

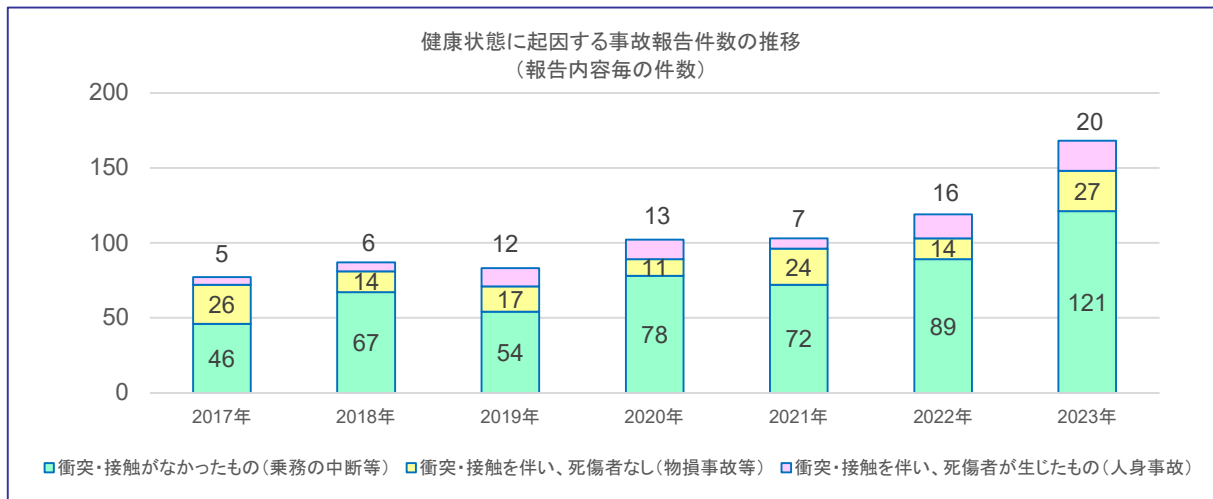
令和4年・5年度 事故調査・分析事例のお知らせ

～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～

関東運輸局では、事業用自動車による事故のうち発生件数が多い事故や特徴がある事故について、事故調査・分析を行っており、別添のとおり令和4年度及び令和5年度に実施した事故調査・分析事例をまとめました。

自動車事故報告規則に基づく事故報告によると、下記のとおり健康起因による報告事案は年々増加しており、事故に至るケースも多数報告されています。健康起因による事案が発生した場合、運転者による車両制御が困難となることから、被害が甚大となるおそれと考えられます。このことから、令和4年度及び令和5年度においては、全業態を対象に健康起因事故に対する調査を実施したところです。また、多くの負傷者が生じた事故や発生例の少ない特徴的な事故についても同種事故の発生を防止するため事故調査を実施しましたのであわせて分析事例を掲載いたします。

事業者においては、事故防止のため、事故調査・分析事例を他山の石として、運行管理業務にご活用ください。



自動車事故調査・分析事例

バス(別添1): 健康起因3件、衝突1件、追突1件

ハイタク(別添2): 健康起因1件、死傷1件

トラック(別添3): 健康起因1件

※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：乗合バスの物件衝突事故
- バス②：乗合バスの健康起因による運行中止
- バス③：乗合バスの追突事故
- バス④：乗合バスの健康起因による衝突事故①
- バス⑤：乗合バスの健康起因による衝突事故②

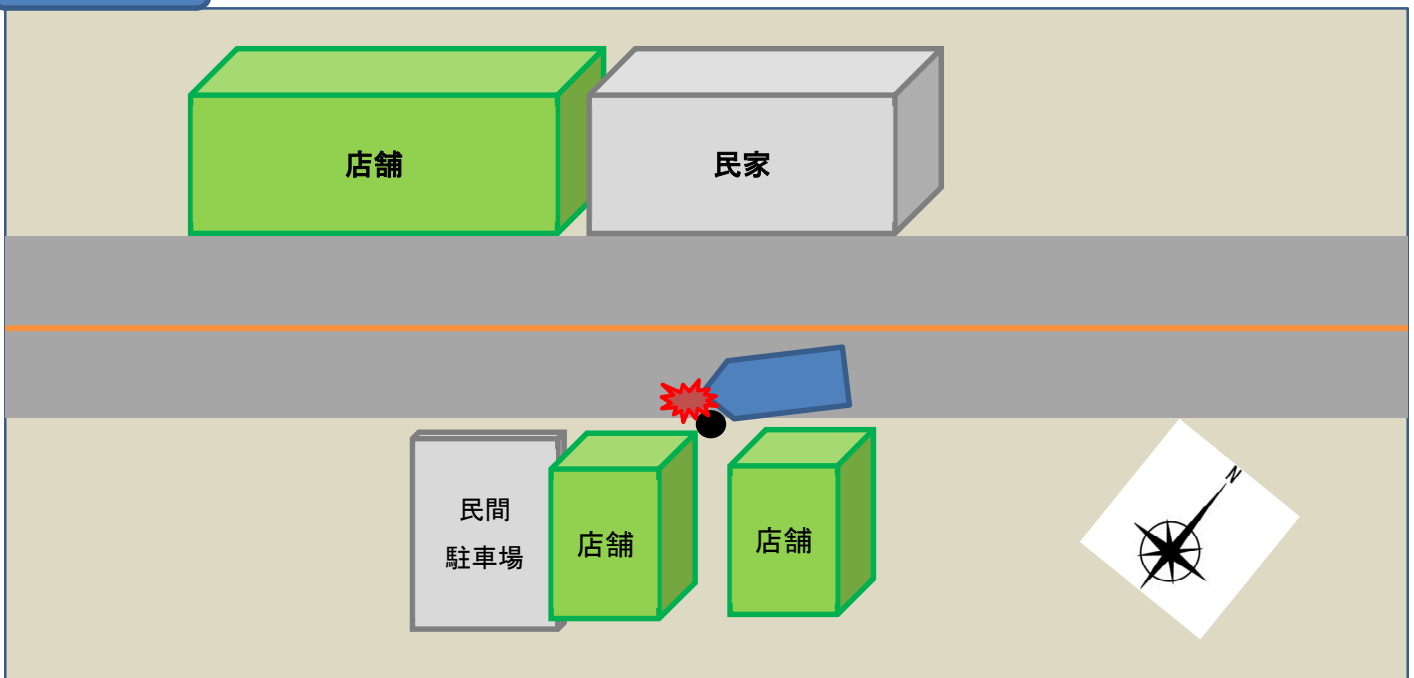
事業用自動車一般事故調査 概要

～乗合バスの物件衝突事故～

事故概要

- 乗合バスが乗客3名を乗せて運行中、運転操作を誤って車線を逸脱し、車両左前方を道路左側の電柱に衝突させた。
- この事故により、乗客2名が軽傷を負った。
- 運転者：39歳（経験4年）
- 制限速度40km/hで見通しの良い、片側1車線の直線道路
- 事業者が当該運転者に聞き取ったところによると、運転中に考え事をしていて集中できていなかったと述べていた。
- ドライブレコーダー映像によると、運転者の顔が確認しづらいが意識を失ったり、寝ているような様子は見られない。
- 当該運転者は過去に2度SASスクリーニング検査を受けており、軽度睡眠障害と判定されていた。事故後に念のため事業者が当該運転者にSASの精密検査を受けさせたところ、治療が必要と判定されたが当該事故との因果関係は不明である。検査後はSASの治療を行っている。
- 発生時刻：14時05分頃、天候：晴れ

