



全ト協発第 675 号(環)
令和 7 年 3 月 27 日

各都道府県トラック協会会長 殿

公益社団法人 全日本トラック協会
会長 坂本 克己



事業用自動車事故調査報告書の公表について

平素は当協会の業務運営に種々ご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

今般、国土交通省より、別添のとおり、事業用自動車事故調査委員会が新たに公表した「事業用自動車事故調査報告書」について、周知の依頼文書が発出されました。

今回公表された、大型乗合バスの横転事故では、適性診断で「SAS のおそれが非常に高い」と指摘されていることを見逃し、スクリーニング検査を受診させるなどの適切な対応を取らなかったこと、また、大型トラックの追突事故では、生体的特性としての眠気リズムが安全運行に影響を及ぼすことについての指導不足などが原因のひとつと考えられております。

つきましては、貴協会におかれましても本趣旨をご理解のうえ、本報告書を運行管理者や運転者への指導教育に活用し、より一層の安全運行に努めるよう、傘下の会員事業者に対する周知徹底方をお願い申し上げます。

(参考)

○国土交通省報道発表 <https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/jikochousa/report1.html>

※本件につきましては、全ト協の公式HPにもリンク掲載いたします。

【本件に関する問い合わせ先】

公益社団法人 全日本トラック協会 交通・環境部

電話：03-3354-1045 FAX：03-3354-1019

公益社団法人全日本トラック協会会長 殿

国土交通省物流・自動車局
安全政策課長
(公印省略)

事業用自動車事故調査報告書の公表について

事業用自動車事故調査委員会においては、事業用自動車の起こした重大な事故について、各分野の専門家が議論し、事故要因の調査分析を行っております。

この度、同委員会により下記2件の事業用自動車事故調査報告書が公表されました。

つきましては、貴会傘下事業者において、本報告書を運行管理者や運転者への指導教育に活用し、より一層の安全運行に努めていただけるよう、関係者への同報告書の周知方よろしくお願いいたします。

記

[特別重要調査対象事故]

<事案1>大型乗合バスの横転事故(名古屋市北区):別紙1、別添1、別添3

事故概要:乗合バスの運転者が、運行中に意識レベルが低下したため、高速道路の分岐帯に衝突し横転、炎上した。

事故原因:適性診断で「SASのおそれが非常に高い」と指摘されていることを見逃し、スクリーニング検査を受診させるなどの適切な対応を取らなかったことなど。

[重要調査対象事故]

<事案2>大型トラックの追突事故(神奈川県厚木市):別紙2、別添2、別添4

事故概要:大型トラックの運転者が、深夜時間帯の単調な運転において、眠気リズムの影響により覚低運転が誘発され、前方の安全に対する集中力・注意力が低下したため、渋滞最後尾に追突した。

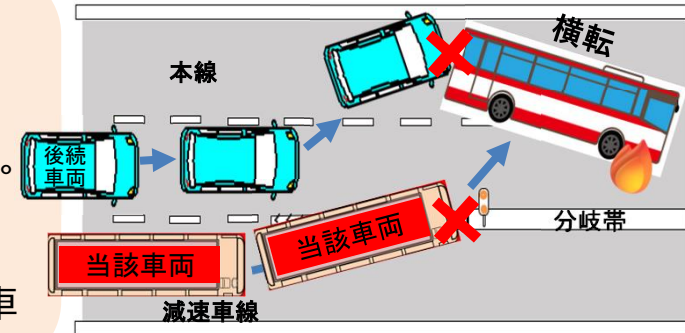
事故原因:生体的特性としての眠気リズムが安全運行に影響を及ぼすことについての指導不足など。

