

「路線バスに係る車いす事故対策検討会」
報告書

令和2年12月10日

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対策検討会 委員名簿

◎：座長

稲垣 具志	中央大学研究開発機構	准教授
小田切 優子	東京医科大学医学部医学科公衆衛生学分野	講師
小西 慶一	社会福祉法人日本身体障害者団体連合会	副会長
◎酒井 一博	公益財団法人大原記念労働科学研究所	研究主幹
澤田 大輔	公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団	バリアフリー推進部企画調査課長
田中 宏	公益社団法人日本バス協会	技術安全部長
寺田 一薫	東京海洋大学大学院工学系流通情報工学部門	教授
山寄 涼子	特定非営利活動法人D P I	日本会議

(五十音順、敬称略) 令和2年12月10日現在

【事務局】国土交通省 自動車局 安全政策課
同 旅客課

路線バスに係る車いす事故対策検討会
報告書 目次

はじめに

I 検討の経緯

- 1 バリアフリーに係るこれまでの取組み
- 2 道路運送法に基づく運転者への指導教育
- 3 路線バスにおける車いす車内事故の発生状況
- 4 検討スケジュール

II 現状把握

- 1 車いす固定に係る車内事故の事例
- 2 関係者へのヒアリング
 - (1) バス事業者へのヒアリング
 - (2) 車いす使用者（障害者団体）へのヒアリング
 - (3) 公共交通機関のバリアフリー推進団体へのヒアリング
 - (4) 車いすメーカーへのヒアリング
- 3 論点整理

III 課題と対策の方向性

- 1 運転者への教育
- 2 車いす固定に関するバス利用者からの受容
- 3 車いす固定に関する関係者間の情報共有
- 4 事故実態の把握

おわりに

はじめに

高齢者、障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上については、東京オリンピック・パラリンピック競技大会等を契機とした共生社会の実現に向けた機運の醸成等を受け、官民においてバリアフリーの推進に係る取組みが進められている。

このような中、バリアフリーの推進にあたって安全の確保が前提となるべきものであるところ、路線バスにおいて、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車内事故が発生していることが確認されている。

これを踏まえ、国土交通省自動車局は、路線バスにおける車いす事故の防止に向けて、その対応策を検討するため、令和2年6月に、障害者団体、バス事業者団体、有識者等から構成される「路線バスに係る車いす事故対策検討会」を立ち上げた。この報告書は、本検討会における検討内容（現状把握、論点整理、及び課題と対策の方向性）をとりまとめたものである。

I 検討の経緯

1 バリアフリーに係るこれまでの取組み

これまで、共生社会の実現に向けて、障害者の権利の実現のための措置等を規定した障害者権利条約への批准や、その中で示されている「障害の社会モデル」への理解促進、障害者への不当な差別的取扱いの禁止や合理的配慮の提供を定めた「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」（障害者差別解消法）の制定等の取組みが進められてきた。さらに、近年は、「ユニバーサルデザイン 2020 行動計画」の策定や、東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機とした共生社会の実現に向けた機運の醸成等を受け、官民においてバリアフリーの推進に係る更なる取組みが進められている。

国土交通省におけるバリアフリー化の取組みについては、平成 18 年に公布・施行された「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）の下で進められており、更なるバリアフリー化へのニーズや共生社会の実現に向けた機運醸成等に応えるべく、平成 30 年 5 月、令和 2 年 5 月にそれぞれ法改正がなされてきた。

また、バスについては、ノンステップバスをはじめとするバリアフリー車両の導入や、標準仕様におけるスロープ板や固定ベルトの簡易化といったハード面の整備・改良等が進んできた中、令和 2 年 5 月の法改正においては、公共交通事業者等における車いす使用者の乗車介助についての習熟不足等といったソフト面の課題や、国民全般における車両の優先席や車いすスペースの譲り合いがなされないといった意識の課題を解決すべく、公共交通事業者等に対してはソフト対策の取組みの強化、国民に対しては「心のバリアフリー」についての広報啓発の取組みの推進等について定められたところである。

