

事故調査報告書

東北自動車道 青森インターチェンジ 自動二輪車転倒事故

平成 22 年 2 月 15 日

たーさま

本報告書の調査は、本件交通事故に関し、た一さまの悔しさ精神に則り、た一さまにより、交通事故の原因を究明し、事故の防止に寄与することを目的として行われたものであり、事故の責任を問うために行われたものではない。

交通事故調査報告書

事故種別: 自動二輪車単独転倒事故

発生日時: 平成 20 年 5 月 9 日 3 時 5 分ごろ

発生場所: 青森県青森市大字岩渡字熊沢 250-259

東北自動車道 青森インターチェンジ

川口ジャンクション起点 680.0km 付近

平成 22 年 2 月 15 日

たーさま

1. 交通事故調査の経緯

1.1. 交通事故の概要

12 日間の北海道ツーリングを終えて東京に戻る途中の自動二輪車が、平成 20 年 5 月 9 日（金曜日）、青森市内の青森健康ランドを 2 時 57 分に出発した。

自動二輪車は、速度約 60km/h で走行して東北自動車道 青森インターチェンジ内の料金所手前で停止した際に左側に転倒した。

転倒後、自動二輪車を起こした後に車両の点検をしたところ、チェンジペダルの破損や、クラッチレバーの破損は見られず、走行の継続が困難となるような損傷は無かった。

車両には、運転手 1 名が乗車していたが、運転手に怪我は無かったため、そのまま旅を継続し、東京まで走破した。

1.2. 交通事故調査の概要

1.2.1. 調査組織

た一さまは、平成 20 年 5 月 17 日、本事故の調査を単独で実施することにした。

1.2.2. 調査時期

平成 20 年 5 月 17 日	車両調査及び口述聴取
平成 20 年 5 月 25 日	口述聴取及び資料調査

2. 認定した事実

2.1. 運転の経緯

事故に至るまでの経緯は、自動二輪車（以下、「本件車両」）の運転手（以下、「本件運転手」）の口述、並びに本件運転手が所持していたデジタルカメラに記録された画像に付与されている時刻データ、及び本件運転手が旅の記録を書き留めるために所持していたクリップボード（以下、「クリップボード」）によれば、概略次のとおりであった。

(1) 本件運転手

本事故は、東京都八王子市から青森を経由して北海道に渡り、12 日間にわたる北海道ツーリングを行い、その最終日である青森から東京に戻る過程で発生した。

事故前日は 21 時 14 分に青森健康ランドに到着し、入浴・仮眠をした。また、飲酒はしていなかった。

前 13 日間の北海道ツーリング中においては、21 時は既には就寝をはじめの時刻であるが、この日はすぐに眠ることが出来ず、翌 1 時頃までは眠ることが出来なかった。

事故当日は、2 時 15 分に起床し、青森市内の青森健康ランドを 2 時 57 分に出発し、青森インターチェンジ手前の電光掲示板によれば「青森～小坂間が雨」となっていたため、後日のブログ旅日記のための次に見つけた電光掲示板の写真撮影を行おうと考え速度を約 60km/h に落として走行しており、青森インターチェンジ内の料金所ゲートに同様の電光掲示板を見つけたため、これの手前に停止した。

このとき、滑らかなブレーキ操作をして緩やかに停止して、左足を付いたが、足を付いた場所が乾いた砂利や砂のようなものが堆積していたため足がすべり、本件運転手は柔道でいう足払いをかけられた格好となってバランスを崩した。本件運転手は直ちに体制を立ち直したが、その時点で本件車両は左にかなり傾いており、しばらく腕力で支えて回復を試みたが、傾きが大きく回復の兆しが無かったため、諦めて手を離して転倒した。

転倒後、本件運転手自身に怪我が無いことを確認し、「どうせ転倒してしまったのだからネタにしよう」とデジタルカメラを取り出して撮影を行った。

その後、本件車両を引き起こそうとしたが、大量の積載物と路面の勾配により、車両が浮くと同時に後方に動いてしまい引き起こすことが出来なかったため、料金所事務所の係員に応援を頼み、前ブレーキレバーを握ってもらった状態で引き起こした。

引き起こし後は、車両の異常の確認を行い、セパレート式のハンドルの左ハンドル部分の角度が若干のズレ、及びクラッチレバーの取り付け角度の若干のズレが見られたが、チェンジペダルの損傷や、クラッチレバーの損傷は無く、またカウル等の外装部品の損傷の程度は、辺りが暗く、また 12 日間のツーリングによる汚れにより判別が出来なかったが、特に大きな損傷は無かったため、その後の行程を継続した。

