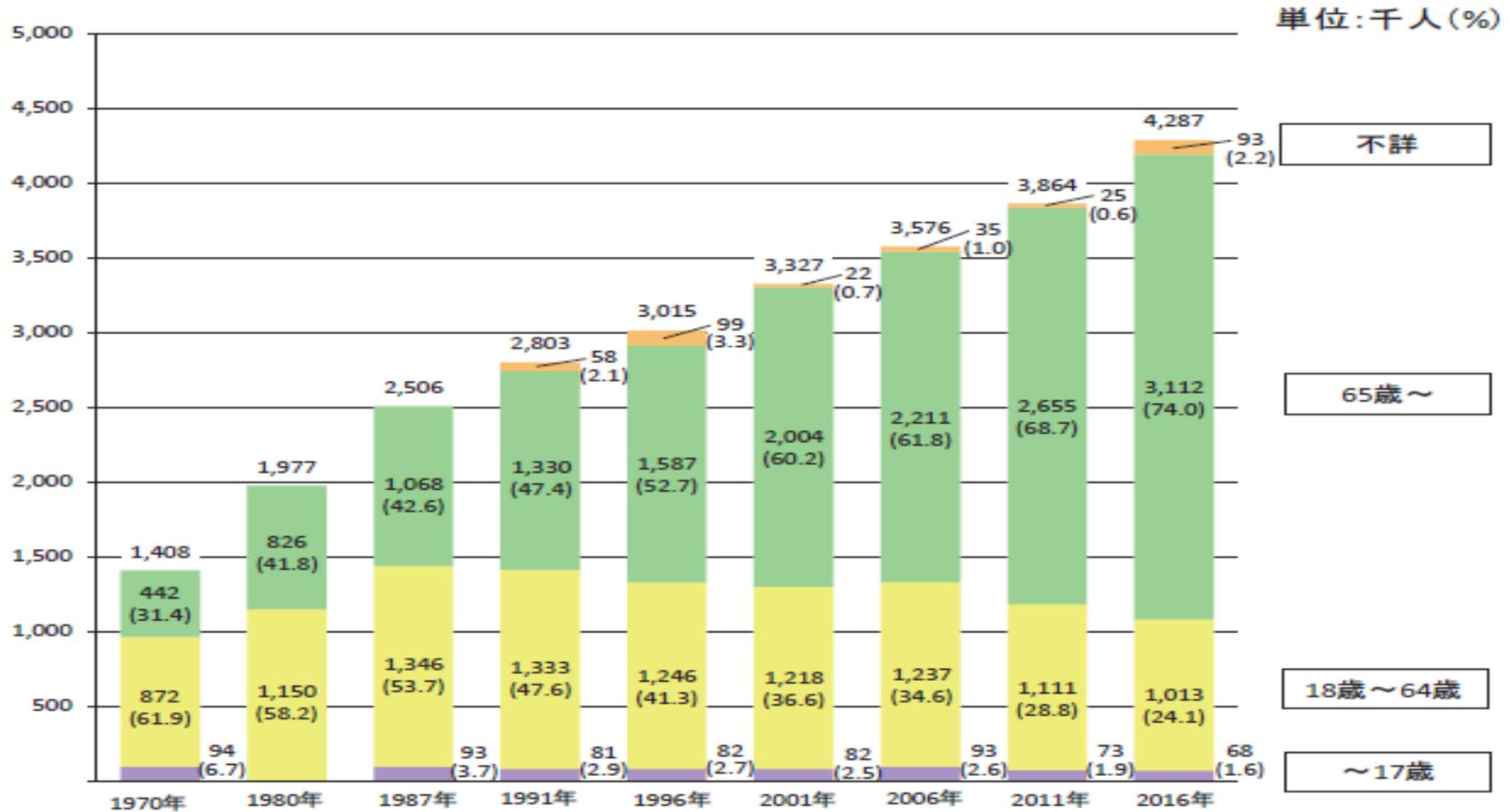


「路線バスに係る車いす事故対策検討会」
路線バスに係る車いす事故の現状・
現行制度等について

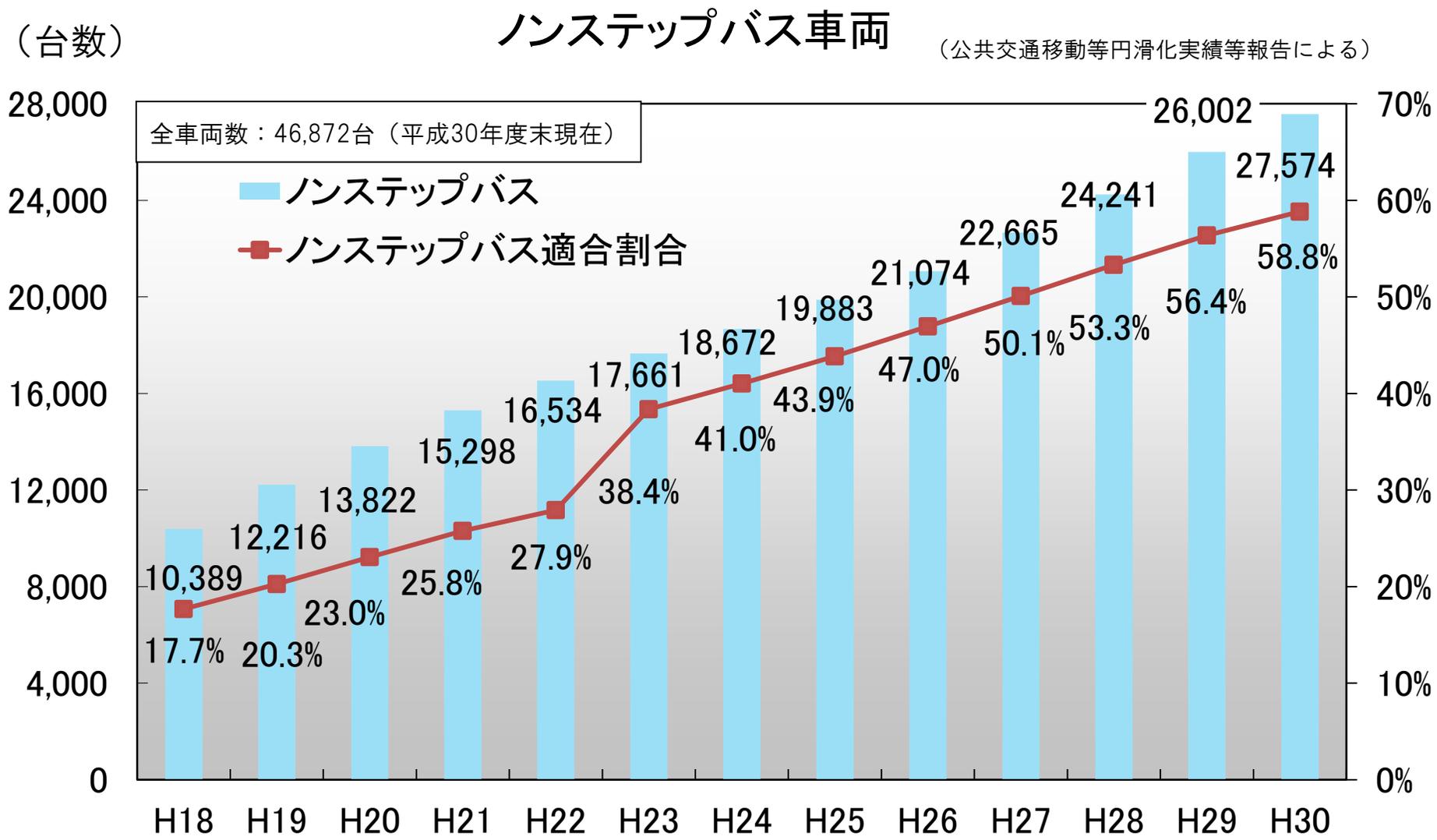
○ 2016年の身体障害者数は約428万7千人で、2011年に比して約42万人(10.9%)増。

<身体障害児・者(在宅)>



注:1980年は身体障害児(0~17歳)に係る調査を行っていない。四捨五入で人数を出しているため、合計が一致しない場合がある。
 資料:厚生労働省「身体障害児・者実態調査」(~2006年)、厚生労働省「生活のしづらさなどに関する調査」(2011・2016年)

