

令和2年・3年事故調査・分析事例のお知らせ

～事業用自動車事故の再発防止のため、自社の運行管理業務をチェックしましょう～

管内の事業用自動車において発生した事故は、全業態において健康起因事故や対歩行者の死傷事故が多く、また業態毎としてはバスの車内事故、タクシーの出会い頭、トラックの追突事故が多い傾向にあります。

関東運輸局では、発生件数が多い事故とその他特徴がある事故について、事故調査・分析を行っており、別添のとおり事故調査・分析事例をまとめました。

事故の再発防止のため、事故事例を他山の石として、運行管理業務にご活用ください。

1. 管内の事業用自動車の事故傾向

- 事業用自動車の健康起因事故が高止まり傾向（R2年102件、R3年103件）
- 事業用自動車の死亡事故のうち、対歩行者の死亡事故が約45%を占めている
- 乗合バスのうち車内事故が増加傾向（R2年87件、R3年107件）
- ハイタク事故のうち出会い頭事故が横ばい傾向（R2年506件、R3年542件）
- トラック事故のうち追突事故が高止まり傾向（R2年2038件、R3年2001件）

2. 事故調査・分析事例から見える運行管理上の主な要因

- 運転者教育が形式的であり一方的な指導になっている。
- 指導した内容について、運転者の理解度の把握が十分にできていない。
- 適性診断結果を活用した運転者教育が不十分
- 健康診断結果に基づいた運転者の健康状態の管理が不十分。
- 乗務中に体調不良が生じた際の安全確保の方法について体制の整備が不十分。

3. 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

※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、国土交通省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
電話 045-211-7256（直通）

バスの事故

バス①：乗合バスの死傷事故

バス②：乗合バスの死傷事故

バス③：貸切バスの交差点事故

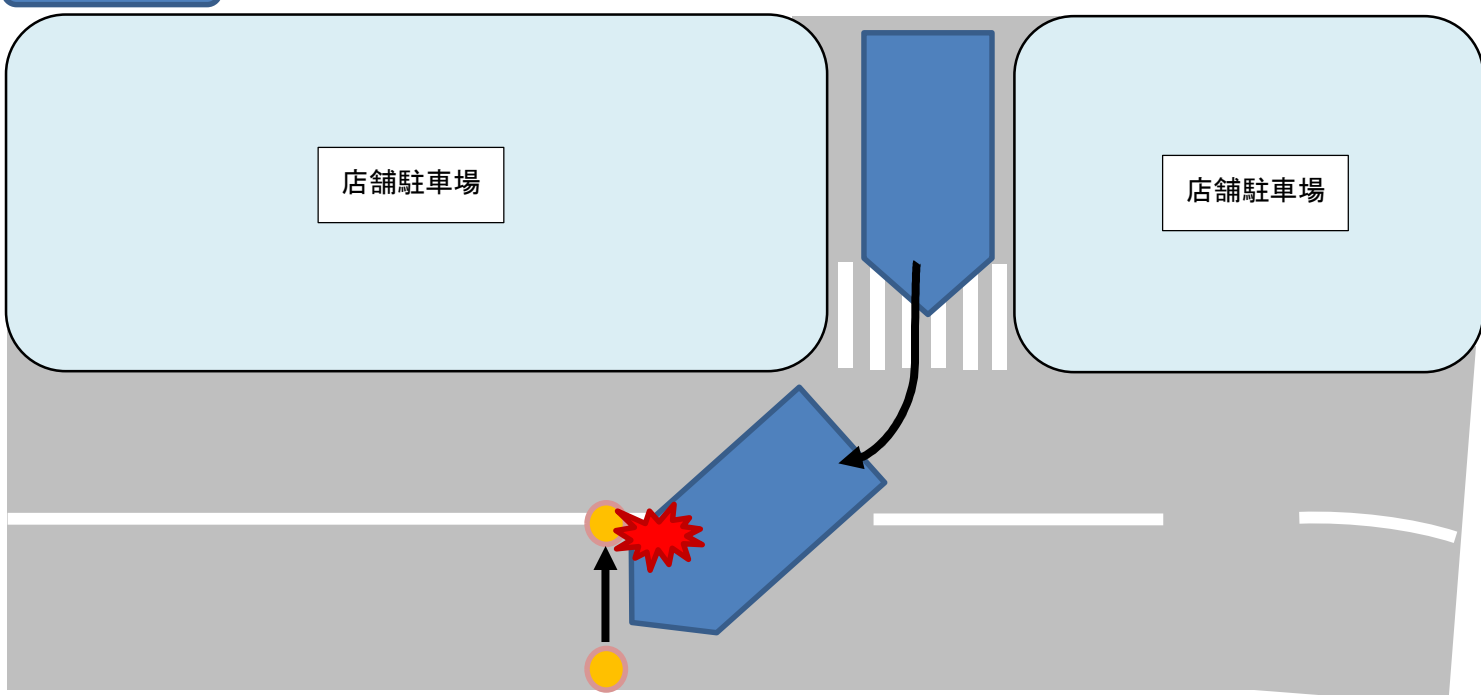
事業用自動車一般事故調査 概要

～乗合バスの死傷事故～

事故概要

- 乗合バスが、乗客が乗車していない状態で、私道から信号機のない丁字路交差点を右折する際に、右前方から横断してきた歩行者に気づかず轢過した。
- この事故により、歩行者が死亡した
- 運転者：66歳男性（経験8年3ヶ月）
- 運転者によると、
 - ✓ 左右の確認をし、前も見ていたつもりだったが、歩行者は自分の目には入っていなかった。
- 事業者によると
 - ✓ 左右から走行して来る車両に気を取られ、右前方の道路反対側の歩道にいた歩行者の存在に気づかず右折を開始した。
- ドライブレコーダーの映像によると、
 - ✓ 店舗駐車場内にある停留所から発車し、同敷地内及び私道を約13～18km/hで走行後、事故現場の丁字路交差点手前で左右へ数回顔を向け減速した後に2～3秒停車している。
 - ✓ 左右から走行してくる車両が通過したことを確認した後、約9km/hまで速度を上げながら右折している。
 - ✓ バスが右折を開始したのとほぼ同時に、反対側の歩道にいた歩行者も左右から走行してくる車両が通過した後にバス側に横断してきている。
- 道路状況は、
 - ✓ 信号機や横断歩道のない丁字路交差点
- 発生時刻：13時59分頃、天候：曇り

