

大型車 車輪脱落相次ぐ

多い「左後輪」 取り付け方式変更が影響？

長野や中津川

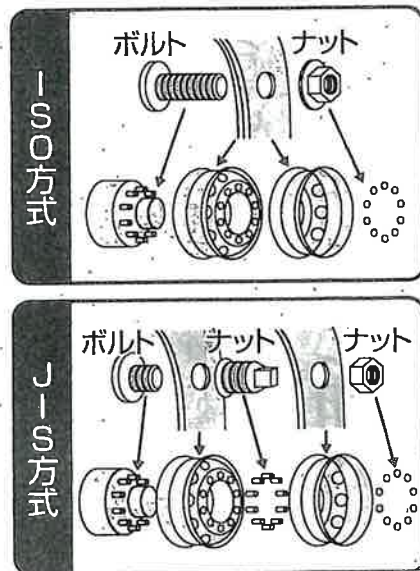
県内外で幹線道路や高速道路を走行中の大型車のタイヤが外れ、歩行者や車にぶつかる事故が相次いでいる。19日には長野市内でも事故が起きた。なぜか「左後輪」が外れることが多く、取り付け方式が国際基準に変わった影響を指摘する声もある。警察などは定期的な点検や運転前の確認を呼び掛けている。

19日午前10時10分ごろ、長野市青木島町綱島の国道18号でミキサー車から左後輪一本が脱落し、転がった。中央分離帯を越えて対向車線の乗用車1台に衝突。外れた左後輪はタイヤが二つ並んだ「ダブルタイヤ」の2本外れた。安曇野市の

会社役員男性(71)の乗用車に衝突。外れたのは左後輪のダブルタイヤだった。大型車の左後輪が外れる事故を巡っては、2010年に取り付け方式が国内独自の

大型トラックなどの後輪の取り付け構造

(日本自動車工業会資料から作成)



「JIS方式」から国際基準の「ISO方式」に変更され、新方式が普及してきたことが影響している。との見方がある。

JIS方式は、タイヤ2本を1本ずつボルトとナットで固定していくが、ISO方式は2本まとめて固定する。日本自動車工業会(東京)などによると、JIS方式は左右

輪で異なる向きのねじを採用し、タイヤの回転で緩みにくくなっていたが、新しいISO方式ではねじの向きが左右輪で同じという。

国土交通省によると、総重量8t以上のトラックや乗車定員30人以上のバスの車輪脱落事故は20年度、長野県内で3件、全国では131件起きており増加傾向だ。131件

中76件はタイヤの付け替えから1カ月以内に発生しており、87件が20年11月～21年2月の冬季に集中していた。左後輪が125件で最も多

く、同省整備課は「右折は左折よりも速い速度のまま旋回するため遠心力で荷重がかかりやすい」とも推定。ISO方式の影響については「不明」とする。

ただ、今回の中央道の事故について岐阜県警高速隊は「(ボルトやナットの緩みなど)方式変更の影響も含め」さまざまな要因を調べている。全日本トラック協会(東京)などはISO方式を採用した車種で脱落事故が多く発生しているとし、日頃の点検や確認などの徹底が必要としている。

信濃毎日新聞
令和4年1月20日