

バス事業における総合安全プラン2025

安全輸送委員会

令和3年6月8日決定

交通事故は、一瞬にして被害者の生命や可能性を奪うのみならず、その家族に対しても多大な精神的、経済的な負担や苦しみを強いるものである。また、加害者側においても、社会的制裁や信用の失墜に直面することとなる。

バス事業に関わるすべての者は、常にこのことを肝に銘じ、交通事故を防止するために取りうる限りの手を尽くさなければならない。

バスの安全対策については、平成21年に国土交通省の「自動車運送事業に係る総合的安全対策検討委員会」（以下「検討委員会」という。）が提言した「事業用自動車総合安全プラン2009」、その後の状況の変化を踏まえ、平成29年「事業用自動車総合安全プラン2020」（以下「プラン2020」という。）が策定されたことをうけて、「バス事業における総合安全プラン2009」、「バス事業における総合安全プラン2020」を策定し、業界を挙げて取り組んだ結果、人身事故件数については、前倒しで削減目標を達成するなど一定の成果を挙げた。

しかし、検討委員会は、「プラン2020」で定めた「令和2年（2020年）までに死者数235人以下」、という目標の達成が厳しい状況にあること、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提供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が講じられていることが必要なことから、新たな対策理念と対策指標、施策群を早急に設定する必要があるとして、令和3年3月、「プラン2020」に代わる、令和7年（2025年）までの5年間を計画年とする「事業用自動車総合安全プラン2025」（以下「プラン2025」という。）を提言した。

日本バス協会は、本提言を踏まえ、「バス事業における総合安全プラン2020」に代わる新たな計画として、令和7年までの5年間を計画年とする「バス事業における総合安全プラン2025」を策定し、次のとおり取組みを進めることとした。

I. バス事業に係る事故等削減目標の設定

1. 乗客の死者数ゼロ
2. 令和7年（2025年）までに交通事故死者数をゼロとする。

3. 令和7年（2025年）までに重傷者数を150人以下とする。
4. 令和7年（2025年）までに人身事故件数を800件以下とする。
5. 飲酒運転をゼロとする。
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。
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。

II. 目標達成のため当面講ずべき施策

上記の目標の達成に向けて、バス業界においては、「プラン2025」の重点施策を踏まえ、当面、以下の取組みを行うこととする。

1. 「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現

(1) 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附帯作業の増加への対応

「新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン」、「貸切バスにおける新型コロナウイルス対応ガイドライン」の周知徹底を行い、①車内の座席、つり革、手すり等の消毒の徹底、②マスクの着用、時差出勤、車内換気の周知の徹底、③対面による運転者への点呼時における「三つの密」を避けるための取組の徹底、④運行管理者等に対し、マスク着用や、点呼前後の手洗い等の基本的な感染予防対策を講じるよう徹底、⑤旅客に対し、乗車時のマスクの着用及び手洗いの励行等感染防止対策を徹底すること、時差出勤の推奨、会話を控えること等と呼びかけるよう周知、⑥高度な点呼機器の活用によるIT点呼（遠隔点呼）の導入を推奨、⑦換気改善装置の導入促進及びバスを安心して利用して頂く車内換気等の啓発を行う。

(2) 人手不足の深刻化、働き方改革の推進

- ①「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」の推進を図る。
- ②運行管理業務の受委託や短期出向の受け入れ等での労働力の確保に努める。
- ③「就職氷河期世代の方向けの短期資格等習得コース事業」（厚生労働省委託事業）を活用し、バス会社への就職を支援（令和4年度まで）に努める。

(3) 激甚化・頻発化する災害への対応

- ①「運輸防災マネジメント指針」の周知、及び同指針の活用による事業者の自然災害への状況に応じた対応力の向上及び輸送の安全確保を図る取組みを推進する。
- ②日本バス協会作成の「大規模災害基本対応マニュアル」による対応を徹底する。

