

乗合バスによる事故防止のためのドライバー 教育と事業者が取り組むべき事項について

乗合バス事故防止対策検討ワーキンググループ

事故は他人事では決してありません！！

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、ドライバー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ます。

重大事故を引き起こした場合には、ドライバーへの刑事・民事処分、会社への行政処分が特に厳しくなります。

また、会社に対するイメージや運送業界の社会的評価を低下させます。

**事故は、被害者だけでなく、被害者の家族・加害者である
ドライバー・その家族・会社の同僚などみんなを不幸にします。**

添乗調査を実施しました

関東運輸局と関東地区バス保安対策協議会では、乗合バス事故防止対策検討ワーキンググループ(以下、WG)を設置して、乗合バスの車内事故や歩行者・自転車との接触事故等の対策を検討しています。

※ WGメンバー:15の乗合バス事業者、(一社)東京バス協会、関東運輸局

本WGでは、ドライバーの運転操作や乗客も含めた車内状況の実態把握等のため、令和元年度及び令和2年度にのべ300回の乗合バスの添乗調査を実施しました。

添乗調査の結果、事故につながるおそれのある危険な運転操作や乗客の行動が確認されました。

事業者・教育担当のみなさまへ

添乗調査を基に、みなさまにドライバーへの指導・教育や会社としての事故防止の取組の参考としていただくことを目的に本資料を作成しました。
5点の危険な運転操作に絞り、それぞれについて詳細に検討しています。

5点の運転操作について・・・

ドライバーに対する

- ✓ 危険な運転操作につながってしまうネガティブな考え方
- ✓ ネガティブな考えに陥らないような心構えの伝え方
- ✓ 指導・教育する具体的な確認動作

を検討してとりまとめました。

また、事故防止のためには、ドライバー任せだけにせずに
事業者の取組が必要不可欠です。

そのため、**事業者が取り組むべき事項**についてもとりまとめました。

※本WG参加事業者が実際に取り組んでいる内容を含んでいます。

**事故による不幸な被害者・加害者を生まないように
できるのはみなさまです。**

発進前の着席確認は車内事故防止の基本です

危険な運転操作① -発進時-

車内移動中の乗客や着席前の乗客がいる状況で発進する。
手すり等に掴まらない乗客がいる状況で発進する。
降車のために車内移動中の乗客に気がつかずに発進する。

➡ 車内事故

ネガティブな考え方が危険な運転操作につながります

面倒と思う気持ち

- ・毎回確認するのは大変だ
- ・他にもやることがいっぱいある

先急ぎの気持ち

- ・早く発車したい
- ・遅延したくない
- ・遅れ時間を取り戻したい
- ・着席を待っている間に別の乗客が来たら発車が遅れてしまう

自分に都合のよい判断

- ・乗客の見た目から危険を感じないから大丈夫
- ・「発車します。お掴まり下さい。」とマイク案内すれば大丈夫
- ・ゆっくり発車すれば大丈夫
- ・マイク案内しろと会社に言われているからマイク案内さえしていれば大丈夫
- ・空席があるのだから着席しているだろう
- ・マイク案内したのだから手すりに掴まっているだろう
- ・降客はみんなすぐに降りただろう

こう伝えてみてはどうでしょうか？

- ・着席確認は発車前に必要な動作のひとつだよ
- ・「着座確認」は、完全に座ったことを確認するという意味だよ
- ・一度座ってもすぐに移動する人もいるよね
- ・移動に時間がかかるのしょうがないよ
- ・高齢者を自分の親だと思ってみよう
- ・着席確認した後に「発車します。お掴まり下さい。」のマイク案内があるとさらにいいね
- ・あなたはゆっくり発車したつもりでも、立っている人へのショックは大きいよ
- ・焦って運転しても遅れは取り戻せないし、それどころか事故を招いちゃうよ
- ・新型コロナウイルスの感染がイヤで手すりに掴まらない人もいるんだ



発進前の着席確認は車内事故防止の基本です

危険な運転操作① -発進時-

車内移動中の乗客や着席前の乗客がいる状況で発進する。
手すり等に掴まらない乗客がいる状況で発進する。
降車のために車内移動中の乗客に気がつかずに発進する。

➡ 車内事故

発進時の具体的教育(例)

- ・正しく調整したミラーと直視で車内を確認する
- ・着席した後もう一呼吸待つ
- ・降客がないことをもう一度確認する
- ・車内の状況を指差呼称する
- ・着席確認できるまで後続車の確認はしない
- ・乗客が立っている場合には特に穏やかに加速する



