

1863201

事業用自動車事故調査報告書

〔重要調査対象事故〕

タクシーの衝突事故（神戸市中央区）

令和2年8月21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 : 1863201

車 両 : タクシー

事故の種類 : 衝突事故

発生日時 : 平成 30 年 5 月 14 日 14 時 48 分頃

発生場所 : 神戸市中央区 (港湾幹線道路 新港東埠頭臨港線)

令和 2 年 8 月 2 1 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30年5月14日14時48分頃、神戸市中央区小野浜町の片側1車線の港湾幹線道路（ハーバーハイウェイ）に並行している港湾幹線道路新港東埠頭臨港線（摩耶大橋）において、タクシーが乗客1名を乗せて運行中、前方を走行していた大型トラクタ・セミトレーラを追い越すため、車道中央線を越えて対向車線側に進入したところ、対向車線を走行してきた大型トラクタ・セミトレーラと正面衝突した。

この事故により、タクシーの乗客1名が死亡、運転者が重傷を負い、相手車両の大型トラクタ・セミトレーラの運転者が軽傷を負った。

<原因>

事故は、タクシーの運転者が、片側1車線の追い越しのための右側部分はみ出し通行禁止区間となっている道路であるにもかかわらず、車道中央線を越えて対向車線側に進入し、約120mにわたり逆走を続けていたところ、対向車線を走行してきた大型トラクタ・セミトレーラと正面衝突したことで起きたものと考えられる。

また、正面衝突した直前の速度は、摩耶大橋の最高速度規制が40km/hのところ、この規制を大きく超える約56km/hであった。

前記したように、追い越しのための右側部分はみ出し通行禁止区間での対向車線側へのみ出し運転や最高速度規制の超過など、同運転者が交通法令を無視し、対向車線を逆走するという危険な運転行為をしたことが、本事故の直接的な原因であると考えられる。

事業者は、同運転者に対して、交通法令を遵守させることなど運行の安全を確保するために必要な指導及び監督が不十分であったため、同運転者の運行の安全の確保に対する意識を醸成することができていなかったものと推定され、このことが本事故を発生させるに至った背景にある可能性が考えられる。

また、事業者は、同運転者の健康診断結果において、視力について「要精密検査」と診断を受け、かつ、矯正下視力が低下していたにもかかわらず適切な対応を行っていなかったこと、同運転者の適性診断において指摘されていた運転特性について、運転者自身に自らの運転特性を自覚させるような指導・教育を行っていなかったことなど、同運転者への健康状態及び運転特性に応じた運行の安全の確保に対する指導・教育を適切に行っていなかったことが、事故を発生させた背景にあるものと考えられる。

なお、本事故による死者は、タクシーの乗客であり、同運転者は、シートベルトの着用を乗客に徹底せず、また、乗客も着用しなかったことから、被害が拡大したものと考

えられる。

＜再発防止策＞

タクシー事業者は、輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚するとともに、同種の事故の再発防止に努めるため、次のような視点を踏まえた取組みを行うことが重要である。

- (1) 運転者に対して、「旅客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」（国土交通省告示）に基づく事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために遵守すべき基本的事項に係る指導及び監督を適切に行うこと。
- (2) 交通法令違反を伴う運転行動を防止するため、次に掲げるような手法を取り入れ、これらを継続的に行うことが重要である。
 - ・定期的に安全運転教育講習などを開催し、交通法令違反を伴う運転行動に対するリスクに関する指導・教育を徹底すること。
 - ・個々の運行記録計や映像型ドライブレコーダーの記録を活用して、運転者が交通法令違反を伴う運転行動を行っていないかを定期的に確認し、このような運転行動が行われていることを発見した場合は、直ちに注意喚起し、改善させること。また、注意喚起してもなお、改善できない運転者については、旅客自動車運送事業運輸規則の規定に基づく「自動車を安全に運転することができないおそれがある」と判断し、この運転者の乗務を停止するものとする。
 - ・自動車の車外若しくは車室内の見やすい場所に「安全運転励行車」と表記した掲示板を設置することにより、運転者の安全運転意識の向上を図ること。
 - ・内部規定を作成し、交通法令に反する運転行動を行った場合は、事案に即して処分する旨を明記すること。
- (3) 運転者に対する指導・監督及び教育を行う運行管理者等に対し、特に次に掲げる事項を徹底させることが重要である。
 - ・指導・監督及び教育に関する知識や技術を習得すること。
 - ・運転者に対し、交通法令を無視した危険な運転行為をすることは、重大事故につながる危険性がきわめて高くなることを理解させるとともに、常に安全運転することを徹底すること。
 - ・運転者が受診した定期健康診断の結果を把握したうえで、個々の運転者の健康状態に応じた適切な乗務管理を行うこと。

また、この定期健康診断等の結果において、視力について「要精密検査」や「要治療」等の所見があり、その視力が自動車運転免許（第二種）を更新するために必要な視力の基準に達しない状態であるなど自動車を安全に運転する適性を欠くこととなる健康状態であることが判明したときには、旅客自動車運送事業運輸

規則の規定に基づく「自動車を安全に運転することができないおそれがある」ものとして、直ちに同運転者の乗務を停止し、すみやかに医療機関において精密検査を受診させ必要に応じて治療を受けさせるとともに、その診断結果に基づき乗務可否の判断を行う必要がある。

- 運転者に対し、適性診断の結果に基づき個々の運転者に自らの運転行動の特性を自覚させるよう努めること。
- 運転者に対し、乗客の安全を確保するためにシートベルトの着用が必要不可欠であることを認識させ、乗客に対して積極的に声掛けを行わせるとともに、乗客が見やすい位置にシートベルトの着用を促す掲示物を表示することなど、乗客にシートベルトの着用を促すことを徹底させること。

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	当該運行に関する情報	4
2.1.1.3	警察情報	5
2.1.2	運行状況の記録	5
2.1.2.1	アナログ式運行記録計の記録状況	5
2.1.2.2	ドライブレコーダーの記録状況	7
2.2	死傷者の数および負傷の状況	10
2.3	車両及び事故現場の状況	10
2.3.1	車両に関する情報	10
2.3.1.1	当該車両の状況	10
2.3.1.2	警察からの情報	10
2.3.1.3	相手車両の状況	11
2.3.2	道路環境等	11
2.3.2.1(1)	道路管理者からの情報	11
2.3.2.1(2)	警察からの情報	12
2.3.2.2	事故地点付近の規制標識表示等の状況	12
2.3.3	天候	12
2.4	当該事業者等に係る状況	12
2.4.1	当該事業者及び当該営業所の概要	12
2.4.2	当該事業者への監査等の状況	13
2.4.2.1	過去3年間の状況	13
2.4.2.2	本事故を端緒とした監査等の状況	13
2.4.3	当該運転者	13
2.4.3.1	運転履歴	13
2.4.3.2	運転特性	14
2.4.3.3	健康状態	14
2.4.4	運行管理の状況	15
2.4.4.1	当該運転者の乗務管理	15

2.4.4.2	点呼の実施体制及び実施状況	17
2.4.4.3	指導・監督及び教育の実施状況	18
2.4.4.4	適齢診断の実施及び活用状況	19
2.4.4.5	運転者の健康管理及び健康診断結果の活用状況	19
2.4.4.6	車両管理	20
2.4.4.7	関係法令・通達等の把握	20
3	分析	21
3.1	事故に至るまでの運行状況等の分析	21
3.2	当該事業者等に係る状況の分析	22
4	原因	25
5	再発防止策	26
5.1	事業者の運行管理に係る対策	26
5.1.1	運行管理に係る法令遵守及び指導・監督及び教育の徹底	26
5.1.2	運転者教育の充実	27
5.1.3	運転者の健康管理の徹底	28
5.1.4	本事案の他事業者への水平展開	28
参考図1	事故地点道路図	29
参考図2	事故地点見取図	29
参考図3	事故地点までの道路標識による表示の状況	30
参考図4	当該車両外観図	30
写真1	当該車両	31
写真2	当該車両	31
写真3	当該車両（運転席）	32
写真4	相手車両	32
参考	関係法令等（抜粋）	33

1 事故の概要

平成 30 年 5 月 14 日 14 時 48 分頃、神戸市中央区小野浜町の片側 1 車線の港湾幹線道路（以下「ハーバーハイウェイ」という。）に並行している港湾幹線道路新港東埠頭臨港線（以下「摩耶大橋」という。）において、タクシー（以下「当該車両」という。）が乗客（以下「当該乗客」という。）1 名を乗せて運行中、前方を走行していた大型トラクタ・セミトレーラ（以下「前方車両」という。）を追い越すため、車道中央線を越えて対向車線側に進入したところ、対向車線を走行してきた大型トラクタ・セミトレーラ（以下「相手車両」という。）と正面衝突した。

