

1543211

事業用自動車事故調査報告書

〔重要調査対象事故〕

乗合バスの衝突事故（千葉県白井市）

平成28年5月17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

(重要調査対象事故)

調査番号 : 1543211
車 両 : 乗合バス (中型)
事故の種類 : 衝突事故
発生日時 : 平成 27 年 1 月 14 日 9 時 33 分頃
発生場所 : 千葉県白井市 市道

平成 28 年 5 月 17 日

事業用自動車事故調査委員会

委員長 酒 井 一 博

委 員 安 部 誠 治

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

要 旨

<概要>

平成27年1月14日9時33分頃、千葉県白井市の市道において、乗合バスが乗客10名を乗せて走行中、道路左側の歩道に乗り上げ、ガードパイプの支柱をなぎ倒し、その先の民家のフェンス手前の縁石に衝突し停止した。

この事故により、乗合バスの乗客3名が重傷を負い、5名が軽傷を負った。

<原因>

事故は、乗合バスの運転者が走行中に眠気を感じていたにもかかわらず、乗合バスを停止することなく運転を継続していたことにより居眠り運転の状態となり、同バスを安全に直進させるためのハンドル操作及びブレーキ操作が行われないうまま、同バスは道路左側の歩道に乗り上げ、ガードパイプの支柱をなぎ倒し、民家のフェンス手前の縁石に衝突したことで起きたものと考えられる。

事業者においては、事故当日の点呼において、同運転者から、出勤前の血圧測定値が高かったことや処方薬を服用していたことについて申し出を受けておらず、同運転者の体調把握が十分でなかった。また、運行途中で体調不良が生じた場合は連絡するよう指導していたものの、眠気を感じた時にはすぐに運転を中止し安全な場所に停止させ、運行管理者に対し速やかに報告し、対処の指示を受ける等の具体的な指導・教育は行っていなかった。これらのことが今回の運転中、同運転者が居眠り状態となり事故の発生につながった可能性が考えられる。

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	事業者等からの情報	2
2.1.1.1	当該運転者からの情報	2
2.1.1.2	当該事業者等からの情報	2
2.1.2	運行状況の記録	3
2.1.2.1	運行記録計の記録状況	3
2.1.2.2	ドライブレコーダーの記録状況	5
2.2	死亡・負傷の状況	6
2.3	車両及び事故現場の状況	6
2.3.1	車両に関する情報	6
2.3.2	道路環境	6
2.3.3	天候	7
2.4	当該事業者等に係る状況	7
2.4.1	当該事業者及び当該営業所の概要	7
2.4.2	当該運転者	7
2.4.2.1	運転履歴	7
2.4.2.2	運転特性	7
2.4.2.3	健康状態	7
2.4.3	運行管理の状況	8
2.4.3.1	当該運転者の乗務管理	8
2.4.3.2	点呼及び運行指示	10
2.4.3.3	指導及び監督の実施状況	10
2.4.3.4	適性診断の活用	10
2.4.3.5	当該運転者の健康管理	10
2.4.3.6	車両管理	11
2.4.3.7	関係法令・通達などの把握	11
3	分析	12
3.1	事故に至るまでの運行状況等の分析	12

3.2	当該事業者等に係る状況の分析	12
4	原因	14
5	再発防止策	15
5.1	事業者の運行管理に係る対策	15
5.1.1	適切な点呼及び運行指示	15
5.1.2	運転者の健康管理の徹底	15
5.1.3	運転者への指導	15
5.1.4	事業者に対するフォローアップ	16
5.1.5	本事案の他事業者への水平展開	16
5.2	自動車単体に対する対策	16
5.2.1	予防安全対策装置の導入	16
参考図1	事故地点道路図	17
参考図2	事故地点見取図	17
参考図3	車両外観図	18
写真1	事故地点付近	18
写真2	当該車両衝突後の状況	19
写真3	当該車両衝突後（前面）	19

1 事故の概要

平成27年1月14日9時33分頃、千葉県白井市の市道において、乗合バス（以下「当該車両」という。）が乗客10名を乗せて走行中、道路左側の歩道に乗り上げ、ガードパイプの支柱をなぎ倒し、その先の民家のフェンス手前の縁石に衝突し停止した。

この事故により、当該車両の乗客3名が重傷を負い、5名が軽傷を負った。

表1 事故時の状況

〔発生日時〕	平成27年1月14日9時33分頃	〔道路形状〕	直線、平坦
〔天候〕	晴れ	〔路面状態〕	乾燥
〔運転者年齢・性別〕	72歳（当時）・男性	〔制限速度〕	40 km/h
〔死傷者数〕	重傷3名、軽傷5名	〔危険認知速度〕	48 km/h
〔当該業態車両の運転経験〕	46年	〔危険認知距離〕	不明

