

1783102

# 事業用自動車事故調査報告書

〔特別重要調査対象事故〕

大型トラクタ・バンセミトレーラの衝突事故（大阪市平野区）

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

## (特別重要調査対象事故)

調査番号 : 1783102  
事業者 : 三豊運送 株式会社  
本社所在地 : 香川県  
車 両 : トラクタ・バンセミトレーラ (大型)  
事故の種類 : 衝突事故  
発生日時 : 平成 29 年 11 月 22 日 0 時 41 分頃  
発生場所 : 大阪市平野区 阪神高速 14 号松原線

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 29 年 11 月 22 日 0 時 41 分頃、大阪市平野区の阪神高速 14 号松原線の下り線において、大型トラクタ・バンセミトレーラがアルミ鋼材約 16,000 kg を積載して走行中、第 1 通行帯から第 2 通行帯へ車線変更した際、第 2 通行帯を走行していたタクシーに衝突し、さらにタクシーを中央分離帯との間に挟みながら走行を続け、タクシーは中央分離帯の街灯に衝突して停止した。

この事故により、タクシーの乗客 1 名が死亡し、乗客 1 名と運転者が重傷を負った。

なお、事故時、大型トラクタ・バンセミトレーラの運転者は、基準値を超えるアルコールを身体に保有していた。

### <原因>

事故は、大型トラクタ・バンセミトレーラの運転者が、片側 2 車線の高速道路の第 1 通行帯を走行中、進路前方出口に設置されていた標識灯の黄色の点滅灯火を工事規制の灯火であると誤認し、進路変更が必要であるとして、右後方の安全確認を行うことなく漫然と第 2 通行帯に進路変更をしたため、折から第 2 通行帯で同車両を追い抜こうとしていたタクシーに気付かずに衝突したものと考えられる。

同運転者は、事故前に乗船していたフェリー内で事故の約 8 時間前から 5 時間前にかけて持ち込んだ焼酎 900ml の半分程度を飲み、フェリーを下船する際には点呼を受けることもアルコール検知器で検査をすることもせずに運転を開始した。このため、事故時においては、高濃度のアルコールを体内に保有した状態で運転したものと認められ、著しく注意力、判断力が低下していたため、右車線を走行する相手車両に気が付かずに車線変更をしたことが事故の原因であると考えられる。

運行経路上にある約 7 時間半のフェリー乗船中に同僚運転者についてもフェリー内での飲酒が確認されるなど、同運転者が勤務する事業者の運転者の間では、フェリー乗船中の飲酒が常態化していた。この慣習は長らく同事業者の運転者の中でまん延していたものであり、その廃止を進言したり会社に報告したりする者がいないまま、継続されてきたものと考えられる。

同事業者においては、社内規程において、飲酒運転惹起者又は検挙された者は、懲戒解雇とする規定を設けていたことや、毎月実施している職場内教育時に飲酒運転防止の指導を実施していたが、その一方で、フェリー下船時の点呼が行われていなかったことやアルコール検知が行われていなかったこと、フェリー内での飲酒の正確な情報を把握していなかったことなど、飲酒運転の抑制に関しての運行管理が形骸化していた。このようなことから、同事業者内では長期間にわたり遵法精神を欠いた運転者間での行動が

放置されていたことが、このような飲酒運転による重大事故につながったものと考えられる。

本事故による死傷者は、いずれも相手車両の乗客や運転者であるが、乗客はシートベルトを着用していなかったことから、被害が拡大したものと考えられる。

## ＜再発防止策＞

### (1) 事業者の運行管理に係る対策

事業者は、飲酒運転を防止するため、次の取り組みをすることが重要である。

- ・運転者に対し、点呼の実施時期を指示し、運行管理者が点呼を実施できる体制を確保した上で確実に実施すること。また、泊まりの運行では、指示した点呼の実施時期を過ぎても電話がない場合は、運行管理者等が電話することにより確実な点呼を実施すること。
- ・電話点呼時の酒気帯びの有無の確認は、運転者の話し声や応答内容で確認する他、休息期間内での飲酒の有無を口頭で確認するとともに、アルコール検知器を用いて適切に実施すること。
- ・出先でのアルコール検知を確実に実施するため、通信機能を有し、又は携帯電話等通信機器と接続する等により、アルコール検知の実施状況や測定結果がリアルタイムで送信でき運行管理者が確認できること等を考慮したアルコール検知器等の導入を進めること。
- ・アルコール検知器の日常点検を適切に実施するとともに、携帯用検知器は、予備電池を備える等により、運行途中での電池切れを防止すること。
- ・社内規程等に「泊まり運行時における、出先での運転再開前の点呼時に、アルコール検知を運転者が確実に実施し、運行管理者が確認して乗務可否を適切に判断すること。万が一、運転再開前の点呼時等に、運転者にアルコールが検知された場合は、運転ができないことから、会社の業務に著しく支障を与えることにより、場合によっては、労働協約違反として解雇されることもあり得る。」等を規定し、運転者を指導すること。
- ・運行途中にフェリーを頻繁に利用する事業者は、運行管理者等が、必要に応じ、抜き打ちでフェリーに乗船し、運転者の休息期間の過ごし方を確認する必要がある。
- ・フェリー下船時の始業点呼で運転者からアルコールが検知された場合は、その運転者は運転せずに、運行管理者に連絡して指示を受けることを徹底するとともに、フェリー事業者に依頼する等により、車両をフェリーから駐車場等へ移動してもらうこと。また、運転者が運転を再開する場合は、運行管理者は運転者のアルコール検知を再度実施し、アルコールが検知されなくなるまで、運転をさせないこと。

- ・社内監査等で確認された法令違反等は、他の営業所で同様の違反がないか確認し、違反等が確認された場合は、早急に改善させること。また、社内監査等で確認された法令違反等は、運行管理者の指導及び監督の機会等で活用し、資質の向上を図ること。
- ・新たに運行管理者及び補助者を選任する場合は、関係法令及び社内規程並びに飲酒運転防止の実務の内容を必ず認識させること。
- ・運転者が飲酒等の状況について、運行管理者等に申告しやすい環境づくりに努めること。

## (2) 事業者が行う運転者に対する飲酒運転防止に関する教育事項

- ・運転者に対し、飲酒運転は、悲惨な事故を引き起こすことを飲酒運転による事故事例の映像等を用いて周知するとともに、運転者各自が運転直前の飲酒をしないことはもちろん、飲酒したら絶対運転しないことを徹底するとともに、運転が予定されている場合は、運転が開始されるまでの時間を考慮して、運転者の間でも過度の飲酒に対して相手を制するなど、飲酒に寛容な文化を排斥し安全を優先する文化を醸成させること。
- ・運転者の飲酒の有無等嗜好品の状況を確認し、携帯用アルコール検知器で起床時等のアルコール量を検知することで、出勤時の飲酒運転を防止すること。
- ・自分では、意識は正常だと思っても、飲酒によって確実に判断力と運動能力は低下していることを周知すること。
- ・飲酒中は時間経過とともに酔いの自覚が薄れ、飲酒量も正確にはわからなくなって飲み過ぎてしまうことが多いことを指導すること。
- ・体重 60kg の成人男性で 1 単位（ビール中びん 1 本、日本酒 1 合、焼酎 0.6 合）のアルコールでも体内から消えるまでには約 3～4 時間、2 単位では約 6～7 時間かかることが平均的であり、体格や体質で差があることを勘案しても多量飲酒では休息期間後も体内にアルコールが残る可能性が大きいことを周知すること。
- ・飲酒は寝付きが良くなるものの眠りが浅くなり、睡眠途中にトイレに行くことも多くなり、睡眠の質を確実に悪くすることを指導すること。
- ・運転者に対し、飲酒量とアルコールが体内に留まる時間の目安について周知し、運転開始時間までの時間を考慮し、十分に余裕がある飲酒量とすることを指導すること。
- ・運行途中にフェリーを利用する事業者は、時には運行管理者等が乗船し、運転者がフェリー内で適切に過ごしているか確認し、運転者を指導すること。

## (3) 自動車単体に対する対策

運転者の飲酒運転を未然に防ぐため、呼気吹き込み式アルコール・インターロック装置の技術開発が進んでおり、自動車メーカー、機器メーカー、国土交通省等の関係者においては、この種の予防安全対策装置の開発・普及に取り組む必要がある。



# 目次

1	事故の概要	1
2	事実情報	3
2.1	当該車両の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	当該事業者等からの情報	5
2.1.2	警察からの情報	7
2.1.3	運行状況の記録	8
2.1.3.1	当該車両の運行状況の記録	8
2.1.3.2	道路監視用カメラの記録	9
2.1.4	フェリー内等での飲酒の状況	10
2.1.4.1	事故前日からの飲酒の状況	10
2.1.4.2	当該事業者のフェリー内での飲酒の慣例	11
2.1.4.3	フェリー事業者からの情報	16
2.1.4.4	警察からの情報	17
2.2	死亡・負傷等の状況	18
2.3	当該車両及び事故現場の状況	18
2.3.1	当該車両に関する情報	18
2.3.2	事故後の当該車両及び相手車両の損傷等の状況	18
2.3.2.1	当該車両の損傷状況	18
2.3.2.2	相手車両の損傷状況	20
2.3.3	道路環境等	21
2.3.3.1	道路管理者からの情報	21
2.3.3.2	警察からの情報	21
2.3.3.3	現地調査	21
2.3.4	天候	22
2.4	当該事業者等に係る状況	22
2.4.1	当該事業者及び当該営業所の概要	22
2.4.1.1	当該運行管理者等からの情報	22
2.4.1.2	当該営業所の車両の状況	23
2.4.1.3	当該事業者への監査等の状況	24
2.4.2	当該運転者	25

2.4.2.1	運転経歴	25
2.4.2.2	運転特性	26
2.4.2.3	健康状態	26
2.4.3	運行管理の状況	27
2.4.3.1	当該運転者等の乗務管理	27
2.4.3.2	点呼及び運行指示	31
2.4.3.3	指導・教育及び監督の実施状況	34
2.4.3.4	適性診断の活用	38
2.4.3.5	運転者の健康管理	39
2.4.3.6	車両管理	40
2.4.3.7	関係法令・通達等の把握	41
3	分析	42
3.1	事故に至るまでの運行状況等の分析	42
3.2	事業者等に係る状況の分析	45
3.2.1	当該事業者の運行管理の状況	45
3.3	飲酒運転防止装置等に関する分析	48
4	原因	49
5	再発防止策	50
5.1	事業者の運行管理に係る対策	50
5.1.1	飲酒運転を防止するための適切な運行指示及び点呼の実施	50
5.1.2	休息期間(フェリー乗船中を含む)の飲酒に関する適切な運行管理	50
5.1.3	運転者教育の充実	52
5.1.4	運行管理の高度化に係る機器の活用	52
5.1.5	乗客に対するシートベルト着用の徹底	53
5.1.6	事業者に対するフォローアップ	53
5.1.7	本事案の他の事業者への水平展開	53
5.2	自動車単体に対する対策	53
5.2.1	安全運転支援装置の導入	53
参考図 1	事故地点見取図	54
参考図 2	当該車両外観図	54
写真 1 2	飲酒したレストラン	55
写真 1 3	二次会で飲酒した休憩室	55

写真14	酒の自動販売機	55
写真15	コップ	55
写真16	個室	55
写真17	レストラン入口の掲示物	55
参考資料	《事業用自動車運転者の飲酒運転による事故件数》	56



# 1 事故の概要

平成 29 年 11 月 22 日 0 時 41 分頃、大阪市平野区の阪神高速 14 号松原線の下り線において、大型トラクタ・バンセミトレーラ（以下「当該車両」という。）がアルミ鋼材約 16,000 kg を積載して走行中、第 1 通行帯から第 2 通行帯へ車線変更した際、第 2 通行帯を走行していたタクシー（以下「相手車両」という。）に衝突し、さらに相手車両を中央分離帯との間に挟みながら走行を続け、相手車両は中央分離帯の街灯に衝突して停止した。

この事故により、相手車両の乗客 1 名が死亡し、乗客 1 名と運転者が重傷を負った。

なお、事故時、当該車両の運転者（以下「当該運転者」という。）は、基準値を超えるアルコールを身体に保有していた。

表 1 事故時の状況

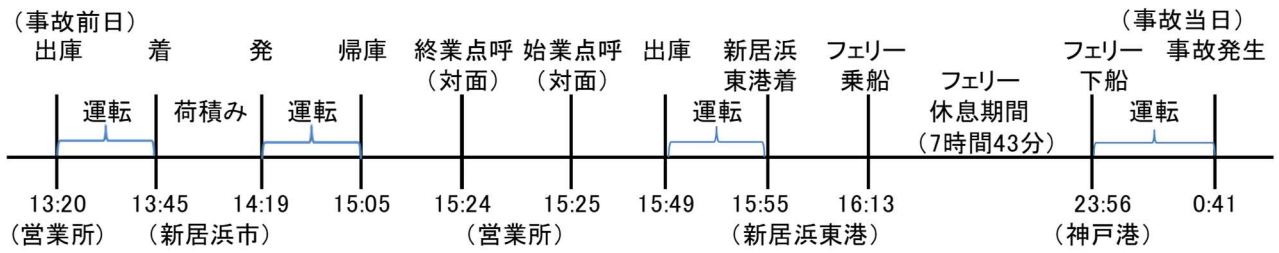
〔発生日時〕 平成 29 年 11 月 22 日 0 時 41 分頃	〔道路形状〕 直線、上り勾配 (1.1%)
〔天候〕 晴れ	〔路面状態〕 乾燥
〔運転者の年齢・性別〕 55 歳 (当時)・男性	〔規制最高速度〕 50km/h
〔死傷者数〕 死亡 1 名、重傷 2 名	〔危険認知速度〕 50~60km/h (衝突時)
〔当該業態車両の運転経験〕 29 年 5 ヶ月	〔危険認知距離〕 0m

表 2 関係した車両

車両	当該車両 (トラクタ部)	当該車両 (バンセミトレーラ部)	相手車両 (タクシー)
定員	2 名	—	5 名
当時の乗員数	1 名	—	3 名
最大積載量	第五輪荷重 <sup>1</sup> 11,500kg <sup>2</sup>	22,900kg	—
当時の積載量	—	約 16,000kg	—
積載物品	—	アルミ鋼材 8,000 kg × 2 個	—
乗員の負傷程度及び人数	なし	—	死亡 1 名、重傷 2 名

<sup>1</sup> 第五輪荷重とは、トラクタとセミトレーラを連結する連結器にかかる重量の上限値をいう。

<sup>2</sup> 11,500kg は、当該車両がトレーラをけん引する場合の第五輪荷重である。



注：各時間は、乗務記録、点呼記録等による。

図1 事故に至る時間経過

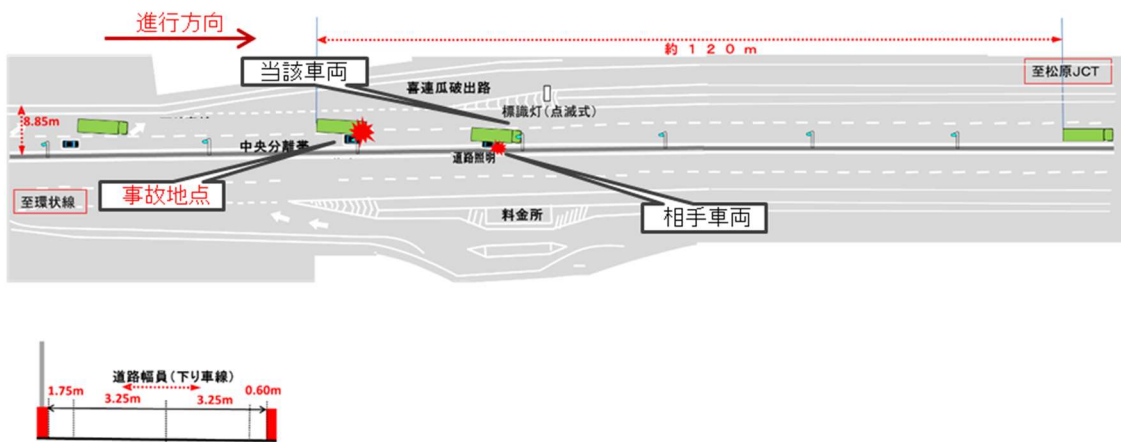


図2 事故地点見取図

## 2 事実情報

### 2.1 当該車両の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

###### (1) 事故に至るまでの経過

事故に至るまでの経過等に関して、当該運転者の口述、点呼記録及び乗務記録によると、次のとおりであった。

###### ① 事故3日前の情報

- ・事故3日前、愛媛県新居浜市から神戸市への運送を行い、その後、帰りの荷物を積んで四国内（この時点では、帰りの荷積み先及び荷下ろし先は決まっていない。）に運送する3日間の運行を行うため、当該事業者の新居浜市所在の営業所（以下「当該営業所」という。）に出勤し、15時25分、運行管理者Aから始業点呼（対面）を受け、16時03分、神戸市に向け出庫した。途中、鳴門市に19時40分に到着し、34分間の休憩を取り、20時14分に出発した。
- ・22時48分、神戸市に到着し、休息した。この時、終業点呼（電話）は受けていなかった。