○ 路線バスにおいて、バリアフリー化が着実に進展。

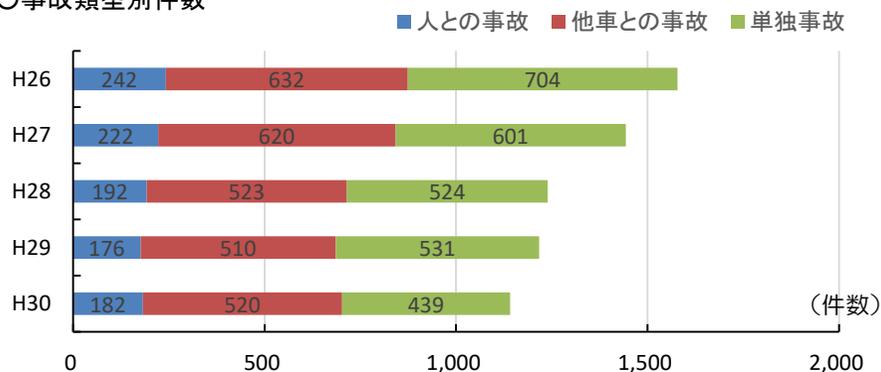


乗合バスの特徴的な事故

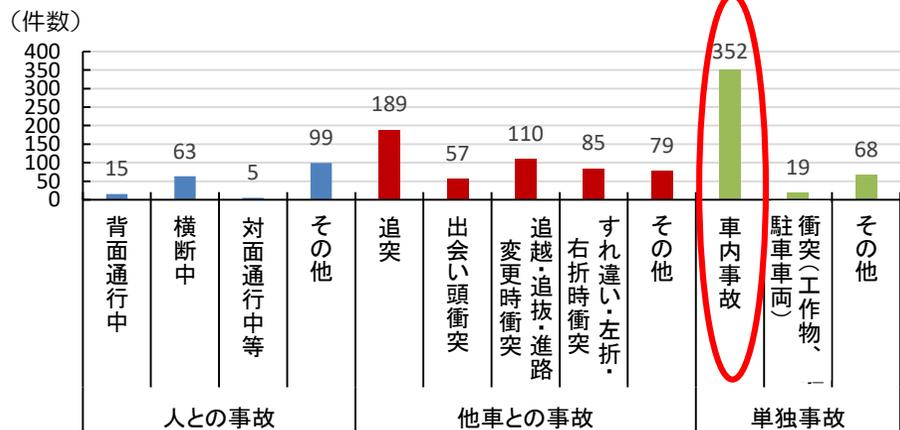
- 事故は減少しており、他車との事故が最多となっている。
- 平成30年は事故類型のうち、他車との事故が前年より増加しており、事故類型別事故件数の内訳では車内事故が最多で352件発生し、乗合バス事故全体の30.9%を占めている。

乗合バスの事故類型

○事故類型別件数

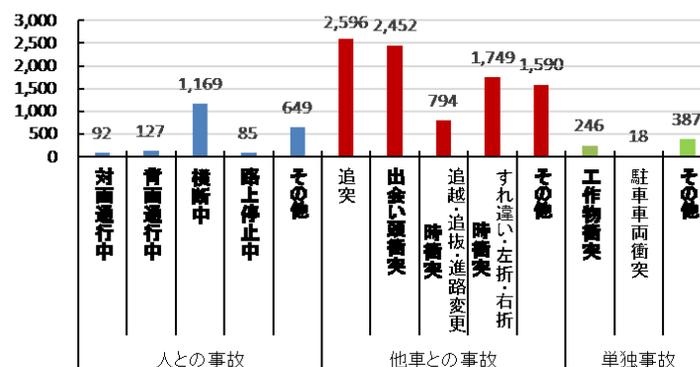


○平成30年事故類型別事故件数の内訳



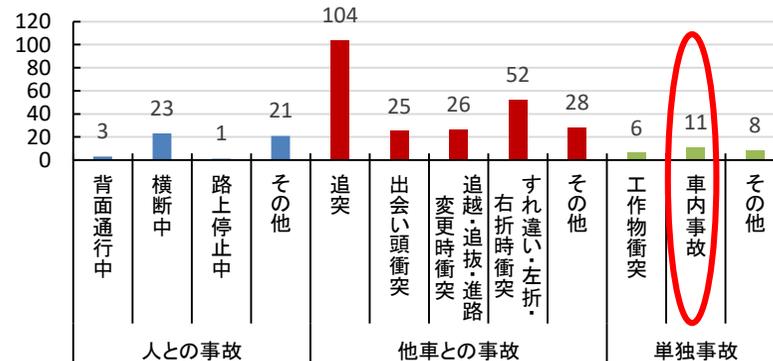
(※参考)タクシーの事故類型

○平成30年事故類型別事故件数の内訳 (件数)



