公益社団法人 日本バス協会

http://www.bus.or.jp/

令和2年3月発行

バス運転士
就職支援ガイド

あなたが輝く、社会を支える、バス運転士になろう!

地域の暮らしや都市・観光地を結ぶ役割を担う

公益社団法人 日本バス協会

あなたが輝く、社会を支える、バス運転士になろう！

バス運転士就職支援ガイド

目　次

人々の暮らしと明日の日本を支える
バス運転士の魅力 …… P2

バスが担う役割と現状 …… P3

観光立国ニッポンを支えるバスの役割 …… P5

災害からの復旧・復興に貢献するバス …… P7

安全・安心で人と環境にやさしいバス …… P8

業態別バス運転士紹介！
あなたに最適なバスを見つけよう！ …… P9

路線バス運転士 …… P11

観光バス運転士 …… P13

高速バス運転士 …… P15

きめ細やかなサービスと笑顔が人気の女性バス運転士 …… P17

自動車運転免許の最高峰！大型二種免許を取ろう！ …… P19

バス会社の安心・充実の研修制度を紹介！ …… P21

しっかりとしたキャリア形成が可能なバス運転士 …… P22

最新バス車両の安全性能について …… P23

貸切バス事業者安全性評価認定制度について …… P25

日本バス協会・都道府県別バス協会一覧 …… P25

人々の暮らしと明日の日本を支えるバス運転士の魅力

目指せ！やりがいあふれるバス運転士！

大きなバスを運転するバス運転士。現役バス運転士の多くが「自分の仕事に誇りを持っている」と回答しており、やりがいに満ちあふれた職業であることが分かります。バスは公共交通機関として、通勤通学など地域の足を支えているだけでなく、観光立国ニッポンを目指す我が国を訪れる外国人を観光地へ送り届けたり、都市と都市をくまなく結び、ビジネスを移動面から支える存在でもあります。バスは日々の生活の足として無くてはならない存在であり、そのバスを運転するバス運転士はまさに縁の下の力持ちと言えるでしょう。

バス運転士の魅力は何といっても交通インフラとして社会に貢献できること、大きなバス車両を運転できる喜びや小さな子どもたちからの羨望の眼差し、そしてお客様との距離の近さを感じられること等、挙げればきりがありません。降りていくお客様から言われた「ありがとう」の一言がとても嬉しかった、と語るバス運転士は多くおります。

しかし、そんなバス運転士が、現在全国的に不足しているのは報道で良く聞くところだと思います。バス運転士が足りなくなると、路線の廃止や減便につながってしまい、地域の方々は、通勤通学、通院、買い物といった当たり前の生活ができなくなってしまうのです。

この冊子では、人々の暮らしと明日の日本を支えるバス運転士という職業の魅力を余すところなく紹介していきます。ぜひチャレンジしてみてください！

バスが担う役割と現状

❶ 数字で見る日本のバス業界

国内旅客輸送の現状

バスは年間で約46億人を輸送しています。これは国内の陸上交通機関全体の14.9%を占めており、人々の移動の足として非常に重要なポジションを担っています。バスは、飛行機や鉄道のように大量に早く輸送する乗り物ではありませんが、地域を網の目のように走り、遠方へもリーズナブルな価格で移動できるなど、他の交通にはない強みがあります。

また、柔軟で細かいルート設定が可能なため、観光輸送の側面から見ても、バスは欠かせない移動手段です。空港に着いた訪日外国人がホテルや観光地に向けてバスを利用することも多いでしょう。さらに、最近では豪華な内装を施したバスが多く登場し、単なる移動手段以上の価値も生み出していて、シニアを中心に話題を呼んでいます。このような新しい需要に柔軟に答えられるのもバスの良いところです。

●平成29年度陸上交通機関輸送人員（千人）

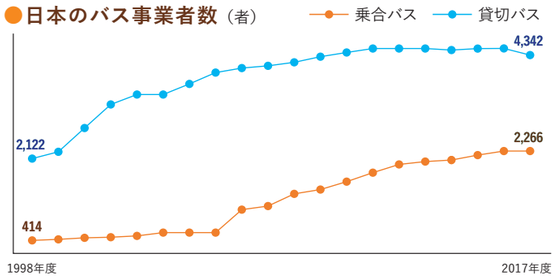
バス	4,639,000（14.9%）
タクシー	1,445,000 （4.7%）
JR	9,488,000（30.5%）
民鉄	15,485,000（49.9%）
合計	31,057,000（100.0%）

出典：国土交通省

日本のバス事業者数推移

国内のバス事業者数はこの20年で増加傾向にあります。これは貸切バスは2000年、乗合バスは2002年に規制緩和があり、多くの事業者が参入したことや、2006年の法改正により、自治体等によるコミュニティバスが増えたことが要因となっています。

●日本のバス事業者数（者）

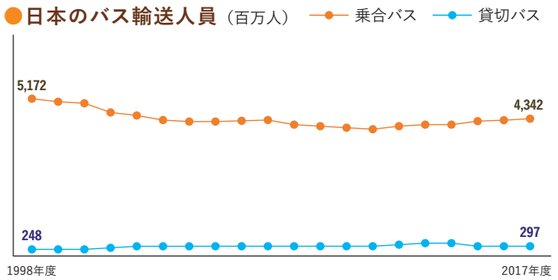


出典：国土交通省

日本のバス輸送人員推移

乗合バスの輸送人員は、高度成長期以降は永らく減少を続けてきましたが、近年微増に転じ、年間約43億人台で推移しています。また、貸切バスは近年微増傾向が続き、年間約3億人で推移しています。

●日本のバス輸送人員（百万人）

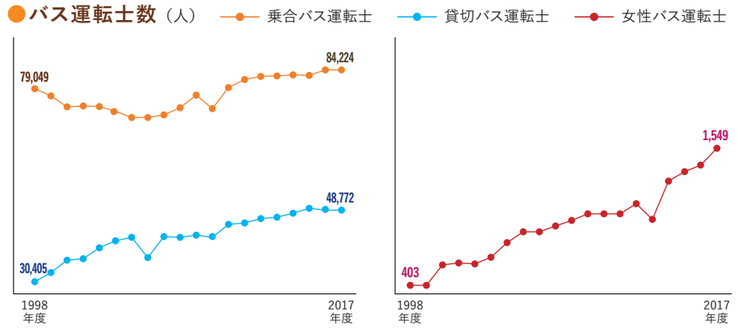


出典：国土交通省

日本のバス運転士数と女性バス運転士数

日本のバス運転士は近年は増加傾向にありますが、これは3ページにある通りバス事業者数が増えていることもあり、バス業界全体としては1社あたりのバス運転士は不足している傾向にあります。また、女性の運転士は着実に増加していますが、全体から見れば2%弱となっており、バス運転士不足の解消には女性の積極採用が必要であることがうかがえます。

●バス運転士数（人）

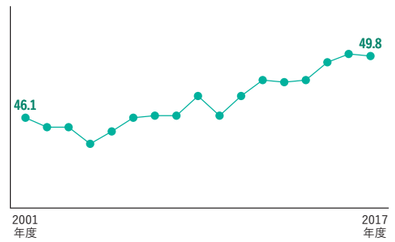


出典：国土交通省（全体）、公益社団法人日本バス協会（女性）

日本のバス運転士の平均年齢

日本におけるバス運転士の平均年齢は徐々に上がってきており、2017年度時点では平均49.8歳となっています。これは20～30代で新たなバス運転士のなり手が少なく、バス運転士の高齢化が進んでいる現状があります。

●バス運転士平均年齢（歳）



出典：厚生労働省

❷ 暮らしの足・地域交通を支えるバス

地域の足として求められるバスの役割

バスは公共交通機関として社会の交通インフラの一翼を担っています。特に地域の足として、バスはさまざまな役割を求められています。日頃から目にする路線バスやコミュニティバスはまさにその地域の暮らしの足を支えるとても重要な存在となっています。

