

事業用自動車事故調査委員会5年総括

はじめに

事業用自動車事故調査委員会は、平成26年6月の設立後、労働科学、健康医学、人間工学、自動車工学、道路工学、交通工学、社会学、法学等、非常に幅広い見地から、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じてきたところである。

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、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うえで、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ることで、これまでの5年間の総括とした。

1. 全体の分析

(1) 事故形態

- ・衝突14件（うち速度超過での衝突7件）、追突13件（うち速度超過での追突8件）、転落4件（うち速度超過での転落3件）、横転3件（うち速度超過での横転1件）、その他3件（対歩行者事故、荷崩れ、積載物の漏洩各1件）

→衝突、追突で全体の約7割（27/37）

→速度超過での事故の割合が半数を超えている（20/37）

→転落、横転では、下り坂での事故の割合が約6割（4/7）

(2) 事故の主原因

- ・前方不注意8件、速度超過8件、居眠り運転7件、脇見運転4件、車間距離不足3件、体調急変2件、漫然運転1件、スリップ1件、無理な車線変更1件、飲酒運転1件、フレキシタンクの損傷1件

→運転者の不注意（前方不注意、脇見運転、漫然運転、無理な車線変更）が全体の約4割（14/37）

→運転技術に関係する原因（速度超過、車間距離不足、スリップ）が全体の約3割（12/37）

→運転者の体調関係の原因（居眠り運転、体調急変）が全体の約2割（9/37）

(3) 運転者の年齢

- ・20代：2件、30代：5件、40代：10件、50代14件、60代4件、70代2件

→50代以上で全体の約5割（20/37）

(4) 事故発生時刻

・日中午前（6:00～12:00）10件、日中午後（12:00～18:00）12件、夜間（18:00～24:00）5件、深夜・早朝（0:00～6:00）10件

→日中午前と日中午後の時間帯で全体の約6割（22/37）

→夜間及び深夜・早朝の時間帯で全体の約4割（15/37）

(5) 事故要因（複数ある場合は重複して数える）

・教育・指導不足 32件（うち主要因が6件）、無理な運行指示等 28件（うち主要因が13件）、速度超過 20件（うち主要因が12件）、点呼未実施等 22件（うち主要因が2件）、前方不注意 18件（うち主要因が8件）、集中力低下・漫然運転 16件（うち主要因が1件）、疲労・居眠り 15件（うち主要因が7件）、ブレーキ操作不適等 13件（うち主要因が3件）

→運行管理不適が全ての事故の要因となっており、教育・指導不足（32/37）が全体の約9割、無理な運行指示等（28/37）が全体の約8割、点呼未実施等（22/37）が全体の約6割を占める。

→速度超過（20/37）が全体の約半数を占めるほか、ブレーキ操作不適（13/37）も全体の約3割を占めるなど、運転技術に関係するものが多い。

→運転者の不注意（前方不注意（18/37）、集中力低下（16/37））が多い。

→疲労・居眠り（15件）について、点呼未実施等が8（8/15）件、無理な運行指示等が13（13/15）件と、運行管理に問題があるものが多い。

2. 事故の類型化

○背景（主に運行管理の状態）、事故に至るプロセス、運転者の心身の状態、運転操作等を考慮して以下のとおり類型化した。

【パターンⅠ】過労運転による居眠り事故

【パターンⅡ】体調急変や体調不良による事故

【パターンⅢ】前方不注意（脇見運転）による事故

【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

【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

【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

・飲酒運転による事故

○これまでに議決された事故事例 37 件について、上記 5 パターン等に分類した上で、以下のとおりパターン毎の傾向を分析したほか、報告書に記載された再発防止策及び国土交通省で講じてきた施策についてもあわせて記載した。

