

「旅行安全マネジメントのすすめ」 旅行会社の責任と役割 お客様を守り会社を守る 2026年5月18日

越智良典 経歴

1975年 近畿日本ツーリスト(株)入社

海外旅行部長、常務取締役、専務取締役

(株)ユナイテッドツアーズ代表取締役社長

JATA安心安全部会（テロ・感染症・自然災害）

2013年 JATA 理事・事務局長 「旅行安全マネジメントの導入」

2020年 東洋大学国際観光学部教授、JATA参与（コロナ対策）

2023年～現在 JATAアドバイザー、旅行マネジメントの改訂

東洋大学客員教授、（一社）海外邦人安全協会理事

1. 最近の事件・事故

2. おさらい：企画旅行の重み

「旅行安全マネジメント」のPDCA

3. おさらい：どこまでやればいいのか？

安全対策 6つのポイント

4. 備える「旅行安全マネジメントのすすめ」、

「JATA事故対応マニュアル ダイジェスト版」

いざという時 重大事故支援システム

模擬訓練の重要性

1. 最近の事件・事故とその対応

事件発生 その時現場では

第一報☞報道から、添乗員から、ツアオペレータから、
外務省から、家族から問い合わせ

対応☞ **安否確認 避難誘導**

緊急連絡網☞出社☞対策本部

情報収集(外務省、大使館、警察、消防)

家族 連絡、説明会、現地への渡航手配

報道 プレスリリース、記者会見

連絡(保険会社、観光庁、外務省、JATA)

なぜか深夜や週末に。。。

記者会見 間違えばバッシング、会社存亡の危機



誰が

どこで（レイアウト、動線

家族の動線と切る

名簿（家族の了解が前提
男女性別年齢まで）

原因と謝罪の要求

（調査中、検討中）

ツアー日程の配布

家族、関係省庁への連絡状
況

（事故対応マニュアルより）

最近の国内での事件・事故

2026年3月 辺野古沖での船の事故（修学旅行）

2026年 1月 阿蘇遊覧飛行ヘリ墜落

2024年 1月 能登半島地震

2022年 10月 日帰りバスツアー事故（死者1名）

2022年 10月 沖縄 SUPで波にさらわれ遭難

2022年 4月 知床遊覧船 沈没事故

2019年10月 小又峡 トレッキング中の天候急変

（増水で溪流に転落死：山岳ガイドと旅行者計2名）

異常気象（豪雨、熱中症）熊出没

最近の海外での事件・事故

2026年5月 南大西洋航行中のクルーズ船で感染症

2026年2月28日 イランへの米国の攻撃

2026年3月 ラオスで熱気球事故に伴う注意喚起

2025年11月7日 高市総理発言に対する中国の反発

2024年12月 ドイツXmasマーケットテロ事件

2024年10月 トルコ、マレーシアでバス事故

2024年9月 中国深圳市で登校中の児童殺害事件

2024年5月 ニューカレドニア治安悪化 定期便休止

修学旅行中の船が転覆し生徒、2名死亡



3月16日午前10時12分ごろ、[沖縄県名護市辺野古](#)沖で、見学者を乗せた平和丸（5トン未満）と不屈（1.9トン）の2隻が転覆した。第11管区[海上保安本部](#)によると、乗っていた計21人が海に投げ出され、全員が海保などに救助されたが、2人の死亡が確認された。ほかに2人がけがをしたという。 朝日新聞

