

1543203

事業用自動車事故調査報告書

〔重要調査対象事故〕

貸切バスの追突事故（静岡県浜松市）

平成29年2月22日



事業用自動車事故調査委員会

本報告書の調査は、事業用自動車の事故について、事業用自動車事故調査委員会により、事業用自動車事故及び事故に伴い発生した被害の原因を調査・分析し、事故の防止と被害の軽減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。

事業用自動車事故調査委員会

委員長 酒井 一博

《参考》

本報告書に用いる分析・検討結果を表す用語の取扱いについて

- ① 断定できる場合
・・・「認められる」
- ② 断定できないが、ほぼ間違いない場合
・・・「推定される」
- ③ 可能性が高い場合
・・・「考えられる」
- ④ 可能性がある場合
・・・「可能性が考えられる」

事業自動車事故調査報告書

(重要調査対象事故)

調査番号 : 1543203
車 両 : 貸切バス (大型)
事故の種類 : 追突事故
発生日時 : 平成 27 年 4 月 27 日 19 時 19 分頃
発生場所 : 静岡県浜松市 県道 65 号線

平成 29 年 2 月 22 日

事業用自動車事故調査委員会

委員長 酒 井 一 博
委 員 安 部 誠 治
委 員 今 井 猛 嘉
委 員 小 田 切 優 子
委 員 春 日 伸 予
委 員 久 保 田 尚
委 員 首 藤 由 紀
委 員 水 野 幸 治

要 旨

<概要>

平成27年4月27日19時19分頃、静岡県浜松市の県道において、貸切バスが乗客26名を乗せて走行中、前方を走行していた別の貸切バスに追突した。

この事故により、当該車両の乗客7名と相手車両の乗客8名の合計15名が軽傷を負った。

<原因>

事故は、当該車両にブレーキの不具合があるにもかかわらず、運転者が、50km/hの制限速度を約30km/h超過する約80km/hで走行し、前方を走行する相手車両との車間距離を十分に保持しなかったことから、交差点手前において赤信号で停止しようとしていた相手車両に気付くのが遅れ、ブレーキを操作したものの間に合わなかったことにより、追突したことで起きたものと考えられる。

同運転者は、本件事故が起こる前に、首都高速湾岸線で追突事故を起こした時点とその後の料金所の停止線で止まれなかった時点の少なくとも2箇所で、ブレーキの不具合を認識していたものと認められる。また、当該事業者も、首都高速における追突事故及びブレーキの不具合について報告を受けていたにもかかわらず、運行の継続を容認していた可能性があり、結果として、運行を中止し整備工場等で修理することなく乗客を乗せたままブレーキの不具合のある車両で運行を継続したことが事故につながった原因と考えられる。

当該車両については、事故後の警察による車両見分において、制動装置が保安基準不適合の状態であることが確認されているが、当該事業者が自社で行った当該車両の定期点検において、ブレーキに関する点検の一部が未実施であったと見られるところであり、当該事業者における平素の車両管理が不十分であったことも事故につながった原因の一つであると考えられる。

また、同運転者は、上記のような状況下においてあえて運行を継続するのであれば、速度を控え目にする、前車との車間距離を十分に保持する、先行車両の動静を十分に注視するなど、より慎重な運転をすべきであったと考えられる。

目 次

1	事故の概要	1
2	事実情報	2
2.1	事故に至るまでの運行状況等	2
2.1.1	当該事業者等からの情報	2
2.1.1.1	当該事業者の代表者等からの情報	2
2.1.1.2	当該運行等に関する情報	3
2.1.2	運行状況の記録	4
2.2	死亡・負傷の状況	5
2.3	車両及び事故現場の状況	5
2.3.1	車両に関する情報	5
2.3.2	道路環境	6
2.3.3	天候	7
2.4	当該事業者等に係る状況	7
2.4.1	当該事業者及び当該営業所の概要	7
2.4.2	当該運転者	7
2.4.2.1	運転履歴	7
2.4.2.2	運転特性	7
2.4.2.3	健康状態	8
2.4.3	運行管理の状況	8
2.4.3.1	当該運転者の乗務管理	8
2.4.3.2	点呼及び運行指示	10
2.4.3.3	指導及び監督の実施状況	10
2.4.3.4	適性診断の活用	10
2.4.3.5	運転者の健康管理	11
2.4.3.6	車両管理	11
2.4.3.7	関係法令・通達等の把握	11
3	分析	12
3.1	事故に至るまでの運行状況等の分析	12
3.2	当該事業者に係る状況の分析	12

4	原因	14
5	再発防止策	15
5.1	事業者の運行管理に係る対策	15
5.1.1	運行管理に係る法令遵守の徹底	15
5.1.2	整備管理に係る法令遵守の徹底	15
5.1.3	運転者教育の充実	15
5.1.4	事業者に対するフォローアップ	15
5.1.5	本事案の他事業者への水平展開	16
5.2	自動車単体に対する対策	16
5.2.1	安全運転支援装置の導入	16
参考図1	事故地点道路図	17
参考図2	事故地点見取図	17
参考図3	事故当日の当該車両の運行図	18
参考図4	当該車両外観図	18
写真1	注意喚起表示	19
写真2	警戒標識及び予告信号	19
写真3	カラー舗装及び注意喚起表示	20
写真4	事故地点付近	20
写真5	事故地点	21
写真6	当該車両	22
写真7	当該車両前部	22

1 事故の概要

平成27年4月27日19時19分頃、静岡県浜松市の県道において、貸切バス（以下「当該車両」という。）が乗客26名を乗せて走行中、前方を走行していた別の貸切バス（以下「相手車両」という。）に追突した。

