

1893202

事業用自動車事故調査報告書

〔重要調査対象事故〕

タクシーの衝突事故（長崎県平戸市）

令和2年1月24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」

事業用自動車事故調査報告書

(重要調査対象事故)

調査番号 : 1893202
車 両 : タクシー
事故の種類 : 衝突事故
発生日時 : 平成 30 年 6 月 19 日 13 時 05 分頃
発生場所 : 長崎県平戸市 県道 19 号線

令和 2 年 1 月 2 4 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 30 年 6 月 19 日 13 時 05 分頃、長崎県平戸市の県道 19 号線において、タクシーが乗客 1 名を乗せて片側 1 車線の道路を走行中、左カーブにおいて車道中央線を越えて対向車線側に進行し、対向してきた乗用車に衝突した。

この事故により、タクシーの乗客 1 名が重傷を負い、乗用車の 3 名が軽傷を負った。

<原因>

事故は、タクシーが片側 1 車線道路を走行中、運転者が意識の低下した状態となり、左カーブにおいて車道中央線を越えて対向車線側に進行し、対向してきた乗用車に衝突したことで起きたものと考えられる。

同運転者は、事故日前 1 ヶ月の勤務において「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の違反はなかったものの、本人の口述によれば以前から日中眠い状態が続いており、事故当日も眠気を感じたまま運転していたことで意識が低下し前方不注視の状態となったものと考えられる。

運行管理者においては、健康管理マニュアルに基づく運転者の健康管理や指導が十分でなかったことから、以前から日中眠い状態が続いていた同運転者がそのことについて報告していなかったものと考えられ、さらに、同運転者は事故後に睡眠時無呼吸症候群（SAS）の検査を受け、重症であることが判明したこともあり、これらのことが本事故の発生した背景にあると考えられる。

また、同運転者は、乗客に対しシートベルトの着用案内を行っておらず、乗客がシートベルトを着用していなかったことにより被害の程度が大きくなった可能性が考えられる。

<再発防止策>

事業者は、輸送の安全を確保するため、次に掲げた取組を徹底することが重要である。

- ・運転者に対し、平成 13 年 12 月に国土交通省が策定した「旅客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指導及び監督の指針」に基づいた適切な指導及び監督を行うこと。
- ・運転者の意識の低下した状態での運転を防止するため、乗務前の点呼等で運転者から睡眠不良や睡眠時間の不足、疲労について確実に報告させるとともに、運行管理者自らも目視等により運転者の健康状態を確認し、安全な運転が可能か否かを判断すること。

- 運転者が眠気など疲労を自覚したまま運転することは事故を起こす危険性が高いことから、休息期間において疲労を十分回復するように努めることを運転者に対して指導し、健康管理の重要性を理解させるとともに、点呼において運転者が疲労状態等を報告しやすいような職場環境を整備すること。
- 運転者教育において、ドライブレコーダーの映像を活用するなどして具体的な事故事例を示し、事故の危険性について指導を行うこと。
- 運転者に対する指導教育が形式的なものとならないよう、指導教育方法を工夫するほか、運転者が指導内容を理解できているか確認し、具体的指導内容や使用した資料とともに記録するなどして、実効性のある指導教育を実施すること。
- ドライブレコーダーの映像を活用して運転者の運転状況を確認するなどして、運転者の安全運行に影響を及ぼすような体調等の異変が起きていないか把握すること。
- 運転者が仮に睡眠時無呼吸症候群と診断された場合でも、適切に治療を行うことにより安全な運転を続けることが可能であることを理解した上で、平成 27 年 8 月に国土交通省が改訂した「自動車運送事業における睡眠時無呼吸症候群対策マニュアル～S A S 対策の必要性と活用～」を活用し、同症状の早期発見、早期治療に繋がる取り組みを積極的に勧めること。

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	当該運転者からの情報	2
2.1.1.2	当該運行に関する情報	2
2.1.1.3	警察からの情報	3
2.1.2	運行状況の記録	3
2.1.2.1	ドライブレコーダーの記録状況	3
2.1.3	イベントデータレコーダーの記録	5
2.2	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
2.3.1.1	当該車両の状況	5
2.3.1.2	相手車両の状況	6
2.3.2	道路環境等	6
2.3.2.1	道路管理者からの情報	6
2.3.2.2	警察からの情報	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	当該事業者への監査の状況	7
2.4.2.1	本事故以前3年間の監査	7
2.4.2.2	本事故を端緒とした監査	7
2.4.3	当該運転者	8
2.4.3.1	運転履歴	8
2.4.3.2	運転特性	8
2.4.3.3	健康状態	8
2.4.4	運行管理の状況	9
2.4.4.1	運転者の乗務管理	9
2.4.4.2	点呼及び運行指示	12
2.4.4.3	指導及び監督の実施状況	12

2.4.4.4	適性診断の活用	12
2.4.4.5	運転者の健康管理	13
2.4.4.6	車両管理	13
2.4.4.7	関係法令・通達等の把握	13
3	分析	14
3.1	事故に至るまでの運行状況等の分析	14
3.2	事業者等に係る状況の分析	15
4	原因	16
5	再発防止策	17
5.1	事業者の運行管理に係る対策	17
5.1.1	運行管理に係る法令遵守の徹底	17
5.1.2	運転者教育の充実	17
5.1.3	健康管理の徹底	17
5.1.4	乗客に対するシートベルト着用の徹底	18
5.1.5	本事案の他事業者への水平展開	18
5.2	自動車単体に対する対策	18
5.2.1	安全運転支援装置の導入	18
参考図1	事故地点道路図	19
参考図2	事故地点見取図	19
参考図3	当該車両外観図	20
写真1	当該車両	21
写真2	車室内	21
写真3	事故後に撮影した別車両の助手席後面	22
写真4	事故地点手前から事故地点を望む	22

