

# 第68回安全輸送委員会 次第

令和5年5月25日(木) 15:00~17:00

於：日本交通協会大会議室  
(オンライン併用のハイブリッド方式)

## 議題

### 1 バスの交通事故防止に向けた取組について

(国交省自動車局安全政策課)

### 2 自動運転に関する国交省の取組について

(国土交通省技術・環境政策課)

### 3 令和5年「車内事故防止キャンペーン」の実施について (事務局)

### 4 安全輸送決議(案)について (事務局)

### 5 その他

- ・令和4年及び令和5年死亡事故事例について
- ・危険箇所の情報を踏まえた運転指導の資料(2事例)

# 安全輸送委員会名簿 (P 1)

令和 5 年 5 月  
公益社団法人日本バス協会

局 別	県 別	氏 名	所 属	役 職 名
北海道	北海道	木田 尚 孝	日交ハイヤー(株)	代表取締役社長
	"	松本年 弘	(有)東ハイヤー	代表取締役社長
	"	畠山 朗	夕張鉄道(株)	代表取締役社長
東北	青森	池田 守	青森県バス協会	専務理事
	岩手	山口 聡	公益社団法人岩手県バス協会	副 会 長
	宮城	三浦 孝行	仙台市交通局	自動車部長
	福島	津田 弘幸	会津乗合自動車(株)	バス事業本部長
	秋田	旭谷 明	秋田中央交通(株)	取締役営業本部長
	山形	高橋 広司	庄内交通(株)	常務取締役
関東	茨城	武藤 成一	関東鉄道(株)	常務取締役
	栃木	田端 将之	東武バス日光(株)	取締役運輸統括部長
	群馬	栗原 孝治	日本中央バス(株)	常務取締役
	埼玉	塚田 正俊	西武バス(株)	代表取締役社長
	千葉	笹尾 充宏	千葉中央バス(株)	取締役社長
	東京	大野 誠	ジェイアールバス関東(株)	取締役安全整備部長
	"	桜庭 裕志	東京都交通局	自動車部長
	"	副 岩田 敏之	東武バスセントラル(株)	取締役社長
	"	高桑 毅	東京バス協会	常務理事
	神奈川	今井 雅之	神奈川中央交通(株)	取締役専務執行役員
	"	加藤 努	相鉄バス(株)	取締役運輸部長
	"	飯塚 周次	江ノ島電鉄(株)	自動車担当取締役
	山梨	小佐野 慶	富士急行(株)	事業部部長
北陸信越	新潟	伊比 久	越後交通(株)	代表取締役社長
	長野	藤澤 洋二	伊那バス(株)	代表取締役社長
	富山	長瀬 賢一	富山地方鉄道(株)	取 締 役
	石川	西宮 義人	北鉄金沢バス(株)	取締役自動車部長
中部	福井	村田 治夫	福井鉄道(株)	代表取締役社長
	岐阜	今川 孝英	東濃鉄道(株)	取締役社長
	静岡	副 山内 義昭	しずてつジャストライン(株)	取締役安全運行統括部長

## 安全輸送委員会 委員名簿 (P 2)

局 別	県 別	氏 名	所 属	役 職 名
中 部	愛 知	藤 田 信 彰	名 鉄 バ ス (株)	常 務 取 締 役
	"	天 野 岳 彦	ジェイアール東海バス(株)	常 務 取 締 役
	三 重	橋 本 明 雄	三 重 交 通 (株)	専 務 取 締 役
近 畿	滋 賀	井 川 浩	江 若 交 通 (株)	参 与
	京 都	森 山 豊	京 阪 バ ス (株)	取 締 役
	大 阪	河 崎 浩 一	阪 急 バ ス (株)	常 務 取 締 役
	"	助 田 勝 彦	西日本ジェイアールバス(株)	安 全 運 行 本 部 長
	兵 庫	Ⓢ長 尾 真	兵 庫 県 バ ス 協 会	会 長
	"	中 尾 浩	神 鉄 バ ス (株)	代 表 取 締 役 社 長
	"	横 山 忠 昭	神 姫 バ ス (株)	常 務 取 締 役
	奈 良 和歌山	深 山 秀 晃 和 田 純 一	奈 良 交 通 (株) 南 海 りんかんバス(株)	常 務 取 締 役 自 動 車 事 業 本 部 長 取 締 役 社 長
中 国	鳥 取	澤 耕 司	日 本 交 通 (株)	常 務 取 締 役
	鳥 根	小 川 賢 二	石 見 交 通 (株)	取 締 役 総 務 部 長
	岡 山	永 山 久 人	下 津 井 電 鉄 (株)	代 表 取 締 役 社 長
	広 島	横 田 好 明	広 島 電 鉄 (株)	常 務 取 締 役
	山 口	辻 野 透	サンデン交通(株)	取 締 役 自 動 車 部 長
四 国	徳 島	長 谷 部 一 喜	徳 島 県 バ ス 協 会	専 務 理 事
	香 川	野 口 和 之	こ と で ん バ ス (株)	代 表 取 締 役 常 務
	愛 媛	竹 中 由 紀 夫	伊 予 鉄 バ ス (株)	代 表 取 締 役 専 務
	高 知	武 田 司 郎	と さ で ん 交 通 (株)	取 締 役 運 輸 本 部 長
九 州	福 岡	吉 田 透	西 日 本 鉄 道 (株)	執 行 役 員 自 動 車 事 業 本 部 副 本 部 長 兼 業 務 部 長
	佐 賀	山 本 孝 義	祐 徳 自 動 車 (株)	取 締 役 バ ス 事 業 部 長
	長 崎	田 崎 勉	さ せ ぼ バ ス (株)	代 表 取 締 役
	熊 本	小 柳 亮	九 州 産 交 バ ス (株)	取 締 役 運 行 本 部 長
	大 分	嶋 田 貴 介	大 分 バ ス (株)	取 締 役 バ ス 運 行 本 部 長
	宮 崎	吉 川 征 治	宮 崎 交 通 (株)	運 行 管 理 部 部 長
	鹿 児 島	萩 元 千 博	鹿 児 島 県 バ ス 協 会	会 長
沖 縄	沖 縄	慶 田 佳 春	沖 縄 県 バ ス 協 会	専 務 理 事

委員 58名

# 第68回安全輸送委員会出席者名簿

令和5年5月25日  
公益社団法人日本バス協会

	氏名	所属	役職名
対面	⑧長 長尾 真	兵庫県バス協会	会長
	⑧副 山内 義昭	しずてつジャストライン(株)	取締役安全統括部長
	⑧副 岩田 敏之	東武バスセントラル(株)	取締役社長
	木田 尚孝	日交ハイヤー(株)	代表取締役社長
	旭谷 明	秋田中央交通(株)	取締役営業本部長
	田端 将之	東武バス日光(株)	取締役運輸統括部長
	天野 岳彦	ジェイアール東海バス(株)	取締役
	⑧代 野村 義明	滋賀県バス協会	専務理事
	⑧代 卯路 和矢	京阪バス(株)	運輸部長
	河崎 浩一	阪急バス(株)	常務取締役
	⑧代 荒田 幸夫	神鉄バス(株)	常務取締役兼安全管理部長
	澤 耕司	日本交通(株)	常務取締役
WEB	⑧代 松本年 弘	(有)東ハイヤー	代表取締役社長
	⑧代 大島 恵司	夕張鉄道(株)	取締役管理部長
	池田 守	青森県バス協会	専務理事
	三浦 孝行	仙台市交通局	自動車部長
	津田 弘幸	会津乗合自動車(株)	執行役員バス事業本部長
	⑧代 大山 雅之	関東鉄道(株)	整備課課長補佐
	栗原 孝治	日本中央バス(株)	常務取締役
	⑧代 秋池 良昭	西武バス(株)	常務取締役
	⑧代 中野 喜春	ジェイアールバス関東	安全整備部課長
	⑧代 高桑 毅	東京バス協会	安全・環境部長
	⑧代 藤井 政人	神奈川中央交通(株)	運輸計画部安全管理担当課長
	飯塚 周次	江ノ島電鉄(株)	自動車部担当取締役
	小佐野 慶	富士急行(株)	事業部部長
	⑧代 中山 謙一	越後交通(株)	取締役運輸営業部長
	⑧代 石倉 信一	伊那バス(株)	専務取締役
	⑧代 長瀬 賢一	富山地方鉄道(株)	取締役自動車部長
⑧代 小柳 雅靖	北鉄金沢バス(株)	専務取締役	
⑧代 今川 孝英	東濃鉄道(株)	取締役社長	

	氏 名	所 属	役 職 名
WEB		藤 田 信 彰	名 鉄 バ ス (株) 常 務 取 締 役
	(代)	山 本 隆 一	三 重 交 通 (株) 運 転 保 安 部 長
		助 田 勝 彦	西日本ジェイアールバス(株) 安 全 運 行 本 部 長
	(代)	魚 谷 親	神 姫 バ ス (株) バ ス 事 業 部 長
		和 田 純 一	南 海 りんかんバス(株) 取 締 役 社 長
		横 田 好 明	広 島 電 鉄 (株) 常 務 取 締 役
		辻 野 透	サ ン デ ン 交 通 (株) 取 締 役 自 動 車 部 長
	(代)	重 本 錦 二	徳 島 県 バ ス 協 会 事 務 局 長
		竹 中 由 紀 夫	伊 予 鉄 バ ス (株) 取 締 役 専 務
		武 田 司 郎	と さ で ん 交 通 (株) 取 締 役 運 輸 本 部 長
		山 本 孝 義	祐 徳 自 動 車 (株) 取 締 役 バ ス 事 業 部 長
		中 村 博 文	九 州 産 交 バ ス (株) 運 行 部 部 長
	(代)	青 柳 孝 男	大 分 バ ス (株) 運 行 管 理 部 運 行 サ ー ビ ス 課 長
	(代)	菊 池 宣 行	宮 崎 交 通 (株) 運 行 管 理 部 運 転 保 安 課 課 長
		萩 元 千 博	鹿 児 島 県 バ ス 協 会 会 長

対面12名 WEB33名

# バスの交通事故防止に向けた取組について

---

令和5年5月25日

国土交通省 自動車局  
安全政策課長 村上強志

## 1. 事業用自動車総合安全プラン2025の概要及び

### 事業用自動車による交通事故の発生状況

## 2. 事業用自動車の安全対策に関する最新の状況

- (1) 改善基準告示の改正
- (2) ICTの活用による運行管理の高度化（遠隔点呼/自動点呼/運行指示者の一元化/その他）
- (3) 自動運転車を用いた運送事業の輸送の安全確保に係る検討
- (4) 令和5年度の事業者講習・街頭監査
- (5) バス車内、バスターミナル等におけるテロ対策マニュアル

## 3. 大規模バス事故を受けた安全対策の推進

## 1. 事業用自動車総合安全プラン2025の概要及び

### 事業用自動車による交通事故の発生状況

## 2. 事業用自動車の安全対策に関する最新の状況

- (1) 改善基準告示の改正
- (2) ICTの活用による運行管理の高度化（遠隔点呼/自動点呼/運行指示者の一元化/その他）
- (3) 自動運転車を用いた運送事業の輸送の安全確保に係る検討
- (4) 令和5年度の事業者講習・街頭監査
- (5) バス車内、バスターミナル等におけるテロ対策マニュアル

## 3. 大規模バス事故を受けた安全対策の推進



# 事業用自動車総合安全プラン2025～安全トライアングルの定着と新たな日常における安全確保～

- 事業用自動車による事故を削減するため、関係者（行政・事業者・利用者）が講ずべき施策を明確化・可視化。
- 策定にあたっては、**新型コロナウイルス感染症や激甚化・頻発化する災害等**、事業環境の変化を考慮。（令和3年3月30日公表）

## ポイント

- 依然として発生する**飲酒運転、健康起因事故**等への対策、**先進技術の開発・普及**を踏まえた対策、**超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化**を踏まえた事故防止対策
- 新型コロナウイルス感染症拡大、激甚化・頻発化する災害等に対し、**新たな日常**への移行に伴う事業環境変化における安全対策
- **重傷者数に対する削減目標**とともに、業態毎に一層の事故削減を図るため、**各業態の特徴的な事故に対する削減目標**を設定

## 【重点施策】

### 1. 「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現

- ・新型コロナウイルス感染症拡大に伴う運送労働環境の変化と付帯作業の増加への対応
- ・激甚化・頻発化する災害への対応 等

### 2. 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

- ・飲酒運転事故件数の近年の下げ止まりへの対応
- ・社会的関心の高まる「あおり運転」への対応 等

### 3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進

- ・ICTを活用した高度な運行管理の実現
- ・無人自動運転サービスに向けた安全確保 等

### 4. 超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策

- ・依然として多発する乗合バスの車内事故への対応
- ・高齢運転者事故への対応 等

### 5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案と関係者の連携による安全体質の強化

- ・各業態の特徴的な事故への対応
- ・健康に起因する事故の増加への対応 等

### 6. 道路交通環境の整備

- ・高速道路から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する 等

## 【事故削減目標】

### <全体目標>

- ① 24時間**死者数225人以下**、バス、タクシーの**乗客死者数ゼロ**
- ② **重傷者数2,120人以下**
- ③ **人身事故件数16,500件以下**
- ④ **飲酒運転ゼロ**

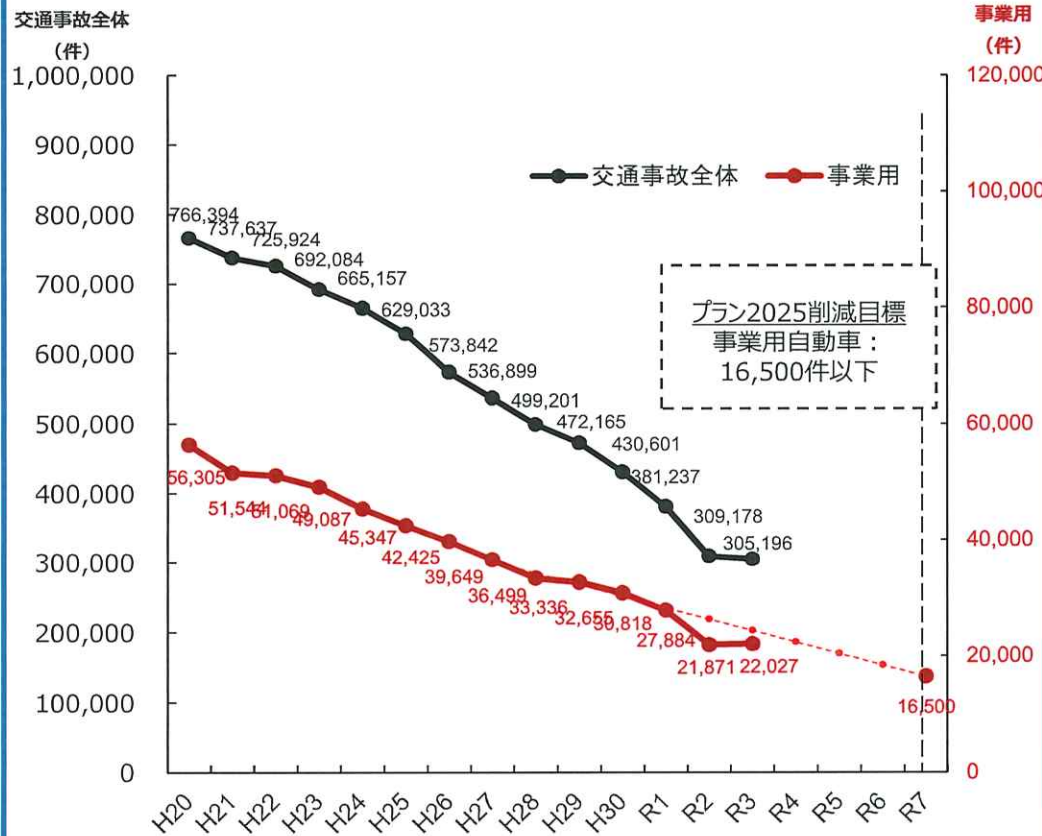
### <各業態の個別目標>

- 【乗合バス】 **車内事故件数85件以下**
- 【貸切バス】 **乗客負傷事故件数20件以下**
- 【タクシー】 **出会い頭衝突事故件数950件以下**
- 【トラック】 **追突事故件数3,350件以下**

