

令和4年6月15日 定例記者懇談会 発表

市バスの安全性向上への道しるべ
～安全対策の更なる推進に向けた3つの柱～

連絡先 中部運輸局 自動車交通部
旅客第一課 小松田、小島
TEL 052-952-8035

市バスの安全性向上への道しるべ ～安全対策の更なる推進に向けた3つの柱～ の取りまとめの公表について

公共交通機関にとって最も重要なことは、安全・安心の確保です。

近年、名古屋市交通局が運営する市バスの有責事故件数及び運行ミス件数は減少傾向にあるものの、令和3年度には「パーキングブレーキのかけ忘れによる車両流動衝突事故」、「携帯電話を操作しながらの運行による追突事故」、「旅客の乗車後に前扉を開けたまま走行した事案」等、重大な被害に繋がる事故、インシデントの発生が続きました。

当地区最大規模、かつ、唯一の公営交通事業者において、このような事故等の発生が続いたことは特に憂慮すべき事態と捉え、市バスの安全対策の推進に繋げていくことを目的として、令和3年11月、中部運輸局と名古屋市交通局は連絡会議を立ち上げ、現時点で考えられる更なる安全対策や課題の整理を進めて参りました。

今般、当連絡会議において『市バスの安全性向上への道しるべ ～安全対策の更なる推進に向けた3つの柱～』を取りまとめましたのでお知らせいたします。

概要及び本編につきましては、添付資料をご参照ください。

<添付資料>

- | | |
|-----|---|
| 概要① | 市バスの安全性向上への道しるべ①
・ 本稿の背景／目的
・ 安全対策の更なる推進に向けた3つの柱 |
| 概要② | 市バスの安全性向上への道しるべ②
・ フォローアップ
・ 《参考》交通局が現在行っている主な安全対策の取り組み |
| 概要③ | 中部運輸局・名古屋市交通局連絡会議 |
| 本編 | 市バスの安全性向上への道しるべ ～安全対策の更なる推進に向けた3つの柱～ |

～安全対策の更なる推進に向けた3つの柱～

本稿の背景／目的

本稿『市バスの安全性向上への道しるべ ～安全対策の更なる推進に向けた3つの柱～』は、当地区最大規模、かつ、唯一の公営交通事業者である名古屋市交通局の市バスにおいて令和3年度に事故等の発生が続いた状況に歯止めをかけると共に、安全対策の更なる推進に繋げていくことを目的として、中部運輸局と名古屋市交通局が連絡会議を通じて連携し、取りまとめたものです。

本稿を踏まえ、今後、名古屋市交通局は、これまで実施してきた安全対策の取り組みと併せ、市バスをご利用なさる皆様や付近を通行なさる皆様のご理解とご協力も賜りながら、更なる安全対策の検討や具体化を進めると共に、中部運輸局も、そのフォローアップを始めとして連携し、引き続き安全・安心に利用できる市バスの実現を目指して取り組んで参ります。

安全対策の更なる推進に向けた3つの柱

市バスの更なる安全対策や課題を取りまとめるための基本方針

基本方針

- 1 短期・中期・長期の取り組みとして、効果的な対策の検討
- 2 合理化が可能な業務の検討(現場の負担軽減)
- 3 最新鋭バス車両または有効と考えられる機能・設備に関する情報収集

目標

10年間で 有責事故半減 (令和3年度比)

目標達成を目指して取り組みを進めていきます

3つの柱

第1 事故等の未然防止等 安全対策の充実(短期的対策)

基本方針 1, 2

- (1)各営業所が独自に実施している安全対策の効果検証と水平展開
- (2)運行支援システムを活用した信号無視防止対策の拡充
- (3)事案内容に即した運転適性診断の効果的な運用

営業所独自の
好事例の水平展開
2件以上/年

歩車分離式信号
交差点の運行支援
システムへの反映
100%反映/当面

事案に応じた
適性診断の受診
と個別指導
100%実施/年

webを活用した事故
防止サービス向上
研究会の開催
100%実施

恒常的に遅延が
発生するダイヤの
見直し
1回以上/年

第2 組織上の安全管理体制の強化 と業務の合理化・平準化 (中期的対策)

基本方針 1, 2

- (1)事故防止サービス向上研究会のweb活用
- (2)現場意見を踏まえた業務の合理化と安全対策の浸透度等の把握
- (3)運転士に対する指導教育体制の見直し