※ 事業用自動車事故調査報告書については、以下のURLからもご確認いただけます。

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/jikochousa/report1.html>

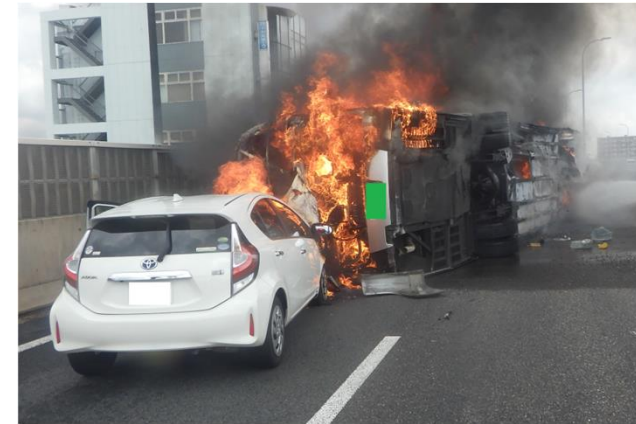
【事故概要】

- 日時：令和4年8月22日 10時12分頃
- 概要：乗客7名を乗せた大型乗合バスが名古屋高速道路高速11号小牧線（下り）の豊山南料金所の減速車線を走行中、左方に斜走して分岐帯に衝突、本線内に進入し、横転・停止した。当該車両は衝突後直ぐに車両前部から出火した。後続の小型乗用車が炎上した当該車両の後部に衝突した。
- この事故により、当該運転者と乗客1名が死亡し、乗客1名が重傷を負い、乗客5名と小型乗用車の運転者が軽傷を負った。



【原因】

- 運転者（推定）
 - ・ **SASのおそれを自覚**しているにもかかわらず、事業者に相談したり、検査を受けることをしなかった。
 - ・ **意識レベルが低下**したにもかかわらず、運行を継続した。
 - ・ **乗客にシートベルト着用を徹底させることが不十分であった。**
- 事業者・運行管理者
 - ・ **適性診断（一般）で「SASのおそれが非常に高い」と指摘されていることを見逃し**、スクリーニング検査や治療を受けさせることがなかった。
 - ・ 運行基準図において、**現場の速度規制を超えるものが複数あり**、速度規制を超える速度による運転が誘発された可能性があった。



【再発防止策】

- SASへの適切な対応
 - ・ **適性診断においてSASのおそれを指摘された運転者の把握**に努め、SASのおそれについて指摘を受けた運転者に対しては、**積極的にスクリーニング検査**を受診させること。
- 適切な運行管理
 - ・ 始業点呼における運転者の健康状態及び**睡眠状態の確認**を徹底すること。
 - ・ 定期健康診断において、「要検査」等の所見が付された運転者に対する**健康管理を徹底**すること。
 - ・ 運行基準図の作成にあたっては、**現場の最高速度規制**を守ること。
 - ・ **乗客にシートベルトの着用**を促すとともに着用確認を行うよう、運転者に指導すること。



SASのおそれを感じたら、まずはスクリーニング検査を!!



スクリーニング検査

※NPO法人 ヘルスケアネットワークのHPから引用

名古屋市北区大型乗合バスの横転事故（令和4年発生） 事業用自動車事故調査報告書を公表

事業用自動車の交通事故防止と交通事故時の被害軽減を目的として設置された、国土交通省の外部委託組織である事業用自動車事故調査委員会（委員長：酒井 一博）は、令和4年（2022年）8月22日に名古屋市北区で発生した大型乗合バスの横転事故に関する調査報告書を議決しましたので、公表いたします。

本事故は「特別重要調査対象事故」に該当し、社会的影響の大きさだけでなく、事故原因が事業者の組織的・構造的な問題に起因する可能性などを勘案して、事業用自動車事故調査委員会による特別な調査、要因分析及び再発防止策の提言が必要であると判断されました。

【本事故について】

■ 事故概要

大型乗合バスが高速道路で分岐帯に衝突、横転・炎上し、続く後続車両も衝突。当該ドライバーと乗客1名が死亡し、乗客6名と後続車両のドライバーが重軽傷を負った。

■ 事故原因

下記の2つが原因と推定される。

- ・睡眠時無呼吸症候群（SAS）により意識レベルが低下したにもかかわらず、運行を継続。
- ・事業者は、ドライバーにSASのおそれがあることを見逃し、適切な対応をしなかった。

■ 対策

下記の対応が運行管理者に求められている。

- ・SASのおそれと指摘を受けたドライバーに対しての積極的なスクリーニング検査の受診。
- ・点呼や健康診断を活用したドライバーの健康管理の徹底。
- ・運行基準図の作成にあたっては、速度規制の遵守。
- ・乗客にシートベルトの着用を促すとともに着用確認を行うよう、ドライバーに指導。



本調査報告書は事業用自動車事故調査委員会によって事業用自動車事故、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作成しており、事故の責任を問うために行われたものではありません。