1 事故の概要

平成 30 年 6 月 19 日 13 時 05 分頃、長崎県平戸市の県道 19 号線において、タクシー（以下「当該車両」という。）が乗客（以下「当該乗客」という。） 1 名を乗せて片側 1 車線の道路を走行中、左カーブにおいて車道中央線を越えて対向車線側に進行し、対向してきた乗用車（以下「相手車両」という。）に衝突した。

この事故により、当該乗客が重傷を負い、相手車両の 3 名が軽傷を負った。

表 1 事故時の状況

[発生日時] 平成 30 年 6 月 19 日 13 時 05 分頃	[道路形状] 左カーブ（曲率半径 50m）、下り勾配（約 4%）
[天候] 雨	[路面状態] 湿潤
[運転者の年齢・性別] 48 歳（当時）・男性	[規制最高速度] 50 km/h
[死傷者数] 重傷 1 名、軽傷 3 名	[危険認知速度] 59 km/h
[当該業態車両の運転経験] 12 年 2 ヶ月	[危険認知距離] 15m

表 2 関係した車両

車両	当該車両 (タクシー)	相手車両 (乗用車)
定員	5 名	5 名
当時の乗員数	2 名	3 名
乗員の負傷程度及び人数	重傷 1 名	軽傷 3 名

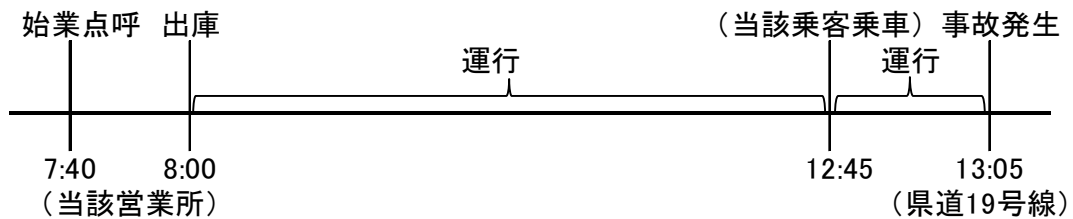


図 1 事故に至る時間経過

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

事故に至るまでの経過等について、次のとおり情報が得られた。

2.1.1.1 当該運転者からの情報

当該運転者の口述によると、事故に至るまでの経過は、次のとおりであった。

(1) 事故前々日及び事故前日の運行状況

- ・事故の前々日は、5時50分頃に当該事業者の平戸営業所（長崎県平戸市所在。以下「当該営業所」という。）で、運行管理補助者（以下「補助者」という。）Aから対面による始業点呼を受け、6時00分頃に出庫した。
- ・当該営業所を出庫してから3回の営業運行を行い、11時40分頃から12時20分頃まで休憩した。
- ・休憩の後、乗務を再開して16回の営業運行を行い、24時00分頃に当該営業所に帰庫し、24時15分頃に補助者Bから対面で終業点呼を受け、帰宅した。
- ・前日は、休日であった。

(2) 事故当日の運行状況

- ・事故当日、7時40分頃に当該営業所で、補助者Aから対面による始業点呼を受け、8時00分頃に出庫した。
- ・出庫後の体調は、普段と変わったことはなかった。
- ・当該営業所を出庫してから9回の営業運行を行った後、12時45分頃、平戸市役所前バス停から当該乗客を乗せて生月町方面へ出発した。
- ・事故地点のある県道19号線は、通り慣れた道路であった。
- ・走行中は眠気を感じていたが、居眠りするほどではなかった。
- ・以前から日中眠い状態が続いていたし、待機中もよく寝ていたことはあったが、このことはそれほど重要なこととは思っていなかったため会社には話していなかった。
- ・事故当時、自分はシートベルトを着用していたが、当該乗客にはシートベルトの着用案内をしていなかったため、当該乗客は未着用であった。

2.1.1.2 当該運行に関する情報

当該営業所の運行管理者（以下「当該運行管理者」という。）は、次のとおり口述した。

- ・当該運転者の事故当日の勤務は、午前8時に出庫し、翌日の午前2時に帰庫する予定となっていた。

- ・当該運転者の勤務時間中の休憩時間やその場所については、自分の判断で取るようになっていた。
- ・事故当日に始業点呼を実施した補助者Aからは、当該運転者に疲労感は感じられなかったと聞いた。

2.1.1.3 警察からの情報

- ・当該運転者の口述によると、前をしっかりと見ていなかったため、道路の左カーブを曲がりきれずに対向車線にはみ出したとのことであった。
- ・事故当時の状況について、当該運転者からは「無我夢中で、はっきり覚えていないがブレーキは掛けたと思う」と聞いており、また、相手車両の運転者からは「突然すぎてブレーキはかけられなかった」と聞いている。
- ・相手車両の乗員3名はシートベルトを着用していた。