事故状況図



原因

- 事故時の運行が休日明けの運行であったことや、事故現場に至る道路が長い直線道路で走行が単調となっていたこと、また生活上の悩みなどから、運転に集中できず、考え事をしたことにより漫然運転となり事故に至った可能性が考えられる。
- 全運転者に対する定例教育において、事故防止のため運転に集中することの重要性について指導がされており、指導後の理解度を把握するための手法として添乗指導を取り入れていたが、添乗調査は一部の運転者にしか実施できていなかったことから、当該運転者の運転能力や安全確認の実態把握と改善に向けた指導が完全には出来ておらず当該事故に繋がった可能性が考えられる。
- 当該運転者の適性診断結果によると、心理的緊張が薄く判断が甘いとの評価がされていた。事業者は適性診断結果に沿った指導を診断受診直後は実施していたが、受診直後以外に診断結果を振り返ったり、理解度を確認する機会が不足していたと考えられ、事業者は当該運転者に運転特性をふ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おらず、運転者自身は指摘内容の理解が足りず、確実な改善に繋がられていなかった可能性が考えられる。
- 過去に2度 SAS スクリーニング検査を受診させ、いずれも軽度の睡眠障害と判定されていたが、当該運転者のその後の治療状況や睡眠の状況の把握が十分ではなく、また、SAS の症状や運転業務に与える影響について認識が不足していた可能性が考えられる。そのため、症状の改善につなげられず、事故の直前に SAS の症状が発症し、事故に至った可能性が考えられる。

再発防止対策

- 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、乗客の命を預かる者として、あらゆる状況で常に適切な動作が取られるよう、運転に集中し周囲の道路や交通環境に応じた走行を徹底する事が重要である。
- 添乗指導は指導教育の内容を運転者が確実に理解しているか把握するために有効な手段であるが、走行時の実態把握と実態に応じた指導を確実に行うためには、全ての運転者に対して、等しく定期的を実施することが望ましい。また、添乗指導員の不足や指導時間が十分に確保できないなどの理由により一部の運転者のみになってしまう場合には、社外の者に協力を求めたり、ドラレコ映像を活用するなど、実施手法を工夫することが重要である。
- 事故の未然防止や再発防止のためには、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必要がある。事業者は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理解度を把握し、必要に応じて再指導を行うこと、運転者は自分自身でも定期的に結果を見直す事により、運転特性を常に意識し、課題点の改善を努力する事により、事故防止に繋げることが重要である。
- SAS はスクリーニング検査で軽度や中程度の睡眠障害判定であった場合でも、運行中に発症する可能性があることから、事業者及び運転者は運行中の発症の防止や症状の改善に繋がられるように SAS の症状や検査の重要性についての理解度を高めて、日頃より睡眠状況を的確に確認するとともに、要再検査や要治療の判定がなされていない場合であっても必要に応じて再検査や治療を受けさせることにより、事故の未然防止や再発防止に繋げることが重要である。
- 運転者が運転に集中できず、目線や顔の向きが前方から外れていた可能性もあるため、運転者はあらゆる状況で常に適切な行動が取られるよう、運転に集中し、交通環境に応じた走行を徹底する事が重要であるが、車両にドライバーモニターなどの運転支援装置を導入することにより、事故の未然防止や被害軽減に役立てる事が望ましい。

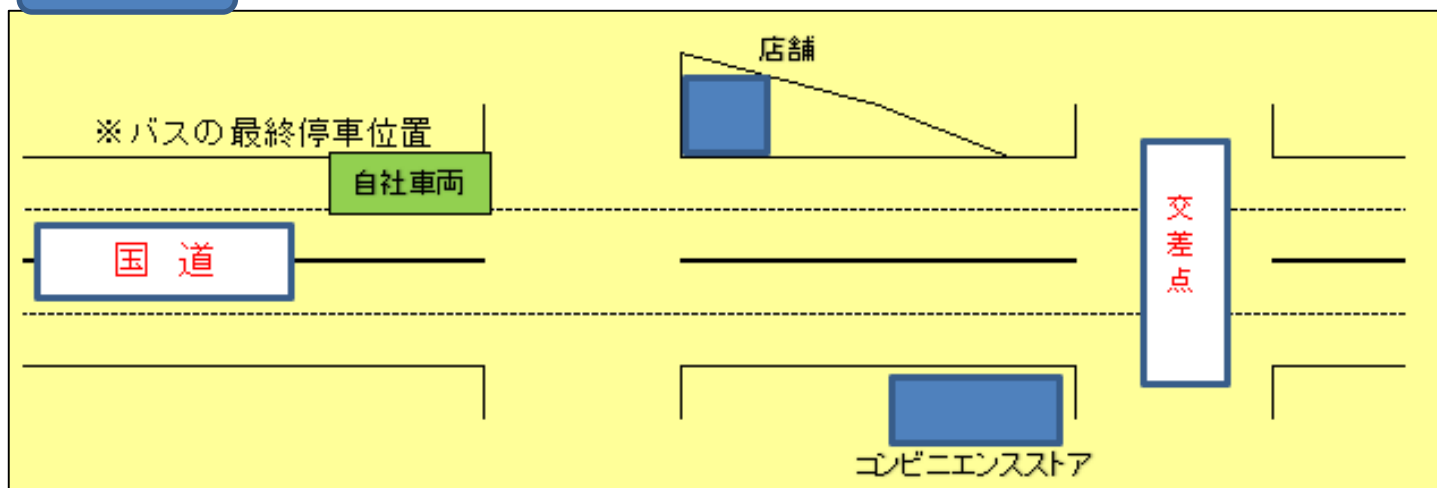
事業用自動車一般事故調査 概要

～乗合バスの健康起因による運行中止～

事故概要

- 乗合バスが、乗客がいないうちで運行中、当該運転者から頭の痛みがあるとの連絡を受けた営業所の担当者は、無線連絡での会話の内容から、即時運行中断の必要はなく、終点に到着した後に営業所に回送させることが可能と判断し、当該運転者に対して終点到着後に帰庫するよう指示した。
その後、通常であれば1時間20分程度で帰庫できるところを、約2時間30分経過しても帰庫しなかったことが確認され、GPSで位置情報を確認したところ、通常の回送路線を大幅に逸脱していたことが確認されたため、これ以上の運転はさせられないと判断し、無線連絡をして停車させ、営業所からバスの停車位置まで向かい救急車の手配をした。
- 運転者：62歳（経験27年）
- 運転者によると、
 - ✓ 当該運行時の便を開始する少し前に頭痛を感じておりその際には営業所に連絡しなかったことは覚えていた。
 - ✓ その後搬送された病院のベッドの上に居ることに気づくまでの間の記憶がなく、なぜ通常の経路と異なる場所を走行していたかは分からない。
- ドライブレコーダー映像やデジタコ記録では、出庫してから完全に停車するまで、特にふらつく様子や急な加減速の様子は見られず、また運転者の様子についても意識消失等の異常な様子は見られていない。
- 事業者によると、当該ダイヤ運行終了後は問題無く帰庫できるものと思込み、GPSで位置を確認するまでの間、特に運転者等の状況を確認することはしていなかった。
- 発生時刻：13時28分頃、天候：晴れ