事故状況図



原因

- 事業者は、指導監督告示に基づき教育を行っていたが、本社にて策定された教育計画に基づき、配布された資料の内容を運行管理者が一方的に話すだけであり、運転者の理解度を高めるための指導内容の工夫や指導後の理解度の把握が不足していた。交差点通過時の動作や安全確認の重要性等を運転者に十分に理解させられていなかったことが事故の一因となった可能性が考えられる。
- 事業者は、適性診断の結果に基づく指導を行っていたが、運転者の運転特性を踏まえた運転方法について十分に理解させられていなかったことから、安全運転の実行に繋がらなかった可能性が考えられる。
- 事業者は、一部の運転者同士で共有されていた歩行者の飛び出しが多い地点や見通しの悪い地域等の危険箇所に関する情報を十分に把握出来ていなかったため、運行経路の見直しなど危険箇所に対する対策、運転者に対する注意喚起や指導監督が十分に行われていなかった可能性が考えられる。
- 運転者は、丁字路であったため、左右の安全確認のみに意識が向けられ、前方の安全確認が不十分な状態で右折を行ったため、前方から横断してくる歩行者の発見が遅れ、事故に繋がった可能性が考えられる。
- 運転者は適性診断を受診したあとに、事業者より「先を見越した操作」や「交通状況をよく確認する事」を指導されていたものの、自分の運転特性についての認識が不足していた可能性が考えられる。
- 運転者は、回送時等において法定速度や社内規定の速度が超過している運行が見られたことから、法令遵守及び安全運転の意識が不足していた可能性が考えられる。
- 今回の事故に係る運行経路や市のコミュニティバスであり、事故発生の直前は店舗の駐車場内を走行しながら、駐車場内に設置された停留所を経由し、一般道に出るルートとなっていた。店舗駐車場内は一般車両の往来が多く、また駐車している車両等で死角が生じやすい危険性があることから、運転者は無意識のうちに「早くこの場所を抜きたい」などと焦りを感じ、安全確認等が不十分になった可能性が考えられる。

再発防止対策

- 事業者は、全運転者に対し、交差点通過時の事故を防止するために、交差点通過時の基本動作、右左折時における左右や前方への注意の向け方、バスにおける視界の制約等について指導監督を徹底する必要がある。
- 事業者は、一方的かつ形式的な指導監督とならないよう、教育手法や資料の工夫、ヒヤリハット体験の収集・活用方法、添乗指導時の確認項目の見直しを行うことにより、運転者に対し実効性のある指導監督を行うことが重要である。
- 事業者は、教育する者の知識や教育技術の向上を行う事により運転者の理解度を高める指導監督を行い、指導を受けた者の指導監督内容の習得の程度を十分に把握し、必要に応じて再教育を行うことが重要である。
- 事業者は、適性診断結果に基づき運転者の運転特性を十分に把握するとともに、自らの運転特性に応じた安全運転の方法について、実際の運行経路の交通状況等を踏まえながら指導を行う等により運転者に十分理解させる必要がある。
- 事業者は、運行経路上の危険箇所の把握に努め、ハザードマップの作成や点呼時等の安全運転指示などにより、危険箇所に関する事業者全体での情報共有や注意喚起を徹底することが重要である。
- 運転者は、適性診断結果を定期的に見直す事により、自らの運転特性を十分に理解し、運転特性に応じた安全運転を徹底することが重要である。
- 運転者は、法令遵守及び安全意識について高い意識を持ち、周囲の交通状況や道路環境を十分に確認した上で、状況に応じた安全運転を徹底する必要がある。
- 車両に対する対策として、衝突事故が発生した際の被害を最小限にするためにも、先進安全装置を搭載した車両への代替え等の対策を進めることが有効である。

