マイクロバス運行・安全管理マニュアル

1. 運行の適法性と透明性（「白バス行為」の完全排除）

白ナンバー（自家用）のマイクロバスやレンタカーを使用する際、法的に「無許可の運送事業」とみなされないよう以下を徹底します。

- 収支の「実費精算」を徹底する
    - 参加者から集める移動費は、ガソリン代、有料道路利用料、駐車場代、レンタカー代、移動専用の保険料の実費分担に限定し、利益を出してはいけません。
    - 「合宿参加費」の中に移動経費を多めに見積もって計上し、クラブの運営利益（指導料や備品購入費）に充てる行為は、実質的な「運賃」とみなされるリスクがあります。
- 「車両＋運転手」のセット手配は厳禁とする
    - レンタカー会社から車両を借り、別途バス会社等から運転手だけを派遣してもらう形は、脱法的な「白バス行為」と判断される恐れがあり、事故時に保険が下りない可能性も極めて高いです。
- 運転手への過度な支払いを禁止する
    - 運転者にはクラブの職員が業務としてあたるか、無償のボランティアを原則とします。
    - 実費（弁当代等）を超える数万円単位の「日当」や「謝礼」を支払うと、有償運送（白バス）とみなされます。

2. 運行計画の策定と休憩ルール

運転者の「オーバーユース（使いすぎ）」を防ぎ、集中力を維持するための計画を立てます 。

- 「**2**時間運転・**15**分休憩」の義務化
    - 連続運転時間は2時間を上限とし、必ず15分以上の休憩をスケジュールに組み込みます。
- 休憩場所（**SA/PA**）の事前特定
    - 移動ルート上の休憩場所を具体的に指定した計画書を作成し、スタッフ・保護者間で事前に共有します。
- 活動後の「即・出発」を避ける
    - 激しい練習や試合の直後は肉体疲労が蓄積しているため、活動終了から最低でも30分～1時間は休息を取ってから運転を開始します。
- 余裕のあるルート設定

    - 渋滞等を考慮し、無理な速度を出さずに済むよう、目的地到着時刻に十分な余裕を持たせます。

3. 運転者の具体的管理と安全確認

運転者の健康状態を組織として客観的に把握し、「無理をさせない」判断を行います 。

- 免許証の厳格な確認
    - マイクロバス（定員11～29人）の運転には、「中型免許（8t限定解除）」または「大型免許」が必要です。
    - 事務局は必ず原本を確認し、有効期限や限定条件を記録します。
- 当日の体調チェックシートの実施
    - 検温、睡眠不足、腹痛、疲労感の有無を運転前に確認し、管理者が対面でチェックシート等を活用しながら最終判断を行います 。
- 服薬状況の把握
    - 花粉症の薬や風邪薬など、眠気を誘う薬を服用していないか確認します 。
- 添乗員によるモニタリング
    - 可能であれば運転手以外のスタッフが乗車し、運転状況（ふらつき、速度超過等）を観察します。

4. 車両・備品と乗車ルール

- 走行前点検の実施
    - タイヤの摩耗・空気圧、ブレーキの効き、灯火類に破損や不備がないか責任を持って点検します 。
- 全席シートベルト着用の徹底
    - 助手席を含むすべての座席でシートベルトの着用を義務付けをし、確認を行った上で発車。また走行中の車内移動を禁止します。
- 救急備品の常備
    - 救急箱（消毒液、テープ類）、発炎筒、緊急連絡先リスト、近隣医療機関情報を車内に備え付けます 。

5. 有事の際の緊急対応（事故発生時）

万が一の事故の際は、人命を最優先し、以下のフローで行動します 。

1. 安全確保: 車両を安全な場所に停車し、乗客をガードレールの外など安全な場所へ避難させる。
2. 救命・観察: 意識、呼吸、出血等を確認し、負傷者がいれば直ちに**119**番通報する 。

3. 応急手当: 頭部や首を打っている場合はむやみに動かさない 。必要に応じ協力者を求めてAEDを使用する 。
4. 報告: 事務局（いつ・どこで・誰が・どうした）および警察(110番)へ速やかに連絡する 。

6. 事後の危機管理と責任

- 詳細な記録と評価
    - 事故発生時の状況や対応を時系列で記録し、原因分析と再発防止のための研修を全スタッフに実施します 。
- 保険と免責の明文化
    - 適法な運行を前提に、クラブが加入するスポーツ保険等の補償範囲を規約に明記し、保護者へ事前に説明し承諾を得ておきます。