なお、本件車両の北海道ツーリング開始前から事故に至るまでの間に、車両の異常は無かった。

(2) デジタルカメラ

本件運転手が携行している画像データによれば、本件事故付近における撮影画像と撮影時刻は次のとおりである。

- | | |
|------------------------|--------------------------|
| A. 青森インターチェンジの国道からの流入部 | 平成 20 年 5 月 9 日 3 時 03 分 |
| B. 本件車両の転倒状態 | 平成 20 年 5 月 9 日 3 時 07 分 |
| C. 青森料金所電光掲示板 | 平成 20 年 5 月 9 日 3 時 13 分 |
| D. 事故現場付近の地面 | 平成 20 年 5 月 9 日 3 時 13 分 |
| E. 高館パーキングエリアでの損傷確認 | 平成 20 年 5 月 9 日 3 時 38 分 |
- *. 本項での時刻とは、デジカメに内蔵してある時計によるものである。

(3) クリップボード

本件運転手が携行して、要所で記録しているメモによれば、本件事故付近における記録は次のとおりである。

- | | | | |
|---------------|--------------------|----|----------------|
| A. 東京八王子自宅 | 4 月 27 日 12 時 13 分 | 出発 | 積算距離 30314.7km |
| B. 青森フェリー埠頭 | 5 月 08 日 21 時 08 分 | 出発 | 積算距離 34354.4km |
| C. 青森健康ランド | 5 月 08 日 21 時 14 分 | 到着 | |
| | 5 月 09 日 02 時 57 分 | 出発 | 積算距離 34357.3km |
| D. 青森インターチェンジ | 5 月 09 日 03 時 00 分 | 到着 | |
| | 5 月 09 日 03 時 15 分 | 出発 | 積算距離 34365.6km |
| E. 高館パーキングエリア | 5 月 09 日 03 時 30 分 | 到着 | |
| | 5 月 09 日 03 時 35 分 | 出発 | 積算距離 34365.6km |
| F. 津軽サービスエリア | 5 月 09 日 03 時 45 分 | 到着 | |
| | 5 月 09 日 04 時 00 分 | 出発 | 積算距離 34398.7km |

*. 本項での時刻とは、本件車両に内蔵してある時計によるものである。

- *. 本項での積算距離とは、本件車両に内蔵してある積算距離計の読み値によるものである。本件車両の積算距離計の精度は整数部 5 桁小数部 1 桁であるため、10 万 km 以上の積算の場合は、上 1 桁が無視される構造となっている。
- *. 本件車両の積算距離計は、過去の北海道ツーリングの際に故障しており、修理までの間に走行した推定値 2674.7km を加算補正する必要がある。

これより、D 項による事故発生時点以前の 12 日間において、4050.9km を走行していたことが認められる。

(4)ETC 利用明細による記録

ETC 無線走行を利用する場合に、料金所ゲート通過によって無線通信をした際の記録は、次のとおりであった。

- A. 青森料金所 5 月 09 日 03 時 15 分通過
- B. 浦和本線料金所 5 月 09 日 14 時 07 分通過

2.2. 人の死亡、行方不明及び負傷

本件事故に関する死亡者、負傷者は無かった。

2.3. 道路施設および車両の損傷に関する情報

2.3.1. 道路施設の損傷に関する情報

本件事故に起因する道路施設の損傷は無かった。

2.3.2. 車両の損傷に関する情報

- (1)クラッチレバーの取り付け角度が若干下方にズレた。
- (2)セパレートハンドルの左ハンドルの取り付け角度が(運転手から見て)手前方向にズレた。
- (3)左パニアケースの底面に、路面と擦れた帯状の損傷があった。
- (4)左ウインカー横のカウルに、路面と擦れた 10 円玉程度の損傷があった。
- (5)左アンダーカウルが一番出っ張っている部分に、路面と擦れた線状の損傷があった。
- (6)サイドスタンドカウルに、路面と擦れた線状の損傷があった。
- (7)左バックミラーの取り付け金具が曲がったため、ミラー全体が若干上方に反れた。

2.4. 運転手等に関する情報

本件運転手 男性 XX 才
自動二輪車運転免許

平成 7 年 1 月 31 日

2.5. 道路施設および車両に関する情報

2.5.1. 道路施設に関する情報

(1) 道路構造

現場付近は片側 2 車線で、中央分離帯により上下線が区分されており、アスファルトコンクリートによる舗装がされている。

東北自動車道の終点のインターチェンジとして、本線車道における本線料金所の構造で構築されている。ただし、青森自動車道の開通により、川口ジャンクション起点 679.0km 付近（以下、「川口ジャンクション起点」は省略）に新たにジャンクション構造（以下、青森ジャンクション）が設けられ、東京方面からの本線車道は青森自動車道方面に接続するように変更された。

