

# 公共交通機関の運行安全及び利便に関する行政評価・監視

## - 路線バス、路面電車を中心として -

### 【行政評価・監視結果に基づく改善通知】

中国四国管区行政評価局(局長:佐藤克彦)では、現地的に改善の必要がある行政上の課題について、独自にテーマを設定して調査(行政評価・監視<sup>(注1)</sup>)を行い、改善を図っています(地域計画調査)。

この地域計画調査として、平成24年8月～12月にかけて、広島県内の路線バス、路面電車について、標記の行政評価・監視を実施しました。

なお、このような地域計画調査は、平成19年度以来、5年ぶりに行ったものです<sup>(注2)</sup>。

この調査結果に基づき、平成24年12月27日、路線バス事業者、路面電車運行事業者を指導監督する中国運輸局及び広島労働局に対して改善意見を通知しました。

(注)1 「行政評価・監視」は、中国四国管区行政評価局が行う行政改善活動の一つで、行政運営の全般を対象として、主に合規性・適正性等の観点から評価を行い、行政運営の改善を推進するものです。

なお、調査は、全国的に計画する「全国計画調査」と、出先機関で独自に計画する「地域計画調査」があります。

2 平成19年6月にスタートした年金記録確認広島地方第三者委員会に要員体制を重点化していました。

#### <本件照会先>

総務省 中国四国管区行政評価局 第一部第1評価監視官室  
(電話) 082-228-6171 (F A X) 082-228-4471  
(E-mail) cgk11@soumu.go.jp

# 概 略

## 調査の背景等

- 広島県内の路線バス<sup>(注1)</sup>の輸送実績は年間9,841万人、路面電車<sup>(注2)</sup>は3,730万人(いずれも平成23年度)。都市部における交通渋滞の解消、地域住民の通勤、通学等の手段として重要な役割
  - ・ 路線バス事業者数は23年度末現在91。18年の道路運送法の改正後、事業者数が急増
  - ・ 路面電車は広島県内では1事業者が運行(8系統、営業キロ19.0km)
- しかし、利用者から、路線バスの安全運行に関する苦情や、バスや路面電車の乗り方が分からないといった意見。また、当局が18年度に実施した「路面電車の安全確保及び利便向上に関する行政評価・監視」において指摘した事項の改善が十分行われていないものが散見
- 貸切バスについては、22年9月、総務省が国土交通省に、高速ツアーバス事業者における関係法令遵守の徹底等について改善事項を指摘(勧告)
  - ・ その後、24年4月29日未明、関越自動車道において、運転者の居眠りによるとみられる高速ツアーバスによる死傷事故が発生
- 高速ツアーバスと類似の運送形態である高速バス(路線バス事業者が運行する都市間バス等)は、近年、広島県において利用者数が増加
  - ・ 高速バスの輸送実績:12年度2,072千人に対し、22年度2,951千人(42%増)(資料:中国バス協会)

(注)1 路線バスは、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業のうち、不特定多数の旅客を運送するバスのこと。正式には「一般乗合旅客自動車運送事業」といい、同事業を営もうとする者は、道路運送法に基づき、国土交通大臣の許可を受ける必要あり

2 路面電車は、軌道法に基づき国土交通大臣の特許を受けた軌道経営者が、道路上に軌道を敷設して当該軌道上で運行される電車

調査

この行政評価・監視は、**路線バス、路面電車の運行安全及び利便の向上を図るため、広島県内の路線バス事業者、路面電車運行事業者(軌道事業者)における運行管理の状況や、利用者の利便確保対策の実施状況を調査**

- ・ **路線バス**：平成18年の道路運送法改正以前から路線バス事業(同法第4条)の許可を受けている17事業者の中から、高速道路を経由する乗合バス(高速乗合バス)を運行している5事業者を抽出し、高速乗合バスの運行状況を中心に、バス利用者に対する安全確保対策、利便確保対策の実施状況を調査
- ・ **路面電車**：広島県内の路面電車について、18年度実施の行政評価・監視結果に関する改善状況を確認(フォローアップ)  
(注)今回は、広島県内及び岡山県内の路面電車を対象に調査

