

バス協だより

平成20年7月9日

◎自動車NO_x・PM法適合車ステッカー制度の開始について

国土交通省及び環境省が行なうもので、排出ガス低減に関する一般消費者の関心と理解を深めるとともに、消費者の選択により排出ガスの低減性能の高い自動車の普及を促進することなどを主な目的とするものです。ステッカー貼付により、排出基準の適合車か否かの判別を容易にするものです。

このステッカーの貼付は義務ではありませんが、申請により希望者のみに配布されます。貼付対象の車両は、自動車検査証の備考欄に「自動車使用車種規制（NO_x・PM）適合」の記載があるバスです。ただし、既存の国土交通省低排出ガス認定車のステッカー（低PM、四つ星等）が貼付してあれば、本制度のステッカーとしてみなすので重複貼付は不要となります。

◎貸切バスの交替運転者の座席の確保等の安全確保の徹底について

貸切バスの交替運転者は、運輸規則により、「長距離運転又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出来ないおそれがあるとき」に配置することが義務付けられていますが、この場合において、基準の1日の最大拘束時間を超えて乗務させるときは、交替運転者が車内において身体を伸ばして休息することのできる設備が確保されていなければならないとなっております。

交替運転者に1日の最大拘束時間を超えて乗務させるときは、ガイド席や補助席が確保できても、休息設備が確保できない限り法令違反となりますので注意が必要です。

◎旅客の降車時における安全の確保について

貸切バスの旅客の乗降については、駐停車禁止場所で行なうことは、道路交通上の安全を確保する上で極めて危険な行為であり、道路交通法第44条の違反となります。ご留意くださるようお願いいたします。

これも、観光ツアーバスによる事故を想定してのものであります。日ごろからの注意が必要です。

◎一般貸切旅客自動車運送事業に係る乗務距離による交替運転者の配置の指針について

これは、昨年2月に大阪吹田市で発生したバス事故を契機に国土交通省に設置された安全等対策検討会の検討結果による対策で、現在の交替運転者の配置基準ではわかりづらい、旅行業者にも説明しづらいということもあって、「乗務距離」による交替運転者の配置基準の指針が示されました。

当面、通達による対応ですが、1日の運転時間は2日間を平均して9時間以内という基準から、それを遵守するための目安として、運転者1人1乗務あたりの乗務距離の上限を試行的ではあるが、670キロメートルを限度とするものです。高速道路運行を基準に、一般道、回送も含めますが、一般道の乗務距離は2倍（北海道は1.7倍）に換算して計算するということでもあります。指針は、改善基準を守るための目安であり、平均的な運行パターンから限度を定めたものであります。670キロ以下でも改善基準告示に定める基準を超えるケースもあるということですので改善基準について十分考慮しながら運行する必要があります。

◎事業用自動車の運転者の健康状態の確認の徹底について

適正な点呼の実施については、機会あるごとにお伝えしていますが、1月に、山形県鶴岡市内国道トンネル内において高速バス運転者が走行中に意識を失うという事案が発生しました。運転者は、乗務前点呼の際にかぜ薬を服用していた旨を申告しないで、また、運行管理者もその旨を確認できなかったということです。再発防止の観点から、下記の事項について再徹底を図るようお願いします。

- ① 点呼にあたっては、運転者の疾病等の状況、医薬品の服用状況等の健康状態の確認の徹底。異常が認められた場合は、運転者の交替等、適切な運行管理を図ること。
- ② 日ごろから運転者の健康状態の把握に努めるとともに、健康診断等により運転者の健康状態や異常が確認された場合には、医師の診察を受けさせるなどの適切な指導を行なうこと。
- ③ 運転者が健康状態に問題がある場合における事故の可能性等について、日ごろの運転者に対する安全指導において適切な指導を行なうことなどが必要です。

