

自動車事故調査結果個表集（平成 18 年度）

－ 自動車運送事業に係る交通事故要因分析報告書・資料編 －

平成 19 年 3 月

国土交通省自動車交通局

本資料は、平成 17 年度中に各運輸局・支局において調査した事故事例の調査結果を 1 件の事例毎に総合的にとりまとめた個表集です。

なお、発生時刻は 15 分単位としています。

局別調査件数（平成 17 年度）

業態別	運輸局別	北海道 運輸局	東 北 運輸局	関 東 運輸局	北陸信越 運輸局	中 部 運輸局	近 畿 運輸局	中 国 運輸局	四 国 運輸局	九 州 運輸局	合 計
バス		1		10	1	6	1	4	3	5	31
ハイヤー及びタクシー （以下、ハイタク）		1		5	3	1		2		2	14
トラック				18	3	16	3			3	43
合 計		2		33	7	23	4	6	3	10	88

特定事故別件数（平成 17 年度）

特定事故別	運輸局別	北海道 運輸局	東 北 運輸局	関 東 運輸局	北陸信越 運輸局	中 部 運輸局	近 畿 運輸局	中 国 運輸局	四 国 運輸局	九 州 運輸局	合 計
バスの車内・ 乗降時の事故		1		9	1	4		4	3	5	27
ハイヤー及びタクシーの 出会い頭・右折時の衝突事故		1		5	3	1		2		2	14
トラックの深夜・ 早朝時の追突事故				10	2	12	2				26
国際海上 コンテナの事故							1				1
合 計		2		24	6	17	3	6	3	7	68

事故事例調査結果一覧表（平成 17 年度）

【バス】

抽出	整理番号	発生月	発生時刻	天候	事故類型	死傷者状況			死傷者年齢等		事故の概要	特定事故
						死亡	重傷	軽傷	年齢	性別		
	17001	7月	15:30	曇	車両単独・その他		1		69	女	急ブレーキにより、着席しようとしていた乗客が転倒し負傷した。	車内
	17002	5月	18:30	晴	車両単独・その他		1		65	女	バス停で乗車中の乗客をドアで挟み負傷させた。	車内
	17003	9月	18:45	曇	車両単独・その他		1		83	女	バス停で乗車した乗客が座る前に発車したため転倒し負傷した。	車内
	17004	7月	20:00	晴	車両単独・その他		1		79	女	バス停で乗車中の乗客をドアで挟み負傷させた。	車内
	17005	12月	20:45	曇	車両単独・その他			1	64	女	発車する際、乗客が席を移動中にバランスを崩し、中ドア・ステップと座席の仕切り板に頭を打ち負傷した。	車内
○	17006	4月	13:45	曇	車両単独・その他			1	67	女	発車する際、両手に荷物を持っていた乗客がポールで胸を打撲した。	車内
	17007	7月	12:00	晴	車両単独・その他		1		80	女	発車する際、乗客が席を移動中に転倒し負傷した。	車内
	17008	7月	9:45	晴	車両単独・その他		1		78	女	発車する際、立ち上がった乗客が転倒し負傷した。	車内
	17009	9月	11:45	曇	車両単独・その他			1	89	女	バス停で乗車した乗客が座る前に発車したため転倒し負傷した。	車内
	17010	9月	18:45	晴	車両単独・その他		1		84	女	高速道路を走行中、トイレから出てきた乗客がカーブの遠心力によりバランスを崩し転倒し負傷した。	車内
	17011	7月	20:30	晴	車両単独・その他		1		74	女	バス停で降車した乗客のキャリーバッグを前扉に挟んだまま発車し、転倒した乗客を轢過した。	車内
	17012	9月	10:15	晴	車両単独・その他		1		64	女	バス停で乗車した乗客が座る前に発車したため転倒し負傷した。	車内
○	17013	6月	9:15	晴	車両単独・その他		1		43	女	乗客が降車時、誤ってドア開閉操作をしたため閉まったドアに接触し、バス降車口の縁にぶつけ、車外へ転げ負傷した。	車内
	17014	1月	15:45	雨	車両単独・その他			1	7	男	乗客が降車時、荷物をドアに挟み込み、そのまま走行し負傷させた。	車内
○	17015	8月	10:30	晴	車両単独・その他		1		84	女	バス停で乗車した乗客が座る前に発車したため転倒し負傷した。	車内
	17016	9月	9:15	曇	車両単独・その他		1		79	女	バス停で乗車した乗客が座る前に発車したため転倒し負傷した。	車内
	17017	7月	11:15	雨	車両単独・その他			1	92	女	降車中の乗客をドアで挟み負傷させた。	車内
○	17018	11月	15:30	晴	車両単独・その他		1		81	女	バス停で乗車した乗客が座る前に発車したため転倒し負傷した。	車内
	17019	2月	16:15	晴	車両単独・工作物（防護柵等）		1	2	50 62 31	男 男 男	積雪を避けようとしてハンドルを切ったところ、スリップし反対車線の防雪の支柱に衝突後、コンクリート壁に衝突し停車した。	
	17020	6月	16:30	晴	車両相互・出会い頭衝突		1		10	男	T字路交差点において、左方より直進中の自転車と衝突した。	

事故事例調査結果一覧表（平成 17 年度）

【バス】

抽出	整理番号	発生月	発生時刻	天候	事故類型	死傷者状況			死傷者年齢等		事故の概要	特定事故
						死亡	重傷	軽傷	年齢	性別		
	17021	6月	7:45	晴	車両相互・その他		1		85	男	駅前ロータリーに進入時、左方駐車場から出てきた自転車と衝突した。	
○	17022	10月	14:15	晴	車両単独・その他			1	7	男	交差点右折時、前車が急停止したため追突を避けようと急ブレーキをかけたところ、座っていた乗客が転倒し負傷した。	車内
	17023	5月	16:45	晴	車両単独・その他			1	58	女	停車時、両手に荷物を持って立っていた乗客が手すり棒に強打した。	車内
	17024	7月	12:30	晴	車両単独・その他		1		82	女	降車中の乗客をドアで挟み、歩道に転倒し負傷した。	車内
○	17025	7月	10:30	晴	車両単独・その他		1		74	女	発車する際、乗客が席を移動中に転倒し負傷した。	車内
	17026	8月	4:30	晴	車両単独・その他						高速道路を走行中、当該車両後部より出火した。	
	17027	4月	15:30	晴	車両単独・その他		1		79	女	停車する際、乗客が席を移動中に転倒し負傷した。	車内
	17028	6月	8:00	雨	車両単独・その他			1	49	男	急ブレーキにより、立っていた乗客が転倒し料金箱角に強打した。	車内
	17029	2月	12:30	晴	車両単独・その他		1		85	女	停車のため減速時、両手に荷物を持って立ち上がった乗客が転倒し負傷した。	車内
	17030	7月	22:00	曇	車両単独・その他		1		74	女	バス停で乗車した乗客が座る前に発車したため転倒し負傷した。	車内
	17031	6月	17:45	曇	車両単独・その他		1		76	女	下り勾配の道路上のバス停において扉を閉めた際、踏んでいたブレーキが緩み車両が前進したためブレーキを強く踏みなおしたところ、乗客が転倒した。	車内

注）抽出：「自動車運送事業に係る交通事故要因分析報告書（平成 18 年度）」において、より詳細な分析を行った事故事例。

事故事例調査結果一覧表（平成 17 年度）

【ハイタク】

抽出	整理 番号	発生月	発生 時刻	天 候	事故類型	死傷者状況			死傷者年齢等		事故の概要	特記事項
						死 亡	重 傷	軽 傷	年齢	性別		
○	17001	5月	12:00	晴	車両相互・出会い頭衝突	1			73	女	信号機のない交差点進入中、右方より飛び出してきた原動機付自転車を避けようとしてハンドルを切り急制動をかけたが、間に合わず衝突した。	出会い頭事故
	17002	6月	0:30	晴	車両相互・右折時衝突 右折直進		1		43	男	右折時、前方より直進してきた自転車と衝突した。	出会い頭事故
○	17003	9月	14:30	晴	車両相互・出会い頭衝突		1		55	女	T字路交差点を右折時、右方より直進中の車両と衝突後、相手車両が前方より直進中の車両と衝突した。	出会い頭事故
	17004	4月	23:30	雨	人対車両・路上停止中		1		60	男	十字路を右折時、道路中央にうずくまっている歩行者と衝突した。	出会い頭事故
○	17005	6月	16:00	雨	車両相互・出会い頭衝突		1		39	男	信号機のない交差点進入中、左方より飛び出してきた原動機付き自転車を避けようとして急制動をかけたが、間に合わず衝突した。	出会い頭事故
	17006	9月	19:15	曇	車両相互・右折時衝突 その他			1	60	女	右折時、前方より直進してきた原動機付き自転車と衝突した。	出会い頭事故
	17007	3月	7:30	晴	車両相互・出会い頭衝突		1		62	男	交差点進入時、一時停止を行わなかったため、左方より直進してきた原動機付き自転車の発見が遅れ、急ブレーキをかけたが間に合わず衝突した。	出会い頭事故
	17008	7月	23:00	雨	車両相互・右折時衝突 その他		1		34	女	交差点右折時、前方より直進してきた自転車の発見が遅れ、衝突した。	出会い頭事故
	17009	4月	8:00	曇	車両相互・出会い頭衝突		1		27	男	T字路交差点右折時、前方より直進してきた原動機付き自転車と衝突した。	出会い頭事故
	17010	6月	15:00	晴	車両相互・右折時衝突 その他		1	1	54 26	男 男	交差点右折時、左方より直進中の車両と衝突した。	出会い頭事故
○	17011	9月	8:30	晴	車両相互・出会い頭衝突		1		12	男	信号機のない交差点進入時、右方から飛び出してきた自転車と衝突した。	出会い頭事故
○	17012	2月	21:00	晴	車両相互・右折時衝突 右折直進		1		33	男	交差点右折時、前方より直進中の二輪車と衝突した。	出会い頭事故
	17013	8月	10:00	晴	車両相互・出会い頭衝突	1			38	女	交差点進入時、右方より直進してきた自転車の発見が遅れ、衝突した。	出会い頭事故
	17014	7月	18:15	晴	車両相互・右折時衝突 右折直進		1		17	男	信号機のない交差点右折時、直進してきた二輪車と衝突した。	出会い頭事故

事故事例調査結果一覧表（平成 17 年度）

【トラック】

抽出	整理番号	発生月	発生時刻	天候	事故類型	死傷者状況			死傷者年齢等		事故の概要	特定事故
						死亡	重傷	軽傷	年齢	性別		
	17001	4月	2:15	曇	車両単独・工作物(防護柵等)衝突						下り坂途中ブレーキの使いすぎにより足ブレーキが利かなくなり、カーブを曲がり切れず反対車線の道路構造物に衝突し横転した。	
	17002	9月	6:30	晴	車両相互・追突(その他)	1		1	34 25	男 男	交差点内で赤信号停車中の前車に追突した。	深夜早朝
	17003	8月	21:00	晴	車両相互・追突(進行中)		1	5		女 7 男 女 女 5 男 2 男	高速道路を走行中、登板車線上で車両故障のため停止中の車両に追突した。	深夜早朝
	17004	6月	8:15	晴	車両単独・転倒						国道走行中、進路変更をする際にハンドル操作を誤り、車線規制のブロックに接触後、コントロールを失い歩道に乗り上げ車道フェンスに衝突、横転した。	
	17005	3月	0:30	雪	人対車両・その他	2	1	1	18 18 18 17	女 男 男 女	国道を走行中、タバコを取るため脇見運転となり、燃料切れの軽車両とそれを押していた3名に追突した。	深夜早朝
	17006	10月	12:00	晴	車両相互・追突(その他)			3	54 45 48	男 男 男	高速道路を走行中、走行車線上で車両故障のため停止中の車両に追突し、追突された車両はその弾みで前方へ飛び出した車両に再度衝突した。	
	17007	4月	14:15	晴	車両相互・追突(その他)	1		4	69 53 59 61 48	女 女 女 女 女	高速道路を走行中、携帯電話の充電器を取ろうと脇見運転になり、路肩に停車中の車両に追突した。	
	17008	1月	0:45	晴	人対車両・その他	1			18	男	交差点進入時、横断歩道脇の信号機のポールの陰より飛び出てきた歩行者と衝突した。	
	17009	5月	5:15	晴	車両単独・工作物(分離帯・安全島)衝突			1	30	男	交差点進入時、左側に寄りすぎ縁石に乗り上げ、バランスを崩して横転し、信号機の支柱に衝突した。	
	17010	3月	5:15	晴	車両相互・追突(その他)	1		3	51 34 37 30	男 男 男 男	交差点内で赤信号停車中の前車に玉突き追突した。	深夜早朝
	17011	5月	11:30	晴	車両相互・追突(その他)	1			38 26 65 37	男 男 男 男	交差点内で赤信号停車中の前車に玉突き追突し、その反動で、反対車線ガードレールに衝突した。	
	17012	3月	1:30	晴	車両相互・追突(その他)	1		1	50 30	男 男	国道を走行中、交通規制のため停車中の前車に気づくのが遅れ、ブレーキをかけたが間に合わず追突した。	深夜早朝
	17013	12月	7:00	晴	車両相互・追突(その他)		1	2	33 27 37	男 男 男	高速道路を走行中、対向車両に気を取られ脇見運転になり、事故で渋滞中の車両に追突した。	深夜早朝
	17014	7月	1:30	雨	車両単独・その他		1		58	男	国道トンネル内を走行中、左車線より急に割り込んできた車両を急ブレーキ急ハンドルで回避したところ、スリップしトンネル壁側面に衝突した。	
	17015	7月	20:45	曇	車両相互・追突(その他)	1	1	2		男 41 男 男 男	交差点内で赤信号停車中の前車に玉突き追突した。	深夜早朝

事故事例調査結果一覧表（平成 17 年度）

【トラック】

抽出	整理番号	発生月	発生時刻	天候	事故類型	死傷者状況			死傷者年齢等		事故の概要	特定事故
						死亡	重傷	軽傷	年齢	性別		
	17016	4月	12:45	雨	その他・踏切			3	62	男	酒気帯びで、大型車進入禁止の道路に入り込み、踏切を渡ろうと右折した時、車輪が脱落したため身動きが取れなくなり、非常ボタンを押したが間に合わず特急列車と衝突した。	
										女		
									27	女		
	17017	3月	1:30	晴	車両単独・工作物(防護柵等)衝突	1			38	男	センターラインを超えて右側ガードレールに接触したので、ハンドルを左に立て直したがそのまま左側土手に乗り上げ、杉の木や土手に衝突した。	
○	17018	9月	17:15	晴	車両相互・その他		3	13	37	男	運転者が意識を失い前方の車に追突後、赤信号停車中の車両等に連続して衝突した。	
										男		
										男		
										男		
										男		
○	17019	1月	23:00	晴	車両相互・その他	1			44	男	走行中、前方に転倒していた自転車と乗員を発見し、急ブレーキ急ハンドルで回避しようとしたが間に合わず衝突した。	
	17020	7月	3:45	晴	車両相互・追突(進行中)		1		80	男	高速道路を走行中、進路変更時に前方車両に接近しすぎたため急ブレーキをかけたが間に合わず追突した。	深夜早朝
	17021	12月	5:30	晴	車両相互・追突(その他)		1	1	22	男	国道を走行中、パンクのため停車中の前車に追突し、側壁に衝突後停車した。	深夜早朝
									23	女		
○	17022	8月	4:00	晴	車両相互・追突(進行中)		1		39	男	高速道路を走行中、前方車両に追突した。	深夜早朝
	17023	10月	1:30	晴	車両単独・工作物(その他)衝突	1			5	男	国道を走行中、カーブを曲がり切れず側壁に衝突し横転した。	深夜早朝
	17024	12月	4:30	晴	車両相互・追突(進行中)	1		1	27	男	高速道路を走行中、前方車両に追突した。	深夜早朝
									47	男		
○	17025	12月	4:00	晴	車両相互・追突(その他)	1	1	1	56	男	高速道路を走行中、前方車両に玉突き追突した。	深夜早朝
									29	男		
									38	男		
	17026	5月	3:00	晴	車両相互・追突(進行中)	1			78	男	自動車専用道路を走行中、原動機付き自転車に追突した。	深夜早朝
	17027	6月	2:15	晴	車両相互・追突(進行中)	1		1	29	男	交差点内で赤信号停車中の前車に追突した。	深夜早朝
									35	男		
	17028	9月	3:45	晴	車両相互・追突(進行中)		1	2		男	交差点内で赤信号停車中の前車に玉突き追突した。	深夜早朝
										女		
										男		
	17029	12月	9:15	晴	車両単独・転倒			1	46	男	高速道路入り口手前カーブで曲がり切れずに横転し、対向車線にはみ出し対向車両と衝突した。	
	17030	12月	16:30	晴	人対車両・その他	1			56	男	倉庫で、コンテナセミトレーラにトレーラを連結する際、コンテナ前面に近づいてきた作業員がセミトレーラに挟まれた。	

事故事例調査結果一覧表（平成 17 年度）

【トラック】

抽出	整理番号	発生月	発生時刻	天候	事故類型	死傷者状況			死傷者年齢等		事故の概要	特定事故	
						死亡	重傷	軽傷	年齢	性別			
	17031	9月	5:00	晴	車両相互・追突(進行中)	1			22	男	交差点内で赤信号待ちで停車中の前車に追突した。	深夜早朝	
	17032	9月	1:15	晴	車両相互・追突(進行中)		1		63	男	高速道路を走行中、PAで休憩を取るため本線から進入路に入ったところ、前方停止車両に追突した。	深夜早朝	
○	17033	3月	4:30	曇	車両相互・追突(その他)	1	1		31	男	ラジオを操作しながら走行中、車線にはみ出た前方無灯火停止車両に追突した。	深夜早朝	
									22	女			
	17034	5月	23:30	晴	車両相互・追突(その他)	1	3		31	男	交差点内で赤信号停車中の前車に玉突き追突した。	深夜早朝	
									37	女			
									33	男			
	17035	11月	10:30	晴	車両相互・追突(その他)				65	男	走行中、右折待ちのため停車中の前車に玉突きに追突した。		
									29	男			
									61	男			
	17036	5月	16:30	曇	車両相互・出会い頭衝突	1	1		69	男	赤信号で交差点進入時、左方からの車両と衝突後、反対車線の信号待ち車両に正面衝突した。		
									22	男			
	17037	7月	21:30	晴	人対車両・横断歩道付近横断中	1			65	男	走行中、道路上に急に横断してきた歩行者を急ブレーキ急ハンドルで回避しようとしたが間に合わず衝突した。	深夜早朝	
	17038	6月	23:30	晴	車両相互・追突(その他)	2		3		34	男	交差点内で赤信号停車中の前車に玉突き追突した。	深夜早朝
											男		
										38	男		
										26	女		
	17039	9月	20:45	晴	車両単独・路外逸脱(転落)	1			29	男	カーブを曲がり切れずガードレールを突き破り川へ転落、炎上した。	コンテナ	
	17040	9月	1:00	雨	車両相互・左折時衝突	1			27	男	交差点左折時、横断歩道上を横断中の自転車と衝突後、巻き込んだまま30m走行し停車した	深夜早朝	
	17041	5月	6:00	晴	車両相互・追突(その他)		1		29	男	走行中、走行車線に停止中の車両を発見し、急ブレーキ急ハンドルで回避したが間に合わず追突した。	深夜早朝	
	17042	7月	6:15	晴	車両相互・追突(その他)		2		34	男	高速道路を走行中、携帯用ラジカセを操作したため前方不注意となり、渋滞中の停止車両に玉突き追突した。	深夜早朝	
									34	男			
	17043	7月	5:00	曇	車両単独・路外逸脱(転落)				42	男	スピード超過及び地図を取る際の脇見運転により、左前輪が路肩に落ちガードレールに左側面があたり転覆した。	深夜早朝	

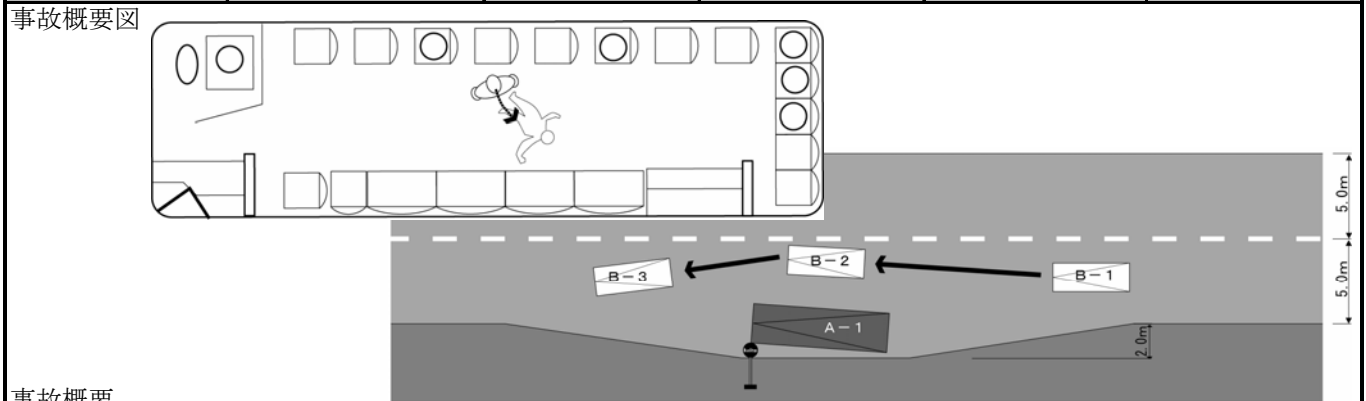
【自動車事故調査結果個表】

整理番号 B17001

【事故内容】 【事故類型】 車両単独・その他

一般項目					
【発生月時】	7月	15:30	【道路形状】	その他の場所	
【天候】	曇		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	34歳		【制限速度】	40km/h	
【運転経験年数】	2年		【走行速度】	10km/h以下	
【死傷者数】	死亡	重傷	1	軽傷	無傷
				不明	
【危険認知距離】	1m				

当事者(車両)等					
関係車両数	2両	1	2	3	4
【車両】	乗合バス	乗用車(軽を含む)			
【定員】	55名				
【当時の乗員数】	7名				
【最大積載量】					
【当時の積載量】					
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】	重傷(1名)				



事故概要

当該運転者は、12時50分頃出勤し、日常点検を実施して点呼を受けた後、13時50分に出庫した。定期行路を1往復した後、15時30分頃に再び車庫を発車、途中のバス停留所で1名が乗車し、当該バス停留所で5名が乗車した。その内の女性2名が、運転席側、4列目付近で立っているのをミラーで確認し、内1名が着席する動作をしたのでミラーから目を離し、バスペイから発車した。その際に、後方から来た乗用車が突然追越し右側方に出たので危険を感じブレーキをかけた。この事により、女性2名の内1名が転倒し、左大腿骨頸部内側を骨折した。尚、追越しした乗用車はそのまま走り去った。

営業所	運転者数	71人	車両数	50両
事故要因	人的要因	乗客が着席を完了したと思い込み、着席の状態を確認せずに発車した。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	バス停30m手前は、90度の左カーブになっており、樹木等で後続の車両が確認しにくい。		
	運行・整備管理上要因	当該運転者の適性診断結果を基にした指導が不十分であった。		
	その他の要因	地域の祭りが開催されていた。		

【調査員の所見】

○要因

運転者が乗客の着席動作イコール着席したとの思い込みと後方の車両状況を安易に判断し発車し、急に視界に入った乗用車に驚き急ブレーキをかけたことにより事故が発生した。当該道路は、幹線道路から役所に入るための迂回路であるため、普段は交通量は少なく、後続車両に対する意識が薄れていたため、後続車両の確認を十分に行わず発車した。

○問題点

運転者は、車内状況の確認を車内に設置してある5個の室内ミラー等により確認しており、車内中央フロア付近については前面ガラス中央部の室内ミラーにより確認することになる。しかし、その室内ミラーに写るのは上半身部分であるため、座席に確実に着席されているのか否かの判断は運転者の能力に左右される。運転者は、平日頃着席する動作があったから着席できただろうとの判断をして発車している。後続車の確認は、後写鏡のみで判断している。

○対応策

- ・客が乗車してきた場合には、着席するまでの直接及び間接視認による確認の徹底を図る。
- ・発進時において、交通状況を把握し、冷静な運転操作を実行することが必要。
- ・ミラーのみに頼らず直接確認する意識も必要。
- ・発車時停車時や右左折する際には、より一層マイク等を活用し乗客本人の注意力向上を図る。
- ・事故原因を究明し、運転者自らが乗客の身になって、どのような運転が必要であるか考える。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

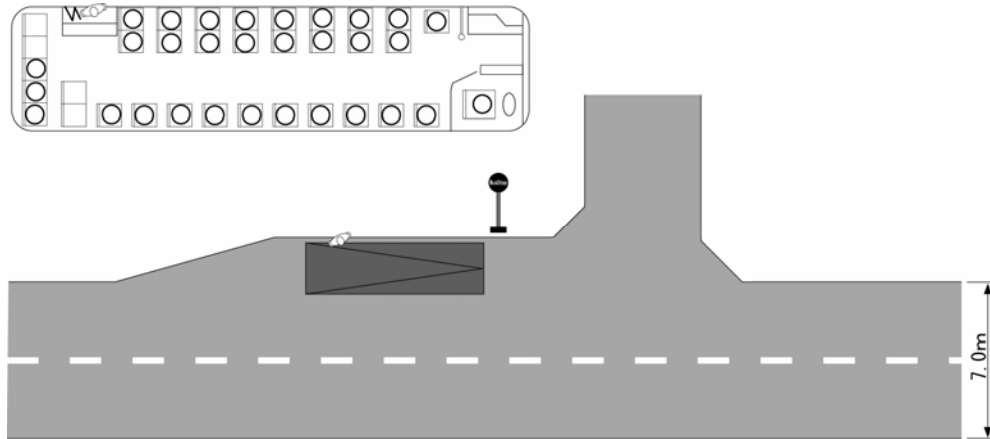
整理番号 B17002

【事故内容】 【事故類型】 車両単独・その他

一般項目					
【発生月時】	5月	18:30	【道路形状】	交差点丁字路	信号あり
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	45歳		【制限速度】	40km/h	
【運転経験年数】	15年		【走行速度】	停止中	
【死傷者数】	死亡	重傷	1	軽傷	無傷
				不明	
			【危険認知距離】	0m	

当事者(車両)等					
関係車両数	1両	1	2	3	4
【車両】	乗合バス				
【定員】	83 名				
【当時の乗員数】	32 名				
【最大積載量】					
【当時の積載量】					
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】	重傷(1名)				

事故概要図



事故概要

当該運転者は、6時30分頃に出勤し、運行前点呼を行い、7時に出庫した。定期行路を運行後、約2時間休憩し、再び定期行路を運行した。その後、再度1時間の休憩を取った後、定期行路を運行し、中間点呼を受けた。その後、再び定期行路を運行途中、当該バス停留所において、降車客扱いに時間を要したことから、乗客はすぐに乗車したものだと思い、一度ドアを閉めた。しかし、まだ乗車口に乗客が立っていたので、再びドアを開けその後出発した。その際、当該運転者は当該被害者の手を挟んだという認識がなかったが、翌日当該被害者からの連絡により、ドアに挟まれて負傷していた事が判明した。被害者は右第4指基節骨骨折し、約4週間の通院と診断された。

営業所	運転者数	147 人	車両数	119 両
事故要因	人的要因	乗車客扱いの時の安全確認が不十分であった。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	特になし。		
	運行・整備管理上要因	特になし。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

- 要因
降車客に時間がかかり、乗車客はすべて乗車したと思い、乗車客を確認せず後ドアを閉めたことが要因と考えられる。
- 問題点
・乗車客の安全確認を怠ったこと。
・降車客扱い中に乗降口を閉めたこと。
- 対応策
・乗降客扱いが完全に終了してからドアを閉める。
・乗車客が通路に上がるのを確認してドアを閉める操作を行う。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

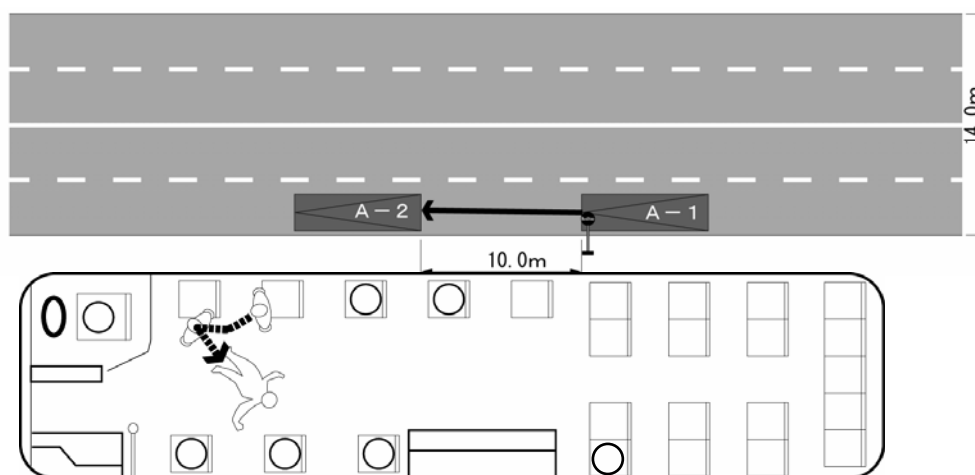
整理番号 B17003

【事故内容】 【事故類型】 車両単独・その他

一般項目					
【発生月時】	9月	18:45	【道路形状】	直線	
【天候】	曇		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	50歳		【制限速度】	50km/h	
【運転経験年数】	15年		【走行速度】	10km/h以下	
【死傷者数】	死亡	重傷 1	軽傷	無傷	不明
			【危険認知距離】	0m	

当事者(車両)等					
関係車両数	1両	1	2	3	4
【車両】	乗合バス				
【定員】	60 名				
【当時の乗員数】	8 名				
【最大積載量】					
【当時の積載量】					
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】	重傷(1名)				

事故概要図



事故概要

当該運転者は、7時30分に出勤し、日常点検を実施し点呼を受けた後、8時40分に出庫した。17時30分に帰庫、18時頃中間点呼を受け出庫した。
 定期行路運行中、乗降のため当該バス停留所に停車し、乗客5名(当該被害者は5番目に乗車)が乗車した。発車の際、ルームミラーで確認した所、当該被害者も着席したように見えたので発進したが、当該被害者は更に車内右側最前列の座席へ移動中であり約10m程進んだ地点で「パタッ」と音がしたので停車し確認した所、当該被害者が車内通路に転倒していた。

営業所	運転者数	131 人	車両数	160 両
事故要因	人的要因	乗客の着席の確認をして発車したが、乗客が少なかった為にマイクによる「発車します」の発声を省略した。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	市街地へ向かう道路であり、若干交通量も多い為、周辺への注意も必要である。		
	運行・整備管理上要因	特になし。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因

・高齢者の車内での転倒事故については、運転者も日頃から注意をしており、当該バス停留所で、5人の乗車の内、最後の乗客が着席したのを確認し、後方車両等の確認後発車したが、乗客の座席移動を想定していなかったため起こったものと思われる。
 ・乗客の着席確認は行ったが乗客が7人と少なかった為、マイクによる「発車します」の発声を省略した事も結果として1つの要因とも考えられる。

○対応策

・高齢者の動向にできるだけ注意を払うとともに、マイクによる発声を徹底する必要があると思われる。
 ・高齢者の疑似体験を通して、高齢者の行動の制約を理解し、運転に役立てる。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

整理番号 B17004

【事故内容】 【事故類型】 車両単独・その他

一般項目					
【発生月時】	7月	20:00	【道路形状】	交差点付近	
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	36歳		【制限速度】	40km/h	
【運転経験年数】	5年		【走行速度】	停止中	
【死傷者数】	死亡	重傷	1	軽傷	無傷
				不明	
				【危険認知距離】	0m

当事者(車両)等					
関係車両数	1両	1	2	3	4
【車両】	乗合バス				
【定員】	79 名				
【当時の乗員数】	9 名				
【最大積載量】					
【当時の積載量】					
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】	重傷(1名)				

事故概要図

事故概要

当該運転者は、6時頃出勤し、6時40分頃に点呼を受け、出庫した。定期行路を運行し、当該バス停留所において、乗車する4名を取り扱い、車外で待っている乗客が数名いたので、「他にご乗車のお客様は居ませんか」と案内をし、バックミラーで確認をしたが、乗車される様子が無いため、「ドアが閉まります」と案内をし、ワンマンミラーを確認しながら中ドアを閉めた。閉めたと同時に、当該被害者の足が見えたので、ドアをすぐに開けたが、ドアが当該被害者の足に接触し車外に転倒した。当該運転者は、すぐに当該被害者の所へ近寄り「大丈夫ですか」と尋ねたが、当該被害者は「大丈夫です」と答えて乗車し、その後他のバス停留所で降車した。後に当該被害者から連絡があり、「病院に行きたい」と申し出があったため、病院へ搬送した所、負傷していた。

営業所	運転者数	100 人	車両数	67 両
事故要因	人的要因	適性診断の結果から、安全態度、判断・動作のタイミングが足りないとの診断が出ている。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	乗降客の多いバス停である。バスの停止時にバスステップと歩道の隙間が50cm出来る。		
	運行・整備管理上要因	特になし。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因・問題点

- ・バス停が橋の上にあり歩道と車道の段差があり危険である。
- ・ドア開閉時に「閉まります」と案内し、ミラーで確認してすぐにドアの開閉操作を行った。
- ・適性診断の結果からみても安全態度、判断・動作のタイミングが足りないとの診断結果が出ている。

○対応策

- ・バス停の位置を変更させ、段差の少ない場所に移動することを検討する。
- ・ドア開閉時には何度か「ドアが閉まります」と案内し、一呼吸をおきドアの開閉を行う。
- ・適性診断の結果を活用して助言・指導の充実を図る。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

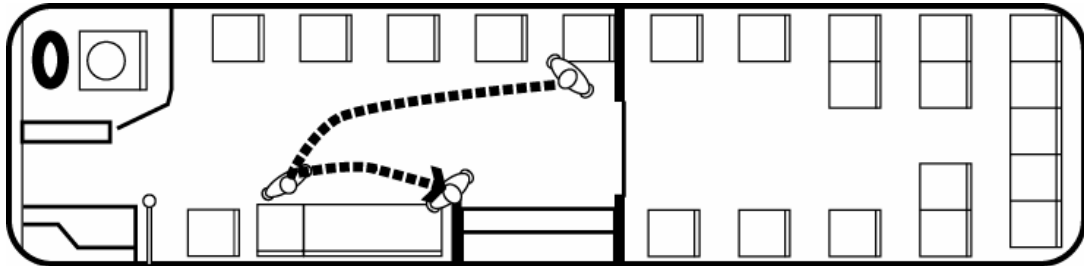
整理番号 B17005

【事故内容】 **【事故類型】** 車両単独・その他

一般項目					
【発生月時】	12月	20:45	【道路形状】	直線	
【天候】	曇		【路面状態】	積雪	
【運転者年齢】	57歳		【制限速度】	40km/h	
【運転経験年数】	27年		【走行速度】	調査不能	
【死傷者数】	死亡	重傷	軽傷	1	無傷 不明
			【危険認知距離】	不明	

当事者(車両)等					
関係車両数	1両	1	2	3	4
【車両】	乗合バス				
【定員】	77 名				
【当時の乗員数】	31 名				
【最大積載量】					
【当時の積載量】					
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】	軽傷(1名)				

事故概要図



事故概要

当該運転者は、11時30分に出勤し、11時50分に点呼を受け、12時30分頃に出庫した。その後、18時20分から19時30分まで休憩をとり、乗務を開始し、当該バス停留所で2名の乗客を降車させ、「発車します」の声をかけて発進したが、当該被害者が進行方向に向かって横向きに座る座席が空いたの
で、後方から移動してその席に座ろうとしていたため、右方向にバランスを崩し、中ドア・ステップと座席の仕切り板に頭を打ち負傷した。当該運転者は、
当時異常を感じていないため、事故発生を知らずに運行を継続した。翌々日になって、当該被害者から申し出があり、頸椎捻挫、腰背部挫傷、右上腕
打撲で全治2週間の通院と診断されたことが判明した。

営業所	運転者数	138 人	車両数	98 両
事故要因	人的要因	発車時の安全確認と車内アナウンスの注意喚起が不十分であった。		
	車両的要因	横向き座席は咄嗟の時に掴まる場所が少ないため、不安定になりやすい。優先席表示がない。		
	道路・環境的要因	特になし。		
	運行・整備管理上要因	安全確認や、車内アナウンスの指導が十分でなかった。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○問題点

- ・車室内ミラーについて。乗降口近辺を写しているルームミラーが3基あり、乗降時については車両が停止しているので乗客の乗降についての動向は確認できる。しかしながら、通常装備のルームミラーでは客室全部を把握することは出来ない。なお、運転者は通常最後部座席を写すようにミラーをセッティングすることにより、吊り革に掴まっている乗客の動向は把握できるが、吊り革から離れ着席しようとしている乗客の動向は把握できない。
- ・運転席後方には透明板が取り付けられており、運転者が後を振り返って車内を確認するには若干見づらい。
- ・バス停において、バスへ乗る客が無かったことから、発車時の車内安全確認がおろそかになった可能性がある。
- ・発車する際の注意喚起が「発車します。」だけで良かったのか疑問である。
- ・横向き座席について。着席していても車両の進行方向に対して体が平行であるため足の踏ん張りがきかず、体が車両の進行方向へ揺れてしまう。

○対応策

- ・車室内ミラーについて。中扉から後方の座席は確認できるが、前方の座席は前輪タイヤハウスまでについてはミラーの大型化(実験してみないと何とも言えないが縦方向下側に3cm程度延長する、なお、車両の振動によりミラーの触れ幅が大きくなるようであれば別に設置する必要があると思われる)で対応する。
- ・横向き座席は、安全面を考慮すると、前向き座席仕様とすることを検討する。
- ・乗車口近くに「優先席」を設け、高齢者が乗車後なるべく短い時間で席につける様に工夫する。
- ・車内放送の注意喚起及び車内安全確認等について、十分な者とそうでない者とが二分化されていることから、指導が適正に実施されれば車内事故の防止につながると思われる。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

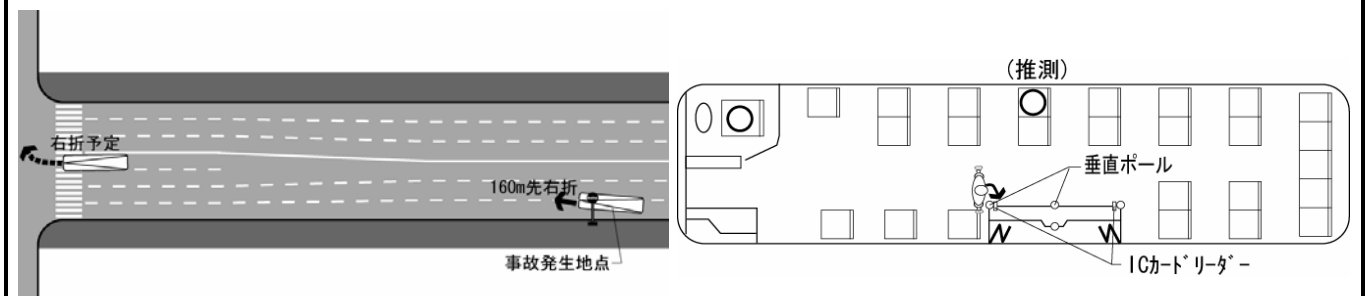
整理番号 B17006

【事故内容】 **【事故類型】** 車両単独・その他

一般項目					
【発生月時】	4月	13:45	【道路形状】	直線	
【天候】	曇		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	56歳		【制限速度】	40km/h	
【運転経験年数】	15年		【走行速度】	調査不能	
【死傷者数】	死亡	重傷	軽傷	1	無傷 不明
			【危険認知距離】	0m	

当事者(車両)等					
関係車両数	1両	1	2	3	4
【車両】	乗合バス				
【定員】	80 名				
【当時の乗員数】	3 名				
【最大積載量】					
【当時の積載量】					
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】	軽傷(1名)				

事故概要図



事故概要

当該運転者は、6時40分に当該営業所に出社し、対面点呼を受けた後、7時に出庫した。当該バス停留所で2名の乗客を扱い中、当該被害者が杖や買い物袋を両手に持ってカードリーダーにICカードをかざし、当該車両の中程にあるポールにつかまった様に見えた為、ドアを閉めて「発車します。」と案内放送し発車した。当該被害者が、後のバス停留所で降車する時に、「乗車時にポールで胸を打って痛い。」と申告し、病院で診断した結果、肋骨を骨折していた。

営業所	運転者数	92 人	車両数	114 両
-----	------	------	-----	-------

事故要因	人的要因	当該運転者は、乗客が乗降口に立っているのは確認したが、危険でないと判断した。
	車両的要因	運転席からICカードを取り扱う乗客の手元が見えにくい。
	道路・環境的要因	他バス事業者の停留所があり、バスの発着が多い。路面電車も走行している。
	運行・整備管理上要因	新しいシステム導入にあたって、運転者に教育を実施していなかった。
	その他の要因	特になし。

【調査員の所見】

○要因

- ・本年4月から「ICカード」を導入していることから、事故発生時においては運転者及び乗客の両者が「ICカード」に不慣れであった。
- ・運転者は、車内放送により「発車します。」の案内をしたが、「着席してください。」の案内をしていない。
- ・運転者は前方約160m先の交差点を右折するため早めに中央線寄りの車線に車線変更を行おうとすることから、運転者に焦り等が発生する可能性があると思われる。

○問題点

- ・バス事業者は、乗客が自ら取り扱う新しいシステムである「ICカード」の運用を開始する前に乗客の不慣れなことを十分に理解し、運転者に対する教育等を行う必要がある。
- ・運転者は、乗客が「ICカード」に不慣れなことを十分に理解し、乗客の動静を十分に把握する必要がある。
- ・運転者は、乗客の動静を監視し、通常と違う行動等がある場合は、車内放送等により確実に案内を行う必要がある。特に車内の状況等を考慮して「着席してください。」の車内案内放送を実施する必要がある。
- ・当該バス停留所で乗降扱いをした路線バスは前方約160m先の交差点を右折するために車線変更を行うことから、道路交通(右折)の方法について再検討する必要がある。

○対応策

- ・新システム等の稼働時の運転者に対する十分な指導及び教育を実施する。
- ・乗客の動静の十分な把握を行う。(高齢者の疑似体験等)
- ・乗客の立場に立った車内案内放送を心掛ける。
- ・道路交通(右折)の方法の検討をする。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 否

【自動車事故調査結果個表】

整理番号	B17007
------	--------

【事故内容】 【事故類型】 車両単独・その他

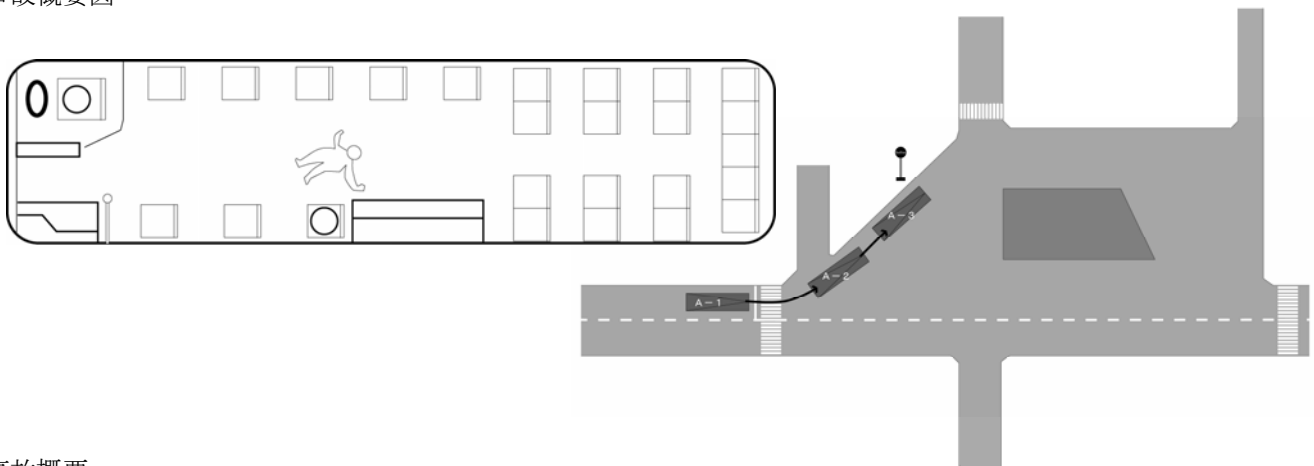
一般項目

【発生月時】	7月	12:00	【道路形状】	交差点その他	信号あり				
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥					
【運転者年齢】	54歳		【制限速度】	40km/h					
【運転経験年数】	31年		【走行速度】	10km/h以下					
【死傷者数】	死亡	重傷	1	軽傷	無傷	不明	【危険認知距離】	0m	

当事者(車両)等

関係車両数	1両	1	2	3	4	5他
【車両】		乗合バス				
【定員】		81 名				
【当時の乗員数】		3 名				
【最大積載量】						
【当時の積載量】						
【積載物品】						
【乗員の負傷程度 及び人員】		重傷(1名)				

事故概要図



事故概要

当該運転者は、5時50分に点呼を受け、6時頃出庫した。定期行路を運行中、終点直前の交差点で赤信号のため、停止をした。その後、信号が青に変わったため、発車した直後に車内で物音がしたので、車内を確認すると乗客が倒れていた。

営業所	運転者数	129 人	車両数	69 両
-----	------	-------	-----	------

事故要因	人的要因	信号が赤から青に変わり発車する際に、車内ミラーを確認しておらず、アナウンスによる案内もなかった。
	車両的要因	特になし。
	道路・環境的要因	信号のある幹線道路からバス停にかけて、側溝と緩やかな傾斜があり、発車時に車体が揺れる可能性がある。
	運行・整備管理上要因	特になし。
	その他の要因	特になし。

【調査員の所見】

○要因

当該運転者は、発車時に発車する旨の案内は行っておらず、車内ミラーの確認も怠っていた。被害者は中央後ろよりの座席に着席していたが、知り合いである優先席に座っていたもう一人の乗客と話をするために直前に移動した模様である。

○問題点

- ・発車時に発車案内を行っていない。
- ・発車時に立っている乗客をミラーにより確認していない。

○対応策

発車時及び右左折時などの乗客が動揺しやすい運転操作をする場合は、確実に車内アナウンスを行い乗客に注意喚起を促すこととし、室内ミラーによりお年寄りを確認した場合は特に慎重な運転操作が望まれる。また、車内アナウンス等により車内の移動は降車時も含め停車後の移動をお願いすることが必要である。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

