

2191101

事業用自動車事故調査報告書

〔特別重要調査対象事故〕

大型乗合バスの追突事故（北九州市小倉北区）

令和5年6月23日



事業用自動車事故調査委員会

本報告書の調査は、事業用自動車の事故について、事業用自動車事故調査委員会により、事業用自動車事故及び事故に伴い発生した被害の原因を調査・分析し、事故の防止と被害の軽減に寄与することを目的として行われたものであり、事故の責任を問うために行われたものではない。

事業用自動車事故調査委員会

委員長 酒井 一博

《参考》

本報告書に用いる分析・検討結果を表す用語の取扱いについて

- ① 断定できる場合
・・・「認められる」
- ② 断定できないが、ほぼ間違いない場合
・・・「推定される」
- ③ 可能性が高い場合
・・・「考えられる」
- ④ 可能性がある場合
・・・「可能性が考えられる」

事業用自動車事故調査報告書

(特別重要調査対象事故)

調査番号 : 2191101
事業者 : 西鉄バス北九州(株)
本社所在地 : 北九州市小倉北区
車 両 : 乗合バス (大型)
事故の種類 : 追突事故
発生日時 : 令和3年8月28日 20時14分頃
発生場所 : 北九州市小倉北区 国道3号

令和5年6月23日

事業用自動車事故調査委員会

委員長 酒井 一博
委員 今井 猛嘉
委員 小田切 優子
委員 春日 伸予
委員 久保田 尚
委員 首藤 由紀
委員 水野 幸治
委員 吉田 裕

要 旨

<概要>

令和3年8月28日20時14分頃、北九州市小倉北区の国道3号において、大型乗合バスが乗客23名を乗せて片側2車線の直線道路の第一通行帯を走行中、前方を同一方向に走行していた自転車に追突した。この事故により、自転車に乗っていた女性が死亡した。

<原因>

事故は、大型乗合バスの運転者が、夜間に事故地点付近を自転車が走行していることにはないと思い込んでいたことに加え、対向車線を走行してきた同社バスの行き先や誰が運転しているのかが気になり、そのバスを注視し続けたため、車両前方の状況に対する注意が不十分な状態となり、進路前方を同一方向に走行していた自転車の認知が遅れ、ハンドルを右へ切り、ブレーキをかけたが間に合わず、自転車に追突したものであると考えられる。

事業者は、運転者に対し、走り慣れた経路であっても油断せず、自転車や歩行者に注意し、基本に忠実な運転を行うこと、夜間は前方の見通しが悪くなるため十分な車間距離を確保すること、いつも通る道でも油断しないで飛び出しなどに対処することなど、自転車や夜間走行に関する注意事項や危険予測・回避について、指導教育していた。

また、全運転者に配布している「乗務の手引き」には、「離合（すれ違う）時の挙手や会釈は厳禁する」と明記しており、運行中に運転者同士が挙手や会釈を交わすことについては、前方不注意の要因となるため、厳禁する旨指導教育を行っていた。

しかしながら、これらの指導教育の内容が理解され、徹底されているかについては、添乗調査やドライブレコーダーの映像記録を活用した個別指導が不十分であった。

このことが、本運転者による事故地点付近の夜間の交通状況に対する思い込みと対向車線を走行してきたバスへの注視につながり、車両前方の状況に対する注意が不十分な状態となったと考えられる。

<再発防止策>

運転者教育の充実

事業者は、運転者に対する事故防止のための指導教育の重要性を認識し、平成13年12月に国土交通省が策定した「旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」に基づく指導教育を確実に実施するとともに、前方不注意による事故を防止するため、以下の再発防止対策を行うことにより、運転者の安全意識を不断に高めていくことが重要である。

- ・運転者に対する指導教育については、対話型や実車等を用いた体験型の方法を取り入れるなどして形式的なものとならないよう留意するとともに、運転者が指導教育の内容を理解しているか確認し、必要に応じてその方法について見直すこと。
- ・経験の浅い運転者に対してはもちろんのこと経験を積んだ運転者に対し、過去に何度も運行した経験のある経路を運行する場合や決まった経路を繰り返し運行する場合などにおいて、慣れや思い込みにより気が緩み、注意が不十分な状態になりやすいことを認識させ、慣れた経路こそあらためて安全な運転を心がけるよう指導教育を行うこと。
- ・運転者に対し、実車等を用いた指導教育を行うことにより、昼間はもちろんのこと夜間走行の視認性について、確実に理解させること。
- ・運転者に対し、夜間走行において生じる様々な危険について、危険予測訓練の手法も用いることにより理解を深めさせ、前方や周囲の交通状況の確認を徹底させること。この際、事故事例や収集したヒヤリハット事例、ドライブレコーダーの映像をより活用すること等により、運転者が理解しやすい手法を取り入れること。
- ・運転者に対し、適性診断の結果を踏まえ、個々の運転特性について、助言・指導を行うとともに、平成24年4月（令和4年3月改訂）に国土交通省が作成した「自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施マニュアル」を活用するなどして、運転者が十分理解できるようにきめ細かな指導教育を行うこと。
- ・運転者に対し、前方の状況を確認して危険の予測・判断ができるように各経路の特徴を踏まえた運転方法を指導教育すること。
- ・運転者に対し、運転中の運転者同士の挨拶など脇見運転につながる行為は厳に慎むよう徹底を図ること。
- ・運転者に対し、脇見運転の危険性を十分理解させるとともに、日頃からドライブレコーダーの映像記録、又は添乗調査等により、運転者の挙動や視線等を注意深く観察して脇見運転につながる行為を確認した場合は、速やかにやめさせるよう個別に指導教育を行うこと。

目次

1	事故の概要	1
2	事実情報	2
2.1	事故に至るまでの運行状況等	2
2.1.1	当該事業者等からの情報	2
2.1.1.1	当該車両の運転者からの情報	2
2.1.1.2	当該運転者の点呼を実施した運行管理者等からの情報	4
2.1.1.3	営業所長などからの情報	5
2.1.1.4	事故が発生した路線	6
2.1.2	警察からの情報	7
2.1.3	運行状況の記録	7
2.1.3.1	運行記録計の記録	8
2.1.3.2	ドライブレコーダーの記録	9
2.2	死亡・負傷等の状況	11
2.3	車両及び事故地点の状況	12
2.3.1	車両の情報	12
2.3.1.1	当該車両の情報	12
2.3.1.2	当該車両の損傷等の状況	12
2.3.1.3	当該自転車の情報	12
2.3.2	道路環境等	13
2.3.2.1	現地調査の状況	13
2.3.2.2	警察からの情報	14
2.3.2.3	道路管理者からの情報	14
2.3.3	天候	15
2.4	当該事業者等	15
2.4.1	当該事業者及び当該営業所の概要	15
2.4.1.1	当該営業所における事業の内容	16
2.4.2	当該事業者への監査等の状況	16
2.4.2.1	本事故以前3年間の監査等	16
2.4.2.2	本事故を端緒とした監査等	16
2.4.3	車両管理の状況	17
2.4.4	当該運転者	17

2.4.4.1	運転履歴	17
2.4.4.2	事故歴等	17
2.4.4.3	運転特性	17
2.4.4.4	健康管理等	18
2.4.5	運行管理の状況	19
2.4.5.1	当該運転者の乗務管理	19
2.4.5.2	点呼の実施状況	21
2.4.5.3	点呼記録簿の記録	22
2.4.5.4	指導教育の実施状況	22
2.4.5.5	適性診断の実施及びその活用状況等	25
2.4.5.6	重大事故発生状況	25
2.5	調査	26
2.5.1	事故発生時における事故地点付近の当該自転車の視認性が影響した可能性に関する調査	26
2.5.2	制動停止距離確認調査	28
2.5.3	運行中における運転者同士による挨拶の実態調査	33
3	分析	34
3.1	事故に至るまでの運行状況等の分析	34
3.1.1	事故発生の状況	34
3.1.2	当該運転者が当該自転車に追突した要因	34
3.1.3	当該車両が当該自転車への追突を回避しえた可能性	37
3.2	当該事業者等に係る状況の分析	38
3.2.1	指導監督指針に基づく運転者教育	38
3.2.2	適性診断の結果を活用した指導教育	38
4	原因	40
5	再発防止策	41
5.1	当該事業者の運転者に対する指導教育の徹底	41
5.1.1	運転者教育の充実	41
5.2	本事案の他の事業者への水平展開	42
5.3	自動車単体に対する対策	42
写真1-1	事故地点前約60mから門司区方面を見る(昼間)	14
写真1-2	事故地点前約60mから門司区方面を見る(夜間)	14

写真 2 - 1	運転席から試験自動車が確認できた地点の映像	27
写真 2 - 2	ビデオカメラの映像記録から試験自動車が確認できた地点の映像	27
写真 3 - 1	試験車両	28
写真 3 - 2	ウェイトの設置状況	29
写真 3 - 3	制動ポイント(白線)と試験路面	29
写真 3 - 4	巻き尺設置状況(制動距離測定用)	29
写真 3 - 5	試験車両の速度計(速度 47km/h)	30
写真 3 - 6	加速度計と計測器	30
参考図 1	当該車両外観図	43
参考図 2	事故発生運行経路	43

1 事故の概要

令和3年8月28日20時14分頃、北九州市小倉北区の国道3号において、大型乗合バス（以下「当該車両」という。）が乗客23名を乗せて片側2車線直線道路の第一通行帯を走行中、前方を同一方向に走行していた自転車（以下「当該自転車」という。）に追突した。この事故により、当該自転車に乗っていた女性が死亡した。

表1 事故時の状況

〔発生日時〕 令和3年8月28日20時14分頃	〔道路形状〕 直線
〔天候〕 晴れ	〔路面状況〕 乾燥
〔運転者の年齢・性別〕 38歳（当時）・男性	〔最高速度規制〕 50km/h
〔死傷者数〕 死亡1名	〔危険認知速度〕 約47km/h
〔当該業態車両の運転経験〕 15年	〔危険認知距離〕 5m

表2 関係した車両

車両	乗合バス
定員	76名
当時の乗務員、乗客数	乗務員1名、乗客23名
乗務員、乗客の負傷程度及び人数	なし



図1 事故に至る時間経過

2 事実情報

2.1 事故に至るまでの運行状況等

2.1.1 当該事業者等からの情報

本運行における事故に至るまでの経過等は、次のとおりであった。

2.1.1.1 当該車両の運転者からの情報

当該車両の運転者（以下「当該運転者」という。）の口述によると、事故に至るまでの経過等については、次のとおりであった。

(1) 事故の前々日

事故日の前々日は休日であった。

(2) 事故の前日

- ・勤務する当該事業者の戸畑自動車営業所（北九州市戸畑区所在。以下「当該営業所」という。）には、オートバイにて通勤しており、自宅から10分程度で到着できる。
- ・寝不足もなく、体調に問題はなかった。
- ・当該営業所に14時18分頃に出社し、はじめに運行管理者の立会のもとでアルコール検知器による酒気帯びの有無の確認（以下「酒気帯びの有無の確認」という。）と体温測定を行い、これらの結果を点呼実施台に置かれている出勤報告台帳に記載し、運行管理者に運転免許証を提示して出社した旨を報告（以下「出勤報告」という。）した。
- ・出勤報告を完了したのち、運行管理者からデジタル式運行記録計（以下「運行記録計」という。）のメモリーカード（以下「メモリーカード」という。）、車両の鍵及びフリー乗車券を受け取り、担当する車両の日常点検と出庫準備作業を行った。
- ・14時24分頃に運行管理者から対面による始業点呼を受けた。
- ・その際、運行管理者から運行の安全の確保に関していくつか注意があったかと思うが、その内容は覚えていない。
- ・始業点呼後、14時34分頃出庫した。
- ・戸畑駅停留所から最初の運行の目的地である砂津停留所にはほぼ定刻で到着、砂津営業所内の駐車場にて15時26分頃から45分程度の休憩をとった。
- ・休憩後、運行表に従い16時12分頃、砂津停留所を出発し戸畑駅停留所（16時56分頃到着）まで運行し、当該営業所にもどり約15分休憩をとった。
- ・休憩後、運行表に従い17時10分頃、戸畑駅停留所を出発し砂津停留所間を往復した。