辺野古事故の対応と注意すべき点

学校が手配した行事の事故→直接的責任はない

契約書面中の日程表に記載してしまつては、表見上旅行会社手配と見られてしまう

「道義的」善管注意義務がある→**プロとしての情報提供**：

KAZU 1 事故再発防止で厳しい規制

JATA NEWS－MAIL（4月20日） **責任の明確化**

① 契約書面に、「お客様直接手配」を記載

② お客様手配を含む日程表を**依頼を受け**作成する場合は、**契約書面の一部と誤解されないよう**会社名、ロゴ等を外す

👉 「平和教育」「環境教育」「体験学習」で似たケースがないか？

留学・ホームステイ送迎、海外修学旅行BS活動、部活の地域移行

イラン戦争により周辺国から1104名の 邦人がチャーター機で退避

観光客の帰国手配：ドバイ202名（クルーズ客含む）

ヨルダン20名、カタール3名

中東便の運航停止による

ヨーロッパ、アフリカからの代替便の手配

戦争による免責

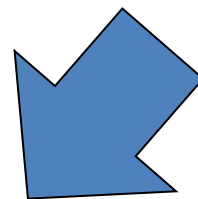
外務省は全世界の渡航に関して
注意喚起→各地での事件を警戒



高市総理発言に対する中国での偶発的事件のリスク



2024年9月の
深圳日本人学校生死傷事件
に似た事件が発生するリスク



要注意の記念日

7月7日 蘆溝橋

9月18日 柳条湖事件

12月13日 南京事件

訪日客の「目玉」、火口付近の遊覧飛行で 「まさか」熊本ヘリ墜落

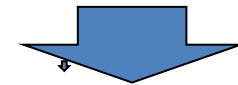


熊本県警のヘリコプターから撮影された阿蘇山中岳第1火口の北側斜面。ヘリの機体の一部が確認できる（中央下）＝2026年1月20日午後4時10分ごろ（熊本県警提供）

トルコのカップドキア 人気の熱気球事故



2013年～2022年9件の事故、うち6件で死亡者。強風で着地失敗、空中衝突、2017年には電線と接触。2022年10月は強風で着地失敗。ライセンスの強化へ。



- 飛行物は、魅力があるコンテンツだがリスクも高いので、企画旅行に組み込む際は十分な調査が必要。お客様手配にする方法も

クルーズ船でハンタウイルスの感染



2026年5月14日共同

大西洋を航行中だったクルーズ船「MV ホンディウス」でネズミなどの齧歯（げっし）類が媒介する「ハンタウイルス」の集団感染が起きたことを巡り、世界保健機関（WHO）は13日、収集した証拠を分析した結果として「船内で人から人への感染が起きたことを示唆している」との見解を示した。

WHOは、乗船前に感染した乗客が船にウイルスを持ち込み、船内で人への感染が起きたとみて調査している。AP通信によると、船での最初の発症者は出発地アルゼンチンでバードウォッチングに参加し、ごみ処理施設なども訪問していた。

オランダの会社が運航するMV ホンディウスは10日、スペイン領カナリア諸島テネリフェ島に到着し、乗客ら約120の下船作業を終えた。船でハンタウイルス感染が確認される前に途中で下り各地に移動した乗客も数十人おり、WHOは各国と連携し移動経路や濃厚接触者の有無など追跡調査を続けている。これまでに確認された船の感染者は9人。ほか2人に感染の疑いがある。この計11人のうち3人が死亡した。

船で確認された「アンデス型」ウイルスの潜伏期間は最長で約6週間とされる。下船した乗客らは原則として各国の管轄となり、WHOは各国政府に対して「自宅か施設での42日間隔離」などの対応を勧告している。運航会社によるとMV ホンディウスには乗員と医療関係者の計27人が残り、オランダのロッテルダム港に向かっている。

ハンタウイルスとクルーズでの対策

渡航医学会、国立健康危機管理機構、WHOによれば

ハンタウイルスの自然宿主は特定のげっ歯類、北米のシカネズミ、南米のピグミーリスラットなど。自然界では感染サイクルが広まらず日本にはいない。生息地に訪問し、接触しないこと。

👉 感染力が弱く稀にヒト-ヒト感染が発生

接触感染対策が有効 手洗い、うがい 人込みでマスク、
感染者の隔離、距離をとる

日本外航客船協会、日本クルーズ協議会によれば

- ・今回の事案に起因する運行上の支障はない。
- ・コロナ禍で整備された感染症対策（衛生管理規定や船内医療・運行管理体制を踏まえて対応

クルーズでの感染症対策例

- ・船内では疑わしき例が出た場合、船内の衛生基準レベルが変わる。（例：buffetで乗客が食事のサーブが出来ず、クルーが盛り付けるなど）
- ・ノロウイルス等でも、患者は隔離措置が取られます
- ・容体が悪化する場合、最寄りの寄港地の政府や自治体に連絡し、病院へ搬送といった流れで対策を行っております。

新型コロナや、今回のハンタウイルスなどの感染の場合、船内の隔離措置は上記ガイドラインからすぐに進みますが、問題は陸上に下船させる場合、その国により、受け入れ基準が異なるためそれが引き続き課題になってはおります。

