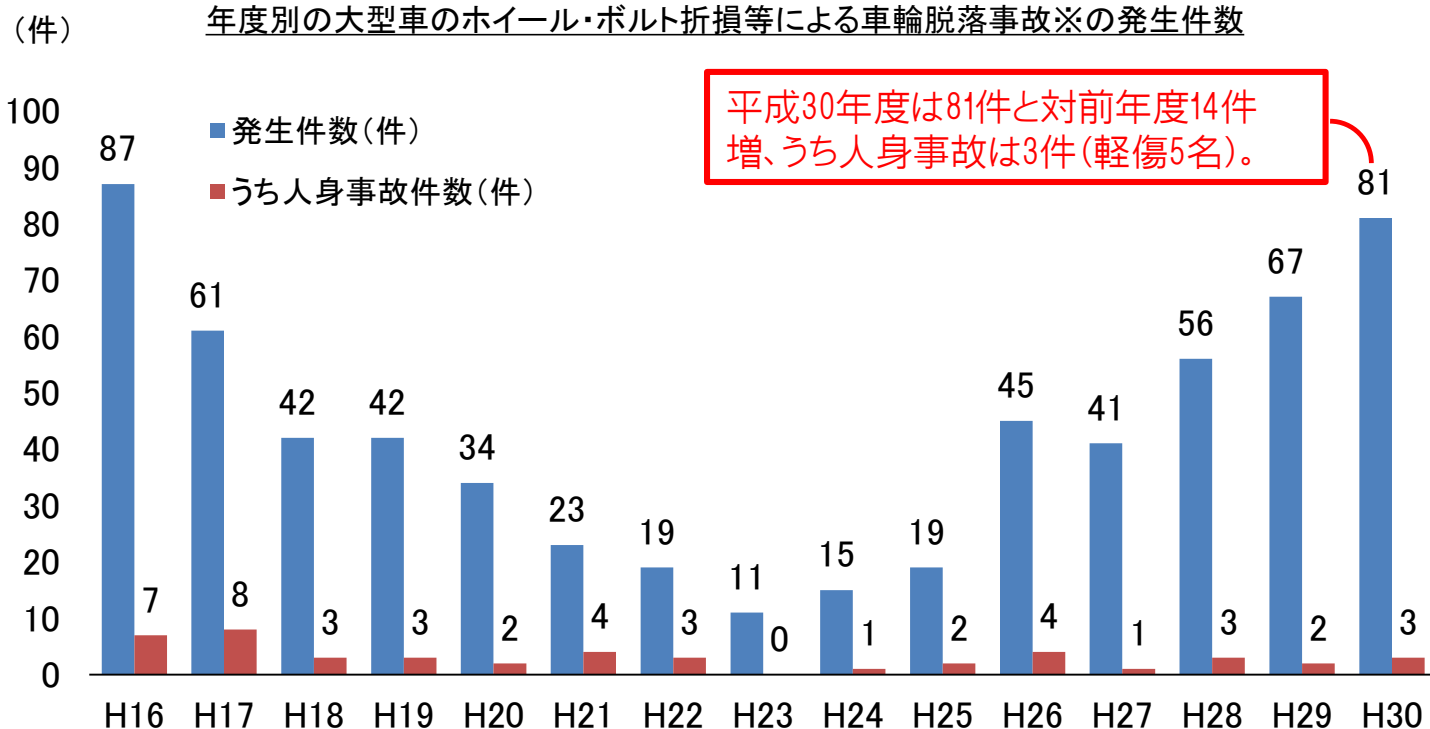


車輪脱落事故発生状況（平成30年度）【別紙1】

年度別の大型車のホイール・ボルト折損等による車輪脱落事故※の発生件数



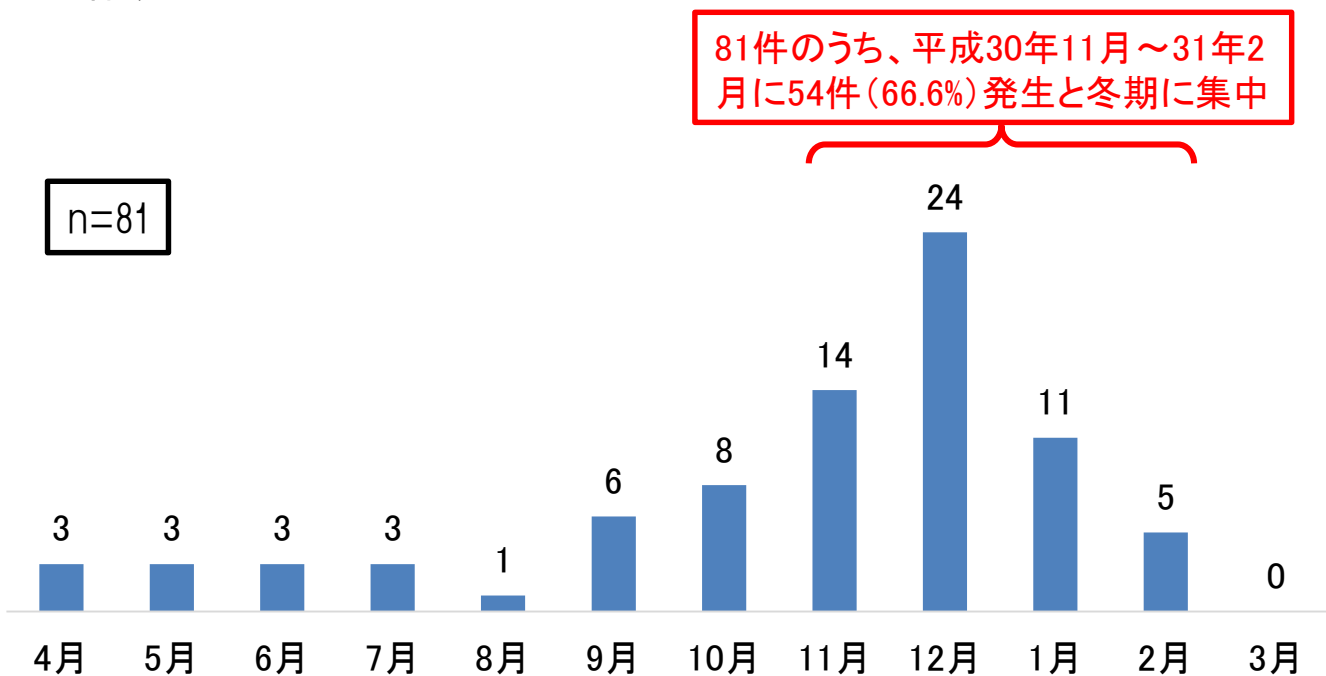