# 事業用自動車による交通事故全体の件数の推移

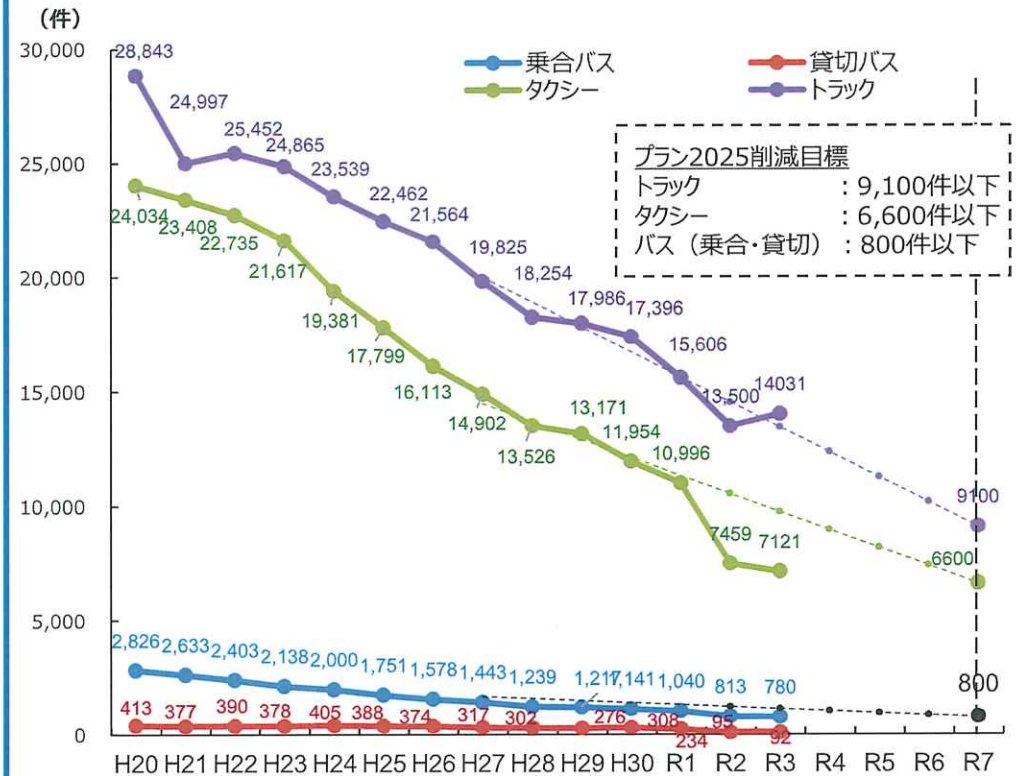
- 令和3年中に発生した交通事故全体の件数（人身事故件数）は305,196件、そのうち、事業用自動車の交通事故件数※は22,027件となり、**過去8年間で半減**。
  - 各モードの交通事故件数は、**すべてのモードで減少傾向を示しているが、トラックは前年に比べ増加**。
  - トラックの事故件数が増加しているのは、**軽貨物の事故件数が増加している**ためである。（P.9参照）
- ※ 事業用自動車が第一当事者である人身事故件数

## 交通事故全体と事業用自動車の交通事故の推移



出典：警察庁「交通統計」  
(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

## 各モードの交通事故の推移

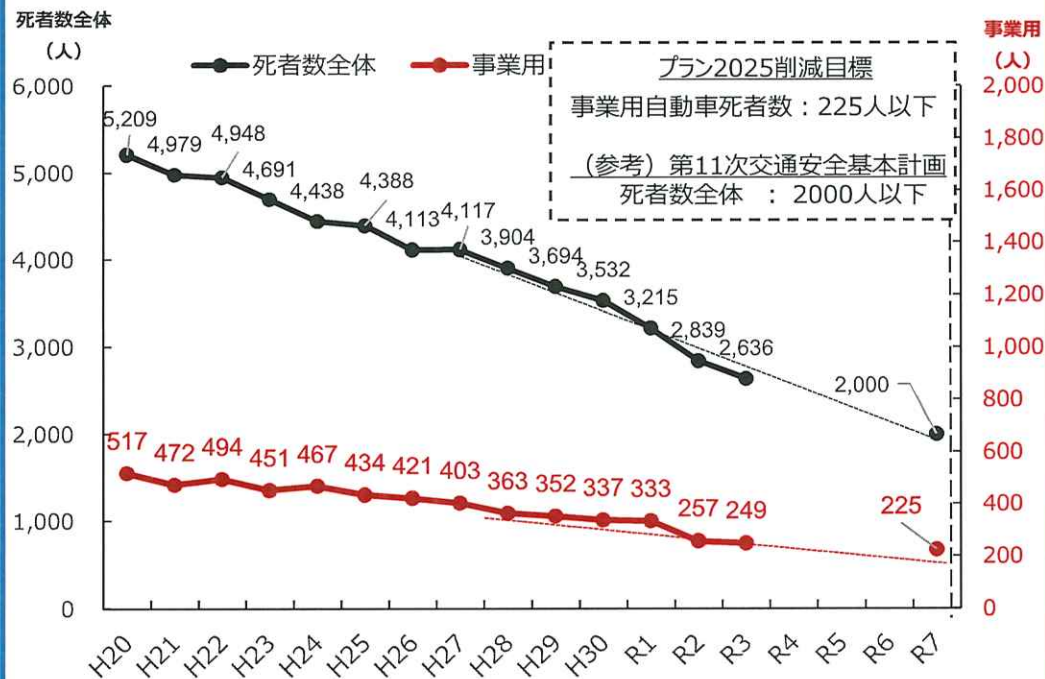


出典：警察庁「交通統計」  
(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

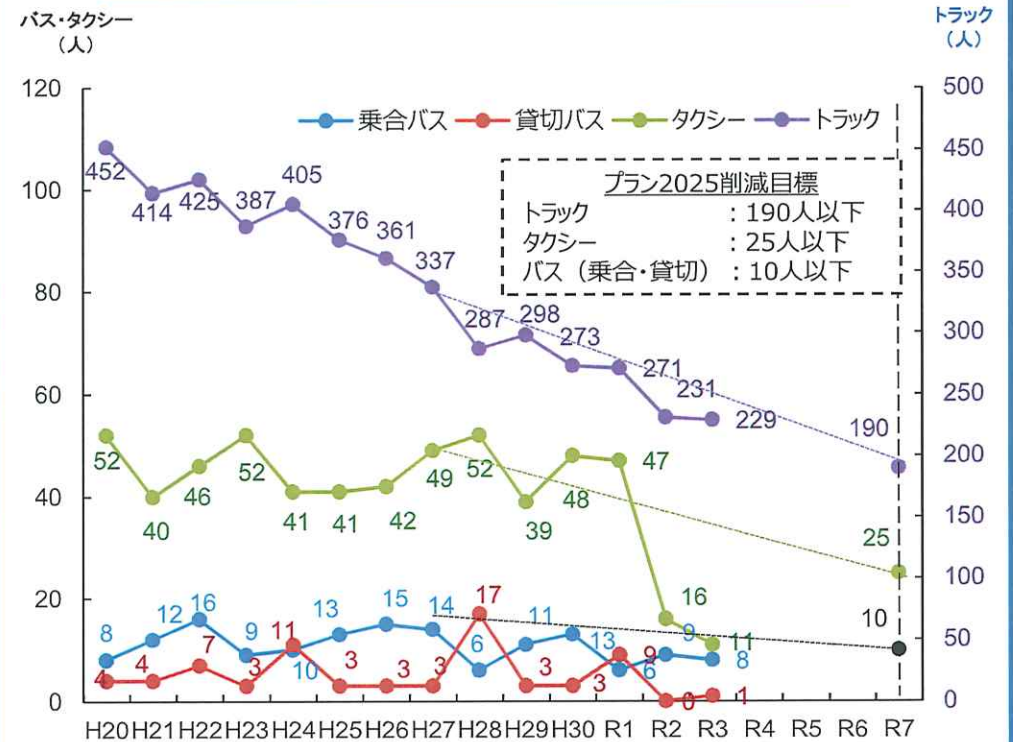
# 事業用自動車による交通事故死者数の推移

- 令和3年中に発生した交通事故全体の死者数は2,636人であり、そのうち、事業用自動車の交通事故死者数は249人（前年比8人減）であった。
- 令和3年の各モードの交通事故死者数は、**タクシーは減少、トラック・乗合バス・貸切バスは前年と同水準**である。

## 交通事故全体と事業用自動車の交通事故死者数の推移



## 各モードの交通事故死者数の推移

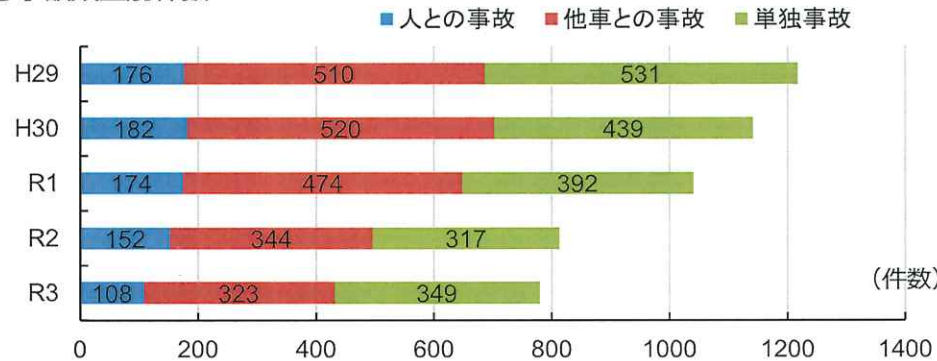


# 業態別の特徴的な事故(乗合バス)

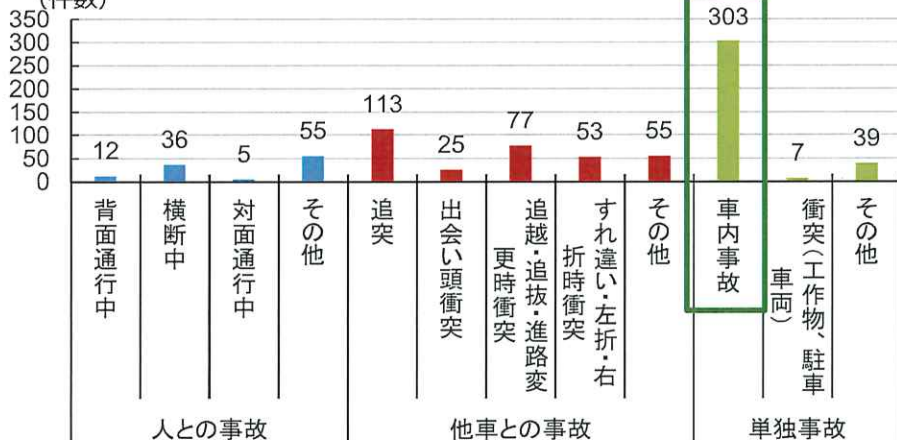
- 交通事故全体の件数は減少傾向を示しており、令和3年は780件（過去最少）であった。事故類型としては、「車内事故」が全体の約4割にあたる303件発生しており、最多。
- 死亡事故の件数は近年横ばい傾向を示しており、令和3年は8件であった。事故を類型化すると、「横断中の歩行者との事故」が最も多い。

## 乗合バスの事故類型

○事故類型別件数

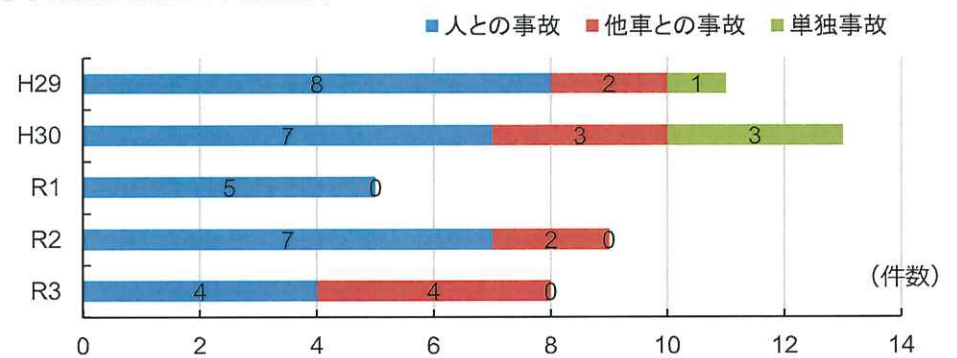


○令和3年事故類型別事故件数の内訳 (件数)

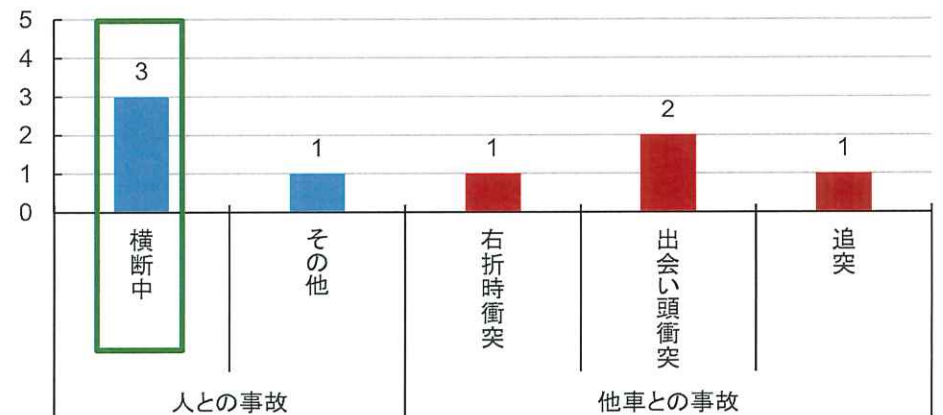


## 乗合バスの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数



○令和3年事故類型別死亡事故件数の内訳 (件数)

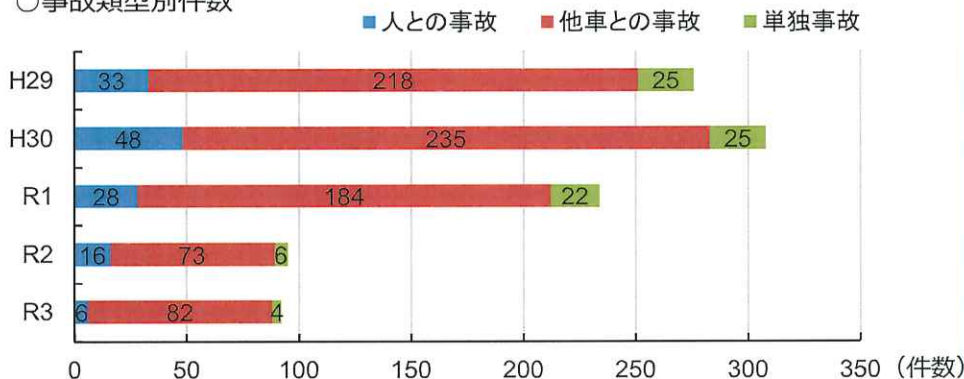


# 業態別の特徴的な事故(貸切バス)

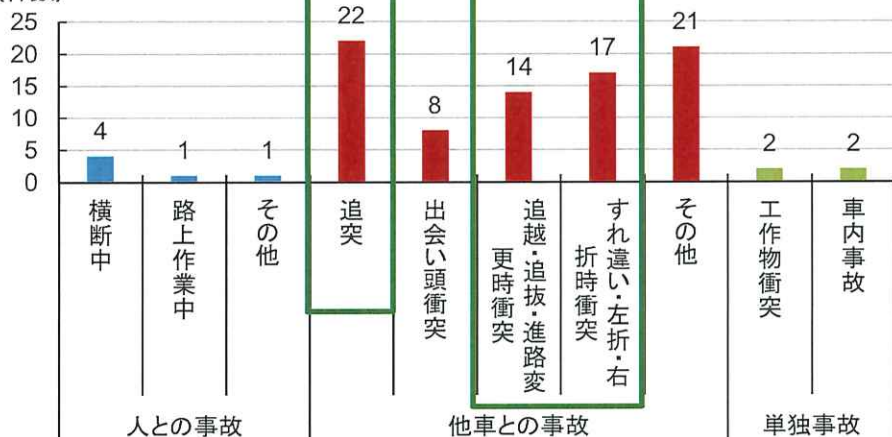
- 交通事故全体の件数は減少傾向を示しており、令和3年は92件（**過去最少**）であった。事故類型としては、「追突事故」の他、右左折時や進路変更時等の衝突事故が多い。
- 死亡事故の件数は近年1ケタ台で推移しており、令和3年は1件であり、右折時における他車との衝突事故により発生したものの。