この事故により、当該車両の当該乗客 1 名が死亡、運転者（以下「当該運転者」という。）が重傷を負い、相手車両の運転者が軽傷を負った。

表 1 事故時の状況

〔発生日時〕平成 30 年 5 月 14 日 14 時 48 分頃	〔道路形状〕左カーブ、上り勾配
〔天候〕 晴れ	〔路面状態〕 乾燥
〔運転者の年齢・性別〕 80 歳（当時）・男性	〔最高速度規制〕 40 km/h
〔死傷者数〕 死亡 1 名、重傷 1 名、軽傷 1 名	〔危険認知速度〕 約 56 km/h
〔当該業態車両の運転経験〕 32 年 5 ヶ月	〔危険認知距離〕 不明

表 2 関係した車両

車両	当該車両 (タクシー)	相手車両 (大型トラクタ・セミトレーラ)	
定員	5 名	2 名	
当時の乗務員、乗客数	乗務員 1 名、乗客 1 名	1 名	
最大積載量	—	53, 220 (16, 000) ¹ kg	30, 000kg
当時の積載量	—	—	不明
積載物品	—	—	不明
乗務員、乗客の負傷程度 及び人数	死亡：乗客 1 名、 重傷：乗務員 1 名	軽傷 1 名	—

¹ 括弧内は第五輪荷重を示し、第五輪荷重とは、トラクタとトレーラを連結する連結器に係る重量の上限値をいう。

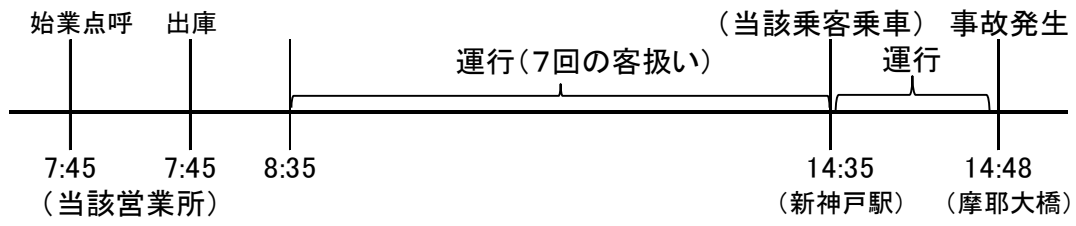


図1 事故に至る時間経過

2 事実情報

2.1 事故に至るまでの運行状況等

2.1.1 当該事業者等からの情報

事故に至るまでの経過等について、次のとおり情報が得られた。

2.1.1.1 当該運転者からの情報

当該運転者の口述によると、事故に至るまでの経過は、次のとおりであった。

(1) 事故前々日等の運行状況

- ・7時40分に当該事業者の本社営業所(兵庫県神戸市所在(以下「当該営業所」という。))に出勤した。
- ・出勤後、車両点検及びアルコール検知器による酒気帯びの有無の検査を実施し、7時50分頃に運行管理者から対面による始業点呼を受け、出庫した。
- ・始業点呼において、運行管理者より「歩行者と自転車に注意」との注意喚起があった。
- ・運行形態は、新神戸駅における駅待ち運行であった。
- ・当該営業所を出庫後、9時05分頃に新神戸駅において1回目の営業運行を行い、午前中は合計5回の営業運行を行った。
- ・午後は5回の営業運行を行い、15時30分頃に当該営業所に帰庫した。
- ・16時頃に統括運行管理者から対面による終業点呼を受け、勤務を終了した。
- ・事故の前日は、休日であった。

(2) 事故当日の運行状況

- ・7時35分に当該営業所に出勤した。
- ・睡眠時間は、日常的に約9時間とっているため、この日も疲労感や寝不足感には特に感じることはなかった。
- ・7時45分に運行管理補助者(以下「補助者」という。)から対面による始業点呼を受け、出庫した。
- ・始業点呼において、補助者より「適切な車間距離の確保」との注意喚起があった。
- ・当該営業所を出庫して、8時35分に1回目の営業運行を行い、午前中は合計6回の営業運行を行った。
- ・14時35分頃、この日8回目の運行で、新神戸駅から当該乗客を乗せて、六甲アイランドへ向かった。
- ・乗車時に当該乗客からは、目的地は六甲アイランドで、摩耶大橋を通る経路を利用するよう言われた。
- ・摩耶大橋は年に数回通っている。

- ・新神戸駅から六甲アイランドへ行く場合は、摩耶大橋を利用する経路が、費用が一番かからない。
- ・乗客から経路指定がない場合は、利用経路を聞くようにしている。しかし、行き慣れた乗客は、摩耶大橋を利用する経路を指定する。
- ・当該乗客から急ぐような明示の意思表示はなかったが、当該乗客の様子から急いでいると感じた。
- ・交通状況が普段より少ないため気が緩んでいた。
- ・摩耶大橋の緩やかな右カーブに差しかかったあたりで、前方車両が遅いように感じた。
- ・摩耶大橋の道路は片側一車線であることはわかっていた。
- ・前方車両を追い抜き始めた時は、対向車両は見えなかった。
- ・乗車時に「実車」ボタンを押下すると、自動的にシートベルトの着用を促す音声案内が流れるようになっているため、乗客に対するシートベルトの着用案内については、これにより行っている。
- ・口頭によるシートベルト着用の案内は、高速道路を利用するとき以外はしていない。
- ・事故当時、自分はシートベルトを着用していたが、当該乗客はシートベルトを着用していなかったと思う。

2.1.1.2 当該運行に関する情報

当該営業所の統括マネージャー（以下「当該マネージャー」という。）は、次のとおり口述した。

(1) 当該マネージャーの役割等

自分の役割は、当該営業所の組織において、運行管理業務その他の業務全般について統括管理する立場であり、整備管理者にも選任されている。

(2) 当該運転者の当日の勤務

- ・当該運転者の勤務形態については日勤（昼勤）であり、一日ごとの勤務であった。
- ・営業形態は、新神戸駅における駅待ち運行に限っていた。
- ・事故当日は、午前7時45分に出庫し、午後4時頃に帰庫する予定であった。
- ・事故当時の当該運転者の話では、「ゆっくり走っていた、広い道路に出たので前方車両を追い抜いた。なぜ、反対車線側に出たのか、わからない。」と聞いている。
- ・一般的に六甲アイランドへ行く場合、ハーバーハイウェイを利用する経路は、摩耶大橋を利用する経路と比べて、遠回りで運賃が高くなり、さらに高速道路の通行料金がかかるため、六甲アイランドへ行き慣れた乗客は、運賃等が

安い摩耶大橋を利用する経路を指定してくる。

- ・当該車両は GPS 付きのナビゲーションシステムを搭載しているが、当該運転者は、近距離の営業が多いためこれを利用していなかったと聞いている。
- ・シートベルトの着用の有無については、当該運転者は着用していたと聞いているが、当該乗客が着用していたかどうかについては、聞いている。
- ・当該運転者の過去3年間の事故歴及び交通違反歴はない。

2.1.1.3 警察情報

- ・事故当日は、摩耶大橋において臨時の交通規制は行っていない。

表3 事故に至るまでの運行状況等

前々日	出勤	7:40	休日	当日	出勤	7:35
	始業点呼（対面）	7:50			始業点呼（対面）	7:45
	出庫	7:50			出庫	7:45
	1回目の賃走	9:05			1回目の賃走	8:35
	10回目の賃走	15:15			当該運行（8回目の賃走）	14:35
	帰庫	15:30			事故発生	14:48
	終業点呼（対面）	16:00				
	終業時間	16:00				
(運転時間：4時間50分) 走行距離：73km			(運転時間：3時間00分) 走行距離：60km			

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及びドライブレコーダー（車両前方のみ）が装着されており、事故当時の記録状況は、次のとおりであった。

2.1.2.1 アナログ式運行記録計の記録状況

(1) 事故当日の運行記録計の記録

- ・運行記録計の記録によると、事故当日7時45分頃に走行を開始し、その後、短時間の停止や低速での走行を繰り返したのち、8時00分頃から8時35分頃まで停車している。
- ・8時35分頃に低速走行や短時間の停止を繰り返し、その後8時42分頃から9時20分まで停車している。
- ・9時20分頃に再び短時間の停止や速度40km/hから60km/hの間での走行を繰り返し、一時的に80km/h以上の速度で走行していることが読み取れる。
- ・10時頃から11時05分頃まで停車し、その後、短時間の停止や低速走行を繰り返しているが一時的に約80km/hの速度で走行している。

- 11時45分頃から14時00分頃まで約2時間15分停車したのち、14時00分頃から40km/hから60km/hの間における速度での走行や短時間の停止を繰り返している。
- 14時10分頃から14時35分まで停車している。
- 14時35分頃、速度20km/hから40km/hの間で約2分走行し、一旦停止した。
- そして再び走行をはじめ、車速を徐々に60km/h近くまであげ、続いて速度40km/hから60km/hの間で加減速を繰り返したのち停止している。
- 約30秒間停止したのち、再び走行をはじめ、50km/h前後の速度で加減速を繰り返したのち、急に約56km/hの速度まで加速したところで記録の波形が途切れている。

