

自動車運送事業に係る交通事故対策検討会報告書(平成28年度)

[第2分冊]

第 I 部 貸切バス事業における運転者教育対策の方向性

平成29年3月

国土交通省自動車局

自動車運送事業に係る交通事故対策検討会

< 目次 >

1. はじめに .....	1
2. 指導・監督の指針の改正の考え方 .....	2
(1) 実車訓練の義務付けに係る検討事項 .....	2
(2) ドライブレコーダーの活用に係る検討事項 .....	3
(3) その他の検討事項 .....	4
3. 指導・監督の指針の改正の方向性 .....	4

(別添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」改訂版

(別添2) 「ドライブレコーダーの映像を活用した指導・監督マニュアル」

## 貸切バス事業における運転者教育対策の方向性

### 1. はじめに

国土交通省では平成21年に「事業用自動車総合安全プラン2009」（以下、「プラン2009」という。）を策定し、平成30年までの10年間で事業用自動車の交通事故死亡者数や人身事故件数を半減する等の目標を定めた。プラン2009において、各事業者において運転者に対する実効性のある指導・監督を行えるようマニュアルを策定することが提言されたことから、平成24年3月にマニュアルを策定し、当該マニュアルの浸透を図ることによって、事業者に対して実効性のある指導・監督の実施を促してきたところである。

平成28年1月15日に乗客乗員15名の死者を出した、軽井沢スキーバス事故が発生した。当該貸切バス事業者への監査などにおいて、杜撰な運行管理体制が明るみに出るとともに、当該バスの運転者は、新たに雇い入れられたばかりで、かつ、大型バスの乗務経験が乏しかったことが判明した。これを受けて、国土交通省では「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」（以下、「検討委員会」という。）を立ち上げ、再発防止策について徹底的に検討し、「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」（以下、「総合的な対策」という。）をとりまとめたところである。総合的な対策には、新たに雇い入れられた運転者（以下、「初任運転者」という。）に対して実技運転の実施を義務付ける等の各種講ずべき対策を盛り込んでいる。

また、平成27年度の「自動車運送事業に係る交通事故対策検討会」（以下、「事故対策検討会」という。）において、平成28年度に重点的に検討を行う特定テーマとして、「貸切バス事業の運転者に対して行う運転者教育の強化」が了承されたことから、事故対策検討会の下に「貸切バス運転者に対して行う指導及び監督の改正検討ワーキンググループ」（以下、「WG」という。）を設置し、初任運転者等に対する実技運転や、ドライブレコーダーにより記録された映像を用いた指導・監督の具体的内容について検討を行ったところである。

検討委員会及びWGでの議論を踏まえ、貸切バス事業における運転者教育対策の基本的方向性を以下のとおり取りまとめ、同方向性に沿って「旅客自動車運送事業運輸規則第三十八条第一項及び第二項の規定に基づき旅客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指導及び監督の指針」（平成13年12月3日国土交通省告示第1676号）（以下、「指導・監督の指針」という。）の改正を行うこととする。今後は、同改正を受けて、関係者と連携しつつ、ドライブレコーダーを活用した指導・監督のマニュアルを作成する等、指導・監督環境整備に取り組むことで、運転者教育の強化を図ることとする。

## 2. 指導・監督の指針の改正の考え方

### (1) 実車訓練の義務付けに係る検討事項

#### i. 初任運転者に対する安全運転のための実技訓練の内容及び時間

現在、指導・監督の指針において、貸切バス事業者に対し、特別な指導として、事業用自動車の初任運転者に対して「事業用自動車の安全な運転に関する基本的事項」、「事業用自動車の構造上の特性と日常点検の方法」等の4項目を座学により6時間以上指導することとされており、「安全運転の実技」に関しては「可能な限り実施することが望ましい」と規定されている。貸切バス事業者に対し、当該実技訓練の実施時間に関して平成28年2月～4月にアンケートを行ったところ、半数以上の事業者において実施時間が10時間未満にとどまっていた。

一方、平成28年4月に行われた「貨物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指導及び監督の指針」の改正により、貨物自動車運送事業者には、初任運転者に対して実車を用いた20時間以上の実技訓練が義務付けられている。

現在、半数以上の貸切バス事業者において、貨物自動車運送事業者と比して実技訓練を実施していないとのアンケート結果があり、一方で、多くの旅客の安全を預かる貸切バス事業においては、十分な訓練を受けた者が運転を行うことが事故防止のためには不可欠であることから、今般、検討委員会からの指摘を踏まえ、初任運転者に対し「安全運転の実技」を義務付ける。

実技訓練においては、貸切バスのブレーキ、ステアリング等の装置については、年式等の違いにより操作感が異なるとの意見を踏まえ、実際に業務で運転する自動車を用いて行うことが重要である。<sup>1</sup>また、貸切バスは、様々な経路・時間帯を走行することから、実技訓練は、実際に運行する可能性の高い経路を踏まえて、市街地、坂道、隘路、高速道路等において日中及び夜間で実施することが重要である。これらの内容の実施を確保するため、20時間以上の実技訓練を義務付ける。

加えて、緊急時への備えとして、咄嗟の際に、十分な早さ、強さでブレーキペダルを踏み込むことができるよう、適切な運転姿勢や急ブレーキの踏み込み方法を習得する必要がある。したがって、静止した実車を用いて、正しい運転姿勢での踏み込みの練習を行うことを義務付ける。なお、実際の運転中に急ブレーキの訓練を行うことは、実施環境の観点から困難であることを踏まえ、当該訓練については求めない。

---

<sup>1</sup> 実際に業務で運転する自動車を用いて一度以上実技訓練を行うことを原則とする。一方で、事業者内の配車を過度に制約しないよう、実技訓練全てを当該自動車で行うことは求めない。

## ii. 直近1年間に実技訓練及び乗務経験のない車種区分の貸切バスを運転する運転者に対する安全運転のための実技訓練の内容及び時間

現在の指導・監督の指針においては、初任運転者として訓練を受けた後は、重大事故を引き起こす等をしない限りにおいて、改めて実技訓練等の特別な指導を受けることを義務づけられていない。しかしながら、長期間運転していない車種区分<sup>2</sup>の貸切バスに特段の指導を受けずに乗務する場合、必ずしも安全性が確保されない可能性がある。したがって、直近1年間に実技訓練を受けておらず、乗務経験もない車種区分の貸切バスを運転することとなる運転者に対しては、初任運転者と同様の実技訓練を実施することを義務付ける。<sup>3</sup>

## iii. 事故惹起運転者に対する安全運転のための実技訓練の内容及び時間

現在、指導・監督の指針において、貸切バスの事故惹起運転者に対して、「交通事故の実例の分析に基づく再発防止対策」等の必要と考えられる5項目を座学により6時間以上指導することとされており、「安全運転の実技」に関しては「可能な限り実施することが望ましい」と規定されているところである。

重大事故を引き起こした運転者や事故を繰り返す運転者に対しては、改めて安全運転の技能を訓練することにより、安全運転の技能を向上させることが事故防止に不可欠である。このため、事故惹起運転者に対しても、初任運転者と同様、20時間以上の実技訓練を義務付ける。

## (2) ドライブレコーダーの活用に係る検討事項

ドライブレコーダーに記録された映像を活用することで、運行管理者が各運転者の車間距離の維持状況等の普段の運転状況を適切に把握可能となり、運転者に対して自身の運転特性を把握・是正させることも容易となる。さらに、事業者内部でのヒヤリ・ハットや優れた運転の事例の共有も容易となる。これらは、貸切バスの安全の確保には必要と考えられる一方、現在の貸切バスへのドライブレコーダー普及率は約2割にとどまっている。これらを踏まえ、今般、貸切バス事業者に対し、ドライブレコーダーの設置とドライブレコーダーに記録された映像を活用した指導・監督を義務付けることとする。

<sup>2</sup> 車種区分は、以下のとおりとする。

大型車：車両の長さ9メートル以上又は旅客席数50人以上

中型車：大型車、小型車以外のもの

小型車：車両の長さ7メートル以下で、かつ旅客席数29人以下

<sup>3</sup> 大型車を運転していた者が中型車を運転する場合など、それまで運転していた車種よりも小型の車種を運転する場合には、この限りではない。

### (3) その他の検討事項

今般の事故において、杜撰な運行管理が明るみに出たことを踏まえ、運行指示書に従った運行を行うこと等、運行管理に関連して運転者が遵守すべき事項に関する指導を行うことを指導・監督の指針において明示し、その遵守を徹底させる。

さらに、旅客の安全を確保するには、乗客にシートベルトの着用を徹底することが重要であることから、当該事項についても指導・監督の指針において明示し、運転者が乗客へのシートベルト着用の注意喚起等を徹底することを促す。

加えて、今後、事業用自動車には、安全性の向上を図るための様々な先進的な装置が搭載されることが考えられることから、当該装置について正しく理解し、当該装置の機能を過信することなく適切な運転ができるよう運転者に対して指導を行うことを義務付ける。

その他、急ブレーキの踏み込みに係る技能の維持・習熟のため、当該訓練を反復・継続的に行うことを義務づける。

### 3. 指導・監督の指針の改正の方向性

貸切バス事業においては、十分な運転技量を有する者のみが運転を行うことを確保することが極めて重要である。これを実現するため、まず、初任運転者については、事業者が20時間以上の実技訓練を含めた特別な指導を受けさせることにより、貸切バスの運転に習熟させる。さらに、一般的な指導及び監督において、不安全な運転が見られるようになった運転者に対しては、ドライブレコーダーに記録された自身の運転の映像等を確認させ、当該運転の是正を図らせることにより、安全な運転を維持させる。加えて、事故惹起運転者及び直近1年間乗務していない車種区分の貸切バスを運転する運転者に対しては、初任運転者と同様の、20時間の実技訓練を含めた指導を受けさせることにより、運転技能を確保する。

これらに加え、指導・監督の内容として、安全性の向上を図るための装置を備える事業用自動車の適切な運転方法等の事項を明示することで、それらを含めた運転者への指導・監督を徹底させる。

以上を踏まえ、指導・監督の指針を以下の方向性に沿って改正することとする。<sup>4</sup>

#### **i. 実車訓練の義務付けに係る検討事項**

「特定の運転者に対する特別な指導の指針」において、初任運転者、事故惹起運転者及び直近1年間に実技訓練を受けておらず、乗務経験もない車種区分の貸切バスを運転させる運転者について、以下に基づき最低20時間の実技訓

---

<sup>4</sup> 本節に記載する今般の改正内容は、高齢運転者に対する「特定の運転者に対する特別な指導の方針」には適用しない。

練を義務付けるよう改正を行うこととする。

- ① 実際に運転する自動車で実施
- ② 実際に運行する可能性の高い経路を踏まえ、市街地、坂道、隘路、高速道路等において実施
- ③ 日中だけでなく、夜間の運転についても実施
- ④ ドライブレコーダーの映像で運転者に自身の運転内容を確認させつつ実施
- ⑤ 事故惹起運転者に対しては、事故時のドライブレコーダーの記録を確認させた上で実施

## ii. ドライブレコーダーの活用に係る検討事項

「一般的な指導及び監督の指針」について、ドライブレコーダーを活用し、以下の内容を指導・監督するよう改正を行うこととする。

- ① 適切な車間距離を保った運行
- ② 法令遵守の確保
- ③ 急ハンドル・急ブレーキの危険性の再認識
- ④ 安全運転状況の把握及び評価
- ⑤ 個々の運転者の不安全な運転特性の是正
- ⑥ 運行経路において実際に生じたヒヤリ・ハット体験の共有<sup>5</sup>、危険予知
- ⑦ 危険回避及び緊急時対応の事例の共有<sup>5</sup>

## iii. その他の検討事項

「一般的な指導及び監督の指針」及び「特定の運転者に対する特別な指導の指針」について、以下の内容を指導・監督するよう改正を行うこととする。

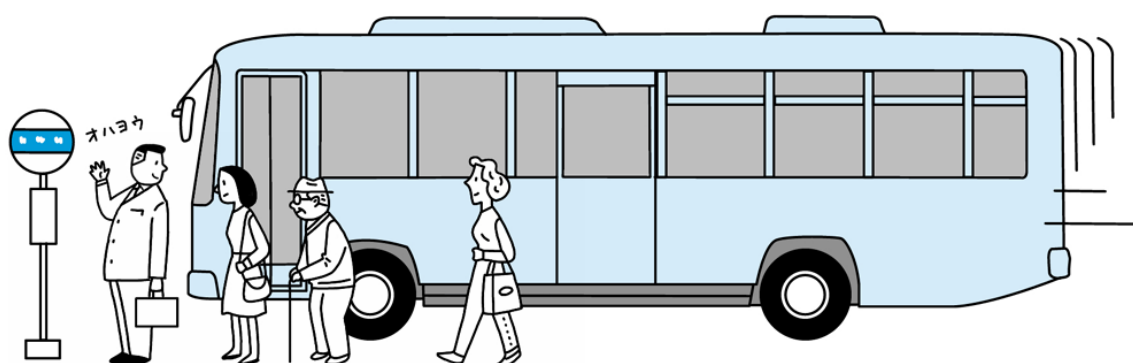
- ① 適切な運行管理及び運行指示書に従った運行の重要性
- ② シートベルトの着用の徹底
- ③ 安全性の向上を図るための装置を備える事業用自動車の適切な運転方法<sup>6</sup>
- ④ 緊急時における確実な急ブレーキの操作方法の習得・維持

---

<sup>5</sup> 指導及び監督の際に、危険な事例のみならず模範的な運転等の好事例を共有することも望ましい。「特定の運転者に対する特別な指導の指針」においても、これらの内容については指導する。

<sup>6</sup> 事故惹起運転者は除く。

# 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 《第1編 概要編》



## バス事業者編



## 本マニュアルについて

本マニュアルは、バスにより運送事業を行う事業者が、「旅客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指導及び監督の指針／平成 13 年 12 月 3 日国土交通省告示第 1676 号」（以下「指導・監督指針」）に基づき実施することとされている運転者に対する指導及び監督の実施方法を、わかりやすく示したものです。

本マニュアルに基づく指導及び監督を確実なものとするには、バス事業者は指導及び監督を実施する運行管理者等に対して、必要とされる技能及び知識を習得させるとともに、常にその向上を図るよう、努めさせることが必要となります。

### 【指導・監督指針の目的】



### 【指針第 1 章－ 1】

バス事業者が行う運転者に対する指導・監督は、安全輸送を心がけるための知識を身につけさせることを目的に、継続的かつ計画的な指導を実施しましょう。

バスの運転者は、多様な地理的・気象的状况のもと、大型車で乗客を運送することから、経路における道路の状況及びその他の運行の状況に関する判断や、高度な能力が要求されます。

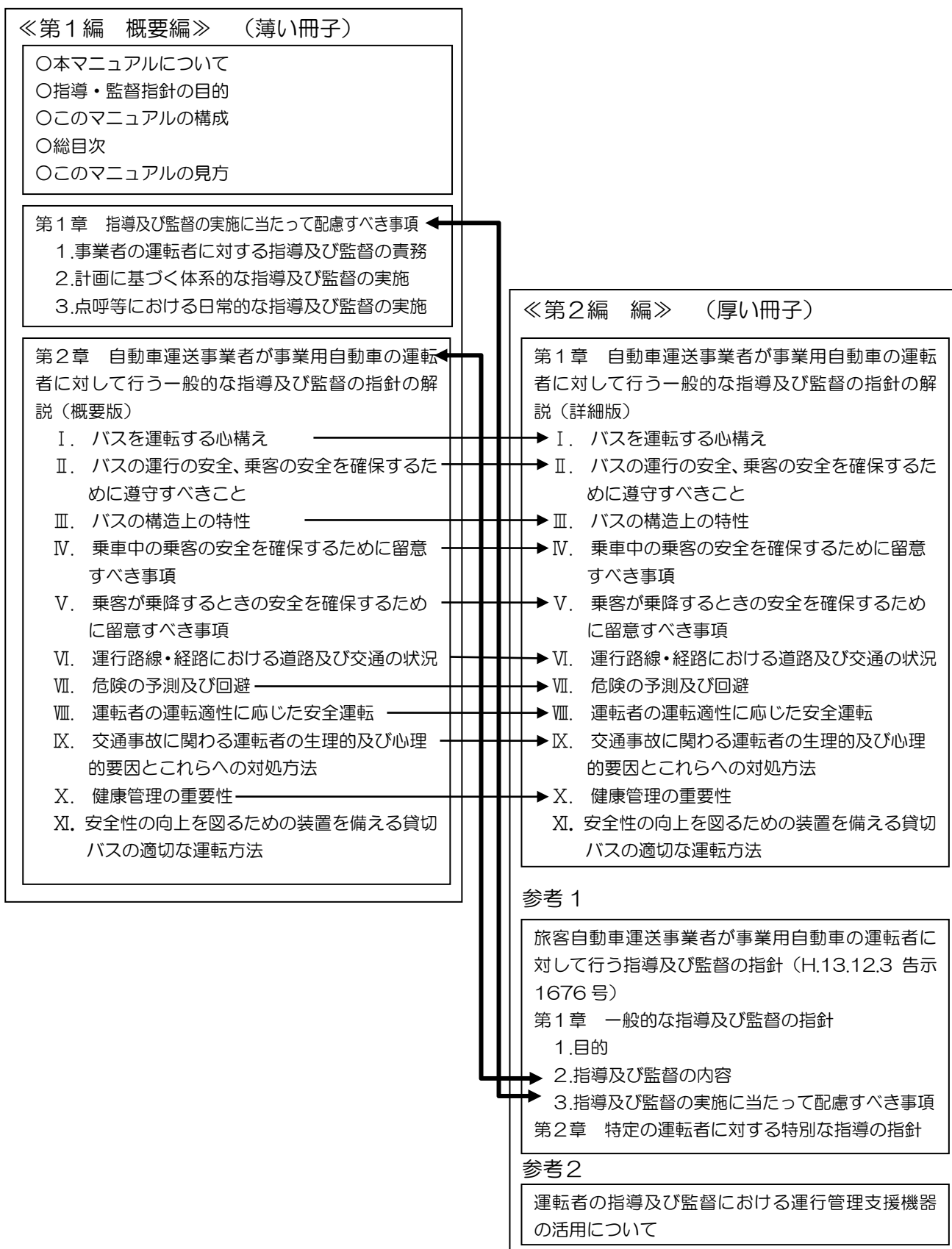
このため、バス事業者は、バスの運転者に対して、交通事故の有無に関わらず、継続的かつ計画的に指導・監督を行い、他の運転者の模範となるべき運転者を育成していく必要があります。

そこで、バス事業者がバス運転者に対して行う“一般的な指導・監督”は、「道路運送法」等の法令に基づく運転者が遵守すべき事項に関する知識のほか、バスの運行の安全と乗客の安全を確保するために必要な運転に関する技能・知識を習得させることを目的として行います。

※詳細な指導内容については例示となっておりますので、各事業者が自社の実態や自社のマニュアル等の内容を加えて活用してください。

## このマニュアルの構成

このマニュアルは、大きく2編で構成しています。第1編は、基礎編であり、指導及び監督の実施に当たって配慮すべき事項、指導及び監督指針の解説の概要版となっています。日常にご活用ください。また、第2編は、指導及び監督指針の解説の詳細版となっています。運転者に対する指導及び監督の詳細マニュアルとしてご活用ください。



# 目 次

## 第1編 概要編

### 第1章 指導及び監督の実施に当たって配慮すべき事項

1. 事業者の運転者に対する指導及び監督の責務・・・・・・・・・・・・・1
2. 計画に基づく体系的な指導及び監督の実施・・・・・・・・・・・・・2
3. 点呼等における日常的な指導及び監督の実施・・・・・・・・・・・・・6

### 第2章 一般的な指導及び監督の指針の解説（概要版）

- I. バスを運転する心構え・・・・・・・・・・・・・7
- II. バスの運行の安全、乗客の安全を確保するために遵守すべきこと・・・・・・・・・・・・・7
- III. バスの構造上の特性・・・・・・・・・・・・・8
- IV. 乗車中の乗客の安全を確保するために留意すべき事項・・・・・・・・・・・・・8
- V. 乗客が乗降するときの安全を確保するために留意すべき事項・・・・・・・・・・・・・9
- VI. 運行路線・経路における道路及び交通の状況・・・・・・・・・・・・・10
- VII. 危険の予測及び回避・・・・・・・・・・・・・10
- VIII. 運転者の運転適性に応じた安全運転・・・・・・・・・・・・・11
- IX. 交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因とこれらへの対処方法・・・・・・・・・・・・・11
- X. 健康管理の重要性・・・・・・・・・・・・・12

## 第2編 本編

### 第1章 一般的な指導及び監督の指針の解説（詳細版）

- I. バスを運転する心構え・・・・・・・・・・・・・1
  - II. バスの運行の安全、乗客の安全を確保するために遵守すべきこと・・・・・・・・・・・・・7
  - III. バスの構造上の特性・・・・・・・・・・・・・14
  - IV. 乗車中の乗客の安全を確保するために留意すべき事項・・・・・・・・・・・・・21
  - V. 乗客が乗降するときの安全を確保するために留意すべき事項・・・・・・・・・・・・・28
  - VI. 運行路線・経路における道路及び交通の状況・・・・・・・・・・・・・34
  - VII. 危険の予測及び回避・・・・・・・・・・・・・39
  - VIII. 運転者の運転適性に応じた安全運転・・・・・・・・・・・・・50
  - IX. 交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因とこれらへの対処方法・・・・・・・・・・・・・59
  - X. 健康管理の重要性・・・・・・・・・・・・・66
  - XI. 安全性の向上を図るための装置を備える貸切バスの適切な運転方法・・・・・・・・・・・・・70
- 参考① 旅客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指導及び監督の指針・75
- 参考② 運転者の指導及び監督における運行管理支援機器の活用について・・・・・・・・・・・・・84

## ■このマニュアルの見方

○各項において、指導の主旨やねらいを、ピンク点線の枠で「指導のねらい」として整理しています。この内容を踏まえた上で、指導を行いましょう。

### 指導のねらい

公共輸送事業であるバス事業は、乗客を安全・確実に輸送することが社会的な使命であるとともに、.....

○各項で重要な内容として指導すべき事項については、「ポイント」として整理しています。この内容を基本に、運転者への指導を具体的に実施しましょう。

CHECK!

### ポイント

バス事業は、公共輸送機関としての社会的な役割を担っており、「地域の足」である路線バス、都市間を.....

○指導・監督時に活用できるよう、運行管理支援機器の活用方法を、以下のような濃紺点線枠内に例示しています。また、参考として巻末に運行管理支援機器について整理しております。



### ドライブレコーダーの映像に見るヒヤリハット事例

■ドライブレコーダーは、自動車の走行中の前方、室内、後方などの映像を.....

○紫点線枠内には、指導時に参考としていただきたいトピックやその他事例などを紹介しています。さらに、下段欄外などには、活用できる情報や参考となるHP アドレスなども紹介しています。



### ストレスの安全運行に及ぼす影響

身体健康維持が重要であるとともに、運転者のこころの.....



### これを活用！

国土交通省では、自動車.....



バス事業の情報については、以下をご参照ください。

■(社)日本バス協会 HP (<http://www.bus.or.jp/>)

○法令に基づき、遵守すべき事項については、以下のようなマークをつけています。

法

# 第1編／概要編 目次

## 第1章 指導及び監督の実施に当たって配慮すべき事項

1. 事業者の運転者に対する指導及び監督の責務	1
1.1 事業者の指導及び監督の責務	1
1.2 運転者が違反した場合の事業者の責務	1
1.3 計画に基づく体系的な指導及び監督の必要性	1
1.4 点呼等における日常的な指導及び監督の必要性	1
2. 計画に基づく体系的な指導及び監督の実施	2
2.1 運転者毎の特性の把握	2
2.2 運転者毎の重点項目の設定	4
2.3 指導及び監督の実施計画の作成	4
2.4 特定の運転者に対する指導	5
2.5 運転者の理解を深める指導及び監督の実施	5
2.6 指導の内容を運転者に理解させるための手法の活用	5
3. 点呼等における日常的な指導及び監督の実施	6
3.1 日常的な指導及び監督の目的	6
3.2 点呼における指導及び監督	6
3.3 点呼時に行った指導及び監督の記録	6

## 第2章 一般的な指導及び監督の指針の解説（概要版）

I. バスを運転する心構え	7
II. バスの運行の安全、乗客の安全を確保するために遵守すべきこと	7
III. バスの構造上の特性	8
IV. 乗車中の乗客の安全を確保するために留意すべき事項	8
V. 乗客が乗降するときの安全を確保するために留意すべき事項	9
VI. 運行路線・経路における道路及び交通の状況	10
VII. 危険の予測及び回避	10
VIII. 運転者の運転適性に応じた安全運転	11
IX. 交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因とこれらへの対処方法	11
X. 健康管理の重要性	12
XI. 安全性の向上を図るための装置を備える貸切バスの適切な運転方法	12

# 第1章 指導及び監督の実施に当たって配慮すべき事項

## 1. 事業者の運転者に対する指導及び監督の責務

### 1.1 事業者の指導及び監督の責務

バス運行の安全及び乗客の安全を確保するために、バス事業者は運転者に対し、安全運行に必要な技能と知識を習得させ、他の運転者の模範となるべき運転者を育成するという重要な役割を果たす責務を有しています。

この責務を果たすためには、運転者が理解できるよう、参加・体験・実践型の指導方法を取り入れるなど、その手法を工夫するとともに、社会情勢の変化に対応した内容とするため、関係行政機関・団体等から幅広い情報を収集することが必要です。

また、指導・監督を実施する指導者の資質向上を図るため、指導及び監督の内容、手法に関する知識や技能を習得し、常にその向上を図るよう努めることが必要です。



### 1.2 運転者が違反した場合の事業者の責務

運転者が過労運転、スピード違反や過労運転など、道路運送法やその他の法令に基づき、遵守すべき事項に違反した場合には、バス事業者も、その指導及び監督の責任から処分を受けることとなります。

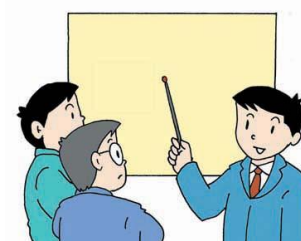
運転者に違反を起こさせないためにも、運転者に対する指導及び監督を継続的かつ計画的に実施していくことが必要です。

### 1.3 計画に基づく体系的な指導及び監督の必要性

バスの安全性を向上させるためには、運転者に対して必要とされる知識及び技能を習得させることが必要です。このため、これらの内容について体系的かつ継続的に指導及び監督を実施するための計画を作成し、これを確実に実施することが必要です。

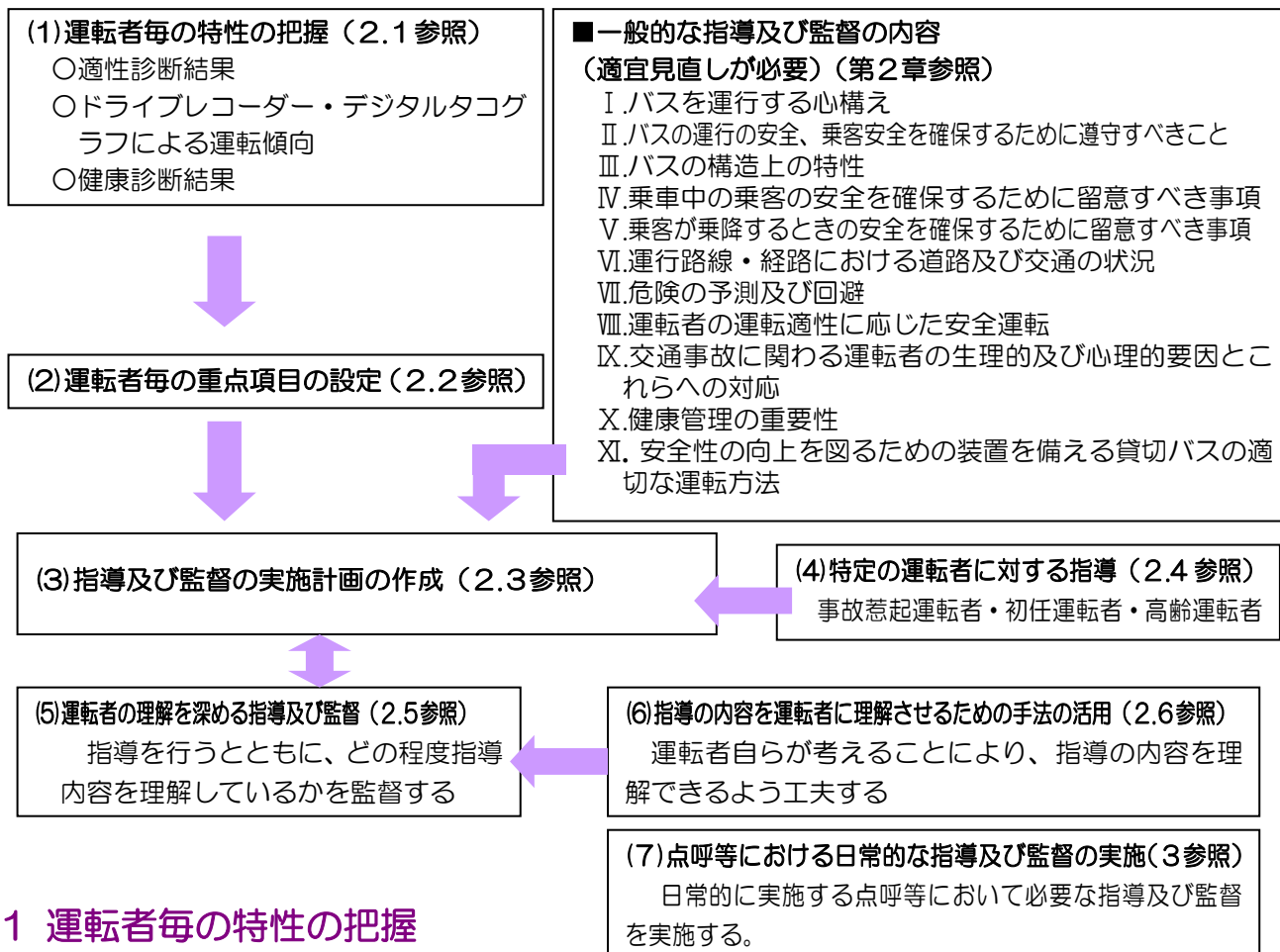
### 1.4 点呼等における日常的な指導及び監督の必要性

道路の状況やその他運行に関する状況は、運行ごとに異なることから、点呼等の場において、その運行ごとに必要な指導及び監督を日常的に実施していくことが必要です。



## 2. 計画に基づく体系的な指導及び監督の実施

運転者に対する適切な指導及び監督を体系的かつ継続的に実施していくには、それぞれの運転者の特性に応じた指導及び監督を、以下の手順を模範としながら、計画的に実施することが有効です。これにより、網羅的な指導及び監督が可能となります。



### 2.1 運転者毎の特性の把握

運転者に対してどのような事項に着目して指導及び監督を行うべきなのかを見出すためには、各運転者の普段の運転の傾向や健康状態をつかむことが必要です。運行データ、健康診断記録などから運転者毎の特性を把握しましょう。

- 運転者の運転傾向について把握するため、適性診断の結果を活用することが効果的です。
- 映像記録型ドライブレコーダーやデジタルタコグラフ（デジタル型運行記録計）を車両に装着することにより、運転者自身の運転の状況、さらには事故や、ヒヤリハット（運転中に他の自動車又は歩行者等と衝突又は接触する恐れがあると認識した事例）のデータを活用できます。
- 健康診断の結果などにより、運転者の疾病等の状況についても把握しましょう。





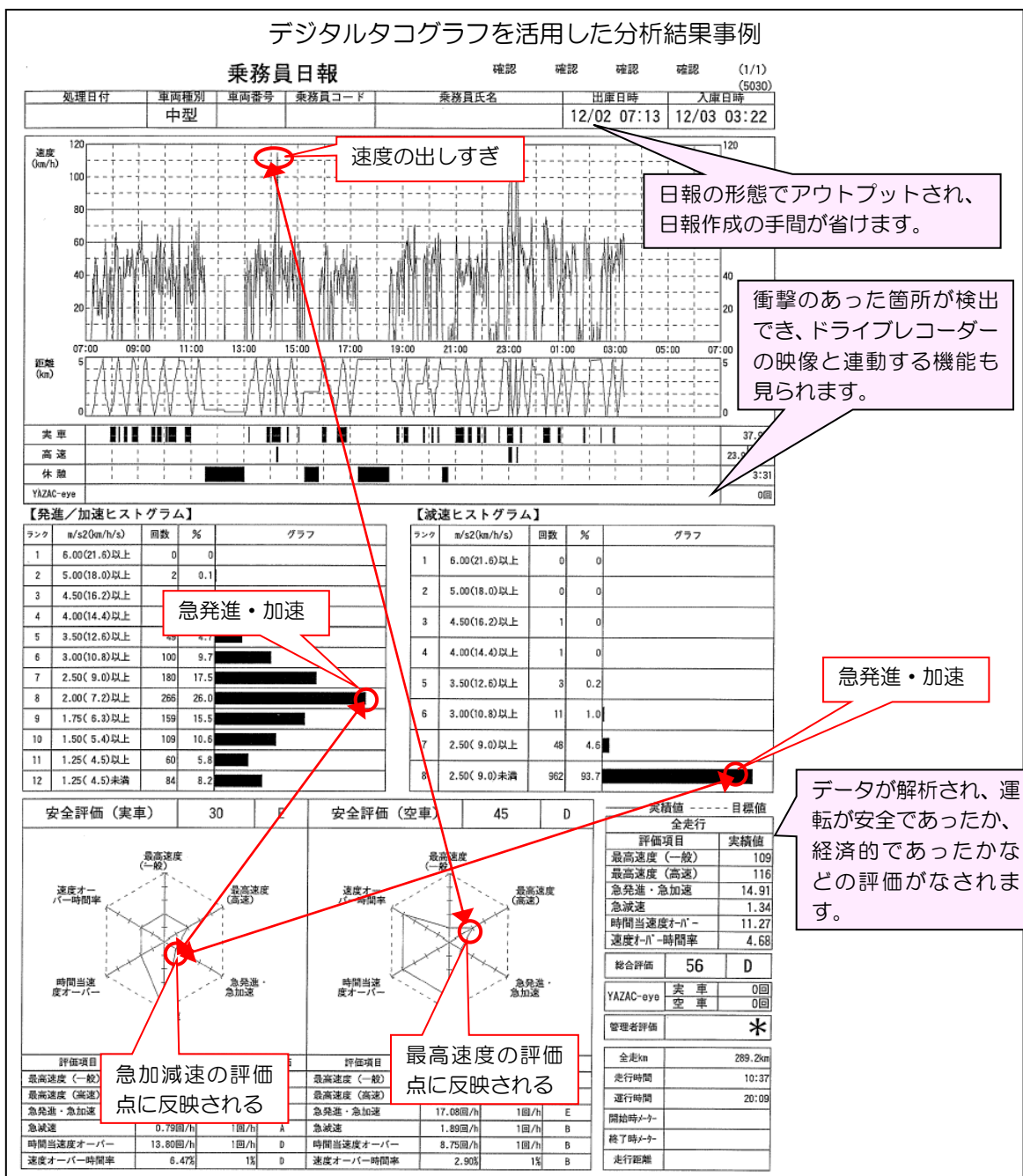
## ドライブレコーダーの映像に見る事故・ヒヤリハット事例

- ドライブレコーダーは、事故やヒヤリハットにおいて急ブレーキの衝撃を受けると、その前後の映像を記録・保存等するもので、併せて加速度、ブレーキ、ウィンカー等の使用状況などのデータを取得できるものもあります。



## デジタルタコグラフのデータを用いた運転状況の把握

- デジタルタコグラフは、時間、距離、速度等のデータのほか、エンジン回転数、アイドリング時間等のデータも記録される車載器です。記録したデータはメモリーカードや通信によってパソコンにも記録され、データ解析が瞬時にできます。
- 運行データから、普段どのような運転をしているかがわかり、運転者の癖を見出せます。





## 2.2 運転者毎の重点項目の設定

運転者に対する指導を効率的に行うため、指導及び監督の内容の中で重点項目を定めましょう。

- 適性診断やドライブレコーダー等の記録、健康診断結果等により把握した、運転者の運転傾向や健康状態を踏まえつつ、指導及び監督の内容の中で特に強化すべき事項を抽出し、重点項目としましょう。

## 2.3 指導及び監督の実施計画の作成

指導・監督指針の内容を網羅的に指導するとともに、運転者毎の重点項目を指導するための計画を立てましょう。

- 指導・監督指針の内容について、運行の安全を確保するために必要な運転に関する技能及び知識を運転者が習得できるよう、計画（年間、月間、週間など）を立てます。
- 指導計画は、指導・監督指針の内容を全て網羅していることを確認しましょう。
- 指導内容に応じて、個人的な指導がよいのか、集団で指導するのがよいのかを検討しましょう。

- ◇個人指導  
一対一で運転者の特性に合わせた指導を行います。
- ◇集団指導  
集団に対する指導や、運転者同士のディスカッションにより、理解を深めます。他の運転者の意見も聞くことができ、ひとりよがりにならないように安全について認識を深めることができます。

指導・監督計画の例

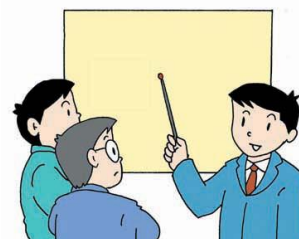
月日	曜日	時間	教育内容	備考
○/○	月	午前	バスを運転する心構え	安全運行の心構え等
		午後	健康管理の重要性	個々の運転者の状態に応じた個別指導等
○/○	火	午前	バスの運行の安全、乗客の安全を確保するために遵守すべきこと	バス運行に係る法令、安全な運転方法等
		午後	危険予測及び回避	ヒヤリハット等に基づく危険予知訓練等
○/○	水	午前	バスの構造上の特性	バスの特性に合わせた運転等
		午後	交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因とこれらへの対応	過労防止の注意、飲酒運転の防止等
○/○	木	午前	乗車中の乗客の安全を確保するため留意すべき事項	乗客の安全確保のための運転方法等
		午後	乗客が乗降するときの安全を確保するために留意すべき事項	乗降時の安全確保のための注意事項等
○/○	金	午前	運行路線・経路における道路及び交通の状況	適切な運行経路について等
		午後	危険予測及び回避	ヒヤリハット等に基づく危険予知訓練等
○/○	土	午前	運転者の運転適性に応じた安全運転	適性診断結果等に基づく個別指導等

※定期的に計画を立て、指導・監督の内容を網羅的に実施していくことが必要です。上記は、1週間で指導を実施していく場合の教育日程の例です。スケジュールについては、運転者の勤務実態を考慮して作成しましょう。

## 2.4 特定の運転者に対する指導

特定の運転者（事故惹起運転者・初任運転者・高齢運転者）については、一般的な指導とあわせ、それぞれ特定の内容による指導を適性診断の結果を踏まえて実施することが必要となりますので、これらについても、指導のための計画を作成しましょう。

事故惹起運転者	事故を引き起こした後、再度バスに乗務させる前に特別な内容で指導をする必要があります。
初任運転者	初めてバスの運転者に選任する前に特別な内容で指導をする必要があります。
高齢運転者	適性診断結果が判明した1ヶ月以内に、適性診断結果を踏まえ、身体機能の変化、安全な運転の方法などについて指導をする必要があります。



## 2.5 運転者の理解を深める指導及び監督の実施

指導の内容に対する運転者の理解を深めるためには、運転者に対して網羅的な指導が実施されているか、運転者が指導の内容を理解しているかを確認することが重要です。

- 運転者の理解を助けるため、指導をわかり易く行うだけでなく、運転者が指導の内容をどの程度理解しているかを常に監督し、必要に応じて更なる指導を行うことにより、運転者に対して指導した内容が実施されることを確実なものとしましょう。
- 運転者に対して行った指導及び監督の内容を記録して保存し、運転者が継続的に指導及び監督を受けることが確認できるようにしましょう。

## 2.6 指導の内容を運転者に理解させるための手法の活用

運転者に対して指導を行う際には、単に講義を行うだけでなく、運転者自らが考えることにより、指導の内容を理解できるように工夫することが必要です。

- 交通事故については、事例を取り上げ、その発生要因及び再発防止のための取組みについて、イラスト、映像等の運転者の事故の発生状況についての理解を助けるための教材を用いて、運転者を少人数のグループに分けて話し合いをさせることが有効です。
- 車両の特性や乗客の挙動については、実際に車両を用いて、死角、内輪差、制動距離、車内の安全確認方法等について認識させることが有効です。

## 3. 点呼等における日常的な指導及び監督の実施

### 3.1 日常的な指導及び監督の目的

道路状況、その他の運行に関わる事項などについては、運行ごとに異なることから、乗務のたびごとに指導及び監督を実施していくことが必要ですので、特に乗務前の点呼において、日常的に指導及び監督を実施しましょう。

### 3.2 点呼における指導及び監督

#### (1) 乗務前に関する指導及び監督

乗務前の点呼においては、当該業務による運行時の安全の確保に必要な指導を行います。

- 混雑や工事・規制などの道路の状況から、運行時の安全を確保するために配慮すべき事項などについて指示します。
- 気象から予測される危険性などについての注意を行います。
- 運行速度、休憩時間などの指示を行います。

#### (2) 運転者の状態を踏まえた指導及び監督

点呼において、運転者から疾病や疲労等により安全な運行ができない恐れがあるかについて報告を受けるとともに、運行管理者が運転者の酒気帯びの有無、健康状態、疲労の度合い、睡眠不足、異常な感情の高ぶり、歩き方、顔色などを確認します。不審な点があれば、運転者に対して質問しましょう。

この確認の結果を踏まえ、所定の指導を行います。場合によっては、運転者の交代が必要です。

### 3.3 点呼時に行った指導及び監督の記録

点呼時に運転者に対して行った指導及び監督の内容の記録を保存し、運転者に対して行った指導及び監督の内容が確認できるようにしましょう。



## 第2章 一般的な指導及び指導及び監督の指針の解説(概要版)

指導及び監督において、以下の内容を運転者に認識させ、理解させることにより、これを徹底しましょう。特に運転者として新たに雇い入れた者に対しては、全ての内容を理解させる必要があります。

また、これらの内容は、交通事故の発生状況等に応じて、適宜見直しましょう。

### I. バスを運転する心構え【指導・監督指針第1章2-(1)】 【本編第1章I】

#### (1) バス事業の公共性と重要性

##### ● 公共交通機関としての社会的役割

営業用バスは、地域に根ざした公共交通機関として、社会的に重要な役割を担っていることを認識させましょう。

##### ● 地域の「足」として不可欠なサービス

地域内の比較的近距離を結ぶ「地域の足」としての路線バスは、地域にとって不可欠な公共交通機関です。また、この他にも都市間を結ぶ高速バス、利用者のニーズに対応した貸切バスと、さまざまな利用者のニーズに合わせた運行形態で社会的役割を果たしていることを認識させましょう。

