

令和4年3月15日
関東運輸局

他社の事例に学ぶ事故防止

～事業者向け資料を拡充し、事業用自動車の事故防止対策をさらに推進します。～

関東運輸局では、事業者団体と協力して、事業用自動車の事故削減に取り組んでおりますが、モードごとの特徴的な事故、特に危険な事故等に対する対策として、今年度、事業者の取組事例等を取りまとめ、事故防止対策の推進や運転者教育に活用できる5つの資料を作成いたしました。

○現在、関東運輸局では、令和7年までの関東地域事業用自動車交通事故削減目標の達成に向けて、事業用自動車の事故削減に取り組んでおります。

○今般、事業者団体と協力して、バス発進時の死傷事故、タクシーの出会い頭事故、トラックの飲酒運転事故等の削減・防止について、事業者が取り組んでいる教育・訓練、優良事例等を取りまとめ、以下のとおり、事故防止対策の推進や運転者教育に活用いただくための資料として作成しました。

- | | | |
|----------------------------------|--------|--------|
| (1) 発進時におけるアンダーミラー確認の徹底について | 【バス】 | 詳細：別紙1 |
| (2) 車いす使用者に関する車内事故防止のための取り組みについて | 【バス】 | 詳細：別紙1 |
| (3) オートバイとの出会い頭衝突・右直事故の防止について | 【タクシー】 | 詳細：別紙2 |
| (4) 高齢運転者に関する取り組みについて | 【タクシー】 | 詳細：別紙2 |
| (5) 飲酒運転の防止について | 【トラック】 | 詳細：別紙3 |

○事業者の皆様にあっては、上記資料を参考に、事故防止に係る取り組み、運転者教育・訓練等の実施、運行管理体制の改善・強化等を行ってください。

各資料は、関東運輸局ホームページからダウンロードできますので、ご活用ください。なお、(1)及び(3)の資料には動画を添付しています。ご使用の際には、「開く」ではなく必ずデスクトップ等に一度保存して下さい。編集できない読み取り専用となっているため、保存したファイルを開く際には「編集を有効にする」をクリックしないようにしてください。

https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/jidou_gian/hoan/index.html

【問い合わせ先】

関東運輸局自動車技術安全部保安・環境課 小島・奥津

電話 045-211-7256(直通) FAX 045-201-8813

【配布先】

神奈川県政記者クラブ、横浜海事記者クラブ、都庁記者クラブ、埼玉県政記者クラブ、群馬県政記者クラブ、千葉県政記者クラブ、栃木県政記者クラブ、山梨県政記者クラブ、茨城県政記者クラブ、物流専門紙、ハイタク専門紙

◆バス

(1)バス発進時の死傷事故防止

○関東管内において、バスが発進する際、バスの車体直前を横断していた歩行者に気がつかずに衝突して、歩行者が死傷する事故が発生しています。

【参考】バス発進時の歩行者との事故 2件 うち死亡事故 1件
(2018年～2020年 自動車事故報告書より集計)

○発進時の死傷事故を防止するためには、アンダーミラーによる車体直前の安全確認が重要であることから、安全確認を徹底するために実際にバス事業者が行っている教育方法の実例等を取りまとめた、「発進時におけるアンダーミラー確認の徹底について」を作成しました。

資料「発進時におけるアンダーミラー確認の徹底について」(抜粋)

習慣化に効果的な教育方法の実例をご紹介します(2)

動画



(写真1/バス(株)提供)

アンダーミラーを含め全ミラーを使わなければ通過できないコースを作成します。さらに、こっそり車体直前にコーンを置きます。ドライバーは車両を動かしながらコーンを発見できるでしょうか？
この方法により運転技術の習熟とアンダーミラー確認の習慣化が図れます。

訓練によってアンダーミラー確認の意識はこんなに変わります

(2)指導的立場にあるドライバーの場合

視点の中心(中心視)が各ミラーの中に留まっており、アンダーミラーも含めて「見に行く」確認を行っています。



(写真2/東武東上バス(株)提供)

