福運整第２９８号の３
令和元年８月１３日

県内自動車運送事業者　各位

東北運輸局福島運輸支局長
（公印省略）

事業用自動車事故調査報告書に係る事故の再発防止策について

標記について、令和元年８月８日付け東自保第２４号により、東北運輸局自動車技術安全部長から別添のとおり事業用自動車事故調査委員会が下記のとおり事業用自動車事故調査報告書を公表した旨の通達がありましたので了知されるとともに、同種の事故を未然に防止するため、同報告書において提言のあった再発防止策について、積極的に取り組まれるようお願いいたします。

特に、大型トラクタ・バンセミトレーラの衝突事故（別添１）については、報告書中、「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。」とされているところ、運行経路にフェリーを組み入れている事業者においては、フェリー乗船中の運転者の休息方法を改めて点検する等により、輸送の安全に万全を期すよう併せてお願いいたします。

記

・別添１〔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）
・別添２〔重要調査対象事故〕
大型トラックの衝突事故（愛知県岡崎市）
・別添３〔重要調査対象事故〕
大型トラックの衝突事故（長崎県佐世保市）
・別添４〔重要調査対象事故〕
大型乗合バスの衝突事故（兵庫県神戸市）

※ 事業用自動車事故調査報告書については、下記ＵＲＬより確認いただけます。
http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/jikochousa/report1.html

20190808_東自保_通達_10年

東自保第２４号
令和元年８月８日

福島運輸支局長　殿

自動車技術安全部長
（公印省略）

事業用自動車事故調査報告書に係る事故の再発防止策について

標記について、令和元年８月２日付け国自安第７２号の４により、自動車局安全政策課長から別添のとおり通達があったので、関係事業者に対し周知を図るとともに、同種の事故を未然に防止するため、同報告書において提言のあった再発防止策について、あらゆる機会を捉えて指導願います。

東北運輸局
福整受
1.8-8
第286号
福島運輸支局

別添

国自安第７２号の４
令和元年８月２日

東北運輸局自動車技術安全部長　殿

自動車局安全政策課長

事業用自動車事故調査報告書に係る事故の再発防止策について

今般、事業用自動車事故調査委員会が下記のとおり事業用自動車事故調査報告書を公表した。

同種の事故を未然に防止するため、同報告書において提言のあった再発防止策について、当該事業者に対する指導はもちろんのこと、他事業者に対する指導についても行うこととされたい。

なお、本件については、別紙のとおり関係団体に対し通知したので申し添える。

記

・別添１〔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）
・別添２〔重要調査対象事故〕
　大型トラックの衝突事故（愛知県岡崎市）
・別添３〔重要調査対象事故〕
　大型トラックの衝突事故（長崎県佐世保市）
・別添４〔重要調査対象事故〕
　大型乗合バスの衝突事故（兵庫県神戸市）

自保受第70号
1.8.-2
東北運輸局

別　紙

国 自 安 第 ７ ２ 号
令 和 元 年 ８ 月 ２ 日

公益社団法人日本バス協会会長　殿
一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会会長　殿
一般社団法人全国個人タクシー協会会長　殿
一般財団法人全国福祉輸送サービス協会会長　殿
一般社団法人全国霊柩自動車協会会長　殿

国土交通省自動車局安全政策課長

事業用自動車事故調査報告書に係る事故の再発防止策について

今般、事業用自動車事故調査委員会が下記のとおり事業用自動車事故調査報告書を公表しました。

今後、同種の事故を未然に防止するため、同報告書において提言のあった再発防止策について、運送事業者等の関係者において積極的に取り組まれるよう貴会傘下会員に対し周知方お願いいたします。

記

・別添１〔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）
・別添２〔重要調査対象事故〕
　大型トラックの衝突事故（愛知県岡崎市）
・別添３〔重要調査対象事故〕
　大型トラックの衝突事故（長崎県佐世保市）
・別添４〔重要調査対象事故〕
　大型乗合バスの衝突事故（兵庫県神戸市）

※　事業用自動車事故調査報告書については、下記ＵＲＬより確認いただけます。
http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/jikochousa/report1.html

別　紙

国自安第７２号の２
令和元年８月２日

公益社団法人全日本トラック協会会長　殿

国土交通省自動車局安全政策課長

事業用自動車事故調査報告書に係る事故の再発防止策について

今般、事業用自動車事故調査委員会が下記のとおり事業用自動車事故調査報告書を公表しました。

今後、同種の事故を未然に防止するため、同報告書において提言のあった再発防止策について、運送事業者等の関係者において積極的に取り組まれるよう貴会傘下会員に対し周知方お願いいたします。