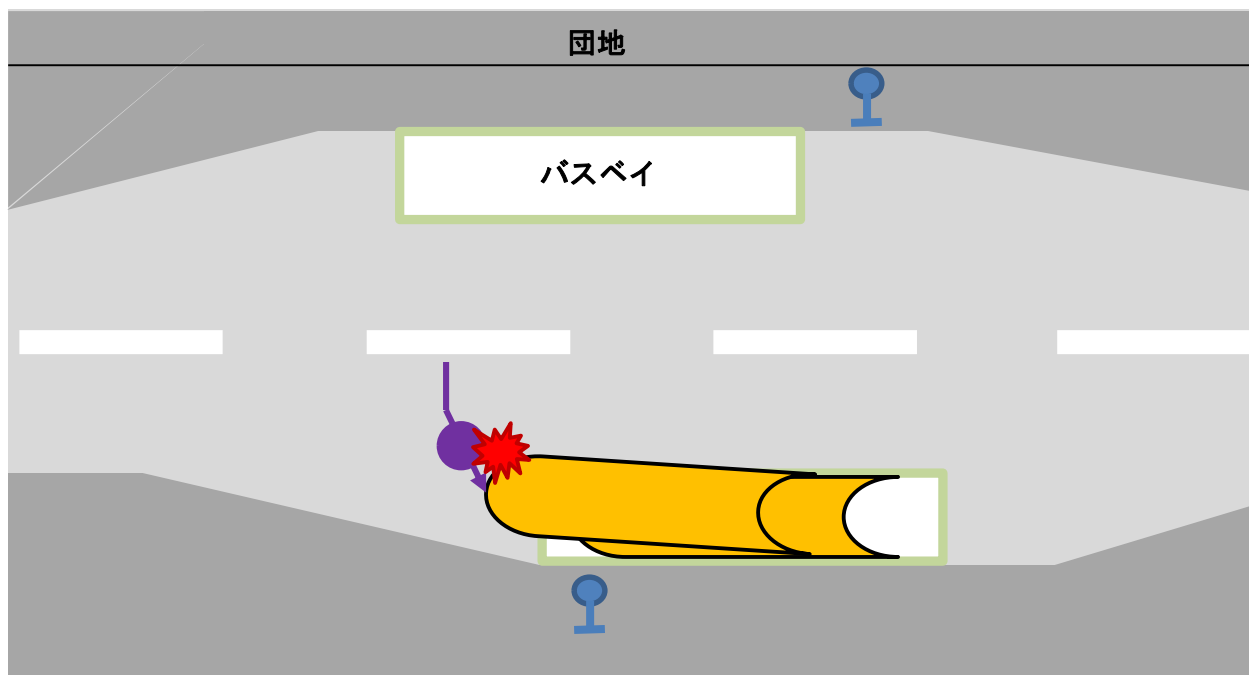
事業用自動車一般事故調査 概要

～乗合バスの死傷事故～

事故概要

- 乗合バスが停留所にて1名乗車扱いを行い、当該乗車客の着席確認を行った後、駆け込み乗車する者がいないか確認するため再度左後方を注視しながら発車した。
その際、歩行者が対向車線側の歩道から当該道路を横断してバスに近づいてきたが、当該バスの運転者は気づかないまま加速し、車両右前方で歩行者と接触し転倒させ、轢過した。
- この事故により、歩行者が死亡した。
- 運転者：42歳男性（経験8年）
- 運転者によると、
 - ✓ 当該路線は日頃から頻繁に運行していた。
 - ✓ 当該停留所付近にある街灯は街路樹に覆われていたため、車両の周囲は暗かったという印象である。
 - ✓ 当該停留所に停車する直前、左後方の歩道にいた歩行者が乗車してくるかもしれないと思い、車両左側を気にしながら発車時の確認手順を実施し、さらに右後方から走行してくる車両の確認をした。
 - ✓ 左のアンダーミラーはバスベイに停車する際に使うので使用頻度は高いが、右のアンダーミラーは見る回数は少ない。
 - ✓ 被害者は小柄で、傘を杖代わりにしていて、さらに前屈みだったため発見できなかった。
 - ✓ 過去に当該営業所で発生した事故を契機に車両左側の安全確認に日頃から気を使っていた。
- ドライブレコーダーの映像によると、
 - ✓ 当該停留所で乗車した乗客が着席するのとほぼ同時に、ハンドルを右に切りながら左のミラーで車両左側を確認して動き出している。
 - ✓ 動き出した直後、右ミラーで右後方を確認した後、顔を前方に向けハンドルを戻しながら加速し、バス右前方のヘッドライト付近で被害者と衝突したが、衝突したことにはすぐには気づかず、歩行者を轢過した際の振動で異常に気づき停車している。
 - ✓ 車両の前方はヘッドライトの光で若干の明るさが保たれている状態で、バスが動き出す直前になって前方のカメラに右側から被害者の姿が現れ、バスの前を歩こうとしている様子が見られる。
- 道路状況は、
 - ✓ 停留所付近の街灯は街路樹で覆われていたため、夜間は暗い。
 - ✓ 停留所の南側約60mの位置に歩行者信号付きの横断歩道が設けられ、北側すぐの位置には歩道橋が設置されている。横断歩道まで距離があるため、まれに横断歩道や歩道橋が設置されていない場所を横断する歩行者がいる。
 - ✓ 事故後、街灯を覆っていた街路樹の枝が伐採され、横断禁止の横断幕が設置されている。
- 発生時刻：17時27分頃、天候：晴れ

事故状況図



原因

- 当該営業所にて過去に発生した、停留所での降車客の巻き込み事故以降、当該事業者は乗降時及び発車時の安全確認手順を策定するとともに、運転者に対して車両左側の安全確認を徹底するように指導教育を行っていたが、車両の左側だけでなく周囲全体の安全確認が必要であることについては、日頃指導していたが、運転者は事故発生直前、発進時に左後方の歩道を歩いていた歩行者がバスに乗るかもしれないと思い、左側への意識が向いてしまったと思われる。
- 事業者は、運転者に対するバスの死角やサイドアンダーミラーの視認性に関する指導について、日頃より実施していたが、当該運転者は確認作業が疎かになってしまい、被害者がバスの直前を横断していて死角に入ったことに気づかないまま、発車してしまった可能性が考えられる。
- 運転者は、停留所から発車する際にサイドアンダーミラー等を活用した安全確認を十分に行わなかったことから、バスの直前を横断していた被害者に気づくことが出来なかった可能性が考えられる。
- 運転者は、当該営業所に過去に発生した事故を契機に、車両左側の安全確認に気を使っていたことから、左側の安全確認のみに集中しすぎてしまい、前方や右側の安全確認が十分ではなかった可能性が考えられる。
- 事故現場付近は、昼間は人の往来が多いが夜間は少なく、また乗降客も少なくなるため、運転者は歩行者が横断してこないだろうと思い込み、乗客が少ないことから注意力が低下してしまい、発車時の安全確認等が不十分となった可能性が考えられる。
- 被害者は、小柄で傘を杖代わりに突いて、前屈みになって歩行していたことがドライブレコーダー映像で確認出来るが、バスの構造上、運転席の通常の着座位置ではバスの直前にいた被害者を直接視認することが出来ず、また、運転席右前方には大きなピラーがあり死角になっていたため、被害者を発見することが出来なかった可能性が考えられる。
- 事故現場の前方には街灯があったが、街路樹の枝葉が生い茂っていて暗く、センターライン付近を照らさなかったため、被害者が発見しづらかった可能性が考えられる。
- 事故現場の手前には歩道橋があり、また60mほど前方には信号機付きの横断歩道が設置されていたが、被害者は歩道橋の上り下りが大変で、また横断歩道も遠いため当該道路を横断し、バスの直前まで来て運転者の死角に入ってしまったことで事故に至ってしまった可能性が考えられる。

