

平成30年3月22日
関東運輸局自動車技術安全部
保安・環境課

平成29年「自動車事故調査・分析事例」について

関東運輸局では、管内の自動車運送事業者において発生した業態別の事故傾向を踏まえ、社会的影響が大きな事故、更なる対策が必要と思われる事故を選定し、自動車事故調査・分析を実施しています。

今般、平成29年に実施した自動車事故調査・分析事例について、その主なものをお知らせいたします。

各自動車運送事業者におかれましては、事故調査・分析事例を運転者教育等の運行管理業務にご活用されますようお願いいたします。

1. 選定事故

バス：衝突・追突事故、車内事故

ハイタク：健康起因事故、交差点事故、路上横臥事故

トラック：死傷事故、交差点事故

2. 自動車事故調査・分析事例

バス：別添1

ハイタク：別添2

トラック：別添3

3. 自動車事故調査・分析事例から考えられる再発防止対策の主なもの

(1) 【運転者に対する指導監督の徹底】

- ・事業者は、指導監督が形式的なものとならないよう、危険予知訓練（KYT）、ヒヤリハット体験、事業用自動車を用いた指導等により、運転者に対し実効性のある指導監督を行うこと。
- ・事業者は、指導監督の内容について運転者の習得の程度を把握し、必要に応じて運転者に対し再教育を行うこと。
- ・事業者は、運転に支障を及ぼすおそれがある病気等の前兆や自覚症状等及び脳疾患・心疾患の前兆や自覚症状等のうち特に急を要するものの症状等について、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」等を活用して運転者に対し指導監督を行うこと。
- ・事業者は、運転者が運行中に身体の異常を感じた場合は、躊躇することなく車両を停止させ運行管理者へ報告することについて、運転者に対し指導監督を行うこと。



(2) 【適性診断結果の活用】

- ・事業者は、適性診断結果に基づき運転者に自らの運転特性を自覚させ、個々の運転特性を踏まえた運転方法について、運転者に対し指導監督を行うこと。
- ・事業者は、指導監督の内容について運転者の習得の程度を把握し、必要に応じて運転者に対し再教育を行うこと。

(3) 【運転者の健康状態の把握の徹底】

- ・事業者は、労働安全衛生法第66条第1項、同条第4項、同条第5項に基づく健康診断について、全運転者に対し受診させること。
- ・事業者は、健康診断結果により再検査等の所見があった運転者に対しては、再検査や医師の診断を受けさせその結果を把握するとともに、医師から乗務に係る意見を聴取すること。
- ・事業者は、運転者の服薬状況を確認すること等により、運転者の疾病の治療状況を継続的に把握すること。
- ・事業者は、点呼時に運転者の健康状態の確認を徹底すること。

※なお、当該自動車事故調査・分析事例に、事業用自動車事故調査委員会が調査・分析を行う「特別重要調査対象事故調査」「重要調査対象事故調査」は、含まれておりません。

「特別重要調査対象事故調査」「重要調査対象事故調査」については、以下のホームページをご確認ください。

(国土交通省-事業用自動車事故調査委員会ホームページ)

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

【問い合わせ先】

関東運輸局自動車技術安全部保安・環境課 中里、遠藤
電話 045-211-7256 (直通) FAX 045-201-8813

(配布先)

神奈川県政記者クラブ、横浜海事記者クラブ、都庁記者クラブ、
物流専門紙、ハイタク専門紙

バスの事故

バス①: 乗合バスの衝突事故

バス②: 高速乗合バスの追突事故

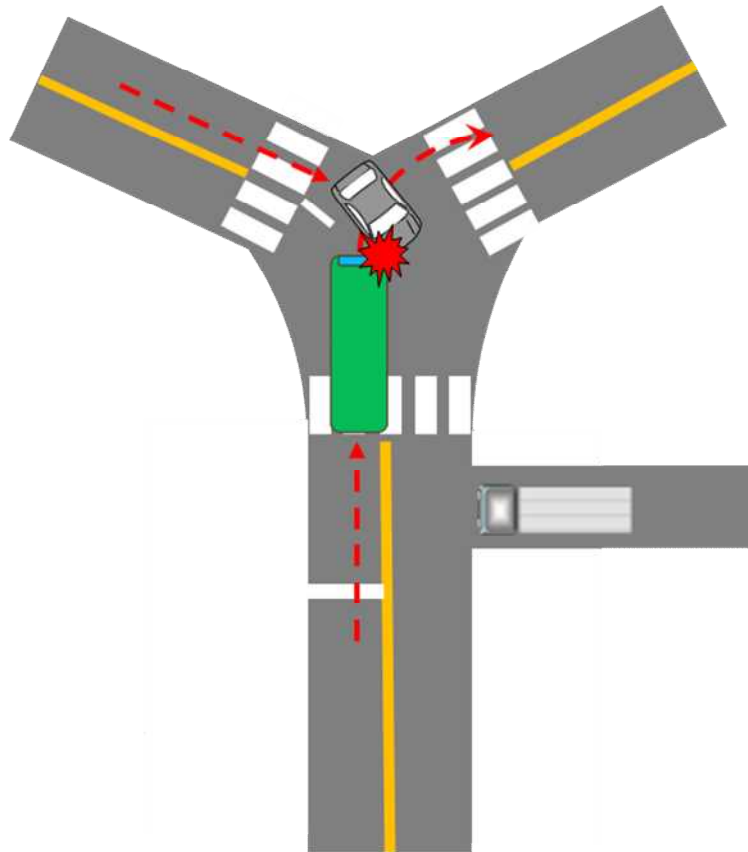
バス③: 乗合バスの車内事故

バス④: 乗合バスの衝突事故

バス⑤: 乗合バスの車内事故

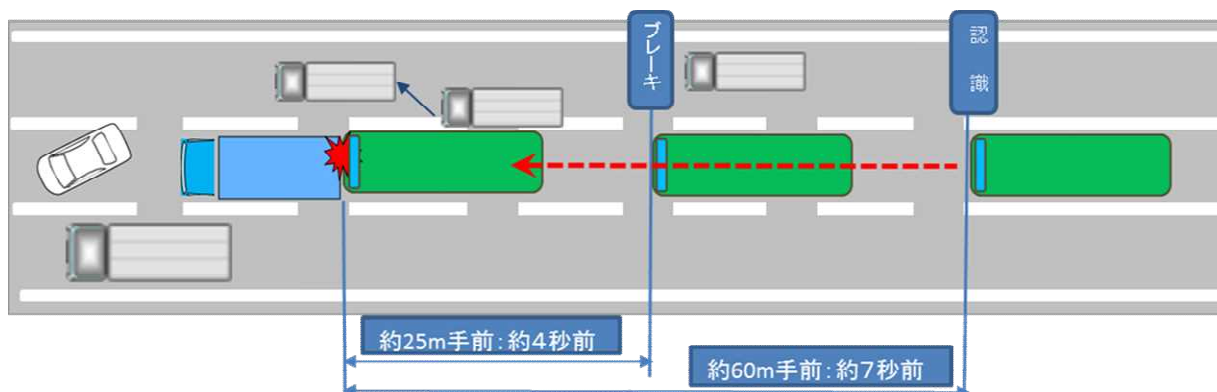
バス①（乗合バスの衝突事故）	事故概要	<p>乗合バスがY字交差点を赤信号で先頭から2台目で停車後、青信号に変わり右折しようとしたところ、対向車線を直進してきた乗用車と衝突した。</p> <p>この事故により、乗客1名が重傷、その他乗客10名及び乗用車の運転者が軽傷を負った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事故現場である交差点は通り慣れたところである。 ・普段当該交差点を右折する際は、道路脇に設置されているカーブミラーで対向車の存在を確認しながら走行している。 ・当該交差点直前の右側路地に停止していたトラックが気になっていた。 ・トラックを注視しながらそのまま低速で前進したところ、センターラインを超えてしまった。 ・前方に視線を移した時には、避けきれず対向車と衝突した。 <p>・発生時刻：15：40頃、天候：晴れ</p>
	推定される主な事故要因	<p>【運転者に対する指導監督が不十分】</p> <p>・事業者が行う指導監督は、講義方式の指導で一方的なものとなっており、指導した内容の運転者の習得の程度も把握していないことから、運転者に理解させる指導が不十分であると考えられる。</p> <p>・事業者は、運転者からヒヤリハット情報を収集し本社にて集約しているが、運転者からの情報が不足しているため形骸化している。</p> <p>【適性診断結果の活用が不十分】</p> <p>適性診断受診後に、事業者は診断結果に基づき運転者に対して個別に指導しているが、それ以降診断結果は活用されていないことから、運転者に自身の運転特性を理解させる指導が不十分であると考えられる。</p>
	運転者に係人的要因	<p>【脇見運転】</p> <p>運転者は、事故現場である交差点を赤信号で停車していたところ、右側の路地で停止していたトラックが飛び出してくるのではないかと気になり、右側を注視していた。それに加えて、当該交差点は直進方向が緩やかな左カーブとなっていたが、右側を注視しながらハンドルを切らずに低速で前進したため、交差点内のセンターラインを越えてしまい、前方に目を移した時には対向車を回避できず衝突した。このことから、右側を注視し過ぎて、脇見運転となり、対向車と衝突に至ったと推定される。</p> <p>【当該運行経路の危険箇所認識不足】</p> <p>当該営業所においては、各運行経路における危険箇所を営業所内に掲示し注意喚起しており、当該事故現場である交差点もそのひとつであった。しかしながら当該運転者は、通り慣れた道路であったこと等から危険箇所との認識が不足していたと考えられる。</p> <p>【運転特性の理解不足】</p> <p>運転者の適性診断結果において、「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」と注意の配分の指摘がされている。当該事故においては、右側を注視し過ぎて、脇見運転となり、対向車と衝突に至ったと考えられることから、適性診断結果が示す運転特性と合致する。</p>
	その他の要因	<p>【見通しの悪いY字交差点】【道路・環境的要因】</p> <p>事故現場である当該交差点は、カーブミラーは設置されているものの、見通しが悪い。</p>
考えられる再発防止対策	<p>【運転者に対する指導監督の徹底】</p> <p>事業者は、運転者に対する指導監督が一方的にならず運転者自ら考えるように教育手法を工夫するとともに、危険予知訓練(KYT)やヒヤリハット体験等を活用した実践的教育に積極的に取り組む必要がある。また、指導後は、指導した内容の運転者の習得の程度を把握し、習得の程度に応じた必要な指導を行う必要がある。</p> <p>【適性診断結果の活用】</p> <p>事業者は、適性診断結果に基づき、運転者に自らの運転特性を自覚させ個々の運転特性に応じた運転方法を指導する必要がある。</p> <p>また、指導後は、指導した内容の運転者の習得の程度を把握し、習得の程度に応じた必要な指導を行う必要がある。</p> <p>【かもしれない運転の励行】</p> <p>運転者は、指導、教育内容を理解し実践するとともに、周りの交通状況を万遍なく見渡し、対向車は来ないだろうといった「だろう運転」ではなく、他の交通の動きを予測しそれに応じた危険予知運転(「かもしれない運転」)を行う必要がある。</p> <p>【運行経路の危険箇所の把握】</p> <p>運転者は、運行経路ごとに危険箇所があることを再認識し、運行前に危険箇所を把握するとともに、当該箇所を走行する際はより注意した運転をすることが必要である。</p>	

