

別添 4

2291203

事業用自動車事故調査報告書

〔重要調査対象事故〕

大型乗合バスの追突事故（浜松市浜北区）

令和 7 年 6 月 27 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 : 2291203

車 両 : 乗合バス (大型)

事故の種類 : 追突事故

発生日時 : 令和4年12月4日 5時53分頃

発生場所 : 浜松市浜北区 第二東海自動車道横浜名古屋線

令和7年6月27日

事業用自動車事故調査委員会

委員長 酒 井 一 博

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 吉 田 裕

委 員 廣 瀬 敏 也

要 旨

<概要>

令和4年12月4日5時53分頃、静岡県浜松市浜北区の高速自動車国道第二東海自動車道横浜名古屋線において、福岡・東京間を2名乗務で運行する大型乗合バスが、乗客17名を乗せて片側3車線の第3車両通行帯を走行中、同車両通行帯を左方にそれ、第2車両通行帯を走行していた大型トラックに追突した。この事故により、大型乗合バスの運転者及び乗客6名が軽傷を負ったほか、大型トラックの運転者が軽傷を負った。

<原因>

事故は、大型乗合バスの運転者が、片側3車線の緩やかな右カーブの道路の第3車両通行帯を走行中、道路形状に応じた適切なハンドル操作ができず、同車両通行帯を左方にそれ、第2車両通行帯を走行中の大型トラックの右後部に追突したことにより発生したものと推定される。

同運転者は、運行途中に腹痛を発症し、体調の回復を図るため運行表にないパーキングエリアで約21分間停車した。同運転者は2名乗務の正運転士である交替運転者に、体調が悪いことを伝えたものの、その後の対応について相談することなく運転を継続し、停車した約21分間の遅れを取戻すため、道路工事に伴い第1車両通行帯の車線規制及び50km/hの最高速度規制が実施されていた事故地点の第3車両通行帯を120～124km/hで走行し、同車両通行帯を左方にそれて追突したものと考えられる。

道路形状に応じた適切なハンドル操作ができず、車両通行帯をそれたことについては、前方に対する集中力が低下したことによるものと推定され、その要因として体調不良及び速度超過が影響した可能性が考えられるが、同運転者から口述を得ることができず、また、ドライブレコーダーの映像記録を確認することができないため、その要因を特定することはできなかった。

同運転者の勤務先事業者の乗務員服務規程には、体調不良時の対応として、速やかに乗務を停止し、運行管理者に連絡する旨定められていたものの、規程通りの対応がとられていなかったことについては、同規程が規程に留まり、具体的な対応方法が明確に示されていなかったこと、体調不良の状態で運転を継続することの危険性について、同運転者及び交替運転者が理解し、適切な行動をとるための指導監督が徹底されていなかったことによるものと考えられる。また、長距離運行においては特に影響の大きい健康管理について、運転者の意識を高めるような取組みが不足していた可能性が考えられる。

同運転者が腹痛を発症した時点及び予定外のパーキングエリアに停車した時点において、交替運転者にその後の対応について相談することなく運転を継続した背景として、入社後3ヵ月であった同運転者が、自身の体調不良に伴う対応について、先輩である交

替運転者に気兼ねし、相談することをためらったものと考えられる。

本路線は長距離乗合運行であることから、同事業者において到着遅れは想定されており、認められているものの、同運転者が遅れを取戻すために最高速度規制を超える速度で走行したことについては、事故前1ヵ月（4週）間における運行記録計の記録状況から、遅れを回復するためと思われる最高速度規制を超える速度での走行が複数回記録されていることから、遅れ回復のための最高速度規制の超過が常態化していたものと考えられ、事業者において、速度超過での運転に潜む危険性を理解させ是正するための指導監督が不足していた可能性が考えられる。

＜再発防止策＞

(1) 運行管理に係る法令遵守の徹底

事業者は、運行の安全を確保するため、運行管理者に対して次に掲げる取組みを徹底させる必要がある。

- ・運行中に疾病、疲労、睡眠不足その他の理由により安全な運行の継続が困難となることがないように、日頃のコミュニケーションを密にし、乗務員の健康状態の把握に努めること。また、点呼においては運転者と会話をする中で、体調・睡眠の状態、疲労の有無等を確認し、必要に応じて体温測定や血圧測定を実施すること。
- ・長距離乗合運行においては、定時運行に対する運転者のストレスを低減するため、運行経路上における交通規制等の情報を極力入手し、運行表に反映するとともに、点呼時に適切な指示を行うこと。また、突発的な渋滞等により到着遅れが生じた場合、又は生じることが予想される場合は、運行管理者に連絡し、対処方法について確認するとともに、定時運行を確保するために安全を犠牲にすることがないように、運転者に適切な指示を行うこと。
- ・日々の運行においては、運行終了後の運行記録計の記録により、速度超過等の道路交通法違反や休憩時間の不足等の「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」違反の有無を確認し、同じ違反が繰返されることのないよう指導監督すること。

(2) 運転者への指導監督の徹底

事業者は、運行の安全を確保するため、運行管理者に対し、次のような指導監督を継続的に実施させることが必要である。

- ・旅客自動車運送事業は、旅客を安全、確実に輸送することが社会的使命であることを認識させるとともに、事業用自動車による交通事故が社会に与える影響の大きさを理解させ、運行の安全及び旅客の安全を確保することが使命であることを理解させること。
- ・新たに採用した運転者に対しては、採用前に同等車両の運転経験がある場合においても、過去の運転経験や事故歴等を正確に把握し、適切な指導監督を行うこと。

また、実車運転開始後もドライブレコーダーの映像記録の確認、又は添乗指導やその他の適切な方法により指導監督内容の習得程度について確認を行うこと。

- ・長距離乗合運行等、疾病、疲労、睡眠不足等により運転継続が困難となった場合における対応が困難な運行においては、軽微な体調不良の場合においても、運行管理者の指示を受けるよう運転者に指導するとともに、乗客への対応を含めたマニュアル等を準備し、運転者が躊躇することなく適切な対応を行うことができるように日頃から運転者に理解させること。また、対応の誤りが重大事故の要因となるおそれがあることについて、過去の事故事例を示すなどして指導監督することにより十分理解させること。
- ・健康管理については、事業者の取組み姿勢が運転者の意識の向上につながることから、健康診断結果を活用することはもとより、睡眠時無呼吸症候群等のスクリーニング検査を積極的に取入れるなどにより運転者の意識向上に努めること。
- ・2名乗務で行う長距離運行においては、2名の運転者の人間関係が安全な運行には重要である。そのため、2名の役割と責任を明確にするとともに、お互いを気遣い合う良好な人間関係が構築できるように、良好なコミュニケーションをとることができる、風通しの良い職場環境を構築すること。
- ・2名乗務の運行におけるコミュニケーションにおいては、上司と部下、先輩と後輩のような権威勾配が障害となる場合があり、適切な権威勾配と良好なコミュニケーションが重要である。種々の書籍や、民間の訓練講座で紹介されている「自分も相手も大切に自己表現法（アサーション）」の考え方等を参考に、日頃から従業員のコミュニケーションスキルの向上に取り組むこと。
- ・指導監督にあたっては、運転者の習得の程度を把握しながら、参加・体験・実践型の手法を積極的に活用して、効果的な取り組みを行うこと。
- ・効果的な指導監督を自社で行うことが難しい事業者においては、専門的な知識、技術並びに指導のための場所を有する、独立行政法人自動車事故対策機構や自動車安全運転センター等、外部専門機関の積極的な活用を検討すること。
- ・道路運送法その他の関係法令等の改正の動向及び業務の態様が類似した他の旅客自動車運送事業者による交通事故の事例等について、関係行政機関及び団体等から幅広く情報を収集することに努め、必要に応じて指導監督の内容を見直すこと。

目 次

1	事故の概要	1
2	事実情報	3
2.1	事故に至るまでの運行状況等	3
2.1.1	事業者等からの情報	3
2.1.1.1	当該事業者からの情報	3
2.1.1.2	運転者 A の口述	5
2.1.1.3	自動車事故報告書の記載内容	6
2.1.1.4	事故地点までの運行状況	6
2.1.1.5	警察からの情報	7
2.1.2	運行状況の記録	10
2.1.2.1	運行記録計の記録状況	10
2.1.2.2	ドライブレコーダーの記録状況	10
2.2	死亡・負傷の状況	10
2.3	車両及び事故地点の状況	11
2.3.1	車両に関する情報	11
2.3.1.1	当該車両に関する情報	11
2.3.1.2	相手車両の状況	12
2.3.2	道路環境等	13
2.3.2.1	道路管理者からの情報	13
2.3.3	天候	14
2.4	当該事業者等に係る状況	14
2.4.1	当該事業者及び当該営業所の概要	14
2.4.2	当該事業者及び当該営業所への監査の状況	14
2.4.2.1	本事故以前 3 年間の監査	14
2.4.2.2	本事故を端緒とした監査	14
2.4.3	当該運転者	15
2.4.3.1	運転履歴	15
2.4.3.2	運転特性	15
2.4.3.3	健康状態等	16
2.4.4	運行管理の状況	16
2.4.4.1	当該運転者の乗務管理	16
2.4.4.2	点呼及び運行指示	19

2.4.4.3	指導及び監督	22
2.4.4.4	適性診断の受診及び活用状況	24
2.4.4.5	運転者の健康管理	24
2.4.4.6	車両管理	25
2.5	長距離路線バスを運行している他事業者からの情報	25
2.6	航空会社におけるコミュニケーション問題に対する取組みについて	25
3	分析	27
3.1	事故に至るまでの運行状況等の分析	27
3.2	当該事業者等に係る状況の分析	29
3.2.1	運行管理の状況に係る分析	29
3.2.2	指導監督の状況に係る分析	29
3.2.3	夜行長距離運行に対する健康管理に関する分析	30
3.2.4	2名乗務における運転者間のコミュニケーションに関する分析	30
3.3	事故後の当該車両の分析	30
4	原因	32
5	再発防止策	33
5.1	事業者の運行管理に係る対策	33
5.1.1	運行管理に係る法令遵守の徹底	33
5.1.2	運転者への指導監督の徹底	33
5.2	自動車単体に関する対策	34
5.3	本事案の他業者への水平展開	35
参考図 1	事故地点道路図	36
参考図 2	当該車両外観図	36

1 事故の概要

令和4年12月4日5時53分頃、静岡県浜松市浜北区の高速自動車国道第二東海自動車道横浜名古屋線（以下「新東名高速道路」という。）において、福岡・東京間を2名乗務で運行する大型乗合バス（以下「当該車両」という。）が、乗客17名を乗せて片側3車線の第3車両通行帯を走行中、同車両通行帯を左方にそれ、第2車両通行帯を走行していた大型トラック（以下「相手車両」という。）に追突した。この事故により、当該車両の運転者（以下「当該運転者」という。）及び乗客6名が軽傷を負ったほか、相手車両の運転者が軽傷を負った。

