

自動車事故防止セミナー

重大事故はなぜ起こるのか ～不安全行動の背景と事故防止のポイント～

2026年10月22日

独立行政法人自動車事故対策機構(ナスバ)

札幌主管支所



めざすのは、
自動車事故ゼロの社会。

自動車事故対策機構(ナスバ)とは？

History

昭和48年:自動車事故対策センター設立(当機構の前身)
平成15年:国土交通省の外郭団体として独立行政法人化

Mission

交通事故被害者支援と交通事故防止を通じ、安全・安心・快適な社会作りに貢献します。

Occupation

安全指導



自動車事故を

防ぐ

- 適性診断
- 講師派遣

被害者援護



自動車事故被害者を

支える

- 療護施設運営
- 介護料支給

安全情報提供



自動車事故から

守る

- 自動車
アセスメント

本日のテーマ

事故防止に関する話

- ① 不安全行動とは
- ② 具体的な対策（ながら運転）

事業用自動車の重大事故事例

①事業用自動車事故調査委員会(平成26年設置)

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故に関する
事故要因の調査分析

※**特別**重要調査対象事故

⇒ 多数の死傷者を生じるなど、特に社会的影響が大きい事故

※重要調査対象事故

⇒ 社会的影響が大きい事故

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

②国土交通省メールマガジン「事業用自動車安全通信」 (平成21年6月3日創刊)

国土交通省において収集した事業用自動車に関する事故情報等のうち重大なものについて、皆様に情報提供することにより、
その内容を**他山の石**として各運送事業者における事故防止の取り組みに活用していただくことを目的として配信

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/subcontents/mailmagazine.html>

①重大事故事例(貸切バス)

事業用自動車事故調査報告書 概要 ～貸切バスの転落事故～ (福井県あわら市)

事故概要

平成29年7月13日9時04分頃、福井県あわら市の県道29号線において、貸切バスが乗客20名を乗せて走行中、道路左路外に逸脱して約1.3m下の農道に転落し、左側面を下にして横転した。
この事故により、当該車両の乗客2名が重傷を負い、1名が軽傷を負った。



事故状況図



①重大事故事例(貸切バス)

原因

- ・ 運転者が事故地点手前の曲線部分において速度超過をして走行し、エアコン温度調節の操作スイッチを確認しようと前方から目をそらし、**前方不注視の状態**で走行したため、カーブの出口付近で操舵を誤り、事故が発生したものと考えられる。
- ・ 当該事業者は、従業員3名であり、うち運転者2名が運行管理者を兼務していることなどから、終業点呼の一部が対面で行われていなかったことや、安全に対する運転者の指導監督が必ずしも適切に行われていなかったことなど、**運行管理が適切に行われていなかった**ことが、同運転者が**安全を軽視した運転**をした背景にあった可能性が考えられる。

再発防止策

- ★事業者は、運行頻度の少ない運転者に対して事故を防止するため、次に掲げる運行管理の取組を徹底する必要がある。
- ・ 運転者が、何度も経験のある経路を運行する場合、漫然運転をしがちであることから**慣れた道でも安全な運転を行うよう指導・教育**を行うこと。
- ・ カーブ区間を通過する際は、**安全な速度まで減速してから通過**させること。
- ・ 全ての座席において乗員に**シートベルトを確実に着用**させるよう指導すること。

①重大事故事例(貸切バス)

当該運行管理者は、次のとおり口述した。

- ・**エアコンの**温度・風量を調節する**スイッチ**操作は、**普段から走行中に行う**こともある。
- ・事故当時、当該運転者は車内の温度・風量を操作しようとしたものと思われる。
- ・私が走行中に車内温度を調節する場合は、スイッチの位置を確認するため**手をさしのべ**一瞬**パネルを見る**が、すぐに視線を前方に戻し、そのまま右手で**スイッチ**を**操作**する。

報告書より引用抜粋

②重大事故事例(トラック)

大型トラックの危険物漏洩事故(R8)