特に、大型トラクタ・バンセミトレーラの衝突事故（別添１）については、報告書中、「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。」とされているところ、貴会傘下会員において、運行経路にフェリーを組み入れている事業者に対しては、フェリー乗船中の運転者の休息方法を改めて点検する等により、輸送の安全に万全を期すよう併せて周知方お願いいたします。

記

・別添１〔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）
・別添２〔重要調査対象事故〕
　大型トラックの衝突事故（愛知県岡崎市）
・別添３〔重要調査対象事故〕
　大型トラックの衝突事故（長崎県佐世保市）
・別添４〔重要調査対象事故〕
　大型乗合バスの衝突事故（兵庫県神戸市）

※　事業用自動車事故調査報告書については、下記ＵＲＬより確認いただけます。
http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/jikochousa/report1.html

別　紙

国自安第７２号の３
令和元年８月２日

一般社団法人日本自動車工業会常務理事　殿

国土交通省自動車局安全政策課長

事業用自動車事故調査報告書に係る事故の再発防止策について

今般、事業用自動車事故調査委員会が下記のとおり事業用自動車事故調査報告書を公表しました。

今後、同種の事故を未然に防止するためには、関係者において同報告書の再発防止策を確実に進める必要があることから、貴会参加会員に対し周知方お願いいたします。

記

・別添１〔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）
・別添２〔重要調査対象事故〕
　大型トラックの衝突事故（愛知県岡崎市）
・別添３〔重要調査対象事故〕
　大型トラックの衝突事故（長崎県佐世保市）
・別添４〔重要調査対象事故〕
　大型乗合バスの衝突事故（兵庫県神戸市）

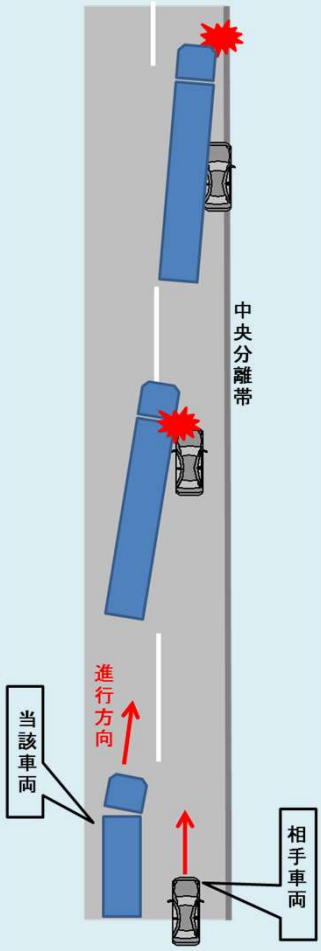
※　事業用自動車事故調査報告書については、下記ＵＲＬより確認いただけます。
http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/jikochousa/report1.html

事業用自動車事故調査報告書　概要
～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）

事故概要

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16,000kg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。

事故状況図



原因

- 当該運転者が、片側2車線の第１通行帯を走行中、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、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、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。
- 同運転者は、事故前に乗船していたフェリー内で焼酎を飲み、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、著しく注意力、判断力が低下していた。
- 同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のいないまま、継続されてきたものと考えられる。
- 同事業者の社内規程において、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。

再発防止策

★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。

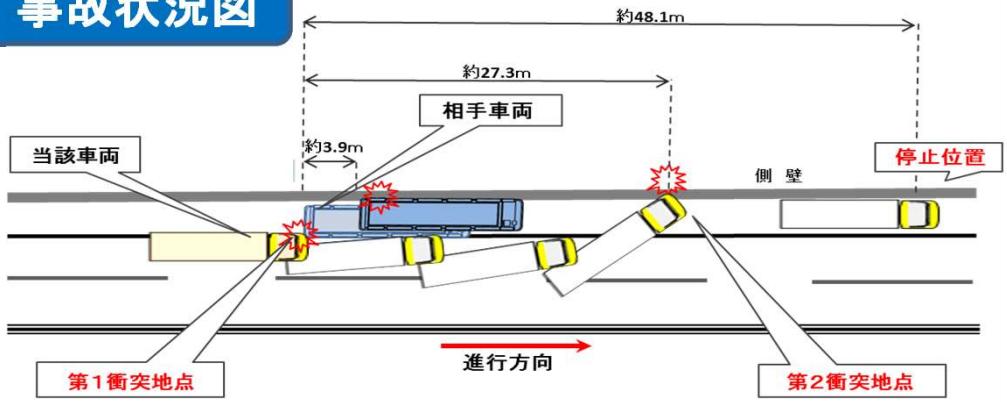
- 運転者に対し、点呼の実施時期を指示し、運行管理者が点呼を実施できる体制を確保した上で確実に実施すること。また、泊まりの運行では、指示した点呼の実施時期を過ぎても電話がない場合は、運行管理者等が電話することにより確実な点呼を実施すること。
- 電話点呼時に休息期間内での飲酒の有無を口頭で確認するとともに、アルコール検知器を用いて適切に実施すること。
- 出先でのアルコール検知を確実に実施するため、実施状況や測定結果がリアルタイムで送信できる検知器等の導入を進めること。
- 社内規程等に「労働協約違反として解雇されることもあり得る。」を規程し、運転者を指導すること。
- 運行途中にフェリーを頻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。
- アルコールが検知された場合、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。
- 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こと。

