

1517209

# 事業用自動車事故調査報告書

〔重要調査対象事故〕

乗合バスの追突事故（北海道中川郡音威子府村）

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 : 1517209

車 両 : 乗合バス (大型)

事故の種類 : 追突事故

発生日時 : 平成 27 年 1 月 30 日 7 時 53 分頃

発生場所 : 北海道中川郡おといねっぶ音威子府村 国道 275 号線

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30日7時53分頃、北海道中川郡音威子府村の国道275号線において、乗合バスが乗客12名を乗せて走行中、前方を走行していたトレーラに追突後、路外に逸脱した。

この事故により、乗合バスの乗客2名が重傷を負い、乗客3名が軽傷を負った。

### <原因>

事故は、片側1車線の積雪路において、乗合バスが、前方のトレーラが巻き上げる雪煙により視界が妨げられた状況の中、十分な車間距離を取らず速度70km/hで走行したことにより、道路右側の駐車帯に入るため減速したトレーラに気付くのが遅れ、ブレーキを操作したものの間に合わず追突して発生したものと考えられる。

乗合バスの運転者は、前方を走行していたトレーラが事業用自動車であることから、急に減速する等の無謀な運転はしないだろう、自分はこの車間距離でもすぐに止まることができるだろうとの思い込みから十分な車間距離を取っていなかったものと考えられる。

当該事業者においては、運行表上のダイヤ設定が一部の停留所間において、区間距離に比べて、発着時刻から算定される走行時間が著しく短いダイヤ設定となっており、実態に即していない無理なダイヤ設定になっていたことも、事故につながった可能性が考えられる。

また、当該事業者において、冬季における安全な速度や適切な車間距離保持の徹底に関する指導は行っていたものの、不十分であったことから、同運転者が安全運転に関する注意点の徹底よりも定時運行することを優先し、制限速度を遵守しないで走行してしまったため、事故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	当該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	当該運行管理者等からの情報	3
2.1.1.3	相手車両に関する情報	3
2.1.2	運行状況の記録	4
2.1.2.1	デジタル式運行記録計の記録状況	4
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	7
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	8
2.4.2.1	運転履歴	8
2.4.2.2	運転特性	8
2.4.2.3	健康状態	8
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	11
2.4.3.3	指導及び監督の実施状況	11
2.4.3.4	適性診断の活用	11
2.4.3.5	運転者の健康管理	12
2.4.3.6	車両管理	12
2.4.3.7	関係法令・通達等の把握	12
3	分析	13

3.1	事故に至るまでの運行状況等の分析	13
3.2	当該事業者に係る状況の分析	13
4	原因	15
5	再発防止策	16
5.1	事業者の運行管理に係る対策	16
5.1.1	運行管理に係る法令遵守の徹底	16
5.1.2	運転者教育の充実	16
5.1.3	事業者に対するフォローアップ	16
5.1.4	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	17
5.2.1	衝突被害軽減ブレーキ装置の導入	17
5.2.2	安全運転支援装置の導入	17
5.3	運転者の安全運転対策	17
5.3.1	運転者の安全運転意識の向上	17
参考図1	事故地点道路図	18
参考図2	事故地点見取図	18
参考図3	当該車両外観図	19
写真1	道路状況	20
写真2	衝突したスノーポール	20
写真3	当該車両左前面	20
写真4	当該車両左側面	20
写真5	相手車両右後部	20
写真6	相手車両後部	20

# 1 事故の概要

平成27年1月30日7時53分頃、北海道中川郡音威子府村の国道275号線において、乗合バス（以下「当該車両」という。）が乗客12名を乗せて走行中、前方を走行していたトレーラ（以下「相手車両」という。）に追突後、路外に逸脱した。

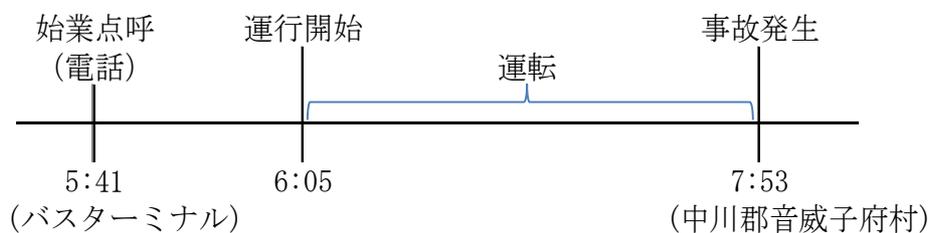
この事故により、当該車両の乗客2名が重傷を負い、乗客3名が軽傷を負った。

**表1 事故時の状況**

〔発生日時〕平成27年1月30日7時53分頃	〔道路形状〕	直線、平坦
〔天候〕曇り（気温-5.0℃）	〔路面状態〕	積雪
〔運転者年齢・性別〕36歳（当時）・男性	〔制限速度〕	60km/h
〔死傷者数〕重傷2名、軽傷3名	〔危険認知速度〕	70km/h
〔当該業態車両の運転経験〕1年4ヵ月	〔危険認知距離〕	5m