事故状況図



原因

- 事業者は、4月と10月の年2回健康診断を実施しており、診断結果を確認後、要再検査及び要精密検査対象者に再受診するよう促していたが、その後は受診状況や診断結果の確認が不足していた。また、再検査等の項目について診察を受けずに放置した場合、それが原因となる疾病があり運転業務に支障が生じる可能性があることへの理解が不足していたと考えられる。
- 事業者は、無線連絡により当該運転者の体調不良を把握したが、運転者より終点までの運行及び回送が可能との返答を受けてそのまま運転を継続させていた。今回は人身や物損事故は発生していないが、万が一、走行中に意識喪失等が起きた場合に重大事故を誘発した可能性が考えられる。
- 事業者は、運行中に体調不良等の異常事態が発生した際の対処方法を定めて定期的な教育の際に指導を行っていたが、理解度の把握はアンケートを行うのみで、実際に発生した場合を想定した対応訓練は行っていなかった。このことから、当該運転者は緊急時の対応方法の理解が不足し、即時に適切に運行中止することが出来なかった可能性が考えられる。
- 事業者は、運転者に対し終点まで運行した後運行を継続せず帰庫するよう指示をしたが、その後問題なく帰庫するものと考え、約2時間半後に車両を停車させるまで車両の位置を把握していなかった。運転者の体調不良により回送指示を出したにもかかわらず、その後の当該車両の運行状況の確認が行われておらず、運転者等の状況把握が不足していたと考えられる。
- 当該運転者は、最初に事業者に連絡した約15分前にも一度、体調不良を感じていたが、運行管理者に告げないまま20分遅れで運行を開始しており、自分自身の体調を的確に把握出来ておらず、重大事故につながる可能性があることを想定できていなかったと考えられる。その結果、通常の見送経路とは異なる経路を運行する事態になってしまったと考えられる。

再発防止対策

- 運転者に体調不良等が生じた際は、事故を防止するために躊躇することなく速やかに安全に停車させることを徹底し、また、その際に乗客がいる場合には乗客の安全も確保しつつ丁寧な説明を行うことを日頃から指導すること、また営業所や救急への速やかな連絡により治療につながることを理解させておくことが重要であると考え。そのためには、定期的な指導教育を実施した際に習熟度の把握を確実に言うほか、非常時を想定した訓練の実施などにより対応手順の習熟度の向上やより良い対応手順への見直しを行う必要があると考える。
- 事業者は、健康診断実施後に要再検査や要精密検査の対象者に対して、再検査等の受診の有無を確実に確認し健康状態の把握をすることが重要であると考え。また、点呼時等にも健康診断の結果に基づき、日頃の体調の把握や服薬状況を確認する事により、きめ細かく運転者の健康状態の把握に努めることが重要であると考え。
- 事業者は、運行中の車両の現在地点を把握し、万が一経路逸脱等が確認された場合には、重大事故を防止するため即座に適切な対応が行えるよう、営業所内の連絡体制等を整備する必要があると考える。
- 事業者は、運行中の運転者が体調不良を起こした際に体調を可能な限り確認し、的確に運行中止や交代運転者の配置の判断が行えるよう、体制を整える必要がある。そのために運行管理者等は疾患毎の初期症状や、運転業務に与える影響などについて、これまで以上に知識を深める必要があると考える。
- 運転者は、自身の体調が悪くなった際には、たとえ軽微なものであったとしても運行管理者等に連絡を行い、指示を仰ぐ必要がある。その際は現在の体調を正確に報告し、運行の継続が不可能と思われる場合は、その旨を報告することも重要である。

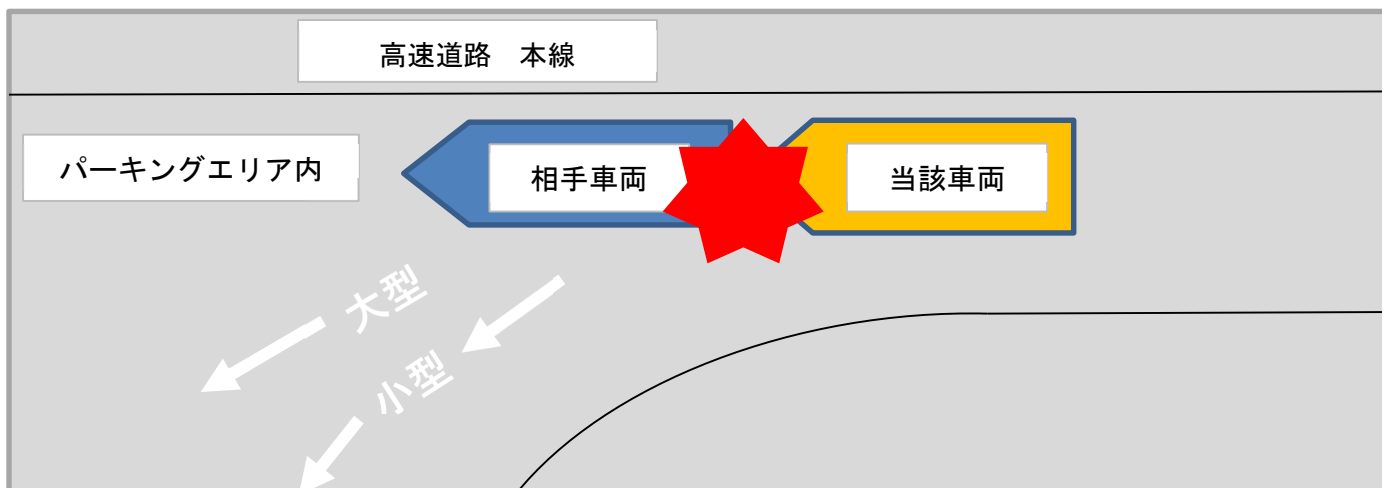
事業用自動車一般事故調査 概要

～乗合バスの追突事故～

事故概要

- 高速乗合バスが、乗客 36 名を乗せてツーマン運行で高速道路を走行中、運転者の交代と休憩のためパーキングエリアに進入した際、パーキングエリア入口付近において、前方を走行していた大型トラックに追突した。
- この事故により、運転席脇のガイド席に着座していた交代運転者が重傷を負い、当該運転者及び乗客 11 名並びに相手運転者 1 名が軽傷を負った。
- 運転者：53 歳（経験 9 年）
- 出庫点呼の際、当該事故惹起運転者が運転免許証を持参していないことが判明したため自宅に取りに戻らせ、交代運転者のみで出庫した。その後運転免許証を持参して営業所に戻ってきた当該運転者に改めて点呼を実施し、自家用車で乗客の最初の乗務地まで送り届けそこから 2 名体制で運行を継続していた。
- ドライブレコーダー映像は、事故の衝撃で記録が残されていない。
- デジタコ記録によると、本線からパーキングエリア進入路に入る直前、一度 110km/h まで速度が上昇したあと、パーキングエリア進入路に進入し、衝突直前では 70km/h まで減速している様子が見られる。
- 警察によると、事故当時バスはノーブレーキで 70～80km/h で追突した可能性が高いとのことであった。
- 事故当時の状況については、当該運転者は警察や事業者の聞き取りに対して、覚えていないと述べていた。
- 当該事故車両は、前面の中央付近から左半分、特に車両中央付近の損傷が激しかった。相手車両と衝突した部位が交代運転者の着座位置と重なっていたことから重傷となった要因と考えられる。
- 発生時刻：午前 3 時 00 分頃、天候：晴れ

事故状況図



原因

- 当該事業者は、当該運転者に対する初任指導においては座学及び添乗指導を実施しているが、当該運転者は入社するまで大型バスの乗務経験がなく、また、添乗指導において指導員から運転技能等について問題点や課題等が指摘されていた。しかし、事業者の口述によると、運転者が不足していたことから当該運転者の運転者の選任を急いだとのことであり、運転知識や技能の習得の程度を十分確認しないまま運転させることとなったため、運転の技能や知識が不十分な状態での運転となり、事故に至った可能性が考えられる。
- 当該運転者は、乗務開始前に運転免許証を自宅に忘れたため一度取りに戻り、2名で出庫するはずだったが間に合わず、途中地点から合流することとなったため、当初の予定と異なり心理的に不安定な状態となった可能性が考えられる。その後、運行は順調に進み、当該運転者も徐々に平静を取り戻し、さらに休憩地点まで運行できたことで安堵し、気の緩みが生じたことで事故に至った可能性が考えられる。
- 当該運転者は、前日と前々日が休日であったこと、また私生活に関する悩み事があったことから、運転業務を行う際の心構えが不十分となり、事故防止や輸送の安全確保が重要だという意識が薄れてしまい、事故に至った可能性が考えられる。
- 当該運転者は、過去に大型バスの乗務経験が一度もなく、事業者が行った添乗指導において運転技能について指導を受けていたが、その後の再教育は行われていなかったことから、自分自身の運転技能を十分に理解せず、また改善も出来ないまま乗務していたため、事故に至った可能性が考えられる。
- 事故当時保有していた車両のほとんどが衝突被害軽減ブレーキ付きの車両だったが、事故を起こした車両には装備されていなかったため、衝突時の衝撃が緩和されず、多数の負傷者が生じる事故に繋がった可能性が考えられる。

