

第4回 軽井沢スキーバス事故対策検討委員会 説明資料①

(運転者の運転技術のチェックの強化について)

平成28年2月24日

1. 今回の事故を踏まえた検討事項について	2
2. 指導・監督制度の現状について	5
3. 指導・監督制度の見直しの方向性について.....	20
4. 参考資料	25

1. 今回の事故を踏まえた検討事項について

今回の事故を踏まえた検討事項について

<今回の事故に関し現時点で明らかになっている事柄>

事故発生前に実施した監査や処分では是正を指示していたにもかかわらず、事故発生後、安全管理上の問題を確認

長年大型バスの乗務経験が乏しい運転者が乗務

届出運賃の下限を割った運賃による運行

ドライブレコーダーや衝突被害軽減ブレーキ等が搭載されていない車両による運行

<今回の事故を踏まえた検討事項>

事業参入の際の安全確保に関するチェックの強化

事業参入後の安全確保についてのチェックの強化
(監査の実効性の向上)

運転者の運転技術のチェックの強化

旅行業者を含めた安全確保のための対策の強化

ハード面での安全対策の強化

今回の事故を引き起こした運転者について判明している事実

- 当該運転者は昨年12月の(株)イーエスピーの採用面接時に、『大型車の経験は少なく、中型車に乗っていた』と言っていた。
(事業者からの聞き取り)
- (株)イーエスピーが当該運転者に実施した研修は、タイヤチェーンの着脱方法と、回送運行時の実車訓練(1回)のみであった。
(事業者からの聞き取り)
- (株)イーエスピーは、法令上、当該運転者に受診させなければならない適性診断(初任)を受診させていなかった。
(監査での指摘事項)
- 当該運転者が以前勤務していた会社で受診した任意の適性診断において、一部項目で“最低”評価を受けていたが、その診断結果は本人に渡されなかった。
(報道されている情報)

2. 指導・監督制度の現状について

大型第二種免許の取得・更新等について

○旅客を運送する目的で自動車を運転する場合には第二種免許が必要であり、乗車定員30人以上の貸切バス等を運転する場合には、大型第二種免許が必要。

◆運転免許の種類ごとの 運転できる自動車の種類

普通免許

- 普通自動車
- 小型特殊自動車
- 原動機付自転車

中型免許

- 中型自動車
 - ・車両総重量5t以上11t未満
 - ・最大積載量3t以上6.5t未満
 - ・乗車定員11人以上30人未満
のいずれかに該当するもの

大型免許

- 大型自動車
 - ・車両総重量11t以上
 - ・最大積載量6.5t以上
 - ・乗車定員30人以上
のいずれかに該当するもの

運転者の大型第二種免許の取得・更新について

免許取得時	受験資格	①21歳以上であること ②普通免許等保有3年以上
	運転免許試験	①適性試験(視力、深視力、聴力、運動能力) ②学科試験 ③技能試験(試験車:車長10~11mで乗車定員30人以上のバスを使用)※
	取得時講習	大型旅客車講習(夜間や悪条件下の運転方法、高齢者や身体障害者の乗降時の対応等)、応急救護処置講習※
免許更新時	適性検査、更新時講習	