**表2 関係した車両**

〔車両〕	当該車両 (乗合バス)	相手車両 (トラクタ)	相手車両 (トレーラ)
〔定員〕	30名	2名	-
〔当時の乗員数〕	13名	1名	-
〔最大積載量〕	-	第五輪荷重 <sup>1</sup> 11,500kg	23,000kg
〔当時の積載量〕	-	-	0kg
〔積載物品〕	-	-	なし
〔乗員の負傷程度及び人数〕	重傷2名、軽傷3名	なし	-



**図1 事故に至る時間経過**

1：第五輪荷重とは、トラクタとトレーラを連結する連結器に係る重量の上限値をいう。

## 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、当該事業者の枝幸郡の営業所（以下「当該営業所」という。）において7時57分に対面による始業点呼を受け、8時15分に出発し、12時05分に旭川駅に到着した。その後、16時10分に次の目的地である宗谷郡のバスターミナルへ向けて出発し、20時58分に到着した。21時07分に電話による終業点呼を受け、業務を終了した。この日の走行距離は393kmであった。
- ・当該運転者は、事故当日、5時41分に宗谷郡のバスターミナルにおいて電話による始業点呼を受け、その後、6時05分に旭川駅に向けて出発した。
- ・事故当時の国道275号線は、交通量は少なく、スムーズに流れていた。
- ・当該運転者は、体調は万全であり疲労も感じていなかった。また、最初の停留所には10分遅れで到着し、既に停留所に掲示した発車時刻を過ぎていたことから、運行表で指示された停車時間を取ることなく、当該停留所を減速しながら通過した。さらに、2ヵ所目でも同様に減速しながら通過し、この時の停留所通過が2分程度の遅れであったので急ぐ気持ちはなかった。
- ・事故地点付近の道路は、路面に軽く雪が積もっていた状況にあった。
- ・当該車両は、事故地点の約20km手前から相手車両に追従して走行していた。当該車両と相手車両との車間距離については、路肩に80m間隔で設置されている固定式視線誘導柱（以下「スノーポール」という。）の状況から推測して70～140m位であった。
- ・当該運転者は、相手車両が事業用自動車であり、急に減速する等の無謀な運転はしないだろうと思い込んでいた。
- ・当該運転者は、相手車両が巻き上げた雪煙で前方の視界が妨げられていたこともあり、相手車両の減速に気付くのが遅れた。
- ・当該運転者は、衝突を回避しようと慌てて急ブレーキをかけハンドルを右に切ったが、タイヤがスリップし、相手車両の右後部に追突した。この衝突の

弾みで当該車両は道路右側の路外に逸脱し、スノーポールに衝突し停止した。

- ・相手車両は、追突された際、エンジンが停止し、トラクタとトレーラの連結部を中心として「くの字状」となり、反対車線を塞ぐような形で停止した。
- ・当該運転者は、運転中はシートベルトを装着していなかった。

#### **2.1.1.2 当該運行管理者等からの情報**

- ・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、当該運行は旭川駅と宗谷郡のバスターミナルを結ぶ、1日1往復の都市間運行であった。また、夏季と冬季の運行時間は同一であり、降雪による速度を落とす等の運行等の考慮はなされていなかった。
- ・当該運転者は、事故当日、宗谷郡のバスターミナルからの復路運行に就いていた。
- ・宗谷郡のバスターミナルから事故地点までの距離は約9.5kmであった。
- ・当該事業者から入手した運転基準図によると、事故当日に通過した最初の停留所と2カ所目の停留所間の区間距離は19.9kmであった。しかしながら、当該運行の際に当該運転者に携行させていた運行表において、この区間を12分で走行するダイヤ設定となっていた。また、当該運行表ではこれらの停留所において各々10分間の休憩を取るようになっていた。

#### **2.1.1.3 相手車両に関する情報**

- ・相手車両の運転者の口述によると、相手車両は国道275号線において約70km/hの速度で走行していたが、道路右側の駐車帯に入るため減速したところ追突された。
- ・相手車両の運行記録計の記録によると、事故地点の30km手前から60～70km/hの速度で走行しており、追突される直前に70km/hの速度から減速していた。

**表3 事故に至るまでの運行状況等**

前々々日	休日	前日	出勤	7:40	当日	始業点呼(電話)	5:41
			始業点呼(対面)	7:57		運行開始(復路)	6:05
			運行開始(往路)	8:15		事故発生	7:53
			旭川駅着	12:05			
			休憩				
			旭川駅発	16:10			
			バスターミナル着				
				20:58			
			終業点呼(電話)	21:07			
			(運転時間：8時間38分) 走行距離 393km			(運転時間：1時間48分) 走行距離 95km	