第3 車両整備等ハード面の改善 (長期的対策)

基本方針 2, 3

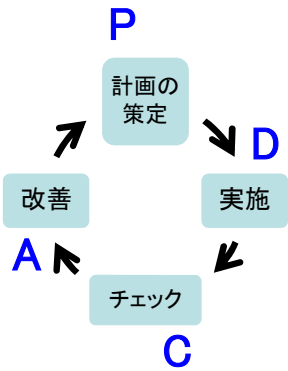
- (1)運行支援システムの機能拡充
- (2)アクセルインターロック導入の検討
- (3)お客さまからの乗車料金を収受する料金箱の多機能化

これまで
実施して
きた対策

様々な
知見や
事例

今後の
発生状況
等

更なる安全
対策の推進



安全対策の
フォローアップ

※短期的対策(1年程度)、中期的対策(3年程度)、長期的対策(5～10年程度)

フォローアップ

- 今後の安全対策の検討状況や実施状況等については、運輸局と交通局が互いに連携し、事務レベルで年1回程度を目安にフォローアップを実施予定です。
- 引き続き、公共交通機関の安全安心な利用の促進、安全運行への理解を求めるPR等の取り組みの推進も図って参ります。



《参考》 交通局が現在行っている主な安全対策の取り組み

第1 運転士に対する指導教育

- (1)ドライブレコーダー映像を活用した指導教育
- (2)事故等を発生させた運転士に対するフォローアップ指導
- (3)外部研修機関の講師を招いた実施研修



ドライブレコーダー映像を活用した指導教育



交通心理学に基づいた事故防止のための実技指導

第2 車両機器導入による安全対策

- (1)新型ドライブレコーダーの安全運転支援機能の導入
- (2)安全確認放送装置の導入
- (3)運行支援システムの導入



前方衝突警報 (FCW)



前方接近警報 (FPW)



車線逸脱警報 (LDW)

新型ドライブレコーダーの安全運転支援機能



運行支援システム

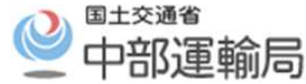


安全確認放送装置

連絡会議の趣旨・目的

当連絡会議では、本稿『市バスの安全性向上への道しるべ ～安全対策の更なる推進に向けた3つの柱～』を取りまとめるに際し、現在の市バスの安全対策の取り組み状況の確認や全営業所へのヒアリング調査等を通じ、更なる安全対策や課題の整理を進めて参りました。

今後、本稿に掲載の内容も踏まえた市バスの安全対策の検討状況や実施状況、事故等の発生件数については、事務レベルで年1回程度を目安にフォローアップを行い、目標の達成に向けて取り組んでいく予定です。



連絡会議の構成員

中部運輸局

- 次長
- 自動車交通部長
- 自動車技術安全部長
- 自動車交通部旅客第一課長
- 自動車交通部首席自動車監査官
- 自動車技術安全部保安・環境課長
- ※事務局 自動車交通部旅客第一課

名古屋市交通局

- 次長
- 安全監理部長
- 自動車部長
- 自動車部管理課長
- 自動車部自動車運転課長
- その他安全監理部門担当責任者



【中部運輸局 斧田次長】



【名古屋市交通局 服部次長】



連絡会議の開催概要（計5回）

【第1回】令和3年11月11日

- ・連絡会議発足の趣旨と目的の共有。
- ・今後の進め方の確認。

【第2回】令和3年12月22日

- ・更なる安全対策や課題を整理するため、下部会議体であるワーキンググループ（以下「WG」という。）で作成した今後の基本方針やスケジュールを確認。
- [基本方針]
1. 短期・中期・長期の取り組みとして、効果的な対策の検討。
 2. 合理化が可能な業務の検討（現場の負担軽減）。
 3. 最新鋭バス車両または有効と考えられる機能・設備に関する情報収集。

【第3回】令和4年3月23日

- ・WGによる計12営業所に対するヒアリング調査、運転士アンケート、他都市の公営交通事業者に対するヒアリング調査で得られた情報を報告。
- ・調査結果等を踏まえた取りまとめ案の提示。
- ・取りまとめ及び取りまとめの公表に向けたスケジュールを確認。