## 通知事項

- 1 路線バスの運行安全及び利便確保対策
  - (1) 運行安全について、
    - ① **制限速度の遵守**<P.2>
    - ② **運行時の安全確保**<P.3>
    - ③ **定期点検整備の励行**<P.4>
    - ④ **運転者の過労防止**<P.5>
    - ⑤ その他、「ア 従業員に対する指導監督の徹底」、「イ 事故報告の励行」、「ウ 輸送の安全に関わる情報等の公表」<P.6>
  - (2) 利便確保について、
    - ① **営業所、停留所等における掲示の適正化**<P.7>
    - ② **事業用車両への筆談用具の配備**<P.8>
- 2 路面電車の安全確保及び利便向上に関する行政評価・監視フォローアップ
  - (2) 安全確保について、
    - ① **安全運行の確保**<P.9>
    - ② **電停における安全確保**<P.9>
  - (3) 利便向上について、
    - ① **電停における時刻表等の掲示**<P.10>
    - ② **交通弱者に対する配慮**<P.10>

通知

中国運輸局(全事項)  
広島労働局(1(1)④のみ)

平成24年12月27日

# 通知事項1(1)① 制限速度の遵守<sup>〔路線バス〕</sup>

## 【制度等】

- ・ 路線バス事業者は、輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければならない(道路運送法(以下「運送法」)第22条)。

## 【調査結果】

### ○ 恒常的な高速乗合バスの速度超過運行

調査対象事業者が運行している高速乗合バス(27路線)について、高速道路走行時の速度を調査

- 運行回数が比較的多い9路線について、平成24年8月、9月に運行された9,290便のうち運行記録計の記録が確認できた8,011便(86%)の高速道路(高速自動車国道法第4条第1項により指定されたもの。制限速度は主に時速80km)における走行速度を確認〔参考資料1〕
  - 7割弱の便(5,224便。全体の65%)が時速91km以上の速度で走行。**時速80km以下の走行は全体の4%程度(345便)とわずか
  - 特に、5事業者中**2事業者は、運行便(2,491便及び1,667便。計4,158便)の約9割が時速91km以上の速度で走行**  
(9路線：ローズライナー、リードライナー、シトラスライナー、空港リムジン(2)、メリーバード、グランドアロー、いさりび、庄原便)
- 中国運輸局、調査対象事業者が、利用者等から受けた高速乗合バスの運行に関する苦情の中には、速度超過や乱暴運転に関する苦情が散見
  - 中国運輸局が受け付けた調査対象事業者に係る苦情(21年度以降7件)の中には、同局の指導により、路線バス事業者が点検した結果、当該事業者の高速乗合バス運転者の3分の2が、高速道路を時速100km前後で走行しているものもみられる。
  - 調査対象事業者が受け付けた苦情(22年度以降25件)のうち車両が特定できたもの21件について、当局が当該車両の走行実態を確認したところ、うち13件は瞬間最高速度が概ね時速100km又は100kmを超過。中には時速115km程度のものあり

報告書P.5  
表1-(1)-ア-②-i

報告書P.14  
表1-(1)-ア-⑥

報告書P.16  
表1-(1)-ア-⑧

### ○ 高速道路における速度超過を前提としたダイヤ設定の懸念

当局が試乗調査した高速乗合バス(5路線12便)について、運行ダイヤ(時刻表)と実際のバス運行時刻を比較すると、いずれも**走行速度は制限速度を時速10km～20km超過など速度超過となっておりながら、ほぼ定刻通りの運行**

- ・ 時刻表どおり終着バス停に到着(2便)、定刻の±5分以内で到着(7便)、6分以上の遅れで到着(3便)

報告書P.13  
表1-(1)-ア-④

### ○ 制限速度遵守に関する認識に疑問のある路線バス事業者

調査対象事業者が自ら策定し、公表している「安全マネジメントに関する基本的な方針」の中には、同方針に「高速道路での最高速度95kmの厳守」と掲げているもの(1事業者)

報告書P.17  
表1-(1)-ア-⑩

## 通知

## 【通知事項】

中国運輸局は、事故を未然に防止し乗客の安全を確保する観点から、路線バス事業者に対し、以下の措置を講ずるよう指導する必要がある。

- ① 路線バスの運行に当たっては、制限速度の遵守を徹底すること。また、輸送の安全性の確保が図れるよう基本方針を見直すこと。
- ② 運行ダイヤについては、制限速度の遵守を前提として設定すること。

