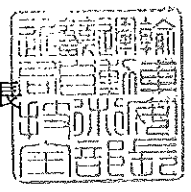




近運技整第447号の3
近運技保第624号の3
平成28年2月23日

一般社団法人 近畿トラック協会会長 殿

近畿運輸局自動車技術安全部長



事業用自動車の車両火災事故防止に向けた保守管理の徹底について

標記について、平成28年2月19日付け国自整第370号の4及び国自安第254号の4により、自動車局整備課長及び安全政策課長から通知がありましたので、了知されるとともに、貴会傘下会員に対し周知方お願い致します。



国自整第370号の4
国自安第254号の4
平成28年2月19日

近畿運輸局自動車技術安全部長 殿

国土交通省自動車局
整備課長

安全政策課長
(公印省略)

事業用自動車の車両火災事故防止に向けた保守管理の徹底について

バスの車両火災事故防止については、従来から機会あるごとに注意喚起をしているところであるが、昨年末から2月8日までに6件の火災事故が発生していることは重く受け止める必要がある。

このような状況を受け、自動車局では、平成23年から26年の間に発生した事業用バスの車両火災事故について別添1のとおり分析を行った。バスの車両火災事故については様々な原因が考えられるところであるが、今回の分析結果では、点検整備不十分、整備作業ミスといった点検整備に関するものが見受けられた。

については、同種事故の再発防止を図るため、貴局管内の自動車運送事業者に対し、今回の分析結果中、出火に至る状況として多くを占める電気配線ショートや燃料漏れなどを発生させないよう定期交換部品の確実な交換の実施、自動車部品の確実な取付けなど、適切かつ確実な点検整備を実施するよう周知されたい。

なお、本件については、別添2のとおり関係団体等に対して通知したことを申し添える。

バス火災事故の状況について

～ 事業用バスの火災事故58件の分析 ～

- ◆ 対象とした火災事故は、平成23年1月～26年12月に発生し、自動車事故報告規則(省令)に基づき運送事業者から報告があったものであり、報告内容から発生原因等を分析したものである。

(内訳)	平成23年中発生:	13件
	平成24年中発生:	18件
	平成25年中発生:	8件
	平成26年中発生:	19件
	<u>合計:</u>	58件

(参考)「点検整備不十分」及び「整備作業ミス」の具体的事例

(1) 点検整備不十分

「点検整備不十分」として分類したものには、長時間の整備の未実施、定期交換部品の交換未実施などが多い。具体的には、以下のようなものである。

- ブレーキ系統でエア漏れが発生し、夜間駐車中にエア圧が低下し、スプリングブレーキが作動した状態となったが、これに気がつかないまま走行したため、後軸ブレーキが引きずりを起こし発火に至った。

(2) 整備作業ミス

「整備作業ミス」として分類したものには、部品の取付が不十分であったもの、取り付ける方法を間違えたものに大別できる。具体的には、以下のようなものである。なお、作業実施者の特定に至っていない案件も含まれるが、いずれも初歩的なミスと思われる。

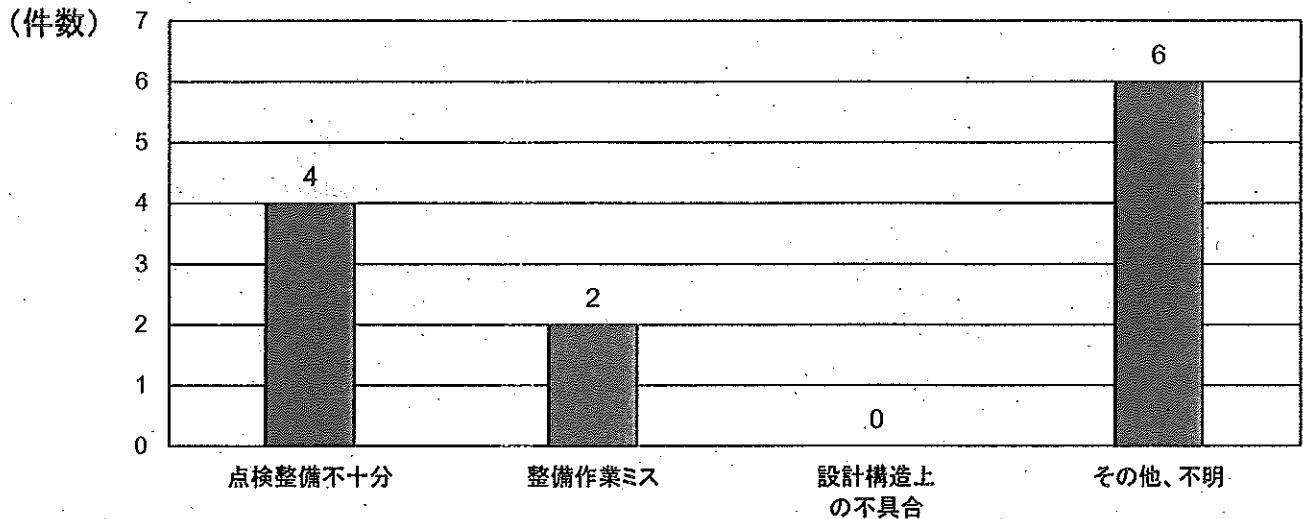
- 燃料噴射ポンプ交換時に高圧パイプを締め忘れていたため、登坂時に負荷がかかり燃料が漏れ出し、エンジンの熱で発火に至った。
- 燃料フィルターエア抜きボルトの締め付け力が不足していたため、ボルトが脱落して燃料が漏れ出し排気管に付着し発火に至った。

