

貸切バスの ASV 技術搭載状況に関する車体表示ガイドライン

1. 目的

このガイドラインは、貸切バスの ASV 技術の搭載状況を車体に表示することにより安全情報の「見える化」を図り、もってバスの利用者自らが乗車するバスに搭載された先進安全技術を把握できるようにするとともに、先進安全技術が搭載されていない古い車両から新型車への代替を促進することを目的とする。

2. 用語の定義

このガイドラインにおける用語の定義は、「道路運送車両の保安基準」（昭和 26 年運輸省令第 67 号。以下「保安基準」という。）、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」（平成 14 年国土交通省告示第 619 号。以下「細目告示」という。）及び「道路運送車両の保安基準第 2 章及び第 3 章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示」（平成 15 年国土交通省第 1318 号。以下「適用整理告示」という。）に定めるもののほか、次に定めるところによる。

- (1) 「貸切バス」とは、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）第 3 条第 1 号ロに定める一般貸切旅客自動車運送事業の用に供する自動車をいう。
- (2) 「衝突被害軽減ブレーキ」とは、細目告示第 15 条第 7 項又は適用整理告示第 9 条第 22 項及び第 23 項に定める衝突被害軽減制動制御装置であって、道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）第 59 条の検査、同法第 75 条第 1 項、第 2 項若しくは第 3 項の指定、第 75 条の 3 第 8 項の証明又は当該自動車の製作者による証明を受けることにより、これらの基準への適合性が確認されたものをいう。
- (3) 「車線逸脱警報装置」とは、細目告示第 67 条第 2 項に定める車線逸脱警報装置又はこれに準ずる性能を有する装置であって、道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）第 59 条の検査、同法第 75 条第 1 項、第 2 項若しくは第 3 項の指定、第 75 条の 3 第 8 項の証明又は当該自動車の製作者若しくは装置の製作者による証明を受けることにより、これらの基準への適合性が確認されたものをいう。
- (4) 「ドライバー異常時対応システム」とは、運転者が体調急変等により、運転中に急にドライバーが安全運転を継続できなくなった場合に、緊急措置としてドライバーに代わってシステムが車両を停止させるシステムであって、別紙 1 の要件に適合する又は協定規則第 79 号の規則 2.3.4.5. に定める機能を有することを当該システムの製作者等が証明するものをいう。
- (5) 「特定 ASV 技術」とは、衝突被害軽減ブレーキ、車線逸脱警報装置及びドライバー異常時対応システムをいう。

3. 適用範囲

このガイドラインは、全ての貸切バスに適用する。

4. 車体への表示

- (1) 貸切バスには、その搭載する特定 ASV 技術に応じ、付録 1 から付録 3 までに定める表示を行うものとする。
- (2) (1) の表示は、車体の外側であって以下に掲げる位置に行うものとする。
 - (ア) とびらが開閉状態のいずれにおいても乗車する乗客から見えやすい位置
 - (イ) 車体の後面

附則（平成 28 年 12 月 16 日付け国自技第 192 号）

- (1) このガイドラインは、発出の日より施行する。
- (2) このガイドラインは、平成 29 年 4 月 1 日以降の製作車にあつては同日より、同日以前の製作車にあつては、平成 29 年 10 月 1 日より適用する。

附則（令和 5 年 6 月 26 日付け国自技環第 58 号）

- (1) 2. (2)、(3) の改正は、令和元年 5 月 24 日以降の車体表示に適用する。
- (2) 2. (4) の改正は、令和 5 年 3 月 27 日以降の車体表示に適用する。

付録1 衝突被害軽減ブレーキの車体表示



付録2 車線逸脱警報装置



付録3 ドライバー異常時対応システムの車体表示



別紙1 運転者異常時対応システム（減速停止型）の技術要件

1. 適用範囲

- (1) 本技術指針は、自動車製作者により自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車、大型特殊自動車並びに小型特殊自動車を除く。以下同じ。）に備えられた減速停止型の運転者異常時対応システム（路肩等へ退避する機能を有するものを除く。）に適用する。
- (2) 本技術指針が対象とする「運転者異常」とは、突然の脳血管疾患、心疾患、消化器疾患、失神その他の運転者自身があらかじめ予測することが困難な体調急変とする。
- (3) 前項の規定は、あらかじめ予測される飲酒、体調管理不足、疲労、病気、薬物などによる体調不良又は異常を検知とすることを妨げるものではない。