通勤、通学、通院などの大量輸送を行う連節バス。

画像提供：神奈川中央交通株式会社

地域住民の移動を支えるコミュニティバス。

画像提供：奈良交通株式会社

地域の路線バスに求められる主な役割

❶自宅から駅、駅から勤務地等への移動手段

❷学生や高齢者といった交通弱者の移動手段の確保

❸地域の人の「おでかけ」の手段→街におけるにぎわいの創出

観光立国ニッポンを支えるバスの役割

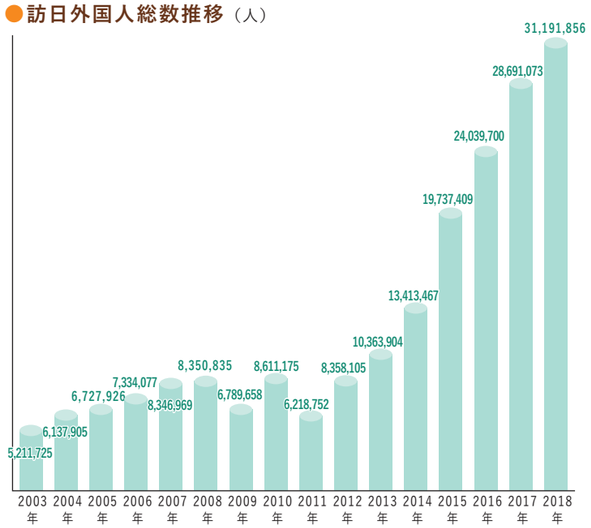
❶ 観光立国の実現に向けた政府の取り組み

日本では観光が国の経済を支える重要な産業であり、なおかつ地方創生への切り札と捉え、国を挙げて観光立国の実現に向けた取り組みをおこなっています。2016年3月には内閣総理大臣を議長とした「明日の日本を支える観光ビジョン構想」において、2020年に訪日外国人旅行者4,000万人、訪日外国人旅行消費額8兆円、さらに2030年には訪日外国人旅行者6,000万人、訪日外国人旅行消費額15兆円を目指すための施策（観光ビジョン）が取りまとめられました。

	2020年	2030年
訪日外国人旅行者数	4,000万人（2015年の約2倍）	6,000万人（2015年の約3倍）
訪日外国人旅行消費額	8兆円（2015年の2倍超）	15兆円（2015年の4倍超）
地方部での外国人延べ宿泊者数	7,000万人泊（2015年の3倍弱）	1億3,000万人泊（2015年の5倍超）
外国人リピーター数	2,400万人（2015年の約2倍）	3,600万人（2015年の約3倍）
日本人国内旅行消費額	21兆円（最近5年間の平均から約5%増）	22兆円（最近5年間の平均から約10%増）

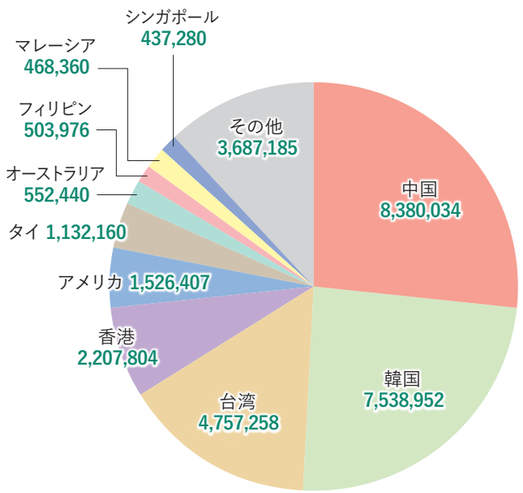
また、2020年に東京オリンピック・パラリンピック、そして2025年に関西で国際博覧会の開催を控え、国際的な注目度が高まっている中、官民一体となった取り組みをおこなうことで、日本の魅力が内外にPRされ、外国から多くの旅行者が日本を訪れることになるでしょう。

●訪日外国人総数推移（人）



出典：日本政府観光局（JNTO）

●2018年国・地域別訪日外国人総数（人）

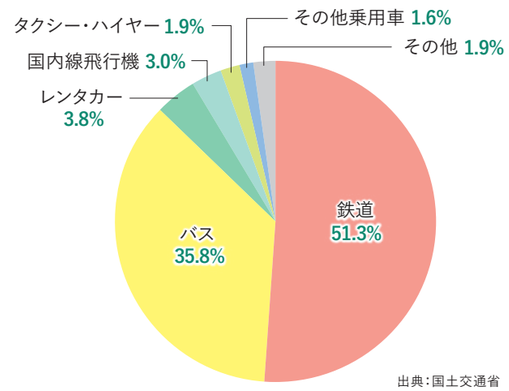


出典：日本政府観光局（JNTO）

❷ バスは訪日外国人が最初に触れる日本のサービス

訪日外国人旅行者が空港に着いてホテルや目的地まで向かう際に、多く利用されるバス。実は旅行者が最初に触れる日本のサービスになることも少なくありません。その印象が、のちの旅行のイメージを決めるといっても過言ではなく、バスが担う役割は非常に重要です。実際、国土交通省の調べでは、訪日外国人の国内の移動手段としては鉄道に次いでバスが多く利用されており、この2つの機関だけで全体の85%を超えております。鉄道が乗り入れていない地方空港も多く、バスが空港から市内、観光地への足として重宝されます。安全・安心な運転、きめ細やかなサービス、清潔な車両等、旅行者に日本の「おもてなし」を感じていただき、その印象が世界に広がっていくことは、まさにバスが観光立国ニッポンを支えると言えるのではないでしょうか。

●訪日外国人の国内移動データ
利用交通機関の内訳（2017年）



出典：国土交通省

多くの観光客や訪日外国人でにぎわうリムジンバス。

❸ 地方創生にも貢献するバス

国では観光を成長戦略と地方創生の大きな柱としています。観光を地方創生につなげていくためにバスが担う役割は小さくありません。特に「観光ビジョン」の中では、「地方創生回廊」の完備がうたわれており、新幹線・高速道路・国内航空等の高速交通網を活用し、大都市と地方、地方と地方をつなぎ、快適な旅行ができるようにする予定です。その際に、都市と都市を結ぶ高速バスや目的地の一番近くまでいける観光バスが何よりも重要な移動手段となります。これにより旅行者が地方を訪れ、地方の経済に貢献することができます。

都市と地方を結ぶ移動手段として人気の高速バス。

地方の魅力ある土地を走る観光バス。

災害からの
復旧・復興に貢献するバス

近年、日本はさまざまな自然災害が連続しており、各地で大きな被害が出ています。そのような中、記憶に新しい2011年の東日本大震災を筆頭に、甚大な被害をもたらす大型の自然災害に襲われる度に、公共交通機関であるバスの存在が大きくクローズアップされるようになりました。自然災害からの復旧を目指すには、人の移動が不可欠であり、そのためには公共交通機関の早期復旧が何よりも重要です。そこで力を発揮するのがバスです。バスは鉄道と違い、道路が寸断されていなければ目的地やその周辺まで近づくことができます。また、乗用車よりも一度に多くの方を運ぶことができ、鉄道と比較して安価なため、災害時にいち早く対応し、被災地域住民やボランティアの方々の足として活躍します。ここではバスが活躍した事例を3つ紹介します。

事例❶ 東日本大震災からのBRTによる地域公共交通の確保

2011年の東日本大震災で、宮城県や岩手県を走る鉄道は大きなダメージを受けました。その中でも沿岸部を走る気仙沼線と大船渡線は津波の影響で甚大な被害を受け、その復旧には相当な期間がかかると判断されました。そこで早期の交通機能の回復を図るために導入されたのがBRTです。BRTとはBus Rapid Transitの略で、柔軟なルート設定ができ、専用道路を整備することで速達性や定時性を確保しつつ、鉄道と遜色ない交通サービスを維持することができます。この2路線に関しては、被害が甚大だった部分の鉄道を廃止してBRTに全面転換することが決定しており、引き続き復興に貢献することでしょう。

提供：東日本旅客鉄道株式会社

事例❷ 台風18号による関西国際空港連絡橋損傷時の輸送

2018年に関西地域を襲った大型の台風18号により、関西国際空港（関空）は大きな被害を受けました。滑走路が水没しただけでなく、関空と陸地を結ぶ連絡橋にタンカーが衝突し大きく損傷したことで、連絡橋を走る通常のバスや鉄道は運休。関空には多くの人が取り残されることになりました。そこで片側車線だけ復旧した連絡橋を大型バスが何往復もピストン輸送し、関空に取り残された人を避難させました。災害時にいち早く柔軟に対応できるバスの強みが最大限に生きた事例と言えるでしょう。

提供：NEXCO西日本

事例❸ 2018年の西日本豪雨で鉄道代行バスが大活躍

2018年7月に発生した西日本豪雨では、広島県を中心に西日本エリアの交通網に甚大な被害を及ぼしました。広島県内においては、JR山陽本線・呉線・芸備線が被害を受け、復旧までの期間、鉄道代行バスによる輸送が実施されました。しかし、被害を受けた地域が広く、復旧まで1年以上かかった地域もあり、広島県内のバス事業者だけではまったく足りない状況の中、北は北海道から南は九州まで多くのバス事業者が代行輸送に協力。最大で1日約300台のバスが鉄道代行バスとして人々の輸送を担いました。

