

第 5 回 軽井沢スキーバス事故対策検討委員会（3 / 7） 概要

<ハード面での安全対策の強化について>

A S V（先進安全技術）を搭載しているバスは、その分のコストが反映された運賃になることを利用者も理解する必要。

現在、A S Vが搭載された新車を購入しようとしても1年以上待ち時間がかかる。A S V搭載車が普及するには一定の時間がかかることを踏まえて対策を講じる必要。

A S Vの搭載状況によって保険料率を変えること等により、新車への代替にインセンティブを与える必要。

A Tや速度抑制装置は、ドライバーにとって運転しにくいと感じることもある。ドライバーの視点に立った対策を検討してほしい。

A S Vの搭載状況の車体表示に当たっては、セーフティバスとの関連性を整理する必要。

ドライブレコーダーによる映像は、単に記録・保存するのではなく、運転者の指導に活用することが重要であり、中小事業者も含めてしっかりと行わせるべき。

衝突被害軽減ブレーキについては、車だけではなく、ガードレール等にも反応するよう、精度の向上を期待したい。

手動可変式の速度抑制装置は、標識の制限速度表示の見落としによるヒューマンエラー等のおそれがあるので、時間はかかるが、自動で速度制御する技術の開発を進める必要。

警報音があまりに色々種類があると識別がしにくいので、警報の優先順位化等を検討する必要。

<その他>

A S Vの搭載状況については、利用者が旅行商品を選択する段階で情報が提供されるよう、旅行業者とも連携をして対策を検討する必要。

事故発生後、乗務員によるシートベルトの着用に関するアナウンスについては徹底されていると実感しているが、ドライバーの目視等による確認についても徹底する必要。

M T車を運転する場合にはM T車に係る運転技能の習熟も必要。

以上