

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		車両単独 その他 (車内事故)	<p>運行中に次のバス停留所の放送案内を行ったところ、83才の女性がブザーを押そうとしたが、横向き座席のブザー位置に気づかず、そのとき目に入った前方のブザーを押そうとして立ち上がったところ、バランスを崩して転倒し負傷した。 (83才、女性、重傷)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・当該事業者は、過去3年間に12件の物損事故を発生させているが、そのうち第2当事者(以下、第2当という)の事故は2件のみで、残りの事故は不注意によるものである。この結果から見ても当該事業者は、過去の事故の教訓を活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。 ・当該事業者は、運転者教育を実施しているものの、開催時期が不定期である。 ・当該運転者の適性診断結果は、前回よりも全般に良い成績を収めているものの、「動作の正確さ」、「判断・動作のタイミング」は複雑な状況下では反応が遅れがちであると指摘されている。また、動体視力も低下しているため、あせらず運転するよう指示されている。これらの点から、当該事業者では、適性診断結果に即した内容の指導・教育が行われていなかったのではないかと思慮される。 ・当該運転者は、マイクによる走行中の注意喚起等高齢者の身になった運転を心掛けていなかったのではないかと思慮される。 ・横向き座席には、ブザーが4ヶ所(座席膝下、左右の肘掛け前面、上部窓枠)設置されていたが、正面からは見えにくい位置にあった。 ・当該事故に係わる座席を含め3名分の座席は、車いすのまま乗車できるよう跳ね上げ式となっているため、ブザーが乗客に見えにくい位置に設置されていたのではないかと思慮される。 ・当該乗客が押そうとしたブザーは、手すりを支える支柱に取り付けられているが、高齢者にとっては高い位置に取り付けてある。 ・当該乗客は、横向き座席にあるブザーに気づかず、目に入った前方のブザーを押そうとした。 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合バスの車内事故においては、高齢者の乗客が負傷することが多いことから、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、適切な加減速や着席案内等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ような実効ある指導が必要である。また、運転者同士あるいは運転者と運行管理者が安全について話し合う場を設け、ヒヤリハット等の情報交換を行うことが有効であると考えられる。 ・当該事業者では、73%の適性診断受診率を誇っている。今後は、さらに適性診断の活用を図り、診断結果により、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、個々の運転者特性に合わせた、よりきめ細かな指導をしていく必要がある。 ・車内放送により、乗客に安全喚起を促す。特に停車時、発車時は、車内の乗客の動向に気を配り事故防止に努める。 ・当該事業者は、過去の事故事例を教訓とし、不注意による事故を減らすよう指導・教育の充実を図ることで、運転者自身が対策を考え実行していくよう指導していく必要がある。 ・今後の車両開発等に際しては、高齢者が利用しやすい低い位置へのブザーの設置や視認性を高めるためにブザーに色を付ける等の配慮、より広い視覚を確保するためのルームミラーの改善等、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。 ・乗客に対しては、発進・停車時の着席の徹底について理解を促していくために、車内に案内を掲示する等の処置を取る。 ・座席から手の届く範囲に必ずブザーが設置されていることを車内放送する等して乗客に伝え、走行中に座席を立たないよう協力を得る。

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
