

(1) 「ドリーム号」「昼特急号」などの1人乗務は安全です

京阪神～東京など長距離運行となる路線では、運転士1人乗務とし、途中で乗継（交代）の方法をとっています。緊張感の持続がピークになる前に、設備の充実した宿泊施設でゆっくり休養をとった別の運転士に交代。2人乗務で交代しながらの体制と比べても最も安全と考えています。

===== 大阪～東京間のドリーム号(運行距離約520km)での途中乗継場所 =====



(2) 24 時間体制で日々の安全運行を管理しています

各営業所に常時2名の運行管理者を配置し、厳正な点呼や勤務管理（対面での健康状態確認、最新機器でのアルコール測定など）を行ったうえで運行しております。また、道路渋滞や高速道路通行止めなどの運行に関する様々な状況に対応するため、運行管理者は365日24時間体制でバスの運行状況をGPS装置で監視し、運転士へ適切な運行指示を行っています。



<出発点呼>



<アルコール測定について>

(3) 安全性を高める最新の装置を順次導入しています

(平成24年以降の新製車両には標準装備しております)

・ドライバーズモニター

走行中の運転士の顔向きやまぶたの開閉状態を常にカメラで確認し、前方注意力不足を検出時には、警報音と警告表示で注意喚起します。

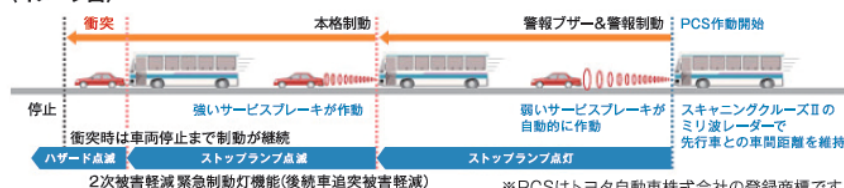


モニターカメラがドライバーの運転状態を確認

・衝突軽減ブレーキシステム

衝突時の速度を抑え、衝突被害を軽減するシステムです。

(イメージ図)

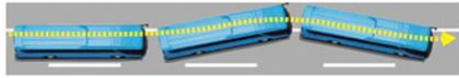


※PCSはトヨタ自動車株式会社の登録商標です。

- ふらつき警報装置

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、運転士に休息を促します。

〈イメージ図〉



- 車両安定制御システム

横転や雪道などの滑りやすい路面における危険を抑止します。カーブでの車線のはみ出しや横転などを抑止するため、警報音やエンジンの出力制限、ブレーキ作動で、運転士の回避操作を的確にサポートします。



〈VSC装着車と非装着車の比較〉

