

# 事業用自動車事故調査委員会5年総括(概要)

事業用自動車事故調査委員会は、平成26年6月の設立後、多面的・科学的な分析を行い、その分析結果や再発防止策等を報告書として公表することで、「事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明」や「より客観的で質の高い再発防止策の提言」等の社会的要望に応えてきた。

本委員会の発足から令和元年7月までの5年間に議決された37件の事故について、①事故全体の分析や事故の類型化を行うとともに、②これまでの再発防止策の提言内容と当該提言を踏まえた各種取組状況について検証を行った上で、③今後の本委員会のあり方についての方向性をとりまとめた。

## 【調査対象37件の事故】

事故調の5年間、37件の調査において、運行管理の背景、事故に至るプロセス、運転者の心身の状態や運転操作等を考慮して、事業用自動車の事故からバランス良く選定し、網羅的な再発防止策を提言。



### 〔再発防止策の提言を踏まえた国交省の取組〕

本委員会のこれまでの再発防止策の提言等を踏まえた国交省の主な取組。

- ・「睡眠不足に起因する事故の防止対策の強化」(睡眠不足による乗務の禁止等)
- ・「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」の一部改正(フレキシタンク確認内容明確化)等

## 【これまでの調査・分析等の体制について】

①選定した事故は、大きく5つの類型に分類。また、飲酒運転や車両故障に起因する事故も選定。特別重要調査対象事故は、特別体制を組み、詳細な分析等を行うことで、社会的要望に対応。

②各地方運輸局等の担当者による迅速・適切な調査の実施に向けて、全国研修において、交通事故総合分析センター職員による研修も実施。

③丁寧なヒアリングにより、事故当事者に対する調査の深掘りを実施。

④実証実験は、事故当時の状況を再現する非常に有効な調査手法となった。

⑤幅広い見地から、可能な限り網羅的に再発防止策を示すことで、自動車運送事業者に対し、様々な視点からの安全対策の実施を確保。

⑥科学的、専門の見地からの調査・分析内容を網羅的かつ正確な発信に努めるとともに、ホームページ掲載に加え報告書の公表にあたり記者会見を開催するなど、広報も適切に実施。

## 【今後のあり方について】

①事故が及ぼしうる社会的影響を的確に読み取り、調査対象事故の選定につなげていく。

②迅速かつ適切な調査に向け、引き続き、交通事故総合分析センターと各地方運輸局等が連携し、調査担当者のレベル向上に資する取組を進める。

③調査、分析にあたっては、事故当事者の口述に加え、必要に応じ、幅広い関係者(業界団体、同業他社等)にも調査を行う。

④必要に応じ、実証実験を行い、当時の運行状況の再現や、事故関連機器の作動状況の確認等を分析し、客観的で質の高い再発防止策につなげる。

⑤再発防止策の提言にあたっては、優先順位の高い内容を中心にメリハリを利かせるなど、柔軟な対応を行う。また、再発防止策の内容は、事業者にとって分かりやすく、実践的なものにする。

⑥報告書のほかに、事故の背景、再発防止策等が一目で平易に理解することができる資料を用意するなど、報告書の内容の実践につなげてもらえる取組を推進、また、自動車運送事業者以外にも幅広く周知を図る。

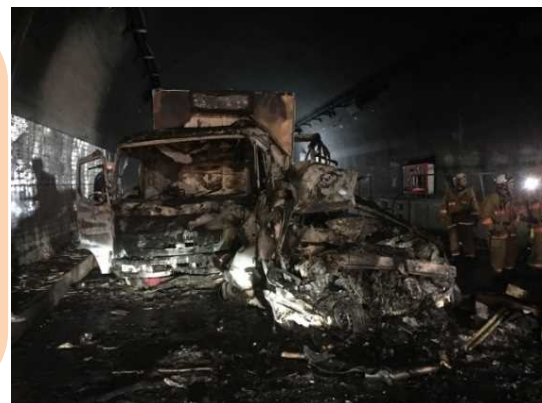
パターン	類型化			国交省の取組	
	件数	特重	重要	制度改正	通知
I：過労運転による居眠り事故	11	2	9	12	8
II：体調急変や体調不良による事故	4	3	1	7	5
III：前方不注意(脇見運転)による事故	6	0	6	8	3
IV：速度超過状態で走行するセミトレーラの横転事故	4	0	4	2	0
V：周囲の状況や積荷に合わせた適切な運転操作ができなかったため発生した事故	10	2	8	22	10
その他：車両故障、飲酒	2	1	1	5	4
計	37	8	29	56	30

