

1671202

# 事業用自動車事故調査報告書

〔重要調査対象事故〕

中型トラックの追突事故（山口県下松市）

平成30年6月4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 : 1671202  
車 両 : トラック (中型)  
事故の種類 : 追突事故  
発生日時 : 平成 28 年 5 月 3 日 21 時 39 分頃  
発生場所 : 山口県下松市 山陽自動車道

平成 3 0 年 6 月 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 28 年 5 月 3 日 21 時 39 分頃、山口県下松市の山陽自動車道下り線において、食品約 2,000 kg を積載した中型トラックが片側 2 車線の第 1 通行帯を走行中、渋滞で停止中の車列に追突し、合計 7 台の車両が関係する追突事故が発生した。

この事故により、中型トラックに追突された乗用車の乗員 3 名が死亡し、2 名が重傷を負うとともに、関係車両の乗員 1 名が重傷を、4 名が軽傷を負った。

## <原因>

中型トラックの運転者は、高速道路の本線車道を走行中、当時、当該道路においては、降雨や事故発生に伴い最高速度が 50 km/h に規制されていたのであるから、速度を落として進路前方の安全に、より注意して走行すべきであったにもかかわらず、警察等への口述では、進路前方約 250m に停止車列を認識したものの、落としたペットボトルを拾おうとしてしばらく頭部が車室下部に潜り込む姿勢となったとしており、事故は、同運転者が、何らかの要因により一定時間前方不注視の状態に陥ったため、渋滞により停止中の車列が目前に迫っていることに気付かず、最後尾の乗用車に追突したことで起きたものと考えられる。また、約 90km/h もの高速度で漫然と進行したことにより、結果として、7 台もの車両が関与する重大事故に発展したものと考えられる。

事業者は、運転者の労働時間を全く把握しておらず、過労運転を防止するために必要な措置を講じていなかったものであり、グループ企業の社員である運行管理者も当該事業者での果たすべき業務をほとんど行っておらず、当該事業者における運行管理体制は全く機能していなかったと推定される。さらに、運転者に対し、安全運転に関する指導教育を行っていなかったほか、義務付けられた適性診断も受診させていないなど、総じて自動車運送事業者としての義務を果たしていなかったものと推定され、このように事業者において同運転者の安全運転に関する意識の徹底が図られていなかったことが、結果として事故につながったと考えられる。

## <再発防止策>

事業者は、輸送の安全を確保する上で、次に掲げた取組を徹底する必要がある。

- ・運転者に対し、指導監督告示に基づいた適切な指導及び監督を行うこと。
- ・適切な運行管理体制を構築した上で、運行管理者に対し、貨物自動車運送事業輸送安全規則第 20 条に規定する運行管理者の業務の的確な処理及び運行管理規程の遵守について、適切な指導及び監督を行うこと。

国土交通省においては、本事業者のように運行管理体制が形骸化し機能していない事

業者が見過ごされることのないよう、グループ点呼を実施する旨の報告のあった事業者については、その実態を把握し、必要に応じ、「貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について」（平成 15 年 3 月 10 日付け国自総第 510 号、国自貨第 118 号、国自整第 211 号）に基づいた適正な運用がなされるよう是正させるなど、適切な措置を講じる必要がある。





# 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	当該代表者等からの情報	3
2.1.1.2	当該運行等に関する情報	4
2.1.1.3	警察からの情報	5
2.1.2	運行状況の記録	6
2.2	死亡・負傷の状況	6
2.3	車両及び事故現場の状況	6
2.3.1	車両に関する情報	6
2.3.2	道路環境等	6
2.3.2.1	交通規制の状況等	6
2.3.2.2	渋滞情報等	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	当該事業者への監査等の状況	8
2.4.3	当該運転者	9
2.4.3.1	運転履歴	9
2.4.3.2	運転特性	9
2.4.3.3	健康状態	9
2.4.4	運行管理の状況	9
2.4.4.1	当該代表者及び当該運行管理者に関する情報	9
2.4.4.2	当該事業者の運行管理の状況	9
2.4.4.3	当該運転者の乗務管理	10
2.4.4.4	点呼及び運行指示	12
2.4.4.5	指導・監督の実施状況	13
2.4.4.6	適性診断の活用	14
2.4.4.7	運転者の健康管理	14
2.4.4.8	車両管理	14
2.4.4.9	関係法令・通達等の把握	14

3	分析	16
3.1	事故に至るまでの運行状況等の分析	16
3.2	事業者等に係る状況の分析	16
4	原因	18
5	再発防止策	19
5.1	事業者の運行管理等に係る対策	19
5.1.1	事業者が遵守すべき事項	19
5.1.2	運行管理に係る法令遵守の徹底	19
5.1.3	運行管理の高度化に係る機器の活用	19
5.1.4	運転者教育の充実	19
5.1.5	本事案の他事業者への水平展開	19
5.2	自動車単体に対する対策	20
5.2.1	安全運転支援装置の導入	20
5.3	制度面に関する対策	20
参考図1	道路図	21
参考図2	事故地点道路図	21
参考図3	事故地点見取図	22
参考図4	当該車両外観図	22
参考写真1	当該車両と同型車の車室内の状況	23
写真1	当該車両	24
写真2	相手車両①	24
写真3	相手車両②	25
写真4	相手車両③	25
写真5	相手車両④	26
写真6	相手車両⑤	26
写真7	相手車両⑥	27
写真8	事故地点付近	27

# 1 事故の概要

平成 28 年 5 月 3 日 21 時 39 分頃、山口県下松市の山陽自動車道下り線において、食品約 2,000 kgを積載した中型トラック（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、渋滞で停止中の車列に追突し、合計 7 台の車両が関係する追突事故が発生した。