## 通知事項1(1)② 運行時の安全確保<sup>〔路線バス〕</sup>

### 【制度等】

- 路線バスの運転者は、旅客の現存するバスの運行中、自動車の重大な故障を発見し又は重大な事故が発生するおそれがあると認めるときは、直ちに運行を中止することとされている(旅客自動車運送事業運輸規則(以下「運輸規則」)第50条第1項第4号)。
- 自動車は、自動車の装置が国土交通省令で定める保安上又は公害防止その他の環境保全上の技術基準に適合するものでなければ運行の用に供してはならない(道路運送車両法(以下「車両法」)第41条)。
- 車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない(道路交通法第70条)。

### 【調査結果】

#### ○ 路線バス運行時の安全確保が不十分

##### 事例 i 高速道路走行中に速度計が故障したにもかかわらず運行を継続

試乗調査した高速乗合バスにおいて、高速道路走行中、速度計(スピードメータ)が故障・停止(自動車の重大な故障に該当)し、走行速度の計測が不可能となったにもかかわらず、運行中止、運行管理者への報告等の措置を講じることなく、終着バス停まで運行を継続したもの(1便)

報告書P.21  
表1-(1)-イ-④

##### 事例 ii ハンドル等の装置を確実に操作できない懸念のある路線バス車両を運行

上記(事例 i)の便の車両には、車内アナウンス用のハンズフリーマイクや運転席備え付けの時計が未装備のため、当該高速乗合バスの運転者は、ハンドマイクを使用し、走行中、片手運転となる状態が発生し、かつ、運転者は自己の腕時計で時間を確認せざるを得ないなど、当該車両のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作できないことが懸念される状況

報告書P.21  
表1-(1)-イ-⑤

##### 事例 iii バス発車時に運転者が異常を感知していた路線バス車両を運行し、重大事故(車両故障)発生

路線バス事業者が管轄運輸支局長に提出した事故報告書(自動車事故報告規則第3条第1項)の中には、発車時に運転者が車両の異常(クラッチが重たい)を感知していながら、運行管理者への報告等の措置を講じることなく運行を開始し、当該異常が原因で事故報告規則第2条の重大事故(路上故障)が発生したもの(1便)

報告書P.21  
表1-(1)-イ-⑥

### 通知

### 【通知事項】

中国運輸局は、安全な運行を確保する観点から、路線バス事業者の運転者が安全運行に関する関係法令の趣旨を十分理解し、その遵守が徹底されるとともに、運行安全の確保に必要な機器等を早急に装備するよう路線バス事業者を指導する必要がある。



## 通知事項1(1)③ 定期点検整備の励行<sup>〔路線バス〕</sup>

### 【制度等】

- ・ 自動車の使用者は、自動車の点検、整備を行うことにより当該自動車を保安基準に適合するように維持しなければならない(車両法第47条)。また、自動車運送事業の用に供する自動車については、1日1回の日常点検整備(車両法第47条の2第2項。以下「日常点検」)、3か月ごとの定期点検整備(車両法第48条。以下「3か月点検」)等が義務付け
- ・ 自動車には、告示で定める基準に適合する非常信号用具を備える(道路運送車両の保安基準(以下「保安基準」)第43条の2)とともに、運転者等の使用に便利な場所に、消火器を備える(道路運送車両の保安基準の細目を定める告示第71条)必要あり

### 【調査結果】

#### ○ 3か月点検など、路線バス車両の定期点検整備が不十分なまま運行<sup>〔計3事業者6件〕</sup>

- ・ 調査対象事業者が平成21年度から24年度(9月末まで)に、管轄運輸支局に報告した自動車事故報告のうち、高速乗合バスに係る車両故障事故事例 47件について調査

事例 i 車両故障事故発生時点で3か月点検が未実施となっていたもの(3事業者3件)

事例 ii 車両故障事故発生の原因となった故障箇所が日常点検実施箇所であり、日常点検が不十分とみられるもの(1事業者3件)

報告書P.24  
表1-(1)-ウ-④  
報告書P.26  
表1-(1)-ウ-⑦

#### ○ 緊急時等に使用する非常用信号用具等の維持管理が不十分<sup>〔計2事業者2台〕</sup>

- ・ 調査対象事業者が運行している高速乗合バス車両10台(各事業者2台)について、緊急時等に使用する非常用信号用具、消火器の備付け状況を調査

事例 i 備付けの非常用信号用具(2本)の有効期限が切れているもの(1事業者1台)

