別添３

2324101

事 業 用 自 動 車 事 故 調 査 報 告 書

〔特別重要調査対象事故〕
大型トラックの衝突事故（宮城県栗原市）

令和７年６月 27 日

公益財団法人
交通事故総合分析センター
Institute for Traffic Accident Research and Data Analysis

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　：2324101
事業者　　：株式会社　八洲陸運
本社所在地：青森県
車　両　　：大型トラック
事故の種類：衝突事故
発生日時　：令和５年５月 16 日　20 時 11 分頃
発生場所　：宮城県栗原市　高速自動車国道東北縦貫自動車道弘前線

令和７年６月 27 日
事業用自動車事故調査委員会
委員長　酒 井　一 博
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　吉 田　　裕
委　員　廣 瀬　敏 也

要　旨

＜概要＞

令和５年５月 16 日 20 時 11 分頃、宮城県栗原市の高速自動車国道東北縦貫自動車道弘前線下りにおいて、大型トラックが冷蔵・冷凍食品約 5,700kg を積載し片側２車線の第１車両通行帯を速度約 92km/h で走行中、故障のため同通行帯に停車していた大型貸切バス並びに同車両の後方で故障対応していた運転者及び乗客２名に衝突した。

この事故により、大型貸切バスの運転者及び乗客２名が死亡し、大型トラックの運転者が重傷を負った。

＜原因＞

事故は、大型トラックの運転者が夜間に高速自動車国道東北縦貫自動車道弘前線下り線を約 92 km/h で走行中、前方不注視の状態となり、折からエンジントラブルにより非常点滅表示灯を点灯させ、第１車両通行帯左端付近に停車していた大型貸切バスに気付かず、衝突したことで起きたものと推定される。

同運転者は、同通行帯約 100m前方を走行していたバン型の貨物自動車との車両間隔がわずかにつまってきたが、この先も緩い上り坂であり、一度減速すると速度を上げるのに時間がかかるとのことから減速せずに、同車両を追い越そうと考えていたところ、自車の右後端の第２車両通行帯を併走している乗用車に注意が集中してしまい、前方不注視の状態となったものと考えられる。

その背景要因としては、同運転者の初任診断において、「判断動作のタイミングがかなり遅い」、「注意の配分が十分でない」と指摘されているところ、事故日前１ヵ月の勤務状況において、休日が３日と極端に少なかったほか、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」を超える違反が確認され、さらに事故当日の運行においても４時間 55 分の連続運転を行っていたことで、日常的に疲労が蓄積されている状態であったため、指摘されていた運転特性が運転行動に現れ前方不注視の状態となった可能性が考えられる。

さらに、慣れや思い込みにより気が緩み、予断をもっての運転となっており、見通しの悪い交通状況であったにもかかわらず、前方の交通状況を予測して注意深く確認するなどの安全運転行動がとれなかったことが、第２車両通行帯を併走している乗用車への注意の集中を招いた可能性が考えられる。

また、事業者においては、同運転者に係る過酷な勤務実態を把握していたにもかかわらず、運行計画を見直すなど勤務環境の改善のための措置を取ることなく運転を継続させ同運転者の疲労を蓄積させたこと、及び他の営業所において指摘を受けた一日の拘束時間超過の違反に対する改善対策について、当該営業所に共有されていなかったことが

事故発生の要因であった可能性が考えられる。

加えて、月次教育において「常に前方の状況に注意して走行する」ことなどを指導していたものの、指導内容が運転者に確実に周知・徹底されていなかったこと、及び同運転者に対して適性診断の結果を活用して指導していたものの日々の指導や教育時などに活用して、運転者自らが自身の注意を要する運転特性を克服できるよう、助言・指導できていなかったことも事故の要因であった可能性が考えられる。

他方で、大型貸切バスの運転者が冷却水の警告灯が点灯し走行不能となる前に車両を路肩に停車せず走行を続け、事故発生の危険性が極めて高い第１車両通行帯に停車したことは、車両故障のためとはいえ、避けるべき事態であり、路肩に停車できなかったことが本事故につながった可能性が考えられる。

さらに、同バスの運転者が非常点滅表示灯を点灯させたものの、後方車両に停車していることを報知するために発炎筒や停止表示器材などを設置するなどして後続車に対する必要な危険防止措置を十分とらなかったこと、及び一部乗客とともに車両後方で故障対応していたことは、被害の拡大を招く要因になったものと推定される。

＜再発防止策＞

１．事業者の運行管理に係る対策

(1)　適切な労務管理の徹底

事業者は、運転者の健康状態を良好に保持し、事業用自動車の安全を確保するために平成元年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」に定める拘束時間等を厳守し、休息期間を確保することが社会的責任であることを強く認識するとともに、以下の再発防止対策を行うことにより、良好な勤務環境を構築していくことが重要である。

・運行計画は、拘束時間、休息期間、連続運転時間等について改善基準告示に定める基準を遵守して作成することはもとより、実際の勤務状況と乖離した運行計画は改善基準告示違反の温床となるため、運転者の勤務状況を把握し、実態に合わせて適切に作成すること。

・荷待ちなどのため勤務時間が長引くことにより改善基準告示に違反するおそれがある場合には、運行計画の変更（交替運転者の配置、休憩の指示）等の対応をとること。

・行政からの改善指示事項は、指示を受けた営業所にとどめず、全営業所に共有し、適切な労務管理の徹底を図ること。

(2) 運転者に対する指導監督の徹底

事業者は、運転者に対する事故防止のための指導監督の重要性を認識し、平成 13 年８月に国土交通省が作成した「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」に基づく運転者教育を確実に実施するとともに、前方

不注視による事故を防止するため、以下の再発防止対策を行うことにより、運転者の安全運転意識を不断に高めていくことが重要である。

・国土交通省が平成 24 年３月に策定した「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一般的な指導及び監督の実施マニュアル」及び「トラック追突事故防止マニュアル」を活用するなどして、安全運転の取組を徹底すること。
・運転者に対し、走行中に冷却水その他の警告灯が点灯及び警報音が鳴るなど車両の異常や故障を知らせる警報があったときには、取扱説明書に示されている対処方法に基づき適切に対応し、必要に応じて路肩等の安全な場所に車両を停車させるよう指導監督を行うこと。
・運転者に対し、前方不注視運転の危険性を十分理解させるとともに、日頃からドライブレコーダーの映像記録により、運転者の挙動や視線等を注意深く観察して前方不注視運転につながる行為を確認した場合は、速やかにやめさせるよう個別に指導教育を行うこと。
・運転者に対し、過去に何度も運行した経験のある経路を運行する場合や決まった経路を繰り返し運行する場合などにおいて、慣れや思い込みにより気が緩み、注意が不十分な状態になりやすいことを認識させ、慣れた経路こそあらためて安全運転を心がけるよう指導監督を行うこと。
・運転者に対し、夜間の運行において生じる様々な危険について、危険予測訓練の手法も用いることにより理解を深めさせ、前方や周囲の交通状況の確認を徹底させること。この際、事故事例や収集したヒヤリハット事例、ドライブレコーダーの映像を活用すること等により、運転者が理解しやすい手法を取り入れること。
・運転者に対し、適性診断を受診させ、その結果を伝達するだけでなく、自身の運転特性を自覚させ、運転行動の改善に努めるよう、日々継続的に指導すること。
・運転者に対する指導監督については、対話型や実車等を用いた体験型の方法を取り入れるなどして形式的なものとならないよう留意するとともに、運転者が指導内容を理解しているか確認し、必要に応じてその方法について見直すこと。

２．高速道路上でやむを得ず緊急停車したときの適切な対応

事業者は、運転者に対し、車両の故障等により高速道路上でやむを得ず緊急停車したときは、以下に掲げるような適切な対応がとれるよう、営業所敷地内などにおいて、定期的に実地訓練を実施することにより運転者に習得させることが必要である。

・乗客をガードレールの外側等の安全な場所に避難させること。
・非常点滅表示灯を点灯し路肩に寄せて停車させ、停止表示器材や発炎筒を設置すること。また、夜間においては、可能な限り尾灯やルームランプも点灯させるなどし、後続車両へ自車両の存在が認識されやすくなるように努めること。
・運行管理者への速報や、必要に応じ非常電話を使用するなどして、発生した故障

の状況を通報すること。

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　当該運転者等からの情報　・・・・・・・・・・・・・・・・・ 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　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6
2.1.3　当該車両の運行状況の記録　・・・・・・・・・・・・・・・・・・7
2.1.3.1　運行記録計の記録状況　・・・・・・・・・・・・・・・・・・7
2.2　死亡・負傷等の状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・8
2.3　車両及び事故地点の状況　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・8
2.3.1　当該車両に関する情報　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9
2.3.1.1　当該車両に関する情報　・・・・・・・・・・・・・・・・・・9
2.3.1.2　当該車両の損傷等の状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・10
2.3.2　道路環境等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・11
2.3.2.1　警察からの情報・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11
2.3.2.2　道路管理者からの情報 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11
2.3.2.3　事故地点付近の見通し ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 12
2.3.3　天候・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14
2.4　当該事業者等に係る状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14
2.4.1　当該事業者及び当該営業所の概要　・・・・・・・・・・・・・・・14
2.4.1.1　当該営業所における事業の概要・・・・・・・・・・・・・・・ 15
2.4.2　当該事業者への監査の状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
2.4.2.1　本事故以前３年間の監査・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
2.4.2.2　本事故を端緒とした監査・・・・・・・・・・・・・・・・・・16
2.4.2.3　運転者の勤務時間及び乗務時間の基準の遵守に関する改善状況・・16
2.4.3　当該運転者・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・17
2.4.3.1　運転履歴　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・17
2.4.3.2　運転特性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・18
2.4.3.3　健康状態　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・19
2.4.4　当該営業所の運転者の労務管理等・・・・・・・・・・・・・・・・21
2.4.4.1　運転者の勤務体系　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・21

2.4.4.2　運転者の労務管理・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・21
2.4.4.3　当該運転者の事故日前１ヵ月の勤務状況・・・・・・・・・・・・・・22
2.4.4.4　当該運転者以外の運転者の１ヵ月の勤務状況・・・・・・・・・・・25
2.4.4.5　運行管理体制・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・25
2.4.4.6　指導及び監督の実施状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・26
2.4.4.7　車両管理　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・27
2.4.4.8　関係法令・通達等の把握　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・28
2.5　相手車両の事故に至るまでの運行状況等・・・・・・・・・・・・・・・・・28
2.5.1　相手車両の事業者からの情報・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・28
2.5.1.1　相手事業者の役員及び営業部長（補助者）からの情報・・・・・・28
2.5.1.2　警察からの情報・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・29
2.5.2　相手車両の運行記録計の記録状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・29
2.5.2.1　相手車両の運行状況の記録・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・30
2.5.3　相手車両に関する情報・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・30
2.5.3.1　相手車両に関する情報・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・30
2.5.3.2　相手車両の損傷等の状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・31
2.6　相手事業者等に関する情報・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・33
2.6.1　相手事業者及び相手事業者の営業所の概要・・・・・・・・・・・・・・33
2.6.1.1　相手事業者の営業所の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・33
2.6.2　相手事業者の監査の状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・34
2.6.3　相手車両の運転者・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・34
2.6.3.1　運転履歴・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・34
2.6.4　相手事業者の運行管理体制等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・34
2.6.4.1　点呼の実施体制・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・34
2.6.4.2　指導及び監督の実施状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・35
2.6.5　車両管理・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・36
2.6.6　関係法令・通達等の把握・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・36
2.7　高速道路における自動車の交通方法等の情報（概要）・・・・・・・・・・・36
2.7.1　道路交通法（令和２年６月 12 日法律第 52 号）・・・・・・・・・・・・37
2.7.2　道路交通法施行令（昭和 35 年政令第 270 号）・・・・・・・・・・・・37
2.7.3　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一般的な指導
及び監督の実施マニュアル《本編：一般的な指導及び監督指針の解説》
（令和６年３月改訂）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・37
2.8　衝突被害軽減ブレーキ（装置の概要）・・・・・・・・・・・・・・・・・・37
2.9　高速道路における車両相互の追突事故件数（車線停止車及び路肩停止車に限る）
件数・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・38

３　分析　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・39
3.1　事故に至るまでの運行状況等の分析・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・39
3.1.1　当該車両と相手車両の衝突の経緯等に関する分析・・・・・・・・・・・39
3.1.1.1　当該車両と相手車両の衝突時刻と衝突速度・・・・・・・・・・・39
3.1.1.2　当該車両と相手車両の衝突の経緯・・・・・・・・・・・・・・・・39
3.1.1.3　当該運転者が前方不注視となったことについて・・・・・・・・・40
3.1.1.4　適性診断結果と運転行動の関係・・・・・・・・・・・・・・・・・・40
3.1.2　当該車両と相手車両の衝突に関する分析・・・・・・・・・・・・・・・・41
3.1.3　相手車両が第１車両通行帯に停車したことに関する分析・・・・・・・41
3.1.3.1　相手車両が第１車両通行帯に停車した状況・・・・・・・・・・・・41
3.1.3.2　相手車両が第１車両通行帯に停車したこと及び停車後の措置の影響
・・・・・・・・・・・・・・・・・・41
3.1.4 当該運転者の健康状態に関する分析・・・・・・・・・・・・・・・・・・42
3.2　当該車両及び相手車両の状況に関する分析・・・・・・・・・・・・・・・・43
3.2.1　当該車両の状況に関する分析・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・43
3.2.1.1　当該車両の整備状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・43
3.2.1.2　当該車両の運転支援装置に係る有効性・・・・・・・・・・・・・・43
3.2.2　相手車両の状況に関する分析・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・43
3.3　当該事業者の指導監督等に係る分析・・・・・・・・・・・・・・・・・・・44
3.3.1　当該事業者の指導監督の状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・44
3.3.1.1　運行の安全を確保するために遵守すべき基本的事項・・・・・・・44
3.4　当該事業者の労務管理に係る分析・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・44
3.4.1　当該営業所における運行計画の作成状況・・・・・・・・・・・・・・・44
3.4.2　当該営業所における改善基準告示の遵守に係る状況・・・・・・・・・45

４　原因・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・47

５　再発防止策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・49
5.1　事業者の運行管理等に係る対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・49
5.1.1　適切な労務管理の徹底・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・49
5.1.2　運転者に対する指導監督の徹底・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・49
5.1.3　高速道路上でやむを得ず緊急停車したときの適切な対応・・・・・・50
5.2　本事案の他の事業者への水平展開　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・50
5.3　自動車単体に対する対策　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・50
5.3.1　運転支援装置の導入　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・50
5.3.2　運転支援装置の開発促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・51

参考図１　　運行経路略図・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・52
参考図２　　事故地点付近拡大図・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・53
参考図３　　事故地点の概要図・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・53
参考図４　　当該車両外観図・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・54
参考図５　　相手車両外観図・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・54
高速道路における自動車の交通方法等に関する法規等・・・・・・・・・・・・・・・54

１　事故の概要

令和５年５月 16 日 20 時 11 分頃、宮城県栗原市の高速自動車国道東北縦貫自動車道弘前線（以下「東北自動車道」という。）下り線において、大型トラック（以下「当該車両」という。）が冷蔵・冷凍食品約 5,700kg を積載し片側２車線の第１車両通行帯を速度約 92km/h で走行中、故障のため同通行帯に停車していた大型貸切バス（以下「相手車両」という。）並びに同車両の後方で故障対応していた運転者及び乗客２名に衝突した。

この事故により、相手車両の運転者及び乗客２名が死亡し、当該車両の運転者（以下「当該運転者」という。）が重傷を負った。

表１　事故時の状況

〔発生日時〕令和５年５月 16 日 20 時 11 分頃	〔道路形状〕 直線、上り勾配（約 1.6%）
〔天候〕晴れ	〔路面状態〕乾燥
〔運転者の年齢・性別〕30 歳（当時）・男性	〔最高速度規制〕法定 80km/h
〔死傷者数〕死亡３名、重傷１名	〔危険認知速度〕　不明
〔当該業態車両の運転経験〕３年７ヵ月	〔危険認知距離〕　不明

