

平成 29 年 5 月  
いわくにバス株式会社

はじめに

このテキストは、中国バス協会「バス運転者指導・監督要領」（平成 19 年 1 月発行）を参考に、実態に即して書き換えたものです。

この座学後も法令や社会情勢の変化により、身に付けるべきこと、取り組むべきことは刻々と変わっていくと思います。

この座学で学んだことを基本として、会社としても運転士の方の安全・サービスのレベル向上をサポートすることをお約束いたしますので、継続して学んで成長することを意識していただければと思います。

# 目 次

## I 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

1. バス事業の社会的使命
  - (1) 安全、確実、快適に旅客を運送すること
  - (2) 利便性向上を図ること
2. バス運転者の使命
3. 交通事故防止の重要性
  - (1) 交通事故による損害
  - (2) 交通事故防止対策
4. 一般的な心構え
  - (1) 人命尊重の観念
  - (2) 遵法精神の高揚
  - (3) 互譲の精神
  - (4) 責任観念
  - (5) 運転技能の向上と過信の排除
  - (6) 『だろー運転』の排除
  - (7) 健康の保持と健全な私生活
5. 自動車運転者の注意義務

## II 事業用自動車を運転する場合の心構え

1. 事故報告について
2. バスジャック対策について
3. 状況に応じた注意について

## III 事業用自動車の構造上の特性

1. 構造上の特性
  - (1) 車高、視野
  - (2) 死角

- (3) 内輪差（外輪差）
- (4) 制動距離

#### **IV 乗車中の旅客の安全を確保するために留意すべき事項**

- 1. 乗車客の安全確保
- 2. 車内ミラーで乗客の安全確保
- 3. 降車客への安全確保
- 4. 高齢者の危険特性
  - (1) 高齢者の身体特性
  - (2) 高齢者の心理特性
- 5. 安全運転操作
  - (1) 安全速度
  - (2) 加速・減速
  - (3) ブレーキ操作

#### **V 旅客が乗降する時の安全を確保するために留意すべき事項**

- 1. 停留所停車時に注意すべき事項
  - (1) 停留所にバスを停車する時
- 2. ドアを閉める時の注意すべき事項
  - (1) 乗車時
  - (2) 降車時

#### **IV 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**

- 1. 点呼・運行管理者とのコミュニケーションの重要性
- 2. 運転基準図・経路の調査の活用
- 3. 日常運転の注意点
- 4. 交通事故の実例又はヒヤリハット例

#### **VII 危険予測及び回避**

- 1. 事業用自動車の運転に伴う危険

2. KYT とは
3. KYT の目指すもの
4. ドライブレコーダーの活用

## **VIII 運転者の運転適性に応じた安全運転**

1. 適性診断
2. 助言・指導

## **IX 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**

1. 酒気帯び出勤・飲酒運転の防止
  - (1) アルコールの影響
  - (2) アルコールの処理時間

## **X 自動車運転者が取り組む健康管理について**

当社では現在省いているもの

## **XI 安全性の向上を図るための装置を備える貸切バスの適切な運転方法**

**I 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**

事業用バスは、路線バス、高速バス、貸切バス、特定バスなど、用途により種類が異なりますが、地域住民の生活、仕事、教育、文化の向上発展に大きな役割を担っています。また、公共福祉の増進、輸送の安全、旅客の利便をはかるため、私たちの仕事はとても社会的に意義があります。これらのことを踏まえて、プロドライバーとして誇りを持ちたいものです。

## →いわくにバスメモ

「経営理念」、「いわくにバスお客さま宣言」について解説をします。

# 1. バス事業の社会的使命

## (1) 安全、確実、快適に旅客を運送すること

安全はすべてのことに優先します。この気持ちを常に意識して運転にあたる必要があります。また、確実で正確かつ慎重に運転動作を行う必要があります。円滑な運転は、お客さまを快適にお運びすることとなります。

## (2) 利便性向上を図ること

バスのサービスは、運行時刻、運賃はもとより、バス車両、バス運転者の接客など幅広いものがあります。お客さまにとって、誠意あるもてなしができているか、常に考える必要があります。

# 2. バス運転者の使命

バスは、たくさんのお客さまを運ぶ唯一の自動車であり、万一重大な事故を起こすと、瞬時にたくさんの死傷者を出すこととなります。人の命はとても尊いものであり、バス運転者の一瞬のミスが大変な結果となります。一般の方は、バス運転者は事故を起こさないと信じています。よって、決して事故を起こさないよう、たえまない努力が必要です。また昨今、バス運転者の接客接遇、マナーに対する世間一般の目がとても厳しくなっています。ドライバーとしても他の規範とならなければいけません。

### **3. 交通事故防止の重要性**

#### **(1) 交通事故による損害**

交通事故は3つの責任で成り立っています。刑事、行政、民事上の責任です。ひとたび事故を起こすと、とても大きな損害となります。したがって、地道に事故防止に努めていく必要があります。

