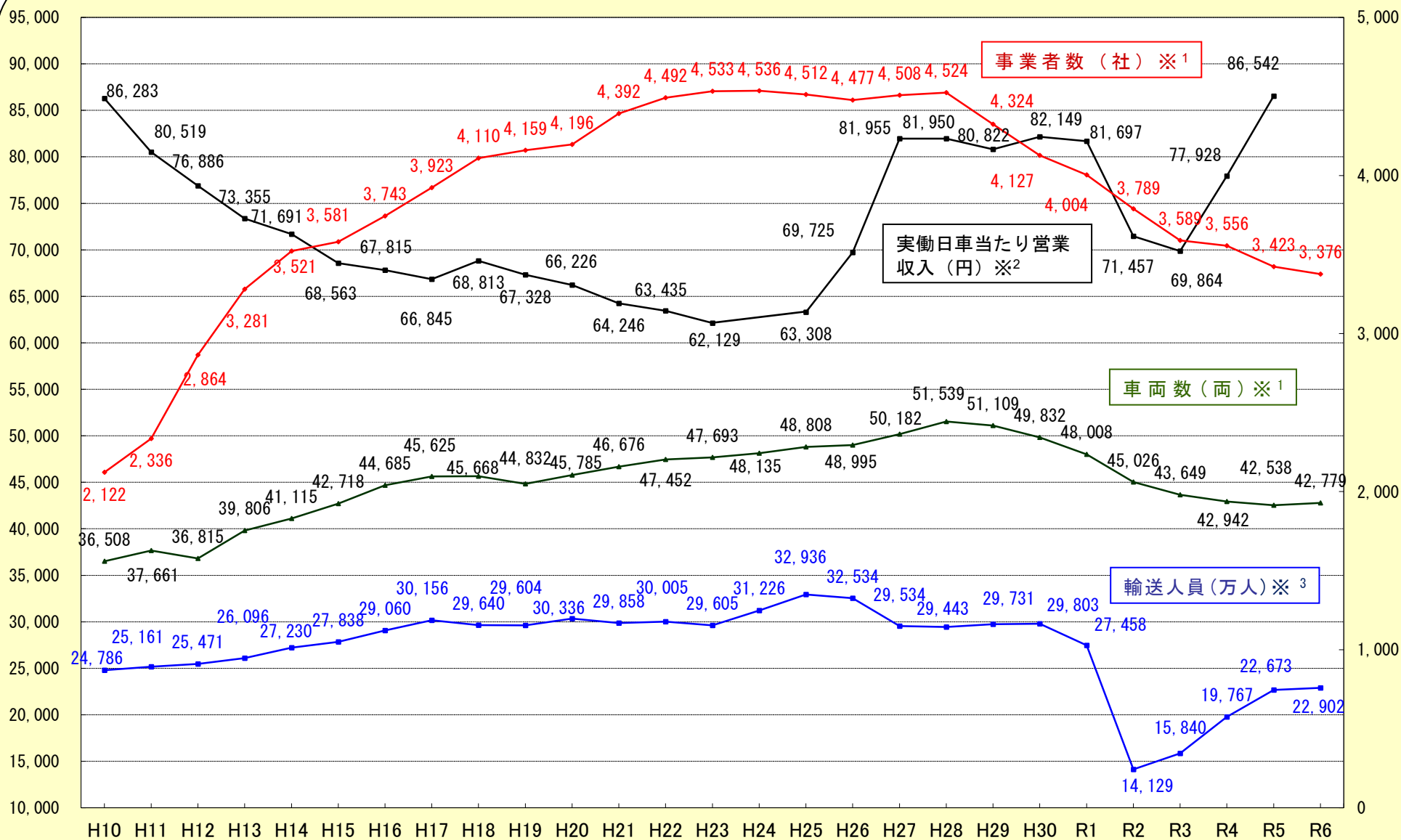


第10回 軽井沢スキーバス事故対策フォローアップ会議

（貸切バスの事業概況及び事故発生状況）

令和7年11月10日

貸切バス事業の概況



※¹ 国土交通省物流・自動車局調べ（一般貸切の許認可状況等調査）