この事故により、当該車両に追突された乗用車の乗員 3 名が死亡し、2 名が重傷を負うとともに、関係車両の乗員 1 名が重傷を、4 名が軽傷を負った。

表 1 事故時の状況

〔発生日時〕 平成 28 年 5 月 3 日 21 時 39 分頃	〔道路形状〕 右カーブ（曲率半径 1,500m）、平坦
〔天候〕 曇	〔路面状態〕 湿潤
〔運転者の年齢・性別〕 54 歳（当時）・女性	〔最高速度〕 50 km/h（通常は法定速度であるが、臨時規制中）
〔死傷者数〕 死亡 3 名、重傷 3 名、軽傷 4 名	〔危険認知速度〕 約 90 km/h
〔当該業態車両の運転経験〕 20 年 5 ヶ月	〔危険認知距離〕 約 30m

表 2-1 当該車両

車両	中型トラック
定員	2 名
当時の乗員数	1 名
最大積載量	2,400kg
当時の積載量	約 2,000kg
積載物品	食品（パン）
乗員の負傷程度及び人数	なし

表 2-2 関係した相手車両

車両	相手車両① (乗用車)	相手車両② (乗用車)	相手車両③ (軽乗用車)	相手車両④ (乗用車)
定員	7名	5名	4名	5名
当時の乗員数	5名	2名	1名	2名
乗員の負傷程度及び人数	死亡3名 重傷2名	軽傷2名	重傷1名	軽傷2名

車両	相手車両⑤ (乗用車)	相手車両⑥ (乗用車)
定員	7名	5名
当時の乗員数	4名	4名
乗員の負傷程度及び人数	なし	なし

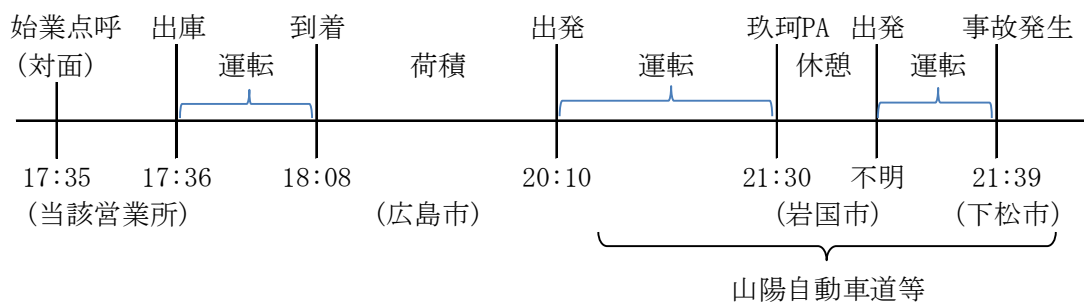


図 1 事故に至る時間経過

## 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

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。

なお、当該車両の運転者（以下「当該運転者」という。）からは協力が得られず、口述を得ることができなかった。

##### 2.1.1.1 当該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。）の口述（当該代表者が当該運転者から聴取した内容を含む。）、点呼記録簿の記録及び乗務記録によると、事故に至るまでの経過は次のとおりであった。

##### (1) 当該運転者の勤務体系（当該代表者の口述）

- ・当該運転者は、主に広島県広島市、福岡県古賀市、岡山県総社市及び熊本県宇城市の食品工場間で食品の運送を行っていたが、平成 28 年 4 月 14 日に発生した熊本地震により、宇城市内の食品工場が稼働できなくなったため、それ以降は、広島市、古賀市及び総社市の食品工場間の運送を行っていた。
- ・当該運転者の勤務は、当該地震発生以降、午後から深夜にかけての時間帯にシフトしていた。

##### (2) 事故前々日及び事故前日の運行状況（当該代表者が当該運転者から得た情報）

- ・事故前々日、当該運転者は、14 時 00 分に当該事業者の営業所（広島市所在。以下「当該営業所」という。）を、日常点検を実施せず、始業点呼も受けずにそのまま出庫した。
- ・15 時 00 分、広島市の食品工場に到着し、荷積みをして 16 時 50 分に出発した。
- ・途中で休憩を取りながら、20 時 35 分に配送先の古賀市の食品工場に到着し、荷下ろしを行った後、21 時 00 分に出発し、途中で休憩を取りながら、0 時 29 分に広島市の工場に到着した。
- ・同工場で荷下ろしを行った後、0 時 54 分に出発し、1 時 40 分に当該営業所に帰庫した。終業点呼を受けずに 2 時 00 分頃退社した。この日の走行距離は 640km であった。
- ・事故前日、当該運転者は、14 時 15 分に当該営業所において、日常点検は実施せず、同一敷地内にある当該事業者のグループ企業（以下「当該グループ企業」という。）の運行管理補助者（以下「当該グループ企業の運行管理補助者」という。）から対面による「始業点呼」を受け、14 時 20 分に出庫した。

- ・ 出庫後、15時18分に広島市の工場に到着し、荷積みをして16時23分に出発した。
- ・ 途中、休憩を取りながら、19時25分に配送先の総社市の食品工場に到着した。
- ・ 同工場で荷下ろしを行った後、20時30分に出発し、途中休憩を取りながら、22時50分に当該営業所に帰庫した。終業点呼を受けずに23時00分頃退社した。この日の走行距離は347kmであった。

### (3) 事故当日の運行状況（当該代表者が当該運転者から得た情報）

- ・ 事故当日、当該運転者は、17時35分に当該営業所で当該グループ企業の運行管理補助者から「始業点呼」を受け、17時36分に出庫した（以下、事故当日の運行を「当該運行」という。）。なお、この日も日常点検は実施していなかった。
- ・ 出庫後、18時08分に広島市の工場に到着し、荷積みをして20時10分に古賀市の工場に向け出発した。
- ・ 当該運転者は、21時39分頃、片側2車線の第1通行帯を走行中、（本人の口述によると）足元に落としたペットボトルを拾おうとして視線を前方から外したため、前方で渋滞のため停止していた車両が目前に迫っていることに気付かず、追突した。
- ・ 運転中は、シートベルトを着用していた。

