

1554207

事業用自動車事故調査報告書

〔重要調査対象事故〕

タンク車の追突事故（愛知県犬山市）

平成28年2月8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 : 1554207
車 両 : タンク車 (大型)
事故の種類 : 追突事故
発生日時 : 平成 26 年 11 月 27 日 12 時 40 分頃
発生場所 : 愛知県犬山市 国道 41 号線

平成 28 年 2 月 8 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26年11月27日12時40分頃、愛知県犬山市の国道41号線において、ガソリン等16,000リットルを積載したタンク車が走行中、交差点手前において赤信号で停止しようとして減速していた乗用車に追突したことを発端として、合計9台の車両が関係する多重追突事故が発生した。

この事故により、関係した車両の運転者6名及び同乗者3名の合計9名が軽傷を負った。

事故は、タンク車が片側2車線の第2通行帯を走行中、前方の赤信号で停止しようとしていた乗用車に気付く、衝突を回避しようとしてハンドルを左に切ったところ、乗用車の左後部に追突し、さらに、左前方に停止していた大型トラックの右後部に追突したことで発生した。これにより、タンク車のタンクが損傷し、積載していたハイオクガソリン2,000リットル及びレギュラーガソリン4,000リットルが路上に漏洩した。

<原因>

事故は、タンク車の運転者が、前日までの疲労と睡眠不足で集中力が低下している状態において、休憩場所を探しつつ走行していたことにより、赤信号で停止しようとして減速していた乗用車に気付くのが遅れ、追突したことで発生したと考えられる。

当該事業者においては、同運転者に対する適性診断結果は指摘事項を伝えるのみであり、同運転者への安全運転に関する具体的な指導・教育が不十分であったこと、さらに、同運転者は睡眠不足で疲労が残っていたことを申告しなかったため、当該運行管理者が、同運転者の点呼の際に睡眠不足や疲労の状態を把握できていないまま運行の可否を決定していたことも、結果として事故につながった可能性が考えられる。

目 次

1	事故の概要	1
2	事実情報	3
2.1	事故に至るまでの運行状況等	3
2.1.1	当該事業者等からの情報	3
2.1.1.1	当該運転者からの情報	3
2.1.1.2	当該事業者からの情報	4
2.1.2	運行状況の記録	5
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	6
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	運転者調査票による調査結果	7
2.4.2.2	運転履歴	7
2.4.2.3	運転特性	8
2.4.2.4	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	10
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	当該事業者等に係る状況の分析	12

4	原因	13
5	再発防止策	14
5.1	事業者の運行管理に係る対策	14
5.1.1	運行管理に係る法令遵守の徹底	14
5.1.2	運転者教育の充実	14
5.1.3	事業者に対するフォローアップ	14
5.1.4	本事案の他事業者への水平展開	14
5.2	自動車単体に対する対策	15
5.2.1	衝突被害軽減ブレーキ装置等の導入	15
5.2.2	安全運転支援装置の導入	15
参考図1	事故地点道路図	16
参考図2-1	当該車両の外観図	17
参考図2-2	タンク上面図	17
参考図3	事故地点見取図	18
写真1	当該車両（前部）	19
写真2	当該車両（左前部）	19
写真3	相手車両1	20
写真4	相手車両2	20
写真5	当該車両と相手車両2の衝突状況	21
写真6	漏洩ガソリンによる路面の状況	21

1 事故の概要

平成26年11月27日12時40分頃、愛知県犬山市の国道41号線において、ガソリン等16,000リットルを積載したタンク車（以下「当該車両」という。）が走行中、交差点手前において赤信号で停止しようとして減速していた乗用車（以下「相手車両1」という。）に追突したことを発端として、合計9台の車両が関係する多重追突事故が発生した。