【バス① 事故状況図】



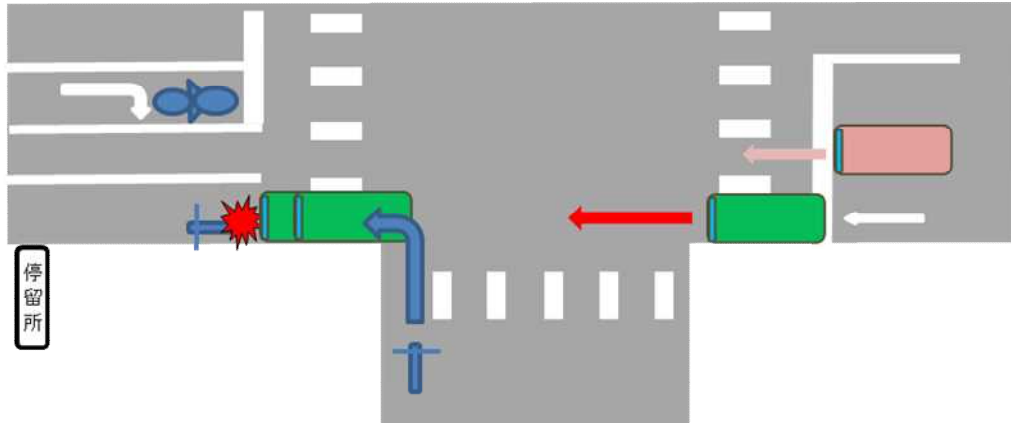
バス②（高速乗合バスの追突事故）	事故概要	<p>高速乗合バスが片側3車線の高速道路の第二車線を走行中、前方を走行していた大型トラックが事故回避のため急停車したことに気づくのが遅れ、大型トラックに追突した。</p> <p>この事故により、バス運転者が重傷、バスの乗客8名及び大型トラック運転者1名が軽傷を負った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該運転者は、事故の約30分前にサービスエリアにて運転を交替しており、事故発生時に眠気はなく、健康状態についても異常はなかった。 ・発生時刻:3:00頃、天候:晴れ
	運行・整備管理上の要因	<p>【運転者に対する指導監督が不十分】</p> <p>事業者は、告示に基づいた指導監督及び適性診断結果に基づく指導は実施しているが、当該運転者は今回の事故と関連がある適性診断結果の所見に応じた安全運転ができていないこと等から、指導した内容の運転者の習得の程度に応じた指導が不十分であるものと考えられる。</p> <p>【安全性向上を図るための装置に対する認識が不十分】</p> <p>当該車両には、車間距離警報及び車線逸脱警報装置が装備されていたが、事業者は、装置の作動条件を理解していないことから、当該装置の活用が不十分である可能性が考えられる。事業者によると、当該装置は、誤作動が多いという理由からあまりあてにしていなかったとのことである。</p>
	推定される主な事故要因	<p>【危険予測が不十分、前車の動静に対する判断の誤り】</p> <p>運転者は、第三車線に不自然な挙動をしている中型トラックの挙動を注視し視野が狭くなっていったため、前方の大型トラックの存在を認知していたが、大型トラックが停止するとの判断に至らずに進行したのと考えられる。危険を予測してあらかじめ速度を落とす等の措置を行わなかったため、前車のトラックに短時間で接近したのと考えられる。</p> <p>【運転特性の理解不足】</p> <p>運転者の適性診断結果において、今回の事故と関連がある安全態度と危険感受性についての所見があったが、運転者が自身の運転特性についての理解が不十分であったものと考えられる。</p> <p>【速度超過】</p> <p>運転者は、制限速度80km/hのところ、衝突約5秒前まで95km/hで走行していた。制限速度を遵守して走行していれば、仮に衝突が避けられなかったとしても、被害が軽減された可能性が考えられる。</p> <p>【急ブレーキをかけなかった】</p> <p>運転者は、停止せずに進行したいとの意識から、急ブレーキをかけなかった可能性が考えられる。</p> <p>【車間距離が不足】</p> <p>運転者は、大型車3台分という感覚的な車間距離のとり方を行っており、速度に応じた十分な車間距離が確保されていなかったものと考えられる。</p>
	その他の要因	特になし
	考えられる再発防止対策	<p>【運転者に対する指導監督の徹底】</p> <p>事業者は、以下について、更なる指導監督を行うとともに、指導した内容の運転者の習得の程度を把握し、習得の程度に応じた必要な指導を行う必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・前方の状況変化に応じた危険予測と運転方法 ・最高速度を遵守した走行 ・速度に応じて、常に適切な車間距離を確保する運転方法(車間時間(注1)、レーンマークの活用) <p>(注1:車間時間とは、前の車がある地点を通過してから、自分の車がある地点を通過するまでの時間をいう。)</p> <p>【適性診断結果の活用】</p> <p>事業者は、適性診断結果に基づき、運転者に自らの運転特性を自覚させ個々の運転特性に応じた運転方法を指導する必要がある。また、指導後は、指導した内容の運転者の習得の程度を把握し、習得の程度に応じた必要な指導を行う必要がある。</p> <p>【安全性向上を図るための装置の適切な使用】</p> <p>車両に装着されている予防安全対策装置について、事業者や運転者が作動条件や使用方法を理解し、適切に使用することが必要である。</p> <p>【乗客へのシートベルト着用の励行】</p> <p>運転者は、事故発生時の被害軽減のため、乗客に対しシートベルトの着用を引き続き促すとともに、旅客のシートベルトの着用状況について可能な限り確認を行う必要がある。</p>

【バス② 事故状況図】



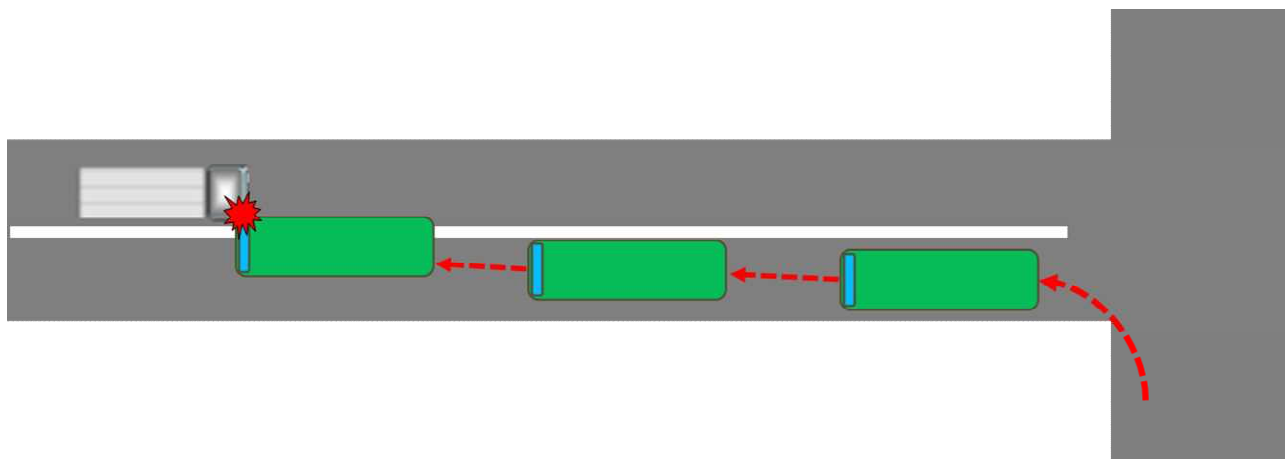
バス③（乗合バスの車内事故）	事故概要	<p>乗合バスが片側2車線の第一車線を走行していたところ、進行方向前方の交差点において左側から進入しバスの前方を走行していた自転車がバスの約3m先で急停止したことから、衝突を避けようと急停止したところ、車内の乗客が転倒等により負傷した。</p> <p>この事故により、乗客1名が重傷、乗客10名が軽傷を負った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事故発生場所先の停留所に停車予定であった。 ・第二車線には大型バスが走行していた。 ・発生時刻：13：50頃、天候：晴れ
	推定される主な事故要因	<p>運行・整備管理上の要因</p> <p>【運転者に対する指導監督不十分】 事業者は、安全研修等において車間距離の確保や自転車に対する危険予測については指導していたが、運転者に理解させていなかったことから、運転者の安全運転の実行につながらなかった可能性が考えられる。</p> <p>【適性診断結果の活用が不十分】 事業者は、適性診断結果に基づく指導は実施していたが、自身の運転特性を踏まえた運転方法について、運転者に理解させていなかったことから、運転者の安全運転の実行につながらなかった可能性が考えられる。</p>
		<p>運転者に係る人的要因</p> <p>【自転車以外のものにも注意が向いていた】 運転者は、交差点進入前から自転車を発見し弱めのブレーキをかけたところ、同時に、自転車以外の第二車線を走行する大型観光バスや対向車線の右折レーンの右折車の存在にも注意を向けながら大きな減速がなく車両は進行したため、自転車に近づいた可能性が考えられる。</p> <p>【危険予測が不十分】【自転車に対する動静不注視】 運転者は、自転車が停止することを予測していなかったことから、自転車との車間距離が不足していたものと考えられる。</p> <p>【運転特性の理解不足】 運転者の適性診断結果において危険感受性に係る今回の事故と関連する所見があったが、運転者は、自身の適性診断結果について把握していなかった。このため、自身の運転特性を踏まえた安全運転を実行していなかったことが考えられる。</p>
		<p>その他の要因</p> <p>特になし</p>
	考えられる再発防止対策	<p>【運転者に対する指導監督の徹底】 事業者は、以下の点について運転者に対し指導を徹底するとともに、運転者は、指導を踏まえた安全運転を行う必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車の行動特性を指導するとともに、指導監督が形式的なものではなく、安全運転の確実な実行につなげるため、例えば、自転車を発見したときの距離の取り方や注意の向け方等について、事業用自動車を使用した運転者参加型の実践的な手法を取り入れること等により、具体的な運転行動を指導すること。 ・指導した内容の運転者の習得の程度を添乗調査やドライブレコーダー等により把握し、必要に応じて再指導を行うこと。 <p>【適性診断結果の活用】 事業者は、適性診断結果に基づき運転者に運転特性を把握させ、自らの運転特性を踏まえた安全運転の方法について指導を徹底するとともに、運転者は、自らの運転特性を踏まえた安全運転を行う必要がある。</p> <p>【安全を意識した運転】 運転者は、自転車は停止しないだろうといった「だろう運転」ではなく、自転車は停止するかもしれないといった「かもしれない運転」を徹底するなど、常に安全を意識した運転を心掛ける必要がある。</p>

【バス③ 事故状況図】



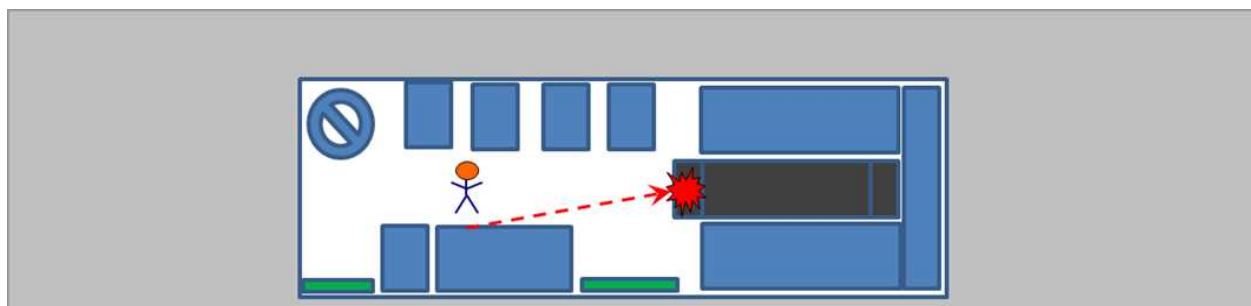
バス④（乗合バスの衝突事故）	事故概要	<p>乗合バスが交差点を左折後、約100m（約10秒後）進み片側1車線（幅員約6m）の道路を走行中、センターラインをはみだし、当該車両の右前部と対向車線を進行してきた中型トラックの右側面が衝突した。</p> <p>この事故により、乗客3名、バス運転者、トラックの運転者の計5名が軽傷を負った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗務前点呼においては、当該運転者に健康状態等の異常は見受けられなかった。 ・運転者は、健康に関する心配事があったが、運転者は事業者に申告していなかった。 ・運転者は、医師から薬を処方されていたが、指示どおりに服用していなかった。 ・運転者が過去に発生させた事故の要因と今回の事故の要因とに関連性が見受けられた。 ・事故原因は、運転者が考え事をしていたことによる漫然運転である可能性が考えられる。 ・発生時刻：8:55頃、天候：晴れ
	推定される主な事故要因	<p>【運転者の健康状態、心配事や服薬状況等を把握していなかった】</p> <p>事業者は、乗務に影響を及ぼす運転者個々の健康状態、心配事、服薬状況や疾病の治療の状況について、十分に把握していなかったものと推定される。健康診断結果により、再検査の所見があった運転者に対し、再検査を受診したかどうかの確認をしていないことから、健康管理の重要性についての認識が十分ではなかった可能性が考えられる。</p> <p>【ゆとりのない運行計画であった】</p> <p>当該運行計画は、営業所を出庫から4時間近く連続10分以上の運転の中断はなかった。また、折り返し時間も3分から5分程度がほとんどであり、道路混雑状況等により休憩がとれない場合もあることから、当該運転者にとっては、自身の健康状態に係る心配事もあり負担が大きかった可能性が考えられる。</p> <p>【過去に発生した事故の再発防止対策が徹底されていなかった】</p> <p>当該運転者については、入社以降4件の事故を発生している。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 約1年7ヶ月前 要因：漫然運転、後方確認不足 再発防止対策：指差呼称の実施 2. 約1年4ヶ月前 要因：心配事 再発防止対策：指差呼称の実施、意識がとぎれることなく集中して安全運転に徹すること 3. 約10ヶ月前 要因：居眠り運転 再発防止対策：睡眠時間確保のため、終業時刻が21時を過ぎる場合は、営業所に宿泊させる。 4. 約2ヶ月前 要因：安全確認不足 再発防止対策：安全確認の徹底 <p>今回の事故前日においても、終業時刻が21時を過ぎたため、本来であれば営業所に宿泊すべきところ自宅に帰宅していた。自宅に帰宅していることを事業者は認識しているが、事故当日の当該運転者の出勤時間を遅らせ休息期間を長くとらせる等、睡眠時間を長く確保させる措置はとっていなかったことから、運転者の体調が万全ではなかった可能性が考えられる。</p> <p>また、ドライブレコーダー映像によると、過去に指導している指差呼称は実施していないことから、事業者は運転者の習得の程度の把握が不十分であった可能性がある。</p>
	運転者に係る人的要因	<p>【運転に集中していなかった】</p> <p>運転者は、健康に関する心配事、朝の混雑時間を終えたことによる気の緩み、乗務による疲労の蓄積、睡眠不足等により、運転に集中していなかった可能性がある。</p> <p>【自身の健康状態を事業者に申告していなかった】</p> <p>運転者は、健康に関する心配事を事業者に申告していなかったため、事業者は、あらかじめ適切な措置を取ることができなかった可能性がある。</p> <p>【医師の指示どおりに服薬していなかった】</p> <p>運転者は、医師の指示どおりに服薬していれば、健康に関する心配事が解消された可能性が考えられる。</p> <p>【過去の事故の再発防止対策を怠っていた】</p> <p>運転者は、事業者から指導を受けた再発防止対策について、実行していなかった。</p>
	その他の要因	特になし
考えられる再発防止対策	<p>【運転者に係る個々の乗務に影響を及ぼす事柄を把握した上で、個々に応じた勤務をさせること】</p> <p>事業者は、点呼時等あらゆる機会を通じて運転者とコミュニケーションをとり、乗務に影響を及ぼす恐れのある運転者個々の健康状態、心配事、服薬状況、疾病の治療の状況、睡眠時間等について、把握するよう努めるとともに、運転者から気軽に相談できるような環境を構築する必要がある。また、把握した事柄を踏まえ、必要に応じて、当該運転者に負担のない勤務をさせる必要があるものと考えられる。また、事業者は、健康管理の重要性について、再認識する必要があるものと考えられる。</p> <p>【運行計画の見直し】</p> <p>事業者は、法令にとらわれずに、乗務による疲労の蓄積や集中力の低下が起きる前の適切なタイミングにおいて、確実に休憩時間を確保できるような運行計画を立てる必要があるものと考えられる。</p> <p>【過去に発生した事故に基づく再発防止対策の確実な実施】</p> <p>事業者は、過去に発生した事故に基づく再発防止対策について、確実に実施する必要がある。また、運転者に対し再発防止対策を指導した後は、添乗指導やドライブレコーダーの映像を活用する等により、指導した内容の運転者の習得の程度を把握し、習得の程度に応じた必要な指導を行うことが必要である。</p>	

