

令和7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

令和8年9月
国土交通省物流・自動車局

令和7年度 大型車の車輪脱落事故発生状況

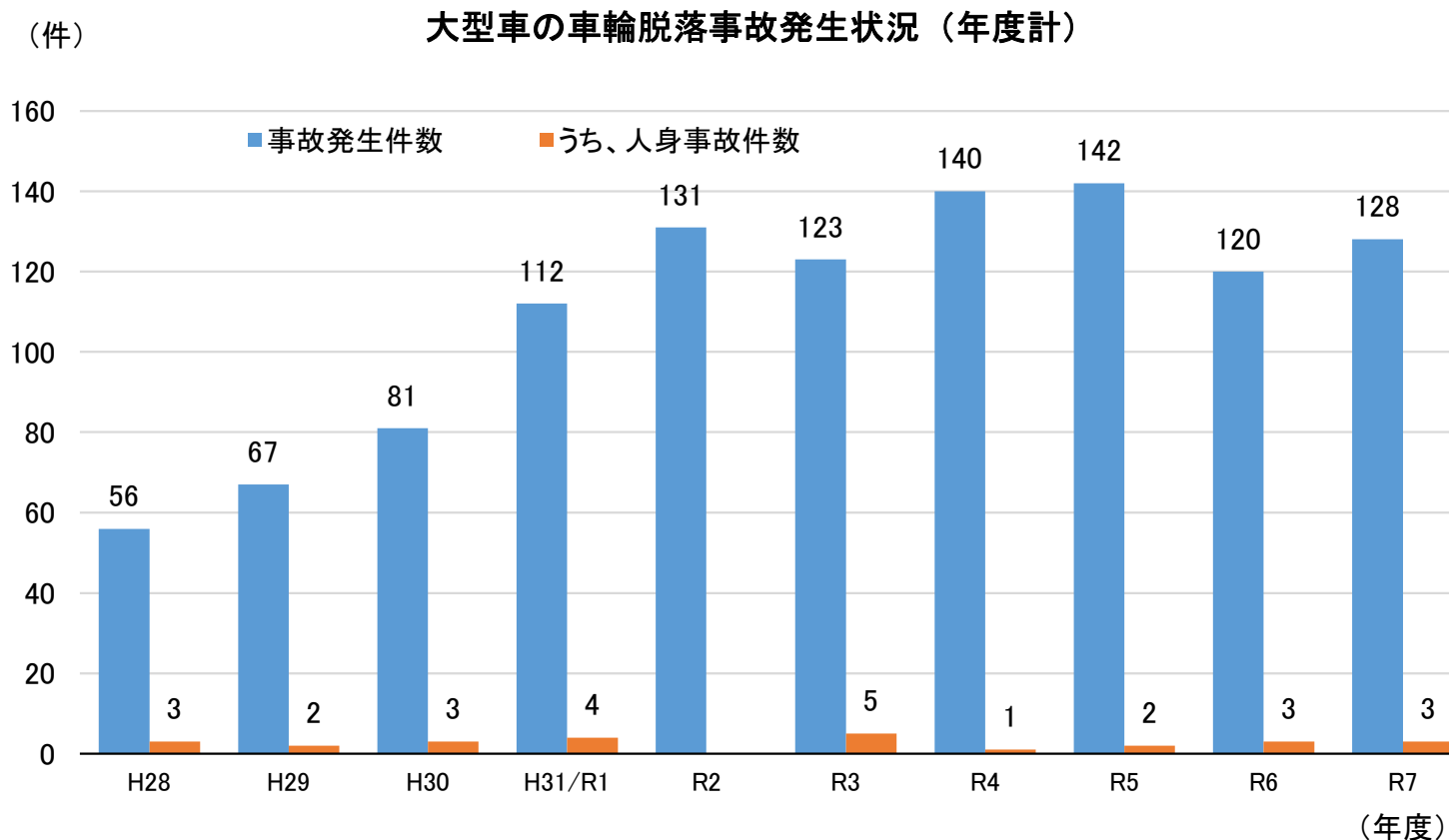
- 自動車事故報告規則(昭和26年運輸省令第104号)及び大型自動車メーカーからの報告を基に集計した、令和7年まで過去10年間に発生した車輪脱落事故報告件数を示す。
- 令和7年度の車輪脱落事故件数は128件、前年度の120件より8件増加し、内3件は人身事故を伴う事故であった。
- なお、車輪脱落事故のほとんどが大型トラック車両による事故であり、大型バス車両による事故は128件中1件であった。