表２－１　当該車両

〔車両〕	大型トラック（冷蔵冷凍車）
〔定員〕	２名
〔当時の乗員数〕	１名
〔最大積載量〕	13,100 kg
〔当時の積載量〕	約 5,700 kg
〔積載物品〕	冷蔵・冷凍食品
〔乗員の負傷程度及び人数〕	重傷１名

表２－２　相手車両

〔車両〕	貸切バス（大型）
〔定員〕	72 名（61 名）
〔当時の乗員数〕	41 名（乗客 40 名、運転者１名）
〔乗員の負傷程度及び人数〕	死亡３名（乗客２名、運転者１名）

※定員欄の括弧外は立席を含めたすべての乗車装置を最大に利用した状態を、括弧内は立席を除く乗車装置を最大に利用した状態を示す。

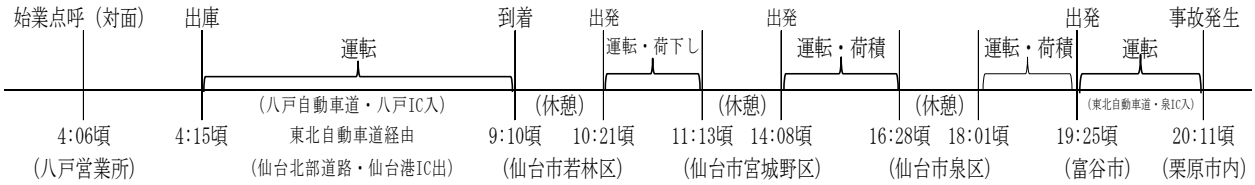


図１－１　事故に至る時間経過（当該車両）

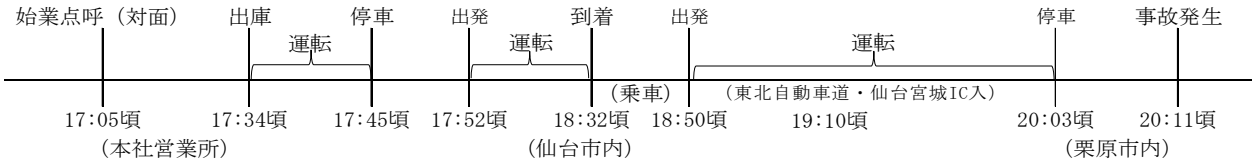


図１－２　事故に至る時間経過（相手車両）

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

本運行における事故に至るまでの経過については、次のとおりであった。

2.1.1.1　当該運転者等からの情報

当該運転者の口述及び関係書類によると、事故に至るまでの経過は次のとおりであった。

(1)　事故前々日の運行状況

勤務明けの日（午前１時 29 分に終業点呼を受けた。）

(2)　事故前日の運行状況

休日

(3)　事故当日の運行状況

・事故日前日は午後８時頃就寝し、事故当日２時頃起床した。睡眠時間は６時間くらいで、いつもと同じであった。

・３時 57 分頃、青森県八戸市所在の当該事業者の営業所（以下「当該営業所」という。）に出社した。

・４時 02 分頃、点呼実施者立ち合いのもとで行うアルコール検知器による呼気中のアルコール濃度の測定を行った。

・４時 06 分頃に運行管理補助者（以下「補助者」という。）から対面による始業点呼を終えた。

・始業点呼では、アルコール検知器による酒気帯びの有無の確認や当日の運行計画の確認、「急がず、焦らず、ゆとりをもって運行する」との注意指示を受けた後、日常点検を行い、異常がない旨を日常点検表に記載のうえ補助者に報告した。

・始業点呼終了後、４時 15 分頃に出庫した。

・４時 18 分頃、八戸北インターチェンジ（以下インターチェンジを「ＩＣ」という。）から高速自動車国道東北縦貫自動車道八戸線に入り、東北自動車道を経由して仙台北部道路の仙台港ＩＣを出て、９時 10 分頃に宮城県仙台市若林区所在のＡ社の荷下ろし場所に到着し、この場所で 10 時 21 分頃まで休憩した。

・10 時 21 分頃、Ａ社の荷下ろし作業を開始し、10 時 44 分頃、荷下ろし作業を終えて同社を出発した。

・11 時 13 分頃にＢ社の荷積み場所に到着し、この場所で 14 時 08 分頃まで休憩し、その後、Ｂ社を含めた仙台港周辺の荷積み先３社にて荷積み作業を終

え、16 時 28 分頃に仙台市泉区所在のＥ社の荷積み場所に到着し、この場所で 18 時 01 分頃まで休憩をとった。

・18 時 01 分頃、Ｅ社の荷積み作業を開始し 18 時 52 分頃、荷積み作業を終えて同社を出発し、19 時 04 分頃、最後の荷積み先の富谷市所在のＦ社に到着、荷積み作業を終えて 19 時 25 分頃、当該営業所へ向けて同社を出発し、19 時 32 分頃、泉ＩＣから東北自動車道に入った。

・高速道路では道路工事や渋滞情報などは必ず電光掲示板で確認しているが、東北自動車道の交通状況は混雑もなく、臨時の交通規制もなかったので、アクセルペダルを加減せずいっぱいに踏み込み、第１車両通行帯を速度 92km/h 前後で走行していた。

・栗原市内に差しかかるとわずかに霧が発生していて前方の見通しは良いほうではなかった。

・当該車両の約 100m前方にバン型の貨物自動車（以下「バン型トラック」という。）が走行していたため、その先の見通しが良くなかった。

・緩い上り坂のため対向車線を走行している車両の前照灯の光が眩しかったことを覚えている。

・右側後写鏡とバックモニター[1]に当該車両右後端付近の第２車両通行帯を乗用車が併走してるのが見えていた。

・しばらくバン型トラックに追従して走行していたところ、車間距離がわずかにつまってきていたが、この先も緩い上り坂であり、一度減速すると速度を上げるのに時間がかかると思い、減速せず前方のバン型トラックを追い越そうと考えたものの、自車の右後端を併走する乗用車が気になっていた。

・相手車両に全く気がつかず、衝突した時の記憶もない。気が付いたら搬送先の病院であった。

・当該車両には車間距離警報装置[2]が装着されていたが、警報音は聞いていない。

・体調不良や眠気は感じていなかったので、居眠り運転ではないと思う。
また、当日の積込みが手積みではなくフォークリフトによるパレット積みであり、荷物の量も普段と比べ少なかったので、疲労も感じていなかった。

・事故当時、シートベルトを装着していた。

・事故地点付近は、週３日ほど定期的に走行していたので、走り慣れた道路であった。

---

1 バックモニターは映像で後方を映すシステムで、広角カメラによって車両後方を撮影して、ルームミラーの代わりに室内のディスプレイに映し出すシステム。

2 前方の車両との車間距離をミリ波レーダーで測定し、接近が危険と判断された場合に運転者に警報音やディスプレイ表示で注意を促すシステムのこと。

2.1.1.2　当該事業者等からの情報

当該事業者の役員及び当該営業所の所長（以下「当該役員等」という。）は、事故に至るまでの経過について、次のとおり口述した。

・事故当日、４時 06 分頃に補助者が対面で始業点呼を実施した。
・始業点呼においては、アルコール検知器による酒気帯びの有無の確認を行ったがアルコールは検知されず、その他安全な運転を行うことができないような問題はなかった。
・当該運行においては、運行中のトラブルや運行計画に対しての遅れはなかった。
・22 時 00 分頃、本社の夜勤従事者から当該営業所の所長（以下「所長」という。）あてに当該車両が相手車両と衝突し、怪我人がいるとの連絡があった。
・事故の詳細がはっきりとわからなかったが、所長が事故地点に向けて当該営業所を大型トラックで出発した。
・事故地点に向かっている途中、宮城県警察高速道路交通警察隊から連絡が入り、当該車両を一関料金所近くの敷地に移動するため一関料金所に直行してほしい旨及びこの事故で死亡者がいることを聞かされた。一関料金所には午前５時過ぎに到着した。
・事故が起きた経路は、当該運転者が約７ヵ月間、毎週３回～４回往復しており、通り慣れた道路であったと思う。

表３　当該運転者の事故発生までの運行状況

前々日	勤務の明け日 終業点呼　1:29	前日	休日	当日	出勤　3:57 始業点呼　4:06 出庫　4:15 Ａ社着　9:10 （仙台市若林区） （休憩：約 1 時間 11 分） Ａ社･荷下ろし　10:21 （仙台市若林区） 同社発　10:44 Ｂ社着　11:13 （休憩：約 2 時間 55 分） Ｂ社･荷積　14:08 同社発　14:32 Ｃ社着・荷積　15:10 （仙台市若林区） 同社発　15:29 Ｄ社着・荷積　15:43 （仙台市宮城野区） 同社発　15:53 Ｅ社着　16:28 （仙台市泉区） （休憩：約 1 時間 33 分） Ｅ社･荷積　18:01 同社出発　18:52 Ｆ社着･荷積　19:04 （富谷市成田） 同社発　19:25 事故発生　20:11
					（運転時間：7 時間 27 分） 走行距離：498.5km

2.1.2　警察からの情報

警察から次の情報が得られた。

・事故は、令和５年５月 16 日 20 時 11 分頃発生した。

・事故は、当該車両が走行中、車両故障のため高速道路上に停車していた相手車両に衝突したものである。この事故により、当該車両の運転者が重傷を負い、当該車両に衝突された相手車両の運転者及び乗客２名が死亡した。

・発生場所は、東北自動車道 406.6 キロポスト付近（宮城県栗原市）である。

・事故当時の天候は晴れていた。

2.1.3　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（以下「運行記録計」という。）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）が装着されており、運行記録計の記録状況（８時間記録図表及び４分間記録図表）は、次のとおりであった。

なお、当該役員等の口述によると、ドライブレコーダーの映像記録は、記録媒体が発見に至らず確認できていない。

2.1.3.1　運行記録計の記録状況

・８時間記録図表（図２－１参照）によると、16 時 00 分頃に走行を開始し、約 50～70km/h で約 15.5km 走行し、16 時 28 分頃停車した後、18 時 52 分頃まで連続して停車している。

・エンジン回転数は、16 時 28 分頃から 18 時 03 分頃までの約１時間 35 分間、約 500rpm を示している。

・18 時 52 分頃に走行を開始し、約 40～50km/h で約 4.5km 走行し、19 時 03 分頃停車した後、19 時 25 分頃まで停車しており、エンジン回転数は、連続して約 500rpm を示している。

・19 時 25 分頃に走行を再開し、約 50km/h 前後で約７分間走行後、19 時 32 分頃に約 92km/h まで加速し、同じ速度で約 39 分間走行し、20 時 11 分頃急激に減速し停車している。

なお、19 時 25 分頃に走行を再開してから、停車するまでの走行距離は、約 65.5km である。

・４分間記録図表（図２－２参照）によると、20 時 10 分頃から約 92km/h で一定に走行しており、20 時 11 分 49 秒頃に約 92km/h から急激に減速・停車し、エンジンは、回転数 1,370rpm から徐々に下降し約１分後に停止している。

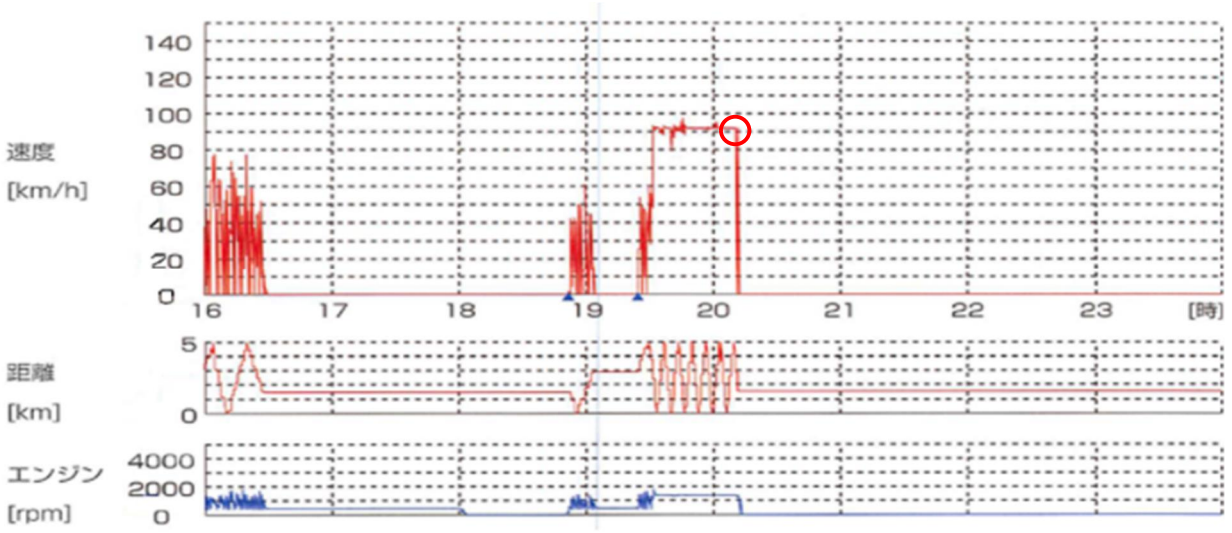


図２－１　事故当時の運行記録計の記録図（８時間記録図表）

（○部分は事故発生付近を示す。）

図２－２　事故当時の運行記録計の記録（４分間記録図表）

（○部分は事故発生付近を示す。）

2.2　死亡・負傷等の状況

死亡３名（相手車両の乗客２名、相手車両の運転者１名）

重傷１名（当該車両の運転者）

2.3　車両及び事故地点の状況

当該役員等の口述及び自動車検査証の記録等によると、当該車両及び事故地点の状況については、次のとおりであった。

2.3.1　当該車両に関する情報

2.3.1.1　当該車両に関する情報

・初度登録年は、自動車検査証によると、平成23年であり、事故当時の総走行距離は1,431,455kmであった。

・当該車両には、車間距離警報装置[3]、クルーズコントロールは装備されていたが、衝突被害軽減ブレーキ、車線逸脱警報装置、ふらつき注意喚起装置、居眠り運転等の場合に運転者に警報を発する装置等の運転支援装置は装備されていなかった。

・装備されていた車間距離警報装置は、スタータースイッチが”ＯＮ”の位置である間、作動し続ける。また、警報音を発する車間距離（85m以下）の設定を行う”車間設定スイッチ”と車間距離警報の警報音量を設定する”音量調整スイッチ”が配置されており、音量が”消音”のときは、”車間設定スイッチ”の操作はできない。

なお、当該車両の取り扱い説明書によれば、以下の条件に該当したときは警報を発しない。

１）停車時

２）先行車が自車両に向かって来るとき

３）車間距離が遠すぎて先行車を特定できないとき

４）先行車両が停止、又は低速走行しているとき

５）先行車両が二輪車のとき

６）曲率の小さいカーブを走行しているとき

※自車両が停車時以外で、車間距離が２m以下のときは上記の条件に関係なく車間距離警報を行う（ブレーキを踏んでいるときを除く）。

・装備されていたクルーズコントロールは、”音量調整スイッチ”と連動しており、クルーズコントロール非使用時で音量調整スイッチを操作すると、警報音量が中→小→消音→大→中と変更され、クルーズコントロール使用中で音量調整スイッチを操作すると、警報音量が中→小→大→中と変更される。

・バックカメラが装着されており、走行中に車両後方の映像が室内のバックモニターに映る機能が備わっていた。

・当該車両は、当該運転者の専用車両として使用させていた。

---

[3] ミリ波レーダーを使用して自車線上の前方を走行する先行車両との車間距離を測定し、先行車両に接近しすぎたときに警報音やマルチディスプレイ表示で運転者に注意を促す装置。

