

ワールドツアーシステム株式会社

アウル交通

7月講習レポート



【内容】

受講の趣旨

研修内容

適性診断に関して

総括

受講日:2023年7月11日

作成日:2023年7月14日

作成者:中川 由実子

はじめに

本研修は全乗務員が対象の、安全運転への意識を高めることを目的とした講習である。

独立行政法人 自動車事故対策機構（NASVA）の協力を経て

弊社独自の講習内容を作成して頂き、同日の午後には適正診断を受診。

その後各自診断結果を基に自身の癖を再認識し、日頃の運転時に気を付けるべきポイントのカウンセリング指導を実施。

午前中に開催した研修会には、乗務員だけでなく内勤の運行管理者 2 名（小田・中川）とバス部の所長・部長・社長・会長も共に参加。

上長の参加を促した理由は、バス事業を運営するにあたり背負う責務を全うするため、ドライバーだけでなく組織全体で安全意識を高める事が必要不可欠であると考えたからだ。

【研修内容】

1. 事件事例
2. バス運転士の責務
3. バスの過失判断
4. 死亡事故の統計
5. だろろ運転の危険性
6. バスの死角

1. 事故事例

実際に過去の事故映像を拝見し、どのような環境下で事故は起こっているのかを学習。

高速道路では自動車は速度を上げて走行するが、その行動心理には歩行者や自転車などがいないと思っ込んでいてという点があるのではないだろうか。

実際に高速道路で起こった事故の一例では、夜間の高速道路で歩行者との接触事故が挙げられた。事故に至るまでに危険を予測できるヒントは何点かあったが、運転士はこれらを見落としておりスピードを下げずに走行していた為、激しい接触事故となってしまった事例だ。

‘いつもであれば歩行者の出でこない高速道路で歩行者が飛び出してくる’

意表を突かれる事故のようだが、故障車などの運転手や同乗者が道路上にいる事は決してまではないということを一が理解でき、高速道路での事故を回避できるようになる受講内容であった。

また、夜間時の危険性の一つに日中との見え方の違いがある。

実際に歩行者の服装で見え方の違いを実験している写真もを見せていただいた。

5パターンの色の服を着たマネキンを並べ、日中と夜間での見え方を比較していたものだ。

日中は派手に感じられる赤色や青色も夜間時には紺色のような見え方に変わり、暗闇と同化してしまい、車のローライトでは前方にいたとしても人物の発見がしにくいことが一目でわかる内容であった。

高齢者と車の接触事故が多い一つの理由に、服装が挙げられる。

トーンの低い色の服装を好む高齢者はドライバーからはどうしても認識しにくい対象物である事を十分に理解し、夜間時はローライトではなくハイビームを心がけることの重要性を学んだ。

2. バス運転士の責務

プロのドライバーとして求められることを書き出す時間が設けられ、各々手元のテキストに書き出した。

やはり、認識は皆ほとんど同じで「安全にお客様を目的地までお送りする事」と回答していた。

バスの事故はマスコミにとって取り上げやすい内容のようで、死者が出ていない事故やバス側に過失がほとんどない事故でも取り上げられ、会社名まで公表されてしまう世の中である。

運行管理者や部門長、社長らが記者会見を開くような事態は何としてでも避けたいところだ。

年々規則や人員不足によって厳しくなる運送業界で、私たちが業界を守るため、会社を守るため、そして何よりも自分たちを守るためにできることは人件費の削減でも、車両整備費の削減でもなく、安全運転を心がけ、1件でも事故の件数を減らすこと以外に他ならない。

当たり前の内容だが、事故が増えれば保険の掛け金が増える。

これは事故が少ない企業であれば払わなくて済む多額の金額を払うことになる為、会社一丸となって事故件数の減少に取り組むべきである。

「安全運転をする」 「事故を減らす」 「事故を無くす」

これらは第一にお客様の為であると同時に、運転している自分たちの命を守るためでもあり、関わっている身の回りの人たちを守るため、そして会社を守るためでもあるという事を深く理解できる内容であった。

