

バス事業における総合安全プラン 2030

令和8年3月

公益社団法人 日本バス協会

新プランの策定にあたって

安全輸送委員会
令和8年3月13日決定

バス事業は、通勤・通学・通院・買い物など人々の日常生活や社会機能を維持するために必要不可欠なエッセンシャルワークであり、日々の運行に当たり、輸送の安全・安心の確保は、何にもまして守らなければならない最重要の使命である。

事業用自動車（バス、タクシー、トラック）の安全対策については、平成21年（2009年）、国土交通省に設置された「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」において「事業用自動車総合安全プラン2009」が策定されて以来、「事業用自動車総合安全プラン2025」まで不断の見直しが行われてきた。なお、現プランは、令和7年度が最終年度となることから、国において、「事業用自動車総合安全プラン2030」が策定され、運用が開始される運びである。（計画期間：令和8年度～令和12年度）

日本バス協会では、国の対策に連動して、「バス事業における総合安全プラン2009」を皮切りに、5年ごとに計画を見直した上対策を実施してきており、現在運用中の「バス事業における総合安全プラン2025」では、「重傷者数」、「飲酒運転」、「乗客死者数」について目標値を達成するなど、一定の成果が上がっている。一方、「24時間死者数（30日以内死者数）」、「人身事故件数」、個別目標として設定した乗合バスの「車内事故件数」、貸切バスの「乗客の負傷事故件数」は、いずれも目標達成には至っておらず、とりわけ乗合バスの「車内事故件数」は、目標値を大きく上回っており、早急の対策が急務である。

国の新プランでは、事業用自動車の安全対策を推進する上では、自動車運送事業を取り巻く昨今の環境変化（人手不足のさらなる深刻化、AIなど高度先進技術の急速な進化に伴う自動車運送事業の生産性向上や運行管理の高度化など）も考慮しなければならず、新プランの計画期間においては、これらの大きな社会変容に伴う事業環境の変化に注視し、臨機応変に必要な対策を講じていくことが必要と明記されている。具体的には、従前のPDCAサイクルによる検証等に加え、各業界において特に優先的に取り組む項目を決め、毎年、目標値の達成状況等のフォローアップを行い、必要に応じ計画の具体策の追加、修正等を随時行っていく新たな方針が提示された。

日本バス協会では、今般策定する「バス事業における総合安全プラン2030」において、前述の国の新方針も踏まえ、毎年の国のフォローアップと連携を図りながら、さらなる効果が発揮されるよう、諸対策を柔軟に講じていくこととする。

最後に、2016年1月に発生した軽井沢スキーバス事故から今年で10年の歳月が経過した。あのような悲惨な事故を二度と起こさない、そして風化させないことを肝に銘じ、本プランの運用も含め、バス事業の安全対策について業界が一丸となって取り組んでいくことをここに誓うものである。

I. 事故削減目標の設定 (Plan)

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. 令和12年までに重傷者数120人以下 (3.35人/億km以下)
4. 令和12年までに人身事故件数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. 令和12年までに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)

なお、各目標に併記した()内数値は、外部要因による数値変動の影響を減らし、施策効果について適切な評価を行えるよう、国が総走行距離あたりで算出した指標である。

II. 目標達成のため当面講ずべき施策 (Do)

I. に掲げる目標の達成に向けて、バス業界においては、国の「事業用自動車総合安全プラン2030」の重点施策を踏まえ、当面、以下の取組を行うこととする。

1. 自動車運送に係る全ての者における行動変容の推進

(1) 運行管理者・運転者等の行動変容

国が実施する各種安全マニュアル等の動画化・概要版の作成等と歩調を合わせ、運行管理者、バス運転者等に対し周知を徹底。

(2) バス利用者等の行動変容

- ①貸切バス事業者安全性評価認定制度を充実し、利用の促進と周知を実施。
- ②電動キックボード等新たなモビリティの普及も進んでいることに鑑み、利用者を含め、関係者に対して広く意識改革と行動変容にかかる働きかけを実施。
- ③カスタマーハラスメント対策の強化及び周知を徹底。
- ④SNSの積極的な活用により、幅広い層へ訴求。

2. 運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶

(1) 悪質違反・重大事故の再発防止のための対策

- ①講習・セミナー等あらゆる機会において、運転中の携帯電話等の使用禁止及びあおり運転の悪質性・危険性について啓発。
- ②「飲酒運転防止対策マニュアル」を活用した飲酒運転撲滅を啓発。
- ③飲酒運転・薬物運転の根絶を啓発するセミナー等への受講を促進。
- ④運転者に対する日常的飲酒に関する指導を徹底。

⑤遠隔点呼・自動点呼を活用した点呼の実施を推進。

(2) 監査体制等の強化

貸切バス適正化機関と連携し、貸切バス事業の適正化を推進。

※貸切バス事業の適正化については、国からの委託を受け、地方バス協会等が巡回指導を実施しており、安全への取組が不十分なバス事業者については、地方運輸局等に通報するなど、国との連携強化を図っている。国による効果的な監査の実施が進むよう、情報共有のさらなる円滑化等を推進する。

3. ICT、先進安全自動車、自動運転等新技術の開発・普及推進

(1) 運行中も含めた運行管理の高度化

- ①IoT・AIを活用した運行管理システムの周知及び普及・促進。
- 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。
- ③ICTを活用したリアルタイム動態管理等、高度な運行管理を推奨。

