

路線バス運転士の1日

斉藤 稔

110ダイヤの主な乗務の流れ

2016年当時

- 06:14 ● 出勤・点呼
- 06:34 ● 新島車庫 発車
営業運転開始
葛和田 発車
- 07:00 ● この間、
熊谷駅～上中条 1往復
熊谷駅～ドーム 4往復
- 12:30 ● 箱田車庫 到着
休憩：80分
- 13:50 ● 箱田車庫 出発
この間、
熊谷駅～上中条 1往復
熊谷駅～ドーム 4往復
- 19:47 ● 上中条 到着
営業運転終了
- 20:05 ● 新島車庫 到着
- 20:15 ● 点呼・退勤



運行管理者と1日の乗務の点呼を行います



タイヤに異常はないか特別なハンマーで点検します



エンジンルームもきちんとチェックします！



葛和田への回送中の一コマ。運転手さんしか知らない一面



運転中は常に安全運行に努めて運転していました！



さいたま博通りの各バス停では多くの利用客がいました。

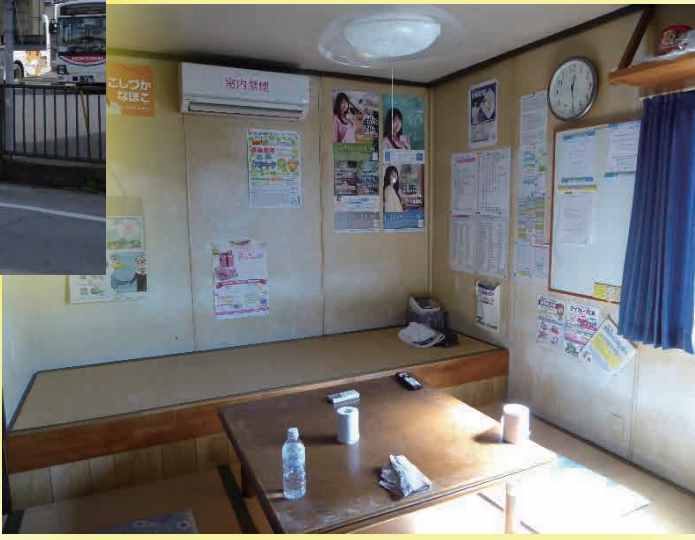
午前中の運行行路表



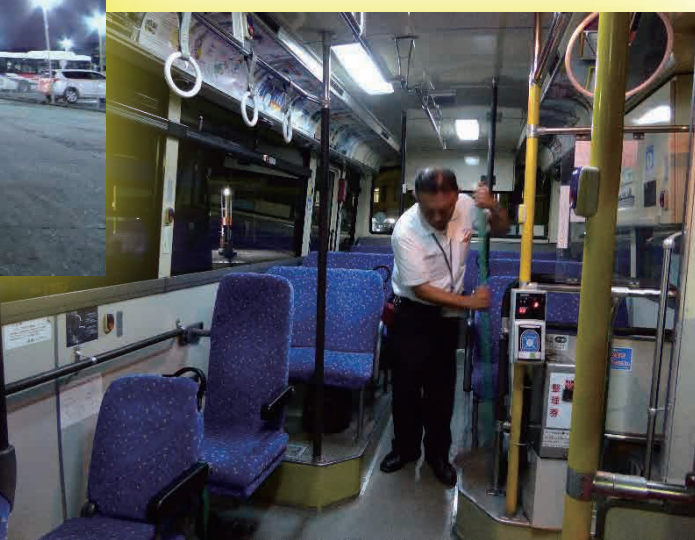
昼下がりの葛和田バス停



箱田車庫の様子。詰所には仮眠室もあります。



営業所へ戻り、給油・清掃を行います。



車止めを入れバスを降ります。

午後の運行行路表

I. 出勤～点呼～点検

朝6:00、やっと空も明るくなり始めたところに運転手さんの1日は始まります。すでに多くのバスが出発に向けて待機して、忙しさを増しています。

出勤してまずは、運行管理室にて「点呼」を受けます。出勤簿に判子を押し、アルコールチェックを済ませます。その後、乗務員IDカード・エンジンキー・行路表・運賃収受箱を受け取り、担当するバスのもとへ向かいます。

担当するバスに着くと、まずはハンドルの横にあるメインスイッチを入れます。これによりバスへの電気系統がすべて入ります。その後、バスの「点検」を行います。ライトが点灯しているか、エンジンに異常はないか、タイヤの劣化・ボルトの締め付けは良いか…など車内外をくまなくチェックします。このチェックは「日常点検簿」に基づいて点検し、異常がなければ各所チェックを入れます。また、乗務中は「乗務日報」というものを記入します。乗務中に何かあった場合はこれに記入します。

点検後は「運行系統設定機」という機器に、この日運行するダイヤを入力します。これによりこの日の行先表示機や車内アナウンスなどの情報がすべてセットされます。また、あわせて、運賃箱にも収受した運賃を記録するカードなどを設定します。

バスの点検や設定を終えたら出庫に備え、出口付近までバスを動かして待機します。

II. 出庫～午前中の乗務

この日のダイヤは110番ダイヤ（※運転手さんの持つ行路表には専用の番号が割振られていて、それによって運転をしています。）で、主にくまがやドーム線と葛和田線に従事する行路です。

