

安全運行サポーター協議会 定期総会 ＜第二部 抄録＞

日時： 2015年6月3日（水） 15：15～17：20
場所： 大田区産業プラザPiO（東京都大田区南蒲田）

2015年 7月 6日発行

安全運行サポーター協議会 事務局
（公益財団法人 労働科学研究所 事業部内）
神奈川県川崎市宮前区菅生2-8-14
〒216-8501

<http://ansapo.org/>
info@ansapo.org

開催に先立ち、会長 酒井一博氏より、明日からすぐに使えるような有益な、また最先端の情報共有と忌憚のない意見交換を肩の力を抜いて行いたいと、趣旨が述べられた。

『デンソーにおけるドライバ状態センシングの取り組み』

川島毅氏（株式会社デンソー）



株式会社デンソーの情報安全事業グループでは、安全技術とHMI技術（Human Machine Interface：人間と機械の間に介在し情報をやり取りする手段や、そのための装置・ソフトウェアなどの総称）の融合したサポートで、単に「もしも」の事故防止だけでなく、「いつも」の苦手・不安に対しても安心を提供している。

自動車等の運転者の人的要因別事故は、眠気・漫然・脇見・不注意等の認知に関わる「発見の遅れ」が、死亡事故の6割、死傷事故では7割以上を占める。また、法令違反別の死亡事故件数の推移では、速度違反による死亡事故は年々低減が顕著だが、漫然運転・脇見運転は、高齢者であるか否かを問わず中々減らず、上位を占める。こうした人の状態に起因する事故を防止していくために、ドライバの状態を直接センシングする技術が必要である。現在株式会社デンソーにて製品化されているのは、ドライバステータスマニター（DMS）にて、「脇見運転状態」を検知すると、①エマージェンシーブレーキを早く動作、②ブザー音で警告する仕組みだが、今後、「疲れ」を検知するとナビゲーション連携で次のサービスエリアでの休憩を勧める、エアコンとの連携で風や香りで状態改善を図る、「操作上の誤り」に対してはナビゲーション画面で運転指導を行うなど技術開発をしていく予定だ。

こうしたカメラ方式の製品ははじめ車両振動・生体情報のセンシング等の複合的な連携で、安全システムとして、更に安全を実現する技術開発・普及を行っていきたい。

『バス事業者の規模別分布～健康起因事故実態』

副会長 堀野定雄氏

落合直輝氏（デルタ工業株式会社）

江守新氏（一般社団法人健康マネジメント協会）



〔発表内容〕

：別紙 バス事業者の規模別分布～健康起因事故実態

〔質疑〕

Q. 岩井榮三氏（株式会社三栄商會）

「バス事業者の健康起因事故における運転者の年齢構成については、何か情報はるか。」



- A. 後日、国土交通省 杉崎友信氏(自動車局 安全政策課 事故防止推進官 総括)より以下統計情報をご紹介いただいた。
『自動車運送事業用自動車事故統計年報 平成25年(自動車交通の輸送の安全にかかわる情報)』(平成27年3月発表)

<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/subcontents/data/statistics56.pdf>

p.48 3.原因別の重大事故発生状況

- (5) 事故発生運転者の状況(乗務員に起因するもの)
- (ア) 事故発生運転者の年齢

- Q. 島田孝司氏(富士通株式会社)
「今回の“規模別、”という観点でいくと、先日輸送事業者様より事業者の規模の大小の視点もあるが事業所の大きさも鍵だとお伺いした。今回の調査では、事業所・営業所の規模による視点からは何か分らないか。」

- A. 副会長 堀野定雄氏
「今回、国土交通省のメルマガからまとめた重大事故情報は、営業所単位で整理されている。該当営業所の車両台数は分かるが、全体を掴もうとすると簡単には分らない。」

- Q. 松元俊氏(公益財団法人労働科学研究所)
「健康起因事故の中身についてはどうか。疾病・状態等の分類をされていればご教示いただきたい、印象でも結構だ。」

- A. 江守新氏(一般社団法人健康マネジメント協会)
「大部分が運行中に意識を失ったという記載、それに脳溢血・心臓疾患といった記載が加わるパターンもあった。また健康起因事故における不明については(参考:p.16 下部掲載資料)、端的な傾向としては転落等であった。」

『運輸業における健康・過労起因事故を効果的に防止するサービス提供のために』 パネルディスカッション&QA
コーディネーター 会長 酒井一博氏



:各ワーキンググループで検討が進められている当会が試みようとしているサービス内容について、第二種会員(輸送事業者)を中心に、広く意見交換を求めた。

[ワンストップ化ワーキンググループが提供するサービスについて]

まず、ワンストップ化ワーキンググループ主査 松元俊氏より、健康サービスの必要性について、そもそも日々の安全運行維持はもとより事業の発展と業界の社会的地位向上には、ドライバー皆さまの健康なくしてあり得ないとの意から本サービス提供は考えられていると述べた。具体的には、「健康チェック&サポートの提供」として、①頭の健康(MCI:軽度認知障害)、②眠りの健康(SAS:睡眠時無呼吸症候群)、③生活習慣の改善(睡眠・食事・運動)、以上3つの柱で始めていくとし、まずは実態の「見える化」を図っていき、最終的にどういったサポート・改善が必要かということに落とし込んでいくことを念頭においているとした。これらサービス内容及び実施の仕方などについて、会場皆さまから、ご意見等を頂戴したいと述べた。



- Q.**
- ・「チェック＆サポート」について、サポート体制は具体的にどのような形で考えているか。
 - ・軽度認知障害については予防的措置については何かあるのか。
 - ・生活習慣の改善の点において、輸送事業において深夜運行の割合が近年増えており、睡眠・食事・運動のバランスをとることが非常に難しいという実態があり、それを改善していくこと自体が厳しい状況にある点をどのように捉えているか。

高橋典男氏(有限会社石原運輸)