表1 事故時の状況

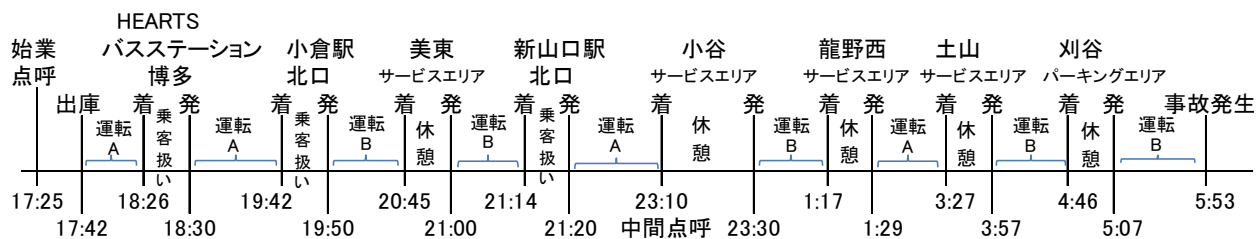
〔発生日時〕 令和4年12月4日5時53分頃	〔道路形状〕 緩い右カーブ（曲率半径：4,000m）、勾配：平坦
〔天候〕 晴れ、風向：西、平均風速 5.0m/s	〔路面状態〕 乾燥
〔運転者の年齢・性別〕 44歳（当時）・男性	〔最高速度規制〕 50km/h （通常は120km/hであるが臨時交通規制中）
〔死傷者数〕 軽傷8名	〔危険認知速度〕 約119km/h
〔当該業態車両の運転経験〕 2年4ヵ月	〔危険認知距離〕 約10m

※危険認知速度及び距離は、警察情報による。

※風向、平均風速は気象庁ホームページ「過去の気象データ検索」による。

表2 関係した車両

車両	当該車両 乗合バス（大型）	相手車両 （大型トラック）
定員	46名	2名
当時の乗客、乗務員数	乗客17名、乗務員2名	1名
車両重量	13,040 kg	不明
当時の積載量	—	8,500kg
乗客、乗務員の負傷程度及び人数	軽傷：乗客6名、乗務員1名	軽傷1名



※運転Aは本運行の交替運転者の運転区間を示し、運転Bは当該運転者の運転区間を示す。

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等について、当該運転者が勤務していた事業者（以下「当該事業者」という。）から次のとおり口述が得られた。なお、当該運転者は本事故後、当該事業者を退職しており、口述を得ることができなかった。

2.1.1.1 当該事業者からの情報

当該事業者の代表取締役社長であり、かつ、本事故が発生した運行において始業点呼を実施した運行管理者（以下「当該運行管理者」という。）及び当該事業者の副社長の口述並びに関係書類によれば、事故に至るまでの経過は次のとおりであった。

(1) 事故前々日に至る運行状況

- ・当該運転者は、福岡と東京間を運行する乗合バスを担当しており、当該運転者を含め4名の運転者が2名乗務で運行している。
- ・2名乗務の運転者の組み合わせについては3ヶ月毎のローテーションで組んでいる。事故時の組合せについては、当該運転者は新任であるため、最もベテランである運転者をペアに選んだ。
- ・当該車両の客室後部には仮眠室があり、運転交替時はそこで休憩している。
- ・事故前々日に至る運行は、東京から福岡に向かう便で、東京都江戸川区所在の一之江車庫を出発し、福岡県福岡市博多区所在の本社営業所（以下「当該営業所」という。）に戻る運行である。一之江車庫は一般の駐車場の一部を借りたもので、認可を受けた車庫ではない。
- ・当該運転者と交替運転者として乗務した運転者（以下「運転者A」という。）の2名での運行で、運転者Aが正運転士、当該運転者が副運転士として乗務している。
- ・一之江車庫で終了する運行では、車庫付近にアパートを2部屋借りており、そこに宿泊させている。
- ・本事故3日前の18時40分頃に、一之江車庫からの電話による始業点呼を実施している。
- ・始業点呼後、当該運転者の運転で18時50分頃に一之江車庫を「バスターミナル東京八重洲」に向けて出発している。
- ・「バスターミナル東京八重洲」、「新宿高速バスターミナル」での乗客扱い後に運転を運転者Aと交替し、首都高速中央環状線を経て東名高速道路に入っている。
- ・静岡サービスエリア（以下サービスエリアを「SA」という。）で中間点呼を

実施し、土山ＳＡ、三木ＳＡ、八幡パーキングエリア（以下パーキングエリアを「ＰＡ」という。）、佐波川ＳＡでそれぞれ運転を運転者Ａと交替しながら、「新山口駅北口バス停」に、本事故前々日の９時０７分頃到着している。

- ・「新山口駅北口バス停」、「ＨＥＡＲＴＳバスステーション博多」での乗客扱い後当該運転者の運転で当該営業所に１２時２３分頃到着し、１２時３８分頃終業点呼を対面で実施している。

(2) 事故前日から事故当日に至る運行状況

- ・事故前日から事故当日に至る運行は、福岡から東京に向かう便で、運転者Ａと２名で乗務している。
- ・事故前日の１７時２５分頃に、対面で始業点呼を実施している。
- ・始業点呼時においては、当該運転者に体調が優れない等の様子はなく通常と同じ状態で、本人からも、体調不良などの申告はなかった。
- ・１７時４２分頃、運転者Ａの運転で当該営業所を出庫し、１８時２６分頃「ＨＥＡＲＴＳバスステーション博多」に到着し、乗客扱い後、１８時３０分頃「小倉駅北口バス停」に向けて出発している。
- ・「小倉駅北口バス停」に１９時４２分頃到着後、運転を当該運転者と交替し、１９時５０分頃、北九州都市高速道路を経て中国自動車道の美東ＳＡに向けて出発している。
- ・美東ＳＡに２０時４５分頃到着し、約１５分間の休憩後「新山口駅北口バス停」に向けて出発している。
- ・「新山口駅北口バス停」に２１時１４分頃到着し、乗客扱い後、運転を運転者Ａと交替し、小谷ＳＡに向けて２１時２０分頃出発している。
- ・小谷ＳＡに２３時１０分頃到着後、電話による中間点呼を実施し、約２０分間休憩を取り、運転を当該運転者と交替し、２３時３０分頃に龍野西ＳＡに向けて出発している。
- ・龍野西ＳＡに１時１７分頃到着し、約１２分間休憩を取り、運転を運転者Ａと交替し、１時２９分頃に土山ＳＡに向け出発している。
- ・土山ＳＡに３時２７分頃到着し、約３０分間休憩を取り、３時５７分頃出発している。運転を当該運転者と交替する際、当該運転者が「腹の具合が少し悪い」と運転者Ａに申告したため、運転者Ａが当該運転者に対して「無理をしないように」と話をしたと聞いている。
- ・運転を交替した後、運転者Ａは車両後部の仮眠室で休憩に入っている。
- ・運行記録計の記録では４時４６分頃、運行指令書（当該事業者では「運行表」を「運行指令書」としている。）にない刈谷ＰＡに入り、５時０７分頃出発し、５時５３分頃事故に至っている。
- ・当該運転者から、事故時にクルーズコントロールは使用していなかったとの

申告があったと聞いている。

- ・乗客のシートベルト着用については、乗車後の出発時には確認しているが、運行途中で外す乗客も多く、事故発生時の状況は不明である。
- ・事故前々日の就寝時刻や、事故当日の運行中の仮眠の状況については、当該運転者が事故後すぐに退職したため、聞取りができておらずわからない。
- ・運転者Aが当該運転者から体調が優れないという報告を受けた段階で、会社にもその旨を連絡してくれれば、多少の遅れは生じるものの、大阪支社から交替運転者を派遣し、運行を継続することができたと考えている。

2.1.1.2 運転者Aの口述

事故当日、当該運転者と2名乗務を行っていた運転者Aの口述によれば、事故に至るまでの経過は次のとおりであった。

- ・事故前日、当該営業所出庫時に、当該運転者の様子が変わったところはなく、体調が悪いという話もなかった。
- ・運転の交替場所は、運行指令書で指示されており、それに従って運行していた。
- ・運行指令書で指示された、事故地点直前の休憩場所である土山SAでは、食事を摂ることにしているが、当該運転者は食事を摂ると眠くなるということで、いつも食事を摂っていなかった。
- ・事故当日も、当該運転者は食事を摂らず「お腹の具合が悪いのでトイレに行ってくるため出発が遅れるかもしれない」との申告があった。
- ・出発時刻が少し遅れ、出発前に「運転は大丈夫なのか」と尋ねたところ「大丈夫」との回答があった。そのため、体調が悪くなった際は、無理せず速やかに休憩等を取るよう伝え、車両後部の仮眠室で休憩に入った。
- ・予定にない場所でバスが停車したことに気が付き、当該運転者の体調が悪くなったのかと思ったが、自分のところに何の連絡もなかったため、乗客がトイレに行くために急遽休憩することになったのだろうと判断し、再度休憩に入った。乗客が運行途中に体調不良を訴え、予定にない休憩を行うことは珍しいことではない。
- ・運行に遅れが発生した場合は無線又は電話で会社へ報告し、都度指示を仰ぐことになっている。到着遅れは、人為的ミスではなく、明確な理由があれば指導はない。
- ・事故後に、事故発生時約120km/hで走行していたと聞いたが、土山SAまでは、通常より早いペースで運行しており、遅れは生じておらず、むしろ余裕があったと思われる。仮に1回トイレ休憩を挟んだとしても、大きな影響はなかったと思う。
- ・本運行は長距離路線ということもあり、到着遅れが生じることは珍しくない。

乗客に対しても、運行開始時に到着遅れが生じる場合があることは必ず伝えており、お客様についてもそのことは理解していると思う。

- ・大きな遅れが生じた場合は、会社への連絡等何らかの措置は必要になるが、到着遅れが生じたからといって問題になるようなことはない。精神的な焦りが生じてしまうことはある。定時運行については常に意識していた。
- ・事故地点の区間は風が強いという認識はあるが、車体を持って行かれるような強風に遭遇したことはない。自分は仮眠室で寝ていたため事故時の状況はわからないが、そのような強風が吹いているようであれば、事故前から車両の揺れなどにより感じるができると思う。
- ・当該運転者の自宅は県外にあり、丸1日休みが入るとき以外は会社内にある寮で寝泊まりしているため、事故前日は寮で寝泊まりしていたと思うが定かではない。

