

1591202

# 事業用自動車事故調査報告書

〔重要調査対象事故〕

貸切バスの衝突事故（熊本県阿蘇郡南小国町）

平成28年7月20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

（事業用自動車事故調査委員会）  
（伊豆市警察本部） 伊豆警察署

事業用自動車事故調査委員会

委員長 酒井 一博

伊豆市警察本部

伊豆警察署

《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 : 1591202  
車 両 : 貸切バス (小型)  
事故の種類 : 衝突事故  
発生日時 : 平成 27 年 4 月 22 日 14 時 03 分頃  
発生場所 : 熊本県阿蘇郡南小国町 国道 212 号線

平成 28 年 7 月 20 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4月22日14時03分頃、熊本県阿蘇郡南小国町の国道212号線において、貸切バスが乗客21名を乗せて走行中、道路左側に設置されたガードパイプの支柱と境界標に衝突、さらに路外に逸脱し樹木に衝突した。

この事故により、貸切バスの乗客3名が重傷を負い、乗客16名が軽傷を負った。

### <原因>

事故は、貸切バスの運転者が、脇見運転をしたことにより、貸切バスが左側にそれ、ガードパイプと接近し過ぎたことを発端として、慌ててハンドルを右左に操作することのみで危険を回避しようとしたため、ガードパイプの支柱と境界標に衝突し、その後ブレーキを操作したものの十分な制動が得られず、空き地を進行し、樹木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、運行指示書に従って運行することの重要性や、運行指示書と異なる経路を運行する場合は、当該事業者の運行管理者に報告し運行の安全を確保するための指示を受ける必要があることについて、同運転者に対して指導教育を行っていなかったことも事故の背景にあると考えられる。

また、乗客へのシートベルト装着案内及び装着状況の確認に関する事項について、同運転者に対する指導教育が徹底されておらず、同運転者が出発毎に乗客のシートベルトの装着状況を確認していなかったことが、被害を拡大させたこと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	当該事業者等からの情報	3
2.1.2	運行状況の記録	4
2.2	死亡・負傷の状況	4
2.3	車両及び事故現場の状況	4
2.3.1	車両に関する情報	4
2.3.2	道路環境等	5
2.3.3	天候	5
2.4	当該事業者等に係る状況	5
2.4.1	当該事業者及び当該営業所の概要	5
2.4.2	当該運転者	6
2.4.2.1	運転履歴	6
2.4.2.2	運転特性	6
2.4.2.3	健康状態	6
2.4.3	運行管理の状況	6
2.4.3.1	当該運転者の乗務管理	6
2.4.3.2	点呼及び運行指示	9
2.4.3.3	指導及び監督の実施状況	9
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	10
2.4.3.7	関係法令・通達等の把握	10
3	分析	11
3.1	事故に至るまでの運行状況等の分析	11
3.2	当該事業者等に係る状況の分析	11

4	原因	13
5	再発防止策	14
5.1	事業者の運行管理に係る対策	14
5.1.1	運行管理に係る法令遵守の徹底	14
5.1.2	運転者指導の充実	14
5.1.3	事業者に対するフォローアップ	14
5.1.4	本事案の他事業者への水平展開	15
5.2	自動車単体に対する対策	15
5.2.1	衝突被害軽減ブレーキ装置等の導入	15
5.2.2	安全運転支援装置の導入	15
参考図1	事故地点道路図	16
参考図2	事故地点見取図	16
参考図3	当該車両外観図	17
写真1	丁字路交差点手前	17
写真2	事故地点及び案内看板	18
写真3	事故地点	18
写真4	路外逸脱の状況	19
写真5	衝突した樹木	19
写真6	当該車両（前面）	20
写真7	当該車両（左前方側面）	20

# 1 事故の概要

平成27年4月22日14時03分頃、熊本県阿蘇郡南小国町の国道212号線において、貸切バス（以下「当該車両」という。）が乗客21名を乗せて走行中、道路左側に設置されたガードパイプの支柱と境界標に衝突、さらに路外に逸脱し樹木に衝突した。