事業用バス火災事故データ（平成23年1月～26年12月） ～ 電気配線ショートの原因別及び部位別～

➡ 火災に至る状況で最多の電気配線ショート(12件)を原因別及び部位別に分析。

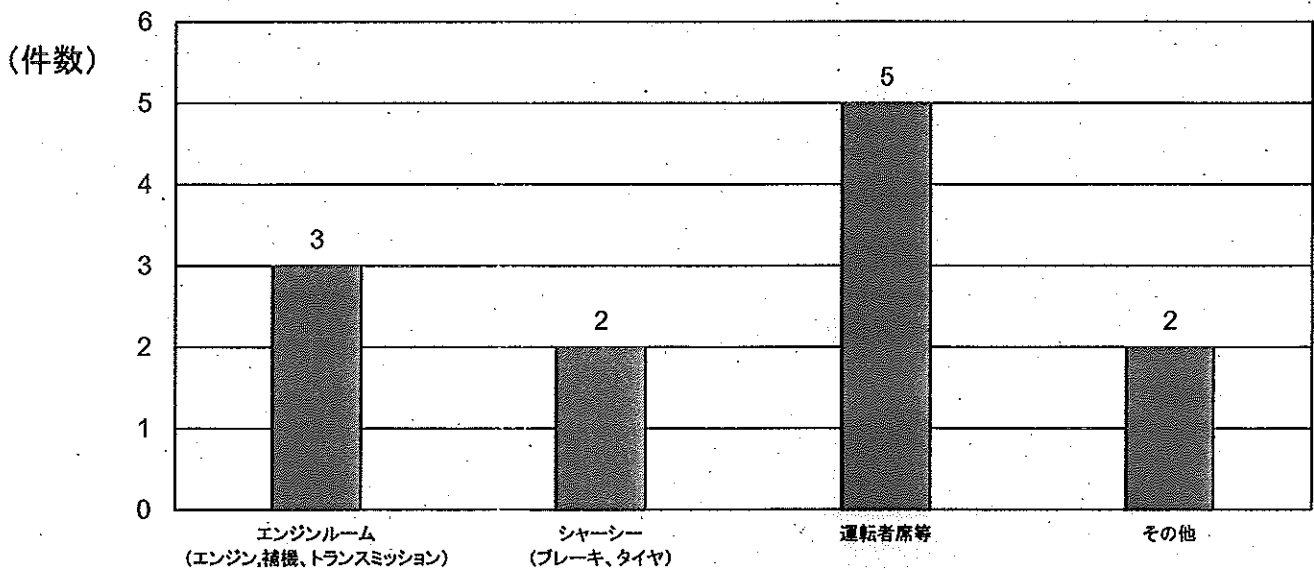
<原因別>

N=12



<出火箇所別>

N=12



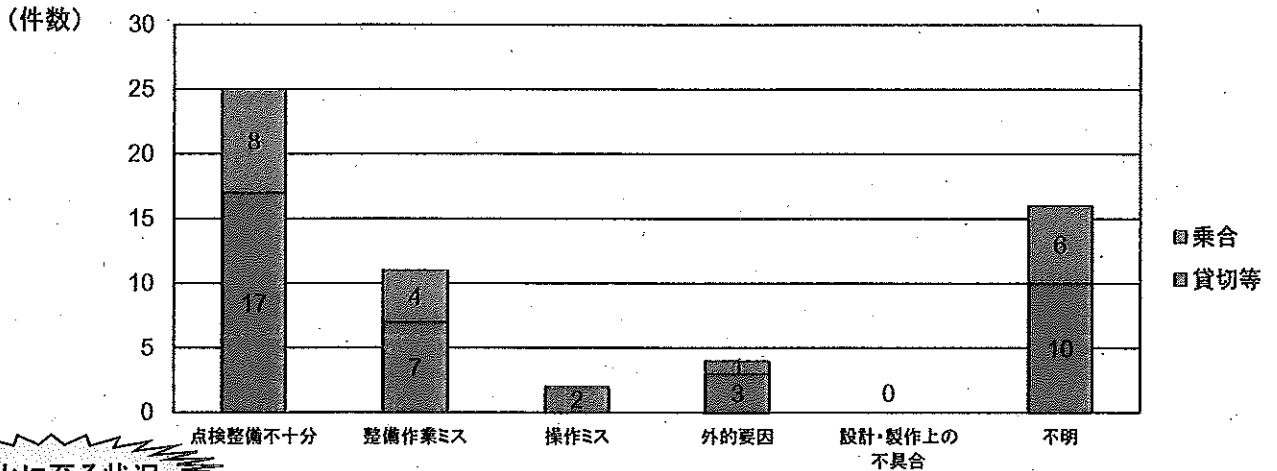
➡ 「点検整備不十分」の主な内容は以下のとおり。

長年使用によるヒューズボックス内部の埃等が、排気ブレーキリレーハーネスや他のコネクタに付着し、水気・湿気などで配線が腐食したことで発熱・発火に至ったものと推定。

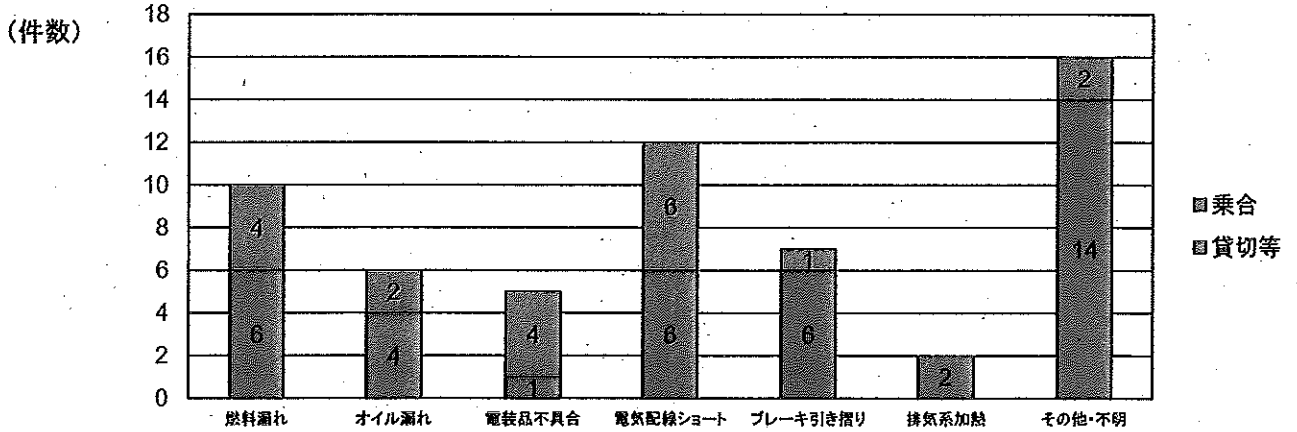
(参考)