		車両単独 その他 (車内事故)	乗車補助装置のスロープ板の設置方法を誤り、かつ固定確認をしなかったため、車いすの前輪がスロープ板と車体との段差に乗り上げた反動で被害者が車いすごと後方へ転倒し負傷した。 (47 才、女性、軽傷)	<ul style="list-style-type: none"> ・当該事業者は、乗車スロープ板の設置方法についての運転者指導が不足していた。 ・当該事業者は、遅延が発生した場合の対処方法に関する運転者教育を十分に実施していないため、途中のバス停の待ち客に遅れの案内が出来ない事が多かった。 ・乗車スロープ板の設置方法を誤り、かつ固定確認をしなかったことが原因で、車いすの前輪が段差に乗り上げた。 ・当該運転者は、道路渋滞が激しく、運行が予定どおり進まないことを気にしていた。(アンケートより) ・当該運転者は、当日の天候が雨であったため、当該乗客を早く車内に乗せようと思うとともに、遅延のことも相まってスロープの設置が確実に行えたかどうかの確認を怠ったと考えられる。 ・当該時刻の天候は、雨であった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・当該営業所の職場内に事故概要を掲示し、全乗務員に対して注意を促すとともに、点呼においても車いすの取り扱い方法と車両構造を指導することで、車いすの乗客の対応を確実にを行い、再発防止を図る。 ・当該運行は、3～5分の遅延が発生していた。また、遅延に対する対応は、これまでも遅れの案内が出来ないことが多いこと等を考えると、遅延に対する対応は不十分であると言える。そのため、当該運転者は、雨が降っていることと、遅延を回復するためのあせりからスロープの設置方法及び固定確認を怠ったことが考えられる。 ・今後、事業者としては、運転者に掛かる精神的負担を軽減するため、遅延が発生した場合の社内体制を整備しておく必要がある。
バス		車両単独 その他 (車内事故)	E T C専用ブースを利用するため、手前より減速し20km/hで進入した際、ブースのバーが開かず急停止し、乗客2名が軽傷を負った。 (69 才、女性、軽傷) (62 才、男性、軽傷)	<ul style="list-style-type: none"> ・当該事業者は、過去の事故の教訓を活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。 ・当該運転者の適性診断結果は、安全態度が「3」と他の項目に比較すると悪いが、適性診断結果に即した内容の指導・教育を行っていなかったのではないかと思慮される。 ・運転者に対するE T C車載器の操作指導教育が十分でなかった。また、点呼時においても、運転者にE T C車載器にカードが確実に挿入されているかを確認させていなかった。 ・E T Cを装着した車両は、バーが常によく開くものと錯覚する者が多く、当該運転者もE T C専用ブースを速い速度で通過して事故を発生させている。当該事業者もE T Cに係る概要等について、十分な説明を怠っていたと思慮される。 ・E T C車載器は、約20km/hでバーが開くように設計されている。当該事業者は、バスのように急制動時の慣性力が大きい車両が、約20km/hから停車すると、車内事故につながりやすくなる事を運転者に伝えていないと思慮される。 ・当該運転者が、E T C専用ブースに進入する際の速度は、安全に停車できる速度以上であった。 ・当該運転者は、E T Cのバーが開くものと思い込み、漫然運転(ぼんやりと運転していた)をしていた。 ・当該運転者は運行前にシートベルトの着用の案内を行った。 ・当該乗客は、シートベルトを着用していなかった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・当該事業者は、E T C車載器の操作方法や通過時のバーの挙動について安全会議等の席上で運転者に対し詳細に説明する必要がある。その際は、当該事故事例を教訓にカードの確実な差し込みを十分注意して行う事を指導する必要がある。また、点呼時においても、カードの差し込みについては、必ず点検し報告するよう義務付ける。 ・E T C専用ブースを通過する際は、急制動を行っても安全に停止できる速度まで減速して進入するよう指導教育を行い、確実に遵守させる必要がある。 ・当該事業者では、100%の適性診断受診率を誇っている。今後は、さらに適性診断の活用を図り、診断結果により、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、個々の運転者特性に合わせた、よりきめ細かな指導をしていく必要がある。 ・E T C専用ブースにバーが開くことを通知するランプ等の設置を検討する。 ・E T Cのシステムとして、インターチェンジに進入する際、事前にカードの差し込み状態等をチェックし、不良の場合は運転者に知らせるような表示器の設置を検討する。 ・乗客には、シートベルトを確実に着用するよう車内放送を行い指示する。

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