表４　当該車両の概要

種類	トラック（大型）
車体形状	冷蔵冷凍車
乗車定員及び最大積載量	2 名、13,100kg
車両重量及び車両総重量	11,780 kg、24,990 kg
初度登録年（総走行距離）	平成 23 年　（1,431,455 km）
変速機の種類	M/T（マニュアルトランスミッション）　7 段
ＡＢＳの有無	有
衝突被害軽減ブレーキの有無	無

2.3.1.2　当該車両の損傷等の状況

令和５年５月 21 日に実施した車両調査において確認された当該車両の損傷状況は、次のとおりであった。

・相手車両への衝突により、運転台の全体が後方に押しつぶされ、ハンドルと運転席間のすき間がほとんどないほど車両前面部がつぶれ、エアバックが展開している（写真１参照）。

・衝突の衝撃により、車体前面が全体的に損壊しており、前面、運転席両側面及び運転席左側面下部の安全窓のガラスが脱落している。また、右ドア及び右Ａピラーの変形に比べ左ドア及び左Ａピラーの変形が大きく、車両前面の変形も右側に比べ左側が大きく変形している（写真２及び３参照）。

・衝突の衝撃により、動力伝達装置の一部（トランスミッション等）が脱落している（写真４参照）。

写真１　当該車両右側面

写真２　当該車両前面

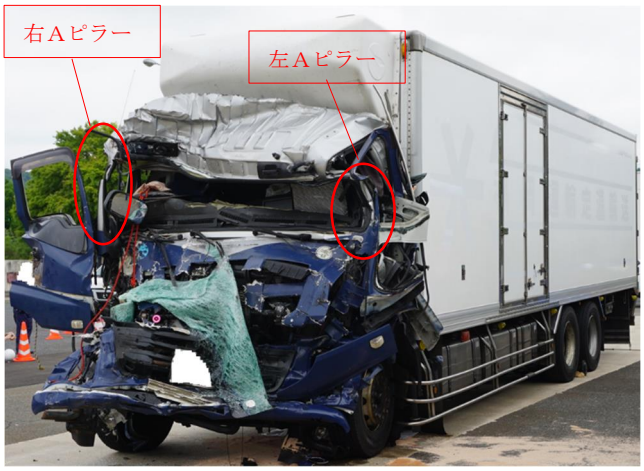


写真３　当該車両左前

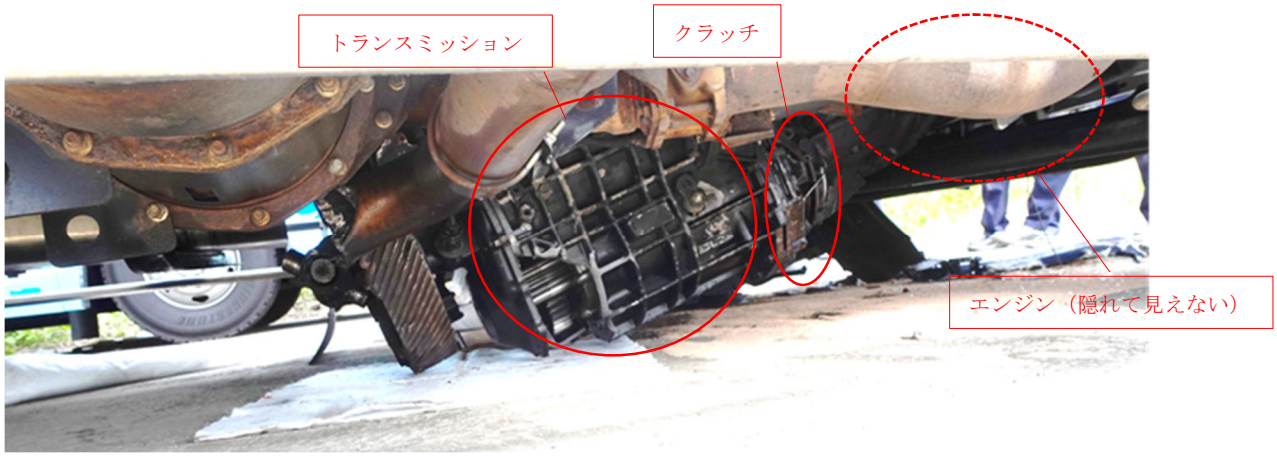


写真４　当該車両車底部

2.3.2.　道路環境等

警察及び道路管理者から次の情報が得られた。

2.3.2.1　警察からの情報

・事故地点付近の最高速度規制は 80 km/h（大型トラック）である。
・事故当時、交通規制はなかった。
・事故地点付近の見通しは良かった。

2.3.2.2　道路管理者からの情報

・事故地点の形状は、片側２車線の緩やかな右カーブ（曲率半径 1000m）であり、上り勾配（約 1.6%）となっている。

・道路幅員は、第１車両通行帯と第２車両通行帯がそれぞれ 3.5m、左路肩が 3.0ｍとなっている。
・事故当時、道路工事等による交通規制はなかった。

表５　事故当時道路環境の状況

路面状況	乾燥
最高速度規制	法定 80 km/h（大型トラック）
道路形状	右カーブ（曲率半径 1000m）、上り勾配（約 1.6%）
車道幅員	片側 7.0m（2 車線）

2.3.2.3　事故地点付近の見通し

・事故地点前約 300m（写真５）地点から事故地点をみると、道路形状は緩やかな右カーブとなっており、中央分離帯のガードレールが視界を遮っている。
・事故地点前約 200m（写真６）地点から事故地点をみると、緩い右カーブで視界を遮るものはない。
・事故地点前約 100m（写真７）地点から事故地点をみると、ほぼ直線道路で視界を遮るものはない。

写真５　事故地点前約 300m地点からの見通し状況

写真６　事故地点前約 200m地点からの見通し状況

写真７　事故地点前約 100m地点からの見通し状況

写真８　事故地点（道路上に擦過痕あり）

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、表６のとおりである。

表６　当該事業者の概要

運輸開始年	平成６年
資本金	3,000 万円
事業の種類	一般貨物自動車運送事業
本社所在地	青森県青森市　当該営業所：青森県八戸市
営業所数	４ヵ所
保有車両数	117 台（当該営業所 30 台　内訳：大型：９台、中型：16 台、小型：５台）
運行管理者の選任者数	８名（補助者８名） （当該営業所２名（補助者２名））
運転者数	99 名（当該営業所 28 名）
従業員数（運転者を含む）	122 名（当該営業所 32 名）

2.4.1.1　当該営業所における事業の概要

当該役員等は、当該営業所の事業概要等について、次のとおり口述した。

一般貨物自動車運送事業者として、冷蔵・冷凍食品の集荷・配送を請け負っており、営業地域は、主に東北地方である。

2.4.2　当該事業者への監査の状況

当該事業者への監査等の状況[4]は、次のとおりである。

2.4.2.1　本事故以前３年間の監査

(1)　令和元年８月 29 日、９月９日、令和２年１月 31 日及び７月 29 日、当該事業者の営業所の一つ（当該営業所以外の営業所）に監査が実施され、その結果、次の行政処分等が行われている。

①　行政処分等の内容

令和２年 10 月５日、輸送施設の使用停止（70 日車）

②　違反行為の概要

次の８件の違反が確認された。

・乗務時間等の基準の遵守違反（貨物自動車運送事業輸送安全規則（以下「安全規則」という。）第３条第４項）
・点呼の実施義務違反（安全規則第７条第３項）
・点呼の記録事項義務違反（安全規則第７条第５項）
・運行指示書の作成義務違反（安全規則第９条の３第１項）

[4] 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

・運転者に対する指導監督義務違反（安全規則第 10 条第１項）
・運転者に対する指導監督の記録違反（安全規則第 10 条第１項）
・運転者に対する指導監督の記録保存違反（安全規則第 10 条第１項）
・運行管理者に対する指導監督義務違反（安全規則第 22 条）

(2)　令和４年６月 16 日、当該事業者の営業所の一つ（当該営業所以外の営業所）に監査が実施され、その結果、次の行政処分等が行われている。

①　行政処分等の内容

令和５年１月 26 日、輸送施設の使用停止（70 日車）及び文書警告

②　違反行為の概要

次の３件の違反が確認された。
・乗務時間等の基準の遵守違反（安全規則第３条第４項）
・運転者に対する指導監督義務違反（安全規則第 10 条第１項）
・運転者に対する指導監督の記録保存違反（安全規則第 10 条第１項）

2.4.2.2　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、令和５年５月 17 日及び 18 日、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

令和５年７月 19 日、輸送施設の使用停止（160 日車）及び文書警告

(2)　違反行為の概要

次の５件の違反が認められた。
・乗務時間等の基準の遵守違反（安全規則第３条第４項）
・定期点検整備等の未実施【未実施２回】（安全規則第３条の３及び道路運送車両法第 48 条）
・定期点検整備等の未実施【未実施３回以上】（安全規則第３条の３及び道路運送車両法第 48 条）
・運転者等台帳の作成義務違反（安全規則第９条の５第１項）
・運転者に対する指導監督義務違反（安全規則第 10 条第１項）

2.4.2.3　運転者の勤務時間及び乗務時間の基準の遵守に関する改善状況

当該役員等は、2.4.2.1 の違反行為にかかる運転者の勤務時間及び乗務時間の基準の遵守に関する改善状況について、次のとおり口述した。

(1)　令和２年 10 月５日の行政処分

①　違反内容

一日の拘束時間超過（16 時間超過）

②　改善指示内容

拘束時間の短縮

③　改善内容

・荷物の積込みと一部顧客先への輸送を担当する運転者をそれぞれ配置することとし、拘束時間の短縮を図った。

・可能な限り高速道路を使用することとし、拘束時間と運転時間の短縮を図った。

・フォローアップとして、荷主と協議のうえ、集荷場所を変更することとし、拘束時間の短縮をさらに図った。

(2)　令和５年１月 26 日の行政処分

①　違反内容

・一日の拘束時間超過（16 時間超過）

・二日を平均しての運転時間超過（二日を平均しての運転時間が９時間を超過）

②　改善指示内容

拘束時間の短縮

③　改善内容

・荷主と協議のうえ、遠隔地への運行を削減し、月間の運行回数を減少させ、拘束時間の短縮を図った。

・荷物の積込みと輸送する運転者を分担することとし、拘束時間の短縮を図った。

・高速道路の発着地は、至近のインターチェンジを使用することとし、拘束時間と運転時間の短縮を図った。

・高速道路の深夜割引適用時間帯（午前０時～午前４時）を一切考慮しない運行とし、拘束時間の短縮を図った。

・フォローアップとして、長距離輸送となる運行を取りやめ、運行内容に余裕を持たせることにより、拘束時間の短縮を図った。

2.4.3　当該運転者

当該運転者の運転履歴、運転特性及び健康状態は、次のとおりであった。

2.4.3.1　運転履歴

当該役員等は、当該運転者の運転履歴について、次のとおり口述した。

・令和元年８月に大型自動車免許を取得しており、令和元年 10 月１日に運転者として新たに雇入れ、同日運転者として選任した。

・採用後、中型貨物自動車（４トン車）での八戸市内の集荷・配送を担当させた。

・令和３年 10 月１日から約１年間、大型貨物自動車（10 トン車）で当該営業所から青森営業所間の社内輸送を担当させ、その後当該営業所から仙台市内間の

顧客に対する冷蔵・冷凍食品の集荷・配送を担当させた。

・当該業態車両の運転経験は、中型貨物自動車が２年、大型貨物自動車が約１年６ヵ月である。

・雇入れ時の運転記録証明書によると過去３年以内の道路交通法違反歴及び事故歴はなかった。

・なお、他の運送事業者での当該業態車両の運転経験はない。

2.4.3.2　運転特性

当該役員等の口述及び適性診断の受診結果の記録によると、当該営業所における適性診断の実施状況及び当該運転者の運転特性については、次のとおりであった。

(1)　適性診断の実施状況

当該役員等は、適性診断の実施状況について、次のとおり口述した。

・すべての運転者を対象に、３年毎に適性診断（以下「一般診断」という。）を実施している。

・年間実施計画は、営業所長が作成している。

・初任運転者教育での適性診断（以下「初任診断」という。）は、近くの受診機関で受診させ、一般診断は、複数の事業者で共用している適性診断の測定システム[5]を利用して受診させている。

・適性診断の実施状況の把握は営業所長が行い、本社への報告とともに受診結果の情報の共有化を図り、未受診者が生じないよう対処している。

・なお、当該営業所には 65 歳以上の運転者に適用する適性診断（適齢診断）の受診該当者はいない。

(2) 当該運転者の初任診断結果

当該役員等は、当該運転者の運転特性について、次のとおり口述した。

・当該運転者には、令和元年９月に初任診断を受診させている。なお、一般診断は、受診させていなかった。

・初任診断の結果のうち、「判断・動作のタイミングがかなり遅い」「注意の配分が十分でない」との診断結果が特に気になった。

・受診の翌日、当該営業所長が初任診断の結果表に基づき指導し、その内容は、「適性診断結果に基づく指導記録」に記載した。

(3) 初任診断結果及び適性診断結果に基づく指導記録の内容

①　初任診断結果の記録（一部抜粋）

当該運転者が受診した初任診断結果の運転特性の項には、気持ちのおおらかさ、協調性、感情の安定性で良い点が認められたとある一方で、次のように注

[5] 独立行政法人自動車事故対策機構が事業用自動車運転者の適性診断（一般診断）用として運送事業者に貸出している適性診断受診用機器をいう。

意を要する点が記録されていた。

・判断・動作のタイミングがかなり遅いようです。

時間をかけているからといって、確認をきちんと行っているとはかぎりません。タイミングが遅い人は、「見誤り」「見過ごし」「見落とし」などが多いようです。

・注意の配分が十分でないようです。

注意が一点に集中しがちになり、状況の変化をすばやく正しくとらえることができないことがあるようです。

② 適性診断結果に基づく指導記録（一部抜粋）

当該営業所長が初任診断の結果表に基づき指導した内容には、次のように記載されていた。

・判断・動作のタイミングがかなり遅い

判断・動作のタイミングが遅いようなので、まわりに流されず、自分のペースを守るよう心掛けてください。

・注意の配分が十分でない

注意が一点に集中しがちになりやすいので、周りにも注意を向けるようにしましょう。

(4) 適性診断結果が運転行動に及ぼす影響

適性診断結果と運転行動の関係について、国土交通省が平成 24 年３月に策定した「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一般的な指導及び監督の実施マニュアル」（以下、「指導及び監督の実施マニュアル」という。）によると、判断・動作のタイミングが遅いことについては、「動作が先走って、情報の確認がおろそかになりがち。確認よりも動作に重点がおかれた運転になる。いつも急いでいるような心の状態になる場合もある。」、注意の配分が十分でないことについては、「道路上の状況変化を効率よく的確に把握しきれない。」と示されている。

また、適性診断の「指導のねらい」には、「運転者の診断を徹底して励行させるとともに、診断結果を日々の指導や教育時などに活用するとともに、運転者には結果を真摯に受け止め、自覚させることが大切です。」と示されている。

2.4.3.3 健康状態

当該役員等及び当該運転者の口述並びに健康診断結果の記録によると、当該営業所における健康診断の実施状況、当該運転者の健康状態については、次のとおりであった。

(1) 当該営業所における健康診断の実施状況

当該役員等は、当該営業所における健康診断の実施状況について、次のとおり口述した。

・健康診断は、原則、１年に１回４月～５月にかけて定期健康診断を受診させ、深夜業務従事者は定期健康診断に加えて、10 月～11 月にかけて特定業務従事者の健康診断を受診させている。
・毎年の実施計画は、本社総務部において作成され、実施日の調整は各営業所において行われる。
・営業所長は運転者に対して健康診断の受診を指示し、本社から送付された対象者リストを活用して受診漏れが生じないよう対応している。
・診断結果は、健診機関から営業所に郵送され、総務担当者が運転者に渡している。
・未受診者の把握は総務担当者が行い営業所長に報告のうえ、受診できなかった運転者と受診日程を調整し、受診機関の予約を取っている。
・診断結果で、再検査・要精密検査と指摘された運転者については、必要に応じて本社が産業医に相談することとしており、運転者への再検査・要精密検査の指示及び指示後の受診の有無の確認は、営業所長が行っている。
・再検査・精密検査の結果、疾病が確認された運転者の乗務可否判断は営業所長が行っている。
・睡眠時無呼吸症候群のスクリーニング検査及び脳ＭＲＩ健診は行っていない。
・その他健康管理機器として、体温測定器を設置している。