2.1.1.3 自動車事故報告書の記載内容

当該事業者から入手した自動車事故報告書に記載された事故の状況は以下である。

「・・・・土山SA上りにて25分の休憩の後、12月4日午前3時55分に3度目の運転を始めたが、腹痛により午前4時50分から10分間、愛知県刈谷市刈谷PA上りにて休憩をとり体調を取戻す。その後、遅れの10分間を取戻すために速度超過を繰返し、午前5時54分時速125kmにて右側車線を走行中風に煽られハンドル操作が困難となり中央車線（当時は左側車線が工事のため封鎖中）を走行していた大型トラックの右後方へ左前方から追突した」。

2.1.1.4 事故地点までの運行状況

事故当日の、事故地点手前から事故地点までの、運行指令書とデジタル式運行記録計（以下「運行記録計」という。）に記録された実際の運行状況との比較を表3に示す。事故地点手前の土山SA到着時刻は、運行指令書に記載された3時40分に対して13分早い3時27分で、土山SA出発時刻は4時05分に対し3時57分であり、この時点で運行指令書に対して遅れはなく8分早い状況であった。

表 3 運行指示と実際の運行状況との比較

経由地		運行指令書 記載時刻	運行指令書から求めた			実際の運行 時刻
			区間時間 (分)	区間距離 (km)	平均車速 (km/h)	
小谷SA	着	23:15	110	176.3	96.2	23:10
	発	23:35				23:30
龍野西SA	着	1:25	120	185.0	92.5	1:17
	発	1:40				1:29
土山SA	着	3:40	120	186.9	※93.5	3:27
	発	4:05				3:57
刈谷PA	着	-	120	186.9	※93.5	4:46
	発					5:07
事故地点			120	186.9	※93.5	5:53
掛川PA	着	6:05				

※最高速度規制は、浜松いなさジャンクション～掛川PA間約 37 km の 120km/h 以外は 100km/h。

2.1.1.5 警察からの情報

警察から、次の情報が得られた。

- ・事故発生時刻は、令和 4 年 12 月 4 日 5 時 53 分頃である。
- ・天候は晴れで、路面の状況は乾燥であった。
- ・事故地点は、新東名高速道路上り 183.8 キロポスト¹（以下キロポストを「kp」という。）先路上で、片側 3 車線の勾配のない直線道路である。
- ・本事故により当該車両の乗客 6 名、当該運転者、相手車両の運転者の計 8 名が軽傷を負った。
- ・事故当日は、浜松SAから浜松北インターチェンジ（以下インターチェンジを「IC」という。）迄の間、道路工事のため 3 車線の内、第 1 車両通行帯が封鎖され、同区間の第 1 車両通行帯と第 2 車両通行帯の間には等間隔にラバーコーンが設置されていた。
- ・道路工事のため、通常の最高速度規制は、浜松いなさジャンクション（以下ジャンクションを「JCT」という。）から御殿場 JCT 間は 120km/h となっているが、事故当日、事故地点付近は 50km/h としていた。
- ・事故地点の道路幅員は、路肩 3.9m、第 1 車両通行帯 3.6m、第 2 車両通行帯 3.6m、第 3 車両通行帯 3.8m、路肩 1.6m の計 16.5m である。
- ・当該車両は本事故により、左前部、バンパー、乗降口ドア、フロントガラス等が破損した。また、相手車両は、バン型ボディーの右後部パネル及び右後部バンパーが損傷した。

¹ 道路の起点（東名高速道路であれば東京 IC）からの距離を 100m おきにキロメートル単位で表示しているもの。



※この図は、国土地理院の地理院地図（電子国土 web）を使用して作成した。

図2 道路工事交通規制区間及び最高速度規制状況

表 4 事故に至るまでの運行状況

前々日	土山 S A 着	1:52	前日	始業点呼（対面）	17:25	当日	龍野西 S A 着	1:17
	休憩	(23 分)		出庫	17:42		休憩	(12 分)
	土山 S A 発	2:15		HEARTS			龍野西 S A 発	1:29
	三木 S A 着	4:19		バスステーション着	18:26		土山 S A 着	3:27
	休憩	(14 分)		乗客扱い	(4 分)		休憩	(30 分)
	三木 S A 発	4:33		HEARTS			土山 S A 発	3:57
	八幡 S A 着	6:32		バスステーション発	18:30		刈谷 P A 着	4:46
	休憩	(15 分)		小倉駅北口バス停着	19:42		休憩	(21 分)
	八幡 S A 発	6:47		乗客扱い	(8 分)		刈谷 P A 発	5:07
	佐波川 S A 着	8:37		小倉駅北口バス停発	19:50		事故発生	5:53
	休憩	(14 分)		美東 S A 着	20:45			
	佐波川 S A 発	8:51		休憩	(15 分)			
	新山口駅北口バス停着	9:07		美東 S A 発	21:00			
	乗客扱い	(4 分)		新山口駅北口バス停着	21:14			
	新山口駅北口バス停発	9:11		乗客扱い	(6 分)			
	壇之浦 P A 着	10:00		新山口駅北口バス停発	21:20			
	休憩	(20 分)		小谷 S A 着	23:10			
	壇之浦 P A 発	10:20		中間点呼（電話）	23:10			
	HEARTS			休憩	(20 分)			
	バスステーション着	11:57		小谷 S A 発	23:30			
	乗客扱い	(1 分)						
	HEARTS							
	バスステーション発	11:58						
	帰庫	12:23						
	終業点呼（対面）	12:38						
	(運転時間：15 時間 10 分)						(運転時間：10 時間 03 分)	
	走行距離：1,147km						走行距離：897km	

※表中に記載した時刻は、デジタルタコグラフの時刻を記載した。

※運転時間及び走行距離は、暦日ではなく同一運行での数値を記載している。

2.1.2 運行状況の記録

当該車両には、運行記録計及び車両前方と車室内運転席廻りの2カ所の映像が記録されるドライブレコーダーが装着されていた。事故当日の各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（図3参照）によると、当該車両は、17時40分頃走行を開始し、18時50分頃までは、30～45km/hでの走行と停止を繰り返している。
- ・18時50分頃から車速が上がり、80～105km/hで走行後19時40分頃車速がゼロとなっている。
- ・19時50分頃車速が徐々に上がり、約105km/hで20時45分頃まで走行し、再び車速がゼロとなっている。
- ・21時頃再び約105km/hに車速が上がり、徐々に低下し、21時15分頃車速がゼロとなり、約5分後徐々に車速が上がり約105km/hに達している。
- ・その後、車速ゼロと約105km/hの走行を4回繰り返し、4時45分頃車速がゼロとなった後、5時5分頃から車速が120～124km/hに上がり、5時50分頃減速し車速がゼロとなっている。

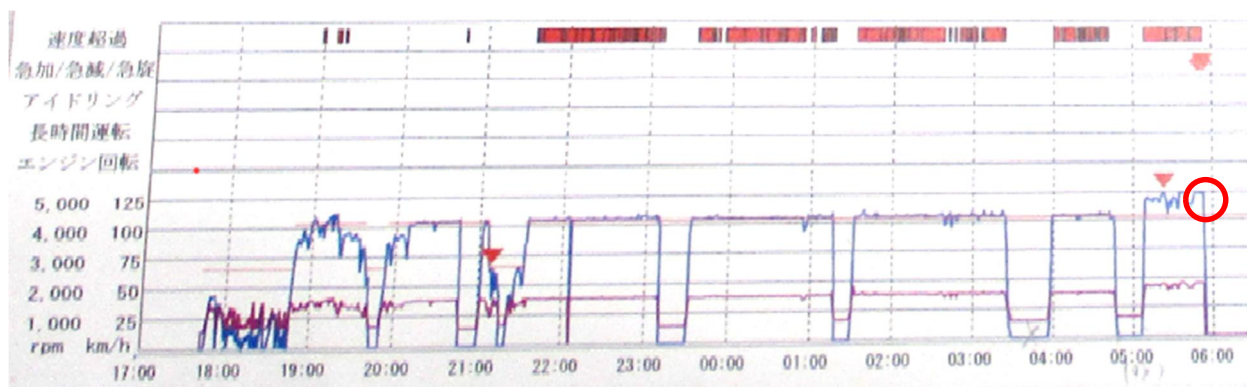


図3 事故当日の運行記録計の記録（○部分は事故発生付近）

2.1.2.2 ドライブレコーダーの記録状況

当該車両にはドライブレコーダーが装着されていたが、本事故の衝撃により記録媒体が破損し、記録された映像を確認することができなかった。

2.2 死亡・負傷の状況

軽傷8名（乗客6名、当該運転者、相手車両運転者）

2.3 車両及び事故地点の状況

2.3.1 車両に関する情報

2.3.1.1 当該車両に関する情報

- ・自動車検査証によれば初度登録年は平成 30 年であり、事故時の総走行距離は 552,250 kmであった。
- ・衝突被害軽減ブレーキ²、車線逸脱警報装置²及びアダプティブ・クルーズ・コントロール³の運転支援装置が装備されているが、事故時の作動の状況については不明である。
- ・事故により車両前部左側から車両幅の約 1／5 部分を大きく損傷している（写真 1 参照）。

表 5 当該車両の概要

種類	乗合バス（大型）
車体の形状	リヤエンジン
乗車定員	46 名
車両重量及び車両総重量	13,040 kg、15,570 kg
初度登録年（総走行距離）	平成 30 年（552,250 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の有無	有



写真 1－1 当該車両左前部



写真 1－2 当該車両右前部

² 方向指示器を操作されないまま車線を逸脱しそうになると警報音を鳴らしディスプレイに表示するなどしてドライバーに知らせる機能。

³ 定速走行装置（クルーズコントロール）に車間距離制御などの速度調節機能を付加したもので、各種センサーによって先行車との車間距離を測り、自動的に安全な一定の距離を保つことができる車間距離制御システム。

2.3.1.2 相手車両の状況

- ・ 相手車両は大型トラックで、車体形状はバンであった。
- ・ 事故により、バンボディー後部右側からボディー幅の約 1 / 5 部分に損傷が見られるが、ボディー自体には大きな変形は見られない。
- ・ 事故時の走行速度は不明である。