この事故により、関係した車両の運転者6名及び同乗者3名の合計9名が軽傷を負った。

事故は、当該車両が片側2車線の第2通行帯を走行中、前方の赤信号で停止しようとしていた相手車両1に気付く、衝突を回避しようとしてハンドルを左に切ったところ、相手車両1の左後部に追突し、さらに、左前方に停止していた大型トラック（以下「相手車両2」という。）の右後部に追突したことで発生した。これにより、当該車両のタンクが損傷し、積載していたハイオクガソリン2,000リットル及びレギュラーガソリン4,000リットルが路上に漏洩した。

表1 事故時の状況

〔発生日時〕平成26年11月27日12時40分頃	〔道路形状〕	直線、平坦	
〔天候〕	晴れ	〔路面状態〕	乾燥
〔運転者の年齢・性別〕	24歳（当時）・男性	〔制限速度〕	60km/h
〔死傷者数〕	軽傷9名	〔危険認知速度〕	60km/h
〔当該業態車両の運転経験〕	1ヵ月	〔危険認知距離〕	不明

表2-1 関係した車両（当該車両）

〔車両〕	タンク車
〔定員〕	1名
〔当時の乗員数〕	1名
〔最大積載量〕	13,600 kg
〔当時の積載量〕	13,600 kg
〔積載物品〕	レギュラーガソリン8,000リットル、軽油6,000リットル ハイオクガソリン2,000リットル、合計16,000リットル (参考図2-2参照)
〔乗員の負傷程度及び人数〕	なし

表 2-2 関係した車両（相手車両 その1）

〔車両〕	相手車両 1 (乗用車)	相手車両 2 (大型トラック)	相手車両 3 (乗用車)	相手車両 4 (軽乗用車)
〔定員〕	5 名	2 名	5 名	4 名
〔当時の乗員数〕	2 名	1 名	3 名	1 名
〔最大積載量〕	—	14,300kg	—	—
〔当時の積載量〕	—	1,000kg	—	—
〔積載物品〕	—	不明	—	—
〔乗員の負傷程度 及び人数〕	軽傷 運転者 1 名 同乗者 1 名	軽傷 運転者 1 名	軽傷 運転者 1 名 同乗者 2 名	軽傷 運転者 1 名

表 2-3 関係した車両（相手車両 その2）

〔車両〕	相手車両 5 (小型バン)	相手車両 6 (小型バン)	相手車両 7 (軽乗用車)	相手車両 8 (乗用車)
〔定員〕	5 名	2 名	4 名	5 名
〔当時の乗員数〕	2 名	1 名	3 名	1 名
〔最大積載量〕	400kg	400kg	—	—
〔当時の積載量〕	不明	不明	—	—
〔積載物品〕	不明	不明	—	—
〔乗員の負傷程度 及び人数〕	なし	軽傷 運転者 1 名	軽傷 運転者 1 名	なし