- 事業者は、発車時の安全確保を徹底するため、車両毎の死角の再確認や、アンダーミラー等の有効な活用方法、場合によっては運転席から身を乗り出して直接視認する必要があること、また一方向だけでなく全方位に注意を向ける必要があることについて実技指導や事故事例の活用により指導徹底する必要がある。
- 事業者は、運転者が確実にかつ迅速に発車時の安全確認が行えるように、すでに策定している安全確認手順を見直した上で指導を行うと共に、添乗指導等により運転者の理解度を十分に把握した上で必要に応じて再指導を行うことが重要である。
- 運転者は、旅客の乗降時だけでなく発車時にも危険性があることを十分に理解し、ミラー等による確認や運転席から身を乗り出しての直接視認などにより車両の周囲の安全確認を確実にすることが重要である。
- 車両面について、運転者が安全確認を確実にできるように、以下の様な対策を講じることが有効であると考える
 - ✓ 車外カメラ及び車内カメラを設置し、発車時の安全確認を容易に行えるようにする。
 - ✓ 運転者の安全確認を補助するため、先進安全装置（歩行者検知）、警報装置、自動ブレーキ等を導入する。
 - ✓ 小柄な歩行者等でも確認をすることが容易になるように、バスの低床化をして視点を下げる。
- 道路管理者や警察に依頼して、標識等を設置することにより歩行者の横断禁止場所を明確にすること、また歩行者が容易に横断できないよう中央分離帯を設置すること等により安全確保を図ることが有効であると考えられる。
- 運行経路を十分に調査し、必要に応じて街灯を遮っている街路樹の剪定や、街灯が設置されておらず夜間に危険となる場所への街灯の設置を自治体や道路管理者等に依頼することが有効であると考えられる。

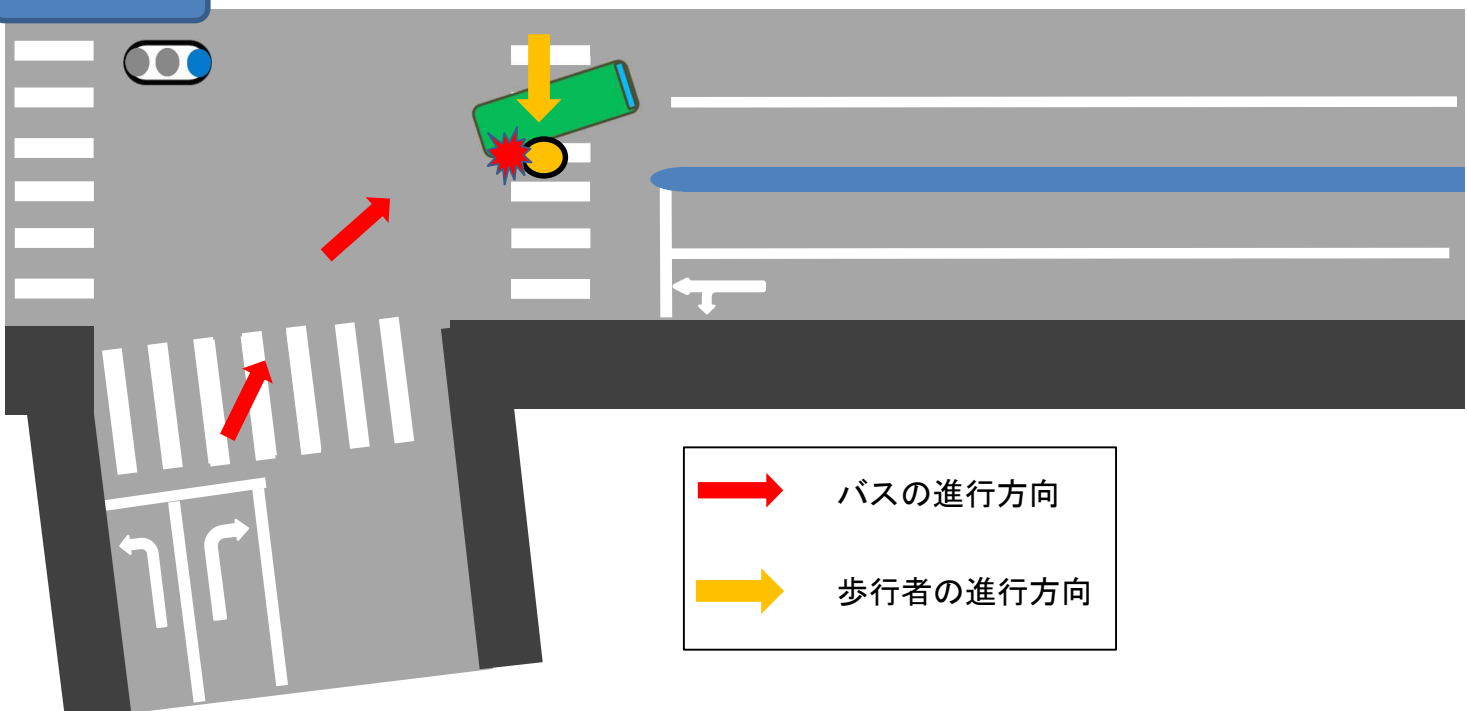
事業用自動車一般事故調査 概要

～貸切バスの交差点事故～

事故概要

- 貸切バスが、企業との契約で乗客12名を乗せ運行中、丁字路交差点に差し掛かり、青信号に従い右折を開始したところ、横断歩道を左から横断してきた歩行者に気づかず接触し転倒させ右後輪で轢過した。
- この事故により、歩行者が死亡した。
- 運転者：65歳男性（運転経験22年）
- ドライブレコーダーの映像によると、
 - ✓ 前方のドライブレコーダー映像は、カメラ前に置いた貸切契約企業の看板に遮られていたため機能していなかった。
 - ✓ 右折を開始してから、歩行者と接触し停車するまで、運転者は体を右に向け、右側を注視しており、前方や左側を確認している様子は見られなかった。
 - ✓ 道路の路面標示より右側を走行しており、右折時には鋭角に右折を行っている。
 - ✓ 右側面前方で歩行者に接触しているが、運転者は接触には気づいておらず、乗客の悲鳴により事故に気づいていた。
- 道路状況は、
 - ✓ 信号機のある丁字路交差点である。
 - ✓ 当該交差点は直角ではなく、バス側から見て若干左に角度が付いている。
 - ✓ バス側から見て当該交差点は上り坂になっているが見通しは良い。
- 発生時刻：16時33分頃、天候：晴れ