※² 日本バス協会調べ（日本のバス事業）（24年度の数値については調査対象事業者が異なっているためデータ上記載していない。）

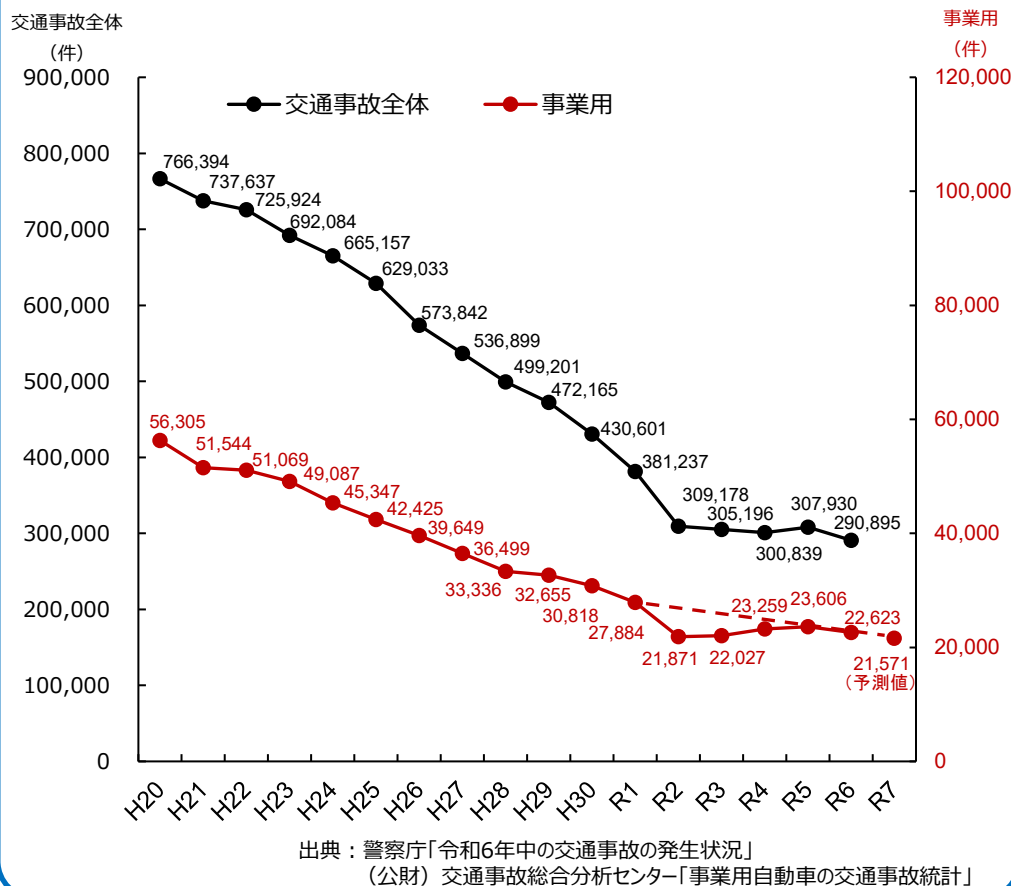
※³ 国土交通省総合政策局調べ（自動車輸送統計調査）

（年度）

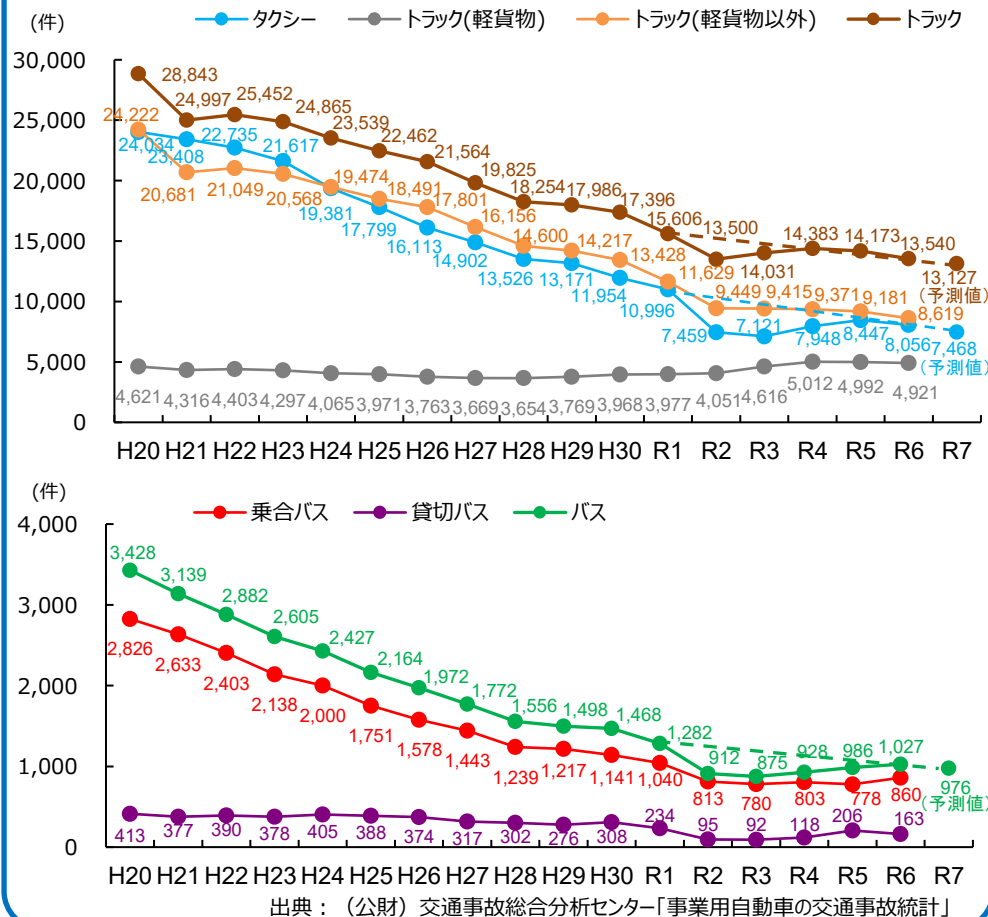
事業用自動車による交通事故件数の推移

- 令和6年中に発生した交通事故全体の件数(人身事故件数)は290,895件、そのうち、事業用自動車の交通事故件数※1は22,623件であった。 ※1 事業用自動車が第一当事者である人身事故件数
- 貸切バスの交通事故件数は長期的に見て減少傾向であり、また対前年(令和5年)との比較においても減少している。