事例 ii 備付けの消火器(2本)の薬剤充填時期が不明(うち1本)で、両消火器を車両床下の荷物収納スペースに置いているため、緊急時の使用が困難なもの(1事業者1台)〔参考資料2〕

報告書P.27  
表1-(1)-ウ-⑩  
⑪

### 通知

### 【通知事項】

中国運輸局は、路線バス事業者に対し、以下の措置を講ずるよう指導する必要がある。

- ① 運行途上での車両故障が生じないよう、車両法に基づく3か月点検、日常点検等を確実に実施すること。
- ② 運行途上での車両故障や車両火災事故等が発生した場合に備え、保安基準で定められた非常用信号用具、消火器等の備え付けを適切に行うこと。

## 通知事項1(1)④ 運転者の過労防止【路線バス】

### 【制度等】

- 路線バス事業者は、輸送の安全のため、過労の防止を十分考慮して、「旅客自動車運送事業運輸規則第21条第1項の規定に基づく事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準」(平成13年国土交通省告示第1675号。以下「乗務時間等告示」)及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年労働省告示第7号。以下「改善基準告示」)に従って、運転者の勤務時間及び乗務時間を定め、これらを遵守させる必要あり(運輸規則第21条第1項)

乗務時間等告示で、運転者の勤務時間等の具体的内容は、改善基準告示によることとされ、改善基準告示で、運転者の1週間当たりの拘束時間(労働時間、休憩時間その他の使用者に拘束されている時間)、1日(始業時刻から起算して24時間)の拘束時間、1回あたりの休息期間(勤務と次の勤務の間の時間で、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、労働者にとって全く自由な時間)等について基準を設定

- 運送法に基づき路線バス事業者に対する指導監督を行う中国運輸局(管内運輸支局を含む。)、労働関係法令を所管する広島労働局(管内労働基準監督署を含む。)は、監査、監督等による事業者に対する指導、制度の周知等のほか、広島労働局は、自動車運転者時間管理等指導員を配置し、改善基準告示の内容の理解促進を図るための事業者に対する周知等を実施

### 【調査結果】

#### ○ 運転者の過労防止対策が不十分(3事業者の運転者4人について計11事例)

報告書P.37  
表1-(1)-I-(15)

- i 調査対象事業者の営業所(各1営業所を抽出)に所属する主に高速乗合バスの運転を担当する運転者10人(営業所当たり各2人)について、H24年8月(4日～31日の4週間)の勤務状況(所定の出勤時刻及び終業点呼時刻)を調査

事例 i 4週間で平均した1週間当たりの拘束時間が、基準の「65時間(又は71.5時間)以内」を超えているもの(1事業者2人2事例)

事例 ii 1日の拘束時間が、基準の「16時間以内」を超えているもの(3事業者3人4事例)

事例 iii 1日の休息期間が、基準の「8時間以上」を下回っているもの(2事業者2人3事例)

事例 iv 1日15時間を超える拘束時間の回数が、基準の「1週間当たり2回を限度」を超えているもの(1事業者1人2事例)

報告書P.37～39  
表1-(1)-I-  
(16)～(19)

- ii 上記(①)のような勤務実態となっている路線バス事業者(3事業者)の中には、「運転者の勤務時間を割り振る事務担当者に、改善基準告示の内容を正確に承知させていなかった」(1事業者)、「運行管理者等が交替勤務に関与せず、乗務員間の交替勤務が可能となっている」(1事業者)としているものがあるなど、改善基準告示が、路線バス事業者に十分徹底されていない懸念あり

報告書P.40  
表1-(1)-I-(20)

### 通知

### 【通知事項】

中国運輸局及び広島労働局は、路線バス事業者の輸送の安全の向上を図るため、監査・監督の場や、関係団体への指導、自動車運転者時間管理等指導員の事業者への指導の機会を通じ、路線バス事業者に対し、引き続き、乗務時間等告示及び改善基準告示の周知徹底を図る必要がある。

## 通知事項1(1)⑤ その他<sup>〔路線バス〕</sup>

### 【調査結果】

#### ア 従業員に対する指導監督の徹底

##### ① 運行管理者、運転者に対する講習等が適切に行われていない。

- i 死者・重傷者が生じた事故を引き起こした路線バスの運行を管理する営業所の運行管理者は、特定の講習（特別講習）を受講しなければならず、管轄運輸支局は、この受講指示を行う必要があるが、これが適切に行われていないもの（1事業者2事例）
- ii 死者・重傷者が生じた事故を引き起こした運転者は、特別指導を受け、かつ適性診断を受診した後に、路線バスの乗務に復帰することとされているが、これらが未実施又は一部未実施のまま、乗務に復帰しているもの（3事業者4事例）