2.3.2 道路環境等

2.3.2.1 道路管理者からの情報

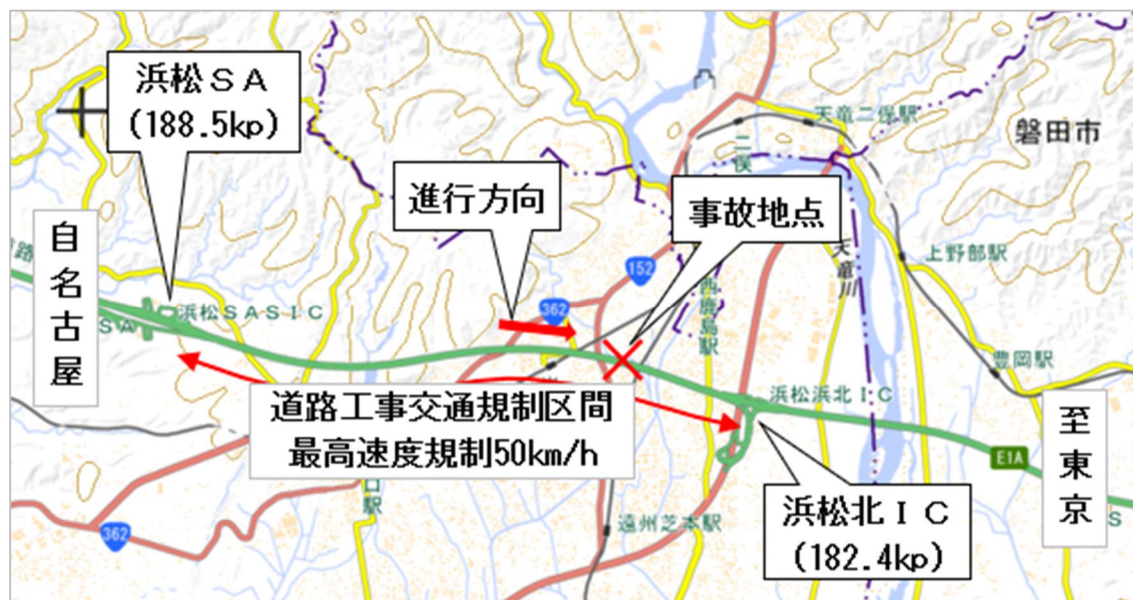
道路管理者から次の情報が得られた。

- ・事故地点は、新東名高速道路上り線で、曲率半径 4,000mの緩い右カーブ、道路勾配は平坦、路面状態は乾燥であった。
- ・事故地点道路は3車線あり、幅員は上下線合わせて 36.5mである。
- ・事故当日は、道路工事のため 187.0kp（浜松SA先）から 182.2kp（浜松北IC手前）の間の約 4.8 kmで3車線の内、第1車両通行帯が車線規制されていた。
- ・静岡県警察の高速道路交通警察隊や当社パトロールカーから、横風が走行に影響があるとの情報があった際には「横風注意」の注意・警告を行うが、事故当日は横風に対する情報はなく注意・警告を行っていない。

表6 道路環境の状況

路面状況	乾燥
最高速度規制※	120km/h（事故時は50km/hに臨時交通規制中）
道路形状	片側3車線（事故時は第1通行帯が車線規制中） 緩い右カーブ（曲率半径4,000m）、勾配は平坦
道路幅員	36.5m（上下線合わせて）

※最高速度規制は警察情報による。



※この図は、国土地理院の地理院地図（電子国土web）を使用して作成した。

図4 事故地点と道路工事交通規制区間

2.3.3 天候

晴れ

風向：西、平均風速：5.0m/s、瞬間最大風速：6.9m/s

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 25 年
資本金	22,000 万円
事業の種類	一般貸切旅客自動車運送事業 一般乗合旅客自動車運送事業
所在地	福岡県
営業所数	3 カ所
保有車両数	当該事業者総計 31 台（当該営業所 20 台）
運行管理者等の選任数	6 名（ほかに補助者 2 名）（当該営業所 2 名（ほかに補助者 2 名））
運転者数	当該事業者総計 19 名（当該営業所 10 名）
従業員数（運転者を含む）	当該事業者総計 26 名（当該営業所 15 名）

2.4.2 当該事業者及び当該営業所への監査の状況

当該事業者への監査の状況⁴は、次のとおりである。

2.4.2.1 本事故以前 3 年間の監査

当該事業者においては、過去 3 年以内の監査及び行政処分等は無かった。

2.4.2.2 本事故を端緒とした監査

本事故を端緒として、当該事業者に対し、令和 5 年 2 月 21 日、監査が実施され、次の行政処分等が行われている。

(1) 行政処分の内容

本社営業所に対し令和 5 年 3 月 9 日に文書警告。

(2) 違反行為の概要

次の 3 件の違反が認められた。

- ・乗務員台帳の作成、備付け義務違反【記載事項の不備】（旅客自動車運送事業

⁴ 事業者への監査などの状況は、国土交通省が公表している自動車運送事業者に対する行政処分などの状況による。
行政処分情報（ネガティブ情報の公開）：<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03punishment/index.html> 参照

運輸規則第 37 条第 1 項)

- ・点呼の記録義務違反【記載事項の不備】(旅客自動車運送事業運輸規則第 24 条第 5 項)
- ・運転者に対する指導監督義務違反【記載事項の不備】(旅客自動車運送事業運輸規則第 38 条第 1 項)

2.4.3 当該運転者

2.4.3.1 運転履歴

(1) 乗務員台帳の記録

- ・当該運転者は、平成 20 年 9 月に大型自動車第二種免許を取得し、令和 4 年 9 月に当該事業者にも事業用自動車の運転者として雇用され、選任されている。
- ・事業用自動車の運転経験は、貨物自動車の運転経験を含めて 13 年 11 ヶ月あり、その中で当該業態車両の運転経験は 2 年 4 ヶ月である。
- ・過去 3 年以内の道路交通法違反は 2 件あり、1 件は自家用車での軽傷事故である。

(2) 該運行管理者の口述

- ・運転者の採用前には運転記録証明書を確認し、事故を発生させていることが確認された運転者については、基本的に採用は見送っている。
- ・当該運転者から事故はないとの申告であったので、運転記録証明書を入手する前に採用した。その後届いた運転記録証明書で軽傷事故の記載があったことから、当該運転者に確認したが軽い接触事故であるとのことであった。
- ・本事故発生後に静岡県警察に出向いた際に軽傷事故の詳細を聞き、複数台の車両が関係する事故であったことを知った。

2.4.3.2 運転特性

当該運行管理者及び運転者 A の口述並びに適性診断(初任)(以下「初任診断」という。)の受診結果の記録によれば、当該運転者の運転特性及び指導の状況は次のとおりであった。

(1) 当該運行管理者の口述

当該運転者には、令和 4 年 9 月 16 日に、独立行政法人自動車事故対策機構(以下「NASVA」という。)福岡主管支所で、初任診断を受診させている。

(2) 適性診断結果の記録

- ・当該運転者の初任診断受診結果では、「気持ちのおおらかさ」、「動作の正確さ」で 100 点、「判断・動作のタイミング」で 97 点の評価であったものの、「安全エコ運転度」では 21 点の評価で、「安全で環境に優しいペダルの踏み方について技量の向上を目指してください」とのコメントが記載されていた。

- ・ 初任診断受診結果を基にした、当該事業者の実施した指導の内容についての記録は残っていない。

(3) 運転者 A の口述

- ・ 当該運転者は他社で夜間路線バスの運転経験があると聞いていた。最初は 3 名乗務で運行し、その後 2 名乗務で運行したが、特に問題は感じなかった。
- ・ 本事故前の 1 ヶ月間の運行回数は 18 回あり、その内 13 回は当該運転者との運行であったが、特に特徴的なことはなく、不安要素は感じられなかった。

2.4.3.3 健康状態等

当該運行管理者の口述並びに健康診断結果の記録によれば、当該運転者の健康状態及び指導の状況は次のとおりであった。

(1) 当該運行管理者の口述

- ・ 当該運転者には、採用時の令和 4 年 9 月に雇入時健康診断を受診させた。
- ・ 健康診断結果では、再検査項目はなかったことから個別の健康指導は行っていない。
- ・ 採用の際の聞き取りでも、本人から基礎疾患はないと聞いている。

(2) 健康診断結果の記録

当該運転者が令和 4 年 9 月に受診した雇入時健康診断の診断書の結果では、医師の意見として、聴力及び呼吸器系で受診を勧める記載はあるものの「就労可能」と記載されている。

2.4.4 運行管理の状況

2.4.4.1 当該運転者の乗務管理

当該運転者の乗務記録及び点呼記録簿並びに当該車両の運行記録計の記録によれば、事故日前 1 ヶ月（4 週）間の勤務状況については、表 8 及び図 6 のとおりである。平成元年 2 月に労働省（当時）が策定した「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。）に関する超過等は確認されなかった。

なお、当該事業者は、1 年単位の変形労働時間制に関する協定及び時間外労働・休日労働に関する協定を労使間で締結し、労働基準監督署へ届出している。

表 8 当該運転者の事故日前 1 ヶ月（4 週）間の勤務状況

拘束時間	277 時間 12 分（平均 17 時間 20 分/日） （事故日前 1 週間 68 時間 16 分）
運転時間	113 時間 15 分（平均 7 時間 33 分/日） （事故日前 1 週間 28 時間 41 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 20 時間※） 休息期間の下限值不足：0 件（下限値 4 時間※） 連続運転時間の上限値超過：0 件（上限値 4 時間） 1 日の運転時間の上限値超過：0 件（上限値 2 日平均で 9 時間） 4 週間平均の 1 週間当たりの拘束時間超過：0 件（原則 65 時間、労使協定で 52 週間の内 16 週間まで 71.5 時間）
休日数	6 日

※ 1 日の拘束時間上限値及び休息期間の下限值は、2 名乗務の数値を記載。

時刻 日	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
29 日前																		17:20						
28 日前					拘束時間 16:31				9:51									休息期間 9:08			18:59			
27 日前					拘束時間 17:11							12:10												
26 日前																								
25 日前																			17:46					
24 日前					拘束時間 17:11					10:57								休息期間 7:46			18:43			
23 日前					拘束時間 18:44								13:27					休息期間 27:57						
22 日前																			17:24					
21 日前					拘束時間 16:26				9:50									休息期間 8:51			18:41			
20 日前					拘束時間 17:45							12:26												
19 日前																								
18 日前																			17:23					
17 日前					拘束時間 16:55					10:18								休息期間 8:26			18:44			
16 日前					拘束時間 18:08								12:52					休息期間 28:30						
15 日前																			17:22					
14 日前					拘束時間 15:55				9:17									休息期間 9:22			18:39			
13 日前					拘束時間 17:38								12:17											
12 日前																								
11 日前																			17:25					
10 日前					拘束時間 17:15					10:40								休息期間 8:10			18:50			
9 日前					拘束時間 19:17									14:07										
8 日前																		休息期間 27:24		17:31				
7 日前					拘束時間 16:00				9:31									休息期間 9:18			18:49			
6 日前					拘束時間 17:24								12:13											
5 日前																								
4 日前																			17:26					
3 日前					拘束時間 16:54					10:20								休息期間 8:20			18:40			
2 日前					拘束時間 17:58								12:38					休息期間 28:47						
前日																			17:25					
当日					5:53																			

※「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数を示す。

図6 当該運転者の事故日前1ヵ月(4週)間の勤務状況(当該事業者書類に基づき作成)

