

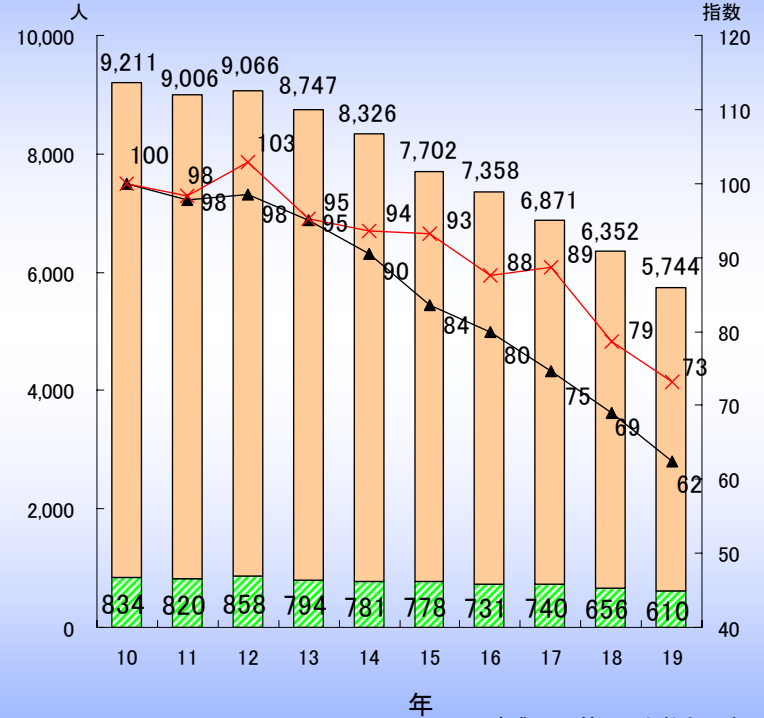
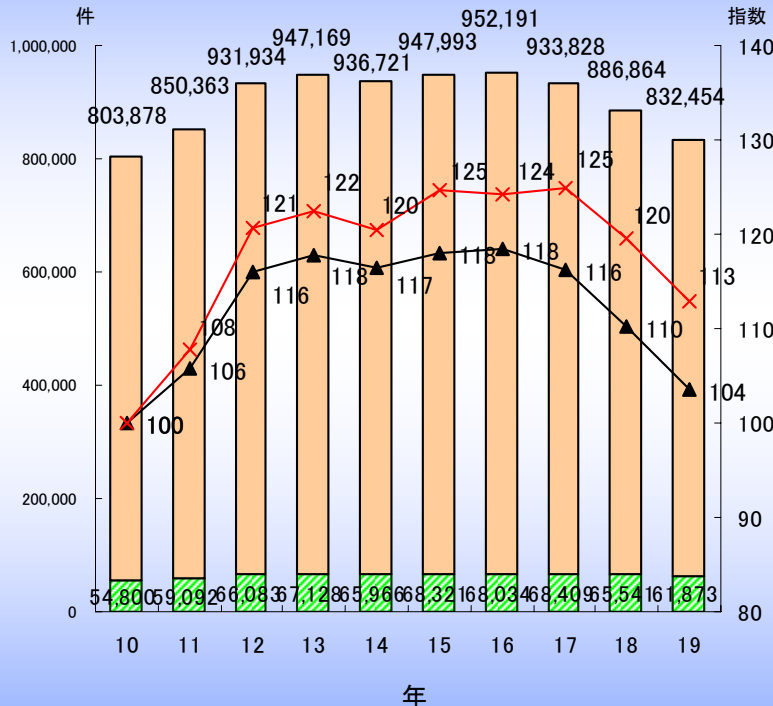
事業用自動車に係る総合的な安全対策(第1編 事故データ編)

1. 事故の状況
2. バスの事故
3. タクシーの事故
4. トラックの事故
5. 健康起因の事故
6. 飲酒運転状況
7. 最近の主な事故事例

1. 事故の状況－1

交通事故件数

死者数



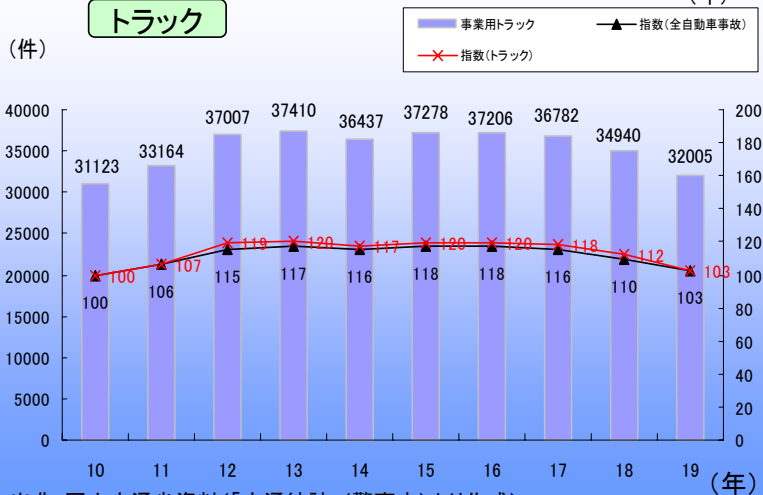
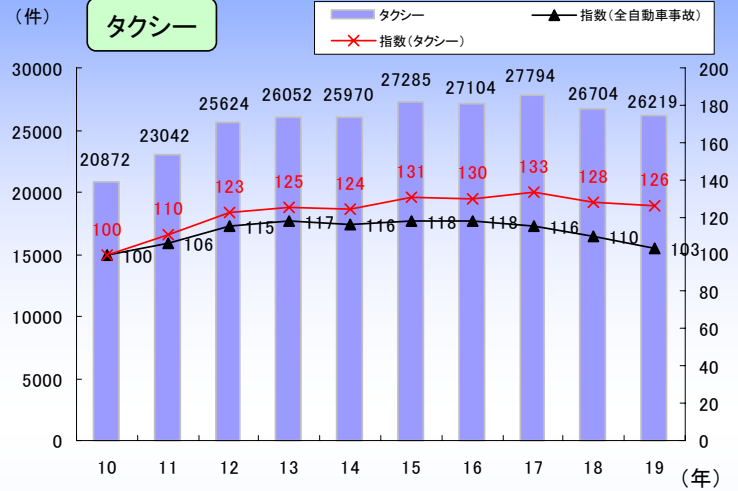
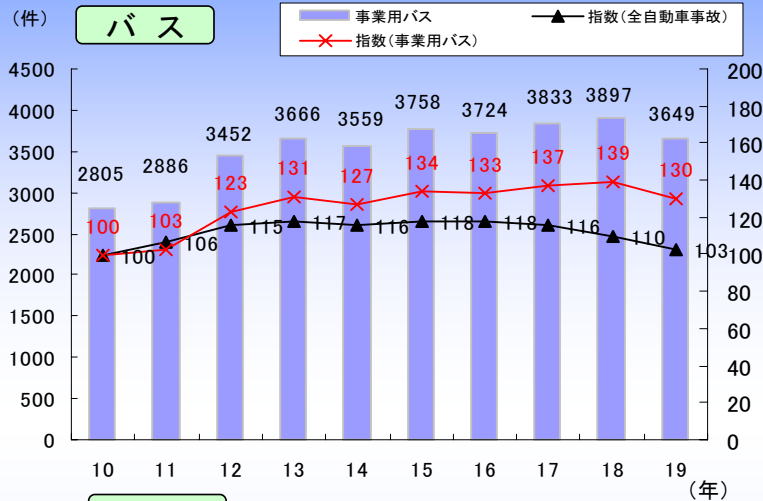
出典：国土交通省資料（「交通統計」（警察庁）より作成）

※事業用の値は、内数を示す。

事業用自動車における交通事故の件数・死者数は、近年、これまでの高止まり傾向から減少に転じているものの、交通事故全体と比べると減り方が鈍く、憂慮すべき状況にある

1. 事故の状況－2

業態別交通事故発生件数

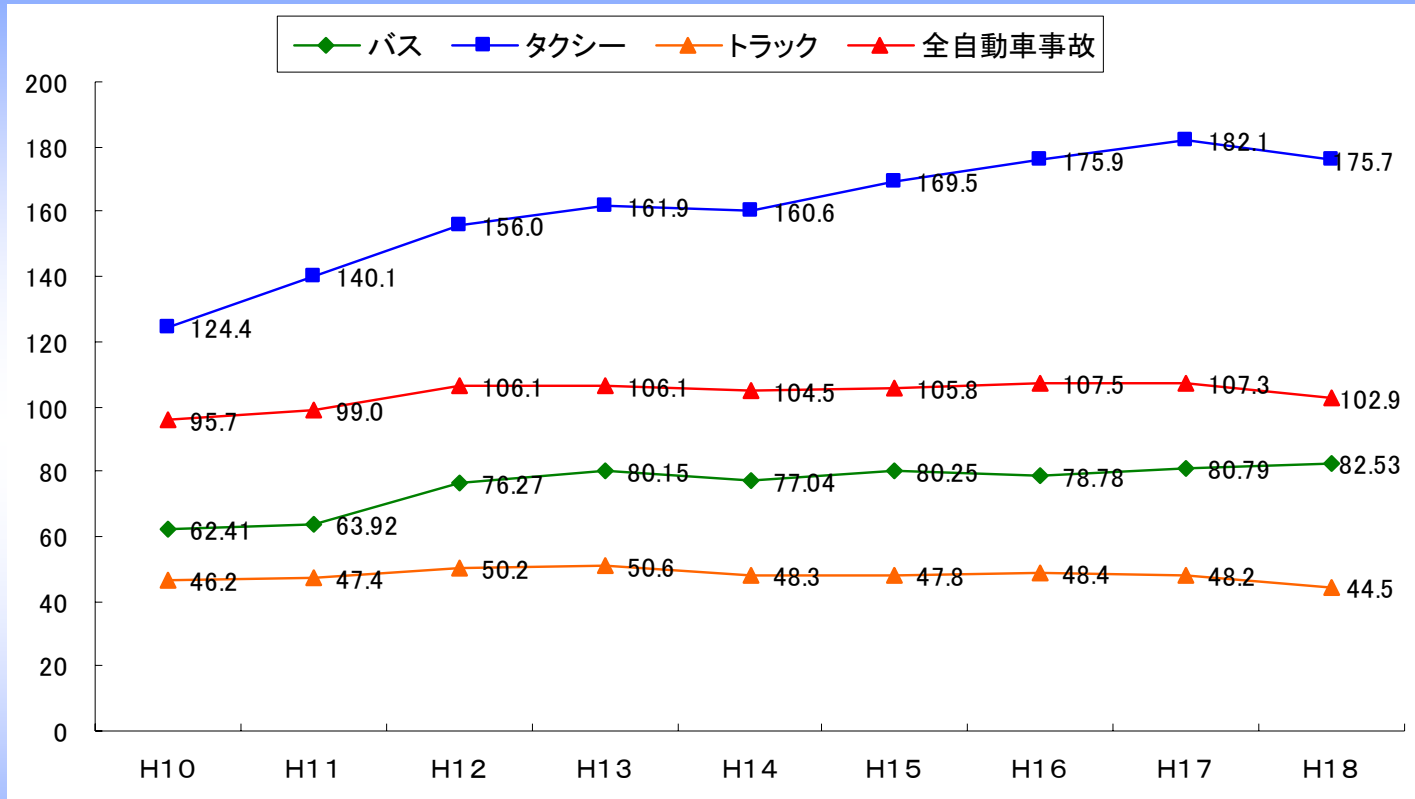


特に、バス・タクシーについて減り方が鈍く、全自動車事故と比べ差が見られる。

出典：国土交通省資料(「交通統計」(警察庁)より作成)

1.事故の状況－3

事業用自動車の業態別交通事故件数の推移(走行距離1億キロあたり)

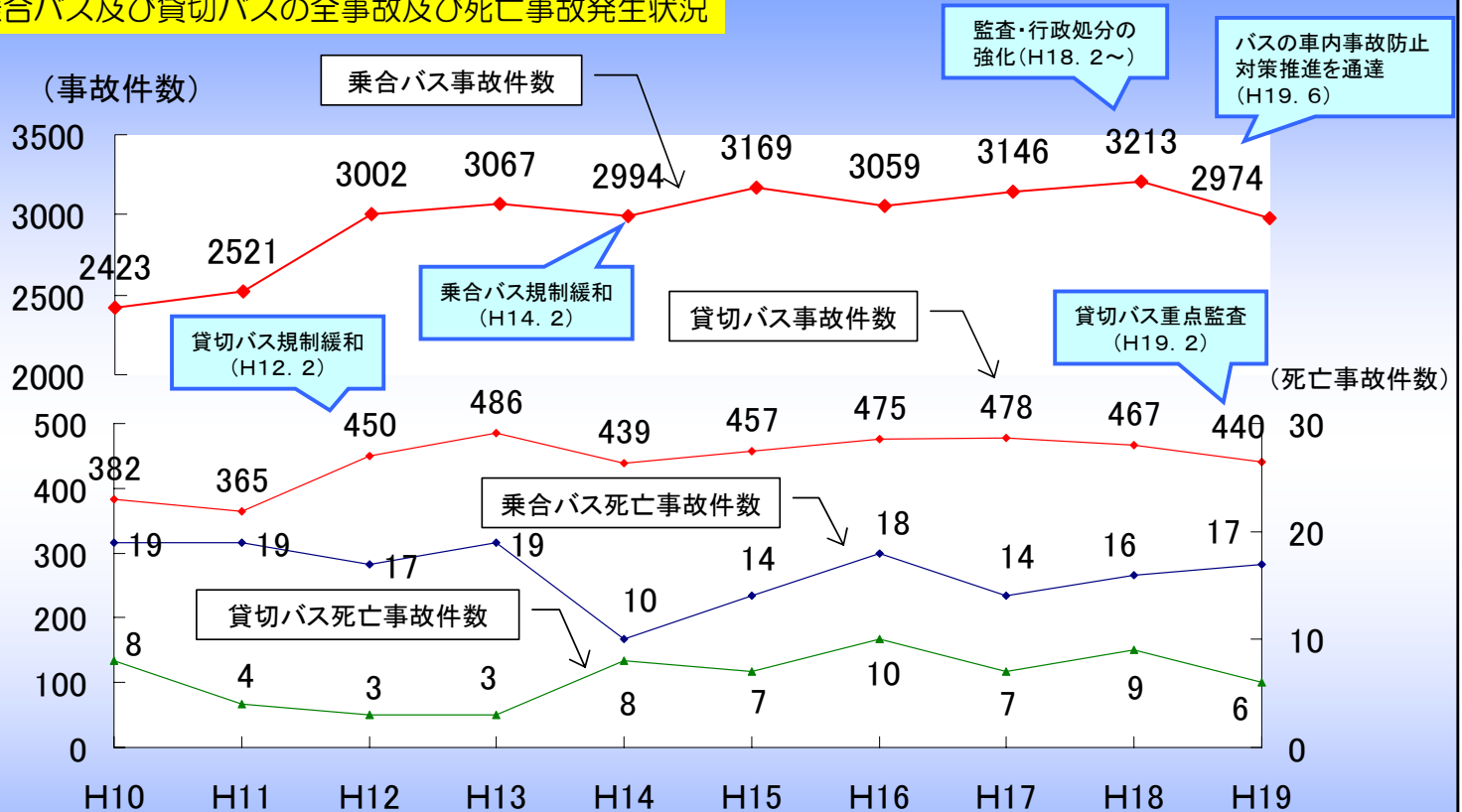


出典:「事業用自動車の交通事故統計」((財)交通事故総合分析センター)