船会社が取り組む 安全・衛生・感染症対策

クルーズプラネット社hpより/日本国際クルーズ協議会紹介

乗船前の
健康チェック
(検温など) 強化



船内清掃・消毒の強化



換気システムや
空気清浄設備
(HEPAフィルターなど)の強化



レストランや劇場などでの
ソーシャルディスタンスの確保
衛生管理の強化



公共エリアでの
マスク着用義務化、
検温の実施



手指消毒
設備の増強
手指消毒の励行



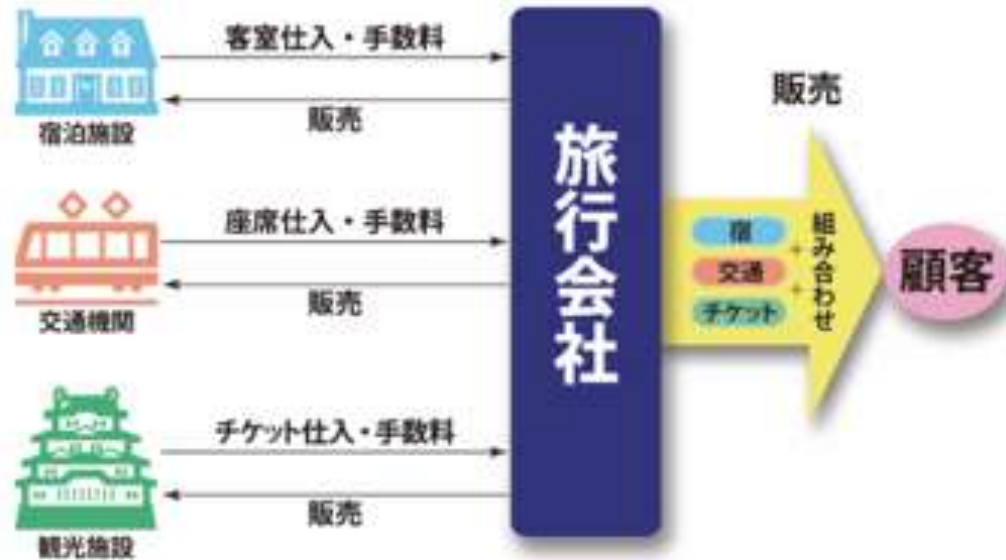
船内で新型コロナウイルス
が疑われる症状が
出たお客様へ検査の実施



2. おさらい

**企画旅行の重み
「旅行安全マネジメント」のPDCA**

企画旅行の重み 安全配慮責任



運送、宿泊、食事、観光施設などをあらかじめ組みあわせて提供

権 利 : 値付け権 (内訳開示不要)

責 任 : 旅程管理、安全配慮責任、

事故の際の補償金の支払い (特別補償規定)

募集型企画旅行(ダイナミック・パッケージ、宿泊企画含む)、受注型
企画旅行が対象

※国内は安否確認：旅程管理の範囲内で

旅行業法の原点：飛騨川バス事故転落事故



1968年8月18日午前2時11分

加茂郡白川町地内の国道41号で、岐阜県観光バス2台が、集中豪雨による土石流にのまれて飛騨川へ転落。104人の生命が奪われた。

乗鞍岳の観光登山に向かい、豪雨のため登山を断念して引き返す途中のできごと
出典：日経新聞

バス事故とツアー登山事故を契機に、2013年12月 旅行安全マネジメント作成→冊子、セミナー

2012年4月29日
関越自動車道 高速バス事故
7名死亡 38名重軽傷



2012年11月4日
北京 万里の長城
日本人4名遭難 うち3名死亡



2016年輕井沢バス事故
学生15名死亡
契約(下限運賃、手数料)
バス会社名表示

海外では、2015年 ISILによる殺害事件発生 →日本政府が危機管理を強化



危険情報をレベル化、渡航の可否の判断基準

レベル1 十分注意してください

レベル2 不要不急の渡航はやめて下さい

▶ 十分な安全対策をとって実施可（リスクをもって判断（旧：渡航の是非をご検討下さい）

レベル3 渡航はやめてください

レベル4 退避してください

旅行会社： アフリカ・中南米など『レベル2 地域』 周到的準備
交通機関の運行状況、リスク会社の情報、現地支店、大使館
情報、ツアーオペレータ情報、欧米の渡航情報、調査員の派遣）

旅レジの開始



2024年改訂

コロナ後の旅行需要
の回復と環境変化を
踏まえて、旅行業界
の案への取り組みを
まとめた

旅行業界のための

旅行安全 マネジメントの すすめ

安全安心な旅行を提供するための組織づくりに向けて



JATA旅行安全マネジメントのPDCA



- ・安全管理責任者の任命

- ・安全基本方針の策定

- ・重点施策の決定



- ・安全調査（6項目）



- ・自主点検表の提出



- ・模擬訓練

「旅行安全マネジメントのすすめ」より

3. おさらい

どこまでやればいいのか？

安全対策 6つのポイント

どこまでやればいいのか？ 6つのポイント

裁判の判例による安全確保義務の例示

- ① 安全な旅行サービス提供機関を選定する義務
(最新情報に基づく安全を配慮した企画)
- ② 安全な旅行行程を設定する義務
- ③ 安全調査の実施
- ④ 安全に関する説明の実施
- ⑤ 添乗員による旅行者の安全を確保するための適切な措置
- ⑥ 緊急時対応 (危険回避義務)

「旅行安全マネジメントのすすめ」より

①安全な旅行サービス提供機関を選定する義務

海外：手配したサービス提供機関の「安全情報」を入手、
サービス提供機関に依頼するサービス内容が現地法令に
基づいているか？適切に安全管理されているか？

国内：宿泊施設、運送機関、飲食提供施設、土産物店が
法令を遵守しているか？バスの選定（バス協会加盟社、
セーフティバスの手配）

「旅行安全マネジメントのすすめ」より

※2024年貸切バス改善基準告示→バス会社に念押しして確認

※リスクのあるオプションツアー（念書をもらう）は仲介しない

②安全な旅行行程を設定する義務

- 海外：訪問地の安全情報を確認（→外務省危険情報）する**
とともに、ツアー行程において事故を誘発するような無理が生じていないか？→（走行距離に無理がないか？）
お客様の年齢、体力面への配慮、ツアー登山での安全対策、安全性を確保した企画になっているか？
- 国内：訪問地の安全情報を確認（→感染症情報）**
天候による催行判断に無理がないか？
行程上、走行距離に無理がないか？
「旅行安全マネジメントのすすめ」より

