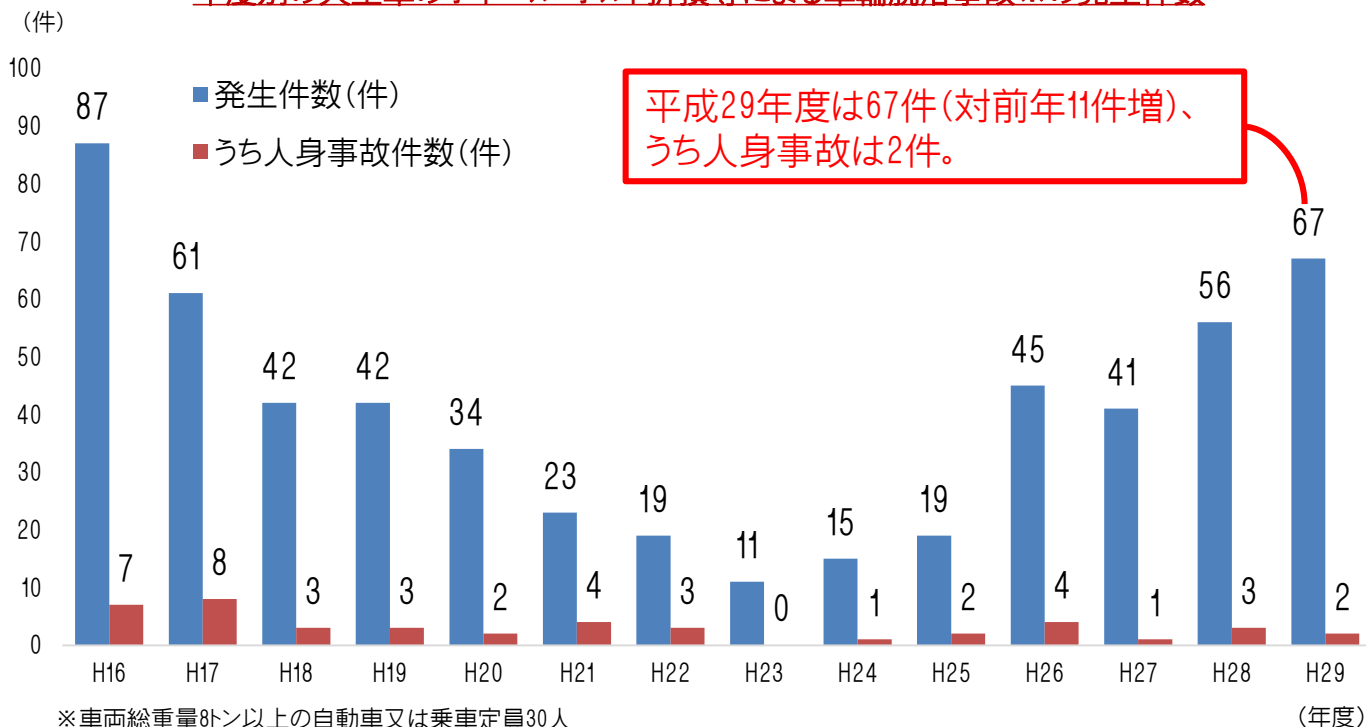


# 車輪脱落事故発生状況（平成29年度）【別紙1】

## 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29年度は67件(対前年11件増)、うち人身事故は2件。

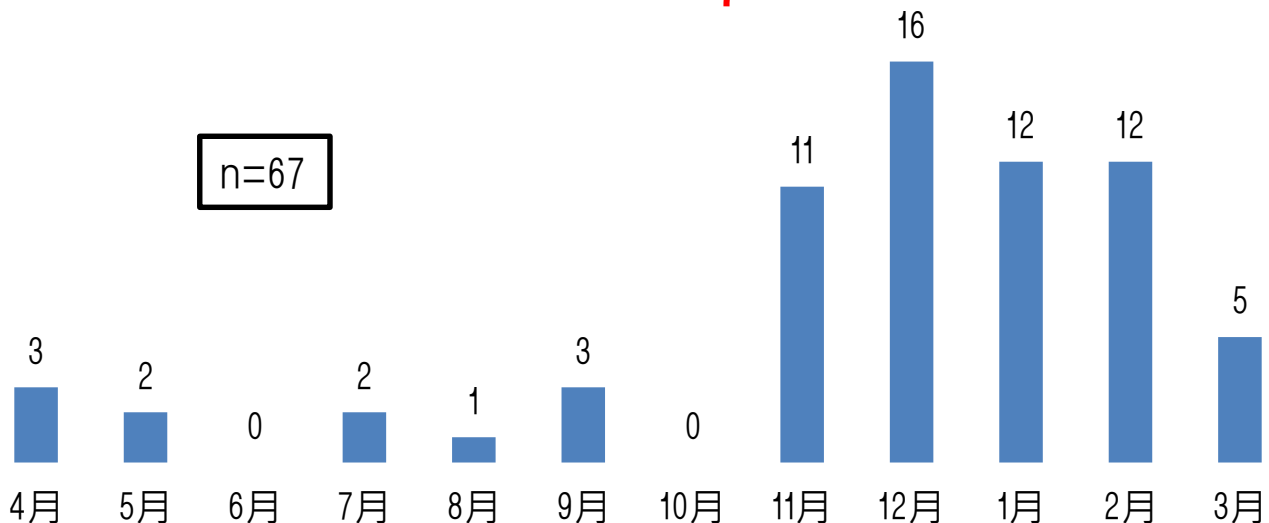
※車両総重量8トン以上の自動車又は乗車定員30人以上の自動車であって、車輪を取り付けるホイール・ボルトの折損又はホイール・ナットの脱落により車輪が自動車から脱落した事故

