



乗合バス車内事故削減に向けて



令和5年3月



乗合バス事故防止対策検討ワーキンググループ

乗合バス事故防止対策検討ワーキンググループ参画事業者



小田急バス(株)



東京都交通局



京王バス(株)



京王バス(株)



京王電鉄バス(株)



横浜市交通局



神奈川中央交通(株)



国際興業(株)



東武バス(株)



西武バス(株)



京浜急行バス(株)



川崎鶴見臨港バス(株)



京成バス(株)



千葉中央バス(株)



京王電鉄(株)

乗合バス事故防止対策検討ワーキンググループとは、関東運輸局と関東地区バス保安対策協議会が
 合同で設置した会議体で、関東地区 15 のバス事業者が参画し、事故防止対策を検討しています。 ※画像は各社webから引用

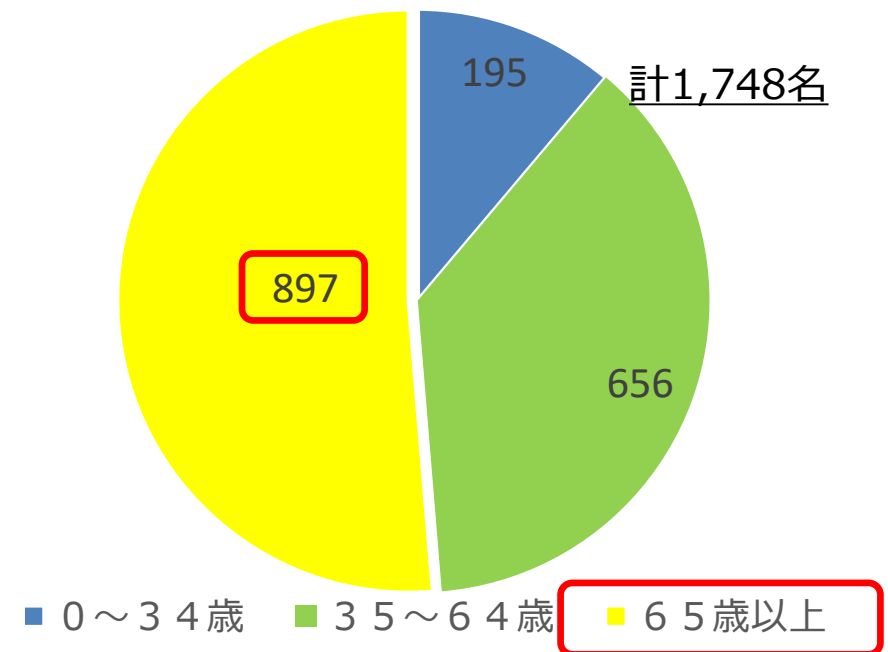
1. 事故発生状況
2. 添乗調査の実施
3. ケーススタディ
4. まとめ（傾向と対策）

1.事故発生状況（1/2）

- ・乗合バスの人身事故は減少傾向にあるが、令和3年の関東管内での車内事故は過去5年で最多となった。
- ・車内事故による年齢別負傷者は、平成29年から令和3年までの5年間で1,748名。
- ・そのうち65歳以上は897名で、全体の半数以上を占めている。

年	人身事故件数		車内事故件数	
	関東	全国	関東	全国
平成29年	414	1,217	100	412
平成30年	380	1,141	76	352
令和元年	383	1,040	85	318
令和2年	341	813	87	265
令和3年	328	780	107	303
合計	1,846	4,991	455	1,650