#### **(2) 交通事故防止対策**

防止対策は、様々な視点で行う必要があります。ハード、ソフト両面から検証し、必ず反省点をふまえて直さないと事故は増える一方となります。

### **4. 一般的な心構え**

#### **(1) 人命尊重の観念**

人の命は尊いものです。万一、バス運転者の法令違反、怠慢、不注意などによって事故を起こしたときは、多数の死傷者を生むこととなるので、絶対に事故を起こしてはいけません。

#### **(2) 遵法精神の高揚**

法律、規則、ルールを守る必要があるのは何故でしょうか。これらを守ることにより、最低限の安全や秩序が保たれるからです。したがって、必ず法律等を守るという気持ちがないといけません。

#### **(3) 互譲の精神**

道路はバスだけのものではなく、公共のもです。特にバスは大きな自動車であり、大型二種という最高のライセンスを所持している者だけが運転できるのであって、常に譲り合いの精神を持つ必要があります。

#### **(4) 責任観念**

自動車を運転するものはすべて安全に運転する義務を負います。また、バスを運転するものは、特に事故に対して一切の責任を負うのが基本です。

責任を逃れることはできません。また、責任逃れの発言をすることにより、社会的な信頼を大きく失うこととなりますので、十分な注意が必要となります。

#### **(5) 運転技能の向上と過信の排除**

バス運転者は運転が上手いと考えている向きがありますが、事故を起こすバス運転者は、結果として運転が下手と言わざるをえません。着実かつ正確な運転動作があるからこそ、安全が確保できるのです。スピードの出しすぎ、スリル感いっぱいの運転は、プロとして失格です。事故は何時起こるかわかりません。過信は禁物です。

#### **(6) 『だろろう運転』の排除**

事故を起こした者を反省点として、とて多いのが『だろろう運転』です。大丈夫、追い越せるだろろう、離合できるだろろう、歩行者が飛び出さないだろろう等です。

#### **(7) 健康の保持と健全な私生活**

健康なことは、仕事ができる状態の源です。特にバス運転者は、体を大きく動かさない職業なので、健康には一層気を使う必要があります。また、他のことを考えて運転するようなことがあれば、事故を起こす危険性が高くなります。出勤前に夫婦げんかをした、家庭に心配ごとがある、麻雀や夜更かしをして睡眠不足で出勤する、ギャンブルや借金があるようでは、それだけでも事故に発展する可能性があるため、排除することが大切です。

他にも、運転中身体に異常を感じたら、すぐに停車しましょう。



## 5. 自動車運転者の注意義務

道路交通法第 70 条は、安全運転の義務として「車両等の運転者は当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転をしなければならない。」と定めています。

運転するだけで、法的に特段の注意義務が発生するので、これを肝に銘じて運転に当たる必要があります。

## Ⅱ 事業用自動車を運転する場合の心構え

バス運転者として自覚しなければいけないことがあります。それは、プロ中のプロ運転者であるということです。その社会的責任は他の運転者とは比較になりません。甘えは絶対に許されないのです。お客さまを安全に輸送するため、あらゆる技能・知識を身に付け、情報を入手した上、いかなる危険も予測すると共に、それを確実に回避しなくてはなりません。無事故はバス運転者の誇りであり、家族の祈りです。またそれが会社の一番の願いでもあります。

## 1. 事故報告について

→いわくにバスメモ

事故報告について理解をしてください。

自動車事故報告規則

[https://www.tb.mlit.go.jp/hokkaido/bunyabetsu/jidousya/hoan/ziko\\_kisoku.pdf](https://www.tb.mlit.go.jp/hokkaido/bunyabetsu/jidousya/hoan/ziko_kisoku.pdf)

## 2. バスジャック対策について

→いわくにバスメモ

現時点で当社ではバスジャックは発生していません。業界では「バスジャック統一対応マニュアル」が整備されています。定期的に路線バスへのバスジャック事件は起きています。心構えが大事です。

○バスジャック・テロ時の措置（「バスジャック統一対応マニュアル」よりポイント抜粋）

- (1) 乗客の安全確保を最優先する。
- (2) 運行の安全確保に最善をつくる。
- (3) 乗客及び運行の安全を確保するため、原則として、犯人の要求に従って行動する。
- (4) ハザードランプの点灯継続、あわせてパッシングを繰り返す。
- (5) 連絡が取れる状況であれば外部（110番、会社）へ連絡する。