一般道路接続点（681.0km 付近）から、青森インターチェンジ料金所（680.0km 付近）を通り、青森ジャンクション 679.0km 付近までは、1%以下の緩い上り勾配となっている。

なお、一般道路接続点（681.0km 付近）から青森料金所 680.0km 付近までの線形は、ほぼ直線である。

(2) 料金所構造

料金所は、上り線のゲート数が 5 ゲートの料金所である。ただし、事故発生付近における開通ゲートは、道路中央寄りの ETC 専用ゲート 1 ゲート、および手動専用ゲート 2 ゲートのみであった。

(3) 照明設備

料金所ゲート付近における道路照明は、料金所ゲート付近のみ点灯していたため、事故現場付近は暗い状態であった。

2.5.2 車両に関する情報

2.5.2.1. 車両の概要

(1) 車種 本田技研工業製 VFR750F 平成 2 年製
(車体番号 RC36-10000XX)

(2) 排気量 748cc

(3) 車両重量 246 kg (カタログスペック)

ただし、本件車両は過去に飛行機に貨物として搭載したことがあり、このときに航空会社所有の重量測定器により測定した実測値は 226kg である。(ガソリン完全抜き取り、荷物積載無しの状態で計測)

(4) 自動車検査有効期間

平成 21 年 2 月 1 日

2.5.2.2.車両の補修・改造

本件事故以前における本件車両の車体に関わる補修・改造のうち、主な改造内容は次のとおりである。

- (1)平成 9 年 5 月:走行装置については、前輪ホイールが走行中に落石と衝突し軽微な変形が見られたため、前輪ホイールの修正をおこなった。
- (2)平成 19 年 5 月:車体後方にパニアケース用ステーの増設工事を行い、左右のパニアケースを装備した。

なお、本補修・改造工事においては、車体構造、機器質量等が大きく変更されるものではないから、国に対する改造申請はおこなっていない。

2.5.2.3.車両の検査

自動車整備士による 24 ヶ月点検を平成 19 年 1 月に実施している。その後、自動車検査法人による更新検査に合格している。

2.6.気象に関する情報

当時の事故現場に近い、気象庁青森地方気象台による平成 20 年 5 月 9 日 3 時 00 分における気象観測データは、次のとおりである。

- | | |
|---------|-----------|
| (1)気圧 | 1010.5hPa |
| (2)降水量 | 0mm |
| (3)気温 | 10.1℃ |
| (4)湿度 | 77% |
| (5)風向風速 | 西 3.1m/s |
| (6)天気 | 晴れ |
| (7)雲量 | 2 |
| (8)視程 | 25km |

*. 事故当日の 0 時 15 分から、0 時 35 分までの間に、降雨を観測している。

3. 事実を認定した理由

3.1.足つきに関する解析

本件運転手が本件車両に乗車し、片足での停止状態となった時、完全に地面と接触しているので、足つきが困難であったとは認められない。

また、両足での停止状態となった場合でも、両足の土踏まずよりも前方が完全に地面と接触しているので、足つきが特に困難であったとは認められない。

3.2. 靴底に関する解析

本件運転士が使用していた靴は、ロングツーリング時において必要な防水性能・遮風性能を有しつつ、キャンプ時において手軽に脱着できるという理由で、オートバイツーリングでの使用を前提に開発されたツーリングショートブーツ（GoldWin 製 GSM1019 平成 15 年購入）を使用していた。

靴底の溝は十分な深さが残っており、通常歩行等の使用において滑ってしまう等の不具合は認められなかった。

3.3. 高速道路料金に関する解析

事故当時、ETC 搭載車に対して限定される以下の割引制度が存在していた。

- A. 通勤割引 (50%割引、連続 100km 以内の走行、朝夕)
- B. 早朝夜間割引 (50%割引、連続 100km 以内の走行、朝夕)
- C. 深夜割引 (40%割引、午前 0 時～4 時の間に高速道路を走行)

また、浦和本線料金所～青森インターチェンジ間を走行した場合の自動二輪車における通行料金は次のようになる。

- 0. 無割引 ¥10,800 円
- 1. 通勤割引 ¥10,800 円(連続 100km 以上走行するため対象外)
- 2. 早朝夜間割引 ¥10,800 円(連続 100km 以上走行するため対象外)
- 3. 深夜割引 ¥ 6,500 円(¥4,300 円の割引)

