

ユーザー自らタイヤ交換をする時は特に**左後輪に注意**しましょう！
～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ます～

1 準備 ディスク・ホイールに適合したホイール・ボルトを使用します

2 点検 ホイール・ボルトやナットを点検し、必要に応じて交換します
・ボルトのサビ ・亀裂や損傷 ・ボルトの伸び
・ねじ部のつぶれ、やせ、かじり等の異状

3 清掃 ホイール・ボルトのねじ部、ホイール・ナットのねじ部、ディスク・ホイールを清掃します
・サビ、ゴミ、泥、追加塗装等の異物を取り除く

4 締め付け トルクレンチを使用して、ホイール・ナットを**規定トルク**で確実に締め付けます

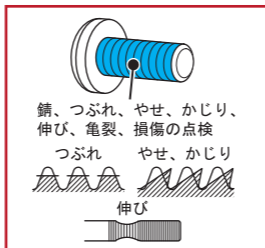
5 確認 タイヤ交換後、50～100km走行後に**増し締め**を**確実に**行います

＜一人で作業可能なトルクレンチ＞ 

＜トルクレンチを用いた増し締め＞ 

作業風景 

※「タイヤ交換時のポイント」が全ト協ホームページからご覧頂けます。
http://www.jta.or.jp/kotsuanzen/anzen/tenken_snow_dvd.html



ホイール・ボルト、ホイール・ナットの種類

ホイール・ボルト、ホイール・ナット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、ディスク・ホイールには「**スチール**」と「**アルミ**」があります。交換する場合は、同じ規格の部品と交換してください。

●ホイール・ボルト、ホイール・ナットの違い

JIS方式(球面座) JIS方式8穴ホイール・ナット

ホイール・ボルト 球面座 インナー・ナット 球面座 アウター・ナット

ホイールとの当たり面は球面座

【ねじの方向】 JIS方式⇒右輪：右ねじ 左輪：左ねじ

ISO方式/新・ISO方式(平面座) ISO方式10穴ホイール・ナット

ホイール・ボルト 平面座 ホイール・ナット

ホイールとの当たり面はフラット

【ねじの方向】 ISO方式⇒右輪：右ねじ 左輪：左ねじ
新ISO方式⇒左右輪：右ねじ

ホイール・ボルトの識別表示

スチール用：S T

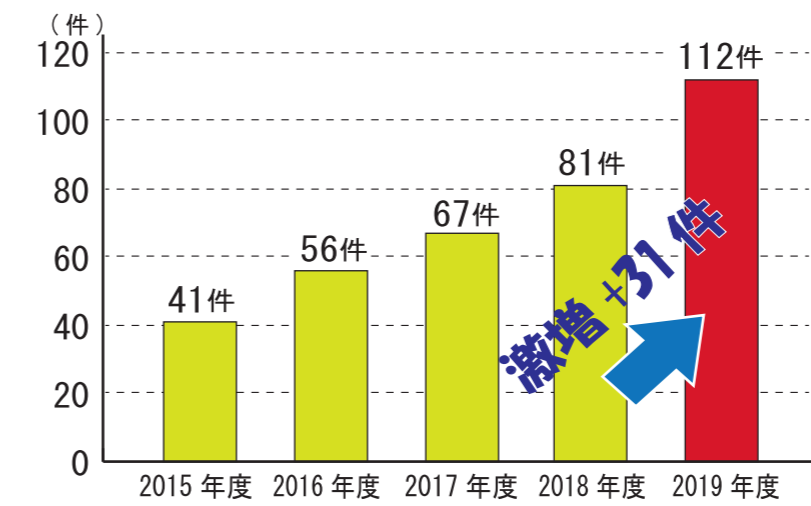
アルミ用：A L

右ねじ：R

※「L」表示は、「左ねじ」となります。

大型トラックの車輪脱落事故が急増中！ —死亡・重傷事故も発生—

走行中に大型トラックのタイヤが外れ、歩行者や車両に**衝突すると大惨事**となります。平成20年4月には、事業用大型トラックの左後輪脱落による死亡事故も発生しています。タイヤ交換など、ホイール脱着時は作業手順を間違えないよう、また、**交換後は増し締め**を行いましょ！