大型車の車輪脱落事故車両調査

- 令和7年度に発生した車輪脱落事故車両128台のうち89台に対して、各部品の劣化・損傷状態や、タイヤ脱着作業の実施状況を確認する事故車両調査を実施した。
- 事故車両調査は、車輪脱落事故を起こした大型車が、損傷箇所の修理のために入庫した大型自動車メーカー系整備工場等で実施し、一部の調査には地方運輸局や運輸支局職員も立ち会った。
- 事故車両調査の結果、タイヤ脱着作業時に適切な点検・清掃、潤滑剤の塗布や劣化した部品の交換がされていない車両や、タイヤ脱着作業後の増し締めが実施されていない車両が散見された。

年度別の大型車の車輪脱落事故の発生件数

- 令和7年度の大型車の車輪脱落事故の発生件数は128件であり、令和6年度(120件)より8件増加した。
- 車輪脱落事故に伴う人身事故は3件発生し、3名が軽傷を負った。



※ 1 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

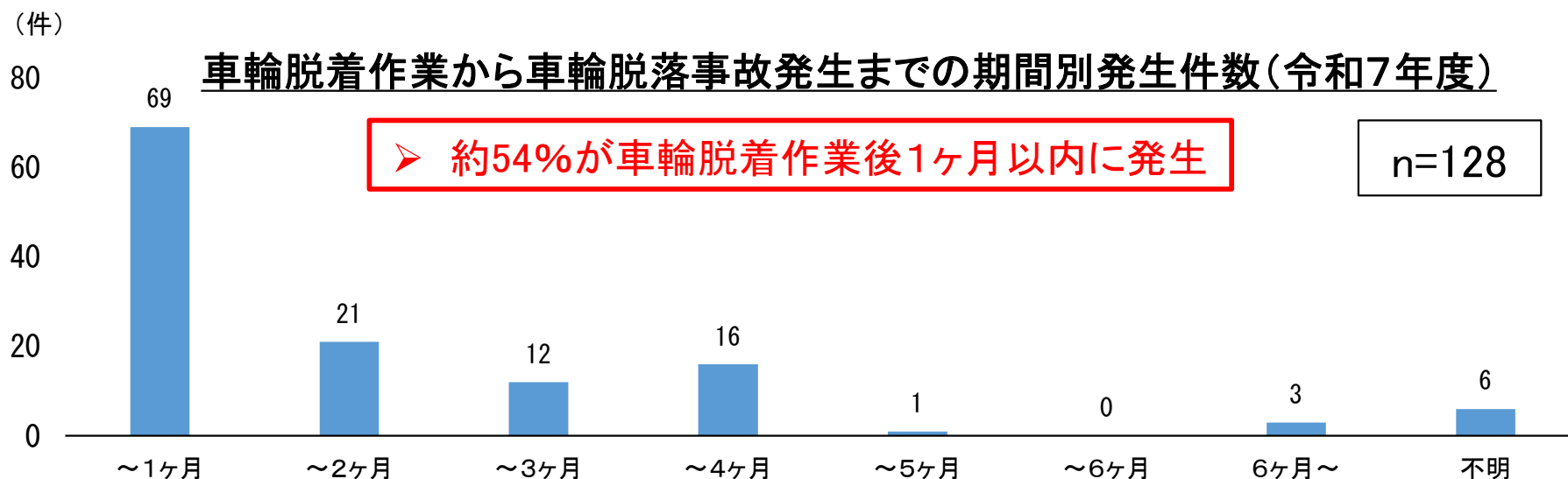
※ 2 大型車の内、乗車定員30人以上の自動車の件数(H28年度:1件、H29年度:1件、H30年度:3件、H31/R1年度:1件、R2年度:0件、R3年度:2件、R4年度:2件、R5年度:1件、R6年度:2件、R7年度:1件)

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(令和7年度)