2.4.4.2 点呼及び運行指示

当該運行管理者の口述、点呼記録簿の記録によれば、運転者の点呼及び運行指示の状況については次のとおりであった。

(1) 当該運行管理者の口述

- ・ 事故当時、当営業所では2名の運行管理者と、運行管理補助者（以下「補助者」という。）2名を選任していた。
- ・ 自分は当社代表であり運行管理者のため、基本的に週7日勤務としており、何か用務がない限り社内に常駐している。
- ・ もう1名の運行管理者（以下「運行管理者A」という。）は、基本的には運転者として採用をしているため、運行管理者としての業務を行わせることは殆どなかったが、自分が不在の際に代理で点呼等を実施させていた。
- ・ 基本的に自分が点呼を実施し、不在の時は運行管理者Aが実施し、両名とも不在の場合は補助者が点呼を実施することとしている。
- ・ 補助者も当社役員で、整備管理者を兼任しており、用務がない限り週7日勤務で社内に常駐しているが、主業務は整備管理者であるため、補助者が点呼を実施する割合は1／3以下となるようにしている。
- ・ 本事故の発生した運行は、事故や交通渋滞により到着遅れが生じることは珍しくなく、また遅れ時間についても数時間単位で発生することがある。到着遅れの時間はそれぞれ異なるが、10運行に1回程度は遅れが発生している。
- ・ 渋滞等で運行に遅れが生じた際に、速度を上げて運行の遅れを取戻すよう指示したことは一度もない。そのようなことをしても、数分程度しか遅れを取戻すことはできないので、そんなことをやっても仕方ないと思っている。
- ・ 乗務員には、乗客の安全が最優先である旨、ことあるごとに指導している。
- ・ 改善基準告示に定める拘束時間や運転時間を超過することがないように、月間の勤務スケジュールなどを作成し管理している。予期せぬアクシデント等で、拘束時間や運転時間を超過するおそれのある運転者については、個別に指導や勤務スケジュールを調整している。
- ・ 本運行路線の集中工事については、工事期間も長く運転者固定のため、車線規制が行われていることは運転者全員が認識していた。運行指令書への記載は行っていないが、口頭での指示・注意喚起は行っていた。

(2) 点呼記録簿等の記録状況

- ・ 点呼記録簿は、日付別の記録紙に「運転者名」、「始発発車時刻」、「終着到着時刻」等が印字された書式を使用している。
- ・ 乗務前点呼欄の確認項目として「健康状態」、「飲酒」、「睡眠」、「運行前点検」、「免許証」、「服装」、「アルコールチェック」が記載され、点呼執行者がチェックする方式となっている。

- ・同様に、乗務後点呼欄のチェック項目としては「道路・運行状況」、「車両状況」、「交替時の通告」、「忘れ物・苦情」、「アルコールチェック」が記載され、チェックされている。
- ・乗務後点呼欄には「遅延理由等」の記入欄があり、渋滞等で遅れが発生した場合に、中間点呼時に点呼執行者が記入している。
- ・点呼執行者は、上記項目のチェック後、点呼時刻を記入し、押印している。
- ・指示事項欄はあるものの「忘れ物注意！」があらかじめ印字されており、運行ごとの指示事項の記入はない。
- ・中間点呼欄には、点呼地点として指定されたP A・S A名が印字されており、点呼時刻と最終乗客数が記入され、点呼執行者が押印している。渋滞等で中間点呼地点が変更になった場合は、変更後の点呼地点を記入する書式となっているが、変更後の点呼地点の記載のないものがみられる。
- ・事故日前1ヵ月（4週）間の点呼記録簿における点呼執行者は、当該運行管理者が大半を占め、補助者が一部を担当し、運行管理者Aが実施した例はない。

(3) 当該運転者への運行指示状況

- ・運行指令書は、福岡・東京の往復便として1泊3日となっている。
- ・運行指令書には、各便の出庫時刻、配車時刻、配車場所、各経由地・休憩地の発着時刻及び運転者交替の場所が記載されている。
- ・運行当日の運行上の指示事項等の記載はない。
- ・実際の運行状況を記入する運転日報には、運行指令書に記載された出発地・経由地が印字されており、運転者が実際の発着時刻及び走行距離計の数値を記入し、渋滞等で使用道路や休憩地が変更になった場合は変更内容を記載するものとなっている。

(4) 当該運転者の運行状況

- ・当該運転者の事故日前1ヵ月（4週）間の運行における延着及び早着状況を表9に示す。
- ・事故日前1ヵ月（4週）間の運転日報の「事故、著しい運行の遅延その他異常」欄に、到着遅れが予想された4運行で道路状況が記載されており、その運行の運行記録計の記録では、いずれも最高速度規制である100km/hを超える速度で走行している（図7参照）。

表9 事故日前1ヵ月（4週）間の運行における延着・早着状況

運行便		到着時刻	差	道路状況
11月5日	博多⇒東京 到着予定時刻 10:00	9:11	-49分	
11月9日		10:01	1分	
11月12日		8:56	-1時間04分	
11月16日		9:38	-22分	
11月19日		8:41	-1時間19分	
11月23日		9:50	-10分	広島東～志和 I C 故障車通行止め 中国道へ迂回
11月26日		8:49	-1時間11分	
11月30日		9:40	-20分	

運行便		到着時刻	差	道路状況
11月6日	東京⇒博多 到着予定時刻 12:10	11:31	-39分	
11月10日		12:29	+19分	東名横浜 I C 付近 5 km80分渋滞
11月13日		11:44	-26分	
11月17日		12:14	+4分	東名用賀～集中工事断続渋滞120分⇒中央道へ迂回
11月20日		11:44	-26分	
11月24日		13:16	+1時間06分	東名集中工事渋滞中央道へ迂回、 中央道事故通行止め渋滞1時間
11月27日		11:31	-39分	
12月1日		11:57	-13分	

※到着時刻は運行記録計の記録された、「新宿高速バスターミナル」、「博多HEARTSバステーション」での到着時刻を示す。

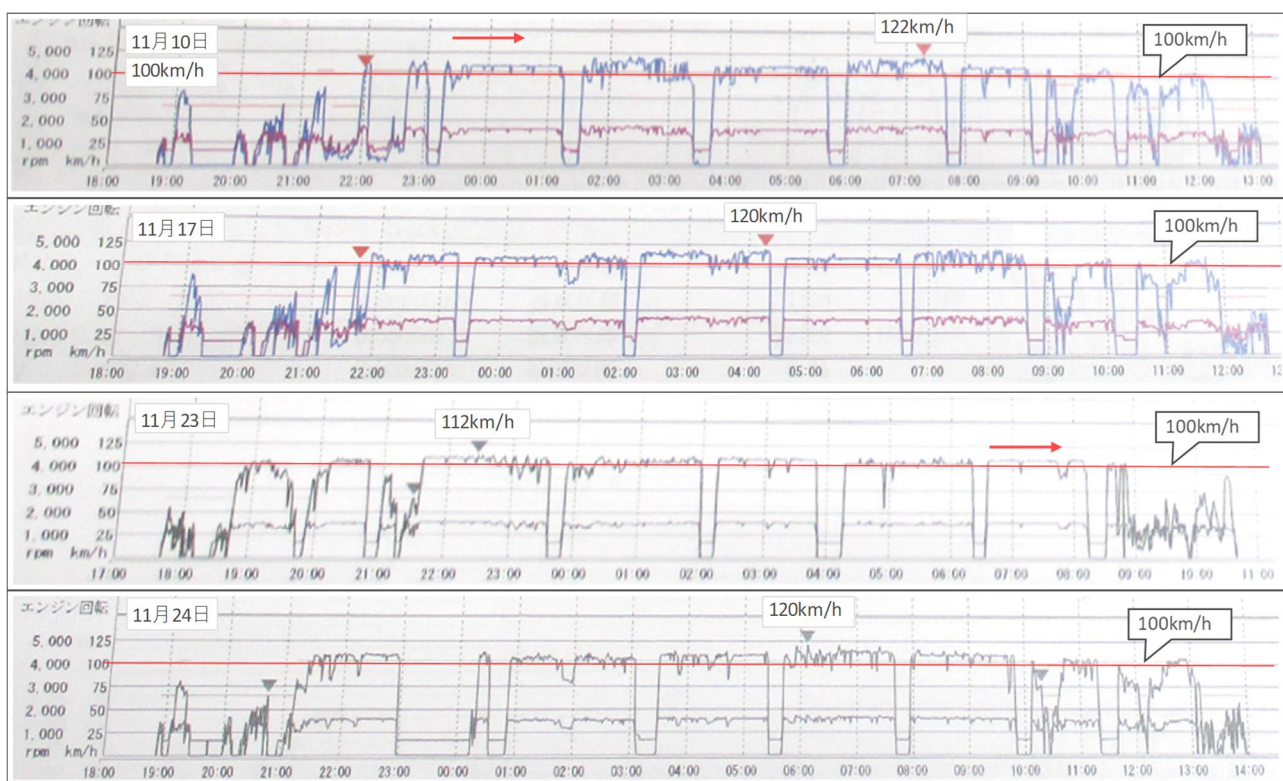


図7 到着遅れが予想された4運行における運行記録計の記録

2.4.4.3 指導及び監督

当該運行管理者、運転者Aの口述及び指導監督の記録によれば、当該事業者の指導監督の実施状況は次のとおりであった。

(1) 当該運行管理者の口述

- ・指導監督については、年度当初に年間の教育計画を策定し、その内容に沿って、毎月運行管理者及び補助者が指導を行っている。
- ・実施方法については、対面による指導ができるよう可能な限り日程を選定し、集団で複数回に分け実施し、出席日付と出席者の押印がされた「乗務員教育記録」を残している。
- ・出席できない乗務員については、個別で指導を実施している。
- ・当該運転者も令和4年9月から出席している。
- ・運行記録計の記録については毎運行確認をしており、速度超過などが確認されれば、該当する乗務員に対しその都度指導を行っている。
- ・ドライブレコーダーの映像記録については、事故等が発生した際に見せるなどして、危険予知にかかる指導や、事故の発生原因及びどのようにすれば同種事故を回避できるかなどについて検討を行い、同種事故の再発防止に努めるよう指導を行っている。
- ・事故が発生した場合には、事故を起こした運転者自身に事故原因や再発防止