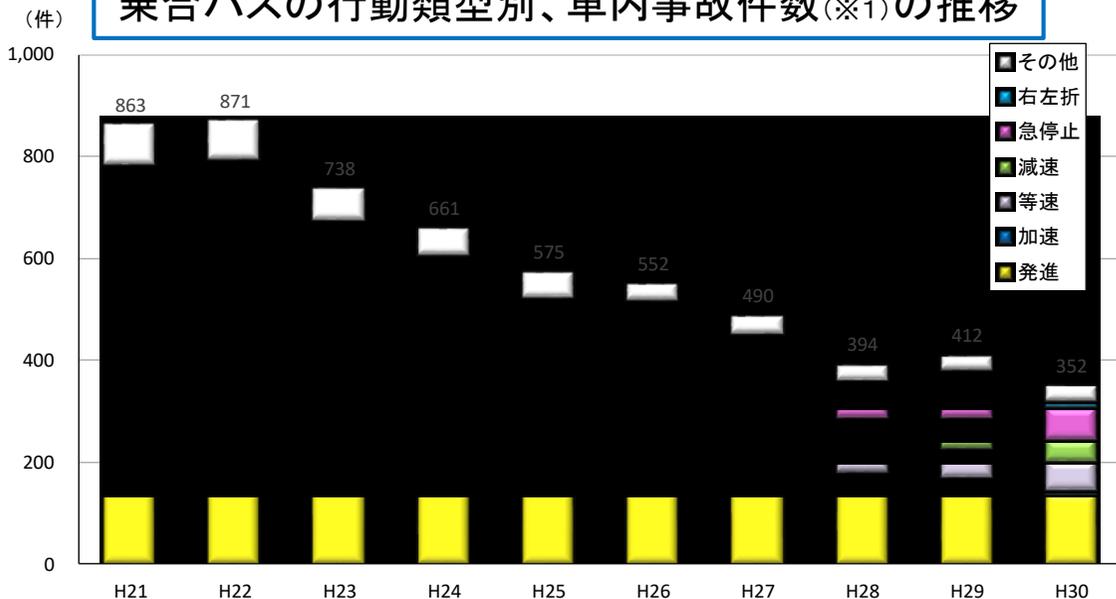
(※参考)貸切バスの事故類型

○平成30年事故類型別事故件数の内訳



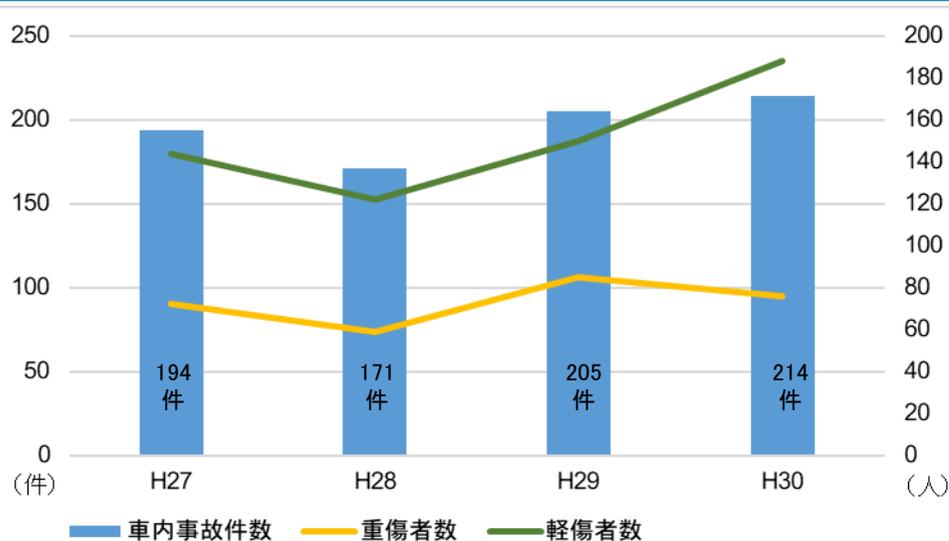
乗合バス車内事故の発生状況

乗合バスの行動類型別、車内事故件数(※1)の推移

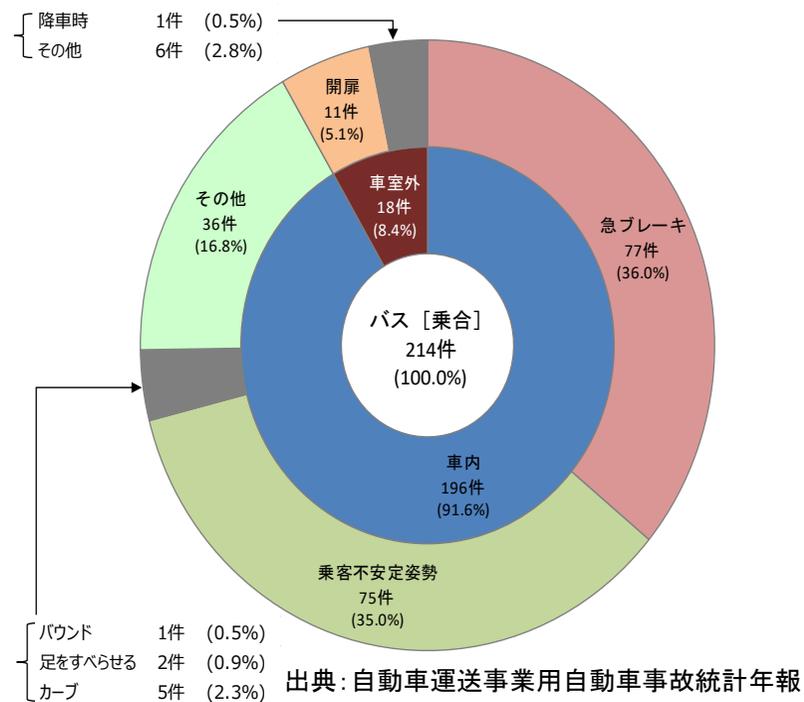


出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

乗合バスの、乗務員に起因する重大事故における車内事故(※2)件数等



乗合バスにおける乗務員に起因する原因別・車内事故(※2)発生状況(平成30年)



出典：自動車運送事業用自動車事故統計年報

※1 道路上にて、乗合バスの交通によって起こされた事故のうち、車内にて発生したもの

※2 乗務員に起因する重大事故(死傷者を生じた事故等、自動車事故報告規則第2条に規定する事故)のうち、操縦装置又は乗降口の扉を開閉する装置の不適切な操作により、旅客を死傷させたもの

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）の概要

※令和2年法改正の内容について、赤字は令和2年6月19日施行
青字は令和3年4月1日施行

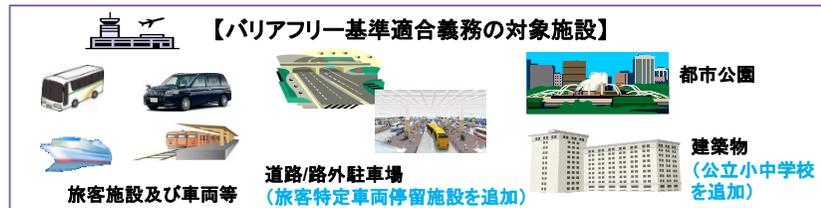
1. 国が定める基本方針

- 移動等円滑化の意義及び目標
- 基本構想の指針
- 情報提供に関する事項
- 施設設置管理者が講ずべき措置
- 国民の理解の増進及び協力の確保に関する事項
- 移動等円滑化促進方針(マスタープラン)の指針