表2 関係した車両

〔車両〕	当該車両（乗合バス）
〔定員〕	34名
〔当時の乗員数〕	11名
〔乗員の負傷程度及び人数〕	重傷3名、軽傷5名

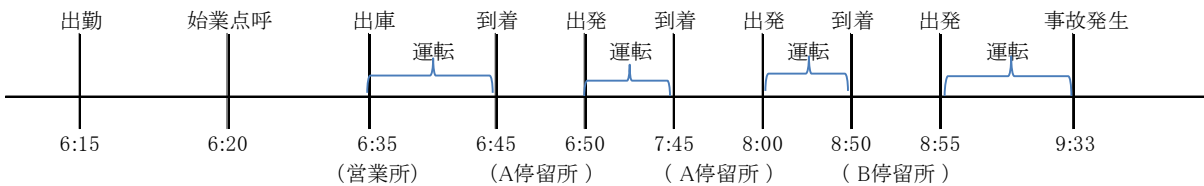


図1 事故に至る時間経過

2 事実情報

2.1 事故に至るまでの運行状況等

2.1.1 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は、次のとおりであった。

2.1.1.1 当該運転者からの情報

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は、次のとおりであった。

- ・当該運転者は、事故前日、当該事業者の千葉県の営業所（以下「当該営業所」という。）において、対面による始業点呼を受け、7時54分に出庫し、18時38分に帰庫した。その後、終業点呼を受け業務を終了した。
- ・当該運転者は、事故当日、4時45分頃に起床し、自宅において血圧を測定したところ高い数値であったため、以前病院で処方された高血圧症の薬を服用した。
- ・当該運転者は、6時15分に出勤し、当該営業所において6時20分に対面による始業点呼を受け、6時35分に出庫した。
- ・当該運転者は、6時50分にA停留所を出発し、市内を循環してA停留所まで乗務した。その後、8時00分にA停留所を出発し、B停留所まで乗務した。
- ・当該運転者は、8時55分にB停留所をA停留所に向け出発した。交通渋滞のピークを過ぎたことにより交通の流れが良くなったことや、車内の暖房が効いていたことから、当該運転者は眠気を感じていた。
- ・当該運転者は、事故直前の緩やかな上り坂を過ぎた頃、天候が良好であったことは覚えているが、その後の事故に至るまで記憶がなく、衝突直前に居眠り運転をしていた。
- ・当該運転者は、運転中はシートベルトを装着していた。
- ・事故後、当該運転者が出勤前に服用した処方薬を確認したところ、高血圧の処方薬でなく睡眠導入剤であった。

2.1.1.2 当該事業者等からの情報

当該事業者の運行管理者（以下「当該運行管理者」という。）の口述によると、事故当日の当該運転者の勤務予定は、運行表により指示しており、退社は20時00分の予定であった。

当該運行は、A停留所とB停留所を往復する路線であり、停留所は片道で25ヵ所設置されている。事故は復路であるB停留所から16ヵ所目の停留所を過ぎた見通しの良い場所で発生した。

事故当日の午前中に実施された当該運転者の尿検査の結果によると、当該運転者

が服用したと申告した睡眠導入剤等の成分は検出されなかった。また、当該運転者は、事故時に居眠り運転を行っていたことを認めている。

表3 事故に至るまでの運行状況等

前々日	休日	前日	起床	6:00	当日	起床	4:45
		前日	出勤	7:34	当日	出勤	6:15
		前日	始業点呼(対面)	7:40	当日	始業点呼(対面)	6:20
		前日	出庫	7:54	当日	出庫	6:35
		前日	運行表による運行		当日	A停留所着	6:45
		前日	入庫	18:38	当日	A停留所発	6:50
		前日	終業点呼(対面)	18:58	当日	A停留所着	7:45
		前日	帰宅	19:30	当日	A停留所発	8:00
		前日	就寝	21:40	当日	B停留所着	8:50
		前日			当日	B停留所発	8:55
				当日	事故発生	9:33	
			(運転時間: 6時間 46分) 走行距離 158km		(運転時間: 2時間 33分) 走行距離 57km		

2.1.2 運行状況の記録

当該車両には、デジタル式運行記録計及びドライブレコーダー（車両前方、左側後方、右側後方、車内運転者席周辺及び車内後方の記録する5カメラ方式）が取り付けられており、当該装置の記録状況は次のとおりであった。

2.1.2.1 運行記録計の記録状況

- ・事故当日の24時間記録図表によると、当該車両は6時35分に出発し、停留所等での発進停止を除き約40～60km/hの速度で走行している。制限速度は一部60km/h区間があった。
- ・事故発生付近の4分間記録図表によると、当該車両は、9時29分から制限速度40km/h区間の道路を約40～50km/hの速度で約2分間走行して一時停止し、再発進して約50km/hの速度で約15秒間走行した後、48km/hの速度から急激に減速し、停止している。
- ・出庫から事故発生地点までの走行距離は、57kmと記録されている。