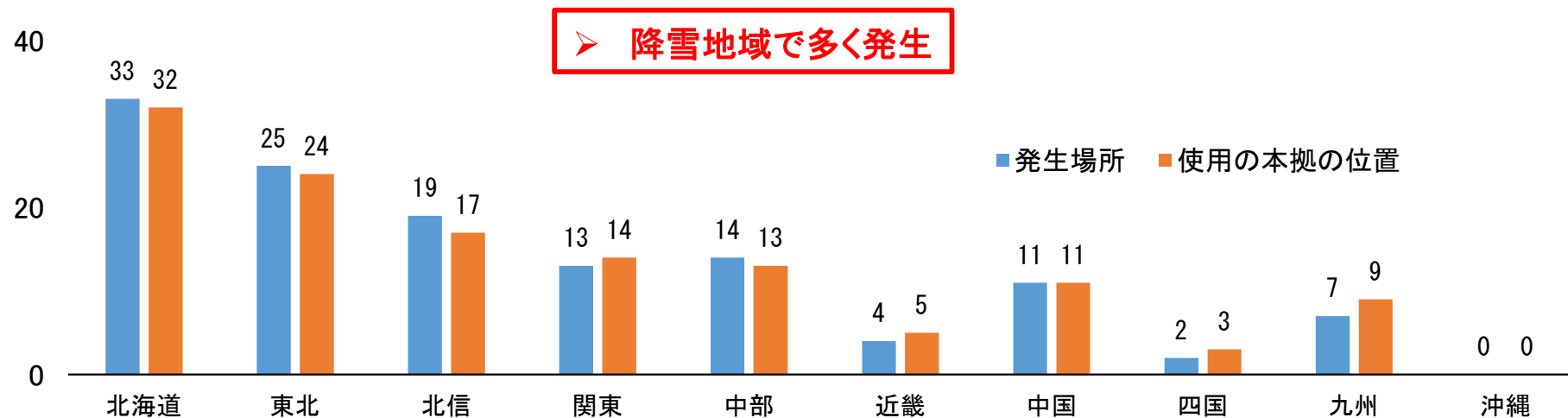
車輪脱着作業から車輪脱落事故発生までの期間別発生件数(令和7年度)



※ 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

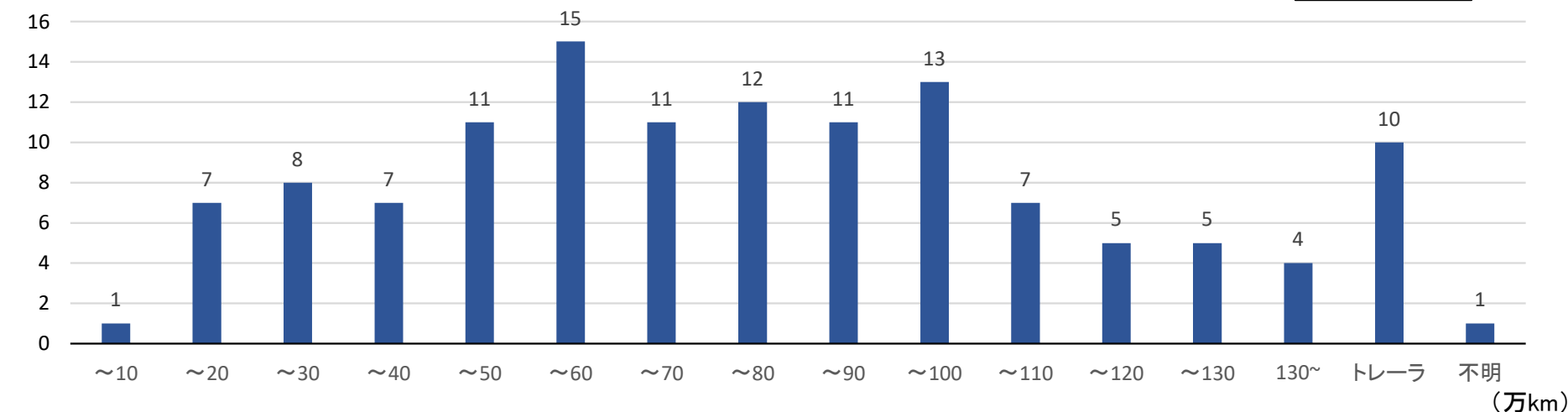
出典:自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

(件) 事故発生場所別、使用の本拠の位置別発生件数(令和7年度)



(件) 事故車両の総走行距離別発生件数(令和7年度)