バス		車両単独 その他 (車内事故)	<p>発進後約 90m 進行したところで悲鳴を聞いたので横を見たところ、当該乗客が一番前の座席の肘掛につかまり尻もちをついていた。事故当時は雨上がりのため靴が濡れており、タイヤハウスの上にある一番前の座席に座ろうとして傘を持った手で肘掛けを握ろうとしたところ、座席が高い位置にあるために滑り、後ろに転倒し負傷した。(74才、女性、軽傷)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・当該運転者の適性診断結果は全体に悪いにも係わらず、結果に即した内容の指導・教育が行われていなかったのではないかと思慮される。特に「動作の円滑さ」、「動作の正確さ」は4で特に問題はないが、その他の項目が殆ど2であり、コメントが「協調性に欠ける傾向がある」、「おおらかさに欠ける」、「何ごととも他人のせいにする傾向がある」、「判断や動作が遅すぎる」という内容であることを考えると、当該運転者には十分注意を払って指導・監督する必要がある。 ・当該運転者は、当該乗客が着席するか、しないかの意思を確認せずに発車した。さらに、着席しないのは、両替するものとの思い込みがあった。 ・雨上がりで車内が濡れていたため、当該乗客の靴も滑りやすくなっていたことを把握していなかったものと思慮される。 ・マイクによる走行中の注意喚起は、乗客の行動を確認せず漫然と行っていたと思慮される。 ・事故当時の天候は雨上がりであったため、靴の底は濡れており、かつ当該乗客は手に荷物(傘等)を持っていたため、タイヤハウスの上にある座席に座ろうとして肘掛けを握ろうとしたが、座席が高い位置にあることで滑りやすい状態であった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運転者同士あるいは運転者と運行管理者が安全について話し合う場を設け、ヒヤリハット等の情報交換を行うことが有効であると考えられる。 ・当該事業者では、85%の適性診断受診率を誇っている。今後は、さらに適性診断の活用を図り、診断結果により、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、個々の運転者特性に合わせた、よりきめ細かな指導をしていく必要がある。特に当該運転者は、適性診断結果が悪いので、運行管理者は十分注意するとともに、日々声をかける等してお互いに信頼感を養っていくことが大切である。 ・車内放送は、漫然と行うのではなく、乗客の行動を良く把握した上で、安全喚起を促すようにしなければならないことを、運転者に対して十分理解させる。 ・運転者は、乗客が確実に着席しているか、あるいは握り棒等に掴まっているか等を常に確認しなければならない。さらに、車内環境は、刻一刻と変化するので乗客の乗り降りを含め車内の状況には神経を集中させ、確認する必要がある。 ・車両の床について滑りにくい材質を検討する。 ・乗客に対しては、発進・停車時の着席の徹底について理解を広めていくために、車内に案内を掲示する等の処置を取る。

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
タクシー		車両相互 出合い頭	建物の駐車場にて待機し乗客を乗せた後、発進し右折する際に右側から直進してきた二輪車と接触し、転倒させた。(69才、女性、重傷)	<ul style="list-style-type: none"> ・点呼簿に点呼執行者の名前が個別に記載されておらず、点呼の実施が不十分である。また、飲酒検知器を使用しているものの点呼簿への記載はなかった。 ・運転者の教育計画が実施されていない。 ・各運転者には個別指導していたと思われるが、指導結果簿等がなく、運転者の指導・監督が不十分である。 ・適性診断の結果では、「動体視力測定器による静止視力がいくぶん低く、夜間時や高速運転時等に注意が必要です」と指摘されていたにも係わらず、十分な指導が徹底されていなかった。 ・毎日当該場所に出向くため慢心となり、左右確認を怠った。 ・駐車場出口付近に電柱が建っており、道路状況の確認に邪魔となっている。 ・ボンネット先端から運転席まで約2.5mあり、道路をはみ出さないと、状況が確認できない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・点呼を確実にし、点呼執行者の名前を記載する。また、飲酒検知器を用いて検査を行っている場合は、その結果を記載する必要がある。 ・運転者指導を計画的、かつ、効果的に実施し、指導結果簿等に記載する。また、当該営業所単独で実施するのが困難であれば、近隣の同業者で集団による研修を計画し、実施する。 ・適性診断を定期的に受診させる。当該運転者については、心理面と視覚機能面の把握を行い、指導に十分活用する。また、過去の診断結果との比較を行い、加齢による影響の有無についても把握しておくことが重要である。 ・死角が多く、事故が発生しやすい場所については、待機する場所の検討が必要である。 ・路地裏から道路に出る場合は、降車して安全確認を行う。 ・運転者同士あるいは運転者と運行管理者が安全について話し合う場を設け、ヒヤリハット等の情報交換を行うことが有効であると考えられる。