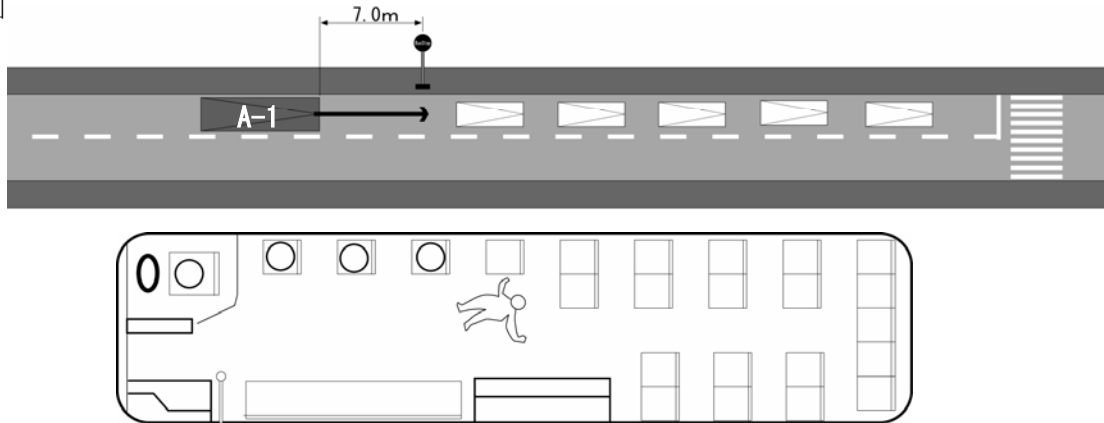
【自動車事故調査結果個表】

整理番号	B17008
------	--------

【事故内容】 【事故類型】 車両単独・その他

一般項目						
【発生月時】	7月	9:45	【道路形状】	交差点付近	信号あり	
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥		
【運転者年齢】	44歳		【制限速度】	40km/h		
【運転経験年数】	11年		【走行速度】	10km/h以下		
【死傷者数】	死亡	重傷 1 軽傷 無傷 不明	【危険認知距離】	不明		
当事者(車両)等						
関係車両数	1両	1	2	3	4	5他
【車両】	乗合バス					
【定員】	59 名					
【当時の乗員数】	4 名					
【最大積載量】						
【当時の積載量】						
【積載物品】						
【乗員の負傷程度 及び人員】	重傷(1名)					

事故概要図



事故概要

当該運転者は、7時に点呼を受け、7時20分に出庫した。
定期行路を走行途中、バス停留所の手前約7mの地点で信号待ちのため停車した後、青信号で発車する際に前方渋滞(前方車両5台)のために緩やかに発進したものの、車内ミラーによる乗客確認が不十分なまま発車した。そのため、バスカードを買おうと立ち上がった当該被害者が発車の弾みで転倒し、負傷した。

営業所	運転者数	78 人	車両数	55 両
事故要因	人的要因	特になし。		
	車両的要因	特になし。(車内ミラーからは乗客の様子は確認できた)		
	道路・環境的要因	特になし。		
	運行・整備管理上要因	交通量の多い道路である。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

- 要因
 - ・交通量の多い交差点であった。
 - ・発車時にミラーで車内の確認が出来ていない。
- 問題点
 - ・交通量が多い交差点であり、後続車もあったことから、当該運転者にあせりがあった可能性がある。
 - ・朝の通勤・通学時間も終わり乗客も4人であったことから、注意が緩慢になっていた可能性がある。
 - ・当該被害者は、信号で停車したので、バスカードを購入しようとしたが、動作が遅かった。
- 対応策
 - ・事業者は、運転者に安全が第一であり、あせらず運転する様に指導する。
 - ・運転者は、発車時は必ず車内の安全を確認して発車する。
 - ・当該被害者は76歳と高齢であることから、運転者は高齢者の疑似体験等を通して高齢者の行動の制約を理解し、運転に注意を払う。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

整理番号	B17009
------	--------

【事故内容】

【事故類型】

車両単独・その他

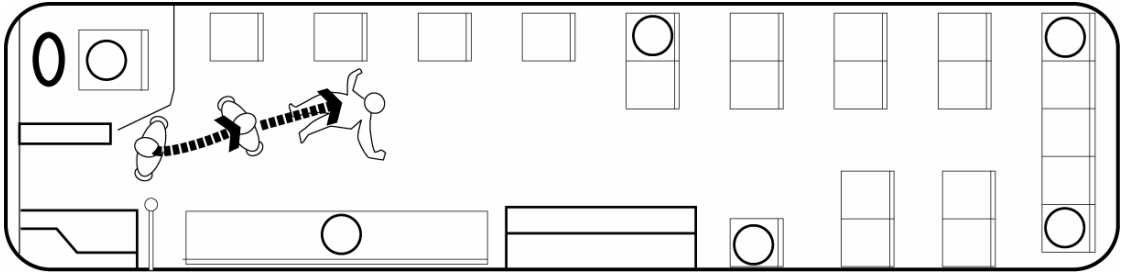
一般項目

【発生日時】	9月	11:45	【道路形状】	直線
【天候】	曇		【路面状態】	湿潤
【運転者年齢】	48歳		【制限速度】	40km/h
【運転経験年数】	11年		【走行速度】	10km/h以下
【死傷者数】	死亡	重傷	軽傷	1 無傷
			不明	【危険認知距離】
				0m

当事者(車両)等

関係車両数	1両	1	2	3	4	5他
【車両】		乗合バス				
【定員】		55 名				
【当時の乗員数】		7 名				
【最大積載量】						
【当時の積載量】						
【積載物品】						
【乗員の負傷程度 及び人員】		軽傷(1名)				

事故概要図



事故概要

当該運転者は、6時40分頃点呼を受け、6時50分頃に出庫した。
定期行路を運行中、当該バス停留所より乗車してきた当該被害者が、経路を当該運転者にたずね座席に着こうとした所、当該運転者の安全確認不足によりバスを発進させたため、当該被害者が転倒し負傷した。

営業所	運転者数	84 人	車両数	65 両
事故要因	人的要因	3ヶ月前にも自転車との接触事故を起こしていた。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	当該道路は交通量が多く、バスベイもないので、バスが停車すると他車両は通行出来なくなる。		
	運行・整備管理上要因	特になし。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

- 要因
 - ・交通量の多い県道であり発車を急いだ可能性がある。
- 問題点
 - ・小さい事故を含め、毎年適性診断の受診を指示されていた。
 - ・通行の妨げにならないよう発車を急いだ可能性がある。
 - ・すぐ座席に座ったと思い込み、車内の安全確認を怠った。
- 対応策
 - ・当該運転者の個別指導が必要と考えられる。
 - ・バスの利用者は高齢者の方が多いので、運転者の配慮が必要である。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

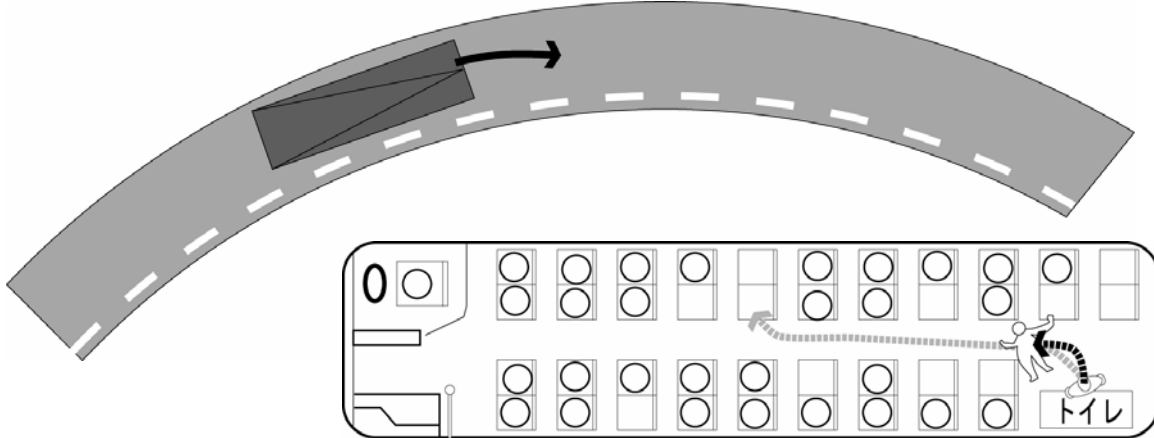
整理番号 B17010

【事故内容】 **【事故類型】** 車両単独・その他

一般項目					
【発生月時】	9月	18:45	【道路形状】	カーブ	
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	55歳		【制限速度】	40km/h	
【運転経験年数】	7年		【走行速度】	40km/h以下	
【死傷者数】	死亡	重傷	1	軽傷	無傷
				不明	
【危険認知距離】	0m				

当事者(車両)等					
関係車両数	1両	1	2	3	4
【車両】	高速バス				
【定員】	46 名				
【当時の乗員数】	31 名				
【最大積載量】					
【当時の積載量】					
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】	重傷(1名)				

事故概要図



事故概要

当該運転者は、8時30分頃点呼を受け、8時40分頃出庫した。
高速バスで運行中、当該事故現場付近にて、トイレに行っていた当該被害者がトイレから出て来る際、バスがカーブにさしかかり、遠心力によりバランスを崩し、被害者が転倒し負傷した。

営業所	運転者数	88 人	車両数	73 両
事故要因	人的要因	特になし。		
	車両的要因	高速バス車両なので座席に手すりがない。トイレから車両前部に掛けて緩やかな下りになっている。		
	道路・環境的要因	自動車道から国道に通じるインターチェンジで半径300mの右カーブになっている。		
	運行・整備管理上要因	特になし。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因

- ・当該被害者が84歳と高齢であったのと、一人で乗車で降車予定のバス停留所に家族が手伝いに来ていた。
- ・高速バスは、トイレ使用時に室内と運転席前に表示される機能があるが、乗客が鍵をかけず表示されなかった。

○問題点

- ・高速バスの座席には、手すりがなく移動しづらい。
- ・高速バスは、高速道路を走行するので車内の移動は危険が伴う。
- ・トイレ使用時、鍵をかけない乗客がいる。

○対応策

- ・高速道路進入時、車内放送でシートベルトの着用、トイレ使用時の注意、車内移動時の注意等の放送があるが、走行中・車内放送する。
- ・トイレに必ず鍵をかける様に、トイレ内側に貼り紙をして、注意を促す。
- ・介護人を必要とする乗客には介護人の付き添いを依頼する。
- ・高速道路走行中は車内トイレの使用を自粛してもらい、パーキング等で休憩することを検討する。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

整理番号	B17011
------	--------

【事故内容】 【事故類型】 車両単独・その他

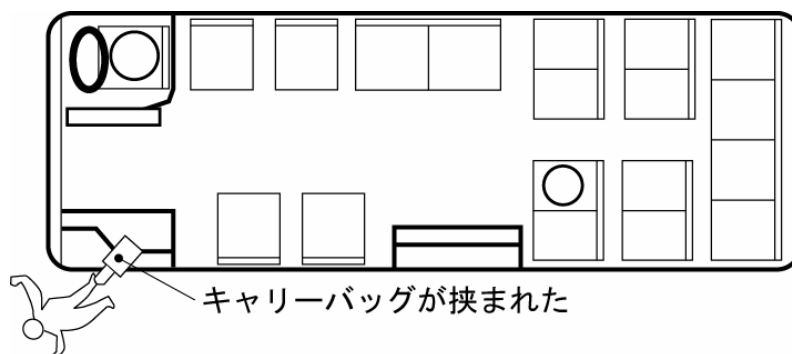
一般項目

【発生月時】	7月	20:30	【道路形状】	直線
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥
【運転者年齢】	58歳		【制限速度】	40km/h
【運転経験年数】	6年		【走行速度】	10km/h以下
【死傷者数】	死亡	重傷 1 軽傷 無傷 不明	【危険認知距離】	0m

当事者(車両)等

関係車両数	1両	1	2	3	4	5他
【車両】		乗合バス				
【定員】		43 名				
【当時の乗員数】		3 名				
【最大積載量】						
【当時の積載量】						
【積載物品】						
【乗員の負傷程度 及び人員】		重傷(1名)				

事故概要図



事故概要

当該運転者は5時頃に出勤し、6時に運行管理代務者の点呼を受け、6時5分に出庫した。当該バス停留所において、停留所で降車した当該被害者のキャリーバッグが前扉に挟まれているのに気付かず発車した。当該被害者は、キャリーバッグから手を離れたものの転倒した。当該運転者はこれに気が付かず、約7mバスを発進させ、当該被害者の左腕を轢き、負傷させた。

営業所	運転者数	42 人	車両数	51 両
事故要因	人的要因	前扉から降車した乗客の降車後の安全確認を怠った。(当該運転者の前日の睡眠時間は5時間)		
	車両的要因	ワンマンバス前扉のアクセル・インターロックは装着されていなかった。		
	道路・環境的要因	夜間であったため、外が暗くなっていた。		
	運行・整備管理上要因	特になし。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因
要因としては、降車した乗客が高齢者でありキャリーバッグを使用していたにもかかわらず、当該運転者が安全に降車したことの確認を怠り、さらに、キャリーバッグが前扉に挟まっているのに気が付かないで発車してしまったことにより起きた事故であると思われるが、車両の構造に起因するものとしては、前扉にアクセル・インターロックの装着をさせていれば防ぐことのできた事故であったとも考えられる。

○問題点
・前扉においては、ドアの開閉が完全に終了するまで、ブザー、アクセル・インターロック装備等の安全対策が義務づけられていないこと。
・当該運転者が、発車時に注意を怠った。

○対応策
・アクセル・インターロックの装備の義務付け（事故後改善済）、ブザー等音による注意など二重、三重の安全対策の検討、自動降車装置の導入などもバス事業全体として検討することも必要である。
・運転者は、乗客が降車した後も乗客の安全を確認し、前扉が完全に閉まったか確認してからバスを発車する。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

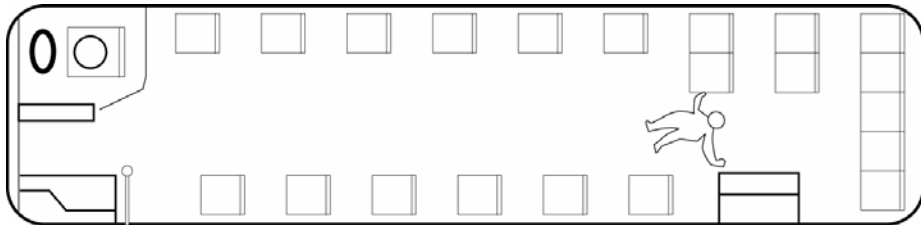
整理番号 B17012

【事故内容】 【事故類型】 車両単独・その他

一般項目					
【発生月時】	9月	10:15	【道路形状】	直線	
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	68歳		【制限速度】	40km/h	
【運転経験年数】	12年		【走行速度】	30km/h以下	
【死傷者数】	死亡	重傷	1	軽傷	無傷
				不明	
				【危険認知距離】	不明

当事者(車両)等					
関係車両数	1両	1	2	3	4
【車両】	乗合バス				
【定員】	58 名				
【当時の乗員数】	16 名				
【最大積載量】					
【当時の積載量】					
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】	重傷(1名)				

事故概要図



事故概要

当該運転者は、5時30分に出勤し、日常点検を実施した後、運行管理代務者の行う点呼を受け、6時30分に出庫した。5回目の乗務で乗客13名を乗せ、さらに当該バス停留所で乗客2名を乗せ、発車してから150mほど走行したところで、乗車してきた乗客1名が転んだことに気づき、本人に様子を聞いたが「大丈夫」との返事があったので、座席に着くのを確認し、そのまま運行を続けた。後日、家族により連絡があり手首を骨折したとの申告があった。申告時に当該被害者は、事故の時にはまだ座席に着席していなかったとのことであった。

営業所	運転者数	182 人	車両数	111 両
事故要因	人的要因	乗客の着席の確認を怠り発車するという、基本的なミスによるもの。		
	車両的要因	車内の注意事項に掲示も少なく、特に「走行中には車内を移動しない」等の掲示がない。		
	道路・環境的要因	当該道路は、路上駐車車両が非常に多く、バス停から発車する際に駐車車両を避ける為センターラインを超える程、右に移動しないと行けない為、車内の乗客はかなり左右に振られることになり不安定になる。		
	運行・整備管理上要因	発車・停車時等のマイクを使用しての車内放送も、特に指示していなかった。		
	その他の要因	車内放送をすると乗客より「うるさい」と苦情がきていた為、放送を控えていた。		

【調査員の所見】

○要因

当該バス停留所は後ろ乗りの降車時支払い方式であるため、高齢の乗客は降車時に時間がかからないように、前よりの座席に座ろうと移動中に転倒したと思われる。

○問題点

運転者の問題点) 高齢者の行動には、特段の注意をはらう必要がある。乗客に対しての注意等、車内放送を行っていない。

運行管理者の問題点) 運転者に対し、車内放送による注意の呼びかけを指示していない。特に高齢者の乗車時の扱いについて、指導及び認識が不十分である。

車両の問題点) 車内に乗客への注意事項の掲示が不十分である。

道路の問題点) 当該バス停のある道路は駐車禁止でないため、バス停付近まで駐車車両がとまっている事があり、バス停発車時に車内の乗客が左右に大きく振られる。

乗客の問題点) 走行中に移動する、席を立つ。

○対応策

- ・高齢の乗客の扱いについての指導教育を、運転者が認識を深めるまで十分に行う。
- ・後ろ乗りの車両から、中乗りの車両に代替える。
- ・車内での注意事項を掲示する。(「走行中には車内を移動しない」等)
- ・運転者に、乗客に対し車内放送で、走行中は車内を移動しない等の注意をするよう指導する。
- ・警察に違法駐車を取り締まりを実施してもらい、バス停付近の駐車車両を排除する。
- ・高齢者は骨粗鬆症などにより、転倒した際に、若年者ではなんでもなようなことでも骨折等の怪我をしてしまうということを、事業者、運転者はもちろんだが、乗客にも認識して乗車してもらうように、掲示物等によりアピールする。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

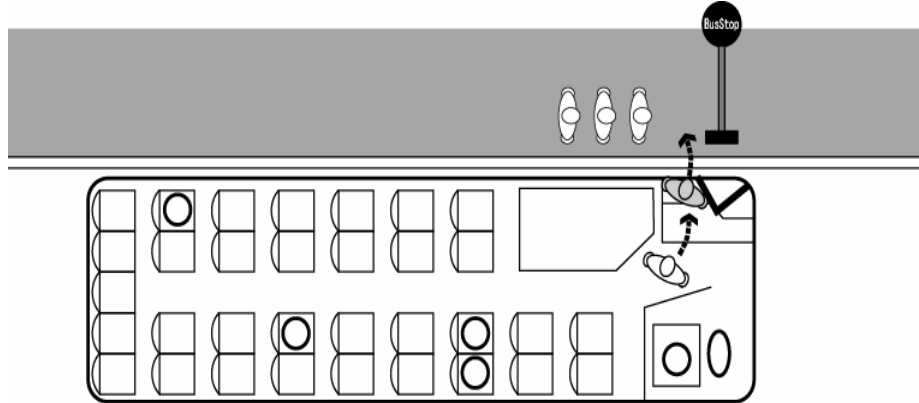
整理番号 B17013

【事故内容】 【事故類型】 車両単独・その他

一般項目					
【発生月時】	6月	9:15	【道路形状】	直線	
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	52歳		【制限速度】	50km/h	
【運転経験年数】	13年		【走行速度】	停止中	
【死傷者数】	死亡	重傷	1	軽傷	無傷
			不明		
【危険認知距離】	0m				

当事者(車両)等					
関係車両数	1両	1	2	3	4
【車両】	乗合バス				
【定員】	47名				
【当時の乗員数】	6名				
【最大積載量】					
【当時の積載量】					
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】	重傷(1名)				

事故概要図



事故概要

当該運転者は、6時30分頃当該営業所に出社し、点呼を受けた後、7時に出庫した。バス停留所で、乗降扱い中、当該被害者が降車の為、前ドア出口の第2ステップに足を掛けた時、当該運転者が他の乗車客に対し外マイクで行先案内をしようとして、マイク切替スイッチとドア開閉スイッチとを間違えて操作した。そのため、ドアが閉まり、当該被害者に接触、その反動で身体左側をバス乗降口の縁にぶつけ、車外へ転げ左足首を負傷した。

営業所	運転者数	73人	車両数	57両
事故要因	人的要因	運行の遅れによる焦りから、マイクの切替スイッチとドアの開閉スイッチを間違えて操作した。		
	車両的要因	当該車両は、マイクの切替スイッチとドアの開閉スイッチの向きが同一で間違えやすかった。		
	道路・環境的要因	特になし。		
	運行・整備管理上要因	適性診断結果に基づく、運転者への指導が不十分だった。		
	その他の要因	自然渋滞により、約10分の運行の遅れがあった。		

【調査員の所見】

○要因・問題点

【運行管理面】

- ・適性診断結果を活用した個人指導を充実させる。
- ・十分な睡眠を取るよう適切な指導を行う。
- ・運行の遅れの上に気を取られないで、「安全確保」を第一に考える指導教育が必要。

【運転者面】

- ・適性診断結果の「危険感受性」が不十分なことや「判断・動作のタイミング」が、年々悪くなっているという認識をもって、運転する。
- ・運行の遅れの上に気を取られないで、「安全確保」を第一に考える態度での運転をすること。

【車両面】

- ・当該車両のマイク切替スイッチとドア開閉スイッチの操作の向きを同一でないように改造して、誤操作にならない改善が必要。
- ・両方のスイッチの位置を間違えない位置に改良する。
- ・ドアの開閉時にブザー等で知らせるようにする。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

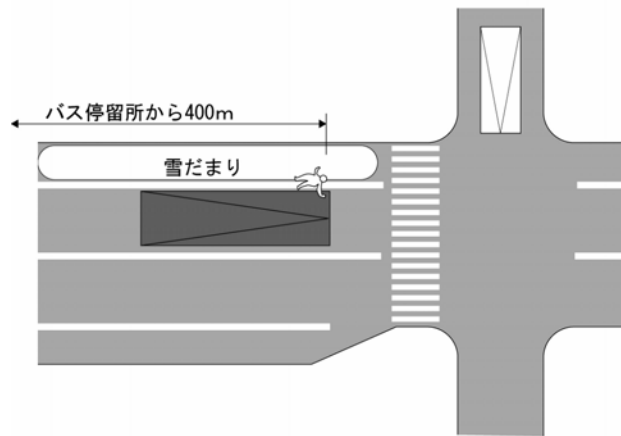
整理番号 B17014

【事故内容】 **【事故類型】** 車両単独・その他

一般項目					
【発生月時】	1月	15:45	【道路形状】	交差点十字路 信号なし	
【天候】	雨		【路面状態】	湿潤	
【運転者年齢】	39歳		【制限速度】	50km/h	
【運転経験年数】	4年		【走行速度】	停止中	
【死傷者数】	死亡	重傷	軽傷	1	無傷 不明
【危険認知距離】	0m				

当事者(車両)等						
関係車両数	1両	1	2	3	4	5他
【車両】		貸切バス				
【定員】		79 名				
【当時の乗員数】		7 名				
【最大積載量】						
【当時の積載量】						
【積載物品】						
【乗員の負傷程度 及び人員】		軽傷(1名)				

事故概要図



事故概要

当該運転者は、6時頃運行管理代務者の行う点呼を受け、6時30分頃出庫した。当該運転者は、当該バス停留所で3名の小学生を降車扱いし、乗降口扉を閉めた。その際、最後に降車扱いをした当該被害者のランドセルに取付けられた給食袋を乗降口扉に挟み込み、そのまま気づかずに、次バス停留所へ向け運行を再開し、小学生を約400m程引きずる事となった。当該バス停留所付近で、迎えに来ていた当該被害者の家族がこの事故に気付き、乗用車でクラクションを鳴らしながらバスの後を追ひ、次のバス停留所で、乗客を降車させている当該運転者にこの事故を指摘し、運転者は事故を知ることとなった。この時、当該被害者の小学生は、このバス停の路上に倒れていなく、既に祖父の乗用車に乗っていた。尚、当該被害者は頭や手に軽い擦り傷を負った。

営業所	運転者数	115 人	車両数	102 両
事故要因	人的要因	バス停での停車、乗客の降車扱い及び発車時の安全確認が適切に行われなかった。		
	車両的要因	当該被害者が引きずられた乗降口後方の場所は、運転席からミラーを使用しても確認しにくい。		
	道路・環境的要因	駐車車両があったためバス停留所の雪だまりとバスの間の狭い場所に乗客を降車させた。		
	運行・整備管理上要因	安全運転の指導は実施されていたが一方的であり添乗による指導が行われていなかった。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○車両の死角に係わる対策

運転者と管理者で死角の対処策を検討することが必要で、検討の結果、車両構造の改良が必要であれば、自動車メーカーにアドバイスを頂き対策を講ずることが必要である。乗降口付近の死角に対応するため、他社においては、バックミラーを一枚追加し対処している場合が多く見受けられる。中には、少しでも車高を下げ死角を減らすということで、可能な限り外径の小さなタイヤを取り付け対処している事業者も見受けられる。

○運転者の指導に係わる対策

指導するテーマによって、運転者参加型の指導に変更し理解を深めていくことが必要である。また、指導の成果を把握するためには、車両に運行記録計を装着することも必要と考えられ、添乗指導も交通安全運動期間だけではなく、抜き打ちで行うことも必要で調査人員の不足であれば外部の調査機関(バスに精通していることが必要)に依頼することも必要である。

○運行表に係わる対策

ダイヤのみ記載されている運行表では、漫然運転の注意喚起を行なうことができないため、危険箇所、注意すべきバス停、運行にあたっての運転者としての心構えなどの注意事項を季節に応じ運行表に記載し防止することが必要である。

○ランドセルに係わる対策

給食袋をランドセルのフックに取り付ける小学生が多いため、このフックを改良し一定以上の加重が加わるとランドセルからフックが外れる構造にすることが考えられる。また、小学生へ給食袋を取り付けないよう指導することも必要である。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

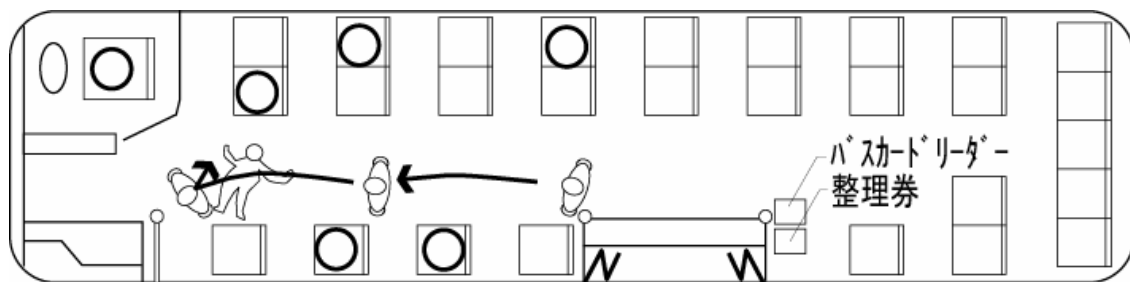
整理番号 B17015

【事故内容】 **【事故類型】** 車両単独・その他

一般項目					
【発生月時】	8月	10:30	【道路形状】	その他の場所	
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	63歳		【制限速度】	50km/h	
【運転経験年数】	32年		【走行速度】	10km/h以下	
【死傷者数】	死亡	重傷	1	軽傷	無傷
				不明	
			【危険認知距離】	0m	

当事者(車両)等					
関係車両数	1両	1	2	3	4
【車両】	乗合バス				
【定員】	53 名				
【当時の乗員数】	7 名				
【最大積載量】					
【当時の積載量】					
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】	重傷(1名)				

事故概要図



事故概要

当該運転者は、7時頃当該営業所に出社し、点呼を受けた後、7時15分に出庫した。当該運転者は、定期路線を運転し、当該バス停留所で2名の乗車扱いを終え、その内の一人である当該被害者が、車内通路を歩き左側最前部の運転席横に所持していた杖を置いて座りかけたのを見て、着席したものと判断してバスを発進させた。そのため、当該被害者は身体のパランスを崩し、通路に転倒し、大腿骨を骨折した。

営業所	運転者数	95 人	車両数	88 両
事故要因	人的要因	発車時の安全確認が不十分であった。高齢者の身体的特性が理解不足だった。		
	車両的要因	ノンステップバスではないことから、乗車から着席まで時間を要した。		
	道路・環境的要因	特になし。		
	運行・整備管理上要因	運転者に対する指導教育を1年に1度しかしていない。適性診断結果に基づく指導が不十分。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○対応策

- ・運転者に対し、発車時の安全確認(車内状況の確認、発車合図)を確実にを行うよう徹底させる。
- ・運転者に対し、告示に基づき指導教育を定期的の実施し、旅客運送事業車の運転者としての基本事項を徹底させる。
- ・高齢者の疑似体験等で体の不自由な方の動作についての体験をさせるなどの教育を効果的に取り入れる。
- ・低床式バスを出来るだけ早くに導入する。
- ・体の不自由な方でも、転倒した場合に負傷のおそれがある箇所(床、肘掛け、タイヤハウス等)には、緩衝材を巻く等の改善を図る。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

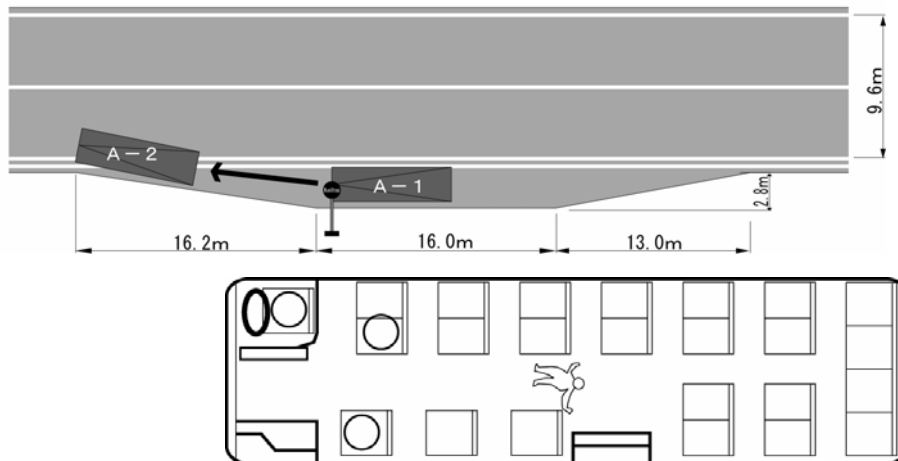
整理番号 B17016

【事故内容】 【事故類型】 車両単独・その他

一般項目					
【発生月時】	9月	9:15	【道路形状】	直線	
【天候】	曇		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	48歳		【制限速度】	50km/h	
【運転経験年数】	13年		【走行速度】	10km/h以下	
【死傷者数】	死亡	重傷	1	軽傷	無傷
			不明		
【危険認知距離】	3m				

当事者(車両)等					
関係車両数	1両	1	2	3	4
【車両】	乗合バス				
【定員】	56名				
【当時の乗員数】	4名				
【最大積載量】					
【当時の積載量】					
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】	重傷(1名)				

事故概要図



事故概要

当該運転者は、6時15分頃点呼を受け、7時頃出庫した。
 当該バス停留所に到着し、当該被害者1名が乗車した。当時、車内には2名の乗客が前列左右に分かれて乗車していた。当該運転者はドアを閉め、室内左横にある車内確認ミラーに当該被害者の姿が写らないので着席したと思い、発進したが異常を感じ、ただちに(発進から3m程度)停止し、車内を確認したところ、前列3番目の中央付近で当該被害者が転倒していた。当該運転者は、当該被害者を保護して体の状態を確認したが、「大丈夫」という回答があったので、再び運行を継続した。翌日、被害者家族から当該被害者は、病院で右手上腕外科骨折で全治2ヶ月の診断を受けたという連絡が入った。

営業所 運転者数 63人 車両数 52両

事故要因 人的要因 目視で確認せず発進した。
 車両的要因 車内を確認するためのミラーは、角度が狭く、車内全体を確認するのが困難。
 道路・環境的要因 特になし。
 運行・整備管理上要因 特になし。
 その他の要因 特になし。

【調査員の所見】

- 要因・問題点
 - ・車内確認ミラーは車内全体を見るには角度が狭すぎる。(当該運転者は当該被害者が着席したと思いこんだ。)
 - ・運転者は、車内ミラーで確認が困難な箇所は、目視で確認する事が必要である。
- 対応策
 - ・今後車内事故を起こさないため、ミラー確認を確実に実施する。また不安な時は目視する。
 - ・室内確認用に広角のミラーを追加装備する。(当該社の保有する別型式の車両には、別に確認ミラーを装着しているものがあり、運転者は会社に要望している)
 - ・車室内をモニター出来るカメラを取り付け、走行時も車内の様子を表示させることにより、安全確認が向上出来る。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

整理番号	B17017
------	--------

【事故内容】

【事故類型】

車両単独・その他

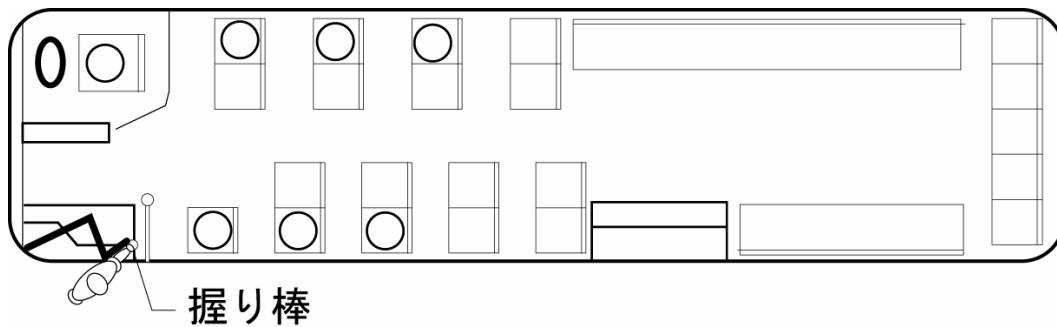
一般項目

【発生月時】	7月	11:15	【道路形状】	直線			
【天候】	雨		【路面状態】	湿潤			
【運転者年齢】	37歳		【制限速度】	50km/h			
【運転経験年数】	1年未満		【走行速度】	停止中			
【死傷者数】	死亡	重傷	軽傷	1 無傷	不明	【危険認知距離】	0m

当事者(車両)等

関係車両数	1両	1	2	3	4	5他
【車両】		乗合バス				
【定員】		75 名				
【当時の乗員数】		8 名				
【最大積載量】						
【当時の積載量】						
【積載物品】						
【乗員の負傷程度 及び人員】		軽傷(1名)				

事故概要図



事故概要

当該運転者は、6時20分頃点呼を受け、6時40分頃出庫した。

定期行路を運行中、当該バス停留所において、当該被害者が降車したと思い、前のドアを閉めた所、「痛い」と声が出たので慌ててレバーを戻し確認すると、ステップから降りた当該被害者の左手が握り棒を握ったまま車内に残っていたため、ドアで挟み負傷する事故が発生した。

営業所	運転者数	55 人	車両数	43 両
事故要因	人的要因	乗客がステップを降りた後も握り棒を持っていた腕まで注意を払わなかった。		
	車両的要因	ドア付近全体が料金箱等でやや見えにくくなっている。		
	道路・環境的要因	バス停が交差点手前20mに位置し、停車すると渋滞をおこすおそれがある。		
	運行・整備管理上要因	特になし。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因・問題点

人的原因が一番にくるが、その背景にある問題点を考えてみる。

【バス停の位置関係と構造上の問題】

片側一車線の狭い道でありバス停の切り込みもなく、かつ、交差点の手前であり交通渋滞を引き起こしてしまう状況というのは、運転者に精神的プレッシャーを与えてしまう。

【車両の構造上の問題及び安全性】

料金箱により視認性が多少不良になる。万が一運転者等の誤動作によりドアを閉めた場合、障害物を感知する機能がない。

○対応策

- ・バス停を決定する際に配慮し、運転者に負担とならない条件で、検討する。
- ・運転席からの視界を確保するためミラーの設置をする。
- ・より広範囲のセンサーを設置しドア付近の障害物を感知する機能を持たせる。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

整理番号	B17018
------	--------

【事故内容】 【事故類型】 車両単独・その他

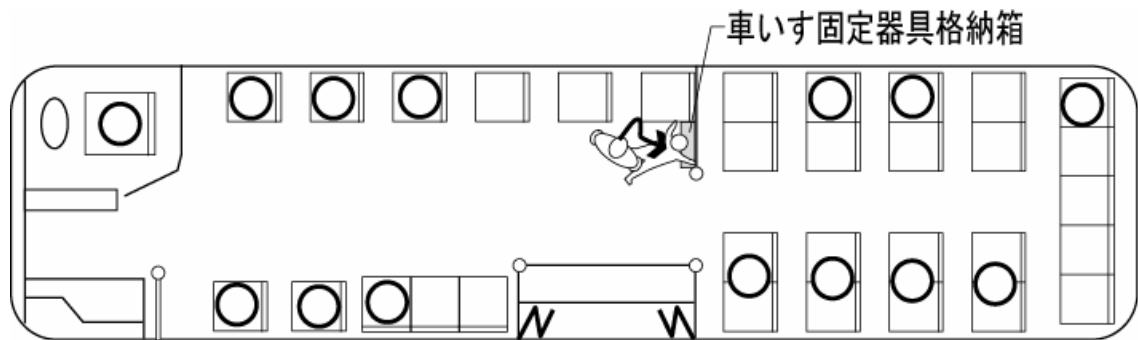
一般項目

【発生日時】	11月 15:30	【道路形状】	直線
【天候】	晴	【路面状態】	乾燥
【運転者年齢】	59歳	【制限速度】	40km/h
【運転経験年数】	20年	【走行速度】	10km/h以下
【死傷者数】	死亡 重傷 1 軽傷 無傷 不明	【危険認知距離】	1m

当事者(車両)等

関係車両数	1両	1	2	3	4	5他
【車両】		乗合バス				
【定員】		78 名				
【当時の乗員数】		15 名				
【最大積載量】						
【当時の積載量】						
【積載物品】						
【乗員の負傷程度 及び人員】		重傷(1名)				

事故概要図



事故概要

当該運転者は、予備勤務日であったため、出社後、5時10分に運行前点呼を受け、待機していたが乗務がなかったので、9時10分に運行後点呼を受け、午後の乗務に備え休憩した。11時55分に点呼を受け、12時15分に出庫した。当該運転者は、当該バス停留所で、当該被害者1名を乗車させて発車したところ、当該被害者は座席に座りきる前だった為、発車時の振動により車内に転倒し負傷した。当該被害者は翌日に病院へ行き、診察を受けた結果、肋骨を骨折していた。

営業所	運転者数	88 人	車両数	59 両
-----	------	------	-----	------

事故要因	人的要因 車両的要因 道路・環境的要因 運行・整備管理上要因 その他の要因	後続車に注意が向けられ、発車時の確認を十分に行っていなかった。 ミラーに死角があった。車いす固定ベルト格納箱の取り付け位置が通路側に寄り過ぎている。 当該道路は交通量が多い。 適性診断結果に基づく、運転者への指導が不十分だった。 特になし。
------	---	--

【調査員の所見】

○要因・問題点

- ・ミラーでの間接確認のため着席したものと勘違いした。
- ・高齢者の身体的特性の理解不足であった。
- ・車いす固定装置の格納箱の取り付け位置が通路よりにあった。
- ・適性診断の結果「運転に荒さがある」との指摘について、運行管理者は助言を行っていたが運転者が理解不足であった。

○対応策

- ・当該事業者が安全確保の意識の高揚を図る。
- ・運行管理体制の構築(運行管理の役割分担で適切な管理を行う)を行う。
- ・運行経路の調査及び調査結果に基づく運転者に対する適切な指示を徹底する。
- ・乗客に対し安全運行の啓発(特にシートベルトの着用)をする。
- ・格納箱の角に緩衝材を巻き、ぶつかっても怪我が軽減できる様にする。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 不十分

整理番号	B17019
------	--------

一般項目				
【発生月時】	2月	16:15	【道路形状】	直線
【天候】	晴		【路面状態】	凍結
【運転者年齢】	50歳		【制限速度】	50km/h
【運転経験年数】	2年		【走行速度】	60km/h以下
【死傷者数】	死亡	重傷	1	軽傷
		2	無傷	不明
【危険認知距離】	不明			

関係車両数	1両	1	2	3	4	5他
【車両】		貸切バス				
【定員】		29 名				
【当時の乗員数】		3 名				
【最大積載量】						
【当時の積載量】						
【積載物品】						
【乗員の負傷程度及び人員】		重傷(1名)軽傷(2名)				

スキー客2名を乗せ、次のスキー場に乗客を迎えに行く途中、左カーブに差し掛かろうとしたところ、路面に積雪を認めハンドルを切って、避けようとしたところ、後輪がすべり、次いで車両全体がすべり、反対車線の防雪の支柱に車両前面が衝突した。この衝突の衝撃で後部にはじかれ、コンクリートの壁に車両後部が、衝突し停車した。最初の衝突で運転席の後部に座っていた乗客1名がフロントガラスまで飛び出し、頭部を打撲し入院を要する重傷を負った。当該運転者はハンドルで胸を打撲し軽傷、車両の後部に座っていた乗客1名が座席に体を打撲する軽傷を負う事となった。

事故要因	人的要因	運転操作不適切(減速、ハンドル操作、制動操作)、乗客に対するシートベルト着用の指示の徹底不足。
	車両的要因	運転席後部の座席は、一段高くなっているが、急停車時に飛び出しの防止をする仕切りがない。
	道路・環境的要因	事故当時、道路は凍結していた。雪および凍結の表示はない。
	運行・整備管理上要因	運転者に対する雪道の走行等についての指導(点呼時の注意も含む)が不十分だった。
	その他の要因	当該運転者はシートベルトを着用していたが、乗客は着用していなかった。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 否

【自動車事故調査結果個表】

整理番号	B17020
------	--------

【事故内容】

【事故類型】

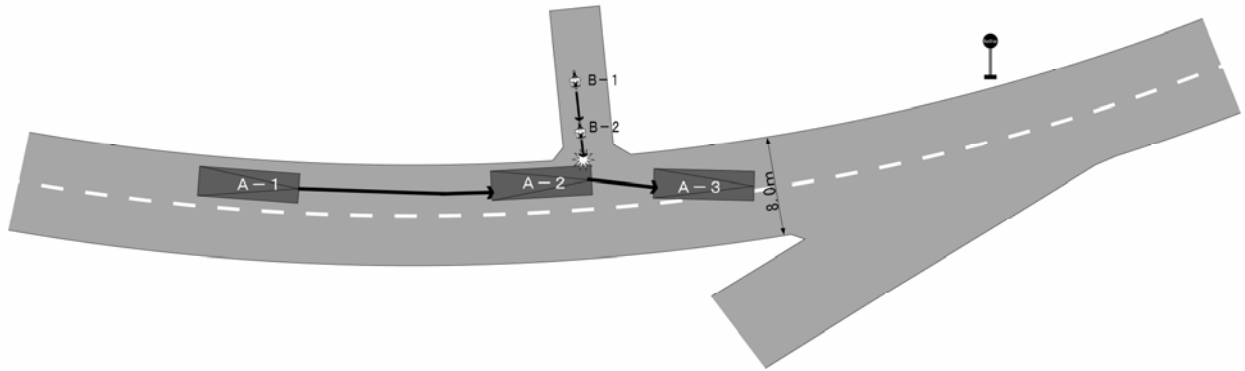
車両相互・出会い頭衝突

一般項目			
【発生月時】	6月	16:30	【道路形状】 交差点丁字路 信号なし
【天候】	晴		【路面状態】 乾燥
【運転者年齢】	59歳		【制限速度】 40km/h
【運転経験年数】	21年		【走行速度】 調査不能
【死傷者数】	死亡 0 重傷 1 軽傷 0 無傷 0 不明 0		【危険認知距離】 不明

当事者(車両)等

関係車両数	2両	1	2	3	4	5他
【車両】		乗合バス	自転車			
【定員】		54 名				
【当時の乗員数】		2 名				
【最大積載量】						
【当時の積載量】						
【積載物品】						
【乗員の負傷程度 及び人員】			重傷(1名)			

事故概要図



事故概要

当該運転者は、6時50分に出勤し、7時10分に点呼を受け、7時30分に出庫した。

定期行路を運行中、当該バス停留所の約25m先の当該T字交差点において起こった事故である。

当該運転者は、左側方路から出てきた当該被害者の運転する自転車を当該交差点の7.5m手前で認めた。しかし、この距離では当該車両が当該交差点を通り過ぎる前に、自転車は当該交差点を通過出来るだろうと判断し、停車せずに進行したが接触した。当該被害者は、頭部打撲で意識不明の重体となった。

営業所	運転者数	137 人	車両数	116 両
事故要因	人的要因	自転車が通過出来ると思い込んだ。危険予知が適切に出来なかった。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	当該T字交差点は、見通しが悪かった。		
	運行・整備管理上要因	特になし。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因・問題点

- ・当該運転者は、危険予知が適切に出来なかった。
- ・事業者として、運転者に対する危険予知の指導・教育の実施が不十分であった。
- ・カーブミラーはあったが、死角があった。

○対応策

- ・最高速度は40km/h以下であるが、付近に住宅等がある事から、最徐行を行い確認を十分に行う。
- ・カーブミラーの死角を出来るだけなくす様に、ミラーの角度等を調節する。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

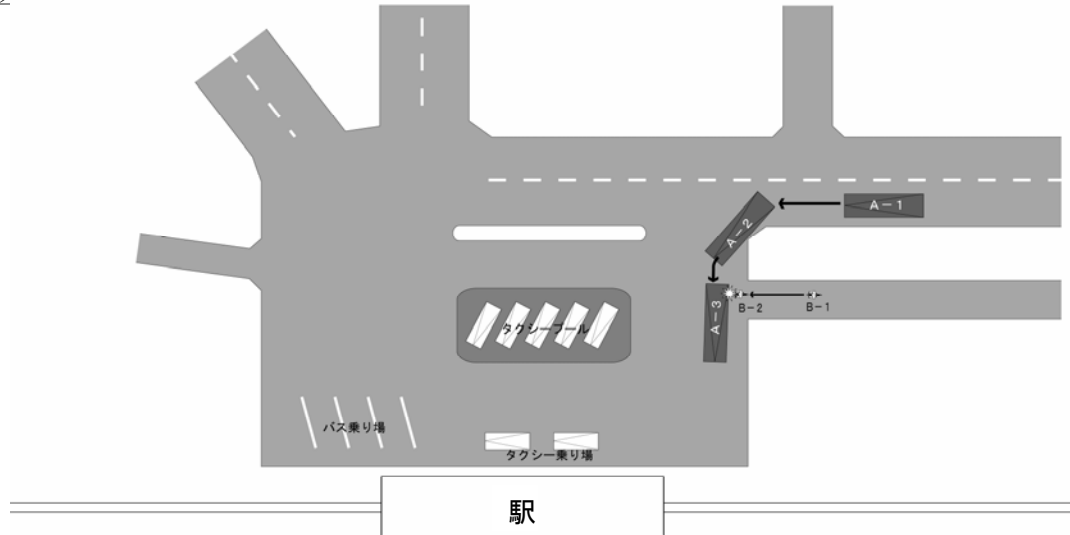
【自動車事故調査結果個表】

整理番号 B17021

【事故内容】 【事故類型】 車両相互・その他

一般項目					
【発生月時】	6月	7:45	【道路形状】	その他の場所	
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	58歳		【制限速度】		
【運転経験年数】	11年		【走行速度】	10km/h以下	
【死傷者数】	死亡	重傷	1	軽傷	無傷
				不明	
【危険認知距離】					
6m					
当事者(車両)等					
関係車両数	2両	1	2	3	4
【車両】	乗合バス		自転車		
【定員】	43 名				
【当時の乗員数】	41 名				
【最大積載量】					
【当時の積載量】					
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】			重傷(1名)		

事故概要図



事故概要

当該運転者は、5時50分に出勤し、6時30分に点呼を受け、6時35分に出庫した。
 定期行路を運行中、駅前で乗客を降ろすためロータリーに進入した所、ロータリーの入口から約15mくらい左方にある駐車場入口から自転車で行ってきた当該被害者が、バスの後輪付近にぶつかり転倒した。当該車両は時速10km/hで走行していたため、急ブレーキはなかった。当該被害者は、診察の結果、右足大腿部つけ根にひびが入り入院した。その後入院中に肺炎にかかり、死亡した。

