

1697205

# 事業用自動車事故調査報告書

〔重要調査対象事故〕

大型トラックの衝突事故（愛知県岡崎市）

令和元年7月26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 : 1697205  
車 両 : トラック (大型)  
事故の種類 : 衝突事故  
発生日時 : 平成 28 年 10 月 2 日 2 時 05 分頃  
発生場所 : 愛知県岡崎市 新東名高速道路

令和元年 7 月 26 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 28 年 10 月 2 日 2 時 05 分頃、愛知県岡崎市の新東名高速道路上り線において、大型トラックが片側 2 車線の第 1 通行帯を走行中、進路前方の路側帯に故障のため駐車していた高速乗合バスに衝突した。

この事故により、車外に出ていた高速乗合バスの乗務員 2 名が側壁と同バスに挟まれ死亡した。また、同バスの車内にいた乗客のうち、1 名が重傷を、3 名が軽傷を負い、大型トラックの運転者が軽傷を負った。

## <原因>

事故は、大型トラックの運転者が前方不注視のまま漫然運転をしたため、前方の路側帯に故障のため駐車していた高速乗合バスに気付くことなく、かつ、同車両が走行していた第 1 通行帯から左側の路側帯方向に寄っていることに気付かなかったことから、路側帯にはみ出し、同バスに衝突したものと考えられる。

同運転者は、事故日前 1 ヶ月の勤務状況からは、改善基準告示に定められた 1 日の拘束時間の上限値超過、休息期間の下限値不足、連続運転時間の上限値超過等の違反が多数確認されており、休日も 3 日しか取得していなかった。さらに、同じ勤務シフト表にある同僚運転者が入院したことで同運転者が休日を返上して乗務するなどの状況にあった。このような勤務状況から同運転者には疲労が蓄積していたと考えられ、このことから運転中に注意力を欠き、漫然運転をすることにつながったものと考えられる。

当該事業者においては、同運転者に前述のような法令の基準に違反するような勤務割り及び運行指示をしていたほか、同僚運転者が入院した際にも十分な運転者の補充を行うことなく、残った運転者の休日を返上させてでも予定されていた運行を行っていた。このように、当該事業者が、運転者の疲労について配慮を欠き、法令を無視した運行管理を行っていたことが事故の背景にあると考えられる。

なお、高速乗合バスの乗務員は、運行途上に車両異常が発生したため、バス事業者の整備管理者に異常の状況や点検結果を連絡していたが、運行管理者と整備管理者が連携し、運行の中止等の適切な指示を行わなかったことが、高速乗合バスが車両故障により高速道路上で停車することとなったものと考えられる。

## <再発防止策>

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、安全運行を確保するため、次に掲げる取組を徹底することが重要である。

- ・運行管理者に対して、運転者ごとに、改善基準告示に定める基準の超過等の勤務状

況を把握させるとともに、運転者自身では、疲労を感じない状態となることもあることから、点呼などで運転者の疲労状況や健康状態を慎重に確認させ適正な運行管理を行わせること。

- 運行管理者に対して、運行指示書を渡す必要がある運行の始業点呼の際には、安全な運行の確保のため、運行する経路を具体的に記載した運行指示書を、その都度運転者に手渡すなど適正な運行管理を行わせること。
- 事業を行うのに必要な員数の運転者を常時選任し、長期欠員が生じた場合においても、他の運転者にしわ寄せが生じないような労務管理を行うこと。



# 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	当該運行管理者からの情報	3
2.1.1.3	警察からの情報	4
2.1.2	運行記録計等の記録情報	5
2.2	死亡・負傷の状況	7
2.3	車両及び事故現場の状況	7
2.3.1	車両に関する情報	7
2.3.1.1	当該車両に関する情報	7
2.3.2	道路環境	7
2.3.2.1	道路管理者からの情報	7
2.3.2.2	警察からの情報	7
2.3.3	天候	8
2.4	当該事業者等に係る状況	8
2.4.1	当該事業者及び当該営業所の概要	8
2.4.2	当該事業者及び当該営業所への監査の状況	8
2.4.2.1	過去3年間の状況（当該事業者の他の営業所）	8
2.4.2.2	本事故を端緒とした監査	9
2.4.3	当該運転者	10
2.4.3.1	運転経歴	10
2.4.3.2	運転特性	10
2.4.3.3	健康状態	10
2.4.4	運行管理の状況	10
2.4.4.1	当該運転者の乗務管理	10
2.4.4.2	勤務状況	11
2.4.4.3	点呼及び運行指示の状況	13
2.4.4.4	指導及び監督の実施状況	14
2.4.4.5	適性診断の活用	15
2.4.4.6	運転者の健康管理	15

2.4.4.7	車両管理	15
2.4.4.8	関係法令・通達等の把握	16
2.5	相手車両の事業者等に関する状況	16
2.5.1	相手車両の事故に至るまでの状況	16
2.5.2	相手車両に関する情報	16
2.5.3	相手車両の事業者への監査状況	17
2.5.3.1	過去3年間の状況	17
2.5.3.2	本事故を端緒とした監査等	17
2.5.4	相手車両の事業者の運行管理体制に関する情報	17
3	分析	18
3.1	事故に至るまでの運行状況等の分析	18
3.2	事業者等に係る状況の分析	18
3.2.1	当該事業者の状況	18
3.2.2	相手事業者の状況	19
4	原因	21
5	再発防止策	22
5.1	事業者の運行管理に係る対策	22
5.1.1	運行管理に係る法令遵守の徹底	22
5.1.2	運転者教育の充実	22
5.1.3	本事案の他の事業者への水平展開	23
5.2	自動車単体に対する対策	23
5.2.1	予防安全対策装置の導入	23
参考図1-1	事故地点までの経路図	24
参考図1-2	事故地点道路図	24
参考図2	事故地点見取図	25
参考図3	当該車両外観図	25
写真1-1	当該車両	26
写真1-2	当該車両	26
写真2-1	相手車両	27
写真2-2	相手車両	27
写真3-1	第1衝突地点	28
写真3-2	第2衝突地点	28

# 1 事故の概要

平成 28 年 10 月 2 日 2 時 05 分頃、愛知県岡崎市の新東名高速道路上り線において、大型トラック（以下「当該車両」という。）が片側 2 車線の第 1 通行帯を走行中、進路前方の路側帯に故障のため駐車していた高速乗合バス（以下「相手車両」という。）に衝突した。

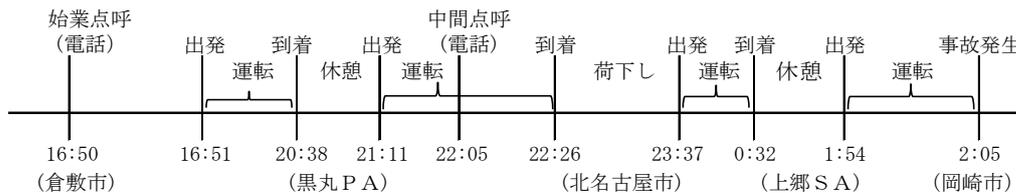
この事故により、車外に出ていた相手車両の乗務員 2 名が側壁と同車両に挟まれ死亡した。また、同車両の車内にいた乗客のうち、1 名が重傷を、3 名が軽傷を負い、当該車両の運転者（以下「当該運転者」という。）が軽傷を負った。