この事故により、当該車両の乗客7名と相手車両の乗客8名の合計15名が軽傷を負った。

表1 事故時の状況

〔発生日時〕 平成27年4月27日19時19分頃	〔道路形状〕 左カーブ、下り勾配(3%)
〔天候〕 晴れ	〔路面状態〕 乾燥
〔運転者の年齢・性別〕 65歳(当時)・男性	〔制限速度〕 50 km/h
〔死傷者数〕 軽傷15名	〔危険認知速度〕 80 km/h
〔当該業態車両の運転経験〕 15年1ヵ月	〔危険認知距離〕 25m

表2 関係した車両

車両	当該車両(貸切バス)	相手車両(貸切バス)
定員	49名	57名
当時の乗員数	27名	32名
乗員の負傷程度及び人数	軽傷7名	軽傷8名

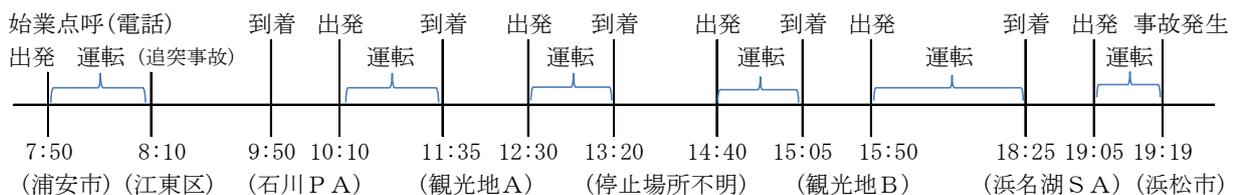


図1 事故に至る時間経過

2 事実情報

2.1 事故に至るまでの運行状況等

2.1.1 当該事業者等からの情報

本運行における事故に至るまでの経過は、次のとおりであった。

なお、当該車両の運転者（以下「当該運転者」という。）については、事故後に当該事業者を退職しているため、聞き取りができていない。

2.1.1.1 当該事業者の代表者等からの情報

当該事業者の代表者（以下「当該代表者」という。）及び当該事業者の営業所（千葉県いすみ市、以下「当該営業所」という。）の運行管理者（以下「当該運行管理者」という。）は、事故に至るまでの経過については、次のとおり口述した。

- ・当該運転者は、事故前々日は千葉県成田市内のホテルにおいて、当該運行管理者の業務を補助させるための者として選任された者（以下「当該補助者」という。）から電話による始業点呼を受けた後、ホテルから旅行客26名を乗せて東京都内の観光に向け出発し、夕方、この日の宿泊先となっていた千葉県浦安市内のホテルにて運行を終了した。その後、当該補助者から電話による終業点呼を受けて、旅行客と同じホテルに宿泊した。この日の走行距離は121kmであった。
- ・当該運転者は、事故前日は休日であった。
- ・当該運転者は、事故当日、7時50分に宿泊先の浦安市内のホテルにおいて、当該運行管理者から電話による始業点呼を受け、前々日と同じ旅行客26名を乗せて山梨県内の観光地に向け出発した。
- ・当該運転者は、8時10分頃、走行していた首都高速湾岸線（西行き）の新木場出口付近において軽微な追突事故を起こした。
- ・当該代表者は、当該運転者から追突事故を起こしたこと、当該車両のブレーキの効きが不十分であることについて報告を受けた。そこで、当該代表者は、当該運転者に対し、山梨県内の観光地において乗客を降車させた後、自動車整備工場へ行くよう指示した。（これに対し、当該運転者は、本件事故後に警察に対し、「当該代表者からは、当該車両及び乗客に被害がなかったのなら、そのまま運行を継続するよう指示されていた」と口述しており、両者の口述内容に食い違いがある。）
- ・当該運転者は、前記追突事故の処理後、予定していた山梨県内の観光地に向け出発し、途中、中央自動車道石川パーキングエリア（以下、パーキングエリアを「PA」という。）において約20分間の休憩を取り、11時35分頃に観光地Aに到着した。

- ・当該運転者は、観光地Aにおいて約55分間休憩した後、12時30分頃、旅行客の昼食を予定していた休憩施設に向け出発した。当該施設には東富士五湖道路を経て13時20分頃に到着し、そこで約80分間の休憩を取った。
- ・当該運転者は、休憩後、14時40分頃、観光地Bに向け出発した。観光地Bには15時05分頃に到着し、約45分間休憩した。
- ・当該運転者は、休憩後、15時50分頃、この日の宿泊先である静岡県内のホテルに向け出発した。東富士五湖道路及び東名高速道路を経て浜名湖サービスエリア（以下、サービスエリアを「SA」という。）に到着、同SAで約40分間の休憩を取った後、三ヶ日インターチェンジ（以下、インターチェンジを「IC」という。）で東名高速道路を下りた後再び同ICで東名高速道路に入り、今度は上り線を浜松西ICに向かい、同ICから県道65号線に入り、宿泊先のホテルへ向かった。

なお、当該代表者の口述及び警察等からの情報によると、当該運転者は、県道65号線に入って約2分後の19時19分頃、片側2車線の緩やかな下り勾配の道路において、制限速度の50km/hを約30km/hを超える約80km/hの速度で走行中、前方の交差点手前において赤信号で停止しようとしていた相手車両に気づきブレーキを操作したものの、間に合わず追突したものと推定される。

さらに、当該運転者は、シートベルトを装着していたが、当該車両の乗客のシートベルト装着状況及び相手車両の乗客等のシートベルト装着状況については不明である。

また、当該事業者は、自動車事故報告規則に基づき国土交通大臣あて提出した自動車事故報告書において、本件事故は、当該運転者が携帯電話を操作して相手車両に気付くのが遅れたため追突したものであると報告しているが、当該運転者は、警察に対し運転中は携帯電話を操作していなかったと口述しており、ここでも両者の報告（口述）内容が異なっている。

2.1.1.2 当該運行等に関する情報

当該代表者は、当該運行等に関して次のとおり口述した。

- ・当該事業者では旅行業者との契約により、成田国際空港から関西国際空港までの間又は関西国際空港から成田国際空港までの間の行楽地等を経由する旅行についての運行を行っている。
- ・当該運行においては、事故日の4日前にバスを成田国際空港近くに回送運行させ、当該運転者を前泊させて事故日前々日から始まる運行に備えさせていた。
- ・当該運行については、休憩地点の場所等を把握しておらず、運転者任せにしていた。