交通事故全体と事業用自動車の交通事故の推移



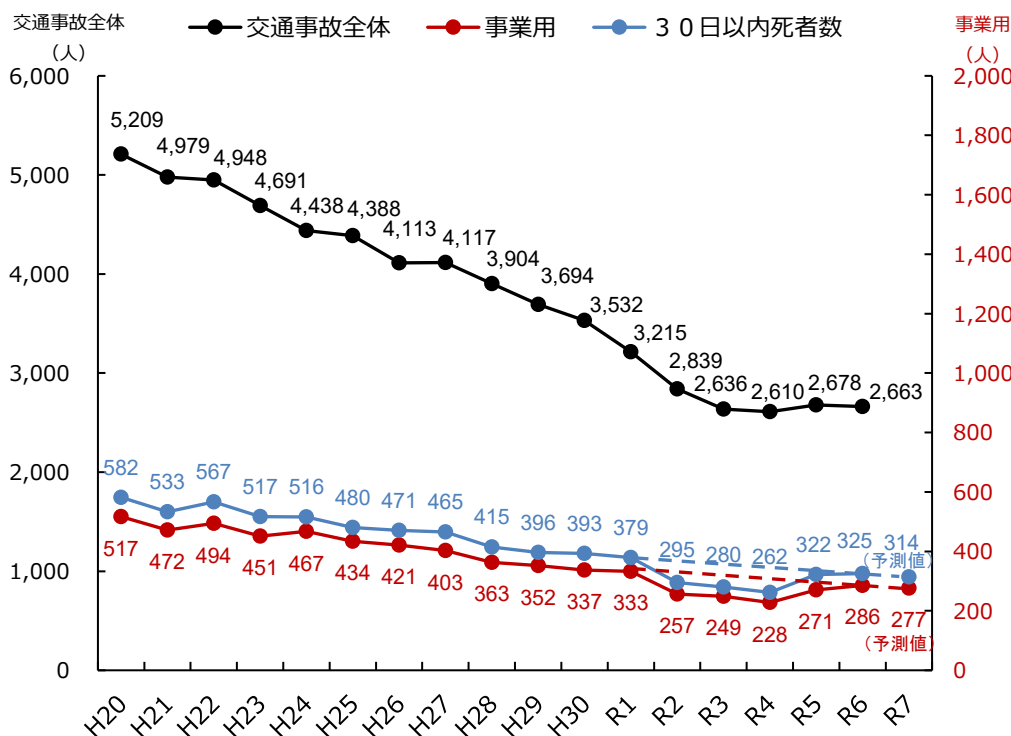
各モードの交通事故の推移



事業用自動車による交通事故死者数の推移

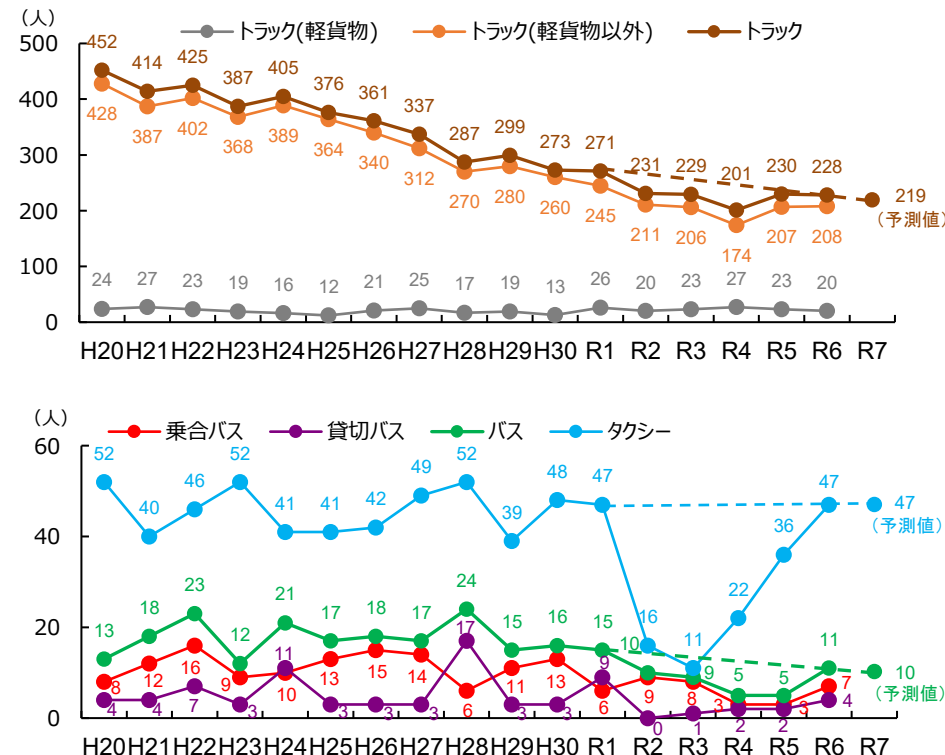
- 令和6年中に発生した交通事故全体の死者数は2,663人であり、そのうち、事業用自動車の交通事故死者数は286人(前年比15人増)であった。
- 貸切バスの令和6年における死者数は、対前年比で2人増加(R5年2人→R6年4人)した。