### 3. 状況に応じた注意について

季節ごと、状況ごとに応じた注意が必要ですが、中国バス協会において年間スローガンや月間努力目標、場面ごとの注意点をポイントでまとめています。

#### 年間スローガン

プロとしての誇り・責任を持ち、みんなの安全・安心守ります。

	月間努力目標・指導項目	指導ポイント
4月	社会的使命と安全・安心	○周囲の状況を確認し事故防止 ○子ども、高齢者の保護
5月	交差点での事故防止	○危険を予測して、減速、徐行、一旦停止 ○歩行者と二輪車の安全確保
6月	車両構造に応じた運転	○オーバーハング・内輪差を考慮した運転 ○車両の死角を再確認
7月	車内事故防止の徹底	○着席確認の徹底 ○車内マイクの活用
8月	健康起因事故の防止	○健康管理マニュアルの活用 ○健全な生活習慣
9月	飲酒運転の撲滅	○社会的責任の自覚 ○飲酒の身体に与える影響を再確認
10月	扉事故の防止	○扉操作時は必ずミラーと目視で車内・車外の安全確認 ○完全停車後の開扉(カヒ) 完全閉扉(ヘヒ)後の発車
11月	運行路線・経路の把握と安全確保	○運行表・運行指示書の再確認 ○慣れた道こそ慎重に
12月	気焦り運転の排除	○回復運転の禁止「気焦り運転が危険を見落とす」 ○技術・知識・経験を心でコントロール
1月	スリップ事故の防止	○道路状況に応じた運転 ○冬道タイヤ・タイヤチェーン・運転技量を過信しない
2月	危険予知、予測及び防衛運転の励行	○道路を利用する者の行動特性の理解 ○ヒヤリ・ハットの報告・共有
3月	運転適性の自覚	○適性診断結果を把握する ○過労運転の防止

### ○高速バス安全運転6則

- (1) 安全速度で十分な車間距離を確保する。
- (2) シートベルトの着用をお客様へ促す。
- (3) トンネル・下り坂は必ず減速する。
- (4) 進路変更・車線変更は安全を確かめ、早めに合図する。
- (5) 交通標識・情報板を確認し、適切に対応する。
- (6) 非常時には、ハザード、停止板、発煙筒、非常電話による通報を行い、旅客避難を必ず行う。

### ○大地震発生時の措置

- (1) ハンドルをしっかり握り、急ハンドル・急ブレーキを避け、左に寄せ停車。
- (2) ラジオ等で地震情報・交通情報を聞く。
- (3) 避難の際はキーをつけたままで、窓を閉め、扉はロックしない。
- (4) 避難経路は日頃からよく掴んでおき、お客さまを安全な場所に誘導する。
- (5) 速やかに最寄りの営業所へ連絡を入れ、指示を受ける。

### ○梅雨期安全運転6則

- (1) 点呼指示をよく聞き、確かめ、必ず実行しよう。
- (2) ガラスの曇りは、止まって拭き取り、視野の確保に努めよう。
- (3) 速度は控え目に、車間距離は十分確保しよう。
- (4) 路肩寄りの走行は絶対避けよう。
- (5) 無理な追越し・すれ違いを避け、「危ない」と思ったら、まず止まれ。
- (6) 歩行者・他車の動静に注意し、灯火・警音器を活用しよう。

### ○夏期安全運転5則

- (1) 暴飲暴食を避け、寝る環境を整え体調をベストに保とう。
- (2) 「危険」と予測して、急停車を避けよう。
- (3) 歩行者・自転車・バイクと十分に間隔を取り、一時停止・徐行を励行しよう。
- (4) 完全に止まって開扉・安全を確かめて閉扉しよう。
- (5) 「考えごと」や「居眠り運転」を絶対しないよう運転に集中しよう。

○行楽期安全運転5則

- (1) 安全速度を遵守し、「まず止まれ」を励行しよう。
- (2) 歩行者・自転車への接近に注意し、一旦停止・徐行を励行しよう。
- (3) 完全に止まって開扉・安全を確かめて閉扉しよう。
- (4) 踏切は、直前停止で安全確認、無理な進入・すれ違いは絶対避けよう。
- (5) 「考えごと」や「脇見運転」は絶対に排除しよう。

○冬期（積雪・凍結）安全運転6則

- (1) 急発進・急ハンドル・急ブレーキは絶対避けよう。
- (2) タイヤチェーンの「着」は早めに、「脱」は遅めにしよう。
- (3) 危険を予測し、減速・徐行を励行しよう。
- (4) 状況に対応して、エンブレ・排気ブレーキを十分活用しよう。
- (5) 路肩寄りの走行は絶対避けよう。
- (6) 車間距離は十分確保しよう。

### **Ⅲ 事業用自動車の構造上の特性**

事業用自動車の車高、視野、死角、内輪差及び制動距離を確認し、これらを把握していなかったことに起因する交通事故の事例を学習し、よって事業用自動車の構造上の特性を把握することが不可欠です。