(2) 当該運転者の健康診断結果

当該役員等は、当該運転者の定期健康診断の実施状況について、次のとおり口述した。

・当該運転者の健康診断は、毎年、定期健康診断と特定業務従事者の健康診断を受診させている。
・直近では令和４年５月 13 日に定期健康診断、令和４年 11 月 12 日に特定業務従事者の健康診断を受診させており、いずれの診断結果でも、異常の所見はなかった。
・当該運転者に基礎疾患はなく、服用している薬もなかった。
・事故前１ヵ月の健康状態で、気になることはなかった。

(3) 当該運転者の口述

・定期健康診断は、１年に２回受診していた。
・いずれの診断結果でも、異常の所見はなく、持病及び服用している薬もなかった。
・事故前１ヵ月及び事故当日の健康状態は、問題はなかった。

(4) 健康診断の記録

当該運転者の令和４年５月の定期健康診断結果と令和４年 11 月の特定業務従事者の健康診断結果によると、異常の所見はなかった。

2.4.4　当該営業所の運転者の労務管理等

当該営業所の運転者の労務管理の状況は、次のとおりであった。

2.4.4.1　運転者の勤務体系

当該役員等は、勤務体系について、次のとおり口述した。

・勤務体系は、日勤勤務（集荷・配達、遅番）、隔日勤務（早番）及び３日勤務に区分されている。

2.4.4.2　運転者の労務管理

当該役員等は、労務管理について、次のとおり口述した。

(1)　勤務時間

従業員の勤務時間等は就業規則に定めている。運転者の始業及び終業の時刻は、休息期間が十分確保されるよう平成元年２月に労働省(当時)が策定した「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準告示」という。)に定める基準に従って日勤勤務（集荷・配達、遅番）、隔日勤務（早番）及び３日勤務の勤務形態ごとに運転者の勤務開始及び終了時刻、休憩時間、休息期間を定めて、運行計画表に記載しており、雇用契約書には、この勤務開始及び終了時刻を明記している。

拘束時間の開始は、始業点呼の前に点呼実施者立ち合いのもとで行うアルコール検知器による呼気中のアルコール濃度の測定を行った時刻を出勤時刻とし、拘束時間の終了は、運行計画表に記載した乗務が終了し帰庫した時刻を退勤時刻としている。

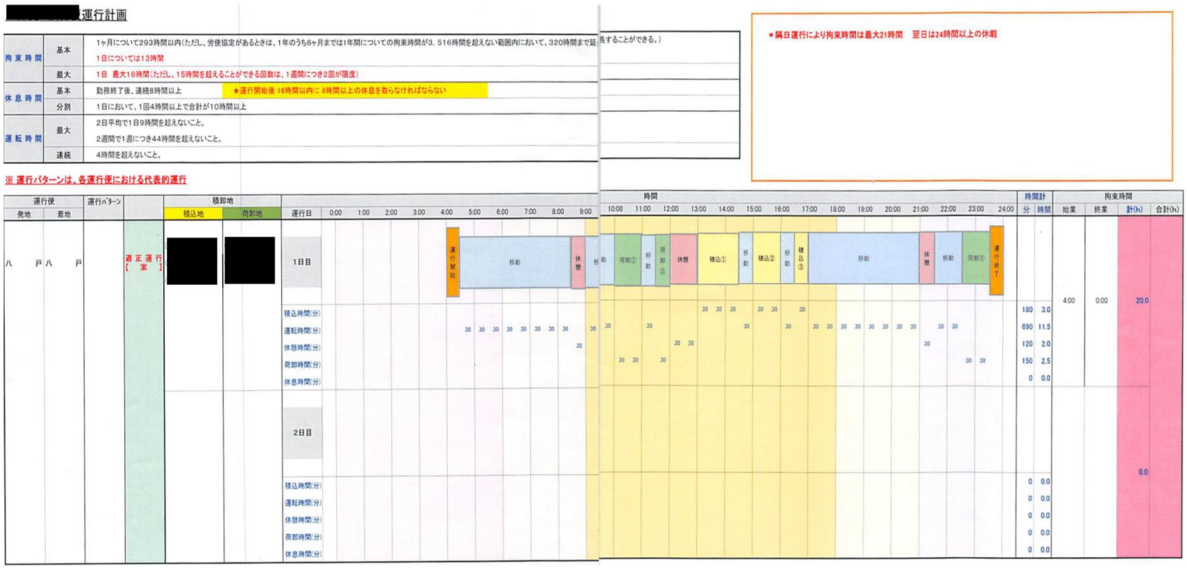
また、就業規則と併せて時間外労働及び休日労働に係る協定を締結している。

(2)　運行計画表

運行計画表は、退社が深夜となる者、出勤が早朝の者及び拘束時間が長い者等があることから、休息期間、総拘束時間等が改善基準告示に抵触しないよう作成し、配車予定表を作成する段階で同告示違反となっていないかチェックできるものとなっている。

当該運転者については、隔日勤務（早番）として運行計画を作成しており、1 日の拘束時間は 20 時間、２日を平均した１日当たりの運転時間は５時間 45 分、２週間を平均した１週間当たりの運転時間は 40 時間 15 分、連続運転時間は４時間としている。

表７　運行計画表



(3)　運転日報

運転日報（以下「乗務記録」という。）には出庫時刻、帰庫時刻、勤務時間等の労務管理上必要な各種情報が含まれており、このデータを事務所内パソコンの勤怠実績管理データと紐付し、個々の運転者の労働時間管理に活用し、これにより実態を把握している。

なお、運行遅延が生じた場合には、勤怠実績管理データを手入力で修正し、併せて状況によっては翌日の乗務の変更を行っている。

(4)　配車予定表の周知等

配車予定表は、営業所長が当月分を月期始めの約 10 日前までに作成し、運転者に当月の運行予定を打診してから確定することとしており、運行予定の打診の際に休暇等の申請を受けている。

なお、直近における休暇等は、配車予定表を修正することで対応している。

運転者は、当月の前月下旬に「配車予定表」が周知されているので、これに従い出勤し乗務している。

急病等、突発的な運転者交代に対応するため、運転者の交代が必要となった場合は、当日乗務時間が短い運転者で対応する体制としている。

2.4.4.3　当該運転者の事故日前１ヵ月の勤務状況

当該事業者における乗務記録、点呼記録簿及び当該車両の運行記録計の記録によると、当該運転者の事故日前１ヵ月の勤務状況については、表８及び図３のとおりであり、改善基準告示の違反等は、１日の拘束時間の上限値超過が 13 件、休息期間の下限値不足が２件、連続運転時間の上限値超過が 18 回、休日付与日数の不足

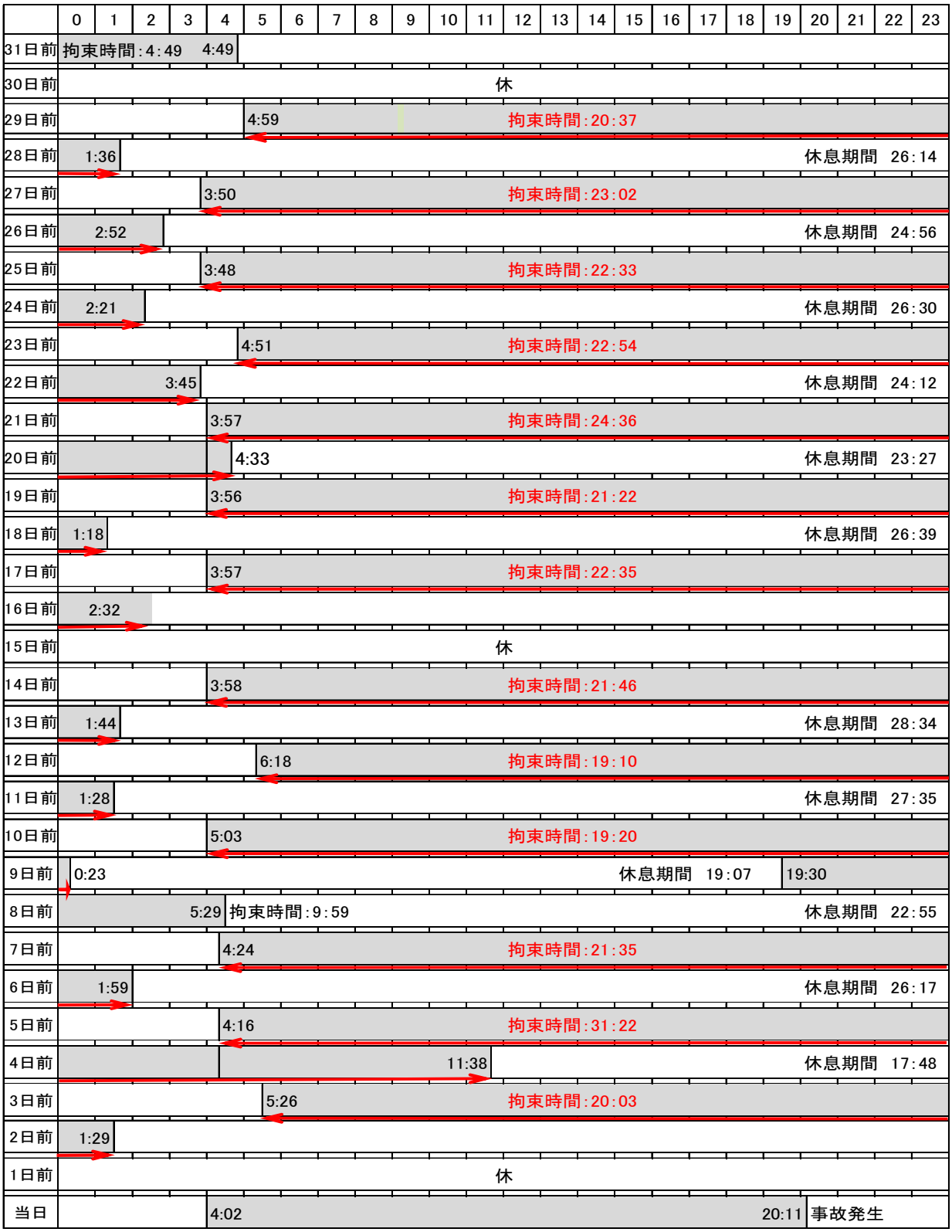
が１日あり、休日付与日数については、令和５年４月分の配車予定表では２日となっていた。

なお、当該事業者は、時間外労働等に関する労使協定を締結しており、労働基準監督署へ届け出ている。

また、表８及び図３に記載した拘束時間の上限値及び休息期間の下限値は、運行計画の内容が日勤の勤務形態であることから、日勤の基準を適用して評価している。

表８　当該運転者の事故日前１ヵ月の勤務状況（日勤扱い）

拘束時間	305 時間 43 分（平均 09 時間 56 分/日）
運転時間	144 時間 11 分（平均 4 時間 39 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 ：13 件（上限値 16 時間） 休息期間の下限値不足　：2 件（下限値 8 時間） 1 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：18 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	3 日



※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：日勤の拘束時間16時間超え、休息期間8時間未満を示す。

図３　当該運転者の事故日前１ヵ月の勤務状況（当該事業者資料に基づき作成）

2.4.4.4　当該運転者以外の運転者の１ヵ月の勤務状況

当該事業者における乗務記録の記録によると、当該運転者と同一の勤務形態により勤務する運転者の１ヵ月の勤務状況については、次のとおりであった。

（改善基準告示の違反等）

運転者Ａ　１日の拘束時間の上限値超過　18 件、休息期間の下限値不足　６件、連続運転時間の上限値超過　３回、休日付与日数の不足　３日

運転者Ｂ　１日の拘束時間の上限値超過　16 件、休息期間の下限値不足　４件、連続運転時間の上限値超過　２回

運転者Ｃ　１日の拘束時間の上限値超過 13 件、連続運転時間の上限値超過　１回

2.4.4.5　運行管理体制

当該役員等は、運行管理体制について、次のとおり口述した。

(1)　点呼の実施体制

・当該営業所では、運行管理者２名及び補助者２名を選任しており、事業用自動車の運行中は運行管理者が不在とならないように勤務交番表を作成し、勤務時間を明確にしている。

・点呼の実施体制については、1 時から 12 時まで及び 12 時から 20 時までの間は運行管理者１名及び補助者１名を、出庫と帰庫が輻輳する８時から 12 時までの間は運行管理者２名及び補助者１名を配置している。
また、点呼実施者が交代するときに、次の担当者に引き継ぐ事項がある場合には、口頭又は備え付けの連絡表を使用して引継ぐようにしている。

・20 時から１時までの間は、運行管理者及び補助者が不在となるため、この間は終業点呼を実施していない。

・アルコール検知器による酒気帯びの有無の確認については、始業及び終業点呼前に運行管理者立ち会いのもとで各運転者が点呼場に設置されたアルコール検知器により測定し、その測定結果が印刷されるものとなっており、出力されたシートに運転者本人の印を押印させることになっている。なお、アルコールが検知された場合はブザーが鳴るものとなっている。

・始業点呼から出庫までの流れについては、点呼実施者が各運転者のアルコール検知器による酒気帯びの有無の確認を行い、酒気帯びがないことが確認された時点で、運転者へ担当する車両の鍵を渡している。運転者は日常点検を実施し、整備管理者又は整備管理者補助者の確認を受け、実施結果を点呼実施者に報告する。点呼実施者は法令で定める点呼時確認項目について確認のうえ運行可否の決定を行い、運行の安全確保のための注意指示を与えて出庫させている。

・健康状態の確認については、対面で顔色等の確認を行っている。

・運転者それぞれの薬の服用状況については、点呼の際に個々の運転者の疾病状況を踏まえて確認している。
・始業点呼において、健康状態に問題がある運転者が確認された場合は、あらかじめ配置している予備運転者に交代させることができるので、点呼実施者が運転者の交代を躊躇することはない。
・終業点呼については、アルコール検知器及び対面による酒気帯びの有無の確認、乗務した自動車、道路及び運行状況の報告を受け、乗務記録等を受理しており、その後退社させている。

(2)　点呼の記録

・点呼記録簿には、点呼実施者名、車両番号、運転者名、点呼方法、点呼日時その他の所定の事項があらかじめ印刷されるものとなっており、確認を要する項目についてはその結果を手書きで記録するものとなっており、点呼実施者が押印する欄が設けられている。
・点呼記録簿に記載する始業及び終業点呼の時刻は、点呼終了時刻としている。

2.4.4.6　指導及び監督の実施状況

当該役員等は、本社および当該営業所の指導監督の実施状況について、次のとおり口述した。

(1)　本社における状況

・平成 13 年８月に国土交通省が作成した「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。）に基づく月次教育の年間教育計画（以下「年間教育計画」という。）を作成し、各営業所に通知している。

(2)　当該営業所の状況

①　月次教育

・本社から通知された年間教育計画に基づき、統括運行管理者又は当該営業所長が毎月１回４時から７時までの間に約２時間から３時間をかけて講義型の方法で実施している。
・令和４年度においては、統括運行管理者又は当該営業所長から、過労・飲酒運転の防止や事業用自動車の運転者の心構え、危険の予測と回避、健康起因事故の防止など事業用自動車の安全運転のために遵守する事項について教育している。
・また、令和５年４月に行った月次教育においては、他の事業者が起こした高速道路上における渋滞車両への衝突死亡事故の事例を題材にして、「高速道路であっても、事故や道路工事などにより道路が渋滞して車両が停車していることはよくあることなので、常に前方の状況に注意して走行する」

