

「事業用自動車総合安全プラン2025」 の目標達成に向けて講じた施策

令和8年3月23日



公益社団法人 日本バス協会

バス事業における総合安全プラン2025

① 乗客の死者数**ゼロ**とする→**ゼロ**

緑数字:目標達成
赤数字:目標未達

② 令和7年（2025年）までに交通事故死者数を**ゼロ**とする →**11人**

③ 令和7年（2025年）までに重傷者数を**150人以下**とする →**125人**

④ 令和7年（2025年）までに人身事故件数を**800件以下**とする →**1,027人**

⑤ 飲酒運転を**ゼロ**とする →**ゼロ**

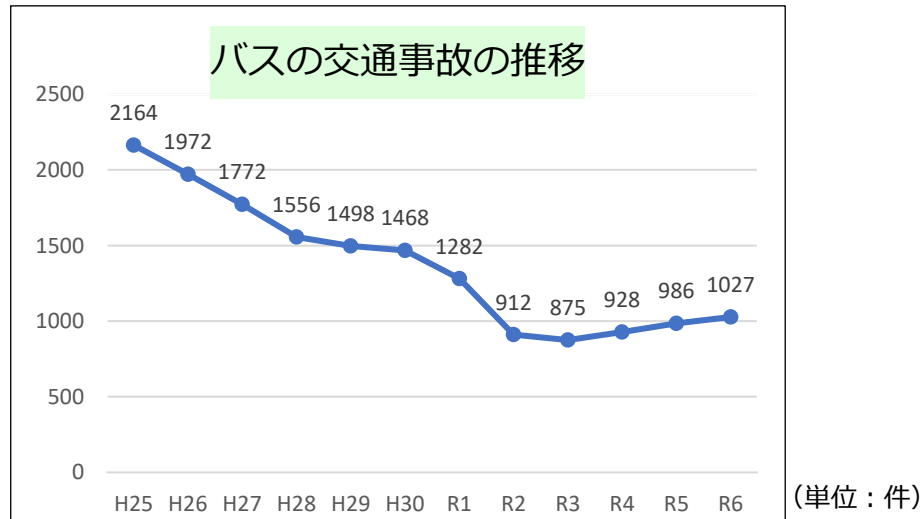
⑥ 令和7年（2025年）までに乗合バスの車内事故件数**85件以下**とする →**280件**

⑦ 令和7年（2025年）までに貸切バスの乗客の負傷事故件数**20件以下**とする→**21件**

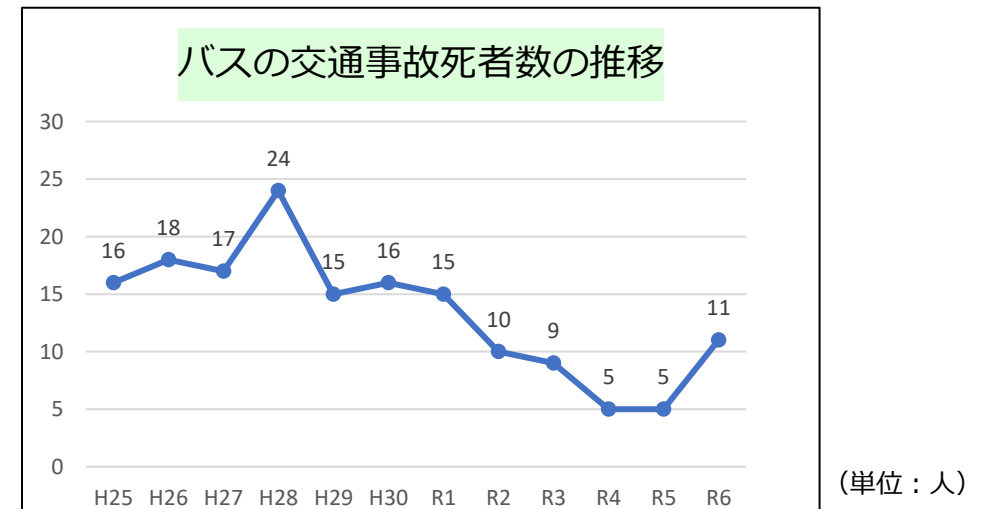
※ 達成状況については令和6年の実績値

I. 事業用バスの交通事故件数と交通事故死者数の推移

- 令和6年の交通事故の発生は**1,027**件であり、前年と比較して**41**件増加した。
- 死亡事故人数については、**11**人となった。



出展：（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」



出展：（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」

Ⅱ. 目標達成のために講じた措置

◎ 人手不足の深刻化、働き方改革の推進

・ 改正「改善基準告示」の施行（令和6年4月）を受けて、日本バス協会が策定した「バス事業における働き方改革の実現に向けたアクションプラン」に基づき、時間外労働の改善に取り組んでいる。