「北海道から参加しております石原運輸の高橋と申します。よろしくお願い致します。ただいまの説明の中で、事業を行う上で事故防止含め現状を知るのは確かに非常に大切だと思うが、「チェック＆サポート」について、チェック後のサポート体制については具体的にワーキンググループでは、どのような形で考えているのかについて教えて頂きたい。また軽度認知障害についてだが、我々業界も高齢化が進んできており留意すべき点だと思っている。目で見て接して分かればよいが判別は難しいので、先程の10分程度のテストによって幾ばくか見えてくる部分もあればと思うが、運行管理者側としては、なってからではとまどう部分も多い。そうなる前に何とか防げるような予防的措置については何か考えていらっしゃるのか教えていただきたい。最後に、生活習慣の改善の点において、睡眠・食事・運動、非常に大切なことだと感じている。現状、輸送事業は過剰なサービスが当たり前となっており例えば北海道から東京までの配送であっても翌々日午前中着が当たり前で非常に便利な状況になっている。一方で運ぶ側は、昼夜問わず大変な思いをして荷物を運んでいる。特に深夜運行の割合が近年増えており、睡眠・食事・運動のバランスをとることが非常に難しいという実態がある。仮に睡眠をとるとしても自ずと日中にとらざるを得ない。日中休み、夜間働く、また食事トラックの中でとらざるを得ないような実態がある。理屈上はいろいろとあるのは承知しているが、現実問題として改善していくことが厳しい状況にあるように一輸送事業者としては思う。その辺りについて、お考えがあれば教えていただきたい。」

A.

松元俊氏(公益財団法人労働科学研究所)

「継続的にチェックしていくことが大事、何を改善すべきかについてはリスク要因をまず知ってもらうことが第一義であり、改善方法については個々に必要な部分と、ノウハウ共有できる部分については蓄積していきたい。」

新山賢司氏(株式会社ミレニア)

「軽度認知障害は、社会的に自立している状態であり、年齢では説明できない認知機能の障害が見受けられる状態とされている。微細な変化を早期に捉え、リスク要因を除く努力で予防が図られるとされているので、まず身近にリスク要因が身近にあることを知っていただくこと、また認知機能の変化に関心をもっていただくことが重要だ。」

作本貞子氏(NPO法人ヘルスケアネットワーク)

「SAS(睡眠時無呼吸症候群)については、2003年の新幹線の運転士がオーバーランをおこした事案を契機に、運輸業界においては必須の検査ということで私共事業を立ち上げて11年になる。国交省でも推奨検査とされており、検査を実施されている事業者さんは増加傾向にはあるがまだ5割にも満たないと感じている。トラックとバスは助成事業もあるのでしっかりとSAS対策を行っていただきたい(各助成事業について | トラック: 日本トラック協会HP参照、バス: 都道府県のバス協会の5割程で実施)。今回あんサポの中でなぜSAS検査を入れたの



かと申せば、MCI検査・生活習慣の改善が一連であると考えているからであり、予防的見地からも重要となっている。SASで言えば肥満がリスクとなっており、食事のコントロール・運動等が重要なのだが、この辺りは軽度認知障害についても重なる部分で、生活習慣の改善とも密接な部分であるとの指摘がなされている。ちなみに昨年度のSASの検査で精密検査が必要な人の割合は4割に迫るものだった。トラックとバスを比べるとバスで多く、肥満率もバスの方が高かったことから生活習慣の改善の重要性が窺えるところだ。」



新藤幹雄氏(株式会社タニタ)

「睡眠を司るものが何かというと、本能と体内時計だ。体内時計は25時間程で普通に生活していても、ずれていく。そのズレをリセットするのが食事であり、睡眠だ。深夜運行の際にどのようにすることが体にとって望ましいか、という点については、ひとつにはリズムをつくることだ。睡眠計による計測に基づいた改善を図ること、更には睡眠指導員との連携などで適切な指導を受けることも可能だ。」

これらの回答のまとめとして、会長 酒井一博氏からは、今後、安全運行サポーター協議会において特にワーキンググループの活動を進めていく中で更に深堀りしていきたいと述べた。



Q. 3つの健康チェック&サポートの中で、ストレスの関わり、鬱等を起因とする事故可能性等についてどのように考えているか。

高橋哲氏(富士急行観光株式会社)

「私共は貸切バス事業だが、貸切バス事業に限らず運輸事業全体の傾向として、ドライバー不足・ドライバーの高齢化が進めば進む程に、健康・過労起因事故もリスクが高くなるわけであるから、あんサポ協議会の活動に大いに期待するところだ。質問としては、先の高橋典男氏の指摘とほぼ重なるところであり回答もいただいたので割愛させていただくが、一つだけ、3つの健康チェック&サポートの中で、ストレスの関わり、鬱等を起因とする事故可能性等についてどのように考えているかについて訊ねたい。」

A.

松元俊氏(公益財団法人労働科学研究所)

「ストレスは重要だと思っており、ストレスの背景が何かについて体調予報等においても考えていかなければならないと思っている。また、ストレスそのものが睡眠や認知機能に影響してくる。ストレスがかかる状態そのものは悪くないが、ストレスがかかると体を休めなければいけないと体を休ませようとするので、睡眠等を求め、最終的に運行の安全にかかわりが出てくる。それに対していかに対策をとるかについては、どういうストレス状態にあるのかを調べていかなければならない。ストレスと運行条件との兼ね合い等をしっかりとデータとして捉えた上で、何が問題となっているかを示せるようにしなければならない。」



会長 酒井一博氏より、高橋哲氏に対し、何がストレス要因となっているかについて訊ねたところ、高橋哲氏は、貸切バス事業で言えば、モノでなく人を運んでいるということで、人が発する言葉、言動、カラオケ、酔っ払いの絡み等々、様々なケースがあり、それらによって運転へのイライラが募り鬱等の誘引にもなり得るかを見ていたと述べた。これに対し、会長 酒井一博氏は、実証実験等では、そういったバックグラウンドもあるということを念頭に取組みでいかなければならないとし、今後の課題としたいと述べた。