事故状況図



原因

- 事業者は、交差点右左折時の安全確認の方法として、「安全確認を行い右左折を行うこと」としか指導をしていなかったことから、具体的な安全確認の手法を運転者に理解させられていなかった可能性が考えられる。
- 事業者は、企業送迎の貸切バスにあっては、運転者に対する添乗調査やドライブレコーダーの記録確認を行っていなかったため、当該乗務に従事する運転者の運転能力等が十分に把握できていなかったと考える。そのため、一般的な指導監督において運転者の運転能力に応じた指導が不十分となり、また、指導実施後の理解度の把握や理解度に応じた再指導も十分に実施できていなかったと考える。
- 当該運転者の適性診断の結果によると、「注意の配分について」及び「判断・行動のタイミング」の2項目が低評価であった。事業者は、適性診断結果に基づいた指導は実施していたが、低評価項目の評価点を上げることに重点を置き、運転特性を踏まえた運転操作や安全確認の手法を十分に理解させられていなかったと考えられる。
- ドライブレコーダーの映像によると、運転者は当該丁字路交差点を右折する際、終始右側を向いていることが確認できる。そのため、前方や左側の安全確認が疎かとなり、左から横断してきた被害者に気づくことができなかったことが、事故の一因であると考えられる。
- 運転者は、右側サイドミラーで中央分離帯と車幅の確認を行っていたことから、前方と左側の確認が疎かとなり、被害者に気づくことができなかった可能性が考えられる。
- 事業者が運転者に確認したところ、横断歩道を右側から走行してくる自転車に対してトラウマがあったとのことであった。このため、運転者は右側の確認にのみ意識を向けてしまい、左側の安全確認が疎かになったため、被害者に気づくことができなかった可能性が考えられる。
- 警察の実況見分によると、右折時は、当該車両のピラーが死角となり、加えて被害者の身長も低かったため、左肩が少し見えるだけとなり、体の3/4程度が隠れていた可能性が考えられる。
- 直前に赤信号で停車していた場所から当該丁字路交差点は、登り坂になっているため、発進時に十分なアクセル操作を行う必要がある。また、当該交差点はバスの進行方向が直角ではなく左向きに角度があり、右折時には鋭角に曲がる必要がある。このため運転操作に気を取られて周囲の安全確認が不十分となった可能性がある。

再発防止対策

- 交差点において、歩行者等との接触事故の危険性があるため、運転者に指導教育により道路交通法第34条に規定する右左折の方法を理解させ、右折する際は、交差点の中心の直近の内側を徐行し、横断歩道手前において一時停止し、周囲の安全確認を十分に行うことを徹底させる必要がある。その際には、実車やドライブレコーダー映像などを活用して、具体的な安全確認の方法や事故の実例をあげて指導することが重要であると考えられる。
- 運転者に行った指導教育や適性診断結果に基づいた指導の習得の程度を把握するために、添乗調査やドライブレコーダー映像の抜き取り調査等を行うなど、運転者の運転状況から習得の程度を十分に把握し、必要に応じて再教育を行う必要があると考える。
- 運転者が、車両の死角や内輪差等の構造上の特性を十分に認識して適切な運転操作や安全確認を習得・改善できるよう、実車やドライブレコーダー映像、事故事例等を活用した指導教育が重要であると考えられる。また、事故事例を活用する際は、自社内の事例だけでなく、他の事業者の事例を収集し活用することも有効であると考えられる。
- 車両に備え付けてあるドライブレコーダーは指導等に用いる重要な装置となることから、事業者はドライブレコーダーのカメラ周辺に遮蔽物がないか確認するとともに、正常に機能しているか、映像の抜き取りを行い、定期的に確認する必要がある。

