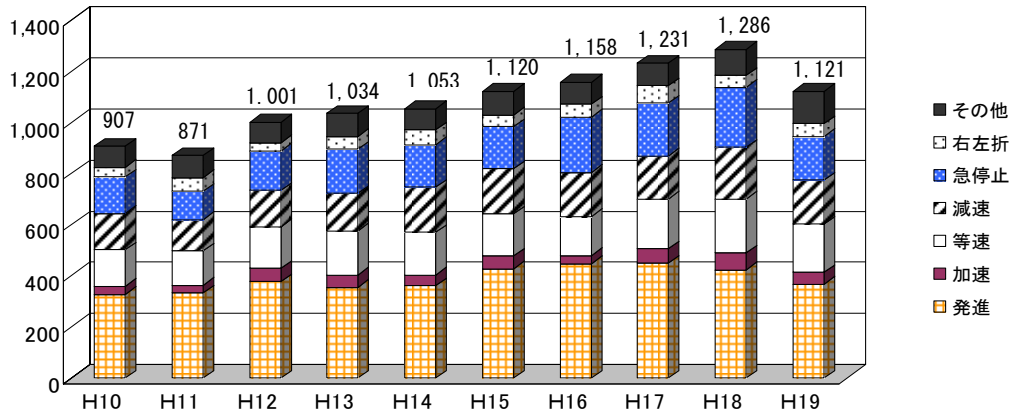
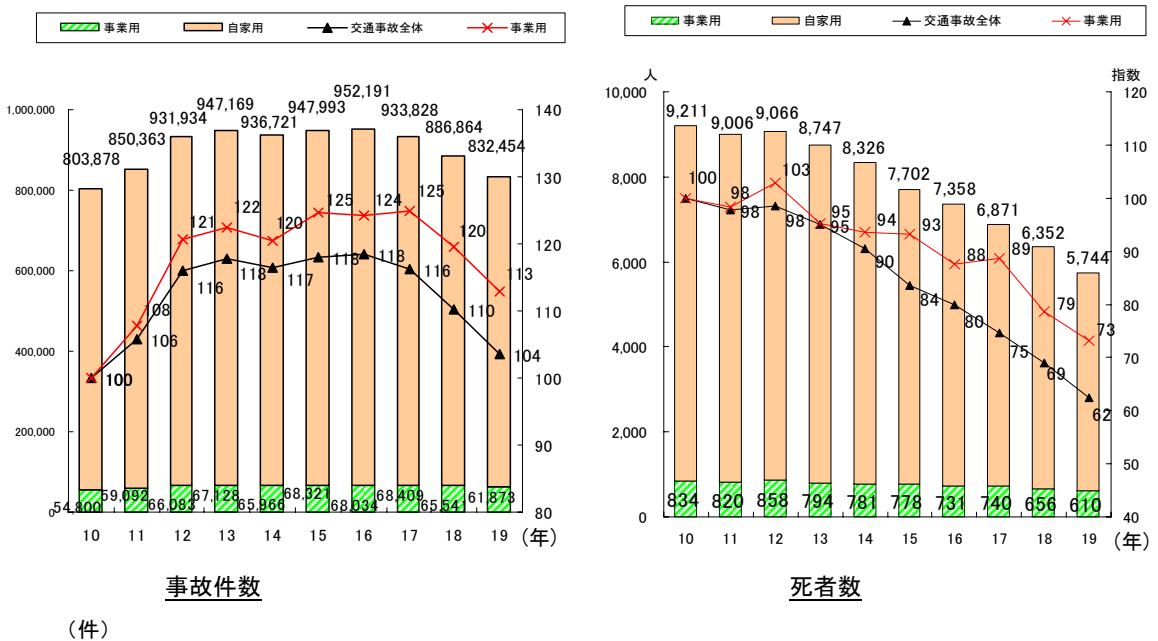


「自動車運送事業に係る交通事故要因分析報告書（平成20年度）」の概要

1. 交通事故統計の統計分析（マクロ分析）

平成19年の事業用自動車が第一当事者となった事故件数は61,873件（対前年比5.6%減）、死者数は610人（同7.0%減）で、近年の高止まり傾向から減少に転じているものの、交通事故全体と比べると減少の歩みが鈍い状況です。

