

事務連絡
平成19年2月16日

社団法人 日本バス協会
技術部長 富田 征弘 殿

国土交通省自動車交通局技術安全部整備課

点検整備推進対策官 寺門 巳知 男



バスの車両火災事故の防止について

標記について、高速バスの車両火災が連続して発生したことから、平成18年9月7日付けで傘下会員に対して、クランプを含めた燃料装置の確実な点検整備の実施について、周知徹底をお願いしたところです。

今般、平成15年1月から平成18年12月末までの四年間に発生した事業用バスの火災事故86件について分析いたしました。(別紙参照)

つきましては、本分析結果を活用する等により、同種事故の再発防止のため、傘下会員に対して日常点検整備及び定期点検整備等の励行について引き続き周知徹底をお願いいたします。

[参 考]

○ 分析結果の概要

(出火原因等)

- 原因については、整備作業ミスその他、エンジンルーム内に置いたウエス等への着火やサイドブレーキ戻し不足といったミスがある他、適切な点検整備をしていれば、免れたと考えられる火災事故が相当数ある。また、リコール等の対象となっている不具合もある。
- 出火に至る状況では、ショート等電気関係不具合、燃料漏れ、ブレーキ、タイヤの加熱が目立つ。
- 出火箇所では、エンジン付近の出火が多い。

(車齢別)

- 車齢別に発生件数を見ると、比較的新しい車両でも発生しているが、車齢の高い車両で件数が多い傾向がある。車齢10年以上が約7割を占める。
- 車齢の高い車両の方が保有車両数当たりの発生件数が多い傾向がある。

(事業者規模別)

- 事業者保有車両数別(規模別)に発生件数を見ると、10両以下の規模の小さな事業者において、保有車両数当たりの発生件数が多い傾向があるものの、顕著な集中があるわけではなく、それよりも大きい規模の事業者でも火災事故が発生している。

バス火災事故の状況について

～ 事業用バスの火災事故86件の分析 ～

- ▶ 対象とした火災事故は、自動車事故報告規則(省令)による報告等により把握したものである(平成15年1月～18年12月に発生したもの)。
- ▶ 衝突による二次的な火災事故及び放火は除いた。
- ▶ 自家用バスの火災事故件数は少なかった(4件)ため、事業用バスの86件を対象として分析した。

(内訳) 平成15年中発生: 16件
平成16年中発生: 31件
平成17年中発生: 22件
平成18年中発生: 17件

合計: 86件

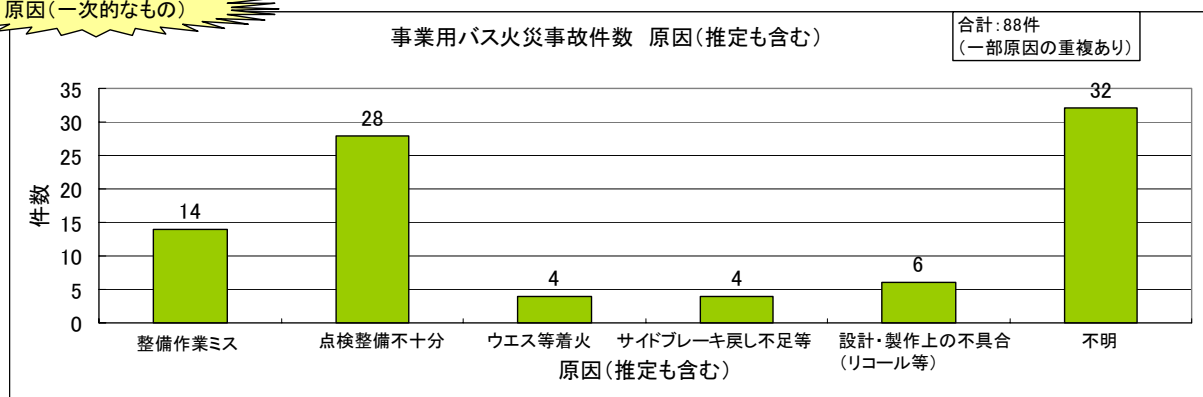
国土交通省自動車交通局
技術安全部整備課

平成19年2月

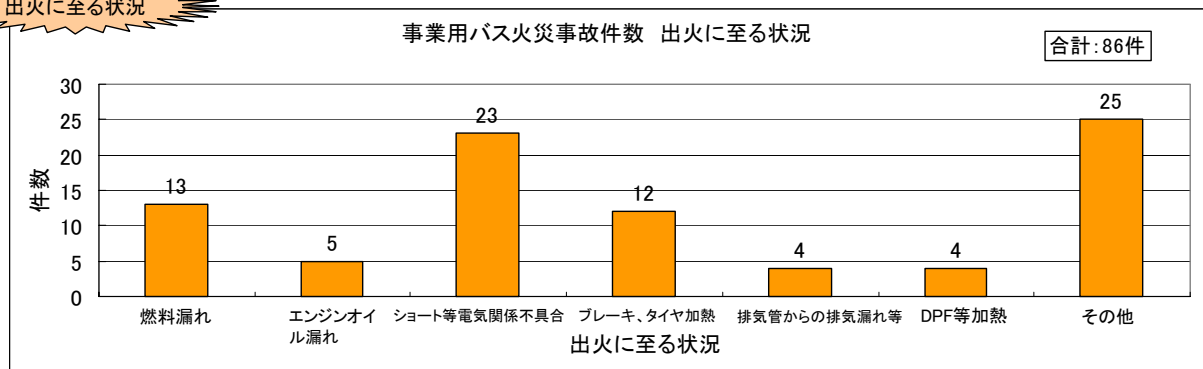
事業用バス火災事故データ(平成15年1月～18年12月) ～ 出火原因等別 ～

- 原因については、整備作業ミスの他、エンジンルーム内に置いたウエス等への着火やサイドブレーキ戻し不足といったミスがある他、適切な点検整備をしていれば、免れたと考えられる火災事故が相当数ある。また、リコール等の対象となっている不具合もある。
- 出火に至る状況では、ショート等電気関係不具合、燃料漏れ、ブレーキ、タイヤの加熱が目立つ。
- 出火箇所では、エンジン付近の出火が多い。

