

運輸部、公安部、応急部「道路旅客輸送事業者安全管理規程」のお知らせ

すべての省、自治区、直轄市、新疆生産建設軍団交通運輸庁（局、委）、公安庁（局）、安全生産監督管理局：

「中華人民共和国安全生産法」、「中華人民共和国道路交通安全法」、「生産安全の改革と開発の促進に関する中央委員会と國務院の意見」その他の法律、行政規制、文書要件を徹底するため、道路交通事故からの深刻な教訓を生かし、道路旅客輸送企業の安全生産管理の標準化のため、運輸部、公安部、緊急事態管理部は問題の方向性を遵守し、発展の現実に基づいて、「道路旅客輸送事業者安全管理規則」を共同で改訂した。実際の状況を考慮して、適切に実施してください。

交通運輸部

公安部

応急部

2018年4月30日

道路旅客輸送事業者安全管理規則

第一章 総則

第一条 道路旅客輸送企業の安全生産業務を強化および標準化し、企業の安全管理レベルを向上させ、企業の安全生産の主な責任を完全に実施し、道路交通事故を効果的に防止および削減することを目的とし、この規則は、「中華人民共和国安全生産法」、「中華人民共和国道路交通安全法」、「中華人民共和国道路交通安全法の施行規則」、「中華人民共和国道路輸送規則」などの関連法規によって策定されている。

第二条 この規則は、道路旅客輸送業務に従事する企業（以下、旅客輸送事業者と呼ぶ）に適用される。

第三条 旅客輸送事業者は、道路旅客輸送の安全に責任を負う主体であり、人間本位、安全的な発展を原則とする。安全第一を目標として、主な手段は予防で、総合的な管理を図る。生産安全、道路交通安全および輸送管理に関する法律、規制、規則、基準を厳守する必要がある。安全生産責任システムと安全生産管理システムの確立と改善、安全生産条件の改善、

安全生産運用規則の厳格な実施、乗用車の技術管理とドライバーなどの従業員の管理の強化、および道路旅客輸送の安全の確保を目指す。

第四条 旅客輸送事業者は、交通運輸、公安と緊急管理部門が実施する安全生産の監督と管理を受けるものとする。

第五条 旅客輸送事業者は、法律に基づき安全生産標準化の構築を積極的に実施し、新技術、新工程、新設備の利用を奨励し、安全生産条件を継続的に改善するべきである。

第二章 安全生産の基礎保証

第六条 旅客輸送事業者とその支店は、法律に従って安全生産を管理する部門を設立するものとする。安全生産管理部門には、企業の主な責任者（法定代理人と実際の責任者、およびその他の責任者を含む）、輸送業務、安全管理、車両技術管理、従業員管理、動的監督などを担当する主な責任者が含まれる。

第七条 20台を超える旅客輸送車両を備えた旅客輸送事業者は、安全生産管理部門を設立し、常勤の安全管理要員を備

え、必要な労働条件を提供するものとする。旅客輸送車両が20台未満の旅客輸送事業者は、常勤の安全管理要員を備え、必要な労働条件を提供するものとする。

原則として、常勤の安全管理要員の人数は、以下の基準に従って決定される：

車両台数300台以下の場合、30台の車両に1人を備えなければならない、最低でも1人が必要である。300台を超える場合、100台の車両を増やすたびに1人を増加する。

第八条 旅客輸送事業者の主たる責任者および安全管理担当者は、企業の道路旅客輸送の生産および運用活動とあたる一定の生産安全の知識および管理能力を有し、県レベル以上の交通輸送管理部門による安全生産知識および管理能力評価をうける必要がある。評価に合格するか、安全技術者（道路交通安全）の資格を取得し、県レベル以上の交通輸送管理部門に報告する必要がある。

第九条 旅客輸送事業者は、従業員向けに安全生産教育および訓練を実施するものとし、安全生産教育および訓練に合格しない従業員は労働を許可されない。

旅客輸送会社事業者がインターン学生を使用する場合、企業他の従業員と同様、生産安全教育トレーニングを行う。企業が新技術、新素材を採用したり、新設備を使用したりする場合は、従業員のために特別な安全生産教育と訓練を実施するものとする。

従業員の安全生産教育および訓練は、各旅客輸送事業者の独自の訓練に重点を置くものとし、または安全生産教育および訓練を実施する能力を有する機関やその他の旅客輸送事業者を委託または雇用することも可能である。

