

健康起因事故の事例と再発防止策



調査部研究第三課 研究員
母ヶ野 賢一

名称：公益財団法人交通事故総合分析センター

通称：ITARDA（イタルダ）

Institute for Traffic Accident Research and Data Analysis

設立：平成4年3月

目的：交通事故と人間、道路交通環境及び車両に関する総合的な調査研究を通じて、交通事故の防止と交通事故による被害の軽減を図ることにより、安全、円滑かつ秩序ある交通社会の実現に寄与し、もって公共の福祉の増進に資すること

事業用自動車の重大事故に関する調査分析

- ・事業用自動車の事故は、社会的影響が大きく、自動車運送事業者の組織的・構造的问题に起因する可能性がある
- ・高度かつ複合的な調査・分析により事故原因の究明を行い、客觀性・実効性のある再発防止策の提言が必要
- ・国交省自動車局（当時）からの委託によりITARDAが事務局となり平成26年6月に「事業用自動車事故調査委員会」設置

調査対象事故

特別重要調査対象事故

事業用自動車事故調査委員会事務局である**交通事故総合分析センター**が調査・分析を行う

：選定基準：

- ①社会的影響が大きい
- ②事故原因が事業者の組織的・構造的問題に起因する可能性がある
- ③早期に有効な再発防止策が必要

重要調査対象事故

運送事業者を管轄する**地方運輸局**が調査を行った後、交通事故総合分析センターが分析を行う

：選定基準：

- 特別重要調査対象事故以外のもの並びに
- ①事故原因が事業者の組織的・構造的問題に起因する可能性がある
 - ②同種事故の多発が予想される
 - ③早期に有効な再発防止策が必要等

※自然災害や老朽化道路等に起因する事故、車両欠陥により生じた事故は調査対象外

事業用自動車の重大事故に関する調査分析

事業用自動車事故調査委員会

【事業用自動車事故調査委員会のメンバー】

- ・委員
人間工学、労働科学、健康医学、自動車工学、道路工学、交通工学等の分野に知識を有する学識経験者
- ・事務局
交通事故総合分析センター

【委員会と報告書】

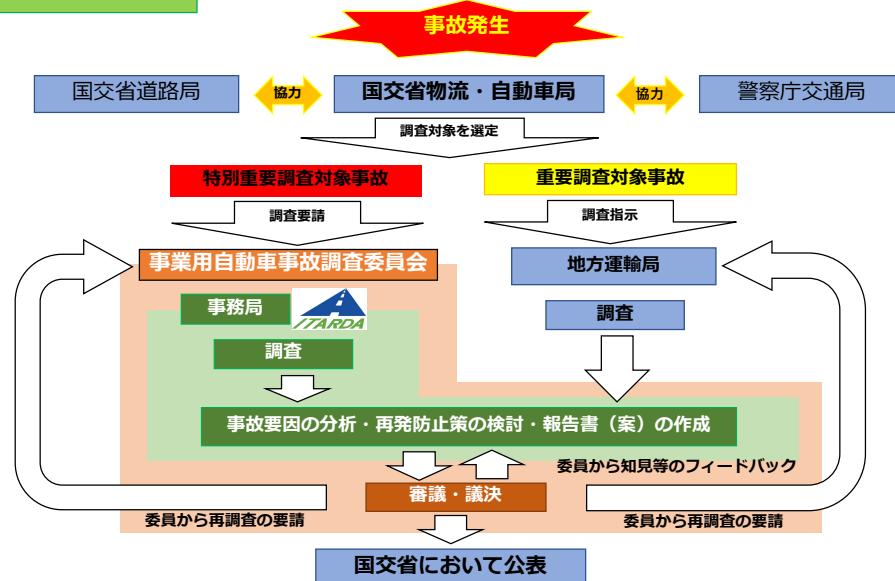
「事業用自動車事故調査報告書」の案が委員会で審議され、議決されたものが、国土交通省から公表される。委員会は、原則年4回開催される。



委員会の様子

事業用自動車の重大事故に関する調査分析

事故調査の流れ



事業用自動車の重大事故に関する調査分析

報告書の構成

1 事故の概要

事故の発生
日時、場所、
運行状態、
負傷の状況
等

2 事実情報

事故の関係者
からの口述や
関係資料等から
得られた情報

(実証実験)

事実情報だけ
では不十分な
場合に行うこと
がある

3 分析

事実情報及び
実験結果から
考察した結果

4 原因

分析結果から
導いた事故原因

5 再発防止策

事業者、運
転者、国、
関係団体等
に提言する
再発防止策

事業用自動車事故調査委員会では、これまでに**66件**の重大事故について、事故の原因や再発防止対策をとりまとめた事業用自動車事故調査報告書を公表。しかし、**重大事故が引き続き発生**している状況。