(4) オリパラ、万博開催等に伴う人流、物流の変化への対応

- ①「訪日外国人向けバスサービス向上アクションプラン」に従ったハード、ソフト両面での取組みを推進する。

- ②バスジャック訓練等実施しテロ対策の徹底をする。
日本バス協会作成の「バスジャック統一対応マニュアル」による対応を徹底する。

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

(1) 飲酒運転事故の防止への対応

- ①「飲酒運転防止対策マニュアル」を活用した飲酒運転撲滅の啓発を行う。
日本バス協会作成の「飲酒運転防止対策マニュアル」による対応を徹底する。
- ②飲酒運転・薬物運転の根絶を啓発するセミナー等の受講を促進する。
- ③飲酒運転・薬物運転惹起事業者に対する指導内容と再発防止対策を展開する。
- ④運転者に対する日常的飲酒に関する指導を徹底する。

(2) 「ながら運転」の増加への対応

ドライブレコーダーの映像等を活用し運転中の携帯電話、スマートフォンの使用の禁止の指導を徹底するとともに、事故惹起者に対する指導内容と再発防止策を展開する。

(3) 社会的関心の高まる「あおり運転」への対応

「あおり運転」の悪質性・危険性について、各種運動等の機会をとらえた周知・啓発に努める。

3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及促進

(1) デジタルトランスフォーメーション（DX）の推進

- ①IoT・AIを活用した運行管理システムの普及・促進を図る。
- ②ドライブレコーダー等により得られたデータを交通安全教育及び添乗指導に活用する。

(2) 自動車の先進安全技術の更なる普及

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運転支援装置の導入を推進する。

(3) ICTを活用した高度な運行管理の実現

- ①ICTを活用したリアルタイムの動態管理等高度な運行管理の導入に努める。
- ②適切な運行管理と安心経営のためのICT活用ガイドブックの活用の推奨に努める。

(4) 無人自動運転サービスに向けた安全確保

- ①無人自動運転サービスにおけるガイドラインの活用を努める。
- ②国の先進安全自動車（ASV）推進計画及びラストマイル走行実現に向けた取組

に参画し、より安全性の高い自動運転技術の普及等に取り組むとともに、運転者不足や利便性向上等に資する自動運転・ラストマイル走行など新技術を活用した旅客輸送の安全性の向上等の推進に取り組む。

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

(1) 依然として多発する乗合バスの車内事故への対応

- ①ドライブレコーダーの映像等を活用した安全運転教育の実施の推進を図る。
- ②発進時の車内事故を防止するため乗客（特に高齢者）が着席したのを確認してから発車する「ゆとり運転」を徹底する。
- ③車内事故防止の啓発活動の実施の推進を図る。
- ④運転者、乗客が無意識に動作を先行してしまうことについて運転者教育を推進する。
- ⑤停留所等発進時における安全基本動作の徹底を図る。

(2) 路線バスにおける車いす使用者に関する車内事故への対応

- ①障害者の方への接遇・介助の基本を習得する研修の受講に努める。
- ②ドライブレコーダーの映像等を活用した安全運転教育の実施に努める。
- ③車いす対応のスロープ、固定装置の統一化を図ることに努める。

(3) 高齢歩行者の死傷事故への対応

- ①高齢者が安心・安全に乗降できる「ゆとり運転」を徹底するための、ドライブレコーダーを活用した指導体制の構築を図る。
- ②高齢者が多い地域、施設等を把握し、点呼時に乗務員に注意喚起するとともに、危険マップ等を作成し、営業所内に貼付する。

(4) 高齢運転者事故への対応

- ①高齢運転者の健康管理の把握を推奨する。
- ②健康管理マニュアルの活用を推奨する。
- ③高齢運転者に対しては適齢診断を受けさせ、診断結果を基に加齢による身体機能の変化の運転行動への影響を認識させるとともに、事故の未然防止のための身体機能の変化に応じた運転行動について指導する。