ことなど、常に安全運転を最優先にすることを心がけるよう指導していた。

・これら月次教育は、当該営業所内の会議室にて着座させ全員一同に実施している。なお、未受講者は当該営業所長が把握し、統括運行管理者が個別に教育している。

・月次教育の内容が運転者に確実に周知・理解されたかについての把握は行っていない。

・指導及び監督の記録は「乗務員教育記録」に記録し保管している。

② 初任運転者教育

・当該営業所における雇入れ時における初任運転者教育については、統括運行管理者又は運行管理者が約８日間かけて実施している。

・初任運転者教育においては、指導監督指針に基づき初任診断の受診のほか、公益社団法人全日本トラック協会が企画・製作した「事業用トラックドライバー研修テキスト」を用いて一般的な指導及び監督内容を実施、さらに添乗による安全運転の教育や実際の車両を用いて日常点検の方法、トラックの構造上の特性、貨物の正しい積載方法などについて教育をしている。

・これら初任運転者教育の記録は「研修実施記録」に記録し保管している。

・当該運転者の初任運転者の添乗指導では、是正が必要な項目はなかった。

・また、当該運転者に大型トラックを担当させる前には約３週間の添乗指導を実施し、この添乗指導では、是正が必要な項目はなかった。

③ 適性診断結果の活用状況

・適性診断結果を活用した指導は、営業所長又は運行管理者が個別指導により行っている。

・指導内容は、適性診断で指摘された結果に基づき、判断動作のタイミング、注意の配分などの診断結果を運転者と共有するとともに、運転者の弱点について認識させ、そのうえで事故を起こさないためにどうすればよいかを考えさせるようにしている。

・これらの指導の記録は、「適性診断結果に基づく指導記録」に記録し保管している。

④ 運行記録計及びドライブレコーダーの記録の活用状況

・運行記録計及びドライブレコーダーの記録については、交通事故発生時の記録を月次教育の教育資料として活用し、交通事故発生の要因分析に役立てている。

2.4.4.7 車両管理

当該役員等の口述及び点検整備記録簿の記録等によると、車両管理については、次のとおりであった。

・統括運行管理者が整備管理者に選任され兼務しており、整備管理補助者は３名選任されていた。
・整備管理者は、整備管理者研修を受講していた。
・道路運送車両法（以下「法」という。）で定められた定期点検整備については車両毎に３ヵ月及び12ヵ月点検の実施時期を定めた年間計画表を作成していた。
・当該車両については、法で定められた 12 ヵ月点検及び日常点検は実施されていたものの、令和４年 12 月、令和５年３月に実施義務のある３ヵ月点検は実施されていなかった。
・令和４年９月に実施した 12 ヵ月点検においては、制動装置及び走行装置関係については、一部装置は調整、その他装置は良好と記録されており、事故当日に実施した日常点検については、当該運転者が「日常点検表」に基づき実施しており、全ての日常点検実施項目に良好と記録されていた。
なお、臨時整備として令和５年３月に前照灯系統を修理し、ウォーターポンプ及びラジエータを交換した旨、記録されていた。

2.4.4.8　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は、公益社団法人青森県トラック協会を通じて入手していた。

2.5　相手車両の事故に至るまでの運行状況等

2.5.1.1 の項において、相手事業者は「自社」、相手車両は「自車」という。

2.5.1　相手車両の事業者からの情報

事故に至るまでの経過については、次のとおりであった。

2.5.1.1　相手事業者の役員及び営業部長（補助者）からの情報

自社の役員及び営業部長（補助者）は、事故に至るまでの経過について、次のとおり口述した。

（1）事故当日の運行状況

・事故当日、自車の運転者は、17 時 05 分頃、自社の運行管理者の対面による始業点呼を受けた。
・アルコール検知器による酒気帯びの有無の確認、健康状態の確認を受けたのち、自車の鍵を受け取った。
・17 時 20 分頃、日常点検を実施した。日常点検では、ラジエータの冷却水の量やエンジンオイルの量及び液漏れなどを確認し、点検結果に異常はなかった。
・点検結果に異常はなかったことを自社の運行管理者に報告したのち、運行指示として「飲酒運転撲滅」の指示を受け、17 時 34 分頃に出庫した。

・18 時 32 分頃、配車地点である仙台駅近くの乗車地に到着し、18 時 50 分頃、乗客 40 名を乗せて一関市内の目的地に向けて出発した。
・19 時 10 分頃、仙台宮城ＩＣから東北自動車道に入った。
・20 時 05 分頃、自車の運転者から本社営業所に「冷却水の警告灯が点灯し、エンジンが止まってしまった」との連絡があったので、ベテラン運転者が「ラジエータに水を補給してはどうか」と回答した。
・その後、警察から連絡があり、自車に何らかの不具合が発生したため非常点滅表示灯を点灯させた状態で、東北自動車道第１車両通行帯の左端付近に停車していたところ、当該車両に衝突され、この事故で自車の運転者、乗客２名及び当該運転者が事故地点付近の病院に搬送されたことを知った。
・乗車していた乗客のうち被害にあった乗客２名以外の乗客は、自車の運転者の指示により、車両前方約 100m先の左側法面近くに退避していたと聞いた。
・警察への事故発生の連絡は、事故地点にたまたま居合わせて、事故を見た方からしていただいたと聞いた。
・事故発生の知らせを聞いて、営業部長が直ちに事故地点に向かった。

(2) 事故当日の運行計画等

・当該運送は、派遣会社から依頼があったもので、仙台市内から一関市内の工場まで、工場で働く外国人 40 名を輸送するものであった。
・運行計画では、貸切運行として仙台市内の乗降地と一関市内の目的地の間を往復するもので、月曜日から金曜日までの定期便であった。
・当初、別の車両を運行させる予定であったが、その車両が前日の運行でギアが入りにくい不具合が生じていたことから、事故当日、自車を用いることとした。

2.5.1.2　警察からの情報

警察から次の情報が得られた。

・相手車両は、何らかの不具合が発生し、第１車両通行帯左端付近に停車していた。
・相手車両は、非常点滅表示灯を作動させていたが、発炎筒及び停止表示器材は使用されていなかった。
・相手車両の不具合については、原因の特定には至っていない。

2.5.2　相手車両の運行記録計の記録状況

相手車両には、運行記録計及びドライブレコーダー（車両前方及び車室内を撮影する２カメラ方式）が装着されており、各装置の記録状況のうち、運行記録計の記録状況は、次のとおりであった。

なお、ドライブレコーダーの映像記録は、相手事業者の役員等の口述によると、事故後、再生することができない状態とのことであった。

2.5.2.1　相手車両の運行状況の記録

運行記録計の４時間記録図表による記録状況（図４）は、次のとおりであった。

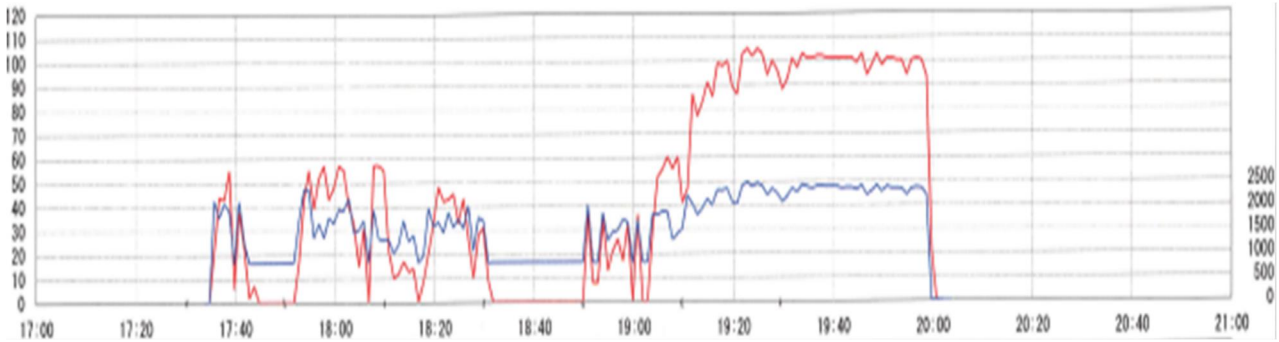
・17 時 34 分頃に発進し、40～50km/h の速度で走行して 17 時 45 分頃停車している。

・約７分間停車した後、17 時 52 分頃に発進し、約 40～50km/h の速度で走行して 18 時 32 頃停車している。

なお、停車中のエンジン回転数は、約 835 rpm を示している。

・約 18 分間停車した後、18 時 50 分頃に発進し、12 分ほど約 30km/h の速度で走行して、19 時 02 分頃に１分間停車した後、再び発進し、約 60km/h に加速したのち、さらに約 100km/h まで加速している。その後、40 分ほどは、約 92km/h から 102km/h で走行しているが、19 時 58 分頃に急激に減速し、20 時 03 分頃に０km/h を示している。エンジン回転数は、約 2,370rpm から急激に下降し 20 時 02 分に０rpm を示している。

・エンジン回転数が約 2,000rpm から約 600rpm に下降する線と、速度が約 100km/h から約 20km/h に減速する線の一部が同期したあとさらに下降し、エンジンが停止した約１分後に、停車している。



※赤色の線は速度、青色の線はエンジン回転数を示す。

図４　相手車両の運行記録計の記録

2.5.3　相手車両に関する情報

2.5.3.1　相手車両に関する情報

相手車両に関する情報について、相手事業者の役員等の口述及び自動車検査証の記載事項から次のとおり情報が得られた。

・初度登録年は、自動車検査証によると、平成 17 年２月であり、事故当時の総走行距離は 365,072km であった。

・仙台市内の水族館の送迎用車両として令和４年３月までは、ほぼ毎日運行して

いたが、同水族館が一時的に閉館した令和４年４月以降は、年に十数回運行するのみで稼働率は高くなかった。

・令和５年３月に実施した３ヵ月定期点検整備では、エンジンオイルの漏れやファンベルトの緩み・損傷、冷却水の漏れなどの異常は見られなかった。

・停止表示器材は、車両左側面前輪と後輪の中間部の格納スペースに、非常信号用具（発炎筒）は、運転者席左側にある仕切り板に備え付けられていた。

・相手車両に関する取扱説明書によると、冷却水の警告灯が点灯する要因は、オーバーヒートを起こしたとき、冷却水量が規定量以下となったとき、またはテンプメーターがレッドゾーンを示したときとされており、「ウォーニングランプが点灯し、ブザーが鳴っているときには運転を続けないでください。」と注意書きされていた。

表８　相手車両の概要

種類	貸切バス（大型）
車体形状	リヤーエンジン
乗車定員	72 名（61 名）
車両重量及び車両総重量	10,420 kg、14,380 kg
初度登録年（総走行距離）	平成 17 年（365,072km）
変速機の種類	M/T（マニュアルトランスミッション）
ＡＢＳの有無	有
衝突被害軽減ブレーキの有無	無

※定員欄の括弧外は立席を含めたすべての乗車装置を最大に利用した状態を、括弧内は立席を除く乗車装置を最大に利用した状態を示す。

2.5.3.2　相手車両の損傷等の状況

令和５年５月 19 日に実施した車両調査において確認された相手車両の損傷状況等は、次のとおりであった。

・前面ガラス左上部が蜘蛛の巣状にひび割れ（写真９参照）、車体前方左下部は大きく変形し、左ステップが一部脱落している（写真 10 参照）。

・車両後部は、若干右にオフセットはしているものの、当該車両の衝突により、エンドクロスは大きく変形している（写真 11 参照）。

・エンジンは前方向に押し込まれ、メインプーリーは破損、オイルパン側のパイプと、ホース類は破損若しくはちぎれ、ラジエータ部は当該車両のエンジン部がめり込み著しく変形している（写真 12 参照）。

・トランスミッションは、衝突によりエンジンと共に車両前方に押し込まれマウントが破損し脱落している（写真 13 参照）。

・エンジン上部に湿りが残り汚れている（写真 14 参照）。

・冷却ファンがラジエータ本体にめり込んでいるが水漏れの痕はなかった（写真 15 参照）。
・走行距離計の表示値は、365,072km であった（写真 16 参照）。

写真９　相手車両前面

写真 10　相手車両左側

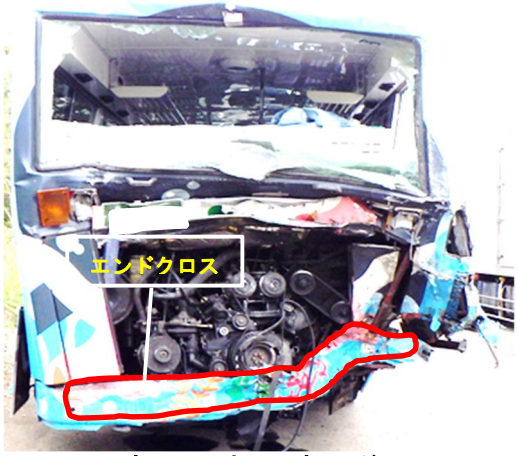


写真 11　相手車両後面

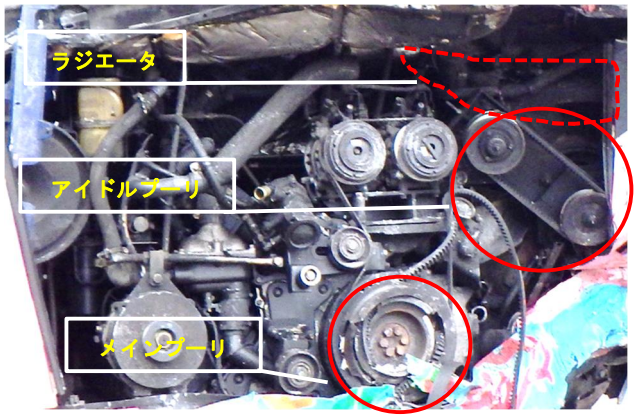


写真 12　相手車両後部エンジンルーム

写真 13　トランスミッション

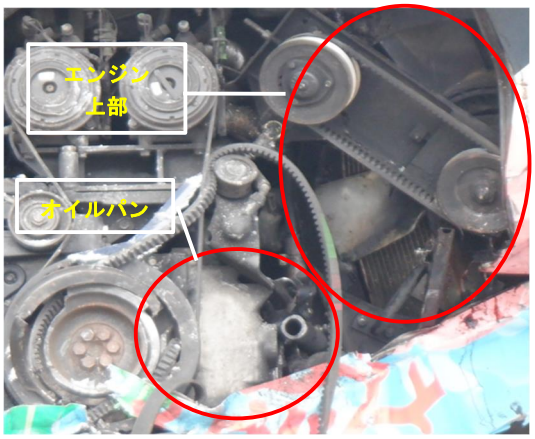


写真 14　エンジン上部

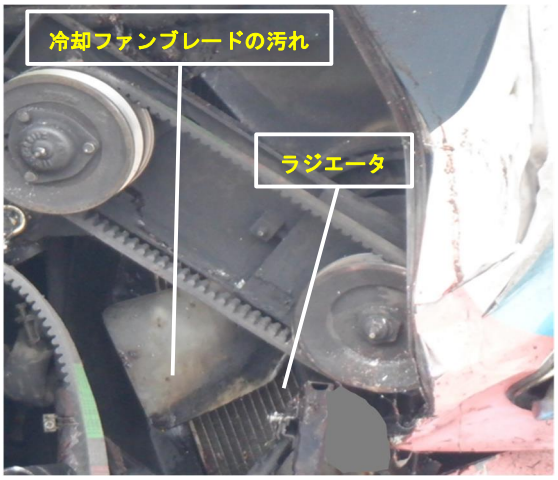


写真 15　ラジエータと冷却ファン

写真 16　走行距離計

2.6　相手事業者等に関する情報

2.6.1　相手事業者及び相手事業者の営業所の概要

相手事業者及び相手事業者の営業所の概要は、表９のとおりである。

表９　相手事業者及び相手事業者の営業所の概要

運輸開始年	平成 25 年
資本金	1000 万円
事業の種類	一般貸切旅客自動車運送事業
本社所在地	宮城県
営業所数	1 ヵ所
保有車両数	22 台（内訳：大型 9 台、中型 1 台、小型 12 台）
運行管理者の選任者数	3 名（補助者 10 名）
運転者数	15 名
従業員数（運転者を含む）	20 名