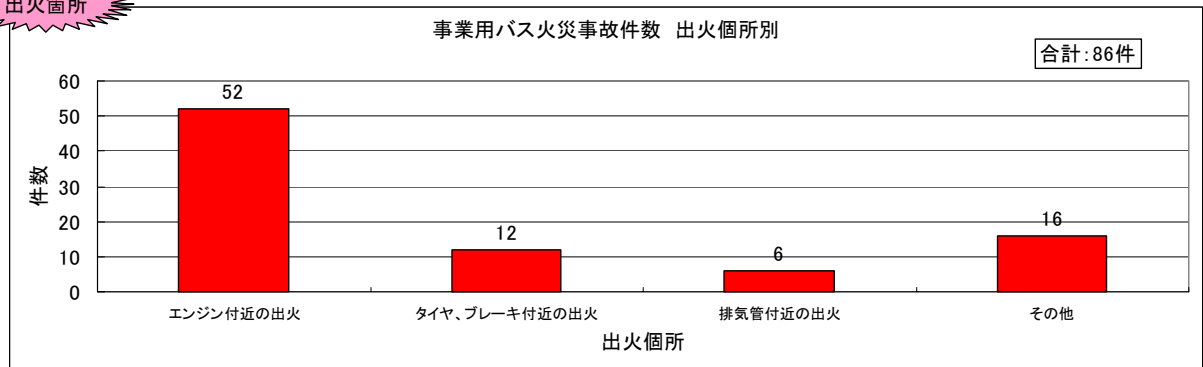
原因(一次的なもの)



出火に至る状況

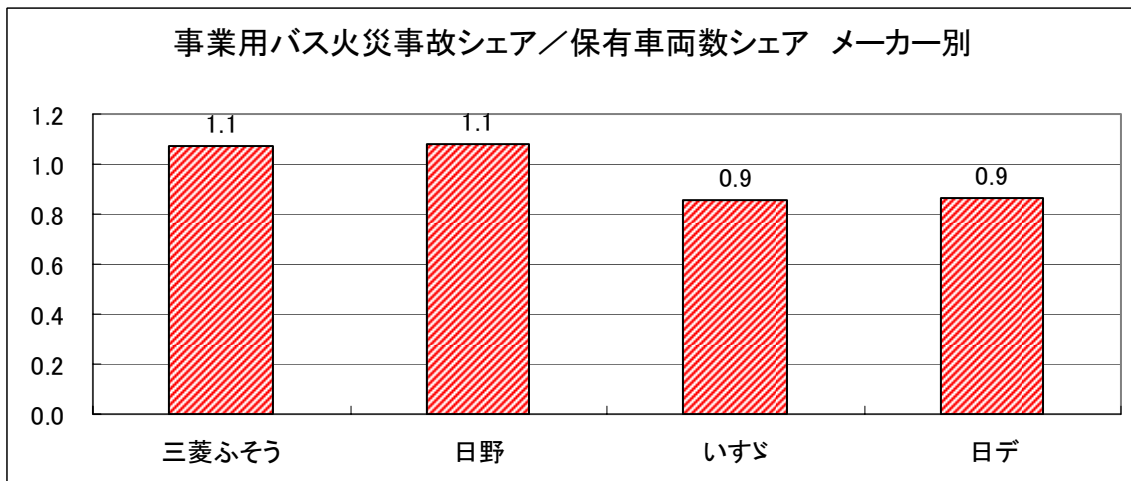
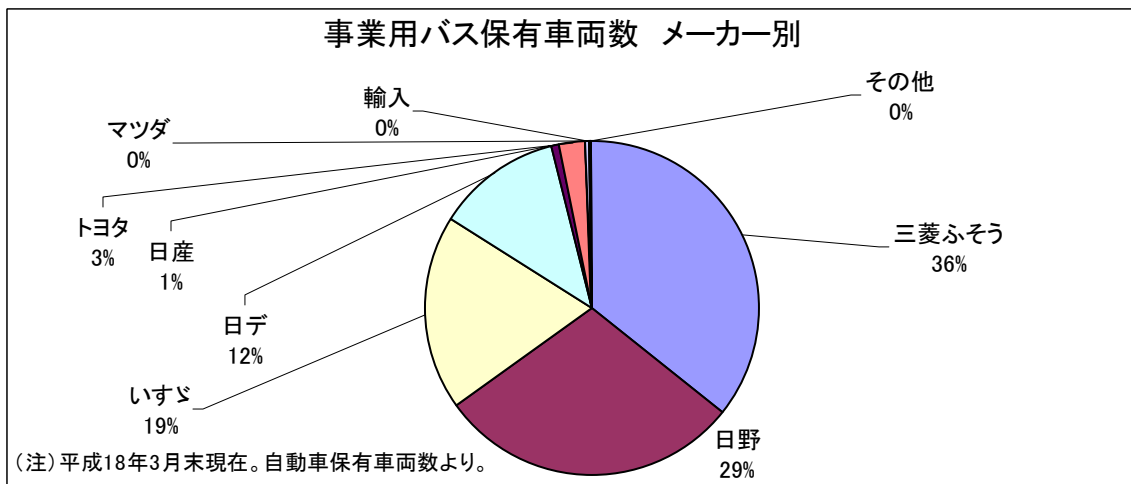
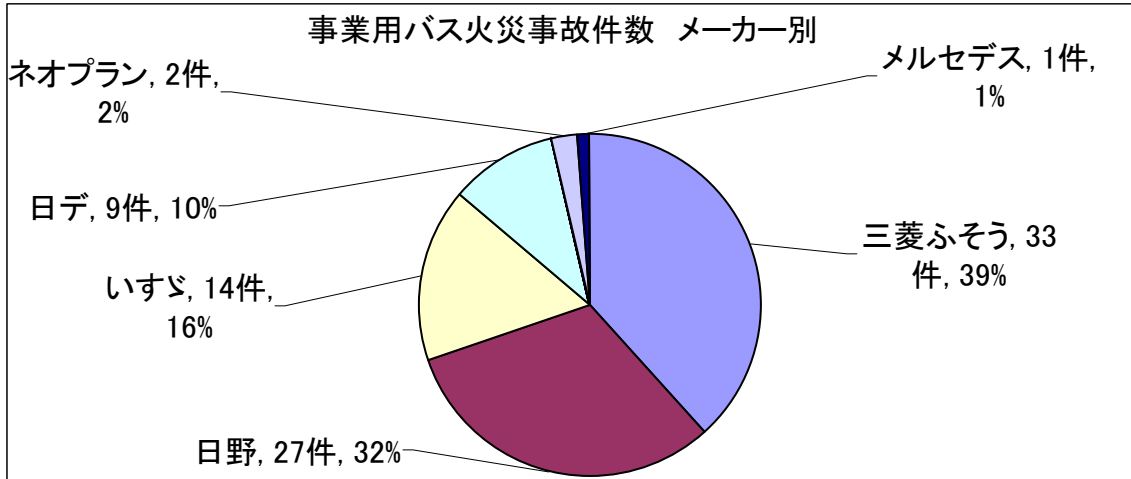


