

運行管理者の1日 ～夜勤編～

小林 知寛

運行管理者とは

運行管理者とは、バス事業者において運転手さんの体調管理やバスを安全に運行させるための徹底したサポートを行う役職で、営業所ごとに規定された人数が配置されます。普段は営業所での仕事がメインですが、新規で採用された運転手さんへの指導として、バスに乗務することもあり、運行管理者の仕事の幅は多岐にわたります。

バスの運行管理者になるには、旅客の運行管理者の資格を取る必要があります。この資格は国家資格であり、受験条件として、国土交通大臣の認定する講習機関の行う3日間の基礎講習を受けることが前提となっています。今回は運行管理者のお仕事～夜勤編～と題して、国際十王交通熊谷営業所の運行管理者のお仕事に、20時から翌日深夜2時ごろまで密着させていただきました。

運行管理者（夜勤）の主な勤務

17:00 ● 出勤
前任者から引継ぎ



点呼の様子（右が伊藤さん）

18:15 ● 休憩（1回目）



デスクで仕事に取り組む伊藤さん

19:15 ● 勤務再開



給油タンク

● ほとんどの車が帰社後
● 翌日の配車準備
● 給油タンクの締め作業

01:55 ● 休憩（2回目）



アルコール検知器
検知すると赤色のランプが回転します

03:10 ● 勤務再開



バスキーは、バスの状態（様子）とともにわかりやすく掛けられています。

09:45 ● 後任者に引継ぎ
● 退勤

お世話になった社員さん

今回、運行管理者の夜勤密着にご協力いただいた社員さんは、国際十王交通の伊藤広明さん。自衛隊を定年で退職されてから、入社され、2年間はバスの運転手をされていました。

現在は事務所に入り、運行管理者の職に就いています。ご協力、ありがとうございました！



業務中の伊藤広明さん

I. 続々と営業所へ戻る運転手さん

19時46分、車庫へ到着したバスはお客さんを降ろしてすぐに給油作業を始めます。給油作業を終えると、バスを所定の位置に停車させ、運転手さんは営業所の中へ戻ります。その運転手さんを出迎えるのが、運行管理者の伊藤さんです。伊藤さんは「お疲れ様です。」と運転手さんへ声をかけると、すぐさま点呼を始めます。

点呼の内容はアルコールチェック、乗合乗務日報への押印等です。乗務日報は、運転手に適切な休憩時間がとられているかといった、乗務実態を把握するために記録するものです。運転手は連続して4時間以上の乗務をする場合、間に休憩を挟むことが義務付けられており、運行管理者は運転手の過労を防止するべく、過剰な乗務を課せられていないかの確認を、乗務日報を通して把握します。時刻は20時を過ぎ、一日仕事を終えた運転手さんが続々と営業所へ戻ってきました。平日はバスの本数も多く、まとめて運転手さんが帰ってくるため、バタバタすることもあると伊藤さんはいいます。しかし、取材日は休日で、目立ったトラブルもなかったため、特にバタバタすることなく手際よく作業を行っていました。

II. 落ち着きを取り戻す営業所内

21時ごろになると営業所内は比較的落ち着いてきたため、伊藤さんも自分の仕事に取り掛かることができます。伊藤さんはデスクに座り、戻ってきた運転手さんの乗務日報と点呼表を交互に確認しながら、点検を行います。



熊谷営業所の運行管理者・補助者の方々がご覧になって掲示されています



運行管理室（点呼執行所）の様子



給油中のバス

III. 再び賑やかになる運行管理室

営業所宛での電話対応も運行管理者の仕事の一つです。取材時は、タクシーの手配を求める電話が3件ほどありました。しかし、すでに熊谷営業所ではタクシー事業は撤退しています。

21時半を過ぎると再び営業所に続々と運転手さんが戻ってきました。また、羽田空港線を共同運行している東京空港交通（リムジンバス）のバスも到着し、リムジンバスの運転手さんも簡易的な点呼を行います。伊藤さんは仕事を終えた運転手さんと、家庭での食事や健康管理について談笑されていました。運転手さんの健康をサポートするのも、運行管理者の役目の一つです。

IV. 企業輸送の点呼、燃料タンクの締め作業

21時50分、国際十王交通が受託、運行を行っている企業の送迎へ出発する運転手さんの簡易的な点呼を行います。

営業車両の到着は羽田6便（通称：羽6）を残すのみとなった23時30分、伊藤さんは燃料タンクを締めるため外へ出ます。給油タンクには10キロタンクと6キロタンクがあり、それぞれの残量を確認し、精算を行います。取材日の給油量は約2800リッターでしたが、空調の使用頻度の多い夏などは、1日4000リッターを超える日もあるそうです。

23時40分、ダイヤごとに明日乗務する運転手さんの氏名札、車両のバスキーを分ける作業に移ります。また、すべてのキーが戻っているかの確認も同時に行います。

V. 羽6到着、つかの間の休息

羽6が到着し、すべてのダイヤが終了すると、伊藤さんは精算端末の処理、金庫端末の締めを行います。残す企業輸送に向かったバスがすべて戻ってきた頃には、時刻は1時半をまわっていました。伊藤さんは残された自分の仕事を済まし、2時によろやく一通りの作業を終えます。ここから、成田1便の点呼を行うまでの約1時間、つかの間の休息となり、伊藤さんは趣味の吹奏楽の動画を見て一息ついている様子でした。

運行管理者の夜勤はこの後も9時45分まで続く長丁場であり、大変な業務であることが良くわかります。