などを検討させ、事故報告書を作成させることで指導等を行っている。

- ・当該運転者に対しては、令和4年9月16日にN A S V Aで初任診断を受診させ、令和4年9月16日から9月21日にかけて、バス乗務員の基本事項にかかる指導や、交通事故に対する指導を行うとともに、運行管理者等による添乗実技指導についても実施している。
- ・添乗実技指導を3回実施し、その際に不適切と評価されるような行動はなかったため、令和4年9月24日に運転者に選任した。採用後については、他の乗務員と同様に、年度計画に基づき毎月定期指導を実施していた。
- ・採用後は添乗指導により運転操作等にかかる指導を行った。
- ・運行管理者研修や特別講習などを受講した者がいれば、それらの研修資料に掲載されている内容について、講習を受講していない者にも情報共有を行うなどして安全にかかる指導を行っている。
- ・関係法令の改正といった場合などは、改正概要等を記載した資料などを配布するなどして指導を実施している。
- ・発熱などの体調不良の場合は乗務しないように、また運行途中で発熱した場合は、運行管理者に連絡するように乗務員服務規程に定めており、運転者から連絡があった場合は、その後の対応について指示を行い、状況によっては交替運転者を派遣している。
- ・腹痛の場合等については、具体的な取扱いを設けるほどのことではないと考え定めていない。

(2) 運転者Aの口述

- ・当該運転者に対しては、他社で夜間路線バスの乗務経験があると聞いていた。最初の乗務は3名乗務で運行し、その後2名乗務で運行したが、特に問題はなかった。
- ・自分から当該運転者に話したことは、法定速度を守ること、カーブや下り坂等は必ず減速すること、会社の看板を背負っていることを忘れないということぐらい。
- ・眠気や体調不良の場合は無理をせず、最寄りのP A ・ S Aで停車し、体調を整えてから運行するように会社から指導されている。
- ・会社の方から定時運行を行うようにといった指導を行うことはなく、安全第一での運行を最優先にするように指導されている。
- ・積極的かどうかはわからないが、当該運転者とはそれなりにはコミュニケーションはとれていた。

(3) 指導及び監督の実施状況

- ・指導監督は年度毎の「教育内容予定表」に従い毎月実施され、「乗務員教育記録」には受講者の受講日と受講者印が押され保管されおり、当該運転者も採

用後は受講した記録が残っている。

- ・当該運転者採用時に行った添乗指導については、記録が残っていない。
- ・乗務員服務規程の第4章乗務員の義務・禁止事項の第13条（乗務の禁止）には「乗務員は疲労、疾病、飲酒、酒気帯び、免許停止その他の理由により安全な運転ができないおそれがあるときは、絶対に乗務してはなりません」と記載されている。
- ・同章18条（運行中止と処理）には「乗務中、発病し、又は著しく疲労を覚え、安全運行に支障をきたすおそれがある場合は、速やかに乗務を停止し、運行管理者に連絡し、指示を受けなければなりません」と記載されている。
- ・乗務員服務規程に記載されている、「運行中止と処理」の内容について、年間教育の中で指導されているかについては、記録がなく不明。
- ・当該運転者の乗務員台帳には、過去3年間に軽傷事故を含む2件の道路交通法違反の記載があり、このことを受けてどのような指導監督を行ったのかは不明である。

2.4.4.4 適性診断の受診及び活用状況

当該運行管理者の口述によれば、適性診断の受診及び活用状況は次のとおりであった。

- ・適性診断については、採用時に初任診断を受診させ、その後、概ね3年毎に適性診断（一般）をNASVAで受診させている。
- ・適性診断の結果を受け、運行管理者が個別の指導が必要と判断すれば、指導を行っている。

2.4.4.5 運転者の健康管理

当該運行管理者の口述によれば、運転者の健康管理の状況は次のとおりであった。

- ・運転者全員に毎年2回定期健康診断を受診させている。
- ・健康診断の結果については2部取得しており、1部を会社用、1部を乗務員用として渡している。
- ・健康診断の結果で、再検査の判定を受けた乗務員については、面談等を実施し、再検査を受診させている。
- ・社内に元看護師がいるため再検査の指示がある乗務員については、会社の方から再検査の日程調整・予約を行っている。
- ・要治療、又は経過観察などの判断をされていないものに対して、指導等は行っていない。
- ・継続的な投薬が必要とされている乗務員については、点呼時に服薬しているかを点呼執行者が確認を行っている。

2.4.4.6 車両管理

当該運行管理者の口述によれば、車両管理の状況は次のとおりであった。

- ・ 本社営業所の車両管理体制は、整備管理者 1 名を選任している。
- ・ 運行前の日常点検については整備管理者が主となり、車両に乗務する乗務員とともに点検を実施している。
- ・ 3 ヶ月定期点検は自社で実施し、12 ヶ月定期点検は車両販売元の自動車特定整備事業者で実施している。

2.5 長距離路線バスを運行している他事業者からの情報

調査を行った長距離路線バスを運行する事業者では、約 50 名の運転者が担当しており、運転者の組合わせについて、人間関係の問題も考慮し、近場路線の運行を 2 日、長距離 2 名乗務の運行を 3 日で廻している。また、10 名程度の班を作り、班長的な運転者を設定し、班長が人間関係の問題が生じないように勤務計画を作成し責任者の承認を受け決定している。

2 名の役割については負担が偏らないように留意している。また、運転者の交替については、交替地点の約 2 km 手前でインターホンを使用して交替運転者を起こすようにしている。

夜行バスの運転者については、採用時の面接において、自身で健康管理を適切に出来るかどうか、面接時の態度におかしな部分が無いか等を確認し、採用後も健康管理をしっかり行うよう指導を行い、脳波・睡眠時無呼吸症候群などのチェックも厳しく行っており、運転者自身の健康管理にかかる意識の向上につながっていると思われる。

2.6 航空会社におけるコミュニケーション問題に対する取組みについて

長距離バス同様に 2 名での運行が行われる航空業界におけるコミュニケーション問題に対する取組みについて、航空会社の調査を行った。

航空機は、バスとは異なり 2 名が同時にコックピットに座り運行を行うことで、コミュニケーション能力は非常に重要ととらえ、いくつかのノンテクニカルスキルの中心的な能力として訓練・教育を行っており、細分化された要件を定め、達成状況の確認を行っている。この中でコミュニケーションとは、① 2WAY コミュニケーション（適切な意思疎通）② アサーション/インクワイアリ（安全への主張と質問）③ ブリーフィング（計画と認識の共有）と定義されている。良好なコミュニケーションのためには、① 伝える能力、② 事実と意見、③ 説明する能力、④ 情報を取入れる能力が必要とされている。

「適切な意思疎通」と「計画と認識」の共有は、出発前に行う、簡単な報告会や短い打ち合わせ（ブリーフィング）により、コックピット内のみではなく客室乗務員を含めたチームとしての雰囲気を作る、チームビルディングとして実践されている。

「安全への主張と質問」における「アサーション」については、「自分も相手も大切

にする自己表現法」と定義され、他の航空会社においてもより良い人間関係を構築するためのコミュニケーション手法として取入れている。当初は資格の異なる機長（定期運送用操縦士）と副操縦士（事業用操縦士）間の適切な権威勾配⁵によるコミュニケーションを円滑にする訓練としてスタートし、その後全社的取組みとして、上司と部下、先輩と後輩のコミュニケーションの改善に効果を上げている。

「アサーション」では、異なる意見をもつ相手に対する、コミュニケーションの取り方には「自分を後回しにする・自分の意見を表現しない（ノンアサーティブ）」表現、「相手の気持ちを無視して自分の意見を押しつける（アグレッシブ）」表現、「自分の意見も相手の意見も尊重し納得のいく結論をだす（アサーティブ）」表現の3タイプがあるとされている。訓練を通して、相手との関係を崩さずに適切な自己表現法（アサーション）ができる、アサーティブなコミュニケーションの心構えとスキル開発に取り組んでいる。

アサーティブなコミュニケーションには、「自分の考えや気持ちを捉え、それを正直に伝えてみようとする」「伝えたら、相手の反応を受け止めようとする」が必要としている。

「アサーション」に関しては、航空会社のみではなく、多くの企業で職場のコミュニケーションスキルの改善として訓練を取入れており、種々の書籍が出版されており、民間の訓練講座も開設されている。

⁵ 権威勾配とは、上司と部下のような上下関係における、権威の差であり、権威の勾配が大きくてもフラットでも組織をうまく運営できず、適度な勾配が良いとされている。

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 (2) に記述したように、当該運行管理者は、事故前日の 17 時 25 分頃対面で始業点呼を実施したが、当該運転者の体調に異変は感じておらず、当該運転者からも、体調不良に関する申告はなかったと口述している。また、2.1.1.2 に記述したように、運転者 A も、当該運転者の様子が変わったところはなく、体調が悪いという話もなかったと口述しており、当該運転者は運行開始時には、運行に影響するような体調不良は感じていなかった可能性が考えられる。

2.1.1.2 に記述したように、土山 S A で当該運転者から「お腹の具合が悪いのでトイレに行ってくるため出発が遅れるかもしれない」と聞いた運転者 A が、土山 S A 出発前に「運転は大丈夫なのか」との確認に対して当該運転者は「大丈夫」と回答している。土山 S A 出発約 50 分後に予定外の刈谷 P A に停車しているが、この時点でも運転者 A に運転の交替をお願いしていない。当該運転者が、運転継続に問題ないと判断したのは不明であるが、長距離運行のため、運転の交替をお願いする以外に対応方法がないと思われる状況下で、入社後 3 ヶ月の当該運転者が、先輩運転者に気を遣ったための行動である可能性が考えられる。

2.1.2.1 に記述したように、予定外の刈谷 P A で約 21 分間の休憩後、これまで約 105km/h で走行していた車速が、120～125km/h に上がり、約 45 分後に本事故が発生している。2.4.4.2 (4) に記述したように、当該運転者が事故日前 1 ヶ月（4 週）間に担当した運行において、運転日報に渋滞・通行止め等の情報が記載されているものが 4 件あるが、大幅な到着遅れとなっているのは 1 件のみであり、何れも最高規制速度を超える速度で走行を繰り返していることから、なるべく遅れを出さないような走り方を普段から行っていた可能性が考えられる。

2.1.1.2 に記述したように、運転者 A は遅れに対して「精神的な焦りが生じてしまうことはある」「定時運行については常に意識していた」と口述しており、定時運行に対して意識の高い運転者であった可能性が考えられる。当該運転者においても、自分の体調不良に起因した約 21 分の遅れを取戻そうと考え、これまでの運行と同様に 120～124km/h で走行した可能性が考えられる（図 8 参照）。

2.1.1.4 に記述した実際の運行時刻では土山 S A を運行指令書より 8 分早く出発しており、刈谷 P A での約 21 分間の休憩後、それまでと同等の平均約 95km/h、工事通行規制区間（4.8 km）を 50km/h で走行した場合も、次の掛川 P A 到着時刻の遅れは約 13 分であり、大きな遅れではなかったと考えられる（表 10 参照）。

2.1.1.3 に記述した当該事業者の自動車事故報告書では、事故の状況として「走行中風に煽られハンドル操作が困難となり」と記載されているものの、2.3.3 に記述したよ