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

■ 件数

67件のうち、平成29年11月～30年3月の冬期に56件(83.6%)と多発

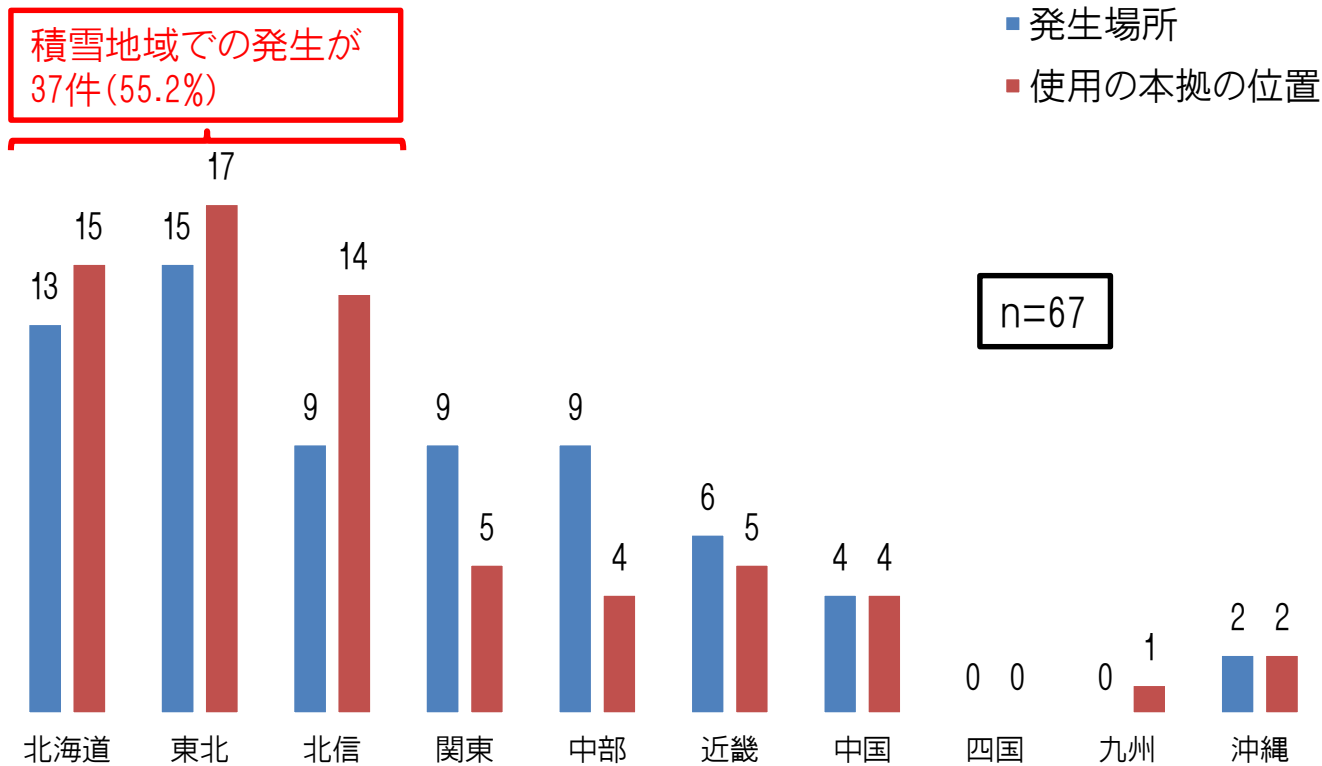


n=67

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

