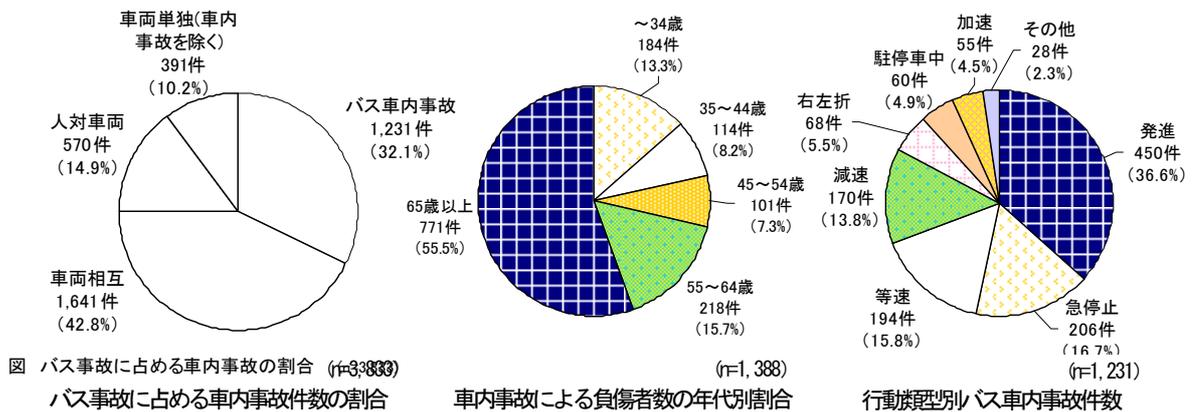


バスの車内事故を防止するための安全対策の提言（概要）

～H18年度 「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」の提言～

1. 平成17年のバス事業者による事故の特徴

- ・バス事業者による事故の約3割はバスの車内で発生
- ・バスの車内事故の負傷者は65歳以上の高齢者が過半数
- ・車内事故が発生する状況は、「発進時」が36.6%と最も多く、次いで「急停止時」が16.7%



出典：(財)交通事故総合分析センター

2. 車内事故の発生要因等

バスの利用者（乗客）となる高齢者は、降車動作に時間がかかるため周囲に迷惑をかけると思い、バス停に到着するより数秒早く立ち上がり、走行中に移動を開始し、転倒したり、また、発進時、本線車線への合流で方向指示器を出して発進を待っている時に、高齢者が前の席に移動しその間にバスが発進して移動中の高齢者が転倒する事故が多く見られます。一方、高齢者等の声を通して公共交通機関利用時の身体的負担や心理的な不安を理解し、利用者の視点をもって接遇したいという事業者も増えています。

3. バス車内事故未然防止対策の視点：安全文化の構築

高齢者のバス利用と社会参加を促進するためにも、バスの車内事故防止を安全文化として構築することが必要です。安全文化構築のキーワードは、ゆとりの文化、バスの優先走行等の公共性の尊重、車両開発技術とりわけユニバーサルデザインの普及です。