👉 **バスツアーの安全な行程表作成のための「行程表クラウド」**

クラブツーリズム、帝産観光バス  **ナビタイムジャパン開発**

③「安全調査の実施」

**海外：外務省の危険情報や他国を含めたツアーの実施
状況、定期便の運航など交通機関、宿泊機関の
状況など安全面を十分確認する。
情報が少ない場合や危険情報法レベル2の際は
下見を行うことも検討する**

「旅行安全マネジメントのすすめ」より

レベル2でツアーを実施する場合 対策が必要

レベル1 十分注意してください

レベル2 不要不急の渡航はやめて下さい→対策をとって
(旧：渡航の是非をご検討下さい) ツアー催行

レベル3 渡航はやめてください

レベル4 退避してください

ケース：アフリカ、中南米など

情報収集：交通機関などの運行状況、リスク会社の情報
支店、ツアーオペレータの情報、日本大使館情報
米国、イギリスの渡航情報、調査員の派遣

対策：連絡体制（場合によっては衛星電話）
大使館にツアー情報提供（



友だち追加

④「安全に関する説明の実施」

契約・約款を説明し、旅行会社の責任範囲を明確にする。

年齢、健康状態等に関するお客様の受け入れ基準を必要に応じてお客様（または海外エージェント）が予約時に確認できるように配慮する。

外務省の危険情報、気象庁の噴火情報や天気予報、ツアーオペレータからの最新情報の情報提供を行う。

海外旅行では、海外旅行傷害保険や「たびレジ」の登録促進を行う。

国内・訪日旅行では体験プログラム催行中のリスクを適宜情報提供する。

「旅行安全マネジメントのすすめ」より

⑤添乗員による旅行者の安全を確保するための 適切な措置

現地の気象情報や危険情報の確保に努め、ツアーオペレータ・ガイド・添乗員・訪問先との連携により、場合によっては旅程を見直すなど、お客様の安全確保を優先した対応をする。

「旅行安全マネジメントのすすめ」より

⑥「緊急時対応（危険回避義務）」

有事の際に、営業時間内はもちろん、夜間、休日にも速やかに対応する緊急連絡体制が構築されているか？

最新情報に更新されているか？

ツアーオペレータ側の対応責任者と旅行会社側の担当者、責任者の間で、現場対応、家族対応、など役割が明確になされているか？

緊急事態対応の訓練がされているか？  **模擬訓練**

「旅行安全マネジメントのすすめ」より

訪日旅行特有の安全管理

日本語を理解できない外国人旅行者に対しても、緊急時の避難が適切に行われるように、自社または宿泊機関・運送機関が、外国語での避難経路の表示や説明ができるようにしているか。

海外エージェントは当該国の法令を遵守した事業者で、緊急時の指揮・管理が整っているか？

通訳案内士、添乗員、ガイドは適切に選定されているか？

「旅行安全マネジメントのすすめ」より

※契約書で過大な責任が負わされていないか？（筆者追記）

インバウンドの管理責任の整理

企画旅行

現地発着ツアーを企画・実施（webサイト等で募集）
行程管理、安全な施設の選定など重い責任

旅行手配

お客様からの依頼で宿、食事、交通機関、アクティビティを手配
（手配旅行契約） ※善管注意義務の範囲
旅行会社からの手配（ランドオペレータ業務）

※善管注意義務の範囲

契約に注意：責任の範囲や裁判の規定など

AIで翻訳し、弁護士のチェック

身体的負荷のかかるアクティビティツアーの安全配慮

①事前の健康状態の確認:

- A) 参加申込時の健康状態チェック
- B) 持病の有無の確認
- C) 必要に応じて医師の診断書の提出を要求

②ツアー設計における安全配慮:

- A) コースの安全性の確認（急カーブ・スロープでの注意）
- B) 参加対象者の技能レベルを考慮（適切な休憩ポイントの設定）
- C) 季節や気候を考慮したスケジュールの管理

③実施時の対応確認:

- A) 適切な監督体制の整備（コースの主要箇所）
- B) 適切な安全指導（道路標識）の実施、健康状態の確認
- C) 救急体制の準備（緊急時の医療機関との連携体制、医療班によるAEDなど救急用具の準備など）

ツアー登山運行ガイドラインより：JATA作成

1、安全対策

ア)企画段階から安全配慮に留意し、コース内容を十分に把握する

- ①目的地の知識→登下降の標高差と一般的コースタイム
- ②実地調査→トイレ、山小屋の確認
- ③現地からの直近の情報→気象の変化と登山道の状況把握
- ④余裕を持った行程
- ⑤避難ルート、連絡体制、レスキュー体制
→通信機器の整備(団体内の通信機、外部との携帯電話、無線)