※ 時間外労働時間が960時間を超える運転者がいない事業者の割合

令和5年度

93.8%（調査数 990者）

令和6年度

96.5%（調査数 884者）

- ・ 改正「改善基準告示」を遵守し、個々の運転者の健康状態を把握した確実な点呼を実施することにより、睡眠不足等のチェックを徹底し、過労運転等の防止に努めている。
- ・ 改正「改善基準告示」の拘束時間、休息期間、運転時間、連続運転時間等の貸切バス事業者における遵守状況について、後述する「貸切バス事業者安全性評価認定制度」において厳しくチェックしている。

Ⅱ. 目標達成のために講じた措置

事業用自動車総合安全プラン2025における対応項目
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

- ① 運転者に対する日常的飲酒に関する指導・注意喚起を徹底するとともに、遠隔地でのアルコールチェックの更なる実効性の確保に努めている。
- ② 関係法令等の改正を受け「飲酒運転防止対策マニュアル」を令和6年9月に改定し、更なる飲酒運転撲滅に向け取組を強化している。
- ③ 令和7年9月の「秋の全国交通安全運動」に併せ「飲酒運転防止週間」を展開し、飲酒運転撲滅を図るべく取り組んだ。
 - ・ 「飲酒運転防止対策マニュアル」の実施状況再点検
 - ・ 飲酒運転防止委員会や研究会等の開催
 - ・ 経営責任者等が自ら現場に赴き、運行管理者を直接指導し、点呼の状況を把握する
 - ・ 運転者の家族に対し、飲酒運転防止のために必要な協力を要請する

飲酒運転による事故件数については、平成 **24** 年から令和 **7** 年まで **ゼロ** を維持

Ⅱ. 目標達成のために講じた措置

◎ 「ながら運転」の増加への対応等

バスにおける総合安全プラン及びバス事故の傾向と安全運転に関するポイントなどを取りまとめた運転者教育用資料を令和5年8月に改訂し、ホームページで公開することで、会員事業者に対して安全教育への活用を促している。

- ・ 事故防止のポイント
- ・ 車椅子利用者への配慮
- ・ 死角の危険と注意点
- ・ 悪天候、夜間の危険への配慮
- ・ 山間部等の勾配について
- ・ 非常時等のアナウンス
- ・ 交通違反等に係る法令
- ・ 「ながら運転」禁止 他



Ⅱ. 目標達成のために講じた措置

事業用自動車総合安全プラン2025における対応項目
3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及

◎ 自動車の先進安全技術の更なる普及

運転者の健康起因事故等のリスク軽減を図るため、衝突被害軽減ブレーキ、ドライバー異常時対応システム等のASV装置、デジタルタコグラフや画像データ保存・測定結果数値表示機能を有するアルコール検知器等の導入を推進している。

後述する「貸切バス事業者安全性評価認定制度」において、導入状況を確認し、導入を推進している貸切バス事業者を高く評価している。

ごあんない
このバスには**非常ブレーキ**が**搭載**されています。
This bus is equipped with the emergency brake.

① 運転者が急病等で運転できなくなった場合、
※着席から、椅子にしっかりと腰かけ、てすり・つり革にしっかりとつかってください。

② 非常ブレーキのカバーを開けスイッチを押してください。
※運転者自らが体調の異変等により非常ブレーキを操作し緊急停止させることがあります。

③ 非常ブレーキのスイッチはバス前方運転者席後ろ付近に設置されています。

④ 警報が鳴り始めてから約3秒後、緊急停止します。

③ 警報が鳴りますので、緊急停止に備えてください。

※緊急停止 おつかりください (Hold Handrail)

※緊急停止 おつかりください (Hold Handrail)

おねがい 運転者の異常時以外の非常ブレーキスイッチの操作は、法令により禁止されています。
Except in cases when the driver cannot function normally, operating the emergency brake switch is a violation of the law.
運転者が急病等により運転の継続が困難な場合以外は、非常ブレーキスイッチを**絶対**に押さないでください。
Never push the switch unless the driver cannot continue operating the bus due to sudden illness or other reason.