**表 1 事故時の状況**

〔発生日時〕 平成 28 年 10 月 2 日 2 時 05 分頃	〔道路形状〕 直線、上り勾配
〔天候〕 曇り	〔路面状態〕 乾燥
〔当該運転者の年齢・性別〕 57 歳（当時）・男性	〔規制最高速度〕 法定速度 （大型トラックは 80km/h）
〔死傷者数〕 死亡 2 名、重傷 1 名、軽傷 4 名	〔危険認知速度〕 80km/h
〔当該業態車両の運転経験〕 13 年 7 ヶ月	〔危険認知距離〕 —

**表 2 関係した車両**

車両	当該車両（大型トラック）	相手車両（高速乗合バス）
定員	2 名	38 名
当時の乗員数	1 名	29 名 （うち、乗務員 2 名は車外）
最大積載量	12,600 kg	—
当時の積載量	200 kg	—
積載物品	食品	—
乗員の負傷程度及び人数	軽傷 1 名	死亡 2 名、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

- ・事故前々日、12時29分に当該事業者の営業所（福岡県糟屋郡須恵町所在。以下「当該営業所」という。）で運行管理者（以下「当該運行管理者」という。）から対面による始業点呼を受け、14時07分に出庫した。
- ・始業点呼の際、当該運行管理者から運行指示書は渡されなかったが、出庫後あらかじめ決められた配送先で貨物の積込みや荷下ろしを繰り返しながら関東方面まで運行し、5日目の早朝に当該営業所へ帰庫する予定となっていた。
- ・出庫後、当該営業所の近くの物流倉庫に14時37分に到着し、荷積み作業を行い、愛媛県新居浜市に向け18時54分に出発した。
- ・日付が変わって事故前日となり、配送先である新居浜市の倉庫に2時00分に到着し、荷下ろし及び空パレットの積込みを終え、2時40分頃当該営業所の運行管理者Aから電話による終業点呼を受けた。
- ・終業点呼を受けた後、2時40分頃同倉庫から、松山自動車道の上分パーキングエリア（以下、パーキングエリアを「PA」という。）まで走行した。同PAには3時35分に到着し、休憩した。その後、7時32分に岡山県岡山市に所在する他の貨物運送事業者の営業所に向け出発した。
- ・同営業所には9時28分に到着し、空パレットの荷下ろし後、休息期間とした。
- ・同営業所を14時52分に出発し、岡山県倉敷市内の食品工場へ15時00分に到着した。その後、16時頃からチルド食品の積込みを行った。16時50分頃運行管理者Aから電話による始業点呼を受け、16時51分に愛知県北名古屋市に向け出発した。
- ・名神高速道路の黒丸PA（滋賀県東近江市）には20時38分に到着し、休憩した後、同PAを21時11分に出発した。
- ・その後、当該営業所の運行管理者Bから22時05分に電話で中間点呼を受けた。
- ・北名古屋市の物流センターへ22時26分に到着し、チルド食品を全て下ろし、荷台は空のパレットがあるのみで23時37分に関東方面に向け出発した。
- ・日付が変わって事故当日となり、0時32分に東名高速道路の上郷サービスエリア（以下、サービスエリアを「SA」という。）へ到着し、その場で仮眠した。その後、洗面所で顔を洗い1時54分に同SAを出発した。
- ・その後、豊田東ジャンクションを通過し新東名高速道路に入った。週末の深夜

で上り車線を走行している車両は少なかった。

- ・岡崎SAを通過する際に、左から合流してくる車両に注意していたが、周りを走行している車両が少なく安心し、漫然運転してしまった。
- ・すると、何かにぶつかった衝撃を感じた。最初は何にぶつかったのか分からなかったが、後方で、相手車両のハザードランプの点滅が見えたので、これにぶつかったのかと思った。
- ・ぶつかった瞬間は覚えている。衝突した時、「ハッ」とした。「ドーン」とぶつかって天井が崩れ、フロントガラスが無くなっていた。この時ハンドルを操作したかどうかについては覚えていない。
- ・挟まれていた相手車両の乗務員の方は、その時に見えなかったが、相手車両に近付いたら大変なことになっているのが分かった。
- ・警察等へ事故発生の連絡をしようと携帯電話を探したが見つからず、相手車両の乗客の方が降りてきたので警察への連絡をお願いした。
- ・岡崎SAを過ぎて2～3kmほどの間、漫然運転していた時は、以前から一緒にシフトを組んでいた同僚運転者が入院し、月の後半の勤務が大幅に変更となった勤務シフト表のことや、次の配送先の東京のことなどの考え事をしてきた。
- ・警察からは居眠りの有無について聞かれたが、事故の瞬間ぶつかったのは覚えているので「寝ていなかった」と言った。
- ・走行時ヘッドライトは下向きにしていたため、相手車両が駐車していた周辺は見えにくく、停止表示板もほとんど見えなかった。
- ・事故後、警察の見分に立ち会ったが、やはり停止表示板は見えず、警察に「見えない」と答えた。相手車両の確認もしたが、ハザードランプが点灯していてもバスには見えなかった。窓もつぶされたタイプで、色もくすんだ青色でどう見てもバスには見えなかった。
- ・自分は、運転中にシートベルトを着用していた。エアバックは開いていなかった。衝突時はクルーズコントロール<sup>1</sup>の設定速度を80 km/hとして走行していた。
- ・当該車両は衝突被害軽減ブレーキが装備されているが、その装置が前方車両を検知した場合の警報音は聞いていない。

### 2.1.1.2 当該運行管理者からの情報

当該運行管理者は、次のとおり口述した。

- ・当該事業者は一般貨物自動車運送事業者で、当該営業所は無休で稼働し、関東方面の長距離運行のほか、岡山方面や地場の運行を主に行っている。

---

<sup>1</sup> クルーズコントロールとは、走行速度を設定することでアクセルペダルの操作がなくても、設定した一定速度を維持する機能をいう。

- ・関東方面への運行は、明け勤務日を含め5日間の行程となっている。経路は一定のルートで、途中複数の倉庫等で荷さばきを行っている。当該営業所からは、毎日欠かさずに車両が運行されている。
- ・運転者の勤務は、月末に翌月の勤務シフト表を作成している。関東方面への運転者の配置は6名のグループでシフトを組んで交替で乗務させ、運転者の休日に配慮した運行管理を行っていた。9月の勤務シフト表については、6名のうちの1名が9月10日の休日以降病気により急に入院したことで、勤務シフト表を大幅に変更した。補充については、別ルートを担当していた運転者を9月12日から19日までの8日間割り振ったが、9月20日からは、5名の体制で勤務シフト表を組み、乗務させていた。このようなことで、当該運転者については、本来であれば事故の前々日は休日となるが乗務させることとなった。
- ・事故の前々日、当該運転者への対面による始業点呼では、いつものルートで経験もあることから特段の指示等はしていなかった。
- ・事故当日、当該車両は予定された時間のおり運行され、遅れはなかった。