2.6.1.1　相手事業者の営業所の概要

相手事業者の役員等は、本社営業所の概要について、次のとおり口述した。

・旅行、送迎、研修合宿、行事など、仙台市内から東北各地への運行を行っている。

・運行回数は、年間 1,130 回ほどである。

2.6.2　相手事業者の監査の状況

相手事業者への監査等の状況は、次のとおりである。

(1)　本事故以前３年間の監査

相手事業者における過去３年間の監査及び行政処分等はなかった。

(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、令和５年５月 17 日、25 日及び６月５日、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

令和５年７月 19 日、輸送施設の使用停止 60 日車及び文書警告

②　違反行為の概要

次の４件の違反が認められた。

・運賃料金変更事前届出違反(運送法第９条の２第１項)
・運送引受書の記録義務違反（運輸規則第７条の２第１項）
・運行指示書の作成等義務違反（運輸規則第 28 条の２第１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）

2.6.3　相手車両の運転者

2.6.3.1、2.6.4.及び 2.6.5 の各項において、相手事業者は「自社」、相手車両は「自車」という。

2.6.3.1　運転履歴

自社の役員等は、自車の運転者の運転履歴について、次のとおり口述した。

・平成 19 年５月に大型第二種免許を取得した。
・自社において事業用運転者として平成 25 年３月に選任され、当該業態車両の運転経験は、自車の事業者に勤務してからの９年 10 ヵ月であった。
・過去３年間は、無事故・無違反であった。

2.6.4　相手事業者の運行管理体制等

自社の役員等は、運行管理体制について、次のとおり口述した。

2.6.4.1　点呼の実施体制

自社の役員等の口述によると、事故当日の点呼等の実施状況及び点呼記録の状況は、次のとおりであった。

(1)　点呼の実施体制

・自社の営業所では、運行管理者３名及び補助者 10 名を選任しており、事業用自動車の運行中は運行管理者が不在とならないように勤務交番表を作成し、勤務時間を明確にしている。
・アルコール検知器は点呼場に設置されており、始業及び終業点呼前に各運転

者が運行管理者立ち会いのもとでアルコール検知器により酒気帯びの有無を測定している。

・始業点呼において、アルコール検知器による酒気帯びの有無の確認を行い、酒気帯びがないことが確認された時点で、運転者は当日担当する車両の鍵を受け取り、日常点検を実施している。

・その後、法令で定める点呼時確認項目について運行管理者又は補助者の確認を受け、運行の安全確保のための注意指示を与え出庫させている。

・終業点呼については、アルコール検知器による酒気帯びの有無の確認、乗務した自動車、道路及び運行状況の報告を受け、乗務記録等を受領しており、その後退社させている。

(2)　事故当日の運行における点呼等の実施状況

・事故当日、自社の運転者は、17 時 05 分頃、自社の運行管理者の対面による始業点呼を受けた。

・アルコール検知の有無の確認、健康状態の確認を受け、自車の鍵を受け取り、17 時 20 分頃、日常点検を実施した。日常点検では、ラジエータの冷却水の量やエンジンオイルの量及び液漏れなど点検し、点検結果に異常はなかった。

・点検の結果に異常はなかったことを運行管理者に報告したのち、運行指示として「飲酒運転撲滅」の指示を受け、17 時 34 分頃に出庫した。

(3)　点呼の記録

令和５年５月 16 日の点呼記録簿には、自車の運転者に対して運行管理者が始業点呼を対面で実施したこと、日常点検の確認結果、アルコール検知による酒気帯びの有無の確認結果、健康状態の確認結果及び運行指示事項などが記録されていた。

2.6.4.2　指導及び監督の実施状況

自社の役員等の口述によると、指導及び監督の実施体制及び実施状況は、次のとおりであった。

(1)　指導及び監督の実施状況

・運転者に対する指導及び監督は、年度毎に本社において年間教育計画を作成し、月毎に実施項目を決めて実施することとしている。

・平成 13 年 12 月に国土交通省が策定した「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」に定められた 13 項目について、月に１～２項目ずつ実施することとしており、営業所長、統括運行管理者及び運行管理者が運転者に対して指導することとしている。

・運行中の車両不良の取扱いについて、安全服務規律には「自動車の重大な故障を発見したときは、直ちに運行を中止し、その旨を運行管理者に報告する

こと」や「運転者は、車両の故障によって運行を中断しなければならないときは、旅客の保護について適切な措置を講じなければならない」など規定しているが、車両故障を想定した実車訓練は実施していない。なお、非常信号用具（発炎筒）の使い方については、定期的に実物を用いて指導している。

・乗客に対するシートベルト装着の案内は、乗客が全員乗車して出発する前に、その都度「シートベルトをお願いします。」と案内するように、運転者に対し、指導している。

(2) 指導及び監督の実施記録

・令和５年３月に実施した運転者に対する指導及び監督において、緊急時における適切な対応や応急用具、非常信号用具（発炎筒）などの取扱いについて説明しており、練習もしている。なお、当運転者も練習していた。

2.6.5 車両管理

自社の役員等の口述及び点検整備記録簿の記録等によると、車両管理については、次のとおりであった。

・事故当日に実施された日常点検については、担当する運転者が「車両点検表（バス）」に基づき実施しており、ラジエータの冷却水の量その他項目に良好と記録されていた。

・自車については、法で定められた３ヵ月点検は、自社のグループ会社である特定整備事業者において実施し、12 ヵ月点検は、指定自動車整備事業者において実施している。

・事故日前直近 1 年間の３ヵ月点検と 12 ヵ月点検においては、エンジンは良好と記録されていた。

・自車の冷却水（クーラント含む）は１年毎、エンジンオイルは１万 km 毎に交換している。

・自車の過去１年間の臨時整備はなかった。

2.6.6 関係法令・通達等の把握

相手車両の事業者は、運行管理等に関する各種通達は公益社団法人宮城県バス協会を通じて入手していた。

2.7 高速道路における自動車の交通方法等に関する法規等（概要）

高速自動車国道、自動車専用道路における停車、駐車の禁止及び車両故障等によりやむを得ず緊急停車したときの対応にかかる道路交通法、国土交通省指導及び監督の実施マニュアルの概要は、以下のとおりである。

2.7.1　道路交通法（令和 2 年 6 月 12 日法律第 52 号）

(1)　第 75 条の 8（停車及び駐車の禁止）自動車は、高速自動車国道および自動車専用道路では、例外として認められている場合を除き、停車及び駐車してはならないこと（第１項）が、ただし書きに、故障その他の理由により停車し、又は駐車することがやむを得ない場合において、停車又は駐車のため十分な幅員がある路肩又は路側帯に停車し、又は駐車するときはこの限りでないこと（同項第２号）が定められている。【注１参照】

(2)　第 75 条の 11（故障等の場合の措置）

自動車の運転者は、故障その他の理由により本線車道、加速・減速・登坂車線、または路肩・路側帯で自動車を運転することができなくなったときは、停止しているものであることを表示しなければならないこと（第１項）が定められている。【注２参照】

2.7.2　道路交通法施行令（昭和 35 年政令第 270 号）

第 27 条の６（自動車を運転することができなくなった場合における表示の方法）

表示は、所定の停止表示機材を、後方から進行してくる車の運転者が見やすい位置に表示しなければならないことが定められている。【注３参照】

2.7.3　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一般的な指導及び監督の実施マニュアル《本編：一般的な指導及び監督指針の解説》（令和６年３月改訂）

国土交通省が平成 24 年３月に策定した「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一般的な指導及び監督の実施マニュアル」（以下、「指導及び監督の実施マニュアル」という。）に、交通事故や車両故障が発生した際の対応として、道路における危険の防止、乗客の安全確保等における指導事項が記載されている。【注４参照】

2.8 衝突被害軽減ブレーキ（装置の概要）

前方の車両や横断する歩行者をレーダー、カメラ等で監視し、衝突の危険性が高まった際には、運転者に警報し、運転者がこれに応答しない場合には自動的にブレーキを作動させるシステムである。

なお、令和５年１月４日に道路運送車両の保安基準（以下「保安基準」という。）が改正され、令和７年９月１日以降（継続生産車は、令和 10 年９月１日以降）に製作されるトラック、バス等に装備される衝突被害軽減ブレーキには、『静止車両との衝突回避速度の引き上げ（70km/h 以下で走行している場合に静止する前方車両に衝突しない

こと)』、『衝突試験の対象への歩行者の追加』など、その性能要件が大幅に強化された（図５参照：赤文字は改正により強化された要件)。

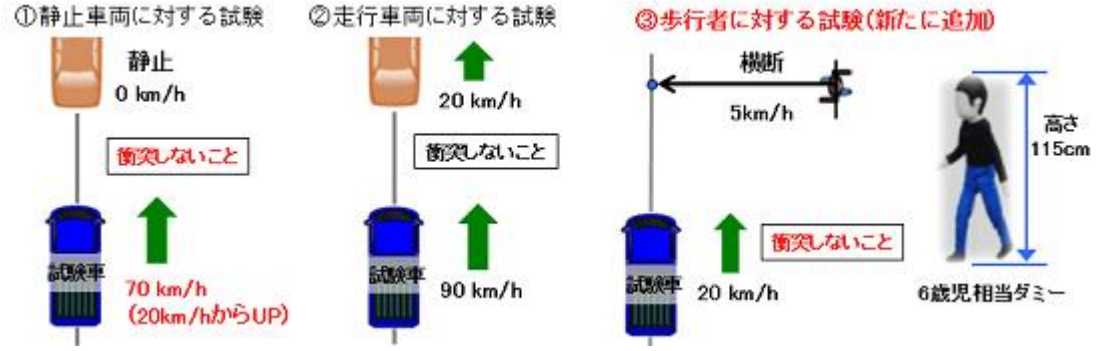


図５　衝突被害軽減ブレーキの性能要件強化に関するイメージ[6]

2.9　高速道路における車両相互の追突事故件数（車線停止車及び路肩停止車に限る）の推移

表 10 は、令和６年３月７日付警察庁交通局が公表した「令和５年中の交通事故の発生状況」の「高速道路における事故類型別交通事故件数の推移」から路肩停止車及び車線停止車に追突した件数を平成 25 年から令和５年まで累計したものであり、路肩停止車が 347 件、車線停止車が 35,861 件となっており、車線停止車の件数が路肩停止車の件数の約 103 倍である。

表 10　高速道路における車両相互の追突事故件数（車線停止車及び路肩停止車に限る。）の推移

（各年12月末）

年 / 事故類型	平成25年(2013)	平成26年(2014)	平成27年(2015)	平成28年(2016)	平成29年(2017)	平成30年(2018)	令和元年(2019)	令和2年(2020)	令和3年(2021)	令和4年(2022)	令和5年(2023)	累計
車線停止車に追突	5,253	4,633	4,564	4,212	3,768	3,336	2,952	1,714	1,682	1,710	2,037	35,861
路肩停止車に追突	62	34	33	38	44	25	19	16	23	28	25	347
計	5,315	4,667	4,597	4,250	3,812	3,361	2,971	1,730	1,705	1,738	2,062	36,208

※「令和５年中の交通事故の発生状況」（令和６年３月７日　警察庁交通局）を基に作成した。

6 イメージ図は、国土交通省のＨＰから引用
https://www.mlit.go.jp/jidousya/anzen/subcontents/data/r5_karou_itiran.pdf　参照

3　分析

3.1　事故に至るまでの運行状況等の分析

3.1.1　当該車両と相手車両の衝突の経緯等に関する分析

3.1.1.1　当該車両と相手車両の衝突時刻と衝突速度

(1)　当該車両と相手車両の衝突時刻

2.1.1.1に記述したように、当該運転者の口述によると、19時25分頃、本事故当日の運行における最後の荷積み先（Ｆ社）を出発し、19時32分頃、泉ＩＣから東北自動車道に入り約 92km/h の速度で一関方面に向けて走行していたとのことである。2.1.3.1 に記述したように、当該自動車の運行記録計の記録によると20時11分頃、急激に減速し停車していること、及び泉ＩＣから事故地点までの距離が約60.7kmであり、当該車両が速度92km/hで走行した場合に要する時間は約39分であることから、当該車両が事故地点に到達する時刻は約20時11分である。

一方、相手車両は、2.5.1.1 に記述したように、相手事業者の役員及び営業部長の口述によると、19時10分頃、仙台宮城ＩＣから東北自動車道に入り、一関市内の目的地に向けて運行していたとのことである。2.5.2.1に記述したように、相手車両の運行記録計の記録によると、19時58分頃に急激に減速し、20時03分頃に停車していた。

以上のことから、当該車両が相手車両に衝突した時刻は20時11分頃であったと考えられる。

(2)　当該車両と相手車両の衝突速度

2.1.3.1に記述したように、当該車両の運行記録計の記録では速度約92km/hから急激に減速し停車状態を示していることから、衝突時における当該車両の速度は、約92km/hであったと考えられる。

3.1.1.2　当該車両と相手車両の衝突の経緯

2.1.1.1に記述したように、当該運転者は、東北自動車道下りの片側２車線の第１車両通行帯において最高速度規制（法定速度）を超える約92km/hで走行中、「当該車両の約100m前方をバン型トラックが走行していた・・・」、「しばらくバン型トラックに追従して走行していたところ、車間距離がわずかにつまってきていたが、この先も緩い上り坂であり、一度減速すると速度を上げるのに時間がかかると思い、減速せずに同車両を追い越そうと考えたものの、自車の右後端を併走する乗用車が気になっていた」と口述している。

また、当該運転者は、「相手車両には全く気がつかず、衝突した記憶もない」と口

述していることから、第２車両通行帯の自車右端を併走する乗用車に注意が集中してしまい、前方不注視の状態となり、エンジントラブルが発生したことにより非常点滅表示灯を点灯させて第１車両通行帯左端付近に停車していた相手車両に気づかず、衝突したものと推定される。

3.1.1.3　当該運転者が前方不注視となったことについて

2.1.1.1 に記述したように、当該運転者の口述によると、「一度減速すると速度を上げるのに時間がかかるので、減速せず、前方のバン型トラックを追い越そうと考えたものの、自車の右後端を併走する乗用車が気になっていた」とのことから、自車の右後端を併走する乗用車に注意が集中してしまい、前方不注視の状態となったものと考えられる。

前方不注視の状態となった背景要因としては、2.4.4.3 に記述したように、当該運転者の事故日前１ヵ月の勤務状況において、改善基準告示を大幅に超過する長時間労働をしていたこと、さらに事故日前日は休日であったものの事故当日の運行においては、約４時間 55 分の連続運転を行っていたことなどから、当該運転者は日常的に疲労が蓄積されている状態であったことにより、前方への注意力が低下していた可能性が考えられる。

また、この運行経路は、繰り返し運行しているため、慣れや思い込みにより気が緩み、油断をもっての運転になっていた可能性が考えられる。

さらに、2.1.1.1 に記述したように、当該運転者の口述によると、「栗原市内に差しかかるとわずかに霧が発生していて前方の見通しは良いほうではなかった」「当該車両の約 100m前方にバン型トラックが走行していたため、その先の見通しが良くなかった」「緩い上り坂のため対向車線を走行している車両の前照灯の光が眩しかったことを覚えている」とのことであるが、見通しが悪い交通状況であればあるほど、見通しの悪さを見越して減速するなどして前方の交通状況を確認し予測するなどの安全運転行動を身につけていなかった可能性が考えられる。