【パターンⅠ：過労運転による居眠り事故（全 11 件）】

・全事例について、運転者の疲労・居眠りが認められた。（11 件（うち主要因が 5 件））

- ・ 加えて、運転操作等不適切に係る内容として、運転者の集中力（注意力）低下・漫然運転（11件（うち主要因が1件））や、前方不注意（6件（うち主要因が4件））が挙げられる。
- ・ 全事例について、運行管理不適が認められた。（11件）
- ・ 運行管理不適に係る具体的内容として、無理な運行指示等（10件（うち主要因が8件））や、点呼未実施等（8件（うち主要因が1件））が挙げられる。
- ・ また、運転者への教育・指導不足も多い。（9件（うち主要因が2件））

《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）

○事故防止に有効な機器の導入推進（睡眠状態を測定・記録する機器、居眠り防止装置、衝突被害軽減ブレーキ等）

○緊急時の対応が適切にとれるよう訓練するなどの取組の推進

《これまでの取組》

- ✓ 貸切バス運転者教育の準初任運転者の新設（H28.12.1）
- ✓ 貸切バス運転者への乗務途中点呼の新設（H28.12.1）
- ✓ 「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）
- ✓ 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）
- ✓ 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）
- ✓ 「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）
- ✓ 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）
- ✓ 衝突被害軽減ブレーキの国際基準の成立（R1.6.28）
- ✓ ICT活用ガイドブックの策定（R1.6.28）
- ✓ 事故防止対策支援事業の補助制度の実施（例年）

【関係団体等への文書発出関係】

- ✓ 貸切バスの安全確保の徹底について (H28. 1. 15)
- ✓ 高速道路における安全確保の徹底について (H28. 10. 4)
- ✓ 準中型自動車運転者免許の新設に伴う運転免許の確認の徹底について (H29. 3. 8)
- ✓ 高速道路の路肩駐車車両への追突事故防止のための取組みの徹底について (H29. 9. 7)
- ✓ 貸切バスによる死傷事故の発生を踏まえた事業用自動車の安全確保の取組の徹底について (R1. 5. 27)
- ✓ バスの走行時における安全運行の徹底について (R1. 6. 7)
- ✓ 「死亡・重傷事故の低減対策のポイント」の活用について (R1. 6. 11)
- ✓ 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)

【パターンⅡ：体調急変や体調不良による事故(全4件)】

- ・ 全事例について、健康起因が主要因と認められた。(4件)
- ・ 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。(3件)
- ・ 運転者の年齢が40代1名、50代2名、70代1名と、年齢層が比較的高い。

《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推進 (運転者の異常検知システム等)

《これまでの取組》

- ✓ 「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)
- ✓ 貸切バス運転者への乗務途中点呼の新設 (H28. 12. 1)
- ✓ 「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)
- ✓ 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)
- ✓ 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)
- ✓ 「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)
- ✓ 「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)

【関係団体等への文書発出関係】

- ✓ 「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」等に基づく体調急変に伴う事故防止対策の再徹底について (H27. 2. 27)
- ✓ 高速道路における安全確保の徹底について (H28. 10. 4)
- ✓ 高速道路の路肩駐車車両への追突事故防止のための取組みの徹底について (H29. 9. 7)
- ✓ 健康起因事故の防止に向けた健康管理の実施について (H30. 6. 8)
- ✓ バス運転者の意識消失による事故の発生を踏まえた健康管理の再徹底について (H30. 11. 2)

【パターンⅢ：前方不注意（脇見運転）による事故（全6件）】

- ・ 全事例について、運行管理不適が認められた。（6件（うち主要因が1件））
- ・ 運行管理不適に係る具体的内容として、点呼未実施等が挙げられる。（5件）
- ・ 運転者への教育・指導不足も多く認められた。（5件）
- ・ 速度超過が認められた事例が多い。（5件（うち主要因3件））
- ・ 脇見運転の主な原因として、道路脇案内板など走行経路に係る情報に気をとられていた事例（2件）や、運転者の走行中の不適切な対応（ラジオ操作等）（2件）が挙げられる。

《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）
- 事故防止に有効な機器の導入推進（衝突被害軽減ブレーキ等）
- 乗客へのシートベルト着用促進
- グループ点呼実施事業者の実態把握及び必要に応じ当該事業者への適切な指導

