



別添 1

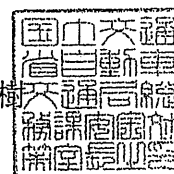
国自総第 2 2 9 号の 2
国自整第 5 5 号の 2
平成 1 7 年 8 月 2 3 日

社団法人日本自動車整備振興会連合会
会 長 豊 崎 寛 殿

国土交通省自動車交通局

総務課安全対策室長

江 角 直 樹



技術安全部整備課長

清 谷 伸 幸



バスの非常口扉内の腐食による不具合について

バスの非常口扉の点検・整備については、「バスの非常口扉の不具合について」（平成17年7月8日付け、国自総第171号の2・国自整第31号の2）で、確実に非常口扉の機能の点検を実施するようお願いしたところですが、本年7月に新潟県内において、高速バスの非常口扉が走行中に突然開放するという事故が再度発生しました。

当該事故の原因は、非常口扉の内部構造が錆により腐食し、ロックが外れたものと判明したことから、北陸信越運輸局が当該バス事業者に対し、グループで所有する720台のバスについて、非常口扉の内張を取り外して内部構造の緊急点検を行うよう指示しました。その結果、北陸信越運輸局より、別紙「事業用バスの非常口扉内張り取り外し緊急点検結果」のとおり、49台のバスの非常口扉に腐食があることが確認された旨の報告がありました。

このような腐食の発生は、走行環境、使用状況等により異なるものの、他の地域で使用されているバスにおいても発生する可能性が十分に考えられることから、同報告を参考にして、入庫車両の非常口扉の点検時には、特に、長期間使用された車両又は車体に錆が発生している車両について、非常口扉の機能の点検を確実に実施するとともに、内部構造の腐食にも留意するよう傘下会員に対し周知徹底をお願い致します。

別紙

事業用バスの非常口扉内張り取り外し緊急点検結果

北陸信越運輸局自動車技術安全部

1. 事故の概要

- ① 事故発生日時 : 平成17年7月17日(日) 10:20頃
- ② 事故発生場所 : 北陸自動車道 下り線 新潟中央ジャンクション附近
- ③ 事故車両の概要
 - i 車名、型式、初度登録年:ニッサン イーゼル、U-RA520TBN、平成4年4月
 - ii 乗車定員及び走行距離:61人、400,878km
- ④ 事故当時の状況

新潟駅行き、巻発9:11の高速路線バスに、乗員乗客15名が乗車し、北陸自動車道を走行中、新潟中央ジャンクション手前約1kmの”ときめき橋”附近で非常口の警報ブザーが鳴り、非常口扉が開放した。

乗員乗客15名にけが人はなく、乗客は後続のバスに乗り換えて目的地へ向かった。
- ⑤ 事故車両の状況

当該車両の非常口扉については、全体に腐食が進んでいたことから、非常口扉を開放するためのレバーの脇に設けられたリンク機構を保持している柱状の部品について、柱下部が腐食により離脱し、また、柱上部も下部の離脱により取り付け部から離脱してしまったことから、上下2箇所の柱取り付け部が共に破断した結果、非常口扉のリンク機構が保持されない状態となり、リンク機構に接続されている非常口扉横のロックが外れて、非常口扉が開放したものと推定される。

なお、もう一つの非常口扉下にあるロックについては、下部ストッパーのかみ込みがなく、機能しない状態であった。

2. 点検台数及び点検方法

- ① 点検対象車両及び台数

このような非常口扉内部に腐食が進行している車両が他にないかどうかについて、当該事業者のグループ5社の高速バス、貸切バス及び平成9年以前の路線バスの全車両720台について緊急点検を実施した。
- ② 点検方法