イ)実地調査、直前調査

ウ)引率者の技量及び経験度合いを確認し、管理監督する

→**語学力でなく「登山引率者の能力」で選定する**

責任感、旅行業の法令、準備・実地での配慮、歩行速度や休息の判断、危険回避の判断と指導、気象・地形図の知識、救急法、搬出法等
セルフレスキューの知識と技術

エ)募集段階において適切な情報提供と危険の告知をする

オ) 危急時対応として登山届を提出し、連絡方法を確保する

カ) 取扱会社として適切な保険に加入すること

キ) 引率者の外部委託は適切に行う

ク) 参加者の健康状態把握に努める

2、人的対策

ア) 引率者の人数は、参加者の人数を考慮して、安全配慮の観点から適性なガイド・レシオ(参加者人数:引率者比率)において配慮すること

■ 日本山岳ガイド協会の規定(1名で対応できる人数)

- ・ハイキング道 15名 自然ガイドステージⅠ・Ⅱ、登山ガイドⅠ・Ⅱ・Ⅲ
- ・登山道初級 12名 登山ガイドステージⅠ・Ⅱ・Ⅲ
- ・登山道中級 10名 登山ガイドステージⅠ・Ⅱ・Ⅲ
- ・登山道難路 5名 登山ガイドステージⅢ

イ) 引率者の現場対応において参加者をみだりに自集団から離散させない。
特に、疲労困憊の参加者を漫然と歩行させない

ウ) 離団希望者に対しては、安全配慮の観点から適切な判断を下す。

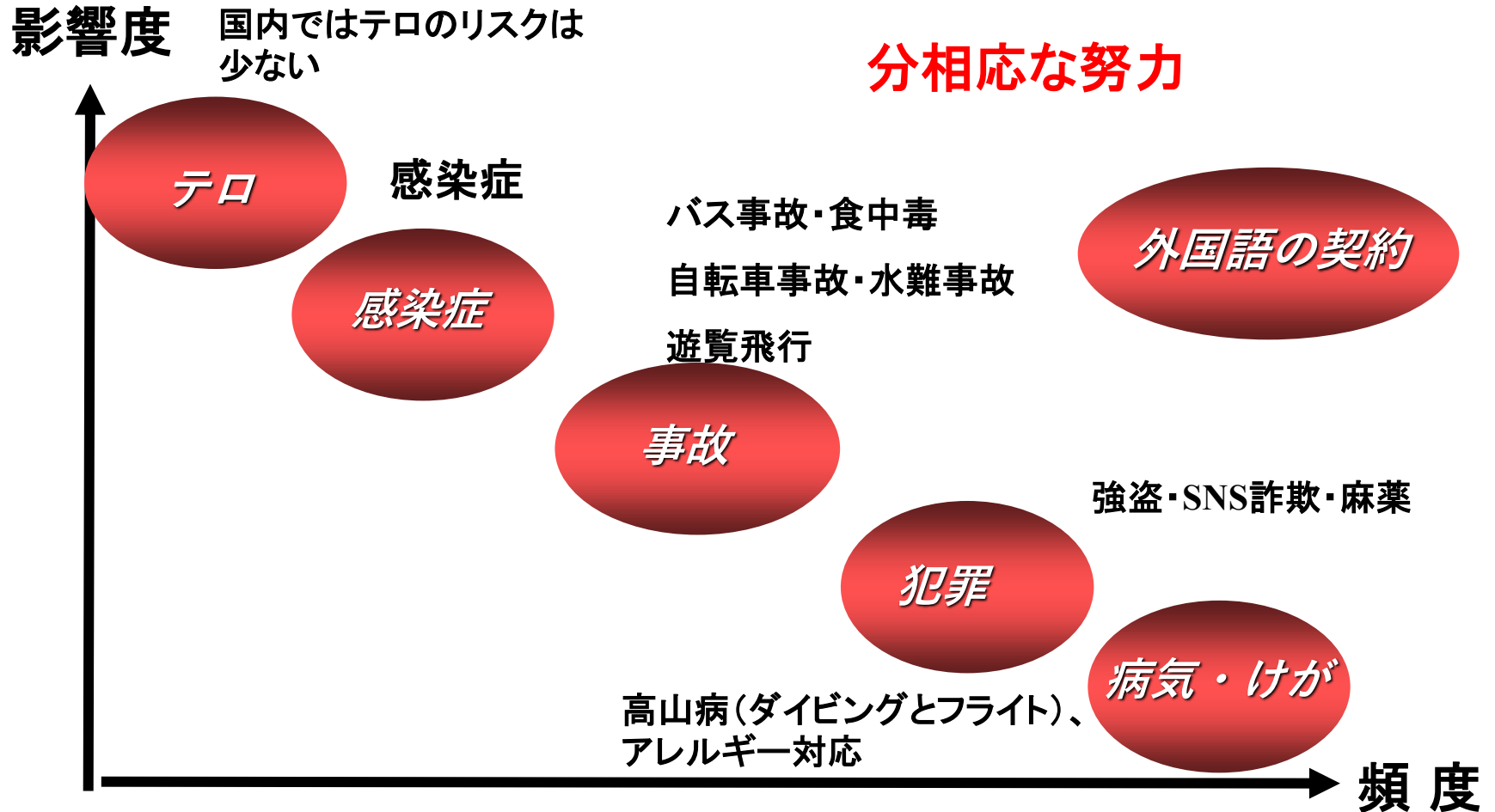
エ) ツアー登山の造成にあたり、関係法規および安全登山、自然環境保全に関する知識を得ること