## 2.1.1.2 当該運行等に関する情報

### (1) 当該運行について

当該代表者は、次のとおり口述した。

- ・ 出発時刻は、運転者任せにしていたが、出発時刻の遅れはなかった。
- ・ 荷下ろし先への到着時刻は設定されていたが、それほど厳密なものではなかった。
- ・ 食品工場間の運行は高速道路を使用させており、走行する距離及び時間とも短いことから、過酷な労働とは考えていなかった。

### (2) 輸送依頼について

当該代表者は、次のとおり口述した。

- ・ 基本的には、数日前に元請けの担当者から電話により輸送依頼があり、自分が受けて、その都度、運転者に対してメールにより運行可能かを問い合わせている。
- ・ メールした運転者の都合がつかない場合は、その運転者に直接当該グループ企業の担当者に連絡させ、輸送の代行を依頼させている。

### 2.1.1.3 警察からの情報

- ・事故当日、山陽自動車道下り線においては、18時26分頃、当該事故地点から約7.4km先の金剛山トンネル入口でオートバイの単独転倒事故が発生しており、18時43分、徳山東インターチェンジ（以下、インターチェンジを「IC」という。）～徳山西ICの区間を通行止めとした。このため、下り車線を走行してきた全車両が徳山東ICで降りることとなり、この影響により、徳山東ICを先頭とする渋滞が発生し、366.6キロポスト付近まで続いていた。
- ・通行止めが21時38分に解除され、本線上の停車車両が動き始めた21時39分頃に本事故が発生した。なお、本事故発生時、本線上の停車車列は第2通行帯よりも第1通行帯の方が車両7～8台分長くなっていた。
- ・当該運転者は、事故直前の状況について、前方約250mに停車車列があることには気付いていたが、玖珂PAで購入したペットボトル飲料を足元に落とし、これを拾おうとして頭部が車室下部に潜り込む姿勢となり、再び顔を上げた時、前方約30m先に停車している車両の列を発見し、ブレーキを踏んだ旨の口述をしていた。
- ・追突時の速度は約90km/hであり、事故地点付近にはブレーキ痕はなかった。
- ・事故地点は、緩やかな右カーブであるが見通しは良い。

表3 事故に至るまでの運行状況等

前々日	(始業点呼未実施)		「始業点呼」(対面)	14:15	当日	「始業点呼」(対面)	17:35
	出庫	14:00	出庫	14:20		出庫	17:36
	広島市の工場着 (荷積み)	15:00	広島市の工場着 (荷積み)	15:18		広島市の工場着 (荷積み)	18:08
	同工場発	16:50	同工場発	16:23		同工場発	20:10
	休憩(不明)		休憩(不明)			休憩(玖珂PA)	
	古賀市の工場着 (荷下ろし)	20:35	総社市の工場着 (荷下ろし)	19:25		休憩地点発	不明
	同工場発	21:00	同工場発	20:30		事故発生	21:39
	休憩(不明)		休憩(不明)				
	広島市の工場着 (荷下ろし)	0:29	帰庫	22:50			
	同工場発	0:54	(終業点呼 未実施)				
帰庫	1:40	業務終了	23:00				
	(終業点呼 未実施)						
	業務終了	2:00					
	(運転時間: 9時間 00分) 走行距離 640 km		(運転時間: 6時間 20分) 走行距離 347 km			(運転時間: 2時間 01分) 走行距離 不明	

※表記載の各時間は作業日報による。

## 2.1.2 運行状況の記録

当該車両には運行記録計<sup>1</sup>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。

## 2.2 死亡・負傷の状況

死亡 3 名（相手車両①の同乗者 3 名）

重傷 3 名（相手車両①の運転者及び同乗者、相手車両③の運転者）

軽傷 4 名（相手車両②の運転者及び同乗者、相手車両④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

- ・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、事故前日までの総走行距離は、345,566km であった。
- ・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。
- ・当該車両には、衝突被害軽減ブレーキは装備されていなかった。
- ・当該車両は、相手車両に追突したことにより、車両前面部、車室左側面、左前輪、荷箱左前方部分等を損傷した（写真 1 参照）。

表 4 当該車両の概要

種類	トラック（中型）
車体形状	冷蔵冷凍車
乗車定員及び最大積載量	2 名、2,400kg
車両重量及び車両総重量	5,480kg、7,990kg
初度登録年（総走行距離）	平成 25 年（345,566 km <sup>※</sup> ）
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	無

※総走行距離は事故前日までの数値

### 2.3.2 道路環境等

#### 2.3.2.1 交通規制の状況等

警察によると、事故当時の交通規制状況等は、次のとおりであった。

- ・事故地点は、山陽自動車道の熊毛 I C と徳山東 I C の区間内である。
- ・山陽自動車道の玖珂 I C から山口南 I C 間の最高速度は法定速度の 100 km/h で

<sup>1</sup> 平成 27 年 3 月 31 日以前に新規登録を受けた車両総重量が 7 トン以上 8 トン未満又は最大積載量が 4 トン以上 5 トン未満の普通自動車である事業用自動車は平成 29 年 3 月 31 日までは装備義務の対象外である。



あるが、事故当日は降雨及び雨が止んだ後に発生した交通事故に伴い最高速度 50 km/h の臨時交通規制を実施していた。

### 2.3.2.2 渋滞情報等

道路管理者によると、当時の渋滞情報等の提供については次のとおりであった。

- ・通常、事故や渋滞が発生した場合、発生場所の I C 5 区間分手前から本線情報板（参考 1）にその旨の情報を表示しており、事故当日、オートバイの単独転倒事故に伴う渋滞が発生した際にも、本線上は大竹 I C まで、一般道にある表示板も大竹 I C 入口まで表示し、かつ、V I C S<sup>2</sup>により情報を提供していた。表示内容は「この先渋滞」及び「追突注意」である。また、事故地点約 2 km 手前の路側帯に標識車を停車させ、「この先渋滞」及び「追突注意」の文字並びに「渋滞」のマークを表示させていた。