再発防止対策

- 事業者は、初任指導の際には適性診断結果や指導監督告示に基づいて、きめ細かな指導を行うとともに、それまでの運転経験や運転技能・知識の習得状況を十分に把握した上で実技も交えた指導を行う必要があり、技能や知識の習得が不足している場合には指導時間を増やしたり、複数の職員で確実に見極めを行う事が重要である。
- 事業者は、運行中の安全確保、旅客の利便確保が重要であるという意識を強く持ち、運転者が不足している場合であっても、運転者の選任を急ぐのではなく、運転者に運転技能や知識を十分に習得させた上で運転者として選任し運行させることが重要である。
- 事業者は、運転者の指導に際して、より一層効果的な指導を行うために、ドライブレコーダー映像や事故事例等を用いるなど、運転者がより理解しやすいように指導方法を工夫することが重要である。
- 事業者は、指導実施後は運転者の理解が不足している部分を的確に把握して改善指導を行い、運転者の運転技能や知識を向上させなければならない。そのためには、現状で管理者のみが確認している指導記録を運転者と共に確認することにより、運転者に自分自身の運転技能や知識を振り返り、不足している点を理解させ、改善させることが重要である。
- 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動作を行うことが出来るよう、運転に集中し周囲の交通環境や道路状況を的確に把握して乗務することが重要である。
- 運転者は、事業者から指導を受けた際は、指導記録を確認するなどにより現状の自分自身の運転技能や知識の程度を確実に把握し、不十分な点がある場合には確実に改善する事が重要である。
- 事故の回避又は被害軽減のためには衝突被害軽減ブレーキなどの先進技術が有効であることから、車両の代替等などに先進技術が装着された車両の導入を積極的に進めることが望ましい。

事業用自動車一般事故調査 概要

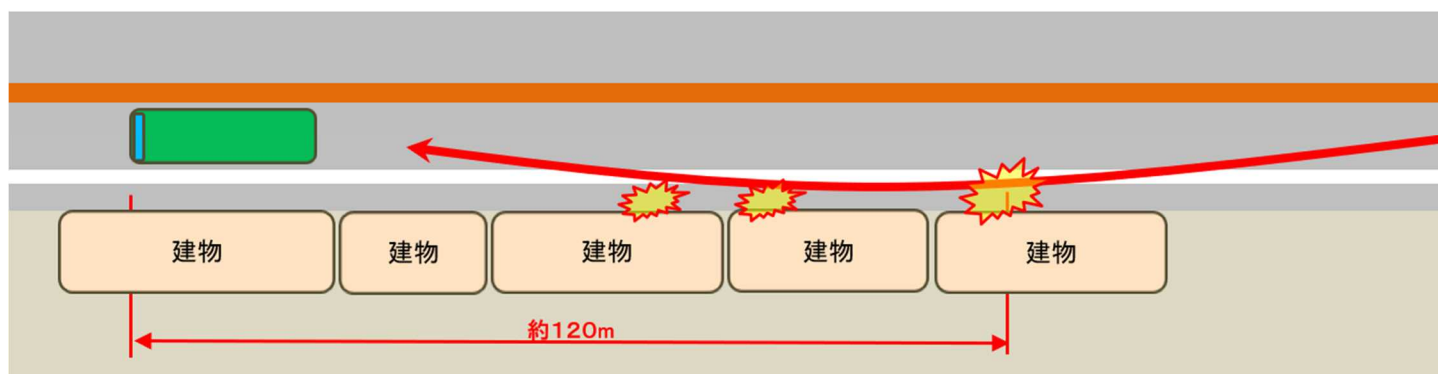
～乗合バスの健康起因による衝突事故①～

事故概要

- 乗合バスが乗客24名を乗せ運行中、運転者に意識障害が生じたため車両制御が困難となり、道路左側の建物の外壁に衝突、そのままブレーキをかけずに建物の外壁等に車体を接触させながら約120m走行した後、ブレーキ操作が可能な状態まで意識が回復した運転者のブレーキ操作により停車した。
- この事故により、乗客4名が軽傷を負った。
- 運転者：62歳（経験30年）
- 事故現場は片側1車線の左カーブを抜けた先にある緩やかな下り勾配のある直線道路で車道右側路外が急斜面となっていた。
- 事故後の診断によると、運転者の意識障害の原因は突発性の「てんかん」であったとのこと。
- ドライブレコーダーの映像によると、
 - ✓ 左カーブを通過した後もハンドルを戻す操作をしておらず、この時点で意識障害が発生していた模様。
 - ✓ 建物と衝突すると同時にハンドル操作を行っているが、ブレーキ操作を行うことはなく走行を持続。
 - ✓ 最初の衝突発生から約15秒後、当該運転者がサイドブレーキ及びフットブレーキを作動させている。
- 運転者によると、
 - ✓ 出庫直後から、プライベートなことを考えてしまい、少し不安になっていた。
 - ✓ 運行中、自身の意識に何らかの違和感を感じていた。
 - ✓ 最初の衝突から車両が停止するまで、車道右側路外の急斜面から転落しないようにハンドルをやや左に意識的に切りながら走行していた。
 - ✓ 停車する直前のブレーキ操作を開始するまで、下半身が硬直状態となり、ブレーキを操作することができなかった。
- 発生時刻：6時15分頃、天候：晴れ

事故状況図

急斜面



原因

- 事業者は、運行中に体調不良等が生じた際、具体的にどの程度の状態に陥った場合に車両を停車させ運行管理者に連絡させるのかといった判断基準の明確化が不十分であり、また、体調不良等による意識消失が発生した場合の危険性について、運転者に確実に理解させるための指導も不十分であったため、運転者が体調に違和感を感じていたにも関わらず、連絡をせずにそのままの状態での運転を継続し、その後状態が悪化して事故に至った可能性が考えられる。
- 健康診断結果から所見のある運転者を要注意者として把握し、点呼時に所見のない運転者よりも細かく体調の確認を行っていたものの、形式的な確認となり運転者の健康状態の確認が不十分となっていた可能性が考えられる。
- 運転者は、事故後の診断で「てんかん」と診断されているが、持病や他の既往歴はあったものの、これまでに同様の症状を発症したことがなかったため、発生リスクを認識することができなかったものと考えられる。
- 運転者は、運行中に体調不良等が生じた場合の対処方法や連絡体制についての指導教育を受けていたものの、自分自身にも起こりうることと捉えておらず、運行開始後に体調に違和感をもっていたにも関わらず、その旨を運行管理者に連絡しなかったことから、事業者として適切な対応がとれなかったものと考えられる。