#### (2) 安全運行の心構え

##### ● バスの運転が他の運転者に与える影響の大きさ

バスは、一般の乗用車などから見れば、車体の大きさ、長さなどの違いから、恐怖の対象と見られかねません。相手の立場に立った運転を心がけさせましょう。

##### ● 模範となる運転者としての心構え

バス運転者は、プロの運転者であるからこそ、模範となる運転者として、他の運転者の手本となるべき、安全でマナーの良い運転を心構えとして持たせましょう。

### II. バスの運行の安全、乗客の安全を確保するために遵守すべきこと

【指導・監督指針第1章2-(2)】【本編第1章II】

#### (1) バス運行に係る法令

##### ● 旅客自動車運送事業に係る法令

旅客自動車運送事業に係る法令としては、「道路運送法」などの法令がありますが、これらの法令の概要や運転者が遵守すべきポイントに関する運転者の理解度を確認しましょう。

##### ● 自動車の運転に係る法令

自動車の運転に係る法令としては、「道路交通法」などの法令がありますが、これらの法令の概要や運転者が遵守すべきポイントに関する運転者の理解度を確認しましょう。

## (2) 義務を果たさない場合の影響の把握

バスの運転者が法令による義務を果たさない場合に生じる交通事故の実例を説明することなどにより、義務を果たすことの重要性を理解させましょう。



### これを活用！

交通ルールについては、運転免許更新時に配布される「交通の教則」に詳細なルールがまとめられています。

## Ⅲ.バスの構造上の特性【指導・監督指針第1章2-(3)】【本編第1章Ⅲ】

### (1) バスの特性に合わせた運転

バスの運転は車高が高いために車高感覚、前方距離感覚に注意が必要であるほか、内輪差が大きい、車幅の広さから接触やはみ出しの危険性がある、死角が大きく見えない危険が多い、スピードによる衝撃力や遠心力が大きいなどの特性を認識した運転をすることが必要であることを認識させましょう。

### (2) 多様化する車両に合わせた運転

バス車両は、その用途や使用地域などに合わせてさまざまな車両があります。小型車両による住宅地などの狭い地域を運行するコミュニティバスや、ラッシュ時やイベント時の輸送力の増強のために、連節バスが運行されている地域もあります。

各種のバスは車長や車幅が異なりますので、運転にあたっては十分な注意が必要であることを認識させましょう。

## Ⅳ.乗車中の乗客の安全を確保するために留意すべき事項

【指導・監督指針第1章2-(4)】【本編第1章Ⅳ】

### (1) 「急」の付く運転はしない

「急」のつく運転は、乗客に負荷がかかって転倒を招くことがあり、路線バスなど立ち姿勢の乗客が乗車するバスでは、車内転倒事故が多く起きていることを事故事例を説明する等により理解させ、ゆとりある運転を心がけさせましょう。

### (2) カーブ・追越しはゆっくりと

カーブや追越しでの急ハンドルは、遠心力が強くなって乗客の転倒を招くことがあり、また、事故の危険性も高くなることを事故事例を説明する等により理解させ、カーブでの追越はせず、ゆとりあるハンドル操作を心がけさせましょう。

### (3) 安全な速度と十分な車間距離を保つ

法定速度を遵守し、気象状況や道路状況に応じた速度での走行が必要であることを認識させ、車間距離を十分にとって安全走行を行うことを心がけさせましょう。

#### (4) 乗客の状況を確認する

立っている乗客がある路線バスでは、高齢者の車内転倒が多く起こっています。発車前には、乗客が着席又は手摺りにつかまっているかの状況確認をする必要があることを事故事例を説明する等により理解させ、走行時には立ち上がったたり、席を移動しないよう、呼びかけることが必要であることを認識させましょう。

#### (5) シートベルト着用の徹底を図る

シートベルトが備えられているバスでは、乗客の安全のために、着用させることが必要であり、高速道路では、乗客のシートベルト着用が義務付けられています。シートベルトを着用しなかった場合の事故の危険性を事故事例を説明する等して理解させ、乗客のシートベルトの着用を徹底させることの必要性を認識させましょう。

#### (6) 走行中の運転への集中

バスの走行中に乗客に話しかけられたり、すれ違う同社の運転者にあいさつされるなど、運転に集中できない状況が危険であることを事故事例を説明する等して理解させ、乗客の安全を確保するためには、走行中は運転に集中することの必要性を認識させましょう。

## V.乗客が乗降するときの安全を確保するために留意すべき事項

【指導・監督指針第1章2-(5)】【本編第1章V】

### (1) 乗降時の乗客の安全確保

#### ● 滑らかな発進・停止

バス運行では、乗客が立っている場合もあり、発進・停止時には滑らかで、乗り心地のよい加速・減速が、乗客の安全を確保することを認識させましょう。

#### ● 乗車・降車のときの注意

乗客の乗降時にドアを開閉する際には、左後方から二輪車・原付・自転車などが来ないか、乗客が確実に乗降したのかなど、安全を確認することが必要であることを認識させましょう。

#### ● 貸切バスの乗降時の注意

貸切バスでは、停留所がないため、駐停車禁止場所での乗降を行わず、乗降時には周辺の安全を十分に確認してから行うことが必要であることを認識させましょう。

### (2) 高齢者・障害者などの乗降時の安全の確保

高齢者は乗降などに時間がかかるため、周囲に迷惑をかけないように、早めの行動をしがちであることを理解させ、急かさずにゆっくりと乗降させることが必要であることを認識させましょう。

車いす使用者は乗降の際、ノンステップバスのスロープ付き車両などを利用するため、乗降時の注意事項を確認させておきましょう。また、視覚障害者に対しては、いきなり身体に触れたり手を引いたりせず、まず、声をかけ、介助が必要かを確かめる必要があり、また行

き先や到着の状況をはっきりとアナウンスして伝えることが必要であることを認識させましょう。

ベビーカー利用者は、車内の状況に応じて、子どもを乗せたまま乗車させる、折りたんで乗車させる場合があり、そのまま乗車する場合には、車輪のストッパーをかけるよう案内し、補助ベルトでベビーカーを固定して安全を確保する必要があることを認識させましょう。

## VI. 運行路線・経路における道路及び交通の状況

【指導・監督指針第1章2-(6)】【本編第1章VI】

### (1) 運行路線・経路における道路・交通情報の把握

運行路線又は運行経路の工事状況等の道路情報、交通規制等の交通情報、気象状況、所要時間の目安などの情報を把握しておくことが重要であることを認識させましょう。また、ヒヤリハットなどの危険地点についても事前に把握が必要であることを認識させましょう。

### (2) 情報に基づく安全運行のための留意点

安全を確保するため、ヒヤリハット地点などの事前情報を事象事例を説明する等して理解させ、こうした地点は避ける配慮が必要であること、また、やむを得ず走行する場合には、十分な注意が必要であることを理解させましょう。

## VII. 危険の予測及び回避【指導・監督指針第1章2-(7)】【本編第1章VII】

### (1) 危険予測運転の必要性

事故を起こさない運転をするためには、「危険の予測」即ち、見えない危険を読む力をつける、相手の特性を理解する、気象状況や周囲の状況に目を配るなどを行うことが必要であることを、事象事例等を説明して認識させましょう。

### (2) 危険予測のポイント

道路には、歩行者、自転車、二輪車、原付、他の車両などが行き交っていますが、それぞれの行動特性を理解することで、走行時に配慮ができ、事故を回避する運転ができることを認識させましょう。

また、悪天候や夜間においては、運転におけるリスクが生じます。どのようなリスクがあるのかを理解・確認させ、危険への配慮とともに、慎重な運転をすることで事故を回避する運転ができることを認識させましょう。

■ ドライブレコーダーの映像を用いた危険予知トレーニング  
実際の映像に基づく訓練は、事故の危険性を実感でき、また事故が起こった要因を深く検証できます。



資料提供：(独)自動車事故対策機構

### (3) 危険予知訓練

「危険予知訓練」は、実際に、バスの運行場面から、どのような危険があるか、乗客にどのような危険を及ぼすのか、どのような運転をすればよいのかを考える訓練です。集団教育等に活用し、運転者に危険回避方法などを指導しましょう。

## VIII. 運転者の運転適性に応じた安全運転

【指導・監督指針第1章2-(8)】【本編第1章VIII】

### (1) 適性診断の必要性

「運転者適性診断」は、事故惹起運転者、初任運転者、高齢運転者が受診することが義務付けられています。また、一般運転者に対しても、運転者のくせを科学的に測定できることから、運行の安全確保に役立っています。運転者の診断を徹底して励行させ、診断結果を日々の指導や教育時などに活用するとともに、運転者には結果を自覚させましょう。

### (2) 適性診断結果の活用方法

運転者適性診断の結果は、それぞれの運転者が適性に応じて、配慮すべき事項はさまざまとなります。診断結果を活かして、運転者が自分のくせを理解・克服できるよう、指導及び監督を行っていくことが必要です。



#### これを活用！

(独)自動車事故対策機構 (<http://www.nasva.go.jp/fusegu/tekisei.html>)、  
ヤマト・スタッフ・サプライ(株) (<http://www.y-staff-supply.co.jp/safety/>)  
では、適性診断結果の活用講座などを実施しています。

## IX. 交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因とこれらへの対処方法

【指導・監督指針第1章2-(9)】【本編第1章IX】

### (1) 交通事故の生理的・心理的要因

事故の原因となる生理的・心理的要因としては、過労状態であること、飲酒、運転技能への過信、あせる気持ち、興奮状態などさまざまです。どのような状態がこのような要因を生むのか、運転にどのような影響を及ぼすのかを理解させましょう。

### (2) 過労運転防止のための留意点

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に規定されている拘束時間・休息期間を遵守するとともに、早めの休憩をとり休憩時には身体を動かす、また長時間連続運行する場合には、適宜休憩をとるなどの過労とならない運転を心がけましょう。

また、日常生活も運転に影響を及ぼします。健康管理を怠らないだけでなく、疲労や悩みを運行に持ち込まないようにさせましょう。

### (3) 飲酒運転防止のための留意点

体内に入ったアルコールはすぐには消えません。乗務予定を正確に把握し、乗務前日からは飲酒、酒量を控えることが必要なことを認識させましょう。



## X.健康管理の重要性【指導・監督指針第1章2-(10)】【本編第1章X】

### (1) 健康起因の事故と健康管理の必要性

疾病が要因の交通事故が多くなっています。特に、脳や心臓の疾患、糖尿病などを要因としている事故が多く、心臓疾病は運転者の死亡率も高くなっています。また、眠気を招く薬の服用による事故も起きています。このような疾病が交通事故の要因となる恐れがあることを理解させましょう。

健康管理のためには、定期的な健康診断の受診義務を徹底させ、注意事項が指摘された場合には、必ず適切な治療をするよう指導しましょう。

### (2) 健康管理のポイント

心身の健全を保つと同時に、プロの運転者として規則正しい生活を心がけ、自己の健康管理していくことが大切であることを認識させましょう。

運行管理者は、運転者に対して、疾病の運転に対する影響、体調の異常を感じた場合の対応などについて指導の徹底を図っていくことが必要です。

## XI. 安全性の向上を図るための装置を備える貸切バスの適切な運転方法

【指導・監督指針第1章2-(11)】【本編第1章XI】

### (1) 安全性の向上を図るための装置に係る事故の事例

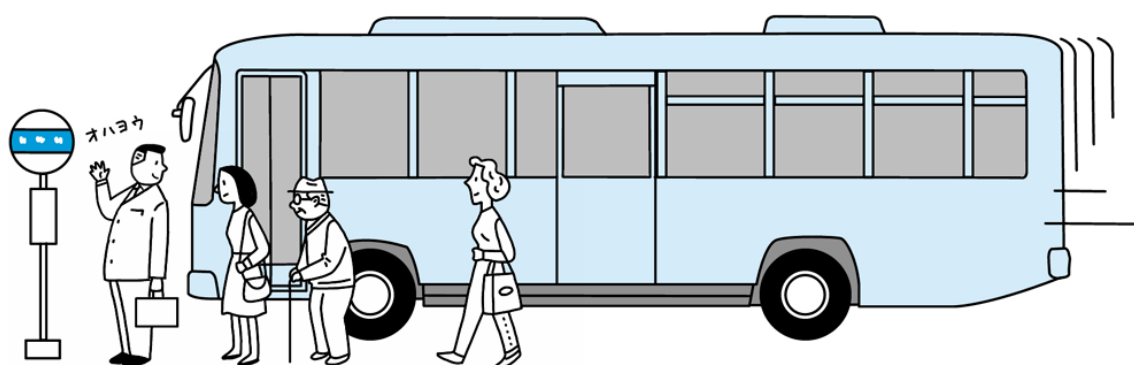
安全性の向上を図るための装置に関する性能の理解不足や過大評価により事故が発生する可能性があることを、事故の事例を説明することにより指導しましょう。

車両メーカー毎に性能に違いがあることや一般的な認識と正確な性能や作動条件には違いがあることを知ることが重要です。

### (2) 安全性能の向上を図るための装置の性能および留意点

衝突軽減ブレーキ等の代表的な装置の説明に加え、自社の車両に搭載されている安全性の向上を図るための装置の性能や適正な使用方法を説明しましょう。

**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  
《第2編 本編：一般的な指導及び監督指針の解説（詳細版）》**



**バス事業者編**

## 運転者の指導・監督のための本マニュアル（本編）の活用方法

### ■本解説書について

- 本解説書は、バスにより運送事業を行う事業者が、「旅客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指導及び監督の指針／平成13年12月3日国土交通省告示第1676号」（以下「指導・監督指針」）に基づき実施することとされている運転者に対する指導及び監督の実施方法を、わかりやすく示したものです。
- 本解説書に基づく指導及び監督を確実なものとするには、バス事業者は指導及び監督を実施する運行管理者等に対して、必要とされる技能及び知識を習得させるとともに、常にその向上を図るよう、努ませめることが必要となります。

#### 【指導・監督指針の目的】



#### 【指針第1章-1】

バス事業者が行う運転者に対する指導・監督は、安全輸送を心がけるための知識を身につけさせることを目的に、継続的かつ計画的に実施しましょう。

バスの運転者は、多様な地理的・気象的状况のもと、大型車で乗客を運送することから、経路における道路の状況及びその他の運行の状況に関する判断や、高度な能力が要求されます。

このため、バス事業者は、バスの運転者に対して、交通事故の有無に関わらず、継続的かつ計画的に指導・監督を行い、他の運転者の模範となるべき運転者を育成していく必要があります。

そこで、バス事業者がバス運転者に対して行う“一般的な指導・監督”は、「道路運送法」等の法令に基づく運転者が遵守すべき事項に関する知識のほか、バスの運行の安全と乗客の安全を確保するために必要な運転に関する技能・知識を習得させることを目的として行います。

※詳細な指導内容については例示となっておりますので、各事業者が自社の実態や自社のマニュアル等の内容を加えて活用してください。

## ■このマニュアルの見方

○各項において、指導の主旨やねらいを、ピンク点線の枠で「指導のねらい」として整理しています。この内容を踏まえた上で、指導を行いましょう。

### 指導のねらい

公共輸送事業であるバス事業は、乗客を安全・確実に輸送することが社会的な使命であるとともに、.....

○各項で重要な内容として指導すべき事項については、「ポイント」として整理しています。この内容を基本に、運転者への指導を具体的に実施しましょう。

CHECK!

### ポイント

バス事業は、公共輸送機関としての社会的な役割を担っており、「地域の足」である路線バス、都市間を.....

○指導・監督時に活用できるよう、運行管理支援機器の活用方法を、以下のような濃紺点線枠内に例示しています。また、参考として巻末に運行管理支援機器について整理しております。



### ドライブレコーダーの映像に見るヒヤリハット事例

■ドライブレコーダーは、自動車の走行中の前方、室内、後方などの映像を.....

○紫点線枠内には、指導時に参考としていただきたいトピックやその他事例などを紹介しています。さらに、下段欄外などには、活用できる情報や参考となるHP アドレスなども紹介しています。



### ストレスの安全運行に及ぼす影響

身体の健康維持が重要であるとともに、運転者のこころの.....



### これを活用！

国土交通省では、自動車.....



バス事業の情報については、以下をご参照ください。

■(社)日本バス協会 HP (<http://www.bus.or.jp/>)

○法令に基づき、遵守すべき事項については、以下のようなマークをつけています。

法

## 第2編／本編 目 次

I.バスを運転する心構え	1
1.バス事業の公共性と重要性	1
(1)バス事業の社会的役割	1
(2)バス運転者の使命	2
2.バス事故の社会的影響	3
3.安全運行の心構え	5
II.バスの運行の安全、乗客の安全を確保するために遵守すべきこと	7
1.バス運行に係る法令	7
(1)旅客自動車運送事業に係る法令	7
(2)自動車の運転に係る法令	10
2.義務を果たさない場合の影響の把握	11
(1)運転者に対する刑事処分	11
(2)運転者に対する行政処分	11
(3)会社に対する処分	12
III.バスの構造上の特性	14
1.バスの特性に合わせた運転	14
(1)車高の高さに配慮した運転	14
(2)車長の長さに配慮した運転	15
(3)車幅の広さに配慮した運転	15
(4)死角の大きさに配慮した運転	16
(5)スピードの特性に配慮した運転	16
2.多様化する車両に合わせた運転	19
IV.乗車中の乗客の安全を確保するために留意すべき事項	21
(1)「急」の付く運転はしない	21
(2)カーブでの追越しはしない	22
(3)安全な速度と十分な車間距離を保つ	22
(4)乗客の状況を確認する	22
(5)シートベルト着用の徹底を図る	24
(6)走行中の運転への集中	24

V.乗客が乗降するときの安全を確保するために留意すべき事項	28
1.乗降時の乗客の安全確保	28
(1)滑らかな発進・停止	28
(2)乗車・降車のときの注意	29
(3)貸切バスの乗降時の注意	29
2.高齢者・障がい者の乗車時の安全の確保	30
(1)高齢者の安全の確保	30
(2)車いす使用者の安全の確保	31
(3)視覚障がい者の安全の確保	32
(4)ベビーカー利用者の安全の確保	32
VI.運行路線・経路における道路及び交通の状況	34
1.運行路線・経路における道路・交通情報の把握	34
(1)事前の情報把握	34
(2)適切な運行経路の選択	35
2.情報に基づく安全運行のための留意点	36
VII.危険の予測及び回避	39
1.危険予測運転の必要性	39
2.危険予測のポイント	40
(1)道路を利用する歩行者や自転車などの行動特性に応じた配慮	40
(2)悪天候・夜間の危険への配慮等	42
3.危険予知訓練	44
VIII.運転者の運転適性に応じた安全運転	50
1.適性診断の必要性	50
2.適性診断結果の活用方法	51
(1)適性診断結果の活用方法の例	51
(2)「性格」の診断結果の活用	53
(3)「安全運転態度」の診断結果の活用	54
(4)「認知・処理機能」の診断結果の活用	54
IX.交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因とこれらへの対処方法	59
1.交通事故の生理的・心理的要因	59
2.過労運転防止のための留意点	61
(1)労働時間についての規定	61
(2)運行中の留意点	62
(3)日常生活での留意点	62
3.飲酒運転防止のための留意点	63

(1) 飲酒運転に対する罰則	63
(2) 飲酒運転防止のための留意点	64
X. 健康管理の重要性	66
1. 健康起因の事故と健康管理の必要性	66
(1) 疾病が要因の交通事故	66
(2) 健康診断の受診の必要性	67
2. 健康管理のポイント	68
XI. 安全性の向上を図るための装置を備える貸切バスの適切な運転方法	70
1. 運転支援装置に係る事故の事例	70
2. 運転支援装置の性能及び留意点	71
(1) ブレーキ制御を行う装置	71
(2) ハンドル操作の警告や支援を行う装置	73
(3) 車体維持を支援する装置	74
<b>参考① 旅客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指導及び監督の指針</b>	
.....	75
<b>参考② 運転者の指導及び監督における運行管理支援機器の活用について</b>	
1. 運行管理支援機器とは	84
2. 運行管理支援機器を活用した指導・監督	86

# I. バスを 運転する心構え

本章では、バス運転者は公共的な輸送事業を担う社会的使命を背負っているとともに、バスの引き起こす事故が社会に影響を及ぼすこと、安全運行の心構えについて整理しています。

指導においては、バスの運転が乗客の安全だけでなく、社会や他の運転者に及ぼす影響の大きさ等について理解させ、模範となる安全運行を行うことが運転者の使命であることを理解させることが大切です。

—👉【指針第1章2(1)―①】

## 1. バス事業の公共性と重要性

### 指導のねらい

公共交通事業であるバス事業は、乗客を安全・確実に輸送することが社会的な使命であるとともに、対人のサービス業でもあります。プロの運転者としての意識を持たせ、乗客の安全を最優先することが重要であることを認識させましょう。

### (1) バス事業の社会的役割

CHECK!

#### ポイント

バス事業は、約40億人を輸送する公共交通機関としての社会的な役割を担っており、利用者のニーズに応じた形態で運行されています。ノンステップバスの導入が進んでいることから、高齢者などにも多く利用されていることを認識させましょう。

#### 【解 説】

##### ○ 公共輸送機関としての社会的役割

乗合バスは、地域に根ざした公共交通機関として、社会的役割を担っていることを認識させましょう。

##### ○ 地域にとって不可欠なサービス

地域内の比較的近距離を結ぶ路線バスは、地域にとって不可欠な公共交通機関です。また、この他にも都市間を結ぶ高速バス、利用者のニーズに対応した貸切バスと、さまざまな利用者のニーズに合わせた運行形態で社会的役割を果たしていることを認識させましょう。

##### ○ 高齢者や障がい者等の乗降がしやすい

ノンステップバスの導入が進んでおり、高齢者・障がい者等の移動制約者の乗降がしやすい交通機関であることを理解させましょう。



## (2) バス運転者の使命

CHECK!

### ポイント

バス運転者は、公共交通輸送の一翼を担う重要な役割を果たしているとともに、バリアフリーな交通機関として高齢者や障がい者等の移動制約者の外出機会を支えているなど、社会的使命を担っていることを認識させましょう。

### 【解説】

#### ① 「地域の足」を支えるプロのドライバー

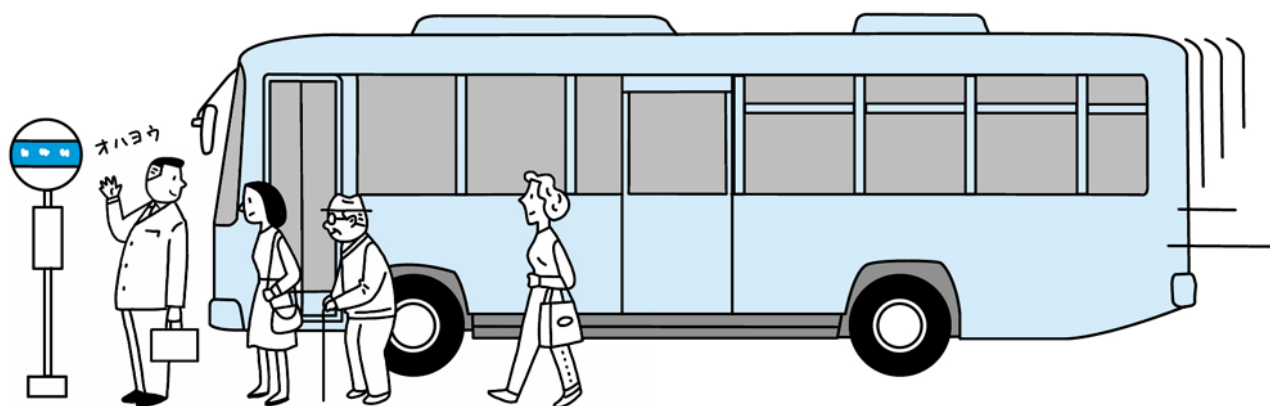
路線バスなどは、地域や都市においてなくてはならない公共交通機関です。これを支えるバス運転者は、プロとしての自覚を持ち、社会的使命を果たしていることを認識させましょう。

#### ② 安全な輸送を担う

利用する乗客にとって「安全」であることは何よりも重要なことです。バスが安全な交通機関であることに誇りを持ち、安全運行を行うことが大切であることを認識させましょう。

#### ③ バリアフリーな輸送を担う

バスは、高齢者や障がい者等の移動制約者の方々が多く利用しています。高齢化社会において、車両のバリアフリー化や運転者の介助技術の向上を図っていくことが責務となっていることを理解させましょう。



## 2. バス事故の社会的影響

### 指導のねらい

バスは、大きな車体を持ち、乗車定員も多いことから、事故を起こした場合、対人では死亡事故が多くなり、他車との事故ではその被害が大きくなります。バスが引き起こす事故の特徴についてデータや事故事例で説明し、事故の重大性と社会に与える影響を認識させましょう。

CHECK!

### ポイント

#### ○乗合バス

乗合バスの事故は、車内事故が多く、その過半数が高齢者となっています。急発進や急停止などの運転で、事故を招いていることを認識させましょう。

#### ○貸切バス

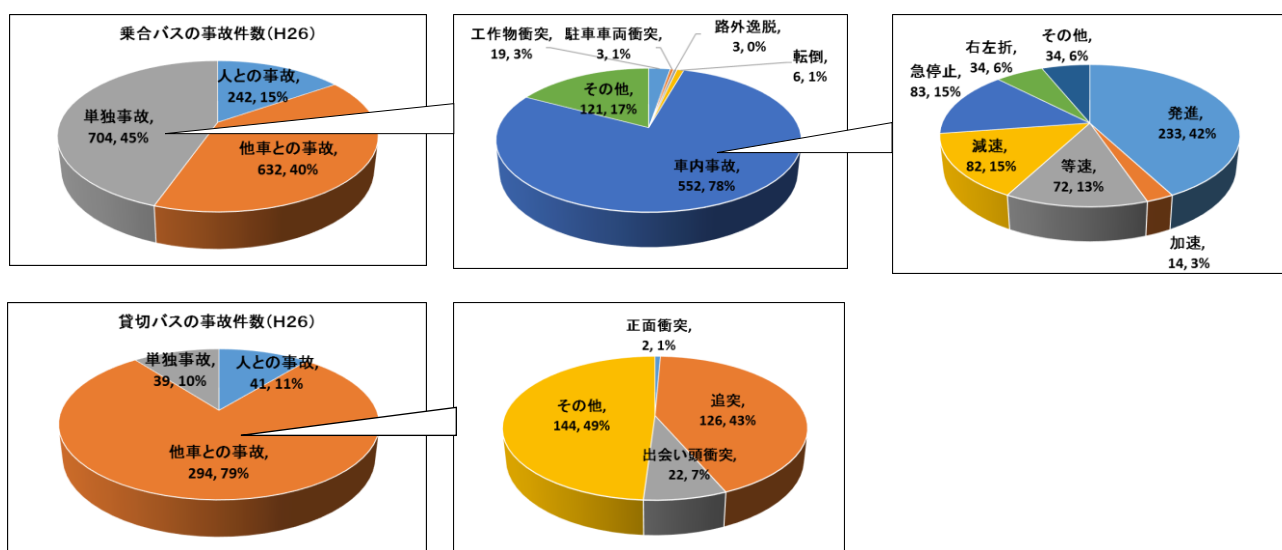
貸切バスの事故は、追突事故が多くなっています。乗客の安全性が失われるだけでなく、社会にも大きな影響を及ぼすことを認識させましょう。

### 【解 説】

#### ① バス事故の特徴

○乗合バスの事故は、車内事故が多く、その過半数が高齢者となっています。発車前には、乗客が着席又は手摺りにつかまっているかの状況確認をするとともに、走行時には立ち上がりたり、席を移動しないよう、呼びかけることが必要であることを理解させましょう。

○貸切バスは他車との事故が多く、中でも追突事故が多くなっています。運転者の過労による見落としやうっかり運転などが要因として挙げられます。



出典：「事業用自動車の交通事故統計」（財）交通事故総合分析センター）



バス事業の情報については、以下をご参照ください。

■（公社）日本バス協会 HP (<http://www.bus.or.jp/>)

## ② 事故の重大性の認識

ちょっとした不注意から、事故は引き起こされます。死傷事故となれば、被害者を生む悲しい結果となります。また、運転者もプロとしての地位を失うばかりか、会社の経営に対しても大きな影響を与えることを認識させましょう。

## ③ 「事故を起こさない」信念を持つ

職業でバスを運転しているプロとして、「事故を起こしてはならない」という強い信念のもとにハンドルを握ることが必要であることを認識させましょう。

### 3. 安全運行の心構え

#### 指導のねらい

バス運転者の社会的使命、また事故を起こした場合の影響などを認識し、安全運行を心がけることは、模範となる運転者の使命であることを認識させましょう。

CHECK!

#### ポイント

バス運転者は、プロの運転者であるからこそ、模範となる運転者として、他の運転者の手本となるべき、安全でマナーの良い運転を心がけることが必要であることを理解させましょう。

#### 【解説】

##### ① 思いやりと譲り合いの気持ちを持つ

道路を安全に利用するため「交通ルール」が定められていますが、ルールを守っていくためには、お互いの「思いやり」や「譲り合い」の気持ちが必要であることを理解させましょう。

##### ② 油断や過信をしない

「毎日通っているから」といった油断や、「自分は運転がうまい」などの過信は、安全運転の基本を失います。プロであるからこそ、日々緊張感を持ち、初心を忘れない運転が必要であることを認識させましょう。

##### ③ 急ぎやあせりを抑える

急いだり、あせったりという運転は、スピード超過、強引な追越し、一時停止の無視などの危険な運転をしがちです。気持ちを抑え、安全運行を第一とすることが大切であることを認識させましょう。

##### ④ カッカしたり、カリカリしたりしない

興奮している状態は、的確な判断力が低下し、強引な運転をしがちです。冷静な気持ちを保ち、安全運転を心がけさせましょう。

##### ⑤ エコドライブの励行

バス運行は、公共交通機関としての使命を果たすと同時に、環境に与える影響も大きいことを認識し、エコドライブを心がけさせましょう。

## ここまでのおさらい チェックシートⅠ



### 日常チェックポイント

- ✓ 模範運転者として、常に配慮すべき心構えとしては、何が挙げられますか？
  - 他の運転者に配慮し、おごりの意識を捨てる
  - 思いやりと譲り合いの気持ちを持つ
  - 油断や過信をしない
  - 急ぎやあせりを抑える
  - カッカしたり、カリカリしたりしない
  - エコドライブを心がける
  
- ✓ 環境に配慮したエコドライブのポイントとしては何が挙げられますか？
  - おだやかな発進と加速、定速走行の励行、エンジンプレーキの多用、予知運転による停止・発進（ストップ＆ゴー）回数の抑制、無駄な空ぶかしの抑制、必要最低限のアイドリング

## Ⅱ バスの運行の安全、乗客の安全を確保するために遵守すべきこと

本章では、運転者がバス運行及び乗客の安全を確保するために守るべき交通ルールや安全確認の方法などについて整理しています。

指導においては、バス運転者が守るべきルール等について理解させるとともに、これから逸脱した運転方法による交通事故の実例を説明し、危険な運転を確認させることが重要です。

 【指針第1章2(1)―②】

### 1. バス運行に係る法令

#### 指導のねらい

バスの運行を行うには、遵守すべき法令があります。運転者にとっても、遵守すべき事項が規定されていますので、法令について理解させるとともに、遵守すべき事項を認識させましょう。

#### (1) 旅客自動車運送事業に係る法令

法

CHECK!

#### ポイント

旅客自動車運送事業に係る法令としては、「道路運送法」などの法令がありますが、これらの法令の概要、運転者が遵守すべきポイントを確認させましょう。

- 法令としては、「道路運送法」「旅客自動車運送事業運輸規則」などがあります。
- 運転者は、日常点検の実施・確認、運行前後の点呼を受けるなどが規定され、これを遵守することが必要です。

#### 【解 説】

##### ① 「道路運送法」(国土交通省)

バス事業を行っていく上での基本となる法律です。許可申請、運賃および料金、安全管理規程の他、輸送の安全等に関する事項などが定められていることを認識させましょう。この中で、バスの事業区分は以下のように分けられています。

①乗合バス（一般乗合旅客自動車運送事業）

a.路線定期運行（一般バス）

b.路線不定期運行

c.区域運行（主に乗合タクシー）

②貸切バス（一般貸切旅客自動車運送事業）

③特定旅客自動車運送事業

④例外許可（貸切、乗用旅客事業者による乗合旅客運送、自家用有償旅客運送）



■道路運送法：<http://law.e-gov.go.jp/htmldata/S26/S26H0183.html>

■旅客自動車運送事業運輸規則：<http://law.e-gov.go.jp/htmldata/S31/S31F03901000044.html>

## ② 「旅客自動車運送事業運輸規則」(国土交通省令)

道路運送法に基づき、「旅客自動車運送事業運輸規則」が定められています。この中で、運転者が遵守すべき事項として、主に以下のような事項があることを確認させましょう。

法

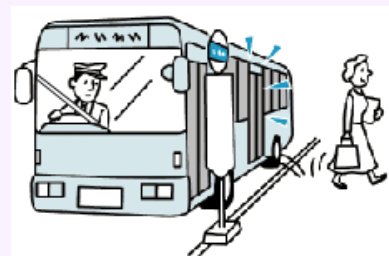
- ・危険物等を車内に持ち込まないこと
- ・酒気を帯びて乗務しないこと
- ・乗客が乗っている車内で喫煙しないこと
- ・日常点検を実施し、またはその確認をする
- ・乗務前及び終了時には、点呼を受け、乗務に関する報告をすること
- ・疾病、疲労、飲酒等の理由により安全な運転ができない恐れのあるときは申し出ること
- ・乗客を乗せた運行中に車両の重大な故障を発見した又は発生する恐れを認めるときは直ちに運行を中止すること
- ・乗務記録を行うこと など



また、特にバス運転者に対する遵守事項として、主に以下のような事項があることを確認させるとともに、運行指示書に従って運行することの重要性などを理解させましょう。

法

- ・発車は車掌の合図によって行うこと(車掌が乗務する場合)
- ・発車の直前に安全の確認ができない場合は、警音器をならすこと
- ・警報装置のない踏切・踏切警手がいない踏切では、車掌の誘導を受けること(車掌が乗務する場合)
- ・運行時刻前に発車しないこと
- ・乗客が乗っている走行中に話をしないこと
- ・ワンマンカーの運転者は、乗降口のドアを閉じた後でなければ発車してはならない
- ・ワンマンカーの運転者は、停車前に乗客の乗降のためにドアを開けてはいけない
- ・路線バスの運転者は、乗務中運行表を携行すること
- ・貸切バスの運転者は、乗務中運行指示書を携行すること



## ■ 運行前後の点呼 法

- 運行の開始前と終了後には、運転者は、運行管理者ら点呼執行者による対面の点呼を受けることが義務付けられていることを理解させましょう。
- 運行開始前の点呼では、健康状態、飲酒の有無、日常点検結果、携行品の状況などを点呼執行者の確認が必要であることを認識させましょう。
- 運行終了後の点呼では、事故や異常の有無、運転者の疲労状況、運行経路の交通や気象の状況などについて点呼執行者が報告を受け、飲酒の有無について確認をする必要があることを認識させましょう。

## ■ 日常点検の励行 法

日常点検項目は、法律で定められています。これをよく理解し、確実な点検を実施することが大切です。ブレーキ、タイヤ、バッテリー、原動機、灯火装置及び方向指示器、ウインド・ウォッシャ液量などの点検が必要であることを理解させましょう。

	点検箇所	点検項目
運転席での点検	ブレーキ・ペダル	踏みしろ、ブレーキのきき
	駐車ブレーキ・レバー	引きしろ(踏みしろ)
	原動機	かかり具合、異音、低速・加速の状態
	ウインド・ウォッシャ	噴射状態
	ワイパー	拭き取りの状態
	空気圧力計	空気圧力の上がり具合
	ブレーキ・バルブ	排気音
インジカームの点検	ウインド・ウォッシャ・タンク	液量
	ブレーキのリザーバ・タンク	液量
	バッテリー	液量
	ラジエータなどの冷却装置	液量
	潤滑装置	エンジンオイルの量
	ファン・ベルト	張り具合、損傷
車周りからの点検	灯火装置、方向指示器	点灯・点滅具合、汚れ、損傷
	タイヤ	空気圧、取付けの状態、亀裂、損傷、異常な摩耗、溝の深さ
	エア・タンク	タンク内の凝水



### これを活用！

国土交通省では、自動車の点検及び整備に関する手引きをHPに掲載しています。

(<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/O3safety/tebiki.html>)



## (2) 自動車の運転に係る法令 法

CHECK!

### ポイント

自動車の運転に係る法令としては、「道路交通法」などの法令がありますが、これらの法令の概要や運転者が遵守すべきポイントに関する運転者の理解度を確認しましょう。

### 【解 説】

#### ● 「道路交通法」(警察庁)

道路交通における危険を防止する法律ですが、ほぼ毎年改正されています。最近では、飲酒運転の罰則強化、後部座席シートベルトの着用義務化、高齢者マークの表示(罰則のない努力義務)などが施行されました。



#### ■ 最近の道路交通法の主な改正点 法

【平成 16 年 11 月 1 日施行】

- 走行中の携帯電話の使用等に対する罰則の強化
- 飲酒探知拒否に対する罰則の強化

【平成 18 年 6 月 1 日施行】

- 放置違反金制度の新設による使用者責任の強化
- 短時間駐車違反車両に対する取締りの強化
- 放置車両の確認および標章の取付けに関する事務等を民間に委託

【平成 19 年 6 月 2 日】

- 中型自動車・中型免許の新設

【平成 19 年 9 月 19 日】

- 飲酒運転幫助行為に対する罰則
- 飲酒運転等に対する罰則の強化
- 救護義務違反に対する罰則の強化
- 危険防止措置として免許証提示義務の見直し

【平成 20 年 6 月 1 日】

- 後部座席でのシートベルト着用の義務
- 聴覚障がい者標識を表示した自動車に対する配慮

【平成 21 年 6 月 1 日】

- 高齢運転者に対する講習予備検査の導入等
- 飲酒運転等に対する行政処分の強化

【平成 22 年 4 月 19 日】

- 高齢運転者等専用駐車区間制度の導入等

【平成 23 年 2 月 1 日】

- 高齢運転者標章の変更



## 2. 義務を果たさない場合の影響の把握

### 指導のねらい

交通事故・違反を引き起こすと、刑事処分・行政処分が科せられます。処分の内容、科せられる刑罰などを確認するとともに、事故を起こすことのリスクを認識させましょう。

### (1) 運転者に対する刑事処分 **法**

CHECK!

#### ポイント

交通事故・違反に対しては、法律に基づき罰則が科せられます。人身事故などを引き起こした場合などは、懲役を科せられることを認識させましょう。

#### 救護義務違反に対する罰則

〇いわゆる「ひき逃げ」事故のうち、被害者の死傷がその運転者の運転に起因するものである場合の罰則が強化され、10年以下の懲役又は100万円以下の罰金が科せられることとなったことを認識させましょう。

#### 【解説：刑事処分の例】

- 〇運転者に対する刑事処分の例としては、「危険運転致死傷罪」「自動車運転過失致死傷罪」があることを理解させましょう。
- 〇特に、酒酔い運転等の悪質・危険な運転によって人身事故を起こした場合の「危険運転致死傷罪」の適用は、厳罰に処せられることを理解させましょう。

危険運転致死傷罪	危険運転致死傷罪は、酒酔い運転等の悪質・危険な運転によって人身事故を起こした場合、刑法第208条の2の「危険運転致死傷罪」が適用され、厳罰に処せられます。飲酒のほかにも、薬の服用、危険なスピード、無理な追越し、信号無視等の行為で人を死傷させた場合にも適用されます。死亡事故の場合には1年以上20年以下の懲役、負傷事故では15年以下の懲役が科せられます。
自動車運転過失致死傷罪	交通事故被害者や遺族の要望で刑法に加えられたものであり、自動車を運転する際に必要な注意を怠って、人を死傷させた場合に適用されます。7年以下の懲役又は100万円以下の罰金が科せられます。

### (2) 運転者に対する行政処分 **法**

CHECK!

#### ポイント

交通事故・違反については、違反点数が加えられるなどの行政処分を受けることを認識させましょう。

#### 【解説：行政処分の例】

##### 点数制度

- 〇交通違反では、その内容に応じて違反点数が基礎点数として付けられます。このうち、特に危険性の高い悪質な違反として、酒酔い運転、麻薬等運転、救護義務違反（ひき

逃げ)は1回の違反でも3年間の免許取消となり、また、酒気帯び運転(呼気1ℓにつき0.25mg以上)、過労運転等は25点の点数が付けられ、2年間の免許取消となることを認識させましょう。

○交通事故を引き起こすと、違反点数に加えて、事故の種別や責任の程度に応じた点数が付けられます。死亡事故を起こした場合は、たとえ責任が軽くても13点が付けられ、違反点数と合計し、15点以上となると、免許取消となることなどを理解させましょう。

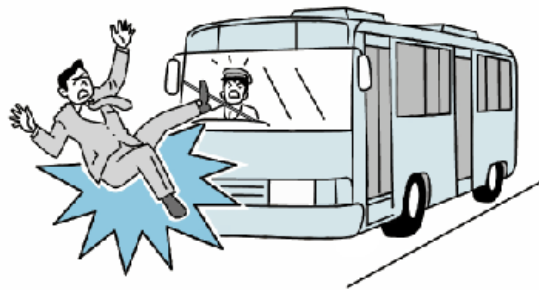
○駐車場など、道路交通法における道路の外での死傷事故についても免許取消や停止の行政処分となることを認識させましょう。



#### これを活用!

各都道府県の警察運転免許センターのHPなどに点数制度が整理されています。

(埼玉県警察運転免許センター: <http://www.police.pref.saitama.lg.jp/kenkei/menkyo/menkyo.html#tensu>)



### (3) 会社に対する処分 **法**

CHECK!