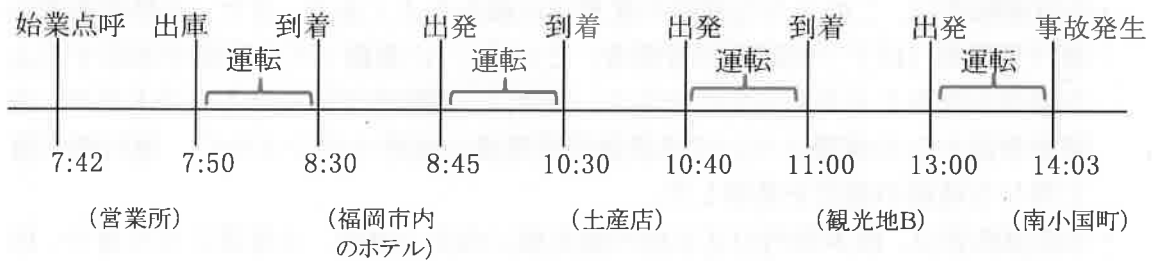
この事故により、当該車両の乗客3名が重傷を負い、乗客16名が軽傷を負った。

**表1 事故時の状況**

[発生日時] 平成27年4月22日14時03分頃	[道路形状] 丁字路交差点、平坦
[天候] 晴れ	[路面状態] 乾燥
[運転者の年齢・性別] 71歳（当時）・男性	[制限速度] 50 km/h
[死傷者数] 重傷3名、軽傷16名	[危険認知速度] 45 km/h
[当該業態車両の運転経験] 7年5ヵ月	[危険認知距離] 0m

**表2 関係した車両**

[車両]	当該車両（貸切バス）
[定員]	27名
[当時の乗員数]	22名
[乗員の負傷程度及び人数]	重傷3名、軽傷16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 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、事故当日、7時00分に出勤し、当該事業者の福岡県の営業所（以下「当該営業所」という。）において、7時42分に当該事業者の運行管理補助者（以下「当該運行管理補助者」という。）から対面による始業点呼を受け、7時50分に出庫した。
- ・当該運転者は、8時30分に福岡市内のホテルに到着し、乗客21名を乗車させ、8時45分に出発した。
- ・運行指示書では、1日目は福岡市内のホテルで乗客を乗せてから、大分県内の観光地を観光後、別府市内のホテルに宿泊、2日目は熊本県内の2カ所の観光地を巡り、福岡県内の観光地等を経由後、福岡空港で乗客を降車させ、当該営業所に戻る経路であった。なお、運行指示書には、主な経由地の発車及び到着の日時や休憩時間について記載がなかった。
- ・しかしながら、福岡市内のホテルを出発した直後に旅行会社の添乗員（以下「当該添乗員」という。）から、1日目の経路を熊本県内の観光地と大分県内の観光地とし、2日目の経路は福岡県内の観光地等に経路を変更するよう要望された。
- ・当該運転者は、このような経路の変更は以前からよくあり、また、当該事業者の運行管理者（以下「当該運行管理者」という。）に連絡しても現場で対応するよう指示されることがあったことから、当時は、運転中であったことでもあり、当該添乗員からの要望について当該運行管理者に連絡することなく、運行指示書と異なる経路の運行を承知した。
- ・当該運転者は、熊本県内の2カ所の観光地に向かう途中、土産店に立ち寄り、休憩後10時40分に出発した。その後、観光地Aは閉鎖されていたため立ち寄らず、11時00分に観光地Bに到着した。
- ・当該運転者は、13時00分に観光地Bを出発し、大分県内の観光地に向かった。約1時間の運転後、阿蘇郡南小国町の国道212号線の丁字路交差点を通過する際、右折専用車線に大型トラックが右折待ちのため停止していたことから、直進車線のやや左寄りを通過しようとした。また、通過時の速度は、約45km/hであった。

- ・当該運転者は、同交差点を通過する際に左側道路脇に観光地の案内看板が設置されていることに気付き、同看板を注視しながら運転していたところ、当該車両は徐々に進路が左側にそれて同交差点左側のガードパイプへ接近した。当該運転者は、当該添乗員の「危ない」という声が聞こえたため、咄嗟にハンドルを右に操作したが、対向車線の車両が正面に見えたので慌ててハンドルを左に操作したところ、道路左側のガードパイプの支柱と境界標に衝突した。
- ・その後、当該運転者は、ブレーキを操作したが間に合わず、当該車両は路外に逸脱して空き地を進行し、樹木への衝突を回避しようと試みたがハンドルの操作が不能となり、約26m先の樹木に衝突して停止した。
- ・当該運転者は、シートベルトを装着していた。