出火箇所



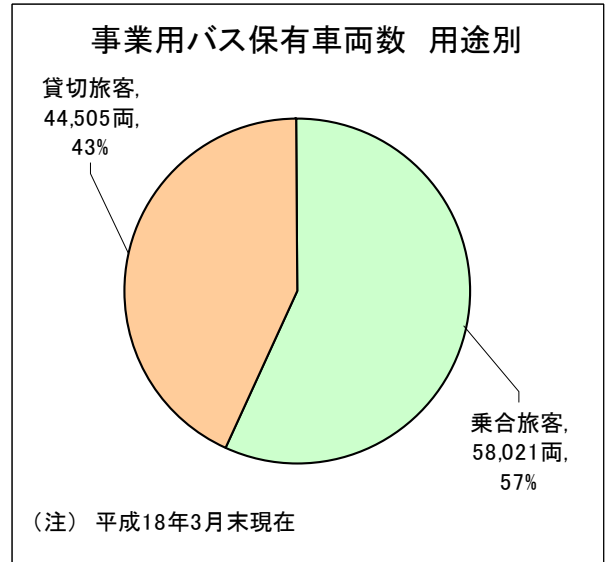
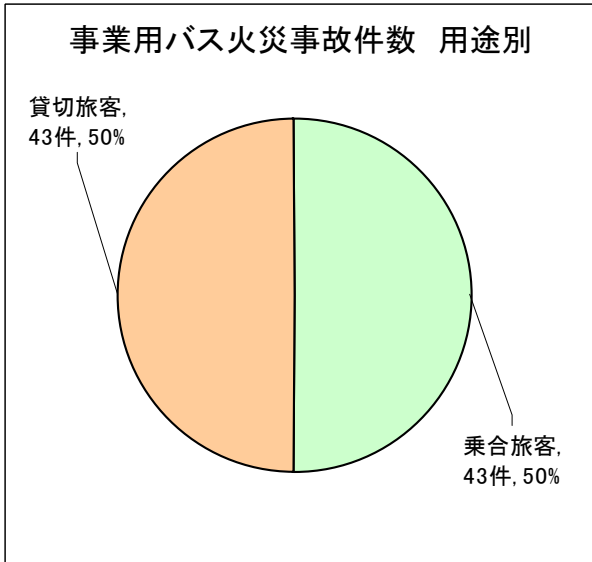
事業用バス火災事故データ(平成15年1月～18年12月) ～ メーカー別 ～

