

別添 事故事例詳細分析結果一覧

業態別	事例番号	事故類型	事故概要	問題点の考察	対応策の検討
バス			停留所付近にて交通渋滞で停車中、後方より来た乗客を乗せ、脇道より来た乗客に気がつかず後ろドアを開めた際に負傷させた。 (80才、男性、軽傷)	・ 停留所以外の場所で客扱いを行っていた。 ・ 漫然とした指導で適性診断の結果を踏まえた適切な指導が行われていなかった。 ・ 脇道から乗車しようとした乗客に気づかず、安全確認をしないままドアを開けてしまった。 ・ 運行全般において遅延が発生していたため、客扱いをした後はすぐに発進するなど遅れによるあせりがあった。 ・ 発進の際、他の車両の動向に気を取られていたため乗客には十分注意が向かなかった。 ・ 当該停留所で5分、終点で20分の遅れがあったが、社内には対応マニュアルがなくその都度、遅延状況に合わせた指示を出していた。	・ 運転者の指導・教育では、停留所以外の場所での客扱いについての指導・教育をする。 ・ 運転者に対しては、車内外の安全確認の徹底及びドアを閉める際の周辺の状況を確認してから発進するなど基本的事項を徹底させる。 ・ ヒヤリハットなどの情報交換を行うことが有効である。 ・ 適性診断を受診させて、運転者が自らの特性を確実に理解して運転行動を改善していくよう、よりきめ細かな指導をしていくことが有効である。 ・ 周辺道路環境や乗降客の導線を分析するなどして可能な限り安全性が高い設置場所を検討する。 ・ 遅延の発生に対しては、遅延対応マニュアルを作成し、運行管理者、運転者ともマニュアルに従って行動する必要がある。
		車両単独 その他 (車内事故)	バス停で、乗降取扱い後、車内中ドア後部座席へ着席しようとする乗客を認め、着席するものと思い発車したところ、後向きに尻もちを付いて負傷した。 (85才、女性、軽傷)	・ 過去の事故の教訓を生かした適切な運転者指導が十分でなかった。 ・ 適性診断結果に基づく内容の指導・教育を行っていなかった。 ・ 高齢者の身になった運転を心掛けていなかった。 ・ マイクによる発進時の注意喚起を励行していなかった。 ・ 乗客の動向を確認せずに発進した。	・ 高齢者の身体的特性を擬似体験(インスタントシニア)させる等の体験的手法を取り入れた教育訓練を充実させる。 ・ 適切な加減速や着席案内など乗客の身になった運転及び高齢者の動向の把握を運転者自らが進んで励行する。 ・ ヒヤリハットなどの情報交換を行うことが有効である。 ・ 適性診断の診断結果により、個々の運転者特性に合わせた、よりきめ細かな指導をする。 ・ 車両開発等に際し、自動で注意を呼びかけるような装置の取り付けなど、車内の安全性の向上を図る。 ・ 乗客に対し、発進・停車時の着席の徹底について理解を求める。
			バス停で、バスカードを通そうとした時、乗務員がクラッチペダルから足を上げた際ギアが入っていた為、前進し、その動揺で乗車中の乗客が中ドアの前扉で左肩を打ち負傷した。 (43才、女性、重傷)	・ 過去の事故の教訓を生かした適切な運転者指導が十分でなかったと思慮される。 ・ 適性診断結果を活用したきめ細かな運転者指導が十分でなかった。 ・ 乗降中にもかかわらず安全意識が希薄となり漫然としていた。 ・ 5時間という睡眠時間はやや不足している。 ・ 乗客の動向に注意をはらっていなかった。	・ ヒヤリハットなどの情報交換を行うことが有効であると考えられる。 ・ 個々の運転者の特性に応じたきめ細かな指導の徹底も必要である。 ・ 適性診断によるきめ細かな指導をしていくことが必要である。 ・ 点呼を厳正に実施して、運転者の体調を把握し、的確な指示をすることが重要であり、十分な睡眠時間の取得などによる疲労回復に努めることについても機会あるごとに指導する。 ・ 今後の車両開発等に際は、ドアが開いている場合、ギアを操作しても動かないような安全装置など安全性の向上が図られるよう検討されることが望まれる。

業態別	事例番号	事故類型	事故内容	問題点の考察	対応策の検討