平成30年度は81件と対前年度14件増、うち人身事故は3件(軽傷5名)。

※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

車輪脱落事故発生月別

■ 件数



81件のうち、平成30年11月～31年2月に54件(66.6%)発生と冬期に集中

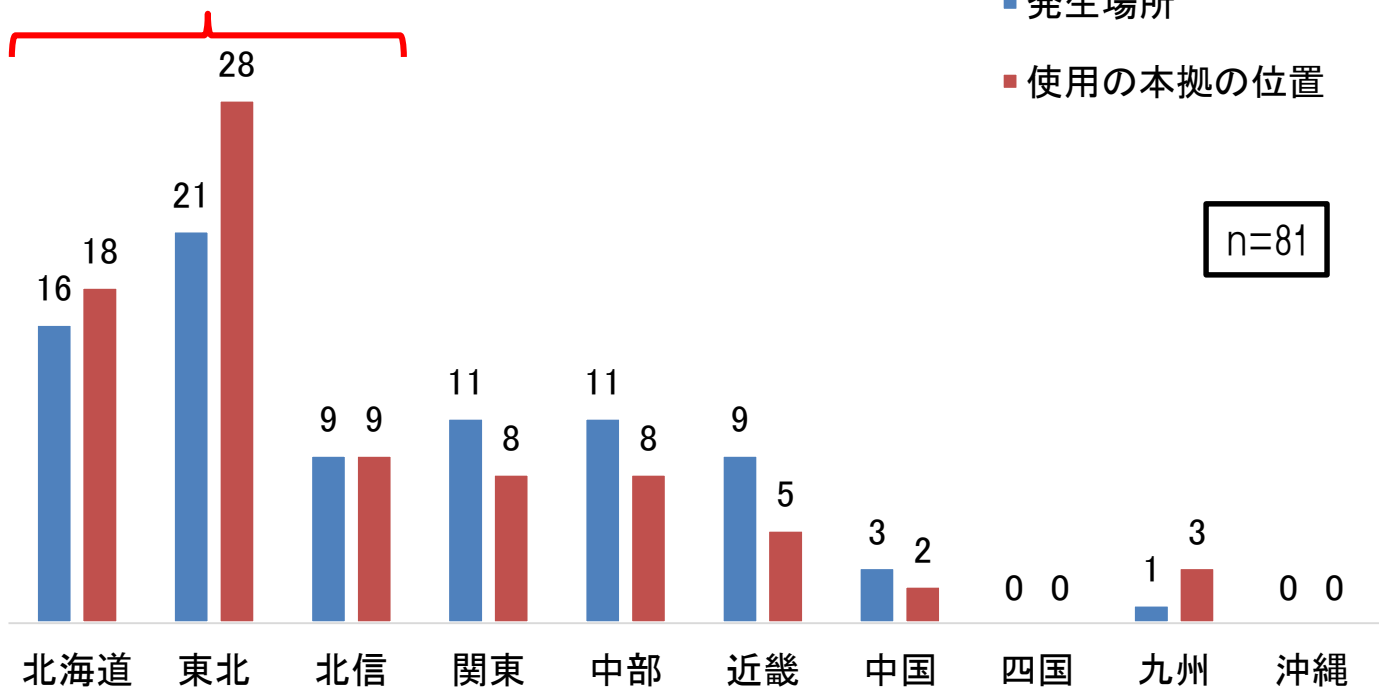
