

飲酒運転防止対策マニュアル

平成14年10月10日 策定

平成18年 1月20日 改定

平成23年 4月27日 改定

公益社団法人 日本バス協会

1. 飲酒運転防止対策の検討・推進体制の整備及び周知徹底方策

- ◎ 飲酒運転防止対策を多角的に検討・推進する委員会等を整備し、組織的な防止活動の展開を図る。
- ◎ 経営責任者等は、定期的に運行管理者に「マニュアル」の確実な実施について直接指導を行う。
- ◎ 担当役員等は、点検デー・確認デーを設置するなど積極的に現場に赴き、飲酒運転防止の重要性を指導するとともに、点呼状況の確認等を行う。
- ◎ 運行管理者は、「マニュアル」を確実に実施することとし、特に点呼を厳正に行うとともに、飲酒に係る生活指導を徹底する。

2. 職員・家族に対する積極的な指導・啓発活動の実施

- ◎ 道路交通法・道路運送法等関係法規や、飲酒による影響・弊害等を再認識させるための資料作成・研修等を積極的に行い、問題意識の共有を図るとともに職員に必要な対策等の提言を求める。
- ◎ 飲酒習慣や体質改善、勤務時間外の飲酒について、家族への協力要請を積極的に実施する。
- ◎ 飲酒による影響・弊害等を認識させるため、専門医療機関等との連携を強化する。
- ◎ 労働組合との協力体制を強化する。

3. 飲酒に関する規制の強化

- ◎ 出勤時に酒気帯びとなるような飲酒を禁止する。
 - ・ 勤務時間前8時間は飲酒を厳禁とする。
 - ・ 飲酒後8時間を経過すればアルコール血中濃度が必ず平常値に戻るものではないことの指導を徹底する。
 - ・ 行先地及び宿泊地における飲酒を禁止する。
 - ・ 同乗運転者及びバスガイドについても同様とし、相互にチェックを行うものとする。
 - ・ 事業用施設内での一切の飲酒を禁止する。
- ◎ 飲酒運転に対する懲戒処分を強化する。

4. 運転者の飲酒状況等に係る実態の把握

- ◎ 管理者による個別面談を定期的実施する。また、健康診断結果による肝機能の状況や風評等を積極的に活用し、運転者個々の飲酒実態を把握する。
- ◎ 運転記録証明書を実態把握に積極的に活用する。

- ◎ 飲酒傾向に問題がある運転者を管理者が把握した場合、直ちに乗務停止を行うとともに、専門医によるカウンセリング、治療等適切な処置を講じる。

5. 厳正な点呼及び飲酒チェックの実施

- ◎ アルコール検知器を営業所ごとに導入し、厳正な点呼に使用する。
- ◎ アルコール検知器が常時有効に保持されるよう、故障の有無を日常的に確認する。また、点呼簿に、アルコール検知器の測定結果及び酒気帯びの有無を記録し、1年間保存する。
- ◎ 出庫時(中休後の出庫も含む)・帰庫時の点呼を電話で行うことは許されず、夜間・早朝においても対面によるアルコール検知器を用いた点呼を確実に実施して飲酒の有無を確認する。
- ◎ 点呼内容を充実・強化する。
 - ・ 点呼執行者と運転者との物理的距離(起立位置・足型表示等)の見直しを行い、呼気確認の容易化を図る。
 - ・ 勤務前の「飲酒の有無・量・飲酒後経過時間・睡眠状況・体調等」を、運転者から自発的な報告が行われるよう徹底する。
- ◎ 点呼の執行体制を強化する。
 - ・ 配車掛等との連携体制を確立し、厳正な点呼を実施する。
 - ・ 管理者による立会い点呼を定期的実施する。
 - ・ 室内の照明等、適正な点呼執行場所を確保する。
- ◎ 酒気が残存する運転者に対しては、乗務禁止命令を厳正に行う。