###### ② 事故前々日の情報

- ・7時間05分の休息期間後、始業点呼（電話）を受けずに荷下ろしを行った。終了後、当該事業者の名古屋営業所に連絡し、帰りの荷積み地点及び荷下ろし地点を確認して帰りの経路を決めた。なお、帰りの運行は、当初の予定とは変更となったが、その内容を運行指示書には記載しなかった。
- ・9時05分、当該営業所に連絡し、運行管理者Aの中間点呼（電話）を受け、9時38分、四日市市へ向け出発した。
- ・途中、亀山パーキングエリアで44分間の休憩を取り、13時46分、四日市市に到着した。荷積みを行い、14時35分徳島市に向け出発した。途中、15時55分、岐阜県関市に到着し、点呼の実施者や実施時刻は覚えていないが終業点呼（電話）を受けた。その後、休息した。

###### ③ 事故前日フェリーに乗船するまでの情報

- ・関市で8時間16分の休息期間後、始業点呼（電話）を受けずに0時11分に関市を出発した。なお、休息期間後の始業点呼は、運行管理者から指示されていなかったため受けなかった。途中、淡路サービスエリアで2時間57分間の休憩を取り、7時56分、徳島市に到着した。荷下ろしを行い、

9時40分に出発し、12時48分帰庫した。

- ・続いて当該運転者は、名古屋市への運送を行い、帰りの荷積み先を經由して四国内へ運送する3日間の運行（以下「当該運行」という。）を行うため、13時20分、当該営業所を出庫した。
- ・13時45分、新居浜市内の荷積み地点に到着し、荷積みを行い、14時19分当該営業所に向け出発した。15時05分に帰庫し、15時24分に運行管理の補助者（以下、「当該補助者」という。）から終業点呼（対面）を受けた。なお、この時、運行指示書は提出しなかった。続けて、15時25分に当該補助者から始業点呼（対面）を受け、15時49分に名古屋市に向け出庫した。なお、いずれの点呼の際にもアルコール検知は実施した。
- ・15時55分、新居浜東港に到着し、16時13分に神戸港行きのフェリーに乗船した。乗船時に終業点呼（電話）は受けていない。  
（その後、当該運転者は、フェリー内で7時間43分間の休息をとっているが、この休息中に飲酒をしている。フェリー内での飲酒の状況の詳細については、2.1.4に記述する。）

#### ④ フェリーを下船してから事故までの情報

- ・23時56分、神戸港（六甲アイランド）でフェリーを下船し、名古屋に向けて出発した。フェリー下船時の始業点呼（電話）は受けておらず、アルコール検知も実施していなかった。
- ・阪神高速5号湾岸線六甲アイランド北インターチェンジ（以下、インターチェンジを「IC」という。）から高速道路に乗り、阪神高速1号環状線を走行中、黄色い回転灯を点滅させて低速で道路清掃作業を行っている車両を確認したので、工事規制を行っていると思い、右側の安全を確認しないで車線変更して追い越した。
- ・その後、日付が変わって事故当日の0時41分、阪神高速14号松原線を走行中、喜連瓜破出口分岐点付近で黄色の点滅灯火が見えたので、また工事規制をしていると思い、右側の安全を確認しないで、直ぐに方向指示器を右側に出すと同時に車線変更をしてタクシーに衝突する事故を起こした。
- ・車線変更時に衝突音がして事故に気付いたが、衝突後はハンドルが切れなくなり、そのことに気を取られてブレーキを踏むのが遅れ、停止するのに時間がかかった。
- ・通常、右側に車線変更する場合、ミラーで右側後方を確認し、次に運転席付近の右側を直接確認して車線変更していたが、当該運行時は、道路清掃車を追い越した時も本事故前の車線変更時も確認を行っていなかった。
- ・当該車両を止めた後、車両から降りてタクシーのところへ行き、運転者に声を掛けたところ、かろうじて話のできたので、負傷者の状況を確認して



110 番通報した。なお、当該営業所への連絡は、別の車両の同僚運転者が事故地点付近に停止して会えたので、会社への連絡を依頼した。

- ・フェリーを降りて事故までの間、運転していて危ないと感じたことはなかった。

**表 3 当該運転者の事故発生までの運行状況**

3 日 前	始業点呼(対面)	15:25	荷下ろし		始業点呼(電話)	未実施	出庫	13:20
	出庫	16:03	始業点呼(電話)	未実施	関市発	0:11	新居浜市着	13:45
前 日	鳴門市着	19:40	中間点呼(電話)	9:05	淡路SA着	3:29	荷積み	
	休憩(34分)		神戸市発	9:38	休憩(2時間57分)		新居浜市発	14:19
	鳴門市発	20:14	亀山PA着	12:33	淡路SA発	6:26	帰庫	15:05
	神戸市着	22:48	休憩(44分)		徳島市着	7:56	終業点呼(対面)	15:24
	終業点呼(電話)	未実施	亀山PA発	13:17	荷下ろし		始業点呼(対面)	15:25
	休息期間(7時間05分)		四日市市着	13:46	徳島市発	9:40	出庫	15:49
			荷積み		帰庫	12:48	新居浜東港着	15:55
			四日市市発	14:35			フェリー乗船	16:13
			関市着	15:55			終業点呼(電話)	未実施
			終業点呼(電話)	時刻不明			休息期間(7時間43分)	
			休息期間(8時間16分)				始業点呼(電話)	未実施
							フェリー下船神戸港発	23:56
						当日	事故発生	0:41
(前回運行の運転時間 16:41 )							(当該運行の運転時間 1:47 )	
走行距離 861km							走行距離:62km	

注：各時間は、乗務記録、点呼記録等による。

### 2.1.1.2 当該事業者等からの情報

事故に至るまでの運行状況等に関して、統括運行管理者(以下「当該運行管理者」という。)の口述、点呼記録及び乗務記録によると、次のとおりであった。

- ・運行計画では、事故前日の8時から事故翌日の9時30分までの3日間の運行を計画していたが、帰りの運行は決まっていなかったため、今までの運行実績を基に帰りの運行を予測して運行指示書を作成していた。
- ・当該運行では、次の行程を予定していた。

[1日目]

8時出勤、点検、8時30分出庫→9時新居浜市内着(荷積み1時間)10時発→10時30分帰庫(休息期間5時間30分)16時出庫→16時30分新居浜東港着→フェリー乗船時間(7時間30分)→24時00分神戸港(六甲アイランド)着、フェリー下船

[2日目]

0時00分同港発→2時30分名阪(休憩地点未定)着(休憩1時間)3時30分同発→5時30分休憩地点着(休憩2時間)7時30分同発→8時荷下ろし先着(荷下ろし1時間)9時同発→10時30分荷積み地点着(荷積み1時間)11時30分同発→12時30分休憩地点着(休憩1時間)13時30分同発→16時30分休憩地点発(休憩1時間)17時30分同発→21時休憩地点着

(休息期間 10 時間 30 分)

[ 3 日目 ]

同 7 時 30 分発→ 8 時荷下ろし地点着 (荷下ろし 1 時間) 同 9 時発→ 9 時 30 分帰庫、運行終了

※ 2 日目、9 時以降の帰りの運行は未定で、荷下ろし終了後に当該事業者名古屋営業所に連絡し、荷積み地点、荷下ろし地点等を確認する。

運行日	運行指示及び実際の運行	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1日目	運行指示								点検・運転・荷積み・運転		休息					運転	休息(フェリー)								
	当該運行												運転・荷積み・運転		休息(フェリー)										
2日目	運行指示	運転	休憩	運転	休憩	運転・荷下ろし・運転・荷積み・運転			休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩
	当該運行	運 事 転 故																							
3日目	運行指示	休息							運転・荷下ろし・運転																
		点検・運転・荷積み・荷下ろし							休憩・休息																

図 3 運行指示及び当該運行

・ 運行経路

[ 行きの経路 ]

当該営業所→新居浜東港→フェリー→神戸港 (六甲アイランド) →阪神高速 5 号湾岸線六甲アイランド北 I C →阪神高速 5 号湾岸線→ 1 号環状線→ 14 号松原線→近畿自動車道→西名阪自動車道→名阪国道→東名阪自動車道→伊勢湾岸道路→名港中央 I C →荷下ろし地点

[ 帰りの経路 ]

荷下ろし終了後、運転者は当該事業者の名古屋営業所に連絡し、帰りの荷積み地点、荷下ろし地点を確認する。なお、休憩地点及び休憩時間の指示はないので、運転者任せとなっていた。

- ・ 本事故の当該営業所への連絡は、当該運転者からではなく、当該車両の後方を走行していた当該営業所の別の運転者から連絡があり、事故を知った。
- ・ 当該運転者は、当該運行と同じ名古屋方面への運行は、当該事業者で大型車やトレーラで約 20 年近く運行しており、事故前には月に 7 回～10 回運行していたので、慣れていた。
- ・ 当該運行では、神戸港を予定どおりの時刻に出発しており、運行に遅れはなかった。
- ・ 当該フェリーには、同じ時間に当該営業所の車両が 10 台程度乗船していた。
- ・ 当該運転者が普段担当している車両 (トラクタ) は、車検整備のため予備車両

により運行していたもので、当該運転者からは、特段、当該車両の調子が悪いとは聞いていなかった。

- ・当該運転者は、当該運行が終了する土曜日、翌日の日曜日は、連休の予定であった。

## 2.1.2 警察からの情報

警察から、事故に至るまでの経過等に関して次の情報が得られた。

- ・当該運転者は、阪神高速1号環状線を走行中、黄色い回転灯を点滅させた道路清掃作業車が3台、連なって低速で走行しながら道路清掃作業を実施していたのを確認していたので、喜連瓜破出口分岐点に設置された標識灯を見て、また車線規制をしていると勘違いし、車線変更をしている。



映像記録① (2個点灯)



映像記録② (1個点灯)



映像記録③ (2個点灯)

### 喜連瓜破出口分岐点の標識灯の点灯状態

(当該車両のドライブレコーダーの映像記録より)

- ・当該運転者は、車線変更時に右側後方を確認しないで右側車線へ車線変更しており、相手車両には全く気付いておらず、ブレーキも踏んでいなかった。
- ・相手車両は、当該車両が衝突した後、中央分地帯との間に挟まれて進み、中央分離帯にせり上がり、街灯に衝突して止まった。
- ・当該運転者は、事故後、警察へ110番通報した際、事故を起こしたことや相手車両に3名が閉じ込められていることをしっかりした口調で話していた。
- ・警察官が現場臨場した際、当該運転者から酒臭がしたことから呼気検査を実施した。
- ・当該運転者は、事故発生約1時間後に呼気検査を実施したところ、基準値の2倍

を超えるアルコールを体内に保有していることが確認された。検査時、当該運転者は、ふらつきや、呂律が回らないといったこともなく、淡々と検査に応じていた。

- ・事故前の交通状況は、閑散としていた。
- ・相手車両の乗客2名は、いずれもシートベルトを着用していなかった。また、当該運転者及び相手運転者は、シートベルトを着用していた。

## 2.1.3 運行状況の記録

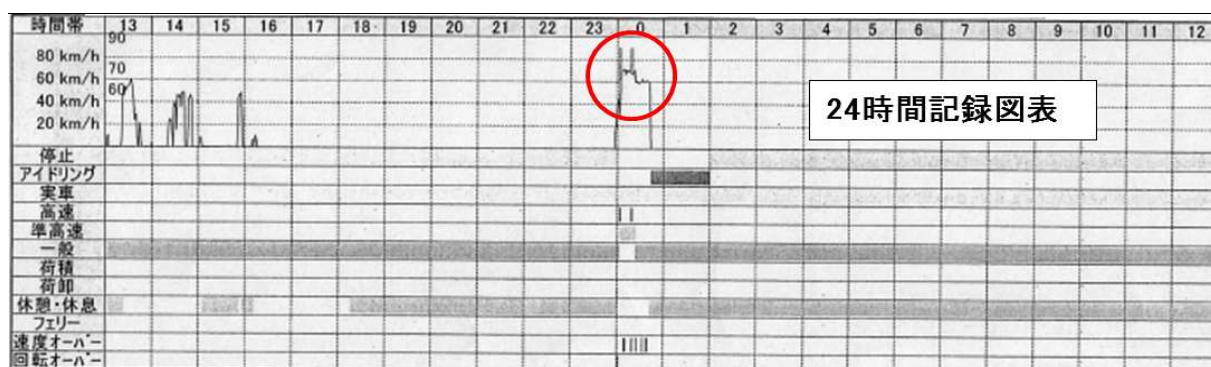
### 2.1.3.1 当該車両の運行状況の記録

当該車両には、デジタル式運行記録計及びドライブレコーダー（車両前方を撮影する1カメラ方式）が装着されていた。

#### (1) 運行記録計の記録

運行記録計の事故前24時間記録図表及び6分間記録図表による記録状況は、次のとおりであった。なお、記録は2分進んで記録されていたので、修正後の時刻とした。

- ・事故前日の13時からの24時間記録図表によると、13時20分頃に走行を開始し、約50～60km/hの速度で走行し、13時45分頃に停止している。その後、14時20分頃に走行を再開し、15時10分頃に停止している。
- ・15時50分頃に走行を開始し、16時00分頃に停止している。その後、10km/h以下の速度で走行し、16時15分頃に停止している。
- ・23時55分頃に走行を再開し、約70km/hの速度で約15分走行後、60km/hに減速して走行中、急激に速度が落ちて停止している。



※0時台の70km/h～90km/h付近の記録 | | は、高速走行区間のマークを示す。

図4-1 事故当時の運行記録計（24時間）の記録

（○部分は事故発生付近を示す。）

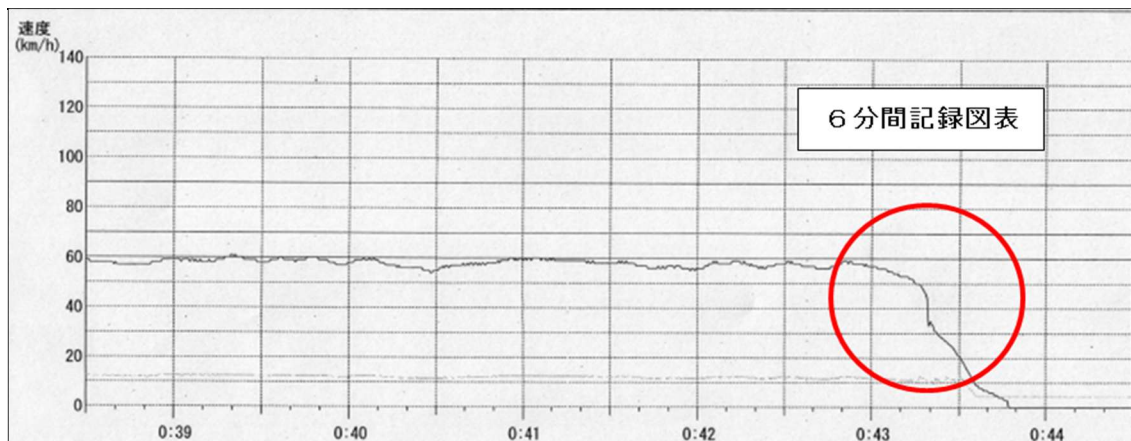


図 4 - 2 事故当時の運行記録計の記録

(○部分は事故発生付近を示す。)

## (2) ドライブレコーダーの記録

ドライブレコーダーの映像記録による記録状況は、次のとおりであった。なお、記録は、一定以上の減速度を検知した時点の前後各々20秒間の映像記録が保存されていた。

表 4 当該車両のドライブレコーダーの記録

	時刻 (11月22日)	記録状況	走行速度 (km/h)	走行車線 /車線数
1	0:41:05	第1通行帯を走行中	54	1/2
2	0:41:08	出口注意案内の信号(左右点滅)が左上に見える	54	1/2
3	0:41:10	左側前方に標識灯(上下点滅)が小さく見える	53	1/2
4	0:41:14	出口注意案内の信号(左右点滅)が近づいてくる	50	1/2
5	0:41:16	当該車両が右側へ動き始める	50	1/2→2/2
6	0:41:18	当該車両が左右に振れる	48	2/2
7	0:41:21	速度がゆっくり落ちていく	44	2/2
8	0:41:24	標識灯(上下点滅)が近づく	29	2/2
9	0:41:46	停止する(衝突後の走行距離は約120m)	0	2/2