### →いわくにバスメモ

大型車の特性に関する事で、頭では理解できると思いますが、実際にはこの特性に起因した事故が後を絶ちません。

## 1. 構造上の特性

### (1) 車高、視野

バスと乗用車とでは視界が全く違い、運転席も高い位置にあるため、見え方、距離感が変わります。例えば、前方が開けて遠くまで見通せる半面、直前の視界が狭く感じます。

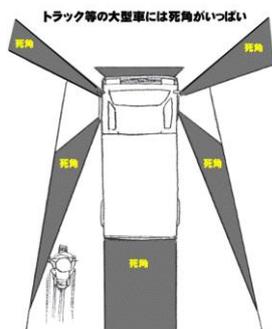
車間距離をつめてもあまり危険を感じない傾向となるので、常に車間距離を長めにとることを心掛けましょう。

### (2) 死角

自動車には、運転者から「見えない」「見えにくい」範囲、つまり死角があります。

死角には、構造上の死角（バックミラー、車体の柱等）、運転席による死角、対向車など他の交通による死角、道路構造、建物、樹木等道路環境による死角、夜間走行時の死角等があり、これらは、運転中にさまざまな形で発生し、車種によって異なってきますので、車両の特性に注意して運転する必要があります。

これらを解消するためには、視点をずらしたり顔を動かしたりする等の方法が必要です。



出典：長崎県警察 <http://www.police.pref.nagasaki.jp/police/kotsu-anzen/nirinsha/straight/>



### (3) 内輪差 (外輪差)

自動車にはそれぞれに構造上の特性があります。ホイールベース (前車軸と後車軸の距離) や運転席の位置などの違いによりそれぞれ特性が異なるため、運転者は自分の運転する車両の特性を十分理解しておく必要があります。

内輪差は、右左折の際に車両の内側後輪が内側前輪の軌跡よりも内側を通り、逆に内輪差は外側後輪が外側前輪の軌跡よりも内側を通ることを言います。

内輪差、外輪差は、ホイールベースの長い大型車ほど、交差点での左折時に、内輪差による人やバイクとの接触、巻き込み事故に注意する必要があります。また、大型車の場合には、外輪差によってフロントオーバーハングやリヤオーバーハング部分の軌跡が大きな弧を描きますので、平行して走行する自動車等との接触事故に注意する必要があります。

### (4) 制動距離

#### 空走距離

危険認知からその状況を判断し、ブレーキを操作するという動作に至る間に自動車が走り続けた距離

#### 制動距離

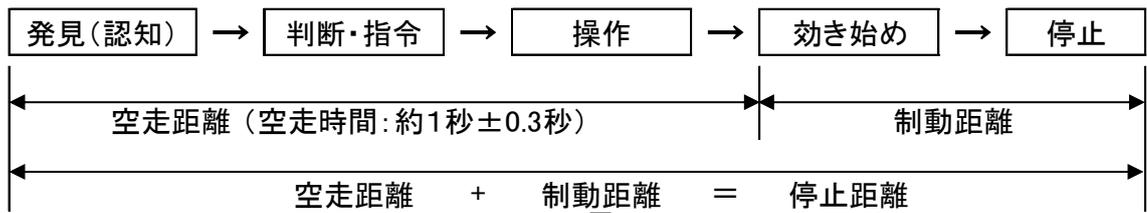
ブレーキが実際に効き始めてから止まりきるまでに走った距離

#### 停止距離

危険認知から止まりきるまでの総走行距離

空走距離は、運転者の反応動作にかかる時間との関係で決まります。そして、そのときの心身状態の影響及び車体重量、道路やタイヤの状態で、停止距離やその内訳の距離が異なります。

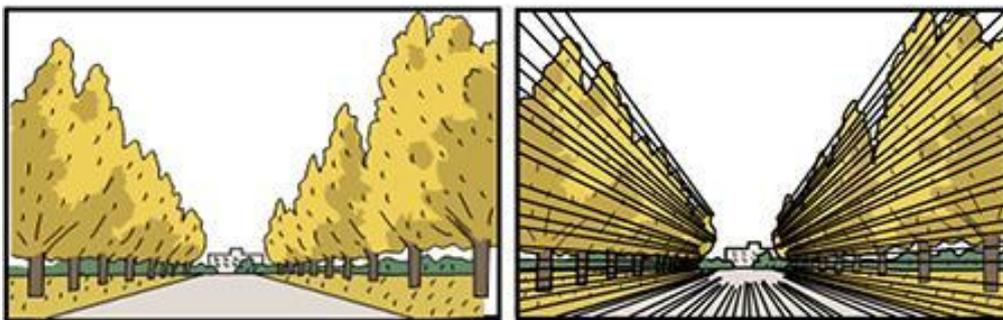
停止距離 -発見(認知)から停止まで-



速度(km/h)	空走距離(m)	制動距離(m)	停止距離(m)
30	8	6	14
40	11	11	22
50	14	18	32
60	17	27	44
80	22	54	76
100	28	84	112