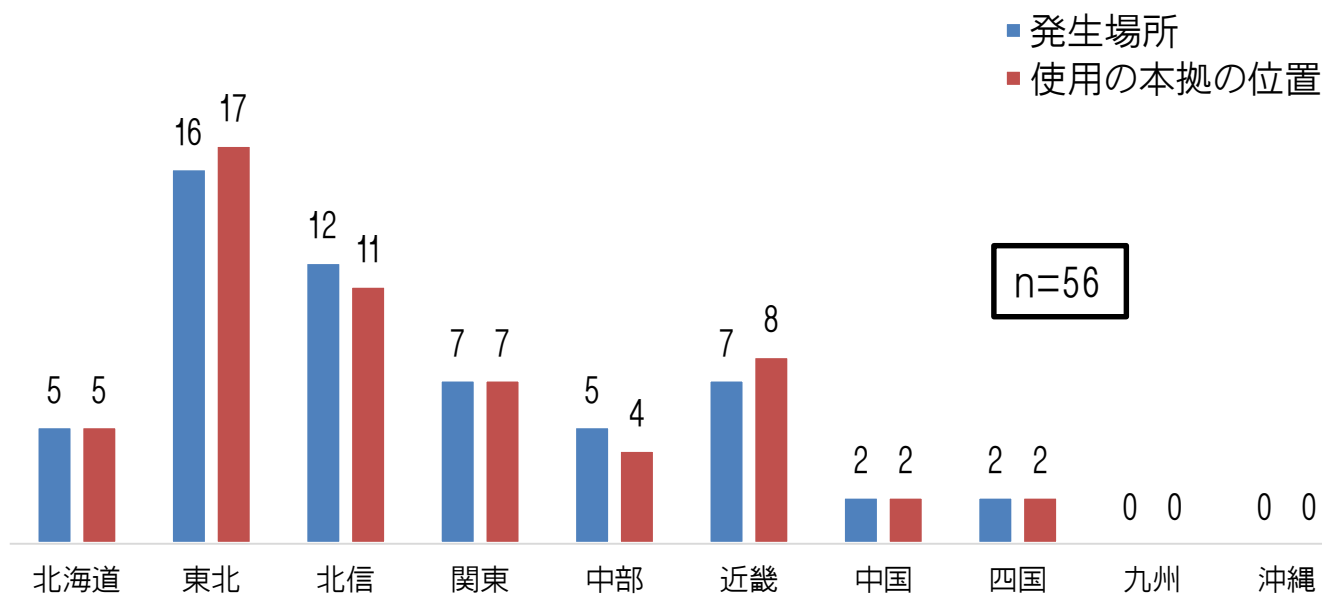
# 車輪脱落事故発生状況（平成29年度）

## 事故発生場所、事故車両の使用の本拠の位置



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

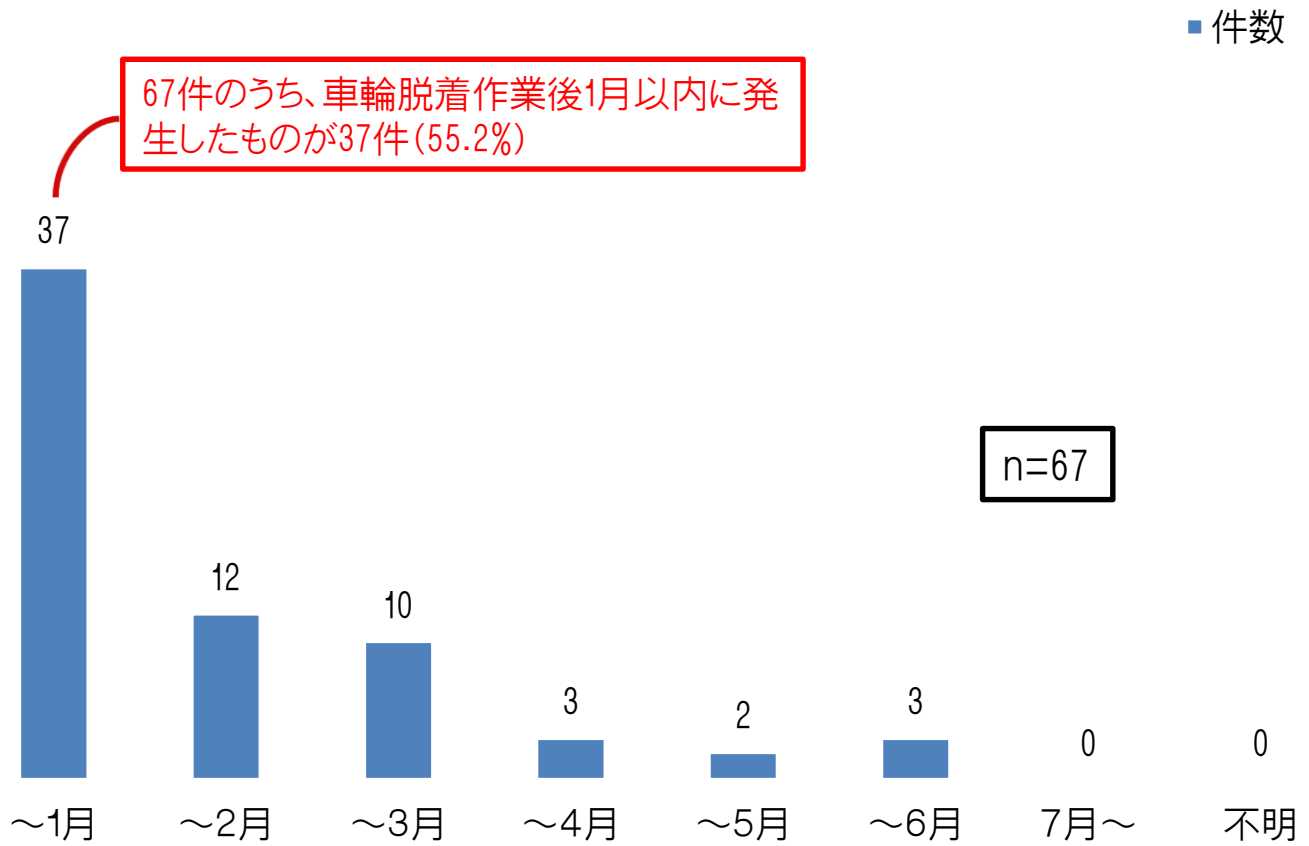
## 【参考】事故発生場所、事故車両の使用の本拠の位置(平成28年度)



