

2016.9.7

交通リスク情報 <2016 No.2>

タンクローリー横転事故で巨額賠償発生

—危険物を輸送する事業者として考えておかなければならないこと—

1. はじめに

今年 8 月 4 日、群馬県を拠点に燃料運送業務を展開していた A 社が破産手続き開始決定を受けた。同社のタンクローリーは 2008 年 8 月 3 日早朝、首都高速道路の熊野町ジャンクション付近で横転し、積載していたガソリンや軽油が大量に流出、引火して大火災を起こした。高速道路は高架部分の架け替えなど全面的な改修が必要となり、完全復旧まで 2 か月半を要した。その後首都高速道路株式会社から損害賠償請求を起こされ、今年 7 月に裁判所より下された約 33 億円の支払い命令に応えられなかったものである。

本稿ではこの重大事故の概要、並びに過去発生したタンクローリーの主な事故事例、そして危険物を輸送する事業者が「交通事故」を防止する観点で考えておくべきことについて概説する。

2. タンクローリー横転事故の概要

(1) 事故の概要

A 社の当該業務は、大手石油業者との運送契約を交わした運送業者からの下請けで、ガソリン 16,000ℓと軽油 4,000ℓを積載し、都内にある大手石油業者の油槽所からサービスステーションの給油所まで運送することになっていたが、事故は運送途中に起こった。東京都板橋区の首都高速道路熊野町ジャンクションの現場付近は右カーブで最高速度が 50 km/h に制限されており、路面にも速度に注意することを促す表示がされていた。当該タンクローリーはここを 70～80 km/h（推定）で走行し、曲がりきれず左に横転し、左側の防音壁に接触後炎上、タンクは原形をほとんど留めないほど破損した。高速道路の損壊も大きく、道路は数十メートルにわたって延焼し、広い範囲で裏面の吸音板が剥がれ落ち、鉄柵や内部のアルミ板が垂れ下がった。また、鉄製の橋桁が変形し路面が 60～70cm 沈下、鉄筋コンクリートの床板も多数のひび割れが生じた。橋脚も表面のコンクリートが剥離して鉄筋が露出、そのほか排水設備や電気通信設備等も被害を受けた。このような状況であったことから、首都高速は全面復旧まで 2 か月半を要し、また道路以外にも、近隣のマンションの外壁を焼くなど大きな被害を与えている。

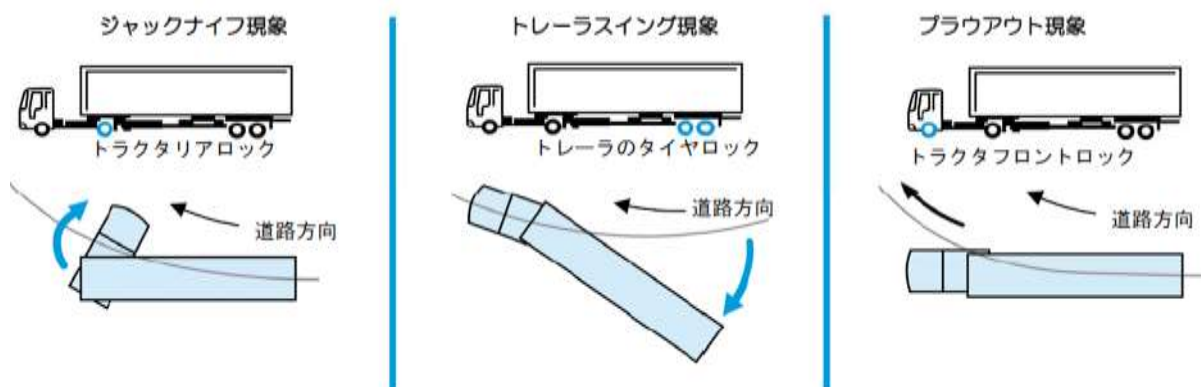
(2) 事故によって生じた賠償責任

「1. はじめに」に記載したように、首都高速道路株式会社はこの事故に対して訴訟を起こした。裁判所は高速道路の復旧工事等の費用、および復旧工事中の交通規制による営業損失、その他の損失を認め、A 社に合計約 33 億円（32 億 8900 万円）の支払いを命じた。内訳としては復旧工事費用相当額が約 17 億円、営業損失（2008 年 8 月 3 日から 10 月 14 日まで交通規制を敷いたことによるもの）約 15 億円などである。

裁判所の判断として、ドライバーが高度の注意義務に著しく反した重大な過失を認めたものである。高度の注意義務が必要となる根拠として、以下を指摘している。

- ・石油製品という極めて危険なものを大量に移送していたこと。
- ・タンクセミトレーラーの特性として、ジャックナイフ現象（次ページ参照）やスロッシング（タンク内の液体が外部からの振動により揺動する）を引き起こす可能性があり、横転の可能性が通常の車両より特に高いこと。