今後も事業用自動車事故調査委員会は、交通事故の少ない社会を実現するために活動を続けてまいります。

【問合せ先】

事業用自動車事故調査委員会 広報事務局（担当：藤田、井上）

メール：jikocho@ozma.co.jp

TEL：080-5896-5971（事務局直通）

睡眠時無呼吸症候群 (SAS) の疑い 分岐帯に衝突・横転

名古屋市北区
令和4年8月22日
10時12分頃

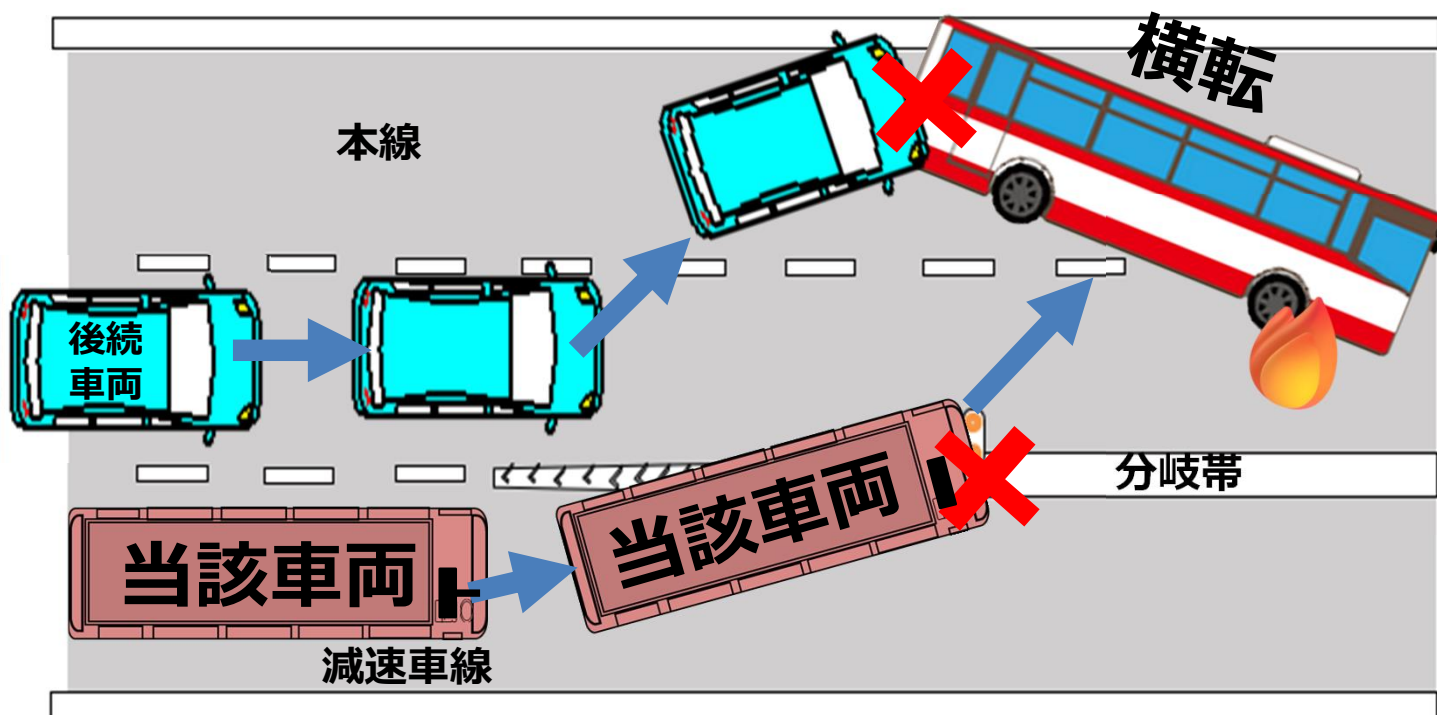
事故概要

事故の状況

乗客7名を乗せた大型乗合バスが名古屋高速道路高速11号小牧線（下り）の豊山南料金所の減速車線を走行中、左方に斜走して**分岐帯に衝突、本線内に進入し、横転・停止**した。当該車両は衝突後すぐに**車両前部から出火**、後続の小型乗用車が避けきれず、炎上した当該車両の後部に衝突し、両車両とも全焼した。**この事故により、当該ドライバーと乗客1名が死亡し、乗客1名が重傷を負い、乗客5名と小型乗用車のドライバーが軽傷を負った。**