扉のロック、扉のリンク別に動作及び腐食状態について、非常口扉の内張りを取り外して点検を実施した。

3. 緊急点検に係る調査結果

- ① 腐食台数

当該事業者のグループ5社の720台について、非常口扉の内張りを取り外して点検を実施したところ、非常口が次のB及びCの腐食状態にあるものが49台(不

具合率6.8%) 確認された。

また、下部ロックのかみ込み状態を確認したところ、4台についてかみ込み不良の車両が確認された。

- ・ 腐食の状態 A：特段の腐食状態は認められない
 B：若干の腐食が認められる
 C：腐食が著しく、速やかな修理作業を要す
- ・ 下部ロックのかみ込み状態

② 腐食箇所

腐食箇所については、下表「腐食台数及び箇所数」のとおり、大きく分類して次の5箇所から述べ59件の腐食状態が確認された。

なお、i からivまでの腐食については、非常口扉の内張りを取り外さなければ腐食状態が確認できないものであった。

- i 扉横ロック機構に腐食有り : 1件
- ii 扉横リンク機構に腐食有り : 延べ4件
- iii 扉上下ロック機構に腐食有り : 延べ3件
- iv 扉上下リンク機構に腐食有り : 延べ19件
- v 扉・蝶番に腐食有り : 延べ32件
- vi 下部ロックのかみ込み不良 延べ4件

また、「扉・蝶番の腐食」については、非常口扉の内張りを取り外さなくとも確認ができるものであり、また、この腐食が進行しても扉のロックが解除され、扉開放には至りにくいと考えられるものである。

③ 扉構造と腐食

扉・蝶番の腐食を除く非常口扉内部の腐食については、次の社名・型式及び扉構造を有している車両であることが確認されるとともに、型式では腐食箇所数の55.6%、扉構造では59.3%を占めることが確認された。

- i 社名・型式 : 日産ディーゼル・RA520TBN
- ii 扉構造 : 富士重工業(株) 7M型

これは、非常口扉内部に雨水等が侵入した際、この侵入した水分が排出されにくい扉構造であったため、長期間の使用により内部の腐食が進行したものと推定される。

④ 年式別腐食状態

腐食が進行して扉のロックが解除されるおそれのある扉構造が7M型の腐食は、ほとんどが平成4、5年に製作された自動車に発生していることが確認された。

また、他のロック及びリンク機構に腐食が確認された車両についても、平成7年以前のものに限り発生していることが確認された。

⑤ 用途別腐食状態

扉・蝶番の腐食を除き、腐食が確認された使用形態別の車両は、高速バス、貸切バス、路線バスに確認された。

このうち、今回の非常口扉の開放に至った腐食の原因であった扉上下リンク機構の腐食が確認されたものは、高速バス、貸切バスのみであった。

これは、高速バス、貸切バスについては、冬季間、融雪剤が散布された高速道路

を運行する機会が多いことによるものと考えられるが、今回の調査からは、これを立証することはできなかった。

⑥ 下部ロックのかみ込み不良

非常口扉の下部ロック機構のかみ込みがなく、かかり具合不良のものが、7M型に4台に確認された。

4. まとめ

上記緊急点検結果から腐食に至る経緯については、次のような事実が確認された。

- ① 7M型のように侵入した水分が排出されにくい扉構造を有するものについては、長期間の使用により腐食が進み、柱取り付け部が破断し、リンク機構に接続されている非常口扉横のロックが外れてしまうおそれがあること。
- ② 腐食は年数が経過することにより進行するため、一定年数（約10年）を経過した車両にのみ確認されたこと。
- ③ 腐食は一定の用途に限定され、今回の事故に至った非常口扉構造を有するものについては、高速バス、貸切バスにのみ確認されたこと。

5. 新たな点検の必要性

以上のような事実が確認されたことから、このような非常口扉の開放に係る事故の再発を防止するため、扉構造、年式及び使用形態による非常口扉の腐食状態に係る点検が必要と考えられるが、これら点検については、外観からの確認が困難である。

そのため、侵入した水分が排出されにくい7M型のような扉構造を有するものであって、使用年数が10年を経過した車両については、非常口扉の内張りを取り外す等して、リンク機構等内部構造について、腐食状態の点検を実施する必要がある。

この場合において、冬季間、高速道路を走行しない路線バス等については、この対象から除外できるものとする。

なお、非常口扉の下部ロック機構のかみ込み具合に係る点検については、今回の緊急点検結果を参考として、現行の3ヶ月点検時に実施することとする。