➡ メーカー別の火災事故件数を、保有車両数と比較したところ、明確な傾向は見えない。

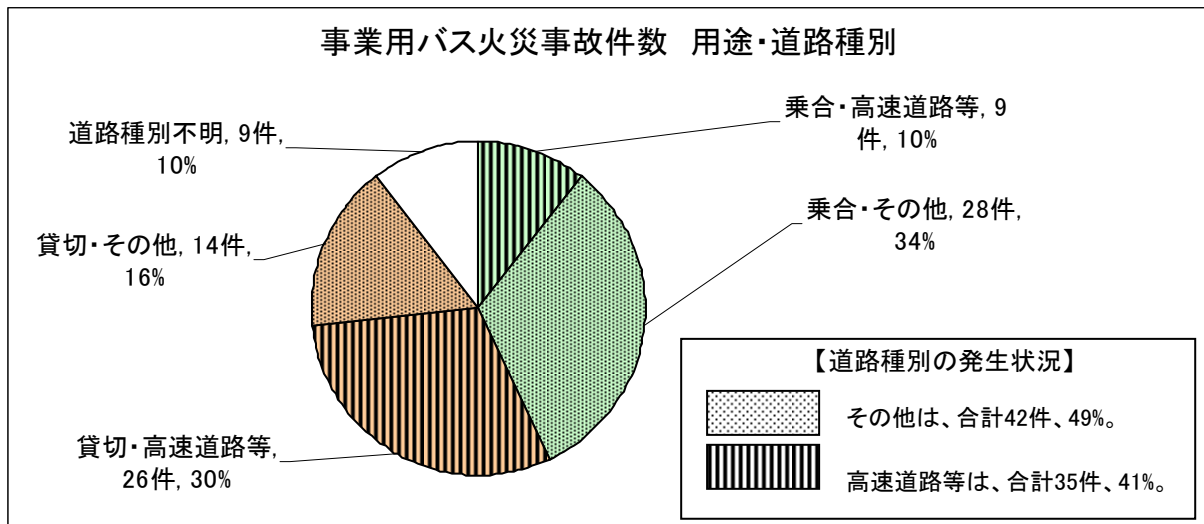


事業用バス火災事故データ(平成15年1月～18年12月) ～ 用途別、道路種別 ～

- ➡ 用途別に発生件数を見ると、乗合旅客と貸切旅客が半々であるが、貸切旅客の方が保有車両数に比べて発生件数が多い。

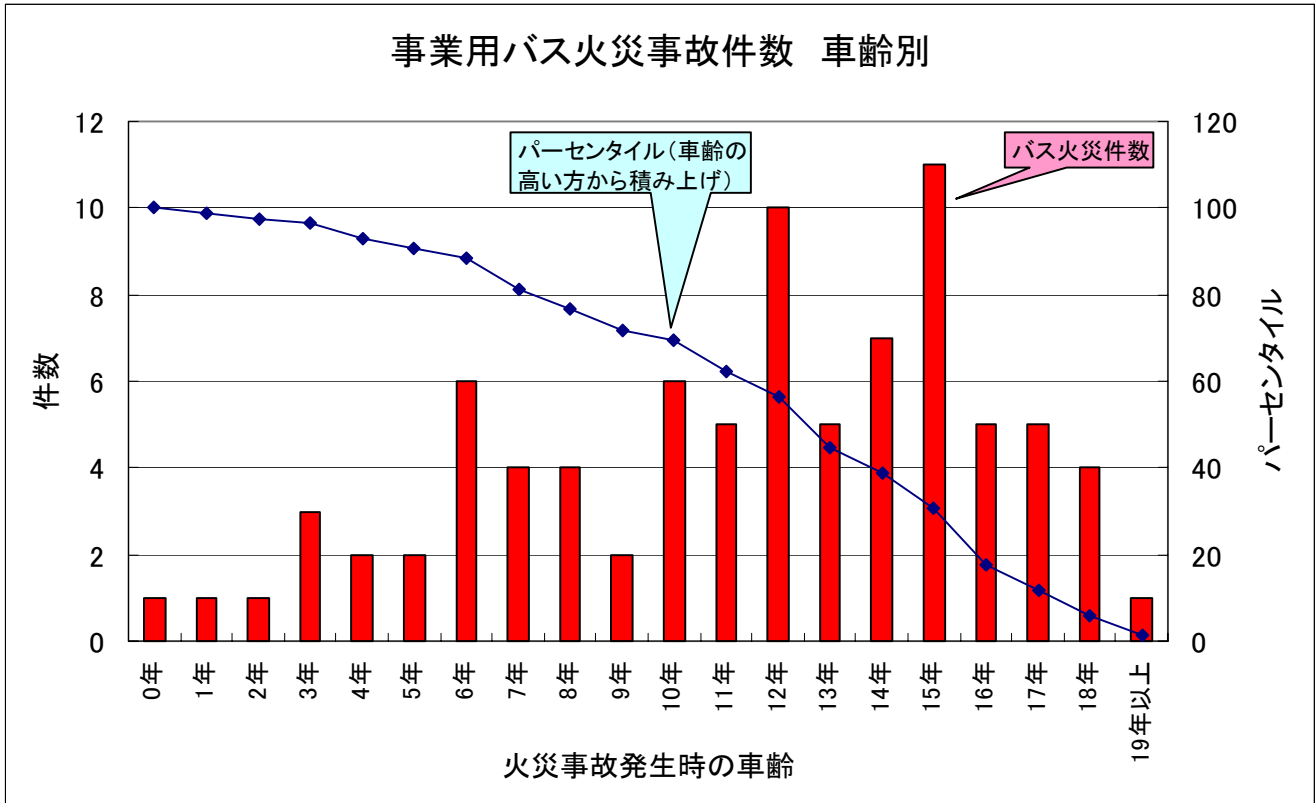


- ➡ 道路種別に発生件数を見ると、高速道路等よりもその他の一般道においてやや発生件数が多い。
- ➡ 乗合旅客では一般道、貸切旅客では高速道路等での発生件数の方が多い。



事業用バス火災事故データ(平成15年1月～18年12月) ～ 車齢別 ～

➡ 車齢別に発生件数を見ると、比較的新しい車両でも発生しているが、車齢の高い車両で件数が多い傾向がある。車齢10年以上が約7割を占める。

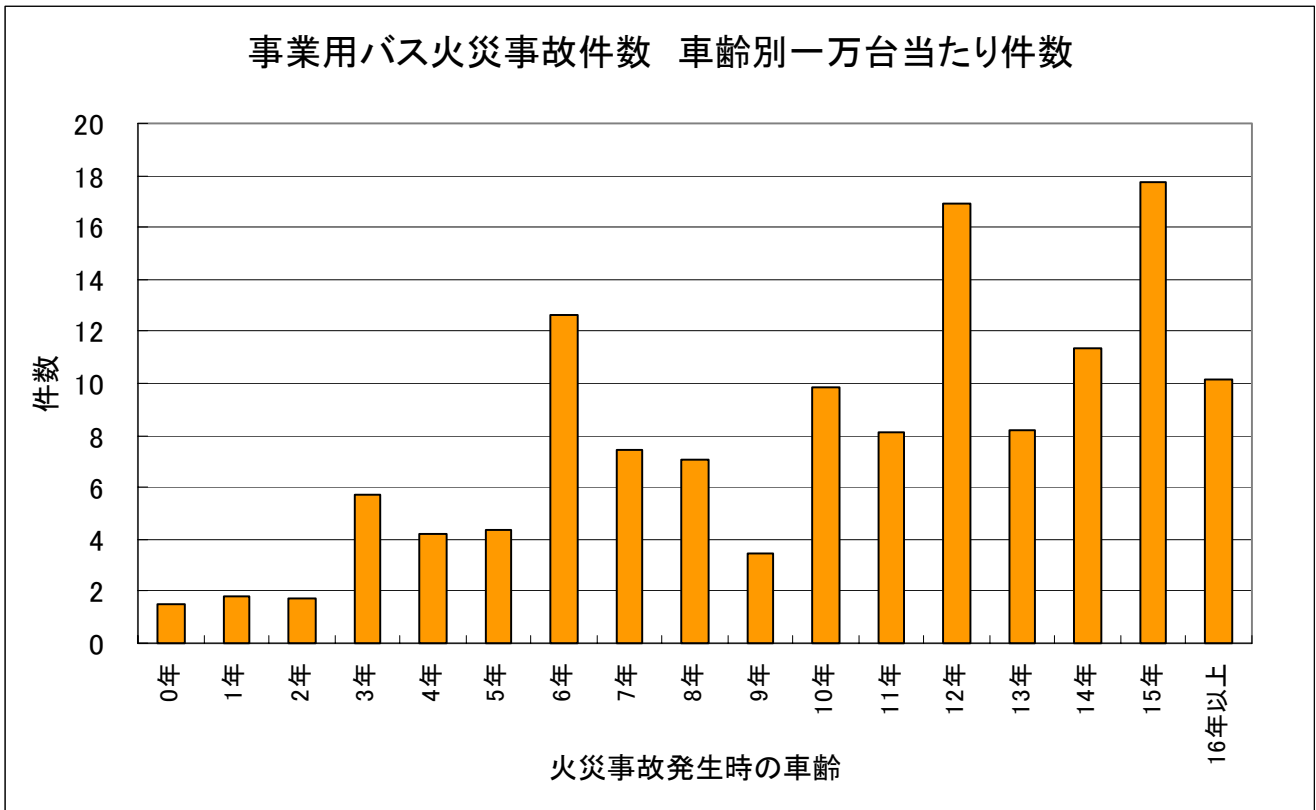


(注) 車齢3年以下で6件の火災事故が発生しているが、その内訳は次のとおり。

- ・リコール対象、ショート等電気関係不具合、エンジン付近の出火
- ・原因等不明、タイヤ付近の出火
- ・原因不明、ショート等電気関係不具合、エンジン付近の出火×2
- ・点検整備不十分、燃料漏れ、エンジン付近の出火
- ・原因不明、ショート等電気関係不具合、出火場所不明