### 2.1.1.3 警察からの情報

- ・事故地点は、新東名高速道路上り線の岡崎SAと岡崎東インターチェンジ（以下、インターチェンジを「IC」という。）間の247.2キロポスト付近で、片側2車線の緩い左カーブを過ぎた直線区間である。
- ・相手車両は駐車中、前照灯及びハザードランプを点灯し、停止表示板を設置していた。また、発炎筒は使用していなかった。なお、停止表示板は当該車両に踏まれ破壊された。
- ・相手車両の乗客27名は2階席に乗車していた。駐車中であつたが、大半の乗客がシートベルトを着用していた。
- ・相手車両は、側壁から50～60cm程度離れて駐車していた。  
衝突されたことで、バスの左側面は側壁に衝突し、さらに駐車位置から前方に約3.9m押し出されていた。また、相手車両の乗務員2名は車外に出ており、路側帯のバス後輪左タイヤ横で、側壁と同車両に挟まれた。
- ・当該車両は、相手車両に衝突後、相手車両の右側から走行車線に横向きに回り込みながら、前面の左側を最初の衝突地点から約27.3m先の側壁に衝突させ、さらに車体を側壁にこすりながら衝突地点から当該車両の運転席まで約48.1mの位置に停止した（参考図2参照）。
- ・相手車両の後右タイヤ痕跡が、故障で駐車していた位置の手前約700mにわたり認められた。
- ・事故の直接原因は、当該運転者の前方不注視である。
- ・相手車両の乗務員2名のうち、事故地点までどちらが運転していたのかについて

ては、両名とも死亡したため明らかにすることができなかった。

**表 3 事故に至るまでの運行状況等**

前々々日	始業点呼（対面）	12:29	前日	新居浜市到着	2:00	当日	上郷S A（豊田市）着	0:32
	出庫（当該営業所）	14:07		（荷下ろし・荷積み）			（休憩）	
	久山町到着	14:37		終業点呼（電話）	2:40		同 出発	1:54
	（荷積み）			同 出発	2:40		事故発生	2:05
	同 出発	18:54		上分P A（四国中央市）到着	3:35			
	沼田P A（広島市）到着	22:51		（休憩）				
	（休憩）			同 出発	7:32			
	同 出発	23:21		岡山市到着	9:28			
				（荷下ろし）				
				（休憩）				
				同 出発	14:52			
				倉敷市到着	15:00			
				（荷積み）				
				始業点呼（電話）	16:50			
		同 出発	16:51					
		黒丸P A（東近江市）到着	20:38					
		（休憩）						
		同 出発	21:11					
		中間点呼（電話）	22:05					
		北名古屋到着	22:26					
		（荷下ろし）						
		同 出発	23:37					
	（運転時間：4 時間 27 分） 走行距離：293.4 km			（運転時間：10 時間 52 分） 走行距離：713.4 km			（運転時間：0 時間 55 分） 走行距離：54.9 km	

※表記載の各時間は、運転日報及び点呼記録簿による。

### 2.1.2 運行記録計等の記録状況

当該運行管理者の口述によると、当該車両には、記録媒体を本体に差し込む方式のデジタル式運行記録計が備えられていたが、警察から還付を受けた当該車両の記録媒体を当該営業所の端末により確認したところ記録がなく、その原因については不明である。他方、当該営業所では、デジタル式運行記録計と連動する運転日報作成システムで運転日報を作成しており、事故直前の運転日報による記録は図2のとおりである。

これによれば、事故直前は、0時32分頃まで約30分間、速度約80km/hで走行しており、そこで車両は停止しているが、この停止は上郷S Aへの到着と考えられる。同S Aを出発した時刻である1時54分の記録はあったが、その後の事故発生を含む時間帯については情報がない。

以上により、運行記録計等の記録から、事故時の車両状況、走行速度等を確認する

ことはできなかった。

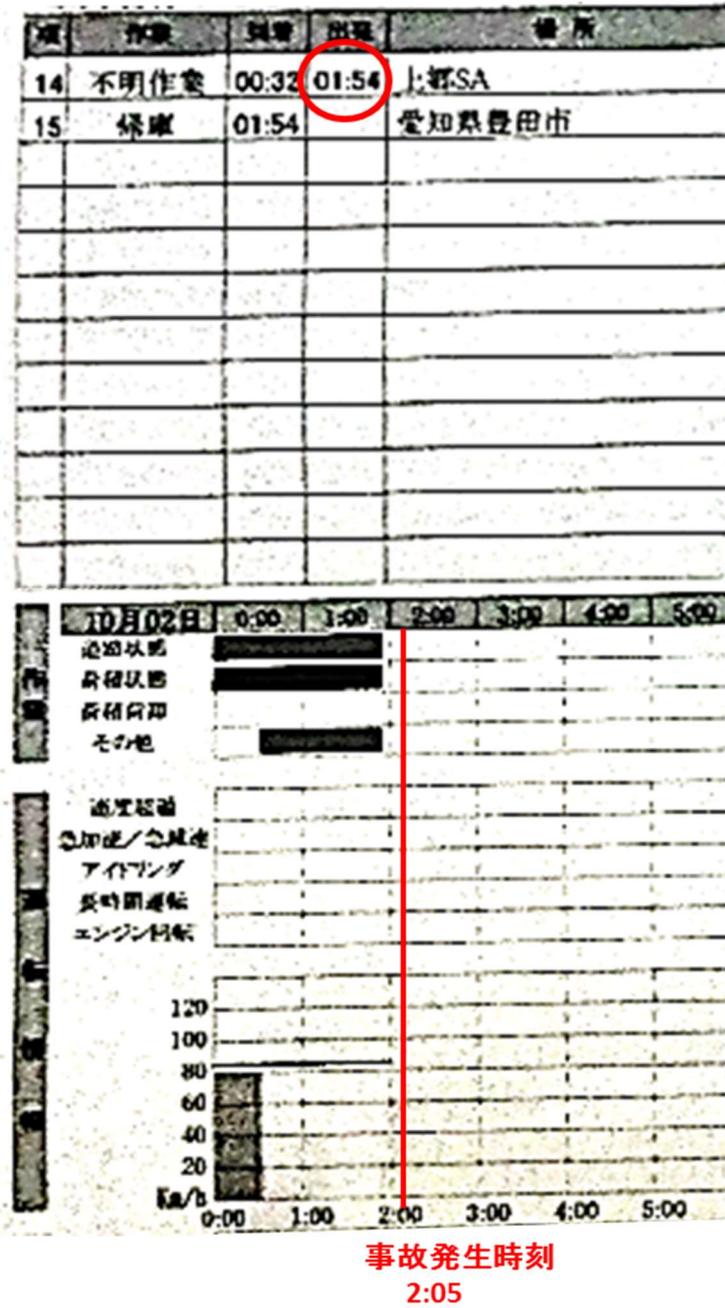


図2 事故当日の運転日報の記録（抜粋）  
 （○印は上郷SAを出発した時刻）

## 2.2 死亡・負傷の状況

死亡2名（相手車両の乗務員）、重傷1名（相手車両の乗客）、軽傷4名（相手車両の乗客3名及び当該運転者）。

## 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 当該車両に関する情報

- ・当該車両の初度登録年月は、自動車検査証によると平成28年4月であり、事故時の総走行距離は80,729kmである。
- ・衝突被害軽減ブレーキ、速度抑制装置及びクルーズコントロールが装着されていたが、ドライブレコーダーは装着されていなかった。
- ・当該車両は、キャビン部前面左側及び荷台左側が損壊した（写真1参照）。