[標準化ワーキンググループが提供するサービスについて]

標準化ワーキンググループ主査 田中充氏より、標準化ワーキンググループでは「体調を予報する」ということをキーワードに進めており、疲労度等の尺度となり得るものを提示できれば、点呼時の確認のみならず配車計画等にも活かせる、予防型の安全を図ることができるのではないかという思いで進めていると述べた。

- Q.**
- ・ワンストップ化ワーキンググループと標準化ワーキンググループの支援の違いは何か。
 - ・疲労健康状態の「見える化」において、誰もがみてわかる勤務可能か否かの線引きができる環境が望ましい。
 - ・コスト面について。

高橋哲氏(富士急行観光株式会社)

「ワンストップ化ワーキンググループと標準化ワーキンググループの支援の違いについて、漠然とは理解しているつもりだが、曖昧なところがあるのでご教示いただきたい。また疲労健康状態の「見える化」ということだが、運行管理者はじめ事業所にいる誰もがみてわかる勤務可能か否かの線引きができるような環境をつくっていただけると助かる。最後に、コスト面についてだが、導入コスト・費用対効果等、お伺いできればと思う。」

A.

田中充氏(株式会社トランストロン)

「標準化ワーキンググループでは、日々の運行管理の現場で乗務員さんの体調が分かりやすくなる指標をつくりたいと考えている。また使っていただくためには、コスト面は重要と考えており、これからの実証研究でしっかりとデータを集め解析していく中で、また当会で推進していく意義として、体調予報に最低限必要な共通部分と業種や業態別の活用を考慮した個別部分の見極め、集約情報の標準化を推進することでユーザー負担を少しでも軽く、ということを目指していきたい。」

会長 酒井一博氏より、ワンストップ化ワーキンググループと標準化ワーキンググループの活動・試みの関係性をいかに捉えているかについて、質問が投げかけられた。



石倉理有氏(株式会社堀場製作所)

「二つのワーキンググループ、いろいろな見方があると思うが、ワンストップ化ワーキンググループは、体の状態をマクロな視点で捉えようとするもので、ある意味、病気・生活習慣など人のバイアス情報はマクロ情報だ。それに対し標準化ワーキンググループの方は日々の変動する状況をみていこうとするものだ。労働すれば疲れるわけで、食事や睡眠での回復等、日々のバランスをみていくことで悪い方にはまっていかなないようにしていこうとするものだ。二つのワーキンググループが提供しようとするものによって、マクロ・ミクロで総合的に健康を担保していこうというものではないか。」

会長 酒井一博氏は、両名の回答を受け、そのような観点でぜひご活用いただければと述べた。続いて会長 酒井一博氏は、ある症状が出たときに勤務続行が可能か否かといった点についての考え方はどうかを訊ね、標準化ワーキンググループ主査 田中充氏は、未だ深いところまでは議論できていないが意識はしているとし、実証研究の中でこれから評価していかなければいけない点だと述べた。

- Q. ・安全運行のための健康管理として会社としてできる部分と自宅が必要となる部分、それらを含めてどこまでサポートしていけるかについて、どう考えているか。
- ・血圧等の測定結果を、どう生かしていくか活用方法を知りたい。
- ・使用機器を連携させドライバーの状態を「見える化」していくにあたり、輸送会社側でのコスト負担をどのように解決していけるか。

高橋典男氏(有限会社石原運輸)

「私の方からお願いも兼ねてなのだが、実証研究段階において運転時間・休息时间等の分析等されていく中で、ぜひとも深夜運行については分けて疲労度等分析いただければ、今後の様々な活用材料にもしていけるのではないかな。当会ではドライバーの健康と安全運行を支援と活動理念に掲げており、非常に大切なことだと考えている。安全運行のためには、ドライバーの健康を管理していかなければならないわけだが、会社としてできる部分と自宅が必要となる部分、それらを含めてどこまでサポートしていけるかといった点についてどう考えているか。また弊社でも、従業員全員に血圧を出庫時・帰庫時に測らせ記録するようにしたところ、最初は面倒がっていたが、1・2ヶ月経つと、健康への関心そのものは高まったのだが、まだそれらをどう生かしていくか未知数な部分があり、特に小規模零細企業における活用方法等を知りたい。最後に、使用機器を連携させドライバーの健康状態を「見える化」していくにあたって、そうした機器そのものは我々にとって魅力だが、コスト環境の厳しい中、輸送会社側でのコスト負担をどのような形で解決していけるかについて、今後の取り組み含めいかに考えているのかを知りたい。よい試みをぜひ生かしていくためにもその点が大事だと思う。」



A.

高柳勝二氏(株式会社プロデキューブ)

「相対的な見方になるかもしれないが、いい情報、いい機器、そういうものを各社導入していくにあたり、誰が使うのかがひとつのポイントだと思う。誰がドライバーに説明するのか、取得したデータを誰が見てどう活用するのか、そうした「誰が、」といった部分のイメージを明確にしていきながら企画を進めることで、現場で広がりやすいと思う。」

田中充氏(株式会社トランストロン)

「深夜運行については、実証研究の中で、深夜運行のドライバーさんに協力していただきながら進める予定だ。また勤務外のときの情報もご協力いただき、睡眠・昼食・活動量の記録等お願いできればと考えている。」

会長 酒井一博氏からは、ご協力をいただく方にはご負担となるが、このような協議会が実施する実証研究ということで是非ともご理解いただき、運行中だけでなく生活情報含めた総合的評価を行い、実践に活かせる取り組みとしていきたい旨、広く協力を求めた。

- Q. ・データの連携という点で、ワンストップ化ワーキンググループと標準化ワーキンググループの連携の有無はどうか。
- ・様々なデータ取得し得る中、活用策も多様にある中、広がりをもったサービスとしてどのように考えているか。

杉崎友信氏(国土交通省)

「ワンストップ化ワーキンググループのデータを標準化ワーキンググループで生かすのかどうかという点で連携の有無はどうか。また、



費用対効果の面を考えると、速度・位置情報・燃費等といった車両の走行データ、心拍計など健康関連機器による運転者のデータ等を、運行時・日常時様々に取得し得る中、活用策も多様にあると思うが、広がりをもったサービスとしてどのようなサービスを考えておられるか。国でも次世代の運行管理は課題であり、活用方策について実証研究が必要だと考えているが、一元化されたデータの活用方策としていろいろなサービスがあり得ると思うが、その辺りをどう考えられているか伺いたい。」

A.

