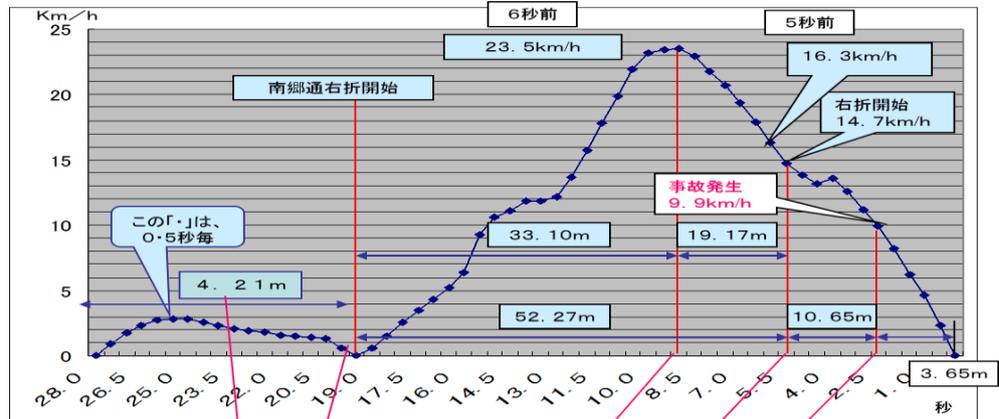


業 種	バス
取組分野	(7) 事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用
テ ー マ	横断歩道右折時における重大事故の多角的な事故分析と再発防止への提言
取組の狙い	1. 多角的な事故分析による原因究明 2. 原因に対応する再発防止への提言
具体的内容	<p>北海道中央バス株式会社は、平成 23 年 8 月に発生した死亡事故に繋がりにくいリスクの高い重大事故について、多角的な分析と提言を行うため、初めて事故分析調査チームを結成して、同年 11 月に再発防止への提言を含む「事故調査報告書」を取り纏めた。</p> <p><b>1. 事故の概要</b></p> <p>平成 23 年 8 月、札幌駅前ターミナル発の高速バスが大谷地ターミナルに、右折進入したところ、横断歩道中の歩行者と衝突。歩行者は、重傷を負った。</p> <p><b>【事故発生時の見取り図】</b></p> <p><b>2. 多角的分析</b></p> <p>(1) 速度の分析 事故発生時及び事故発生前後の速度等については、デジタコとバスターミナル設置の監視カメラの画像から速度約 9.9km/h で衝突と推定した。</p> <p>(2) 死角の分析 乗務員の目、ピラー及び歩行者の位置関係から、事故発生前 5 秒から 6 秒付近で当該歩行者が死角に入っていたと推定した。</p> <p>(3) 走行環境の分析</p> <p>(4) 運転者の行動、健康、心理の分析</p> <p>(5) 被害者の分析</p> <p>(6) ターミナル入口の環境の分析</p> <p>(7) 乗務員指導の分析</p>

## 【走行軌跡イメージ図】



### 3. 再発防止への提言

- (1) バスを使用時の死角の訓練は、ピラーによる死角(直近から約 10m までの範囲)も含めて実施する。
- (2) 伝達簿による指導は、形式的にならないよう工夫を加える。
- (3) 交差点右折時は、左折に比べ速度が速く事故発生時の被害が大きくなる傾向から、現行の「指導右左折 5km/h」を遵守させる。あるいは、必ず一時停止を指導する。
- (4) 営業所での事故の調査はデジタコの 0.5 秒毎の速度記録も活用する。
- (5) 営業所での各訓練が予定通り実施されているか、検証する方法を考える必要がある。
- (6) 事故防止に対する管理者の意識の向上を図る必要がある。

### 4. 提言後の取組み

- (1) 平成 24 年度
  - ① 死角(ピラー)の訓練実施
  - ② 速度に関する事故には「デジタコの速度グラフ表示」を添付して報

	<p>告すること</p> <p>(2) 平成 25 年度</p> <p>① 「事故防止取組み計画表」に対して年度報告であった「実施表」を毎月 10 日までに報告するよう改善</p> <p>② 最重点取組み実施項目として「交差点右左折時の車外人身事故を減らす」を掲げ、原則交差点での右左折時は「一旦停止」による安全確認を実施</p>
取組の効果	<p><b>【定量的】</b></p> <p>平成 25 年 4 月～5 月に添乗調査を実施。右折時の一旦停止実施率 84.2%、左折時の一旦停止実施率 85.7%。未実施者に対しては継続してフォローアップ添乗調査を実施している。</p> <p><b>【定性的】</b></p> <p>平成 23 年の事故を受けた多角的分析と提言作成の業務は、自社の事故分析と対策立案を行う力量を高めたと思われる。一方で、その後も同種の事故が発生しており、対策の徹底を今後も継続実施していきたい。</p>
事業者名	<p>北海道中央バス株式会社 運輸部保安課</p> <p>TEL : 011-221-7634</p>