表3 事故に至るまでの運行状況等

前々日	始業点呼(対面)	5:50	前日	休日	当日	始業点呼(対面)	7:40
	出庫	6:00				出庫	8:00
	(乗客の貸走3回)					(乗客の貸走9回)	
	(休憩)	11:40~12:20				当該運行	12:45
	(乗客の貸走16回)					事故発生	13:05
	帰庫	24:00					
	終業点呼(対面)	24:15					
		(運転時間：7時間32分)					(運転時間：4時間55分)
		走行距離：211km					走行距離：85km

※運転時間と走行距離は乗務記録簿からの数値である。

2.1.2 運行状況の記録

当該車両には運行記録計¹は装備されておらず、当該運行に係る記録を得ることはできなかった。また、当該車両には映像記録型ドライブレコーダー（車両前方及び車室内の2カメラ方式）が装着されており、事故当時の同装置の記録状況は次のとおりであった。

2.1.2.1 ドライブレコーダーの記録状況

当該車両に装着されていたドライブレコーダーの事故前約5分間の記録状況は、表4に示すとおりである。

¹：平成18年9月25日付国自総第269号、国自旅第116号「一般乗用旅客自動車運送事業に係る運行記録計による記録について」により義務付け対象から除外。

- ・車両前方カメラの記録では、当該運転者は、事故地点に至るまでの左右のカーブが続く道路を正常なハンドル操作により走行しているように見える。
- ・車室内カメラの記録では、当該運転者は、運転中頻繁にあくびをしたり、顔や頭に手を触れたり、上体を動かして着座位置を調整したりしている。
- ・車室内カメラの記録では、当該運転者は、衝突直前にハンドルを左方向に 90 度以上操作している様子が確認できる。

表4 ドライブレコーダーの記録状況（事故前約5分間）

時間 (時:分:秒)	速度表示 (km/h)	室内カメラ (当該運転者の行動等)	前方カメラ
13:00:13~19	38~40	左手で頭部を触りながら欠伸する	ゆるい左カーブ(前方に軽トラック)
13:00:25	34	一瞬まぶたを閉じかけた後、右側対向車線に目を向ける	直線道路(同上)
13:00:31~35	40~42	右手で後頭部を触る	左カーブ(前方の軽トラックに追従)
13:00:38~45	38~45	欠伸する	右カーブ(同上)
13:00:50~58	48~52	右手を頭の後方に、腰を動かし着座位置を調整	左カーブ(同上)
13:01:20~26	49~52	右手で頭部を触りながら欠伸する	ゆるい左カーブ(同上)
13:01:31~38	44~45	左手の甲で鼻を触り、手のひらで後頭部から首筋を触る	右カーブ(同上)。山道を抜けて左側に海岸線が見える。ワイパーが1回動く。
13:01:53	20		急な左カーブ(前方の軽トラックが左折)
13:02:08~16	37~47	左手で後頭部から首筋を触り欠伸する	(前方を走行する車両なし)
13:02:17~27	48~61	数回まぶたが閉じそうになる	大きく右カーブから直線道路
13:02:27~49	61~45	乗客の携帯着信音が鳴る(かばんから取り出すため手間取り切れる)	左カーブ→直線→右カーブ→直線
13:02:39~53	41~51	左手の甲で鼻を触り、左頬につける	右カーブ→直線→右カーブ
13:02:54~ 13:03:01	44~49	左手で口を隠すようにして欠伸する	直線道路
13:03:04~17	54~55	右手を頭の後方に、腰を動かし着座位置を調整	左カーブ
13:03:24~ 04:11	59~65	乗客が携帯電話で会話	トンネル内走行。ゆるい左カーブ トンネルに入った時から、間欠ワイパーが動く。
13:03:33	64	上体を背もたれから浮かす	
13:03:35~46	49~61	左手で頭を触り、その手で口を隠すようにして欠伸する	トンネルを出て左カーブ
13:04:09~25	52~58	左手で後頭部を触り、その後手で口を隠すようにして欠伸する	左右つづら折りから大きな左カーブ
13:04:43	57		右カーブ、対向車線にはみ出す
13:04:46	55		本線に戻るがセンターライン側
13:04:52	59	まぶたが閉じかけ、首がこくりとなる	橋上の直線道路
13:04:56	62		直線、対向車線にはみ出す
13:04:58	61		左カーブ、対向車線にはみ出たまま
13:05:00	57		対向車が来る
13:05:01	35	ハンドルを左に操作	対向車が左道路脇のガードレール側に寄る
13:05:02	0		衝突

※時間及び速度表示はドライブレコーダーに表示されたものである。

2.1.3 イベントデータレコーダーの記録

- ・当該車両にはイベントデータレコーダー（Event Data Recorder, 以下「EDR」という。）²が搭載されており、同装置はエアバッグの展開を伴う衝突等の事象の前後の時間において、車両速度等の車両状態に係る計測データを時系列で記録するために自動車内に設置する装置であり、当該車両においても衝突までの約5秒間における各時点でのデータが記録されていた。
- ・同装置の記録によると、衝突の約1.6秒前（速度58km/h）に、ブレーキ信号がそれまでの「OFF」から「ON」状態になっており、同時にハンドルに左方向の操舵があったことが示されていた。