#### ポイント

運転者がスピード違反や過労運転、放置駐車などの繰り返しなどをすると、運転者だけでなく、会社も一定期間自動車や営業所の使用禁止などの処分を受けることを認識させましょう。

#### 【解説】

○ 会社に対する処分の対象となる違反行為

- 無免許運転
- 最高速度超過運転
- 過労運転・麻薬等服用運転
- 酒酔い運転・酒気帯び運転
- 放置駐車 など



■ 刑法: <http://law.e-gov.go.jp/htmldata/M40/M40H0045.html>

## ここまでのおさらい チェックシートⅡ



### 日常チェックポイント

- ✓ 「旅客自動車運送事業運輸規則」では、運転者が遵守すべき事項としては何を挙げていますか？
  - 危険物等を車内に持ち込まないこと
  - 酒気を帯びて乗務しないこと
  - 乗客が乗っている車内で喫煙しないこと
  - 運行時刻前に発車しないこと
  - 日常点検を実施し、またはその確認をする
  - 乗務前及び終了時には、点呼を受け、乗務に関する報告をすること
  - 疾病、疲労、飲酒等の理由により安全な運転ができない恐れのあるときは申し出ること
  - 運行中に車両の重大な故障を発見した又は発生する恐れを認めたときは直ちに運行を中止すること
  - 乗務記録を行うこと
  
- ✓ 日常点検を安全に行うためには、どのような注意が必要でしょうか？
  - 平坦な場所で行う
  - タイヤに輪止めをかける
  - パーキング・ブレーキを確実に効かせ、ギアをニュートラルにする
  - エンジンをとめ、スターターキーを必ず抜き取る
  - 走行直後の点検は、やけどをする恐れがあるため、エンジンが冷えた状態で行う
  - 吸気ダクトには物を落とさないよう注意する
  - エンジンの上に乗るときは、パイプ類、エア・クリーナーなどの補機類に足をかけないようにする
  - 点検終了後は、エンジン・ルーム内にウエス（布）など燃えやすい物や工具などの置忘れがないか点検する
  - 最後に全体を見渡し、オイル漏れ、液漏れなどがいないか必ず点検する
  
- ✓ 特にバスの安全運行のためには、どのような注意が必要でしょうか？
  - 法定速度、規定速度の遵守
  - 十分な車間距離を持ったゆとりある運行
  - 乗客の乗降、着席の確認
  - 危険時の停車
  - 飲酒運転の厳禁



### 安全教育でのチェックポイント

- ✓ 酒酔い運転等の悪質・危険な運転によって人身事故を起こした場合、被害者が死亡の場合、負傷の場合それぞれでどのような刑事処分が科せられるでしょうか？
  - 死亡の場合 1年以上 20年以下の懲役、負傷の場合 15年以下の懲役
  
- ✓ 酒酔い運転等の悪質・危険な運転によって違反を起こした場合の行政処分としてはどのようなことが科せられるでしょうか？
  - 3年間の免許取消。酒気帯び・過労運転の場合は2年間の免許取消。

### Ⅲ.バスの 構造上の特性

本章では、バス車両の構造とその特性、また特性に応じた安全運行上の留意点などについて整理しています。

指導においては、バス車両の構造や特性に応じた運転が必要であること、各車両の留意点について理解させるとともに、車両特性がどのような事故につながるのかなどを認識させることが大切です。

【指針第1章2(1)－③】

## 1. バスの特性に合わせた運転

### 指導のねらい

バスの重量、車高、車長、車幅などの特徴から、死角やスピードに影響があることを確認させ、特性に合わせた運転をすることが必要であることを認識させましょう。

### (1) 車高の高さに配慮した運転

CHECK!

### ポイント

「車高が高い」という特徴は、車高感覚、前方距離感覚に注意した運転が必要であることを認識させましょう。

### 【解 説】

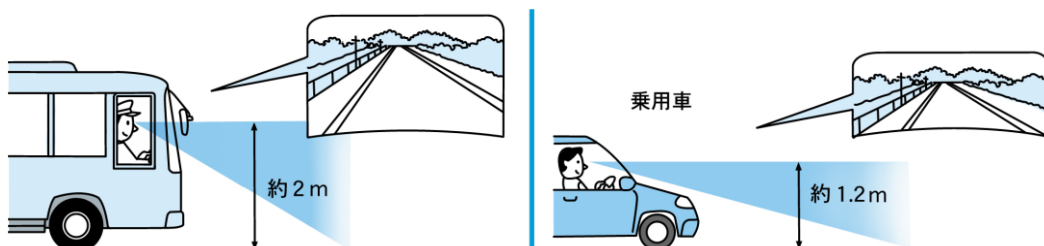
バス車両は、車高が高いことから、視界が広く見えますが、前方距離感覚が違う、重心が高いなどの特徴を十分理解した運転が必要であることを理解させましょう。

○視点が高く、手前の路面もよく見えるが、前方距離が長い感覚を持ち、知らず知らずのうちに車間距離をつめてしまい、追突事故の要因となる。

○重心も高いため、不安定で横転する確率も高い。

○車高の高さによる事故として、看板などへの接触や衝突を起こすことが多い。

### 運転席の高さと視界との関係



## (2) 車長の長さに配慮した運転

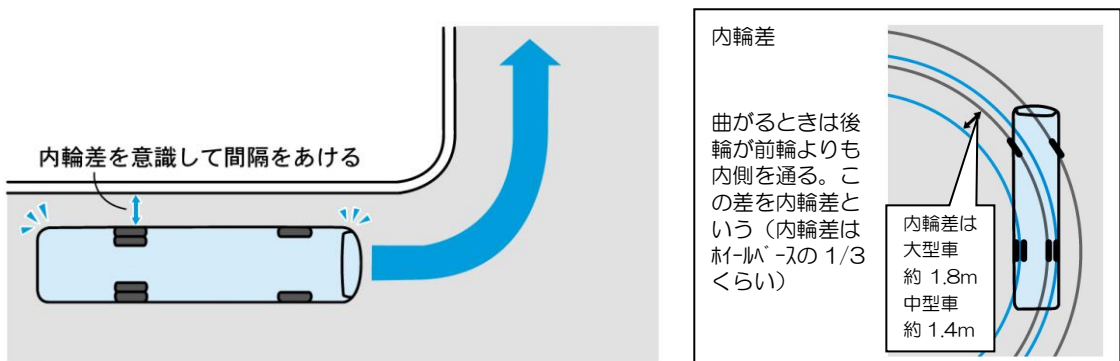
### CHECK! ポイント

「車長が長い」ことから、内輪差が大きい、オーバーハング部がはみ出すなどの特徴があり、この特徴に注意した運転が必要であることを認識させましょう。

### 【解説】

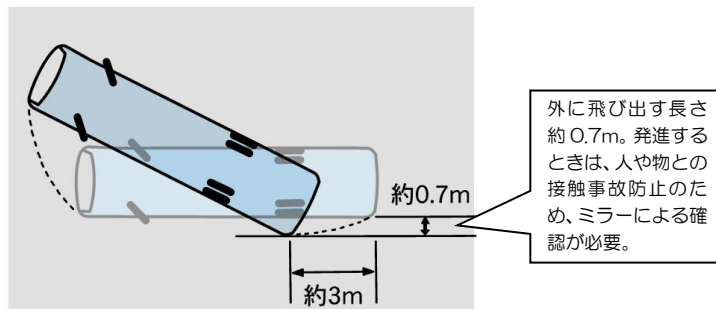
車長が長いバス車両は、内輪差が大きい、曲がる時に車体がふくらむ、オーバーハング部がはみ出すなどの特徴があり、これを十分理解した運転が必要であることを理解させましょう。

○内輪差が大きく、左折時に左側方のバイクや歩行者を巻き込んでしまう危険があります。



○狭い道路への左折時には、内輪差が大きいため、車体がふくらみ、センターラインをはみ出して左折するケースが多く危険です。

○右折時に車体後部のオーバーハング部がはみ出すため、車体後部が後続車に接触することがあり、事故の要因となります。



## (3) 車幅の広さに配慮した運転

### CHECK! ポイント

「車幅が広い」ことから、接触やはみだしの危険性があるなどの特徴があり、この特徴に注意した運転が必要であることを認識させましょう。

### 【解説】

車幅が広いバス車両は、接触事故やカーブにおけるはみだしの危険性があり、こうした特徴を十分理解した運転が必要であることを理解させましょう。

○狭い道路ですれ違う際には、広い車幅が接触事故を招きかねません。

○カーブで道路幅が狭い際には、車幅の広いバスはセンターラインをはみ出してしまう恐れがあり、対向車との衝突事故にもつながりかねません。

#### (4) 死角の大きさに配慮した運転

CHECK!

##### ポイント

「死角が大きい」ことから、直前、側方、後方など見えない部分に配慮した運転が必要であることを認識させましょう。

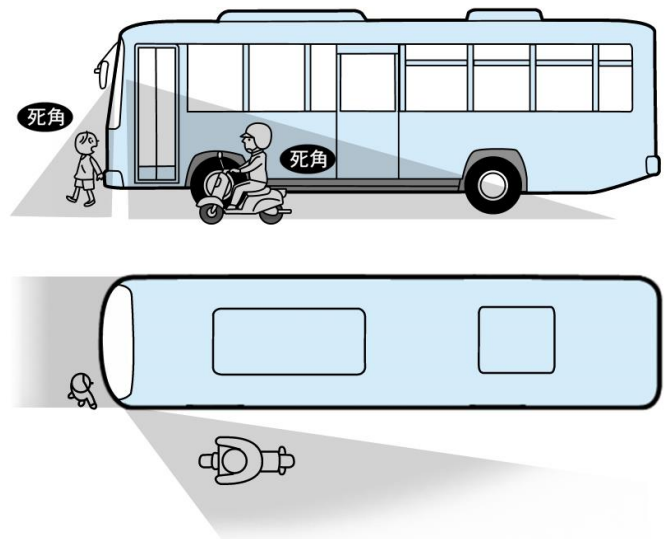
##### 【解 説】

バス車両は、車体の大きさから、「死角が大きい」という特徴を十分理解した運転が必要であることを理解させましょう。

○左側後方の死角が大きく、特に、左側方から左後方にかけてはミラーに写る範囲以外はほとんど死角となっています。どこが見えないかを確認し、補助ミラーの活用、目視などにより、安全を確認することが必要です。

○後方はほとんど死角となって見えないバス車両もあり、後退時の事故の要因となっているため、車掌が乗務している場合は必ず誘導させ、ワンマンの場合は、一旦下車して後方の安全を確認することが必要です。

○バス車両は、車両の直前にも死角があり、子ども、高齢者、降車した乗客などが通行しているのを見落とすことがあります。発車時にはアンダーミラーによる車両直前の確認等、基本動作を励行するため、指差し呼称及び安全呼称を行うことが必要です。また、車両直前の視界を広くするため、シートの座面高を高くしましょう。



#### (5) スピードの特性に配慮した運転

CHECK!

##### ポイント

車両が大きく重量のあるバスは、スピードが大きな影響を及ぼします。この特性を理解し、法定速度を遵守したゆとりある運転が必要であることを認識させましょう。

##### 【解 説】

##### ① スピードが運転に与える影響

バスは、車体が大きく、重量があるなどの特徴があることから、スピードの出しすぎ

による影響は大きく、衝撃力や遠心力が大きくなるため、乗客の安全を確保できず、重大事故の危険性は非常に高くなることを理解させましょう。

○衝撃力はスピードに比例して大きくなりますが、車体重量の大きいバスは、衝撃力がさらに大きくなり、重大事故につながります。

○バスは、車体重量が重たく、カーブでは遠心力が強く働くこととなり、横転やオーバーハングによる尻ふりの危険性が高いといえます。

○制動距離はスピードに比例して長くなりますが、車体重量が大きいバスは、停止距離が長くなり、追突の危険性が高くなります。

○雨天時には、ハンドルもブレーキも効かないハイドロプレーニング現象などを生じるため、危険性がさらに増します。

## ② スピードをコントロールした運転

スピードの出しすぎは、乗客の安全が確保されず、重大事故の危険性が非常に高くなることから、法定速度を遵守し、安全な速度と車間距離を保つことが必要であることを理解させましょう。

○安全な運行のためには、道路交通法に定められている最高速度の遵守が基本です。また、会社で規定されている速度がある場合には、それを遵守しましょう。

○スピードの出やすい下り坂、スピードの低下しやすい上り坂では、ブレーキ操作などに注意し、スピードをコントロールすることが必要です。

○バスは乗客の安全を確保するための速度で走っていることから、周りの車の流れに合わせてスピードを出す必要はありません。

○状況に応じた安全な速度、十分な車間距離を保つことが重要です。



## ドライブレコーダー、デジタルタコグラフ等を活用し運転の危険性を認識させる その1

■デジタルタコグラフ（デジタル式運行記録計）、ドライブレコーダーなどが装備されている車両では、このデータにより、各運転者のその日の走行距離、運行速度をはじめ、ヒヤリハットの状況などもデータとして残ることから、これを活用し、運転の危険性を認識させることも必要です。

### デジタルタコグラフとは…？

デジタルタコグラフは、時間、距離、速度等のデータのほか、エンジン回転数、アイドリング時間等のデータも記録される車載器です。記録したデータはメモリーカードや通信によってパソコンにも記録され、データ解析が瞬時にできます。







## ドライブレコーダー、デジタルタコグラフ等を活用し運転の危険性を認識させる その2

### ドライブレコーダーとは…？

ドライブレコーダーは、事故やヒヤリハットなどにより急ブレーキや衝撃を受けると、その前後の映像を記録するもので、併せて加速度、ブレーキなどのデータも取得できます。デジタルタコグラフ同様データ解析が容易です。なお、常時記録ができるものもあり、普段の運転も確認でき、事故防止につながります。

資料提供：(株)データ・テック

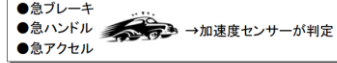
#### 飛行機のフライトレコーダーの「自動車版」

##### 機器の構成例



保存されるデータの例  
・前方映像  
・速度  
・加速度  
・ブレーキ  
・位置情報  
・ウィンカー

#### 記録：事故やニアミスなどの「危ないっ!」という場面だけ



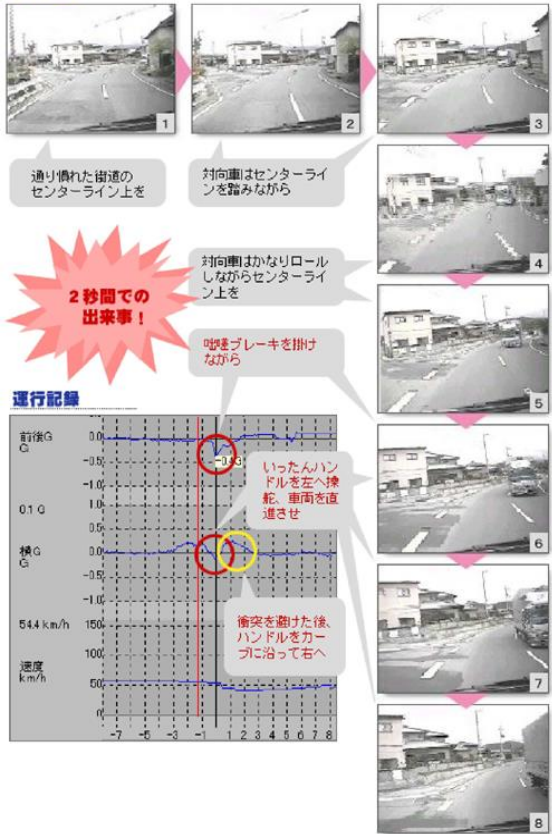
#### さかのぼり記録：危ない場面が発生する前も記録



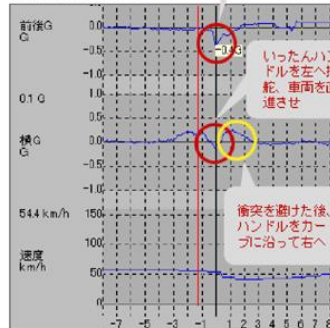
- ドライブレコーダーやデジタルタコグラフのデータにおける実際の事故やヒヤリハットの中には、バス車両運転の危険性を十分に認識していないことが要因の事故も多くあります。何が要因であったのかをデータ等で確認することにより、バスを運転することのリスクの高さを認識させる効果が高まります。

- ドライブレコーダーの映像は、実際の事故やヒヤリハットの実態がわかることから、具体的に「何が要因であったのか」「どのような状況であったのか」「運転者は何を見落としたのか」など、事故の危険性の要因を実際の映像で確認させることができます。また、デジタルタコグラフの運行記録などとあわせると、どこでスピードを出していたのか、ブレーキを踏んだのかなどがわかります。

#### 映像記録



#### 運行記録



#### 【事例】

カーブでセンターライン上を走行していて、同様にセンターラインをはみ出して走行してきた対向車に接触しそうになったヒヤリハット事例。運行記録から、とっさにブレーキを掛けながらハンドルを左へ切って直進させ、衝突を避けた後、カーブに沿って右に走行したことがわかります。

- デジタルタコグラフなどのデータにも、速度の状況や急ブレーキなどの実態などがわかります。運転者の個別指導などにおいては、これらのデータを活用し、具体的な指導を行うことで、運転者の安全運行に対する意識の向上が期待できます。
- ヒヤリハットの認識とともに、「危険ではないが荒い運転」にもヒヤリハットとなる要素があります。運行データの詳細分析から、自分の運転のくせでどこが改善点なのかを認識させましょう。



## 車両の警告機能を活用させる

- デジタルタコグラフ等には、ブレーキ信号の取得により、居眠り時などの特有の速度変化を検知し、警告音などで運転者に注意を促す機能がついているものもあります。ヒヤリハットを回避し、安全運行をサポートするこのような機能の活用も有効です。



## 2. 多様化する車両に合わせた運転

### 指導のねらい

バスは、その用途・使用地域などに合わせて、車体も多様化しています。多様化するバス車両について認識させましょう。

CHECK!

### ポイント

バス車両は、その用途・使用地域などに合わせて、車両の大きさ、構造などが多様化しています。多様化するバス車両の特性に合わせた運転が必要であることを認識させましょう。

### 【解 説】

バス車両は、その用途や使用地域などに合わせてさまざまな車両があります。小型車両による住宅地などの狭い地域を運行するコミュニティバスや、ラッシュ時やイベント時の輸送力の増強のために、連節バスが運行されている地域もあることを理解させましょう。

各種のバスは車長や車幅が異なります。運転にあたっては十分な注意が必要です。

#### バス車両の主な区分

	主な用途	クラス	全長	全幅	旅客定員	
連節バス	路線	12m 超クラス	18m	2.5m	130 人	
大型バス	路線(一部高速道 路経由など)	12mクラス	12m	2.5m	55~78 人	
				2.3m	77~79 人	
						74 人
中型バス	路線	9mクラス	7~9m	2.3m	56~59 人	
小型バス	路線・コミュニ ティバス	7m超クラス	7~9m	2.1m	29~33 人	
		7mクラス	7m未満	2.1m	31~38 人 26~29 人	  
	コミュニティバ ス	通勤ター	5.5m程度	1.9m	~15 人程度	

## ここまでのおさらい チェックシートⅢ



### 日常チェックポイント

- ✓ タイヤの空気圧は、高すぎても低すぎても危険です。空気圧が不足している場合、過多の場合に起こる現象にはどのようなものが挙げられますか？
  - 空気圧不足
    - ・過度の発熱によってセパレーションやコード切れを起こす。
    - ・高速走行時にはスタンディングウエーブ(\*)現象が発生しやすくなる。
    - ・タイヤショルダー部の摩耗を早め、走行安定性が悪くなる。
    - ・走行抵抗が増し、燃料消費が大きくなる。
  - 空気圧過多
    - ・トレッド部が傷つきやすくなり、バーストやコード切れを起こしやすくなる。
    - ・タイヤがスリップしやすくなる。
    - ・トレッド中央部が早く摩耗する。

\*スタンディングウエーブ現象：高速道路での高速連続走行はタイヤへの負荷が大きく、空気圧が低下しているとタイヤのたわみ（変形）が大きくなります。連続したタイヤのたわみによりタイヤが発熱し、最後にはバーストしてしまいます。この現象を「スタンディングウエーブ現象」といいますが、バーストにいたらなくてもセパレーション（はく離）を起こすなどの危険があります。



### 安全教育でのチェックポイント

- ✓ 視点が高い、重心が高い、車体が高いなどの特徴に配慮した運転の留意事項としては何が挙げられますか？
  - 前車に接近しすぎていないか
  - 直前を走っている車の動きに注意を払っているか
  - カーブでスピードを出しすぎていないか
  - 横風などの影響を受けていないか
  - 上方や側方に接触しそうなものはないか
  - 満車時と空車時の重心や高さの違いがわかっているか
- ✓ 内輪差が大きい、巻き込み・ふくらみ・オーバーハングなどが生じる特徴に配慮した運転の留意事項としては何が挙げられますか？
  - 左折する際には、左側に寄っているか
  - 左折時には、左側方からの歩行者・自転車・バイクに十分に注意を払っているか
  - 右折時には、後続車に十分に注意を払っているか
- ✓ 車幅が広いことに配慮した運転の留意事項としては何が挙げられますか？
  - 狭い道で対向車とすれ違う際には、以下の配慮が必要です
    - ・左側のミラーで歩行者・自転車・バイクを確認する
    - ・左側上方にも接触する恐れのある看板等がないか確認する
    - ・一時停止して対向車の通過を待つ
    - ・右側や後方に注意して発進する
  - カーブに差し掛かる際には、遠心力に注意し、前もって減速を行っているか
  - 右カーブでは、右側のミラーでセンターラインを確認しているか
- ✓ 死角が大きいことに配慮した運転の留意事項としては何が挙げられますか？
  - バックミラー、アンダーミラーなど、ミラーをよくチェックして、死角を少なくする
  - 後方が見えない場合の後退では、いったん下車して後方の安全確認をするか、誘導員に誘導してもらうことが必要です
  - 誘導してもらうとき、バックアイカメラを使用して後退する場合でも過信は禁物です。ゆっくりと安全を確認しながら後退します

## IV.乗車中の乗客の安全を確保するために留意すべき事項

本章では、乗車中の乗客の安全を確保するために留意すべき事項について整理しています。

指導においては、「急」の付く運転を行ったことにより乗客が転倒するなどの事故事例などを挙げ、また高速バスでは、シートベルトの着用の義務と安全について理解させることが大切です。

➡【指針第1章2(1)ー④】

### 指導のねらい

バス運行では、乗客が着座している場合、立って乗車している場合などがあり、こうした乗客の状況に応じ、安全を確保する運転をすることが必要です。「急」の付く運転はしない、立っている乗客の安全を確認する、高速道路での速度注意など、乗客の安全確保のために留意すべき事項を認識させましょう。

### (1) 「急」の付く運転はしない

CHECK!

#### ポイント

「急」の付く運転は、乗客に負荷がかかり、転倒を招きます。路線バスなど立っている乗客があるバスでは、車内転倒事故が多く起こっています。ゆとりある運転を心がけさせましょう。

#### 【解説】

急発進、急加減速、急ハンドルなど、「急」の付く運転は、乗客に負荷がかかります。特に、路線バスなどの立っている乗客には大きな負荷となり、転倒事故を招きます。「急」の付く運転はせず、ゆとりある運転を心がけさせましょう。

- 急発進、急加減速は、その衝撃により、乗客に負荷がかかり、車内で転倒する恐れがあります。
- 立っている乗客の安全を確保するため、発車・停車時には、滑らかに加減速を行いましょう。



## (2) カーブでの追越しはしない

CHECK!

### ポイント

カーブや追越しでの急ハンドルは、遠心力が強くなり、乗客の転倒を招きかねず、また、事故の危険性も高くなります。カーブでの追越はせず、ゆとりあるハンドル操作を心がけさせましょう。

### 【解 説】

- カーブや追越し時に速度を落とさず、急なハンドル操作を行うことは、乗客に不安や恐怖感を与えることを認識させましょう。
- カーブでの急ハンドルは、遠心力を起こし、この遠心力により、車のコントロールが難しくなります。これにより、車が横滑りを起こし、路外への飛び出しなどの事故の危険性が高くなることを理解させましょう。
- 乗客の安全を第一に、急なハンドル操作はやめ、快適な走行を心がけさせましょう。

## (3) 安全な速度と十分な車間距離を保つ

CHECK!

### ポイント

法定速度を遵守することはもちろん、気象状況や道路状況に応じた速度での走行が必要です。車間距離を十分にとり、安全走行を心がけさせましょう。

### 【解 説】

- 安全走行には、法定速度を遵守することはもちろん、悪天候の場合、渋滞の場合など状況に応じた速度走行が必要です。特に、高速道路の走行などでは、十分な車間距離をとって安全走行を心がけさせましょう。
- 長い時間の走行、夜間の走行などでは、速度感が鈍って速度オーバーになりがちです。ときどき速度計を確認し、安全な速度を保ちましょう。
  - 高速走行では、制動距離が長くなります。十分な車間距離を保ち、追突事故などを防ぎましょう。

## (4) 乗客の状況を確認する

CHECK!

### ポイント

路線バスでは、高齢者の車内転倒が多く発生しています。発車前には、乗客が着席又は手摺りにつかまっているかの状況確認をするとともに、走行時には立ち上がったリ、席を移動しないよう、呼びかけることが必要であることを理解させましょう。

### 【解 説】

路線バスでは、高齢者の車内転倒事故が多く発生しており、その要因は走行中に降車のために立ち上がって移動することによる場合が多くなっていますが、高齢利用者の心理として

は、降車のために時間がかかるため、周囲に迷惑をかけないように、早めの行動をしていることを理解させましょう。

- 発車時には、乗客が確実に乗車しているか、車内で着席又は手摺り等につかまっているかをミラー等で確認してから走行しましょう。
- 高齢者が走行中に立ち上がらないよう、「バスが止まるまでは席を立たないでください」などの車内アナウンスで注意喚起をしましょう。
- また、これから行う運転や操作についても、逐次乗客に伝えることにより、事故を未然に防ぐことができます。
- 他の乗客にも、高齢者がゆとりを持って乗降できるように協力してもらうことが必要です。



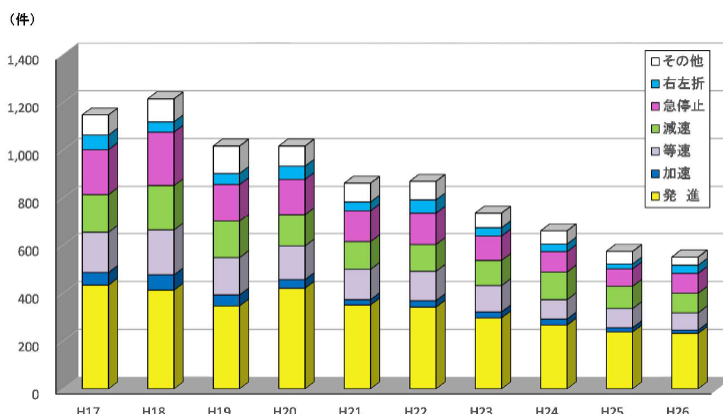
### バスの車内事故を防ぐ

バスの車内事故は、車内アナウンスやポスター掲示などの「バス車内事故防止キャンペーン」の効果により、減少しつつあります。車内事故を防止するためには、今後もアナウンスなどを続けて行っていくことが必要です。



これを活用！「バスの車内事故を防止するための安全対策の提言」

[http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/09/090427\\_2\\_.html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/09/090427_2_.html)



行動類型別バスの車内事故件数の推移

出典：「事業用自動車の交通事故統計」（財）交通事故総合分析センター）



#### ◆車内アナウンスの例

「ただいま、車内事故防止キャンペーンを実施しております。走行中の移動は大変危険です。お降りの際はバスが確実に止まってから席をお立ち下さい。車内事故防止にご協力をお願いします。」

## (5) シートベルト着用の徹底を図る

CHECK!

### ポイント

シートベルトが備えられているバスでは、乗客の安全のために、着用させることが必要です。高速道路では、乗客のシートベルト着用が義務付けられています。シートベルトを着用しなかった場合の事故の危険性を認識し、乗客のシートベルト着用を徹底させることの必要性を認識させましょう。

### 【解説】

#### ① シートベルト非着用の危険性

○シートベルトを着用しないで事故となった場合、乗客の死亡率が上昇し、車外放出の危険もあります。また、乗客が前席へ衝突することによる傷害の可能性も高くなっていることを認識させましょう。

○事件事例（ドライブレコーダーデータなどを活用）でシートベルト非着用の危険性について認識させましょう。

#### ② シートベルト着用の必要性 法

○シートベルトは、事故にあった場合の被害を大幅に軽減し、乗客の安全の確保に役立ちます。

○高速道路における乗客のシートベルト着用は、法令で義務付けられています。乗客の安全を守るためにも、「お客さまの安全のために、シートベルトの着用をお願いします」などと声がけして、乗客のシートベルト着用を促がすことの必要性を認識させましょう。

○一般道路でも、シートベルトの着用は、乗客の安全を確保します。一般道路でもシートベルトの着用を促させましょう。

## (6) 走行中の運転への集中

CHECK!

### ポイント

バスの走行中に乗客に話しかけられたり、すれ違う同社の運転者にあいさつ（拳手挨拶）されるなど、運転に集中できない状況も生じます。乗客の安全を確保するためには、走行中は運転に集中させましょう。

### 【解説】

○走行中に乗客から話しかけられたときには、次の停留所で停止するまで着座して待つていただくよう、お願いをすることを徹底させましょう。

○すれ違う同社の運転者へのあいさつ（拳手挨拶）などは脇見運転となり、乗客の安全を損ないかねないのでやめさせましょう。



【シートベルトの着用を徹底させる】

乗客の安全を確保するため、乗務員に以下の点を徹底させることが必要です。

- (1) シートベルトを座席に埋没させないなど、シートベルトを乗客が常時着用できる状態にしておきましょう。
- (2) 国土交通省及び警察庁が作成したリーフレットを座席ポケットに備え付けるなどにより、乗客のシートベルトの着用の注意喚起を行いましょう。
- (3) 車内放送等<sup>(※)</sup>により乗客にシートベルトの着用を促しましょう。  
(※公益社団法人日本バス協会において、シートベルト着用を促すDVDを作成していますので、活用しましょう。なお、音声テープだけではなく、乗務員がアナウンスをすることも重要です。)
- (4) 発車前に乗客のシートベルトの着用状況を確認しましょう。  
その他にも、シートベルト着用徹底のアナウンス後、乗客がシートベルトを着用する時間を取ってから発車するなど工夫しましょう。

(国土交通省及び警察庁作成のリーフレット)



**バス乗車の際は  
シートベルトを締めましょう**

シートベルトを着用しないと、  
高速道路で **約9倍**  
一般道路を含めると **約14倍**  
**命の危険性が高まります!!**

※ 出典：平成26年 交通事故統計(シートベルト着用有無別致死率)

国土交通省 警察庁  
National Police Agency

国土交通省HP：バス乗車の際はシートベルトをしめましょう！！

[http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk2\\_000052.html](http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000052.html)



## バスの車両火災を防ぐ

バスの車両火災事故が増加しており、乗客の安全を損ねています。主な要因としては、

- 整備作業のミス
- エンジンルーム内においたウエス等への着火
- 燃料配管を押さえる部品（クランプ）の不良
- サイドブレーキの戻し不足

などが挙げられます。適切な点検整備をすれば、車両火災の多くは防ぐことができます。乗客の安全を確保するためにも、十分な点検整備を行うことが必要です。



バスの車両火災



クランプ

## ドライブレコーダー映像に見るヒヤリハット事例

- ドライブレコーダーは、自動車の走行中の前方、車内、後方などの映像を記録するとともに、走行中の映像と連動した速度やブレーキ、方向指示器などの使用状況、加速度センサーによる衝撃情報、GPSによる位置情報などを記録できる機器などもあります。映像記録は、急ブレーキ等の衝撃を受けてその前後を記録するタイプ、常時記録するタイプなどがあります。
- ドライブレコーダーの映像は、実際の事故やヒヤリハットの実態がわかることから、安全運行の重要性を運転者に認識させるためには効果的です。
- 自社でドライブレコーダーを導入し、その映像を安全教育に活用することはもちろん、(独)自動車事故対策機構、(公社)自動車技術会などが提供・販売しているヒヤリハットのデータベースなどを活用するのもいいでしょう。



## 「映像記録型ドライブレコーダー活用手順書」を活用しましょう

- 国土交通省では、「映像記録型ドライブレコーダー活用手順書」を作成しており、ドライブレコーダーの活用による事故防止のための指導方法等について整理しています。
- この手順書では、実際の教育現場での活用方法について、実施方法や留意事項を整理しているほか、具体的な事例を挙げて紹介しています。



### これを活用！

「映像記録型ドライブレコーダー活用手順書」は、国土交通省のHPに掲載されています。

(<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/O3driverec/index.html>)

## ここまでのおさらい チェックシートⅣ



### 日常チェックポイント

- ✓ 乗客の安全を確保する上で注意すべき事項としては何が挙げられますか？
  - 「急」の付く運転はしない
  - カーブ・追越しはゆっくりと
  - 安全な速度と十分な車間距離を保つ
  - 乗客の着座と手摺りへつかまっているかの確認
  - 立っている乗客の安全に特に注意する
  - シートベルト着用の徹底を図る
  - 走行中の運転への集中

## V. 乗客が乗降するときの安全を確保するために留意すべき事項

本章では、乗客の乗降時における、停車・ドアの開閉・発車などを安全に行うための配慮事項について整理しています。

指導においては、乗降時の不適切な操作等による交通事故の実例により、運転者に危険性を認識させるとともに、周辺の状況を把握し、安全に乗客を乗降させるための留意が必要であることを理解させることが大切です。

👉【指針第1章2(1)-⑤】

### 1. 乗降時の乗客の安全確保

#### 指導のねらい

乗降時の乗客の安全を確保できるよう、滑らかな発進・停止、乗降時の十分な注意が必要であることについて理解させましょう。

#### (1) 滑らかな発進・停止

CHECK!

#### ポイント

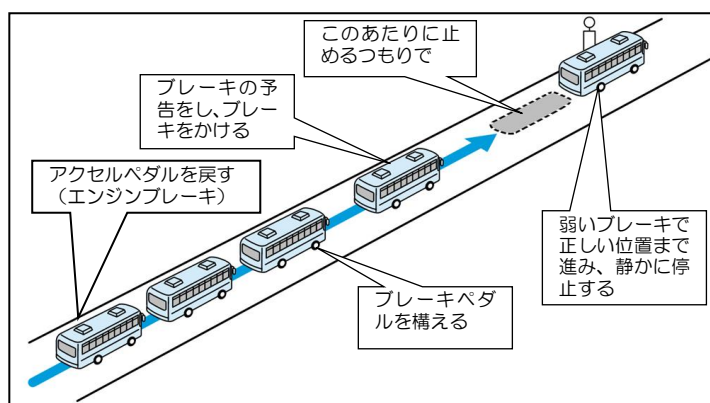
バス運行では、乗客が立っている場合もあります。発進・停止時には滑らかで、乗り心地のよい加速・減速が、乗客の安全を確保することを理解させましょう。

#### 【解説】

○発進時には、周囲の歩行者や車両、車内の乗客の安全を確かめた上で、発進の合図を出し、発進直前にはもう一度周囲を確認して出発します。発進したら、立っている乗客の安全に注意し、滑らかに加速します。最近の車両はオートマチック・トランスミッションであるためギアチェンジの必要はなく変速によるショックも生じません。マニュアルの場合には、滑らかなシフトアップを心がけさせましょう。

○停止時は、バス停留所などの目標に合わせて早めの進路をとり、ゆとりをもってブレーキの構えをします。ブレーキは一気に踏まず、スーッと止まるよう調整します。

○停留所では、ガードレールに乗降口がかからないよう、停止位置に気を付けるとともに、高齢者等が大きくまたがなくても済むよう、また転倒の危険を少なくするためにも、可能な限り歩道に近づけて停車させましょう。



## (2) 乗車・降車のときの注意

### CHECK! ポイント

乗客の乗降時にドアを開閉する際には、左後方から二輪車・原付などが来ないか、乗客が確実に乗降したのかなど、安全を確認することが大切であることを理解させましょう。

### 【解 説】

乗降時における事故は、運転者の確認不足から、ドアへの挟み込み、ドア付近での転倒などが引き起こされています。十分な確認により、事故を防ぐよう心がけさせましょう。



#### ① 乗客に対する注意

○乗車の際には、安全を確認してドアを開け、乗客が乗り込んだことを確認してからドアを閉めます。また、車内で乗客が着座又は手摺りにつかまったかを確認してから発車させましょう。

○乗り遅れた・降りそびれたなどの乗客や、車外で転倒してしまった乗客などがいないか注意させましょう。

○停留所から離れた場所での乗降はお断りするよう指導しましょう。

#### ② 降客に対する注意

○停車後はすぐにはドアを開けず、あらためて周囲の安全を確認し、ドアを開けます。乗客が降車し、車から離れたことを確認してからドアを閉めるよう心がけさせましょう。

○停留所を通過しようとしたときに「降ります」と声がかかった場合には、車内の乗客の安全、左後方の安全を確認した上で停車し、降車するよう心がけさせましょう。

## (3) 貸切バスの乗降時の注意

### CHECK! ポイント

貸切バスでは、駐停車禁止場所での乗降を行わず、乗降時には周辺の安全を十分に確認してから行うことが必要であることを理解させましょう。

### 【解 説】

○貸切バスの乗降は、駐停車禁止場所で行わず、安全な停車場所で行います。

○乗降時には、周囲の安全を十分に確認してから、ドアを開閉し、乗降をさせます。

## 2. 高齢者・障がい者の乗降時の安全の確保

### 指導のねらい

ノンステップバスの導入が進んでいるバスは、高齢者や障がい者などの移動制約者の方の乗車が多くあります。こうした方々の乗降時の安全確保について認識させましょう。

### (1) 高齢者の安全の確保

CHECK!

#### ポイント

高齢者は乗降などに時間がかかるため、周囲に迷惑をかけないように、早めの行動をしがちです。急がせることなく、ゆっくりと乗降させるよう心がけさせましょう。

#### 【解 説】

- バス停では、高齢者が大きくまたがなくて済むように、また、転倒の危険を少なくするためにも、可能な限り歩道に近づけて停車させます。
- 乗降時はやや時間がかかります。手摺り等何かつかまるものがないと、ステップ等の昇降が困難です。
- 乗降時に急がせたりすると思わぬ事故の原因になります。特にバスでは、着席または手摺りにつかまったことを確認して発車します。



#### 高齢者を疑似体験し、安全確保の必要性を認識する

高齢者は、加齢に伴い筋力の低下、機敏性の低下、順応性の低下などが顕著となり、すばやい行動が困難となります。このような特性を知るためには、高齢者の行動特性を身を持って知ることも大切です。

K社では、運転者自らが、高齢者疑似体験装置を装着して乗降するなどの体験を通じて、安全確保の必要性について認識を深めています。



## (2) 車いす使用者の安全の確保



### ポイント

車いす使用者の乗降のため、ノンステップのスロープ付車両、ハイデッカーのリフト付車両などがありますが、乗降時の注意事項を確認させましょう。

### 【解説】

- バスは歩道に対してできる限り平行に停車させます。
- 乗車時には、乗客に声をかけ、押し戻されないように足を前後に踏ん張って、ゆっくりと押し、スロープ又はリフトで車内に乗車させます。介助者の協力や必要に応じて周囲の乗客に協力を得て行います。
- 車いす固定装置で車内に車いすを固定させます。
- 降車時は、後ろ向きで降りるのが一般的です。後方、周囲の安全を確認して、乗客に声をかけてから、ゆっくりと後退します。降りた後は、歩道の傾斜で車いすが動かないように注意します。



3点ベルト式車いす固定装置  
(2点式シートベルトの装着も必要)



後ろ向き・背もたれ板式車いす固定装置  
横ベルトで車いすを固定  
(写真は国土交通省の試作試験車)

### (3) 視覚障がい者の安全の確保

#### CHECK! ポイント

視覚障がい者に対しては、いきなり身体に触れたり手を引いたりせず、まず、声をかけ、介助が必要か確かめます。行き先や到着の状況をはっきりとアナウンスして伝えるよう指導しましょう。

#### 【解 説】

○白杖を持ったり、盲導犬を連れている乗客に気付いたら、十分に配慮して停車し、車外スピーカーで行き先を案内します。

○路線や事業者により乗降口やステップの形状、運賃の支払い方法などは異なるため、「△△行きです。運賃は後払いです。後ろからご乗車する際に、整理券をお取りいただきます。2段のステップがありますので、ご注意ください」など、情報を伝えましょう。

○降車場所にきたら、必要に応じてお知らせします。

○運賃の支払や整理券を受け取る場合には、「運賃は 300 円です。整理券と運賃はこちらへお願いします」などと、運賃を伝え、手先を運賃投入口に誘導します。



### (4) ベビーカー利用者の安全の確保

#### CHECK! ポイント

ベビーカー利用者は、車内の状況に応じて、子どもを乗せたまま乗車させる、折りたたんで乗車させる場合があります。そのまま乗車する場合には、車輪のストッパーをかけるよう案内し、補助ベルトでベビーカーを固定して安全を確保させましょう。

#### 【解 説】

○車内の混雑などの状況に応じて、ベビーカーは、子どもを乗せたまま乗車させる(※)、折りたたんで乗車させるなどの対応をします。

○乗車口からの乗車が難しい場合は、降車口から乗車させます。

○ベビーカーが移動しないよう、車輪にストッパーをかけ、ベビーカーの補助ベルトを着用するよう案内します。

※一部の事業者で導入されています。

## ここまでのおさらい チェックシートV



### 日常チェックポイント

- ✓ 乗客の乗降の安全を確保するために配慮する事項としては何が挙げられますか？

→□滑らかな発進と停止

- 発進時には、周囲の歩行者や車両、車内の乗客の安全を確かめた上で、発進の合図を出し、発進直前にもう一度周囲を確認してから、発進し、滑らかに加速をします。
- 停止時には、停留所などの目標にあわせ、早めの進路をとってゆとりをもってブレーキの構えをし、ブレーキは一気に踏まず、スーッと止まるようにします。

□乗降時の注意

- ドア開閉時に乗客を挟み込まないように、確実に乗降したかを確認します。
- 乗車した後、着席又は手摺りにつかまったかを確認します。



### 安全教育でのチェックポイント

- ✓ 高齢者・障がい者等の移動制約者の安全を確保するために配慮する事項としては何が挙げられますか？

→□高齢者への配慮

- 停留所では可能な限り歩道に近づけて停車する。
- 乗降時には、手摺りにおつかまりくださいと声かけし安全を確保する。

□車いす使用者への配慮

- リフトやスロープでゆっくりと車内に乗車させ、車いす固定装置で固定する。
- 降車は後ろ向きで行い、降車後には歩道の傾斜で車いすが傾かないよう注意する。

□視覚障がい者への配慮


- 行き先、乗降口やステップの形状、運賃の支払い方法などの情報を伝える。
- 降車場所では必要に応じてアナウンスし、運賃の支払額などを伝え、投入口に手を誘導しましょう。



## VI. 運行路線・経路における道路及び交通の状況

本章では、運行路線又は運行経路における道路や交通の状況の事前把握の必要性、事前情報を活かした安全な運行のための留意点などについて整理しています。

指導においては、事故やヒヤリハットの事例をもとに、事前情報収集の重要性の高さを認識させるとともに、情報を活かした危険回避を行うための留意点を認識させましょう。

【指針第1章 2(1)-⑥】

### 1. 運行路線・経路における道路・交通情報の把握

#### 指導のねらい

安全な運行を行うためには、運行路線・経路の道路及び交通の状況について事前に情報を収集し、把握しておくことが重要であることを認識させましょう。

#### (1) 事前の情報把握

CHECK!

