

全ト協発第2号(環)

令和8年4月2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 寺岡 洋一

(公印省略)

### 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。

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

国自安第 228 号  
令和 8 年 3 月 27 日

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 1 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

#### 〔重要調査対象事故〕

大型乗合バスの追突事故（三重県三重郡菰野町）：別添 1、別添 2

事故概要：①運転者交替をせずに運転を継続し、長時間運転となったため、居眠り運転となり、前方を低速で走行していた大型トラックに追突する第一事故が発生。

②その後、第一事故により非常点滅表示灯の操作レバーが破損し、運転者は、非常点滅表示灯が点灯できなかったことに加え、停止表示器材や発炎筒の設置を怠ったため、第 1 車両通行帯に停車していた同バスに、後続の大型トラックが衝突する第二事故が発生した。

事故原因：①運行計画と異なる長時間運転が行われていたこと。

②第一事故発生後、運転者は、直ちに同バスを安全な場所に移動させていないこと、非常点滅表示灯の点灯ができなかったこと、停止表示器材の設置及び発炎筒の点火等の危険を防止する措置を怠ったこと。

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

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

## 事故調査委員会が再発防止策を提言

## 高速乗合バスの追突・多重事故

～長時間運転による居眠りと事故後対応の不備が要因～

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：吉田 裕）は、令和5年（2023年）4月17日に三重県三重郡菟野町で発生した大型乗合バス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。

## 【本事故について】

## ■事故概要

令和5年(2023年)4月17日0時12分頃、三重県三重郡菟野町にて発生。新名神高速道路上り線を走行中の大型乗合バスの運転者が、交替運転者との2名乗務にもかかわらず、交替せずに運転を継続し、長時間運転となったため、居眠り運転となり、前方を低速で走行していた大型トラックに追突する第一事故が発生。第一事故により非常点滅表示灯の操作レバーが破損し、運転者は、非常点滅表示灯が点灯できなかったことに加え、停止表示器材・発炎筒の設置などの危険を防止する措置を怠ったため、第1車両通行帯に停車していた同バスに、後続の大型トラックが衝突する第二事故が発生。なお、当該バスの運転者2名は別の会社から出向してきた運転者であった。（詳細は別紙をご参照ください。）



当該車両（前面）



当該車両（後面）

## ■事故原因

運行計画と異なる長時間運転が行われていたこと、高速道路上での事故対応が不十分であったこと。

## ■再発防止策

運行計画に従った運行の励行（決められた時間に運転を交替すること）など適切な運行管理を徹底。高速道路上での事故後の対応に関する事など運転者への指導監督の徹底。また、輸送安全の確保のための風通しの良い職場環境の構築。

## ～再発防止のための、事業用自動車事故調査委員会からのメッセージ～

- ◎ 交替運転者が乗務している場合は、**疲労の蓄積を防止するため、運行計画どおりに交替**しましょう！
- ◎ 高速道路上に停車した場合は、非常点滅表示灯の点灯や停止表示器材・発炎筒を設置して、**事故を後方車両に知らせましょう！**

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）

# 長時間連続運転で居眠り 高速道路で多重事故に

## 事故概要

令和5年4月17日0時12分頃、三重県三重郡菟野町

新名神高速道路上り線を走行中の大型乗合バス（乗客20名）の運転者が、交替運転者との2名乗務にもかかわらず、**交替せずに運転を継続**し、長時間運転となったため、居眠り運転となり、前方を低速で走行していた大型トラックに追突する第一事故が発生。

その後、バス運転者は、非常点滅表示灯が点灯できなかったことに加え、**停止表示器材や発炎筒の設置を怠った**ため、第1車両通行帯に停車していた同バスに、後続の大型トラックが衝突する第二事故が発生。

乗客3名が重傷、乗客14名が軽傷を負い、バス運転者、トラック及びトラックの運転者の計3名が軽傷を負った。



## 原因

### ① 運行計画によらない運行

- バスの運転者は**1回あたりの休憩時間を長く取りたい**ために、運行表に定められていた途中交代を行わず、**長時間の連続運転を行った結果、疲労が蓄積**して居眠り運転となり、前方の大型トラックに気付かず追突した。
- 運行表に定められた**交替地点で交替しない運行が常態化**しており、さらに事故日まで4日連続の夜間運行と、日曜深夜の交通量が少なく照明もない高速道路での単調な走行が重なり、漫然運転から居眠り運転に至った。