再発防止対策

- 運行管理者等は、意識消失に至る疾病の自覚症状、兆候の見極め方法について各種健康管理マニュアルを活用するなど知見を深めるとともに、常日頃から積極的に運転者と対話するなどコミュニケーションを確保し、運転者の不安や悩みなど心理面や身体の状態の把握に努めることが重要である。
- 運行管理者等は、点呼時の確認において運転者から健康状態について異常がない旨の申し出があったとしても、普段と違う口調や動作が生じていないか注意深く観察し、疑義や違和感を感じた場合は、必要に応じて複数名で確認するなど運行の可否を慎重に判断することが必要であると考えられる。また、点呼時の体調確認をより確実にを行うため、運転者が服用している薬の状況を事前に把握し、適切に服用しているかの確認を行うことにより、体調不良の発生リスクを低下させるよう努めることも重要である。
- 安全運行に健康・体調管理は欠かせない事項であることから、事業者は、意識喪失等を伴う事故が発生した場合の被害や影響などその重大性について定期的に指導を実施するとともに、実施後は理解度の把握に努め、運転者一人ひとりに「明日は我が身」としてその重要性を深く認識させるなど安全意識の定着を図ることが重要である。
- 運転者は、乗務中の体調不良による事故が自分自身にも突然起こる可能性があることをこれまで以上に強く認識し、日頃から健康・体調管理の徹底に努めるとともに、平時と少しでも異なる感覚を感じたら、事故の未然防止のため、ためらうことなく即時に運行管理者等に連絡して指示を仰ぐことが重要である。
- 運転者が体調に異変や違和感を生じた場合に運行管理者に適切に申告できるように、常日頃からのコミュニケーションの確保や代替え要員の準備など申告しやすい環境の整備をするとともに、運転者が判断に迷わないように可能な限り具体的な判断指標や運行中断時の旅客への案内など対応手順を定め、それを日常的に運転者に周知徹底していくことが必要であると考えられる。
- 運行中に身体の麻痺や意識喪失が発生した場合、運転者による車両制御は困難となり、大きな被害をもたらす重大事故に発展するおそれがあることから、運転者に異常が発生した場合の対策として車両を自動的に停止させる非常時対応システムの導入が望ましい。なお、導入した際には乗客が適切に使用することができるように、わかりやすい操作案内の掲示もあわせて行う必要があると考えられる。

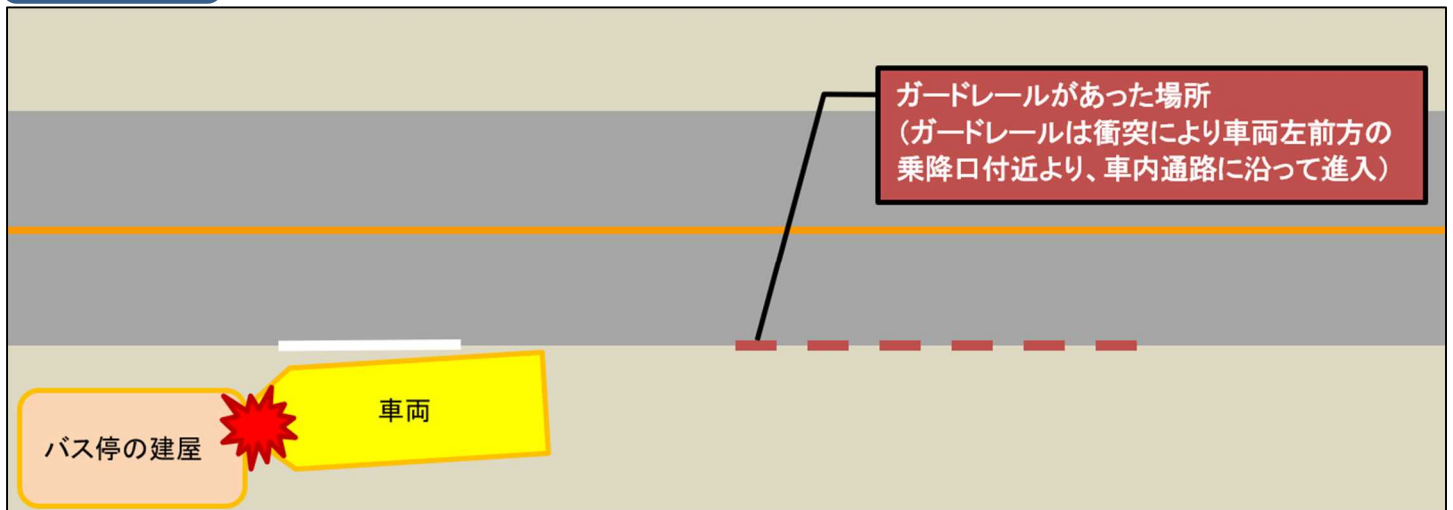
事業用自動車一般事故調査 概要

～乗合バスの健康起因による衝突事故②～

事故概要

- 乗合バスが乗客5名を乗せ運行中、運転者が体調不良により意識が朦朧とした状態に陥り、道路左側のガードレールに衝突したうえ、バス停用の建屋に衝突した。
- この事故により、乗客1名が重傷、乗客1名が軽傷を負った。
- 運転者：46歳（経験2年）
- 事故現場は、片側1車線の山岳部の長い下り坂の道路
- 運転者によると、
 - ✓ 事故当日、起床時点で風邪の初期症状のような体調不良を感じていたが、乗務前点呼では運行には支障がないと思い「問題ない」と伝えていた。
 - ✓ 食事休憩の際、市販の頭痛薬を服用した。
 - ✓ 事故が発生した路線の往路が終了した時点で、体調不良は継続していたが、水分補給をして体を動かしたら少し楽になったので、営業所に連絡する程ではないと考え連絡はしなかった。
 - ✓ 復路を出発してから少しずつ体調が悪化し、事故現場の手前あたりから急激に意識が朦朧となり、反対車線にはみ出していることに気付きハンドルを操作したが、それ以降の記憶がなく、気がついた時にはバス停用の建屋に衝突していた。
- 事業者によると、当該運転者は我慢強く責任感も強いことから、当該路線は行程が長いこともあり、業務に支障が生じないようにとの意識が強かったのではないかと考えているとのこと。
- 発生時刻：19時25分頃、天候：晴れ

事故状況図



原因

- 体調不良を感じた場合の対応方法について、当該事故が発生する以前から指導をしており、市販薬が運転業務に及ぼす影響についても指導は行われていたが、具体的にどの程度の体調不良が発生した場合に車両を停車させ営業所に連絡するかという指標については検討されておらず、運転者が判断に迷わないような対策が十分にとられていなかったと考えられる。
- 運転者は、事故当日、起床した時点で体調に異変を感じ、乗務中に市販薬を服用し、さらには当該事故発生直前の出発前には気分の悪さを感じるなど体調不良を自覚していたが、業務終了まで残りわずかであったことから、体調不良や服薬が運転業務に及ぼす危険性について深く考えないまま乗務を継続したことで、意識が朦朧とした状態で運転することとなり事故に至ったものと考えられる。
- 運転者は、入社して2年4ヶ月程度と比較的経験が浅く、自分自身の性格について責任感が強いと述べていることから、乗務を中断することで業務に支障を生じさせたり、乗客に迷惑をかけることが出来ないと考え、体調不良を抱えながら運転する事となり、事故に至ったものと考えられる。
- 事故の直接原因である運転者の意識障害には、運転者の体調不良とともに服用した市販薬によりなんらかの影響が発生した可能性が考えられる。
- 事故現場周辺は山岳路であり、意識障害が発生したと想定される地点から事故発生地点までは長い下り坂であるため、意識障害により車両の制御が十分にできず、下り坂で車両が加速してしまい、衝突による被害を拡大させた可能性が考えられる。