## 貸切バスの事故類型

○事故類型別件数

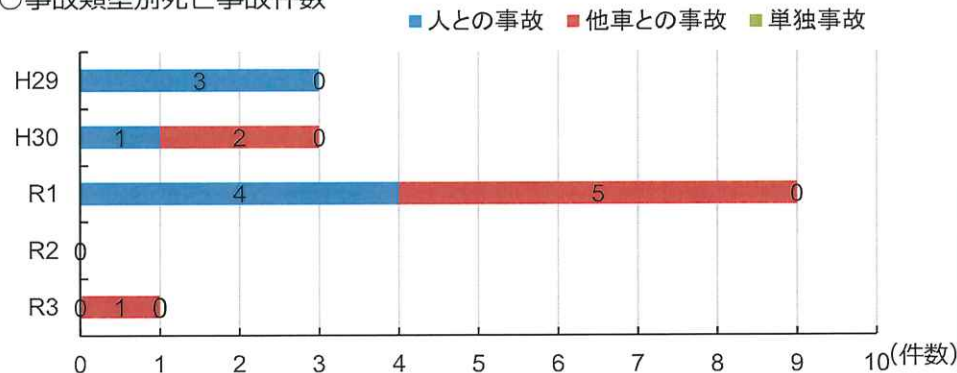


○令和3年事故類型別事故件数の内訳(件数)



## 貸切バスの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数



○令和3年事故類型別死亡事故件数の内訳

※令和3年の1件は、右折時における他車との衝突事故により発生したものの。

出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

## 1. 事業用自動車総合安全プラン2025の概要及び

### 事業用自動車による交通事故の発生状況

## 2. 事業用自動車の安全対策に関する最新の状況

### (1) 改善基準告示の改正

(2) ICTの活用による運行管理の高度化（遠隔点呼/自動点呼/運行指示者の一元化/その他）

(3) 自動運転車を用いた運送事業の輸送の安全確保に係る検討

(4) 令和5年度の事業者講習・街頭監査

(5) バス車内、バスターミナル等におけるテロ対策マニュアル

## 3. 大規模バス事故を受けた安全対策の推進

1. 自動車運転業務については、客待ち時間等一般労働者とは異なる労働環境にあることから、自動車運転業務の特例規則（改善基準告示）が設けられている。
2. 「働き方改革関連法」（平成30年7月公布）において、長時間労働の是正を図る観点から、時間外労働について罰則付きの上限規制が導入されることとなり、自動車の運転業務についても、改正法施行の5年後（令和6年4月1日）に、時間外労働年960時間の上限規制を適用することとなった。
3. 上記を達成するため、厚生労働省の専門委員会において、改善基準告示の見直しが検討され、バスは令和4年3月に改正案をとりまとめ済。令和6年4月から施行される予定。
4. 今後も厚生労働省と連携し、改正内容について運送事業者のみならず、旅行会社等の依頼主等への周知を図るとともに、運送事業者に対する監査等を通じ、運転者の健康と輸送の安全を確保していく。

## 改善基準告示（バス）の一例

バス	現在	改正後（令和6年4月～）
1日の休息期間	<u>8時間以上与えること</u>	<u>1 1時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らないものとする</u> こと
1日の拘束時間	原則 1 3時間以下、最長 <u>1 6時間</u>	原則 1 3時間以下、最長 <u>1 5時間</u>

※各項目には適用回数等の細目ルールが定められている。

※その他の項目（1か月の拘束時間、最大運転時間、連続運転時間、特例等）についても改正案がとりまとめ済。

【厚生労働省HP】 [https://www.mhlw.go.jp/stf/shingi/shingi-rousei\\_126973\\_00001.html](https://www.mhlw.go.jp/stf/shingi/shingi-rousei_126973_00001.html)

厚生労働省・国土交通省の連名で改正改善基準告示の周知・広報を実施中 (以下は周知用ポスター)

令和6年4月~適用

バス運転者の改善基準告示が改正されます!

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休息期間
改正前(旧基準) 原則: 3,380時間 最大: 3,484時間	改正前(旧基準) 原則: 281時間 最大: 309時間	改正前(旧基準) 継続8時間
改正後 原則: 3,300時間 最大: 3,400時間	改正後 原則: 281時間 最大: 294時間	改正後 継続11時間を基本とし、継続9時間

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

バス運転者の「改善基準告示」が改正されます。

令和6年4月より適用予定です。

1か月(1年)、4週平均1週(52週)の拘束時間	①②のいずれかを選択
	<p>①1か月(1年)の基準</p> <p>1年: 3,300時間以内 1か月: 281時間以内</p> <p>②4週平均1週(52週)の基準</p> <p>52週: 3,300時間以内 4週平均1週: 65時間以内</p>
1日の拘束時間	13時間以内(上限15時間、14時間超は週3回までが目安)
1日の休息期間	継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない
運転時間	2日平均1日: 9時間以内 4週平均1週: 40時間以内
連続運転時間	4時間以内(運転の中断は1回連続10分以上、合計30分以上)
予期し得ない事象	予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間(2日平均)、連続運転時間から除くことができる
特例	分割休息(連続9時間の休息期間を考慮することが困難な場合)
休日労働	休日労働は2週間に1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない

(表)

(裏)



## 1. 事業用自動車総合安全プラン2025の概要及び

### 事業用自動車による交通事故の発生状況

## 2. 事業用自動車の安全対策に関する最新の状況

(1) 改善基準告示の改正

(2) ICTの活用による運行管理の高度化（遠隔点呼/自動点呼/運行指示者の一元化/その他）

(3) 自動運転車を用いた運送事業の輸送の安全確保に係る検討

(4) 令和5年度の事業者講習・街頭監査

(5) バス車内、バスターミナル等におけるテロ対策マニュアル

## 3. 大規模バス事故を受けた安全対策の推進

- 事業用自動車の**安全輸送の根幹を担う運行管理**について、原則として各営業所に選任された運行管理者がそれぞれの営業所の運転者に対する運行管理等を行っているが、**運行管理者不足や長時間労働等の課題**が顕在化しており、その対応が急務。
- このため、ICTを活用した高度な機器を用いて遠隔の営業所間で点呼を行うことや、運行管理を集約して運行中の他営業所の運転者に対する運行指示を行うこと等、**安全性を確保しつつ運行管理者不足等への対応にも資する制度の創設**に係る検討を実施。

## 点呼（対面点呼の原則）

運行管理者は、運転者の乗務前後において、酒気・疾病・疲労の確認、運行の安全確保のために必要な指示等を行うための点呼を、原則対面で実施しなければならない。

運行管理者



運転者

対面点呼の様子

## ICTの活用による高度化

### 遠隔点呼

カメラ、モニター等の映像・音声を中継する機器を介して、**遠隔**で点呼を実施

#### <主な効果>

- 高度な点呼機器の使用による**確実性の向上**
- 運転者・運行管理者の**長時間労働の是正**

令和3年度：機器要件等のとりまとめ、制度化  
令和4年7月～：運用開始

運行管理者



運転者

遠隔点呼のイメージ

### 自動点呼

点呼支援機器（ロボット等）に**点呼時の確認、指示項目の一部又は全部を代替**させて点呼を実施

#### <主な効果>

- **人的ミスの減少**による点呼の**確実性の向上**
- 運転者・運行管理者の**長時間労働の是正**

令和3年度：機器要件等のとりまとめ  
令和5年1月～：業務後自動点呼制度運用開始

点呼支援機器

自動



点呼

運転者



+



運行管理者

自動点呼のイメージ

### 運行管理の一元化



高度な機器を使用し、運行中の**他営業所の運転者**に対する**運行指示**を実施

<主な効果> 運行管理集約による、**運行管理者不足の解消**

現在

令和5年度取組事項



令和5年3月末時点において、**のべ255事業者**にて運用中

	実施事業者数
バス	35
タクシー	43
トラック	177

令和5年4月以降は、国土交通大臣が告示で定める一定の要件を満たした上で、自動車運送事業者が事前に運輸支局等へ届出をすることで遠隔点呼が実施できることとしている。

# 遠隔点呼導入後の運行管理者負担軽減に関する実態調査

- 令和4年7～9月の間に遠隔点呼を導入した事業者に対し、遠隔点呼制度の活用によって、
  - ・運行管理者の負担軽減につながったか
  - ・負担軽減につながった場合、その分どのような業務に注力できるようになったか等の意見を聴取し、遠隔点呼制度のさらなる改善につなげていくための実態調査を実施した。
- 実態調査に回答いただいた16者のうち、15者が「点呼に係る運行管理者の負担が減った」と回答。そのうち、安全対策に費やせる時間が増えたと回答した事業者も存在。

## 運行管理者負担軽減に関する具体的回答（代表的なものを抜粋）

- 早朝の勤務がなくなった
- 宿泊勤務が無くなりその他の業務に要することが出来た
- 対面点呼を実施する負担が減少した。実施対象の点呼数が少ないため、大幅な業務効率化はまだ実現できていない。
- 点呼にかかる時間が減り、その分**運転者への運転指導など、安全運行に関する時間を増やすことができた。**
- 深夜勤務がなくなり体への負担がなくなった。また、運行に係る業務時間、**乗務員への安全指導等の時間を増やすことができた。**
- 点呼執行の為の時間が軽減された為、時間外労働時間が減少した。
- 点呼を行う際に行っていた、押印、記録する回数が減ったことにより、1人当たりの点呼がスムーズに行うことができ、削減できた時間を、運転日報等を精査する時間に充てることができるようになった。

## 概要

過労運転防止に資する機器の導入や、高度な運行管理を実現するための機器の導入等を支援することにより、事業用自動車の安全性向上を図る。

### ○過労運転防止のための先進機器の導入支援

- 【対象機器】
- ・運行中における運転者の疲労状態を測定する機器
  - ・休息期間における運転者の睡眠状態を測定する機器
  - ・遠隔地における点呼機器
  - ・自動点呼機器

【補助率】 導入費用の1/2



運転者の睡眠状態を測定する機器



ドライバーの居眠り感知・警報装置



遠隔地における点呼機器



自動点呼機器

運転者の運転時間や体調を把握し、過労運転による事故の防止を図る

### ○デジタル式運行記録計・ドライブレコーダー等の導入支援

- 【対象機器】
- ・デジタル式運行記録計
  - ・ドライブレコーダー
  - ・デジタル式運行記録計・ドライブレコーダー一体型  
(通信機能付を含む)

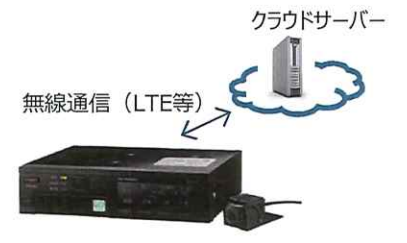
【補助率】 導入費用の1/3



デジタル式運行記録計



ドライブレコーダー



通信機能付デジタル式運行記録計・  
ドライブレコーダー一体型



専用の解析ソフトで分析



車両の運行状況や事故発生時の映像データを記録し、運転者への指導教育に活用することにより、事故防止を図る

### ○社内安全教育の実施支援

【対象メニュー】ドライブレコーダー等を活用した安全運転教育 等

【補助率】 導入費用の1/3

専門的な知見を有する外部の専門家によるコンサルティングを通じて、自動車運送事業者の安全意識の向上を図る



## 1. 事業用自動車総合安全プラン2025の概要及び

### 事業用自動車による交通事故の発生状況

## 2. 事業用自動車の安全対策に関する最新の状況

(1) 改善基準告示の改正

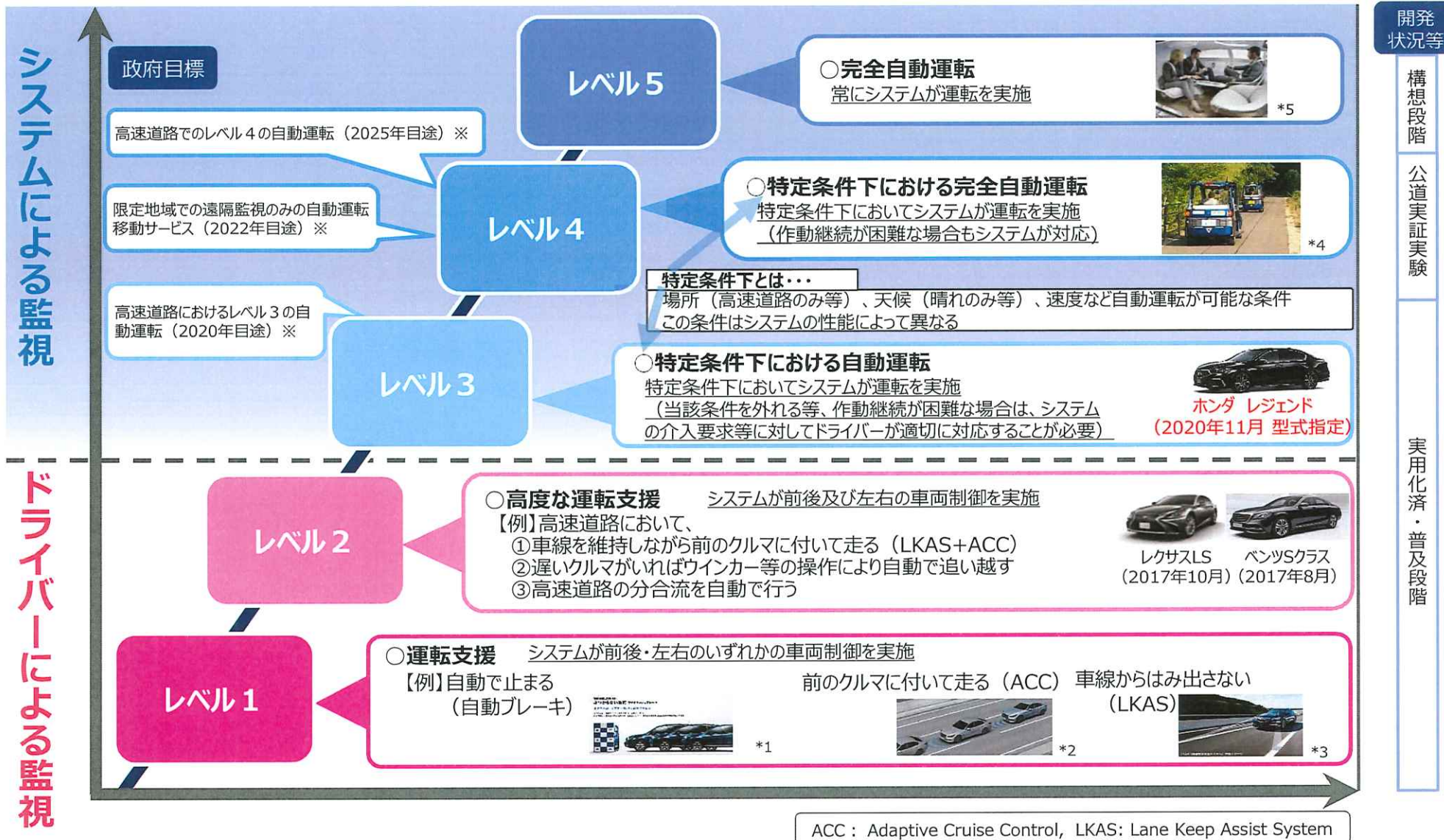
(2) ICTの活用による運行管理の高度化（遠隔点呼/自動点呼/運行指示者の一元化/その他）

**(3) 自動運転車を用いた運送事業の輸送の安全確保に係る検討**

(4) 令和5年度の事業者講習・街頭監査

(5) バス車内、バスターミナル等におけるテロ対策マニュアル

## 3. 大規模バス事故を受けた安全対策の推進



※官民ITS構想・ロードマップ2020（令和2年7月 IT総合戦略本部（本部長 内閣総理大臣）決定）にて規定

\*1 (株) SUBARUホームページ \*2 日産自動車(株)ホームページ \*3 本田技研工業(株)ホームページ  
\*4 福井県永平寺町実証実験 \*5 CNET JAPANホームページ