事業用自動車事故調査報告書　概要
～大型トラックの衝突事故～
（愛知県岡崎市）

事故概要

平成28年10月２日２時05分頃、愛知県岡崎市の新東名高速道路上り線において、大型トラックが片側２車線の第１通行帯を走行中、進路前方の路側帯に故障のため駐車していた高速乗合バスに衝突した。
この事故により、車外に出ていた高速乗合バスの乗務員２名が側壁と同バスに挟まれ死亡した。また、同バスの車内にいた乗客のうち、１名が重傷を、３名が軽傷を負い、大型トラックの運転者が軽傷を負った。

事故状況図



原因

- 事故は、大型トラックの運転者が前方不注視のまま漫然運転をしたため、前方の路側帯に故障のため駐車していた高速乗合バスに気付くことなく、路側帯にはみ出し、同バスに衝突した。
- 当該運転者は**休日を返上して乗務**するなどの勤務状況から、**疲労が蓄積**していたと考えられ、運転中に注意力を欠き、漫然運転をすることにつながったものと考えられる。
- 当該事業者は、運転者の疲労について配慮を欠き、**法令を無視した運行管理**を行っていたことが事故の背景にあると考えられる。

再発防止策

★ 事業者は、運転者に輸送の安全を委ねていることを認識し、安全運行を確保するため、次に掲げる取組を徹底することが重要である。

・運行管理者に対して、点呼などで運転者の**疲労状況や健康状態を慎重に確認**させ適正な運行管理を行わせること。

・運行管理者に対して、始業点呼の際には、**運行する経路を具体的に記載した運行指示書**を、**その都度**運転者に**手渡す**など適正な運行管理を行わせること。

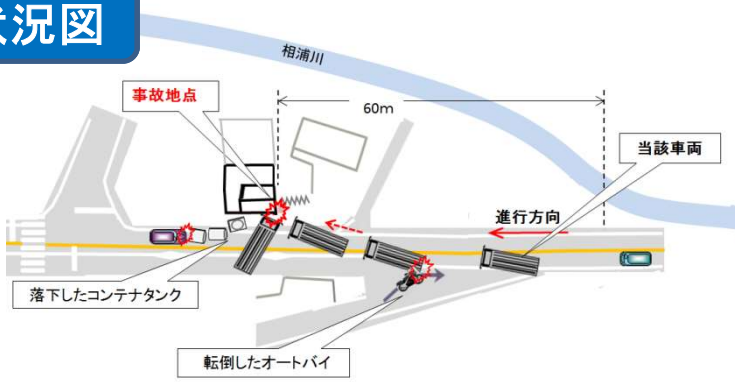
・事業を行うのに**必要な員数の運転者を常時選任**し、欠員が生じた場合、他の運転者にしわ寄せが生じないような労務管理を行うこと。

事業用自動車事故調査報告書　概要
～大型トラックの衝突事故～
（長崎県佐世保市）

事故概要

平成29年１月17日６時15分頃、長崎県佐世保市の国道498号において、大型トラックが走行中、凍結した路面においてスリップした。大型トラックはスリップした際、その直前に進行方向前方の交差点において凍結した路面で転倒したオートバイに左後輪を接触させた後、車両の前面が民家の門柱に衝突した。この時、積載していたコンテナタンク３基全てが路上に落下し、対向してきた軽自動車1台が落下したコンテナタンクに衝突した。
この事故により、オートバイの運転者１名が重傷を負い、軽自動車の運転者１名が軽傷を負った。また、コンテナタンクに積載していた20%塩酸（1,000リットル×２基）のほぼ全量及び70%希硫酸（1,000リットル×１基）の一部が路上に漏えいした。