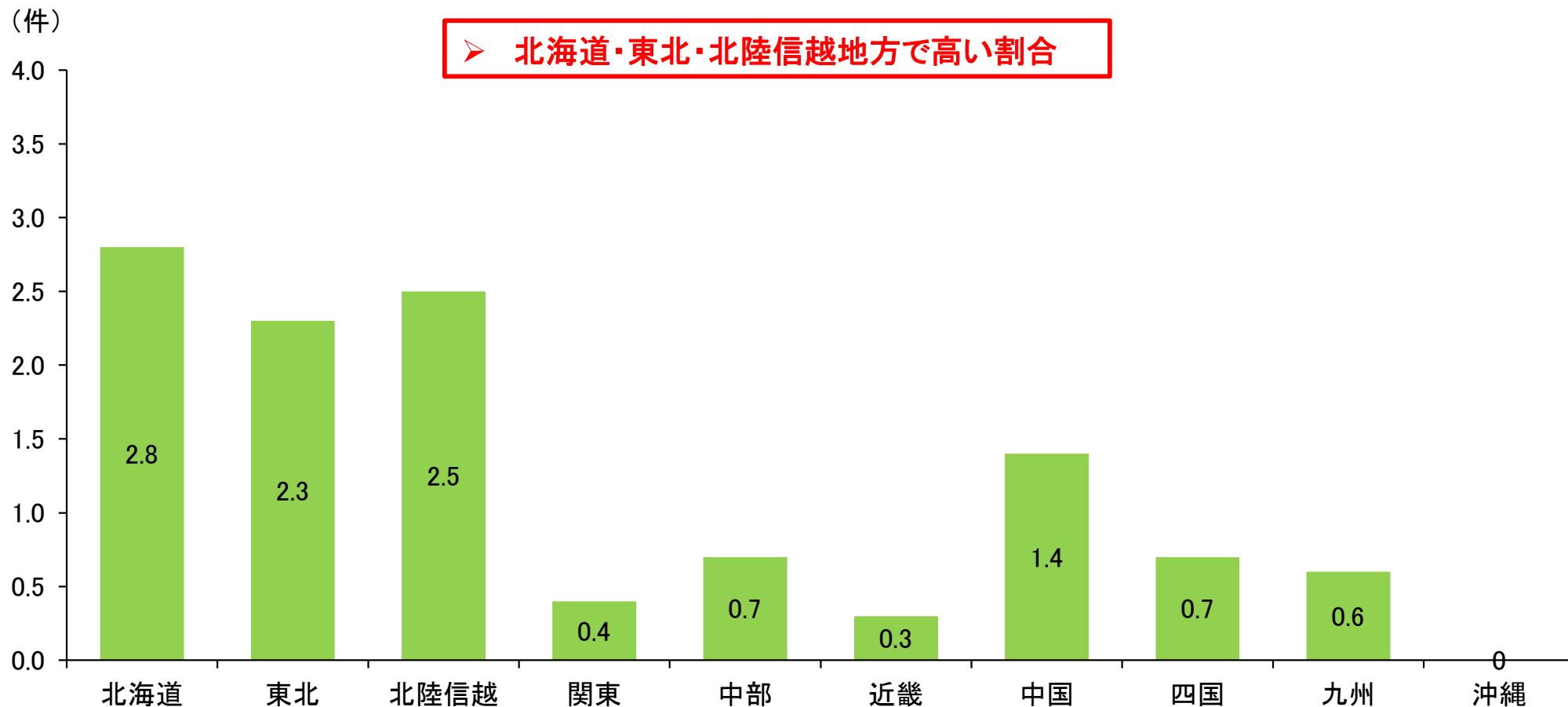
n=128



※ 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

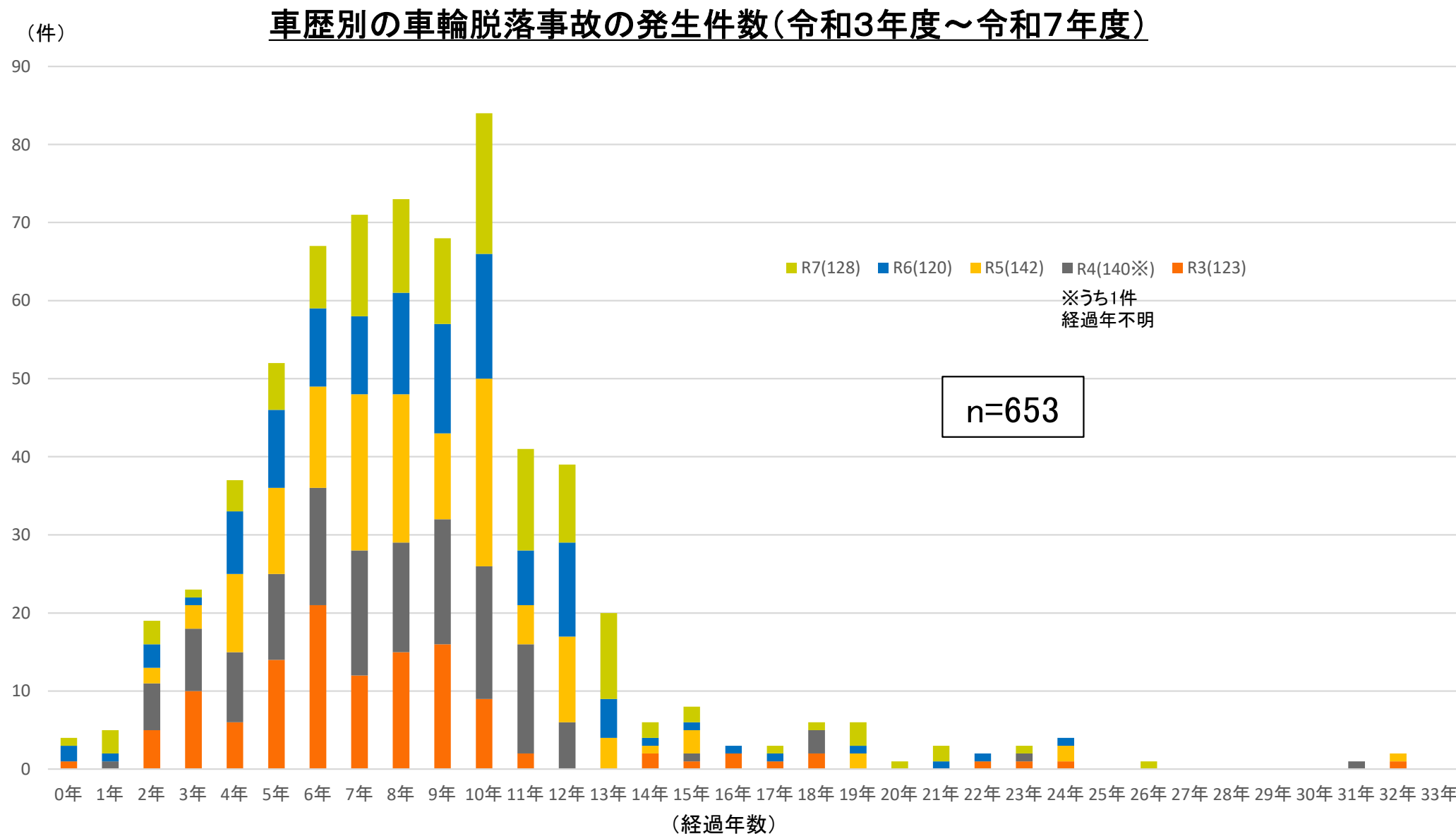
使用の本拠の位置別1万台あたりに換算した発生件数



※ 1 令和8年3月31日現在の大型車(車両総重量8トン以上または乗車定員30人以上)の使用の本拠の位置別の保有台数から算出