《これまでの取組》

- ✓ 「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)
- ✓ 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)
- ✓ 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（運転者の運転適性の把握等） (H30. 6. 1)
- ✓ 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)
- ✓ 事故防止対策支援事業の補助制度の実施（例年）

【関係団体等への文書発出関係】

- ✓ 貸切バスのシートベルトの着用徹底について（H28. 2. 3）
- ✓ シートベルト着用徹底の外国人向けリーフレットの配布について（H28. 3. 4）
- ✓ 乗務中の携帯電話・スマートフォンの使用禁止の徹底について（H28. 11. 7）

【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（全4件）】

- ・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。（4件）
- ・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。（4件）
- ・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。

《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）
- 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）

《これまでの取組》

- ✓ 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（H30. 4. 11）
- ✓ 「自動車運送事業者が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」の改正（運転者の運転適性の把握等）（H30. 6. 1）

【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（全10件）】

- ・全事例について、運行管理不適が認められた。（10件（うち主要因が1件））
- ・運行管理不適に係る具体的内容として、運転者への教育・指導不足が全事例で認められた。（10件（うち主要因が1件））
- ・速度超過が全体の6割（6/10（うち主要因が2件））を占めるほか、ブレーキ操作不適等が全体の7割（7/10（うち主要因が2件））を占めるなど、運転者の運転技術に起因するものが多い。
- ・積み荷に起因するもの（フレキシタンクの破損、積付不適等）が2件認められた。
- ・天候に起因するもの（雪煙による視界不良及び湿潤路面等）が5件（うち主要因が2件）認められた。

《再発防止策》

- 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

○事故防止に有効な機器の導入推進等 (車間距離警報装置、衝突被害軽減ブレーキ等)

○「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)

○監査制度の充実強化

○貸切バスの事業許可更新制導入等

《これまでの取組》

- ✓ 「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)
- ✓ 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) (H28. 6. 30)
- ✓ 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)
- ✓ 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)
- ✓ 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)
- ✓ 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)
- ✓ 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)
- ✓ 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)
- ✓ 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)
- ✓ 「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)
- ✓ 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)
- ✓ 「自動車運送事業者が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」の改正 (運転者の運転適性の把握等) (H30. 6. 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)
- ✓ 睡眠不足に起因する事故の防止対策を強化 (睡眠不足による乗務の禁止等) (H30. 6. 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）
- ✓ 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）
- ✓ 「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）
- ✓ 事故防止対策支援事業の補助制度の実施（例年）

【関係団体等への文書発出関係】

- ✓ 「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」等に基づく体調急変に伴う事故防止対策の再徹底について（H27. 2. 27）
- ✓ 貸切バスのシートベルトの着用徹底について（H28. 2. 3）
- ✓ シートベルト着用徹底の外国人向けリーフレットの配布について（H28. 3. 4）
- ✓ 高速道路における安全確保の徹底について（H28. 10. 4）
- ✓ 高速道路の路肩駐車車両への追突事故防止のための取組みの徹底について（H29. 9. 7）
- ✓ 健康起因事故の防止に向けた健康管理の実施について（H30. 6. 8）
- ✓ バス運転者の意識消失による事故の発生を踏まえた健康管理の再徹底について（H30. 11. 2）
- ✓ バスの走行時における安全運行の徹底について（R1. 6. 7）
- ✓ 「死亡・重傷事故の低減対策のポイント」の活用について（R1. 6. 11）
- ✓ 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（R1. 7. 5）

【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】

- ・ 速度超過が認められた。
- ・ ブレーキの不具合を認識しながら運行を継続するなど、無理な運行指示が認められた。
- ・ ブレーキに関する点検の一部未実施が認められた。

《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

《これまでの取組》

- ✓ 大型トラック・大型バスのスペアタイヤの点検義務化（H30. 10. 1）

【関係団体等への文書発出関係】

- ✓ 車両火災事故防止に向けた確実な点検整備の実施について（H28. 4. 22）
- ✓ スペアタイヤ落下事故防止のための大型トラックの緊急点検の実施について（H29. 10. 27）