ハイタクの事故

ハイタク①：法人タクシーの健康起因事故

ハイタク②：法人タクシーの出会い頭事故

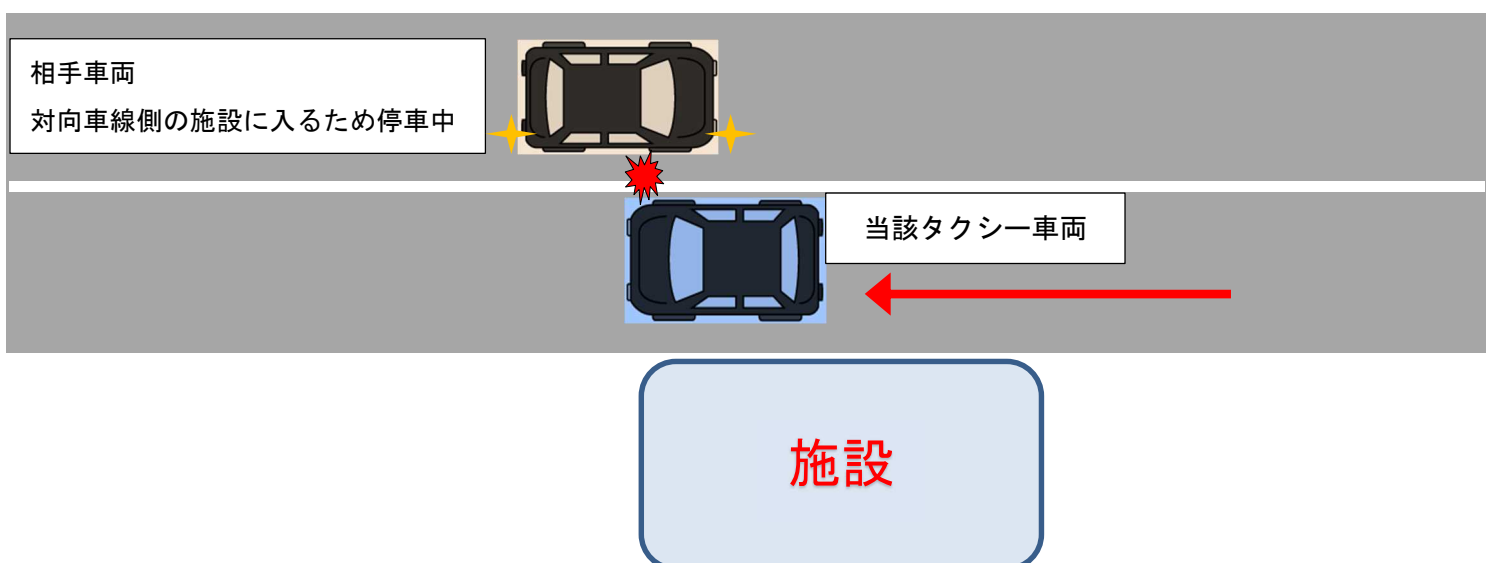
事業用自動車一般事故調査 概要

～法人タクシーの健康起因事故～

事故概要

- 当該運転者は、県道を空車にて約55km/hで直進していたところ、対向車線で右ウインカーを点灯させ、右折にて施設の駐車場に入ろうとして停車していた乗用車の右サイドミラーに、当該タクシーの右サイドミラーを接触させた。接触に気づいた当該運転手は、そこから約85m先の左側にある空き地で停車し、車両から降りて歩いて現場へ戻ろうとしたところ、意識がもうろうとして倒れ、救急車で病院へ運ばれた。
- 当該接触事故によるけが人は発生していない。
- 当該運転者は事故後に検査入院したが原因が特定できず、14日後に退院した。
- 運転者：60歳男性（経験3年6月）
- 事故現場は片側1車線の直線道路である。
- ドライブレコーダーの映像によると、
 - ✓ 運転者は、接触事故の約10秒前から左目の瞬きを強く何回もしている様子が見られた。
 - ✓ 意識を消失している様子は見られなかった。
- 事故後の事業者による運転者への聴取によると、
 - ✓ 事故現場から約2km離れた場所で乗客を降ろし、再度駅へ向かっていたが、事故現場から1.5kmほど手前からの記憶が全くないとのことであった。
- 発生時刻：12時31分頃、天候：晴れ

事故状況図



原因

- 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、個別に指導し注意を促しているが、薬の服用状況の把握までは十分に出来ておらず、当該運転者には高血圧症の既往歴があり毎日薬を服用していたが、日々継続的に服用されているか点呼時等に十分に把握出来ていなかったと考えられる。
- 事業者は、運転者に対して健康管理の重要性についての指導は定期的に行っているが、乗務中における体調急変時の具体的な対応方法について手順の策定や事業者内での周知徹底までは行き届いていなかったと考えられる。
- 運転者は事故の2ヶ月前から発生していた体調の異変について事業者に報告をしておらず、事故当日の体調の異変についても、点呼時において報告をしないまま乗務を続けており、このことがその後の体調急変につながり事故に至った可能性が考えられる。

再発防止対策

- 事業者は、前兆や自覚症状がなく突然発症する疾患があることを十分に理解し、「脳血管疾患ガイドライン」や「視野障害対策マニュアル」等の各種マニュアルの活用や簡易スクリーニング検査の実施により運転者に対して指導することが重要である。併せて、運転者に対して事業用自動車を運転する上での健康管理の重要性を再認識させ、食生活の改善や適度な運動の実施など日常的な生活習慣の改善を促していくことも重要である。
- 事業者は、定期的に運転者と面談を実施し、健康診断で指摘を受けた項目のその後の治療状況や服薬状況、健康状態の改善状況を確認することにより総合的に判断した上で、乗務計画や乗務の可否の判断を行うことが重要である。
- 事業者は、運転者が乗務中に体調異変を感じた場合に安心して安全に運行を中断することができるよう、例えば、運行中止の判断基準、事業者等への連絡方法、乗客への伝達方法等、具体的な定めを作成し、日常的に乗務員に周知徹底していくことが重要である。
- 運転者は、自分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、日常生活を改善するなど健康状態の改善に努める必要がある。また、乗務中の体調異変に伴う事故等を未然に防ぐために、体調面で些細な不調が見られた場合、事業者に伝達することが重要である。