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

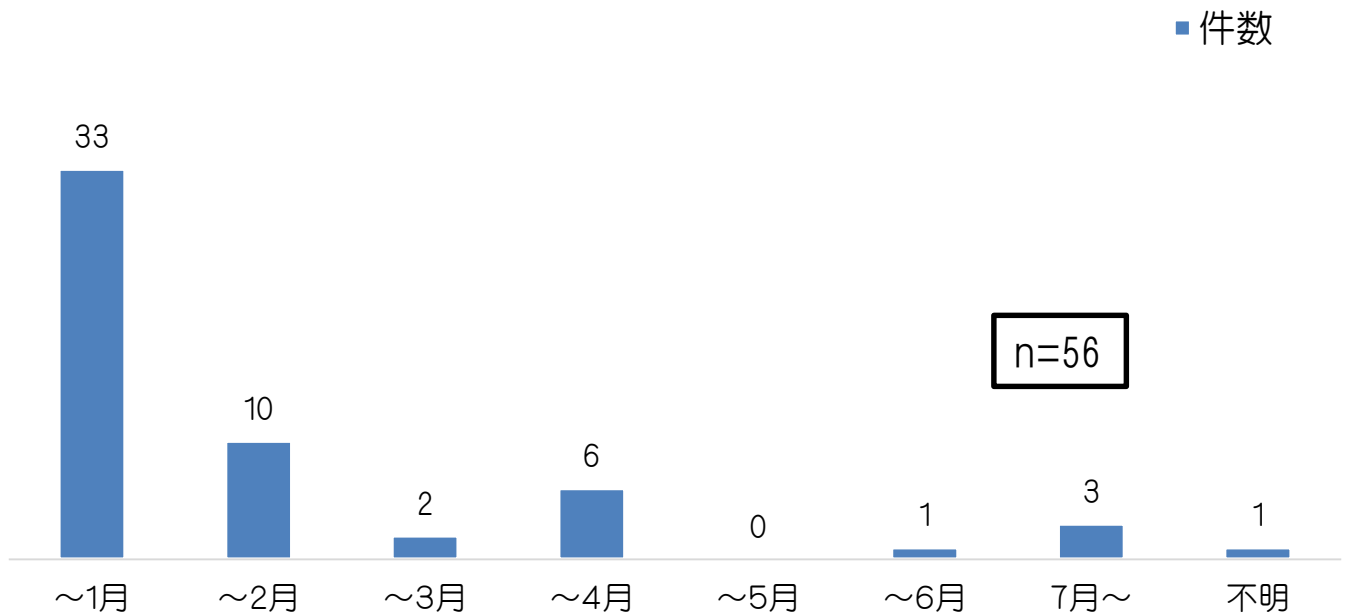
# 車輪脱落事故発生状況（平成29年度）

## 車輪脱着から脱落発生までの期間



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

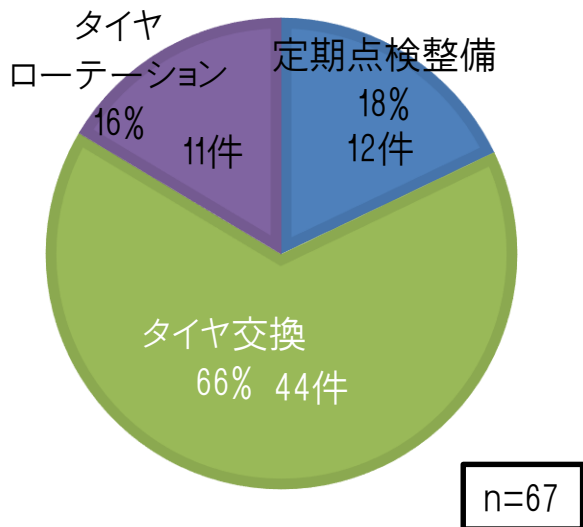
## 【参考】車輪脱着から脱落発生までの期間(平成28年度)