再発防止対策

- 運行中に体調不良が生じた際、どの程度なら車両を停車させて営業所に連絡すべきか判断に迷うことや運行の中断に伴う旅客への影響を懸念して連絡を躊躇することも考えられることから、事業者は、運転者が判断に迷わず安心して運転を中断することが出来るように、可能な限り具体的な運行中断の判断基準や運行中断時の旅客への対応手順を策定するとともに、そのような事態に遭遇した際に円滑に対応できるように、実際に発生した場合を想定した訓練を実施する事が有効であると考えられる。また、特に山岳部などで意識を喪失した場合には、甚大な被害を及ぼす事故となる可能性が高くなることから、道路状況(山岳部、市街地など)なども踏まえた対策も整備しておくことが望ましいと考えられる。
- 運転者に対し、体調不良を感じたまま運転を継続することは、重大事故に繋がるおそれがあり、最終的に旅客に及ぼす影響が大きくなることを深く認識させ、日頃から体調管理の徹底に努めるとともに、体調に違和感を感じた場合には、たとえその程度が軽微であった場合でも、速やかに営業所に連絡し、運転継続の可否について運行管理者に判断を仰ぐよう周知徹底することが必要であると考えられる。
- 市販薬も含め、薬の服用は運転操作に影響を与えるおそれがあることから、業務前及び業務中に薬を服用した際には運行管理者に対して必ず報告するように運転者指導を徹底することが重要であると考えられる。また、報告を受けた運行管理者は、必要に応じて運行の中断などの判断が求められることから、薬の服用による影響について知見を深めるとともに、各運転者に対してこれまで薬を服用した際にどのような影響があったか聞き取り把握しておくことや判断がつかない場合は産業医に相談するなどの対応ができるように連絡体制を事前に整備しておくことも必要と考えられる。

ハイタクの事故

ハイタク①：タクシーの健康起因による衝突事故

ハイタク②：タクシーの不適切な扉の開閉操作による死傷事故

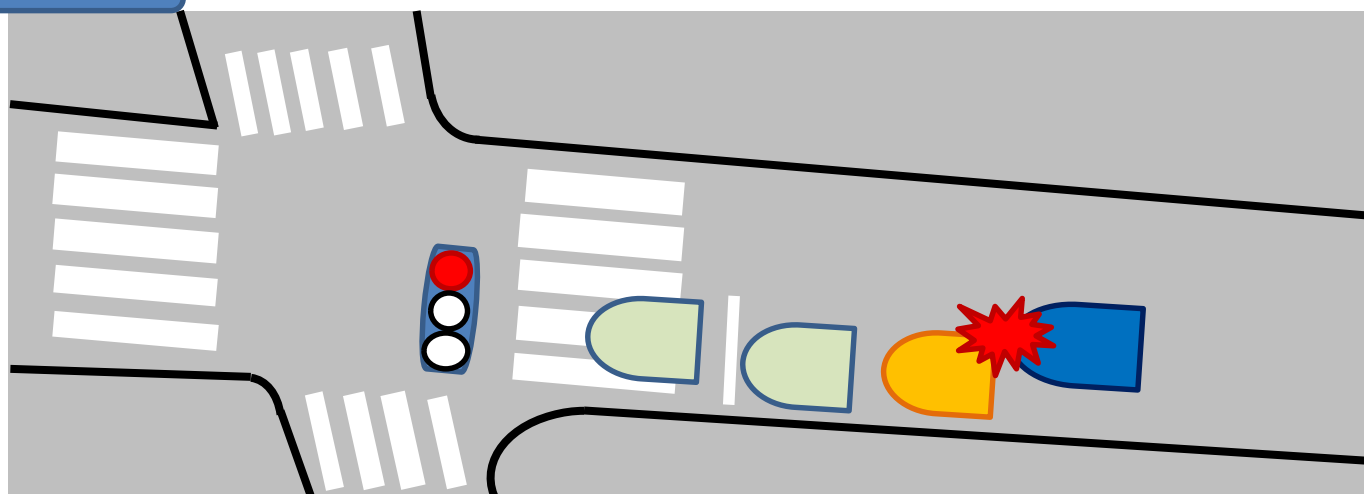
事業用自動車一般事故調査 概要

～タクシーの健康起因による衝突事故～

事故概要

- 法人タクシーが空車状態で走行中、信号機のある交差点において信号待ちで停車していた車列の最後尾の車両の右後方に約23 km/hで追突した。
- 当該運転者は、業務中に自宅で休憩を取り、自宅を出発した直後、自宅付近のコンビニエンスストアで体調不良となったため、早退する旨を営業所に連絡した後、営業所に戻るために空車状態で走行中に事故を惹起した。
- この事故により、最初に追突された車両の運転者が軽傷を負い、当該運転者も搬送された病院で脳梗塞と判断され入院となった。
- 運転者：68歳（経験14年6月）
- 事故現場は道幅5m、制限速度30 km/hの片側1車線の道路。
- 事故は前方の十字路交差点で赤信号により停車していた3台の車両の最後尾に衝突したものの、
- ドライブレコーダーの映像によると、
 - ✓ 車内の映像より、衝突の約10秒前に、左手で左こめかみ付近を触る様子が見られるが、意識低下や意識消失をしているかどうかは不明。
 - ✓ ドライブレコーダー映像は衝突の約30秒前から始まっているが、車外の映像によると、映像の開始時から道路のセンターライン付近を走行したり、車両が左に寄るなど蛇行している様子がみられ、衝突の際は前方の車両の右後端に当該タクシーの左前方付近が衝突している。
- 事業者へのヒヤリングによると、
 - ✓ 事故後に運転者に聞き取りをしたところ、意識低下や意識消失したという認識はないと述べていたが、事業者は、ドライブレコーダー映像を確認して、直後のコンビニエンスストアにて停車した際に駐車スペースの枠からはみ出していたり、走行時に車線を跨いで走行している様子が見られたことから、少なくとも意識レベルは低下していた可能性は高いと判断し、運転者に意識レベルが低下していた可能性が高い旨を説明したとのこと。
- 発生時刻：20時36分、天候：晴れ

事故状況図



原因

- 事業者は、事故直前に当該運転者から体調不良のため早退する旨連絡を受けているが、その際に運転者に対して体調不良の状況に関する聞き取りが的確に行えていなかったため、運転の継続が可能か否か適切に判断が出来ず、直ちに運転者に運転を中止させることが出来なかったことから事故に至ったと考えられる。
- 事業者は、日頃の生活習慣に関して運転者に細かく聞き取りは出来ておらず、健康状態の維持や生活習慣の改善に関する指導が不十分だった。このことから、当該運転者は日頃の健康管理の維持の重要性や体調不良が運行に与える影響を十分に理解しておらず、無理に運転を継続することとなり事故に至ったと考えられる。
- 事業者は、運行中に体調不良等の異常事態が発生した際の対処方法を定めておらず、口頭で伝達するのみで、運転者の理解度も把握していなかった。このことから、当該運転者は体調不良となった際の適切な対応方法が分からず運転を継続してしまい事故に至った可能性が考えられる。
- 当該事業者においては、運行管理者は運行管理者講習を受講するのみで受講後の社内共有も出来ておらず、運行管理者として知識をより深めるための取組は実施していなかった。このことから、運転者の健康維持の重要性や体調不良が運行に与える影響が十分に認識できていなかったため、運転者の体調を的確に判断できず、運転を継続させることになり今回の事故に至った可能性が考えられる。
- 運転者は自分自身の体調を的確に把握出来ておらず、運行中の体調不良が及ぼす影響も十分に認識できていなかったと考えられ、また運行中に体調不良が発生した際にどのような対応を行うべきかも理解できていなかったと考えられる。このことから、営業所まで無事に帰庫できると安易に考えてしまい、運転を継続したため事故に至ったと考えられる。