※ 2 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

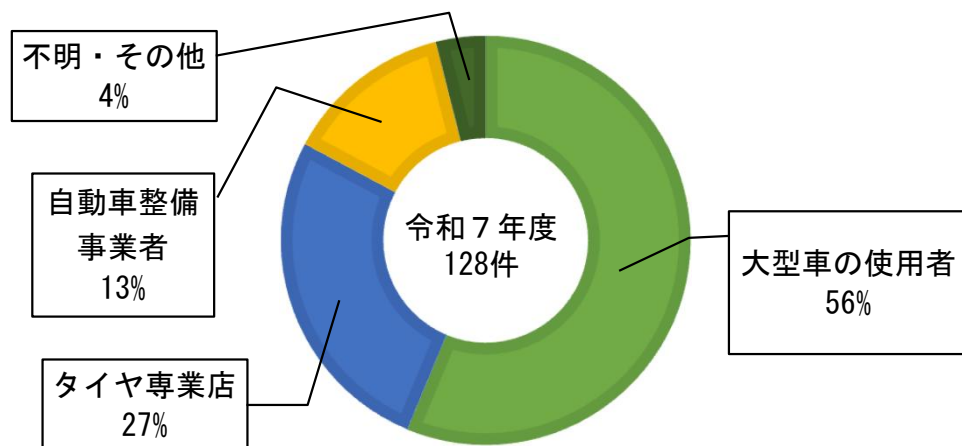


※ 車両総重量8トン以上の自動車又は乗車定員30人以上の自動車であって、車輪を取り付けるホイール・ボルトの折損又はホイール・ナットの脱落により車輪が自動車から脱落した事故