表 3 事故に至るまでの運行状況等

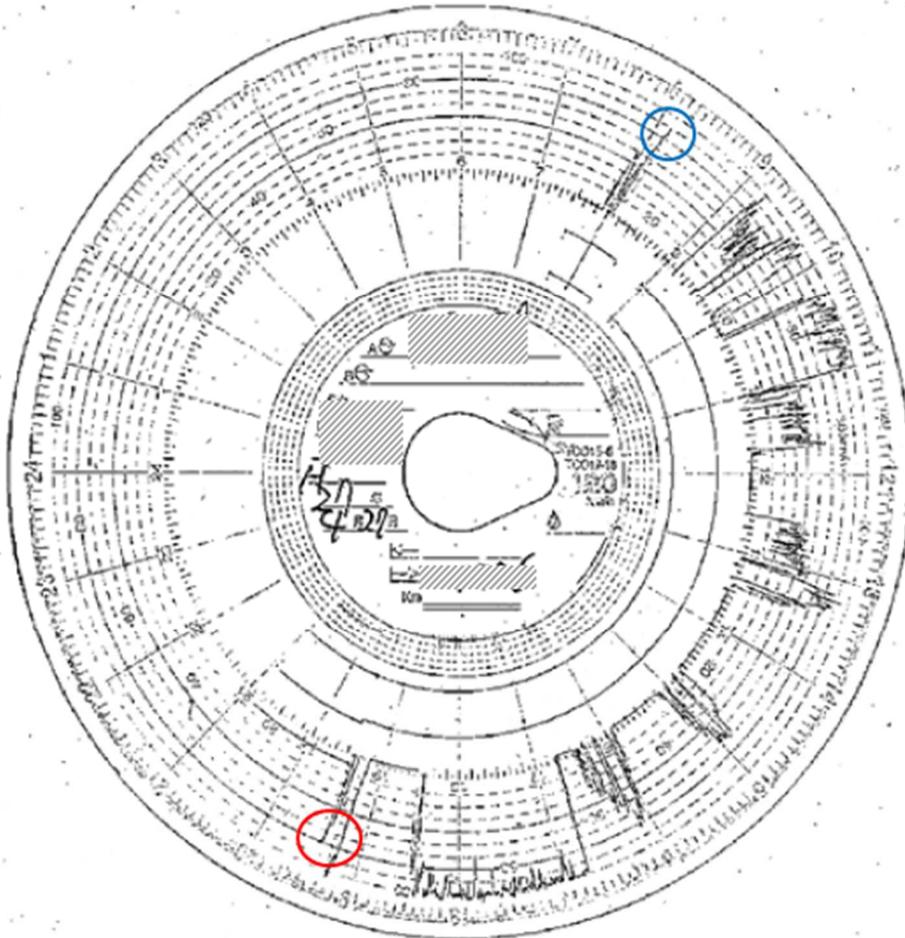
前々日	始業点呼（電話）	7:44	前日	休日	当日	始業点呼（電話）	7:50
	ホテル発（成田市）	7:55		ホテル発（浦安市）		7:50	
	免税店（台東区）着	9:15		首都高速湾岸線にて追突事故発生		8:10	
	免税店（台東区）発	10:20		石川P A着		9:50	
	千代田区内観光 着	10:40		（休憩）			
	発	11:30		石川P A発		10:10	
	港区内観光 1 着	11:50		観光地A着		11:35	
	発	14:40		観光地A発		12:30	
	港区内観光 2 着	15:20		運転停止		13:20	
	発	18:00		（休憩）			
ホテル着（浦安市）	18:20	運転開始	14:40				
終業点呼（電話）	19:04	観光地B着	15:05				
		観光地B発	15:50				
		浜名湖S A着	18:25				
		浜名湖S A発	19:05				
		事故発生（浜松市）	19:19				
（運転時間：2時間 40分） 走行距離：121km			（運転時間：6時間 39分） 走行距離：447km				

2.1.2 運行状況の記録

当該車両には、アナログ式運行記録計が取り付けられており、当該装置の主な記録状況は次のとおりであった。なお、走行距離については機能の故障により記録されていないかった。

- ・当該車両は、7時50分頃走行を開始し、8時10分頃、速度約90km/hから急激に減速し停止しており、約60分間停止した後、9時10分頃に再び走行を開始している。
- ・16時45分頃から18時30分頃まで速度約80～100km/hで走行し、18時30分頃から約40分間停止している。
- ・その後、再び運転を開始し、速度約100km/h前後で約10分走行した後、一度減速してから再び約60～80km/hで走行し、19時19分頃、速度約80km/hから急激に減速して停止している。

図2 事故当日の運行記録計の記録



(○部分は首都高速、○部分は浜松市での事故発生付近)

2.2 死亡・負傷の状況

軽傷15名（当該車両の乗客7名、相手車両の乗客8名）

2.3 車両及び事故現場の状況

2.3.1 車両に関する情報

- ・当該車両は、自動車検査証によると初度登録年は平成3年であり、事故当時の総走行距離は180,203kmであったが、走行距離計に関する整備記録が残っていないため、実際の総走行距離については不明である。
- ・当該車両には、ドライブレコーダーは装着されていなかった。
- ・当該車両については、東富士五湖道路の料金所に設置された監視カメラに、同料金所を2度通過している映像が記録されていた。1回目は、当該車両が観光地Aから旅行客の昼食を予定していた休憩施設へ行く途中、料金所の停止線を越えて

停止した後に後退している映像であり、2回目は、観光地Bからこの日宿泊予定のホテルに行く途中、料金所の停止線手前で一旦停止してからゆっくり前進している映像であった。