なお、バスの車内事故は、平成11年以降増加傾向にありましたが、平成19年は前年と比べて165件（同12.8%減）減少しました。（社）日本バス協会が平成19年より実施している「車内事故防止キャンペーン」の効果があったものと考えられます。



事業用バスの車内事故発生件数の推移

2. タクシーと二輪車等との事故を防止するための安全対策の提言

交通事故統計の統計分析（マクロ分析）、事故事例の詳細分析（ミクロ分析）を踏まえ、タクシーと二輪車等との事故の再発防止策を検討し、安全対策の提言としてとりまとめました。

- ・ 事故削減目標の設定及び運輸安全マネジメントを通じた事故防止
- ・ 事故情報の共有化
- ・ 映像記録型ドライブレコーダ等によるヒヤリハット事例の収集・活用
- ・ 空車走行の削減
- ・ きめ細やかな運転者指導

等

3. 社会的影響の大きい重大事故の要因分析

平成20年に自動車運送事業者から事故報告のあった事故から、首都高速道路におけるタンクトレーラーの横転火災事故、雪道における貸切バスの転落事故、運転中の高速バス運転者が意識朦朧となったことによる事故等、社会的影響の大きい重大事故11事例を調査対象として選定し、事故の要因の分析と再発防止策を検討しました。

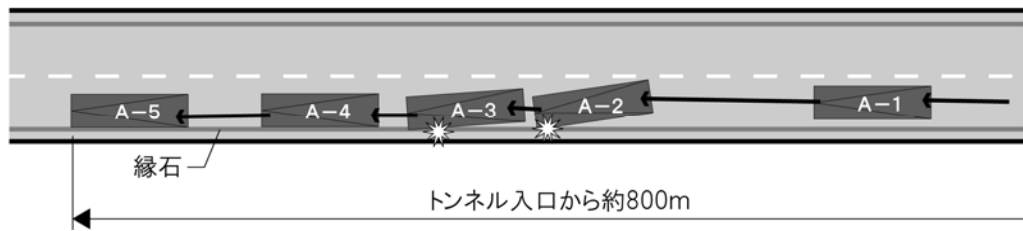
概要は以下のとおりです。

なお、本調査は、事業用自動車の事故について、その要因を調査・分析し、同種事故の再発防止を目的として行ったものであり、事故の刑事上又は民事上の責任を問うために行われたものではありません。このため、事故調査により収集された情報は、関係者の刑事上又は民事上の責任を問う上で有効なものであると認定したものではない点について留意する必要があります。

① 雪道における貸切バスの転落事故【貸切】	
(事故概要)	
<p>貸切バスが乗客 34 名を乗せ、雪道の国道を約 35km/h で走行中、山間部の緩い下り坂の右カーブにおいて、カーブを曲がり切れずに路外に逸脱した。(乗客 1 名死亡、乗客 2 名重軽傷)</p>	
要 因	再発防止策
<ul style="list-style-type: none"> ・ 車載してあったタイヤチェーンが未装着であった。 ・ 運転者が初めて運行する経路であったが、運行管理者が経路調査及び気象状況等の情報収集を行っていなかったと認められる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事前の経路調査、気象状況等の情報収集に基づく適切な運行指示を実施する。 ・ 乗客の安全を最優先とした対策（タイヤチェーンの装着等）を運転者に対して指導する。

② 運転中の高速バス運転者が意識朦朧となったことによる事故【乗合】

(事故概要)

