

(第1回 貸切バス安全対策協議会)

日本バス協会の取組みについて

令和8年7月28日



公益社団法人 日本バス協会

1. 貸切バス事業の安全対策

- 貸切バス事業者は、団体旅行のほか、学校関連輸送（修学旅行、日帰り社会科見学、部活動時の生徒輸送、スクールバス対応等）、イベント輸送、災害時の緊急輸送など様々なニーズに対応する輸送手段として、国民に広く利用されている。なお、安全第一として尊い人命を預かる公共交通機関でもあることから、運行上のルールや安全対策について多岐にわたる規則が設けられており、日頃から法令遵守を徹底することにより、安全運行の確保に努めている。
- 日本バス協会においても、毎年、安全輸送にかかる決議を行い、会員事業者に周知徹底を図っているほか、国の監査や貸切バス適正化機関の巡回指導において、法令を遵守しない悪質事業者への監督を強化していただくよう継続して要望を行っている。
- 加えて、バス事業の安全対策については、令和8年3月、国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2030」の策定にあわせて、日本バス協会がとりまとめた「バス事業における総合安全プラン2030」（目標期間：令和8年度～令和12年度）に基づき、各種の対策を実施していく。

2. 貸切バス事業者の安全への取り組み

1. 事業許可の更新制度

5年ごとに、経営状況や安全投資等について国に審査を受け、許可の更新が必要

2. 適正化事業による巡回指導

毎年、国が指定する適正化機関による全営業所への巡回指導を実施⇒厳格な安全チェック

3. 運行管理の強化

①運行前の安全確認

運行の経路・時間・距離等の確認、休憩施設等の確保等

②点呼 ※乗務前後に実施

運転士への健康確認、運行指示、アルコール検査と画像保存、点呼動画の保存等

4. 運転士への指導教育の徹底

①初任運転者、高齢運転者、事故惹起者への特別指導

国の指定機関による適性診断の受診と事業者による特別指導を実施

※初任運転者（交通ルールや車両特性等の座学10時間以上、実技20時間以上）

高齢運転者（適性診断の結果を踏まえ、加齢に伴う身体機能の変化の程度に応じた安全な運転方法等）

事故惹起者（再発防止策等に係る座学10時間以上、実技20時間以上）

②年間教育

旅客の安全に関する事項（乗降時の安全確保、危険予測及び回避、緊急時の対応、健康管理等）、ドライブレコーダーの記録を活用した安全運転、ヒヤリハット事例等の教育の徹底