- ・途中、渋滞の影響を受け約 20 分遅れで 19 時 17 分頃当該営業所に帰庫し、運行管理者から対面による終業点呼を 19 時 17 分頃受け、乗務を終了した。
- ・夕食をとり 20 時頃から助役としての業務である運行管理に関する事務作業を行い 0 時 05 分頃退社した。
- ・0 時 30 分頃に帰宅し、2 時前に就寝した。
- ・この日、起床から就寝まで体調異変や眠気などは感じなかった。

(3) 事故当日

- ・9 時頃に起床し、睡眠不足もなく体調もよかった。
- ・遅い朝食をとり、12 時から 1 時間ほど昼寝をした。
- ・自宅を 15 時 10 分頃に出て、15 時 22 分頃に当該営業所に出社した。
- ・出社してすぐに酒気帯びの有無の確認と体温測定等を行い、出勤報告を完了してから、メモリーカード、車両の鍵及びフリー乗車券を受け取り、担当する車両の日常点検と出庫準備作業を行った。
- ・15 時 55 分頃に運行管理補助者から対面による始業点呼を受けた。
- ・その際、運行管理補助者から運行の安全の確保に関して注意があった。
- ・この日のダイヤは緊急事態宣言が発令されていたため「日曜・祝日」ダイヤに変更されていた。
- ・始業点呼後、16 時 12 分頃出庫した。
- ・戸畑渡場停留所から最初の運行の目的地である和布刈停留所にほぼ定刻（17 時 33 分頃）で到着後、車内にて 20 分ほど休憩をとった。
- ・休憩後、運行表に従い定刻（17 時 59 分頃）で和布刈停留所を出発し目的地である戸畑渡場停留所に約 2 分遅延して到着（19 時 19 分頃）し、当該営業所において 10 分ほど休憩をとった。
- ・運行において、トラブルはなく眠気も感じなかった。
- ・19 時 36 分頃、戸畑駅停留所発柄杓田行きとして定刻に出発した。
- ・20 時 13 分頃、砂津二丁目交差点で赤信号に従い第 1 通行帯の先頭位置に停止した後、青信号に従い発車した。
- ・そのまま第 1 通行帯を周囲の交通状況を確認しながら進み、砂津二丁目停留所には乗客がいないこと、その先の信号が青であることを確認した。このとき、前方を同一方向に走行している当該自転車は認知していなかった。
- ・そして、速度を徐々に上げながら走行していた。
- ・事故地点手前の砂津二丁目停留所を通過した時点では、2 分ほど遅延していたが、この程度は遅延とは思っておらず、焦ることなく運転していた。
- ・砂津二丁目停留所には乗客はおらず、市街地を抜けて、次のバス停までの距離が長いのでバス停を頻繁に確認しなくてもよいと思い安心してしまい、このとき、対向車線を走行してくる同社バスが目に入ったので、普段から顔見

知りの運転者には会釈をしているため、そのバスの行き先や誰が運転しているのかが気になり、2～3秒間そのバスに視線を向けたところ、運転者は知らない者だった。

- ・自分が脇見をした感覚がなく、癖や慣れで無意識のうちに対向車線を走ってくるバスを見てしまっていた。
- ・その後、視線を進行方向前方に戻したとき、車両の直前に当該自転車かオートバイがいることに気づき、慌ててハンドルを右に切り、ブレーキをかけたが、そのまま追突してその先で停止した。
- ・このときの速度は、制限速度の50km/hよりも低かったと思う。
- ・車内で立っている乗客がいたので、車内事故が発生することを恐れて急ブレーキをかけなかったため、ほとんど減速することができずに追突してしまった。
- ・追突してから停止するまでの間に「自転車にぶつかった」との乗客の声が聞こえた。
- ・停止後直ちに、被害者のところに駆け寄り被害者の容体等を確認し救急車を呼ぼうと携帯電話を操作したが、うまく発信できず、そばで見ていた乗客の方が救急車と警察に連絡をしてくれた。
- ・その間に携帯電話で当該営業所に事故の発生を報告した。

2.1.1.2 当該運転者の点呼を実施した運行管理者等からの情報

事故前日の始業点呼及び終業点呼を行った運行管理者（以下「当該運行管理者」という。）、事故当日の始業点呼を行った運行管理補助者（以下「当該補助者」という。）の口述及び点呼記録簿の記録によると、事故の前日及び事故の当日の点呼の状況は、次のとおりであった。

(1) 事故の前日

当該運行管理者の口述によると、事故の前日における始業点呼及び終業点呼の状況等について、次の①～④のとおりであった。

① 当該運行管理者の情報

- ・令和3年6月に当該営業所の運行管理者として選任されており、その前の経験を加えれば約24年の運行管理の経験を有している。

② 当該運行管理者の勤務

- ・当該運行管理者は、点呼担当者として事故前日の午前9時から、当直を挟み翌日（事故当日）午前9時まで勤務していた。

③ 事故の前日における当該運転者に対する始業点呼

- ・14時24分頃、対面で始業点呼を行った。
- ・その際、経路における危険な場所や夜間走行及び自転車利用者に関する注

意など運行の安全の確保に必要な指示を行い、出庫させた。
なお、健康状態等に異常はなかった。

④ 事故の前日における当該運転者に対する終業点呼

- ・19時17分頃、対面で終業点呼を行った。
- ・運行中のトラブル等の報告もなく、健康状態等にも異常は見られなかった。

⑤ 事故の前日における当該運転者に係る点呼記録簿の記録状況

- ・始業点呼の欄には、実施時間・実施者の他、酒気帯びの有無、疾病・疲労の有無、睡眠不足の有無について異常がないこと、また、点呼指示事項として「横断歩道の手前では一旦停止を厳守すること」などが記載されていた。

(2) 事故当日

当該補助者の口述によると、事故当日の始業点呼等の状況について、次の①～③のとおりであった。

① 当該補助者の情報

- ・令和3年4月に当該営業所の運行管理補助者として選任されている。

② 当該補助者の勤務

- ・当該補助者は、点呼担当者として事故当日の午前9時から運行管理業務を行っていた。

③ 事故当日における当該運転者に対する始業点呼

- ・15時55分頃、対面で始業点呼を行った。
- ・その際、経路における危険な場所の確認や自転車利用者への注意、夜間走行に関する注意など運行の安全の確保に必要な指示を行い、出庫させた。
なお、健康状態等に異常はなかった。

④ 事故当日における当該運転者に係る点呼記録簿の記録状況

- ・始業点呼の欄には、事故の前日と同様に実施時間・実施者の他、酒気帯びの有無、疾病・疲労の有無、睡眠不足の有無について異常がないこと、また、点呼指示事項として「横断歩道の手前では一旦停止を厳守すること」などが記載されていた。

2.1.1.3 営業所長などからの情報

本社安全推進担当管理者及び統括運行管理者である当該営業所の所長（以下「運行管理者等」という。）の口述によると、事故に至るまでの経過等については、次のとおりであった。

(1) 事故の前日

- ・当該運転者は、運行管理表による勤務開始時刻の14時18分頃出社し、始業点呼を14時24分頃に受け、14時34分頃に出庫している。
- ・事故前日の乗務は、当該営業所を出庫し始発場所の戸畑駅停留所から砂津停

留所間を2往復するもので、休憩は砂津営業所内の駐車場でとっている。

- ・その後、運行表に従い、当該営業所及び砂津営業所内の駐車場で2回の休憩をとっている。
- ・運行に20分程度の遅延が生じている。
- ・19時17分頃、運行管理者から対面による終業点呼を受け、乗務を終了している。
- ・20時頃から助役の仕事として電話対応等運行管理の補助を務め0時頃に退社している。

(2) 事故当日

- ・運行管理表による勤務開始時刻の15時22分頃に出社し、始業点呼を15時55分頃に受け、16時12分頃に出庫している。
- ・事故当日の乗務は、当該営業所を出庫し戸畑渡場停留所から和布刈停留所間を往復したあと、戸畑駅停留所から折り返し地点の柄杓田停留所に到着したのち田野浦停留所まで回送運行し、同停留所から戸畑渡場停留所を終点として当該営業所に帰庫するものであった。
- ・運行表に従い、はじめに和布刈停留所で一旦休憩をとったあと、当該営業所に帰庫し19時20分から19時31分まで休憩をとっている。
- ・19時31分頃に当該営業所を出庫し、19時36分に定刻で戸畑駅停留所を出発している。
- ・事故地点手前の砂津二丁目停留所付近を約2分遅れで通過しているが、先急ぎはなかったと考えている。
- ・事故発生との連絡を受け、現地に向かい、情報収集等を行った。

2.1.1.4 事故が発生した路線

当該運転者及び運行管理者等の口述によると、事故が発生した路線の状況については、次のとおりであった。

(1) 当該運転者

- ・事故を起こした路線は何度も運行しているが、特に危険を感じる箇所もなく、始発地点である戸畑駅停留所から多くの乗客が乗車し、小倉駅入口停留所でほとんどの乗客が降車する路線である。
- ・自転車が車道を走行していることは、昼間は多々あるが、夜間は少ないと思っていた。
- ・事故地点付近は歩行者が多いところではないため、自転車も少ないと思い込んでいた。

(2) 運行管理者等

- ・この路線は砂津停留所で乗降する乗客が多い路線である。砂津停留所を過ぎ

ると徐々に乗客が降車して減っていく傾向がある。

表 3 事故に至るまでの運行状況等

前々日	休日	前日	出社	14:18	当日	出社	15:22
			始業点呼	14:24		始業点呼	15:55
			運行	14:40～15:26		運行	16:15～17:33
			休憩	15:26～16:12		休憩	17:33～17:59
			運行	16:12～16:56		運行	17:59～19:19
			休憩	16:56～17:10		休憩	19:20～19:31
			運行	17:10～17:58		運行	19:36～
			休憩	17:58～18:18			
			運行	18:18～19:12		事故発生	20:14
			終業点呼	19:17			
			休憩	19:18～20:03			
			内勤	20:03～ 0:05			
			退社	0:05			
		(運転時間 4 時間 27 分)		(運転時間 3 時間 40 分)			
		走行距離 43.3km		走行距離 56.1km			

2.1.2 警察からの情報

警察からの情報によると、事故に至るまでの経過等については、次のとおりであった。

- ・事故当時の天候は、晴れていた。
- ・走行位置は、当該車両が第1通行帯を、当該自転車が第1通行帯の車道外側線付近を走行していた。
- ・当該運転者は、対向車線を走行してくる同社バスの行先表示が気になり、そのバスに脇見をして、進路前方の当該自転車に追突したものである。
- ・当該自転車は、事故地点付近で歩道から車道に進行したものではない。
- ・当該車両の衝突速度は、47km/h であり、当該自転車を直前に発見している。
- ・当該運転者は、危険を認知してとっさにハンドルを右へ切り、同時に制動をかけているが、乗客がいたため急ブレーキはかけていない。

2.1.3 運行状況の記録

当該車両には、運行記録計及び映像記録型ドライブレコーダー（以下「ドライブレコーダー」という。）が装着されており、事故当日の各装置の記録状況は、次のとお

りであった。

2.1.3.1 運行記録計の記録

当該車両に装着されている運行記録計は、当該事業者が規定する「安全運転日報」を作成するシステムに連動しており、瞬間速度、運行距離及び運行時間が記録できる仕組みとなっている。