#### ポイント

運行路線又は運行経路の工事状況等の道路情報、交通規制等の交通情報、気象状況、所要時間の目安などの情報を把握しておくことが重要であることを認識させましょう。また、ヒヤリハットなどの危険地点についても事前に把握することが必要であることを認識させましょう。

#### 【解説】

- 公共交通機関であるバス運行は、交通事情についての認識などが求められます。運行路線や経路における、道路・交通の状況について、事前に情報を入手しておくことが必要であることを認識させましょう。
- また、気象情報などについても常に確認しておくことが必要です。積雪などについては特に注意し、冬タイヤの装着や滑り止めの準備をさせましょう。
- 特に貸切バスでは、運行毎に経路が異なる場合もあることから、道路・交通・気象の情報に加え、地理的情報、その他の必要情報を収集することが重要であることを理解させましょう。
- GPS機能付のデジタコのデータなどを活用すれば、ヒヤリハットなどに遭遇した危険地点がわかります。危険地点の情報を整理して、点呼時などに確認することも必要であることを認識させましょう。



#### これを活用！

(財)日本道路交通情報センターでは、道路の状況、交通規制、迂回路、異常気象時の道路情報、所要時間などの情報を提供しています。  
(<http://www.jartic.or.jp/index.html>)



## デジタルタコグラフ情報を活用したヒヤリハットマップなどの作成

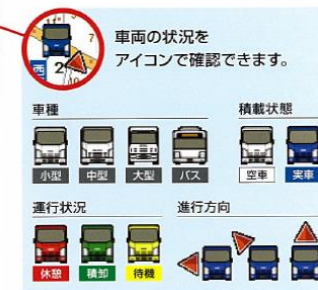
- デジタルタコグラフ機能とあわせて、GPS通信機能を装備することにより、各車の運行経路がデータでわかるため、過去の運行について検証ができます。
- また、運転者がヒヤリハットに遭遇した場所を登録できる機能もあり、このデータを用いた「ヒヤリハットマップ」の作成ができます。
- また、ヒヤリハット地点での警報などのサービスもあり、危険を回避するための情報となります。



車種	運行状況	車載器
2007/10/20 08:00	運行中	正常
2007/10/20 08:05	停止	正常
2007/10/20 08:10	停止	正常
2007/10/20 08:15	停止	正常
2007/10/20 08:20	停止	正常
2007/10/20 08:25	停止	正常
2007/10/20 08:30	停止	正常
2007/10/20 08:35	停止	正常
2007/10/20 08:40	停止	正常
2007/10/20 08:45	停止	正常
2007/10/20 08:50	停止	正常
2007/10/20 08:55	停止	正常
2007/10/20 09:00	停止	正常
2007/10/20 09:05	停止	正常
2007/10/20 09:10	停止	正常
2007/10/20 09:15	停止	正常
2007/10/20 09:20	停止	正常
2007/10/20 09:25	停止	正常
2007/10/20 09:30	停止	正常
2007/10/20 09:35	停止	正常
2007/10/20 09:40	停止	正常
2007/10/20 09:45	停止	正常
2007/10/20 09:50	停止	正常
2007/10/20 09:55	停止	正常
2007/10/20 10:00	停止	正常

**輸送状況お知らせサービス**  
 延着など車両の運行状態をリアルタイムで確認できます。

**輸送状況レポート**  
 複数の車両の輸送進捗状況をレポートで一覧できます。



資料提供：いすゞ自動車(株)



## デジタルタコグラフ等によるリアルタイムの動態管理

- デジタルタコグラフ機能とあわせて、GPS通信機能を装備することにより、運行経路などのリアルタイムな動態管理を行えます。
- この場合、通信の管理側からは、地図情報のほか、交通情報や気象状況を各車両にリアルタイムで配信し、各車両の車載器からは、運行状況や緊急情報、メッセージ（停車時）などが送信され、通信管理を通して、事務所に配信されます。
- リアルタイムの運行情報が取得できることで、安全・エコドライブなどの運転指導ができるほか、事故情報などを各車両に一斉配信するなどの機能もあります。

## (2) 適切な運行経路の選択



事前に運行経路に関する情報に基づき、最適な経路を選択することで、無理のない運行となるとともに、安全の確保にもつながることを理解させましょう。

### 【解説】

- 安全で最適な運行経路を、事前情報に基づき計画し、これに基づく運行を行きましょう。
- 運行時間、運転時間などに配慮し、無理のない運行計画を立てるとともに、過去のヒヤリハットから、安全な運行経路を選択することが必要であることを認識させましょう。
- 運行計画に基づく経路において、事故や渋滞に遭遇した場合に備えて、迂回経路も予め計画しておくことも大切であることを認識させましょう。

## 2. 情報に基づく安全運行のための留意点

### 指導のねらい

事前情報を活用し、ヒヤリハットなどに遭遇した危険地点や渋滞箇所などを避ける運行をすることにより、安全性が確保されることを理解させましょう。

CHECK!

### ポイント

安全を確保するため、ヒヤリハットなどに遭遇した危険地点などの事前情報を活用することは大切です。こうした地点は避ける配慮が必要ですが、やむを得ず走行する場合には、十分な注意が必要であることを認識させましょう。

### 【解説】

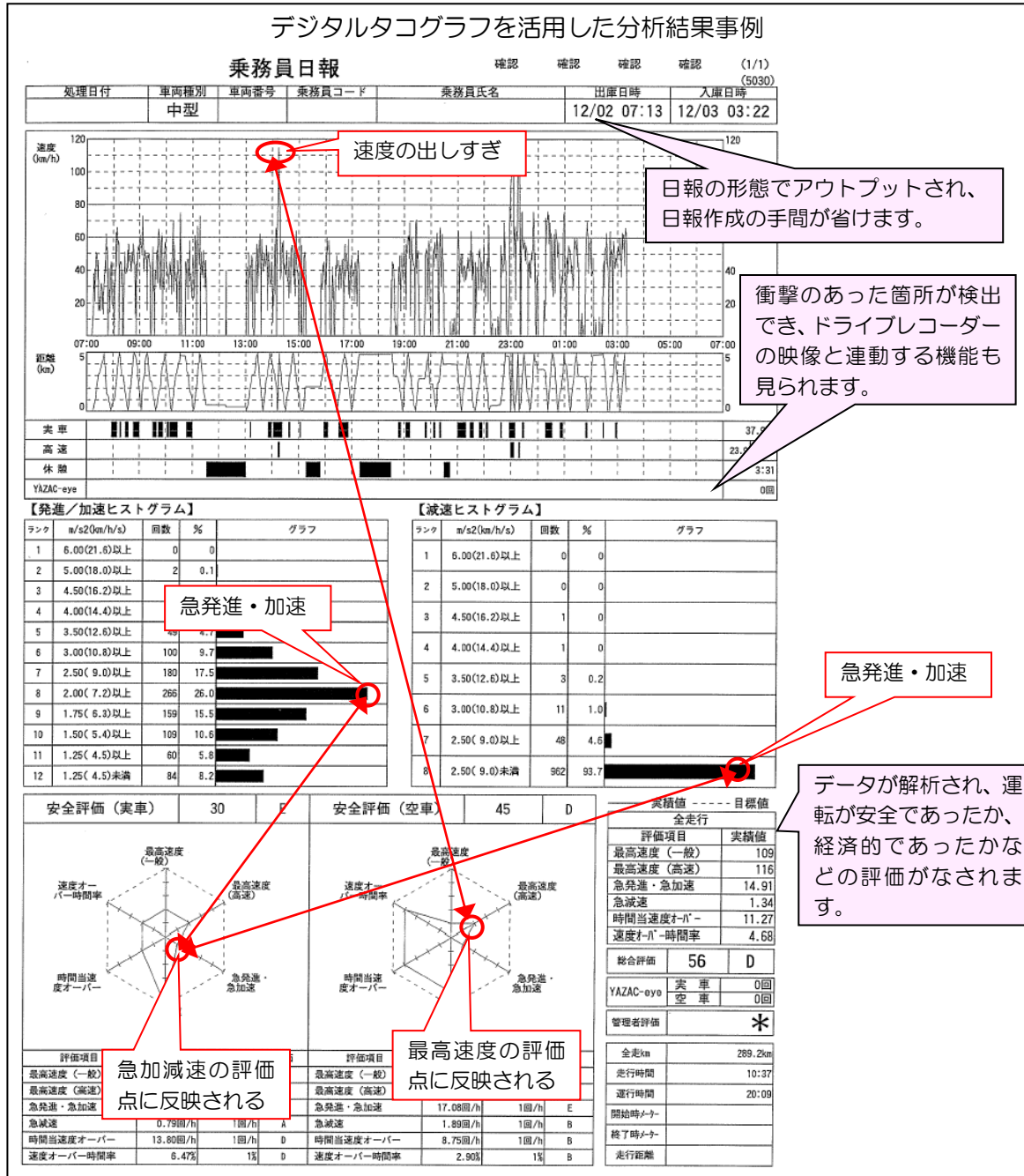
事前情報を活かしていくためには、以下のような配慮が必要であることを認識させましょう。

- 気象情報から、事前に準備すべき装備などについて検討し、積雪などの情報がある場合には、冬タイヤの装着や滑り止めの準備などをします。
- ヒヤリハットや事故の多発する危険地点などは避けた運行ルートとすることが必要ですが、こうした地点は事前に位置を確認し、走行する場合には、十分な注意と慎重な運転が必要です。
- 目的地までの所要時間が長時間となる場合には、適宜休憩をとり、安全に配慮したゆとりある運行が必要です。



## デジタルタコグラフのデータを用いた運転状況の把握

- 運行記録データが一括作成されるため、運行管理業務の効率化が図れるほか、点呼時にこれを用いて指導でき、運転者の癖などを具体的に指摘できるようなデータが取得できます。



### 【事例】

広島県のN社では、デジタルタコグラフをほぼ全車に導入している。スピードや平均速度、急ブレーキ、急発進、アイドリング時間などのデータが細かくチェックでき、速度超過などの危険行為が減少するなど、安全面と経済面の両面で効果があがっています。データからは運転者の集中力なども読み取れることから、運転者の意識が高まり、効果的な管理が可能となりました。



デジタルタコグラフなどの概要や活用方法については、以下をご参照ください。

- 国土交通省自動車局 HP (<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/O3driverrec/index.html>)

## ここまでのおさらい チェックシートⅥ



### 日常チェックポイント

- ✓ 運行前に、事前に把握すべき情報としては何があげられますか？
  - 運行経路、その経路の道路事情、交通状況、気象状況、ヒヤリハットや事故の多発する危険地点の情報など
  - 特に運行ごとに経路が異なることのある貸切バスでは、必要情報の収集が必要



### 安全教育でのチェックポイント

- ✓ 運行前の情報に基づき、安全運行を行うためにはどんな配慮が必要ですか？
  - 積雪などの気象情報を確認した場合などには、滑り止めなどの準備をする。
  - 事故多発地点などの位置を確認し、走行時には十分な注意と慎重な運転を行う。
  - あらかじめ計画されたルート、休憩地、休憩時間などを守り、安全運行に努める。

## Ⅶ.危険の予測 及び回避

本章では、バス運行をとりまく様々な危険性を予測することの必要性などについて整理しています。

指導においては、危険予知訓練の手法を用いて、危険の予測及び回避の方法を理解させるとともに、必要な技能を習得させていくことが重要です。

➡【指針第1章 2(1)-⑦】

### 1. 危険予測運転の必要性

#### 指導のねらい

交通事故を招いているのは、運転者の不注意や安全確認の不履行なども大きな要因となっています。事故を起こさない運転をするためには、常に危険を予測することが重要であり、それを回避する運転をしていくことが必要であることを認識させましょう。

CHECK!

#### ポイント

事故を起こさない運転をするためには、「危険の予測」即ち、見えない危険を読む力をつける、気象状況や周囲の状況に目を配ることが必要であることを、事象事例を説明等して理解させましょう。

#### 【解 説】

##### ① 周囲の状況をよく見て、見えない危険を読む

○危険を予測するためには、まず、周囲の状況をよく見て把握し、さまざまな情報をつかむことが必要であることを認識させましょう。

○また、見えないけれども危険が存在している可能性があり、この危険性の存在を考慮して走行する必要があることを理解させましょう。

##### ② 道路を利用する歩行者や自転車などの特性をよく知る

○危険を的確に予測するには、道路を利用する歩行者や自転車など、それぞれがどのような動きをするのかの特性を知っておくことが重要であることを認識させましょう。

##### ③ 気象状況に潜む危険を知る

○気象条件により、同じ道路でも危険は異なります。気象状況に潜む危険を知っておくことが重要であることを理解させましょう。

##### ④ 先の状況に目を配る

○走行中には、前車の動きに注意するとともに、その先の状況にも目を配ることが重要であることを理解させましょう。

## 2. 危険予測のポイント

### 指導のねらい

危険予測においては、道路を利用する歩行者や自転車などの行動特性、天候などに潜む危険を把握しておくことが必要であることを認識させましょう。

### (1) 道路を利用する歩行者や自転車などの行動特性に応じた配慮



#### ポイント

道路には、歩行者（降車した乗客を含む）、自転車、二輪車・原付、他の車両などが行き交っていますが、それぞれの行動特性を理解することで、走行時に配慮ができ、事故を回避できる運転ができることを認識させましょう。

#### 【解説】

##### ① 子ども

###### ○飛び出しに注意する

学校や公園などの付近では、いつ子どもが飛び出してくるかわかりません。周囲の状況を把握し、スピードを十分に落として走行します。道路脇で遊んでいる子どもを見か

けたときには、一時停止または徐行させましょう。また、子どもの通学路などでは、十分に安全を確認し、慎重な運転をすることが必要であることを認識させましょう。

###### ○子どもを発見したら、その反対側にも目配りする

道路脇に子どもの飛び出しの兆候がない場合でも、道路の反対側の子どもと一緒に遊ぶために飛び出してくるかも知れません。また、道路脇に自転車や遊び道具が置かれている場合にはそれに向かって飛び出してくる可能性もあります。子どもを発見したら、その反対側や周囲にも目配ることが必要であることを認識させましょう。

##### ② 高齢者

###### ○走行車両の直前直後の横断が多い

高齢者は視力・聴力の衰えや判断力の低下により、車に気付かない、車のスピードがつかめないことがあり、走行車両の直前・直後に横断してくることが多いため、高齢者を見かけたら横断してくるかも知れないと考え、スピードを落として注意することを心がけさせましょう。

###### ○夜間や明け方の歩行者に気をつける

夜間や明け方などの時間帯に歩行者を見かけた場合、高齢者かも知れないと考え、スピードを落として注意することが必要であることを認識させましょう。



### ③ 降車した乗客（子どもなどが車両前方の死角に入る）

○降車した乗客がバスの直前を横切ることがあり、特に子どもの場合には、身長が大人よりも低いので、車両前方の死角に入ってしまう。発車時にはアンダーミラーによる車両直前の確認等、基本動作を励行するため、指差し呼称及び安全呼称を行うことが必要です。車両直前の視界を広くするため、シートの座面高を高くすることが必要であることを認識させましょう。

### ④ 自転車利用者

○自転車の側方を走るときには、十分な間隔をとる

自転車が側方に走っていて、追い抜くときなどには、安全のため、自転車の動きに注意し、十分な間隔をとって、徐行することが必要であることを認識させましょう。

○見通しの悪い場所での飛び出しに注意する

住宅街や見通しの悪い交差点などの場所では、自転車が飛び出してくる可能性が高いことから、スピードを落とし、注意して走行することが必要であることを認識させましょう。

○夜間の無灯火自転車に注意する

交通ルールを理解していない自転車利用者の中には、夜間に無灯火で走っている人もいます。暗い道路では気付かない場合も多く、ヘッドライトの下向き照射範囲内（約40m）で十分に停止できる速度で走行することが必要であることを認識させましょう。

### ⑤ 二輪車・原付利用者

○ドア開閉時や右左折時の二輪車・原付の有無の確認

ドア開閉時、左折時に側方の死角に二輪車・原付がないか、右折時に対向車の死角に隠れていないかなど、小さな二輪車・原付を見落とさないよう、注意をすることが必要であることを認識させましょう。

○二輪車・原付の行動を予測する

二輪車・原付が側方や前方にいる場合には、周辺の交通状況をよく見て、二輪車・原付が進路変更をするのか、右左折をするのか、直進をするのかを予測し、十分な間隔をとることが必要です。また、二輪車・原付が近くに走行している場合には、自車は進路変更をせず、二輪車は先にいかせ、原付には気を付けて走行することが必要であることを認識させましょう。



## (2) 悪天候・夜間の危険への配慮等



### ポイント

悪天候や夜間においては、事故発生リスクが高まります。どのようなリスクがあるのかを理解・確認し、危険への配慮とともに、慎重な運転をすることで事故を回避できることを認識させましょう。加えて、緊急時における適切なハンドル・ブレーキ操作の重要性についても理解させましょう。特に、貸切バスの運転者に対しては、実際に運転する自動車等を用いて、緊急時においてもブレーキを適切に操作できるよう静止状態において繰り返しブレーキを強く踏み込む練習をさせましょう。

### 【解説】

#### (悪天候・夜間の危険への配慮)

##### ① 雨天時

###### ○スピードを落とす

雨が降り始めたらスピードを落とし、前車との車間距離をとって慎重な運転をすることが必要です。高速道路で速度規制が出されたときには、必ずその速度を守らなくてはならないことを認識させましょう。急ハンドルや急ブレーキはスリップの原因となることを理解させましょう。

###### ○無理な進路変更をしない

視界が悪くなり、水滴などでミラーも見えにくくなることから、無理な進路変更はせず、慎重な走行を心がけさせましょう。

##### ② 降雪時・積雪時

###### ○無理な運行は避ける

吹雪などで視界が悪いとき、さらに天候の悪化の恐れがあるときなどは、無理な運行は避け、安全な場所に一時退避するなどして様子を見るように心がけさせましょう。

###### ○十分な車間距離を保ち、スピードを落とす

降雪時・積雪時には、スリップした前車に追突する事故も多く見られますので、車間距離は通常の2倍以上をとり、スピードを落として慎重に走行することが必要です。交差点付近など、交通量の多い場所では圧雪状態となって滑りやすくなっていることもあるため、注意が必要であることを理解させましょう。

###### ○チェーンの装着

積雪路面となった場合、道路情報板ですべり止め規制などの表示が出たときなどには、早めにチェーンの装着をすることが必要です。スタッドレスタイヤは、雪道や凍結した道路での走行性能には優れていますが、決して万能ではありません。スタッドレスタイヤの過信は禁物であることを認識させましょう。

##### ③ 濃霧時

###### ○フォグランプの点灯

対向車に自車の存在を知らせるために、ヘッドライトやフォグランプを早めに点灯させます。ガードレールやセンターラインなどを目安に走行するとともに、他車の動

きに注意を払うことが必要であることを認識させましょう。

○無理な運行は避ける

霧の発生は一時的なものであるため、無理な運行はせず、安全な場所に一時退避するなどして様子を見るよう心がけさせましょう。

○前車のブレーキに注意

霧が出てきたら減速し、前車のテールランプを目安に速度を落とします。前車のブレーキランプには特に注意し、追突事故を防ぐことが必要であることを認識させましょう。

④ 強風時

○ハンドルをしっかりと握り、スピードを落とします。特に、橋の上、トンネルの出入口、切りとおしなどでは強風が吹きやすく、注意が必要であることを認識させましょう。

○また、ハンドルがとられたときには、あわてずに、アクセルから足を離して減速し、小刻みにハンドルを操作して態勢を立て直すことが必要であることを認識させましょう。

⑤ 夕方・夜間

○ヘッドライトの早めの点灯

見えにくい時間帯に自車の存在を知らせるために、ヘッドライトは早めに点灯します。安全のためには、昼間においてもヘッドライトの点灯は効果的であることを理解させましょう。

○夜間の一般道走行ではスピードを落とす

夜間は横断中の歩行者や側方の自転車や二輪車・原付を見落としがちです。夜間に一般道を走行する場合には、スピードを落とし、急な飛び出しにも十分停止できる速度とすることが必要であることを理解させましょう。

(緊急時に備えた訓練)

⑥緊急時のブレーキ操作

緊急時に急ブレーキ等の操作を適切に行えることが必要であり、そのためには、普段からの訓練が重要です。訓練に際しては、車両は静止状態であっても、急ブレーキを操作する場面を想定して、ブレーキを操作しましょう。

### 3. 危険予知訓練

#### 指導のねらい

「危険予知訓練」は、実際に、バス運行の交通場面では、どのような危険があるか、乗客の安全をどのように確保すればよいのか、どのような運転をすればよいのかを考える訓練です。集団教育等に活用し、運転者に危険回避を徹底指導することが必要です。

CHECK!

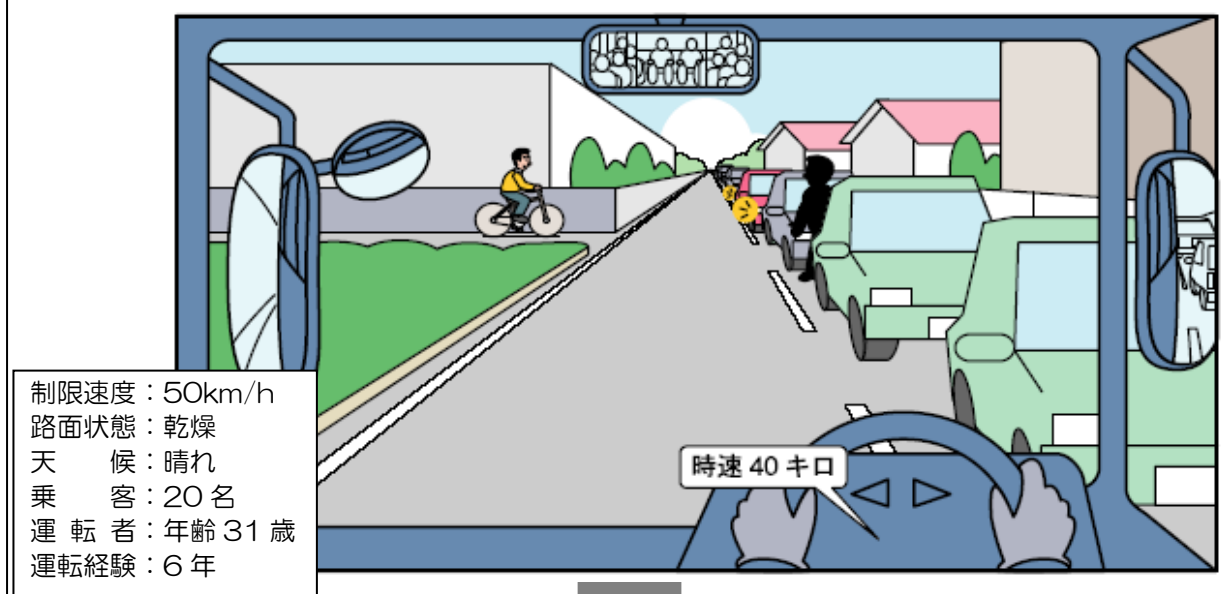
#### ポイント

「危険予知訓練」は、実際に、バス運行の交通場面では、どのような危険があるか、乗客の安全をどのように確保すればよいのか、どのような運転をすればよいのかを考える訓練です。集団教育等に活用し、運転者に危険回避方法などを指導しましょう。

#### 危険予知訓練のスタディケース

- 信号機のある交差点の右折  
→対向車後方からの車両との衝突、対向車の右折による衝突、右折側の横断歩道上の歩行者・自転車等との衝突などの危険性
- 見通しの悪い交差点の走行  
→交差道路からの車両や自転車の飛び出し、急停止による後方車両からの追突、急停止による乗客の転倒などの危険性
- 片側2車線の左側車線の走行  
→左折しようとする前方車両への追突、前方車両の減速による追突、急停止による後方車両からの追突、前方車両を避けるための進路変更による接触などの危険性
- 夜間、片側2車線の右側車線の走行  
→左側車線の車両の急な進路変更による衝突、急停止による後続車からの追突などの危険性
- 夜間、片側1車線の道路の走行  
→交差道路からの車両の飛び出しによる衝突、停車車両を避けることによる対向車との衝突などの危険性
- 前方バスに追従して交差点に進入  
→前方バスの一時的停止に気付かなかったことによる追突、前方バスとの車間距離が短かったことによるバスの直後を横断する歩行者などとの接触などの危険性
- 西日を受けての走行  
→西日で横断歩道の状況がわからず、歩行者・自転車等への接触などの危険性

このバスは、対向車線が渋滞している道路を走行しています。ここには、どんな危険が潜んでいるでしょうか。



①どんな危険があるのか、発見した危険のポイントは何か。

②どんな運転をすればよいのか、安全運転のポイントは何か。

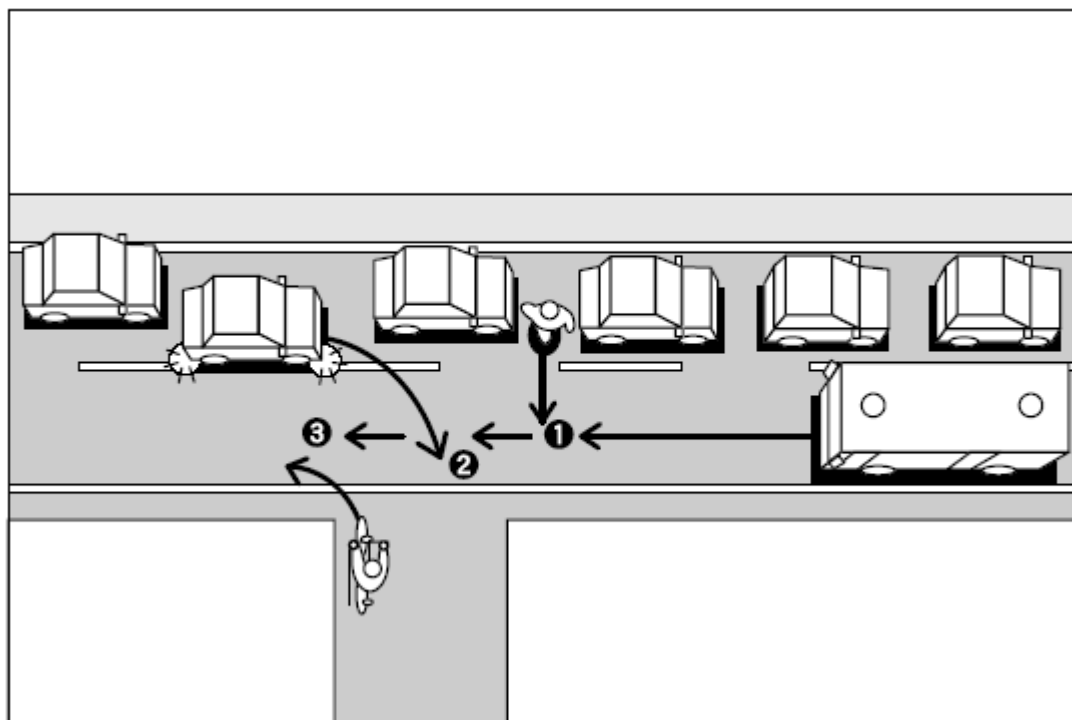
資料提供：(独)自動車事故対策機構



危険予知トレーニングシート、その解説などは、以下をご参照ください。

■(独)自動車事故対策機構 (<http://www.nasva.go.jp/fusegu/kikentruck.html>)

【このケースの解説】



<p>主な危険要因の例</p>	<p>①渋滞車両の間に歩行者が見えるが、この歩行者が道路を横断してくると、はねる危険がある。</p> <p>②渋滞している車列のなかに右のウinkerを出している車があり、この車が脇道に入るために右折してくると、衝突する危険がある。</p> <p>③脇道から自転車が出てくると、衝突する危険がある。</p>
<p>安全運転の例</p>	<p>①渋滞車両の間から出てくる歩行者や自転車がないかどうかを目を配って走行する。</p> <p>②渋滞車両の間に歩行者や自転車をみかけたときは、道路を横断してくるかもしれないと考えて歩行者の動きに十分注意し、スピードを落として走行する。</p> <p>③渋滞している対向車線にばかり注意を向けていると、左側の脇道等から出てくる自転車や車を見落とす危険があるので、自車線の前方の状況にも目を配る。</p>
<p>乗務員指導のポイント</p>	<p>①渋滞車両がほとんど停止した状態のときには、渋滞車両の間から歩行者や自転車が出てくる危険性があるので、渋滞車線側の状況によく目を配るよう指導する。</p> <p>②対向車線は渋滞していても自車線は空いているような場合、つい油断が生じて、スピードを出し過ぎたり注意が散漫になることがあるので、決して油断せず緊張感を維持して走行するよう指導する。</p>



## メールマガジン「事業用自動車安全通信」の事故・ヒヤリハット情報の活用

- 国土交通省では、メールマガジン「事業用自動車安全通信」で、重大事故の状況や運行管理での問題事例を提供して、日々の点呼等における安全教育に活用できるよう配信しています。
- このメールマガジンにより配信される事故情報等が、他山の石として再発防止に活用され、安全対策の推進に役立てることができます。

※メールマガジン「事業用自動車安全通信」アドレス

: <http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/anzenplan2009/mailmagazine.html>



## ドライブレコーダー映像の活用

- ドライブレコーダーで得た情報の中には、事故やヒヤリハットなどの映像情報もあるでしょう。これらを教訓とするためにも、この情報を危険予知訓練に活かしていくことが必要です。
- 実際の事故事例、ヒヤリハット事例の前後の映像を比較し、事故前にはどのような危険が潜んでいることが予測できたか、回避できる運転とはどのようなものであるのかなどを運転者に実際の映像をもとに考えさせ、実体験に裏付けられた危険性を十分に理解させることが重要です。

### ■【事例】

N社では、ドライブレコーダーを導入し、実際にあったヒヤリハットの画像データをもとに、危険予知トレーニングを実施しています。周辺の交通流や信号・交差点形状などを画像データから読み取り、そこにどんな危険が潜んでいるかを運転者に考えさせ、安全意識を向上させています。データは3ヵ月ごとに分析し、さまざまな事例から、教育を行っています。また、ヒヤリハットマップも作成し、どのような危険があるのかを運転者に説明し、そこを通過するときには、事前に注意して徐行するよう指導しています。

### ■「ドライブレコーダーの映像を用いた危険予知トレーニング教材」

(独)自動車事故対策機構などでは、ドライブレコーダー映像を用いた危険予知訓練の教材を提供しています。

実際の映像に基づく訓練は、事故の危険性を実感でき、また事故が起こった要因を深く検証できます。

バス  
前方のバスに追従して交差点に進入

交通場面の状況

- ① 前方のバスに追従して交差点に進入している。
- ② 交差点を左折しようとしている。
- ③ 前方のバスは交差点を左折している。

DATA 踏切閉鎖 交差点閉鎖 乗客多数

さあ、この状況の時、あなたの運転には、どのような危険が潜んでいますか？  
そして、予測される危険を踏まえ、あなたは、どのような運転をすべきですか？

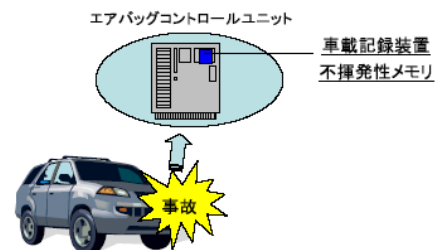
気付いたことを記入して下さい

資料提供：(独)自動車事故対策機構



## イベントデータレコーダーを活用したヒヤリハットの収集

- イベントデータレコーダーは、エアバックなどが作動するような事故において、事故前後の車両の運動データや運転者の操作等を記録する車載記録装置です。
- エアバックが作動するような事故発生時に、数秒間さかのぼって記録します。加速度、走行速度、シートベルトの状態、ブレーキの状態、アクセルの開閉状態などのデータが記録されます。



## ここまでのおさらい チェックシートⅦ



### 日常チェックポイント

- ✓ 危険を予測するときの注意事項としては、何が挙げられますか？
  - 周囲の状況をよく見て、見えない危険を読む
    - ・漫然と見ているのと、見落としや見誤りが出てきます。
    - ・見通しの悪い交差点などでは、交差道路の状況がわからない場合があります。その場合には、見えない危険を予測することが重要です。
  - 道路を利用する歩行者や自転車などの特性を良く知る
    - ・道路には、歩行者、自転車、二輪車、他の車両などのそれぞれが存在していますが、それぞれの動きの特性は異なります。
    - ・子どもと高齢者では動き方も違います。特性を知ることが重要です。
  - 気象状況に潜む危険を知る
    - ・雨や雪の場合には、路面が滑りやすくなるなどの危険があります。
    - ・雨、雪、霧などの場合、視界が悪くなり、前車に気付くタイミングが遅れると追突の危険があります。
  - 先の状況に目を配る
    - ・前車やその先の状況に目を配り、危険を予測することが重要です。
    - ・前車の前方に横断歩道がある場合などは、歩行者が横断しようとしている状況がつかめれば、前車が停止するかもしれないと予測でき、ゆとりを持って減速したり、車間距離をとるなどの行動ができ、事故を防ぐことができます。
  
- ✓ 特に注意して危険を予測すべき場所・場面としては、何が挙げられますか？
  - 交差点右折時
  - 交差点左折時
  - 単路走行時
  - 夜間の走行
  - 西日を受けての走行
  - 見通しの悪い交差点の走行 など



## 安全教育でのチェックポイント

- ✓ 子どもの特性として配慮すべきこととしては、何が挙げられますか？
  - 飛び出しに注意する。
  - 子どもを発見したら、その反対側にも目を配る。
- ✓ 高齢者の特性として配慮すべきこととしては、何が挙げられますか？
  - 横断してくるかもしれないと考え、スピードを落とす。
  - 夜間や明け方の歩行者は高齢者が多いので気をつける。
- ✓ 自転車の特性として配慮すべきこととしては、何が挙げられますか？
  - 自転車の側方を走行するときは、十分な間隔をとる。
  - 見通しの悪い場所での飛び出しに注意する。
  - 夜間の無灯火自転車に注意する。
- ✓ 二輪車・原付の特性として配慮すべきこととしては、何が挙げられますか？
  - ドア開閉時、右左折時の二輪車・原付の有無を確認する。
  - 二輪車・原付が進路変更するのか、右左折をするのか、直進するのかなど行動を予測し、十分な間隔をとる。
- ✓ 雨天時に配慮すべきこととしては、何が挙げられますか？
  - スピードを落とし、車間距離を十分にとって慎重に運転する。
  - 無理な進路変更をしない。
- ✓ 降雪時・積雪時に配慮すべきこととしては、何が挙げられますか？
  - 無理な運行は避ける。
  - 十分な車間距離を保ち、スピードを落として慎重に運転する。
  - スタッドレスタイヤの過信は禁物であり、必要に応じてチェーンを装着する。
- ✓ 濃霧時に配慮すべきこととしては、何が挙げられますか？
  - フォグランプを点灯し、自車の存在を知らせる。
  - 無理な運行は避け、安全な場所に一時退避する。
  - 前車のブレーキに注意し、追突事故を防ぐ。
- ✓ 強風時に配慮すべきこととしては、何が挙げられますか？
  - ハンドルをしっかりと握り、スピードを落とす。
  - ハンドルをとられた際には、あわてずにアクセルを離して減速し、小刻みにハンドルを操作して態勢を立て直す。
- ✓ 夕方・夜間時に配慮すべきこととしては、何が挙げられますか？
  - ヘッドライトを早めに点灯し、自車の存在を知らせる。
  - 夜間の一般道の走行ではスピードを落とし、急な飛び出しにも十分に停止できる速度とする。



## VIII. 運転者の運転適性 に応じた安全運転

本章では、個々の運転者が自らの運転特性について把握する方法、これを把握した上での安全運転への配慮の方法などについて整理しています。

指導においては、実際の適性診断結果を用いて、個々の運転者に自己の運転行動の特性を自覚させ、これを理解した上での安全指導を行っていくことが重要です。

➡【指針第1章 2(1)-③】

### 1. 適性診断の必要性

#### 指導のねらい

安全確保のため、国土交通大臣が認定する「運転者適性診断」を受けなければなりません。運転者の診断を徹底して励行させるとともに、診断結果を日々の指導や教育時などに活用するとともに、運転者には結果を真摯に受け止め、自覚させることが大切です。

CHECK!

#### ポイント

運転者適性診断は、運転の基本である視覚機能、判断・動作のタイミング、動作の正確さ、注意の配分についての測定を行い、また、模擬運転や性格診断などについて測定を行います。この結果を運行の留意点として理解し、運転のくせを自覚させましょう。

#### 【解説】

##### ● 適性診断とは 法

- 運送事業者は、事故惹起運転者、初任運転者、高齢運転者に対し、国土交通大臣が認定する適性診断を運転者に受診させることが義務付けられていることを認識させましょう。
- 「旅客自動車運送事業運輸規則」に規定する国土交通大臣が認定する適性診断は、(独)自動車事故対策機構をはじめ、複数の機関で実施しています。

種類	対象
一般診断	任意
初任診断	新たに採用された者
適齢診断	65歳以上の者
特定診断Ⅰ	死亡又は重傷事故を起こし、かつ、当該事故前の1年間に事故を起こしたことがない者 軽傷事故を起こし、かつ、当該事故前の3年間に事故を起こしたことがある者
特定診断Ⅱ	死亡又は重傷事故を起こし、かつ、当該事故前の1年間に事故を起こした者

## 2. 適性診断結果の活用方法

### 指導のねらい

運転者適性診断の結果は、それぞれの運転者の適性に応じたものとなるため、それぞれの運転者が配慮すべき事項はさまざまとなります。診断結果を活かして、自分のくせを理解・克服するよう、指導・監督を行っていくことが必要です。



#### これを活用！

(独)自動車事故対策機構 (<http://www.nasva.go.jp/fusegu/tekisei.html>)、ヤマト・スタッフ・サプライ(株) (<http://www.y-staff-supply.co.jp/safety/>)では、適性診断結果の活用講座などを実施しています。

### (1) 適性診断結果の活用方法の例

CHECK!