- その他移動等円滑化の促進に関する事項

2. 国、地方公共団体、施設設置管理者、国民の責務

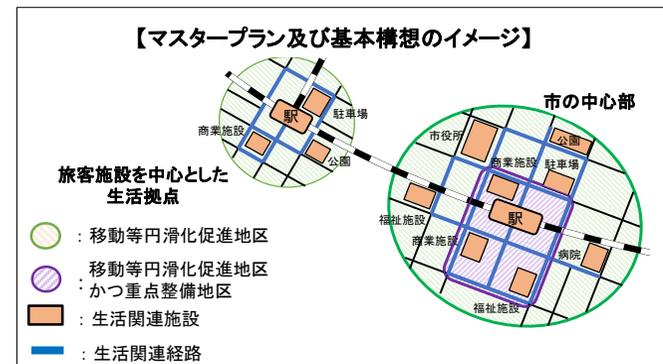
3. 公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進

- ハード面の移動等円滑化基準の適合については、新設等は義務、既存は努力義務
- 新設等・既存にかかわらず、基本方針において各施設の整備目標を設定し、整備推進
- 各施設設置管理者に対し、情報提供、優先席・車椅子用駐車施設等の適正利用推進のための広報・啓発活動の努力義務
- 公共交通事業者等に対し、以下の事項を義務・努力義務化
 - ・旅客施設等を使用した役務の提供の方法に関するソフト基準の遵守(新設等は義務、既存は努力義務)
 - ・他の公共交通事業者等からの協議への応諾義務
 - ・旅客支援、職員に対する教育訓練の努力義務
 - ・ハード・ソフト取組計画の作成・取組状況の報告・公表義務(一定規模以上の公共交通事業者等)



4. 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

- ・ 市町村が作成するマスタープランや基本構想に基づき、地域における重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進
- ・ 基本構想には、ハード整備に関する各特定事業及び「心のバリアフリー」に関する教育啓発特定事業を位置づけることで、関係者による事業の実施を促進(マスタープランには具体の事業について位置づけることは不要)
- ・ 定期的な評価・見直しの努力義務



