

若戸トンネル内での消防車横転事故について

1 事故の概要等

- (1) 発生日時
平成25年8月5日（月）18時30分ごろ
- (2) 発生場所
若松区北浜一丁目7番3号、新若戸道路（若戸トンネル下り線）
（トンネルの出口から178m戸畑側の位置）
- (3) 概 要
平成25年8月5日（月）18時20分ごろ若松区大字有毛で水難救助事案が発生し、小倉北消防署浅野分署の水難救助隊4名が水難救助工作車で出勤途上に、若戸トンネル内で単独横転事故を起こしたものの。
- (4) 負傷者3名（運転者以外）
20代男性：左頬骨骨折（中等症）
30代男性：左第11肋骨骨折、胸部打撲（軽症）
30代男性：両肘関節切創（軽症）

2 事故の検証

- (1) 事故当時の状況（運転者からの聴取）
若戸トンネル内の勾配5%の下り坂の追い越し車線を時速80kmくらいで走行中、緩やかな左カーブに入り、車両が右側に寄って行く感じがあったため、軽く減速しハンドルを緩く切った。その後、小さな揺れを感じたため、ハンドル操作で回避していたが、揺れが次第に大きくなり横転したものの。
※緊急時の法定最高速度：時速80km
- (2) 事故車の車両構造について
事故車を含め全ての消防車は、納車時に運輸支局の検査を受け、荷重バランス等全て合格していることから、構造上の技術基準に適合していることが実証されている。
- (3) 事故車と同型車による検証
株式会社モリタ（艀装メーカー）が、平成25年8月9日～8月12日に事故車と同型車である八幡西消防署折尾分署の水難救助工作車を使用し、試験を実施した。全ての項目について「異常なし」であった。
 - ① 最大安定傾斜角度の測定
 - ② 車両制動時の車両状況の確認
 - ③ 高速走行時の車両状況の確認
- (4) 専門家の見解（自動車安全運転センター安全運転中央研修所の元教官）
（事故映像を見て）
「この現象は、高速自動車道で、大型バスがバランスを崩して横転したものに

よく似ている。原因は判らないが、前後のバランスが異なる大型バスのような車両では、このような長い下り坂において、スピードを出した状況で、何らかのハンドルとブレーキ操作が要因となり、車両の重心が崩れ、前後左右に重心のねじれ現象が生じ、操縦不能となり、最後に横転してしまうことは起こっている。」

3 事故の原因

消防局として、原因の検証を行った結果、今回の事故については、環境要因・速度要因・操作要因等の様々な要因が重なって生じた事故であり、緊急走行時に、法定速度内ではあったが、長い下り坂のカーブにおいて、適切な速度管理がなされていなかったことが主原因であると推測する。

4 事故後の対策等

- (1) 緊急署長会議の開催
- (2) 再発防止の徹底について消防局長名による通知
- (3) 全消防車両の総点検
 - ・資機材等積載方法による、車両安定性に関する点検
- (4) 緊急自動車を運用する全職員（係長以下）に対し研修実施
 - ・外部の専門家による特別研修を3回実施 9/20、9/27、10/4
- (5) 道路状況の再確認と共有の徹底（危険予測調査）
 - ・若戸トンネルを通行する可能性のある職員を対象に事故現場の道路状況確認
 - ・交通事故発生時の全所属への周知による情報共有の徹底
- (6) 機関員マニュアルの見直し（緊急走行時の注意点）
 - ・優先通行権を過信することなく、道路、地形、気象等の状況により、自車を常に制御できる無理のない速度と方法による安全運転の徹底
- (7) 自動車安全運転センターへの研修派遣
 - ・「安全運転研修センター」（茨城県ひたちなか市）での消防・救急緊急自動車運転技能者課程（4日間研修）に平成26、27年度、各2名を派遣
- (8) 車両安定性に対する研究（安定性の強化手法の研究）
 - ・車両走行時等の安定性について検討、車両重量のあるものへの仕様変更
- (9) 本案件後、車両更新時に全緊急車両にドライブレコーダーを装備予定
 - ・交通事故時の検証、安全運転に関する研修教材としての活用

5 情報公開審請求について

平成27年1月 6日：情報公開請求（横転車両に乗車していた職員への事情聴取の内容について）

平成27年1月16日：不開示決定

平成27年1月27日：異議申し立て

平成27年1月29日：情報公開審査会に諮問

平成27年8月14日：情報公開審査会より答申

（答申要旨）

事情聴取の内容を公にすることは、実施機関（消防局）の今後の業務遂行に支障を及ぼす可能性がある、という主張を概ね認められたかたちでの答申