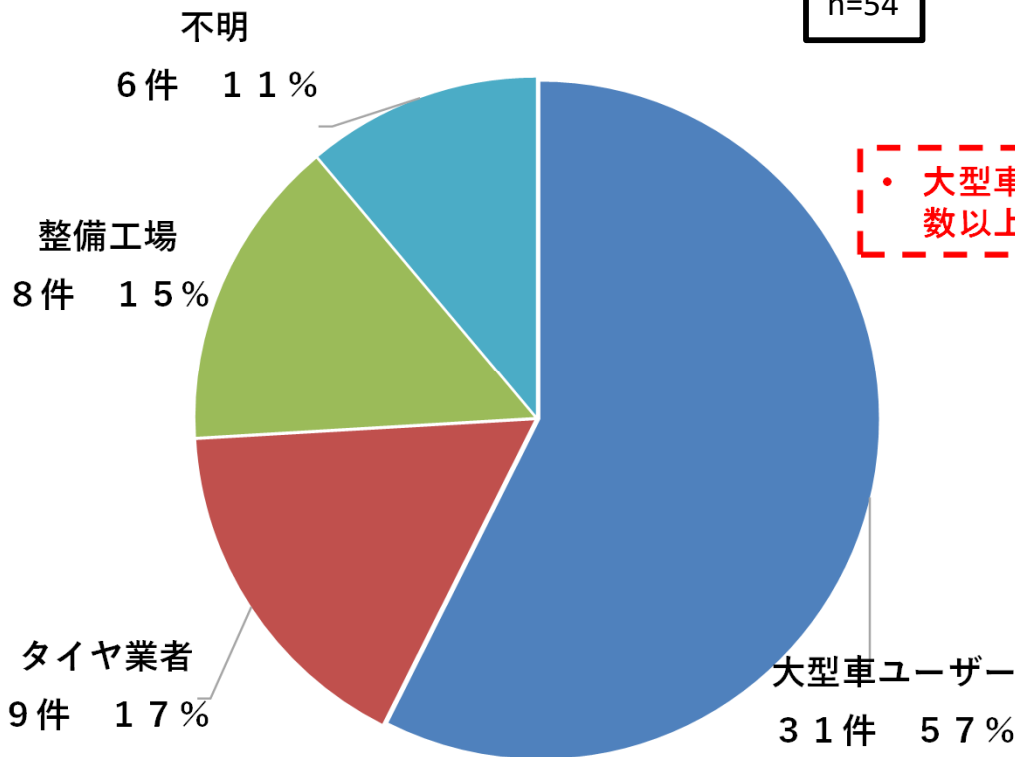
n=30



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

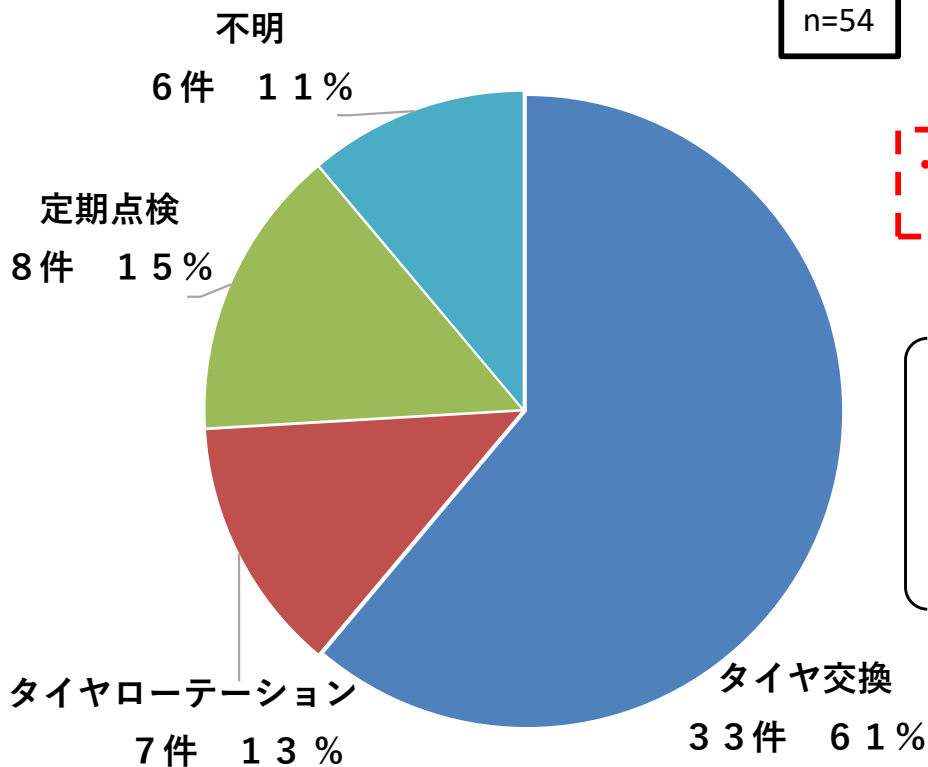
n=54



・ 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



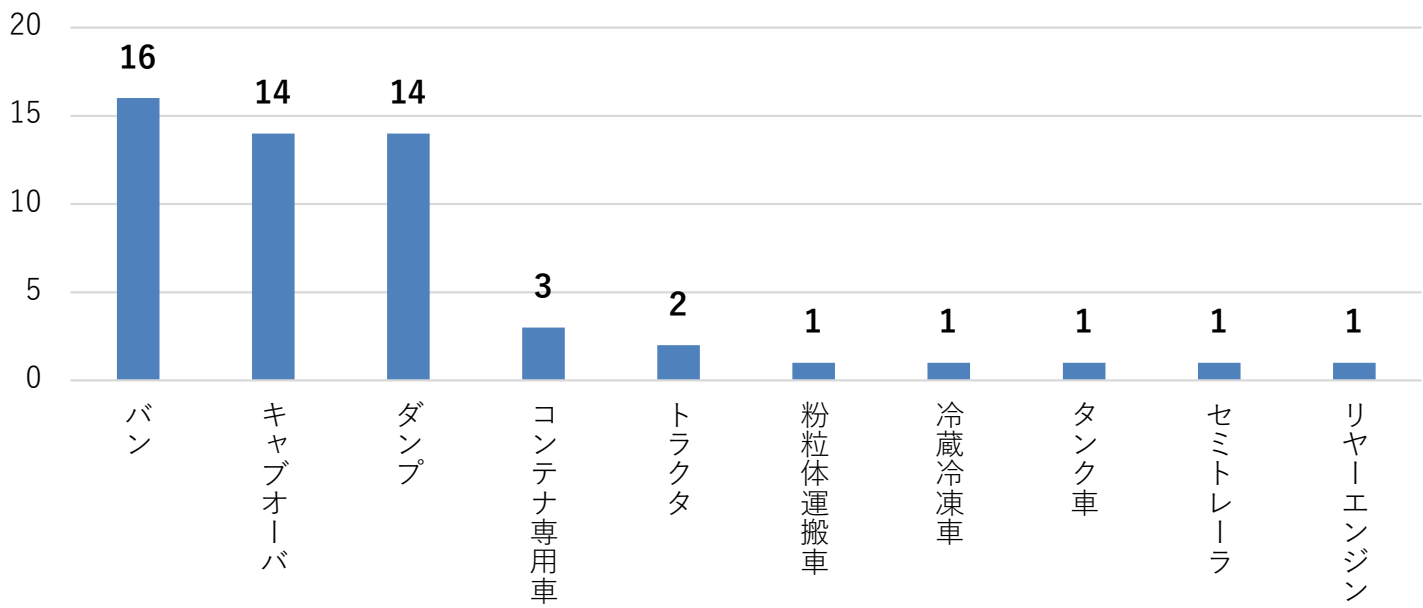