(2)車いす使用者に関する車内事故防止

○関東管内において、車いすの固定をしていなかった又は固定が不十分だったことに起因して、バスの急停止、加速又は右左折時に、車いす使用者が転倒し、負傷するなどの車内事故が発生しています。

【参考】乗合バスにおける車いす使用者に関する車内事故 5件
(2018年～2020年 自動車事故報告書より集計)

○車いす使用者に関する車内事故を防止するためには、車いすを確実、かつ、スムーズに固定すること等が重要であることから、車いす使用者の乗車手順及び車いすの固定方法の教育・訓練、車いす体験など、実際にバス事業者が行っている教育方法の実例等を取りまとめた、「車いす使用者に関する車内事故防止のための取組について」を作成しました。

資料「車いす使用者に関する車内事故防止のための取組について」(抜粋)

実技に関する取組をご紹介します

- ✓ 新人研修の際、研修生が固定していない車いすに乗った状態でバスを走らせ、加速や強めのブレーキ操作をして、固定していない車いすがどれほど危険なのかを実感してもらっている。
- ✓ 新人研修及び年1回の研修の際、運転者としての対応だけでなく、研修生が車いす使用者役となることで車いす使用者の感じ方等を理解できるようにしている。(写真1)
- ✓ 年1回の研修の際、研修生1人が代表して車いす使用者が乗車した際の一連の作業を実践し、他の研修生が訂正や補正する支援教育を実施している。
- ✓ 近接前降から依頼される車いす利用者のバス乗降訓練の機会をドライバーの実践的な研修の場としても活用している。
- ✓ 障害者団体と協力して車いす対応訓練及び意見交換会を年1回開催している。(写真2)
- ✓ 所定の時間以内にスロープ設置～車いす固定まで完了することを乗車のための条件としている。



(写真1/東武東上バス(株)提供)



(写真2/東武東上バス(株)提供)

車両側の取組をご紹介します

中層付近を映す車外カメラを取り付けた。

カメラ映像により、スロープ設置に遅れた場所に正着しやすくなるため、車いす使用者がスムーズに乗降できる。



<車外カメラ>
中層の上部中央(奥)内に広角タイプの小型カメラを設置



<モニター>
車内インパネに7型ワイドモニターを縦置き
乗降のスイッチ操作により、カメラ映像をモニターに映す



<カメラ映像>
カメラ映像に反映したスロープ設置の位置を確認したマークを
乗降台付近の床面に設置することで、ガイドレールのずれ目でもスロープ設置に
遅れた乗降位置が分かるように配慮

(写真3/バス(株)提供)

◆タクシー

(1) 出会い頭衝突・右直事故防止

○関東管内において、タクシーが第一当事者となる事故のうち 2 割がオートバイとの事故となっておりますが、出会い頭衝突事故と右直事故に限ってみると、オートバイとの事故がそれぞれ 5 割、9 割を占めており、この2つの事故形態にあつてはオートバイとの事故を削減することが重要となります。

【参考】タクシーが第一当事者となる事故 470 件 うちオートバイとの事故 82 件

出会い頭衝突事故 44 件 うちオートバイとの事故 20 件

右直事故 26 件 うちオートバイとの事故 24 件

(2018 年～2020 年 自動車事故報告書より集計)

○交差点等におけるオートバイとの出会い頭衝突及び右直事故を防止するためには、オートバイのスピード等の把握が難しいことを理解した上で、自車の進行可否を慎重に判断することが重要です。様々な走行条件(前照灯の点灯状態、速度)で夜間のオートバイの走行状況を再現した動画等を活用し、出会い頭衝突等を回避するためのポイントを運転者にわかりやすく注意喚起・教育する際の資料として、「オートバイとの出会い頭衝突・右直事故の防止について」を作成しました。

資料「オートバイとの出会い頭衝突・右直事故の防止について」(抜粋)