5月13日(水)午後9時10分頃、新東名高速下り岡崎東IC付近において、大型トラックがインク、シンナー等(一斗缶)を合計約12,000kg積載していた状態で約90km/hで走行していたところ、運転手が飲み物を取るため脇見をした際に、車両故障で路肩に停車していた乗用車にノーブレーキで追突した。その反動で中央分離帯に衝突し、積載していたインク、シンナー等が散乱した。この事故による怪我人はいなかったが、新城IC－岡崎東IC間が約7時間通行止めとなった。

③重大事故事例(タクシー)

法人タクシーの衝突事故(R7)

9月10日(水)午後2時49分頃、東京都千代田区の首都高速5号線上において、埼玉県に営業所を置く法人タクシーが乗客2名を乗せて運行中、ナビを注視したことによる前方不注意のため、渋滞で停車していた乗用車に追突し、追突された乗用車がさらに前方の乗用車に追突する玉突き事故となった。

この事故により、法人タクシーの乗客のうち1名が死亡、1名が軽傷を負った。

④重大事故事例(タクシー)

法人タクシーの転覆事故(R7)

9月20日(土)午後11時50分頃、北海道札幌市の市道において、法人タクシーが乗客1名を乗せて運行中、一時停止をせずに交差点に進入、法人タクシーの進行方向左側から交差点に進入してきた個人タクシーと衝突し、法人タクシーが横転した。

この事故により、双方の運転者、法人タクシーの乗客1名、個人タクシーの乗客1名の計4名が軽傷を負った。

⑤重大事故事例(タクシー)

法人タクシーの死傷事故(R6)

8月3日(土)午後11時45分頃、北海道旭川市の国道において、北海道に営業所を置く法人タクシーが空車で走行中、路上横臥者を轢いた。この事故により、当該路上横臥者が死亡した。

事故は、夜間、天候が雨、**速度超過**により、歩行者の発見が遅れるとともに危険回避が間に合わずに発生した模様。

1件の重大事故の背景には・・・

バードの分析

(1969年、フランク・E・バード氏が発表)