2 道路運送法に基づく運転者への指導教育

道路運送法では、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・監督について規定されており、その中で、旅客自動車運送事業者は、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。

国土交通省自動車局では、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、車いすの乗車、固定、降車の際に留意すべき事項について、運転者に指導監督を行うよう指導している。

3 路線バスにおける車いす車内事故の発生状況

乗合バスの人身事故（軽傷、重傷、死亡事故）の件数は全体として減少傾向ではあ

るが、平成 30 年の事故類型別事故件数の内訳を見ると、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（図 1）¹。この中で、路線バスにおける車いす使用者に関する車内事故として国土交通省に報告されたものは、平成 29 年から令和元年までの 3 年間で計 12 件あり²、そのうち、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³ことが確認されている（表 1）。

これを踏まえ、路線バスにおける車いす使用者に関する車内事故について、現状把握、論点整理、及び課題と対策の方向性を検討するため、本検討会を立ち上げることにした。

図 1 事故類型別件数

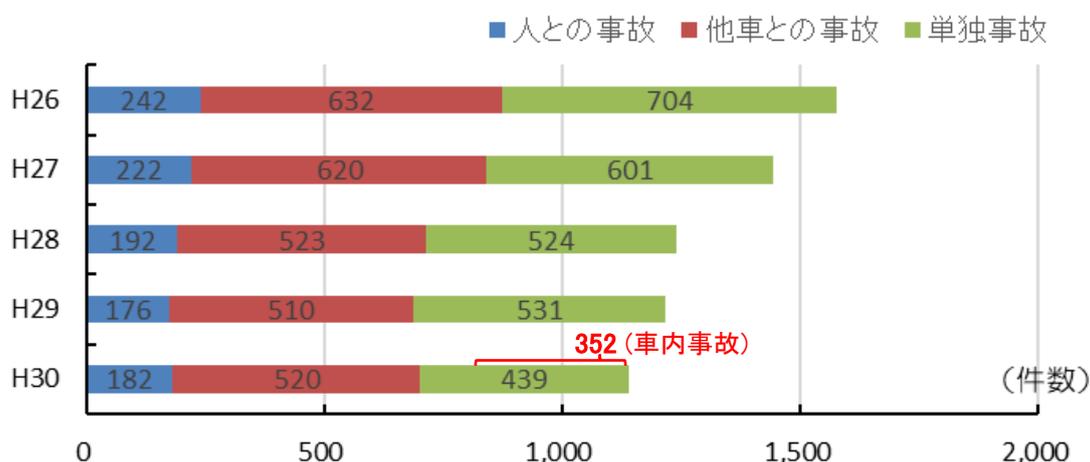


表 1 路線バスにおける車いす使用者に関する車内事故件数

平成 29 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：乗合バス全体の車内事故件数 4 1 2 件
平成 30 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：乗合バス全体の車内事故件数 3 5 2 件
令和元年	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）

¹ 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」

² 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、車いす使用者が負傷したものの件数。

³ 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。

4 検討スケジュール

検討会の開催状況は以下のとおり。

第1回：令和2年6月24日（水）

- ・路線バスに係る車いす事故対策検討会の設置
- ・路線バスに係る車いす事故の現状・主な論点の整理等

第2回：同年9月3日（木）

- ・路線バスに係る車いす乗車の実態、取組みに関するヒアリング
 - － 公益社団法人日本バス協会、西武バス株式会社
 - － 特定非営利活動法人DPI日本会議
 - － 社会福祉法人日本身体障害者団体連合会
 - － 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団
- ・主な論点に関する意見交換