画像 ©2017Google 日本

#### 参考 1 熊毛 I C 手前の本線情報板

表 5 事故当時の道路環境の状況

路面状況	湿潤
最高速度	50km/h（通常は法定速度（100km/h）であるが、降雨等のため臨時規制中）
道路形状	片側 2 車線、右カーブ（曲率半径 1,500m）、平坦
車道幅員	13.0m（片側）

<sup>2</sup> 渋滞や交通規制などの道路交通情報を、FM多重放送やビーコンを使ってリアルタイムにカーナビ等に届けるシステム。Vehicle Information and Communication System

### 2.3.3 天候

曇り

- ・気象庁の気象データによると、事故当日の山口県中部は、9時から17時まで雨が降っており、最大で11mm（下松市の16時台）の雨量を記録した。また、風速は、防府市において日中最大で14.2m/s、宇部市が13.3m/sであった（平均風速（陸上）10m/s以上で強風注意報発表）。

## 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

当該代表者は、次のとおり口述した。

- ・当該事業者については、自分が社長を務めていた当該グループ企業を10年前に息子に譲った後、知人に懇願されて同知人の会社の借金を返済するために業務協力したところ、知人が失踪したためにやむなく引き継いだものであって、利益がコストに見合わなければすぐに撤退するつもりであった。
- ・平成27年12月、運転者不足により保有車両を5台から4台に減車する旨、運輸支局に届出した。

なお、当該代表者は、本事故後の平成28年7月8日に当該事業を廃止した。

表6 当該事業者及び当該営業所の概要

運輸開始年	平成11年
資本金	300万円
事業の種類	一般貨物自動車運送事業
所在地	広島県
営業所数	1カ所
保有車両数	4台（内訳：中型4台）
運行管理者の選任数	1名（補助者4名）
運転者数	3名
従業員数（運転者を含む）	4名

### 2.4.2 当該事業者への監査等の状況

平成28年5月6日及び同年6月30日、当該事業者に対し、本事故を端緒として監査が実施されたが、当該事業者が同年7月8日に事業を廃止したため、行政処分等を行われていない。

## 2.4.3 当該運転者

### 2.4.3.1 運転履歴

当該代表者は、当該運転者の運転履歴について、昭和 59 年 3 月に普通自動車運転免許を取得し、中型トラックの運転経験は 20 年 5 ヶ月であると口述した。

### 2.4.3.2 運転特性

当該代表者は、適性診断の結果に基づく当該運転者の運転特性については、平成 25 年 12 月に採用した後に適性診断を受診させていないため分からないと口述した。

### 2.4.3.3 健康状態

当該代表者は、次のとおり口述した。

- ・平成 27 年の定期健康診断については、当該運転者は、診断当日に勝手に元請けから仕事を受け運行しており、健康診断を受診していなかった。その時点では、当該運転者が受診していないことを把握していなかった。
- ・当該運転者の最近 1 ヶ月の健康状態に、異変等は見受けられなかった。

## 2.4.4 運行管理の状況

### 2.4.4.1 当該代表者及び当該運行管理者に関する情報

#### (1) 当該代表者の口述

当該代表者は、運行管理の状況について次のとおり口述した。

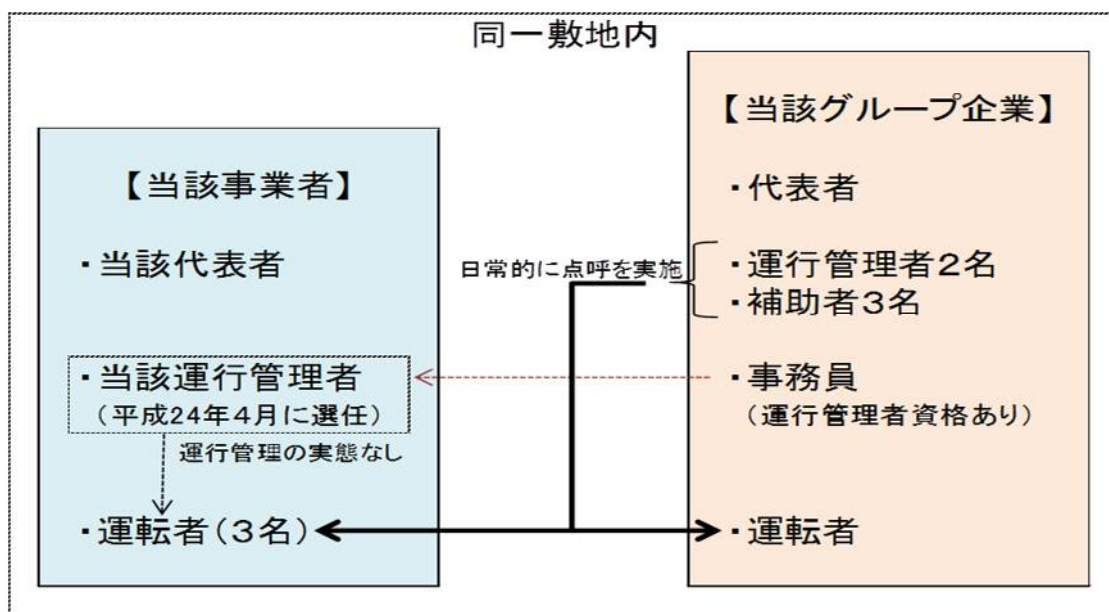
- ・当該事業者の運行管理者（以下「当該運行管理者」という。）は、平成 24 年 4 月に選任した。
- ・当該運行管理者は、当該事業者の被雇用者でなく、当該グループ企業に雇用されている社員で事務員として勤務している。
- ・当該営業所の運転者の労務管理については、当該運行管理者に任せており、自分は運転者の労働時間等については全く把握していない。
- ・ペットボトルを拾うという行動は運転者の判断であり、会社は運転者がこのような行動をとらないよう指導することを想定していない。