#### **2.1.1.2 当該事業者等からの情報**

- ・当該事業者の代表者（以下「当該代表者」という。）等の口述によると、当該運行は、大韓民国の旅行会社から当該事業者が直接に引き受けたものである。乗客の21名は、大韓民国からの観光客20名と、観光客に同行して来日した当該添乗員1名であった。同旅行会社から示されていた観光客の行程は、事故前日に福岡空港から入国して福岡市内のホテルに宿泊し、事故当日及び翌日に貸切バスで観光地などを周遊して同空港から帰国する予定となっていた。
- ・当該代表者は、運送引受時に旅行会社に対し、添乗員から乗客が理解できる言葉でシートベルトの装着案内をしてもらうよう伝えていたが、当該運転者は、当該添乗員が装着案内をしていたか確認していなかった。なお、乗客はシートベルトを装着していなかった。

**表3 事故に至るまでの運行状況等**

前々日	休日	前日	休日	当日	出勤	7:00
					始業点呼(対面)	7:42
					出庫	7:50
					福岡市内のホテル着	8:30
					福岡市内のホテル発	8:45
					土産店着	10:30
					土産店発	10:40
					観光地B着	11:00
					観光地B発	13:00
					事故発生(南小国町)	14:03
					(運転時間: 3時間 48分)	
					走行距離: 201km	

### 2.1.2 運行状況の記録

当該代表者の口述によると、当該車両にはアナログ式運行記録計が取り付けられていた。

事故当時の運行状況を記録した運行記録計の記録紙は、事故後に警察が押収し、裁判の終結後に検察庁から当該事業者に戻されたが、その後に当該事業者が紛失したため、確認できなかった。

## 2.2 死亡・負傷の状況

重傷3名(当該車両の乗客)、軽傷16名(当該車両の乗客)  
乗客21名中19名が負傷した。

## 2.3 車両及び事故現場の状況

### 2.3.1 車両に関する情報

- ・自動車検査証によると、当該車両の初度登録年は平成7年であり、事故当時の総走行距離は702,713kmであった。
- ・当該車両には、ドライブレコーダーは装着されていなかった。
- ・当該車両には、ナビゲーション装置は装着されていなかった。
- ・当該車両は、ガードパイプの支柱及び境界標に衝突したことで、車体の前部左下部分が大きく凹んだ。また、変形した車体の一部が左前輪と接触していたことで車輪が固定され、ハンドルの操作が不能な状態となっていた(写真7参照)。
- ・当該車両の前面窓ガラスは衝突の衝撃で脱落している。

**表 4 当該車両の概要**

種類	貸切バス（小型）
車体形状	リヤーエンジン
乗車定員	27名
車両重量及び車両総重量	6,470 kg、7,955 kg
初度登録年（総走行距離）	平成7年（702,713 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	無
衝突被害軽減ブレーキ装置の有無	無

**2.3.2 道路環境等**

- ・事故地点付近は、片側1車線の平坦な丁字路交差点であり、制限速度は50 km/hである。
- ・丁字路交差点の手前には、100m以上にわたり右折専用車線が設けられている。
- ・丁字路交差点の3方向には信号機が設置され、横断歩道及び自転車横断帯が設けられている。
- ・当該車両の走行した道路の左側は、丁字路交差点まで側道が併設されている。
- ・丁字路交差点中央付近から先の横断歩道まで、左側側道と区分のためのガードパイプが設置されている。
- ・事故地点より先の道路左側は空き地で表面は草木で覆われており、道路と空き地の境界にコンクリート製の境界標（高さ約55cm）が設けられている。
- ・境界標付近の道路から左側へ約3mの位置に観光地の案内看板が設けられている。
- ・事故地点の手前には当該車両によるブレーキ痕は確認できなかった。

**表 5 事故当時の道路環境の状況**

路面状況	乾燥
制限速度	50 km/h
道路形状	丁字路交差点、片側1車線、平坦
車道幅員	8.5m

**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 6 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	300 万円
事業の種類	一般貸切旅客自動車運送事業
所在地	福岡県
営業所数	1 ヲ所
車両保有数	12 台（内訳、大型 7 台、中型 1 台、小型 4 台）
運行管理者の選任数	1 名（運行管理補助者 2 名）
運転者数	13 名
従業員数（運転者を含む）	16 名