6. 対面点呼が行えない場合の飲酒チェックの実施

- ◎ 路線バスが無人車庫等運行管理者による対面点呼を行えない場所から出発する場合には、携帯テレビ電話等とアラーム付アルコール検知器を併用して警告音と目視による確認を行うなど、チェック漏れのないようにする。
- ◎ 貸切バスが行先地の宿泊場所等運行管理者による対面点呼を行えない場所から出発する場合には、可能な限り前述の路線バスの手段によることとするが、それが実施出来ない場合は、宿泊ホテル、添乗員等に協力を要請し、アルコール検知器の使用を確認する等、チェック漏れのないようにする。
- ◎ 都市間高速バスについては、出庫時・帰庫時のほか、中間地点における運転者交代時等にアルコール検知器を用いて随時チェックを実施する。
- ◎ 管理者による抜き打ち添乗を定期的実施する。

車両火災発生等緊急時における 統一对応マニュアル

平成21年 8月 5日
社団法人日本バス協会

対応の基本

- 乗客の安全確保を最優先とし、これに最善をつくす。
- 冷静沈着に行動する。

I. 運転者の行動

1. 異常を感知したときは、ハザードランプを点灯させる。
※エンジンが停止してしまった場合には、その状態での惰行運転、降坂走行は、絶対にしない。
2. 他の交通に支障のないように直ちに停車する。
 - (1) 空き地または路肩に停車する。
 - (2) トンネル内で異常を感知したときは、可能な限りトンネルからの脱出を試み、不可能と判断したら直ちに停車する。
 - (3) トンネル内で停車するときは、道路幅員が狭いので、可能な限り左側に寄せる。
 - (4) エンジン、冷暖房を止める。なお、夜間、トンネル内は全灯火を点灯する。
3. 点検のため、バスの外に出るときは、
 - (1) 車線上には出ない。
 - (2) 夜間・トンネル内では、懐中電灯を自分に当てて存在を示す。
4. 点検のときは、
 - (1) 火災が発生しているかどうかを確認する。
 - (2) 故障の場合は、燃料・オイルが漏れていないか、その他電気系統の異常等による火災の恐れがないかどうかを点検する。

5. 4の点検の結果、火災または火災のおそれがあるときは、

5-1

- (1)直ちにメインスイッチを切る。その際、ドアの開放状態を確保するため、エア－抜き等必要な措置を講じる。
- (2)乗客の車外への脱出を優先することとし、停止表示器材(通称「三角停止表示板」)、発煙筒による後方防護及び輪止めをする。
- (3)乗客に冷静沈着に状況を説明し、運転者の指示に従うよう徹底する。
- (4)乗降口からの脱出を優先し、不可能な場合は、非常扉、窓からの脱出を指示する。
- (5)火災のときは、燃焼部位に近い乗客、その他のときは、脱出口に近い乗客から脱出させる。この場合、負傷者、障害者、高齢者、子供、女性を優先する。
- (6)肌の露出部分は、衣類等で覆うよう指示する。
- (7)非常口から脱出する場合は、後方防護等の安全確認を再度行うとともに、乗客の協力を求めて開始する。
- (8)窓から脱出するときは、ガラスの破片を取り払う。
- (9)負傷者、障害者、高齢者、子供、女性が、非常口、窓から脱出する際には、他の乗客の協力を要請する。

※負傷者がいるときは、救出・救護を最優先とする。
応急処置の留意点は、【別紙参照】

5-2

車外への脱出後は、

- (1)車内に残った乗客がいないか再確認をするとともに、乗客名簿等必要帳票類を持ち出す。
- (2)見通しの悪い場所や追突のおそれがある場所に停車したときは、ガードレールの外側など車線外に誘導する。
- (3)車線の横断はしない。止むを得ず行う場合は、安全を確認しながら一人毎に行う。
- (4)トンネル内では、最寄りの避難口を利用する。ただし、火災のときは、風上の避難口に誘導する。

乗客の安全を確保した後、状況に応じて初期消火に当たる。

5-3

車外(野外)での乗客の安全確保後、110番または119番へ通報する。

- (1)状況により乗客に通報を依頼する。
- (2)トンネル内、高速道路等で、近くに非常用電話があるときは、それによる通報を優先する。

6. 運行管理者に事故発生を報告する。

後方防護、負傷者の救護、乗客の誘導、警察(消防)への通報後に報告する。

7. 4の点検の結果、火災の恐れが無く(単なる故障等)、かつ、追突の恐れが無いときは、車内待機とする。

※負傷者がいるときは、救出・救護を最優先とする。

応急処置の留意点は、【別紙参照】

7-1

- (1)乗客に状況を説明し、運転者の指示に従うよう徹底する。
- (2)後席の乗客は前席へ、車線側の乗客は路肩側へ移動させる。
- (3)停止表示器材、発煙筒による後方防護を行う。