### 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、左側方及び車内を撮影する3カメラ方式）が取り付けられており、各装置の記録状況は次のとおりであった。

#### 2.1.2.1 デジタル式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05分に運転を開始し、加減速を繰り返しながら55～80km/hの速度で走行している。

事故発生付近の6分間記録図表によると、7時53分頃、速度は約65km/hから約45km/hまで急激に減速し、その後、停止している。

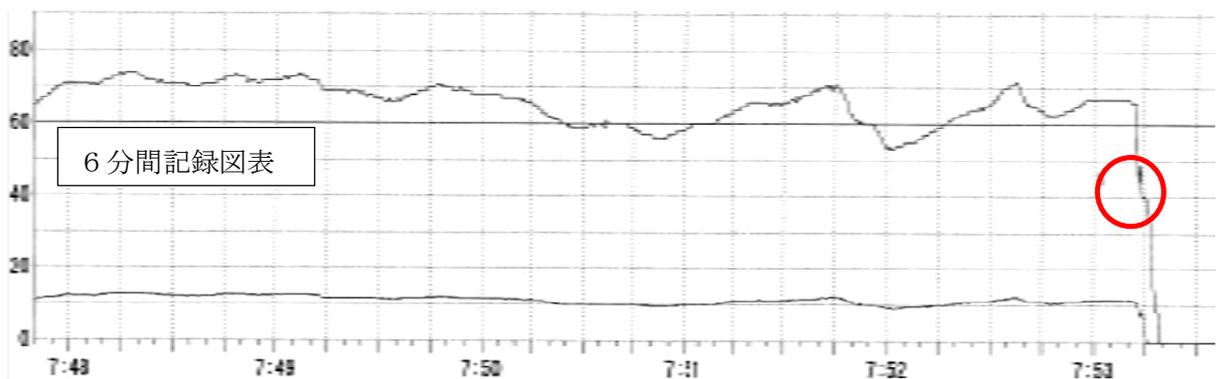
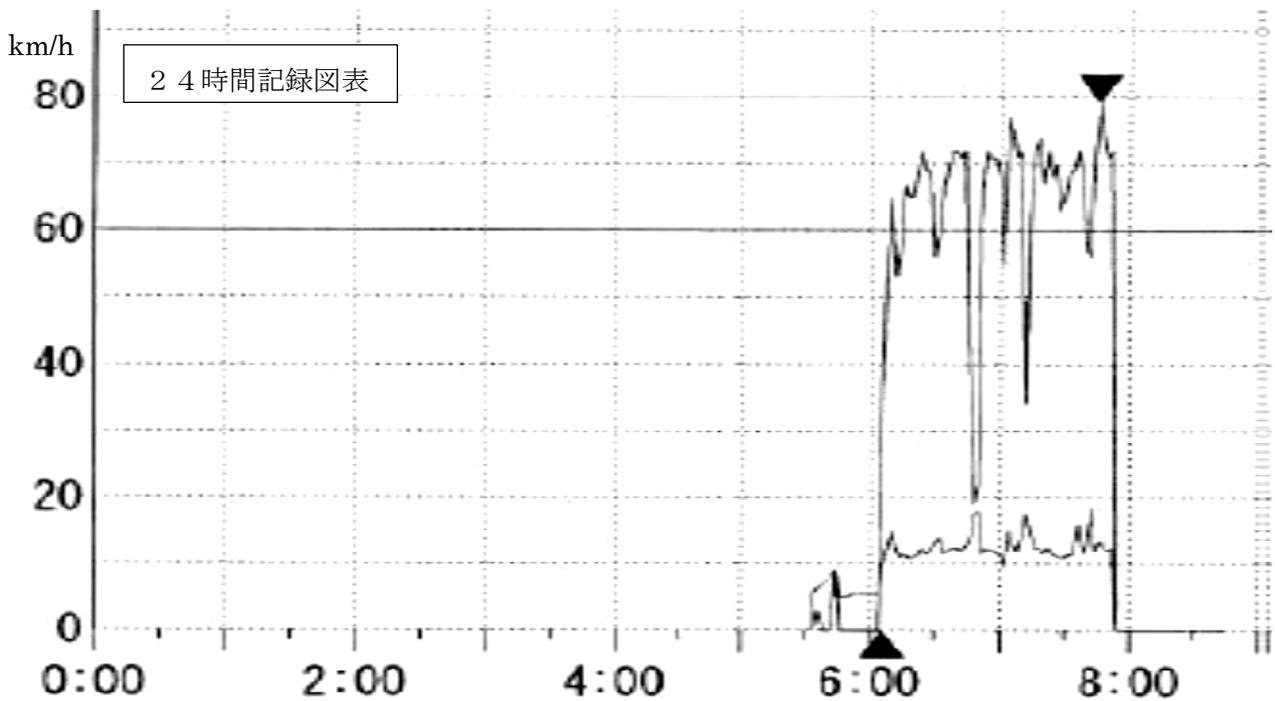