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

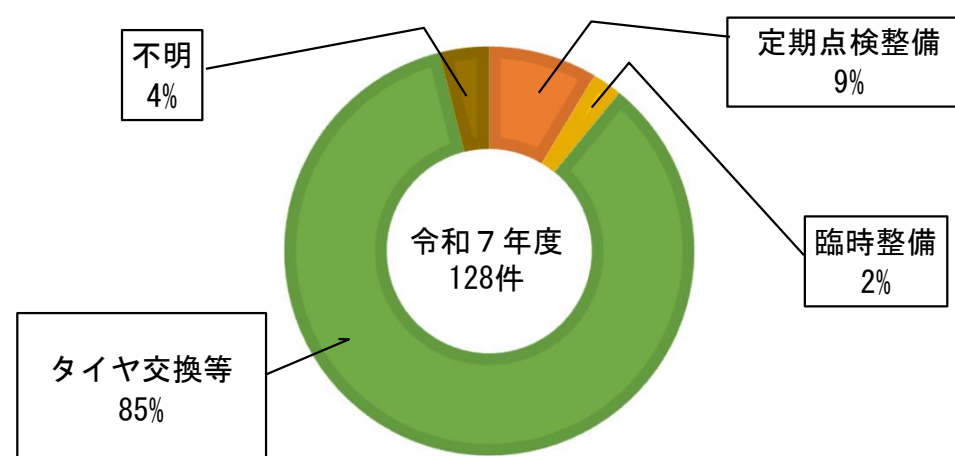
タイヤ脱着作業実施者別発生件数

➤ 約56%が大型車ユーザーによるタイヤ脱着作業後の脱落



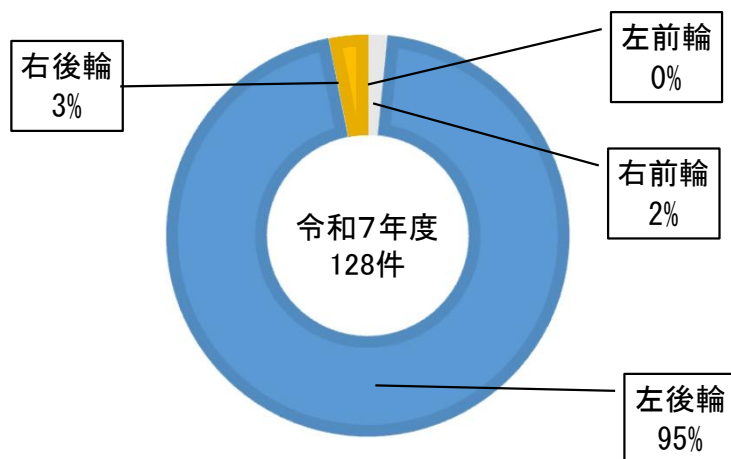
タイヤ脱着作業内容別発生件数

➤ 約85%がタイヤ交換等作業実施後の脱落



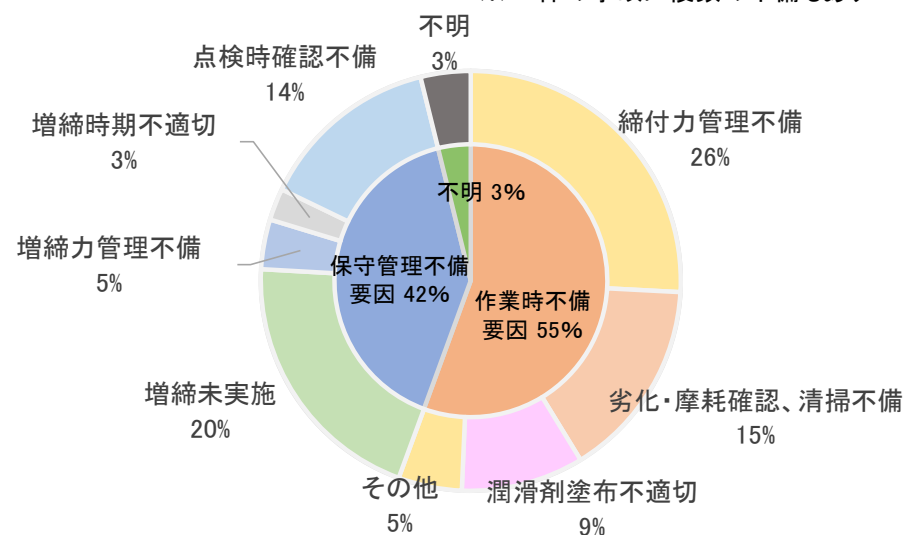
車輪脱落箇所別発生件数

➤ 約95%が左後輪からの脱落



作業及び保守管理の不備

※ 1件の事故に複数の不備もあり

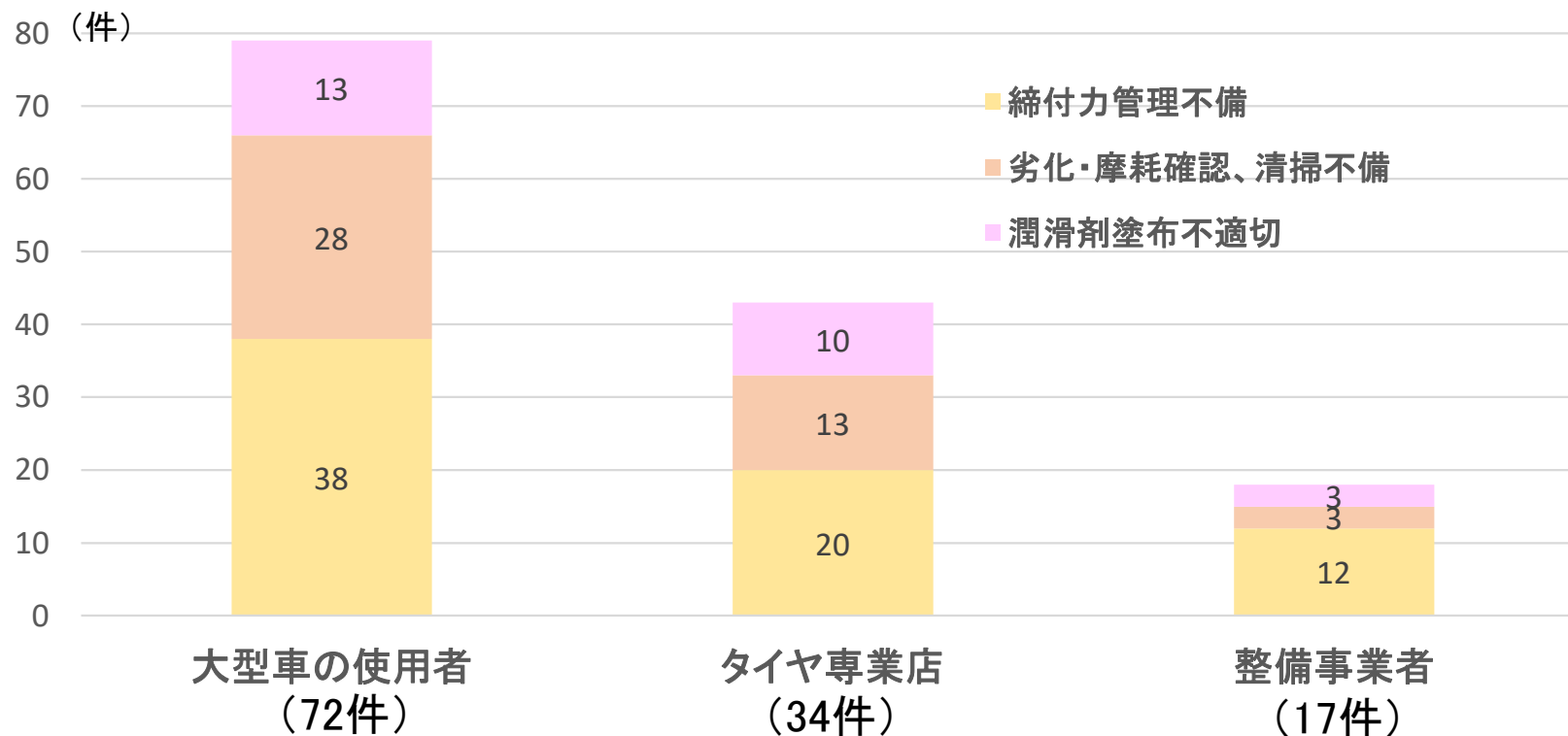


※ 車両総重量8トン以上の自動車又は乗車定員30人以上の自動車であって、車輪を取り付けるホイール・ボルトの折損又はホイール・ナットの脱落により車輪が自動車から脱落した事故

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

タイヤ脱着作業実施者別タイヤ脱着作業時における不備

- いずれの作業実施者においても、締付力管理不備が最も多く確認された。
- 一部の整備事業者では作業状況を映像で記録していたため、より詳細な内容の調査ができ、それによると、締付力管理不備の12件中6件でタイヤ脱着時のホイール・ナット締め忘れが確認された。
- また、いずれの作業実施者においても、潤滑剤塗布不適切が未だに多く確認されている状況。



※ タイヤ脱着作業実施者属性下段記載のカッコ書きは車輪脱落事故件数。なお、1件の事故に複数の不備があるため事故件数と不備件数は一致しない

※ 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