### 2.1.3.2 道路監視用カメラの記録

事故地点先約300mの地点には、事故地点方向を映す道路監視用カメラが設置されており、本事故により当該車両が停止するまでの記録状況は次のとおりである(表5参照)。

表5 道路監視用カメラの映像記録（30 秒間）

時間	記録状況
29秒前	当該車両が第1通行帯を走行している
28秒前	当該車両が第1通行帯から急に車線変更し、第2通行帯を走行している相手車両の進路を塞ぐ形になり衝突
27秒前	相手車両を中央分離帯に押している
25秒前	相手車両を中央分離帯に押し続ける
23秒前	相手車両が中央分離帯の街灯にぶつかり停止している
15秒前	当該車両がハザードランプを点灯させる
0	当該車両がゆっくり減速して停止する

#### 2.1.4 フェリー内等での飲酒の状況

本事故発生時、当該運転者は、基準値を超えるアルコールを体内に保有し、当該車両を運転していたことが判明した。当該運転者は、当該運行経路上のフェリー内で同僚運転者らと飲酒していたものであり、飲酒時の状況等について当該運転者、同僚運転者その他関係者から次のとおり情報が得られた。

##### 2.1.4.1 事故前日からの飲酒の状況

事故前日から事故までの飲酒の状況について、当該運転者及び同僚運転者から次の情報が得られた。

##### (1) 当該運転者の口述

- ・事故前日、新居浜市内で荷積みして当該営業所に帰庫する途中、新居浜市内のコンビニエンスストアで900 ml入りの紙パックの焼酎(アルコール25度)等を買った。焼酎は手提げ鞆に入れて当該車両に載せ、フェリー内に持ち込んだ。
- ・フェリーに乗船後、16時30分から18時25分頃までフェリー内のレストランで、18時30分から19時30分頃までレストラン近くの休憩室で食事や飲酒をした。レストランでは、当該運転者を含め7名の当該事業者の運転者と地元の運送事業者の運転者3名が同席していた。そのうち、当該運転者を含め当該事業者の運転者5名が飲酒していた。
- ・飲酒は、レストランにあるグラス製のコップ(容量約200 ml)を借りて、氷を入れて焼酎と水が半々の水割りを作り、レストランで3杯と休憩室で1杯飲んだ。いつも3杯飲むこととしていたが、休憩室の分が飲み過ぎてしまった。なお、フェリーに持ち込んだ焼酎は、フェリー乗船時に2～3回に分けて飲もうと思っていたが、自分で半分程度飲み、休憩室で他の運転者にあげたので、残ったのは少しであった。
- ・17時30分頃、レストランのコックから閉店時間なので「そろそろ終わりにするように。」と言われていたが18時25分頃までレストランにいた。その後、顔見知りの他の事業者の運転者が乗船していることが分かっていたので、

近くの休憩室へ行き、久しぶりに会ったので18時30分頃から一緒に飲み始めた。19時30分頃にフェリーの事務長から「寝る時間も少ないですから、早く退席してください。」と言われ、退席した。このように、月に2回くらいは2次会をしていた。

- ・20時頃客室に戻り仮眠し、23時30分頃起きた。直ぐに寝付けて熟睡できていた。起きた時の体調は、酔っている感覚はなく、アルコールが体内に残っていると感じていたが、いつもと同じだったので、安全に運転できると思った。

## (2) 同僚運転者等の口述

### ① 同僚運転者Cの口述

- ・事故前日のフェリー内では、当該運転者と一緒にレストランで18時頃まで飲酒していた。当該運転者は、機嫌良くグラス3杯飲んでおり、何時もより多く飲んでいただろうだったので、「そんなに飲んで大丈夫ですか」と聞いたところ、「時間をかけてゆっくり飲んでいるから大丈夫である」と言っていたが、自分も飲んでいたので、止めるようには言えなかった。

### ② 同僚運転者Dの口述

- ・香川県内から帰庫する途中のコンビニエンスストアで、焼酎と紅茶を購入してフェリーに持ち込み、焼酎約400mlをレストランのグラスを使って紅茶で割って飲んだ。

## 2.1.4.2 当該事業者のフェリー内での飲酒の慣例

当該事業者の運転者のフェリー内でのこれまでの飲酒の慣例について、当該運転者、同僚運転者、当該事業者の役員（以下「当該役員」という。）、運行管理者から次の情報が得られた。

### (1) 当該運転者の口述

- ・フェリーには、当該事業者に入社して間もない頃から東予港（愛媛県西条市）～大阪南港（大阪市）間に、その後新設された新居浜東港～神戸港（六甲アイランド）間の航路に乗船していた。
- ・酒を買う場所は、当該営業所近くの大型車が駐車できるコンビニエンスストアや運行途中で買えない場合は、5回に1回の割合でフェリー内にて買っていた。また、酒の種類は、いつもは焼酎だが、缶ビールや缶酎ハイを買うこともあった。
- ・フェリーに乗船すると、会社でシャワーを浴びていない場合はシャワーを浴び、その後1時間から2時間かけて食事をしながら飲酒していた。2航路とも、乗船した時には同様に飲酒していた。
- ・当該事業者に入社後、最初にフェリーに乗船したとき、先輩運転者が食事を

しながら飲酒していたのを見て、こんなこともあり得るのだとびっくりしたが、先輩運転者に勧められてビール大瓶3本を飲んだ。

- ・アルコール単位<sup>3</sup>のことは知っていたが、フェリー内では、通常焼酎の水割り3杯程度を飲み、仮眠してその後安全に運転できていたので、自分には3杯が適量であると思っていたことから、フェリー乗船時は自宅と同程度の量を飲むことにしており、初めて乗船した頃から飲酒量に変化はなかった。
- ・フェリー内での飲酒は、仮眠するときにフェリーのエンジン音等でなかなか寝付けないときがあるので、寝付きを良くするために行っていた。
- ・フェリーの乗客は、ほとんどが地元の運転者で、以前に勤めていた運送会社の同僚等顔見知りが多く、だいぶ前から、運転者仲間の慣習のように一緒に飲酒してコミュニケーションを図っていた。
- ・フェリー内での飲酒は、長い間先輩から継承されてきたことで、事故やもめごとなどよっぽどのことを起こさない限り、会社には分からないので大丈夫であろうと思っていた。
- ・フェリー内での飲酒は、会社に言わないように口止めされていたわけではないが、長年の慣習として飲まない運転者も含めてレストランで一緒に食事していたことで、仲間意識があり、運転者間で暗黙の了解ができていたようであった。
- ・フェリー内での飲酒について、運行管理者Aや運行管理者Bから「今でもフェリー内で飲酒しているか。」と何回も聞かれ、その都度「あまり飲み過ぎるなよ。」と何度か注意されていた。気が緩んだ頃合いを見て言っていたのではないかと思う。他の運転者数名についても、同様に聞いていた。
- ・週に1日は飲酒しない日を設けており、飲まなくても我慢できていたことから、運転中に酒が飲みたくなることはなかった。
- ・運行途中での飲酒は、フェリー以外では、休息するときに数回行ったことがあった。

## (2) 同僚運転者等の口述

### ① 同僚運転者Aの口述

- ・当該事業者に入社して約1年10ヵ月であり、入社後フェリーに乗船するようになった。フェリーは、新居浜東港から神戸港行きの際に乗船していた。
- ・酒は飲まないで、飲酒している同僚運転者から誘われることもなく、酒類をフェリー内に持ち込んだこともなかった。
- ・フェリー内での飲酒は、自分がフェリーに乗船した当初から行われており、いつもの光景で、飲酒することは当たり前で不思議なことではないと思っ

<sup>3</sup> 純アルコールに換算して20g(25ml)を1単位とし、個人差はあるが、一般的に体重60kgの成人男性が1単位のお酒を30分以内に飲んだ場合、アルコールは約3~4時間体内にとどまるとされている。



ていたことから、飲酒を止めるように言ったこともなく、口止めされていたわけではないが、そのことを会社に話したこともなかった。

- ・フェリー内で飲酒している同僚運転者は、寝酒程度に適度な量を飲んで休息しているのだろうと思っていた。
- ・当該運転者と一緒に飲酒していた者には、同僚運転者の他に知らない人もいたがその人がどのような関係であるか分からなかった。

## ② 同僚運転者Bの口述

- ・当該事業者には、約33年間勤務している。フェリーには、入社2年目くらいから乗船している。新居浜東港からの航路には、運航が開始された25年前から乗船している。
- ・当該運転者は、4年くらい後輩にあたる。性格は真面目でマイペース、コツコツと仕事をするタイプである。
- ・自分は酒を飲まないのに、フェリー内への酒の持ち込みや、フェリー内で買ったことはなかった。
- ・フェリー内での飲酒は、自分がフェリーに乗船するようになった当初から行われていたので、約30年以上続いていた。
- ・同僚運転者がフェリー内で酒を購入するのを何度か見たことはあるが、フェリー内は高いので、ほとんどが持ち込みであった。
- ・自分が知る限り、長年フェリーでの飲酒が常態化していたので、私一人が止めるようには言えなかった。なお、飲む量が多いと思われた運転者には、後で「あんなに飲んだら危ない」等注意したこともあったが、同僚運転者のことを思えば、もっと強く注意することや、会社に報告しておけば良かったと後で思った。
- ・自分は、食事を済ませてからフェリーに乗船することが多く、レストランへ行くのは同僚と話をするときくらいであった。レストランへ行くと、皆酒を飲みながら食事をしていた。レストランには30分～1時間位いると部屋に戻っていたが、その時、まだ飲んでいる人を見かけたので、この人は危ないなと思っていた。

## ③ 同僚運転者Cの口述

- ・当該事業者に入ってから5年になり、フェリーの乗船も5年になる。当該運転者は、1年一緒に勤務しており、小うるさいところがあった。
- ・フェリーには、新居浜東港から神戸港行きの便に乗船していた。
- ・フェリーでの飲酒は、乗船した当初から行っており、初めは先輩運転者から声が掛かり、レストランに集まり飲酒するようになった。
- ・フェリー内での飲酒は、口止めされていたわけではないが、会社へ話したことはなかった。

- ・フェリーに乗船するときは、いつも 200 mlの紙パック 1 個（焼酎、アルコール 20 度）を乗船前に買って、持ち込んでいた。なお、以前には、2 パック持ち込んで飲酒し、下船時に携帯用アルコール検知器でチェックしたところ、アルコールが少し検知されたので、その後は、1 パックを乗船後 1 時間程度の 18 時まで飲酒し、その後は食事を摂り、部屋で休むこととしていた。
- ・酒は、同僚と飲みながら話をするのが楽しく、飲んだ方が、その後よく眠れていたもので、止められなかった。
- ・帰りの運行では殆どフェリーには乗船しないが、乗船したときには少し飲むこともあった。

#### ④ 同僚運転者Dの口述

- ・当該事業者に入って 21 年 1 ヶ月になる。フェリーには約 3 年乗船しており、その間、当該運転者と一緒に勤務していた。当該運転者は、性格はお茶目で陽気で、仲良くなったらすごくいい人である。一方、頑固な面があり、自分の意見を曲げないところがある。
- ・フェリー内での飲酒は、だいぶ前から行われていたようだ。自分は、晩酌はしないし、普段はほとんど飲まないが、乗船時間が長いので仮眠できるように焼酎 2 合を持ち込むか、フェリー内で買ってレストランで食事しながら飲んでいて、習慣になっていた。居眠り運転にならないよう、早めに切り上げて仮眠するようにしていた。
- ・フェリー内での飲酒は、会社や同僚に話をしないよう口止めされていたわけではないが、話したことはなかった。また、当該運転者にフェリー内での飲酒を止めるようには、自分も飲んでいたので言えなかった。
- ・フェリー内での飲酒は、一時期止めたこともあったが、なぜ一緒に飲まないのかといった雰囲気があったのと、飲まないで眠れないので、また、飲むようになった。
- ・帰りの運行では、飲んだら飲酒運転になるので、飲まなかった。

#### (3) 当該役員の口述

- ・フェリー内での飲酒は、いつ頃から行うようになったのか、分からない。
- ・フェリー内で飲酒したことがある運転者に聞いたところ、出航時間が 16 時 30 分なので、早めに飲んで早めに終わらせておけば、乗船時間が約 7 時間半あるので、大丈夫であろうという気持ちでいたと言っていた。
- ・フェリー内で飲酒していることを運行管理者等に話した運転者はいなかった。
- ・運転者が酒を飲むか、飲む頻度や量は、全く把握していなかった。

#### (4) 運行管理者の口述

##### ① 当該運行管理者の口述

- ・フェリー内で飲酒しているという話を運転者から聞いたことはなかった。また、普段、飲酒運転禁止の教育をしていたので、まさか、フェリー内で飲酒しているとは思っていなかった。
- ・運転者の嗜好品やその中にお酒があるか、把握していなかった。なお、当該運転者が酒を飲むことは、運転者同士の話を聞いて知っていたが、本人から直接聞いたことはなかった。
- ・当該営業所では、運転者と一緒に酒を飲むことは以前から控えており、従業員との忘年会は行っておらず、酒を飲む機会はほとんどなかった。なお、気心が知れた運転者同士では、飲み会を行っていたようである。

##### ② 運行管理者Aの口述

- ・当該事業者には42年勤務している。そのうち37年間は運転者として乗務していた。事故の約2年前から配車係を担当しており、平成29年10月から運行管理者として配車全般を担当している。
- ・フェリーの乗船は、東予港から大阪南港行きと、新居浜東港から神戸港行きに乗船していた。
- ・当該運転者が入社した当時から一緒に仕事をしていた。フェリーに乗船したときには、一緒に晩酌程度の飲酒をしていた。
- ・2年前までは、自分もフェリーで一緒に飲酒しており、その当時は、飲酒しても、運転するときには酒が覚める寝酒程度に飲んでいただけから、その後のフェリーでの飲酒状況の確認はしていないが、同程度の飲酒はしていたのではないかと思っていた。なお、帰庫した運転者に対し、「あまり飲み過ぎるなよ。」とよく言っていたが、これは退勤後自宅等でのことを指して言っていた。
- ・フェリー内での飲酒は、運転者から運行管理者等への報告が行われておらず、また、運行管理者等がフェリーと一緒に乗船することもしていなかったため、20年以上前から晩酌程度の飲酒が行われていたものと思われる。

#### (5) フェリー内での飲酒実態調査結果

当該事業者では、事故後、当該営業所の運転者で平成29年中にフェリーに乗船したことがある24名を対象に、フェリー内での飲酒状況の聞き取り調査を実施した。その結果は表6のとおりであった。

表6 フェリー内での飲酒実態調査結果（当該事業者調べ）

	運転者数	フェリーでの飲酒の有無		平成29年中の飲酒回数				飲酒量				酒の種類			
		有	無	毎回・ほぼ毎回	3回に一回	2～3カ月前	なし	ビール500ml1～2本	焼酎1～2合	ビール350ml1～2本	なし	ビール	焼酎	チューハイ	なし
計	24	20	4	15	2	3	4	8	7	5	4	9	7	4	4

飲酒人数			飲酒場所				飲酒禁止の就業規則を知っていたか		飲酒者に注意したことはあるか		飲酒禁止の指導を受けたことはあるか		飲酒していることを報告したことはあるか		飲酒禁止の指導は誰から受けたか
2人～4人	1人	なし	レストラン	テレビ室	個室	なし	知っていた	知らなかった	有	無	有	無	有	無	管理職
18	2	4	20	2	0	2	24	0	6	18	24	0	0	24	24