第3回：同年12月3日（木）

- ・とりまとめ案に係る意見交換

II 現状把握

本検討会では、路線バスに係る車いす事故の対策に向けて論点を整理するため、バス事業者数社にヒアリングを実施し、車いす固定に係る車内事故の事例を把握・分析した。加えて、バス事業者、障害者団体、公共交通機関のバリアフリー推進団体及び車いすメーカーにヒアリングを実施し、路線バスにおける車いすでの乗車に関する実態や取組み等を把握・分析した。

1 車いす固定に係る車内事故の事例

事故原因が車いすの未固定または不十分な固定であったことが判明したバス事業者等⁴を対象にヒアリングを実施し、事故の原因詳細（車いす固定が不十分だった理由）と再発防止策、車いす使用者の安全確保に係る運転者に対する普段の指導状況（指導内容、頻度等）、車いす使用者の安全確保に関する実情（運転者からの申告等）を分析した。

当該ヒアリングを通じて、これらの事故は、車いす固定装置を使用していなかったことにより、バスの急停止、加速または右左折の際に、車いす使用者が転倒または車いすとともに前進した結果、負傷に至ったことが判明した。また、事業者が車いす固定装置を使用しなかった主な背景として、以下の状況があった。

- 運転者は、普段から輪留めと車いす自体のロック機能のみにより車いす固定をしており、当該方法でも今まで事故がなかった。
- 車いす固定装置による固定は時間がかかることから、安全運転を意識していれば、車いす固定装置による固定をしなくても問題ないという意識が運転者にあった。
- 出発直前の車いす乗車であったことから、ダイヤの遅延を防ぎたいという気持ちが運転者にあった。
- 車いす使用者の仕草・雰囲気から、車いすを固定せずに早く出発してほしいと考えていると運転者が判断した。
- 運転者は、車いす固定に係る研修を受けていたが、実経験が乏しく、固定作業に不安があり、車いすスペースの座席を利用していた乗客に対して、席を譲るよう求めなかった。

2 関係者へのヒアリング

(1) バス事業者へのヒアリング

公益社団法人日本バス協会、また、車いす固定に関して優良な取組みを実施してい

⁴ 匿名性確保の観点から、事業者名は明記しないこととする。

る事業者の例として西武バス株式会社を対象にヒアリングを実施し、事業者の取組みや現場の実態を把握・分析した。

公益社団法人日本バス協会からは、バス事業者の努力、国・地方公共団体による補助制度や日本バス協会の交付金制度の充実等により、ノンステップバスが過去数年の間に急速に普及していること⁵、車内事故の削減に向けて、「乗合バスの車内事故を防止するための安全対策マニュアル」を活用し、併せて車内事故防止キャンペーンを実施していること等が紹介された。

また、西武バス株式会社からは、研修において運転者に実物の車いすを用いて車いす固定の方法を指導・教育している事例、障害者手帳を代替できるスマートフォン向けアプリ⁶の活用事例があること等が紹介された。他方で、運転者及び運行管理者からは以下の意見が挙げられた。

● 運転者の声

- ✓ 車いすの固定に3分～5分かかるので他の乗客の視線を感じる。また、乗客から運転者に対して固定を催促する旨の苦情が出ることもある。
- ✓ 車いすに様々なタイプがあり、固定できないものもある。その場合は車いす使用者に確認し、横転防止ベルトでの固定等、臨機応変に対応している。
- ✓ 研修で固定方法は教わっているものの、いざ取り掛かると研修時よりも時間がかかる。
- ✓ 研修では、病院で使用するような車いすを使用しているため、異なるタイプの車いす乗車があった場合に、対応に苦慮することがある。
- ✓ 車いすに固定箇所が明示されていると大変ありがたい。

● 運行管理者の声

- ✓ 車いす使用者の中には固定を断る乗客もいる。
- ✓ 車いす固定に慣れていない運転者が対応した際に固定に時間がかかるため教育を充実させる必要があると考えている。
- ✓ 様々なタイプの車いすがある中で、全てのタイプを把握することは困難である。