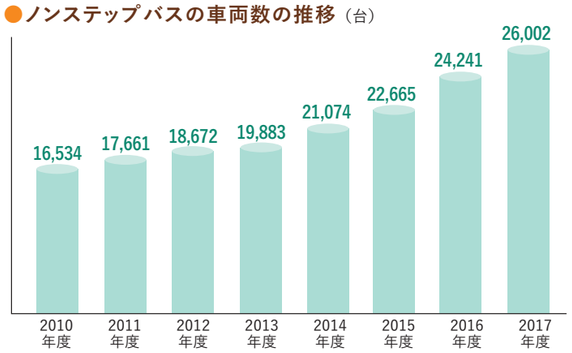
提供：呉工業高等専門学校　神田佑亮氏

安全・安心で
人と環境にやさしいバス

❶ 人にやさしいバス

車両の床面が地上から概ね30cm以下で、バリアフリー新法の移動等円滑化基準に適合するバスを「ノンステップバス」と呼び、その名の通り、ステップ（段差）がないため乗り降りが容易な車両となっています。また、車イス乗降用のリフトを備えたバスも導入が進んでいます。これらは、年配の方や子どもたち、車イスを利用している方などにやさしいつくりのバス車両となっています。現在、ノンステップバスの車両数は年々増加の一途を辿っており、超高齢社会を迎える日本において、人にやさしいバスとして活躍が期待されます。

●ノンステップバスの車両数の推移（台）

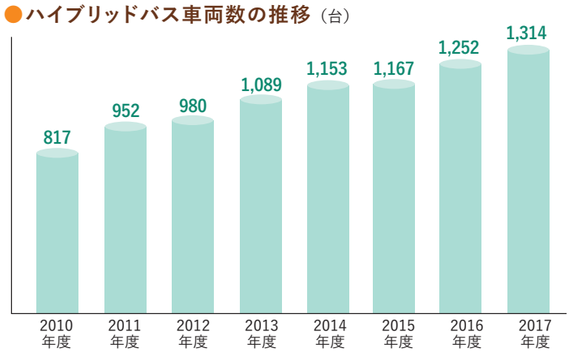


出典：国土交通省

❷ 環境にやさしいバス

環境に配慮した電気自動車等が話題になっている昨今、モビリティの環境保全への取り組みは非常に重要なものとなっています。そのような中、一度に多くの人を運ぶことができるバスは、マイカーからの乗り換えによってCO_2排出量を抑えることができるとされ、環境にやさしい移動手段として、改めて注目される存在です。また、最近では電気によるモーターとディーゼルエンジンのハイブリッド仕様のバスや、水素で発電する燃料電池バスなど、二酸化炭素を排出しない環境にやさしいバスの導入が積極的に進められています。

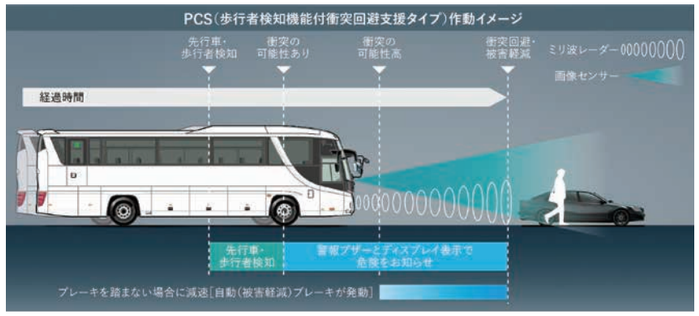
●ハイブリッドバス車両数の推移（台）



出典：日本バス協会調べ

❸ 安全な運転を実現するバス

テクノロジーの進歩により、バス車両は大きく進化しており、バス運転士の乗務中の負荷を軽減し、乗客が安心して乗ることができるよう、さまざまな機器が搭載されています。車両の異常な挙動や衝突の危険がある際のサポート機能や、運転士を疲れさせないための補助機能、運転士に異常が発生した際の車両停止機能といったように高い安全性能を備えた車両で安全運転を支えます。バスの安全性能については、23～24ページで詳しく紹介していますので、そちらをご覧ください。



業態別バス運転士紹介！

あなたに最適なバスを見つけよう！

「バス運転士」と聞くと、一般的には地域を走る路線バスや、旅行時に利用する観光バスや高速バスをイメージされる方が多いと思いますが、実はひとくちに「バス運転士」とくくれないほど多種多様な働き方が存在する職業です。運転するバスのサイズだけでなく、勤務形態、必要な運転スキル、求められる接客やコミュニケーション能力など、その違いは業態に応じてさまざまで、それぞれ違った魅力があります。

路線バス

詳しくはP.11へ

市街地や郊外を走る路線バス。決められたルートを決められた時間に走り、日々の交通を支えます。日本では、これからの超高齢社会などを見据えて路線バスのますますの充実が求められます。路線バスは通勤通学や通院などに利用されるため、お客様と顔見知りになることも多く、御礼を直接言ってもらえるなどお客様との距離の近さが魅力です。

観光バス

詳しくはP.13へ

行楽需要を支える観光バス。修学旅行や遠足、観光の移動手段となり、お客様の需要に応じて全国の観光地やイベント会場を駆け回ります。観光バス運転士はお客様の楽しい想い出作りのお手伝いができるだけでなく、多くの訪日外国人の方に観光立国ニッポンの「おもてなし」の心を伝えることができる魅力あるお仕事です。

高速バス

詳しくはP.15へ

都市と都市、都市と地方を結ぶ高速バス。飛行機や新幹線、特急列車などと比べると運賃が比較的安価なこともあり、ビジネスから観光まで幅広い利用者の長距離移動を支えます。大きな車両で広い高速道路を快走することは高速バスならではの魅力で、バス運転士の中には高速バスの運転士を目指して入社してくる人も多くいます。

送迎バス

人々の生活に寄り添う送迎バス。企業、病院、介護施設、養護施設送迎からスクール、幼稚園、スイミングスクール送迎など、欠くことができないバスの仕事です。また、イベント送迎などの仕事もあります。

リムジンバス

空港と都市やホテルを結ぶリムジンバスは観光大国を目指す日本において今後ますますの需要が期待されるバスです。また、空港の待合室と飛行機の間を乗客を乗せて運ぶランプバスもあります。

路線バス運転士 地域の足を支える公共交 通の代表的存在

路線バスのここに注目！

1. 通勤通学時にも活躍！ 地元の生活を支える！
2. お客様との距離が近く 接客業務も重要！
3. 決まったルートを 時間通りに運行！

■路線バス運転士の働き方

勤務の例

- 6:30 出勤し、アルコールチェックを受けます 今日も安全運転でいきましょう！
- 6:45 出発前の日常点検と車両点検 車両に異常がないか点検します
- 7:20 出発前の点呼を受けて出庫します
- 7:30 お客様を乗せて乗務します 途中、何度か休憩をはさみます
- 12:00 午前の乗務を終え、営業所で昼食 仲間たちと雑談しながら休憩します
- 14:00 再び乗務開始 午後も頑張っていきましょう！
- 16:30 何度か休憩を挟みながら 所定の乗務を終え、営業所に戻ります
- 16:45 点呼、アルコールチェックをして 終業報告書を記載します
- 17:00 終業です 営業所を出てホッと一息。お疲れ様でした

路線バスは地域の生活に必要不可欠な存在。
買い物や通院、通勤、通学のために利用されるため、
一番馴染みのあるバスの種類ではないでしょうか。

採用担当者に聞く！

路線バス運転士のここが知りたい！

西日本鉄道株式会社
自動車事業本部 業務部 業務課
係長 **冨安 隆一** さん

Q1. 路線バスが担っている役割について教えてください。

A1. 暮らしには欠かせない公共交通で、地域の足として町の未来を支える役割を担い、お客様を目的地まで安全・快適にお運びする仕事です。最近ではプチ旅など、観光地巡りや小旅行の足としても活躍しています。

Q2. 路線バス運転士に求められるスキルや役割を教えてください。

A2. 路線バスは不特定多数のお客様を目的地までお運びします。そのため、運転スキルやお客様との接客スキルも必要になりますが、しっかりと研修をおこないますので、未経験の方でも大丈夫です。