- ・運行記録計の6時間記録図表によると、事故当日、16時06分頃に走行を開始し、50km/h以下の速度で加減速や停止を繰り返しながら約1時間30分走行したところで約20分間原動機を停止させている。その後、17時56分頃走行を開始し、50km/h以下の速度で加減速や停止を繰り返しながら約1時間22分走行したところで、約10分間原動機を停止させている。その後、19時28分頃再び走行を開始し50km/h以下の速度で加減速や停止を繰り返しながら約46分走行した20時14分頃に約47km/hから急に速度が下降し、その後停止している（図2-1参照）。
- ・運行記録計の6分間記録図表によると、20時13分17秒過ぎから約33秒間停止し20時13分50秒過ぎに速度が上がりはじめ速度27km/hで約3秒保持したあと、徐々に速度を上げて20時14分19秒頃に約47km/hに達したところから速度が急に下降し、その後、約6秒間で停止している（図2-2参照）。

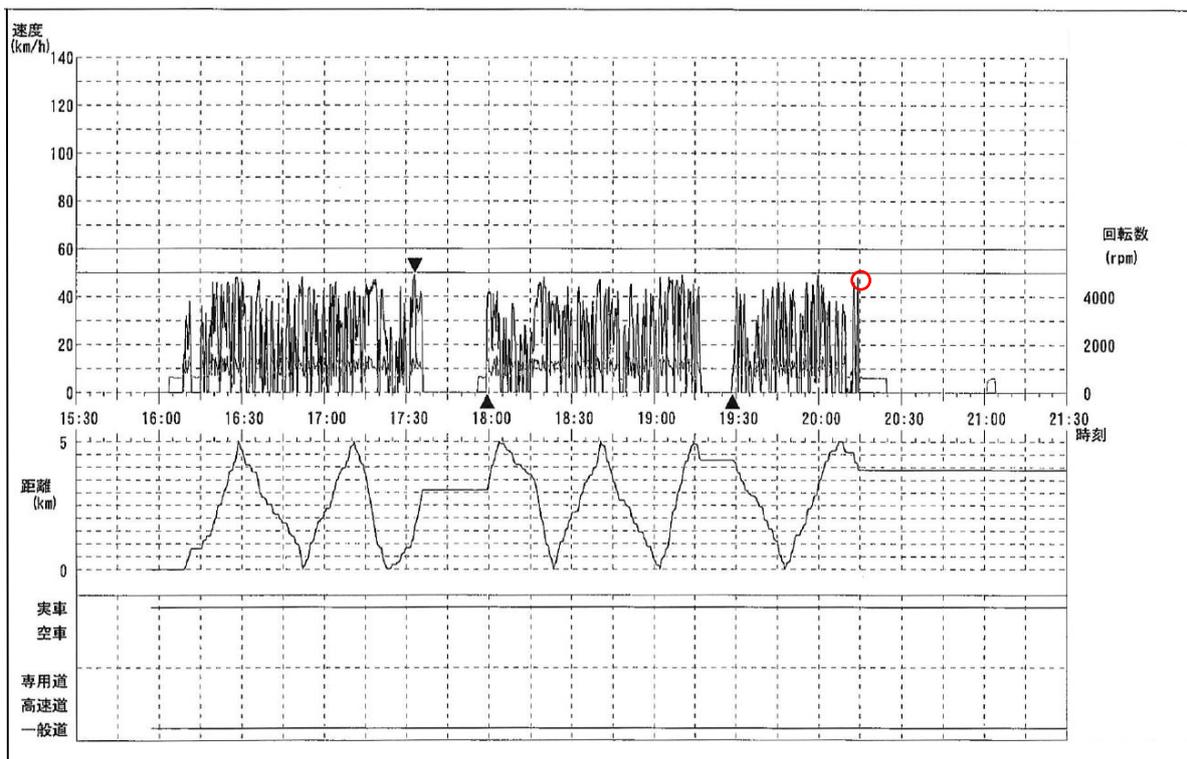


図2-1 事故当日の運行記録計の6時間記録（図中の「○」は事故時点）

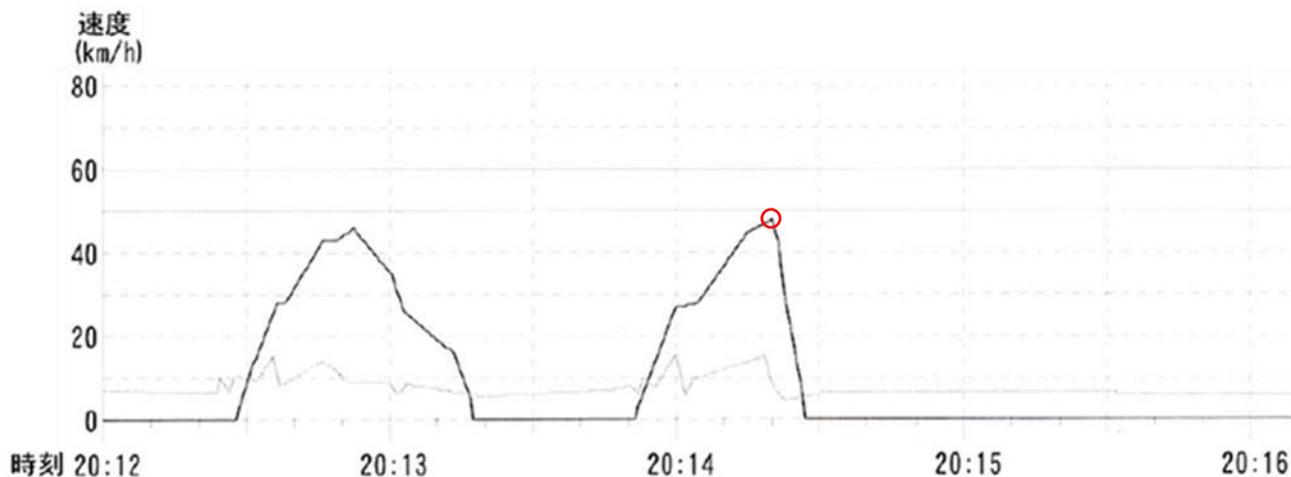


図 2-2 事故当日の運行記録計の 6 分間記録 (図中の「○」は事故時点)

2.1.3.2 ドライブレコーダーの記録

ドライブレコーダーには、2 台のカメラが装着されており、車両前方と車室内運転者席周辺の映像を記録している。

ドライブレコーダーにおける事故発生の約 32 秒前から事故後当該運転者が当該車両を停止させて下車するまでの記録状況は、表 4 のとおりであった。

- ・当該車両は、砂津二丁目交差点において、赤信号に従い先頭位置で停止している。
- ・青信号に従いゆっくり発進させ徐々に速度を上げて砂津二丁目停留所を通過したときの速度は約 37km/h を示している。
このとき、当該運転者の顔は正面を向いている。
- ・同停留所を通過したのち速度は 37km/h から徐々に上がり、丁字路交差点手前での速度は 42km/h に達している。このとき、当該運転者の顔は正面を向き、ハンドルの向きは直進方向を保っている。
- ・事故発生約 2 秒前、速度は 48km/h を示す。対向車線にはバスのような車両が走ってくる様子が認められ、当該運転者の顔は右方向（対向車線のバス側）を向いている。
この時点において、当該車両の前方には当該自転車は認められない。
- ・その後すぐに、当該車両の左前方に当該自転車が同一方向に走行している様子が認められる。
- ・事故発生約 1 秒前、速度は 47km/h を示す。当該運転者の顔は正面に向きなおす様子が見られ、当該車両の左前方直前に車道外側線のやや内側を当該自転車が同一方向に走行しているのが認められる。
- ・当該運転者は、ハンドルを右へ切るものの、そのままの速度で当該自転車に追

突したことが認められる。

- 当該運転者は、追突後約 6 秒後に当該車両を停止させている。

表4 ドライブレコーダーの記録状況

ポジションNo	経過時間(秒)	バス		運転者						自転車		対向車線のバス	
		位置	速度km/h	顔の動き			ハンドルの向き			動作等	視認可否	位置	視認可否
				左	正面	右	左	正面	右				
1	0	「砂津二丁目交差点」において赤信号で停止	0		○			○			否		否
2	6	同交差点を青信号でゆっくり発進	2		○			○			否		否
3	11	同交差点進入側横断歩道	16		○			○		ギアチェンジ	否		否
4	12	同交差点進入	20	○				○			否		否
5	16	同交差点出口側横断歩道	27		○			○		ギアチェンジ	否		否
6	20	高架線手前	31	○				○			否		否
7	23	高架線下	35		○			○			否		否
8	24	「砂津二丁目停留所」手前	37	○				○			否		否
9	25	同停留所前	40		○			○			否		否
10	25	同停留所先	40	○				○			否		否
11	28	店舗前	42		○			○			否		否
12	29	店舗前	42			○		○			否	バス進路前方 約39.0m	否
13	30	丁字路交差点手前	42		○			○		ギアノを触るしゅさ	否		否
14	30	同信号通過	48			○		○			否	バス進路前方 約21.0m	可
15	30		48			○		○			可		可
16	31		48			○		○			可	バス進路前方 約13.0m	可
17	31		47			○		○			可		可
18	31		47		○			○			可	バス進路前方 約5.0m	否
19	32	追突事故	47		○			○右1/4	ハンドル右へ切る。ブレーキ操作不明。		可	追突される	否
20	32		40	○				○					
21	33		32		○			○					
22	38	停止	0										
23	45	停止	0						下車				

※ この表で「視認」とは、ドライブレコーダーの映像における視認状況をいい、「可」は視認できる、「否」は視認できないことを示す。

2.2 死亡・負傷等の状況

死亡 1名

2.3 車両及び事故地点の状況

2.3.1 車両の情報

2.3.1.1 当該車両の情報

- ・自動車検査証によると、初度登録年は平成16年であり、事故当時の総走行距離は831,970kmであった。(直近の車検時(令和2年9月実施)の走行距離は796,700km。)
- ・直近の定期点検は、令和3年8月に実施した3ヵ月点検である。
- ・当該車両は、低床式(ワンステップ)バスであり、変速装置は手動変速機、操作方式はフロア・チェンジ式である。
- ・当該車両には、運行記録計とドライブレコーダーが装着されている。
- ・当該車両には、衝突被害軽減ブレーキ、車線逸脱警報装置、ふらつき注意喚起装置、居眠り運転等の場合に運転者に警報を発する装置等の安全運転支援装置は装備されていない。

表5 当該車両の概要

種類	乗合バス(大型)
車体形状	リヤエンジン
乗車定員	76名
車両重量及び車両総重量	10,630kg、14,810kg
初度登録年(総走行距離)	平成16年(831,970km)
変速機の種類	M/T(マニュアルトランスミッション)
ABSの有無	有
衝突被害軽減ブレーキの有無	無

2.3.1.2 当該車両の損傷等の状況

当該車両の損傷については、車体前面左端車底部のフレームに衝突痕、車体前面左側部に凹傷及び擦傷、方向指示器及び車幅灯は灯器に破損が認められた。

2.3.1.3 当該自転車の情報

警察からの情報によると、当該自転車については、次のとおりであった。

- ・当該自転車の大きさは、26インチである。
- ・当該自転車の一番大きな損傷は、フレームが圧縮されていることである。また、当該自転車の後部反射器は装着されていなかったが、これは事故によって脱落したのか、すでに事故前から装着されていなかったのか判明していない。

2.3.2 道路環境等

道路管理者、警察からの情報及び現地調査した結果によると、事故地点及びその周辺の状況は、次のとおりであった。

2.3.2.1 現地調査の状況

事故地点及び事故地点付近の車道及び歩道の状況及び事故地点付近の見通しについて確認したところ、次のとおりであった。

(1) 車道及び歩道の状況

- ・事故地点付近の道路形状は直線道路であり、車道には道路構造令第2条に定められている路肩（以下「路肩」という。）と路肩に接続された歩道が設置されており、車道と歩道の境界には、高さ約15cmの縁石が設置されていた。
- ・事故地点前約27mから36m間の約9mは店舗の出入り口としても利用しているため縁石がなく車道と歩道が同程度の高さとなっていた。
- ・事故地点付近の車道と歩道の幅員は、車道（当該車両走行側2車線）約6.0m、歩道（当該車両走行側）約2.0mであった。
- ・車道に接続された路肩の幅員（当該車両走行側）は約0.5mであり、歩道側に向かって低くなっていた。
- ・事故地点前約60mの地点にある丁字路交差点には、横断歩道、自動車用及び歩行者用信号機が設置されていた。