### 2.1.4.3 フェリー事業者からの情報

フェリー事業者の役員、航士、船内管理者等から、当該運転者等の当該フェリーでの状況等について、次の情報が得られた。

- ・当該フェリーの航路は、新居浜東港と神戸港（六甲アイランド）間の往復の航路である。
- ・当該フェリーは、16時30分新居浜東港フェリー埠頭を出港し、23時50分神戸六甲アイランドフェリー埠頭に到着する7時間20分の運航である。
- ・新居浜東港での乗船開始時間は、15時45分で、それまでトラック等は駐車場に並んで乗船開始を待っている。乗船する方は、トラックの運転者がほとんどで、他には週に一人、車かバイクの人が乗るくらいである。
- ・当該フェリー内にはレストランがあり、営業時間は15時30分～17時30分までとしており、入口に時間を掲示している。レストランでは、料理と酒類は自動販売機2台によりビール、焼酎、チューハイ等を販売していた。なお、自動販売機の利用時間は、15時30分～17時00分までとしており、レストランの営業時間より短くすることで、その分飲酒する時間を短くしていた。なお、自動販売機の稼働時間はタイマーで設定しており、利用時間は自動販売機に掲示していた。
- ・当該フェリー内への酒類の持ち込みは禁止しており、その旨レストランの入口に掲示し、船内放送でも案内していた。持ち込みが確認された場合は、持ち込み禁止である旨声掛けするようにしていたが、全ての乗船客に対してできていたわけではなかった。また、アルコール類のレストラン外への持ち出しを禁止し、レストラン内で飲酒するようにレストラン入口に掲示していた。
- ・レストランの閉店時間が過ぎても利用者がいる場合は、声掛けをしておかない

と歯止めがかからなくなる場合があるので、船内巡回時の 17 時 30 分頃と消灯する 19 時頃に「そろそろ終わりにしてください。」と声掛けを 2 回ぐらい実施し、船内放送で「何時になっています。入港まであと何時間です。そろそろお休みになってはいかがでしょうか。」と放送することとしていた。ただし、閉店時間を過ぎているからといって、強制的に退席させることはしていなかった。

- ・フェリー内で飲酒できる場所は、レストラン、テレビ室、休憩室及び各部屋となる。レストランでは、事業者毎のグループや、他の事業者の知り合いの運転者を含めたグループで飲酒していた。1人で飲んでいる方は、食事が終わると直ぐに退席するが、グループでいる方は、話が弾んで長引く傾向にあった。
- ・フェリー内での飲酒は、飲んでも 350 ml 1 本ぐらいで、2 本では多いので注意すべきであるが、飲んだ本数や割って飲んでいる場合の量が把握できていなかった。飲酒できるのは、出航後 1 時間までとしていたが、多量の飲酒が確認された場合は、量を控えるように注意をしており、そのような場合「飲酒制限をします。係員から注意をさせていただきます。あらかじめご了承ください。」と記載した掲示をしていた。
- ・事故前日、当該運転者に対し、17 時 30 分頃、そろそろ終わりにするよう声掛けしたところ、その後レストランを退席していた。しかし、その後休憩室をのぞいたところ、当該運転者と同僚運転者の 2 名は他の事業者 4 名のグループに加わり、飲酒していることが分かった。なお、当日は、乗船客が多かったため、レストラン近くの休憩室でも食事や飲酒ができる場所として開放していた。
- ・その後、19 時 30 分頃、和室にはまだ利用者がいたので、強い口調で「眠る時間も少ないですから、早く退席してください。」と声掛けをしている。その後、乗船客が退席して片付けが終わったのは 20 時頃であった。19 時 30 分頃閉鎖することは時々あったが、それでもここまで遅くなることはほとんどなかった。

#### 2.1.4.4 警察からの情報

警察からは、以下の情報が得られた。

- ・当該フェリーには、当該営業所の運転者は 9 名乗船していたこと。
- ・レストランでは、当該運転者と同僚運転者 6 名が同席し、そのうち当該運転者と同僚運転者 4 名は 16 時 30 分～18 時 25 分頃まで飲酒しており、テーブルには他の事業者の運転者 2 名も食事をしていた。また、18 時 30 分～19 時 30 分頃までは、場所をレストラン近くの休憩室に変え、当該運転者と同僚運転

者の2名は、他の運送事業者の運転者グループに加わり、6名で飲酒していたこと。

- ・当該運転者は、焼酎の水割りコップ4杯程度飲んでいましたが、普段よりも飲み過ぎてしまった。同僚運転者の飲酒量は、焼酎 200 ml 1本～2本が2名、酎ハイ 350 ml 2本が1名、焼酎 350 ml 3分の1程度が1名であったこと。

## 2.2 死亡・負傷等の状況

死亡：1名（相手車両の乗客）

重傷：2名（相手車両の乗客及び相手車両の運転者）

## 2.3 当該車両及び事故現場の状況

### 2.3.1 当該車両に関する情報

当該車両に関して、次のとおり情報が得られた。

- ・自動車検査証によると、初度登録年が平成18年であり、総走行距離は932,340kmであった。
- ・衝突被害軽減ブレーキは備えられていなかった。
- ・ドライブレコーダーが装着されていた。
- ・クルーズコントロール及びナビゲーション装置は備えていなかった。
- ・運転席後部に仮眠設備を備えていた。

表7 当該車両の概要

種類	トラック（大型）	トラック（大型）
車体形状	トラクタ	バンセミトレーラ
乗車定員及び最大積載量	2名、11,500kg（第5輪荷重）	—、22,900kg
車両重量及び車両総重量	7,180kg、18,790kg	9,360kg、32,260kg
初度登録年（総走行距離）	平成18年（932,340km）	平成24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）	—
ABSの有無	有	有
衝突被害軽減ブレーキの有無	無	無

### 2.3.2 事故後の当該車両及び相手車両の損傷等の状況

事故後に実施した車両調査において確認された状況は以下のとおりであった。

#### 2.3.2.1 当該車両の損傷状況

- ・車両の損傷状況は、相手車両への衝突及び道路中央分離帯との衝突により、トラクタ部の右側前部及び中央部付近が損壊し、トレーラ部の右側中央部付近

が損壊した。また、右側バックミラーは脱落していた（写真1参照）。



写真1 当該車両前面及び右側面

- ・中央分離帯との衝突により、バンパー右端部が損傷していた（写真2参照）。
- ・トラクタ部のキャビンが後退し、右前輪タイヤとタイヤハウスが強く接触していた（写真3参照）。
- ・相手車両との衝突により、トレーラ部の右側面下部が広範囲にわたって損傷していた。特に巻込防止装置が内側に曲がるように破損している。また、トレーラ部の荷台あおりには擦過痕があった（写真4、5参照）。



写真2 バンパー右側面の損傷

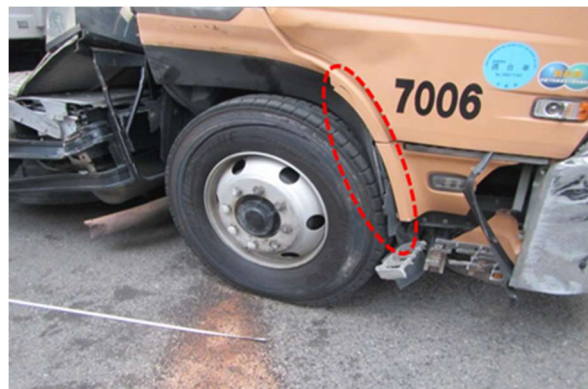


写真3 トラクタ部右側面



写真4 トレーラ部右側下部の損傷

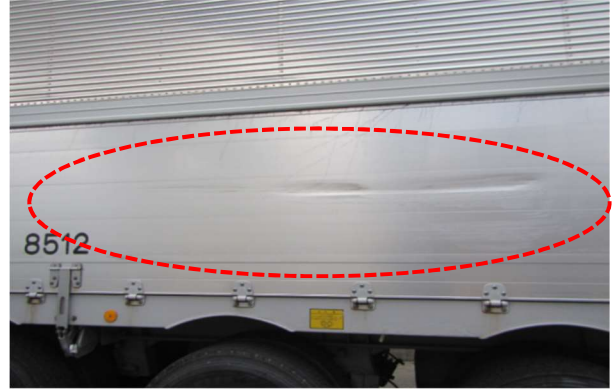


写真5 トレーラ部荷台あおりの  
擦過痕

### 2.3.2.2 相手車両の損傷状況

- ・相手車両は当該車両及び街灯との衝突により大破した（写真6～9参照）。
- ・特に車両の前面及び左側の損傷が著しい。



写真6 相手車両の損傷状況

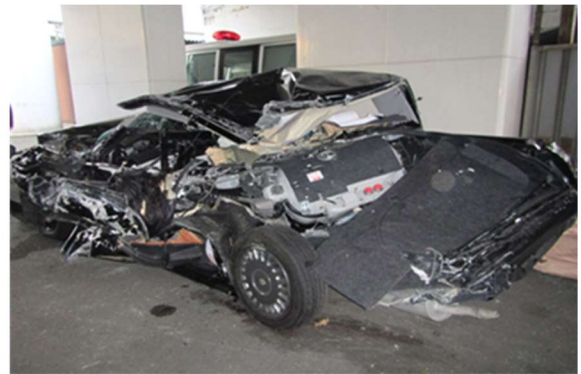


写真7 相手車両の損傷状況



写真8 相手車両の停止状況



写真9 相手車両の停止状況



### 2.3.3 道路環境等

道路管理者及び警察からの情報並びに現地調査の結果によると、事故地点付近の道路等の状況は次のとおりであった。

#### 2.3.3.1 道路管理者からの情報

- ・中央分離帯は、コンクリート製で高さが1 mあり、その上には、35m間隔で街灯が設置されている。なお、本事故により、中央分離帯に擦過痕があり、街灯1本が折損した（写真11参照）。
- ・喜連瓜破出口分岐点には、上下の点滅式標識灯が設置されている（2.1.2の映像記録①～③参照）。
- ・監視カメラは、事故地点から約300m先の位置に設置していた。なお、同カメラの映像記録では、事故の状況は遠くに映っており、その状況は、第1通行帯を走行してきた車両が急に第2通行帯へ車線変更し、第2通行帯を走行していた車両に衝突して中央分離帯に押しつけるようにして走行した。その後、衝突された車両は、中央分離帯の街灯に衝突して停止し、衝突した車両は、ゆっくり減速して停止した。
- ・事故当日は、道路清掃作業の計画があり、阪神高速15号堺線から4台の車両（先頭から①前取車、②散水車、③路面清掃車、④標識車）が入り、環状線、続いて松原線の作業を行う予定であった。事故当時は松原線を作業中で、0時45分頃事故現場を通過している。

#### 2.3.3.2 警察からの情報

- ・事故地点付近は、進路変更禁止の規制はない。
- ・事故地点付近の規制最高速度は50 km/hである。
- ・事故地点付近の路面には、当該車両及び相手車両のタイヤ痕はなかった。
- ・本事故により、下り線の喜連瓜破～三宅間は、1時05分～3時59分まで2時間54分通行止めとなった。

#### 2.3.3.3 現地調査

- ・事故地点は、阪神高速14号松原線下り線の喜連瓜破出口の手前で、2車線の直線で緩やかな上り勾配である（写真10及び11参照）。



写真10 事故地点付近



写真11 事故地点付近  
(○部分は衝突の痕跡を示す。)

表8 事故当時の道路環境の状況

路面状況	乾燥
規制最高速度	50 km/h
道路形状	片側2車線、直線、上り勾配(1.1%)
車道幅員	片側8.8m

### 2.3.4 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

#### 2.4.1.1 当該運行管理者等からの情報

当該運行管理者及び当該役員は、当該事業者及び当該営業所の概要について次のとおり口述した。

#### (1) 当該運行管理者の口述

- ・当該事業者は、一般貨物自動車運送事業、倉庫業及び整備事業を行っている。四国を中心に、全国に14箇所の営業所があり、当該営業所が最も規模が大きく、運送する荷物の取扱量が最も多い。
- ・運送している荷物は、一般貨物、化学薬品、樹脂の原料、引越し荷物等である。
- ・運送先は、行きは四国から名古屋、大阪、東京等へ、帰りは行きとは逆の運送等を行っている。
- ・当該運行の積載物品は、アルミ鋼材で、週に2回10トン車又はトレーラで名古屋まで運送している。
- ・フェリーの利用は、乗船中は運転しないので、運転者が休息できることから安全であるとして20年以上前から利用を開始し、その後利用台数が増えていった。

- ・フェリーの利用は、名古屋市や岐阜県及び兵庫県内への運行時に、新居浜東港から神戸港行きの便と、東予港から大阪南港行きの便を利用している。また、新居浜東港からの便は、荷下ろし地の時間に合わせやすいことから、多く利用していた。なお、帰りの便は、荷下ろし地が新居浜東港から近い場合以外、高速道路を利用したほうが早いので、利用回数は少なかった。
- ・トレーラ以外の車両は、担当者が決まっている。
- ・当該営業所には、運行管理者4名と補助者5名を選任し、運行管理者は、いずれも法令により受講しなければならない一般講習を受講している。

## (2) 当該役員の口述

- ・運転者数は、車両数 87 台（トレーラを除く）に対して、タンクローリー担当 26 名、一般貨物担当 28 名、集配担当 8 名の合計 62 名で、車両数相当の数となっていないが、タンクローリー(34 台)は運行する頻度が低いことや、車検時用の予備車両を 5 台配置していることもあり、実際の不足数は 3 名程度である。なお、運転者の募集を行っているが、なかなか応募がない状況のため、不足している分の運行は行っていない。
- ・当該運転者は、乗務中に飲酒して検挙されたことで、服務規律違反により 11 月 22 日付けで懲戒解雇している。
- ・道路交通法の飲酒運転の罰則が厳しくなっただけからは、忘年会等集まって飲む機会は減っていた。
- ・運転者が持っている携帯電話は、個人のもので、当該事業者からは、支給していない。

### 2.4.1.2 当該営業所の車両の状況

当該営業所の車両に関して、次のとおり情報が得られた。

- ・当該営業所の車両には、ドライブレコーダー（1カメラ方式）を 61 台に、デジタル式運行記録計を 87 台に装着している。

**表 9 当該事業者及び当該営業所の概要**

運輸開始年	昭和 17 年
資本金	1 億円
事業の種類	一般貨物自動車運送事業
本社所在地	香川県観音寺市
営業所数	14 ヶ所
保有車両数	341 台（当該営業所 111 台 内訳：トラクタ 18 台、大型トラック 56 台、中型トラック 13 台、トレーラ 24 台）
運行管理者等の選任数	19 名（当該営業所 4 名、補助者 5 名）
運転者数	235 名（当該営業所 62 名）
従業員数（運転者を含む）	341 名（当該営業所 81 名）

#### 2.4.1.3 当該事業者への監査等の状況

当該事業者への監査等の状況<sup>4</sup>は、次のとおりである。

##### (1) 本事故前 3 年間の監査等

平成 27 年 9 月 10 日、労働基準監督署からの通報を端緒として当該事業者の営業所の一つに監査が実施され、その結果、次の行政処分が行われている。

##### ① 行政処分の年月日

平成 27 年 10 月 9 日

##### ② 行政処分等の内容

輸送施設の使用停止（20 日車）及び文書警告

##### ③ 違反行為の概要

次の 4 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第 3 条第 4 項）
- ・健康状態の把握義務違反（貨物自動車運送事業輸送安全規則第 3 条第 6 項）
- ・点呼記録の記載事項等不備（貨物自動車運送事業輸送安全規則第 7 条第 5 項）
- ・運転者台帳の記載事項等不備（貨物自動車運送事業輸送安全規則第 9 条の 5 第 1 項）

<sup>4</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> 参照

## (2) 本事故を端緒とした監査

当該営業所に対し、本事故を端緒として、平成 29 年 11 月 22 日及び平成 30 年 1 月 24 日、特別監査が実施され、その結果、次の行政処分が行われている。

### ① 行政処分の年月日

平成 30 年 6 月 28 日

### ② 行政処分等の内容

輸送施設の使用停止（150 日車）及び文書警告

### ③ 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第 3 条第 4 項）
- ・健康状態の把握義務違反（貨物自動車運送事業輸送安全規則第 3 条第 6 項）
- ・点呼の実施義務違反（貨物自動車運送事業輸送安全規則第 7 条第 1 項、第 2 項、第 3 項）
- ・点呼記録の記載事項等不備（貨物自動車運送事業輸送安全規則第 7 条第 5 項）
- ・運転者に対する指導監督義務違反（貨物自動車運送事業輸送安全規則第 10 条第 1 項）
- ・高齢運転者に対する特別な指導実施義務違反（貨物自動車運送事業輸送安全規則第 10 条第 2 項）
- ・定期点検整備未実施（貨物自動車運送事業輸送安全規則第 13 条）

## 2.4.2 当該運転者

### 2.4.2.1 運転経歴

当該運行管理者及び当該運転者の口述によると、当該運転者の運転経歴については、次のとおりであった。

#### (1) 当該運行管理者の口述

- ・昭和 63 年 6 月から当該事業者で勤務しており、入社以降 2 トン車や 4 トン車で市内の配達・集配を担当し、その後、大型トラック及び大型トレーラを担当していた。
- ・当該業態車両の運転経験は、当該事業者で 29 年 5 ヶ月であり、他の事業者での経験はなかった。
- ・過去 3 年間無事故・無違反で、平成 28 年には、当該事業者から優良従業員として表彰された。
- ・人柄は、にこにこしていて、愛想の良い人であった。

