

事業用貨物自動車の車輪脱落事故防止【令和5年度対策】 北 北 協 実 施 要 領

令和5年9月30日

(公社)北海道トラック協会

1 現状

大型車による走行中のタイヤ脱輪事故の防止のため関係機関が連携し、確実なタイヤ交換作業や増し締めの実施などの啓発活動を行っているところだが、令和3年度は前年度に比べ8件減少しているものの、依然として123件もの車輪脱落事故が発生している。

その特徴は、

- ① 車籍別にみると、冬期においてタイヤ交換を行う東北・北海道等東日本地区で多く発生
- ② 11月から3月の冬季に6割以上が脱落。(タイヤ交換時期)
- ③ タイヤ交換後2ヶ月以内に8割以上が脱落。特に、劣化・摩耗確認不備、タイヤ脱着時の清掃や潤滑剤の未使用及び増し締めの未実施。
- ④ 脱落するタイヤは、左後軸が全体の9割強で車輪脱落の半数がユーザー自らによるタイヤ交換作業である。(新しい大型トラックには新ISO方式の右ねじが採用されている。)
- ⑤ 初年度登録年から4年を経過した大型車に多く発生しており、車輪脱落事故の半数は、「前1軸後ろ2軸」車となっています。

2 キャンペーン実施期間

実施期間： 令和5年10月から令和6年3月末

3 実施事項

北海道トラック協会及び各地区トラック協会は、期間中、あらゆる機会をとらえ重点的に取り組むものとする。

(1) これまで取り組んできた車輪脱落事故防止対策の下記実施事項について、引き続き取り組むよう会員事業者に対して周知徹底する。

- ① 整備管理者は、適切なタイヤ交換作業の実施を確保するため、次の事項を徹底すること。
 - ・ 日程及び時間に余裕を持った計画的なタイヤ交換作業の実施。
 - ・ 自社でタイヤ交換作業を行う際は、正しい知識を有した者に実施させる。
 - ・ 社内の運転者及びタイヤ交換作業員には、事前にタイヤ交換作業の正しい知識を習得させてから交換作業を行わせること。
- ② 事業者（以下事業者）は、車輪脱落事故防止のための4つのポイント（※）について、社内の整備管理者、運転者及びタイヤ交換作業員に確実に実施させること。

特に、脱落の多い左後輪については重点的に点検すること。
- ③ 整備管理者は、著しく錆びたホイール・ボルト、ナット、ディスク・ホイールでは、適正な締付力が得られないため、タイヤ交換作業時に点検・清掃を行っても錆が著しいディスク
 - ・ ホイール、スムーズに回らないボルト、ナットは使用せず、交換すること。