(2) 車いす使用者（障害者団体）へのヒアリング

社会福祉法人日本身体障害者団体連合会と特定非営利活動法人D P I 日本会議にヒアリングを実施し、車いす使用者のバス乗車の実態を把握・分析した。主な意見は以下のとおり。

⁵ H27年3月：21,074台、H31年3月27,574台（出典：国土交通省）

⁶ 障害者手帳の情報、車いすのサイズ、接遇時に必要なサポート等を登録することで、窓口での確認や伝達を円滑化するもの。

- 運転者の運転・接遇について
 - ✓ 車いす乗車に関する車内アナウンスがないことがある。乗客に理解を求める旨のアナウンスがあると安心する。
 - ✓ 運転者が固定方法を知らない、もしくは慣れておらず時間がかかる場合がある。
 - ✓ 運転者に嫌な顔をされることもある。固定ができないからという理由で乗車を拒否されることもある。
 - ✓ 走行中に大きなカーブ（特に坂道）や急ブレーキでの転倒が怖いので、安全運転を心掛けてほしい。
 - ✓ 障害者を乗せているという意識のもと、慎重な運転をする乗務員も多くいる。
 - ✓ 当事者参加型の研修を増やす等、車いす使用者の乗車に係る研修を充実させるべき。

- 心理的負担について
 - ✓ 時間がかかることで他の乗客の方を待たせてしまう。また、それがアナウンスされることもあり、心理的負担を感じる。
 - ✓ 他の乗客から文句を言われることがある。
 - ✓ バスに取り付けられた固定用のフックが汚れていることがあり、その場合に乗務員に固定をお願いするのが申し訳ないと感じる。
 - ✓ 車いす固定装置で拘束されたくない。

- 固定方法について
 - ✓ 車いすのタイプによって固定方法が異なり、スポーツタイプ等、固定できないタイプもある。
 - ✓ バスの固定装置が様々であるため、慣れていないと窮屈や不安に感じることがある。
 - ✓ 車いす固定の実態に関して、行政・バス事業者・車いすメーカー・車いす使用者の間で情報共有が十分にできていないのではないかな。
 - ✓ 簡易で円滑に実施可能な固定方法の検討が必要。

(3) 公共交通機関のバリアフリー推進団体へのヒアリング

路線バスへの車いす乗車について専門的な知見を有する公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団にヒアリングを実施し、当該財団が実施する研修や研修参加者の声を把握・分析した。

同財団は、平成 21 年以降、交通事業者を対象として高齢者や障害者への接遇・介助の基本を習得するための研修プログラムを実施している。当該研修は、障害当事者が講師として参加し、座学、実技、グループワークを通じて、参加者が障害者の多様なニーズや特性に関する基本知識と具体的な接遇技術の習得や、障害当事者と交通事

業者間の相互理解、円滑なコミュニケーション方法の習得を目指したものとなっている。

研修受講前の受講者アンケートでは、不安や課題として、以下のとおり、障害に対する理解、乗客とのコミュニケーション方法、介助を断られてしまった際の対応方法等を挙げる意見が多くみられた。

- 理解・コミュニケーション上の不安
 - ✓ 車いすの乗車をお手伝いしようとしたら、断られたことがある。
 - ✓ 支援を求めている方と求めていない方の見極めが難しい。
 - ✓ バリアフリー対応を意識するあまり、身構えてしまい、心理的障壁を作ってしまうている。

- 接遇・介助の不安
 - ✓ 障害のある乗客への対応に自信がない。
 - ✓ 車いす固定に時間がかかるため、固定を拒む方がいる。
 - ✓ 車いすの乗客が複数名同時に乗車する場合の対応方法がわからない。

一方、研修後の受講者アンケートでは、ほとんどの受講者が障害当事者参加型の研修は効果的であると回答している他、コミュニケーションを通じたニーズの把握の重要性を理解した、障害者への認識が変化した、接遇に関する知識習得等の必要性を理解した、等の意見が挙げられている。