#### ポイント

適性診断の結果から、自分自身では気づきづらい、“運転のくせ”を知ることができます。しかし、自分で自分のくせを克服することは、大変難しいものです。そこで、適性診断結果の活用においては、運転者の指導教育を担当する管理者が「自分の運転の悪いクセを克服しようとする運転者を援助する」ことが大切です。特に、面接による助言・指導を行う場合には、受診者に適性診断結果と今後の安全運転のためのアドバイスがうまく伝わるように、助言・指導を担当する管理者の心構えも重要です。運転者は、自分のもつ事故につながりやすい特性が運転行動に現れないように、努力をして安全運転しているかもしれません。管理者は、まず運転者のこの努力を認める、よいところは褒めて伸ばす、というような、運転者の現在の状態を受容することが大切です。

管理者等が安全運転のための助言・指導を行うためには、適性診断結果の見方を正しく理解しておく必要があります。また、適性診断票には、測定結果に基づく安全運転のためのアドバイスも記載されているので、助言・指導を行うに際して、これらの情報をぜひ活用しましょう。



#### 適性診断などをはじめとした各種講習を実施している専門機関

運転者のための各種講習、適性診断、運行管理者のための講習などを実施している機関としている機関は全国にあります。

旅客自動車運送事業運輸規則第38条第2項に規定する国土交通大臣が認定する適性診断

■国土交通省自動車総合安全情報 (<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/O3safety/instruction.html>)

■(独)自動車事故対策機構 (<http://www.nasva.go.jp/index.html>)

以下では、特定の運転者に義務付けられている適性診断に関し、(独)自動車事故対策機構で測定している項目を例として、(2)～(4)で解説します。

顔写真


人秘

平成 22 年 2 月 19 日

## 適性診断票

(適齢診断)

殿



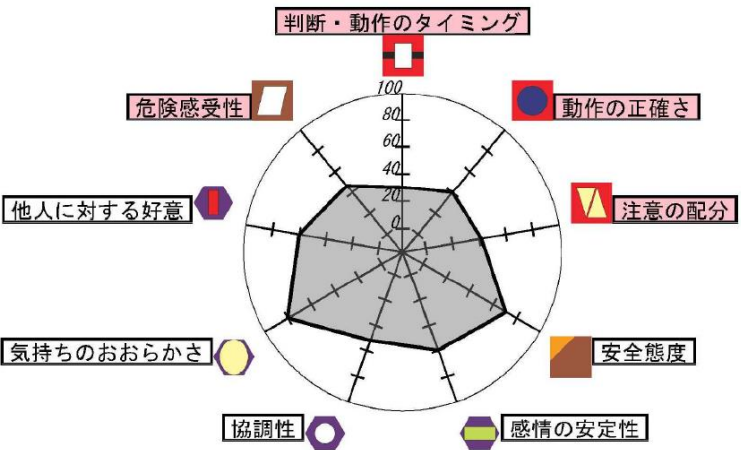
独立行政法人  
自動車事故対策機構

平成 22 年 2 月  殿が受診なさった「**適齢診断**」の結果は次のとおりです。安全運転のためにご活用ください。

**[1] 総合所見**

- あなたの優れている点
  - 気持ちのおおらかさが非常に優れています (80 点)
  - 安全態度が優れています (71 点)
  - 他人に対する好意が優れています (60 点)
  - 感情の安定性が優れています (60 点)
  - 協調性が優れています (52 点)
- 運転時に注意していただきたい点
  - 判断・動作のタイミングが早いようです (30 点)
  - 動作の正確さにバラツキがあるようです (40 点)
  - 注意の配分に欠ける場合があるようです (42 点)
  - 危険感受性に欠ける場合があるようです (46 点)

**[2] 心理適性についての診断結果**



グラフの見方：円の外側へいくほど状態が良好です。朱色の項目については特に注意が必要です。

この診断票の取扱いには特にご注意ください。 - 1/9 -

資料提供：(独)自動車事故対策機構

## (2) 「性格」の診断結果の活用



### ポイント

性格は運転のクセにも影響が大きく、なかなか自分で気付きにくいものです。性格面の特性の中でも、感情的な傾向、自分本位で協調性に欠ける傾向などは事故につながりやすいという研究結果が報告されています。事故につながりやすい性格特性が運転に現れないようにする方法について一緒に考え、相談しながら目標を決めることが助言・指導のポイントです。

### 【解説】

「性格」に関する測定結果と運転の関係は次のとおりです。

#### 「性格」の測定結果と運転の関係

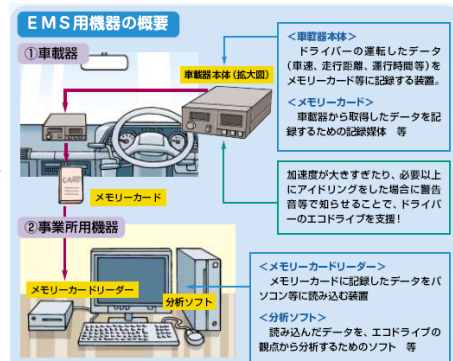
項目	特性	運転との関係
感情の安定性	「いらいらしがち（焦燥的傾向）、すぐかっとなるなどの衝動的ないしは興奮的傾向」、及び「怒りっぽい、すぐしょげるなどの感情的傾向」、そして、「気が変わりやすいなどの意志の不安定な傾向」をみるものです。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・イライラ運転</li> <li>・細かい注意がぬけてしまう</li> <li>・張り合う運転をしてしまう</li> <li>・急のつく運転など粗暴運転</li> <li>・スピードを出す</li> <li>・見過ごし、見誤りが多い</li> <li>・待たされることに不満を示す</li> <li>・クラクションを鳴らされるといらつく など</li> </ul>
協調性	「自分本位、自己中心的、協力性の弱さ、共感性の不足等の傾向」をみるものです。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・譲り合いができない</li> <li>・ひとりよがりの運転</li> <li>・迷惑をかけても平然としている</li> <li>・目先の損得にとらわれる</li> <li>・戦闘的、攻撃的</li> <li>・相手のことを考えずクラクションを鳴らす</li> <li>・ルール違反を平然とする</li> <li>・強引な割り込みをする など</li> </ul>
気持ちのおおらかさ	「気持ちがおおらかで、おだやかであるか、それとも、気が小さく過敏でとげとげしいか」をみるものです。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・せかせかした運転</li> <li>・いじっぱりな運転</li> <li>・短気ですぐつかかる</li> <li>・小さいことに気を取られ、注意が不足するなど</li> </ul>
他人に対する好意	「疑り深さが強い、人を信じない、警戒心や敵意が強い」、「他人に批判的、攻撃的」という傾向をみるものです。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・意地悪な運転</li> <li>・自分にとって不都合なことは他人のせいにする</li> <li>・強がりや荒っぽい運転、戦闘的運転 など</li> </ul>



### デジタルタコグラフを活用した運転者のくせの把握

■ デジタルタコグラフ等には、エコドライブシステム（以下、EMS）が付属している製品も多くあります。

EMSは、急発進、急加速に対する警告、運転データ（車速、走行距離、運転時間等）の記録ができます。これにより、燃費の改善等が期待できますが、急発進、急加速などの運転を減少させることで、安全性の確保にもつながります。



### (3) 「安全運転態度」の診断結果の活用



#### ポイント

安全運転態度として、運転に対する態度、交通道德や交通法規等に対する考え方を測定しています。例えば、運転を甘く考え、自分の運転技術を過信する傾向がみられる人には高い評価がでないようになっています。運転を甘く考えたり、自己中心的な運転をしたりすることが危険を招くことを自覚させることがポイントです。

#### 【解説】

「安全運転態度」の測定結果と運転の関係は次のとおりです。

「安全運転態度」の測定結果と運転の関係

項目	特性	運転との関係
安全運転態度	「運転を甘く考えていないか」、「自分の運転技術を過信する傾向がないか」「自分本位になって他者への思いやりのない運転、“急”の付く運転（急発進、急停車等）になっていないか」といった運転に対する態度をみるものです。	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 荒っぽい運転になりがち</li> <li>• スピード本位で危険を誘発するような運転をする</li> <li>• 運転を甘く考え、行動が軽率になりがち</li> <li>• 運転を楽しむ傾向が強く、自己中心的な運転をする</li> <li>• 運転技術を過信している など</li> </ul>

### (4) 「認知・処理機能」の診断結果の活用



#### ポイント

運転者は、自動車運転中は、状況の認知、判断、操作の作業を繰り返し行っているといえます。状況判断が適切か、複雑な状況における正確な動作がどの程度できるかを自覚し、自分の運転を振り返って、安全運行のための配慮事項を認識させることがポイントです。

#### 【解説】

運転における状況の認知、それに対応する処理にかかる特性として、危険感受性、注意の配分、動作の正確さ、判断・動作のタイミングの度合いを測定します。

「認知・処理機能」の測定結果と運転の関係

項目	特性	運転との関係
危険感受性	交通の状況を「よくみよう」とする積極的な姿勢は十分であるか、運転ぶりは慎重であるか、という2点を測定するものです。「スピードを抑え、積極的に確認をする」、「防衛運転を行うように切り換える」といったことを助言・指導することがポイントです。	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 特定のものに注意がうばわれ、一点集中になりやすい</li> <li>• よく見ようとせず、見落としたり見誤りが多く、ヒヤリ・ハットを起こしがち</li> <li>• 漫然運転になりがち</li> <li>• 狭い道路でも広い道と同じような速度で走る。 など</li> </ul>
注意の配分	注意の配分が適切に行われているか、左右どちらかに注意の偏りが生じていないかを主にみるものです。例えば、「右左折時は対向車ばかりに注意を集中せずに、同時に横断中の歩行者等にも注意を配分する」といったことを助言・指導することがポイントです。	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 道路上の状況変化を効率よく的確に把握しきれない</li> <li>• 交差点で右左折をするとき、対向車のみならず歩行者などに目がとどかないことがある。または逆に、歩行者などに気をとられ、他の車の動きから注意がそがれる。 など</li> </ul>

項目	特性	運転との関係
動作の正確さ	つぎつぎに生じる事態に対してすばやく正確な反応ができるか、反応にムラはないかを見るものです。「安全手順の励行と確認の先行」が助言・指導のポイントです。	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 自分の予測しない状況にぶつかると、あわてて間違った行動をとる。</li> <li>• とっさの正確な動作が不得手である。</li> <li>• 確認がおろそかで、すぐ動作にうつるくせがある。 など</li> </ul>
判断・動作のタイミング	「動作が先走って、見込みがあまい」、すなわち「尚早反応」の傾向を重点的にみるものです。タイミングが早いひとには一呼吸おく気持ちをもって確認を行うこと、タイミングが遅いひとにはあわてて確認があまくならないように確認をしっかり行うことを助言・指導することがポイントです。	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 動作が先走って、情報の確認がおろそかになりがち。確認よりも動作に重点がおかれた運転になる。いつも急いでいるような心の状態になる場合もある。</li> <li>• タイミングの早すぎは、“だろー運転”になりがち。見込みが甘く、ひとり合点の判断を示す場合もある。</li> <li>• タイミングの遅すぎは、結果においてあわててしまい、確認もれが多くなる場合もある。 など</li> </ul>



#### 事例：第三者機関による運転者調査で運転者の「真のくせ」を知る

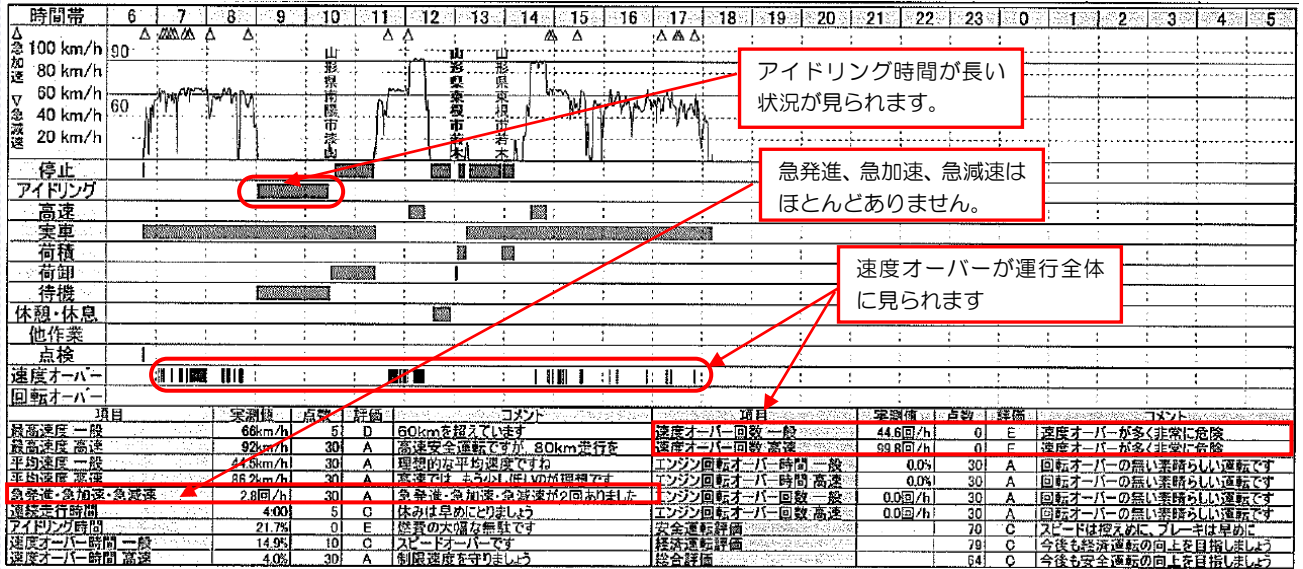
T社では、外部委託の第三者機関による覆面調査で、運転者の実態把握をしています。覆面調査とすることで、運転者の普段1人で運行しているときの運転の実態がわかります。この調査をもとに、デジタルタコグラフデータ等の数値とあわせた運転者の「真のクセ」を見出して、褒めるところは褒め、注意すべきところは、きめ細かく指導することで、事故の減少につながったばかりでなく、接遇においても運転者のサービスレベルが向上しています。



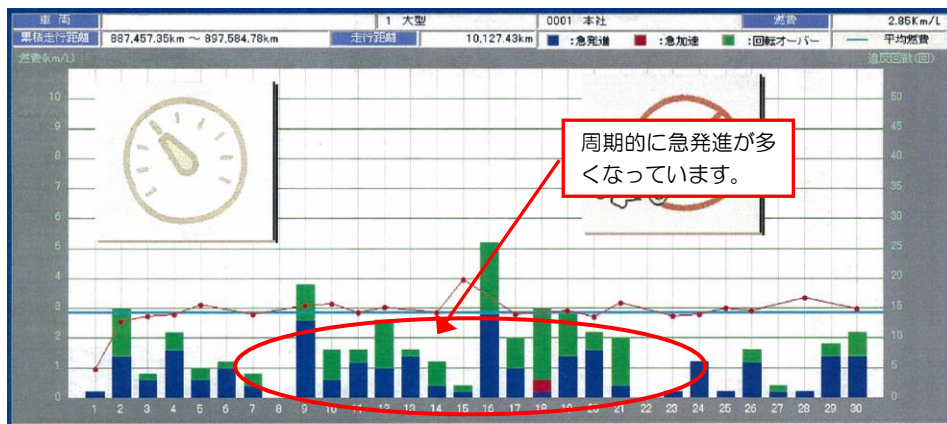
## デジタルタコグラフデータ等を活用し、「運転のくせ」を認識させる その1

- 運転者が自分の「運転のくせ」を知るには、適性診断のほか、デジタルタコグラフデータ等、日々の運行データを活用することも重要です。
- デジタルタコグラフやEMS等では、総合的な運行の状況などを整理し日報として出力されるものや、速度についての分析チャートなどが出されるものも多くあります。
- 走行速度、エンジン回転などで、運行全体の速度について指導できるほか、急のつく運転などもセンサー検知してデータが出されるものもありますので、これらについても指導に活かすことが可能です。

速度チャート



急発進・急加速・回転オーバー回数・燃費グラフ



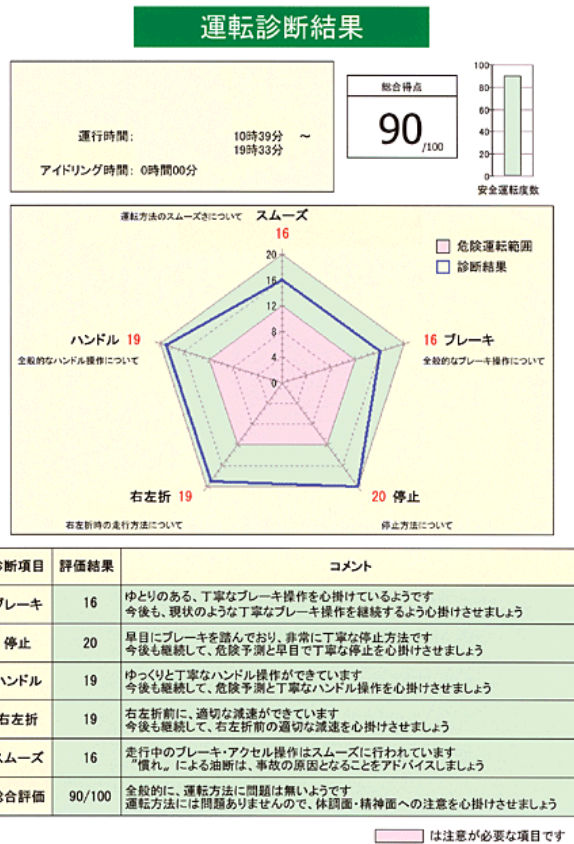
資料提供：矢崎総業(株)



## デジタルタコグラフデータ等を活用し、「運転のくせ」を認識させる その2

作成日: 2005年09月28日

- 運転診断結果は、評価点や分析チャートなどであらわすものが多くあります。
- 評価点の高い項目については褒め、また、評価点の低い項目については要因を理解させるようにし、配慮すべきことを運転者自身に自覚させましょう。
- 評価結果を社内でランキング表示するなどして、運転者の安全運転に対するモチベーションを向上させるなどの工夫も見られます。



### 評価のランキング

資料提供: ㈱データ・テック

順位	業務員	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	平均	ランク	指導書					
1		95				95														99	99	99	99	99											97.8	A	0			
2					99	99	90	99	99	95										99	99	99	95	95	97											97.0	A	1		
3			98	98	95	95	95	95	95											98	98	98	98	98													96.8	A	0	
3				100	95		99	98	99	99	95									99	95	95	95	95													96.8	A	0	
5				90	92		99	99	99	98	99	95								99	99	95	95	100	92												96.6	A	0	
6				95	95		95	99	99	99	95									95	95	95	98														96.3	A	1	
6				99			98	95	95	95	95	95								95	98	99	95	97													96.3	A	0	
8				95	95		95	99	90	98	98							98		99	98	99	98	99	98												96.0	A	2	
9				95			95	99	95	99	98	95								95	95	95	95														95.9	A	0	
9				95	94		95	98	97	98	94									99	96	97	99	95	99												95.9	A	7	
9				95	95		95	99	99	99	95	95								95	95	95	95														95.9	A	0	
9				99	95		98	95	95	95	95	95								99	95	95	99	95	99		99										95.9	A	0	
13				95	95		98	98												97	92	98	95	95	95												95.8	A	1	
13				92	95		98	95	95	95	97									98	95	95	98	95	98												95.8	A	2	
15				95			98	95	95	95										95	99	95	95															95.7	A	0
16				95	95		95	95	95	95	95									99	95	95	95	99													95.6	A	0	
17				99			95	90	90	90	91	98								100	95	98	99	99													95.4	A	1	
18				98	92		95	95	95	95	95	95								95	95	95	95	98	95												95.2	A	1	
19				90	90		90	95	90	99	90									99	99	98	99	99	95												94.5	A	0	
19				99	95		95	95	95	90										90	95	95	95	95	95												94.5	A	0	

### 【事例】

茨城県のM社では、ドライブレコーダーで得られた運転診断評価、危険挙動の状況、1カ月の平均結果、適性診断結果などをもとに、運転者への指導を帰庫時や会議などを中心に行っています。ドライブレコーダーの導入、運転診断評価については、導入当初、運転者からの拒否反応もありましたが、運転者を指導する側の運行管理者がスキルアップし、運転者に理解させる能力を身につけたこと、また運転者と運行管理者が話しやすい環境なども整えたことにより、徐々に運転者の安全に対する意識が高まり、事故件数は導入3年後に80%削減されました。



## ここまでのおさらい チェックシートⅧ



### 運行管理者のためのチェックポイント

- ✓ 性格面で注意と診断された運転者には、どのような指導が効果的でしょうか？
  - まずは好ましい点をほめる
    - 注意の項目について説明します  
「あなたの場合、注意の配分や動作の正確さ、判断・動作のタイミングは良いですね。とっさの場合に間違ふといったことはなさそうですね。しかし、性格の面では、〇〇が不十分という結果が出ています。」
    - 注意点について、日頃の運転ぶりを振り返らせ、何が問題かを見つけ出します。  
「〇〇の項目が不十分の人は、△△になりがちと言われていますが、あなたは日頃の運転を振り返ってみてどうですか？」
    - 最後にまとめの助言をし、締めくくりでも褒めるべきところは褒め、かつ、注意すべき点はどこだという言い方をし、運転者に注意点を受け入れさせて、認識させる。
  
- ✓ 安全態度で注意と診断された運転者には、どのような指導が効果的でしょうか？
  - 安全態度は、マナーやモラルの良し悪しよりも、自分の運転ぶりの荒さに対する自己評価が主な内容です。プロの運転者への指導では、プロとしての自覚をあらさまに促すのではなく、「自己評価」である点を強調し、説明をすることが重要です。  
「運転が荒いという自己評価ですね。〇〇になりがちという評価になっています。安全に対する考え方が甘いということかも知れません」
  - 注意点について、日頃の運転ぶりを振り返らせ、何が問題かを見つけ出します。  
「日頃の運転を振り返ってみて、〇〇についてはどうですか？ヒヤッとしたことはありますか？それは具体的にどんなことでしたか？」
  - 要因が人間関係の悩みなどの場合もあるため、運転面だけでなく、それらについても聞き、助言をすることも必要です。
  
- ✓ 機能面で注意と診断された運転者には、どのような指導が効果的でしょうか？
  - 判断・動作のタイミングなどの機能面で問題がある場合は、タイミングが早すぎるせっちな行動が問題となります。
  - 注意点について、日頃の運転ぶりを振り返らせ、何が問題かを見つけ出します。  
「判断・動作のタイミングがちょっと早過ぎるようですね。運転していて、動作が先走るといったことはないですか？」
  - 配慮すべきことを説明し、具体的な例を挙げて認識させることが必要です。

## Ⅷ.交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因とこれらへの対処方法

本章では、長時間の連続運転・飲酒などの生理的要因、運転への過信などの心理的要因が、運転にどのような影響を与えるかについて整理しています。

指導においては、生理的・心理的要因による実際の事故事例を用いて、これらが交通事故につながる重大な要因であること認識させ、これを理解した上での安全指導を行っていくことが重要です。

➡【指針第1章2(1)-⑨】

### 1. 交通事故の生理的・心理的要因

#### 指導のねらい

運転者の生理的・心理的要因が交通事故を引き起こしています。事故につながる要因は何かを理解させ、運転にどのような影響を与えるのかを認識させましょう。

CHECK!

#### ポイント

事故の原因となる生理的・心理的要因としては、過労状態であること、飲酒、運転技能への過信、あせる気持ち、興奮状態などさまざまです。どういう状態がこのような要因を生むのか、運転にどのような影響を及ぼすかを理解させましょう。

#### 【解説】

##### ① 過労状態

バスの運行は、生理的・心理的負担の大きい「車の運転」をすることに加え、多くの乗客を乗せていること、貸切バス等では深夜・早朝を含む長時間労働となりがちであることなどが実態です。これらの状況が過労状態を引き起こし、一瞬の気の弛みが大事故につながることを理解させましょう。

○運転者の慢性的な休養不足や、精神的負担等により疲労が蓄積しやすく、運転者に過労状態が生じやすい傾向があります。

○貸切バス等では、長時間運行の際の車中休憩など環境の悪さなどが疲労回復を妨げ、過労運転の要因となっています。

##### ② 飲酒運転

飲酒は、車の運転に多大な影響を及ぼし、速度感覚が麻痺してスピードを出し過ぎる、気が大きくなって危険を危険と感じなくなり無謀な運転をする、視力が低下し視野も狭



まるため信号を見落とししたり計器類を見誤ったりする、反応時間が遅れたり的確なハンドルやブレーキ操作ができなくなる、意識がぼんやりしたり眠気が生じるなどの危険を招き、重大事故を起こしやすくなることを理解させましょう。

### ③ 運転技能への過信

「自分は運転が上手い」という過信は、安全運転の基本を失わせ、集中力も欠くこととなります。また、運転を甘く考えていると、無謀な行為や、見落とし・見誤りを起こし、重大な事故につながることを理解させましょう。

### ④ あせる気持ち

運行時間に気を取られ、急ぎやあせりの気持ちが心理を支配すると、スピードの出しすぎ、強引な車線変更、一時停止の無視などの危険な運転をしがちになります。また、前方の車の動きを遅いと感じ、交通の流れに対する配慮を失うこともあり、こうした気持ちのあせりが事故につながることを理解させましょう。

### ⑤ 興奮状態

カッカしたり、カリカリするなどの興奮した状態の運転は、的確な判断ができないばかりでなく、他車の運転行為も気にさわり、仕返しをするなどの行動を起こしがちです。例えば、追い越されると追い抜き返そうとする無理な運転をするなどが、事故の原因となることを理解させましょう。



#### 過労運転による重大事故

長距離運行となる貸切バスや高速バスなどでは、運転者の過労が要因となった事故が起きている。

平成19年2月18日早朝、大阪府吹田市で大型貸切バス車両（あずみ野観光バス）がモノレールの橋脚に追突し、アルバイト車掌が死亡、運転者を含む乗客26人が負傷した事故は、重大事故として社会に大きな影響を与えました。事故の原因としては、

- 運転者が夜行運転を連続的に繰り返し、拘束時間や休息期間等の違反となっていたこと
- 事故時の勤務は片道500km以上を夜行ワンマンで運転しており、連続運転時間が改善基準告示の4時間を超える可能性が高かった
- 運行管理や点呼が適切に実施されておらず、運転者の健康状態を無視していた可能性があった
- アルバイトの車掌は16歳で、深夜勤務が労働基準法違反である可能性があった
- 労働基準監督署がこのバス会社に拘束時間違反で勧告し、監査していたにもかかわらず、拘束時間を遵守していなかった

などが挙げられました。

運転者の過労は、一瞬の気の弛みが重大事故につながります。運転者が過労とならないよう、拘束時間・休息期間等の労働時間の遵守を徹底していくことが重要です。

## 2. 過労運転防止のための留意点

### 指導のねらい

高速バスや貸切バスの運転者は、他の産業と比べ長時間労働を課せられやすい労働環境に置かれていると言えます。過労運転は大きな事故につながり、社会的にも影響を及ぼすことを認識させるとともに、拘束時間などの規定について確認させましょう。また、日ごろの生活において疲労とならないために留意すべきことも自覚させる必要があります。

### (1) 労働時間についての規定 法

CHECK!

#### ポイント

過労運転を防止する目的に、厚生労働省では、「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）」及び国土交通省では、「旅客自動車運送事業の事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準」で拘束時間、休息期間等労働時間について規定されていることを認識させましょう。

### 【解 説】

区分	内容	
1ヶ月拘束時間 （※1参照）	4週間を平均した1週間当たり 65時間以内 （貸切バス運行では、労使協定締結の場合、52週のうち16週までは71.5時間まで延長できる）	
1日の拘束時間	1日 原則 13時間以内 最大 16時間以内（15時間を超える回数は1週間2回まで）	
休息期間 （※2参照）	1日の休息期間は継続8時間以上 （運転者の住所地での休息期間が、それ以外の場所での休息期間より長くなるよう努めること。）	
運転時間	1日の運転時間は、2日平均で9時間以内 1週間の運転時間は、4週間ごとの平均で 原則40時間以内	
連続運転時間	運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に30分以上の休憩等を確保することにより、運転を中断しなければならない。 （ただし、運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に運転を中断する場合の休憩については、少なくとも1回につき10分以上とした上で分割できる。）	
特例	(1) 分割休息期間	業務の必要上、勤務の終了後継続した8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合、一定期間における全勤務回数の2分の1の回数を限度として、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができる。 この場合、分割された休息期間は、1日において1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上とすること。
	(2) 2人乗務	1日の最大拘束時間を20時間まで延長可。休息期間を4時間に短縮可。 （ただし、車両内に身体を伸ばして休息できる設備がある場合に限り）。
	(3) 隔日勤務の特例	業務の必要上やむを得ない場合には、2暦日における拘束時間が21時間を超えず、勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与えれば隔日勤務に就かせることは可。

※1「拘束時間」とは、始業時刻から終業時刻までの時間で、労働時間と休憩時間を合計したものです。

※2「休息期間」とは、勤務と次の勤務の間の時間で、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、労働者にとって全く自由な時間をいいます。



バス運転者の労働時間等の改善基準のポイントについては、以下をご参照ください。

■厚生労働省 (<http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/kantoku/040330-11.html>)

## (2) 運行中の留意点

CHECK!

### ポイント

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に規定されている拘束時間・休息期間を遵守し、過労とならない運転を心がけさせましょう。早めの休憩をとり、休憩時には身体を動かすことが大切であることを認識させましょう。

### 【解 説】

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に規定されている拘束時間、休息期間等を遵守するとともに、運転者は、運行中、以下のようなことに留意することが必要であることを理解させましょう。

- 疲れを感じる前に早めに休憩をとり、軽くからだを動かしましょう。
- 高速バス、貸切バスの運転者は、長時間の連続運転する場合、2時間に1回は15分以上の休憩をとるようにして、疲れないう心がけましょう。
- 無謀な運転は疲労を早める要因となります。常に余裕を持った運行を心がけましょう。
- 乗務距離による交代運転者の配置の指針を参考として運転の交代を行わせましょう。  
※「改善基準告示」で定められた2日を平均した1日あたりの運転時間の上限（9時間）に相当する乗務距離の上限は、670kmとする。ただし、高速道路における乗務距離に、一般道路における乗務距離はその2倍に換算したものを加算すること。

## (3) 日常生活での留意点

CHECK!

### ポイント

日常生活も運転への影響があります。健康管理を怠らないだけでなく、疲労や悩みを運行に持ち込まないことが必要であることを認識させましょう。

- 十分な睡眠をとる（6～7時間の連続した睡眠）
- 日頃から身体を動かし、健康を保ちましょう
- ストレスなどをためないようにしましょう
- 定期的に健康診断を受診しましょう

### 【解 説】

過労のもととなる要因は、運転中の環境だけでなく、運転者の日常生活も影響しています。プロの運転者は、疲労や悩みを次の運行に持ち込まないよう、日常の健康管理などに留意する必要があることを理解させましょう。

- 毎日同じ時間に睡眠をとるよう心がけ、十分な睡眠（6～7時間の連続した睡眠）をとることが過労防止に有効です。点呼において、前日の睡眠時間を確認しましょう。
- 運転席での仮眠は疲労回復の効果はあまり期待できません。このような仮眠はできるだけ控えましょう。
- 日頃からできるだけ身体を動かし、健康を保ちましょう。
- 休日には仕事を離れて、趣味などでストレス解消をしましょう。
- 休日には、次の日に疲労が残るようなことをするのは避けましょう。
- バランスのよい食事を、できるだけ規則正しくとり、深酒をしないようにしましょう。
- 定期的に健康診断を受診し、健康状態を保ちましょう。

### 3. 飲酒運転防止のための留意点

#### 指導のねらい

飲酒は、車の運転に多大な影響を及ぼします。飲酒が身体に及ぼす影響について理解させるとともに、飲酒運転による厳しい罰則があることを認識させ、飲酒運転をしないための留意点を確認させましょう。

#### (1) 飲酒運転に対する罰則 **法**

CHECK!

#### ポイント

道路交通法では、酒酔い運転又は酒気帯び運転に対する罰則を規定しています。未だなくならない飲酒運転に対し、平成19年には罰則の強化とともに、酒類提供者や同乗者への罰則が設けられていることを理解させましょう。

○酒酔い運転は免許取消

○酒酔い運転で人身事故を引き起こした場合は「危険運転致死傷罪」となる

#### 【解 説】

平成19年の改正道路交通法では、未だなくならない酒酔い運転や酒気帯び運転に対する罰則が強化され、さらにはこれまでに罰則の対象となっていなかった車両提供や酒類提供、飲酒運転車両への同乗者に対しても罰則が設けられました。

○酒酔い運転は免許取消

罰則	酒酔い運転		5年以下の懲役又は100万円以下の罰金
	酒気帯び運転		3年以下の懲役又は50万円以下の罰金
違反点数	酒酔い運転		35点
	酒気帯び運転	0.25mg以上	25点
		0.15mg以上0.25mg未満	13点
運転者以外への処罰	車両提供者	運転者が酒酔い運転	5年以下の懲役又は100万円以下の罰金
		運転者が酒気帯び運転	3年以下の懲役又は50万円以下の罰金
	酒類の提供 車両の同乗者	運転者が酒酔い運転	3年以下の懲役又は50万円以下の罰金
		運転者が酒気帯び運転	2年以下の懲役又は30万円以下の罰金

○酒酔い運転で人身事故を引き起こした場合には危険運転致死傷罪に

危険運転致死傷罪	死亡事故	1年以上20年以下の懲役
	負傷事故	15年以下の懲役



## ここまでのおさらい チェックシートⅩ



### 日常チェックポイント

- ✓ 厚生労働省が規定しているバス運転者の労働時間はどのようなものですか？
  - 1カ月の拘束時間：1週間 65時間（4週間平均）
  - 1日の拘束時間：原則 13時間以内、最大 16時間以内
  - 休憩時間：1日継続8時間以上
  - 運転時間：2日平均で1日あたり9時間以内、4週間平均で1週間あたり原則 40時間以内
  - 連続運転時間：4時間以内、4時間経過直後には 30分の休憩による運転の中断が必要
  
- ✓ 飲酒運転に対する罰則としてはどのようなものが科せられますか？
  - 酒酔い運転
    - 5年以下の懲役又は 100万円以下の罰金
    - 35点の違反点数
  - 酒気帯び運転
    - 3年以下の懲役又は 50万円以下の罰金
    - 13点～25点
  - 危険運転致死傷罪
    - 死亡事故の場合、1年以上 20年以下の懲役
    - 負傷事故の場合、15年以下の懲役



### 安全教育でのチェックポイント

- ✓ 過労防止のための留意点としては、何が挙げられますか？
  - 疲れを感じる前に休憩をとる
  - 長時間の連続運転をしない（連続運転は4時間以内）
  - 無謀な運転をしない
  - 十分な睡眠をとり、身体を動かす
  - 日頃、趣味などでストレス解消をする
  - バランスのよい食事をする
  - 定期健康診断を受診する



## X.健康管理 の重要性

本章では、疾病が交通事故の要因となること、健康診断受診の必要性、健康管理の方法などについて整理しています。

指導においては、疾病が要因である交通事故事例から健康管理の重要性を理解させることが重要です。

—👉【指針第1章 2(1)-⑩】

### 1. 健康起因の事故と健康管理の必要性

#### 指導のねらい

疾病が交通事故の要因となるおそれがあることを理解させ、疾病が及ぼす影響、健康診断受診の重要性を認識させ、疾病等を必ず申告させましょう。

#### (1) 疾病が要因の交通事故

CHECK!

#### ポイント

バス運転者は、不規則な業務形態から、生活習慣病を患う人が多くなっています。これらの疾病を要因としている事故も多く発生しており、心臓疾病による運転者の死亡率も高くなっていることを認識させましょう。

- 生活が不規則であることから、肥満、生活習慣病、消化器疾患になりやすい。
- 脳や心臓の疾病も、生活習慣に起因したものが多く、自分が気付かないうちに進行している場合が多く、突然死に至ることも多くなっています。
- かぜ薬等の眠気を招く薬の服用なども事故の要因となっています。

#### 【解 説】

##### ○糖尿病などの疾病

バス運転者は、生活時間が不規則な生活スタイルである場合もあり、これは、消化器疾患、肥満、生活習慣病につながります。

糖尿病は、生活習慣病の代表的な疾病ですが、進行している場合、薬物療法が必要となります。しかし、薬物療法によって低血糖を引き起こし、意識が混濁するなどの症状などが運転に危険を及ぼす症状を招く可能性があることを認識させましょう。

##### ○脳や心臓の疾病

居眠り運転が原因と思われる交通事故のうち、運転中の突然死（脳卒中や心臓病）による事故であったケースが増えています。脳卒中や心臓病は、その要因が生活習慣に関係していることから生活習慣病と呼ばれていますが、自分では気付かぬうちに進行して

いる場合が多く、症状があらわれたときには治りにくい段階にあり、突然死に至ることも多くあることを認識させましょう。

### ○生活習慣病の要因

生活習慣病の要因は、日々における生活の5つの習慣（食生活、運動習慣、休養、飲酒、喫煙）であり、これらの習慣が不健全であることの積み重ねによって発病するものであることを認識させましょう。

### ○眠気を招く薬の服用の注意

眠気を招く成分が入っているかぜ薬などを服用すると、車の運転に支障をきたします。眠気を招く薬を運行前に服用した場合には、報告させるとともに、運転をしないことが必要であることを理解させましょう。

## (2) 健康診断の受診の必要性



### ポイント

労働安全衛生法に基づく「労働安全衛生規則」では、事業者は、労働者に対して定期的な健康診断を行うことが義務付けられています。

健康診断は、健康状態をチェックする大切な機会です。必ず、受診させるとともに、診断内容に基づく指導を行うことが必要です。

### 【解説】

健康障害を防止するためには、定期的な健康診断による健康状態のチェックを欠かさないことが必要であることを認識させましょう。

○会社で提携している医療機関の健康診断を必ず定期的に受け、健康な状態を保つよう心がけさせましょう。

○健康診断で、注意事項が指摘された場合には、適切な治療を行って、健康な状態に戻していくことがプロの運転者として大切であることを認識させましょう。

○月45時間以上の時間外労働となった場合には、産業医による健康管理についての助言指導を受けましょう。月100時間又は平均で月80時間を超えた時間外労働となった場合には、産業医の面接による保健指導が必要です。

○産業医を選任していない事業所でも、地域産業保健センターを活用すると、無料で産業保健サービスを受けることができることなどを認識させましょう。



### 睡眠時無呼吸症候群（SAS）

十分に睡眠時間をとっていても、眠気がとれない場合は、睡眠時無呼吸症候群となっていることも考えられます。SASは生活習慣病と密接に関係しており、放置すると生命に危険が及ぶこともあります。また、SAS特有の眠気は、交通事故につながる可能性も高く、早期に適切に治療することが大切です。

■国土交通省SAS対応マニュアル

(<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/09/090601/01.pdf>)

■睡眠時無呼吸症候群サイト (<http://www.sleep.or.jp/index.html>)

## 2. 健康管理のポイント

### 指導のねらい

健康は、安全な運行のための基本であることを自覚し、日頃の健康管理を心がけていくことが大切であることを認識させましょう。

運転者の疾病が交通事故の要因となるおそれがあることを理解させ、疾病、運転中の体調の異常等を必ず申告させましょう。

CHECK!

### ポイント

バス運転者は、単独で判断する、とっさの対応が必要、同じ姿勢で何時間も過ごすなどから、心身の状態が運行に及ぼす影響は大きく、健康状態を保持することが必要不可欠であることを認識させましょう。

運行管理者は、運転者に対して以下の指導を徹底しましょう。

○運転者に疾病が交通事故の要因となるおそれがあることを理解させ、疾病等を必ず申告させるように指導を行います。

○運転者に運転中に体調の異常を感じた時に、無理に運行を続けると非常に危険であることを理解させ、運転中に運転に支障を来す可能性がある体調の異常を少しでも感じた場合、速やかに営業所に連絡する等の指導を徹底します。

### 【解 説】

心身の健全を保つと同時に、プロの運転者として、規則正しい生活を心がけ、自己の健康を管理していくことが大切であることを認識させましょう。

- ✓ 余暇は心身の休養をするようにし、常にリフレッシュして運行にのぞめるように心がけましょう
- ✓ 規則正しい食生活とバランスの良い栄養補給を心がけ、暴飲暴食は慎みましょう
- ✓ 不摂生による病気の誘発に注意し、疾病予防に努めましょう
- ✓ 病気の兆候があった場合には、早めに医師の診断を受けましょう
- ✓ 定期健康診断を必ず受診しましょう
- ✓ 適度な運動を心がけ、心身を鍛えるとともに、体力の保持に努めましょう
- ✓ 夜更かしや睡眠不足は過労の元となります。十分な睡眠をとるよう心がけましょう
- ✓ 精神面の健康管理にも十分留意し、明朗、快活、礼儀正しく行動できるよう心がけましょう
- ✓ 精神的な悩みは、上司や同僚に相談し、早く解決するよう心がけましょう



### ストレスの安全運行に及ぼす影響

身体健康維持が重要であるとともに、運転者のこころの健康も健全にすることが大切です。家庭内のことや借金などの悩みなどから、大きなストレスが生じ、漫然運転となって交通事故を引き起こしかねません。悩みを相談しやすい社内環境を整備するとともに、産業医の活用なども有効です。

■産業医とは、事業所において労働者の健康の保持・増進に努め、衛生管理者とともに職場環境管理を行い、労働と健康の両立を図る職務を有する医師のことです。産業医が見つからないときは、地域産業保健センターにお問合せください。

■(独)労働者健康福祉機構では、全国に産業保健推進センターを設置し、産業保健に関する相談や研修を行っています。(http://www.rofuku.go.jp/sanpo/)

## ここまでのおさらい チェックシートX



### 日常チェックポイント

- ✓ 日頃、健康管理のために留意すべき点としては、何が挙げられますか？
  - 余暇は心身の休養をするようにし、常にリフレッシュして運行にのぞめるように心がけましょう
  - 規則正しい食生活とバランスの良い栄養補給を心がけ、暴飲暴食は慎みましょう
  - 不摂生による病気の誘発に注意し、疾病予防に努めましょう
  - 病気の兆候があった場合には、早めに医師の診断を受けましょう
  - 定期健康診断を必ず受診しましょう
  - 適度な運動を心がけ、心身を鍛えるとともに、体力の保持に努めましょう
  - 夜更かしや睡眠不足は過労の元となります。十分な睡眠をとるよう心がけましょう
  - 精神面の健康管理にも十分留意し、明朗、快活、礼儀正しく行動できるよう心がけましょう
  - 精神的な悩みは、上司や同僚に相談し、早く解決するよう心がけましょう

## XI. 安全性の向上を図るための装置を備える貸切バスの適切な運転方法

本章では、「衝突被害軽減ブレーキ」、「車線逸脱警報装置」等の自動車に備えられている安全性の向上を図るための装置（以下、「運転支援装置」）の特性と使い方を理解した運転の重要性について整理しています。

指導においては、装置を過信し、事故に至るケースがあることを理解させましょう。また、運転支援装置の限界を心得て正しく使用するために、運転支援装置の限界とメーカーによる作動等の違いを明確にさせ、運転支援装置に頼り過ぎた運転にならないように指導しましょう。

【指針第1章2(2)-①】



### 1. 安全性の向上を図るための装置に係る事故の事例

#### 指導のねらい

運転支援装置に関する性能の理解不足や過大評価により事故が発生する場合があります。運転者が事故の特徴を理解し、運転支援装置の機能を正確に把握することの必要性を実感できるような指導を心がけましょう。

CHECK!

#### ポイント

自動車に搭載された運転支援装置の性能に関する知識や理解が不十分であることや、性能を過大評価することが事故の要因となることを、具体的な事例を基に以下で説明しています。

車両メーカー毎に性能の違いがあることや、一般的な認識と正確な性能や作動条件には違いがあることを知るきっかけとなるよう指導しましょう。

#### 【事件事例】

トラックでは、運転支援装置への誤解により、下記のような事故が起きています。バスでも同様な事故が起こらないようにしましょう。

（参照：平成22年度「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」第3分冊より）

- \_\_○ アダプティブ・クルーズ・コントロール装置を自動ブレーキのようなものと誤解して使用し、大型トラック（衝突被害軽減ブレーキ非搭載）が高速自動車道を約85km/hで運行中、当該トラックの運転者が運転席後方の自分の荷物を取るため脇見運転となり、前方の渋滞に気付くのが遅れ、この渋滞の最後尾の乗用車に追突し、5台を巻き込む多重事故となった。この事故により、追突された乗用車のうち1名が死亡、2名が重傷、7名が軽傷を負った。
- トラック運転者が早朝運行中に眠くなってきたため、アダプティブ・クルーズ・コントロール装置を自動運転のようなものと誤解して使用し、トラック（衝突被害軽減ブレーキ非搭載）が高速自動車道（制限速度80km/h）を約80km/hで運行中、当該トラックの運転者が居眠り状態となり、路側帯でタイヤ交換をしていた2人をはねた。  
この事故により、はねられた2人は全身を強く打ち、間もなく死亡した。



#### 安全運転支援装置や警報音を適切に使用する指導

安全運転支援装置は「ドライバーを支援」することを目的としており、安全運転支援機能を「正しく使う」ことが前提です。勝手な判断で警報音、装置の切断等をしないよう、適切に使用するよう指導しましょう。

## 2. 運転支援装置の性能及び留意点

### 指導のねらい

運転者に直接作用する、代表的な運転支援装置の性能および注意事項を記しています。

自動車に搭載された運転支援装置の性能と注意事項を認識させるとともに、装置の性能を過信せず常に運転に集中し、安全運転を心がけるように指導しましょう。

下記の代表的な装置の説明に加え、メーカー毎にも作動条件等に違いがあることを認識させ、運転者に対し、自社の車両に装備されている運転支援装置の性能や適正な使用方法を指導しましょう。管理者・運転者が一体となり、メーカー担当者から十分な説明を受けることも有効です。

### (1) ブレーキ制御を行う装置



#### ポイント

ブレーキの制御を行い、衝突時の被害軽減や车速の維持を行う運転支援装置は特に運転者が性能を過信しがちです。装置の性能や限界等の注意事項とともに、運転に集中することの重要性を、指導を通じて運転者は意識する必要があります。

また、これらの装置の作動を、運行管理者等が把握できる体制づくりも重要です。

#### 【解 説】

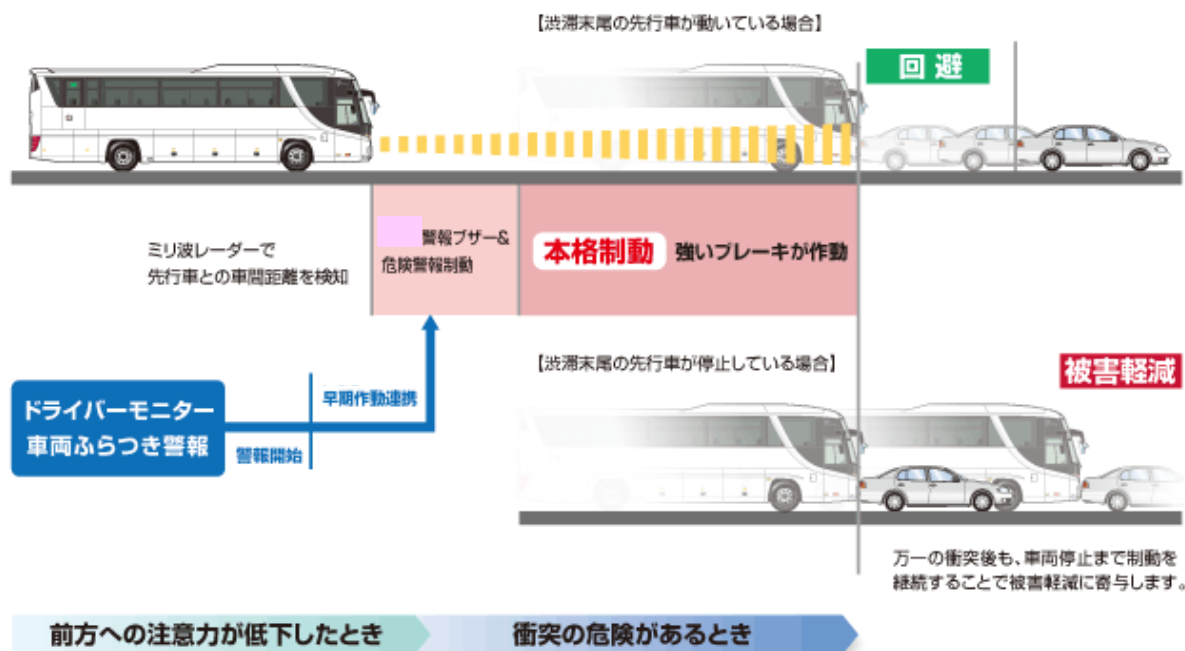
#### ① 衝突被害軽減ブレーキ（前方障害物衝突被害軽減制動制御装置）

##### ○性能

- ・レーダー等により先行車との距離を常に検出し、危険な状況にあるかどうかを監視します。
- ・追突の危険性が高まったら、まずは音などにより警報し、ドライバーにブレーキ操作を促します。
- ・それでもブレーキ操作をせず、追突する若しくは追突の可能性が高いと車両が判断した場合、システムにより自動的にブレーキをかけ、衝突時の速度を低く抑えるようにします。
- ・先行車が急ブレーキを掛けるなどで衝突被害軽減ブレーキの範囲を超えてしまう場合には、運転者の操作が必要となるため、運転者は交通状況の把握を常に行う必要があります。

## ○注意事項

- ・衝突被害軽減ブレーキは、当システムのみで衝突を回避したり、安全に停止するというものではありません。
- ・レーダーセンサーに汚れ等が付着している際にはシステムが正しく作動しない恐れがあります。



資料提供：日野自動車株式会社

## ②アダプティブ・クルーズ・コントロール/ACC（定速走行・車間距離制御装置）

### ○性能

- ・レーダー等で前方を監視し、運転者がセットした車速を維持するとともに、自車両よりも遅い先行車がいる場合には、先行車との車間距離を適正に維持して追従走行します。

### ○注意事項

- ・運転操作が軽減されることや、先行車との車間距離が維持される安心感から、居眠り運転や、装置を過信して前方不注意となり、事故の要因となる場合があることを運転者に徹底して指導し、理解を促しましょう。

## (2) ハンドル操作の警告や支援を行う装置

CHECK!