▲車輪脱落事故を起こしたタイヤ
(出典：国土交通省 自動車点検・整備「車輪脱落事故」)

※統計データは、「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」(国土交通省提供)による。以下、同じ。
※大型トラック：車両総重量8トン以上。

車輪脱落を防ぐ4つのポイント

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。規定の締め付けトルクで確実に締め付けます。

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。50～100km走行後を目安に**増し締め**を行います。

日常の点検 一日一回、運行の前に、ディスク・ホイールの取付状態について、ホイール・ナットの緩み等がないかを点検ハンマなどを使用して点検します。

ホイールの履き替え 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。必ず確認してください。

ねじの締め付け方向を確かめて締め付けます

右ねじの「R」表示

JIS方式(球面座)ダブルタイヤの場合
①アウター・ナットを締め付けます。②インナー・ナットを締め付けます。③アウター・ナットを締め付けます。

締め付け順序
8本ボルトの場合 10本ボルトの場合

この図は、右側に装着したタイヤの例です。

亀裂、損傷、ボルト折れ、ナット緩み、錆、出っ張り、ナットが付いていない

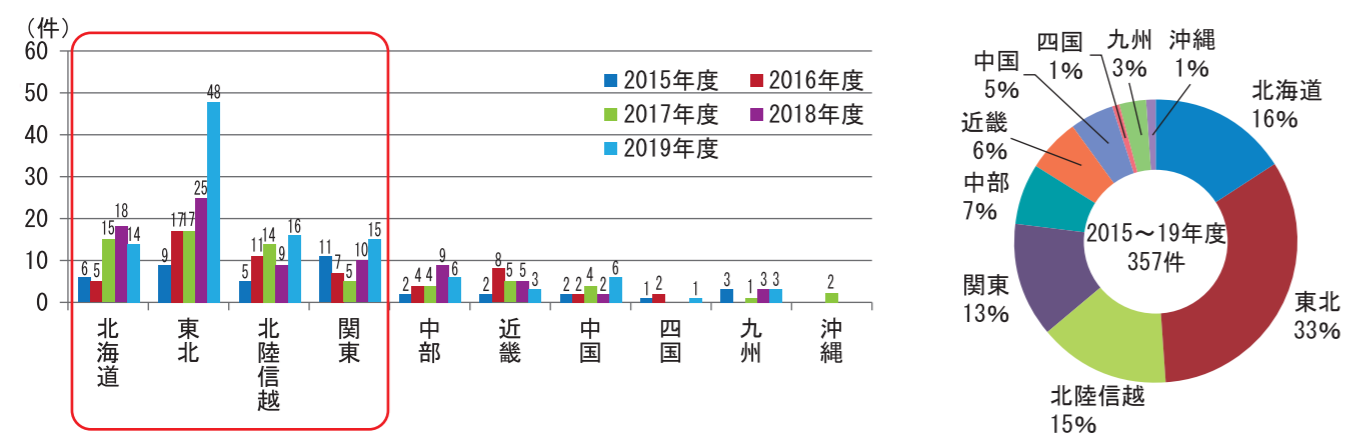
ナットが締まる方向に叩く

指を添える

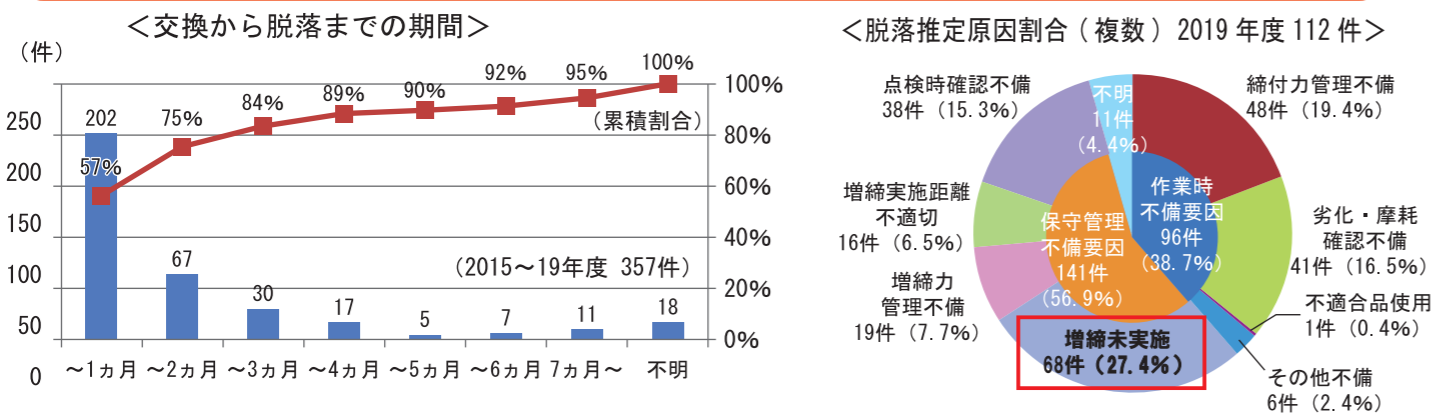
ホイール	交換前	交換後
フロント	スチールからアルミに履き替え	スチール用のナットに交換(※)
リア	アルミからスチールに履き替え	スチール用のナットに交換(※)
フロント	スチールからアルミに履き替え	スチール用のナットに交換(※)
リア	アルミからスチールに履き替え	スチール用のナットに交換(※)