n=81

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（平成30年度）

事故発生場所、事故車両の使用の本拠の位置

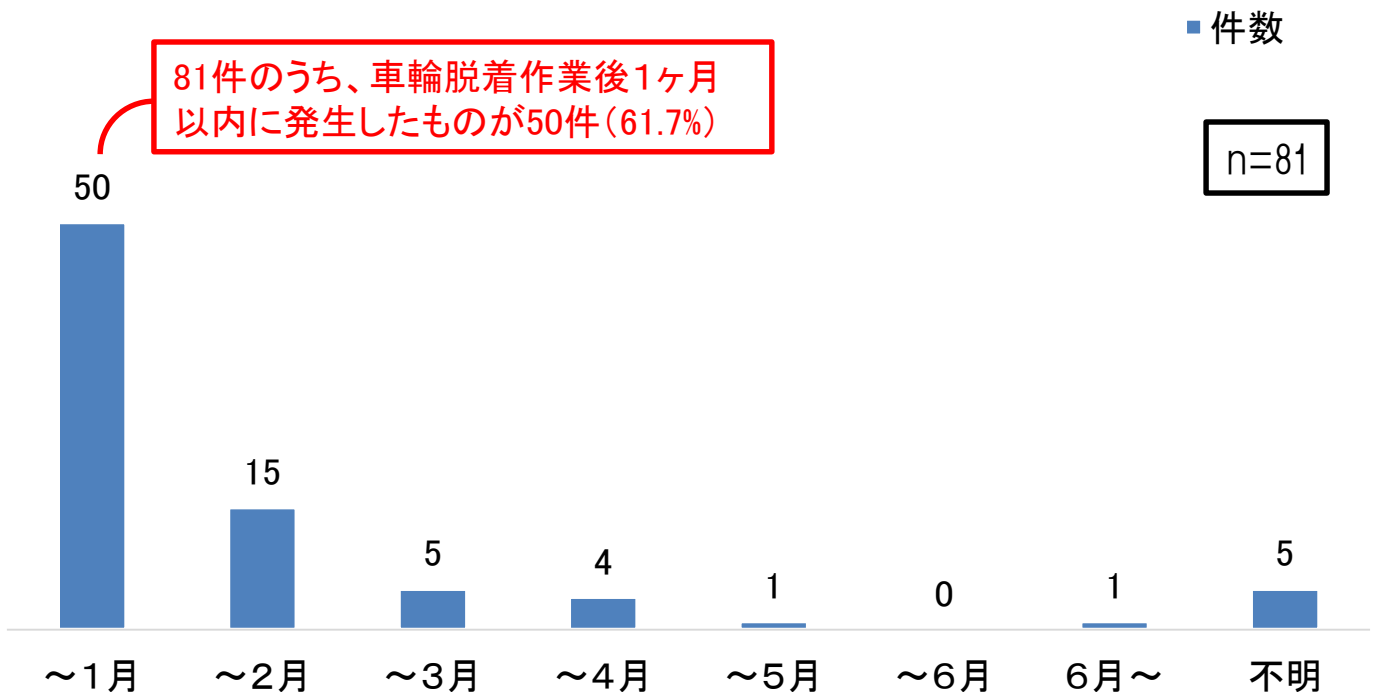
積雪地域で46件(56.8%)発生