タクシーの事故は、全自動車事故に比べて1.7倍の事故が起きている。

2. バスの事故-1

乗合バス及び貸切バスの全事故及び死亡事故発生状況



出典:「事業用自動車の交通事故統計」((財)交通事故総合分析センター)

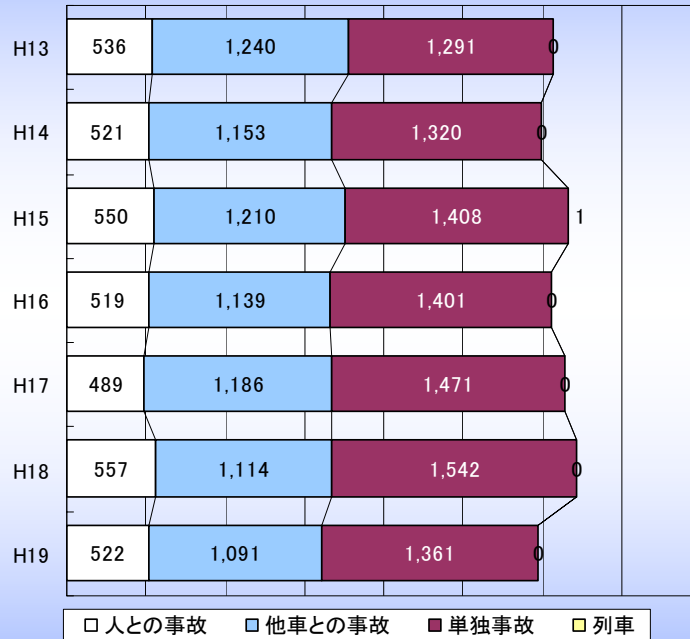
乗合バスは、H12からH18まで高止まりであったが、H19に減少に転じており、車内事故防止キャンペーンなどの取組みの成果があったと考えられる。また、貸切バスについてはH12以降400件台で推移しており、ほぼ横ばい状態となっている。

2. バスの事故-2

バス事故の類型別事故件数

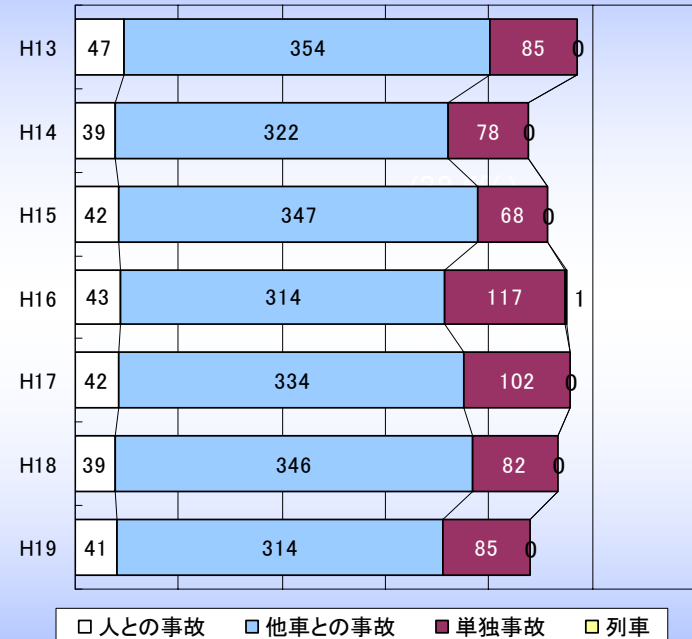
乗合バス

(件数)



貸切バス

(件数)



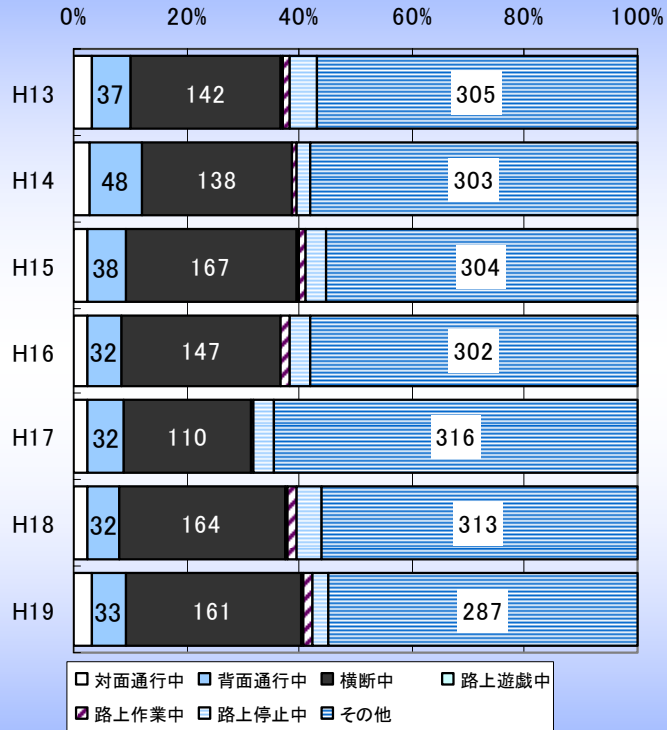
出典:「事業用自動車の交通事故統計」((財)交通事故総合分析センター)

乗合バスは単独事故が最も多く、次いで他車との事故の順に発生している。一方、貸切バスは他車との事故が圧倒的に多い。

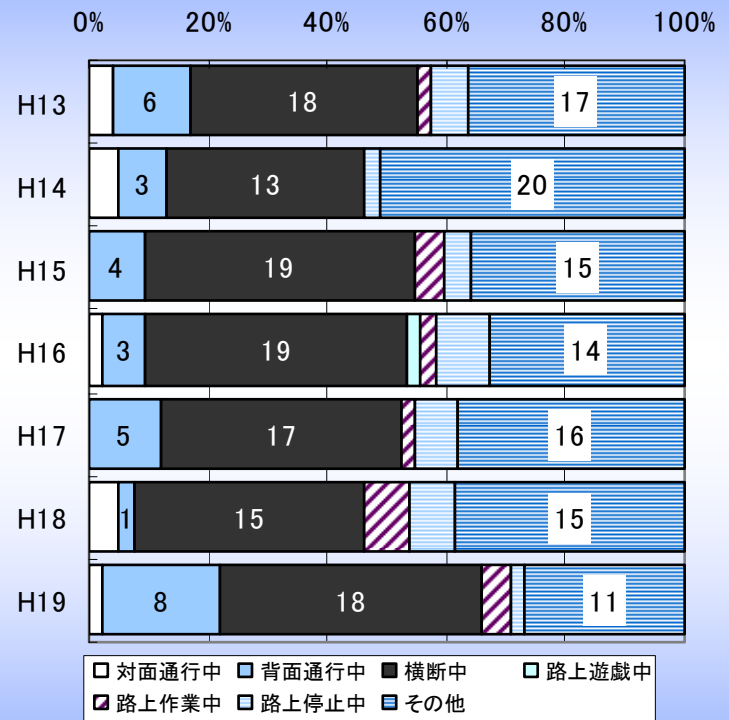
2. バスの事故-3

バス事故の類型別事故件数の内訳(人との事故)

乗合バス



貸切バス



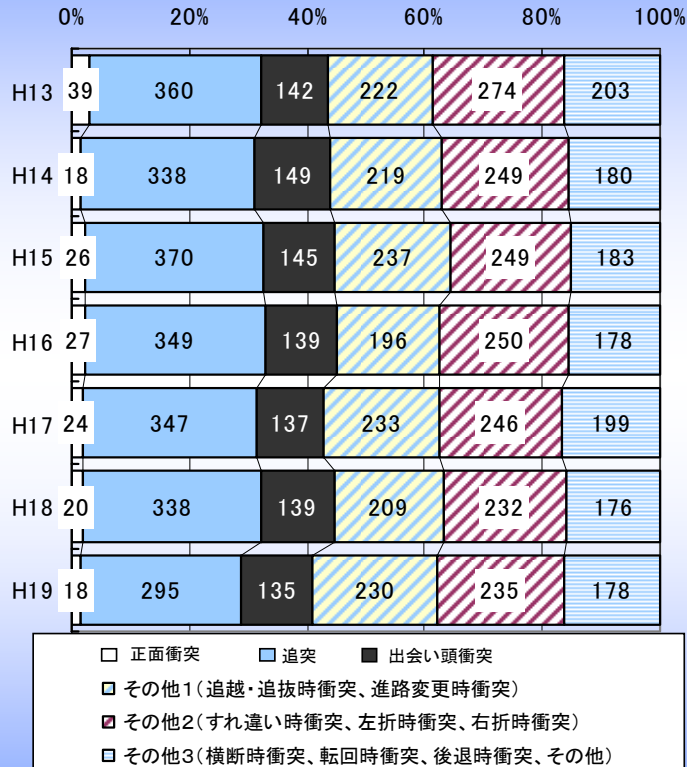
出典:「事業用自動車の交通事故統計」((財)交通事故総合分析センター)

人との事故は、乗合バス、貸切バスともに、歩行者が横断中に発生する件数が多い。

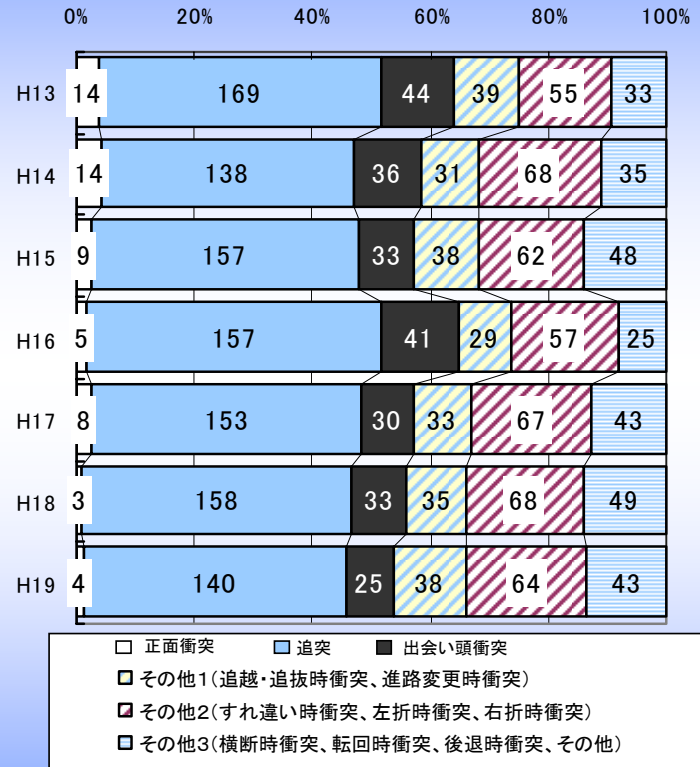
2. バスの事故

バス事故の類型別事故件数の内訳(他車との事故)