### ポイント

運転者のハンドル操作や車両の挙動から、運転者に対して適切な操作を行うように警告を発したり、操作力を支援する装置は、ドライバー自身の操作を前提としたものであることを解説しましょう。路面や天候、周囲の交通状況等に集中することが必要であることを指導しましょう。

### 【解説】

#### ① ふらつき注意喚起装置

##### ○性能

- ・運転者の低覚醒状態や低覚醒状態に起因する挙動を検知し、運転者に注意を喚起するようになります。

##### ○注意事項

- ・ふらつき注意喚起装置は、居眠り運転や脇見運転を可能とする装置ではありません。
- ・本装置は検出できない環境や運転操作があるため、走行中すべての状況を網羅したモニター装置ではないことをきちんと説明し、走行中は油断せず、常に集中するよう運転者に指示しましょう。

#### ② 車線逸脱警報装置

##### ○性能

- ・走行車線を認識し、車線から逸脱した場合あるいは逸脱しそうになった場合には、運転者が車線中央に戻す操作をするよう警報が作動します。

##### ○注意事項

- ・後付け装置の中には、ウィンカーと連動せず車線変更や交差点などで曲がった際に警報が作動するものもあるため、運転者は自社の装置の性能を把握する必要があります。

#### ③ 車線維持支援制御装置

##### ○性能

- ・カメラで前方の車線を認識し、高速道路の直線路で車線を維持して走行するのに必要なハンドル操作を適切に支援します。

##### ○注意事項

- ・本装置はハンドル操作力の軽減であり、装置単体が車線維持の全てを行うものではなく、運転者が適切なハンドル操作を行う必要があることを、指導を通して呼びかけましょう。



### (3) 車体維持を支援する装置

#### CHECK! ポイント

通常の運転時には作動せず、横転の危険に直面した際に、運転者への警告とエンジン出力や制動力の制御により、危険を軽減する装置です。運転者は横転の危険に遭遇しないよう、路面や天候、周囲の交通状況等に集中する必要があります。

#### 【解説】

##### ○ 車両安定性制御装置

##### ○ 性能

- ・急なハンドル操作や積雪がある路面の走行などを原因とした横転の危険を、警報音などにより運転者に知らせるとともに、エンジン出力やブレーキ力を制御し、横転の危険を軽減させるものです。

#### 〈車両安定制御システム 装着車と非装着車の比較〉



資料提供：日野自動車株式会社

##### ○ 注意事項

- ・本装置は急ハンドルや積雪のある路面の走行を可能にする装置ではないので、本装置を過信した運転をしてはならないことを指導し、どんな環境においても安全な運転を心がけるよう、運転者に呼びかけましょう。

**参考① 旅客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  
指導及び監督の指針**

---

# 旅客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指導及び監督の指針

平成十三年十二月三日 国土交通省告示第千六百七十六号

旅客自動車運送事業運輸規則(昭和三十一年運輸省令第四十四号)第三十八条第一項及び第二項の規定に基づき、旅客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指導及び監督の指針を次のとおり定め、平成十四年二月一日から施行する。

## 【平成 28 年 12 月 1 日施行分】

### 第一章 一般的な指導及び監督の指針

旅客自動車運送事業者は、旅客自動車運送事業運輸規則(昭和 31 年運輸省令第 44 号。以下「運輸規則」という。)第 38 条第 1 項の規定に基づき、1 に掲げる目的を達成するため、2 に掲げる内容について、3 に掲げる事項に配慮しつつ、旅客自動車運送事業の事業用自動車(以下「事業用自動車」という。)の運転者に対する指導及び監督を毎年実施し、指導及び監督を実施した日時、場所及び内容並びに指導監督を行った者及び受けた者を記録し、かつ、その記録を営業所において3年間保存するものとする。

#### 1 目的

旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者は、多様な地理的、気象的状况の下で旅客を運送すること、また、一般乗合旅客自動車運送事業の事業用自動車(以下「乗合バス」という。)又は一般貸切旅客自動車運送事業の事業用自動車(以下「貸切バス」という。)等の運転者は大型の自動車を運転することが多いことから、経路、路線又は営業区域における道路の状況その他の運行の状況に関する判断及びその状況における運転について、高度な能力が要求される。このため、旅客自動車運送事業者は、その事業用自動車の運転者に対して継続的かつ計画的に指導及び監督を行い、他の運転者の模範となるべき運転者を育成する必要がある。そこで、旅客自動車運送事業者がその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は、道路運送法(昭和 26 年法律第 183 号)その他の法令に基づき運転者が遵守すべき事項に関する知識のほか、事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために必要な運転に関する技能及び知識を習得させることを目的とする。

#### 2 指導及び監督の内容

##### (1) 事業用自動車を運転する場合の心構え

旅客自動車運送事業は公共的な輸送事業であり、旅客を安全、確実に輸送することが社会的使命であることを認識させるとともに、事業用自動車による交通事故(道路交通法(昭和 35 年法律第 105 号)第 67 条第 2 項に規定する交通事故をいう。以下同じ。)が社会に与える影響の大きさ及び事業用自動車の運転者の運転が他の運転者の運転に与える影響の大きさ等を理解させ、事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するとともに他の運転者の模範となることが使命であることを理解させる。

##### (2) 事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために遵守すべき基本的事項

道路運送法に基づき運転者が遵守すべき事項(貸切バスの運転者にあつては、運行指示書の遵守を含む。)及び交通ルール等を理解させるとともに、これらを遵守した安全な運転方法について、これらから逸脱した運転方法に起因する交通事故の事例を説明すること等により、確認させる。

### (3) 事業用自動車の構造上の特性

事業用自動車の車高、視野、死角、内輪差(右左折する場合又はカーブを通行する場合に後輪が前輪より内側を通ることをいう。以下同じ。)及び制動距離等を確認させるとともに、これらを把握していなかったことに起因する交通事故の事例を説明すること等により、事業用自動車の構造上の特性を把握することの必要性を理解させる。

### (4) 乗車中の旅客の安全を確保するために留意すべき事項

加速装置、制動装置及びかじ取装置の急な操作を行ったことにより旅客が転倒した等の交通事故の事例を説明すること等によりこれらの装置の急な操作を可能な限り避けることの必要性を理解させる。また、このほか、走行中は旅客を立ち上がらせないこと及びシートベルトが備えられた座席においてはシートベルトの着用を徹底させること等乗車中の旅客の安全を確保するために留意すべき事項を指導する。

### (5) 旅客が乗降するときの安全を確保するために留意すべき事項

乗降口の扉を開閉する装置の不適切な操作により旅客が扉にはさまれた等の交通事故の事例を説明すること等により、旅客が乗降するときには旅客の状況に注意して当該装置を適切に操作することの必要性を理解させる。また、このほか、周囲の道路及び交通の状況に注意して安全な位置に停車させること及び旅客の状況に注意して発車させること等旅客が乗降するときの安全を確保するために留意すべき事項を指導する。

### (6) 主として運行する路線若しくは経路又は営業区域における道路及び交通の状況

乗合バスの運転者にあつては主として運行する路線、貸切バス及び特定旅客自動車運送事業の事業用自動車(以下「特定旅客自動車」という。)の運転者にあつては主として運行する経路、一般乗用旅客自動車運送事業の事業用自動車(以下「ハイヤー・タクシー」という。)の運転者にあつては営業区域における主な道路及び交通の状況をあらかじめ把握させるよう指導するとともに、これらの状況を踏まえ、事業用自動車を安全に運転するために留意すべき事項を指導する。この場合、交通事故の事例又は自社の事業用自動車の運転者が運転中に他の自動車又は歩行者等と衝突又は接触するおそれがあったと認識した事例(いわゆる「ヒヤリ・ハット体験」)を説明すること等により運転者に理解させる。

### (7) 危険の予測及び回避

加速装置、制動装置及びかじ取装置の急な操作を行うことにより旅客が転倒する等の危険、乗降口の扉を開閉する装置の不適切な操作により旅客が扉にはさまれる等の危険、右左折時における内輪差及び直前、後方及び左側方の視界の制約、旅客の指示があったとき又は旅客を乗車させようとするときの急な進路変更又は停止に伴う危険等の事業用自動車の運転に関して生ずる様々な危険について、危険予知訓練の手法等を用いて理解させるとともに、必要な技能を習得させる。また、危険を予測し、回避するための自らへの注意喚起の手法として、必要に応じ、指差し呼称及び安全呼称を活用する。さらに、貸切バスの運転者にあつては、緊急時における制動装置の急な操作に係る技能の維持のため、当該運転者が実際に運転する事業用自動車と同一の車種区分(大型車(長さ9メートル以上又は乗車定員51人以上の車両をいう。以下同じ。)、中型車(大型車及び小型車(長さ7メートル以下であり、かつ、乗車定員30人以下の車両をいう。以下同じ。))以外の車両をいう。)及び小型車の別をいう。以下同じ。)の自動車を用いて、制動装置の急な操作の方法について指導する。

### (8) 運転者の運転適性に応じた安全運転

適性診断の結果に基づき、個々の運転者に自らの運転行動の特性を自覚させるよう努める。また、

運転者のストレス等の心身の状態に配慮した適切な指導を行う。

(9) 交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因及びこれらへの対処方法

長時間連続運転等による過労及び飲酒等の生理的要因並びに慣れ及び自分の運転技能への過信による集中力の欠如等の心理的要因が交通事故を引き起こすおそれがあることを事例を説明すること等により理解させる。また、運転中に疲労や眠気を感じたときは運転を中止し、休憩するか、又は睡眠をとるよう指導するとともに、飲酒運転、酒気帯び運転及び覚せい剤等の使用の禁止を徹底する。

(10) 健康管理の重要性

疾病が交通事故の要因となるおそれがあることを事例を説明すること等により理解させ、定期的な健康診断の結果に基づいて生活習慣の改善を図るなど適切な健康管理を行うことの重要性を理解させる。

(11) 安全性の向上を図るための装置を備える貸切バスの適切な運転方法

安全性の向上を図るための装置を備える貸切バスを運転する場合においては、当該装置の機能への過信及び誤った使用方法が交通事故の要因となった事例を説明すること等により、当該貸切バスの適切な運転方法を理解させる。

3 指導及び監督の実施に当たって配慮すべき事項

(1) 運転者に対する指導及び監督の意義についての理解

旅客自動車運送事業者は、道路運送法その他の法令に基づき運転者が遵守すべき事項に関する知識のほか、事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために必要な運転に関する技能及び知識を運転者に習得させることについて、重要な役割を果たす責務を有していることを理解する必要がある。また、旅客自動車運送事業者は、道路運送法その他の法令に基づき運転者が遵守すべき事項について運転者が違反した場合には、当該運送事業者にもその指導及び監督の責任があることを理解する必要がある。

(2) 計画的な指導及び監督の実施

旅客自動車運送事業者は、運転者の指導及び監督を継続的、計画的に実施するための基本的な計画を作成し、計画的かつ体系的に指導及び監督を実施することが必要である。

(3) 運転者の理解を深める指導及び監督の実施

運転者が自ら考えることにより指導及び監督の内容を理解できるように手法を工夫するとともに、常に運転者の習得の程度を把握しながら指導及び監督を進めるよう配慮することが必要である。

(4) 参加・体験・実践型の指導及び監督の手法の活用

運転者が事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために必要な技能及び知識を体験に基づいて習得し、その必要性を理解できるようにするとともに、運転者が交通ルール等から逸脱した運転操作又は知識を身に付けている場合には、それを客観的に把握し、是正できるようにするため、参加・体験・実践型の指導及び監督の手法を積極的に活用することが必要である。例えば、交通事故の事例を挙げ、その要因及び対策について、必要により運転者を小人数のグループに分けて話し合いをさせたり、イラスト又はビデオ等の視聴覚教材又は運転シミュレーターを用いて交通事故の発生する状況等を間接的又は擬似的に体験させたり、実際に事業用自動車を運転させ、技能及び知識の習得の程度を認識させたり、実験により事業用自動車の死角、内輪差及び制動距離並びに旅客の挙動等を確認させたりするなど手法を工夫することが必要である。

(5) 社会情勢等に応じた指導及び監督の内容の見直し

指導及び監督の具体的内容は、社会情勢等の変化に対応したものでなければならない。このため、道路運送法その他の関係法令等の改正の動向及び業務の態様が類似した他の旅客自動車運送事業者による交通事故の事例等について、関係行政機関及び団体等から幅広く情報を収集することに努め、必要に応じて指導及び監督の内容を見直すことが必要である。

#### (6) 指導者の育成及び資質の向上

指導及び監督を実施する者を自社内から選任する旅客自動車運送事業者は、これらの者に対し、指導及び監督の内容及び手法に関する知識及び技術を習得させるとともに、常にその向上を図るよう努めることが必要である。

#### (7) 外部の専門的機関の活用

指導及び監督を実施する際には、指導及び監督のための専門的な知識及び技術並びに場所を有する外部の専門的機関を積極的に活用することが望ましい。

## 第二章 特定の運転者に対する特別な指導の指針

旅客自動車運送事業者は、運輸規則第 38 条第 2 項の規定に基づき、第一章の一般的な指導及び監督に加え、1 に掲げる目的を達成するため、2 の各号に掲げる事業用自動車の運転者に対し、それぞれ当該各号に掲げる内容について、3 に掲げる事項に配慮しつつ指導を実施し、運輸規則第 37 条第 1 項に基づき、指導を実施した年月日及び指導の具体的内容を乗務員台帳に記載するか、又は、指導を実施した年月日を乗務員台帳に記載したうえで指導の具体的内容を記録した書面を乗務員台帳に添付するものとする。また、4 の各号に掲げる運転者に対し、当該各号に掲げる方法により適性診断を受診させ、受診年月日及び適性診断の結果を記録した書面を同項に基づき乗務員台帳に添付するものとする。さらに、5 に掲げる事項により、運転者として新たに雇い入れた者に対し、雇い入れる前の事故歴を把握した上で、必要に応じ、特別な指導を行い、適性診断を受けさせるものとする。

### 1 目的

旅客自動車運送事業者は、交通事故を引き起こした事業用自動車の運転者についてその再発防止を図り、また、運転しようとする車種区分の事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために必要な運転に関する技能及び知識を十分に習得していない運転者及び加齢に伴い身体機能が変化しつつある高齢者である運転者について交通事故の未然防止を図るためには、これら特定の運転者に対し、よりきめ細かな指導を実施する必要がある。そこで、特定の運転者に対して行う特別な指導は、個々の運転者の状況に応じ、適切な時期に十分な時間を確保して事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために必要な事項を確認させることを目的とする。

### 2 指導の内容及び時間

- (1) 死者又は重傷者(自動車損害賠償保障法施行令(昭和 30 年政令第 286 号)第 5 条第 2 号又は第 3 号に掲げる傷害を受けた者をいう。)を生じた交通事故を引き起こした運転者及び軽傷者(同条第 4 号に掲げる傷害を受けた者をいう。)を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前の 3 年間に交通事故を引き起こしたことがある運転者(以下「事故惹起運転者」という。)

事故惹起運転者に対する特別な指導の内容及び時間

内容	時間
<p>① 事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全の確保に関する法令等 事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するため道路運送法その他の法令等に基づき運転者が遵守すべき事項（貸切バスの運転者にあつては、運行指示書の遵守を含む。）を再確認させる。</p>	<p>貸切バス以外の一般貸切旅客自動車運送事業の事業用自動車（以下「一般旅客自動車」という。）及び特定旅客自動車の運転者に対しては、①から⑤までについて合計 6 時間以上実施すること。⑥については、可能な限り実施することが望ましい。</p>
<p>② 交通事故の事例の分析に基づく再発防止対策 交通事故の事例の分析を行い、その要因となった運転行動上の問題点を把握させるとともに、事故の再発を防止するために必要な事項を理解させる。</p>	<p>貸切バスの運転者に対しては、①から⑤までについて合計 6 時間以上、⑥について 20 時間以上実施すること。</p>
<p>③ 交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因並びにこれらへの対処方法 交通事故を引き起こすおそれのある運転者の生理的及び心理的要因を理解させるとともに、これらの要因が事故につながらないようにするための対処方法を指導する。</p>	<p>貸切バスの運転者に対しては、①から⑤までについて合計 6 時間以上、⑥について 20 時間以上実施すること。</p>
<p>④ 運行の安全及び旅客の安全を確保するために留意すべき事項 旅客自動車運送事業者の事業の態様及び運転者の乗務の状況等に応じて、シートベルトの着用を徹底させることその他の事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために留意すべき事項を指導する。</p>	
<p>⑤ 危険の予測及び回避 危険予知訓練の手法等を用いて、道路、交通及び旅客の状況に応じて交通事故につながるおそれのある危険を予測させ、それを回避するための運転方法等を運転者が自ら考えるよう指導する。また、貸切バスの運転者にあつては、当該運転者が実際に運転する事業用自動車と同一の車種区分の自動車を用いて、制動装置の急な操作の方法について指導する。</p>	
<p>⑥ 安全運転の実技 実際に運行する可能性のある経路（高速道路、坂道、隘路、市街地等）において、道路、交通及び旅客の状況並びに時間帯を踏まえ、当該運転者が実際に運転する事業用自動車と同一の車種区分の自動車を運転させ、安全な運転方法を添乗等（貸切バスの運転者にあつては、添乗）により指導する。</p>	

(2) 次のいずれかに掲げる者（貸切バス以外の一般旅客自動車の運転者として新たに雇い入れた者又は選任した者にあつては、雇い入れの日又は選任される日前 3 年間に他の旅客自動車運送事業者において当該旅客自動車運送事業者と同一の種類の実業の事業用自動車の運転者として選任されたことがない者に限り、特定旅客自動車の運転者として新たに雇い入れた者又は選任した者にあつては、過去 3 年間に乗合バス、貸切バス、ハイヤー・タクシー及び特定旅客自動車のいずれの運転者としても選任されたことがない者に限る。）（以下「初任運転者」という。）

- ① 当該旅客自動車運送事業者において事業用自動車の運転者として新たに雇い入れた者
- ② 当該旅客自動車運送事業者において他の種類の事業用自動車の運転者として選任されたことがある者であつて当該種類の事業の事業用自動車の運転者として初めて選任される者

初任運転者に対する特別な指導の内容及び時間

内容	時間
<p>① 事業用自動車の安全な運転に関する基本的事項 道路運送法その他の法令に基づき運転者が遵守すべき事項及び交通ルール等（貸切バスの運転者にあつては、運行指示書の遵守を含む。）を理解させるとともに、事業用自動車を安全に運転するための基本的な心構えを習得させる。</p>	<p>貸切バス以外の一般旅客自動車及び特定旅客自動車の運転者に対しては、①から④までについて合計 6 時間以上実施すること。⑥については、可能な限り実施することが望ましい。</p>
<p>② 事業用自動車の構造上の特性と日常点検の方法 事業用自動車の基本的な構造及び装置の概要及び乗合バス又は貸切バス等の運転者にあつては車高、視野、死角及び内輪差等の他の車両との差異を理解させるとともに、日常点検の方法を指導する。この場合において、貸切バスの運転者にあつては、当該運転者が実際に運転する事業用自動車と同一の車種区分の自動車を用いて指導する。</p>	<p>貸切バスの運転者に対しては、①から⑤までについて合計 6 時間以上、⑥について 20 時間以上実施すること。</p>
<p>③ 運行の安全及び旅客の安全を確保するために留意すべき事項 旅客自動車運送事業者の事業の態様及び運転者の乗務の状況等に応じて、シートベルトの着用を徹底させることその他の事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために留意すべき事項を指導する。</p>	
<p>④ 危険の予測及び回避 道路、交通及び旅客の状況の中に含まれる交通事故につながるおそれのある主な危険を理解させるとともに、それを回避するための運転方法等を指導する。また、貸切バスの運転者にあつては、当該運転者が実際に運転する事業用自動車と同一の車種区分の自動車を用いて、制動装置の急な操作の方法について指導する。</p>	
<p>⑤ 安全性の向上を図るための装置を備える貸切バスの適切な運転方法 安全性の向上を図るための装置を備える貸切バスを運転する場合においては、当該装置の機能への過信及び誤った使用方法が交通事故の要因となった事例を説明すること等により、当該貸切バスの適切な運転方法を理解させる。</p>	
<p>⑥ 安全運転の実技 実際に運行する可能性のある経路（高速道路、坂道、隘路、市街地等）において、道路、交通及び旅客の状況並びに時間帯を踏まえ、当該運転者が実際に運転する事業用自動車と同一の車種区分の自動車を運転させ、安全な運転方法を添乗等（貸切バスの運転者にあつては、添乗）により指導する。</p>	

(3) 初任運転者以外の者であつて、直近 1 年間に当該一般貸切旅客自動車運送事業者において運転の経験（実技の指導を受けた経験を含む。）のある貸切バスより大型の車種区分の貸切バスに乗務しようとする運転者（以下「準初任運転者」という。）

(2) に規定する特別な指導の内容のうち、少なくとも④（制動装置の急な操作に関する内容に限る。）及び⑥について実施することとし、実施時間は、⑥について 20 時間以上、その他については当該一般貸切旅客自動車運送事業者において同様の内容を初任運転者に対して実施する時間と同程度以上の時間とする。

(4) 高齢者である運転者(以下「高齢運転者」という。)

4 の (3) の適性診断の結果を踏まえ、個々の運転者の加齢に伴う身体機能の変化の程度に応じた



事業用自動車の安全な運転方法等について運転者が自ら考えるよう指導する。

### 3 特別な指導の実施に当たって配慮すべき事項

#### (1) 指導の実施時期

##### ① 事故惹起運転者

当該交通事故を引き起こした後再度事業用自動車に乗務する前に実施する。なお、外部の専門的機関における指導講習を受講する予定である場合は、この限りでない。

##### ② 初任運転者

当該旅客自動車運送事業者において初めて当該事業の事業用自動車の運転者に選任される前に実施する。

##### ③ 準初任運転者

直近1年間に当該一般貸切旅客自動車運送事業者において運転の経験（実技の指導を受けた経験を含む。）のある貸切バスより大型の車種区分の貸切バスに乗務する前に実施する。

##### ④ 高齢運転者

4の(3)の適性診断の結果が判明した後1か月以内に実施する。

#### (2) きめ細かな指導の実施

事故惹起運転者が交通事故を引き起こした運転行動上の要因を自ら考え、初任運転者及び準初任運転者が事業用自動車の安全な運転に関する自らの技能及び知識の程度を把握し、高齢運転者が加齢に伴う身体機能の変化を自覚することにより、これらの運転者が事業用自動車の運行の安全を確保するための知識の充実並びに技能及び運転行動の改善を図ることができるよう、4の適性診断を受診させた場合には、その結果判明した当該運転者の運転行動の特性も踏まえ、当該運転者と話し合いをしつつきめ細かな指導を実施することが必要である。また、この場合において、当該運転者が気づかない技能、知識又は運転行動に関する問題点があれば、運転者としてのプライドを傷つけないように配慮しつつこれを指摘することが必要である。さらに、指導の終了時に、運転者により安全な運転についての心構え等についてのレポートを作成させるなどして、指導の効果を確認することが望ましい。

#### (3) 外部の専門的機関の活用

指導を実施する際には、(2)に掲げるような手法についての専門的な知識及び技術並びに指導のための場所を有する外部の専門的機関を可能な限り活用するよう努めるものとする。

### 4 適性診断の受診

#### (1) 事故惹起運転者

当該交通事故を引き起こした後再度事業用自動車に乗務する前に次に掲げる事故惹起運転者の区分ごとにそれぞれ特定診断Ⅰ（①に掲げる者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものをいう。）又は特定診断Ⅱ（②に掲げる者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものをいう。）を受診させる。ただし、やむを得ない事情がある場合には、乗務を開始した後1か月以内に受診させる。

- ① 死者又は重傷者を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前の1年間に交通事故を引き起こしたことがない者及び軽傷者を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前の3年間に交通事故を引き起こしたことがある者

② 死者又は重傷者を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前の1年間に交通事故を引き起こしたことがある者

(2) 運転者として新たに雇い入れた者（貸切バス以外の一般旅客自動車又は特定旅客自動車の運転者として新たに雇い入れた者であって、雇入れの日前3年間に初任診断（初任運転者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものをいう。）を受診したことがある者及び個人タクシー事業者を除く。）

当該旅客自動車運送事業者において事業用自動車の運転者として選任する前に初任診断を受診させる。

(3) 高齢運転者

適齢診断（高齢運転者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものをいう。）を65才に達した日以後1年以内（65才以上の者を新たに運転者として選任した場合は、選任の日から1年以内）に1回受診させ、その後75才に達するまでは3年以内ごとに1回受診させ、75才に達した日以後1年以内（75才以上の者を新たに運転者として選任した場合は、選任の日から1年以内）に1回受診させ、その後1年以内ごとに1回受診させる。ただし、個人タクシー事業者にあつては、当該事業の許可に付された期限の更新の日において65才以上である場合に、当該期限の更新の申請前に受診するものとする。

5 新たに雇い入れた者の事故歴の把握

(1) 旅客自動車運送事業者は、運輸規則第35条の運転者その他事業用自動車の運転者を新たに雇い入れた場合には、当該運転者について、自動車安全運転センター法（昭和50年法律第57号）に規定する自動車安全運転センターが交付する無事故・無違反証明書又は運転記録証明書等により、雇い入れる前の事故歴を把握し、事故惹起運転者に該当するか否かを確認すること。

(2) (1)の確認の結果、当該運転者が事故惹起運転者に該当した場合であつて、2(1)の特別な指導を受けていない場合には、特別な指導を行うこと。

(3) (1)の確認の結果、当該運転者が事故惹起運転者に該当した場合であつて、4(1)の適性診断を受診していない場合には、適性診断を受けさせること。

## 【平成 29 年 12 月 1 日施行分】

### 第一章 一般的な指導及び監督の指針

旅客自動車運送事業者は、旅客自動車運送事業運輸規則(昭和 31 年運輸省令第 44 号。以下「運輸規則」という。)第 38 条第 1 項の規定に基づき、1 に掲げる目的を達成するため、2 に掲げる内容について、3 に掲げる事項に配慮しつつ、旅客自動車運送事業の事業用自動車(以下「事業用自動車」という。)の運転者に対する指導及び監督を毎年実施し(一般貸切旅客自動車運送事業者にあつては、ドライブレコーダーにより記録すべき情報及びドライブレコーダーの性能要件を定める告示(平成 28 年国土交通省告示第 1346 号)に定める要件を満たすドライブレコーダーを使用して実施しなければならないものとする。)、指導及び監督を実施した日時、場所及び内容(一般貸切旅客自動車運送事業の事業用自動車(以下「貸切バス」という。)の運転者に対してドライブレコーダーの記録(ドライブレコーダーにより記録すべき情報及びドライブレコーダーの性能要件を定める告示第 2 条第 1 項の記録をいう。以下同じ。)を利用した指導及び監督を実施した場合にあつては、その記録を含む。)並びに指導監督を行った者及び受けた者を記録し、かつ、その記録を営業所において 3 年間保存するものとする。

#### 1 目的

旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者は、多様な地理的、気象的状况の下で旅客を運送すること、また、一般乗合旅客自動車運送事業の事業用自動車(以下「乗合バス」という。)又は貸切バス等の運転者は大型の自動車を運転することが多いことから、経路、路線又は営業区域における道路の状況その他の運行の状況に関する判断及びその状況における運転について、高度な能力が要求される。このため、旅客自動車運送事業者は、その事業用自動車の運転者に対して継続的かつ計画的に指導及び監督を行い、他の運転者の模範となるべき運転者を育成する必要がある。そこで、旅客自動車運送事業者がその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は、道路運送法(昭和 26 年法律第 183 号)その他の法令に基づき運転者が遵守すべき事項に関する知識のほか、事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために必要な運転に関する技能及び知識を習得させることを目的とする。

#### 2 指導及び監督の内容

##### (1) 旅客自動車運送事業者による指導及び監督の内容

###### ① 事業用自動車を運転する場合の心構え

旅客自動車運送事業は公共的な輸送事業であり、旅客を安全、確実に輸送することが社会的使命であることを認識させるとともに、事業用自動車による交通事故(道路交通法(昭和 35 年法律第 105 号)第 67 条第 2 項に規定する交通事故をいう。以下同じ。)が社会に与える影響の大きさ及び事業用自動車の運転者の運転が他の運転者の運転に与える影響の大きさ等を理解させ、事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するとともに他の運転者の模範となることが使命であることを理解させる。

###### ② 事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために遵守すべき基本的事項

道路運送法に基づき運転者が遵守すべき事項(貸切バスの運転者にあつては、運行指示書の遵守を含む。)及び交通ルール等を理解させるとともに、これらを遵守した安全な運転方法について、これらから逸脱した運転方法に起因する交通事故の事例を説明すること等により、確認させる。

###### ③ 事業用自動車の構造上の特性

事業用自動車の車高、視野、死角、内輪差(右左折する場合又はカーブを通行する場合に後輪が前

輪より内側を通ることをいう。以下同じ。)及び制動距離等を確認させるとともに、これらを把握していなかったことに起因する交通事故の事例を説明すること等により、事業用自動車の構造上の特性を把握することの必要性を理解させる。

④ 乗車中の旅客の安全を確保するために留意すべき事項

加速装置、制動装置及びかじ取装置の急な操作を行ったことにより旅客が転倒した等の交通事故の事例を説明すること等によりこれらの装置の急な操作を可能な限り避けることの必要性を理解させる。また、このほか、走行中は旅客を立ち上がらせないこと及びシートベルトが備えられた座席においてはシートベルトの着用を徹底させること等乗車中の旅客の安全を確保するために留意すべき事項を指導する。

⑤ 旅客が乗降するときの安全を確保するために留意すべき事項

乗降口の扉を開閉する装置の不適切な操作により旅客が扉にはさまれた等の交通事故の事例を説明すること等により、旅客が乗降するときには旅客の状況に注意して当該装置を適切に操作することの必要性を理解させる。また、このほか、周囲の道路及び交通の状況に注意して安全な位置に停車させること及び旅客の状況に注意して発車させること等旅客が乗降するときの安全を確保するために留意すべき事項を指導する。

⑥ 主として運行する路線若しくは経路又は営業区域における道路及び交通の状況

乗合バスの運転者にあつては主として運行する路線、貸切バス及び特定旅客自動車運送事業の事業用自動車(以下「特定旅客自動車」という。)の運転者にあつては主として運行する経路、一般乗用旅客自動車運送事業の事業用自動車(以下「ハイヤー・タクシー」という。)の運転者にあつては営業区域における主な道路及び交通の状況をあらかじめ把握させるよう指導するとともに、これらの状況を踏まえ、事業用自動車を安全に運転するために留意すべき事項を指導する。この場合、交通事故の事例又は自社の事業用自動車の運転者が運転中に他の自動車又は歩行者等と衝突又は接触するおそれがあったと認識した事例(いわゆる「ヒヤリ・ハット体験」)を説明すること等により運転者に理解させる。

⑦ 危険の予測及び回避

加速装置、制動装置及びかじ取装置の急な操作を行うことにより旅客が転倒する等の危険、乗降口の扉を開閉する装置の不適切な操作により旅客が扉にはさまれる等の危険、右左折時における内輪差及び直前、後方及び左側方の視界の制約、旅客の指示があつたとき又は旅客を乗車させようとするときの急な進路変更又は停止に伴う危険等の事業用自動車の運転に関して生ずる様々な危険について、危険予知訓練の手法等を用いて理解させるとともに、必要な技能を習得させる。また、危険を予測し、回避するための自らへの注意喚起の手法として、必要に応じ、指差し呼称及び安全呼称を活用する。さらに、貸切バスの運転者にあつては、緊急時における制動装置の急な操作に係る技能の維持のため、当該運転者が実際に運転する事業用自動車と同一の車種区分(大型車(長さ9メートル以上又は乗車定員51人以上の車両をいう。以下同じ。)、中型車(大型車及び小型車(長さ7メートル以下であり、かつ、乗車定員30人以下の車両をいう。以下同じ。))以外の車両をいう。)及び小型車の別をいう。以下同じ。)の自動車を用いて、制動装置の急な操作の方法について指導する。

⑧ 運転者の運転適性に応じた安全運転

適性診断の結果に基づき、個々の運転者に自らの運転行動の特性を自覚させるよう努める。また、運転者のストレス等の心身の状態に配慮した適切な指導を行う。

⑨ 交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因及びこれらへの対処方法

長時間連続運転等による過労及び飲酒等の生理的要因並びに慣れ及び自分の運転技能への過信による集中力の欠如等の心理的要因が交通事故を引き起こすおそれがあることを事例を説明すること等により理解させる。また、運転中に疲労や眠気を感じたときは運転を中止し、休憩するか、又は睡眠をとるよう指導するとともに、飲酒運転、酒気帯び運転及び覚せい剤等の使用の禁止を徹底する。

⑩ 健康管理の重要性

疾病が交通事故の要因となるおそれがあることを事例を説明すること等により理解させ、定期的な健康診断の結果に基づいて生活習慣の改善を図るなど適切な健康管理を行うことの重要性を理解させる。

(2) 一般貸切旅客自動車運送事業者による指導及び監督の内容

一般貸切旅客自動車運送事業者は、(1)に掲げる内容に加え、次の指導及び監督を実施する。

① 安全性の向上を図るための装置を備える貸切バスの適切な運転方法

安全性の向上を図るための装置を備える貸切バスを運転する場合には、当該装置の機能への過信及び誤った使用方法が交通事故の要因となった事例を説明すること等により、当該貸切バスの適切な運転方法を理解させる。

② ドライブレコーダーの記録を利用した運転者の運転特性に応じた安全運転

運転者等からヒヤリ・ハット体験の報告があった場合、運輸規則第3条第1項の苦情の申出のうち当該貸切バスの運転に係るものがあった場合又は同規則第25条第1項第7号の事故が発生した場合には、これらの場合について、ドライブレコーダーの記録により加速装置、制動装置及びかじ取装置の急な操作の有無並びに車間距離の保持その他の法令の遵守状況等を確認し、当該運転者に自身の運転特性を把握させた上で、必要な指導を行う。

③ ドライブレコーダーの記録を活用したヒヤリ・ハット体験等の自社内での共有

ドライブレコーダーの記録のうち②の場合に係るものを自社内の当該運転者以外の運転者に対する指導及び監督に活用することで、当該指導及び監督をより効果的に行うよう努める。

3 指導及び監督の実施に当たって配慮すべき事項

(1) 運転者に対する指導及び監督の意義についての理解

旅客自動車運送事業者は、道路運送法その他の法令に基づき運転者が遵守すべき事項に関する知識のほか、事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために必要な運転に関する技能及び知識を運転者に習得させることについて、重要な役割を果たす責務を有していることを理解する必要がある。また、旅客自動車運送事業者は、道路運送法その他の法令に基づき運転者が遵守すべき事項について運転者が違反した場合には、当該運送事業者にもその指導及び監督の責任があることを理解する必要がある。

(2) 計画的な指導及び監督の実施

旅客自動車運送事業者は、運転者の指導及び監督を継続的、計画的に実施するための基本的な計画を作成し、計画的かつ体系的に指導及び監督を実施することが必要である。

(3) 運転者の理解を深める指導及び監督の実施

運転者が自ら考えることにより指導及び監督の内容を理解できるように手法を工夫するとともに、常に運転者の習得の程度を把握しながら指導及び監督を進めるよう配慮することが必要である。

この場合において、貸切バスの運転者については、指導及び監督の実施後、速やかに、ドライブレコーダーの記録又は添乗その他の適切な方法により指導及び監督の内容に係る当該運転者の習得の程度を確認し、必要に応じて指導及び監督を行うこととする。

(4) 参加・体験・実践型の指導及び監督の手法の活用

運転者が事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために必要な技能及び知識を体験に基づいて習得し、その必要性を理解できるようにするとともに、運転者が交通ルール等から逸脱した運転操作又は知識を身に付けている場合には、それを客観的に把握し、是正できるようにするため、参加・体験・実践型の指導及び監督の手法を積極的に活用することが必要である。例えば、交通事故の事例を挙げ、その要因及び対策について、必要により運転者を小人数のグループに分けて話し合いをさせたり、イラスト又はビデオ等の視聴覚教材又は運転シミュレーターを用いて交通事故の発生する状況等を間接的又は擬似的に体験させたり、実際に事業用自動車を運転させ、技能及び知識の習得の程度を認識させたり、実験により事業用自動車の死角、内輪差及び制動距離並びに旅客の挙動等を確認させたりするなど手法を工夫することが必要である。

(5) 社会情勢等に応じた指導及び監督の内容の見直し

指導及び監督の具体的内容は、社会情勢等の変化に対応したものでなければならない。このため、道路運送法その他の関係法令等の改正の動向及び業務の態様が類似した他の旅客自動車運送事業者による交通事故の事例等について、関係行政機関及び団体等から幅広く情報を収集することに努め、必要に応じて指導及び監督の内容を見直すことが必要である。

(6) 指導者の育成及び資質の向上

指導及び監督を実施する者を自社内から選任する旅客自動車運送事業者は、これらの者に対し、指導及び監督の内容及び手法に関する知識及び技術を習得させるとともに、常にその向上を図るよう努めることが必要である。

(7) 外部の専門的機関の活用

指導及び監督を実施する際には、指導及び監督のための専門的な知識及び技術並びに場所を有する外部の専門的機関を積極的に活用することが望ましい。

## 第二章 特定の運転者に対する特別な指導の指針

旅客自動車運送事業者は、運輸規則第 38 条第 2 項の規定に基づき、第一章の一般的な指導及び監督に加え、1 に掲げる目的を達成するため、2 の各号に掲げる事業用自動車の運転者に対し、それぞれ当該各号に掲げる内容について、3 に掲げる事項に配慮しつつ指導を実施し（一般貸切旅客自動車運送事業者にあつては、ドライブレコーダーにより記録すべき情報及びドライブレコーダーの性能要件を定める告示に定める要件を満たすドライブレコーダーを使用して実施しなければならないものとする。）、同規則第 37 条第 1 項に基づき、指導を実施した年月日及び指導の具体的内容を乗務員台帳に記載するか、又は、指導を実施した年月日を乗務員台帳に記載したうえで指導の具体的内容を記録した書面を乗務員台帳に添付するとともに、貸切バスの運転者に対してドライブレコーダーの記録を利用した指導を実施した場合にあつては、その記録を営業所において3年間保存するものとする。また、4 の各号に掲げる運転者に対し、当該各号に掲げる方法により適性診断を受診させ、受診年月日及び適性診断の結果を記録した書面を同項に基づき乗務員台帳に添付するものとする。さらに、5 に掲げる事項により、運転者として新たに雇い入れた者に対し、雇い入れる前の事故歴を把握した上で、必要に応じ、特別な指導を行い、適性診断を受けさせるものとする。

## 1 目的

旅客自動車運送事業者は、交通事故を引き起こした事業用自動車の運転者についてその再発防止を図り、また、運転しようとする車種区分の事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために必要な運転に関する技能及び知識を十分に習得していない運転者及び加齢に伴い身体機能が変化しつつある高齢者である運転者について交通事故の未然防止を図るためには、これら特定の運転者に対し、よりきめ細かな指導を実施する必要がある。そこで、特定の運転者に対して行う特別な指導は、個々の運転者の状況に応じ、適切な時期に十分な時間を確保して事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために必要な事項を確認させることを目的とする。

## 2 指導の内容及び時間

- (1) 死者又は重傷者(自動車損害賠償保障法施行令(昭和30年政令第286号)第5条第2号又は第3号に掲げる傷害を受けた者をいう。)を生じた交通事故を引き起こした運転者及び軽傷者(同条第4号に掲げる傷害を受けた者をいう。)を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前の3年間に交通事故を引き起こしたことがある運転者(以下「事故惹起運転者」という。)

事故惹起運転者に対する特別な指導の内容及び時間

内容	時間
② 事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全の確保に関する法令等 事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するため道路運送法その他の法令等に基づき運転者が遵守すべき事項(貸切バスの運転者にあつては、運行指示書の遵守を含む。)を再確認させる。	貸切バス以外の一般貸切旅客自動車運送事業の事業用自動車(以下「一般旅客自動車」という。)及び特定旅客自動車の運転者に対しては、①から⑤までについて合計6時間以上実施すること。⑦については、可能な限り実施することが望ましい。
② 交通事故の事例の分析に基づく再発防止対策 交通事故の事例の分析を行い、その要因となった運転行動上の問題点を把握させるとともに、事故の再発を防止するために必要な事項を理解させる。この場合において、貸切バスの運転者にあつては、交通事故時のドライブレコーダーの記録を利用して指導する。	貸切バスの運転者に対しては、①から⑥までについて合計10時間以上、⑦について20時間以上実施すること。
③ 交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因並びにこれらへの対処方法 交通事故を引き起こすおそれのある運転者の生理的及び心理的要因を理解させるとともに、これらの要因が事故につながらないようにするための対処方法を指導する。	
④ 運行の安全及び旅客の安全を確保するために留意すべき事項 旅客自動車運送事業者の事業の態様及び運転者の乗務の状況等に応じて、シートベルトの着用を徹底させることその他の事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために留意すべき事項を指導する。	
⑤ 危険の予測及び回避 危険予知訓練の手法等を用いて、道路、交通及び旅客の状況に応じて交通事故につながるおそれのある危険を予測させ、それを回避するための運転方法等を運転者が自ら考えるよう指導する。また、貸切バスの運転者にあつては、当該運転者が実際に運転する事業用自動車と同一の車種区分の自動車を用いて、制動装置の急な操作の方法について指導する。	
⑥ ドライブレコーダーの記録を利用した運転特性の把握と是正 貸切バスの運転者にあつては、⑦の安全運転の実技を実施した時	

のドライブレコーダーの記録により運転者に自身の運転特性を把握させた上で、是正のために必要な指導を行う。	
⑦ 安全運転の実技 実際に運行する可能性のある経路（高速道路、坂道、隘路、市街地等）において、道路、交通及び旅客の状況並びに時間帯を踏まえ、当該運転者が実際に運転する事業用自動車と同一の車種区分の自動車を運転させ、安全な運転方法を添乗等（貸切バスの運転者にあつては、添乗）により指導する。	

(2) 次のいずれかに掲げる者（貸切バス以外の一般旅客自動車の運転者として新たに雇い入れた者又は選任した者にあつては、雇い入れの日又は選任される日前3年間に他の旅客自動車運送事業者において当該旅客自動車運送事業者と同一の種類の事業の事業用自動車の運転者として選任されたことがない者に限り、特定旅客自動車の運転者として新たに雇い入れた者又は選任した者にあつては、過去3年間に乗合バス、貸切バス、ハイヤー・タクシー及び特定旅客自動車のいずれの運転者としても選任されたことがない者に限る。）（以下「初任運転者」という。）