## 検討会の目的

今般の道路交通法の改正により、レベル4に相当する運転者がいない状態での自動運転(特定自動運行)を行うことが可能となることを踏まえ、旅客/貨物自動車運送事業者が、従来と同等の輸送の安全等を確保しつつ、自動運転車を用いた事業を行うことを可能とするために具体的に講ずべき事項等について検討。

## 検討会の進め方

第1回  
(6月8日)

- ・ 自動運転の実現に向けた動向等の確認
- ・ 本検討会における検討対象の確認
- ・ 輸送の安全確保等に関する基本的な考え方の整理

7月～10月

- ・ 自動車運送事業者、自動車メーカー等へのヒアリング

第2回  
(10月20日)

- ・ ヒアリングを踏まえた論点整理

第3回  
(12月23日)

- ・ 論点整理
- ・ とりまとめ

無人自動運転移動/配送  
事業のイメージ



出典:Cruise HP



出典:Nuro HP

## 委員

今井 猛嘉	法政大学大学院法務研究科 教授	(公社) 日本バス協会	◎ 座長 (敬称略、順不同)
◎寺田 一薫	東京海洋大学大学院流通情報工学部門 教授	(一社) 全国ハイヤー・タクシー連合会	
中野 公彦	東京大学生産技術研究所 教授	(公社) 全日本トラック協会	
森山 みずほ	自動車ジャーナリスト	(独) 自動車技術総合機構交通安全環境研究所	

## 改正内容

旅客/貨物自動車運送事業者が、**従来と同等の輸送の安全等を確保しつつ、自動運転車を用いて事業を行うことを可能とするために必要な規定を整備する。**（R5.4.1施行）

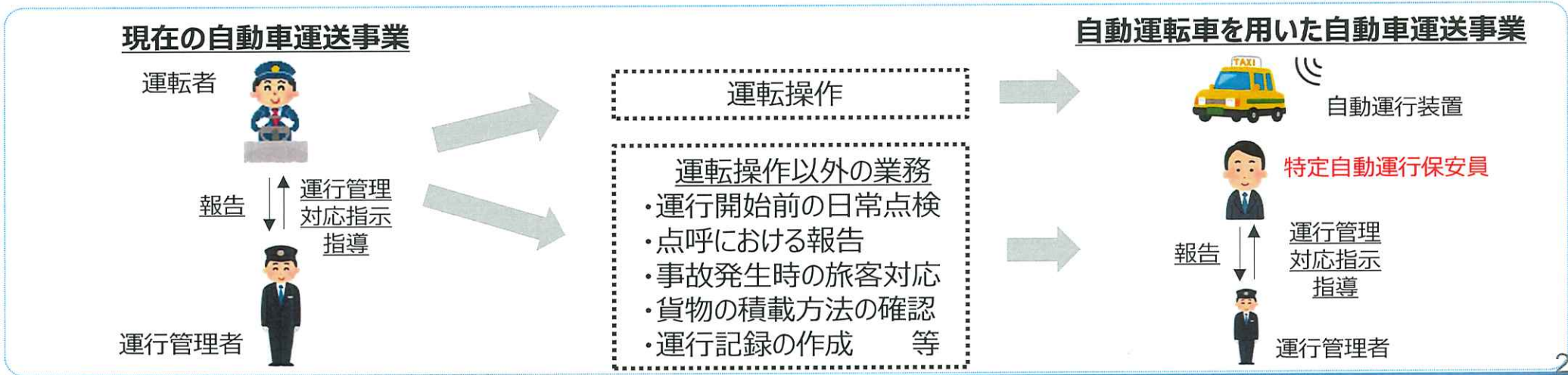
## 改正概要

- ✓ 道路交通法改正により、**令和5年4月**から**レベル4**に相当する、運転者がいない状態での**自動運転（特定自動運行）を行うことが可能**となった。
- ✓ 自動車運送事業者が特定自動運行を用いた自動車運送事業を行う場合においても、これまで運転者が担っていた運転操作以外の業務を確実に実施させ、**運転者が存在する場合と同等の輸送の安全を確保**する。

＜特定自動運行を用いた自動車運送事業を行う場合に求める事項＞

- **運転操作以外の業務**は、「**特定自動運行保安員**」が実施する。
- 特定自動運行保安員が**遠隔で業務を行う場合**には、遠隔地での業務に**必要な設備を設置**する。

等



## 1. 事業用自動車総合安全プラン2025の概要及び

### 事業用自動車による交通事故の発生状況

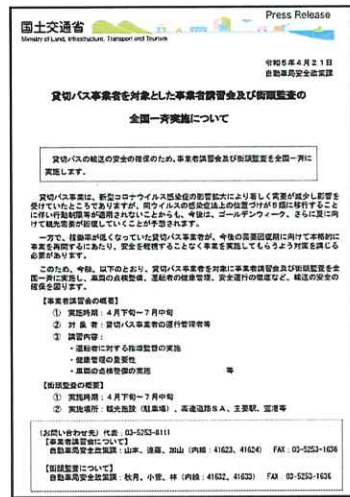
## 2. 事業用自動車の安全対策に関する最新の状況

- (1) 改善基準告示の改正
- (2) ICTの活用による運行管理の高度化（遠隔点呼/自動点呼/運行指示者の一元化/その他）
- (3) 自動運転車を用いた運送事業の輸送の安全確保に係る検討
- (4) 令和5年度の事業者講習・街頭監査**
- (5) バス車内、バスターミナル等におけるテロ対策マニュアル

## 3. 大規模バス事故を受けた安全対策の推進

## 概要

徐々に需要が回復していくことが予想される貸切バス業界において、需要回復後に安全を軽視した事業が行われないうち、適切な安全対策の指導を行う観点で、国土交通省による事業者講習会及び街頭監査を全国で一斉実施。



R5.4.21 国土交通省 実施プレス

## 事業者講習会 概要

実施時期：4月下旬～7月中旬  
対象者：貸切バス事業者の運行管理者等  
講習内容：  
・運転者に対する指導監督の実施  
・健康管理の重要性  
・車両の点検整備の実施 等



※栃木運輸支局での講習の様子  
(昨年度)  
運輸支局にて運行管理者等に対して講習を実施

## 街頭監査 概要

実施時期：4月下旬～7月中旬  
実施場所：観光施設（駐車場）  
高速道路SA、主要駅、空港等

本格的な観光シーズン前に 貸し切りバスの街頭指導 安全確保を確認【長野】

7/15(日) 12:24 60% 1 0

テレビ信州



※関連報道  
(昨年度・テレビ信州)  
本格的な観光シーズン前に貸し切りバスの街頭監査を行い、安全確保を確認

## 実施結果 (5月時点)

事業者講習会：4 運輸管内にて計 4 回開催。7 月中旬まで引き続き全国各地で開催予定。

街頭監査：全国 7 か所の観光施設駐車場等で実施、のべ 71 車両に対して法令遵守状況を確認。うち、指摘を行った車両は現時点でゼロ。

## 1. 事業用自動車総合安全プラン2025の概要及び

### 事業用自動車による交通事故の発生状況

## 2. 事業用自動車の安全対策に関する最新の状況

(1) 改善基準告示の改正

(2) ICTの活用による運行管理の高度化（遠隔点呼/自動点呼/運行指示者の一元化/その他）

(3) 自動運転車を用いた運送事業の輸送の安全確保に係る検討

(4) 令和5年度の事業者講習・街頭監査

(5) バス車内、バスターミナル等におけるテロ対策マニュアル

## 3. 大規模バス事故を受けた安全対策の推進

- 海外ではバスを対象としたテロが発生。日本でも2000年のバスジャック以降、テロへの脅威が高まっている状況。
- 今後予定される大規模イベント等に向け、バス車内、バスターミナル等におけるテロ対策マニュアルを作成。
- バス事業者等は本マニュアルを活用し、それぞれの状況に応じたテロ対策の改善を図る。

## 主な内容

### 未然防止

#### ①バス事業者

- ・主要バス停、営業所等の巡回・警戒。
- ・始業・終業時の車内点検、ドアロック。
- ・SOS表示機器、GPS装置、車内防犯カメラの設置。
- ・ポスター掲示、車内アナウンスの活用。
- ・訓練の実施。

#### ②バスターミナル

- ・警戒要員による見せる警戒。ルート変更等、巡回・警戒の工夫。
- ・ゴミ箱の集約、消化設備扉等の封印。
- ・施設内の清掃・整理整頓。
- ・ポスター掲示、場内放送の活用。
- ・訓練の実施。

### 不審者・不審物対応

#### ①不審者

- ・行動を確認し管理室へ連絡、防犯カメラによる行動補足。
- ・不審者を刺激させない声掛け「お困りですか？」。
- ・警察への通報。複数での監視。
- ・避難誘導。

#### ②不審物

- ・管理室へ連絡。管理室は時系列にメモ取り（警察通報時に活用）。
- ・無理に確認しない（触らない、動かさない、近づかない、嗅がない）。
- ・警察への通報。防犯カメラによる監視。
- ・避難誘導。

### 予告電話対応

- ・質問項目表に基づき質問。
- ・会話を延ばし、できるだけ情報入手。
- ・役割分担に基づく報告を実施。
- ・警察や運輸局等関係当局への通報。
- ・乗客や運行の安全確保（乗務員への連絡）。

### テロ発生時対応

- ・日本バス協会「バスジャック統一対応マニュアル」の活用。
- ・運転者がYES/NOで返答できる質問。
- ・役割分担に応じた対応（通報、消火、避難誘導、情報収集）。
- ・避難誘導（火災は身を低く。生物・化学剤は風上方向へ）。

体制構築（緊急連絡網、対策本部、役割分担）

## 1. 事業用自動車総合安全プラン2025の概要及び

### 事業用自動車による交通事故の発生状況

## 2. 事業用自動車の安全対策に関する最新の状況

- (1) 改善基準告示の改正
- (2) ICTの活用による運行管理の高度化（遠隔点呼/自動点呼/運行指示者の一元化/その他）
- (3) 自動運転車を用いた運送事業の輸送の安全確保に係る検討
- (4) 令和5年度の事業者講習・街頭監査
- (5) バス車内、バスターミナル等におけるテロ対策マニュアル

## 3. 大規模バス事故を受けた安全対策の推進

## 事故概要

- 発生時刻・場所  
令和4年8月22日（月）午前10時頃 愛知県名古屋市北区  
名古屋高速11号小牧線豊山南出口付近にて発生
- 事故状況  
・名古屋市北区の名古屋高速道路において、名古屋市街から県営名古屋空港に向かっていた乗合バス（乗客7名、乗員1名）が横転、炎上。  
・乗客とバス運転者の計2名が死亡、当該バスの乗客6名と後続の乗用車の運転者の計7名が負傷。
- 事業者概要  
・事業者：あおい交通(株)（愛知県小牧市新町三丁目430番地）  
・代表者：松浦 秀則



事故車両写真

## 事故発生後の国土交通省の対応

- 8月22日午前11時50分、事故対策本部を設置
- 同時刻から、被害者等に対しコンタクトカード（支援室相談先を紹介するカード）の配布等の被害者支援を実施
- 22日、事故を起こしたあおい交通（株）に対して、中部運輸局が特別監査を実施
- 22日、事業用自動車事故調査委員会への事故調査要請、事故調査の開始
- 22日、全国のバス事業者に対して、運転者の過労運転の防止等、安全確保の徹底を求める通達を发出
- 24日、あおい交通（株）に対して、中部運輸局が2回目の特別監査を実施
- 9月8日、愛知県警による事故車両検分に事業用自動車事故調査委員会とともに立会い
- 11月4日、あおい交通（株）に対して、中部運輸局が3回目の特別監査（呼出）を実施
- 12月27日、あおい交通（株）に対して、中部運輸局が行政処分（40日間の車両使用停止）を実施

引き続き、事故原因の究明に向けた調査分析や被害者支援等を実施



## 事故概要

- 発生時刻・場所
    - ・ 令和4年10月13日（木）午前11時50分頃
    - ・ 静岡県駿東郡小山町の県道ふじあざみラインにて発生
  - 事故状況
    - ・ 乗客乗員36名を乗せた貸切バスが運行中、横転
    - ・ 貸切バスに乗車していた**1名（70代女性）が死亡、10名が重傷、18名が軽傷**
  - 事業者概要
    - ・ 事業者：株式会社美杉観光バス（埼玉県飯能市）
    - ・ 代表者：吉田 典弘、清水 照康
- （参考情報）
- ・ クラブツーリズムが主催し、埼玉県から富士山5合目を經由して伊豆を巡る日帰りバスツアー。
  - ・ 運転者（26歳男性・容疑者）が自動車運転処罰法違反（過失致死）容疑で逮捕・送検。
  - ・ 11月2日、静岡県警は「フェード現象が事故原因であると考えられる」旨を公表。



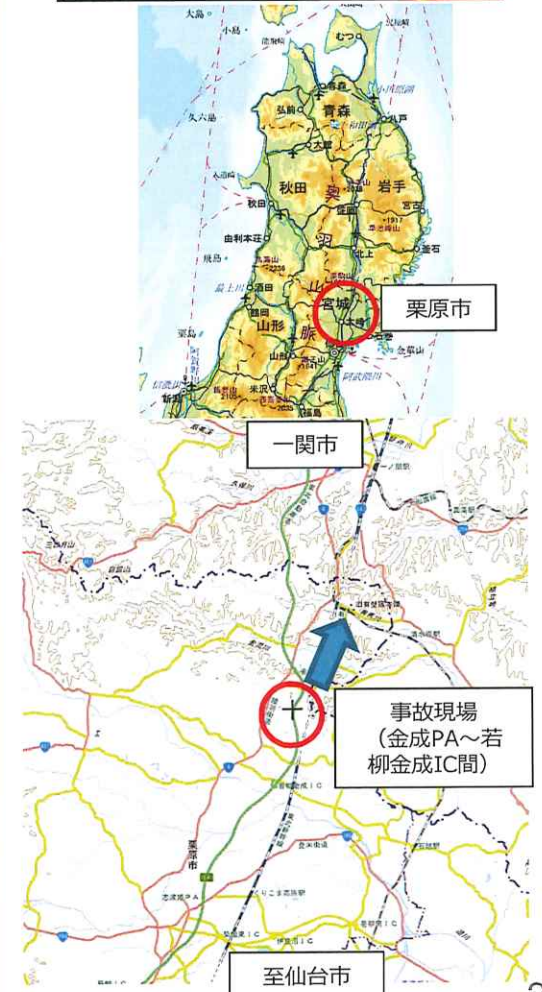
## 事故発生後の国土交通省の対応

- 10月13日午後1時15分 **事故対策本部を設置**
  - 同日 美杉観光バスに対して、関東運輸局が**特別監査**を実施
  - 同日 バスを手配したクラブツーリズムに対して、観光庁が立入検査を実施
  - 同日 事業用自動車事故調査委員会への事故調査要請、事故調査の開始
  - 同日 全国の貸切バス事業者に対して、適切な運転操作やブレーキの徹底等、**安全確保の徹底を求める通達を发出**
- 10月18日 静岡県警による事故車両検分に事業用自動車事故調査委員会とともに立会い
- 10月20日 美杉観光バスに対して、関東運輸局が**2回目の特別監査**を実施
- 11月4日 静岡県警を通じて、被害者へコンタクトカード（公共交通事故被害者支援室相談先を紹介するカード）をお渡し
- 11月11日 美杉観光バスに対して、関東運輸局が**3回目の特別監査**を実施
- 11月18日 美杉観光バスに対して、関東運輸局が**4回目の特別監査**を実施
- 令和5年1月6日 運転者に対して行う**指導・監督マニュアルを改正し、長い下り坂でのブレーキ操作に関する指導等**を追加
- 3月28日 美杉観光バスに対して、関東運輸局が**行政処分（440日間の車両使用停止）**を実施

引き続き、**事故原因の究明に向けた調査分析や被害者支援等**を実施

## 事故概要

- 発生時刻・場所
  - ・ 令和5年5月16日（火）午後8時15分頃
  - ・ 宮城県栗原市の東北自動車道下り線
- 事故状況
  - ・ 仙台市から岩手県一関市に向けて乗客・乗員41名を乗せた貸切バスが車両故障のため路肩に停車していたところ、大型トラックが追突
  - ・ 車外にいた貸切バスの乗客・乗員の計3名が死亡。大型トラックの運転者1名が重傷。
  - ※報道によると、乗客40名は、ネパールやバングラデシュ国籍で岩手県一関市内のLIXILの工場に派遣される途中だった。
  - ※亡くなったのは、貸切バスの運転者（佐藤恵美さん、57歳）とネパール国籍の留学生2名（タパ・ユバラジさん、27歳及びタマン・ナワラジさん、21歳）。亡くなった留学生のうち1名は自動車整備士になることを目指し、仙台市内の自動車整備専門学校に本年4月から通っていた。