車内事故による年齢別負傷者数（全国）
（2017-2021年）

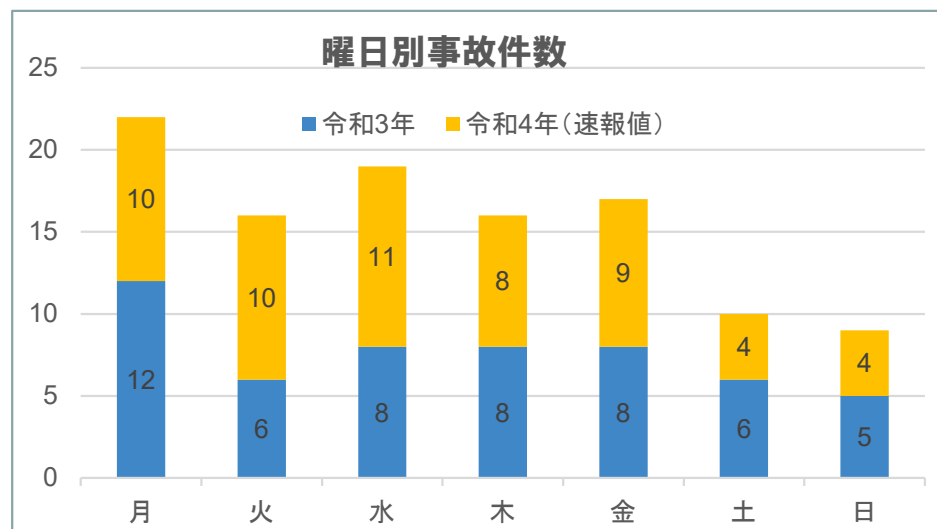
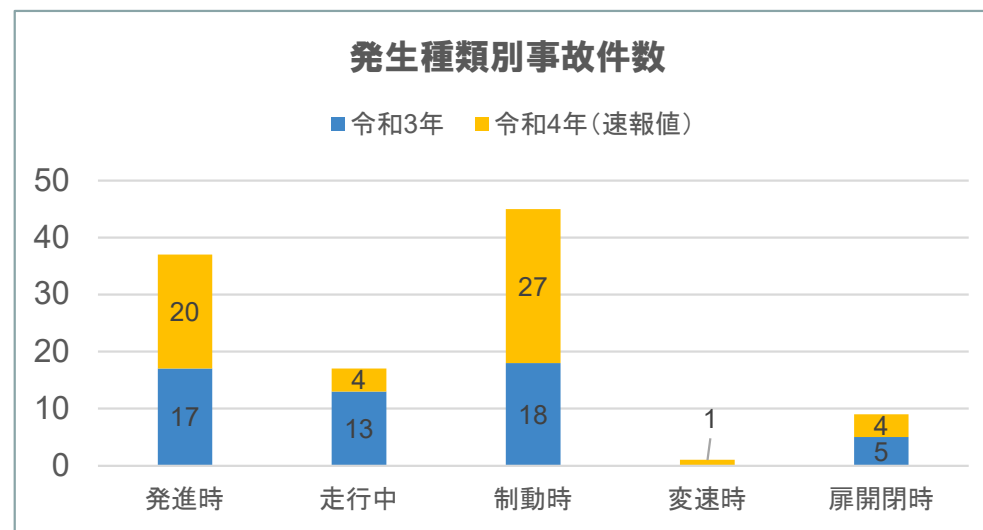
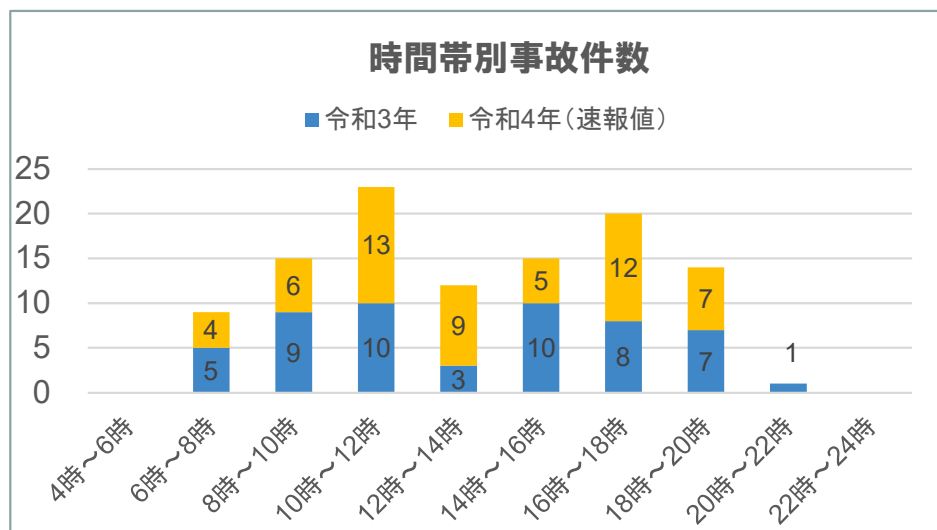


※出典：（公財）交通事故総合分析センター

1.事故発生状況（2/2）・関東

関東の乗合バスの車内事故(令和3年53件と令和4年56件（速報値）)の事故報告書の分析

- ・時間帯別：10時～12時に最も多く発生し、次いで16時～18時が多くなっている。
- ・曜日別：平日に多く、土日は少ない傾向。
- ・発生種類別：制動時に最も多く発生し、次いで発進時となっている。