・ タイヤ交換、タイヤローテーションが大半を占める

- 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）

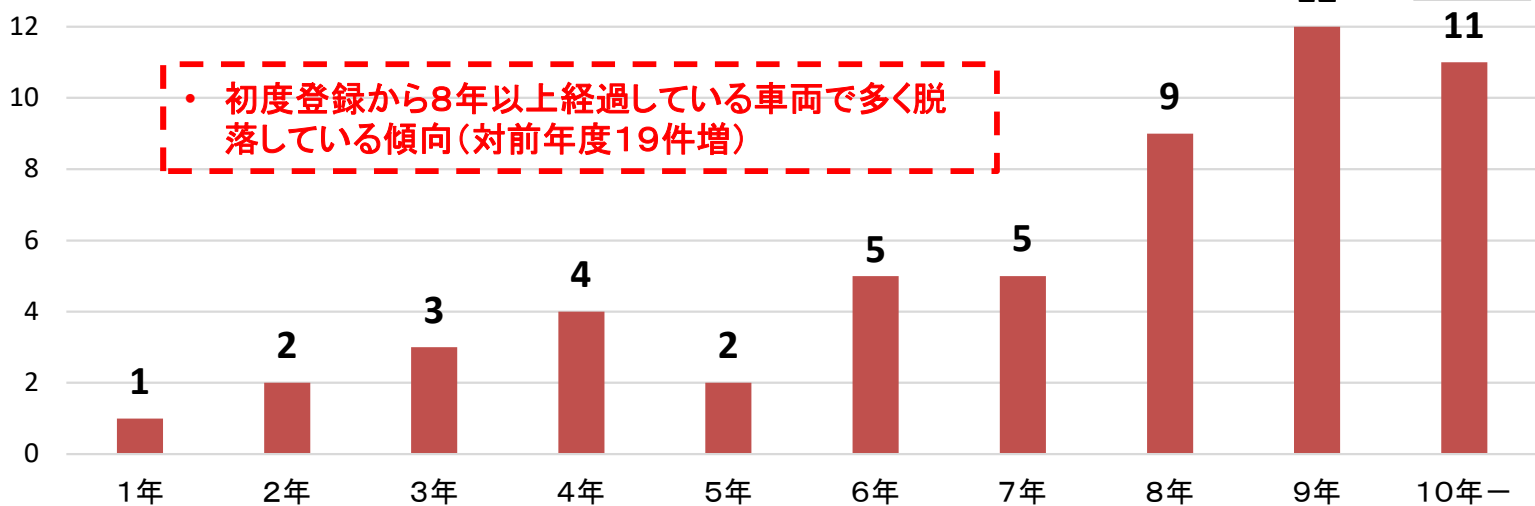
車体の形状別発生件数

n=54



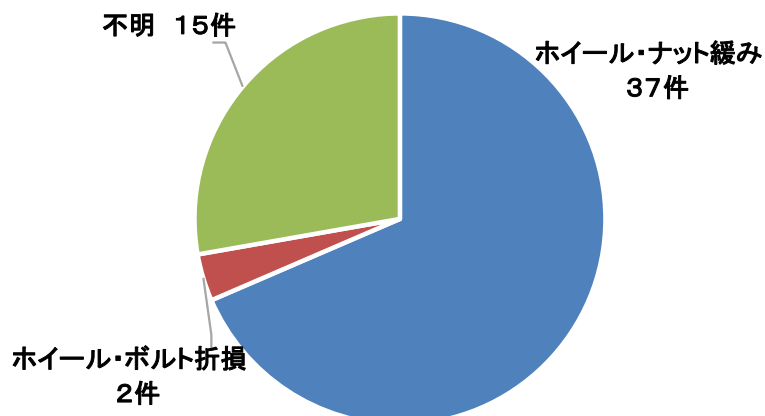
登録年から事故発生までの車齢

n=54



タイヤ脱落時の原因

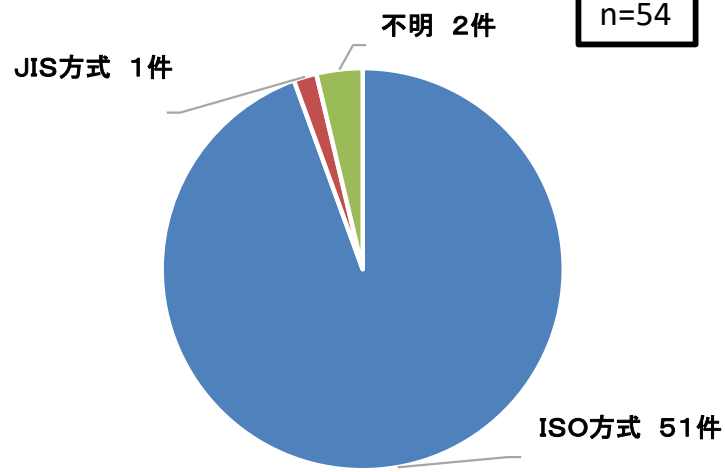
n=54