※ 教習所の卒業証明書を有する場合は、技能試験及び取得時講習は免除される。

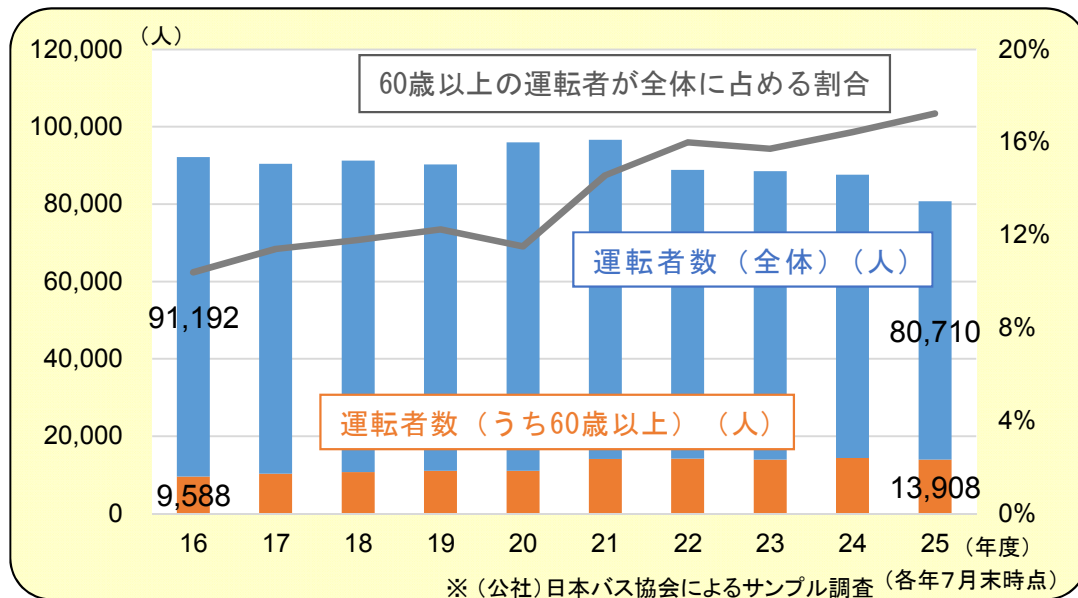


貸切バス事業者による運転者への指導・監督

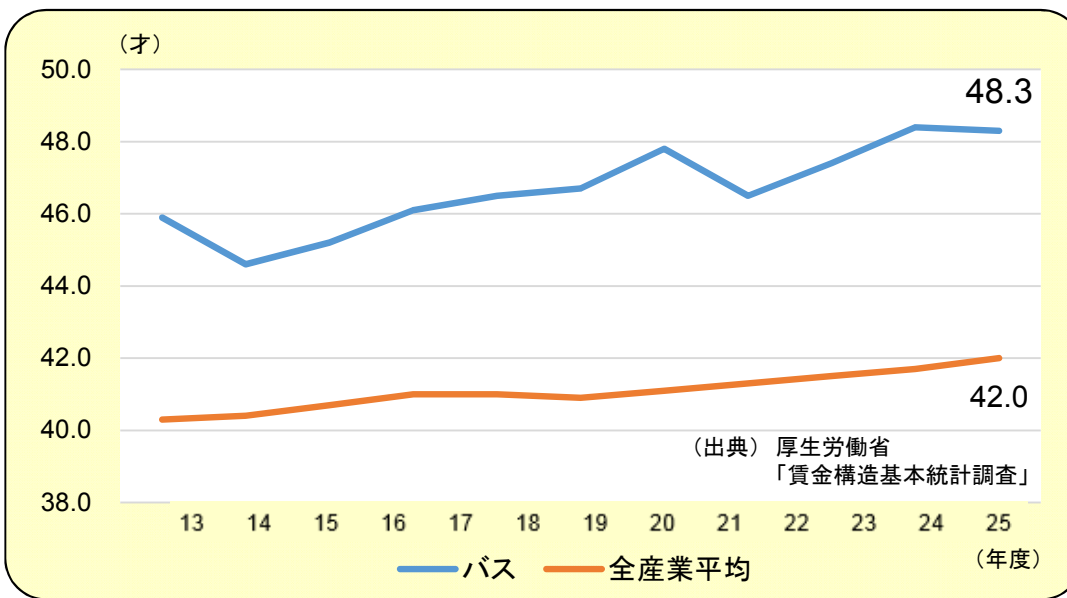
貸切バスの運転者の高齢化

○全運転者に占める高齢者の割合は増加傾向にあり、営業用バス運転者の平均年齢は全産業平均と比べて高い。

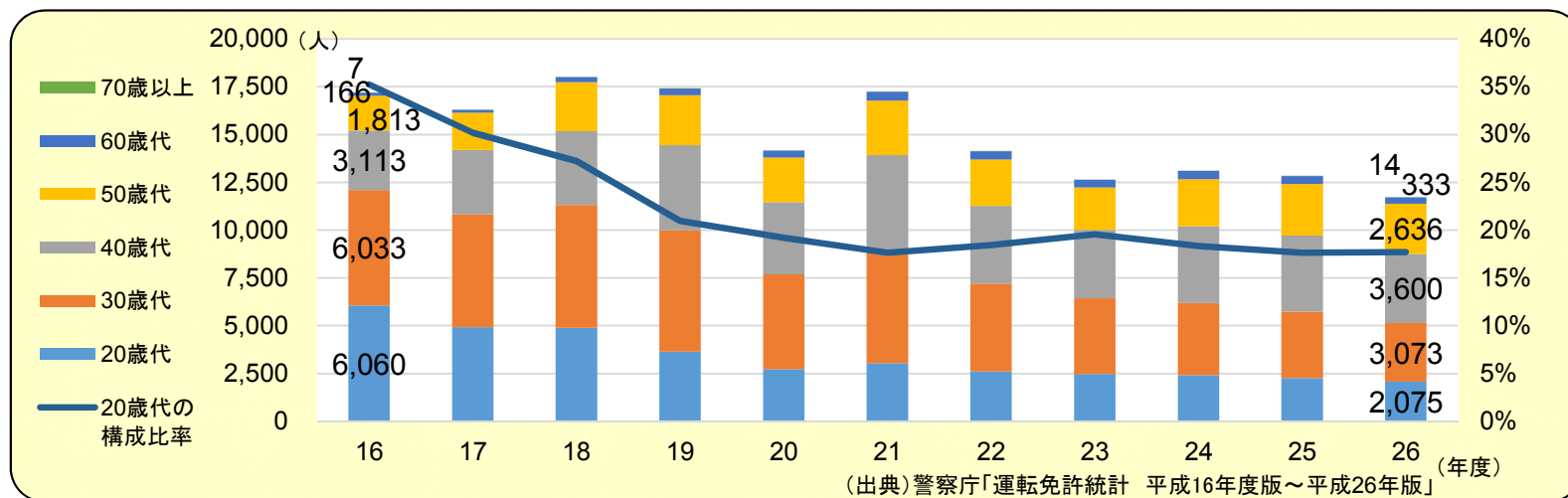
■営業用バス運転者数に占める高齢者の運転者の割合



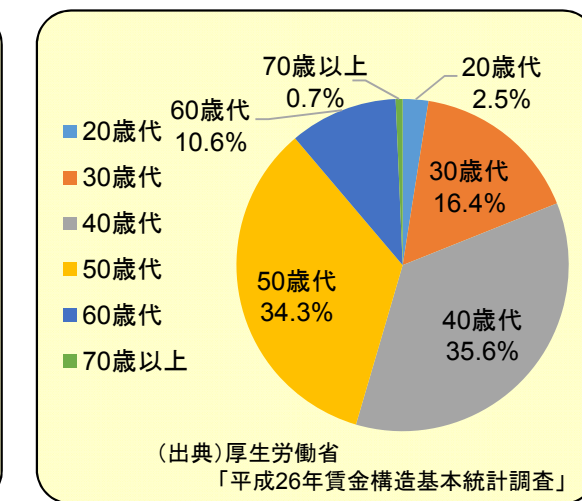
■営業用バス運転者の平均年齢の推移



■大型第二種免許の新規交付者数の年代別推移



■営業用バス運転者の年代別比率



指導・監督制度の概要について

一般的な指導及び監督

(対象) すべての運転者

(内容) 心構え、交通ルール、道路交通状況、旅客の扱い、車両特性・運転適性に応じた安全な運転方法、健康管理など10の項目について指導

(時期) 継続的、計画的、体系的に実施



特定の運転者に対する指導

適性診断(初任)の受診

(対象) 新たに雇い入れた者で、過去3年以内に適性診断(初任)を受診していない者

(内容) 日常の運転状況を聴取し、事故の未然防止のための運転行動の留意点を指導・助言

(時期) 運転者として選任する前

初任運転者に対する指導

(対象) 新たに雇い入れた者で、過去3年以内に同じ種類の事業の運転者として選任されたことがない者

(内容) 交通ルールや車両特性等について座学6時間以上、実車訓練は努力義務

(時期) 運転者として選任する前

適性診断(特定)の受診

(対象) 死亡・重傷事故を惹起した運転者／軽傷事故を惹起し、過去3年間に事故を惹起したことがある運転者

(内容) 事故状況を聴取し、事故要因となった運転特性(・生活習慣・健康状態)を認識させ、再発防止(・改善)を指導・助言

(時期) 事故後に再度乗務する前(やむを得ない場合、乗務開始後1か月以内)

事故惹起運転者に対する指導

(対象) 同上

(内容) 再発防止策等について座学6時間以上、実車訓練は努力義務

(時期) 事故後に再度乗務する前

適性診断(適齢)の受診

(対象) 65歳に達した日以後1年以内に1回
75歳に達するまで3年以内ごとに1回
75歳に達した日以後1年以内ごとに1回

(内容) 日常の運転状況を聴取し、加齢による身体機能の変化が運転行動に及ぼす影響と、それに応じた適切な運転行動を助言・指導

高齢運転者に対する指導

(対象) 65歳以上

(内容) 適性診断(適齢)の結果を踏まえ、加齢に伴う身体機能の変化の程度に応じた安全な運転方法等について指導。

(時期) 適性診断(適齢)結果が判明した後1か月以内

適性診断制度の概要①

適性診断の概要

- 運転者の性格・安全運転態度・視覚機能等の運転特性について、心理及び生理の両面から専用の機器により測定し、カウンセラーにより運転者の特性に応じた指導・助言を行う。
- 特定の運転者（初任運転者／高齢運転者／事故惹起運転者）については、自動車運送事業者は、所定の適性診断を受診させなければならない。（この他、任意の適性診断がある。）

種類		対象者	内容
①	<u>初任診断</u>	<u>初任運転者</u>	日常の運転状況を聴取し、 <u>事故の未然防止のための運転行動の留意点を指導・助言。</u>
②	<u>適齢診断</u>	<u>高齢運転者</u> (65才以上)	日常の運転状況を聴取し、 <u>加齢による身体機能の変化の運転行動への影響を認識させるとともに、身体機能の変化に応じた運転行動を指導・助言。</u>
③	<u>特定診断Ⅰ</u>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	交通事故の状況等を聴取し、 <u>事故を引き起こすに至った運転特性上の要因を認識させるとともに、交通事故の再発防止に必要な運転行動の改善を指導・助言。</u>
④	<u>特定診断Ⅱ</u>	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。	交通事故の状況等を聴取し、 <u>事故を引き起こすに至った運転特性やその背景となる生活習慣、健康状態の要因を認識させるとともに、交通事故の再発防止に必要な運転行動や生活習慣、健康状態の改善を指導・助言。</u>
⑤	<u>任意の適性診断</u>	—	運転特性を把握するため、任意で運転者に受診させるものであり、希望により適性診断の結果によるカウンセリングを実施。