営業所	運転者数	6 人	車両数	4 両
事故要因	人的要因	自転車を見つけ減速したが、高齢者が運転しているにもかかわらず、安全のため停止しなかった。高齢者の行動の制約を理解していなかった。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	カーブミラーがなかった。		
	運行・整備管理上要因	高齢者の行動の制約について、運転者に理解させる指導が不十分であった。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○対応策

- ・高齢者の運転する自転車や、高齢者の歩行者がどのような動きをするのかを、運転者が理解する必要がある。
- ・「相手車両が当然停止するだろう」という憶測の運転はしない。必ず自らが停止し、安全を確保する意識で運転する。
- ・事業者は、全運転者に対して高齢者の行動の制約を理解出来るように、高齢者疑似体験等を通して指導・教育を実施する。
- ・必要に応じて、カーブミラーを取り付け、バスから自転車の走行してきた道路の状況が確認出来るようにする。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

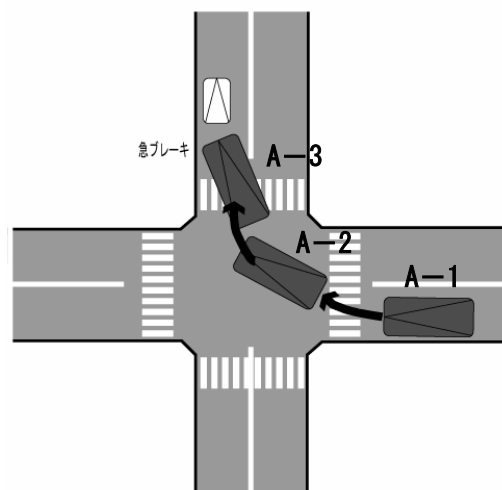
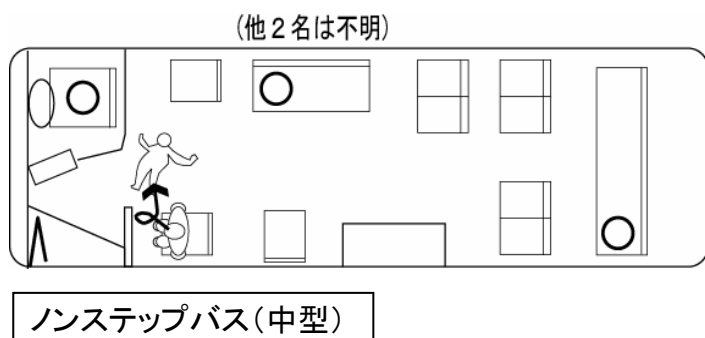
【自動車事故調査結果個表】

整理番号 B17022

【事故内容】 【事故類型】 車両単独・その他

一般項目					
【発生月時】	10月	14:15	【道路形状】	交差点十字路	信号あり
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	35歳		【制限速度】	40km/h	
【運転経験年数】	3年		【走行速度】	40km/h以下	
【死傷者数】	死亡	重傷	軽傷	1 無傷	不明
【危険認知距離】	6m				
当事者(車両)等					
関係車両数	1両	1	2	3	4
【車両】	乗合バス				
【定員】	35 名				
【当時の乗員数】	6 名				
【最大積載量】					
【当時の積載量】					
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】	軽傷(1名)				

事故概要図



事故概要

当該運転者は、7時15分に当該営業所に出社し、点呼を受けた後、7時45分に出庫した。当該運転者は、バス停留所を出発後、当該交差点で右折する時に、前の車両が右折後すぐに急停止した為、追突を避けようとして急ブレーキをかけた。その時、1番前の席に座っていた小学生が通路に転倒し、右手をついたところ骨折した。

営業所	運転者数	72 人	車両数	14 両
事故要因	人的要因	タイヤハウス上の座席に子供がいた事を意識していなかった。		
	車両的要因	ノンステップバスであったため、床面からタイヤハウス上にある座席までの高さが高い。		
	道路・環境的要因	特になし。		
	運行・整備管理上要因	拘束時間が16時間を超えている日があり休息期間を十分にとらせていない。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因・問題点

- ・ノンステップバスであるため、タイヤハウス上の座席は床面から高くなっている。
- ・運行管理者は、当該運転者が最大拘束時間が16時間を超過していることがあったが、その後十分な休息期間を与えていない。
- ・運行管理者は、適性診断結果に基づいた指導を実施していなかった。
- ・背の低い子供が転落の危険性のある座席に座った。

○対応策

- ・タイヤハウス上の座席の足下へ段差を付け、着席時に足が付くようにする。または、座席ではなく荷物置場にする。
- ・背の低い子供等には、転落の危険があるため座らないように車内に表示する。
- ・運行管理者は、運転者の労働時間を把握し、勤務時間の調整や運転者への指導を実施する。
- ・適性診断結果を活用し、運転者ひとりひとりに個別に指導を実施する。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 不十分

【自動車事故調査結果個表】

整理番号 B17023

【事故内容】 【事故類型】 車両単独・その他

一般項目					
【発生月時】	5月	16:45	【道路形状】	直線	
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	40歳		【制限速度】	30km/h	
【運転経験年数】	20年		【走行速度】	30km/h以下	
【死傷者数】	死亡	重傷	軽傷	1 無傷	不明
			【危険認知距離】	3m	

当事者(車両)等					
関係車両数	1両	1	2	3	4
【車両】	乗合バス				
【定員】	52 名				
【当時の乗員数】	6 名				
【最大積載量】					
【当時の積載量】					
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】	軽傷(1名)				

事故概要

事故概要

手すりに強打

当該運転者は、5時50分頃出勤し、6時30分頃に点呼を受け、6時40分頃出庫した。定期行路を運行中、乗用車が路上駐車車両をさせて駐車場へ入ろうと左折合図を出し停車したのに気づき、当該車両は停車した。その後、乗用車と路上駐車車両の間に当該車両を入れるため前進したところ、バス車内で座席から乗車口付近へ両手に荷物を持ち歩いてきた当該被害者が転倒して手すり棒で胸部を強打した。

営業所	運転者数	40 人	車両数	34 両
事故要因	人的要因	道路幅の狭い商店街であり、路上駐車や駐車場への出入り車両等があり、注意を払わねばならないため、車内の状況を確認するのが疎かになった。		
	車両的要因	乗車口付近と座席のある床面には高低差がある。ルームミラーの位置が高く車内が見づらい。		
	道路・環境的要因	商店街を通っている。道路幅が狭く、混雑している。		
	運行・整備管理上要因	特になし。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】
○要因 事故当日から新しい停留所が出来、そのことを当該被害者が運転者に訪ねる為、バスが動いている時に立ち上がったことも一要因だと考えられる。当該車両は、観光目的で作られた客室位置の高いバスである。
○問題点 バスの構造 ・段差・・・入口付近と客室との高低差がかなりある。 ・室内ミラー・・・取付位置が高く目線をかなり上にしないと見えない。
○対応策 ・入口から客室までの段差の大きい車両を乗合(路線バス)に使用しない。 ・万が一乗客が転落しても怪我が少なくなる様にクッション材を車内全部の所に取り付ける。 ・ルームミラーの取り付け位置を調整する。または、ルームミラーの代わりに室内モニターを見やすい位置に取り付ける。 ・運転者は発車前に車内の安全の確認を徹底する。 ・「発車します」「席を移動しないでください」の放送を行う。
【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

整理番号	B17024
------	--------

【事故内容】

【事故類型】

車両単独・その他

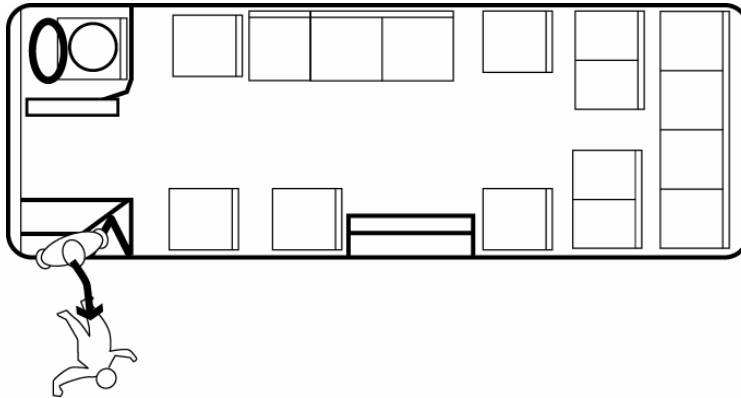
一般項目

【発生月時】	7月	12:30	【道路形状】	その他の場所
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥
【運転者年齢】	63歳		【制限速度】	40km/h
【運転経験年数】	39年		【走行速度】	停止中
【死傷者数】	死亡	重傷 1 軽傷 無傷 不明	【危険認知距離】	不明

当事者(車両)等

関係車両数	1両	1	2	3	4	5他
【車両】	乗合バス					
【定員】	38 名					
【当時の乗員数】	5 名					
【最大積載量】						
【当時の積載量】						
【積載物品】						
【乗員の負傷程度 及び人員】	重傷(1名)					

事故概要図



事故概要

当該運転者は、10時30分頃に出勤し、運行管理代務者の点呼を受け、10時50分に出庫した。定期行路を運行中、当該バス停留所において乗降客を2名取り扱った時、最後に降車しようとした当該被害者の体の一部が車内に残っているのを見落とし、閉扉操作をしたため、閉まる扉で押し出された当該被害者が歩道に転倒し、負傷した。

営業所	運転者数	227 人	車両数	135 両
事故要因	人的要因	車内ミラーにより、当該被害者の状況は確認出来たが、確認を怠った。		
	車両的要因	降車口ステップにセンサーはあるが、扉の移動する部分は感知されないため、その部分に当該被害者が立った時に無反応であった。		
	道路・環境的要因	特になし。		
	運行・整備管理上要因	特になし。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因・問題点

- ・当該運転者は、乗客が降りる時、降りるのは一人だと思いこみ、扉を閉めようと思った。その時、車外のミラーに黒いものが映ったため、まだ降りる乗客がいると認識し、しばらく間をおいてから扉を閉めたが、タイミングが早かった。
- ・当該運転者は、車内の乗客が少なく、車内全体を見渡せる事から逆に安心感があった。当該被害者の降車動作が緩慢な上、当該車両は段差のあるバスで、降車時に体が残っていたとは気づかず、折りたたみのドアの折りたたんだ部分で体を押した。
- ・当該運転者は、当該被害者の乗車時に、握り棒を使って大変であったので、気を付けなければいけないと思っていたが、当該バス停留所で、降車しようとしていたのが当該被害者であると気付かなかった。

○対応策

- ・他にお降りのお客様はおられますか」、「扉を閉めます」などの声かけを実施して、降車客の積極的な把握をする。
- ・降車動作の速度は乗客ひとりひとり固有のものであるから、乗客の動きの経過を見守ることが重要である。
- ・扉操作をする直前には少なくとも再度、内と外を確認することが必要である。その際、確認したことを声に出すなど指差呼称する。
- ・閉扉操作にあたっては確実に1m乗客がバスから離れてから扉操作する。
- ・室内ミラーで車内の降車口付近は確認でき、左側サイドミラーで車外の降車口付近が確認できるので、確実な確認を行ってから扉を閉めることで防止できる。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

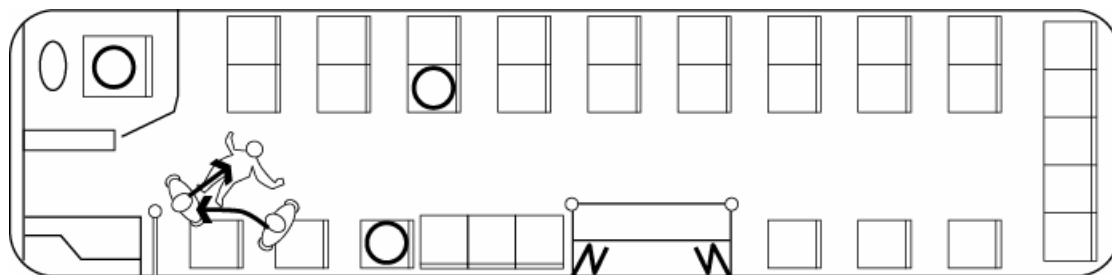
整理番号 B17025

【事故内容】 【事故類型】 車両単独・その他

一般項目					
【発生月時】	7月	10:30	【道路形状】	直線	
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	26歳		【制限速度】	40km/h	
【運転経験年数】	1年未満		【走行速度】	10km/h以下	
【死傷者数】	死亡	重傷	1	軽傷	無傷
				不明	
【危険認知距離】	1m				

当事者(車両)等					
関係車両数	1両	1	2	3	4
【車両】	乗合バス				
【定員】	79 名				
【当時の乗員数】	4 名				
【最大積載量】					
【当時の積載量】					
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】	重傷(1名)				

事故概要図



事故概要

当該運転者は、当該営業所に出社し、6時30分に点呼を受けた後、7時に出庫した。当該運転者は、定期路線を運行中、当該バス停留所において、当該被害者1名を乗車させ、室内ミラーにより車内確認した。室内ミラーには、立席している乗客もいなかったことから、「発車します。」とマイクで案内し、バスを発車させたところ、運転席後方で、「ドン」という異音がしたため、後方を振り返ると床に当該被害者がうつ伏せに倒れているのを発見した。このため、直ちにバスを停車させ、運行管理者へ報告後、業務用携帯電話から救急隊を要請した。当該被害者は、病院へ搬送され、右手首骨折の診断を受けた。

営業所	運転者数	83 人	車両数	45 両
事故要因	人的要因	運転経験が2ヶ月であった。乗客が座席に確実に着席したことを確認せずに発車した。		
	車両的要因	車内ミラーの視界セットが不良であった。		
	道路・環境的要因	当該バス停留所は、上り坂の途中に設置されているため、発車時にショックが発生した。		
	運行・整備管理上要因	適性診断結果に基づく、運転者への指導が不十分だった。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因・問題点

- ・乗客の着席を確認せず、ミラーで通路を確認し、当該被害者がミラーから消えたことで乗客が着席したものと思い込んでいた。
- ・当該バス停留所付近が上り勾配になっているため、発車時にショックが発生した。
- ・車内ミラーの死角があった。
- ・運行管理者は、当該運転者に対して、適性診断結果に基づいての指導が不十分だった。

○対応策

- ・車内確認をミラーだけに頼らず、直接運転者の目で確認する。
- ・乗客の着席を確実に確認し発車する。
- ・運転者が自ら着席を促す案内放送を実施する。
- ・ミラーの角度や位置を調節し、車内全体を確認出来る様に、必要に応じてミラーの個数を増やす。
- ・運行管理者は、適性診断結果に基づいて、個別に安全運転の指導を実施する。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

整理番号	B17026
------	--------

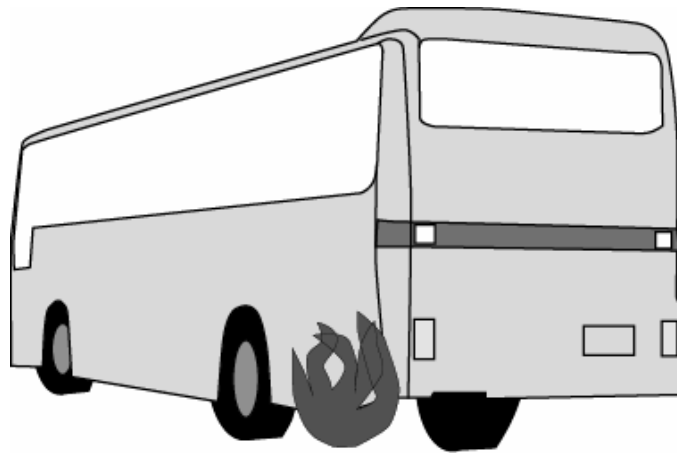
【事故内容】 【事故類型】 車両単独・その他

一般項目									
【発生月時】	8月	4:30	【道路形状】	直線					
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥					
【運転者年齢】	54歳		【制限速度】	80km/h					
【運転経験年数】	23年		【走行速度】	80km/h以下					
【死傷者数】	死亡	重傷	軽傷	無傷	45	不明	【危険認知距離】	500m	

当事者(車両)等

関係車両数	1両	1	2	3	4	5他
【車両】		貸切バス				
【定員】		62 名				
【当時の乗員数】		45 名				
【最大積載量】						
【当時の積載量】						
【積載物品】						
【乗員の負傷程度 及び人員】						

事故概要図



事故概要

当該運転者は、運行前の日常点検を実施し、16時50分に点呼を受け、18時に出庫した。目的地へ向い、高速道路を走行中に、当該車両後方付近より出火しているのを後方車から知らせがあり、運転者が火災に気づいた。近くのパーキングエリアで急停車し、乗客を避難させ消火活動を行う。乗客45人は全員無事であった。

営業所	運転者数	46 人	車両数	44 両
事故要因	人的要因	特になし。		
	車両的要因	エンジンオイルの設備付近の出火と推定されている。		
	道路・環境的要因	特になし。		
	運行・整備管理上要因	特になし。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因
鑑定の結果オイルキャップが装着されていた痕跡が見つからなかったため、当該オイルキャップが最初から装着されていなかったか、若しくは緩んだため途中で脱落したと見られるが、実際の事故要因は不明である。

○問題点
鑑定結果の通りオイルキャップの脱落が原因と仮定をするならば、日常点検作業時における確認の怠り、若しくは慣れによる不注意が考えられる。又オイルキャップの脱落が原因でないと仮定するならば、エンジンオイル等消費量の管理の怠り等が考えられる。

○対応策
オイルキャップの脱落が原因と仮定をするならば、日常点検作業時に他にも見落としやすい箇所があるかを検討し、二重チェック等の措置をとる必要があると思われる。又それ以外の原因であると仮定をするならば、エンジンオイル等油脂類の消費率の変化や定期点検時における油脂類の滲み等異変があればすぐに臨時整備を行える体制を整えることが必要と思われる。又それと同時に、それらの異変に対して気付くことのできる方法を日常点検の作業に組み入れていき、運転者等点検作業者に周知することが重要と思われる。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

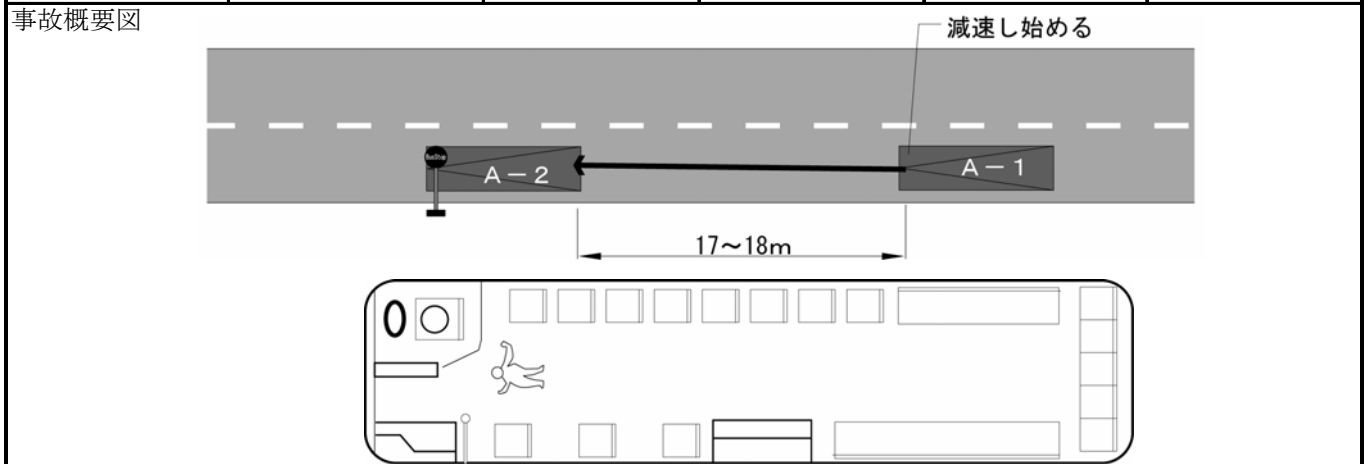
【自動車事故調査結果個表】

整理番号 B17027

【事故内容】 **【事故類型】** 車両単独・その他

一般項目					
【発生月時】	4月	15:30	【道路形状】	直線	
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	23歳		【制限速度】	40km/h	
【運転経験年数】	1年未満		【走行速度】	10km/h以下	
【死傷者数】	死亡	重傷	1	軽傷	無傷
				不明	
【危険認知距離】	不明				

当事者(車両)等					
関係車両数	1両	1	2	3	4
【車両】	乗合バス				
【定員】	78 名				
【当時の乗員数】	9 名				
【最大積載量】					
【当時の積載量】					
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】	重傷(1名)				



事故概要

当該運転者は、13時20分に出勤し、14時20分頃点呼を受け、出庫した。
 当該バス停留所の手前約150m地点で信号待ちのため一旦停車した。同場所は登り坂のため、速度は20km前後で再び走行した。走行中、当該バス停留所で降車する合図があったので、当該バス停留所の手前約17~18mのところで減速し、バス停に停車したが、停車する直前に右列前より4番目に座っていた当該被害者が席を立ち、転倒して右手首を骨折した。

営業所	運転者数	93 人	車両数	61 両
事故要因	人的要因	当該運転者の運転経験が5ヶ月であり、経験が浅かった。高齢者の乗客の扱いに配慮が欠けていた。		
	車両的要因	車内ミラーでは、運転者の後方および車内右側方向の視界が塞がれている。ローギアの加速であったため、アクセルを離した時におおかたエンジンブレーキがかかったと予測される。		
	道路・環境的要因	当該停留所付近の道路勾配は、3/100であり、坂の下の信号を赤で一旦停止した場合は、坂を上るために大きく加速する必要がある。		
	運行・整備管理上要因	運転者に対して、高齢者の行動の制約等を理解させる指導を十分に実施していなかった。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】
○要因・問題点 当該バス停留所のある坂の坂下から加速しなければならず、当該バス停留所の位置が坂上から少し下方向であり、停車する際のアクセルを離した時に急激なエンジンブレーキとなる恐れがあり、高齢者でなくとも吊革等につかまっていなくて転倒する可能性があると思われる。
○対応策 ・可能であれば、停留所の位置を平坦な場所に移動する。 ・ギアの位置を上位の段(3・4速)にしてから、アクセルオフとブレーキとする。(ローギアの時よりも衝撃は少ない。) ・車内の乗客に注意喚起する。(例「上り坂になります。お立ちの方おつかまりください。停車しますご注意ください。」)
【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

整理番号	B17028
------	--------

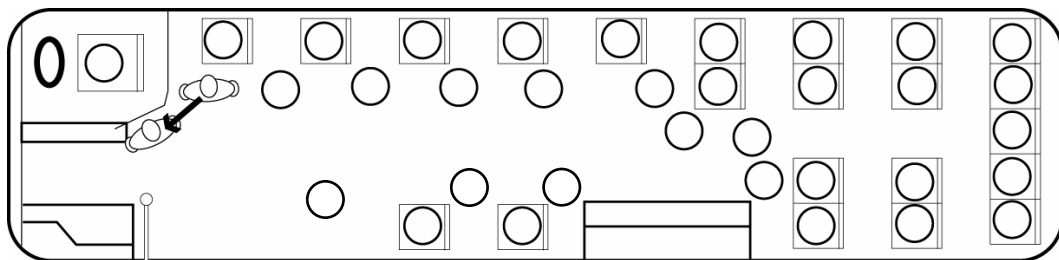
【事故内容】 【事故類型】 車両単独・その他

一般項目			
【発生月時】	6月	8:00	【道路形状】 直線
【天候】	雨		【路面状態】 湿潤
【運転者年齢】	36歳		【制限速度】 40km/h
【運転経験年数】	6年		【走行速度】 20km/h以下
【死傷者数】	死亡 0 重傷 0 軽傷 1 無傷 0 不明 0		【危険認知距離】 1m

当事者(車両)等

関係車両数	1両	1	2	3	4	5他
【車両】		乗合バス				
【定員】		55 名				
【当時の乗員数】		35 名				
【最大積載量】						
【当時の積載量】						
【積載物品】						
【乗員の負傷程度 及び人員】		軽傷(1名)				

事故概要図



ノンステップバス(大型)

事故概要

当該運転者は、5時40分頃出勤し、6時頃点呼を受け、6時10分頃出庫した。
当該バス停留所手前にてバスレーンを走行していたが、右側車線にいた軽自動車が車線変更をし、バス直前に割り込んだため、急ブレーキをかけた所、当該車両内で立っていた当該被害者が転倒し、その際運賃箱にぶつかり肋骨を骨折した。

営業所	運転者数	38 人	車両数	28 両
事故要因	人的要因	他車両が直前に割り込んだことから急ブレーキをかけた。		
	車両的要因	車内の握り棒には緩衝材が取り付けられているが、料金箱には緩衝材等はなかった。		
	道路・環境的要因	当該車両の前に割り込んだ車両は、前方の渋滞を避けようとして車線変更を行った。		
	運行・整備管理上要因	特になし。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因・問題点

- ・軽自動車用のバス専用レーンへの無謀な割り込み。
- ・当該車両の料金箱に緩衝材が未設置。
- ・運転者が車内マイクを使用し乗客に対する注意喚起を怠っていた。

○対応策

・当該車両はノンステップバスであり床面が低床であることから、通常使用している料金箱では高さ(床面から80cm)が低く運転席から料金が確認しづかったため、床面に20cmの台座をつけ高さを上げていた。今回は被害者が大人であったことから胸部を強打し肋骨の骨折となったが、幼児等の場合には頭部を負傷する恐れがあることから早急な対応が必要であり、料金箱に限らず整理券箱等金属部分が露出し乗客が触れ負傷する恐れのある部分に緩衝材を取り付ける必要がある。

・運転者は、車内マイクを使用し車内事故防止について注意喚起を行う。

・運転者の理解度が把握できない一方的な講義方式の教育だけではなく、グループ・トーキング等運転者自らが考え参加する教育を取り入れる必要があるものと思慮される。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

整理番号 B17029

【事故内容】 **【事故類型】** 車両単独・その他

一般項目					
【発生月時】	2月	12:30	【道路形状】	直線	
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	29歳		【制限速度】	40km/h	
【運転経験年数】	2年		【走行速度】	10km/h以下	
【死傷者数】	死亡	重傷	1	軽傷	無傷
				不明	
				【危険認知距離】	不明

当事者(車両)等					
関係車両数	1両	1	2	3	4
【車両】	乗合バス				
【定員】	54 名				
【当時の乗員数】	11 名				
【最大積載量】					
【当時の積載量】					
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】	重傷(1名)				

事故概要図

事故概要

当該運転者は、6時10分に運行管理者による点呼を受け6時30分に出庫した。
 当該車両は、信号のない交差点を左折し、約20m先の当該バス停留所で停止しようと車両を左に寄せて減速したところ、両手に荷物を持った当該被害者が座席を立ち上がり、右側に転倒した。

営業所	運転者数	26 人	車両数	14 両
事故要因	人的要因	マイクを使用して案内をしなかった可能性がある。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	約3%の上り勾配が続いていた。		
	運行・整備管理上要因	特になし。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因・問題点
 営業所内での運転者に対する教育については、年間計画を立て実施しているようであったが、実施時期が不定期であり、また、教育内容についても講義方式のみであり、バス・セッション等教育技法の取入れも必要であるように思われる。

○対応策
 運転者に対する教育を徹底する。
 ・バスが停車するまで席を立たないようマイクにて案内を行う。
 ・運転者に対し高齢者等の疑似体験教育を実施し、乗客の立場に立った運転を指導する。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

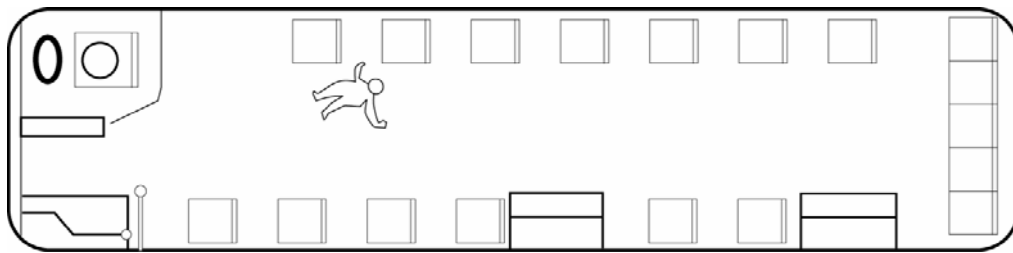
整理番号 B17030

【事故内容】 【事故類型】 車両単独・その他

一般項目					
【発生月時】	7月	22:00	【道路形状】	直線	
【天候】	曇		【路面状態】	湿潤	
【運転者年齢】	32歳		【制限速度】	40km/h	
【運転経験年数】	10年		【走行速度】	10km/h以下	
【死傷者数】	死亡	重傷	1	軽傷	無傷 不明
			【危険認知距離】	0m	

当事者(車両)等					
関係車両数	1両	1	2	3	4
【車両】	乗合バス				
【定員】	75 名				
【当時の乗員数】	3 名				
【最大積載量】					
【当時の積載量】					
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】	重傷(1名)				

事故概要図



事故概要

当該運転者は、13時50分頃出勤し、運行管理者の行う対面点呼を受け、14時50分に出庫した。定期行路を運行後、17時50分から約1時間休憩を取り、運行管理者の行う点呼を受け、18時50分に再び出庫した。
定期行路を運行し、当該バス停留所で乗車して来た当該被害者が、着席したと思い込み発進したところ、まだ着席前だったため反動で転倒し、負傷した。当該被害者は、第12胸椎圧迫骨折で2週間入院が必要だと診断された。

営業所	運転者数	160 人	車両数	77 両
事故要因	人的要因	当該運転者が、当該被害者は着席したと思い込み、確認せずに発車したこと。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	特になし		
	運行・整備管理上要因	特になし。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○問題点

- ・当該運転者は、実際に確認していないにもかかわらず、当該被害者が着席したと思い込んだこと。
- ・当該運転者は、高齢者の行動の制約を理解していなかった。

○対応策

- ・事業者は、運転者に高齢者の行動の制約等を理解させ、乗客の立場に立った運転が出来るように、高齢者の疑似体験の講習を受けさせる。
- ・空いている車内であっても、発車する時にはマイク等を用いて、乗客に発車することが分かる様にする。(仮に着席していなくても、つり革や握り棒につかまることが出来る。)

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

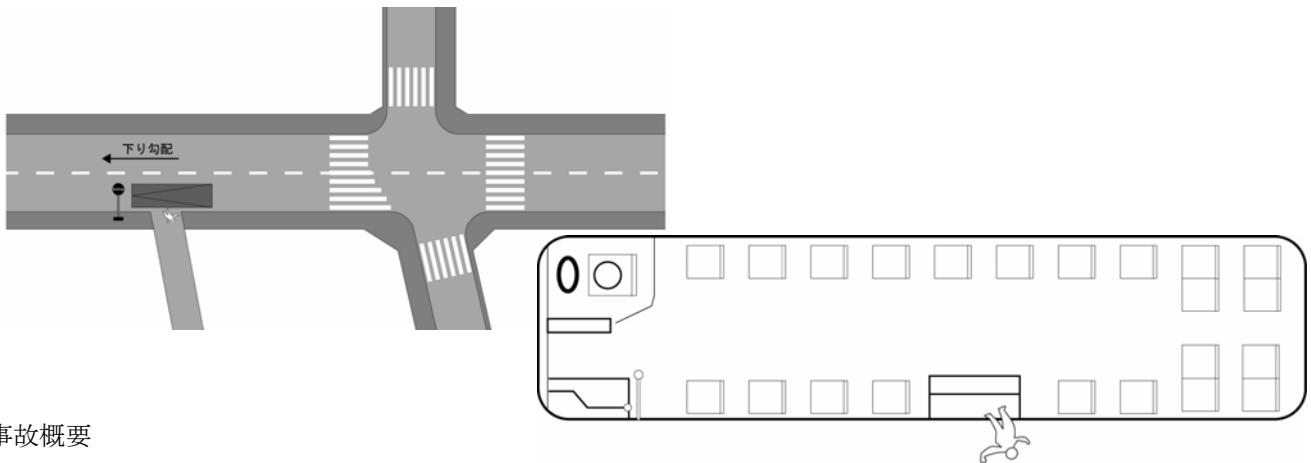
整理番号 B17031

【事故内容】 【事故類型】 車両単独・その他

一般項目					
【発生月時】	6月	17:45	【道路形状】	直線	
【天候】	曇		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	46歳		【制限速度】	40km/h	
【運転経験年数】	16年		【走行速度】	10km/h以下	
【死傷者数】	死亡	重傷	1	軽傷	無傷 不明
【危険認知距離】		不明			

当事者(車両)等						
関係車両数	1両	1	2	3	4	5他
【車両】		乗合バス				
【定員】		76 名				
【当時の乗員数】		20 名				
【最大積載量】						
【当時の積載量】						
【積載物品】						
【乗員の負傷程度 及び人員】		重傷(1名)				

事故概要図



事故概要

当該運転者は、5時40分頃出勤し、日常点検を行い、6時頃に運行管理者の行う点呼を受け、6時5分頃出庫した。定期行路を運行後、13時30分に入庫し、ダイヤを終了した。その後、13時40分から16時15分まで仮眠を取り、他の行路を運行するため、16時15分に出勤して日常点検を行い、運行管理代務者の点呼を受け、16時35分に出庫した。運行中、当該バス停留所で降車客扱いをするために停止した。乗車客がいるため、前ドアと中ドアを開け、乗車客扱いを終了し、前ドアを閉めた後に左サイドミラーで降車客を確認した。中扉ステップパイロットランプを確認してドア閉操作を行った際に足ブレーキが緩み、現場が下り勾配であることから車両が前進した。その際、車内客より「危ない」の声があり、咄嗟にドアを開け、左サイドミラーを確認したところ、降車客が転倒する状況を確認し足ブレーキを強く踏み直し停止した。車外に転倒した際に降車客が右足踵、右足甲部分を骨折する重傷を負った。

営業所	運転者数	150 人	車両数	83 両
事故要因	人的要因	当該バス停留所は下り勾配に設置されているが、駐車ブレーキを使用していなかった。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	若干下り勾配になっており、客扱いでは、ブレーキのかけ方に注意が必要である。		
	運行・整備管理上要因	特になし。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○問題点

事故現場である停留所は、著しい急勾配ではないが、若干下り勾配となっており客扱い等の際には注意が必要である。

○対応策

- ・運転者は駐車ブレーキ等を確実に操作し、乗客の乗降に対する安全確認を徹底する。
- ・事業者は、勾配が付いた場所での車両の操作の仕方を、運転者に指導することを徹底する。
- ・場合によっては、バス停留所の位置を再検討する。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

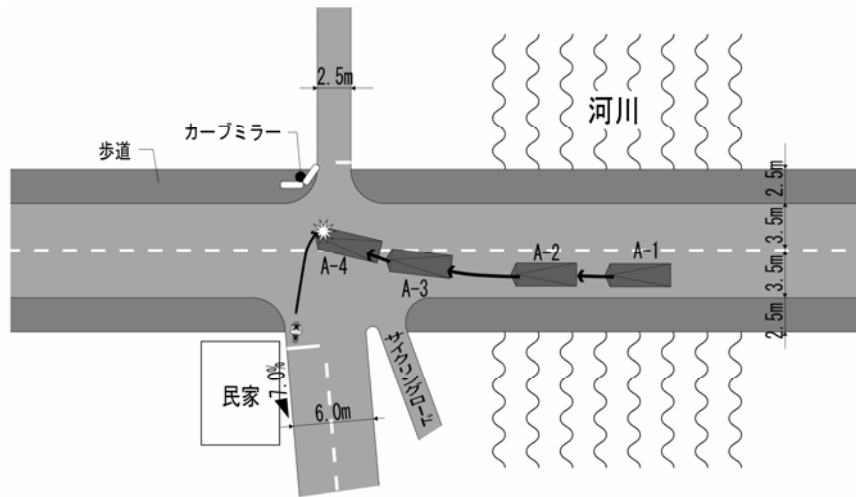
整理番号 P17001

【事故内容】 **【事故類型】** 車両相互・出会い頭衝突

一般項目					
【発生月時】	5月	12:00	【道路形状】	交差点十字路 信号なし	
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	55歳		【制限速度】	40km/h	
【運転経験年数】	2年		【走行速度】	40km/h以下	
【死傷者数】	死亡	1	重傷	軽傷	無傷 不明
【危険認知距離】	11m				

当事者(車両)等						
関係車両数	2両	1	2	3	4	5他
【車両】		法人タクシー	原付			
【定員】		6 名				
【当時の乗員数】		1 名				
【最大積載量】						
【当時の積載量】						
【積載物品】						
【乗員の負傷程度及び人員】			死亡(1名)			

事故概要図



事故概要

当該運転者は6時30分に出勤し、日常点検を実施し、6時50分に運行管理者の行う点呼を受けた後、7時に出庫した。無線配車により、11回目の乗客を搬送後、空車にて配車場所へ戻る途中、当該交差点に差ししかかったところ、信号機がない交差点左方より第2車(原動機付自転車)が一時停止をせず飛び出したため、危険を感じ右にハンドルを切り、急ブレーキをかけたが間に合わず、第2車は、当該車両のフロント右付近に衝突した。当該被害者は、頭部打撲のため、その後病院で死亡した。

営業所	運転者数	25人	車両数	24両
事故要因	人的要因	左右に注意を払わなかったこと。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	原動機付自転車が走行していた道路には、一旦停止の標識がなく、道路の停止線のみであった。		
	運行・整備管理上要因	適性診断結果を活用し、運転者への指導教育をしていない。点呼のマネリ化。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○対応策

・事業者について

事業者自ら輸送の安全の確保について、意識の高揚を図り運行管理体制の見直しを図ること。
各営業所の運行管理者に輸送の安全確保についての意識を高める教育を行うとともに、運行管理業務を適切に行うよう指導する。

・運行管理者について

安全の確保という意識の高揚を図ること。運行管理業務を適切に行うこと。特に運転者に対しての指導監督、事故についての調査、原因の究明及び再発防止を徹底すること。事業者に対して安全確保のための助言を行うこと。

・運転者について

運転適性の自覚及び安全運転の意識の高揚。

・その他

道路標識等の設置を要望すること。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

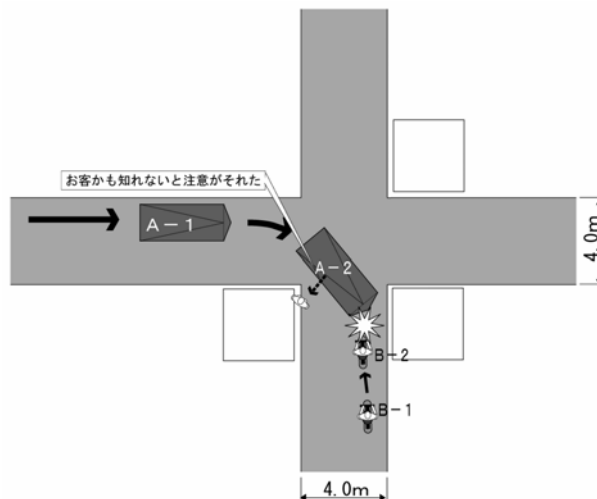
【自動車事故調査結果個表】

整理番号 P17002

【事故内容】 【事故類型】 車両相互・右折時衝突右折直進

一般項目						
【発生月時】		6月	0:30	【道路形状】		交差点十字路 信号なし
【天候】		晴		【路面状態】		乾燥
【運転者年齢】		42歳		【制限速度】		40km/h
【運転経験年数】		6年		【走行速度】		30km/h以下
【死傷者数】		死亡	重傷 1	軽傷	無傷	不明
【危険認知距離】		3m				
当事者(車両)等						
関係車両数	2両	1	2	3	4	5他
【車両】	法人タクシー		自転車			
【定員】	5 名					
【当時の乗員数】	1 名					
【最大積載量】						
【当時の積載量】						
【積載物品】						
【乗員の負傷程度及び人員】			重傷(1名)			

事故概要図



事故概要

当該運転者は、16時55分に点呼を受け、17時10分に出庫した。幹線道路を經由し、前方の交差点が赤に変わったため、幅員4mの道路を通り抜けようとして、一旦左折し、さらに右折した際、右方向のビルに人影が見えたため、進行してきた第2車(自転車)に気づかなかった。第2車はフロントバンパー左角付近に接触、転倒した。

営業所	運転者数	89人	車両数	35両
事故要因	人的要因	脇見運転。偏頭痛の治療中である(事故との直接的な関係はないと考えられる)。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	道路幅員が4mと狭い。		
	運行・整備管理上要因	特になし。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因・問題点

- ・幅員4mの道路を通り抜けようと一旦左折し、次に右折する際、右方向のビルに人影が見えたため、お客かもしれないと注意がそれたことによる脇見運転が原因だと考えられる。
- ・時間的にも場所的にも、「歩行者等は存在しないだろう」との先入観があったと思う。
- ・人影が見えたとのことであれば、右折しないで直進すれば良いのだが、その先の信号機が無い交差点を先読みしていると考えられるので、当該運転者はこの道路を何回か利用していると思われる。

○対策案

- ・幅員4mの狭い道路を通行する危険性を考えると、幅員4mの道路は回避すべきである。
- ・深夜における交通量の少ない交差点の信号機は、時間帯によって点滅式とすることも考慮すべきである。
- ・当該事業者は、全車にドライブレコーダを装着しており、事故等があった場合の処理及び実際の事故の記録を指導教育に活用しているとのことであるが、折角の機能を十分活用出来ていないと思われる。具体的な活用方法をPRすべきである。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

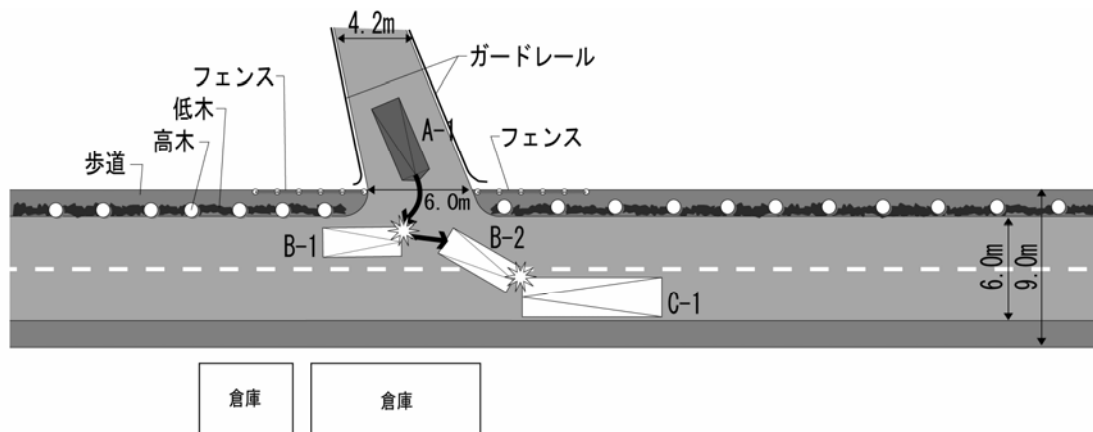
整理番号 P17003

【事故内容】 【事故類型】 車両相互・出会い頭衝突

一般項目					
【発生月時】	9月	14:30	【道路形状】	交差点丁字路	信号なし
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	36歳		【制限速度】	50km/h	
【運転経験年数】	5年		【走行速度】	10km/h以下	
【死傷者数】	死亡	重傷	1	軽傷	無傷
				不明	
【危険認知距離】	0m				

当事者(車両)等					
関係車両数	3両	1	2	3	4
【車両】	法人タクシー	乗用車(軽を含む)	普通トラック		
【定員】	5名	不明	不明		
【当時の乗員数】	1名	不明	不明		
【最大積載量】					
【当時の積載量】					
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】		重傷(1名)			

事故概要図



事故概要

当該運転者は、出社後、10時20分に点呼を受け、10時30分に出庫した。第3車(普通トラック)は、当該車両のいる道路に進入するため、当該車両が本線に出るのを本線に停車し待っていた。当該車両が本線に右折進入しようとした瞬間、本線右方向から直進してきた第2車(乗用車)と衝突した。第2車は衝突のはずみで第3車に衝突した。これにより第2車を運転していた当該被害者が重傷を負った。

営業所	運転者数	13人	車両数	12両
事故要因	人的要因	当該運転者のあせりによる左右確認不十分。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	道路両脇に植えられている立木や植え込みで左右を確認しづらかった。		
	運行・整備管理上要因	事故防止の指導が不十分。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因

事故地点での安全確認は地形や立木など構造物のため車両を本線路側帯白線付近まで出ないと確認できない。
当該事故は、安全確認を車道に出ないと出来ない道路形状であり、当該車両のいる道路に進入車があった場合、まず当該車両が市道に出る必要がある事と、当該車両のいる道路に進入するためにトラックが中央線寄りに待機していたため、乗用車が左寄りに走行しやすいおむきがあったこと等が重なった。当該車両が一旦停止をし、安全確認をしても、67m付近まで近づいた車両しか認めることが出来なく、またトラックも待っていたので車両を前に出した所、右方向から走行してきた乗用車と衝突した。また、乗客を迎えに行く為焦っていたことはなく、トラックに対し「早く出てあげない」と思っていたようだ。しかし、この地点は乗務員は頻繁に通る交差点ということなので見通しが悪いことは理解していたと思われる。

○対応策

- ・立木を伐採する、カーブミラーを設置する等市や警察に相談する。
- ・社内会議等を実施し乗務員からの情報をまとめ地図等に示し、情報を共有する。
- ・運行管理者は事故発生要因があると判断された事項についてはあらゆる手段を講じ乗務員に伝え注意を喚起・指導する。
- ・添乗して各個人の運転の癖を記録、把握し指導する必要がある。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

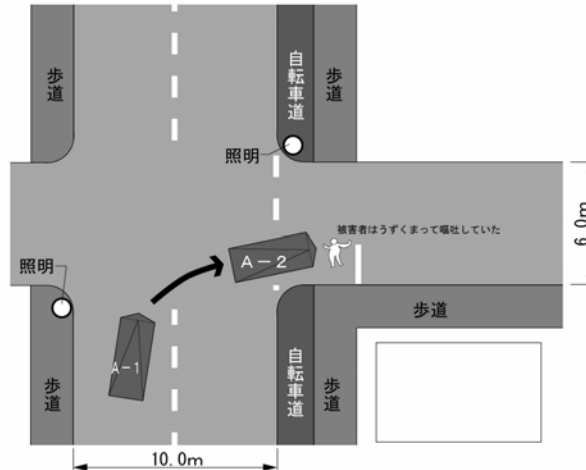
整理番号 P17004

【事故内容】 【事故類型】 人対車両・路上停止中

一般項目					
【発生月時】	4月	23:30	【道路形状】	交差点十字路	信号なし
【天候】	雨		【路面状態】	湿潤	
【運転者年齢】	47歳		【制限速度】	30km/h	
【運転経験年数】	7年		【走行速度】	10km/h以下	
【死傷者数】	死亡	重傷	1	軽傷	無傷
				不明	
【危険認知距離】	5m				

当事者(車両)等					
関係車両数	2両	1	2	3	4
【車両】	法人タクシー	歩行者			
【定員】	5名				
【当時の乗員数】	2名				
【最大積載量】					
【当時の積載量】					
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】		重傷(1名)			