軽井沢スキーバス事故
平成28年1月15日 長野県北佐久郡軽井沢町
平成29年7月5日公表



大型トラックの踏切事故
令和元年9月5日 神奈川県横浜市西区
令和3年12月24日公表

直近の公表事故



大型トラックの追突事故
令和5年5月16日 宮城県栗原市
令和7年6月27日公表



大型乗合バスの追突事故
令和4年12月4日 浜松市浜北町
令和7年6月27日公表



タクシーの追突事故
令和4年12月2日 大阪市淀川区
令和7年9月5日公表

事業用自動車事故調査委員会で公表した事故のパターン

- 【パターンⅠ】過労運転による居眠り事故…16件
- 【パターンⅡ】体調急変や体調不良による事故…11件
- 【パターンⅢ】前方不注意（脇見運転）による事故…15件
- 【パターンⅣ】速度超過状態で走行したことによる横転事故…4件
- 【パターンⅤ】周囲の状況に合わせた運転操作が不適切であった事故…16件
- 【その他】
 - 飲酒運転による事故…2件
 - 逆走事故…1件
 - 車両故障（整備不良）による事故…1件

本講演の目的

健康起因が関係する事故事例について、原因や再発防止策についてご紹介し、健康起因が関係する重大事故の防止を図る。

事故事例① 大型トラックの追突事故（愛知県岡崎市）

平成30年2月15日7時45分頃、愛知県岡崎市の国道において、大型トラックが自動車部品約3,000kgを積載して走行中、交差点手前において赤信号で停止していた車列の最後尾の普通トラックに追突し、普通乗用車や軽乗用車合わせて6台の車両が関係する多重衝突事故が発生した。

この事故により、軽自動車の運転者が死亡、普通トラックの運転者が重傷、その他普通乗用車の運転者2名及び軽乗用車の同乗者の合計3名が軽傷を負った。



衝突した大型トラック



追突された普通トラック



追突された普通乗用車①



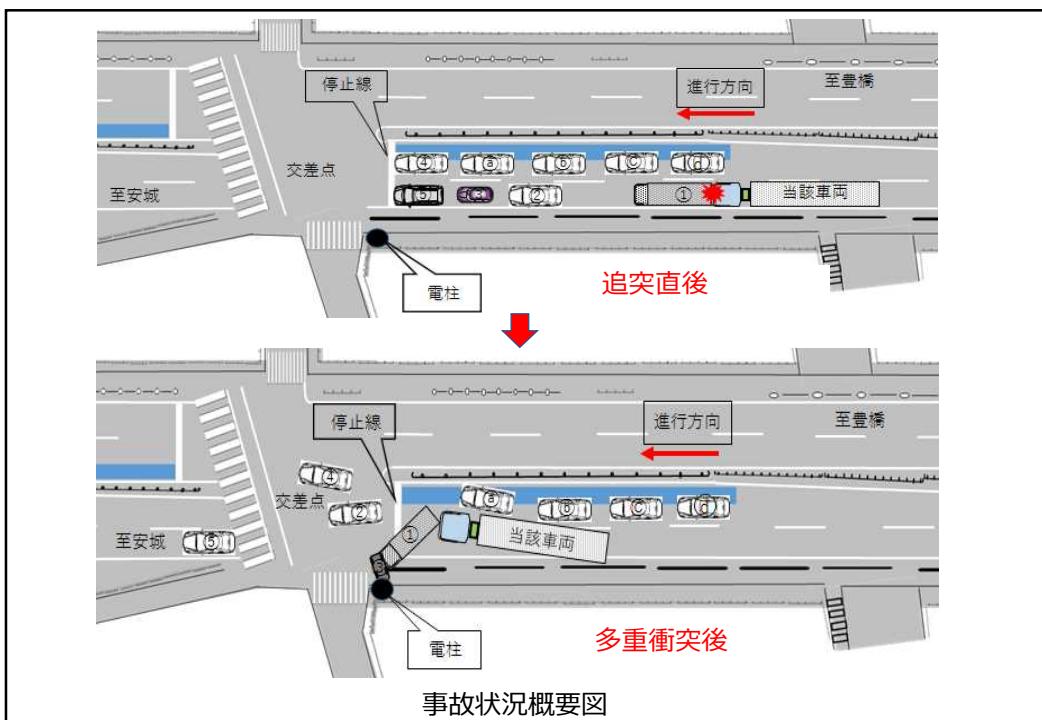
追突された軽乗用車



追突された普通乗用車②



追突された普通乗用車③



事故状況概要図

原因

前日から続く体調不良を感じたまま運転を継続

事故は、大型トラックの運転者が、前日から続く体調不良（発熱）を感じたまま運転を継続し、信号待ちで停止している車列に気付くのが遅れ、朦朧とした意識のなか身体の力が入らずブレーキ操作やハンドル操作をすることなくこれらの車列に追突したことで発生した。

原因

運転者（推定）

当該運転者は、事故前日から体の痛みを伴う発熱、腹痛や下痢などの体調不良を感じており、事故当日も熱っぽさや下痢を伴う腹痛、身体のだるさや筋肉痛のような痛みが継続していたが、午後から病院に行けると思い運行管理者へ自身の体調を報告することなく運行を開始し、運行中体調が悪化し意識が朦朧としていたにもかかわらず、約7km先に自社の指定給油所があったため、**無理をして運行を継続した**