図2 事故当日の運行記録計の記録（○は事故発生付近を示す。）

#### 2.1.2.2 ドライブレコーダーの記録状況

事故時のドライブレコーダーの記録状況は、事故発生の約1分前から記録されており、前方カメラの記録によると、次のとおりであった。

- ・路面状況は、全体的に広く雪で覆われているが、轍の部分に雪が少なくアスファルト路面が見えていた。
- ・当該車両は、前方を走行する相手車両に追従して走行していた。
- ・前方の視界は、終始相手車両が巻き上げた雪煙のため悪く、相手車両を確認することが困難であった。
- ・追突する直前まで相手車両の制動灯が点灯しているのが確認できなかった。
- ・当該車両は、走行中、車両のふらつき等はなかった。

なお、車内カメラの記録によると、当該運転者は事故発生の1秒前にハンドルを右に切っており、当該車両は、相手車両に追突したことにより、車両左前の乗降扉が脱落した。その後、道路右側の路外に逸脱し、スノーポールに衝突して停止した。

## 2.2 死亡・負傷の状況

重傷2名、軽傷3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7年であり、事故当時の総走行距離は1,640,388kmであった。
- ・当該車両は、平成26年11月に全輪を新品のスタッドレスタイヤに交換していた。
- ・当該車両は、車両前部及び乗降扉を損傷した。

表4 当該車両の概要

種類	乗合バス（大型）
車体形状	リヤーエンジン
乗車定員	30名（立席なし）
車両重量及び車両総重量	14,350 kg、16,000 kg
初度登録年（総走行距離）	平成7年（1,640,388 km）
変速機の種類	M/T（マニュアル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

- ・道路管理者によると、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60km/hである。
- ・事故当時、路面には積雪があり、道路両側は降り積もった雪で小高くなっていた。
- ・事故当日は、チェーン規制や速度の制限等の交通規制はなかった。

表5 事故当時の道路環境の状況

路面状況	積雪
制限速度	60km/h
道路形状	片側1車線、直線、平坦
車道幅員	3.5m（片側）

### 2.3.3 天候

曇り（気温－5.0℃）

## 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6 当該事業者及び当該営業所の概要

運輸開始年	昭和27年
資本金	2,700万円
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
所在地	北海道
営業所数	5カ所
保有車両数	77台（当該営業所14台 内訳：乗合13台（予備車3台）、貸切1台）
運行管理者の選任数	17名（当該営業所2名、運行管理補助者2名）
運転者数	102名（当該営業所11名）
従業員数（運転者を含む）	214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1年4ヵ月である。

当該運転者は、平成25年9月に入社後、乗合バスの運行に乗務しており、遠距離を運転する都市間運行については平成26年4月より乗務していたため、冬季における遠距離運行は初めてであった。

### 2.4.2.2 運転特性

当該運転者は、平成25年12月に適性診断（初任診断）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、過去の定期健康診断等の受診結果から得られた情報の中には、事故に影響をおよぼすと考えられるものはなかった。

## 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の記録、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（4週間）の勤務実績については、表7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。）に定められた拘束時間の上限値超過及び休息期間の下限値不足はないものの、連続運転時間の上限値超過が12件あった。
- ・当該運転者は、事故日前1ヵ月（4週間）において、休日は6日間の予定であったが、そのうちの4日間は出勤しており、改善基準告示違反の状態であった。
- ・当該営業所の勤務表によると、他の運転者の勤務状況については、事故日前1ヵ月（4週間）の平均休日数は3.6日であった。
- ・当該運行管理者は、改善基準告示に定められた休日労働の限度があることを認識していたものの、当該営業所においては運転者の確保が難しいこともあり、事業計画の遂行に必要な数の運転者が配置されているとはいえ、その数に余裕が少ないことから、日常的に運転者に休日出勤をさせていた。なお、当該運転者は、休日出勤すれば手当がもらえることから、当該運行管理者の求めに応じ40日間連続で勤務していた。
- ・時間外労働等に関する労使間協定は締結されており、平成26年10月に労働基準監督署に届出されていた。それによると、4週6休の法定休日に対し、2