5. 当事者による評価

- ・ 高齢者、障害者等の関係者で構成する会議を設置し、定期的に、移動等円滑化の進展の状況を把握・評価(移動等円滑化評価会議)

バリアフリー法に基づく車いす固定装置の備え付け

●移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令（平成18年国土交通省令第111号）
（車椅子スペース）

第39条 バス車両には、次に掲げる基準に適合する車椅子スペースを一以上設けなければならない。

一・二 （略）

三 **車椅子を固定することができる設備が備えられていること。**

四～七 （略）



●バリアフリー整備ガイドライン(車両等編)

<移動等円滑化基準に基づく整備内容>

・車椅子スペースには、車椅子固定装置を備える。

<標準的な整備内容>

・車椅子固定装置は、短時間で確実に様々なタイプの車椅子が固定できる巻き取り式等の構造とする。

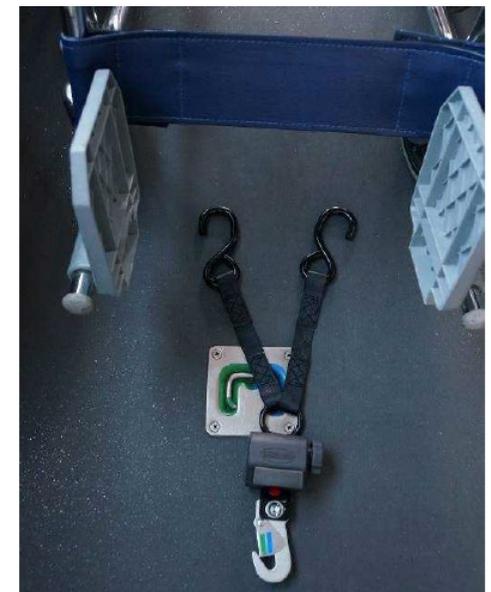
・前向きの場合には、3点ベルトにより車椅子を床又は車体に固定する。車椅子使用者のベルトを用意しておき、希望によりこれを装着する。

・後ろ向きの場合には背もたれ板を設置し、横ベルトで車椅子を固定する。また、姿勢保持ベルトを用意しておき、希望によりこれを装着する。

<望ましい整備内容>

・腰ベルトを使用する場合は、腰骨に正しく装着されることが望ましい。

・方式の多様化による乗務員の混乱を避けるため、仕様の統一が望ましい。



2. 肢体不自由者・車椅子使用者



特性に配慮し、困っている様子ときは、**支援が必要かを確認した上で接遇対応**をします。

■ 肢体不自由者・車椅子使用者の特性

- 四肢、体幹が不自由で歩行や筆記が困難
- 障害の部位は個人差がある
- 車椅子、杖、義足などを使用
- 原因（脳血管障害、脳性麻痺等）により困難さが異なる
- 介助犬を使用する人もいる



事前問合せ、チケット購入

- **支援内容の確認**（車椅子等の補助具や介助犬の使用等について）
- **窓口の利用では、必要に応じて支援**（車椅子使用者等に配慮したカウンターではない場合など）
- **発券機の利用では、必要に応じて支援**（車椅子使用者等に配慮した構造ではない場合など）

乗降時、運賃支払い、車内

- **バス停への着正**
- **車椅子使用者のスロープによる乗降支援**
 - ・スロープを利用して支援
 - ・乗車時は前向き、降車時は後向きで
 - ・歩道にスロープが降ろせない場合は車道面まで降ろして（段差越え要領で）から



乗降時、運賃支払い、車内（つづき）

- **車椅子使用者のリフトによる乗降支援**
 - ・乗車までの流れを説明
 - ・使用方法を確認して支援
- **知-ポ/リフトがない場合の乗降支援**
 - ・設備がないことを説明
 - ・利用者の意向を確認
 - ・同意が得られれば、階段の要領で4人以上で支援（他の乗客などの協力を得る）
 - ・支援必要人数が得られない場合は、別の方法（設備のあるバスを待って乗車等）などを提案し、話し合い、理解を得られるようにする
- **乗車時に運賃の授受**
 - ・目的地の確認、手帳の確認、運賃の授受を乗車位置で行う
 - ・割引適用は合理的な方法で確認



乗降時、運賃支払い、車内（つづき）

- **車椅子は確実に固定装置を装着する**
 - ・車椅子スペース又は一般座席横に移動
 - ・進行方向に向けてブレーキをかける
 - ・備え付けの固定装置を確実に装着する
 - ・移乗の場合は支援の有無を確認して支援する