# 事業用自動車事故調査委員会5年総括【パターンⅠ】

本委員会の発足から令和元年7月までに議決された37件の事故について、パターン化(事故に至るプロセス、運転者の心身の状態、運転環境を考慮してパターン化)し、事故要因の傾向や再発防止策をとりまとめた。

## 【パターンⅠ】過労運転による居眠り事故(11件) (事故事例)

平成28年3月17日7時26分頃、中型トラックが片側2車線の高速道路の第1通行帯を走行中、渋滞で停止中の車列に追突し、合計12台の車両が関係する多重追突事故となり、当該トラックを含む5台の車両に火災が発生した。



### (事故要因の傾向)

- 全事例について、運転者の疲労・居眠りが認められた。
  - ・運転者の集中力(注意力)低下・漫然運転
  - ・前方不注意



- 全事例について、運行管理不適が認められた。

- ・無理な運行指示等
- ・点呼未実施等
- ・運転者への教育・指導不足



### (主な再発防止策)

- 運転者への教育・指導
  - ・注意力が低下した状態での運転を継続することの危険性
  - ・シートベルトの装着徹底
  - ・疲労、眠気を感じたときの適切な対応
  - ・衝突防止補助装置が正常に作動していることの確認
  - ・休息期間中の疲労回復
  - ・安全運転・思いやり運転の徹底
  - ・適性診断を活用した指導
- 点呼等の確実な実施
  - ・運転者の健康状態の把握及び安全運転の可否の判断
  - ・適切な運行指示書の手交、長距離運行の場合、休憩場所についての運転者への適切な情報提供
  - ・運転者が点呼時に疲労状態を報告しやすい環境整備
- 運行・労務管理における法令遵守の徹底
  - ・基準を遵守した乗務割作成
  - ・必要な運転者等の常時選任



# 事業用自動車事故調査委員会5年総括【パターンII】

本委員会の発足から令和元年7月までに議決された37件の事故について、パターン化(事故に至るプロセス、運転者の心身の状態、運転環境を考慮してパターン化)し、事故要因の傾向や再発防止策をとりまとめた。

## 【パターンII】体調急変や体調不良による事故(4件)

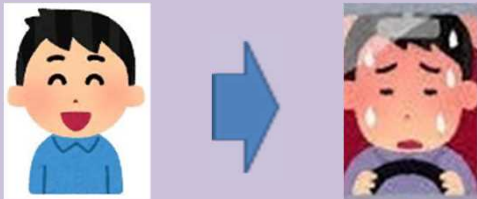
(事故事例)

平成27年1月9日15時5分頃、乗合バスが乗客21名を乗せ走行中、道路左側の電柱に衝突した。事故は、当該バス運転者の顔が下向きになると同時に、ハンドルが左に切れて、進行方向が道路左側に逸れて行き、電柱に衝突したことで発生した。



(事故要因の傾向)

○全事例について、健康起因が主要因と認められた。



○体調異変や眠気を運転者自身が感じながらも運転を継続した事例が多い。



体調異変を感じたタイミングで危険回避行動をとっていれば、事故を回避することができた可能性も…

○運転者の年齢が40代、50代、70代と、年齢層が比較的高い。



運転者の年齢層が比較的高い

(主な再発防止策)