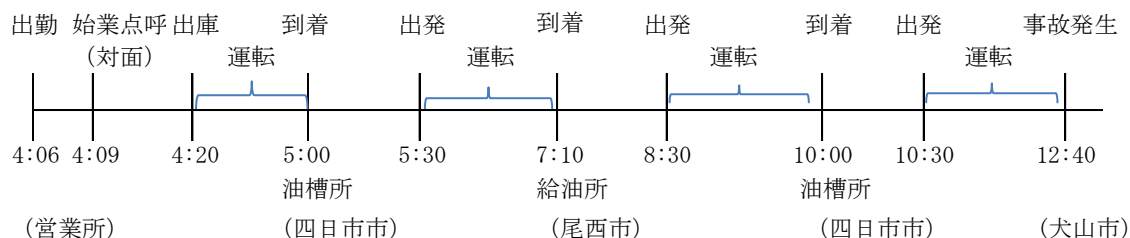


図 1 事故に至る時間経過

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。

2.1.1.1 当該運転者からの情報

当該車両の運転者（以下「当該運転者」という。）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。

- ・当該運転者は、事故前日、5時20分に出庫し、18時20分に帰庫した。この日の走行距離は255kmであった。
- ・当該運転者は、事故当日、4時06分に出勤し、当該事業者の営業所（以下「当該営業所」という。）において4時09分に対面により始業点呼を受け、4時20分に出発し、5時00分に三重県四日市市の油槽所（以下「当該油槽所」という。）に到着した。
- ・当該油槽所において、レギュラーガソリン等14,000リットルを荷積みして5時30分に出発し、7時10分に愛知県尾西市の給油所に到着した。
- ・荷卸し後の8時30分に同給油所を出発し、10時00分に当該油槽所に戻った後、レギュラーガソリン8,000リットル、軽油6,000リットル及びハイオクガソリン2,000リットルの合計16,000リットルを荷積みし、10時30分に岐阜県加茂郡の給油所に向けて出発した。
- ・一般道及び高速道路を経由して、休憩ができるコンビニエンスストアを探しながら国道41号線の第2通行帯を走行していたところ、交差点の信号機で停止していた車列の最後尾に赤信号で停止しようとして減速していた相手車両1に気づき、ブレーキ操作をせず左にハンドルを切ったものの、間に合わずに相手車両1の左後部に当該車両の右前部の下部と衝突した。さらに、左側の第1通行帯の前方に停止していた相手車両2への衝突を避けるため、ハンドルを右に切ったものの、相手車両2の荷台右後部に当該車両の左側を追突させ、そのまま、相手車両2を押し出して停止した。この追突により当該車両の助手席、タンク第1室及びタンク第2室の左側下部が破損し、第1室のレギュラーガソリン4,000リットル及び第2室のハイオクガソリン2,000リットルの計6,000リットルが路上に漏洩した。
- ・当該車両に追突され押し出された相手車両2は、前方に停止していた相手車両3に追突し、押し出された相手車両3は前方に停止していた相手車両4、相手車両5及び相手車両6に追突、その後、相手車両4は相手車両7に、相手車両6は相手車両8にそれぞれ追突した（参考図3参照）。

- ・当該運転者は、シートベルトを装着していた。

2.1.1.2 当該事業者からの情報

当該事業者の運行管理者（以下「当該運行管理者」という。）の口述によると、事故発生までの間、当該車両の運行は配送予定票に記載された時間通りで遅延は発生していなかった。

表3 事故に至るまでの運行状況等

前々々日	出勤	4 : 40	前々日	出勤	4 : 58	当日	出勤	4 : 06
	始業点呼(対面)	4 : 43		始業点呼(対面)	5 : 02		始業点呼(対面)	4 : 09
	出庫	5 : 00		出庫	5 : 20		出庫	4 : 20
	油槽所着 (四日市市)	5 : 40		油槽所着 (四日市市)	6 : 10		油槽所着 (四日市市)	5 : 00
	油槽所発	6 : 30		油槽所発	6 : 30		油槽所発	5 : 30
	給油所着 (三重県津市)	7 : 40		給油所着 (岐阜県岐阜市)	9 : 30		給油所着 (愛知県尾西市)	7 : 10
	給油所発	8 : 30		給油所発	10 : 40		給油所発	8 : 30
	給油所着 (三重県伊勢市)	9 : 40		油槽所着 (四日市市)	13 : 10		油槽所着 (四日市市)	10 : 00
	給油所発	10 : 10		油槽所発	13 : 40		油槽所発	10 : 30
	油槽所着 (四日市市)	12 : 20		給油所着 (岐阜県安八郡)	15 : 30		事故発生 (愛知県犬山市)	12 : 40
	油槽所発	12 : 50		給油所発	17 : 00			
	給油所着 (三重県伊勢市)	15 : 00		帰庫	18 : 20			
	給油所発	15 : 50		終業点呼(対面)	19 : 36			
	給油所着 (三重県伊勢市)	16 : 00						
	給油所発	17 : 30						
	帰庫	19 : 40						
終業点呼(対面)	21 : 07							
(運転時間 : 9 時間 40 分) 走行距離 292 km		(運転時間 : 9 時間 10 分) 走行距離 255 km		(運転時間 : 6 時間 00 分) 走行距離 219 km				