体調が悪化していたものの、給油所までの30分ほどの運転はできるだろうという自己判断

事業者・運行管理者等

- ・早朝（4時より前）出庫者への**始業点呼未実施**
- ・始業点呼未実施による**運転者の体調未確認**
- ・体調不良時の対応処置に関して運転者への教育が不適切
- ・雇入れ時の健康診断未実施



事故地点から休憩しようとしたガソリンスタンドまでの位置

再発防止策

指導教育関係

- 運転に支障を及ぼす恐れがある一定の病気等とその前兆、自覚症状について教育し、同様な症状が確認された場合には適切な処置がとれるような対応訓練等の実施

運行管理関係

- 運転者に対し、体調異常時に運転を継続することの危険性を理解させ、運行管理者への報告及び**車両を速やかに停止させる**ことの徹底
- 運転者が運転に支障をきたすような体調異常を確認した場合は**乗務を交代させる**等の対応
- 始業点呼はもとより終業点呼においても運転者の疾病、疲労等の状態を報告させ、適切な運行可否の判断を行う

事業者関係

- 点呼（特に始業点呼）の確実な実施
- 運転者の体調異常時の取扱いを定め、運転者が体調異常時になった場合の運転者への確実な対応
- 運転者の雇入れ時健康診断や定期健康診断の確実な受診など健康管理の徹底
- 健康管理マニュアルを活用し、**運転者に対し乗車可否の判断が必要な症状の周知**とともに、**乗務中止等の適切な判断**を行う
- 体調不良時に運転者が運行管理者等へ申告しやすい職場環境の醸成**

事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル

事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル (抜粋)

(略)

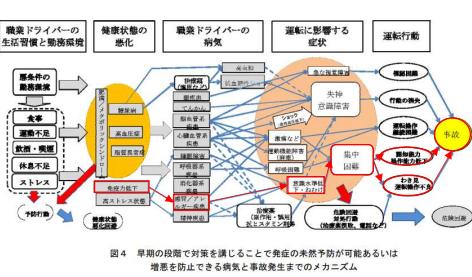
2. 疾病発症のメカニズムと運転に影響する主な疾病への対処

健康起因事故の原因疾病については、予防や予見の困難な疾患や、生活習慣とは必ずしも因果関係が強くない疾患が含まれる一方で、生活習慣の悪化の結果として発症しており、早期の段階で対策を講じることで未然予防が可能な疾病も多くあると推測される。また、そのような生活習慣の悪化については、家庭を含めた日常生活環境や就労環境に起因するものが多くあると思われる。

このような早期の段階で対策を講じることで未然予防が可能な疾病について、事故発生までの因果関係をまとめたものが図4である。

これは、①生活習慣や就労環境の悪化、②健康状態が悪化しハイリスク状態となる、③健康状態の悪化が進行し病気を患う、④適切にコントロールできなければ、乗務中に運転に影響を与える症状が発症、⑤発症の結果生じる運転行動から事故に至る、というメカニズムを示している。

運転に影響する主な疾病としては、眼疾患、神経疾患、脳血管疾患、心臓疾患、睡眠障害、呼吸器系疾患、消化器系疾患、**感冒/アレルギー疾患**、精神疾患などが挙げられる。



2. 乗務前の判断・対処

(1) 乗務前点呼における乗務判断（義務）

(略)

【点呼時の確認手順】

- 運転者を指定した至近距離（立ち位置を足型等で明示）において、伊に該当するものがないかを確認する。
- その際、運転者の顔色、声色等運転者自身の様子を併せて確認することにより、運転者の健康状態を確認する。

※ **健康状態が悪いと声に兆候が現れやすい**ため、必ず運転者に声を出させる。

(略)

<平時での状態との比較など総合的に乗務可否を判断するもの>
以下の事項について該当する場合、症状の程度等を勘案し、乗務中止を行う必要がある。

- 熱はないか
- 疲れを感じないか
- 気分が悪くないか
- 腹痛、吐き気、下痢などないか
- 眼鏡を感じないか
- 怪我などで痛みを我慢していないか
- 運転上悪影響を及ぼす薬を服用していないか

※ 症状のみならず、痛みの伴う怪我が原因で運転者が運転中に注意散漫になる場合についても、十分に留意する必要がある。

【運転者の特記事項の引継ぎ】

運行管理者が各運転者について記付いた特記事項について運行管理者間で引継ぎを行い、運転者の健康状態の異常を察知しやすくするように努める。

(略)