21業種の約175万件の事故を分析したところ、

1件の重傷災害に対し、

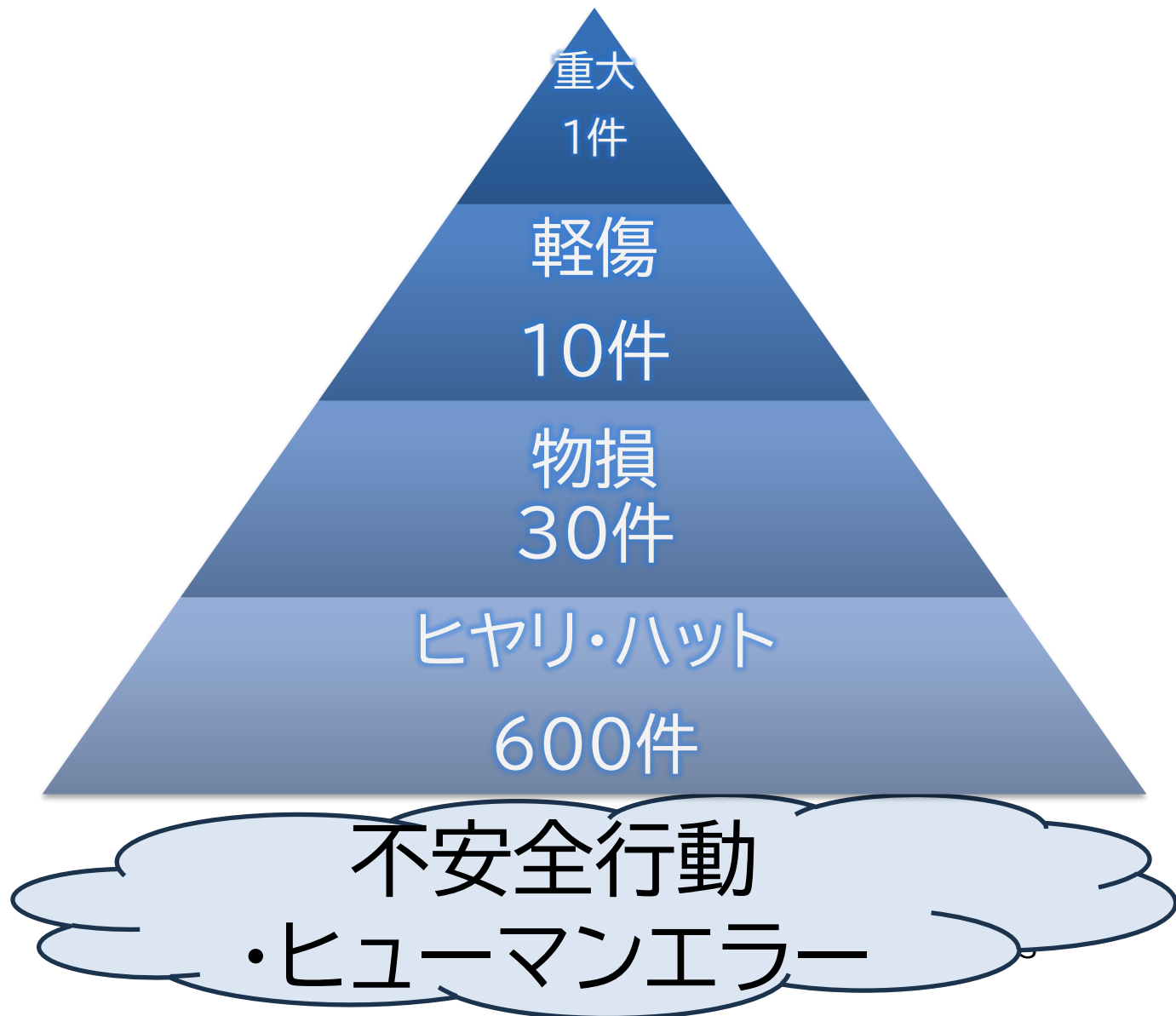
10件の軽傷災害、

30件の物損事故、

600件のヒヤリ・ハット(ニアミス)

が発生していた。

1件の重大事故の背景には・・・



不安全行動とヒューマンエラー

不安全行動

行為に伴う「リスク」を認識しながら「**意図的に**」行うもの

例)

ながら運転

一時不停止

速度超過 等

ヒューマンエラー

うっかりミス等により「**意図せずに**」に行ってしまうもの



北海道運輸局の事故防止通達

<https://www.tb.mlit.go.jp/hokkaido/content/000372657.pdf>

北 技 保 第 3 5 号
令和 8 年 4 月 2 7 日

別記 関係団体の長 殿（単名各通）

北 海 道 運 輸 局 長（公印省略）

令和 8 年度における事故防止対策の徹底について

平素、自動車交通行政に対し、御理解と御協力を賜りまして厚くお礼申し上げます。

北海道運輸局では「北海道地域事業用自動車安全プラン 2025」により事故削減目標を定め、官民を挙げた総力戦で事業用自動車の事故の削減に取り組んできましたが、あつてはならない飲酒運転による事故の他、様々な形態で事故が発生しており、車輪脱落事故も引き続き発生しています。

このような状況を踏まえ、事業用自動車の輸送の安全確保に万全を期するためにも、関係法令の遵守はもとより、下記事項については特に強力に取り組み、事故ゼロを目指していただきますよう、貴会傘下会員に対し周知方よろしく申し上げます。

北海道運輸局の事故防止通達

記

1. 飲酒運転ゼロ

アルコール検知器を用いた点呼を実施することは当然であり、点呼後に飲酒をする、昼食時に飲酒をするなど、アルコール依存傾向の強い運転者による飲酒運転事故を防ぐため、国土交通省が定める「自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル」を参考とし、運転者への飲酒に関する正しい知識やアルコール依存症に関し理解をさせ、アルコール依存のスクリーニング検査を積極的に実施すること。