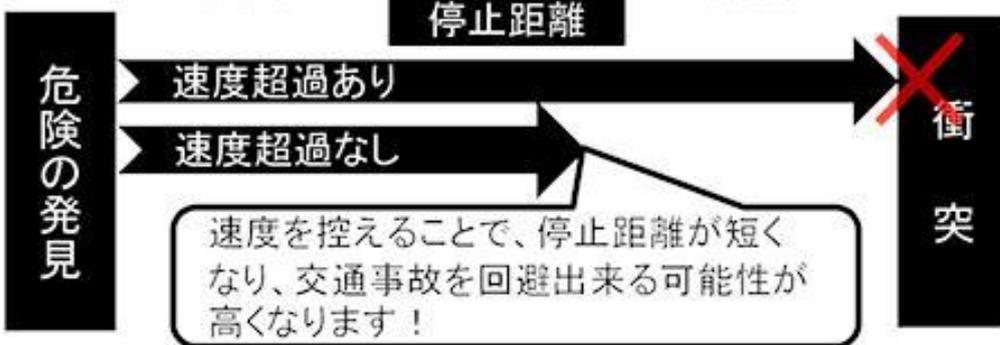
注) この表の空走距離は、空走時間1秒の場合

(出典: 警察庁資料「交通の教則」に準拠)



低速時

高速時



- 1 速度を出すと、視野が狭くなり危険の発見が遅くなります!
- 2 速度を出すと、停止距離(空走距離+制動距離)が長くなり、危険を発見しても止まりきれない場合があります!

出典: 大阪府警察

<https://www.police.pref.osaka.jp/03kotsu/50thkokoroe/kokoroe14.html>

#### **IV 乗車中の旅客の安全を確保するために留意すべき事項**

## →いわくにバスメモ

当社のお客さまは高齢のお客さまが非常に多く、それに起因した事故、トラブルが多く起きています。高齢者の身体特性や心理特性を知って、安全運転や接客・接遇に生かすことが必要です。広島県バス協会作成のDVD「バス運転士のためのバス車内事故防止DVD～おもいやり運転で車内事故ゼロ～」の視聴を参考にしてください。

### **1. 乗車客の安全確保**

高齢者、子ども、身体の不自由な方など、さまざまな危険要因を乗車時のステップで確認しましょう。お客さまには車内マイクを活用して「バスが止まるまで座席を立たないでください」「優先座席をお譲りください」「次、停まります」など、一人ひとりの身体特性や心理特性をよく知って対応することが重要です。

### **2. 車内ミラーで乗客の安全確保**

車内の状況は絶えず変化しているので、車内ミラーでお客さまの安全確認を行い、必要に応じて車内マイクで注意を呼びかけましょう。

### **3. 降車客への安全確保**

停車のため衝撃が加わり、危険な状態になるにもかかわらず、降車時は運賃払いや乗車証の提示のため支えになるものが持てず、事故につながりやすいので要注意です。車内マイクで「車が止まりますので席を立ったり、支えになるものを離さないようご注意ください」と注意を喚起することが大切です。

### **4. 高齢者の危険特性**

#### **(1) 高齢者の身体特性**

ア. 体力の減退・低下

筋力の低下

手足や腰が弱くなり、限界を越える衝撃力に耐えられない。

#### バランス能力の低下

ふらついたり、転倒しやすい。

#### 動作が遅くなる

動作や歩行が遅く、時間がかかる。

### イ. 視力や深視力の低下

#### 視力の低下

周囲の危険確認が遅れ、視野も狭い。特に薄暮時は、暗順応が遅れ視力が著しく低下する。

#### 深視力の低下

距離感覚にズレが生じる。手すり、吊り革などをつかむ動作がおくれる。乗降時にステップで転倒しやすい。

#### 聴力の低下

車内には車のエンジン音や衝撃音など雑音が多く、車内放送やマイク案内が聞き取りにくい。

## (2) 高齢者の心理特性

バスの走行中に降車口方向の座席が空くと、すぐに移動したり、バスが停車していないのに早めに席を立って、降車口へ移動したりする方が多いようです。これは「運転者に迷惑をかける」「運転者にせき立てられる」「停車ボタンを押しても運転者が何も応答しないので、停めてもらえるか不安」などの不安心理が行動を起こす引き金となっていると考えられます。

## 5. 安全運転操作

### (1) 安全速度

道路、交通及び運転する車両などに応じ、他人に危害を及ぼさない速度で運転するよう道路交通法で定められています。制限速度を超えなければよいというものではなく、道路状態、交通環境を考え、その場所の安全に必要な速度に調整して運転することが重要です。

## (2) 加速・減速

- ア. 車内事故防止のため、着席発車を励行し、着席又は吊り革などを持ったことを確認して、加速はなめらかに行いましょう。
- イ. エンジンノックを起こさないよう早目の減速を行い、車内事故防止のため、急減速はしないようにしましょう。