## 事業者の概要

### (大型トラック)

- ・ 事業者名：株式会社八洲陸運（青森県青森市大字滝沢字住吉28-7）
- ・ 代表者名：塩竈 一也
- ・ 許可年月日：平成6年6月1日
- ・ 配属営業所：八戸営業所（青森県八戸市桔梗野工業団地2丁目30番25）
- ・ 配属車両数：116両（当該営業所30両）
- ・ 運転者：30歳、男性 久保 光

### (貸切バス)

- ・ 事業者名：2525タクシー株式会社  
(宮城県仙台市宮城野区仙台港北二丁目1番地の2)
- ・ 代表者名：佐藤 恵美
- ・ 許可年月日：平成24年12月27日
- ・ 配属営業所：本社営業所（宮城県仙台市宮城野区仙台港北二丁目1番地の2）
- ・ 配属車両数：22両（当該営業所22両）
- ・ 運転者：57歳、女性 佐藤 恵美（代表者に同じ）



出典：日テレNEWS

## 事故発生後の国土交通省の対応

- 5月16日 午後11時05分 自動車局長を本部長とする **事故対策本部を設置**
- 5月17日 事故を起こした株式会社八洲陸運<sup>やしま</sup>及び2525タクシー株式会社<sup>にこにこ</sup>に対して、東北運輸局が**特別監査**を実施  
同日 事業用自動車事故調査委員会への**事故調査要請、事故調査の開始**  
同日 全国のバス事業者及び貨物事業者に対して運行管理の徹底等、**安全確保の徹底を求める通達を发出**  
同日 被害者等に対しコンタクトカードの配布等に向け、東北運輸局を通じて宮城県警へ依頼
- 5月18日 株式会社八洲陸運に対して、東北運輸局が**2回目の特別監査**を実施
- 5月19日 宮城県警による事故車両検分（バス車両）に立会い
- 5月20日 宮城県警立会いのもと、2525タクシー本社営業所に立ち入り（※監査ではない）
- 5月21日 宮城県警による事故車両検分（トラック車両）に立会い

引き続き、**事故原因の究明に向けた事故調査・分析や被害者支援等**を実施

- 貸切バスにおいて輸送の安全を確保することは、事業者にとって最大の使命。
- 静岡観光バス横転事故の発生直後に全国の貸切バス事業者に対して、適切な運転操作やブレーキに関する取扱いの徹底等、安全確保の徹底について改めて通知。
- 国土交通省自動車局安全政策課では事故の原因等を踏まえた更なる安全対策を検討中。

## 貸切バスの安全確保の徹底 国自安第94号 令和4年10月13日

### 1. 確実な運行管理の実施

安全確保の原点に立った確実な運行管理を実施すること。

- (1) 確実に点呼を実施すること
- (2) 乗務員の健康状態、過労状態の確実な把握に努めること
- (3) 適切な運行計画を作成し、確実に指示すること
- (4) 適切な運転操作等運行の安全を確保するために遵守すべき事項について指導すること

### 2. 乗客の安全確保を図るための周知事項を再徹底

乗車中のシートベルトの使用等、乗客の安全確保を図るための周知事項を再徹底すること。

### 3. 安全の確保を最優先するよう関係者に徹底

運行にあたっては、車両の点検整備を確実に実施するとともに、乗務員に対して制限速度の遵守をはじめとした道路交通法等の法令順守の徹底を図るなど、安全の確保を最優先するよう関係者に徹底すること。

## 貸切バスのブレーキの取扱いの徹底 国自安第95号 令和4年10月13日

### 1. 整備管理業務の再確認やブレーキの点検整備を徹底

整備管理業務を再確認し、特に、ブレーキは安全上極めて重要な装置であり、その点検整備を徹底すること。

### 2. 下り坂でエンジンプレーキを活用するように運転者へ指導

長い下り坂で、フットブレーキを頻繁に使い過ぎると、急にブレーキが効かなくなることがあるため、低速のギアを用いて、エンジンプレーキを活用するよう運転者に指導すること。

### 3. リコール対象車両については早期に改修

ブレーキ関係のみならず、リコールの対象となっている車両については、早期に改修すること。



- 新型コロナウイルス感染状況の改善に伴う貸切バスを用いた旅行需要の回復に備え、貸切バス事業者のみならず、国、バス業界及び旅行業界全体として、改めて安全・安心の確保に向けた意識の向上と、更なる取組みの実施が必要となっている。
- このため、バス事業者・バス協会、旅行事業者・旅行業協会へのヒアリング等を通じ、官民が連携して取り組む4つの安全確保対策を取りまとめたところ、順次実施することにより、安全・安心な貸切バスの運行を実現する。
- 静岡観光バス横転事故が発生したことを踏まえ、令和4年11月に本内容について改めて周知。

## 安全・安心な貸切バスの運行に向けて官民が連携して取り組む安全確保対策（令和3年10月）

### 1. 適切な安全投資を確保するための取組み

国による監査等を通じて、バス事業者の適切な安全投資を確保する(運賃下限割れを防ぐ)

- 下限割れなどについて国の監査による徹底取締り
- 本年秋～冬にかけて国の集中監査を実施
- 適正化機関の巡回指導による的確な改善指導等の実施
- 下限割れ運賃通報窓口の再周知
- 貸切バスツアー適正取引推進委員会通報窓口のホームページリニューアルと再周知
- 旅行者に対する監査の実施

### 2. バス事業者への安全対策徹底の指導

国及び適正化機関がバス事業者に安全対策の徹底を図る

- 全国での貸切バス事業者に対する安全講習会
- 全国での貸切バスに対する街頭指導
- 適正化機関の巡回指導による的確な改善指導
- 全国の貸切バス事業者の安全統括管理者に対する要請

### 3. 輸送の安全をチェックする取組み

事業者自らが輸送の安全を確認する

- 「安全運行パートナーシップ宣言」、「輸送の安全を確保するための貸切バス選定・利用ガイドライン」の認知・遵守状況について、バス事業者・旅行者による自己点検の実施と再周知
- 旅行業協会・バス協会間で定期的な意見交換会の開催
- 「安全運行パートナーシップ宣言」、「輸送の安全を確保するための貸切バス選定・利用ガイドライン」の認知・遵守状況について、国が休止事業者・休車の再開時を捉えてバス協未加入事業者に自己点検を呼びかけ
- 運輸安全マネジメント評価において、バス事業者に対して法令遵守の注意喚起、安全投資の必要性に係る理解度を確認

### 4. 関係者への再徹底

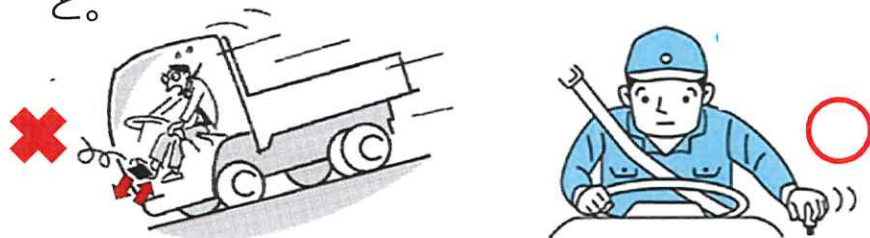
バス事業者、旅行者、バス利用者等の関係者に必要な情報を再周知する

- 旅行者への運賃・料金制度の周知
- 更新許可、休止事業者の再開、休車再開時のパンフレット等を活用した周知・啓発
- 貸切バス事業者安全性評価認定制度のバス事業者はもとよりバス利用者への周知と事業者の申請促進
- 教育委員会等の発注者への運賃・料金制度の周知

- 令和4年8月に名古屋市の高速道路において乗合バスが、10月には静岡県の県道において観光バスがそれぞれ横転し、乗客が亡くなる痛ましい事故が発生したことを踏まえ、同様の事故を防止するため、「自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施マニュアル」の一部を改正。

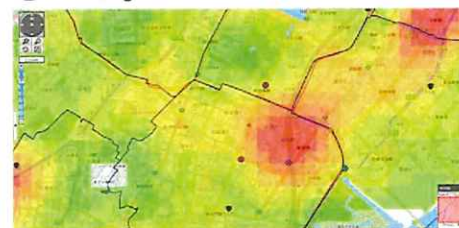
## ① 坂道での適切な運転操作(バス、タクシー、トラック)

- 長い下り坂においてフットブレーキを使い過ぎると、ブレーキが効かなくなる可能性があるため、エンジンブレーキや排気ブレーキを使用すること。



## ② 危険箇所の情報を踏まえた運転指導(バス、タクシー、トラック)

- 都道府県警が公表している「交通事故発生マップ」等の活用等により、事故の危険性が高い箇所を把握し、当該箇所における適切な運転操作をするよう指導すること。



警視庁HPより

## ③ 乗客のシートベルト着用の目視での確認(貸切バス)

- 乗客がシートベルトを着用していることを、発車前に運転者又は添乗員が目視で確認すること。



## ④ 非常口や非常停止ボタンの使い方の周知(バス)

- 事故時等の非常時に備え、乗客に対し、非常口や非常停止ボタンの設置位置や使い方・非常停止時のバスの挙動等に係る案内を行うこと。



## 事業者、運行管理者の遵守事項の強化

事業者

事業者による安全取組の公表

運行管理者講習の運用改善

ICTを活用した不正防止、安全性向上  
(例: デジタコ・高性能アルコール検知器の義務化 など)

運転者への運転指導の強化

優良取組事例の  
横展開

## 貸切バス事業者の安全性向上

### 監査等の実効性の更なる向上

国  
・  
適正化機関

適正化機関の巡回指導のあり方の見直し

監査における確認項目の追加、運賃・料金関係の項目の重点化

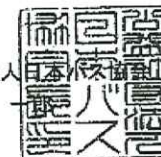
運行指示書等の保存期間の延長

- ・貸切バスの不正に関する通報窓口HPの改善
- ・安全性評価制度の見直し(日本バス協会において実施)
- ・ドライバー異常時対応システム(EDSS)や性能強化された衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)の普及促進
- ・運賃・料金制度の改定
- ・白ナンバーバス対策

令和5年3月29日

国土交通省 自動車局  
局長 堀内 丈太郎 殿

公益社団法人  
会長 清水



## 貸切バスの運行管理について(要望)

平素より、バス事業につきまして、格段のご指導、ご支援を賜っておりますこと厚く御礼申し上げます。

貸切バス事業はこの数年コロナ禍に苦しめられ、疲弊している状況ではありますが、ようやく日本国内も人流の回復が見込まれるようになってまいりました。貸切バス事業は団体旅行そのものの特性から、なかなかすぐにコロナ以前には必要の回復は見込めませんが、その戻りつつある小さな需要を巡り安全面を疎かにした悪質バス会社が違法な下限割れ運賃で受注し、大きな事故を惹き起こすことを大変心配しております。

「運行管理」は貸切バスの運行に際してのまさに基本中の基本であり、安全・安心のための要でもあります。日本の他の産業界ではIT化は日進月歩で進んでおりましたが私共貸切バス業界ではなかなか進まず、現状は紙の帳票類による管理でも可能なため、後で改ざんして虚偽の記録を残すと、うそぶく悪質事業者もおおやに聞いております。

従いまして今般私共は次の2点を要望したいと存じます。(1)デジタルタコグラフ装着の義務化 (2)画像データ保存機能を有する高性能アルコール検知器の義務化。

詳細は「記」に記載の通りですが、いずれも既にきちんとした貸切バス会社には導入済みのモノばかりです。そもそも何十人も人命を預かるバス事業者で、この程度の費用負担ができないなら貸切バス事業を営むべきではないと思います。

適正な運行管理を実施していることを明らかにするとともに、国土交通省による監査の実効性を確保するため、可及的速やかに下記の機器の装着の義務化をお願いいたします。

### 記

#### (1)デジタルタコグラフ装着の義務化

デジタルタコグラフの装着により、データを活用した運転者の指導教育や労務管理の効率化が図れ、安全性の向上につながります。加えて、運行記録がデータとして保存されることにより、運行記録はもちろんのこと、乗務記録等についても改ざんすることができないため、不正防止につながります。可及的速やかにデジタルタコグラフ装着の義務化をお願いいたします。

#### (2)画像データ保存機能を有する高性能アルコール検知器の義務化

現在、酒気帯び運転防止のため、点呼時にアルコール検知器で確認することとなっています。しかし、現状は簡易な機器で行うことも可能で、その結果を点呼簿に記録するだけで、画像等のデータの保存が義務付けられていません。画像と検査結果がデータで保存できれば、なりすましや点呼の未実施防止に役立てることができ、可及的速やかに高性能アルコール検知器の義務化をお願いいたします。

貸切バスの安全性向上のため、以下2点について、国土交通省自動車局長及び安全政策課長宛に要望をいただいているところ。

- ① デジタル式運行記録計の義務化
- ② 画像データの保存機能を有する高性能なアルコール検知器の義務化



# 自動運転に関する国交省の取組について

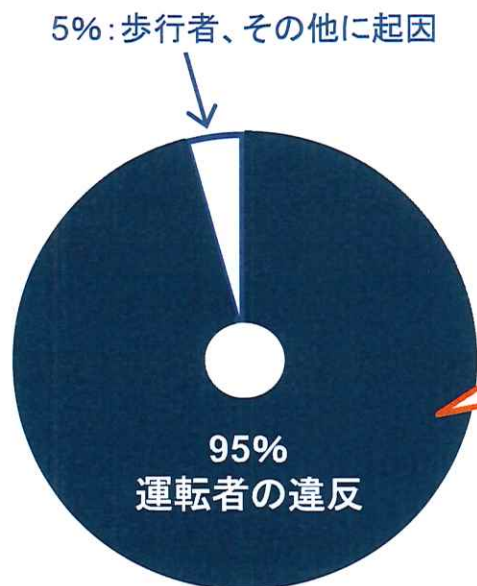
令和5年 5月 25日 (木)

国土交通省 自動車局

自動運転戦略室長 多田 善隆

- 死亡事故の大部分は「運転者の違反」に起因。自動運転の実用化により交通事故の削減効果に期待。
- また、地域公共交通の維持・改善、ドライバー不足への対応などの解決につながることも期待。

法令違反別死亡事故発生件数  
(令和3年)