特に、ホイール・ボルト、ナットが新品の状態から4年以上経過している車両は、重点的に確認すること。

- ④ 整備管理者は、タイヤ交換作業者にインパクトレンチを用いてホイール・ナットを締め付ける際は、締め過ぎに注意し、最後にトルクレンチを使用して必ず規定トルクで締め付けるよう指導すること。
 - ⑤ 整備管理者は、増し締めをやむを得ず車載工具で行う場合の実施方法を作業員（運転者）に指導すること。なお、整備管理者は、車載工具で増し締めを行った場合は、必ず帰庫時にトルクレンチを使用して規定のトルクで締め付けること。
- (2) 依然として、事業者において、自社でタイヤ交換作業を行った大型車両による事故が多く発生していることに鑑み、事業者が、以下の実施事項を追加して取り組むよう周知徹底する。
- ① 整備管理者は、自社で大型車のタイヤ交換作業を行うときは、作業員に対して、別紙1のタイヤ交換作業管理表に沿って作業を実施、その結果を記録させて、適切なタイヤ交換作業が行われていることを確認すること。
 - ② 整備管理者は、別紙1のタイヤ交換作業管理表を使用して、増し締めの実施結果を記録し、増し締めが確実に行われていることを確認すること。
 - ③ 整備管理者は、点検実施者に別紙2の日常点検表を使用して「ホイール・ナットの脱落及び緩み」、「ホイール・ボルトの折損等の異常」、「ホイール・ボルト付近のさび汁痕跡」及び「ホイール・ナットから突出しているホイール・ボルトの不揃いの確認」を確実に行わせること。
なお、ホイール・ナットの緩みの点検については、点検ハンマーによる確認手法のほか、ホイール・ナットへのマーキング（注1）を施す、又は、市販化されているホイールナットマーキングを活用したマーキングのずれの確認手法により、ホイール・ナットの緩みの点検（注2）を確実に実施すること。
- (3) 北海道においては、降雪時には日常的に融雪剤が使用されており、ホイール、ボルト等の摩耗、腐食が激しいことから、事業者は、大型車に限らず、その他の車両についても大型車に準じ別紙1のタイヤ交換作業管理表、別紙2の日常点検表を活用した点検の実施に努めるよう周知徹底する。
- (4) 大型車の重点点検において北海道運輸局各運輸支局から要請されるホイール・ナットの緩みの総点検の実施及び結果の報告について、協力するよう依頼する。
- (5) 広報啓発活動
- ① ホームページ、ファックス通信、啓発用ポスター、チラシ、全日本トラック協会等で制作した事故防止啓発映像等の活用を促し、整備管理者、運転者等に周知徹底を図る。
 - ② 整備管理者研修等において、大型車等、事業用貨物自動車の車輪脱落事故の発生状況を紹介し、適切なタイヤ交換作業及び交換後の確実な保守管理を実施するよう周知徹底を図る。
 - ③ 適正化事業実施本部、各地方事務所は、巡回指導を通じて運送事業者にこれまで取り組んできた前記3の(1)①から⑤について、引き続き取り組むとともに(2)、(3)について、周知徹底する。
 - ④ 北海道運輸局又は各運輸支局等から実施事項に関する協力依頼があったときは、その取組の実施に協力する。

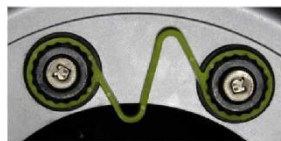
注1 ホイール・ナットへのマーキング（合いマーク）は、目視によりホイール・ナットの緩みを確認可能とする措置であるため、以下の点に留意して施工する。

- ・ マーキングは、対象となるナットが緩んでいないことを確認し、施工する必要がある。
- ・ マーキングは、ボルト、ナットに連続して記入する。できれば、座金、ホイール面まで連続して記入することが望ましい。
- ・ マーキングは、増し締め実施後に施工する。タイヤ交換時にマーキングを施工したときは、増し締め実施後に再度、マーキングを施工する。この場合、以前のマーキングを消して新たに施工するか、以前のマーキングは残し色違いのマーキングを施工するかのいずれかによる。
- ・ マーキングが確認しやすい色（白色、黄色等）を使用する。また、マーキングのずれが目視で判別できるよう、適当な太さで施工する。
- ・ マーキングの記入に使用する塗料は、屋外使用に適し、雨や紫外線等に対して耐久性のあるものを使用する。（例：油性顔料インキ）

注2 ISO方式のホイールにおいて、「ホイール・ナットの緩み」の点検を、ホイール・ナットへのマーキング又はホイールナットマーカによる合いマークのずれの確認により行っても差し支えない。ただし、ホイール・ボルトの折損の点検方法としては不適切であることに留意する。



ホイール・ナットへのマーキング例



緩みなしの状態



左右のホイール・ナットが緩んだ状態

ホイールナットマーカによる合いマークの装着例

（ホイール・ナット回転指示インジケータ（ISO方式）装着の場合）

※ 印は、以下の4項目

1. **ホイール・ナットの規定トルクでの確実な締め付け**
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。
2. **タイヤ交換後、50～100km 走行後の増し締めの実施**
締め付け後は初期なじみによってホイール・ナットの締め付け力が低下します。
3. **日常（運行前）点検における、ディスク・ホイールの取付状態の確認**
一日一回、運行の前にディスク・ホイールの取り付け状態について、ホイール・ナットの緩み等がないかを点検ハンマーなどを使用して点検します。
4. **ホイールに適合したホイール・ボルト及びホイール・ナットの使用**
スチールホイール、アルミホイールの履き替えには、それぞれ適合するホイール・ボルト、ナットの使用が必要です。必ず確認しましょう。

【参考】 日本自動車工業会 HP

https://www.jama.or.jp/operation/truck-bus/wheel_fall_off/