資料：自動車事故報告書より関東運輸局とりまとめ

2.添乗調査の実施（1/2）

乗合バス事故防止対策検討ワーキンググループでは、実態把握のため以下のとおり、実際の路線バスに覆面で乗車して調査を行いました。

【実施期間】 令和4年5月～令和5年2月

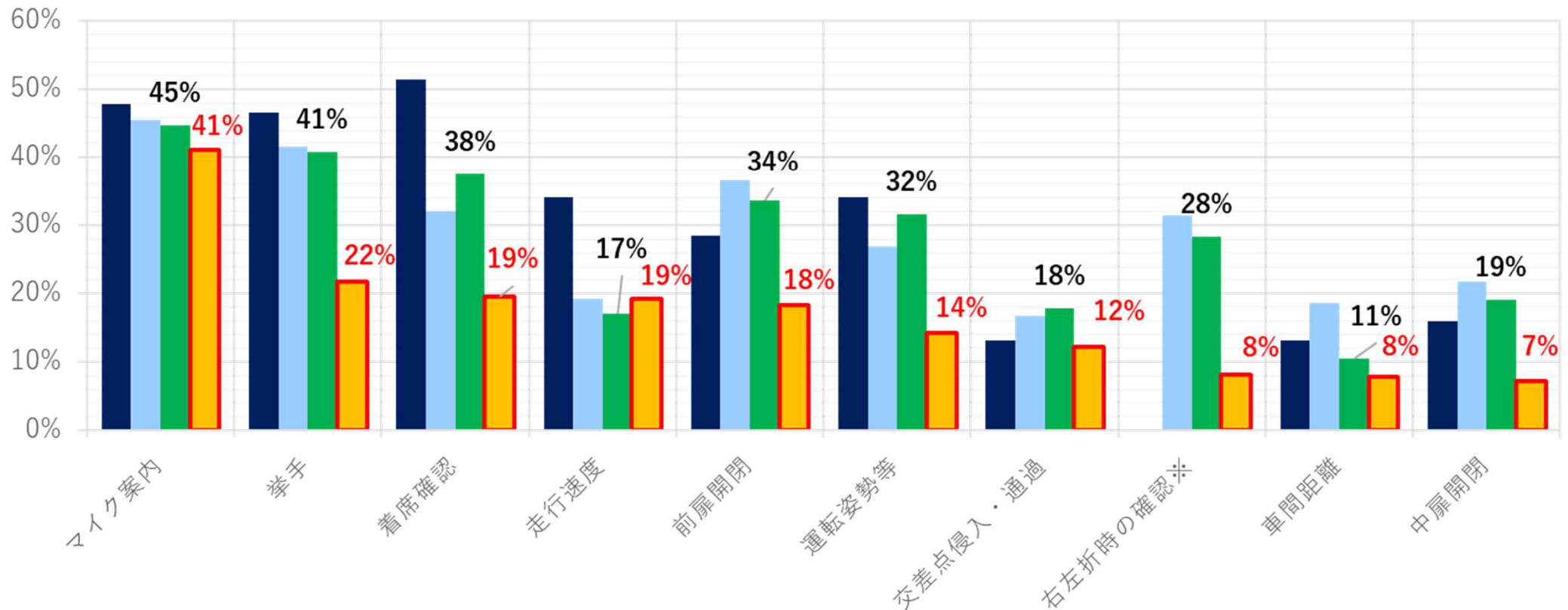
【調査対象】 ワーキンググループの事業者が運行する路線バス

【総添乗数】 318回

調査項目	内容
マイク案内	乗車時、走行中、降車時の案内方法等
着席確認	着席前発進、つり革確認等
前扉、中扉の開閉	見切り操作、乗客の確認方法等
走行速度	制限速度超過等
右左折時の確認	歩行者妨害の有無等
交差点の進入・通過	進入速度、無理な黄色信号進入等
車間距離	社内規定の励行状況等
拳手	社内規定で禁止の場合
運転姿勢等	片手運転、シートベルト等

2.添乗調査の実施（2/2）

全実施件数に対する指摘件数割合の比較



■ 令和元年度 ■ 令和2年度 ■ 令和3年度 ■ 令和4年度

※令和2年度より、右左折時の確認が「巻き込み側に偏っている」場合は、指摘しています。

- ・マイク案内、挙手、着席確認、前扉開閉に関する指摘が従来どおり上位にある。
- ・マイク案内、走行速度など改善があまり見られない項目もあるものの、全体として、年度毎に指摘件数の改善傾向が見られ、特に令和4年度の改善が大きく見られる。