(2) 事故地点付近の見通し

- ・事故地点付近の見通しについては、事故地点前約230mに設置されている「砂津二丁目交差点」から門司区方面に向かって道路が緩やかな左カーブとなっており、「砂津二丁目交差点」付近から見ると事故地点付近は死角となっているが、事故地点前約160mの地点（「砂津二丁目停留所」付近）から事故地点まではほぼ直線道路となっており、事故地点付近への視界を遮るものはなかった。
- ・事故地点前約60mの地点に設置されている丁字路交差点から事故地点付近までの道路形状は、進行方向やや左側へ直線道路が伸び、かつ、やや上り勾配となっているが、写真1-1に示すとおり視界を遮るものはなく、見通しは良かった。
- ・夜間においては、砂津二丁目交差点を過ぎたところから、道路左側の店舗の照明により車道が照らされ、写真1-2に示すとおり道路の交通状況が認識できる程度の明るさがあった。



写真1-1



写真1-2

事故地点前約60mから門司区方面を見る（昼間） 事故地点前約60mから門司区方面を見る（夜間）

2.3.2.2 警察からの情報

警察からの情報によると、事故当時における事故地点付近の交通規制等は、次のとおりであった。

- ・事故地点の規制最高速度は50km/hであり、駐車禁止規制がある。
- ・事故地点付近における同種事故は、本事故前の過去5年間では発生していない。

2.3.2.3 道路管理者からの情報

道路管理者からの情報によると、事故当時における事故地点付近の道路環境は、次のとおりであった。

- ・事故地点は高浜一丁目の国道3号上り車線であり、片側2車線の直線道路であり、車道幅員は、約3.0m×2、路肩幅員は、約0.5mである。
- ・歩道幅員は、約2.0mである。
- ・事故当日、道路工事等を行われていなかった。
- ・中央分離帯は設けられていない。

表 6 事故当時の道路環境の状況

路面状況	乾燥
最高速度規制	50km/h
道路形状	上り 2 車線、下り 2 車線、直線道路、 勾配 直線はじめの地点 上り 約 0.5% 事故地点 上り 約 1.8% 事故地点経過後の地点 上り 約 1.4%
車道幅員	約 3.0m×2 (片側)
路肩幅員	約 0.5m (片側)

2.3.3 天候

晴れ

2.4 当該事業者等

2.4.1 当該事業者及び当該営業所の概要

運行管理者等の口述及び公表されている事業概要等によると、本事故発生当時の当該事業者及び当該営業所の概要について、次のとおりである。

表 7 当該事業者及び当該営業所の概要

運輸開始年	平成 14 年
資本金	450,000 千円
事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業 一般貸切旅客自動車運送事業 特定旅客自動車運送事業
所在地	北九州市
営業所数	10 ヲ所
保有車両数	511 台 (当該営業所 61 台 (乗合 60 台、貸切 1 台))
運行管理者等の選任数	48 名 運行管理補助者 5 名 (当該営業所 4 名 運行管理補助者 1 名)
運転者数	784 名 (当該営業所 89 名)
従業員数 (運転者を含む)	当該事業者総計 893 名 (当該営業所 95 名)

2.4.1.1 当該営業所における事業の内容

当該営業所では、一般乗合旅客自動車運送事業及び一般貸切旅客自動車運送事業の事業を行っており、乗合バス7路線38系統の運行を行っている。

なお、深夜バスの運行や高速乗合バス路線の運行はない。

2.4.2 当該事業者への監査等の状況

当該事業者への監査等の状況¹は、次のとおりである。

2.4.2.1 本事故以前3年間の監査等

(1) 令和元年7月3日の監査

当該事業者の営業所の一つに監査が実施され、その結果、次の行政処分等が行われた。

① 行政処分等の年月日

令和元年7月31日

② 行政処分等の内容

文書警告

③ 違反行為の概要

- ・乗務時間等の基準の遵守違反（旅客自動車運送事業運輸規則（以下「運輸規則」という。）第21条第1項）
- ・運転者に対する指導監督違反（運輸規則第38条第1項）

(2) 令和3年5月20日の監査

当該事業者の営業所の一つに監査が実施され、その結果、次の行政処分等が行われた。

① 行政処分等の年月日

令和3年10月7日

② 行政処分等の内容

文書警告

③ 違反行為の概要

疾病、疲労等のおそれのある乗務（運輸規則第21条第5項）

2.4.2.2 本事故を端緒とした監査等

当該営業所に対し、本事故を端緒として、令和3年9月14日及び28日に監査が実施され、その結果、次の行政処分等が行われた。

(1) 行政処分等の内容

令和4年1月5日、輸送施設の使用停止（10日車）

¹ 事業者への監査等の状況は、国土交通省が公表している自動車運送事業者に対する行政処分等の状況による。
行政処分情報（ネガティブ情報の公開）：<https://www.mlit.go.jp/jidousha/anzen/03punishment/index.html> 参照

(2) 違反行為の概要

乗務時間等の基準の遵守違反（運輸規則第 21 条第 1 項）

2.4.3 車両管理の状況

運行管理者等の口述によると、車両管理について、次のとおりであった。

(1) 整備管理者の選任状況

整備管理者 2 名を選任している。

(2) 定期点検整備等の状況

道路運送車両法（以下「車両法」という。）第 47 条の 2 に定める日常点検整備（以下「日常点検」という。）は、当該事業者が規定する「日常点検票」に基づき運転者が実施し、その結果を整備管理者が確認し運行の可否を決定していた。

車両法第 48 条に定める定期点検整備（以下「法定点検」という。）は、当該事業者が作成した「車両台帳」により法定点検の実施時期等を管理していた。

当該車両の法定点検は、車両法第 49 条に定める点検整備記録簿の記録によると、定められた時期に実施されており、その際には、当該事業者の独自の取組として灯火関係の不具合も確認していた。

当該車両の事故当日の日常点検は、「日常点検票」の記録によると、日常点検票に基づき当該運転者が実施し、すべての点検項目に異常はなかった。

2.4.4 当該運転者

当該運転者及び運行管理者等の口述等によると、運転履歴等については、次のとおりであった。

2.4.4.1 運転履歴

当該運転者の口述によると、運転履歴については、以下のとおりであった。

- ・平成 18 年 7 月、大型自動車第 2 種免許を取得した。
- ・平成 19 年に当該事業者には運転者として採用され、大型バスの運転を本事故発生までの約 15 年間行っていた。
- ・担当していた業務は、乗合バス路線の運行に限られていた。

2.4.4.2 事故歴等

本事故前の 5 年間の運転記録証明書によると、交通違反歴及び交通事故はなかった。

2.4.4.3 運転特性

運行管理者等の口述及び適性診断の受診結果の記録によると、当該運転者の運転特性については、以下のとおりであった。

- ・適性診断（一般診断）（以下「一般診断」という。）を3年に1回受診させており、本事故の直近においては令和2年4月に受診させている。
- ・当該運転者が受診した一般診断の受診結果において、「判断や動作のタイミングが遅く、確認をしっかりとすること」や「運転には、ゆとりを持った心構えが大切です。万遍なく注意を払うこと」などについて、指導するよう記載されていた。

2.4.4.4 健康管理等

当該運転者及び運行管理者等の口述によると、健康管理等の状況については、次のとおりであった。

(1) 定期健康診断の実施状況等

① 当該運転者の口述

- ・直近の定期健康診断は、令和3年2月に受診しており、医師の所見はなかった。
- ・視力については、眼鏡を使用することが運転免許の条件となっており、眼鏡を使用した状態で左眼が0.9、右眼が1.0であった。

② 運行管理者等の口述

- ・毎年、春及び秋の年2回、全運転者を対象に定期健康診断を受診させている。
- ・未受診者の把握は営業所長が行い、未受診者に対し受診するよう指示をしている。
- ・当該運転者における定期健康診断については、本事故の直近では令和3年2月に受診させており、「総合所見なし」との診断結果を受けている。

(2) その他健診の実施状況等

① 睡眠時無呼吸症候群の簡易検査

運行管理者等の口述によると、当該事業者における睡眠時無呼吸症候群（以下「SAS」という。）の簡易検査の実施状況については、次のとおりであった。

- ・雇い入れの際、運転者全員にSASの簡易検査を受診させており、その後は治療している運転者を除く運転者全員に3年に1回定期的に受診させている。
- ・当該営業所では、全運転者数89名のうち23名がSASと診断されており、これらの運転者に対しては、営業所長が毎月面談し、治療状況を確認しているほか、始業点呼の際に眠気の有無や睡眠状況などについて確認している。
- ・当該運転者の本事故の直近におけるSASの簡易検査については、令和2年8月に受診させており異常は見られなかった。

2.4.5 運行管理の状況

2.4.5.1 当該運転者の乗務管理

運行管理者等の口述等によると、当該運転者の乗務管理は、次のとおりであった。

(1) 勤務状況

- ・勤務体系は日勤勤務である。
- ・事故日の前々日は休日であり、前日は14時台の出勤、0時台の退社、当日は15時台の出勤となっている。

(2) 事故日前1ヵ月の勤務状況

当該運転者の事故日前1ヵ月（4週間）の勤務状況については、表8及び図3のとおりであり、平成元年2月に労働省（当時）が策定した「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準告示」という。）に定める基準への違反は認められなかった。

また、当該運転者は、事故日前1ヵ月（4週間）において、休日を6日間取得している。

なお、当該事業者は、時間外労働及び休日労働等に係る協定を締結し、労働基準監督署に届け出ている。

表8 当該運転者の事故日前1ヵ月（4週間）の勤務状況

拘束時間	203 時間 11 分（平均 9 時間 24 分/日） （事故日前 1 週間 46 時間 3 分 7 時間 7 分/日）
運転時間	141 時間 2 分（平均 6 時間 30 分/日） （事故日前 1 週間 29 時間 53 分 4 時間 59 分/日）
改善基準告示に関する基準の超過等	1 日の拘束時間の上限値超過：0 件（上限値 16 時間） 休息期間の下限値不足：0 件（下限値 8 時間） 1 日の運転時間の上限値超過：0 件 連続運転時間の上限値超過：0 件（上限値 4 時間） 4 週間平均の 1 週間当たりの拘束時間超過：0 件 （原則 65 時間、労使間協定 40 時間）
休日数	6 日

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23				
28日前	休息期間 18:33														14:01	拘束時間 8:53				22:54								
27日前	休息期間 9:51								8:45		拘束時間 12:07						20:52											
26日前	休息期間 9:28						6:20		拘束時間 13:39						19:59													
25日前	休息期間 9:31					5:30		拘束時間 8:47				14:17																
24日前	休息期間 16:21						6:38		拘束時間 13:48						20:26													
23日前	休																											
22日前	休息期間 34:44							7:10		拘束時間 13:28						20:38												
21日前	休息期間 9:35						6:13		拘束時間 11:04				17:17															
20日前	休息期間 15:53								9:10		拘束時間 8:54				18:04													
19日前	休息期間 12:36						6:40		拘束時間 12:58						19:38													
18日前	休息期間 11:01						6:39		拘束時間 6:55		13:34																	
17日前	休息期間 22:32												12:06		拘束時間 7:34				19:40									
16日前	休																											
15日前	休息期間 43:28														15:08		拘束時間 2:52		18:00									
14日前	休息期間 22:08																16:08		拘束時間 6:59						23:07			
13日前	休息期間 9:23								8:30		拘束時間 11:32						20:02											
12日前	休息期間 10:40				6:42		拘束時間 3:43		10:25																			
11日前	休																											
10日前	休																											
9日前	休																											
8日前	休息期間 92:46						7:11		拘束時間 13:28						20:39													
7日前	休息期間 16:13										12:52		拘束時間 5:14				18:06											
6日前	休息期間 14:59								9:05		拘束時間 8:58				18:03													
5日前	休息期間 12:05						6:08		拘束時間 12:21						18:29													
4日前	休息期間 10:31				5:00		拘束時間 7:16		12:16																			
3日前	休息期間 27:29																15:45		拘束時間 7:41				23:26					
2日前	休																											
前日	休息期間 39:01												14:27		拘束時間 5:00				19:27									
当日	休息期間 20:38														16:05		20:14		事故発生									