【その他：飲酒運転による事故】

- ・ 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。

《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

《これまでの取組》

- ✓ フェリー乗り場で飲酒運転根絶の緊急事故防止キャンペーン（H29.12）
- ✓ 「自動車運送事業者が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」の改正（運転者の運転適性の把握等）（H30.6.1）
- ✓ 一般貨物自動車運送事業者に対する安全点検の実施（R1.8～9）
- ✓ 事故防止対策支援事業の補助制度の実施（例年）

【関係団体等への文書発出関係】

- ✓ バス運転者の飲酒運転の防止等法令遵守の徹底について（H28.6.29）
- ✓ 事業用自動車の運転者に対する飲酒運転防止等の法令遵守の徹底について（R1.5.23）

3. 今後の本委員会のあり方について

(1) これまでの調査・分析等の体制について

本委員会では、これまで、社会的影響の大きさ、事故原因が事業者の組織的、構造的問題に起因する可能性、有効な再発防止策の必要性等を勘案したうえで、調査対象事故を選定し、調査対象事故のうち、特に社会的影響が大きく、科学的、専門的見地からの検証が必要なものについては、特別重要調査対象事故に選定してきたところである。

これまで、特別重要調査対象事故8件、重要調査対象事故29件について報告書を取りまとめたところであるが、今回、当該事故全体の分析を行った結果、運行管理不適、教育・指導不足、速度超過など、重大事故全体について共通する要因が認められたほか、大きく5つの類型に分類されることが明らかとなった。また、飲酒運転や車両故障に起因する事故もそれぞれ1件選定されているが、事故が及ぼしうる社会的影響を考慮して調査対象事故を選定していくことが重要である。

特別重要調査対象事故は、現地に本委員会の調査員等を派遣する等、特別体制を組み、地方運輸局等と一体的に調査を行っているが、これまで選定された8件の事案については、軽井沢スキーバス事故をはじめ、いずれも非常に社会的影響の大きな事故であり、特別体制を組み、詳細な分析等を行うことで、社会的要望に応えてきたところである。

重要調査対象事故についても、各地方運輸局等の担当者が本委員会の調査員等の助言を得ながら必要な調査を実施している。また、各地方運輸局等の担当者による迅速かつ適切な調査の実施に向けて、(公財)交通事故総合分析センター職員による研修の実施などの取組が行われている。今後も引き続き、このような取組を進めていくことが重要である。

事故の分析・調査については、基本的に、事故を惹起した事業者、運行管理者、運転者等、事故当事者に対する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が行われている。今後、さらに精緻な分析・調査を実施していくにあたっては、事故当事者へのヒアリングで得られた情報(事故当事者が行っていた運行管理等)の妥当性を検証するための業界団体や模範的自動車運送事業者へのヒアリングやアンケートの実施など、幅広い関係者に広く調査を行うことが重要である。

また、事故の分析・調査にあたり、事故当時の状況を再現する実証実験は非常に有効な調査手法であることは、当委員会で実施した軽井沢スキーバス事故の実証実験においても明らかであるが、これまで本委員会が議決した事案のうち、実証実験を実施した事案は1件にとどまっている。

再発防止策の提案については、本委員会における幅広い見地からの高度かつ複合的な事故要因の調査・分析を踏まえ、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可能としてきたとこ

ろであるが、網羅的な再発防止策の提言については、事業者が優先的に講じるべき対策がわかりにくくなるなどの意見がある。

今後、再発防止策を事業者が確実に実施していくにあたっては、網羅的な再発防止策の提言にこだわらず、メリハリを利かせた提言を行うなどの柔軟な対応や、再発防止策の内容を、事業者にとってわかりやすく、実践的なものとするのが重要である。

議決された事案については、詳細な報告書を取りまとめ、公表することで、本委員会による科学的、専門的見地からの調査・分析内容を網羅的かつ正確な発信に努めるとともに、報告書の公表の都度、記者会見を開催するなど、マスコミ関係者への広報も適切に実施してきたところである。