※日野車は、ナットに加え、それぞれ専用のホイール・ボルトに交換します。

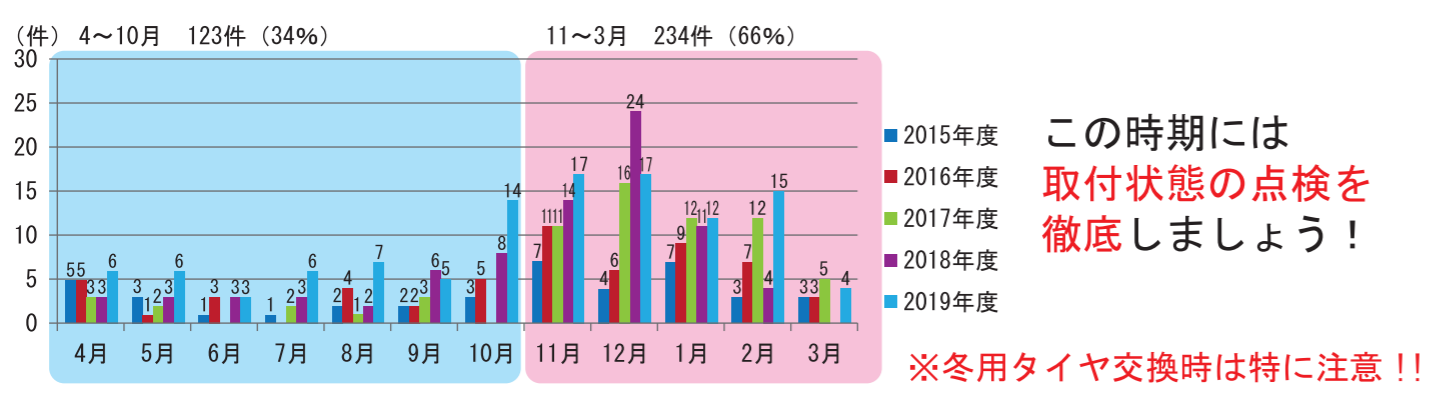
車籍別にみると、東日本地区に多く発生！



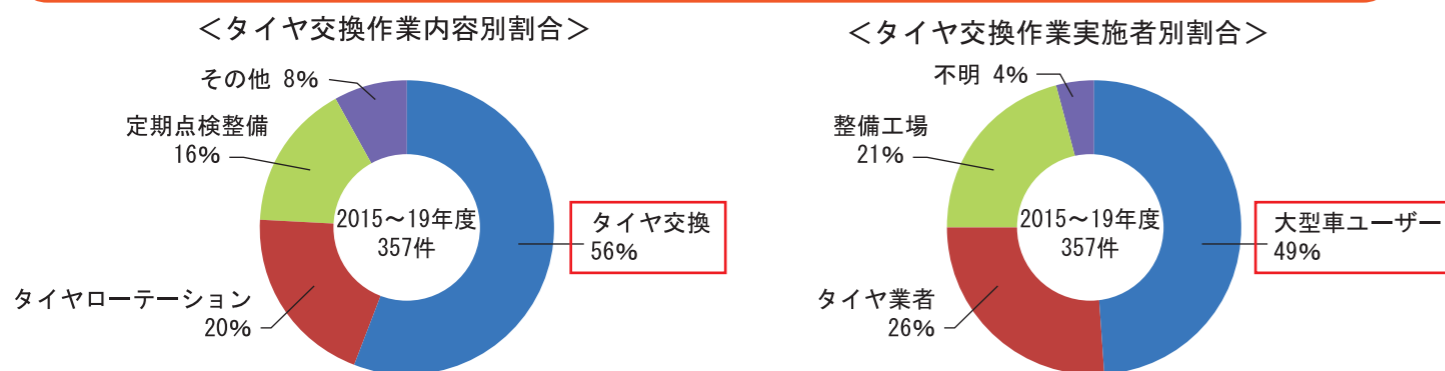
タイヤ交換から2か月以内に約8割が脱落。特に、増し締め未実施が原因と思われるものが約3割！



