

バスの安全性向上について（案）

1. 背景

4 月 29 日（日）午前 4 時 40 分頃、群馬県藤岡市の関越自動車道上り線藤岡ジャンクション付近において高速ツアーバスが乗客 45 名を乗せて走行中、当該道路の左側壁に衝突し、乗客 7 名が死亡し、乗客 38 名が重軽傷を負うという事故が発生したことを受け、国土交通省は、高速ツアーバスを含む貸切バスの安全確保のための対応として以下の項目を掲げている。

- ・ 「新たな高速乗合バス」への移行の促進
- ・ 乗務距離による交替運転者の配置指針の見直し
- ・ 高速ツアーバス関連事業者に対する重点的な立入検査等の実施
- ・ 貸切バス事業者に対する安全規制の強化
- ・ 車両及び道路の安全対策の強化
- ・ 被害者等支援の充実

2. バス事故の現状

平成 22 年の交通事故統計によると、バス・マイクロバスの関与する事故は、全事故、死亡事故ともに全体の 1%未満と非常に少なく、バス・マイクロバスの乗員・乗客の死傷者数も、交通事故における死傷者数全体の 1%未満と非常に少ない。

しかしながら、乗車人数が多いことから、今回の事故のように、一度事故が起こると多数の死傷者が発生する可能性が高い。

3. バスの車両安全対策強化に向けての検討の方向性

バスの安全対策としては、一般的に運行管理、車両側での安全対策等が考えられるが、本検討会では、運行管理に係る装置を除く車両安全対策について検討を行う。

特に、今回のバス事故のような走行中に車線を逸脱し路外の構造物と衝突するような事故に対しては、周囲の状況、運転操作などに対応して車両の姿勢を制御する予防安全技術が、万能ではないことに留意する必要があるものの有効と考えられるため、衝突被害軽減ブレーキ等の技術を中心に対策を検討する。

なお、車両構造については、座席及び座席ベルトの要件等の基準強化を進めているところであるが、全体としての状況をレビューする必要がある。

有効と思われる予防安全技術の一例

- 前方障害物衝突被害軽減制動制御装置（衝突被害軽減ブレーキ） ※1
- 車線逸脱警報装置 ※2
- 車線維持支援制御装置（レーンキープアシスト） ※3

※1 前方の障害物（主に車両）への衝突時の被害を軽減するために運転操作の一部を支援する。衝突のおそれがある場合に警報する衝突警報機能、踏み込みに応じて制動力を補助する制動補助制御機能および衝突が避けられない場合にブレーキをかける被害軽減制動制御機能がある。

※2 車線を逸脱するおそれがある場合に、運転者に注意を促す警報装置。

※3 高速走行時に車線中央付近を走行するようハンドル操作力の一部を補助する車線維持支援制御機能および車線から逸脱するおそれがある場合に警報する車線逸脱警報機能。