

# 第6回 軽井沢スキーバス事故対策フォローアップ会議

(「総合的な対策」以外の取組状況(第5回フォローアップ会議以降実施))

令和3年8月24日

# 事業用自動車総合安全プラン2025 [計画期間:令和3~7年度]

## ～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～

世界に誇る安全な輸送サービスの提供を実現するために、行政・事業者・利用者の『安全トライアングル』により、総力を挙げて事故の削減に取り組むべく、第11次交通安全基本計画と期間を合わせた事業用自動車の安全プランを策定。(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. 道路交通環境の改善

- ・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**

## 【自動車分野における新型コロナウイルスの感染防止対策】

- バス・タクシー・トラックは、国民生活や経済活動等を支える重要なインフラであり、緊急事態下においても必要な機能を維持するためには、感染防止対策の徹底が必要。
- 国交省より各事業者に対し、感染防止対策の徹底を要請。これを受け、各業界団体において、ガイドラインが策定されている。

### 事業者における感染防止対策

- 朝夕 2 回の検温等による運転者の健康管理
- 運転者のマスクの着用、手洗いの励行
- 外気導入による車内換気の徹底  
(観光バスは 5 分、路線バスは 3 分で車内の空気は入れ替わる)
- 運転席と乗客席との間の防護シートの設置
- 座席等のこまめな消毒



貸切バスにおける  
車内消毒



タクシー車内への  
防護シート、消毒液の設置

### 利用者に対する感染防止のための協力

- 車内でのマスクの着用への協力依頼
- 観光バス車内での食事、カラオケ等の禁止への協力依頼
- バスターミナルにおける感染防止対策や時差出勤の呼び掛け



路線バス車内へのポスター掲載



新しい旅のエチケット

## 【貸切バスの新型コロナウイルス対応ガイドライン】

### 1. 概要

- 日本バス協会、日本旅行業協会（JATA）、全国旅行業協会（ANTA）が、感染症の専門家の助言を受けて作成
  - ※ 国は指導・助言を行う立場
- バス業界・旅行業界のガイドラインを踏まえつつ、貸切バスで旅行する際の利用者の視点を追加

### 2. 具体的内容

#### (1) バス会社の取組

- ・アルコール検知器の除菌
- ・外気換気モードによるエアコンの使用を基本とし、更に、利用者の協力を得て、現場判断により随時窓の開放をすることによる車内換気の徹底
- ・車内消毒・清掃（原則1仕業終了ごと。手すり等利用者が頻繁に触れるような場所は、随時実施）
- ・車内アナウンスにより、利用者に対し、マスク着用、手指消毒等について協力依頼

#### (3) ガイドの対応

- ・アナウンス時のマスク着用の徹底
- ・アナウンスについて、可能な限り前方を向いて行う等

#### (5) 利用者への周知

- ・マスク着用、手指消毒、飲食の手控え等について、リーフレット等を通じて利用者へ周知
- ・バスの換気性能のPR

#### (2) 旅行会社の取組

- ・出発前の利用者の体調管理（体温、体調チェック）、発熱の疑い等のある利用者へ旅行参加を遠慮いただく
- ・旅行参加者の連絡先情報の1ヶ月保存
- ・SA、PA等における休憩をできる限り長めにする
- ・マスク着用、飲食をできる限り避ける等について利用者への協力依頼

#### (4) 利用者への協力依頼

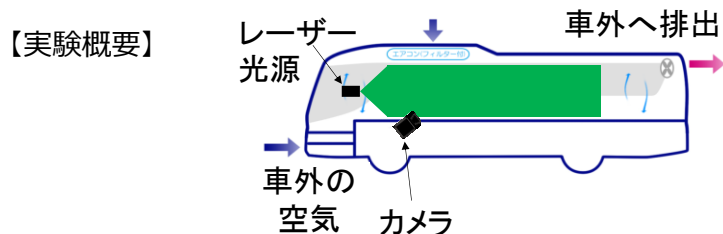
- ・小グループに分かれての乗車、降車時の順次の離席
- ・車内における飲食をできる限り避ける
- ・カラオケの利用や、サロン席での飲食・歓談の原則禁止