③非常時の対応

警察や消防とも連携しバスジャックや車両火災時に非常口を使用した乗客の避難誘導等を年1～2回実施

5. 車両対策の徹底

①点検

整備士による3か月に一度の法定点検、1年に1度の車検、運転士による乗務前の日常点検

②安全装備

ドラレコ、デジタコの装着義務化とASV装備車両の導入促進（なお、車両価格は、H31：約4,300万円⇒R7：約5,000万円に上昇）

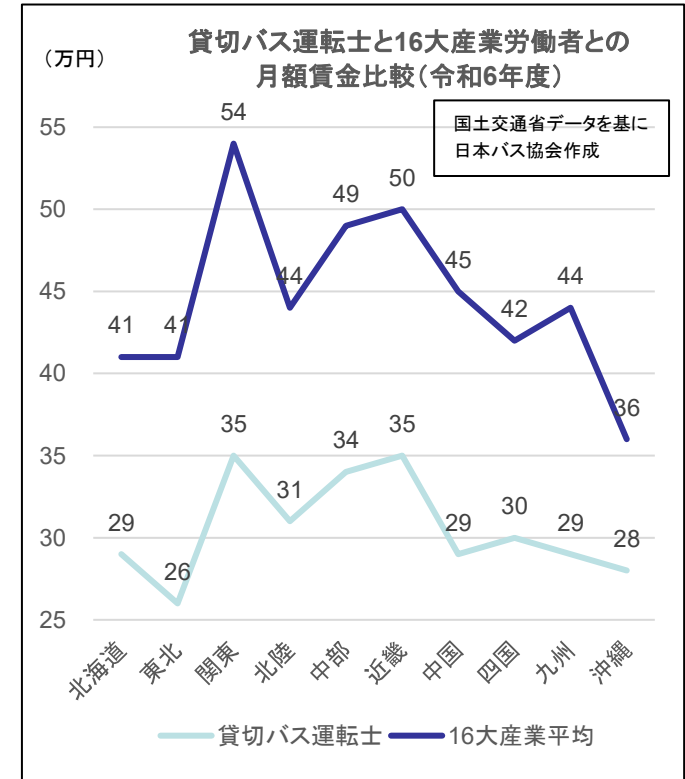
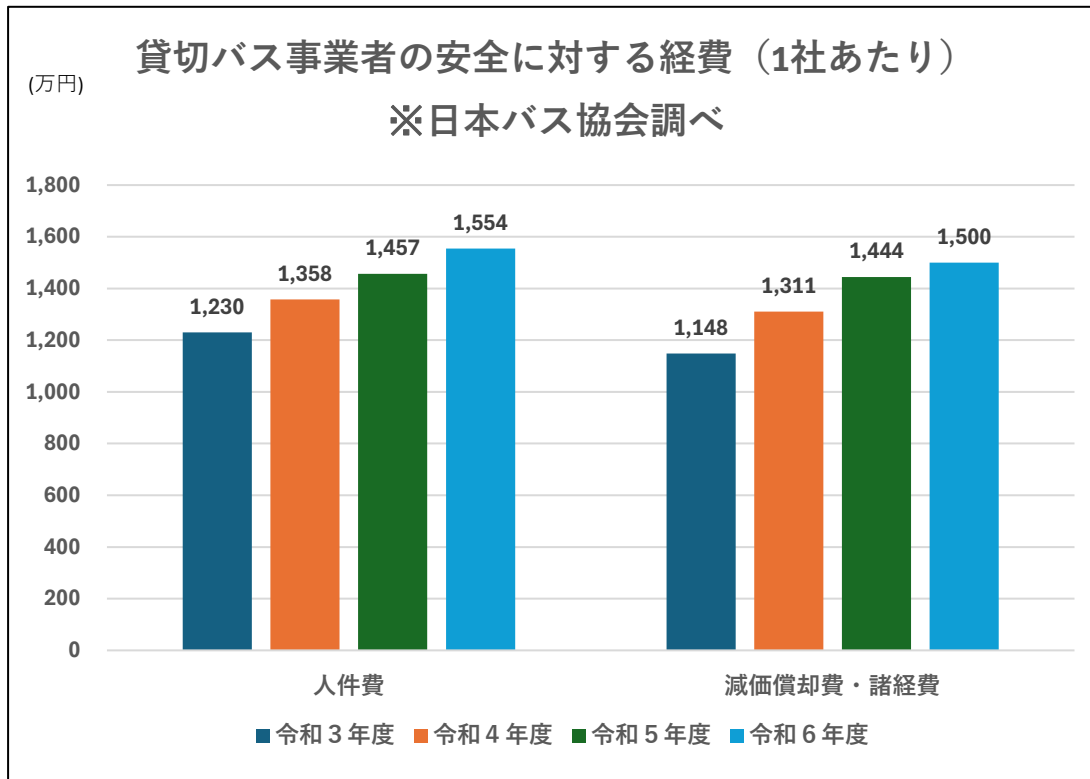
※新車のASV（H31 車両「ドライバー異常時対応システム」、R7「出会い頭警報」、「左折巻き込み警報」、「車線変更警報」）

6. 大型二種免許取得等

大型二種免許取得までの1～2か月のほか、初任運転者研修として、実地訓練、接遇研修や事故や災害発生時の緊急対応の習得を3～6か月実施後に乗務開始

3. 貸切バス事業者の安全投資

貸切バス事業者は、安全等に対する費用を確保するため、国の定めた運賃・料金制度のもと適正な運賃・料金を収受している。一方、バス業界は深刻な運転士不足に加え、修繕費等の安全投資の高騰が課題であり、運転士の待遇改善等の原資を得るためには、定期的な運賃の見直しは必要不可欠。



4. 安全性評価認定制度の状況

1. 制度の概要

2007年2月に大阪府吹田市で貸切バスの重大事故が発生し、その際に国土交通省は「貸切バスに関する安全等対策検討会」を設置した。当該検討会において、利用者が安全への取組み等を確認して貸切バス事業者を選択できる仕組を構築すべきとの提言があり、2011年より日本バス協会が実施団体として本制度を行うようになった。