5. 原因分析に基づく事故防止対策と関係者の連携による安全体質の強化

(1) バス業界の特徴的な事故への対応

- ①交差点右左折時には、安全確認を確実に実施するために横断歩道手前で一旦停止する等の安全教育の徹底を図る。

- ②発進時の車内事故を防止するため乗客（特に高齢者）が着席したのを確認してから発車する「ゆとり運転」の徹底を図る。
- ③乗客へのシートベルトの着用案内の徹底を図る。
- ④発進時におけるアンダーミラーによる直前横断者の確認の徹底を図る。

（２）健康に起因する事故の増加への対応

- ①健康管理マニュアル、自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン、心臓疾患・大血管疾患対策ガイドラインの活用を努める。
- ②健康診断の受診の徹底を努める。
- ③睡眠時無呼吸症候群（SAS）のスクリーニング検査の受診を努める。
- ④運転者と日頃からのコミュニケーションを図るとともに個々の健康状態を考慮した点呼の実施を努める。
- ⑤確実な点呼等により睡眠不足のチェック、過労運転の防止の促進を図る。
- ⑥ドライバー異常時対応システムの導入を促進する。
- ⑦個別の運行判断の指針の整理を図る。

（３）大型車の点検整備の実施の推進

- ①バス車両の点検整備を確実にを行うことにより、車両故障、車両火災、車輪脱落事故によるバス運行への影響を排除し、安全運行を徹底するよう啓発する。
※日本バス協会作成の「車両火災発生等緊急時における統一対応マニュアル」による対応を徹底する。

②整備技術の向上

整備要員の技術の向上を図り、整備不良等に起因する事故を防止する。

（４）運輸安全マネジメント制度等を通じた安全体質の強化

- ①地方バス協会における運輸安全マネジメント講習の実施を図る。
- ②貸切バス適正化機関と連携し、貸切バス事業の適正化を図る。
- ③セーフティバス制度を充実し、利用の促進と周知を図る。
- ④運輸安全マネジメントにおいて、バスに係る事故の削減目標を明確にする。
- ⑤日本バス協会と旅行業界が平成 28 年 8 月に締結した「安全運行パートナーシップ宣言」に基づき、安全運行を確保するため、旅行業者の理解を求め、安全対策等を確実に励行する。

（５）初任、経験不足運転者等への適切な指導監督

- ①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活用を図る。

※運転者として新たに採用する者については、採用時に運転記録証明書や無事故無違反証明書を確認し、過去の事故及び違反歴を把握した上で、それに応じた指導を徹底する。この場合において、自動車運送事業に係る一定の事故歴を有する者に対しては、適性診断（特定診断）を確実に受診させる。

また、新たに採用したバス運転者には、必ず初任診断を受けさせる。

②初任運転者等に対する実技訓練の実施の徹底を図る。

ア 新たに採用した乗合バス運転者に対しては、走行するルートの実走訓練を実施し、所属長等によるテスト（運転操作の見極め）に合格した後、初めて旅客運送を行わせることとする。

イ 新たに採用した貸切バス運転者に対しては、運転するバスの走行ルート、運行時間によって異なるが、必要に応じて高速道路や山岳道路、下り坂を含め、自社の運行実態を踏まえた最低 20 時間以上の実走訓練を実施し、所属長等によるテストに合格した後、初めて旅客運送を行わせることとする。

(6) 国土交通省のメールマガジン「事業用自動車安全通信」の活用

メールマガジン「事業用自動車安全通信」を積極的に活用し、事故の発生状況を把握し、同種事故の再発防止対策を講じる。

6. 道路交通環境の整備

交差点における事故削減効果の高い交差点改良、立体交差等の交通安全・渋滞対策、近年の自然災害等を踏まえ道路等の防災対策の強化、電柱の地下埋設等の車線拡幅、駅前広場、バスベイの整備等関係者に働きかける。