交通事故全体と事業用自動車の交通事故死者数の推移



出典：警察庁「令和6年中の交通事故の発生状況」
(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」

各モードの交通事故死者数の推移

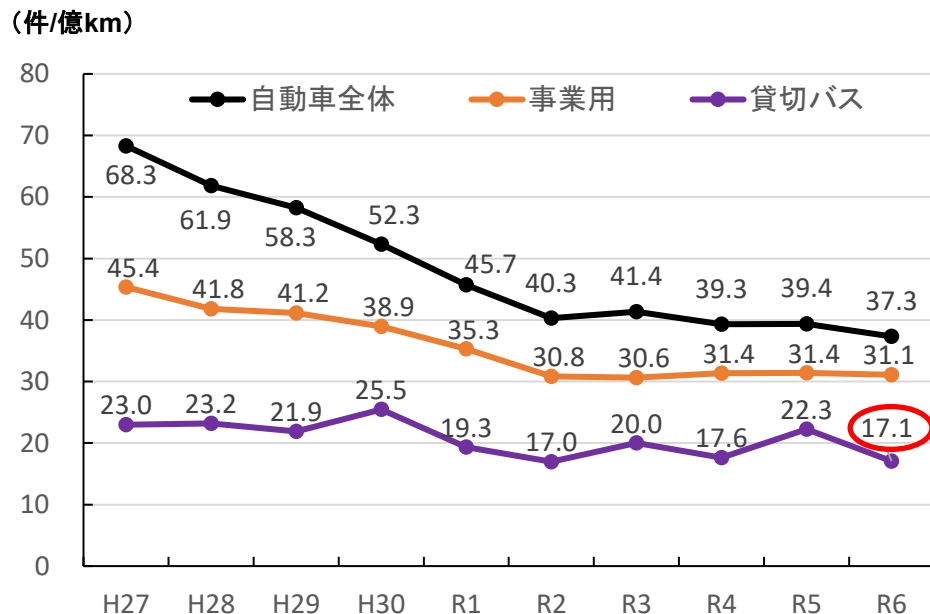


出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

走行距離1億キロあたりの交通事故件数・死者数の推移

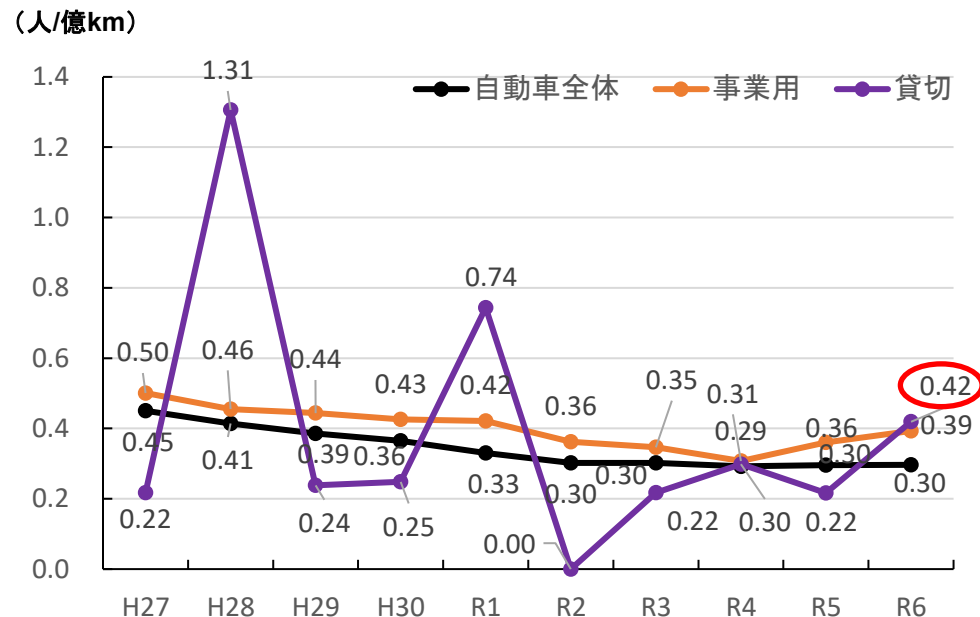
- 貸切バスの走行距離1億キロあたりの交通事故件数は、自動車全体及び事業用全体よりも低い水準で推移。
- 貸切バスの走行距離1億キロあたりの交通事故死者数については、件数が少ないため年により変動がある。
令和6年における死者数は、対前年比で2人増加(R5年2人→R6年4人)した。

走行距離1億キロあたりの交通事故件数の推移



出典：警察庁「交通統計」
(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」
国土交通省「自動車輸送統計調査」