また、これら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。 ・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。運転者自身も自らの特性を確実に理解して運転行動を改善していくことが有効であると考えられる。 ・一時停止交差点で、運転者の不注意や見通し不良が原因で生じる不適切な発進による事故の低減を図るため、ASV技術のシステム(出合い頭衝突防止情報提供装置)のさらなる推進が期待される。 ・ボンネット先端から運転席まで約2.5mあり、道路をはみ出さないと、状況が確認しにくいいためカーブミラーを設置する必要がある。 ・曲がり角に電柱等の構造物を設置する場合は、安全確認の妨げにならない位置に設置する。

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
タクシー		車両相互 出会い頭	<p>営業所待機のため帰社する途中、当該三叉路で一旦停止し正面のミラーで確認後再度左からの車両に気を付けながら右折した時、右側からのトラックと接触し、トラックに押されて当該運転者が負傷した。(46才、男性、重傷)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・毎年、事業者は運転者に適性診断を受診させていたが、当該運転者の結果は危険感受性「2」となっており、十分な指導が徹底されていなかった。 ・過去の事故事例の教訓を活かした運転者指導が十分でなかった。 ・前任の運行管理者が1年前に退職し、現在の運行管理者が選任されたが、運行管理業務の引継ぎが上手く行われていなかったため、事業者による運行管理者への指導・監督が不十分であったと思われる。 ・当該箇所は、事業者も危険箇所として認識していたものの、運転者に周知されていなかった。 ・ベテラン運転者にも係わらず、左右確認を怠っていたと思われる。 ・道路は三叉路で、すりばち状になっており、勾配が急になっていた。 ・右側に民家、左側に鉄道の鉄橋があり、見通しが悪い状況であった。 ・信号機は、設置されていなかった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運転者指導を計画的、かつ、効果的に実施する。ベテラン運転者であっても、常日頃から左右確認を怠らないよう、指導する必要がある。 ・当該運転者の適性診断結果によると、前回の結果から安全態度や危険感受性が低下している。そのため、当該運転者に「先を急ぐ傾向」があることを意識させる必要がある。 ・運行管理者を新たに選任するときは、前任者からの引継ぎ業務を確実に行うとともに、必要に応じて、事業者は運行管理者に対して運行管理の目的等を指導・教育する必要がある。 ・運転者同士あるいは運転者と運行管理者が安全について話し合う場を設け、ヒヤリハット等の情報交換を行うことが有効であると考えられる。また、これら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。 ・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。当該運転者はベテランであるため、つい大丈夫だとの思いから運転したため、今回の事故につながったと思われる。運転者自身も自らの特性を確実に理解して運転行動を改善していくことが有効であると考えられる。 ・危険箇所を把握した場合は、運行管理者等が点呼を利用して運転者にも周知徹底させる。また、当該箇所の写真やイラストを用いて交通KYT(危険予知訓練)を実施し、危険感受性を高める。 ・一時停止交差点で、運転者の不注意や見通し不良が原因で生じる不適切な発進による事故の低減を図るため、ASV技術のシステム(出会い頭衝突防止情報提供装置)のさらなる推進が期待される。 ・道路形状は、すりばち状になっており、勾配がきつく県道側はスピードが出やすいため、信号機を設置して出会い頭の事故を防止する必要がある。 ・信号機の設置が難しい場合は、ソフト面の対策として制限速度の見直しを行う。また、看板や指示表示を設置して運転者に注意喚起を促す。 ・視界の確保のため、民家の住人の理解を得て、木の伐採を行う。

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