【バス④ 事故状況図】



バス⑤ (乗合バスの車内事故)	事故概要		<p>乗合バスに停留所にて2名の乗客が乗車。一人目の乗客が着席し、二人目の乗客が進行方向左側の横向き座席に着席しようとして中腰になったところでバスが発進したため、二人目の乗客が転倒したもの。</p> <p>この事故により、二人目の乗客が、中ドア後方のステップに右脇腹を打ち、重傷を負った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・負傷者は、両手に荷物を持っており、咄嗟の場合に手すり等をつかめない状況であった。 ・運転者は、66才男性(経験32年)。これまで事故はなかった。 ・運転者によると、乗客が着席したのと思い込んでいたため、二人目の乗客の着席確認をしていなかった。また、自動放送はあったが、運転者は、発進時に乗客への注意喚起のアナウンスを実施していなかった。 ・運転者によると、これまで事故がなかったことから、大丈夫であろうという思い込みがあった。 ・運転者は、適性診断結果に基づく自身の運転特性について、理解していなかった。 ・運転者は、過去にドライブレコーダーの映像により指導を受けた内容について、理解していなかった。 ・運転者は再雇用の社員であったことから、当該事業者で実施している添乗調査の対象者となっていなかった。 ・発生時刻:12:30頃、天候:晴れ
	推定される主な事故要因	運行・整備管理上の要因	<p>【運転者に対する指導監督不十分】</p> <p>事業者は、車内事故防止の具体的な運転行動等について、定例教育等において指導はしていたが、運転者に理解させていなかったことから、運転者の安全運転の実行につながらなかった可能性が考えられる。座学中心の指導であることから、運転者は、自身の運転行動をふりかえる機会がなく、指導が形式的なものとなっていた可能性が考えられる。</p> <p>【適性診断結果の活用が不十分】</p> <p>事業者は、適性診断結果に基づく指導は実施していたが、自身の運転特性踏まえた運転方法について、運転者に理解させていなかったことから、運転者の安全運転の実行につながらなかった可能性が考えられる。</p>
		運転者に係人的要因	<p>【発進時の基本動作の実施が不十分】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転者は、旅客が着席したのと思いこんでいたことから、乗客が着座するまで確認を継続していなかったことが認められる。 ・運転者は、発車時の注意喚起の案内放送を行っていなかったことが認められる。 <p>【指導内容の理解が不十分】</p> <p>運転者は事故があつてはじめて自身の適性診断結果を認識でき、また、過去のドライブレコーダー映像による指導も思い出すことができたということから、運転者自身の運転特性の認識や安全意識が不十分である可能性が考えられる。また、これまで事故が無かったこともあり、当事者意識が薄いことから、指導を受けた内容の理解が不十分であるものと考えられる。</p>
		その他の要因	特になし
考えられる再発防止対策		<p>【運転者に対する指導監督の徹底】</p> <p>事業者は、以下の点に留意し、適切に指導監督を実施する必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・例えば、実車の活用、ドライブレコーダーの活用、運転者参加型の指導手法の活用等、指導が形式的なものとならないような指導方法を取り入れる必要がある。 ・運転者の実際の運転行動を確認することができる添乗調査については、全運転者を対象とする等、より効果的な実施方法について検討する必要がある。 ・指導した内容の運転者の習得の程度を把握する仕組みを構築し、必要に応じて再指導する必要がある。 <p>【適性診断結果の活用】</p> <p>事業者は、適性診断結果に基づき運転者に運転特性を把握させ、自らの運転特性を踏まえた安全運転の方法について指導を徹底するとともに、運転者は、自らの運転特性を踏まえた安全運転を行う必要がある。</p> <p>【乗客に対する啓発活動】</p> <p>事業者は、車内アナウンスや車内掲示他あらゆる機会を通じて、乗客に車内事故防止について啓発する必要がある。</p> <p>【車掌の乗務】</p> <p>事業者は、高齢者が多く乗車される路線や時間帯には、必要に応じて、車内の安全確認をさせる車掌を乗務させることも検討する必要がある。</p>	

【バス⑤ 事故状況図】



ハイタクの事故

ハイタク①: 法人タクシーの交差点事故

ハイタク②: 法人タクシーの交差点事故

ハイタク③: 個人タクシーの健康起因事故

ハイタク④: 法人タクシーの健康起因事故

ハイタク⑤: 法人タクシーの交差点事故

ハイタク⑥: 法人タクシーの路上横臥事故

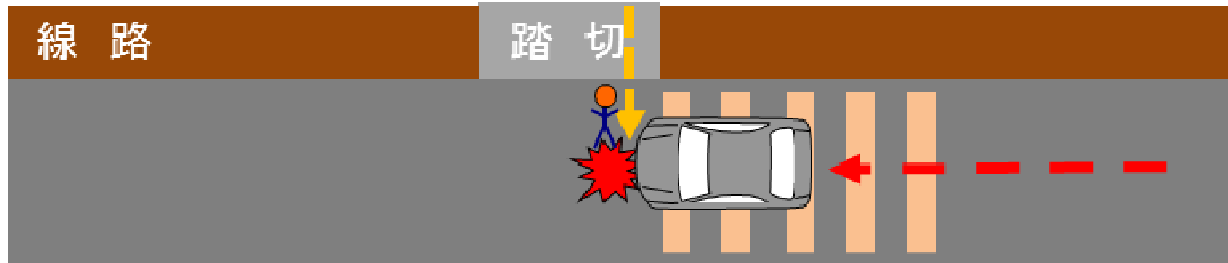
ハイタク⑦: 法人タクシーの衝突事故

ハイタク⑧: 法人タクシーの健康起因事故

ハイタク⑨: 法人タクシーの健康起因事故

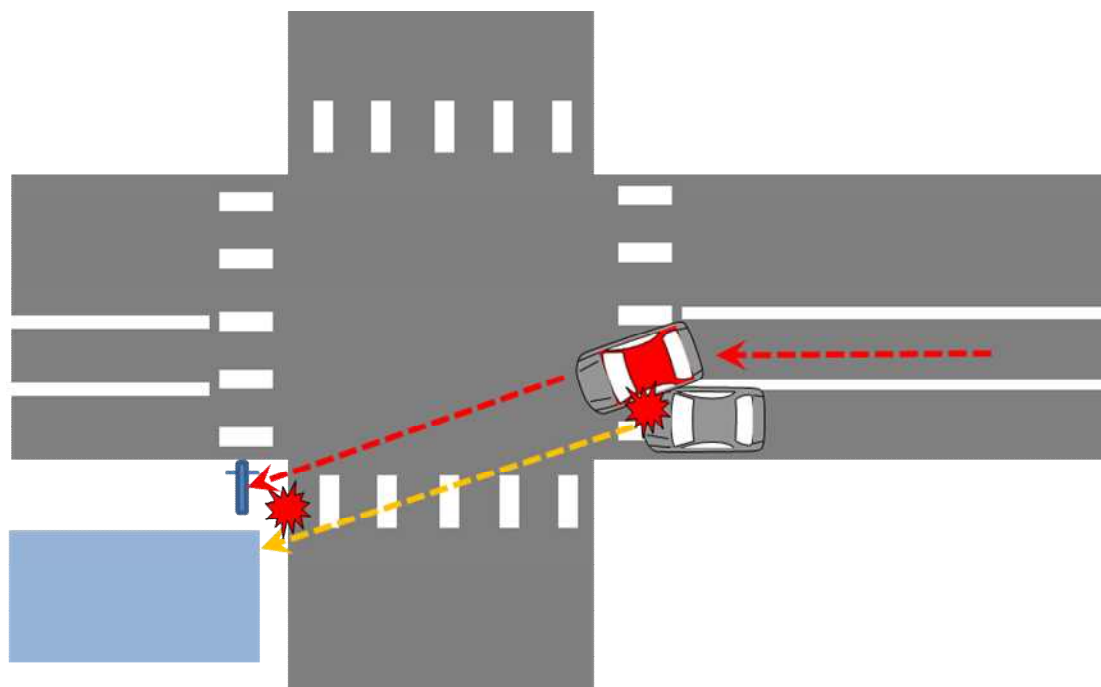
ハイタク①（法人タクシーの交差点事故）	事故概要	法人タクシーが空車にて線路沿いのセンターラインのない下り坂の道路（幅員約4m）を速度約30km/hにて走行中、信号機や一時停止標識のない踏切道との交差点において、進行方向右側の踏切側から飛び出してきた歩行者（3歳男児）に気づき、ブレーキを掛けたが間に合わず衝突した。この事故により、歩行者が重傷を負った。 ・踏切の警報音が鳴っていた。 ・踏切手前の道路上には、注意喚起のため赤いゼブラでカラー舗装がされていた。 ・発生時刻：19：30頃、天候：晴れ
	推定される主な事故要因	運行・整備管理上の要因 【運転者に対する指導監督が不十分】 事業者が行う指導監督は、接客接客、客からの要望、苦情対応方法、事故防止について話をしているとのことであった。しかしながら、「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）について理解しておらず、指導した内容の運転者の習得の程度も把握していなかった。 【適性診断結果の活用が不十分】 事業者は、適性診断を受診させ診断結果について話はするが、それ以降活用していなかったため、適性診断結果を活用して運転者に自らの運転特性を自覚させられなかったと考えられる。
	運転者に係る人的要因	【安全確認が不十分】 運転者によると、当該事故現場は通り慣れた道路であり、踏切手前が下り坂であるため、減速しながら走行していたが、飛び出してきた歩行者に気づかなかったとのことであった。当該事故現場には、踏切手前の道路上に赤いゼブラでカラー舗装されており、注意喚起を促しているものの、当該車両は約30km/hで当該交差点に進入しており、また、踏切の警報音が鳴っていたため、踏切を横断してくる歩行者はいないだろうと思い込み、漫然と進入するあまり周囲の状況の確認不足があったと考えられる。 【運転特性の理解不足】 運転者の適性診断結果における注意の配分において「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」ことその他、危険感受性において「なるべく遠方や左右、後方の交通状況の変化をよく見て、他の交通の動きを予測し、余裕を持った運転をおこなうことが必要」と指摘されている。当該事故においては、進行方向を注視し踏切側を見ておらず、また踏切の警報音が鳴って急いで歩行者が踏切を横断してくると予測せず、歩行者をはねたことから、適性診断結果が示す運転特性と合致する。
	その他の要因	特になし
考えられる再発防止対策	【運転者に対する指導監督の徹底】 事業者は、「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）を把握するとともに、 ・速度超過の危険性について理解させ、狭隘路での更なる低速走行など交通ルールを改めて徹底させること。 ・各種事故防止マニュアルの活用により、事故に係る注意点を運転者に理解させること。 ・危険予知訓練（KYT）、ヒヤリハット体験等を活用した実践的教育に積極的に取り組むこと。 ・指導した内容の運転者の習得の程度を常に把握できるよう努めること。 等、より一層の指導監督の徹底が必要である。 また、事故、適性診断、健康診断後の個別指導について、指導状況の記録を残し、継続した指導監督を実施することが必要である。 【適性診断結果の活用】 事業者は、適性診断結果に基づき、運転者に自らの運転特性を自覚させ個々の運転特性に応じた運転方法を指導する必要がある。 また、指導後は、指導した内容の運転者の習得の程度を把握し、習得の程度に応じた必要な指導を行う必要がある。 【かもしれない運転の励行】 運転者は、指導、教育内容を理解し実践するとともに、周りの交通状況を万遍なく見渡し、歩行者が突然飛び出してこないだろうといった「だろう運転」ではなく、他の交通の動きを予測しそれに応じた危険予知運転（「かもしれない運転」）を行う必要がある。	