原因、出火に至る状況、出火箇所について、用途別の発生件数は以下とおり。

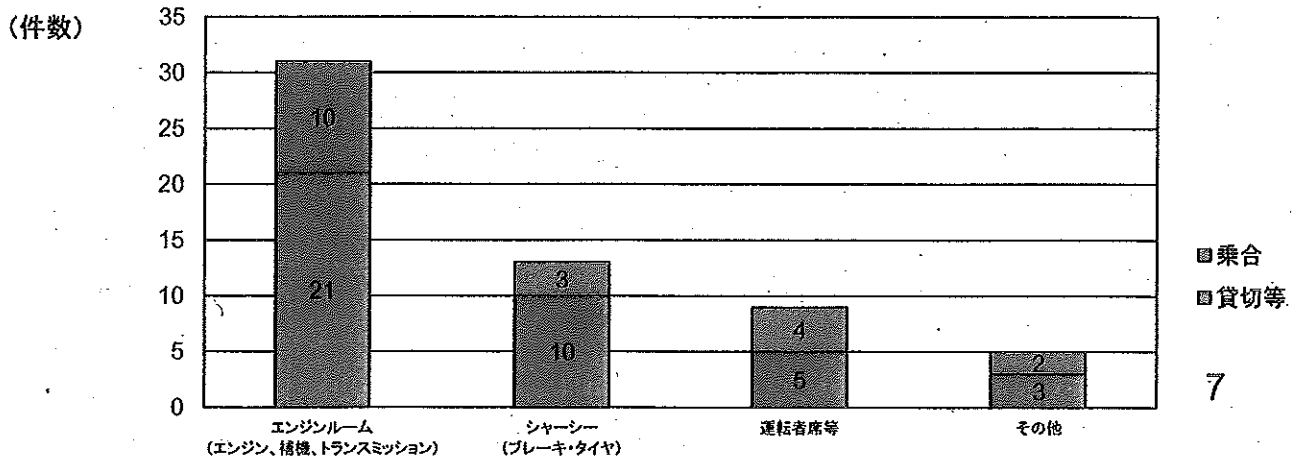
原因(一次的なもの)