## (3) ブレーキ操作

- ア. 危険を避けるためやむを得ない場合以外で、急ブレーキを使用しないようにしましょう。
- イ. 早めに、軽く、ブレーキペダルを踏みましょう。
- ウ. 下り坂ではエンジンブレーキを使用し、状況に応じて排気ブレーキを併用しましょう。

**V 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**

## 1. 停留所停車時に注意すべき事項

### (1) 停留所にバスを停車する時

周囲の状況に注意し、路面の凸凹や水たまり等を避けて停車しましょう。

また、できるだけ停留所に近づけて止め、ドアを開ける時には、後方から自転車やバイク等が来ていないかを確認してからドアを開けましょう。

#### 《 事故事例 》

- 乗客が降車した直後、路面に凸凹があったためバランスを崩して転倒し負傷された。
- 乗客が降車した直後、後方からきたバイク、自転車と接触し負傷された。

## 2. ドアを閉める時の注意すべき事項

### (1) 乗車時

ステップミラーやサイドミラーで、乗車客が完全に乗車されたことを確実に確認してからドアを閉めましょう。特に、後方からの駆け込み乗車には注意が必要です。

#### 《 事故事例 》

- 乗車時にミラーでの確認を怠り、ドアで乗客を挟み負傷させた。
- ドアを閉めて発車しようとしたところ後方から来た乗客に気付かず、腕を挟んだまま発車し負傷させた。

### (2) 降車時

乗客が完全にバスから降車し、バスから離れていることを確認してからドアを閉めましょう。

#### 《 事故事例 》

- 乗客がバスから降車したと思い込み、ドアを閉めて発車したところ、乗客の荷物をドアに挟んだまま発車し負傷させた。

※バスが遅れている時には、少しでも早く発車しようと乗客の安全を確認せずにドアを閉めることがあります。急がず乗客の安全をしっかりと確認しましょう。



**VI 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**

## 1. 点呼・運行管理者とのコミュニケーションの重要性

運行管理者は、乗務しようとする運転者・乗務を終了した運転者に対して、対面により点呼を行い、報告を求め、及び確認を行い、運行の安全を確保するために必要な指示を与えなければいけません。乗務前、乗務後の点呼はもちろん、乗務中も適宜運行管理者へ報告・連絡・相談を行います。点呼では下記の事項について運行管理者と運転士とでコミュニケーションを行います。

### (1) 点呼において確認する事項

- ・日常点検の実施状況
- ・酒気帯びの有無
- ・疾病、疲労等の状況
- ・携行品等の状況等
- ・運行の安全を確保するために必要な指示（運行経路／運行時間／運行上の注意／運行経路の道路状況及び気象状況等）
- ・これらの記録事項の確認（日報、日常点検表等の帳票類の確認）

### (2) 運転前、運転後の注意点、報告について

経路上の不安がある場合は、点呼等で報告する義務があります。経路について運行前に確認しておきましょう。また、運行中に気がかりなことがあったら運行管理者に連絡を取り、指示を仰ぐ必要があります。

## 2. 運転基準図・経路の調査の活用

→いわくにバスメモ

当社には明確な全路線の図面はありませんが回転場、危険箇所、工事箇所などは適宜、点呼室に写真、図面を掲示しています。また、運行中の工事状況、道路状況を運行管理者に報告することで情報の共有を行うことができます。

### (1) 運転基準図の活用

乗合バスでは、旅客自動車運送事業等運輸規則第 27 条に「運転基準図を作成して営業

所に備え、かつ、これにより事業用自動車の運転者に対し適切な指導をしなければならない。」と述べられています。この運転基準図により、どこで、どのような危険が潜んでいるかを確認することができます。

## (2) 経路の調査

貸切バスでは、旅客自動車運送事業等運輸規則第 28 条に「運行の主な経路における道路及び交通の状況を事前に調査し」とあり、事前に経路を把握する義務があります。これにより、特に危険な箇所を把握し、運行しなければなりません。

## (3) 実際に走行しての調査

上記運転基準図や経路の調査を活用したとしても、実際に経路上を運転してみないと安全性を確認できないものです。したがって、運転実技研修等の中で、運行経路を事前に把握することで、より一層安全確認が可能になります。

## 3. 日常運転の注意点

### (1) 毎日運転することによる注意点

毎日運転していると、危険な区間、箇所を感じながらも、危険という感覚がマヒしやすいものです。毎日違う気持ちで運転するとともに、常にプロとしての注意を払うようにしましょう。また、道路の良否にしがって速度を加減し、不良の箇所をさけ、お客さまに危ないという気持ちを抱かせるようなことがないようにしましょう。

## 4. 交通事故の実例またはヒヤリハット例

### →いわくにバスメモ

「ヒヤリハット」は情報の共有、再発防止のために非常に重要です。会社として報告を奨励し、掲示しています。

ハインリッヒの法則：「1:29:300 の法則」ともいわれる。これは、1 件の重症事故の背景には、29 件の軽傷の事故と、300 件の傷害にいたらない事故（ヒヤリハット）があるという経験則。