3.1.1.4　適性診断結果と運転行動の関係

2.4.3.2(2)に記述したように、当該運転者の初任診断の結果、注意を要する運転特性として「判断・動作のタイミングがかなり遅い」「注意の配分が十分でない」と指摘されていた。

2.4.3.2(4)に記述したように、指導及び監督の実施マニュアルに示されている初任診断の結果と運転の関係によると、初任診断の指摘内容は、当該運転者が行った前方車両との車間距離がつまってきていたときに、減速せず前方車両を追い越そうと考えたこと、さらに、第２車両通行帯を併走する乗用車に気をとられ結果的に前方不注視となったことなどの衝突直前の運転行動に表れているものと考えられる。

3.1.2　当該車両と相手車両の衝突に関する分析

2.3.1.2 及び 2.5.3.2 に記述したように、当該車両の前部の損傷は、右Ａピラーに比べて左Ａピラーのほうが大きく、相手車両の後部の損傷は、左端後面に比べて右端後面のほうが大きいため、僅かに右側へオフセットした状態で衝突している（写真２、写真３及び写真 11 参照）。以上のことから、当該車両は第１車両通行帯の路肩寄りに停車していた相手車両に、同じく第１車両通行帯の中央を走行し、衝突回避のためのハンドル操作をすることなく衝突した可能性が考えられる。

相手車両の前面ガラス左側上部が蜘蛛の巣状にひび割れ（写真９）、車体前面の乗降口ステップ下部の一部が破損（写真 10）している原因については、事故地点付近の路肩法面の一部が荒れている（写真８）ことから、当該車両にオフセット衝突されたことにより左斜め前方に押し出され、その衝撃で路肩左の法面に車体左端前部が乗り上げて地面に接触し、前面ガラス左側上部が草木に接触した際に生じたものと考えられる。なお、法面と路肩の間にガードレール等は設置されていない。

3.1.3　相手車両が第１車両通行帯に停車したことに関する分析

3.1.3.1　相手車両が第１車両通行帯に停車した状況

2.5.2.1 に記述したように、エンジン回転数が約 2,370rpm から急激に下降していることから、この時点でエンジンが停止し、これに伴い速度も急激に減速していることがわかる。

このような状態にあっては、パワーステアリングポンプが作動しなくなるため、ハンドル操作は重くなり、容易に車両の方向を変更することは困難状態となる。

以上のことから、相手車両の運転者が路肩に自車両を停車させようと試みたとしてもハンドル操作が思うようにできず、結果的に第１車両通行帯の左端に停車することとなった可能性が考えられる。

また、2.5.1.1 に記述したように、冷却水の警告灯が点灯していたと考えられるが、2.5.3.1 に記述したように、相手車両に関する取扱説明書には、「冷却水ウォーニングランプが点灯し、ブザーが鳴っているときには運転を続けないでください。」と注意書きされているところ、冷却水の警告灯が点灯し走行不能となる前に車両を路肩に停車していれば、事故は未然に防げた可能性が考えられる。

3.1.3.2 相手車両が第１車両通行帯に停車したこと及び停車後の措置の影響

2.7.1 に記述したように、道交法第 75 条の８に、自動車は高速自動車国道および自動車専用道路では、例外として認められている場合を除き、停車及び駐車してはならないことが定められているところ、2.5.1.1 に記述したように、相手車両の運転者が自車をエンジントラブルが発生したとはいえ車両通行帯に停車することは、避けるべき事態である。

さらに、2.9 に記述したように、令和６年３月７日付警察庁交通局が公表した「令和５年中の交通事故の発生状況」のうち「高速道路における事故類型別交通事故件数の推移」から路肩停止車及び車線停止車に追突した件数を平成 25 年から令和５年までの件数をそれぞれ累計すると、路肩停止車が 347 件、車線停止車が 35,861 件となっており、車線停止車への追突件数が路肩停止車の件数に比べて約 103 倍の件数であることがわかる。

この車線停止の要因が渋滞によるものか路上故障によるものかなどは明らかではないものの、路肩停止車と比較した車線停止車への追突事故発生状況を踏まえると、本事故は車両故障のため停車することがやむを得えない場合とはいえ、高速道路で、第１車両通行帯に停車中の衝突事故であるため、事故発生の危険性は極めて高い状況であったと考えられ、相手車両が路肩に停車できていれば、本件事故は発生していなかった可能性が考えられる。

また、2.7.1 に記述したとおり、道交法第 75 条の 11 に、故障等により自動車を運転することができなくなった場合の措置義務が、2.7.2 に記述したとおり、同法施行令第 27 条の 6 に、自動車を運転することができなくなった場合における表示の方法が定められ、

さらに、2.7.3 に記述したように、指導及び監督の実施マニュアルに、交通事故や車両故障が発生した際の対応として、道路における危険の防止、乗客の安全確保等について指導されている。

相手運転者においては、自車を第１車両通行帯に停車させたため、非常点滅表示灯を点灯させたものの、自車の後方に発炎筒や停止表示器材などを設置するなどして後続車に対する必要な危険防止措置を十分とらなかったこと、及び路外への退避よりも相手事業者のベテラン運転者からの助言を受けて、乗客２名（2 名以外の乗客は退避）と車両後部のエンジンルーム付近でラジエータに水を補給することを優先したことで被害が拡大したものと推定できる。

相手事業者においては、高速道路上において車両故障等により停車を余儀なくされるなどの緊急時において、その状況を把握し適切な対応を取るためには、他社で発生している車両故障等の事例などを参考として、緊急時の状況に対して必要な危険防止措置が適切にとれるように対策を定めるとともに、緊急時を想定した実車を用いた訓練により、運転者に必要な行動を習得させることが重要であると考えられる。

3.1.4　当該運転者の健康状態に関する分析

2.4.3.3 に記述したように、健康診断の結果によると異常の所見はなく、また、当該運転者は、「持病及び服用している薬もなかった」「事故前１ヵ月及び事故当日の健康状態に問題はなかった」と口述している。さらに、2.1.1.2 に記述したように、当

該役員等は、「始業点呼においては、酒気帯びの有無その他の安全な運転を行うことができないような問題はなかった」と口述していることから、健康診断結果及び事故当日の始業点呼結果においては、当該運転者の体調等に特段の問題がなかったものと考えられる。

3.2　当該車両及び相手車両の状況に関する分析

3.2.1　当該車両の状況に関する分析

3.2.1.1　当該車両の整備状況

2.4.4.7 に記述したように、当該車両の事故前１年間の整備状況については、法で定められた 12 ヵ月点検は令和４年９月に実施されていたものの、その後の３ヵ月点検は実施されていなかった。

2.1.1.1 に記述したように、事故当日の日常点検については、当該運転者によって運行前に実施され、異常がない旨を補助者に報告しており、当日も車両故障なく、本事故に影響するような問題は特段なかったものと考えられる。

3.2.1.2　当該車両の運転支援装置に係る状況

2.3.2.3 の事故地点付近前の見通し状況（写真５～７）を見ると、相手車両は緩やかな右カーブの先の直線部に停車していること、2.1.1.1 に記述したとおり、当該運転者の口述によると、事故地点付近は僅かに霧が発生しており当該車両の約100m前方にバン型トラックが走行していたためその先の見通しが良くなかったとのことから、当該車両に装着されていた車間距離警報装置は、2.3.1.1 に記述したとおり、先行車両が停止、又は低速走行しているときや曲率の小さいカーブを走行しているときなどに該当したときは警報しないと記載されていることから、本事故発生時においては警報を発していない可能性が考えられる。

なお、当該車両には衝突被害軽減ブレーキが装備されていなかったが、2.8 に記述した最新の保安基準に適合した衝突被害軽減ブレーキが装備されていたとしても、前記の事故地点付近の状況及び夜間に発生した事故であることから、速度約92km/h から減速し衝突前に停止するかどうかについては不明である。

3.2.2　相手車両の状況に関する分析

2.5.3.1 に記述したように、令和５年３月に実施した３ヵ月定期点検整備では、エンジンオイルの漏れやファンベルトの緩み・損傷、冷却水の漏れなどの異常は見られなかった。

また、2.5.1.1 に記述したように、相手車両の運転者によって運行前に実施された日常点検の結果、異常がない旨を点呼実施者に報告しているところ、相手事業者の役員等は、「当運転者から本社営業所に『冷却水の警告灯が点灯し、エンジンが止まっ

てしまった』との連絡があった」と口述している。以上のことから、直近に実施された３ヵ月定期点検及び事故当日に実施された日常点検においては、エンジントラブルにつながるような異常は見られなかったものの、走行中に何らかの原因で冷却水が漏れ警告灯が点灯しエンジンが停止したものと考えられる。

3.3　当該事業者の指導監督等に係る分析

3.3.1　当該事業者の指導監督の状況

3.3.1.1　運行の安全を確保するために遵守すべき基本的事項

(1)　月次教育における指導監督の状況

2.4.4.6 に記述したように、運転者に対する月次教育は、本社で作成した年間教育計画に基づき、統括運行管理者又は当該営業所長が実施しており、令和５年４月に行った月次教育においては、他の事業者が起こした高速道路上における渋滞車両衝突死亡事故の事例を題材にして、「高速道路であっても、事故や道路工事などにより道路が渋滞して車両が停車していることはよくあることなので、常に前方の状況に注意して走行する」ことなどを指導していた。

しかしながら、2.1.1.1 に記述したとおり当該運転者は、前方にバン型トラックが走行し、その先の見通しが妨げられている状況にありながら、速度を落とすことなく、徐々に車間距離がつまってきた相手車両を追い越そうとすることを優先したことから、指導監督の内容が運転者に確実に周知・徹底されていなかった可能性が考えられる。

当該事業者は、国土交通省が平成 24 年３月に策定した「トラック追突事故防止マニュアル」（以下「事故防止マニュアル」という。）を活用するなどした安全運転の取り組みが徹底されていなかったものと考えられる。

(2)　適性診断結果の活用

2.4.3.2(2)に記述したように、当該運転者の初任診断の結果、注意を要する運転特性として「判断・動作のタイミングがかなり遅い」「注意の配分が十分でない」と指摘されており、当該営業所長は、これらの診断結果が特に気になり、受診の翌日、初任診断の結果表に基づき指導したとのことである。

しかしながら、2.4.3.2(4)に記述したとおり、指導及び監督の実施マニュアルに基づき、適性診断の受診時だけでなく、日々の指導や教育時などに診断結果を活用して、運転者自らが、自身の注意を要する運転特性を克服できるよう、助言・指導できていなかった可能性が考えられる。

3.4　当該事業者の労務管理に係る分析

3.4.1　当該営業所における運行計画の作成状況

2.4.4.2 に記述したように、当該運転者が担当していた運行（隔日勤務）について

は、1日の拘束時間は20時間、2日を平均した1日当たりの運転時間は5時間45分、2週間を平均した1週間当たりの運転時間は40時間15分、連続運転時間は4時間であり、改善基準告示に準じた運行計画としているが、運行計画表（表7）を日勤の勤務形態とした場合、1日の拘束時間が改善基準告示に抵触しており、当該営業所においては同告示を正しく理解しないまま運行計画を作成していた可能性が考えられる。

さらに、2.4.4.3に記述したように、乗務記録、点呼記録簿及び当該車両の運行記録計の記録によると、当該運転者の事故日前1カ月の勤務状況については、1日の拘束時間の上限値超過が13件、休息期間の下限値不足が2件、連続運転時間の上限値超過が18回（表8及び図3参照）であること及び、2.4.4.4に記述したように、乗務記録の記録によると、当該運転者と同一の勤務形態で勤務する運転者A、B及びCの1カ月の勤務状況についても、いずれも改善基準告示の基準を大きく超えたものとなっていることから、運行のたびに改善基準告示を超過する長時間勤務を繰り返していたことが認められる。

このように、当該営業所においては、運行計画表の運行時間や休息期間、連続運転時間と実際の運行に大きな差異がある場合又は運行中に大きな差異が生じた場合、改善基準告示を正しく理解し遵守することはもとより、運転者の過労運転を防止し、適切な安全運転ができるよう、速やかに運行時間や休息期間、連続運転時間を見直すことのできる体制となっていなかった可能性が考えられる。当該営業所は、このような実態に合わない無理な運行計画は改善基準告示違反の温床となるばかりか、運転者の疲労の蓄積につながり、安全運転の確保に支障をきたす恐れがあるため、無理のない運行計画を作成することが安全運転の確保に極めて重要なことであるとの認識が不足していたものと考えられる。

また、当該運行管理者は、連続運転時間上限値を超過しないように当該運転者に指導していたが、事故日前の1ヵ月において18回の連続運転時間上限値超過をしており、事故当日の運行でも4時間55分の連続運転時間を行っていることから、当該運転者への指導が徹底できていなかったと考えられる。

3.4.2　当該営業所における改善基準告示の遵守に係る状況

2.4.2.3に記述したように、当該営業所以外の営業所において、過去2回の監査が行われ、いずれも安全規則第3条（過労運転の防止）第4項の一日の拘束時間超過違反により行政処分が行われている。この改善内容として、一運行における荷積みと輸送の役割分担制度導入や高速道路の積極的活用、集荷場所の変更、遠隔地への運行取りやめなど、拘束時間の短縮のための改善を図っていた。

しかしながら、2.4.2.2に記述したとおり、当該営業所に対し行われた本事故を端緒とした監査において、同様の違反や連続運転時間超過違反により行政処分が行われた。

これらのことから、当該事業者においては、一日の拘束時間超過の違反に対する改善対策が他の営業所に共有されておらず、事業者全体として過労運転防止のための適切な管理が行われていなかった可能性が考えられる。

4　原因

事故は、当該運転者が夜間に東北自動車道下り線を約 92 km/h で走行中、前方不注視の状態となり、折からエンジントラブルにより非常点滅表示灯を点灯させ、第１車両通行帯左端付近に停車していた相手車両に気付かず、衝突したことで起きたものと推定される。

当該運転者は、同通行帯約 100m前方を走行していたバン型トラックとの車両間隔がわずかにつまってきたが、この先も緩い上り坂であり、一度減速すると速度を上げるのに時間がかかるとのことから減速せずに、同車両を追い越そうと考えていたところ、自車の右後端の第２車両通行帯を併走している乗用車に注意が集中してしまい、前方不注視の状態となったものと考えられる。

その背景要因としては、当該運転者の初任診断において、「判断動作のタイミングがかなり遅い」、「注意の配分が十分でない」と指摘されているところ、事故日前１ヵ月の勤務状況において、休日が３日と極端に少なかったほか、改善基準告示の基準を超える違反が確認され、さらに事故当日の運行においても４時間 55 分の連続運転を行っていたことで、日常的に疲労が蓄積されている状態であったため、指摘されていた運転特性が運転行動に現れ、前方不注視の状態となった可能性が考えられる。

さらに、慣れや思い込みにより気が緩み、予断をもっての運転となっており、見通しの悪い交通状況であったにもかかわらず、前方の交通状況を予測して注意深く確認するなどの安全運転行動がとれなかったことが、第２車両通行帯を併走している乗用車への注意の集中を招いた可能性が考えられる。

また、当該事業者においては、当該運転者に係る過酷な勤務実態を把握していたにもかかわらず、運行計画を見直すなど勤務環境の改善のための措置を取ることなく運転を継続させ当該運転者の疲労を蓄積させたこと、及び他の営業所において指摘を受けた一日の拘束時間超過の違反に対する改善対策について、当該営業所に共有されていなかったことが事故発生の要因であった可能性が考えられる。

加えて、月次教育において「常に前方の状況に注意して走行する」ことなどを指導していたものの、指導内容が運転者に確実に周知・徹底されていなかったこと、及び当該運転者に対して適性診断の結果を活用して指導していたものの日々の指導や教育時などに活用して、運転者自らが自身の注意を要する運転特性を克服できるよう、助言・指導できていなかったことも事故の要因であった可能性が考えられる。