(2) 点呼の結果、運転者が乗務できない場合の対処

- ① 代わりの運転者の手配方法等の明確化（義務）

乗務前点呼により、運転者が乗務できなくなる場合に備えた代替措置（代替運転者の手配等）をあらかじめ定めておくことが安全上極めて重要である。

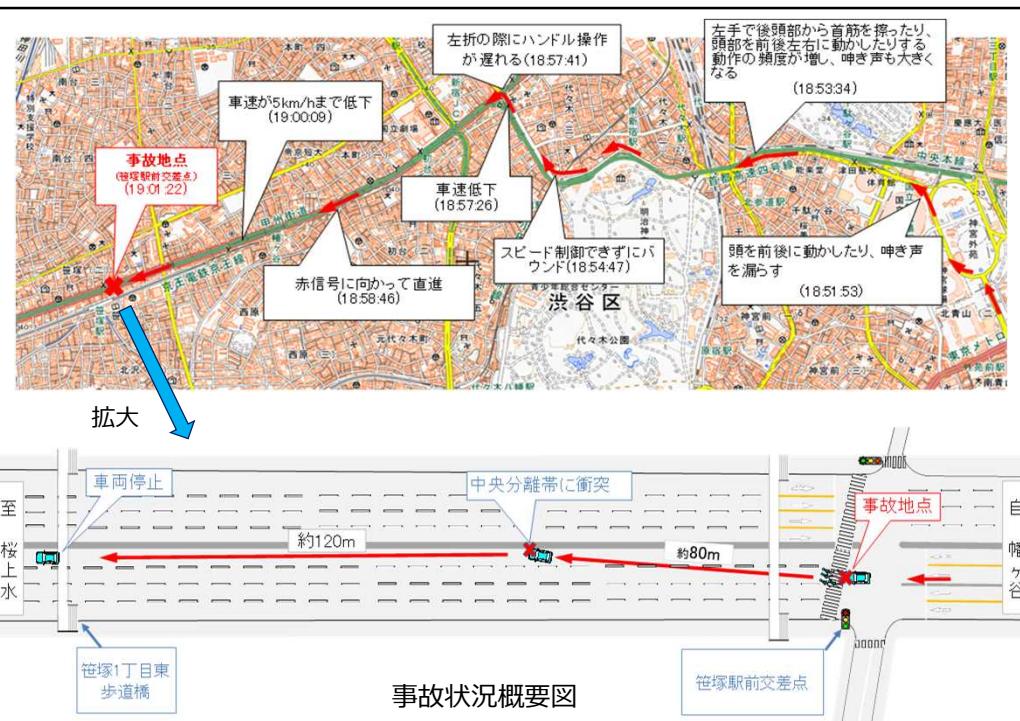
事故事例② タクシーの衝突事故（東京都渋谷区）

令和3年1月4日19時01分頃、東京都渋谷区の国道において、タクシーが後部座席に乗客1名を乗せて運行中、進路前方の赤信号の交差点に進入し、横断歩道を青信号に従い横断していた歩行者を次々にはねた。

この事故により、歩行者のうち1名が死亡し4名が重傷、1名が軽傷を負った。タクシーの運転者は意識が朦朧とした状態で病院に搬送され、「くも膜下出血」と診断された。その後別の病院に転院したもの、最後まで意識を回復することなく約3か月後に死亡した。



衝突したタクシー



原因

運行中、身体に異変を感じた後も運行を継続

事故は、タクシーの運転者が運行中にくも膜下出血を発症し、事故発生の約10分前から身体に異常をきたし、さらに、事故発生の約6分前からは安全な運転ができない状況になりつつも継続して運行しているうちに、しだいに意識が朦朧となり、事故地点の交差点において、赤信号にもかかわらず車速約55km/hで進入したため、青信号に従い横断していた歩行者と衝突したことにより発生したものと推定される。

原因

運転者

当該運転者は、事故の約10分前には体調の異変を示す、後頭部や首筋をさすったり頭を前に動かしたり呻き声をあげるなどしており、体調の異変は始まっていたにもかかわらず、**無理をして運行を継続**したことにより、さらに深刻な事態になった

身体に異常を感じつつも、乗客を乗せた状況であったため、運行を中止することよりも乗客を目的地に送り届けることを優先して、運行を継続するという**責任感**やベテラン運転者特有の心情があった可能性

事業者・運行管理者等

- ・健康起因事故の防止に係る**会社全体の関心の低さ**
- ・運行中に身体の異常を感じた場合における連絡方法等、運行中止を実行するための**具体的な運用手順等が未整備**
- ・運転者に対する指導・教育における、当該**教育の効果を高めるための工夫等の不足**
- ・**くも膜下出血の危険因子を抱えた運転者に対する健康管理が不適切**

再発防止策

指導教育関係

- 実際の事態を想定した訓練や**グループミーティング**の実施
- 運行中止に関する具体的な**手順の整備と運転者への周知徹底**

運行管理関係

- くも膜下出血等の危険因子を抱えた運転者について、**始業点呼時に血圧の状態や服薬の状況等の確認**

事業者関係

- 輸送の安全に関する会社全体の雰囲気を改善するため、日常の指導・教育を通じて、**事故防止のためには運行中止もやむを得ないことを周知徹底し、同意識を会社全体で共有すること。**
- 脳健診（脳ドック、脳MRI検診）**の積極的な受診勧奨

自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン

自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン（概要版）
(抜粋)

自動車運送事業者における 脳血管疾患対策ガイドライン 【概要版】

運転中に 脳血管疾患 を発症すると…

脳血管疾患、運動麻痺により
事故回避措置が取れず。
重大事故を引き起こす原因に取りかねません！



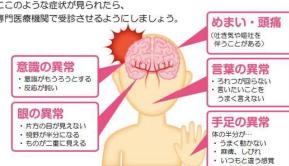
発症する前の脳血管の『早期発見・早期治療』が重要です
社会での 脳健診の活用 を検討しましょう