国土交通省 公益社団法人日本バス協会
ご理解とご協力をお願いします。

EDSS路線バス用案内

旅客による操作ではなく、
運転者の異常を感知すること
で自動的にブレーキが作動し、
安全に停車するシステムの
開発が望まれる

このバスには、Emergency Driving Stop System
緊急ブレーキ「EDSS」
が導入されています。

◆ EDSS とは？
運転者が安全に運転できない状況に陥った場合は、
乗客が**非常停止スイッチ**を押すことにより、
車両を自動停止させる装置です。

◆ EDSSの設置場所◆
天井
進行方向

◆ EDSSの使用法◆
運転者が急病等で運転できなくなった際には、
バス天井にあるEDSSを強く押し込んでください。

プザー音が鳴り始めたら
緊急停止します。おつかりください

シートベルトの着用も忘れずに

国土交通省 日本バス協会
運転者の異常時以外のEDSS操作は、法令により禁止されています。

EDSS貸切・高速バス用案内

※ 日本語、英語、中国語、韓国語、タイ語、
ベトナム語、インドネシア語対応

Ⅱ. 目標達成のために講じた措置

事業用自動車総合安全プラン2025における対応項目

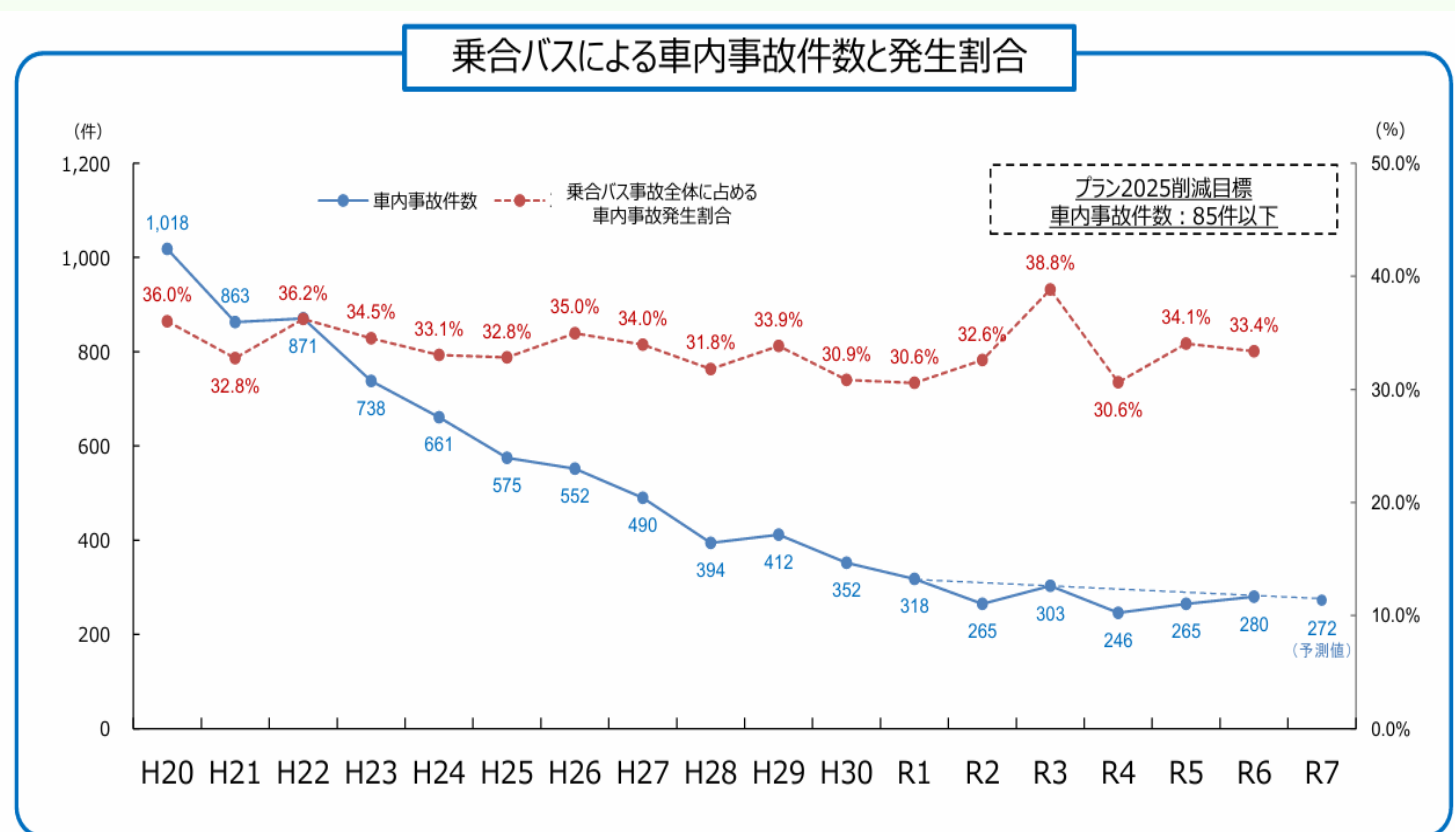
4. 超高齢化社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故防止対策