【ハイタク① 事故状況図】



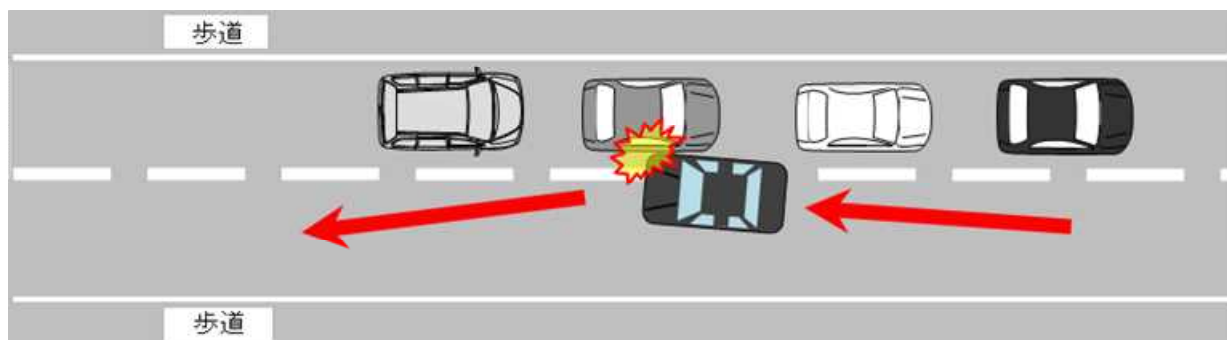
ハイタク②（法人タクシーの交差点事故）	事故概要	<p>法人タクシーが空車にて片側2車線の第二車線を走行中、第二車線から交差点を左折しようとしたところ、第一車線において交差点を直進しようとした乗用車と衝突し、続いて信号待ちをしていた自転車をはねた後、当該法人タクシーが電柱に、衝突された乗用車が建物の壁面に衝突した。この事故により、法人タクシー運転者、乗用車の運転者及び自転車乗りの計3名が軽傷を負った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該道路は通り慣れており、第一車線には普段から駐車車両が多いことから、第二車線から左折した。 ・事故当日は、当該交差点前の第一車線に駐車車両はなかったが、運転者は、普段の癖で第二車線から左折した。 ・当該車両が左折しようとしたところ当該車両の左側面前方に第一車線を後方から走行してきた相手方乗用車右側前面が衝突し、併走しながら交差点左側先の歩道に進入した。 ・発生時刻：19:55頃、天候：晴れ
	推定される主な事故要因	<p>運行・整備管理上の要因</p> <p>【運転者に対する指導監督が不十分】 事業者は、「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)に定められた内容を運転者に対して指導しているとのことであったが、当該事故においては第二車線から徐行せずに左折したことから、事業者は、当該運転者に国土交通省告示で定める輸送の安全を確保するため交通ルール等の基本的事項について理解させていなかったものと考えられる。</p> <p>【適性診断結果を活用が不十分】 事業者は、運転者に適性診断を受診させており、診断結果に基づき指導しているとのことであるが、それ以降活用していなかったため、適性診断結果を活用して運転者に自らの運転特性を自覚させていなかったものと考えられる。</p>
	運転者に係人的要因	<p>【安全確認が不十分】 交差点を第二車線から左折したことについて、運転者は、当該道路は通り慣れており、片側2車線道路で第一車線には普段から駐車車両が多く、第二車線から左折しており、事故当日当該交差点手前の第一車線には駐車車両はなかったが、普段の癖で第二車線から左折してしまったとのことであった。また、交差点を左折する際、後方から走行してきた車両を確認できておらず衝突するまで気付かなかったとのことから、後方から車両が来ないだろうと思込み、漫然と左折するあまり周囲の状況の確認不足があったと考えられる。</p> <p>【運転特性の理解不足】 運転者の適性診断結果において、「遠方や左右、後方の交通状況の変化を良く見て、今後の信号の変化や他の交通の動きを予測し、それに応じた余裕を持った運転をおこなう必要がある。」と危険感受性の指摘がされている。当該事故においては、後方の交通状況の変化を十分に確認せずに左折しようとしたところ当該車両の左側面前方に第一車線を後方から走行してきた相手方車両右側前面が衝突したことから、適性診断結果が示す運転特性と合致する。</p>
	その他の要因	<p>【違法駐車車両が多い】[道路・環境的要因] 事故現場の交差点手前に郵便局があり、その利用客は専用駐車場に停めず、第一車線に駐車しており、日頃から違法駐車が常態化している。</p>
考えられる再発防止対策	<p>【運転者に対する指導監督の徹底】 事業者は、指導監督について、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・右左折等交差点における通行方法遵守の徹底など道路交通法について改めて理解させること。 ・危険予知訓練(KYT)、ヒヤリハット体験等を活用した実践的教育に積極的に取り組むこと。 ・指導した内容の運転者の習得の程度を常に把握できるよう努めること。 <p>等、より一層の強化が必要である。</p> <p>【適性診断結果の活用】 事業者は、適性診断結果に基づき、運転者に自らの運転特性を自覚させ個々の運転特性に応じた運転方法を指導する必要がある。 また、指導後は、指導した内容の運転者の習得の程度を把握し、習得の程度に応じた必要な指導を行う必要がある。</p> <p>【安全を意識した運転】 運転者は、道路交通法を遵守することはもちろんのこと、後方から車両が来ないだろうといった「だろう運転」ではなく、「かもしれない運転」を徹底するなど、常に安全を意識した運転を心掛ける必要がある。</p> <p>【所轄警察への要望】 事業者は、当該事故現場付近の違法駐車が常態化していることから、道路交通において危険箇所の把握に努め、調査し、必要に応じて所轄警察署へ交通取り締まりを要望することで交通事故の未然防止に寄与することも重要である。</p>	

【ハイタク② 事故状況図】



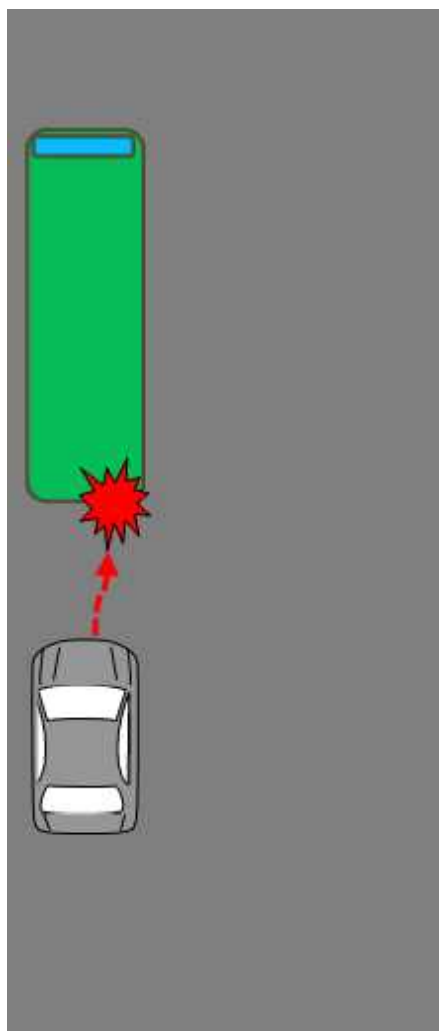
ハイタク③ (個人タクシーの健康起因事故)	事故概要	個人タクシーが空車にて片側1車線の道路を走行中、センターラインを越えて渋滞で停車していた対向車右側面に接触した。この事故による負傷者はいない。 ・ドライブレコーダーの映像によると、運転者は事故当日運行開始から体調不良であったと思われる。 ・事故当時当該車両が直進していたが、徐々にセンターライン方向へ進行。 ・対向車右側面に接触したが、運転者はそれに気づかずそのまま走行したため、被害車両に追跡、停止させられた。 ・運転者は事故後の処理中に倒れ救急搬送され、搬送先の病院で脳溢血と診断された。 ・運転者は、事故前後について記憶がない。 ・発生時刻: 11:30頃、天候: 晴れ
	推定される主な事故要因	運行・整備管理上の要因 【個人タクシー所属組合との連携不足】 事業者は、所属組合において開催される事故防止等の講習会に出席していたが、講習内容は、「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)の内容が確実に網羅されたものではなかった。また、健康診断においても、年1回受診していたが、要治療や要精密検査等所見のある場合でも、再検査や治療を行ったかどうかを事業者と当該組合所属支部間で情報共有していなかった。さらに、乗務中に体調が悪化したにもかかわらず、所属組合へ連絡する体制が整っていなかった。このことから、当該組合、事業者相互の意思疎通がされていないとともに、所属組合は、適切な健康管理を行うことの重要性についての認識が欠如していたと考えられる。
	運転者に係人的要因	【健康診断結果に対する処置の不適切】 事業者の健康診断結果において、血圧についての所見(要医療)があったにもかかわらず、1回服薬すると、一生服薬しなければならないという安易な考えで、治療や服薬をしていなかった。 このことから、事業者は健康診断結果の重要性を認識せず、医師の指示どおりに治療しなかったことにより、当該疾病が発症した可能性が考えられる。
	その他の要因	特になし。
考えられる再発防止対策	【運転者の健康診断結果に対する自己改善の徹底】 事業者の健康診断結果によると、血圧について要治療との所見があり、認識はしていたにもかかわらず、治療せず服薬もしていなかった。事業者として輸送の安全が最優先であることの自覚と責任を持つとともに、自身の健康診断結果と向き合い、再検査を確実に受診し、医師の指示を受け入れ、所見項目を改善するよう努める必要がある。 【健康診断結果に対する所属組合のフォローの強化】 事業者として健康管理について自ら実施することはもちろんであるが、それに加えて、所属組合においても、各事業者に対し健康診断の受診状況や受診結果について助言するなど事業者をフォローしていくことも重要であると考えられる。また受診結果から再検査が必要な事業者に対して、速やかに受診させその結果を把握し、更に健康診断結果の所見から想定される疾病を予見し、事業者の健康に広く影響する生活習慣等を改善させ、発症の可能性を少しでも低くするよう助言することも重要であるものと考えられる。 【体調急変時における所属組合との連絡体制の周知徹底】 所属組合支部によると、当該組合員は事故が発生する前から体調不良であったにもかかわらず、運行の中断をしなかったとのことであった。このことから、事業者が乗務中に体調が悪化して、運行に悪影響を及ぼすおそれがある場合は、無理に運転を継続せず、安全な場所に車両を停車し、速やかに所属組合に報告するなど緊急時の対処方法やその際の連絡体制を構築することが重要である。 【ASVの普及促進】 既に実用化されている「衝突被害軽減ブレーキ」等の予防安全技術のタクシー車両への普及促進も有効である。	

【ハイタク③ 事故状況図】



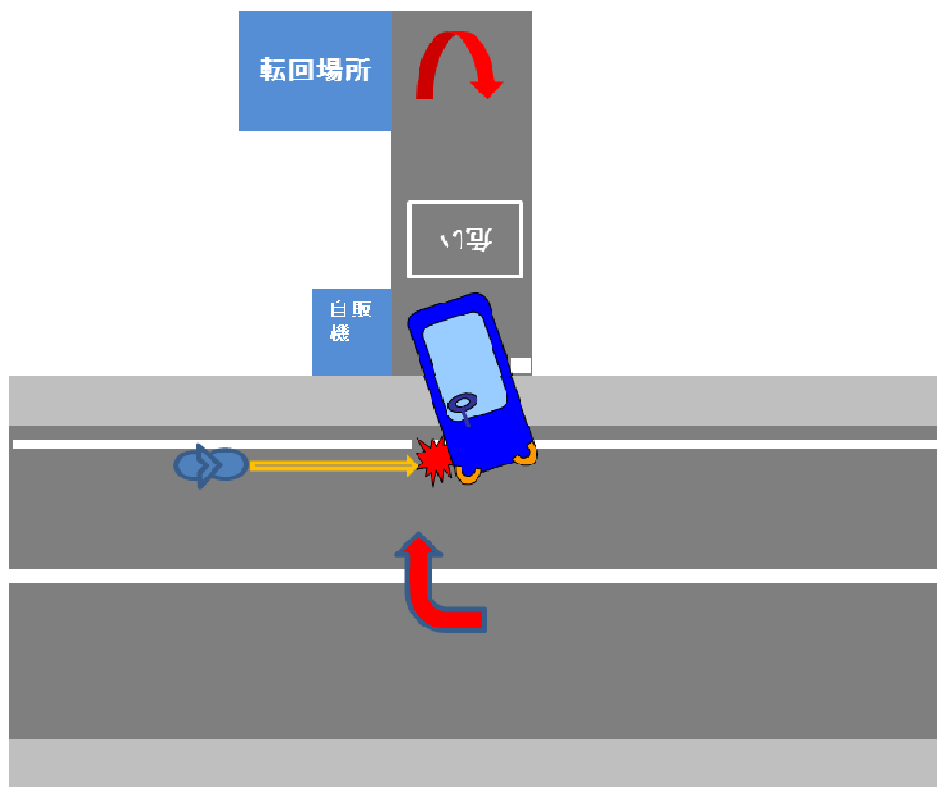
ハイタク④ (法人タクシーの健康起因事故)	事故概要	<p>法人タクシーが乗客を乗せ目的地を確認し料金メーターを操作後、乗客が運転者に声をかけたが返事がなかったため、乗客は降車した。その後、当該運転者は意識が朦朧となり踏んでいたブレーキペダルから足が離れ、クリープ現象で前進し、前方で停車していたバスに追突した。当該運転者は病院に搬送されたが、死亡が確認された。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転者は、事故当日が初乗務であった。 ・運転者は、乗客を乗せ目的地の確認及び料金メーター操作後、いびきのような呼吸音を発したとのこと。 ・推定死因は腹部大動脈瘤破裂。 ・発生時刻: 9:30頃、天候: 晴れ
	推定される主な事故要因	<p>【健康診断結果の把握不適切】 事業者は、運転者が受診した健康診断結果について所見がある場合、個別に指導し、再検査受診の指示をしているが、未受診のままでも受診の指示をしておらず、受診状況を把握していなかった。当該運転者においても、入社時健康診断結果を確認し、所見があったため再検査を指示したが、それ以降は受診の確認はしておらず、また服薬状況についても把握していないとのことであった。</p>
	運転者に係る人的要因	<p>【健康診断結果に対する処置の不適切】 運転者の健康診断結果において、高血圧、脂質異常、陳旧性心筋梗塞の疑いと所見(要治療等)があった。事業者は、血圧の薬は服用していることを把握しているものの、その他の薬については服用しているかどうか当該運転者から聞いておらず、適切な治療をしていなかった可能性が考えられる。 このことから、運転者は健康診断結果の重要性を認識せず、医師の指示どおり治療しなかったことにより、当該疾病が発症した可能性が考えられる。</p>
	その他の要因	特になし。
考えられる再発防止対策	<p>【運転者の健康状態の把握の徹底】 事業者は、運転者の健康診断結果により、再検査が必要な運転者に対して速やかに受診させ、その結果に基づき個別に指導することはもちろんのこと、更に健康診断結果の所見から想定される疾病を予見し、運転者の健康に広く影響する生活習慣等を改善させ、発症の可能性を少しでも低くすることが重要である。</p> <p>【運転者に対する健康起因事故防止の重要性についての指導監督の徹底】 事業者は、運転者に対し、前兆や自覚症状がない予防や予見の困難な疾病が突然発症し重大事故が起り得ることを「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」を活用するなどして認識させ、食生活の改善や適度な運動の実施など日常生活習慣の改善を促していくことが必要である。</p> <p>【運転者の健康診断結果に対する自己改善の徹底】 運転者は、自身の健康診断結果と向き合い、医師の指示を守ることはもちろんのこと、生活習慣を改善するよう努める必要がある。</p>	