2. ながら運転ゼロ

スマートフォンを使用する「ながら運転」は運転者の意思で行うことができるため、その危険性や厳罰化された罰則について運転者の性格や特徴を踏まえて運転者への指導を徹底すること。特に、配車・配送アプリやナビゲーションでスマートフォンを使用する必要がある場合は、安全な場所に停車してから使用するよう運転者への指導を徹底すること。

3. 車輪脱落ゼロ

タイヤ交換作業と点検を適切に実施することは当然であり、輸送及び交通第三者の安全・安心を確保するため、日常点検に加え、荷扱い後や休憩後、食事後など走り出す前にはホイール・ナットの緩みがないか点検を行うよう、運転者へ指導すること。

ながら運転の種類

視覚 visual distraction	認知 cognitive distraction	手動 manual distraction
運転者の 視線 を道路から逸らす 例) スマホを見る カーナビを見る 落とした物を探す	運転者の 意識 を運転からそらす 例) 電話をする 考え事をする 同乗者との会話をする	運転手の 手 をハンドルから離す 例) スマホを操作する 飲食する タバコを吸う カーナビを操作する

これらが複合する行動も！

例) スマホでSNSをみて、返信のテキストメッセージを送る等

視覚＋認知＋手動能力の限界

簡単な判断ですら
切り替えにコストがかかり、
エラーが発生する。

ながら運転の種類

通常状態でも
人間の能力には限界がある

ながら運転で能力が分散すれば
事故のリスクも増大する。

具体的な対策

① ソフト

ルールを明確化する

② ハード

機器やシステムを導入する

ルールを明確化

ながら運転をしない！（否定）

ではなく

集中して運転する！（肯定）

という目標

ルールを明確化

危険な行動を具体的に示す

スマホ操作、カーナビ再設定、伝票確認、
ペットボトル開封、喫煙、食事、無線操作、
業務端末操作 等

ルールを明確化

行動への方針を決めルールを作る

スマホ操作

→ 運転時には行わない、必ず停車して対応

カーナビ再設定

→ 出発前に行う、通行止めで運行中にルート変更する場合は、停車し
運管に報告した上で再設定する

伝票確認

→ 構内や駐車場で行う

ペットボトル開封

→ ワンタッチ式の水筒持参を推奨 等

ルールを明確化

会社の実態に合わせて
ドライバーが守ることのできるルール
を考えましょう。
「しない」ではなく「する」を意識

ルールを明確化

周知啓発する

事故事例や

ドライバー自身のヒヤリハット体験

等を交えて

自分事（じぶんごと）

と受け取ってもらえるように

機器やシステムを導入する

- ・AI機能を利用したドライブレコーダー
 - ・ドライバーモニタリングシステム
- 等の機器を導入する。

ドライバーの運転状況を見える化
分析等を行うことで指導教育に活用

機器やシステムを導入する

- ・スマホ制御アプリ

等を設定する。

運転中はSNS通知をロック

今の設備でシステム管理

機器やシステムを導入する

- ・車内の環境を整理する。

日報置き場の整理や

使いやすい文房具を導入する等

不安全行動はエスカレートする

- けっこう暗くなっているのにライトをつけない
他車の立場に立って考えない行動が多くなる
- バスが発進の合図を出しているのに追い越していく
思いやりのない行動が増えていく
- 道路の曲がり角付近に平気で停止する
そのほかにも身勝手な行動が増えてくる
- 踏切での一旦停止、左右確認をあまりしたことがない
さまざまな交通ルールを守らなくなる

不安全行動はエスカレートする

ドライバー個人

から

会社全体

へ

割れ窓理論

小さなルール違反がやがて大きな問題を引き起こす
という考え方

① 小さな
違反が発
生

② 誰も注
意しない
(黙認)