旅客輸送事業者の主要責任者と安全管理担当者は、24時間以上の初期安全教育とトレーニング、および毎年12時間以上の再トレーニングを行うものとする。

第十条 旅客輸送事業者は、定期的に安全生産会議と安全管理定例会を開催するものとする。

安全生産の主要な問題を調査および解決し、段階的安全生産の展開を手配するために、安全生産会議は少なくとも四半期に1回開催する必要がある。安全管理定例会を少なくとも月に1回開催して、さまざまな安全生産タスクの実施を通知し、

手配する。乗用車 20 台未満（含む）の車両を保有する旅客輸送事業者の場合、安全管理定例会とともに安全生産会議を開催することができる。

死亡事故、3 人以上の重傷事故、社会への影響が大きい事故が発生した後、旅客輸送事業者は速やかに安全生産会議または安全管理定例会を開催し、報告と分析を行う。

安全生産会議と安全管理定例会には会議の議事録があり、会議の議事録は少なくとも 36 か月保管される必要がある。

第十一条 旅客輸送事業者は安全生産に必要な予算を確保しなければならず、関連する規制に従って、前年度の実際の営業利益の 1.5%以上でとる必要がある。生産安全のための特別基金を設立、独立した元帳を設立、特別基金は独占的に使用する。安全生産のための特別資金が主に下記のように使用される：

（一）安全運航設備および機器の改善、改造、維持のための支出；

（二）道路輸送車両動的監視プラットフォームおよびビデオ監視システムの建設、運用、保守、およびアップグレード、

ならびに衛星測位装置および運転記録機能を備えたビデオ監視装置の購入、設置、使用への支出；

(三) 緊急救急設備の装備、維持、保守および応急訓練の実施にかかる費用；

(四) 安全リスク管理とコントロール、および潜在的な危険の調査、評価、監視、修正のための支出；

(五) 安全生産検査、評価、コンサルティング、および安全生産の標準化のための支出；

(六) 現場作業員の安全保護用品の装備と更新のための支出；

(七) 安全宣伝、教育、トレーニング、および安全報酬に対する支出；

(八) 安全な生産に適用できる新技術、新基準、新プロセス、新設備の推進と応用のための支出；

(九) 安全設備および機器の検査のための支出；

(十) 生産安全に直接関連するその他の支出。

第十二条 旅客輸送事業者は、関連法令の要件に従い、賠償責任保険、労働災害保険、その他の安全生産賠償責任保険

および強制自動車交通事故賠償責任保険に加入するものとする。

第十三条 旅客輸送事業者に対して、安全管理における相互支援の形態を積極的に模索および改善して、リスクへの抵抗力を高めるよう奨励する。

第三章 安全生産責任

第十四条 旅客輸送事業者は、法律に基づき、全従業員の安全生産責任体制を確立・整備し、会社の生産安全責任を部署・役職に分け、担当者、責任内容、評価基準を明確にするものとする。

安全生産責任体制の内容には、以下のような内容が含まれる。

- (一) 主要責任者の安全生産責任、目標、および評価基準；
- (二) 安全生産および輸送業務担当者の安全生産責任、目標および評価基準；
- (三) 管理部門、ブランチ、およびそれらの責任者の安全生産責任、目標、および評価基準；
- (四) 車隊と車隊長の安全生産責任、目標、および評価基準

(五) その他の従業員の安全生産責任、目標、および評価基準。

第十五条 旅客輸送事業者は、各ブランチと安全生産目標責任書を締結し、明確な評価指標を策定し、定期的な評価を実施し、評価結果、賞罰を発表するものとする。

第十六条 旅客輸送事業者は、安全生産のために二重の責任を果たす必要がある。旅客輸送事業者の法定代理人と実際のせいきん者は、安全生産の第一責任者であり、安全生産の全体的な責任を負う。安全生産の責任者は、安全生産業務を実行するために主要責任者を支援する。生産安全の実施、管理、監督を担当する。その他の責任者はそれぞれの責任の範囲内で安全生産を担当する。企業党委員会、労働組合、さまざまな機能部門、およびさまざまな職員は、その職務の範囲内で対応する安全生産責任を負うものとする。