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備えられており、当該装置の記録状況は、次のとおりであった。

- ・事故前の12時05分から12時25分頃までの記録によると、平均80km/hの速度で走行していた。
- ・その後、平均60km/hの速度で約20分間走行したところで、急に減速して停止している。
- ・なお、当該車両にはドライブレコーダーが、前面ガラスに取付けられていたものの、衝突の衝撃で前面ガラスが破損したことにより、紛失している。

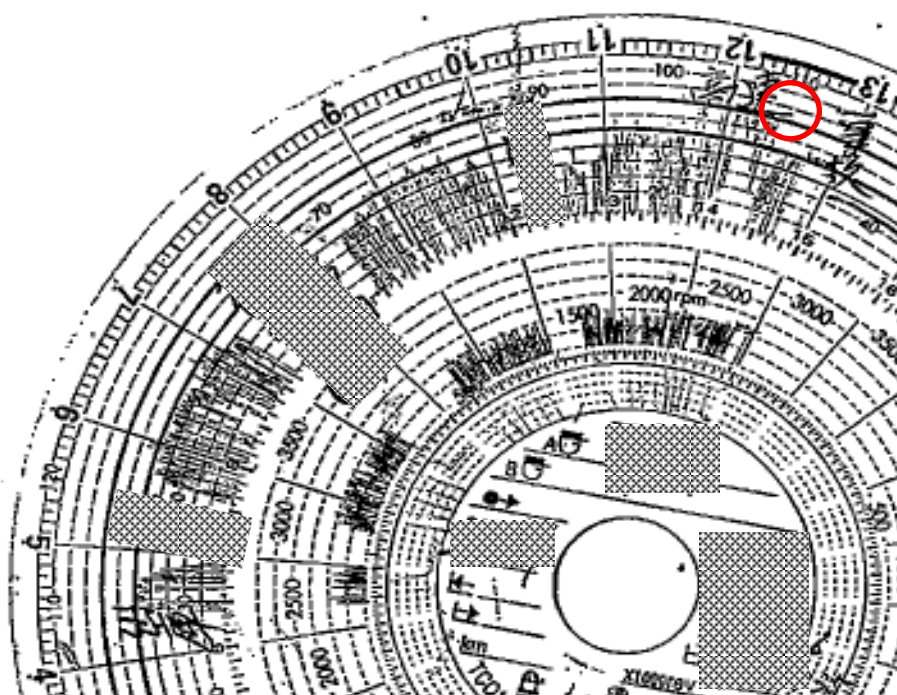


図2 事故当日の運行記録計の記録（○は事故発生付近を示す）

2.2 死亡・負傷の状況

軽傷9名（関係した車両の運転者6名及び同乗者3名、負傷者の内訳は表2-2及び表2-3参照）

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16年であり、事故当時の総走行距離は429,735kmであった。

- ・当該車両の最大積載量は、13,600kg（積載容量16,000リットル）であった。
- ・当該車両は、前部左側が相手車両2の荷台右後部と衝突した。その後、同荷台後部がタンク1室及びタンク2室の左下部を突き破った状態で停止した（参考：写真1、写真2及び写真5）。

表4 当該車両の概要

種類	大型トラック
車体形状	タンク車
乗車定員及び最大積載量	1名、13,600kg
車両重量及び車両総重量	8,310kg、21,965kg
初度登録年（総走行距離）	平成16年（429,735km）
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装置の有無	無

2.3.2 道路環境

- ・道路管理者等の口述によると、事故地点は片側2車線（側道からの合流車線を除く）の直線で平坦な区間であり、制限速度は60km/hである。なお、事故地点の前方約150mに信号機が設置されている。
- ・当該車両から路上に漏洩したレギュラーガソリン等は用水路に流れ込んだ。
- ・当該事故地点には、当該車両によるブレーキ痕・スリップ痕は確認できなかった。