週を通じ1回は休日労働させることができる内容となっていたが、この労使間協定は遵守されていなかった。

**表7 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	276 時間 50 分（平均 11 時間 00 分/日） （4 週間を平均とした 1 週間当たり 69 時間 12 分）
運転時間	147 時間 58 分（平均 5 時間 54 分/日） （事故日前 1 週間 25 時間 21 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 週間を平均した 1 週間あたりの拘束時間上限値超過 : 0 件 （原則上限値 65 時間、労使協定 71.5 時間） 連続運転時間の上限値超過 : 12 件（上限値 4 時間）
休日数	2 日（連続勤務 25 日） 休日出勤 4 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						5:36	拘束時間 14:39										20:15										
27日前	休息期間 11:52							8:07		拘束時間 14:14										21:02							
26日前	休息期間 9:46					6:48		拘束時間 6:34 13:22																			
25日前	休息期間 20:10									9:32		拘束時間 8:07 16:44															
24日前	休息期間 15:53							8:37		拘束時間 12:53										20:52							
23日前	休息期間 11:07							7:59		拘束時間 12:45										20:11							
22日前	休息期間 9:15				5:26		拘束時間 14:51										20:17										
21日前	休息期間 10:46						7:03		拘束時間 13:44										20:31								
20日前	休息期間 10:16						6:47		拘束時間 6:31 13:18																		
19日前	休息期間 20:51										10:09		拘束時間 9:54 16:43														
18日前	休息期間 14:06						6:49		拘束時間 6:58 13:29																		
17日前	休息期間 17:02					6:31		拘束時間 14:33										20:03									
16日前	休息期間 9:27				5:30		拘束時間 7:38 13:08																				
15日前	休息期間 18:49							7:57		拘束時間 15:25										21:07							
14日前	休息期間 8:35				5:42		拘束時間 14:39										20:21										
13日前	休息期間 10:59						7:20		拘束時間 12:58										20:18								
12日前	休息期間 12:02							8:20		拘束時間 14:26										20:55							
11日前	休息期間 9:34					6:29		拘束時間 13:42										20:11									
10日前	休息期間 10:34					6:45		拘束時間 6:36 13:21																			
9日前	休息期間 18:36							7:57		拘束時間 15:35										21:07							
8日前	休息期間 8:25				5:32		拘束時間 14:46										20:18										
7日前	休息期間 10:36						6:54		拘束時間 14:01										20:49								
6日前	休息期間 9:59					6:48		拘束時間 6:34 13:22																			
5日前	休息期間 20:45									10:07		拘束時間 6:34 16:41															
4日前	休息期間 18:19										11:00		拘束時間 4:50 15:50														
3日前	休																										
2日前	休																										
前日										7:57		拘束時間 15:26										21:07					
当日	休息期間 8:34				5:41		拘束時間 2:12		7:53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。

■ : 休日出勤

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、当該営業所では、運行管理者2名及び運行管理補助者2名が、運行時間帯に合わせ交替で勤務する体制となっており、当該運行管理者は、運転者に対して、対面により点呼を実施しており、遠隔地において乗務を開始又は終了する場合にあつては電話により点呼を実施している。
- ・当該運行管理者は、始業点呼において、日常点検の実施状況、アルコール検知器による酒気帯びの有無の確認、運転者の疾病や疲労等を確認し、運行可否の決定を行っている。また、運行指示については、指示内容を点呼記録簿に記載している。さらに、終業点呼は、アルコール検知器による酒気帯び有無の確認、運転者の疾病、疲労、交通違反の有無、遺失物等の有無の状況等について運転者から報告を受けている。
- ・当該運行管理者は、事故当日、当該運転者に対し、運行に遅延が発生したとしても安全運転を優先し、速度を抑えて運転するよう指示していた。

#### 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、年間計画に基づき「ドライブレコーダーの記録による事故事例及びヒヤリハット研修」や「輸送の安全に関する（安全マネジメント）教育」等の項目を月毎に設けて実施しており、また、添乗指導を年1回実施していた。
- ・当該事業者は、運転者に対し、冬季の積雪路等の運転に特化した指導として、冬季は夏季の3倍の車間距離を取るよう指導していた。また、都市間運行に従事する運転者に対しては、「遅れる勇気を持つように」を標語として休憩時間の取得不足及び回復運転をしないよう指導していた。さらに、当該営業所の全従業員に対し、平成26年12月に開催した業務集会において、「事故防止の取り組み」、「安全な速度と適切な車間距離の保持の徹底」及び「厳正な点呼の執行」について指導していた。
- ・当該事業者は、初任運転者に特化した教育として、乗務員教本や各マニュアルを用いて「安全速度のとり方（路面に応じた速度の違いを含む）」、「追従の仕方」、「前車との車間距離について（雪道も含む）」等の指導をしていた。

#### 2.4.3.4 適性診断の活用

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、法令で定められた適性診断の他、3年に1回、一般診断を受診させており、これらの診断結果を活用し個別に面談することにより指導していた。