事故概要図



事故概要

当該運転者は、18時30分に点呼を受け、18時50分頃出庫した。その後、8回目の運行(代行運転業務)を終わり、代行運転係とともに駅の待機所に向けて回送中、23時30分頃、当該交差点を10km/hで右折したところ、酒に酔った当該被害者が道路中央でかがんで嘔吐していた。当該運転者は、当該被害者に気付くのが遅れ、5m手前で急ブレーキをかけたが、2m程スリップし、当該被害者をフロントバンパーと接触させ、全治1ヶ月の重傷を負わせた。(肩打撲、肋骨骨折等)

営業所	運転者数	51人	車両数	33両
事故要因	人的要因	家庭環境が変わり緊張感が薄れた。神経質、あがり症であった。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	よく通る道で漫然運転になっていた可能性がある。横断歩道の線等は引かれていない。		
	運行・整備管理上要因	特になし。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因・問題点

- ・当該運転者は、深夜で人がいるとは思わなかった思い込み運転であった。
- ・助手席の同僚と会話していたことにより気が散漫になっていた。
- ・曲がった所で、目の前で、人に気が付いた。歩行者は屈んだ姿勢のため、運転席から確認しづらい。

○対応策

- ・だろう運転、思い込み運転をしない。(夜は酒に酔った人の徘徊もあることを念頭に置く。)
- ・慎重な運転を心がける。(会話等で気が緩んだ。慣れた道で気が緩んだ。)
- ・早めに歩行者を発見すること。(例、車両にセンサー取り付け。)
- ・速度を抑えた運転をする。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

整理番号	P17005
------	--------

【事故内容】

【事故類型】

車両相互・出会い頭衝突

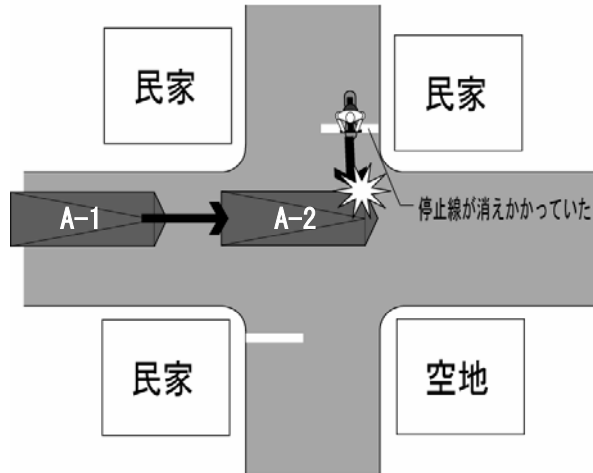
一般項目

【発生月時】	6月	16:00	【道路形状】	交差点十字路	信号なし
【天候】	雨		【路面状態】	湿潤	
【運転者年齢】	29歳		【制限速度】	40km/h	
【運転経験年数】	1年		【走行速度】	40km/h以下	
【死傷者数】	死亡	重傷	1	軽傷	無傷
				不明	
			【危険認知距離】	10m	

当事者(車両)等

関係車両数	2両	1	2	3	4	5他
【車両】		法人タクシー	原付			
【定員】		6 名				
【当時の乗員数】		2 名				
【最大積載量】						
【当時の積載量】						
【積載物品】						
【乗員の負傷程度 及び人員】			重傷(1名)			

事故概要図



事故概要

当該運転者は、出社後、運転管理者の行う点呼を受け、12時に出庫した。当該運転者は、乗客1名を乗せ、目的地に向かい走行中、信号機のない当該交差点において、左側から進行してきた当該被害者の運転する第2車（原付自転車）と出会い頭衝突した。当該被害者は負傷し、タクシーに乗りしていた乗客が応急手当をして、当該運転者が呼んだ救急車によって病院へ搬送した。当該車両の乗客は代替タクシーで目的地まで送られた。当該被害者の状況は、右膝骨折、手術・入院の重傷となった。事故地点の双方の市道の道幅は双方とも4.2mであり、第2車側に停止線があったが事故当時は消えかっていた。後日、確認したところ、停止線は既に引き直されてあったものの、路面に止まれ表示はなく、信号機、一時停止の標識やカーブミラーもなかった。

営業所	運転者数	20 人	車両数	15 両
事故要因	人的要因	当該交差点に40km/h(制限速度内)で進入したことから左右確認が出来る速度ではなかった。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	原動機付自転車の走行していた道路は停止線が消えかかっており、止まれの標識もなかった。		
	運行・整備管理上要因	適性診断結果に基づいた指導が不十分。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因

双方の市道はどちらも道幅が同じであるが、事故地点の市道十字路交差点付近にある民家のために死角となっているにも係らず、信号機が無く、交差点付近の一時停止線が不明確であり、「止まれ」の路面表示や標識も無く、カーブミラーも全く備え付けられていないため、道路交通法上での規制による優先道路が明確となっていなかったものと考えられる。

○対応策

当該交差点に信号機の設置若しくはカーブミラーの取り付け、非優先側道路面に一時停止線・「止まれ」表示及び一時停止標識の設置をするなど、ハード面での対策を講じる必要があるものと考えられる。また、事業者は事業用自動車運転者に対して、交差道路を通行する車両や、対向右折車両及び交差点、またはその直近で道路を横断する歩行者等に特に注意をし、かつ、できるだけ安全な速度と方法で進行するといった「交差点安全進行」について理解させるための指導教育を強化するなどのソフト面での対策も講じる必要があるものと考えられる。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

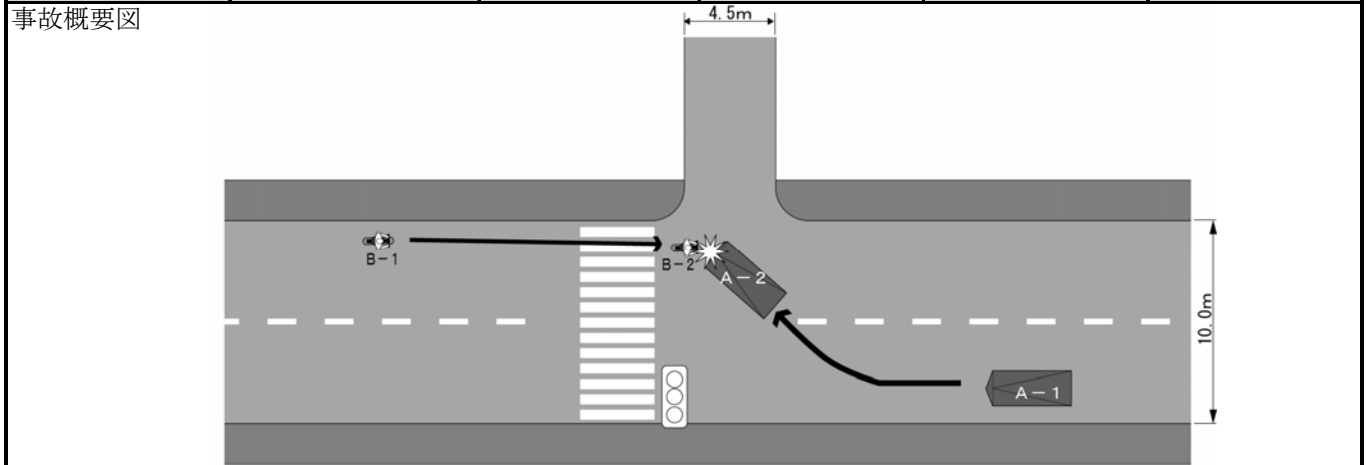
【自動車事故調査結果個表】

整理番号 P17006

【事故内容】 **【事故類型】** 車両相互・右折時衝突その他

一般項目						
【発生月時】	9月	19:15	【道路形状】	交差点丁字路	信号なし	
【天候】	曇		【路面状態】	乾燥		
【運転者年齢】	70歳		【制限速度】	50km/h		
【運転経験年数】	4年		【走行速度】	10km/h以下		
【死傷者数】	死亡	重傷	軽傷	1	無傷	不明
【危険認知距離】	10m					

当事者(車両)等						
関係車両数	2両	1	2	3	4	5他
【車両】		法人タクシー	原付			
【定員】		5 名				
【当時の乗員数】		1 名				
【最大積載量】						
【当時の積載量】						
【積載物品】						
【乗員の負傷程度 及び人員】			軽傷(1名)			



事故概要

当該運転者は、事故2日前は休日であり、事故前日は17時40分に点呼を受け、翌日2時55分に乗務を終了した。事故日は12時30分に起床し、17時30分に点呼を受け、17時35分に出庫した。3回目の乗客を乗せるため依頼地へ回送し、急いでいたため、前方の交差点の信号が赤になったので、手前のT字路を右折して迂回しようとしたところ、対向車線を直進してきた第2車(原付自転車)に気付くのが遅れ衝突した。

営業所	運転者数	8 人	車両数	11 両
事故要因	人的要因	動作の正確さが不十分であり、動体視力が低下していた。対向車の安全確認を怠った。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	薄暗くなってきた時間帯で、前方が見えにくかった。		
	運行・整備管理上要因	特になし。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因・問題点

- ・配車を受け、お得意様でもあったので、少しでも早く着車しようとの気持ちがあり、安全運転を忘れ急に右折したのが要因と思われる。到着時間への執着が強かった。
- ・安全運転への注意力が欠損していた。

○対応策

- ・先急ぎの心理、漫然運転の排除。
- ・配車係が運転者個々の性格をつかんで、急がせるような配車を極力避ける。
- ・配車係は、必ず「気を付けて」を付け加える。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

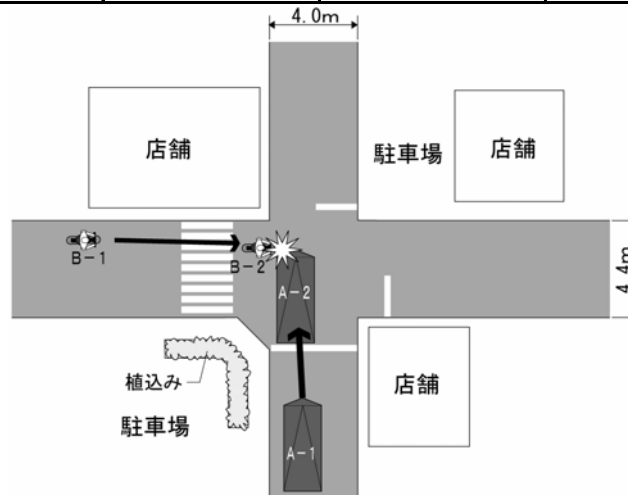
整理番号 P17007

【事故内容】 【事故類型】 車両相互・出会い頭衝突

一般項目					
【発生月時】	3月	7:30	【道路形状】	交差点十字路	信号なし
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	58歳		【制限速度】	30km/h	
【運転経験年数】	11年		【走行速度】	10km/h以下	
【死傷者数】	死亡	重傷	1	軽傷	無傷
				不明	
【危険認知距離】	5m				

当事者(車両)等					
関係車両数	2両	1	2	3	4
【車両】	法人タクシー	原付			
【定員】	6名				
【当時の乗員数】	1名				
【最大積載量】					
【当時の積載量】					
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】		重傷(1名)			

事故概要図



事故概要

当該運転者は4時に出勤し、日常点検を実施した後、運行管理者が行う点呼を受け、4時30分に出庫した。事故当日の10回目の乗務で迎車の為に依頼地に向かう途中、当該交差点にさしかかり、一時停止の標識があるにもかかわらず、一時停止を怠り、徐行して直進した所、優先道路を左側から直進してきた第2車(原付自転車)に衝突し、第2車の運転者が転倒し、負傷した。

営業所	運転者数	206人	車両数	91両
事故要因	人的要因	一時停止不履行及び左右の安全確認不徹底。熟知している道路であり、漫然運転となった可能性がある。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	交差点右側の見通しがかなり悪いにもかかわらず、カーブミラーがなかった。		
	運行・整備管理上要因	漫然運転に対する対処法が教育不足であった。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因・問題点

- ・運転者: 右側の見通しが悪いという認識が強すぎて、左側の安全確認がおろそかになった。いつもならもっと交通量が多く危険な場所なので注意したはずだが、日曜日で交通量が少ないので漫然とした。
- ・事業者: 慣れや油断に関する注意力の維持について教育されていなかった。
- ・道路: かなり見通しの悪い交差点であるにもかかわらずカーブミラーが設置されていなかった。
- ・原動機付自転車: 当該車両が来たのは確認できたはずだが、自分が優先道路であるとの認識が強く、事故を避ける措置をとらなかった。

○対応策

- ・適性診断の結果を、「そんなことは誰でもあること」と思ってしまうのではなく、その兆候が人より少し多いということを自分で理解し、少しでも危険な要素を減らすように日頃から考えて運転する。
- ・交差点における一時停止及びその発進方法について運行管理者及び事業者が再度運転者に教育指導する。
- ・事業者が営業区域内のヒヤリハット箇所の情報収集を行い、危険箇所マップを作成し運転者に携行させる。
- ・交差点にカーブミラーの設置をする。
- ・自車のフェンダー前端にもコーナーミラーを取り付ける。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

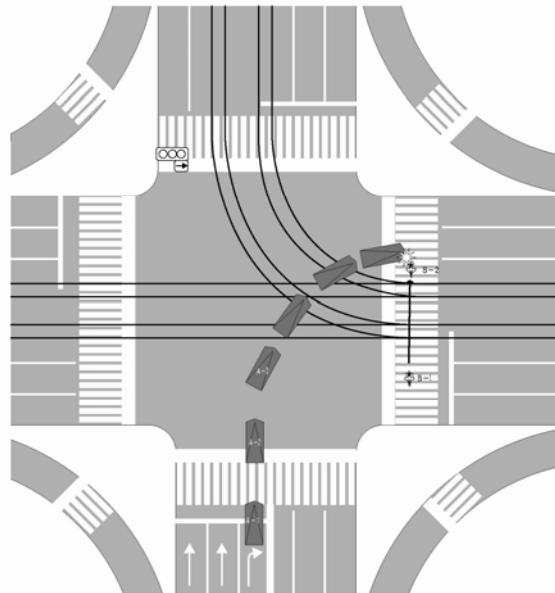
整理番号 P17008

【事故内容】 【事故類型】 車両相互・右折時衝突その他

一般項目					
【発生月時】	7月	23:00	【道路形状】	交差点十字路	信号あり
【天候】	雨		【路面状態】	湿潤	
【運転者年齢】	62歳		【制限速度】	40km/h	
【運転経験年数】	19年		【走行速度】	20km/h以下	
【死傷者数】	死亡	重傷	1	軽傷	無傷
				不明	
【危険認知距離】	2m				

当事者(車両)等					
関係車両数	2両	1	2	3	4
【車両】	法人タクシー	自転車			
【定員】	6名				
【当時の乗員数】	1名				
【最大積載量】					
【当時の積載量】					
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】		重傷(1名)			

事故概要図



事故概要

当該運転者は、10時50分頃始業点呼を受け、11時5分に出庫した。
 当該事故地点で、右折するため交差点の中央付近まで進み、対向車の通過を待ち、車両が途切れるのを待っていた。信号が右折矢印に変わったので右折を開始したところ、車両右手から横断歩道を第2車(自転車)が走行してきており、これを見落としたため車両の右前部が、第2車の左側方に衝突した。第2車に乗っていた当該被害者が負傷した。

営業所	運転者数	81人	車両数	113両
事故要因	人的要因	「動体視力及び夜間視力にやや問題あり」と診断されていた。深夜のため歩行者への注意が不十分。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	特になし。		
	運行・整備管理上要因	特になし。		
	その他の要因	事故当日は深夜であり、雨も降っていた状況から、視界が悪かった。		

【調査員の所見】

○要因・問題点

- ・天候は雨であったため、周囲が見えにくかった。
- ・運転者が、横断歩道上の歩行者・自転車への注意が足りなかった。
- ・夜間や薄暮時、歩行者や自転車に乗車している人の服が暗かったため、発見しにくかった。
- ・自転車の運転者は信号無視していた可能性がある。

○対応策

交差点内においては、特に横断歩道上の歩行者や自転車等には、普段以上に注意を払う必要がある。また、歩行者・自転車側の交通ルールの未遵守も見受けられる状況にあるので、これを防止するためにも、家庭や学校等での徹底した教育も不可欠であるし、いくら交通ルールを車両側が守っていたとしても交通弱者に対しては、それなりの配慮も必要であり、事故の抑止につながると思われる。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 否

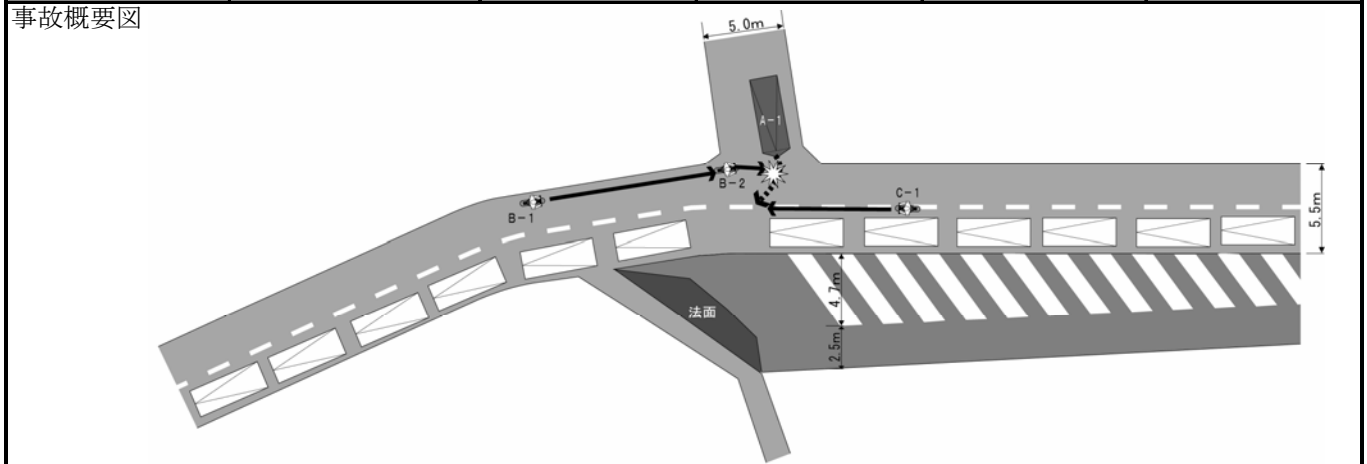
【自動車事故調査結果個表】

整理番号 P17009

【事故内容】 **【事故類型】** 車両相互・出会い頭衝突

一般項目					
【発生月時】	4月	8:00	【道路形状】	交差点丁字路	信号なし
【天候】	曇		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	55歳		【制限速度】	20km/h	
【運転経験年数】	16年		【走行速度】	10km/h以下	
【死傷者数】	死亡	重傷	1	軽傷	無傷
				不明	
【危険認知距離】	不明				

当事者(車両)等					
関係車両数	2両	1	2	3	4
【車両】	法人タクシー	原付			
【定員】	5名				
【当時の乗員数】	2名				
【最大積載量】					
【当時の積載量】					
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】		重傷(1名)			



事故概要

当該運転者は、5時30分頃出社し、5時45分に始業点呼を受け、6時10分頃に出庫した。7時50分頃、無線配車の乗客1名を乗せ3回目の営業に入った。T字型交差点に差し掛かり、進行方向の車線が渋滞していたため、車両の間隔が開くのを待ち、開いたので、30m先の右方向から来る当該被害者の乗る第2車(原付自転車)に注意して、進入しようとした所、左方向からセンターライン沿いに他の原付自転車 came ため停車した。再び発車しようとした所、右側から来た当該被害者の乗る第2車と衝突した。その結果、当該被害者が左顔面骨折、右足膝骨折の重傷を負った。

営業所	運転者数	155人	車両数	100両
事故要因	人的要因	過去1年以内に道交法違反3件、接触事故1件を起こしている。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	通勤による渋滞が発生しやすい。信号もなく右折が難しい。		
	運行・整備管理上要因	適性診断が実施されておらず、事故や違反を起こして初めて個別指導を実施している。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因・問題点

- ・通勤時間帯のため渋滞が発生していることにより、当該車両が停止した道路から出にくい状況である。
- ・2輪車等が、渋滞を避けるためセンターラインを超えて走行している。

○対応策

- ・事業者が、運転者に適性診断を受診させ、結果に基づいて個別に指導を行う。
- ・2輪車等の通行区分違反をしないように指導する。
- ・(タクシーの)乗客の了解を得て迂回路を通る。
- ・信号を設置する。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

整理番号	P17010
------	--------

【事故内容】

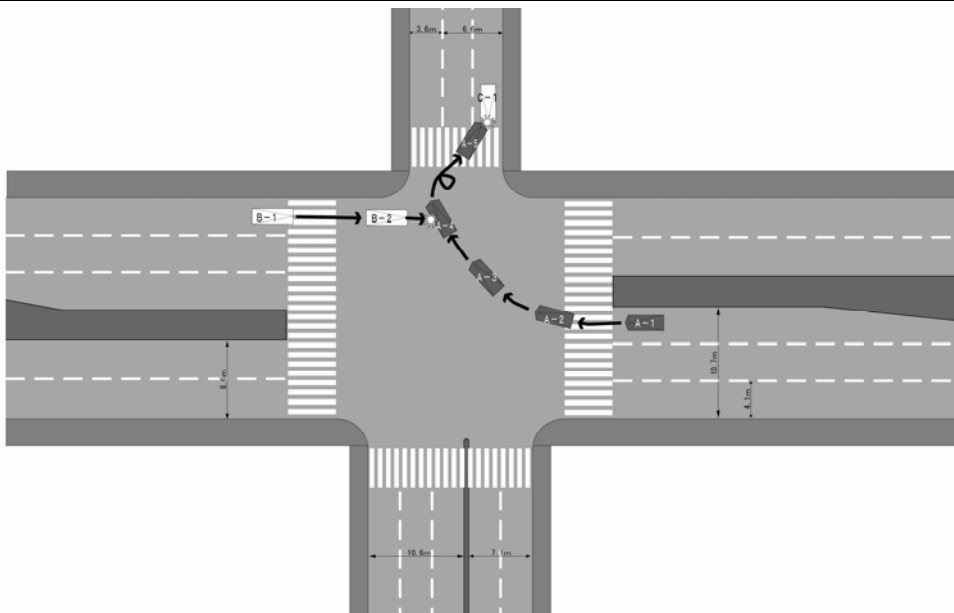
【事故類型】 車両相互・右折時衝突その他

一般項目									
【発生月時】	6月	15:00	【道路形状】 交差点十字路 信号あり						
【天候】	晴			【路面状態】 乾燥					
【運転者年齢】	64歳			【制限速度】 50km/h					
【運転経験年数】	37年			【走行速度】 10km/h以下					
【死傷者数】	死亡	重傷	1	軽傷	1	無傷	不明	【危険認知距離】 50m	

当事者(車両)等

関係車両数	3両	1	2	3	4	5他
【車両】		法人タクシー	乗用車(軽を含む)	小型トラック		
【定員】		5 名				
【当時の乗員数】		2 名				
【最大積載量】						
【当時の積載量】						
【積載物品】						
【乗員の負傷程度及び人員】		重傷(乗客1名)	軽傷(1名)			

事故概要図



事故概要

当該運転者は、7時頃に出社し、始業点検終了後に出庫点呼を受け、7時30分に出庫した。途中1回の食事休憩を経て、7回目の仕事で、当該交差点を右折中に、直進してきた第2車(乗用車)が当該車両の左側面に衝突、その反動で右折側道路に信号停車中の第3車(小型トラック)に接触して停止した。当該車両の乗客が車外へ放り出され、重傷を負った。第2車の運転者も軽傷を負った。

営業所	運転者数	274 人	車両数	125 両
事故要因	人的要因	適性診断の結果、危険感受性・動作の正確さ・判断動作のタイミング等が不足していた。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	道路幅は広いが高速道路の橋脚等があり、視界が狭く感じる可能性がある。 信号等も見づらく、交通量も多い。		
	運行・整備管理上要因	特になし。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因・所見

交差点の信号の位置や回りの交通の状況が悪い。
(歩行者は少なかった。)

○対応策

- ・信号機の設置位置を再検討する。
- ・ドライブレコーダー・デジタルタコグラフ等の設置により運転者自身の運転状況の調査を行い指導する。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

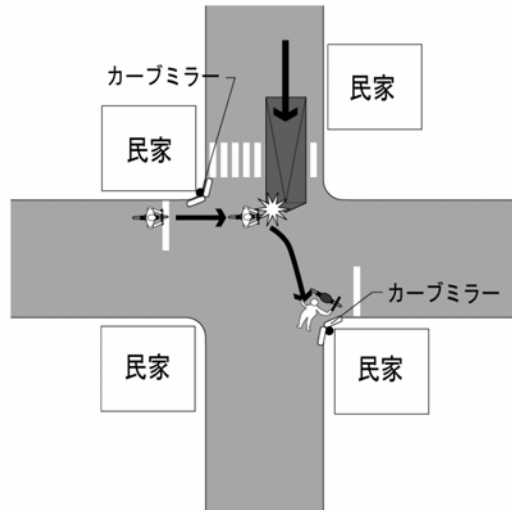
【自動車事故調査結果個表】

整理番号 P17011

【事故内容】 **【事故類型】** 車両相互・出会い頭衝突

一般項目					
【発生月時】		9月	8:30	【道路形状】 交差点十字路 信号なし	
【天候】		晴		【路面状態】 乾燥	
【運転者年齢】		60歳		【制限速度】 30km/h	
【運転経験年数】		11年		【走行速度】 30km/h以下	
【死傷者数】		死亡	重傷 1	軽傷	無傷
			不明		
【危険認知距離】		3m			
当事者(車両)等					
関係車両数	2両	1	2	3	4
					5他
【車両】		法人タクシー	自転車		
【定員】		6 名			
【当時の乗員数】		1 名			
【最大積載量】					
【当時の積載量】					
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】			重傷(1名)		

事故概要図



事故概要

当該運転者は、7時30分頃に出勤し、車両点検を実施後、7時40分に運行管理代務者の点呼を受け、7時45分に出庫した。2回目の配車で客を迎えに行くため、県道を走行し、信号機のない当該交差点に差し掛かったところ、右前方より当該被害者が第2車(自転車)で進行しているのを発見し、急ブレーキをかけて減速措置を行ったが、間に合わず、第2車と衝突した。

営業所	運転者数	13 人	車両数	12 両
事故要因	人的要因	右方向の安全確認不徹底。判断動作のタイミングが年々低下していることへの認識不足。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	当該交差点においてカーブミラーの取り付け位置が高く、道路状況を確認しづらい。		
	運行・整備管理上要因	当該運転者に、7年4ヶ月にわたり適性診断を受診させていない。個別指導も不十分。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因

一旦停止標識のある脇道から自転車に乗った小学生が飛び出したところ、当該車両が避けられず衝突した。
労働時間管理に重大な法令違反があるものではなく、本件については、「人に対してもっと優しく」なれば防げる事故であったと推測する。

○対応策

- ・定期的に適性診断を受診させ、診断結果に基づいて個別に指導を行う。
- ・交差点に進入する時は、必ず左右確認できる様に減速する。
- ・カーブミラーの角度を調節、場合によってはミラーの個数を増やして対応する。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

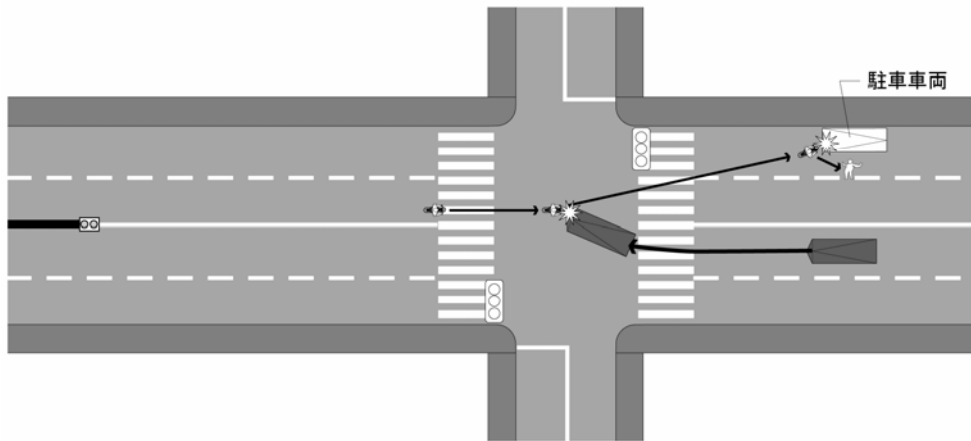
整理番号 P17012

【事故内容】 【事故類型】 車両相互・右折時衝突右折直進

一般項目					
【発生月時】	2月	21:00	【道路形状】	交差点十字路	信号あり
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	39歳		【制限速度】	40km/h	
【運転経験年数】	3年		【走行速度】	20km/h以下	
【死傷者数】	死亡	重傷	1	軽傷	無傷
				不明	
【危険認知距離】	5m				

当事者(車両)等					
関係車両数	3両	1	2	3	4
【車両】	法人タクシー	二輪車	乗用車(軽を含む)		
【定員】	5名				
【当時の乗員数】	1名				
【最大積載量】					
【当時の積載量】					
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】		重傷(1名)			

事故概要図



事故概要

当該運転者は、16時40分に出社して日常点検を実施し、運行管理者の行う点呼を受け、17時に出庫した。5回目の営業終了後、駅に向かって走行中に当該交差点を右折する際、交差点先30mにある中央分離帯の黄色点滅灯に気をとられて、直進してきた第2車(オートバイ)に気づかず右折したため衝突し、第2車は横滑りして第3車(駐車車両)に衝突し炎上した。第2車の運転者は、右足くるぶしを剥離骨折した。

営業所	運転者数	156人	車両数	69両
事故要因	人的要因	当該交差点での前方不注意、及び右折時の運転操作不適切。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	駅に近く、交通量や人通りが多い道路である。		
	運行・整備管理上要因	適性診断の結果を基にした個別指導が不十分であった。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因・問題点

- ・運転者:交通量も多い交差点なので注意が足りなかった。(普段からの運転への慣れに注意、ゆとりを持った運転操作への心がけ)
- ・事業者:交差点における徐行、一時停止について運転者に対する教育指導が不十分だった。
- ・道路:交通量が多く、右折車に対する矢印信号等の改善対策が必要である。
- ・二輪車:当該車両が来たのは確認できたはずだが、自分が優先であるとの認識が強くあり回避が遅れたのではないかと。

○対応策

- ・適性診断の結果は、その兆候が人より顕著であることを自分で理解し、危険な面を減らすように日頃から考えて運転する。
- ・交差点における徐行、一時停止及びその発進方法について運行管理者及び事業者が再度運転者に徹底教育指導する。
- ・事業者が営業区域内のヒヤリハット箇所の情報収集を行い、危険箇所マップを作成し運転者に携行させる。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

整理番号 P17013

【事故内容】 **【事故類型】** 車両相互・出会い頭衝突

一般項目					
【発生月時】	8月	10:00	【道路形状】	交差点十字路	信号なし
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	60歳		【制限速度】		
【運転経験年数】	30年		【走行速度】	40km/h以下	
【死傷者数】	死亡 1 重傷 軽傷 無傷 不明		【危険認知距離】	0m	

当事者(車両)等						
関係車両数	2両	1	2	3	4	5他
【車両】		法人タクシー	自転車			
【定員】		5 名				
【当時の乗員数】		1 名				
【最大積載量】						
【当時の積載量】						
【積載物品】						
【乗員の負傷程度 及び人員】			死亡(1名)			

事故概要図

事故概要

当該運転者は、7時頃点呼を受け、出庫した。住宅街の一方通行(優先側)を走行中、交差点右方向より(交差している道路も一方通行)逆走して来た第2車(自転車)と衝突をした。当該被害者は、ボンネットに乗り上げ、フロントガラスに頭部を強打したため、死亡した。

営業所	運転者数	166 人	車両数	62 両
事故要因	人的要因	住宅街の交差点で、十分に減速しておらず、右方向への確認不足であった。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	当該交差点に設置されているカーブミラーに死角があり、視認性が不十分であった。		
	運行・整備管理上要因	特になし。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因
当該車両の走行する道路と交差する道路は、当該運転者から見て、左方向から右方向への一方通行であった。そのため、当該運転者は、左方の一時停止部分に注意をし、右方向への注意が散漫になっていた可能性がある。当該被害者の運転する自転車は、右方向から左方向へ走行していたため(逆走行)、当該運転者は、自転車が接近していることに気付くのが遅れた。

○対応策
事業者は運転者に対して、住宅地では必ず減速し、自転車や歩行者の急な飛び出しに対処できる様に、安全を確認して走行する様に指導する。
・交差する道路の状況を正確に把握できる様に、カーブミラーの角度等を調整する。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

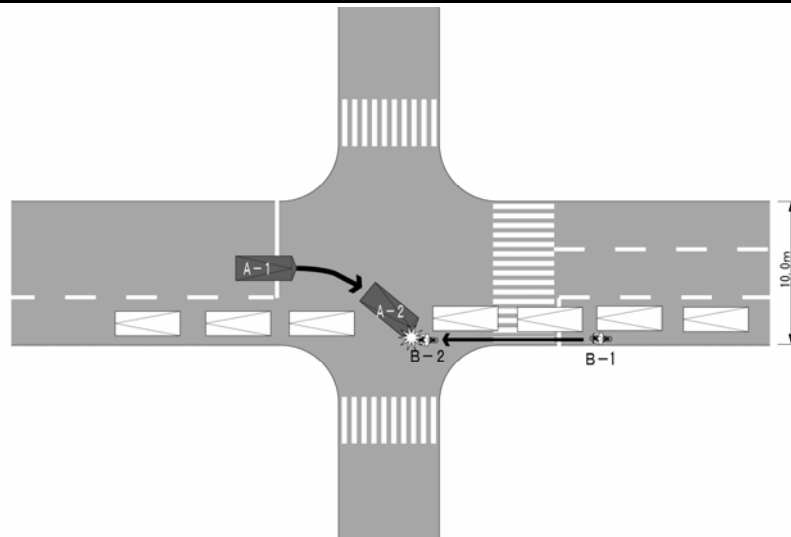
整理番号 P17014

【事故内容】 **【事故類型】** 車両相互・右折時衝突右折直進

一般項目					
【発生月時】	7月	18:15	【道路形状】	交差点十字路	信号なし
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	63歳		【制限速度】	40km/h	
【運転経験年数】	26年		【走行速度】	10km/h以下	
【死傷者数】	死亡	重傷	1	軽傷	無傷
				不明	
【危険認知距離】	1m				

当事者(車両)等					
関係車両数	2両	1	2	3	4
【車両】	法人タクシー	二輪車			
【定員】	5名				
【当時の乗員数】	1名				
【最大積載量】					
【当時の積載量】					
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】		重傷(1名)			

事故概要図



事故概要

当該運転者は、7時30分に点呼を受け、8時に出庫した。
無線配車にて依頼地に向かう途中、当該交差点で右折待機をしていた所、対向車線が渋滞していた為、対向車両より手で「進行」の合図があったので右折した所、直進してきた第2車(バイク)と衝突した。

営業所	運転者数	55人	車両数	25両
事故要因	人的要因	対向車が譲ってくれたので急いで進行しようとした為、安全確認がおろそかになった。		
	車両的要因	セダン型のためボンネットが長く、右折を開始してからでないと対向車側方の安全確認が出来ない。		
	道路・環境的要因	二輪車側からは、当該交差点先に信号があるために、横断歩道や停止線を見落としやすい。		
	運行・整備管理上要因	特になし。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

- 要因・背景
- ・無線配車で依頼地に向かう途中に近道をするために当該交差点を右折したと思われる。
 - ・渋滞していた対向車は、側方を進行してくる二輪車等を確認してから道を譲るべきであった。
 - ・相手方は宅配サービスのオートバイであり、配達に向かう途中か帰りは不明であるが、急いでいたと思われる。
 - ・双方業務中の事故であり、時間的な制約があったと思われる。
- 対応策
- ・事業者は、運転者に無理な時間短縮をして、安全運転を怠ることがないように指導する。
 - ・運転者も指導内容を受け止め、自らも安全運転を心掛ける。
 - ・配車時は、出来るだけ運転者に負担のかからない時間を設定する。
 - ・当該交差点を交通規制する(時間帯によって右折禁止とする)。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 不十分

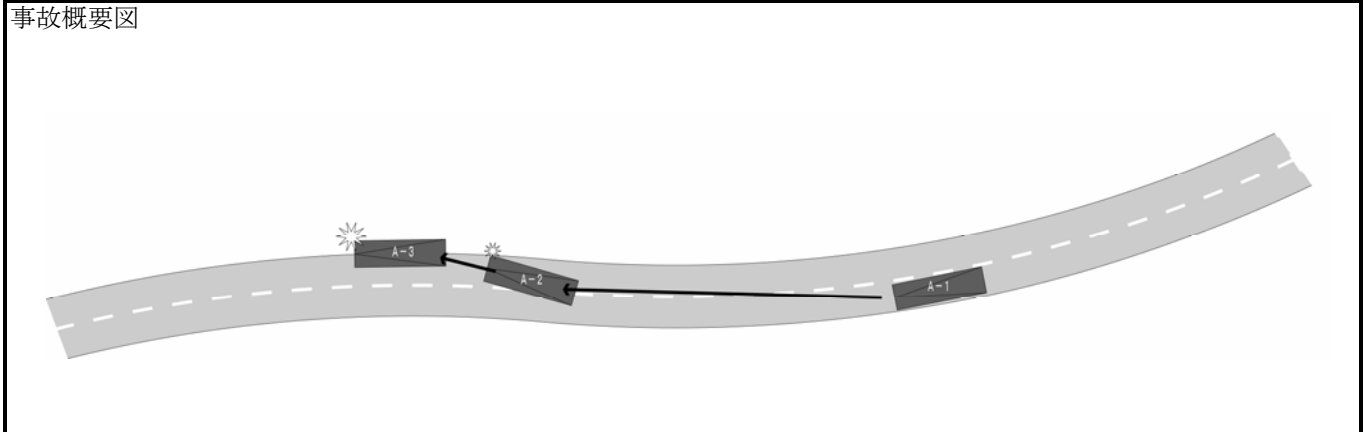
【自動車事故調査結果個表】

整理番号 T17001

【事故内容】 **【事故類型】** 車両単独・工作物(防護柵等)衝突

一般項目					
【発生月時】	4月	2:15	【道路形状】	カーブ	
【天候】	曇		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	57歳		【制限速度】	40km/h	
【運転経験年数】	6年		【走行速度】	調査不能	
【死傷者数】	死亡	重傷	軽傷	無傷	1 不明
			【危険認知距離】	不明	

当事者(車両)等					
関係車両数	1両	1	2	3	4
【車両】	大型トラック				
【定員】	2 名				
【当時の乗員数】	1 名				
【最大積載量】	14800kg				
【当時の積載量】	14300kg				
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】					



事故概要

当該運転者は、7時30分に起床し、12時30分に出勤、13時10分に点呼を受け、13時20分に出庫した。
 峠道の、長い急勾配(8%)の下り坂を走行時に、フットブレーキの使い過ぎでエアが低下、またブレーキ装置の過熱によりブレーキのきき不良が起り、速度が上がりカーブを曲がりきれず、当該車両は対向車線をまたいで道路構造物に衝突し、当該車両は横転した。

営業所	運転者数	11 人	車両数	11 両
事故要因	人的要因	当該運転者は家庭内の悩みを抱えていた。		
	車両的要因	フットブレーキの使い過ぎによるブレーキの利きの不良があった。		
	道路・環境的要因	峠道で長い急勾配の下り坂であったため、ブレーキを多用しなければならなかった。		
	運行・整備管理上要因	2・9告示を遵守していない。最大拘束時間の超過がみられた。		
	その他の要因	後続車にあおられていた。		

【調査員の所見】

○要因・問題点

- ・長い急勾配(8%)の下り坂にもかかわらず補助ブレーキをほとんどつかわずに、フットブレーキを多用したため、ブレーキ不良によりスピードが上がり止りきれずに道路構造物等に衝突し、車両を横転させてしまった。
- ・事故の起きた道路は、幅員が5.5メートルと狭く、制限速度50km/hの道路であるが、70～80km/hのスピードで多くの車両が走行しているため、当該車両が制限速度で走行していると後続車からあおられてしまった状況であった。
- ・当該運転者は、家庭内の事で色々悩みがあった。
- ・当該事業者は2・9告示を遵守していなかった。

○対応策

- ・運転者は、長い下り坂では補助ブレーキ(排気ブレーキ、リターダ)を活用し、補助ブレーキの一番きくエンジン回転数(レッドゾーンの手前)を保ち、速度が上がりにくいよう防衛運転を心がける。もしも、エアタンクのエア圧が下がりブザーが鳴ったら広い場所を見つけて停車し、エアを溜めてから再スタートする。
- ・事故の起きた道路は、急勾配の下り坂であるが比較的緩やかなカーブが多いため、70～80km/hの速度で多くの車両が走行している。警察の取り締まりをこの道路で実施し、スピード違反の車両の取締りを実施することにより、法定速度を遵守させる。
- ・当該運転者は、家庭内の事で色々な悩みがあったということなので、当該事業者がカウンセリングを行い悩みの解決が出来るように援助していくべきである。
- ・当該事業者は、2・9告示で決められた連続運転時間や最大拘束時間を遵守し、運転者の疲労運転を防止する。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 不十分

【自動車事故調査結果個表】

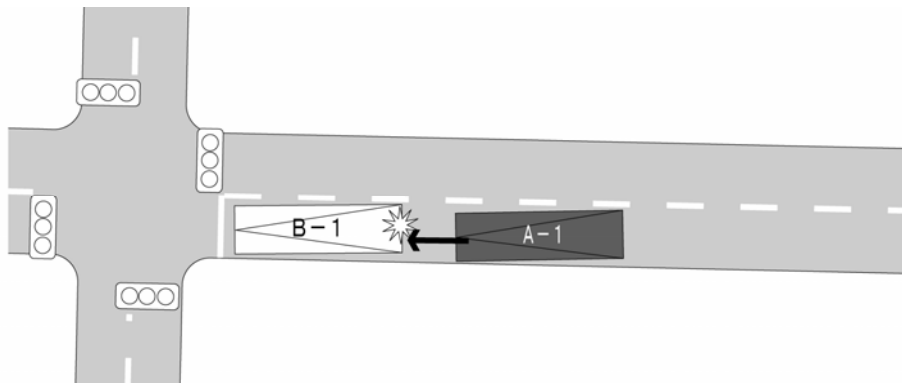
整理番号 T17002

【事故内容】 **【事故類型】** 車両相互・追突(その他)

一般項目					
【発生月時】	9月	6:30	【道路形状】	交差点付近	信号あり
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	34歳		【制限速度】	50km/h	
【運転経験年数】	6年		【走行速度】	70km/h以下	
【死傷者数】	死亡 1	重傷	軽傷 1	無傷	不明
			【危険認知距離】	不明	

当事者(車両)等					
関係車両数	2両	1	2	3	4
【車両】	大型トラック	大型トラック			
【定員】	2名				
【当時の乗員数】	1名				
【最大積載量】	13100kg				
【当時の積載量】	1000kg				
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】	死亡(1名)	軽傷(1名)			

事故概要図



事故概要

当該運転者は、事故前日から連続勤務であった。事故発生日当日は1時に荷卸しを行い、2時から休憩をとり、4時に出発した。当該運転者は、荷物を積んだ状態で、国道を65km/hにて運行中に交差点に差ししかかったところ、赤信号により停車していた第2車(大型トラック)に気付くのが遅れ、大型トラックに追突し、当該運転者が死亡し、相手車両運転者が軽傷を負った。

営業所	運転者数	40人	車両数	42両
事故要因	人的要因	十分な休憩を取らずに運転をした。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	交差点手前1km付近は、下りの直線となっており無意識に速度が上がってしまう可能性がある。		
	運行・整備管理上要因	2・9告示を遵守していない。最大拘束時間を超えてしまう傾向にある。終業点呼を確実に実施していない。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

- 要因
- ・事業者が長距離運行の運転者に対し、休憩場所、時間等の適切な運行指示を行わず、終業時刻が深夜になってしまう場合には点呼を実施していないため、当該運転者は、点呼を行わず休息地を出庫していること。
 - ・峠を越え、直線の下り坂になったため安堵感から気のゆるみが生じ、休息期間不足も加え、居眠り運転となり事故を発生させたと思われる。
- 問題点
- ・運転者に対する指導教育が十分でなく、運転者が理解していない。
 - ・適性診断は実施されているが、損保会社が行うもので内容等が不足していることから運転者に反映されていない。
 - ・運行指示が徹底されていない。
 - ・確実に始業、終業等の点呼が実施されていない。
 - ・労働時間等の改善告示が遵守されていない。
- 対応策
- ・当該事業者は運転者の過労運転を防止するために、2・9告示を遵守する。点呼を確実に実施し、個々の運転者の運行状況を把握する。また運転者自身にも、適切な時間に休憩を取る等、指導・教育を実施する必要がある。
 - ・自動車事故対策機構等が実施する適性診断を定期的に受診させ、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。
 - ・居眠り運転防止のできる警報装置等の普及が急がれる。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 否

【自動車事故調査結果個表】

整理番号	T17003
------	--------

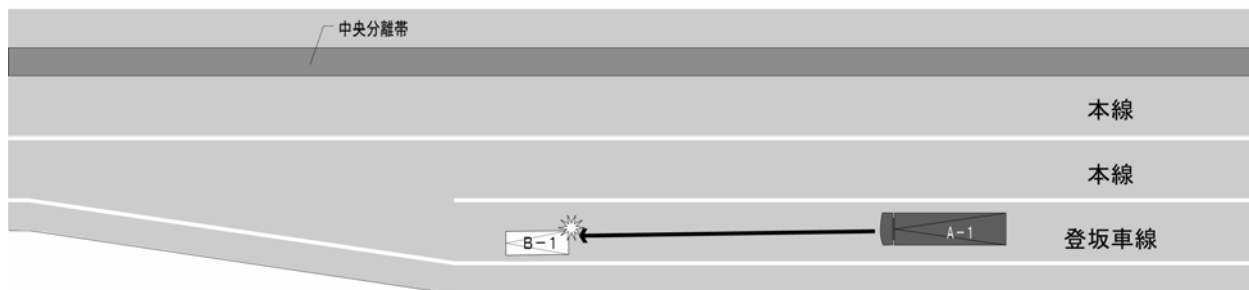
【事故内容】 【事故類型】 車両相互・追突(進行中)

一般項目			
【発生月時】	8月	21:00	【道路形状】 カーブ
【天候】	晴		【路面状態】 乾燥
【運転者年齢】	47歳		【制限速度】 80km/h
【運転経験年数】	5年		【走行速度】 80km/h以下
【死傷者数】	死亡 0 重傷 1 軽傷 5 無傷 1 不明 0		【危険認知距離】 0m

当事者(車両)等

関係車両数	2両	1	2	3	4	5他
【車両】		大型トラック	乗用車(軽を含む)			
【定員】		2 名				
【当時の乗員数】		1 名				
【最大積載量】		7100kg				
【当時の積載量】		5200kg				
【積載物品】						
【乗員の負傷程度及び人員】			重傷(1名) 軽傷(5名)			

事故原因



事故概要

当該運転者は、前日からの連続勤務で、事故発生日の前日13時に出勤し、15時に点呼を受け出庫した。事故発生日当日は、9時10分に起床して走行を開始、10時まで走行した後に11時10分まで荷卸しを行い、その後再び13時20分まで一般道を走行した。休憩を取った後、16時40分まで荷積を行って当該営業所へ帰社するため出発し、19時50分からは高速道路を走行した。高速道路を走行中に、下り線の登坂車線から本線に合流する際、本線に気を取られ、登坂車線上で車両故障のため停車していた第2車（乗用車）の発見が遅れて追突し、乗用車に乗っていた6名に重軽傷を負わせた。