2.2 負傷の状況

重傷1名（当該車両の乗客）

軽傷3名（相手車両の運転者及び同乗者）

2.3 車両及び事故現場の状況

2.3.1 車両に関する情報

2.3.1.1 当該車両の状況

- ・当該車両は、自動車検査証によると初度登録年は平成25年であり、事故当時の総走行距離は282,657kmであった。
- ・当該車両には、前列座席に2名分と後列左右の座席に2名分の3点式シートベルトが、後列の中央座席に1名分の2点式シートベルトが、それぞれ備えられている。運転者席用のシートベルトに関しては、シートベルトを着用していない場合に警報を発する装置（シートベルトリマインダー）³が備えられているが、他の座席に関しては同種の装置は備えられていない。
- ・当該車両には、運転者席及び助手席にエアバックが装備されていたが、本事故においては作動していない。
- ・当該車両には、衝突被害軽減ブレーキ及び車線逸脱警報装置等の安全運転支援装置は備えられていない。
- ・当該車両には、乗客に対するシートベルト着用の案内が表示されていなかった。
- ・当該車両は、衝突により車体前部右側を損傷した（写真1参照）。

² EDRを自動車に備え付けること及び備え付けたEDRが技術要件に適合することは任意である。

³ 平成26年2月2日以前に製作された専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人未満のものは、運転者席のみ適用（道路運送車両の保安基準第2章及び第3章の規則の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示第20条第10項）

表 5 - 1 当該車両の概要

種類	タクシー
車体形状	箱型
乗車定員	5名
車両重量及び車両総重量	1,070kg、1,345kg
初度登録年（総走行距離）	平成25年（282,657km）
変速機の種類	A/T（オートマチックトランスミッション）
A B Sの有無	有
衝突被害軽減ブレーキの有無	無

2.3.1.2 相手車両の状況

- ・相手車両は、自動車検査証によると初度登録年は平成27年であった。
- ・相手車両は、衝突によりフロントバンパー、右フロントフェンダー及び右フロントドアを損傷した。

表 5 - 2 相手車両の概要

種類	乗用車
車体形状	箱型
乗車定員	5名
車両重量及び車両総重量	1,090kg、1,365kg
初度登録年	平成27年
変速機の種類	A/T（オートマチックトランスミッション）
A B Sの有無	有
衝突被害軽減ブレーキの有無	不明

2.3.2 道路環境等

2.3.2.1 道路管理者からの情報

事故地点付近は、片側1車線のアスファルト舗装された左カーブ（曲率半径50m、下り勾配約4%）の道路である。

2.3.2.2 警察からの情報

- ・事故地点付近は、規制最高速度50km/hである。
- ・当該車両のタイヤ痕は確認できなかった。

表 6 事故当時の道路環境の状況

路面状況	湿潤
規制最高速度	50 km/h
道路形状	片側 1 車線、左カーブ（曲率半径 50m）、下り勾配（約 4%）
車道幅員	6m（片側 3m）

2.3.3 天候

雨

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 7 当該事業者及び当該営業所の概要

運輸開始年	昭和 26 年
資本金	1,200 万円
事業の種類	一般乗用旅客自動車運送事業
所在地	長崎県
営業所数	2 ヲ所
保有車両数	当該営業所 14 台（内訳：特大 2、普通 12） （当該事業者総計 44 台）
運行管理者等の選任数	当該営業所 1 名（ほかに補助者 4 名）
運転者数	当該営業所 16 名（当該事業者総計 50 名）
従業員数（運転者を含む）	当該事業者総計 66 名

2.4.2 当該事業者への監査の状況

当該事業者への監査の状況は、次のとおりである。

2.4.2.1 本事故以前 3 年間の監査

当該事業者における過去 3 年間の監査及び行政処分等はなかった。

2.4.2.2 本事故を端緒とした監査

当該営業所に対し、平成 31 年 1 月 28 日に一般監査が実施され、次の行政処分等が行われている。

(1) 行政処分等の内容

令和元年6月13日、輸送施設の使用停止（20日車⁴）及び文書警告

(2) 違反行為の概要

次の5件の違反が認められた。

- ・点呼の実施義務違反（旅客自動車運送事業運輸規則第24条第1項、第2項）
- ・点呼の記録事項義務違反（旅客自動車運送事業運輸規則第24条第5項）
- ・乗務員台帳の記載事項義務違反（旅客自動車運送事業運輸規則第37条第1項）
- ・運転者に対する指導監督義務違反（旅客自動車運送事業運輸規則第38条第1項）
- ・特定運転者に対する特別な指導監督違反（旅客自動車運送事業運輸規則第38条第2項）

2.4.3 当該運転者

2.4.3.1 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、平成9年12月に大型自動車第二種運転免許を取得し、平成20年4月に当該事業者にて運転者として雇用された。
- ・当該運転者は、平成20年4月に当該営業所の事業用自動車運転者として選任され、当該業態車両の運転経験は当該事業者での10年2ヵ月と他の事業者での2年と合わせて12年2ヵ月である。