※ ①～④については、国土交通大臣の認定を受けた機関で受診しなければならない。 9

適性診断制度の概要②

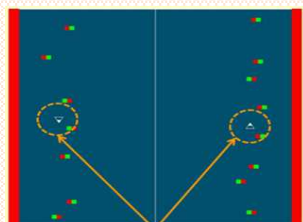
●専用の機器を使用して以下の適性診断テストを実施



- 性格テスト
- 安全運転態度テスト
- 危険感受性テスト
- 処置判断テスト
- 重複作業反応テスト
- 速度見越反応テスト
- 視覚機能テスト

＜適性診断テストのイメージ＞

• 処置判断テスト



連続で変化する事態に対する
注意の配分・持続性

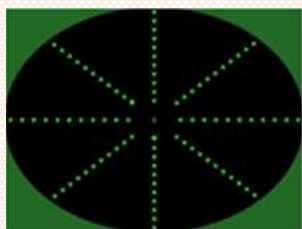
• 安全運転態度及び危険感受性テスト



CGシミュレーション

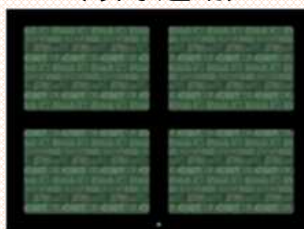
• 視覚機能テスト

(周辺視野)



中心と同時に見れる周辺視野

(眼球運動)



眼球を素早く動かせるか

(動体視力)



動く物を正しく見分けられるか

●カウンセラーによる
診断結果に基づく指導・助言



＜診断結果のイメージ＞

顔写真 [氏名] 平成 22 年 2 月 16 日

適性診断票
(適齢診断)

[氏名] 殿

独立行政法人
自動車事故対策機構

平成 22 年 2 月 [] 日 [] 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利用ください。

【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)
 - 他人に対する好感が優れています (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)
 - 動作の正確性にバリエーションがあるようです (40 点)
 - 注意の配分に欠ける場合があります (42 点)
 - 危険感受性に欠ける場合があります (46 点)

【2】心理適性についての診断結果

判断・動作のタイミング

危険感受性

他人に対する好感

感情の安定性

協調性

動作の正確さ

注意の配分

安全態度

感情の安定性

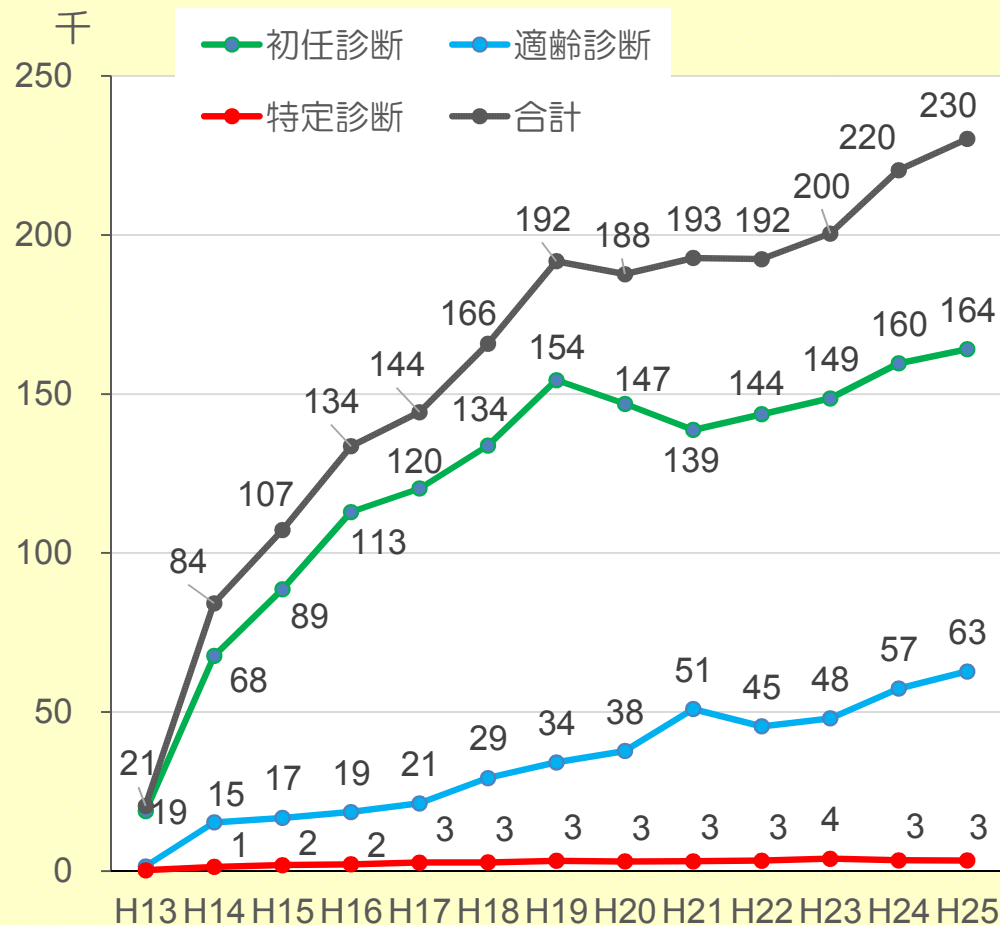
グラフの星は、円の外側へいくほど状態が良好です。赤色の項目については特に注意が必要です。