図3 当該運転者の事故日前1ヵ月（4週間）の勤務状況

2.4.5.2 点呼の実施状況

運行管理者等の口述によると、点呼の実施状況については、次のとおりであった。

(1) 実施体制

- ・当該営業所では、運行管理者4名及び運行管理補助者（以下「補助者」という。）1名を選任しており、統括運行管理者である営業所長を除く他3名の運行管理者と1名の補助者の計4名で点呼業務を行っている。
- ・始業点呼及び終業点呼については、運行管理者（補助者含む。）2名が常駐し常に対面点呼に対応できる体制としており、出庫が集中する時間帯はさらに1名の運行管理者（補助者含む。）が加わり対応している。

(2) 実施状況

- ・運転者は入社後、酒気帯びの有無の確認とコロナ感染拡大予防のための体温測定を行い、運行管理者に出勤報告をし、担当する車両の鍵等を受け取ったのち、日常点検を実施する。
- ・運行管理者及び補助者は、運転者に対する始業点呼において、日常点検の実施結果、酒気帯びの有無の確認、健康状態の確認、前日の睡眠状態及び眠気の有無の確認、その他法令で定める点呼時に確認が必要な項目について確認をするとともに、運行の安全を確保するための注意事項や道路状況を伝達し、出庫させている。
- ・始業点呼及び終業点呼の内容、点呼実施時刻及び実施者を点呼記録簿に記入している。
- ・始業点呼の際、運転者の健康状態に異常があった場合や、運転者から体調不良である旨の申告があった場合等、健康上の問題があれば乗務を中止する対応をしている。
- ・アルコール検知器は点呼実施場所に設置されており、運行管理者立会のもと呼気中のアルコール濃度の測定を行い、アルコールが検知された場合にはブザーが鳴るものとなっている。
- ・呼気中のアルコール濃度の測定は社員コード番号を手入力することにより個人を特定し検査が可能となるもので、測定者の顔写真の撮影とともに測定結果がパソコンに記録されるほか、アルコール検知器からは検査結果が出力されるものとなっている。
- ・健康状態の確認については、対面で顔色等の確認を行っている。
- ・定期健康診断結果等により観察が必要とされた運転者については、治療や薬の服用状況について、細かく確認している。
- ・終業点呼については、酒気帯びの有無の確認、乗務した自動車、道路及び運行状況の報告を受け、乗務記録等を受理したのち退社させている。
- ・4時間を超える休憩時間が設定された乗務については、事業者独自の取組と

して、一時帰庫時及び再出庫時は、始終業点呼と同様の項目を運行管理者又は補助者が確認している。

2.4.5.3 点呼記録簿の記録

点呼記録簿には、出庫すべき時刻、担当車両、運行系統の他、アルコール検知器及び対面による酒気帯びの有無、疾病・疲労の有無、睡眠不足の有無、点呼指示事項、日常点検の結果など確認が必要な項目が記載されており、運行管理者又は補助者は、運転者に対しあらかじめ記載された必要事項について確認を行い、その結果を手書きで記録するものとなっている。また、点呼記録簿には点呼実施者及び点呼を受けた運転者が押印する欄が設けられている。

2.4.5.4 指導教育の実施状況

運行管理者等の口述によると、運転者における指導教育の実施状況については、次のとおりであった。

(1) 本社における状況

① 西日本鉄道株式会社バス研修センターにおける運転者教育

西日本鉄道株式会社²バス研修センター（以下「研修センター」という。）において、運転者としての基礎的な知識及び技能に関する訓練や研修に係る年間計画を作成し、次のような教育及び研修を行っている。

- ・新人運転士研修、入社6ヶ月研修、入社2年目研修、入社3年目研修及び入社4年目研修を行い、その後は3年に一度の一般診断を受診させるときに併せて、動体視力及び深視力に関する検査を行うとともに、日常点検において注意すべき事項、大型バスの車両特性、狭あいな道路等における基本操作や基本走行などについて実車を使用して訓練している。
- ・前記研修のカリキュラムには、「自転車利用者に対する注意事項や夜間運行時の注意事項」など走行における安全運行確保のための重要事項を盛り込んでいる。
- ・運転者の服務事項をまとめた「乗務の手引き」を全運転者に配布し、前記研修の際の教材として使用している。
- ・「乗務の手引き」には、自転車利用者に対する注意事項や運行中における運転者同士の挙手や会釈の禁止、脇見運転の防止、夜間運行時の前照灯（上向き）の有効利用について記載されている。

② 各営業所で作成する年間教育計画

- ・当該事業者においては、営業所ごとに、平成13年12月に国土交通省が策

² 西鉄バス北九州株式会社の親会社。

定した「旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」（以下「指導監督指針」という。）に基づき、月次教育の年間教育計画（以下「年間教育計画」という。）を作成し、運転者に対する指導教育を行っている。

- ・年間教育計画の内容については、本社安全推進担当部門から事前に承認を受け、その内容に基づき、各営業所にて運転者に対し指導教育が実施される。

(2) 当該営業所における指導教育の実施状況

当該営業所においては、年間教育計画に基づき、毎月中旬から下旬に約2時間かけて月次教育を行うほか、ドライブレコーダーの映像記録を活用した個人面談及び実車による訓練を行っている。

月次教育の内容が運転者に確実に理解され、徹底されているかどうかの把握はドライブレコーダーの映像記録を確認することなどにより行っている。

営業所長及び運行管理者が運転者に対して月次教育等で継続的に行っている主な指導教育の内容については、以下の①から⑧のとおりである。

① 運転者同士の挨拶の禁止

運行中に運転者同士が挙手や会釈を交わすことについては、前方不注意の要因となるため、厳禁する旨指導教育を行っている。

また、「乗務の手引き」には「離合（すれ違う）時の挙手や会釈は厳禁する」と明記されている。

② 自転車利用者に関する注意事項

自転車利用者に関する注意事項として、月次教育や点呼などにおいて、自転車利用者が急に停止しても追突しない距離を保つこと、バス停留所が近くにあり停止しなければならないときは自転車を追い越さず追従すること、追い越すときは自転車との距離を速度に応じて1m～2m以上とって追い越すことなど自転車への追突事故を防止するための指導教育を行っており、また、「走り慣れた経路であっても油断せず、自転車利用者や歩行者に注意し、基本に忠実な運転を行うこと」などについても指導教育を行っている。

また、「乗務の手引き」には「自転車を追い越す場合 1. 安全を確認する。（相手の動向を十分に観察する。） 2. 追い越す（バスと自転車との間隔はできるだけ大きくとり急に切り込まない。）」と明記されている。

③ 夜間走行に関する注意事項

夜間走行に関する注意事項として、早めに前照灯を点灯させること、自転車利用者や歩行者に注意すること、前照灯の上向きを可能な限り活用することや夜間は前方の見通しが悪くなるため十分な車間距離を確保することなどを日常的に指導教育している。

また、夜間走行時のヒヤリハットマップを作成し運転者に周知しているとのことである。しかし、本事故の事故地点については、本事故が発生するまでの間、運転者からヒヤリハット事例の報告がなかったことから、夜間走行時のヒヤリハットマップにおいて危険箇所として記載されていなかった。

「乗務の手引き」には、「薄暮時や夜間運行時の注意・前照灯を点灯する時は一般道でも状況が許す限り『ハイビーム』を使用し、さらに状況に応じて細かな切り替えをする」と明記されている。

④ 路肩走行の禁止等

路肩に関する注意事項として、「乗務の手引き」には「路肩に進入すれば転落、滑り込み等の重大事故になるので『路肩は車道にあらず』という鉄則を必ず守り、路肩進入を絶対にしてはならない」、また、徐行しなければならない場合として「路肩に接近した場合」と明記されている。

⑤ 危険予測及び回避

危険予測及び回避に関する指導教育については、年間を通して月次教育において、当該事業者内で発生した事故のドライブレコーダーの映像記録を活用して実施しており、「自分の都合の良い判断をせずに不審な車両には接近しない」や「高齢者の特性を知り、危険な行動を予測しよう」、「いつも通る道でも油断しないで、飛び出しなどに対処しよう」などについて、指導教育している。

なお、同教育の資料によると、当該営業所内で発生した追突事故事例をあげて、「いつも通る道でも油断しないで、飛び出しなどに対処しよう」、「自分の都合の良い判断をせずに不審な車両には接近しない」などを指導教育した旨、記録されていた。

⑥ ドライブレコーダーの映像及び運行記録計の記録を活用した指導教育

ドライブレコーダーは平成 23 年から、デジタル式運行記録計は平成 18 年から導入している。

ドライブレコーダーの映像記録を活用した指導教育については、日常的にドライブレコーダーの映像記録を運行管理者が確認して急ハンドル・急ブレーキ・急加速やバス停留所への進入速度が早い運転者に対して個別指導を行っているが、運転者同士の挨拶に関しては確認できていなかった。

また、運行記録計の記録を活用した指導教育については、最高速度規制超過、急発進及び急減速の数などの状況を確認し、必要がある場合は営業所長から個別指導を行っている。

⑦ ヒヤリハット事例を活用した指導教育

ヒヤリハット事例を活用した指導教育については、日常的に運転者からヒヤリハット事例を収集しており、収集したヒヤリハット事例は月次教育の資料として活用しているほか、ヒヤリハットマップを作成し運転者の見やすい点呼場

に掲示している。

⑧ 添乗調査による指導教育

添乗調査を定期的実施しており、交差点右左折時の横断歩道手前で一旦停止・指差確認を行っているか、動きながらのドア閉めを行っていないか確認し、これらを怠っている運転者に対し、個別指導を行っている。

2.4.5.5 適性診断の実施及びその活用状況等

当該運転者、運行管理者等の口述及び指導教育の実施記録によると、適性診断の実施及び活用状況については、以下のとおりであった。

(1) 実施及び活用状況

- ・すべての運転者を対象に3年に1回一般診断を受診させている。
- ・65歳以上の運転者に対し、適性診断（適齢診断）を毎年受診させている。
- ・研修センターと各営業所が協議・調整して作成した年間実施計画に基づき研修センターにおいて受診させている。
- ・適性診断の結果を活用した指導教育は、営業所長が行っている。
- ・適性診断の受診状況の把握や未受診者のフォローは、営業所長が行い、受診状況を乗務員台帳に記録している。
- ・適性診断の結果は営業所で保管している。
- ・当該運転者は、一般診断の結果に基づく指導を受けた記憶はあるが、その内容については覚えていないとのことである。

(2) 記録状況

- ・指導実施者である営業所長の押印と運転者の押印がされていた。
- ・指導監督指針に基づく11項目のうち「運転者の運転適性に応じた安全運転」に係る指導教育の内容について、記録が残されていなかった。

2.4.5.6 重大事故発生状況

運行管理者等の口述によると、当該営業所における過去3年間の重大事故発生状況については、次のとおりであった。

- ・令和元年に1件（有責）が報告されているが、自転車や前方不注意が関係する事故はなかった。

2.5 調査

2.5.1 事故発生時における事故地点付近の当該自転車の視認性が影響した可能性に関する調査

当該事業者の協力を得て、次の調査を行った。

(1) 調査目的

事故発生時における事故地点付近の当該自転車の視認性が影響した可能性に関する調査を行うことにより、事故要因の分析及び再発防止策の検討に資する情報を収集するものである。