#### (2) 当該運行管理者の資格

当該運行管理者の運行管理者資格者証を確認したところ、平成 22 年 11 月に資格を取得していることが確認された。

### 2.4.4.2 当該事業者の運行管理の状況

当該代表者から得られた情報等をもとに、当該事業者における運行管理の状況等について図示すると、次のとおりである。



**図2 当該事業者における運行管理の状況**

#### 2.4.4.3 当該運転者の乗務管理

当該営業所の点呼記録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5件、休息期間の下限値不足2件及び1ヵ月の拘束時間の上限値超過が確認された。

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、労働基準監督署へ届出しているが、就業規則は制定していなかった。

**表7 当該運転者の事故日前1ヵ月の勤務状況**

拘束時間	321 時間 25 分（平均 11 時間 28 分/日） （事故日前 1 週間：82 時間 10 分）
運転時間	279 時間 10 分（平均 9 時間 58 分/日） （事故日前 1 週間：61 時間 40 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 : 5 件（上限値 16 時間） 休息期間の下限値不足 : 2 件（下限値 8 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	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	休息期間8:05					5:15		拘束時間14:05										19:20														
29日前	休息期間26:00																				21:20											
28日前	拘束時間16:50										14:10																					
27日前	休																															
26日前						6:00		拘束時間13:00										19:00														
25日前	休息期間10:25					5:25		拘束時間13:30										18:55														
24日前	休息期間25:40																				20:35											
23日前	拘束時間16:45										13:20																					
22日前	休息期間25:00										14:20			拘束時間9:00			23:20															
21日前	休息期間21:45																				21:05											
20日前	拘束時間17:45										11:45			休息期間6:15			18:00															
19日前	拘束時間16:10										10:10			休息期間11:00			21:10															
18日前	拘束時間16:15			6:10		休息期間7:45										13:55		拘束時間13:10														
17日前	3:05			休息期間11:55										15:00		拘束時間11:35																
16日前	2:35		休息期間11:25										14:00		拘束時間11:20																	
15日前	1:20	休息期間12:40										14:00		拘束時間11:20																		
14日前	1:20	休息期間12:50										14:10		拘束時間11:10																		
13日前	1:20	休息期間12:40										14:00		拘束時間11:20																		
12日前	1:20	休息期間12:40										14:00		拘束時間11:45																		
11日前	1:45		休																													
10日前											14:00		拘束時間11:25																			
9日前	1:25	休息期間12:35										14:00		拘束時間11:20																		
8日前	1:20	休息期間12:50										14:10		拘束時間11:50																		
7日前	2:00		休息期間12:05										14:05		拘束時間11:35																	
6日前	1:40	休息期間12:30										14:10		拘束時間11:20																		
5日前	1:30	休息期間12:15										13:45		拘束時間15:15																		
4日前	5:00					休息期間9:10										14:10		拘束時間11:00														
3日前	1:10	休息期間13:00										14:10		拘束時間12:50																		
2日前	3:00			休息期間11:00										14:00		拘束時間11:40																
前日	1:40	休息期間12:40										14:20		拘束時間8:30			22:50															
当日	休息期間18:46										17:36			21:39			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）

#### 2.4.4.4 点呼及び運行指示

当該代表者等の口述、点呼記録簿等によると、点呼の実施状況等については、次のとおりであった。

##### (1) 日常的な点呼の実施状況

①当該代表者は、次のとおり口述した。

- ・運転者の点呼については、平成28年2月からグループ企業間での対面による点呼（以下「グループ点呼」という。）を実施する旨を運輸支局長あて報告していた。
- ・運転者の点呼は、当該グループ企業の運行管理者又は運行管理補助者（以下「当該グループ企業の運行管理者等」という。）の勤務時間帯であれば、それらの者に全て行わせていた。

[参考]

国土交通省が定めるグループ点呼の取扱いの概要は次のとおりであり、同一敷地内のグループ企業の運行管理者等によるグループ点呼の実施が認められているのは、閑散時間帯（原則、深夜・早朝）に限られている。