走行距離1億キロあたりの交通事故死者数の推移

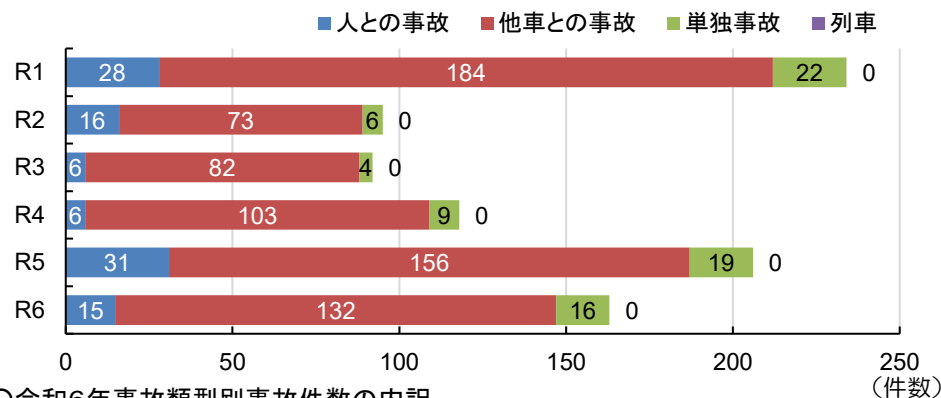


出典：警察庁「交通統計」
(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」
国土交通省「自動車輸送統計調査」

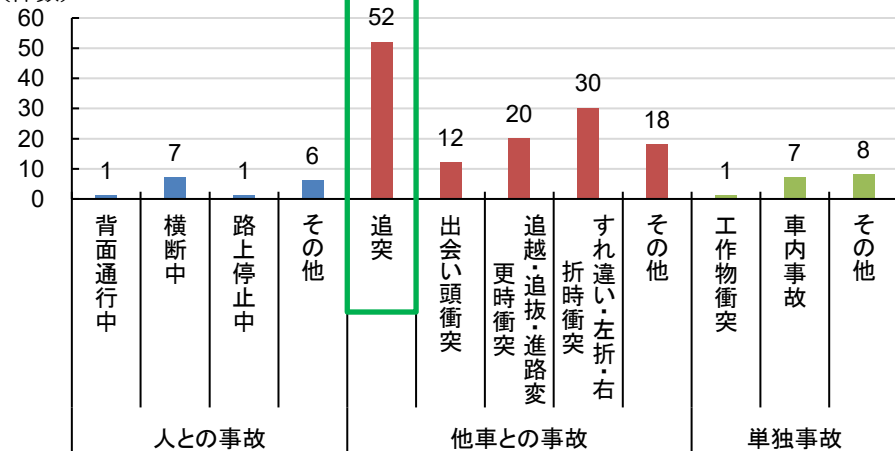
- 貸切バスの事故類型としては、「追突」が全体(163件)の約3割にあたる52件発生しており、最多。ただし、追突による死亡事故は発生していない。
- 貸切バスの死亡事故類型としては、人との事故が多い(4件中3件)。

貸切バスの事故類型

○事故類型別件数

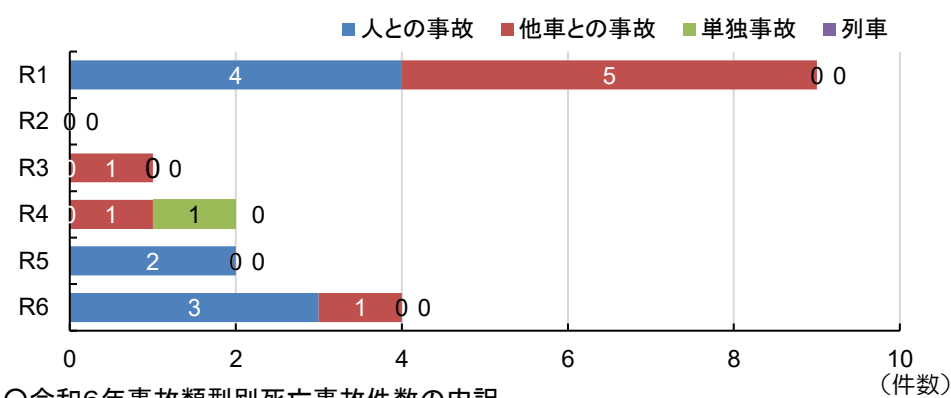


○令和6年事故類型別事故件数の内訳
(件数)