2.4.3.2 運転特性

当該運行管理者の口述及び適性診断の受診結果の記録によると、当該運転者の運転特性等については、次のとおりであった。

(1) 当該運行管理者の口述

当該運転者には、平成23年10月に適性診断（一般）を受診させている。

(2) 適性診断結果の記録

当該運転者が平成23年10月に受診した適性診断（一般）の受診結果では、「反応時間にむらが多い」こと等の指摘があった。

2.4.3.3 健康状態

当該運行管理者の口述及び健康診断結果の記録によると、当該運転者の健康状態は次のとおりであった。

⁴ 日車とは、処分される車両の台数と日数を掛け合わせた数を示す。

(1) 当該運行管理者の口述

- ・当該運転者には、毎年2回定期健康診断を受診させており、直近では平成30年2月に受診させている。
- ・当該運転者の最近1ヵ月の健康状態は、良好であった。

(2) 健康診断結果の記録

- ・平成29年8月及び同30年2月に当該運転者が受診した定期健康診断の結果の記録では、事故に影響を及ぼしたと考えられるものはなかった。

(3) 事故後に受診した睡眠時無呼吸症候群の検査結果

当該運転者が、本事故後、睡眠時無呼吸症候群（以下「SAS」という。）の治療を受けている先輩からのアドバイスを受け、SASの検査を受診した結果、重症であることが判明した。

2.4.4 運行管理の状況

2.4.4.1 運転者の乗務管理

(1) 当該運行管理者の口述

- ・当該営業所では、運転者は隔日勤務制を取っている。
- ・毎月21日から翌月20日までの勤務割表に各運転者の出勤日や公休日等を記載し、運転者の出勤管理を行っている。

(2) 当該運転者の事故日前1ヵ月の勤務状況

当該事業者における点呼記録簿及び乗務記録によると、当該運転者の事故日前1ヵ月の勤務状況については、表8及び図2のとおりであり、平成元年2月に労働省（当時）が策定した「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。）に違反したものはなかった。

なお、当該事業者は、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け出ている。当該協定書には、運転者に対し就業規則に基づき、必要がある場合には休日労働（法定休日のうち2週を通じ1回）をさせることができる旨記述されている。

表 8 当該運転者の事故日前 1 ヶ月の勤務状況

拘束時間	1 ヶ月:258 時間 40 分 (2 暦日平均:18 時間 28 分) (事故日前 1 週間:54 時間 20 分)
運転時間	1 ヶ月:111 時間 54 分 (2 暦日平均:7 時間 59 分) (事故日前 1 週間:26 時間 19 分)
改善基準告示に関する 基準の超過等	2 暦日の拘束時間の超過 : 0 件 (2 暦日 21 時間以内) 休息期間不足 : 0 件 (継続 20 時間以上) 1 ヶ月の拘束時間の上限値超過 : なし (隔日勤務 : 原則 262 時間、労使協定 270 時間)
休日数	2 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
30日前								7:45	拘束時間18:40															
29日前	2:25		休息期間27:30																					
28日前							5:55	拘束時間18:25																
27日前	0:20	休息期間30:25																						
26日前								6:45	拘束時間18:30															
25日前	1:15	休息期間28:30																						
24日前							5:45	拘束時間18:45																
23日前	0:30	休息期間31:00																						
22日前								7:30	拘束時間18:50															
21日前	2:20																							
20日前	休																							
19日前	休																							
18日前								7:50	拘束時間18:35															
17日前	2:25		休息期間29:25																					
16日前							7:50	拘束時間18:25																
15日前	2:15		休息期間27:35																					
14日前							5:50	拘束時間18:25																
13日前	0:15	休息期間30:35																						
12日前							6:50	拘束時間18:30																
11日前	1:20	休息期間28:35																						
10日前							5:55	拘束時間18:25																
9日前	0:20	休息期間31:10																						
8日前								7:30	拘束時間18:50															
7日前	2:20		休息期間29:20																					
6日前							7:40	拘束時間16:45																
5日前	0:25	休息期間31:10																						
4日前								7:35	拘束時間19:10															
3日前	2:45		休息期間27:05																					
2日前							5:50	拘束時間18:25																
前日	0:15	休息期間31:25																						
当日								7:40	13:05 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数を示す。

図2 当該運転者の事故前1ヵ月の勤務状況（事業者資料に基づき作成）

2.4.4.2 点呼及び運行指示

当該運行管理者の口述及び点呼簿の記録によると、次のとおりであった。

(1) 当該運行管理者の口述

- ・当該営業所では、運行管理者1名及び補助者4名を選任している。
- ・運行管理者及び補助者は、ローテーションにより常に複数名が営業所に在駐し、点呼を行う体制となっている。

(2) 点呼簿の記録状況

点呼簿を確認したところ、次のとおりであった。

- ・点呼簿には、当該営業所の掲げる安全運転重点目標の月間目標と週間目標が記載されていた。
- ・運転者に対して行った運行の安全を確保するために必要な指示事項や運転者から運行の安全に係る状況の報告についての記載はなかった。

2.4.4.3 指導及び監督の実施状況

当該運行管理者の口述及び指導監督の記録によると、次のとおりであった。

(1) 当該運行管理者の口述

- ・平成13年12月に国土交通省が策定した「旅客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指導及び監督の指針」（以下「指導監督指針」という。）については知らなかった。
- ・当該営業所での指導は、当該事業者独自に作成した「事故防止五カ条」を点呼執行場所に掲げ始業及び終業点呼時に運転者に唱和させる形で行っている。
- ・事故を起こした運転者には、反省文を書かせたうえで個別に指導教育を行っているが、全運転者を対象とした指導教育やドライブレコーダーの映像を活用したヒヤリハット等の事故防止指導は行っていない。