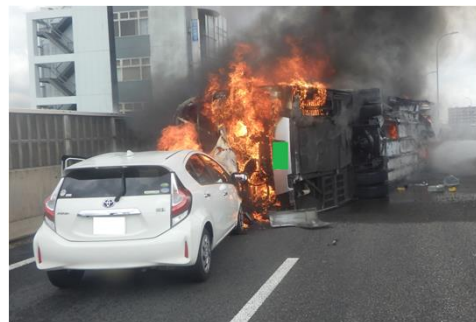
状況図



原因

①睡眠時無呼吸症候群（推定原因）

- **睡眠時無呼吸症候群（SAS）のおそれを自覚**しているにもかかわらず、事業者に相談したり、検査を受けることをしなかった。
- **意識レベルが低下した**にもかかわらず、運行を継続した。
- **乗客にシートベルト着用を徹底させることが不十分**であった。



※NPO法人ヘルスケアネットワークのHPから引用

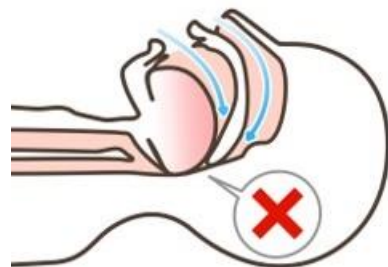
②事業者による不適切な対応

- **適性診断（一般）で「SASのおそれが非常に高い」と指摘されていることを見逃し**、スクリーニング検査や治療を受けさせることがなかった。
- 運行基準図において、**現場の速度規制を超えるものが複数あり、速度規制を超える速度による運転が誘発された**可能性があった。

参考

睡眠時無呼吸症候群（SAS）患者の交通事故リスク

SASは、睡眠中に呼吸が繰り返し止まってしまう病気。わが国には約300万人もの患者が存在すると言われます。重度のSAS患者は、**短期間に複数回の事故を引き起こすことが多い**と言われており、SASでない人に比べ**交通事故のリスクが2.4倍になる**との研究結果も報告されています。



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～SAS対策の必要性と活用～
https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03manual/data/sas_manual.pdf

再発防止策

★ SASへの適切な対応

- **適性診断においてSASのおそれを指摘されたドライバーの把握**に努め、SASのおそれについて指摘を受けたドライバーに対しては、**積極的にスクリーニング検査**を受診させること。

★ 適切な運行管理

- 始業点呼におけるドライバーの健康状態及び**睡眠状態の確認**を徹底すること。
- 定期健康診断において、「要検査」等の所見が付されたドライバーに対する**健康管理を徹底**すること。
- 運行基準図の作成にあたっては、**速度規制**を守ること。
- **乗客にシートベルトの着用を促すとともに着用確認を行う**よう、ドライバーに指導すること。

事業用自動車事故調査委員会について

「事業用自動車事故調査委員会」は、平成26年（2014年）6月24日に設立された事業用自動車に関わる重大事故について、その原因を分析し、再発防止策を提言するための事故調査機関。

