

令和 8 年 5 月 7 日

松山観光バス 株式会社 御中

松山観光バス株式会社 労務管理顧問
運送事業労務コンサルタント
すげの社会保険労務士事務所 菅野 史知

令和 7 年度 松山観光バス株式会社 運輸安全マネジメント実施計画の検証結果について

令和 7 年度は、国内外のさまざまな出来事や社会変化が重なり合う 1 年でした。コロナ禍は過去のものとなり人々の生活様式や働き方、移動のあり方も徐々に新しい日常へとシフトし始める中、観光やイベント需要が回復傾向を見せたものの、その恩恵は一律ではなく、地域ごとや事業分野ごとに濃淡がみられました。特に地方の貸切バス業界では、学校関係のスポーツイベントや修学旅行、地元客の観光ツアー、企業・自治体の研修等の送迎など、社会活動の再開に伴い一時的な利用増加が見受けられたものの、エネルギー価格の高止まりや人件費・車両維持費の上昇、さらに運転者不足といった業界全体が抱える慢性的な課題の影響を受け続けています。

加えて、今年度は 11 月に貸切バスの運賃が改定され、全体的に運賃水準が上昇しました。これにより、利用者である学校や企業、自治体などのコスト負担も増すこととなり、さらに 2 月にはアメリカとイランが紛争状態に突入した事に端を発した燃料危機が発生するなど、今後の貸切バス利用動向はかなり不透明な状況となっております。しかし一方で、安全安心な移動手段としてのバスの役割は社会にとって欠かせないものであり、特に最近の状況として、輸送サービスの品質や安全性がより一層問われているといえるのではないのでしょうか。このように複雑な社会・経済情勢の中で、これからのバス会社は、経営基盤の強化と並行して、運輸安全マネジメントの資質向上を求められていると思います。

そうした状況下での、貴社の令和 7 年度における運輸安全マネジメントの状況を振り返りますと、事故件数が 3 件に増加しています。いずれもミラーの引っかけや他車との接触といった、運行中に発生した物損事故で幸い人身事故はありませんでしたが、事故件数の増加は今後の運行管理にとって注意すべき課題です。これについては昨年同様、日々の運転業務における「慣れ」や「漫然運転」の影響が指摘されています。日常的な作業に慣れてくると、どうしても緊張感が薄れ、注意力が散漫になりがちです。このような状況が、事故目標の未達につながったものと考えられます。また、安全教育の内容や実施方法についてもマンネリ化や形式的な受講になっていないかを定期的に見直すことが大切ではないのでしょうか。加えて、ヒヤリハットが発生した際にはドライブレコーダーの映像をすみやかに運転者間で共有し、具体的な事例をもとにした意見交換や注意喚起を行うことで、現場の緊張感や安全意識を高く保てるのだと思います。連続運転違反も 2 件確認され、いずれも確認不足が原因との事でしたが、これは管理者側の行程作成時においてある程度未然に防ぐ事も可能ですし、運転者側でも法令と行程をきちんと理解しつつ、予定変更等の事態が発生した場合の連絡・指示体制の再確認を徹底させるなどの対応をきちんと取って頂きたいと思います。そして、この規程は過労運転を未然に防止するために設定されているという基本的な考え方を今一度全従業員に周知することも必要ではないのでしょうか。

また、車両故障件数についても目標 1 件に対し、今年度は 3 件となりました。いずれも主に経年劣化が原因と推測され、大きなトラブルには至りませんでした。車両整備計画の見直しや、適切な点検・車両入れ替えの実施が重要であると考えられます。

一方で、貴社が今年度積極的に進めてきた安全対策の中には、注目すべき取り組みも数多く見受けられます。

- (1) 先進安全補助装置の導入割合が全車両の半数以上となっており、万が一の事態の被害を軽減する仕組みが整ってきています。次年度も先進安全補助装置を備えた新型車両の入れ替えが予定されており、今後益々強化されていく事が確実視されている点は評価に値すると思います。
- (2) 運転者に対し SAS(睡眠時無呼吸症候群)検査、脳ドック、循環器系ドック、視野障害検査など、専門的な健康診断を実施しております。これらは健康起因事故リスク低減に大きな役割を果たしています。
- (3) 職場環境改善やモチベーション向上、運転者不足解消に繋がる取り組みとして、「働きやすい職場認証制度」の 1 つ星を獲得しました。これは昨年の私の提言を実現して頂いた内容でもあり、今後上記目的の具体的な達成が図られていく事を期待致します。
- (4) 内部監査体制については、管理部門と運転者側からそれぞれ監査員を選任し、より客観性・多角的視点を持った監査を実施した結果、現場視点での要望や実態を反映した改善が行いやすくなりました。

上記内容等を踏まえつつ、令和 8 年度の運輸安全マネジメントにおいては、その推進の一環として、当職から貴社に対し、以下の提案をさせて頂きたいと思います。

- (1) 事故の抑止には、日常の運転行動に対する緊張感の維持や、経験に頼り過ぎない「安全教育」の徹底が必要です。特に、ヒヤリハットの共有やドラレコ映像を活用した現場教育は、運転者間でリアルな危険意識を持ち続けるために有効だと考えられます。『緊張感の維持！！』これをキーワードとして取り組んで頂きたいと思います。
- (2) 車両の経年劣化は致し方ないものであり、昨今の安全性能に優れた車両への計画的な更新や予防整備・メンテナンスの強化が必要かと思えます。既に 1 台入れ替えの予定はあるものの、引き続き輸送の安全の根幹部分であると認識頂きつつ、前向きにご検討頂ければと思います。
- (3) バス業界に限らず人手不足が深刻化している昨今ではありますが、新規運転者の獲得が業務の分散化と平準化には欠かせず、さらなる安全輸送の強化に繋がっていく事には間違いありません。これも一朝一夕に解決する事ではありませんが、魅力的な職場環境整備と賃上げを含めた雇用状況の改善を進め、昨年以上に新しい人材を確保出来るよう努めて頂ければと思います。

これらの取組みを通じ、貴社の社員一人一人が「安全」を自分ごととして捉え、現場全体で安全への意識を向上させていく事が、より良い輸送サービスの提供に繋がっていく事は言うまでもありません。今後もお客様の安心と信頼に応えるため、地道な努力を重ねていくことが、バス業界としての成長や地域社会への貢献に直結するはずで、年度変わりには貸切バス事業者安全性評価認定制度の更新手続きも完了し、山形県では初の 4 つ星事業者になる事も期待されております。次年度の目標達成を目指して、当職もこれまで同様に、貴社の一助となりますようご協力させて頂く所存です。引き続き宜しく願い申し上げます。