- ・事故後の警察による車両見分において、当該車両の制動装置を確認したところ、ブレーキ・チャンバのロッドのストローク及びブレーキ・シューのクリアランスが自動車メーカーの定める整備の基準値の上限を超えており、さらに、ブレーキ・テスタを用いて制動力を計測したところ、制動力の総和が道路運送車両の保安基準に不適合の状態であった。
- ・事故により、当該車両は車体前部及び前面ガラスを損傷した。(写真6、7参照)

表4 当該車両の概要

種類	貸切バス（大型）
車体形状	リヤエンジン
乗車定員	49名
車両重量及び車両総重量	13,080kg、15,775kg
初度登録年（総走行距離）	平成3年（不明）
変速機の種類	M/T（マニュアルトランスミッション）
A B Sの有無	無
衝突被害軽減ブレーキの有無	無

2.3.2 道路環境

- ・事故地点は、片側2車線の左カーブ（曲率半径150m、下り勾配3%）で、カーブの手前は浜松西ICから約2km続くほぼ直線の道路（下り勾配約5%）である。
- ・警察によると、事故地点の手前は緩やかな下りの直線となっており、制限速度を超過して走行する車両が多く、このため、「左方屈曲あり」、「信号機あり」などの警戒標識を設置しているほか、車道の一部に事故の抑止を目的としてカラー舗装を施し、更に予告信号を設置するなどの対策が講じられている。なお、カーブの先の交差点において赤信号で減速している車両や停止している車両に追突する事故（交差点中心から100m以内）が、過去3年間、毎年6件程度発生している。

表 5 事故当時の道路環境の状況

路面状況	乾燥
制限速度	50km/h
道路形状	片側 2 車線（中央分離帯及び歩道設置）、左カーブ（曲率半径 150m）、 下り勾配（3%）
車道幅員	6.6m（片側）

2.3.3 天候

晴れ

2.4 当該事業者等に係る状況

2.4.1 当該事業者及び当該営業所の概要

当該事業者及び当該営業所の概要は次のとおりである。

表 6 当該事業者及び当該営業所の概要

運輸開始年	平成 12 年
資本金	2,000 万円
事業の種類	一般貸切旅客自動車運送事業
所在地	千葉県
営業所数	1 ヲ所
保有車両数	10 台（内訳：大型 8 台、中型 1 台、小型 1 台）
運行管理者の選任数	2 名（補助者 1 名）
運転者数	11 名
従業員数（運転者を含む）	13 名

2.4.2 当該運転者

2.4.2.1 運転履歴

当該運行管理者は、当該運転者の運転履歴について次のとおり口述した。

- ・当該運転者は、昭和 63 年に大型自動車第二種免許を取得し、当該業態車両の運転経験は 15 年 1 ヲ月である。なお、当該運転者は、当該事業者にて平成 26 年 7 月に雇用されたが、同年 12 月に退職し、平成 27 年 3 月に再び雇用されている。

2.4.2.2 運転特性

当該事業者は、当該運転者の運転特性について次のとおり口述した。

- ・平成 26 年 7 月に当該事業者にて採用した際、適性診断（初任）は受診させてい

ない。

- ・平成27年5月に適性診断（初任）を受診させる予定であったが、事故後に退職したため、受診していない。

2.4.2.3 健康状態

当該運行管理者は、当該運転者の健康状態について次のとおり口述した。

- ・当該運転者については、雇い入れ時に健康診断を受診させていない。また、過去1年以内に健康診断を受診したかの確認もしていない。
- ・雇い入れた後も定期健康診断を受診させていない。
- ・当該運転者の最近1ヵ月の健康状態については、体調が悪化するような状況は見られなかった。

2.4.3 運行管理の状況

2.4.3.1 当該運転者の乗務管理

当該事業者の乗務記録、当該車両の運行記録計の記録によると、当該運転者の事故日前1ヵ月（4週間）の勤務状況については、表7及び図3のとおりであり、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準告示」という。）に定める4週間を平均した1週間当たりの拘束時間の超過1件及び連続勤務の違反が確認された。

なお、当該代表者は、時間外労働等に関する労使間協定を締結し、労働基準監督署に届出している。

表7 当該運転者の事故日前1ヵ月（4週間）の勤務状況

拘束時間	307時間10分（平均11時間22分/日） （4週間を平均とした1週間当たり76時間47分）
運転時間	136時間10分（平均5時間02分/日） （事故日前1週間28時間45分）
改善基準告示に関する基準の超過等	1日の拘束時間の上限値超過：0件（上限値16時間） 休息期間の下限値不足：0件（下限値8時間） 4週間を平均とした1週間当たりの拘束時間超過：1件 （原則65時間、労使間協定71.5時間） 連続運転時間の上限値超過：0件（上限値4時間）
休日数	1日（連続勤務27日）

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23				
28日前									7:55	拘束時間12:27										20:15								
27日前	休息期間 11:33								7:48	拘束時間12:12										20:00								
26日前	休息期間 12:00								8:00	拘束時間11:30										19:30								
25日前	休息期間 12:50								8:20	拘束時間12:33										20:03								
24日前	休息期間 11:27								7:30	拘束時間11:20										18:50								
23日前	休息期間 14:10								9:00	拘束時間11:05										20:00								
22日前	休息期間 12:55								8:55	拘束時間14:00										21:30								
21日前	休息期間 10:00								7:30	拘束時間11:30										19:00								
20日前	休息期間 14:30								9:30	拘束時間12:05										21:35								
19日前	休息期間 9:45								運行あり 乗務日報なし 就業時刻不明																			
18日前	休息期間								8:00	拘束時間10:35										18:30								
17日前	休息期間 13:25								7:55	拘束時間12:25										20:15								
16日前	休息期間 11:35								7:50	拘束時間14:40										20:35								
15日前	休息期間 9:20								5:55	拘束時間14:25										20:20								
14日前	休息期間 13:00								9:20	拘束時間13:40										21:40								
13日前	休息期間 10:20								8:00	拘束時間11:55										19:35								
12日前	休息期間 12:40								7:40	拘束時間11:30										19:00								
11日前	休息期間 12:30								7:30	拘束時間11:55										19:25								
10日前	休息期間 12:35								8:00	拘束時間14:30										22:30								
9日前	休息期間 9:45								8:15	拘束時間7:45										15:30								
8日前	休息期間 16:15								7:45	拘束時間12:15										20:00								
7日前	休息期間 11:50								7:50	拘束時間10:25										18:00								
6日前	休息期間 13:35								7:35	拘束時間13:05										20:40								
5日前	休息期間 11:20								8:00	拘束時間13:50										21:30								
4日前	休息期間 10:20								7:40	拘束時間12:10										20:00								
3日前	休息期間 12:30								8:30	拘束時間10:20										18:15								
2日前	休息期間 13:40								7:55	拘束時間10:55										18:50								
前日	休																											
当日									7:50											19:19	事故発生							