再発防止対策

- 運転者が体調不良等を生じた際は、事故を防止するために躊躇することなく車両を停車させ、その場で運行を中止することを徹底することが重要である。
- 乗客がいる場合には、乗客の安全も確保しつつ体調不良が発生している旨を説明することが事故の未然防止につながられることを、事業者、運転者ともに十分理解することが重要である。そのためには、体調不良等の緊急時の対応方法を策定し、定例教育時はもちろんのこと、点呼の機会など日頃から運転者に周知徹底するほか、非常時を想定した訓練の実施などにより、対応手順の習熟度の向上やより良い対応手順への見直しを行う必要があると考える。
- 事業者は、運行中の運転者が体調不良を起こした際に体調を可能な限り詳細に確認し、的確に運行中止の指示や交代運転者の配置の判断が行えるよう、体制を整える必要がある。そのために運行管理者等は疾患毎の初期症状や、運転業務に与える影響などについて、これまで以上に知識を深める必要があると考える。
- 運転者は、自身の体調が悪くなった際には、たとえ軽微なものであったとしても運転が行えるなどと安易に考えず事故を未然に防止出来るよう、運行中止の判断を的確に行わなければならない。そのためには日頃より体調管理を行い、生活習慣の改善に努めるとともに、体調不良が運転業務に与える影響などについて、これまで以上に知識を深める必要があると考える。
- 運転者の急な意識喪失に対する対応については、運行管理だけでは対応出来ない場合も考えられることから、このような事態になった際に被害を少しでも軽減できるよう、衝突被害軽減ブレーキを装備した車両の導入を進めることが事故の未然防止のために有効な手段であると考えられる。

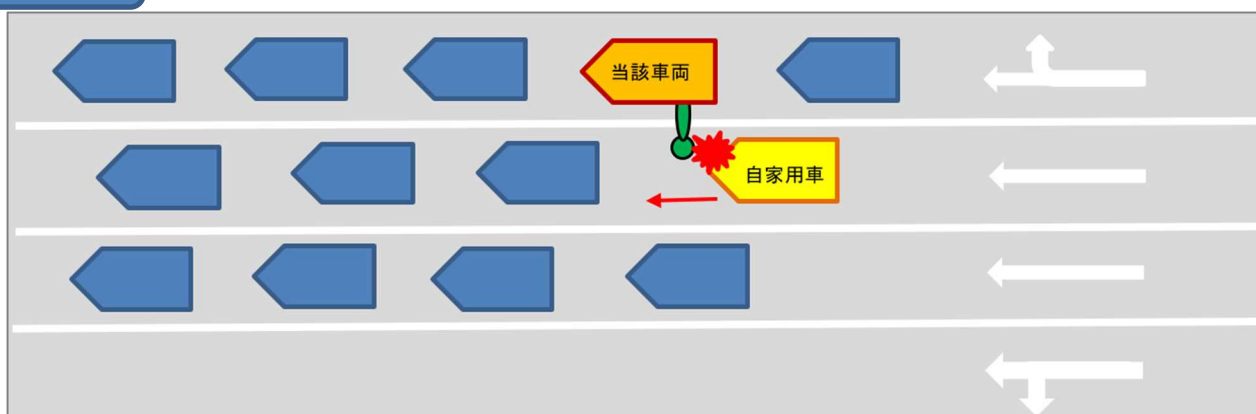
事業用自動車一般事故調査 概要

～タクシーの不適切な扉の開閉操作による死傷事故～

事故概要

- 法人タクシーが乗客1名を乗せ運行中、信号機のある交差点において信号待ちのため停車した際、泥酔状態にあった乗客が苦しそうな声を出し始めたため、外で吐けるように後部左側のスライドドアを開放したところ、乗客が車外に転落し、左車線の後続車により轢過された。
- この事故により、乗客1名が死亡した。
- 運転者：27歳（経験4年）
- 事故現場は道幅28m、片側4車線の道路。当該タクシーは信号機のある交差点で赤信号により第4通行帯に停車。乗客を轢過した車両は当該タクシー後方の第3通行帯に停車しており、信号が青になり動き出したところに乗客が倒れ込んできたため轢過したものの。
- 乗客は乗車時からかなりの泥酔状態であり、乗車中シートベルトを着用していなかった。
- ドライブレコーダーの映像によると、
 - ✓ 乗客がうめき声をあげた際、運転者は「お客さん外で吐きます？」と声を掛けたが、運転者に一度顔を向けたもののはっきりとした応答がなく、再度うめき声をあげたことから扉の開放操作を行っていた。
 - ✓ 後部左側のスライドドアが開ききったとほぼ同時に乗客は車外に倒れ込み、約7秒後に左車線の後続車に轢過された。
 - ✓ 乗客は終始後部左側の扉にもたれ掛かるように座っていた。
- 運転者によると、
 - ✓ 酔客であったことから、トラブル防止のためシートベルト着用の声掛けは実施していなかった。
 - ✓ 事故現場より約1km先の交差点を右折するため第4通行帯へ移動したところで具合がさらに悪化し、周囲の状況から第1通行帯に移動することが難しく、また、少しでも早く楽になってもらおうと思いきり車内から外へ吐かせるために後部スライドドアを開放した。
 - ✓ 開放する際、乗客へ声を掛け、反応があったことから開放した。
 - ✓ 吐いている姿は見られたくないだろうと思い、扉を開けた後は乗客の方を見ないようにしていた。
 - ✓ 車外へ倒れたのは気付いたが、信号も赤で停止していたこともあり後続車両が乗客を轢くとは思わなかった。
- 発生時刻：21時35分頃、天候：晴れ

事故状況図



原因

- 乗客の安全確保について、乗客が乗降するときの後方確認の指導は実施していたものの、扉の開閉操作時の安全確認の重要性に対する指導が不足しており、扉開閉操作が漫然となっていたことが考えられる。また、当該事故現場のような箇所での扉開放操作までは想定できていなかったと考えられる。
- 乗客の安全確保のためには、シートベルトの着用を徹底する事が重要であるが、当該事項に関する運転者への指導は形式的なものとなっており、また、指導実施後に運転者が乗客へのシートベルトの着用の声かけなどの対応を確実に出来ているか、理解度の把握も十分ではなかったため、扉開放時に道路に倒れ込む事態に至ったと考えられる。
- 乗客は乗車時から泥酔状態にあり、事故現場停車時に乗客の具合がさらに悪化したことから、気分を楽にさせるため車外で嘔吐させようと後部扉を開放したが、乗客が車内から転落することまでは想定できなかったと考えられる。
- 当該場所は第4通行帯であったことから、乗客を降ろすために第1通行帯へ移動することが容易ではなく、また、右折先まで移動して降ろすことも考えたが、緊急を要すほど具合が悪化したため、後部扉を開放することを急いだと考えられる。また、車内から乗客が転落したことに気付いたものの、第3通行帯の車両が轢過することまでは考えが及ばなかったと考えられる。
- 当該運転者は通常、夜間乗務のため酔客を乗せることが多く、気分の悪い乗客を楽にさせるため後部扉を開け吐かせた経験が何度かあったことから、車線上で扉を開放する危険性について深く考慮せず、今回も同様に対応してしまったことが考えられる。また、後部扉がスライドドアであったため扉開放時に省スペースですむことから、安易に扉の開放操作をしてしまったことが考えられる。
- 街路灯はあるものの夜間で暗く、また、タクシーの後部扉がスライドドアであったため、轢過した車両からはタクシーが後部扉を開放したこと及び車両直前での乗客の転落に気づきづらかったことが考えられる。

再発防止対策

- 事業者は、運転者に対し、旅客が乗降するときの安全を確保するために留意すべき事項について指導を徹底する必要がある。具体的には、安全に乗降させるための停車場所、車両後方から接近してくるオートバイや自転車等の有無など安全確認を徹底した上で扉開放操作を行うことの重要性について改めて理解させることが重要である。また、指導が形式的なものとならないように、危険予知訓練、ヒヤリハット体験および実車を用いた指導等を行うことにより、運転者に対し実効性のある指導監督を行う必要がある。
- 事業者は、運転者に対し、事故等が発生した際の被害軽減のため、シートベルトを着用することの重要性を理解させ、乗客に対し着用の励行を徹底させる必要がある。
- 運転者は、扉開放操作時に周囲の安全確認を確実に行うことの重要性を再認識するとともに、酔客特有の危険性について理解し、乗降する際や乗車中の安全確保について徹底する必要がある。
- 事業者は、運送約款に基づき、人の助けなくしては歩行が困難なほど泥酔している者に対しては運送の引受けを断ることも検討する必要があると考える。その際は、運転者から酔客に伝えることが困難な場合が大いに考えられることから、事業者が代わりに対応するなど、運転者をサポートする事も重要である。さらに、事業者内でのコミュニケーションを密にし、業務中に発生したトラブル情報を社内共有することで、酔客とのトラブルが今後発生した際に、円滑に対応出来るような心構えが常に取られるように準備しておくことも重要である。
- 後方からの扉開放状態の視認を容易にするためスライドドアにドアオープンランプが備えられているが、さらに視認を容易にするものに変更することも有効であると考えられる。