(参考：トレーラー特有の現象)



(国土交通省 HP より)

最高速度を順守することはもちろん、横転を避けるような速度で運転するべき注意義務があったにもかかわらず、制限速度を大幅に上回る速度で走行したことをドライバーの重大な過失とみなし、不法行為に基づき損害賠償責任を負うとしたものである。事業の執行中に発生したことであるから、会社も使用者責任を負うこととなる。なお、業務の委託会社および元請会社に対しては、客観的に指揮監督をするべき地位に無く、使用者責任は負わないこととされた。

また保険金支払金額をめぐる裁判では、日本高速道路保有・債務返済機構（高速道路を保有し、首都高速道路（株）等、高速道路会社に貸付している独立行政法人）が請求していた金額について、A社が加入していた交通共済協同組合から補償最高限度額 10 億円だけではなく、判決確定までの遅延損害金（差押通知から敗訴までの期間約 1 億 8000 万円）も容認した点も特筆すべき事項であろう。

3. タンクローリーの主な事故事例

タンクローリーが関与する交通事故によって多額の損害が発生した事例は、決して珍しくない。表 1 は当該事故の発生した 2008 年以降、昨年までの損害見積額 1,000 万円以上の事例をまとめたものである。

表 1：タンクローリー（移動タンク貯蔵所）の主な事故事例

発生月もしくは 覚知月	都道府県	死傷者数及び 損害見積額	概要・原因・被害状況
2008 年 1 月	宮城県	死者 0 名 負傷者 1 名 1,187 万円	ガソリンを移送中に交通事故を起こし、配電線にかかる電柱 1 本及び、一般民家 3 棟を巻き込む衝突事故を起こした。 ※ 事故発生後、移動タンクからの火災発生および危険物の漏えいはない。
2008 年 7 月	埼玉県	死者 0 名 負傷者 0 名 1,023 万円	危険物を輸送中に運転操作を誤り、道路下の水田に転落、横転し、タンク上部の底弁操作ハンドル部より約 20ℓ が水田に漏えいした。
2008 年 8 月 ※本件	東京都	死者 0 名 負傷者 3 名 139,431 万円 (当初)	指定制限速度（時速 50 km以下）以上のスピード（時速 70 km以上）で走行したため、タンクローリーが横転しタンク内のガソリンおよび軽油が流出した。

発生月もしくは 覚知月	都道府県	死傷者数及び 損害見積額	概要・原因・被害状況
2008 年 12 月	広島県	死者 0 名 負傷者 0 名 3,000 万円	軽油 16,000ℓ を積載して走行中、左側歩道に乗り上げ、電柱 1 本及び街路樹 3 本に衝突し、エンジンオイル 5ℓ が歩道上に漏えいしたものの。積載していた軽油の漏えいはなし。
2009 年 1 月	長野県	死者 0 名 負傷者 0 名 1,000 万円	積雪約 10cm の国道を移送中、緩い登り坂の右カーブ付近において、対向車との交通事故によりタンク右側側面に亀裂が発生し、積載していた灯油 18,000ℓ のうち約 750ℓ が国道上に流出した。
2009 年 4 月	茨城県	死者 0 名 負傷者 1 名 1,220 万円	移送中、運転操作を誤り民家の石塀及び電柱に衝突し、タンク本体の一部を破損した。
2010 年 3 月	茨城県	死者 0 名 負傷者 1 名 2,490 万円	高速道路を走行中、単独事故により横転、タンク及び箱枠損傷した。
2012 年 5 月	奈良県	死者 0 名 負傷者 0 名 1,208 万円	軽自動車との交通事故によりタンクローリーが横転し、タンクが変形及び破損したことにより貯蔵中の危険物が上部マンホールから約 750ℓ 流出した。
2012 年 12 月	兵庫県	死者 0 名 負傷者 1 名 3,300 万円	交通事故を起こした普通乗用車を避けようとしたところ、反対側車線で横転し、タンク天板面の安全装置からにじむ程度のガソリンが流出した。
2013 年 4 月	愛媛県	死者 0 名 負傷者 0 名 7,629 万円	走行中のタンクローリーが急カーブを曲がりきれず横転し、タンクがガードレールと衝突して側面が大破し、移送中のガソリン約 11,000ℓ 及び軽油約 3,000ℓ が道路上に流出したものの。道路法面に染み込んだものは河川に流出・拡散した。
2013 年 9 月	大阪府	死者 0 名 負傷者 0 名 2,209 万円	走行中のタンクローリーが停車中の大型トレーラーと接触し、タンク本体が損傷して、積載していたガソリンが流出した。
2014 年 12 月	広島県	死者 0 名 負傷者 1 名 1,581 万円	タンクローリーの運転手が走行中に居眠りをし、単独でガードレール等に衝突、軽油 200～250ℓ（推定）が流出した。
2015 年 10 月	宮城県	死者 0 名 負傷者 0 名 1,500 万円	10 トンダンプカーの運転手が休憩に行っている間、パーキングブレーキをかけたが不十分だったため、駐車場の傾斜で無人走行してしまい、ダンプカー後方に駐車中のタンクローリーのタンク右側面に接触した。