『令和4年版交通安全白書』より

令和3年の交通事故死傷者・負傷者数

死者数	2,636人
負傷者数	362,131人

自動運転の効果例

### 交通事故の削減

### 地域公共交通の維持・改善

運行の効率化

### ドライバー不足への対応

### 国際競争力の強化

### 渋滞の緩和・解消

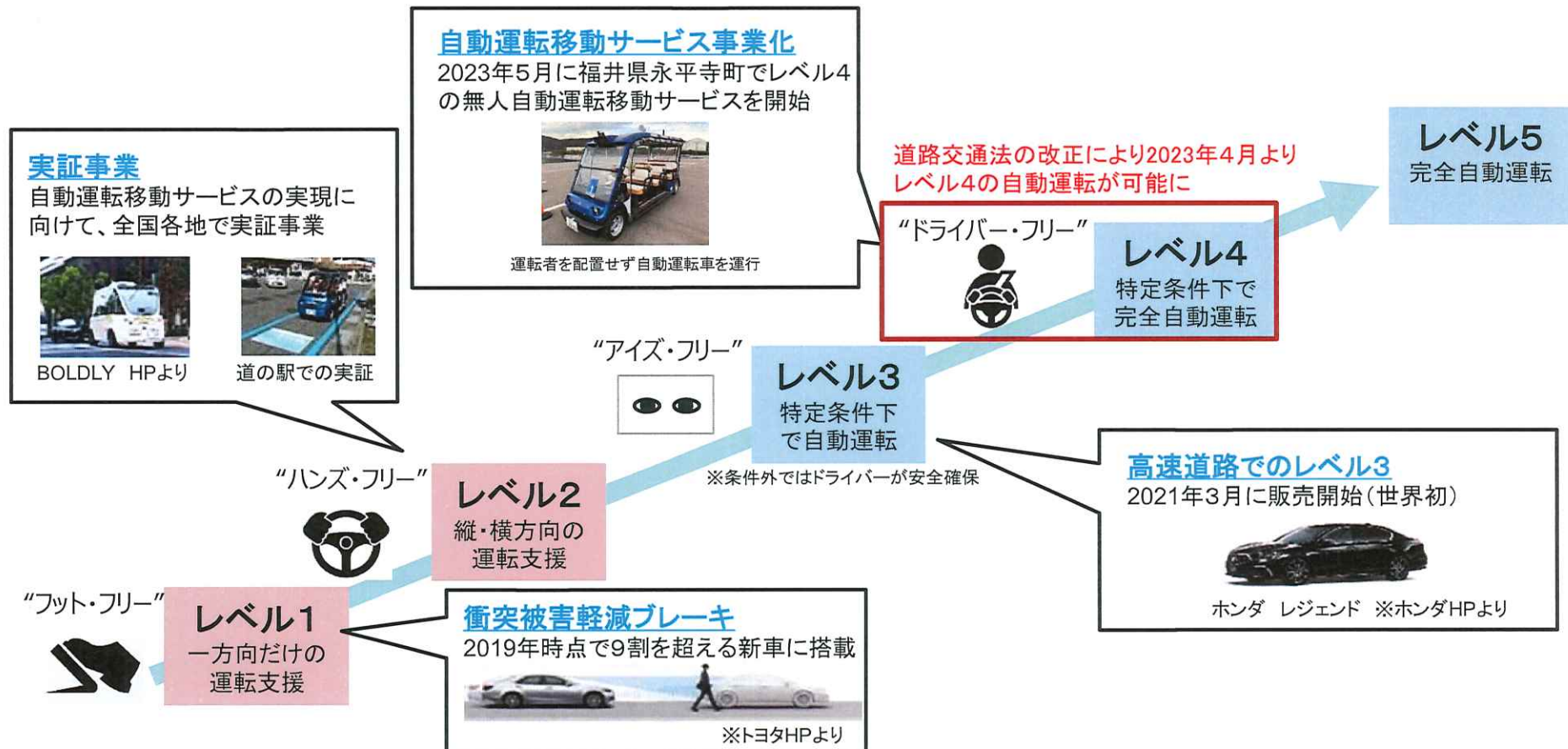
# 自動運転技術の現状と目標

○ 自家用車についてはレベル3を実現し、移動サービスについてはレベル4を実現するなど着実に技術が進展。

○ 今後は、**レベル4の普及拡大が目標**

【政府目標】※ 2022年度目途 レベル4移動サービスの実現 ⇒ 2025年度目途 全国50か所に拡大  
2025年度目途 高速道路レベル4の実現

※デジタル田園都市国家構想総合戦略(2022年12月閣議決定)、  
新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画・フォローアップ(2022年6月閣議決定)



## 信号認識

複雑な信号



複数信号の同時認識



逆光で見えない



悪天候で見えない



## 走行空間

降雪で白線が見えない



路上駐車を自動で回避できない



どこを走行すれば良いの？



狭い道路ではより正確な操舵が必要



## 状況の予測、判断

交差点は危険がたくさん



不意の飛び出し、どちらにハンドルを切れば良い？



## 障害物の認識











坂道？  
障害物？



検知できる？



○ 日本は世界をリードする国の1つとして、「自家用車」、「移動サービス」の分野で挑戦的な数値目標を設定し、取り組みを実施。

		自家用車	移動サービス
<b>日本</b> 	目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>2025年目途に、高速道路において <b>レベル4の実現</b></li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>限定地域における無人自動運転移動サービスを実現</li> <li>-2025年度目途 <b>50か所程度</b></li> <li>-2027年度目途 <b>100か所以上</b></li> </ul> 
	実績	<ul style="list-style-type: none"> <li>レベル3自動運転車(高速道路・渋滞時)を販売開始(ホンダ・レジェンド)[2021年3月] ※世界初</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>全国各地で様々な実証事業</li> <li><b>レベル4での無人自動運転移動サービスを事業化[2023年5月]</b></li> </ul> <small>無人自動運転移動サービス(永平寺町)</small>
<b>米国</b> 	目標	設定なし	設定なし
	実績	<ul style="list-style-type: none"> <li>販売実績無し</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>サンフランシスコ等において、レベル4での無人自動運転タクシーの営業運転を開始[2022年6月]</li> </ul> <small>Cruise社</small> 
<b>欧州</b> 	目標	設定なし	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>2030年代にレベル5を実現</b>(欧州委員会自動運転ロードマップ)</li> </ul>
	実績	<ul style="list-style-type: none"> <li>レベル3自動運転車(高速道路・渋滞時)を販売開始(Mercedes Benz)[2022年5月]</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>フランス等において、レベル4での無人自動運転バスの実証事業を実施[2021年11月]</li> </ul> <small>EasyMile社</small> 
<b>中国</b> 	目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>2030年までに新車販売の<b>10%をレベル4相当</b>(中国製造2025)</li> </ul>	設定なし
	実績	<ul style="list-style-type: none"> <li>販売実績無し</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>武漢市等において、レベル4での無人自動タクシーの営業運転を開始[2022年8月]</li> </ul> <small>Baidu社</small> 

	自家用車 	移動サービス 	物流サービス 
政府目標	高速道路でのレベル4の実現 (2025年度目処)	限定地域での移動サービスを 50カ所程度で実現 (2025年度目途)	高速道路でのレベル4の実現 (2025年度以降)
実績	<ul style="list-style-type: none"> <li>●高速道路(60km/h以下)のレベル3の基準策定(世界初) (2020年3月) ⇒日本の基準と同等の国際基準が成立(2020年6月)</li> <li>●上限速度を60km/h以下 ⇒130km/h以下に引き上げ (2023年1月)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●福井県永平寺町の車両をレベル4として認可 (2023年3月) ⇒レベル4自動運転移動サービスの開始(2023年5月)</li> <li>●地方公共団体の実証事業の費用を支援 (2022年度～)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●トラックの隊列走行の実証実験を実施 (2021年2月)</li> </ul>
取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>●国際議論を主導しつつ、より高度な自動運転機能の安全基準を策定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●実証事業に取り組む地域の更なる拡大を目指すため、その費用を支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●関係省庁と連携し、レベル4自動運転トラックの技術を開発</li> </ul>

- 自動車は国際流通商品であることから、**国際的な基準調和が不可欠**
- 国連において、**共同議長又は副議長等として自動運転に関する国際基準に係る議論を主導**

## 国連自動車基準調和世界フォーラム (WP29)

## 自動運転に係る国連協定規則の概要



※ 議論には、日本、欧州、米国、中国等が参画

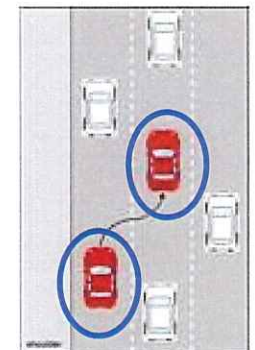
【2020年6月に成立した国連協定規則】  
 高速道路での**60km/h以下**での車線維持(レベル3・乗用車に限る)



【2021年11月改正】  
 対象車種の拡大: 乗用車のみ ⇒ すべての乗用車・バス・トラックに

【2022年6月に合意された改正概要】

- ① 上限速度の引き上げ  
 60km/h以下 ⇒ **130km/h以下**に
- ② 車線変更機能の追加  
 同一車線での車線維持のみ  
 ⇒ **車線変更も可能に**(乗用車等に限る)



- 運転者がいない自動運転を行う場合、自動運転車について、あらかじめ、国土交通省より安全基準適合性の認可を受けた上で、都道府県公安委員会の許可を受けなければならない

## 道路運送車両法（国土交通省）

【省令・告示改正】

（自動運転車の安全基準）

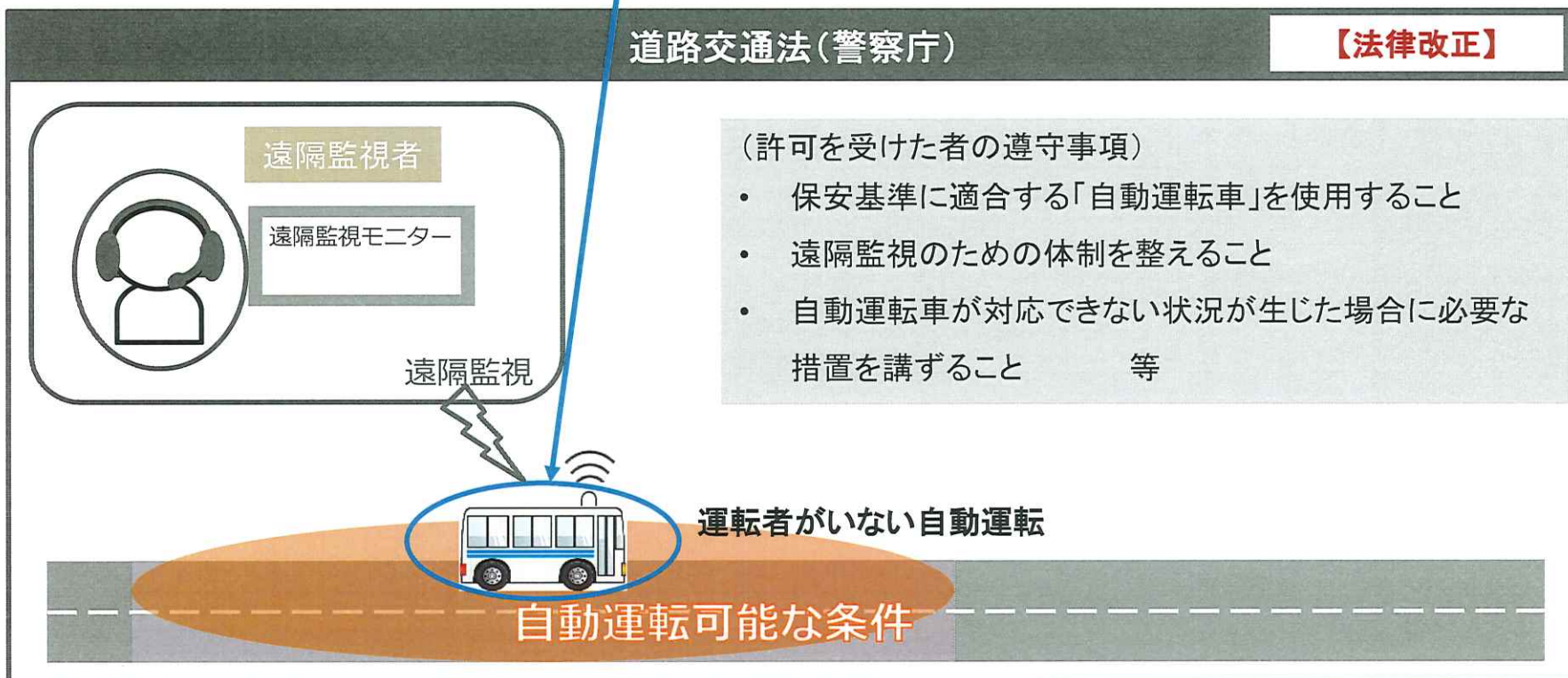
- 他の交通の安全を妨げずに、自動運行すること
- 自動運行が困難な状況（故障、天気の急変等）が生じた場合には、安全に停止すること 等

## 道路交通法（警察庁）




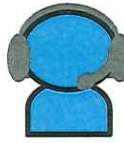
【法律改正】

（許可を受けた者の遵守事項）

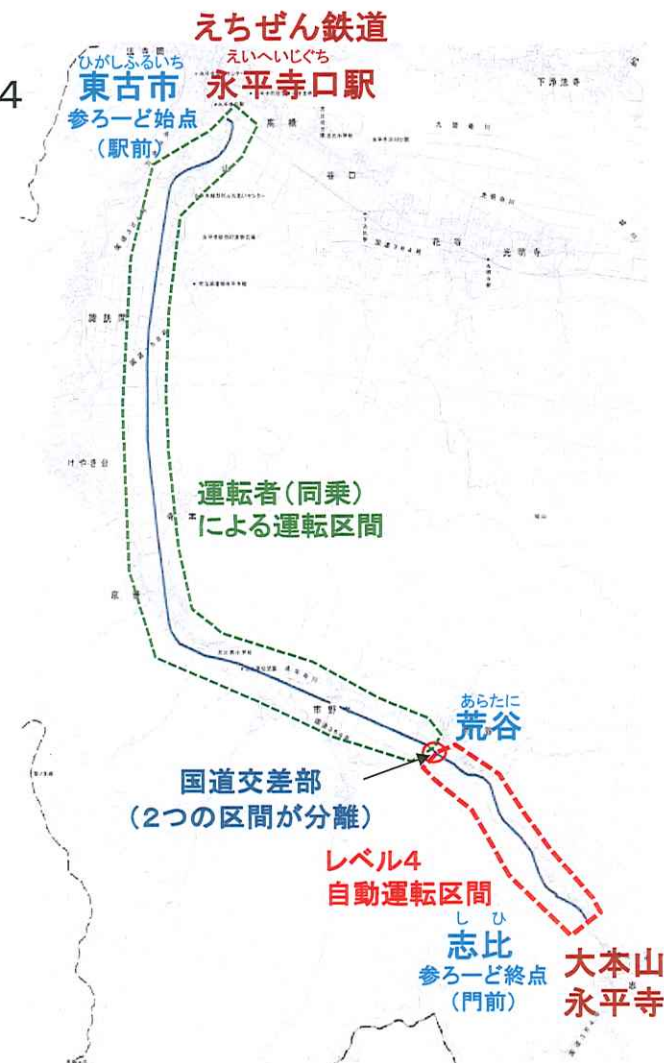
- 保安基準に適合する「自動運転車」を使用すること
- 遠隔監視のための体制を整えること
- 自動運転車が対応できない状況が生じた場合に必要な措置を講ずること 等





	レベル2及びレベル3 現状の実証事業	レベル4(無人自動運転) 令和5年4月1日より可能
運転者	<div style="border: 1px solid red; padding: 2px; display: inline-block;">道交法義務</div>   <div style="border: 1px solid blue; padding: 2px; display: inline-block;">運転免許</div>	<span style="font-size: 2em; color: green;">×</span>
特定自動運行主任者 (事故時の対応等)	<span style="font-size: 2em; color: green;">×</span>	<div style="border: 1px solid red; padding: 2px; display: inline-block;">道交法義務</div> 
特定自動運行保安員 (運送事業としての安全管理)	<span style="font-size: 2em; color: green;">×</span>	<div style="border: 1px solid red; padding: 2px; display: inline-block;">道路運送法/ 貨物自動車 運送事業法義務</div>  <div style="border: 1px solid red; padding: 2px; display: inline-block; margin-left: 10px;">兼務可 (車内又は 遠隔地)</div>
保安要員 (運転者の補助等)	<div style="border: 1px solid blue; padding: 2px; display: inline-block;">事業者の判断</div> <span style="font-size: 2em; color: green;">×</span> ※ 国交省は、不要であることを通達で周知徹底。	<span style="font-size: 2em; color: green;">×</span>

- **運行開始日:** 令和5年5月21日よりレベル4運行を開始
  - ※1、2月は冬期運休
- **運行ルート:** 福井県永平寺町の「永平寺参ろ一ど」中の約2kmでレベル4
  - ※全長6kmの自転車歩行者専用道であり、このうち荒谷から志比の2km区間にてレベル4自動運転移動サービスを実施。
- **運行主体:** 永平寺町
- **利用料金:** 大人100円/回、子供50円/回（自家用有償旅客運送）
- **運行形態:** レベル4運行開始後は、車内にも遠隔地にも運転者を配置せず自動運転車を運行。  
1人の遠隔監視者が同時に3台の自動運転車を監視。  
(従前は遠隔地に運転者を配置して自動運転車を運行)