#### **2.4.3.5 運転者の健康管理**

当該運行管理者の口述によると、当該運転者に対して定期健康診断を受診させるなど指導を行っており、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管理マニュアル」は、コピーして営業所の運転者の目に付くところに掲示していた。

#### **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・通達等の把握**

当該事業者は、北海道バス協会及び旭川地区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、重要なものは印刷し回覧していた。また、毎年春と秋に業務集会を開催し運転者の指導に活用していた。

## 3 分析

### 3.1 事故に至るまでの運行状況等の分析

2.1.1 に記述したように、当該運転者は、6時05分に旭川駅行きの乗合バスの運行を開始し、事故地点の約20km手前から、前方を走行していた相手車両に追従して走行していた。

事故当時、積雪路において、当該運転者は、前方を走行していた相手車両が巻き上げた雪煙により前方の視界が妨げられた状況の中、相手車両が事業用自動車であることから、急に減速する等の無謀な運転はしないだろう、自分はこの車間距離でもすぐに止まることができるだろうと思い込み、相手車両と十分な車間距離を取っていなかったと考えられ、また、単調な連続走行であったため、突然現れた状況に対応できなかった可能性が考えられる。

2.1.2.1 の「図2 事故当日の運行記録計の記録」によると、当該運転者は運転を開始してから加減速を繰り返しながら制限速度を超過する運転を続けており、最初の停留所には10分遅れで到着しているが、運行表で指示された停車時間を取ることなく減速しながら通過し、次の停留所でも同様に減速しながら通過している。このことから、当該運転者は、定時運行を優先するあまり、停留所への到着時間の遅れがあった場合、停留所手前から停留所において乗車待ちしている人の有無を確認しながら通過し、停車する時間を省き、到着時間の遅れを取り戻そうとする運転になっていた可能性があると考えられる。

運行記録計及びドライブレコーダーの記録によると、追突直前まで車両のふらつきなどの居眠りの兆候や不自然な走行挙動は認められないことから、当該運転者に急な体調異変が生じたとは考えにくい。また、当該車両が速度約65km/hの走行状態から急激に減速し停止していることから、相手車両に間近に迫っていることに気付いてブレーキを操作したものの、タイヤがスリップして相手車両に追突したものと考えられる。

以上のことから、事故は、当該運転者が冬季における道路状況に応じた速度や車間距離で走行することを怠り、視界が悪いにもかかわらず前方を走行していた相手車両は急に減速する等の無謀な運転はしないだろうとの思い込みから、前方を走行していた相手車両に接近していることに気付くことが遅れ、追突したものと考えられる。

### 3.2 当該事業者に係る状況の分析

2.1.1.2 に記述したように、都市間運行における運行時間の設定が、夏季と冬季で同じ時間となっており、道路状況や天候によって遅延が発生することの多い冬季にお

ける運行時間については、運転者に余裕を持たせるような時間設定になっていなかったと考えられる。

2.4.3 に記述したように、当該事業者においては冬季における安全な速度や適切な車間距離保持の徹底などの指導を実施し、また、業務集会等において「遅れる勇気を持つように」を標語として休憩時間の取得不足及び回復運転をしないよう指導していたものの、当該運転者は、当該運行において制限速度を超過した走行を続けたり、運行表で指示された休憩時間を取ることなく停留所を通過していることから、その指導が十分に運転者に伝わっていなかった可能性が考えられる。

なお、2.1.1.2 に記述したように、運行の際に当該運転者に携行させていた運行表によると、一部の停留所間において区間距離が19.9kmであるにも関わらず、発着時間から算定すると、この区間を12分で走行する運行の指示がされており、算定される区間を運行した場合、平均速度は99.5km/hで走行しなければならない状況であった。また、当該運行表上では前後の停留所で各々10分間の休憩が設定されていたが、これらの休憩を取らずに運行することにより、運行が可能となるダイヤ設定であったと考えられる。運行ダイヤに記載された発着時刻は、本来、運転者が安全な運行をするための拠り所となるべきものであるにもかかわらず、当該事業者は実態に即していない無理な設定をしていたため、当該運転者が安全を最優先に運転するという意識を持ちにくい状態で走行せざるを得なかった可能性があると考えられる。

また、当該営業所においては、事業計画の遂行に必要な数の運転者が配置されているとはいえ、運行予定表に急遽変更が生じた場合、即応できる人員に余裕が少なく、当該運転者も休日出勤すれば手当がもらえることを承知していたことから40日間連続で勤務させており、当該運転者に連続運転が集中し、他の運転者の運転時間と著しい差が生じていた。このことから、当該事業者においては運転者に対する乗務管理が適切に実施されていなかったと考えられる。

## 4 原因

事故は、片側1車線の積雪路において、当該車両が、前方の相手車両が巻き上げる雪煙により視界が妨げられた状況の中、十分な車間距離を取らず速度70km/hで走行したことにより、道路右側の駐車帯に入るため減速した相手車両に気付くのが遅れ、ブレーキを操作したものの間に合わず追突して発生したものと考えられる。