(4) 車いすメーカーへのヒアリング

車いすメーカー5社⁷にヒアリングを実施し、バス車内における車いす固定等に関する車いすメーカーの認識や実態を把握・分析した。主な意見は以下のとおり。

- 車いすの多くはオーダーメイドであるが、「路線バスに乗車するため、固定装置を取り付けられる構造にしてほしい」等のバス乗車を想定したオーダーはほとんどない。
- 日本製のほとんどの車いすのフレームは同じパイプ構造となっており、形状として固定するためのフックをかけることができるものとなっている（図2）。他方、一部のスポーツタイプの車いすには、フックをかけるためのパイプが存在せず、固定が困難なものがある。
- フレームの1か所に力をかけて強度を測定する等、バス乗車時の固定を念頭においた JIS 規格はない。メーカーとして強度保証できないため、自ら固定箇所を示

⁷ 匿名性確保の観点から、事業者名は明記しないこととする。

しづらい。

図2 車いすのフレーム構造
(出典：日進医療器(株) ※赤枠内が固定可能箇所)



3 論点整理

以上の現状把握を踏まえ、本検討会では論点を以下4点に整理し、課題と対策の方向性を検討することとした。

- ① 車いす固定時の対応に係る運転者への教育は十分か
- ② 車いす固定に関してバス利用者から十分に受容されているか
- ③ 車いす固定に関して関係者間の情報共有は十分か
- ④ 車いす使用者に係る事故について、現行の事故報告基準⁸で行政が十分把握できているか

⁸ 自動車事故報告規則第2条第7号の規定により、国土交通省への事故報告を要する車内事故は、旅客が11日以上医師の治療を要する傷害を受けたものに限られている。

Ⅲ 課題と対策の方向性

本検討会では、第Ⅱ章に記載した4つの論点それぞれについて、課題と対策の方向性を以下のとおりとりまとめた。

1 運転者への教育

課題

運転者による車いすの固定に時間がかかる事例や、運転者が車いすの固定について車いす使用者に声掛けをしない事例がある。また、車いすのタイプが多岐にわたり、タイプによって固定方法・固定箇所が異なることもその一因となっていると考えられる。これを踏まえ、運転者による車いす固定やその他車いす使用者への接遇についての理解を深めるため、運転者への教育・研修を充実させるべきではないか。

対策の方向性

【国土交通省】

- 指導監督マニュアル等において、車いす固定に必要な内容（固定箇所の明示等）を充実させる。また、車いす使用者とのコミュニケーションの必要性等を追記する。
- 車いすの固定方法や、車いす固定の重要性に関するコンテンツ（動画等）を作成する。

【バス事業者（団体）】

- 運転者への指導・教育にあたって、事業者が指導監督マニュアルや上記コンテンツを活用するよう促進する。
- 様々なタイプの車いすを扱い、車いす使用者も参加する研修を実施する等、事業者が優良取組事例を積極的に指導・教育に取り入れるよう促進する。

【障害者（団体）】

- 車いす使用者に対して、事業者による車いす使用者参加型研修への参画を促進する。

2 車いす固定に関するバス利用者からの受容

課題

乗客が、車いす固定を起因とする運行の遅れに対して苦情を言う事例や、車いすスペースの確保（座席の折り畳み等）に協力的でない事例があり、車いす使用者のバス利用が他のバス利用者から未だに十分に受容されていない状況にある。こういった状

況が、車いす使用者にとってバス乗車や車いす固定における心理的な負担になっていることから、車いす使用者のバス利用に関してバス利用者からの受容性を高める方策を検討すべきではないか。

対策の方向性

【国土交通省】【バス事業者（団体）】

- 車いす固定のためには、所定のスペースが必要であり、また、固定には一定の時間を要することについて、広く国民に理解を深めるようなポスターや動画等を作成し、一般に公開する等して車いす固定等に関するバス利用者の受容性を高める。