◎ 依然として多発する乗合バスの車内事故への対応

① 運転者に対する周知徹底

発進時に乗客、特に高齢者が着席したことを確認してから発車する「ゆとり運転」や、降車しようとする乗客にバスが停車しドアが開いてから席を立つ等の注意喚起の実施の他、乗降時の車椅子利用者との十分なコミュニケーションに努めることを徹底した。

- 近年、事故件数は横ばい状態が続いており、令和6年度実績では目標値(85件)を大幅に上回っている状況。
- 次期プランでは、より効果的な取組の実施が必要。



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」

Ⅱ. 目標達成のために講じた措置

② 車内事故防止キャンペーンの実施

日本バス協会、各都道府県バス協会、会員事業者が連携し、関係行政機関、関係団体の協力も得ながら令和7年7月にキャンペーンを実施した。

重点項目

- 乗合バス
「ゆとりの乗降」の啓発と「ゆとり運転」の励行
- 貸切バス・高速バス・空港連絡バス等
乗客へのシートベルト着用の案内の徹底



③ バス利用者や一般ドライバーへの啓発活動

ポスターやチラシを作成し広く周知するよう努めた。

- 乗合バスから降車しようとする乗客に、バスが停車しドアが開いてから席を立つよう求める
- 一般ドライバーにバス停から発車するバスを無理に追い越さないよう求める
- 貸切バス、高速バス、空港連絡バスの利用客にシートベルトを着用するよう求める



Ⅱ．目標達成のために講じた措置

◎健康に起因する事故の増加への対応

国土交通省作成のマニュアルやガイドラインの周知

- ① 運転者の健康管理マニュアル
- ② 睡眠時無呼吸症候群対策マニュアル
- ③ 脳血管疾患対策ガイドライン
- ④ 心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン
- ⑤ 視野障害対策マニュアル

健康診断の受診を徹底し、運転者と日頃からコミュニケーションを図り、個々の健康状態を把握した点呼の実施により、健康に起因する事故防止に努めている。

後述する「貸切バス事業者安全性評価認定制度」において、②～⑤のマニュアルやガイドラインに則った健康管理を実施している貸切バス事業者を高く評価している。



Ⅱ. 目標達成のために講じた措置

事業用自動車総合安全プラン2025における対応項目

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

◎ 運輸安全マネジメント制度を通じた安全体質の強化

- ・ 地方バス協会において運輸安全マネジメント講習会を開催した。

※ 開催実績 令和6年 54回

令和7年 54回

- ・ 令和4年春に「安全マネジメントに取り組みましょう」を改訂（第3版）し、会員事業者へ配布するとともに、ホームページでも公開している。

講習会開催や冊子等により運輸安全マネジメントの具体的な取組方法を紹介することで、更なる安全の向上を図るよう促している。

後述する「貸切バス事業者安全性評価認定制度」における評価対象として、貸切バス事業者の取組状況を確認している。



Ⅱ. 目標達成のために講じた措置

◎ 初任・経験不足運転者等への適切な指導監督

① 「一般的な指導及び監督の実施マニュアル」の周知

静岡県小山町での貸切バスの横転事故を受け、運行管理者が運転者に対して、実効性のある指導監督が行えるよう、会員事業者に対し、令和6年3月改訂の国土交通省作成「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」の周知を図っている。

- ・ 坂道での適切な運転操作
- ・ 危険箇所の情報を踏まえた運転指導
- ・ 乗客のシートベルト着用の目視での確認
- ・ 非常口や非常停止ボタンの使い方の周知

② 「外部研修を活用した運転者教育の効果実証」への協力

国土交通省が令和6年10月より貸切バス事業者に対して実施した「外部研修を活用した運転者教育の効果実証」に協力し、令和7年度については全国に拡大されたことから、受講を促進すべく会員貸切バス事業者への周知を図った。



Ⅱ. 目標達成のために講じた措置

◎貸切バス事業者に対する安全遵守の徹底

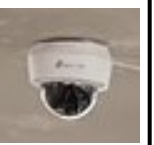
令和6年4月1日より貸切バスにおける点呼等の運行管理を強化

- ① 点呼の様子を動画保存
- ② アルコールチェックの様子を撮影保存
- ③ デジタル式運行記録計（デジタコ）の使用と運行記録の3年間記録保存
- ④ 運送引受書等の保存期間を3年に延長
- ⑤ 「安全運転の実技指導」について公表すべき内容として追加