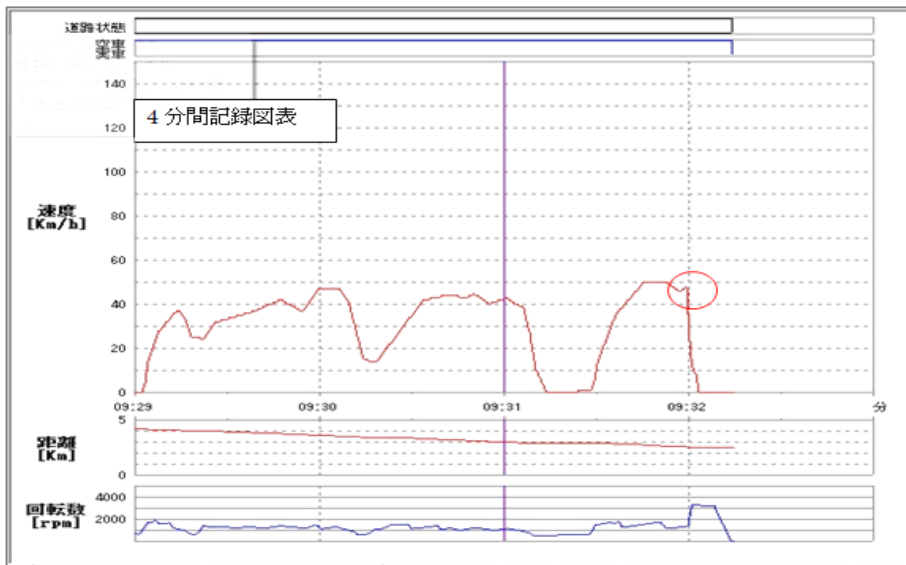
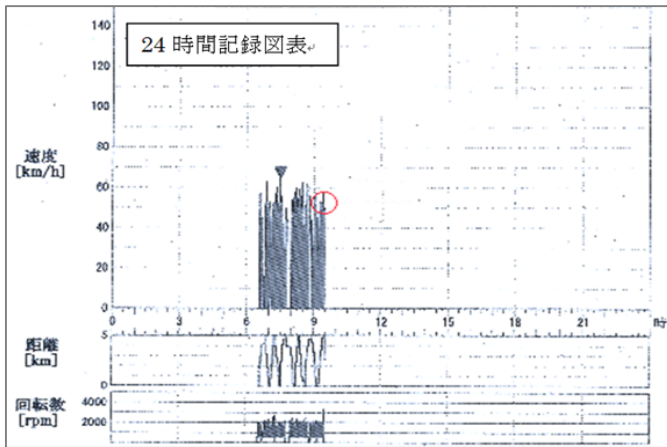


図2 事故当日の運行記録計の記録（○は事故発生時を示す。）

2.1.2.2 ドライブレコーダーの記録状況

当該運行中の運転者席周辺を撮影したカメラの記録によると、当該運転者は、B 停留所を出発してから事故地点まで、しきりに手で目や帽子に触ったり窓を開けたりしていた。また、信号停止及び停留所停止時には頭をハンドルにあて伏せていた。なお、衝突直前に当該運転者がブレーキ操作を行っている様子は確認できなかった。

また、事故直前の当該車両前方を撮影したカメラの記録によると、当該車両は、左右にふらつくことなく徐々に道路左側に進行し、ガードパイプの支柱をなぎ倒し、民家のフェンス手前の縁石に衝突した。

表4 ドライブレコーダーの記録状況

時刻 (時:分:秒)	運転者席周辺カメラの記録	時刻 (時:分:秒)	運転者席周辺カメラの記録
8:54:30	シートベルトを装着	9:12:03	(停留所着)
8:54:55	運転開始(B 停留所)	9:12:20	停止中、頭をハンドルにあて伏せる(1分弱)
8:56:05	左手を目にあてる	9:13:35	窓を開け閉めする
8:59:37	左手を口にあてる	9:13:38	上着のポケットから物を取り出し口元へあてる
8:59:38	停止中、頭をハンドルにあて伏せる(20~30秒間)	9:14:20	くしゃみをする
9:00:15	左手で帽子をただす	9:14:43	左手を目にあてる
9:00:20	左手を目にあてる	9:16:18	左手で帽子をただす
9:01:06	停止中に頭を伏せる(約12秒間)	9:19:26	(停留所着)
9:01:38	左手を目にあてる	9:21:18	あくびをして顔をこする
9:02:45	左手を目にあてる	9:22:44	左手を目にあてる
9:03:35	左手を目にあてる	9:25:56	(停留所着)
9:04:14	帽子をただす	9:28:15	左手で帽子を触る
9:04:30	窓を開ける	9:28:50	左手を目にあてる
9:04:43	左手を目にあてる	9:29:05	左手で帽子を触る
9:04:56	左手を目にあてる	9:30:20	左手を首にあてる
9:06:04	左手で帽子をただす	9:30:30	右手を目にあてる
9:06:58	右手で帽子をただす	9:31:12	窓を開ける
9:07:30	(停留所着)	9:31:42	くしゃみをする
9:08:48	左手を目にあてる	9:31:50	緩やかな上り坂が終わる(車両前方カメラの記録)
9:10:50	左手を目にあてる	9:31:56	頭を下げると同時に衝突
9:11:50	左手を目にあてる		