ここからは、添乗調査の結果、指摘が多かった項目について、日頃の運転から考えてみましょう。

【1】「マイク案内」は車内事故防止の効果が期待できます

【2】発進前の「着席確認」は車内事故防止の基本です

【3】適切な「扉の開閉」により乗客の挟み込みを防げます

※参考資料

- ・国土交通省ホームページ「乗合バスの車内事故を防止するための安全対策実施マニュアル」
平成23年6月 国土交通省自動車交通局、自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会
https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03analysis/resource/data/h22_2_1.pdf
- ・関東運輸局ホームページ「乗合バスによる事故防止のためのドライバー教育と事業者が取り組むべき事項について」令和2年度 乗合バス事故防止対策検討ワーキンググループ
<http://www.tb.mlit.go.jp/kanto/content/000233289.pdf>

3. ケーススタディ 【1】マイク案内は車内事故防止の効果が期待できます

- ・各社で定めているマイク案内を確実にやっているか？
- ・走行中に移動している乗客に注意喚起しているか？
- ・停車してから席を立つことを乗客に注意喚起しているか？



車内事故リスクの軽減

→ ネガティブな考え方がハイリスクな運転につながります

面倒と思う気持ち

- ・毎回マイク案内するのは面倒、疲れる
- ・他にもやることがいっぱいある
- ・少しくらい手を抜いても見られていないから大丈夫

自分に都合のよい判断

- ・マイク案内していなくても今まで事故を起こしていない
- ・自分は口下手だ
- ・どうせ誰も聞いていないからマイク案内しても無駄
- ・自動音声と同じことを言っているからいいだろう
- ・乗客に着席するよう言ってトラブルになりたくない

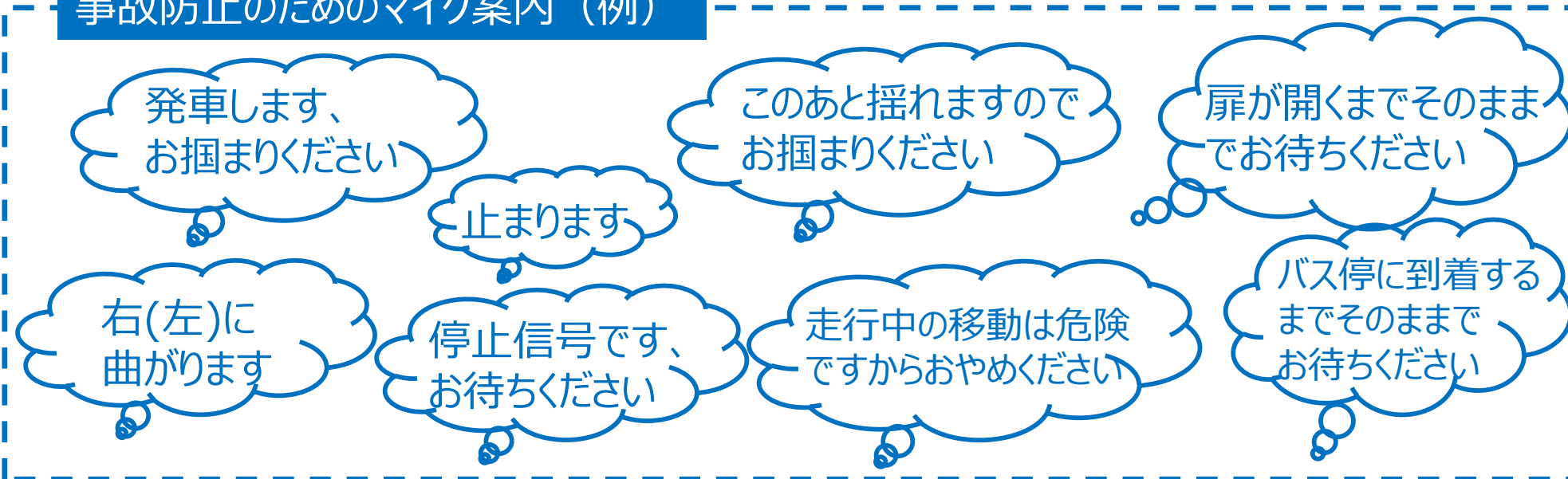
→ こう考えてみてはどうでしょうか？

- ・走行中の移動を防止すれば、車内事故発生リスクが下がる
- ・お客さまは、しっかりとマイク案内を聞いている
- ・わかりやすく、ハッキリ案内すれば、お客さまも気持ちがいい
- ・マイク案内した事が、万一、事故が発生した場合に自分を守ってくれる