一方、詳細な報告書は、分量が多くなり、報告書に記載された再発防止策の実施主体である自動車運送事業者及び運転者等（以下「自動車運送事業関係者」という。）が報告書の内容を平易に理解するのが難しいとの意見や、周知にあたっては、自動車メーカーなど自動車運送事業関係者以外にも幅広く周知を図るべきとの意見もある。

（２）今後のあり方について

このような状況を踏まえると、本委員会に求められる社会的要望に応えるためには、以下の点に留意しながら、今後も引き続き、客観的で質の高い事故原因の究明とともに実効性の高い再発防止策の提言を行っていくことが重要と考えられる。

○これまで、本委員会では、軽井沢スキーバス事故等、社会的影響の大きい事故を中心に調査を実施してきたところ、今後も、社会的影響の大きい事故を分析する意義はあるものの、引き続き社会的影響の大きい事故を取り上げるにあたっては、事故が及ぼしうる社会的影響を的確に読み取り、事故の選定につなげていくこと。

○迅速かつ適切な調査に向け、今後も引き続き、（公財）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こと。

○調査、分析にあたっては、事故当事者の口述が中心となることに変わりはないが、個人情報等機微な情報の取り扱いには十分注意しつつ、必要に応じ、事故当事者以外の幅広い関係者（業界団体、同業他社等）にも調査を行うこと。

○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こと。

○再発防止策の提言にあたっては、「事故の削減に真に効果的か。」、「事業者が実際に対応可能な内容であるか。」の２点を念頭に置き、網羅的な内容にこだわらず、優先順位の高い内容を中心にメリハリを利かせるなど、柔軟な対応を行うこと。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。

○報告書の公表・周知にあたっては、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別途用意するなど、自動車運送事業の当事者たる自動車運送事業関係者が報告書の内容に関心を持ち、報告書の内容の実践につなげてもらえるような取組を推進すること。また、自動車メーカーなど自動車運送事業関係者以外にも幅広く周知を図ること。

なお、自動車運送事業関係者や行政機関においては、本委員会による提言を踏まえた対策が十分とられているか改めて検証を行い、必要に応じて、新たな施策の検討を進めていくことに期待する。

本委員会の発足により、本委員会発足以前に各地方運輸局等が実施していた調査・分析では限界があった、社会的影響の大きな事故の高度かつ複合的な調査・分析と客観的な質の高い再発防止策の提言が可能となった。加えて、本委員会での調査・分析内容の詳細を報告書という形で記録し、公表することで、事故の事後的な振り返りや、再発防止策の実施状況のフォローアップが可能になるなど、本委員会は、これまで5年間の活動を通じて、事業用自動車による事故の防止対策推進に一定の役割を果たしてきたものとする。

今後、より一層効果的に活動していくにあたっては、今回の検証内容を踏まえた調査・分析手法等の検討を行い、「事故の背景にある組織的・構造的課題の更なる解明」や「より客観的で質の高い再発防止策の提言」等の社会的要望に引き続き応えて参りたい。