【第4回】令和4年5月12日

- ・取りまとめ案について協議。

【第5回】令和4年6月3日

- ・取りまとめの決定。



第5回連絡会議の様子

本 編

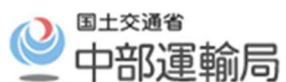
市バスの安全性向上への道しるべ

～安全対策の更なる推進に向けた3つの柱～



令和4年6月15日

中部運輸局・名古屋市交通局 連絡会議



市バスの安全性向上への道しるべ
～安全対策の更なる推進に向けた3つの柱～

目次	はじめに	…	P 2
	交通局が現在行っている主な安全対策の取り組み	…	P 3
	安全対策の更なる推進に向けた3つの柱	…	P 5
	結び	…	P 7

中部運輸局・名古屋市交通局 連絡会議

構成員	中部運輸局次長	
	中部運輸局自動車交通部長	
	中部運輸局自動車交通部旅客第一課長	
	中部運輸局自動車交通部首席自動車監査官	
	中部運輸局自動車技術安全部長	
	中部運輸局自動車技術安全部保安・環境課長	
名古屋市交通局	名古屋市交通局次長	
	名古屋市交通局安全監理部長	
	名古屋市交通局自動車部長	
	名古屋市交通局自動車部管理課長	
	名古屋市交通局自動車部自動車運転課長	
事務局	中部運輸局自動車交通部旅客第一課	
開催日程	第1回連絡会議	令和3年11月11日
	第2回連絡会議	令和3年12月22日
	第3回連絡会議	令和4年3月23日
	第4回連絡会議	令和4年5月12日
	第5回連絡会議	令和4年6月3日

市バスの安全性向上への道しるべ ～安全対策の更なる推進に向けた3つの柱～

はじめに

名古屋市交通局（以下「交通局」という。）が運営する市バスの有責事故件数及び運行ミス件数は、近年減少傾向にあるものの、令和3年度には、運転士がやむを得ず運転席を離れた際にパーキングブレーキをかけ忘れた結果、車両が流動して別の駐車車両に衝突した事故（5月25日）、運転士が携帯電話を操作しながら運転し、乗用車に追突した事故（7月12日）、運転士が乗車客取扱い後に前扉を閉め忘れ、開けたまま運行した事案（10月7日）、停車した乗用車に接触し車内客が重傷を負った事故（10月8日）等、基礎的な確認や動作に起因すると推察される重大な被害に繋がる事故、インシデントの発生が続いた。

中部運輸局（以下「運輸局」という。）では、本地区最大規模、かつ、唯一の公営交通事業者において、このような事故等の発生が続いたことは特に憂慮すべき事態と捉え、令和3年11月、現状に歯止めをかけるとともに、市バスの安全対策の推進に繋げていくことを目的として、交通局と共に本連絡会議を立ち上げ、市バスの安全対策の取り組み状況の確認や全営業所へのヒアリング調査等を実施してきたところである。

今般、調査結果等を踏まえて、現時点で考えられる更なる安全対策や課題を整理し、当連絡会議において「市バスの安全性向上への道しるべ ～安全対策の更なる推進に向けた3つの柱～」を取りまとめた。

交通局は、今後、本稿を踏まえ、これまで実施してきた安全性向上のための取り組みと併せ、更なる安全対策の検討や具体化を進めると共に、運輸局も、そのフォローアップを始めとして連携することにより、引き続き誰もが安全・安心に利用できる市バスの実現を目指すものである。

【目 標】

10年間で有責事故半減（令和3年度比）





目標達成を目指して取り組みを進めていきます


【市バスの安全対策の更なる推進に向けた3つの柱】

- 第1 事故等の未然防止等安全対策の充実
- 第2 組織上の安全管理体制の強化と業務の合理化・平準化
- 第3 車両整備等ハード面の改善

交通局が現在行っている主な安全対策の取り組み

交通局では、交通事業者としての最大の使命である安全・安心な輸送サービスを提供するため、事故・運行ミス・道路交通法違反（以下「事故等」という。）防止対策として、従来から市バスの運行について各種の安全対策に取り組んでいるが、その内、主なものとしては次のような取り組みが挙げられる。