### **(1) 自動車とのヒヤリハット**

- 本線と側道の合流地点において、本線を走行中、側道より確認せずに進入してきた普通乗用車と接触しそうになった。
- 交差点内において、車線が斜めになっており、車線通りに走行中、左車線並走中の乗用車が直進してバスの前に進入し接触しそうになった。

### **(2) 自転車とのヒヤリハット**

- 歩道を走行中の自転車が、歩行者を避け急に車線に出たため接触しそうになった。
- 歩道を2台の自転車が並走中、左側の自転車がふらついたため右側の自転車が車道に出てきたので、右にハンドルを切ってやっと避けられた。

### **(3) 歩行者とのヒヤリハット**

- 横断歩道で老人が、赤信号を無視して渡り始めた為、急停止した。
- 歩道で母親が反対側にいる子どもに来てはいけないと手で指示していたが、そんなことにはかまわず歩道から母親の方に走り出したので、手前で停車した。

## **Ⅶ 危険の予想及び回避**

## 1. 事業用自動車の運転に伴う危険

事業用自動車の運転に伴う危険は

- ・他車、自転車、歩行者等の飛び出し
- ・急な加速、制動及びかじとり操作を行うことにより旅客が転倒する
- ・乗降口扉の開閉する装置の不適切な操作により旅客が扉にはさまれる
- ・右左折時における内輪差及び車両周辺の視界の制約

などみなさんの周囲には数えきれないほど多くの危険が潜んでいます。

これらの危険を予測し安全を先取りする手法として、KYT(危険予知訓練)が有効です。  
日々の短時間の危険予知活動は、ヒューマンエラー事故防止の決め手です。

## 2. KYTとは

KYTとは、危険(キケン)のK、予知(ヨチ)のY、訓練(トレーニング)のTをとってKYTといい、危険予知訓練のことで、危険を先取りして安全を先取りする手法です。さまざまな業種で取り入れられ災害防止に大いに役立っています。

ただし、職場のKY活動を高いレベルまで引き上げるには、繰り返し訓練をする必要があります。

### 危険予知活動の3つの効果

- 危険への感受性を鋭くします
- 要所要所で集中力を高めます
- 安全衛生推進へのやる気を強めます

### 3. KYTの目指すもの

KYT を実践することにより、危ないことを危ないと感じる感覚、すなわち危険感受性を鋭くすることができます。

訓練は、危険の把握、対策、行動目標の設定等を、限られた時間内に行うので、話し合いの過程の中で集中力を養うこともできます。

また、危険に対する本音の話し合いの中で、やろう、やるぞの实践活动への意気込みを強めます。

その他にも、問題解決能力の向上や先取りの、参加的な明るい職場をつくる効果も期待できます。

### 4. ドライブレコーダーの活用

ドライブレコーダーの映像を活用することで、他の社員と危険に関する情報を共有することが可能となります。

ドライブレコーダーは社員を監視するものではなく、社員を守り、事実を明らかにするためです。

## **VIII 運転者の運転適性に応じた安全運転**



## 1. 適性診断

① 適性とは、「予想される仕事を効果的に遂行するための生理的・心理的条件であって、訓練を受ける前からその人にすでに備わっている能力とか性質」と一般的に定義されます。運転適性の場合には“運転技量のうまさ”や“上達の早さ”などの内容ではなく、“安全にとって必要な心”や“事故につながるくせ”などが内容となります。

適性診断では、運転行動における「認知」「判断」「操作」機能とそれと関連のある性格や安全に対する態度等の長所や短所（くせ）を見出します。

② 適性診断は、運転能力の評価や判断をするものではないので、測定の結果、“不十分”と判断されたからといって、運転をしてはいけないことにはなりません。適性診断の結果が“不十分”であっても、適性診断の結果から安全運転へのアドバイスを得て、自己管理を行えば事故を防ぐことができると考えています。

適性診断の目的は、運転行動や運転態度が安全運転にとって、好ましい方向へ変化するように動機づけ、運転者自身の意識を向上させることであり、“運転の可否”のためのもではなく、事故を未然に防ぐためのものであると考えています。

## 2. 助言・指導

受診者本人と面接して、診断結果の解説と留意事項に関する助言を行うことにより、運転者が安全運転について考えることがねらいです。

→いわくにバスメモ

独立行政法人自動車事故対策機構（NASVA）の初任診断の結果を参考にしてください。この結果は「運転に向いていない」という診断を出すためではなく、自分のことを理解して安全行動に役立てるためのものであります。