(独) 自動車事故対策機構公表資料により作成

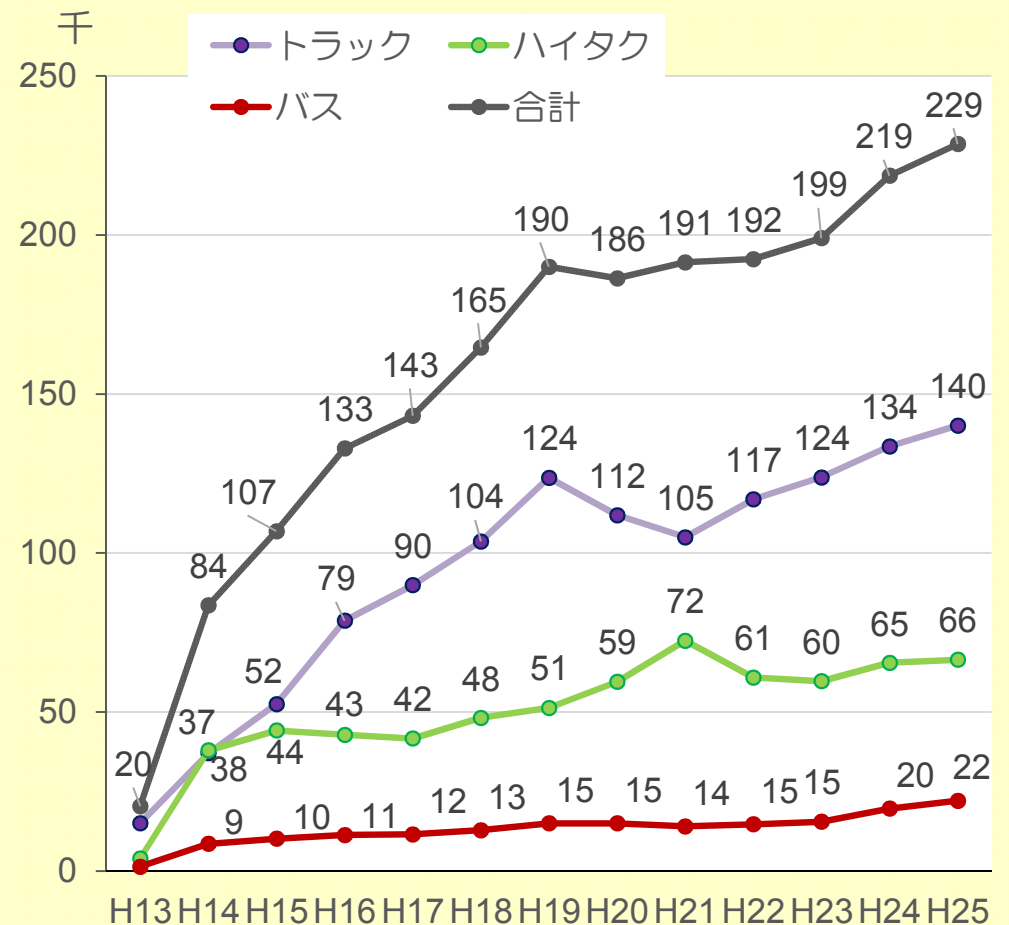
適性診断制度の概要③

- 適性診断の受診者数は年々増加しており、平成25年には約23万人が受診した。適性診断を受診した運転者は、自身の運転特性を理解することにより、より安全な運転が可能となる。
- また、事業者は、運転者の特性に応じた運転者教育や運行管理を通じて、さらなる運行の安全確保が可能となることから、事故防止に一定の効果があると考えられる。

種類別受診者数の推移



業態別受診者数の推移



一般的な指導・監督の内容について

○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年国土交通省告示第1676号)

すべての運転者に対する一般的な指導及び監督の内容

内 容	(配慮すべき事項)	時 間
①事業用自動車を運転する場合の心構え	(1)運転者に対する指導及び監督の意義についての理解	<p>規定なし</p> <p>※ 各項目について継続的・計画的に実施する。</p>
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	(2)計画的な指導及び監督の実施	
③事業用自動車の構造上の特性	(3)運転者の理解を深める指導及び監督の実施	
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	(4)参加・体験・実践型の指導及び監督の手法の活用	
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	(5)社会情勢等に応じた指導及び監督の内容の見直し	
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	(6)指導者の育成及び資質の向上	
⑦危険の予測及び回避	(7)外部の専門的機関の活用	
⑧運転者の運転適性に応じた安全運転		
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		
⑩健康管理の重要性		

※指導内容に実技訓練についての規定なし。

初任運転者に対する指導・監督の内容について

○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年国土交通省告示第1676号)

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>①から④までについて合計6時間以上実施すること。</p> <p>⑤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りバスなどの運転者にあつては車高、視野、死角及び内輪差等の車両との差異を理解させると共に、日常点検の方法を指導する。</p>	
<p>③交通事故を防止するための留意すべき事項 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事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全の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。</p>	
<p>⑤安全運転の実技 実際に事業用自動車を運転させ、主な道路、交通及び旅客の状況における安全な運転方法を添乗等により指導する。</p>	
<p>配慮すべき事項（一部抜粋）</p>	

適性診断(初任)の結果判明した運転者の運転行動の適性も踏まえ、当該運転者と話し合いをしつつきめ細やかな指導を実施することが必要である。

※実技訓練については推奨にとどまる。

※過去3年以内に同一の事業の運転者として選任されていれば不要。 13

○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年国土交通省告示第1676号) (抄)

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を再認識させる。</p>	<p>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交通事故の実例の分析に基づく再発防止対策 交通事故の実例の分析を行い、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>③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 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>④交通事故を防止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、それを回避させ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。</p>	
<p>⑥安全運転の実技 実際に事業用自動車を運転させ、主な道路、交通及び旅客の状況に応じた安全な運転方法を添乗等により指導する。</p>	

配慮すべき事項(一部抜粋)

適性診断(特定)の結果判明した運転者の運転行動の適性も踏まえ、当該運転者と話し合いをしつつきめ細やかな指導を実施することが必要である。

※実技訓練については推奨にとどまる。

○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年国土交通省告示第1676号) より作成

高齢運転者(65歳以上)に対する特別な指導の内容及び時間

内 容	時 間
<p>適性診断(適齢)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。</p>	規定なし

※指導内容に実技訓練についての規定なし。

(参考) バス事業者における指導・監督の事例

バス事業者における指導・監督の事例

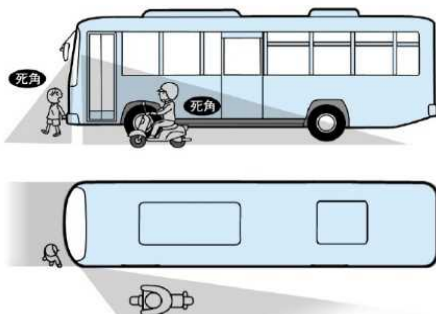
A社	全運転者に、座学3日(関係法規等)+実技25日(車両特性等)+実技教習1日(山間・夜間走行等)+実技試験1日
B社	大型バス未経験者等には標準21日間の初任者教育を実施(運転時間100時間以上、座学10時間)
C社	経験の有無に関わらず、自動車教習所にて1日8時間×22日間述べ176時間の教習を実施
D社	営業運転前に指導運転者による訓練を2週間~1か月程度実施(実際のルートを想定しての(高速)走行訓練)

(公社)日本バス協会：バスの安全対策に関するアンケートより(乗合・貸切)

<指導・監督のイメージ>

バスの構造上の特性

・死角の大きさに配慮した運転



障害者の乗降時の安全の確保

・車いす使用者の安全の確保



危険の予測及び回避

・歩行者や自転車などの行動特性に応じた配慮



(参考) 指導・監督制度の根拠法令

○道路運送法(昭和26年法律第183号) (抄)

(輸送の安全等)

第二十七条

2 前項に規定するもののほか、一般旅客自動車運送事業者は、事業用自動車の運転者、車掌その他旅客又は公衆に接する従業員(次項において「運転者等」という。)の適切な指導監督、事業用自動車内における当該事業者の氏名又は名称の掲示その他の旅客に対する適切な情報の提供その他の輸送の安全及び旅客の利便の確保のために必要な事項として国土交通省令で定めるものを遵守しなければならない。

○旅客自動車運送事業運輸規則(昭和31年運輸省令第44号) (抄)

(従業員に対する指導監督)

第三十八条 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、国土交通大臣が告示で定めるところにより、主として運行する路線又は営業区域の状態及びこれに対処することができる運転技術並びに法令に定める自動車の運転に関する事項について適切な指導監督をしなければならない。この場合においては、その日時、場所及び内容並びに指導監督を行つ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三年間保存しなければならない。

2 旅客自動車運送事業者は、国土交通大臣が告示で定めるところにより、次に掲げる運転者に対して、事業用自動車の運行の安全を確保するために遵守すべき事項について特別な指導を行い、かつ、国土交通大臣が告示で定める適性診断であつて第四十一条の二及び第四十一条の三の規定により国土交通大臣の認定を受けたものを受けさせなければならない。