そこで問題です
下の6つの写真は、右側のような位置関係で、オートバイの前照灯の点灯状態(C→又はハイビーム)を変えて、乗用車の運転者席からオートバイを撮影したものです。

乗用車からオートバイ(赤丸)まで近いと思う順番に写真を並べ替えてください。

答え合わせ

①: D と E < ②: A と B < ③: C と F
(ともに80m) (ともに80m) (ともに100m)

近い ← → 遠い

(2) 高齢運転者への対応

○タクシー運転者のうち、65 歳以上の高齢運転者が占める割合が増加しており、その割合は約 46%(令和 2 年 3 月 31 日現在※)となっています。

※(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会作成「ハイヤー・タクシー業 高齢者の活躍に向けたガイドライン」より

○高齢運転者による事故防止を図るには、教育・訓練、健康管理、勤務形態等において、他の運転者よりも配慮した対応が必要であることから、タクシー事業者の高齢運転者に対する優良取組事例をとりまとめた、「高齢運転者に関する取組について」を作成しました。

資料「高齢運転者に関する取組について」(抜粋)

健康診断・検査に関する優良取組事例をご紹介します

各種検査の受診を促進する方法を検討するとともに、運転者が受診した場合には、その結果を把握して早急に治療を指示することが重要です。

- ✓ ストレスチェックで異常があった場合は、産業医から通知された当該運転者は、会社負担で検査を受けることとしている。
- ✓ 認知症テストを実施している。(例:定期的/不定期に奥谷川式認知症スケールのテスト、乗客者にダウンロードした認知症テスト)
- ✓ 検査受診料の全部/一部を補助している。(例:人間ドック、脳ドック、SAS、眼底・尿圧、認知症検査)
- ✓ 健康診断項目を追加している。(例:視野検査、大腸検査、認知症検査)
- ✓ 年齢などの条件に応じて検査を受けさせている。
例: 75歳を超えて継続雇用を希望する運転者は、受診料の一部補助した上で、人間ドック受診を義務付けている。
70歳を超えたフルタイム勤務希望者や75歳を超えた勤務希望者は、受診料の一部補助した上で、脳ドック及び心臓超音波検査(心エコー)を義務付けている。
60歳以上の運転者が、定期健康診断で「高血圧・糖尿病・高脂血症」について、要治療の所見があった場合、脳MRI受診とし、指定医療機関で受診すれば受診料の一部補助している。
60歳及び以上の運転者は、健康マーク検査料を一部補助している。
60歳以上など、特定の年齢になったら脳ドック受診を義務付けている。

事故・体調不良から病気やその予兆の発見につながった優良取組事例をご紹介します(1)

点呼時や社内の様々な場所での言動、乗務日報等の文字及び惹起した事故の特徴等を見つめて、変化や異常があれば、診療を受けるよう指示する、または運転者を病院に連れていく等、早急に対応することが重要です。

- ① 脳疾患関係
 - ✓ 社内歩行中に物にぶつかる運転者に、急のため病院へ行かせたところ、脳梗塞が判明し、即日入院、手術となった。
 - ✓ 左側をぶつける事故が多いため、病院で検査を受けさせたところ、脳梗塞が判明した。
 - ✓ 出庫点呼時、本人の自覚はないが、ろれつが回らないよう会話しにくい運転者に、乗務せずに病院へ行かせたところ、軽い脳梗塞が判明した。
- ② 心臓疾患関係
 - ✓ 目眩がした運転者に治療を指示し、病院で診察を受けさせたところ、エコノミー症候群による心筋梗塞の疑いで入院し、一命をとりとめた。
- ③ 睡眠時無呼吸症候群(SAS)関係
 - ✓ 夜間の事故や居眠りが多い運転者にSAS検査を受けさせたところ、SASが判明し、治療により症状が改善した。

