

全ト協発第465号(環)

令和3年12月27日

各都道府県トラック協会会長 殿

公益社団法人 全日本トラック協会

会長 坂本克己



事業用自動車事故調査報告書の新規公表について

平素は当協会の業務運営に種々ご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

今般、国土交通省自動車局安全政策課長より、別添のとおり、事業用自動車事故調査委員会が公表した「事業用自動車事故調査報告書」について、周知の依頼文書が発出されました。

今回公表された事案は、点呼の一部未実施や運転者に対する指導教育が不十分であるなど、不適切な運行管理が原因のひとつと考えられております。

つきましては、貴協会におかれましても本趣旨をご理解のうえ、本報告書を運行管理者や運転者への指導教育に活用し、より一層の安全運行に努めるよう、傘下の会員事業者に対する周知徹底方をお願い申し上げます。

(参考)

○国土交通省報道発表 https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000480.html

※本件につきましては、全ト協のHPにもリンク掲載いたします。

(本件に関する問い合わせ先)

公益社団法人 全日本トラック協会 交通・環境部

電話：03-3354-1045 FAX：03-3354-1019

国自安第135号
令和3年12月24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
(公印省略)

事業用自動車事故調査報告書の新規公表について

事業用自動車事故調査委員会においては、事業用自動車の起こした重大な事故について、各分野の専門家が議論し、事故要因の調査分析を行っております。

この度、同委員会により新たに3件の事業用自動車事故調査報告書が公表されました。

今回公表された事案は、＜事案1＞運行経路を急遽変更し、狭あい道路に迷い込んだことに起因した踏切道における列車とトラックの衝突事故、＜事案2＞脇見運転により渋滞最後尾にトラックが追突した多重衝突事故、＜事案3＞運行途中の飲酒により生じたトラックの衝突事故の3件です。

これらの事案は、点呼の一部未実施や運転者に対する指導教育が不十分であるなど、不適切な運行管理が原因のひとつと考えられております。

つきましては、貴会傘下事業者において、本報告書を運行管理者や運転者への指導教育に活用し、より一層の安全運行に努めていただけるよう、関係者への同報告書の周知方よろしくお願いいたします。

記

〔特別重要調査対象事故〕

・事案1 大型トラックの踏切事故（横浜市神奈川区） : 別添1、別紙1

〔重要調査対象事故〕

・事案2 中型トラックの追突事故（堺市西区） : 別添2、別紙2

〔重要調査対象事故〕

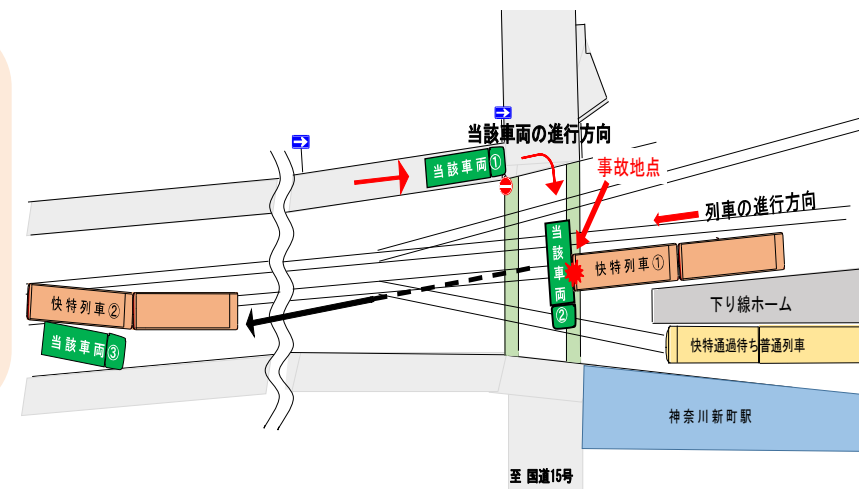
・事案3 大型トラックの衝突事故（滋賀県高島市） : 別添3、別紙3

※ 事業用自動車事故調査報告書については、以下のURLからも確認いただけます。

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/jikochousa/report1.html>

【事故概要】

- ・日時：令和元年9月5日 午前11時43分頃
- ・概要：大型トラックが、踏切遮断機が下りている踏切道を通過中、列車と衝突し、大型トラックが大破（一部焼損）、列車の一部が脱線。
この事故により、大型トラックの運転者が死亡、列車の乗客15名が重傷、列車の運転士、車掌及び乗客60名が軽傷を負った。