第十七条 旅客輸送事業者の主要責任者は、安全生産に関して以下の責任がある：

(一) 安全生産に関する法律、規制、規則、規範、および基準を厳格に実施し、関連する管理部門の作業展開と要件を整

理して実施する；

(二) 作業安全責任システムを確立および改善し、その作業安全規則と規制、旅客輸送ドライバーと車両安全生産管理措置、および安全生産運手順を作成する；

(三) 法律に基づき、安全生産業務のニーズに対応する生産安全管理組織を設置し、適切な安全生産責任者を決定する。専門的安全管理人員を配置する；

(四) 安全生産のための投資の効果的な実施を確実にするために、規制に従って安全生産のための特別資金を十分に取り；

(五) 安全生産作業を監督および検査して、生産安全における潜在的な危険を排除する；

(六) 企業の安全生産教育と訓練を組織し、実施する；

(七) 安全生産標準化を促進する；

(八) 企業の生産安全応急計画の策定と実施、および緊急救助訓練の実施；

(九) 企業の作業安全状況を定期的に整理および分析し、主要な作業安全問題を調査および解決する；

(十) 関連する規則に従って旅客輸送の安全事故を報告し、安全事故の処理に関する関連業務を確実に実施する；

(十一) 安全生産パフォーマンス管理を実施し、定期的企業の安全生産状況を発表し、労働組合、安全生産のための労働者の合理的な提案、意見を積極的に採用する。

第十八条 旅客輸送事業者の安全生産管理機関と安全管理担当者は、企業の安全生産作業に対して以下の責任がある：

(一) 安全生産法、規制、規則、規範、および基準を厳格に実施し、企業の安全生産の意思決定に参加し、安全生産管理の改善と強化のための提案を行う；

(二) 企業の安全生産規則や規制、旅客輸送ドライバーと車両安全生産管理システム、動的監視管理システム、運用手順と関連する技術仕様の策定を主催または参加し、すべての部門と各ポジションの安全生産責任を明確にし、それらの実施を監督する。

(三) 企業の年間安全生産管理パフォーマンス目標と安全生産管理作業計画の策定を主催または参加し、および評価作業の実施を促す；

(四) 企業の安全生産基金投資計画および安全技術対策計画の策定を主催または参加し、関連部門の実施を促し、または監督をする；

(五) 企業の安全生産検査を実施し、潜在的な安全上の危険やその他の安全問題の迅速な処理を監督および要請をする。状況が深刻な場合は、法律に従って生産活動を停止させる。関係管理部門から報告、通知された車両やドライバーの交通違反は、タイムリーに対処し、違法な命令、危険な操作、操作手順の違反などの行為を停止、是正する；

(六) 企業の潜在的な安全ハザード調査と安全リスク管理対策の実施を監督し、企業の生産安全応急計画と応急訓練企画を実施または参加し、企業の安全生産調整措置の実施を監督する。

(七) 企業の安全生産宣伝、教育および訓練を開催または参加し、事故事例警告教育を強化し、安全生産における先進的な経験をまとめ、安全教育および訓練を記録する。

(八) 生産安全事故が発生した場合は、関係法令に従って管理部門に報告する。生産安全事故の調査を行い、生産安全事

故統計、分析業務を行う。

(九) その他の安全生産管理を行う。

第十九条 旅客輸送事業者は、法律、規制、および規則によるその他の安全生産業務を実施する。

第四章 安全生産制度

第一節 旅客輸送ドライバー管理

第二十条 旅客輸送事業者は、法律に従って旅客輸送ドライバー雇用システムを作成するものとする。旅客輸送ドライバーの採用のための採用手順と条件を統一し、旅客輸送ドライバーの資格、安全運転経験、健康診断結果を厳密に確認し、実際の運転スキルをテストする。ドライバーが次のいずれかの条件を満たしている場合、旅客輸送事業者は、乗用車を運転するためにドライバーを雇わないものとする：

(一) 有効かつ適用可能な自動車運転免許証および資格証明書がなく、信用度が低い、ブラックリストに記載されている人；

(二) 36 か月以内に交通事故起こし、人を死亡させ若しくは同等以上の責任を負った人；

(三) 最近の三つの点数記録周期(12 ヶ月を1周期とする)内に一つ以上交通違反点数を12点達したことがある人；

(四) 36 か月以内に飲酒運転、定員人数20%以上超え、50%以上の速度違反(高速道路では20%の速度違反)または12か月以内に3回上記のスピード違反の記録ある人；