## 【観光バスの車内換気能力についてのPR】

- 観光バスは、古いタイプの車両を含め、窓閉めの状態でも約5分で車内換気を行うことが可能。
- その換気能力は新幹線や飛行機と同程度。
- 観光バスの優れた換気能力を確認するため、令和2年9月25日（金）に、公的な研究機関である(独)自動車技術総合機構交通安全環境研究所において、空気流動を可視化する実験を実施。

### 交通安全環境研究所の実験（令和2年9月25日）

- スモーク等を用いて、空気流動を可視化。  
→約5分で換気されることを確認。



#### 車内の換気状況の実験



空調オフの状態（空気が滞留）



約5分で換気

#### 【NHKでの報道】



- 実験結果は、当日夕方のNHKニュースにおいて報道。
- また、換気能力や実験結果の動画については、国交省のホームページ等において公開し、周知。



## 【運行管理の高度化に関する検討会の設置】

### 検討会の設置について

- 実証実験の参加事業者は、検討会の監督の下、他営業所の運転者に対する遠隔点呼や自動点呼（運行管理者の業務を点呼機器が代替）等を行い、課題を整理。
- 実証実験の結果から、遠隔点呼における機器の性能要件や、自動点呼における点呼支援機器の認定制度等、**制度設計に関する具体的な検討**を実施。
- 3月24日に第1回を開催済。以降、年4回のペースで開催予定。

### 検討会における委員について

#### <学識有識者>

（交通政策（バス・タクシー））  
東京海洋大学

① **寺田** 教授

（人流のICT利活用）  
東京大学生産技術研究所

② **伊藤** 特任講師

（物流のICT利活用、自動点呼）  
運輸・物流研究室

③ **小野** 取締役フェロー

（労務管理関係）  
大原記念労働科学研究所

④ **酒井** 研究主幹

（健康管理関係）  
東京医科大学

⑤ **小田切** 講師

（法的責任関係）  
法政大学

⑥ **今井** 教授（弁護士）

#### <業界団体>

⑦ 日本バス協会

⑧ 全国ハイヤー・タクシー連合会

⑨ 全日本トラック協会

⑩ 日本自動車輸送技術協会

（オブザーバー）

日本貨物運送協同組合連合会

# (3) ICTの活用による運行管理の高度化

## 【ICTを活用した点呼の高度化】

### 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（IT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**で点呼を行うこと。

運行管理者



運転者

IT点呼の様子

#### <主な効果>

- 運転者・運行管理者の**長時間労働の是正**
- 新型コロナウイルス等**感染症の予防**

### 自動点呼

**点呼支援機器（ロボット等）**に**点呼における確認、指示項目の一部または全てを代替**させる。

点呼支援機器

自動



点呼

運転者



+



運行管理者

#### <主な効果>

- 運転者・運行管理者の**長時間労働の是正**
- 新型コロナウイルス等**感染症の予防**
- **人的ミスの減少**による点呼の**確実性の向上**

自動点呼のイメージ

## 【「路線バスに係る車いす事故対策検討会」とりまとめ結果】

### 背景・目的

- 共生社会の実現に向けて障害者差別解消法が制定され、社会的障壁を取り除くことが社会の責務であるという「障害の社会モデル」の理解を促進し、心のバリアフリーを進めていくことが求められている。また、交通分野においては、心のバリアフリーに係るソフト対策等を強化するためにバリアフリー法が改正された。加えて、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て、官民においてバリアフリー推進の機運がさらに高まっている。
- その中で、路線バスにおける車いす使用者の安全確保に向けて、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、現状把握、論点整理を行い、課題と対策の方向性をとりまとめた。

### 課題と対策の方向性

#### 主な対策

課題① 車いす固定時の対応に関する運転者への教育の必要性

- ✓ 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）を作成し、運転者への指導・教育に活用する。
- ✓ 指導監督マニュアルにおいて、車いす固定に必要な内容を充実させ、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。

課題② 車いす固定に関するバス利用者の受容性

- ✓ 車いす固定には所定のスペースが必要であり、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周知する。
- ✓ 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、車いす固定等に関するバス利用者の受容性を高める。

