



磐越道マイクロバス事故が示したもの

— 2024年問題時代の輸送安全を考える —

竹村 公一 Koichi Takemura

モビリティコンサルティング部
シニアリーダー

概要

近年、物流・旅客輸送業界では、人手不足や長時間労働、運行負荷の増大を背景に、安全確保のあり方が大きな課題となっている。そのような状況下で発生した磐越道でのマイクロバス事故では、運転手個人の問題だけではなく、学校の部活動遠征における運行委託や安全確認体制、発注側と運行側の役割分担など、運営上の課題も指摘されている。

さらにその背景には、慢性的なドライバー不足やリスクアセスメントの形骸化、経験や属人的対応に依存した安全管理、安全より価格が優先されやすい市場構造など、輸送業界全体に共通する構造的課題も存在している。

本レポートでは、磐越道事故を通じて現在の輸送安全上の課題を整理するとともに、新しい安全管理の概念である Safety-II の考え方も踏まえながら、今後の“持続可能な輸送安全”の方向性について考察する。

なお、本レポートは2026年5月25日時点で公表されている報道・公開情報等をもとに執筆している。

目次

概要	1
1. 事故概要	2
2. 事故から見てきた課題	2
3. なぜ問題が放置されるのか	4
4. 再発防止に向けた方向性	4
おわりに	6
参考文献	7

1. 事故概要

2026年5月6日午前7時40分頃、福島県郡山市の磐越自動車道上り線で、新潟県の高校生が乗車したマイクロバスによる重大事故が発生した¹。マイクロバスは道路脇の衝突衝撃緩衝具（クッションドラム）に衝突した後、ガードレールに突っ込み、後続車両も巻き込む事故となった。この事故により、乗車していた男子高校生1名が死亡したほか、生徒や後続車両の乗員を含む多数が負傷し、社会的にも大きく報道された。

報道によれば、事故車両は学校の部活動遠征に使用されていたレンタカーのマイクロバスであり、貸切バスではなく、外部運転手によって運行されていたことが明らかになっている。また、学校側と運行側の認識に食い違いがあったことや、「白バス行為」に該当する可能性も含め、捜査が進められている。

現時点で事故原因は調査中であるが、報道では、ドライバーの疲労や健康状態、長距離・早朝運行による負荷、運行管理体制、車両・運転手確認体制、契約・安全確認プロセスなどが論点として指摘されている。

このような事故において、運転手個人の問題や関係する法人の責任の所在に注目が集まりがちである。しかし、重大事故は通常、一つのミスのみで発生するものではない。

今回の事故では、運行形態、契約・責任範囲、安全確認プロセス、ドライバー管理、長距離・早朝運行、人手不足下での運営など、複数の構造的課題が背景に存在していた可能性がある。

特に、運行維持が優先されやすい状況では、安全管理が属人的対応や暗黙知に依存しやすくなる。

本件は、単なる個人ミスとしてではなく、2024年問題以降の輸送業界において、「安全を成立させる余力」が低下していることを示した事故として捉える必要がある。

ここでいう「余力」とは、単に人員や時間に余裕があるという意味だけではない。運転手の体調を確認する時間、無理な運行を見直す判断、万々に備えた代替手段、安全に不安がある場合に立ち止まれる組織風土など、安全を守るための“ゆとり”全体を指す。

人手不足やコスト圧力が強まる中で、この余力が失われると、運行維持が優先されやすくなり、事故を未然に防ぐ力が弱まってしまう。

2. 事故から見えてきた課題

(1) 人手不足と2024年問題

輸送業界では現在、深刻なドライバー不足が続いている。背景には、高齢化や若年層の担い手不足に加え、長時間拘束など労働環境への不安がある。

こうした中で大きな転換点となったのが、いわゆる「2024年問題」である。2024年4月から、自動車運転業務にも時間外労働の上限規制が適用され、これまでのように長時間労働によって運行を維持することが難しくなった²。

本来、この制度改正は、過労運転を防ぎ、ドライバーの健康や安全を守るための重要な取り組みである。

一方で、制度施行によって人手不足が直ちに解消されるわけではなく、輸送現場では限られた人数で運行

¹ 読売新聞オンライン、磐越道上り線でマイクロバスなど複数台の事故、車外に投げ出された17歳死亡…バスには北越高校の20人乗車、<https://www.yomiuri.co.jp/national/20260506-GYT1T00057/> (2026/5/20 閲覧)

² 厚生労働省、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」、https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudouki_jun/gyosyu/roudoujouken05/index.html (2026/5/20 閲覧)