乗り換え時

- **支援の申し出があれば乗換経路を具体的に案内**

●高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律

<予算関連>

背景・必要性

2018年12月のユニバーサル社会実現推進法の公布・施行やオリパラ東京大会を契機とした共生社会実現に向けた機運醸成等を受け、「心のバリアフリー」に係る施策などソフト対策等を強化する必要

○ハード面のバリアフリー化を進める※一方で、使用方法等ソフト面の対応が十分ではないため、高齢者・障害者等の移動等が円滑になされない事例が顕在化

※ 利用者数3千人以上/日の旅客施設の90%で段差解消、87%で障害者用トイレ設置
(2018年度末)

①公共交通事業者等における課題

例1)車椅子の乗車方法に関し、公共交通事業者の習熟が必要との指摘。

例2)交通結節点における接遇を含めた関係者の連携が必要であるとの指摘。
(平成30年改正時の附帯決議)



○公共交通事業者など施設設置管理者について、ハード整備とともに、**ソフト面の対策の強化が必要**

②国民における課題

例)車両の優先席について、高齢者等に対し、声かけが恥ずかしい等の理由で譲らないケースも存在。



○オリパラ東京大会を契機とした**共生社会実現に向けた機運醸成**※1を受け、**市町村、学校教育**※2等と連携して「心のバリアフリー」を推進することが必要

※1 「ユニバーサルデザインの街づくり」と「心のバリアフリー」に取り組む「共生社会ホストタウン」の拡大

※2 新学習指導要領※に基づき「心のバリアフリー」教育を実施 (※小学校で2020年度から、中学校で2021年度から全面実施)

●高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律

＜予算関連＞

法律の概要

※赤字: 令和2年6月19日施行 青字: 令和3年4月1日施行

1. 公共交通事業者など施設設置管理者におけるソフト対策の取組強化

- 公共交通事業者等に対するソフト基準※遵守義務の創設（※ スロープ板の適切な操作、明るさの確保等）
- 公共交通機関の乗継円滑化のため、他の公共交通事業者等からのハード・ソフト（旅客支援、情報提供等）の移動等円滑化に関する協議への応諾義務を創設
- 障害者等へのサービス提供について国が認定する観光施設（宿泊施設・飲食店等）の情報提供を促進

2. 国民に向けた広報啓発の取組推進

(1) 優先席、車椅子使用者用駐車施設等の適正な利用の推進

- 国・地方公共団体・国民・施設設置管理者の責務等として、「車両の優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適正な利用の推進」を追加
- 公共交通事業者等に作成が義務付けられたハード・ソフト取組計画の記載項目に「上記施設の適正な利用の推進」等を追加

(2) 市町村等による「心のバリアフリー」の推進（学校教育との連携等）（主務大臣に文科大臣を追加）

- 目的規定、国が定める基本方針、市町村が定める移動等円滑化促進方針（マスタープラン）の記載事項や、基本構想に記載する事業メニューの一つとして、「心のバリアフリー」に関する事項を追加
- 心のバリアフリーに関する「教育啓発特定事業」を含むハード・ソフト一体の基本構想について、「作成経費を補助」（※予算関連）
- バリアフリーの促進に関する地方公共団体への国の助言・指導等

【教育啓発特定事業のイメージ】



高齢者疑似体験



車椅子サポート体験

3. バリアフリー基準適合義務の対象拡大

- 公立小中学校及びバス等の旅客の乗降のための道路施設（旅客特定車両停留施設）を追加

道路運送法の概要

目的

地域の重要な公共交通機関であるバス・タクシーの事業経営等に関し必要な規制・監督について定めることにより、輸送の安全確保、利用者の利益の保護・増進を図るもの

概要

(1) 旅客自動車運送事業（バス・タクシー事業）

- バス・タクシー事業の経営について国土交通大臣の許可を受けることを義務付け
※無許可営業や自家用自動車による有償運送を禁止
- 事業計画の変更や運賃、約款の設定等について国土交通大臣の認可を受けること等を義務付け、事業者による適正な事業運営を確保
- 運転者の適切な労務管理や運行管理者の選任などバス・タクシー事業者が遵守すべき事項を定めるとともに、国土交通大臣による監督・指導を通じて、輸送の安全を確保



(2) 自家用自動車による有償運送

- バスやタクシーが不足していること等により地域の足の確保が困難である場合には、国土交通大臣の登録を受けることにより、自家用自動車を使用した有償運送を特例的に認める