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

# 車輪脱落事故発生状況（平成29年度）

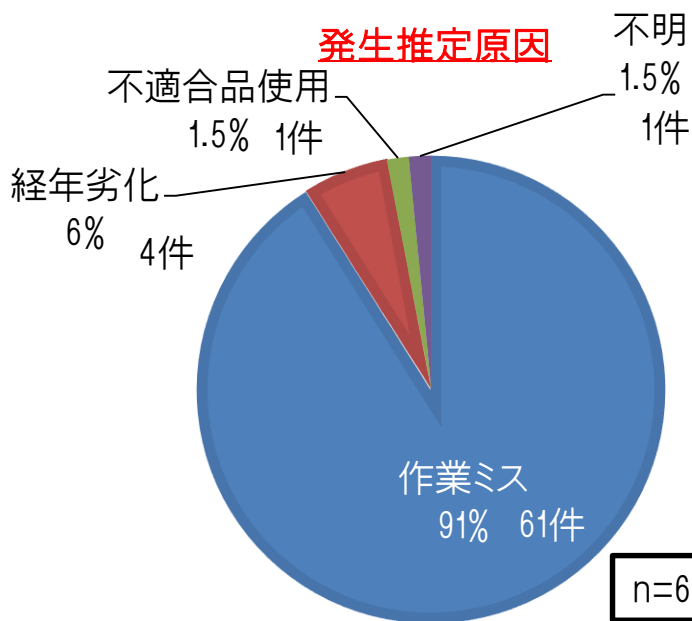
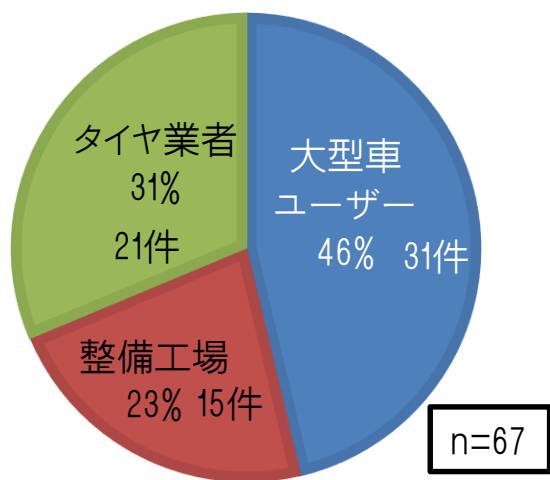
## 脱輪の直前に行ったタイヤ脱着作業の内訳



- タイヤ交換