以上

設立から令和元年7月までに議決された37事案

事故番号	パターンⅠ								パターンⅡ				パターンⅢ				パターンⅣ				パターンⅤ								車両故障	アルコール										
	重26-2	重26-5	重26-9	重28-3	重28-4	重28-5	重28-6	重28-8	重29-2	特重27-4	特重29-1	重26-11	特重26-1	特重26-2	特重27-2	重26-3	重26-7	重27-2	重28-1	重28-2	重29-1	重26-10	重27-1	重27-4	重27-6	重26-4	重26-6	重26-8			重26-12	重26-13	重27-5	重28-7	重29-4	特重27-1	特重27-3	重27-3	特重29-2	
事故地点	小千谷市	富士市	大山市	住之江区	焼津市	岡崎市	観音寺市	佐久市	上川郡	東広島市	鳴門市	白井市	平塚市	大田区	小金井市	江東区	浜松市	南小国町	江戸川区	下松市	あわら市	葛飾区	富士宮市	箱根町	江戸川区	臼杵市	堺市~かつらぎ町	板橋区	小樽市	青森市府村	別府市	佐世保市	神戸市	四日市市	軽井沢町	浜松市	大阪市平野区			
被害状況	死亡1	重傷2 軽傷25	軽傷9	死亡1 重傷1	軽傷3	死亡2 重傷1 軽傷4	死亡1 重傷5 軽傷34	重傷2 軽傷10	重傷11 軽傷32	死亡2 軽傷4	死亡2 重傷2 軽傷12	重傷3 軽傷5	重傷2 軽傷14	重傷1 軽傷18	死傷0	軽傷10	重傷1 軽傷2	重傷3 軽傷16	死亡1 軽傷1	死亡3 重傷3 軽傷4	重傷2 軽傷1	死亡1 軽傷1	死亡1	死亡1	死傷0	死傷0	死傷0	軽傷57	軽傷10	重傷2 軽傷3	重傷4 軽傷9	重傷1 軽傷1	死亡1	重傷3 軽傷22	死亡15 重傷22 軽傷4	軽傷15	死亡1 重傷2			
道路形状	直線	直線	交差点	交差点	直線	直線	直線	高速トンネル	直線	高速トンネル	直線	直線	交差点	直線	直線	高速トンネル	交差点	直線	カーブ	直線	カーブ	カーブ	カーブ	カーブ	カーブ	カーブ	カーブ	カーブ	カーブ	カーブ	カーブ	カーブ	カーブ	カーブ	カーブ	カーブ	カーブ	直線		
車両(初年度登録年及び総走行距離(km))	トラクタ コンテナ セミトレーラ 平成23年 277,682	大型 貸切バス 平成17年 915,200	大型 タンク車 平成16年 429,735	トラクタ 車両運搬 セミトレーラ 平成25年 341,408	大型 トラック 平成25年 324,652	大型 トラック 平成28年 80,729	トラクタ・パ ン セミトレーラ 平成25年 437,666	大型 貸切バス 平成25年 228,709	大型 貸切バス 平成29年 30,903	中型 トラック 平成27年 95,002	大型 トラック 平成20年 532,911	中型 乗合バス 平成22年 310,344	中型 貸切バス 平成20年 506,581	大型 乗合バス 平成20年 272,181	大型 乗合バス 平成24年 163,978	小型 貸切バス 平成20年 323,323	大型 トラック 平成26年 68,567	小型 貸切バス 平成7年 702,713	タクシー 平成24年 263,209	中型 トラック 平成25年 345,566	中型 貸切バス 平成2年 232,507	トラクタ コンテナ セミトレーラ 平成24年 355,234	トラクタ タンク セミトレーラ 平成17年 810,157	トラクタ コンテナ セミトレーラ 平成25年 158,462	トラクタ コンテナ セミトレーラ 平成19年 634,566	大型 トラック 平成24年 161,652	トラクタ コンテナ セミトレーラ 平成15年 916,000	大型 貸切バス 平成8年 1,224,520	大型 乗合バス 平成20年 313,908	大型 乗合バス 平成7年 1,640,388	小型 貸切バス 平成9年 1,044,365	大型 トラック 平成25年 264,269	大型 乗合バス 平成19年 917,015	大型 貸切バス 平成23年 955,655	大型 貸切バス 平成14年 1,062,949	大型 貸切バス 平成3年 不明	トラクタ パン セミトレーラ 平成18年 932,340			
事故形態	横転	追突	追突	対歩行者 事故	追突	衝突	追突	衝突	転落 (横転)	追突	衝突	衝突	衝突	衝突	追突	追突	衝突	衝突	衝突	追突	追突	衝突	衝突	衝突	衝突	衝突	衝突	衝突	衝突	衝突	衝突	衝突	衝突	衝突	衝突	衝突	衝突	衝突	衝突	
事故の主原因	漫然運転	前方 不注意	脇見運転	前方 不注意	前方 不注意	前方 不注意	居眠り 運転	居眠り 運転	居眠り 運転	居眠り 運転	居眠り 運転	体調急変 (痙攣発作)	居眠り 運転	体調急変 (痙攣発作)	前方 不注意	脇見運転	脇見運転	脇見運転	前方 不注意	前方 不注意	速度超過	速度超過	速度超過	速度超過	速度超過	速度超過	速度超過	速度超過	速度超過	速度超過	速度超過	速度超過	速度超過	速度超過	速度超過	速度超過	速度超過	速度超過	速度超過	
運転者年齢	54	31	24	47	37	57	42	44	58	33	50	72	57	56	49	53	29	71	61	54	47	59	42	47	64	46	44	58	52	36	47	59	36	50	65	65	55			