バス		車両単独 その他 (車内事故)	バス停で、発進時の振動でバランスを崩して中ドア付近に転倒し負傷した。 (90才、女性、重傷)	- 過去の事故の教訓を生かした適切な運転者指導が十分でなかった。 - 当該運転者は、マイクによる発進時の注意喚起を励行しておらず、高齢者の身になった運転を心掛けていなかった。 - 当該運転者は、当該乗客が保護棒に掴まっていたと錯覚していた。 - 当該乗客は、着席せずに保護棒に掴まっていた。 - 車内は、空席が目立っていた。	- 高齢者の身体的特性を擬似体験(インスタントシニア)させる等の体験的手法を取り入れた教育訓練を充実させる。 - 適切な加減速や着席案内など乗客の身になった運転及び高齢者の動向の把握をするような実効ある指導が必要である。 - ヒヤリハットなどの情報交換を行うことが有効である。 - 適性診断の診断結果によりよりきめ細かな指導をしていく必要がある。 - 今後の車両開発等に際は、自動で注意を呼びかけるような装置の取り付けなど、車内の安全性の向上が図られるよう検討されることが望まれる。 - 乗客に対し、発進・停車時の着席の徹底について理解を求める。
		車両単独 その他 (車内事故)	バス停で乗降扱い中、乗車客の居ないのを確認、後扉を閉めようとした際に間違えて前扉を閉めたため降車客を挟んで負傷させた。 (44才、女性、軽傷)	- 当該事故が発生したことを見ると、運転者に対する指導・教育が不十分であった。 - 適性診断結果をもとに運転者の傾向を把握したうえで、きめ細かな指導を行っていなかった。 - 前扉レバーと後扉レバーの操作を誤った。 - 前扉は、運転者から目視できる場所にあるにもかかわらず目視をしなかった。 - 開閉装置は、誤操作を防ぐため前後にずらしてある。 - 当該道路は、交通量が多く、頻繁に渋滞する場所である。	- 運転者に対しては、レバーの操作を誤らないよう目視するという基本的動作を徹底する。 - ヒヤリハットなどの情報交換を行うことが有効であると考えられる。 - 適性診断の結果に基づき、よりきめ細かな指導をしていくことが必要である。 - 添乗指導により、直接、運転行動を見極めたうえで個別指導することも有効である。 - ヒューマンエラーを補完するものとして、現行のドア・インタロックの検知装置は光電スイッチ式であるが、乗降口付近の全てのエリアをカバーできないので、ソナー式又は赤外線式等の検知方式の導入が検討されることが望まれる。
		車両単独 その他 (車内事故)	バス停で、降車客にカード支払いについて聞かれたので対応している時、3人目の乗客の乗車確認を怠り、乗車口ドアを閉めたところ、閉まってきたドアに身体を打ちつけ負傷した。 (73才、女性、軽傷)	- 過去3年間の事故件数が16件あった事故の教訓を生かした適切な運転者指導が十分でなかった。 - 車内事故に対しての運転者に対する指導・教育が不十分であった。 - カードの取り扱いの対応に気を取られ、3人目の乗客の安全確認をしないままドアを閉めてしまった。 - 当時渋滞が激しかったため、運転者は必要以上に気を奪われてしまった。 - 辺りが暗くなり、雨も降ってきたため、視界が悪くなった。 - 遅延は、発生しなかった。	- 運転者に対し、車内外の安全確認をしてからドアを閉めるという基本的事項を徹底する。 - 高齢者の身体的特性を擬似体験(インスタントシニア)させる等の体験的手法を取り入れた実効ある指導が必要である。 - ヒヤリハットなどの情報交換を行うことが有効である。 - 運転者の指導について、的確な教育計画を策定し、効果的に実施していくことが必要である。 - 適性診断結果に基づききめ細かな指導の徹底も必要である。 - 乗降口付近の全てのエリアをカバーできないので、ソナー式又は赤外線式等の検知方式の導入が検討されることが望まれる。

業態別	事例番号	事故類型	事故内容	問題点の考察	対応策の検討
ハイタク		車両相互 後方不確認	女性客1名を乗せ、ハザードランプを点けたまま後方安全不確認で転回を開始した為、後方より追いついてきた原付自転車に衝突、双方車両が破損し、相手方が転倒、負傷、当方乗客も軽傷を負った。(重傷・軽傷)	・ 当該事業者勤務に始めて間がなかったので、十分な指導を行っていなかった。 ・ 適性診断結果を踏まえた適切な指導が行われていなかった。 ・ 後方から来るオートバイの距離を見誤った。 ・ 非常点滅灯を点灯したまま、後方確認せず転回した。 ・ 当該車両の経験は、約2ヶ月であり、それ以前の運転経験は、トラックの運転を行っていた。	・ 運転者に対しては、転回方法に関する基本的事項を徹底させる。 ・ ヒヤリハットなどの情報交換を行うことが有効である。 ・ 運転者の指導について、的確な教育計画を策定し、効果的に実施していくことが必要である。 ・ 適性診断結果に基づきよりきめ細かな指導をしていくことが有効である。 ・ 事故惹起者には、特別指導を実施しているので、これらを最大限に活用し、よりきめ細かな指導をしていくことが必要である。 ・ 運転する車両の大きさが違う運転をしていた運転者を採用する場合は、その車両にあった運転行動に対する指導をしていくことが必要である。