乗合バス



貸切バス

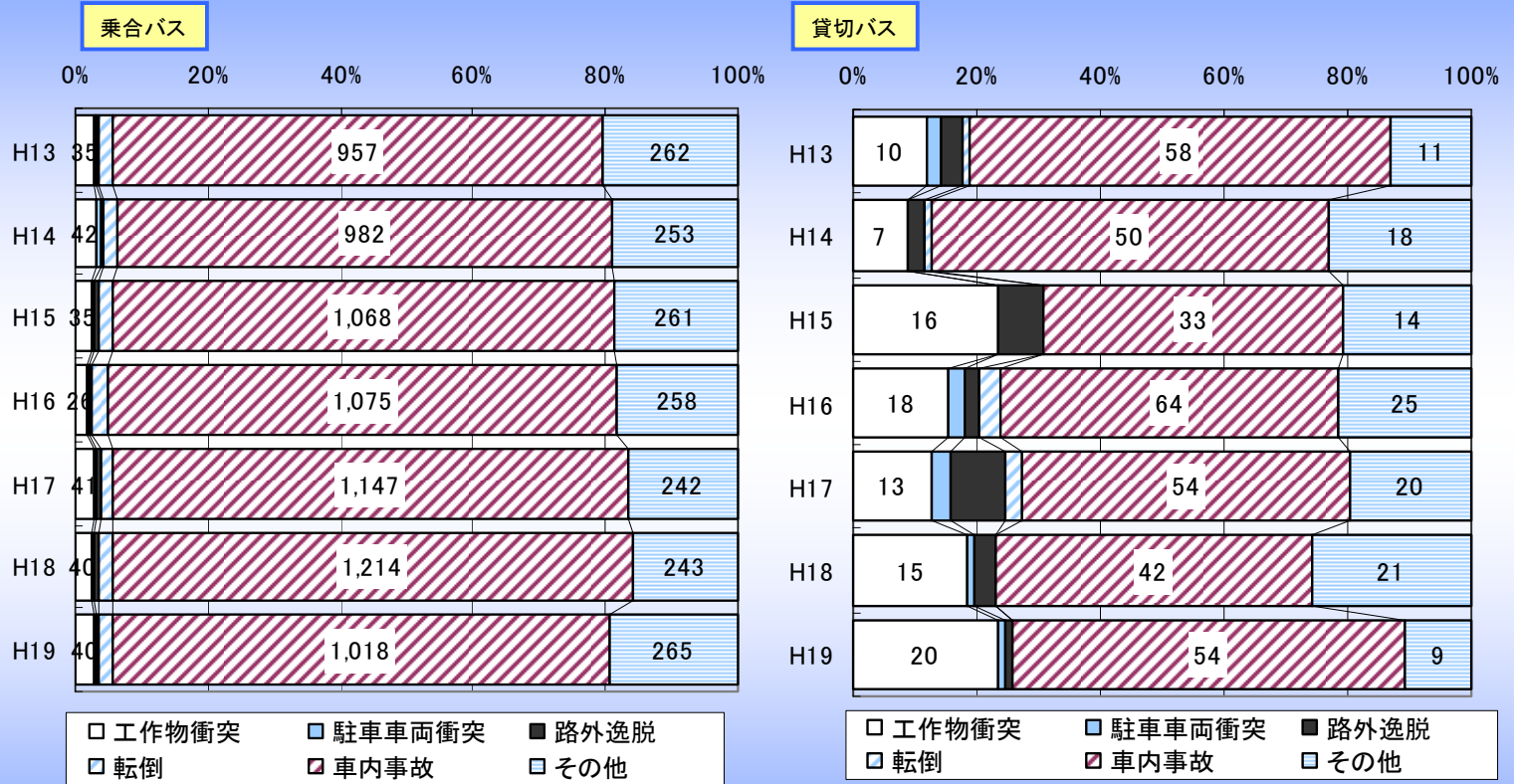


出典:「事業用自動車の交通事故統計」((財)交通事故総合分析センター)

他車との事故は、乗合バス、貸切バスともに、追突が最も多く、特に貸切バスは、その割合が高い。

2. バスの事故-5

バス事故の類型別事故件数の内訳(単独事故)



出典:「事業用自動車の交通事故統計」((財)交通事故総合分析センター)

単独事故は、乗合バス、貸切バスともに、車内事故の占める割合が高い。

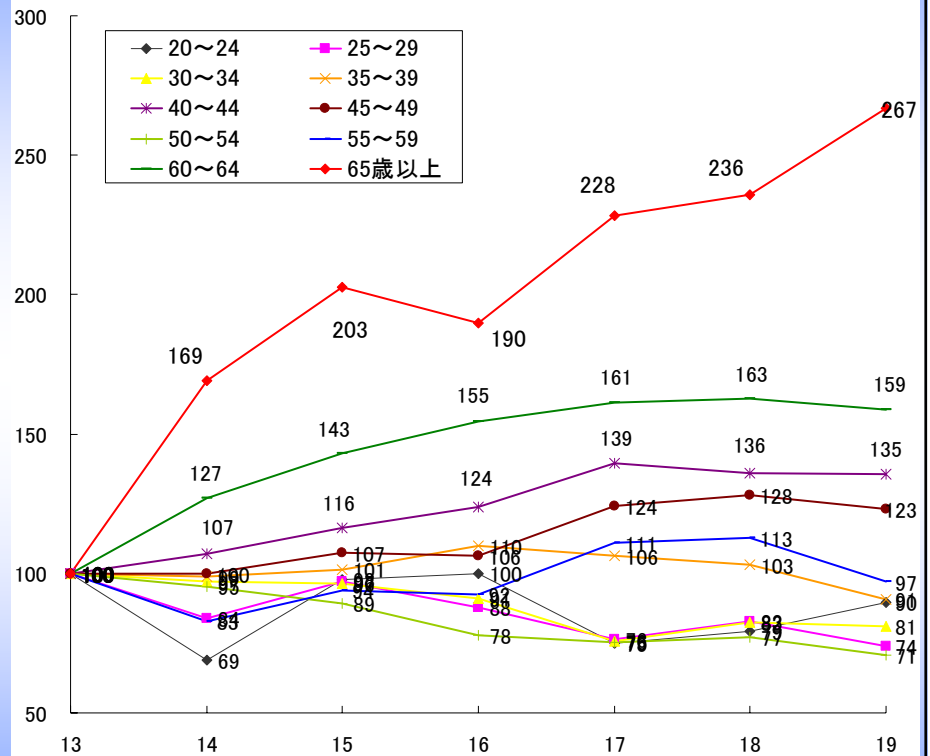
2. バスの事故－6

バス運転者の年齢別事故件数

事故件数		年齢別						
	20 ～24	25 ～29	30 ～34	35 ～39	40 ～44	45 ～49	50 ～54	
H13	48	274	541	592	457	375	594	
H14	33	230	526	585	489	375	565	
H15	47	266	522	600	532	403	529	
H16	48	241	492	651	566	399	462	
H17	36	209	409	630	637	466	448	
H18	38	227	446	611	622	480	458	
H19	43	202	438	537	619	462	420	

	55 ～59	60 ～64	65歳 以上	合計
H13	583	163	39	3666
H14	483	207	66	3559
H15	547	233	79	3758
H16	539	252	74	3724
H17	646	263	89	3833
H18	658	265	92	3897
H19	565	259	104	3649

指数



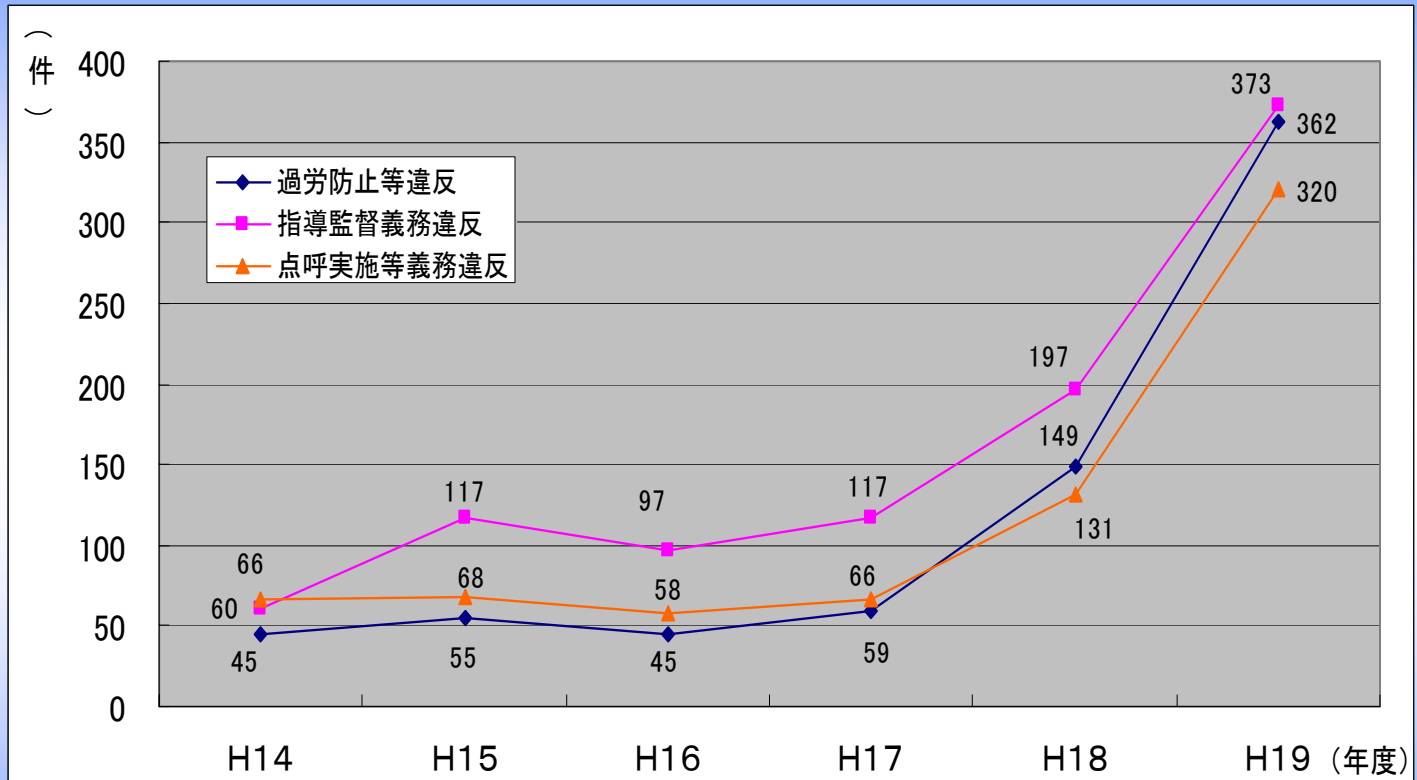
出典:「事業用自動車の交通事故統計」((財)交通事故総合分析センター)

(年)