営業所	運転者数	109 人	車両数	118 両
事故要因	人的要因	運転開始から4時間半の連続運転だった。当該車両の運転は、久しぶりの乗務であった。		
	車両的要因	フロントガラスと運転席サイドガラスに着色フィルムが装着されており、視界を妨げた恐れがある。		
	道路・環境的要因	緩いカーブの先で合流するため、若干見通しが悪い。		
	運行・整備管理上要因	運転時間等の指示が適切に行われていない。		
	その他の要因	特になし		

【調査員の所見】

○要因・問題点

- ・高速道路に進入してから1時間ほど経過し、緊張がほぐれ、居眠りあるいは漫然運転に陥ったことが想像される。
- ・運転開始から4時間半の連続運転で疲労が蓄積していたと思われる。
- ・登坂車線から走行車線に合流するため、前方への注意が散漫になったと思われる。
- ・当該事故車両の運転は、運転者にとって久しぶりの乗務であり、その緊張感が解消し慣れた頃の事故と想像される。
- ・フロントガラスと運転席サイドガラスに着色フィルム等が装着されており、多少視界を妨げた恐れがある。
- ・事故時は夜間であり、付近に照明もなく走行条件は良くなかった。
- ・緩いカーブの先で登坂車線と本線が合流し、若干見通しが悪いにもかかわらず、登坂車線に故障車が停止していた。
- ・運行時間等の指示が行われていないため、運転者まかせの運行となっていた。
- ・事故発生時以外は指導教育が殆ど行われておらず、また、連続運転が常態化していたが指導していなかった。

○対応策

- ・当該事業者は、運転者に対して、休憩時間等の具体的な運行指示を行う。
- ・高速道路においての、走行時・合流時等における注意事項等の指導を徹底する。
- ・健康診断、適性診断等を受診させ指導監督に活用する。
- ・運転者に対する定期的な指導・監督を実施する。
- ・視界を妨げるような車両の不正改造の防止を徹底する。
- ・道路に夜間照明装置を設置する。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 否

【自動車事故調査結果個表】

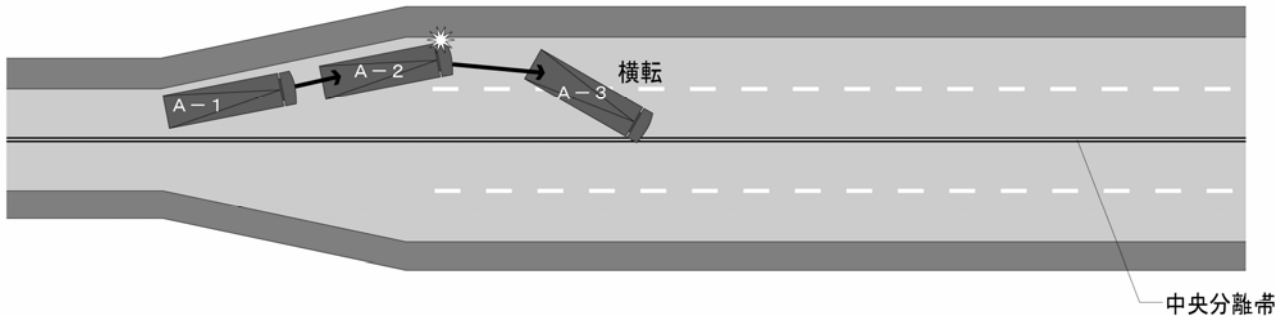
整理番号 T17004

【事故内容】 【事故類型】 車両単独・転倒

一般項目			
【発生月時】	6月	8:15	【道路形状】 直線
【天候】	晴		【路面状態】 乾燥
【運転者年齢】	49歳		【制限速度】 50km/h
【運転経験年数】	7年		【走行速度】 70km/h以下
【死傷者数】	死亡 重傷 軽傷 無傷 1 不明		【危険認知距離】 0m

当事者(車両)等							
関係車両数	1両	1-1	1-2	2	3	4	5他
【車両】		トラクター	トレーラー				
【定員】		2名					
【当時の乗員数】		1名					
【最大積載量】			17500kg				
【当時の積載量】			18000kg				
【積載物品】							
【乗員の負傷程度及び人員】							

事故概要図



事故概要

当該運転者は、荷積み当該事故発生日の前日に実施し、当該事故発生日は3時30分に起床し、4時に出勤した。運行点検中に電気系において走行に影響を及ぼす箇所を発見し、配車係の指示にて代替車両にて納品先に向けて4時35分に出庫した。途中積荷の確認等を3回程度行って異常のないことを確認し、その後走行中に上り坂で後方の車両が数珠つなぎになっていることを確認し、下り坂の片側2車線になるところで減速しながら車線変更をしようとした際に、ハンドル操作を誤りトラクタ後輪(左側)を車線規制用のブロックに接触させてしまい、車両コントロールを失って歩道に乗り上げ車道に横転させた。この横転により積荷の古紙が錯乱したため、当該道路は約7時間に渡り通行止めとなった。

営業所	運転者数	51 人	車両数	106 両
事故要因	人的要因	後続車が気になって焦っていた。不慣れた車両を運転した。臨時運転者(アルバイト)であった。		
	車両的要因	過積載であった。指定されていた牽引自動車ではなかった。		
	道路・環境的要因	1車線から2車線に広がる場所に標識等のブロックが配置されていた。		
	運行・整備管理上要因	選任していない運転者を乗務させた。点呼を実施していなかった。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因・問題点

- ・当該事業者は、車両数にあった運転者を配置していないため、急に運転者が不足した場合に選任していない運転者を乗務させている。
- ・運行管理者にシフトがなく、早朝や深夜に出庫・帰庫する場合は、点呼を実施していなかった。
- ・当該事業者は、過去3年間に重大事故を3回発生させており、そのうち無免許運転による事故を起こし、特別監査を受け、指摘された事項について、改善報告を提出しているが、報告書のみで監査前と何ら変わらない状態である。
- ・運行管理者から運行管理状況について、聴取したところ「役員が運行管理よりも利益を重視しており、運行管理者等の意見を聞かない状況。以前の運行管理者は役員と意見が合わず辞めてしまった。運行管理面も表面上書類などを揃えているが、実態は何も行っていない。」という意見もあった。
- ・適性診断に基づく、個別の指導を実施していない。

○対応策

- ・当該事業者の特に役員が、法律に基づいて自動車運送事業を実施するように、安全運転の体制を整える意識をもつ。
- ・適正化事業を確実に実施し、役員だけでなく、運行管理者や運転者にもヒアリングを行い、営業所に対する指導を行う。
- ・運行管理者自身も、適性診断結果に応じて、運転者に個別に安全教育・指導を実施する。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 (当時のアルバイトであったため適用されない)

【自動車事故調査結果個表】

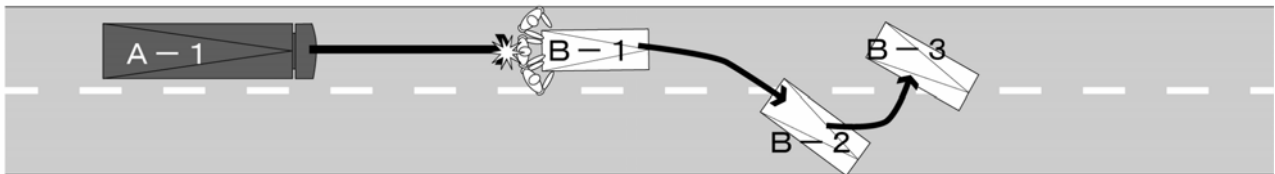
整理番号 T17005

【事故内容】 **【事故類型】** 人対車両・その他

一般項目					
【発生月時】	3月	0:30	【道路形状】	直線	
【天候】	雪		【路面状態】	積雪	
【運転者年齢】	56歳		【制限速度】	50km/h	
【運転経験年数】	17年		【走行速度】	60km/h以下	
【死傷者数】	死亡 2	重傷 1	軽傷 1	無傷 1	不明
			【危険認知距離】	0m	

当事者(車両)等					
関係車両数	6両	1	2	3	4
【車両】	大型トラック	乗用車(軽を含む)	歩行者		
【定員】	2名				
【当時の乗員数】	1名				
【最大積載量】	14300kg				
【当時の積載量】					
【積載物品】	事故時は空荷				
【乗員の負傷程度及び人員】		軽傷(1名)	死亡(2名) 重傷(1名)		

事故概要図



事故概要

当該運転者は、事故発生日の2日前、日常点検を実施後、8時に運行管理者の点呼を受け、8時30分に荷積みを行い、荷卸先へ運行した。
事故発生日前日は、21時に荷卸し後、帰社途中の国道において燃料切れの第2車(乗用車)を押していた3名とその車両に乗っていた1名に追突し、2名死亡、1名重傷、1名軽傷の事故を発生させた。当該事故発生場所は雪により悪天候で視界が悪く、当該運転者はタバコを取るために脇見をしていた。

営業所	運転者数	30人	車両数	35両
事故要因	人的要因	タバコを取るために脇見運転をしていた。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	当該事故発生場所には街灯が設置されておらず、近くの飲食店も閉店時間になっており、事故当時は暗闇であった。		
	運行・整備管理上要因	特になし。		
	その他の要因	雪が降っていた。		

【調査員の所見】

○要因
運転者は、事故時に被害者救済措置を怠り現場を離れたため、警察に逮捕されその後、当該事業者を解雇されている。そのため、事故時における疲労状況は不明であるが、事故以前の労働時間を調査した結果多くの2・9告示違反が認められた。事故現場は緩やかな上り坂で、被害者はガス欠した軽自動車を3人で押していた。事故当時、天候は吹雪だったうえ、付近に街灯など光源はなかった。軽自動車が灯火を点灯させていたかどうかは不明。事故報告書によれば、運転者の脇見が原因と報告されている。

○問題点
・過労からくる漫然運転または仮睡状態にあった。
・深夜に街灯のない車道を当該被害者らは車を押して歩いていた。
・運転態度、安全態度を含め、運転者に対する指導教育が不十分であった。
・天候が悪く吹雪で前方が見えにくかった。

○対応策
・当該事業者は、改善基準告示を遵守するとともに、2・9告示内容について運転者に指導教育を行う。
・運転者に行う指導監督の指針を遵守し、危険予知トレーニング等運転者の理解を深める手法を工夫する。
・路上で車両が故障した場合、追突を誘引する行為を極力避ける。(故障車から離れ、修理する者を待つ)
・やむをえず路上駐車する場合は、必ず追突防止処置を適切に行う。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 否

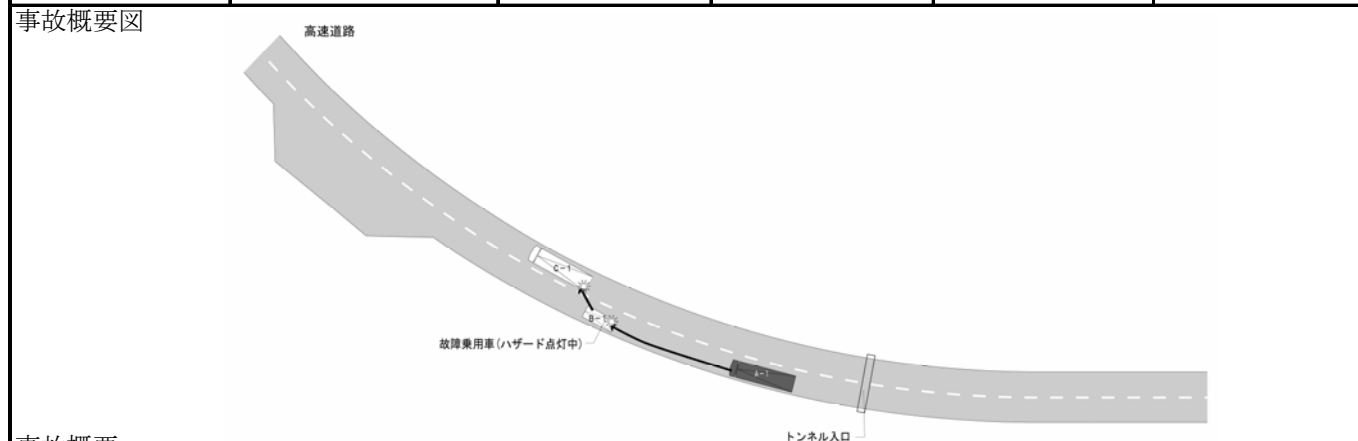
【自動車事故調査結果個表】

整理番号 T17006

【事故内容】 **【事故類型】** 車両相互・追突(その他)

一般項目					
【発生月時】	10月	12:00	【道路形状】	トンネル	
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	54歳		【制限速度】	80km/h	
【運転経験年数】	1年		【走行速度】	90km/h以下	
【死傷者数】	死亡	重傷	軽傷	3	無傷 不明
			【危険認知距離】	50m	

当事者(車両)等					
関係車両数	3両	1	2	3	4
【車両】	大型トラック	乗用車(軽を含む)	普通トラック		
【定員】	3名				
【当時の乗員数】	1名				
【最大積載量】	7000kg				
【当時の積載量】					
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】	軽傷(1名)	軽傷(2名)			



事故概要
 当該運転者は、1時45分に出勤し、2時に点呼を受け、2時40分に出庫した。7時30分から9時30分までの2時間、休憩及び荷卸しを行った。10時40分に空車で再び出発し、高速道路を走行中に、トンネル入口から約70m入った場所に車両故障のため停車していた第2車(乗用車)に追突した。第2車は、その弾みで飛び出し、右斜め前の第3車(乗用車)に衝突した。その後、第1車は第3車の左後部に接触した。この事故による通行止めは2時間半であった。

営業所	運転者数	16人	車両数	5両
事故要因	人的要因	制限速度を10km/hほど超過して走行していた。		
	車両的要因	積荷がなく空車状態であったため速度が出やすかった。		
	道路・環境的要因	トンネル入口は緩い右カーブになっており、トンネル内に乗用車が停車している様子は見えにくい。		
	運行・整備管理上要因	適性診断を受診させていなかった。		
	その他の要因	第2車はトンネルから約70m入った場所で、走行車線に停車していた。		

【調査員の所見】
 ○要因
 ・荷卸しを終え空車であったため速度が出やすくなっていた。
 ・前車との車間距離が不十分であったため、前方確認がしにくい状況であった。
 ・トンネル入口はやや右にカーブしており、トンネル進入直前に乗用車を確認できたが、停車していることまでは確認できなかった。
 ・乗用車はハザードランプを点灯していたが、運転者から見たのは右側だけだったため、車線変更のための方向指示器と勘違いし、停止しているとは思わなかった。
 ○問題点
 ・制限速度80km/hのところ90km/hを超える速度で走行していた。
 ・前車との車間距離が不十分であったため、前方の視界が見えにくい状態となっていた。
 ・故障した乗用車は、走行車線に停車していた。
 ○対応策
 ・法定速度を遵守する。
 ・前車との十分な車間距離の確保して走行する。
 ・高速道路においては、前方に対する注意力を怠らない。
 ・高速道路では、走行車線で絶対停止しない。
【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

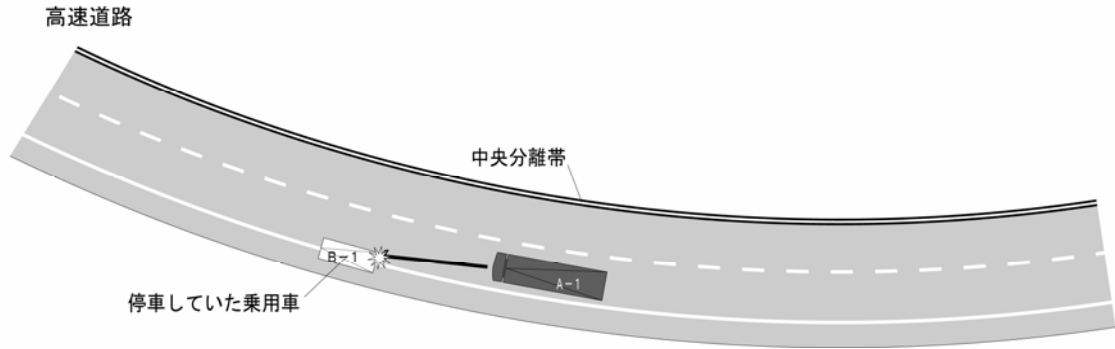
整理番号 T17007

【事故内容】 【事故類型】 車両相互・追突(その他)

一般項目											
【発生月時】		4月	14:15	【道路形状】		直線					
【天候】		晴		【路面状態】		乾燥					
【運転者年齢】		30歳		【制限速度】		100km/h					
【運転経験年数】		10年		【走行速度】		90km/h以下					
【死傷者数】		死亡	1	重傷		軽傷	4	無傷	不明	【危険認知距離】	15m

当事者(車両)等						
関係車両数	2両	1	2	3	4	5他
【車両】		大型トラック	乗用車(軽を含む)			
【定員】		2 名				
【当時の乗員数】		1 名				
【最大積載量】		11500kg				
【当時の積載量】		1000kg				
【積載物品】						
【乗員の負傷程度 及び人員】			死亡(1名) 軽傷(4名)			

事故概要図



事故概要

当該運転者は、事故発生日前日の19時40分に出勤し、日常点検表及び担当車両の鍵を受け取り、日常点検実施後、運行管理代務者の行う対面点呼を受け、20時30分に出庫した。事故発生日当日の1時頃に仮眠を取った後、7時に荷積み(空き箱、自動車部品)を終了し、9時15分に休憩後、再び走行し、11時45分に荷卸しを終了し、高速道路を走行した。高速道路を90km/hで走行中、当該事故発生場所の右カーブにおいて携帯電話の充電器を取ろうとして脇見運転となり、路肩に停車していた第2車(乗用車)に気付くのが遅れ、ブレーキをかけたが間に合わずに右側後部に追突した。この事故により第2車の同乗者1名が死亡し、第2車の運転者及び同乗者他3名が軽傷を負った。

営業所 運転者数 16人 車両数 19両

事故要因	人的要因	携帯電話の充電をするためシガライターのソケットを差し込もうとして、前方への視線をはずし、無意識にハンドルを左に切ってしまった。
	車両的要因	シガライターの位置が体勢を変えないと届かない位置だった。
	道路・環境的要因	乗用車が停車していた路側帯は、通常、路側帯より約50cm狭い構造になっていたため、走行車線に車両がはみ出していた可能性がある。
	運行・整備管理上要因	始業・終業の点呼が確実に実施されておらず、拘束時間超過になっていた。
	その他の要因	特になし。

【調査員の所見】

○要因

- ・運転中に携帯電話に関する操作を行ったことにより、前方への注意が散漫になった。
- ・運転中に携帯電話に関する操作を行ったはずみで、ハンドルを左に切ってしまった。
- ・相手車両は、車両故障により路側帯に停止したが、停止してまもなく事故が発生したので停止表示器材を設置できていなかった。

○問題点

- ・当該運転者に対する教育・指導が十分でなかった。
- ・当該運転者の運転中に携帯電話等を操作することが危険な行為であるとの認識が不足していた。
- ・相手車両の故障原因は不明であるが、本来止めるべき所でない場所に車両を止めていた。

○対応策

- ・当該事業者は、運転者の指導教育を不定期に実施しているので、1ヶ月毎、3ヶ月毎に計画的に指導教育を実施する必要がある。
- ・運転者に対し、労働時間等改善告示を遵守させる必要がある。
- ・運転者に対し、関係法令の遵守という意識の徹底が必要である。
- ・やむを得ず本来止めるべき所でない場所に停車した場合、ハザードランプの点灯や非常信号用具により後続の車両への注意喚起を確実に実施する。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 否

【自動車事故調査結果個表】

整理番号	T17008				
【事故内容】	【事故類型】 人対車両・その他				
一般項目					
【発生月時】	1月	0:45	【道路形状】	交差点十字路 信号あり	
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	35歳		【制限速度】	40km/h	
【運転経験年数】	14年		【走行速度】	90km/h以下	
【死傷者数】	死亡	1	重傷	軽傷	無傷
【危険認知距離】	0m				
当事者(車両)等					
関係車両数	2両	1	2	3	4
【車両】	普通トラック		歩行者		
【定員】	2名				
【当時の乗員数】	1名				
【最大積載量】	3200kg				
【当時の積載量】					
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】			死亡(1名)		
事故概要図					
事故概要					
当該運転者は、11時に出勤し、日常点検を実施し、点呼を受けた後、13時30分に出庫した。一般道を走行し、当該営業所に帰庫する約660kmの行程で、荷卸しの後に休憩を取って出発し、約2時間走行して事故を起こした。 当該交差点を青信号で通過しようとした際に、横断歩道脇の信号機のポールの陰から当該被害者が飛び出てきたので、ブレーキを掛ける間もなく、当該被害者はキャブ部分に衝突し、その後病院に搬送されたが死亡した。					
営業所	運転者数	28人	車両数	27両	
事故要因	人的要因	制限速度を50km/h超過で走行していた。			
	車両的要因	特になし。			
	道路・環境的要因	当該事故発生場所は長い直線が続く道路であり、深夜・早朝は速度超過で走行する車両が多い。			
	運行・整備管理上要因	運行指示や点呼の実施及び記録が不十分であった。			
	その他の要因	特になし。			
【調査員の所見】					
○要因 当該道路は、長い直線道路であり、時間帯にもよるが速度超過や信号無視が恒常的に行われている場所とのことであった。当該車両は、当該道路の交通の流れに沿ったこともあるが、運行経路にある国道のバイパス道路が無料の時間帯に通過したいとの気持ちがあった可能性がある。 ○問題点 運行計画に無理があるように思われ、休憩の時間や場所等の運行指示を適切に行い2・9告示を遵守するような管理体制を構築していくべきである。また、無理のない運送の引き受けをすることにより運転者の労働条件の改善を図っていく必要があると思われる。 ○対応策 運行管理者が自分の業務の必要性・重要性を認識することが必要である。認識がなければ業務の改善は図られないし、改善のための意見を出しても職場等で受け入れられないのではないかと。自分の立場を理解した上で運行管理者としての業務を遂行していくことが必要と思われる。					
【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 否					

【自動車事故調査結果個表】

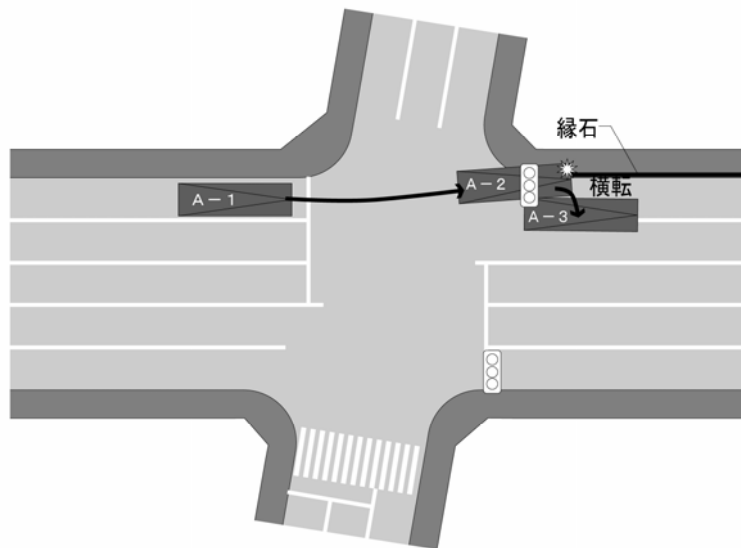
整理番号 T17009

【事故内容】 **【事故類型】** 車両単独・工作物(分離帯、安全島)衝突

一般項目										
【発生月時】		5月	5:15	【道路形状】		交差点十字路 信号あり				
【天候】		晴		【路面状態】		乾燥				
【運転者年齢】		30歳		【制限速度】		60km/h				
【運転経験年数】		2年		【走行速度】		50km/h以下				
【死傷者数】		死亡	重傷	軽傷	1	無傷	不明	【危険認知距離】		不明

当事者(車両)等						
関係車両数	1両	1	2	3	4	5他
【車両】		普通トラック				
【定員】		2 名				
【当時の乗員数】		1 名				
【最大積載量】		2750kg				
【当時の積載量】						
【積載物品】						
【乗員の負傷程度 及び人員】		軽傷(1名)				

事故概要図



事故概要

当該運転者は事故発生日の2日前、13時30分に出勤し、日常点検を実施した後、運行管理代務者の行う点呼を受け、目的地へ向け14時20分に出庫した。事故発生日の前日の5時に目的地着、荷卸し終了後、22時50分に当該営業所に向け出庫した。事故発生日に、国道の片側2車線の左側を走行していた。5時15分に当該交差点を青信号で直進していたところ、左側によりすぎ縁石に乗り上げ、バランスを崩して横転し、信号機の支柱に衝突した。

営業所	運転者数	15人	車両数	22両
事故要因	人的要因	当該運転者は、年2回のみの長距離運行のため休憩・睡眠の取り方が慣れていなかった。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	特になし。		
	運行・整備管理上要因	長距離運行の場合に、運行指示書の作成や運転者への指示が確実でない。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因
年2回の長距離運行で不慣れであったように思われる。帰庫運行にはこまめに休憩は取っているものの睡眠時間は短時間であり、疲労が重なり漫然・居眠り運転になったのではないかと推測する。

○問題点
運行管理上について、長距離運行の際は運行指示書の作成(決められた項目の記入)が確実でなかった。
休憩・休息・睡眠の取り方等を確実に実施するように指示していなかった。

○対応策
運行管理上について長距離運行の際は、運行指示書の作成(決められた項目の記入)・運転者への指示を確実にする。
休憩・休息・睡眠の取り方等を確実に実施するよう指示する、特に運転者が不慣れな場合は無理な運転をしないよう指導する。
長距離運行の場合は運転者をツーマンにする、あるいは荷積み・荷卸し担当者を配置する等に配慮する。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

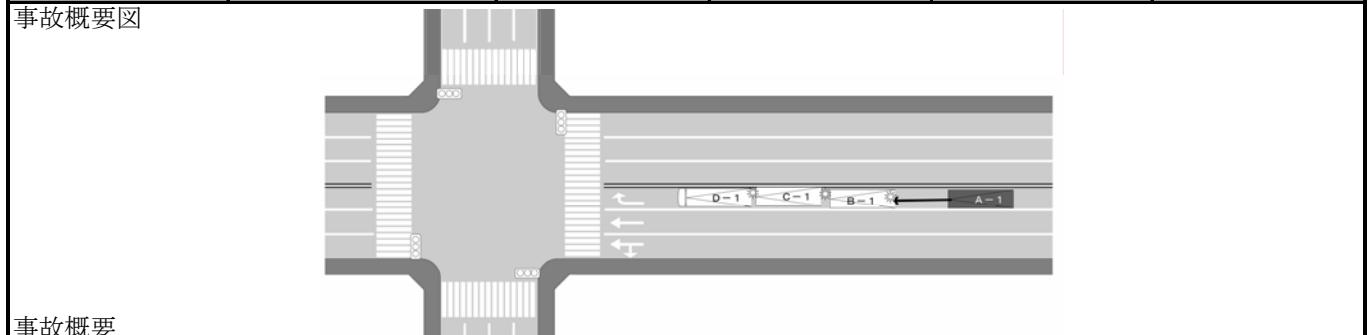
【自動車事故調査結果個表】

整理番号 T17010

【事故内容】 【事故類型】 車両相互・追突(その他)

一般項目					
【発生月時】	3月	5:15	【道路形状】	交差点付近	信号あり
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	51歳		【制限速度】	60km/h	
【運転経験年数】	16年		【走行速度】	90km/h以下	
【死傷者数】	死亡 1 重傷 軽傷 3 無傷 不明		【危険認知距離】	0m	

当事者(車両)等						
関係車両数	4両	1	2	3	4	5他
【車両】		普通トラック	普通トラック	普通トラック	大型トラック	
【定員】		3 名				
【当時の乗員数】		1 名				
【最大積載量】		2000kg				
【当時の積載量】		500kg				
【積載物品】						
【乗員の負傷程度 及び人員】		死亡(1名)	軽傷(1名)	軽傷(1名)	軽傷(1名)	



事故概要
 当該運転者は、事故発生日前日に9時に就寝し、17時に起床した。19時10分に点呼を受けた後、19時20分に出庫した。走行途中10分の休憩をはさんで、20時から20時40分まで荷積みを行い、再び走行し、10分の休憩をはさんで、事故発生日当日、0時15分から0時35分まで荷卸しを行った。再び走行し、1時10分から1時25分まで、および3時15分から3時45分まで荷卸しを行い、一般道を走行中に事故が発生した。当該運転者は、当該交差点で信号待ちをしていた第2車(普通トラック)へ追突した。その衝撃で、既に停止していた第3車(普通トラック)、第4車(大型トラック)にも損害を与えた。事故当時の速度はタコグラフより推定80km/hであり、ブレーキの痕跡はなかった。

営業所	運転者数	17人	車両数	21両
事故要因	人的要因	制限速度を20km/h超過していた。過去の健康診断で心筋障害の疑いを指摘され治療していた時もあった。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	3月の5時という早朝であったため、外は暗く視界が悪かった。		
	運行・整備管理上要因	タコチャート等の運行記録を確認し、当該運転者の速度超過を指摘し、指導をしていなかった。乗務後の点呼もしていなかった。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】
 ○要因
 当該運転者は事故前の1ヶ月以上、同様の運行を行っている。拘束時間、休息期間、連続運転の違反はないものの、事故前2週間を平均して、週44時間を超える運転をしていた。過労の面で見ると、深夜に高速走行が多く、緊張を強いられていたのではなかったと思われる。また、毎日同じ運行をしている慣れから、速度超過にしても前方不注意にしても、安易に考えていたのではないかと。事故は比較的営業所の近くで生じていることから、あとわずかで終わるという安心感が判断を鈍らせたとも考えられる。また過去の健康診断で3年に渡り、心筋障害が指摘され、治療を受けていた時もあった。
 ○問題点
 ・当該運転者には速度超過が多く見られ、今回の事故もチャート紙から約80km/hの速度で追突したことが読み取れる。
 ・運転者教育の中では、速度及び車間距離について指導しているものの、運転者に理解させるに至っていなかった。
 ・タコチャート紙を備えているにもかかわらず、速度超過の指導に役立てていないように思える。
 ・適性診断についても、3年以内に受診しておらず、運転に関しての細かな指導が十分でなかった。
 ○対応策
 定期的な教育及び点呼の中で法定速度の遵守等の指導を行うとともに、運転者ごとにチャート紙や適性診断結果に基づく指導が重要である。また、速度超過を起こさずに運行できる運行計画の見直しを図ることも必要である。また、過去に病気等の検査や治療を行った運転者に対しては、その後も経過を見守り、点呼時に健康状態を確認する等健康状態を把握する。
 【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 不十分

【自動車事故調査結果個表】

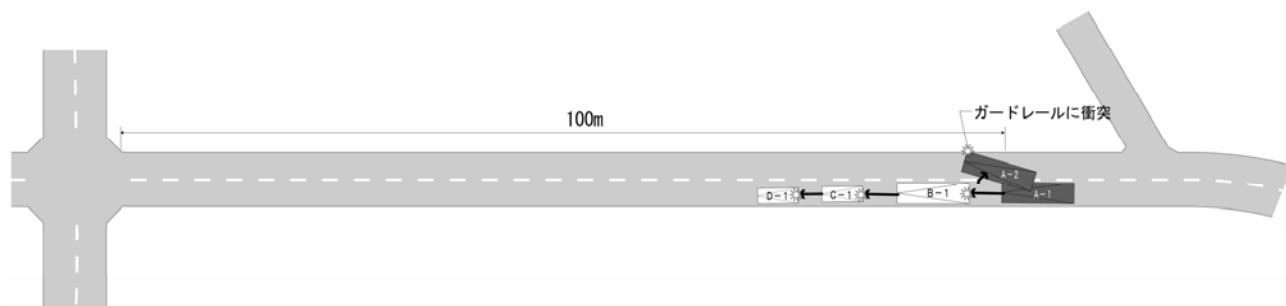
整理番号 T17011

【事故内容】 **【事故類型】** 車両相互・追突(その他)

一般項目					
【発生月時】	5月	11:30	【道路形状】	直線	信号あり
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	38歳		【制限速度】	40km/h	
【運転経験年数】	9年		【走行速度】	40km/h以下	
【死傷者数】	死亡 1	重傷	軽傷	無傷 3	不明
				【危険認知距離】	0m

当事者(車両)等					
関係車両数	4両	1	2	3	4
【車両】	大型トラック	大型トラック	乗用車(軽を含む)	乗用車(軽を含む)	
【定員】	2名				
【当時の乗員数】	1名				
【最大積載量】	14500kg				
【当時の積載量】					
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】	死亡(1名)				

事故概要図



事故概要

当該運転者は、2時45分に運行管理代務者による点呼を受け、3時に配送先へ向け出庫した。配送先で荷卸しを終え、当該営業所へ戻る途中、県道で信号待ちをしている最後尾の第2車(大型トラック)に追突し、当該車両を含む計4台の玉突き事故を惹起した。当該車両は、直前の第2車に追突した反動で、反対車線ガードレールに衝突した。この事故で当該運転者は死亡した。他の車両の運転者に怪我はなかった。

営業所	運転者数	24人	車両数	41両
事故要因	人的要因	シートベルトを装着していなかったため、エアバックが膨張して胸部を圧迫し死に至った。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	当該事故発生現場はSカーブの後の直線になっており、カーブの為前方が見えにくい。またカーブ後すぐに右へ分岐点がありそちらの車両に注意が向くこともある。		
	運行・整備管理上要因	4時間を超える連続運転が多い。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因
 ・タコチャート紙より、一般道の走行においても90km/h近い速度で走行している。
 ・シートベルトを装着していなかった。
 ・もし前方不注意による追突だとすれば、注意力が散漫であった。(2ヶ月弱前にも追突事故を惹起している。)
 ○問題点
 ・当該事業者は、年間教育計画を立て、輸送の安全確保について運転者に指導をしているが、当該運転者は、シートベルトの未装着が重大事故の一因となったことを考えると、個々の運転者に対する指導が十分行われていなかった。
 ・当該事業者の運転者はここ3年間全く受診しておらず、的確な運転指導が十分でなかった。
 ○対応策
 過労運転による事故を惹起しないよう、適正な運行計画を立て、運転者指導についてはカリキュラムに沿って全体教育を効率的に行うことも必要であるが、運転者個人個人の運転特性を把握し、指導の効果を確保するといったきめ細かな手法を取ることが大切である。そのためには適性診断の定期的な受診は必要不可欠である。
 当該事業者は運行管理者2名の他に多数の代務者が運行管理を実施しているが、運転者指導の面からいえば、班長制のような形態で一人の指導者が数名の運転者にきめ細かな指導を行うなどの体制は可能である。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 否

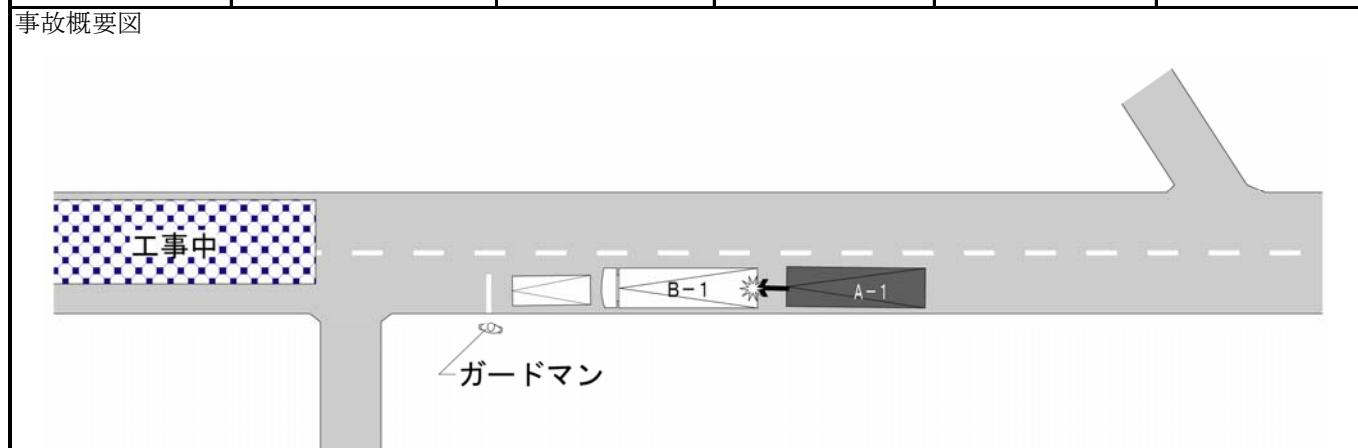
【自動車事故調査結果個表】

整理番号 T17012

【事故内容】 【事故類型】 車両相互・追突(その他)

一般項目					
【発生月時】	3月	1:30	【道路形状】	直線	
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	50歳		【制限速度】	60km/h	
【運転経験年数】	18年		【走行速度】	50km/h以下	
【死傷者数】	死亡	1	重傷	軽傷	1
			無傷	不明	
			【危険認知距離】	0m	

当事者(車両)等					
関係車両数	2両	1	2	3	4
【車両】	大型トラック		大型トラック		5他
【定員】	2名				
【当時の乗員数】	1名				
【最大積載量】	9400kg				
【当時の積載量】					
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】	死亡(1名)		軽傷(1名)		



事故概要

当該運転者は、事故発生日前日の11時30分に出社し、日常点検を実施し、所長に点呼を受け、11時50分に出庫した。出荷所で野菜を積み、18時40分に野菜を集配するために出荷所を出発した。その後、6カ所で野菜を集配し、当該営業所に返る途中に事故が発生した。当該運転者は、国道を走行中に道路工事のため第2車(大型トラック)が停止しているのを発見し、ブレーキを掛けたが間に合わず追突した。当該運転者はキャブ内に閉じ込められ、搬送先の病院で死亡、相手運転者は軽傷であった。

営業所	運転者数	9人	車両数	15両
事故要因	人的要因	H12年、H13年、H15年に事故を起こしていた。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	1時過ぎという深夜であり、街灯もない道路であった。		
	運行・整備管理上要因	運行計画によると、当該車両が停車している時はほとんどの時間が積み込みや荷卸しに費やされており、休憩時間があまりなかった。		
	その他の要因	追突された大型トラックは、道路工事による規制で停車していた。		

【調査員の所見】

○要因

- ・運転者はH12、H13、H15に事故を起こしていた。
- ・適性診断で動体視力と安全態度に問題があった。

○問題点

- ・当該運転者の事故歴から、運転者として選任を検討していたが、適切な判断ができなかった。
- ・当該運転者以外でも同様の事故を起こしている運転者がおり、再発防止対策が適切でなかった。

○対応策

当該運転者が受診した適性診断は一般診断であり、事業者として特定診断を受診させてより適切なアドバイスを必要があった。今後、事業者としては、効果的な運転者への指導、特に事故多発者への指導が重要であるが、指導の効果を確認し、指導内容を見直し、指導を施すという、基本的な手法を確実にすることが重要である。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

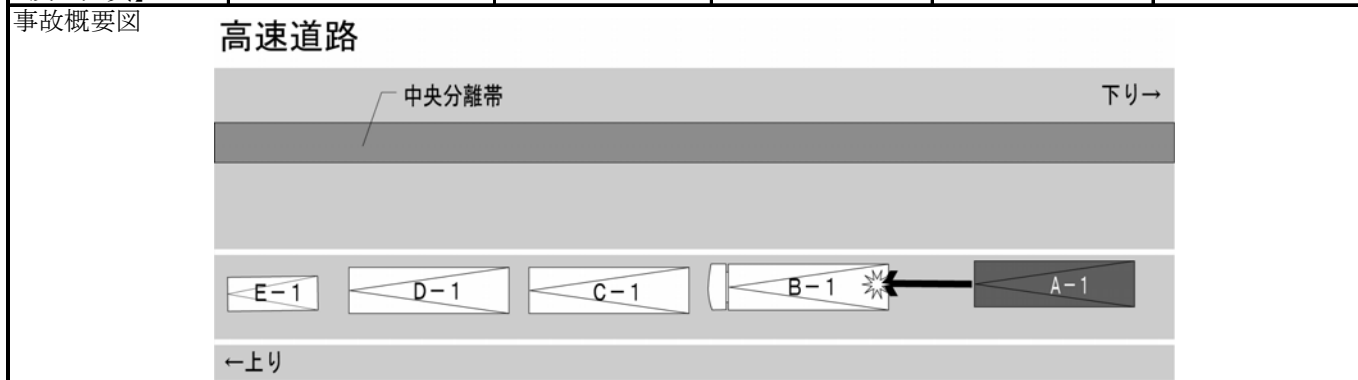
【自動車事故調査結果個表】

整理番号 T17013

【事故内容】 **【事故類型】** 車両相互・追突(その他)

一般項目					
【発生月時】	12月	7:00	【道路形状】	直線	
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	33歳		【制限速度】	80km/h	
【運転経験年数】	1年未満		【走行速度】	90km/h以下	
【死傷者数】	死亡	重傷	1	軽傷	2
				無傷	3
				不明	
【危険認知距離】	15m				

当事者(車両)等					
関係車両数	6両	1	2	3	4
【車両】	大型トラック	大型トラック	大型トラック	大型トラック	普通トラック・乗用車(軽を含む)
【定員】	2名				
【当時の乗員数】	1名				
【最大積載量】	13000kg				
【当時の積載量】	12721kg				
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】	重傷(1名)	軽傷(1名)	軽傷(1名)		



事故概要
 当該運転者は、事故発生日前日の6時30分に起床、点呼執行者が在中していなかったため、点呼を受けずに16時30分に荷積みを行い、22時40分に出庫した。
 高速道路を走行中、パーキングエリアにて3回目の点検及び休憩を約40分取り、事故発生日の6時50分に再び走行を開始し、約10分走行した時点で、対向車に気を取られて脇見運転を行い、事故で渋滞中の最後部の第2車(大型トラック)に追突した。この事故で重傷1名、軽傷2名が生じた。

営業所	運転者数	48人	車両数	45両
事故要因	人的要因	大型車両の運転経験が10ヶ月しかなかった。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	特になし。		
	運行・整備管理上要因	運行管理者の勤務時間が限られており、運行時間によっては点呼を受けられない。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】
 ○要因
 ・当該運転者は、運転経験が10ヶ月と浅いが、特に指導教育がされていない。
 ・適性診断を受診させその結果に基づく指導がされていない。
 ・点呼が確実に実施されていない。
 ・デジタルタコチャートを導入しているが、その活用がなされていない。
 ○問題点
 ・役員等の安全に対する認識が薄い。
 ・運行管理者及び代務者の存在が明確になっていない。
 ・運行管理者が適切な業務を行っていない。
 ・会社の安全対策について、親会社の指示で教育会議等を行っているのみで、その対策内容が役員以下に行き届いていない。
 ○対応策
 ・役員等の安全に対する意識付けが必要。
 ・安全対策の抜本的な見直し。
 ・運行管理体制の見直し。
 ・運転者に対する教育体制の見直し(デジタルタコチャートの結果や適性診断結果の活用)。
【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 否

【自動車事故調査結果個表】

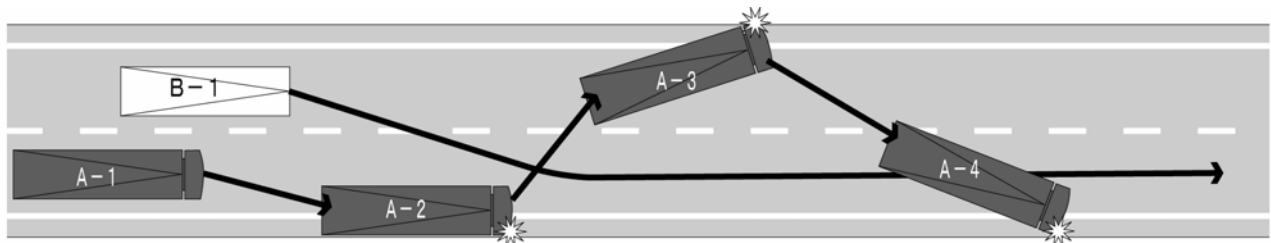
整理番号 T17014

【事故内容】 **【事故類型】** 車両単独・その他

一般項目			
【発生月時】	7月 1:30	【道路形状】	トンネル
【天候】	雨	【路面状態】	湿潤
【運転者年齢】	58歳	【制限速度】	60km/h
【運転経験年数】	20年	【走行速度】	調査不能
【死傷者数】	死亡 重傷 1 軽傷 無傷 不明	【危険認知距離】	10m

当事者(車両)等							
関係車両数	2両	1-1	1-2	2	3	4	5他
【車両】		トラクター	トレーラー	普通トラック			
【定員】		2名					
【当時の乗員数】		1名					
【最大積載量】			20500kg				
【当時の積載量】			4000kg				
【積載物品】			醤油輸送用のタンク				
【乗員の負傷程度及び人員】		重傷(1名)	重量				

事故概要図



事故概要

当該運転者は、事故発生日前日の18時に出勤し、日常点検を実施し、18時20分に点呼を行い、18時30分に出庫した。醤油を積み、目的地に向かって国道を走行中、トンネル内で当該車両の左側の車線を走行していた第2車(普通トラック)が、ウインカーなしで急に割り込んできたため、当該運転者は、急ブレーキで衝突を回避しようとしたところ、スリップしてトンネル側壁面に衝突した。当該運転者は、重傷を負った。

営業所	運転者数	16 人	車両数	56 両
事故要因	人的要因	記録がないが、当該運転者は制限速度を約20km/h超過して走行していた。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	雨により路面が濡れていた。		
	運行・整備管理上要因	悪天候時の対処方法についての指導が不十分であった。		
	その他の要因	現地調査では、ほとんどの車が100km/h位の速度を出して走行していた。		

【調査員の所見】

○要因

- ・当該車両の左側を走行していた車両が合図なしで急に車線変更してきたので、危険を感じ急ブレーキ・急ハンドルにより事故を回避しようとしたが、雨により路面が濡れていたことと高速で走行していたことが原因でスリップし事故を惹起した。
- ・当該運転者は現地を通るのは初めてであったが、このトンネルは事故多発地点であるとの認識が全く無かったことも一因と思われる。

○問題点

- ・初めて運行する経路であるのに、事前調査や危険箇所等の情報収集をしていなかった。
- ・運行管理者の指示がされておらず、運転者も当日の天候が雨であり路面が濡れているのに制限速度を上回る速度で走行していた。

○対応策

- ・運行管理者は、必ず交通法令を遵守するような日頃からの指導教育が必要不可欠である。
- ・運転者、運行管理者共に、気象状況による運転の仕方を確認する。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 不十分

【自動車事故調査結果個表】

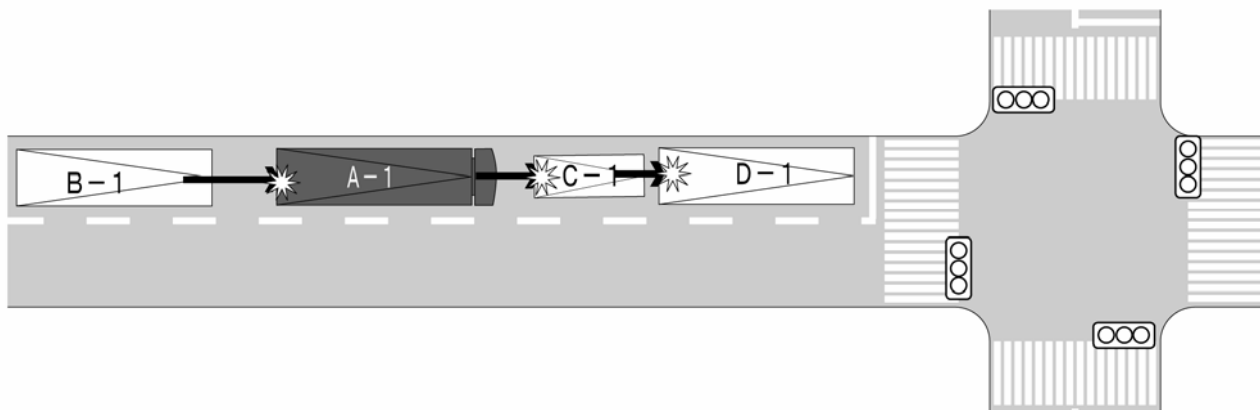
整理番号 T17015

【事故内容】 【事故類型】 車両相互・追突(その他)

