

大型車による高速道路上での重大事故について

4月29日に関越自動車道で発生した高速ツアーバスによる事故は、死者7名、重軽傷者38名に上る大惨事となった。運行していたバス会社は事業許可の取消処分を受け、社長・ドライバーは逮捕され、ツアー会社も事業停止処分を受けた後に破産申し立てするなど、これまでに例のない展開となった。2012年は、6月末時点で大型車¹による高速道路上での死亡事故が前年比で大幅に増加しており、関係者による事故削減に向けた一層の努力が求められている。

1. 大型車による高速道路上での事故の発生状況

近年、交通事故全体は減少傾向にあるものの、大型車による高速道路上での事故は必ずしも減少傾向にない。図1は大型車による高速道路上での事故件数の推移を示しているが、2009年から2010年にかけて、それまでの減少傾向が一転して増加に転じている。また、図2は2012年6月末時点での大型車による高速道路上での死亡事故件数を2011年と比較したものであるが、2011年対比、全体で約83%（23件→42件）増加している。

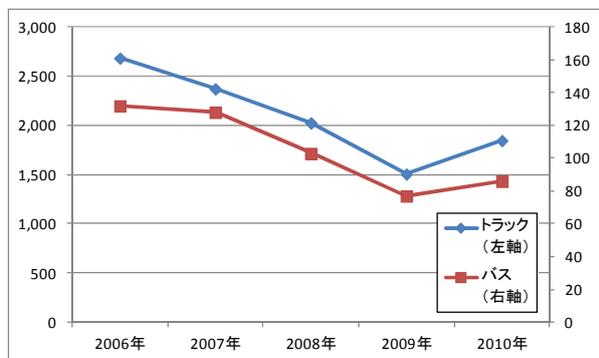


図1 大型車による高速道路上での事故件数の推移 (件)

【出典】国土交通省「事業用自動車の交通事故統計(平成22年版)」より弊社がグラフ作成

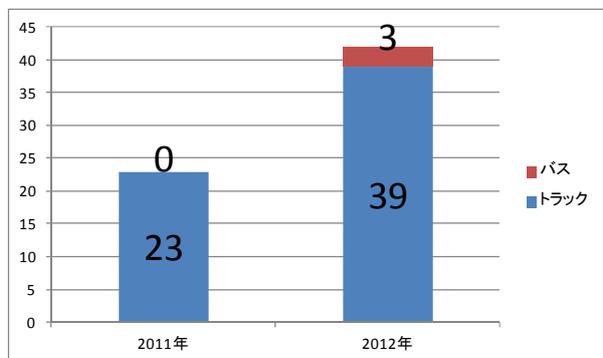


図2 6月末時点での大型車による高速道路上での死亡事故件数 (件)

【出典】警察庁データより弊社がグラフ作成

具体的な事故事例として、2012年4～6月に発生した大型車による高速道路上での事故事例を参考までに次頁に記載する。

¹ 本稿では、事業用のトラック及びバスを「大型車」と表現する。

<大型車による高速道路上での事故事例（2012年4～6月）>

事故日	車種	事故状況	場所	人的被害
4月5日	バス	貸切バスが本線とサービスエリア入り口の分岐点の照明柱に衝突。	兵庫 (中国道)	重傷:2名 軽傷:13名
4月9日	バス	貸切バスが、前方を走行していた自家用大型トラックに追突。	岡山 (山陽道)	重傷:4名 軽傷:5名
4月20日	トラック	トラックが路肩に停車していた乗用車に追突。	東京 (首都高速)	死亡:1名 軽傷:4名
4月29日	バス	貸切バスが高速道路の左側壁に衝突。車体正面が側壁を突き破るような形で大破。	群馬 (関越道)	死亡:7名 重傷:9名 軽傷:29名
5月1日	トラック	大型トラックが路肩に停車していた別の大型トラックと軽乗用車に追突。その後、後方を走行していた乗用車2台が次々と追突。	栃木 (東北道)	死亡:1名 重傷:2名 軽傷:5名
5月17日	トラック	トレーラが渋滞中の車列に追突。車列最後尾にいた乗用車がその衝撃で前車に追突する等、5台が関係する衝突事故となった。	東京 (中央道)	軽傷:10名
5月18日	トラック	トラック(トラクタにトレーラが連結された状態)が走行中、トラクタの右前輪がバーストし、中央分離帯に衝突。	静岡 (東名高速)	-
5月30日	トラック	大型トラックが乗用車に追突。乗用車は衝撃でガードレールに衝突し、炎上。	埼玉 (関越道)	死亡:2名 軽傷:1名
5月30日	トラック	大型トラックが、前方に停車していた自家用トラックに追突。4台が関係する衝突事故となった。	福島 (磐越道)	死亡:2名 軽傷:3名
6月15日	バス	貸切バスが走行中に中央分離帯に衝突。	宮崎 (宮崎道)	死亡:1名 軽傷:2名