- 一 死者又は負傷者((略))が生じた事故を引き起こした者
- 二 運転者として新たに雇い入れた者
- 三 高齢者(六十五才以上の者をいう。)

○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年国土交通省告示第1676号) (抄)

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

(略)

3 指導及び監督の実施に当たって配慮すべき事項

(略)

○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年国土交通省告示第1676号) (抄)

第二章 特定の運転者に対する特別な指導の指針

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、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新たに雇い入れた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

(2) 次のいずれかに掲げる者であって、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((略)) (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っ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

3 特別な指導の実施に当たって配慮すべき事項 (略)

4 適性診断の受診

(2) 運転者として新たに雇い入れた者であって雇い入れの日前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。)を受診したことがない者(個人タクシー事業者を除く。)

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) …(略)…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) …(略)…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。

3. 指導・監督制度の見直しの方向性について

現行の指導・監督制度の課題

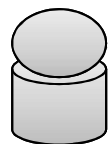
- 新たに雇い入れた運転者について、過去3年以内に適性診断(初任)を受診していれば、法令上、適性診断(初任)を受診させる必要がない。
- また、過去3年以内に同じ種類の事業の運転者として選任されていれば、法令上、初任運転者に対する特別な指導・監督を実施する必要がない。
- 運転者の経歴や運転経験の把握が義務付けられておらず、運転者の運転技術に応じた指導・監督が十分できていない状況。

<見直しの方向性>

- ① 新たに雇い入れた“全て”の運転者に適性診断(初任)を受診させ、運転者の運転特性を踏まえた、きめ細やかな指導・監督を実施するよう義務付ける。
- ② また、経歴・運転経験(車種ごと)を申告させ、乗務員台帳に記載させるとともに、運転者の運転技術(車種ごと)に応じた、きめ細やかな指導・監督を実施するよう義務付ける。

<①・②のイメージ>

新たに雇い入れた
運転者



適性診断(初任)の受診



経歴・運転経験の申告



運行管理者



運転経験・運転技術に応じたきめ細やかな指導・監督の実施

(参考) 乗務員台帳の根拠条文

○旅客自動車運送事業運輸規則(昭和31年運輸省令第44号) (抄)

(乗務員台帳及び乗務員証)

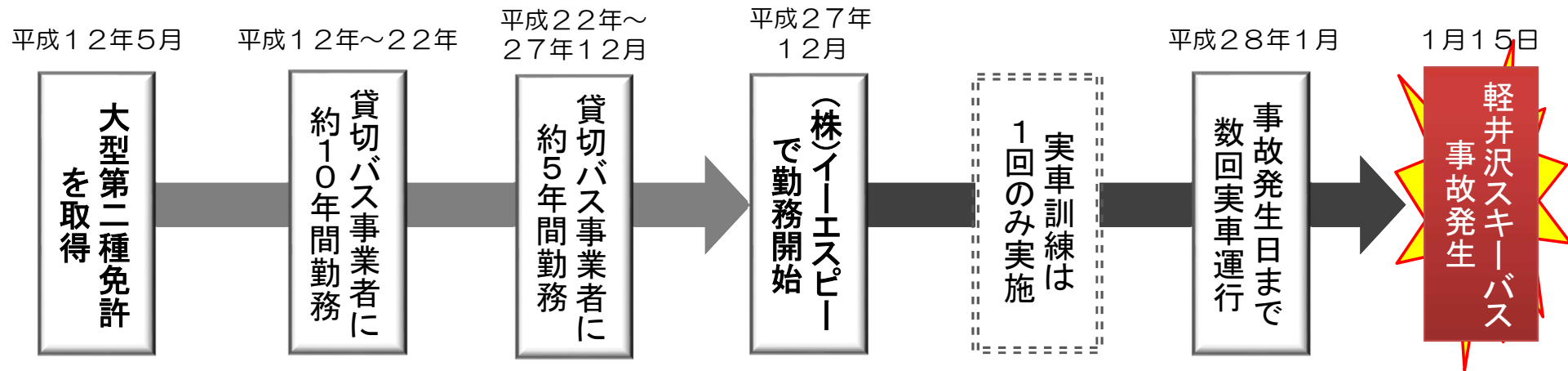
第三十七条 旅客自動車運送事業者は、事業用自動車の運転者ごとに、第一号から第八号までに掲げる事項を記載し、かつ、第九号に掲げる写真をはり付けた一定の様式の乗務員台帳を作成し、これを当該運転者の属する営業所に備えて置かなければならない。

- (1) 作成番号及び作成年月日
- (2) 事業者の氏名又は名称
- (3) 運転者の氏名、生年月日及び住所
- (4) 雇入れの年月日及び運転者に選任された年月日
- (5) 道路交通法に規定する運転免許に関する次の事項
 - イ 運転免許証の番号及び有効期限
 - ロ 運転免許の年月日及び種類
 - ハ 運転免許に条件が付されている場合は、当該条件
- (6) 事項を引き起こした場合又は道路交通法第百八条の三十四の規定による通知を受けた場合は、その概要
- (7) 運転者の健康状態
- (8) 次条第二項*の規定に基づく指導の実施及び適性診断の受診の状況
- (9) 乗務員台帳の作成前六月以内に撮影した単独、上三分身、無帽、正面、無背景の写真

※ 次条第二項(第三十八条第二項)：事故惹起者、初任運転者、高齢者に対する特別な指導及び監督、適性診断の受診に関する規定

指導・監督制度の見直しの方向性について

軽井沢スキーバス事故の経緯（運転者について）



課題

- 事業者は、長年大型バスに乗務していない運転者を、実技訓練なしに大型バスに乗務させることができる。
- 事業者による初任運転者等への実技訓練は努力義務にとどまっている。

<見直しの方向性>

- ① 初任運転者及び事故惹起運転者に対する特別な指導・監督として、実車訓練を義務付ける。
- ② 直近1年間に乗務していなかった車種区分の事業用自動車に乗務させる場合は、初任運転者と同様に、特別な指導・監督を実施させることとする。

制度改正の経緯

- 昨年の通常国会における、道路交通法の一部改正により、18歳以上で運転経験を問わずに取得可能な新たな免許区分(準中型免許)が創設。
- これを受け、国土交通省の「自動車運送事業に係る交通事故対策検討会」において、新免許区分の創設に伴う安全対策の一環として、貨物自動車運送事業における初任運転者等に係る教育内容の強化について、具体的な案が示されたところ。

検討会において示された初任運転者に対する指導・監督に係る具体的な案

◆ 座学及び実車を用いる指導・監督

(例) 主な運行経路の道路交通状況等に関する座学

積載方法、日常点検及びトラックの構造上の特性に関する実車を用いた指導・監督



15時間以上

※現行6時間以上(座学のみ)