表4 当該車両の概要

種類	大型トラック
車体形状	冷蔵冷凍車
乗車定員及び最大積載量	2名、12,600kg
車両重量及び車両総重量	12,280 kg、24,990 kg
長さ、幅、高さ	11.98m、2.49m、3.79m
初度登録年（総走行距離）	平成28年（80,729km）
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	有
衝突被害軽減ブレーキの有無	有

### 2.3.2 道路環境

#### 2.3.2.1 道路管理者からの情報

- ・事故地点付近の第1通行帯及び第2通行帯の幅はそれぞれ3.5m、路側帯部分は幅3.0mである。
- ・路側帯の左側に側壁が設けられ、側壁の路面からの高さは1,155mmである。
- ・事故当日の1時59分、相手車両の乗務員から管制センターに故障で車両が駐車しているとの通報があり、管理隊をすぐに出動させたが、現場に到着する前に本事故が発生した。

#### 2.3.2.2 警察からの情報

- ・事故地点付近の道路の規制最高速度は法定速度で、大型トラックは80km/hである。

**表5 事故当時の道路環境の状況**

路面状況	乾燥
規制最高速度	法定速度（大型トラックは 80 km/h）
道路形状	片側 2 車線、直線、上り勾配（1.60%）
道路幅員	10.0m（片側）

### 2.3.3 天候

曇り

## 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、表6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	昭和 47 年
資本金	7,000 万円
事業の種類	一般貨物自動車運送事業
所在地	福岡県
営業所数	7 ヲ所
保有車両数	当該営業所 40 台（内訳：大型 40 台） （当該事業者総計 278 台）
運行管理者の選任数	当該営業所 5 名。補助者 1 名
運転者数	当該営業所 46 名（当該事業者総計 246 名）
従業員数（運転者を含む）	当該事業者総計 350 名

### 2.4.2 当該事業者及び当該営業所への監査の状況

当該事業者への監査の状況<sup>2</sup>は、次のとおりである。

#### 2.4.2.1 過去3年間の状況（当該事業者の他の営業所）

##### (1) 平成 26 年 2 月の監査

当該事業者の他の営業所Aに対し、死亡事故を引き起こしたことを端緒として平成 26 年 2 月 24 日に監査が実施され、次の行政処分等が行われている。

##### ①行政処分等の内容

平成 26 年 6 月 25 日、輸送施設の使用停止（30 日車<sup>3</sup>）及び文書警告

<sup>2</sup> 事業者への監査等の状況は、国土交通省が公表している自動車運送事業者に対する行政処分等の状況による。行政処分情報（ネガティブ情報の公開）：<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03punishment/index.html>

<sup>3</sup> 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いう。

## ②違反行為の概要

次の7件の違反が認められた。

- ・乗務時間等告示の遵守義務違反（貨物自動車運送事業輸送安全規則（以下「安全規則」という。）第3条第4項）
- ・乗務時間等告示なお書きの遵守義務違反（安全規則第3条第4項）
- ・健康状態の把握義務違反（安全規則第3条第6項）
- ・点呼の実施義務違反（安全規則第7条第1項から第3項）
- ・点呼記録の記載事項等不備（安全規則第7条第5項）
- ・運転者台帳の記載事項等不備（安全規則第9条の4）
- ・運転者に対する指導監督義務違反（安全規則第10条第1項）

## (2)平成26年6月の監査

当該事業者の他の営業所Bに対し、労働局からの通報を端緒として平成26年6月30日に監査が実施され、次の行政処分等が行われている。

### ①行政処分等の内容

平成28年3月24日、輸送施設の使用停止(30日車)

### ②違反行為の概要

次の5件の違反が認められた。

- ・乗務時間等告示の遵守義務違反(安全規則第3条第4項)
- ・健康状態の把握義務違反（安全規則第3条第6項）
- ・点呼の実施義務違反（安全規則第7条）
- ・運行記録計による記録義務違反（安全規則第9条）
- ・初任運転者に対する適性診断受診義務違反（安全規則第10条2項）

## 2.4.2.2 本事故を端緒とした監査

本事故を端緒として、当該営業所に対し平成28年10月4日に監査が実施され、次の行政処分等が行われている。

### (1)行政処分等の内容

平成29年6月20日、輸送施設の使用停止(45日車)及び文書警告

### (2)違反行為の概要

次の7件の違反が認められた。

- ・乗務時間等告示の遵守義務違反(安全規則第3条第4項)
- ・点呼の記録義務違反（安全規則第7条第5項）
- ・点呼記録の記載事項等不備（安全規則第7条第5項）
- ・運行指示書に係る（作成、指示、携行）義務違反（安全規則第9条の3第1項）
- ・運転者に対する指導監督違反（安全規則第10条第1項）

- ・定期点検整備未実施（安全規則第 13 条）
- ・定期点検整備記録簿の記載違反等（安全規則第 13 条）

## 2.4.3 当該運転者

### 2.4.3.1 運転経歴

当該事業者の運転者台帳及び当該運行管理者の口述によると、当該運転者の当該業態車両の運転経験は 18 年 7 ヶ月である。

### 2.4.3.2 運転特性

当該運転者は平成 28 年 6 月に適性診断（一般）（以下「一般診断」という。）を受診しており、診断機関から交付された適性診断票では、疲労蓄積度についての注意事項が次のように記載されていた。

- ・働き方については、仕事の負担が大きいです。働き方を改善しましょう。1 日の運転時間が長過ぎることはないか、いつも深夜に運転していないか、次の勤務までの休息期間は 8 時間を超え十分であるか、運行中の休憩は十分に取れているか、などについて点検し、必要な対応をとることが望まれます。
- ・自覚症状については、疲労蓄積状況にあるようです。疲労対策を考えましょう。

### 2.4.3.3 健康状態

当該運転者の健康状態について、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、次のとおりであった。

- ・当該運転者は、年 2 回の定期健康診断を受診している。
- ・健康診断の結果は、運転者ごとの健康診断個人票に、診断結果や医師の指示、就業上の注意事項等が記載されており、これを保存している。
- ・当該運転者は、平成 27 年 8 月及び平成 28 年 4 月に健康診断を受診し、その結果において、一部指摘事項があったものの、事故に影響を及ぼしたと考えられる所見はなかった。

## 2.4.4 運行管理の状況

### 2.4.4.1 当該運転者の乗務管理

当該営業所の点呼記録簿及び当該車両の運行記録計の記録によると、事故日前 1 ヶ月の当該運転者の勤務状況は表 7 及び図 3 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。）に定められた 1 日の拘束時間の上限値超過 13 件、休息期間の下限値不足 8 件、連続運転時間の上限値超過 5 件及び 1 ヶ月の拘束時間の上限値超過の違反が確認された。