一般項目			
【発生月時】	7月 20:45	【道路形状】	交差点付近 信号あり
【天候】	曇	【路面状態】	乾燥
【運転者年齢】	41歳	【制限速度】	50km/h
【運転経験年数】	12年	【走行速度】	停止中
【死傷者数】	死亡 1 重傷 1 軽傷 2 無傷 不明	【危険認知距離】	0m

当事者(車両)等							
関係車両数	4両	1-1	1-2	2	3	4	5他
【車両】		トラクター	トレーラー	大型トラック	乗用車(軽を含む)	大型トラック	
【定員】		2名					
【当時の乗員数】		1名					
【最大積載量】			8900kg				
【当時の積載量】			7480kg				
【積載物品】							
【乗員の負傷程度及び人員】		重傷(1名)		死亡(1名)	重傷(1名)	軽傷(1名)	

事故概要図



事故概要

当該運転者は、6時30分に点呼を受け、6時45分に出庫した。
荷積みを行い国道を運行中、当該交差点にて、赤信号のため他の車両とともに停車していたところ、後方から走行してきた第2車(大型トラック)が当該車両後部に追突、はずみで第3車(乗用車)第4車(大型トラック)を巻き込み追突し、合計4台の玉突き事故になった。この事故により第2車の運転者が死亡した。
追突してきた第2車は、事故直前に法定速度を越え及び、追い越し禁止違反等無謀運転を繰り返し事故に至った可能性がある。

営業所	運転者数	28 人	車両数	27 両
事故要因	人的要因	特になし。		
	車両的要因	車両運搬用のトレーラーであり、灯火等の取付位置が制限されるため、後方からの車間距離が分りにくい。		
	道路・環境的要因	道路幅が広く速度を出しやすい。		
	運行・整備管理上要因	特になし。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因・問題点

当該事故は、第2車(大型トラック)運転者の無謀運転により事故が発生したと考えられるので、第2車の運転状態等に問題点があると思われる。

当該事故には関係ないが、当該事業所の勤務状況、運行指示、点呼の実施等に問題があった。

○対応策

当該事故は第2車の運転者の無謀運転により事故が発生したと考えられるので、対応策としては第2車の運転者がなぜ無謀な運転を続けていたのか、運転状態の解明が必要である。

当該事故とは直接関係ないが当該事業所の運転者に対する過労防止、点呼の実施、指導監督について、改善しなければならない項目があった。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 否

【自動車事故調査結果個表】

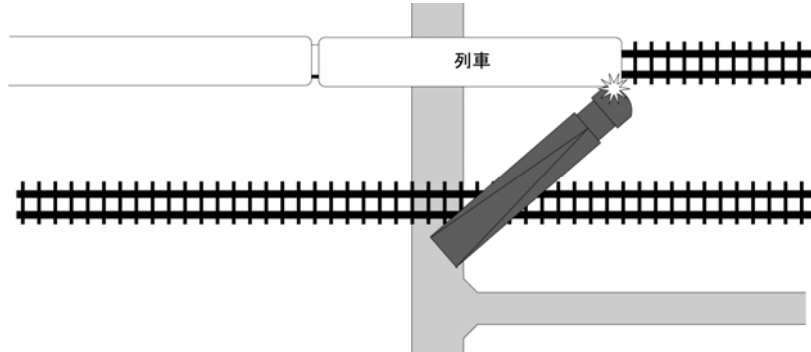
整理番号 T17016

【事故内容】 **【事故類型】** その他・踏切

一般項目			
【発生月時】	4月	12:45	【道路形状】 踏切
【天候】	雨		【路面状態】 湿潤
【運転者年齢】	31歳		【制限速度】 15km/h
【運転経験年数】	5年		【走行速度】 停止中
【死傷者数】	死亡	重傷	軽傷 3 無傷 不明
			【危険認知距離】 不明

当事者(車両)等							
関係車両数	2両	1-1	1-2	2	3	4	5他
【車両】	トラクター	トレーラー	列車				
【定員】	2名						
【当時の乗員数】	1名						
【最大積載量】		21500kg					
【当時の積載量】							
【積載物品】							
【乗員の負傷程度及び人員】	軽傷(1名)		軽傷(2名)				

事故概要図



事故概要

当該運転者は、事故発生日3日前の23時30分に出社し、始業点呼を受け、車両点検実施後、事故発生日2日前の0時に出庫した。途中休憩をしながら12時に目的地に到着し、その後は休憩した。
 事故発生日の前日の9時に積荷を卸し、引き続き走行し、14時40分に貨物を積載した。途中休憩をしながら走行し、事故発生日の1時に移動先に到着し納品を済ませ、8時まで仮眠・休憩をした。その後営業所に帰るように指示を受けたが、10時に運行管理者より連絡があり、急遽運行経路が変更になった。運転者は9時頃には飲酒していた模様。
 当該運転者は、指示された目的地に向かう途中で道を間違え、大型車両進入禁止の道路に入り込み、踏切を渡ろうとした所、脱輪したため身動きが取れなくなり、踏切の非常ボタンを押したが間に合わず、特急列車と衝突した。このため列車は先頭の1両目が脱線した。

営業所	運転者数	321 人	車両数	552 両
事故要因	人的要因	当該運転者は、休憩時に仮眠できないので、飲酒してしまった。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	目的地変更のためUターンを命じられたが、Uターンする場所がなかった。		
	運行・整備管理上要因	運行管理者は、荷主の無理な要求に応じてしまい、当該運転者の状況を理解せずに指示してしまった。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因

- ・主な原因は、当該運転者が飲酒、酒気帯び運転であったことである。
- ・運行管理者は、荷主の無理な注文に応じた。
- ・急遽の運行予定変更を指示されたため、運転者は事前の準備なしに地理不案内な道路を走行していた。
- ・運行管理者が、日常教育を十分行っていない。飲酒運転の危険性について運転者に教育が不十分であった。

○問題点

当該営業所は、会社組織のチームワーク、ネットワークが不足しており、運行管理者自身が、日常から問題意識を持ち適切な判断を実施していたならば、同種の事故は未然に防止出来たであろう。また、日常から運転者を対象として、飲酒運転の危険性や、事故防止対策、防止活動等についての教育が不十分であった。さらに個々の運転適性に応じての個別指導が不十分だった。

○対応策

- ・当該運転者自身に、飲酒運転は事故を引き起こす要因になり、法律違反であることを自覚させる。
- ・運行管理者は、運行途中で荷主の急な注文に応じる時は、運転者の運行状況や適性、健康状態、体調をよく考慮し指示する。
- ・当該営業所は、教育、安全、労働会議等を実施し、これらの事項の改善に努力することが必要である。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 不十分

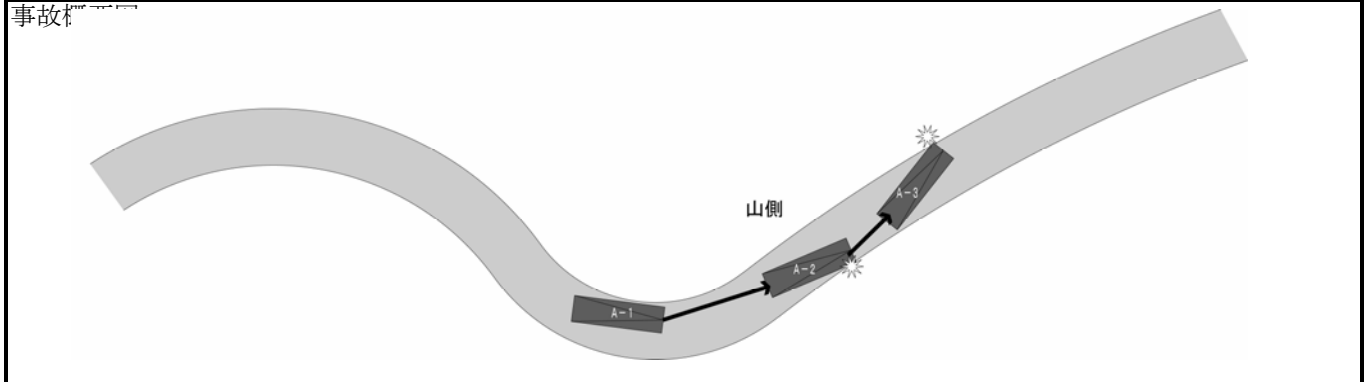
【自動車事故調査結果個表】

整理番号 T17017

【事故内容】 **【事故類型】** 車両単独・工作物(防護柵等)衝突

一般項目			
【発生日時】	3月	1:30	【道路形状】 カーブ
【天候】	晴		【路面状態】 乾燥
【運転者年齢】	38歳		【制限速度】 50km/h
【運転経験年数】	5年		【走行速度】 70km/h以下
【死傷者数】	死亡 1 重傷 軽傷 無傷 不明		【危険認知距離】 不明

当事者(車両)等							
関係車両数	1両	1-1	1-2	2	3	4	5他
【車両】		トラクター	トレーラー				
【定員】		2名					
【当時の乗員数】		1名					
【最大積載量】			8800kg				
【当時の積載量】			3600kg				
【積載物品】							
【乗員の負傷程度及び人員】		死亡(1名)					



事故概要
 当該運転者は、事故発生日前日の21時に点呼を受け、21時10分に出庫した。走行途中、22時から23時30分まで休憩をとった。
 当該車両は、片側1車線のほぼ垂直の左カーブを回り終えた時、センターラインを超えて右側ガードレールに接触したので、当該運転者は、ハンドルを左に立て直したが、そのまま左側土手に乗り上げて杉の木や土手に衝突した。この事故により、当該運転者は死亡した。

営業所	運転者数	23 人	車両数	26 両
事故要因	人的要因	夜間運行で交通量が少ないため速度が出ているようだった。		
	車両的要因	速度が出ているとカーブではジャックナイフ現象をおこしやすくなる。		
	道路・環境的要因	垂直カーブになっており、カーブの所はバス停と歩道等があるが、その先12mを過ぎると歩道がなく、ガードレールのみで狭くなっている、圧迫感を感じる。		
	運行・整備管理上要因	当該運転者死亡のため正確な情報が得られない。		
	その他の要因	当該運転者死亡原因は脳出血であるが、事故前か事故後かは不明である。		

【調査員の所見】
 ○要因
 ・死亡原因が脳出血との死亡届が出ているが事故前か事故後か判明出来ない。
 ・夜間運行で交通量が少ない場所であったため、速度が出ていたようだ。
 ・ほぼ垂直のカーブであって、カーブの所はバス停と歩道等があるがその先約12mを過ぎると歩道も無くガードレールのみで狭くなっている、圧迫感を感じる道路である。
 ・制動時、カーブ等での車両の挙動特質性の指導等が十分であったか、自然環境の変化により道路等の変化も作用され道路の特質性の把握が十分であったか運転者死亡のため確認できない。
 ○問題点
 ・採用されて当該車両の運転が約2ヶ月程度であったため、1度も受診してなかったために健康状態の把握が出来ていない。
 ・事故前1週間の拘束時間が道路の渋滞により、若干増えていたようだ。
 ・牽引車運行・夜間運行・自然環境の変化が激しい場所の運行であり、運行管理者は運転者に対し指導が不十分であった。
 ○対応策
 ・採用直後に必ず健康診断を受診して健康状態の把握を行う。
 ・牽引車両の特質性の把握を全運転者に十分に指導する。
 ・自然環境の変化による、道路の特質性の把握を十分に指導する。
 ・道路の急カーブ等を滑らかに改良する。
 ・ドライブレコーダー・デジタルタコグラフ等を装着し運転者自身のドライブ状況の調査を行い指導する。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 否

【自動車事故調査結果個表】

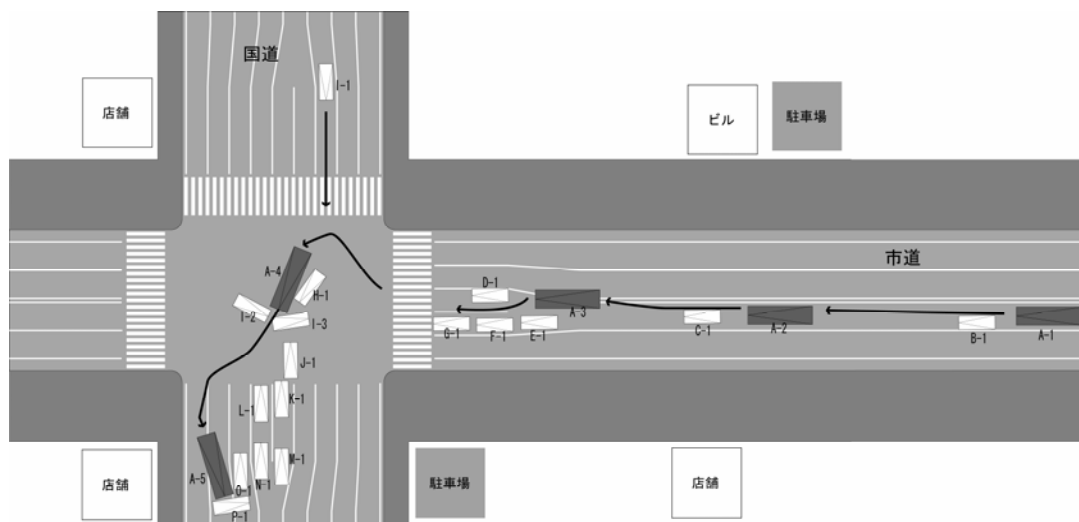
整理番号 T17018

【事故内容】 【事故類型】 車両相互・その他

一般項目					
【発生日時】	9月	17:15	【道路形状】	交差点付近	信号あり
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	37歳		【制限速度】	50km/h	
【運転経験年数】	6年		【走行速度】	調査不能	
【死傷者数】	死亡	重傷	3	軽傷	13
			無傷	3	不明
			【危険認知距離】	不明	

当事者(車両)等					
関係車両数	16両	1	2	3	4
【車両】	大型トラック	乗用車(軽を含む)	乗用車(軽を含む)	乗用車(軽を含む)	他乗用車(軽を含む)11台
【定員】	2名				
【当時の乗員数】	1名				
【最大積載量】	10000kg				
【当時の積載量】	1500kg				
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】	重傷(1名)	軽傷(1名)	軽傷(1名)	軽傷(1名)	重傷(2名) 軽傷(10名)

事故概要図



事故概要

当該運転者は、8時15分に出社し、運行管理者の指示により当該車両の点検を実施した。その後、運行管理代務者の点呼を受けて8時30分に出庫した。積荷を受け、雑貨やパケット等を運搬するために、複数の地点を往復した。
当該運転者は、15時40分に物流センターに到着、休憩後、カゴテナ5本(1500kg)を積んで、目的地に向けて出発したが、市道走行中に意識を失った。このことにより、当該運転者は運転不能の状況になり、停止中、走行中の合計15台の車両を巻き込み、16人が負傷する多重事故が発生させた。

営業所	運転者数	151人	車両数	201両
事故要因	人的要因	健康診断で高血圧と診断されていたが通院等の治療を中断していた。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	特になし。		
	運行・整備管理上要因	運転者の健康状態や治療の経過を把握していなかった。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因・問題点

- ・当該運転者は高血圧要治療という診断結果が出ていたが、運行管理者はその後経過を確認せず、本人任せであった。
- ・当該運転者は、事故発生日1ヶ月前くらいから病院へ行っておらず、薬を飲む治療も中断していた。

○対応策

- ・運行管理者は、運転者の健康状態を把握し、体調が優れない時は乗務させない等の処置をとる。
- ・当該運転者は、体調に関して予め運行管理者等に伝え、場合により通院のための休暇について話し合う機会を持つ。
- ・先進安全自動車(ASV)の活用で、自動的にブレーキのかかる装置等の開発を行う。
- ・当該運転者の健康について、家族のサポートを得られる体制をつくる。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

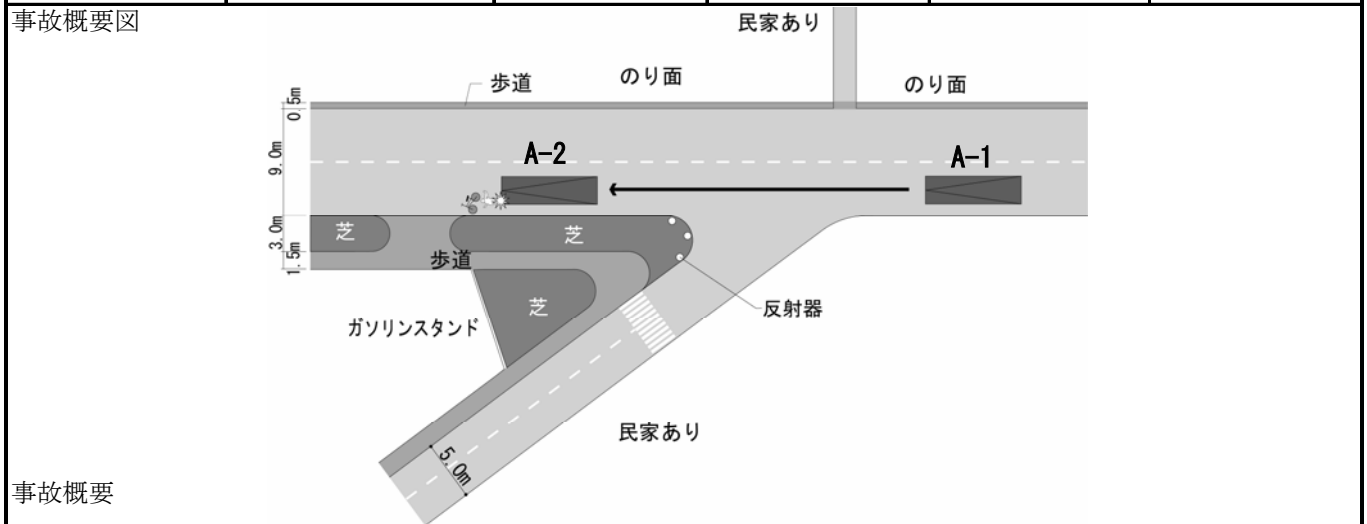
【自動車事故調査結果個表】

整理番号 T17019

【事故内容】 **【事故類型】** 車両相互・その他

一般項目											
【発生月時】		1月		23:00		【道路形状】		カーブ			
【天候】		晴				【路面状態】		乾燥			
【運転者年齢】		30歳				【制限速度】		50km/h			
【運転経験年数】		9年				【走行速度】		60km/h以下			
【死傷者数】		死亡	1	重傷		軽傷		無傷	不明	【危険認知距離】	36m

当事者(車両)等						
関係車両数	2両	1	2	3	4	5他
【車両】		大型トラック	自転車			
【定員】		2 名				
【当時の乗員数】		1 名				
【最大積載量】		11800kg				
【当時の積載量】		2500kg				
【積載物品】						
【乗員の負傷程度 及び人員】			死亡(1名)			



事故概要

当該運転者は17時に運行前点呼を受け、19時に混載雑貨2.5tを積載し、目的地に向かって出発途中、A営業所で荷卸しをして休憩した。20時頃B支店に向かって出発、片側1車線の道路を運行中に、進路前方に転倒した自転車と当該被害者を発見し、急制動しつつ、左(路肩方向、芝が生えている部分)にハンドルを切って避けようとしたが、及ばず衝突した。当該被害者は、全身打撲のために死亡した。

営業所	運転者数	23人	車両数	25両
事故要因	人的要因	制限速度を10km/hほど超過して走行していた。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	変則的な三差路であり、街灯が少なく視界が悪い。		
	運行・整備管理上要因	危険箇所等の指導が不十分だった。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因・問題点

- ・変則的な三差路になっている。
- ・分岐部分に反射器3機があるが、分岐部分を過ぎると街灯がなく、事故発生付近はゆるやかなカーブで特に視界が悪い。
- ・交通量が多く、通行する車両は相当スピードを出して通過している。(特に大型ダンプ等が多かった)
- ・付近に信号機が設置されていない。近くの信号機は約200m先にある。
- ・下り側道路の歩道が小さくて危険である。

○対応策

- ・交通規制の変更を行う。(速度制限、危険を知らせる立て看板等)
- ・夜間街灯の設置。
- ・変則的な道路である。また、道路反対側に民家があり、歩行者も多いことから、信号機を設置する。
- ・下り側道路の歩道を拡幅する。
- ・道路のセンターライン及び歩道側に、接近する自動車にわかるように、反射するものを道路に植え込む。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 否

【自動車事故調査結果個表】

整理番号 T17020

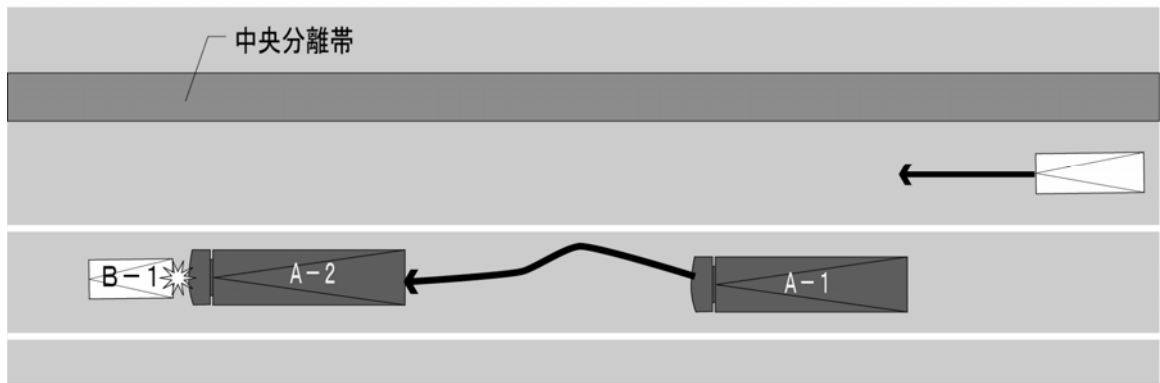
【事故内容】 **【事故類型】** 車両相互・追突(進行中)

一般項目					
【発生月時】	7月	3:45	【道路形状】	直線	
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	37歳		【制限速度】	80km/h	
【運転経験年数】	10年		【走行速度】	90km/h以下	
【死傷者数】	死亡	重傷	1	軽傷	無傷
				不明	
		【危険認知距離】 40m			

当事者(車両)等					
関係車両数	2両	1	2	3	4
【車両】	大型トラック	軽トラック			
【定員】	2名				
【当時の乗員数】	1名				
【最大積載量】	12100kg				
【当時の積載量】	9000kg				
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】		重傷(1名)			

事故概要図

高速道路



事故概要

当該運転者は、事故発生日前日の17時30分に出勤、車両点検整備を実施して、18時に点呼を受け、18時20分に会社を出庫した。その後営業所に立寄り、作業後21時35分に出発し、一般道路を通り、高速道路に入り目的地に向った。途中、事故発生日当日の1時40分頃に約30分の休憩を取り、2時10分に再び目的地に向う為、高速道路に入り走行した。

走行中に、前方を走っていた当該被害者の運転する第2車(軽自動車)の速度が遅かったため、追い越そうとして右側車線に進路を変更しようとした。その際、後方に車両を確認し、進路変更をやめた所、第2車に接近しすぎたがため、急ブレーキを掛けたが間に合わず追突した。当該被害者は重傷を負った。

営業所	運転者数	35人	車両数	30両
事故要因	人的要因	追い越しのため注意が右側車線に向いており、前方との車間距離に注意していなかった。		
	車両的要因	運転席が高くなっており、前方車両との距離が普通車と比較して遠く感じられる。		
	道路・環境的要因	事故発生は夜間であった。		
	運行・整備管理上要因	適性診断結果を踏まえた適正な指導が行われていなかった。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因・問題点

- ・当該運転者は、前方車両が近づいているのに速度を落とさなかった。
- ・当該車両は、運転席が高く、前方車両との距離が遠く感じられる。加えて相手車両も軽自動車で小型であるため、遠くに感じられた。
- ・前方車両は低速運転であった。
- ・当該運行管理者は、適性診断結果を踏まえて、運転者に指導していなかった。

○対応策

- ・運転者の指導は、適性診断結果の内容も踏まえて、計画的、効果的に実施する。
- ・当該運転者は、乗車する車両の特徴を考慮に入れ、前方車両と適正な車間距離を取って運転する。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

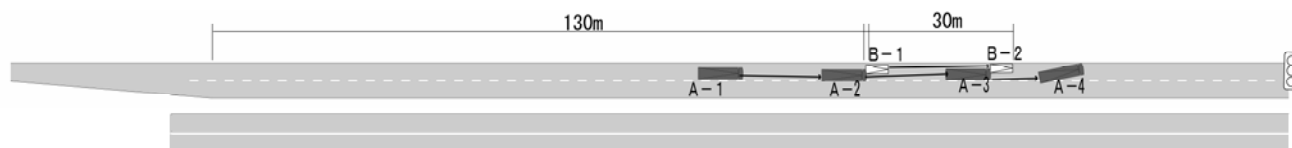
整理番号 T17021

【事故内容】 【事故類型】 車両相互・追突(その他)

一般項目					
【発生月時】	12月	5:30	【道路形状】	直線	
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	34歳		【制限速度】	60km/h	
【運転経験年数】	5年		【走行速度】	80km/h以下	
【死傷者数】	死亡	重傷	1	軽傷	1 無傷 1 不明
			【危険認知距離】	0m	

当事者(車両)等					
関係車両数	2両	1	2	3	4
【車両】	大型トラック		乗用車(軽を含む)		
【定員】	2 名				
【当時の乗員数】	1 名				
【最大積載量】	10600kg				
【当時の積載量】	8880kg				
【積載物品】	Aボード紙8160枚、パレット24枚				
【乗員の負傷程度及び人員】			重傷(1名) 軽傷(1名)		

事故概要図



事故概要

当該運転者は、3時30分に出勤して、日常点検を実施し、3時40分に点呼を受けた後、目的地に向い3時50分に出庫した。国道を目的地へ向かい時速70kmで走行中、同国道と平行になっている道路の左前方の信号に気を取られ、前方注意を怠り、国道の左端にパンクのため止まっていた第2車(乗用車)に追突し、第2車を30m位押し、当該車両は側壁に当たり停車した。この事故により第2車の2名に負傷を負わせた。

営業所	運転者数	16 人	車両数	18 両
事故要因	人的要因	脇見運転をしていた。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	特になし。		
	運行・整備管理上要因	2・9告示を遵守していない。最大拘束時間の超過や点呼実施の不適切等がみられた。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因・問題点

- ・運行管理者は、運転者に対して安全意識に関する教育を十分に行っていないかった。
- ・2・9告示を遵守していない。(最大拘束時間超過、休息时间不足、連続運転時間超過があった。)
- ・当該営業所では、早朝、深夜の時間帯に点呼執行者を配置していないかった。
- ・当該運転者は、初任運転者にもかかわらず、初任診断の実施、及び特別な指導を実施していない。

○対応策

- ・事業者及び運行管理者等が安全に対する意識の高揚を図り、会社全体で安全対策の徹底を図る。
- ・運行管理が適切に行えるような体制を整える。安全対策の担当部署及び担当者を定める。
- ・詳細確実な点呼が行えるよう点呼執行体制を構築する。
- ・過労防止を徹底するよう勤務状態の把握及び違反の場合は改善を徹底する。
- ・運転者に対する適切な指導監督を徹底するとともに、運転者の安全意識の高揚を図る。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 否

【自動車事故調査結果個表】

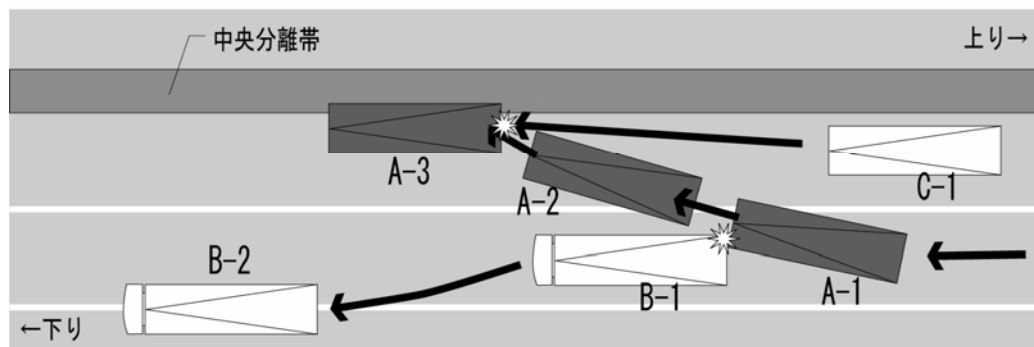
整理番号 T17022

【事故内容】 **【事故類型】** 車両相互・追突(進行中)

一般項目					
【発生月時】	8月	4:00	【道路形状】	直線	
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	37歳		【制限速度】	80km/h	
【運転経験年数】	11年		【走行速度】	100km/h以下	
【死傷者数】	死亡	重傷	1	軽傷	無傷
				不明	
当事者(車両)等					
関係車両数	3両	1	2	3	4
【車両】	大型トラック	大型トラック	大型トラック		
【定員】	2名				
【当時の乗員数】	1名				
【最大積載量】	12700kg				
【当時の積載量】	8000kg				
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】			重傷(1名)		

事故概要図

高速道路



事故概要

当該運転者は、事故発生日前日の7時頃に事故発生日2日前からの運行を終了し、休息を取った。その後、15時30分に積込を開始し出庫した。休息をはさみ、日をまたいで運行し、事故発生日に一般雑貨を搭載して高速道路を走行中に、前方約50mに第2車(大型トレーラー)を確認し、急ブレーキ・ハンドル操作にて回避を行ったが、間に合わず追突した。追突後、ガードレールに接触し停止し、後方より進行してきた第3車(大型トラック)が当該車両へ追突し多重事故となった。

営業所	運転者数	79人	車両数	106両
事故要因	人的要因	家族が入院し運行途中に見舞いに行っており睡眠不足となっていた。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	特になし。		
	運行・整備管理上要因	運転者の家庭環境を把握していなかった。2・9告示を遵守していない。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因・問題点

- ・当該運転者は、家族が入院していたため、運行途中に見舞いに行き、睡眠不足の状態が続いていた。
- ・当該運転者は、運行管理者に家族が入院したことを伝えずにいた。
- ・運行管理者は、チャート紙等から当該運転者の運行状況を把握していなかった。
- ・2・9告示が遵守されていない。(最大拘束時間、休息期間等が遵守されていない。)
- ・運行管理者は、当該運転者の体調を把握しておらず、事故当時睡眠不足であることを知らなかった。

○対応策

- ・運転者は、運行コースから勝手に離れない。また、事情がある場合は必ず管理者に相談する。
- ・運行管理者は、運転者の体調を把握するため、点呼を確実に実施する。
- ・運行管理者は、運行コース等を見直し、乗務開始、乗務終了を可能な限り営業所とし、無理のない勤務時間を組む。
- ・運行管理者は、チャート紙等から運転者の運行状況を把握し、必要に応じて個別に指導する。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 不十分

【自動車事故調査結果個表】

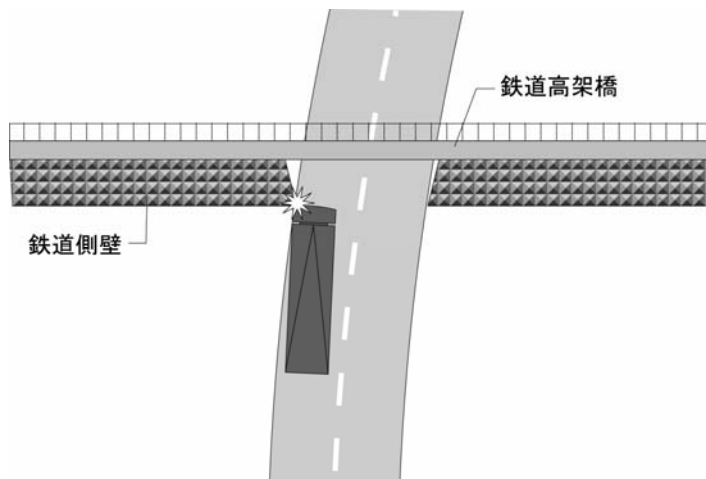
整理番号 T17023

【事故内容】 **【事故類型】** 車両単独・工作物(その他)衝突

一般項目													
【発生月時】		10月		1:30		【道路形状】		カーブ					
【天候】		晴				【路面状態】		乾燥					
【運転者年齢】		35歳				【制限速度】		50km/h					
【運転経験年数】		3年				【走行速度】		調査不能					
【死傷者数】		死亡	1	重傷		軽傷		無傷		不明	【危険認知距離】	不明	

当事者(車両)等						
関係車両数	1両	1	2	3	4	5他
【車両】		大型トラック				
【定員】		2 名				
【当時の乗員数】		1 名				
【最大積載量】		12200kg				
【当時の積載量】						
【積載物品】						
【乗員の負傷程度 及び人員】		死亡(1名)				

事故概要図



事故概要

当該運転者は、事故発生日前日14時50分に冷凍食品の荷積みを終了して出庫し、高速道路を走行、その後国道を走行した。同日19時40分に食事をとり仮眠をとると営業所に連絡があった。
事故発生日に、当該事故発生場所において、カーブを曲がりきれず、手前50m位ガードレールをなぎ倒しながら鉄道高架側壁に衝突、横転した。現場はゆるやかな右カーブでやや下り坂、左側車輪のタイヤ痕のみ残っていた。運転者は、この事故により死亡した。

営業所	運転者数	29 人	車両数	35 両
事故要因	人的要因	運転者の血液からはアルコール反応があった。衝突時には速度が100km/hあり居眠り運転の疑いがある。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	長い下り坂が続く道路であり、鉄道の高架橋下を通過する際に右カーブ、左カーブが続くクランクになっている。		
	運行・整備管理上要因	当該運行の乗務前点呼を実施していない。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因・問題点

- ・当該運転者は、家族の問題をかかえていた。
- ・当該運転者は、事故発生日前日の23時頃まで同僚と一緒に食事、飲酒をした。その時にイライラして口論となっていた。
- ・事故後に運転者の血液からアルコール反応があったため、飲酒により適切な運転操作が出来なかった。
- ・運行管理者は、当該運行の点呼を実施していなかった。

○対応策

- ・運転者に対して、必ず点呼を実施し、運行管理を的確に行う。
- ・運行管理者は、運転者の休憩・休息の取り方や、運転前、運転時のアルコール摂取の禁止等の教育を徹底する。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 否

【自動車事故調査結果個表】

整理番号	T17024
------	--------

【事故内容】 【事故類型】 車両相互・追突(進行中)

一般項目

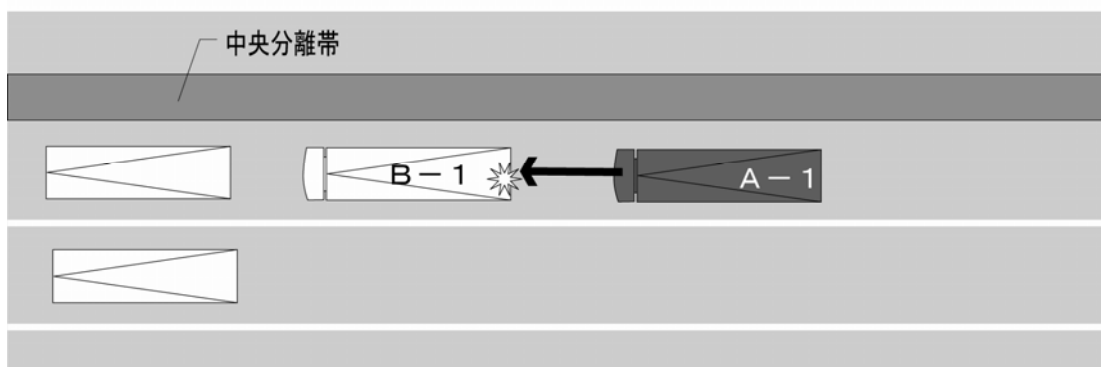
【発生月時】	12月	4:30	【道路形状】	直線
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥
【運転者年齢】	27歳		【制限速度】	80km/h
【運転経験年数】	1年未満		【走行速度】	70km/h以下
【死傷者数】	死亡 1 重傷	軽傷 1 無傷 不明	【危険認知距離】	不明

当事者(車両)等

関係車両数	2両	1	2	3	4	5他
【車両】		大型トラック	大型トラック			
【定員】		2 名				
【当時の乗員数】		1 名				
【最大積載量】		10200kg				
【当時の積載量】		4000kg				
【積載物品】						
【乗員の負傷程度 及び人員】		死亡(1名)	軽傷(1名)			

事故概要図

高速道路



事故概要

当該運転者は、事故発生日前日16時50分に点呼を受けた後、目的地へ積み込み出発、積み込んだ荷物を運び終えた後、(事故発生日)営業所へ帰庫する為、高速道路を約80km/hで走行、約1週間前から行われていた高速道路集中工事の影響を受けながら走行していた。この集中工事によりインターチェンジ先が渋滞し、当該車両は、最後尾に着く手前に何らかの原因で発見が遅れ、追越し車線の第2車(大型トラック)左後部角付近へ衝突した。この事故により当該運転者は死亡した。

営業所	運転者数	110 人	車両数	108 両
-----	------	-------	-----	-------

事故要因	人的要因	当該運転者は派遣社員で、当該車両に慣れていなかった可能性がある。運転中に携帯電話を操作していた可能性がある。
	車両的要因	特になし。
	道路・環境的要因	道路の集中工事の影響で走行車線、追い越し車線共に渋滞であった。
	運行・整備管理上要因	特になし。
	その他の要因	特になし。

【調査員の所見】

○要因

事故直前にすれ違った運転者が、運転中に携帯電話を捜査していたと話していることから、携帯電話の操作に気を取られ渋滞の列に気が付かなかったことが考えられる。定期運行で、ほぼ平坦の直線の為漫然運転になってしまった。

○対応策

- ・運転中は携帯電話の電源を切る等、運転操作に集中できる環境を作る。
- ・高速道路におけるサービスエリアでの休憩の取り方等を事前に指示する等、漫然運転とならないよう気を付けさせる。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

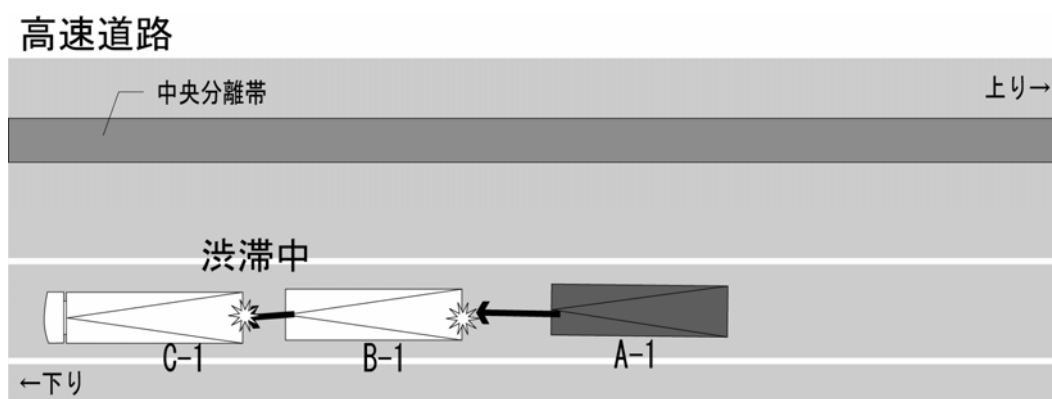
整理番号 T17025

【事故内容】 【事故類型】 車両相互・追突(その他)

一般項目									
【発生月時】		12月		4:00		【道路形状】		直線	
【天候】		晴				【路面状態】		乾燥	
【運転者年齢】		56歳				【制限速度】		80km/h	
【運転経験年数】		3年				【走行速度】		調査不能	
【死傷者数】		死亡	1	重傷	1	軽傷	1	無傷	不明
						【危険認知距離】		不明	

当事者(車両)等						
関係車両数	3両	1	2	3	4	5他
【車両】		大型トラック	大型トラック	大型トラック		
【定員】		2 名				
【当時の乗員数】		1 名				
【最大積載量】		10000kg				
【当時の積載量】		8000kg				
【積載物品】						
【乗員の負傷程度及び人員】		死亡(1名)	重傷(1名)	軽傷(1名)		

事故概要図



事故概要

当該運転者は、事故発生日前日の15時45分に出庫した。
 当該運転者は、高速道路で落下物処理の為渋滞している所へ、何らかの原因により前方不注意となり、第2車(大型トラック)に追突し、前に停止していた第3車(大型トレーラー)に追突する多重事故となった。当該運転者は、この事故により死亡した。

営業所	運転者数	131人	車両数	108両
事故要因	人的要因	家族の問題で悩みがあった。健康診断時に高血圧を指摘されていた。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	道路上の落下物処理のため渋滞していた。		
	運行・整備管理上要因	2・9告示を遵守していない。(最大拘束時間超過、連続運転時間超過があった。)		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

- 要因・問題点
- ・運行管理者へのヒアリングでは、当該運転者は、ノーブレーキでハンドルを握ったまま追突している事から、事故発生時には意識がなかった可能性がある。
 - ・半年前の健康診断で、脂質の数値に異常が認められ詳しい検査を受けるように言われていた。また、血圧についても医師の指示に従う様に言われていた。
 - ・当該車両の後ろを走行していた車両によると、当該運転者は居眠り運転ではなかった。
- 対応策
- ・事故要因は明らかではないが、仮に高血圧等が原因で意識を失った場合、運行管理者は、運転者の健康状態に十分気を配り、健康状態が悪い者に対しては、乗務させないようにする。
 - ・運行管理者は運転者の健康診断結果を受けて、運転者の治療状況を把握する必要がある。
 - ・運転者自身も自分の健康状態に気を配り、調子が悪い場合は必ず運行管理者に申し出る。
 - ・2・9告示を遵守する。(適正な運行コースを組む。)

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

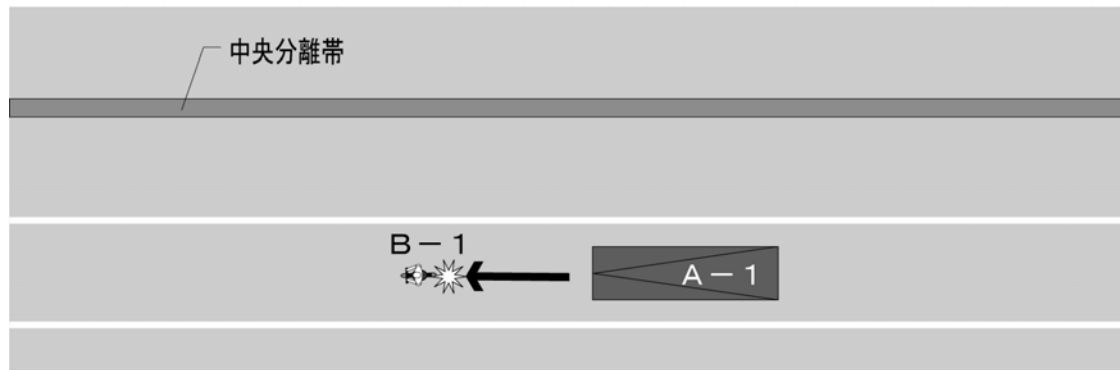
整理番号 T17026

【事故内容】 **【事故類型】** 車両相互・追突(進行中)

一般項目					
【発生月時】		5月	3:00	【道路形状】 直線	
【天候】		晴		【路面状態】 湿潤	
【運転者年齢】		44歳		【制限速度】 80km/h	
【運転経験年数】		11年		【走行速度】 90km/h以下	
【死傷者数】		死亡 1	重傷	軽傷	無傷
				不明	
【危険認知距離】		不明			
当事者(車両)等					
関係車両数	2両	1	2	3	4
					5他
【車両】	普通トラック		原付		
【定員】	2 名				
【当時の乗員数】	1 名				
【最大積載量】	3050kg				
【当時の積載量】	2200kg				
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】			死亡(1名)		

事故概要図

自動車専用道路



事故概要

当該運転者は、点呼を実施せずに、2時に出庫した。原付進入禁止の自動車専用道を走行中、前方を走行していた第2車(90cc原付自動車)に追突した。この事故により、第2車の運転者は死亡した。

営業所	運転者数	14 人	車両数	28 両
事故要因	人的要因	家庭内に悩みを抱えていた。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	浜辺が直接見える道路のため、横風を強く受ける地点である。		
	運行・整備管理上要因	運行前の点呼を実施していなかった。		
	その他の要因	追突された第2車は、走行してはいけない道路を低速で走行していた。		

【調査員の所見】

○要因・問題点

- ・当該運転者が前方不注意であった。
- ・当該運転者は、家庭の問題を抱えていた。
- ・点呼を受けていなかった。
- ・原付が走行できない自動車専用道路を原付が走っていた。
- ・近くの市街地から当該道路に進入する経路が複雑になっており、以前にも逆走行した車両があった。

○対応策

- ・運行管理者は、運行管理前に必ず点呼を実施し、運転者の健康状態を把握し、安全運転を心掛けるように指導する。
- ・道路標識の設置位置や数を見直し、定められた車が定められた方向で安全に走行出来るようにする。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

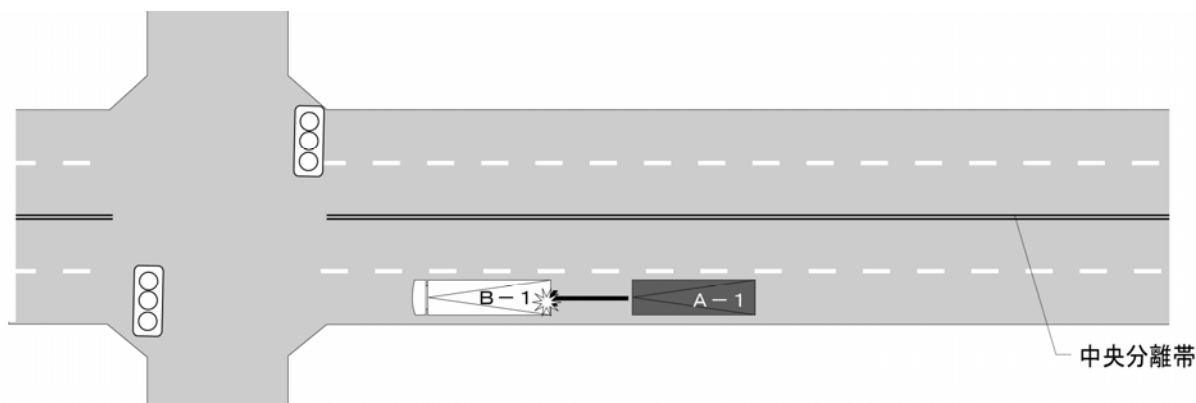
整理番号 T17027

【事故内容】 【事故類型】 車両相互・追突(進行中)

一般項目					
【発生月時】	6月	2:15	【道路形状】	交差点十字路	信号あり
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	29歳		【制限速度】	60km/h	
【運転経験年数】	1年未満		【走行速度】	80km/h以下	
【死傷者数】	死亡 1	重傷	軽傷 1	無傷	不明
			【危険認知距離】	不明	