田中充氏(株式会社トランストロン)

「実証研究において、基本的にワンストップ化ワーキンググループで行う検査、標準化ワーキンググループでの取り組みにご協力いただく方に受けていただく予定だ。また様々なデータが集まる中、他にどのような検討をしているかという点については、今後第三のワーキンググループとして立ち上げ予定の次世代運送事業モデル研究ワーキンググループにて、例えば実証実験で得た手待ち時間との関係を分析し運輸の効率化についてアウトプットの一つとして考えていくことも予定しており、今後具体的なところは検討していく段階だ。」

会長 酒井一博氏(公益財団法人労働科学研究所)

「様々に活用ができる。例えば医療では診療報酬制度で、インセンティブを設け、条件をよくしたところには報酬が多くなるような仕組みを国と現場で構築している。あくまで一例だが、今後皆さまと協議していく中で、荷主の方の意見も伺いながら、必ずや健康で安全な輸送環境を努力し実現している事業者が報われるように最大限民間の力でやっていきたい、民間だけではできない部分については政策的議論もぜひお願いしたい。」

パネルディスカッション&QA後、ワーキンググループにおいて今後実証実験等で扱う個人情報・データは、細心の注意の下で管理してもらいたいとの要望も頂戴した。

ネットワーキング

来賓含め皆さまにご出席いただき、NPO法人ヘルスケアネットワーク副理事長 作本貞子氏による乾杯のご発声から和やかに始まり、当会への期待はじめ今後の活動について引き続き関連なやりとりが交わされた。最後に、今後の当会の活動の進展、未来型のよりよい輸送事業環境の創出を願って、副会長 堀野定雄氏による一本締めにて散会した。



安全運行サポーター協議会 2015年度定期総会 第二部

2015年6月3日

バス事業者の規模別分布 ～健康起因事故実態～

堀野 定雄(神奈川大学)
落合 直輝(デルタ工業)
江守 新(健康マネジメント協会)

1

前回(業界マトリックス中間報告)より

5. 業界地図

小零細が圧倒的多数。

◎バス:6500社営業車11万台 (大>501:0.5、中<500:2.5、小<100両:97%)

○バス事業者数(H24)

・乗合バス:合計:1,991社(民営:1,961、公営:30社)
・貸切バス:合計:4,536社(民営:4,512、公営:24社) } 6,527社

1. 業態別 規模(車両台数)別輸送事業社数分布 単位:社

業態		規模	保有台数(台)								合計
			<10	<30	<50	<100	<200	<300	<500	>501	
バス	乗合	民営									1,961
		公営									30
		合計	1,408	242	80	103	72	31	24	31	1,991
	貸切	民営									4,512
		公営									24
		合計	3,212	1,047	165	78			34		4,536
トラック	その他										
	合計		4,620	1,289	245	181	72+	31+	24+	31+	6,527
	特 積		44	16	17	24	44	65	42	28	280
トラック	地 場		35,878	13,091	5,876	4,286	2,646	650	163	40	63,630
	合計										63,910

2

事業者の業態分類

業態について



乗合専門

乗合バス事業のみを専門としている事業者



貸切専門

貸切バス事業のみを専門としている事業者



特定専門

特定バス事業のみを専門としている事業者
(介護・福祉関連など)



兼業

複数の事業を取り扱う事業者
(乗合+貸切など)