(五) 薬物の服用または注射の記録を持っている人、または精神薬に長期間依存していて、まだ断薬できていない人、または他の職業禁忌を発見された人。

第二十一条 旅客運送事業者は、旅客輸送ドライバー向けの配属前研修制度を確立し、研修に合格した者のみが就職できる。

配属前研修の主な内容には、道路交通安全および安全生産関連の法律と規制、安全運転の知識とスキル、交通事故事例警告教育、職業道徳、安全通知知識、交通事故法的責任規制、防御運転技術、負傷者の応急処置が含まれる常識およびその他の安全と緊急時の対応に関する知識、安全運営と管理に関

する企業規制など。

第二十二条 旅客輸送事業者は、旅客輸送ドライバーのための安全教育、トレーニング、および考課システムを確立するものとする。

旅客輸送事業者は、旅客輸送ドライバー向けのトレーニングを実施する必要がある。安全教育とトレーニングは、月に1回以上、毎回2時間以上である必要がある。安全教育とトレーニングの内容には、法律、規制、典型的な交通事故事例、スキルトレーニング、安全運転経験交流会、緊急事件応急訓練などが含まれる。

旅客輸送事業者は、旅客輸送ドライバーを継続教育に参加するように促し、旅客輸送ドライバーが教育と訓練に参加する時間を確保し、必要な学習条件を提供するものとする。旅客輸送事業者は、インターネット技術を利用して、安全トレーニングと教育方法を積極的に革新し、改善し、トレーニング方法を充実させることも推奨する。

旅客輸送事業者は、安全教育と訓練を受けた後、旅客輸送ドライバーの教育と訓練の効果の統一評価を実施する必要がある

ある。旅客輸送ドライバーの安全教育とトレーニング評価に関連する資料は、ドライバーの教育ファイルに保存する必要がある。教育ファイルの内容には、トレーニングの内容、トレーニング時間、トレーニングの場所、講師名、ドライバーの署名、審査官と安全管理担当者の署名、トレーニングテストの状況などを含める必要がある。ファイルの保存期間は36か月以上である。

旅客輸送事業者は、旅客輸送ドライバーの道路交通違反情報や事故情報を毎月分析し、特別教育と処理をタイムリーに行う必要がある。

第二十三条 旅客輸送事業者は、旅客輸送ドライバーの定期的な考課システムを確立するものとする。

考課内容には、主に以下が含まれる：ドライバーによる法規制の違反、交通事故状況、道路輸送車両の動的監視プラットフォームおよびビデオ監視システムにより違法運転、サービス品質、安全運転、安全操作規程の実施状況、教育訓練への参加状況など。評価期間は3か月以内にする必要がある。

ドライバーの定期的な考課結果は、企業の安全生産の報奨および罰則システムに関連する必要がある。

第二十四条 旅客輸送事業者は、ドライバー情報ファイルの管理システムを確立するものとする。情報ファイルはドライバーごとに保存し、タイムリーに更新する必要がある。ドライバー情報ファイルには、ドライバーの基本情報、健康診断書、安全運転状況、交通事故情報、交通違反情報、内部の報酬と罰、信用度評価情報などが含まれる。

第二十五条 旅客輸送事業者は、ドライバーの異動と解雇のためのシステムを確立するものとする。旅客輸送事業者は、ドライバーがこの規則の第20条に規定されている状況に適する場合には、真剣に対処し、時間内に乗務勤務から転勤させる；状況が深刻な場合、旅客輸送事業者は法律に従って解雇するものとする。

第二十六条 旅客輸送事業者は、ドライバーのための安全警告システムを確立するべきである。旅客輸送事業者は、専任の人員を任命するか、旅客ステーションに委託して、ドライバーは飲酒後、病気、疲労、不健康的な感情を持ち、安全な

運転に影響を与える薬物を飲んだ後などに運転するのを防ぎ、ドライバーに車両の日常のメンテナンスを促すために、車両を離れる前にドライバーに確認し、通知する必要がある。

第二十七条 旅客輸送事業者は、ドライバーの身体的および精神的健康を懸念し、毎年、健康診断を実施する必要がある。ドライバーが運転業務を続ける健康状態でないことが判明した場合、運転業務から転勤させる必要がある。