### ② 高速道路本線上での事故対応が不十分

- 事故発生後、運転者は、直ちに同バスを安全な場所に移動させていないこと、非常点滅表示灯の点灯ができなかったこと、**停止表示器材の設置及び発炎筒の点火等の危険を防止する措置を怠った**ことで**第二事故が発生**。
- 同路線運転者は別事業者からの出向で、本バス事業者による**主体的な運転管理の指導・監督が不十分**だった。



## 参考

### 「高速乗合バスの連続運転について」

国土交通省が定めた「高速乗合バス交替運転者の配置基準」において、「連続運転・休憩の考え方」では、高速道路の実車運行区間の連続運転時間について、運行計画**上「概ね2時間まで」と**示しており、連続運転時間が2時間を超える場合は、次のS AまたはP Aで休憩を取ることを推奨している。

([https://www.mhlw.go.jp/seisakunitsuite/bunya/koyou\\_roudou/roudoukijun/dl/kousokubus-03.pdf](https://www.mhlw.go.jp/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/dl/kousokubus-03.pdf))

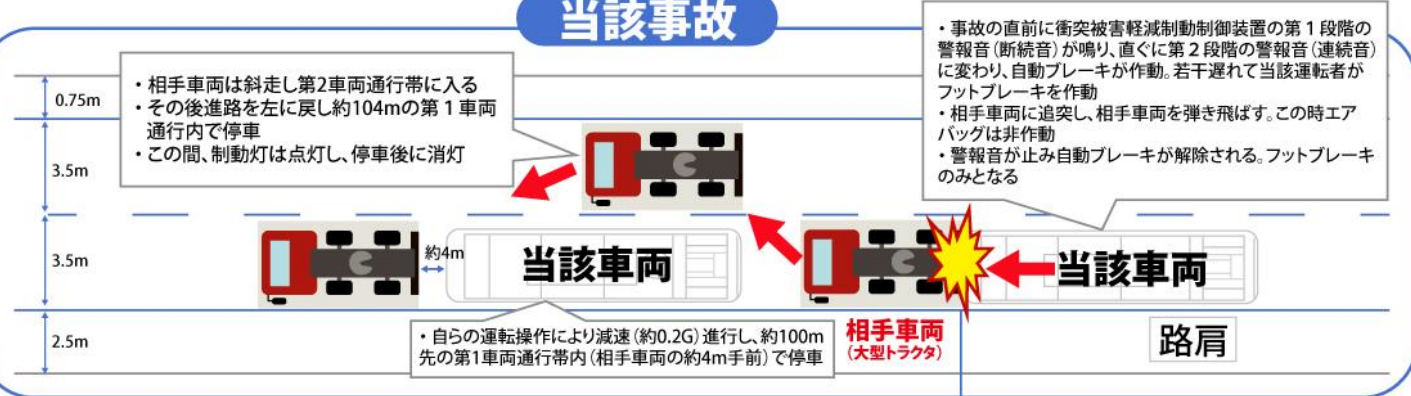
**「長く運転してまとめて寝た方が疲れが取れる」という考えは、居眠りや漫然運転による事故を発生させる危険があり、適切な運行管理を徹底することが必要である。**