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

車輪脱着から脱落発生までの期間

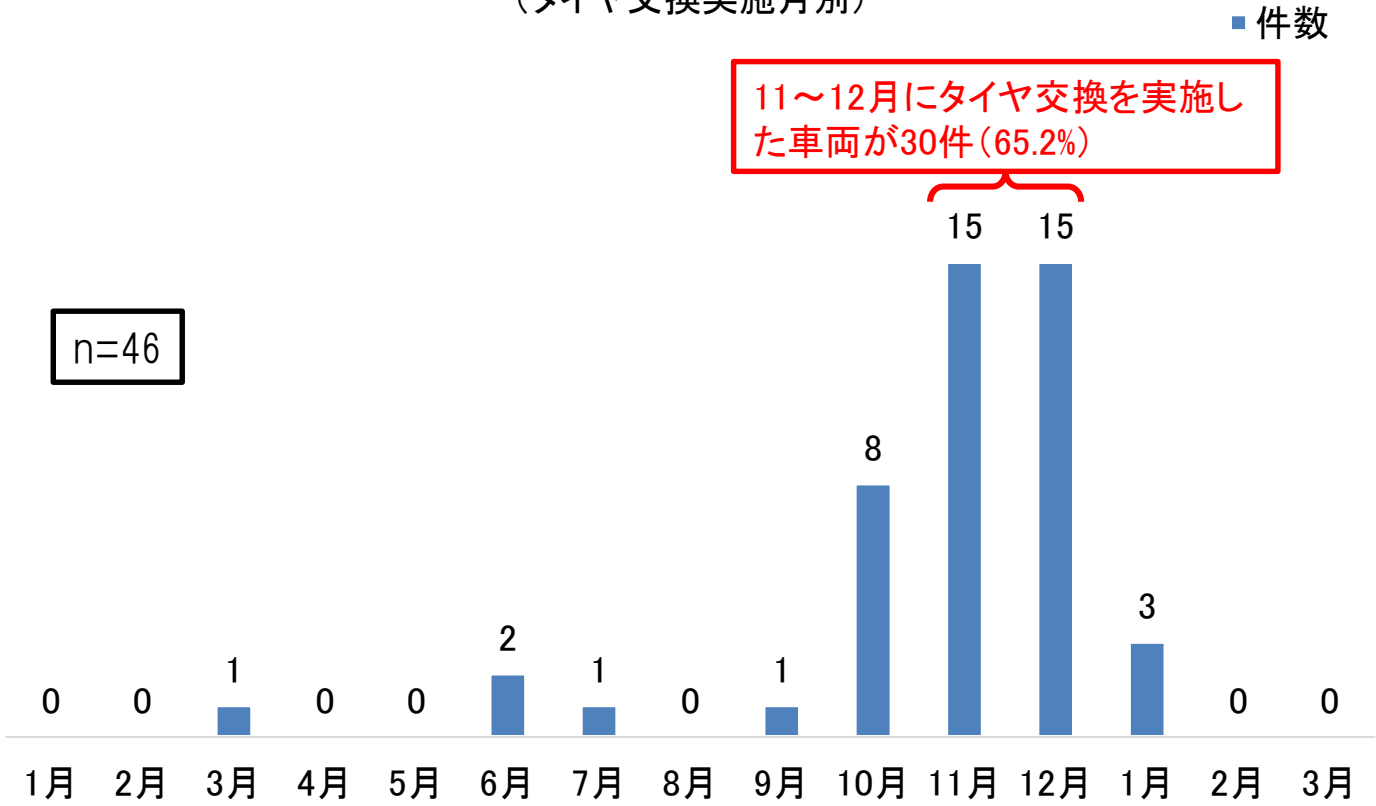
81件のうち、車輪脱着作業後1ヶ月以内に発生したものが50件(61.7%)