概要

- 人間工学、労働科学、健康医学、自動車工学、交通工学、道路工学などの専門知識を有する者で構成
- 毎年4回開催し、報告書について審議

【委員会の様子】



【調査事例】



軽井沢スキーバス事故
※ 国土交通省ウェブサイトから

【公表の状況】

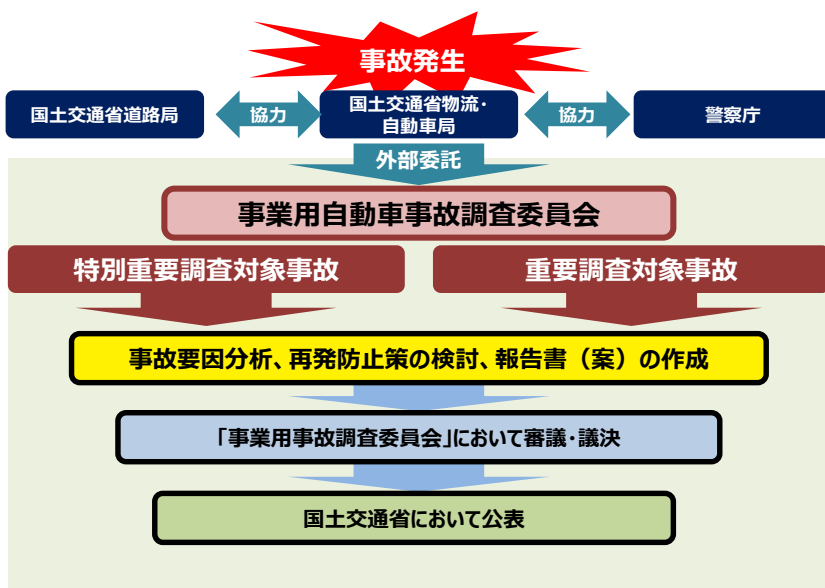
事故発生年月	事故発生場所	事故発生種別	死亡人数	重傷人数	軽傷人数	乗車人数	乗客人数	乗務員人数	調査対象事故
2014	長野県北佐久郡軽井沢町 国道19号(軽井沢バイパス)	乗客乗務員衝突	0	0	0	1	1	0	特別重要調査対象事故
2015	重要調査対象事故
2016	重要調査対象事故
2017	重要調査対象事故
2018	重要調査対象事故
2019	重要調査対象事故
2020	重要調査対象事故
2021	重要調査対象事故
2022	重要調査対象事故
2023	重要調査対象事故
2024	重要調査対象事故
2025	重要調査対象事故
2026	重要調査対象事故
2027	重要調査対象事故
2028	重要調査対象事故
2029	重要調査対象事故
2030	重要調査対象事故
2031	重要調査対象事故
2032	重要調査対象事故
2033	重要調査対象事故
2034	重要調査対象事故
2035	重要調査対象事故
2036	重要調査対象事故
2037	重要調査対象事故
2038	重要調査対象事故
2039	重要調査対象事故
2040	重要調査対象事故
2041	重要調査対象事故
2042	重要調査対象事故
2043	重要調査対象事故
2044	重要調査対象事故
2045	重要調査対象事故
2046	重要調査対象事故
2047	重要調査対象事故
2048	重要調査対象事故
2049	重要調査対象事故
2050	重要調査対象事故

- 特別重要調査対象事故：18件
- 重要調査対象事故：45件

経緯

- 社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を図るなど、より高度かつ複合的な事故要因の調査分析と、客観性のあるより質の高い再発防止策の提言を得ることが求められている。
- 国土交通省は平成26年（2014年）6月、（公財）交通事故総合分析センターを事務局として、各分野の専門家から構成される「事業用自動車事故調査委員会」を設置し、事業用自動車の重大事故について事故要因の調査分析を行っている。

事故調査の流れ



事業用自動車事故調査委員会委員名簿

- 酒井 一博
公益財団法人大原記念労働科学研究所 主管 研究員
- 今井 猛嘉
法政大学法科大学院 教授、弁護士
- 小田切 優子
東京医科大学医学部医学科公衆衛生学分野 講師
- 春日 伸予
芝浦工業大学 名誉教授
- 久保田 尚
埼玉大学大学院 理工学研究科 名誉教授、
日本大学 客員教授
- 首藤 由紀
株式会社社会安全研究所代表取締役 所長
- 吉田 裕
関西大学社会安全学部 教授
- 廣瀬 敏也
芝浦工業大学工学部 教授



事業用自動車事故調査委員会

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/jikochousa/report1.html>



各分野の専門家から構成された事業用自動車事故調査委員会では社会的影響の大きな重大事故の調査分析を行っています。過去の調査報告書を公表していますので、ホームページをご覧ください。



国土交通省

【事故概要】

- 日時：令和4年11月10日 3時26分頃
- 概要：大型トラックが東名高速道路の第1通行帯を走行中、**渋滞の車列に追突した**ことにより、計4台の車両が関係する多重追突事故が発生。**この事故により火災が発生し、車列最後尾の乗用車の運転者及び同乗者1名、中型トラックの運転者、追突した大型トラックの運転者の計4名が死亡した。**



事故車両

【原因】

- 運転者（推定原因）
 - ・ **高速道路における深夜時間帯の単調な運転**において、**眠気リズムの影響により覚低運転**が誘発され、前方の安全に対する**集中力の低下**。
 - ・ 運転特性の**危険感受性の低下**による前方の安全に対する**注意力が低下**。
- 事業者・運行管理者
 - ・ 集中力の低下を招くおそれのある**眠気リズム**が安全運行に影響を及ぼすことについての**指導の不足**。
 - ・ 運転者個々の運転特性に配慮した**きめ細かな指導の不足**。