Q3. 路線バス運転士の勤務体系について教えてください。

A3. 基本的に4つの勤務形態があり、①早朝からの勤務で早番ダイヤ、②昼から夜間までの遅番ダイヤ、③中間が解放される中休ダイヤ、④朝の通勤時間帯および夕方の通勤時間帯を運行するダイヤなどがあり、これらをローテーションで勤務していただいております。

Q4. 入社後のキャリアステップについて教えてください。

A4. 当社では、運転を極めたい方は、路線バスから試験を経て、高速バス、連節バスなどへステップアップし、その後指導員などへステップアップしてもらいます。上を目指したい方は、試験を経て運行管理者になり、ゆくゆくは営業所の所長または本社部門などへステップアップできます。

Q5. バス運転士を目指す方へメッセージをください。

A5. 入社するかたの大半は大型未経験者ですので、どなたでもバス運転士になることが可能です。運転が好きな方、地域の役に立ちたいなど志のある方は、ぜひ応募してもらいたいです。

現役バス運転士に聞く！

路線バス運転士の魅力！

西日本鉄道株式会社 アイランドシティ自動車営業所 **安達 隆二** さん **上田 智規** さん

Q1. バス運転士になられた経緯を教えてください。

A1. **安達さん** 私は車の運転が大好きで、ずっと運転できる仕事ってなんだろう?と考え、バス運転士を選びました。
上田さん 私も乗り物が好き、というのが根底にあります。また、祖父が西鉄で鉄道関係の仕事をした後、博多のバスターミナルで勤めていました。漠然と祖父の仕事を見ていていいな、と思ったのがバス運転士になったきっかけです。

Q2. 路線バス運転士としての仕事のやりがいを教えてください。

A2. **安達さん** 私は先ほど申したとおり車関係が好きですので、マイクロバスから連節バスまでさまざまなバスに乗ることができるのもやりがいを感じています。
上田さん 自動車免許の最上位に位置する大型二種免許で、大きなバスを運転しているというプライドを持てること、また、小さな子どもたちから憧れの目で見てもらえることにやりがいを感じます。さまざまな職業がありますが、そういった眼差しで見てもらえるというのはなかなかないですよね。

Q3. 路線バス運転士独特の難しい部分はありますか?

A3. **安達さん** ただ運転するだけではなく、お客様の安全に対しての責任が、最初は大きな重圧に感じました。
上田さん 路線バスは1秒1秒すべての状況が違ってきますので、昨日走ったルートだから今日も同じ運転をすれば良いというわけでなく、その時々に合わせた運転が必要になります。お客様の動きや、車や自転車、歩行者の動きを見ながら、瞬時に判断して対処していかないといけないのが路線バスの難しい部分だと思います。

Q4. これからバス運転士を目指そうとしている方にメッセージを頂けますか。

A4. **安達さん** 私も普通免許しか持っていませんでしたが、これまでずっと乗ってくることができたので、まずは挑戦して頂きたいですね。
上田さん 私も同じですが、一歩踏み出してしまえば、後は自分の行動でどれだけでも道は広がっていく職業だと思います。一歩を踏み出す勇気を皆さんにも持ってもらえれば嬉しいですね。

取材協力：西日本鉄道株式会社

観光バス運転士 観光立国ニッポンを支える観光産業の要

観光バスのここに注目！

1. 楽しい思い出作りのお手伝いができる
2. 観光立国へ向けて訪日外国人の需要増
3. 繁忙期と閑散期がハッキリしている

観光バスには修学旅行や遠足、観光の移動手段となるバスと、観光地やイベント会場と駅などを結ぶシャトルバスの仕事があります。

■観光バス運転士の働き方

勤務の例

- 8:30 出勤。今日も1日頑張っていきましょう！
- 8:40 出発前準備。アルコールチェックや車体の運行前点検、点呼をおこないます
- 9:00 いよいよ出庫。お客様の乗車場所まで向かいます
- 9:30 配車場所到着。バスガイドさんや幹事さんと行程の確認をおこないます
- 10:00 お客様を乗せて出発！
- 12:30 目的地到着。まずは無事に到着してホッと一息
- 15:30 目的地を出発。帰路も安全運転でいきます
- 18:00 お客様を降車場所まで送り届け1日の行程が終了します。無事に車庫に帰着
- 18:10 帰着後業務として点呼、アルコールチェック、乗務記録簿の提出をおこないます
- 19:30 終業です。お疲れ様でした！

採用担当者に聞く！

観光バス運転士のここが知りたい！

株式会社はとバス
観光バス事業本部 運輸部 運転課
主任　**三羽 浩史** さん

Q1. 観光バスが担っている役割について教えてください。

A1. 観光バスが担っている役割は非常に多岐に渡ります。お客様を観光地まで送り届けるということだけでなく、観光地の方との触れ合いでしたり、観光地の経済に貢献したりすることもできます。そういった意味では、観光バスも路線バス同様、公共交通に近い部分はあるのではないかと感じています。

Q2. 観光バス運転士に求められるスキルや役割を教えてください。

A2. 観光バスの運転士はバスを安全に運転する技術だけでなく、お客様への気配りも求められます。また、当社の場合はバスガイドも乗務しますので、ガイドが案内しやすいように、お互いが連携しながらの運転が必要となります。

Q3. 観光バス運転士の勤務体系について教えてください。

A3. 観光バスは決まったルートを走る路線バスや高速バスなどとは違い、ある程度走るコースは決まっていますが、繁忙期と閑散期やシフトによって不規則な勤務体系になってきます。当社の場合は、5勤1休のペースでお休みは組んでいますが、繁忙期になれば当然変動も出ますし、1日当たりの勤務時間も変わってきます。このあたりは、良くも悪くも観光バスの特色だと思います。

Q4. 入社後のキャリアステップについて教えてください。

A4. 当社の場合、まずは1年目から数年は基本的に都内のコースをメインに乗務してもらいます。その後は少しずつ横浜や鎌倉のような郊外エリアのコースに乗務するようになり、次に郊外の日帰りのコースを担当するようになります。キャリアを重ねると指導運転士になり、次に10名ほどを束ねる班長にステップアップしていきます。定年まで運転職を希望される方もいますし、運行管理者や本社で活躍される方もいます。

現役バス運転士に聞く！

観光バス運転士の魅力！

株式会社はとバス　運輸部 運転課
原田 大輔 さん

Q1. バス運転士になられた経緯を教えてください。

A1. 元々はトラックの運転手をしていました。その際に、よくはとバスの車両を見る機会があり、バス運転士の運転は上手だな、といつも気になっていました。それがきっかけで大型二種免許を取得。はとバスが運転士を募集していることを知り、大型二種免許を取ったことと、運転が好きなこともあり、一念発起してバス運転士になりました。

Q2. バス運転士になった際に最初に難しいと感じた点はありますか？

A2. 最初に戸惑ったのは乗せるのが物から人になったことです。これまでは気遣いなど無用で自由に走っていましたが、バスは一緒に走る他の車だけでなく、乗車中のお客様にも快適に過ごせるような運転をしなければいけないことに気づきました。また、トラックよりも運転中の目線が低いことも慣れるまで大変でしたね。

Q3. 観光バス運転士としてどういったところに仕事のやりがいを感じますか？

A3. お客様に降車いただき、無事に車庫まで帰ってきたときがとてもやりがいを感じる瞬間ですね。また、1日の行程が何事もなく終了し、お客様から「ありがとう」と言われるときもこの仕事のやりがいを感じます。感謝の言葉を貰うことができるのは、バス運転手ならではと思っています。

Q4. 今後の目標について教えてください。

A4. 目標は日々、無事故で運転することです。何があっても動じないスキルを身につけたいと思っています。そのためにももっと多くの経験を積まなければいけません。もっと自分に自信を付けていきたいですね。

Q5. 最後にこれからバス運転士を目指そうとしている方にメッセージをください。

A5. まずは挑戦してみるのが一番です。早ければ早いほど良いと思います。自分の仕事を子どもたちが誰かに自慢してくれていると誇らしい気持ちになります。運転が好きなら絶対に楽しい仕事です。