○点呼等の確実な実施

- ・運転者の健康状態の把握及び安全運転の可否の判断
- ・運転者が疲労状態を報告しやすい環境整備

○運転者の健康管理の徹底

- ・運転者の病歴の把握
- ・医師の判断に基づく適切な治療
- ・SASの早期発見、早期治療に係る取組推進

○定期健康診断結果を踏まえた適切な対応

- ・安全な運転が出来ないおそれがあると判断した場合、当該運転者を乗務させない等の措置
- ・高齢運転者の点呼時における、定期健康診断結果を踏まえた追加の質問実施

○運転者への教育・指導

- ・体調異変を生じた際の適切な対応

○事故防止に有効な機器の導入促進

- ・運転者の異常検知システム等

# 事業用自動車事故調査委員会5年総括【パターンⅢ】

本委員会の発足から令和元年7月までに議決された37件の事故について、パターン化(事故に至るプロセス、運転者の心身の状態、運転環境を考慮してパターン化)し、事故要因の傾向や再発防止策をとりまとめた。

## 【パターンⅢ】前方不注意(脇見運転)による事故(6件)

(事故事例)

平成28年5月30日21時57分頃、タクシーが乗客1名を乗せて片側3車線道路の第2車線を走行中、低速で走行していた前方の道路維持作業用自動車を第1車線側から追い越した後、第2車線へ戻ろうとした際、タクシーの左前部が、側道と本線とを分岐させるため第1車線と第2車線の間に設置された分離帯の先端部に衝突した。



(事故要因の傾向)

○全事例について、運行管理不適が認められた。

- ・点呼未実施等
- ・運転者への教育・指導不足



○速度超過が認められた事例が多い。



○脇見運転の主な原因

- ・走行経路に係る情報に気がとられていた
- ・走行中の不適切な対応(ラジオ操作等)



(主な再発防止策)

- 運行・労務管理における法令遵守の徹底
  - ・基準を遵守した乗務労務割作成
- 運転者への教育・指導
  - ・適性診断を活用した指導
  - ・経路変更時に運行管理者に指示を仰ぐことの徹底
  - ・ヒヤリハット体験の活用
  - ・ドライブレコーダー等を活用した運転特性の把握
  - ・実践的な教育・指導
  - ・安全運転の徹底
- 乗客へのシートベルト着用促進



# 事業用自動車事故調査委員会5年総括【パターンⅣ】

本委員会の発足から令和元年7月までに議決された37件の事故について、パターン化(事故に至るプロセス、運転者の心身の状態、運転環境を考慮してパターン化)し、事故要因の傾向や再発防止策をとりまとめた。

## 【パターンⅣ】速度超過状態で走行するセミトレーラの横転事故(4件) (事故事例)

平成27年12月23日9時50分頃、トラクタ・コンテナセミトレーラが国際海上コンテナを積載して片側2車線の高速道路の第1通行帯を走行中、右カーブを曲がり切れずに左側側壁に衝突し、コンテナセミトレーラ部が金網フェンスを押し倒し、側壁を乗り越え宙ぶり状態となり、コンテナは高架道路の下の川に転落した。



(事故要因の傾向)

○全事例について、  
速度超過及び無理な運行指示等が  
主要因と認められた。



○車検切れ車両での運行や、過積載による運行など、運行管理上の問題がある事例あり。



○道路形状がカーブでの事例が多い。



○運転者のブレーキ操作の誤り(フェード現象)による火災発生事案あり。



(主な再発防止策)

○「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」の活用

- ・コンテナセミトレーラの挙動特性
- ・重量等の情報収集、運転者への伝達
- ・積み荷の情報等に応じた運行指示等

○運行・労務管理における法令遵守の徹底

- ・過積載とならない運行計画の作成

○運転者への教育・指導

- ・適性診断を活用した指導
- ・ドライブレコーダーの画像活用
- ・運転する車種の特性把握
- ・下り坂等道路特性に応じた適切な運転操作

○点呼の確実な実施等

- ・走行する道路の特徴(下り坂が続く等)に応じた的確な運転者への指示
- ・確実な点呼の実施に向けた運行管理者及び補助者の配置

# 事業用自動車事故調査委員会5年総括【パターンV】

本委員会の発足から令和元年7月までに議決された37件の事故について、パターン化(事故に至るプロセス、運転者の心身の状態、運転環境を考慮してパターン化)し、事故要因の傾向や再発防止策をとりまとめた。