運転者が健康で安全に業務ができる職場環境にしましょう

どんな症状？

＜脳血管疾患の主な初期症状＞

運転者にこのような症状が見られたら、
すぐに専門医療機関で受診させるようにしましょう。



どのようにして起きる？

＜脳の血管が詰まることによって起きるもの＞

脳梗塞

脳の動脈が詰まることで血流が脳内に行き届かなくなり脳細胞が死に至る

＜脳の血管が破れることによって起きるもの＞

脳出血

脳の血管が何らかの原因で破裂して起こる

くも膜下出血

主に脳の表面にある太い動脈に生じたコブ（脳動脈瘤）が破裂することによりおこり、急死することもある

原因と予防法は？

脳血管疾患の予防のため、事業者は、通常の健康診断等を通じて、運転者の健康状態や疾患につながる生活習慣の適切な把握、監視に努めましょう。

また、定期健康診断や人間ドックだけでは、**脳血管の異常を発見することは難しい**と言われています。定期健診や人間ドックだけでは、**脳血管疾患を発見することは難しい**と言われています。

＜脳血管疾患の主な原因＞

脳梗塞

生活習慣に起因する脳動脈硬化

脳出血

高血圧

くも膜下出血

脳動脈瘤の破裂

＜脳血管疾患の予防法＞

健康診断

血圧測定、血清検査、心電図検査で危険因子把握

脳健診

脳ドックや脳MRI検査により、兆候や危険因子を早期に発見

生活習慣の改善

禁煙、脂質の飲食を控える、バランスの良い

食事、適度な運動、脳

湯の手当

薬剤の服用

（高リスクのもの）

高血圧、糖尿病、脂質異常症

などでも多くなる場合、治療

薬を継続して服用

自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドラインの概要

事業用自動車の運転者の健康起因事故の防止の取組みとして、国土交通省は平成30年2月に**脳血管疾患対策のガイドライン**を公表し、事業者が行うべき対応を示している。

(<https://www.mlit.go.jp/common/001222862.pdf>)

運転中の交通事故との関連が特に深い疾患

- 脳内の血管が詰まることによって起こる「脳梗塞」
- 脳の血管が破れることによって起こる「脳出血」
- 主に脳の表面にある太い動脈に生じたコブ（脳動脈瘤）が破れることで引き起こされる「クモ膜下出血」
- 脳の血管が一時的に詰まって起こるもの（一過性虚血発作）➡「脳梗塞の前触れ」

脳疾患の発生原因

- ・ 脳出血は「高血圧症」
- ・ 脳梗塞は「高血圧や糖尿病、脂質異常症、喫煙、過度な飲酒、肥満、不整脈（心房細動）」

生活習慣に起因

これらに該当する運転者に対して、脳血管疾患の予防のためにも、治療や生活習慣の改善に努めるよう指導さらに、リスク要因となるような過重労働のないよう適切な労務管理を実施することも予防につながります

★無症候性の脳梗塞・脳出血については「**脳健診でのみ発見が可能**」
早期発見が事故防止につながる。

事故事例③ 大型乗合バスの横転事故（名古屋市北区）

令和4年8月22日10時12分頃、名古屋市北区の高速道路において、乗客7名を乗せた大型乗合バスが本線第2車両通行帯から分岐する減速車線を走行中、左方に斜走して、減速車線と本線の間に設けられた分岐帯に衝突し、本線2車線を塞ぐ形で横転する事故が発生した。この事故に伴い、本線第2車両通行帯を走行していた小型乗用車が、大型乗合バスとの衝突を避けるためブレーキをかけ左方に斜走したが間に合わず、大型乗合バスの後面に衝突し、大型乗合バス及び小型乗用車が全焼した。

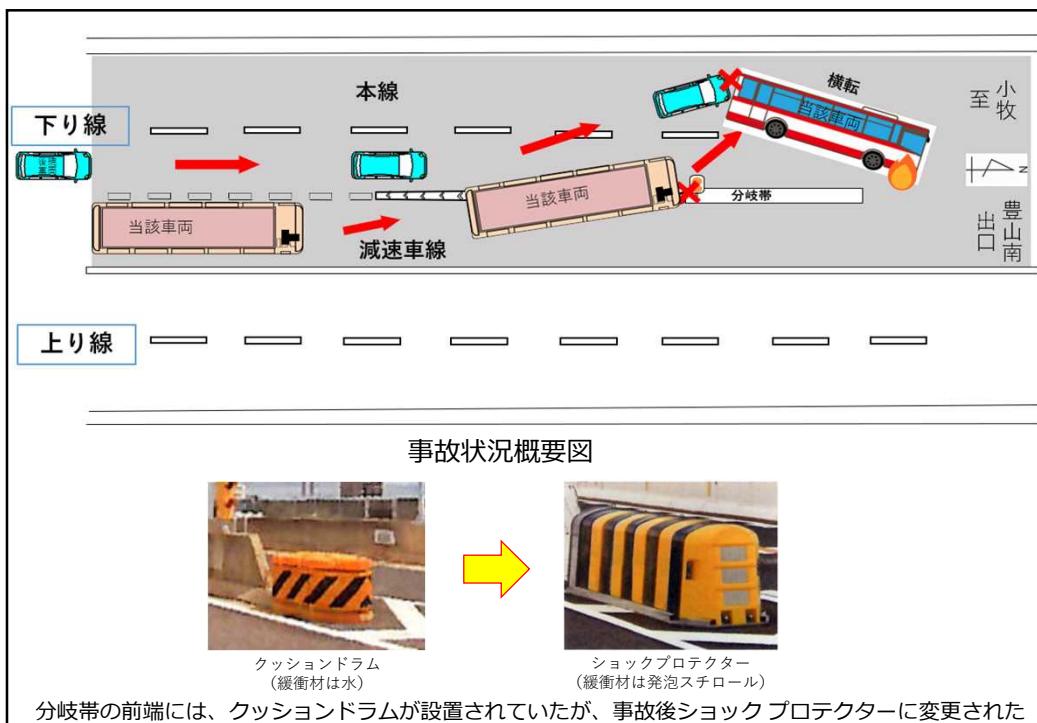
この事故により、大型乗合バスの運転者及び乗客1名が死亡し、乗客の1名が重傷、5名が軽傷を負った。また、小型乗用車の運転者が軽傷を負った。