※「拘束時間」とは、各日の始業時刻から起算して24時間以内に拘束された時間の合計を示す。

図3 当該運転者の事故日前1ヵ月(4週間)の勤務状況(当該事業者資料に基づき作成)

2.4.3.2 点呼及び運行指示

当該運行管理者は、点呼及び運行指示の状況について次のとおり口述した。

- ・当該営業所では、運行管理者2名及び補助者1名を選任しており、特に定めてはいないが、概ね6時から20時までの運行に合わせた勤務体制をとっている。
- ・事故当日、電話による始業点呼において、日常点検の実施状況、アルコール検知器による酒気帯びの有無の確認を行うとともに、当該運転者の健康状態について確認したところ、体調等に問題は感じられず、治療薬等の服用もないとの報告であったことから健康状態は良と判断し、安全運転の励行を指示した。

当該運転者からは、当該車両の不具合についての報告はなかった。

当該代表者は、次のとおり口述した。

- ・関西国際空港において運行終了後に次の運行予定がある場合、運転者を現地で待機させている。
- ・外国からの旅行者の成田空港到着が早朝となる場合、当該営業所から空港までの距離が離れていることから、運転者の負担軽減のため、運転者を空港近くのホテルに待機させている。
- ・運行途中において、次の運行予定がある場合には、宿泊地などのファクシミリを利用して運行指示書を運転者に届けている。
- ・当該運行については、当該運転者が運行指示書を紛失しており、また、運行指示書の控えを保存していない。

2.4.3.3 指導及び監督の実施状況

当該運行管理者は、指導及び監督の実施状況について次のとおり口述した。

- ・運転者に対する指導及び監督については、年間教育計画を作成し、これに基づき毎月個別に行っているが、添乗等して運転者の習熟度の把握は行っていない。
- ・運転者に携帯電話を持たせ、疾病、疲労その他の理由により安全な運転をすることができないおそれがあるときは、その旨を運行管理者に報告するよう指導している。

指導教育の記録を確認したところ、指導監督の指針（告示）に定められた10項目について、月毎に実施項目を定め実施していた。

2.4.3.4 適性診断の活用

当該運行管理者は、適性診断の活用状況について次のとおり口述した。

- ・運転者に対して適性診断（一般）を3年ごとに受診させることとしているが、適性診断を実施しても、その結果を活用した助言や指導は行っていない。
- ・他方、適性診断の実施記録を確認したところ、当該運転者を含め2名が適性診断（初任）を受診しておらず、計画的な適性診断が行われていない状況がみら

れた。

2.4.3.5 運転者の健康管理

当該代表者は、運転者の健康管理について次のとおり口述した。

- ・運転者の定期健康診断は、年1回実施している。
- ・平成22年7月に国土交通省が策定した「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」（以下「健康管理マニュアル」という。）については、認識していない。

他方、当該事業者の定期健康診断結果の記録について、当該運転者を含め受診した記録のない運転者が確認された。

2.4.3.6 車両管理

当該代表者は、車両管理について次のとおり口述した。

- ・法令で定められた3ヵ月定期点検整備は、自社で実施している。
- ・12ヵ月定期点検整備については、自社での実施と自動車整備工場への依頼を毎年交互に行っており、当該車両の次の点検整備は自社で実施する予定であった。

他方、当該車両の点検整備記録簿を確認したところ、次のとおりであった。

- ・3ヵ月定期点検整備は、平成26年3月、6月及び12月並びに平成27年3月に自社で実施した記録があり、制動装置の点検箇所である「ブレーキ・チャンバ」の「ロッドのストローク」について点検していないことが確認された。また、ブレーキ・シューのクリアランスについては「点検良」を表す記号が記載されていた。
- ・12ヵ月定期点検整備は、平成26年9月に自動車整備工場に依頼して実施した記録があり、制動装置の点検は実施されていた。

また、当該車両以外の点検整備記録簿について、12ヵ月定期点検整備の記録が保存されていない車両が確認された。

2.4.3.7 関係法令・通達等の把握

当該事業者は、運行管理等に関する各種通達等は、運行管理者一般講習の資料として入手できる範囲でのみ把握しており、健康管理マニュアルや平成24年4月に国土交通省が策定した「自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施マニュアル」の全てまでは、把握していない。

3 分析

3.1 事故に至るまでの運行状況等の分析

2.1.1.1に記述したように、当該運転者は、事故当日の8時10分頃、首都高速湾岸線において追突事故を起こしており、その際、当該事業者に対し、当該車両のフットブレーキの効きが不十分であることを報告している。

また、2.3.1に記述したように、東富士五湖道路の料金所に設置された監視カメラの記録によると、当該車両が料金所の停止線を越えて停止する映像が撮影されており、当該車両の制動能力が低下していたために停止線で止まれなかった可能性が考えられる。