## 【パターンV】周囲の状況や積荷に合わせた適切な運転操作ができなかったため発生した事故(10件)

(事故事例)

平成28年1月15日1時52分頃、貸切バスが乗客39名を乗せて片側1車線の下り勾配の左カーブを走行中、対向車線にはみ出し、そのまま道路右側に設置されていたガードレールをなぎ倒し、横転しながら約4m下に転落した。



長野県警察提供

(事故要因の傾向)

○全事例について、運行管理不適が認められた。

- ・運転者への教育・指導不足



○運転者の運転技術に起因するものが多い。

- ・速度超過
- ・ブレーキ操作不適等



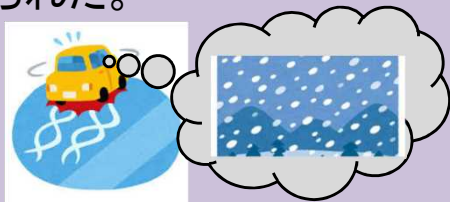
○積み荷に起因するものが認められた。

- ・フレキシタンクの破損
- ・積付不適等



○天候に起因するものが認められた。

- ・雪煙による視界不良及び湿潤路面等



○運行・労務管理における法令遵守の徹底

- ・無理のない運行計画等の作成
- ・個々の運転者の健康状態に応じた労務管理

○運転者への教育・指導

- ・梯団走行時の注意点
- ・スリップ事故の危険予知訓練
- ・ヒヤリハット体験の活用
- ・適性診断を活用した指導
- ・運転する車種の特性把握
- ・実践的な指導教育の実施