横転炎上した大型バス



大型バスに衝突した小型乗用車



原因

運行中、一時的に意識レベルが低下し、適切な運転操作ができなくなった

事故は、大型乗合バスの運転者が睡眠時無呼吸症候群（SAS）であった可能性が高く、運行中に一時的に意識レベルが低下したのもこの影響と考えられる。

同運転者が事故地点に至るまで、車線境界線をまたぐふらつく走行や、加減速を繰り返しており、ブレーキ操作やハンドル操作を行うことなく事故地点の分岐帯に衝突していることから、居眠り運転であった可能性が考えられる。

事業者が運転者の適性診断の結果等を軽視し、SASの疑いが認められる者に対し、スクリーニング検査や個別指導を怠っていた。

原因

運転者（推定）

- 当該運転者は、SASの恐れを自覚しているにもかかわらず、事業者に相談したり、検査を受けることをしなかった
- 意識レベルが低下したにもかかわらず、運行を継続した
- 乗客へのシートベルト着用案内が不十分であった

事業者・運行管理者等

- 適性診断で「SASの恐れが非常に高い」と指摘されていることを見逃し、スクリーニング検査や治療を受けさせることができなかった
- 事業者が作成する運転基準図において、現場の速度制限を超えるものが複数あり、速度規制を超える速度による運転が誘発された可能性があった

再発防止策

運行管理関係

- 始業点呼時における運転者の健康状態及び睡眠状態の確認の徹底
- 定期健康診断において、「要検査」等の所見が付された運転者に対する健康管理の徹底
- 運転基準図は、現場の最高速度規制を厳守するものを作成
- 乗客にシートベルト着用を促すとともに、着用確認を行うよう運転者への指導の徹底

事業者関係

- 適性診断においてSASの恐れを指摘された運転者の把握に努め、SASのおそれについて指摘を受けた運転者に対しては積極的にスクリーニング検査を受けさせる

車両関係

- 車両横転時の乗客の避難路の確保について、国土交通省及び自動車製作者は、諸外国の規制を参考とした車両横転時における乗客の避難路の確保にかかる車両基準の導入について検討するとともに、使用過程車においても実施可能な避難路の確保策について調査及び検討をすること

自動車運送事業者における睡眠時無呼吸症候群対策マニュアル

自動車運送事業者における睡眠時無呼吸症候群対策マニュアル（簡易版）
(抜粋)

令和7年7月作成

自動車運送事業者における 睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策マニュアル 【簡易版】

睡眠時無呼吸症候群（SAS）への対策を講じないと…

- SASでない人に比べて、SAS患者の交通事故のリスクは約2.4倍といわれています。
- 重度のSAS患者は、短期間に複数回の事故を引き起こすことが多いといわれています。

睡眠時無呼吸症候群（SAS）が疑われる事故報告について…

事例のリスク

- 自動車事故報告書等の取扱要領の一部改正
- SASが関わる事故の発生状況を把握するため、**SASが疑われる居眠り運転による事故を報告する際は「運転起因事故として報告する」とするように通常改正（令和4年4月施行）**
- 発生した事故とSASとの関係性を把握するため、**事故前後のSASスクリーニング検査の受診状況を報告する**ように通常改正（令和7年4月施行）

事例の報告

受診状況の報告

SASの「早期発見・早期治療」のためにスクリーニング検査*を！

*2~3年に1回が目安

SASとは？

SASとは喉頭中に舌が喉の奥に沈下することにより気道が塞がれ、睡眠中に頻繁に呼吸が止まりたり、止まらかけたりする状態（喉頭呼吸障害）のために朝のよい睡眠が取れず、日中の強い眠気や疲労等の自覚症状とともにうなう病気のことです。