旅客輸送事業者は、ドライバーの疲労運転を防止するシステムを確立する必要がある。良好な作業環境作り、合理的な輸送タスク、ドライバーが休息する場所と設備を確保する。ドライバーの疲労運転を防ぐ。

第二節 旅客車両管理

第二十八条 旅客輸送事業者は、旅客輸送車両の選択のための管理システムを確立するものとする。

旅客輸送事業者は、関連規制と規格の要件に従って、車型の統一、車両のボディマーキングの統一、運用のための道路旅客輸送の技術要件を満たす車両を購入するものとする。安全

で省エネ、環境にやさしい車両を選ぶように旅客輸送事業者を推奨する。

旅客輸送事業者は、廃棄基準に達した車両、検査に不合格な車両、違法な取り付け（改造）など、運行安全技術要件を満たしていない車両、および国の規程を満たしていない他の車両を使用して、道路旅客輸送業務を行うことはできない。

第二十九条 20 台を超える車両を備えた旅客輸送事業者は、車両技術管理機関を設置し、且つ専門的な車両技術管理担当者を備える必要がある。車両の技術管理担当者が必要な作業条件を提供する。旅客輸送車両が 20 台未満の事業者は、専門の車両技術管理担当者を備え、必要な労働条件を提供するものとする。

原則として、専門的な車両技術管理担当者は、50 台の車両につき 1 人が必要で、少なくとも 1 人以上が必要である。

第三十条 旅客輸送事業者は、車両技術ファイルの管理システムを確立するものとする。規程に従い車両技術ファイルを作成し、車両ごとに保存する。車両購入から運輸市場からの撤退までのプロセス全体の管理を実現する。

車両技術ファイルには、車両の基本情報、車両の技術レベル判定、車両のタイプ判定または年次のタイプ判定のレビュー、車両の保守と修理（「自動車保守完了合格書」を含む）、車両の主要部品の交換、車両の変更、走行距離、車両に損傷を与えた交通事故など。

旅客輸送事業者は、車両の技術情報管理システムを徐々に確立し、車両の技術管理を改善するべきである。

第三十一条 旅客輸送事業者は、旅客車両のメンテナンスシステムを確立するものとする。

旅客輸送事業者は、関連する国家規格、車両メンテナンスマニュアル、取扱説明書などに従って、車両の運行状況、走行距離、道路条件、耐用年数、およびその他の要因を組み合わせ、科学的に車両メンテナンス計画を立てる必要がある。関連規制、技術仕様、および企業の関連規制に従って確実に実施するように管理する。

旅客車両の日常のメンテナンスは、ドライバーによって行われ、一次整備と二次整備は、関連規則に従って旅客輸送事業者によって実施し、記録を残すべきである。

第三十二条 旅客輸送事業者は、旅客輸送車両の技術条件を
検査するためのシステムを確立するものとする。

旅客輸送事業者は、旅客ステーションと協力して車両の定期
安全検査を実施し、必要に応じて安全定期検査を実施できな
かった、または安全定期検査に合格しなかった車両の輸送タ
スクを手配しないものとする。

旅客ステーションにて定期的な安全検査を受けない車両に
ついては、旅客輸送事業者は、専門的な技術者が出車する前
または帰庫後に、関連規程に従って車両状況を検査するよう
手配するものとする。1日以上続く輸送タスクの場合、途
中の車両の状況検査はドライバーによって実施する必要が
ある。

旅客輸送事業者は、車両安全上の潜在的な危険を積極的に調
査して排除するべきである。毎月、安全ベルト、緊急ハンマ
ー、消火器、警告トライアングル、緊急ドア、緊急窓、安全
屋根窓などが完全で効果的で、安全口通路に問題ないかを確
認する必要がある。車両の緊急装置と安全設備が良好な技術
条件にあることを確認するべきである。

新エネルギー車両を備えた旅客輸送事業者は、新エネルギー車両の種類と特性に基づいて特別な検査システムを確立し、車両が良好な技術条件にあることを確保する必要がある。

旅客輸送事業者は、輸送業務に従事するために、技術条件の悪い車両をドライバーに運転することを要求してはならない。技術条件が悪い車両を運転していることが判明した場合、迅速に輸送業務中止して対処する必要がある。