【再発防止策】

- 指導監督の徹底
 - ・ 生体的特性としての**眠気のリズム**により高まる**事故リスクの周知と対応措置の指導**。
 - ・ **適性診断の指摘事項**に対する**適切な指導**と**運行記録計**や**ドライブレコーダー**の記録を利用した**フォローアップの実施**。
- 運行管理の徹底
 - ・ 眠気や体調の異変等により**安全な運行**ができないおそれのある場合に備え、**緊急時の対処方法及びその際の連絡体制等**についての**ルール作り**を行い、常日頃から運転者等に**周知徹底**しておくこと。
 - ・ **健康診断**等により運転者の**健康状態を把握**するとともに、**疾病治療中等の運転者**に対しては、日々の**点呼**において、運転者の**服薬や治療状況の確認**を確実に行うなど、**健康管理の徹底**を図ること。



指導監督の徹底

神奈川県厚木市大型トラックの追突事故（令和4年発生） 事業用自動車事故調査報告書を公表

事業用自動車の交通事故防止と交通事故時の被害軽減を目的として設置された、国土交通省の外部委託組織である事業用自動車事故調査委員会（委員長：酒井一博）は、令和4年（2022年）11月10日に神奈川県厚木市で発生した大型トラックの追突事故に関する調査報告書を議決しましたので、公表いたします。

本事故は「重要調査対象事故」に該当し、事故原因が事業者の組織的・構造的な問題に起因する可能性があり、同種事故の多発が予測され、早期に有効な再発防止策が必要であることなどを勘案し、事故調査委員会による要因分析及び再発防止策の提言が必要であると判断されました。

【本事故について】

■ 事故概要

東名高速道路走行中の大型トラックが、前方不注意で多重追突事故を起こした。これにより火災が発生し4名が死亡。

■ 事故原因

下記の2つが原因と推定される。

- ・ドライバーの集中力、注意力が低下。
- ・眠気リズムが集中力、注意力に及ぼす影響についての指導不足。

■ 対策

下記の対応が運行管理者に求められている。

- ・眠気の生体リズムにより高まる事故リスクの周知と対応方法の指導。
- ・ドライバーの運転特性に応じた指導とフォローアップ。
- ・緊急時の対応方法や連絡体制などのルール作りと周知徹底。
- ・点呼や健康診断におけるドライバーの健康管理の徹底。



本調査報告書は事業用自動車事故調査委員会によって事業用自動車事故、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作成しており、事故の責任を問うために行われたものではありません。今後も事業用自動車事故調査委員会は、交通事故の少ない社会を実現するために活動を続けてまいります。