## (2) 当該運転者の口述

- ・大型免許及び牽引免許は、昭和 62 年に取得した。

### 2.4.2.2 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、当該運転者の適性診断の受診状況及び運転特性については、次のとおりであった。

#### (1) 当該運行管理者からの情報

当該運行管理者は、当該運転者の適性診断の受診状況について、次のとおり口述した。

- ・適性診断（初任）（以下「初任診断」という。）は、入社当時はなかったため、受診していなかった。
- ・平成 29 年 9 月に適性診断（一般）（以下「一般診断」という。）を受診していた。

#### (2) 適性診断結果の記録

当該運転者が受診した一般診断の運転特性では、特に注意を要する事項はなかった。なお、生活習慣には改善を要する項目が一部であった。

### 2.4.2.3 健康状態

#### (1) 当該運行管理者等からの情報

当該運行管理者、安全担当者及び当該運転者は、当該運転者の健康状態に関して次のとおり口述した。

##### ① 当該運行管理者の口述

- ・定期健康診断は、平成 29 年 5 月と平成 29 年 10 月に受診していた。
- ・10 月の健康診断結果では、一部に要治療の判定があった。
- ・事故前 1 ヶ月の健康状態は、特に気になることはなかった。
- ・当該運転者は、平成 26 年 11 月に S A S スクリーニング検査を受けている。なお、S A S の精密検査は、受けていなかった。
- ・当該運行の始業点呼を実施した者によると、当該運転者は、健康状態で気になるようなことは言っていなかった。

##### ② 安全担当者の口述

- ・健康診断結果を渡すときに、医師の所見が出ているので、再検査等を受けるように指導していたが、その記録はしていなかった。なお、本人から再検査等の受診状況の報告は受けておらず、把握していなかった。
- ・薬の服用の有無について、本人から報告はなかった。

##### ③ 当該運転者の口述

- ・健康診断結果を基に再検査を受けているが、結果の会社への報告はしてい

なかった。

- ・乗務中、体調異変があったことはない。
- ・S A Sの簡易検査を受けたかどうか覚えていない。

## (2) 警察からの情報

当該運転者の健康状態に関し、持病はなく、服薬もしていなかった旨情報が得られた。

### 2.4.3 運行管理の状況

#### 2.4.3.1 当該運転者等の乗務管理

##### (1) 当該運転者等の勤務状況

当該営業所の乗務記録、運行記録計の記録及び点呼記録によると、当該運転者を始めとする運転者の勤務状況については、次のとおりであった。

##### ① 当該運転者の勤務状況

当該運転者の事故日前1ヵ月の勤務状況については、表10及び図5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。）に定める基準の違反等の状況は、次のとおりであった。

- ・事故日前1ヵ月間で、1日の拘束時間の上限値超過3件、休息期間の下限值不足1件の違反が確認された。
- ・事故日前1ヵ月間の休日は、1日であり、10月22日から11月17日にかけて27日間連続勤務していた。

表10 当該運転者の事故日前1ヵ月の勤務状況

拘束時間	268時間31分（平均8時間57分/日）
運転時間	135時間22分（平均4時間30分/日）
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：3件（上限値16時間） 休息期間の下限值不足：1件（下限値8時間） 1日の運転時間の上限値超過：0件 連続運転時間の上限値超過：0回（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	1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		
31日前									8:05	拘束時間12:50								19:05								
30日前	休息期間11:10						6:15		拘束時間15:56														21:13			
29日前	休息期間8:04					5:17		拘束時間7:37								12:54										
28日前	休息期間19:11								8:05		拘束時間11:37				16:08		分割休息①7:40(フェリー)									
27日前	23:48		3:22		分割休息②6:06						9:28		拘束時間14:26								20:37					
26日前	休息期間9:34(フェリー)						6:11		拘束時間14:40				16:00		分割休息①8:00(フェリー)											
25日前	0:00		4:51		分割休息②5:23						10:14		拘束時間11:42								19:56					
24日前	休息期間10:09(フェリー)						6:05 8:05		拘束時間2:00																	
23日前	休息期間25:26								9:31		拘束時間4:27		12:07													
22日前	休息期間19:33						7:40		拘束時間2:21		10:01															
21日前	休息期間21:59								8:00		拘束時間8:24				16:13		分割休息①7:27(フェリー)			23:40						
20日前	23:51		分割休息②8:09						8:00		拘束時間14:36								21:44							
19日前	休息期間8:38(フェリー)					6:22		7:14																		
18日前	休息期間25:04						7:26		拘束時間13:59								20:20									
17日前	休息期間10:01(フェリー)						6:21		10:22		拘束時間4:01				休息期間12:40				23:02							
16日前	拘束時間21:35																		20:37							
15日前	休息期間9:38(フェリー)						6:15		拘束時間12:35				16:14		分割休息①7:27(フェリー)											
14日前	23:41		2:17		分割休息②4:35				6:52		拘束時間14:04								20:17							
13日前	休息期間9:56(フェリー)						6:13		11:25				拘束時間5:12													
12日前	休息期間20:12						7:37		拘束時間3:22		10:59															
11日前	休息期間20:52						7:51		拘束時間2:46		10:37															
10日前	休息期間30:55																		17:32		20:08		拘束時間8:33			
9日前	休息期間10:12(フェリー)						6:20		拘束時間7:30				12:17		休息期間12:10											
8日前	0:27 2:00		分割休息①6:37						8:37		拘束時間10:01				16:55											
7日前	分割休息②13:59						6:54		拘束時間12:34				16:02		分割休息①7:43(フェリー)											
6日前	23:45		3:11		分割休息②4:54				8:05		拘束時間14:09								20:20							
5日前	休息期間9:51(フェリー)						6:11		拘束時間9:14				15:25													
4日前	休																									
3日前																			16:03		拘束時間16:52		22:48			
2日前	休息期間7:00						5:48		15:55														休息期間8:16			
前日	0:11		拘束時間16:02														16:13		休息期間7:43(フェリー)			23:56				
当日	0:41		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5 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 当該運転者以外の運転者の勤務状況

当該運転者以外の運転者（10名）の事故日前1ヵ月の勤務状況は、表11のとおりであり、改善基準告示に定める基準の違反等の状況は、1日の拘束時間の上限値超過が9名82件、休息期間の下限值不足が9名67件、連続運転時間の上限値超過が3名3件、1ヵ月の拘束時間の上限値超過が5件及び1日の運転時間の上限値超過が2名3件確認された。

表11 当該運転者以外の事故日前1ヵ月の勤務状況（調査運転者数10名）

	1日の拘束時間の上限値超過 （上限値16時間）	休息期間の下限值不足（下限値8時間）	連続運転時間の上限値超過（上限値4時間）	1ヵ月の拘束時間の上限値超過 （上限値320時間）	1日の運転時間の上限値超過 （上限値9時間）
件数等	9名82件	9名67件	3名3件	5件	2名3件

## (2) 運転者の乗務管理等

### ① 当該運行管理者等からの情報

当該運行管理者及び当該役員は、運転者の乗務管理の実施状況について次のとおり口述した。

#### a. 当該運行管理者の口述

- ・運行計画は、タンク車関係では運行する2日～3日前に運送依頼があり、運送日の前日に確定する。また、一般貨物車関係では運送日の前日15時までに運送依頼があり、これを基に、担当運転者に付けられた1番から28番の番号順で配車を行い、前日の16時30分頃に確定する。このため、当該運転者と一緒にフェリーに乗船する運転者は、当該運転者の番号の前後の合計10名までの者となる。
- ・休日は、運転者から2日～3日前までに申告してもらい、同申告者を除き、順番で配車を決定しており、2週間に1日は休みが取れる計画をしている。なお、計画後に追加の運送依頼が入り、やり繰りができない場合は、休日出勤で対応してもらうため2週間を超える勤務となることもある。
- ・行きの運行は、以前に運行したことがある運行先の繰り返りで、初めてのところはほとんどない。また、帰りの運行は、運行開始時には決まっていないが、行きの荷下ろしが終了した時点で、運転者が近くの当該事業者の営業所に連絡し、荷積み先、荷物の状況、重量、荷下ろし先等を

確認して把握するとともに、その情報がFAXで当該営業所に届くので、その情報を基に、当該営業所では配車計画を作成している。

- ・ 帰りの運行先は、新居浜市周辺が少ないので、フェリーは利用せずに高速道路を利用するため、帰庫する時間は早くなる。
- ・ 休憩地点及び休憩時間は、運行指示書により指示しており、行きの運行では、休憩を取る時間帯及び高速道名の記載はあるものの、休憩地点の記載はなく、帰りの運行では、休憩地点及び休憩時間の指示はなく、いずれも運転者任せとなっていた。また、荷主に指示された荷積みや荷下ろし時間に遅れると、クレームとなる場合があるので、運転者は、休憩時間を減らしてでも早めに、次の目的地に向かうことがある。
- ・ 運行状況の確認は、乗務記録及びデジタル式運行記録計の記録により、休憩時間や休息期間の取得状況、スピード超過の有無等について確認している。確認時期は、早いときは運行終了した翌日くらいに確認できるが、運転者が帰庫してすぐに次の運行を行う場合は、運転者からの提出が4日から1週間後になるので、その後に確認することになる。違反が確認された場合は、次に運転者に会った時に注意するようにしているが、実際に注意することができていたのは、そのうち2～3割程度であった。
- ・ 毎月実施している定例の職場教育の場において、4時間毎に30分の休憩をとるように指導しているが、個々の運転者別の指導は実施していなかった。
- ・ 運転者の1ヵ月の拘束時間等は、本社において、月間労働集計表により、各日の拘束時間、休息期間、運転時間、連続運転等を集計しており、給料日には拘束時間超過者のリストが当該営業所に送られてくるので、それにより把握していた。なお、1ヵ月の拘束時間の上限値超過者の拘束時間を減らすことは、運転者から給料が減ったと言われるので、改善しにくい状況にあった。
- ・ 荷主により荷積み等の時間が指示されている場合、指示された時間に遅れるとクレームとなる場合があるので、運転者は、休憩時間を減らしてでも早めに、次の目的地に向かうことがある。また、できるだけ荷積み先等の近くまで行って休憩しようとして、運転時間が4時間を超えることがある。なお、名古屋市への運行は、フェリーを降りてから十分休憩を取れる時間があるので、急いで行く必要はない。
- ・ 運転者が運行途中で仮眠を取る場合は、車両内に備付けの仮眠用ベッドを利用することとなる。
- ・ 時間外労働に関する労使協定を締結しており、労働基準監督署へ届出していた。

#### **b. 当該役員の口述**

- ・ 運転者数が多いので、出庫や帰庫が重なると、乗務記録の確認ができないので、終業点呼時には確認していない。
- ・ 連続運転の超過は、超えても2～3分程度である。
- ・ 新居浜東港フェリー乗り場に到着した時間から神戸港を出発するまでの時間を休息期間としており、8時間を超える設定としていた。
- ・ 当該営業所に対し、改善基準告示違反を減らさなければいけないと話してはしていたが、具体的な取組はしていなかった。荷の動きは、月末よりも月初めが多く、日により運行する車両数に変動がある。

#### **② 当該運転者及び同僚運転者の口述**

当該運転者、同僚運転者A、B、C及びDは、勤務状況等について次のとおり口述した。

- ・ 同僚運転者Aによると、フェリーに乗船している時間は休憩時間なので、酒を飲んでもいいと思っていた。
- ・ 当該運転者、同僚運転者A、B、C及びDによると、運行指示書には、休憩時間の記載はあるが休憩地点は記載されておらず、運行管理者から連続運転時間が4時間を超えない範囲で30分取るように点呼等で指示されるだけで、休憩地点は運転者に任されていた。

### **2.4.3.2 点呼及び運行指示**

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) 日常的な点呼等及び運行指示の実施状況**

運行管理者、当該運転者及び同僚運転者は、点呼の実施状況及び運行指示の状況について、次のとおり口述した。

##### **① 運行管理者等の口述**

###### **a. 当該運行管理者の口述**

- ・ 点呼は、8時～15時と17時～18時までは手の空いている運行管理者又は補助者が実施し、15時～17時は帰庫する車両が多いので1名固定で実施している。また、18時～0時と0時～8時までは各々補助者1名で実施している。
- ・ 始業点呼は、運転者は日常点検を実施後、運行管理者の点呼を受け、免許証、疾病、疲労、アルコール検知器による酒気帯びの有無の確認及び運行指示を受けて出庫する。また、出先での電話点呼は、運転者から営業所に電話することになっており、運転者は携帯用アルコール検知器の測定結果を報告し、運行管理者は体調を確認して運行上の注意指示を行う。

- ・フェリーに乗った時及び下りる時（以下、フェリーに乗った時及び下りる時を「フェリー乗船時等」という。）は、各自の携帯電話で電話点呼を実施するが、走行中は掛けないように指示している。
- ・終業点呼は、運転者は帰庫後、運行管理者の点呼を受け、車両、道路及び運行状況を報告し、アルコール検知器による酒気帯びの有無を確認する。
- ・対面点呼時のアルコール検知は、アルコール検知の状況を静止画像で撮影して保存している。
- ・電話点呼の実施は、当該運転者は4回に1回くらいで、他の運転者でも半分くらいの実施状況であった。運行管理者から電話すると運転中のこともあるので、帰庫したときや職場教育時に電話点呼を受けるよう注意していた。
- ・運行指示書は、3日間以上の運行で作成するが、作成時に帰りの運行は決まっていないので、運行実績を基に帰りの行程を記載していた。
- ・アルコール検知器の日常点検は、対面点呼用、携帯用とも1週間に1回の実施で、毎日の運行前の点検は実施していなかった。
- ・深夜0時の点呼実施者の交替の際は、点呼簿を渡すだけで、電話点呼未実施者の状況は引き継がれていなかった。

#### **b. 運行管理者Aの口述**

- ・出先でのアルコール検知は、運転者に任せていたので、電話点呼時に検知結果の確認はしていなかった。
- ・フェリー乗船時等の電話点呼は、運転者に対して指示していたものの、電話連絡がない運転者に電話することや点呼を受けるよう注意することはしていなかった。

#### **c. 運行管理者Bの口述**

- ・当該運行管理者は、点呼記録を確認した際、点呼を受けていない運転者がいると、点呼簿に点呼を実施したように記載していた。
- ・携帯用アルコール検知器の日常点検記録は、当該運行管理者は運転者から点検結果の報告を受けずに、点検を実施した旨記載していた。
- ・運行指示書は、帰りの運行が変更となっても当該営業所の写しの記載は変更しておらず、運転者の原本は、変更を記載して提出する者も一部にいたが、徹底されていなかったため、そのまま提出する運転者もいた。

#### **d. 当該運転者の口述**

- ・電話点呼は、3日間の運行では荷下ろしや荷積み完了の連絡をした際、1～2回は受けていたが、体調を聞かれるくらいであった。

- ・フェリー乗船時等の電話点呼について、職場教育時に運行管理者から言われたのは、必ず受けなければならないというものではなく、他の運転者は受けていると聞いていなかったことや自分が受けていなくても注意されたことがなかったことから、事故前1ヵ月間に一度も受けていなかった。
- ・アルコール検知器は、2年に1度会社から新品の携帯用が支給されていたが、使用したのは年に数回で事故の1年以上前から電池切れであった。
- ・携帯用アルコール検知器の日常点検は、運行管理者から点検の実施や結果の報告を指示されていなかったため、全く実施していなかった。

#### e. 同僚運転者Aの口述

- ・フェリー乗船時等の電話点呼は、受けるよう指示されていなかったため、全く受けていなかったが、運行管理者から注意されたことはなかった。また、フェリー乗船時等にアルコール検知を実施したことはなかった。
- ・出先でのアルコール検知は、携帯用検知器で実施していたが、電話点呼時に運行管理者から測定結果は聞かれていなかった。

#### f. 同僚運転者Bの口述

- ・中間点呼は、運送先で荷下ろし終了後、当該営業所に電話連絡し、帰りの荷積み場所及び積載品等を報告するので必ず連絡していた。
- ・フェリー乗船時等の電話点呼は、運行管理者から指示されていたが、協力程度の話で厳しく言われたわけではないので、受けていなかった。
- ・出先でのアルコール検知は、自分は酒を飲まないため実施してもアルコールは検知されないため、実施したのは3回に1回程度であった。また、フェリー乗船時等のアルコール検知は実施したことはなかった。