(2) 指導監督の記録

- ・事故を起こした運転者に対する指導及び教育の結果は「指導・教育簿」により確認された。

2.4.4.4 適性診断の活用

当該運行管理者は、次のとおり口述した。

- ・当該営業所では、65歳以上の運転者に適性診断（適齢）を受診させている。適性診断（特定Ⅰ又はⅡ）の受診対象者はいない。
- ・当該営業所では、軽微な事故を数回起こした運転者に対し適性診断（一般）を受診させている。
- ・適性診断受診後は、結果票により個別に助言し指導している。

- ・当該運転者に対して、事故後の平成 30 年 6 月 23 日に適性診断（一般）を受診させている。

2.4.4.5 運転者の健康管理

当該運行管理者は、次のとおり口述した。

- ・全運転者に対して、年 2 回定期健康診断を受診させている。
- ・健康診断の結果に基づいた個別指導を行っている。健康診断個人票は当該営業所で保管し、写しを運転者に渡している。
- ・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。）については知らなかった。
- ・SAS について、そのような病気があることは知らなかった。

2.4.4.6 車両管理

自動車点検整備記録簿等の記録によると、当該車両については、法令で定められた日常点検及び定期点検が実施されていた。

2.4.4.7 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については一般社団法人佐世保市タクシー協会を通じて入手していた。
- ・当該事業者は、平成 30 年 4 月 20 日付けで改正された旅客自動車運送事業運輸規則（点呼時に睡眠不足の確認等）について当該営業所に通知し、当該営業所はこれを掲示するとともに運転者に周知している。

3 分析

3.1 事故に至るまでの運行状況等の分析

事故は、片側一車線の直線部分から続く左カーブを走行していた当該車両が、道路中央方向の右側に進行して、道路中心線を越え対向車線側にはみ出して走行し、対向車線を走行していた相手車両と衝突したことで起きたものと考えられる。

2.1.1.1 に記述したように、当該運転者の口述によれば、以前から日中眠い状態が続いていたということであり、事故当日も走行中に眠気を感じていたにもかかわらず、運行を中止することなく意識が低下した状態で走行を続けたものである。また、事故地点の道路は当該運転者が頻繁に通行する道路であったことからすると、当該運転者に慣れた経路であったことへの油断があった可能性も考えられる。

2.1.2 に記述したように、当該車両に装着されていたドライブレコーダーの映像記録によると、当該運転者は、運転中しきりにあくびをするとともに顔や頭に手を触れたり上体を動かして着座位置を調整したりするなど明らかに眠気を我慢しているような様子が確認できた。事故地点に至るまでの左右カーブが連続する道路では正常にハンドル操作をしている様子が確認できるが、次第に意識が低下していったものと考えられ、事故地点の手前の直線道路から左カーブに差し掛かった際に、ハンドル操作が適切に行われなかったため、当該車両は徐々に対向車線側に進行して道路中央線を越えてしまったと考えられる。

また、当該車両には運行記録計が装備されていないが、ドライブレコーダーの映像記録によれば、事故地点直前は速度 59km/h、衝突直前は速度 35km/h が表示されており、衝突直前には当該運転者がハンドルを左に大きく操作する様子が示されている。これらのことから、当該運転者が、規制最高速度（50km/h）を約 10km/h 超える速度で走行していたこと、衝突直前に減速し、さらに衝突回避のためのハンドル操作を行っていたことが分かる。

なお、2.1.3 に記述したように、当該車両に搭載されていた EDR によれば、衝突の約 1.6 秒前に、速度 58km/h から強いブレーキ操作があったことが記録されており、その後、このブレーキにより速度 29km/h まで減速したものの衝突したことが記録されている。これらはドライブレコーダーの記録とほぼ一致する。

衝突後の車両の破損状態からは、当該車両、相手車両ともに車体前面右側がラップ率 20% 程度で衝突したものと考えられ、対向する車両間のオフセット衝突であったことが分かる（写真 1 参照）。

以上より、本事故発生については、当該運転者が運転中に意識が低下した状態となったと考えられ、その後、衝突直前になって衝突回避のためのブレーキ操作及びハンドル操作を行っているものの、当該車両は道路中央線を越えて走行しており、この対向車線

への進入が事故の直接的な原因であったと推定される。

また、2.1.1.1 に記述したように、当該運転者は、当該乗客に対してシートベルトの着用案内をしておらず、さらに、2.3.1.1 に記述したように、当該車両には乗客に対するシートベルトの着用案内が表示されていなかった。このことから、シートベルト未着用であった当該乗客は、衝突の衝撃により前部座席のシートバック等に衝突するなどして負傷したものと考えられ、当該運転者が当該乗客に対し、シートベルトの着用案内を確実に言い着用させていれば、被害は軽減されていた可能性が高いと考えられる。

3.2 事業者等に係る状況の分析

2.4.4.3 に記述したように、当該運行管理者は、指導監督指針について知らなかったと口述しているとおおり、運転者に対して事業用自動車の運行の安全や旅客の安全を確保するために必要な運転に関する知識等を習得させておらず、従って、当該運転者は当該乗客に対し、シートベルトの着用案内を徹底していなかったものと考えられる。