③ 違反が
当たり前
になる

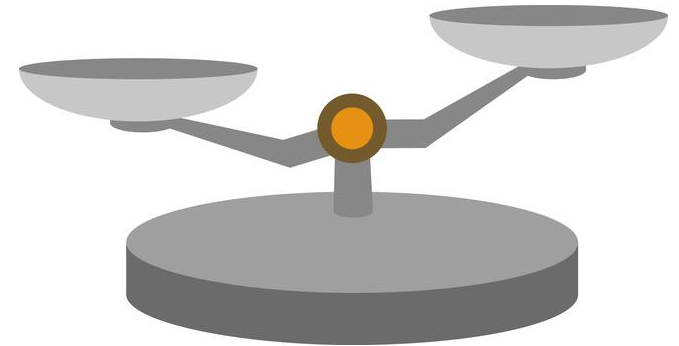
④ さらに
大きな問
題・事故へ

「安全最優先」に！

「安全」と「別のなにか」を天秤にかけた時に
迷わずに「安全」を選ぶか？！

みなさんにとって…

「別のなにか」とは、
どのようなものがありますか？



??

??

??

ご案内①

国土交通省認定セミナー 札幌開催分

運輸安全マネジメント制度の積極的な活用促進に向け、以下セミナーを開催いたします。

1. 開催日時等

ガイドラインセミナー (中小規模)

ガイドラインの要求事項についての理解を深めることに特化し、具体的な取組事例の紹介等を含めた内容です。

【各セミナー開催日時】

令和8年11月25日(水)
定員:55名

防災マネジメント セミナー

国土交通省から公表された「運輸防災マネジメント指針」の解説及び自然災害の対応力強化を目的とした災害リスク評価のワークショップを行います。

令和8年11月26日(木)
定員:40名

リスク感受性向上 セミナー

中間管理者層に必要な「現場のリスクに気づく力(リスク感受性)」の向上を図るため現場に存在する具体的な安全上のリスク等の事例を交えながら、解説及びケーススタディを行います。

令和8年11月27日(金)
定員:40名

監査インセンティブ(長期未監査を理由とする監査の対象としないことができる。(貸切除く))
制度に関する詳細は、国土交通省へお問い合わせ下さい。

※NASVAホームページ(「NASVA認定セミナー」で検索)
からご予約下さい。
申込締切日 令和8年11月19日(木)

※共通事項

受付開始 12時30分より
時間 13時00分～17時00分
受講料 各5,200円

<https://ks-yoyaku.nasva.go.jp>

2. 場 所:北海道トラック総合研修センター



(11/25) 4階大会議室
(11/26,27)3階第2研修室
札幌市中央区南9条西1丁目1-10

利用交通機関:市営地下鉄南北線 中島公園駅
より徒歩3分

セミナー専用の駐車場はありませんので、公
共交通機関をご利用下さい。

3. お願い事項

※遅刻や途中退席の場合は、受講済証を交付できませんのでご了承願います。
※マスク着用は、個人の判断に委ねていますが、咳、くしゃみが出る場合には、マスクを着用いただく等、
周りの方へのご配慮をお願いします。
※体調不良等の自覚症状が見られる場合や発熱や風邪の症状が見られる場合には、受講の取りやめを要請
することがあります。

お問い合わせ先:独立行政法人 自動車事故対策機構 札幌主管支所
安全マネジメント担当 TEL 011-218-8155

ご案内②



ナスバ 安全マネジメント セミナー

2026
11 | 18 (水)
13:00～17:30 (12:00から受付開始)

【会場】
東京国際フォーラム・ホールB7
東京都千代田区丸の内3-5-1

【参加費】
(1名) 現地対面 : 3,000円
オンライン : 2,000円

第19回

本セミナーは、運輸安全マネジメント制度の更なる浸透・定着を図ることを目的として開催しており、毎年多くの皆様にご参加いただき、高く評価をいただいております。

本年は、運輸安全マネジメント制度の開始から20年、また軽井沢スキーバス事故から10年という大きな節目を迎えます。自動車運送事業者をはじめとする関係者の皆様と安全確保の重要性を改めて共有することにより、本セミナーが安全管理体制の更なる充実・強化と、現場における課題解決に向けた取り組みの推進に資する機会となることを願っております。