自家用有償運送が認められる例

- ①市町村による地域住民の運送
- ②NPO法人等による過疎地等での旅客の運送
- ③NPO法人等による要介護認定を受けている者などの運送



(3) 自動車道事業

- 民間事業者等による自動車専用道路の供用事業について国土交通大臣の免許を受けることを義務付け
【供用中の自動車道】
万座ハイウェイ、伊豆スカイラインなど



万座ハイウェイ

- 旅客自動車運送事業者(運行管理者)は、運転者に対して、旅客の安全確保等に係る事項等について、適切な指導監督を実施しなければならないこととされている。
- 国土交通省では、当該実施方法を分かりやすく示すため、「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」を策定し、旅客の安全確保のため留意すべき事項として、車いすの固定方法等について運転者に指導監督を行うよう指導している。

●旅客自動車運送事業運輸規則(昭和31年運輸省令第44号) (従業員に対する指導監督)

第三十八条 旅客自動車運送事業者は、その事業用自動車の運転者に対し、国土交通大臣が告示で定めるところにより、主として運行する路線又は営業区域の状態及びこれに対処することができる運転技術並びに法令に定める自動車の運転に関する事項について適切な指導監督をしなければならない。この場合においては、その日時、場所及び内容並びに指導監督を行った者及び受けた者を記録し、かつ、その記録を営業所において三年間保存しなければならない。

●旅客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指導及び監督の指針(平成13年国土交通省告示第1676号)

第一章 一般的な指導及び監督の指針

2 指導及び監督の内容 (1) 旅客自動車運送事業者による指導及び監督の内容

④ 乗車中の旅客の安全を確保するために留意すべき事項

加速装置、制動装置及びかじ取装置の急な操作を行ったことにより旅客が転倒した等の交通事故の事例を説明すること等によりこれらの装置の急な操作を可能な限り避けることの必要性を理解させる。また、このほか、走行中は旅客を立ち上がらせないこと及びシートベルトが備えられた座席においてはシートベルトの着用を徹底させること等乗車中の旅客の安全を確保するために留意すべき事項を指導する。

⑤ 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

乗降口の扉を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た等の交通事故の事例を説明すること等により、旅客が乗降するときには旅客の状況に注意して当該装置を適切に操作することの必要性を理解させる。また、このほか、周囲の道路及び交通の状況に注意して安全な位置に停車させること及び旅客の状況に注意して発車させること等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を指導する。

【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】

**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**
〈第2編 本編：一般的な指導及び監督指針の解説〉



バス事業者編



(2) 車いす使用者の安全の確保

CHECK POINT

車いす使用者の乗降のため、ノンステップのスロープ付車両、ハイデッカーのリフト付車両などがありますが、乗降時の注意事項を確認させましょう。

【解説】

- バスは歩道に対してできる限り平行に停車させます。
- 乗車時には、乗客に声をかけ、押し戻されないように足を前後に踏ん張って、ゆっくりと押し、スロープ又はリフトで車内に乗車させます。介助者の協力や必要に応じて周囲の乗客に協力を得て行います。
- 車いす固定装置で車内に車いすを固定させます。
- 降車時は、後ろ向きで降りるのが一般的です。後方、周囲の安全を確認して、乗客に声をかけてから、ゆっくりと後退します。降りた後は、歩道の傾斜で車いすが動かないように注意します。



3点ベルト式車いす固定装置
(2点式シートベルトの装着も必要)



後向き・背もたれ板式車いす固定装置
横ベルトで車いすを固定
(写真は国土交通省の試作試験車)

路線バスにおける車いす使用者に関する車内事故

- 路線バスにおける車いす使用者に関係する車内事故について、2017年から2019年までの3年間で計12件(※1)が確認された。
- 上記12件のうち少なくとも9件は、車いすの固定をしていなかった・不十分だったことに起因するもの(※2)。

＜路線バスにおける車いす使用者に関する車内事故件数＞

- 2017年 2件(いずれも、車いす固定をしなかった・不十分だったことに起因するもの)
※参考:乗合バス全体412件
- 2018年 6件(うち3件は、車いす固定をしなかった・不十分だったことに起因するもの)
※参考:乗合バス全体352件
- 2019年 4件(いずれも、車いす固定をしなかった・不十分だったことに起因するもの)

路線バスにおける車いす使用者に関係する車内事故について、
対策を検討することが必要

※1 事業者が国土交通省に報告することが義務づけられている車内事故(旅客が11日以上医師の治療を要する傷害を受けたもの)のうち、車いす使用者が重傷・負傷を負ったものの件数

※2 事業者が提出する自動車事故報告書の記載内容(事故の原因等)から、車いすの固定をしていなかった・不十分だったと認められるものの件数