（消防庁 HP 資料をもとに弊社にて作成）

上記表のとおり、運転操作ミス等によりタンクローリーが横転し、油が流出する事故は数多く発生している。危険物だけでなく毒劇物、高圧ガスを輸送する事業者のリスクとして、交通事故によって引き起こされる二次災害もある。特に影響があり被害額が高額となる可能性があるものとして、海洋・河川・湖への流出、気化した有害物質が漏えいした場合、第三者への人体被害がある。このような事故は利害関係者も多岐にわたるため、被害の想定額が計り知れない額になる可能性があるといえる。火災の発生には至らなかったとしても、積載物の流出による被害は重大なものになることが予想される。

流出した油に引火して火災が発生すれば損害は格段に広がる。過去にさかのぼってみると、1985 年 5 月の柿の木坂タンクローリー火災（ガソリン 16,000ℓ、および軽油 4,000ℓ が漏えい、引火し当該タンクローリーのほか店舗兼住宅 1 棟が全焼、住宅 5 棟および車両 1 台がぼや）など、甚大な被害をもたらした事故が発生している。

タンクローリーによる危険物の輸送だけでなく、ガスボンベや火薬類、毒物などを運搬する場合でも同様のリスクがあることにも留意しなければならない。また、2015 年 10 月の事例のようにタンクローリー以外の車両がタンクローリーに接触し、多額の損害を生じさせているケースもある。危険物を輸送していない車両による加害事故もあり、一般の運送事業者も注意が必要である。

4. 危険物を輸送する事業者として考えておかなければならないこと

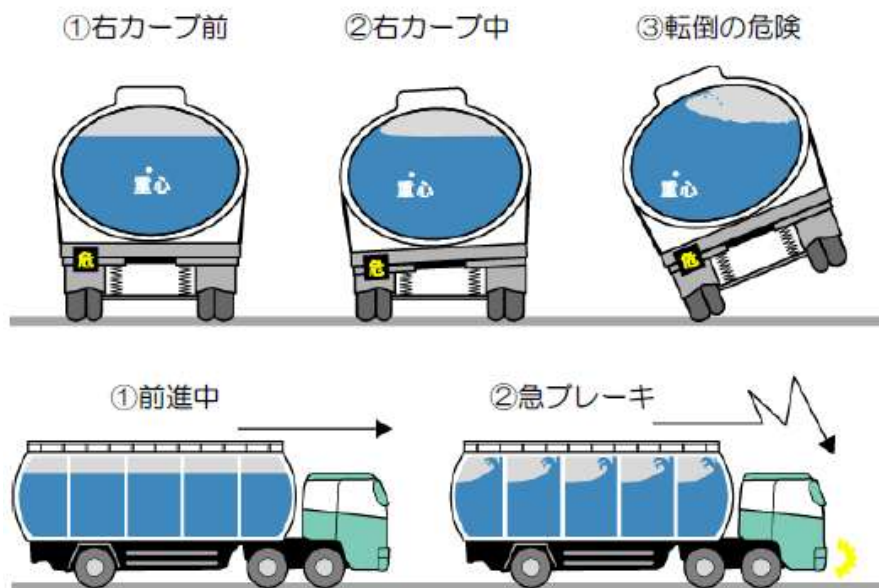
(1) 日々の交通事故防止取組み、安全管理体制について

■ドライバーがより高い危険感受性を持つこと：

危険物を積載した車両がひとたび事故を起こせば、人的損害がなくとも、多額の物的損害を生じさせる恐れがある。そのような事態にならないためには、ドライバーが危険物・毒劇物・高圧ガスの危険特性や各種法令で規定されている事項を十分に認識し、より高い危険感受性を持って運転することが第一である。液体を積んだタンクローリーは重心が不安定で、他の車両と比べて横転しやすい特性がある。そのような特性を意識し、慎重に運転しなければならない。今回首都高速道路で事故を惹起した会社は、業務形態からして、ドライバーに対する教育や、運転状況の管理が一定行われていたものと考えられる。荷主側からも事故を起こすような運転をしないことを期待されていたはずである。それにもかかわらず、制限速度を 20～30 キロオーバーして急なカーブに進入し、横転したのである。慣れによる油断や危険感受性の低下が想定される。十分な教育等を受け、経験を積んでいたとしても、ドライバーがミスをするリスクはゼロにはならないのである。リスクが完全にゼロにならないとしても、会社として、極力ゼロに近づけるために手を尽くさなければならない。