【ハイタク④ 事故状況図】



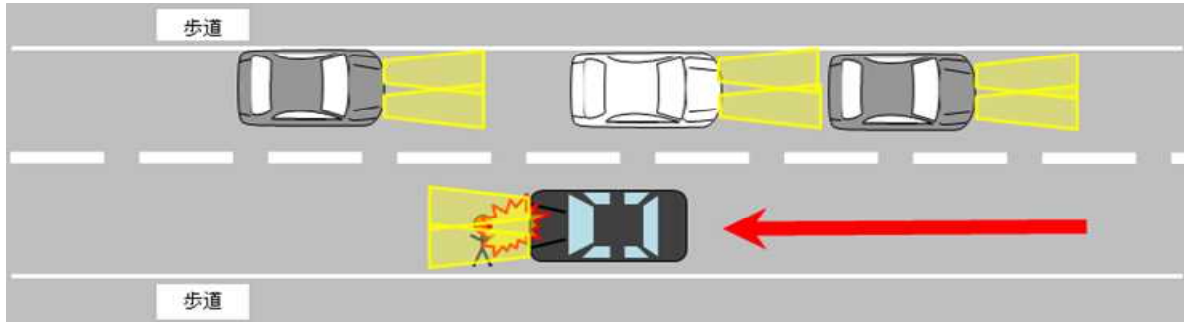
ハイタク⑤ （法人タクシーの交差点事故）	事故概要	法人タクシーが無線配車を受け配車場所へ向けて県道を走行中、県道が渋滞していたため細い路地へ右折で入り県道に戻るために駐車場で転回後、路地から県道に左折しようとしたところ、右方向から車道外側線に沿って直進してきたオートバイと、当該車両右前部オーバーハング部が衝突した。この事故により、オートバイの運転者が重傷を負った。 ・当該丁字路に信号機は設置されていない。 ・当該丁字路は一時停止義務のある場所ではないが、道路上に「危い」の標示あり。 ・当該車両の速度は、約5km/h。 ・車内カメラの映像を確認したところ、当該車両は一時停止はしておらず、運転者は、歩道に達した時点で顔を素早く左右に向けて確認動作は行っている。 ・運転者は、衝突までオートバイを認知していない。 ・発生時刻：9：55頃、天候：晴れ
	推定される主な事故要因 運行・整備管理上の要因	【運転者に対する指導監督が不十分】 運転者は営業成績は優秀だが、焦りやすい性格であり、事業者側としてはその性格を把握してはいたものの、その危険性を個別に指導していなかった。適性診断結果においても先急ぎ運転の所見があり、運転者の運転特性を踏まえた個別の指導・教育を重点的、継続的に行っていれば事故を防げたものと考えられる。 【適性診断結果の活用が不十分】 運転者によると、県道に出る際左右を確認はしているがオートバイは認識出来なかったとのことである。 運転者の適性診断結果において、「判断・動作のタイミング」について「見誤り」「見過ごし」「見落とし」などが多いとの指摘があり、また、「注意の配分」についても「必要な情報を見落としたりしないよう」という指摘があり、同指摘内容と事故について関連が見受けられる。事業者は適性診断に基づく指導は行っていたが、指導内容は、本社にてマーカーが引かれた注意事項を単に説明しているのみであることから、具体性がない指導内容であり不十分である。 【ゆとりをもつことができない配車】 渋滞等により配車予定時刻に遅れる場合は、運転者は先急ぎ運転を行いがちになる。上記運転者に対する教育はもとより、運転者が先急ぎ運転をしなくても済むような配車をすることも必要である。
	運転者に係人的要因	【安全確認不足】 運転者は無線配車を受け配車先へ向かったが、渋滞に巻き込まれたため焦り、脇道で転回。その後県道に出る際に、確実な左右確認、一時停止を怠り事故を起こしている。脇道出口に一時停止の義務はないものの、道路に「危ない」「飛び出し注意」の注意を喚起する標示があり、その標示を本人は認識していなかった。 脇道から県道に出る際焦らず、一時停止をし左右の安全確認を確実に行っていれば事故は防げたものと考えられる。 【運転特性の理解不足】 運転者の適性診断結果において、今回の事故と関連する所見があったが、運転者は、自身の適性診断結果について把握していなかった。このため、自身の運転特性を踏まえた安全運転を実行していなかったことが考えられる。
	その他の要因	【県道右側の見通しが悪かった】[道路・環境的要因] タクシーが入った脇道は道幅の狭い道路であり、県道へ出る手前右側に設置されている自動販売機により、右側の見通しが悪かった。
考えられる再発防止対策	【運転者に対する指導監督の徹底】 ・事業者は、見通しの悪い箇所を通行する際の危険予測や通行方法（一時停止を行い確実に左右を確認すること）、先急ぎの危険性（先急ぎ運転をしても、営業利益や営業成績にはほぼ差は無いこと、急ぎ運転＝危険運転であるということ）を実例を示すことにより指導する等運転者に理解させるような指導方法を取り入れる必要がある。 ・事業者は、事故を防止するための具体的な運転行動を指導し、指導した内容の運転者の習得の程度を把握し、習得の程度に応じた必要な指導を行う必要がある。 【適性診断結果の活用】 事業者は、適性診断結果に基づき、運転者に自らの運転特性を自覚させ個々の運転特性に応じた運転方法を指導する必要がある。 また、指導後は、指導した内容の運転者の習得の程度を把握し、習得の程度に応じた必要な指導を行う必要がある。 【きめこまやかな配車体制の構築】 配車予定車両が、渋滞等により配車予定時刻に遅れる可能性がある場合は、運転者から事業者へ連絡し、事業者は配車車両を変更する等、運転者が先急ぎ運転をすることとならないような適切な配車体制を構築することが必要である。	

【ハイタク⑤ 事故状況図】



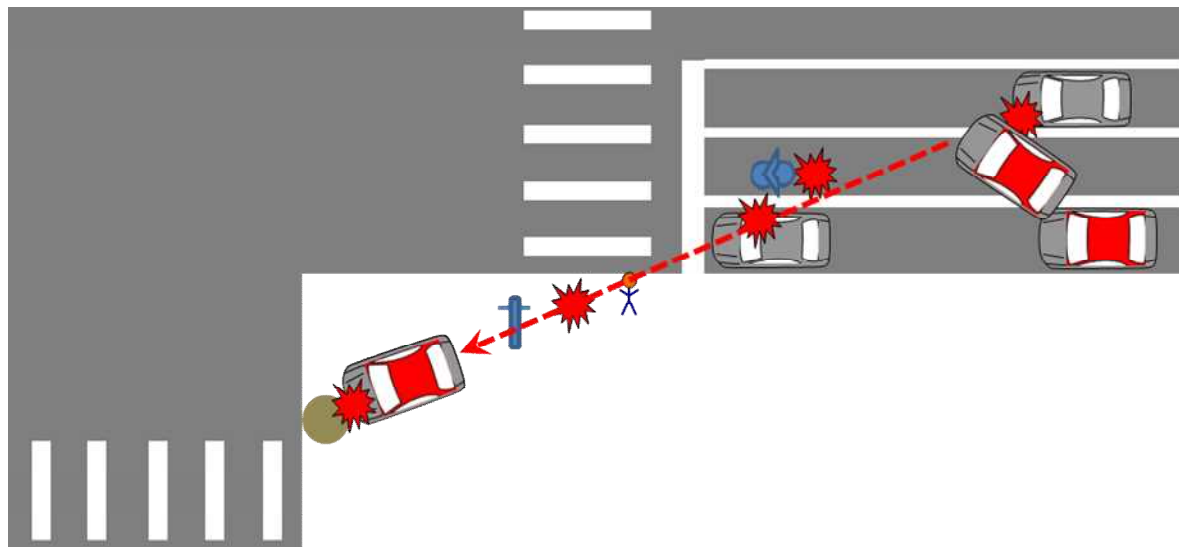
ハイタク⑥（法人タクシーの路上横臥事故）	事故概要	<p>法人タクシーが実車にて夜間片側1車線の道路を速度53km/hで走行中、路上に横たわっている人を発見し、急制動をかけたが間に合わず轢過した。</p> <p>この事故により、当該横臥者は死亡した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該横臥者は、上下黒っぽい服を着用し道路中央にセンターライン方向に頭を向けうつ伏せで横たわっていた。 ・対向車線に停車していた乗用車の運転者が、路上横臥者に気づいたため、当該車両を停車させようと手を振って合図したが、当該運転者は気が付かなかった。 ・急ぎの運行ではなかったが、当該運転者は実車中は急ぐ癖がある。 ・雨が降っており、路面が濡れていた。 ・事故現場付近は街灯はあるものの薄暗かった。 ・運転者は、事故現場の対向車線に前照灯を点けながら停車していた車両3台が気になっていた。 ・運転者は、はまさか路上に横臥している人がいるとは思わなかった。 ・発生時刻: 21:10頃、天候: 晴れ
	推定される主な事故要因	<p>【運転者に対する指導監督が不十分】 事業者は、「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)の内容を始め、接客接遇や事故防止について、乗務前点呼前に10～20分程度実施している。また事故が発生した場合はドライブレコーダーの映像を点呼場で流し、注意喚起しているとのことであった。しかしながら、一方的な指導となっているため、指導した内容の運転者の習得の程度を把握していなかった。</p> <p>【適性診断結果の活用が不十分】 事業者は、運転者に対し適性診断を受診させており、診断結果に基づき個別に助言しているが、それ以降は活用していないとのことであった。このことから、適性診断結果を活用して運転者に自らの運転特性を自覚させられなかったと考えられる。</p>
	運転者に係人的要因	<p>【運転特性の理解不足】 運転者によると、適性診断を受診し、受診後に受診結果は見たがそれ以降見ておらずどんな内容であったか覚えていないとのことであり、運転者は、自身の運転特性を踏まえた運転方法の理解が不十分であることが考えられる。</p> <p>運転者の適性診断結果の注意の配分において「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」ことその他、危険感受性において「事故を防止するためには、なるべく遠方や左右、後方の交通状況の変化をよく見て、今後の信号の変化や他の交通の動きを予測し、それに応じた余裕を持った運転をおこなうことが必要である」と指摘されており、当該事故において、運転者は対向車線にヘッドライトを点けながら停車していた車両3台が気になり、注意が一点に集中したことから、適性診断結果が示す運転特性と合致する。</p> <p>【安全確認が不十分】 事故が発生した道路に街灯はあったが、当該事故現場付近は街灯と街灯の間であり、光が十分届かないため薄暗く、また雨が降っていたことにより視界が悪かったにもかかわらず、乗客を乗せると急ぐ癖により、制限速度超過(制限速度40km/hであるところ53km/hで走行)で運転したことから、安全確認が不十分となり歩行者に気付くのが遅れたものと考えられる。</p> <p>【タクシーの事故発生状況について認識不足】 運転者によると、まさか歩行者が路上に横臥しているとは思わなかったとの供述があった。事業者による指導教育を受けているとのことであったが、路上横臥事故が多く発生していることなど、運転者がタクシーの事故発生状況について認識していれば、危険を予測した運転が行われた可能性が考えられる。</p>
	その他の要因	特になし。
考えられる再発防止対策	<p>【運転者に対する指導監督の徹底】 指導監督について、事業者は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・夜間においては、路上横臥事故が多いことから、路上横臥者に関係する事故傾向を理解させること。 ・夜間においては、可能な限りハイビームを活用することを徹底させること。 ・速度超過の危険性について理解させ、法令速度遵守の徹底など道路交通法の遵守を改めて徹底させること。 ・危険予知訓練(KYT)、ヒヤリハット体験等を活用した実践的教育にさらに積極的に取り組むこと。 ・指導した内容の運転者の習得の程度を常に把握できるよう努めること。 <p>等、より一層の強化が必要である。</p> <p>【適性診断結果の活用】 事業者は、適性診断結果に基づき、運転者に自らの運転特性を自覚させ個々の運転特性に応じた運転方法を指導する必要がある。</p> <p>また、指導後は、指導した内容の運転者の習得の程度を把握し、習得の程度に応じた必要な指導を行う必要がある。</p> <p>【安全を意識した運転】 運転者は、運転中は常に法定速度遵守はもちろんのこと、道路環境や時間帯に応じて、危険予知を意識した運転を心がける必要がある。</p> <p>【走行用前照灯の活用】 運転者は、夜間走行時においては、前方の交通状況が昼間より確認しづらくなるため、できる限り走行用前照灯(ハイビーム)を活用することが重要である。</p> <p>【ASVの普及促進】 既に実用化されている「夜間前方視界情報提供装置」や「夜間前方歩行者注意喚起装置」などの運転支援装置も事故防止に有効であることから、これら予防安全技術の普及を促進することも重要である。</p>	