出火に至る状況

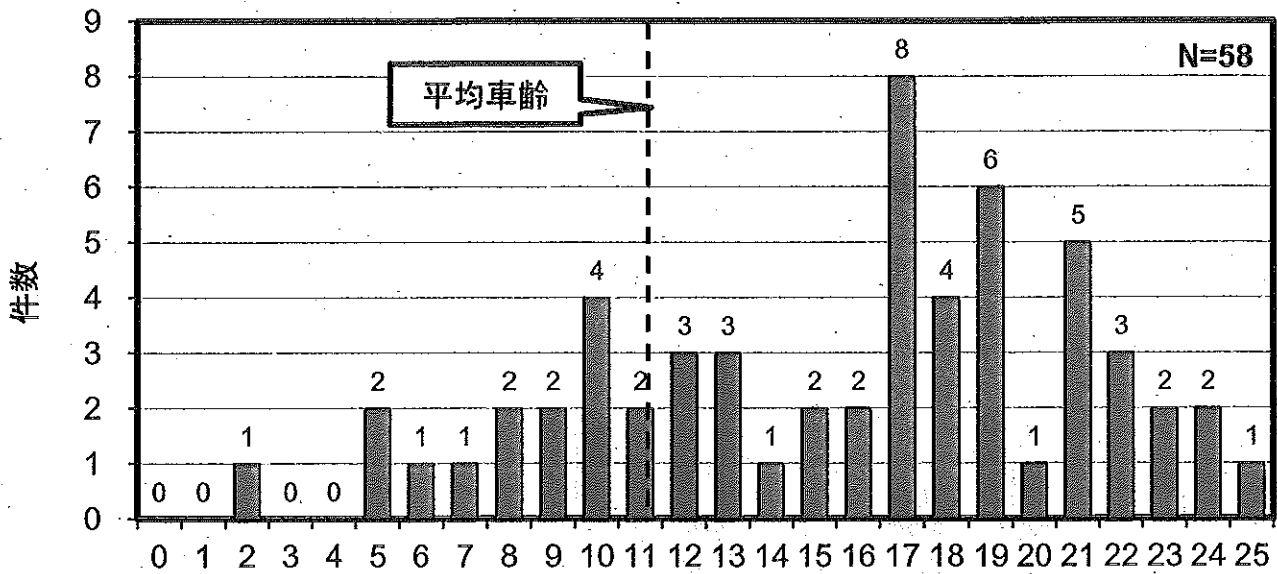


出火箇所



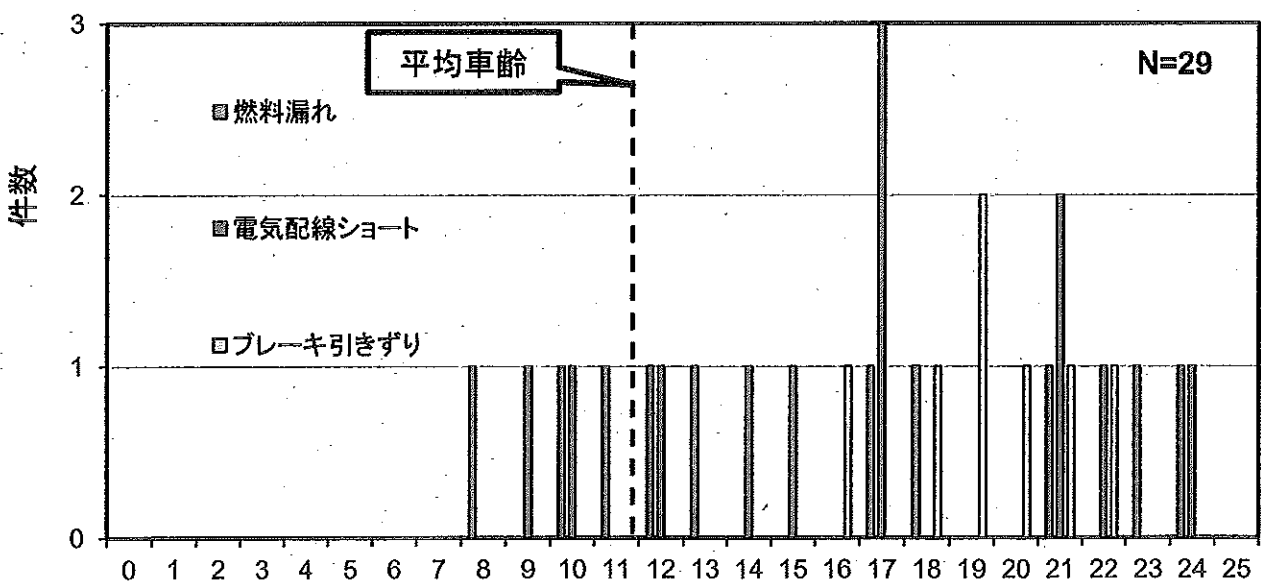
事業用バス火災事故データ平成（23年1月～26年12月） ～ 車齢別 ～

車齢別事業用バス火災事故件数



- ➡ 出火に至る状況のトップ3 (電気配線ショート、燃料漏れ、ブレーキ引きずり) を車齢別に見ると、電気配線ショート及び燃料漏れは車齢8年以上の車両で発生しており、車齢による偏りはない状況。
- ➡ 他方、ブレーキ引きずりは車齢16年以上の車齢が高い車両で見られる。(バスの平均車齢は11.8年)

