

バス協だより

平成21年9月9日

◎平成21年度関東地域事業用自動車安全施策実施目標について

国内の交通事故は、全体で見ますと、平成16年をピークに事故件数が年々減少し、死者数についても着実に減少しておりますが、事業用自動車については、事故件数、死者数ともに、自家用自動車と比べると減少の歩みが遅いのが現状であり、このような状況を踏まえ、3月には、今後10年間を見据えた国土交通省および関係業界による、「事業自動車総合安全プラン2009」が取りまとめられました。この度、関東運輸局では、「関東地域における事業用自動車交通事故削減目標」が設定しました。バスに関しては、平成20年死者数6人に対して、5年後、10年後ともにゼロに、人身事故については平成20年人身事故件数1,203件を、5年後は920人、10年後には半減の640人以下とするよう、飲酒運転についてもゼロとする目標を掲げているところです。今後、官民一体となって推進していくこととしておりますのでご協力をお願いいたします。

◎「車両火災発生等緊急時における統一対応マニュアル」の策定について

日本バス協会では、昨今のバス車両火災事故の多発を受け、「車両火災発生等緊急時における統一マニュアル」を策定しましたが、会員事業者においては、本「マニュアル」を活用し、緊急時における乗客の安全確保を第一に万全を期すようお願い申し上げます。

なお、バス火災の実事例の詳細を会員間で共有するために、バス事業の火災事故が発生した場合は、事業者が運輸支局に提出する事故報告書の写しを日バス技術部あて送付するとともに、下に記載の内容が無い場合はその概要を別途資料として添付することなどして情報の収集や提供をすることなどが求められております。①出火場所(例:車両右側後部・エンジン付近)②運転者が異常を感知した状況(例:運行中サイドミラーで、車両右側後部から煙が出ているのを視認。)③乗客が脱出に要した時間(脱出を指示してから脱出完了までに要した時間。(例:〇分)④火災が客室まで延焼した場合は、運転者が異常を感知してから延焼までの時間(例:〇〇分)⑤その他特記事項(避難誘導等に当たって、運転者が乗客に指示した事項及び反省点等があれば記載願います。)

◎自動車NO_x・PM法適合車ステッカー制度について

国土交通省及び環境省が、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して行うもので、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

バス運転者の健康状態に起因する事故防止については、機会あるごとにその徹底を図ってきているところですが、3月18日に神奈川県川崎市で、また同19日には愛媛県今治市において、いずれも乗合バスの運転者の健康状態に起因する事故が連続して発生し、19日の事案については、運転者が死亡しました。各位に置かれては、下記内容について再徹底をお願いいたします。

1. 事業者、運行管理者及びその補助者(以下「事業者」という。)は、点呼の際、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を徹底するとともに、異常が認められた場合には、運転者の交替等、適切な運行管理を図ること。
2. 事業者等においては、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に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. 事業者等においては、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、日頃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。

◎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。日本バス協会においても補助制度を設けております。

◎21年度日本バス協会の交付金事業について

日本バス協会の21年度補助制度が決定しました。今度、新たに設けられたのは、最新の排出ガス規制車（ポスト新長期規制適合バス）の導入で1台当たり50万円の定額助成です。ただし、国から補助金を受ける場合は、10万円の定額助成となります。

また、当バス協会としては、新たに、今年度からドライバー安全教育訓練研修に対する補助、及びバス緊急避難梯子等の購入補助を開始致しました。

◎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35件となりました。最近の例では、前日の深酒を原因とする事案も多く発生しており、点呼の未実施、不完全実施が多く発生しております。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ます。其の根絶は公共交通に従事する者全員の責務であり、点呼の確実な実施により飲酒運転の絶滅をお願いいたします。バス協会会員は、9月21日から30日までの秋の交通安全運動に併せ、「飲酒運転防止週間」として運動を実施します。

◎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。

◎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21年1月から実施しております。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。