令和３年１０月１日
自動車局整備課

冬用タイヤ交換時には確実な作業の実施をお願いします！

～　大型車の冬用タイヤ交換時期に向けて、車輪脱落事故防止対策を強化します　～

大型車の冬用タイヤへの交換時期に車輪の脱落事故が急増する傾向を踏まえ、冬用タイヤ交換時の確実な作業の徹底を呼びかける「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン」を実施します。

１．「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン」の実施

平成２９年度に設置した「大型車の車輪脱輪事故防止に係る連絡会」における車輪脱落事故防止対策として、大型車の車輪脱落防止「令和３年度緊急対策」を取りまとめました。この緊急対策の確実な実施を図るため、本日より「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン」を行います。

【実施期間】令和３年１０月１日 ～ 令和４年２月２８日

【主な実施項目】

- 各地方運輸局が行う街頭検査における、大型車のホイール・ナットの緩みの確認
- 運送事業者、タイヤ販売業者、自動車整備事業者等の関係者に向けて、啓発チラシ（別紙１）を活用し確実な作業実施を依頼
- 自動車運送事業者による「大型車のホイール・ナットの緩みの総点検」を実施
- ホイール・ナットへのマーキング等の活用を推進し、日常点検において、ホイール・ナットの緩みの点検を重点的に実施するよう啓発

街頭検査の模様（令和２年度）

２．令和２年度の大型車※の車輪脱落事故の発生状況（詳細は、別紙２参照）

※大型車とは、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

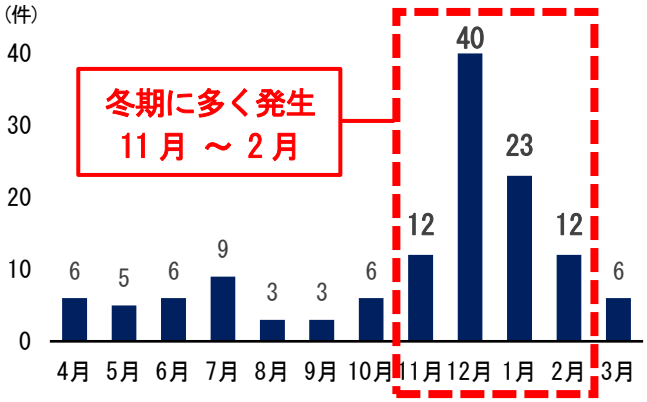
- 発生件数は 131 件（対前年度比 19 件増加）
- 冬期（11 月～２月）に多く発生
- 特に東北地域で多く発生
- 車輪脱着作業後１ヶ月以内に多く発生
- 車輪脱落箇所は左後輪に集中

＜添付資料＞

別紙１　大型車の車輪脱落事故防止のための啓発チラシ

別紙２　令和２年度 大型車の車輪脱落事故発生状況

令和２年度 車輪脱落事故発生状況（月別）



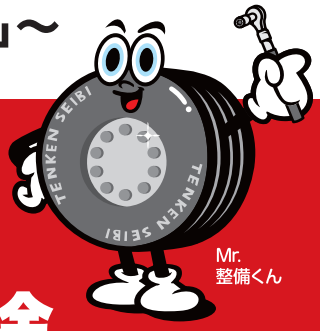
〈問い合わせ先〉
自動車局整備課　藤墳、宮坂、渡部
代表:03-5253-8111（内線：42412）、FAX:03-5253-1639

別紙１

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。

夏 冬 タイヤ交換後の 大型車の車輪脱落事故に注意！

～大型車の車輪脱落事故を防ぐ新しい「お・ち・な・い」～



Mr.
整備くん

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 ゃんと清掃、ちゃんと給脂！

ナットとワッシャーとの
隙間への注油も忘れずに！

- ボルト、ナットの錆や汚れを落とし、エンジンオイルなどを塗布してください。ナットをボルトの奥まで回転させたとき、ナットやワッシャーがスムーズに回転するか点検します。
- スムーズに回転しない場合、ボルトとナットはセットで交換してください。
- ボルトとナットは新品から4年経過後は入念に点検してください。