(2) 事故日前1ヵ月間の運行記録計の記録

- 事故前1ヵ月間の運行記録計の記録によると、乗務日数16日間のうちすべての乗務日において、一般道における走行で法定速度を超えて走行している区間があり、特にそのうちの10日間における走行では、速度80km/hを超えて走行している区間もあることが記録されている。

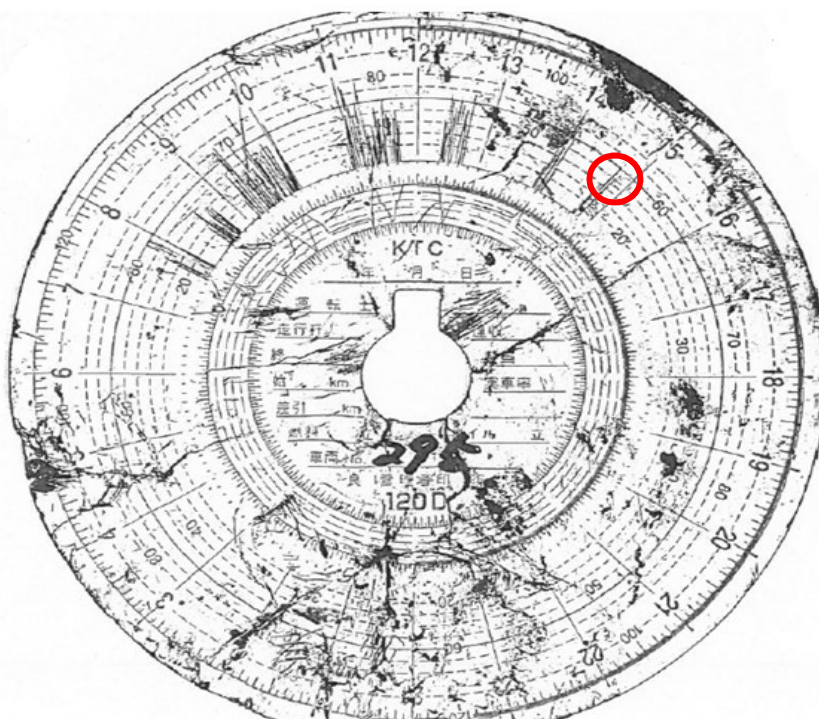


図2-1 事故当日の運行記録計の記録（○は事故発生付近）

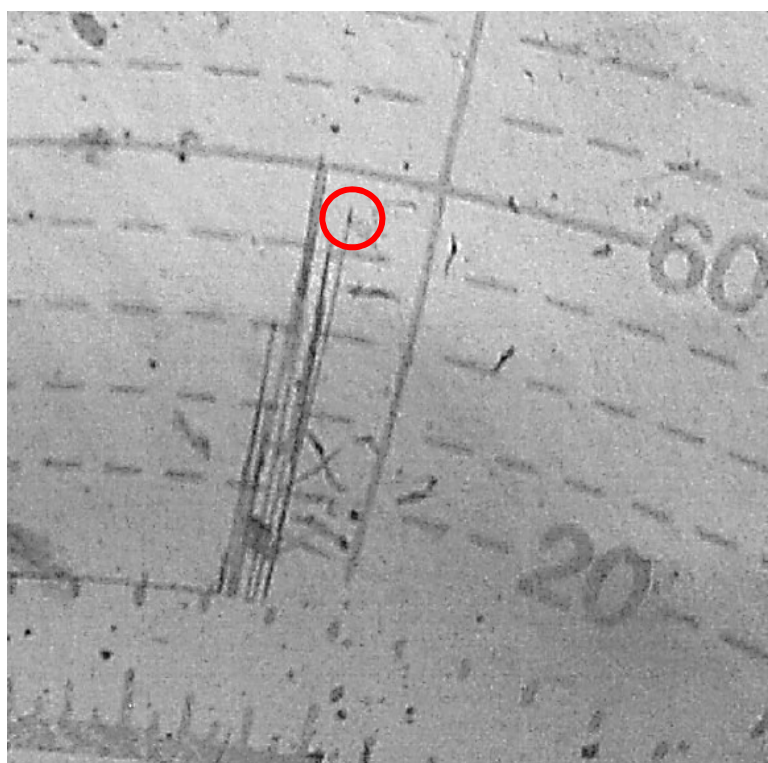


図 2-2 事故当日の運行記録計の記録（○は事故発生時付近）

2.1.2.2 ドライブレコーダーの記録状況

当該車両のドライブレコーダーの記録によると、当該車両が「港島トンネル北」交差点を左折し、その先の摩耶大橋の対向車線側で衝突するまでの記録状況は、表4の「ドライブレコーダー記録状況（事故発生前約1分29秒間）」のとおりである。

- ・当該車両は、「港島トンネル北」交差点の手前付近では前方車両を追従するように約40km/h前後の速度で走行している。また、前方車両のさらに前方約20m先を貨物自動車が同速度で走行している。
- ・同交差点を左折した後、しばらく直進して、摩耶大橋に入り右へ緩やかに曲がり始める地点で前方車両を追い越すために対向車線側へ進路を変更し、すぐに車道中央線を越えて、対向車線側に進入している。
- ・対向車線側に進入してから事故地点までの約120mにわたり、逆走を続けている様子が映っている。
- ・進路を変更し始めた時点で当該車両の速度は、約45km/hを示している。
- ・摩耶大橋は、車道中央に黄色の実線が引かれ、追い越しのための右側部分はみ出し通行禁止区間（以下「はみ出し禁止区間」という。）となっており、最高速度規制は40km/hとなっていることが規制標識等から確認できる。
- ・当該車両が前方車両の右側方付近に到達した時点の速度は、約57km/hを示している。この時、前方車両のさらに前を同一方向に走行している貨物自動車の車体

の陰に隠れて見えなかった相手車両が見え始める。

- 当該運転者は、その後、衝突に至るまで加速を続け対向車線側を逆走し、ハンドル操作など衝突回避のための行動をすることなく、相手車両と正面衝突した。
- 衝突直前の速度は、約 59km/h を示していた。
- なお、表 4 「ドライブレコーダーの記録状況」の速度欄に表記した速度値から当該運転者は、事故直前に加減速を繰り返し行っていた様子がわかる。

表4 ドライブレコーダーの記録状況（事故前約1分29秒間）

時間 (時:分:秒)	速度 (Km/h)	前方カメラの記録	状況写真 (ドライブレコーダーの映像より)	備 考
14:47:18	24.8	「港島トンネル北」の交差点を左折する。 前方の大型トラック・セミトレーラ（以下「前方車両」）の車体の長さが確認できる。		
14:48:00	0	赤信号により停車する。		
14:48:35	40.2	前方車両に追従する。		
14:48:36	45.8	「摩耶大橋」進入路の直線道路から緩やかな右カーブに差しかかり、車両境界線へ進路を変更し始める。		【この地点を追い越しを開始地点とした場合、前方車両を追い越すためには約170mの距離が必要となる。】
14:48:38	51.2	やや加速しながら前方車両を追い越すため車両境界線を越えて反対車線に進入する。		
14:48:39	54.7	さらに加速しながら反対車線での走行を続ける。		
14:48:40	52.8	やや減速しながら、前方車両の右斜め後方付近を走行。相手車両は確認できない。		緩い左カーブで前方を走行しているトラックが影となり対向車線は見通しが悪くなる。
14:48:42	58.2	急加速して前方車両を追い抜き始める。この時点で前方を走行中のトラックの左側に小さく相手車両が確認できる。		
14:48:43	58.2	前方車両と並び始める。この時点で前方左側に小さく相手車両が確認できる。		○印は相手車両
14:48:44	54.2	左前方に小さく見えていた対向車が前方車両を走行しているトラックの陰に隠れる。		
14:48:45	57.2	前方車両の側方を並走する。前方トラックの陰から相手車両が見え始める。やや加速し始める。		反対車線のトラックの陰から対向車線を走行している相手車両が見え始める。
14:48:46	59.1	なおも加速しながら反対車線を走行する。ハンドルをやや左に操作する。		
14:48:47	0	相手車両と衝突する。		