項目		概要	
第1 運転士に対する指導教育			
(1)	ドライブレコーダー映像を活用した指導教育 (平成20年度～)	○事故等発生時の映像及びヒヤリハット（危ないことが起こったが、幸い災害には至らなかった事象）映像を活用した安全教育の実施	
(2)	事故等を発生させた運転士に対するフォローアップ指導 (令和3年度～)	○特定の事故等を発生させた運転士に対し、運行管理者による指導内容の実施状況を添乗等により確認し、状況に応じた継続的な指導を実施	
(3)	外部研修機関の講師を招いた実技研修 (平成30年度～)	○一定条件の事故を発生させた運転士を対象に、外部研修機関の講師（交通心理士）による、交通心理学に基づいた事故防止のための実技指導等を実施	
第2 車両機器導入による安全対策			
(1)	新型ドライブレコーダーの安全運転支援機能の導入 (平成30年度～)	○事故等の防止を図るため、以下の機能を導入 ・前方衝突警報 前方車両と衝突の恐れがある時に警報音が鳴る	


		<ul style="list-style-type: none"> ・前方接近警報 低速走行時、前方車両と衝突の恐れがある距離まで接近した時、警報音が鳴る  <ul style="list-style-type: none"> ・車線逸脱警報 ウィンカーを出さずに車線を逸脱した場合、警報音が鳴る 
(2)	安全確認放送装置の導入 (平成 25 年度～)	<p>○歩行者、自転車との事故防止のため、やさしい音色でバスの接近を知らせることができる機能をもった装置を設置</p> 
(3)	運行支援システムの導入 (平成 26 年度～)	<p>○安全かつ適正に運行するため、画像や音声により運転士をサポートする「運行支援システム」を市バス全車両に装備</p>  <p><主な機能></p> <ol style="list-style-type: none"> ① ダイヤ一括登録機能 当日運行する複数の運行データを一括で入力する機能  <ol style="list-style-type: none"> ② 遅早発防止機能 設定された時刻より遅い、または早い場合に注意を促す機能  <ol style="list-style-type: none"> ③ 進路指示機能 バス路線の分岐点など、運行上の注意箇所を画像や音声で注意喚起する機能 



安全対策の更なる推進に向けた3つの柱

当連絡会議では、まず、市バスの更なる安全対策や課題を取りまとめるための基本方針（以下「基本方針」という。）を定めることとした。

市バスの更なる安全対策や課題を取りまとめるための基本方針	
1	短期・中期・長期の取り組みとして、効果的な対策の検討
2	合理化が可能な業務の検討（現場の負担軽減）
3	最新鋭バス車両または有効と考えられる機能・設備に関する情報収集

上記基本方針を念頭に、これまでの市バスの安全対策の取り組み状況や全営業所に対するヒアリング調査等の実施を通じ、市バスの更なる安全対策や課題として、以下、安全対策の更なる推進に向けた3つの柱を取りまとめた。

項目	講ずべき事項	実施目的	数値目標
第1 事故等の未然防止等安全対策の充実 (基本方針 1, 2)			
(1)	各営業所が独自に実施している安全対策の効果検証と水平展開	交通局本庁による各営業所の独自の取り組みの吸い上げ、有効的な対策の水平展開	短期 営業所独自の好事例の水平展開件数 2件以上/年
(2)	運行支援システムを活用した信号無視防止対策の拡充	歩車分離信号交差点の位置情報等の入手・集約、営業所との情報共有、当該情報を活用した防止対策の拡充 	短期 歩車分離式信号交差点の位置情報の運行支援システムへの反映割合 100%反映/当面
(3)	事案内容に即した運転適性診断の効果的な運用	事故等を発生させた運転士に対し、法令により特定診断Ⅰ（※1）の受診が必須となる場合以外にも特定診断Ⅰを受診させ指導を行っていたが、特定診断Ⅰの受診が必須とならない場合にはカウンセリング付きの運転適性診断（※2）に切り替えるなど事故等の内容に即した運用への見直し、運転適性診断結果を活用した効果的な指導教育の実施	短期 事案に応じた適性診断の受診と個別指導の実施割合 100%実施/年
<p>※1 特定診断Ⅰ 死亡又は重傷者を生じた事故を引き起こし、かつ、当該事故前の1年間に事故を引き起こしたことがない者、及び軽傷者を生じた事故を引き起こし、かつ、当該事故前の3年間に事故を引き起こしたことがある者を対象とした運転適性診断。</p>			
<p>※2 カウンセリング付きの運転適性診断 適性診断結果を基にカウンセリングを実施し、事故の再発防止等に必要運転行動等の指導及び助言を受けるもの。</p>			