◆トラック

○飲酒運転はその行為自体が決して許されるものではなく、事業用自動車の運転以前の問題として、厳に行ってはならないものです。しかしながら、事業用自動車の飲酒運転による交通事故が依然として散見されており、全国・関東管内ともに発生件数は横ばい状態を続けています。内訳をみると、関東管内においては、発生した飲酒事故の8割をトラックが占めており、トラックにおける飲酒運転をなくさなければ、飲酒運転ゼロという目標を達成することはできません。

【参考】飲酒運転によるトラックの事故 69件
(2011年～2020年 自動車事故報告書より集計)

○2011年から2020年までに関東管内で発生したトラックの飲酒事故について、自動車事故報告書等により詳細を調査し、飲酒運転が発生した原因を「点呼実施状況」、「アルコールチェック」、「事業者の管理体制」、「運転者の性格・飲酒癖」及び「飲酒運転防止に関する教育」の5つの項目に分類して事例を収集するとともに、厳正な点呼の実施方法等の飲酒運転を防止するために重要な事項等を取りまとめた、「飲酒運転の防止について」を作成しました。

資料「飲酒運転の防止について」(抜粋)

1. 点呼実施状況

(1) 運転者が点呼せずに無断で出庫した事例

- ✓ 点呼を受けるようにとの指示を運転者が無視して出・帰庫を繰り返していた。
- ✓ 予定の業務を終了して業務後点呼を受けた後、翌日の業務先へ無断で出庫した。
- ✓ 点呼執行者が出勤するまでの間に無断で出庫した。



(2) 事業者として適切な点呼を実施していなかった事例

- ✓ 対面で点呼すべきところ、全て電話で点呼を実施していた。
- ✓ 事業者・運転者が業務後に点呼が必要であることを知らず、実施していなかった。
- ✓ 業務多忙との理由で点呼を実施していなかった。
- ✓ 運行管理者が不在の場合には電話点呼としていた。
- ✓ 午前は運行管理補助者、午後は点呼執行者の代わりに事務員が点呼を実施していた。



2. アルコールチェック

(1) 事業者としてアルコールチェックを実施していなかった事例

- ✓ 携帯型アルコール検知器を車両に配備していなかった。
- ✓ 事業者・運転者が業務後の点呼時にアルコールチェックが必要であることを知らず、実施していなかった。(再掲)

(2) 運転者がアルコールチェックを不正な方法で実施していた事例

- ✓ 個人所有のアルコール検知器で先に試し、NG判定の場合には、会社備付けのアルコール検知器の息検知部分にからないように息を吹いた。
- ✓ 点呼執行者に背を向け、持参した長めのストローで息を吹いた。
- ✓ 後輩に代わりにアルコールチェックを実施させた。

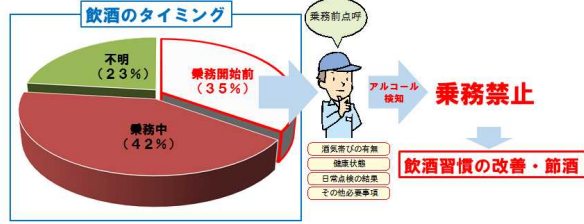


(3) NG判定にもかかわらず運転者が無断で業務を開始した事例

- ✓ アルコールチェックがNG判定のため、しばらく待機して再度アルコールチェックする旨の指示を運転者が無視して出庫した。
- ✓ 電話点呼の際、判定値ゼロと虚偽報告した。
- ✓ 運行管理者の出勤前にNGシートを持って無断で出庫した。

適切な点呼により飲酒運転事故は防止できます。

飲酒運転事故の約35%が乗務開始前の飲酒によるものであり、それらは乗務前点呼を適切に実施することにより、飲酒運転事故を未然に防止することができたものと考えられます。



運転者の個性にあわせた対応が必要です。

飲酒運転事故の約42%が乗務中の飲酒によるものであり、適切な乗務後点呼は、抑止効果だけでなく飲酒癖等を発見するきっかけともなります。発見した飲酒癖等を基に重点的な指導・教育等、様々な対応を実施しましょう。