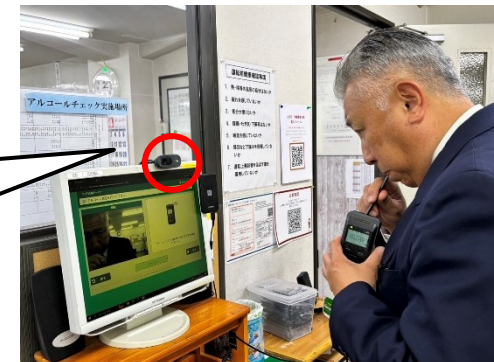
日本バス協会では、①～③について導入する機器に関する留意事項を整理し、導入することが望ましいと考えられる機器を例示するとともに、④と⑤も含め後述する「貸切バス事業者安全性評価認定制度」における審査項目として遵守状況をチェックしている。



点呼実施者・運転者の映像・音声を撮影・保存



検査中の運転者の顔が確認できる映像を撮影・保存



Ⅱ. 目標達成のために講じた措置

◎ 「貸切バス事業者安全性評価認定制度」の厳格化

貸切バス事業者安全性評価認定制度は、貸切バス事業者からの申請に基づき安全性や安全の確保に向けた取組状況について評価認定を行い、これを公表するもので、平成23年度から実施している。

利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくするとともに、本制度の実施を通じ、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取組の促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に寄与することを目的としている。

制度開始から15年目となる令和7年度申請より、貸切バスをより一層、安心・信頼してご利用いただくため、制度開始以来初の抜本的見直しを実施し、審査内容の厳格化を図った。

(主な変更点)

- ・ 行政処分に対する減点の強化や法令遵守状況を厳しく審査
- ・ 睡眠時無呼吸症候群対策、脳血管疾患対策、心臓疾患・大血管疾患対策、視野障害対策のマニュアルやガイドラインに則った健康管理や山岳道路・雪山等における走行に特化した訓練、先進安全自動車の導入など安全に対する取組をより高く評価
- ・ 評価認定マークの変更及び最高評価を三ツ星から五ツ星にするなど認定種別の変更

○認定事業者数	1,969者		
○認定の割合（事業者数）	58.3%		
（車両数）	77.0%		（令和7年12月23日現在）



旧評価認定マーク
(令和6年度申請まで)



新評価認定マーク
(令和7年度申請から)

(参考) バス再興10年ビジョン (令和6年9月策定)

日本バス協会では、バスを夢のあるプライドある産業として、さらに輝く時代になることを目指し、今後の活動の指針「バス再興10年ビジョン」を策定。

安全安心なバスの実現	<ul style="list-style-type: none">▶ 先端技術の活用などにより更なる安全への取組の強化▶ 貸切バス事業者安全性評価認定制度の活用などで不適格事業者を解消▶ 一般ドライバー、バイク、自転車利用者、歩行者などへバスの安全運行のための交通ルール理解・遵守のPR▶ 道路やバス停留所の改修・整備による運行環境の改善
地域総合交通産業として維持発展	<ul style="list-style-type: none">▶ 利用者理解のもと、適時適切な運賃改定による事業基盤の強化▶ まちづくりや他の輸送モードとも連携しつつ利便性向上を図り、地域公共サービス提供主体の中核として移動手段を維持▶ その支援を国が自治体とともに強化するよう要請▶ 観光バス・乗合バスの新たな需要創出
人材確保と働き方改革	<ul style="list-style-type: none">▶ 運転士・整備士などの待遇改善による採用・定着▶ 若年層や女性、外国人の採用の促進▶ 運転士の高度な運転技量を広くPRしイメージアップ▶ カスタマーハラスメント防止など働く環境を改善
次世代のバス輸送への転換	EVバスなどの普及で環境へ貢献 <ul style="list-style-type: none">▶ 国産EVバスのほか、FCVバスなどクリーンエネルギーバスの供給の充実及び変電・充電設備などインフラの充実▶ カーボンニュートラル実現に向けた取組への国や自治体の支援強化を要請
	自動運転の本格化 <ul style="list-style-type: none">▶ 実験段階から本格運行へ進め、2030年には路線バスでの自動運転を普及▶ 自動運転においても、安全・安心確保の面で人の役割を重視
	完全キャッシュレス化の実現 <ul style="list-style-type: none">▶ 現金とキャッシュレスで運賃に差を付けるなど実現に向けて環境整備▶ キャッシュレスを推進し、2030年には「運賃箱の無いバス」の本格的な普及により、運転士の負担軽減と事業者のコスト軽減