※時刻はドライブレコーダーに表示されたものである。

2.2 死亡・負傷の状況

重傷3名、軽傷5名（当該車両の乗客）

2.3 車両及び事故現場の状況

2.3.1 車両に関する情報

- ・当該車両は、自動車検査証によると初度登録年は平成22年であり、事故当時の総走行距離は310,344kmであった。
- ・当該車両は、道路左側ガードパイプ及びその支柱に衝突したことにより、車両前部を大破した。

表5 当該車両の概要

種類	乗合バス（中型）
車体形状	リヤエンジン
乗車定員	34名
車両重量及び車両総重量	5,870 kg、7,740 kg
初度登録年（総走行距離）	平成22年（310,344 km）
変速機の種類	A/T（オートマチックトランスミッション）
A B Sの有無	有
衝突被害軽減ブレーキ装置の有無	無

2.3.2 道路環境

- ・事故地点は、片側1車線の直線で平坦な区間であり、制限速度は40 km/hである。
- ・当該事故により、歩道に設置されていたガードパイプ及びその支柱、並びに民家のフェンス手前の縁石が損傷した。
- ・当該事故地点には、当該車両によるブレーキ痕は確認できなかった。

表6 事故当時の道路環境の状況

路面状況	乾燥
制限速度	40 km/h
道路形状	片側1車線、直線、平坦
車道幅員	4.5m（片側）

2.3.3 天候

晴れ

2.4 当該事業者等に係る状況

2.4.1 当該事業者及び当該営業所の概要

当該事業者及び当該営業所の概要は、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10年
資本金	9,000万円
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	千葉県
営業所数	1カ所
保有車両数	76台（内訳：乗合61台（予備車20台）、貸切9台、特定6台（スクールバス））
運行管理者の選任数	8名（運行管理補助者0名）
運転者数	97名
従業員数（運転者を含む）	113名

2.4.2 当該運転者

2.4.2.1 運転履歴

当該事業者の運転者台帳の記録及び当該運行管理者の口述によると、当該運転者の当該業態車両の運転経験は46年である。

当該運行管理者の口述によると、当該運転者は、平成15年8月から臨時雇用契約社員として期間を定めて当該事業者の運転業務に従事している。

2.4.2.2 運転特性

当該運転者は、平成25年5月に適性診断（適齢診断）を受診しており、診断結果には一部注意を要する項目があった。

2.4.2.3 健康状態

当該運転者は、平成26年9月に受診した定期健康診断の結果において、高血圧症と診断され、病院で再検査するよう指摘されていた。

当該運転者の口述によると、服薬状況等については、次のとおりであった。

- ・平成26年5月に、不眠の症状により睡眠導入剤を処方されて数回服用したが、処方された薬の一部は事故日まで自宅に残っていた。
- ・平成26年8月に、高血圧症の薬を処方されて服用していたが、効き目が強かったので、同年11月に処方薬の種類が変更された。変更前の処方された薬の一部は事故日まで自宅に残っていた。
- ・医師からの処方薬を服用していたことについて、当該運行管理者に対して申し出ていなかった。

2.4.3 運行管理の状況

2.4.3.1 当該運転者の乗務管理

当該事業者の運転日報、当該車両の運行記録計の記録及び当該運行管理者の口述によると、当該運転者の事故日前1ヵ月間（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、「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。）に関する違反はなかった。

なお、時間外労働に関する労使協定は締結されており、労働基準監督署へ届出されていた。

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	72時間11分（平均10時間18分/日） （事故日前1週間 22時間34分）
運転時間	42時間43分（平均6時間06分/日） （事故日前1週間 14時間02分）
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） 4週間を平均とした1週間当たりの拘束時間超過：0件 （原則65時間） 連続運転時間の上限値超過：0件（上限値4時間）
休日数	21日（休日労働：2週間に1回が限度）

	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								7:40	拘束時間11:18							17:28									
27日前	休息期間12:42						6:10		拘束時間13:10							19:20									
26日前	休息期間11:16						6:36		拘束時間12:49							19:25									
25日前	休																								
24日前	休																								
23日前								6:20	拘束時間13:50							20:10									
22日前	休																								
21日前	休																								
20日前	休																								
19日前	休																								
18日前	休																								
17日前	休																								
16日前	休																								
15日前	休																								
14日前	休																								
13日前	休																								
12日前	休																								
11日前	休																								
10日前	休																								
9日前	休																								
8日前	休																								
7日前	休																								
6日前							7:02	拘束時間4:38				11:40													
5日前	休																								
4日前							7:42	拘束時間6:38				14:20													
3日前	休																								
2日前	休																								
前日								7:40	拘束時間12:23							18:58		休息期間11:37							
当日	拘束時間3:13						6:20									9:33		事故発生							