(2) 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運転支援装置の導入を推進。

(3) 自動運転車を用いた自動車運送事業における安全対策の検討・推進

- ①自動運転サービスを導入する事業者に対し、安全性及び利便性の確保と周知の実施。
- ②国の先進安全自動車（ASV）推進計画及び交通事故削減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・システム協調など新技術を活用した旅客輸送の安全性の向上等を推進。

4. 少子高齢社会における事故の防止対策の推進

(1) 高齢運転者事故への対応

- ①適性診断（適齢診断）受診の徹底と活用を促進。
- ②高齢運転者の健康管理の把握を推奨。
- ③健康管理マニュアルの活用を推奨。

(2) 健康起因事故対策の推進

- ①健康管理マニュアル、自動車運送事業者における睡眠時無呼吸症候群対策マニュアル、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、視野障害対策マニュアルの活用を推奨。
- ②健康診断の受診を徹底。
- ③SAS、脳血管疾患、心疾患、視野障害等のスクリーニング検査の促進。

- ④運転者個々の健康状態を考慮した点呼を推進。
- ⑤確実な点呼等により睡眠不足のチェック、過労運転の防止を促進。
- ⑥ドライバー異常時対応システムの導入を促進。
- ⑦個別の運行判断の指針を整理。

(3) 経験が未熟な運転者への安全対策の徹底

- 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推奨。
- ②初任運転者等に対する実技訓練の実施の徹底を図るとともに、外部研修による貸切バス運転者研修を推奨。

※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。

※国の補助金等も活用し、外部機関による貸切バス運転者研修の受講を推奨し、運転技術のより一層の向上を図る。

(4) 乗合バスの車内事故防止

- 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を推進。
- ②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」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を徹底する。
- ③車内事故防止啓発活動の実施の推進。
- 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。
- ⑤停留所等発進時における安全基本動作の徹底。
- ⑥車内事故防止のためのシステム導入を推進。

※国が掲げる目標値（「令和 12 年（2030 年）までに乗合バスの車内事故件数 85 件以下」）の達成に向け、同事故件数のうち約 4 割を占め、かつ近年発生件数が横ばい傾向の「発進時」に着目し、具体的な目標値として、直近 5 か年（令和 2 年～令和 6 年）の最小値 102 件（令和 4 年）の概ね半数となる 50 件以下を設定し、対策を講じる。

※車内事故防止に資する先進技術（車内事故防止装置のための安全確認支援システム等）の導入については、日本バス協会において、先進技術の開発動向等に係る情報収集等を行い、必要な措置（国による財政的支援要望等）を検討・実施していくこととする。

(5) ユニバーサルサービスのさらなる普及拡充の推進

- 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を推奨。
- ②ドライブレコーダーの映像等を活用した安全教育の実施を推奨。
- ③車いす対応のスロープ、固定装置の統一化を推進。

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

(1) 各業態の特徴に応じた事故分析・対策

- 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を徹底。
- ②乗客へのシートベルトの着用案内を徹底。
- ③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を徹底。
- ④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を推進。
- ⑤国土交通省物流・自動車局のメールマガジン「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実施。
- ⑥点検整備の確実な実施により車両故障、車両火災、車輪脱落事故による運行への影響を排除し、安全運行の徹底を啓発。

※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。

- ⑦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の防止を推進。

(2) 運輸安全マネジメント制度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。
- ②運輸安全マネジメント講習会等の開催案内を機関紙、ホームページ等に掲載し、会員の受講を促進。
- ③貸切バス事業者安全性評価認定制度において、事業者の運輸安全マネジメントへの取組状況の評価を実施。
- ④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。

6. 道路交通環境の整備

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、電柱の地下埋設等による車線拡幅、駅前広場やバスベイの整備等について、関係者への働きかけを実施。

7. その他安全にも資する運送事業における対策

前述の内容に加え、以下の取組を実施。

(1) 職場環境の改善及び人手不足への対応

- ①バス運転者に係る改善基準告示の遵守。
- ②運行管理業務の受委託や短期出向の受け入れ等による労働力の確保。
- ③カスタマーハラスメント対策の強化及び周知を徹底。(再掲)
- ④車内事故防止のためのシステム導入を推進。(再掲)

(2) 外国人バス運転者等への対応

バス事業者による特定技能制度を活用した外国人バス運転者への適切な研修の実施。

※令和8年1月の政府による1号特定技能外国人の日本語能力水準の緩和(閣議決定)を受け、今後増加が見込まれる外国人バス運転者や当該運転者を補佐する日本語サポーターに対し、安全や接遇に関する研修を適切に実施する。

※離島振興法又は半島振興法の指定地域において単独乗務を行う外国人バス運転者の運行について、緊急時の対応に資する必要な措置を確実に実施する。

(3) 災害等緊急時の対応

- 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を推進。
- ②「車両火災発生等緊急時における統一对応マニュアル」(日本バス協会作成)の再徹底。(再掲)
- ③「バスジャック統一对応マニュアル」(日本バス協会作成)による対応を推進。

III. 本プランのフォローアップ (Check、Act)

本プランに掲げた目標を確実に達成するためには、定期的・継続的にチェックを行うことが有効である。国のプランについては、今回から毎年PDCAサイクルに沿ったチェックが行われることから、本プランについても、国と連携を図り、取組の効果の検証等を実施しながら、必要な措置を講じていくこととする。