な （ナット）ット締め、トルクレンチを必ず使用！

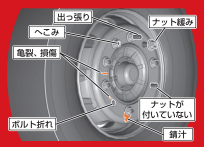
- 適正なトルクレンチを用いて規定のトルクで確実に締め付けます。

- 初期なじみのため、タイヤ交換後50～100km走行後を目安に増し締めを実施してください。

い ちにち一回、緩みの点検！

ホイールナットの緩み点検／
インジケーターの正しい使用
方法などがご覧いただけます

- 運行前にボルト、ナットを目で見て手で触って点検。



- 特に脱落が多い
  左後輪は重点的に点検を。

- ISO方式の場合は、目視で確認できるインジケーター装着による点検がより効果的です。

詳しくは、
こちらから！

国土交通省　自動車点検整備推進協議会　大型車の車輪脱落事故防止対策に係る連絡会　日本自動車工業会（いすゞ自動車　日野自動車　三菱ふそうトラック・バス　UDトラックス）　全日本トラック協会　日本バス協会　全国自家用自動車協会　日本自動車整備振興会連合会　日本自動車販売協会連合会　全国タイヤ商工協同組合連合会　日本自動車タイヤ協会　全国石油商業組合連合会　日本自動車車体工業会　日本自動車輸入組合　日本自動車機械工具協会　日本自動車機械器具工業会　自動車用品小売業協会　日本自動車車体整備協同組合連合会

タイヤ交換などホイール脱着時の不適切な取り扱いによる

車輪脱落事故が発生しています!

タイヤ交換作業にあたっては、【車載の「取扱説明書」】や【本紙表面に記載の「車輪脱落を防ぐ4つのポイント」】、【下記の「その他、ホイールナット締め付け時の注意点」】などを参照の上、正しい取り扱い(交換作業)をお願いします。

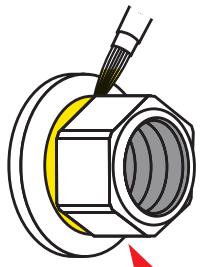
※ホイールナットの締め付けは、必ず「規定の締付けトルク」で行ってください。
※ホイール取付方法には、JIS方式とISO方式の2種類があります。それぞれ正しい取り扱い方法をご確認いただき、適切なタイヤ交換作業の実施をお願いします。

注意 ホイールナットの締め付け不足。アルミホイール、スチールホイールの取り扱いミス(誤組み付け、部品の誤組み)

その他、ホイールナット締め付け時の注意点

ホイールボルト、ナットの潤滑について ISO方式

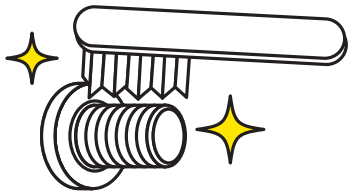
ホイールボルト、ナットのねじ部と、ナットとワッシャーとのすき間にエンジンオイルなど指定の潤滑剤を薄く塗布し、回転させて油をなじませます。ワッシャーがスムーズに回転するか点検し、スムーズに回転しない場合はナットを交換してください。ナットの座面(ディスクホイールとの当たり面)には塗布しないでください。



ナットとワッシャーとの隙間への注油も忘れずに!

ディスクホイール、ハブ、ホイールボルト、ナットの清掃について

ディスクホイール取付面、ホイールナット当たり面、ハブ取付面(ISO方式では、ハブのはめ合い部も)、ホイールボルト、ナットの錆やゴミ、泥、追加塗装などを取り除きます。



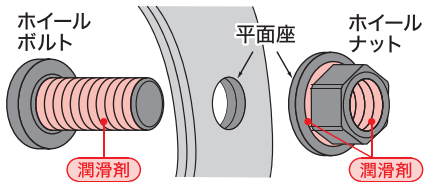
ホイールナット締め付け時の注意点だよ!