◆ 安全な運転方法に関する実技についての指導・監督



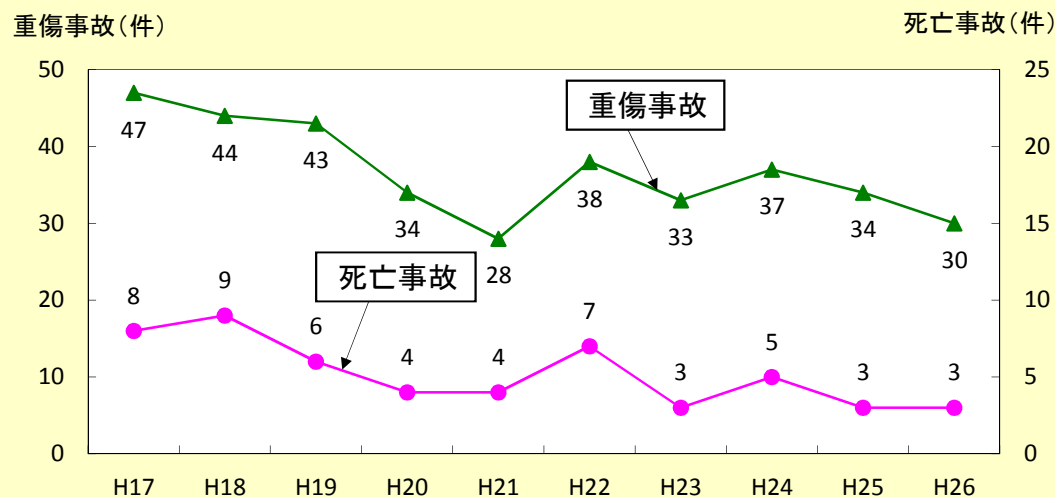
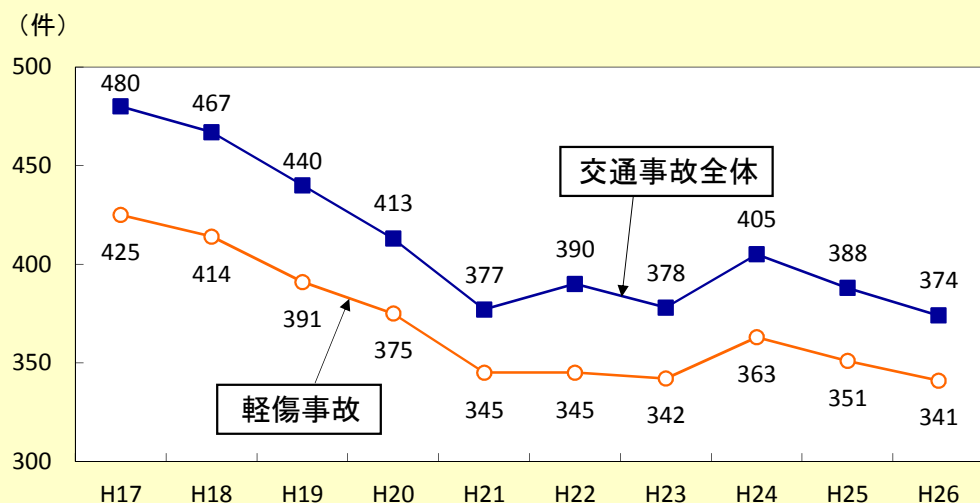
20時間以上 【新規】

4. 参考資料

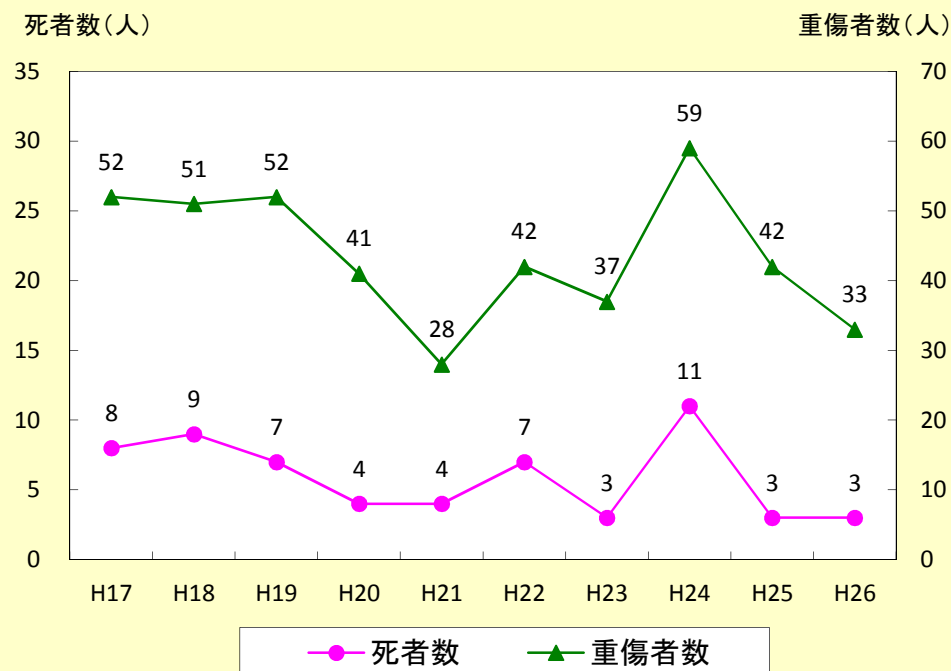
貸切バスの交通事故発生状況①

○ 平成21年以降、貸切バスの死亡・重傷事故件数は横ばいで推移している。
 ○ 貸切バス事故の死傷者数については、関越道高速ツアーバス事故が発生した平成24年に増加したが、平成26年には平成23年並みに減少した。