表5 事故当時の道路環境の状況

路面状況	乾燥
制限速度	60km/h
道路形状	片側2車線、直線、平坦
車道幅員	9.4m（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	昭和54年
資本金	2,200万円
事業の種類	一般貨物自動車運送事業
所在地	三重県
営業所数	2カ所
保有車両数	56台（当該営業所31台/内訳：けん引車8台、タンクセミトレーラ8台、タンク車15台）
運行管理者の選任数	3名（当該営業所2名/運行管理補助者1名）
運転者数	42名（当該営業所22名）
従業員数(運転者を含む)	54名

2.4.2 当該運転者

2.4.2.1 運転者調査票による調査結果

当該運転者に対するアンケート方式による事故当日の状況は概ね次のとおりであった。なお、当該運転者からの口述によると、睡眠時間は日常的に、夜10時から早朝3時頃までの5時間程度であった。

- ・2時45分に起床し、睡眠時間は4時間程度で、前日の疲労が残っていた。
- ・油槽所において荷積み作業に従事したこと等もあり、疲れた状態で運転していた。
- ・さらに、事故発生前に約2時間運転していて疲労が蓄積し、睡魔に襲われていた。
- ・事故直前に何処で休憩するかを考えながら運転していた。
- ・追突直前まで前方の車両と追突するような危険は感じていなかった。

2.4.2.2 運転履歴

当該事業者の運転者台帳の記録及び当該運行管理者の口述によると、当該業態車両の運転経験は3ヵ月であった。

2.4.2.3 運転特性

当該運転者は、平成26年9月に適性診断（初任診断）を受診しており、安全運転に関する一部の項目に注意を要すると診断されていた。

2.4.2.4 健康状態

当該運転者は、平成26年9月に受診した定期健康診断の結果において、一部指摘事項があったものの、事故に影響をおよぼすと考えられるものはなかった。

2.4.3 運行管理の状況

2.4.3.1 当該運転者の乗務管理

当該事業者の運転日報の記録、当該車両の運行記録計の記録及び当該運行管理者の口述によると、当該運転者の事故日前1ヵ月の勤務実績については、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。）に定められる違反はなかった。

なお、時間外労働等に関する労使間協定は締結されており、平成26年4月に労働基準監督署に届出されている。

表7 当該運転者の事故日前1ヵ月の勤務状況

拘束時間	229時間46分（平均9時間56分/日） （事故日前1週間 51時間15分）
運転時間	150時間05分（平均4時間36分/日） （事故日前1週間 34時間20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） 連続運転時間の上限値超過：0件（上限値4時間） 1ヵ月間の拘束時間の上限値超過：0件（上限値320時間）
休日数	8日（休日労働：2週間に1回が限度）

	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						5:18				拘束時間 9:27			14:35												
30日前	休息期間 14:33					5:08				拘束時間 11:07			15:55												
29日前	休息期間 12:53					4:48				拘束時間 10:07			14:55												
28日前	休息期間 14:01					4:56				拘束時間 12:10			16:48												
27日前	休息期間 11:50					4:38				拘束時間11:50			17:47												
26日前	休息期間 12:33					5:20				拘束時間 14:03							19:23								
25日前	休																								
24日前										6:47			拘束時間 10:30				16:54								
23日前	休息期間 13:30									6:24			拘束時間 9:07				15:31								
22日前	休息期間 20:48											12:19					拘束時間 5:07						17:26		
21日前	休																								
20日前													7:21				拘束時間10:57						16:47		
19日前	休息期間 13:03									5:50			拘束時間 6:20				12:10								
18日前	休																								
17日前													5:10				拘束時間10:50						16:00		
16日前	休息期間 14:00									6:00			拘束時間13:32				18:50								
15日前	休息期間 10:28									5:18			拘束時間 13:02				18:20								
14日前	休息期間 12:10									6:30			拘束時間11:10				17:40								
13日前	休息期間 20:00												13:40				拘束時間11:50						17:30		
12日前	休息期間 12:10									5:40			拘束時間10:50				16:30								
11日前	休																								
10日前													4:40				拘束時間11:50						16:30		
9日前	休息期間 14:00									6:30			拘束時間 7:40				14:10								
8日前	休																								
7日前	休																								
6日前	休																								
5日前													5:40				拘束時間11:00						16:40		
4日前	休																								
3日前													5:40				拘束時間11:50						16:50		
2日前	休息期間 10:28									5:00			拘束時間14:40				19:40								
前日	休息期間 9:40									5:20			拘束時間14:00				18:20								
当日	休息期間 10:00									4:20			拘束時間 8:20				12:40								事故発生