ホイール締付け方式

ホイールの締付け方式には、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「排出ガス規制・ポスト新長期規制適合」大型車から、左右輪・右ねじとする「新・ISO方式」を採用しました。

ISO方式(8穴、10穴)

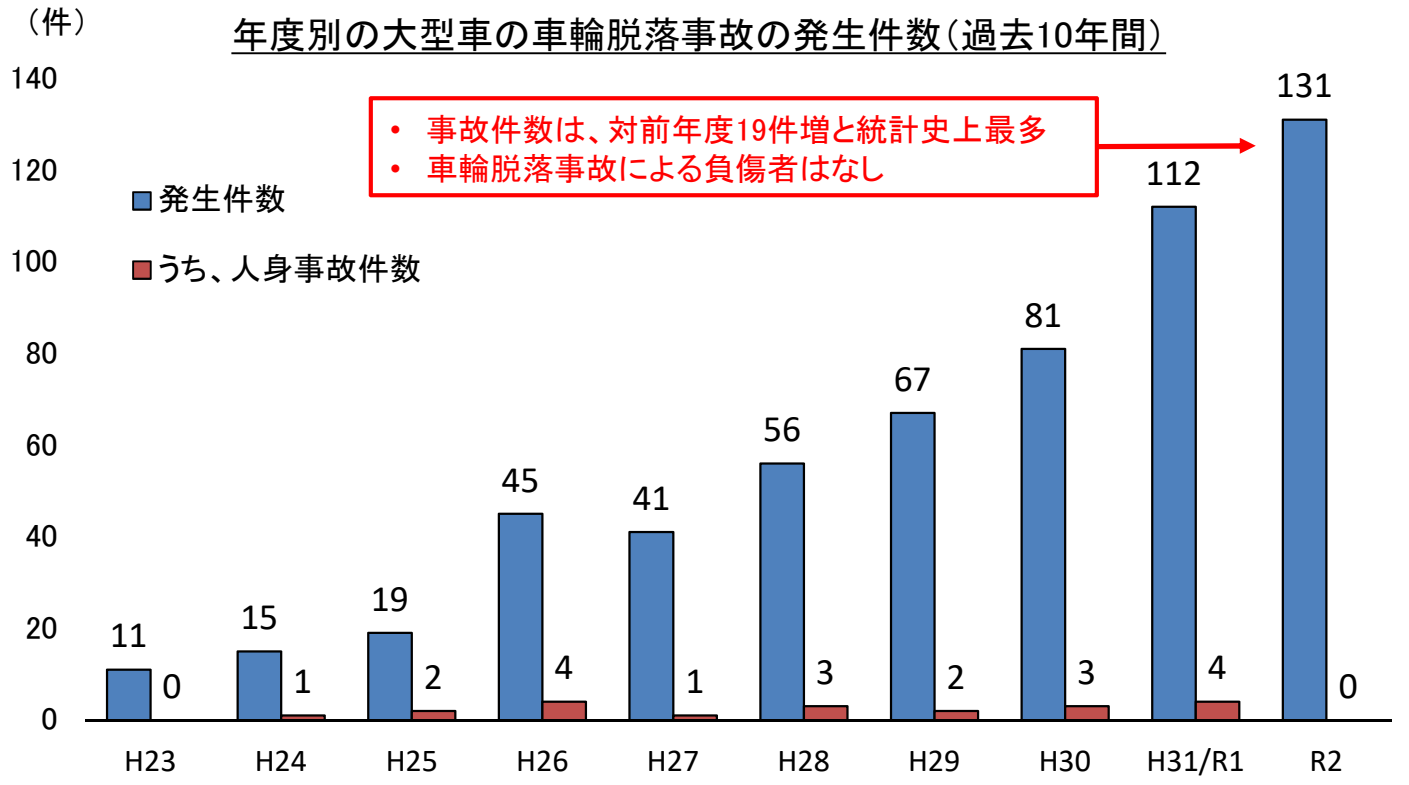
ホイールサイズとボルト本数(PCD)	19.5インチ: 8本(PCD275㎜) 22.5インチ:10本(PCD335㎜)
ボルトサイズ ねじの方向	M22 左右輪:右ねじ(新・ISO方式) 右輪:右ねじ　左輪:左ねじ(従来ISO方式)
ホイールナット使用ソケット	平面座(ワッシャー付き)・1種類 33㎜(従来ISO方式の一部は32㎜)
ダブルタイヤ	一つのナットで共締め