ヤマハ製電動カートを産総研が改造し、自動運転機能を追加



遠隔監視室



運行中の自動運転車

## 小型バスを用いた自動運転

国土省実証事業

小型EVバスを使用した自動運転システムの公道実証

- 主体：ティアフォー 等
- 場所：長野県塩尻市等
- 位置情報：GPS、三次元地図から取得



※塩尻市 HPより

## 中型バスを用いた自動運転

国土省実証事業

中型バスを使用した、地元運行事業者による公道実証

- 主体：先進モビリティ 等
- 場所：滋賀県大津市 等
- 位置情報：GPS、磁気マーカーから取得



## 小型カートを用いた自動運転

小型カートを使用した遠隔型自動運転システムの公道実証

- 主体：産総研 等
- 場所：福井県永平寺町 等
- 位置情報：電磁誘導線から取得



※2023年5月より福井県永平寺町において、全国初のレベル4自動運転移動サービスを開始

## ハンドルがない車両を用いた自動運転

国土省実証事業

自動運転を前提に設計されたハンドルがないバスの公道実証

- 主体：BOLDLY 等
- 場所：茨城県境町  
北海道上士幌町 等
- 位置情報：GPS、三次元地図から取得



## BRT専用道を利用した自動運転

JR気仙沼線(廃線跡のBRT専用道)での、大型バスの自動運転

- 主体：JR東日本、先進モビリティ 等
- 場所：JR気仙沼線
- 位置情報：磁気マーカーから取得



※JR東日本HPより

○自動運転の実現に向けて、①安全性の向上、②地域の理解、③事業性の確保、が課題。  
○これらの課題を解決するため、地方公共団体が行う継続的な自動運転の実証事業について、その費用を支援。

## 安全性の向上

道路で遭遇するあらゆる  
**リスクに対応**する必要

公道での**走行経験を蓄積**  
して安全性を向上



## 地域の理解

地域住民から**安全性への理解**を得る必要

継続的に同じ地域で走行し  
地域住民の**安心感を形成**



## 事業性の確保

自動運転車による運送  
サービスの**採算確保**

実証事業での経験を重ね  
**事業モデルを磨き上げ**



地方公共団体が行う継続的な自動運転実証事業を支援  
実証事業に取り組む地域の更なる拡大を目指す

継続

令和5年度当初予算額: 207億円の内数  
令和4年度二次補正予算額: 415億円の内数

- 地方公共団体が地域づくりの一環として行うバスサービスの自動運転(レベル4)について、持続可能性(経営面、技術面、社会的受容性等)を検証するため、一年程度の長期にわたる実証事業として支援

## <対象事業者(イメージ)>

地方公共団体(市町村)及び道路運送事業者等

※ 将来的に「レベル4」の自動運転関連技術を有することが見込まれる者であること。



## ○実証のポイント

- ・ 自動運転による地域のモビリティ確保や財政的な持続可能性の検証  
(公共交通のサービス形態・水準、事業実施に必要な体制・要員、資金調達・運賃)
- ・ 自動運転技術の経営面、技術面の妥当性及び社会的受容性 等



自動運転・隊列走行BRT イメージ  
(ソフトバンクHPより)

## <対象事業のイメージ>

- ・ 鉄道の廃線跡における自動走行BRT
- ・ 定時定路線型の自動運転移動サービス
- ・ 域内の特定のポイント間で運行するデマンド型の自動運転移動サービス

## <補助対象経費>

- ・ 事務経費、車両改造・自動運転システム構築費  
自動運転システムの開発、車両改造、協議会・説明開催経費など
- ・ 実証運行の経費  
相当長期間(一年以上)にわたる運行を行う場合の経費

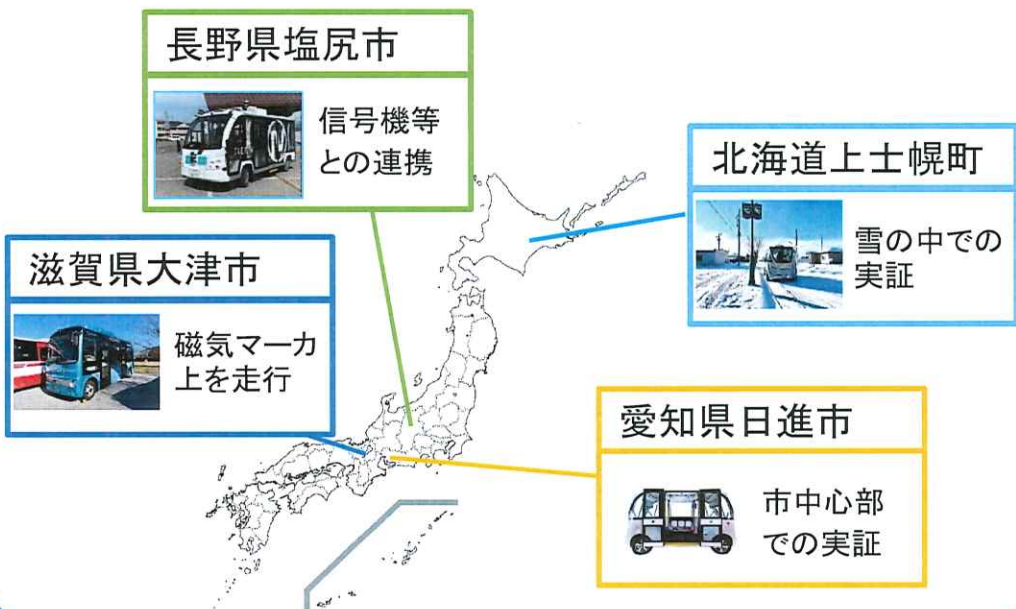
# 自動運転による地域公共交通実証事業について

- 自動運転について、2025年度 目途 50カ所程度、2027年度 100カ所以上の目標を達成するため地方の実証事業を支援。2023年度は30カ所程度で実施出来るよう支援。

※デジタル田園都市国家構想総合戦略(2022年12月閣議決定)

## 2022年度

- 全国から22件の応募。うち、4件を採択。



## 2023年度

### 自動運転実装化元年

- 支援地域の拡大

支援地域数  
4カ所⇒**30カ所程度**



自動運転・隊列走行BRT イメージ (ソフトバンクHPより)

※この他、次年度以降の実証を見据え5つの自治体に車両の技術開発費等の一部を補助(茨城県境町、茨城県常陸太田市、新潟県佐渡市、兵庫県三田市、沖縄県北谷町)

- 自動運転の実用化のためには、車両の技術開発のほか、走行環境の整備、社会受容性向上など、総合的な取組が必要
- このため、社会的受容性の観点からシステムによる「判断」のあり方に関する調査を行うとともに、鉄道の廃線跡など特別な走行環境における関係者の役割と技術要件のあり方を調査

## 自動運転(レベル4)の実現のためには総合的な取組が必要

### 社会受容性向上

- 地域の理解と協力
- 関係者の責任の明確化 等

### 車両の技術開発

- ソフトウェア、センサー等の技術開発

### 走行環境の維持・管理

- インフラ支援
- 歩車分離 等

### システム責任の範囲

道路上で生じ得る様々な事象に対して、システムが安全を保証しなければならない範囲の検討



ドライビングシミュレータを活用して運転者のデータを取得・分析

### システム判断の社会的受容性

どちらの判断をしても被害が生じる場合等におけるシステムの判断のあり方の検討



有識者、自動車メーカー等の関係者を交えて調査検討

### 廃線跡など特別な走行環境における関係者の役割と技術要件のあり方

鉄道の廃線跡など専用道における自動運転について、インフラの管理、走行路内への立入禁止などの使用条件を前提とした場合の車両の技術要件を検討

### 関係者の役割

インフラの管理

走行路内立入禁止

適切な運行管理

関係者の役割により自動運転車が安定して安全運行できる環境を維持



一般道よりも理想的な走行条件を前提に専用道の自動運転車の技術要件を検討

ご清聴ありがとうございました



## 車内事故防止キャンペーン実施要領(案)

バスの車内事故は、平成 19 年に車内事故防止キャンペーンを開始して以来減少を続けているものの、依然としてバス事故全体の約 4 割を占めていることから、今後も対策を継続し、更なる減少に努める必要がある。

車内事故の状況をみると、65 歳以上の高齢女性の負傷が目立っており、また、高齢者は骨折等の重傷事故につながりやすいことから、特に注意が必要である。車内事故の原因は、運転者側では、乗客が着座する前に発車することや、前方車両追従時の急ブレーキに起因するものが、乗客側では、バスが停留所で完全に停止する前に席を立つことや、走行中の車内移動に起因するものが、それぞれ多く見られる。

また、貸切バス、高速バス等には、後部座席についてもシートベルト着用が義務付けられているが、その着用率は必ずしも高いとはいえず、平成 28 年軽井沢スキーバス転落事故では、シートベルトの非着用により被害が拡大したのではないかとの指摘もなされているところから、乗客のシートベルト着用率向上が喫緊の課題となっている。

このため、運転者に対する発車時の安全確認や基本動作の徹底、貸切バス、高速バス等の利用者に対するシートベルトの着用啓発等、車内事故の防止に向け、関係行政機関、関係団体等の協力も得ながら、日本バス協会、各都道府県バス協会、会員事業者が連携し、下記によるキャンペーンを実施する。

### 記

1 実施期間 令和 5 年 7 月 1 日 (土) ～ 7 月 31 日 (月) (1 か月間)

2 重点項目

(1) 一般乗合バス (高速バスを除く。以下同じ。)

① 「ゆとり乗降」(バスが停車してから離席する。)の啓発。

② 「ゆとり運転」(乗客が着席してから発車する。車間距離を確保する。)

の励行。停留所発進時における安全基本動作の徹底。

(2) 貸切・高速・空港連絡バス等（以下「貸切・高速バス等」という。）

乗客へのシートベルト着用案内の徹底。

### 3 実施事項

(1) 利用者への啓発活動

#### ①車内における実施事項

##### ア ポスターの掲示

- ・ 日本バス協会

一般乗合バス用ポスター（別紙1）の版を各都道府県バス協会に提示する。

- ・ 各都道府県バス協会

地域の実情に応じポスターを作成し、一般乗合バス事業者に配布する。

- ・ 一般乗合バス事業者

必要に応じポスターを作成して車内に掲示する。

##### イ 車内アナウンス、映像による案内等

- ・ 一般乗合バスの乗務員

キャンペーン期間中は、車内事故防止キャンペーンを実施中である旨のアナウンスを積極的に行う。

#### [アナウンス参考例]

- ・ 『ただいま、車内事故防止キャンペーンを実施しております。走行中の移動は大変危険です。お降りの際は、バスが停留所について扉が開いてから席をお立ち下さい。車内事故防止にご協力をお願いします。』

- ・ 『ただいま、車内事故防止キャンペーン中です。安全運行に徹しておりますが、やむを得ず急ブレーキを掛ける場合があります。お立ちのお客様は手すり等にしっかりおつかまり下さい。車内事故防止にご協力をお願いします。』

- ・ 貸切・高速バス等の乗務員

出発時や高速道路進入時に、乗客へシートベルト着用を促す車内アナウンスや映像による案内を必ず行う。また、出発時は、乗務員の見回りによる着用案内を実施する。

#### [アナウンス参考例]

- ・ 『お客様のシートベルト着用が法律により義務付けられています。皆様の安全のため、シートベルトの着用をお願い致します。』
- ・ 『まもなく、高速道路に入ります。安全運行のため、シートベルトご着用をお願い致します。』

#### ② その他の実施事項

ア バスが乗り入れている病院等、高齢者のバス利用が多い施設等にポスターの掲示を依頼する。

- ・ 日本バス協会

ポスターの版を各都道府県バス協会に提示する。(別紙2)

- ・ 都道府県協会バス協会

地域の実情に応じポスターを作成し、会員事業者と連携の上、施設等に対し掲示する。

- ・ 一般乗合バス事業者

必要に応じポスターを作成し、路線経路中にある病院、役所、郵便局、銀行、公共施設、高齢者施設、商業施設、バスターミナルや掲示可能な

停留所、停留所に近接する店舗・民家等にポスターを掲示する。

イ ホームページ（以下「HP」という。）への車内事故防止キャンペーン中である旨の掲載

- ・ 日本バス協会 HPに掲載する。
- ・ 都道府県バス協会 HPに掲載する。（日本バス協会HPの車内事故防止キャンペーンのページにリンクすることも可）
- ・ 一般乗合バス事業者 HPに掲載する。（日本バス協会HPの車内事故防止キャンペーンのページにリンクすることも可）

日本バスweb <http://www.bus.or.jp/kinkyu/anzen002.html>

ウ 地方自治体、都道府県の旅行業界等に対する協力の依頼

- ・ 都道府県各バス協会

一般乗合バス関係については、都道府県市区町村等の広報誌（原則7月号）への掲載方依頼する。（参考別紙3）

貸切、高速バス等関係については、都道府県旅行業界や関係機関等と連携して利用者に対するシートベルト着用の啓発を行う。（参考別紙4）

(2) 一般ドライバー等への協力要請

一般ドライバー団体、トラック業界、タクシー業界の広報誌等への車内事故防止記事の掲載を依頼する。（参考 別紙5）

(3) その他会員事業者・乗務員の実施事項

① 一般乗合バス事業者

ア 車内事故防止削減目標を定める。（参考 別紙6、別紙7）

イ 勉強会等を開催する等、本キャンペーンの趣旨を周知徹底する。

ウ 乗客が席に着くまでは絶対に発車しない「ゆとり運転」を励行する。

(停留所発進時における安全基本動作を徹底)

エ 運行ダイヤを点検し、必要に応じて見直しをする等ゆとりある乗降を可能とする「ゆとりダイヤ」を確保する。

② 貸切、高速バス等事業者

乗客にはどのようなシートベルト着用案内が効果的であるか等についての勉強会を開催する。

# 参考(別紙1)

B3版：車内広告枠掲出用



参考(別紙2)

B2版：施設等掲出用

**ドアが開いてから  
席をお立ちください。**  
Please rise from your seat after a door opens.



**走行中の車内の移動は  
危険です。**  
It is dangerous to move  
in the car while it is running.

**NBA**  
www.nba.or.jp  
公益社団法人 日本バス協会

## 参考(別紙3)

(自治体あて、広報誌掲載用)

### バスの車内事故防止についてのお願い

ただいま、走行中のバス車内での事故を防止するため、「車内事故防止キャンペーン」を実施しております。

走行中に席を離れると、転倒など思わぬけがをすることがあります。お降りの際は、バスが停留所に着いて扉が開いてから席をお立ち願います。

また、バスは安全運転に徹しておりますが、やむを得ず急ブレーキを掛ける場合があります。満席のため、お立ちになってご利用いただく場合には、吊革や握り棒にしっかりおつかまり下さい。

バスの車内事故防止に皆様のご理解とご協力をお願いします。

〇〇運輸局〇〇支局・〇〇県バス協会



（バス利用者への啓蒙用）

## シートベルト着用のお願ひ

道路交通法の改正により、平成20年6月1日から後部座席におけるシートベルトの着用が義務化され、バスのお客様につきましてもシートベルトの着用義務の対象となっております。

お客様の安全のため、法律の趣旨をご理解いただきまして、シートベルトを必ずご着用下さいますようお願い申し上げます。

〇〇社団法人〇〇県バス協会  
〇〇県警察本部  
国土交通省〇〇運輸局〇〇運輸支局  
〇〇社団法人日本旅行業協会〇〇支部  
〇〇社団法人全国旅行業協会〇〇県支部

## 参考（別紙5）

（各県トラック、ハイ・タク協会等あて）

### バス車内事故防止についてのお願い

平素は、バスの安全運行にご協力いただき誠にありがとうございます。

ただいま、走行中のバス車内での転倒事故等を防止するため、「バス車内事故防止キャンペーン」を実施しております。

「無理な割り込み」や「急な飛び出し」などによる事故を回避するための急ブレーキが、車内での乗客の転倒など思わぬ負傷事故を誘発する要因ともなっております。

皆様の優しい運転でバスの車内事故防止にご協力をお願いします。

〇〇運輸局〇〇支局・〇〇県バス協会

参考

# ゆずってくれて ありがとう



## 車内事故防止・定時運行へのご協力 これからも よろしくお願いいたします



無理な割り込みをされると、  
急ブレーキによりお客様が  
転倒し、大ケガを  
されます

道路交通法第31条の2では、停留所で停車している路線バスが  
発進合図を出した時、その後方にある車両は路線バスの進路  
の変更を妨げてはならないことが定められています。

◆反則金(普通車の場合) 6,000 円 ◆行政点数 1 点

公益社団法人 日本バス協会

車内事故をなくしましょう

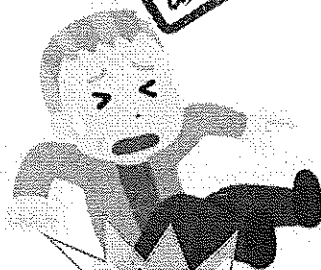
まだバス停に到着していないのに  
席から立ってませんか？

それ、危険です！



⚠ WARNING

バス停に着くまで車はどんな動きをするかわかりません。



骨折!!