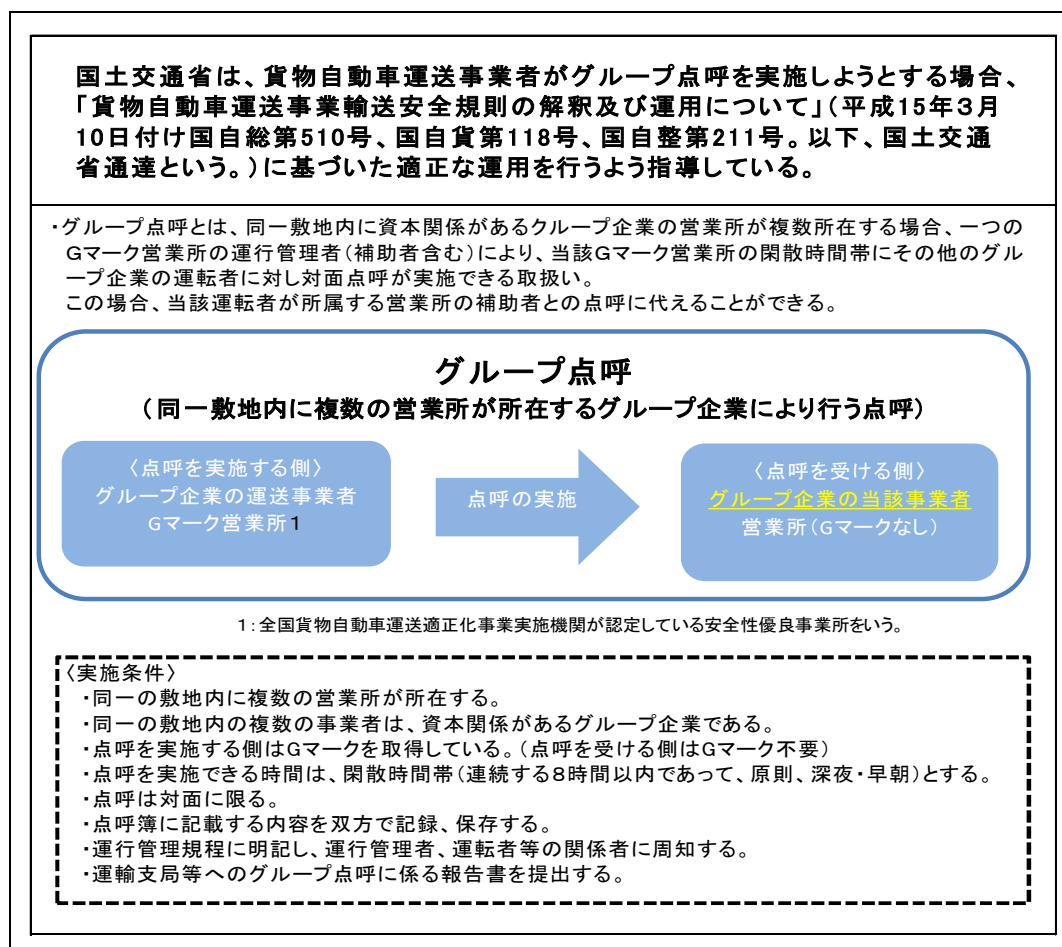


図4 グループ点呼（制度の概要）

②当該運行管理者は、次のとおり口述した。

- ・点呼のほとんどは、当該グループ企業の運行管理者等が実施していた。
- ・当該グループ企業の運行管理者等は、勤務時間外においては不在となるため、その時間帯に出庫又は帰庫する運転者に対しては点呼を実施していなかった。その場合、運転者は、アルコール検知器による酒気帯びの有無の確認だけを行っていた。

③点呼及び運行指示の記録状況については、次のとおりであった。

- ・点呼時間、点呼の方法等の必要事項が一部記載されていないものがあった。
- ・疾病、疲労等の状況、日常点検の状況その他のチェック項目欄（運転免許証、自動車検査証、運転日報、保険証、非常信号用具、停止表示機材等）があり、当該グループ企業の運行管理者等が行ったと思われる「点呼」については、レ点チェックがなされていた。
- ・運行の安全を確保するために必要な指示については、ほとんど記載されていなかった。
- ・当該運転者の乗務について、始業点呼又は終業点呼を実施した記録がないものが確認された。

## **(2) 当該運行における点呼等の実施状況**

当該グループ企業の運行管理補助者は、次のとおり口述した。

- ・事故当日は、疾病、疲労等の状況、日常点検の状況その他の事項（運転免許証、自動車検査証、運転日報、保険証、非常信号用具、停止表示機材等）について確認した。
- ・対面による点呼時には、運転者のその時の体調等について聞き取りはしており、当該運転者の事故当日の健康状態については、普段と変わったことはなかった。
- ・当該運行に係る運行計画及び作業指示書は作成していない。

## **(3) 当該運行における点呼記録の状況**

点呼記録簿を確認したところ、次のとおりであった。

- ・日常点検が未実施であったにもかかわらず、日常点検の状況欄には確認した旨のチェックがされていた。
- ・指示事項等の欄には、安全運行に関する指示についての記載はなかった。

### **2.4.4.5 指導・監督の実施状況**

#### **(1) 当該代表者の口述**

- ・当該事業者では、平成13年8月に国土交通省が策定した「貨物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

監督告示」という。)に基づいた教育を行っておらず、年間計画も策定していない。

- ・運転者はプロドライバーであることから、今更会社が教育するような内容はなく、教育する必要はないと思っている。
- ・平成 28 年 3 月及び 4 月に、当該グループ企業が行っている運転者教育に当該営業所の運転者を参加させた。

## **(2) 指導・監督の記録**

指導監督告示に定められたもののうち「トラックを運転する場合の心構え」及び「関係法令」について教育を実施した記録が確認された。

### **2.4.4.6 適性診断の活用**

当該代表者は、次のとおり口述した。

- ・最近 3 年間、適性診断を受診した運転者はいなかった。
- ・運転者に適性診断を受診させる義務については、認識していなかった。
- ・当該運行管理者は、適性診断には全く関与していない。

### **2.4.4.7 運転者の健康管理**

#### **(1) 当該代表者の口述**

- ・当該運行管理者から、当該グループ企業における健康診断の実施日が伝えられるので、そのことは当該事業者の運転者に伝えていた。
- ・平成 27 年の定期健康診断は、計画を立て実施したが、運転者 3 名のうち 2 名が受診しなかった。
- ・運転者に対し、携帯メールにて「体力的に無理があれば遠慮なく申告するように」と指示していた。

#### **(2) 当該運行管理者の口述**

当該運転者は、平成 25 年 12 月に運転者として採用し、選任したが、雇入れ時の健康診断は受診させていなかった。また、それ以降の定期健康診断も受診させていなかった。

### **2.4.4.8 車両管理**

当該営業所で保有する車両の整備管理は、当該グループ企業の整備管理者が行っており、定期点検整備に関する年間実施計画表は作成してあるものの、点検整備記録簿等は一切保存されていなかった。また、当該車両の日常点検の実施記録については、事故前 1 ヶ月間の 26 回の運行中、8 回分の記録がなかった。

### **2.4.4.9 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やマニュアルについては入手して  
いなかった。

## 3 分析

### 3.1 事故に至るまでの運行状況等の分析

2.3.2.1 に記述したように、事故当時、山陽自動車道の本事故地点付近においては、降雨等により最高速度 50km/h の臨時交通規制がなされ、また、オートバイの単独転倒事故による一部区間の通行止めに伴い渋滞が発生していた。このため、2.3.2.2 に記述したように、事故地点の I C 5 区間分手前から本線情報板に渋滞情報等が表示され、さらに、事故地点手前の路側帯において、標識車が渋滞情報を表示して注意喚起していたにもかかわらず、当該運転者は、安全な速度に減速することなく、規制速度を大幅に超える 90km/h で走行していた。