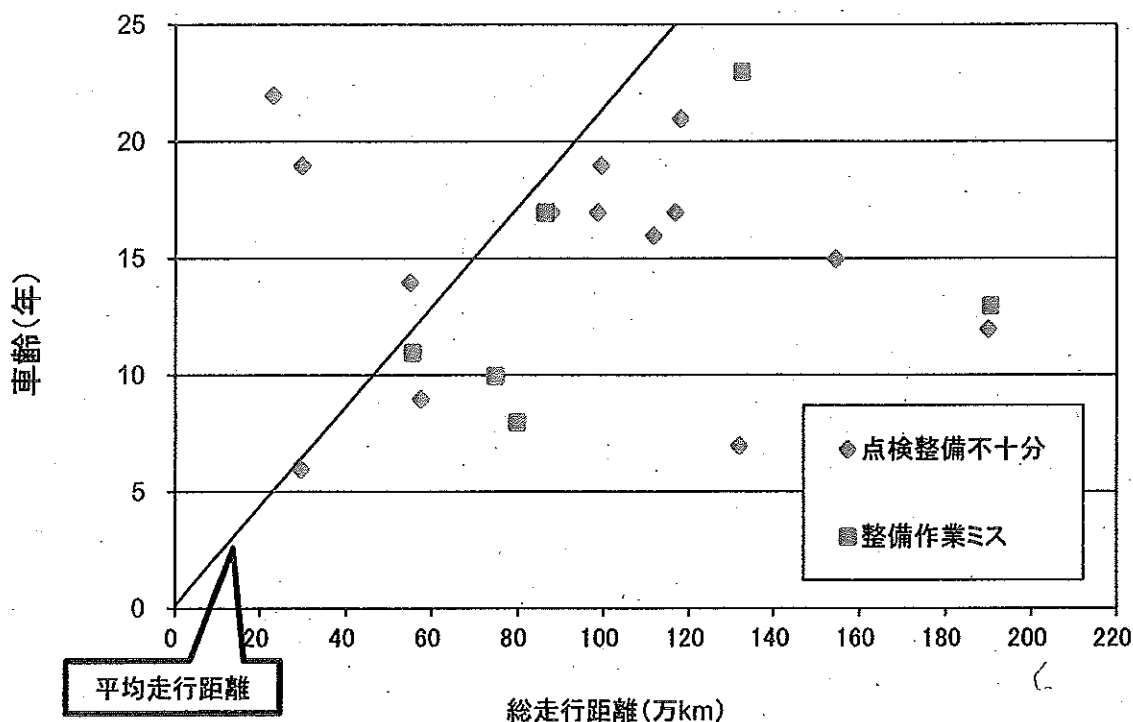
出火に至る状況トップ3の車齢別火災事故発生状況



事業用バス火災事故データ（平成23年1月～26年12月） ～ 総走行距離別 ～

➡ 車齢と総走行距離別の分布を原因別（点検整備不十分、整備作業ミス）に分析

N=20



※ H26年末の平均走行距離を傾きとした原点を通る直線