第2 組織上の安全管理体制の強化と業務の合理化・平準化				(基本方針 1, 2)
(1)	事故防止サービス向上研究会のWeb活用	本庁と各営業所の係長級を出席者とする事故防止サービス向上研究会において、(i) web 会議の開催、(ii) web の活用による情報の迅速化	中期	web を活用した事故防止サービス向上研究会の開催 100%実施
(2)	現場意見を踏まえた業務の合理化と安全対策の浸透度等の把握	現場職員の意見を踏まえ、恒常的に遅延が発生するダイヤの見直しや各種既存の対策及び業務の合理化・負担軽減、安全対策の浸透度等の把握の推進 	中期	恒常的に遅延が発生するダイヤの見直し 1回以上/年
(3)	運転士に対する指導教育体制の見直し	安全管理体制の強化を図るため、業務習得（運転士に対する事故防止等の講義）等の指導教育業務を助役（運行管理者）にも担当させるなど指導教育体制の見直し	中期	—
第3 車両整備等ハード面の改善				(基本方針 2, 3)
(1)	運行支援システムの機能拡充	運行ミス防止対策の強化を図るため、機器更新等の機会を捉え、新たな機能の追加などの機能強化を検討	長期	—
(2)	アクセルインターロック導入の検討	アクセルインターロック（前扉を閉めないで発車できない装置）について、情報収集の上、車両更新計画や費用対効果等も踏まえつつ導入を検討	長期	—
(3)	お客さまからの乗車料金を收受する料金箱の多機能化	他都市の公共交通事業者での導入・運用状況や効果について情報収集の上、運行中の車内販売による業務負担や遅延等の影響を低減するなど、機器更新内容について検討し導入 	中期 ～ 長期	—

- ◎対策時期の目安 短期・・・1年程度（直ちに取り組むべき対策）
 中期・・・3年程度（組織の変更等、検討・具体化に一定期間を要する対策）
 長期・・・5～10年程度（継続的な予算・財源の確保や設備更新周期等の課題があり、短・中期での実現が困難な対策）
- ◎目標数値 目標数値は各種対策の進捗状況を確認する際の参考指標。
 よって、フォローアップにおいては、目標数値の達成・未達の確認を主とするのではなく、事故等の減少状況の確認を主とする。

結び

当連絡会議立ち上げの端緒となった事故等の削減に向けては、運転士個々の取り組みに加え、人材育成、本庁と営業所との連携、効果的な機材の導入など、交通事業者としての組織的な対策が重要である。

無論、安全対策に天井は無く、交通事業者・各営業所・各運転士が、輸送の安全確保最優先という想いを強く抱き、PDCAサイクル（※3）を回すことによって、組織の規模と時代に合った安全対策を形作っていくこととなる。

市バスの更なる安全対策を推進していくに際しての方向性や目標時期等について取りまとめた本稿「市バスの安全性向上への道しるべ ～安全対策の更なる推進に向けた3つの柱～」の策定をもって、当連絡会議の定期的な活動は終了するが、今後も重大事故等の発生状況に応じ、必要とあれば当連絡会議の枠組みも活用し、運輸局と交通局が互いに連携して適時適切に安全対策の見直しや再構築などを図っていく考えである。

なお、今後の安全対策の検討状況や実施状況等については、事務レベルで年1回程度を目安にフォローアップを実施していくと共に、引き続き公共交通機関の安全安心な利用の促進、安全運行への理解を求めるPR等の取り組みも推進していく。

最後に、運輸局と交通局にあっては、輸送の安全確保最優先のもと、誰もが安全・安心に利用できる市バスの実現を目指し、今回取りまとめた各課題等について認識を共有し、守るべきルールを守り、行うべき事項を行うことの意味を理解すると共に、絶えず輸送の安全性の向上に粘り強く取り組み、今後も様々な知見や事例に触れながら施策を講じていくこととする。

※3 PDCAサイクル Plan・Do・Check・Act（計画の策定・実行・チェック・改善）を繰り返すことによる継続的な改善の方法。