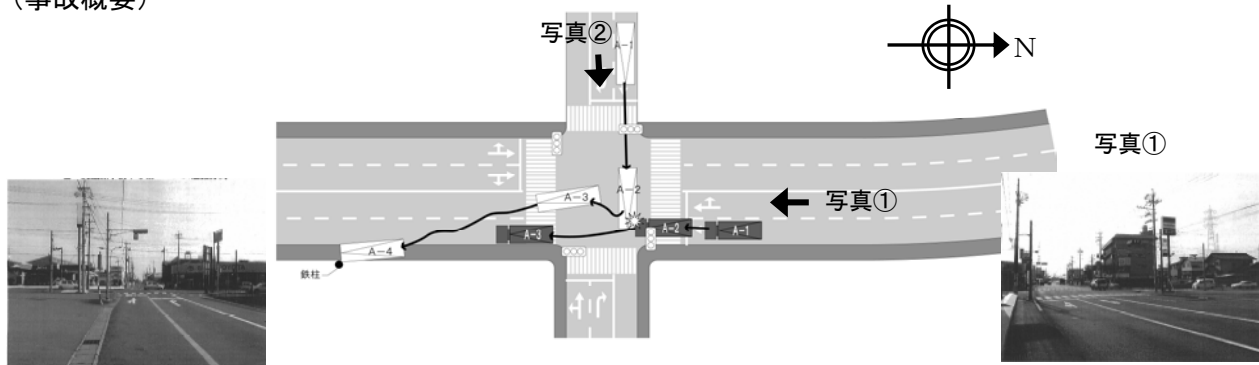


高速路線バスが乗客 26 名を乗せ、国道を走行中、トンネル内において運転者の意識が朦朧となり、道路左側の縁石に 2 度ほど接触した。これに気付いた乗客が運転席に駆け寄ってハンドル操作を行い、タイヤを縁石に接触させながらバスを停止させた。(死傷者なし)

要 因	再発防止策
<ul style="list-style-type: none"> ・運転者がインフルエンザに罹患していた（事故後の診断で判明）。 ・運転者は、乗務前に風邪薬を服用していたが、運行管理者等に申告せずに乗務に当たったと認められる。 ・インフルエンザの患者に風邪薬を使用すると、意識障害が起こる可能性が考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・点呼において、運転者の「薬の服用の有無」等を確認し、運転者に薬を服用した場合は申告するよう指導する。 ・運転者から体調不良、薬の服用等の申告があった場合は、乗務の交替を指示する。

③ トレーラーの信号無視による乗合バスとの衝突事故【貨物】

(事故概要)

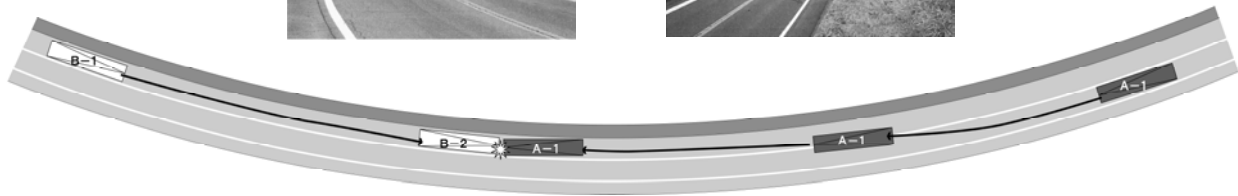


交差点において、トレーラーが赤信号を無視して交差点に進入し、右側から交差点に進入してきた乗合バスと衝突した。衝突の弾みで、乗合バス運転者は車外に放り出された。乗合バスは、運転者不在のまま走行し、沿道の鉄柱にぶつかり停止した。(乗合バス運転者 1 名死亡、乗客 2 名重傷、乗客 1 名軽傷)

要 因	再発防止策
<ul style="list-style-type: none"> ・トレーラー運転者は、赤信号で交差点に進入したと考えられる。 ・トレーラー運転者は違反歴・事故歴が多かったが、運転適性を踏まえた個別指導が不足していた可能性が考えられる。 ・乗合バス運転者がシートベルトを装着していなかったと認められる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運転者に適性診断結果等を踏まえた個別指導を行う。 ・運転者にシートベルトの装着を徹底する。

④ 大型トラックのセンターラインオーバーによる対向車との正面衝突事故【貨物】

(事故概要)