このため、多少無理をしてでも深夜割引の適用条件である 0 時～4 時の間に高速道路を走行したほうが良いとの心理が働いていたと考えられる。

4. 原因

本事故は、本件運転手が停車時に、着足位置の路面状況が暗くてよく確認できないにも関わらず、着足したことが原因である。

また、本件事故に至る前日まで、述べ 4050.9km にも及ぶ走行を行い疲労が蓄積し、また前日は睡眠が不十分で 1 時間程度しか寝ておらず、さらに起きた直後で判断能力が普段より低下していたと考えられる。

また、本事故の遠因として、高速道路の深夜割引条件を満たしてお金を浮かせるセコい考え方があった。

5. 所見

本事故は、ブロガーというきわめて特殊な性格を持つ運転手が、ネタと称する通常生活とは異なる変化を常に発見・収集するための偵察走行をおこない、それを見つけるや否やその写真撮影等をすべてにおいて優先してしまうがゆえに起きた出来事である。

本件運転手は、ブログを始める前の時点においては、デジタルカメラを購入しても何を撮影したらわからないとの理由で1年以上も友人に貸与していたほどであったが、ブログを始めてからはとにかく写真撮影をしている。

はっきりいって、その写真撮影グセを少し抑制すればよいと思われる。

以上

*.付録

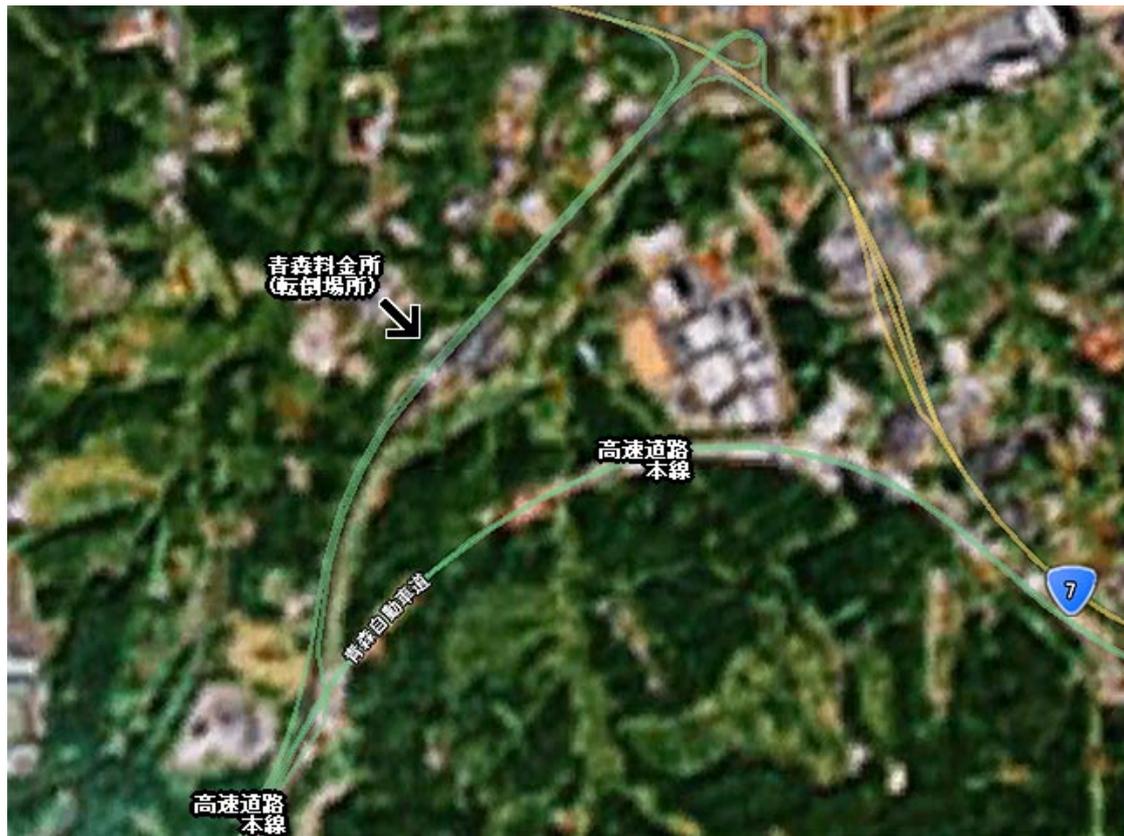
A. 転倒時の様子



B. 撮影目的だった電光掲示板（転倒した付近から撮影）



C. 現場付近の航空写真



D. 損傷の様子 (転倒直後に高館パーキングエリアで撮影)