ホイールのセンタリング	ハブインロー
アルミホイールの履き替え	ボルト交換
後輪ダブルタイヤの締付け構造	

詳しい情報は、日本自動車工業会HPをご覧ください。 http://www.jama.or.jp/truck-bus/wheel_fall_off/

車輪脱落事故発生状況（令和２年度）【別紙2】

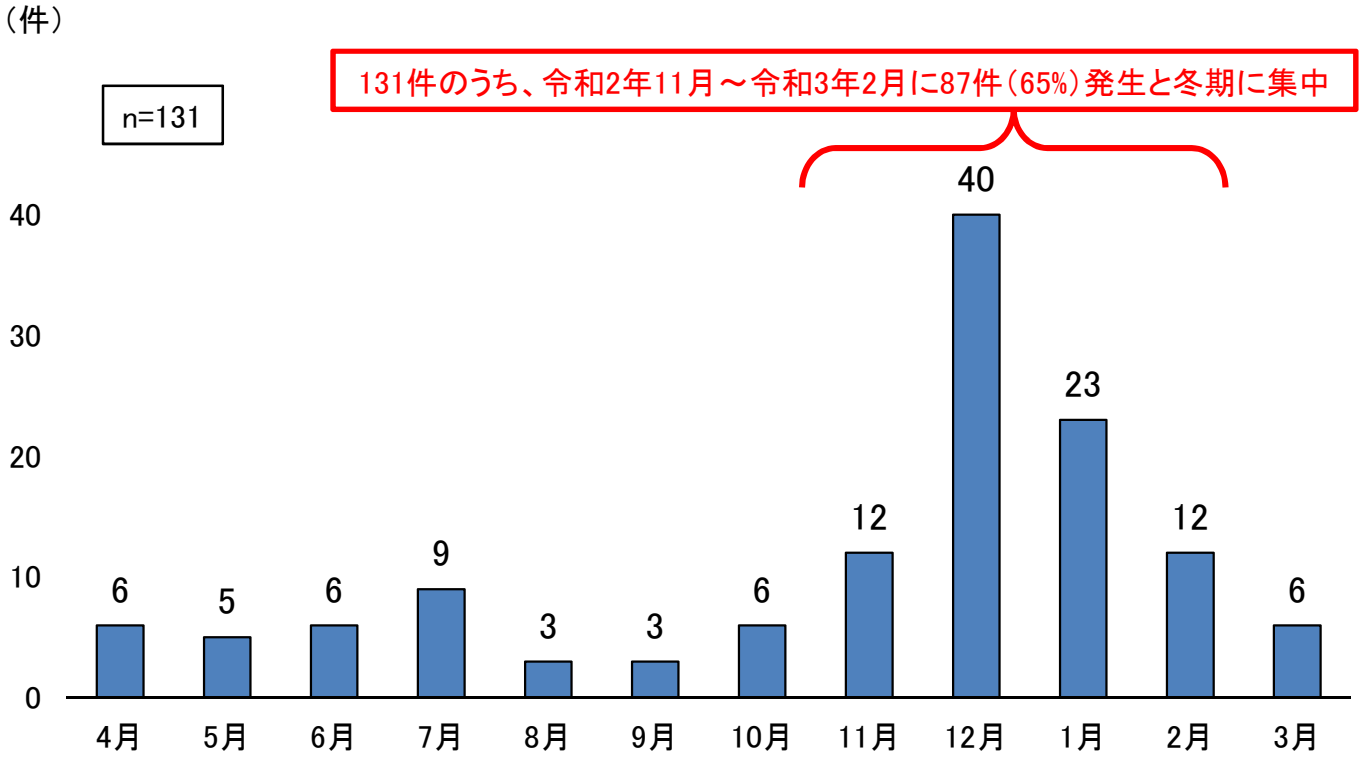
年度別の大型車の車輪脱落事故の発生件数（過去10年間）



※ 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

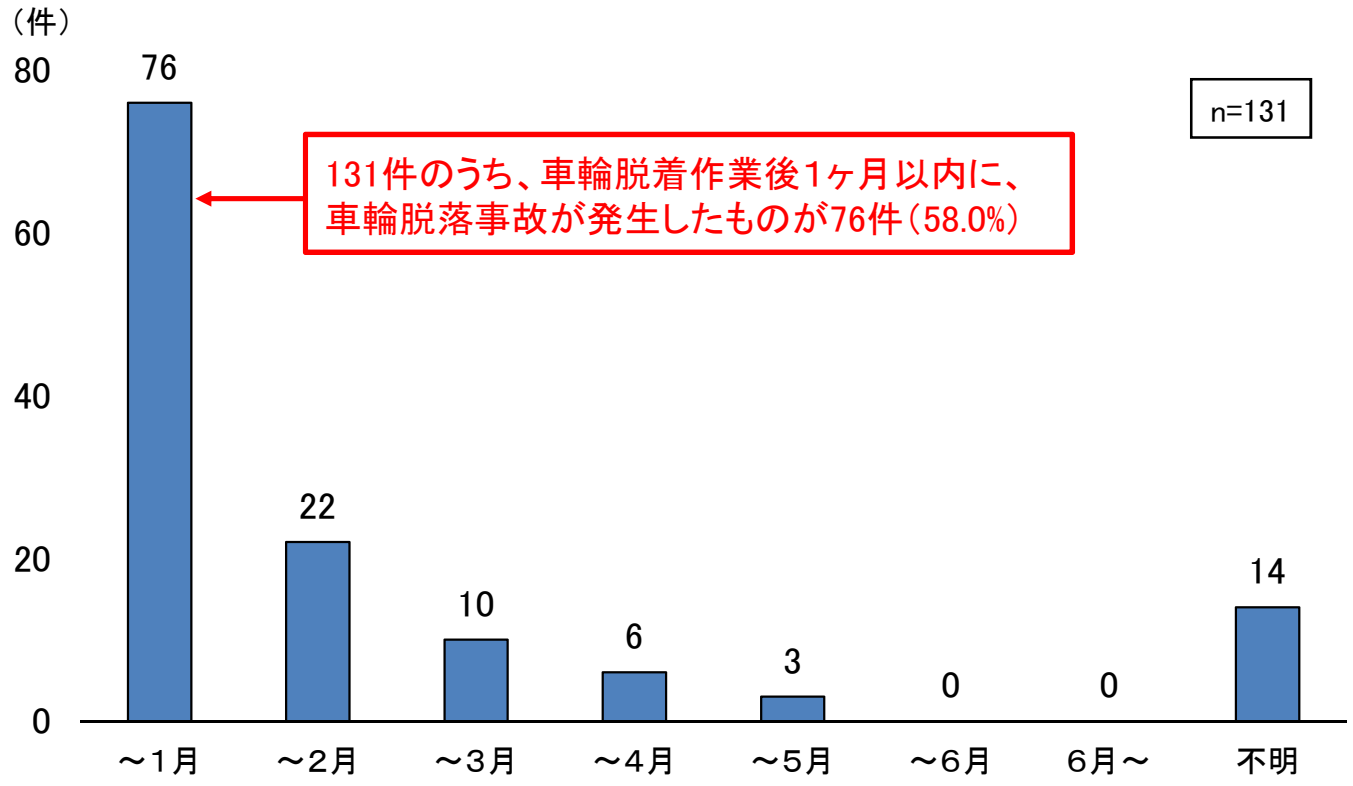
車輪脱落事故の月別発生件数