#### g. 同僚運転者Dの口述

- ・出先でのアルコール検知は、携帯用アルコール検知器により実施するが、電話点呼時には「やりました。」と報告するだけで済み、実施結果の保存や記録の出力はないので、実施したかどうか分からない状態であった。なお、フェリー乗船時等のアルコール検知は、実施したことはなかった。

### (2) 当該運行における点呼の実施状況

当該補助者は、当該運行における点呼等について次のとおり口述した。

- ・当該運転者は、事故前日、四日市市から徳島市までの運送を行い、12時53分に帰庫した後、当該運行のため13時20分に出庫し、新居浜市で荷積みを行い15時05分に帰庫した。

- ・15時24分頃、当該運転者に対して対面による終業点呼を実施し、健康状態、免許証及びアルコール検知器による酒気帯びの有無を確認した。引き続き、15時25分頃、当該補助者が始業点呼を実施し、アルコール検知器による酒気帯びの有無を確認し、気を付けて行くように指示した。
- ・フェリー乗船時等の点呼は、当該運転者から電話がなく実施していなかった。

### (3) 点呼、運行指示書等の記録状況

事故前1ヵ月間の点呼記録、運行指示書、運行記録計の記録、乗務記録の記録状況は、次のとおりであった。

- ・運行記録計の記録及び乗務記録によると、当該運転者は、事故前1ヵ月間に当該運行を含め14回フェリーに乗船していたが、点呼記録によると、フェリー乗船時等の電話点呼は、計28回実施すべきところ、乗船時7回及び下船時6回で計13回実施した記録となっていた。
- ・当該運転者の担当車両は11月17日～事故当日までは車検整備中のため、別の車両で運行していたが、点呼記録では、担当車両に乗務した記録となっていた。
- ・アルコール検知の結果は、全て0.00と記録されていた。
- ・点呼記録によると、当該営業所では、事故前1ヵ月間に他の7営業所に所属する運転者に対し、計159回当該営業所の運行管理者が電話点呼を実施していた。当該運行管理者によると、他の7営業所では、深夜の時間帯運行管理者を配置せず、常時運行管理者が勤務している当該営業所で電話点呼を実施していたもので、他の営業所の運転者の電話点呼が実施できないことを認識していなかった。
- ・運行指示書は、休憩地点は道路名の記載のみで、具体的休憩地点の記載はなかった。また、帰りの運行が変更となっても、運行指示書の原本及び写しは、記載の変更がされていないものがあり、また、原本が保存されていないものがあった。
- ・携帯用アルコール検知器の平成29年11月の日常点検記録は、運行中に点検を実施した記録となっているものがあった。

## 2.4.3.3 指導・教育及び監督の実施状況

### (1) 運転者の指導等の実施状況

#### ① 当該運行管理者等の口述

当該運行管理者、当該役員、当該運転者及び同僚運転者は、運転者の指導・教育及び監督の実施状況について次のとおり口述した。

#### a. 当該運行管理者の口述

- 教育計画は、年度毎に年間教育計画を作成していた。
- 教育は、運転者をローリー班（タンク車担当 26 名）、区域班（一般貨物担当 28 名）、路線班（荷物の集配担当 8 名）に特化した項目があるので、職場会と称する班別教育を毎月、当該営業所で実施している。欠席者に対しては、議事録と資料を掲示し、内容を確認の上、理解度を判断して記載することとしていた。
- 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「指導監督指針」という。）に定められた 12 項目について、月に 1 項目ずつ実施することとしていた。また、改善基準告示や飲酒運転防止に関しては、本社からの指示で毎月実施することとしていた。
- 飲酒運転防止については、1999 年に四国の同業者による東名高速での悲惨な酒気帯び死亡事故を教訓として、同様な事故を起こせば会社の存亡に関わるとして危機感を持ち、同事故発生の翌年に労働協約には酒気帯び運転検挙は即懲戒解雇となる旨規定し、全社員の直筆誓約書と運転記録証明書によるチェックや、乗務開始前 8 時間以内の飲酒禁止、アルコール検知器を使用した始業点呼、中間点呼及び終業点呼を実施してきた。
- 運転者に対し、運行途中に風邪、発熱等の体調異常があった場合は、当該営業所へ連絡するように指示している。当該営業所では、連絡があると、最寄りの営業所に連絡し、連絡があった運転者の所へ行ってもらうこととしている。なお、運行中の眠気は、体調異常には含めておらず、運転者が運行中に眠気を感じた場合は、すぐに休憩や仮眠を取るよう指示しているが、運行管理者までの連絡は指示していなかった。
- デジタコの記録は、本社が一括管理して速度超過等の状況を調査し、速度超過回数が多い運転者に対し、所属営業所にその状況の連絡が入る。当該営業所では、3 ヶ月に 1 名くらいの運転者が速度超過者として本社から連絡があり、速度超過の状況を掲示し、本人には注意するように伝えている。年 2 回以上速度超過者として掲示されると、本社で特別講習を実施している。
- 本社で収集した事故やヒヤリハットのドライブレコーダー映像記録が送られてくるので、運転者教育に活用している。急ブレーキを掛けるとその時の映像が記録されるので、その映像を活用して運転者教育を実施している。
- フェリー乗船時等の電話点呼が実施できていない 2～3 割の運転者に対

し、指導を実施しようとしても、運転者により会える時間がまちまちで、帰庫時に実施しようとしても、すぐに帰りたいとして、実施できていなかった。

- 新たに雇い入れた運転者に対し、教育カリキュラムを作成して座学 15 時間及び実技 20 時間の指導を実施することとしていた。また、社外の研修機関を活用し、運転適性検査、危険予知トレーニング、視界・内外輪差等車両の構造上の特性等について研修を受けさせることとしていた。なお、飲酒運転予防として、飲酒運転が事業者に影響することとして、事業の停止や信用の失墜、さらには経営破綻に至ることがあることや、運転者に影響することとしては、懲役刑、就業規則「飲酒運転惹起者又は検挙された者は懲戒解雇に処する」により失業、生活崩壊につながるため、休憩時や仮眠前の飲酒禁止、アルコール類の車内持込禁止、乗務前 8 時間の飲酒禁止、飲酒運転は社会悪である等を資料により説明している。
- 運転者から意見要望を聞く機会は、毎週班別に実施している職場会となる。職場会では、作業上での問題点、荷主の条件変更の内容、新規荷主の状況等を班の運転者同士が情報共有するため情報交換も行っている。しかし、運転者からフェリーでの飲酒の話が出たことはなかった。職場会は、8 名から 28 名のグループで実施されることから、大勢の運転者の中でフェリーでの飲酒の話をするのは、密告するようなものでできなかったのではないかと考えている。
- 当該運転者は、他の運転者より速度は控えめだったので安心していましたが、右後方を確認しないで車線変更したことは、飲酒の影響があったとしか考えられない。
- 休憩地点は、運転者に対して指示していないが、連続運転は 4 時間を超えない範囲で 30 分の休憩を取るように、職場会の教育時に繰り返し教育していたが、違反している運転者を集めた指導はしていなかった。

#### **b. 当該役員の口述**

- 当該事業者の就業規則では、飲酒運転惹起者又は検挙された者は、懲戒解雇に処する旨規定していたことから、飲酒運転はしないであろうと思っていたが、考えが甘かった。
- 職場会に出席できている運転者の割合は、全体の 3 分の 1 くらいで、多くの運転者に対しては、掲示により確認を行っているが、これも運行があるのでやむを得ないと思っている。
- 事故を起こした運転者は本社に呼び、事故の状況、事故原因等を聞き取



り、指導している。当該事業者では、後方確認不足による事故が多い。

#### **c. 当該運転者の口述**

- ・フェリー内で飲酒することが懲戒処分の対象になることは、入社時に教育されていたので知っていた。
- ・飲酒運転防止の教育は、毎月の会議や職場教育で、飲酒運転は絶対ダメであることやアルコール1単位を処理するのに要する時間等の説明を聞き知っていたが、フェリー内での飲酒は、休息するので少しぐらいは飲んでも大丈夫であろうと安易に考えていた。
- ・他の営業所の運転者が、自家用車の飲酒運転者で逮捕され、解雇された話しを運行管理者から聞き、自分も同様になるのではないかと思ったが、フェリーでの飲酒を止めようとは思わなかった。
- ・乗務中に体調異変があった場合は、近くの営業所に連絡するように言われていた。

#### **d. 同僚運転者Aの口述**

- ・飲酒運転防止の教育の内容は、事故前に指導されていたと思うが、自分は酒を飲まないなので、あまり気にしておらず、覚えていない。飲酒の量によりどれくらいの時間でアルコールが抜けるかも分からない。
- ・フェリー内での飲酒が懲戒処分の対象になることは、知らなかった。
- ・乗務中、体調異変があった場合は、車両を安全な場所に止めて、営業所に電話するよう指導されていた。

#### **e. 同僚運転者Bの口述**

- ・飲酒運転防止の教育は、以前から朝礼や職場会で指導されていた。
- ・フェリーに乗船している間は休息时间であるが、勤務中であると会社から言われていたので、勤務中の飲酒は懲戒処分にあたることは知っていた。
- ・乗務中、体調異変があった場合は、車両を安全な場所に止めて、営業所に電話するよう指導されていた。

#### **f. 同僚運転者Cの口述**

- ・乗務中、体調に異変があった場合の対応は、特に指示されていなかった。

### **② 指導・監督の記録**

指導及び監督の指導項目について、事故前1年間の記録を確認したところ、次のとおりであった。

- ・毎月、班別に職場会が実施されおり、運転者の出席状況は、4割程度で、掲示による内容確認者を含めると8割程度の実施率であった。
- ・指導監督指針に定められた12項目について、月に1項目ずつ指導した記録となっていた。また、改善基準告示と飲酒運転防止に関しては、毎月実

施した記録となっていた。

- ・飲酒運転防止に関する指導については、11月18日にも実施されていたが、当該運転者は出席していなかった。また、掲示を確認した記録もなかった。
- ・新たに雇い入れた運転者に対しては、教育カリキュラムに基づき実施されていた。また、社外の研修機関での研修を受けさせていた。

## (2) 運行管理者等の指導等の実施状況

当該役員及び当該運行管理者は、運行管理者の指導・教育及び監督の実施状況について次のとおり口述した。

### ① 当該役員の口述

- ・年1回、本社に全営業所の所長等を集め、会議を実施している。会議の内容は、毎年だいたい同じである。
- ・当該事業者では、社内監査制度があり内部監査を実施している。なお、監査結果については、所長等を対象とした会議とは別に会議を開催し、社内に公表している。
- ・社内監査は、最初の監査は必要な書類が揃っているか確認する程度であり、点呼簿と乗務記録や運行記録計の記録突き合わせることまでは実施しておらず、段々と広い範囲を確認するようになる。

### ② 当該運行管理者の口述

- ・本社で実施する所長等の会議に出席している。会議では、運行管理の目的、運行管理者の業務、安全性向上を図る装置等の基本的内容の徹底を主として実施されている。
- ・当該営業所は、社内監査で、点呼を確実に実施するように指導を受けており、その後、改善して報告し、改善内容の確認も受けていた。

## 2.4.3.4 適性診断の活用

### (1) 運行管理者等の口述

適性診断の活用について、当該運行管理者、当該運転者及び同僚運転者から、次の情報が得られた。

#### ① 当該運行管理者の口述

- ・初任診断は、昨年2名の運転者を採用し、いずれの運転者にも受診させている。
- ・一般診断は、毎年受診計画を作成し、3年毎に受診させている。一般診断用の診断機を1台購入しており、同機器を各営業所に持ち込み、診断を行っている。
- ・適性診断（適齢）（以下「適齢診断」という。）は、対象となる65歳以上の高齢運転者に受診させることとしている。

- ・事故を起こした運転者に受けさせなければならない適性診断（特定Ⅰ又はⅡ）は、受診に該当する運転者はいなかった。
- ・診断結果を運転者に渡すときに、運転特性で注意する点があれば指導している。特に、運転が荒い性格の運転者には気を付けている。それ以外で、この診断結果を使った指導はしていなかった。運転者別の指導内容については記録している。

### ② 当該運転者の口述

- ・適性診断結果について、運転特性で注意を要する点を指導された。

### ③ 同僚運転者の口述

- ・適性診断結果、注意を要する運転特性について、よく見て直すように指導された（同僚運転者A）。
- ・適性診断結果、注意を要する運転特性について、気を付けるように指導された（同僚運転者B）。
- ・適性診断結果はもらっていたが、運転特性について、指導されたことはなかった（同僚運転者C）。

## (2) 適性診断の受診記録

- ・平成29年8月から平成29年9月までの間に53名の運転者が一般診断を受診していた。
- ・事故日前1年間に新たに雇入れた運転者4名中2名は、乗務開始後1ヵ月以上経過した後に初任診断を受診していた。運行管理者Bによると、やむを得ない事情がある以外、乗務する前に受診させる必要があることを認識していなかった。
- ・適齢診断受診対象者1名は、65歳に達した以降1年以内に適齢診断を受診していなかった。なお、運行管理者Bによると、受診していなかった者は、嘱託職員であり、受診義務はないという認識でいたため受診させていなかったとのことであった。

## 2.4.3.5 運転者の健康管理

### (1) 当該運行管理者等の口述

当該運行管理者及び当該役員は、運転者の健康管理について次のとおり口述した。

#### ① 当該運行管理者の口述

- ・雇入れ時の健康診断は、採用後に受診させている。
- ・定期健康診断は、毎年5月頃と11月頃の2回実施している。
- ・定期健康診断の結果、医師の所見がある場合は、診断結果を運転者に渡すときに、その内容を説明し、再検査等を受診するように指示している。し

かし、運転者からは、その後の報告がほとんどないので、再検査等の受診状況は把握していなかった。

- ・当該営業所には、S A S精密検査等を受けた運転者が1名おり、本人から検査結果に異常がない旨口頭による報告を受けていた。
- ・塩酸の運送を担当する3名の運転者に対し、特定健康診断を受診させていた。

## ② 当該役員の口述

- ・S A S簡易検査は、平成26年11月に希望者全員に受けさせ、その後受けていない者や雇入れ時の者に対象を拡大して実施している。簡易検査の結果、精密検査等の受診が必要な場合は、自己負担で受診することとなる。なお、精密検査等の受診状況は把握していない。

## (2) 健康管理に関する記録

健康管理に関する記録の状況等については、次のとおりであった。

- ・平成29年5月の定期健康診断は、運転者62名中4名が受診していなかった。当該運行管理者Bによると、受診していなかった者は、いずれも嘱託職員であり、受診義務はないという認識でいたため受診させていなかった。
- ・雇入れ時の健康診断は、昨年度2名の運転者を採用し、いずれも受診していた。

## 2.4.3.6 車両管理

### (1) 整備管理者の口述

整備管理者は、車両の日常点検及び定期点検の実施状況等について次のとおり口述した。

- ・日常点検は、トラックやトラクタ用の1ヵ月間の点検結果が記録できる点検表を使用し、当該営業所を出庫する前や泊り運行時に出先で運行を開始する前に実施するよう運転者に指示していた。なお、トレーラ用の点検表は作成していないが、点検は実施するよう指示していた。
- ・定期点検は、年度毎に上期（4月～9月）と下期（10月～3月）の計画を作成し、実施することとしていた。
- ・当該営業所では、整備管理者1名と補助者1名を選任しており、整備管理者は、平成29年度の整備管理者研修を受講している。

### (2) 日常点検等の記録

- ・当該車両のトラクタの11月分の日常点検は、点検表に基づき実施されていた。なお、トレーラの日常点検は、点検表の作成がなく、実施の確認ができなかった。
- ・点検整備記録簿の記録によると、当該車両は、法令で定められた定期点検整

備が実施されていた。なお、当該車両（トラクタ及びトレーラ）以外の109台の車両の事故前1年間の点検整備実施状況を確認したところ、3ヵ月点検は年3回実施すべきところ、1回実施していない車両が24台、2回実施していない車両が12台及び3回実施していない車両が11台あった。整備管理者によると、定期点検整備は、グループ会社の点検実施者が当該営業所へ来て点検を実施していたが、点検実施日に運行していた場合は、点検が実施できないことがあるとのことであった。

### **(3) 当該運転者の口述**

当該運行前に、当該車両のトラクタ及びトレーラの日常点検を実施したところ、異常はなかった。また、出庫してから事故までの間に当該車両に異常は感じなかった。なお、点検結果の記録は、トラクタについては日常点検表に記録したが、トレーラについては点検表の作成がないため記録しなかった。