4. 備える

**「旅行安全マネジメントのすすめ」、
「JATA事故対応マニュアル ダイジェ
スト版」**

**重大事故支援システム
模擬訓練の重要さ**

自社のヒヤリハットや予測を書きだし、 頻度と影響度でリスクマップを作ってみよう！



インバウンドのヒヤリハット例 eバイク

A社では、旅館業を営んでおり、その施設でeバイクの貸し出しを行っている。旅行客はそれを使って自由に山を回ることが出来る。そのレンタルeバイクを利用したインバウンド旅行客が転倒し、骨折。eバイクに故障等品質上の問題はなかったものの、旅行客がその旅館の責任を強く求めてきた。

○この場合、どのような対応が望ましいですか？

○事前対策として、どのようなことができますか？

👉 対応

1. 利用規約の確認、保険の対応

2. 利用者責任や第3者原因は請求不可

管理者に責任がある場合は請求可、ブレーキの整備不良などの原因は利用側で立証が必要。運転方法などで過失相殺。

👉 事前対策

**販売店での検車や証明をとる。保険加入。 保険の確認。
利用規約書で自己責任を明確にする。（英文化）**

国内サイクリングツアーの事故例と安全管理



国内募集型企画旅行のサイクリングツアー中に
横転・転落・接触事故などが起こり、負傷した参加者は病院に搬送

インバウンドのヒヤリハット例 トレッキング

B社では、トレッキングを主力商品としている。体力に自信のあるという欧米のご夫妻が現地を訪問し、B社のガイドのもとトレッキングを行った。ところが、ガイドの見解からすると、ご夫人の方にとって該当ルートはハードだったため、ルート変更を提案したところ、自信があると言って聞かず、そのままハードな道のりを進むことになった。ところが、数時間すると、ご夫人の歩調はたどたどしくなり、心臓発作を起こしてしまった。幸い命に別状はなく無事に帰国したが、後日、海外旅行会社C社を通じてB社の責任が問われ、裁判を起こすと言われている。