60歳以上の高齢者による事故の増加が著しい。

2. バスの事故－7

バス事業者に対する行政処分の違反件数

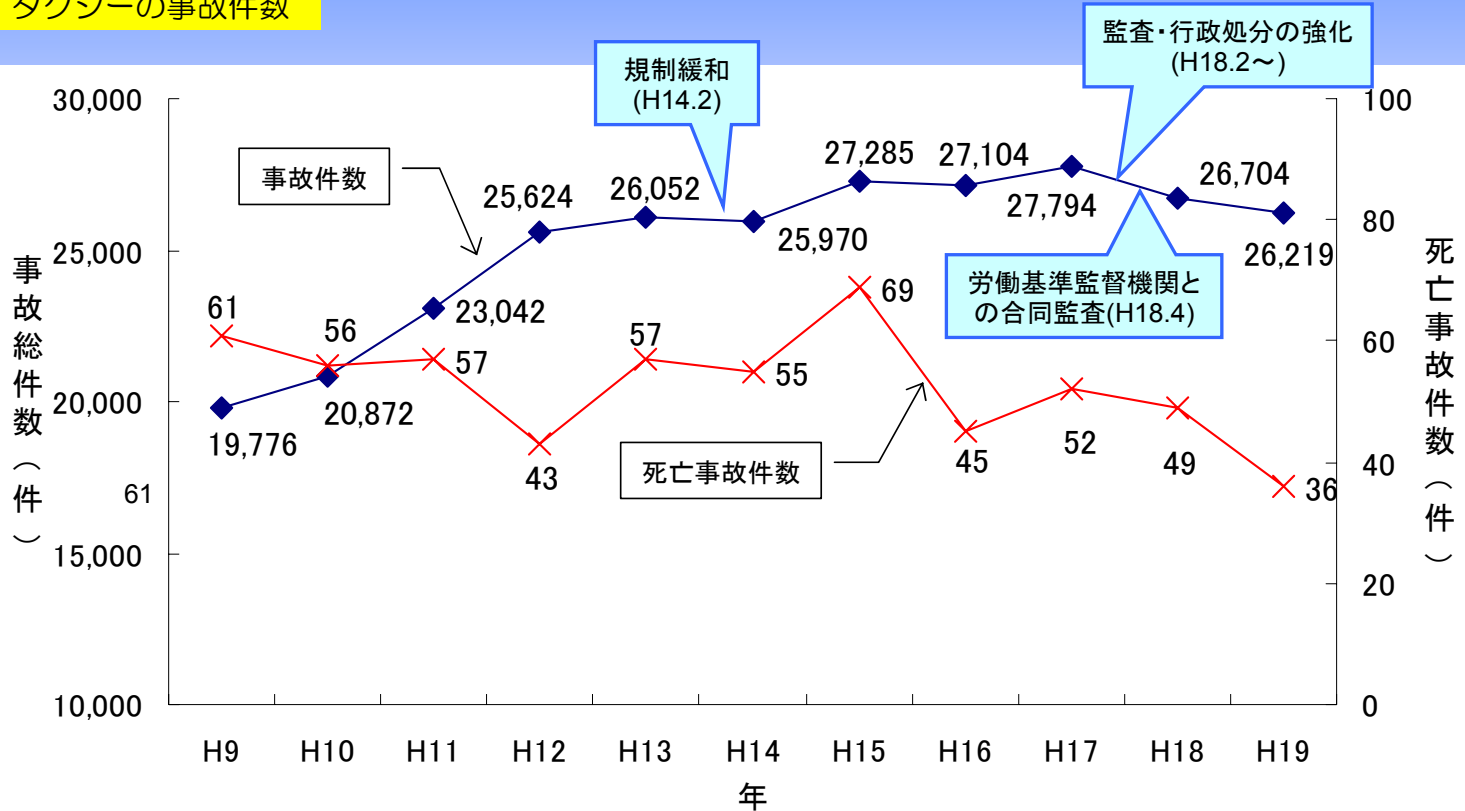


出典：国土交通省資料

全ての違反が増加しているが、特に過労防止等違反が急増している。

3. タクシーの事故-1

タクシーの事故件数

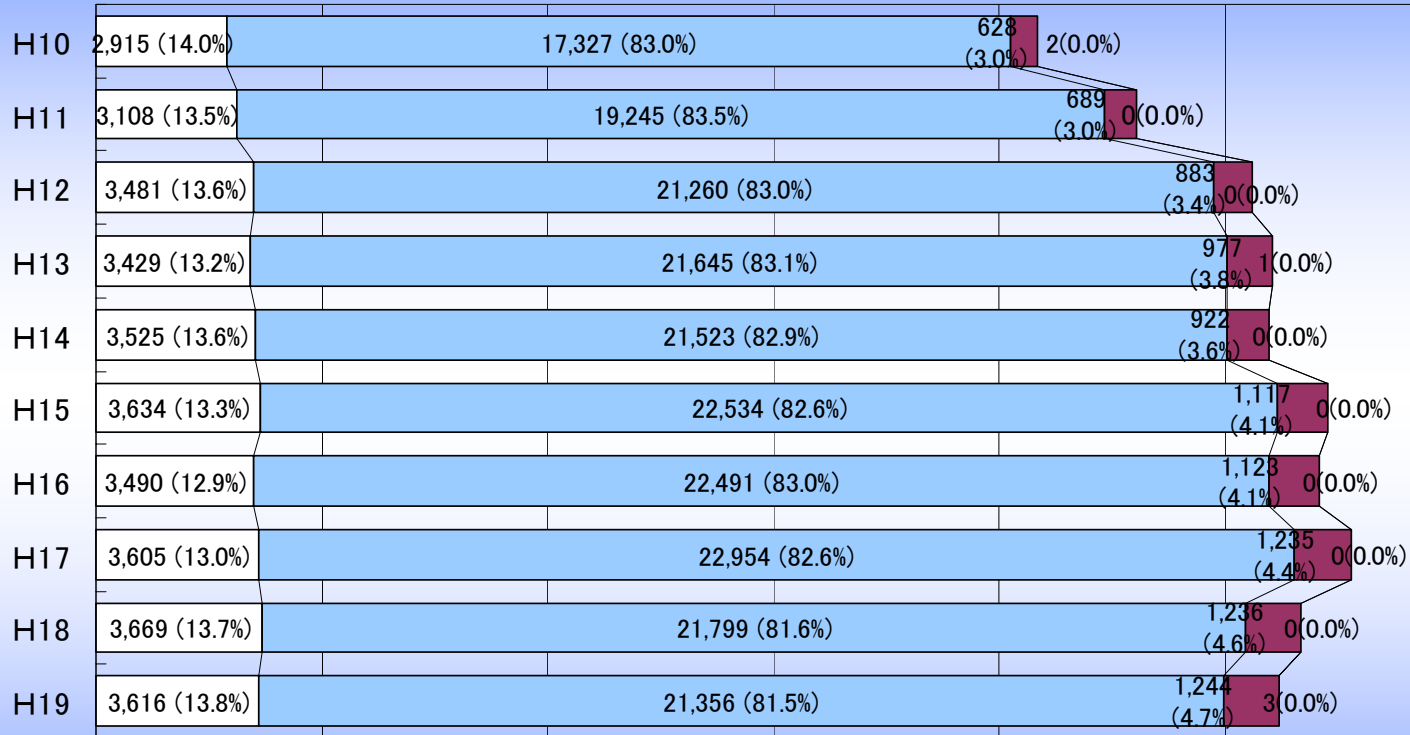


出典:「事業用自動車の交通事故統計」((財)交通事故総合分析センター)

タクシー事故件数は、H12~H17にかけて増加高止まり。減少についても鈍い。

3. タクシーの事故－2

タクシー事故の類型別事故件数



□ 人との事故 □ 他車との事故 ■ 単独事故 □ 列車

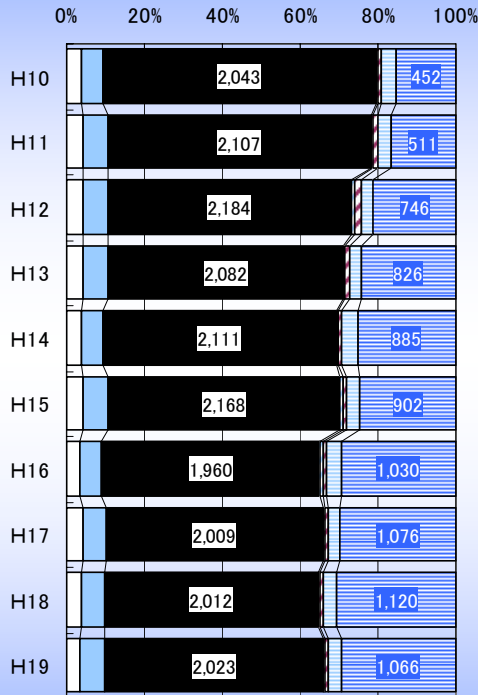
出典:「事業用自動車の交通事故統計」((財)交通事故総合分析センター)

タクシー事故は、他車との事故が多くを占めている。

3. タクシーの事故－3

タクシー事故の類型別事故件数の内訳

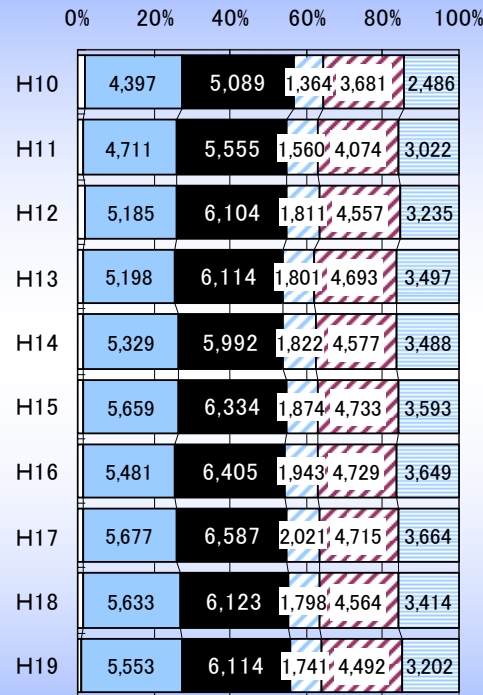
人との事故



- 対面通行中
- 路面遊戯中
- その他
- 背面通行中
- 路上作業中
- 路上停止中
- 横断中

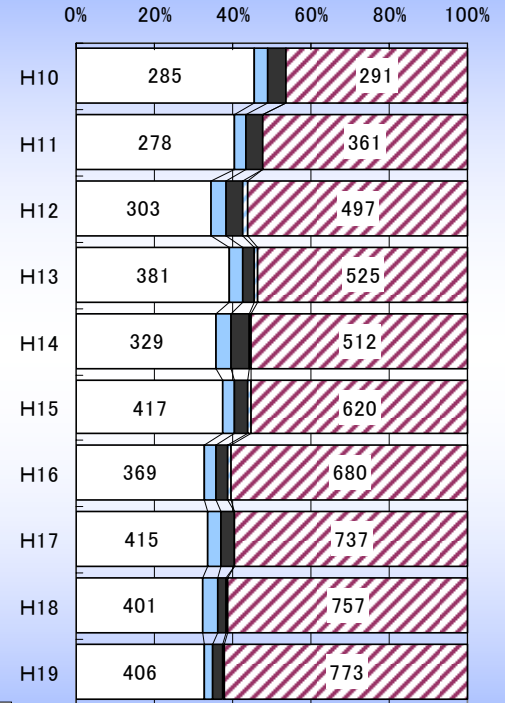
出典：「事業用自動車の交通事故統計」
 ((財)交通事故総合分析センター)

他車との事故



- 正面衝突
- 追突
- 出会い頭衝突
- その他1 (追越・追抜時衝突、進路変更時衝突)
- その他2 (すれ違い時衝突、左折時衝突、右折時衝突)
- その他3 (横断時衝突、転回時衝突、後退時衝突等、その他)

単独事故

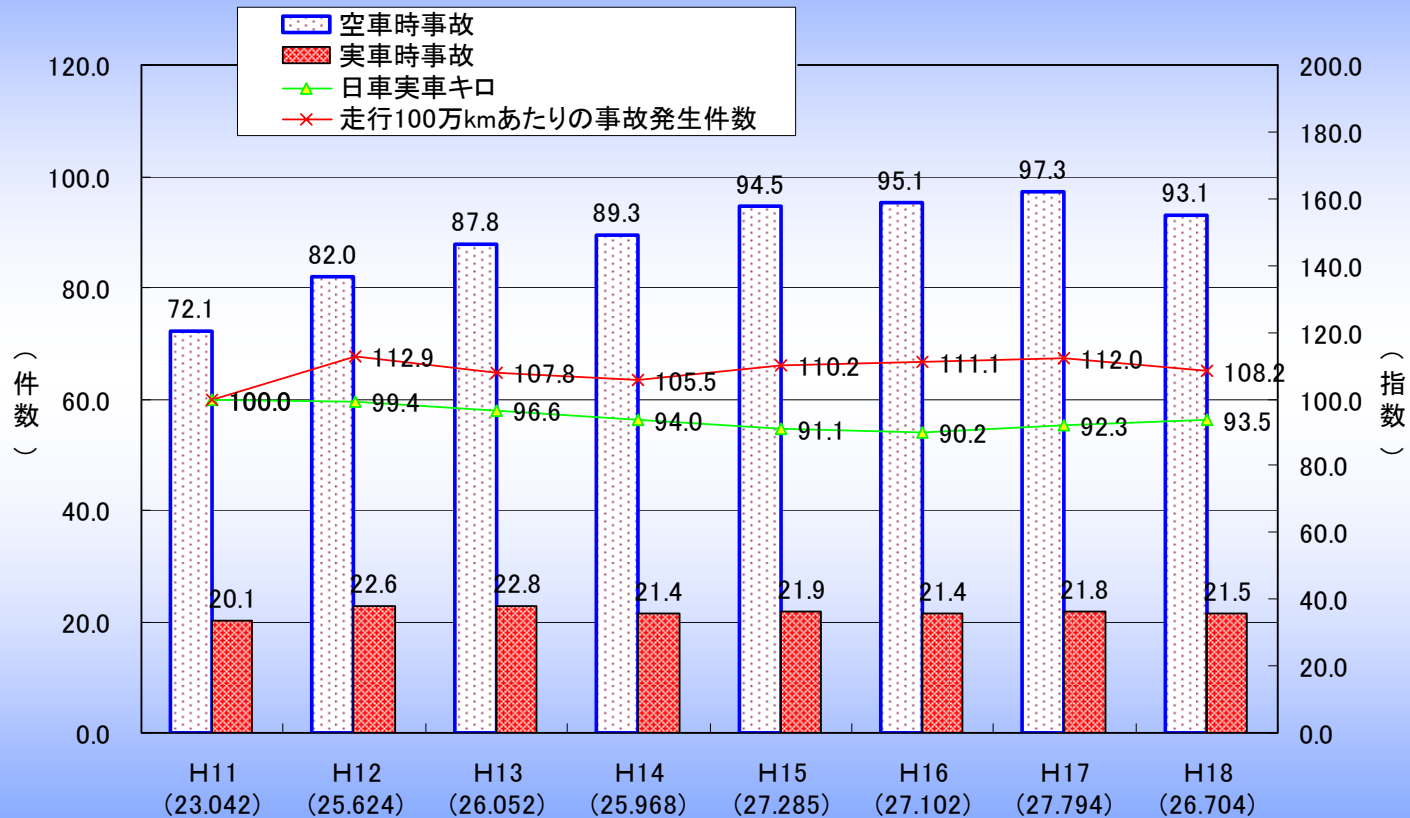


- 工作物衝突
- 路外逸脱
- その他
- 駐車車両衝突
- 転倒

平成19年のタクシーの事故は、人との事故は横断中が約56%、他車との事故は出会い頭が29%・追突が約26%単独事故は工作物衝突が約33%を占めている。 - 14 -

3. タクシーの事故－4

タクシー事故の空車時・実車時別事故件数(走行距離1億キロあたり)、
平成11年を100とした日車実車キロ指数・事故発生件数(走行100万キロあたり)指数



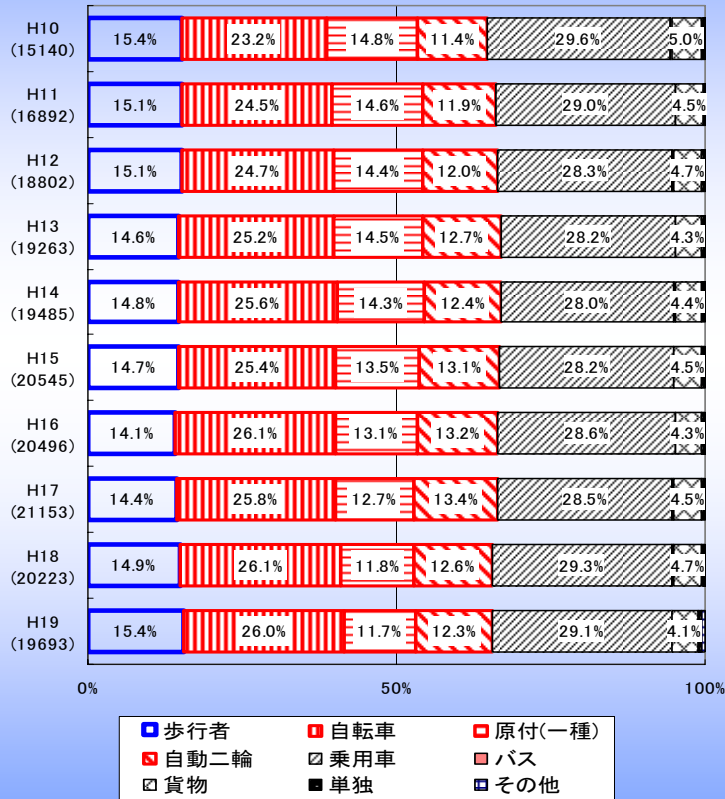
タクシー事故は、空車時が圧倒的に多い。

出典：国土交通省自動車交通局(「事業用自動車の交通事故統計」(財)交通事故総合分析センター)、ハイヤー・タクシー年鑑(社)全国乗用自動車連合会より作成)

