

群馬県適正化通信 NO. 204(令和7年12月号)

冬用タイヤ等の確実な装着と大型車の車輪脱落事故防止について

～ 注意喚起のお願い ～

国土交通省が令和7年9月に発表した「令和6年度大型車の車輪脱落事故発生状況と傾向分析について」によると、令和6年度に発生した大型車の車輪脱落事故は120件（うち人身事故は3件）と前年度より22件減少しているとの結果がありました。増加傾向にあった車輪脱落事故が数年ぶりに減少するなど、各事業者の事故防止に対する安全意識の高まりが感じられるところです。

一方で、120件の事故の半数以上は12月～2月の降積雪期に発生しており、冬用タイヤへの交換など、脱着作業から1～2カ月後に多くが発生しています。

このような状況を踏まえて、国土交通省では、本年10月から令和8年2月にかけて「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン」として、ドライバーをはじめ、運送事業にかかわる全関係者が安全最優先であること等を再認識し、同種事故の再発防止の徹底を図るよう注意喚起を行っています。

令和6年に発生した事故車両調査事例（4ページ目参照）では、

- ホイール・ナットとワッシャの隙間に潤滑剤の塗布が見られず、ホイール・ナットとワッシャがスムーズに回転しないものや、ワッシャが固着しているもの。
- ホイール・ボルトやナットに著しい錆があるものや、ゴミ等の異物が付着しているもの。
- ディスク・ホイールやハブ等に著しい錆があるもの。

等、適切なタイヤ脱着作業が実施されていない車両が確認されていることがわかります。他社の事故事例ではありますが、決して他人事と思わず、各事業者において同種の事故を起こさないよう、ご活用のおうえん、社内における確実な作業と保守管理の徹底をお願いします。

事故車両調査により確認された各部品の劣化・損傷事例



不明な点は気軽に適正化指導員にお尋ね下さい。
群馬県貨物自動車運送適正化事業実施機関
電話 027-212-8821

防ごう

大型車の車輪脱落事故

だめだよ

メンテしなくても大丈夫です!!
がんばります!!



おとさめ
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。

お

と

サ

ナ

い

手クレンチで



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。

まだ使える!!



もう
あぶない
ですよ

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。

しまっ
ていこう



いちにち一度は
ゆるみの点検

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
目で見て手で触るなどして点検します。

オイルぬって
くださる



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も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。

©くまね工房



詳しい情報は日本自動車工業会ホームページへ
http://www.jama.or.jp/truck-bus/wheel_fall_off/

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調査・分析検討会 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5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「規定の締め付けトルク」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。



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

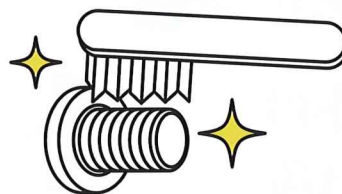
ホイールボルト、ナットのねじ部と、ナットとワッシャーとのすき間にエンジンオイルなど指定の潤滑剤を薄く塗布し、回転させて油をなじませます。ワッシャーがスムーズに回転するか点検し、スムーズに回転しない場合はナットを交換してください。ナットの座面(ディスクホイールとの当たり面)には塗布しないでください。



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。



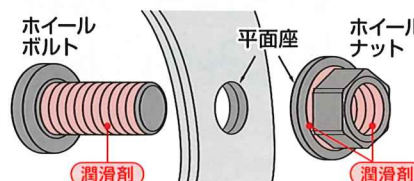
ホイールナット締め付け時の
注意点だよ!



ホイール締め付け方式

ホイール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「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(PCD275mm) 22.5インチ: 10本(PCD335mm)	ホイールのセンタリング	ハブインロー
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)	アルミホイールの 履き替え	ボルト交換
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 33mm(従来ISO方式の一部は32mm)	後輪ダブルタイヤの 締め付け構造	
ダブルタイヤ	一つのナットで共締め		



事故車両調査事例①

事故発生年月	令和6年11月	事故発生場所	高迅道路
事故概要	高迅道路を時速約70キロで走行中、左後後軸のタイヤ（外側）が脱落した。		
事故車両概要	使用の本拠の位置	東北地方	
	初度登録年月	平成28年5月	
	タイヤ脱着作業内容	タイヤローテーション	
	タイヤ脱着作業者	大型車の使用者	
	増し締めの実施状況	実施	
	車輪脱落までの期間・距離	1ヶ月19日 （タイヤ脱着後、約85,353km走行後）	
調査結果	- ホイール・ボルトのねじ部に油分を認めるが、ホイールとの干渉により濡れており、錆が認められた。 - 回収したホイール・ナットのワッシャ座面に錆が認められ、ナットとワッシャ摺動面には油分が認められなかった。		
推定要因	ホイール・ナットの締め付け作業不良が原因と推測される。		

事故車両調査事例②

事故発生年月	令和6年11月	事故発生場所	高速道路
事故概要	走行中に左後輪がガタついたため路肩に停車しようとしたところ、左後輪タイヤ（外側）が脱落した。		
事故車両概要	使用の本拠の位置	中部地方	
	初度登録年月	令和2年2月	
	タイヤ脱着作業内容	冬用タイヤへの交換	
	タイヤ脱着作業者	大型車の使用者	
	増し締めの実施状況	未実施	
	車輪脱落までの期間・距離	2日間 （タイヤ脱着後、約700km走行後）	
調査結果	- ホイール・ボルトはホイールとの干渉により摩耗しており、ねじ部に油脂は認められなかった。 - また、ホイールのボルト穴は周方向に変形していた。 - ホイール・ナットはワッシャの摺動に異常はないものの、摺動部に油脂は認められなかった。		
推定要因	油脂の塗布不良またはホイール・ナットの締め付け不良による軸力不足が原因と推測される。		

事故車両調査事例③

事故発生年月	令和6年12月	事故発生場所	一般道
事故概要	走行中に異変を感じ停車したところ、左後前軸のタイヤ2本が脱落していた。		
事故車両概要	使用の本拠の位置	北海道地方	
	初度登録年月	平成26年7月	
	タイヤ脱着作業内容	冬用タイヤへの交換	
	タイヤ脱着作業者	タイヤ専門店	
	増し締めの実施状況	実施	
	車輪脱落までの期間・距離	27日間 (タイヤ脱着後、約4,380km走行後)	
調査結果	- 脱落部のホイール・ボルト及び他のホール・ボルトとホイール・ナットの油分は、若干残っていた。 - ホイール・ボルト及びハブに若干の錆が見られた。 - 脱落したホイールのボルト穴にホイール・ボルトと接触したと思われる摩耗による変形が見られた。		
推定要因	ホイール・ナット全てが緩み脱落していることから、ホイール・ナットの緩みが原因と推測される。		