第1の視点 ゆとりの文化

バス利用に関しては、高齢者がゆとりをもって乗降することを社会全体が当然のこととして容認しなくてはなりません。運転者教育と、市民の同意と協力が必要です。

第2の視点 公共性の尊重

運転者が急ブレーキや急ハンドル操作をしないですむように、バスへの無理な追い越しや割り込みの禁止や、バス優先通行の拡大を図り、バス走行優先のルール確立が必要です。

第3の視点 ユニバーサルデザインの普及

利用者に優しいユニバーサルデザインの視点を大幅に取り入れたバスの開発、普及が重要です。

4. 安全対策の提言

バス事業者、自動車メーカー等関係者が連携して、バスの車内事故防止に取り組むことが望ましい具体的な対策を提言としてとりまとめました。

提言では、車内事故防止のために、

- (1) バス事業者は、ゆとりある乗降を可能とする運行ダイヤを組み、利用者に不安定な姿勢を誘発する車内での現金扱いや両替を減らすため、カード方式の積極的な普及を促進させる等により、利用者に対して乗降を急がせないこと、
- (2) 運転者は、利用者に走行中に席を移動しないこと等の注意を促すとともに、利用者が着席してから発車するよう努めること、車内アナウンスやステッカー等により利用者への事故防止の啓発に努めること、
- (3) 利用者は、走行中の車内移動の危険性を認識し、バス走行中において席を立たないとともに、立席の場合は手すりを使用すること、
- (4) 自動車メーカーは、ノンステップバスの普及、促進を図るとともに、車内事故事例で問題点が明らかになった点について、技術的検討や設置基準の検討を行うこと、等を掲げています。

5. 安全対策に関わるアクションプラン：「バス車内事故防止キャンペーン」等

提言内容を強力に推進するための具体的な取り組みをアクションプランとして整理しました。

アクションプランは第一、第二、第三の順に実行することとし、第一、第二については平成19年度中に着手し、5年以内に全ての取組みに着手します。これらの取組みを通じてバス車内事故の撲滅を目指し、ひいてはバスの交通事故の削減を目指します。

- (1) 第一のアクションプラン：バス事業者面、運転者面の対策

バス事業者は、PDCAサイクルの「P」として、車内事故の削減目標とその計画を

明らかにし、提言を踏まえた対策を行うことが望まれます。

(2) 第二のアクションプラン：利用者面の対策（利用者の車内事故防止に関する協力）

高齢者がゆとりをもって乗降車することを社会全体が当然のこととして容認するために、バスの車内事故の実態と背景、安全文化の構築に向けたメッセージについて、バス事業者は利用者に向けて情報発信します。

具体的には、利用者への注意喚起等全国規模の取り組みを行う必要があるものについて、社団法人日本バス協会や会員事業者等が連携して「バス車内事故防止キャンペーン」を同年度中に開催する予定です。