【問合せ先】

事業用自動車事故調査委員会 広報事務局（担当：藤田、井上）

メール：jikocho@ozma.co.jp

TEL：080-5896-5971（事務局直通）

渋滞車列で多重追突事故 衝突により火災が発生

神奈川県厚木市
令和4年11月10日
3時26分頃

事故概要

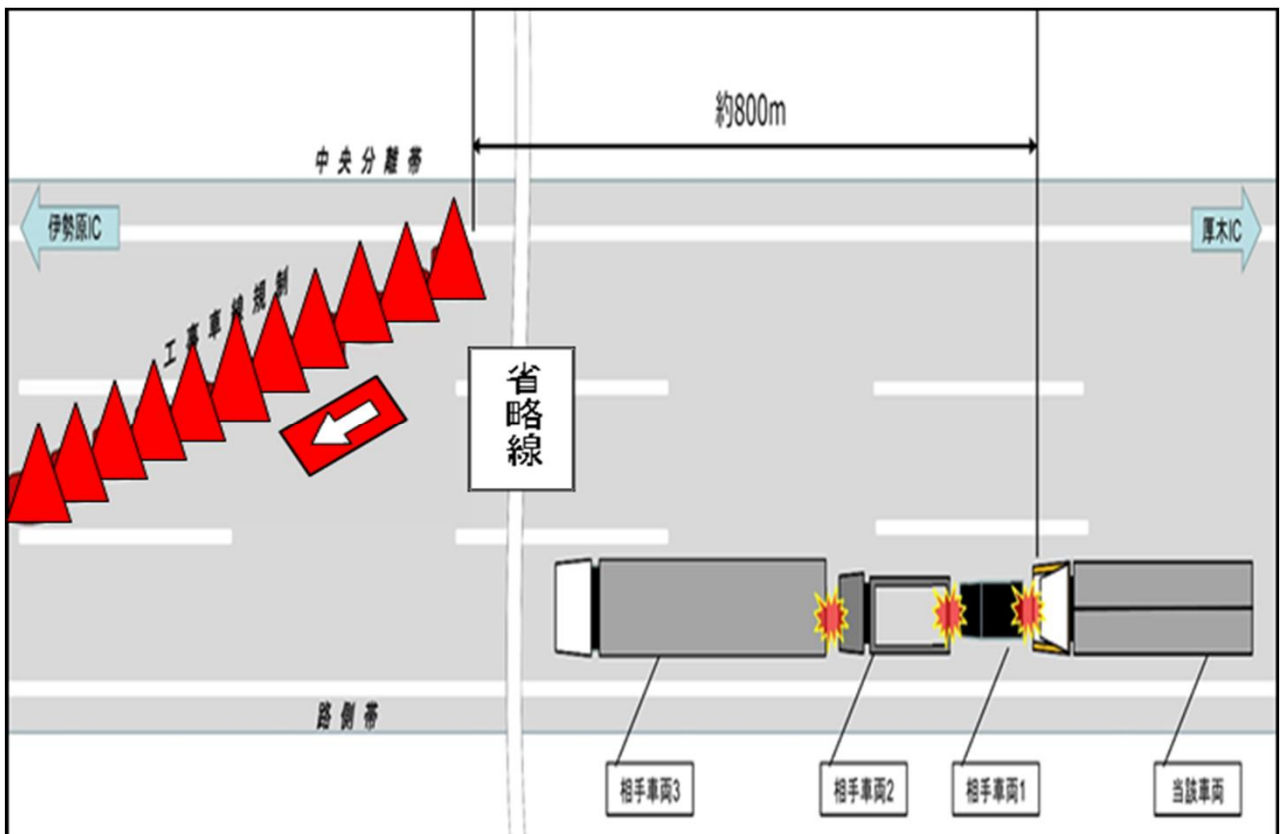
事故の状況

大型トラックが東名高速道路の第1通行帯を走行中、**覚低運転***と推定される**前方不注意**により**渋滞の車列に追突**、合計4台の車両が関係する**多重追突事故**が発生。**これに伴い火災が発生し、車列最後尾の乗用車のドライバー及び同乗者1名、中型トラックのドライバー、追突した大型トラックのドライバーの計4名が死亡**した。



*覚低運転: 本人が眠気を感じていなくても、居眠り運転と同じくらい注意力や集中力が低下した状態での走行。

状況図



① ドライバーの注意力低下 (推定原因)

- 高速道路における深夜時間帯の単調な運転において、**眠気リズムの影響による覚低運転により、前方に対する集中力の低下。**
- 先を急ぐ運転特性から危険に対する備えや多くのものに目を配る余裕が失われ、前方に対する注意力が低下。



指導監督の徹底

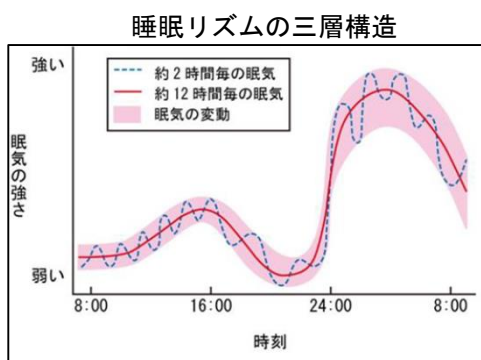
② 眠気リズムの影響等についての指導不足

- 集中力の低下を招くおそれのある**生体リズムによる眠気が安全運行に影響を及ぼすことについての指導の不足。**
- ドライバー個々の運転特性に配慮したきめ細かな指導の不足。

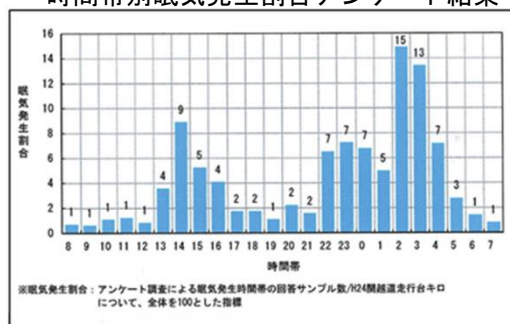
参考

眠気のリズム

- ・眠気によるヒヤリ・ハットの発生時間帯の分布は**眠気のリズムと類似**している。
- ・午後と深夜2時から4時にかけての2つの時間帯で眠気が強まる。



時間帯別眠気発生割合アンケート結果



- ・単調な反復性の刺激・操作環境下においては**2時間おきの眠気も誘発されやすい。**

再発防止策

★ 指導監督の徹底

- 適性診断の指摘事項に対する適切な指導と**運行記録計やドライブレコーダーの記録を利用したフォローアップの実施。**
- 生体的特性としての眠気のリズムにより高まる事故リスクの周知と対応措置の指導。