タクシー		車両相互 右折時衝突	<p>交差点に進入後、対向車両がないと認識し右折を開始したところ、二輪車が対向していたため当該車両左前部に衝突した。二輪車の運転者は死亡した。 (17才、男性、死亡)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・運行管理者は、過去の事故発生状況の教訓を活かした運転者指導が十分でなかった。 ・運行管理者は、月1度の割合で、交通事故防止委員会を開催していたが、当該運転者に対する指導・監督については不十分であった。 ・当該運転者の適性診断の結果は、「動作は正確のようだが、気分が不安定になりやすく、ムラのある行動をとる傾向がみられる」と指摘されていたにも係わらず、十分な指導が徹底されていなかった。 ・対向車線の確認を怠り、漫然と右折進行した。 ・対向車は来ないと、自分に都合のよい方に思い込んでいた。 ・二輪車は、小さく見落とししやすいという意識が低下していた。 ・右折事故は、周囲の状況を自分の都合のよい方に解釈した結果、惹起されることが多い。 ・当日は、深夜で天候は雨であった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・過去の事故内容を把握して、安全会議等の資料として利用し、運転者教育によって安全運転の意識向上を行うことが必要である。 ・交通事故防止委員会には必ず運転者全員を出席させ、各運転者に事故の未然防止に向けた対策方法を自ら考えさせることが重要である。 ・適性診断結果受診後は、運行管理者が個別に運転者を呼んで、結果を見ながら事故防止について指導することが重要である。また、第1当事故を惹起した運転者に対しては、重大事故に該当しなくても適性診断を受診させ、個別に事故原因・再発防止について考えさせることが重要である。 ・運転者同士あるいは運転者と運行管理者が安全について話し合う場を設け、ヒヤリハット等の情報交換を行うことが有効であると考えられる。また、これら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。 ・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。運転者自身も自らの特性を確実に理解して運転行動を改善していくことが有効であると考えられる。 ・信号のある交差点において、右折時の運転者の見込み違いや見通し不良が原因で生じる不適切な右折による対向直進車との衝突事故の低減を図るため、ASV技術のシステム(右折衝突防止情報提供装置)のさらなる推進が期待される。 ・交差点に街灯を設置し、深夜の降雨時でも視認性を確保することを検討する。

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
タクシー		車両相互 出会い頭	<p>信号機の無い交差点に差し向き、カーブミラーを確認したところ右側の道路は停止線しか見えず、直視しようとしたが植木で見づらかったため交差点手前で減速して交差点内に進入した直後に一時停止を怠った自転車が走ってきたため急ブレーキをかけ停止したが間に合わずに接触し、自転車の運転者が転倒し重傷を負った。(85才、女性、重傷)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・毎年、適性診断を受診し、個人別に指導は行っていたものの、当該結果は、動作の正確さが「1」となっており、十分な指導が行われていなかった。 ・事故防止、見通しの悪い交差点の通過に際しては、常に注意を促していたが、漫然運転の解消法についての教育が不足していた。 ・危険予測の教育では、路地裏の走行を見逃していた。 ・適性診断の結果、動作の正確さが「1」と非常に悪いにも係わらず、毎日当該場所を走行するため慢心となり、漫然と運転していた。 ・当該場所は、信号機が設置されていない。 ・カーブミラーは、左側の確認はできるが、右側の確認は困難である。(停止線しか見えない。) ・当該車両側の道路は、一時停止になっていなかった。 ・当該交差点の角に植木があり、交差点を通過しようとする人・自転車・車両等の見通しが良くなかった。 ・自転車は一時停止を無視して、交差点へ進入した。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運転者指導を計画的、かつ、効果的に実施する。漫然運転を避けるための対策を教育すると共に、運転者同士のグループトークを実施し、安全運転に対する意識の向上を図ることが必要である。 ・適性診断では、動作の正確さが十分でないとの結果が出ている。このため、当該運転者に「状況が思わぬ方向に変化したり、複雑になったりすると、急に、落ち着きを失ったり、間違えた動作を取りがちになる」といった意識をさせる必要がある。点呼時、指導教育時等に、絶えず営業区域内における危険箇所についての指導を行い、安全な運行を遵守させるように運転者に認識させる。 ・運転者同士あるいは運転者と運行管理者が安全について話し合う場を設け、ヒヤリハット等の情報交換を行うことが有効であると考えられる。また、これら運転者の指導については、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。 ・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。