他方で、相手車両の運転者が冷却水の警告灯が点灯し走行不能となる前に車両を路肩に停車せず走行を続け、事故発生の危険性が極めて高い第１車両通行帯に停車したことは、車両故障のためとはいえ、避けるべき事態であり、路肩に停車できなかったことが

本事故につながった可能性が考えられる。

さらに、相手車両の運転者が非常点滅表示灯を点灯させたものの後方車両に停車していることを報知するために発炎筒や停止表示器材などを設置するなどして後続車に対する必要な危険防止措置を十分とらなかったこと、及び一部乗客とともに車両後方で故障対応していたことは、被害の拡大を招く要因になったものと推定される。

５　再発防止策

5.1　事業者の運行管理等に係る対策

5.1.1　適切な労務管理の徹底

事業者は、運転者の健康状態を良好に保持し、事業用自動車の安全を確保するために改善基準告示に定める拘束時間等を厳守し、休息期間を確保することが社会的責任であることを強く認識するとともに、以下の再発防止対策を行うことにより、良好な勤務環境を構築していくことが重要である。

・運行計画は、拘束時間、休息期間、連続運転時間等について改善基準告示に定める基準を遵守して作成することはもとより、実際の勤務状況と乖離した運行計画は改善基準告示違反の温床となり運転者の疲労の蓄積につながるため、運転者の勤務状況を把握し、実態に合わせて適切に作成すること。

・荷待ちなどのため勤務時間が長引くことにより改善基準告示に違反するおそれがある場合には、運行計画の変更（交替運転者の配置、休憩の指示）等の対応をとること。

・行政からの改善指示事項は、指示を受けた営業所にとどめず、全営業所に共有し、適切な労務管理の徹底を図ること。

5.1.2　運転者に対する指導監督の徹底

事業者は、運転者に対する事故防止のための指導監督の重要性を認識し、指導監督指針に基づく運転者教育を確実に実施するとともに、前方不注視による事故を防止するため、以下の再発防止対策を行うことにより、運転者の安全運転意識を不断に高めていくことが重要である。

・指導及び監督の実施マニュアル及び事故防止マニュアルを活用するなどして、安全運転の取り組みを徹底すること。

・運転者に対し、走行中に冷却水その他の警告灯が点灯及び警報音が鳴るなど車両の異常や故障を知らせる警報があったときには、取扱説明書に示されている対処方法に基づき適切に対応し、必要に応じて路肩等の安全な場所に車両を停車させるよう指導監督を行うこと。

・運転者に対し、前方不注視運転の危険性を十分理解させるとともに、日頃からドライブレコーダーの映像記録により、運転者の挙動や視線等を注意深く観察して前方不注視運転につながる行為を確認した場合は、速やかにやめさせるよう個別に指導監督を行うこと。

・運転者に対し、過去に何度も運行した経験のある経路を運行する場合や決まった経路を繰り返し運行する場合などにおいて、慣れや思い込みにより気が緩み、注

意が不十分な状態になりやすいことを認識させ、慣れた経路こそあらためて安全な運転を心がけるよう指導監督を行うこと。

・運転者に対し、夜間の運行において生じる様々な危険について、危険予測訓練の手法も用いることにより理解を深めさせ、前方や周囲の交通状況の確認を徹底させること。この際、事故事例や収集したヒヤリハット事例、ドライブレコーダーの映像を活用すること等により、運転者が理解しやすい手法を取り入れること。

・運転者に対し、適性診断を受診させ、その結果を伝達するだけでなく、自身の運転特性を自覚させ、運転行動の改善に努めるよう日々継続的に指導すること。

・運転者に対する指導監督については、対話型や実車等を用いた体験型の方法を取り入れるなどして形式的なものとならないよう留意するとともに、運転者が指導内容を理解しているか確認し、必要に応じてその方法について見直すこと。

5.1.3　高速道路上でやむを得ず緊急停車したときの適切な対応

事業者は、運転者に対し、車両故障等により高速道路上でやむを得ず緊急停車したときは、以下に掲げるような適切な対応がとれるよう、営業所敷地内等において、定期的に実地訓練を実施すること等により運転者に習得させることが必要である。

・乗客をガードレールの外側等の安全な場所に避難させること。

・非常点滅表示灯を点灯し路肩に寄せて停車させ停止表示器材や発炎筒を設置すること。また、夜間においては、可能な限り尾灯やルームランプも点灯させるなどし、後続車両へ自車両の存在が認識されやすくなるように努めること。

・運行管理者への速報や、必要に応じ非常電話等を使用するなどして警察や道路管理者へ発生した故障状況を通報すること。

5.2　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。

5.3　自動車単体に対する対策

5.3.1　運転支援装置の導入

事業者は、国土交通省による補助制度を積極的に活用するなどして、車両に次の運転支援装置を導入することにより、運転者が事故防止のための対応が適切に行えるようにすることが望まれる。

・前方不注視運転等の場合に運転者に警報を発する装置

・運転者の生体信号を捉え疲労度合いを警報する装置

5.3.2　運転支援装置の開発促進

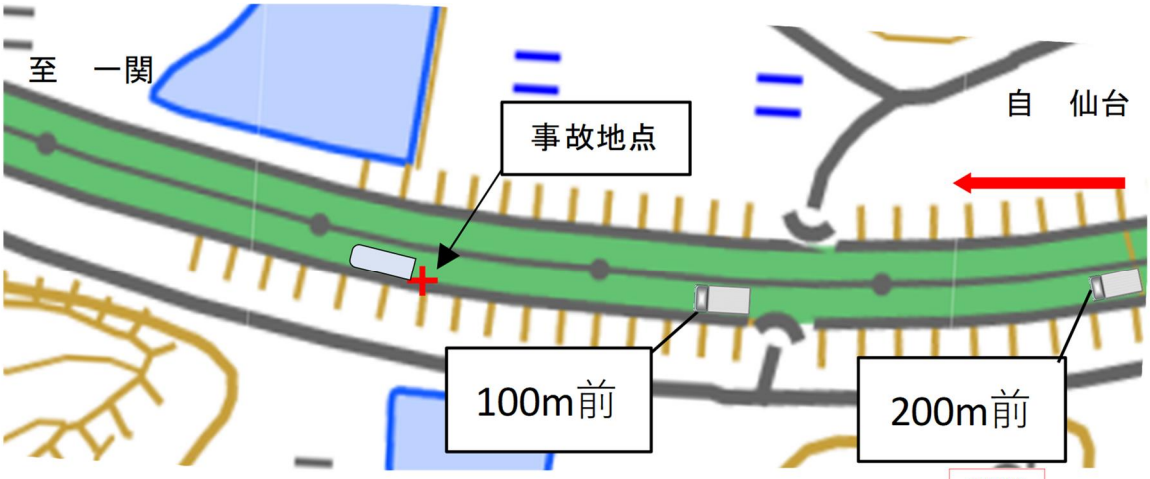
次のような運転支援装置が車両に装備されていれば、事故を未然に防止し、又は被害を軽減できた可能性があることから、自動車メーカー、機器メーカー、国土交通省の関係者においては、こうした装置の一層の開発、実用化に取り組むことが望まれる。

・夜間においても車両前方にある自動車に対応する衝突被害軽減ブレーキ

・車両同士の無線通信により昼間と夜間の区別なく停車車両を検知して運転者に警報し、さらに衝突の危険性が生じた場合に事故回避を行える次世代の運転支援装置

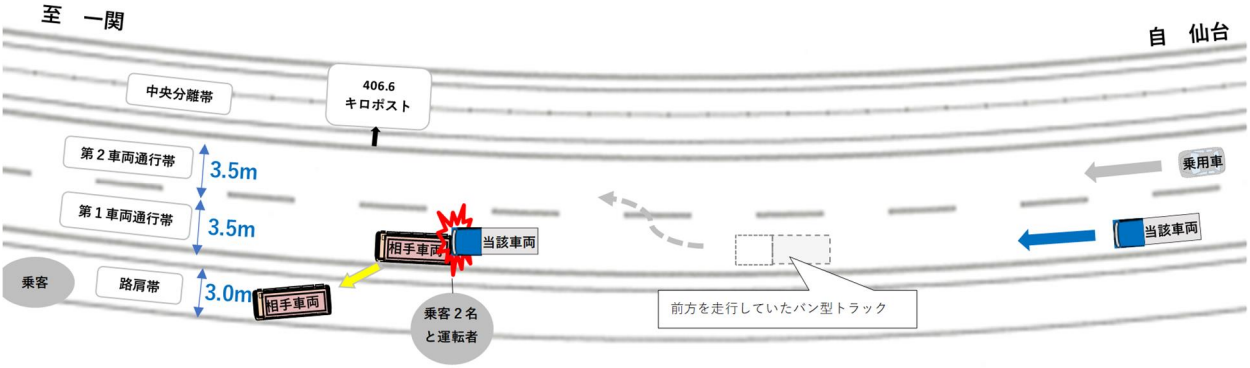
※この図は国土地理院地図（電子国土Ｗｅｂ）を使用して作成した。

参考図１　運行経路略図



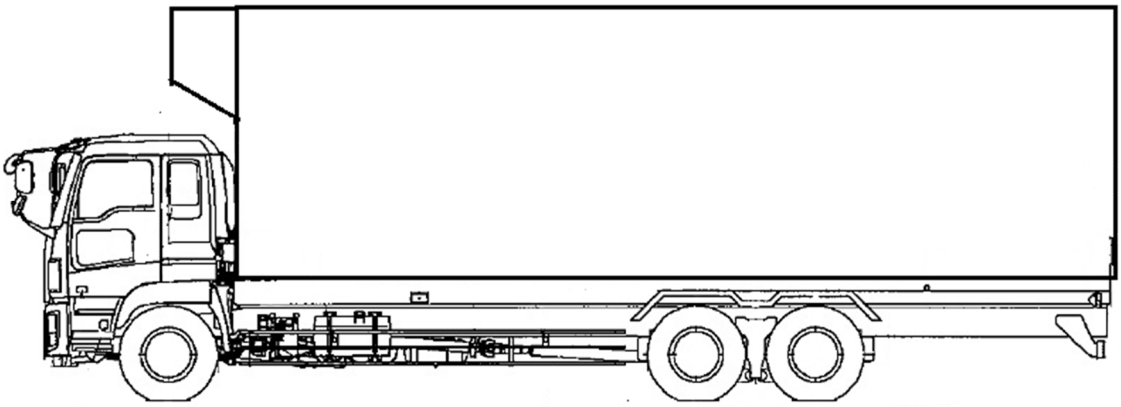
※この図は国土地理院地図（電子国土Ｗｅｂ）を使用して作成した。

参考図２　事故地点付近拡大図

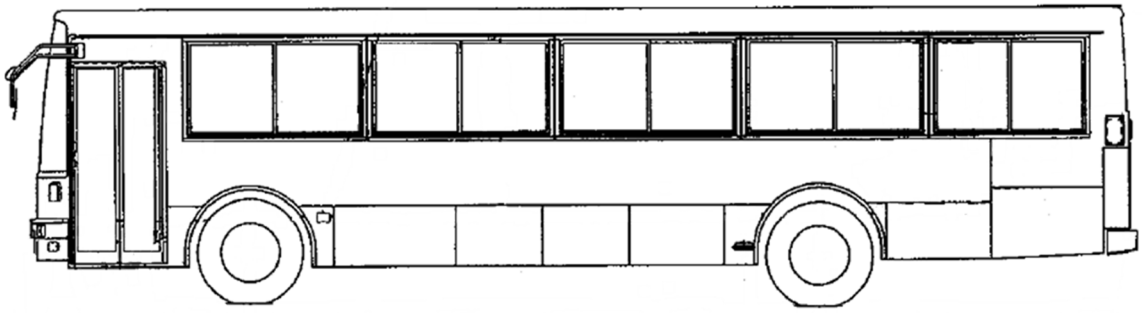


※この図は、事故地点の状況を基に道路に対する大まかな配置を示したものであり、正確な縮尺、大小、位置関係にはなってない。

参考図３　事故地点の概要図



参考図４　当該車両外観図



参考図５　相手車両外観図

＜高速道路における自動車の交通方法等に関する法規等＞

高速自動車国道、自動車専用道路における停車、駐車の禁止及び車両故障等によりやむを得ず緊急停車したときの対応について、道路交通法、国土交通省指導及び監督の実施マニュアルに次のように定められている。

道路交通法（令和 2 年 6 月 12 日法律第 52 号）

第 75 条の 8（停車及び駐車の禁止）（注１）

第１項　自動車（これにより牽引されるための構造及び装置を有する車両を含む。以下この条において同じ。）は、高速自動車国道等においては、法令の規定若しくは警察官の命令により、又は危険を防止するため一時停止する場合のほか、停車し、又は駐車してはならない。ただし、次の各号のいずれかに掲げる場合においては、この限りでない。

第１号　略

第２号　故障その他の理由により停車し、又は駐車することがやむを得ない場合において、停車又は駐車のため十分な幅員がある路肩又は路側帯に停車し、又は駐車するとき。

第３号　略

第４号　略
第２項　略
第３項　略

第 75 条の 11（故障等の場合の措置）（注２）

第１項　自動車の運転者は、故障その他の理由により本線車道若しくはこれに接する加速車線、減速車線若しくは登坂車線（以下「本線車道等」という。）又はこれらに接する路肩若しくは路側帯において当該自動車を運転することができなくなったときは、政令で定めるところにより、当該自動車が故障その他の理由により停止しているものであることを表示しなければならない。

第２項　自動車の運転者は、故障その他の理由により本線車道等において運転することができなくなったときは、速やかに当該自動車を本線車道等以外の場所に移動するため必要な措置を講じなければならない。

道路交通法施行令（昭和 35 年政令第 270 号）

第 27 条の 6（自動車を運転することができなくなった場合における表示の方法）（注３）

第１項　法第 75 条の 11 第 1 項の規定による表示は、次の各号に掲げる区分に従い、それぞれ当該各号に定める停止表示器材を、後方から進行してくる自動車の運転者が見やすい位置に置いて行うものとする。

第１号　夜間内閣府令で定める基準に適合する夜間用停止表示器材

第２号　夜間以外の時間内閣府令で定める基準に適合する昼間用停止表示器材（当該自動車が停止している場所がトンネルの中その他視界が 200 メートル以下である場所であるときは、前号に定める夜間用停止表示器材）

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一般的な指導及び監督の実施マニュアル《本編：一般的な指導及び監督指針の解説》（令和６年３月改訂）（注４）

５．緊急時における適切な対応

(1) 交通事故や車両故障が発生した際の対応

【解 説】

① 負傷者の救護

交通事故を起こしたら、ただちに運転を停止し、人や物に対する被害状況を確認しなければなりません。さらに負傷者がいる場合は、ただちに救護し、必要があれば近くの病院に運べるよう、周囲に救急車の手配等を求めなければなりません。事故を起こしてしまった時の負傷者救護の流れを、指導者は運転者

にきちんと説明し、運転者が実際の事故の際に即座に行動に移せるよう、徹底的な指導を行いましょう。

② 道路における危険の防止

交通事故や車両故障を起こしたら、交通事故の続発を防ぐため、事故車両を安全な場所に移動させ、他の自動車に事故の発生を知らせる等、道路における危険防止の措置を運転者はとらなければなりません。

・ハザードランプを点灯

・発炎筒を着火

・停止表示器材を設置（高速道路等）

※ 発炎筒・停止表示器材は車の後方に無理のない範囲で設置してください。

③ 乗客の安全の確保

運転者は、状況によっては乗客を車両から待避させ、万が一停止車両への追突事故が発生した際に乗客が巻き込まれないようにするなど、乗客の安全を確保しなければならないことを指導しましょう。

④　略

⑤　略

⑥　略