※拘束時間とは、各日の始業時刻から起算して24時間以内に拘束された時間の合計を示す。

図3 当該運転者の事故日前1ヵ月(4週間)の勤務状況(当該事業者資料に基づき作成)

2.4.3.2 点呼及び運行指示

- ・当該運行管理者の口述によると、当該営業所の運行管理者は、運転者に対し、運行途中に体調不良が生じた場合は無線等で営業所へ連絡するよう指示していたものの、眠気を感じた時にはすぐに運転を中止し安全な場所に停止させ、運行管理者に対し速やかに報告し、対処の指示を受ける等の具体的な指導・教育は行っていなかった。
- ・当該事業者の点呼簿の記録及び当該運行管理者の口述によると、事故当日の始業点呼において、当該運転者に対し、日常点検の実施結果による運行の可否、アルコール検知器による酒気帯びの有無、健康状態の良否及び運転免許証携帯の有無の確認を実施した。健康状態については、当該運転者から疾病等により安全な運転ができない旨の申し出がなく、当該運転者の様子から特段の異常は見受けられなかった。また、重点目標として「ゆとりある運転」、「左右の安全再確認」等の安全運行に必要な指示を行っていた。
- ・当該運行管理者は、当該運転者が医師から睡眠導入剤や高血圧症の薬を処方されていたことや、事故当日の出勤前に測定した血圧値が高かったため以前に処方されていた薬を服用したことについては、当該運転者から申し出がなく把握していなかった。

2.4.3.3 指導及び監督の実施状況

当該運行管理者の口述によると、運転者に対する指導及び監督については、年間計画を作成し、「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」に基づき、3ヵ月毎に実施していた。

当該事業者の指導記録簿の記録によると、当該運転者に対する指導及び監督は、平成26年9月及び平成26年11月に実施していた。

2.4.3.4 適性診断の活用

当該事業者の指導記録簿及び当該運行管理者の口述によると、当該運転者に対し、65歳以上の運転者に受講が義務付けられている適齢診断を2年毎に受診させ、診断結果を活用した助言・指導及びフォローアップを実施していた。

2.4.3.5 当該運転者の健康管理

当該運行管理者の口述によると、当該事業者は、運転者に対し、定期健康診断を年1回受診させており、定期健康診断結果に異常があった運転者に対しては再検査を実施するよう指導していた。また、定期健康診断において、高血圧、心疾患または糖尿病に該当する所見を2年連続で指摘された運転者に対しては、平成22年7月に国土交通省が策定した「事業用自動車の運転者の健康マニュアル」

に基づいて特別点呼簿を作成し、点呼の際、健康状態について疾病に応じた追加の質問を実施していた。しかしながら、当該運転者は、事故4ヵ月前の定期健康診断において初めて高血圧を指摘された状況であったことから、当該運転者の特別点呼簿は作成していなかった。

当該事業者は、当該運転者に対し、生活習慣を改善するよう指導していたものの、定期健康診断において必要とされた精査を受けたか否かの確認を行っておらず、また、病院で治療を受けていることや処方薬を服用していることについて運行管理者に報告するよう指導していなかった。

2.4.3.6 車両管理

自動車点検整備記録簿等の記録によると、当該車両は法令で定められた日常点検及び定期点検整備が実施されていた。

2.4.3.7 関係法令・通達などの把握

当該事業者は、一般社団法人千葉県バス協会に加入しており、運行管理等に関する各種通達等は同協会を通じて入手していた。

3 分析

3.1 事故に至るまでの運行状況等の分析

2.1.1.1 に記述したように、当該運転者は、当該運行において、交通渋滞のピークが過ぎたことにより交通の流れが良くなったことや、車内の暖房が効いていたことから、眠気を感じていたと口述している。ドライブレコーダーの記録からも、運転開始から約5分後の車両停止中に頭をハンドルにあて伏せる様子や、当該運行の間に頻繁に手を目にあてる行動が確認されることから、当該運転者は、当該運行開始当初から眠気を感じていたにもかかわらず運転を継続していたと考えられる。

当該運転者は、事故直前の緩やかな上り坂を過ぎた頃から事故に至るまでの記憶がなく、ドライブレコーダーの記録でも、衝突直前に当該運転者がブレーキ操作を行っている様子は確認できない。また、運行記録計の記録では、衝突直前には約50km/hの速度で約15秒間走行した後、48km/hの速度から急激に減速して停止している。