2.2 死傷者の数および負傷の状況

- 死亡 1 名（当該車両の乗客）
- 重傷 1 名（当該車両の運転者）
- 軽傷 1 名（相手車両の運転者）

2.3 車両及び事故現場の状況

2.3.1 車両に関する情報

2.3.1.1 当該車両の状況

- ・当該車両の初度登録年は、自動車検査証によると平成 20 年であり、事故当時の総走行距離は 595,261 kmであった。
- ・当該車両は、2 列シートであり、前列はセパレートシート、後列はベンチシートである。
- ・前列座席には 2 名分、後列左右の座席には 2 名分の 3 点式シートベルトが、後列の中央座席には 1 名分の 2 点式シートベルトが、それぞれ備えられている。
- ・運転者席用のシートベルトに関しては、シートベルトを装着していない場合に警報を発する装置（シートベルトリマインダー）が備えられているが、他の座席に関しては同種の装置は備えられていない²。
- ・当該車両は、運転者席にはエアバックが装備されており、本事故において、同装置が作動していたことが確認できる（写真 3 参照）。
- ・当該車両は、衝突により車体前部を中心にエンジンルームからフロントピラー、ダッシュボード付近まで大きく損傷し、運転席のハンドルは大きく変形している（写真 3 参照）。
- ・当該車両には、衝突被害軽減ブレーキ及び車線逸脱警報装置等の安全運転支援装置は備えられていない。

2.3.1.2 警察からの情報

- ・当該車両の前面バンパー右側に、相手車両の前面ナンバープレートが接触した接触痕がみられる（写真 2 参照）。
- ・当該車両は、相手車両の右側下部に潜り込むような形で衝突し、その反動により当該車両の後部が跳ね上がり、水平に 180 度回転した。
- ・当該乗客は、シートベルトを着用していなかった。

² 平成 26 年 2 月 2 日以前に製作された専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員 10 人未満のものは、運転者席のみ適用（道路運送車両の保安基準第 2 章及び第 3 章の規則の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示第 20 条第 10 項）

表 5 - 1 当該車両の概要

種類	タクシー
車体形状	箱型
乗車定員	5名
車両重量及び車両総重量	1,380kg、1,655kg
初度登録年（総走行距離）	平成20年（595,261 km）
変速機の種類	A/T（オートマチック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

2.3.1.3 相手車両の状況

- ・相手車両は、事業用普通貨物自動車（大型トラクタ・セミトレーラ）で、自動車検査証によると、初度登録年は、トラクタが平成18年であり、セミトレーラが平成2年である。
- ・相手車両は、衝突により右フロントバンパー及び右フロントフェンダー付近を大きく損傷している（写真4参照）。

表 5 - 2 相手車両の概要

種類	けん引車	被けん引車
車体形状	トラクタ	セミトレーラ
乗車定員	2名	—
車両重量及び車両総重量	9,740kg、63,070〔25,850〕kg	12,180kg、42,180kg
初度登録年	平成18年	平成2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）	—
A B Sの有無	有	不明

2.3.2 道路環境等

2.3.2.1 道路管理者及び警察からの情報

(1) 道路管理者からの情報

道路管理者によると、事故地点周辺の道路環境は次のとおりである。

- ・事故地点の道路は、ハーバーハイウェイに並行した摩耶大橋であり、港湾法に基づく臨港交通施設に該当し、道路法に基づく自動車専用道路ではない。
- ・道路は、車道中央線が黄色の実線で引かれ、両外側には、白色の実線で区切

られた歩道部が設置されたアスファルト舗装の片側1車線の対面通行道路である。

- ・道路の線形は、やや上り勾配の緩やかな左曲線である。
- ・事故地点の道路図面は、古い橋なので見当たらなかった。
- ・摩耶大橋とハーバーハイウェイの交通量を比べるとハーバーハイウェイの方がはるかに多い。

(2) 警察からの情報

- ・事故地点付近の最高速度規制は、40 km/h である。
- ・事故地点付近の車道幅員 7.5m（西行き 3.5m、東行き 4.0m）路肩幅は 2.0 m（片側 1.0m）である。

表 6 事故当時の道路環境の状況

路面状況	乾燥
最高速度規制	40 km/h
道路形状	片側1車線、左カーブ、上り勾配
車道幅員	7.5m

2.3.2.2 事故地点付近の規制標識表示等の状況

ドライブレコーダーの映像によると、事故地点付近の道路は、車道中央線が黄色の実線で引かれた片側1車線の対面通行であり、当該車両から見て左路肩外側に40km/hと表示された規制標識が設置されている。

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 7 当該事業者及び当該営業所の概要

運輸開始年	平成 21 年
資本金	900 万円
事業の種類	一般乗用旅客自動車運送事業
所在地	兵庫県
営業所数	1 カ所
保有車両数	39 台
運行管理者等の選任数	3 名（ほかに補助者 2 名）
運転者数	82 名
従業員数（運転者を含む）	88 名

2.4.2 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³は、次のとおりである。

2.4.2.1 過去 3 年間の状況

当該事業者において、過去 3 年間の監査及び行政処分等はなかった。

2.4.2.2 本事故を端緒とした監査等の状況

本事故を端緒として、当該営業所に対し、平成 30 年 5 月 16 日及び同年 7 月 6 日に監査が実施され、次の行政処分が行われている。

(1) 行政処分の内容

平成 30 年 10 月 31 日、輸送施設の使用停止（20 日車）

(2) 違反行為の概要

- ・営業区域外旅客運送（道路運送法第 20 条）
- ・乗務時間等の基準の遵守違反（旅客自動車運送事業運輸規則（以下「運輸規則」という。）第 21 条第 1 項）
- ・運行記録計の記録義務違反（運輸規則第 26 条第 2 項）
- ・運転者に対する指導監督義務違反（運輸規則第 38 条第 1 項）
- ・運転者に対する特別な指導監督義務違反（運輸規則第 38 条第 2 項）

2.4.3 当該運転者

2.4.3.1 運転履歴

当該マネージャーは、当該運転者の運転経験について、次のとおり口述した。

- ・当該運転者は、昭和 60 年 12 月に普通自動車第二種運転免許を取得し、他事業

³ 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/jidousha/anzen/03_punishment/index.html 参照

者に運転者として雇用された。

- ・直近の運転免許の有効期限更新日は、当該運転者の乗務員台帳の記録によると平成 29 年 1 月 5 日である。
- ・平成 21 年 12 月、当該事業者にて運転者として雇用された。
- ・当該事業者でのタクシーの運転経験は、8 年 5 ヶ月である。
- ・当該事業者の乗務員台帳の記録によると、当該運転者は、過去 3 年以内の道路交通法違反歴はないが、平成 24 年 3 月、自車両後退時に他の車両に衝突する物損事故を起こしている。

2.4.3.2 運転特性

当該マネージャーの口述及び適性診断の受診結果の記録によると、当該運転者の運転特性等については、次のとおりであった。

(1) 当該マネージャーの口述

- ・当該運転者には、平成 21 年に雇用した以後、平成 22 年 3 月に最初の適性診断（適齢）（以下「適齢診断」という。）を受診させている。

(2) 適齢診断結果の記録

- ・75 歳以上の者に毎年受診させなければならない適齢診断について、当該運転者が対象となる平成 25 年から事故日前平成 30 年までの間、平成 25 年～27 年及び平成 29 年、30 年の受診記録を確認することができたが、平成 28 年の受診記録を確認することができなかった。
- ・当該運転者が平成 30 年 4 月に受診した適齢診断（指導要領）によると、受診者に注意を促すべき運転特性事項として、次の点について改善を指導するよう記載されていた。

- 危険感受性について
積極的な確認の不足、及び先を急ぐ傾向が強い点の改善
- 注意の配分について
注意が一転に集中しがち
- 夜間視力
薄暗いところで、まぶしい光に照らされた場合の視力の回復力が弱い

2.4.3.3 健康状態

当該マネージャーの口述及び健康診断結果報告書の記録によると、当該運転者の健康状態は次のとおりであった。

(1) 当該マネージャーの口述

- ・すべての運転者について、毎年 2 回、定期的に健康診断を受診させている。

- ・当該運転者については、直近では平成 29 年 11 月に受診させており、その結果、尿酸、視力、脂質、血圧、聴力に関して所見がみられた。

(2) 健康診断結果の記録

- ・平成 29 年 11 月に当該運転者が受診した健康診断の結果報告書の記録によると、尿酸、視力、脂質、血圧、聴力に所見がみられ、特に視力は、矯正下視力が右 0.6、左 0.3 であった。

2.4.4 運行管理の状況

2.4.4.1 当該運転者の乗務管理

(1) 当該マネージャーの口述

当該運転者の勤務形態は日勤であり、1 日ごとの勤務としている。

営業形態は、新神戸駅での駅待ち運行に限られていた。

(2) 当該運転者の事故日前 1 ヶ月の勤務状況

当該事業者における点呼記録簿及び運行記録計の記録によると、当該運転者の事故日前 1 ヶ月の勤務状況は、表 8 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。）に違反した勤務はなかった。

なお、当該事業者は、労働基準法の規定に基づく時間外労働等に関する協定を労使間で締結し、労働基準監督署に届け出ている。また、改善基準告示に基づき、車庫待ち等の運転者の拘束時間の特例、隔日勤務に従事する運転者の 1 ヶ月間の拘束時間及び、1 日当たりの拘束時間が 16 時間を超える回数に関する協定を労使間で締結している。