当該運転者は、前方を走行していた相手車両が事業用自動車であることから、急に減速する等の無謀な運転はしないだろう、自分はこの車間距離でもすぐに止まることができるとの思い込みから十分な車間距離を取っていなかったものと考えられる。

当該事業者においては、運行表上のダイヤ設定が一部の停留所間において、区間距離に比べて、発着時刻から算定される走行時間が著しく短いダイヤ設定となっており、実態に即していない無理なダイヤ設定になっていたことも、事故につながった可能性が考えられる。

また、当該事業者において、冬季における安全な速度や適切な車間距離保持の徹底に関する指導は行っていたものの、不十分であったことから、当該運転者が安全運転に関する注意点の徹底よりも定時運行することを優先し、制限速度を遵守しないで走行してしまったため、事故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 運行管理に係る法令遵守の徹底（実態に即した運行計画の策定等）

- ・事業者は、季節や天候に応じて運行時間を見直すなどの実態に即した無理のない運行計画を立てる必要がある。また、乗務員に休憩時間の確保や制限速度の厳守を徹底させる必要がある。
- ・事業者は、運転者の運行実態を把握し、運転者間の勤務時間のバランスを考え、特定の運転者に勤務が集中し連続勤務とならないように労務管理を徹底するとともに、改善基準告示を遵守する必要がある。
- ・運行管理者は、始業点呼において、運転者の休憩地点及び休憩時間など安全な運行に必要な指示を行い、運転者に遵守させる必要がある。

#### 5.1.2 運転者教育の充実（自然環境を踏まえた運転方法の指導等）

- ・事業者は、経験の浅い運転者に対して指導教育（添乗指導）を徹底するとともに、十分な車間距離、安全走行速度、状況に応じた危険予知の判断ができるよう具体的な事例を交えながら指導を行う必要がある。
- ・事業者は、運転者教育において、地域の自然環境を踏まえた運転方法を指導するとともに、ドライブレコーダーの映像を活用するなどして具体的な事故事例を示して指導を行う必要がある。

#### 5.1.3 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 及び 5.1.2 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今後適当な時期において、当該事業者における取り組み状況を確認していく必要がある。

#### 5.1.4 本事案の他事業者への水平展開

- ・国土交通省及びバス協会においては、運行管理者講習、バス事業者などが参画する地域安全対策会議や各種セミナー、メールマガジンなどにより、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。
- ・国土交通省は、所有している事業者情報、監査情報及び車両情報等を分析するなどにより、特に積雪地を運行する事業者に対して、効果的な方法により注意喚起することを検討する必要がある。

## 5.2 自動車単体に対する対策

### 5.2.1 衝突被害軽減ブレーキ装置の導入

- ・衝突被害軽減ブレーキ装置については、平成26年11月から、順次、新車の大型バスに義務付けられているところであるが、事業用自動車の車齢は長いことから、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、使用過程車にも装備できる安価な後付け装置の開発・普及に取り組む必要がある。

