

第1回「自動車運送事業に係る交通事故対策検討会」 議事概要

【日時】平成28年7月26日（火）13:00～15:00

【場所】中央合同庁舎3号館11階 特別会議室

【出席者】相川委員、安宅委員、石川委員、榎元委員、小野委員、勝又委員、児島委員（代理：伊藤氏）、酒井委員、下光委員、西田委員、橋本（良）委員（代理：茂木氏）、堀野委員、山本委員、北島オブザーバー、山川オブザーバー、田中オブザーバー、永嶋オブザーバー（代理：荻原氏）、藪オブザーバー

【議事概要】

■ワーキンググループにおける検討内容について（資料3参照）

- 運転者の負担軽減のためにも貸切バスにAT車の導入促進を検討してもよいのではないか。
- 実技訓練を20時間課す際に、どういったことを行えばよいのかある程度の基準を設けないと、事業者はなかなか実行に移せないのではないか。
- バス事業におけるドライブレコーダーの活用は他の業界と比べ遅れている中で、各社活用のための取組を行ってきたところであり、ドライブレコーダーの映像を活用した指導及び監督の義務づけを行う機は熟しているのではないかとの認識である。後は、いかに映像を用いて事故の検証や安全運転教育に役立てていくかということが課題である。
- 急ブレーキをかける際に、ハンドル操作を行うとABS等が作動し、横転してしまうおそれがあると考えられるが、そういったことも教育すべきではないのか。
- 急ブレーキに関しては、静止時に行っていただくということであるが、当該訓練が本当に事故防止に役立つのかについて、乗用車とは異なり未だにはっきりしない部分はある。やるべきことをやっていくしかないことは理解しているが、静止時の訓練が動的な状況でのブレーキ操作に効果があるかは今後検証していかないといけないのではないか。
- 事故惹起運転者の中には、再教育されたことばかりに意識がいきってしまい、別の事故を引き起こす可能性があり、教育のバランスが難しいのではないか。
- 製造された年式等が異なればブレーキシステムやシフトチェンジの操作特性が異なるとあるが、車種間で共通化することはできないのか。
- ここでの年式とは同一の年式の中で操作特性が異なるということではなく、年式が古いか新しいかの違いということである。同じ年式であれば求められる運転技能はほとんど一緒である。（例えば、ブレーキ規制対応のため、各社ブレーキシステムがエアオイル式からフルエアブレーキに変更になった等）
- バス会社の中には車両担当制を導入し、運転者は、基本的には特定の車両しか運転しないというところも少なくない。また、AT車の導入の件は、乗合バスで日光のいろは坂で試験的にAT車にリターダを付けて検証を行っているが、下り坂

はブレーキのききがよいと運転者から評判である。

- 車両担当制を導入している事業者においては、実技訓練を行う際に、運転者が実際に使用する車両を用いることと限定されてしまうと困る場合がある。例えば、客から特定の車両を使いたいという要望が来る場合もあり、訓練で使いたい車両が空かないということもあるため、必ずしも当該運転者が実際に運転する車両で訓練するという事は難しいのではないかと考えている。同様の大きさの車両（大型車を運転する場合は大型車）であれば、多少異なる車両でも訓練することは可能ではないか。ただし、すべての時間を別の車両で行うというわけではなく、どこかの時間で実際に使用する車両を運転させればよいのではないか。
- アンケート結果によると、現状約3分の1の事業者は20時間以上の実技訓練を行っているが、今後実技訓練を20時間でもよいとした場合、これらの事業者が実技訓練の時間を減らすようなことの無いよう、より多くの実技訓練を行っている事業者を励ますような取り組みを行っていただきたい。

■貸切バス事業における運転者教育の方向性について（資料4参照）

- ドライブレコーダーを用いて、普段の運行状況の映像を確認して、各運転者の安全運転状況を把握するとすると、運行中に常時記録されている映像を活用しなければならない。その場合、運行管理者が見なければならないデータが膨大になるのではないか。たとえば、一回の運行で5時間走行したとして、5時間分の映像記録を確認することは難しいのではないか。ヒヤリ・ハット等の映像を抽出し確認するということがよいのではないか。こういった形で安全運転状況を把握するのかによって、保存すべきデータも異なってくると考える。
- 事故が起こった時だけドライブレコーダーの映像を確認するというのではなく、別の確認方法がないか検討している。例えば、常時記録映像から危険な運転をしている箇所を自動で抽出できるような解析ソフトを作成できないか検討しているところである。こういった取組みも紹介していきたい。
- 先に貨物の指導及び監督についても20時間以上の実技訓練を義務付ける等の改正があったが、トラック事業者は9割が中小であり、実技訓練の確実な実施に関してはこれから検討していくところ。バス事業においても確実に実施されるよう検討してほしい。
- 臨時雇いの貸切バス運転者にも義務付けが適用されるのか、といった論点もあると思う。
- 無事故のトラック運転者からヒアリングを行っている、事故を起こした後が怖いという意見をいただく。事故を起こさないための自助努力を促すために、被害者心理を理解させる等、事故が起きた後のことを教育の際に伝えることもあり得るのではないか。
- ドライブレコーダーはネガティブ情報の収集だけではなく、良好事例も発見することができるはずである。良好事例も水平展開するよう報告書に盛り込むべきで

はないか。

○トリガー型ドライブレコーダーは、ヒヤリ・ハットや事故が起きた時の映像しか取れない。ドライブレコーダーを導入してすぐに指導及び監督に活用できるわけではなく、何年もかかって教育に有効なヒヤリ・ハット事例を収集できるということについてご配慮いただきたい。また、中小零細事業者でも取組やすいような「わかりやすいマニュアル」も作成していただきたい。

以 上