（参考：タンクローリーの車両特性）

■積荷が動きやすい流体である場合



（国土交通省 HP より）

■潜在的なリスクを見逃さないために：

既に実施している事業者も多いと思うが、今一度、ドライバー一人ひとりの運転状況、また現場がどのような状況・状態か観察し、潜在的なリスクが無いかチェックすることをお勧めする。以下、取組方策例を紹介する。

※デジタル・タコグラフやドライブ・レコーダーの活用：

ドライバーの運転状況（速度・急加速・急減速等）・運行経路（危険箇所等）を、管理者が注意深く観察し、潜在的なリスクを見逃さないことは必要な取り組みである。

※タンクローリーへの添乗・パトロールの実施：

デジタル・タコグラフやドライブ・レコーダーで把握できないドライバーの運転状況、現場の状況を把握し、潜在的なリスクは無いかチェックする。

（注意や指摘のみではなく良い部分をほめることで、ドライバーのモチベーションも高まり、取組みを継続することができ効果が期待できる）

※コミュニケーション（点呼、あるいはドライバー一人ひとりと対話を通じて）

ドライバーの健康状態や心理状態（家庭・経済状況の問題等）を把握し、運転への影響は無いか、再度注意深くチェック、把握する。

■安全管理体制を構築するには：

ドライバー自身の安全意識を維持・向上させるためには、会社を挙げてひたむきに推し進めていかなければ風土として定着しない。運輸事業者が安全管理体制の構築に取り組む際に手本となるのが、国土交通省が推進している「運輸安全マネジメント制度」である。社内の安全管理体制の構築・改善のためにどのように進めていったらよいのかお悩みのご担当者の方は、「運輸安全マネジメント制度」導入のガイドラインである「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」を参考としていただきたい。

(2) 重大事故等への対応

運輸安全マネジメントのガイドラインでは、「事業者全体として対応しなければならないような程度・規模の重大な事故等が発生した場合を想定し、対応手順を定め、年 1 回は全社的な訓練を行う。その結果を次年度の訓練等に反映、レベルアップを図る。」ことが推奨されている。

発生直後の対応により、被害の大小が大きく左右されることもあり、重大事故発生直後の対応、連絡体制、役割分担について現状確認を行い、修正・見直しすべき事項があれば速やかに改善することをお勧めする。

事故防止に向けた取り組みを推し進めながら、一方でもしもの交通事故への備えも考えておかなければならない。万が一交通事故によって多額の賠償責任が生じれば、会社の経営に重大な影響を及ぼすことが必至である。多くの会社にとって、約 33 億円の損害賠償責任というのはとうてい想定できないことと思われる。しかしながら事故の発生場所や事故が社会に及ぼす影響の重大さによっては、想定できない事態が現実になってしまうのである。そのような事態も想定したリスク・ファイナンス手段の一つとして、危険物積載車両に対する対物賠償保険の限度額を見直すなど、対策を検討することをお勧めしたい。

5. さいごに

危険物を輸送する事業者の安全管理に対する意識は、一般の運送事業者に比較すると高く、安全管理体制もしっかりとしている。しかしながら、ドライバーの慣れによる油断や危険感受性の低下から、重大事故が発生する可能性もあり、日々の運行管理、並びに会社全体で安全管理体制を構築し、運営を継続＝「運輸安全マネジメント」のスパイラルアップ＝していくことが重要である。

われわれコンサルティング会社として、「運輸安全マネジメント」に関する各種コンサルティングやセミナーを実施しており、外部機関としてアドバイスも可能であり、ご活用ご検討いただければ幸いです。

株式会社インターリスク総研
交通リスクマネジメント部 交通リスク第一グループ 上席コンサルタント
吉田 利秀

株式会社インターリスク総研は、MS&AD インシュアランスグループに属する、リスクマネジメント専門のコンサルティング会社です。

CSR・内部統制に関しても、以下のようなコンサルティング・セミナー等を実施しております。これらのコンサルティングに関するお問い合わせ・お申込み等は、下記の弊社お問い合わせ先、または、お近くの三井住友海上、あいおいニッセイ同和損保の各社営業担当までお気軽にお寄せ下さい。

お問い合わせ先

㈱インターリスク総研 交通リスクマネジメント部 交通リスク第一グループ
TEL 03-5296-8916/FAX 03-5296-8942 <http://www.irric.co.jp/>

本誌は、マスコミ報道など公開されている情報に基づいて作成しております。
また、本誌は、読者の方々に対して企業の CSR 活動等に役立てていただくことを目的としたものであり、事案そのものに対する批評その他を意図しているものではありません。

不許複製／Copyright 株式会社インターリスク総研 2016