第三十三条 旅客輸送事業者は、関連規定に従って、車両の安全技術条件検査、および年次検査と検査制度を確立するものとする。道路輸送車両の安全技術条件検査を厳格に実施し、総合的な性能検査、および技術レベル判定システムを実施して、車両が安全技術条件を満たしていることを確認する。期間内に年次検査を行わなかった、または年次検査に合格しなかった車両は、旅客輸送業務に従事する資格がないので禁止する。

第三十四条 旅客輸送事業者は、旅客輸送車両の改造および廃棄のための管理システムを確立するものとする。

旅客輸送車両の改造および廃棄は、国家関連規程に厳密に従うものとする。国の廃棄基準を満たしている、または国家強制規格の条件を満たしていない車両に対しては、引き続き旅客輸送業務に使用してはならない。旅客輸送事業者は、規定に従い廃車を自動車リサイクル事業者に引き渡し、且つ規定時間内に車両の登録抹消を行うものとする。廃車に関する資料は少なくとも24か月間保管する必要がある。

第三十五条 旅客輸送事業者は、車両の駐車安全管理を強化し、駐車している車両の安全管理の責任者を明確にする。旅客輸送事業者は、原則として、駐車場を自社で整備または貸与し、車両を一元管理する必要がある。

第三節 運輸マネジメント

第三十六条 旅客輸送事業者は、路線運行の申請時に路線の現地調査を確実に実施し、許可証の要件に従って車両を投入するものとする。

旅客輸送事業者は、各輸送ルート of 交通状況、制限速度、気

候条件、および輸送上の危険に関する情報台帳を作成し、台帳を定期的に更新してドライバーに提供するものとする。

第三十七条 旅客輸送事業者は、輸送計画を立てる際に交通道路の制限速度要件を厳守する必要がある、夜間（22:00 から翌日 6:00 まで、以下同じ）の車両（9 席を超える）の速度は、日中の制限速度の 80%を超えてはならない。ドライバーが輸送指標を達成するために道路の制限速度要件に違反するような輸送計画を作成してはならない。

旅客輸送事業者は、ドライバーに速度違反で運転することを要求してはならない。企業は率先して測定違反行為を調査し処罰すべきであり、ドライバーが速度違反したことが判明した場合、企業はそれを速やかに処理する必要がある。

第三十八条 旅客輸送事業者は、輸送計画を立てるとき、ドライバーの運転時間と休憩時間に関する規則を厳守するものとする。

（一）日中の連続運転時間は 4 時間以内、夜間の連続運転時間は 2 時間以内、毎回の休憩時間は 20 分以上あるべきである。

(二)24 時間内の総運転時間は 8 時間を超えてはならない。

(三)連続 7 日間の総運転時間は 44 時間を超えてはならず、期間中に有効で確実な着陸休息時間を取らなければならない。

(四)安全通過条件を満たさないレベル 3 以下の山岳道路を夜間で運転することは禁止されている。

(五)長距離輸送車両は、午前 2 時から午前 5 時まで運行を停止するか、シャトル輸送にする。固定路線の空港、高速鉄道、短距離シャトル輸送および片道の走行距離が 100 km 未満の短距離輸送に従事する車両は、安全を確保する前提で午前 2 時から午前 5 時までの運行規制はない。

旅客輸送事業者は、運転時間と休憩時間に関する規則に違反して、ドライバーに運転を要求してはならない。企業は率先して、ドライバーによる運転時間と休憩時間の違反を調査し、処罰する必要がある。ドライバーが運転時間と休憩時間に違反して車両を運転したことが判明した場合、それを改善するために迅速な措置をとる必要がある。

第三十九条 旅客輸送事業者は、長距離旅客輸送ドライバー

の配置要件を厳守するものとする。

(一) 片道の走行距離が 400 キロメートル（高速道路の直行旅客輸送の場合は 600 キロメートル）を超える輸送車両には、2 人以上のドライバーを手配するものとする。

(二) シャトル輸送で距離が 400 キロメートル未満（高速直行旅客輸送が 600 キロメートル未満）の場合、ドライバーが一人でも可能、乗り継ぎ地点での交代ドライバーは随行ドライバーとしてみなされる。