当事者(車両)等					
関係車両数	2両	1	2	3	4
【車両】	普通トラック	大型トラック			
【定員】	2名				
【当時の乗員数】	1名				
【最大積載量】	4000kg				
【当時の積載量】	3000kg				
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】	死亡(1名)	軽傷(1名)			

事故概要図



事故概要

当該運転者は、電話による点呼を受けて、24時に出庫した。目的地には翌日の朝に到着する予定だった。当該事故発生場所付近は長い2車線の下り坂になっており、信号機が左側に1つしかなかった。当該車両が事故発生場所に近づいた時、信号が青に変わり、前方にいた第2車(大型トラック)が発車した所だった。当該車両は、信号があることを見落としたため、第2車に追突した。この事故により、当該運転者は死亡した。

営業所	運転者数	22人	車両数	24両
事故要因	人的要因	運転者としての経験が7ヶ月とまだ浅かった。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	数十キロにわたり信号のない自動車専用のバイパスであった。信号は見えにくかった。		
	運行・整備管理上要因	2・9告示を遵守していない。運行管理者は、詳細な運行計画を立てて運転者に指示していなかった。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因・問題点

- ・運転者は、経験が浅かった。(7ヶ月)
- ・当該運行が、初めての長距離であり不安があったものと推測されるが、運転者に対して適切な指導監督が行われていなかった。
- ・運転者に対する指導・監督が不十分であった。
- ・運行計画を立てて運転者に指示をしていない。

○対応策

- ・事業者は乗務時間及び運転時間等を運転者が安全運転を出来るように調整し、2・9告示を遵守するよう努力する。
- ・自動車専用道路から一般道路にあまり変化無く通じる道路付近の信号機は、見落としやすいので目立つ標識や信号機の数を増やすなど対策が必要である。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 不十分

【自動車事故調査結果個表】

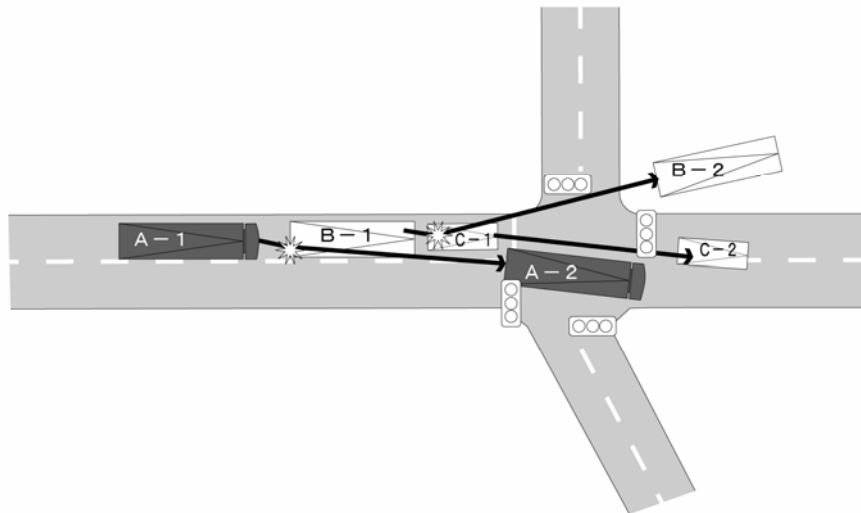
整理番号 T17028

【事故内容】 **【事故類型】** 車両相互・追突(進行中)

一般項目					
【発生月時】	9月	3:45	【道路形状】	交差点その他	信号あり
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	38歳		【制限速度】	50km/h	
【運転経験年数】	12年		【走行速度】	60km/h以下	
【死傷者数】	死亡	重傷	1	軽傷	2
		無傷		不明	
【危険認知距離】			不明		

当事者(車両)等					
関係車両数	3両	1	2	3	4
【車両】	大型トラック	普通トラック	乗用車(軽を含む)		
【定員】	2名				
【当時の乗員数】	1名				
【最大積載量】	11200kg				
【当時の積載量】	10000kg				
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】		重傷(1名)	軽傷(2名)		

事故概要図



事故概要

当該運転者は、事故発生日前日の8時に点呼を受け、9時20分に出庫し、11時に荷積みを行った。国道を走行中、ラジオのチューニングに気を取られたため、当該交差点にて信号が赤で停車中の第2車(普通トラック)に気付くのが遅れ、ブレーキが間に合わず、第2車に衝突し、第2車が前の第3車(乗用車)に追突した。その際に、第2車が左側の歩道にある電柱に追突し、第3車は交差点の先まで押し出されて停止した。

営業所	運転者数	12人	車両数	15両
事故要因	人的要因	ラジオのチューニングをしており、前方不注意になっていた。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	特になし。		
	運行・整備管理上要因	2・9告示を遵守していない。(最大拘束時間超過、連続運転時間超過があった。)		
	その他の要因	高速道路を利用すれば運転者の負担は軽くなるが、高速料金を運賃で賄えない。		

【調査員の所見】

- 要因・問題点
 - ・当該運転者はラジオのチューニングをしていて前方の停止車両に気付かなかった。
 - ・チャート紙から、運転者が拘束時間や連続運転時間が2・9告示を遵守しておらず、慢性的な過労状態であったと思われる。
 - ・脇見運転は眠気からとった行動ということも考えられる。
- 対応策
 - ・運転者は、ラジオのチューニングは車両が停止している時に行う等、走行中は運転に集中する様、自覚を持つ。
 - ・運行管理者は、2・9告示を遵守し、運転者の過労運転を防止する。
 - ・運行管理者は、運転時の注意点(当該事故ではラジオ操作の扱い)を運転者に指導・教育をする。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 不十分

【自動車事故調査結果個表】

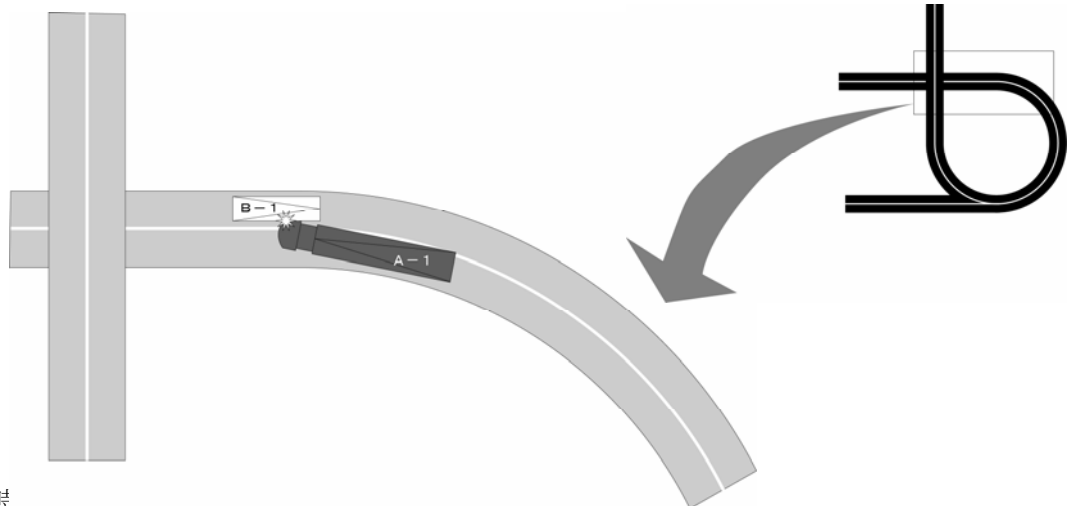
整理番号 T17029

【事故内容】 **【事故類型】** 車両単独・転倒

一般項目			
【発生月時】	12月	9:15	【道路形状】 カーブ
【天候】	晴		【路面状態】 乾燥
【運転者年齢】	38歳		【制限速度】 30km/h
【運転経験年数】	9年		【走行速度】 40km/h以下
【死傷者数】	死亡 〃 重傷 〃 軽傷 1 無傷 〃 不明 〃		【危険認知距離】 40m

当事者(車両)等							
関係車両数	2両	1-1	1-2	2	3	4	5他
【車両】		トラクター	トレーラー	普通トラック			
【定員】		2名					
【当時の乗員数】		1名					
【最大積載量】			18800kg				
【当時の積載量】			17900kg				
【積載物品】							
【乗員の負傷程度 及び人員】				軽傷(1名)			

事故概要図



事故概要

当該運転者は、8時
バイパスから高速道路インターの入口手前の大きなカーブに差し掛かった場所で、車線路肩に土砂が堆積しており、スリップした形跡があるが、速度超過が原因で、カーブを曲がりきれずに対向車線側に横転した。この時、対向車線を走行していた第2車(普通トラック)に接触し、車体右側側面を破損させた。
当該事故発生場所は3車線で、右側車線を走行、当該車両の進入速度は40km/h弱であった。

営業所	運転者数	24 人	車両数	31 両
事故要因	人的要因	運転者はこの経路をよく運転するため漫然運転になっていた。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	大きな急カーブであり、勾配のある下り坂であり、制限速度30km/hの看板が出ていた。この場所は速度の出し過ぎによる接触事故が多い場所である。		
	運行・整備管理上要因	特になし。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

- 要因・問題点
- ・事故現場は速度制限30km/hであるが、事故当時当該車両は40km/h弱速度が出ていた。
 - ・当該車両は、最大積載量に近い製紙原料を積載しており、車両の重心高が高い状態であったと推測される。
 - ・運転者は、この経路をよく利用する経路であり、漫然運転となっていたと思われる。
 - ・運行管理者等から運転者へ、当該経路における道路の状況について適切な指導がされていなかった。
- 対応策
- ・運転者は、よく利用する運行経路であっても、安全のため、必ず法定速度を守って運転する。
 - ・運行管理者等は、当該経路における道路の状況について適切な指導をするよう徹底する。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

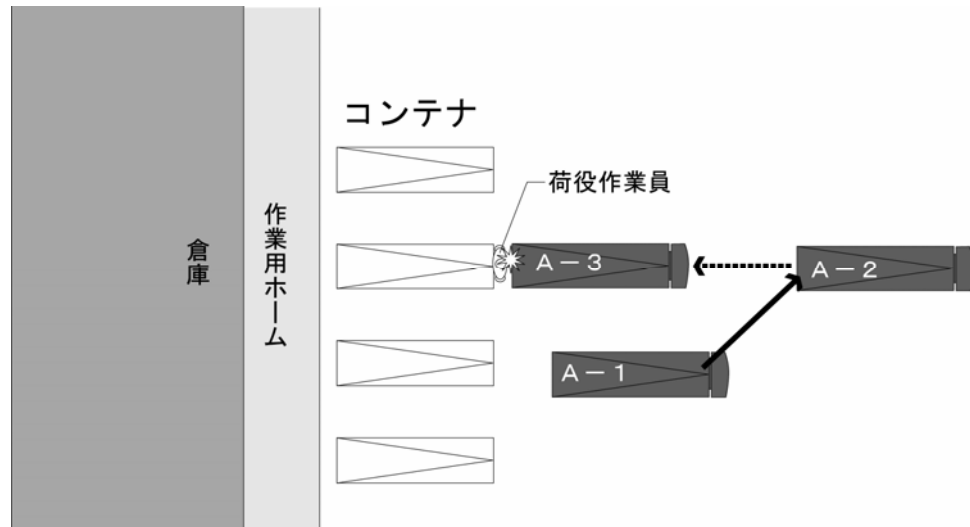
整理番号 T17030

【事故内容】 【事故類型】 人対車両・その他

一般項目			
【発生月時】	12月	16:30	【道路形状】 その他の場所
【天候】	晴		【路面状態】 乾燥
【運転者年齢】	56歳		【制限速度】
【運転経験年数】	28年		【走行速度】 調査不能
【死傷者数】	死亡 1 重傷 軽傷 無傷 不明		【危険認知距離】 不明

当事者(車両)等							
関係車両数	2両	1-1	1-2	2	3	4	5他
【車両】		トラクター	トレーラー	その他(荷役作業員)			
【定員】		2名					
【当時の乗員数】		1名					
【最大積載量】			24000kg				
【当時の積載量】							
【積載物品】							
【乗員の負傷程度及び人員】				死亡(1名)			

事故概要図



事故概要

当該運転者は、6時15分に点呼を受け、6時30分に出庫した。
倉庫の荷さばき作業用ホームに付けてあったコンテナセミトレーラーを連結する際、倉庫荷役作業員が荷物伝票をコンテナに付けようとコンテナ前面に近づいてセミトレーラーに挟まれ死亡した。伝票の受け渡しは特に決められた方法はなく、死亡した作業員はトレーラーの電極ソケットの蓋に挟み込む方法をとっており、当該事故時もこの方法をしようと連結作業中のトレーラー前面に近づいたと思われる。

営業所	運転者数	75 人	車両数	77 両
事故要因	人的要因	トレーラーに連結するために車両を後退中に作業員の動きまで注意していなかった。		
	車両的要因	後方を確認できるバックソナー等の装置がなかった。		
	道路・環境的要因	特になし。		
	運行・整備管理上要因	荷物伝票の授受の受け渡し方法をきちんと決めていなかった。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

- 要因・問題点
 - ・当該運転者がトラクタとトレーラーを連結する際に、後退前は人の有無を確認したが、後退中は確認していなかった。
 - ・荷物伝票の受け渡し方法が決められていなかったために、乗務員と荷役作業員とに慣れが生じ、意思の疎通を欠く結果になった。
- 対応策
 - ・荷物伝票の受け渡し方法を確立して関係者に周知徹底する。(改善済)
 - ・バックソナー等の設備を導入し、後退中も後ろが確認出来るようにする。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

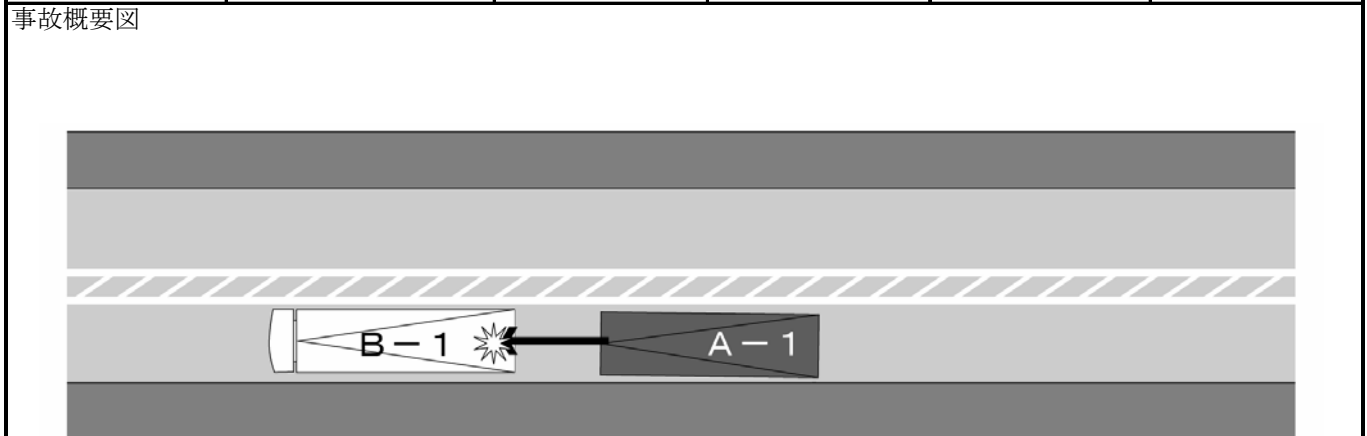
【自動車事故調査結果個表】

整理番号 T17031

【事故内容】 **【事故類型】** 車両相互・追突(進行中)

一般項目														
【発生日時】		9月		5:00		【道路形状】		直線						
【天候】		晴				【路面状態】		乾燥						
【運転者年齢】		22歳				【制限速度】		50km/h						
【運転経験年数】		1年				【走行速度】		調査不能						
【死傷者数】		死亡	1	重傷		軽傷		無傷		不明		【危険認知距離】	不明	

当事者(車両)等						
関係車両数	2両	1	2	3	4	5他
【車両】		普通トラック	セミトレーラー			
【定員】		2 名				
【当時の乗員数】		1 名				
【最大積載量】		2850kg				
【当時の積載量】		2505kg				
【積載物品】						
【乗員の負傷程度 及び人員】		死亡(1名)				



事故概要

当該運転者は、事故発生日前日の20時に帰庫し、事故発生日の2時に出庫した。
 当該車両は、信号待ちで停車中の第2車(セミトレーラー)の後部へ追突した。ブレーキをかけた形跡はなく、速度約50km/hで衝突した。事故発生場所は、直線道路でやや上りの見通しの良い片側1車線の対面通行で、信号交差点の40～50m位手前ガソリンスタンドがある場所である。この事故により、運転席が大破し、当該運転者は病院へ搬送されたが病院で死亡した。

営業所	運転者数	17人	車両数	19両
事故要因	人的要因	前日の仕事終了から6時間後に庫出しているが、十分に睡眠が取れていたか不明である。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	特になし。		
	運行・整備管理上要因	2・9告示を遵守していない。(最大拘束時間超過、連続運転時間超過があった。)		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因・問題点

- ・ブレーキを踏んだ形跡がないことから、睡眠不足等による居眠り運転ではないか。
- ・事故発生日前1ヶ月間で拘束時間16時間超過8回、4時間連続運転が13回あり、2・9告示を遵守していない。
- ・運行管理者は、適正な運行時間を見込んで運行計画を立てていない。

○対応策

- ・運行管理者は、運転者が過労運転にならないように、2・9告示を遵守し、運行計画を立て直す。
- ・運行管理者は、点呼時等に運転者の健康状態を確認し、過労の場合は休息を取らせたり、代わりの運転者を用意する。
- ・運行管理者は、運転者の健康状態を把握するため、健康診断を必ず受診させる。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 否

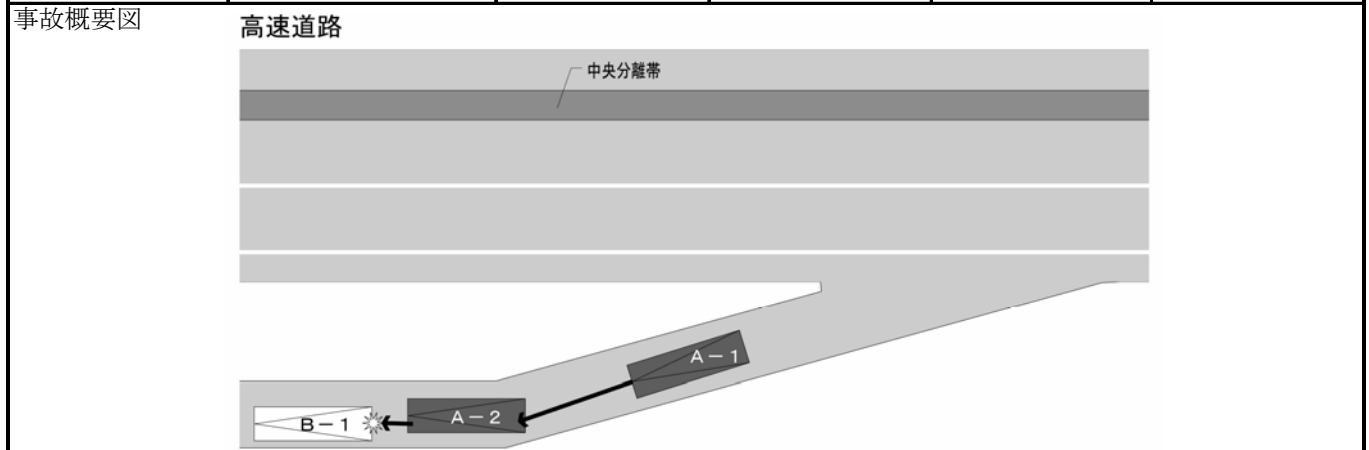
【自動車事故調査結果個表】

整理番号 T17032

【事故内容】 **【事故類型】** 車両相互・追突(進行中)

一般項目														
【発生月時】		9月	1:15	【道路形状】		カーブ								
【天候】		晴		【路面状態】		乾燥								
【運転者年齢】		50歳		【制限速度】		40km/h								
【運転経験年数】		3年		【走行速度】		40km/h以下								
【死傷者数】		死亡		重傷	1	軽傷		無傷		不明		【危険認知距離】		5m

当事者(車両)等						
関係車両数	2両	1	2	3	4	5他
【車両】		普通トラック	普通トラック			
【定員】		3 名				
【当時の乗員数】		1 名				
【最大積載量】		3000kg				
【当時の積載量】		1000kg				
【積載物品】						
【乗員の負傷程度 及び人員】			重傷(1名)			



事故概要

当該運転者は、事故発生日前日の14時30分に業務を開始し、20時30分に業務を終了した。その後、23時20分頃、再び出庫した。高速道路を走行中、当該運転者は、パーキングエリアにて休憩を取る為、本線から進入路に入って約50m位の場所で、路側帯(左側)に第2車(普通トラック)が見えたのに気づき、急ブレーキを掛けたが間に合わず、追突した。事故発生当時の発生場所付近は暗く、第2車の車体が紺色であったため、ハザードランプを点灯していなかったことから発見が遅れた。この事故により、第2車を降りて車体の前方にいた第2車の運転者が重傷を負った。

営業所	運転者数	不明	車両数	123両
事故要因	人的要因	運転者は前日の勤務の疲労が抜けていなかった。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	街灯のない暗い場所であり、本線に比較して道幅が狭くなっていた。		
	運行・整備管理上要因	不明		
	その他の要因	第2車は紺色であり、無灯火であった。		

【調査員の所見】

○要因・問題点

- ・当該運転者は、アンケートで「前日の疲労が蓄積して疲れていた」と答えているため、過労運転になっていた。
- ・当該事故発生場所の上に看板があり、看板に気を取られていた。
- ・停車中の第2車の車体の色が紺色であり、周囲の暗さと同化してしまった。
- ・第2車は停車中に無灯火であった。

○問題点

- ・運行管理の部分で不明な点が多いが、運転者の疲労が蓄積している場合は過労運転となることから、運転者の体調によっては休憩を取るよう指導したり、代わりの運転者を準備する。
- ・車を停車する時には、必ず点灯(ハザードランプ)し、後車に注意を促す。また故障により点灯出来ない場合は、停止表示機材(三角板)を後車に分かりやすい位置に設置する。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 不明

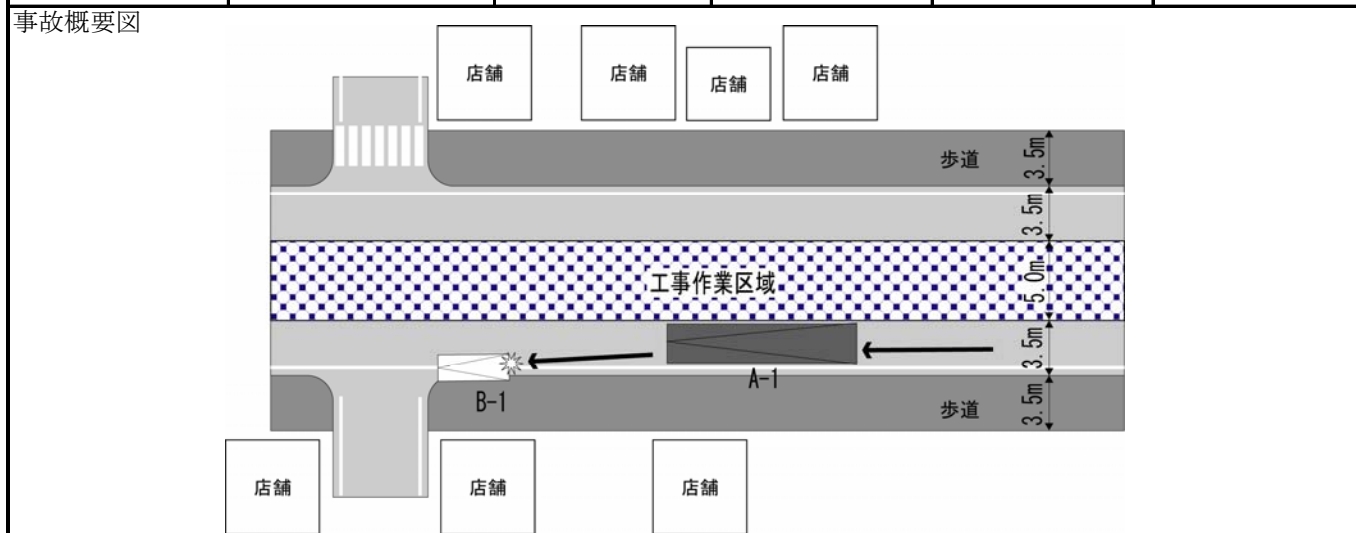
【自動車事故調査結果個表】

整理番号 T17033

【事故内容】 【事故類型】 車両相互・追突(その他)

一般項目					
【発生月時】	3月	4:30	【道路形状】	交差点付近	信号なし
【天候】	曇		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	39歳		【制限速度】	50km/h	
【運転経験年数】	16年		【走行速度】	50km/h以下	
【死傷者数】	死亡	重傷	1	軽傷	1 無傷 不明
			【危険認知距離】	0m	

当事者(車両)等					
関係車両数	2両	1	2	3	4
【車両】	大型トラック	乗用車(軽を含む)			
【定員】	2名				
【当時の乗員数】	1名				
【最大積載量】	13000kg				
【当時の積載量】	9400kg				
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】		重傷(1名) 軽傷(1名)			



事故概要
 当該運転者は、13時に出庫した。
 当該地点において、道路中央にて道路工事が有る車線が狭くなっていたが、ラジオ操作に気を取られ、左前方で車線にはみだして駐車していた第2車(乗用車)に追突した。(第2車は無灯火であり、乗員は飲酒していた。)

営業所	運転者数	27人	車両数	36両
事故要因	人的要因	走行中にラジオ操作をしており、前方不注意になっていた。運転者は連日の乗務により疲労がたまっていた。		
	車両的要因	ラジオの位置が運転席の上部にあるため、ラジオ操作時は視線が前方から大きく逸れる。		
	道路・環境的要因	片側1車線の対向する車線の道路で、中央部が工事期間中のため規制し走行車線が狭くなっていた。		
	運行・整備管理上要因	2・9告示を遵守していない。(最大拘束時間超過、連続運転時間超過があった。)		
	その他の要因	第2車は無灯火で車道にはみ出して駐車していた。		

【調査員の所見】
 ○要因・問題点
 ・当該運転者が、走行中にラジオ操作をしており、前方不注意になった。
 ・当該運転者は、連日の勤務で拘束時間が長く続いたことにより、疲労が蓄積していた。
 ・第2車は、道路左脇に無灯火で車線にはみ出しており、通行障害となる状況にあった。
 ・運行管理者は、2・9告示を遵守しておらず、運転者の過労に繋がる運行計画が組まれていた。
 ○対応策
 ・運転者は、ラジオ操作をする時は、必ず停止してから操作する様に徹底する。
 ・運行管理者は、運転者に対する危険予知トレーニングを徹底する。
 ・運行管理者は、運転者が過労状態とならないよう、適切な運行管理体制を確立する。
 【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 否

【自動車事故調査結果個表】

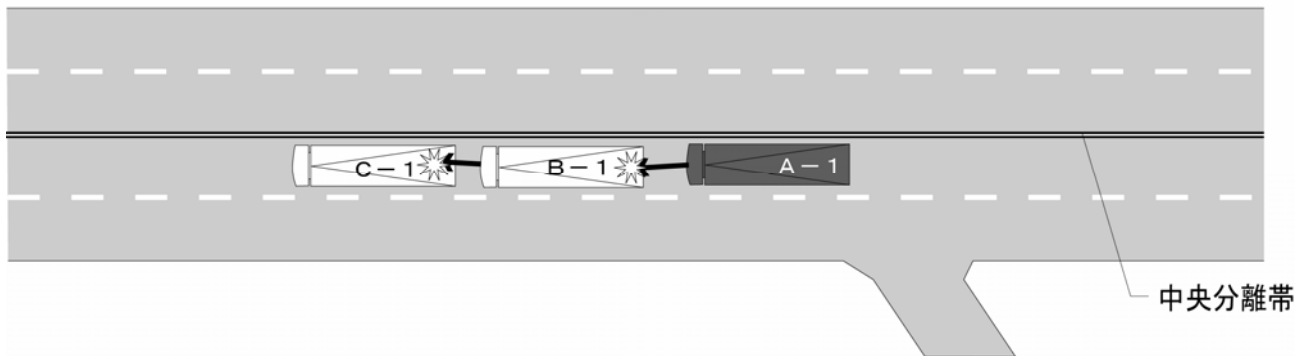
整理番号 T17034

【事故内容】 **【事故類型】** 車両相互・追突(その他)

一般項目					
【発生月時】		5月	23:30	【道路形状】	交差点付近 信号あり
【天候】		晴		【路面状態】	乾燥
【運転者年齢】		33歳		【制限速度】	60km/h
【運転経験年数】		7年		【走行速度】	70km/h以下
【死傷者数】		死亡	重傷 1 軽傷 3 無傷 不明	【危険認知距離】	15m

当事者(車両)等						
関係車両数	3両	1	2	3	4	5他
【車両】		大型トラック	大型トラック	大型トラック		
【定員】		2 名				
【当時の乗員数】		1 名				
【最大積載量】		11000kg				
【当時の積載量】		4800kg				
【積載物品】						
【乗員の負傷程度及び人員】		重傷(1名)	軽傷(2名)	軽傷(1名)		

事故概要図



事故概要

当該運転者は、14時に出勤して日常点検を実施し、点呼を受けた後、目的地へ荷物を取りに行くために14時40分に出庫した。17時に目的地に到着し、19時に積み込みを完了して、別の場所へ荷物を運ぶために出発した。
 時速70kmで国道を走行中に、前方に第2車(大型トラック)が停止しているのを発見し、急ブレーキを掛けたが、間に合わず第2車の後方に追突し、玉突き事故となった。

営業所	運転者数	16 人	車両数	15 両
事故要因	人的要因	新規の荷主であり、必要以上にプレッシャーがあった。運行管理者の指示を守らず、一般道を運行した。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	見通しの良い道路であるが、渋滞等がなければ長距離に渡り停止せずに走行するため、漫然運転になりやすい。		
	運行・整備管理上要因	運転者が指示に従わないことに対する対処が出来ていなかった。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因・問題点

- ・運行管理者は、全線高速道路を使用するように指示したが、当該運転者は一般道を走行し疲労が蓄積してしまった。
- ・運転者は、事業者の経費を少しでも軽くするために努力していた。
- ・当該運転者は、目の疲れや、肩のこり、腰の痛み等があった。

○対応策

- ・運行管理者は、日頃から「無理せずに」安全運転をするように指導を徹底する。
- ・運行管理者は、経費削減のために、運転者の過労が増すような運行指示を出さない。
- ・経営者は、経費削減のために運転者に対し過度な重圧をかけない。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

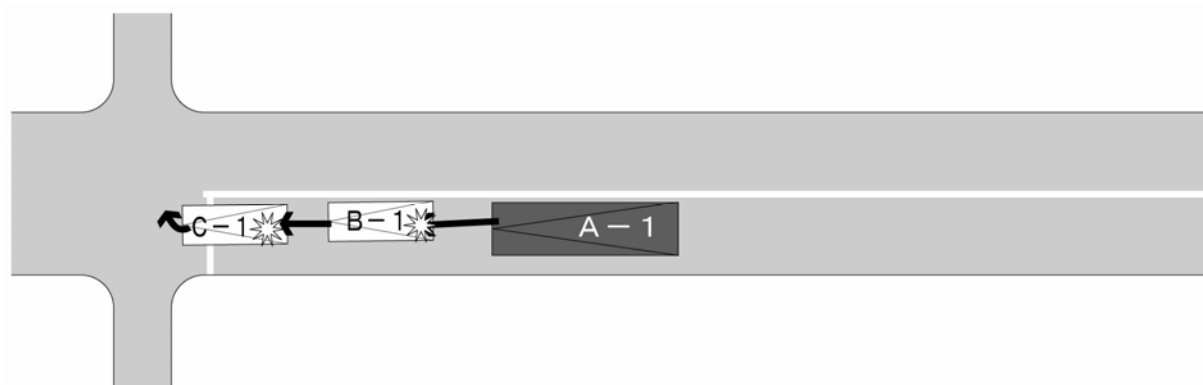
【自動車事故調査結果個表】

整理番号 T17035

【事故内容】 【事故類型】 車両相互・追突(その他)

一般項目					
【発生月時】	11月	10:30	【道路形状】	交差点付近	信号なし
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	65歳		【制限速度】	40km/h	
【運転経験年数】	8年		【走行速度】	50km/h以下	
【死傷者数】	死亡	重傷	軽傷	無傷	3 不明
【危険認知距離】	7m				
当事者(車両)等					
関係車両数	3両	1	2	3	4
【車両】	普通トラック	乗用車(軽を含む)	乗用車(軽を含む)		
【定員】	2名				
【当時の乗員数】	1名				
【最大積載量】	3880kg				
【当時の積載量】	4400kg				
【積載物品】	生コンクリート				
【乗員の負傷程度及び人員】					

事故概要図



事故概要

当該運転者は、7時30分頃に出勤し、日常点検を実施後、7時50分に点呼を受け、8時10分頃に出庫した。地方道を走行中、片側1車線の道路で、第3車(乗用車)が右折のために交差点で停止し、第2車(乗用車)が後ろに続いていた所に、後方から追突した。負傷者は出なかった。

営業所	運転者数	12人	車両数	16両
事故要因	人的要因	走り慣れた経路であり減速に右折車がいる交差点ではないので前方への注意が不十分であった。目的地までの時間がなく、焦っていた。当該車両の乗務歴は1ヶ月であった。		
	車両的要因	以前乗務していた車両とブレーキペダルの感覚が違っていた。		
	道路・環境的要因	見通しの悪い道路ではなく、緩やかなカーブのある路線であるため一般的には多少スピードが制限を超過しやすい。		
	運行・整備管理上要因	特になし。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因・問題点

- ・走り慣れた道であることから、漫然運転になっていた。
- ・新しい車両に対する操作がまだ1ヶ月と浅く、適応能力不足だった。

○対応策

- ・運行管理者は、走り慣れた道路でも、注意力を持続させることがいかに重要であるかを教育する。
- ・運転者は、注意する事項を声に出して確認する等、漫然運転にならない工夫を行う。
- ・慣れない車両を運転する時は、特に慎重に運転し、ブレーキやアクセルの感覚を把握する様努める。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

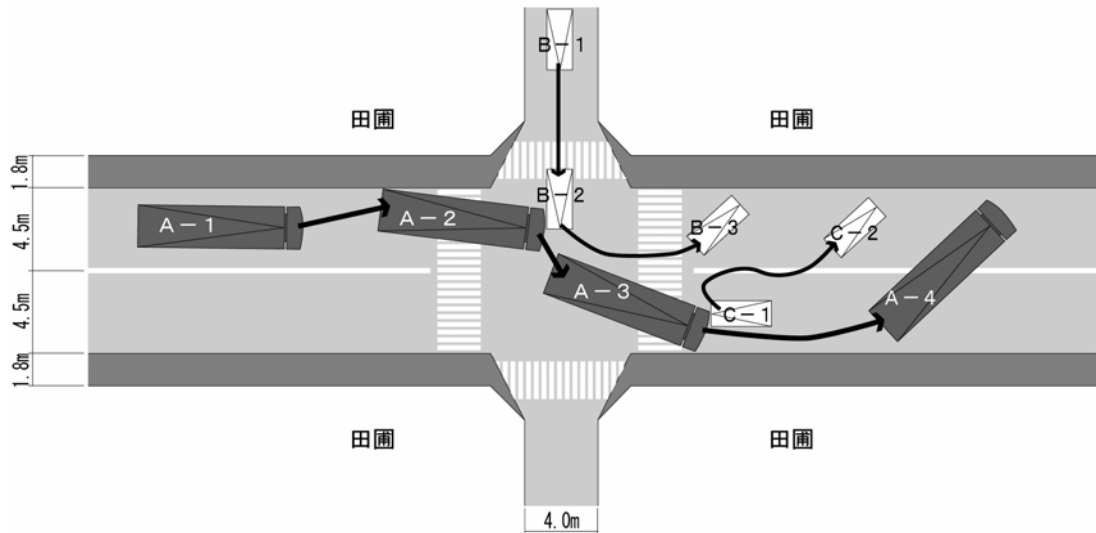
整理番号 T17036

【事故内容】 【事故類型】 車両相互・出会い頭衝突

一般項目			
【発生日時】	5月 16:30	【道路形状】	交差点十字路 信号あり
【天候】	曇	【路面状態】	乾燥
【運転者年齢】	34歳	【制限速度】	50km/h
【運転経験年数】	2年	【走行速度】	60km/h以下
【死傷者数】	死亡 1 重傷 0 軽傷 1 無傷 0 不明 1	【危険認知距離】	6m

当事者(車両)等							
関係車両数	3両	1-1	1-2	2	3	4	5他
【車両】		トラクター	トレーラー	軽トラック	乗用車(軽を含む)		
【定員】		2名					
【当時の乗員数】		1名					
【最大積載量】			32690kg				
【当時の積載量】							
【積載物品】							
【乗員の負傷程度及び人員】		不明		死亡(1名)	軽傷(1名)		

事故概要図



事故概要

当該運転者は、3時15分に点呼を受け、出庫した。
制限速度50km/hの直線道路を時速56km/hで走行中、前方に当該信号交差点があることは意識していたが、当該交差点の直前で、左方から第2車(軽トラック)が出て来てきた。すぐにハンドルを右に切りながら急ブレーキを掛けたが、第2車の運転席ドア部分に当該車両の左前が衝突した。更に対向車線中央より、信号待ちをしていた第3車(軽四輪車)の左前角部分に当該車両の左前が衝突しながら、さらに左にハンドルを切ったために、第3車を引きずるようにして20m走行し、停車した。

営業所	運転者数	27 人	車両数	28 両
事故要因	人的要因	脇見運転をしていた。運転者は信号が赤なのに気付かなかったおそれがある。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	特になし。		
	運行・整備管理上要因	特になし。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因・問題点

- ・当該事故現場は見通しの良い交差点であったが、運転者は時計を見ていたため、前方不注意になった。
- ・当該運転者は、走行中に交差点までまだ余裕があると思い、脇見運転になってしまった。

○対応策

- ・当該運転者は、運転中は運転のみに集中し、他の操作や作業は停車した時に行うようにする。
- ・運行管理者は、運転中は運転に集中する様、教育・指導を徹底する。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

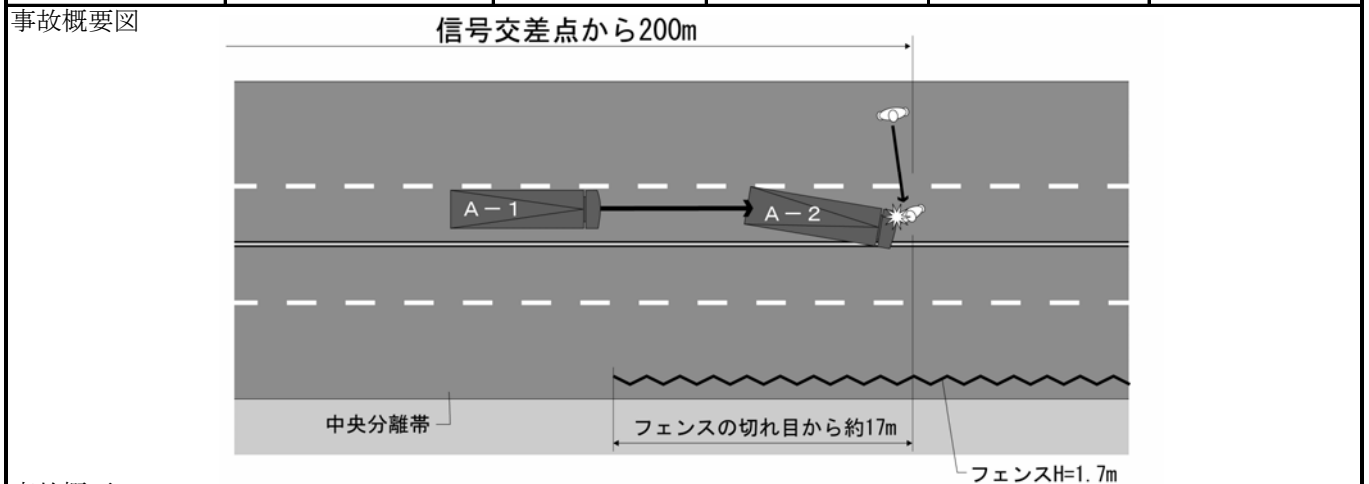
【自動車事故調査結果個表】

整理番号 T17037

【事故内容】 【事故類型】 人対車両・横断歩道付近横断中

一般項目					
【発生月時】	7月	21:30	【道路形状】	直線	
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	36歳		【制限速度】	60km/h	
【運転経験年数】	15年		【走行速度】	60km/h以下	
【死傷者数】	死亡	1	重傷	軽傷	無傷
				不明	
【危険認知距離】	7m				

当事者(車両)等					
関係車両数	2両	1	2	3	4
【車両】	大型トラック		歩行者		
【定員】	2名				
【当時の乗員数】	1名				
【最大積載量】	10500kg				
【当時の積載量】	1922kg				
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】			死亡(1名)		



事故概要

当該運転者は、21時20分に点呼を受けて出庫した。
1つ目の信号である交差点で停止した後、青信号となった為1つ目、2つ目と交差点の左右安全確認を行い、2つ目を通過した事故発生場所にて、道路上に急に横断して来た当該被害者を確認し、急ブレーキをかけて右にハンドルを切り回避しようとしたが、当該被害者はトラック左前方と接触した。当該被害者は、搬送先の病院で死亡した。

営業所	運転者数	22人	車両数	32両
事故要因	人的要因	前方不注意だった。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	中央分離帯があり、高いフェンスがある。		
	運行・整備管理上要因	特になし。		
	その他の要因	当該被害者は、当該事故に合う前になんらかの事情で救急車を呼んでいた。		

【調査員の所見】

○要因・問題点

- ・当該運転者は、前方不注意と当該被害者が事前に呼んだ救急車両に目線が向き、一時的に脇見運転となった。
- ・当該運転者は、横断者がいると予測できなかった。(中央分離帯とフェンスが高い為、予想していなかった。)
- ・分離帯の高さ等から人の横断は考えられないかもしれないが、常に、走行にあたっては前方、周囲に目を向け万に一つの過ちを見落とさない様にする必要があった。

○対応策

- ・運転者は、「人の横断は考えられない」と思い込まず、前方に注意して運転する。
- ・安全運転への指導を強化する。(KYTトレーニング、ヒヤリハットの2週間に1度の実施。)
- ・運行管理者は、安全運転講習会の強化と指導を徹底する。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

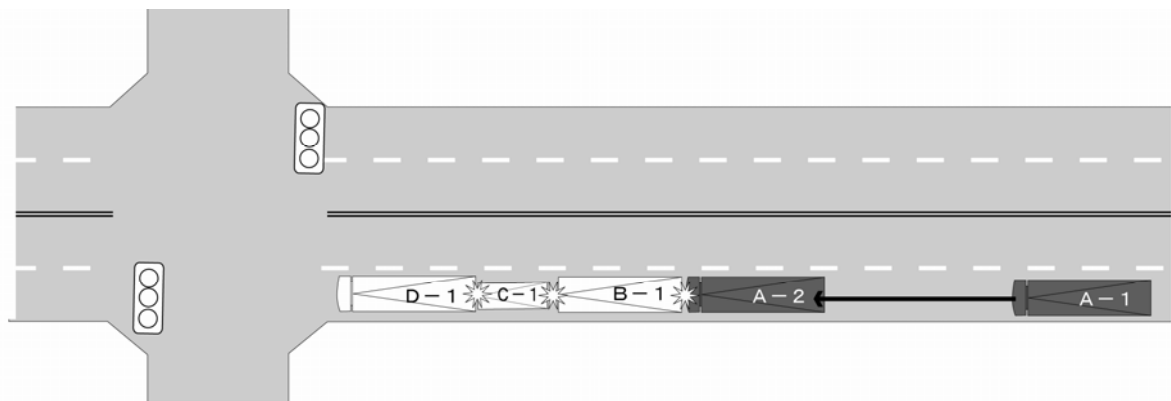
整理番号 T17038

【事故内容】 **【事故類型】** 車両相互・追突(その他)

一般項目					
【発生月時】	6月	23:30	【道路形状】	交差点付近	信号あり
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	34歳		【制限速度】	50km/h	
【運転経験年数】	10年		【走行速度】	60km/h以下	
【死傷者数】	死亡 2	重傷	軽傷 3	無傷	不明
			【危険認知距離】	20m	

当事者(車両)等					
関係車両数	4両	1	2	3	4
【車両】	大型トラック	普通トラック	乗用車(軽を含む)	大型トラック	
【定員】	2名				
【当時の乗員数】	1名				
【最大積載量】	13000kg				
【当時の積載量】	11000kg				
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】	軽傷(1名)	軽傷(1名)	死亡(2名)	軽傷(1名)	

事故概要図



事故概要

当該運転者は、17時40分に点呼を受け、出庫した。
目的地へ向うため国道を60km/hで走行し、当該交差点に差しかかる20m手前で、赤信号停車中の第2車(普通トラック)を発見し、急ブレーキを踏んだが間に合わずに後方から追突した。第2車はその衝撃で第3車(軽四輪車)へ、第3車は第4車(大型トラック)へ追突し、玉突き事故になった。当該事故により、第3車の運転者と同乗者が死亡した。

営業所	運転者数	不明	車両数	32両
事故要因	人的要因	疲労していたのに、休息を取らなかった。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	居眠り防止等の標識が多い場所であった。		
	運行・整備管理上要因	2・9告示を遵守していない。(最大拘束時間超過、連続運転時間超過があった。)		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因・問題点
 ・警察の調書からも運転者が眠気を覚えていたにも係わらず、無理に運転を続けた。
 ・当該運転者は、他の乗務員が急病の為代わりに乗務していた。(事故発生日当日の15時に帰庫し、18時に出庫している。)
 ・運行管理者が、運行管理を十分に実施しておらず、2・9告示を遵守していなかった。(最大拘束時間超過、連続運転時間超過があった。)

○問題点
 ・運行管理者が日頃から乗務記録を充分チェックするとともに、過労につながるような運行をしている運転者及び運行計画を見逃さず、運転者全員に対して随時適正運行を指導することが第一である。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 否

【自動車事故調査結果個表】

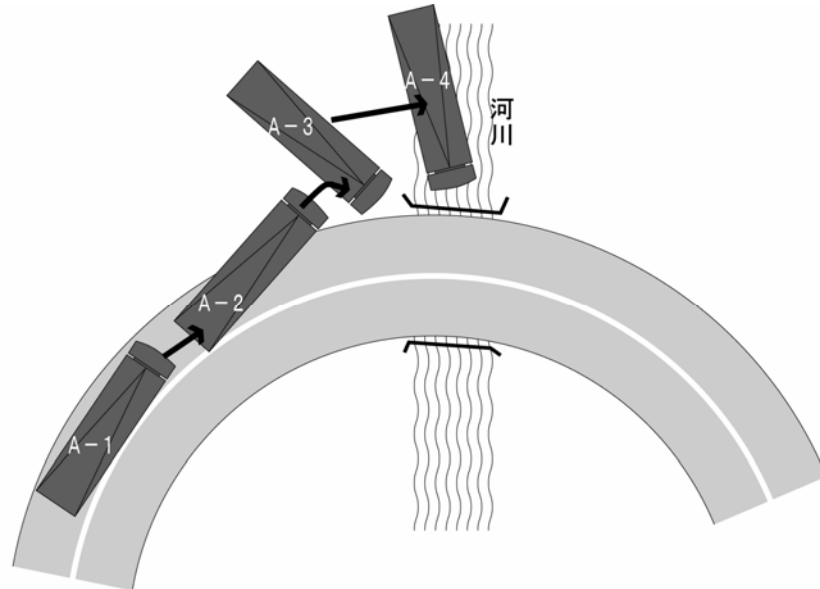
整理番号 T17039

【事故内容】 **【事故類型】** 車両単独・路外逸脱(転落)