■ 貸切バスによる交通事故件数の推移



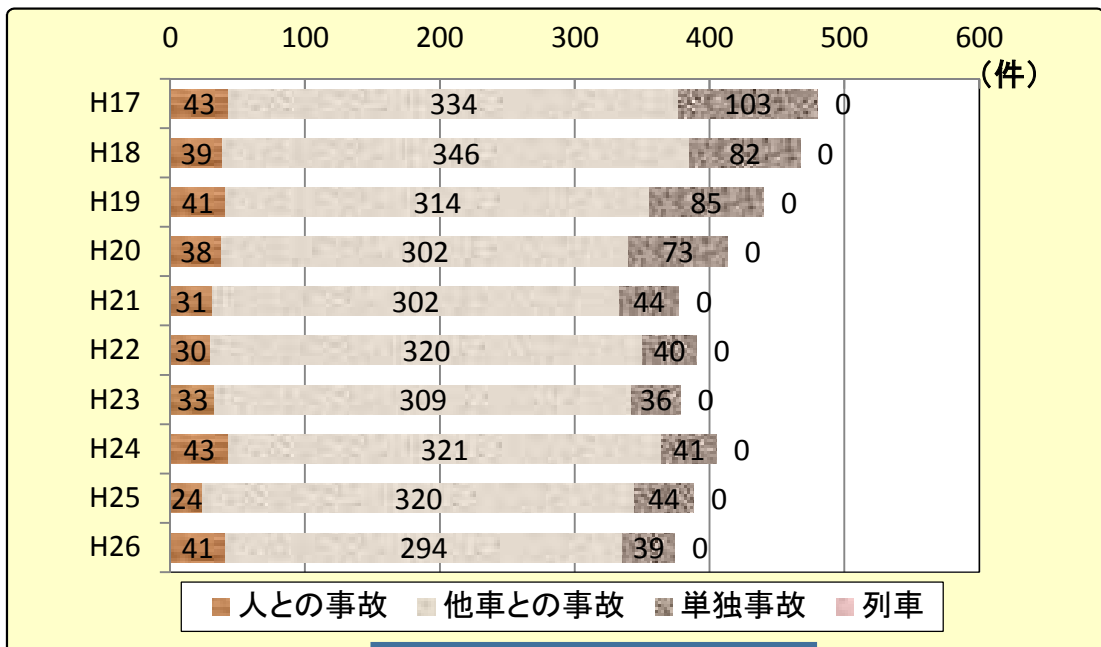
■ 貸切バス事故の死傷者数の推移



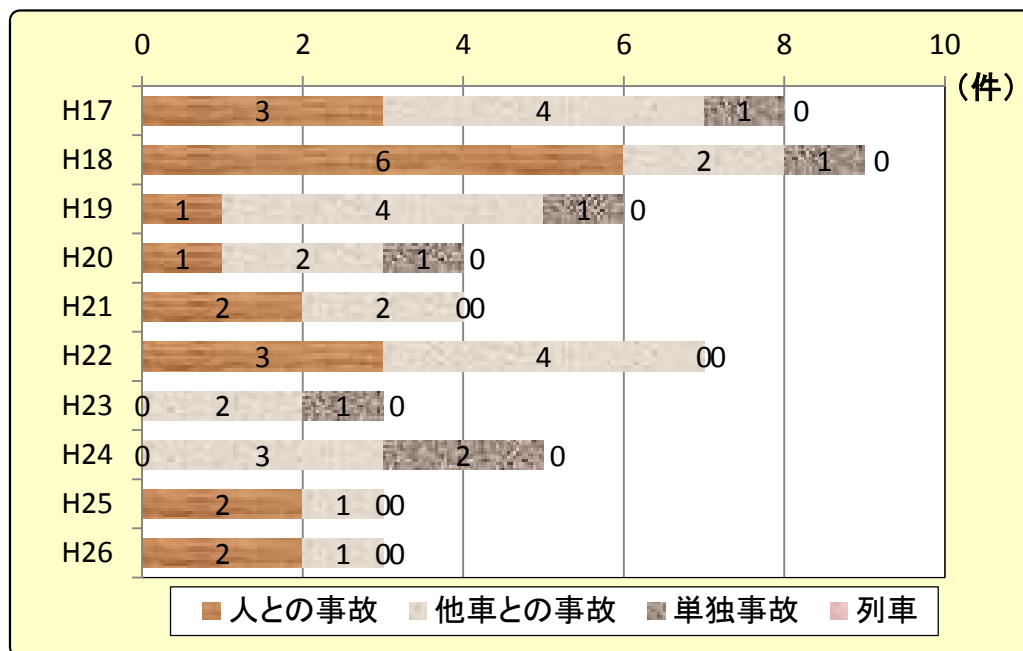
貸切バスの交通事故発生状況②

- 貸切バスは他車との事故が圧倒的に多く、そのうち追突事故が4割以上を占めている。
- 平成26年の貸切バスの死亡事故は、人との事故が2件、他車との事故が1件であった。