・ 大半はホイール・ナットの緩みによるもの

締め付け方式

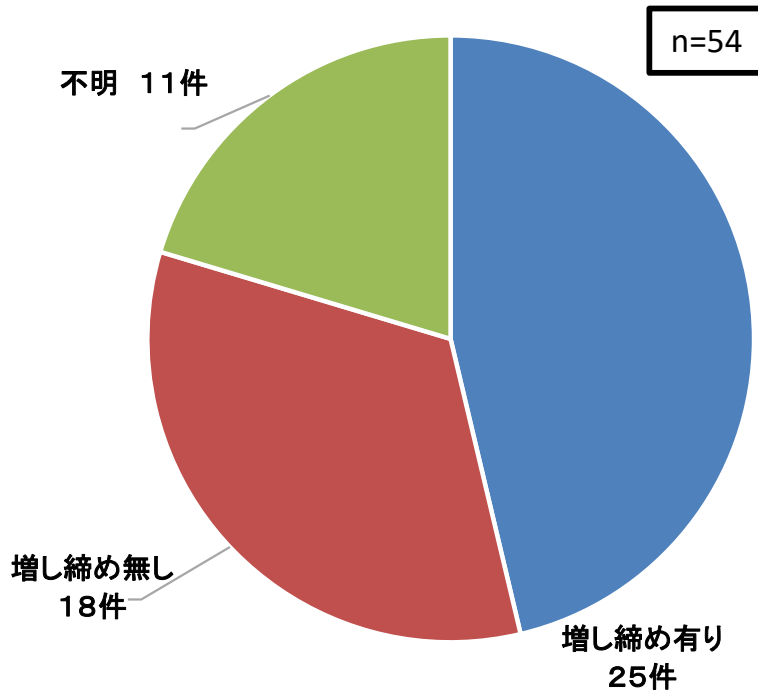
n=54



・ 大半はISO方式

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

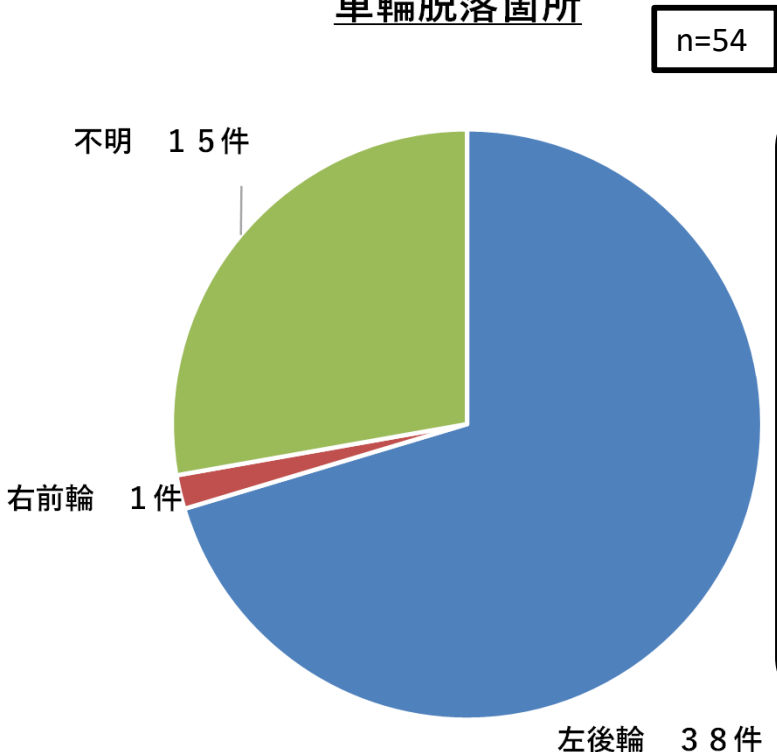
- ・ ホイール・ボルト等の劣化・摩耗
- ・ ホイール・ボルト、ナット等のネジ部、ハブ面の錆・汚れ

- ・ 「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。

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。

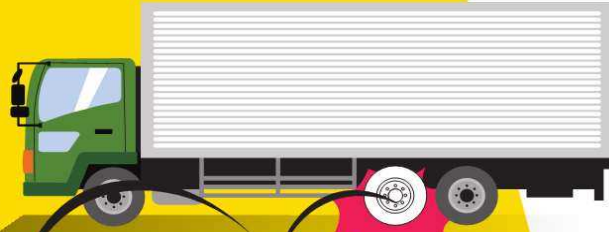
防ごう

大型車の

車輪脱落事故



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。



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