表 8 当該運転者の事故日前 1 ヶ月の勤務状況

拘束時間	1 ヶ月間:127 時間 55 分 (2 暦日平均:8 時間 32 分) (事故日前 1 週間:28 時間 00 分)
運転時間	1 ヶ月間:65 時間 40 分 (2 暦日平均:4 時間 06 分) (事故日前 1 週間:13 時間 10 分)
改善基準告示に関する基準の超過等	2 暦日の拘束時間の超過 : 0 件 (2 暦日 21 時間以内) 休息期間不足 : 0 件 (継続 20 時間以上) 1 ヶ月の拘束時間の上限値超過 : なし (原則 262 時間、労使協定 270 時間)
休日数	16 日
乗務距離	1 乗務の乗務距離の上限値超過 : 0 件 (上限値 350 km)

	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	休																								
30日前								8:05	拘束時間8:20					16:25											
29日前	休																								
28日前								7:15	拘束時間8:15					15:30											
27日前	休																								
26日前								7:15	拘束時間8:40					15:55											
25日前	休																								
24日前								7:25	拘束時間7:45					15:10											
23日前	休																								
22日前								7:20	拘束時間9:15					16:35											
21日前	休																								
20日前								7:25	拘束時間7:20					14:45											
19日前	休																								
18日前								7:25	拘束時間7:50					15:15											
17日前	休																								
16日前								7:15	拘束時間8:20					15:35											
15日前	休																								
14日前								7:20	拘束時間8:10					15:30											
13日前	休																								
12日前								7:35	拘束時間8:30					16:05											
11日前	休																								
10日前								7:25	拘束時間8:20					15:45											
9日前	休																								
8日前								7:25	拘束時間9:10					16:35											
7日前	休																								
6日前								7:30	拘束時間9:20					16:50											
5日前	休																								
4日前								7:45	拘束時間10:20					18:05											
3日前	休																								
2日前								7:40	拘束時間8:20					16:00											
前日	休																								
当日								7:35	14:48					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。

図3 当該運転者の事故日前1ヵ月の勤務状況（事業者資料に基づき作成）

2.4.4.2 点呼の実施体制及び実施状況

当該マネージャーの口述及び点呼記録簿の記録によると、次のとおりであった。

(1) 当該マネージャーの口述

① 点呼の実施体制等

- ・当該営業所では、運行管理者3名及び補助者2名を選任している。
- ・運行管理者は日勤で日中の時間帯に行う点呼を担当し、補助者は交替勤務で夜間の時間帯に行う点呼を担当している。
- ・始業点呼では、健康状態の良否、アルコール検知器による酒気帯びの有無の確認、日常点検の実施結果による運行の可否の確認、備品確認、携行品（免許証、乗務員手帳、乗務員証、名札）の確認を行い、運行の安全に係る指示を行っている。
- ・終業点呼では、乗務記録の確認、車両の状態、道路状況等の報告を受け、アルコール検知器による酒気帯びの有無の確認、乗客の遺失物の有無等の確認を行っている。

② 当該運転者に対する点呼実施者

- ・事故前々日及び事故当日における当該運転者に対する点呼は、それぞれ次に記載する運行管理者等が実施した。

事故前々日の乗務前点呼 運行管理者（平成21年11月25日選任）

事故前々日の乗務後点呼 統括運行管理者（平成21年11月25日選任）

事故当日の乗務前点呼 補助者

(2) 点呼記録簿の記録状況

- ・点呼記録簿には、乗務員氏名、点呼時間、点呼執行者、点呼方法、酒気帯びの有無、点検項目及び指示事項等「旅客自動車運送事業運輸規則」及び「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」の規定に定められている各項目欄が、設けられている。
- ・点呼等の記録には、乗務前及び乗務後の点呼時間、アルコール検知器及び目視での酒気帯びの有無、指示事項などその他の点呼時に確認が必要とされる事項が、点呼担当者により記録されていた。
- ・当該運転者に対する事故日前の1ヵ月間における点呼記録状況は、次のとおりであった。
- ・点呼方法は、すべて対面で実施していることが、記録されていた。
- ・乗務前点呼項目欄には、「健康状態、車両の日常点検の結果、運転免許の所持、運転特性の問題点に対する注意喚起、必要な携行品及び備品の確認、」が、乗務後点呼項目欄には、「運行における状況報告、自動車の故障の有無、健康状態、運転日報等の記載確認、運行記録計の記録紙の受領、遺失物等の確認」

が、あらかじめ印刷されており、すべての項目について確認していた旨の記録がされていた。

- ・指示事項欄には、1日1項目「歩行者と自転車の飛び出しに注意」など運転者に対して与えた安全運転に係る指示事項が記録されており、事故当日においては、「適切な車間距離の確保」について、指示を与えていた旨の記録がされていた。
- ・また、運転日報には、「速度注意」、「安全運転励行」のスタンプがされていた。

2.4.4.3 指導・監督及び教育の実施状況

当該マネージャーの口述及び指導・監督及び教育の記録によると、次のとおりであった。

(1) 当該マネージャーの口述

- ・指導・監督及び教育の実施については、前年度末に作成した年間実施計画に基づき、統括運行管理者が毎月1日から3日の期間内に行う集団点呼のときに、集団教育形式で実施している。
- ・参加できない運転者については、個別指導を行っている。
- ・集団教育において実施した指導・教育の内容、実施年月日、実施場所、実施者、参加者その他の記録が必要とされる項目について、乗務員指導記録簿（集合教育記録）に記録している。

(2) 乗務員指導記録簿の記録

- ・過去1年間の集団教育において、平成29年10月に「早めのヘッドライト」、平成29年12月に「無事故無違反・法定速度厳守」、平成30年2月に「雪道、路面凍結時の運転」など安全運転に関する教育を実施していることが、記録されていた。
- ・集団教育の実施者として、当該マネージャーの氏名が記録されており、指導主任者として、運行管理者の検印がされていた。
- ・当該運転者に対する個別教育については、運行管理者が、平成23年11月及び平成24年3月に事故記録映像を活用した安全運転及び事故回避に係る指導に関する教育を実施していることが、記録されていたものの、「旅客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」（国土交通省告示）（以下「指導監督指針」という。）に規定されている、事業用自動車を運転する場合の心構え、乗車中の旅客の安全を確保するために留意すべき事項、及び高齢運転者に対する特別な指導を含む運転者の運転適性に応じた安全運転教育など、運行の安全を確保するために必須とされる教育項目について、指導・教育を実施している旨の記録は、確認できなかった。
- ・運行記録計の記録を活用した指導を実施している旨の記録は、確認できなかつた。

った。

2.4.4.4 適齢診断の実施及び活用状況

当該マネージャーの口述及び適齢診断の実施記録によると、次のとおりであった。

(1) 当該マネージャーの口述

- ・当該運転者が受診した適齢診断の結果を受け、普段から夜間は運転しないように指導するとともに、勤務形態を昼間だけの日勤としていた。
- ・統括運行管理者は、適齢診断受診結果に基づき、当該運転者に対し、必要な指導を行っていた。

(2) 適齢診断の実施記録

- ・75歳に達した運転者に対する適齢診断の受診時期は、75歳に達した日以後1年ごとに1回受診させなければならない旨、指導監督指針に定められているところ、当該営業所では、当該運転者に対し、定められている受診時期のとおりに受診させていなかった。
- ・当該運転者の適齢診断は、直近では平成30年4月に受診させていた。
- ・適齢診断の結果欄には、「危険感受性に欠ける」、「注意の配分に欠ける」、「夜間視力の回復力が弱い」との診断が記載されていた。
- ・当該運転者の適齢診断において診断された運転特性に基づき、自らの運転行動の特性を自覚させるための指導・教育を実施した記録は確認できなかった。

2.4.4.5 運転者の健康管理及び健康診断結果の活用状況

当該マネージャーの口述及び健康診断の結果の記録によると、次のとおりであった。

(1) 当該マネージャーの口述

- ・当該運転者に対して年2回、定期的に受診させていた。
- ・健康診断の結果に基づき統括運行管理者が個別指導を行っていた。

(2) 健康診断の実施記録

- ・当該運転者の健康診断は、直近では平成30年4月に受診させている。
- ・当該運転者の健康診断の結果、視力が「要精密検査」と指摘されていた。
- ・当該運転者の健康診断で「要精密検査」と指摘を受けた視力について、診断結果に対する対応及び指導及び監督を行った旨の記録は確認できなかった。
- ・当該運転者の健康診断の結果について、産業医及び保健師に相談した旨の記録は確認できなかった。

2.4.4.6 車両管理

自動車点検整備記録簿等の記録によると、当該車両については、法令で定められた日常点検及び定期点検を実施している。

2.4.4.7 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等について一般社団法人兵庫県タクシー協会を通じて入手している。