うに、事故当日の風向は西、平均風速は 5.0m/s であり当該車両の事故地点での進行方向が東南東のため、ハンドル操作に影響を与える風向・風速ではなかったと考えられる。また、2.3.2.1 に記述したように道路管理者は「横風注意」の警告を行っていなかったこと及び 2.1.1.2 に記述したように運転者 A は「そのような強風が吹いているようであれば、事故前から車両の揺れなどにより感じるができると思う」と口述していることから、本事故の原因に風による影響はなかったと考えられる。

適切なハンドル操作ができずに車両通行帯をそれ事故に至った原因については、前方に対する集中力が低下したことによるものと推定され、体調不良と速度超過が影響した可能性が考えられるが、2.1.2.2 に記述したように当該車両にはドライブレコーダーが装着されていたものの本事故の衝撃により記録媒体が破損しており、事故時の状況の確認ができないこと及び運転者の口述が得られないことから、直接原因の特定はできない。

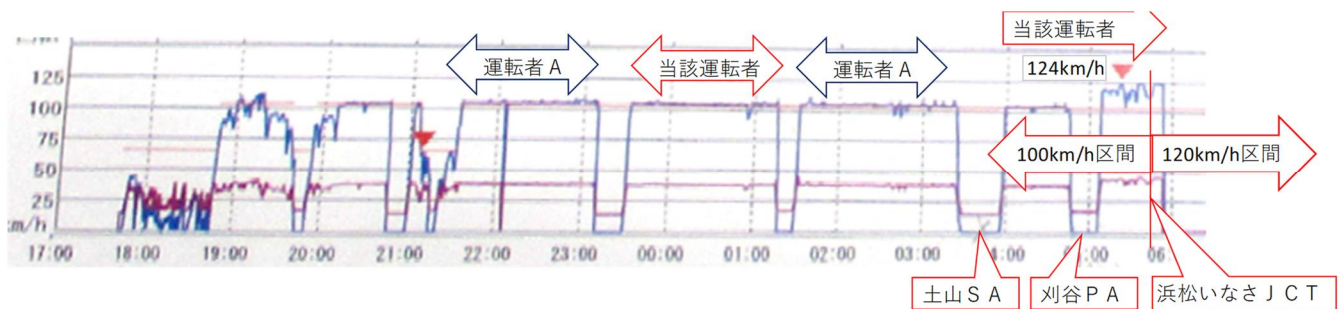


図 8 事故当日の運行記録計の記録状況

表 10 刈谷 P A から速度超過をしなかった場合の走行推定

経由地		運行指令書 記載時刻	運行指令書から求めた			実際の運行					
			区間時間 (分)	区間距離 (km)	平均車速 (km/h)	時刻	区間時間 (分)	区間距離 (km)	平均車速 (km/h)		
小谷SA	着	23:15	110	176.3	96.2	23:10	107	176.3	98.9	刈谷PAから95km/h 工事交通規制区間を 50km/hで走行	
	発	23:35				23:30					
龍野西SA	着	1:25	120	185.0	92.5	1:17	118	185.0	94.1		
	発	1:40				1:29					
土山SA	着	3:40	120	186.9	93.5	3:27	49	78.8	96.5	区間距離 (km)	区間時間 (分)
	発	4:05				3:57					
刈谷PA	着	-				4:46					
	発					5:07	46	85.3	111.3	108.1	71
事故地点						5:53					
掛川PA	着					6:05	到着予想 (6:18)				

3.2 当該事業者等に係る状況の分析

3.2.1 運行管理の状況に係る分析

2.4.4.2に記述したように、始業・中間・終業点呼は規定どおり実施され、点呼記録簿には点呼時刻・点呼執行者等が記録され、残されており、適正に実施されていたと考えられる。

運行指令書は、往復分の運行計画が記載され、定期運行便であるため定型の書式を使用し、出庫から到着までの各乗客扱い及び休憩の予定場所と予定時刻が記載されているが、当日の運行に対する注意事項や運行経路上の情報等の記載はない。2.4.4.2

(1)に記述したように、当該運行管理者は事故当日の道路工事の情報は口頭での指示・注意喚起していたと口述しているものの、臨時交通規制の50km/hを大幅に超える車速で走行しており、注意すべき内容が当該運転者に伝わっていなかった可能性が考えられる。

2.4.4.3(1)に記述したように、当該事業者は「運行記録計の記録については毎運行確認をしており、速度超過などが確認されれば、該当する乗務員に対しその都度指導を行っている」と口述しているものの、2.4.4.2(4)に記述したように、事故日前1ヵ月(4週)間の運行において、運行の遅れを回復するための速度超過が繰返されていることから、日々の点呼にける指導が不足していたか、十分に理解させられるものとなっていなかった可能性が考えられる。

3.2.2 指導監督の状況に係る分析

2.4.3.1に記述したように、当該運転者は当該事業者採用される前に、当該業態での運転経験があり、2.4.3.2に記述した適性診断の結果にも指導を必要とする記述がなく、2.4.4.3に記述したように、実技指導での評価を行い採用し、採用後も添乗指導も行っており、採用から実車運転に至る経過における指導監督は適切に行われていたと考えられる。

2.4.3.1に記述したように、当該運転者の乗務員台帳には、採用前の過去3年以内に2件の道路交通法違反が記載され、1件は自家用車での軽傷事故であり、それを受けてどの様な危険予知指導や再発防止指導を行ったかについては記録がなく不明である。

2.4.4.2(1)に記述したように、当該運行管理者は「運行に遅れが生じた際に、速度を上げて運行の遅れを取戻すよう指示したことは一度もない」「乗客の安全が最優先である旨、ことあるごとに指導している」と口述しているものの、2.4.4.2(4)に記述したように、渋滞・通行止め等で到着遅れのおそれが発生した運行では最高速度規制を超える速度での走行を繰返しており、速度超過での運転に潜む危険性を理解させ是正するための指導監督が不足していた可能性が考えられる。

体調不良時の対応については、2.4.4.3(3)に記述したように、乗務員服務規程に記

載されていたものの、その内容が実践されなかったことについては、長距離乗合運行における運行途中での体調不良時の対応についての具体的な対応内容が明確に示されていなかった。さらに体調不良時の対応の誤りが重大な事故につながることの指導監督が不足していた可能性が考えられる。

3.2.3 夜行長距離運行に対する健康管理に関する分析

夜行長距離運行においては、運行途中での体調不良は安全上も乗客に対しても影響が大きく、2.5に記述した事業者では、運転者の採用段階から健康問題に着目した確認を行い、採用後も脳波・睡眠時無呼吸症候群などの健康チェックを厳しく行っている。このような事業者としての取組みが、運転者自身の健康管理にかかる意識の向上につながるものと考えられる。

3.2.4 2名乗務における運転者間のコミュニケーションに関する分析

当該運転者が腹痛を発症した時点において、先輩である運転者Aに、お腹の具合が悪いことは伝えたものの、対応方法について相談し指示を受けることができていなかった。このことについては、入社から日の浅い当該運転者が、運転の交替をお願いする以外に対応方法がないと思われる状況下で、定時運行に対する意識の高い運転者であった可能性の考えられる先輩運転者に気を遣い自ら運転を継続することを選択した可能性が考えられる。先輩である運転者Aにおいては、運行計画にないPAで停車した時点で、体調不良を申告していた新人運転者である当該運転者の様子を確認する等の気遣いがされなかったことについては、2名乗務の運行における運転者間のコミュニケーションが不足していた可能性が考えられる。

当該運転者が体調不良を発症した時点で、2名の乗務員が実際にどのような会話をを行ったかの詳細は不明であるが、2.6に記述した「アサーティブ」な自己表現がなされれば、状況は変わっていた可能性が考えられる。例えば、2.1.1.2に記述した、運転者Aとの会話においては、当該運転者が「お腹の具合が悪いのでトイレに行ってくるため出発が遅れるかもしれない」との申告時においては、自分が腹痛で困っていること、出発遅れが心配であることを表現することでコミュニケーションが改善されたと考えられる。また、運転者Aは、「運転は大丈夫なのか」と確認しているが、自分は相手の状況が分からずに心配していることを伝えることでもコミュニケーションが改善され、状況を変えられた可能性が考えられる。

3.3 事故後の当該車両の分析

2.3.1.1に記述したように、当該車両には衝突被害軽減ブレーキ及び車線逸脱警報装置の運転支援装置が装備されていたが、その作動状況は不明である。衝突被害軽減ブレーキについては、当該車両の前部左側の車両幅の約1/5部分を損傷していることから、

オフセット衝突であったため、作動はしていなかったと推定される。また、車線逸脱警報装置については、曲率 4,000m のカーブ路で、徐々に車両通行帯をそれ、車線境界線を越えたとすると、警報は作動していた可能性が考えられるが、当該運転者の気づきには繋がらなかったと考えられる。

車線逸脱警報装置の進化版として、カメラにより車線境界線を認識して車線の中央を走行するよう常時ステアリングを制御する車線維持支援機能を装備した車両も既に販売されており、本事故においては事故防止に効果があった可能性が考えられる。

4 原因

事故は、当該運転者が、片側 3 車線の緩やかな右カーブの道路の第 3 車両通行帯を走行中、道路形状に応じた適切なハンドル操作ができず、同車両通行帯を左方それ、第 2 車両通行帯を走行中の相手車両の右後部に追突したことにより発生したものと推定される。

当該運転者は、運行途中に腹痛を発症し、体調の回復を図るため運行指令書にない P A で約 21 分間停車した。当該運転者は 2 名乗務の正運転士である運転者 A に体調が悪いことを伝えたものの、その後の対応について相談することなく運転を継続し、停車した約 21 分の遅れを取戻すため、道路工事に伴い第 1 車両通行帯の車線規制及び 50km/h の最高速度規制が実施されていた事故地点の第 3 車両通行帯を 120～124km/h で走行し、同車両通行帯を左方にそれて追突したものと考えられる。

道路形状に応じた適切なハンドル操作ができず、車両通行帯をそれたことについては、前方に対する集中力が低下したことによるものと推定され、その要因として体調不良及び速度超過が影響した可能性が考えられるが、同運転者から口述を得ることができず、またドライブレコーダーの映像記録を確認することができないため、その要因を特定することはできなかった。

当該事業者の乗務員服務規程には、体調不良時の対応として、速やかに乗務を停止し、運行管理者に連絡する旨定められていたものの、規程通りの対応がとられていなかったことについては、同規程が規程に留まり、具体的な対応方法が明確に示されていなかったこと、体調不良の状態で運転を継続することの危険性について、当該運転者及び運転者 A が理解し、適切な行動をとるための指導監督が徹底されていなかったことによるものと考えられる。また、長距離運行においては特に影響の大きい健康管理について、運転者の意識を高めるような取組みが不足していた可能性が考えられる。