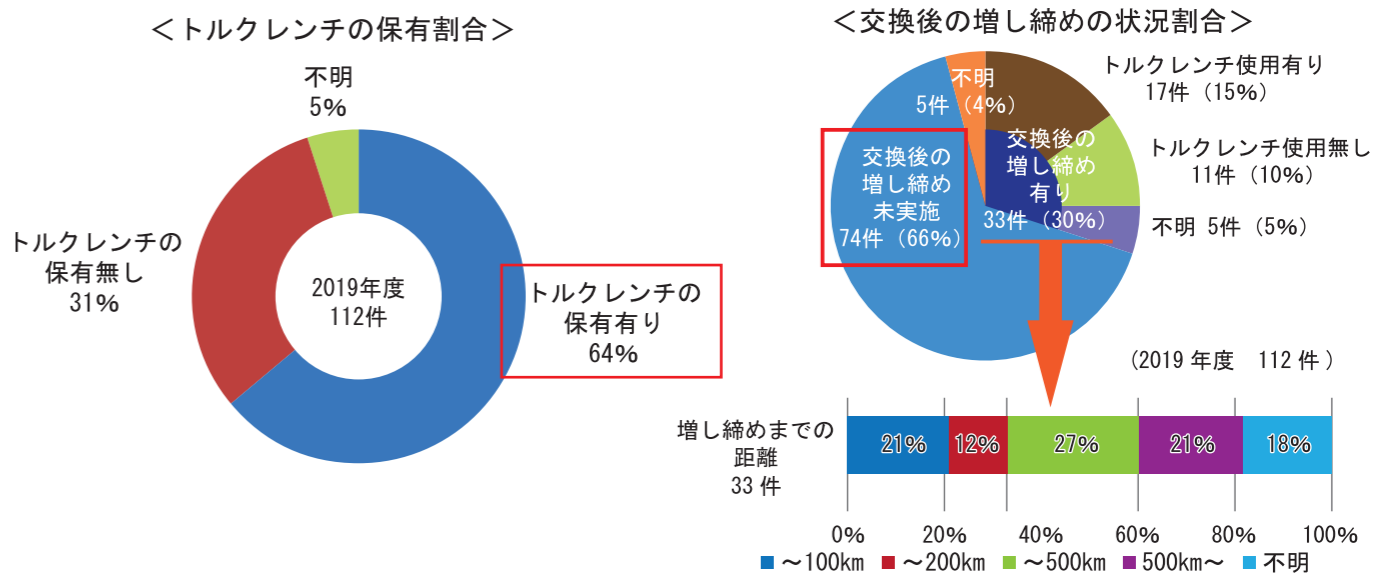
11月から3月の冬季に約7割が脱落。



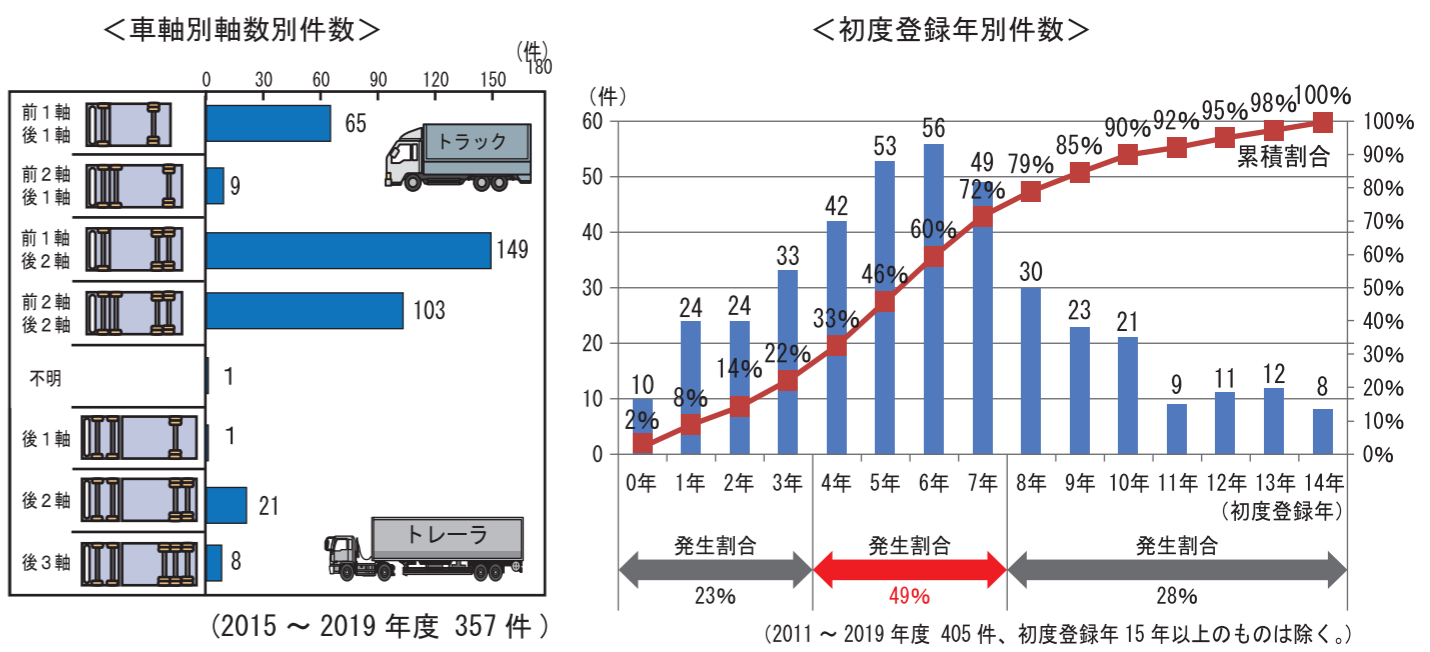
作業内容はタイヤ交換が約6割。半数は大型車ユーザー自らによる作業。



トルクレンチの保有は6割を超えるものの、交換後の増し締め未実施は約7割。また、増し締めまでの距離は~100kmまでが約2割。



3軸車の後輪2軸車が4割強。初度登録年から4~7年経過車両に多く発生！



脱落するタイヤは、左側後軸が全体の9割近く、また、左側の車輪の右ねじのナットが6割強と多く発生！