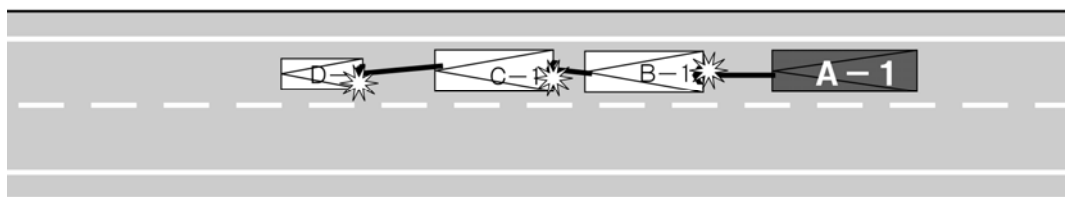
大型トラックが国道を走行中、下りの緩やかな右カーブにおいて、センターラインをオーバーして反対車線に出たため、対向してきた大型トラックと正面衝突した。(トラック運転者1名死亡、対向のトラック運転者1名重傷)

要 因	再発防止策
<ul style="list-style-type: none"> ・運転者の拘束時間等が改善基準告示に違反する勤務であり、過労状態にあったと考えられる。 ・運行管理者は、運転者に運行指示をしておらず、運転者任せとなっていたと推定される。 ・運転者は、(高速料金が支給されていたとのことであるが) 高速道路を使用せず、一般道路を走行していた。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運転者に改善基準告示に違反する乗務を行わせない。 ・運行経路や休息期間等について、運転者に適切な運行指示を行う。 ・E T C導入等、運転者が高速料金を報償等にすることができないようにする。

⑤ 貸切バスの高速道路における追突玉突き事故【貸切】

(事故概要)

トンネル内

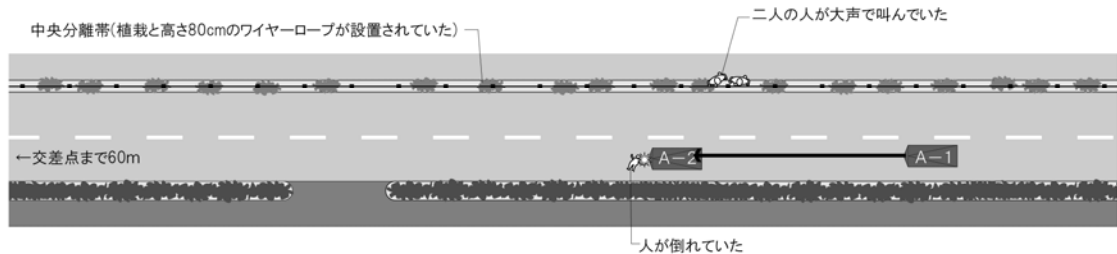


貸切バスが乗客34名を乗せ、高速道路を走行中、料金所の約500m手前において、料金所渋滞で停車中のトラックに追突し、当該車両を含む4台の玉突き事故となった。(乗客6名軽傷、他車両5名軽傷)

要 因	再発防止策
<ul style="list-style-type: none"> ・運転者の拘束時間等が改善基準告示に違反する勤務であり、過労状態にあったと考えられる。 ・運転者は、前日、睡眠を1時間しかとれなかったが、運行管理者に申告せず乗務に当たったと認められる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運転者に改善基準告示に違反する乗務を行わせない。 ・運転者が過労状態とならないように、余裕のある運行計画を立てる。 ・点呼において、運転者に「前日の睡眠時間」も確認する。

⑥ タクシーが路上に横臥していた人を轢過した事故【乗用】

(事故概要)



タクシーが空車にて片側2車線の道路を走行中、道路右手で大声がしたため、そちらに目を向けたところ、前方の道路上に倒れていた人に気付かず、轢過した。(歩行者1名死亡)