clipart by illpop.com

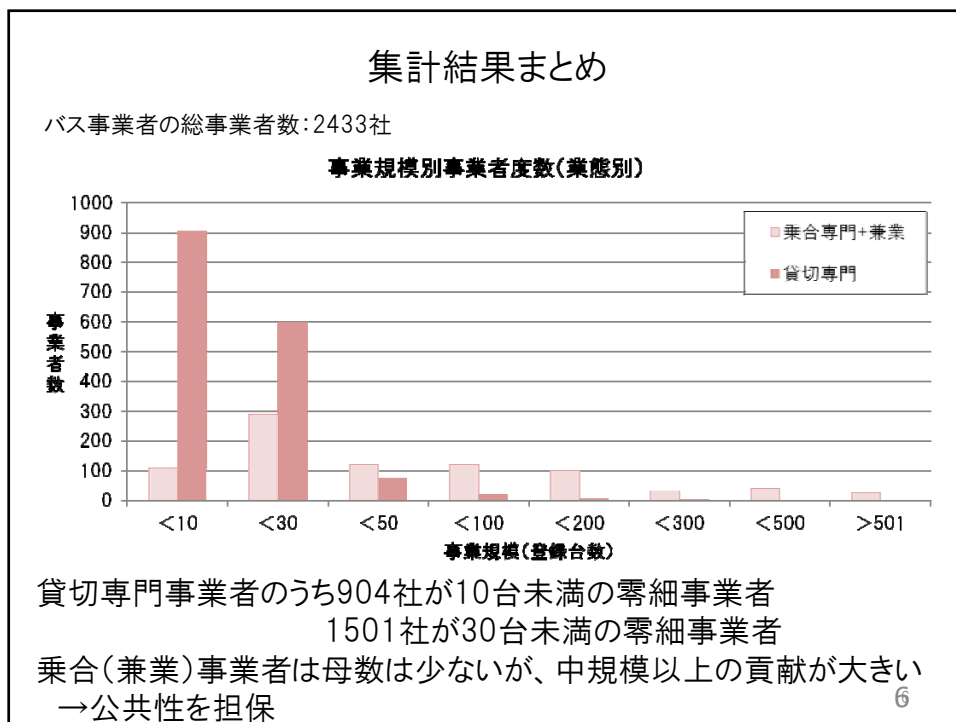
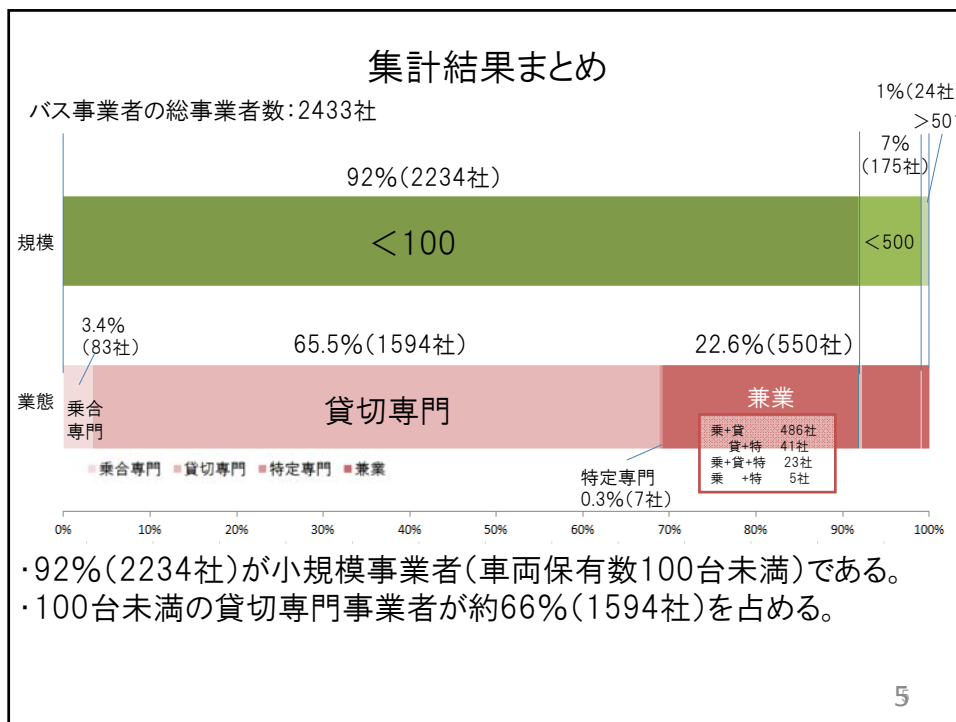
3

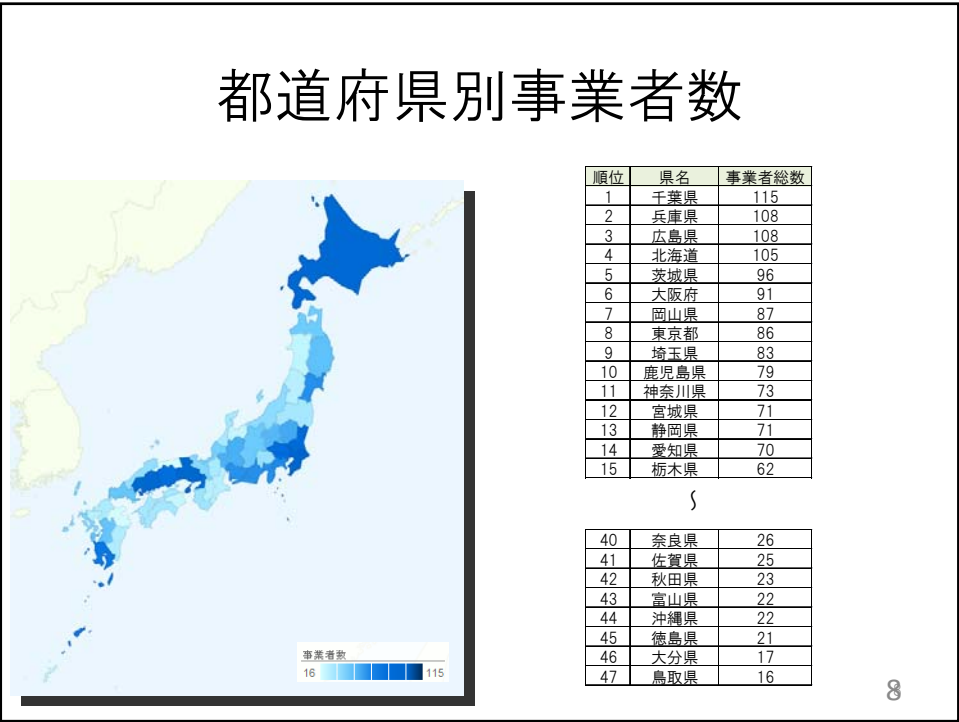
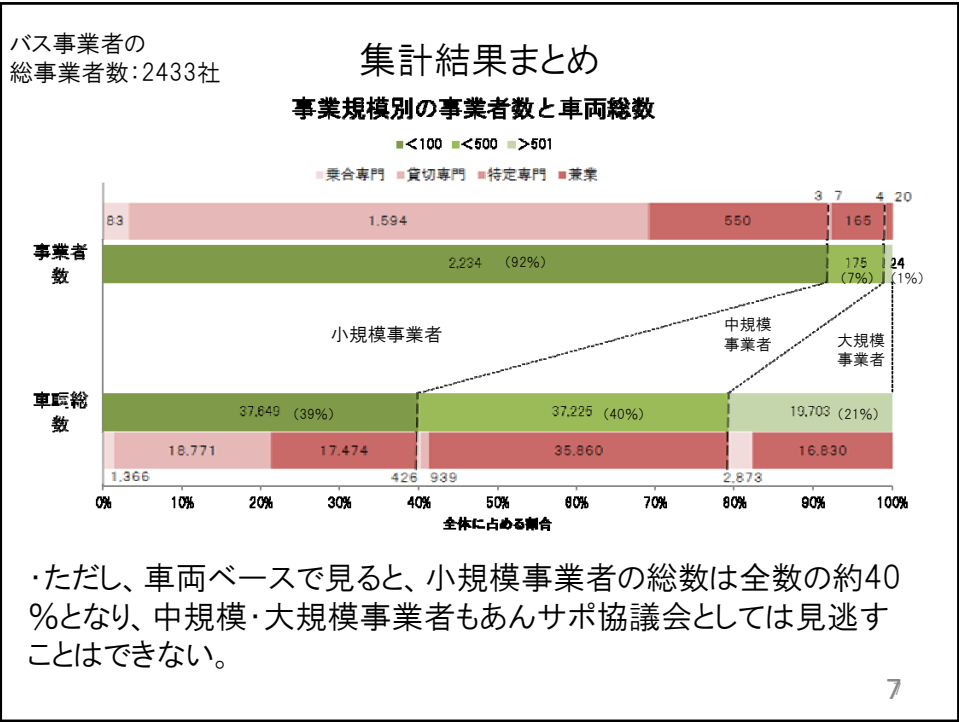
業態分類に基づいたデータ集計