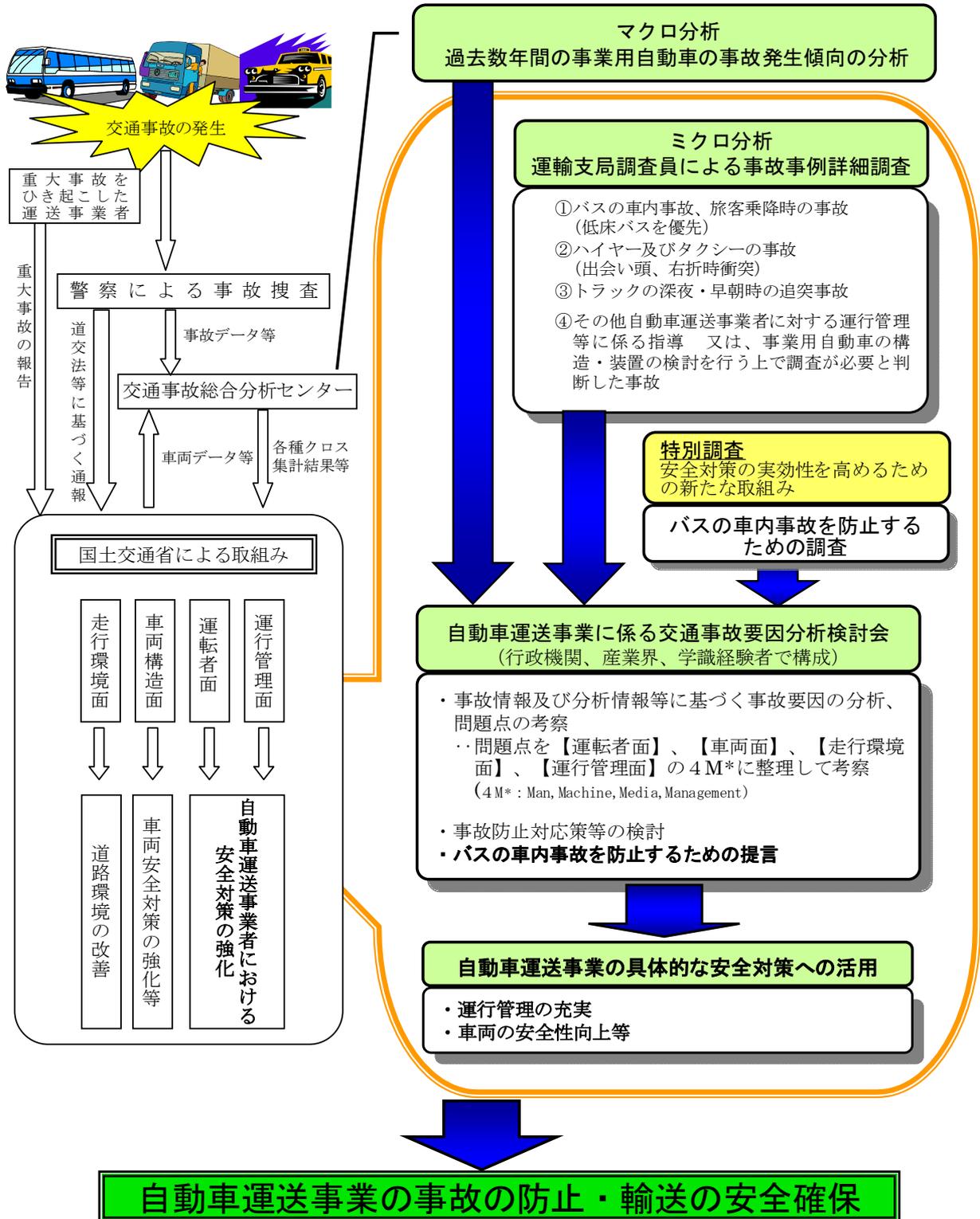
(3) 第三のアクションプラン：車両面の対策

国土交通省自動車交通局では、標準仕様ノンステップバスに補助金を重点化して交付し、安全性及び利便性の高いノンステップバスの普及がより一層推進されるよう、標準仕様ノンステップバスの認定制度を創設し、平成 16 年 1 月 19 日から開始しています。今後、ノンステップバスの普及率を更に上げることが強く望まれます。

本提言における標準仕様以外の内容については、今後更なる検討が必要な対策もあり、車内事故事例で問題点が明らかになった以下の点については、今後、技術的検討や設置基準の検討を行う事が望まれます。

- ・ 扉挟み込み防止センサー等の最適化
- ・ 識別しやすい扉操作スイッチの開発（扉スイッチの仕様の統一）
- ・ 開扉発車防止装置の改良
- ・ モニターカメラ等を設置する自主基準の作成

自動車運送事業に係る交通事故要因分析事業の検討フロー



検討会の委員（順不同・敬称略）

座 長	堀野 定雄	神奈川大学工学部助教授
委 員	相川 春雄	社団法人日本バス協会安全輸送委員会委員
〃	安藤 弘一	社団法人全日本トラック協会交通対策委員会委員代理
〃	伊藤 恒篤	損害保険料率算出機構自賠責保険センター損害調査部長
〃	榎元 紀二郎	社団法人全国乗用自動車連合会交通事故防止委員会委員
〃	小野 古志郎	財団法人日本自動車研究所研究主幹 兼 財団法人交通事故総合分析センター主任研究員
〃	酒井 一博	財団法人労働科学研究所常務理事・研究主幹
〃	清水 勝一	独立行政法人自動車事故対策機構理事（事故防止担当）
〃	関 政治	全日本交通運輸産業労働組合協議会事務局長
〃	園 高明	財団法人日弁連交通事故相談センター常務理事
〃	柳生 宜秀	社団法人日本自動車整備振興会連合会常務理事
〃	山口 秀二	社団法人日本自動車工業会安全・環境技術委員会安全部会 副部会長
オブザーバー	杉浦 秀明	社団法人日本自動車工業会大型車部会長

行 政：警察庁交通局交通企画課

国土交通省道路局地方道・環境課道路交通安全対策室

自動車交通局総務課安全監査室（事務局）

旅客課、貨物課、保障課、技術企画課、整備課