日本バス協会に設置した評価認定委員会において、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、これを公表している。

◆ 審査項目

安全に対する取組み状況（法令遵守）40項目、事故及び行政処分の状況2項目、運輸安全マネジメント取組み状況10項目

2. 審査基準厳格化

2025年度申請分より、貸切バスをより一層、安心・信頼してご利用いただくため、審査基準を厳格化し、更なる安全性向上を推進している。

◆ 新基準の主な変更点

- 運行管理などについて審査基準の厳格化
- 健康管理、先進安全自動車など安全に対する高度な取組への評価
- 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

認定状況（2026年5月末現在）

事業者数 1,794者（53.1%）、車両数30,927両（72.3%）

うち、会員の認定事業者 1,530者、28,208両

※（ ）内は全貸切バス事業者に占める割合

※ 評価認定委員会の委員（学識経験者、国土交通省、日本バス協会）



5.軽井沢スキーバス事故対応～安全輸送への誓い～

- 軽井沢スキーバス事故発生から10年が経過。
- 日本バス協会では、事故発生日を「誓いの日」と位置付け、会員事業者に対して安全対策を徹底。

～軽井沢スキーバス事故から10年～ 清水会長が「安全安心なバス運行を誓う集い」に出席しました

2016年に発生した軽井沢スキーバス事故から10年となった1月15日、長野県軽井沢町役場で、「第6回安全・安心なバス運行を誓う集い」（1.15サクラソウの会（ご遺族の会）主催）が開催され、清水会長が出席しました。

清水会長は、「このような事故を決して繰り返さないよう、安全を最優先に業界一丸となって再発防止と安全対策の徹底に取り組んでいく」、また、「日本バス協会として1月15日を『誓いの日』と位置づけ、この事故を風化させない」と述べ、出席されたご遺族や国土交通省はじめ関係者と意見交換を行いました。

その後、出席者全員で事故現場近くの慰霊碑に献花を行い、犠牲となられた方々へ哀悼の意を捧げました。

（清水会長出席）



（日本バス協会ニュースより）

(参考)「バス事業における総合安全プラン2030」(概要)

<事故削減の目標(国土交通省「事業用自動車総合安全プラン2030」で設定)>

1. 乗客の死者数ゼロ
2. 令和12年までに交通事故死者数ゼロ(0.28人/億km以下)
3. // 重傷者数120人以下(3.35人/億km以下)
4. // 人身事故件数800件以下(22.32件/億km以下)
5. 飲酒運転ゼロ
6. 令和12年までに乗合バスの車内事故件数85件以下(3.23件/億km以下)
7. // 貸切バスの乗客の負傷事故件数20件以下(2.16件/億km以下) ※()内数値は、国が総走行距離あたりで算出した指標

類型別で最多の「発進時」の事故件数半減を目指す。

【目標達成のため当面講ずべき施策(目標期間:令和8年度～令和12年度)】

1.自動車運送に係る全ての者における行動変容の推進

- 運行管理者・運転者等の行動変容
- バス利用者・電動キックボード等新たなモビリティの利用者等の行動変容

2.運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の拒絶

- 悪質違反・重大事故の再発防止のための対策
- 監査体制等の強化(貸切バス適正化機関との連携等)

3.ICT、先進安全自動車、自動運転等新技術の開発・普及促進

- IoT・AIを活用した運行管理の高度化
- 先進安全技術の更なる性能向上・普及促進(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)

4.少子高齢社会における事故の防止対策の推進

- 高齢運転者事故への対応、健康起因事故対策の推進
- 経験が未熟な運転者への安全対策の徹底
- 乗合バスの車内事故防止(安全運転教育、車内事故防止のためのシステム導入等)

5.原因分析に基づく事故防止対策の立案と安全体質の継続的強化

6.その他安全にも資する運送事業における対策

- 職場環境の改善及び人手不足への対応
- 外国人バス運転者等への対応
- 災害等緊急時の対応

※(公社)日本バス協会「安全輸送委員会(R8.3.13)」において決議