集計結果(日本バス協会会員) 単位:社

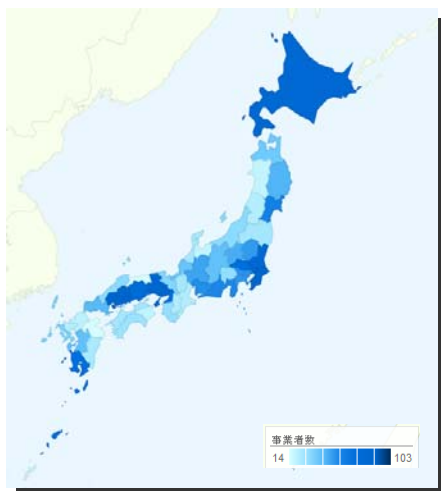
業態 \ 規模			<10	<30	<50	<100	<200	<300	<500	>501	合計
			>101								
バス	乗合 専門	民営	30	38	11	2	1	0	0	1	83
		公営	0	0	1	1	2	0	0	3	7
		合計	30	38	12	3	3	0	0	4	90
	貸切 専門	民営	904	596	74	19	6	1	0	0	1600
		公営	0	1	0	0	0	0	0	0	1
		合計	904	597	74	19	6	1	0	0	1601
	特定 専門	民営	5	2	0	0	0	0	0	0	7
		公営	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		合計	5	2	0	0	0	0	0	0	7
	兼業	民営	74	248	106	114	91	30	37	16	716
		公営	2	2	1	3	4	1	2	4	19
		合計	76	250	107	117	95	31	39	20	735
合計			1015	887	193	139	104	32	39	24	2433

4





都道府県別事業者数(小規模事業者:100台以下)



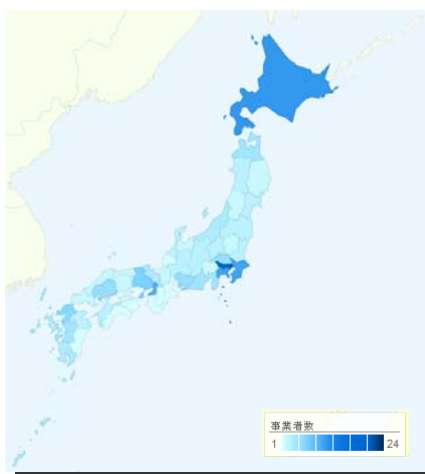
順位	県名	100台以下
1	千葉県	103
2	広島県	102
3	兵庫県	100
4	茨城県	93
5	北海道	92
6	岡山県	85
7	大阪府	80
8	埼玉県	77
9	鹿児島県	75
10	宮城県	68
11	静岡県	66
12	愛知県	64
13	東京都	62
14	神奈川県	61
15	栃木県	60

40	佐賀県	24
41	福岡県	22
42	秋田県	20
43	富山県	20
44	徳島県	20
45	沖縄県	18
46	鳥取県	14
47	大分県	14

日本の公共旅客輸送は小規模零細事業者で成り立っている。
首都圏のみならず九州南部、中国、東北にも注力する意義あり。

9

都道府県別事業者数(中・大規模事業者:100台以上)



順位	県名	100台以上
1	東京都	24
2	北海道	13
3	千葉県	12
4	神奈川県	12
5	大阪府	11
6	兵庫県	8
7	福岡県	7
8	埼玉県	6
9	愛知県	6
10	広島県	6
11	青森県	5
12	静岡県	5
13	熊本県	5
14	新潟県	4
15	京都府	4

40	福井県	1
41	三重県	1
42	奈良県	1
43	和歌山県	1
44	徳島県	1
45	高知県	1
46	佐賀県	1
47	宮崎県	1

東京・神奈川:事業者数は少ないが中大規模事業者が多い・・・ビジネスとしての成り立ち
北海道・千葉:事業者数が多いが中大規模事業者も多い・・・社会的貢献としての成り立ち

10

1. 集計の基本方針

A

『安全運行サポーター協議会の主たるターゲットの把握』に向けた検討データとして集計

B

ターゲット把握の視点としては、業態別規模別事故件数に着目

C

集計はまずバス事業者に着目（2011～2014データ）
（今後はトラックへの展開も見据える）

【集計の視点】

- ①業態（乗合・貸切/官・民等）、②健康起因事故件数
- ③規模（車両台数）

11

2. メールマガジンの構成・記載内容

一般的な構成・記載例

238号 ※2014年

（1）高速乗合バスがトラックに衝突した事故
3月3日（月）午前5時10分頃、富山県的高速道路のサービスエリアにおいて、宮城県に営業所を置く高速乗合バスが駐車していた大型トラックに衝突した。この事故により、当該乗合バスの乗客1名と運転者1名が死亡、乗客10名が重傷、乗客13名と当該トラックの運転者の計14名が軽傷を負った。原因については、現在調査中。