以上のことから、当該運転者は、首都高速湾岸線での追突事故の時点とその後の料金所の停止線で止まれなかった時点の少なくとも2ヵ所で当該車両の制動能力が低下していることを認識していたものと認められるが、整備工場等で点検・修理をすることなく、その後も乗客を乗せたまま運行を継続している。

他方、2.3.2に記述したように、事故地点付近は片側2車線道路で見通しがよかったこと、事故地点手前は緩やかな下りの直線となっていたこと、当該運転者は直前まで高速道路を走行していたことなどの理由により、スピード感覚が鈍くなって速度超過した可能性が考えられる。

当該運転者は、当該車両の制動能力が低下しており、そのことを認識していたにもかかわらず、前方を走行する相手車両との車間距離を十分に保持することなく、制限速度を超過して走行したため、ブレーキ操作をしたものの、間に合わず追突したものと考えられる。

3.2 当該事業者に係る状況の分析

2.1.1.1に記述したように、当該代表者は、首都高速湾岸線の事故について当該運転者から報告を受けた際、当該運転者に対し、山梨県内の観光地において乗客を降車させた後、自動車整備工場へ行くよう指示したと口述しているが、当該運転者は警察に対し、当該代表者からは自動車整備工場へ行くようとの指示はなく、当該車両及び乗客に被害がなかったのなら、そのまま運行を継続するよう指示され、運行を再開したと口述している。両者の説明に食い違いがあり、当該事業者が運行の継続を指示したか否かは不明であるが、現実に当該運転者は自動車整備工場に行っていないこと、当該事業者が整備工場での点検結果を確認しようとした形跡も見られないことから、当該事業者も運行の継続を少なくとも容認していたと考えられ、結果として、ブレーキに不具合のある車両でそのまま運行を続けさせたことが事故につながった原因の一つであると考えられる。

また、2.3.1に記述したように、事故後、当該車両のフットブレーキの制動能力が道

路運送車両の保安基準に適合しない状態であったことが確認されており、さらに、2.4.3.6に記述したように、点検整備記録簿によると、当該車両を自社において定期点検した際、制動装置の「ブレーキ・チャンバ」の「ロッドのストローク」を点検した記録がないことなどから、当該事業者において車両管理が十分行われていなかった可能性が考えられる。

当該事業者については、2.4.2.2、2.4.2.3に記述したように、当該運転者に採用時の適性診断や定期健康診断を受診させていなかったほか、2.4.3.4、2.4.3.5に記述したように、運転者に対する適性診断及びそれに基づく運転指導や健康診断を適切に実施していなかった可能性があり、また、2.4.3.1に記述したように、改善基準告示に違反する勤務をさせている実態も認められた。

なお、2.1.1.2に記述したように、当該事業者が事故後に国土交通大臣あて提出した自動車事故報告書では、事故当時、当該運転者が携帯電話を操作していたため相手車両に気付くのが遅れたと報告しているが、当該運転者は事故後の警察の調べに対し、運転中は携帯電話を操作していなかったと口述しており、当該事実があったか否かは不明である。

4 原因

事故は、当該車両にブレーキの不具合があるにもかかわらず、当該運転者が、50 km/h の制限速度を約30 km/h 超過する約80 km/h で走行し、前方を走行する相手車両との車間距離を十分に保持しなかったことから、交差点手前において赤信号で停止しようとしていた相手車両に気付くのが遅れ、ブレーキを操作したものの間に合わなかったことにより、追突したことで起きたものと考えられる。

当該運転者は、本件事故が起こる前に、首都高速湾岸線で追突事故を起こした時点とその後の料金所の停止線で止まれなかった時点の少なくとも2ヵ所で、ブレーキの不具合を認識していたものと認められる。また、当該事業者も、首都高速における追突事故及びブレーキの不具合について報告を受けていたにもかかわらず、運行の継続を容認していた可能性があり、結果として、運行を中止し整備工場等で修理することなく乗客を乗せたままブレーキの不具合のある車両で運行を継続したことが事故につながった原因と考えられる。

当該車両については、事故後の警察による車両見分において、制動装置が保安基準不適合の状態であることが確認されているが、当該事業者が自社で行った当該車両の定期点検において、ブレーキに関する点検の一部が未実施であったと見られるところであり、当該事業者における平素の車両管理が不十分であったことも事故につながった原因の一つであると考えられる。

また、当該運転者は、上記のような状況下においてあえて運行を継続するのであれば、速度を控え目にする、前車との車間距離を十分に保持する、先行車両の動静を十分に注視するなど、より慎重な運転をすべきであったと考えられる。

5 再発防止策

5.1 事業者の運行管理に係る対策

5.1.1 運行管理に係る法令遵守の徹底

- ・事業者は、運転者に輸送の安全を委ねていることを認識し、運転者が車両の不具合等により安全な運転を継続することができないおそれがあるときは、運行の中止や車両の点検整備等必要な措置について運転者に明確に指示するなど、輸送の安全のための措置を講じる必要がある。
- ・運行管理者は、運転者に輸送の安全を委ねていることを認識し、運行の主な経路における道路及び交通の状況を事前に調査し、事故が発生しやすい箇所や具体的な注意事項など、運転者に対し安全運行に必要な情報を提供し、適切な運行指示を行う必要がある。

5.1.2 整備管理に係る法令遵守の徹底

整備管理者は、定期点検及び自動車の走行距離等の使用条件を考慮した点検の基準を作成し、車両の不具合に起因する事故を発生させることのないよう、確実に点検整備を実施することが重要である。

5.1.3 運転者教育の充実

- ・事業者は、運転者に対して、制限速度を遵守するよう指導するとともに、車両の不具合等が発生し、運転に支障を及ぼすおそれがある場合には直ちに運転を中止し、運行管理者に連絡して指示を仰ぐよう指導することが重要である。
- ・事業者は、運転者に対する指導教育が事故防止のために必要であることを認識し、形式的なものとならないよう、運転者が指導内容を理解できているか確認するとともに、必要に応じ指導教育の方法について見直すことが重要である。
- ・事業者は、運転者に適性診断を受診させるだけでなく、運転に当たっての注意点を指摘された運転者に対しては、診断結果を的確に伝達するとともに、運転者に十分自覚させ、運転において改善が図られるよう個別に指導を行う必要がある。