2. 定義

- (1) 「運転者異常時対応システム」とは、運転者が体調の急変等により自動車を正常に運転することが困難な状態に陥った場合において、その状態を検知するとともに、これを検知し、かつ、当該自動車を緊急に停車させるために当該自動車を自動的に制御するもの（以下単に「システム」という。）をいう。
- (2) 「制御」とは、制動又は制動及び操舵により車両の動きを自動で調整することをいう。
- (3) 「同乗者」とは、運転者以外の乗員（乗務員及び乗客を含む。）をいう。
- (4) 「減速停止型」とは、運転者異常を検知した場合において、自動車を減速し停止させる制御（車線及び路外逸脱防止のため操舵を自動で行う制御を含む。）を行う型をいう。
- (5) 「主スイッチ」とは、システムについて、機能のオン／オフを切り替えるスイッチをいう。
- (6) 「作動」とは、報知又は制御が機能することをいう。
- (7) 「作動スイッチ」とは、報知又は制御が機能するためのトリガ信号を発するスイッチ（同乗者押しボタン型及び運転者押しボタン型にあっては押しボタン（指や手で押すものに限定せず、スイッチ全般を含む。）をいう。
- (8) 「解除スイッチ」とは、運転者が報知又は制御を停止するためのスイッチをいう。
- (9) 「報知」とは、システムにより影響が及ぶ者に対して視覚、聴覚又は触覚（ハンドル振動、軽い制動等）により当該システムの状態を知らせることをいう。
- (10) 「車外の道路ユーザー」とは、システムを搭載した自動車の周囲にいる歩行者、自転車に乗っている者及び他の自動車に乗っている者等をいう。
- (11) 「作動開始報知」とは、運転者及び作動スイッチを押下した同乗者に対し、システムの作動が開始されたことを知らせる報知及び制御を不要とする場合において運転者に対し解除スイッチの押下を喚起するための報知をいう。
- (12) 「注意喚起報知」とは、同乗者及び車外の道路ユーザーに対し、一定時間後に始まる制御について注意を促すための報知をいう。
- (13) 「制御作動報知」とは、運転者、同乗者及び車外の道路ユーザーに対し、制御中（制御作動による停車状態を含む。）であることを知らせるための報知をいう。
- (14) 「運転者オーバーライド」とは、運転者がシステムに優先して、制動、駆動又は操舵を調整することをいう。

3. 機能及び性能要件

(1) 主スイッチ

主スイッチを付加する場合にあつては、原動機始動時にシステムの機能がオンであること。

(2) 運転者異常を検知する機能

運転者異常を検知する機能は、次に掲げる型について、それぞれ定める要件を満たすものであり、これらは単独又は併用して構成されるものであること。

① 異常自動検知型

システムが自動で運転者の異常を検知するものであること。異常検知方法としては、次に掲げるものが考えられる。

1) 車両挙動によるもの

自ら運転する車両のふらつき、暴走、接触などから検知する。

2) 運転挙動によるもの

異常なアクセル操作、一定時間以上操作が無いことなどから検知する。

3) 運転者状態によるもの

運転姿勢、顔の表情（昏睡など）、生体信号（心拍、脈拍、体温変化等）の変化などから検知する。

② 運転者押しボタン型

運転者が作動スイッチを押下することにより異常を検知するものであること。

③ 同乗者押しボタン型

同乗者が運転者の異常を察知した場合に作動スイッチを押下することにより異常を検知するものであること。

(3) 制御の方法

運転者異常を検知した場合にあつては、システムが運転者に代わり、次に定めるところにより車両を制動し停止するなど安全に制御できるものであること。

① 制御開始タイミング

運転者異常を検知した後、運転車の応答が一定時間（原則 3.2 秒以上とする。）ない場合にあつては、制御を開始すること。ただし、運転者が作動スイッチを押下した場合にあつては、この限りでない。

② 制動方法

制動による減速度は、原則として 2.45m/s^2 （専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人未満の自動車にあつては 4.00m/s^2 ）以下とする。ただし、立ち席同乗者が存在する車両においては、同乗者が転倒する可能性に配慮した減速度とする。

③ 停止後の処理

解除スイッチが押されるまでの間、可能な限り停止状態を保持すること。

④ 操舵による補助

停止するまでの間、システムは運転者に代わり車線又は路外逸脱防止のため操舵を制御してもよい。

⑤ 制御中の運転者オーバーライド

制御実行時は、運転者によるアクセル操作は無効とする。運転者のブレーキ操作によって発生する制動力が、システムの制動力を上回る場合は、運転者のブレーキ操作が優先されるも

のとする。

(4) システムの状態を報知する機能報知は、次に定めるところにより運転者、同乗者及び車外の道路ユーザーに対して適切に行われるものであること。

① 運転者への報知

1) 作動開始報知

運転者の異常を検知した時点から作動開始報知を開始し（運転者が作動スイッチを押下した場合にあっては、作動開始報知を開始しなくてもよい。）、解除スイッチが押下された時点又は制御作動報知を開始した時点で作動開始報知を終了するものであること。この場合において、作動開始報知は視覚による報知とし、聴覚又は触覚による報知を併せて行うものとする。

2) 制御作動報知

システムが制御を開始した時点から制御作動報知を開始し、解除スイッチが押下された時点で制御作動報知を終了するものであること。この場合において、制御作動報知は視覚による報知とし、聴覚又は触覚による報知を併せて行うものとする。

② 同乗者への報知

1) 作動開始報知

同乗者押しボタン型の場合にあっては、ボタンを押下した同乗者に対し、システムが作動を開始することを知らせる目的で作動開始報知をしてもよい。この場合において、同乗者が作動スイッチを押下した時点から作動開始報知を開始し、解除スイッチが押下された時点、注意喚起報知を開始した時点又は制御作動報知を開始した時点で終了するものであること。