3. ケーススタディ【1】マイク案内は車内事故防止の効果が期待できます

事故防止のためのマイク案内（例）



マイク案内の注意点（例）

- ・マイクスイッチONの確認
- ・音量を絞りすぎない
- ・話しやすく、マイクに声が届く位置へ、マイクセット装着（片手運転にならないよう注意）

添乗調査で実際にあった好事例

- ・バス停到着前に立ち上がった乗客に「扉が開くまでお待ちください」と穏やかに注意喚起した
- ・「発車します」「停車します」「曲がります」と毎回穏やかにマイク案内した

- ・車内移動中の乗客や着席前の乗客がいないか
- ・手すり等に掴まらない乗客がいないか
- ・降車のために車内移動中の乗客がいないか

確認 ➡ 車内事故リスクの軽減

具体的な動作（例）

- ・正しくミラーを調整し、ミラーと直視で車内を確認する
- ・乗客が着席した後もう一呼吸待つ
- ・降客がいないことをもう一度確認する
- ・車内の状況を指差呼称する
- ・着席確認できるまで後続車の確認はしない
- ・立席に乗客がいる場合には、特に穏やかに発進する

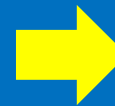
添乗調査で実際にあった好事例

- ・発進時は必ず後方を振り返って車内の状況を目視確認した
- ・「掴まったこと、座ったことを確認してからの発車です。」と穏やかに促して着席してもらった

3. ケーススタディ【3】適切な「扉の開閉」により乗客の挟み込みを防げます

- ・完全停車前に扉を開ける
- ・扉が閉まりきる前の発進
- ・乗降中に扉を閉める
- ・扉を開けたままの走行

適切な操作



挟み込み、車外転落、
車内事故リスクの軽減

→ ネガティブな考え方がハイリスクな運転につながります

面倒と思う気持ち

- ・他にもやることがいっぱいある
- ・少しくらい手を抜いても見られていないから大丈夫

自分に都合のよい判断

- ・乗降客の様子を途中まで見ていたから最後まで見なくても大丈夫
- ・ドア付近に誰もいないから大丈夫
- ・早く発車したい、帰庫したい、休憩したい
- ・遅延したくない、遅れ時間を取り戻したい
- ・停車前に席を立たれるとつい降車扉を開けてしまう

→ こう考えてみてはどうでしょうか？

- ・お客さまを、扉に挟み込んでしまうかも
- ・扉挟み込みは、運転者自身の意識次第で回避できる
- ・扉が開いていると、バス停のお客さまが動いているバスに乗ろうとするかも
- ・まだ、降りるお客さまがいるかも
- ・降りたお客さんが、まだ手すりを掴んでいることもあるかも



3. ケーススタディ【3】適切な「扉の開閉」により乗客の挟み込みを防げます

乗合バス事故防止対策
検討ワーキンググループ

扉の開閉の具体的注意点（例）

- ・扉を閉める前に乗降客がいらないか再度確認する
- ・扉が閉まりきるまで目を離さない
- ・降車客がバスから離れたことを確認して扉を閉める
- ・飛び込みの乗客がいらないか確認する
- ・声を出して確認しながら開閉操作する
- ・前扉と中扉の同時操作はしない
- ・開閉スイッチ操作は指でしっかりつまむ
- ・扉が閉まりきるまで発車動作に入らない



添乗調査で実際にあった好事例

- ・「ドアが開きます」「ドアが閉まります」と毎回穏やかにマイク案内した

- 発生件数：関東では令和3年に過去5年間で最多
- 時間帯：10時から12時が多く、次いで16時～18時に多い
- 曜日：平日に多く、土日は少ない
- 事故発生の場面：制動時にもっとも多く、次いで発進時、走行中、扉開閉時の順に多い
- 負傷者の年齢：65歳以上が過半数を占めている
- 添乗調査の結果：改善が見られる一方で、マイク案内、着席確認、扉の開閉に関する改善が課題となっている

- ネガティブな考え（面倒だと思ふ気持ち、自分に都合のよい判断、先を急ぐ気持ち）が車内事故を招くとの認識をもつ
- 安全確認の徹底、ゆるやかな運転操作、明快なアナウンスは、車内事故リスクの軽減につながる
- これらを推進しやすい環境も重要

車内事故リスク軽減のためのポイント

「車内外の安全確認徹底」

「ゆるやかな運転操作」

「明快な車内アナウンス」

「車内事故」を少しでも削減するため、運転者、運行管理者、事業者間で
情報共有をお願いします。

令和5年3月
乗合バス事故防止対策ワーキンググループ