○この場合、どのような対応が望ましいですか？

○事前対策として、どのようなことができますか？

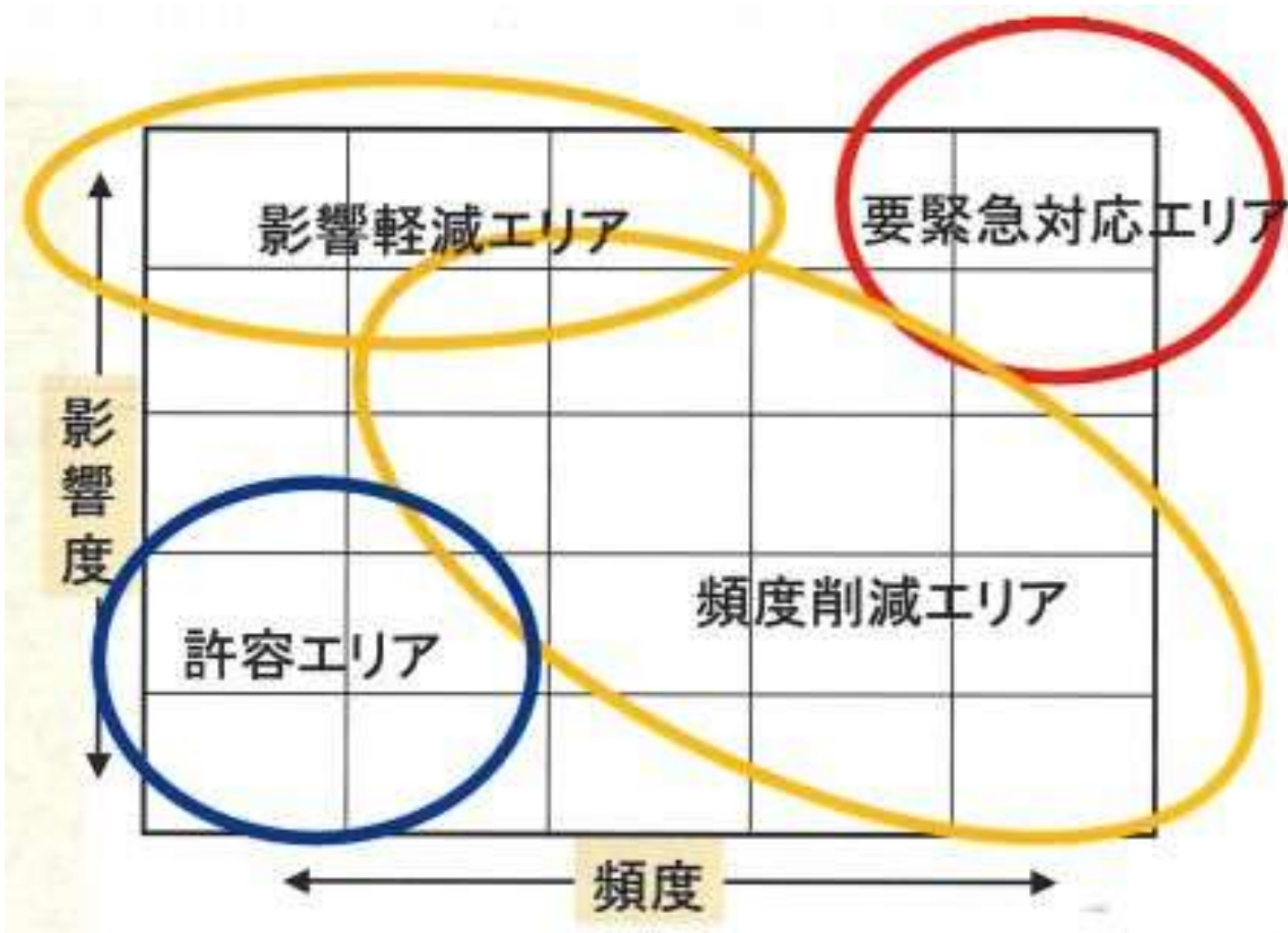
👉 対応

契約書の確認、説明内容、運用ルールの文書化（裁判に備える）

👉 事前対策

**契約書で自己責任を明確にする。言った言わないの状況にしない。
(英文化) 👉 三浦弁護士に相談**

頻度と影響度（損害）でリスクを見える化



頻度と影響度によるリスク対策

| 対策 | 説明 | 具体例 |
|----|--|-------------------------------|
| 回避 | リスクの発生源自体をなくす方法。その発生源に伴う利益も失うため、リスクに見合った利益が得られない場合に採用する。 | ・特定の事業/地域等からの撤退 |
| 移転 | 契約等によりリスクを他者に転嫁する方法。日頃の管理は自社で行い、発生時の損害を移転する策と、管理責任自体を移転する策がある。 | ・保険 ・アウトソーシング |
| 予防 | 防止策の実施によりリスクの発生確率を減少させる方法。 | ・業務規程 ・チェック/監視 ・意識付け ・職務分掌 |
| 軽減 | 発生時の損害を軽減させる方法。 | ・資産の分散 ・危機管理マニュアル |
| 許容 | リスクの発生による損害を受け入れる。 | ・何もしない ・引当金 |

トップからフロントまで安全優先で動く社内体制づくり

トップ

安全を大事にする思想、最終責任者

幹部

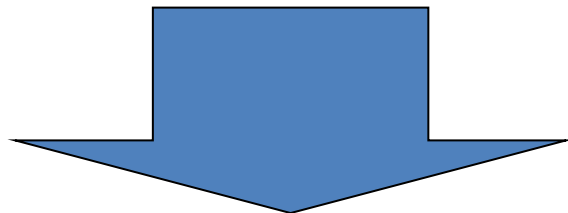
使命感と緊張感を共有する

現場

フロント社員・お客様への説明とフィードバック

協力先

顧問弁護士



重大事故支援システムの加入と活用

(事故処理、初動対応、メディア・家族対応の支援)

起こさない、備える、迅速に対応する

<備える>

「旅行安全マネジメントのすすめ」観光庁

「JATA事故対応マニュアル ダイジェスト版」

会員向け → 旅行業のコンプライアンスとリスクマネジメント →
旅安全・危機管理 → 事故・地震・災害 → 緊急事故処理対応：
事故発生報告書、連絡先リスト、対応マニュアル

- ツアー登山運行ガイドライン
- 貸切バスの運賃・料金制度について

模擬訓練の実施

- **実施時期：7月1日『旅の安全の日』に合わせ、**
 - **7月1日～7日「旅の安全の日Week」**
- **(例)**
- **自社で起きそうな事件・事故を想定**
- **緊急連絡網を回す（安否確認が対策本部まで何分でできるか）**
- **事故対策マニュアルを確認する**



JATA重大事故支援システム

対象：海外・国内の企画旅行および訪日外国人旅行

利用状況：315社

料金：77,000円（税込み）

365日、24時間体制のサポートデスク

電話によるサポートや事故処理専門家の旅行会社への派遣

- ①初期段階のスピードと正確性の向上**
- ②対策本部の役割分担や運営の支援**
- ③被災状況や家族の心情を配慮した対応の支援**
- ④取材問い合わせ、記者会見開催の支援 など**