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、平成 28 年 3 月に労働基準監督署へ届け出ている。

**表 7 当該運転者の事故日前 1 ヶ月の勤務状況**

拘束時間	382 時間 32 分（平均 14 時間 10 分/日） （事故日前 1 週間：93 時間 15 分）
運転時間	212 時間 47 分（平均 8 時間 08 分/日） （事故日前 1 週間：55 時間 35 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：13 件（上限値 16 時間） 休息期間の下限値不足：8 件（下限値 8 時間） 連続運転時間の上限値超過：5 件（上限値 4 時間） 1 ヶ月の拘束時間の上限値超過：あり（上限値 320 時間）
休日数	3 日

#### 2.4.4.2 勤務状況

当該運転者は、次のとおり口述した。

- ・関東方面への運行は、当該営業所を出庫後、愛媛県新居浜市、岡山県倉敷市、愛知県北名古屋市、神奈川県横浜市、大阪府高槻市等で荷物の積み下ろしを行い当該営業所に戻る 5 日間の行程となっている。
- ・通常 5 日間の行程では、1 日目は午後に出庫、5 日目は午前中に帰庫し「明け勤務日」としている。明け勤務日の翌日は休日で、翌々日に再び出勤し同様の行程を繰り返し運行している。
- ・関東方面の勤務シフト表は、運転者 6 名がグループとなり、この 6 名で割り振られていたが、半月前からグループ内の同僚 1 名が入院し、病気休暇が続いていたことから、事故の 1 週間程前は大幅に変更された。
- ・グループ内で 1 名が休むことになり、その 1 名分の運行を残り 5 名の運転者でカバーしなければならず、勤務シフト表での「明け勤務日」や「休日」にも出勤することになり、徐々に休日が少なくなってきた。シフト表の急な変更には慣れていないから、きついとは思わなかった。
- ・いつも乗っていた車両は、約 2 ヶ月前のもらい事故で修理期間中であることから、当該車両に乗るように会社から指示があり 1 週間前から乗り始めていた。

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
31日前																15:19									
30日前	拘束時間17:47								9:06																
29日前	休息期間28:40										13:46						拘束時間13:32								
28日前	2:26		分割休息期間5:01			7:27		8:19		拘束時間15:51		分割休息期間5:27 (休息期間8:09)			16:28										
27日前	拘束時間18:16								10:44				休息期間7:11						17:55						
26日前	拘束時間14:37				6:22		休息期間9:23						15:45												
25日前	拘束時間17:54								9:39																
24日前	休息期間28:54										14:33														
23日前	拘束時間19:49								10:22				休息期間6:52						17:14						
22日前	拘束時間17:59								11:13				休息期間7:11						18:24						
21日前	拘束時間12:25				6:13		休息期間11:35						17:48												
20日前	拘束時間14:44								8:32																
19日前	休																								
18日前	休																								
17日前																14:06									
16日前	拘束時間19:58								10:04				休息期間6:43						16:47						
15日前	拘束時間18:53								11:40				休息期間6:34						18:14						
14日前	拘束時間15:12				6:39		休息期間8:48						15:27												
13日前	拘束時間17:46								9:13																
12日前	休																								
11日前																13:55									
10日前	拘束時間19:33								9:28				休息期間7:13						16:41						
9日前	拘束時間17:26								10:07				休息期間8:13						18:20						
8日前	拘束時間14:39				6:35		休息期間9:21						15:56												
7日前	拘束時間18:47								8:55				休息期間5:13						14:08						
6日前	拘束時間20:16								10:24				休息期間4:36						15:00						
5日前	拘束時間15:28				6:28		休息期間12:23						18:51												
4日前	拘束時間15:33				6:49		休息期間8:27						15:16												
3日前	拘束時間18:32								9:48																
2日前	休息期間26:31										12:29						拘束時間14:11								
前日	2:40				休息期間14:10										16:50										
当日	2:05		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。

赤字: 拘束時間16時間超え、休息期間8時間未満

図3 当該運転者の事故日前1ヵ月の勤務状況（当該事業者資料に基づき作成）

### 2.4.4.3 点呼及び運行指示の状況

当該運行管理者及び当該運転者の口述並びに点呼記録簿等によると、点呼の実施状況及び運行指示の状況は、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、運行管理者を5名、補助者を1名選任している。
- ・車両が運行している間は、当該営業所に運行管理者等が不在にならないよう、運行管理者等の勤務は、昼間と夜間・早朝の2交替制としている。勤務時間は、昼間が7時30分から18時00分、夜間・早朝が18時00分から7時30分としている。
- ・始業点呼では、アルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認、健康状態、日常点検の実施結果、運転免許証の所持、積荷の状態及び行程を確認した上で、安全運転のために必要な指示を行っている。
- ・終業点呼では、アルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認と自動車、道路、運行の状況等について報告を受けている。
- ・さらに、当該営業所では、運転者に対して、法令で規定されている点呼のほか、荷物の積込みや荷下ろし地点ごとに、配送荷物の状況や健康状態等を電話で報告するように指導し、あわせて運転者へ周辺の道路交通情報を知らせている。

#### (2) 当該運転者の口述

- ・当該営業所を出庫するときの点呼は対面、日付けが変わる時にも点呼があり、こまめに実施している。荷物を積む時等は2時間ごとに電話による点呼が実施され、その時に配送状況や健康状態等について報告を求められている。

#### (3) 点呼記録簿の記録

事故前々日からの当該運転者に対する点呼実施記録状況については、次のとおりであった。

- ・事故前々日の当該営業所出庫時の始業点呼は、当該運行管理者が12時29分に対面で実施した旨記録されている。アルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認、疾病疲労等の状況及び日常点検の実施結果については良好である旨の「○」印が記載されている。指示及び注意事項として「大雨注意」と記載されている。事故前日の終業点呼は、運行管理者Aにより2時40分に電話で実施した旨記録され、「自動車、道路及び運行の状況」欄には「完了」の文字が記載されている。

しかしながら、運行記録計と連動する運転日報作成システムから作成した事故前日の運転日報によると、終業点呼が実施された後、高速道路等を走行していることが確認された（表3参照）。

- ・事故前日の始業点呼は、運行管理者Aにより16時50分に電話で実施した旨記録されている。アルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認、疾病疲労等の状況及び日常点検の実施結果は良好である旨の「○」印が、指示及び注意事項として「スピード注意」の文字がそれぞれ記載されている。
- ・続く中間点呼は運行管理者Bにより22時05分に電話により実施した旨記録され、アルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認、疾病疲労等の状況は良好である旨の「○」印が記録されている。