事故状況図



原因

- 当該運転者は、慣れた運行経路で過去に凍結したことがなかったことから、タイヤチェーン等を装着することなく**速度を十分に落とさずに走行**して、事故につながった。
- 運行管理者はより安全な高速道路を通るよう指示していたが、同運転者はこの**指示を誤って認識**し、凍結の可能性があるルートを選択したものと考えられる。
- 運転者は積み荷であるコンテナタンクを荷台に固定する際に、タンク１基当たり２本のラッシングベルトで固定するよう指示されていたが、１本で固縛したため、衝突の衝撃による荷重に耐えられず切断した可能性が考えられ、この結果、積み荷の危険物が道路上に漏えいするなど被害が拡大した。

再発防止策

★ 事業者は、運転者に輸送の安全を委ねていることを認識し、安全運行を確保するため、次に掲げる取組を徹底する必要がある。

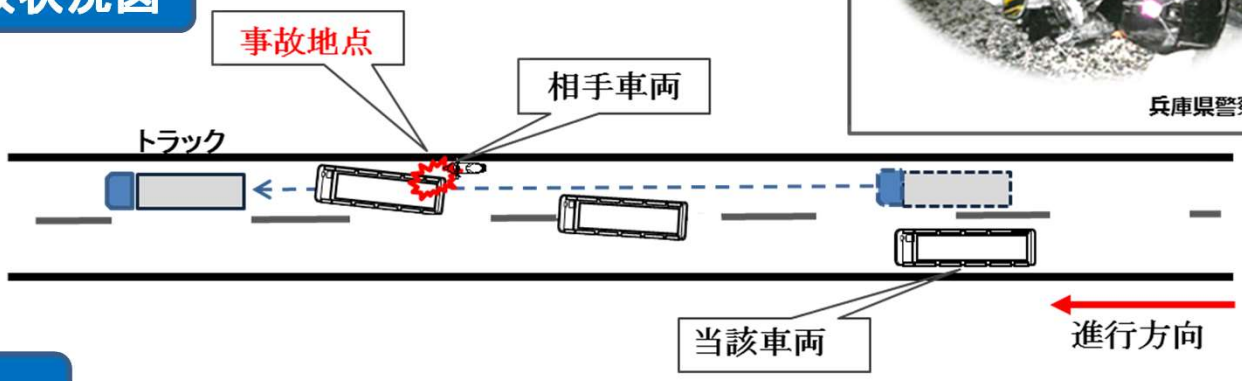
- 運転者教育において、**運行経路上の天候や自然環境を踏まえた運転方法を指導**すること。**具体的事例に即した危険予知訓練**を行うこと。
- 指導教育が形式的なものとならないよう、指導教育方法を工夫するほか、運転者が**指導内容を理解できているか確認**し、確認結果を記録するなど、**実効性のある指導教育**を実施すること。
- 積み荷の**固縛が適正に行われているか**、用具類が劣化していないか等について**定期的に確認**するなど、積み荷の落下事故防止のための措置を講じること。

事業用自動車事故調査報告書　概要
～大型乗合バスの衝突事故～
（兵庫県神戸市）

事故概要

平成29年11月17日11時８分頃、主要地方道神戸市道生田川箕谷線下り阪神高速32号新神戸トンネル内の1.9キロポスト付近において、乗合バスが乗客３名を乗せて片側２車線の第１通行帯を走行中に第２通行帯へ進路変更した際、後方より第２通行帯を走行してきたオートバイと同バスの右後部側面が接触し、オートバイが転倒した。
この事故により、オートバイの運転者が死亡した。バスの乗客に負傷者はなかった。

事故状況図



原因

- 事故は、乗合バスの運転者が、**車線変更する際に後方確認が十分でなかった**ことから後方から接近してきたオートバイに気付かず接触したことで起きたものと考えられる。
- 運転者は、片側２車線の第１通行帯を走行中、第２通行帯に車線変更しようとして同通行帯を走行する車両（オートバイ）の存在は認識していたものの、オートバイが**急速に接近していることに気付かなかった**ため、車線変更した際、接触し、オートバイが転倒したものと考えられる。
- 事業者が作成した運転基準図によると、事故地点のトンネル内は車線変更等禁止と記載されていたものの、運行する経路における道路や交通の状況を踏まえた**安全に運行するために必要な指導**が十分でなかった可能性が考えられ、また**同運転者が運転基準図にしたがった運行を行っていなかった**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ため、次に掲げた取組を徹底することが重要である。
- 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実施**すること。
- 運転者に対し、**運転基準図に基づき**注意を要する箇所や運行の安全を確保するために必要な事項について**適切な指導**を行うこと。
- 運転者の適性診断の結果、指摘を受けた項目に対し適切な指導教育を実施して、具体的な指導内容や資料を基に指導教育を実施するとともに、このことを日常的に自覚させ、改善に努める運転を心がけるよう継続的に指導すること。