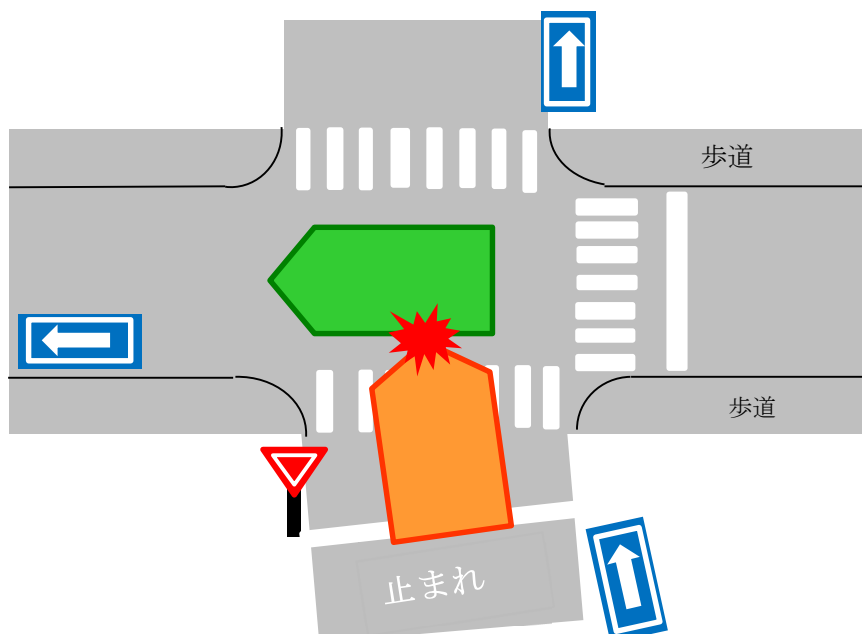
事業用自動車一般事故調査 概要

～タクシーの出会い頭事故～

事故概要

- タクシーが空車状態で運行中、信号気のない十字路交差点に差し掛かった際に、右側から走行してきた、別のタクシーの左側面に衝突し、相手タクシーが横転した。相手タクシーには乗客2名が乗車していた。
- この事故により、相手車両の乗客1名が重傷、当該車両の運転者及び相手車両の運転者及び乗客1名が軽傷を負った。
- 運転者：35歳男性（経験7年2月）
- 道路状況は、
 - ✓ 信号機のない十字路交差点。
 - ✓ 当該タクシー側に一時停止標識あり。
 - ✓ 事故現場に至るまで、事故現場を含み3カ所の交差点を通過しており、いずれも一時停止標識があるが、一時停止することなく交差点に進入している。
- 運転者によると、
 - ✓ 当該事故現場は普段はあまり走行しない場所だった。
 - ✓ 事故直前、空車で走行中に電話がかかってきたため、ハンズフリーで会話していた。
 - ✓ コロナ禍で乗客が少なく焦りがあったところで、手を挙げてタクシーを捕まえようとしていたと思われる乗客を発見したが、通り過ぎてしまい、早く乗せたいと思って急いでいた。
 - ✓ 事故現場に至るまでにあった3カ所の一時停止標識は気がつかなかった。
 - ✓ 事故現場は自車側が優先で、交差する道路側が一時停止だと思い込んでいた。
 - ✓ 事故現場を左折する際に左側の確認を意識しており、右側の確認は実施していなかった。
- ドライブレコーダーの映像によると、
 - ✓ 大通りを走行していたところ、左側の路地に左折進入し、事故現場含め3カ所の交差点を8～13km/hで走行しているが、一時停止標識があるにも関わらず停止することなく進行している。
- 発生時刻：1時25分頃、天候：晴れ

事故状況図



原因

- 事業者は、以前は運転者に対する指導監督告示に基づいた指導教育を毎月集合教育形式で実施していたが、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、感染予防のため集合教育の実施は困難と考え、定期的な指導教育を実施せず資料配付のみとし、資料配付後の運転者の誓い殿把握も行っていなかった。そのため輸送の安全確保や法令遵守の徹底について運転者に理解させることが出来ず、事故に至ったと考えられる。
- 事業者は、運転者に定期的に適性診断を受診させており、当該運転者は直近の診断において、判断、動作のタイミングが「確認よりも判断、動作が先行しがち」と判定されていた、しかし適性診断に基づいたきめ細かな指導が不十分となり、運転者に自分自身の運転特性を理解させることが出来なかったため、事故に至ったと考えられる。
- 運転者は、タクシーを利用しようとして歩道で手を挙げていた歩行者の前を通り過ぎたため、当該歩行者がいた場所まで戻ろうとして焦っていた。また走行中に携帯電話をハンズフリー状態にして会話していた。これらのことから一時停止標識を見落とすなど漫然運転となり、周囲の安全確認が不十分な状態で交差点に進入したことにより、事故に至ったと考えられる。
- 運転者は過去に受診した適性診断において、判断、動作のタイミングが「確認よりも判断、動作が先行しがち」との判定が出ていたが、適性診断受診後はみずから適性診断を振り返ることがなかったことから、自分自身の運転特性を十分に認識して改善する事が出来なかったため、タクシー利用者を早く乗せようとして焦りが生じ、周囲の安全確認が不十分となり事故に至ったと考えられる。

再発防止対策

- 事業者は、輸送の安全確保や法令遵守の徹底のためには継続的かつ計画的な指導教育の実施が重要であることを認識しなければならない。例えば今般のコロナ禍のように運転者に対する教育体制が十分確保出来ない恐れがある場合でも、教育手法を工夫することにより、全運転者に対して毎年確実に指導教育を実施することが重要である。
- 事業者は、運転者に適性診断を受診させた際に受診結果を詳細に確認し、運転者が自分自身の運転特性を十分に理解して事故の未然防止や再発防止につなげられるように指導教育を徹底する事が重要である。
- 運転者は社会情勢の影響により十分な売り上げが確保できない状況であっても、プロドライバーとして輸送の安全確保が最も重要であることを強く認識しなければならない。さらに運行中は常に高い安全意識をもって運転に集中し、周囲の交通状況や道路環境をよく確認したうえで状況に負い自他安全運転を行うことが重要である。
- 運転者は、適性診断結果について、診断受診直後だけでなく、定期的に見直すことにより自らの運転特性を十分に理解し、課題点の改善を行い、事故の未然防止、再発防止につなげることが重要である。