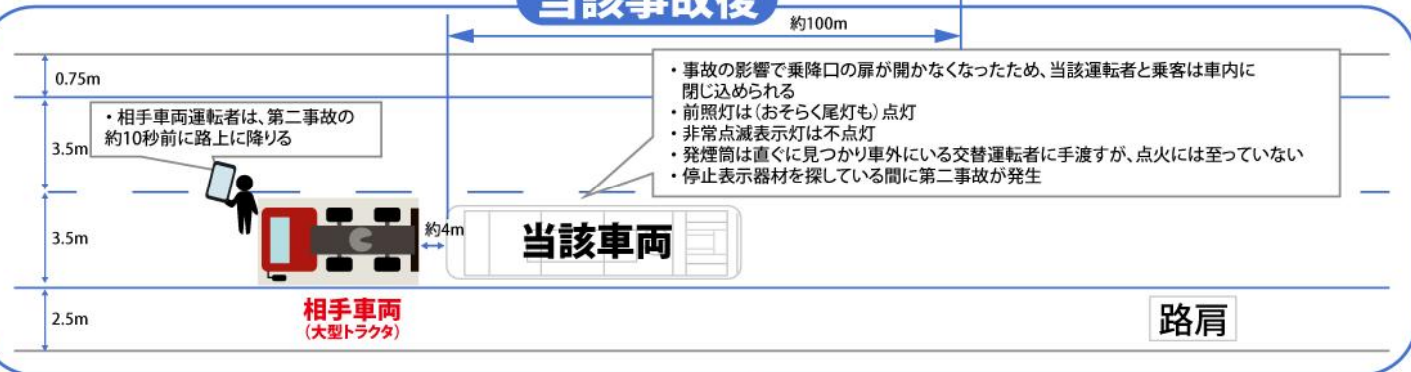
# 長時間連続運転で居眠り 高速道路で多重事故に

## 事故概要図

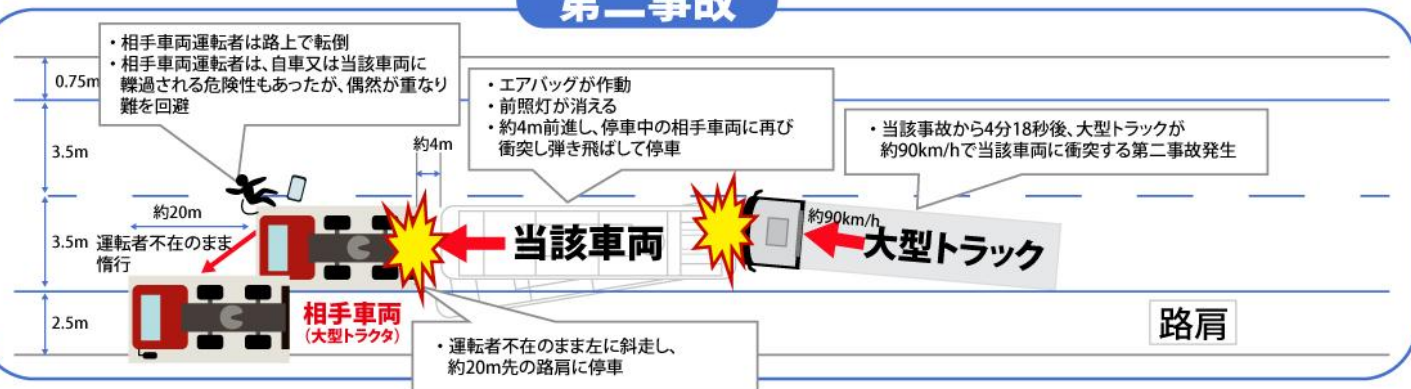
### 当該事故



### 当該事故後



### 第二事故



## 再発防止策

### 適切な運行管理の徹底

- 各種記録を精査し、**運行計画に従った運行が励行されているか確認**する。
- 点呼において、運転者の健康状態、疲労の度合い、睡眠不足を**総合的に判断**する。
- 現行規定の趣旨を踏まえ、**概ね2時間ごとに運転を交替**する。
- 管理の受委託契約や運転者の出向等の場合は、**責任の所在を明確にし、管理の徹底を図る**。
- 出向契約により運転者の出向を受ける事業者は、**出向運転者に対する指導(事故後の対応等)を徹底**する。

### 輸送安全の確保及び風通しの良い職場環境作り

- 事業者は、輸送の安全性の向上に努めるため、旅客自動車運送事業に係る安全マネジメントに関する指針(平成18年国土交通省告示第1087号)に基づき、**運輸安全マネジメント体制の構築・改善に努める**。

# 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】

**事業用自動車事故調査報告書 概要**  
 （長野県北佐久郡軽井沢町 国道19号（軽井沢バイパス））

**事故概要**

- 平成26年1月15日1時22分頃、長野県北佐久郡軽井沢町の国道19号軽井沢バイパスにおいて、乗客24名を乗せて走行中の乗合バスが、対向車線に逸脱した。
- この事故により、乗客バスの乗客1名及び運転士が重傷を負い、乗客1名が軽傷を負った。
- 乗客は、乗客バスの奥より乗客が山手側で横断し、一瞬で逸脱する下り急勾配1km下り急勾配で発生した。乗客は、対向車線の対向車の左カーブを走行中、対向車線に逸脱し、その乗客は対向車線に逸脱して対向車線に逸脱した。

**事故地点の航空写真**

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：19件
- 重要調査対象事故：48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

- **吉田 裕**  
 関西大学社会安全学部 教授
- **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
- **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
- **廣瀬 敏也**  
 芝浦工業大学工学部 教授
- **小川 和久**  
 東北工業大学 総合教育センター 教授
- **余村 朋樹**  
 公益財団法人大原記念労働科学研究研究所 部長 主任研究員



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