7-2

- (1)必要に応じ110番または119番へ通報する。
- (2)状況により乗客に通報を依頼する。
- (3)トンネル内、高速道路等で、近くに非常用電話があるときは、それによる通報を優先する。

7-3

10分ごとを目安に状況を説明し、乗客の不安解消に努める。

8. 運行管理者に事故発生を報告する。

後方防護、負傷者の救護、警察(消防)への通報後に報告する。

II. 運行管理者及び運行事業者の行動

1. 運行管理者は、運転者からの第1報を受けたときは、
 - (1) 運転者が混乱しているときは、落ち着くよう指示する。
 - (2) また、運転者や乗客が動揺しないよう、落ち着いた指示を出す。
 - 事故の概要を把握する。
 - ① 発生時間、場所・負傷者の有無及び程度
 - ② 救急車の手配の有無
 - ③ 乗客の安全確保の状況
 - ④ 警察(消防)への通報の有無
 - ⑤ 道路状況、天候状況
 - 運転者への指示(再確認)
 - ① 負傷者がいれば救急車の手配等、人命救助を最優先させる。
 - ② 乗客の安全確保ができていない場合にはその実施
 - ③ 後方防護等2次災害の防止に努めさせる。
 - ④ 警察(消防)からの指示事項があればこれを伝える。
 - ⑤ 運転者との連絡方法を確認する。
2. 運行管理者は、上司及び本社へ報告する。
3. 運行管理者または運行事業者は、運輸(支)局及び共同運行会社等関係者へ連絡する。
4. 対策本部の設置
運行事業者は、次に該当する事故が発生したときは、対策本部を設置する。
 - (1) 車両火災が発生したとき。
 - (2) トンネル内事故が発生したとき。
 - (3) 事故の規模または社会的影響が大きい事故が発生したとき。
5. 運行事業者は、次の救援体制をとる。
 - (1) 現場付近のバス会社、共同運行会社等に救援車を依頼する。
 - (2) 状況により、付近に自社の後続車・対向車があれば、現場付近に待機させ、情報収集を指示する。
 - (3) 救援車の手配が整ったら現場に連絡する。
 - (4) 待機時間が長時間に及ぶ恐れがある場合には、
 - ① 食料、飲料等を確保する。
 - ② 休憩所・毛布、タオル等を手配する。
 - ③ 代替交通機関、宿泊施設等を手配する。

6. 運行事業者は、負傷者が発生した場合には、
 - (1)住所、氏名、連絡先等を確認する。
 - (2)搬送先、負傷の程度を確認し、家族等へ連絡する。

7. 乗客の連絡先及び携行品等の確認
 - (1)運行事業者は、乗客の連絡先を確認する。
 - (2)滅失、損傷した物品等を把握する。

平成12年 7月17日 制定

平成20年12月 2日 改定

バスジャック統一対応マニュアル

I. 車両における乗務員の対応

1. 対応の基本

次の三原則を基本とする。

- (1) 乗客の安全確保を最優先する。
- (2) 運行の安全確保に最善をつくす。
- (3) 乗客及び運行の安全を確保するため、原則として、犯人の要求に従って行動する。