取材協力：株式会社はとバス

高速バス運転士　都市間や都市と観光地を 結ぶ重要な交通手段として人気のバス！

高速バスのここに注目！

1. 都市と都市や観光地を結ぶ**重要な交通手段**
2. 長距離を定時運行する**高い運転スキル**
3. お客様との**距離の近さも魅力**のひとつ

取材に協力頂いた京王バス東の高速バスで最長距離は東京・新宿～姫路まで。日本の大動脈を走り抜きます。

都市と都市を結ぶ高速バス。かつては男性ビジネスマンの利用が多かったですが、現在では女性客も多くなっており、さまざまな趣向を凝らした高速バスが走っています。

■高速バス運転士の働き方

泊まり勤務の例・1日目

- 9:00 出社後バスの点検・準備をおこない出庫点呼を受けます
- 9:30 出庫し、バスターミナルへ向かって運行を開始します
- 10:30 バスターミナルでお客様が乗車し出発 途中休憩を挟みながら目的地へ向かって走ります
- 15:10 最初の降車場所に到着
- 17:15 2番目の降車場所に到着
- 18:50 最終降車場所ですべてのお客様が降りられてホッと一息 その後、駐車場へ向かいます
- 19:30 業務を終了し宿泊施設へ向かいます お疲れ様でした！

採用担当者に聞く！

高速バス運転士のここが知りたい！

京王電鉄バス株式会社　管理部 総務担当　課長　**木村 郁子** さん

Q1. 高速バス運転士の勤務体系と他のバス運転手にはない特徴を教えてください。

A1. 高速バスの勤務体系としては、朝がた東京（新宿・渋谷等）を出発し、現地に到着し休憩した後、現地から東京に戻る往復のルートが主な勤務となります。また、現地に宿泊する一泊の勤務もあります。長距離であることから、お客様と長時間に渡り接する機会があり、安全運転はもちろんのこと、目的地まで快適にご乗車いただくことを大切にしています。

Q2. 高速バス運転士に求められるスキルや役割を教えてください。

A2. 高速バスは、路線バス乗務員として3年以上経験を積んだ上で、健康面・評価面で一定の社内基準に合格した方が乗務することができます。長距離を運転することから、お客様とのコミュニケーションを積極的に取れることも重要な役割となりますので、乗務員の中でも高い評価を得た人が乗ることのできる特別なバスとなります。

Q3. 高速バス運転士の1日のスタンダードな勤務を教えてください。

A3. 出勤したら制服に着替えた後、アルコールチェックと出勤点呼をおこないます。続いて車両を点検し、点呼を終えるといよいよ乗務し目的地まで向かいます。目的地に到着しましたら点呼をおこなって休憩となります。休憩後、出庫点呼をおこない、再びバスに乗務し、復路の運転をおこない、目的地に到着後点呼を受け1日の勤務が終了となります。

Q4. 入社後のキャリアステップについて教えてください。

A4. まずは路線バスに乗務し、一定程度経験したのち、高速バス運転士、貸切バス運転士へのステップアップがあります。貸切バス運転士は、毎回違った場所に行き、お客様の旅のお手伝いをするバス運転士の中でも最高峰の存在です。高速バス乗務経験や健康面等の社内基準に合格し、さらに実技試験に受かった方が貸切バスの運転士となることができます。

現役バス運転士に聞く！

高速バス運転士の魅力！

京王バス東株式会社　永福町営業所
荏原 純一郎 さん

Q1. バス運転士になられた経緯を教えてください。

A1. 前職ではホテル関連のサービス業に就いており、ケータリングサービスで外部へ行った時に、バスが走っているのを見て「運転してみたい」と思っていました。もともと運転と接客が好きだったこともあり、大きな車両を運転できるバス運転士を目指すことにしました。当時は養成制度のようなものはありませんでしたので、大型二種免許は自分で取得し、これまで路線バスを10年経験し、さらに高速バスにも10年乗務しています。

Q2. バス運転士になった際に最初に難しいと感じた点はありますか？

A2. 私は大型車を未経験でバス運転士になりましたので、深視力（※立体感や遠近感を正しく把握できる能力。特にバスをバックさせる時に距離感を認識できるかどうか求められる）が難しかったです。また、オーバーハングも実際に車庫内での訓練でぶつけてみて始めて「こうやって曲がるとぶつかってしまうのか」と理解しました。そういった車体感覚を身につけるまで時間がかかりましたね。

Q3. 高速バス運転士としてどういったところに仕事のやりがいを感じますか？

A3. 高速バスは遠方までお客様を送り届ける仕事ですので、1人で乗務している時間も長いこともあり、無事に事故なく往復して営業所に帰ってきた時の達成感は大きなやりがいとなっています。また、高速道路を一定の速度で巡航することはとても難しいことです。時間通りに到着することは経験がないとできないことですので、そのあたりもやりがいを感じますね。

Q4. 今後の目標について教えてください。

A4. まずは何といっても無事故を続けることを目標としています。1日1日を安全運転で終えることができるようにしていきたいです。また、路線バスからステップアップしてきた運転士に対して、路線バスと高速バスの違いを意識の部分から変えられるよう、指導やアドバイスをしていきたいと思っています。

Q5. 最後にこれからバス運転士を目指そうとしている方にメッセージをください。

A5. 私はまったくの異業種からバス運転士になって20年になりますが、心配せず思い切って飛び込んできてもらいたいと思います。現在は各バス会社に養成制度などもありますので、大型二種免許を持っていなくても応募できますし、大型車に乗ったことがないからと不安に感じる必要はないと思います。特に、高速バスはお客様との距離も近くお褒めの言葉を直接頂けることもあり、非常にやりがいのある仕事です。ぜひ、多くの方にバス運転士になってもらいたいと思います。

取材協力：京王電鉄バス株式会社

女性バス運転士 きめ細やかなサービスと 笑顔が人気の女性バス運転士

全国で活躍する女性バス運転士。最近では女性専用設備を営業所に整備したり、シフトを工夫して育児中の女性でも働きやすくするなど、女性の採用を強化しています。

女性バス運転士のここに注目！

1. 女性を積極採用するバス会社が急増中
2. 女性専用設備が充実している営業所も登場
3. 女性ならではの運転とサービスで乗客からも人気

採用担当者に聞く！
女性バス運転士のここが知りたい！

株式会社東急トランセ　経営企画室 総務・人事部 人事課長
亀山 雄一郎 さん

Q1. 女性運転士を積極的に採用されるようになった背景を教えてください。

A1. 大型二種免許を保持している方がどんどん減っており、男性中心であったバス業界がさらに拡大していくためには、やはり女性に活躍して頂ける場を作らなければいけないと思い、女性運転手を積極的に採用していくという流れになりました。

Q2. 女性採用にあたって、整備されている施設や制度を教えてください。

A2. 施設面ですと、女性専用のロッカーや女性専用の休憩室といった、男性の目を気にしないでくつろげる場所を用意しており、女性同士でコミュニケーションがとれるようにしています。また、当社では懐妊休暇や産後休暇というものもありますし、これは女性に限りませんが、育児休業制度もあります。他にも子どもが小学4年生になるまで使える勤務時間短縮制度や子どもの看護休暇があります。

Q3. 女性運転士ならではの良さを教えてください。

A3. やはり接客や運転のきめ細やかさというところは女性ならではだと思います。例えば、同じ言葉を発しても男性とは違い言葉の強弱や優しさ、丁寧さが違います。同性のお客様から「女性の運転士だと安心できる」とお褒めの言葉を頂いたこともあります。

Q4. 女性バス運転士をもっと増やすためには何が必要だと思いますか？

A4. 充実した施設や制度、そして大型二種免許養成制度がありますので、バスの運転士など選択肢になかった運転未経験の女性にも、やりがいのある一生モノの仕事として選んでいただけるような努力が必要と思います。男性中心、仕事がキツイ、事故への不安があるなど、マイナス要素が先行していますが、すでに活躍している女性運転士の中にも、やりがいのある充実した仕事と実感している者は多く、今後は様々なメディアを通してプラスイメージが広がっていくことを期待しています。これから挑戦しようとされている方には、ぜひチャンスを逃さずトライしていただきたいですね。

現役女性バス運転士に聞く！
バス運転士の魅力！

株式会社東急トランセ　下馬営業所
小野 理恵子 さん

Q1. バス運転士になられた経緯を教えてください。

A1. 昔から車の運転が好きだったこともあり、好きなことを仕事にしようと思いました。運転の仕事ですと、トラックやタクシー、バスの運転士が浮かびましたが、以前、接客の仕事をしていて人と接することが好きでしたので、接客と運転の仕事ができるバス運転士を目指しました。

Q2. 現在の会社を選んだ理由を教えてください。

A2. 特に接客に力を入れているとホームページに載っていたので、私の目指すところだと思い、応募しました。また、女性専用の施設が整備されているのと、既に20人くらい女性の先輩が働いていることも安心して応募できたポイントでした。