【ハイタク⑥ 事故状況図】



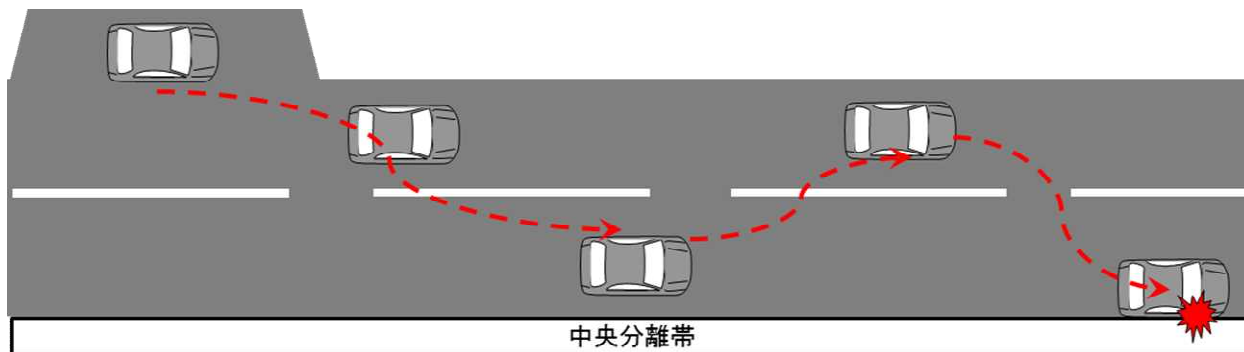
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">ハイタク⑦（法人タクシーの衝突事故）</p>	<p>事故概要</p>	<p>法人タクシーが片側3車線道路の第1車線において乗客1名を降車させた後、第一車線から第二車線を横切り第三車線(右折レーン)へ進路変更しようとしたところ、第三車線(右折レーン)後方から走行してきた乗用車と衝突し、その反動で赤信号で第二車線に停車していた二輪車及び第一車線に停車していた乗用車と衝突し、さらに歩道で信号待ちをしていた歩行者及び自転車と衝突し、その先の道路案内標識、街路灯に衝突した。</p> <p>この事故により、自転車乗りが死亡、歩行者が重傷、第三車線の乗用車の運転者、二輪車の運転者、第一車線の乗用車の運転者及び当該運転者の計4名が軽傷を負った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事故現場先の交差点の信号は右折矢印青信号(直進赤信号)であった。 ・当該運転者は、第一車線から第三車線(右折レーン)に進路変更する際、後方を目視したが、後方から走行してくる車両は確認できなかった。 ・発生時刻:8:40頃、天候:晴れ
	<p>推定される主な事故要因</p>	<p>【運転者に対する指導監督が不十分】 事業者は、指導計画に沿って指導しており、ドライブレコーダーの映像を活用する等の工夫も見受けられた。しかしながら、指導方法は講義形式の一方的なものであり、指導した内容の運転者の習得の程度の把握もしていないことから、運転者に理解させる指導が不十分であると考えられる。</p> <p>【適性診断結果の活用が不十分】 事業者は、初任、適齢、事故惹起者だけでなく、その他の運転者に対しても3年ごとに一般診断を受診させており、診断結果に基づき個別に指導しているが、それ以降は活用していないとのことであった。また、当該運転者においても、適齢診断受診後、診断結果に基づき個別に指導しているが、それ以降は活用していないとのことであった。このことから、適性診断結果を活用して運転者に自らの運転特性を自覚させられなかったと考えられる。</p>
	<p>運転者に係る人的要因</p>	<p>【安全確認が不十分】 運転者によると、第一車線から第二車線を跨いで第三車線(右折レーン)に徐行しながら止まらずに進路変更するため後方を目視したが、後ろから走行してくる車両を認識できなかったとのことであった。</p> <p>また、ドライブレコーダーの映像を確認したところ、第一車線から第二車線へ進路変更する際に後方を目視確認し、第二車線から第三車線(右折レーン)へ進路変更する際には、後方ではなく右側方を目視しているように見える。</p> <p>これらのことから、第一車線から第二車線への進路変更の際の後方確認により後方からの車両はないものと判断し、次に、第二車線から第三車線(右折レーン)に進路変更する際には、後方を目視確認せずに進出したことから、後方確認不足により事故に至ったと考えられる。</p> <p>【運転特性の理解不足】 運転者の適性診断結果において、注意の配分において「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」、危険感受性において「先を急ぐ傾向が強く、状況に対する判断も甘く、運転に慎重さが足りない」ことその他、判断・動作のタイミングにおいて「動作が先で確認が後回しになりがち」等が指摘されている。当該事故においては、不十分な後方確認により、後方からの車両はないと判断し進路変更をしたところ、後方からの車両と衝突したことから、適性診断結果が示す運転特性と合致する。</p>
	<p>その他の要因</p>	<p>特になし。</p>
	<p>考えられる再発防止対策</p>	<p>【運転者に対する指導監督の徹底】 指導監督について事業者は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・進路変更の危険性について徹底すること。 ・指導監督が一方的にならず運転者自ら考えるように教育手法を工夫するとともに、危険予知訓練(KYT)やヒヤリハット体験等を活用した実践的教育にさらに積極的に取り組む必要がある。 ・指導した内容の運転者の習得の程度を把握し、必要に応じて再指導を行うこと。 <p>等、より一層の強化が必要である。</p> <p>【適性診断結果の活用】 事業者は、適性診断結果に基づき、運転者に自らの運転特性を自覚させ個々の運転特性に応じた運転方法を指導する必要がある。</p> <p>また、指導後は、指導した内容の運転者の習得の程度を把握し、習得の程度に応じた必要な指導を行う必要がある。</p> <p>【かもしれない運転の励行】 運転者は、指導、教育内容を理解し実践するとともに、周りの交通状況を万遍なく見渡し、一度目視しただけで後方からの車両はないだろうといった「だろう運転」ではなく、再度後方を目視し、他の交通の動きを改めて確認するといった危険予知運転(「かもしれない運転」)を行う必要がある。</p>

【ハイタク⑦ 事故状況図】



ハイタク⑧（法人タクシーの健康起因事故）	事故概要	<p>法人タクシーが実車にて片側2車線の高速道路を走行中、尿意を我慢できなくなった運転者が、路側帯の退避場所に車両を止めて用を足し1分ほどで車両に戻り運転を再開した直後に、もうろう状態から意識を失い、左右に蛇行し右側の縁石にタイヤを擦りながらガードレールに接触して停止したものの。</p> <p>この事故により、当該運転者は救急車で病院に搬送された。当該運転者は、うっ血性心不全と診断された。</p> <p>・発生時刻：1：50頃、天候：晴れ</p>	
	推定される主な事故要因	運行・整備管理上の要因	<p>【運転者の健康状態の把握が不十分】</p> <p>事業者は、当該運転者に対し約1年半前に健康診断を受診させて以降、健康診断を受診させていなかった。また、この約1年半前に実施したとされる健康診断についても、健康診断の受診の確認を領収証により行っており、健康診断結果を確認していないことから、当該運転者の健康状態の把握をしていないことが認められる。</p> <p>また、健康診断を受診し再検査等の所見があった運転者に対しての再検査の受診の確認は、領収証もしくは口頭による確認に留まっており、診断結果を確認しておらず、医師の乗務に係る意見は聴いていなかったことが認められる。</p> <p>【健康管理と健康起因事故防止の重要性についての認識不足】</p> <p>事業者は、健康管理は個人の問題であるという誤った認識があり、また、健康起因事故がこれまで発生していなかったことから、今後も発生しないであろうという誤った認識があったとのことである。</p>
		運転者に係る人的要因	<p>【健康管理と健康起因事故防止の重要性についての認識不足】</p> <p>運転者は、医者嫌いであることを理由とし、健康診断を受診していなかった。これは、運転者が健康管理と健康起因事故防止の重要性について、理解していなかったことが考えられる。</p>
		その他の要因	特になし。
	考えられる再発防止対策	<p>【運転者の健康状態の把握の徹底】</p> <p>事業者は、全運転者に健康診断を受診させ、その結果を把握する必要がある。</p> <p>また、定期健康診断で再検査等の所見があった場合は、再検査や医師の診断を受けさせ、その結果を把握するとともに、医師の乗務に係る意見を聴取した上で乗務させる必要がある。</p> <p>【健康管理と健康起因事故防止の重要性についての、事業者及び運転者双方の認識の向上】</p> <p>事業者は、健康管理と健康起因事故防止の重要性について理解するとともに、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」を活用し、当マニュアルに記載されている内容について、運転者に対して指導監督を徹底する必要がある。また、指導した内容の習得の程度の把握を行う必要がある。</p> <p>【ASVの普及促進】</p> <p>当該事故は前方車両への追突事故には至っていないが、周囲の状況によっては追突事故が発生する可能性も考えられるところ。追突事故等を防止するために既に実用化されている「衝突被害軽減ブレーキ」等の予防安全技術の普及促進も有効である。</p>	

【ハイタク⑧ 事故状況図】



ハイタク⑨（法人タクシーの健康起因事故）

<p>事故概要</p>	<p>法人タクシーが休憩のため停止中に、運転者が吐き気をもよおしドアを開け嘔吐しようとしていたが、やがて意識がはっきりしない状態となった。 ・病名は、急性硬膜下血腫。 ・当該疾患により事故前日からの記憶は喪失していた。 ・事故当日のドライブレコーダーの映像によると、運転者は事故発生の1時間以上前から疾患の前兆と思われる行動をしている ・発生時刻：9：50頃、天候：晴れ</p>						
<p>推定される主な事故要因</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="295 369 486 918"> <p>運行・整備管理上の要因</p> </td> <td data-bbox="486 369 1418 918"> <p>【運転者に対する指導監督が不十分】 事業者は、脳・心臓疾患に係る特に対応の急を要する前兆や自覚症状等に関する理解が不十分であり、運転者に対して周知・指導をしていなかった。</p> <p>【運転者と運行管理者のコミュニケーションが不十分】 事業者は、脳・心臓疾患に係る特に対応の急を要する前兆や自覚症状等があった場合に、運転者が運行管理者に気兼ねなく報告できるような運転者と運行管理者の関係性の構築が不十分であった可能性が考えられる。</p> <p>【運転者の健康状態の把握が不十分】 定期健康診断において要精密検査等の所見があった場合、事業者は運転者に対し再検査を受けるよう指示を行うものの、再検査の受診の有無の確認は病院の領収証の提出により行っており、再検査結果は確認していなかった。このため、乗務に係る医師の意見を聴いておらず、事業者として適切に就業上の措置の決定（乗務可否の判断）をしていなかった。</p> <p>【健康管理機器の活用が不十分】 点呼場に血圧計を設置しているが活用が不十分であった可能性も考えられる。</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="295 918 486 1086"> <p>運転者に係人的要因</p> </td> <td data-bbox="486 918 1418 1086"> <p>【緊急時の連絡を怠ったこと】 事故当日のドライブレコーダーの映像によると、運転者は事故発生の1時間以上前から疾患の前兆と思われる行動をしていることから、運転者は、身体に異常を感じていたと思われるが、運行管理者にその旨の連絡を行わなかった。</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="295 1086 486 1176"> <p>その他の要因</p> </td> <td data-bbox="486 1086 1418 1176"> <p>特になし。</p> </td> </tr> </table>	<p>運行・整備管理上の要因</p>	<p>【運転者に対する指導監督が不十分】 事業者は、脳・心臓疾患に係る特に対応の急を要する前兆や自覚症状等に関する理解が不十分であり、運転者に対して周知・指導をしていなかった。</p> <p>【運転者と運行管理者のコミュニケーションが不十分】 事業者は、脳・心臓疾患に係る特に対応の急を要する前兆や自覚症状等があった場合に、運転者が運行管理者に気兼ねなく報告できるような運転者と運行管理者の関係性の構築が不十分であった可能性が考えられる。</p> <p>【運転者の健康状態の把握が不十分】 定期健康診断において要精密検査等の所見があった場合、事業者は運転者に対し再検査を受けるよう指示を行うものの、再検査の受診の有無の確認は病院の領収証の提出により行っており、再検査結果は確認していなかった。このため、乗務に係る医師の意見を聴いておらず、事業者として適切に就業上の措置の決定（乗務可否の判断）をしていなかった。</p> <p>【健康管理機器の活用が不十分】 点呼場に血圧計を設置しているが活用が不十分であった可能性も考えられる。</p>	<p>運転者に係人的要因</p>	<p>【緊急時の連絡を怠ったこと】 事故当日のドライブレコーダーの映像によると、運転者は事故発生の1時間以上前から疾患の前兆と思われる行動をしていることから、運転者は、身体に異常を感じていたと思われるが、運行管理者にその旨の連絡を行わなかった。</p>	<p>その他の要因</p>	<p>特になし。</p>
<p>運行・整備管理上の要因</p>	<p>【運転者に対する指導監督が不十分】 事業者は、脳・心臓疾患に係る特に対応の急を要する前兆や自覚症状等に関する理解が不十分であり、運転者に対して周知・指導をしていなかった。</p> <p>【運転者と運行管理者のコミュニケーションが不十分】 事業者は、脳・心臓疾患に係る特に対応の急を要する前兆や自覚症状等があった場合に、運転者が運行管理者に気兼ねなく報告できるような運転者と運行管理者の関係性の構築が不十分であった可能性が考えられる。</p> <p>【運転者の健康状態の把握が不十分】 定期健康診断において要精密検査等の所見があった場合、事業者は運転者に対し再検査を受けるよう指示を行うものの、再検査の受診の有無の確認は病院の領収証の提出により行っており、再検査結果は確認していなかった。このため、乗務に係る医師の意見を聴いておらず、事業者として適切に就業上の措置の決定（乗務可否の判断）をしていなかった。</p> <p>【健康管理機器の活用が不十分】 点呼場に血圧計を設置しているが活用が不十分であった可能性も考えられる。</p>						
<p>運転者に係人的要因</p>	<p>【緊急時の連絡を怠ったこと】 事故当日のドライブレコーダーの映像によると、運転者は事故発生の1時間以上前から疾患の前兆と思われる行動をしていることから、運転者は、身体に異常を感じていたと思われるが、運行管理者にその旨の連絡を行わなかった。</p>						
<p>その他の要因</p>	<p>特になし。</p>						
<p>考えられる再発防止対策</p>	<p>【運転者に対する指導監督の徹底】 ・事業者は、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」を活用し、運転に支障を及ぼすおそれがある病気等の前兆や自覚症状等及び脳・心疾患の前兆や自覚症状等のうち特に急を要するものの症状等について理解するとともに、運転者に対しても指導することにより、運行中の病気の発症の予兆把握を確実なものとする必要がある。 ・事業者は、運行中に脳・心臓疾患に係る前兆や自覚症状が見られた際の運転者の対応について（運行の中断、営業所への連絡等）、運転者に指導徹底する必要がある。 ・指導した内容の習得の程度を把握する必要がある。</p> <p>【運転者の健康状態の把握の徹底】 事業者は、定期健康診断で再検査等の所見があった運転者に対しては、再検査や医師の診断を受けさせその結果を把握するとともに、医師の乗務に係る意見を聴取する必要がある。</p> <p>【コミュニケーションの強化】 事業者は、日々の点呼において運転者から健康状態を報告させることや運転者と定期的な面談を実施すること等により、運転者とのさらなるコミュニケーションの強化を図るとともに、運転者が身体の異常の前兆や自覚症状を感じた場合に、運行管理者に気兼ねなく申し出ることができる職場環境の構築に努める必要がある。</p> <p>【健康管理機器の有効活用】 事業者は、既に設置している血圧計を用いて、例えば、血圧に所見がある運転者に対しては、点呼時に血圧測定を行い日々の数値を記録して健康状態を確認する等、健康管理機器を有効に活用することも必要である。</p> <p>【ASVの普及促進】 当該事故は休憩中に発生し衝突等の事故には至っていないが、事故の10分前まで走行しており発病が早まり衝突事故等が発生する可能性も考えられるところ。衝突事故等を防止するために既に実用化されている「衝突被害軽減ブレーキ」等の予防安全技術の普及促進も有効である。</p>						