○点呼等の確実な実施

- ・気象状況の悪化が予想される場合の的確な情報収集及び運転者への指示

○乗客へのシートベルト着用促進

○積荷の落下防止措置の確実な実施等

○「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」の活用

- ・コンテナセミトレーラーの挙動特性
- ・重量等の情報収集、運転者への伝達
- ・積み荷の情報等に応じた運行指示等



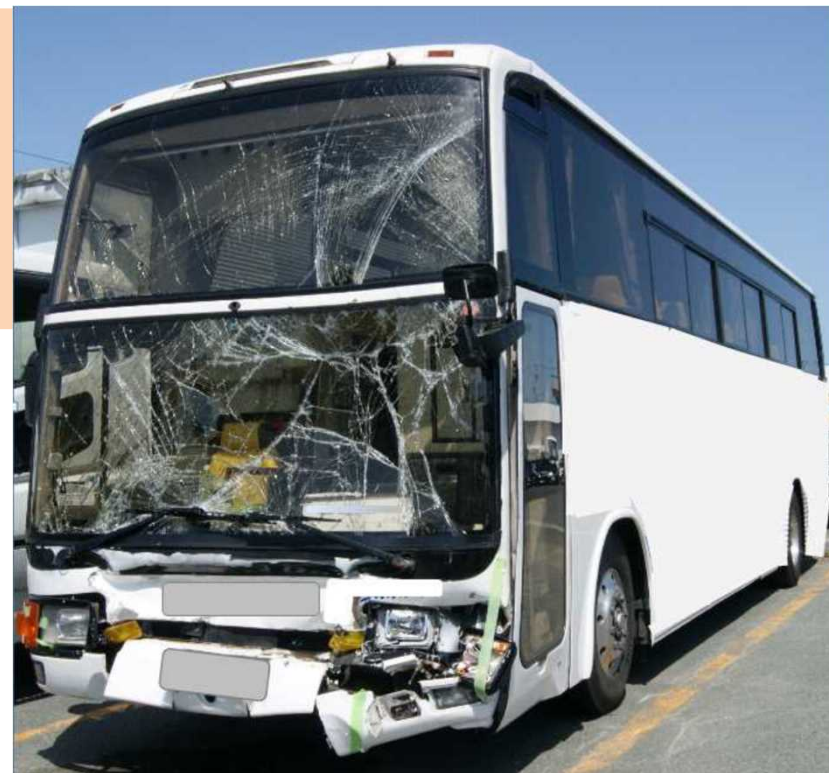
# 事業用自動車事故調査委員会5年総括【その他:車両故障】

本委員会の発足から令和元年7月までに議決された37件の事故について、パターン化(事故に至るプロセス、運転者の心身の状態、運転環境を考慮してパターン化)し、事故要因の傾向や再発防止策をとりまとめた。

## 【その他】車両(ブレーキ)故障のまま運転を継続したため発生した追突事故

(事件事例)

平成27年4月27日19時19分頃、貸切バスが乗客26名を乗せて走行中、前方を走行していた別の貸切バスに追突した。



(事故要因の傾向)

○速度超過が認められた。

速度超過



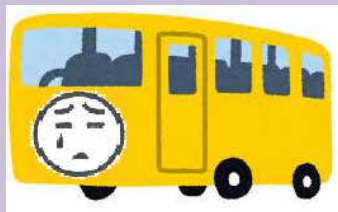
○ブレーキの不具合を認識しながら運転を継続するなど、無理な運行指示が認められた。



大丈夫だから  
運転を続けて!



○ブレーキに関する点検の一部未実施が認められた。



ブレーキの点検はこれくらいにしておこう。残りは、後でやろう。

(主な再発防止策)

○運行・整備管理における法令遵守の徹底  
・車両の不具合発生時における運行の中止や車両の点検等必要な措置に係る指示

○確実な点検整備の実施

# 事業用自動車事故調査委員会5年総括【その他：飲酒】

本委員会の発足から令和元年7月までに議決された37件の事故について、パターン化(事故に至るプロセス、運転者の心身の状態、運転環境を考慮してパターン化)し、事故要因の傾向や再発防止策をとりまとめた。

## 【その他】飲酒運転による事故

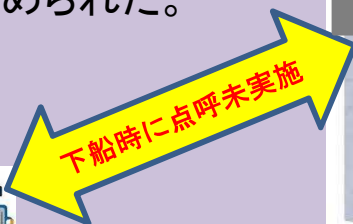
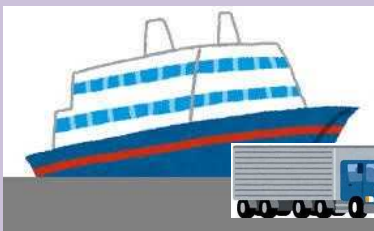
(事故事例)

平成29年11月22日0時41分頃、大型トラック・バンセミトレーラがアルミ鋼材積載して走行中、第1通行帯から第2通行帯へ車線変更した際、第2通行帯を走行していたタクシーに衝突し、さらにタクシーを中央分離帯との間に挟みながら走行を続け、タクシーは中央分離帯の街灯に衝突して停止した。  
 なお、事故時、大型トラック・バンセミトレーラの運転者は、基準値を超えるアルコールを身体に保有していた。

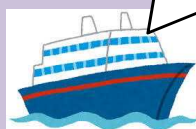


(事故要因の傾向)

○点呼の未実施が認められた。



○フェリーに乗船中の飲酒が常態化しており、教育・指導不足が認められた。



運転者の間で、フェリー乗船中の飲酒が常態化していた。

事業者から運転者に対し、飲酒運転防止について、十分な指導教育が行われていなかった。

(主な再発防止策)

○点呼等の確実な実施

- ・アルコール検知器を用いた適切な実施

○測定結果をリアルタイムで送信できるアルコール検知器の導入促進

○運転者への教育・指導

- ・飲酒運転の危険性、事故事例の映像等の活用

- ・点呼時に酒気帯びが確認された場合の社内規定(解雇等)の周知

○フェリーを利用する事業者においては、抜き打ちでのフェリー乗船時の運転者の状況確認



令和元年7月までに議決された37件の事故に係る再発防止策の提言等を踏まえた国土交通省としての主な取組

## 【運行管理の充実・強化】

- ・一般貸切旅客自動車運送事業者の営業所ごとの運行管理者の必要選任数の見直し(H29.12.1)
- ・一般貸切旅客自動車運送事業の運行管理者の資格要件を試験合格者のみに限定(H29.12.1)
- ・「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」の一部改正(フレキシタンク確認内容明確化)(H30.4.11)