当該運転者が事故当日の出勤前に服用したと口述している睡眠導入剤の影響については、事故当日の午前中に実施された尿検査の結果において、服用したことを示す成分が検出されなかったことから、眠気を催した要因ではない可能性が考えられる。

以上のことから、事故は、当該運転者が走行中に眠気を感じていたにもかかわらず、当該車両を停止することなく運転を継続したことにより居眠り運転の状態となり、当該車両を安全に直進させるための運転操作及びブレーキ操作が行われないうまま、当該車両は道路左側の歩道に乗り上げ、ガードパイプ等に衝突したことで起きたものと考えられる。

3.2 当該事業者等に係る状況の分析

2.4.3.2 に記述したように、当該事業者は、事故当日の始業点呼において、当該運転者が出勤前に測定した血圧値が高かったことや医師からの処方薬を服用していたことについて、当該運転者からの申し出がなく把握していなかった。また、当該運転者に対し、生活習慣の改善については指導していたものの、定期健康診断において必要とされた精査を受けたか否かの確認を行っておらず、病院で治療を受けていることや処方薬を服用していることについて運行管理者へ報告するよう指導していなかった。

2.4.3.5 に記述したように、当該事業者は、定期健康診断において高血圧、心疾患または糖尿病に該当する所見を2年連続で指摘された運転者に対しては始業点呼時に健康状態に関する追加の質問を行っていたが、当該運転者に対しては、事故4ヵ月前の定期健康診断において初めて高血圧を指摘されたことから、健康状態に関する追加の質問は行っていなかった。

さらに、運転者が運行途中で体調不良が生じた場合は無線等で営業所へ連絡するよ

う指示していたものの、眠気を感じた時にはすぐに運転を中止し安全な場所に停止させ、運行管理者に対し速やかに報告し、対処の指示を受ける等の具体的な指導・教育は行っていなかった。

以上のことから、当該事業者においては、当該運転者の健康状態の把握が不十分であったこと、また、眠気を感じた時に運転者が取るべき措置についての指導・教育が不十分であったことが、結果として事故の発生につながった可能性が考えられる。

4 原因

事故は、当該運転者が走行中に眠気を感じていたにもかかわらず、当該車両を停止することなく運転を継続していたことにより居眠り運転の状態となり、当該車両を安全に直進させるための運転操作及びブレーキ操作が行われないうまま、当該車両は道路左側の歩道に乗り上げ、ガードパイプの支柱をなぎ倒し、民家のフェンス手前の縁石に衝突したことで起きたものと考えられる。

当該事業者においては、事故当日の点呼において、当該運転者から、出勤前の血圧測定値が高かったことや処方薬を服用していたことについて申し出を受けておらず、当該運転者の体調把握が十分でなかった。また、運行途中で体調不良が生じた場合は連絡するよう指導していたものの、眠気を感じた時にはすぐに運転を中止し安全な場所に停止させ、運行管理者に対し速やかに報告し、対処の指示を受ける等の具体的な指導・教育は行っていなかった。これらのことが今回の運転中、当該運転者が居眠り状態となり事故の発生につながった可能性が考えられる。

5 再発防止策

5.1 事業者の運行管理に係る対策

5.1.1 適切な点呼及び運行指示

事業者は、運転者に輸送の安全を委ねていることを認識し、乗務を開始する前の点呼において、運転者から疾病、疲労等の状態について報告させ、安全に運行できる状態かどうかを的確に判断することが重要である。

また、運転者から健康状態について異常でない旨の申し出があったとしても、顔色、声の調子、歩き方、動作、服装の乱れなどについて注意深く観察することにより健康状態が疑わしいと感じた場合は、質問し慎重に判断することが必要である。特に、服薬の有無については、運転者からの報告に委ねるだけでなく、積極的に質問して確認することが重要である。

5.1.2 運転者の健康管理の徹底

事業者は、運転者の病歴や治療・服薬の有無について確実に把握することが事故防止には重要である。また、定期健康診断結果に医師の所見がある場合には、次のとおり、診断結果に沿った対応を速やかに行うことが必要である。なお、安全な運転ができないおそれがあると判断した運転者を乗務させないようにするため、日頃から予備運転者を配置する等の体制を整備しておくことが事故防止には重要である。

- ・再検査の指摘があった場合は、速やかに受診させるとともに、その結果を報告させること。
- ・定期的に面談するなど日常的にコミュニケーションを図ることにより、運転者の健康状態の把握に努めること。
- ・運転者が自身の健康状態について気軽に相談できる環境作りに努めること。
- ・高齢の運転者の場合は、定期健康診断結果に応じた追加の質問を点呼において行うこと。

5.1.3 運転者への指導

事業者は、運転者に対して、安全な運転ができないおそれがある眠気を感じたときは、体調異常として捉え、運転前においては運転を開始することなく、また、運転中においては運転を継続することなく、直ちに、車両を安全な場所に停止させることを指導することが必要である。また、事業者は、運転者に対して、運行管理者への速やかな状況報告や指示を仰ぐことを継続的に指導することが必要である。