		車両相互 自転車	当該場所において右折の矢印信号を直進の矢印信号と勘違いをし、交差点に進出した際、左側から来た相手方自転車に衝突し負傷させた。(重傷)	・ 個々の運転者の特性に応じたきめ細かな指導がなされていなかった。 ・ 隔日勤務と日勤が混合している。 ・ 信号機の右折矢印を直進矢印と誤認した。 ・ 制限速度を超えていた。 ・ 交差点の幅が通常の2倍近くあった。 ・ 当該事故は、夜間に発生した。	・ ヒヤリハットなどの情報交換を行うことが有効である。 ・ 運転者の指導について、的確な教育計画を策定し、効果的に実施していくことが必要である。 ・ 制限速度を遵守する。 ・ コメンタリー運転を励行する。(声を出して確認等。) ・ 過労運転の防止を徹底する。 ・ 信号の位置や点灯順序に工夫をするべきである。
		車両単独 健康起因	走行中間もなく脳梗塞となり、意識のないまま歩道に乗り上げ街路樹を2本倒し、マンション前に駐車していた車両に接触後電柱に激突し停車した。(重傷)	・ 個々の運転者の特性に応じたきめ細かな指導がなされていなかった。 ・ 隔日勤務と日勤が混合している。 ・ 平成14年に健康診断で、要観察、要受診を診断されていた。 ・ 労働時間の把握ができていない。 ・ 適性診断で動体視力に要注意との結果が出ていたのに再検査させていない。 ・ 運転者への指導監督の記録がない。 ・ 点呼時は、特に普段と変わらず、返事をした。 ・ 事業者にも脳梗塞の知識がなかった。	・ 運転者指導を計画的、かつ、効果的に実施する。 ・ 適性診断結果、健康診断結果を十分活用する。 ・ ヒヤリハットなどの情報交換を行うことが有効である。 ・ 運転者の指導について、的確な教育計画を策定し、効果的に実施していくことが必要である。 ・ 脳梗塞の知識を専門家から教えてもらい、会議などに紹介する。

業態別	事例番号	事故類型	事故内容	問題点の考察	対応策の検討
トラック		車両単独横転	海上コンテナを積載したトレーラをけん引し、時速50km/hで右カーブを走行中、トレーラシャーシより積載中の40フィート海上コンテナが落下するのが見えると共に後方へ引っ張られトレーラは転落しトラクタヘッドが地面へ衝突した。(無傷)	・当該事業所は、特車申請を行っていなかった。 ・運転者に対する指導が徹底されていなかった。 ・1ヶ月に数回程度の1日の拘束時間違反がある。 ・適性診断結果に基づくきめ細やかな指導が十分でなかった。 ・当該車両は、スピードの出し過ぎであった。 ・緊締装置(ツイストロック)が2箇所固定されていなかったことを確認しなかった。 ・適性診断等を活用した効果的な指導が十分でなかった。 ・当日は雨で、路面は濡れていた。 ・海上輸送の実績はほとんどなかった。	・当該運転者は、カーブが連続しているにもかかわらず制限速度で走行せず、安全態度が欠如していた。 ・適性診断の結果によりきめ細かな指導をしていくとともに、危険を予測した安全運転について、教育指導の方策の充実を図る。 ・経路調査を充実させることにより、常に道路状況を把握し、点呼時において的確な指示を行うことも必要である。 ・特車の申請など走行するに当たって必要な手続きをきちんと行うよう運行管理者の指導・教育を行うべきである。 ・運転者には、緊締装置(ツイストロック)の固定の点検をするよう指導・監督が必要である。 ・SCS(スタビリティコントロールシステム)の早期導入とSCSの促進環境作りを推進する。
		車両単独横転	基地に搬入の為走行し、橋の降り口を左折した際、右側車線にトレーラごと横転し、その際に右側車線を走行中の4tトラックに接触。(無傷)	・運転者に対する指導が徹底されていない。 ・適性診断に基づいた指導ができていない。 ・当該運転者は、左前の緊締装置(ツイストロック)をかけていなかった。 ・健康診断で高脂血症、胃の再検査が出ていた。 ・走り慣れたルートであったため、安全意識が低かった。 ・飛行機用タイヤを立てて積んでいたため、重心は高い位置にあった。 ・当該道路は、左折急カーブで、信号機はなかった。 ・下り勾配なので、速度が出やすい状態である。	・適性診断の判定結果に基づき、よりきめ細かな指導をしていく必要がある。 ・危険を予測した安全運転(緊締装置(ツイストロック)の固定を確実に行う等)について、各運転者の様々な経験を全員で共有し、運行管理者も交えて話し合うような教育指導の方策の充実を図る必要がある。 ・経路調査を充実させることにより、常に道路状況を把握し、点呼時において的確な指示を行うことも必要である。 ・カーブ進入時等に問題が発生しそうな場合、警告を出すような装置を開発する。 ・SCS(スタビリティコントロールシステム)の早期導入とSCSの促進環境作りを推進する。