  - ・ 通常タイヤから冬用タイヤ(スタッドレスタイヤ)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

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の内訳



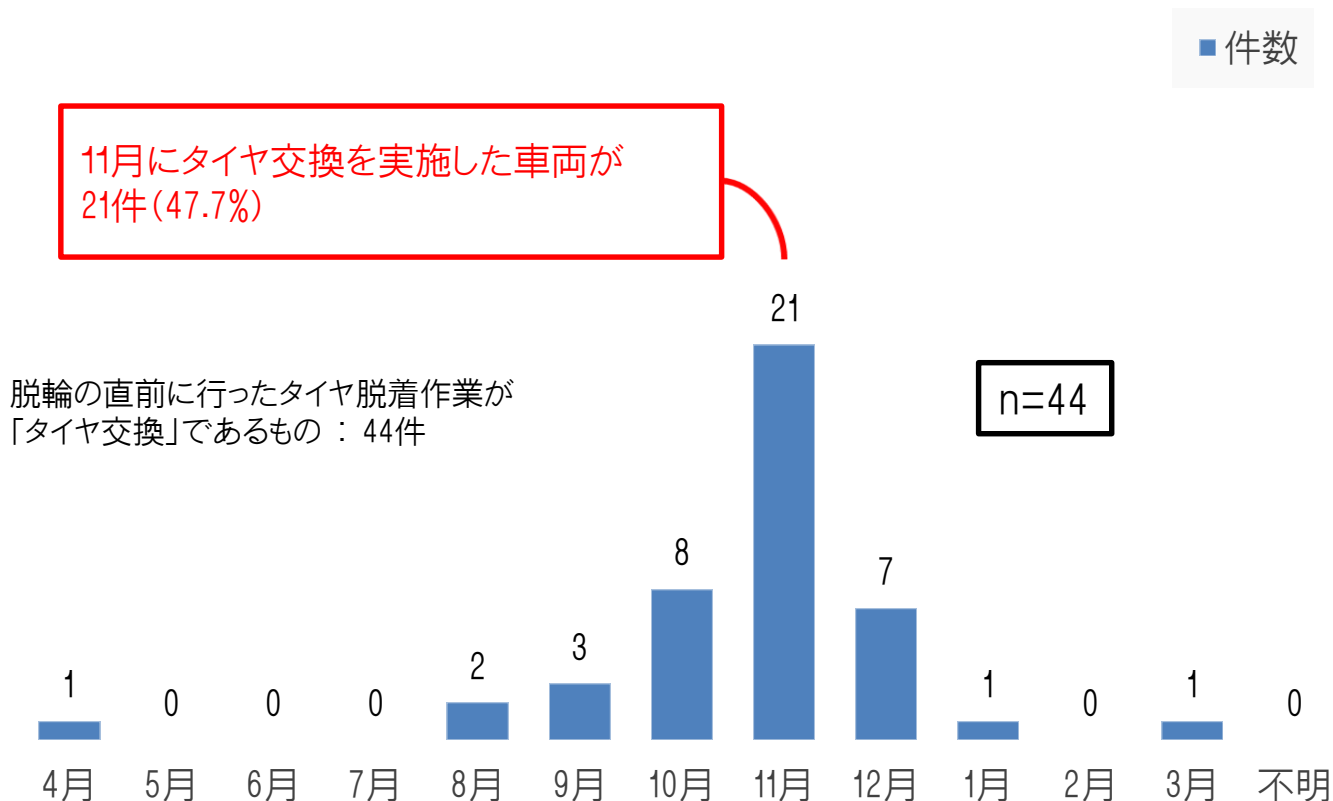
出典:自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