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

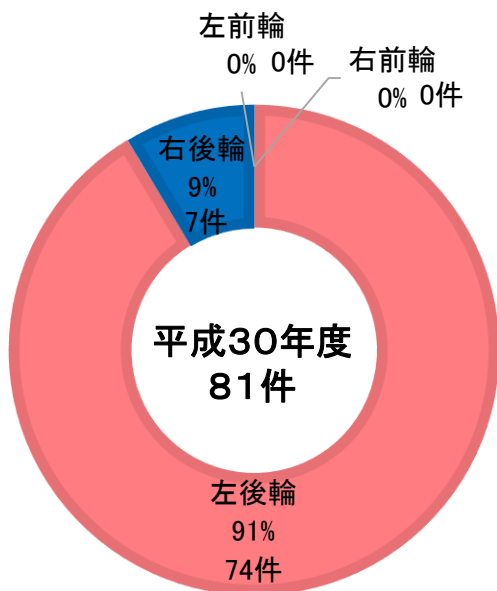
車輪脱落事故発生状況（平成30年度）

車輪脱落事故直前の3ヶ月以内に「タイヤ交換」 を実施した車両による事故件数 （タイヤ交換実施月別）



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

脱落車輪の位置



左後輪に集中する傾向は、
前年度と変化なし

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、引き続き調査中であるが、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。