		車両相互追突	車の振動で携帯電話を足の下へ落としてしまい、電話を手で拾おうとして前を見たら、目の前に停車中の乗用車がせまっていた。ハンドルを右に力を入れて切ったが間に合わず、追突してしまった。(重傷)	・運転者指導が不十分であり、適性診断も受診させていなかった。 ・労働時間等改善基準告示を遵守せず、勤務させていた。 ・健康診断を受診させていなかった。 ・公休日の点呼記録を残していない。 ・事故発生の件数が非常に多い。 ・携帯電話を拾うため、前方へ向けていた視線を変えてしまった。 ・運転中の携帯電話の使用禁止は、口頭で指示されていたが、危険性の認識(リスクアセスメント)は希薄であった。 ・速度超過をしていた。 ・当該道路は、街灯が設置されていない。	・健康診断、適性診断を受診させ結果に基づく指導をしていく必要がある。 ・運転者も適性診断に基づき、よりきめ細かな指導をしていく必要がある。 ・危険を予測した安全運転について、各運転者の様々な経験を全員で共有し、運行管理者も交えて話し合うような教育指導の方策の充実を図る必要がある。 ・労働時間等改善基準告示の遵守の他、携帯電話の使用方法について運転者に指導・教育を実施する。 ・運転中は、前方へ向けた視線を変えないように指導する。 ・運行中は携帯電話をドライブモードに設定し、安全なところに車を停止させてからコールバックする。

業態別	事例番号	事故類型	事故内容	問題点の考察	対応策の検討
トラック		車両相互追突 (その他)	左側店舗等に目が行き前を見た時、横断歩道の手前10mにある停止線で前車が信号が赤になって停止したのを20～25m位手前で発見し、急ブレーキをかけたが間に合わずに1mスリップして衝突し負傷させた。(重傷)	・ 運転者指導が不十分であり、適性診断も受診させていなかった。 ・ 労働時間等改善基準告示が遵守されていない。 ・ 速度超過であった。 ・ 左側店舗及び後方車両に目を向けるなど脇見運転をしていた。 ・ 当該車両の運転経験は、1年6ヶ月であった。 ・ 当該交差点は、付近に運輸会社があったため、10m手前に停止線がある。 ・ 対向の信号機とは時差式になっているため、対向の信号機につられる可能性がある。	・ 入社以降は適性診断を受診させていないが、個々の運転者の特性を考慮した的確な指導が重要である。 ・ 適性診断結果による、より細やかな指導・教育をしていく必要がある。 ・ 当該事業者は、運行管理者に労働時間等改善基準告示の遵守について指導・教育を実施する必要がある。 ・ 当該事業所は、事故の発生件数が多いので、運転者指導には十分時間をかけて定期的に安全会議などを開催し、事故の減少に努める必要がある。 ・ 車両自体にも安全装置を開発し取り付けることを考える事も必要である。 ・ 異常に前車と接近した場合は警報がなり、自動的にブレーキがかかる装置などの開発も急務と言える。 ・ 10m手前に予告信号機を設置する。また、10m手前に停止線を引く必要があるなら、標識等も設置する。
		車両相互追突 (その他)	分岐点で走行車線にはみ出して路側帯に停車していた相手車両に気付くのが遅れ、後方より接触、追突しその反動で乗務員は車外へ放り出され、自車両の下敷きとなり死亡した。その後キャビンより出火し、キャビン部分が炎上した。(死亡)	(当該運転者側) ・ 運転者に対する教育・指導が十分でなかった。 ・ 事故発生の件数が非常に多い。 ・ 改善基準告示を遵守せず、勤務させていた。 ・ 居眠り運転とは考えられない。 ・ シートベルトをしていなかった。 ・ 事故発生は、深夜であった。 (相手運転者側) ・ ハザードランプを点灯していなかった。 ・ 運転者に対する教育・指導が十分でなかった。 ・ 本来止めるべき所ではない場所に車両を止めていた。 ・ 自動車専用道路の路肩に駐車していた。	・ 運転者の指導計画が不定期であるので、計画的な指導・教育を実施することが必要である。 ・ 労働時間等改善基準告示を遵守した勤務体制を取ることも必要である。 ・ 適性診断結果は、カウンセラーなどにより個別に指導しているようだが、事故発生件数が多いことを考えると、個々の運転者の特性を考慮した的確な指導が必要である。 ・ 眠気を催したら、運行管理者に連絡を取り、休憩するよう心がける。 (相手運転者側) ・ 大型車両が駐車でき、休憩可能な「道の駅」を整備する。 ・ 大都市近郊にトラックステーションなどのいっそうの整備をすすめる。