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

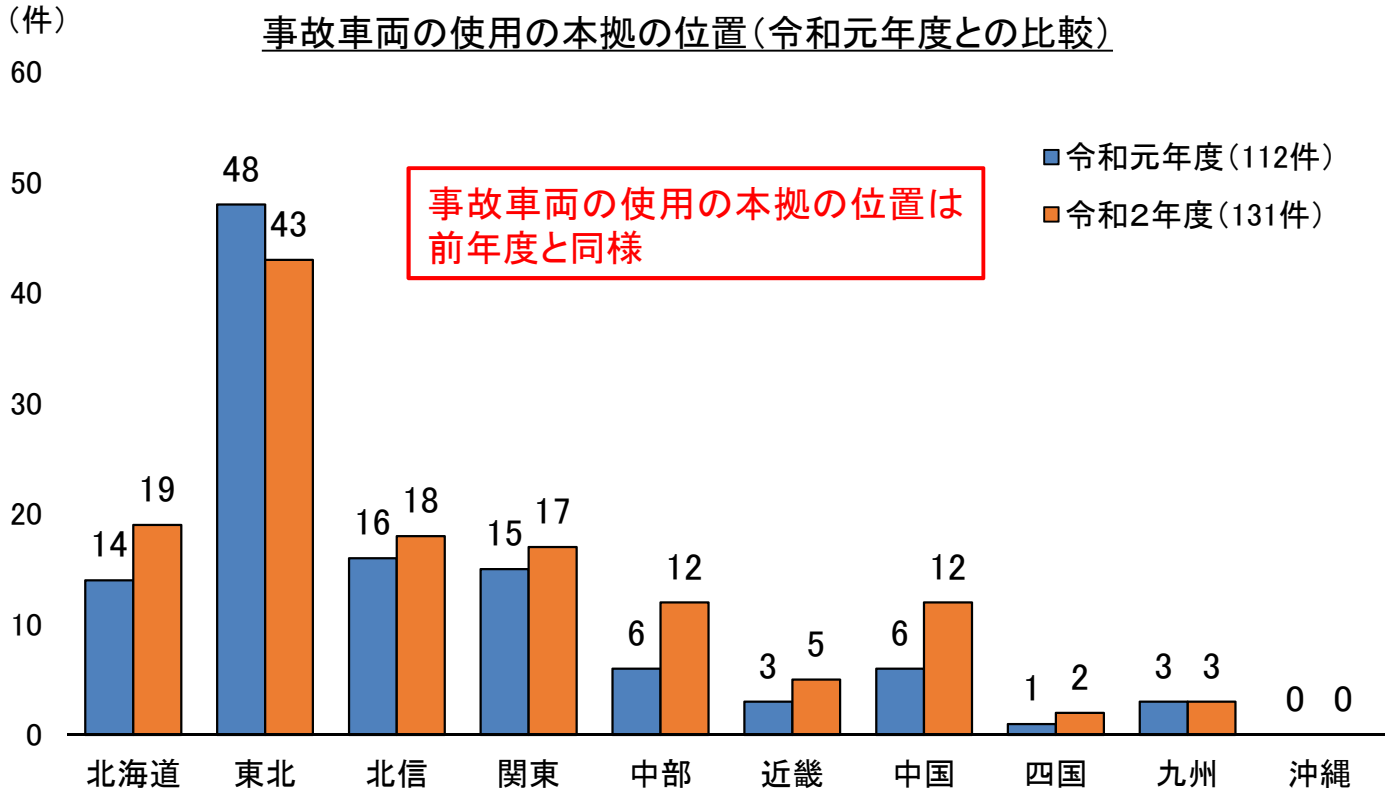
車輪脱落事故発生状況（令和２年度）

車輪脱着作業から車輪脱落事故発生までの期間



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

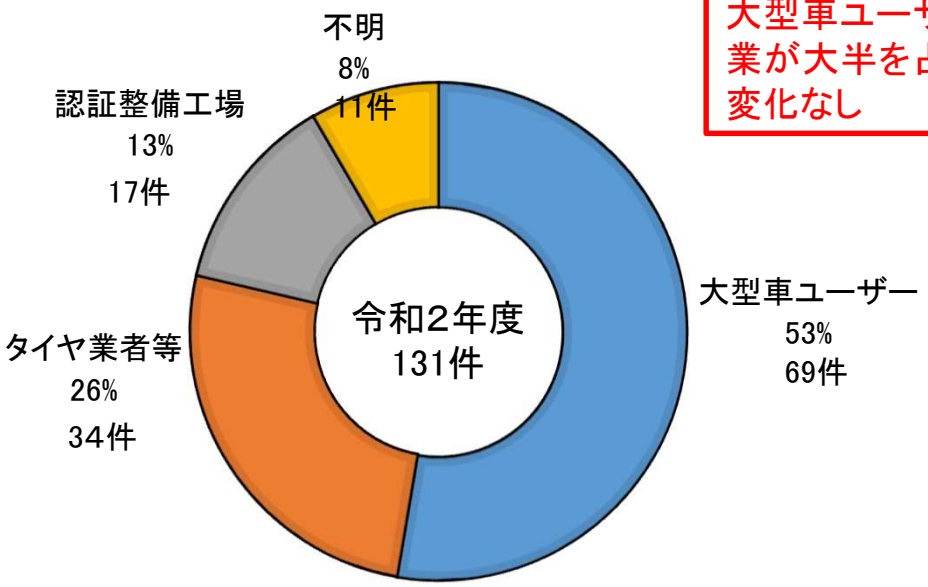
事故車両の使用の本拠の位置（令和元年度との比較）



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

車輪脱落事故発生状況（令和2年度）