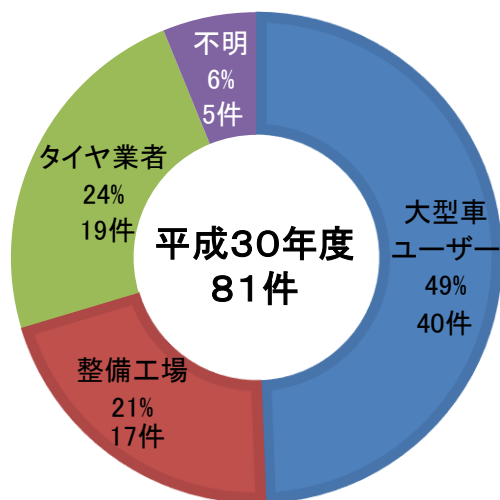
前輪タイヤの脱落が少ない推定原因

- 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づきやすい。

車輪脱落事故発生状況（平成30年度）

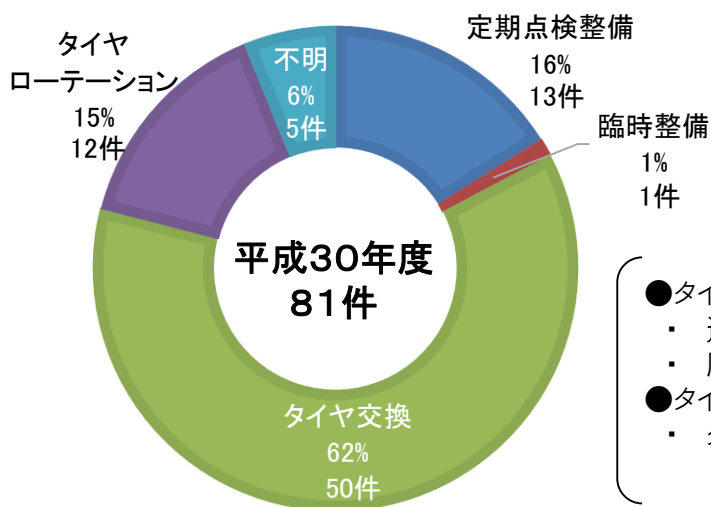
出典：自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