要 因

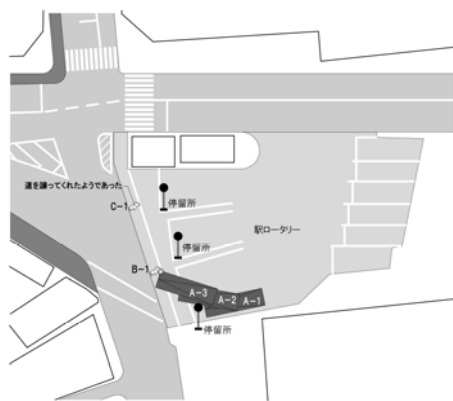
- ・運転者は、安全速度を遵守しておらず、中央分離帯で叫んでいた人に気を取られて、前方不注意になったと考えられる。
- ・事故前、運転者に適性診断を受診させておらず、運転適性を踏まえた指導が行われていなかったと認められる。

再発防止策

- ・運転者は、夜間は特に、泥酔者の飛び出し等、予期せぬ事態に対応できるよう安全速度を遵守する。
- ・運転者に対し定期的に適性診断を受診させ、診断結果に基づいた個別指導を行う。

⑦ 乗合バスの駅ロータリーにおける歩行者との衝突事故【乗合】

(事故概要)



歩行者が歩いてきた方向からバス停を見る



当該停留所

駅前停留所に到着した路線バスが、発車時に車両の直前にいた歩行者に接触し、転倒した同歩行者をフロント下部に巻き込んだ。(歩行者1名死亡)

要 因

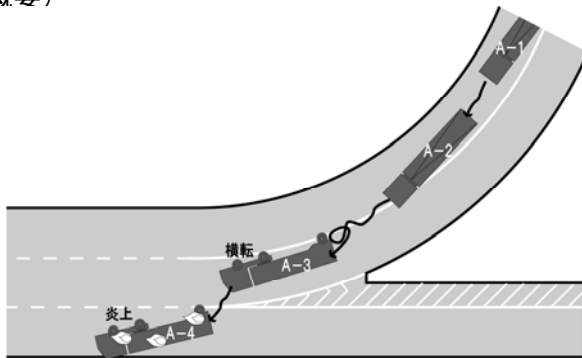
- ・運転者が運転席シートの座面高を最も低い位置に下げているため、車両直前の視界を狭くしていたと考えられる。
- ・急ぐ気持ち・焦りにより、車両直前の安全確認を行わなかった可能性が考えられる。

再発防止策

- ・運転者は、視界の確保に配慮したシートポジションとする。
- ・運転者は、アンダーミラーによる車両直前の確認等、基本動作を励行するため、指差し呼称及び安全呼称を行う。

⑧ 首都高速道路におけるタンクトレーラーの横転火災事故【貨物】

(事故概要)

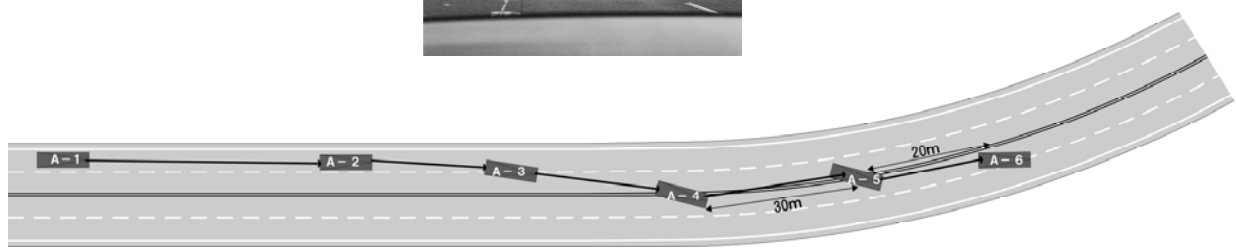


20 キロリットルの燃料を積んだタンクトレーラーが首都高速道路の右カーブを走行中、バランスを崩して車体が左側に横転し、そのまま側壁に衝突した。タンクから燃料が漏れ出してこれに引火し、火災となった。(タンクローリー運転者1名重傷)

要 因	再発防止策
<ul style="list-style-type: none"> 事故当時の速度を力学計算で推察すると、トレーラーが制限速度を上回っていた可能性が考えられる。 運転者の拘束時間等が改善基準告示に違反する勤務であり、過労状態による漫然運転で速度超過となった可能性が考えられる。 横転しやすい車両特性を十分理解していなかった可能性が考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 運転者は、制限速度を遵守するとともに、急カーブでは十分減速する。 運転者に改善基準告示に違反する乗務を行わず、余裕のある運行計画とする。 運転者は、横転のメカニズムを理解し、それを考慮した防衛運転をする。