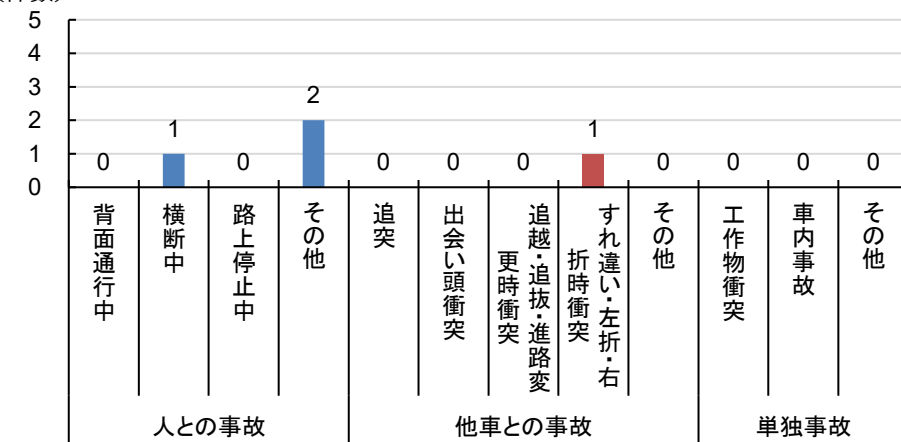


貸切バスの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数



○令和6年事故類型別死亡事故件数の内訳
(件数)



令和6年に発生した貸切バスにおける死亡事故の内容

貸切バスの死亡事故 4 件（3 件が人との事故、1 件が自転車との事故）

死亡事故類型	当時の状況	事故原因	再発防止
人との事故 (横断中の歩行者)	車庫に戻る途中、交差点にて信号機が右矢印に変わり右折したところ、 赤信号で横断歩道上で転倒していた歩行者（95歳・女性） に気づかず、右側前後のタイヤにて巻き込んでしまった。	右方向確認不足	乗務員全員を集め、当該事故について周知徹底させるとともに、勉強会を実施。青信号や矢印信号の場合でも、右左折時は特に歩行者の動きや、行動にも細心の注意を振り向いて確認すること、最徐行の徹底の指導を行った。
人との事故 (バスガイド誘導中)	ホテル玄関前に横づけ配車するためバスを10m程度後退していたところ、目標としていた場所の半分程度後退したあたりで バスガイドがバス後方に回ったが、運転者はそれに気づかず 、当該バスがそのまま後退を続けると電柱にぶつかると思い、バスガイドが注意を促したが、バスは後退を続け、バスガイドが当該バスの車体後方と電柱との間に挟まれてしまった。	- 事前の打ち合わせ及び確認不足 - バックモニターを確認しなかったこと - バスガイドがどのような動きをしていたかを見落としていたこと - バスの構造上の死角に対する理解不足	乗務員定期指導教育において、座学だけにならないように実際の車両等を使用し実際に体感させ、より理解させるような指導教育を行い、安全運行に努める。また、それでも起こりうる人的ミスを克服するために、1年以内に全車両へ後方障害物を感知するバックソナーを取り付ける。
他車との事故 (自転車)	小学校に向かうために事故現場付近の道路を走行中、 左側の歩道を走行していた自転車が急に歩道と車道の境目の縁石が途切れた場所から車道に侵入 してきて避けきれずに、当該車両の前面左側と自転車の右側が衝突した。	自転車の急な方向転換で回避行動が遅れた。 また歩道を走行していた自転車に対する危険予測が不足していた。	担当乗務員については、運行マニュアルをもとに内容の再確認及び運行ルートの変更・ハット箇所の確認を行った。 また全従業員に対し、旅客を安全・確実に輸送することが、自動車輸送事業に課せられた社会的使命であることを徹底した。
人との事故 (駐車中)	葬儀での参列者の送迎において、 下り坂に車両を駐車 し、葬儀が終わり参列していた 乗客15名が乗車した際バスが動き出し 、バスを止めようとした男性がバスの前に行き、バスと建物に挟まれてしまった。 乗務員はバスの外で参列者の人数を数えていた。	坂道で停車時にサイドブレーキだけではなく、輪止め、ギアをバックに入れていなかったこと。	駐車時は輪止めの設置。特に坂道に於いてはチェンジはバックに入れる事を再確認させ徹底指導を行う。

貸切バスの追突事故の過去5年の傾向

- 貸切バスの追突事故は、直進(等速)、時速30km以下、単路で半数以上が発生していた。
- 人的要因においては「わき見運転、確認不足」が一番多かったものの、様々な要因で発生していた。