#### **(4) 運行指示の状況**

- ・当該運行管理者の口述によると、運行指示書について、関東方面への運行ルートは、保存されている約1年前（平成27年9月作成）の運行指示書とほぼ一緒であることから、作成しておらず、事故前々日の当該運転者への始業点呼の際に渡しておらず、また、運行ルートについて特段の指示等もしていないとのことであった。
- ・保存されていた約1年前の関東方面への運行指示書には、出庫から3日目の経路欄の0時頃に「休息ー上郷SA」、次に「東名高速道路」、4時に「積込ー（神奈川県内の倉庫名）」が記載されていた。なお、運行指示書においても、拘束時間が改善基準告示で定める拘束時間の上限値を超過する指示となっていた。また、約1年前は、事故地点のある新東名高速道路は開通前であった。

#### **2.4.4.4 指導及び監督の実施状況**

当該運行管理者及び当該運転者の口述並びに指導・監督の記録によると、運転者に対する指導及び監督の実施状況については、次のとおりであった。

##### **(1) 当該運行管理者の口述**

- ・当該営業所では毎月「自主安全衛生委員会」を開催して運転者への指導教育を実施している。
- ・「自主安全衛生委員会」は運転者を開催日の9時及び11時の2班に分け集団で実施し、業務の都合で当日に参加ができない運転者に対しては、議事録と資料を基に運行管理者が個別に日を改めて指導教育を行っている。
- ・資料は、事故事例やDVDを活用しており、指導教育実施後は、点呼実施場所、運転者休憩室等への掲示を行うなど周知に努めている。

##### **(2) 当該運転者の口述**

- ・安全会議は毎月あり、会議に出席できなかった場合は、その議事録を見てサインをしている。

### **(3) 指導監督の記録**

- ・当該営業所で毎月開催している「自主安全衛生委員会」の実施記録は、資料とともに保存されていた。
- ・当該運転者については、事故の前月（平成 28 年 9 月）までの 1 年間の指導教育記録が確認された。
- ・デジタル式運行記録計からのデータを活用し、運転者別に 1 ヶ月を集計し、一般道と高速道路ごとの速度超過、急加速、急減速等の回数や連続運転時間数を安全運転実績として数値化して優秀な運転者を表彰し、反面、速度超過した運転者には面接による教育指導を行い、記録化していた。
- ・新たに採用した運転者は、新人教育として事故事例や DVD の資料による座学、並びに添乗員指導表で初任教育を行っていることが記録されている。

#### **2.4.4.5 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、事故を引き起こした運転者（過去 3 年間該当なし）、運転者として新たに雇い入れた者、65 歳以上の運転者に適性診断を受診させている。
- ・運転者には、一定の期間ごとに一般診断を受診させている。
- ・適性診断票に基づき運行管理者が注意点等を指導している。

#### **2.4.4.6 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。

- ・運転者には、毎年 2 回定期健康診断を受診させている。
- ・当該営業所における健康管理の指導状況は、毎月実施している指導教育の場で、必ず健康管理に関する項目を上げ指導を行っている。
- ・当該営業所では、点呼時に体調が悪いときは必ず自己申告するように指導し、運転者の年齢や体調に配慮したシフトを組むように心掛けている。

#### **2.4.4.7 車両管理**

当該運行管理者は、次のとおり口述した。

- ・当該営業所の車両管理体制は、自動車整備士の資格を持つ整備管理者 1 名を選任している。
- ・定期点検については、年間を通じ実施計画表を作成し、12 ヶ月定期点検は、自動車分解整備事業者に依頼し、3 ヶ月定期点検は整備管理者が実施している。
- ・日常点検は、運行当日に乗務する運転者が実施している。
- ・当該車両の定期点検は、平成 28 年 7 月に 3 ヶ月定期点検を整備管理者が実施した。

#### 2.4.4.8 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は公益社団法人福岡県トラック協会を通じて入手していた。入手した各種通達については、点呼場所、休憩室等に掲示していた。

### 2.5 相手車両の事業者等に関する状況

#### 2.5.1 相手車両の事故に至るまでの状況

運輸局から次の情報が得られた。

- ・相手車両は、大阪から関東方面へ運行する高速乗合バスであり、事故前日の20時過ぎに大阪府八尾市を出発した。
- ・日付が変わった事故当日の0時頃、新名神高速道路の甲賀土山IC手前にて、後続車両より相手車両のマフラー付近から火花が出ている旨の通報を受けた。
- ・乗務員は、運行管理補助者に連絡したが、同補助者は、整備管理者に連絡するよう乗務員に伝えたため、乗務員は、整備管理者に連絡し、連絡を受けた整備管理者は、乗務員に次の甲賀土山ICを出て不良箇所を点検するように指示した。
- ・乗務員は、点検の結果、右第3軸の部品の一部が脱落している旨を整備管理者に報告したところ、整備管理者からは、応急措置を行い、運行を継続するよう指示があったため、乗務員は、指示のとおりに応急措置を行い、運行を再開した。
- ・休憩のため東名阪自動車道の御在所SAで停車中に、乗務員が応急措置をした箇所を点検したところ異常はなく、その旨を整備管理者に報告した。
- ・相手車両が新東名高速道路の247.2キロポスト付近に差しかかった1時48分、右第3軸のスプリングブレーキ<sup>4</sup>がエア漏れのため作動したことで、同車両は路側帯に停止した。
- ・駐車の後、乗務員2名はバスの後方に停止表示板を設置し、あわせて車両故障で駐車した旨を道路管理者に通報した。

#### 2.5.2 相手車両に関する情報

運輸局から次の情報が得られた。

- ・当該車両に衝突されたことで、相手車両は主に車体後面の右側が破損した（写真2参照）。
- ・相手車両は、前1軸、後2軸で2階建ての構造となっており、1階に乗客5名と乗務員2名分の座席、2階に乗客31名分の座席が備えられ、乗車定員は38名である。車両の寸法は、長さ11.98m、幅2.5m、高さ3.79mである。

---

<sup>4</sup> スプリングブレーキとは、エアブレーキの安全装置の一種で、リヤ側のブレーキエアタンクのエア圧が何らかの原因で低下したときに、ブレーキチャンバ内のスプリングの力によって自動的にブレーキが作動するものをいう。

## 2.5.3 相手車両の事業者への監査の状況

### 2.5.3.1 過去3年間の状況

相手車両の事業者（以下「相手事業者」という。）については、過去3年間監査を受けておらず、行政処分等もなかった。

### 2.5.3.2 本事故を端緒とした監査等

相手事業者に対し、本事故を端緒として、平成29年4月27日及び同年5月11日に監査が実施され、次の行政処分が行われている。

#### (1) 行政処分内容

平成29年8月25日、輸送施設の使用停止(20日車)

#### (2) 違反行為の概要

次の2件の違反が認められた。

- ・運行状況把握体制整備違反(旅客自動車運送事業運輸規則(以下「運輸規則」という。)第21条の2)
- ・整備不良車両の運行(運輸規則第45条)

## 2.5.4 相手車両の事業者の運行管理体制に関する情報

運輸局から次の情報が得られた。

- ・相手車両の事業者は、夜間は運行管理補助者1名での体制であった。
- ・本事故後、運行中のトラブル等については、運行管理と整備管理それぞれの複数名による対応を行うよう運行管理体制を見直し、場合によっては、運行停止等の対応を行うこととした。