## 【運転者教育・指導及び適性診断の活用】

- ・貸切バス運転者教育の準初任運転者の新設(H28.12.1)
- ・貸切バスのドライブレコーダーの装着及びこれによる映像の記録や当該記録を活用した指導・監督を義務付け(H29.12.1)
- ・「自動車運送事業者が運転者に対して行う指導及び監督の指針」の改正(睡眠不足対応等)(H30.6.1)

## 【健康・体調管理】

- ・「自動車運送事業者における睡眠時無呼吸症候群対策マニュアル」の改訂(H27.8.27)
- ・「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」の策定(H30.2.23)
- ・「自動車運送事業者における心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン」の策定(R1.7.5)

## 【車両整備と日常点検】

- ・大型トラック・大型バスのスペアタイヤの点検が義務化(H30.10.1)

## 【制限速度の遵守とシートベルトの着用】

- ・大型高速バス等の補助席に対してシートベルトの設置を義務付け(H29.11.1)
- ・「自動車運送事業者が運転者に対して行う指導及び監督の指針」の改正(運転者の運転適性の把握等)(H30.6.1)

## 【適切な点呼】

- ・貸切バス運転者への乗務途中点呼の新設(H28.12.1)
- ・IT機器を用いた点呼の適用範囲の拡大(H30.3.30)
- ・睡眠不足に起因する事故の防止対策の強化(睡眠不足による乗務の禁止等)(H30.6.1)

## 【事業者の経営と安全の取り組み】

- ・運送引受書に運賃及び料金の上限及び下限額の記載を義務化(H28.11.1)

## 【安全運転支援装置等新技術の導入と活用】

- ・「貸切バス事業者のデジタル式運行記録計導入ガイド」の策定(H29.3.31)
- ・車線維持支援機能に関する国際基準を導入(H29.10.10)
- ・路肩等に自動で退避するドライバー異常時対応システムのガイドラインの策定(H30.3.29)
- ・ICT活用ガイドブックの策定(R1.6.28)
- ・衝突被害軽減ブレーキの国際基準の成立(R1.6.28)
- ・後付け安全運転支援装置の装備拡大等に向けた開発促進(自動車メーカーに要請)(R1.7.5)

## 【その他制度の見直し等】

- ・貸切バス事業者に対する行政処分基準等の改正(事業許可取消処分対象範囲拡大等)(H28.6.30)
- ・貸切バス事業者に対する重大な行政処分の公表期間の延長(H28.11.30)
- ・貸切バス事業許可の5年更新制の導入(H29.4.1)
- ・荷待ち時間等の記録を義務付け(H29.7.1)
- ・自動車運送事業者に対する行政処分等の基準の改正(過労防止関連違反等に係る処分量定の引上げ等)(H30.7.1)
- ・荷役作業や附帯業務を乗務記録への記載対象(R1.6.15)

## 事業用自動車事故調査委員会のこれまでの再発防止策の提言等を踏まえた国土交通省の主な取組事例

### 「睡眠不足に起因する事故の防止対策の強化」 (睡眠不足による乗務の禁止等)

○国土交通省令第四十号  
道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）第二十七条第三項及び第五項並びに貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）第十七条第四項及び第五項の規定に基づき、旅客自動車運送事業運輸規則及び貨物自動車運送事業運輸安全規則の一部を改正する省令を次のように定める。