2.4.4.5 に記述したように、当該運行管理者は、運転者に対し定期的に健康診断を受診させ、その結果を基に個別指導するなど運転者の健康管理は行っていたものの、健康管理マニュアルを認識しておらず、健康起因による事故の防止対策についての配慮が不足していたことや運転者に対し健康管理の重要性を十分に理解させていなかったものと考えられることから、2.1.1.1 に記述したように、当該運転者は以前から日中眠い状態が続いていたにもかかわらず、このことを当該運行管理者などに報告していなかったものと考えられる。従って、運行管理者は、健康管理マニュアルに基づく運転者の健康管理や指導に努めることが重要であるとともに、事業者にあつては、運転者が疲労状態等を報告しやすいような職場環境を整備することも必要であると考えられる。

なお、2.4.3.3 に記述したように、当該運転者は事故後にSASの検査を受け、重症であることが判明したものであるが、当該営業所には当該事故以前からSASの治療を受けている運転者がいたことから、当該運行管理者がこのことを重要視し、健康管理マニュアルに基づいて運転者に対し指導や対処を実行していたならば本事故の発生を防ぐことができた可能性が考えられる。

また、2.4.4.3 に記述したように、当該運行管理者は、運転者に対しドライブレコーダーの映像を活用したヒヤリハット等の指導教育を行っていなかったが、仮に当該運行管理者がドライブレコーダーの映像を確認していたならば、ヒヤリハット以外にも運転者の運転状況などをいち早く把握できた可能性が考えられ、これにより当該運転者の問題点の抽出や早期の対処も可能であったものと考えられる。

4 原因

事故は、当該車両が片側1車線道路を走行中、当該運転者が意識の低下した状態となり、左カーブにおいて車道中央線を越えて対向車線側に進行し、対向してきた乗用車に衝突したことで起きたものと考えられる。

当該運転者は、事故日前1カ月の勤務において改善基準告示違反はなかったものの、本人の口述によれば以前から日中眠い状態が続いており、事故当日も眠気を感じたまま運転していたことで意識が低下し前方不注視の状態となったものと考えられる。

当該運行管理者においては、健康管理マニュアルに基づく運転者の健康管理や指導が十分でなかったことから、以前から日中眠い状態が続いていた当該運転者がそのことについて報告していなかったものと考えられ、さらに、当該運転者は事故後にSASの検査を受け、重症であることが判明したこともあり、これらのことが本事故の発生した背景にあると考えられる。

また、当該運転者は、当該乗客に対しシートベルトの着用案内を行っておらず、当該乗客がシートベルトを着用していなかったことにより被害の程度が大きくなった可能性が考えられる。

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、運転者に対し、指導監督指針に基づいた適切な指導及び監督を行うことが重要である。
- ・事業者は、運転者の意識の低下した状態での運転を防止するため、乗務前の点呼等で運転者から睡眠不良や睡眠時間の不足、疲労について確実に報告させるとともに、運行管理者自らも目視等により運転者の健康状態を確認し、安全な運転が可能か否かを判断することが重要である。

5.1.2 運転者教育の充実

- ・事業者は、運転者が眠気など疲労を自覚したまま運転することは事故を起こす危険性が高いことから、休息期間において疲労を十分回復するように努めることを運転者に対して指導し、健康管理の重要性を理解させるとともに、点呼において運転者が疲労状態等を報告しやすいような職場環境を整備することが重要である。
- ・事業者は、運転者教育において、ドライブレコーダーの映像を活用するなどして具体的な事故事例を示し、事故の危険性について指導を行うことが重要である。
- ・事業者は、運転者に対する指導教育が形式的なものとならないよう、指導教育方法を工夫するほか、運転者が指導内容を理解できているか確認し、具体的指導内容や使用した資料とともに記録するなどして、実効性のある指導教育を実施することが重要である。

5.1.3 健康管理の徹底

- ・事業者は、ドライブレコーダーの映像を活用して運転者の運転状況を確認するなどして、運転者の安全運行に影響を及ぼすような体調等の異変が起きていないか把握することが重要である。
- ・事業者は、運転者が仮にSASと診断された場合でも、適切に治療を行うことにより安全な運転を続けることが可能であることを理解した上で、平成27年8月に国土交通省が改訂した「自動車運送事業における睡眠時無呼吸症候群対策マニュアル～SAS対策の必要性と活用～」を活用し、SASの早期発見、早期治療につながる取り組みを積極的に勧めることが事故防止には重要である。

5.1.4 乗客に対するシートベルト着用の徹底

事業者は、シートベルトの着用が事故時における乗員の被害軽減に極めて効果が高く、後部座席を含むすべての座席において乗員にシートベルトを着用させることが道路交通法に規定された義務であることを運転者に十分認識させ、運転者による乗客への確実な着用案内等により乗客のシートベルト着用の徹底を図ることが重要である。

5.1.5 本事案の他事業者への水平展開

国土交通省及び関係事業者は、運行管理者講習、ハイヤー・タクシー事業者等が参画する地域安全対策会議や各種セミナー、メールマガジンなどにより、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