課題③ 車いす固定に関する関係者間の情報共有

- ✓ 車いす固定箇所のわかりやすい表示が円滑な固定に繋がることを、関係者に周知する。
- ✓ 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。

課題④ 車いす使用者に係る事故実態についての把握

- ✓ 事故報告内容の拡充に向けて、自動車事故報告規則を見直し、車いす事故の更なる分析、対策の検討を行う。

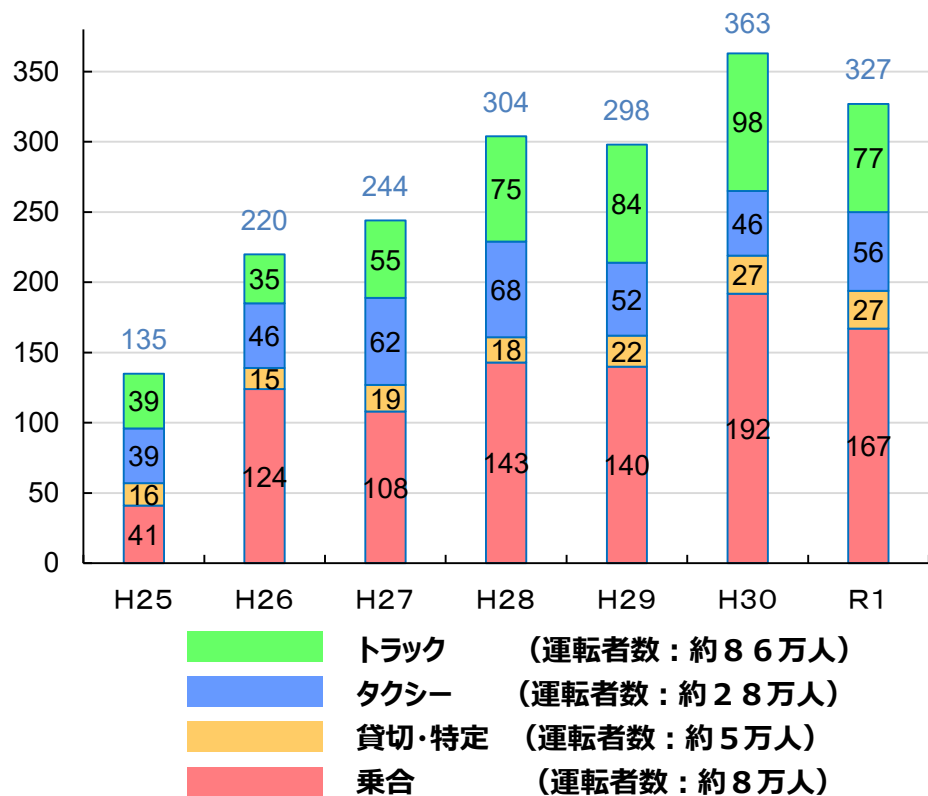


# (5) 原因分析に基づく事故防止対策

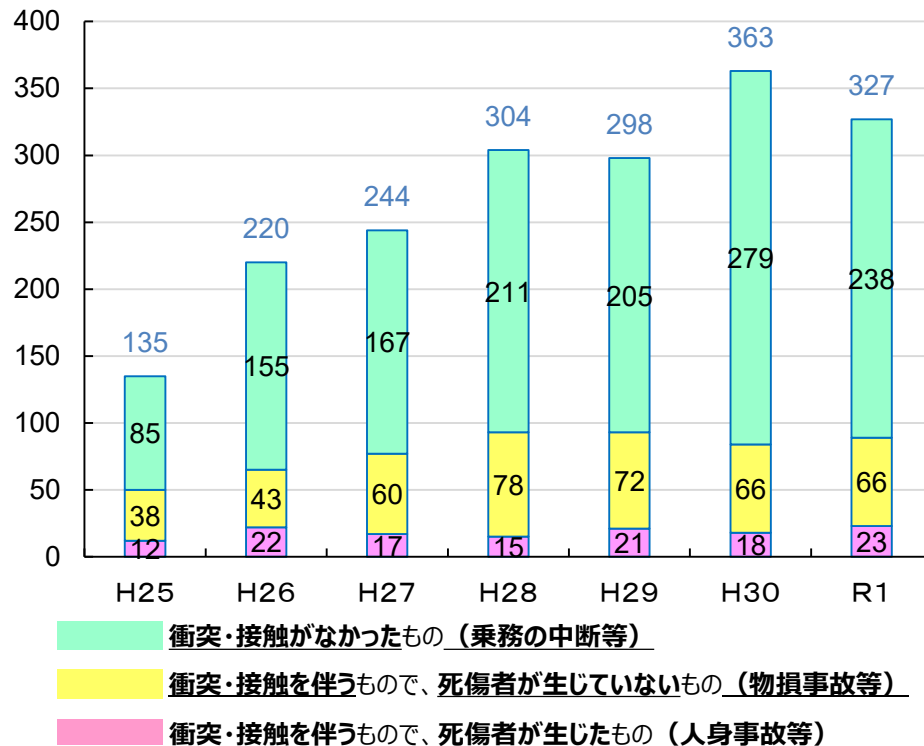
## 【運転者の健康状態に起因する事故報告件数の推移】

- 運転者の疾病により事業用自動車の運転を継続できなくなった事案として、自動車事故報告規則に基づき報告のあった件数は、健康起因事故に対する事業者の意識の高まり等を反映し増加傾向にある。（報告件数は引き続き、乗合バスが最も多い）
- 令和元年は運行の中断等、交通事故に至らなかったものが約7割と大半を占める。

### 健康状態に起因する事故報告件数 (業態毎の件数)



### 健康状態に起因する事故報告件数 (報告内容毎の件数)



## (5) 原因分析に基づく事故防止対策

### 【事業用自動車運転者の健康管理に関する主な取組（制度・体制構築）】

#### 従来からの法令上の義務

- 「乗務員の**健康状態の把握**」、「**疾病等により安全な運転ができないおそれのある乗務員の乗務禁止**」  
⇒ 雇い入れ時の健康診断及び定期健康診断実施の義務付け
- 「運行管理者による**点呼時の確認**」  
⇒ 乗務前点呼により、疾病等で安全な運転をすることができないおそれの有無等について確認

#### 健康管理に関するマニュアルの策定・改訂

- 『**健康管理マニュアル**』（平成22年7月策定 平成26年4月改訂）  
⇒ 健康状態の把握、就業上の措置の決定等について具体的方策を整理  
⇒ SAS、脳血管疾患及び心臓疾患に関するスクリーニング検査を推奨
- 『**睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策マニュアル**』（平成15年6月策定 平成19年6月及び平成27年8月改訂）
- 『**脳血管疾患対策ガイドライン**』（平成30年2月策定）
- 『**心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン**』（令和元年7月策定）