【バス事業者（団体）】【国土交通省】

- バス事業者等が開催する一般参加型イベント等の機会を通じて、車いす使用者のバス利用に関する社会の受容を促進する。

3 車いす固定に関する関係者間の情報共有

課題

車いす使用者とバス事業者の間で、お互いの考えや心情を知る機会が少ない。また、車いす固定の重要性や留意点、過去の車いすの事故事例について、行政、バス事業者、車いす使用者、車いすメーカーの間で認識が異なることがあり、また、十分に情報が共有されていない。この結果、車いす固定を円滑に実施できない場合や、車いすの固定に一層時間がかかる場合等があるため、より円滑で安全な固定の実施に向け、関係者間の情報共有を充実させるべきではないか。

対策の方向性

【国土交通省】【障害者（団体）】【バス事業者（団体）】

- シール等による車いす固定箇所のわかりやすい表示が、円滑な車いす固定に繋がることについて、車いす使用者及び運転者に周知する。

【国土交通省】【障害者（団体）】

- 車いすメーカーに対して、車いす固定の重要性について理解を得るとともに、バス利用にあたっての個々のニーズの把握について協力を依頼する。

【国土交通省】【バス事業者（団体）】

- 車いすの固定装置について、他省庁所管の検討会で議論されている内容を踏まえ、関係者（車いすメーカー、自動車メーカー等）間で意見交換を実施する。

【バス事業者（団体）】

- 様々なタイプの車いすを扱い、車いす使用者も参加する研修を実施する等、事業

者が優良取組事例を積極的に指導・教育に取り入れるよう促進する。〈再掲〉

【障害者（団体）】

- 車いす使用者に対して、事業者による車いす使用者参加型研修への参画を促進する。〈再掲〉

4 事故実態の把握

課題

現行の法令では、国土交通省への事故報告対象となる車内事故は、旅客が11日以上医師の治療を要する傷害を受けたものに限られており、また、車いす固定の有無や事故に遭った死傷者の車いすのタイプについては報告義務の対象となっていないことから、路線バスに係る車いす事故の原因分析や再発防止策の検討に資する情報が十分に得られていない。これを踏まえ、車いす事故の実態を把握するために、事故報告に記載する項目を新たに追加すべきではないか。

対策の方向性

【国土交通省】

- 事故報告内容の拡充に向けて、自動車事故報告規則の見直しを検討する。
- 改正後の自動車事故報告規則に基づく報告内容を受けて、車いすの事故を含めた路線バスの車内事故を分析し、対策を検討する。

上記の4つの論点に係る各種対策については、現在「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」の場で検討されている事業用自動車総合安全プラン⁹に取り入れ、今後、定期的にフォローアップを実施して取組みを進めていくこととする。

⁹ 事業用自動車に係る総合的な安全対策をとりまとめたもの。現行の「事業用自動車総合安全プラン2020」は令和2年度で計画期間が終了するため、現在、「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」の場で、次期プランの策定に向けた検討が行われている。

おわりに

本検討会では、路線バスの車内における車いす事故の防止に向けて、現状把握、論点整理、及び課題と対策の方向性について、ソフト面での対策に主眼をおき、検討を行った。

特に、車いす固定に係る車内事故の事例や、路線バスでの車いす使用に関する実態や取組み等に関する把握・分析を通じて、主な論点を ①車いす固定時の対応に係る運転者への教育は十分か、②車いす固定に関してバス利用者から十分に受容されているか、③車いす固定に関して関係者間の情報共有は十分か、④車いす使用者に係る事故について、現行の事故報告基準で行政が十分把握できているか の4点に整理した。そして、各論点について、具体的な課題と対策の方向性を導いた。これは、委員の方々の多様な知見と建設的な意見交換によるものであり、改めて深く感謝申し上げます。

今後、路線バス車内における車いす事故の撲滅に向けて、関係者が一体となり、本報告書でとりまとめた取組みを進めていく。