2. 車外への連絡

バスジャックが発生した場合は、以下の手段を講じ車外へ知らせる。

- (1) 状況を判断した上で、犯人に気づかれないよう、非常用防犯灯等の緊急連絡装置を作動させる。

なお、緊急連絡装置を装備していない場合には、非常点滅表示灯（ハザードランプ）の点灯を継続し、併せてパッシングを繰り返す。

- (2) 無線、携帯電話等の通信機器が装備されており、その使用が可能な場合には、その機器により最寄りの営業所及び警察に連絡する。

営業所への連絡は、状況により、予め定めた暗号の使用等、犯人に気づかれない方法により行う。

3. 留意事項

- (1) 犯人への対応には次のような点に留意する。

- ア 犯人を刺激しないよう、できる限り慎重に対応する。
- イ 犯人の個人的な内部事情に立ち入る会話をしない。
- ウ 状況が許せば、子供、高齢者等を優先し乗客を解放するよう犯人に求める。
- エ 犯人について、人数、特徴並びに凶器の有無及び目的を把握する。
- オ 無謀な犯人逮捕等を行わず、警察の対応に対して、できる限りの協力を行う。

- (2) 乗客への対応には次のような点に留意する。

- ア 乗客数と特徴（性別、年齢等）をできる限り把握する。
- イ 乗客の健康状態、心理状況に配慮し、落ち着かせるため、状況が許せば乗客に呼びかける。

4. 予告情報への対応

- (1) 運行中に、本社（営業所）又は警察から、予告情報に対する対応を要請された場合には、乗客及び運行の安全を確保するため、直ちにその指示に従う。
- (2) 予告の具体性によって乗客に協力を求める必要がある場合には、警察又は本社（営業所）の指示により、過大な不安を与えることが無いよう配慮しつつ、乗客に対し事実を伝え、協力を求める。

II. 事業者の対応

1. 発生時の連絡・報告

- (1) 被害車両や他の車両等警察以外から発生情報を入手した場合は、警察への連絡を最優先し、その指示に従う。その際、連絡の重複、情報の真偽は問わない。
- (2) 運輸局等関係当局に対しても、速やかに発生情報を連絡し、指示に従う。その際、連絡の重複、情報の真偽は問わない。
- (3) 社内の連絡・報告は、本社への連絡・報告を最優先し、各社が定めた緊急連絡網により行う。
 - ア 本社報告責任者は最高責任者への報告を最優先する。なお、本社報告責任者が不在の場合は予め定めた代務者がこれを行う。
 - イ 本社が勤務時間外の場合は、本社報告責任者又はその代務者の予め指定された連絡先に連絡し、報告する。
- (4) 連絡・報告は、次の事項について簡単、明瞭かつ迅速に行う。

「いつ、どこで、どこ発どこ行きのバスが、乗客何人を乗せ、何が起こったか」
- (5) 被害車両その他運行中の車両に対応を求める必要がある場合には、乗客及び運行の安全を確保するため、乗務員に対してその旨の連絡を行う。
- (6) 共同運行会社や地域事業者等の関係者に対し、地方バス協会と連携して必要な情報を伝達する。

2. 対策本部の設置等

- (1) 本社は、バスジャックの発生情報を受けた場合は、直ちに、各社が定めた設置要領に基づき、対策本部を設置する。
- (2) 対策本部は、各社が定めた動員体制に基づき、社員を招集する。

事件の進捗状況によっては親会社（親会社がある場合）及び地方バス協会へ応援を要請する。
- (3) 対策本部における総務、広報、現場支援、補給、被害者対策等の各部署は、各社が

定めた業務処理要領に基づき、業務を行う。

特に、警察、消防、運輸局等関係機関に対する対応及び被害者等への対応は、予め定めた責任者が一元的に行う。

(4) 被害者等への対応は、次の原則を基本とする。

- ア できる限り、家族等への情報提供を充実する。
- イ 支援措置に最善を尽くす。
- ウ 誠心誠意、被害者等への対応を行う。

3. 予告情報への対応

予告情報を入手した場合は、上記 **1. 発生時の連絡・報告** に準じ、速やかに連絡・報告を行い、警察、運輸局等関係当局の指示に従う。

4. その他（平時）の対策

- (1) 警察と連携し、事件発生を想定した実戦的な訓練を年1回以上実施する。
- (2) 関係当局からの指示や関係者への情報の伝達などに速やかに対応できるよう、地域事業者間や共同運行会社及び関係機関等との相互における夜間・休日の連絡体制も含めた緊急連絡体制を整備しておく。
- (3) 早期解決を図るために、次に掲げる機器等の装備に努める。
 - ア 車外の歩行者・一般車両等に対し、警察への通報等を求めるための非常用防犯灯
 - イ GPSの活用等により、被害車両の位置を会社で把握できる通信機器
 - ウ 映像又は音声により、被害車両の車内状況を会社で把握できる通信機器なお、これら装置を装備する場合には、運転者が犯人に気づかれないよう行動できるように、通報ボタンの取り付け位置等に配慮する。
- (4) 未然防止を図るため、アクリル板の設置等、2階建てバスを中心に運転者に対する犯人からの直接的な被害を防ぐための措置を講じるよう努める。