なお、当該代表者は、運行管理者及び運転者を兼務している。

## 2.4.2 当該運転者

### 2.4.2.1 運転履歴

当該運転者及び当該運行管理者の口述によると、当該運転者は、昭和 58 年に大型自動車第二種免許を取得しており、当該業態車両の運転経験は 7 年 5 ヲ月である。

当該運行管理者の口述によると、当該運転者は、平成 19 年 11 月から契約運転者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 2 月に適性診断（適齡）を受診しており、診断結果に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 8 月に受診した定期健康診断の結果において、事故に影響を及ぼした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

当該事業者の点呼記録簿、乗務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 ヲ月（4 週間）の勤務状況については、表 7 及び図 2 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、時間外労働等に関する労使間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	70 時間 05 分（平均 10 時間 00 分/日） （事故日前 1 週間 26 時間 48 分）
運転時間	36 時間 10 分（平均 5 時間 10 分/日） （事故日前 1 週間 15 時間 25 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：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	休																												
26日前	休																												
26日前	休																												
25日前	休																												
24日前	休																												
23日前	休																												
22日前	休																												
21日前							6:25	拘束時間										14:05							20:30				
20日前	休息期間							11:50						8:20	拘束時間										9:27			17:47	
19日前	休																												
18日前	休																												
17日前	休																												
16日前	休																												
15日前	休																												
14日前								7:45	拘束時間										8:15			16:00							
13日前	休																												
12日前	休																												
11日前	休																												
10日前							6:20	拘束時間										11:30							17:50				
9日前	休																												
8日前	休																												
7日前								7:32	拘束時間										9:14			16:46							
6日前	休																												
5日前	休																												
4日前								7:44	拘束時間										8:38			16:10							
3日前	休息期間							15:22						7:32	拘束時間										9:08			16:40	
2日前	休																												
前日	休																												
当日								7:42											14:03			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2 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、点呼の状況については、次のとおりであった。

- ・当該営業所における点呼の実施体制は、当該運行管理者と運行管理補助者2名が曜日を決めて交替で実施していた。
- ・当該運行は、予定していた別の運転者が急に運転できなくなったため、事故前日に当該運転者が運転を依頼されていた。しかし、運行指示書によると、運転者名は、当該運転者に訂正されていなかった。
- ・事故当日、当該運行管理補助者は、当該運転者に対し対面による始業点呼を実施し、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、健康状態の良否の確認を行ったところ、当該運転者の異常は見られず運行可の判断をした。なお、運行に際し、注意を要する箇所など運行の安全を確保するために必要な指示はしていなかった。
- ・当該運行管理補助者は、当該運行管理者が運行の開始及び終了の地点並びに日時等を記載し、作成した運行指示書を始業点呼の際に当該運転者に渡して携行させていた。しかしながら、運行指示書には、主な経由地における発車及び到着の日時並びに運転者の休憩時間については記載されていなかった。
- ・当該運行管理者は、当該運転者から、当該添乗員が運行指示書と異なる経路を運行するよう要望していることについて連絡を受けていなかった。なお、当該事業者においては、運行指示書と異なる経路に変更する場合には運転者の判断に任せることがよくあった。

#### 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及び指導記録によると、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、指導監督の指針（告示）に定められた項目について、1ヵ月毎に実施していたが、勤務日数の少ない契約運転者のうち当該運転者を除いた運転者に対しては指導教育を実施していなかった。また、当該運転者に対しては、適性診断結果を活用した指導は行われていたものの、それ以外の指導教育は実施していなかった。

運転者に対する指導内容については、交替運転者の配置基準や、アルコールチェック、ヒューマンエラーの防止等テーマを定めて実施していたが、乗客へのシートベルトの装着案内及び装着状況の確認に関する事項の指導は実施していなかった。



#### **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、当該運転者に対しては、平成25年2月に適性診断（適齢）を受診させ、診断結果を活用した指導については、運行管理者用の指導要領に基づき実施していた。

#### **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、運転者の健康管理状況については、1年に1回、計画的に定期健康診断を受診させていた。しかし、健康診断の結果について指摘を受けていた運転者に対し病院で再検査を受けるよう指導することや、指摘された症状について改善されているかなどの確認を行っておらず、その記録もなかった。また、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」を活用していなかった。