5.1.4 事業者に対するフォローアップ

同種の事故の防止には、事業者において、上記 5.1.1、5.1.2 及び 5.1.3 の事故の再発防止に向けた取り組みを継続して行うことが肝要であることから、国土交通省においては今後適当な時期において、当該事業者における取り組み状況を確認していく必要がある。

5.1.5 本事案の他事業者への水平展開

国土交通省及び運送事業者等の関係団体においては、運行管理者講習、運送事業者等が参画する地域安全対策会議や各種セミナー、メールマガジン等により、本事案を水平展開し、他事業者における確実な運行管理の徹底を図る必要がある。

5.2 自動車単体に対する対策

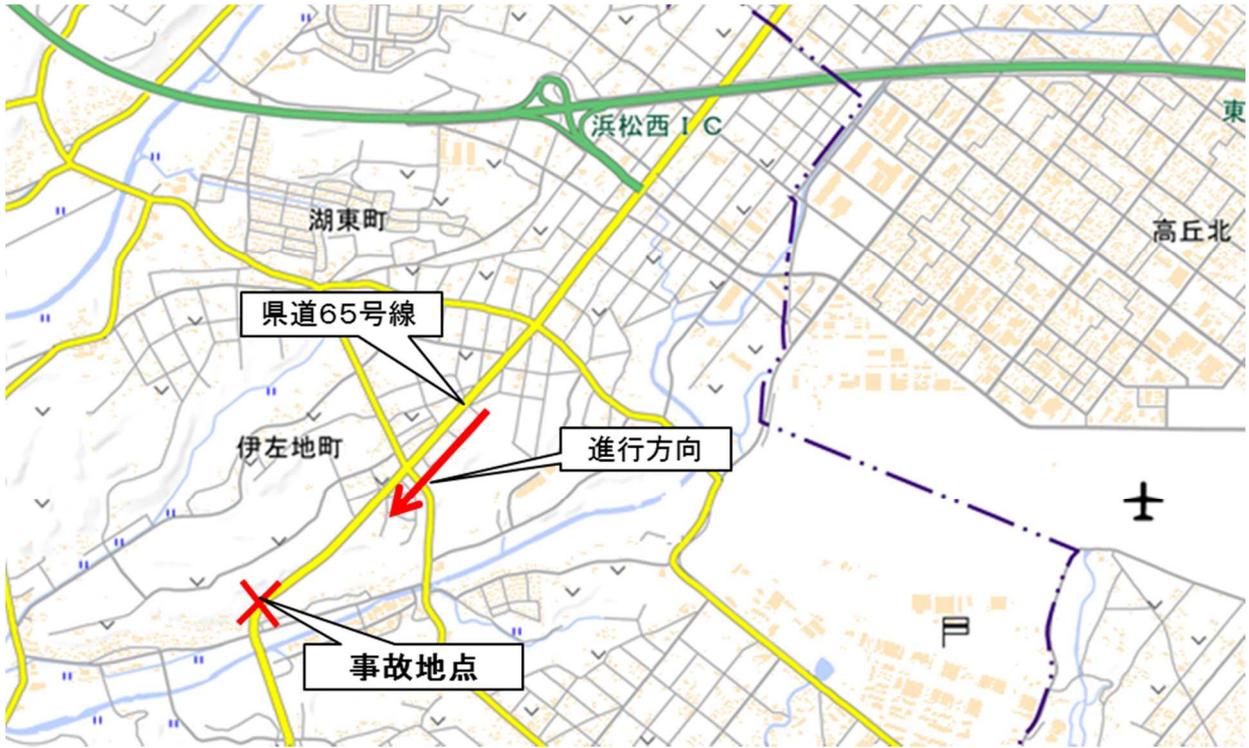
5.2.1 安全運転支援装置の導入

国土交通省では、自動車運送事業者を対象に安全対策への補助事業を実施しており、最近の例では次のようなものがあげられる。

- ・映像記録型ドライブレコーダー
- ・デジタル式運行記録計
- ・過労運転防止のための機器
- ・衝突被害軽減ブレーキ、ふらつき注意喚起装置、車線逸脱警報装置、車線維持支援制御装置、車両安定性制御装置

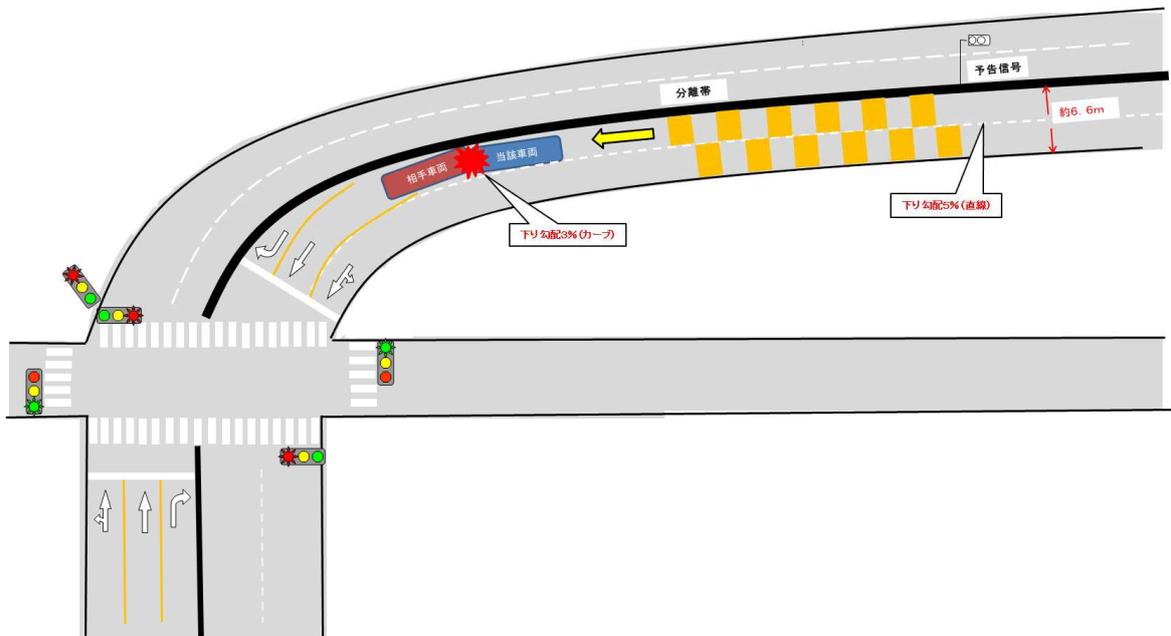
本件事故においては、当該車両に衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全装置が搭載されていれば、事故による被害が軽減され、場合によっては事故が回避された可能性もある。