### 主な事故発生推定原因

- 作業ミス
  - ・ ホイール・ナットの締付不良 36件
  - ・ タイヤ交換後の増し締め未実施 12件
  - ・ ホイールの組付不良 2件
  - ・ ホイール・ナットの過締付 4件
  - ・ 不良ホイールの使用 2件
  - ・ 日常点検時の確認不足 5件
- 経年劣化
  - ・ ホイール・ボルトの腐食、又は、金属疲労による折損
- 不適合品使用
  - ・ 劣化・損傷したホイールの使用による折損

# 車輪脱落事故発生状況（平成29年度）

## 車輪脱落事故直前のタイヤ脱着作業として「タイヤ交換」を実施した車両についてタイヤ交換作業実施時期別事故件数



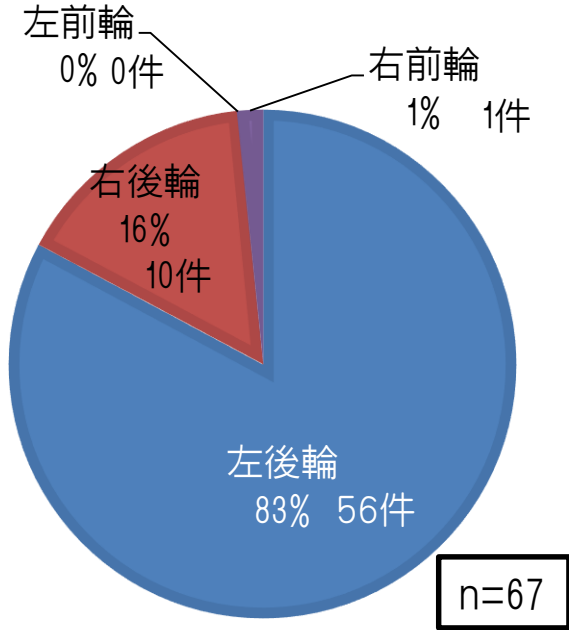
出典:自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

### タイヤ交換作業とは

- 通常タイヤから冬用タイヤ(スタッドレスタイヤ)への交換
- 冬用タイヤ(スタッドレスタイヤ)から通常タイヤへの交換
- タイヤが摩耗したことによる交換 など

# 車輪脱落事故発生状況（平成29年度）

## 脱落車輪の位置(平成29年度)



### 【参考】脱落車輪の位置(平成28年度)

	左	右	合計
前軸	1	2	3
後軸	48	5	53
合計	49	7	56

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

左後輪のタイヤが多く脱落している

### 他のタイヤに比べて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、自動車メーカー等の見解を聞きながら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付きやすい。