一般項目			
【発生日時】	9月 20:45	【道路形状】	カーブ
【天候】	晴	【路面状態】	乾燥
【運転者年齢】	29歳	【制限速度】	40km/h
【運転経験年数】	3年	【走行速度】	調査不能
【死傷者数】	死亡 1 重傷 軽傷 無傷 不明	【危険認知距離】	不明

当事者(車両)等							
関係車両数	1両	1-1	1-2	2	3	4	5他
【車両】		トラクター	トレーラー				
【定員】		2名					
【当時の乗員数】		1名					
【最大積載量】			24000kg				
【当時の積載量】			20000kg				
【積載物品】			硝酸ニッケル液(コンテナ型タンク車)				
【乗員の負傷程度及び人員】		死亡(1名)					

事故概要図



事故概要

当該運転者は、8時に点呼を受け、10時出庫した。
 国道のループ橋を目的地へ向い走行中、カーブを曲り切れず、ガードレールを突破し約10m下の川へ転落し、炎上した。積荷の硝酸ニッケルは漏れず、川への流出はなかった。当該事故により、当該運転者は死亡した。

営業所	運転者数	8 人	車両数	10 両
事故要因	人的要因	不明		
	車両的要因	不明		
	道路・環境的要因	ループ橋になっており、急カーブになっている。		
	運行・整備管理上要因	不明		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因・問題点

- ・当該運転者は、当該事故により死亡したため、原因は不明である。また当該事故に関する資料も残されていない。
- ・当該事故発生場所は、ループ橋になっており、カーブがきつい事から、運転に注意が必要な場所である。

○対応策

- ・事故の要因を分析するためにも、当該事故資料を集め、分析を行う必要がある。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 不明

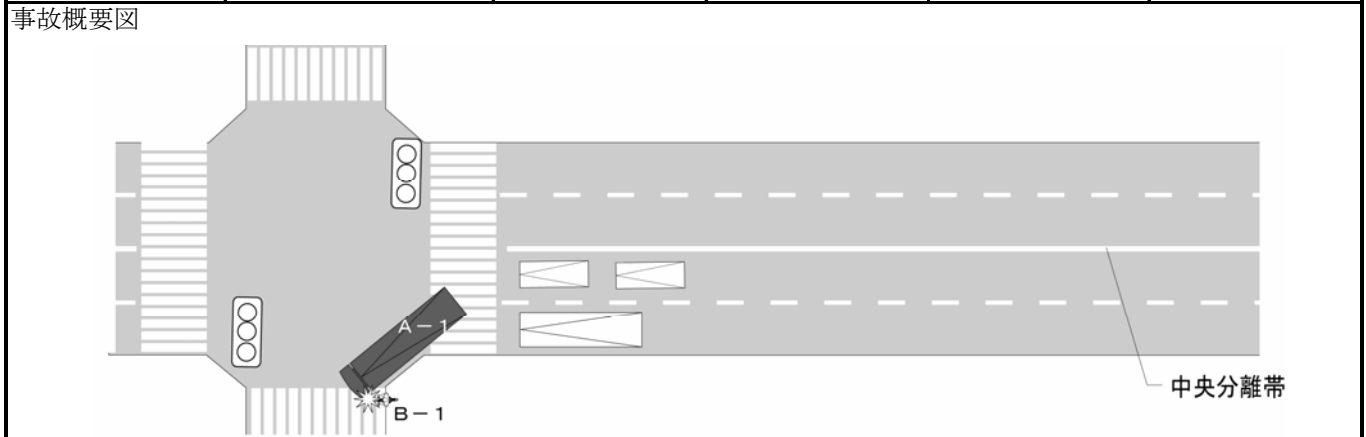
【自動車事故調査結果個表】

整理番号 T17040

【事故内容】 **【事故類型】** 車両相互・左折時衝突

一般項目					
【発生月時】	9月	1:00	【道路形状】	交差点十字路	信号あり
【天候】	雨		【路面状態】	湿潤	
【運転者年齢】	36歳		【制限速度】	50km/h	
【運転経験年数】	10年		【走行速度】	30km/h以下	
【死傷者数】	死亡 1	重傷	軽傷	無傷	不明
			【危険認知距離】	0m	

当事者(車両)等					
関係車両数	2両	1	2	3	4
【車両】	大型トラック	自転車			
【定員】	2名				
【当時の乗員数】	1名				
【最大積載量】	12400kg				
【当時の積載量】	7000kg				
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】		死亡(1名)			



事故概要

当該運転者は、事故発生日前日の13時10分に乗務前点呼を行い、14時45分に出庫した。県道を走行中に、左折しようと交差点に進入した所、当該車両の後方より交差点内横断歩道を横断中であつた第2車(自転車)を前部バンパーに衝突させ、そのまま前輪タイヤハウス内に第2車と第2車を運転していた当該被害者を巻き込み、30メートル走行し停車した。当該被害者は死亡した。

営業所	運転者数	40人	車両数	45両
事故要因	人的要因	事故発生日2日前から約17時間に渡りほとんど連続運転をしており、疲労が蓄積していた。		
	車両的要因	当該車両の助手席(左側)には家電製品が隙間無く配置されており、車両左部の死角部分が增大していた。		
	道路・環境的要因	雨が降っており、深夜であつたため、路面に照明が反射して視認性が悪かつた。		
	運行・整備管理上要因	中間点呼を実施していなかつた。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

○要因・問題点

- ・当該車両の左方向はミラーによって確認出来るが、死角があり、第2車は当該車両左側から2.5m離れていないと確認出来ない状況だった。
- ・当該車両の助手席(左側)には家電製品が隙間無く配置されており、車両左方向がさらに見えにくくなつていた。
- ・当該運転者は、当該道路を走行するのは初めてであつたため、地図等を見ながら運転していた。
- ・運行管理者は、適正な運行計画を立てておらず、当該運転者に負担をかけていた。
- ・当該運転者は、長時間運転により、目の疲れ、肩のこり、腰の痛み等におそわれていた。

○対応策

- ・運行管理者は、運転者が適切な休息が取れる様に、運行計画を組む。
- ・運行管理者は、運転者に休息を取る事や、地図を見るときは必ず停止してからにする等、過労運転防止や運転の基本的な知識の教育を徹底する。
- ・運転者は、車両周囲の視野が妨げられない様に、必要以上の物を車両内外に設置することは控える。
- ・運転者自らも、前方不注意にならない様、運転の仕方を見直す。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 不明

【自動車事故調査結果個表】

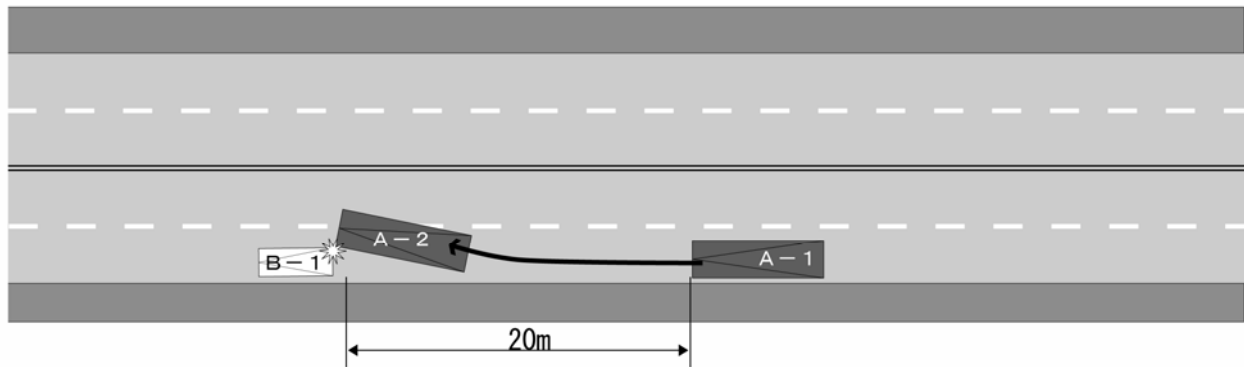
整理番号 T17041

【事故内容】 **【事故類型】** 車両相互・追突(その他)

一般項目					
【発生月時】 5月 6:00			【道路形状】 直線		
【天候】 晴			【路面状態】 乾燥		
【運転者年齢】 37歳			【制限速度】 50km/h		
【運転経験年数】 5年			【走行速度】 60km/h以下		
【死傷者数】 死亡 重傷 1 軽傷 無傷 不明			【危険認知距離】 20m		

当事者(車両)等					
関係車両数 2両	1	2	3	4	5他
【車両】	普通トラック	乗用車(軽を含む)			
【定員】	2名				
【当時の乗員数】	1名				
【最大積載量】	2000kg				
【当時の積載量】					
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】		重傷(1名)			

事故概要図



事故概要

当該運転者は、事故発生日前日の16時30分に運行管理者の行う点呼を受け、17時に出庫した。19時から事故発生日2時まで7時間仕分け作業を行った後、2時から4時30分まで仮眠をとった。その後、営業所に帰庫する途中、事故が起こった。市道を50km/hで運行中、第2車(乗用車)を発見し急ブレーキをかけ、同時にハンドル回避したが間に合わず、相手車両に追突し第2車の運転者を負傷させた。

営業所	運転者数	33人	車両数	42両
事故要因	人的要因	休みが取れず睡魔におそわれていた。ラジオ操作していた。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	特になし。		
	運行・整備管理上要因	基本的な安全教育が徹底されていなかった。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

- 要因・問題点
- ・当該運転者は、運転中に眠気におそわれたが、休息を取れない状況だった。
 - ・当該運転者は、眠気を紛らわそうと走行中にラジオ操作をしており、前方不注意になっていた。
 - ・当該運転者は、次の日に運転があるにもかかわらず、前日に夜遅くまでテレビを見る等、時間管理が出来ていなかった。
 - ・運行管理者は、運転者の健康診断結果や適性診断結果を用いた個別指導が不十分であった。
 - ・運行管理者は、運転者へ基本的な安全運転の教育が不十分であった。
- 対応策
- ・運行管理者は、運転者が過労運転にならないよう、適正な運行計画を立てる。
 - ・運行管理者は、過去の事故等を教訓として、全運転者に事故防止、再発防止教育を徹底する。
 - ・運転者はプロドライバーである自覚を持ち、休日の過ごし方についても、翌日の運行に影響しないように調整する。
 - ・運転者は、ラジオ操作は車両を停止させてから行う等、安全運転の基本の見直し、実行する。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 適

【自動車事故調査結果個表】

整理番号 T17042

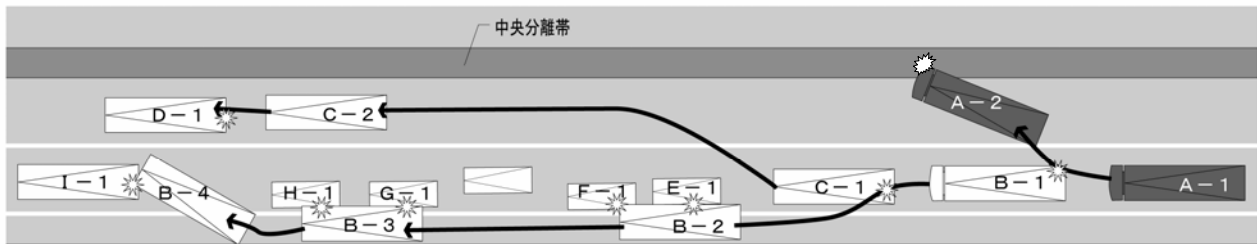
【事故内容】 【事故類型】 車両相互・追突(その他)

一般項目					
【発生月時】	7月	6:15	【道路形状】	カーブ	
【天候】	晴		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	34歳		【制限速度】	80km/h	
【運転経験年数】	8年		【走行速度】	90km/h以下	
【死傷者数】	死亡	重傷	2	軽傷	無傷
				不明	
				【危険認知距離】	41m

当事者(車両)等					
関係車両数	9両	1	2	3	4
【車両】	大型トラック	大型トラック	普通トラック	普通トラック	5他
【定員】	2名				他5台
【当時の乗員数】	1名				
【最大積載量】	12880kg				
【当時の積載量】	4000kg				
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】	重傷(1名)	重傷(1名)			

事故概要図

高速道路



事故概要

当該運転者は、事故発生日前日の22時に出勤し、22時30分に点呼を受け、23時30分に出庫した。
 高速道路を運転中、渋滞で停止もしくは遅い速度で走行中の第2車(大型トラック)に追突し中央分離帯に衝突した。追突された第2車はは
 ずみで路肩を4台の車両の側面に接触しながら進み、第9車(トラック)に衝突し、停止した。第3車は追突されたはずみで追越車線にいた第
 4車(トラック)と衝突し停止した。

営業所	運転者数	22人	車両数	34両
事故要因	人的要因	運転中に携帯用のラジカセを操作していた。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	若干の下り坂であり、速度が上がりやすい。		
	運行・整備管理上要因	運転者に対して安全教育が徹底されていなかった。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

- 要因・問題点
- ・当該運転者は、高速道路を90km/hで走行中に、携帯用ラジカセを操作し、前方不注意になった。安全運転の基本を実行していなかった。
 - ・当該運転者は、過去3年間大きな事故は起こしていないことから、漫然運転になっていた可能性がある。
 - ・運行管理者は、運転中はラジカセ等は操作しない等、基本的な安全運転の教育が不十分であった。
 - ・運行管理者は、運転者に十分な休息時間を与えていない時があった。
- 対応策
- ・当該運転者は、安全運転の基本事項を再確認し、実行する。漫然運転にならないように、注意事項を一つ一つ声に出して確認する等、運転の仕方を工夫する。
 - ・運行管理者は、運転者が漫然運転とならないように、個々の運転者の適性診断結果等を基にして、個別にも指導を行い、安全教育を徹底する。
 - ・運行管理者は、運転者が過労運転にならないように、適正な運行計画を立てる。また、運転者の体調を必ず確認してから乗務させる。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 否

【自動車事故調査結果個表】

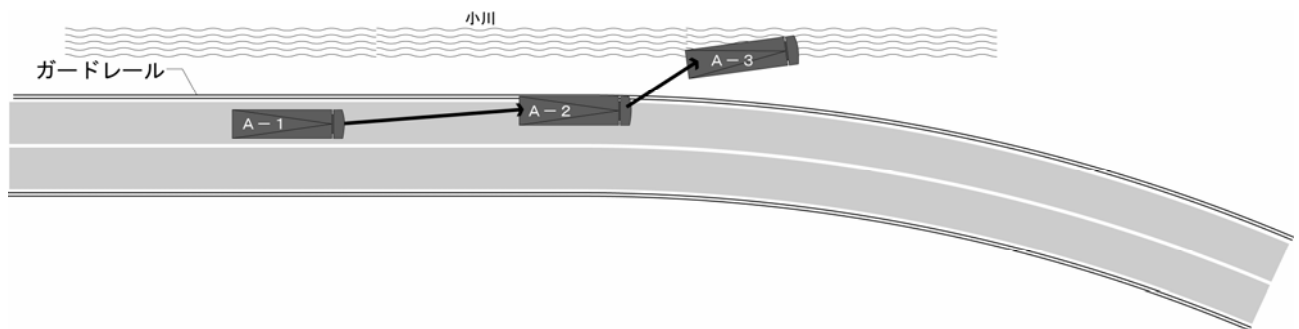
整理番号 T17043

【事故内容】 **【事故類型】** 車両単独・路外逸脱(転落)

一般項目					
【発生月時】	7月	5:00	【道路形状】	カーブ	
【天候】	曇		【路面状態】	乾燥	
【運転者年齢】	42歳		【制限速度】	50km/h	
【運転経験年数】	15年		【走行速度】	80km/h以下	
【死傷者数】	死亡	重傷	軽傷	無傷	1 不明
			【危険認知距離】	0m	

当事者(車両)等					
関係車両数	1両	1	2	3	4
【車両】	大型トラック				
【定員】	2 名				
【当時の乗員数】	1 名				
【最大積載量】	13500kg				
【当時の積載量】	10752kg				
【積載物品】					
【乗員の負傷程度及び人員】	無傷(1名)				

事故概要図



事故概要

当該運転者は、当該事故発生日の5日前に営業所にて点呼を実施したが、その後の点呼は不明である。
 国道を走行中に、速度超過および左手で地図を取る際に脇見運転になり、左前輪が路肩に落ち、ガードレールに当該車両の左側面があたり、かじ取り不能となった。当該車両は、ガードレールを越して転覆し2m下の小川で停止した。

営業所	運転者数	52 人	車両数	52 両
事故要因	人的要因	運転中に地図を見たことによる脇見運転。		
	車両的要因	特になし。		
	道路・環境的要因	長い上り坂で緩い右カーブになっている。		
	運行・整備管理上要因	長距離運行の上に不慣れな経路を運転者に走らせていた。2・9告示を遵守していない。		
	その他の要因	特になし。		

【調査員の所見】

- 要因・問題点
- ・運行管理者は、長距離運行については、2・9告示に基づく最大拘束時間や休息時間を遵守していない。
 - ・当該運転者は不慣れな経路を走行していたため、運転中に地図を見たため脇見運転になってしまった。
 - ・当該運転者は、速度超過していたため、ブレーキを踏んだが間に合わなかった。
- 対応策
- ・運行管理者は、2・9告示を遵守し、適正な運行計画を立てる。運転者が不慣れな経路の場合は、運転時間に余裕を持って計画する。
 - ・運行管理者は、必ず点呼を実施し、運転者の過労の状態を確認する。
 - ・運転者は、地図は車両を停止させてから見る等の安全運転の基本を見直し、実行する。

【当該運転者に係る2・9告示の遵守状況】 否

自動車事故調査表

様式 1

調査局・支局名		調査員		整理番号	
事業者名		事業者住所			
登録番号		調査開始日		調査終了日	
連結車の場合、2台分の登録番号					

1. 事故発生日時

[曜日コード]

1.日 3.火 5.木 7.土 平成 年 月 日 曜日 時 分

2.月 4.水 6.金 24時間制

2. 天候

☐ 01. 晴 ☐ 03. 雨 ☐ 05. 雪

☐ 02. 曇 ☐ 04. 霧

3. 路面状況

☐ 01. 乾燥 ☐ 03. 凍結 ☐ 05. 未舗装

☐ 02. 湿潤 ☐ 04. 積雪

4. 発生場所

都道府県 市市区 町村 道 号線 kp.

5. 事故類型

[人対車両] ☐ 01. 対面通行中 ☐ 02. 背面通行中 ☐ 03. 横断歩道横断中 ☐ 04. 横断歩道付近横断中 ☐ 05. 横断歩道橋付近横断中 ☐ 06. その他横断中 ☐ 07. 路上遊戯中 ☐ 08. 路上作業中 ☐ 09. 路上停止中 ☐ 10. その他 発生機序で選択する 例: 中央分離帯に衝突して横転した場合 = 23	[車両相互] ☐ 11. 正面衝突 ☐ 12. 追突(進行中) ☐ 13. 追突(その他) ☐ 14. 出会い頭衝突 ☐ 15. 追越・追抜時衝突 ☐ 16. すれ違い時衝突 ☐ 17. 左折時衝突 ☐ 18. 右折時衝突右折直進 ☐ 19. 右折時衝突その他 ☐ 20. その他	[車両単独] ☐ 21. 工作物(電柱)衝突 ☐ 22. 工作物(標識)衝突 ☐ 23. 工作物(分離帯,安全島)衝突 ☐ 24. 工作物(防護柵等)衝突 ☐ 25. 工作物(家屋,塀)衝突 ☐ 26. 工作物(橋梁,橋脚)衝突 ☐ 27. 工作物(その他)衝突 ☐ 28. 駐車車両(運転者不在)衝突 ☐ 29. 路外逸脱(転落) ☐ 30. 路外逸脱(その他) ☐ 31. 転倒 ☐ 32. その他 [その他] ☐ 33. 踏切
--	---	--

6. 行動類型

☐ 01. 発進	☐ 06. 進路変更・右に	☐ 11. 転回	☐ 16. 停止
☐ 02. 直進・加速	☐ 07. 進路変更・左に	☐ 12. 後退	☐ 17. 駐車(運転者在)
☐ 03. 直進・等速	☐ 08. 左折	☐ 13. 横断	☐ 18. その他
☐ 04. 直進・減速	☐ 09. 右折・専用車線利用	☐ 14. 蛇行	☐ 99. 調査不能
☐ 05. 追越し・追抜き	☐ 10. 右折・その他	☐ 15. 急停止	

7-1. 危険認知速度

☐ 01. 停止中	☐ 04. 30km/h以下	☐ 07. 60km/h以下	☐ 10. 90km/h以下	☐ 13. 140km/h以下
☐ 02. 10km/h以下	☐ 05. 40km/h以下	☐ 08. 70km/h以下	☐ 11. 100km/h以下	☐ 14. 160km/h以下
☐ 03. 20km/h以下	☐ 06. 50km/h以下	☐ 09. 80km/h以下	☐ 12. 120km/h以下	☐ 15. 161km/h以上
☐ 99. 調査不能				

7-2. スピードリミッター装着の有無(トラックのみ)

☐ 01. あり ☐ 00. なし

8. 制限速度

km/h

9. 危険認知距離

m 不明は、9999

10. 道路形状

☐ 01. 交差点T字路	☐ 03. 交差点その他	☐ 05. 直線	☐ 07. 屈折	☐ 09. トンネル	☐ 88. その他の場所
☐ 02. 交差点十字路	☐ 04. 交差点付近	☐ 06. カーブ	☐ 08. 橋	☐ 10. 踏切	☐ 99. 不明

1 交差点の場合は、信号機の有無 ☐ 11. 信号あり ☐ 12. 信号なし ☐ 99. 不明	2 カーブ、屈折の場合は、曲がり程度 ☐ 21. 緩 ☐ 22. 中 ☐ 23. 急 ☐ 99. 不明	3 カーブミラーの取り付け有無 ☐ 31. 取付有り ☐ 32. 取付無し
--	--	--

4-1 カーブミラーの死角有無 ☐ 41. 死角有り ☐ 42. 死角無し	4-2 「死角有り」の場合その内容 ☐ 51. 電柱 ☐ 52. 建物 ☐ 53. 木 ☐ 54. その他構造物 (具体的内容を記述)
--	--

注) 自動車事故調査表は平成 18 年度。仕様は平成 17 年度と異なる。

11. 道路幅員													
☐ 01. 3.5m未満		☐ 04. 9.0m以上13.0m未満		☐ 00. 道路以外の場所									
☐ 02. 3.5m以上5.5m未満		☐ 05. 13.0m以上19.5m未満		☐ 99. 不明									
☐ 03. 5.5m以上9.0m未満		☐ 06. 19.5m以上											
12. 勾配													
☐ 01. 平坦		☐ 02. 上り		☐ 03. 下り		☐ 99. 不明							
13. 関係車両等数(当該車両を含む)													
四輪		台	二輪		台	自転車		台	歩行者		人	その他	
14. 関係車両等の内訳(当該車両以外)													
[区 分]		[営・自の別]		[車両等順序]		[区分]		[営・自の別]		登録番号・車両番号			
01. バス		07. 二輪車		01. 事業用									
02. 乗用車(軽を含む)		08. 原付		02. 自家用		第2車(者)							
03. 大型トラック		09. 自転車		00. 該当なし		第3車(者)							
04. 普通トラック		10. 歩行者		99. 不明		第4車(者)							
05. 小型トラック		88. その他											
06. 軽トラック		99. 不明											
「車両等順序」= 当該車両を第1車とし、以降、適宜順序付けする。 関係車両が4台を超える場合は、適宜、別葉を添付する。													
15. 死傷者等数													
死亡		人	重傷		人	軽傷		人	無傷		人	不明	
16. 死傷者の内訳(当該車両を含む)													
車内事故は、様式2へも記載する。													
[分類]		[性別]		[区分]		車両等順序		1人目		2人目		3人目	
01. 運転者		01. 男		01. 死亡		(第1車、第2車...)							
02. 乗客		02. 女		02. 重傷									
03. 運転者以外の乗務員				03. 軽傷		分類							
04. その他の同乗者						年齢							
05. 歩行者						性別							
						区分							
死傷者が6人を超える場合は、適宜、別葉を添付する。													
17. 車両、歩行者等の進行方向【10. で 01.T字路 02.十字路の場合のみ記入】													
十字路の場合		第1車(当該車両)の進行方向を基準として記載する。4台を超える場合は、適宜、別葉を添付する。											
[車両等]		停止中は「0」を、不明は「9」を記入する。											
		番号の記載は右詰で記入する。											
+		<例>第1車直進、第2車右折の場合 第1車: →、第2車: → 第1車右折、第2車右から直進の場合 第1車: →、第2車: → 第1車 第1車 → 第2車(者) 第2車 →											
[歩行者]		第1車右折、第2車停止中の場合 第1車: →、第2車: 0→ 第1車直進、第2歩行者道路右側対面通行 第1車: →、第2者: → 第1車左折、第2歩行者横断歩道を手前から横断中 第1車: →、第2者: → 第1車直進、第2歩行者交差点入口又は交差点以外で右から横断 第1車: →、第2者: →											
T字路の場合		<例>第1車直進、第2車右折の場合 第1車: →、第2車: → 第1車右折、第2車右から直進の場合 第1車: →、第2車: → 第3車(者) 第3車 → 第4車(者) 第4車 →											
[歩行者]		第1車右折、第2車停止中の場合 第1車: →、第2車: 0→0 第1車直進、第2歩行者道路右側対面通行 第1車: →、第2者: → 第1車左折、第2歩行者横断歩道を手前から横断中 第1車: →、第2者: → 第1車直進、第2歩行者交差点入口又は交差点以外で右から横断 第1車: →、第2者: →											
18. 特定事故形態													
☐ 01. タクシーの出会い頭、右折時衝突事故		☐ 03. バスの車内事故・バス旅客乗降時の事故											
☐ 02. トラックの追突事故													
19. 事故の状況(事故報告書添付・状況図必須)及び事故状況に関する特記事項													
事故状況は簡潔に記載する。													

20. 当該車両の概要(ファイル照会添付)									
[種類]									
☐ 01. 乗合バス		☐ 11. 法人タクシー		☐ 21. 大型トラック		☐ 31. 連結車			
☐ 02. 貸切バス		☐ 12. 個人タクシー		☐ 22. 普通トラック					
☐ 03. 高速バス				☐ 23. 小型トラック					
☐ 04. その他のバス									
[変速機の別]						[ABSの有無]			
☐ 01. M/T		☐ 02. A/T				☐ 01. ABS付		☐ 00. ABSなし	
[総走行距離]						[定員]		[当時の乗車人員]	
				km				人	
[最大積載量]				[当時の積載量]		[積載物品名及び積載状態]			
連結車は、 トレーラのもの				kg		連結車は、 トレーラのもの			
[保安基準緩和の認定の有無]				「あり」の場合は、その内容(認定事項)					
☐ 01. あり		☐ 00. なし							
[保安基準緩和の認定に係る制限事項の有無]				「あり」の場合は、その内容					
☐ 01. あり		☐ 00. なし							
[車両制限令に係る特殊車両通行許可の取得状況]				「あり」の場合は、許可に係る総重量等					
☐ 01. あり		☐ 00. なし							
[運行前の日常点検の実施状況]				「否」又は「不十分」の場合は、その具体的内容					
☐ 01. 適		☐ 02. 否		☐ 03. 不十分					
[定期点検整備の実施状況]				「否」又は「不十分」の場合は、その具体的内容					
☐ 01. 適		☐ 02. 否		☐ 03. 不十分					
[ドライブレコーダーの装着の有無]									
☐ 01. あり		☐ 00. なし		「あり」の場合は記録の提供をお願いします					
20-2. 当該車両に関する特記事項									
不正改造、整備不良、発火等がある場合はその状況等									
21. 当該事業者の整備管理に関する状況									
[当該営業所における整備管理者選任数]				[整備管理者研修の受講状況]				「否」の場合は具体的内容	
		人		☐ 01. 適		☐ 01. 適			
				☐ 02. 否		☐ 02. 否			
[整備管理者の勤務状況及び代務者の選任状況]				「否」又は「不十分」の場合は具体的内容					
☐ 01. 適		☐ 03. 不十分							
☐ 02. 否									
[運行前の日常点検の実施状況]				「否」又は「不十分」の場合は具体的内容					
☐ 01. 適		☐ 03. 不十分							
☐ 02. 否									
[定期点検整備の実施状況]				「否」又は「不十分」の場合は具体的内容					
☐ 01. 適		☐ 03. 不十分							
☐ 02. 否									
[整備管理に関する特記事項]									
22. 当該運転者の概要									
[年齢]				[性別]		[勤続年数]			
				歳		☐ 01. 男		年	
						☐ 02. 女			
[当該車両の運転経験]		[当該車両と同等な車両の運転経験]		[他業態の車両の運転経験]					
		他社の経験				☐ 01. 乗合バス		☐ 03. ハイタク	
年		月		年		月		☐ 05. 大型トラック	
を含む						☐ 02. 貸切バス		☐ 04. 大型ダンプ	
								☐ 06. その他貨物	
[当該車両が運転可能な免許の取得年月]				[過去3年以内の道交法違反歴]					
年		月				☐ 01. あり			
						☐ 00. なし			
[過去3年以内の事故歴]				「あり」の場合は、その年月及び概要					
☐ 01. あり									
☐ 00. なし									
23. その他当該運転者に関する特記事項									
運転経験等に関する補足説明等									

24. 当該事業者の概要(事業者台帳添付)			
[資本金]	公営の場合:9999999	[営業所数]	[保有車両数]
	万円		台
[年間総走行距離]		[当該営業所における年間総走行距離]	[従業員数]
	千km		人
[運転者数]		[当該営業所の運転者数]	
	人		人
[当該事業者における過去3年間の事故発生状況] 発生件数、発生年月、事故内容等			
[当該営業所における過去3年間の事故発生状況] 発生件数、発生年月、事故内容等			
[適正化事業実施機関の巡回状況] 巡回の有無、巡回年月、評価等(トラック事業者に限る)			
[行政処分等の状況] 行政処分等の有無、処分等年月日、処分等の内容			
25. 当該事業者の概要に関する特記事項			
26. 運行管理者等の状況			
[当該営業所における運行管理者選任数]	[運行管理者研修(講習)の受講状況]	「否」の場合は具体的内容	
人	人		
☐ 01. 適 ☐ 02. 否	☐ 01. 適 ☐ 02. 否		
[運行管理者に対する指導監督状況]	「否」又は「不十分」の場合は具体的内容		
☐ 01. 適 ☐ 03. 不十分 ☐ 02. 否			
[運行管理者の勤務状況及び代務者の選任状況]	「否」又は「不十分」の場合は具体的内容		
☐ 01. 適 ☐ 03. 不十分 ☐ 02. 否			
27. 運行計画・作業指示に関する状況			
[当該運行に係る運送依頼者の別] 乗合バス、タクシーを除く。 ☐ 01. 真荷主直接 ☐ 02. 元請運送事業者 ☐ 03. その他()			
[当該運行に係る運送依頼の内容] 運送依頼書等があれば添付する。			
[当該運行に係る運行計画・作業指示の状況及び内容] 運行表、運行指示書等の添付又は具体的内容を記載する。 ☐ 01. 適 ☐ 02. 否 ☐ 03. 不十分			
[日常的な運行計画・作業指示の状況] 「否」又は「不十分」の場合は具体的内容 ☐ 01. 適 ☐ 02. 否 ☐ 03. 不十分			
[当該運行に係る遅延の有無及びその内容] 路線バスの場合は、事故日以外の同一時間帯の遅延の状況も調査し、付記する。 ☐ 01. あり ☐ 00. なし			
[遅延があった場合の事業者の対応状況] 「否」又は「不十分」の場合は具体的内容 ☐ 01. 適 ☐ 03. 不十分 ☐ 02. 否			
[当該運転者の翌日の始業予定] 具体的内容も記載する。 ☐ 01. 適 ☐ 03. 不十分 ☐ 02. 否			

28. 過労防止の措置に関する状況			
当該運転者に関する事項			
[前日の始業時間]	[前日の終業時間]	[前日の拘束時間]	隔日勤務の場合は、前回 [前日の運転時間]
時 分	時 分	時間 分	時間 分
[前日の就寝時間]	[当日の起床時間]	[前夜の睡眠時間]	[前日の乗務距離]
時 分	時 分	時間 分	km
[当日の出庫時間]	[当日の帰庫予定時間]	[当該運行における乗務距離]	
時 分	時 分	km	
[当該運行における休憩・仮眠の状況] 具体的状況も記載する。			
☐ 01. 適 ☐ 02. 否 ☐ 03. 不十分			
[事故日前1週間の拘束時間]	[事故日前1月間の拘束時間]	[事故日前1月間における休日数]	
時間 分	時間 分	日	
[事故日前1週間の運転時間]	[事故日前1月間の運転時間]		
時間 分	時間 分		
[事故日までの連続勤務日数]	[事故日までの連続勤務に係る乗務距離の合計]		
日間	km		
[当該運転者に係る2・9告示の遵守状況] 事故日前1月間程度を調査する。			
☐ 01. 適 ☐ 02. 否 ☐ 03. 不十分			
[当該運転者に係る健康診断の状況] 事故日前1年間程度を調査する。			
☐ 01. 適 ☐ 02. 否 ☐ 03. 不十分			
[当該営業所における労働時間の把握状況] 事故日前1月間程度を調査する。			
☐ 01. 適 ☐ 02. 否 ☐ 03. 不十分			
[当該営業所における2・9告示の遵守状況] 事故日前1月間程度を調査する。			
☐ 01. 適 ☐ 02. 否 ☐ 03. 不十分			
[当該営業所における健康診断の実施及び活用状況] 事故日前1年間程度を調査する。			
☐ 01. 適 ☐ 02. 否 ☐ 03. 不十分			
[過労防止の措置に関する特記事項]			
29. 点呼の実施に関する状況			
[当該運行に係る点呼の実施状況] 実施の有無、実施者、実施時期、実施方法、実施内容等を具体的に記載する。			
☐ 01. 適 ☐ 02. 否 ☐ 03. 不十分			
[当該営業所における点呼の実施状況]			
☐ 01. 適 ☐ 02. 否 ☐ 03. 不十分	実施者 ☐ 01. 運行管理者 ☐ 02. 代務者	☐ 01. 対面 ☐ 02. 電話点呼	「否」又は「不十分」の場合、その他点呼の具体的内容
[点呼の実施に関する特記事項]			

30. 運転者の指導監督の状況				
[運転者の教育計画の有無] [計画上の実施周期]		[主な実施方法]		
☐ 01. あり	☐ 00. 不定期	☐ 02. 1週毎	☐ 04. 1月毎	☐ 06. 3月毎
☐ 00. なし	☐ 01. 毎日	☐ 03. 2週毎	☐ 05. 2月毎	☐ 07. 半年毎
			☐ 08. 1年毎	☐ 09. 1年以上
			☐ 01. 個別	☐ 02. 集団
[当該運転者の指導監督の状況]				
☐ 01. 適	事故日前1年間程度の実施状況(実施日、実施内容、実施方法等)を具体的に記載する。			
☐ 02. 否				
☐ 03. 不十分				
[当該運転者の適性診断の受診状況]				
☐ 01. 適	事故日前3年間及び事故後の受診状況(受診日、診断の種類、診断結果等)を具体的に記載する。			
☐ 02. 否				
☐ 03. 不十分				
[当該営業所における適性診断の活用状況]				
☐ 01. 適	事故日前3年間及び事故後の受診状況及び活用状況を具体的に記載する。			
☐ 02. 否				
☐ 03. 不十分				
	[事故日前3年間における受診率]			%
[指導監督、適性診断に関する特記事項] 事故惹起者に対する特別な指導の実施状況、特定診断の受診状況等				
31. 事故に至る時間的経過				
少なくとも事故発生48時間前程度以降の当該運転者に係る時間的経過を調査する。キーワードは、以下のとおり。				
起床 点呼 出庫 荷積み 荷降し 休憩 仮眠 一般道走行中(距離を併記する) 高速道路走行中(距離を併記する) その他(具体的に)				
添付されている資料をチェックする。(可能な範囲で収集し、添付する。)				
☐ 事故報告書	☐ 検査証、ファイル照会	☐ 乗務記録	☐ タコチャート	☐ デジタコの記録
☐ 運転基準図	☐ 運行表	☐ 運行指示書	☐ 輸送依頼書	☐ 点呼簿
☐ 特殊車両通行許可書	☐ イエローカード	☐ 適性診断結果	☐ 健康診断結果	☐ その他

事故調査による調査担当官の所見記入欄

様式 2

推定される事故要因(考えられるものを全て記述する)	
[運転者に係る人的要因]	
[車両的要因]	
[道路・環境的要因]	
[運行・整備管理上の要因]	
所見等(自由記載)	
[事故の要因及び背景]	項目№19の内容と重複しても差し支えない。
[考えられる問題点]	
[考えられる対応策]	
[その他参考事項]	

自動車事故調査表(バスの車内事故・乗降時の事故)

様式 3

1. 当該車両の状況

(1) バスの種類

[ドアの数及び位置] 中:ホイールベース間、後:オーバーハング部 [乗降方法] 中は、後に含む

☐ 01. 1-前 ☐ 03. 2-前・中 ☐ 05. 3-前・中・後 ☐ 01. 前乗り・後降り ☐ 03. 前乗り・前降り
☐ 02. 1-中 ☐ 04. 2-前・後 ☐ 02. 後乗り・前降り ☐ 04. 後乗り・後降り

[乗降口のステップ数]

☐ 01. 2ステップ ☐ 02. 1ステップ ☐ 03. ノンステップ

(2) 車両外の視界

乗降時の事故については、特にドア付近の視界

(3) 車両内の視界

乗降時の事故については、特にドア付近の視界

[車内ミラーの取り付け個数]

[「死角有り」の場合は具体的内容]

[車内ミラーの死角の有無]

☐ 01. 死角有り

☐ 02. 死角無し

(4) ドアステップの構造(乗降時の事故に限る)

[インタロック装置の光電管の個数、位置等を含む]

[アクセルインタロック装置の作動の良否]

[具体的内容]

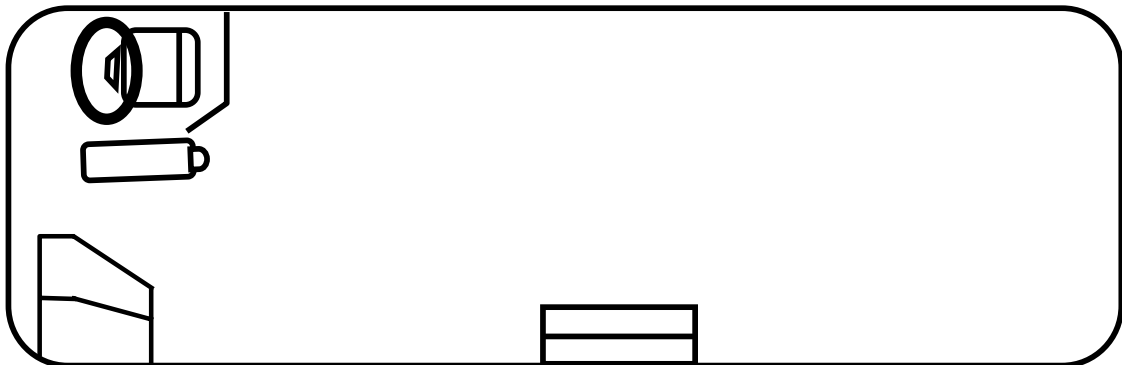
☐ 01. 作動状態良

☐ 02. 作動状態否

2. 事故当時の状況

(1) 車内の旅客の着席・立席の状況(図示)

特に、高齢者・身障者優先席の位置及び着席状況がわかるように



凡例:座席 = ☐ 優先席 = ☐ 着席客 = ○、立席客 = ☐、うち死傷者 = ●、▲(死傷者が複数の場合は死傷者番号を付記)

(2) 死傷者の状況(死傷者の位置は上図に明記、死傷者が複数の場合は、最も重い傷害を負った者を記載しその他の者は次頁に記載)

[性別]	[主受傷部位]	[受傷内容]	[加害部位]	[加害部位の材質等]	死傷者番号	0	1
01. 男	01. 頭部	01. 挫創	01. ハンドル	01. 金属角部			
02. 女	02. 顔部	02. 打撲	02. フロントガラス	02. 金属平面部			
	03. 頸部	03. 捻挫	03. 計器盤まわり	03. 樹脂角部	年齢		
	04. 胸部	04. 脱臼	04. 窓ガラス	04. 樹脂平面部			
	05. 腹部	05. 骨折	05. ドア	05. 木製角部	性別		
[受傷程度]	06. 背部	06. 神経症	06. ピラー	06. 木製平面部			
01. 軽傷	07. 腰部	88. その他	07. 手すり	07. ガラス	受傷程度		
02. 重傷	08. 腕部	99. 不明	08. 天井	08. 布、ウレタン等	受傷部位		
03. 死亡	10. 手部		09. 座席	88. その他			
	11. 脚部		10. 床面	99. 不明	受傷内容		
	12. 足部		11. 車体				
			12. 乗降口・ステップ				
			13. 車内床面段差		加害部位		
			88. その他				
			99. 不明		加害部位の材質等		

(3) 旅客への着席案内の状況(案内の有無、マイクの活用の有無等)

(4) 停留所の状況(停留所又は停留所付近での事故に限る)																									
停留所の構造 ☐ 01. 専用ターミナル ☐ 02. 歩道上 ☐ 03. 路肩 ☐ 04. 道路中央部の安全島																									
停留所におけるバス及び旅客の滞留状況																									
停留所と事故現場との位置関係																									
2.(2) 死傷者の状況(前頁のつづき)																									
死傷者番号	0	2	0	3	0	4	0	5	0	6	0	7	0	8	0	9	1	0	1	1	1	2	1	3	
年齢																									
性別																									
受傷程度																									
受傷部位																									
受傷内容																									
加害部位																									
加害部位の材質等																									
死傷者の状況に関する特記事項																									
3. 特記事項																									
車内の状況、周辺の状況、車両の状況その他参考となる事項を記載																									

アンケート

1. このアンケートは、今後の自動車事故の防止対策を検討するため、運転者の皆様に、事故時の状況等をお伺いするものです。
2. このアンケートによって、運転者の皆様に対して事故の責任を問うことはありません。
国土交通省自動車交通局

該当項目のコード番号に○を付して下さい。また、「睡眠時間」及び「その他」の欄は記述して下さい。

項目		コード	
1. 当日までの状態	(1) 心理状態	個人的な問題（借金、失恋等）を抱えていた	101
		家族内の問題（夫婦喧嘩、子供の進学等）を抱えていた	102
		職場内の問題（上司との人間関係等）を抱えていた	103
		気力が充実していなかった	104
		その他（具体的に記入して下さい）	105
		特に、問題や悩みはなかった	000
	(2) 健康状態	運転までに他の諸作業があり、疲れていた	111
		前日の疲労の蓄積（過労）が抜けておらず、疲れていた	112
		前日（当日）のVDT、テレビの見過ぎで、目が疲れていた	113
		飲みすぎ、食べすぎにより体調が優れなかった	114
		仕事が忙しく睡眠不足が続いていた	115
		前の晩よく眠れなかった	116
		睡眠時間	
		前夜の就寝時刻（ ）時（ ）分	
		当日の起床時刻（ ）時（ ）分	
差引き（ ）時間（ ）分			
その他（具体的に記入して下さい）	117		
	体調不良や疲労がなく、健康状態に問題はなかった	000	
2. 運転時の状態	(1) 心理状態	信号のタイミング等、自分の思いどおりに走行ができていなかった	201
		前方の車両（車間距離、ブレーキランプ）が気になっていた	202
		目的地までの到着時間に余裕がなく（遅れていて）、焦っていた	203
		眠かったが、休めなかった	204
		道路渋滞が激しく、運行が予定通りに進まなかった	205
		運転時のフィーリング（通常と異なる）に違和感があった	206
		天候（強風、大雨、凍結路等）の影響を受けて運転しにくかった	207
		積荷の状態（固縛、重量、荷の積み方等）が気になっていた（トラック）	208
		客とのトラブルがあり、イライラしていた（バス、タクシー・ハイヤー）	209
		車内での客の動きが気になっていた（バス、ハイヤー・タクシー）	210
		水揚げが思うようにあがらずあせっていた（ハイヤー・タクシー）	211
		その他（具体的に記入して下さい）	212
		スムーズな走行で平常心を保っていた	000
	(2) 健康状態	長時間運転により身体の一部に疲労があった（目の疲れ、肩のこり、腰の痛み等）	221
		睡魔におそわれていた	222
		発作、急病等により体調がすぐれなかった	223
		その他（具体的に記入して下さい）	224
		体調不良や疲労がなく、健康状態に問題はなかった	000

項目			コード	
3. 事故時の状態	(1) 事故直前はどうでしたか	走行状況	幅員は十分あった	301
			幅員はあまりなかった	302
			見通しはよく、十分先まで見えた	303
			駐車車両や障害物が多く、見通しはあまりよくなかった	304
			道が細かい又は曲がりくねっており見通しはあまりよくなかった	305
			雨や霧で見通しがよくなかった	306
			暗くて前がよく見えなかった	307
			操作が不慣れな車両を運転していた	308
			自車車両に死角があり、状況が確認できなかった	309
			地理に不案内だった	310
			窓がくもって見にくかった	311
			直射や対向車のライトが目に入り、非常にまぶしかった	312
		信号機 の 状 況	信号機は青色の灯火だった	313
			信号機は青色の灯火から黄色の灯火の変わり目だった	314
			信号機は黄色の灯火だった	315
			信号機は黄色の灯火から赤色の灯火の変わり目だった	316
			信号機は赤色の灯火だった	317
			信号機のない場所だった	318
			信号機の表示状況を記憶していない	319
			その他（具体的に記入して下さい）	320
	(2) 事故直前に運転操作以外に何を	考え事をしていた	331	
		同乗者と話していた	332	
		物を落とした、物を取ろうとした	333	
		タバコを吸っていた（火をつけようとした）	334	
		飲食していた（しようとしていた）	335	
		ラジオ等を聞いていた	336	
		ラジオ等を操作していた	337	
		窓ガラスを拭いていた	338	
		携帯電話、無線機等を操作していた	339	
		ミラーを調整していた	340	
		道路標識、看板等を見ていた	341	
		雑誌、地図帳等をみていた	342	
		カーナビゲーションを見ていた	346	
		カーナビゲーションを操作していた	347	
		伝票、書類等をみていた（記入していた）	343	
		料金箱を操作していた（バス）	344	
		その他（具体的に記入して下さい）	345	
	(3) 事故直前の認識しましたか	相手方を認識したが、危険でないと判断していた	351	
		相手が譲ってくれると思っていた	352	
		他の危険を避けようとしていた	353	
		全く危険を感じていなかった（突然衝突した）	354	
		その他（具体的に記入して下さい）	355	
	(4) 危険な運転判断した時にどうしたか	少し減速した	361	
		急ブレーキをかけた	362	
		少しハンドルを切った	363	
		急ハンドルを切った	364	
		ブレーキをかけながらハンドル操作	365	
		アクセルを踏んで危険を回避しようとした	366	
		その他（具体的に記入して下さい）	367	

ご協力ありがとうございました。