3 分析

3.1 事故に至るまでの運行状況等の分析

2.1.2.2 に記述したように、当該運転者は、片側 1 車線ではみ出し禁止及び最高速度規制が 40km/h の区間であるにもかかわらず、車道中央線をはみ出し、最高速度規制を超えて加速をしながら前方車両の追い越しを開始している。

また、追越しを開始した地点は、緩やかな右カーブから左カーブへと続く見通しの悪い道路である。それにもかかわらず、当該運転者は、前方車両を追い越すため、加速をしながら、車道中央線を越え約 120m にわたり反対車線側での逆走を続けていたところ、対向車線を走行してきた相手車両と正面衝突するに至っている。

運行記録計の記録によれば衝突直前まで明確な減速は認められず、衝突時の速度は、最高速度規制を 16km/h 超過した約 56km/h であった。

はみ出し禁止区間において車道中央線をはみ出し、前方車両を追い越すなど、当該運転者の運転行為は、明らかに道路交通法違反であり、最高速度規制を超過して加速していることと合わせ、きわめて危険な運転行為である。当該運転者のこのような交通法令を無視した危険な運転行為は、重大事故につながる危険性が極めて高くなることを認識すべきであると考えられる。

さらに、2.1.1.1 に記述したように、当該運転者は、「乗客からは急ぐような指示はなかったが、乗客の様子から急いでいると感じていた」さらに、「摩耶大橋の緩やかな登坂の道路にさしかかり、前方車両が遅く感じた」と口述しており、これらの感情を抑制することなく、前述したとおりの見通しの悪い道路環境であるにもかかわらず無理な追い越しをするに至ったことは、事業用自動車を運転する者の心構えとして指導監督指針に規定されている「旅客を安全、確実に輸送することが社会的使命である。」との自覚に欠けていたものと考えられる。

2.1.1 及び 2.3.1.2 に記述したように、シートベルト着用に係る乗客への案内は、乗車時に実車ボタンを押すと自動的に音声案内を行うようになっていたが、本事故の被害者である当該乗客は、シートベルトを着用していなかった。シートベルトを着用していた当該運転者が重傷であったことから、当該乗客がシートベルトを着用していれば被害が軽減できたものと考えられる。

2.1.1.2 に記述したように、当該運転者は、事故日前 3 年間に於いて道路交通法違反歴はないが、2.1.2.1 に記述したように事故日以前 1 ヶ月間の運行記録計の記録によると、乗務日数 16 日間のうち 10 日間において一般道で速度 80km/h を超えて走行している記録があることから、法定速度を超えて走行することが常態化していたものと考えられる。

2.1.1.2 に記述したように、当該運転者の勤務形態は日勤であること、並びに 2.4.4.1

に記述したように、事故日前1ヵ月の労働時間は、点呼記録簿及び運行記録計の記録により改善基準告示に抵触していないことが確認できることから、当該運転者は疲労が蓄積するような勤務状況ではなかったものと考えられる。

また、当該運転者は、2.1.2.1に記述したように終始加減速を繰り返していることから、居眠りや運転に支障を及ぼすような体調不良の状況はなかったものと考えられる。

3.2 当該事業者等に係る状況の分析

(1) 当該運転者に対する指導・監督及び教育の実施状況

本事故における当該運転者の運転行動をみると、当該運転者は法令遵守や安全行動についての認識が希薄であった可能性が考えられるが、次に記述するような当該事業者による指導及び監督等が不十分であったことが、その背景にあったものと考えられる。

2.4.4.3に記述したように、当該事業者では、毎月1日から3日の期間内に全運転者に対して計画的に指導・教育を実施しているとのことであるが、指導監督指針に定められた事業用自動車を運転する場合の心構え、乗車中の旅客の安全を確保するために留意すべき事項、及び運転者の運転適性に応じた安全運転教育など、運行の安全を確保するために必須とされている教育項目についての記録は、確認することができなかったことから、運行の安全を確保するために必要な指導・教育は、結果として不十分であったことが考えられる。

さらに、乗務員指導記録簿（集合教育記録）に「無事故無違反」、「法定速度厳守」などについて指導・教育を実施していることが記録されているが、当該運転者は、はみ出し禁止区間であるにもかかわらず、前方車両を追い越す目的で車道中央線をはみ出し、最高速度規制を超えて走行していたことなどから、結果として当該事業者における運行の安全の確保に関する指導・教育は形式的なものとなっていたことが考えられる。

また、3.1に記述したように、当該運転者は一般道において法定速度を超えた走行を繰り返していることから、当該運転者は、法定速度を超えて走行することが常態化していたものと考えられるが、当該事業者は、当該運転者のこのような交通法令違反を伴う運転行動に対し、厳正な指導を行っていなかったものと考えられ、後記(2)適齢診断の結果の活用状況に対し適切な指導を行っていなかった可能性があることと合わせ、当該事業者の運行の安全の確保に対する意識そのものが希薄であった可能性が考えられる。

2.4.4.2に記述したように、点呼記録簿の記録をみると、点呼はすべて対面により実施しており、所要の項目について行っていることが確認できるが、当該運転者の運転行動をみると、少なくとも当該運転者に対する点呼は、運行の安全を確保するために行うということに対して形式的なものとなっていたことが考えられる。

また、2.1.1.1に記述したように、乗客へのシートベルトの着用案内については、乗車時に実車ボタンを押すと自動音声でシートベルトの着用を案内する仕組みとなっており、これにより着用率の向上を図っていたが、当該乗客はシートベルト非着用であっ

たことなどから、少なくとも当該運転者に対する安全行動に関する指導・教育は浸透していなかったものと考えられる。

さらに、当該運転者は当該乗客に対してシートベルトを確実に着用するよう声掛けをするなどシートベルトの着用を徹底しておらず、当該乗客もシートベルトを着用していなかったため、被害が拡大したものと考えられる。

2.4.4.3 に記述したように、指導監督指針に基づく高齢運転者に対する特別な指導を実施した旨の記録を確認することができなかったことから考えると、加齢に伴い身体機能に変化しつつある高齢運転者に対して、結果として、よりきめ細やかな指導が十分ではなかったことが考えられる。

(2) 適齢診断の結果の活用状況

2.4.3.2 に記述したとおり、事故日の直近の当該運転者の適齢診断では、「積極的な確認の不足、及び先を急ぐ傾向が強い」、「注意が一点に集中しがち」などの受診結果が示されており、その受診結果に基づく個別指導については、当該マネージャーの口述によると統括運行管理者が実施しているとのことであるが、この個別指導が実施された旨の記録は確認することができなかった。

そして、本事故における当該運転者の運転行動をみると、当該運転者自身が自らの運転特性を自覚していなかったものと考えられることから、運転特性に応じた適切な個別指導は結果として不十分であった可能性が考えられる。

(3) 運行記録計及びドライブレコーダーの記録の活用状況

2.1.2.1 及び 2.4.4.3 に記述したとおり、当該運転者の事故日前 1 か月間の運行記録計の記録によると、乗務日数 16 日間のうち全乗務日において一般道における走行で法定速度を超えた走行があり、特にそのうちの 10 日間の走行においては、速度 80km/h を超えて走行している区間があることが記録されている。

このことを考え合わせて、本事故における当該運転者の運転行動をみると、自己の判断により最高速度規制を超えて運行することが常態化していた可能性が考えられる。

しかしながら、当該事業者においては、少なくとも当該運転者に対して、運行記録計の記録を活用した安全運行を確保するための個別指導は行われていなかった可能性が考えられる。

また、当該車両にはドライブレコーダーが装着されているが、この記録を活用した指導・教育が実施された旨の記録は確認することができなかった。

(4) 健康診断の結果の活用状況

2.4.3.3 及び 2.4.4.5 に記述したように、当該運転者が受診した定期健康診断の結果報告書によると、少なくとも過去 4 回の診断において、複数の項目について所見が示されており、特に視力については、矯正下視力が右左 0.6 以下と診断され、「要精密検査」の所見が示されているが、当該診断結果に応じた指導・教育が実施された旨の記録等を確認することができなかったことから、定期健康診断の結果、判明した視力の低下やそ

の他「要精密検査」や「要治療」の所見に対する適切な対応が少なくとも当該運転者には行われていなかった可能性が考えられる。

4 原因

事故は、当該運転者が、片側1車線のはみ出し禁止区間となっている道路であるにもかかわらず、車道中央線を越えて対向車線側に進入し、約120mにわたり逆走を続けていたところ、対向車線を走行してきた相手車両と正面衝突したことで起きたものと考えられる。

また、正面衝突した直前の速度は、摩耶大橋の最高速度規制が40km/hのところ、この規制を大きく超える約56km/hであった。

前記したように、はみ出し禁止区間での対向車線側へのはみ出し運転や最高速度規制の超過など、当該運転者が交通法令を無視し、対向車線を逆走するという危険な運転行為をしたことが、本事故の直接的な原因であると考えられる。