を回さざるを得ない状況も続いている。その結果、シフトの逼迫や教育時間不足、管理者負担の増加などが発生し、疲労蓄積への気づきの遅れや、無理な運行判断、点呼の形式化、異常兆候の見逃しなど、安全管理上のリスクが高まりやすくなる。

つまり、事故は単なる運転技術の問題ではなく、「安全を支える人員体制」の問題でもある。

また、今回の事故では、高齢ドライバーによる運転技能や健康状態の問題も指摘されている。加齢に伴う身体機能や認知機能の変化は、運転判断や危険回避能力へ影響を及ぼす可能性があり、輸送安全上の重要な課題である。

ただし、こうした問題を個人の自己管理だけに委ねるのではなく、健康状態や運転適性を継続的に確認できる仕組みや、無理な運行を回避できる運行管理体制を整備することも重要となる。

(2) リスクアセスメント³の形骸化

重大事故を防ぐためには、「事故が起きてから対応する」のではなく、「事故につながる危険を事前に把握し、対策する」ことが重要である。例えば、自分や家族など大切な人を車に乗せる場面では、「運転手は疲れていないか」「無理な運転になっていないか」「天候は悪くないか」など、事故につながる可能性を自然に確認している。そして、「少し危ないかもしれない」と感じれば、休憩を入れる、運転を交代する、出発時間を変更するなど、危険を減らすための対応を取る。

こうした“危険を事前に想定し、事故を防ぐために対応する考え方”が、リスクアセスメントの基本である。

一方、輸送現場では、日々の運行維持が優先され、こうした確認が十分に機能していないケースも見受けられる。本来であれば、ドライバーの疲労状況や睡眠時間、連続運転時間、道路条件、天候、夜間運行の有無など、多面的な視点からリスクを評価する必要がある。

しかし、人手不足や運行逼迫の中では、こうした評価が形式的になりやすい。また、「これまで問題が起きていないから大丈夫」という認識も、安全管理上のリスクとなる。

重大事故の前には、多くの場合、ヒヤリハットや小さな見逃しが積み重なっている。そのため、事故そのものだけでなく、「事故未満」の兆候を把握・共有していく視点が重要となる。

(3) Safety-I⁴だけでは捉えきれない安全

従来の安全管理は、「事故やミスを減らす」ことを中心に発展してきた。これは「Safety-I」と呼ばれる考え方であり、「なぜ事故が起きたのか」「どこに問題があったのか」を分析し、再発防止につなげる手法である。もちろん、このような事故分析は今後も重要であり、安全管理の基本であることに変わりはない。

一方で近年では、それだけでは複雑化した輸送現場の安全を十分に説明できないという指摘も増えている。

輸送現場では、人手不足や天候変化、道路状況、運行遅延、突発対応など、多くの変動要因が日常的に存在している。そのような状況でも大半の運行が事故なく成立しているのは、現場が日々、状況に応じた調整を行っているためである。

³ 中央労働災害防止協会、「リスクアセスメントとは」,
<https://www.jisha.or.jp/info/field/ra/about01.html> (2026/5/20 閲覧)

⁴ エリック・ホルナゲル著／北村正晴・小松原明哲監訳、『Safety-I & Safety-II ― 安全マネジメントの過去と未来』, 海文堂出版

近年注目される「Safety-II」では、「なぜ普段は事故なく運行できているのか」という視点を重視する。つまり、安全は単に「ミスがない状態」ではなく、現場が日々の変化に対応しながら維持しているものだという考え方である。なお、「Safety-II」については後段で詳細を紹介する。

(4) 安全情報が見えにくい現状

輸送サービスを利用する消費者は、多くの場合、価格や利便性、移動時間などを基準にサービスを選択している。一方で、実際には輸送事業者ごとに安全管理体制には大きな差が存在する。例えば、十分な休憩を前提とした運行計画が組まれているか、安全教育が継続的に実施されているか、複数運転手体制が確保されているか、車両点検が適切に行われているかなど、安全性に関わる取り組みには輸送事業者ごとの差が存在する。

こうした情報は利用者から見えにくく、利用者が安全管理体制の違いを把握しづらい状況となっている。また、過度な価格競争が続けば、人件費や教育費、安全投資の抑制につながるリスクもある。もちろん、低価格であること自体が危険というわけではない。一方で、安全を維持するためには、人材育成や運行管理、設備投資など、一定のコストが必要となる。