事故車両調査事例①

事故発生年月	令和7年12月	事故発生場所	高速道路
事故概要	高速道路を走行中、左後軸のタイヤ2本が脱落した。		
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25年8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	実施	
	車輪脱落までの期間・距離	27日 (タイヤ脱着後、約1,000km走行後)	
調査結果	- 非脱輪部の一部のホイール・ナットに緩みが認められた。 - 脱輪部のホイール・ボルトねじ部の油分は認められない。脱輪部のナットは紛失で回収できず。ハブのホイール接触面に錆が認められた。 - 非脱輪部のボルト、ナットのねじ部及びワッシャ摺動部に油分は認められない。ナットの固着、渋りが認められた。		
推定要因	タイヤ交換時の給脂不足と錆除去不足が原因と推定。		

事故車両調査事例②

事故発生年月	令和7年12月	事故発生場所	一般道
事故概要	交差点左折直前に異音がしたため左折後に停車。左サイドミラーを確認すると左後前輪が脱落していた。		
事故車両概要	使用の本拠の位置	中国地方	
	初度登録年月	平成29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	12日間 (タイヤ脱着後、約2,300km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る摩耗が認められた。 - 非脱落輪全数のホイール・ボルト及びホイール・ナットに錆の発生が認められ、ホイール・ナットに油分が認められず、ナットとワッシャの動きに引っかかりがある状態であった。 - 右後前輪のホイール・ナットの締め付けトルクが、約400N・mであることを確認。		