##### ② 運転者が乗務時に携行する運行表（主なバス停の名称、同バス停の発着時刻等を表示）の記載が適切に行われていない。

- ・ 運行表に記載された時刻と時刻表の時刻が一致しない（2路線2事業者）、必要事項の一部の記載が行われていない（2路線3事業者）もの

報告書P.44  
表1-(1)-オ-(7)-③

報告書P.45  
表1-(1)-オ-(7)-④

報告書P.47～48  
表1-(1)-オ-(1)-  
③～⑦

#### イ 事故報告の励行

##### ○ 路線バス事業者が重大な事故を引き起こした時に国土交通大臣に対して行う事故報告等が励行されていない。

- i 事故報告は事故があった日から30日以内に行うこととされているが、報告までに31日以上を要しているもの  
(調査した147件中4事業者の7件)
- ii 特定の重大事故に係る事故報告は、事故発生から24時間以内に管轄運輸支局長に概要を速報する必要があるが、速報未実施又は速報が24時間を超過しているもの（平成24年度発生重大事故に関し、要速報3事業者の7件中3事業者の3件）

報告書P.51  
表1-(1)-カ-③

報告書P.51  
表1-(1)-カ-④

#### ウ 輸送の安全に関わる情報等の公表

##### ○ 路線バス事業者に義務付けられた輸送の安全に関わる情報等（輸送の安全に関する基本的な方針、事故に関する統計等）の公表が適切に行われていない。

- i 事故に関する統計を公表していない又は公表数値に誤りがあるもの（5事業者）
- ii 情報の公表は、「インターネットの利用その他の適切な方法により公表」しなければならないが、路線バス事業者が開設しているホームページに情報の公表を行っていないもの（1事業者）

報告書P.54  
表1-(1)-キ-③、④

報告書P.54  
表1-(1)-キ-④

### 通知

### 【通知事項】

中国運輸局は、路線バス事業者等に対し、運行管理者・運転者に対する講習等の的確な実施（ア①）、的確な運行表の作成（ア②）、事故報告・速報の的確な実施（イ）、輸送の安全に関わる情報の公表の徹底（ウ）について指導する必要がある。

## 通知事項1(2)① 営業所、停留所等における掲示の適正化<sup>〔路線バス〕</sup>

### 【制度等】

路線バス事業者は、営業所、バス停留所、路線バス車両内に、それぞれ、次の事項を掲示しなければならない(運送法第12条・第27条、運輸規則第5条・第42条)。

- ・ 営業所：運賃・料金、運送約款、運行系統ごとの運行回数・始終発時刻等を公衆に見やすいように掲示
- ・ バス停留所：事業者名、当該停留所名、当該停留所に係る運行系統・運行系統ごとの発車時刻等を公衆に見やすいように掲示
- ・ 路線バス車両：車両内に、事業者名、運転者等名、自動車登録番号、当該路線バスの停車する停留所等の名称等を旅客に見やすいように掲示

### 【調査結果】

#### ○ 営業所やバス停留所などに必要な掲示が不十分又は利用者にとって分かりにくい

調査対象事業者の営業所、利用するバス停留所、路線バス車両について、法令で義務付けられた事項の掲示状況を調査

- i 営業所(調査対象事業者の5営業所(各1営業所を抽出)を調査)
  - ・ 運賃・料金、運送約款等、必要な事項の掲示を行っていないもの(3事業者計9事例)
- ii バス停留所(同事業者が運行する高速乗合バス路線の中から抽出した2路線のバス停留所計45か所を調査)
  - ・ 事業者名等の必要事項の掲示を行っていないもの、改正前後の両方の時刻表を掲示・各方面行きの時刻表を混在して掲示など利用者にとって分かりにくいもの等(7停留所計10事例)[参考資料3]
- iii 路線バス車両(2事業者4便の高速乗合バスを試乗調査)
  - ・ 車両内に、運転者名等の必要事項の掲示を行っていないもの(2事業者4便)