#### 事業用自動車健康起因事故対策協議会

平成27年9月

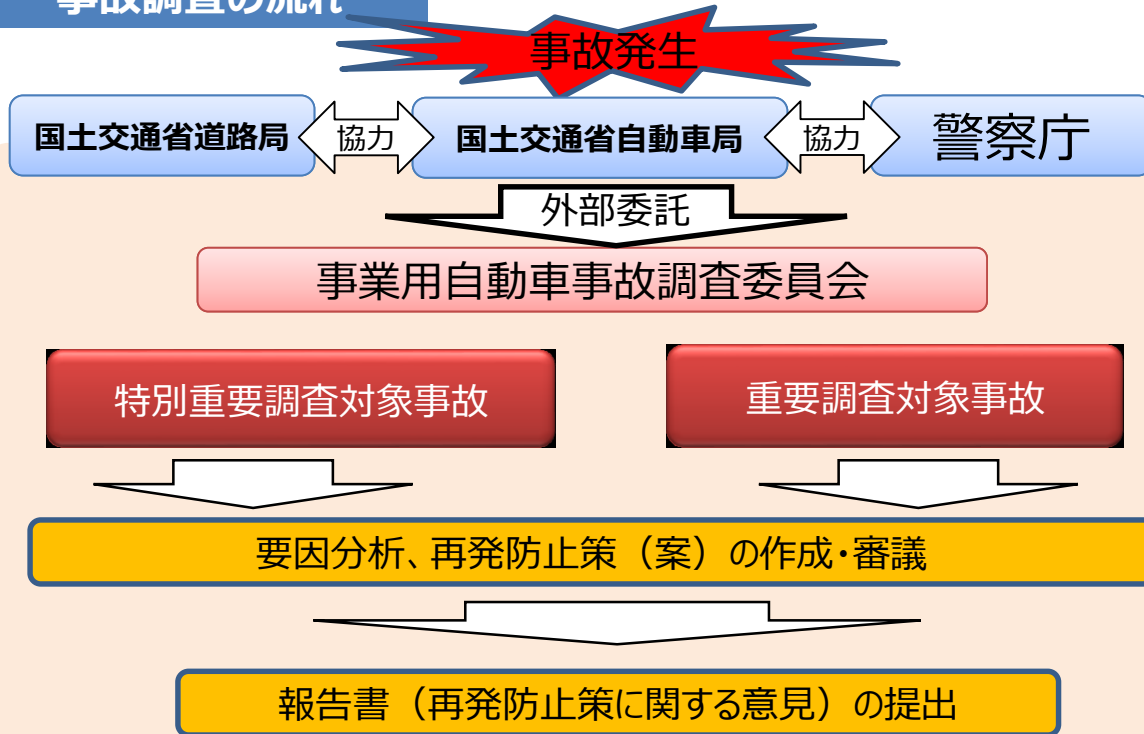
**スクリーニング検査の効果的な普及方策について審議**するため、**産学官の関係者**からなる協議会を自動車局に設置

## 【事業用自動車事故調査委員会】

### 経緯

- 社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を図るなど、より高度かつ複合的な事故要因の調査分析と、客観性がありより質の高い再発防止策の提言を得ることが求められている。
- 平成26年6月、「交通事故総合分析センター」を事務局として、各分野の専門家から構成される「事業用自動車事故調査委員会」を設置し、事業用自動車の重大事故について事故要因の調査分析を行っている。

### 事故調査の流れ



### 事業用自動車事故調査委員会委員名簿

酒井 一博	公益財団法人 大原記念労働科学研究所 主管研究員
安部 誠治	関西大学社会安全学部 教授
今井 猛嘉	法政大学法科大学院 教授、弁護士
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
春日 伸予	芝浦工業大学工学部電気工学科 教授
久保田 尚	埼玉大学大学院理工学研究科 教授
水野 幸治	名古屋大学大学院工学研究科 教授
首藤 由紀	株式会社社会安全研究所 代表取締役 所長

# 事故事例と再発防止策の周知 <中型乗合バスの衝突事故(東京都世田谷区)> (令和2年1月31日公表分)

## (概要)

平成29年11月25日13時02分頃、乗合バスが乗客16名を乗せて見通しの良い直線道路を走行中、バスを安全に進行させるためのハンドル操作、ブレーキ操作をすることなく、道路左側の歩道に乗り上げ、ガードパイプをなぎ倒し、その先の電柱に衝突。



## (背景)

○運転者は以前、睡眠時無呼吸症候群（SAS）診断を受診したところ、**「経過観察」との判定**。

→しかし、事業者は、そのことを知りながらも、**運転者への適切なフォローは未実施**。

○事業者は、運転者に対し、**乗務中体調不良を感じたら、必ず停車して運行管理者に報告し指示を仰ぐよう指導**。

→しかし、実際には、運転者は事故当日、眠気を感じながらも、**「運転を中止するほどではない。」と勝手に判断、そのまま運行を継続**。



運転者は、SAS診断で「経過観察」と判定

その後、運転者への適切なフォローは行われず



事業者から運転者に対し、走行中に強い眠気を感じたときの適切な対応方法について、十分な指導教育が行われていなかったため、運転者は適切な行動をとることができなかった可能性が考えられる。