(2) 調査概要

本事故が発生した時間帯において、当該自転車と同じ大きさの自転車（以下「試験自転車」という。）を事故地点の歩道上に配置し、当該車両と同型の当該事業者の大型乗合バス（以下「試験車両」という。）を営業運行と同様に運行して、運転席からの試験自転車の視認状況について確認するとともに、試験車両の運転者の目線の高さ付近にビデオカメラを設置し、車両前方の視界状況について撮影したビデオカメラの映像記録における試験自転車の視認状況を確認した。また、併せて、試験車両に装着されているドライブレコーダーの映像記録における試験自転車の視認状況についても確認した。

(3) 調査日時

令和4年8月29日（月） 19時30分～21時

(4) 調査場所

北九州市小倉北区（国道3号）事故地点付近

(5) 調査時の天候

曇り

(6) 試験車両及び試験自転車の概要

① 試験車両の概要

車名	ニッサンディーゼル
型式	KL-UA452MAN
車体形状	リヤエンジン
乗車定員	76名
前照灯	ハロゲン式

② 試験自転車の概要

種類	26インチ
----	-------

(7) 調査方法

- ・調査は、可能な限り事故発生時と同様の道路状況を再現するため、事故地点付近において、事故発生時に近い月日・時間帯において行った。

- ・試験自転車は走行させない。このため、試験車両を事故発生時の当該車両（47km/h）と当該自転車（10km/h）との相対速度である 37km/h で試験自動車を走行させ、運転席から試験自転車を認知することができた地点における試験車両と試験自転車間の距離を測定した。
- ・設置したビデオカメラの映像記録から試験自転車を確認することができた地点における試験車両と試験自転車間の距離を測定した。
- ・試験自転車については、事故地点の歩道上に設置し、後部反射器が装着されている状態及び装着されていない状態を設定した。
- ・試験車両の前照灯は、当該車両に装着されていたものと同型のものとした。

(8) 調査結果

- ・当該事業者の運転者が試験車両の運転席から試験自転車を認知することができた地点における試験車両と試験自転車間の距離については、後部反射器が装着されている状態では約 130m（写真 2 - 1 参照）、後部反射器が装着されていない状態では約 90m であった。
- ・ビデオカメラの映像記録から試験自転車を確認することができた地点における試験車両と試験自転車間の距離については、後部反射器が装着されている状態及び装着されていない状態のいずれにおいても約 90m（写真 2 - 2 参照）であった。

s

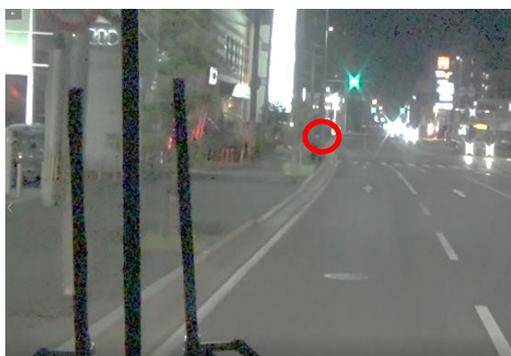


写真 2 - 1



写真 2 - 2

運転席から試験自転車が確認できた地点の映像 ビデオカメラの映像記録から試験自転車が
確認できた地点の映像

（写真の「○」は試験自転車の位置を示す。）

表 9 事故発生時における事故地点付近の当該自転車の視認性に関する調査結果

	確認できた地点から試験自転車までの距離（後部反射器 有／無）
運転者	130m／90m
ビデオカメラ映像	90m／90m

2.5.2 制動停止距離確認調査

当該事業者の協力を得て、次の調査を行った。

(1) 調査目的

複数の運転者による大型乗合バスの制動停止距離を確認することにより、事故要因の分析及び再発防止策の検討に資する情報を収集するものである。

(2) 調査概要（写真3-1から写真3-6参照）

- ・試験車両を用いて研修センターの定地路面において、当該事業者の複数の運転者による制動停止距離を測定した。
- ・制動方法は、運行中、通路に立っている乗客がいることを想定して、次の①及び②の方法によるものとした。
 - ① 車内にて乗客が転倒等する事故（以下「車内事故」という。）の防止を考慮してバス停留所や停止線に停止させる際に用いる制動（以下「通常制動」という。）
 - ② 前方の障害物へ衝突する危険を感じつつ、車内事故の防止を考慮して停止させる際に用いる制動（以下「危険回避制動」という。）

(3) 調査日時

令和4年10月13日（木） 9時～17時

(4) 調査場所

研修センター

(5) 調査時の天候と気温

晴れ 24℃

(6) 試験車両の概要

車名	ニッサンディーゼル
型式	KL-UA452MAN
車体形状	リヤエンジン
乗車定員	76名

(7) 計測装置の概要

① デジタル運行記録計

制作者名	矢崎総業株式会社
型式	DTG 1



写真3-1 試験車両

② 加速度計

製作者名 株式会社共和電業
型 式 AS-2GB

③ 加速度計データロガー

製作者名 株式会社共和電業
型 式 EDX-100A



写真3-2
ウェイトの設置状況

(8) 調査方法

- ・試験車両は、事故発生時と同様の重量（乗客23名（1名あたり55kgを乗じて得た値（1,265kg））のウェイトを積んだ状態）として実施した。
- ・試験車両は、事故発生時の速度（47km/h）で走行し、あらかじめ設定した制動を開始するポイント（以下「制動ポイント」という。）に試験車両の車体前面が達したときに、前記(2)①及び②の方法により試験車両が停止するまで制動した。



写真3-3
制動ポイント（白線）と試験路面

- ・定地路面には、制動ポイントを0mとして巻き尺を敷設し、制動ポイントから停止した試験車両の車体前面までの距離を制動停止距離値とした。



写真3-4
巻き尺設置状況（制動距離測定用）

- ・試験車両を運転する運転者の人数は5名とし、各運転者が①及び②の方法によりそれぞれ1回ずつ制動した。

- 運転者は車載の速度計の表示値を目視して走行し、速度の記録は、運行記録計に寄ることとした。
- 車載の速度計の表示値と運行記録計による速度の記録値には数値誤差は認められなかった。



写真 3-5

試験車両の速度計（速度 47km/h）

- 試験車両の減速度については、加速度計を用いた計測も行った。
加速度計は、試験車両の中心床面に設置した。



写真 3-6

加速度計と計測器

(9) 調査結果

調査の結果、前記(2)①の調査においては、最短停止距離が 28.9m（平均減速度 2.51m/s^2 ）、最長停止距離が 48.7m（平均減速度 2.19m/s^2 ）、A～Eの結果を平均した距離（以下「平均停止距離」という。）が 39.0m（平均減速度 2.10m/s^2 ）との結果が得られた（表 10 参照）。

前記(2)②の調査においては、最短停止距離が 28.9m（平均減速度 2.28m/s^2 ）、最長停止距離が 37.4m（平均減速度 2.55m/s^2 ）、平均停止距離が 32.9m（平均減速度 2.57m/s^2 ）との結果が得られた（表 11 参照）。

なお、参考として加速度計の波形の一例を示す（図 4 及び図 5 参照）

表 10 「通常制動」による制動停止距離

運転者	速度	平均減速度	制動停止距離
A	47km/h	2.51m/s ²	28.9m
B	46km/h	2.09m/s ²	32.1m
C	47km/h	2.04m/s ²	38.8m
D	47km/h	1.72m/s ²	46.6m
E	49km/h	2.19m/s ²	48.7m
平均	47.2km/h	2.10m/s ²	39.0m (A~Eの平均)

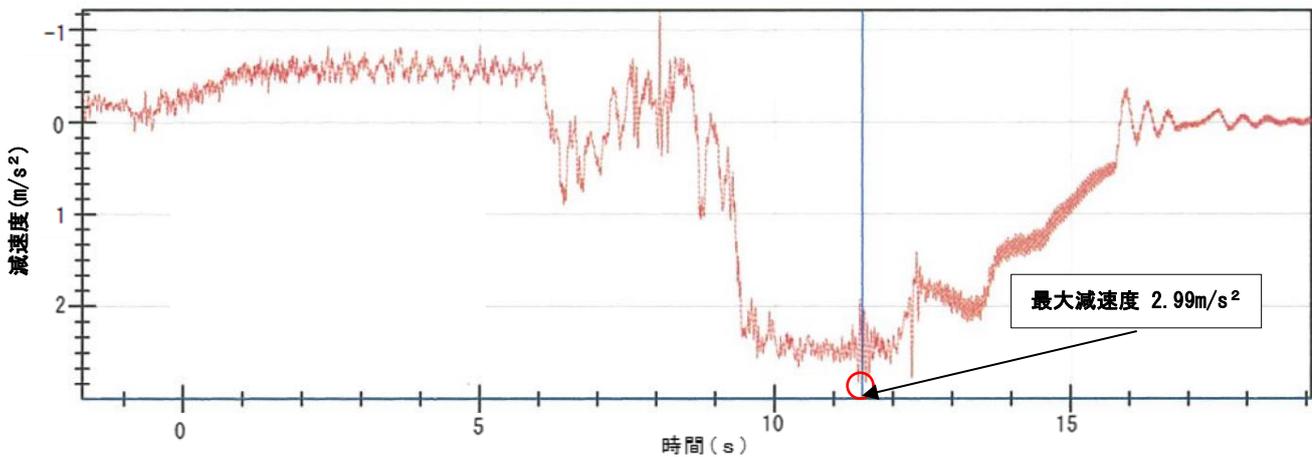


図 4 「通常制動」における運転者 B の減速度グラフ

表 1 1 「危険回避制動」による制動停止距離

運転者	速度	平均減速度	制動停止距離
A	47km/h	2.58m/s ²	35.8m
B	46km/h	2.28m/s ²	28.9m
C	47km/h	2.55m/s ²	37.4m
D	49km/h	2.74m/s ²	30.8m
E	46km/h	2.69m/s ²	31.6m
平均	47.0km/h	2.57m/s ²	32.9m (A~Eの平均)

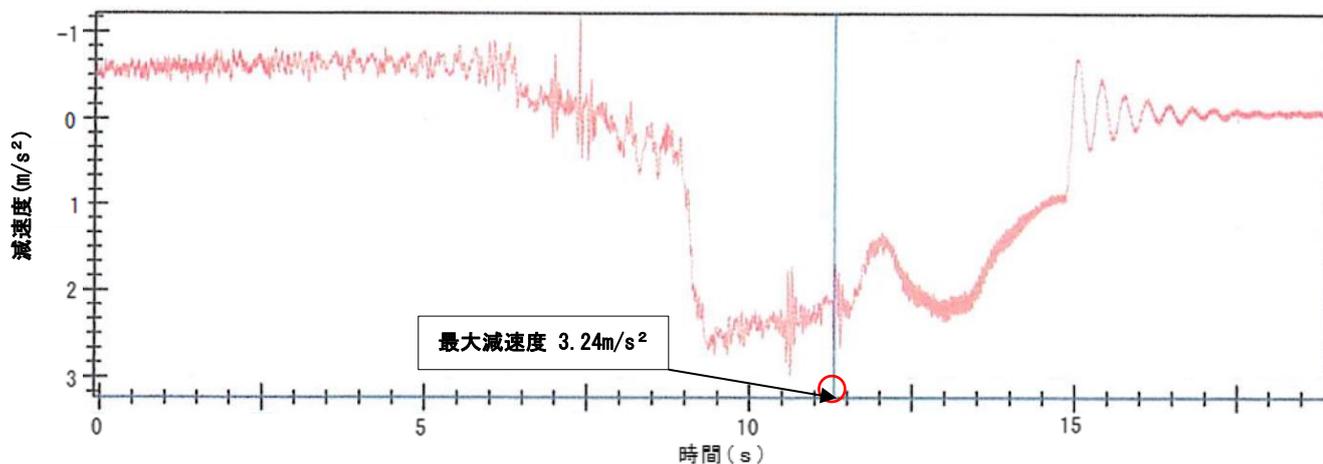


図 5 「危険回避制動」における運転者 A の減速度グラフ

2.5.3 運行中における運転者同士による挨拶の実態調査

乗合バス事業者を対象として、覆面で次の調査を行った。

(1) 調査目的

当該運転者の前方不注意の要因となった可能性がある運行中における運転者同士の挨拶の実態について調査し、当該事故の分析及び再発防止策の検討に資する情報を収集するものである。