「バスジャック統一対応マニュアル」遂行上の配意事項

バスジャック統一対応マニュアルに示す事業者等の対応に係る部分については、下記事項に配意し、対策を講じる。

記

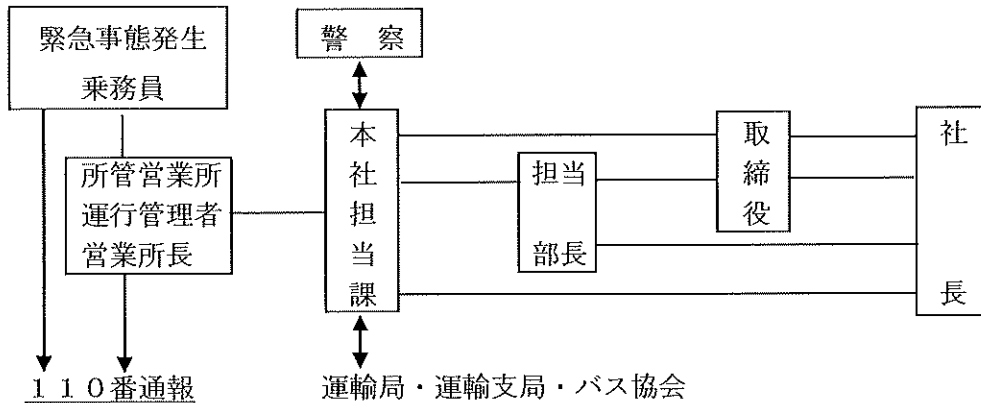
1. 緊急連絡網の整備

(1) 社内緊急連絡網

ア. 各事業者が実情に合わせ、社内の連絡・報告網を定める。

イ. 最高責任者への報告を最優先する。

(例)



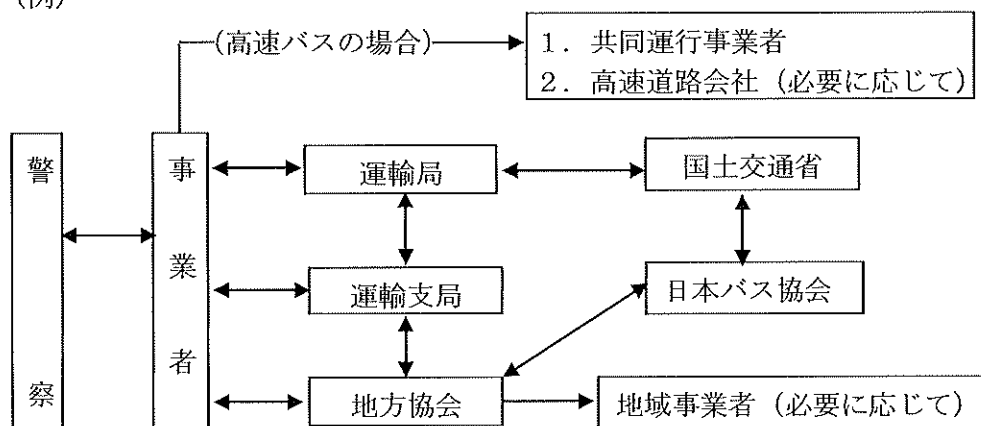
(2) 関係者への緊急連絡網の整備

夜間・休日も含めた運輸局、運輸支局、バス協会、地域のバス事業者及び共同運行会社への緊急連絡に対応できるよう、緊急連絡網を整備する。

ア. 一般路線バス事業者及び貸切バス事業者は、地方バス協会、警察本部、運輸局、運輸支局と共有する。

イ. 高速バス（空港連絡バスを含む。）については、高速道路会社を加える。

(例)