事業者の取組(例)

- ・ドライバーを急がせない運行ダイヤの策定
 - ・自動音声案内やサイネージでの注意喚起
 - ・車内モニターカメラの設置
 - ・シルバーパス発行会場等でバス利用者に『乗車したら着席する、立つ場合には手すりにしっかり掴まる』の周知
 - ・手すり等が抗菌・消毒済みであることの周知
 - ・関東バス保安対策協議会作成の注意喚起動画の使用
- <https://www.youtube.com/watch?v=YuTFSJm3SiU&feature=youtu.be>



車内では大変なことに



サイネージ画像の例(京王電鉄バス)

添乗調査で実際にあった好事例

- ・発進時は必ず後方を振り返って車内の状況を目視確認した
- ・「掴まったこと、座ったことを確認してからの発車です。」と穏やかに促して着席してもらった

状況に応じた安全なスピードが大切です

危険な運転操作② -スピード-

交通状況の変化に対応できるスピードで運転していない。
制限速度ギリギリ、または超えるスピードで運転する。

追突・衝突・
車内事故

ネガティブな考え方が危険な運転操作につながります

先急ぎの気持ち

- 早く発車したい
- 早く次の停留所に到着したい、帰庫したい、休憩したい
- 遅延したくない
- 遅れ時間を取り戻したい
- 早く次のドライバーに交代したい
- 次のドライバーを待たせたくない

自分に都合のよい判断

- 交通の流れを邪魔したくない
- 自分のペースで気持ちよく走りたい
- バスは優先されて当たり前

こう伝えてみてはどうでしょうか？

- バスは交通の流れにあわせてスピードを出す必要はないよ
- 先急ぎしなくていいんだよ
- 焦って運転しても遅れは取り戻せないし、それどころか事故を招いちゃうよ
- どうして制限速度が設定されているのか考えてみて
- スピードの出し過ぎは急停止の危険があるよね
- スピードを出せばその分停止距離も長くなるよね
- 追突しないよう車間距離をとらないとね
- スピードを出すほど視野が狭くなって危険を見つけられなくなるよ
- 天候や明るさによってもスピードを変えないとね
- 穏やかな運転は安全なだけでなく燃費にも良いよ
- 実は他の交通はバスにあまり気を遣ってくれてないかも



状況に応じた安全なスピードが大切です

危険な運転操作② -スピード-

交通状況の変化に対応できるスピードで運転していない。
制限速度ギリギリ、または超えるスピードで運転する。

追突・衝突・
車内事故

走行スピードの具体的教育(例)

- 走行中の道路の制限速度を確認して遵守する
- 夜間や雨天では昼間よりもスピードを抑える
- 走行速度にあった車間距離(時間)を確保する

事業者の取組(例)

- ドライバーを急がせない運行ダイヤの策定
- スピードオーバーしやすい道路の調査とドライバーへの周知
- 走行速度と車間距離(時間)の社内基準の設定(※)

※ 走行速度と車間距離(時間)の社内基準の例

(1) A社

<晴天時>

走行速度 (Km/h)	10	20	30	40
車間距離 (m)	3	7	10~15	15~20

(2) B社

前車が通過してから、ゼロ1・ゼロ2・ゼロ3と数えた後に通過する

添乗調査で実際にあった好事例

- 交通の流れによらず常に低速、定速で走行した
- 遅延が発生しても変わることなく落ち着いて走行した
- 道路が混雑していても低速、定速走行で定刻着できる運行ダイヤとなっていた

マイク案内は車内事故防止の効果が期待できます

危険な運転操作③ -マイク案内-

各社で定めているマイク案内をしない。
走行中に移動している乗客に注意喚起しない。 ➡ 車内事故

ネガティブな考え方が危険な運転操作につながります

面倒と思う気持ち

- ・毎回マイク案内するのは面倒、疲れる
- ・他にもやることがいっぱいある
- ・少しくらい手を抜いても見られていないから大丈夫

自分に都合のよい判断

- ・マイク案内していなくても今まで事故を起こしていない
- ・自分は口下手だ
- ・どうせ誰も聞いていないからマイク案内しても無駄
- ・自動音声と同じことを言っているからいいだろう
- ・移動した乗客に着席するよう言ってトラブルになりたくない