*拘束時間とは、各日の始業時間から起算して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

当該営業所の点呼簿の記録及び当該運行管理者の口述によると、事故当日の始業点呼については、対面により実施しており、免許証の携帯、アルコール検知器による酒気帯びの有無、健康状態の良否及び日常点検の実施結果を確認し、運行の可否を決定していた。睡眠不足や疲労状態については確認したものの、点呼簿には記載はしていなかった。

当該運行管理者は、当該運転者に対し、運行指示として運行経路や配送先情報及び歩行者や自転車に対する注意、危険物運搬の安全運転に対する注意事項については指示していた。また、運行管理者の口述によると、休憩場所については、添乗指導や前日の配車確認を行う際に指示していたものの、配車指示書に記載する等の具体的指示は確認できなかった。

事故日前1ヵ月間の点呼簿の記録によると、当該運行管理者は当該運転者に対し、全て対面により点呼を実施していた。

2.4.3.3 指導及び監督の実施状況

当該運行管理者の口述によると、当該運転者に対する指導及び監督は、入社後約2ヵ月の間に机上教育や添乗指導等の初任者教育を実施しており、上記の教育が終了後に単独業務を行わせていた。

当該事業者は、運転者に対し、配送先での荷卸し作業時の注意や車間距離の確保、睡眠時間の確保や運転中の眠気への対応及び危険物を運搬する場合に留意すべき事項など、月毎に課題を決めて安全対策会議を実施していた。また、前日の配車確認の際にも個別に指導を行っていた。

2.4.3.4 適性診断の活用

当該運行管理者の口述によると、当該運転者に対し適性診断の指摘事項を伝えるのみであり、歩行者のそばを通る際に距離をとることや、周りの人や車等に十分気を配った思いやり運転を心掛けることなど、指摘事項を踏まえた指導・教育は行っていなかった。

2.4.3.5 運転者の健康管理

当該運行管理者は、運転者に対して年1回の定期健康診断を実施させており、健康診断結果に異常があった運転者に対しては、健康保険協会の保健師が個別に面談を実施し、再検査・精密検査が必要な場合は産業医に確認して、再検査・精密検査を実施していた。

当該運行管理者は、当該運転者の健康診断の結果において産業医から指摘された事項について、保健師から当該運転者に対し、疾病や健康増進に関する指導を行っ

ていた。

なお、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」については、認識していなかった。

2.4.3.6 車両管理

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

2.4.3.7 関係法令・通達等の把握

当該事業者は、三重県トラック協会に加入しており、運行管理等に関する各種通達等は同協会を通じて入手していた。

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、当該運転者は、当該油槽所においてガソリン等16,000リットルを積載し国道41号線を平均60km/hで走行中、交差点手前において、赤信号で停止しようとして減速していた相手車両1に気付くのが遅れ、ブレーキ操作をせずに、ハンドル操作で追突を回避しようとしたが間に合わず、相手車両1に追突するなどして合計9台の車両が関係する多重追突事故を起こしたものと考えられる。