Q3. バス運転士になって難しかった点を教えてください。

A3. やはり、最初は大きなサイズのバスを運転するのが大変でした。ですので、わからないことや不安なことはすぐに聞くようにしました。その点、東急の教育制度は、配属前の研修にて、1ヵ月近く時間をかけて練習させてくれましたので、ありがたかったです。とにかく練習することで、いつの間にか自分に自信を持つことができました。

制服を着て運転席に乗り込む姿がとても似合っている小野さん。「今後はさらに運転スキルを磨いていきたい」と話してくれました。

Q4. 今後の目標について教えてください。

A4. 運転のスキルを少しずつ上げていきたいと思っています。また、新人さんに見られても恥ずかしくない先輩になりたいです。

Q5. 最後にこれからバス運転士を目指そうとしている方にメッセージをください。

A5. バス運転士という職業はとても楽しく、すごく生活が充実しています。前もって計画的に予定を立てれば、比較的長期の休暇も取得しやすく、海外旅行に行くこともできます。運転が好きならばぜひ挑戦して欲しいと思います。ぜひ、多くの女性と一緒に働きたいですね。

東急トランセ下馬営業所の女性専用の休憩室。明るい部屋でリラックスできる雰囲気となっているだけでなく、奥には女性専用のロッカーや仮眠室も用意されています。

もともと好きな運転を仕事にしたかったという小野さん。現在は仕事が楽しく、毎日が充実しているとのこと。

取材協力：株式会社東急トランセ

大型二種免許について

自動車運転免許の最高峰！大型二種免許を取ろう！

大型二種免許のここに注目！

1. バスを運転するのに必ず必要な免許
2. 大型二種免許は運転免許の最高峰！
3. 自動車教習所に通学か合宿で取得！

●大型二種免許とは

バスを運転するためには大型二種免許が必要です。この免許はバスやトラックのような大きな車両の運転が可能となる「大型免許」と、旅客自動車の営業運転が可能となる第二種免許が組み合わさったもので、運転免許の最高峰とも言われています。大型二種免許を所持していると、大型自動車、中型自動車、準中型自動車、普通自動車を使った旅客自動車を営業運転することができます。

●取得方法について

大型二種免許を取得するには、まずは別表にある取得要件をすべて満たす必要があります。免許を取得するには、大型二種免許を取得できるコースを開設している自動車教習所を選ぶ必要があります。取得方法は大きく2種類に別れ、自宅から通学して免許を取得する方法と、短期間の合宿で一気に免許を取得してしまう方法です。それぞれにメリット・デメリットがありますので、自分に合った方法を選びましょう。

【取得要件と費用・時間等】

年 齢	21歳以上
免許履歴	普通・準中型・中型・大型・大型特殊免許のいずれかを取得して3年以上。免許停止を受けた人はその期間は除く。
視 力	両眼で0.8以上、片眼で0.5以上。深視力2.5メートルの距離で平均誤差2センチ以内（眼鏡、コンタクトレンズ使用可）。
聴 力	10メートルの距離で90デシベルの警音器の音が聴き取れる方。
色彩識別	赤、青、黄の色の識別ができる方。
取得費用	約40～60万円（所持している免許の種類と取得場所による）
教習期間	通学：平均2～3ヶ月、合宿：平均2～3週間

大型二種免許は、最近では女性の受講者も多くなってきているといいます。

普通免許しか持っていない人でもバス運転士になれる！

大型二種免許取得支援制度とは

営業用バスの運転に必要な「大型自動車第二種運転免許（大型二種免許）」をお持ちでない人でも、バス運転士になれるようにバス会社が用意している制度です。一昔前までは珍しい制度でしたが、現在では多くのバス会社が取り入れており、これまでにこの取得支援制度を使って多くのバス運転士が誕生しています。

大型二種免許取得支援制度（養成制度）

バス運転士の求人に応募し、内定すれば大型二種免許をバス会社の費用で取得することができる制度です。制度の内容はバス会社によってさまざまですが、多く見られるのはバス会社が社員に免許取得費用を貸し付け、3～5年継続して勤務することで、その返済が免除されるというものです。支援の内容によっては一部補助から全額補助までさまざまですので、大型二種免許取得支援制度（養成制度）を採用しているバス会社がありましたら、取得の条件を必ず確認するようにしましょう。

※普通自動車免許のAT限定免許（オートマチック限定免許）の方は、MT免許（マニュアル免許）に変更する必要があります。最寄りの自動車教習所で最低4時限教習を受講すると変更が可能になります。その際の費用は2～7万円程です（時間数と費用は教習所により異なります）。

自動車教習所担当者に聞く！

大型二種免許のここが知りたい！

信州駒ヶ根自動車学校 営業企画部　営業ITソリューション係長
多々羅 孝 さん

Q1. 大型二種免許を取得するまでのプロセスを教えてください。

A1. 当校は合宿による免許取得が中心となっていますが、その場合まずは大型二種免許の取得要件をよく確認して頂き、お問い合わせ頂ければ受講用の資料を送付させて頂きます。その後、申込書類を送付頂いて料金を納付頂きましたら、後は入校日に当校までお越し頂ければ教習開始となります。普通免許（MT）のみお持ちの方は技能教習34時限、学科教習19時限を受講して頂きます。当校は毎日卒業検定をおこなっており、これに合格すると免許センターでの技能試験は免除となります（免除は公安委員会指定の自動車教習所のみ）。以上で教習は終了となり、その後、住民票のある都道府県の免許センターで適性試験と学科試験を受けて、合格されると見事大型二種免許を取得となります。

Q2. 大型二種免許を取得する上で注意すべきポイントを教えてください。

A2. 大型二種免許は、普通免許を取得して3年以上経過しないと取得できないのですが、中には3年経過ギリギリで受講される方がいらっしゃいます。しかし、その間に免許停止の期間があると、その期間は省かれてしまい3年という期間を確保できなくなります。ですので、少し余裕を持って受講いただく方が良いと思います。また、免許を再発行すると発行日が変わり3年という期間が確認できませんので、その際は、運転免許経歴証明書を取ってきて頂く必要があります。

Q3. 受講者が多くぶつかる壁はありますか？

A3. バスの前輪は普通車の後輪くらいの位置にあり、後輪はさらに約5m後ろにありますので、やはり右左折時の感覚を身につけることに苦戦される方が多いです。この感覚を掴むのがなかなか大変です。タイヤの位置を掴むにはS字を使って練習すると効果的ですね。

Q4. 大型二種免許は免許の最高峰と言われています。

A4. この免許があればバスだけでなく、トラックやタクシーも運転できますし、日本全国で使うことができます。取得すれば一生モノの価値ある資格になります。かといって、取得するために、特別なスキルや経験が必要なわけではありません。しっかりと教習所で教わって、頑張って何度でも練習すればきっと大型二種免許は取得できますので、ぜひ多くの方にチャレンジして頂きたいですね。

取材協力：信州駒ヶ根自動車学校

バス運転士の研修制度

バス会社の安心・充実の研修制度を紹介！

ここではバス会社に入社してからひとりで乗務できるようになるまでの、バス運転士の一般的な研修について紹介していきます。バス運転士は、入社後すぐにお客様を乗せて走るわけではなく、しっかりと座学と実技の研修を受け、卒業試験等で見極めをもらい、さらに見習い期間を経て、ひとりで乗務することになります。

現在では、各バス会社とも研修に非常に力を入れており、バス運転士としての運転スキルだけでなく、お客様との接客・接遇に関する研修や、バスそのものの知識を習得し、あらゆる場面に対応できる力を身につけてからひとり立ちとなります。長く活躍してもらうために、各社とも充実した研修プログラムを用意していますので、初めてバス運転士を目指す人でも安心して飛び込むことができます。

●バス運転士・研修事例

入　社

【研修所での研修】

- 導入研修（1～2日間）
  - バス運転士としての心構えや会社の規則を学びます。
- 実車研修（4～5日間）
  - さまざまな装備が付いた研修車や実際のバスを使って運転を学びます。
- 座学研修（約1週間）
  - 接客・接遇や車両について、安全運転に対する知識や金銭の取り扱いなどを座学で学びます。
- 実車研修（約3週間）
  - 再びバスを運転し、運転スキルや接客スキルの向上を目指します。

【営業所での研修】

- 指導運転士と実車研修（期間は本人の習得レベルによる）
  - 営業所に配属され指導運転士が同乗し、運転スキルの向上や運行ルート、バス停の位置の把握などを目指します。
- 指導運転士が同乗しての営業運転研修（期間は本人の習得レベルによる）
  - 実際に営業するバスを運転します。指導運転士が同乗し、ひとりで乗務できるようになるまで研修がおこなわれます。