- ・ 席から立って手すりに掴まる前にバスが減速して、体勢を崩して転倒。
- ・ お財布からお金を出そうと、手すりから手を放し、体勢を崩して転倒。



○ 駅に着いてバスが完全に停まるまで  
席を立たない

ケガをしないために...

○ 確実に手すりをもつ



# 参考（別紙6）

## バス車内事故削減目標及び実施計画

令和5年〇月〇日  
〇〇〇バス株式会社

### I. 車内事故削減目標

	令和3年度	令和4年度	令和5年度
目標件数		件	件
事故件数	件	件	

### II. 車内事故削減計画（目標達成に向けた実施事項）

上記I. の目標達成のため、全社をあげて、次の事項を実施する。

（過去の車内事故事例を基に、貴社の事故削減計画について、別紙7の実施事項を参考に策定して下さい。）

車内事故防止キャンペーン・実施事項

主な実施事項	実施内容の例
<b>1. 乗降時</b>	
(1)歩道のバス停に正しく着ける	◎ 高齢者等が利用しやすいように、歩道に正着するよう努める。
(2)乗降を急がせない	◎ 高齢者等の乗車(降車)に際しては、「ごゆっくりで大丈夫です。」等と、運転者は声を掛けるよう心がける。 ◎ 運賃の支払いでまごついている時には、丁寧に教える。
(3)利用者が着席してから発車	◎ 運転者は、目視、ミラー等により、全ての利用者が完全に着席した事を確認してから、バスを発車させる。 ◎ 発車するときは、必ず「発車します。」とアナウンスをする。
(4)降車時の安全確認	◎ 降車時には、目視、ミラー等により、利用者が確実に降車してバスから離れたことを確認してから発車する。
<b>2. 走行時</b>	
(1)乗客への注意喚起	◎ 次の車内放送を、必要な場面で行う。 ① 「走行中の席の移動は危険ですから、しばらくお待ち下さい。」 ② 「バスが停留所について扉が開いてから席をお立ち下さい。」 ③ 「高齢者の方、障害者の方など、席を必要とする方がお乗りになりましたので、席の譲り合いをお願いします。」 ◎ 車内ミラーで高齢者等の動向にも注意を払う。
(2)滑らかな運転操作	◎ 急発進、急停止、急ハンドル等の「急」のつく運転は必要のない限り避け、なめらかな運転と、カーブの手前や停止の際はゆるやかな減速を心掛ける。 ◎ 適正な速度でのやわらかなシフトアップ・ダウンを心がける。
(3)事前情報の提供	◎ 踏切、工事区間等の段差通過前には、「この先、揺れますのでご注意ください。」と車内放送を行う。 ◎ 急勾配の坂の前では、「坂にさしかかりますのでお立ちの方はしっかり握り棒などにおつかまり下さい。」と車内放送を行う。
<b>3. ダイヤ編成</b>	
(1)ゆとりある運行ダイヤの計画	◎ 見直しを行い、必要があれば安全な速度で定時運行が可能な、ゆとりある乗降を可能とするようなダイヤを編成する。
(2)安全な遅延の回復	◎ 道路混雑による遅延回復は、起終点の待機時分を多めにとるなどの見直しを行う。 ◎ 駆け込みの多い主要駅等では、多めの待機時間をとるようにするなどして無理な遅延回復をしないようにする。
<b>4. 運転者教育</b>	
(1)効果的な訓練の教育・実施	◎ 運転者を対象とした研修会を定期的に行う。 ◎ バス車内事故例を運転者が中心となって研究・学習する。
(2)高齢者等利用者との意見交換	◎ 高齢者等の利用者アンケートを行う。 ◎ 利用者代表を選んで研修会に参加してもらい、意見交換を行う。

## 一般乗合バス事業者用報告用紙

事業者名: \_\_\_\_\_

(※各項目について、掲示枚数と、該当する方に○印を、また、実施した取り組みについては、具体的に記入下さい。)

## 1. 貴社(局)の実施事項

(1) 利用者への啓発用ポスターの車内掲示について

\_\_\_\_\_枚掲示した。

(2) ホームページへの掲載について

( 掲載した。 ・ 掲載しなかった。 )

(3) その他、社内報・広報誌等への掲載について

( 掲載した。 ・ 掲載しなかった。 )

## 2. 貴社(局)内における本運動の趣旨の徹底について

◎ 勉強会等の実施について

本キャンペーンに合わせて 延べ \_\_\_\_\_ 回実施した。

## 3. 本運動の趣旨を反映した運行ダイヤの点検

実施した。 ・ 実施しなかった。

## 4. 令和4年度(4月～3月の1年間)における車内事故件数削減目標及び達成状況について

目標を達成した。 ・ 目標を達成できなかった。

## 5. その他、「車内事故防止キャンペーン」に関連して実施した事項がありましたらご記入下さい。

-----  
-----  
-----

《ご記入が済みましたら、所属の都道府県バス協会へご提出下さい。》ご回答有り難うございました。

## 協会用報告用紙

協会名: \_\_\_\_\_

## 1. 貴協会の実施事項

(1) ホームページ開設の有無について

ホームページが                      ある                      ・                      ない

(2) 上記項目においてあると答えた協会では、本キャンペーンについて、

ホームページに                      掲載した                      ・                      掲載しなかった

(3) 県内自治体及び旅行業団体、県トラック、ハイ・タク協会等への協力依頼について

① ホームページへの掲載依頼 \_\_\_\_\_ 所

② 広報誌等への掲載依頼 \_\_\_\_\_ 所

## 2. 会員(路線バス)事業者の実施事項

実施事項	報告事業者	社
① 利用者への啓発用ポスターをバス車内に掲示した。		社
② ホームページに掲載した。		社
③ 社内報・広報誌等に掲載した。		社
④ 本キャンペーンに合わせて勉強会を実施した。		社
⑤ 本運動の趣旨を反映した運行ダイヤの点検を実施した。		社
④ 令和4年度の車内事故削減目標件数を達成した。		社

3. 貴協会または会員事業者において「車内事故防止キャンペーン」に関して実施した特記事項等がありましたら、次にご記入下さい。

(1) 協会で行ったこと

① \_\_\_\_\_

② \_\_\_\_\_

(2) 会員が行ったこと

① \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ 社

② \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ 社

③ \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ 社

※ご多忙のところ誠に恐縮ですが、9月8日(金)までに日本バス協会技術安全部宛、メール(yokoyama@bus.or.jp)にてご報告下さいますよう、よろしくお願い致します。



## 資料4

### 安全輸送決議（案）

我々バス事業者は、公共交通機関としての自覚と誇りを持って、各種の交通事故防止対策を強力に展開してきた。

これにより、バスに係る交通事故の発生件数は減少しているものの、交差点やロータリー内における横断歩行者等の死傷事故及び車内事故は依然として後を絶たない。また、幼児、高齢者の事故や自転車を巻き込んでの事故が目立っている。

加えて、バスの横転事故、バス停付近の人身事故、健康起因の事故、車椅子利用者の車内事故や、今後、利用が広がる電動キックボードの交通ルール違反等のほか、送迎用バスの置き去り事故に社会の関心が高まっている。

このような中で、我々バス事業者は、事業の内容を点検し、新たな安全規制の効果的な推進に努めるとともに、安全・安心がすべてに優先するとの決意をもって、法令遵守はもとより、バスの安全運行を図るため、業界を挙げて次の事項を徹底することとする。

1. 経営トップから現場まで一丸となり、それぞれの持ち場において、法令遵守を再徹底する。運行管理者による運転者に対する実効ある指導・監督体制を確立する。特に、軽井沢スキーバス事故を受けて実施された各種対策を徹底し、安全性の向上に努める。
2. 交差点等における重大事故を防止するため、幼児や高齢者が絡んだ事故事例や自転車巻き込み事故事例等を活用した危険予知教育訓練を充実するとともに、「交差点右左折時には横断歩道の手前で一旦停止する」、「発進時にはアンダーミラーによる直前横断者を確認する」、「歩行者、自転車、電動キックボード等他者の動向に注意する」という習慣を確実に習得させるなどの安全教育を徹底する。
3. 横断歩道が近接するバス停では、利用者に降車直後の道路横断時の注意喚起を徹底する。
4. 車内事故を防止するため、発車時に乗客、特に高齢者が着席したことを確認してから発車する「ゆとり運転」や、降車しようとする乗客に、バスが停車しドアが開いてから席を立つ等の注意喚起の実施のほか、乗降時の車椅子利用者との十分なコミュニケーションに努めることを徹底する。またバス停から発車するバスを無理に追い越さないよう一般ドライバーへ協力を求める取組を実施する。
5. バスが横転する重大事故が発生したことを踏まえ、長い下り坂等でのブレーキ操作、

危険箇所の情報を踏まえた運転指導の実施等運行管理を徹底する。客席にシートベルトの装備があるバス車両の運行に当たっては、乗客の安全を確保するためバス出発時に、車内放送や映像等による乗客へのシートベルト着用案内を徹底する。その際、運転者の見回りによる着用案内を推進する。また、ドライバー異常時対応システムや非常口の設置場所及び開放方法を予め乗客に周知する。

6. 事故防止の為に衝突被害軽減ブレーキ、ドライバー異常時対応システム等、ASV装置及びデジタルタコグラフ、画像データ保存機能を有するアルコール検知器、送迎バス等については置き去り防止装置の導入を推進する。また、バス車両の点検整備を確実にを行うことにより、車両故障、車両火災、車輪脱落事故を防止する。
7. ドライブレコーダー映像等、保有する情報を活用して運転者の運転特性や運転技能の確認及び研修の実施等に努める。特に、乗務中における携帯電話やスマートフォンの使用の禁止を継続的かつ反復的に指導する。
8. 健康診断の受診を徹底し、運転者と日頃からコミュニケーションを図るとともに、個々の健康状態を把握した点呼を推進し、健康に起因する事故の防止に努める。また、確実な点呼を実施する等により、睡眠不足等チェックを行い過労運転等の防止に努める。
9. 運転者に対する日常的飲酒に関する指導・注意喚起を徹底するとともに、遠隔地でのアルコールチェックの更なる実効性の確保に努めるほか、覚せい剤、大麻、危険ドラッグ等についても細心の注意を払う。
10. 新型コロナウイルス感染症の影響等で休業や休車を実施した後、運行を再開する際は、運転者に対して実技等による指導及び監督を実施した上で技量の確認や、車両の点検整備を行い安全確保を徹底する。

以上、決議する。

令和5年6月〇〇日

公益社団法人日本バス協会

## 資料5・その他

### 令和4年1月～令和5年5月までの主なバス事故一覧（報道資料等による未定稿）

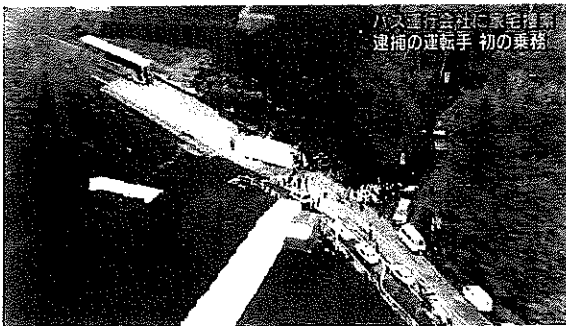
日本バス協会調べ

No	バスの死亡事故
1	<p>令和4年6月27日(月)午後2時2分頃、広島県の国道において、同県に営業所を置く乗合バスが乗客3名を乗せ運行中、信号機のある交差点を右折しようとしたところ、横断歩道を横断していた歩行者をはねた。</p> <p>この事故により、当該歩行者が死亡した。</p> <p>なお、当該バスの運転者と乗客にケガはなかった。</p>
2	<p>令和4年5月28日(土)午後3時15分頃、神奈川県相模原市南区当麻の県道交差点で、企業の送迎バスが右折しようとしたところ、直進してきたバイクと衝突した。</p> <p>この事故で、バイクを運転していた相模原市中央区に住む19歳の男性が病院に搬送されたが、全身を強く打ち、死亡が確認された。</p>
3	<p>令和4年8月22日(月)午前10時12分頃、愛知県の高速道路において、同県に営業所を置く乗合バスが乗客7名を乗せ運行中、高速道路を降りようとした際、当該道路の本線と出口へ向かう道路とが分岐する分離帯に衝突し、横転・炎上した。</p> <p>更に、後方から走行してきた乗用車が当該事故に巻き込まれた。</p> <p>この事故により、当該バスの運転者と乗客の計2名が死亡し、当該バスの乗客6名と乗用車の運転者の計7名が軽傷を負った。</p>
4	<p>令和4年10月13日(木)午前11時50分頃、静岡県の県道において、乗客乗員36名が乗った貸切バスが、車両右側面を下にして横転した。</p> <p>この事故により、当該貸切バスに乗っていた1名が死亡、3名が重傷、多数の軽傷者を生じた。</p>
5	<p>令和5年5月16日(金)宮城県栗原市の東北自動車道下り線において、宮城県に営業所を置く乗客40名を乗せた貸切バスが車両故障により路肩に停車していたところ、当該貸切バスに青森県に営業所を置く大型トラックが衝突した。</p> <p>この事故により、貸切バスの乗客2名と運転者1名の計3名が死亡、大型トラックの運転者1名が重傷を負った。</p>

# 緊急事故警報

令和4年10月13日(木)午前11時50分頃、静岡県小山町の富士山5合目から下る県道の右カーブで、■■■■観光バスが道路左側の法面に衝突し横転する事故が発生した。

バスには、日帰りツアーの乗客と乗員36人が乗っており、乗客の74歳女性が死亡し、26人が重軽傷を負った。



画像引用元 静岡朝日テレビ



画像引用元 静岡県警

事故原因は現在調査中であるが、当社においては下記に留意し、安全運行の徹底を図るものである。

## 記

### 1. 運行管理の徹底

- (1) 確実に点呼を実施すること。
- (2) 乗務員の健康状態、過労状態の確実な把握に努めること。
- (3) 適切な運行計画を作成し、確実に指示すること。

### 2. 安全運転、安全確保の徹底

- (1) ブレーキは安全上極めて重要な装置であることを認識し、始業点検を確実に実施すること。
- (2) 乗客、乗員のシートベルト着用を徹底すること。(お客様に確実にシートベルトを着用していただく)
- (3) 下り坂での運転について
  - ア. 長い下り勾配にかかる前には、制動機の試験を行うこと。(ブレーキが効くかどうかを確認する)
  - イ. 勾配に応じて、低速のギアを用いてエンジンブレーキと、補助ブレーキ(排気ブレーキ、リターダー)を活用すること。  
長い下り坂でフットブレーキを多用し、「フェード現象」や「ベーパーロック現象」を引き起こすとブレーキが効かなくなる。  
※ フェード現象=ブレーキを踏み過ぎると摩擦材が高温になり、発生したガス膜により摩擦係数が低下しブレーキが効かなくなる。  
※ ベーパーロック現象=ブレーキ液が過熱して一部が蒸発し、油圧伝達管系に気泡が溜まり制動力の伝達が出来なくなり、ブレーキが効かなくなる。  
同じ道路である場合、上った時と同じギアで下ることが基本である。
  - ウ. カーブ手前では十分に速度を落とすこと。
- (4) 車両に異常を感じた場合は、速やかに停止すること。

以上

昨年10月13日に静岡県小山町（富士山からの下り）で発生した他社貸切バスの横転死傷事故では、運転手の不適切なブレーキ操作によりブレーキの効きが著しく悪化したことが原因の一つとされ、国交省から「観光バスのブレーキに関する取り扱いの徹底について」（国自安第95号）が配信されるなど、再発防止が求められています。

当社は山岳観光路線を担うバス会社として、同様の事故の発生を絶対に防がなければなりません。

### 下り坂での運行では、下記の運転操作を徹底してください！

#### 「上るときと同じギアで下る」が基本です。

特に多客期は、低いギアでリターダーを有効に活用しながら走行してください。

安全確保とともに、車両にも優しい運転を心がけましょう。

#### 注意しよう！

- 上高地から下る際、釜トンネルは3速で、その先沢渡地区まで、基本的には4速で下ってください。

