

# 弊社の輸送の安全確保における取り組み状況

今般貸切バス事業者の重大事故や不祥事が目立つようになりました。

背景にはさまざまな問題があります。

本来、バスは利用者の利便の増進を図り公共の福祉を増進することを目的としております。

バス事業は単なるお金儲けのビジネスではありません。利用客が安心してバスにご乗車頂く為にバス会社は絶え間なく安全運行の確保に向け努力をし続けなければなりません。

弊社は現在の取り組み状況を的確に把握し利用客のお客様に情報の公開をして多くの意見を頂き皆様に選ばれるバス会社を目指し「安全優先経営の徹底」を進めて参ります。

## 1. 国土交通省が輸送の安全性を判断する上で参考となる情報

※赤文字は弊社の現在の取り組み

### ① 国土交通省の行政処分情報（ネガティブ情報の公開）

各地方運輸局長等が貸切バスなどの自動車運送事業者に対して行った行政処分を定期的にとりまとめたものです。事業の健全な発達及び輸送の安全確保を図るため、バス、タクシー、トラックを利用する際の事業者選択の参考情報として、過去3年間の事業者ごとの行政処分状況を公表しています。

URL：<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/O3punishment/cgi-bin/search.cgi>

過去に行政処分を受けたことはありません。

### ② 任意保険・共済の加入状況

貸切バス事業者は、自賠償保険・共済に加え、対人無制限、対物200万円以上の任意保険・共済契約を締結していなければなりません。選定の対象とする貸切バス事業者に、締結している任意保険共済契約の内容を確認してください。

※旅客自動車運送事業運輸規則第19条の2、「旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運行により生じた旅客その他の生命、身体又は財産の損害を賠償するために講じておくべき措置の基準を定める告示」参照。

対人・対物無制限。搭乗者傷害・自損事故・無保険車保険・車両保険などに加入して万一の事故に備え万全にしております。

### ③ 貸切バス事業者安全性評価認定制度（セーフティバス）

公益社団法人日本バス協会が、貸切バス事業者の安全性や安全の確保に向けた取組状況を点数化して評価し、☆の数（最高☆☆☆）で認定・公表しているものです。なお認定は2年間の更新制です。主な評価項目は次のとおりです。

#### 【主な評価項目】

#### ○安全性に対する取組状況

- ・アルコールチェッカーを使用した厳正な点呼
- ・定期的な運転者教育の実施
- ・運転者の労働時間遵守 等

#### ○事故及び行政処分の状況

- ・過去2年間に加害責任のある死傷事故を発生させていないこと
- ・過去1年間に加害責任のある転覆事故等を発生させていないこと
- ・行政処分の状況（累積点数） 等

#### ○安全マネジメント取組状況

- ・輸送の安全確保の責任体制
- ・安全方針の策定と全従業員への周知徹底
- ・安全に対する会社挙げての取組み 等

URL：<http://www.bus.or.jp/safety/index.html>（日本バス協会HP）

[http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk3\\_000043.html](http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000043.html)（国土交通省HP）

平成24年に一つ☆の認定を受けております。平成26年5月現在二つ☆の申請をしております。弊社における一つ☆の総合審査時点の評価合計点数は80点

#### ④ 安全マネジメント評価

全ての運輸事業者は、輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚して、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければなりません。安全性の向上への取り組みに対して、国や国の認定を受けた第三者機関が運輸事業者の経営管理部門を対象として、安全管理体制の実際の運用状況の確認、安全管理体制の更なる改善等に向けたきめ細かな助言を行うものが安全マネジメント評価です。

以下は評価視点の一例です。

- ・輸送の安全に関する方針、目標が設定されているか
  - ・ヒヤリ・ハット情報を含む事故等に関する情報を、全社的かつ体系的に収集し、活用する仕組みと体制が構築されているか
  - ・内部監査の仕組みと体制が構築され、機能しているか
  - ・安全管理体制の見直しのための仕組み（PDCA）と体制が構築され、機能しているか
- 評価の有無は、選定の対象とする貸切バス事業者に確認してください。

**安全管理規定は平成23年4月1日制定。平成25年10月2日国に届け出済。**

**内部監査等を更に強化して改善を図っています。**

**H26年度安全マネジメント評価を自動車事故対策機構に申請を予定しております。**

#### ⑤ デジタル式運行記録計及びドライブレコーダーの導入状況

乗務員の安全教育へ活用できます。選定の対象とする貸切バス事業者に、装置の導入状況を確認してください。

URL：<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03driverrec/digitacho.htm>（デジタコとは?）

：<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03driverrec/dorareco.htm>（ドラレコとは）