■ 貸切バスの事故類型別の事故件数

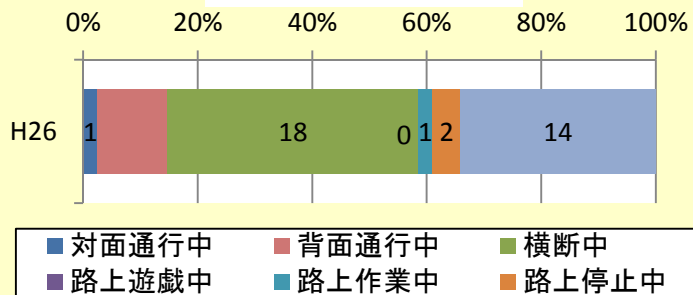


■ 貸切バスの事故類型別の死亡事故件数

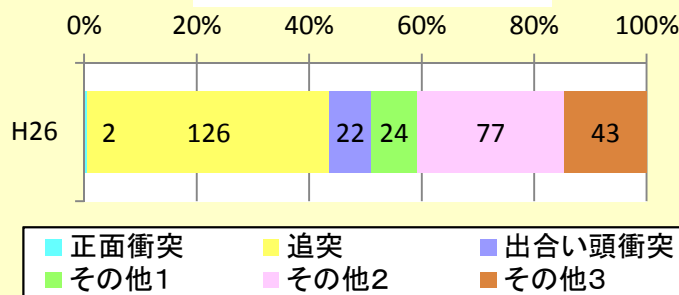


内訳

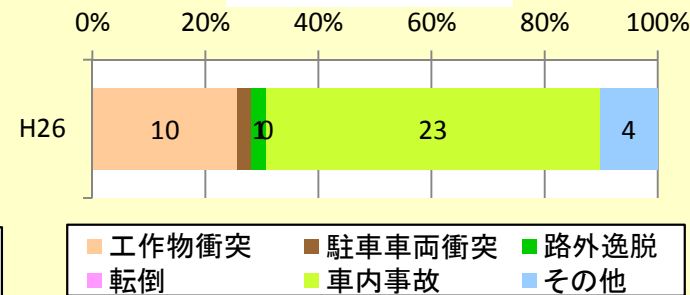
<人との事故>



<他車との事故>



<単独事故>

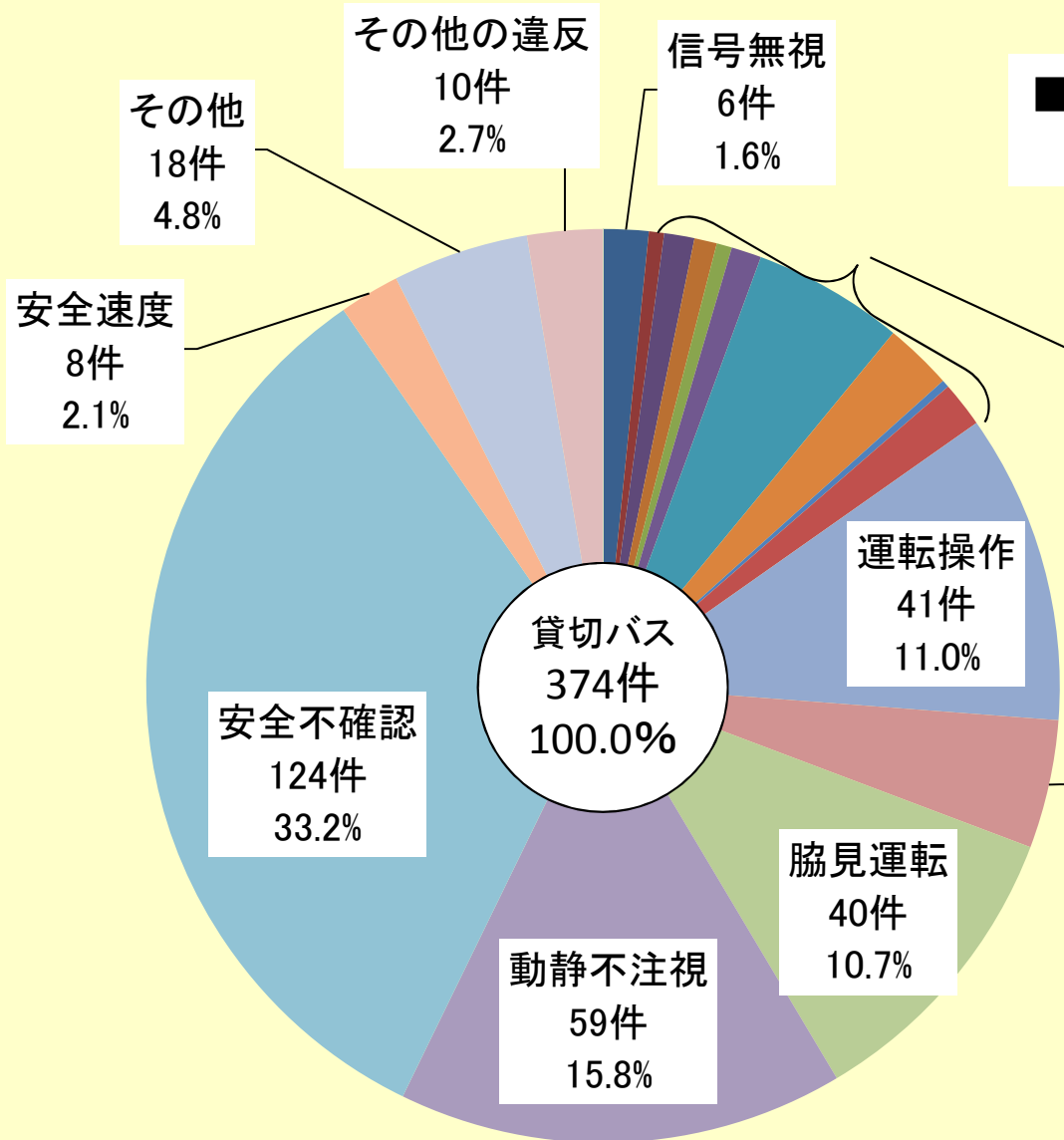


※その他1: 追越・追抜時衝突・進路変更時衝突 その他2: すれ違い時衝突時・左折衝突・右折時衝突 その他3: 横断時衝突・転回時衝突・後退時衝突・その他

貸切バスの交通事故発生状況③

○ 貸切バスの法令違反別の交通事故については、「安全不確認」(33.2%)、「動静不注視」(15.8%)、「運転操作」(11.0%)、「脇見運転」(10.7%)の割合が高い。(平成26年)

■ 貸切バス事故の法令違反別の事故件数割合 (平成26年)



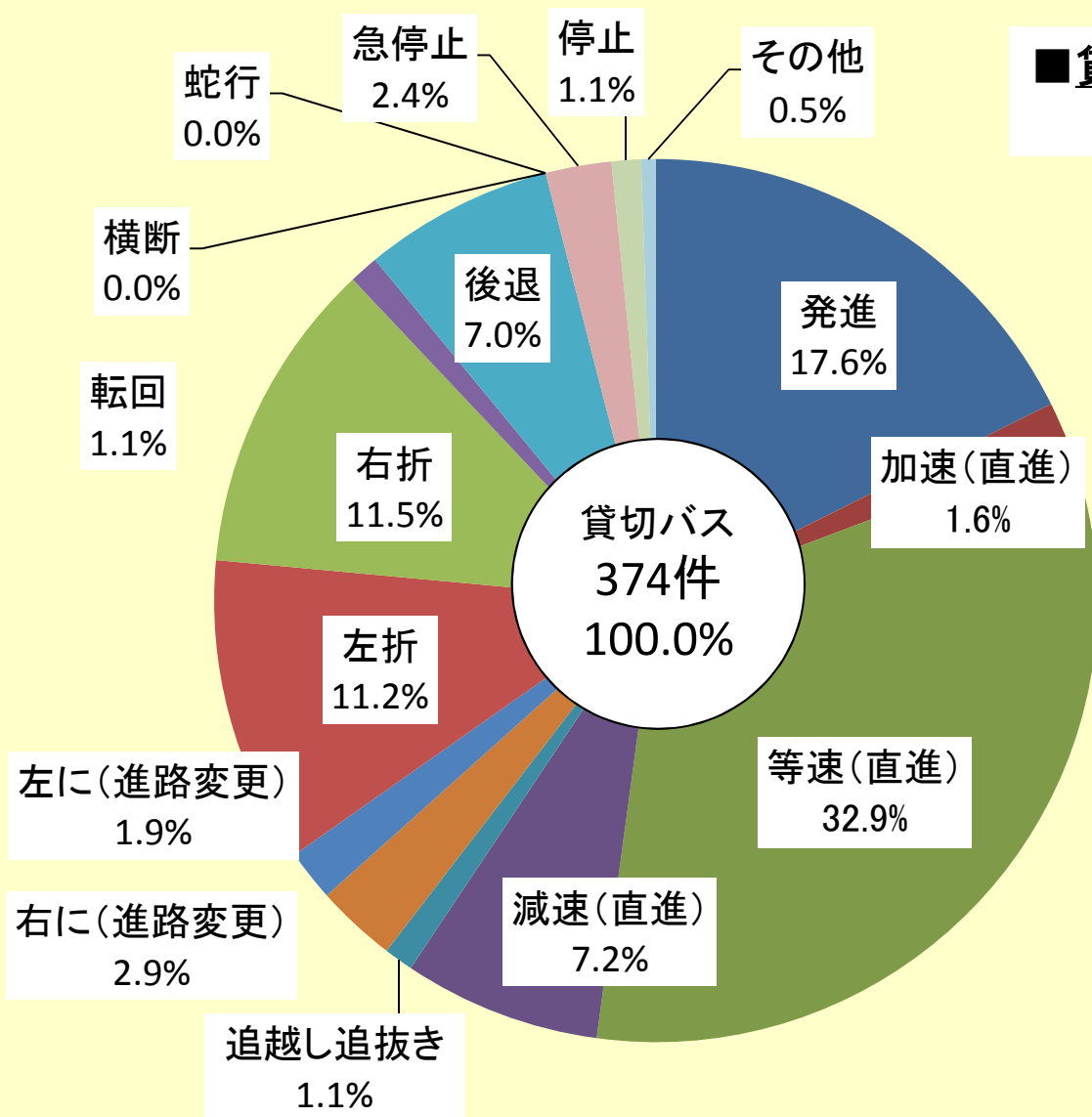
通行区分違反	2件	0.5%
最高速度違反	0件	0.0%
横断・転回等	4件	1.1%
車間距離不保持	0件	0.0%
追越し禁止	3件	0.8%
踏切不停止	0件	0.0%
右折違反	0件	0.0%
左折違反	2件	0.5%
優先通行妨害	4件	1.1%
交差点安全進行	20件	5.3%
歩行者妨害等	9件	2.4%
徐行違反	1件	0.3%
一時不停止	6件	1.6%
整備不良	0件	0.0%
酒酔い運転	0件	0.0%
薬物運転	0件	0.0%
過労運転	0件	0.0%
不明	0件	0.0%

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」

貸切バスの交通事故発生状況④

○ 貸切バスの行動類型別の交通事故については、「等速(直進)」(32.9%)、「発進」(17.6%)、「右折」(11.5%)、「左折」(11.2%)の割合が高い。(平成26年)

■ 貸切バス事故の行動類型別の事故件数割合
(平成26年)



行動類型	件数	割合
発進	66件	17.6%
加速(直進)	6件	1.6%
等速(直進)	123件	32.9%
減速(直進)	27件	7.2%
追越し追抜き	4件	1.1%
右に(進路変更)	11件	2.9%
左に(進路変更)	7件	1.9%
左折	42件	11.2%
右折	43件	11.5%
転回	4件	1.1%
後退	26件	7.0%
横断	0件	0.0%
蛇行	0件	0.0%
急停止	9件	2.4%
停止	4件	1.1%
駐車運転者在	0件	0.0%
その他	2件	0.5%