5.1.4 事業者に対するフォローアップ

本件事故の防止には、事業者において、上記 5.1.1～5.1.3 の事故の再発防止に向けた取り組みを継続して行うことが肝要であることから、国土交通省においては、適切な時期において、当該事業者における取り組み状況を確認する必要がある。

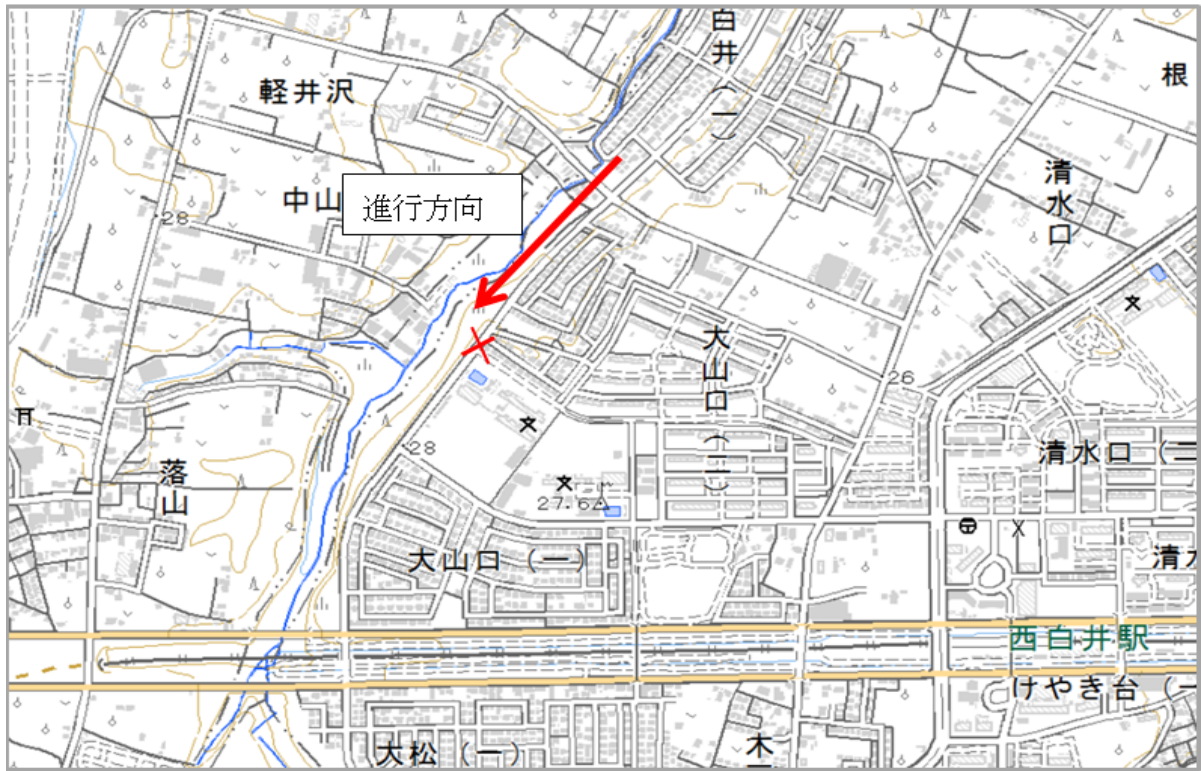
5.1.5 本事案の他事業者への水平展開

国土交通省は、運行管理者講習、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、他事業者における運行管理の徹底を図る必要がある。