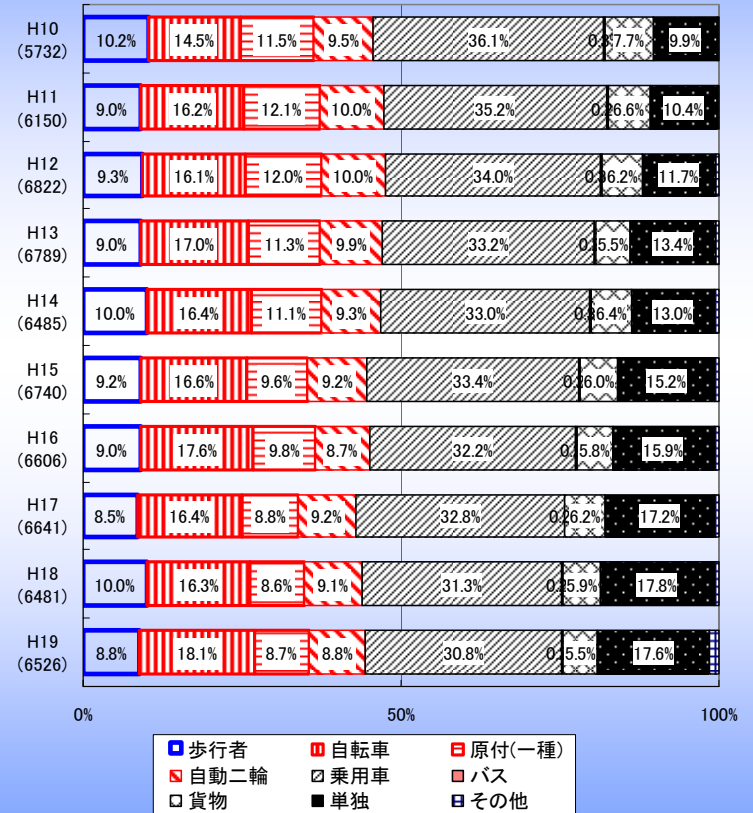
3. タクシーの事故-5

タクシー事故の相手当事者別事故の割合

空車時



実車時

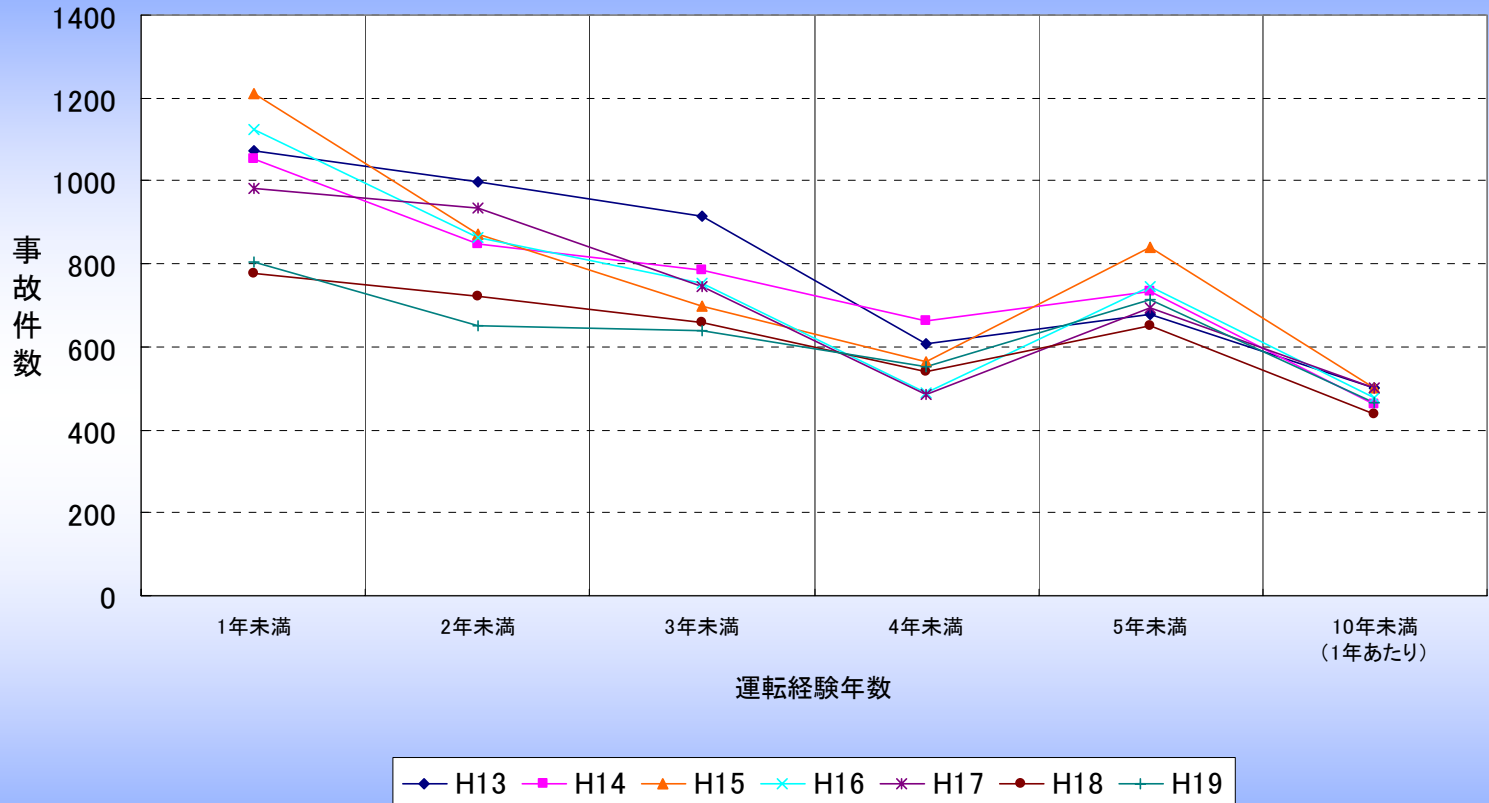


出典:「交通統計」((財)交通事故総合分析センター)

空車時の事故は歩行者や自転車、実車時の事故は乗用車や単独が多い。

3. タクシーの事故－6

タクシー運転者の二種免許経験年数別事故件数



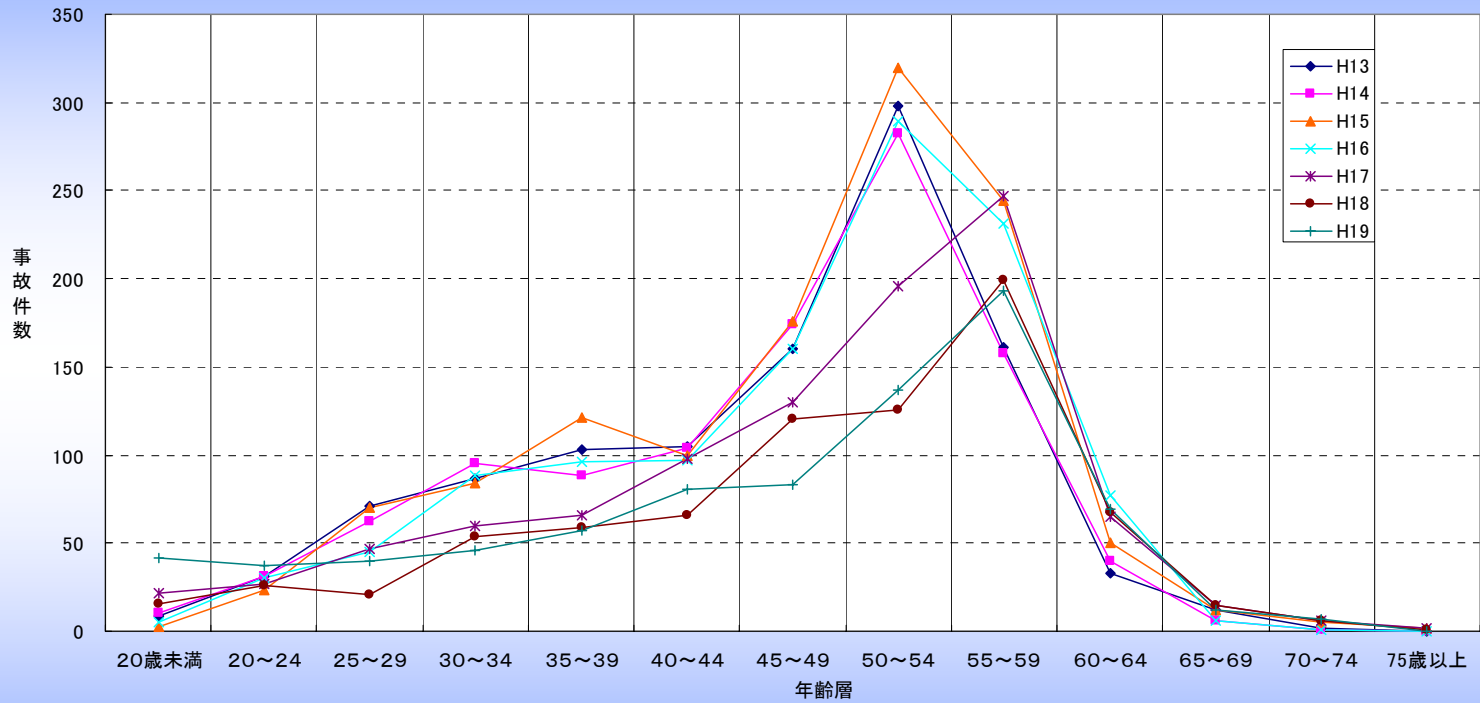
出典:「事業用自動車の交通事故統計」((財)交通事故総合分析センター)

運転経験年数が1年未満の者は、事故件数が多い。

3. タクシーの事故-7

タクシー運転者1年未満者の事故件数

タクシー運転者1年未満者の事故件数



出典:「事業用自動車の交通事故統計」((財)交通事故総合分析センター)

45歳から59歳までの年齢層において事故件数が多い。

3. タクシーの事故件数－8

タクシーの都道府県別事故件数(平成20年9月末)

全事故

	件数	増減数
東京	4878	+345
埼玉	460	+22
佐賀	77	+18
兵庫	669	+17
鹿児島	159	+15
山梨	39	+12
高知	76	+10
群馬	76	+7
福島	87	+5
三重	66	+4
奈良	51	+4
石川	88	+3
山形	39	+2
福岡	1141	+1
沖縄	329	+1
全国	16445	-384

死亡事故

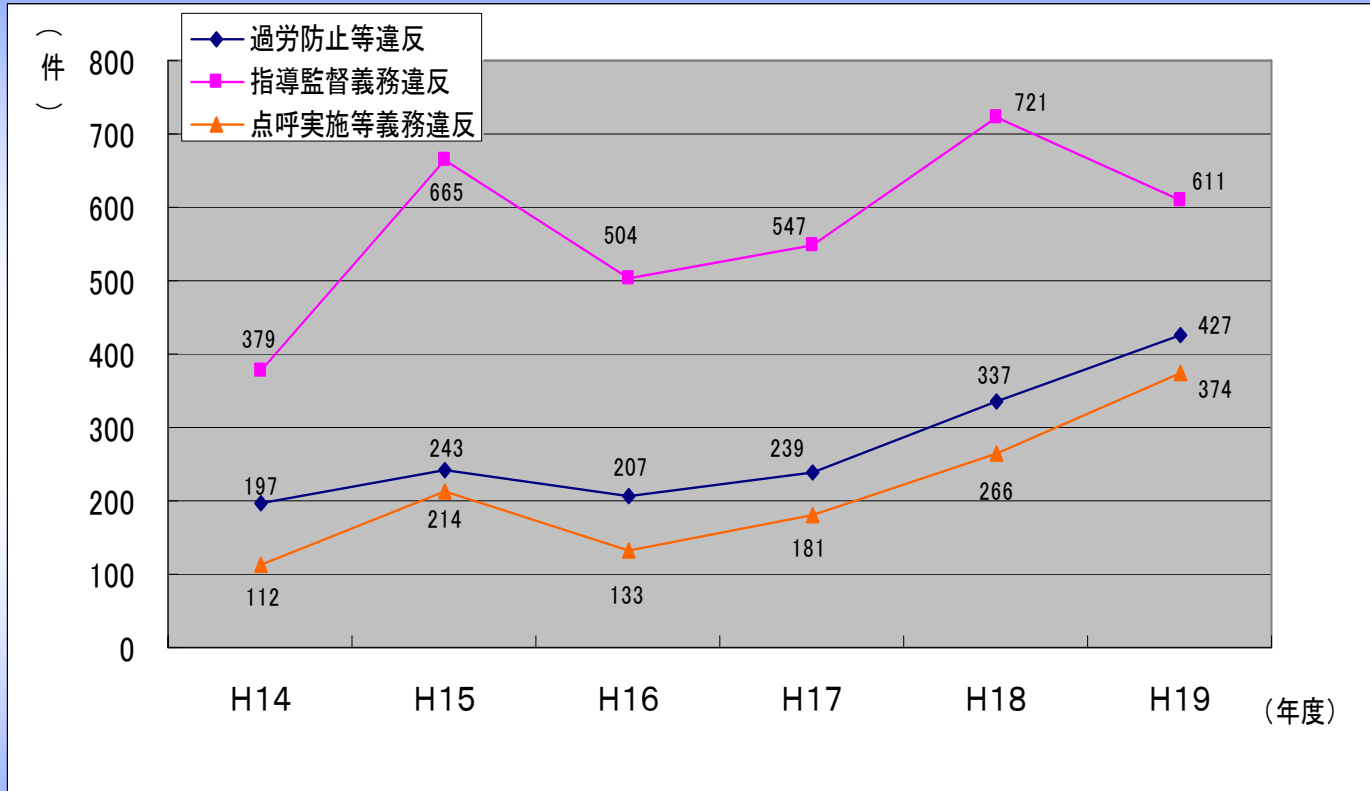
	件数	増減数
東京	9	+5
愛媛	2	+2
千葉	2	+2
兵庫	3	+1
旭川	1	+1
茨城	1	+1
埼玉	1	+1
静岡	1	+1
京都	1	+1
大阪	1	+1
岡山	1	+1
山口	1	+1
大分	1	+1
全国	34	+12