こう伝えてみてはどうでしょうか？

- ・マイク案内すれば発進や停止のショックに備えてもらえるよ
- ・走行中の移動を防止すれば車内事故発生リスクが下がるよ
- ・お客さんはちゃんとマイク案内を聞いているんだよ
- ・わかりやすくハッキリすればお客さんも気持ちがいいよね
- ・注意喚起のマイク案内をすることが万が一の場合にあなた自身を守るんだよ



マイク案内は車内事故防止の効果が期待できます

危険な運転操作③ -マイク案内-

各社で定めているマイク案内をしない。
走行中に移動している乗客に注意喚起しない。 ➡ 車内事故

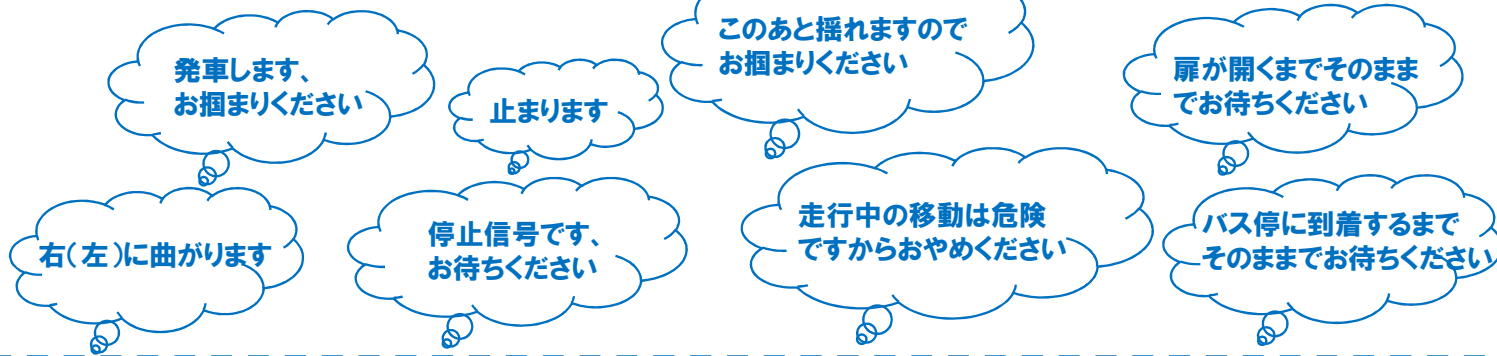
マイク案内の具体的教育(例)

- ・マイクスイッチONの確認
- ・音量を絞りすぎない
- ・話しやすくマイクに声が届く位置へのマイクセット装着

事業者の取組(例)

- ・自動音声案内の充実
- ・「走行中・停車前の移動は危険」等のサインージ表示

事故防止のためのマイク案内の例



添乗調査で実際にあった好事例

- ・バス停到着前に立ち上がった乗客に「そのままお待ちください」と穏やかに注意喚起した
- ・「発車します」「停車します」「曲がります」と毎回穏やかにマイク案内した

扉の開閉により車内外で事故が発生します

危険な運転操作④ -扉の開閉-

完全停車前に扉を開け始める。
扉が閉まりきる前に発進する。
乗降中に扉を閉め始める。
扉が閉まりきるまでは見ていない。
扉を開けたまま走行する。



挟み込み・
車外転落・
車内事故

ネガティブな考え方が危険な運転操作につながります

面倒と思う気持ち

- ・毎回確認するのは大変だ
- ・他にもやることがいっぱいある

先急ぎの気持ち

- ・早く発車したい
- ・早く次の停留所に到着したい、帰庫したい、休憩したい
- ・遅延したくない
- ・遅れ時間を取り戻したい
- ・停車前に席を立たれるとつい降車扉を開けてしまう

自分に都合のよい判断

- ・乗降客の様子を途中まで見ていたから最後まで見なくても大丈夫
- ・ドア付近に誰もいないから大丈夫

こう伝えてみてはどうでしょうか？

- ・お客さんを扉に挟み込んでしまうかもしれないよ
- ・扉挟み込みはドライバーが全責任を問われるんだよ
- ・走行中に開扉し始めると、その音でバス停に到着したとお客さんが誤解して歩き出しちゃうよ
- ・降りたお客さんや乗ろうとしているお客さんがバスの前を横切ることがあるよね
- ・人陰に降りるお客さんがいるかもしれないよ
- ・降りたお客さんがまだ手すりを掴んでいることもあるよ