【ハイタク⑨ 事故状況図】

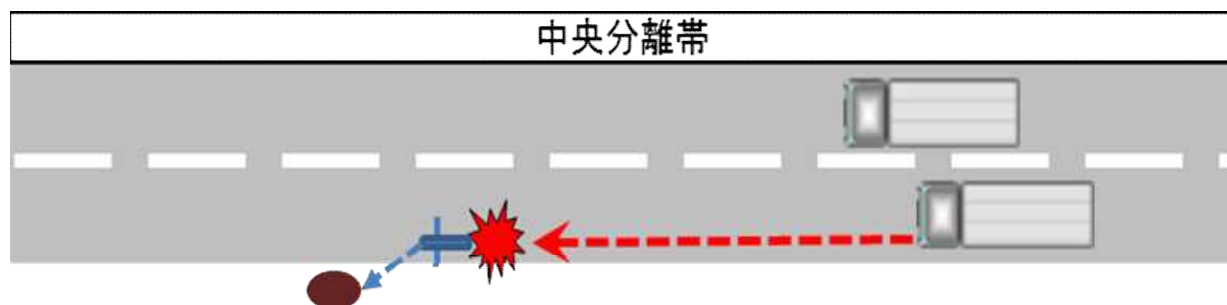
省 略

トラックの事故

- トラック①: 大型トラックの死傷事故
- トラック②: 普通トラックの死傷事故
- トラック③: 普通トラックの交差点事故
- トラック④: 普通トラックの交差点事故
- トラック⑤: 大型トラックの交差点事故

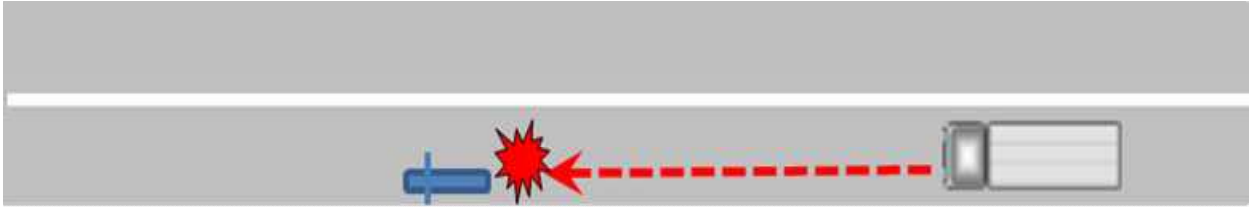
トラック①（大型トラックの死傷事故）	事故概要	<p>大型トラックが夜間片側2車線の第一車線を速度約60km/hで走行中、第二車線を併走していた中型トラックに気を取られ、車道左側路側帯を走行していた自転車に気がつかず当該自転車に追突し、その弾みで自転車の運転者は車道左側街路樹に衝突した。</p> <p>この事故により自転車乗りが重傷を負った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・前照灯の向きは下向きであった。 ・事故現場には街灯はなかった。 ・いつも通る道路であった。 ・発生時刻:23:05頃、天候:曇
	推定される主な事故要因	<p>運行・整備管理上の要因</p> <p>【運転者に対する指導監督が不十分】 事業者は、前方に障害物(自動車、自転車、歩行者等)の想定をして、夜間運行における危険予測、危険の回避を想定して走行を行う危険予知トレーニングの指導監督を十分に行っていなかったため、自転車の認知が遅れて追突したと考えられる。 また、定期的に運転者に対してグループミーティング、事故の分析結果を活用する等して指導監督を行っているが、指導監督した内容の運転者の習得の程度の把握をしていなかった。</p>
		<p>運転者に係る人的要因</p> <p>【夜間の走行方法の認識不足】 運転者は、夜間で交通量も少なく、また街灯が設置されていない直進道路であるにもかかわらず、ライトを上向きに切りかえることなく走行していたため、前方を走行していた自転車に気付くことなく追突したと考えられる。</p> <p>【前方以外にも意識が向いていた】 運転者は、右側車線を並走するトラックに気をとられ、そのトラックに注意が向いていたため、前方不注意となっていた。</p> <p>【思い込みによるもの】 運転者は、何度も運行している経路であることから、自転車が走行している時間ではない、自転車は歩道を走行している、前方に何かあれば確認できる等との思い込みがあった可能性が考えられる。</p>
		<p>その他の要因</p> <p>【夜間の視界不良】 [道路・環境的要因] 当該道路は街灯の設置もなく、夜間は道路上の障害物の発見が遅れる原因になると考えられる。</p>
	考えられる再発防止対策	<p>【運転者に対する指導監督の徹底】 事業者は運転者に対し、危険予知トレーニングを用いること等により、夜間の危険性や走行方法について指導し指導記録を保存するとともに、指導した内容の運転者の習得の程度を把握し、習得の程度に応じた必要な指導を行う必要がある。 また、注意が一方に集中すると、他方の注意がおろそかになることを運転者に理解させ、満遍なく注意を払うことを指導することが必要であるとする。</p> <p>【安全な道路環境の整備】 街灯の設置等により、夜間における安全な視界の確保が望まれる。 また、自転車が安全に走行できるように自転車走行帯の整備も必要と考える。</p> <p>【安全を意識した運転】 運転者は、自転車はいないだろうといった「だろう運転」ではなく、自転車がいるかもしれないといった「かもしれない運転」を徹底するなど、常に安全を意識した運転を心掛ける必要がある。</p>

【トラック① 事故状況図】



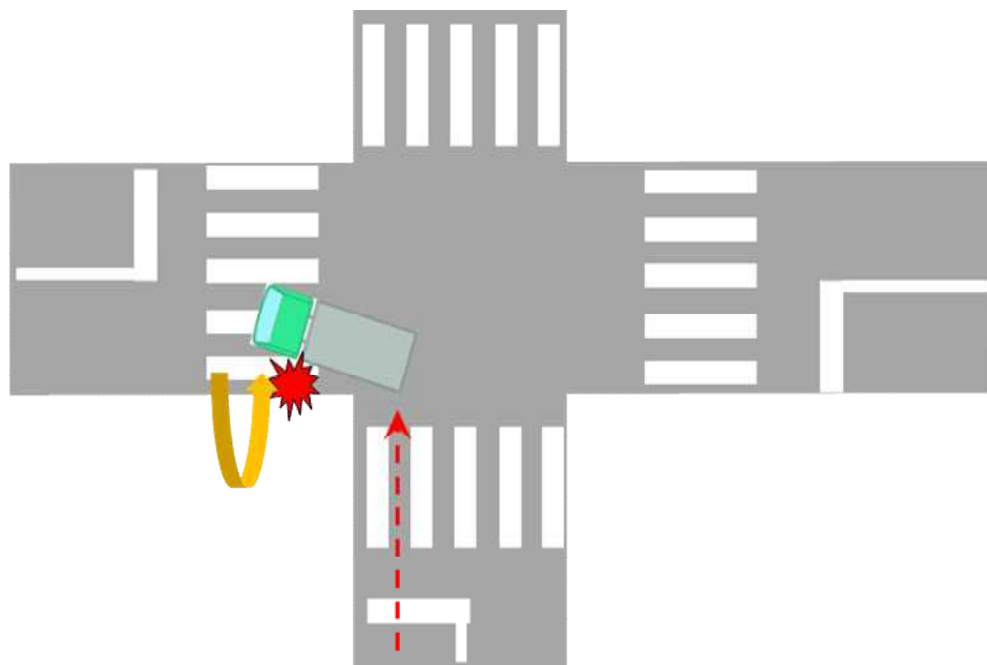
トラック②（普通トラックの死傷事故）	事故概要	<p>普通トラックが夜間片道1車線の道路を速度約55km/hで走行中、車道左側外側線付近を走行していた自転車に気づくのが遅れ1メートル手前で気づき回避が間に合わずに自転車に追突した。</p> <p>この事故により、自転車乗りが重傷を負った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転者は、深夜で交通量も少ないことから、スマートフォンから音を出し聞いていた音楽に夢中になってしまっていたことや荷物が多く荷崩れしないかどうかと考え事をしていました。 ・前照灯の向きは下向きであった。 ・自転車に後部反射器は備え付けられていなかった。 ・発生時刻：1：50頃、天候：晴れ
	運行・整備管理上の要因	<p>【運転者に対する指導監督が不十分】</p> <p>事業者は、2、3ヶ月毎に「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」(国土交通省告示)に定められた内容について、資料や映像を使用して講義形式でドライバーに指導を行った後、出席者に感想を一言書いてもらっていたが、感想が毎回「わかりました」、「理解しました」等と具体的ではないものとなっており、指導した内容の運転者の習得の程度の把握が不十分であったことが考えられる。</p>
	運転者に係る人的要因	<p>【漫然運転、危険予測の不足】</p> <p>運転者は、事故当時、深夜で交通量も少ないことから、音楽に夢中になってしまっていたことや考え事をしていたことから、漫然運転となっていた。制限速度(50km/h)をオーバーし前照灯の向きは下向きのまま走行していることから、交通量が閑散としている夜間運行における危険予測も不足していると思われる。また、運転者は、日頃からデジタルタコグラフにより速度超過の傾向が確認されていることから、速度超過についての認識も不足していると思われる。トラックには、速度が50km/hを超えると速度に関する注意喚起を促す音声流れるようになっており、ドライブレコーダーの映像にもこの音声が録音されているが、当該運転者は気づいていないとのことであった。ドライブレコーダーの映像を確認したところ、衝突3秒前には被害者は映像に映っていることから、自転車の存在が認知できていれば、減速する等の回避行動はとれたものと思われる。</p>
	その他の要因	<p>【夜間の視界不良】〔道路・環境的要因〕</p> <p>事故現場は街灯が照らしているが、事故現場付近の道路に建っている街灯は数が少ないため道路自体は暗かった。</p> <p>【自転車の要因】</p> <p>自転車に反射器が備え付けられていなかったことも発見が遅れた原因と考えられる。</p>
	考えられる再発防止対策	<p>【運転者に対する指導監督の徹底】</p> <p>事業者は、漫然運転となりうること(音楽や考え事に夢中になること等)をしないことや常日頃の運行はもとより夜間閑散とした状況であっても自転車等がいるかもしれないので速度を落として走行すること等、危険予測した運転の指導を徹底すること。夜間の走行用前照灯、すれ違い灯の前方視界の違い、歩行者や自転車が黒っぽい服装であったり反射材がない等により発見しづらい状況があることについても、危険予知トレーニング、ヒヤリハット情報を活用すること等により、より一層運転者が理解しやすい手法で教育を行うことが必要である。</p> <p>また、事業者は、出席者の確認の為に運転者から単に感想をもらうのではなく、運転者の指導内容の理解を確認できるようなアンケート項目とすることや、ドライブレコーダーの映像を確認すること等により、指導した内容の運転者の習得の程度の把握をし個々の運転者の理解度に応じた指導を行うこと。</p> <p>【より多くの街灯の設置】</p> <p>街灯の数を増やすなど、自転車等を発見しやすい環境の整備も必要である。</p> <p>【安全を意識した運転】</p> <p>運転者は、自転車はいないだろうといった「だろう運転」ではなく、自転車がいるかもしれないといった「かもしれない運転」を徹底するなど、常に安全を意識した運転を心掛ける必要がある。</p>