3. バスの過失判断

バスが関連する事故の大半はバス側の過失が8割の状態から現場検証や実況見分など様々な調査が行われる。

それだけバスの責任が重いという事。

乗用車と同じ状況の事故であったとしても、バスと乗用車では全く見られ方が異なるのだ。

バスの運転において気のゆるみや技量不足・知識不足は思わぬ大事故を引き起こすこととなる事を十分に理解でき、定期的な勉強会の必要性が分かる内容であった。

4. 死亡事故の統計

2021年の事業用トラックが第一当事者となる交差点での死亡事故統計データでは、

対歩行者、対自転車の件数が交差点でのトラックの進行方向によって大きな差が生れていることが判明している。

それらの統計データから、トラックだけでなく我々バスも大型車両という括りでは同じ結果になり得ると考えられる為、以下3点を特に注意すべきだと学んだ。

- ① 交差点右折時は歩行者に気を付ける
- ② 交差点左折時は自転車に気を付ける
- ③ 交差点直進時は歩行者に気を付ける

5. だらう運転の危険性

ベテランドライバーになると、頭で考えるよりも先に体が動くことが多くなってくる。

それほど運転に慣れ、危機回避にも慌てずに対処できるという素晴らしい面の一方、今までの経験上から、「この場所はこうだろう」「歩行者が出てきたことはないから今日もないだろう」など、『〇〇だろう』という思い込みや憶測が出てきてしまう。

これらはヒューマンエラーに該当し元来防げるものである。

いつもの道、いつもの時間、そういう慣れ親しんだ状況の時に気の緩みが発生する。

大通りを走行時に車と車の間からいきなり歩行者が飛び出してきた映像や、トラックの夜間配達時に街灯の無い配達ルートロービームで走行していたところ、右折先の横断歩道に歩行者がいたことにぶつかる直前まで気づけていない映像などを実際に拝見し、慣れが招く恐ろしさを実感した。

1分1秒として全く同じという状況はないという事を理解し、常に緊張感を持ち運転することの重要性を理解できる内容であった。

6. バスの死角

バスには何カ所か死角が存在する。

それら死角による事故を防ぐために基本の操作確認や安全確認が非常に重要であり、自分たちの運転している車両の事を深く知り理解することが大切である。

死角によってドライバーが歩行者に気づかずに死亡事故へと繋がってしまった実際の映像を拝見したが、かなり悲惨な映像であると同時に、いつ起こってもおかしくはない内容なのではないかと感じた。

事故が起こった現場は、私たちにも身近な場所である観光バスが並ぶサービスエリアだ。

事故を起こしたバスの横に異なる会社の観光バスが止まり、そこから続々と乗客が下りてきている状況で、乗客達は各々が目指す目的地へと皆バラバラに足を進めており、乗用車との接触も危ぶまれるような状況の時、横のバスから降りてきた一人の乗客が事故を起こしたバスの目の前でしゃがみ込んで靴紐を直していた。

事故を引き起こしてしまったバスの運転手は出発に備えて身の回りの整理などを行っていたが、そのまま次の地点に向かうためバスを発進させた所、バスの前に屈んでいた女性を引いてしまい、異音に気づいて後進するも、悲しくも死亡事故になってしまったという事故内容の映像であった。

これは死角をしっかりと把握し、そこに潜む危険性を理解することで実例の事故のようなことが起こらないよう未然に防ぐ危機管理意識を持てる貴重な実例内容であった。

午前の研修で見せて頂いた事故映像はどれも、他人事ではなく、「いつ」「どこで」「だれが」起こしてもおかしくはない物であると感じた。

当事者意識をしっかりと持ち、日々の安全運行により一層努めていこうと気を引き締められる研修であった。

【適性診断に関して】

午前の研修が終わり、休憩を挟んで適性診断をドライバー全員が受診。

定期的に受けている適性診断だが、診断後のドライバーの反応で多かったものは、年齢による衰えの実感である。

動作の反射スピードや動体視力など、どうしても年齢と共に低下してしまう物であるが、その低下具合をしっかりと自分自身が把握し、低下していることを念頭に置き運転することが非常に重要であると考えているため、ドライバーらがしっかりと今回の結果を受け止め議論している前向きな姿勢が見えたので、適性診断を受けて頂いて良かったと強く感じた。

他にも、診断結果により判明した先急ぎの傾向や、判断が遅くなりやすい傾向がある方などに対するアドバイスもあり、皆真摯に聞き入れ注意する意識をもっていた。

【総括】

今回の研修や適性診断をドライバーと共に受けたことにより、運行管理者である私たちはドライバーと同じ視点を持つことの大切さを感じられ、日々の点呼時にドライバー 1 人 1 人に合わせた声掛けを行うべきであると見直すいい機会になった。

ドライバー、運行管理者、経営陣、1 人 1 人の僅かな気の緩みや怠惰などが合わさった時、ヒューマンエラーによる事故が起こりやすくなるのではないかと私は感じた。

誰一人として安全に関して注意を怠ってはいけない事を痛感し、私自身業務への取り組む姿勢を改めて考えさせられる研修となった。

人間はどうしても慣れにより怠惰な部分が出て来ってしまう生き物であると思うので、これからも定期的にこのような勉強会を全員で行い、安全への意識が欠けることの無いようにしていこうと思う。