当該事業者は、当該運転者に対して、交通法令を遵守させることなど運行の安全を確保するために必要な指導及び監督が不十分であったため、当該運転者の運行の安全の確保に対する意識を醸成することができていなかったものと推定され、このことが本事故を発生させるに至った背景にある可能性が考えられる。

また、当該事業者は、当該運転者の健康診断結果において、視力について「要精密検査」と診断を受け、かつ、矯正下視力が低下していたにもかかわらず適切な対応を行っていなかったこと、当該運転者の適性診断において指摘されていた運転特性について、当該運転者自身に自らの運転特性を自覚させるような指導・教育を行っていなかったことなど、当該運転者への健康状態及び運転特性に応じた運行の安全の確保に対する指導・教育を適切に行っていなかったことが、事故を発生させた背景にあるものと考えられる。

なお、本事故による死者は、タクシーの乗客であり、当該運転者は、シートベルトの着用を当該乗客に徹底せず、また、当該乗客も着用しなかったことから、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 運行管理に係る法令遵守及び指導・監督及び教育の徹底

タクシー事業者は、輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚するとともに、同種の事故の再発防止に努めるため、次のような視点を踏まえた取組みを行うことが重要である。

- (1) 運転者に対して、指導監督指針に基づく事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために遵守すべき基本的事項に係る指導及び監督を適切に行うこと。
- (2) 交通法令違反を伴う運転行動を防止するため、次に掲げるような手法を取り入れ、これらを継続的に行うことが重要である。
 - ・定期的に安全運転教育講習などを開催し、交通法令違反を伴う運転行動に対するリスクに関する指導・教育を徹底すること。
 - ・個々の運転者の運行記録計や映像型ドライブレコーダーの記録を活用して、運転者が交通法令違反を伴う運転行動を行っていないかを定期的に確認し、このような運転行動が行われていることを発見した場合は、直ちに注意喚起し、改善させること。また、注意喚起してもなお、改善できない運転者については、運輸規則の規定に基づく「自動車を安全に運転することができないおそれがある」と判断し、この運転者の乗務を停止するものとする。
 - ・自動車の車外若しくは車室内の見やすい場所に「安全運転励行車」と表記した掲示板を設置することにより、運転者の安全運転意識の向上を図ること。
 - ・内部規定を作成し、交通法令に反する運転行動をした場合は、事案に即して処分する旨を明記すること。
- (3) 運行管理者等に対し、特に次に掲げる事項を徹底させることが重要である。
 - ・指導・監督及び教育に関する知識や技術を習得すること。
 - ・運転者に対し、交通法令を無視した危険な運転行為をすることは、重大事故につながる危険性が極めて高くなることを理解させるとともに、常に安全運転することを徹底すること。
 - ・運転者への点呼を行う際は、所要の項目について確認等するとともに、運転者の運転特性に応じて、事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な指示を適切に与えること。
 - ・運行記録計及びドライブレコーダーの記録データを解析することにより運転者の運転特性を把握したうえで、その運転者に必要な安全運転態度並びに旅客運送事業に携わる者として正しい運転を実践しなければならないことに対する

重要性を理解させ、習得させること。

- ・運転者に対し、乗客の安全を確保するためにシートベルトの着用が必要不可欠であることを認識させ、このことを運転者から乗客に対して積極的に声掛けを行わせることや、乗客が見やすい位置に「シートベルト着用」の掲示物を貼付することなど、乗客にシートベルトの着用を促すことを徹底させること。
- ・運転者に対し、適齢診断の結果で指摘されている運転特性等について、運転者自身に自らの運転特性を自覚させるよう努めるなど、運転者の運転特性に応じた安全運転に対する指導を徹底すること。

5.1.2 運転者教育の充実

- ・事業者は、はみ出し禁止区間での無理な追越しや最高速度規制超過などの危険運転を行う運転者に対して、交通法令を厳守することを徹底し、さらに、交通法令違反を伴う運転行動をしたことに起因するヒヤリハット及び事故発生事例を教材としたケーススタディを反復継続して行うことにより、運転者の安全運転意識の向上を図り、交通法令違反を伴う運転行動の根絶に取り組むことが重要である。
- ・事業者は、運転者に対する事故防止のための指導・教育の重要性を認識し、指導監督指針に基づく指導及び監督を確実に行うことはもちろん、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・教育方法等について工夫し、使用した資料や指導・教育をした内容について具体的に記録しておくなど、運転者ごとに理解度が把握できる仕組みを整えることが重要である。
- ・事業者は、運転者に対して、乗客がシートベルトを着用するよう積極的に乗客に声を掛けるとともに、着用状況を確認してから運行を開始するよう指導を徹底させることが、乗客の安全を確保するために重要である。
- ・事業者は、運転者に対し、法令で定められた適性診断を受診させることはもちろん、運転者の運転特性を明らかにするため、安全運転にとって必要なドライバーの運転特性について助言や指導を行うことができるよう、専門的な知識を有する機関を適時活用することが望ましい。
- ・事業者は、指導監督指針に基づき、高齢運転者に対する特別な指導を適切に行うことが重要である。また、高齢に伴う身体特性は、「加齢により動体視力の低下や複数の情報を同時に処理することが苦手になったり、瞬時に判断する力が低下したりするなどの身体機能の変化により、ハンドルやブレーキ操作に遅れが出ることがある」⁴ことから、高齢運転者に対する特別な指導を行うときには、これらの運転特性の変化について、十分認識させるとともに、運行管理者等が同乗したり、映像型ドライブレコーダーの記録を活用して、運転操作能力や他の交通への注意力の低下等、運転操作の状況を定期的に確認することが重要である。

⁴ 平成 29 年 交通安全白書 特集「高齢者に係る交通事故防止」

5.1.3 運転者の健康管理の徹底

事業者は、運転者が受診した定期健康診断の結果を把握したうえで、個々の運転者の健康状態に応じた適切な乗務管理を行うこと。また、この定期健康診断等の結果において、視力について「要精密検査」や「要治療」等の所見があり、その視力が自動車運転免許（第二種）を更新するために必要な視力の基準に達しない状態であるなど自動車を安全に運転する適性を欠くこととなる健康状態であることが判明したときには、運輸規則の規定に基づく「自動車を安全に運転することができないおそれがあるもの」として、直ちに、この運転者の乗務を停止し、すみやかに医療機関において精密検査を受診させ必要に応じて治療を受けさせるとともに、その診断結果に基づき乗務可否の判断を行う必要がある。

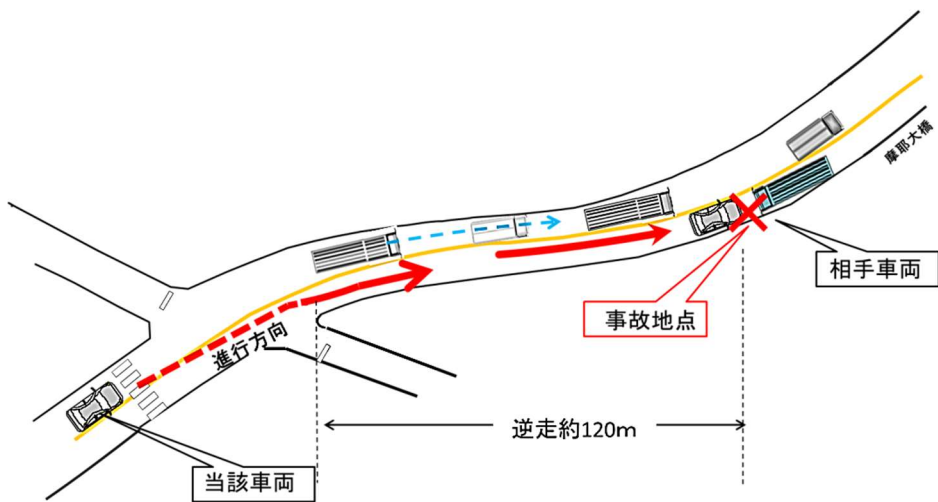
5.1.4 本事案の他事業者への水平展開

国土交通省及び関係事業者は、運行管理者講習、ハイヤー・タクシー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。