**デジタコ・ドラレコとも全車導入済。機器は最新鋭の富士通製(クラウド)を利用してリアルタイムで運行管理・乗務員教育を行っております。** <http://www.transtron.com/products/dts-c1d.html>

#### ⑥ 先進安全自動車（ASV）の導入状況

先進安全自動車（ASV）とは、先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車です。実用化された代表的な技術は次の通りです。選定の対象とする貸切バス事業者に導入状況を確認してください。

【技術項目】

- ・衝突被害軽減ブレーキ **導入しておりません。2年以内に導入予定。**
- ・ACC（Adaptive Cruise Control） **導入しておりません。**
- ・レーンキープアシスト **導入しておりません。**
- ・ふらつき警報 **導入しておりません。今年度導入数台予定。**
- ・ESC（Electronic Stability Control） **導入しておりません。**
- ・ABS（アンチロック・ブレーキ・システム）付コンビブレ **導入しておりません。ABS/ASR装着車あり。**

URL：<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/index.html>（ASVとは?）

**安全性能・環境性能の観点から最新車両の代替計画を確実に実施していきます。**

#### ⑦ グリーン経営認証

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団がグリーン経営（環境負荷の少ない事業運営）推進マニュアルに基づく一定レベル以上の事業者の環境改善の努力を認証・登録するものです。

主なチェック項目は次の通りです。

【チェック項目】

- ・環境保全のための仕組み・体制の整備
- ・エコドライブの実施
- ・低公害車の導入
- ・自動車の点検・整備
- ・廃棄物の適正処理およびリサイクルの推進
- ・管理部門（事務所）における環境保全の推進

URL：<http://www.green-m.jp/>

**本社/平成19年3月に認証・登録(4回更新)(県内第一号)常陸大宮/平成25年3月に認証・登録  
環境問題に取り組み、エコドライブで安全運行の推進と取り組み意欲の向上を図っております。**

## 2. その他輸送の安全確保における取組情報

### ①交替運転者の配置基準

安全な運行を確保する為には、ドライバーが2名乗務・途中交替など交替運転者の配置が必要になる場合があります。乗車予定地点から降車予定地点までの距離が原則500km(午前2時から午前4時にかかる夜間運行の場合は原則400km)を超える場合または運転時間が原則9時間を超える場合、交替運転者の配置が必要になります。

**弊社配置基準は昼間480km以上、夜間運行をする場合2名での乗務が基本。  
(但し近距離150km前後は除きます。)  
運転時間は原則8時間まで。**

### ②事故・故障等緊急時対応

契約責任者の緊急連絡先は運送申込書に記載し、貸切バス事業者の緊急連絡先は運送引受書に記載することとしております。万が一事故等の発生した場合に備え、必ず確認をしてください。

**事故の対応は原則、安全統括管理者が指示をし運行管理者・保険会社と連携して迅速に対応します。また動態管理ソフトを使い事故現場の的確な情報をリアルタイムで確認します。車両トラブル等の緊急事態に備えて車両の稼働を抑えて予備車両を確保して配車管理を行っております。**

### ③運転者の過労防止対策

運転者が長距離運転または夜間の運転に従事する場合であって疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるときは、あらかじめ、交替する為の運転手を配置しておかなければならない。

**ドライバーが渋滞等の事由によりその日の予定拘束時間を上回りそうな場合は次のシフトを組み直し帰庫前に変更するなどドライバーに負担がかからぬよう柔軟に対応しております。**

**観光バスドライバーの不規則な時間をサポートするため、弊社では専属の清掃整備員を配置して労働時間の短縮といつも綺麗な車両の維持管理に努めております。**



### ④バス運転者に対する厳正な点呼

運行管理者は、乗務しようとする運転者・乗務を終了した運転者に対して、対面により点呼を行い報告を求め、及び確認を行い、運行の安全を確保する為に必要な指示を与えなければいけません。

**弊社では最先端のアルコール検知機を使用し、点呼基本項目の確認の漏れがないよう対面と点呼専用のパソコンでダブルチェックを行っています。また専門的な知識を勉強させる意味でより多くの社員に各運行管理講習を受講させております。**

[アルコール検知機・点呼PC:http://www.tokai-denshi.co.jp/products/ALC-touch\\_1.html](http://www.tokai-denshi.co.jp/products/ALC-touch_1.html)

### ⑤車両の定期点検制度(維持管理)

観光バスの点検の種類は運行前にドライバーが行う日常点検と3ヶ月・6ヶ月・9ヶ月・12ヶ月の法定点検があります。

**日常点検は法令で定められた点検項目を追加し、より厳しい自社の基準で点検を行っております。**

**法定点検は自動車ディーラー整備工場に依頼をして確実な点検整備と記録をしております。車両の異常を感じた場合、延滞なく担当ドライバーが直接整備工場に車両を回送して大型車の整備士に確認をしてもらい適切な整備を行っております。**