運用：日本アイラック（リスクマネジメント実績1997年～29年以上

申込窓口：（株）ジャタ

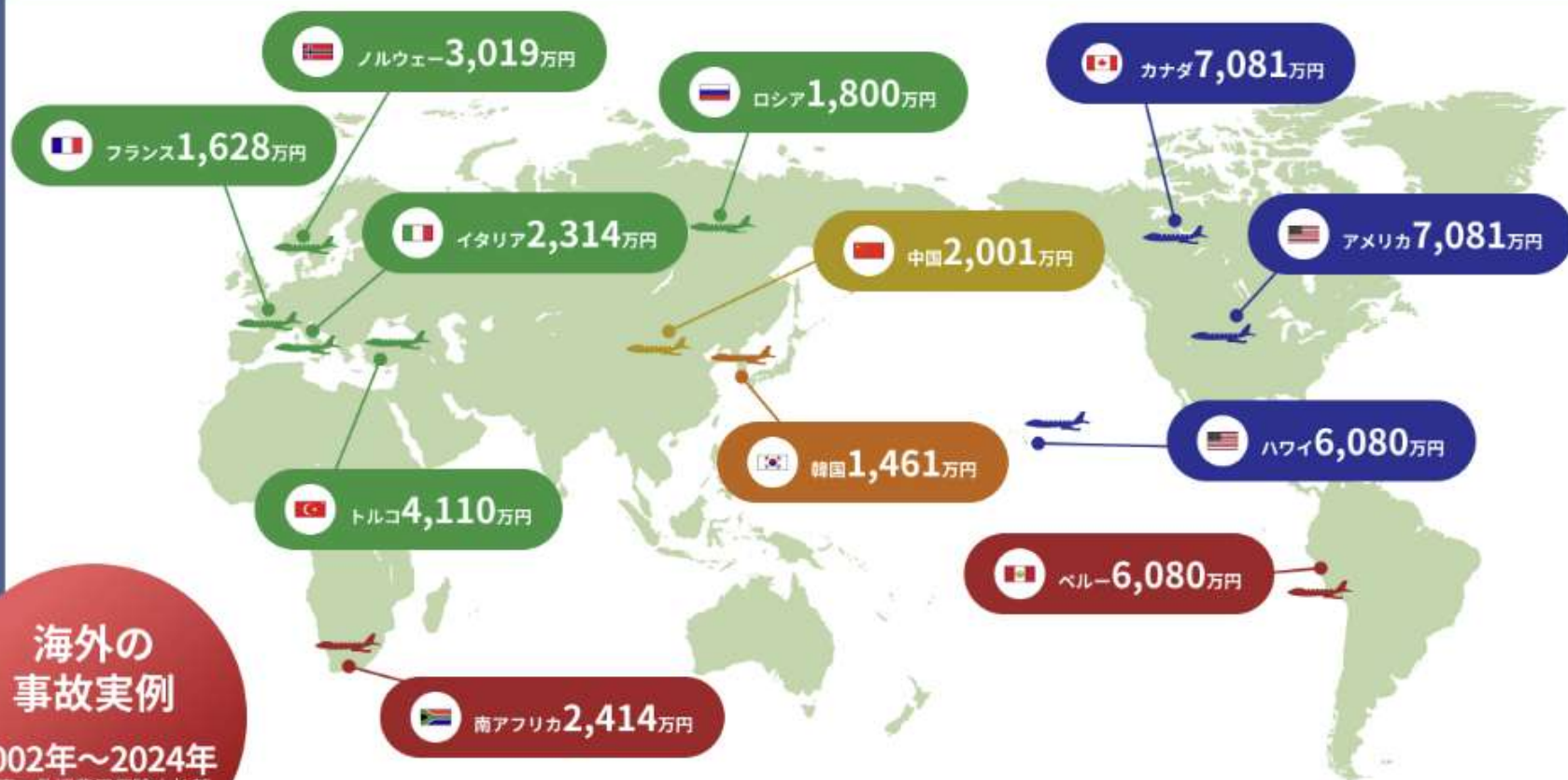
Q 海外旅行傷害保険に関する質問

- 海外での交通事故で補償がほとんどない国に行かれる場合、お客様に旅行保険加入を強くお勧めしますが、それでも加入されない場合は、旅行会社が加入する特別補償保険のみで宜しいですか？
- 今までの事例があれば教えていただきたいです。
- （個人で事故にあわれた場合と旅行会社手配の車両等で合われた場合） |
-

A 海外旅行傷害保険に関する質問の答え

- 1.事前に説明する 説明責任
 - ・医療費が高額（契約保険会社から事例）
 - ・カードの保険保障額は200万～300万円のみ
- 2.確認したことを書面とする
 - ・案内を受けたこと、入る、自己手配、入らない👉自己責任
- 3. 手配旅行
 - ・個人で事故 お客様の過失 治療費も全額本人
 - ・旅行会社が車輛手配 自分で運転👉自己責任
 - 👉適切な業者の選択責任を問われる可能性はある
- 4. 企画旅行
 - ・任意の海外旅行傷害保険をまず利用
 - ・特別補償の入院見舞金及び通院見舞金は少額（約款で）
 - ・越えた分は責任によって、車輛会社に求償、足りない分は旅行会社負担

Accidents in the World



海外の
事故実例

2002年～2024年
治療・救援費用保険支払額