2. 応援体制の整備

(1) 地方バス協会

- ア. 地方バス協会は、傘下事業者に非常事態が発生した場合の連絡・応援体制を定める。
- イ. 事業者が多い地方バス協会にあっては、必要に応じて、ブロック別体制を定める。

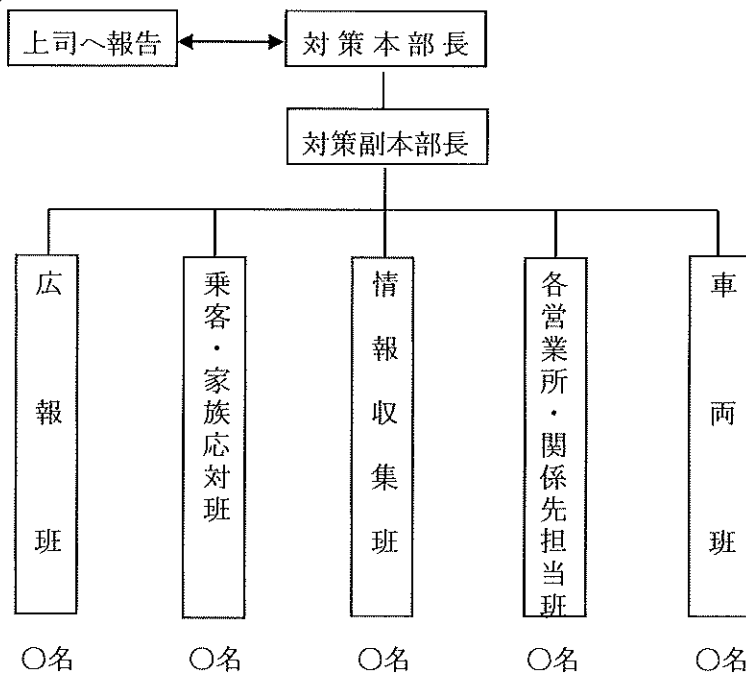
(2) グループ会社

- ア. グループ会社は、親会社を中心に非常事態が発生した場合の連絡及び応援体制を定める。
- イ. その他、グループ会社の実情に応じて必要な事項を定める。

3. 対策本部設置要領

緊急事態発生の際は、各事業者が実情に合わせ、対策本部を設置する。

(例)



広報班

- ◎ 重要な情報を整理して、対策本部長と連絡を密にし、広報課と調整を行う。
- ◎ 報道機関への連絡、途中経過の発表のタイミングの検討や発表の準備を行う。
- ◎ 報道機関全般を担当する。

乗客・家族対応班

- ◎ 情報収集班、各営業所・関係先担当班との連絡を密にして、乗客や家族の情報収集に努める。
- ◎ いつでも、どこでも出動できるよう、人と車を手配する。その際、必要な経費を用意する。
- ◎ 現地では警察署、消防署との連絡を密にし、対策本部への報告や連絡、調整を行う。
- ◎ 負傷者があれば病院に急行して負傷者の状況把握や窓口になりお世話に努める。
また、必要によっては、早めにそれぞれの該当場所付近に出動命令を出して近くに待機させる。
- ◎ ご家族の方への状況報告を速やかに行うとともに、対策本部に直ちに報告する。

情報収集班

- ◎ 乗客・家族対応班や各営業所・関係先担当班との連絡を密にして、入手した情報を手際よく整理する。
- ◎ 特にお客様の氏名、年齢、家族への連絡先等の情報は、個人情報の保護に留意しつつ、別紙にわかり易く整理する。
- ◎ 現場近くの警察署、消防署、搬送された病院の電話番号などを整理する。

各営業所・関係先担当班

- ◎ 事件発生営業所をはじめ各営業所に入手した情報を知らせ、状況に応じて現地対策班の設置を指示する。
- ◎ 各営業所に対して、家族からの問い合わせや情報は細大漏らさず報告するよう指示するとともに、当該情報等については遅滞なく乗客・家族対応班、情報収集班に連絡する。
- ◎ 運輸局、バス協会等と連絡を密にして、グループ会社、共同運行会社及び地域のバス事業者等、関係事業者に注意喚起情報の伝達等必要な連絡を行う。