12

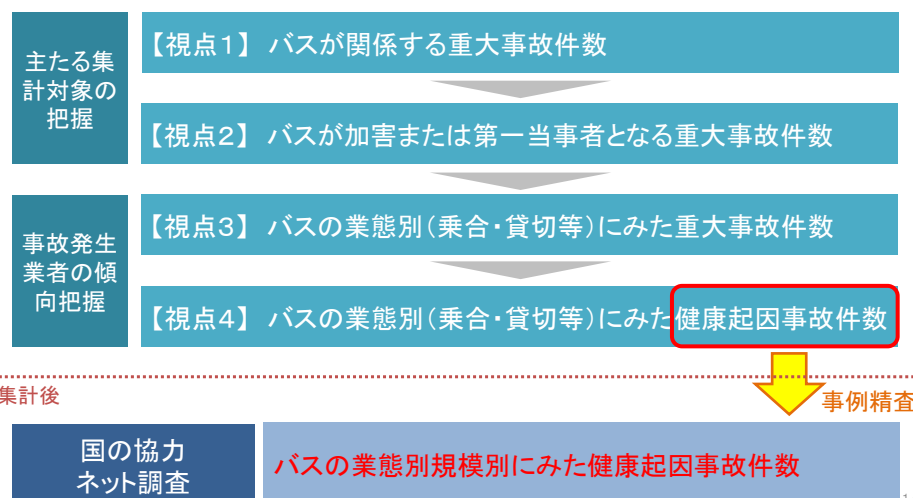
2. メールマガジンの構成・記載内容

構成・記載内容		
構成	記載内容	備考
事故類型	・車内事故、衝突事故、追突事故	・健康起因か判断
発生日時	・発生日・曜日・時間(時分)	・事業者の業態・規模把握に活用可能
発生場所	・都道府県	
事業者概要	・業態(乗合バス・貸切バス・その他) ・営業所の所在地(都道府県)	
事故状況	・被害者数(運転者・乗客) ・被害状況(死亡・けがの状況等)	・健康起因か判断
事故原因	・事故が発生するまでの状況 ・発生した主な原因	