2.1.2 に記述したように、運行記録計の記録によると、速度60km/hから急に減速して停止していることから、相手車両1への衝突速度は約60km/hであると推定される。2.4.2.1及び2.4.3.1に記述したように、当該運転者は、事故当日、1ヵ月の勤務実績は改善基準告示に適合していたものの、睡眠不足のため疲労が残っていたにもかかわらず、点呼の時にその旨を申告せず、当該運行管理者も当該運転者の睡眠不足や疲労の状態について把握できなかった。そのため、当該運転者は、事故当時、集中力が低下していた状態であったと考えられ、休憩を取ろうとしてコンビニエンスストアを探しながら走行したため、相手車両1に気付くのが遅れ、追突したものと考えられる。

また、当該運転者の運転経験が浅く、運行経路に係る休憩場所など道路周辺情報の知識が十分でなかったことや、危険物の輸送業務に慣れていなかったこと、事故当日、油槽所における2回の荷積み作業で疲れていたことも、前方不注意の運転になった背景にあると考えられる。

以上のことから、事故は、当該運転者が前日までの疲労と睡眠不足、また当該運行においても休憩せず疲労が蓄積した状態で運転を続けたため、集中力が低下し、前方で減速していた相手車両1に気付くのが遅れ、追突に至った可能性が考えられる。

なお、2014年11月から新車のトラックに義務付けられている衝突被害軽減ブレーキ装置が装備されていれば、被害をより軽減できた可能性が考えられる。

3.2 当該事業者等に係る状況の分析

2.4.3 に記述したように、当該事業者においては、運転者に対する適性診断結果は指摘事項を伝えるのみであり、歩行者のそばを通る際に距離をとることや、周りの人や車等に十分気を配った思いやり運転を心掛ける等の指摘事項を踏まえた指導・教育は行っておらず、当該運転者における安全運転に関する意識や運転に当たっての注意点の徹底が図られなかった。加えて、当該運行管理者が当該運転者の睡眠不足や疲労の状態について把握できていなかったことも、事故を起こした背景にあると考えられる。

4 原因

事故は、当該運転者が、前日までの疲労と睡眠不足で集中力が低下している状態において、休憩場所を探しつつ走行していたことにより、赤信号で停止しようとして減速していた相手車両1に気付くのが遅れ、追突したことで発生したと考えられる。

当該事業者においては、当該運転者に対する適性診断結果は指摘事項を伝えるのみであり、当該運転者への安全運転に関する具体的な指導・教育が不十分であったこと、さらに、当該運転者は睡眠不足で疲労が残っていたことを申告しなかったため、当該運行管理者が、当該運転者の点呼の際に睡眠不足や疲労の状態を把握できていないまま運行の可否を決定していたことも、結果として事故につなが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（運転者の健康状態の把握と適性診断の効果的な活用等）

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、事故防止を図る上で点呼において、運転者の睡眠不足や疲労について確実に報告させることで、健康状態を把握し、安全な運転が可能か否かを判断することが重要である。

また、長距離の運転をしなければならない場合では、運行経路上での休憩場所について適切な情報を運転者に提供することは疲労回復を促すのに有効な手段であると考えられる。

事業者は、運転者に対し適性診断を受診させるだけでなく、その診断結果において、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、その結果（注意点）を的確に伝達するとともに、このことを日常的に自覚させ、改善に努める安全運転を心がけるよう個別に指導を行う必要がある。

5.1.2 運転者教育の充実（運転者に配慮した職場環境の整備等）

運転者が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、事業者は、運転者に対して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指導する必要がある。また、運転者が点呼において疲労状態を報告しやすいように職場環境を整備する必要がある。

国土交通省及びトラック協会においては、上記の教育内容が適切に実施されるよう、マニュアルの作成等の使いやすい教育ツールの整備に取り組む必要がある。

5.1.3 事業者に対するフォローアップ

本件事故の再発防止には、事業者において、上記 5.1.1 及び 5.1.2 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適時、当該事業者における取り組み状況を確認する必要がある。