★ 運行管理の徹底

- 緊急時の対処法や連絡体制などのルール作りを行い、日常から**徹底した周知を実施。**
- 健康診断などにより**ドライバーの健康状態を把握**するとともに、疾病治療中のドライバーに対しては、日々の点呼において服薬や治療の状況を確実に確認するなど、**徹底した健康管理を実施。**

事業用自動車事故調査委員会について

「事業用自動車事故調査委員会」は、平成26年（2014年）6月24日に設立された事業用自動車に関わる重大事故について、その原因を分析し、再発防止策を提言するための事故調査機関。

概要

- 人間工学、労働科学、健康医学、自動車工学、交通工学、道路工学などの専門知識を有する者で構成
- 毎年4回開催し、報告書について審議

【委員会の様子】



【調査事例】



軽井沢スキーバス事故
※ 国土交通省ウェブサイトから

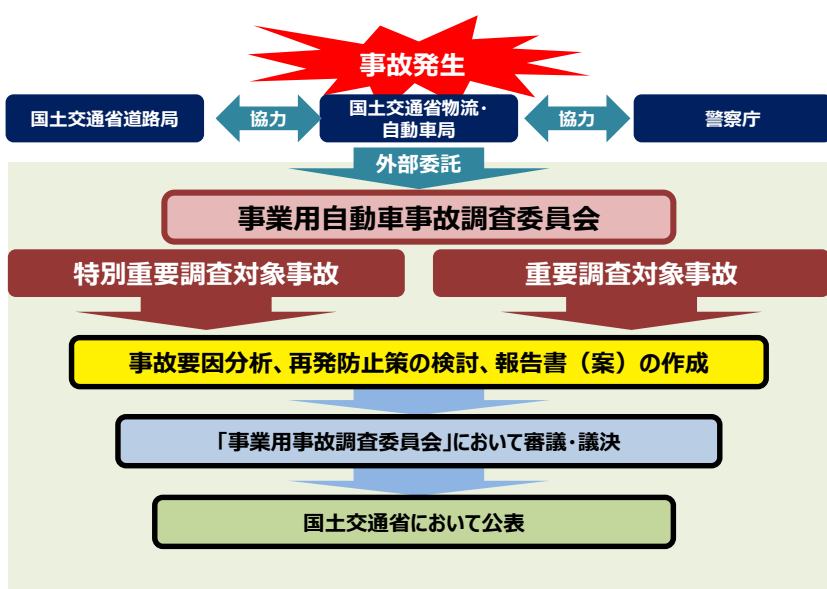
【公表の状況】

- 特別重要調査対象事故：18件
- 重要調査対象事故：45件

経緯

- 社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を図るなど、より高度かつ複合的な事故要因の調査分析と、客観性のあるより質の高い再発防止策の提言を得ることが求められている。
- 国土交通省は平成26年（2014年）6月、（公財）交通事故総合分析センターを事務局として、各分野の専門家から構成される「事業用自動車事故調査委員会」を設置し、事業用自動車の重大事故について事故要因の調査分析を行っている。

事故調査の流れ



事業用自動車事故調査委員会委員名簿

- 酒井 一博**
公益財団法人大原記念労働科学研究所 主管研究員
- 今井 猛嘉**
法政大学法科大学院 教授、弁護士
- 小田切 優子**
東京医科大学医学部医学科公衆衛生学分野 講師
- 春日 伸予**
芝浦工業大学 名誉教授
- 久保田 尚**
埼玉大学大学院 理工学研究科 名誉教授、日本大学 客員教授
- 首藤 由紀**
株式会社社会安全研究所代表取締役 所長
- 吉田 裕**
関西大学社会安全学部 教授
- 廣瀬 敏也**
芝浦工業大学工学部 教授



事業用自動車事故調査委員会

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/jikochousa/report1.html>



各分野の専門家から構成された事業用自動車事故調査委員会では社会的影響の大きな重大事故の調査分析を行っています。過去の調査報告書を公表していますので、ホームページをご覧ください。



国土交通省