(2) 調査概要

大型乗合バスの営業運行中における運転者同士による挨拶について、添乗による実態調査を行った。

(3) 調査期間

令和4年8月～令和5年2月

(4) 調査場所等

① 調査場所

東京都、埼玉県、神奈川県、静岡県、愛知県、大阪府、兵庫県、徳島県、福岡県

② 調査数

事業者数 24、調査人数（運転者数） 612 名

(5) 調査方法

- ・運転者が対向車線のバスとすれ違う際に挙手や会釈等の動作により前方から目線を逸らすような挨拶の有無について確認した。

(6) 調査結果

- ・調査した 612 名の運転者のうち、292 名が対向車線のバスとすれ違う際に挨拶を行っており、半数近く（47.7%）に達していることが確認された。（表 1 2 参照）。

表 1 2 運行中における運転者同士による挨拶の実態調査

調査人数	調査事業者数	挨拶実施人数	挨拶実施率
612	24	292	47.7%

3 分析

3.1 事故に至るまでの運行状況等の分析

3.1.1 事故発生状況

2.1.1.1(3)に記述したとおり、当該運転者は「事故地点手前の砂津二丁目停留所を通過した時点では」、「対向車線を走行してくる同社バスが目に入ったので」、「そのバスの行き先や誰が運転しているのかが気になり、2～3秒間そのバスに視線を向け」、「その後、視線を進行方向前方に戻したとき、車両の直前に自転車かオートバイがいることに気付く」と口述している。また、2.3.1.2に記述したとおり、当該車両の車体前面左端車底部のフレームに衝突痕が、車体前面左側部に凹傷及び擦傷があり、さらに、車体前面方向指示器及び車幅灯の灯火器の破損も認められている。

以上のことから、当該自転車が当該車両と同一の方向に走行しているところを当該車両が追突したものと推定される。

また、2.1.3.1に記述したとおり、運行記録計の20時14分19秒頃に急に速度が下降していることから、本事故発生時刻は20時14分頃であったと考えられる。

3.1.2 当該運転者が当該自転車に追突した要因

当該運転者が当該自転車に追突した要因について、以下のとおり分析する。

(1) 事故発生時における事故地点付近の前方視界による影響の可能性

2.3.3に記述したとおり、事故当日の天候は晴れていたこと、また、2.5.1(8)に記述したとおり、事故発生時における事故地点付近の当該自転車の視認性が影響した可能性に関する調査の結果、目視にあつては事故地点前約130mの地点、ビデオカメラの映像記録にあつては事故地点前約90mの地点から、試験自転車を視認できたことが確認されたことから、事故発生時においても当該自転車の視認性に問題はなく、当該車両前方に十分な注意を向けることにより当該自転車を認知できたと考えられる。

なお、本調査は、試験自転車を歩道上に設置して行ったが、事故発生時には当該自転車は車道を走行していた。このため、当該自転車の視認性は、本調査の調査結果より、事故発生当時の方が良いものと考えられる。

(2) すれ違い用前照灯の明るさが不十分であった可能性

事故当時、前照灯の明るさが道路運送車両の保安基準に規定されている「夜間に当該自動車の前方40mの距離にある交通上の障害物を確認できる性能を有すること」に適合していたかどうかについては、2.4.3(2)に記述したとおり、法定点検は定められた時期に実施されており、事故当日の日常点検についても所定の項目のす

べてに異常がなかったことから、道路運送車両の保安基準に適合している状態であったことが推定され、前照灯の明るさは十分であったと考えられる。

また、2.4.4.4(1)①に記述したとおり、当該運転者の視力については、眼鏡を使用した状態で左眼が0.9、右眼が1.0であり、当該運転者の視力に問題はなかったものと考えられる。

(3) 当該運転者における心理的な負担が影響した可能性

2.1.1.1(3)に記述したとおり、当該運転者は「砂津二丁目停留所を通過した時点では、2分ほど遅延していたが、この程度は遅延とは思っておらず、焦ることなく運転していた」と口述しており、また、2.1.1.3(2)に記述したとおり、運行管理者等も、「事故地点手前の砂津二丁目停留所付近を約2分遅れで通過しているが、先急ぎはなかったと考えている」と口述している。なお、日常の運行管理において、遅延が生じたときに遅延を解消させるような指導教育は行われていなかった。

以上のことから、当該運転者においては、事故当時、運行の遅延による心理的な負担は生じていなかったものと考えられる。

(4) 当該運転者が追突直前までに当該自転車を認知していた可能性

2.1.1.1(3)に記述したとおり、当該運転者は「砂津二丁目停留所には乗客がいないこと、その先の信号が青であることを確認した。このとき、前方を同一方向に走行している自転車は認知していなかった」と口述している。また、2.1.1.4(1)に記述したとおり、当該運転者は、「事故地点付近は歩行者が多いところではないため、自転車も少ないと思い込んでいた。」と口述している。さらに、2.5.1(8)に記述したとおり、事故発生時における事故地点付近の当該自転車の視認性が影響した可能性に関する調査では、事故地点前約130mの地点で試験自転車を認知できるとの結果を得た。以上のことから、当該運転者は、自転車が走行しているかもしれないことを予測して前方へ注意を向けていれば事故地点前130mの地点でも当該自転車を認知することが可能であったと考えられるが、当該運転者は、自転車は走行していないと思い込んでいたために、前方への注意が不十分となり、当該自転車の認知に至らなかった可能性が考えられる。

加えて、2.1.3.2の表4に示したとおり、ドライブレコーダーの記録状況では、事故発生約2秒前（当該車両から当該自転車までの距離は約21m。表4 No14 参照）から追突直前に視線を前方に戻すまでの間、当該運転者の顔の向きはやや右側（対向車線のバス側）を向いていることが確認できることから、少なくともその間、当該運転者は、対向車線のバスに注意が向いていたことが考えられる。

なお、当該運転者のこれらの行為は、2.4.5.4(2)①に記述したとおり、前方不注意の要因となるため「離合（すれ違う）時の挙手や会釈は厳禁する」や2.4.5.4(2)②に記述したとおり、「走り慣れた経路であっても油断せず、自転車や歩行者に注

意し、基本に忠実な運転を行うこと」が明記されている運転者の安全サービス規律である「乗務の手引き」にも反するものであるといえる。

以上のことから、当該運転者は、前方を同一方向に走行している当該自転車を追突直前まで認知していなかったと考えられる。

(5) 運行中における運転者同士の挨拶が影響した可能性

2.1.1.1(3)に記述したとおり、当該運転者は「事故地点手前の砂津二丁目停留所を通過した時点では」、「対向車線を走行してくる同社バスの行き先や誰が運転しているのかが気になり、2～3秒間そのバスに視線を向けた」と口述していること、また、2.1.3.2の表4に示したとおり、事故地点手前の約5m～約21mまでの約16mの間において、当該運転者は顔を右へ向けている様子が確認できたことから、当該運転者は対向車線を走行してくる同社バスに気をとられ、当該車両前方に対する注意が不十分であり、安全確認が行わなかったことが、当該車両の前方を走行していた当該自転車を認知できなかったと考えられる。

なお、2.5.3(6)に記述したとおり、運行中における運転者同士による挨拶の実態調査の結果（表12参照）、約半数（47.7%）の運転者が前方不注意を招く危険な行為を行っていることが分かった。

(6) 追突直前における当該車両と当該自転車の位置関係が影響した可能性

2.1.3.2に記述したとおり、追突直前において当該自転車は車道外側線のやや内側を走行している様子が認められるが、当該車両が第1通行帯中央を走行していた状況にあっては、当該車両と車道外側線の間隔は約25cm（図6-2参照）しかなく、そのまま進行すると当該自転車への追突は免れないものと考えられる。

なお、2.3.2.1に記述したとおり、事故地点の車道と歩道の境界には、高さ約15cmの縁石が設置されている（図6-1参照）ことから、当該自転車が当該車両の直前で歩道から車道に進路変更した可能性はないものと考えられる。

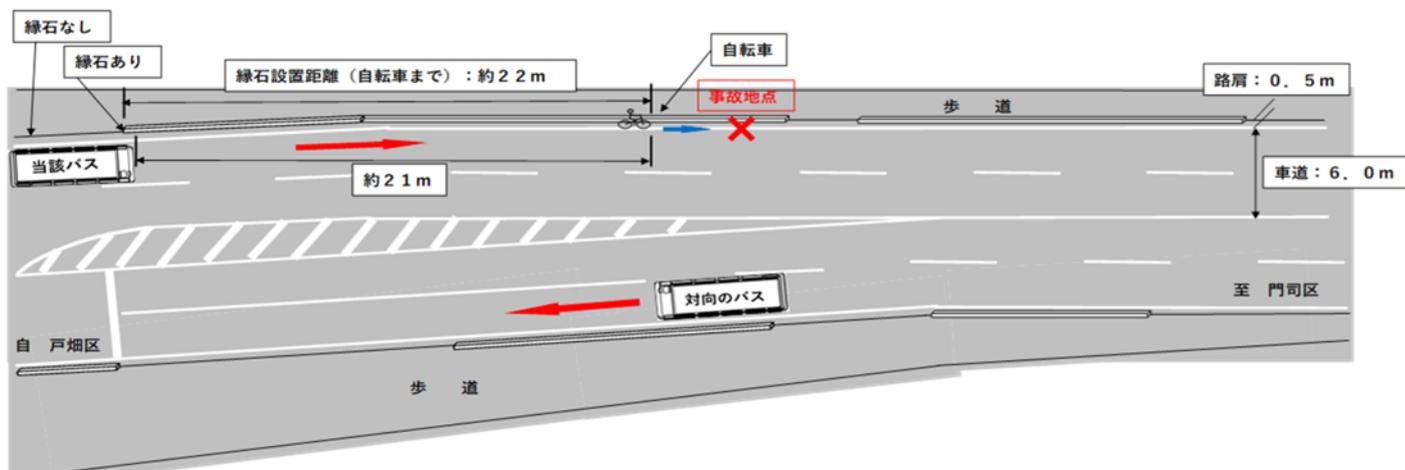


図6-1 当該車両と当該自転車の位置関係（事故発生約2秒前（当該運転者の顔は右方向（対向車線のバス側）を向いている。表4 No14 参照））

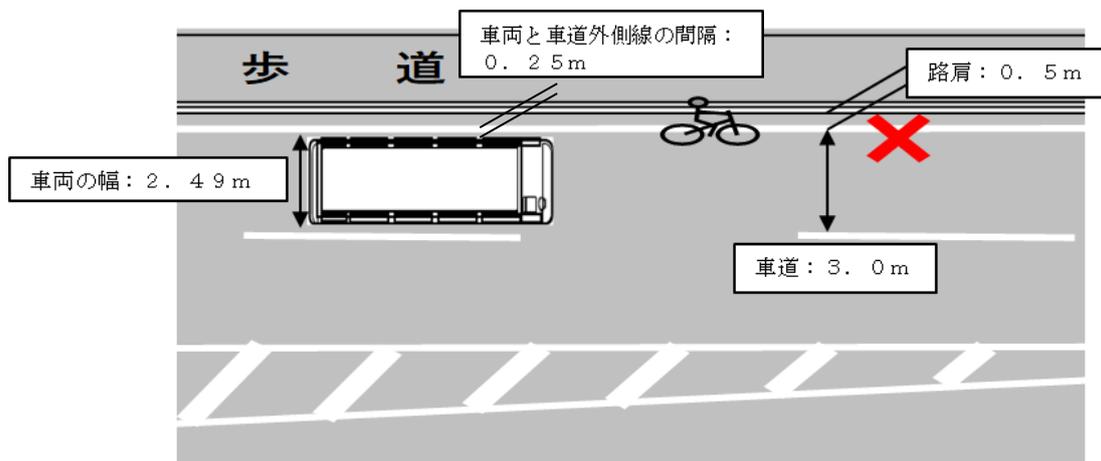


図6-2 当該車両と当該自転車の位置関係（拡大図）（追突直前（当該運転者の顔は正面に向き直す。表4 No18 参照））

3.1.3 当該車両が当該自転車への追突を回避しえた可能性

2.1.1.1(3)に記述したとおり、当該運転者が当該車両前方を走行する当該自転車に気付いたのは、追突の直前であると口述していること、また、2.1.3.2の表4 No18に示したとおり、当該運転者が視線を当該車両前方に戻したとき、当該車両と当該自転車との距離は約5mであったと推定されることから、急ブレーキやハンドル操作により当該自転車への追突を回避することはできなかったものと考えられる。