【出典】国土交通省メールマガジン「事業用自動車安全通信」を参考に編集（一部追記）

2. 事故防止のポイント

大型車による高速道路上での重大事故を防止するためのポイントを解説する。

(1) 高速道路での重大事故が増加している事実を共有する

まずは、ドライバーと事実を共有することから始めたい。本稿や警察庁資料²等を活用し、高速道路上での慣れ、過信、油断を排除する注意喚起が必要である。

また、同じ高速道路でも路線により事故頻度が異なる。表1は、距離当たりの交通事故件数が多い主要な高速道路を、1km 当たりの発生件数順に並べた表である。事故の発生件数及び1km 当たりの発生件数ともに、首都高速道路と阪神高速道路が上位を占めている。この2つの路線を走行中は、特に注意レベルを引き上げる必要があることをドライバーに教育することが必要である。

表1 距離あたりの交通事故件数が多い主要な高速道路

路線名	発生件数	供用距離	1km当たり発生件数
首都高速道路	1,501	301.3	4.98
阪神高速道路	1,159	239.3	4.84
近畿道(東名阪)	319	98.7	3.23
名古屋都市高速	218	72.9	2.99
東名高速道路	1,009	348.7	2.89
近畿道(近畿・西名阪)	160	55.6	2.88
福岡都市高速	132	51.8	2.55
名神高速道路	476	192.3	2.48
名阪国道	134	73.3	1.83
関越道	338	246.3	1.37
近畿道(新名神)	91	66.9	1.36
近畿道(阪和)	113	109.9	1.03
九州縦貫道	432	427.8	1.01
山陽道	436	445.1	0.98

注「主要な路線」とは、供用距離が50km以上の路線をいう。

【出典】警察庁「平成23年中の交通事故の発生状況」

(2) 業界団体及び行政発行の各種マニュアルを活用する

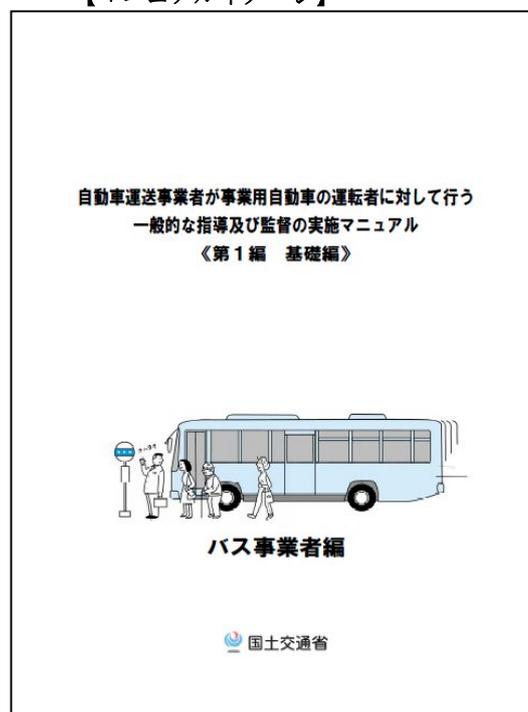
事故防止にあたり、参考になるマニュアルが全日本トラック協会や日本バス協会、行政から提供されている。マニュアルを自社の実態に即して活用する必要はあるものの、初めから自社のみで取り組み内容を検討するよりも効率的かつ有効である。

本稿では、国土交通省が2012年に発行した2つのマニュアルを紹介する³。

①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一般的な指導及び監督の実施マニュアル⁴

自動車運送事業者は、ドライバーに対して適切な指導及び監督をしなければならないことが義務付けられているが、国土交通省作成の本マニュアルはその実施内容をわかりやすく記述したものである。トラック、バス、タクシーの業態ごとに作成され、それぞれ基礎編と応用編に分かれている。

【マニュアルイメージ】



【出典】国土交通省HP

² 警察庁「暗雲漂々！激増する高速道路の交通死亡事故！」(平成24年4月11日)

<http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/kousoku20120411/gaiyou.pdf>