6:34、熊谷営業所を回送で出庫します。葛和田発のバスを担当するため、ふだんは走らない回送ルートで葛和田を目指します。

7:00、葛和田を誰も乗せずに出発します。この日最初の乗客が乗ってきたのは北河原バス停から。その後はポツポツと停まっていき、7時半過ぎに熊谷駅に着きました。

次の行路（7:35発）からは、くまがやドーム線を担当。この日は陸上競技場で大会のため車内は大混雑。多くの高校生たちを乗せ2往復しました。約2時間半の仕事を終え、初めの休憩を熊谷駅のバスロータリーで取ります。運転手さんはここで朝食ということで牛丼屋へ…。

35分の休憩をとり、9:40発くまがやドーム線でふたたび乗務。お昼休憩までの3往復を、ドームへは高校生を、熊谷駅行きではお出かけやお買い物をする人々を乗せて走って行きました。

III. 出勤～点呼～点検

さて、くまがやドーム線を3往復した後、回送で箱田車庫へ。ここで80分の休憩です。詰所の中はこじんまりとした畳敷きの部屋とカーテンで仕切られた仮眠室があります。

ここで昼食かと思いきや、運転手さんは体を休めるべく「仮眠」を取るそう。長い休み時間があれば休むことのほうが大切だそうです。

午後の乗務は13:50から。ふたたび回送で熊谷駅へ行った後、葛和田線を1往復します。その後は、小刻みに休憩をしつつ、くまがやドーム線を4往復しました。そして、最後の乗務は19:30発「上中条」行きです。すっかり暗くなった夜道を走り、終点到着しました。

上中条に到着後は、そのまま熊谷営業所へ回送して行きます。熊谷営業所までの道のりも、ふだん路線バスとしては通らない国道17号バイパスなどを通り、なんだか新鮮な気持ちです。

IV. 出勤～点呼～点検

20時過ぎに熊谷営業所へ戻ってきました。約14時間ぶりです。営業所へ帰ってきてても、まだ仕事は残っています。まず初めに「給油」を行います。この日の給油量は40ℓでした。次に、車内の清掃です。車体の洗車機は、使う頻度が決まっており、この日は使いませんでした。清掃が終わると、バスを駐車位置に戻します。その後は運賃箱で運賃の記録処理や乗務日報の仕上げを行い、これでバスから降ります。

朝に受け取った、乗務員IDカード・エンジンキー・行路表・運賃収受箱・乗務日報を持ち、運行管理室に入ります。初めに行うのがアルコールチェック。乗務中に飲酒をしていないかの防止策です。運行管理者に、エンジンキー・行路表・乗務日報を受け渡し、乗務員IDカードをしまします。その後、運賃の精算を行います。現在はすべて機械精算となっており、専用の機械に運賃収受箱を入れると、自動的に現金およびICカードで支払われた運賃を計算し、収受箱の中が空となります。精算が終了すると収受箱を戻します。

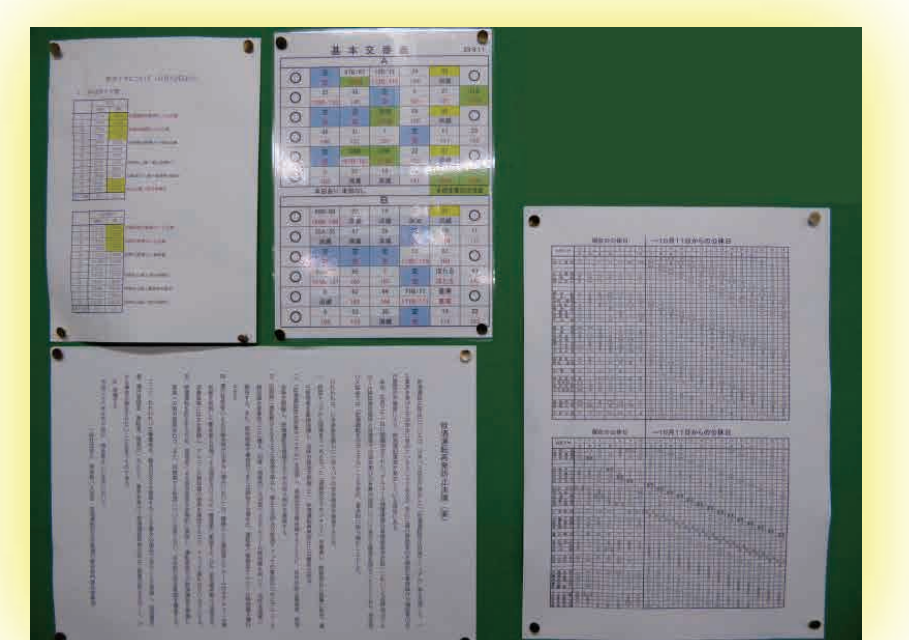
これで、すべての業務が終了し退勤となります。お疲れ様でした。



営業所へ帰って来て初めにアルコールチェック。厳しい…



運賃精算の機械。この日の収入は6万円ほどでした。



営業所内の掲示物。交番表や注意事項など色々あります。

お世話になった運転手さん

今回、「路線バス運転手の1日密着」に協力して下さった運転手さんは、国際十王交通の瀬山剛志さん。バスドライバー歴は15年のベテランで、その間無事故運転を続けています。その功績が称えられ、7月には会社より表彰を受けました。

普段乗務するバスは、2137号車の日野レインボー（KK-RJ1JJHK）に乗っています。

ご協力、ありがとうございました！



瀬山運転士と相棒の2137号車