◎バス運転者等の睡眠時無呼吸症候群（SAS）スクリーニング検査助成制度について

居眠り運転や眠気に起因した漫然運転による事故の防止を図るためには、適切な運行管理により、過労防止を図るとともに、点呼等において、安全な運転が出来ない恐れがあるような疲労や睡眠不足状態がないかを常に注意する必要がある、居眠りに至る過度な眠気をきたす様々な病気があることが知られているところですが、これに起因した居眠り運転を防止する観点から、早期発見・早期治療の取り組みが求められています。その中で当協会としては、「睡眠時無呼吸症候群」のスクリーニング検査に関する助成制度を実施しております。日本バス協会でも20年度から助成を実施する予定です。

◎20年度日本バス協会の交付金事業について

日本バス協会では、20年度から、次の補助事業を実施する予定です。ひとつは、前述のSASの検査費用の補助です。補助金は日本バス協会から各県バス協会に交付されますが、証拠資料をつけて協会でもとめて日バスに申請することになります。1人当たり2500円、各県単位で1事業者、15万円60人分限度の予定です。また、ドライブレコーダーの導入にかかる助成も実施される予定です。導入車両1両につき1万円で、各県単位で1事業者60万円を限度とする予定であるとのこと。詳細は、正式要綱が到着次第送付します。

◎シートベルト着用の徹底について

本県におけるシートベルト着用率は、昨年10月に実施された調査の結果において、運転席94.7%（全国順位30位）、助手席85.7%（全国順位29位）後部席14.8%（全国順位1位）ということで依然として全国平均を下回っており、後部席についても全国1位といいながら、わずか14.8%という結果でした。

本年6月には、後部席のシートベルトの着用義務化を始めとする改正道路交通法が施行されましたが、公私を問わず後部席を含め全席で確実にシートベルトを着用するようお願いいたします。

◎飲酒運転防止について

バス事業の飲酒事案は、平成14年7月の発生以来、本年4月で32件となりました。最近の例では、点呼の未実施、不完全実施を原因とするものが多く発生しております。一度、問題が発生しますと、点呼が確実にこなわれていたかどうかが問われます。健康状態の把握と共に、飲酒に関しても罰則が強化され、人命を預かるプロの運転者の飲酒運転は論外であり、其の根絶は公共交通に従事する者全員の責務であります。点呼の確実な実施をお願いいたします。

◎不正軽油撲滅について

不正軽油とは、主に軽油に重油・灯油を不正に混ぜて、軽油と称して販売されているものであり、軽油引取税の脱法行為となるものであります。不正軽油は、大気汚染の原因となるとともに、公正な市場競争を阻害しています。当協会は不正軽油を撲滅する事を目的として、茨城県、及び関係機関等で構成する茨城県不正軽油撲滅対策協議会メンバーとして、意見交換、情報交換、広報等の活動を行っています。

◎裁判員制度について

同制度は、国民が刑事裁判に参加し、裁判官と一緒に被告の有罪・無罪を決め、有罪の場合の量刑を決定するものです。これは、「一般人」の「普通感覚」を裁判に生かすとともに、他人事ではなく、身近な出来事として一緒に考え、解決することにあります。裁判員は選挙権のある人の中から、誰もが選ばれる可能性があり、原則として裁判員になることは辞退できない制度です。裁判は連続して行なわれ、一般的に3日から5日程度で審理が終了すると言われております。今後、「裁判員制度」の説明会には積極的に参加されますようお願いいたします。

◎大阪府における流入車対策について

大阪府では、条例により、窒素酸化物（NO_x）及び浮遊粒子状物質（PM）の排出基準を満たさないバス等に対する大阪を発着地とする流入規制を2019年1月から行ないます。

これに伴い、排出基準を満たす自動車（車種規制適合車）に表示が義務付けられている適合車等標章（ステッカー）の交付を受けなければなりません。該当する車に貼付するステッカーを大阪府交通環境課まで交付請求して下さい。

◎埼玉県におけるディーゼル車規制に係る対応について

埼玉県では、東京都とともに、神奈川、千葉県より更に厳しい二段階目の規制が平成18年4月から開始されており、排出基準に適合しないディーゼルバスの走行を禁止しております。基準に適合しないバスは、7年の猶予期間を経過時には知事指定の「粒子状物質減少装置」を装着する必要があります。