そして、2.1.1.3 に記述したように、本人の警察への口述によれば、当該運転者は、「事故直前、前方約 250m に停止車列があることに気付いたが、足元に落としたペットボトルを拾おうとして頭部が車室下部に潜り込む姿勢となり、その後顔を上げて車列最後尾の車両に気付いたのは、その手前約 30m だった。」とのことである。この口述によれば、当該運転者が前方に車両が停止していることを認識していたにもかかわらず、90km/h もの速度で約 9 秒の間、前方を注視せずに走行していたことになり不自然さが伴うが、当該運転者本人の口述が得られていないため、その真偽は不明である。

いずれにしても、事故は、当該運転者が、何らかの要因により一定時間前方不注視の状態であったため、渋滞により停止中の車列が目前に迫っていることに気付かず、最後尾の乗用車に追突したことで起きたものであり、約 90km/h もの高速度で漫然と運行したことにより、結果として、7 台もの車両が関与する重大事故に発展したものと考えられる。

### 3.2 事業者等に係る状況の分析

2.4.4.1 に記述したように、当該代表者は、運転者の労働時間を全く把握しておらず、過労運転を防止するために必要な措置も講じていなかったものであり、本来はグループ企業の社員である当該運行管理者も、当該事業者において運行管理者としてすべき業務のほとんどを行っていなかった。このように、当該事業者においては、労務管理・運行管理体制が全く機能していなかったと推定され、当該運転者について改善基準告示に定める 1 日の拘束時間の上限値超過等の違反が多数認められるのも、こうした当該事業者の実態が要因となっていると考えられる。

当該代表者については、

- ・2.4.4.1 に記述したように、「ペットボトルを拾うという行動は運転者の判断であり、会社は運転者がこのような行動をとらないよう指導することを想定していない。」と口述していること。

- 2.4.4.4に記述したように、運転者の点呼について、国土交通省通達のグループ点呼を活用する旨報告していたものの、当該通達に定められた実施の条件である「点呼を実施するグループ企業の閑散時間帯」に限らず、実際には、点呼の全てを当該グループ企業の運行管理者等に行わせていたこと
- 2.4.4.5に記述したように、運転者に対して指導監督告示に基づく教育を行っておらず、その必要性の認識もないこと
- 2.4.4.6に記述したように、運転者に適性診断を受診させる義務について認識しておらず、必要な適性診断を受診させていなかったこと
- 2.4.4.7に記述したように、運転者が定期健康診断を受診していないことを把握していなかったこと

などから、総じて自動車運送事業者としての義務を果たしていない状況が認められ、また、法令を遵守し義務を果たそうとする意識もなかったと推定される。当該運行管理者を含め、当該事業者においては、運行の安全確保に関する業務が適切に実施されず、当該運転者の安全運転に関する意識の徹底が図られていなかったことが、結果として本事故につながったと考えられる。

## 4 原因

当該運転者は、高速道路の本線車道を走行中、当時、当該道路においては、降雨や事故発生に伴い最高速度が 50 km/h に規制されていたのであるから、速度を落として進路前方の安全に、より注意して走行すべきであったにもかかわらず、警察等への口述では、進路前方約 250m に停止車列を認識したものの、落としたペットボトルを拾おうとしてしばらく頭部が車室下部に潜り込む姿勢となったとしており、事故は、当該運転者が、何らかの要因により一定時間前方不注視の状態に陥ったため、渋滞により停止中の車列が目前に迫っていることに気付かず、最後尾の乗用車に追突したことで起きたものと考えられる。また、約 90km/h もの高速で漫然と進行したことにより、結果として、7 台もの車両が関与する重大事故に発展したものと考えられる。

当該事業者は、運転者の労働時間を全く把握しておらず、過労運転を防止するために必要な措置を講じていなかったものであり、グループ企業の社員である当該運行管理者も当該事業者での果たすべき業務をほとんど行っておらず、当該事業者における運行管理体制は全く機能していなかったと推定される。さらに、運転者に対し、安全運転に関する指導教育を行っていなかったほか、義務付けられた適性診断も受診させていないなど、総じて自動車運送事業者としての義務を果たしていなかったものと推定され、このように当該事業者において当該運転者の安全運転に関する意識の徹底が図られていなかったことが、結果として事故につながったと考えられる。

## 5 再発防止策

### 5.1 事業者の運行管理等に係る対策

#### 5.1.1 事業者が遵守すべき事項

- ・事業者は、運転者に対し、指導監督告示に基づいた適切な指導及び監督を行わなければならない。
- ・事業者は、適切な運行管理体制を構築した上で、運行管理者に対し、貨物自動車運送事業輸送安全規則第 20 条に規定する運行管理者の業務の的確な処理及び運行管理規程の遵守について、適切な指導及び監督を行わなければならない。

#### 5.1.2 運行管理に係る法令遵守の徹底

- ・事業者は、グループ点呼を実施しようとする場合は、国土交通省通達が定める条件に従い、同通達に基づいた適正な運用を行わなければならない。
- ・運行管理者は、運行の安全確保に関する業務を事業者に代わって行い、交通事故を防止していく義務があることを自覚し、運転者に対して点呼を確実に実施するとともに、休憩地点及び休憩時間など安全な運行に必要な指示を行い、運転者に遵守させる必要がある。

#### 5.1.3 運行管理の高度化に係る機器の活用

事業者は、運行管理者が適切かつ効率的に運行管理を行えるよう、運転者の運転特性を踏まえた指導のための映像記録型ドライブレコーダーや、運転者の過労運転等を防止するため、運転者の運転状況の把握を容易にするデジタル式運行記録計等の機器を導入することが望まれる。

