

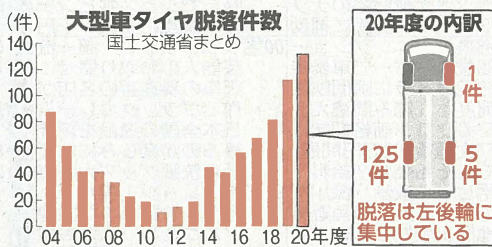
タイヤ脱落 10年で12倍

大型トラックやバスのタイヤが走行中に外れる事故が後を絶たない。10年間で約12倍に急増し、昨年度は過去最多の131件。特に冬が多かった。外れるタイヤの95%は「左後輪」だ。歩道に近い側ばかりが外れる危険な状況だが、確たる理由はわかっていない。

(畑平太郎 磯部征紀、伊藤聖孝)

大型車のタイヤは重さ100kg、直径1.5mにもなり、歩行者や周囲の車にぶつかれば命に関わる。2002年には横浜市で、部品の欠陥によってトレーラーのタイヤが外れて母子3人が死傷する事故が起き、社会問題になった。

それ以降、国土交通省が04年度から、8ト以上のトラックと定員30人以上のバスで起きたタイヤ脱落事故の集計を公表している。これによると、事故はいったん減ったが、11年度(11件)を底に増加に転じ、昨年度は131件。人身事故はなかったものの、過去最



大型トラックやバス 昨年度は最多131件

多を更新した。直近4年間で約2倍に急増した。

発生は冬に集中。昨年度は3分の2が11〜2月の4カ月に起きた。地域別では東北43件と北海道19件で半数近くを占め、北信越18件▽関東17件▽中部、中国各12件▽近畿5件▽九州3件▽四国2件などと続いた。

こういった傾向から、国土交通省は冬用タイヤへの交換作業に原因があるとみている。交換の際のナットの締



山形県トラック協会が開いた研修会でトラックの車輪に緩みがないか確認する手順を学ぶドライバーたち。10月2日、同県天童市、全日本トラック協会提供

め付けが足りなかったり、100kg程度走行後に再び締め付けを行う「増し締め」の作業を怠ったりしたことが脱落につながっている恐れがあるという。

ただ、冬用への交換は以前から行われており、近年の急増の理由として、これだけでは説明がつかず、国交省の担当者は「スリップ防止対策で融雪剤の散布が増えていることも一因では」と推測。融雪剤に含まれる塩化カルシウムでホイールなどの腐食が起き、結合部の緩みにつながる可能性があるという。

ホイール取り付け規格変更

要因のひとつではないかと業界で指摘が出始めているのが、ホイールの取り付け方の変更だ。

国産の大型トラックは10年以降、取り付け方式が国内規格から国際規格に変わった。国内規格は「右側車輪をとめるボルトは右ねじ、左側は左ねじ」、国際規格は「左側も右ねじ」という違いがある。

業界は脱落防止の取り組みを強めている。全日本トラック協会の担当者は「運行前の車輪点検はアルコールーチェックに並ぶ重要な項目」と強調。「日常点検の重要性を呼びかけるしかない」といい、タイヤ交換のポイント動画を啓発するなどしているという。

脱落は左後輪に偏っているが、確たる理由はわかっていない。昨年度は95%を占め、歩道に近い側ばかりが外れていることになる。

一方、自動車メーカーでつくる日本自動車工業会は「いずれの規格も正しく整備、点検すれば脱落しない」としている。

人手不足を「遠因」とみている。自動車整備業界は「ポイント動画を啓発するなどしているという。」

国土交通省は「推定原因」として、左側通行に関係する三つの理屈を挙げている。

①旋回半径が小さい左折時、左後輪がコンパスの針のようにほぼ回転しないまままよじれてしまう②旋回半径が大きい右折時はスピードが出がちで、遠心力で積み荷の荷重が左後輪に偏る③道路は中心部が高く、両端は低くなっている構造のため、左

95%が左後輪

側のタイヤの負荷が大きくなっているというものだ。

日本大学自動車工学リサーチ・センターの景山一郎名誉教授は、冬に東北地方で多いことに着目。「道路状況の影響では」とみる。

車幅が広いトラックなどのタイヤは道路端を通るため、雪や水の凹凸が多い。さらに、車体の右前方にいる運転手は一番遠い左後輪が通る路面の状態への注意を怠りがちなこともあり、左後輪の振動が大きくなってボルトの緩みを招いている可能性があるという。