- ① 当該旅客自動車運送事業者において事業用自動車の運転者として新たに雇い入れた者
- ② 当該旅客自動車運送事業者において他の種類の事業用自動車の運転者として選任されたことがある者であつて当該種類の事業の事業用自動車の運転者として初めて選任される者

#### 初任運転者に対する特別な指導の内容及び時間

内容	時間
① 事業用自動車の安全な運転に関する基本的事項 道路運送法その他の法令に基づき運転者が遵守すべき事項及び交通ルール等（貸切バスの運転者にあつては、運行指示書の遵守を含む。）を理解させるとともに、事業用自動車を安全に運転するための基本的な心構えを習得させる。	貸切バス以外の一般旅客自動車及び特定旅客自動車の運転者に対しては、①から④までについて合計6時間以上実施すること。⑦については、可能な限り実施することが望ましい。貸切バスの運転者に対しては、①から⑥までについて合計10時間以上、⑦について20時間以上実施すること。
② 事業用自動車の構造上の特性と日常点検の方法 事業用自動車の基本的な構造及び装置の概要及び乗合バス又は貸切バス等の運転者にあつては車高、視野、死角及び内輪差等の他の車両との差異を理解させるとともに、日常点検の方法を指導する。この場合において、貸切バスの運転者にあつては、当該運転者が実際に運転する事業用自動車と同一の車種区分の自動車を用いて指導する。	
③ 運行の安全及び旅客の安全を確保するために留意すべき事項 旅客自動車運送事業者の事業の態様及び運転者の乗務の状況等に応じて、シートベルトの着用を徹底させることその他の事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために留意すべき事項を指導する。	
④ 危険の予測及び回避 道路、交通及び旅客の状況の中に含まれる交通事故につながるおそれのある主な危険を理解させるとともに、それを回避するための運転方法等を指導する。また、貸切バスの運転者にあつては、当該運転者が実際に運転する事業用自動車と同一の車種区分の自動車を用いて、制動装置の急な操作の方法について指導する。	
⑤ 安全性の向上を図るための装置を備える貸切バスの適切な運転方法 安全性の向上を図るための装置を備える貸切バスを運転する場	



<p>合においては、当該装置の機能への過信及び誤った使用方法が交通事故の要因となった事例を説明すること等により、当該貸切バスの適切な運転方法を理解させる。</p>	
<p>⑥ ドライブレコーダーの記録を利用した運転特性の把握と是正 貸切バスの運転者にあつては、⑦の安全運転の実技を実施した時のドライブレコーダーの記録により運転者に自身の運転特性を把握させた上で、必要に応じて是正のために必要な指導を行う。</p>	
<p>⑦ 安全運転の実技 実際に運行する可能性のある経路（高速道路、坂道、隘路、市街地等）において、道路、交通及び旅客の状況並びに時間帯を踏まえ、当該運転者が実際に運転する事業用自動車と同一の車種区分の自動車を運転させ、安全な運転方法を添乗等（貸切バスの運転者にあつては、添乗）により指導する。</p>	

(3) 初任運転者以外の者であつて、直近1年間に当該一般貸切旅客自動車運送事業者において運転の経験（実技の指導を受けた経験を含む。）のある貸切バスより大型の車種区分の貸切バスに乗務しようとする運転者（以下「準初任運転者」という。）

(2)に規定する特別な指導の内容のうち、少なくとも④（制動装置の急な操作に関する内容に限る。）、⑥及び⑦について実施することとし、実施時間は、⑦について20時間以上、その他については当該一般貸切旅客自動車運送事業者において同様の内容を初任運転者に対して実施する時間と同程度以上の時間とする。

(4) 高齢者である運転者(以下「高齢運転者」という。)

4の(3)の適性診断の結果を踏まえ、個々の運転者の加齢に伴う身体機能の変化の程度に応じた事業用自動車の安全な運転方法等について運転者が自ら考えるよう指導する。

### 3 特別な指導の実施に当たって配慮すべき事項

(1) 指導の実施時期

① 事故惹起運転者

当該交通事故を引き起こした後再度事業用自動車に乗務する前に実施する。なお、外部の専門的機関における指導講習を受講する予定である場合は、この限りでない。

② 初任運転者

当該旅客自動車運送事業者において初めて当該事業の事業用自動車の運転者に選任される前に実施する。

③ 準初任運転者

直近1年間に当該一般貸切旅客自動車運送事業者において運転の経験（実技の指導を受けた経験を含む。）のある貸切バスより大型の車種区分の貸切バスに乗務する前に実施する。

③ 高齢運転者

4の(3)の適性診断の結果が判明した後1か月以内に実施する。

(2) きめ細かな指導の実施

事故惹起運転者が交通事故を引き起こした運転行動上の要因を自ら考え、初任運転者及び準初任運転者が事業用自動車の安全な運転に関する自らの技能及び知識の程度を把握し、高齢運転者が加齢に伴う身体機能の変化を自覚することにより、これらの運転者が事業用自動車の運行の安全を確

保するための知識の充実並びに技能及び運転行動の改善を図ることができるよう、4の適性診断を受診させた場合には、その結果判明した当該運転者の運転行動の特性も踏まえ、当該運転者と話し合いをしつつきめ細かな指導を実施することが必要である。また、この場合において、当該運転者が気づかない技能、知識又は運転行動に関する問題点があれば、運転者としてのプライドを傷つけないように配慮しつつこれを指摘することが必要である。さらに、指導の終了時に、運転者により安全な運転についての心構え等についてのレポートを作成させるなどして、指導の効果を確認することが望ましい。

(3) ドライブレコーダーの記録等を利用した指導の効果の確認

一般貸切旅客自動車運送事業者にあつては、指導の実効性を確保するため、特別な指導の実施後、速やかに、ドライブレコーダーの記録又は添乗その他の適切な方法により、特別な指導の内容に係る運転者の習得の程度を把握し、必要に応じて指導を行うこととする。

(4) 外部の専門的機関の活用

指導を実施する際には、(2)に掲げるような手法についての専門的な知識及び技術並びに指導のための場所を有する外部の専門的機関を可能な限り活用するよう努めるものとする。

#### 4 適性診断の受診

(1) 事故惹起運転者

当該交通事故を引き起こした後再度事業用自動車に乗務する前に次に掲げる事故惹起運転者の区分ごとにそれぞれ特定診断Ⅰ(①に掲げる者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものをいう。)又は特定診断Ⅱ(②に掲げる者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものをいう。)を受診させる。ただし、やむを得ない事情がある場合には、乗務を開始した後1か月以内に受診させる。

- ① 死者又は重傷者を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前の1年間に交通事故を引き起こしたことがない者及び軽傷者を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前の3年間に交通事故を引き起こしたことがある者
- ② 死者又は重傷者を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前の1年間に交通事故を引き起こしたことがある者

(2) 運転者として新たに雇い入れた者(貸切バス以外の一般旅客自動車又は特定旅客自動車の運転者として新たに雇い入れた者であつて、雇入れの日前3年間に初任診断(初任運転者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものをいう。)を受診したことがある者及び個人タクシー事業者を除く。)

当該旅客自動車運送事業者において事業用自動車の運転者として選任する前に初任診断を受診させる。

(3) 高齢運転者

適齢診断(高齢運転者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものをいう。)を65才に達した日以後1年以内(65才以上の者を新たに運転者として選任した場合は、選任の日から1年以内)に1回受診させ、その後75才に達するまでは3年以内ごとに1回受診させ、75才に達した日以後1年以内(75才以上の者を新たに運転者として選任した場合は、選任の日から1年以内)に1回受診させ、その後1年以内ごとに1回受診させる。ただし、個人タクシー事業者にあつては、当該事業の許可に付された期限の更新の日において65才以上である場合に、当該期限の更新の申

請前に受診するものとする。

#### 5 新たに雇い入れた者の事故歴の把握

- (1) 旅客自動車運送事業者は、運輸規則第 35 条の運転者その他事業用自動車の運転者を新たに雇い入れた場合には、当該運転者について、自動車安全運転センター法（昭和 50 年法律第 57 号）に規定する自動車安全運転センターが交付する無事故・無違反証明書又は運転記録証明書等により、雇い入れる前の事故歴を把握し、事故惹起運転者に該当するか否かを確認すること。
- (2) (1) の確認の結果、当該運転者が事故惹起運転者に該当した場合であって、2 (1) の特別な指導を受けていない場合には、特別な指導を行うこと。
- (3) (1) の確認の結果、当該運転者が事故惹起運転者に該当した場合であって、4 (1) の適性診断を受診していない場合には、適性診断を受けさせること。

## **参考② 運転者の指導及び監督における運行管理支援機器の活用について**

---

# 1. 運行管理支援機器とは

## (1) 運行管理支援機器の種類

デジタル機器の普及により、運行管理を効率的にする各種の機器の導入が進んでいます。運転者の指導・監督にあたっては、これらの機器により取得したデータやリアルタイムで取得できる情報などを活用していくことが求められています。

### ●デジタル式運行記録計（デジタルタコグラフ）

○デジタルタコグラフ（以下デジタコ）は、時間、距離、速度の記録に加え、エンジン回転数、アイドリング時間などのデータも記録できる車載機器です。

○旧来のアナログ式タコグラフでは、円形チャート紙に直接針で記録していますが、デジタコは、記録した運行データをメモリーカードや通信により取得し、パソコン等にも記録できるとともに、そのデータ解析が瞬時にできるのが特徴です。

○これにより、どのような運転ぶりであったのかを把握することが容易になったとともに、運行記録が自動出力できるため、管理業務の効率化も実現しています。

### ●ドライブレコーダー

○ドライブレコーダーは、事故やヒヤリハットなどにより急ブレーキ等の衝撃を受けると、その前後の映像を記録する車載機器です。映像記録に加え、加速度、ブレーキなども記録できる機器もあります。

○実際の事故やヒヤリハットの映像がデータとして取得できることから、運転者の指導・監督への活用が運送事業者の間で進んでいます。

### ●エコドライブ管理システム（EMS）

○エコドライブ管理システム（以下EMS）は、自動車の運行において、エコドライブを計画的かつ継続的に実施するため、加速度オーバーに対する警告音やアイドリング時間などのデータを取得できる車載機器です。デジタコやドライブレコーダーの機能を同時搭載している機種が多くあります。

○環境に配慮した運転が実現されるとともに、適正な速度での走行などによる運行の安全性の向上、燃費の向上などさまざまな効果を得ることができます。

### ●GPS、カーナビゲーションシステム

○GPSは、人工衛星を利用し、受信機の位置情報を得られるシステムです。カーナビゲーションや携帯電話などの位置情報はさまざまなサービスに利用されています。運行管理支援機器としても、リアルタイムの車両の位置情報が取得でき、効率的な配車などの動態管理への活用が進んでいます。

### ●車載式故障診断システム（OBD）

○車載式故障診断システムは、車両自身が異常（突発的故障）を検知・監視し、異常発生を警報表示で運転者に知らせ、また故障内容を記録するシステムです。

### ●イベントデータレコーダー（EDR）

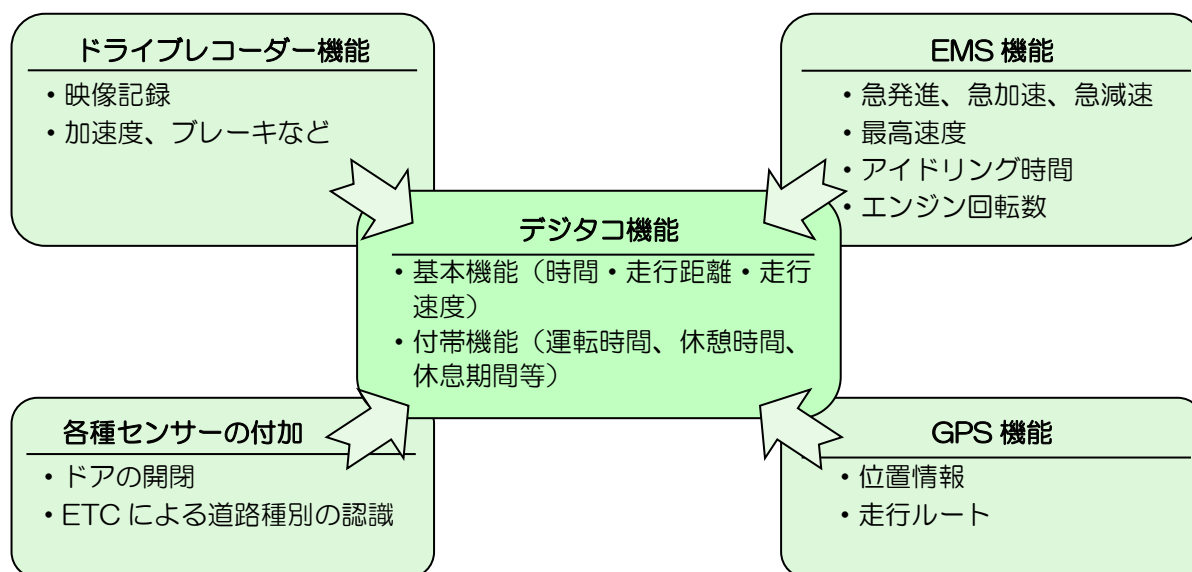
○イベントデータレコーダーは、エアバック等が作動するような事故において、事故前後の車両の運動データや運転者の操作などを記録する車載機器です。

## (2) 主な運行管理支援機器の機能

自社の事業実態に合わせた運行管理支援機器の選定が必要ですが、選定にあたっては、導入によって得られるデータの指導・監督への活用も視野に入れ、検討していくことが重要です。

### ●各種機能の同時搭載

運行管理支援機器には、前述のようにさまざまな種類がありますが、数種類の機能が同時搭載されている機器もあり、容易に活用できる工夫が進んでいます。



### ●場面にあわせたデータ活用

#### ○安全運転を管理する基本情報の取得

毎日の運行の記録には、運転者の運転状況に関するさまざまなデータが取得されます。日々の運行管理において、運転者のくせや安全に対する意識、経済走行の認識などを点呼時の指導などに活用できます。

#### ○データ解析に基づく指導・監督

毎日の運行記録では、基本的な注意事項などに活用できますが、これらのデータを解析し、運転を評価するシステムが付帯されている機器が多く、このようなデータは、安全会議などの定期的な指導に効果的に活用することができます。

#### ○リアルタイム情報を活用した動態管理

GPS 機能の付加により、リアルタイムの車両の情報も取得できますが、この情報は、事故時などの迅速な対応に活用できるほか、延着予防などの管理が可能となり、安全で確実な輸送が実現されます。

## 2. 運行管理支援機器を活用した指導及び監督

運行管理支援機器の取得データは、運転者の指導及び監督に有効に活用していくことが必要です。活用にあたっては、自社の安全教育に対する目標を立て、これに資する活用をしていくことが大切です。

### (1) 安全運転指導の充実のための活用のポイント

#### ○運転者の安全に対する意識改革

運転者は、デジタコやドライブレコーダーの搭載は、「運転中の行動が監視されている」との思いから、緊張感が高まるといわれますが、導入の目的について時間をかけて説明し、十分な理解を得ることが大切です。理解や納得を得られれば、運転者の安全運転への意識改革につながります。

#### ○適切な管理数値を設定する

デジタコなどで取得できるデータは、速度やエンジン回転数などですが、指導にあたっては、管理数値を設定し、適切な運転のあり方を示すことが必要です。

#### ○解析データによるコミュニケーション

運行データに基づき、レーダーチャートなどで運転者の安全運転に対する評価ができる機器が多くありますが、この結果の活用においては、減点要素ばかりを指摘するのではなく、褒めるところは褒め、具体的に何に注意して運転するべきかなど、運転者が受け入れられるコミュニケーションが重要です。運転者ランキングの活用においても、個人攻撃の対象とするのではなく、グループでランキングを競わせるなどのモチベーションをもてるよう活用していくことが必要です。

#### ○映像を活用した危険予知訓練

ドライブレコーダーの映像は、実際に記録されたものであることから、これに基づく指導を行うことで、運転のリスクを確認でき、危険を予知することの大切さを認識させることができます。

#### ○適性診断結果などとの組み合わせによる活用

デジタコ、ドライブレコーダーのデータと、適性診断結果などを組み合わせて評価することにより、運転者のくせなどが明確となります。

## (2) 活用の方法

### ① 目的にあわせた活用

運転者の指導及び監督にあたっては、目標を設定し、これを達成するための指導内容としていくことが効率的・効果的な指導につながります。

目標	指導事項	運行管理支援機器を活用した指導の方針
事故防止	運行をとりまく状況の把握	・ミスを起こす地点、時間、天候などを把握し、自分がどのような状況でミスを起こすのかを把握する。
	安全状況の維持	・スピード超過、一時停止無視などのミス映像を用いて周囲に対してどのような危険を及ぼしているかを確認する。
	危険予知	・データから、事故の起こりやすい場所、シチュエーションなどを類型化し、どのような場合にどんな危険があるのかを認識させる。
	速度管理	・タコグラフのデータなどに基づき、自分の走行速度について認識させるとともに、ドライブレコーダーの映像等とともに、事故やヒヤリハットが起こる速度についても認識させる。
事故回避・加害度低減	ブレーキ管理	・デジタコやドライブレコーダーの映像から、急ブレーキの状況を確認し、適切な制動距離を確認させ、実車指導の機会などに適切な指導し、認識させる。
	回避方法	・事故やヒヤリハットの場合のブレーキのタイミングを確認し、適切なブレーキのタイミング、強さなどを実車指導などで認識させる。
円滑運転	加減速管理	・EMS 機能やデジタコデータによる、急加減速の記録分析を用いて、発生場面、回数などを認識させ、ヒヤリハット事例などとあわせた指導で認識させる。
	疲労管理	・デジタコデータ等から、ヒヤリハット地点と乗務時間の関係进行分析し、どのようなときに疲労が起こるのかを認識させる。
	燃費管理	・急加減速と燃費の関係を分析し、適正なエコドライブの速度、エンジン回転数などを認識させる。

### ② 指導の形態にあわせた活用

安全会議や点呼時の指導など、指導の形態にあわせ、効果的な活用をしていくことが必要です。

形態	指導事項	運行管理支援機器を活用した指導の方針
全体教育 (会議)	車両の特徴による挙動	・大型車の特性、ハンドル操作などについて、ドライブレコーダーの映像などを用いて、その挙動について観察し、ディスカッションで危険性などを見出す。この内容を受けた解説をし、適正な運転について認識させる。
	周辺の他の車両や歩行者の挙動	・ヒヤリハットのドライブレコーダーの映像などから、周囲にいる他の車両や歩行者、自転車などがどのような動きをするのかを認識させ、何が危険かについてディスカッションで見出し、この内容を受けた解説をし、適正な運転について認識させる。
	望ましい運転方法	・運転者の特性、周囲の特性を踏まえた上で、事故の起こりやすい場面での安全運転のあり方についてディスカッションなどから整理させ、認識させる。
個別教育	運転特性の把握	・デジタコ、ドライブレコーダー等のデータ、適性診断結果などから、運転のくせを客観的に把握し、よいところ、悪いところなどを見出し、認識させる。
	他の運転者との比較	・他の運転者の平均値とデータ比較をし、自分の運転が平均値とどのようにずれているのか、あっているのかなどを認識させる。
	望ましい運転方法	・運転特性を把握させた上で、運転者の特性に合わせた安全運転のあり方について指導する。



◆参考文献一覧

文献名	監修・編集・発行者名
旅客自動車の運転者に対する安全運転の知識	(社)全日本指定自動車教習所協会連合会
交通の教則	警察庁交通局／(財)全日本交通安全協会 平成 21 年 10 月
交通危険予知活動トレーナー必携	中央労働災害防止協会
運行管理者特別講習用テキスト	(独)自動車事故対策機構 平成 20 年 4 月
安全マネジメント支援ツール活用マニュアル	(独)自動車事故対策機構
映像記録型ドライブレコーダー活用手順書	国土交通省自動車交通局 平成 21 年 10 月
NPO等が行うボランティア輸送における運転協力者に対する人材育成のための教育体制の整備	国土交通省自動車交通局旅客課 平成 18 年 3 月
交通事業者向けバリアフリー人材育成プログラム調査報告書	国土交通省総合政策局交通消費者行政課 平成 18 年 3 月
高齢者の安全運転	(社)全日本指定自動車教習所協会連合会

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・バス事業者編 《第2編本編（詳細版）》

---

平成24年3月発行

平成28年11月改訂

発行 国土交通省 自動車局 安全政策課

〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3

電話 03-5253-8111（代表）

---

# ドライブレコーダーの映像を活用した 指導・監督マニュアル

平成29年3月

自動車運送事業に係る交通事故対策検討会

ドライブレコーダーは、バスの周囲や運転者の映像、バスの速度などを記録し、後で確認ができる機器です。

このようにバスの運転を「見える化」できるドライブレコーダーは、以下の2つの観点から、「運転者を守る」ことに役立ちます。

- ①映像を活用して、運転者に問題点を明確に理解させ、適切な再発防止対策を講じる等により、**運転者を事故から守る**。
- ②事故が起こった際に、記録された映像を活用することで、適切な運転を行っていた**運転者を事故の責任問題から守る**。

国土交通省は、①の「運転者を事故から守る」観点から、**貸切バス全車にドライブレコーダーの装着を義務づけ<sup>(※)</sup>**ることとしました。

その上で、バス事業者がドライブレコーダーを有効に活用できるよう、学識経験者等の有識者、バス事業者、ドライブレコーダーメーカー等からの意見を聴取しつつ、平成28年度「自動車運送事業に係る交通事故対策検討会」(別紙)において本マニュアルを作成したところです。

本マニュアルは、2部構成になっており、第一部、第二部には、  
第一部：ドライブレコーダーの記録を利用した指導・監督に係る義務付け内容  
第二部：安全確保のための更なる取組みに関する内容  
をそれぞれ記載しています。

本マニュアルがバス事業者の皆様の事故削減の取組みの一助となれば幸いです。

また、既存の「映像記録型ドライブレコーダ活用手順書<sup>(※※)</sup>」を合わせてご活用いただけますと、更に効果的です。

(※)「ドライブレコーダーにより記録すべき情報及びドライブレコーダーの性能要件を定める告示」においてドライブレコーダーの装着を義務付け。

<http://www.mlit.go.jp/common/001154006.pdf>

(※※)「映像記録型ドライブレコーダ活用手順」

<https://www.mlit.go.jp/common/000051538.pdf>

## 第一部 義務付け内容への対応

1. ドライブレコーダー導入による事故削減効果…………… 2
2. ドライブレコーダーの指導・監督実施フロー…………… 3
3. 指導に使う映像を保存する際のポイント…………… 4
4. 映像の分析方法…………… 5
5. 映像分析の基本…………… 6
6. 典型的な事故①～③…………… 8
7. 個別指導のポイント①～③…………… 11
8. フォローアップのポイント…………… 16
9. 集団教育のポイント…………… 17
10. 初任運転者等への教育のポイント…………… 18

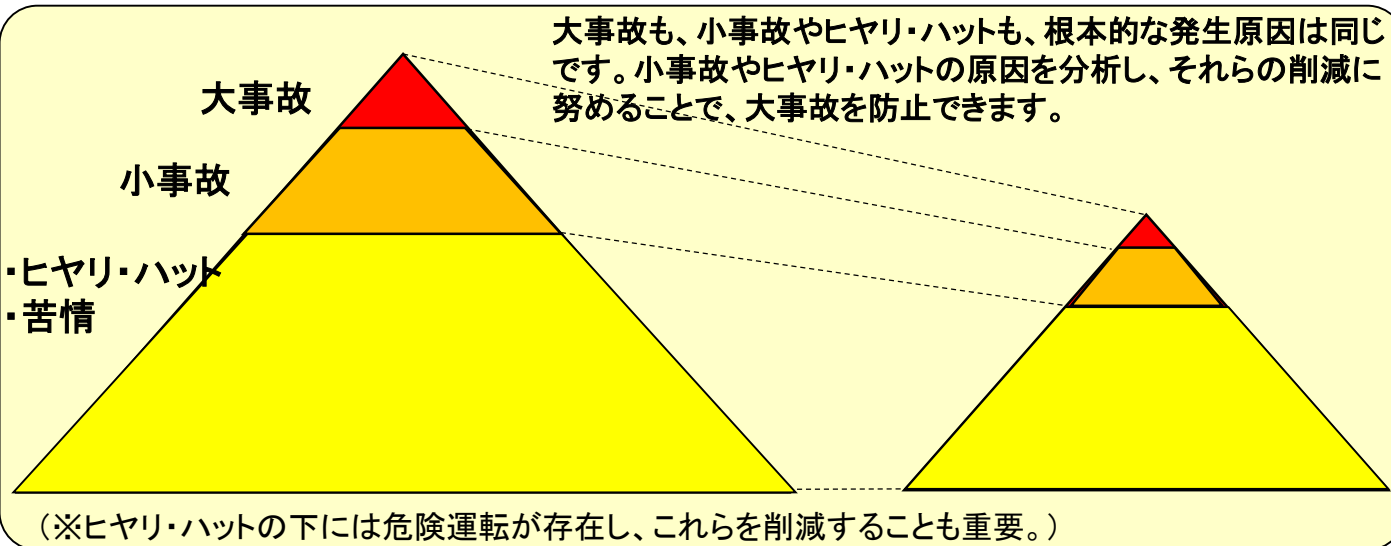
## 第二部 更なる安全性向上に関する取組み

1. 追加カメラ…………… 20
2. 危険な運転の確認…………… 21
3. イベント記録の活用(トリガ値の設定方法)…………… 22
4. イベント記録の活用(フロー)…………… 23
5. イベント記録を活用する際の留意点…………… 24
6. 危険な運転を行いやすい運転者の抽出…………… 25
7. 更なる安全性の向上に向けた取組み…………… 26

# 第一部

## （義務付け内容への対応）

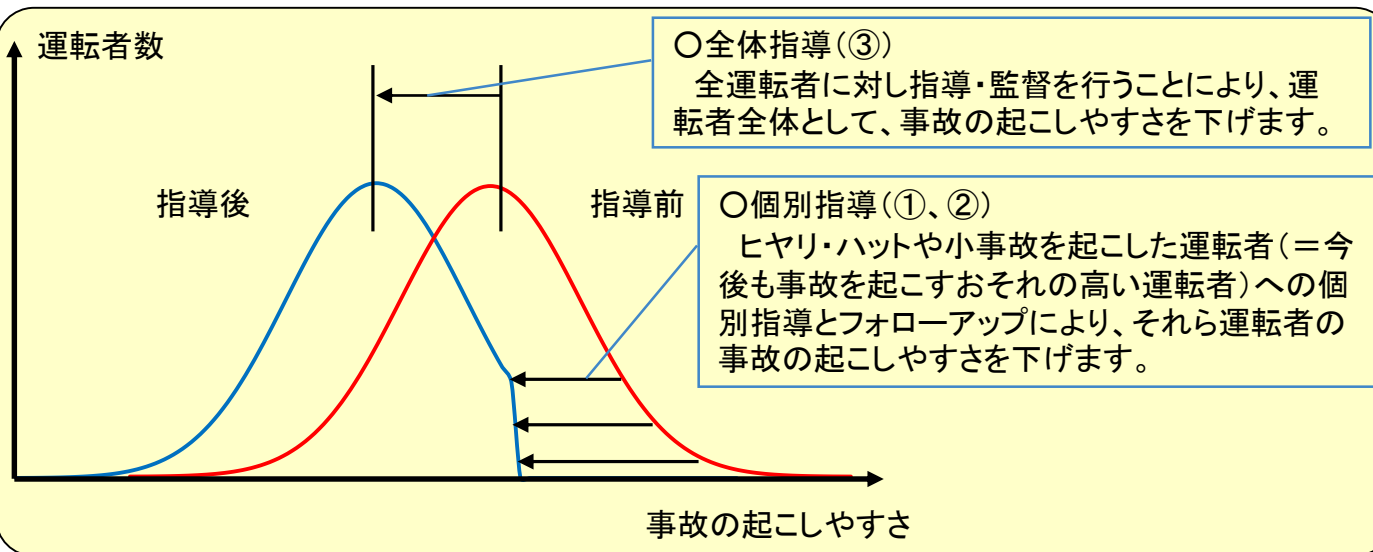
## ■大事故とヒヤリ・ハットの関係



## ドライブレコーダーの活用で実現できる主な内容

- ①自身の運転映像を見せることにより、運転者に自身の問題点を明確に理解させられるので、問題点を適切に是正させることができます。
- ②指導・監督の内容を運転者が実践しているかを事後チェックできます。
- ③ヒヤリ・ハットや好事例を社内で共有することにより、運転者全体のレベルアップを期待できます。

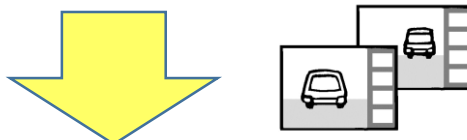
## ■ドライブレコーダーを活用した場合の事故削減効果のイメージ



ドライブレコーダーを活用した効果的な指導・監督とフォローアップにより、運転者の技量を維持・向上させ、事故を削減することができます。

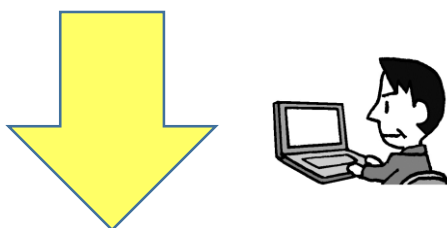
### ①映像の確認・収集

- ◆ 少なくとも「事故」、「ヒヤリ・ハット」、「運転に関する苦情」があった場合には、映像を確認し、該当部分を切り出して保存することは義務になります。(P.4)
- ◆ ドライブレコーダーが一定以上の加速度を検知した際の映像を確認するなど、更なる安全性向上に向けた取組みも検討しましょう。(※第2部に記載。)



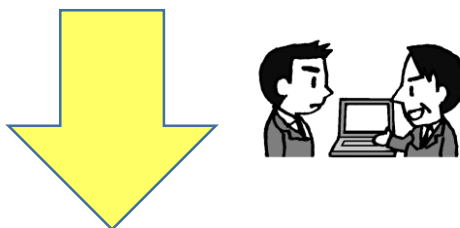
### ②映像の分析

- ◆ 切り出した映像から、**運転の問題点等**を分析しましょう。(P.6、7)



### ③個別運転者に指導

- ◆ 運転者に対して**指導**を行い、**問題点を是正**させましょう。(P.11～15)



### ④フォローアップ

- ◆ 指導後の運転映像を確認し、きちんと**指導が反映されているか**を確認しましょう。(P.16)



### ⑤映像を共有し集団に指導

- ◆ ヒヤリ・ハットの映像などを**講習で活用**し、運転技術向上に役立てましょう。(P.17)



#### 確認しなければならない映像

- ◆ 事故や苦情があった場合には、ドライブレコーダーの映像で状況や問題点を確認してから、再発防止策を講じましょう。
- ◆ 運転者からヒヤリ・ハットの申告を積極的に促し、関係する映像を確認して、対応策を考えましょう。



「事故」、「苦情」、「ヒヤリ・ハット」については、必ず映像を確認しましょう。

#### 指導に必要な映像を絞り込むための留意点



##### 【共通】

- ◆ 「時刻」、「場所」、「内容」を運転者や苦情の申出者などからきちんと聴き取りましょう。

##### 【苦情】

- ◆ 申出者からの十分な情報がないと映像の特定が特に難しいため、十分な情報がない場合には、電話などで問い合わせましょう。

##### 【ヒヤリ・ハット】

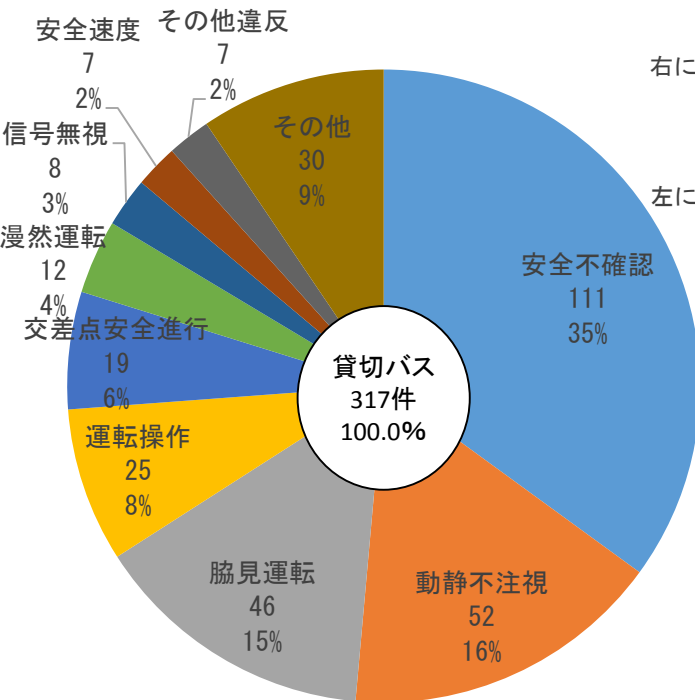
- ◆ 運転者に原因がある場合のヒヤリ・ハットの情報は集まりづらい傾向にあります。運転者が自己申告しやすい方法を考えましょう。

#### (ヒヤリ・ハットの自己申告を促す方策の例)

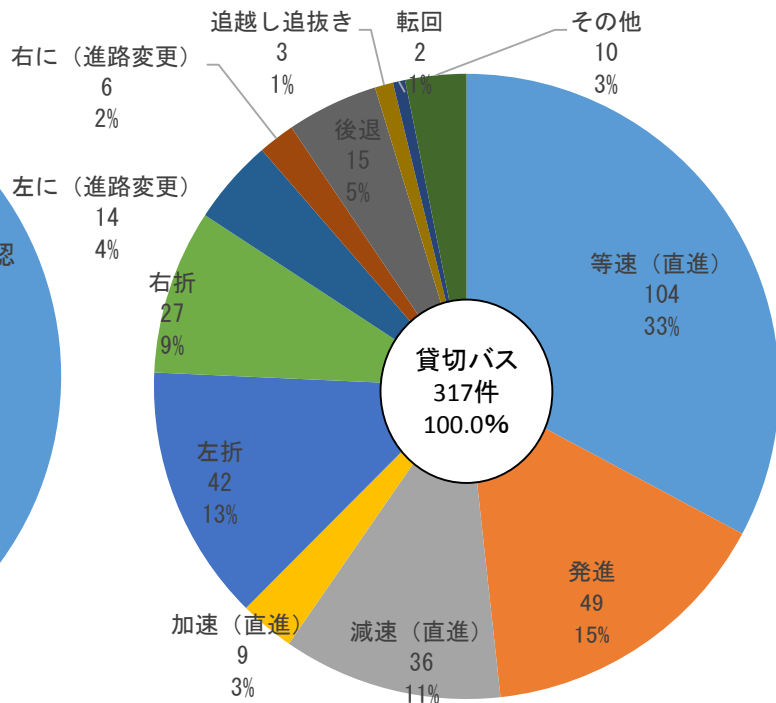
- ① 報告をすることを運転者が否定的にとらえない工夫をしてみましょう。
  - ・ ヒヤリ・ハットの自己申告は、「正しく危険認知が出来ている証」であることを点呼等の際に伝えてみましょう。
  - ・ 「安全参考情報」など前向きな表現を使ってみましょう。
- ② 報告を奨励する文化を作るよう心がけましょう。
  - ・ 「一人ひとつ」といったキャンペーンを行ってみましょう。
  - ・ 苦情でヒヤリ・ハットが見つかって、あらかじめ自己申告がなされていれば強く注意しないなども考えましょう。
- ③ 報告を口頭でもよいこととし、手間を削減しましょう。

# 4. 映像の分析方法

- ◆ 事故等の映像を見る際には、**周囲の交通の状況、自社のバスの速度、運転者の挙動などをよく確認**しましょう。
- ◆ 貸切バスでは、等速での直進時や発進時の事故が5割を占めており、運転者の安全に関する確認不足も多く見られます。
- ◆ そういった情報を頭に置きつつ、問題点はどこにあったのか、映像を分析していきましょう。



貸切バスの事故の法令違反別の事故件数の割合 (平成27年)



貸切バスの行動類型別事故件数の割合 (平成27年)

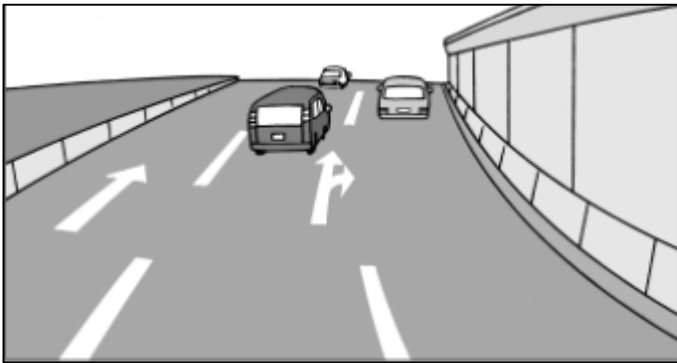
出典: (公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

## 5. 映像分析の基本①

- ① まず、事故等の3分前から事故等が起こるまでを見て、**どんな事故等だったのかを把握し、原因・問題点を推測**しましょう。(※)
- ② コマ送りや一時停止も活用しながら、映像を何度も見返して**問題点を分析**しましょう。
- ③ 事故には、**複数の原因があることが多い**です。運転者の問題点だけでなく、例えば、相手車両の挙動など**その他の問題点についても把握**しておきましょう。(次頁参照)

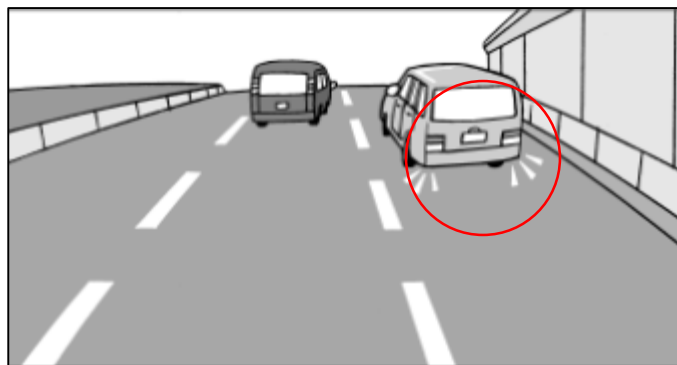
(※)早い段階で事故の予兆をとらえ、あらかじめ危険を回避する行動をとれなかったかを確認するためにも、必要に応じて3分前よりもっと前からの映像を確認しましょう。

### 【事故の数分前の映像】



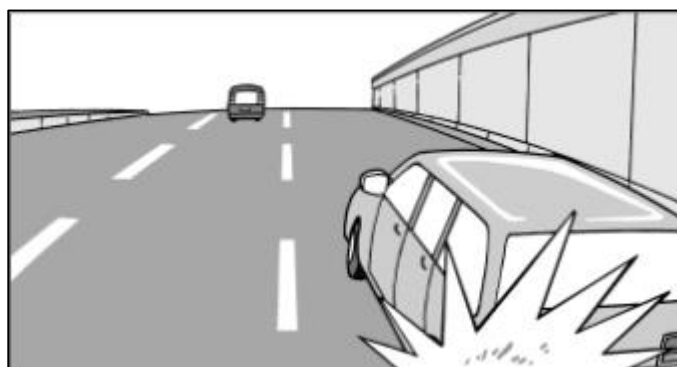
- ①事故の3分前から事故が起こった後の映像まで一度見ましょう。  
(2回目以降は、特に関係が深いところから確認しましょう。)

### 【事故の少し前の映像】



- ②問題箇所に近づいたら、コマ送りや一時停止で詳しく確認しましょう。  
(原因を把握できるまで、何度も見ましょう。)

### 【事故の映像】



- ③事故の原因をしっかりと分析し、自車だけではなく、相手車両の事故直前までの動きを確認して分析しましょう。

◆ 問題点の分析では、①運転者、②相手、③車両、④走行環境、⑤運行管理の5つの視点で考えることを心がけましょう。

## 5つの視点ごとの問題点の例



視点	問題点の例
運転者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周囲の確認が不足している。</li> <li>・車間距離を十分とっていない。</li> <li>・一時停止すべきところでしていない。</li> <li>・「だろう」運転になっている。</li> </ul>
相手	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車がバスに気付いていない。</li> <li>・歩行者が道路交通を確認せず、道路を横断。(※※)</li> <li>・相手車両が急ブレーキを作動させた。</li> </ul>
車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>・警報音が適切に作動していないなど不具合がある。</li> <li>・運転支援装置が装着されていない。(※)</li> <li>・死角があり、必要な確認を行いつらい。(※)</li> </ul>
走行環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・積雪・豪雨等で滑りやすくなっている。</li> <li>・交差点の見通しが悪い。</li> <li>・坂道で急カーブが多く運転が難しい。</li> <li>・前方の車両の挙動が不安定である。(※※)</li> </ul>
運行管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・負担の大きい労働日程になっている。(※)</li> <li>・運行に遅れが出ており、焦りやすい環境である。(※)</li> </ul>

(※)これらは、ドライブレコーダーでは確認できませんが、このようなドライブレコーダーでは見えない点も含めて、問題点がないか考えることが重要になります。

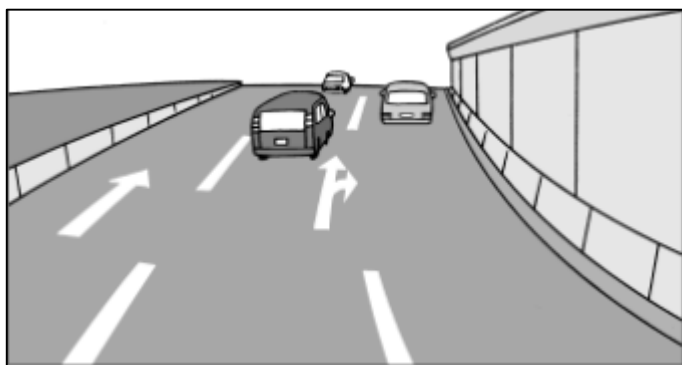
(※※)「自分や会社で変えることができないこと」が問題点の場合は、その状況を前提として、どのような運転が適切かを考えるようにしましょう。

## 6. 典型的な事故①(追突事故)

- ① 平成27年の貸切バスの事故317件中、**追突事故**が最も多く102件(32%)発生しています。
- ② 追突事故は、直線の**減速時だけでなく、単に直線の等速時**でも多く発生していますので、普段の運転において気が緩み易い直線においても、しっかり周りの交通状況を把握しておきましょう。
- ③ 高速道路の合流地点での死角からの事故や相手車両の不自然な動きなどによる事故など、相手車両の**複数の原因があることが多い**です。運転者の問題点だけでなく、例えば、相手車両の挙動など**その他の問題点についても把握**しておきましょう。