<代表的な症状>

- 大きないびきをかく
- 睡眠中に呼吸が苦い・うとう、息が止まっていると指摘される
- 息が苦しくて目が覚める
- 朝起きた時に頭痛・頭重感がある
- 屋間に強い眠気を感じる

空気の流れが止まっています
〔喉頭時に閉塞している上気道〕

SASと疾病との関連性について

SASは、高血圧、脳・心臓疾患に起因する突然死や、健康起因事故を説明します。また全身に影響を与える疾患である心臓病や、糖尿病や、認知症等の合併症も指摘されています。

SASの放置は 健康起因事故の主原因に

SASにより脳への酸素供給が不足すると、頭痛や、集中力・警備等に影響が出て、活動欲を下げるなど、日常生活上のパフォーマンス低下を引き起します。

SASスクリーニング検査とは

SASスクリーニング検査はSASの早期発見を目的に、確定診断のための精密検査が必要かどうかを判断するために行う簡易な検査です。

- 医療機関に行かないでもよい
- 会社で検査器具を受け取れる
- 検査器具をつけて寝るだけの簡単検査

代表的なスクリーニング検査手法
[便器式スクリーニング検査]

SASスクリーニング検査の進め方

- 運転者はSASを正しく理解していただき、検査の必要性を伝えましょう。
- SASは適切治療すれば、運転業務が可能であることを周知しましょう。**
- 検査を始める前に**社内規定を作成**して、ルールを決めておきましょう。

社内規定の作成についてはマニュアルの「**社内規定サンプル**」を参考にしてください。

【検査対象者について】
基本的には全員を対象としますが、下記のようなリスクの高い人から優先的に受診させることが推奨です。

- 事故が多い・ヒヤリハットが多い・集中力が欠如している・不規則勤務である・長距離運行がある・夜間勤務がある・紀薦である・健診結果の異常所見が多い等

【検査頻度について】
2~3年に1回が目安ですが、経済観察の人や体重が増した人は毎年受診することが推奨されます。

自動車運送事業者における睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策マニュアルの概要

事業用自動車の運転者の健康起因事故の防止の取組みとして、国土交通省は平成15年3月に**睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策マニュアル**を策定し、事業者が行うべき対応を示している。 (https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03manual/data/sas_manual.pdf)

運転中の交通事故との関連が深い疾患との関連性が高い疾病

- 睡眠中に舌がのどの奥に沈下することにより気道が塞がれ、睡眠中に頻繁に呼吸がとまたり、止まりかけたりする状態（睡眠呼吸障害）のために質のよい睡眠がとれず、**日中の強い眠気や疲労等の自覚症状を伴う病態**
- 運転中に突然意識を失うような睡眠に陥ることもある
- 運動能力が低下する

SASと疾病との関連性

睡眠時無呼吸症候群を治療しないで放置すると…

- ・高血圧、糖尿病、不整脈、脳卒中、虚血性心疾患の危険性高
→運転中の突然死にも繋がる健康起因事故の主原因
- ・SASにより脳への酸素供給が不足することにより頭痛、集中力・記憶力に影響
- ・認知症やうつ病との関連も

SASの予防のためにも、バランスのとれた食事、運動、休養などを心がける指導することが重要
生活習慣の見直しが予防につながります

★「**睡眠時無呼吸症候群スクリーニング検査**」を活用し、**早期発見**が事故防止につながります。

健康管理に関するマニュアル等

- ・**事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル**
平成22年7月策定、平成26年4月改訂
- ・**自動車運送事業者における睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策マニュアル**
平成15年3月策定、平成19年6月及び平成27年8月改訂
令和7年7月概要版作成等改良・更新
- ・**自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン**
平成30年2月策定
- ・**自動車運送事業者における心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン**
令和元年7月策定
- ・**自動車運送事業者における視野障害対策マニュアル**
令和4年3月策定
- ・**自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル**
令和6年3月策定

まとめ

- ・様々な原因により重大事故は現在も発生している
- ・運転者は、多様な状況の中で業務を行っている
- ・健康起因が関係する重大事故は心疾患や脳疾患、SASが原因による眠気などが多い
- ・改善基準告示に違反するような分かりやすい過労だけでなく、責任感やお客さまへのサービス精神で体調異常を申告しない運転者もいる
- ・定期健康診断の機会を捉え、既往病等の把握とともに日々の点呼のヒアリングにより運転者の健康状態を把握することが重要
- ・運行中止をためらわせない環境づくり（手順の周知）を社内で共有し、訓練等を実施するなど全社員に体感させが必要