【原因】

- ・予定していた運行経路を急遽変更し、狭あい道路に迷い込んだにも拘わらず、運行管理者等に連絡・相談することなく、また、道幅が狭くなると認識できる状況であったにも拘わらず道路状況を確認しないまま直進し、踏切道に進入。
- ・運行管理者による運転者の指導教育、運行経路の指示・確認等が適切に実施されていなかった。（運行管理者が病気治療のため不在。）



【再発防止策】

- ・必要な数の運行管理者等の選任を行い、いかなる運行の状況にも対応できる運行管理体制を構築。
- ・道に迷ってしまったとき等は、運行管理者等へ連絡・相談するなど、緊急時対応の教育を行う。
- ・運転者の運転経験、技量、運行する車両等を考慮した、安全な運行が確保できる運行経路の作成。
また、定期的に運行経路の道路状況等を確認し、安全な運行が困難な場合には運行経路の見直し。
- ・始業点呼時に道路情報等を踏まえた安全な運行経路を指示するなど、点呼を確実に実施。
- ・踏切道通過中に踏切警報機及び踏切遮断機が作動した場合には、速やかに踏切から退出。
また、運行不能となった場合には、列車に対する適切な防護措置を実施。

【事故概要】

- ・日時：令和元年5月8日 午前7時17分頃
- ・概要：中型トラックが、阪神高速4号湾岸線を走行中、前方不注意により、渋滞で停車中の車列の最後尾の小型トラックに追突。計4台が絡む多重追突事故。
この事故により、1名が死亡し、2名が重傷、8名が軽傷を負った。



【原因】

○前方不注意

- ・通り慣れた道路で、交通渋滞が発生するところではないとの思い込み。
- ・考え事をしながら運転。

○不適切な運行管理

- ・対面点呼の一部未実施、無資格者における点呼の実施。
- ・始業点呼時に安全運行のために必要な指示なし。

○不十分な指導監督

- ・指導教育の年間計画及び指導記録なし、指導教育の形骸化。



【再発防止策】

- 運転者が悩みなどを相談しやすい職場環境を醸成。
- 運行管理者が確実に点呼を実施するなど、適切な運行管理体制を構築。
- 指導教育の年間計画を作成するなど、指導監督指針（※）に基づき、運転者が指導内容を理解できているか確認し、実効性のある指導教育の実施。
- 始業点呼時に道路情報等を踏まえた安全な運行経路を指示するなど、点呼を確実に実施。



※「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」（平成13年8月20日、国土交通省告示第1366号）

【事故概要】

- ・日時：令和元年10月27日 午後6時48分頃
- ・概要：大型トラックが、片側1車線の緩やかな左カーブを走行中、道路左側の縁石や街路樹等に接触した後、対向車線に進入し、当該車線を走行してきた乗用車と正面衝突。

この事故により、乗用車の運転者が死亡し、同乗者が重傷を負った。

【原因】

- ・途中のコンビニで缶酎ハイを購入し飲酒。強い眠気を催すも運転を継続。
- ・点呼の大部分未実施、宿泊を伴う運行にアルコール検知器を持たせないなど、極めて不適切な運行管理体制。
- ・当該運転者を雇用する際、健康状態の把握や指導・教育が不十分。
- ・飲酒運転に対する甘い企業体質が、当該運転者のモラルの低下を助長。

【再発防止策】

- ・会社全体で飲酒運転根絶意識を向上させ、飲酒運転を許さない強固な企業風土を構築。
- ・運転者を雇用する際は、健康診断や運転記録証明書等により健康状態や酒気帯び運転等の交通違反歴を確実に把握し、慎重に検討。
- ・雇用後においては、運転者の飲酒傾向、酒気帯び運転等の交通違反歴を継続的に把握、また、アルコールが運転に及ぼす影響や危険性について、継続的に指導。問題がある運転者に対しては、直ちに乗務を停止するとともに、専門医によるカウンセリングや治療を受けさせる。
- ・アルコール検知器による酒気帯びの有無の確認を徹底し、点呼を確実に実施。