当該運転者は日々当該交差点を通過しているため、つい大丈夫だとの思いから漫然に運転し今回の事故につながったと思われる。運転者自身も自らの特性を確実に理解して運転行動を改善していくことが有効であると考えられる。 ・一時停止交差点で、運転者の不注意や見通し不良が原因で生じる不適切な発進による事故の低減を図るため、ASV技術のシステム(出会い頭衝突防止情報提供装置)のさらなる推進が期待される。 ・当該交差点は、事故の発生件数が多い場所であるとのことから、信号機の設置を検討する。 ・角に植木があり、見通しが良くないような交差点では、カーブミラーによる安全の確認が重要となるので、カーブミラーの角度、取り付け位置を改善し、視認性を向上させる。

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	<p>交差点を約 30km/h で右折した際、トレーラ側から横転した。(無傷)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・特殊車両許可証を取得していない等、日常における運行計画・作業指示が不十分である。 ・過労運転防止に関する指導が不十分である。 ・右折直前のスピードが高く、運転者に対する安全運転方法についての指導が徹底されていない。 ・過去の事故発生状況の教訓を活かした運転者指導が十分でなかったため、運転者の安全運転に対する意識が低い。 ・運行記録計のチャート紙をみると、横転時のスピードは30km/h以下で制限速度内となっているが、右折直前のスピードは約70km/hと高かった。 ・運転者の当該車両の運転経験は、7ヶ月であった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・海上コンテナについては、通常の作業指示の他、貨物の内容・重量・積み付けに関する情報を的確に伝えることが重要である。また、過労運転防止等運転者に対する指導を徹底する。 ・大型トレーラや海上コンテナを輸送する際は、車両制限令に係る特殊車両通行許可証が必要な場合は必ず取得し、許可された経路以外は走行しない。 ・経験年数の少ない運転者に対しては、座学による講習の他、必要に応じて添乗指導を行う等、時間を掛けて指導教育を実施することが必要である。特に、トレーラの運転方法は、トラックの運転方法と異なることを十分認識させる必要がある。 ・適性診断の活用を図り、診断結果により、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、個々の運転者特性に合わせた、よりきめ細かな指導をしていく必要がある。 ・右折時の速度超過による横転事故、左折時による二輪車等の巻き込み事故、揺り返しによる横転事故、ジャックナイフ現象等について、各種資料や過去の事故事例を教訓に安全運転教育を定期的に行い、安全運転意識の向上を図ることが必要である。 ・右折時の転倒については、例え30km/h程度であっても、あて舵を切れれば、回転半径とハンドル角の関係で横転することを運転者に周知させておく必要がある。 ・低速走行時の転覆事故の現象を解析するため、前方及び後方のトレーラ部分の撮影が可能なドライブレコーダーを開発することが望まれる。

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
トラック		車両相互追突 (進行中)	<p>先行車両である大型貨物自動車は道路工事の交通整理員の停止合図により減速(約 20km/h)したところに、制動が遅れた当該車両が約 60km/h で追突し、両車両は約 30m 蛇行して停止した。 (40 才、男性、軽傷)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・過労運転防止に関する指導が不十分である。 ・最後に適性診断を受診したのは7年前であり、十分な活用が図られていなかった。 ・乗務途中の点呼が未実施である他、乗務終了後点呼を他営業所で実施しており、当該営業所で確認等が行われておらず、点呼の実施が不十分である。 ・運転者に対する指導が徹底されていない。 ・翌日は長距離運行であるにも係わらず、前夜に慣れない深酒をして泥酔し、台所で寝たため体調を崩し、眠気の副作用について記載されている風邪薬を服用していた。 ・当該車両及び当該運行経路には慣れていたが、深夜で暗い直線道路の走行により覚低走行*1に陥った。 ・「体調不良等、安全運転に支障を及ぼす恐れのある場合には、運行管理者にその旨を報告すること」と運行管理規程にも定められているにも係わらず、運転者は点呼の際に体調不良、薬服用を運行管理者へ伝えていなかった。 ・深夜で、暗い直線道路であった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・日常における作業指示、過労運転防止等運転者に対する指導を徹底する。 ・適性診断は定期的に受診し、心理適性及び視覚機能を把握することが重要である。また、診断結果については、運行管理者と運転者が個別に面接を行う等の相互理解を深める。 ・疾病、疲労、飲酒その他の理由により安全な運転をすることができないおそれがある場合は、運行管理者に必ず報告する。その他、乗務前点呼における報告事項について、運転者教育を行うことが重要である。 ・覚低走行に陥った場合の対処方法を覚える。 ・眠気を覚えた場合の対処方法、報告義務を再認識させ、覚低走行に陥る要因も教育する。 ・適性診断の活用を図り、診断結果により、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、個々の運転者特性に合わせた、よりきめ細かな指導をしていく必要がある。 ・2泊3日以上での運行については、乗務途中の点呼を行わなければならない。運行管理者は、運行計画であらかじめ乗務途中の点呼を行う場所や時間を決めておき、運転者に指示することが必要である。 ・泊を伴う運行において、他の営業所で乗務後点呼を行う場合は、その結果を当該営業所に報告するよう事業所内でルール化する必要がある。 ・長距離運行を控えているときは、アルコールの摂取量を控え、健康管理に十分注意することが重要である。翌日にアルコールが残っていると飲酒運転あるいは酒気帯び運転となり、スピードに対する感覚マヒ、無謀運転、視力低下、反応の遅れ及び眠気を生じることがある。これらの飲酒運転の危険性について、各種教育・研修等の機会を通じて運転者に周知徹底させ、安全運転に対する意識の向上を図ることが重要である。 ・カゼ薬や花粉症、かゆみ止め等の抗アレルギー薬のなかにも眠気をもたらすものが多くあり、これらの薬の服用の際には、注意書きをよく読み、薬の作用や影響がわかるまで十分な注意が必要である。

*1 「覚低走行」とは、運転中、眠気の自覚がまったくなく、目もしっかりと見開いているのに、「見れども反応せず」という、意識が途切れた状態のまま走行することをいう。

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)	<p>当該事故現場付近で前方不注視かつ当該事故現場を制限速度 60km/hのところを 85km/hで走行していたため、前方で事故処理を行っていた車両3台に衝突した。(死亡、重傷)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・当該事業者は、過労運転防止に関する指導が全く出来ていないと考えられる。 ・当該事故は、当該運転者の漫然運転が原因とされているが、それは拘束時間の大幅な超過が大きく影響していると考えられる。 ・当該営業所は、過去3年間に36件の事故を起こしているが、拘束時間の管理のずさんさを見ても、過去の事故発生状況の教訓を活かした運転者指導を全く行っていないと言える。 ・当該事業者は、当該運転者の適性診断結果から「動体視力」と「夜間視力」に問題があることを知っていながら、十分な対策を取っていない。 ・当該事業者は、2泊以上の運行になると2日目以降の点呼を実施していない。本来は、2泊以上であれば、乗務前・乗務後の他、乗務途中の点呼を1回以上実施しなければならないはずが、全く実施していない。そのため、運送事業者としての資質に問題がある。 ・当該運転者は、過去に遅延のため荷主からクレームを受けたことがあったため、運行指示書より早めに対応するようになった。当該事故においても、荷扱いの遅れから約1時間の遅れが生じていたので、制限速度60km/hのところ、85km/hで走行していた。 ・当該運転者は、過去にも追突事故の他、速度超過等の違反歴がある。事業者が行った指導教育では優秀な成績を残しているが、漫然運転の傾向が潜在的にあったものと推察される。 ・高速道路から一般道路へ進入したため、速度感覚を誤りやすい状況にあった。 ・夜間前方で起こった事故を未然に防ぐには、持続した集中力が必要である。しかし、当該運転者は、適性診断において「動体視力」と「夜間視力」の不足が指摘されていた。運行管理者は、これらの点について運転者との会話を通じて自覚させ、注意させる必要があるが、それ以外に機械的な防止策の検討も必要である。 ・当該バイパス道路は、起伏が多くあることから、距離や速度感覚を誤りやすい状況にあった。 ・当該事故現場は、街灯が設置されておらず、上り勾配から平坦に変わる場所であるため、見通しが悪い状況であった。 ・高速道路から一般道へ進入する場所であるため、多くの車両が制限速度を超えてしまいがちで、多重衝突の危険性があった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・当該事故のように、拘束時間を大幅に超えることのないよう、過労運転防止には、十分注意を払って運行計画を立案する必要がある。 ・当該事故は、荷主からの遅延に対するクレームに事前に対処するため、運転者が回復運転のため速度超過を起こしたことも一因であるので、荷主との相談の上、運行計画を見直すことが必要である。 ・2泊以上の運行計画では、乗務前・乗務後の他、乗務途中の点呼を1回以上実施し、その結果も記録するよう運行管理体制の整備を行う必要がある。また、休息期間が8時間を下回るような運行指示は、すべきではない。 ・点呼時は、運転者の体調を正確に把握し、また虚偽の申告をさせないよう日頃より運転者と会話をするような職場環境を築く必要がある。そして、虚偽の申告は、大きな事故につながることを指導する。 ・過去の事故事例を教訓とした運行管理を行う。 ・眠気を覚えた場合の対処方法、報告義務を再認識させ、覚低走行に陥る要因も教育する。また、休日の過ごし方も指導する。 ・適性診断の活用を図り、診断結果により、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、個々の運転者特性に合わせた、よりきめ細かな指導をしていく必要がある。 ・運転者の漫然運転やヒューマンエラーで発生する前方の車両、歩行者、その他の障害物との衝突を低減するためのASV技術のシステム(前方障害物衝突防止支援システム)のさらなる推進が望まれる。 ・街灯の設置を検討する。

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・ 工作物 (防護柵等) 衝突	<p>当該車両のヘッドの後輪が左右に降り始めたのに気づき急いでブレーキを掛けた。ところが、台車が右側に流れたためブレーキを解除してハンドルを右に廻したが滑るように右に流れながら右側壁にトラクタが衝突し止まりかけ、ジャックナイフ現象となった。(軽傷)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・当該事業者は、連続運転を超えないよう注意を払っているとの事であるが、一般道を走行する長大物品運搬トレーラであるため、指定した場所に停車することが困難なこともあり、連続運転を超えることがあった。また、当該運転者の事故日前1週間の運転時間は48時間、さらに1ヶ月の拘束時間は、326時間となっており、29告示*²は遵守されていない。 ・深夜・早朝の帰庫・出庫の一部において、電話による点呼を実施しており、点呼の実施が不十分である。 ・当該事業者では、適性診断は過去3年間受けていない。 ・事故後受けた適性診断では、「判断・動作のタイミング」が「2」、「動体視力」が「C」という結果であった。 ・連結車の特性(ジャックナイフ現象)に関する指導教育が徹底されていなかったと考えられる。 ・事故前日に所定の拘束時間を超えていたので、疲れが残っていたのではないかと考えられる。 ・当該運転者は、ゴールドカードを保持するベテラン運転者である。 ・ブレーキ操作が不適切であった。 ・当該道路は、アップダウンがあり、数キロに渡って信号機がない。さらに、事故現場手前から緩やかなカーブの下り坂がトンネル(2本)を含み1kmに渡って続いており、スピードの出やすい構造になっていた。 ・走行車線は、追越車線と比較して舗装が劣化している。 ・当該地点は、他にも多数の事故が発生しており、事故が多いことに対する注意喚起の表示が設置されている。 ・当日の天候は雨であったため路面が滑りやすく、また、道路の劣化等や下り坂という条件が重なったため、スピードが出やすくなっていたと推察される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・事故を発生させる前に、片道900km程度走行していたため、疲労は残っていたと考えられる。したがって、日常における作業指示、過労運転防止等運転者に対する指導を徹底する必要がある。 ・過去3年間の事故事例を教訓とした運行管理を行う。 ・適性診断の活用を図り、診断結果により、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、個々の運転者特性に合わせた、よりきめ細かな指導をしていく必要がある。 ・運転者に対し、連結車の特性(ジャックナイフ現象)に関する教育指導を徹底する。ジャックナイフ現象は制動時、トラクタ後輪がロック状態の時に起こりやすいので、トラクタ側とトレーラ側両方にABS(Antilock Brake System)が装着されていることが望まれる。 ・道路環境への注意や交通法規に対する遵法精神の重要性を認識させる。 ・ブレーキの特性を把握した上で、注意深く動作させる。 ・下り坂であることを知らせる標識の設置を検討する。

*²「29告示」とは、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年労働省告示)をいう。