理事長
中村 晃一郎

15:55～ 事業者による取組報告 ①(トラック)

『SEIBU RULE』で安全意識向上

占部 恵司 氏
西部運輸株式会社
取締役 安全指導部長

重大事故・横断事故の削減を重点目標に、独自の運転ルールを軸とした安全教育を実施。[Safety Driving Award 2025] で最優秀賞を受賞し、教育システムが評価されたことを実感。受賞理由「取組内容はシンプルで他の企業でも実践できるが、その運用の徹底度が際立つ」その教育内容をお話しします。

16:25～ 事業者による取組報告 ②(タクシー)

第一交通産業グループ
事故削減取り組みの紹介

谷口 雅春 氏
第一交通産業株式会社
常務取締役
交通事業統括副本部長

当社グループでは、事故原因を個人の不注意(～点)として片付けず、組織的な背景や運行環境、心理的要因等を含めた「面」で捉えることで再発防止と未然予防を徹底しています。誰もが加害者にも被害者にもならない社会を目指す、私たちの具体的な取り組みをご紹介します。

16:55～ 事業者による取組報告 ③(バス)

事故統計の再構築
「記録から安全に繋げる」

魚谷 親氏
神姫バス株式会社
取締役 バス事業部 部長

来年、創立100周年を迎える今、取り組んだのは事故統計の再構築です。過去を振り返る「記録」から、明日の安全を自ら「創り出す力」へ、100年の歩みで得た教訓を、いかに次世代へ繋ぎ、事故の芽を摘む知恵に変えていくのか。安全運行を継続させるための、当社の変革への道のりをお話しします。

主催 ナスバ 独立行政法人 自動車事故対策機構

後援 国土交通省

お問い合わせ先 ナスバ安全マネジメントセミナー事務局(株式会社ステージ内)
TEL: 03-5966-5778 (平日9:00～17:00 土・日・祝日6時～) e-mail: nasva-seminar2026-secretariat@stage.ac

協賛 公益社団法人 日本バス協会
公益社団法人 全日本トラック協会
一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会

めざすのは、自動車事故ゼロの社会。



13:15～ 基調講演 ①

国土交通省物流・自動車局安全政策課

13:35～ 基調講演 ②

国土交通省大臣官房運輸安全監理官室

13:55～ 特別講演 ①

高次脳機能障害の息子と共に



古謝 由美 氏
NPO法人日本高次脳機能障害者の会 監事

1995年9月15日、当時高校2年生の息子は体を鍛えるため元気に出かけていきました。しかし帰宅途中、車に跳ねられ人間にとって大切な脳を損傷しました。傍目では解らない障がい、高次脳機能障害と向き合い30年がたちました。2000年4月、各地の当事者・家族が集まり日本高次脳機能障害者の会を設立し、2001年、厚生労働省による「高次脳機能障害支援モデル事業」が始まり高次脳機能障害者への支援や社会復帰、交通事故防止などの活動をしています。

14:40～ 特別講演 ②

とり返しのつかない痛恨の極み



尾木 直樹 氏
教育評論家
法政大学名誉教授
臨床教育研究所(株) 所長

法政大学の私のゼミ生4人もの命を一瞬にして奪い、同乗の学生らに重傷を負わせた軽井沢バス事故。命の重さをいやというほど味わったこの間、私は、重大事故は単なるドライバーだけの責任ではない、会社の組織的、構造的な問題が極めて大きいことを思い知らされた。実は会社の初歩的な安全への意識こそが安全への第一歩なのだ。

<https://k3rws.stage.ac/nasva19/index.html>

めざすのは、
自動車事故ゼロの社会。