$$\left(\frac{\text{乗合バスの車種別走行キロ} + \text{貸切バスの車種別走行キロ}}{\text{乗合バスの車両数} + \text{貸切バスの車両数}} \right)$$

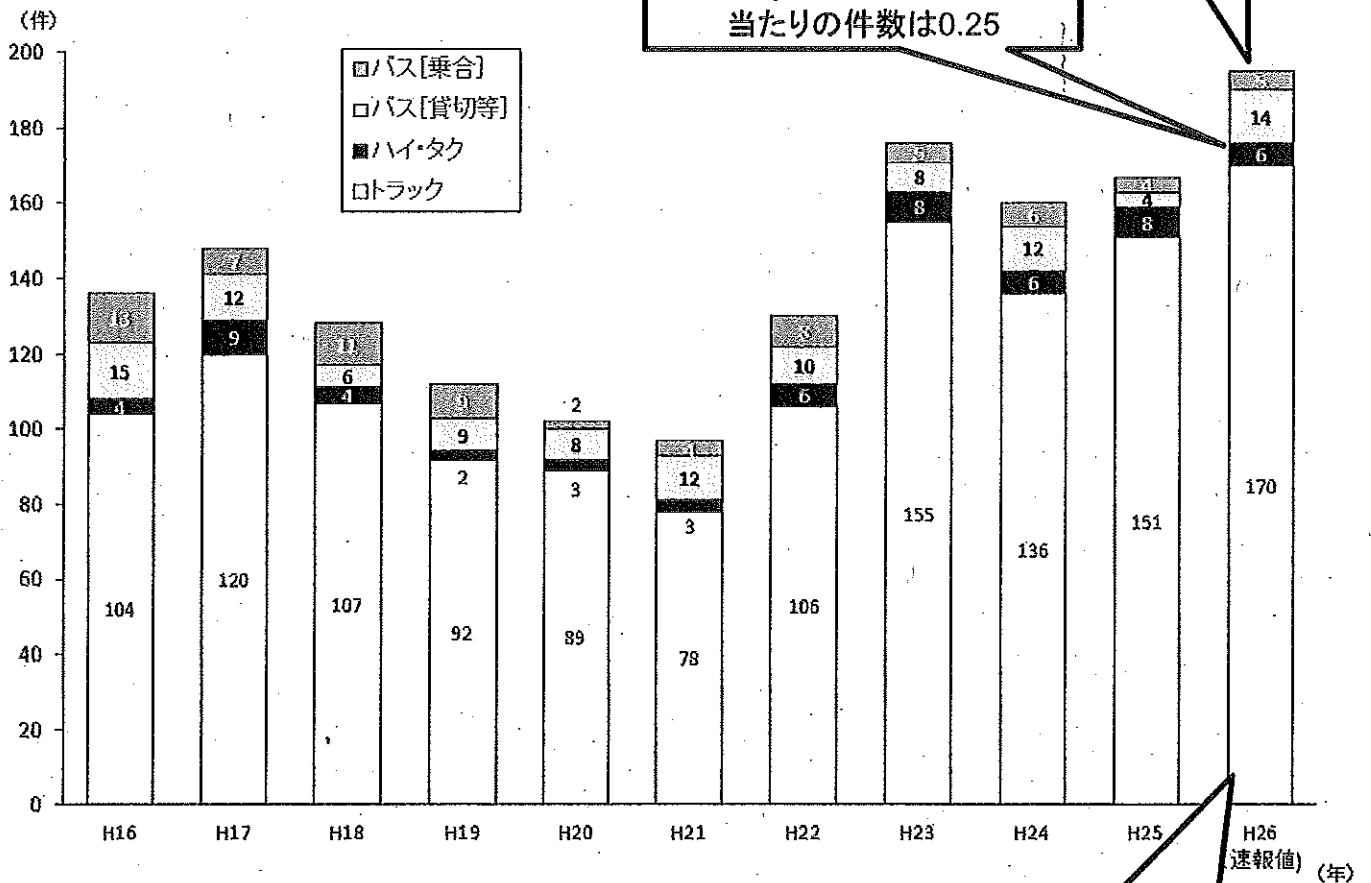
※ 車種別走行キロは、26年度自動車輸送統計年報による。
車両数は、数字で見る自動車2015による。