ひとり乗務デビュー！

※バス会社によって研修内容は異なります。上記はモデルケースです。

バス運転士のキャリアステップ

しっかりとしたキャリア形成が可能なバス運転士

バス運転士にはさまざまなキャリアステップが用意されています。長くバスの運転を希望する人もいれば、後輩を指導する指導運転士を目指す人や、複数人のチームを率いるリーダーを目指す人もいます。また、運行管理者や、それまでの経験を活かして人事や本社で活躍する人もいます。
ここでは、バス運転士の代表的なキャリアステップの例を紹介したいと思います。

●バス運転士・キャリアステップ事例

- バス運転士
  - 現場で活躍するバス運転士。誰もがここからスタートです。
- 指導運転士
  - 運転や接客スキルに秀でた運転士で新人を指導していきます。
- リーダー（班長）
  - 複数人のチーム（班）をまとめ、若手の指導もおこないます。
- 運行管理者
  - バスに関する運行の安全を確保するための業務全般を司ります。
- 【営業所】助役
  - 営業所における責任者的なポジションで、運行だけでなく労務などの監督をおこないます。
- 副所長
  - 営業所におけるNo.2で、所長を支え、営業所内をまとめあげます。
- 所長
  - 営業所における業務のすべてを束ねる責任者です。その業務と責任は多岐に渡ります。
- 【本社】業務係・人事・本社
  - 運転士時代の経験を活かしさまざまなポジションで活躍します。

最新バステクノロジー

最新バス車両の安全性能について

バス車両開発に最前線で携わるエンジニアに聞く！

最新バス車両テクノロジー

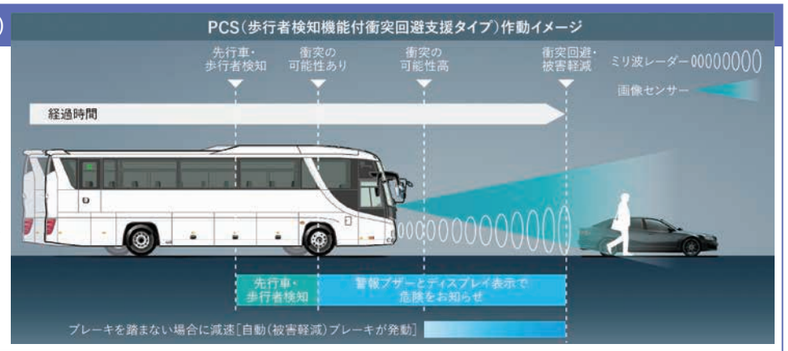
最新バスの安全性能は大きく3つ！

- 車の異常な挙動や衝突の危険がある時のサポート機能 ❶❷❸❹
- 運転士を疲れさせないための補助機能 ❺❻
- 運転士に異常が発生した際の車両停止機能 ❼

お話を伺った日野自動車株式会社車両企画部 部長の山口達郎氏（左）と、ADAS開発部チーフエンジニアの小島信彦氏（右）。

❶ 衝突被害軽減ブレーキ（PCS）

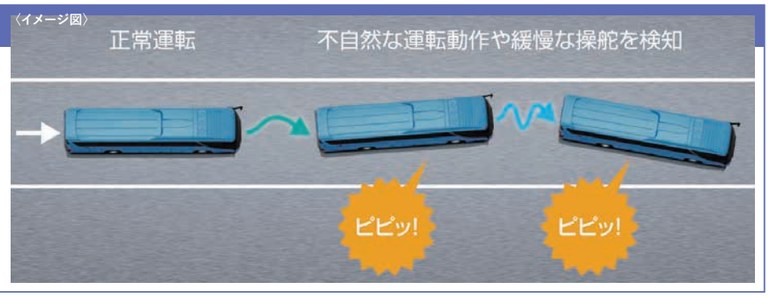
衝突被害軽減ブレーキ（PCS・プリクラッシュセーフティシステム）は、停止車両や歩行者まで検知し、衝突回避を支援するシステムです。衝突時の速度を抑え、衝突被害の軽減に寄与するPCSですが、昨今ではさらに進化を遂げており、ミリ波レーダー＋画像センサーにより停止車両に加えて、静止歩行者の検知も可能となっています。このシステムにより、バスの衝突・追突事故の抑制に貢献しています。



❷ 車両ふらつき警報

60km/h以上で走行時に、操舵角センサーがハンドル操作のふらつき具合の増大を検知すると警報を発し、ドライバーに休息を促します。警報が続くと、①で紹介したPCSの作動を早めます。

〈イメージ図〉



❸ ドライバーモニター

運転士の運転姿勢や顔向き、目蓋の開閉状態などをモニターカメラで常時確認し、前方への注意不足を検知すると警報で知らせることで、前方不注意による事故防止に貢献する機能です。最近では最新のAI技術を活用し、顔の検出性能を向上させており、運転姿勢の崩れやマスク着用時も検知できるため、高速道路での漫然運転防止に役立ちます。

ドライバーがわき見をしている

ドライバーが目蓋を閉じている状態が続く

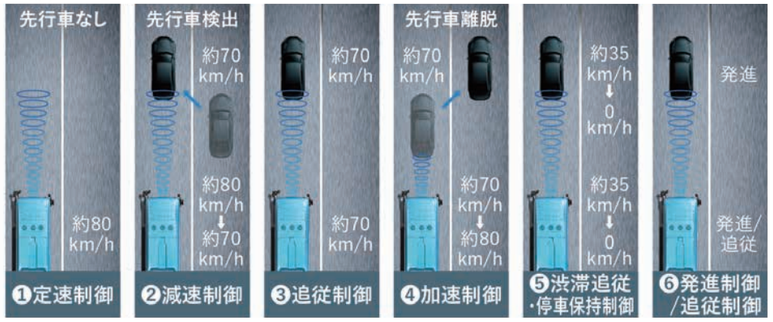
❹ 車線逸脱警報

作動条件下で、走行車線からの逸脱を画像センサーから捉え、警報によってドライバーに注意を喚起。接触事故などの未然の防止に貢献してくれる機能です。

❺ 全車速追従機能付クルーズコントロール

ミリ波レーダーで先行車を検出し、適切な車間距離を自動で維持するクルーズコントロール機能の進化版で、約35km/h～約90km/h域での車間制御に加え、0km/h～約35km/h域での渋滞追従機能を追加。この機能は、特に高速道路での渋滞時に、運転士の疲労軽減に貢献してくれるものとなっています。さらに先行車の発進後にリジュームスイッチまたはアクセル操作で再発進することができるなど、クルーズコントロール機能は大きな進化を遂げています。

〈作動イメージ図〉



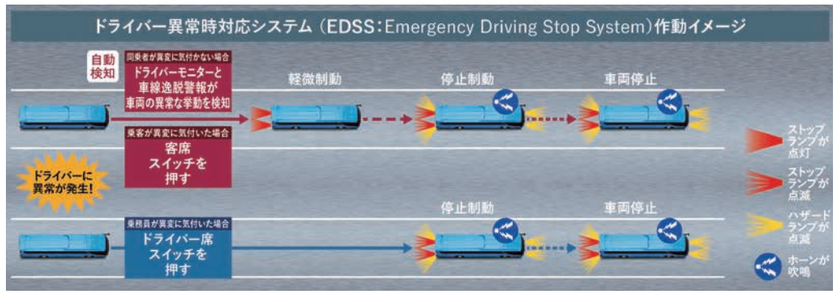
❻ 車両安定制御システム（VSC）

カーブでの車線からのはみ出し（ドリフトアウト）や横転、滑りやすい路面でのスリップやスピンなどの抑制に寄与するため、警報音、エンジン出力制御、ブレーキングにより、ドライバーの危険回避操作をサポートし、精神的、肉体的な負担の軽減に貢献するシステムです。

〈作動イメージ図〉

❼ ドライバー異常時対応システム（EDSS）

運転士に急病などの異常が発生した際に、運転士自身または乗務員が運転士席のスイッチを押すか、もしくは乗客が客席近くに設置された客席スイッチを押すことで車両が制動（ブレーキ）を開始し、車両を停止させます。同時に車内では、非常ブザーが鳴るとともに客席スイッチ内蔵ランプが点滅、赤色フラッシャーが点滅して乗客に伝達。さらに、車外にはホーンを鳴らし、ストップランプとハザードランプを点滅させ異常を知らせることができます。また、EDSSスイッチが押されない場合でも、ドライバーモニターの機能によって運転士の異常を検知し、さらに車両が走行車線からはみ出して車線逸脱警報が作動すると、システムが作動して速度を徐々に落として停止させます。