※増減数は前年同月との増減を示し、増加のあった都道府県のみを一覧にした

出典:警察庁資料

3. タクシーの事故－9

タクシー事業者に対する行政処分の違反件数

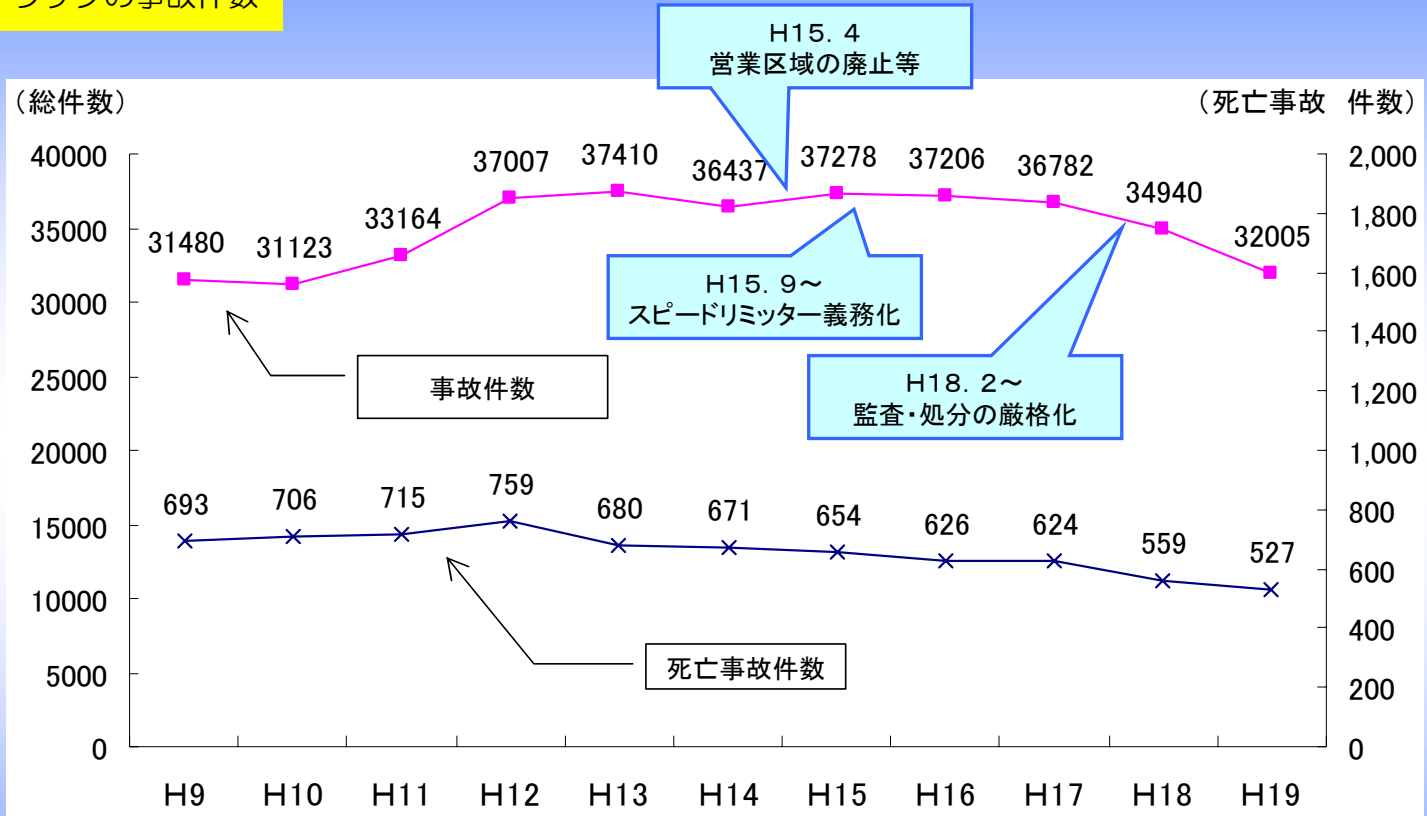


出典：国土交通省資料

依然、指導監督義務違反が多いが、近年、過労防止等違反と点呼実施等義務違反が増加している。

4. トラックの事故－1

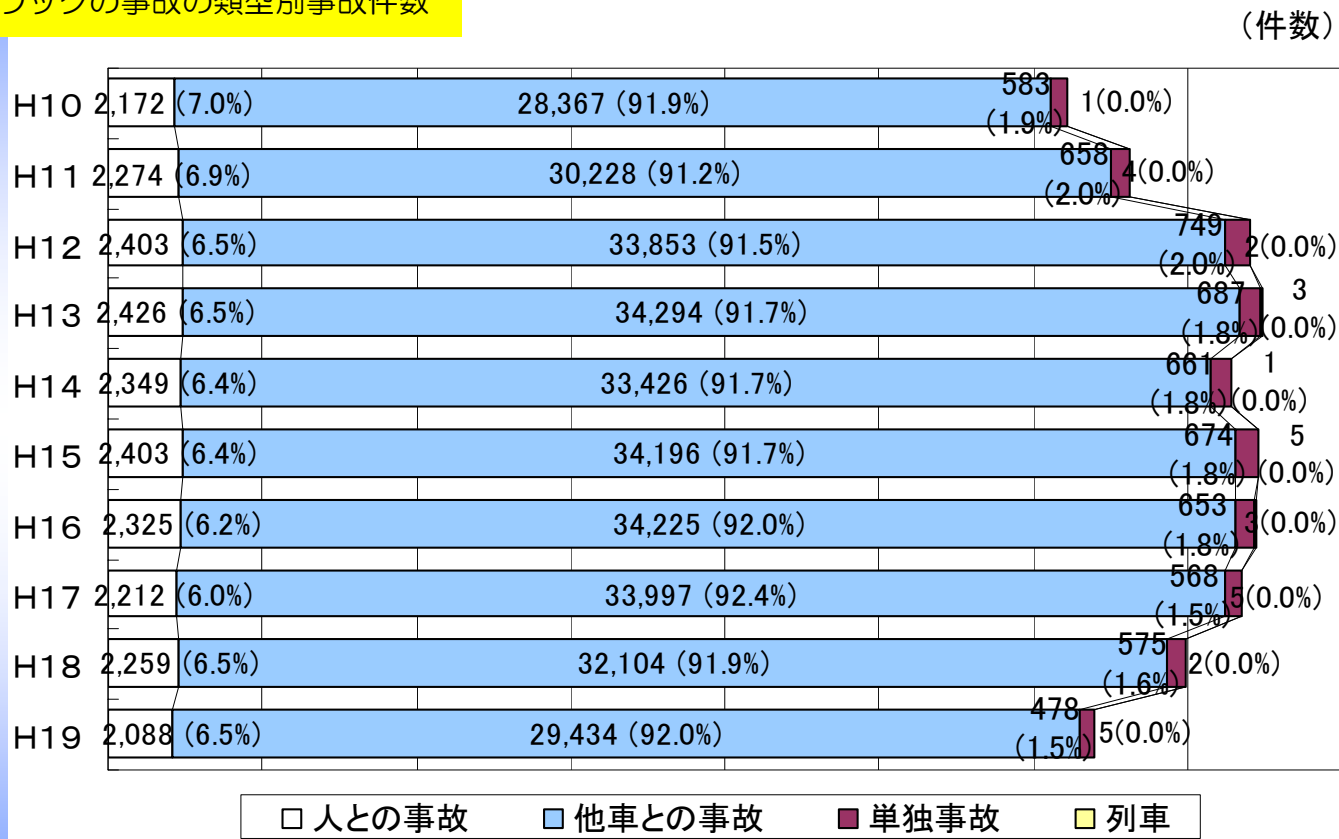
トラックの事故件数



出典:「事業用自動車の交通事故統計」((財)交通事故総合分析センター)

4. トラックの事故-2

トラックの事故の類型別事故件数



出典:「事業用自動車の交通事故統計」(財)交通事故総合分析センター)

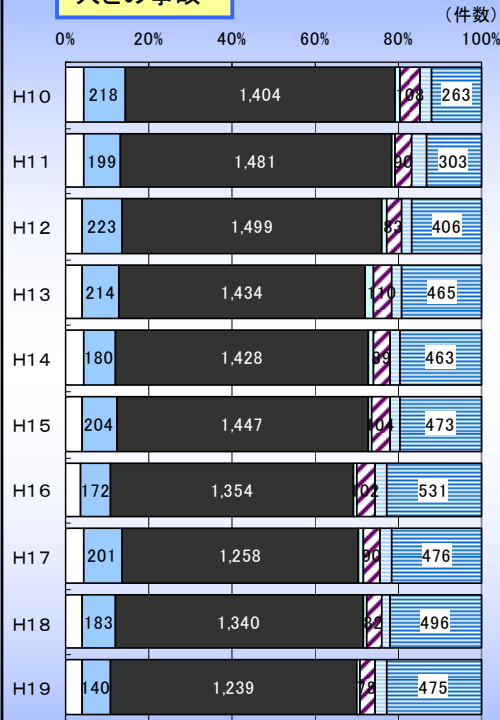
トラック事故は、他車との事故が大半を占めている。

4. トラックの事故－3

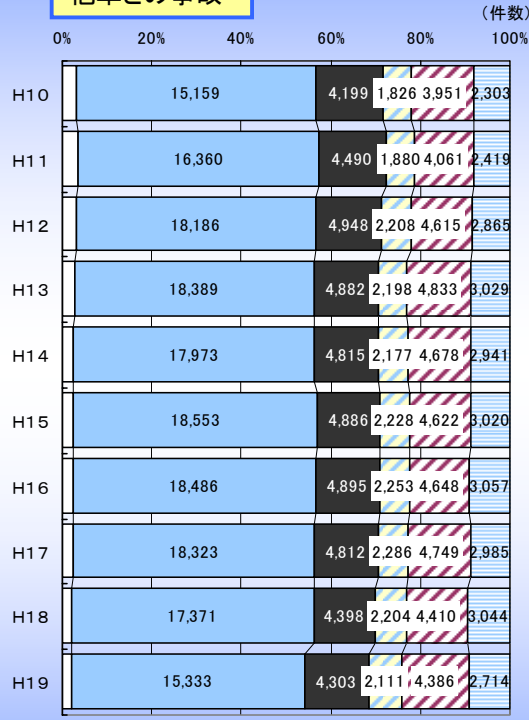
トラック事故の類型別事故件数の内訳

出典:「事業用自動車の交通事故統計」
((財)交通事故総合分析センター)

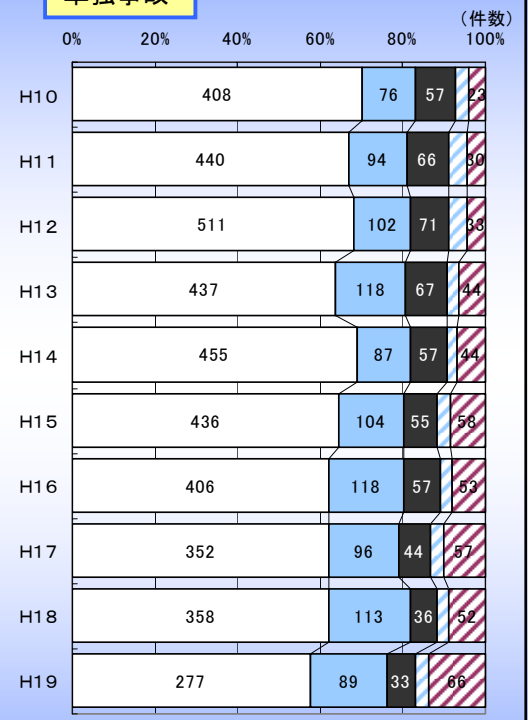
人との事故



他車との事故



単独事故



- 対面通行中
- 路上遊戯中
- その他
- 背面通行中
- 路上作業中
- 横断中
- 路上停止中

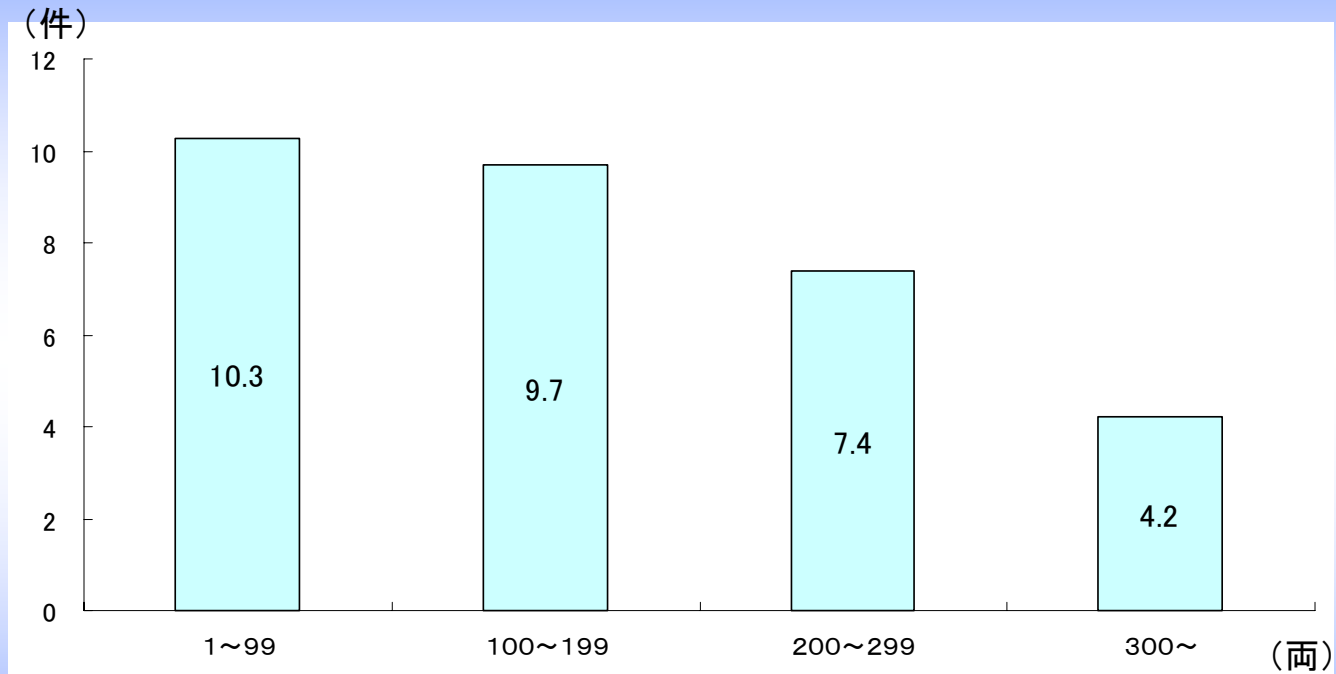
- 正面衝突
- その他1 (追越・追抜時衝突、進路変更時衝突)
- その他2 (すれ違い時衝突、左折時衝突、右折時衝突)
- その他3 (横断時衝突、転回時衝突、後退時衝突等、その他)
- 追突
- 出会い頭衝突