事業用バス火災事故データ(平成15年1月～18年12月) ～ 車齢別 ～

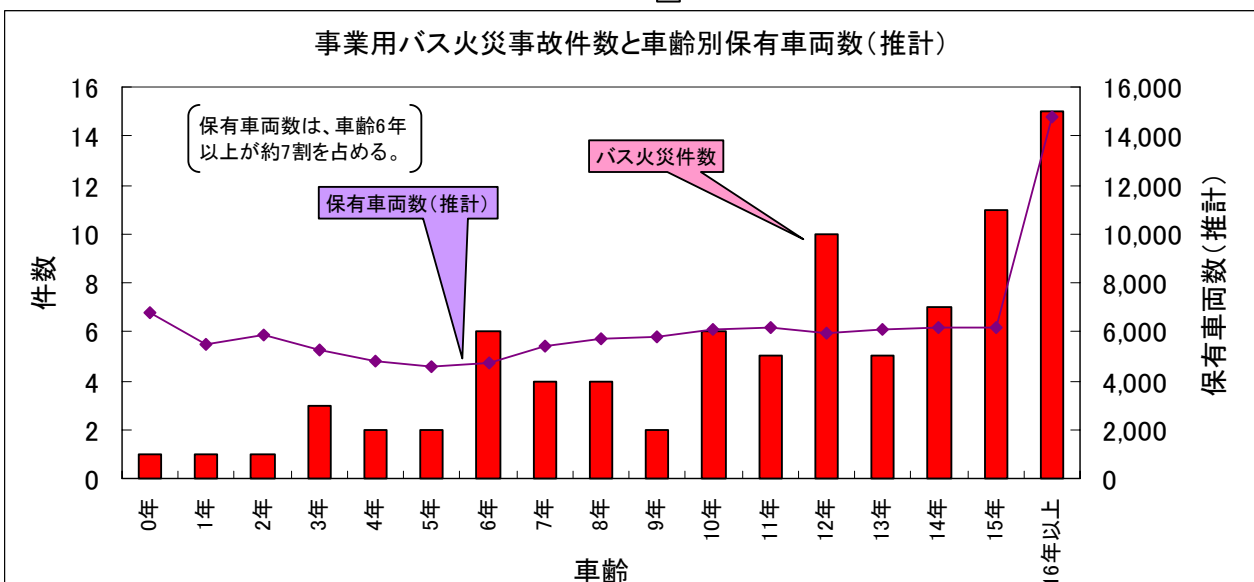
➡ 車齢別に1万台当たり発生件数を見ると、**車齢の高い車両の方が台当たりの発生件数が多い傾向**がある。



【参考】

割り算に使用した車齢別の保有車両数については、平成18年3月末の保有車両数をもとに推計した。

バス火災件数 / 保有車両数(推計)

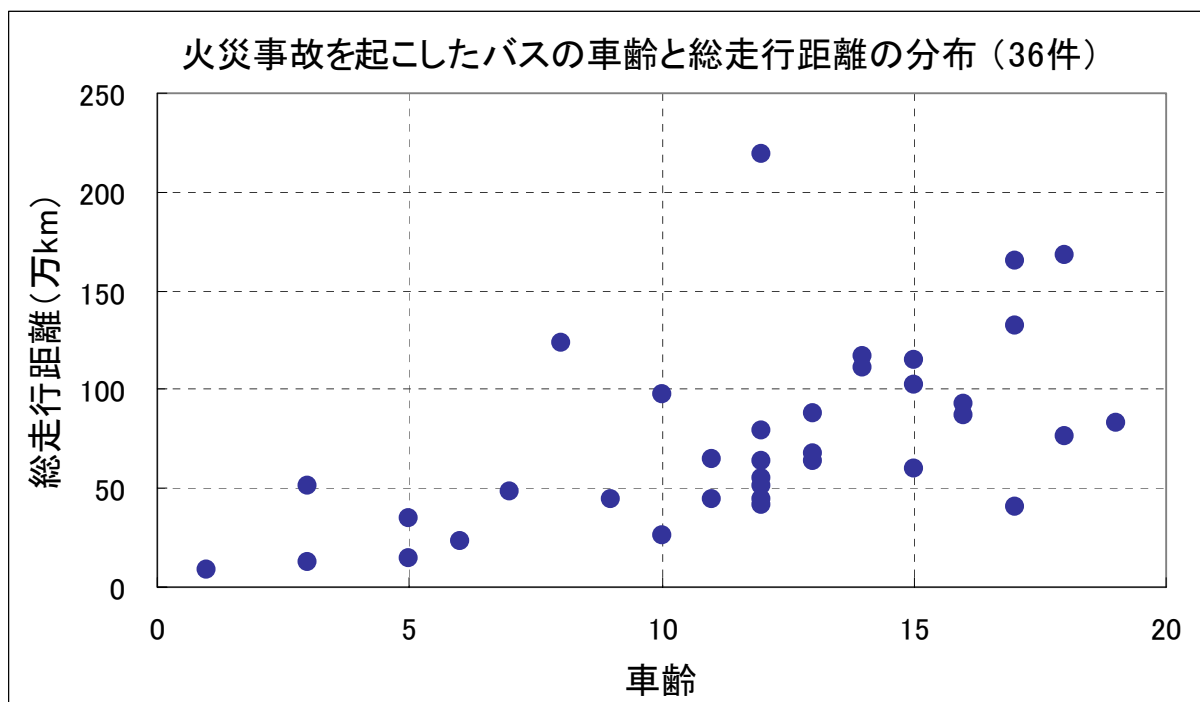
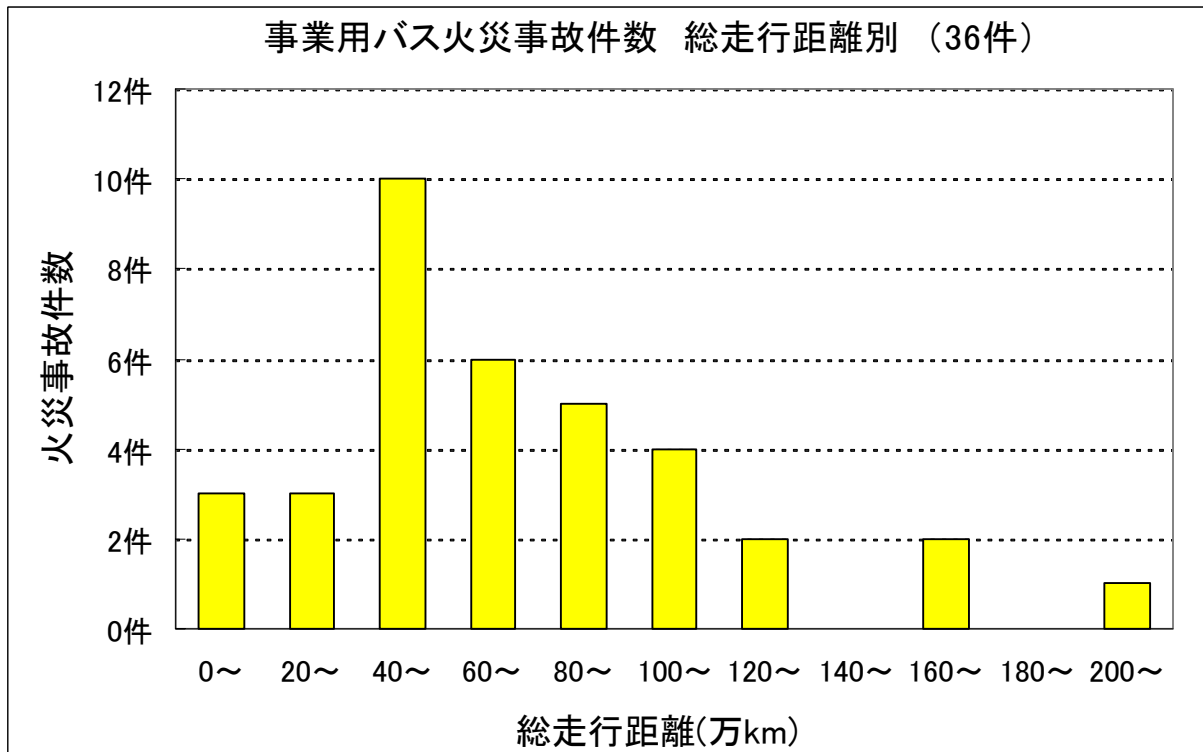