適切な健康管理、運行管理、点呼等での確認及び指導教育の徹底により、重大事故の防止に努めていただきたい

事業用自動車事故調査委員会

検索

国土交通省 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

事業用自動車事故調査委員会

報告書		報告書名		公表年月日	
報告書	報告書名	発生年月日	発生場所	報告書名	公表年月日
1. 公表済みの旨要書	公表済みの報告書				
2. 調査の進捗状況					
特別重要調査対象					
1. 事業用自動車委員会について 2. 事業用自動車の運行ルート 3. 事業用自動車の運行ルート [URL: https://www.mlit.go.jp/itardainformation/]					
平成26年9月26日 神奈川県平塚市 小田原東海道路 貢田(乙)の交通事故【相変現】 貢田(乙)の交通事故【相変現】 平成26年9月30日 東京都大田区 堀川2丁目4号館 貢田(乙)の交通事故【相変現】 貢田(乙)の交通事故【相変現】 平成26年10月14日 三鷹市 二子玉川二丁目7番地 貢田(乙)の交通事故【相変現】 貢田(乙)の交通事故【相変現】 平成26年10月17日 東京都小金井市 駒込2丁目1番地 貢田(乙)の交通事故【相変現】 貢田(乙)の交通事故【相変現】 平成26年10月15日 長野県松本市都賀井沢町 国道14号線 貢田(乙)の交通事故【相変現】 貢田(乙)の交通事故【相変現】 平成26年10月17日 山形県東根市 田代1丁目1番地 中型トラックの交通事故【相変現】 中型トラックの交通事故【相変現】 平成26年8月29日 佐賀県唐津市 善通寺町善通寺 駐車場内中型トラックの交通事故【相変現】 大型トラックの交通事故【相変現】 平成26年9月22日 大阪府大阪市平野区 斎藤高橋14号松原線 大型トラック・ハイセイターリーの衝突事故【相変現】 大型トラック・ハイセイターリーの衝突事故【相変現】 平成30年2月15日 大阪府大阪市平野区 国道1号 大型トラックの交通事故【相変現】 大型トラックの交通事故【相変現】 平成30年10月28日 神奈川県横浜市西区 国道16号 大型トラックの交通事故【相変現】 大型トラックの交通事故【相変現】 平成31年4月21日 神奈川県横浜市中央区 国道350号線 大型トラックの交通事故【相変現】 大型トラックの交通事故【相変現】 令和元年9月5日 神奈川県横浜市神奈川区 通称 大型トラックの交通事故【相変現】 大型トラックの交通事故【相変現】 令和元年10月10日 神奈川県横浜市都筑区 都筑319号 大型トラックの交通事故【相変現】 大型トラックの交通事故【相変現】 令和2年7月24日 神奈川県横浜市都筑区 行者 大型トラックの交通事故【相変現】 大型トラックの交通事故【相変現】 令和3年6月28日 福岡県久留米市小倉北区 国道3号 大型トラックの交通事故【相変現】 大型トラックの交通事故【相変現】 令和3年10月10日 徳島県小松島市 大型トラック・コンテナセミトレーラーの衝突事故【相変現】 大型トラック・コンテナセミトレーラーの衝突事故【相変現】 令和4年10月15日 静岡県御前崎市小山町 県道 大型トラックの交通事故【相変現】 大型トラックの交通事故【相変現】 大型トラックの交通事故【相変現】 令和5年6月17日 愛知県名古屋市北区 大型トラックの交通事故【相変現】 大型トラックの交通事故【相変現】 大型トラックの交通事故【相変現】 令和5年7月16日 宮城県東松島市 大型トラックの交通事故【相変現】 大型トラックの交通事故【相変現】 大型トラックの交通事故【相変現】					
重要調査対象					
発生年月日	発生場所	報告書名		公表年月日	

事業用自動車事故調査委員会

クリック

公報財團法人 交通事故総合分析センター Institute for Traffic Accident Research and Data Analysis

文字の大きさ 標準 大 会員登録のご案内 login

分析研究成果

統計資料

交通事故調査

イタルダの概要

事故現場にこそ原因究明の鍵がある

交通事故総合分析センター独自の事故例調査を行っています。

お知らせ

- 10月06日 [お知らせ] 【活動報告】第28回交通事故・調査分析研究発表会を開催しました
- 08月28日 [新着情報] 「ITARDA INFORMATION」を開始しました
- 08月08日 [新着情報] 令和6年版「交通事故」の発布を開始しました
- 08月05日 [お知らせ] 「交通事故」・「交通事故統計」に記載するお知らせ
- 08月01日 [お知らせ] ITARDA Web マップに令和6年生活道路事故を追加しました
- 07月30日 [お知らせ] 「事業用自動車事故調査委員会」のページを開設しました

提供資料 & データ

ITARDA INFORMATION

イタルダ インフォメーション

No.W01 PDF

No.W01 PDF [WEB版] 令和6年全国市区町別交通事故死者数

No.149 PDF

No.149 PDF 自転車はどんな交差点で、どんなニーズで出会い頭事故を起こすのか

過去の日報 : ...月を選択してください

事業用自動車事故調査委員会の広報活動

公表事案について、ポスター、マンガ、DVDの作成及び高速道路SA（PA）などで実施されるイベントへの参加など、運転者や運行管理者等に対する広報・啓発活動を行っています。



【ポスター】

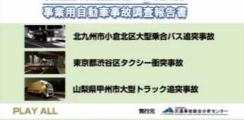


【マンガ冊子】



事業用自動車事故調査委員会

国土交通省



【DVD】



【都営地下鉄内のつり革広告】



【高速道路SA（PA）でのイベント参加】

ご清聴ありがとうございました。



公益財団法人
交通事故総合分析センター
Institute for Traffic Accident Research and Data Analysis