5.2 自動車単体に対する対策

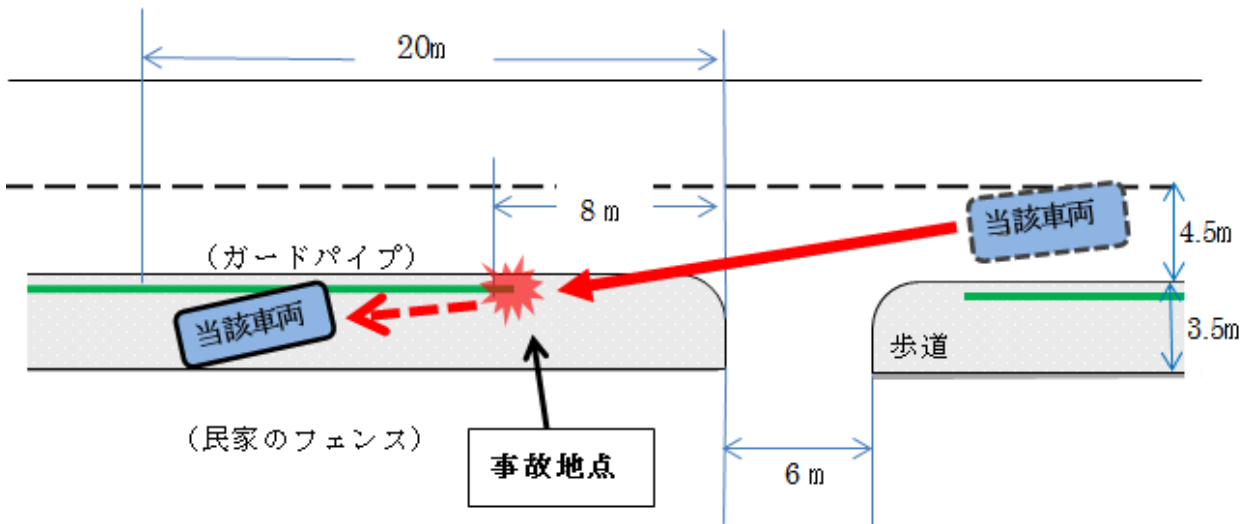
5.2.1 予防安全対策装置の導入

自動車メーカー、機器メーカー及び国土交通省等の関係者においては、運転者の顔の向きを検知して居眠り運転等を警報するための装置など、安価に導入できる後付けの予防安全対策装置の開発・普及に取り組む必要がある。

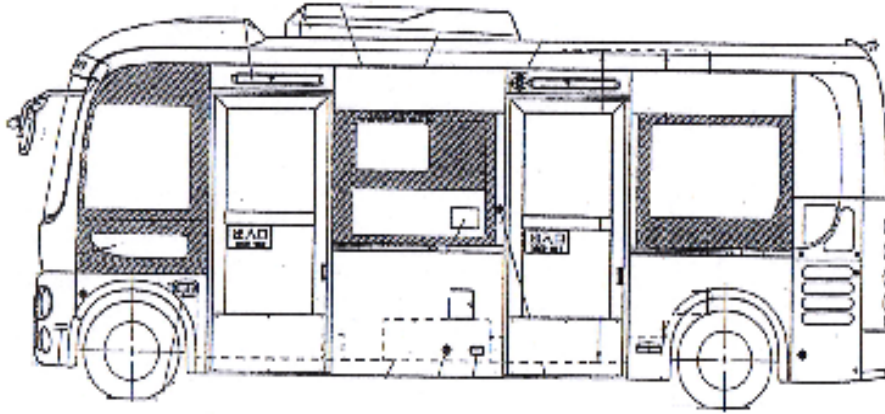


この図は、国土地理院の地理院地図（電子国土 Web）を使用して作成

参考図 1 事故地点道路図



参考図 2 事故地点見取図



参考図3 車両外観図

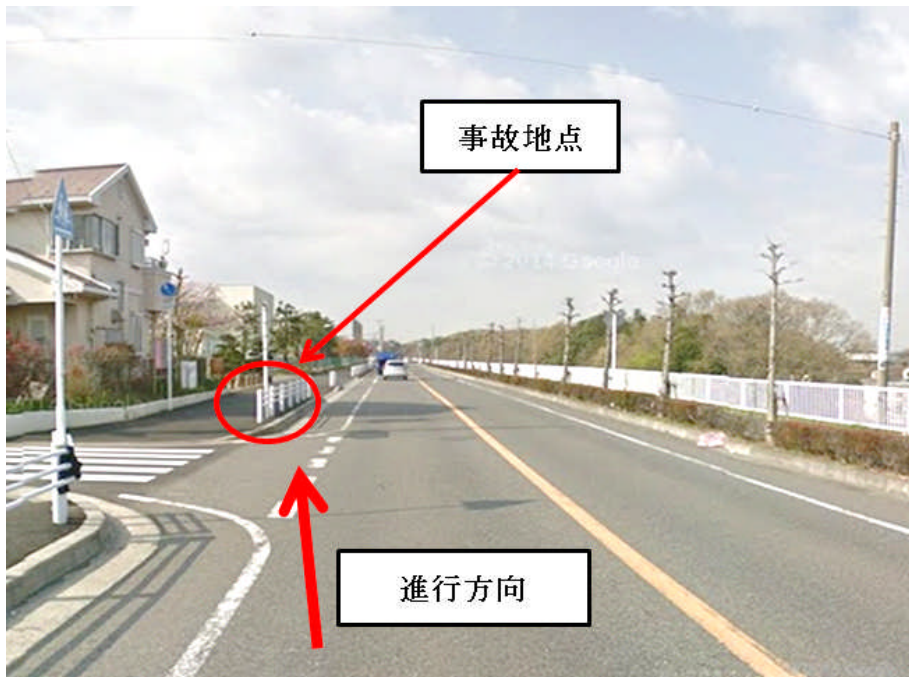


写真1 事故地点付近



写真2 当該車両衝突後の状況



写真3 当該車両衝突後(前面)