平成三十年四月二十日

別添	改正前	改正後
1	国自安第 610号 国自安第 118号 国自安第 211号 平成15年 3月 10日 (第1号)	国自安第 268号 国自安第 187号 国自安第 284号 平成 30年 3月 30日
2	国自安第 11号 国自安第 8号 国自安第 25号 平成 30年 4月 20日	国自安第 11号 国自安第 8号 国自安第 25号 平成 30年 4月 20日



#### 睡眠不足に起因する事故の防止対策を強化します!!

バス・タクシー・トラック事業について、運転者の睡眠不足による事故の防止を一層推進するため、睡眠不足の乗務員を乗務させてはならないこと等を明確化し、点呼簿の記録事項として睡眠不足の状況を追加します。

居眠り運転に起因する事故を防止し、また、働き方改革を進める観点から、運転者の睡眠時間の確保についてバス・タクシー・トラック事業者（以下「事業者」という。）の意識を高めるため、今般、旅客自動車運送事業運輸規則及び貨物自動車運送事業運輸安全規則を改正します。

#### 1. 改正の概要

##### ①旅客自動車運送事業運輸規則及び貨物自動車運送事業運輸安全規則の一部改正

- ・事業者が乗務員を乗務させてはならない事由等として、**睡眠不足**を追加します。
- ・事業者が乗務員の乗務前等に行う点呼において、報告を求め、確認を行う事項として、**睡眠不足により安全な運転をすることができないおそれの有無**を追加します。
- ・運転者が遵守すべき事項として、**睡眠不足により安全な運転をすることができない等のおそれがあるときは、その旨を事業者に申し出ること**を追加します。

##### ②「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」及び「貨物自動車運送事業運輸安全規則の解釈及び運用について」の一部改正

点呼時の記録事項として、**睡眠不足の状況**を追加します。

#### 2. スケジュール

公布：平成 30年 4月 20日（金）（本日）  
施行：平成 30年 6月 1日（金）

### 国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」の一部改正 (フレキシタンク確認内容明確化)

#### 国際海上コンテナの陸上における 安全輸送マニュアル



#### 国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアルの一部改訂について

国際海上コンテナ内のフレキシタンクの損傷による液体物の漏洩を防止するため、フレキシタンクを用いる際に確認すべき内容について、「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」において明確化しました。

国際海上コンテナの陸上における安全な輸送を確保するため、関係者にて組織される国際海上コンテナの陸上運送に係る安全対策会議において、「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」及び同ガイドラインの詳細な取り組み事項を記した「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」を定め、その周知を図ってきたところです。

今般、同会議において、国際海上コンテナ内のフレキシタンクの損傷による液体物の漏洩を防止するため、フレキシタンクを用いる際に確認すべき内容について、「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」の改訂により明確化しました。

新たに明記した事項は、関係する国際機関の協同の策定による「IMO/ILO/UNECE 貨物輸送ユニットの収納のための行動規範」を踏まえた下記の内容となります。

なお、同マニュアル等については、下記URLよりご覧いただけます。

URL： [http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk2\\_000022.html](http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000022.html)

#### 《フレキシタンクを用いる際に確認すべき内容として明記した事項》

- フレキシタンクで液体物を輸送する場合は、輸送中の制動や振動で、内容物による負荷がタンク自体やコンテナにかかるので、以下の点に留意し適切に積載して下さい。
- ・フレキシタンクは十分な強度を有するものであることが確認できるものであり、かつ、輸送する予定の液体との相性も問題のないものを使用すること。
- ・フレキシタンクを取り付ける前に、コンテナ内を清掃しながら、釘などの突起物がないことを確認すること。
- ・段ボールでコンテナの床と壁を覆うこと（40ftコンテナには、側壁の覆いに合板を使用する。）。コンテナの扉側の端には角材を適切な間隔で取り付け、さらに丈夫な段ボールまたは合板で覆って強度を上げること。
- ・タンク製造者の指定する充填速度で液体を充填すること。
- ・コンテナ後面の左側に、フレキシタンクが積載されていることを示す警告ラベルを貼り付けること。
- ・使用済みのフレキシタンクは廃棄すること。

平成2  
平成3

国際海上  
陸上運送に係