車両班

- ◎ 情報に基づいて、当該車両の図面、同型式車両の所在営業所を把握する。
- ◎ 状況に応じて、バスメーカー、ボディメーカー等に応援を要請する。

(動員体制の例)

営業所	営業課	運転課	整備課	広報課	総務課
所 長	課 長	課 長	課 長	課 長	課 長
整 備 長	係 長	係 長	係 長	係 長	係 長
助 役	以下〇〇名	以下全員	以下〇〇名	以下全員	以下〇〇名
以下〇〇名					

4. 定期的な訓練の実施

- ア. 警察と連携し、実戦的な訓練を毎年一回以上行う。
- イ. 上記訓練は、警察・運輸局等と連携のもと、地方バス協会等の主導によって実施するほか、可能であれば各事業者ごとに行うことが望ましい。

5. 緊急連絡手段等の整備

(1) 速やかにとるべき措置

- ア. バス車両には次の設備のうち一つを装備する。(優先順位は高速、路線、貸切。)
 - ◎ 非常事態発生を知らせる防犯灯（車両の後面に装備）
 - ◎ SOS等、文字による非常事態発生の表示灯（車両の後面に装備）
 - ◎ 非常点滅表示灯の点滅回数を増加させる装置（ただし、当該装置については、車両代替等の機会を捉えて上記防犯灯又は非常事態発生表示灯に替えるほか、可能な限り早期の交換に努める。）
- イ. 各事業者は、自社が装備した緊急連絡手段について、ホームページに掲載するとともにバスターミナルや主要乗降所等に掲示するなど、広く国民の協力を求める。

ウ. バスロケーションシステムやGPS等を利用した高度な運行管理システムを導入する場合には、同システムに緊急連絡機能を組み込む。

(2) 優先してとるべき措置

高速バスを中心に、積極的に次の緊急連絡設備等の装備に努める。

ア. 防犯カメラの設置

カメラを設置している旨を表示するとともに、社内規定を設けて、情報取り扱い者を指定するなど、乗客のプライバシー保護に充分配慮する。

イ. 非常事態発生時の車内状況を映像又は音声により送信できる装置

ウ. GPS等を利用した非常事態発生時の位置情報を送信できる装置

エ. アクリル板の設置等、2階建てバスを中心に、運転者に対する犯人からの直接的な危害を防ぐための措置

6. 事件に遭遇した運転者に対する措置

身体及び精神面でのダメージを癒すため、専門医による十分なケアを行う。

日バス協技第293号
令和2年9月10日

各都道府県バス協会会長 殿

公益社団法人日本バス協会
会長 三澤 憲一
安全輸送委員長
委員長 長尾 真

新型コロナウイルス感染症の影響等で休業や休車を実施した後、運行を再開する際の安全確保の徹底について

標記の件、新型コロナウイルスの感染拡大の影響を受け、休業等を余儀なくされている事業者においては、乗務員の運転業務を休止したり、休車届を提出した車両の定期点検を行っていない状況にあるものと存じます。

今後、運行を再開し、乗務員を業務に復帰させる際には、運転技量の確認や、車両の点検整備等を十分に実施していただきたいと考えます。

輸送の安全の確保は自動車運送事業者の最大の使命であることから、運行を再開する場合においては、安全確保の徹底を図るため、貴会傘下会員に対し、事故防止対策が図られるよう下記事項について周知徹底をお願いいたします。

記

1. 運行管理業務を再確認し、安全確保の原点に立った確実な運行管理を実施すること。特に次に掲げる事項を適切に実施すること。

(1) 確実に点呼を実施すること。

(2) 乗務員の健康状態を確実に把握すること。

2. 運行再開にあたっては、実際の車両を使用した教習等により乗務員の運転技量を十分確認した上で、運転業務に復帰させること。

3. 休車を届け出ている車両については、休車明けに必ず定期点検を実施すること。加えて、運行前には点検整備を確実に実施し安全の確保を最優先するよう徹底すること。

以上

担当：技術安全部（田中・横山）
電話：03-3216-4015