**IX 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**

## 1. 酒気帯び出勤・飲酒運転の防止

### →いわくにバスメモ

残念ながら酒気帯び出勤は続いています。緊張感ある仕事が続く中でリラックスすることも必要ですが、酒気帯び出勤は同僚に多大な迷惑がかかります。

次ページの「アルコールの1単位」について理解をし、節度ある飲酒をしてください。

運行を遅らせないようにすることや、欠便させないことも重要ですが、飲酒運転とは比較になりません。もし、飲酒運転が発覚すれば自分が不幸になるだけでなく、家族を始め多くの人に迷惑がかかることを認識しましょう。

### (1) アルコールの影響

アルコール類の飲酒は、適度な量でゆったりとした気分で飲めば「酒は百薬の長」と言われるように、ストレスを解消し、心を安らかにし、明日の活力を作ってくれる、身体には良薬です。ところが一方では「酒害」と呼ばれるたくさんの事実が隠れています。多量飲酒の害としてアルコール依存症という病気に発展し、本人の健康障害（生活習慣病）、深刻な社会的影響があることはよく知られています。

酒をひかえ目に、というのは健康な人の心掛けるべきことで、アルコール依存症ではナンセンスなことです。アルコール依存症の治療は、酒を完全に絶つしかありません。まず完全に絶ち、それから再び飲み始めないことです。そのためには、家族や社会の協力を求めることです。勿論、「二度と酒を口にしないぞ」といった強い意志を持つことが一番です。

### (2) アルコールの処理時間

体重 60 kgの平均的な日本人が、1時間で処理できるアルコール量は 6.6 g といわれています。

これは大体ビール 1/3 本、日本酒で 0.3 合、ウイスキーダブル 1/3 杯に相当します。

したがって、それぞれビール 1 本、日本酒 1 合、ウイスキーダブル 1 杯のアルコールを処理するためにかかる時間は計算上約 3 時間となります。

※この数は、あくまでも目安です。個人差や体調によっても異なりますので、注意して下さい。

### お酒の1単位（純アルコールにして20g）

ビール	（アルコール度数5度）なら	中びん1本	500ml
日本酒	（アルコール度数15度）なら	1合	180ml
焼酎	（アルコール度数25度）なら	0.6合	約110ml
ウイスキー	（アルコール度数43度）なら	ダブル1杯	60ml
ワイン	（アルコール度数14度）なら	1/4本	約180ml
缶チューハイ	（アルコール度数5度）なら	1.5缶	約520ml

アルコール量の計算式 お酒の量 (ml) × [アルコール度数 (%) ÷ 100] × 0.8

例) ビール中びん1本  $500 \times [5 \div 100] \times 0.8 = 20$

### 酔いがさめるまでの時間

体重約60kgの人が1単位のお酒を30分以内に飲んだ場合、アルコールは約3～4時間体内にとどまります。2単位の場合ではアルコールが体内から消失するまで約6～7時間かかります。これには個人差があるため、体質的にお酒に弱い人や女性はもっと長い時間がかかります。また、深夜まで飲んでいると翌朝起床後まで体内にアルコールが残っているため、二日酔いとなってしまいます。

出典：提供 (社)アルコール健康医学協会／出典 (社)アルコール健康医学協会

<http://www.arukenkyo.or.jp/health/base/>

## **X 自動車運転者が取り組む健康管理について**

## →いわくにバスメモ

このページはすべていわくにバスで記述しています。

バスに限らず職業ドライバーは不規則な勤務が続く、それは避けられません。

そのような状況の中で、少しでも健康管理ができるよう、そのきっかけとなることをまとめました。

### **(1) 気分転換の必要性～少しでも歩く時間を作ってみる～**

仕事中は運転席に座り続け、周囲の道路状況と同時に車内のお客さまにも気を配り、ストレス・緊張感がたまります。そんな時は、折り返し地点で、車庫で少しでも歩いてみてください。気分転換にもなります。

※ただし、次の出発時間には注意してください。

### **(2) 昼寝・仮眠の効果**

仕事中は運転席から周囲の状況に目を配っていることから目が疲れます。目を閉じるだけでも休まります。

※ただし、次の出発時間には注意してください。

### **(3) 肥満への対策について**

成人病、メタボリックシンドロームなどの言葉を聞くとと思います。

対策については「言うは易く行うは難し」でなかなか難しいのが実際です。仕事中は運転席に座っている時間が長いですが、お腹は空いてきます。肥満につながるのは職業病でもあります。

※適宜、情報を提供し社員の方の取り組みのヒント・手助けをする必要があると考えています。

### **(4) 飲酒について**

前項の記述の通りで、家族・同僚のこと、自分に体のことに配慮する必要があります。

### **(5) 喫煙について**

喫煙については健康は言うまでもありませんが、マナーを守ることが大切です。

バス車内は禁煙なのはもちろん、営業所内、岩国駅、錦帯橋周辺などは定められた箇所での喫煙が求められます。(岩国駅、錦帯橋周辺は「路上喫煙禁止区域」が定められており、違反すると過料が科されます)