推定要因	タイヤ交換時の給脂不足と錆の清掃不足、タイヤ交換後の増し締め未実施が原因と推定。		

事故車両調査事例③

事故発生年月	令和7年12月	事故発生場所	一般道
事故概要	交差点赤信号のため減速した際、左後前輪の外側タイヤが脱落した。		
事故車両概要	使用の本拠の位置	北陸地方	
	初度登録年月	平成25年9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	22日間 (タイヤ脱着後、約1,800km走行後)	
調査結果	- 脱落輪のホイール・ナットとワッシャ摺動面に油分の付着は確認されなかった。 - 脱落輪のディスク・ホイールは、アウター側は社外品でホイール表面に腐食、ナット締め付け痕は周方向に拡がり一部にバリの発生が認められた。 - インナー側のホイール面も腐食、ボルト穴は変形し一部潰れた状態であった。		
推定要因	ホイールナット締め付け作業不良及び増し締め未実施が原因と推定。		

▶ 事故車両調査の結果、

- ・ホイール・ナットとワッシャのすき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さびがあるものや、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さびがあるもの
- 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た。

事故車両調査により確認された各部品の劣化・損傷事例

潤滑剤が塗布されていない



ナットが固着し、油分が付着していなかった。

締め付け不良、潤滑剤が塗布されていない



ボルトのねじ部に発錆と痩せを確認。また、油分が付着していなかった。

ディスク・ホイールやハブの錆び



ホイールの表面全体が錆びている。



ハブのホイール当たり面に錆が付着。