

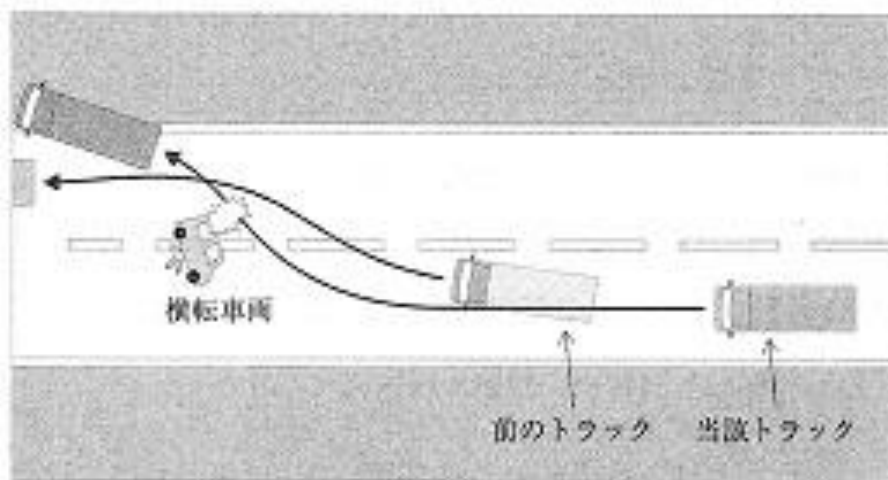
## 実務上の知識No.5

### 問30 02

運行管理者が、次の大型トラックの事故報告に基づき、この事故の要因分析を行ったうえで、同種事故の再発を防止するための対策として、最も直接的に有効と考えられる組合せを、下の枠内の選択肢(1～8)から1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、〈事故の概要〉及び〈事故関連情報〉に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

#### 〈事故の概要〉

運転者及び交替運転者は、事故日前日の23時50分に営業所に隣接した車庫にて電話点呼を受けたのち、アルミサッシ類を積み置きしてあった車両総重量19トンの大型トラックにて出庫した。翌日(事故日)の23時30分に片側2車線の高速道路にて前方を走行していた大型トラックの後方約70メートルを時速90キロメートルで追従走行していたところ、前方の大型トラックが急に追越し車線に進路変更したため、走行車線前方に横転していた車両の発見が遅れ、ハンドル操作で右に回避しようとしたが間に合わず当該横転車両に衝突した。この衝突の衝撃により当該横転車両に乗っていた運転者は車外に放り出され、頭部挫傷により死亡した。



#### 〈事故関連情報〉

- この運行は、2人乗務により荷主から直接運送の依頼を受けた長距離定期運行として行っているものであり、この事故惹起運転者も過去において何度も同経路の運行を行っていた。
- この2名の運転者は、事故日前日の23時50分に運行管理者の電話による点呼を受けた後、初めに当該運転者が運転して出庫した。当該運転者は、途中15分の休憩をはさみ翌日7時10分に交替運転者に運転を代わり、運転席後方のベッドにて休憩を取った後、23時30分に事故を起こした。

- 当該運転者は、事故日1カ月間の勤務において、4時間を超える連続運転及び1日最大拘束時間等について「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」という）に違反した運行を複数回行っていた。また、運行記録計のデータからも、この間に数回の速度超過が確認された。
- 当該営業所においては、補助者は選任されておらず、運行管理者1名により運行管理業務を行っていた。
- 当該営業所では、1カ月に1回、従業員全員参加する安全会議を実施していた。
- 事業者は、健康診断及び適性診断を定期的実施し、すべての運転者に受診させていた。当該運転者も、健康診断を2回、適性診断を毎年受診しており、適性診断結果に基づき運行管理者から指導を受けていた。

〈事故の再発防止対策〉

- ア 運転者に対し、過労が運転に及ぼす危険性を認識させ、疲労を感じたときは、適切な休憩を取るなどの対応を指導する。
- イ 深夜・早朝においても、対面による点呼を確実に実施できる運行管理者等を配置し、高速道路においても、安全運行に関し運転者に常時適切な指示を行える体制を整える。
- ウ 漫然運転や脇見運転による追突事故を防止する観点から、衝突被害軽減ブレーキ装着車の導入を促進する。
- エ 連続運転時間などが改善基準に違反しない乗務計画を作成し、運転者に対する適切な運行指示を徹底する。
- オ 運転者に対し、偏荷重が生じないような貨物の積載方法及び運搬中に荷崩れが生じないような貨物の固縛方法を指導する。
- カ 運行管理者は、安全を確保するために必要な運転に関する知識・技能を習得させるため、運転者に対する指導・監督を継続的、計画的に実施し、適切な車間距離の確保、危険を予測し適切に回避するための運転、制限速度を遵守した安全な運行等を徹底させる。
- キ 運転者に対し、疾病が交通事故の要因となるおそれがあることを事例で示し説明すること等により理解させ、定期的な健康診断の結果に基づいて適切な健康管理を行うことを指導する。
- ク 運転者に対し、夜間の高速道路においては、運転操作が単調になる等、脇見運転や漫然運転の危険性が高くなることを、安全会議などで周知・徹底する。