※ご注意：ここで紹介している機能は取材に協力頂いた日野自動車株式会社の日野セレガ（19年7月～発売）の安全性能であり、他社の車体では同様の機能でも細かい部分で仕様が異なったり、機能そのものが備わっていない車両もあります。

＊PCSとVSCはトヨタ自動車（株）の登録商標です。
＊道路状況、車両状況、天候状態によっては作動しない場合があります。詳しくは、販売会社にお問い合わせください。
＊詳しくは、取扱説明書をご覧ください。

取材協力&画像提供：日野自動車株式会社

貸切バス事業者安全性評価認定制度について

制度の目的

貸切バスは、観光バスとしてのサービスのほか、団体輸送、イベント輸送等様々なニーズに対応する輸送サービスとして国民に広く利用されており、良質なサービスの提供が今後とも期待されています。

しかし、利用者や旅行会社にとっては、利用しようとする個々の貸切バス事業者が安全性の確保のための取り組みを適切に行っているか否かを判断することは難しいことから、安全性が十分に考慮されないまま事業者が選択される場合があります。

貸切バス事業者安全性評価認定制度は、日本バス協会において、貸切バス事業者からの申請に基づき安全性や安全の確保に向けた取組状況について評価認定を行い、これを公表するもので、平成23年度から運用を開始しました。

これにより、利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくするとともに、本制度の実施を通じ、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取り組みの促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に寄与することを目的としています。

シンボルマークについて

シンボルマークは、貸切バスをご利用されるお客様が安心してバス会社を選択できるよう、安全に対する取組状況が優良なバス会社であることを示すものです。認定基準により一ツ星から三ツ星までランク分けされており、「SAFETY BUS」（セーフティバス）は、安全に対して弛まぬ努力をし続けているバスを意味します。

一ツ星ステッカー

二ツ星ステッカー

三ツ星ステッカー

【日本バス協会・都道府県バス協会一覧】

（公社）日本バス協会
〒100-0005
千代田区丸の内3-4-1
新国際ビル9階
TEL：03-3216-4011

（一社）北海道バス協会
〒060-0001
札幌市中央区北1条西19-2
TEL:011-621-4161

（公社）青森県バス協会
〒030-0843
青森市大字浜田字豊田139-21
青森県交通会館
TEL:017-739-0571

（公社）岩手県バス協会
〒020-0878
盛岡市肴町4-5
カガヤ肴町ビル4階
TEL:019-651-0680

（公社）宮城県バス協会
〒983-0861
仙台市宮城野区鉄砲町1-2
猪俣ビル3階
TEL:022-295-9894

（公社）福島県バス協会
〒960-8165
福島市吉倉字吉田40
福島県自動車会館
TEL:024-546-1478

（公社）秋田県バス協会
〒010-0962
秋田市八橋大畑2-12-55
秋田県自動車会議所2階
TEL:018-863-5349

（一社）山形県バス協会
〒990-2161
山形市大字漆山字行段1422
TEL:023-686-6135

（一社）茨城県バス協会
〒310-0913
水戸市見川町2440-1
茨城県トラック総合会館内
TEL:029-306-8700

（一社）栃木県バス協会
〒321-0169
宇都宮市八千代1-4-12
TEL:028-658-2622

（一社）群馬県バス協会
〒379-2166
前橋市野中町588
TEL:027-261-2072

（一社）埼玉県バス協会
〒330-0063
さいたま市浦和区高砂2-2-15
埼玉県交通会館内
TEL:048-824-5539

（一社）千葉県バス協会
〒261-0855
千葉市中央区市場町7-9
千葉県土地開発公社内
TEL:043-215-8805

（一社）東京バス協会
〒151-0061
渋谷区初台1-34-14
初台TNビル1階
TEL:03-3379-2441

（一社）神奈川県バス協会
〒222-0033
横浜市港北区新横浜2-11-1
神奈川県トラック総合会館4階
TEL:045-548-3521

（一社）山梨県バス協会
〒406-0034
笛吹市石和町唐柏1000-7
山梨県自動車総合会館
TEL:055-262-1201

（公社）新潟県バス協会
〒950-0088
新潟市万代1-6-1
新潟交通㈱本社ビル内
TEL:025-247-8131

（公社）長野県バス協会
〒380-0935
長野市大字中御所鶴田
560-4
TEL:026-226-3288

（公社）富山県バス協会
〒930-0992
富山市新庄町字馬場24-2
富山県自動車会館
TEL:076-424-9317

（公社）石川県バス協会
〒920-8213
金沢市直江東1-2
石川県自動車会館2階
TEL:076-225-7560

（公社）福井県バス協会
〒918-8023
福井市西谷1-1401
福井県自動車会館2階
TEL:0776-34-1730

（公社）岐阜県バス協会
〒501-6133
岐阜市日置江2648-2
岐阜県自動車会館5階
TEL:058-279-3700

（一社）静岡県バス協会
〒420-0031
静岡市葵区呉服町1-20
呉服町タワー2階
TEL:054-255-9281

（公社）愛知県バス協会
〒466-8558
名古屋市昭和区滝子町30-16
愛知県自動車会館
TEL:052-613-8133

（公社）三重県バス協会
〒514-0303
津市雲出長常町1190-1
TEL:059-234-1101

（一社）滋賀県バス協会
〒524-0104
守山市木浜町2298-4
グリーンルーフ2階
TEL:077-585-8333

（一社）京都府バス協会
〒612-8418
京都市伏見区竹田向代町51-5
京都自動車会館
TEL:075-691-6517

（一社）大阪バス協会
〒530-0004
大阪市北区堂島浜2-1-25
中央電気倶楽部4階
TEL:06-6341-8006

（公社）兵庫県バス協会
〒650-0011
神戸市中央区下山手通
4-15-8
TEL:078-391-0543

（公社）奈良県バス協会
〒630-8244
奈良市三条町511-3
奈良交通第2ビル5階
TEL:0742-25-2110

（公社）和歌山県バス協会
〒640-8404
和歌山市湊1106
TEL:073-422-8090

（一社）鳥取県バス協会
〒680-0006
鳥取市丸山町246-10
TEL:0857-22-2724

（一社）島根県旅客自動車協会
〒690-0024
松江市馬潟町64-3
TEL:0852-37-0334

（公社）岡山県バス協会
〒701-1133
岡山市北区富吉5301-8
㈱岡山県自動車会館2階
TEL:086-259-5582

（公社）広島県バス協会
〒732-0056
広島市東区上大須賀町1-16
交通会館ビル2階
TEL:082-261-3238

（公社）山口県バス協会
〒753-0821
山口市葵1-5-58
TEL:083-922-5031

（一社）徳島県バス協会
〒771-1156
徳島市応神町応神
産業団地1-6
TEL:088-641-3617

（一社）香川県バス協会
〒760-0021
高松市西の丸町1-26
大川バスビル3階
TEL:087-851-2320

（一社）愛媛県バス協会
〒790-0067
松山市大手町1-7-4
伊予鉄大手町ビル2階
TEL:089-931-4094

（一社）高知県バス協会
〒781-5103
高知市大津乙1879-9
TEL:088-866-0505

（一社）福岡県バス協会
〒812-0013
福岡市博多区博多駅東3-10-17
陸運会館5階
TEL:092-431-9704

（一社）佐賀県バス・タクシー協会
〒849-0928
佐賀市若楠2-7-2
佐賀県交通会館
TEL:0952-31-2341

（一社）長崎県バス協会
〒850-0032
長崎市興善町4-6
TEL:095-822-9018

（一社）熊本県バス協会
〒860-0806
熊本市中央区花畑町4-1
太陽生命熊本第2ビル9階
TEL:096-352-9694

（一社）大分県バス協会
〒870-0907
大分市大津町3-4-13
大分県交通会館3階
TEL:097-558-3946

（一社）宮崎県バス協会
〒880-0902
宮崎市大淀4-5-3
南宮崎駅前ビル1号館3階
TEL:0985-51-0158

（公社）鹿児島県バス協会
〒890-0064
鹿児島市鴨池新町12-12
第2岩崎ビル5階
TEL:099-252-8670

（一社）沖縄県バス協会
〒900-0015
那覇市久茂地1-2-28
よなみねビル3階
TEL:098-867-2316