トラックの事故

トラック：トラックの健康起因による追突事故

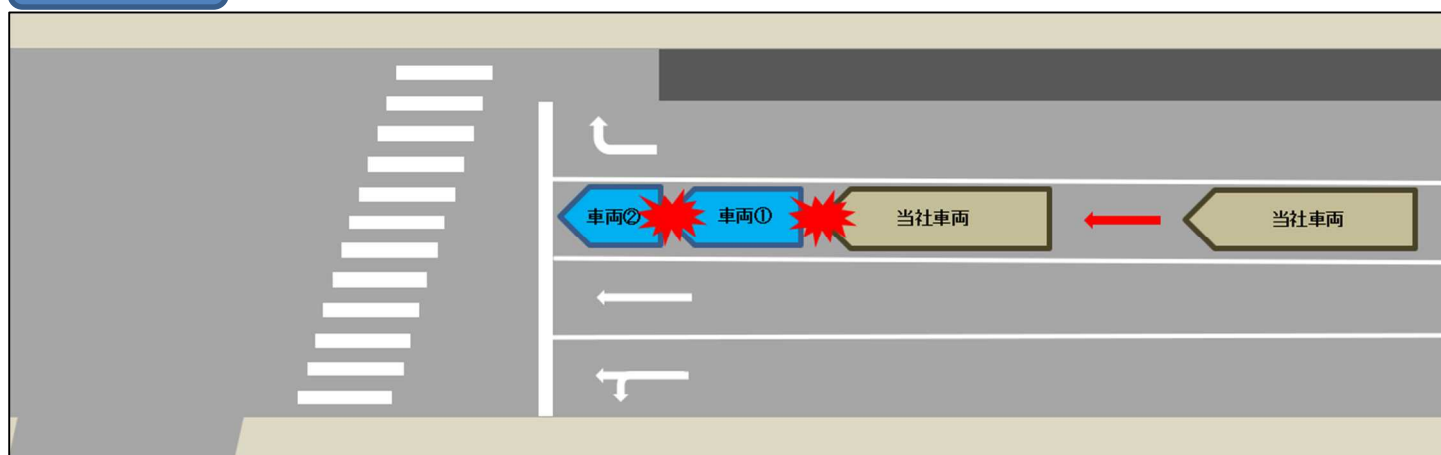
事業用自動車一般事故調査 概要

～トラックの健康起因による追突事故～

事故概要

- トラックが集荷地に向け運行中、運転者が意識を喪失し、前方の交差点で赤信号のため停車していた車両①に追突、そのはずみで押し出された車両①がさらに前方にいた車両②に玉突きで追突した後、交差点より先の左側の歩道に乗り上げ停車した。
- この事故により、当該運転者が死亡、車両①の運転者1名と同乗者1名並びに車両②の運転者1名が軽傷を負った。なお、当該運転者の死因については原因不明。
- 運転者：52歳（経験34年）
- 事故現場は、片側3車線の直線道路
- ドライブレコーダーの映像によると、
 - ✓ 車両は衝突の13秒前から加速をはじめ、その後ブレーキ操作や回避動作をすることなく前方の車両に衝突している。
 - ✓ 衝突後、惰性で走行し、左前方の歩道の縁石に乗り上げたところで停止している。
 - ✓ 以上のことから、当該運転者は運行中に何らかの原因で意識を喪失し、そのままアクセルペダルが踏み込まれ事故に至った模様。
- 事業者によると、
 - ✓ 当該運転者にはシートベルトの擦過痕以外に目立った外傷がないため、何らかの原因で衝突前に死亡していた可能性が高いと警察から説明を受けたとのこと。
 - ✓ 乗務前点呼では「体調に異常なし」との申告があり、顔色や声の調子にも異常は見受けられず、受け答えも明瞭に行っていたため、体調に異常はないと判断したとのこと。また、事故直前に立ち寄った集荷地でも普段と変わった様子はなかったとのこと。
 - ✓ 健康診断結果「腎機能(要精密検査)、血圧(要再検査)、肥満傾向、脂質異常症」については、精密検査・再検査項目を受診させ、医師の所見を提出してもらい確認していたとのこと。
- 発生時刻：6時20分頃、天候：曇り

事故状況図



原因

- 当該運転者は意識を消失する前に体調不良を感じていた可能性が考えられるが、事業者は、運行中に体調不良等の異常事態が発生した際の対処方法を定めてはいたものの、運行を中断する際の体調不良の程度の判断基準までは明確には出来ておらず運転者にも指示が出来ていなかった。このことから、当該運転者は運行中に体調不良やそれらの初期症状が発生した際に、車両の停車や管理者に報告を行うべきか否かの判断が出来ず事故に至った可能性が考えられる。
- 事業者は、健康診断の結果から要治療となる運転者に対して所見に応じた点呼簿を別途作成し個別に確認を行っていた。しかしながら、日々の容体が安定してきたことから、医師より通常の運転者と同様の点呼で問題ない旨の助言があり、他の運転者と同じ扱いに戻したことにより、事業者における当該運転者に対する健康管理面での注意意識が低下していた可能性が考えられる。
- 当該運転者は、事業者により当初は健康状態の個別管理対象にはされていたものの、日々の容体が安定してきたことから事業者の管理対象からは外れたことで、自身に対する健康面でのリスク評価が下がり、健康起因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、運行中に運転者が身体に異常を感じた際の対応等の取扱いを明確にし、運転者が管理者に躊躇せず報告出来る環境を作る必要がある。また、それらの取扱いを点呼の機会など日頃から運転者に周知徹底するほか、定期的に非常時を想定した訓練を実施することなどにより運転者に対して指導内容が理解できているかを確認することも重要である。
- 事業者は、運転者の健康状態を継続して管理していく上で、疾患毎の初期症状や経過観察であった場合でも日常生活において気を付けるべき点等について、担当医や産業医に相談するなど、知見を深めることが重要である。
- 運転者は、自身の体調が悪くなった際には、たとえ軽微なものであったとしても運転が行えるなどと安易に考えず事故を未然に防止出来るよう、運行中止の判断を的確に行わなければならない。そのためには日頃より体調管理を行い、生活習慣の改善に努めるとともに、体調不良が運転業務に与える影響について、知見を深め、安全意識を定着させる必要がある。
- 健康起因事故のリスクを減少させるため、事業者は、健康診断を受診させ所見のある運転者に対して必要な措置を行うとともに運転者の健康リスクとなる生活習慣病の予防を目的に健康リスクの高い運転者を対象に特定保健指導を受けることを推奨し、運転者の自己管理能力の向上を図ることが望ましい。なお、特定保健指導を受けさせた場合は、運転者本人に任せきりにすることなく、定期的に活用状況を確認するなど、フォローアップを行い、より実行性を高めることも重要である。
- 運転者の急な意識喪失に対する対応については、運行管理だけでは対応出来ない場合も考えられることから、このような事態になった際に被害を少しでも軽減できるよう、衝突被害軽減ブレーキを装備した車両の導入などハード面での対策も進めることが望ましい。