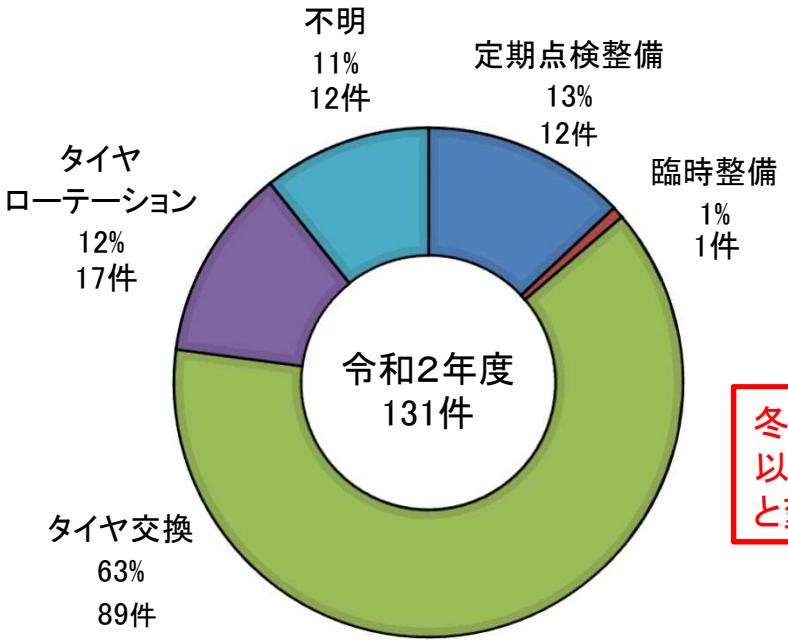
タイヤ脱着作業実施者別



大型車ユーザー自らのタイヤ脱着作業が大半を占める傾向は、前年度と変化なし

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

タイヤ脱着作業内容別



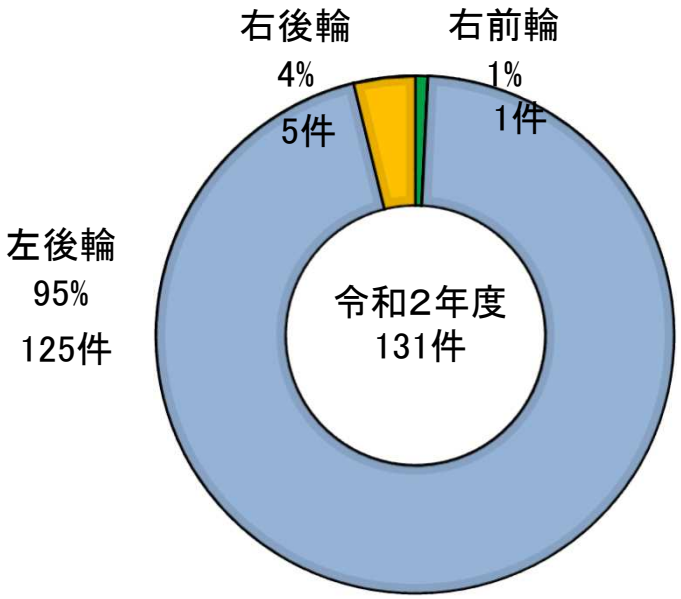
冬用タイヤ等への交換が半数以上を占める傾向は、前年度と変化なし

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

- タイヤ交換
  - 通常タイヤから冬用タイヤへの交換
  - 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ことを防止するため、前後・左右のタイヤを入れ替える

車輪脱落事故発生状況（令和2年度）

事故発生車両の車輪脱落箇所



左後輪の集中は、前年度と傾向に変化なし

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

左輪タイヤの脱落割合が高いことの推定原因

- 左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場合が多いことから、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・ボルトゆるみ等の異常が発生した場合には、ハンドルの振動等により運転手が気付きやすい。