トラックの事故

トラック：大型トラックの追突事故

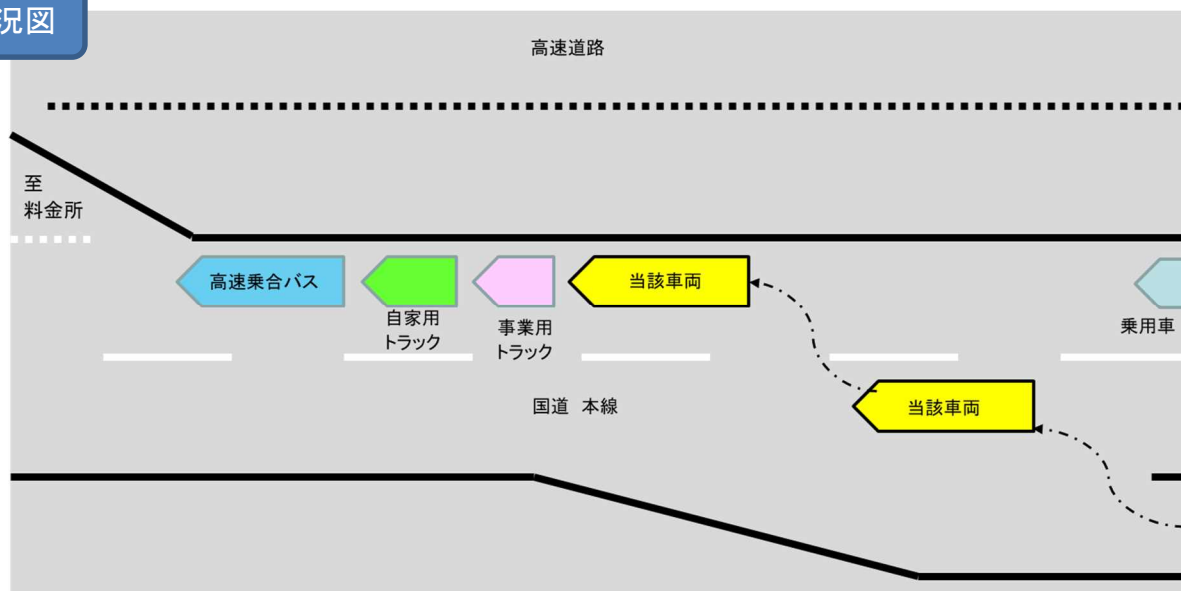
事業用自動車一般事故調査 概要

～トラック：大型トレーラーの追突事故～

事故概要

- 大型トレーラーが国道の側道から本線に合流し、その先の高速道路に進入するため第一車線から第二車線に車線変更をした直後、前方を走行していた事業用トラックが急ブレーキを行ったため、回避が間に合わず追突した。追突された事業用トラックはさらに前方を走行していた自家用トラックに追突し、押し出された自家用トラックがさらに前方にいる高速乗合バスに追突するという4台の玉突き追突事故となった。
- この事故により、追突された事業用トラックの運転者1名が重傷を負い、高速乗合バスの乗客1名と自家用トラックの運転者及び同乗者の2名の計3名が軽傷を負った。
- 運転者：56歳男性（経験27年）
- 片側2車線の国道で、高速道路に沿った直線道路である。事故は高速道路の入口から200m手前の第二車線上で、冬の時期の午前5時25分頃に発生した。
- 運転者によると、
 - ✓ 当該道路は、通常この時間帯の交通量はそれほど多くなく車の流れは速いが、事故当時は交通量が多かった。
 - ✓ 本線合流後、第一車線から第二車線に入ろうとして、ちょうど入れそうな隙間があったので車線変更をした。その後は前方車両が自車より速度が出ていたので、自然と車間距離が開いて行くはずで、スムーズに行けると思っていた。
 - ✓ 普通に流れている状況で、前車が急ブレーキを踏んだため対処が出来ず、避けようがなく追突した。
- ドライブレコーダーの映像によると、
 - ✓ 側道から本線へ合流を開始して、右カメラに第二車線を倉庫してくる事業用トラックが映っており、その後、前方カメラに第二車線を事業用トラックが通過していく様子が映っている。
 - ✓ 事業用トラックが通過した直後に第二車線へ車線変更を開始している。
 - ✓ 車線変更完了直後に前方の事業用トラックがブレーキをかけ急減速している。車線変更完了時の前方の事業用トラックとの車間距離は約11m、後続の乗用車との車間距離は約15m。（建物や街灯の位置から推察）
 - ✓ そこから約2秒後、当該運転者が前方の事業用トラックの急減速に気づいたと思われ急減速をおこなったが間に合わず追突している。

事故状況図



原因

- 当該車両が車線変更した際に、高速乗合バスの前方を走行していた大型トラックが急停止したことにより、その後ろを走行していた高速乗合バスが衝突を避けるために急停止したため、当該車両を含む後続車両がこれに対応出来ず、多重追突する事故に至ったと考えられる。
- 当該運転者は、「事故当時、前方車両の速度が速いため、車間距離はおのずと開いていくと思い込んでいた」と述べている。これまで約 27 年の経験年数があったが、その間事故・違反歴がほとんどなく、これまでの成功体験から、前方車両が急ブレーキをかける可能性があるという危険を予知する意識が薄くなっていたため、前方車両の急減速に対応することが出来ず追突する事故に至ったと考えられる。
- 当該運転者は、直近で受診した適性診断において「注意の配分」、「安全態度」、「危険感受性」の評価が他の項目に比べて低く、そのことについては事業者からも指導されていたが、事業者からの指導のあとに自ら診断結果を振り返る機会がなかったため、指導内容を再認識して改善することが不十分となり、前方車両に追突する事故に至った可能性が考えられる。
- 事業者は、適性診断結果に基づき指導を行っていたが、指導内容の運転者の理解度を把握する機会を十分に設けられていなかったことから、事故の未然防止のための十分な車間距離の確保を運転者に徹底させることが不十分となったため事故に至った可能性が考えられる。
- 事業者は、これまで全ての運転者で車線変更時の追突事故がなかったことからあらゆる場面で事故発生の可能性があることについて認識が不十分だった可能性があり、運転者に対する車間距離の確保の重要性に関する指導徹底が不十分となり事故に至った可能性が考えられる。
- 事業者は走行時の安全動作等の実態をドライブレコーダー映像やデジタコ記録により把握して、適切か否かの判定をしているが、その結果に基づく指導は特に判定が悪かった運転者のみであり、事故や違反歴がほとんどなかった当該運転者の走行時の実態把握と安全動作等の改善に向けた指導が不十分となり、事故に至った可能性が考えられる。

再発防止対策

- 事業者は、いついかなる状況でも事故が発生する可能性があることを再認識し、全ての運転者にあらゆる状況で適切な車間距離を常に維持させ、追突事故を未然に防止できるよう、周囲の道路や交通環境に応じた適切な車間距離や走行方法についての指導を徹底することが重要である。また、ドライブレコーダー映像やデジタコ記録を用いた指導に加えて、添乗指導等の実車を用いた指導を一部の運転者だけでなく全ての運転者に対して定期的を実施することにより、走行時の実態把握と実態に応じた指導を行うことが有効である。
- 事業者は、事故の未然防止、再発防止のため、全ての運転者に自分自身の運転特性を十分に認識させることが重要である。そのため適性診断結果に基づいた指導を行った場合は診断の受診直後だけでなく、例えば点呼時などあらゆる機会を通じて定期的に理解度を把握し、必要に応じて再指導を行うことが重要である。
- 運転者は、いついかなる状況でも事故が発生する可能性があることを認識し、あらゆる状況で適切な車間距離を常に維持し、追突事故を未然に防止出来るように、周囲の道路や交通環境に応じた適切な車間距離の確保した走行を徹底する事が重要である。
- 運転者は、適性診断結果について、事業者から指導された際だけでなく、自分自身でも診断結果を定期的に見直しすることにより、自らの運転特性を常に意識し、課題点の改善を行うことにより、事故の未然防止や再発防止につなげることが重要である。
- 追突事故そのものの防止のためには、事業者や運転者だけの対策でなく、例えば車両に車間距離警報装置を設置することにより、危険な車間距離や運転操作をした運転者に対して走行中に意識させることが可能となり、有効であると考えられる。