報告書P.58  
表1-(2)-ア-④

報告書P.58  
表1-(2)-ア-⑥、⑦

報告書P.59  
表1-(2)-ア-⑧

### 通知

### 【通知事項】

中国運輸局は、路線バス利用者の利便確保のため、路線バス事業者に対し、以下の措置を講じる必要がある。

- ① 営業所、停留所及び事業用自動車車内における掲示状況を点検するとともに、法令に則った掲示を徹底するよう指導すること。
- ② 路線バス事業者が共同利用している停留所であって、分かりにくい掲示となっているものについて改善を図るよう要請すること。



## 通知事項1(2)② 事業用車両への筆談用具の配備<sup>〔路線バス〕</sup>

### 【制度等】

- ・ 路線バス事業者等の公共交通事業者等は、車両等を新たにその事業の用に供するときは、車両等を、移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する主務省令で定める基準(以下「円滑化基準」)に適合させなければならない(高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第8条第1項)。また、既存の車両等については、円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならない(同法同条第3項)。
- ・ 円滑化基準では、路線バス車両は、i)乗降口の踏み段が容易に識別でき(円滑化基準第37条)、ii)床の表面は滑りにくい仕上げがなされる(同基準第38条)とともに、iii)聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備(筆談用具)を備え、同設備を保有していることを車内に表示しなければならない(同基準第42条)。

### 【調査結果】

#### ○ バリアフリー対策(バス車両への筆談用具の配備等)が不十分な路線バス車両

- i 営業所車庫に駐車している路線バス車両(各事業者2台。計10台)について、乗降口、床の表面及び筆談用具について調査したところ、
  - i)筆談用具が配備されていないもの(3事業者5台)
  - ii)筆談用具が配備されている旨の表示がないもの(5事業者6台)
- ii 試乗調査した高速乗合バス車両(2事業者4便。計4台)について、筆談用具配備の旨の表示状況を調査したところ、表示がないもの  
(1事業者2台)

報告書P.61  
表1-(2)-1-②

報告書P.61  
表1-(2)-1-③

通知

### 【通知事項】

中国運輸局は、路線バス事業者に対し、バス車両内に筆談用具などの乗務員と聴覚障害者との意思疎通を行う設備を備え付けるとともに、その旨の掲示を励行するよう指導する必要がある。

# 通知事項2(1) ① 安全運行の確保<sup>〔路面電車〕</sup>

## ② 電停における安全確保<sup>〔路面電車〕</sup> (「電停」:路面電車の停留場の略称)

### 【調査結果】

#### ① 安全運行の確保

前回調査の結果を受け、路面電車運行事業者(軌道経営者)において指導運転士等による添乗指導等が実施されていることもあって、**速度超過の状況は全体的に改善されてきているものの、一部において、なお制限速度を超過**

i 前回調査の2路線(本線、宇品線)について、運行中の路面電車に試乗し、走行速度を調査(各電停区間を単位として走行速度を計測。計74区間)

(前回調査の結果)
i) 74区間中、制限速度超過区間が65区間(88%)
ii) 速度超過のあった65区間中、約半数の31区間が制限速度を6~10km/h超過。制限速度を20km/h超えるものも2区間

⇒

(今回の調査結果)
i) 74区間中、制限速度超過区間は24区間(32%)。前回調査と比べ <b>制限速度超過区間数は大幅に減少しているものの、なお一部に速度超過あり</b>
ii) 速度超過のあった24区間中、約8割に当たる19区間は制限速度を5km/h以下の超過。速度超過の最高は13km/h超(1区間)で、 <b>速度超過の度合いは減少</b>

報告書P.63  
表2-(1)-ア-③  
報告書P.64  
表2-(1)-ア-④

ii 今回、新たに3路線(横川線、江波線及び皆実線)の計27区間について走行速度を調査した結果、うち3区間(11%)で制限速度を超過

報告書P.64  
表2-(1)-ア-⑤

#### ② 電停における安全確保対策

広島市内の路面電車全電停(61)の120か所を実地調査し、前回調査の結果と比較したところ、**改善は行われてきているものの、引き続き改善を推進すべきと認められる次のような実態**〔参考資料4〕

(前回調査の結果)
i ホームの幅が基準(1.5m以上)に満たないもの(88か所)
ii 車道側の安全柵が未設置(6か所)
iii 安全柵の一部が欠けているもの(51か所)
iv 安全柵の高さ(110cm以上)が低いもの(80か所)