#### **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・通達等の把握**

当該事業者は、運行管理等に関する各種通達は、国土交通省のホームページより入手していた。

## 3 分析

### 3.1 事故に至るまでの運行状況等の分析

2.1.1 に記述したように、当該運転者は、丁字路交差点を通過する際、右折専用車線に停止していた大型トラックに注意しながら道路脇に設置された観光地の案内看板を注視し、左側にそれ、ガードパイプと接近したため右にハンドルを操作したが、対向車線の車両が正面に見えたことから慌てて左にハンドルを操作したところ、道路左側のガードパイプの支柱と境界標に衝突、さらに路外に逸脱し樹木に衝突したものと考えられる。なお、2.3.1 に記述したように、当該運転者は路外に逸脱後、樹木への衝突を回避しようと試みたが、変形した車体が左前輪と接触したことで、車輪が固定されてハンドルの操作が不能になったものと考えられる。また、当該運転者は、ガードパイプの支柱と境界標に衝突後ブレーキを操作したものの、空き地の表面は草木で覆われていたため、十分な制動が得られず樹木まで進行し衝突した可能性が考えられる。

以上のことから、事故は、当該運転者が脇見運転をしたことにより、当該車両が左側にそれ、ガードパイプと接近し過ぎたことを発端として、慌ててハンドルを右左に操作することのみで危険を回避しようとしたため、ガードパイプの支柱と境界標に衝突し、この衝突によりハンドルの操作が不能となり、ブレーキを操作したものの十分な制動が得られず、空き地を進行し約26m先の樹木に衝突したことで起きたものと考えられる。

また、2.1.1.2 及び 2.4.3.3 に記述したように、当該事業者においては、運送引受時に旅行会社に対し、当該添乗員から乗客が理解できる言葉でシートベルトの装着案内を行うよう伝えていたが、運転者に対して、乗客へのシートベルトの装着案内及び装着状況の確認に関する事項の指導教育が実施されていなかったことから、当該運転者は、出発毎に乗客のシートベルトの装着状況や当該添乗員によるシートベルト装着案内の有無を確認していなかった。このことが、結果として今回の事故において被害を拡大させたことにつながっ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

2.1.1 及び 2.4.3.2 に記述したように、事故当日、当該運行管理補助者は、始業点呼において、運行の経路を記載した運行指示書を携行させていたが、当該運転者は、出発した直後に当該添乗員から経路を変更するよう要望され、当該運行管理者へ報告や相談をせずに承知して運行指示書と異なる経路を運行し、主な経由地における発車及び到着の日時や休憩時間等を当該運転者の判断で行っていたことから、当該運行管理者は、当該運転者に運行の安全を確保するための必要な指示ができなかったことが考えられる。

2.4.3.3 に記述したように、当該事業者においては、運転者に対する指導教育を1ヵ月毎に計画的に実施していたものの、勤務日数の少ない当該運転者に対しては、適性診断結果に基づく指導を実施していたのみで、運行指示書に従って運行することの重要性や、運行指示書と異なる経路を運行する場合に当該運行管理者に報告し、運行の安全を確保するための指示を受ける必要があることについての指導教育が徹底されていなかった可能性が考えられる。

以上のことから、当該運転者は、運行指示書の経路を変更することについて、当該運行管理者に報告や相談をしていなかったことにより、運行の安全を確保するための必要な指示を受けずに運行していたことから、案内看板などを注視するなどの脇見運転となったことが事故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、脇見運転をしたことにより、当該車両が左側にそれ、ガードパイプと接近し過ぎたことを発端として、慌ててハンドルを右左に操作することのみで危険を回避しようとしたため、ガードパイプの支柱と境界標に衝突し、その後ブレーキを操作したものの十分な制動が得られず、空き地を進行し、樹木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、運行指示書に従って運行することの重要性や、運行指示書と異なる経路を運行する場合は、当該運行管理者に報告し運行の安全を確保するための指示を受ける必要があることについて、当該運転者に対して指導教育を行っていなかったことも事故の背景にあると考えられる。

また、乗客へのシートベルト装着案内及び装着状況の確認に関する事項について、当該運転者に対する指導教育が実施されておらず、当該運転者が出発毎に乗客のシートベルトの装着状況を確認していなかったことが、被害を拡大させたこと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