なお、2.5.1(8)に記述したとおり、事故発生時における事故地点付近の当該自転車の視認性が影響した可能性に関する調査において、事故地点前約130mの距離から試験自転車を認知できることが確認されたこと、及び2.5.2(9)に記述したとお

り、制動停止距離に係る調査において車内の乗客の安全を考慮しつつ危険回避制動をかけたときの最長の制動停止距離が約 37.4mであったことを踏まえると、当該運転者が砂津二丁目停留所先の店舗前付近（事故発生約 3 秒前（表 4 No12 参照））において、当該自転車を認知していたならば、本事故を回避すること、又は被害を軽減することができた可能性が考えられる。

3.2 当該事業者等に係る状況の分析

3.2.1 指導監督指針に基づく運転者教育

2.4.5.4(1)(2)に記述したとおり、当該事業者は、自転車利用者に対する注意事項や夜間走行に関する注意事項に加え、危険予測及び回避についても継続的に指導しているほか、添乗調査やドライブレコーダーの映像記録の確認を行っている。

一方、2.1.1.1(3)に記述したとおり、当該運転者は、「砂津二丁目停留所に乗客がいないことやその先の信号が青であることを確認した。このとき、前方を同一方向に走行している当該自転車は認知していなかった」と口述しており、また、2.1.1.4(1)に記述したとおり、「自転車が車道を走行していることは、昼間は多々あるが、夜間は少ないと思っていた」、「事故地点付近は歩行者が多いところではないため、自転車も少ないと思い込んでいた」と口述している。

このことから、特に自転車利用者や夜間走行に関する注意事項や危険予測及び回避に関する指導内容が運転者に徹底されているかについて、添乗調査やドライブレコーダーの映像記録を活用した個別指導が不十分であったと考えられる。

次に運転者同士の挨拶に伴う前方不注意についての指導教育に関する分析を記述する。

2.4.5.4(1)(2)に記述したとおり、当該事業者は、月次教育や「乗務の手引き」等において、運転者同士の挨拶は前方不注意の要因となるため厳禁と指導教育しているが、ドライブレコーダーの映像記録の確認はできていなかった。

2.1.1.1(3)に記述したとおり、当該運転者は、「対向車線を走行してくる同社バスが目に入ったので、普段から顔見知りの運転者には会釈をしているため、そのバスの行き先や誰が運転しているのかが気になり、2～3秒間そのバスに視線を向けたところ、運転者は知らない者だった」、「自分が脇見をした感覚がなく、癖や慣れで無意識のうちに対向車線を走ってくるバスを見てしまっていた。」と口述している。

このことから、運転者同士の挨拶が厳禁であることが運転者に徹底されているかについても添乗調査やドライブレコーダーの映像記録を活用した個別指導が不十分であったと考えられる。

3.2.2 適性診断の結果を活用した指導教育

2.4.4.3に記述したとおり、当該運転者の一般診断の受診結果において、「判断や動作のタイミングが遅く、確認をしっかりとすること」や「運転には、ゆとりを持った心

構えが大切です。万遍なく注意を払うこと」などについて、指導するよう記載されている。

一方、2.1.1.1(3)に記述したとおり、当該運転者は、「自分が脇見をした感覚がなく、癖や慣れで無意識のうちに対向車線を走ってくるバスを見てしまっていた」と口述していることから、車両前方の状況に注意を向け、確認することについて、当該運転者への指導教育が不十分であったと考えられる。

以上のことから、適性診断の結果に基づく指導教育においては、指摘を受けた内容に対し適切な指導を実施するとともに、平成24年4月（令和4年3月改訂）に国土交通省が作成した「自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施マニュアル」（以下「安全教育マニュアル」という。）を活用するなどして、当該運転者が十分理解できるような、きめ細かな指導教育が不足していたものと考えられる。

4 原因

事故は、当該車両の当該運転者が、夜間に事故地点付近を自転車が走行していることではないと思い込んでいたことに加え、対向車線を走行してきた同社バスの行き先や誰が運転しているのかが気になり、そのバスを注視し続けたため、車両前方の状況に対する注意が不十分な状態となり、進路前方を同一方向に走行していた当該自転車の認知が遅れ、ハンドルを右へ切り、ブレーキをかけたが間に合わず、当該自転車に追突したものであると考えられる。

当該事業者は、運転者に対し、走り慣れた経路であっても油断せず、自転車や歩行者に注意し、基本に忠実な運転を行うこと、夜間は前方の見通しが悪くなるため十分な車間距離を確保すること、いつも通る道でも油断しないで飛び出しなどに対処することなど、自転車や夜間走行に関する注意事項や危険予測・回避について、指導教育していた。

また、全運転者に配布している「乗務の手引き」には、「離合（すれ違う）時の挙手や会釈は厳禁する」と明記しており、運行中に運転者同士が挙手や会釈を交わすことについては、前方不注意の要因となるため、厳禁する旨指導教育を行っていた。

しかしながら、これらの指導教育の内容が理解され、徹底されているかについては、添乗調査やドライブレコーダーの映像記録を活用した個別指導が不十分であった。

このことが、当該運転者による事故地点付近の夜間の交通状況に対する思い込みと対向車線を走行してきたバスへの注視につながり、車両前方の状況に対する注意が不十分な状態となったと考えられる。

5 再発防止策

5.1 当該事業者の運転者に対する指導教育の徹底

5.1.1 運転者教育の充実

事業者は、運転者に対する事故防止のための指導教育の重要性を認識し、指導監督指針に基づく指導教育を確実に実施するとともに、前方不注意による事故を防止するため、以下の再発防止対策を行うことにより、運転者の安全意識を不断に高めていくことが重要である。

- ・運転者に対する指導教育については、対話型や実車等を用いた体験型の方法を取り入れるなどして形式的なものとならないよう留意するとともに、運転者が指導教育の内容を理解しているか確認し、必要に応じてその方法について見直すこと。
- ・経験の浅い運転者に対してはもちろんのこと経験を積んだ運転者に対し、過去に何度も運行した経験のある経路を運行する場合や決まった経路を繰り返し運行する場合などにおいて、慣れや思い込みにより気が緩み、注意が不十分な状態になりやすいことを認識させ、慣れた経路こそあらためて安全な運転を心がけるよう指導教育を行うこと。
- ・運転者に対し、実車等を用いた指導教育を行うことにより、昼間はもちろんのこと夜間走行の視認性について確実に理解させること。
- ・運転者に対し、夜間走行において生じる様々な危険について、危険予測訓練の手法も用いることにより理解を深めさせ、前方や周囲の交通状況の確認を徹底させること。この際、事故事例や収集したヒヤリハット事例、ドライブレコーダーの映像をより活用すること等により、運転者が理解しやすい手法を取り入れること。
- ・運転者に対し、適性診断の結果を踏まえ、個々の運転特性について、助言・指導を行うとともに、安全教育マニュアルを活用するなどして、運転者が十分理解できるようにきめ細かな指導教育を行うこと。
- ・運転者に対し、前方の状況を確認して危険の予測・判断ができるように各経路の特徴を踏まえた運転方法を指導教育すること。
- ・運転者に対し、運転中の運転者同士の挨拶など脇見運転につながる行為は厳に慎むよう徹底を図ること。
- ・運転者に対し、脇見運転の危険性を十分理解させるとともに、日頃からドライブレコーダーの映像記録、又は添乗調査等により、運転者の挙動や視線等を注意深く観察して脇見運転につながる行為を確認した場合は、速やかにやめさせるよう個別に指導教育を行うこと。

5.2 本事案の他の事業者への水平展開

国土交通省及び運送事業者等の関係団体においては、運行管理者講習、運送事業者等が参画する地域安全対策会議や各種セミナー、メールマガジン等により、本事案を水平展開し、他事業者における確実な運行管理の徹底を図る必要がある。

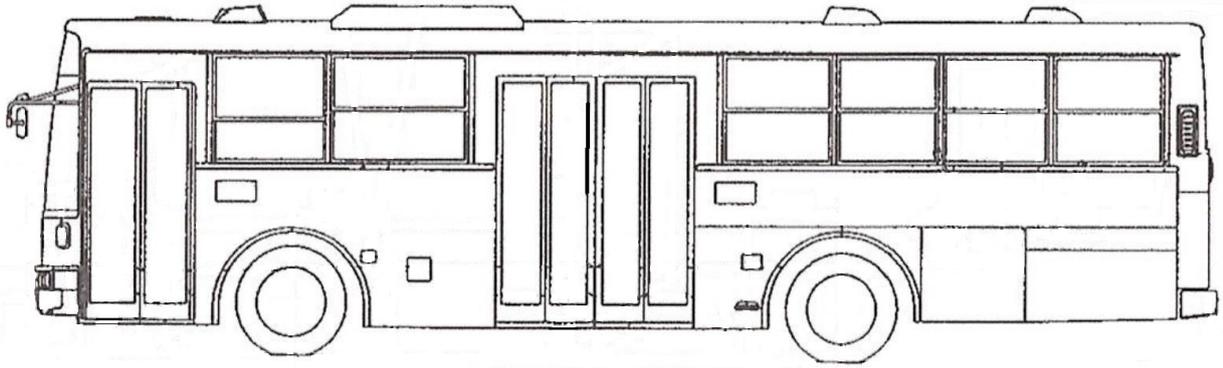
特に、9都府県、24の乗合バス事業者の612名の運転者について、運行中における運転者同士の挨拶の実態について調査したところ、半数近い(47.7%)運転者が、対向車線のバスとすれ違う際に挙手・会釈等を行うことにより前方から視線を逸らすような動作を行っていることが確認されたことから、全国の事業者において、あらためて、運行中における運転者同士の挨拶の禁止を徹底する必要がある。

5.3 自動車単体に対する対策

事業者は、国土交通省による事故防止対策支援事業の補助制度を積極的に活用するなどして、以下の運転支援装置を積極的に導入することが望まれる。

- ・前方を走行している自転車等を検知し、衝突の危険を認知した場合に警報音や表示で運転者に警告する装置または自動的に車両を停止させる装置。
- ・運転中の運転者の顔や視線向き等をモニタリングカメラで常時確認し、前方への注意が不十分な状態である場合に運転者に警報する装置。

なお、自動車製作者、機器メーカー及び国土交通省等の関係者においては、事業者がこれら運転支援装置を安価に導入できるよう取り組む必要がある。



参考図1 当該車両外観図



参考図2 事故発生運行経路