### 5.2.2 安全運転支援装置の導入

国土交通省では、自動車運送事業者を対象に安全対策への補助事業を実施しており、最近の例では次のようなものがあげられる。

- ・ドライブレコーダー
- ・デジタル式運行記録計
- ・過労運転防止のための機器
- ・衝突被害軽減ブレーキ装置

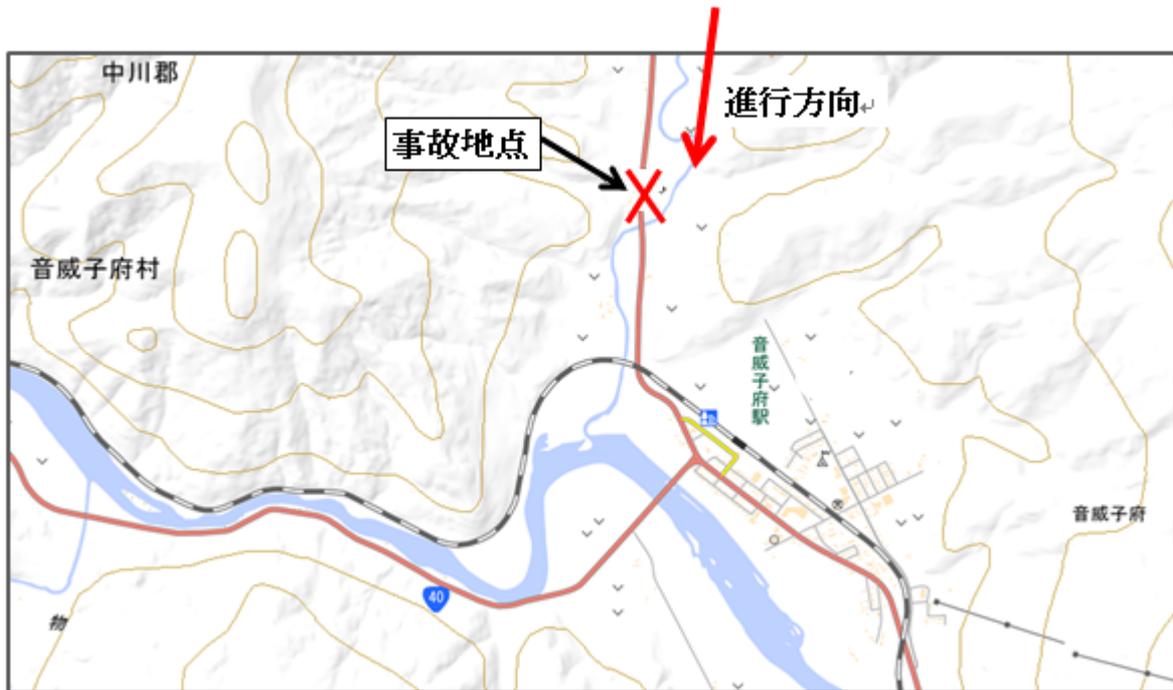
事業者は、上記補助制度を積極的に活用し、安全対策の更なる向上を図ることが望まれる。

また、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、ASV技術の開発及び普及について、引き続き取り組む必要がある。

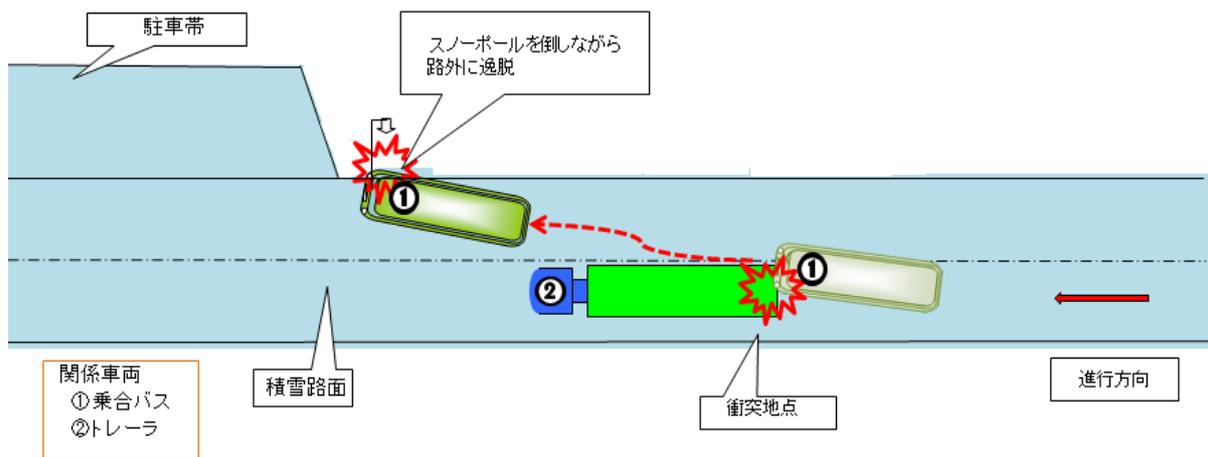
## 5.3 運転者の安全運転対策

### 5.3.1 運転者の安全運転意識の向上

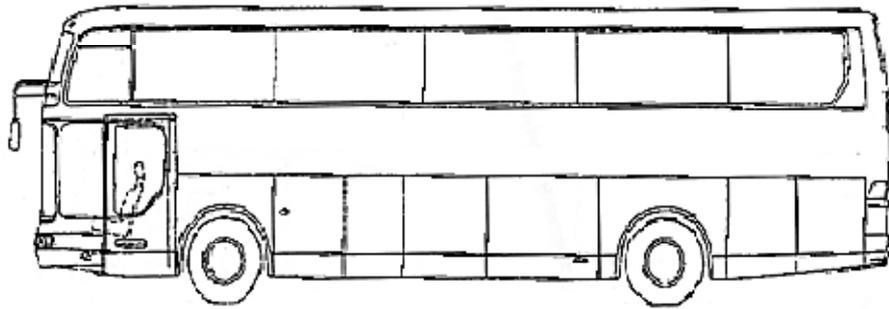
- ・運転者は、速度の超過や車間距離不保持が及ぼす危険性を十分に認識して、道路状況に応じた安全運転に努める必要がある。



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 当該車両外観図



写真1 道路状況



写真2 衝突したスノーポール



写真3 当該車両左前面



写真4 当該車両左側面



写真5 相手車両右後部



写真6 相手車両後部