事業者は、上記補助制度を積極的に活用し、安全対策の更なる向上を図ることが望まれる。また、自動車メーカー、機器メーカー及び国土交通省等の関係者においては、ASV技術の開発及び普及について、引き続き取り組む必要がある。

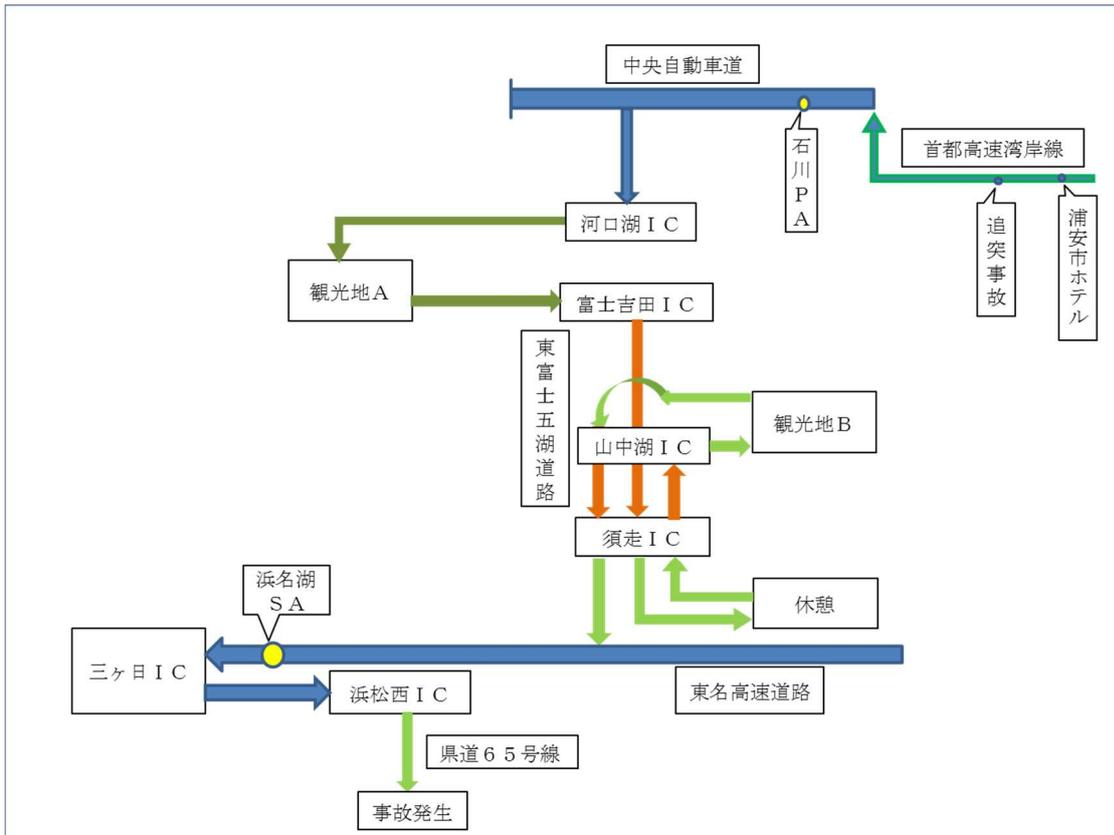


この図は、国土地理院の地理院地図（電子国土 Web）を使用して作成

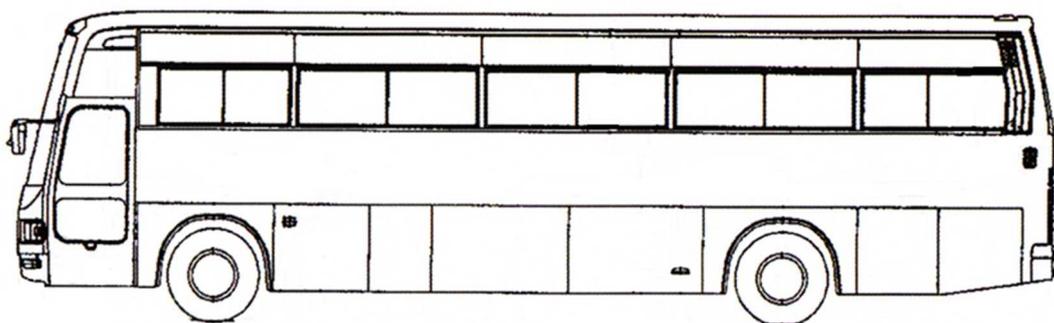
参考図 1 事故地点道路図



参考図 2 事故地点見取図



参考図 3 事故当日の当該車両の運行図



参考図 4 当該車両外観図



写真1 注意喚起表示



写真2 警戒標識及び予告信号



写真3 カラー舗装及び注意喚起表示



写真4 事故地点付近（○は事故地点）



写真5 事故地点（反対車線側から撮影）



写真6 当該車両



写真7 当該車両前部