【トラック② 事故状況図】



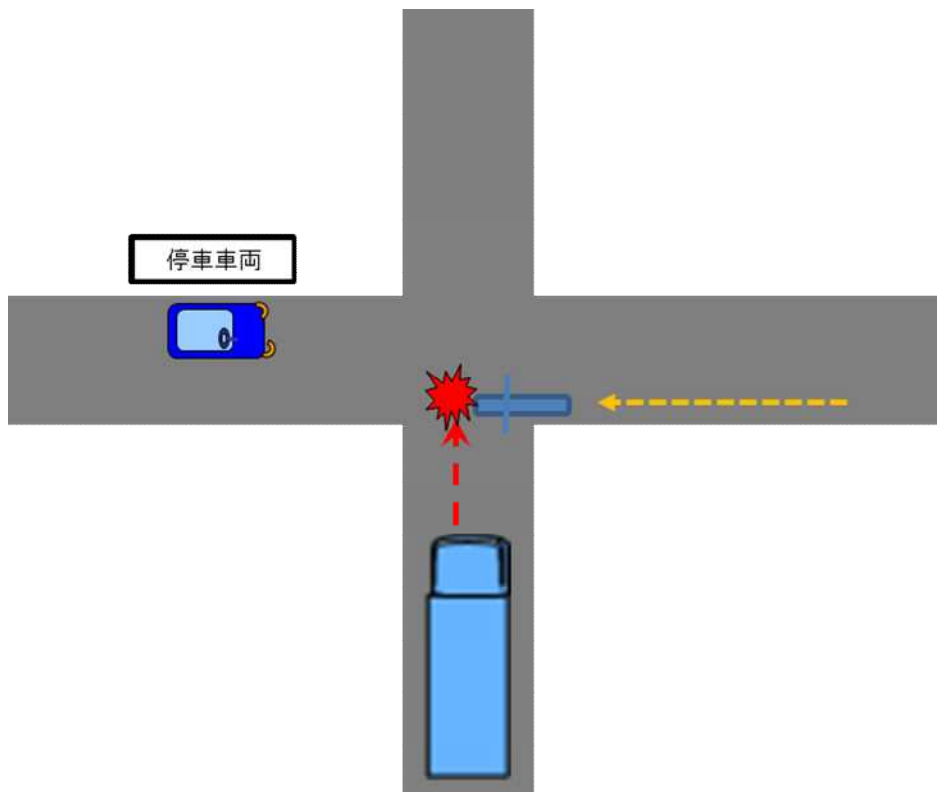
トラック③（普通トラックの交差点事故）	事故概要	<p>普通トラックが交差点を左折する際、歩行者2名が横断歩道を右側から渡ってきたため、通り過ぎたのを確認し交差点を青信号に従い左折しようとしたところ、落とした携帯電話を拾うために戻った当該歩行者のうち1名を轢過した。</p> <p>この事故により、歩行者が死亡した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交差点を左折したところ、左側後方から異音がしたため、後写鏡で確認できず、車から降りて確認したところ、歩行者が当該車両の下敷きになっていた。 ・発生時刻:9:15頃、天候:晴れ
	推定される主な事故要因	<p>【点呼及び運行指示が不適切】 事業者によると、当該運行については、乗務を開始した後に途中の荷主敷地内において対面点呼を実施しているとのことから、乗務前点呼が適切に行われていない。また、荷主からの運送依頼がルート配送であり、同じ経路を運行しているため、運行経路や休憩場所等の運行の安全に必要な指示を行わず、運転者任せの運行であった。なお、当日の点呼時の指示事項は「カーブ・交差点の徐行」であるにもかかわらず、当該運行において事故を引き起こしていることから、運転者に対して十分に指示事項を認識させていなかったと考えられる。</p> <p>【運転者に対する指導監督が不十分】 事業者は、「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」(国土交通省告示)に定められた内容について一方的に講義していたため、指導した内容の運転者の習得の程度を把握できていなかったと考えられる。</p> <p>【適性診断結果の活用が不十分】 事業者は、運転者に適性診断を受診させていなかったことから、適性診断結果を活用して運転者に自らの運転特性を自覚させていなかった。</p>
	運転者に係る人的要因	<p>【運転特性の理解不足】 運転者は適性診断を受診していなかったことから、自らの運転特性を把握していなかった。このことから、当該運転者が適性診断を受診し、自らの運転特性を把握していれば、事故を防ぐことができた可能性が考えられる。</p> <p>【事故発生状況について認識不足】 運転者によると、交差点を左折する際、一旦停止し歩行者が渡るのを待って横断歩道に進入したとのことであるが、歩行者の動向を注視せず、渡りきったものと思い込んで進入したため、歩行者が携帯電話を落とし戻ってきたことに気付かなかったとのことであった。このことから、多発しているトラックの左折事故の事故発生状況について認識するとともに、渡りきったと思わず歩行者を注視していれば、交差点内において安全確認が行われたと考えられる。</p>
	その他の要因	特になし。
	考えられる再発防止対策	<p>【適切な点呼の実施及び運行指示の徹底】 事業者は、点呼においては乗務前に対面による点呼を実施することはもちろんのこと、業務に必要な指示だけでなく事故防止の注意事項についても指示を行う必要がある。</p> <p>【運転者に対する指導監督の徹底】 指導監督について、事業者は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事故傾向と注意点を踏まえて運転者指導を行うこと。 ・各種事故防止マニュアルの活用により、運転者に事故の注意点を理解させること。 ・危険予知訓練(KYT)、ヒヤリハット体験を活用した実践的教育に積極的に取り組むこと。 ・指導した内容の運転者の習得の程度を常に把握できるよう努めること。 <p>等、より一層の強化が必要である。</p> <p>【適性診断結果の活用】 事業者は、適性診断結果に基づき、運転者に自らの運転特性を自覚させ個々の運転特性に応じた運転方法を指導する必要がある。また、指導後は、指導した内容の運転者の習得の程度を把握し、習得の程度に応じた必要な指導を行う必要がある。</p> <p>【安全を意識した運転】 運転者は、トラックの左折事故が多発していることを認識するとともに、交差点を左折する際には、一旦停止し横断歩道に侵入した後についても危険予知を意識し、体動で死角内歩行者の発見に努めるなど、さらに安全を意識した運転を心がける必要がある。</p>

【トラック③ 事故状況図】



トラック④ (普通トラックの交差点事故)	事故概要	<p>普通トラックが幅員約3.5mの中央線がない道路を走行中、信号機のない交差点を直進で通過しようと減速しながら速度約25km/hで進入した際、交差道路(幅員約3.9m、中央線はない。)の左方向に停車していた自動車に注意が向いたため、交差道路の右方向から交差点に進入してきた自転車の発見が遅れ、自転車に気づき慌ててブレーキをかけようとしたが誤ってアクセルを踏み込み当該自転車と接触した。</p> <p>この事故により自転車乗りが重傷を負った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事故発生場所の交差点の周囲は水田であり、視界をさえぎるものではなく双方からも見通しは良かった。 ・運転者は、業務(多くは配達時の荷下ろし作業によりもの)による慢性的な疲労感を感じていた。 ・発生時刻:13:00頃、天候:晴れ
	推定される主な事故要因	<p>運行・整備管理上の要因</p> <p>【適性診断結果の活用が不十分】 事業者は、当該運転者については「注意の配分」「判断・動作のタイミング」「眼球運動」に所見が見受けられたことから、運転者に適性診断結果の内容は説明しているとのことであるが、運転者は自身の運転特性に基づいた運転方法が実施できていない。こうしたことから、指導した内容の運転者の習得の程度の把握が不十分であると思われる。</p> <p>【心理状態・生理状態を考慮した業務への配慮が不十分】 運転者は、業務(多くは配達時の荷下ろし作業によりもの)による慢性的な疲労感を感じていたが、例えば、一日の配達件数の縮小等運転者の疲労状態等に応じた業務上の配慮がなされていなかった。当該事業者は、体調不良等運行中に異常を感じた場合は、運転者を交替させる体制をとったり、運転者から意見や要望を受ける体制はとっているものの、十分に活用されていなかったものと考えられる。</p>
		<p>運転者に係る人的要因</p> <p>【運転特性の理解不足】 運転者の適性診断結果において、今回の事故原因と考えられる「自転車の発見の遅れ」「アクセルとブレーキの踏み間違え」に至る所見が見受けられたことから、自身の運転特性に基づいた運転方法を理解していなかったものと考えられる。</p> <p>【心理状態・生理状態の不調】 運転者は、気力が充実していないことや疲労感があったこと、また、配送に遅延が生じていたことからの焦りや考え事が運転に影響していたものと考えられる。</p>
		<p>その他の要因</p> <p>特になし。</p>
考えられる再発防止対策	<p>【適性診断結果の活用】 事業者は、診断結果を説明するだけでなく、運転者自身の運転特性に基づいた具体的な運転方法について指導するとともに、その実施状況を継続的に把握する必要がある。</p> <p>【運転者に対する指導監督の徹底】 事業者は、指導した内容の運転者の習得の程度を把握し、習得の程度に応じて必要な指導を行う必要がある。</p> <p>【運転者の心理・生理状態に応じた業務上の措置の実施】 事業者は、運転者に意見や要望等を積極的に出すよう説明するとともに、運転者から意見や要望等があった際は、内容について社内において協議し、さらに必要に応じて運転者からヒアリングをおこない、すみやかに、運転者の負担の軽減となるような業務上の措置を講じることが必要である。</p>	

【トラック④ 事故状況図】



	<p>事故概要</p>	<p>大型トラックが荷下ろし後営業所に帰庫する途中、信号がない交差点T字路を左折する際、横断歩道上を車両と同じ進行方向に歩いていた歩行者を左後輪で轢いた。 この事故により、当該歩行者は死亡した。 ・当該運転者は、当該交差点を左折時に、横断歩道を対向方向から歩いてきた別の歩行者3名に気づき、前照灯を消灯して歩行者に道を譲り、歩行者が横断した後に左折を開始した。(左折途中に前照灯を再点灯した。) ・車両の後輪二軸間と歩行者は衝突した。衝突時の速度は8km/hである。 ・ドライブレコーダーの映像によると、当該車両が事故現場手前を進行中に相手方歩行者が歩道を歩いていることが確認されたが、当該運転者は、これに気づいていなかった。 ・当該運転者は、対向歩行者をやりすごした後にサイドミラーを確認したが、相手方歩行者の存在に気づかなかった。 ・当該事故を端緒とした監査において、法令違反が多く確認された。 ・発生時刻:21:30頃、天候:くもり</p>
<p>トラック⑤(大型トラックの交差点事故)</p>	<p>推定される主な事故要因</p>	<p>【安全意識が不十分】 監査において、健康診断未受診、適性診断未受診、過労防止不適切、整備管理者講習未受講等安全運行に直結する法令違反が確認されていることから、当該事業者の安全意識が不十分であることが考えられる。</p> <p>【運転者に対する指導監督が不十分】 運転者に対する指導監督において、以下の点が不十分として考えられる。 ・左折時の運転行動や死角については、特段の指導は実施していないこと。 ・集合教育における指導方法は座学であり、例えば、実車を用いて死角を確認させる等運転者に理解させるような手法で教育をしていないこと。 ・当該運転者も含め、事故を繰り返して起している運転者が確認されていることから、事故後の指導が不十分であること。 ・指導した内容の運転者の習得の程度の把握が不十分であること。 ・全運転者に対し指導監督を実施していないこと。</p> <p>【適性診断結果の活用が不十分】 事業者によると、事故があった運転者については、その都度適性診断を受診させているとの説明があったが、当該運転者は過去に事故があったにもかかわらず適性診断を受診させておらず、適性診断結果を活用した指導が不十分であることが考えられる。</p> <p>【運転者の過労防止が不適切】 当該運転者の1ヶ月の勤務状況を確認したところ拘束時間超過が確認されたことから、事業者は、運転者の過労防止に関する措置が不適切であった可能性が考えられる。</p>
	<p>運転者に係る人的要因</p>	<p>【トラックの構造上の特性の理解が不十分】 当該運転者は、安全確認をしていたと供述しているが歩行者の存在に気付いていなかったことから、トラックの構造上の特性を踏まえた安全確認が不十分であることが考えられる。</p> <p>【運転特性の理解不足】 事故があった運転者については、その都度、適性診断を受診させているとの説明があったが、当該運転者は過去に事故があったにもかかわらず適性診断を受診しておらず、自身の運転特性を把握していなかったものと考えられる。</p> <p>【安全意識が不十分】 当該運転者は過去に道路交通違反を多く発生させていることから、安全意識が不十分である可能性が考えられる。</p> <p>【疲労の蓄積】 当該運転者の1ヶ月の勤務状況を確認したところ拘束時間超過が確認されたことから、蓄積した疲労による影響も考えられる。</p>
	<p>その他の要因</p>	<p>【夜間の道路環境等】[道路・環境的要因] ・夜間は街灯が少なく暗いため、歩行者を発見しづらい状況であった。 ・近所には団地等住宅地が有り、スーパーなどの商業施設も遅くまで営業している為、夜間であっても歩行者が少ない場所であった。</p>
	<p>考えられる再発防止対策</p>	<p>【安全意識の向上】 事業者は、輸送の安全確保が最も重要であることを自覚し、事業運営を行うことが必要である。</p> <p>【運転者に対する指導監督の徹底】 事業者は、以下の点について運転者に対し指導を徹底するとともに、運転者は指導を踏まえた安全運転をする必要がある。 ・死角等トラックの構造上の特性を踏まえ、左折時の確認手順など具体的な運転方法を指導すること。 ・一方的な講義だけではなく実車を用いて死角を確認させる等、運転者に理解させるような手法を用いた指導を実施すること。 ・指導した内容の習得の程度を把握する仕組みを構築し、必要に応じて再指導すること。 ・全運転者に対して指導を実施すること。 ・大型トラックの事故傾向(左折巻き込み死亡事故が多発していること)について、運転者に注意喚起を行うこと。</p> <p>【適性診断結果の活用】 事業者は、適性診断結果に基づき運転者に運転特性を把握させ、運転者は、自らの運転特性を踏まえた安全運転を行う必要がある。</p> <p>【過労運転の防止】 事業者は、運転者の勤務状況を把握し、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(労働省告示)を遵守した乗務計画を企てて乗務させる必要がある。</p> <p>【車両の安全対策】 事業者は、トラック協会の助成事業を活用する等により、視認性向上装置(サイドビューカメラ)の導入を進めることも必要である。</p> <p>【道路環境の改善】 街灯を設置すること等、道路環境の改善について、関係行政機関に要望していくことも必要である。</p>

【トラック⑤ 事故状況図】