2) 注意喚起報知

i) 立席を有する車両（停止している場合を除く。）については、システムが制御を開始する前から注意喚起報知を開始し、解除スイッチが押下された時点又は制御作動報知を開始した時点で終了するものであること。この場合において、注意喚起報知は聴覚による報知とし、視覚による報知を併せて行うことが望ましい。

ii) 立席を有しない車両については、システムが制御を開始する前から注意喚起報知を開始し、解除スイッチが押下された時点又は制御作動報知を開始した時点で終了するものであること。この場合において、注意喚起報知は聴覚による報知とする。

3) 制御作動報知

システムが制御を開始した時点から聴覚による制御作動報知を開始し、解除スイッチが押下された時点で終了するものであること。ただし、立席を有する車両における制御作動報知は視覚による報知を併せて行うことが望ましい。

③ 車外の道路ユーザーへの報知

1) 注意喚起報知

注意喚起報知を行なう場合にあっては、システムが制御を開始する前から注意喚起報知を開始し、解除スイッチが押下された時点又は制御作動報知を開始した時点で終了するものであること。この場合において、注意喚起報知は非常点滅表示灯、警笛等の聴覚による報知、文字表示等の視覚による報知又はそれらの組み合わせたものを使用してもよい。

2) 制御作動報知

システムが制御を開始した時点から報知を開始し、解除スイッチが押下された時点で終了するものであること。この場合において、注意喚起報知は非常点滅表示灯、警笛等の聴覚による報知及び制動中の制動灯による報知とし、文字表示等の視覚による報知を併用してもよい。

(5) 作動の解除

- ①システムには、当該システムの作動を停止させることができる解除スイッチを設置すること。
- ②解除スイッチが押下されるまでシステムの作動は停止しないこと。

(6) 運転者異常検知手段を複数併用する場合の設計

複数の運転者異常検知手段（異常自動検知型、運転者押しボタン型、同乗者押しボタン型）を搭載する車両において、同時に複数の運転者の異常を検知した場合、最初に制御を開始する型に合わせて報知及び制御を実行するものであること。

(7) システム故障時の処置

- ①システムが故障を検知した場合には、当該システムが故障していることを運転者に認識できるようにすること。
- ②システムに故障が発生した場合にも、車両として本来の機能を有するものであること。ただし、複数の運転者異常検知手段を搭載する車両であって、当該検知手段の一部に故障が発生した場合（いずれかの運転者異常検知手段について故障していない場合に限る。）においては、当該故障していない運転者異常検知手段により当該システムを作動できるものであること。

(8) 他の運転支援制御システムとの優先順位

システム及び他の運転支援制御システムが同時に作動することにより、報知や制御が競合する場合については、次に掲げる運転支援制御システムはそれぞれ当該各号に定める優先順位によるものとする。

①車両挙動を安定に保つ制御システム

アンチロックブレーキングシステム、横滑り防止システム及びその他の車両挙動を安定に保つ制御システムについては、システムの作動及び不作用にかかわらず作動すること。

②衝突を回避又は軽減することを目的とする制御システム

衝突被害軽減制動制御装置（以下「AEBS」という。）が同時に作動する場合には、AEBS の報知及び制御を優先させるものであること。この場合において、AEBS による作動完了後は、システムによる作動を優先させる。

③衝突を回避又は軽減することを目的としない制御システム

衝突を回避又は軽減することを目的としない制御システムにおける次の各号に掲げる制御については、当該各号に定めるところによるものであること。

1) アクセル制御

システム制御中においては、衝突を回避又は軽減することを目的としない制御システムによるアクセル制御をキャンセルさせること。

2) 制動制御

システムによる制動と衝突を回避又は軽減することを目的としない制御システムによる制動が同時に作動する場合にあつては、制動による減速度の大きい方を優先させること。

3) 操舵制御

システムが3.(3)㉔の操舵による補助を行う場合には、当該システムによる操舵を優先させること。

4. 特記事項

(1) 運転者への周知

次に掲げる事項について、取扱説明書、表示等により運転者に対し適切に周知されること。

- ① システムの目的、種類及び効果
- ② システムの作動開始の条件及び作動しない条件
- ③ システムの発する音、表示及びその意味
- ④ システムの機能限界
- ⑤ システム作動に伴う責任の所在
- ⑥ その他の使用上の注意

(2) 同乗者への周知

次に掲げる事項について、表示等により同乗者に対し適切に周知されること。

- ① システムの目的、種類及び効果
- ② システムの使い方
- ③ システムの発する音、表示及びその意味
- ④ システムの機能限界
- ⑤ システム作動に伴う責任の所在
- ⑥ その他の使用上の注意

(3) 社会的周知（キャンペーン等）

次に掲げる事項について、全ての道路使用者にシステムの動作及び動作時の注意点について正しく理解できるように配慮すること。

- ① システムの目的
- ② システムが作動している車両の見分け方
- ③ システム作動中の車両を見かけた際の対応方法