事業用バス火災事故データ(平成15年1月～18年12月)

～ 総走行距離別 ～

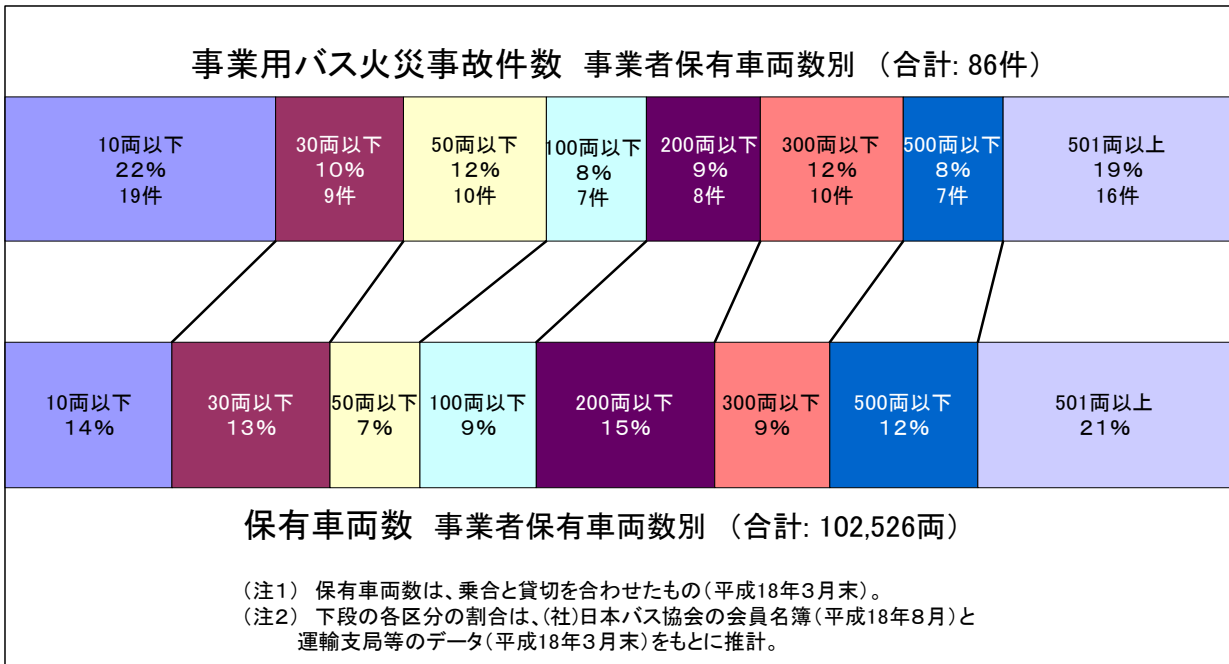
➡ 総走行距離別の発生件数を見ると、走行距離が約220万キロのバスの火災が一件、約170万キロのバスの火災が二件ある。