## 3 分析

### 3.1 事故に至るまでの運行状況等の分析

2.1.1 に記述したように、当該車両は、東名高速道路上り線上郷SAを事故発生の約11分前に出発し、約80km/hの速度で走行し、その後、新東名高速道路へ移り、路側帯に駐車していた相手車両に後方から衝突して事故となったものと考えられる。当該運転者は「事故直前に周りを走行している車両は少なく安心して、考え事をしながら漫然運転をしていた」と口述し、また、「何かにぶつかった衝撃を感じ、衝突した時は「ハッ」としハンドルを操作したかは覚えていない」と口述していることから、衝突の前にブレーキをかけていなかったと推定される。これらのことから、当該運転者は、第1通行帯の左側の路側帯に車両故障のため駐車していた相手車両に気付かずに、当該車両を車線から左側に逸脱させ路側帯にはみ出して走行させたために、相手車両に衝突したものと考えられる（写真1、2参照）。

2.1.1.3、2.3.1 及び 2.3.2 に記述したように、車両幅2.5mの相手車両は、幅3.0mの路側帯に側壁から0.5～0.6m離れて駐車しており、相手車両は、ほぼ路側帯の中にあつたと推定される。

また、衝突後の当該車両の走行軌跡については、当該車両が衝突の反動によって相手車両より右にやや離れて、速度を落とすものの高速を維持したまま、相手車両の右側方を離隔して通過したものであり、同時に、衝突によって衝突部位を中心として左方向に回転し、車両の向きを左斜め方向にして車体が横すべりする状態で進行し続けたものと推定され、その後、速度が低下して横すべりが収まったことから、車両が向いている道路左斜め方向へ進行して、側壁へ衝突し、車体左側面前部を側壁に押しつけるように擦りながら路側帯を進行して停止したものと考えられる（参考図2、写真3参照）。

### 3.2 事業者等に係る状況の分析

#### 3.2.1 当該事業者の状況

2.4.4.1 に記述したように、当該運転者の事故日前1ヵ月の勤務状況からは、改善基準告示に定められた1日の拘束時間の上限値超過13件、休息期間の下限値不足8件、連続運転時間の上限値超過5件などの多くの違反が確認されている。このように安全な運行を無視した過酷な乗務管理を行ったため、当該運転者は疲労が蓄積しており、事故時に漫然運転を行ったものと考えられる。

また、2.1.1 に記述したように、当該運転者は、当該営業所から関東方面まで一定のルートを経由して5日間で往復し、6日目が休日となるよう割り振られた勤務シフト表により6名のグループの一員として乗務していた。事故の約20日前より、グループ内の同僚1名が急に入院したことから、別ルートを担当する運転者を一時的に補充したも

のの、その後補充を打ち切り、5名の運転者によりシフトを組むことになった。このように当該運行管理者が運行計画全体を見直すことなく、無理な勤務シフト表の変更をしたことにより、当該運転者は、事故前10日間は休日が少なくなるなど疲労が蓄積する一因となったものと考えられる。

2.4.3.2に記述したように、当該運転者が平成28年6月に受診した一般診断では、「疲労蓄積度」についての注意事項が次のように記載されていた。

- ・働き方については、仕事の負担が大きいようです。働き方を改善しましょう。1日の運転時間が長過ぎることはないか、いつも深夜に運転していないか、次の勤務までの休息期間は8時間を超え十分であるか、運行中の休憩は十分に取れているか、などについて点検し、必要な対応をとることが望まれます。

- ・自覚症状については、疲労蓄積状況にあるようです。疲労対策を考えましょう。

このように、当該運転者には、疲労が蓄積していることを示唆する診断結果が出ており、その診断結果を基に、2.4.4.5に記述したように当該運行管理者は、乗務管理の改善や運転者の指導・教育に活用していたと口述しているが、実際には2.4.4.1に記述したように改善基準告示違反が多数あり、事業者として運転者の労務管理が適切に行われず、当該運転者は疲労が蓄積した状況にあったと考えられ、これらのことが事故を起こした要因のひとつと考えられる。

また、当該営業所においては、事業計画の遂行に必要な数の運転者が配置されているとはいえ、勤務シフト表などの運行予定表に急遽変更が生じ、長引いた場合、即応できる運転者に余裕が少なかった。また、当該運転者の口述では、「シフト表の急な変更には慣れているから、きついとは思わなかった」との情報も得られた。これらのことから、当該事業者においては、運転者の乗務管理が適切に行われていなかったことも事故の背景となった可能性が考えられる。

### 3.2.2 相手事業者の状況

2.3.1.2に記述したように、相手車両は、後々輪が故障したことで走行不能の状況になり、事故地点の路側帯に駐車したものと考えられる。その際、相手車両は路側帯内に車道外側線に平行して駐車し、非常点滅表示灯を点灯し、車両後方に停止表示板を設置した上、乗務員が道路管理者に通報しており、非常時における一応の措置を講じている。しかし、2名の乗務員が事故時のリスクが非常に高い相手車両と側壁の間に出ていたこと、及び乗客を安全な場所に避難誘導することなく車内に留まらせたことで人身被害が拡大した可能性が考えられる。

他方、相手車両の乗務員は、運行途上、後続車から車両異常の通報を受け、相手事業者の整備管理者に連絡している。同整備管理者は、乗務員に不良箇所の点検を指示し、その後、点検結果の報告を受け、応急措置を指示するのみで運行を継続させていたが、報告を受けた時に運行管理者と連携し乗務員に同車両の運行中止を指示してい

れば、同車両は、高速道路の本線上で走行不能となって停止することはなかったものと考えられる。

## 4 原因

事故は、当該運転者が前方不注視のまま漫然運転をしたため、前方の路側帯に故障のため駐車していた相手車両に気付くことなく、かつ、走行していた第1通行帯から左側の路側帯方向に寄っていることに気付かなかったことから、路側帯にはみ出し、相手車両に衝突したものと考えられる。

当該運転者は、事故日前1ヵ月の勤務状況からは、改善基準告示に定められた1日の拘束時間の上限値超過、休息期間の下限値不足、連続運転時間の上限値超過等の違反が多数確認されており、休日も3日しか取得していなかった。さらに、同じ勤務シフト表にある同僚運転者が入院したことで同運転者が休日を返上して乗務するなどの状況にあった。このような勤務状況から同運転者には疲労が蓄積していたと考えられ、このことから運転中に注意力を欠き、漫然運転をすることにつながったものと考えられる。

当該事業者においては、当該運転者に前述のような法令の基準に違反するような勤務割り及び運行指示をしていたほか、同僚運転者が入院した際にも十分な運転者の補充を行うことなく、残った運転者の休日を返上させてでも予定されていた運行を行っていた。このように、当該事業者が、運転者の疲労について配慮を欠き、法令を無視した運行管理を行っていたことが事故の背景にあると考えられる。

なお、相手車両の乗務員は、運行途上に車両異常が発生したため、相手事業者の整備管理者に異常の状況や点検結果を連絡していたが、運行管理者と整備管理者が連携し、運行の中止等の適切な指示を行わなかったことが、相手車両が車両故障により高速道路上で停車することとなったものと考えられる。