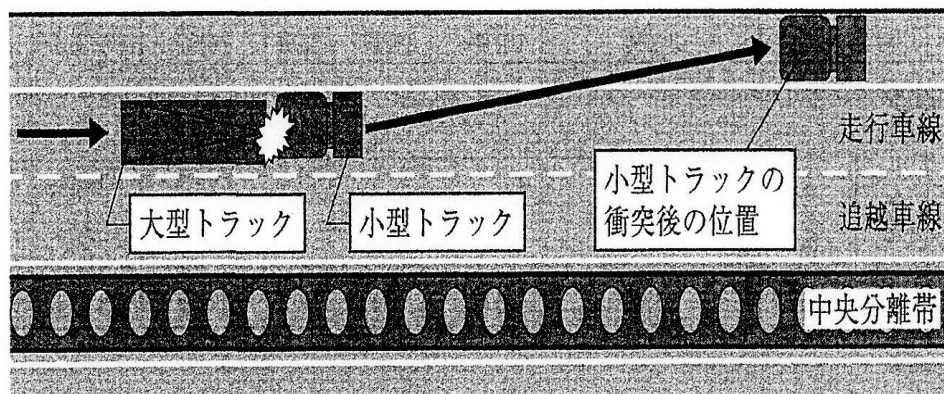
- |                   |            |
|-------------------|------------|
| 1. ア・イ・ウ・キ        | 2. ア・ウ・カ・キ |
| 3. ア・エ・オ・カ        | 4. ア・イ・オ・カ |
| 5. <b>イ・エ・カ・ク</b> | 6. イ・オ・キ・ク |
| 7. ウ・エ・オ・ク        | 8. ウ・エ・キ・ク |

問30 02

運行管理者が次の大型トラックの事故報告に基づき、この事故の要因分析を行ったうえで、同種事故の再発を防止するための対策として、最も直接的に有効と考えられる組合せを、下の枠内の選択肢(1～8)から1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、〈事故の概要〉及び〈事故関連情報〉に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

〈事故の概要〉

運転者は、営業所に21時に出社し、運行管理者の補助者の乗務前点呼を受け、あらかじめ積置きした積載重量8トンの大型トラックに乗務し、配送先に向け21時30分に出庫した。最寄りの高速道路のインターチェンジまでの一般道路が渋滞しており、予定時刻より大幅に遅れて高速道路のインターチェンジに入った。当夜は濃霧であり制限速度が時速50キロメートルに規制されていたが、当該運転者は時速80キロメートルで走行していたところ、途中休憩をはさみ翌日1時30分頃に、前方を走行していた小型トラックに追突し、重軽傷者2人の事故を惹き起こした。



〈事故関連情報〉

- 当該運転者は前日が休日であり、22時に就寝し、当日7時に起床した。  
運行管理者の補助者は、当該運転者に対する乗務前の点呼において、疲労等に問題がないことは確認していた。
- 当該運転者は、営業所を出発後、一般道路の渋滞により、大幅に到着時刻が遅れることを気にしながら運転していた。
- 当該一般道路は、頻繁に渋滞が発生しており、これまでの運行においても遅延が多発していた。その状況は、運行管理者も把握していたが、当該運転者に対し指導はしていなかった。
- 事故当時、濃霧のため視界が悪く、高速道路は道路標識等により時速50キロメートルの速度制限が課せられていたため、当該運転者は、さらに遅れがひどくなることを心配していた。

○当該運転者は、3カ月前に定期健康診断を受診した際、肥満及び高血圧を指摘され、精密検査を受診を勧められていたが、まだ、精密検査を受診していなかった。

〈再発防止対策〉

ア 貨物自動車運送事業は、公共的な輸送事業であり、貨物を安全、確実に輸送することが社会的使命であることを運転者に認識させる。

イ 運行管理者は、道路交通法令又は道路標識等により指定された最高速度を遵守して運転するだけでなく、道路、交通及び車両等の状況に応じた安全な速度と方法で運転するように運転者に対し、指導する。

ウ 点呼の確実な実施体制を整備する。

エ 運行管理者は、十分な睡眠時間の確保等、勤務に影響を及ぼさない日常生活の過ごし方についても指導する。

オ 運行管理者は、運転者に安全性の確保、事故の防止のための知識・技能を習得させるため、「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」に基づき、運転者に対して指導・監督を継続的、計画的に実施するとともに、事故惹起運転者等に対して特別な指導を実施する。

カ 運行管理者は、運転者に対して、主として運行する経路における道路及び交通の状況をあらかじめ把握させるよう指導するとともに、これらの状況を踏まえ、事業用自動車を安全に運転するために留意すべき事項を指導する。

キ 運行管理者は、運転者の健康状態を常に把握し、コミュニケーションを十分図る等により、運転者に対する指導の効果を向上させる。

ク 運行管理者は、運行経路等の調査を十分に行い、適切な運行計画の作成を行うよう努める。

1. ア・ウ・エ・カ

3. ア・ウ・オ・キ

5. ア・ウ・カ・キ

7. ア・エ・キ・ク

2. イ・エ・カ・ク

4. **イ・オ・カ・ク**

6. イ・エ・オ・キ

8. イ・ウ・オ・ク