⇒

(今回の調査結果)
i 15か所(前回指摘箇所数の17%)が改善されているが、 <b>未だ73か所が未改善</b> ・ 軌道経営者(路面電車運行事業者)は、バリアフリー対応のための大規模改良工事等を実施して、電停ホームの幅員の改善を行ってきているが、 <b>平成24年度以降4年間で計画されているものは8か所(4電停)にすぎないなど、早期の改善は不透明</b>
ii <b>未改善</b>
iii 24か所(前回指摘箇所数の47%)について改善済であるが、 <b>未だ27か所が未改善</b>
iv 31か所(前回指摘箇所数の39%)について改善済であるが、 <b>未だ49か所が未改善</b>

報告書P.68  
表2-(1)-ウ-②  
報告書P.69  
表2-(1)-ウ-③

### 通知

#### 【通知事項】

- ① 中国運輸局は、軌道経営者に対し、引き続き運転士教育の徹底を図るなど電車の運行制限速度の遵守について、指導する必要がある。
- ② 中国運輸局は、路面電車のホームにおける利用者の安全確保を図る観点から、軌道経営者に対し、以下の措置を講ずるよう指導する必要がある。
  - i 法令に基づくホームの幅員の確保について、改善は進みつつあるものの、さらに積極的に推進するよう努めること。
  - ii ホーム安全柵については、必要な措置を講じ、円滑化基準に適合するよう努めること。

※ 「円滑化基準」とは、「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する主務省令で定める基準」の略称である。

## 通知事項2(2) ① 電停における時刻表等の掲示〔路面電車〕

### ② 交通弱者に対する配慮〔路面電車〕

#### 【調査結果】

##### ① 電停における時刻表等の掲示

電停について、時刻表、運行系統図、運賃等の問い合わせ先等の未掲示など前回調査での指摘箇所の改善状況を調査した結果、運行系統図、小児運賃等については、今回の当局の調査途上で改善されたものもみられるが、引き続き改善を推進すべきと認められる次のような実態

〔前回調査の結果〕	⇒	〔今回の調査結果〕
i 時刻表が掲示されていないもの(4か所)	⇒	i 当局の調査開始までに <b>全て改善済</b>
ii 運行系統図が掲示されていないもの(10か所)	⇒	ii 当局の調査開始時点(平成24.8.1)では、1か所のみ改善済で残り9か所は未改善であったが、 <b>今回の調査を契機に全て改善</b>
iii 小児運賃が掲示されていない又は記載文字が小さい等のため分かりにくいもの(106か所)	⇒	iii 当局の調査開始時点(24.8.1)では、27か所について改善済で残り79か所は未改善であったが、 <b>今回の調査を契機に全て改善</b>
iv 掲示に努めるよう指摘した運賃等の問い合わせ先が掲示されていないもの(105か所)	⇒	iv 当局の調査開始時点(24.8.1)では、97か所について改善済で残り8か所は未改善であったが、 <b>今回の調査を契機に全て改善</b>

報告書P.71  
表2-(2)-ア-②

##### ② 交通弱者に対する配慮

電停へのスロープの設置状況や電停に整備された安全柵への手すりの設置状況等について改善状況を確認した結果、一部において改善が図られているものの引き続き改善を推進すべきと認められる次のような実態〔参考資料4〕

〔前回調査の結果〕	⇒	〔今回の調査結果〕
i 段差があるにもかかわらず、電停にスロープが設置されていないもの(2か所)	⇒	i <b>未改善</b>
ii スロープの勾配が20分の1を超えているもの(55か所)	⇒	ii 4ホームについて改善されているが、未だ <b>51ホームは未改善</b>
iii スロープに安全柵が整備されているもの(15か所)のうち安全柵に手すりが整備されていないもの(2か所)	⇒	iii <b>未改善</b> なお、前回調査後整備された安全柵(計33か所)への手すりの整備状況を調査した結果、うち7か所に手すり未整備

報告書P.73  
表2-(2)-イ-②  
③

#### 通知

#### 【通知事項】

- ① 中国運輸局は、軌道経営者に対し、引き続き、法令等に則った適切な掲示が行われるようよう指導する必要がある。
- ② 中国運輸局は、軌道経営者に対し、施設の新設や大規模な改良工事実施時のほか、既存の施設についても、交通弱者に対する一層の配慮を行う観点から、円滑化基準に適合させるため必要な措置を講じるよう努めることについて指導する必要がある。