(注) 86件の事故のうち、火災事故当時の総走行距離の情報が得られた36件について整理した。

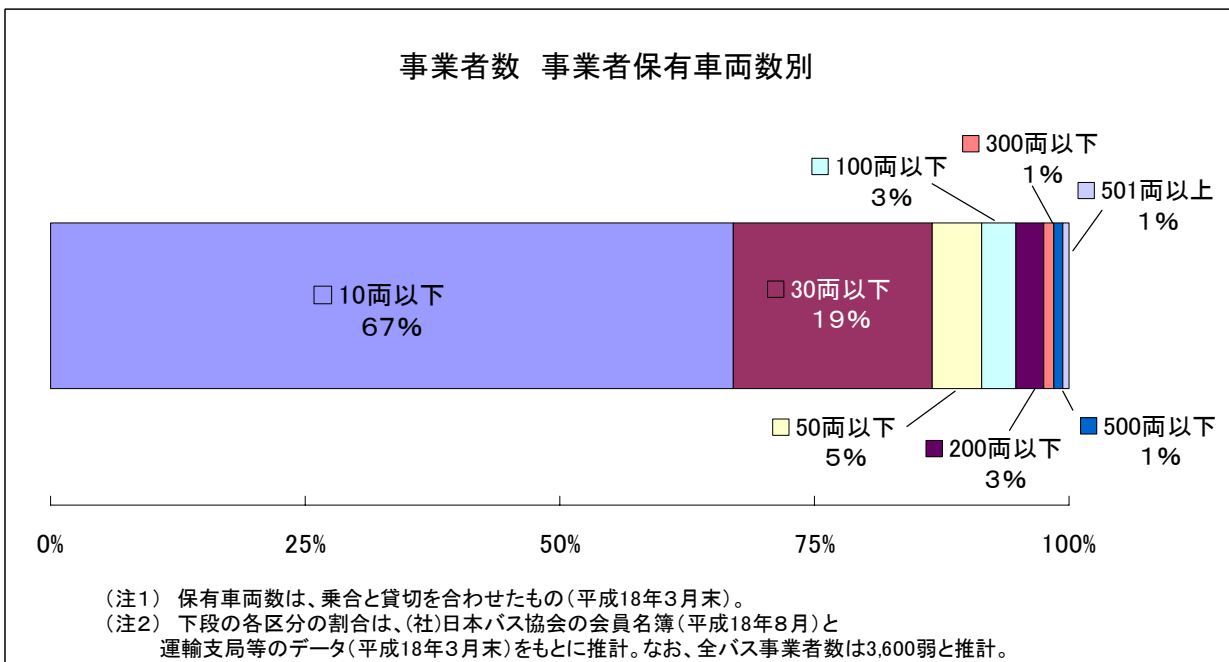


事業用バス火災事故データ(平成15年1月～18年12月) ～ 事業者保有車両数別(規模別) ～

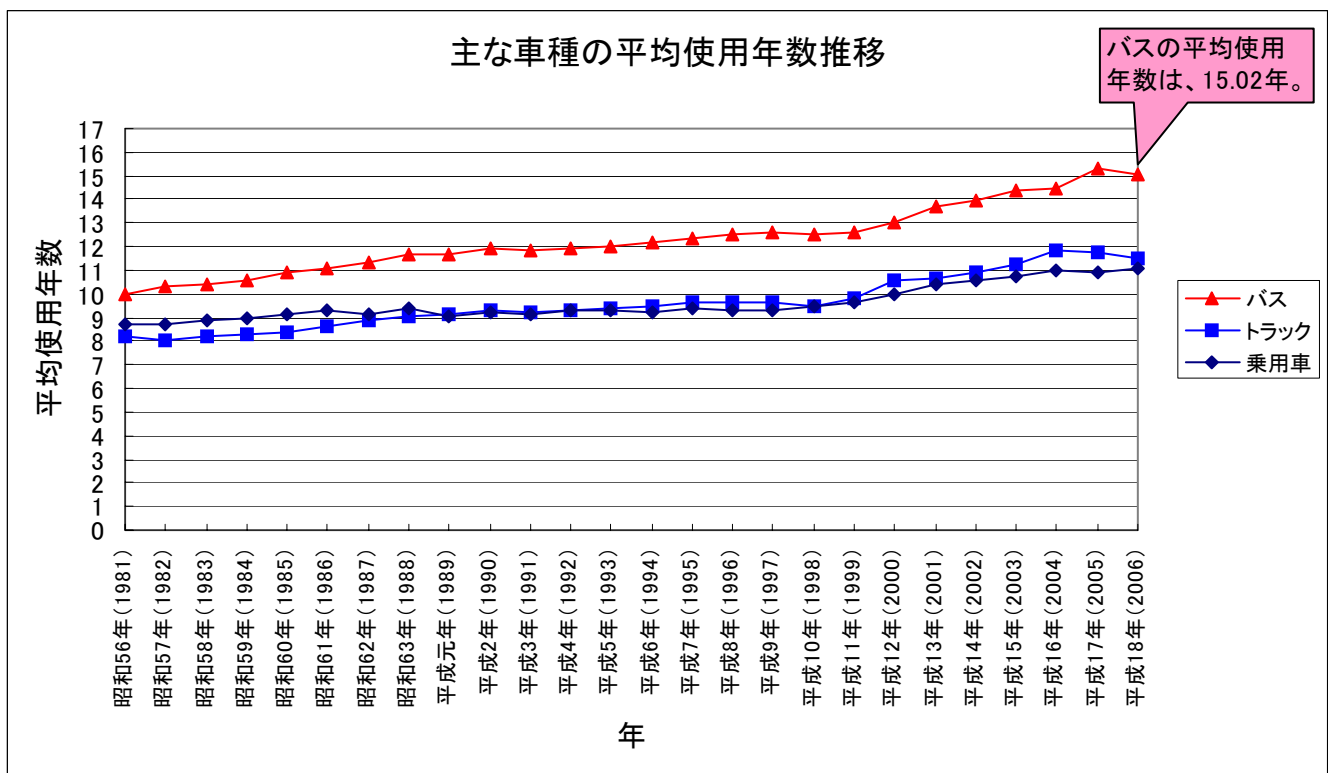
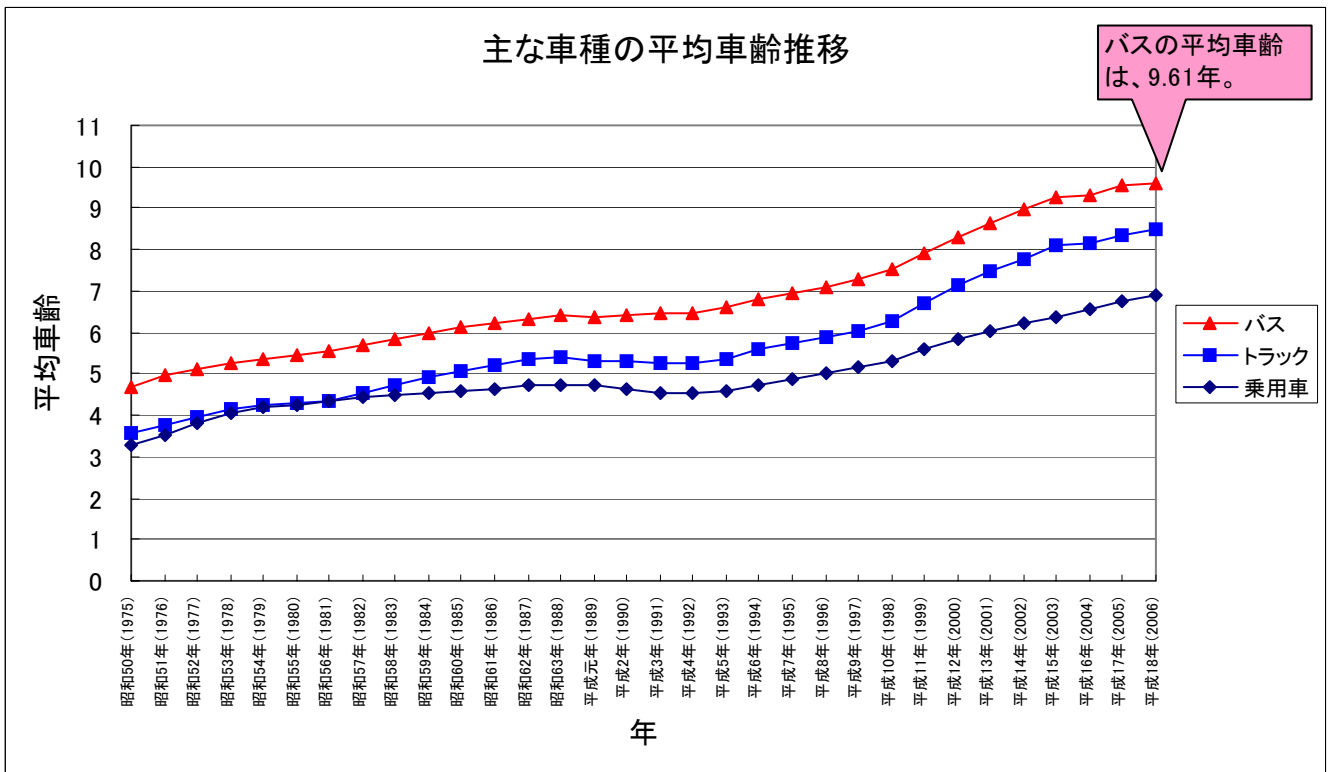
➡ 事業者保有車両数別(規模別)に発生件数を見ると、10両以下の規模の小さな事業者において、保有車両数当たりの発生件数が多い傾向があるものの、顕著な集中があるわけではなく、それよりも大きい規模の事業者でも火災事故が発生している。