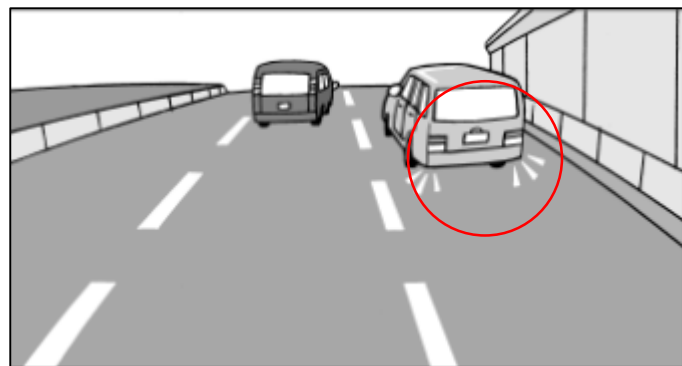
### ○追突事故の事例

#### 【事故の数分前の映像】



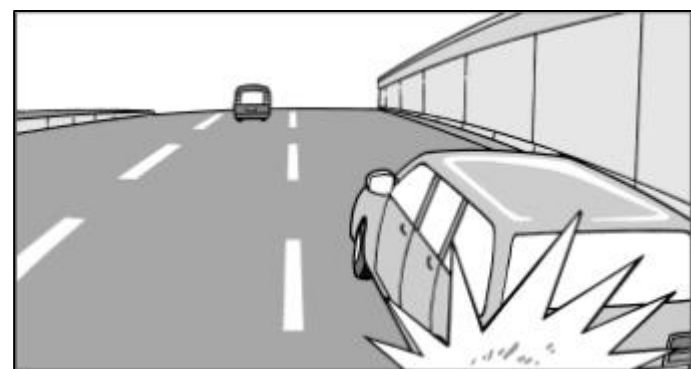
- ①前方の車両との車間距離が適切か、前方で渋滞が発生していないか、他車に車線変更を頻繁しているような異常な動きがないか確認しましょう。

#### 【事故の少し前の映像】



- ②前方の車両との車間距離が適切か、自車、他車に異常な動きがないか、高速道路の合流地点が近ければ死角から他車が接近していないか確認しましょう。

#### 【事故の映像】



- ③脇見運転や漫然運転が原因となることが多いので、そういった点に気を付けて詳しく分析しましょう。(運転者の問題点だけでなく、事故の全体像をきちんと把握しましょう。)

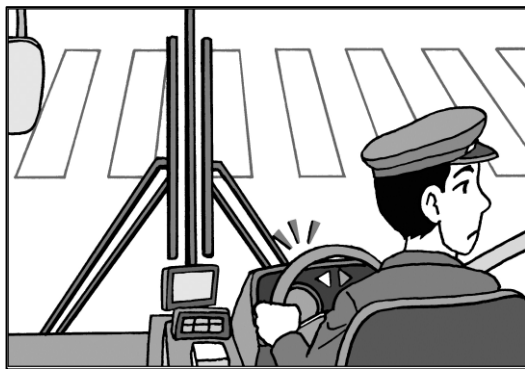


## 6. 典型的な事故②(巻き込み事故)

- ◆ 貸切バスの**死亡事故**では、歩行者や自転車との交差点での事故(**左折や右折の時の巻き込みや衝突事故**)が多く発生しております。
- ◆ 貸切バスは構造上、死角が多く、また、ホイールベースも長いことから、右左折時に歩行者や自転車の巻き込み事故又は衝突事故を多く起こしています。

### ○巻き込み事故(左折)の事例

#### 【事故の数分前の映像】



- ①交差点手前では減速し、左後方、左前方などの周囲の安全を運転者がきちんと確認しているか確認しましょう。

#### 【事故の少し前の映像】



- ②交差点進入時に徐行し、前進時には後方の死角などを確認しており、前方を向いて交差点に進入していないか確認しましょう。

#### 【事故の映像】



- ③運転者が死角の歩行者等に気付いていたか、左折時に対向車に気を取られ歩行者等を確認できていたかなどをしっかりと分析し、自車だけではなく、歩行者、自転車の事故直前までの動きを確認して分析しましょう。



## 6. 典型的な事故③(後退時の事故)

- ① 貸切バスは構造上、**リアオーバーハングが長く、車高も高い**ため、**死角が多**くなっており、乗用車と比較して**後退時の物損事故**などが起こりやすいです。
- ② 後退時の事故は、人身事故などの交通事故として事故の統計に計上されない、小さな事故も多いですが、**高速道路のサービスエリア**など歩行者が多い場所での後退事故は**大事故**につながりますので、普段からの安全確認の習慣が必要です。

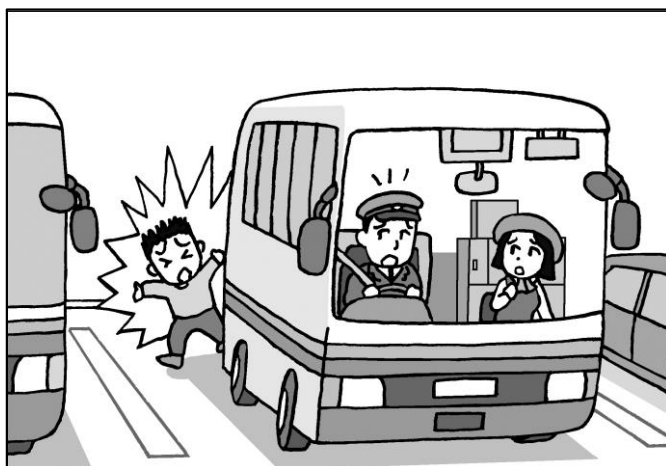
### ○高速道路のサービスエリアでの後退時事故の事例

#### 【事故の少し前の状況】

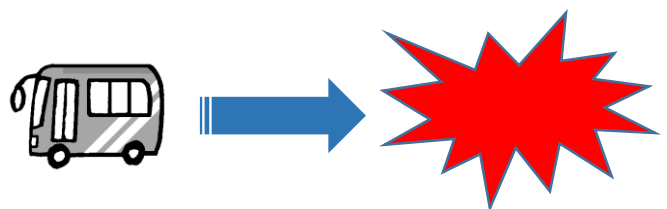


- ① 駐車のため後退を始める前に、駐車位置を確認し、ミラーのみの安全確認だけではなく、指差呼称及びバックモニターの活用等を実施、また、添乗員がいる場合はきちんと誘導をしているか確認しましょう。

#### 【事故の状況】



- ② 後方の確認を十分できていたかなど事故の原因をしっかりと分析し、自転車だけではなく、歩行者、自転車の事故直前までの動きを確認して分析しましょう。



- ◆ 個別指導では、一方的に問題点を指摘するのではなく、**運転者に問題点と原因を考えさせる**よう心がけましょう。
- ◆ 運転者が「出来ていた」と思っているのに、「実際には出来ていなかった」場合に事故が起きやすいので、**映像を用いて運転者の認識のずれを是正させる**ことが重要です。
- ◆ 問題行動そのものだけではなく、**問題行動が出てしまった原因まで含めて再発防止策を考える**ようにしましょう。

## 指導の際のポイント

- 運転者が自ら問題点に気づき、改善に取り組むことが最も重要です。
- 管理者が事前に把握した問題点を一方的に説明すると、運転者の気づきにつながらず、運転の改善につながらないことが多いです。
- 運転者が自ら答えを出すための効果的な質問を心がけましょう。

### 一方的に教える場合



### 運転者にも考えさせる場合





## 再発防止策を検討する際のポイント

(例) 追突事故の場合

ここに踏み込んで議論することが重要！

## 直接的な原因

- 車間距離不足
- 2台前の先行車につられて発進
- わき見(携帯、ナビ、落とし物)
- 居眠り など

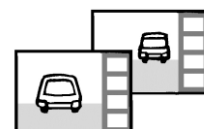
ドライブレコーダーの映像で  
確認可能

## 背景にある原因

- 急ぎ
- 焦り
- 渋滞等による運行の遅れ
- 地理不案内 など

ドライブレコーダーの映像で  
確認不可能

## 【再発防止策の例】



新人運転者が、渋滞による運行の遅れに焦って、車間距離を詰めて運転してしまい、事故を起こしてしまった。

- 運転者に維持すべき車間距離を確認させ、今後はそれを遵守するよう指導する。
- さらに、今後は同じ状況で焦ることのないよう、先輩運転者から「安全が最も重要」である旨を説明させるなどする。
- 遅れた場合の対応や役割分担を再確認し、運行管理者がお客様対応を支援するルールとする等、「遅れを取り戻す」運転を行う必要のない環境づくりを会社として検討する。

## 個別指導の基本的なフローの例

## 【運転者の認識の確認】



①まず、事故に関する運転者の認識を確認しましょう。

## 【重要：質問の方法】

「一方的な説明」にならないよう、最初の質問は、「はい／いいえ」で答えられるもの（＝正解が容易に分かるもの）ではなく、運転者が自分で考えて回答する質問にしましょう。その後、「はい／いいえ」で回答できる具体的な質問もしてきましょう。

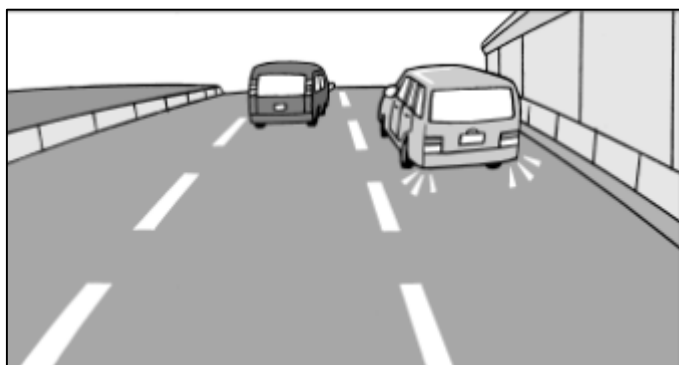
（「はい／いいえ」で答えられる質問の例）

- 周囲をきちんと確認しましたか。
- 速度は適切でしたか。

（運転者が自分で考えて回答する質問の例）

- 事故を振り返って、何か問題があったと思いますか。
- 自分の運転以外で、何か問題があったと思う点がありますか。
- 事故当時の状況を詳しく話してください。

## 【映像の確認】



②その後、映像を活用して、運転者の認識と実際の状況にギャップがないかを確認しましょう。

## 個別指導の基本的なフローの例(続き)

### 【背景にある原因の確認】



③背景にある原因について議論しましょう。

### 【再発防止策の記録】

再発防止策	
<b>事故の原因</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>車線変更の際に、きちんと周囲を確認しなかった</li> <li>車線変更のタイミングが遅れて、焦ってしまった。</li> </ul>	<b>再発防止の取組み</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>安全第一を心がけ、車線変更の際には、必ず〇〇、△△を確認する。</li> <li>ルートを間違えそうになっても無理に車線変更をしない。</li> </ul>

④再発防止策を記録した上で、フォローアップを行うことを確認しましょう。



フォローアップでは、再発防止策が反映されているかを確認しましょう。

<再発防止策の記録イメージ>

- ・再発防止対策は、なるべく具体的に記載しましょう。
- ・背景にあった原因も踏まえた内容にしましょう。

- ◆ 指導の際にも、問題点の分析と同様、①運転者、②相手、③車両、④走行環境、⑤運行管理の5つの視点で考えることを心がけましょう。

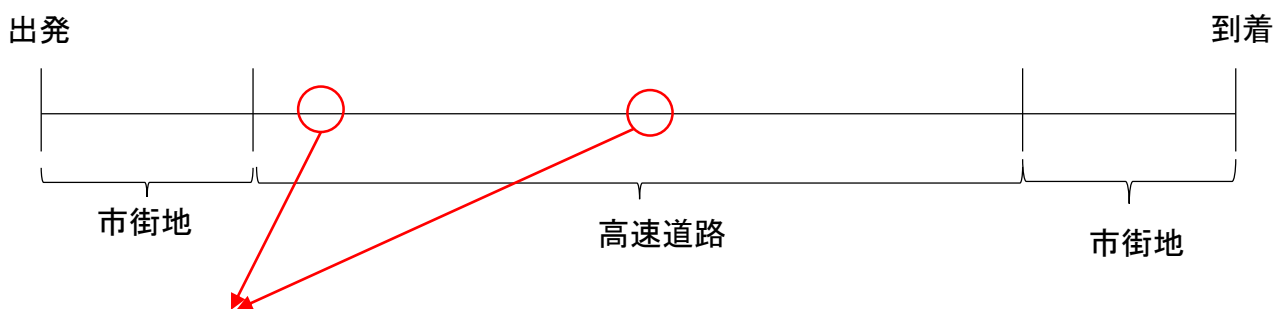
## 5つの視点ごとの質問の例

視点	質問の種類	質問内容の例
運転者	考えさせる質問	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転に何か問題はあったと思いますか。</li> <li>・自分の運転はどうでしたか。</li> </ul>
	はい／いいえの質問	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周囲はきちんと確認しましたか。</li> <li>・速度は適切でしたか。</li> </ul>
相手	考えさせる質問	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周囲の自動車や歩行者の動きで、何か気になる点はありませんでしたか。</li> </ul>
	はい／いいえの質問	<ul style="list-style-type: none"> <li>・前方の自動車は頻繁にブレーキランプがつくなど、おかしい動きをしていませんでしたか。</li> </ul>
車両	考えさせる質問	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両でどこか故障があったと思いますか。</li> </ul>
	はい／いいえの質問	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ブレーキに異常はありませんでしたか。</li> </ul>
走行環境	考えさせる質問	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周りの自動車の状況などで気になる点はありませんでしたか。</li> <li>・天候の運転への影響は何かありましたか。</li> </ul>
	はい／いいえの質問	<ul style="list-style-type: none"> <li>・積雪・豪雨等で滑りやすくなっていましたか。</li> <li>・交差点で見通しが悪いところはありませんでしたか。</li> </ul>
運行管理	考えさせる質問	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行計画などで何か気になる点はありませんでしたか。</li> </ul>
	はい／いいえの質問	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行計画そのものが時間制約が厳しく、焦ってしまう設定ではありませんでしたか。</li> <li>・眠気はありましたか。</li> </ul>

## 8. フォローアップのポイント

- ◆ 個別指導の1～2週間後にドライブレコーダーの映像を確認し、指導が反映されているかを確認しましょう。
- ◆ その際には、事故を起こした時間帯・交通状況に近い場面から最低でも3分程度を2カ所程度選んで確認するようにしましょう。
- ◆ 指導が適切に反映されていない際には、再度、指導を行いましょう。（指導が反映されるまで、何度でもフォローアップしましょう。）

(例) 高速道路で車間距離を詰めすぎて事故を起こした運転者の場合



- ✓ 1～2週間後に、高速道路で車間距離が詰まっていないか、最低でも2カ所（1カ所につき3分程度）を確認しましょう。
- ✓ 確認する映像を選ぶ際には、高速道路に乗った直後や、中だるみしやすい時間帯など、特徴のある箇所を選ぶなどの工夫をしましょう。

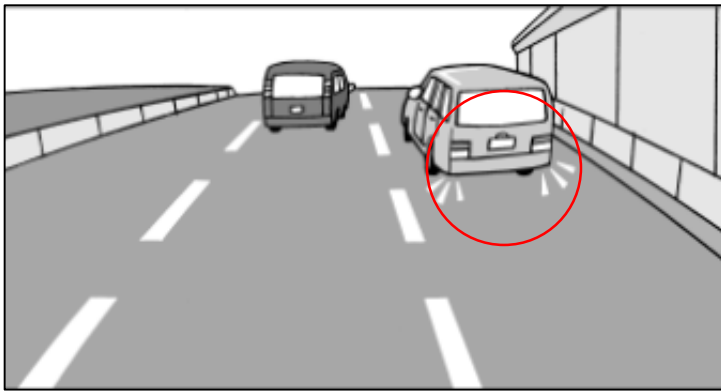
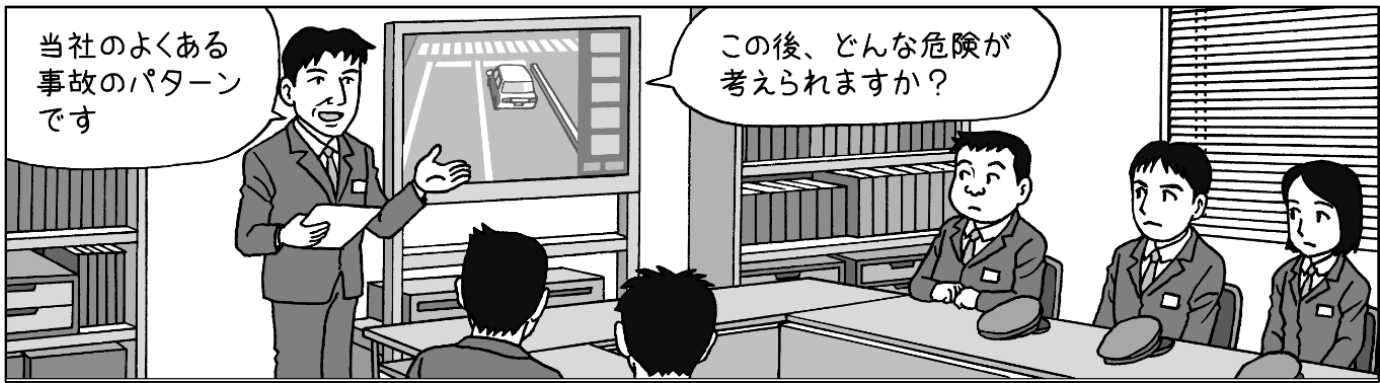


## 9. 集団教育のポイント

- ◆ 年1回以上、「自社で増加している事故」、「頻繁に通る運行ルートでのヒヤリ・ハット」、「安全な運転」などについて運転者全体に集団教育することで、会社全体の安全性を高めましょう。
- ◆ 集団教育は、参加型で進め、運転者が自由に発言できるよう気を配りましょう。（例：管理者は、最後に答えを言うなど。）
- ◆ 上記以外でも、事故やヒヤリ・ハットがあった場合には、速やかに社内でも共有し、同種の事故等の防止を図ることを心がけましょう。

### 集団教育のイメージ

- ①映像を見せつつ、運転者にどういった危険があるか等について、発言を促しましょう。



- ②意見が出尽くしたら、管理者から説明を行いましょう。

（ポイント）

- ・コマ送りするなどして、しっかりと映像を確認させましょう。
- ・左記のようにポイントとなる部分を丸で囲んだりするとよいでしょう。

#### 【留意点】

映像を使う場合には、その映像に出てくる運転者に事前に説明するなどの配慮をすることも重要です。（運転者の映像にはモザイクを入れるなどしましょう。）

運転者で議論する際にも、個人への誹謗中傷にならないよう注意しましょう。

#### 【補足】

集団教育を行うことは、以下の実施にもなりますので、率先して実施しましょう。

- ・ 一般的な指導及び監督の指針における「主として運行する路線若しくは経路又は営業区域における道路及び交通の状況」
- ・ 運輸安全マネジメントにおける「事故・ヒヤリ・ハット情報の収集・活用」

- ◆ 初任の運転者等へ実技訓練を行う際には、自社の安全マニュアル等の安全な業務手順をした上で、**運転後にドライブレコーダーの映像を確認させ、安全な業務手順に沿った運転か・問題点・注意すべき点について指導しましょう。**
- ◆ 実技訓練終了後に1人で乗務させる際には、**1～2週間後にドライブレコーダーの映像(5カ所程度)を確認し、問題がないか確認しましょう。**

## 実技訓練中の指導への活用

【添乗指導】

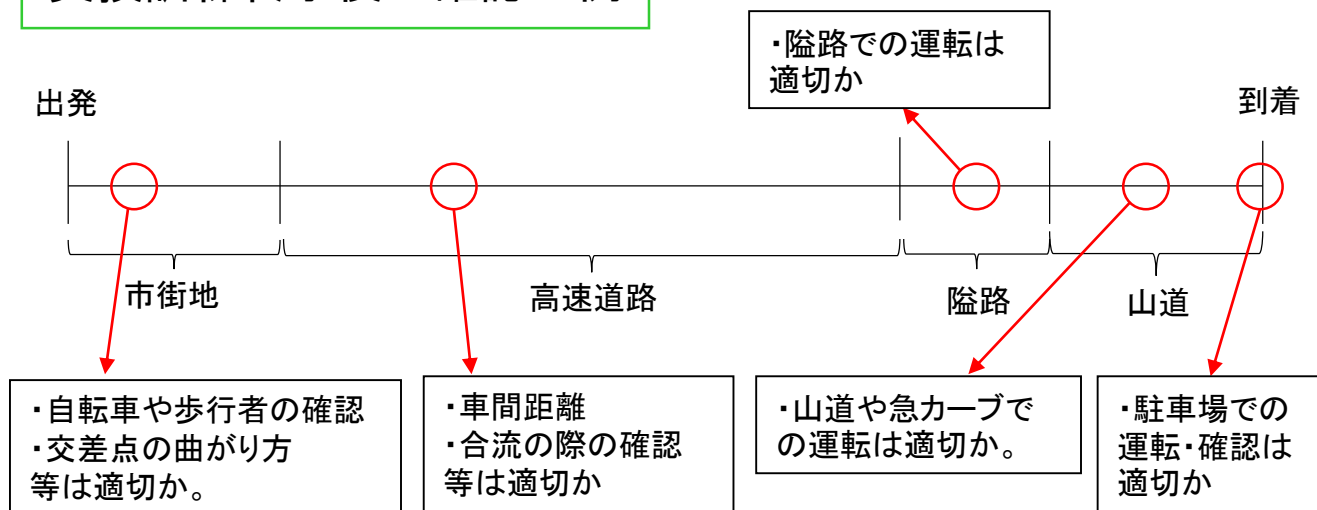


【映像を用いた事後指導】



運転中は、運転者も緊張状態にあるので、運転後にも映像を見せつつ指導し、運転者に問題点をしっかりと把握・是正させましょう。

## 実技訓練終了後の確認の例



✓ 1～2週間後に、自社の事故やヒヤリ・ハットの傾向も踏まえて、適切な確認ポイントを5カ所程度選び、各10～15分程度確認しましょう。

(なお、添乗指導などの方法で確認することも効果的です。)

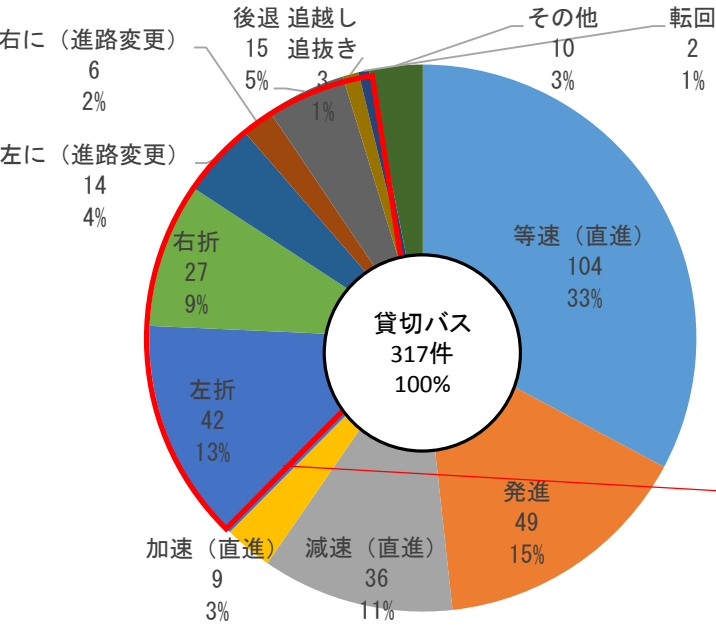
## **第二部**

# **（更なる安全性向上に関する取組み）**



◆ 前方カメラ及び運転席カメラに加えて、側面、背面を撮影するカメラを装着することで、より多様な事故について、分析可能となります。

## 側面及び背面カメラのメリット

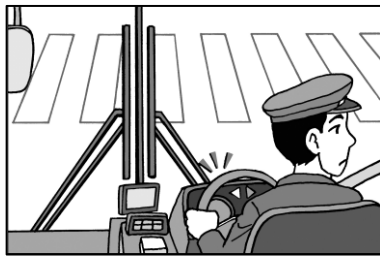


側面及び背面のカメラを装着することで、右折・左折・後退を含め、ほぼ全ての事故の状況を把握可能になります。

側面及び背面カメラを装着することで詳細な分析が可能となる事故

貸切バスの行動類型別事故件数の割合 (平成26年)

### 【左側面カメラを活用した分析の例 (左折時の事故)】



運転者がよそ見をしています。



自転車側面に入ってきましたが、運転者は、確認不足のため気付いていません。



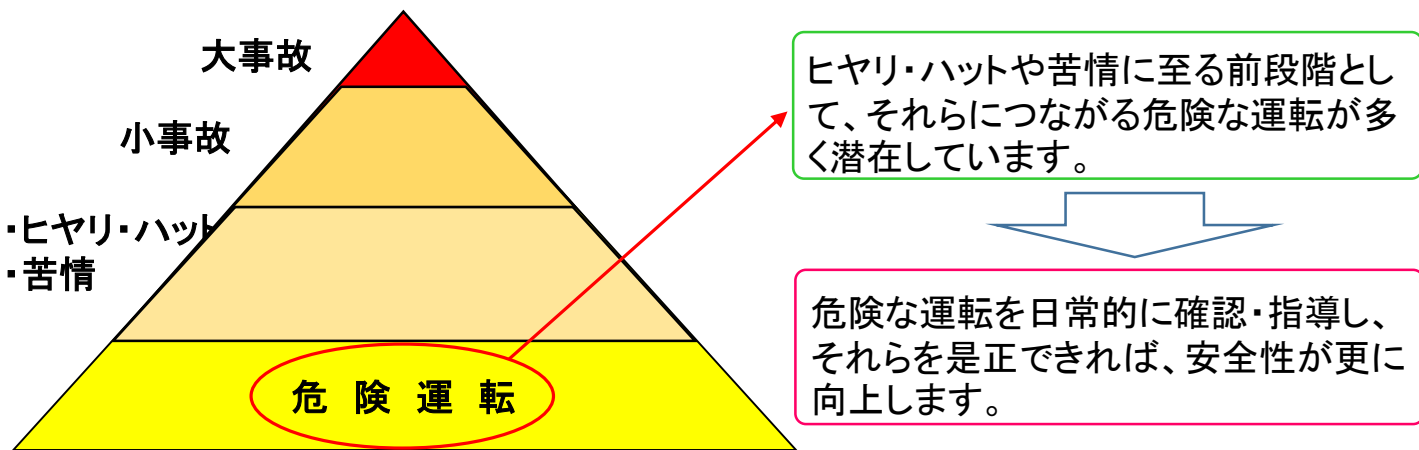
左折の際に、自転車が巻き込まれてしまいました。

➡ 左側面を撮影するカメラの映像により、運転者の確認不足等の事故の原因を詳細に分析できるようになります。

## 2. 危険な運転の確認

- ◆ ヒヤリ・ハットや苦情につながる危険な運転がないかを日常的に確認・指導することで、安全性が一層向上します。
- ◆ 危険な運転の代表例である急加速、急発進、急ブレーキの確認には、それらを検知するドライブレコーダーを活用することが効率的です。

### 危険運転と事故やヒヤリ・ハットとの関係



### イベント記録<sup>(※)</sup>の活用

保存した走行中の全映像を確認できれば、危険な運転を網羅的に確認できますが、それには膨大な時間がかかります。



#### 【効率的に危険な運転の有無を確認する方法】

- 危険な運転の代表的な事例である、「急発進」、「急ハンドル」、「急ブレーキ」については、「イベント記録」<sup>(※)</sup>を活用しましょう。
- デジタルタコグラフのデータを用いて、危険運転を行う可能性が高い運転者を抽出して、当該運転者について定期的に運転映像を確認しましょう。

(※) イベント記録

- 急ブレーキ等の前後10秒程度の映像です。(大きな加速度が発生した際に、それがトリガとなって、映像が保存されます。)

- ◆ イベント記録を保存する基準となる加速度(トリガ値)を適切に設定することが重要です。
- ◆ イベント記録を活用する中で、自社の運行経路や指導・監督目的に応じたトリガ値を検討・設定することが効果的です。

#### トリガ値<sup>(※)</sup>の設定に関するメリット・デメリット

(※)トリガ値を超える加速度が発生すると、イベント記録が保存される。

	メリット	デメリット
小さなトリガ値	危険運転の記録を広く保存できる。	段差や急カーブなど危険運転に関係のないイベント記録も保存される。
大きなトリガ値	危険度の高い運転のみを抽出できる。	軽い接触などを抽出できなくなる。

#### 【参考:トリガ値の設定例(事業者の声)】

- ドライブレコーダーメーカーが、出荷時に設定しているトリガ値を活用している。
- 以前は比較的小さいトリガ値を設定していたが、急カーブが多い運転経路の場合、多くのカーブでイベント記録が保存されたことから、大きめのトリガ値(0.4Gなど)を設定するようになった。



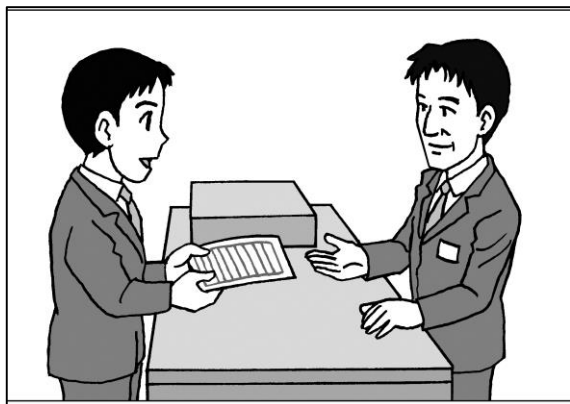
#### (トリガ値の設定例)

- ドライブレコーダーメーカーが設定するトリガ値を活用しつつ、徐々に最適なトリガ値を検討する。
- 大きめのトリガ値を設定し、分析になれてきたら、トリガ値を小さくして、必要なデータをより広く収集できるようにする。

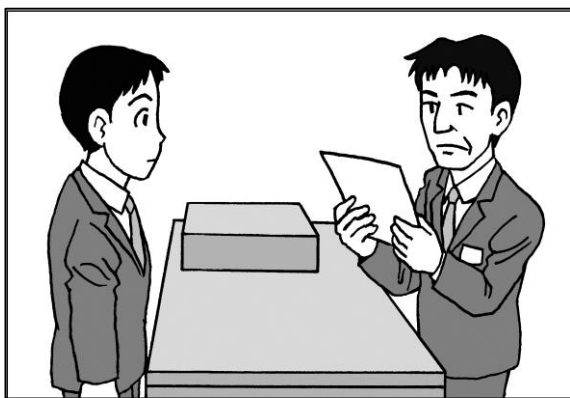
## 4. イベント記録の活用(フロー)

- ◆ イベント記録のデータは、乗務後点呼の際に運転者に提出させ、確認後、必要に応じて指導を行いましょ。
- ◆ 運転者日報作成機能のあるデジタルタコグラフも活用する場合、イベント記録と電子日報を同時に提出させると効率的です。

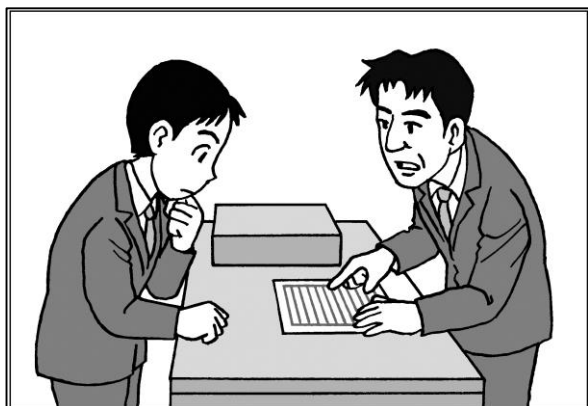
### イベント記録の活用フローの例



乗務後点呼の際に、運転者にイベント記録のデータを提出させましょ。



運行管理者は、その場でイベント記録を確認ましょ。  
時間がない等の理由でその場で確認することが難しい場合には、後日確認ましょ。



危険度の高い運転が見られた場合には、必要に応じて常時記録を確認し、運転者を指導ましょ。

# 5. イベント記録を活用する際の留意点

- ◆ イベント記録だけでは把握できない危険運転が存在します。
- ◆ イベント記録が発生することを回避するための行動が、危険運転になることがあります。
- ◆ イベント記録を過信せず、それ以外の記録も活用して、運転者の運転特性を適切に把握するよう努めましょう。

## イベント記録では確認できない危険運転

- イベント記録は、急加速が発生しない危険な運転を検知することができません。
- また、イベント記録を残さないようにするために、かえって危険な運転をしてしまう例もあります。



イベント記録を過信せず、運転者の運転特性を適切に把握するよう努めることが重要です。

### 【イベント記録では確認できない危険な運転の例】

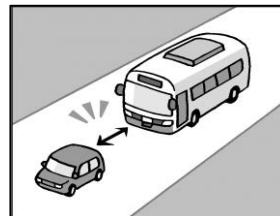
【信号無視】



【脇見運転】



【車間距離不保持】



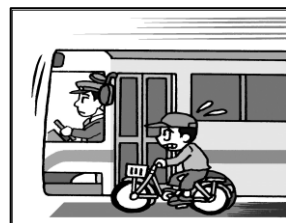
【一時停止線無視】



【車内の確認不足】



【周囲の確認不足】



### 【イベント記録を残さないために危険運転をしてしまう例】

一時停止だけど、今から止まろうとすると急ブレーキになる...

止まらずに運転したため、歩行者と接触してしまいました



- ◆ 多くの運転者がいる事業者では、危険な運転を行いやすい運転者を抽出して、当該運転者の運転映像を確認することも効率的です。
- ◆ 危険な運転を行いやすい運転者の抽出には、デジタルタコグラフのデータなどが活用できます。

## デジタルタコグラフのデータを活用した要注意運転者の抽出

【例：隊列運行している運転者のデータから要注意運転者を抽出】

運転者間の急加速の数の比較(イメージ)

	運転者A	運転者B	運転者C
○月1日	2	0	7
2日	3	1	6
3日	2	0	9
4日	6	0	10
5日	8	0	8
6日	9	1	7
7日	.	.	2
8日	.	.	1
9日	.	.	0

急加速の回数(急ブレーキ・急アクセル等の回数)が多い運転者について、重点的に映像を確認・指導しましょう。

ある日から突然急加速が増加した運転者については、何か原因がないか注視しましょう。

指導を行った場合には、急加速の回数の推移等から、指導の効果を把握しましょう。

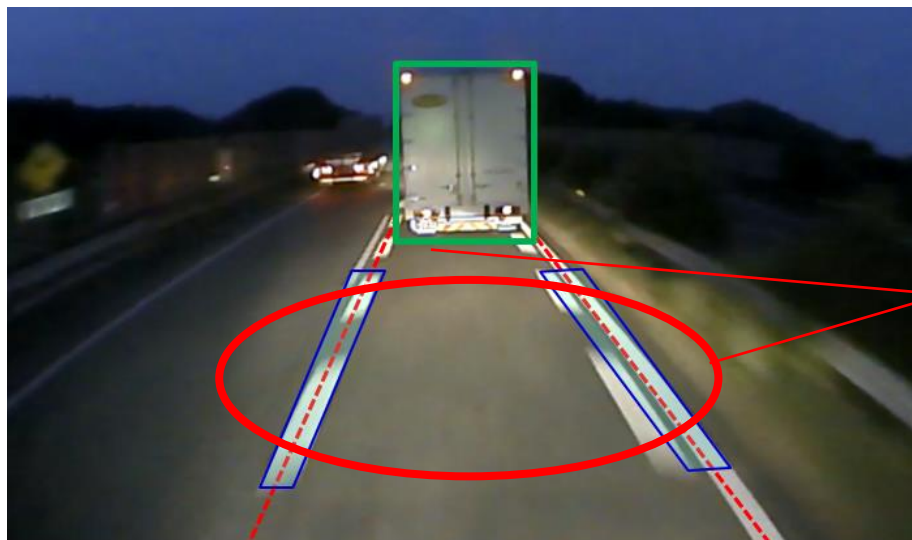
(※)運転者Bには一見映像の確認の必要がないようにも見えますが、「よい運転を共有する」「急加速はないが、他の危険運転がある可能性がある」といった観点から、頻度は低くても映像を見る機会があることが望ましいです。



急加速や速度超過等を容易に分析できるデジタルタコグラフを活用することで、効率的に要注意運転者を抽出可能です。

- ◆ デジタルタコグラフと一体型のドライブレコーダーでは、車間距離や車線逸脱状況から警報を鳴らし、かつ、警報回数を確認できるものも存在します。
- ◆ そのような機器を活用することで、より詳細に運転者の特徴を把握し、必要な指導を行うことが可能になります。

## 詳細な運転情報を活用した指導の例



車間距離や車線逸脱状況を検知し、警報を鳴らすことで運転者への注意喚起が可能です。

※車間距離・車線検知イメージ

### 【車間距離保持等も含めた詳細な帳票】

イベント名		発生回数
急加減速	急発進	0
	急加速	0
	急減速	0
	急旋回	0
	急ブレーキ	0
	合計	0
ヒヤリハット	Gセンサー	2
	危険兆候	0
	車線逸脱	0
	ふらつき	0
	車間距離	0
	合計	2

記録された警報の回数を一覧で確認可能であり、各運転者の運転傾向をより細かく把握可能です。

各種警報機能により、運転中の安全性向上や、事後の指導の高度化が期待できます。

## 平成28年度「自動車運送事業に係る交通事故対策検討会」 委員名簿（五十音順・敬称略）

委員	相川 春雄	公益社団法人日本バス協会 安全輸送委員会 副委員長
〃	安宅 豊	一般社団法人日本自動車工業会 大型車部会長
〃	石川 博敏	自動車安全運転センター 顧問
〃	榎元 紀二郎	一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 交通安全委員会委員
〃	小野 古志郎	一般社団法人日本自動車研究所 技監・研究主幹
〃	勝又 泰二	独立行政法人自動車事故対策機構 理事（事故防止担当）
〃	児島 亨	独立行政法人自動車技術総合機構交通安全環境研究所 自動車研究部 主席研究員
〃	小林 覚	公益財団法人日弁連交通事故相談センター 常務理事
〃	酒井 一博	公益財団法人大原記念労働科学研究所 所長
〃	下光 輝一	東京医科大学 名誉教授
〃	高柳 勝二	株式会社プロデキューブ 代表取締役
〃	西田 泰	公益財団法人交通事故総合分析センター 研究部研究第1課長
〃	橋本 昭朗	一般社団法人日本自動車整備振興会連合会 常務理事
〃	橋本 良之	損害保険料率算出機構自賠責損害調査センター 損害調査部長
〃	堀野 定雄	神奈川大学 工学研究所 高安心超安全交通研究所 客員教授
〃	山本 慎二	公益社団法人全日本トラック協会 交通対策委員会委員
オブザーバー	北島 洋樹	公益財団法人大原記念労働科学研究所 副所長
〃	小菅 孝嗣	一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 常務理事
〃	田中 勇彦	一般社団法人日本自動車工業会 安全部会・交通事故分析分科会 副分科会長
〃	永嶋 功	公益社団法人全日本トラック協会 常務理事
〃	山川 一昭	公益社団法人日本バス協会 技術安全部長
WG委員等	藪 大輔	東武バス株式会社 運輸部課長
〃	阿部 光一朗	東京海上日動リスクコンサルティング株式会社 自動車リスク本部 本部長兼チーフコンサルタント

行政：警察庁交通局

厚生労働省労働基準局

国土交通省大臣官房運輸安全監理官室、道路局環境安全道路課道路交通安全対策室、  
自動車局技術政策課、旅客課、貨物課、安全政策課保障制度参事官室、  
整備課、安全政策課（事務局）



貸切バス事業者のみなさまへ

～ドライブレコーダーを活用して運転者を守りましょう～

□ 映像を活用した適切な指導により、運転者を事故から守りましょう。

□ 適切な運転をしていた運転者を事故の責任問題から守りましょう。

※ 貸切バスに車両前方と運転者席を映す**ドライブレコーダーを装着し、映像を活用した指導・監督を行うことが義務づけられます。**

(装着義務づけ時期: 新車:平成29年12月～、既販車:平成31年12月～)

なお、「適切な指導・監督を行っていない」、「指導・監督に活用した映像を保存していない」場合、**行政処分の対象**となり得ます。

## 【ドライブレコーダーを活用した指導・監督の方法】

### 1. 次の映像を必ず確認してください (マニュアルP.4)

①事故 ②ヒヤリ・ハット ③苦情(運転に関するもの)

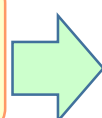
### 2. 映像を分析してください (マニュアルP.5～7)

(※2.～4.は、事故を例にしていますが、苦情、ヒヤリ・ハットがあった場合も同じです。)

事故の3分前から  
映像を確認



事故付近の映像は  
何度も確認



問題点を  
把握

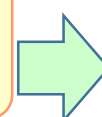
ポイント: 運転者、他の自動車、天候など**複数の視点**で問題点を探しましょう。

### 3. 運転者へ指導してください (マニュアルP.11～15)

運転者に事故の  
状況・認識を確認



映像を用いて運転者  
と事故の振り返り

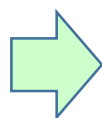


運転者と再発防止  
策を作成

ポイント: **一方的な注意ではなく、運転者自身に考えさせることが大切です。**  
再発防止策は、「**具体的な行動内容を**」「**問題の背景まで踏み込んで**」作成してください。

### 4. 指導が反映されているかを確認してください (マニュアルP.16)

指導後2週間以内に運転中の  
映像を2カ所、合計約6分確認



問題があれば何度でも指導

初任運転者等への指導後も、2週間以内に5カ所15分の映像確認が必要です。

**【重要】3. の指導の記録、2. や4. で確認した映像には保存義務があります。**

## 【映像の分析の具体的なコツ】

(映像は、事故の予兆を広く把握できるよう、事故の3分前から映像を確認しましょう。)

よくある事故の例	よくあるポイント
①追突事故 (マニュアルP.8)	・運転者は眠そうにしていないか。 ・速度を出しすぎていないか。 ・車間距離を十分とっているか。
②巻き込み事故 (マニュアルP.9)	・運転者は、死角に注意しつつ周囲を確認しているか。
③後退事故 (マニュアルP.10)	・運転者はきちんと後方を確認しているか。 ・運転者に焦っているようなそぶりはないか。 ・添乗員との連携は適切か。

## 【運転者へ指導する時のコツ】

1. 一方的に注意するのではなく、運転者に考えさせるため、いきなり映像を見せずに、まずは運転者に事故を振り返らせて自由に話させてみましょう。

(質問例) ・事故を振り返って、当時の状況を説明していただけませんか。  
・自分の運転に何か問題があったと思いますか。

2. ドライブレコーダーには写らない、事故の背景まで考えて対策を考えましょう。

(検討例) 「焦って車間距離を詰めすぎた」のであれば、「なぜ焦ってしまったと思いますか」などの質問をし、その上で再発防止策を考えてみましょう。

3. 再発防止策は、「実施している」「していない」が明確に分かる形にしましょう。運転者が指導に従っているかを把握しやすくなります。

(対策例) ○: 高速道路では、車間距離を走行距離2秒分は確保する。  
×: 高速道路では、車間距離をきちんと保つよう気をつける。

## 【指導後に確認する映像を選ぶコツ】

よくある事故の例	確認地点
①高速道路での追突	・高速道路合流直後 ・中だるみしそうな高速道路の半ば
②巻き込み	・通勤時間帯の市街地 ・通勤時間終了後の市街地
③駐車場での接触	・出発地点の駐車場 ・目的地点の駐車場