タイヤ脱着作業実施者別



大型車ユーザーの交換が大半を占める傾向は、前年度と変化なし

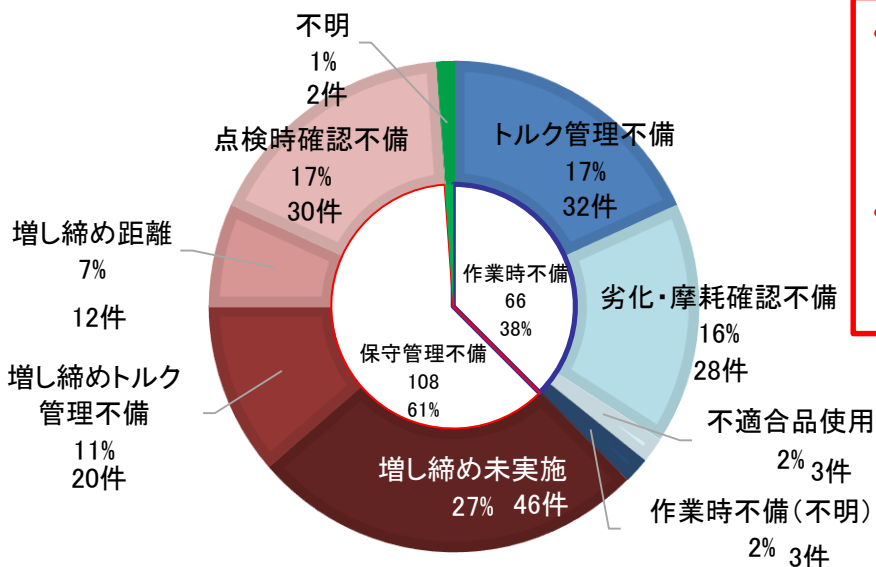
タイヤ脱着作業内容別



タイヤ交換が半数以上を占める傾向は、前年度と変化なし

- 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

発生推定原因

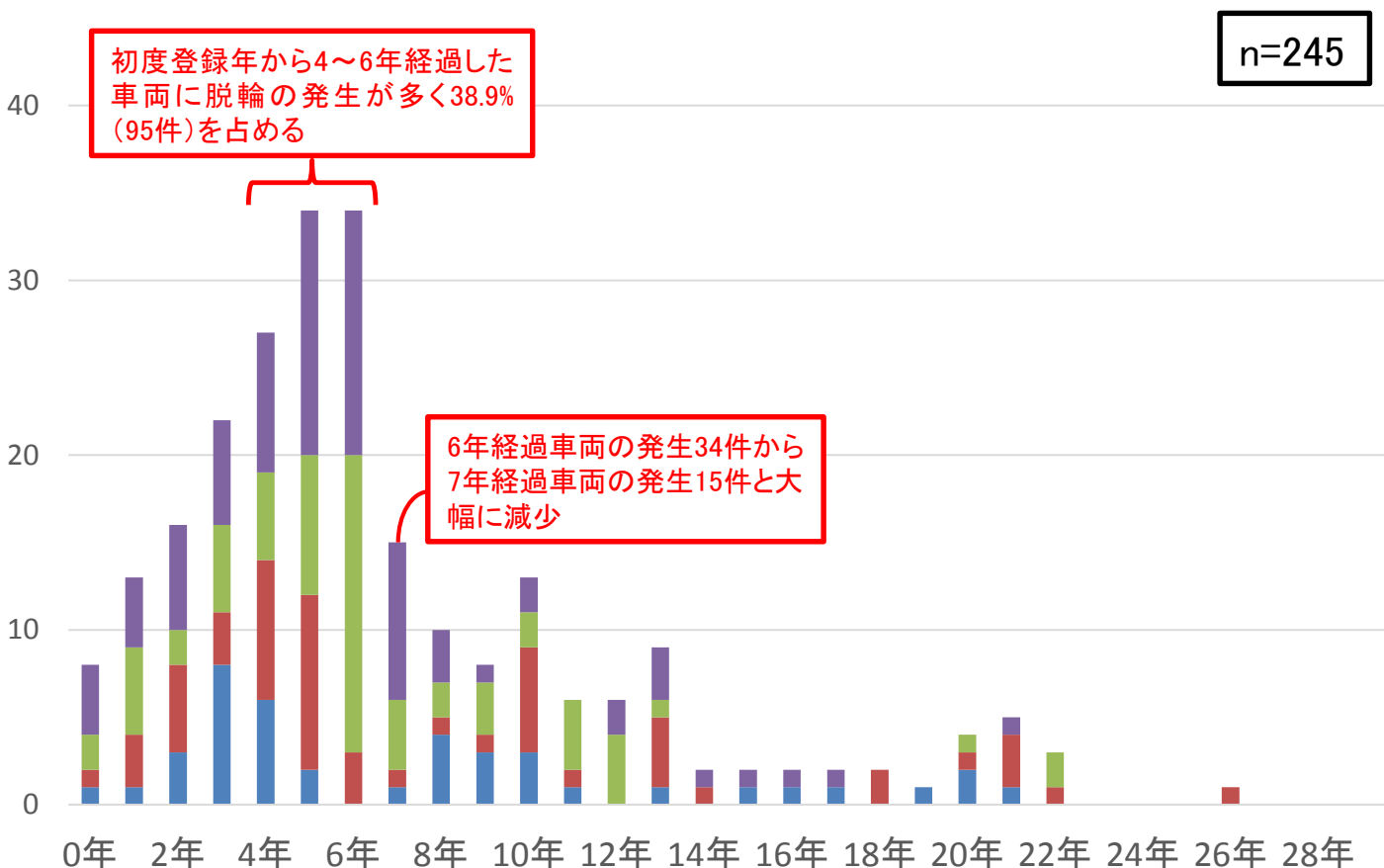


- ・ 不適切なタイヤ交換作業、交換後の保守管理の不備が主な要因となっている傾向に変化なし
- ・ 約8割の事業者で事故防止のポイントが十分認識されていないことが確認。

車輪脱落事故発生状況（平成30年度）

車輪脱落事故車両の車齢

■ H27 ■ H28 ■ H29 ■ H30



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

車歴4～6年の車両にタイヤ脱輪の割合が高い推定原因

- 車歴4～6年の車両にタイヤの脱落割合が高い原因については、現在調査中であるが、以下の可能性が考えられる。
 - ・ タイヤの交換時は、ボルト、ナット、ホイールの錆、ゴミ、泥などの異物を除去して組み付けなければ、必要な締付け力が得られず、ナットの緩みによる脱落が生じやすくなる。
 - ・ 平成30年度の発生状況の中で、車歴4～6年経過した車両は36件で、交換時にボルト、ホイールに錆が発生していたと事業者から申告があったもの、メーカーの調査時にハブの摩耗が確認できたのは36件中15件(41.7%)となっている。
 - ・ これらのことから、積雪地域で使用される車両は、ボルト、ホイール、ハブの錆の進行が速く、また、その確認が不十分のままタイヤ交換が行われている可能性が考えられる。