#### 5.1.4 運転者教育の充実

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、具体的な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。

#### 5.1.5 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、貨物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、車両にカメラ等を使用して前方の危険を検知した場合に警告する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しい。

なお、装置の導入を進める際には装置に対する過信を防ぐため、運転者に対してそれぞれの装置の機能や有効性とその限界についても教示することが必要である。

## **5.3 制度面に関する対策**

国土交通省は、本事業者のように運行管理体制が形骸化し、機能していない事業者が見過ごされることのないよう、グループ点呼を実施する旨の報告のあった事業者については、その実態を把握し、必要に応じ、国土交通省通達に基づいた適正な運用がなされるよう是正させるなど、適切な措置を講じる必要がある。



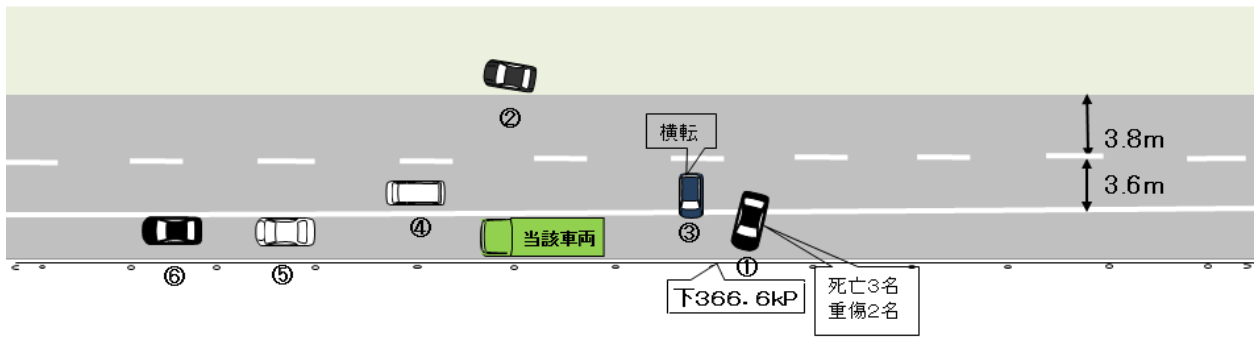
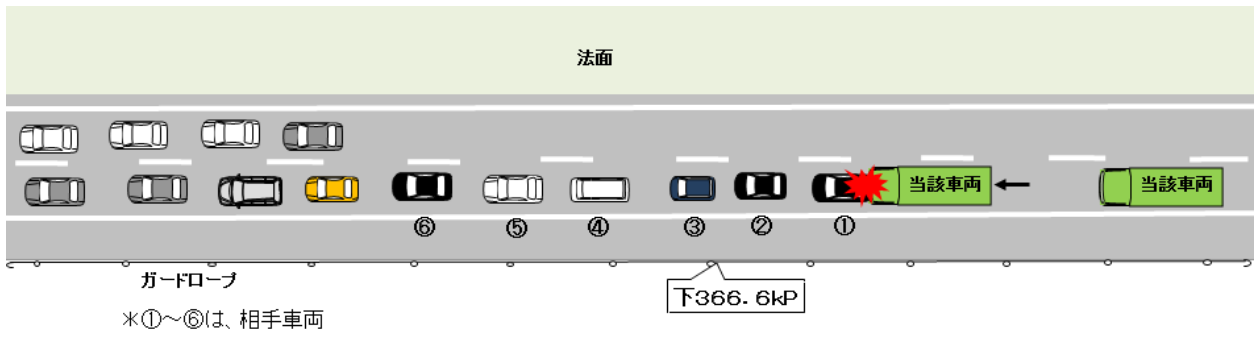
この図は、国土地理院の地理院地図(電子国土Web)を使用して作成

参考図1 道路図

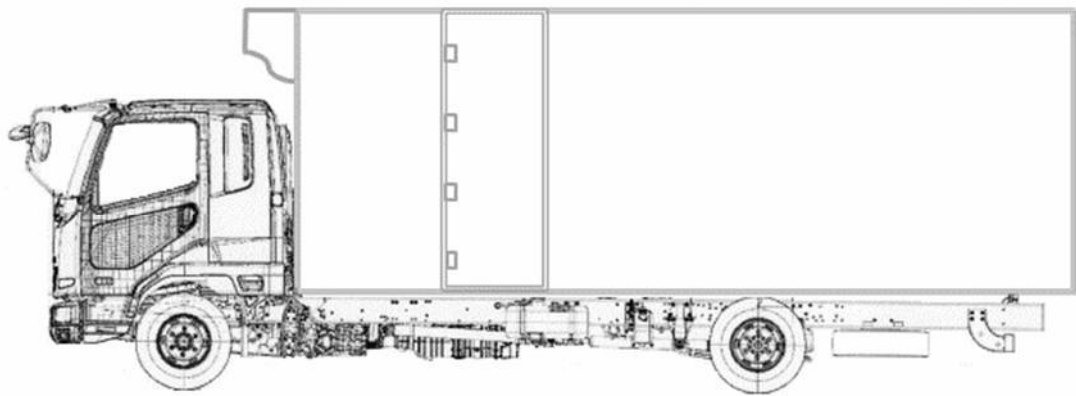


この図は、国土地理院の地理院地図(電子国土Web)を使用して作成

参考図2 事故地点道路図



参考図3 事故地点見取図



参考図4 当該車両外観図





参考写真1 当該車両と同型車の車室内の状況



写真1 当該車両（山口県警察提供）



（事故後、車内の乗員救出のため運転席扉及び助手席扉を取り外している。）

写真2 相手車両①（山口県警察提供）



写真3 相手車両② (山口県警察提供)



写真4 相手車両③ (山口県警察提供)



写真5 相手車両④（山口県警察提供）



写真6 相手車両⑤（山口県警察提供）



写真7 相手車両⑥（山口県警察提供）



写真8 事故地点付近