事故発生時刻(深夜・早朝)	2:45	4:07	12:40	9:53	22:13	2:05	21:56	13:53	15:45	7:26	16:59	9:33	16:05	15:05	15:45	13:57	17:50	14:03	21:57	21:39	9:04	12:30	5:08	2:57	9:50	5:29	0:00	8:40	9:35	7:53	13:30	6:15	11:08	3:19	1:52	19:19	0:41			
天候	晴	晴	晴	曇	曇	曇	曇	晴	晴	晴	晴	晴	晴	晴	晴	晴	雨	晴	雨	曇	曇	晴	晴	雨	曇	晴	雨	晴	雷	曇	雨	晴	晴	晴	晴	晴	晴	晴		
運転 操作等 不適	疲労・居眠り運転	○	△	○	○	○	○	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	
	集中力(注意力)低下、漫然運転	◎	○	○	○	○	○	○	○	○	○	△	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	前方不注意	○	◎	○	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	
	脇見運転			◎	△																																			
	制限速度に対する超過速度(km/h)							○(10)				◎(20)	△(8)				◎(20)	○(11)		○(10)	◎(40)	◎(20)	◎(30)	◎(不明)	◎(不明)	◎(20)	◎(18)		○(7)		○(10)		○(10)		◎(9)	◎(45)	◎(30)	○(10)		
	カーブ																																							
	下り坂(%)																																							
	車間不適		○																																					
急ブレーキ、ブレーキ操作不適				△																																				
ハンドル操作不適				△																																				
運行 管理 不適	無理な運行指示、運行指示の不備	◎	△		◎	◎	◎	◎	○	◎	◎	◎	△																											
	点呼未実施、点呼簿への記載の不備	○		◎	○	△	△	○																																
	適性診断未受診、結果未活用	○	△	△	○	△		○	△	○	○		△	△		△	○		△	○																				
	教育・指導不足	○	◎	△	○			◎	◎	○	△	○	○		△	○	◎	○	○	○	○	○	◎	○	○	○	○	○	○	○	△	○	△	△	△	△	◎	△	◎	
	健康起因		△										◎	◎	◎	◎																								
	ブレーキ故障																																							
その他 要因	雨、道路湿潤																																							
	雪、路面凍結																																							
	危険物漏洩			◎																																				
	積み付け、固縛不良																																							
	シートベルト未着用(運転者)		○																																					
運行・運転 記録装置	運行記録計(デジタル)		○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	ドライブレコーダ		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
運転 支援装置	ドライバー状態警報装置(居眠り/ふらつき)																																							
	車間距離警報装置																																							
	車線逸脱防止装置																																							
	車間距離制御装置																																							
	衝突被害軽減ブレーキ																																							
備考	脇見運転の対象																																							
	備考1(車両異常)																																							
	備考2(健康起因)																																							
備考3(運転者の挙動等)																																								