- 工作物衝突
- 転倒
- 駐車車両衝突
- その他
- 路外逸脱

人との事故は横断中が約59%、他車との事故は追突が約52%・出会い頭衝突が約15%、単独事故は工作物衝突が約58%・駐車車両衝突が約19%を占めている。

4. トラックの事故－4

トラックの事業者規模別事故件数の比較（1万台あたりの事故発生件数）



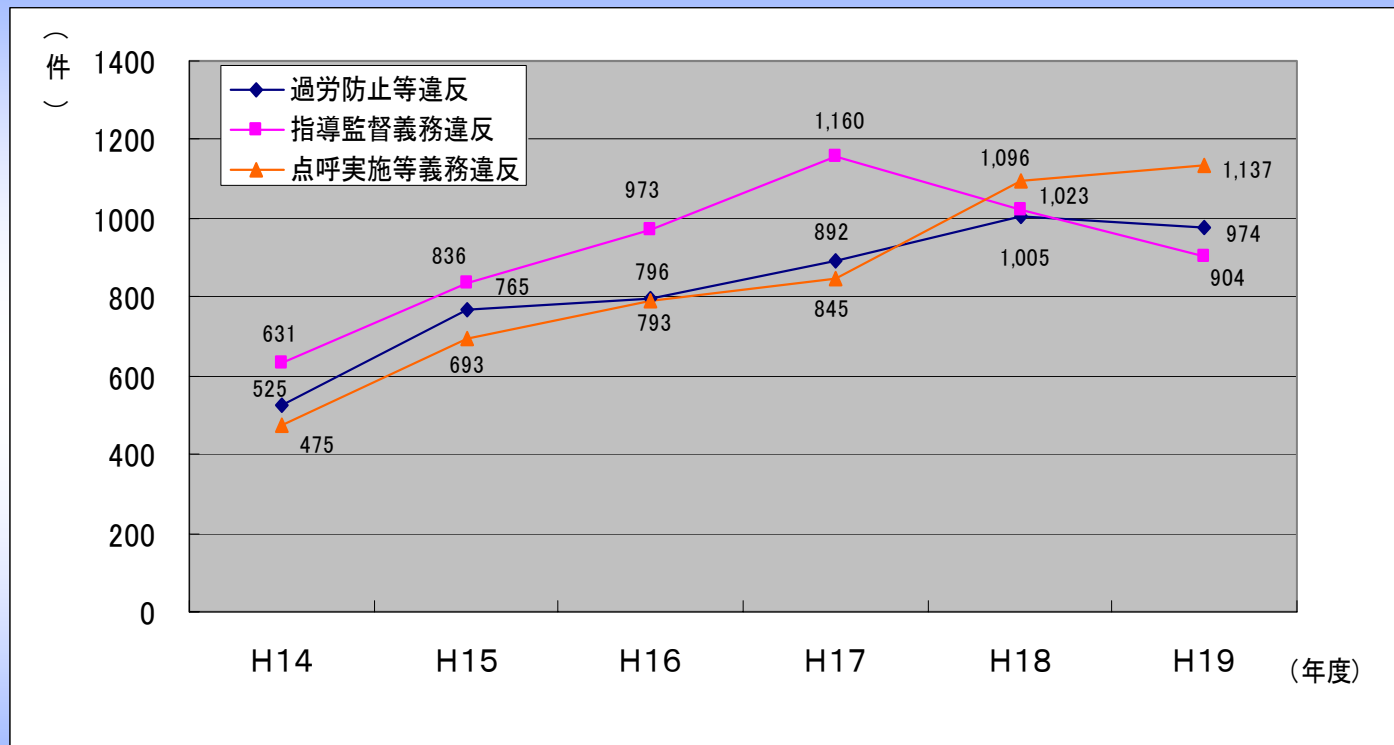
※ 平成17、18年の2年間の平均

出典：国土交通省資料（自動車事故報告規則に基づく報告書より作成、陸運統計要覧より作成）

トラック事業者の規模が小さいほど事故件数が多い。

4. トラックの事故－5

トラック事業者に対する行政処分の違反件数

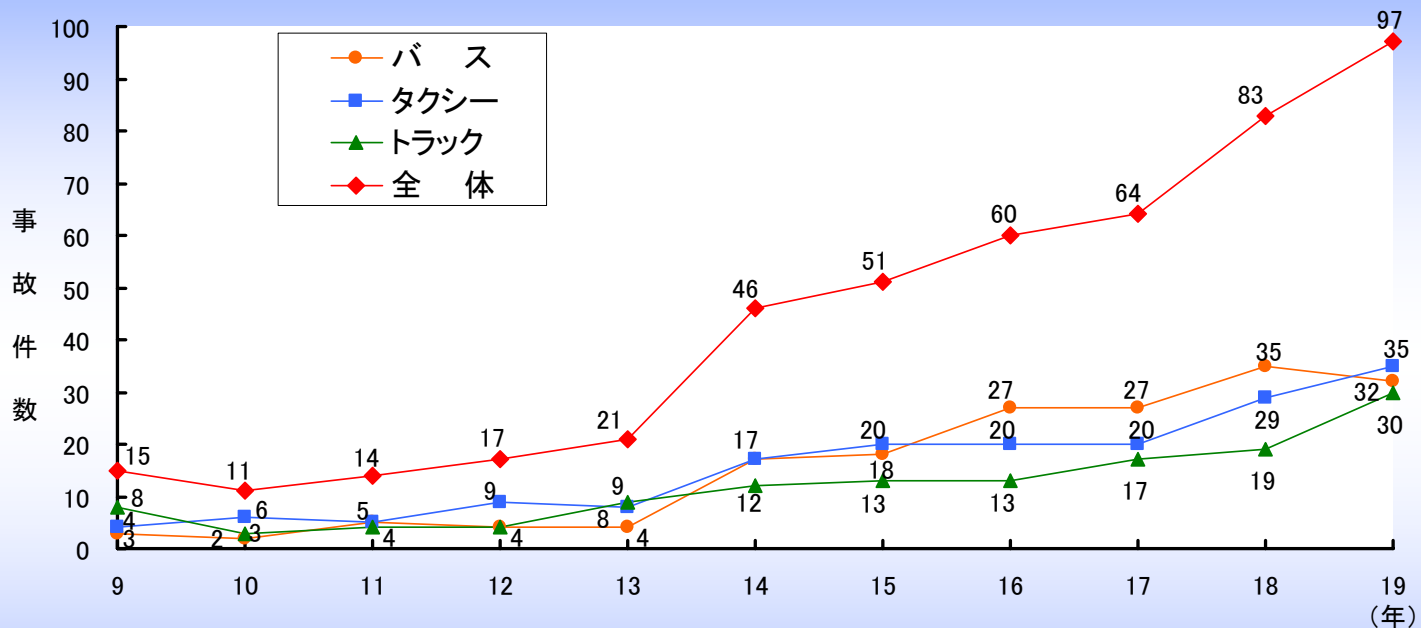


出典：国土交通省資料

過労防止等違反と点呼実施等義務違反が特に増加している。

5. 健康起因の事故－1

健康起因の事故発生状況

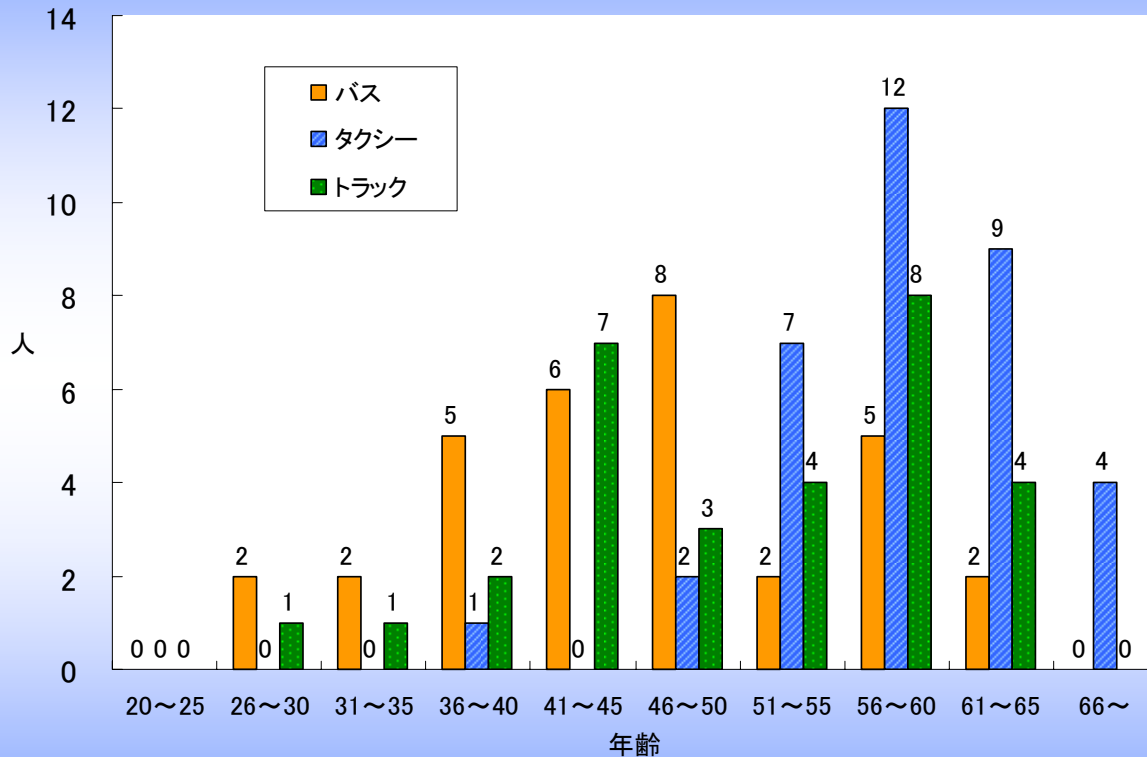


出典:国土交通省資料(自動車事故報告規則に基づく報告書より作成)

健康起因の事故は、全てのモードで増加傾向にある。

5. 健康起因の事故－2

健康起因の事故に係る運転者年齢の年齢分布

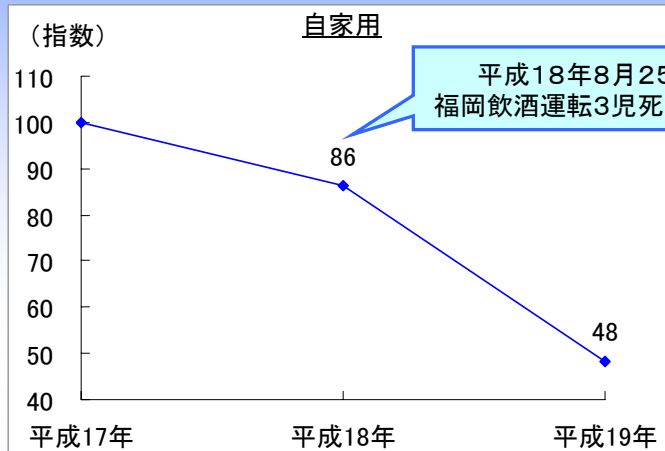
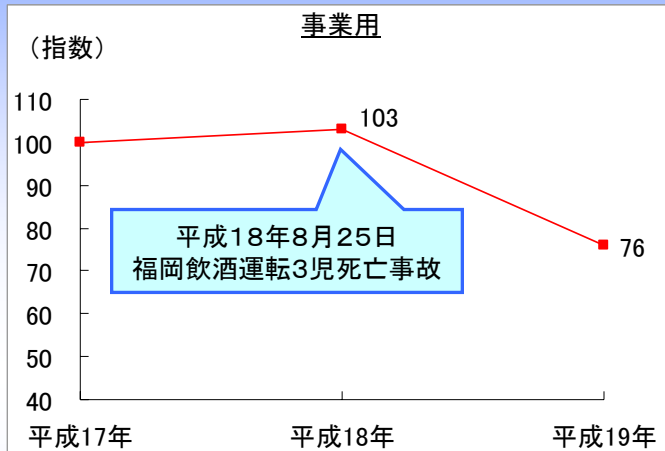


出典：国土交通省資料(自動車事故報告規則に基づく平成18年中に発生した事故報告書より作成)

51歳以上の高齢運転者による事故が多い。

6. 飲酒運転状況－1

飲酒運転に係る道路交通法違反取締件数



		平成17年				平成18年				平成19年			
		バス	乗用	貨物	計	バス	乗用	貨物	計	バス	乗用	貨物	計
酒酔い	自家用	-	828	116	944	-	716	103	819	-	528	66	594
	事業用	-	4	6	10	-	4	5	9	-	3	4	7
	計	0	832	122	954	0	720	108	828	0	531	70	601
酒気帯び	自家用	8	75879	7684	83571	10	65068	6902	71980	12	35816	4224	40052
	事業用	3	55	395	453	1	62	405	468	0	45	300	345
	計	11	75934	8079	84024	11	65130	7307	72448	12	35861	4524	40397
酒酔い ・ 酒気帯び	自家用	(8)	76707	7800	84515	(10)	65784	7005	72799	(12)	36344	4290	40646
	事業用	3※	59	401	463	1※	66	410	477	0※	48	304	352
	計	11	76766	8201	84978	11	65850	7415	73276	12	36392	4594	40998