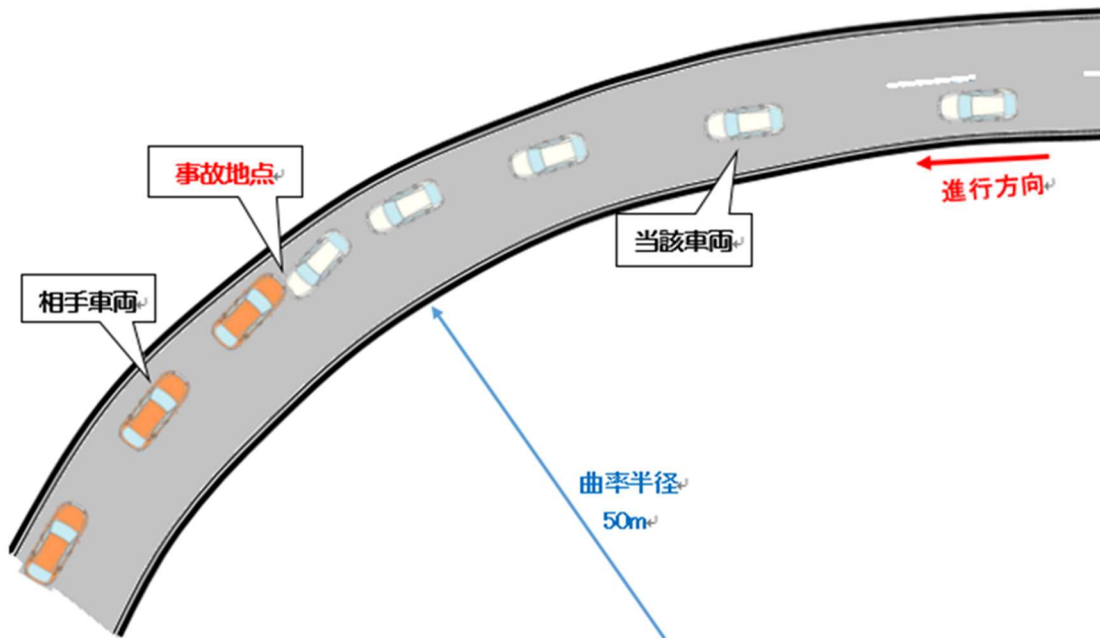
事業者は、国土交通省による補助制度を積極的に活用するなどして、車両に以下の安全運転支援装置を導入することにより、運転者が事故防止のための対応を適切に行えるようにすることが望まれる。

- ・ 走行中の運転者の顔の方向や目の状態をモニターカメラで常時確認し、前方注意力の不足が疑われる場合に警告する装置
- ・ カメラ等を使用して車線の逸脱を警報する装置
- ・ 運転者の生体信号を捉え疲労度合いを警告する装置

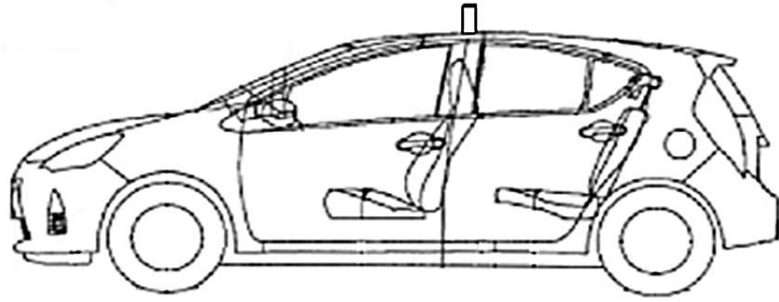


この図は、国土地理院の地理院地図（電子国土 Web）を使用して作成

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 当該車両外觀図



写真1 当該車両



写真2 車室内

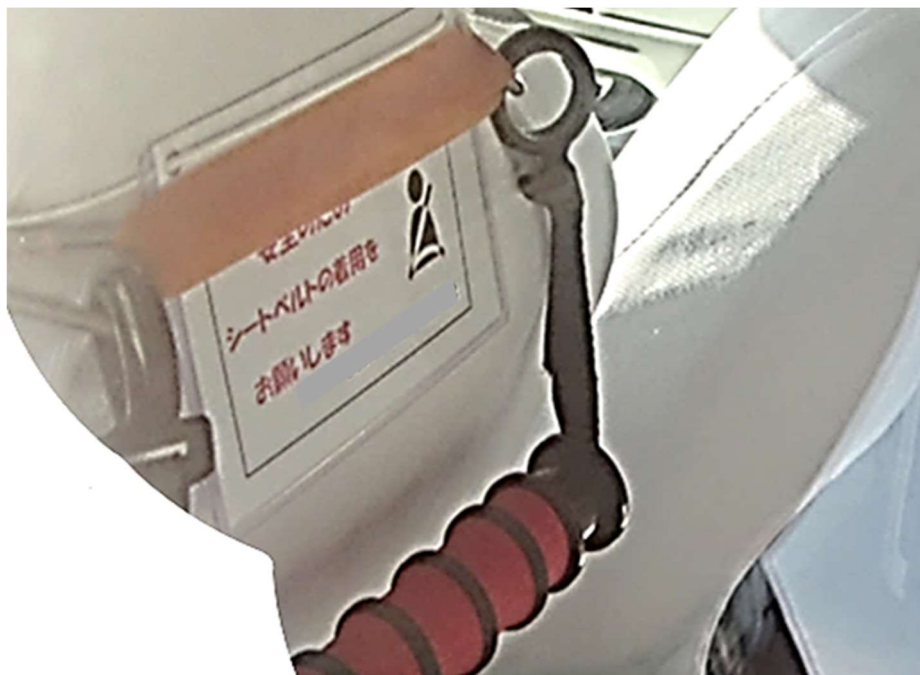


写真3 事故後に撮影した別車両の助手席後面



写真4 事故地点手前から事故地点（○部分）を望む