事業者は、運行ごとに、運行の開始と終了の地点及び日時、運行の経路並びに主な経由地における発車と到着の日時、運転者の休憩地点及び休憩時間等を記載した運行指示書を作成し、運転者に対し運行の安全に係る指示を行うとともに、携行させる必要がある。

また、運行管理者は、運転者から運行指示書と異なる経路へ変更することについて連絡があった場合は、運行する経路の安全を確認した上で必要な指示を行うことが重要である。

#### 5.1.2 運転者教育の充実

事業者は、運転者に対する指導教育について運転者の雇用形態の違いで区別をすることなく、平成13年12月、国土交通省告示「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」のもと計画的に実施することが重要である。

事業者は、運行指示書に従って運行することの重要性を指導教育するとともに、運行途中において、旅行会社の添乗員等から運行指示書に記載された経路の変更を求められた場合には、運転者の判断で変更することなく運行管理者の指示に基づいて行われるよう指導教育することが重要である。

事業者は、運転者に対し、適性診断結果における改善を要する項目に応じた教育を行うとともに、脇見運転の危険性を十分に理解させるよう個別に指導するとともに、危険予知訓練やヒヤリハット体験を活用し、ハンドルの操作のみで危険回避をせず危険を感じたら直ちにブレーキを操作し、停止することなどの実践的教育に積極的に取り組む必要がある。

#### 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、今後適切な時期に、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事業者等の関係団体においては、運行管理者講習、事業者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、事業者においては、運行指示書の経路などを変更する場合は運行管理者の指示に基づいて行われることの徹底を図る必要がある。

また、乗客に対しシートベルトの装着を依頼する際、特に外国からの観光客に対しては、旅行会社の添乗員に委ねるのみならず、乗客が理解できる言葉でモニター画面や車室内の張り紙など視聴覚をもって案内ができるよう車内放送、掲示物などのツールを工夫しバス事業者へ普及するよう取り組む必要がある。

### 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等の導入

衝突被害軽減ブレーキ装置については、近年、新車のバスについては導入の動きが進んで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、使用過程車用として、衝突被害軽減ブレーキ装置及び運転者の顔の向きを検知し脇見運転等を警報するための装置等、安価で導入できる予防安全のための後付け装置の開発・普及に取り組む必要がある。

事業者は、目的地を入力することで道路案内や道路交通状況を把握できるナビゲーション装置を積極的に導入する必要がある。

なお、近年、新車のバスには乗客用座席に3点式シートベルトが装備されているものもあり、車両更新時には、このような車両を選択することも安全対策上望ましいと考えられる。

#### 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
- ・ふらつき注意喚起装置、車線逸脱警報装置、車線維持支援制御装置、車両安定性制御装置

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。

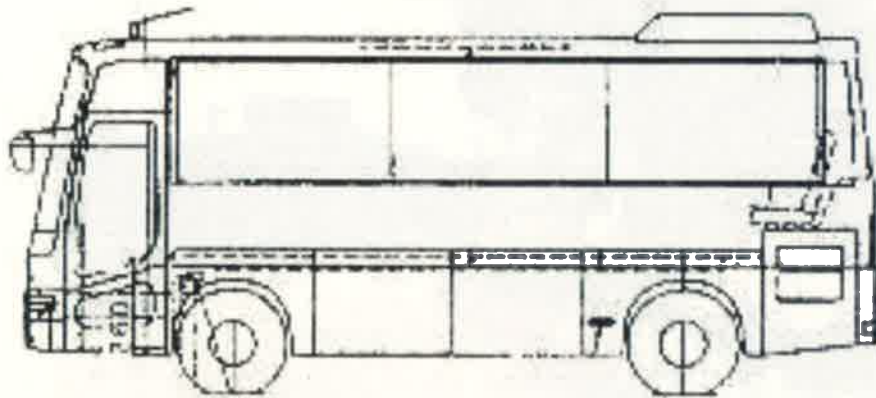


この図は、国土地理院の地理院地図（電子国土 web）を使用して作成

**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 当該車両外観図



写真1 丁字路交差点手前（○は事故地点）





写真2 事故地点及び案内看板



写真3 事故地点



**写真4 路外逸脱の状況**



**写真5 衝突した樹木**



写真6 当該車両（前面）



写真7 当該車両（左前方側面）