

＝その後の情報＝

その後の調査によれば、事業者は、24時間対面による点呼を実施する体制を取っておらず、午前6時から対面による点呼を実施していた。また、アルコールチェッカーを導入していたが、事故当日の午前4時半頃、電話による点呼を実施し出庫していたことから、アルコールチェックを使用した飲酒の有無を行っていないことが分かった。

～運転者に対して、夜間であっても出発時、帰庫時には、必ず対面による点呼の実施を徹底してください。～

(3) 海上コンテナを積載した大型トレーラの横転事故（8月22日）

＝事故概要＝

8月22日午後2時40分頃、熊本県で海上コンテナを積載した大型トレーラが交差点の緩やかな左カーブを走行していたところ、バランスを崩して大型トレーラの荷台部分が横転、積み荷の海上コンテナが反対車線を塞ぐように落下し、乗用車1台が海上コンテナの下敷きになるなど計7台が事故に巻き込まれた。

この事故で、下敷きになった乗用車の運転者など計5名がケガを負った。

コンテナの中には、タイヤ（約17t）が積載されており、報道によると、事故当時、当該大型トレーラは、スピードを出し過ぎたため左カーブを曲がり切れなかった模様。

コンテナの前側2箇所については、緊締装置のロックがされていない様子が報道されていた。

＝その後の情報＝

その後の調査によれば、事故当時の速度は制限速度を大幅に超える68キロで交差点に進入していることが分かった。

～コンテナ運転者に対して、安全な速度での運転、特に交差点内では徐行の徹底、緊締装置の確実なロック等を徹底してください。～

(4) コンテナを積載した大型トレーラの横転事故（8月17日）

＝事故概要＝

8月17日午後2時40分頃、横浜市でコンテナを積載した大型トレーラが走行中、ハンドル操作を誤り横転した。

この事故によるケガ人はなかった。

コンテナは、空であった。

大型トレーラは、片側3車線の第一（左側）通行帯を走行していたが、車線を間違えたのに気づき、あわててハンドルを切ったところ横転したとの情報もあった。

＝その後の情報＝

その後の調査によれば、事故当時は運転者の単独乗務の初日であり、地理に対しても不案内であったために道を間違えて慌てて急ハンドルを切った事による横転事故であることが分かった。

～コンテナ運転者に対して、急ハンドルの厳禁、道路や交通状況について把握させる等を徹底してください。～

(5) 工事現場にトラックが突っ込む（6月23日）

＝事故概要＝

6月23日午前10時頃、福島県で中型トラックが道路工事現場に突っ込み、作業員6人を次々に跳ね飛ばした。

この事故で、跳ね飛ばされた作業員6人のうち、4人が死亡した。

中型トラック運転者は、自動車運転過失傷害で逮捕された。

報道によると「積み荷を降ろしたあと、1時間足らずの休憩で帰路に就く勤務を毎日のように続けたことによる居眠り運転だった疑いが強いとみている」との情報もあった。

＝その後の情報＝

その後の調査によれば、運転者は会社の休日等を利用してアルバイトを行っており、事故当時、当該運転者が居眠り運転状態だったことが分かった。

～運転者に対して、過労等による集中力の欠如等の心理的要因が交通事故を引き起こすおそれがあることを理解させ、安全な運行を第一に考え、運転中に眠気を感じたときは運転を中止し、休憩や睡眠をとること等を徹底してください。～

(6) トラックの路肩衝突死亡事故（8月1日）

＝事故概要＝

8月1日午前4時20分頃、岩手県で路肩に止まっていた乗用車のそばにいた男性2人が大型トラックに撥ねられた。

この事故で、男性2人が全身を強く打って死亡した。撥ねられた男性2人は、乗っていた乗用車のタイヤがパンクをしたため、路肩に車を止め、外に出て交換作業をしていたところ、そばを通った大型トラックに撥ねられた。

＝その後の情報＝

その後の調査によれば、運転手の居眠り運転で路肩に止まっていた自動車に気が付いていなかったことが分かった。

～運転者に対して、安全な運行を第一に考え、運転中に疲労や眠気を感じたときは運転を中止し、休憩又は睡眠をとること等を徹底してください。～

(7) 大型トレーラの追突事故（8月25日）

=事故概要=

8月25日午前7時50分頃、鹿児島県でスクールバス（自家用）に大型トレーラ（粉流体運搬フルトレーラ）が追突し、その弾みで、スクールバスが前方の乗用車に追突した。

この事故で、スクールバスの乗客16名と追突された乗用車運転者の計17名が軽傷を負った。

大型トレーラ（粉流体運搬フルトレーラ）運転者は、前方を注視していなかったとの情報もあった。

=その後の情報=

その後の調査によれば、前方の乗用車が道路脇から出てきた自動車に進路を譲るために停止し、スクールバスも続いて停止した。大型トレーラの運転者もこれに気づき減速をしたがバスのストップランプが消えたのでスクールバスが加速を始めたと思い、大型トレーラが加速を始めた時に対向車が知人であったため脇見運転をし、追突したことが分かった。

～運転者に対して、脇見運転は絶対に行わないこと、速度に適した車間距離を取る等、安全な運行を心掛けるよう徹底してください。～



【3. 鉄道事故情報＝1件】（9月13日分）

(1) 車いす使用者のホーム転落死亡事故

～乗務員が介添えを行う場合には、車いすが車内での動揺、バスターミナル等での傾斜等により動き出さないように車いすにストッパーを掛ける等、乗客への適切な配慮の徹底を！

～

～バスターミナルの傾斜等を点検し、必要な場合には、柵等の手だての検討を！～

9月13日（日）16時30分頃、エレベーターで改札階からホーム階へ上がってきた車いす使用者と付き添い人がエレベーターを降りた際、付き添い人が車いすから手を離れた折に、車いすが動き出して線路上に転落した。車いす使用者（81歳女性）は、救急車により病院に搬送されたが、9月14日（月）19時頃に亡くなった。

ホームは線路に向かって2.5%の下り勾配（こうばい）となっていたことから、本事故の対策として、当該鉄道会社においては、エレベーターの出入口付近に、転落防止のための柵等を設置した。



【メールマガジン「事業用自動車安全通信」】

発行 国土交通省自動車交通局安全政策課

* このメルマガについてのご意見は、<jiko-antai@mlit.go.jp>までお寄せください。

よくある質問 (<http://www.mlit.go.jp/jidosha/enzen/enzenplan2009/faq.html>)

自動車交通局ホームページ (<http://www.mlit.go.jp/jidosha/index.html>)