## 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、安全運行を確保するため、次に掲げる事項に取り組む必要がある。

- ・運行管理者に対して、運転者ごとに、改善基準告示に定める1日の拘束時間、休息期間、連続運転時間の基準の超過等の勤務状況を把握させ、疲労により注意力が低下しないように乗務割を作成する際には適正な運行管理を行わせる必要がある。

また、改善基準告示の超過が生じている場合でも、運転者自身では、疲労を感じない状態となることもあることから、運行管理者からの電話での点呼などで運転者の疲労状況や健康状態を慎重に確認するなど、適正な運行管理を行わせる必要がある。

- ・運行管理者に対して、始業点呼及び終業点呼のいずれも対面で行うことができない運行を行わせる場合に、一つの運行の始業点呼の際に、運行経路並びに主な経由地における到着、出発の日時、休憩や休息する地点と時間等を記載した運行指示書を作成させ、運転者に対し出庫時の始業点呼を行う際に手交するとともに、運転者に渡し安全運行のために必要な指示を行わせることが重要である。
- ・業務を行うのに必要な員数の運転者を常時選任しておく必要から、急遽病気などによる運転者の長期欠員が生じることとなった場合、他の運転者にしわ寄せが生じないよう労務管理を徹底する必要がある。

#### 5.1.2 運転者教育の充実

- ・事業者は、運転者に対して、事故事例を用いるなどして漫然運転や高速道路の路側帯で駐車している車両があり得ることの危険性を理解させることが重要である。また、夜間には駐車している車両を後方から確認する際には、形状や塗色により駐車車両との距離感を捉えにくいことや、車両の存在を認識しにくいことなどを理解させる必要がある。
- ・事業者は、運行管理者に対して、高速道路では、落下物や交通事故などにより停止した車両を少しでも早く発見できるよう、夜間は対向車と行き違ふときや他の車両の直後を走行しているときを除き、前照灯を上向きとすることや、路側帯などで駐車している車両を確認した場合は、安全な速度まで減速し、衝突を回避できるよう運転者への指導教育を行わせることが必要である。また、故障などによ

り路側帯に駐車せざるを得ない車両側においても、追突防止の措置や道路管理者等への連絡、乗客を安全に待機させる措置等を指導教育させることが重要である。

### 5.1.3 本事案の他の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 予防安全対策装置の導入

- ・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させ、前方注意力が不足するようなことがある場合に警告する装置、前方カメラを使用して前方に危険を検知した場合に警告する装置、運転者の上体に発生する生体信号をとらえ疲労度合いを警告する装置等を活用し、必要により休憩や休息期間を取るよう指示することが望まれる。
- ・事業者は、昼夜間を通じ走行している運転者の状況がリアルタイムに把握でき、4時間を超える連続走行や速度超過等に注意メッセージが警告表示されるなどの情報通信技術を利用する運行管理機器を設置することも望まれる。
- ・事業者は、国土交通省による事故防止対策支援事業の補助制度を積極的に活用するなどして、営業所や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。



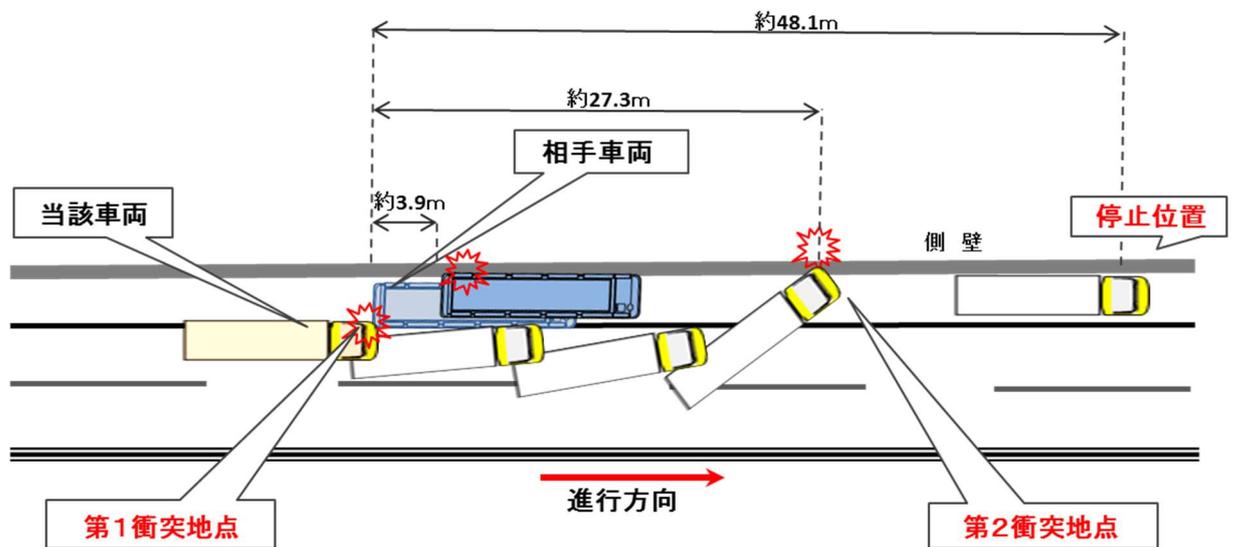
この図は国土地理院地図（電子国土Web）を使用して作成

参考図 1-1 事故地点までの経路図

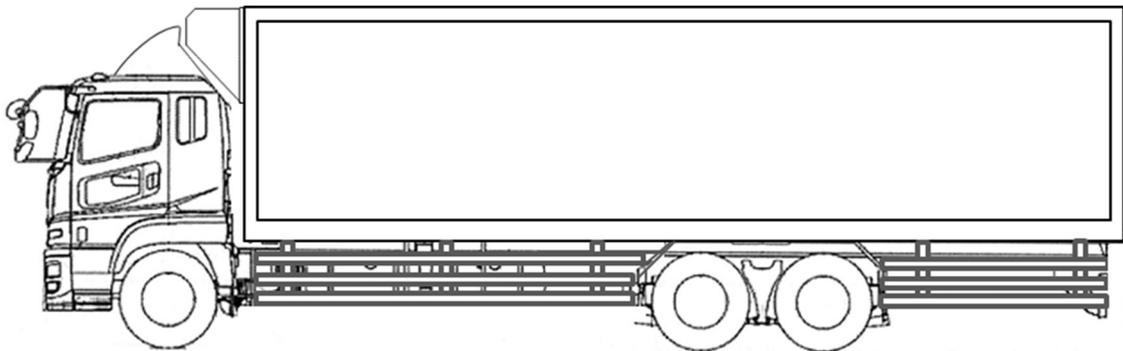


この図は国土地理院地図（電子国土Web）を使用して作成

参考図 1-2 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 - 1 当該車両



写真 1 - 2 当該車両



写真2-1 相手車両



写真2-2 相手車両



写真3-1 第1衝突地点  
(○印 相手車両後輪痕)



写真3-2 第2衝突地点  
(事故地点より約27.3m前方)