³ 高速道路上での重大事故に特化した資料ではないが、当該事故の防止も含めて有益な情報であるため紹介する。

⁴ 国土交通省「トラック、バス、タクシーの安全教育マニュアルをつくりました」(平成24年4月10日)

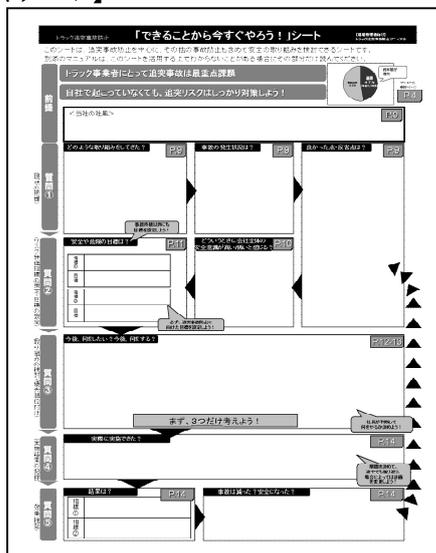
http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000077.html

②トラック追突事故防止マニュアル⁵

事業用トラックの事故は、約半数が追突事故である。そこで、国土交通省の検討会⁶において、事故の背景要因にさかのぼり、追突事故防止に効果的と思われる対策を選定した上で、経営トップ、現場管理者、ドライバーそれぞれの役割に応じたマニュアルが作成された。（本マニュアルの作成にあたっては、東京海上日動リスクコンサルティング㈱が事務局として参画した。）

表2は、同じ検討会において、事業用トラックの追突事故を詳細分析した事例⁷のうち、指摘のあった要因を多いものから順に並べた表である。「疲労」や「健康管理の不備」、「無理な運行計画」等が上位に記載されている。冒頭の高速ツアーバス事故も疲労による居眠りが直接の事故要因であったが、事故防止に向けては、運転者の疲労や健康状態を考慮した運行管理、また、それを実現するための受注管理や管理者育成が重要である。

【マニュアルイメージ】



【出典】国土交通省HP

表2 トラック追突事故要因の上位項目

事故要因	指摘のある事故件数
疲労	18
運転者への教育不足	17
健康管理の不備	15
反応の遅れ	15
適性診断結果の活用不備	14
無理な運行計画	14
意識不足 (危険の認識不足)	12
知識不足	12
点呼の未実施	10
わき見	10
自車の先が見えにくい	10

【出典】国土交通省
「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会報告書」
(平成23年度・第2分冊(抜粋))

(3) 事故件数以外のリスク指標を設定する

大型車の高速道路上での事故は、事業者単位で見れば「いかに起こさないか」が重要である。つまり、起こってから再発防止を検討するのではなく、起こる前にその予兆を捉え、未然防止に取り組むことが必要である。

そのためには、結果である「事故件数」に加え、「事故の予兆を捉えるための指標」を検討し、目標水準を設定して管理していくことが求められる。

なお、上記マニュアルの中で右の例をあげているので、参考にされたい。

<事故件数以外のリスク指標(例)>

- ・一定期間内のヒヤリハット件数
(報告件数やドライブレコーダのデータ数)
- ・現場から経営への安全に関する提言数
(目安箱への投書数 等)
- ・デジタコ、ドラレコで自動計算される得点
- ・燃費データ
- ・平均勤続年数
- ・安全に関する会議への参加率
- ・社内アンケート
- ・テストの結果
- ・連続運転時間の平均値や最大値
- ・車内の整理・整頓の状況の改善指摘数
- ・自発的なミーティングの実施回数 等

【出典】国土交通省「トラック追突事故防止マニュアル」

⁵ 国土交通省「トラック追突防止マニュアル」を公表します！(平成24年3月30日)

http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000072.html

⁶ 自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会(座長:堀野定雄 神奈川大学工学研究所客員教授)

⁷ 平成17~22年度の6年間で、国土交通省の検討会で個別に詳細分析を行った34事例。高速道路以外の事例も含まれるが、背景要因にまで踏み込んだ分析データであり、参考になる。

3. 業界団体、行政における最近の取り組み（参考）

事業者及びドライバーは、事故防止の取り組みについて不断の自助努力が求められるが、自らで全てを考え、実行することには限界もある。また、規制や業界動向を踏まえた対応を行う必要がある。そこで、最近（2012年）の業界団体及び行政の取り組み（例）をまとめた。事業者ごとに、必要な情報を探す際の参考にされたい。