## (再発防止策)

○事業者は、**SAS診断等の受診結果を運転者に十分説明し、必要に応じ治療を受けさせるなど、当該結果を有効活用して健康管理体制を整えましょう。**

○事業者は、運転者が体調不良を隠して乗務することのないよう、**運行管理者に相談しやすい雰囲気**を醸成しましょう。



SAS診断等を活用したきめ細やかな運転者への指導監督



## 【概要】

平成30年10月28日21時17分頃、乗客6名の乗合バスが、片側3車線の道路の第1通行帯を走行中、**運転者が意識を消失**し、道路左側の高架橋支柱に衝突後、進路前方で信号待ちにより停止していた乗用車に追突。さらに、当該乗用車が前方に押し出され、信号待ちをしていた別の乗合バスに追突。



事故車両

## 【背景】

- 運転者
  - ・体調異変を感じた場合には、車両の運行を停止するよう指導を受けていたものの、**体調異変に気づいた後も直ちに運行を中断しなかった**ことにより意識を消失。
  - ・日常生活で複数回の意識消失を経験していたが会社に不申告であり、**意識消失が重大な事故となる認識が薄弱**。
- 事業者
  - ・**意識消失の経験や運転に支障を及ぼすおそれのある既往症の有無などの健康状態の把握が未実施**。
  - ・意識消失の危険性について、効果的な指導や指導における理解度の確認が未実施。



## 【再発防止策】

- 運転者
  - ・体調異変を感じた場合には、**車両停止が最優先**と認識しましょう。
  - ・**意識消失の経験や運転に支障を及ぼすおそれのある既往症については、必ず会社に申告**しましょう。
- 事業者
  - ・**意識消失の経験や運転に支障を及ぼすおそれのある既往症を把握**し、検査・治療を促すとともに、運転者自らが行う未病対策の取組についてバックアップしましょう。
  - ・**意識消失や体調異変が重大な事故につながる危険性について繰り返し指導**し、その意識付けを図りましょう。



体調に異変を感じたら、車両停止





# 事故事例と再発防止策の周知 <大型乗合バスの衝突事故(神戸市中央区)> (令和3年5月28日公表分)

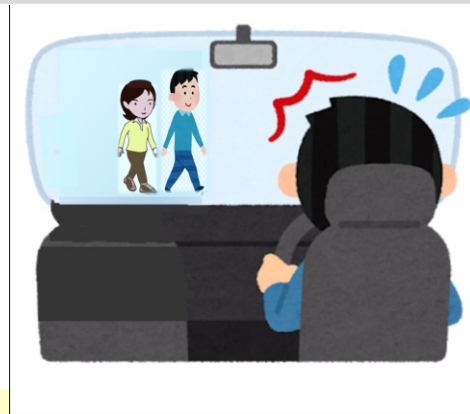
## 【概要】

平成31年4月21日14時頃、乗合バスが、乗客が降車した後に、前方の赤信号手前の停止線まで進行し停止するべきところ、**運転者がブレーキペダルとアクセルペダルを踏み間違えたため、赤信号で停止せず進行し、横断歩道を通行中の複数の歩行者に衝突。**



## 【背景】

- 運転者・ 停留所で全ての利用者が降車した後に、道を尋ねるため前扉から乗車してきた外国人に対して道案内を行った。
  - ・ **道案内直後の運転操作は、普段の手順と異なり**、発進後に、車両前後・側方の安全確認を行い、前扉を閉める操作となっていた。
  - ・ また、**通常の着座位置・着座姿勢に座り直すことなく発進したため**、確実なペダル操作を行うことができず踏み間違いを誘発した可能性がある。
- 事業者・ 教育計画の内容作成と実施は各営業所に委ねられ、かつ、運行管理統括部門は各営業所の状況を確認せず、**営業所に運転者教育が任せられた状態**となっていた。このため、**運転者教育が適正に実施されていなかった。**



## 【再発防止策】

- 事業者・ 駅周辺の道案内をやむを得ず運転者が対応することが予想される場合には、**案内チラシの配布等による簡便な道案内方法を検討**しましょう。
- ・ ペダル類の踏み間違いや直前横断者の見落とし等を防止するため、**発進時の安全確認・運転操作手順を検討し、運行の安全を確保するよう指導**しましょう。
- ・ 運転者教育については、**指導監督指針に基づき、年間計画を策定し、計画に従った運転者教育を実施**しましょう。