さらに、学校行事や団体輸送などでは、発注側が輸送の専門家ではないケースも多く、安全性をどのように確認すればよいのか分かりにくいという課題もある。

このように、安全への取り組みが利用者や発注側から見えにくいことも、現在の輸送業界が抱える課題の一つとなっている。

3. なぜ問題が放置されるのか

事故後には、「なぜ防げなかったのか」という議論が起こる。しかし現実には、現場の努力だけでは解決できない構造的な問題も存在している。

輸送サービスでは、価格や利便性を重視した競争が起こりやすく、輸送事業者には継続的なコスト削減圧力がかかる。その結果、人材確保や教育、安全投資に十分な余力を確保しにくくなり、安全管理が現場の経験や属人的対応に依存しやすくなる。

また、輸送現場では、「運行を止めないこと」が優先されやすく、多少の無理が現場調整によって吸収されてしまうケースも少なくない。Safety-IIの視点で見れば、現場は日々、限られた人員や時間の中で、安全を維持するための調整を行っている。しかし、その“現場の努力だけ”に依存した安全には限界がある。

安全を持続的に維持するためには、安全に適切なコストをかけ、それを社会全体で支えていく構造への転換が必要である。

4. 再発防止に向けた方向性

(1) 運行リスクの可視化

人手不足や運行負荷の増大が続く中では、現場の経験や注意力だけに依存した安全管理には限界がある。そのため、運行中のリスクや異常兆候を客観的に把握し、早期に対応する仕組みづくりが重要となる。

近年では、AIによる眠気検知やテレマティクス⁵で取得したデータ解析、危険挙動分析、運転スコアリングなど、運行リスクを可視化する技術が進んでいる。例えば、急ブレーキや急ハンドルの増加、疲労による運転傾向の変化、長時間拘束による注意力低下、ヒヤリハットの増加など、小さな変化を継続的に把握することで、重大事故につながる兆候を早期に検知できる可能性がある。

こうした技術を活用することで、これまで見逃されやすかった「事故未満」の兆候を、組織として継続的に把握しやすくなる。また、現場の経験や感覚に依存していたリスク管理を、より客観的かつ継続的に行えるようになる。

今後は、「事故が起きてから対応する」事後対応型ではなく、「事故を未然に防ぐ」予防型安全管理への転換が求められる。

(2) リスクアセスメントの標準化

運行前の安全確認についても、属人的な判断だけに依存するのではなく、一定の標準化が求められる。これは、第2章で述べたような「リスクアセスメントの形骸化」を防ぐ上でも重要である。

例えば、睡眠不足や長時間拘束、夜間運行、悪天候、経験不足といった条件を定量的に評価し、一定基準を超えた場合には、運行見合わせや交代要員投入、管理者承認などを行う仕組みである。

現在の輸送現場では、経験豊富な管理者やベテランドライバーの判断によって安全が支えられている場面も多い。しかし、人手不足が進む中では、個人の「経験」や「頑張り」に依存した運用には限界がある。また、輸送現場が逼迫する状況では、「少し無理をしても運行を成立させる」という判断が生まれやすくなる。

そのため、「何となく大丈夫」という感覚ではなく、リスクを客観的に評価し、組織として判断する仕組みづくりが重要となる。安全を個人の努力や根性論だけで支える時代は、すでに限界を迎えている。

また、運行リスク管理は事業者側だけの課題ではない。発注側においても、運転手体制や長距離・夜間運行の有無、休憩計画、緊急時対応体制など、安全に関わる基本事項を確認する視点が重要となる。

特に、学校行事や団体輸送などでは、発注側が輸送の専門家ではないケースも多い。そのため、個人の知識や経験に依存するのではなく、確認項目を標準化したチェックリストや、安全情報を分かりやすく共有する仕組みづくりが求められる。

(3) Safety-II を活用した安全文化への転換

今後は、「ミスをなくす」ことだけではなく、「なぜ普段は安全に運行できているのか」を組織として学習する視点が必要になる。

Safety-II では、事故や失敗だけではなく、“うまくいっている日常”に注目する。例えば、危険を未然に回避した判断や、現場同士の声掛け、ベテランによる危険察知、管理者による早期介入など、事故を防いでいる日常的な行動を可視化し、組織全体で共有していく考え方である。

つまり、事故やトラブルだけではなく、「どのような判断や対応が事故を防いだのか」を振り返り、組織全体の知識として蓄積していくことが重要となる。これは、現場の属人的な経験を、組織全体で活用できる知識に変えていく取り組みとも言える。

Safety-I と Safety-II の主な違いを表1に示す。

⁵ テレマティクス：通信技術を活用して車両の走行位置、速度、急加減速、運転時間などの情報を収集・分析する仕組み。運行管理や安全管理、事故防止などに活用されている。