扉の開閉により車内外で事故が発生します

危険な運転操作④ -扉の開閉-

完全停車前に扉を開け始める。
扉が閉まりきる前に発進する。
乗降中に扉を閉め始める。
扉が閉まりきるまでは見ていない。
扉を開けたまま走行する。



挟み込み・
車外転落・
車内事故

扉の開閉の具体的教育(例)

- ・停車後、周囲の安全を確認してから扉を開ける
- ・扉を閉める前に乗降客がいないか再度確認する
- ・扉が閉まりきるまで目を離さない
- ・降車客がバスから離れたことを確認して扉を閉める
- ・飛び込みの乗客がいないか確認する
- ・アンダーミラーや直視でバスの前を横切って乗ろうとする乗客がいないか確認する
- ・声を出して確認しながら開閉操作する
- ・前扉と中扉の同時操作はしない
- ・開閉スイッチ操作は指でしっかりつまむ
- ・扉が閉まりきるまで発車動作に入らない

事業者の取組(例)

- ・中扉付近にモニターカメラ設置
- ・前扉に乗客検知センサー設置
- ・前扉にアクセルインターロック設置
- ・停止しないと扉が開かないような改造
- ・誤操作が発生しないスイッチレイアウト



添乗調査で実際にあった好事例

・「ドアが開きます」「ドアが閉まります」「よろしいですか」と毎回穏やかにマイク案内した

右左折時の死亡事故が多発しています

危険な運転操作⑤ - 右左折時の安全確認 -

巻き込み確認が不十分。
または巻き込み確認に偏り、巻き込み以外の確認が疎かになる。

➡ 衝突事故

ネガティブな考え方が危険な運転操作につながります

面倒と思う気持ち

- ・毎回確認するのは大変だ

先急ぎの気持ち

- ・早く発車したい
- ・早く次の停留所に到着したい、帰庫したい、休憩したい
- ・遅延したくない
- ・遅れ時間を取り戻したい
- ・対向車に譲ってもらったのだから早く通過したい
- ・車両後部を残すと後続車の邪魔になるから早く通過したい
- ・遅いと後続車に追突されないか不安になる

自分に都合のよい判断

- ・巻き込みさえしっかり確認すれば大丈夫
- ・横断者がいないことは交差点に入る前で見ているから大丈夫
- ・徐行や一旦停止してまで確認する必要はない、無駄
- ・必要だと思った時に確認すればよい
- ・発進・停止の動作は極力避けたい
- ・バスは優先されて当たり前

こう伝えてみてはどうでしょうか？

- ・事故は「確認は必要ない」と思うところで起こるよね
- ・歩道側の信号が点滅すると急いで渡ってくる人がいるよね
- ・横断歩道以外でも渡る人もいるよね
- ・小さな子供は見つけにくいからしっかり探さないよね
- ・交差点に入る前の確認だけでなく横断歩道手前での確認が重要だよ
- ・巻き込み確認だけすればよい、とは思わないで
- ・ピラーの陰や死角に人がいるよ
- ・信号や横断歩道がない交差点でも同じだよ



右左折時の死亡事故が多発しています

危険な運転操作⑤ - 右左折時の安全確認 -

巻き込み確認が不十分。
または巻き込み確認に偏り、巻き込み以外の確認が疎かになる。

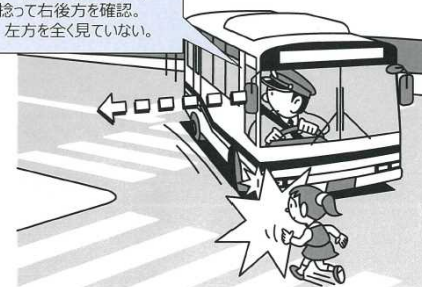
➡ 衝突事故

右左折時の安全確認の具体的教育(例)

- ・横断歩道手前では必ず最徐行または一旦停止する
- ・巻き込みだけでなく反対側も周囲も確認する
- ・ミラーで見るだけでなく直視する
- ・特に夜間は昼間以上に慎重に確認する
- ・横断歩道がない交差点でも必ず最徐行または一旦停止する
- ・危険を探し出すために運転姿勢を変える



右後方（死角）が気になり、
体を捻って右後方を確認。
しかし、左方を全く見ていない。



資料提供:京成バス

添乗調査で実際にあった好事例

- ・左折する際には、横断歩道の有無によらず、また歩道側の信号が赤であっても、毎回一旦停止して安全確認した