当該運転者が腹痛を発症した時点及び予定外の P A で停車した時点において、運転者 A にその後の対応について相談することなく運転を継続した背景として、入社後 3 ヶ月であった当該運転者が自身の体調不良に伴う対応について、先輩である運転者 A に気兼ねして、相談することをためらったものと考えられる。

本路線は長距離運行であることから、当該事業者において到着遅れは想定されており、認められているものの、当該運転者が遅れを取戻すために最高速度規制を超える速度で走行したことについては、事故前 1 ヶ月（4 週）間における運行記録計の記録状況から、遅れを回復するためと思われる最高速度規制を超える速度での走行が複数回記録されていることから、遅れ回復のための最高速度規制の超過が常態化していたものと考えられ、事業者において、速度超過での運転に潜む危険性を理解させ是正するための指導監督が不足してい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、運行の安全を確保するため、運行管理者に対して次に掲げる取組みを徹底させる必要がある。

- ・運行中に疾病、疲労、睡眠不足その他の理由により安全な運行の継続が困難となることがないように、日頃のコミュニケーションを密にし、乗務員の健康状態の把握に努めること。また、点呼においては運転者と会話をする中で、体調・睡眠の状態、疲労の有無等を確認し、必要に応じて体温測定や血圧測定を実施すること。
- ・長距離乗合運行においては、定時運行に対する運転者のストレスを低減するため、運行経路上における交通規制等の情報を極力入手し、運行表に反映するとともに、点呼時に適切な指示を行うこと。また、突発的な渋滞等により到着遅れが生じた場合、又は生じることが予想される場合は、運行管理者に連絡し、対処方法について確認するとともに、定時運行を確保するために安全を犠牲にすることがないように、運転者に適切な指示を行うこと。
- ・日々の運行においては、運行終了後の運行記録計の記録により、速度超過等の道路交通法違反や休憩時間の不足等の改善基準告示違反の有無を確認し、同じ違反が繰返されることのないよう指導監督すること。

5.1.2 運転者への指導監督の徹底

事業者は、運行の安全を確保するため、運行管理者に対し、次のような指導監督を継続的に実施させることが必要である。

- ・旅客自動車運送事業は、旅客を安全、確実に輸送することが社会的使命であることを認識させるとともに、事業用自動車による交通事故が社会に与える影響の大きさを理解させ、運行の安全及び旅客の安全を確保することが使命であることを理解させること。
- ・新たに採用した運転者に対しては、採用前に同等車両の運転経験がある場合においても、過去の運転経験や事故歴等を正確に把握し、適切な指導監督を行うこと。また、実車運転開始後もドライブレコーダーの映像記録の確認、又は添乗指導やその他の適切な方法により指導監督内容の習得程度について確認を行うこと。
- ・長距離乗合運行等、疾病、疲労、睡眠不足等により運転継続が困難となった場合における対応が困難な運行においては、軽微な体調不良の場合においても、運行管理者の指示を受けるよう運転者に指導するとともに、乗客への対応を含めたマニュアル等を準備し、運転者が躊躇することなく適切な対応を行うことができる

ように日頃から運転者に理解させること。また、対応の誤りが重大事故の要因となるおそれがあることについて、過去の事故事例を示すなどして指導監督することにより十分理解させること。

- ・健康管理については、事業者の取組み姿勢が運転者の意識の向上につながることから、健康診断結果を活用することはもとより、睡眠時無呼吸症候群等のスクリーニング検査を積極的に取入れるなどにより運転者の意識の向上に努めること。
- ・2名乗務で行う長距離運行においては、2名の運転者の人間関係が安全な運行には重要である。そのために、2名の役割と責任を明確にするとともに、お互いを気遣い合う良好な人間関係が構築できるように、良好なコミュニケーションをとることができる、風通しの良い職場環境を構築すること。
- ・2名乗務の運行におけるコミュニケーションにおいては、上司と部下、先輩と後輩のような権威勾配が障害となる場合があり、適切な権威勾配と良好なコミュニケーションが重要である。種々の書籍や、民間の訓練講座で紹介されている「自分も相手も大切にする自己表現法（アサーション）」の考え方等を参考に、日頃から従業員のコミュニケーションスキルの向上に取り組むこと。
- ・指導監督にあたっては、運転者の習得の程度を把握しながら、参加・体験・実践型の手法を積極的に活用して、効果的な取組みを行うこと。
- ・効果的な指導監督を自社で行うことが難しい事業者においては、専門的な知識、技術並びに指導のための場所を有するNASVAや自動車安全運転センター等、外部専門的機関の積極的な活用を検討すること。
- ・道路運送法その他の関係法令等の改正の動向及び業務の態様が類似した他の旅客自動車運送事業者による交通事故の事例等について、関係行政機関及び団体等から幅広く情報を収集することに努め、必要に応じて指導監督の内容を見直すこと。

5.2 自動車単体に関する対策

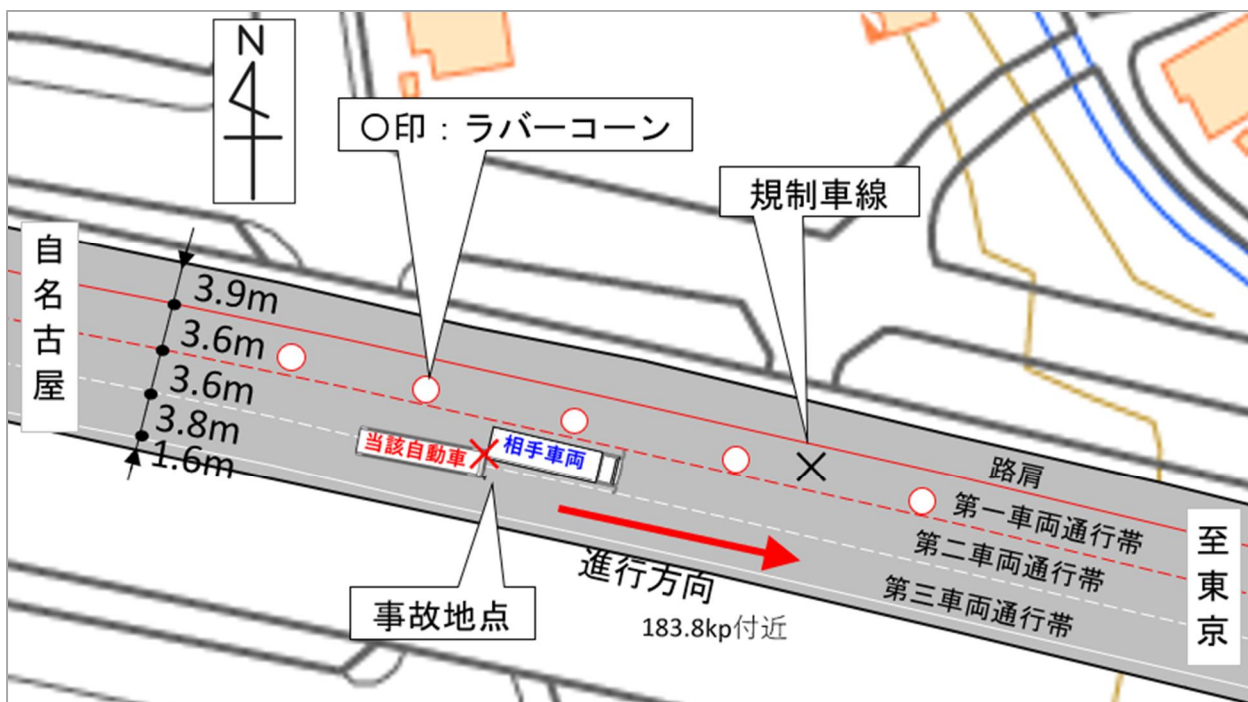
事故につながるおそれのある状況を運転者に知らせる運転支援装置については、警報音による警告が一般的に採用されているが、自動車製作者においては、警報音のみでなく何を警告しているのかを含めて、状況をより確実かつ正確に運転者に知らせる装備の技術開発が望まれる。

また、警報音により運転者に注意を促すのみではなく、車線維持に必要な操作を支援する車線維持支援機能や運転者の異常を検知し自動で停止するドライバー異常時対応システム⁶等を装備した車両も販売されており、事業者においては最新の運転支援装置を装備した車両の積極的採用が望まれる。

⁶ 運転中にドライバーが安全に運転できない状態に陥った場合に異常を検知し車両を自動的に停止させるシステムであり、運転者又は乗客が押しボタンを操作するもの及びシステムがドライバーの姿勢崩れ、閉眼状態、ハンドル操作の有無等を監視し、異常を検知するものがある。

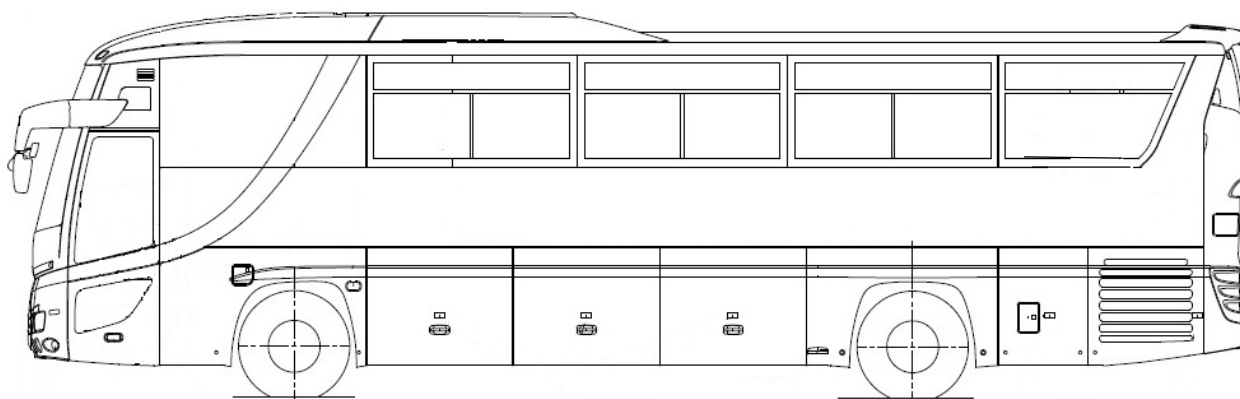
5.3 本事案の他業者への水平展開

国土交通省及び運送事業者等の関係団体においては、他事業者における同種事案の再発防止を図るため、運行管理者講習、運送事業者等が参画する各地域の事業用自動車安全対策会議や各種セミナー、メールマガジン等を通じ、本事案の周知・徹底を図る必要がある。



※この図は、国土地理院の地理院地図（電子国土 web）を使用し、事故地点の道路及び概略の車両の位置を追記した図であり正確な縮尺、位置関係にはなっていない。

参考図 1 事故地点道路図



参考図 2 当該車両外観図