#### **2.4.3.7 関係法令・通達等の把握**

当該営業所は、運行管理等に関する各種通達は、一般社団法人愛媛県トラック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

#### (1) 当該車両の運行状況の分析

2.1.1.1、2.1.3 及び 2.1.4 に記述したように、当該運転者は事故前に乗船していたフェリー内のレストラン等で焼酎を飲み、酒気を帯びた状態で運行を開始し、片側2車線の自動車専用道路を走行中、黄色い点滅灯火を点灯させて低速で道路清掃作業中の車両を確認し、工事規制を行っていると認識し、同車両を追い越していた。事故は、その後、喜連瓜破出口の分岐点に差し掛かった際、進路前方左側出口分岐点に設置されていた標識灯の黄色の点滅式灯火を見て、また工事規制の灯火であると誤認し、進路変更が必要であるとして、直ぐに右側後方及び右側側方の安全確認を行うことなく漫然と第2通行帯に進路変更をしたため、第2通行帯で当該車両を追い抜こうとしていた相手車両に気付かず、ブレーキ操作をすることなく衝突したことで発生したものと考えられる。

#### (2) 衝突の状況の分析

- ・2.1.3.1 に記述したように、運行記録計の記録から、衝突の直前には当該車両は約 60km/h で第1通行帯を走行していたと認められる（図6参照）。
- ・2.3.2 に記述したように、当該車両の右側の巻込防止装置が破損していること、相手車両の前面と左側の損傷が著しいことから、相手車両は当該車両のトレーラ部の下部に潜り込むような状態で中央分離帯との間に挟まれた形で進行し、中央分離帯の街灯に衝突したものと考えられる。
- ・当該車両は相手車両との衝突の直後にバンパーの右端が中央分離帯と衝突したものと考えられ、このときの衝撃でトラクタ部のキャビンが後退し、右前輪タイヤとタイヤハウスが強く接触し、2.1.1.1 で当該運転者が口述したようにハンドル操作ができなくなったものと考えられる。

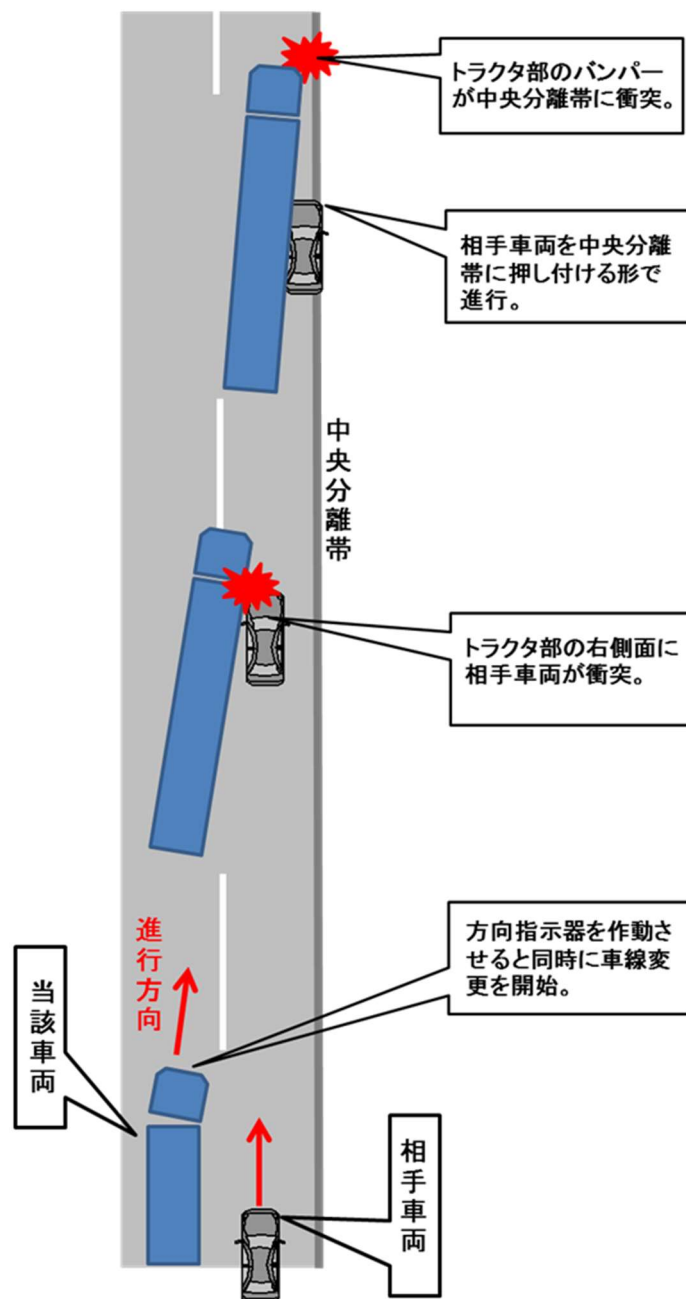


図6 衝突の状況の概略

### (3) 事故の発生とフェリー内での飲酒の関係の分析

2.1.4に記述したように、当該運転者は、事故前日、当該営業所に帰庫する途中において、コンビニエンスストアで紙パックの焼酎900ml（アルコール25度）をフェリー乗船時2～3回分として購入し、当該車両に載せてフェリー内に持ち込んでいた。フェリーのレストラン等では、事故の約8時間前から5時間前にかけて持ち込んだ焼酎の半分程度を飲んでいたので、事故1時間後の警察の呼気検査におい

て、基準値の2倍を超えるアルコールを体内に保有していたことが確認されたものと考えられる。また、当該運転者は、飲酒後、3時間程仮眠していたが、起きた時の体調は、アルコールが体内に残っていると感じていたとの口述からも、事故時においては、高濃度のアルコールを体内に保有した状態で運転したのと考えられ、これにより注意力、判断力が低下していたため、既に右側車線のごく近くにまで接近していた相手車両に気付くことなく右側の安全不確認のまま漫然と進路変更をしたことにつながったものと考えられる。

#### **(4) 当該運行におけるフェリー内での飲酒状況の分析**

2.1.4に記述したように、当該運転者は、約7時間半のフェリー乗船中に、レストランで16時30分頃から食事しながら飲酒し、1時間経過した閉店時間頃に、レストランの従業員からそろそろ終わりにするようと言われていたものの、レストランを退出したのは18時30分頃で飲酒を始めてから2時間程経過していた。しかし、当該運転者と同僚運転者の1人は、これで飲酒を終わりとせず、その後、近くの休憩室に行き、知り合いの他の事業者の運転者と一緒に1時間程飲酒しており、飲酒を終えたのは19時30分頃で、飲酒を始めてから3時間が経過していた。

当該運転者は、通常フェリー内では水割り3杯程度を飲むこととしていたが、今回は、休憩室で顔見知りの他の事業者の運転者と一緒に飲んだことで、その分飲み過ぎてしまったと口述していたことから、当該運転者は、通常よりも多量に飲酒していたものと考えられる。一方、当該フェリーは、車両運搬専用フェリーであり、乗船客のほとんどが運転者であったが、レストランには酒類専用の自動販売機が設置されており、運転者は販売時間が制限された中で自由に酒類を購入することができた。フェリーの従業員等は、飲み過ぎないように気が付いた運転者には注意していたものの、閉店時間の延長を黙認していたことが飲み過ぎた一因であると考えられる。

#### **(5) 飲酒量と運転再開時の状態の分析**

飲酒量とアルコールが体内に留まる時間の目安は、アルコール25度の焼酎の場合、100mlが1単位となり、これが体内から消えるまでの時間は、男性で約4時間とされている。当該運転者は、16時30分頃から3時間飲酒をし、運転再開時が飲酒終了から4時間半であったことから、2単位でも運転再開時にはアルコールが体内に留まる量であった。当該運転者は、持ち込んだ焼酎の半分程度を飲んでいただけからすると、運転再開時には、相当量のアルコールが体内に留まっている状態であったものと考えられる。

当該事業者が実施した飲酒実態調査によると、平成29年中にフェリーに乗船した当該営業所の運転者24名中20名と極めて多くの運転者がフェリー内のレストラン等で、乗船時にはほぼ毎回のよう、2名～4名で飲酒していたことが確認された。また、飲酒量は、大部分の運転者はアルコール1～2単位以下であったものの、中



には2単位を超えて飲酒していた運転者もあり、この運転者の場合は、運転再開時には、アルコールが体内に留まっている状態であった可能性が考えられる。

#### **(6) 当該事業者のフェリー内での飲酒の慣例分析**

2.1.4.2 に記述したように、運転者の口述によると、フェリーには当該事業者の運転者が毎回10名程度乗船していた他、地元の運送事業者の運転者等顔見知りの者も乗船しており、これら運転者仲間の一部には、一緒に飲酒等しながらコミュニケーションを図る飲酒会合が行われていたものと考えられる。

フェリー内での飲酒は、いつ頃から行われていたのかについては確認できなかったが、当該運転者や同僚運転者の口述にもあるように、当該運転者が初めてフェリーに乗船した約29年前には、既に行われていて、長年に渡り、先輩運転者から引き継がれてきたもので、当該事業者の運転者の中でまん延していたものであったと考えられる。フェリー内での飲酒は、運転者にとっては長年見てきたいつもの光景であったことから、当たり前で不思議なことではないと思っていたことや、寝酒程度に飲むことで仮眠しやすくなり、運転再開時にはアルコールが体内から抜けている量であると思っていたこともあり、運転者同士の仲間意識から暗黙の了解ができていたようで口止めされていたわけではないが、中止を進言したりする者や会社に報告したりする者のいないまま継続され常態化してきたものであり、このような遵法精神を欠いた運転者間での行動が長年に渡り放置されていたことが、このような飲酒運転による重大事故につながったものと考えられる。

### **3.2 事業者等に係る状況の分析**

#### **3.2.1 当該事業者の運行管理の状況**

##### **(1) 飲酒運転防止のための運行管理体制**

2.1.4.2 及び 2.4.3.3 に記述したように、当該事業者においては、就業規則に飲酒運転惹起者又は検挙された者は懲戒解雇とする旨厳格な規定とし、運転者全員に飲酒運転禁止の誓約書を書かせていたことや、職場内教育時には毎月飲酒運転防止の指導を実施していたことから、運行管理者等は運転者が運行経路上のフェリー内等で飲酒をするはずはないとの固定観念で疑いを持たないでいたものと考えられる。しかしながらその一方で、2.1.4.2 に記述したように、当該運転者及び同僚運転者の口述からは、フェリー内での飲酒は長年常態化した事実であると認められる。

運転者がフェリー内での飲酒の実態を運行管理者等に話した者がいなかったこともあり、運行管理者等は、フェリー内での飲酒の実態を把握しておらず、また、飲酒の実態を把握するための調査もしていなかった。このことから、当該事業者が飲酒運転を防止するために取ってきた措置では、運転者が飲酒運転をしないとはいえきれぬものではなく、これらが歯止めとならなかったものと考えられる。

2.1.4.2 に記述したように、運行管理者の中には、約2年前まで当該事業者で運転者としてフェリーに乗船し、運転者仲間と一緒に飲酒していた者もあり、現在でもフェリー内での飲酒の慣習が残っている可能性を認識していたが、運転者に確認することなく、また、統括運行管理者等に報告することなく放置していたことから、この飲酒会合の悪習が長年続いていたものと考えられる。

## (2) 運行指示及び点呼実施状況

2.4.3.2 に記述したように、運行指示書は、行きの運行では休憩時間の指示はあるものの、具体的休憩地点の記載はなく、帰りの運行では運行が変更となっても、運転者が携行している運行指示書の原本及び営業所に保管している写しに変更内容を記載しておらず、休憩地点や休憩時間も指示せず運転者任せの状態となっていた。加えて、運行終了後に運行指示書の原本を回収していないものもあり、運行指示や管理が適切に行われていなかったものと考えられる。

当該運行管理者によると、運転者に対し、フェリー乗船時等には、電話点呼を実施する旨指示していたものの、実施できたのは、当該運転者は4回に1回くらいで、他の運転者でも半分くらいであった。また、出先での点呼を受けていない運転者に電話するのは、運転中のこともあるので控え、帰庫時や職場教育時に電話点呼を実施するように注意していたが、改善されなかったと口述していた。一方、当該運転者によると、職場教育時に運行管理者からの電話点呼実施の指示は、必ず受けなければならないというのではなく、他の運転者も受けているとは聞いていなかったことから、フェリー乗船時等の電話点呼は受けたことがなかったが、それでも運行管理者から注意されたことは一度もなかったと口述していた。また、他の運転者にも、フェリー乗船時等の電話点呼は、運行管理者から受けるように指示されていないとする者もあり、当該事業者では、運転者に対するフェリー乗船時等の電話点呼実施の指示が徹底されていなかったものと考えられる。

当該運転者に対するフェリー乗船時等の電話点呼は、乗務記録によると事故前1ヵ月間に14回フェリーに乗船しており、点呼記録にはフェリー乗船時及び下船時で計28回点呼を実施するところ、点呼記録では13回実施した記録となっていた。当該運転者は、フェリー乗船時等の電話点呼は、受けたことがなかったと口述しており、また、点呼を受けなかった運転者がいた場合は、当該運行管理者が点呼を実施したように点呼簿に記載していたとの運行管理者の口述から、当該事業者では、点呼未実施の状態を改善することなく、点呼を実施したように記録を改ざんしていたものと考えられる。

## (3) フェリー下船時等のアルコール検知

フェリー下船時等で再び運転を開始する前のアルコール検知は、飲酒運転を防止する上で最も重要である。出先でのアルコール検知は測定値の記録が残らない携帯用アルコール検知器を使って実施し、運行管理者等は電話点呼時に運転者か

ら測定結果の報告を受けて検知結果の確認をすることとなる。しかしながら、本運行においては、下船時の点呼をしておらず、アルコール検知の実施は運転者任せとなっていたものと考えられる。また、当該運転者が携帯していたアルコール検知器は、当該運転者が使用したのは年に数回のみで、事故の1年以上前から電池切れで測れない状態で放置されており、アルコール検知が実質上実施されていなかったものと考えられる。

アルコール検知器の作動状況等の確認は、当該運行管理者によると、毎週金曜日又は土曜日に運転者が実施して確認結果を運行管理者に報告し、運行管理者がアルコール検知器機能点検記録に記録するとしていたが、当該運転者によると、作動状況等の確認や結果の報告について、運行管理者からの指示がなく全く実施していなかったと口述しており、同検知器の使用管理が適切に実施されていなかったものと考えられる。

#### **(4) 休息期間の飲酒の取扱いに関する分析**

改善基準告示によると休息期間とは、「勤務と次の勤務の間の時間で、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、労働者にとって全く自由な時間をいう。」とされている。本件事故のように泊まり運行やフェリー乗船中の休息期間は、前の勤務と次の勤務の間の時間であり、運転者は運行管理者の終業点呼を受け、アルコール検知を実施し、前の勤務が業務終了して休息期間となる。休息期間終了後には、運行管理者の始業点呼を受け、アルコール検知を実施して乗務開始することになる。また、休息期間は、運転者にとって全く自由な時間なので、この時間を利用しての食事や飲酒をすることも許されることとなる。

しかしながら、休息後に再び運転をする以上、運送事業者は運転者の休息期間中の飲酒については責任を持ち、運転再開後に飲酒運転とならないよう厳格に運行管理を行う必要がある。そのためには、事業者は運行途中の休息期間中の飲酒については、飲酒量とアルコールが体内に留まる時間の目安について周知したうえで、次のいずれかを選択し、社内規程等に規定し、飲酒運転防止をすることが適当であると考えられる。

- ① 休息期間中の運転者の飲酒を禁止する。
- ② 運転再開までに十分に時間的余裕のある場合しか飲酒を認めない。

なお、これらの規定が定められていても、社内規程等に反して飲酒する運転者もいると思われるので、運転再開時に、アルコール検知を運転者が確実に実施し、その実施状況や実施結果を運行管理者が確認して、乗務可否を適切に判断することが重要である。その上で、運転再開前の点呼時において、運転者にアルコールが検知された場合は、運転することができないことから、会社の業務に著しく支障を与えることにより、場合によっては、労働協約違反として、解雇されることもある。」との規定を社内規程に追加するのは効果的な対策と考えられる。

また、フェリー乗船中の休息期間に関し、下船時に運転者からアルコールが検知された場合には、車両を運転してフェリーから下船することができないので、フェリー事業者に依頼する等により、車両をフェリーから駐車場へ移動してもらう必要があると考えられる。