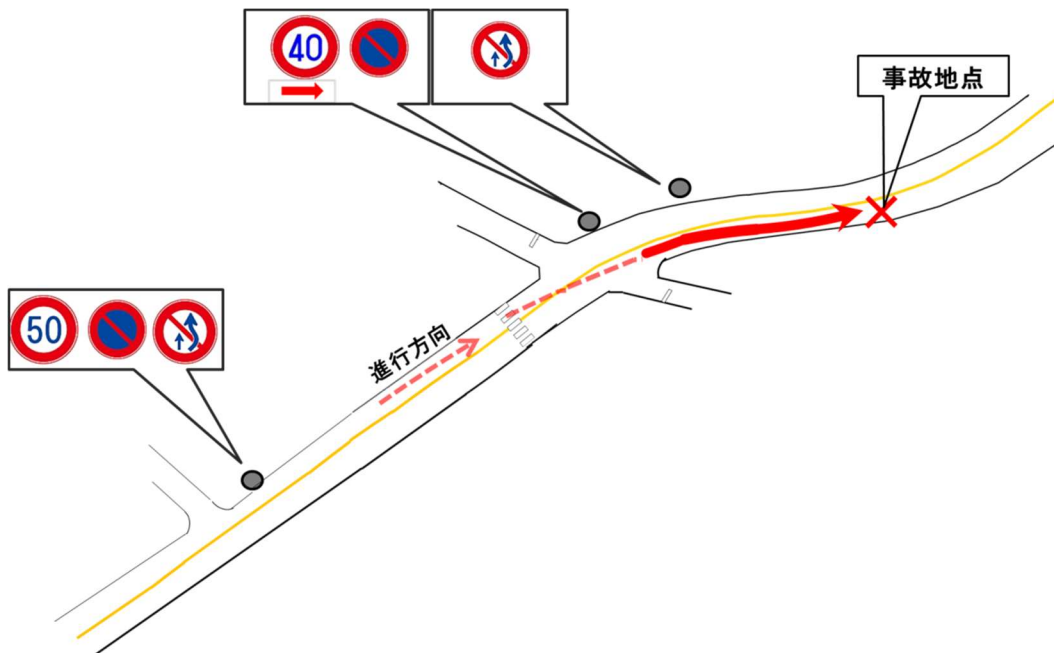


この図は、国土院の地理院地図（電子国土 Web）を使用して作成

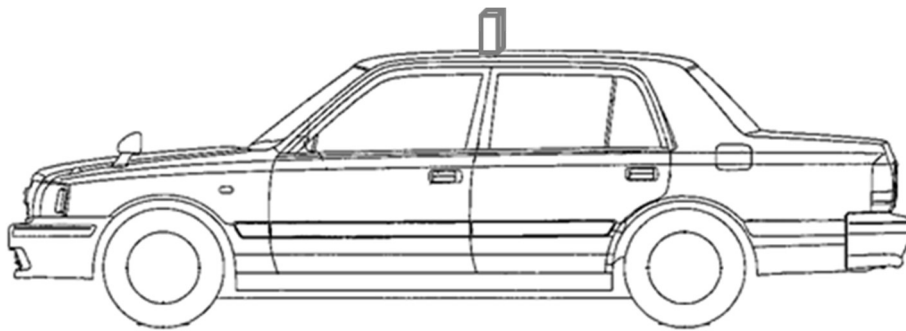
参考図 1 事故地点道路図



参考図 2 事故地点見取図



参考図3 事故地点までの道路標識による表示の状況
センターラインは黄色の実線（約600m手前より）



参考図4 当該車両外観図



写真1 当該車両



写真2 当該車両（○印は、相手車両のナンバープレート接触痕）

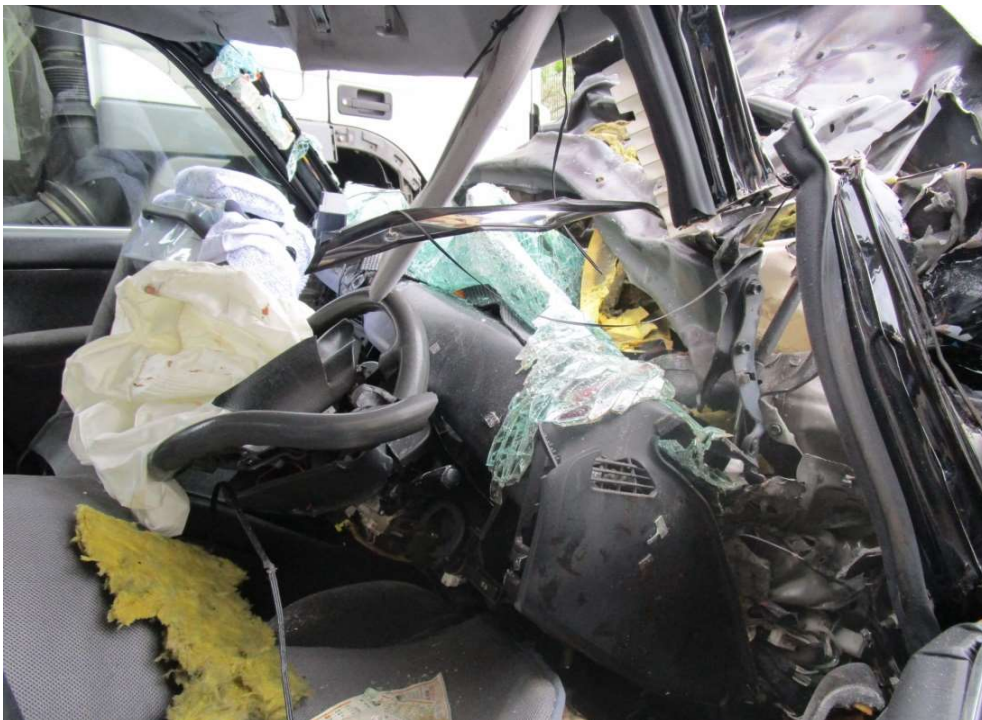


写真3 当該車両（運転席）



写真4 相手車両

参考

旅客自動車運送事業運輸規則（抜粋）

（乗務員の監督）

第三十八条 旅客自動車運送事業者は、その事業用自動車の運転者に対し、国土交通大臣が告示で定めるところにより、主として運行する路線又は営業区域の状態及びこれに対処することができる運転技術並びに法令に定める自動車の運転に関する事項について適切な指導監督をしなければならない。

2 旅客自動車運送事業者は、国土交通大臣が告示で定めるところにより、次に掲げる運転者に対して、事業用自動車の運行の安全を確保するために遵守すべき事項について特別な指導を行い、かつ、国土交通大臣が認定する適性診断を受けさせなければならない。

- 一 死者又は負傷者（自動車損害賠償保障法施行令（昭和三十年政令第二百八十六号）第五条第二号、第三号又は第四号に掲げる傷害を受けた者をいう。）が生じた事故を引き起こした者
- 二 運転者として新たに雇い入れた者
- 三 高齢者（六十五才以上の者をいう。）

旅客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（抜粋）

【平成29年12月1日施行分】

第二章 特定の運転者に対する特別な指導の指針

1 目的

旅客自動車運送事業者は、交通事故を引き起こした事業用自動車の運転者についてその再発防止を図り、また、運転しようとする車種区分の事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために必要な運転に関する技能及び知識を十分に習得していない運転者及び加齢に伴い身体機能が変化しつつある高齢者である運転者について交通事故の未然防止を図るためには、これら特定の運転者に対し、よりきめ細かな指導を実施する必要がある。そこで、特定の運転者に対して行う特別な指導は、個々の運転者の状況に応じ、適切な時期に十分な時間を確保して事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために必要な事項を確認させることを目的とする。

2 指導の内容及び時間

（4） 高齢者である運転者（以下「高齢運転者」という。）4の（3）の適性診断の結果を踏まえ、個々の運転者の加齢に伴う身体機能の変化の程度に応じた事業用自動車の安全な運転方法等について運転者が自ら考えるよう指導する。

3 特別な指導の実施に当たって配慮すべき事項

(1) 指導の実施時期

③ 高齢運転者

4 の (3) の適性診断の結果が判明した後 1 か月以内に実施する。

(2) きめ細かな指導の実施

事故惹起運転者が交通事故を引き起こした運転行動上の要因を自ら考え、初任運転者及び準初任運転者が事業用自動車の安全な運転に関する自らの技能及び知識の程度を把握し、高齢運転者が加齢に伴う身体機能の変化を自覚することにより、これらの運転者が事業用自動車の運行の安全を確保するための知識の充実並びに技能及び運転行動の改善を図ることができるよう、4 の適性診断を受診させた場合には、その結果判明した当該運転者の運転行動の特性も踏まえ、当該運転者と話し合いをしつつきめ細かな指導を実施することが必要である。また、この場合において、当該運転者が気づかない技能、知識又は運転行動に関する問題点があれば、運転者としてのプライドを傷つけないように配慮しつつこれを指摘することが必要である。さらに、指導の終了時に、運転者により安全な運転についての心構え等についてのレポートを作成させるなどして、指導の効果を確認することが望ましい。

4 適性診断の受診

(3) 高齢運転者

適齢診断（高齢運転者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものをいう。）を 65 才に達した日以後 1 年以内（65 才以上の者を新たに運転者として選任した場合は、選任の日から 1 年以内）に 1 回受診させ、その後 75 才に達するまでは 3 年以内ごとに 1 回受診させ、75 才に達した日以後 1 年以内（75 才以上の者を新たに運転者として選任した場合は、選任の日から 1 年以内）に 1 回受診させ、その後 1 年以内ごとに 1 回受診させる。ただし、個人タクシー事業者にあつては、当該事業の許可に付された期限の更新の日において 65 才以上である場合に、当該期限の更新の申請前に受診するものとする。