⑨ 貸切バスが高速道路で中央分離帯を突き破った事故【貸切】

(事故概要)

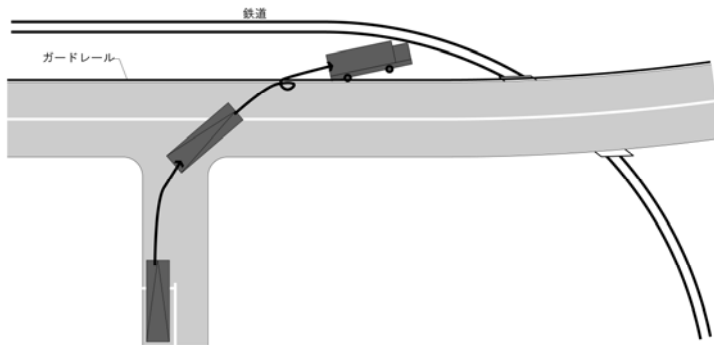


貸切バスが乗客 32 名を乗せ、高速道路を走行中、高速道路の中央分離帯を突き破り、対向車線に出て停車した。(運転者及び乗客の 2 名軽傷)

要 因	再発防止策
<ul style="list-style-type: none"> 運転者は、眠気がさして居眠り運転となった可能性が考えられる。 運転者は、前日、睡眠を 2 時間しかとれなかったが、運行管理者に申告せず乗務に当たったと認められる。 乗務前に運転者が大量の荷物の積み込みを行ったため、疲労を伴ったと考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 運転者が過労状態とならないように、余裕のある運行計画を立てる。 点呼において、運転者に「前日の睡眠時間」も確認する。 積み込み作業も含めた運行内容の事前確認を十分に行い、必要な人員の配置を行う。

⑩ トラックの山間部における横転火災事故【貨物】

(事故概要)



当該事故現場となったT字路

中型トラックが、上り下りの続く山間部の道路を走行し、交差点を右折したところ、左側に横転し火災となった。(トラック運転者1名軽傷)

要 因

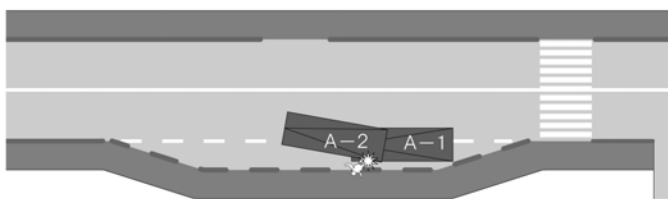
- ・事前に積載量の確認をしておらず、運転者は、運行管理者等に連絡することなく、過積載のまま運行したと考えられる。
- ・過積載に加え、運転者がフットブレーキを多用した運転によるペーパーロックを生じた可能性が考えられる。

再発防止策

- ・運行計画時における積載量の確認を徹底する。
- ・過積載による運行はしない。
- ・運転者は、積載量を超える場合、運行管理者等に連絡し、その指示を仰ぐ。

⑪ 乗合バスの停留所における死傷事故【乗合】

(事故概要)



乗合バスが停留所において、客扱い後バスを発車させたところ、バスに乗車しようとしていた乗客が転倒し、その両足を当該車両の左後輪で轢いた。(歩行者1名死亡)

要 因

- ・運転者は、乗降口付近の安全確認を怠っていた可能性が考えられる。
- ・バス停留所の停車位置がわかりにくい状況であった。
- ・バス停留所付近には縁石があり、バスの停止位置によっては乗客が縁石に乗るか、またがないと乗車できない状況にあったと考えられる。

再発防止策

- ・運転者は、バス発車時における基本動作を励行するため、指差し呼称及び安全呼称を行う。
- ・乗客が安全に乗車できる場所に「乗車場所」等を表示することが望ましい。