

=目次=

1. 重大事故情報 = 5件(9月13日~9月16日分)

- (1) 貸切バスと乗用車が衝突した事故
- (2) タクシーが信号機の支柱に衝突した事故
- (3) タクシーが路面電車と衝突した事故
- (4) トラックが車列に追突した事故
- (5) 海上コンテナを積載した大型トレーラが高架橋に衝突した事故

2. 「重大事故情報」のその後

タクシーと乗用車が衝突した事故(平成22年9月10日送付分)

【1. 重大事故情報 = 5件】(9月13日~9月16日分)

(1) 貸切バスと乗用車が衝突した事故

9月13日午前11時30分頃、東京都において、貸切バスが乗客13名を乗せ運行中、対向してきた乗用車と衝突した。

この事故により、当該バスに乗っていた乗客13名と乗用車の運転者の計14名が軽傷を負った。

事故現場は、片側2車線の見通しの良い直線道路で、乗用車がセンターラインをはみ出したことにより、当該バスに衝突した模様。

(2) タクシーが信号機の支柱に衝突した事故

9月13日午前4時50分頃、神奈川県において、タクシーが空車にて運行中、交差点を通過しようとしたところ、交差点先の道路右側の中央分離帯に乗り上げ、信号機の支柱に衝突した。

この事故により、当該タクシーの運転者(68才)が死亡した。

事故現場は、片側3車線の緩い左カーブであった。

(3) タクシーが路面電車と衝突した事故

9月15日午前8時5分頃、愛媛県において、タクシーが乗客1名を乗せた後、目的地を確認したところ、当該タクシーの進行方向と逆方向であったため、当該道路をUターンしようとした際、後方から走行してきた路面電車と衝突した。

この事故により、当該タクシーに乗っていた乗客が軽傷を負った。

事故現場は、片側2車線の見通しの良い直線道路で、路面電車は当該道路と平行して道路の中央を走行しており、また、Uターン禁止の場所であった。

路面電車には、運転者及び乗客8名が乗車していたが、ケガ人はなかった。

(4)トラックが車列に追突した事故

9月13日午前7時5分頃、神奈川県において、赤信号で停車していた車列の最後尾のトラックに、後方から走行してきた大型トラックが追突した。この衝突の弾みで、追突されたトラックが前方に停車していた貸切バスに追突するなどにより、計5台が絡む衝突事故となった。

この事故により、追突された貸切バスに乗っていた乗客37名のうち24名と追突されたトラックの運転者等3名の計27名が軽傷を負った。

事故現場は、片側2車線の見通しの良い直線道路で、最初に追突をした大型トラックの運転者は、前方をよく見ていなかったことにより追突した模様。

(5)海上コンテナを積載した大型トレーラが高架橋に衝突した事故

9月16日午前2時20分頃、東京都において、海上コンテナを積載したトレーラが運行中、荷台に積載していたコンテナがJRの高架橋に衝突し、当該トレーラは横転した。

この事故により、当該トレーラの運転者が軽傷を負った。鉄道の運行等に影響はなかった。

その後の警察の調べにより、当該トレーラの運転者は、運転免許停止中であることが確認されたため、道路交通法違反(無免許運転)の疑いで逮捕された。

当該高架橋の下の道路の高さ制限は4.0m(高さ制限の表記あり)で、当該トレーラが積載していたコンテナは、長さ:20フィート、高さ:9.6フィートであるため、当該トレーラに積載した場合、高さ約4.2mとなるため高架橋に衝突したものの思料する。

当該コンテナは、四隅がすべて緊締装置により固定されていた。

【2.「重大事故情報」のその後】

- * 以前にこのメルマガで紹介した重大事故情報のその後の情報をお知らせします。

タクシーと乗用車が衝突した事故(平成22年9月10日送付分)

= 事故概要 =

9月3日午後4時20分頃、山形県において、タクシー(形状:車いす移動車、乗車定員:9人)が乗客6名(うち、車いすに乗った方2名)を乗せ運行中、対向してきた乗用車と衝突し、更に、衝突の弾みで当該タクシーは、180度回転して道路脇の防雪柵(格子状のネット)を突き破り、路外に逸脱して停車した。

この事故により、当該タクシーに乗っていた乗客6名のうち、1名(車いすに乗っていた方)が死亡、2名が重傷、1名が軽傷を負い、また、乗用車の運転者も軽傷を負った。

事故現場は、片側1車線で、当該タクシーの進行方向に対して緩やかに右に

カーブしており、乗用車がセンターラインをはみ出したことにより、当該タクシーに衝突した模様。

当該タクシーに乗っていた当該タクシーの運転者及び乗客6名の全員は、シートベルトを装着しており、また、車いす（2名とも）も固定装置で当該タクシーに固定されていたが、死亡した乗客（車いすに乗っていた方2名のうちの1名）は、当該事故の衝突の弾みで、当該タクシーの後部窓ガラスを突き破り、身体が車外に投げ出されてしまった模様。

= その後の情報 =

事業者によると、車いすの固定状況については、1脚につき前後左右4カ所を車いすのフレームに、当該タクシーに装備された電動固定装置で適切に固定しており、事故後においても当該装置は故障していなかった。

当該タクシーに装備された車いす用のシートベルトについては、3点式のものであり、事故後においても当該シートベルトは装着状態であり、故障していなかった。

車いす本体については、事故後、当該タクシーの車内に固定された状態であったが、車外放出により死亡した乗客が座っていた車いすは、背あての一部が後方に折れ曲がっていた。

なお、死亡した乗客は、外傷性くも膜下出血の疑いで病院に運ばれたが、事故発生から6時間半後に死亡した模様。

【メールマガジン「事業用自動車安全通信」】

発行 国土交通省自動車交通局安全政策課

*このメルマガについてのご意見は、<jiko-antai@mlit.go.jp>までお寄せください。

よくある質問（配信登録の解除方法等）

（ <http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/anzenplan2009/faq.html> ）

自動車交通局ホームページ

（ <http://www.mlit.go.jp/jidosha/index.html> ）