※当該事故との関連性:第1(主)要因「◎」、第2要因「○」、第3要因「△」

再発防止策		パターンⅠ											パターンⅡ				パターンⅢ					パターンⅣ				パターンⅤ									車両故障	アルコール			
事故番号		重26-2	重26-5	重26-9	重28-3	重28-4	重28-5	重28-6	重28-8	重29-2	特重27-4	特重29-1	重26-11	特重26-1	特重26-2	特重27-2	重26-3	重26-7	重27-2	重28-1	重28-2	重29-1	重26-10	重27-1	重27-4	重27-6	重26-4	重26-6	重26-8	重26-12	重26-13	重27-5	重28-7	重29-4	特重27-1	特重27-3	重27-3	特重29-2	
運行管理の充実、強化	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																		△			△	△	△		△				○	△								
	適切な運行指示、運行指示の徹底					○	◎	○	○	◎	○	◎	○	○	○			△	△			○	○	△	○	○				△	△	△	○			○	○		◎
	国際海上コンテナ輸送時における運行指示の徹底																											◎											
	運行管理制度の見直し																																				○		
運転者教育・指導及び適性診断の活用	運行管理者のスキルアップ						○																				○									○		○	
	運転者の選任、新任運転者等の資質の確保																																			△			
	運転者教育の充実(運転者への指導・教育)	◎	◎	◎	◎	○	○	○	◎		○	◎	△			△	○	○	○	○	○	○	○	◎	◎	◎	◎	◎	○	◎	◎	◎	△	◎	◎	◎	◎	◎	
	安全運転の指導 運転者の安全運転意識の向上	○	○		○	△		△				○	◎	○	○			○				○	○	○	○	○			△	○	△	○	○	◎	△	△	△	○	
	脱着運転の危険性の指導																◎	◎	○			◎																	
適切な点呼	適性診断の効果的な活用				△	△	△			○	△								△	◎										△		○		○	△	△			
	点呼の実施、適切な点呼					△	○	△			○	○	○					○		△	△				△	△	○	○			△	△	△	△	△			○	
車両整備と日常点検	整備管理に係る法令遵守の徹底																																				◎		
	車両の日常点検・定期点検の徹底																																				△		
積み付けと積載物漏洩時の対応	積み付け及び固縛																									◎				○									
	毒劇物貨物の適切な取り扱い 積載物漏洩時の対応																										○	○											
健康・体調管理	運転者の健康管理の徹底 健康状態の把握		○	△			△					○	◎	◎																					△				
	事前に身体の異常の兆候が把握できないような事態への対処																																				◎		
制度の見直し等 行進の取り組み	国土交通省等の取り組み							○																												△			
	事業許可の更新制の導入																																			○			
	監査の充実強化等																																			○			
	運行管理制度の見直し																																			○			
事業者の経営と安全の取り組み	ツアー会社とバス事業者の関係																																			○			
	バス事業者の法令遵守の水準の向上と安全管理体制の確立のための取り組みの必要性																																			○			
安全運転支援装置等 新技術の導入と活用	過労運転防止に資する機器の開発・普及(運転者の疲労検知による警報装置含む)			○		○	○	○	○	○	○		○									○	○												○	○			
	デジタル運行記録計の活用												○				○		○	○	○	○					○	○	○						○	○			
	映像記録型ドライブレコーダの活用						○						○						○	○	○	○					○	○	○	○					○	○	○		
	ドライバー状態監視装置の導入 ①運転者の疲労検知 ②注意力散漫警報 ③ふらつき注意喚起 ④居眠り運転防止等	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	○				○	○	○	○																○			
	車間距離警報装置の導入		○														○												○							○			
	衝突被害軽減ブレーキ等の導入		○	○													○			○									○	○	○	○					○		
	車線逸脱防止システム等の導入(車線維持支援装置含む)	○																						○		○									○				
	車両周辺の視界状況提供装置の導入					○																													○				
	車両周辺の障害物検知装置の導入					○																													○				
制限速度の遵守とシートベルトの着用	ドライバー異常時対応システム等の導入									○																													
	アルコール検知装置の導入																																					○	
PDCA	使用過程車に対するASV技術の開発・普及	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	制限速度の遵守、走行速度管理の徹底																○										○			○	△		◎		◎		△		
その他	シートベルト着用の徹底								○																									○					
	乗客に対するシートベルト着用の徹底																		○		○													○	○	△	△		
PDCA	事業者に対するフォローアップ	○	○	○	○		○				○	△	○	○	○	○		○	○					○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
	水平展開	○	○	○	○	○	○		○			○	△	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
その他	気象状況の把握及び指示																																						
	職場環境の整備						○					○																											
	その他																																						

※再発防止策の重要度:第1(最優先)防止策「◎」、第2防止策「○」、第3防止策「△」