5.1.4 本事案の他事業者への水平展開

国土交通省及び関係団体においては、運行管理者講習、トラック事業者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 衝突被害軽減ブレーキ装置等の導入

衝突被害軽減ブレーキ装置については、平成26年11月から、順次、新車のトラックに義務付けられているところであるが、事業用自動車の車齢は長いことから、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、使用過程車用として、衝突被害軽減ブレーキ装置、車間距離警報装置及び運転者の脇見運転を警報するための装置等、安価で導入できる予防安全のための後付け装置の開発・普及に取り組む必要がある。

5.2.2 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。

- ・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

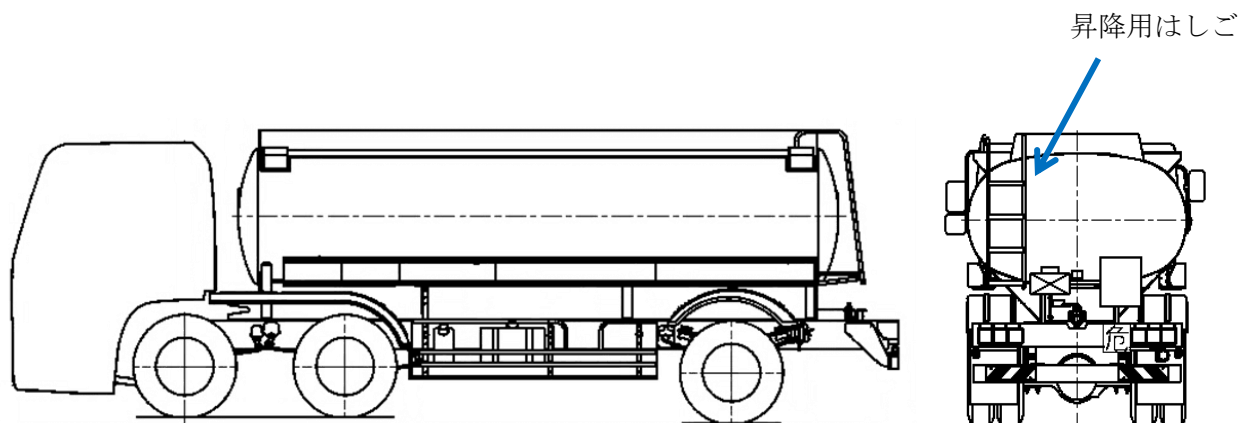
事業者は、上記補助制度を積極的に活用し、安全対策の更なる向上を図ることが望まれる。

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。

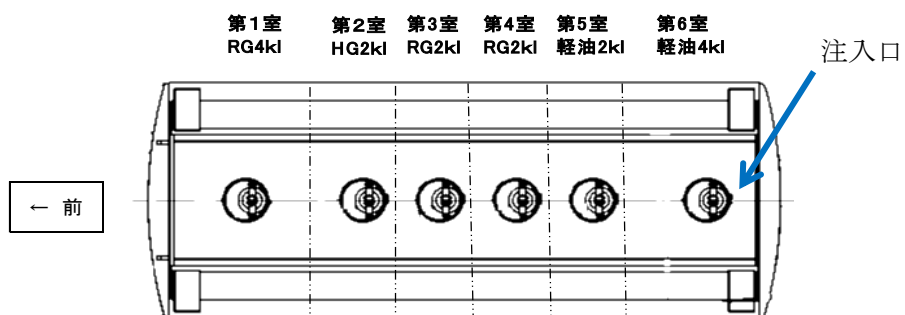


この図は、国土地理院の地理院地図（電子国土 Web）を使用して作成

参考図 1 事故地点道路図



参考図 2-1 当該車両の外観図



参考図 2-2 タンク上面図



写真1 当該車両（前部）



写真2 当該車両（左前部）



写真3 相手車両1



写真4 相手車両2



写真5 当該車両と相手車両2の衝突状況



写真6 漏洩ガソリンによる路面の状況