### 3.3 飲酒運転防止装置等に関する分析

#### (1) 携帯用アルコール検知器

2.4.3.2 に記述したように、出先で使用する携帯用アルコール検知器は、測定値がそのまま営業所において確認できるものではないため、電話点呼時に運転者から口頭により報告を受けることになり、確実な実施及び実施結果の確認ができるものではなかった。このため、この検知器を使用しなくても、又使用してアルコールが検知されたとしても、運転者からアルコールは検知されなかった旨報告されると、運行管理者は、その報告を信用して運行可の判断をすることとなり、この検知器を使用した酒気帯びの有無の確認では、飲酒運転を行うような運転者に対する実効性が低いものと考えられる。このため、営業所で検知結果の保存や出力等ができるような検知器を使用し、運行管理者がその実施状況及び実施結果が確認できるようにすることで、アルコール検知が運転者によって適切に実施され、アルコールが検知された運転者が乗務することがないようにする必要があると考えられる。

#### (2) アルコール・インターロック装置

近年、運転者の飲酒運転を未然に防ぐための装置として、呼気吹き込み式アルコール・インターロック装置の技術開発が進んでおり、このような装置が装備されていれば、本事故においても、運転者の呼気中のアルコール濃度などを計測し、エンジンの始動ができなくなることで、事故の発生を未然に防止できた可能性が考えられる。自動車メーカー、機器メーカー、国土交通省等の関係者においては、この種のシステムの確立等、予防安全対策装置の開発・普及に取り組む必要がある。

## 4 原因

事故は、当該運転者が、片側2車線の高速道路の第1通行帯を走行中、進路前方出口に設置されていた標識灯の黄色の点滅灯火を工事規制の灯火であると誤認し、進路変更が必要であるとして、右後方の安全確認を行うことなく漫然と第2通行帯に進路変更をしたため、折から第2通行帯で当該車両を追い抜こうとしていたタクシーに気付かずに衝突したものと考えられる。

当該運転者は、事故前に乗船していたフェリー内で事故の約8時間前から約5時間前にかけて持ち込んだ焼酎900mlの半分程度を飲み、フェリーを下船する際には点呼を受けることもアルコール検知器で検査をすることもせずに運転を開始した。このため、事故時においては、高濃度のアルコールを体内に保有した状態で運転したものと認められ、著しく注意力、判断力が低下していたため、右車線を走行する相手車両に気が付かずに車線変更をしたことが事故の原因であると考えられる。

運行経路上にある約7時間半のフェリー乗船中に同僚運転者についてもフェリー内での飲酒が確認されるなど、当該事業者の運転者の間では、フェリー乗船中の飲酒が常態化していた。この慣習は長らく当該事業者の運転者の中でまん延していたものであり、その廃止を進言したり会社に報告したりする者がいないまま、継続されてきたものと考えられる。

当該事業者においては、社内規程において、飲酒運転惹起者又は検挙された者は、懲戒解雇とする規定を設けていたことや、毎月実施している職場内教育時に飲酒運転防止の指導を実施していたが、その一方で、フェリー下船時の点呼が行われていなかったことやアルコール検知が行われていなかったこと、フェリー内での飲酒の正確な情報を把握していなかったことなど、飲酒運転の抑制に関しての運行管理が形骸化していた。このようなことから、当該事業者内では長期間にわたり遵法精神を欠いた運転者間での行動が放置されていたことが、このような飲酒運転による重大事故につながったものと考えられる。

本事故による死傷者は、いずれも相手車両の乗客や運転者であるが、乗客はシートベルトを着用していなかったことから、被害が拡大し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 飲酒運転を防止するための適切な運行指示及び点呼の実施

事業者は、運転者の点呼が確実に行われていないと、飲酒運転による重大な事故を起こしかねないことを十分に認識する必要がある。点呼時の酒気帯びの有無の確認は、対面点呼では運行管理者が、運転者の状態を目視、声の調子等で確認するほか、保守管理がされたアルコール検知器を用いて、同検知器の取扱いに従って適切に行い、その結果を直接確認することで、アルコールが検知された運転者が乗務することがないようにしているところ。出先においても同様に確認することにより、アルコールが検知された運転者が乗務することがないようにする必要がある。その上で、次のような取組を積極的に進めることが重要である。

- ・運転者に対する点呼の実施は、点呼の実施時期を運転者に示し、運行管理者が点呼を実施できる体制を確保した上で確実に実施すること。特に、泊まりの運行においては、出先での運転者の点呼を実施する場合、電話点呼が一般的であるが、運転者から電話がないと点呼未実施となることがあるので、点呼の実施時期を指示した時刻を過ぎても電話がない場合、運行管理者等が電話すること等により確実な点呼の実施を図ること。
- ・電話点呼時の酒気帯びの有無の確認は、運転者の話し声や応答内容で確認する他、休息期間内での飲酒の有無を口頭で確認するとともに、アルコール検知器を用いて適切に実施していることを確認する必要がある。
- ・運行管理者等は、運転者が実施しているアルコール検知の状況や測定結果の確認ができて、測定値の保存ができること等が必要となることから、アルコール検知器による検知の結果を営業所で確認できるようなアルコール検知器を導入することは、確実なアルコール検知を実施するために必要である。
- ・アルコール検知を適切に実施するためには、アルコール検知器が正常に作動し、故障がないか、使用する前に確認することが必要であり、出先での点呼時に使用する携帯用アルコール検知器は、運行途中の電池切れを防止するために、予備電池等を備えることが必要である。

#### 5.1.2 休息期間(フェリー乗船中を含む)の飲酒に関する適切な運行管理

事業者は、運行管理者が適切に運行管理を行い、事業者の責務である「輸送の安全を確保するために必要な事項」の実施が確実になされているかを定期的に確認し、必要な指導監督を行うことが必要である。特に、法令で定められた事項が適切に実

施されていないと認められた場合は、早急に改善させるほか、運行管理者に継続的に指導・監督することが重要である。

本件事故は、フェリー乗船中の休息期間内での運転者の過度な飲酒が原因で起こったものである。このような事故の再発を防止するためには、事業者は運転者の休息期間中(フェリー乗船中を含む。)の飲酒については、責任を持ち、運転再開後の飲酒運転を防止するため、次の事項が徹底されるよう厳格に運行管理を行う必要がある。

- ・事業者は運行途中の休息期間中の飲酒による事故を防止するため、次のいずれかを選択し、社内規程等に規定し、運転者に遵守させる必要がある。
  - ① 休息期間中の運転者の飲酒を禁止する。
  - ② 運転再開までに十分に時間的余裕のある場合しか飲酒を認めない。
- ・社内規程に反して飲酒する運転者がいると思われるので、運転再開時にアルコール検知を運転者が確実に実施し、その実施状況や実施結果を運行管理者が確認して、乗務の可否を適切に判断することが重要である。その上、「運転再開前の点呼時において、運転者にアルコールが検知された場合は、運転ができないことから、会社の業務に著しく支障を与えることにより、場合によっては、労働協約違反として解雇されることもある。」との規定を社内規程に追加するのは効果的な対策と考えられる。
- ・運行途中にフェリーを頻繁に利用する事業者は、フェリー内での休息期間中に運転者が上記社内規程に反して飲酒をしていないか実態を継続的に把握する必要がある。そのためには、運行管理者等は、必要に応じ、抜き打ちでフェリーに乗船し、運転者の同規程の遵守状況を確認して指導する必要がある。
- ・フェリー下船時の始業点呼は、飲酒運転の防止に特に有効であることを認識し、確実に実施する必要がある。下船時の点呼において、運転者からアルコールが検知された場合は、その運転者は運転せずに、運行管理者に連絡して指示を受けることを徹底するとともに、フェリー事業者に依頼する等により、車両をフェリーから駐車場等へ移動してもらうこと。
- ・社内監査等で確認された法令違反等については、他の営業所で同様の違反がないか確認し、違反等が確認された場合は、早急に改善させること。また、社内監査等で確認された法令違反等については、運行管理者の指導及び監督の機会等で活用し、資質の向上を図ること。
- ・新たに運行管理者及び補助者を選任する場合は、関係法令及び社内規程並びに飲酒運転防止の実務の内容を必ず認識させること。
- ・運転者が飲酒等の状況について、運行管理者等に申告しやすい環境づくりに努めること。

### 5.1.3 運転者教育の充実

#### (1) 事業者が行う運転者に対する飲酒運転防止に関する教育事項

事業者は、運行管理者に対し、運転者の飲酒運転防止について、次のような指導監督を継続的に実施させることが重要である。

- ・運転者に対し、飲酒運転は、悲惨な事故を引き起こすことを飲酒運転による事  
故事例の映像等を用いて周知するとともに、運転者各自が運転前の飲酒をし  
ないことはもちろん、飲酒したら絶対運転しないことを徹底するとともに、  
運転が予定されている場合は、運転が開始されるまでの時間を考慮して、運  
転者の間でも過度の飲酒に対して相手を制するなど、飲酒に寛容な文化を排  
斥し安全を優先する文化を醸成させること。
- ・運転者の飲酒の有無、酒の種類、飲酒時期、飲酒量等嗜好品の状況を確認し、  
飲酒する運転者には携帯用アルコール検知器を貸与する等により、起床時等  
のアルコール量を検知することで、出勤時の飲酒運転防止を図るとともに、  
アルコールが検知された場合は、飲酒量等について指導すること。
- ・自分では、意識は正常だと思っても、飲酒によって確実に判断力と運動能力は  
低下していることを周知させること。
- ・飲酒中は時間経過とともに酔いの自覚が薄れ、飲酒量も正確にはわからなくな  
って飲み過ぎてしまうことが多いことに注意させること。
- ・体重 60kg の成人男性で 1 単位（ビール中びん 1 本、日本酒 1 合、焼酎 0.6 合）  
のアルコールでも体内から消えるまでには約 3～4 時間、2 単位では約 6～  
7 時間かかることが平均的であり、体格や体質で差があることを勘案しても  
多量飲酒では休息後も体内にアルコールが残る可能性が大きいことを周知す  
ること。
- ・飲酒は寝付きが良くなるものの眠りが浅くなり、睡眠途中でトイレに行くこと  
も多くなり、睡眠の質を確実に悪くすることを指導すること。
- ・運転者に対し、飲酒量とアルコールが体内に留まる時間の目安について周知し、  
飲酒する場合は、運転開始時間までの時間を考慮し、十分に余裕がある飲酒  
量とすることを指導すること。
- ・運行途中にフェリーを頻繁に利用する事業者は、時には運行管理者等が乗船し、  
運転者がフェリー内で適切に過ごしているか確認し、運転者を指導すること。

#### 5.1.4 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うにあたり、運転者の飲酒  
運転を防止するために、出先での運転者の点呼時のアルコール検知を確実に実施して  
いるか通信機能を有し、又は携帯電話等通信機器と接続すること等で、アルコール検  
知の実施状況や測定結果が点呼実施営業所にリアルタイムで送信されることで、運行



管理者が運転者のアルコール検知を適切に実施していることや測定結果を確認できること等を考慮したアルコール検知器等の導入を促進させることは、アルコール検知を適切に実施するためには有効である。

#### **5.1.5 乗客に対するシートベルト着用の徹底**

タクシー事業者は、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、後部座席を含む全ての座席において、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、乗客が見やすい位置への掲示物の貼り付け等により、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。

#### **5.1.6 事業者に対するフォローアップ**

本件と同種の事故の再発防止には、事業者において、上記 5.1.1 から 5.1.5 の事故の再発防止に向けた取組を継続的に行うことが肝要であることから、国土交通省においては、今後とも適時、当該事業者における取組状況を確認することが必要である。

#### **5.1.7 本事案の他の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、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 安全運転支援装置の導入**

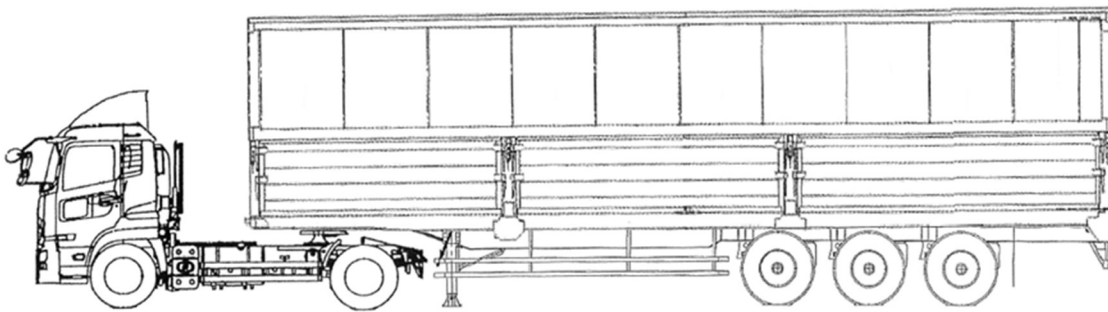
近年、事業用自動車における飲酒運転ゼロを目標とした取組を進めているものの、飲酒運転検挙件数及び飲酒運転による事故発生件数は下げ止まりの傾向を示している。

このようなことから、運転者の飲酒運転を未然に防ぐアルコール・インターロック装置の技術開発が進んでおり、このような装置が車両に装備されていれば、本事故においても、運転者の呼気中のアルコール濃度などを計測し、規定値を超える場合はエンジンの始動ができなくなることで、事故の発生を未然に防止できた可能性がある。自動車メーカー、機器メーカー、国土交通省等の関係者においては、この種の予防安全対策装置の開発・普及に取り組む必要がある。



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 事故地点見取図**



**参考図 2 当該車両外観図**



写真 12 飲酒したレストラン



写真 13 二次会で飲酒した休憩室



写真 14 酒の自動販売機



写真 15 コップ(水、お茶等飲料時使用、販売機左側に設置)



写真 16 個室

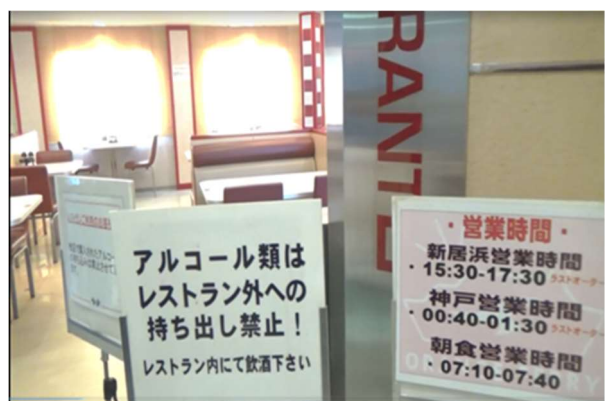
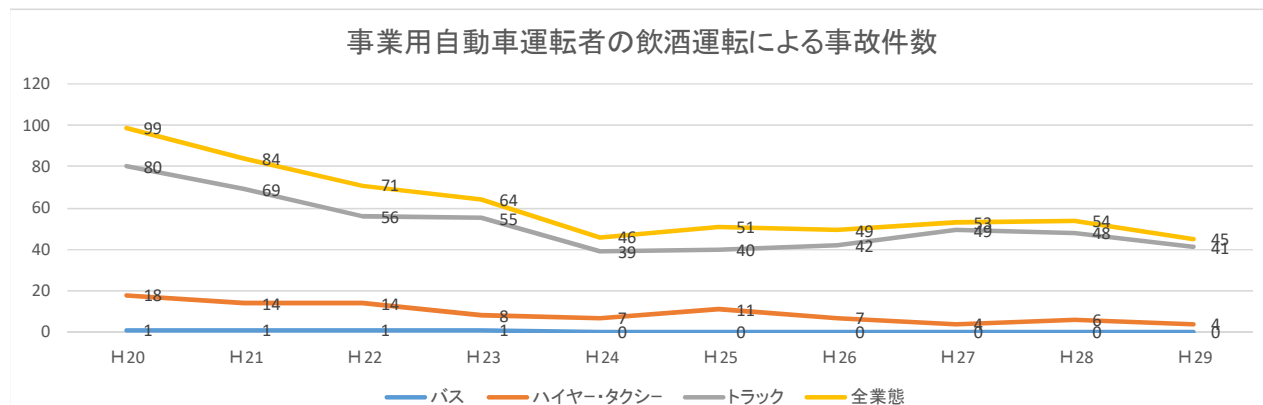


写真 17 レストラン入口の掲示物

参考資料

《事業用自動車運転者の飲酒運転による事故件数》



	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
バス	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0
ハイヤー・タクシー	18	14	14	8	7	11	7	4	6	4
トラック	80	69	56	55	39	40	42	49	48	41
全業態	99	84	71	64	46	51	49	53	54	45

(公財) 交通事故総合分析センター資料