➡ 車齢にかかわらず点検整備不十分による火災は、走行距離が比較的長い車両において発生している。

事業の種類別の火災事故発生状況の推移
 (「自動車交通の輸送の安全にかかわる情報」より)

<参考2>

業態別火災事故発生件数の推移



(注1) 保有車両数は、平成25年度末時点の数値

別添2

国自整第370号

国自安第254号

平成28年2月19日

公益社団法人日本バス協会会長 殿

国土交通省自動車局

整備課長

安全政策課長

事業用自動車の車両火災事故防止に向けた保守管理の徹底について

バスの車両火災事故防止については、従来から機会あるごとに注意喚起をしているところであるが、昨年末から2月8日までに6件の火災事故が発生していることは誠に遺憾である。

このような状況を受け、国土交通省では、平成23年から26年の間に発生した事業用バスの車両火災事故について別添1のとおり分析を行った。バスの車両火災事故については様々な原因が考えられるところであるが、今回の分析結果では、点検整備不十分、整備作業ミスといった点検整備に関するものが見受けられた。

については、同種事故の再発防止を図るため、貴会傘下会員に対して、今回の分析結果中、出火に至る状況として多くを占める電気配線ショートや燃料漏れなどを発生させないよう定期交換部品の確実な交換の実施、自動車部品の確実な取付けなど、適切かつ確実な点検整備の実施について周知徹底を図られたい。

なお、本件については、別添2のとおり地方運輸局自動車技術安全部長及び沖縄総合事務局運輸部長に通知したので申し添える。

国自整第370号の3

国自安第254号の3

平成28年2月19日

別紙団体の長 殿

国土交通省自動車局

整備課長

安全政策課長

事業用自動車の車両火災事故防止に向けた保守管理の徹底について

バスの車両火災事故防止については、従来から機会あるごとに注意喚起をしているところですが、昨年末から2月8日までに6件の火災事故が発生していることは誠に遺憾であります。

このような状況を受け、国土交通省では、平成23年から26年の間に発生した事業用バスの車両火災事故について別添1のとおり分析を行いました。バスの車両火災事故については様々な原因が考えられるところですが、今回の分析結果では、点検整備不十分、整備作業ミスといった点検整備に関するものが見受けられました。

つきましては、別添2のとおり関係団体に対して事業用自動車の車両火災事故防止に向けた保守管理について徹底を図るよう通知しましたので、自動車運送事業者から整備の必要性等相談があった場合には適切に対応を頂きますようお願いいたします。

なお、本件については、別添3のとおり地方運輸局自動車技術安全部長及び沖縄総合事務局運輸部長に通知したので申し添えます。

国自整第370号の5
国自安第254号の5
平成28年2月19日

自動車検査独立行政法人 理事長 殿
軽自動車検査協会 理事長 殿

事業用自動車の車両火災事故防止に向けた保守管理の徹底について

国土交通省自動車局
整備課長

安全政策課長

標記については、別添のとおり地方運輸局等及び関係団体に対して通知したので、了知されるとともに、特に電気装置や燃料装置の保安基準の適合性審査を確実に実施するなど、車両火災事故防止に協力願いたい。