民官の連携	業態・規模の把握	方法	関係機関の情報公開・ネット調査
-------	----------	----	-----------------

3. 集計結果

集計の流れ



3. 集計結果

【視点1】 バスが関係する重大事故件数

【視点2】 バスが加害または第一当事者となる重大事故件数

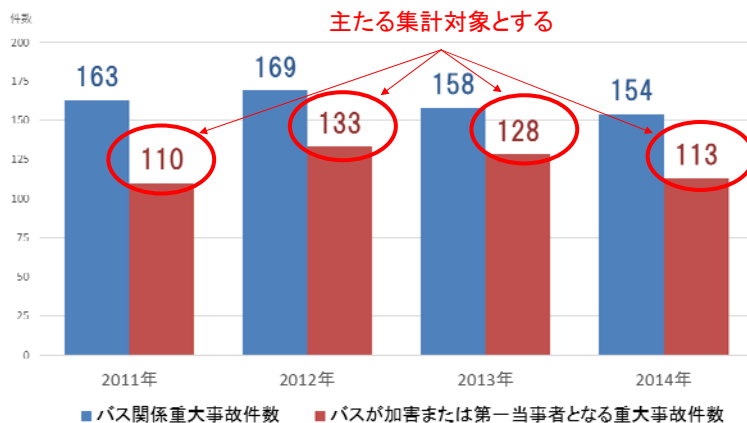


図 年別のバス関係重大事故件数・バスが加害または第一当事者となる重大事故件数 15

3. 集計結果

【視点3】 バスの業態別(乗合・貸切等)にみた重大事故件数

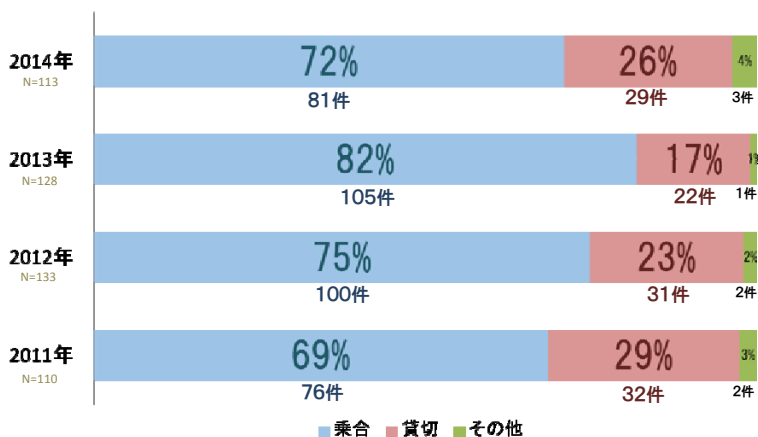


図 2011年～2014年におけるバスの業態別(乗合・貸切・その他)にみた重大事故件数の状況 16

3. 集計結果

【視点4】 バスの業態別(乗合・貸切等)にみた健康起因事故件数

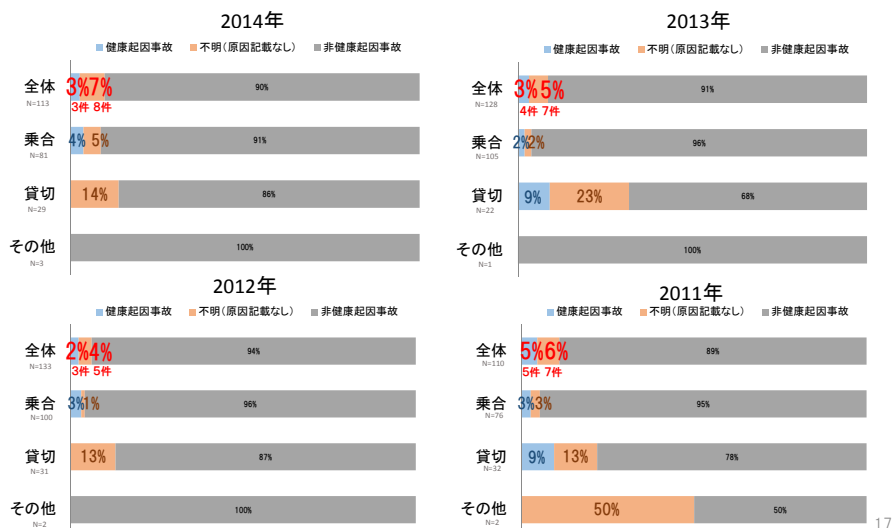


図 2011年～2014年におけるバスの業態別(乗合・貸切・その他)にみた健康起因事故の状況

3. 集計結果

【視点4】 バスの業態別(乗合・貸切等)にみた健康起因事故件数

重大事故における
健康起因事故(不明
含む)件数の割合は
約1割にのぼる

2011年～2014年

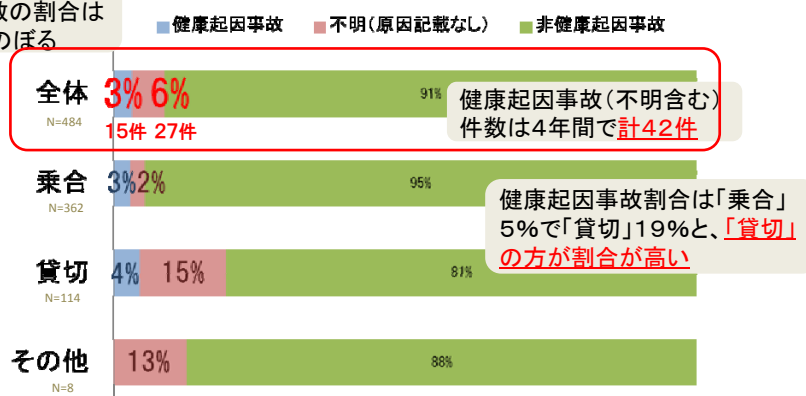


図 2011年～2014年におけるバスの業態別(乗合・貸切・その他)にみた健康起因事故件数の状況

18

5. 健康起因事故事例（抜粋）

健康起因事故

270号

（2）乗合バスの運転者の健康起因による衝突事故

10月13日午後6時20分頃、長崎県において、同県に営業所を置く乗合バスが空車で運こう中、運転者が脳内出血と思われる要因により意識を失い、対向車線を走行していた別事業者の乗合バスに正面衝突した。当該運転者は、事故後救急搬送され、現在意識不明の状態である模様。事故当時、衝突された乗合バスには乗客が5名乗車していたが、乗客乗員に負傷者は無かった。

19

5. 健康起因事故事例（抜粋）

原因調査中・不明（原因記載なし）

245号 ※2014年

（3）貸切バスの多重衝突事故

4月20日（日）午後6時頃、愛知県的高速道路において、大阪府に営業所を置く貸切バスが下り線を空車で走行中、中央分離帯を乗り越え、上り線を走行中の乗用車など9台と衝突停止した。この事故で、当該運転手を含む12名が軽傷を負った。事故原因については現在調査中。

20

6. まとめ

バスの業態別規模別にみた健康起因事故件数

表 2011年～2014年におけるバスの業態別規模別にみた健康起因事故件数の状況

業態			規模	<10	<30	<50	<100	<200	<300	<500	>501	合計
								>101				
バス	乗合	民営	0	4	0	4	2	1	2	3	16	
		公営	0	0	0	0	0	0	0	2	2	
		合計	0	4	0	4	2	1	2	5	18	
	貸切	民営	8	11	1	1	0	0	0	0	21	
		公営	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		合計	8	11	1	1	0	0	0	0	21	
	特定	民営										
		公営										
		合計										
	兼業	民営										
		公営										
		合計										
	合計			8	15	1	5	2	1	2	5	39

21

6. まとめ

健康起因事故規模別分布(バス)

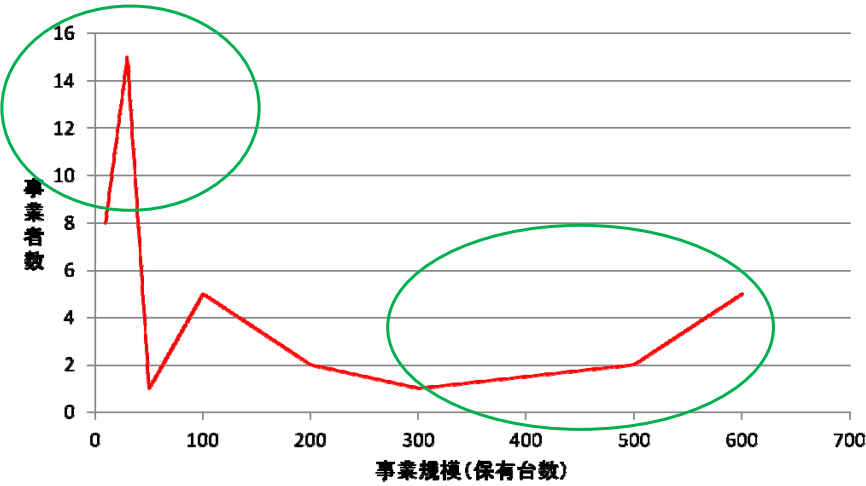


図 2011年～2014年におけるバスの業態別規模別にみた健康起因事故件数の状況(公営・民営合計)

22

ま と め

- 1 分析(日バス会員) **2,433/全事業者6,527社**
小規模(<100台) **92%、貸切(<100台):66%**
- 2 「小規模零細」貸切、「中規模以上」乗合。
首都圏、**九州南・中国・東北**も注力する！
- 3 車両分布:小規模40%、中規模40%、大規模20%→**中大規模事業者が見逃せない！**
- 4 健康起因事故(メルマガ42件[2011-14]):
小規模零細に多い&大規模も多い
☆☆ 今後、2極対応が有効か・・・

23

ご静聴ありがとうございました



Any question, Welcome !

24