<業界団体及び行政における最近の取り組み（例）>

※各主体のホームページ記載事項を弊社がまとめたものであり、各主体の取り組みを網羅していない。

主体	大項目	小項目	公表日等	東京海上グループの関与
全日本トラック協会	平成24年下期 交通事故防止 緊急特別対策キャンペーン	(1)『トラック追突事故防止マニュアル』を活用したセミナーの開催 (2)運輸安全マネジメントに関するセミナーの受講促進 (3)ドラレコ動画を活用した「WEB版ヒヤリハット集」の制作と提供 (4)ドラレコ、デジタコ等安全対策機器の普及促進 (5)衝突被害軽減ブレーキ等ASV装置の導入促進 (6)秋の全国交通安全運動の積極参加 (7)正しい運転・明るい輸送運動の積極推進 http://www.jta.or.jp/kotsuanzen/anzen/H24kotsu_jikoboshi_taisaku_campaign.html	7月9日	○ (1)のセミナー講師として参画)
		貨物自動車運送事業 安全性評価事業(Gマーク)	制度の運営 http://www.jta.or.jp/gmark/gmark.html	5月1日
日本バス協会	行政との連携 (情報の周知)	高速ツアーバス「安全通報窓口」		
		「高速バス表示ガイドライン」の策定について(国土交通省)	7月13日	
		旅行者・貸切バス事業者間の書面取引の義務化	7月13日	
		高速ツアーバス等の安全対策強化に関する要請について(国土交通大臣からの要請)	5月17日	
		バス運転者の労働時間管理等の徹底に関する要請について(厚生労働大臣からの要請)	5月14日	
		夜間長距離運行に係る安全対策推進について(国土交通省からの要請) http://www.bus.or.jp/	5月14日	
	貸切バス安全性 評価認定制度	制度の運営 http://www.bus.or.jp/safety/index.html	2月29日	○ (制度構築の国交省検討会に事務局として参画)
警察庁	注意喚起の情報発信	暗雲漂う！激増する高速道路の交通死亡事故！ http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/kousoku20120411/gaiyou.pdf	4月10日	
国土交通省	参考情報の発信	トラック追突事故防止マニュアル http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000072.html	3月30日	○ (「トラック追突事故防止マニュアル」の作成に事務局として参画)
		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一般的な指導及び監督の実施マニュアル http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000077.html	4月10日	
		メールマガジン「事業用自動車安全通信」 http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/anzenplan2009/mailmagazine.html	週1回	
		メルマガ「運輸安全」 http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/mailmg.html	不定期	
		高速ツアーバスの利用者に向けた安全に関する情報の提供について http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000098.html	7月19日	
	運輸安全マネジメントの普及	運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会 http://www.mlit.go.jp/report/press/kanbo10_hh_000026.html	5月14日	○ (協議会メンバーとして参画)
	安全装置への補助金	先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援 運行管理の高度化に対する支援 社内安全教育の実施に対する支援 http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000074.html ※申請多数の場合は、年度途中で受付終了となる可能性がある	4月6日	○ (コンサルティングメニューが認定)
	安全規制の強化	高速ツアーバス等貸切バスの安全規制の強化について http://www.mlit.go.jp/report/press/kanbo10_hh_000030.html	6月11日	
		「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」における過労運転防止に係る緊急対策について http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000095.html	6月27日	
		高速ツアーバスに係る緊急対策の実施について http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000096.html	6月29日	
	関越道における高速ツアーバス事故を受けた緊急重点監査の結果概要等について http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000099.html	7月18日		

4. 最後に

東京海上日動リスクコンサルティング(株)が事務局を務めた平成23年度の国土交通省「自動車運送事業に係る交通事故要因分析事業」の検討会において、複数の委員（有識者）から「理想的な取り組みを求めるのではなく、事業者が実行できる取り組みを検討し、普及していくべきである」との意見が何度も出された。

事業者は、「予算がない」「時間がない」「人材がない」といった「できない理由」を並べるのではなく、自社の実態を踏まえ、「自社でできることは何か。そのうち、事故防止効果が高そうなものは何か。」を欲張らずに3つだけ（場合によっては1つだけでも）実施してみることを強く勧めたい。

冒頭で述べた高速ツアーバスの重大事故事例を見るまでもなく、交通事故は関係者全員を不幸にする。大切な日常を守るために何ができるか、本稿で紹介した「トラック追突事故防止マニュアル」で示されている「できることから今すぐやろう！」の精神で行動することが求められている。

(2012年7月25日発行)