参考: 事業者数を、事業者保有車両数別に見てみると、10両以下の規模の小さな事業者が約2/3を占める。

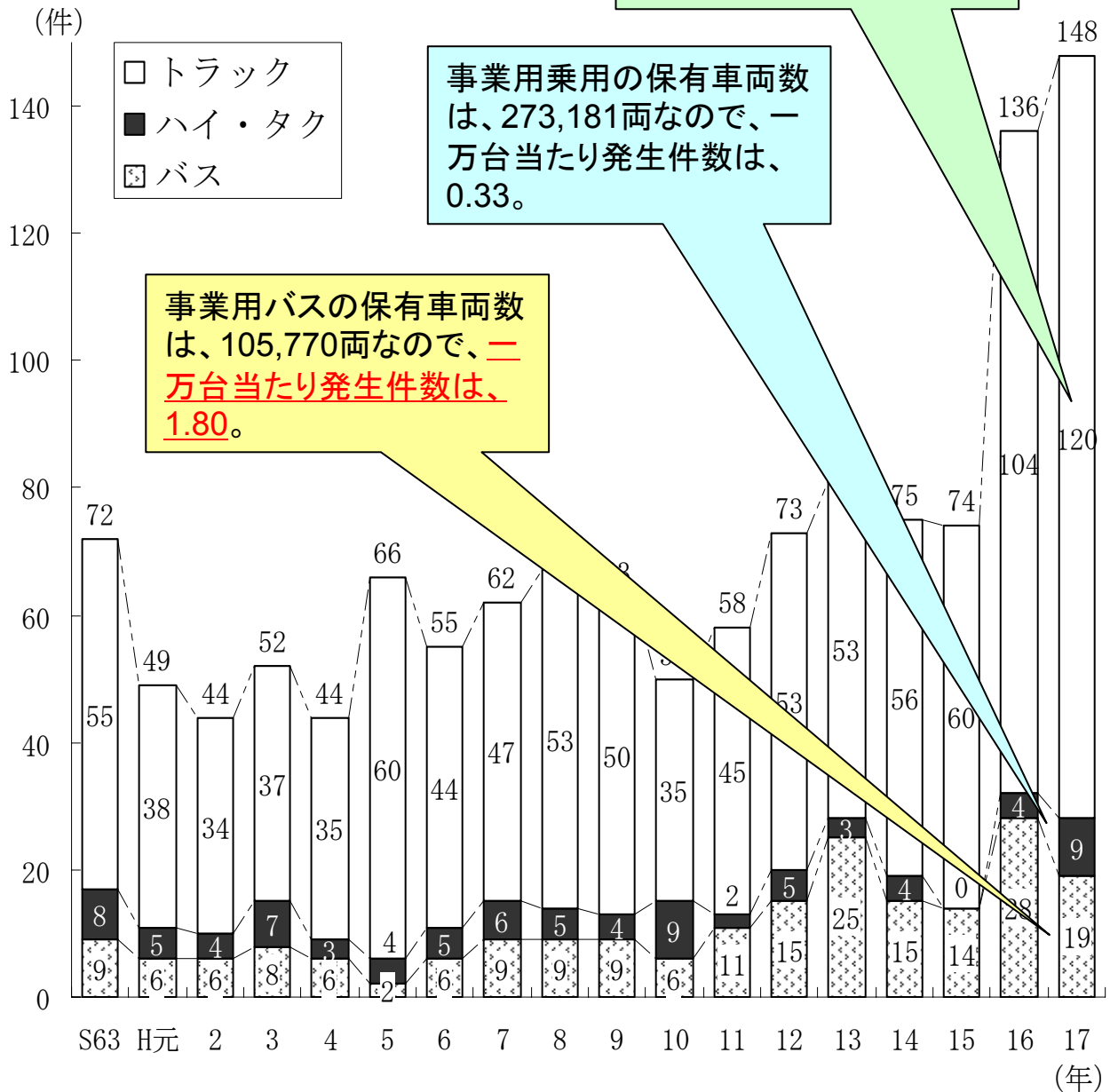


主な車種の平均車齢推移／平均使用年数推移
 (「我が国の自動車保有動向」より)



主な車種の車両火災事故
 (「自動車運送事業用自動車事故統計年報」より)

業態別火災事故発生件数の推移



(注1) 保有車両数は、平成18年3月末。

(注2) ここでの火災事故発生件数は、自動車事故報告規則による報告があったもの。他方、86件(平成15年1月～18年12月)は、その他により把握できたものも加える一方、衝突による二次的な火災事故及び放火を除いているため、件数は合わない。