表 1 Safety-I と Safety-II の比較

項目	Safety-I	Safety-II
基本的な考え方	事故やミスを減らす	安全が成立している理由を学ぶ
注目するもの	事故・違反・失敗	日常の調整・工夫・成功
「人」の捉え方	ミスを起こす存在	安全を支える存在
主な対策	ルール強化・再発防止	状況共有・柔軟な対応
安全の考え方	「事故がない状態」	「変化に対応し安全を維持する状態」
輸送現場での例	点呼強化、違反分析	無理な運行を止める判断、危険察知

輸送環境が複雑化する中では、「完璧にミスをなくす」ことだけを目指すのではなく、変化や突発事象に柔軟に対応できる“しなやかな安全管理”が求められる。

(4)安全を社会全体で支える仕組みづくり

安全を持続的に維持するためには、輸送事業者だけでなく、利用者側も安全に関心を持てる環境整備が必要である。現在は、価格や利便性が重視されやすい一方で、安全への取り組みは利用者から見えにくい。そのため、安全評価制度や運行品質情報、輸送事業者の安全への取り組みなどを、利用者が分かりやすく確認できる仕組みづくりが重要となる。貸切バス事業者安全性評価認定制度（SAFETY BUS）⁶や、貨物自動車運送事業安全性評価事業（G マーク制度）⁷も、その一例である。

また、重大事故を「特定輸送事業者だけの問題」として終わらせず、事故情報やヒヤリハット事例を業界全体で共有し、教育やリスク分析、予防策へ活用していくことも重要である。

航空・鉄道分野では、事故情報共有を通じた安全文化形成が進められている。自動車輸送分野においても、「隠さない」「共有する」安全文化を醸成し、現場の経験や工夫を業界全体で学び合う仕組みづくりが求められる。

安全性が適切に評価され、安全に取り組む輸送事業者が選ばれる環境を社会全体で支えていくことが、持続可能な輸送安全につながる。

おわりに

磐越道マイクロバス事故は、単なる一事業者や一人の運転手の問題ではなく、日本の輸送業界全体が抱える構造的課題を浮き彫りにした事故である。

2024 年問題により、輸送現場では今後も人手不足や運行負荷の高まりが続くことが想定される。そのような環境下では、運行維持が優先されやすくなり、安全を支える余力が失われていくリスクがある。

そのため今後は、単に事故後の再発防止を強化するだけでなく、事故につながる兆候を早期に把握し、

⁶ 貸切バス事業者安全性評価認定制度（SAFETY BUS）：公益社団法人日本バス協会が実施する制度。輸送安全への取り組み状況を評価・認定し、利用者が安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくなることを目的としている。

⁷ G マーク制度（貨物自動車運送事業安全性評価事業）：全日本トラック協会が実施する安全性評価制度。法令遵守や事故防止、安全管理体制などを評価し、安全性の高いトラック運送事業者を認定している。

未然に対応していく予防型安全管理への転換が重要となる。また、リスクアセスメントの標準化や、現場の経験・暗黙知を組織全体で共有していく Safety-II の考え方も、今後の安全管理において重要性を増していくと考えられる。

さらに、安全は事業者だけの努力で成立するものではない。発注側や利用者側も、安全への取り組みや運行体制に関心を持ち、「安全で選ぶ」という視点を共有していくことが求められる。

安全は単なるコストではなく、人命や社会活動を支える重要な社会インフラである。事故を一過性の出来事として終わらせるのではなく、社会全体の課題として向き合い続けることが、今後の持続可能な輸送安全につながる。

参考文献

厚生労働省、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」、

https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudouki_jun/gyosyu/roudoujouken05/index.html
(2026/5/20 閲覧)

中央労働災害防止協会、「リスクアセスメントとは」、

<https://www.jisha.or.jp/info/field/ra/about01.html> (2026/5/20 閲覧)

エリック・ホルナゲル著／北村正晴・小松原明哲監訳、『Safety-I & Safety-II ― 安全マネジメントの過去と未来』、海文堂出版

執筆者紹介

竹村 公一 Koichi Takemura

モビリティコンサルティング部

シニアリーダー

専門は自動車事故防止

SOMPO リスクマネジメントについて

SOMPO リスクマネジメント株式会社は、損害保険ジャパン株式会社を中核とする SOMPO ホールディングスのグループ会社です。「リスクマネジメント事業」「サイバーセキュリティ事業」を展開し、全社リスクマネジメント（ERM）、事業継続（BCM・BCP）、サイバー攻撃対策などのソリューション・サービスを提供しています。

本レポートに関するお問い合わせ先

SOMPO リスクマネジメント株式会社

マーケティング戦略部 広報担当

〒160-0023 東京都新宿区西新宿 1-24-1 エステック情報ビル

TEL : 03-3349-3500