※ バスについては自家用、事業用の別が集計されていないため、国土交通省で把握している件数を記載した。

出典：「交通統計」(警察庁)、国土交通省資料

平成19年は自家用、事業用ともに減少したが、事業用の減少が鈍い傾向が見られる。

6. 飲酒運転状況－2

バスにおける主な飲酒事例

<事例1:乗合バス>日時:平成18年12月9日 午前6時頃

事故概要:運転手が営業所に出勤し、朝、運行管理代務者が飲酒検査を行った際に、呼気から0.166mg/lが検出されたので、10分後に再検査を行ったところ0.141mg/lが検出された。これは、社内規定(0.10mg/l以下)を上回る数値であったが、当該運転手が栄養ドリンクとうがい薬によるものだと主張したため再検査を行わずに乗務させた。

なお、当該営業所においては、アルコールチェッカーが装備されており、アルコールチェッカーを使用していたものの運行管理代務者が適切な対応をすることができなかった。

<事例2:乗合バス>日時:平成20年8月22日 午前9時頃

事故概要:運転手は営業所に出社し点呼を受けた際、運行管理者補助者は酒気を感じなかったが、アルコール検知器から0.23mg/lが検出された。当該運転手は普段から強い臭いがする香水等を使用しており、それによるアルコール反応ではないかと運転手から申告があったため、当該補助者は自身の香水をアルコール検知器で試験し、0.27mg/lを検知したことから、異常値が出るものと判断し、再度アルコールチェックをすることなく乗務を許可し出庫させた。その後、酒気を感じた乗客が下車後110番通報をしたため、終点で待機していた警察官に任意同行を求められアルコール検査を受けたところ、0.20mg/lが検出され、検挙された。

なお、当該営業所においては、アルコールチェッカーが装備されており、アルコールチェッカーを使用していたものの運行管理者補助者が適切な対応をすることができなかった。

<事例3:貸切バス>日時:平成20年5月15日 午前9時頃(1泊2日運行)

事故概要:当該運転手は、運行前に実施されるべき点呼を行わず、乗客を乗せ宿泊地を出発し、第1立ち寄り地までの約5km運行をした後に電話による点呼を行ったが、その際、当該運転手より0.094mg/lが検知された。その後2回のチェックでは、0.069mg/lと0.057mg/lが検出され、社内規定でアルコールを検知した場合は乗務禁止のため、点呼執行者は、当該運転手に乗務禁止を命じ、乗客は他のバスに分乗して出発した。

なお、宿泊時におけるアルコールチェッカーも装備されており、アルコールチェッカーを使用し飲酒の有無について確認がされていた。

6. 飲酒運転状況－3

タクシーにおける主な飲酒事例

<事例1>日時:平成19年5月13日 午前11時20分頃 場所:岩手県
(事故概要)

出勤後、運行管理者の乗務前点呼を受け、乗務開始。5回目の実車で目的地に向かっていている途中、交差点で赤信号に変わったにもかかわらず、右折したところ対向車線にいたパトカーに停止を命じられ事情聴取された。その際、酒の臭いがしたことから呼気測定が実施され、酒気帯びと判明した。

なお、当該営業所においては、アルコールチェッカーの装備はなく、飲酒の有無については確認をしていなかった。

<事例2>日時:平成19年10月28日 午前11時50分頃 場所:石川県
(事故概要)

出勤後、運行管理補助者の乗務前点呼(対面)を受け出庫(運行管理補助者は運転者の顔色等は見た)。実車で走行していたところ、信号のない交差点において、乗用車と出会い頭で衝突した。警察に出頭し呼気測定をしたところ、0.10mg/lの酒気帯びが確認された。

なお、当該営業所においては、アルコールチェッカーの装備はあるものの、今回においてはアルコールチェッカーは使用されていなかった。

<事例3>日時:平成20年4月4日 午前6時45分頃 場所:東京都
(事故概要)

出勤後、運行管理者等の点呼を受けずに酒気帯び状態で出庫。空車で運行中、交差点に停車していたトラックに追突した。

当該営業所では、日報や運行記録紙(チャート紙)等を入れたケースが営業所内のテーブルに置いてあり、それを乗務員が無断で持ち出して出庫しており、点呼は行われていなかった。

なお、アルコールチェッカーもあるものの、運転者の自主性に任されており、使用されていなかった。

6. 飲酒運転状況－4

トラックにおける主な飲酒事例

<事例1>日時:平成19年8月29日 午前4時25分頃 場所:青森県

(事故概要)

出勤時、運行管理者は営業所内にいたが仮眠中であったため、乗務前点呼を受けずに出庫した後、前方を走行していた農耕トラクタに追突した。

その後、駆けつけた警察官が当該運転者のアルコール検査を行ったところ、酒気帯びが確認された。

なお、当該営業所においては、アルコールチェッカーの装備はなく、飲酒の有無については確認をしていなかった。

<事例2>日時:平成19年9月19日 午前7時00分頃 場所:福岡県

(事故概要)

無認可営業所(車庫)に出勤後、運行管理補助者の乗務前点呼(電話)を受け出庫した後、トンネル内で前方を走行していた大型トレーラを超越したところ、対向車線を走行してきた軽ワゴン車を発見し避けようとしたが間に合わず正面衝突した。

その後の調べにより、当該運転者の呼気から0.20mg/lのアルコールが検出された。

なお、当該営業所においては、アルコールチェッカーの装備はなく、飲酒の有無については確認をしていなかった。

<事例3>日時:平成20年9月10日 午前8時55分頃 場所:群馬県

(事故概要)

出庫予定時刻に遅れて出勤し、運行管理者と顔を会わすも乗務前点呼を受けずに出庫した後、渋滞のため停車していた軽乗用車に追突し、更に前方に停車していた乗用車2台にも次々に衝突する計4台の玉突き事故となった。

その後の調べにより、当該運転者の酒気帯びが確認された。

なお、当該営業所においては、アルコールチェッカーの装備はあるものの、使用したりしなかったりの状況であり、今回においては未使用であった。

7. 最近の主な事故事例－1

バスの事故事例

<事例1:乗合バス>日時:平成18年12月10日 発生場所:長崎県長崎市
事故概要:当該バス運転者は、車道に倒れていた男性に気付かずにバスで頭を轢き、そのまま現場を離れたもの。この事故により、頭を轢かれた男性が死亡した。

<事例2:乗合バス>日時:平成20年1月14日 発生場所:山形県鶴岡市
事故概要:国道を走行中、月山第2トンネル内で運転者(52才)の具合が悪くなり意識が朦朧となったため、縁石に2回接触した。気付いた乗客が、ハンドルを握って縁石に接触させながら減速させ、意識が回復した運転者がブレーキをかけて停車した。

<事例3:貸切バス>日時:平成19年2月18日 発生場所:大阪府吹田市
事故概要:片側3車線道路を走行中、道路左側に設置されていたコンクリート製の分岐に衝突し、さらにそのはずみで道路右側にあったモノレールの支柱に衝突して停止した。乗務の補助をしていた添乗員が死亡し、運転者と乗客3名の計4名が重傷を負い、乗客22名が軽傷を負った。

<事例4:貸切バス>日時:平成19年8月12日 発生場所:愛知県岡崎市
事故概要:東名高速道路の下り線で、観光バスが渋滞で止まっていた乗用車に追突したのをきっかけに、車7台が次々に衝突した。この事故により、2人が死亡、20人以上が負傷した。

<事例5:貸切バス>日時:平成20年1月4日 発生場所:青森県青森市
事故概要:乗客33名及び添乗員1名を乗せ国道を走行中、下り坂の右カーブにさしかかったところ、積雪によりスリップし道路脇左側に転落した。この事故により、乗客1名が死亡した他、22名が重軽傷を負った。

<事例6:貸切バス>日時:平成20年7月24日 発生場所:福島県檜枝岐村
事故概要:道路を外れ約10メートル下の林に転落する事故が発生した。バスには28人の乗客及びガイドが乗っており、運転者を含めた29人中、27人が負傷しており、うち3人は骨折により入院した。

7. 最近の主な事故事例－2

タクシーの事故事例

<事例1>日時:平成19年7月4日 発生場所:福岡県大牟田市

事故概要:乗客2名を乗せ運行していたところ、雨により路面が濡れていたためスリップし、信号機の支柱に衝突したものの。この事故により、運転者と乗客2名の計3名が死亡した。事故を起こしたタクシーは、後輪タイヤが摩耗していた。

<事例2>日時:平成19年7月31日 発生場所:東京都港区赤坂

事故概要:乗客1名を乗せ交差点を左折しようとしたところ、歩行者が通過していたので一旦停止した際、当該運転者(56才)が心臓発作を起こし意識をなくしたため、道路を横断していた歩行者を撥ね、その後、道路脇の柱に衝突し停車した。当該運転者が心筋梗塞により死亡し、歩行者が重傷、タクシーの乗客が軽傷を負った。

<事例3>日時:平成19年10月22日 発生場所:石川県金沢市

事故概要:乗客を乗せるため道路左側へ寄せたところ、飲酒により運転操作を誤り、縁石へ乗り上げて街路樹に衝突し、道路中央で停車したものの。この事故により、当該運転者1名が軽傷を負った。

<事例4>日時:平成20年5月19日 発生場所:和歌山県田辺市

事故概要:停車中のトラックにワゴン型タクシーが衝突し、当該タクシー運転者と乗客の計8名が重軽傷を負った。

<事例5>日時:平成20年6月19日 発生場所:愛知県西宇和郡

事故概要:道路工事のため停車していた軽自動車に追突し、はずみで軽自動車はセンターラインを越え、対向してきた乗用車とも衝突した。軽自動車に乗っていた1人が死亡、同運転者が重傷を負ったほか、追突した当該タクシー運転者も軽傷を負った。現場は工事のため片側通行となっており、事故当時は雨天で霧が発生していた。

7. 最近の主な事故事例－3

トラックの事故事例

<事例1>日時:平成19年3月1日 発生場所:北海道美幌町
事故概要:JR石北線、美幌－緋牛内駅間の踏切において、網走発北見行き普通列車とトレーラが衝突した。この事故により、列車の運転士と乗客の51人が負傷した。

<事例2>日時:平成19年9月7日 発生場所:石川県能美市
事故概要:北陸自動車道を走行中のトラックが、渋滞のため停車中の乗用車に追突した。追突された乗用車は、その前の大型トラックに追突し、計4台の玉突き事故となった。この事故により、追突された乗用車に乗っていた2人が死亡した。

<事例3>日時:平成20年2月1日 発生場所:大阪府八尾市
事故概要:高速道路を走行中、軽トラックに追突し、追突された軽トラックに乗っていた2名が重軽傷を負った。運転者は、負傷者の救護措置を行わずその場を離れ、2月19日、警察に逮捕された。また、当時、酒気帯び運転であり、運行を開始してから約5時間の間に酒パック(180ml)6本を飲みながら運転していた。

<事例4>日時:平成20年2月21日 発生場所:岐阜県瑞穂市
事故概要:路線バスが乗客13名を乗せ運行中、県道交差点を直進しようとしたところ、交差する道路の左側から赤信号を無視して交差点に進入してきたトレーラーと衝突した。衝突によりバス運転者が車外に投げ出されたため、路線バスはそのまま約100メートル走行し、道路左側の店舗の門柱に衝突して停止した。バス運転者が死亡し、バスの乗客13名が重軽傷を負った。

<事例5>日時:平成20年5月22日 発生場所:東京都葛飾区
事故概要:トレーラが首都高速中央環状線を走行中、側壁に衝突して横転した。運転者は車外に放出され、約10メートル下の高架下に転落して死亡した。

7. 最近の主な事故事例－4

危険物輸送トラックの事故事例

<事例1>日時:平成8年7月17日 発生場所:東京都渋谷区 首都高速4号線・下り線
事故概要:大型タンクセミトレーラがガソリン等2万リットルを積載し首都高速道路を走行中、制限速度超過、ハンドル操作を誤り、横転・滑走し、積載のガソリン等の大半が路上に流出し、3時間55分にわたり炎上を続け、約10時間30分にわたり、首都高速道路が通行止めとなった。

<事例2>日時:平成9年8月5日 発生場所:静岡県小笠郡菊川町 東名高速道路・下り線
事故概要:大型タンクローリーが東名高速道路を走行中、下り坂においてハンドル操作を誤り、中央分離帯に衝突後、転覆した。事故当時は小雨が降っており、この事故により、道路上に漏れ出した積載物のステアリン酸クロライド(危険物:第三石油類)は水と反応すると塩化水素を発生する物質であったため処理に時間を要し、東名高速道路の上り線が約11時間、下り車線が約15時間閉鎖された。また、当該運転者は、中央分離帯衝突後、車外に放出され重傷。

<事例3>日時:平成12年1月30日 発生場所:静岡県富士市今泉町 東名高速道路・上り線
事故概要:大型タンクローリーがアクリル酸(危険物:第二石油類)約1万リットルを積載し走行中、前方を走行していた車両が急減速したのを確認し、制動・回避しようとしたところバランスを崩し横転した。積み荷の一部(1リットル以下)が漏出し、他の車両への積み換え等の処理に8時間程度要した。また、当該運転者は、この事故により軽傷。

<事例4>日時:平成20年8月3日 発生場所:東京都板橋区熊野町 首都高速5号線・下り線
事故概要:大型タンクセミトレーラが埼玉県内に向け走行中、右カーブを曲がり切れずに横転し、側壁に衝突し軽油約20キロリットルに引火して炎上し、約3時間半後に鎮火したものの、当該道路を長期間にわたって通行不能にしたもの。また、当該運転者は、この事故により重傷。