第四十条 旅客輸送事業者は輸送業務を標準化するものとする。

路線車両は、申請して許可されたルート、スケジュール、駅に従って厳格に運行し、所定の地点で乗り降りをする。所定地点外で乗客を乗せたり、勧誘したりしてはならない。路線会社を設立した路線旅客輸送事業者や、地域運営を行う旅客輸送事業者は、輸送の安全確保を前提に、独自に路線車両輸送路線、駅を決定し、元許可部署に申告を行い、乗客の乗り降りがしやすくよう事前に公表する。

旅客輸送車両は、規則に従ってチケットを免除される子供を除き、定員数を超えて乗せてはならない。乗客の数が満員の場合、規則に従ってチケットを免除された子供は、定員数の10%を超えてはならない。

旅客車両は規定に違反して貨物を運んではならない。荷物保管エリアと旅客エリアは分離されている必要がある。また、乗者を荷物保管エリア内に載せてはならない。旅客シャトルバスのトランクルームについては、「旅客シャトルバスの手荷物運輸規則」(JT / T1135)に従って実行すべきである。

貸し切り車両は、貸し切り車両マークを付け、合意された時間、出発地、目的地、ルートに従って、貸し切りチケットまたは契約書を持って運行し、契約外で乗客を運んではならない。ドライバーは、事前にルートと道路状況を調査し、理解し、注意深く運転すべきである。

第四十一条 シャトル輸送の旅客輸送事業者は、シャトル輸送安全生産管理制度と運行計画マネジメント企画を立て、交通運輸主管部門へ報告し、輸送車両に映像監視装置設置後運行を開始する。

旅客輸送事業者は、輸送ルート計画を立てるときにドライバーの疲労運転を避け、乗り継ぎ地点の現場検査を実施して、乗り継ぎ地点が駐車場、ドライバーの宿泊施設、ビデオ監視及び通信などの安全管理機能の要件を満たしていることを確認する必要がある。

自社が直接管理する乗り継ぎ地点での、またはシャトル輸送アライアンスや他のシャトル運輸事業者が運営する乗り継ぎ地点を利用する時、指定された乗り継ぎ地点および指定された時間に乗り継ぎを実行し、シャトル運輸台帳を作成、改善する。台帳、運行計画書、車両動的監視情報、運行中の画像情報などの保管期間は6ヶ月以上とする。

午前2時から午前5時まで運行しているシャトル輸送車両は直前の22時から午前2時までに乗り継ぎを完了させるべきである。この期間内に乗り継ぎが終わっていない車両は、午前2時から午前5時までは安全に駐車できる場所に停車する必要がある。

旅客輸送会社は、動的監視、ビデオ監視、乗り継ぎ情報記録検査、スポットチェックなどを通じて、シャトル輸送管理と

潜在的危険の調査および管理を強化し、シャトル輸送手順と旅客案内サービスを厳格に実施する；違反行為が発見された場合は、直ちに改善策を講じる。

第四十二条 貸切り輸送に従事する旅客輸送事業者は貸切り輸送標識の統一管理システムを確立するものとする。旅客輸送会社は貸切り運送事業に従事する車両及びドライバーを、貸切り旅客輸送情報管理システムによって審査を行うこととする。審査合格後、事業者は印刷された貸切り旅客輸送の標識に会社印を押し、旅客輸送サービスを実施する。旅客輸送事業者は、貸切り旅客輸送標識を発行するために専任担当者を任命する必要がある。申請者は申請時に署名して登録を行う必要がある。輸送タスク完了後に遅延なく返却するものとする。旅客輸送事業者は、空白の貸切り旅客輸送標識を発行してはならない。

線路が決めた通勤用貸切り車両は契約に従って定期的に検査を行い、定期（毎月、四半期、毎年）貸切り旅客輸送標識を使用するものとし、最長は12か月を超えないものとする。

第四十三条 各省および各市を跨ぐ輸送と貸切り輸送に従

事する旅客輸送事業者は、ドライバーの乗務記録管理システムを確立し、乗務記録に正確に記入するようドライバーに要請するものとする。乗務記録のフォーマットは付録を見る。記録情報には、運転者の名前、車ナンバー、出発地と目的地、途中の停車地、車両の技術状態検査（車両の故障など）、ドライバーの休憩状況、運転中の安全事故が含まれる。保存期間は6ヶ月以上でなければならない。

旅客輸送事業者の安全管理担当者は、ドライバーが記入した乗務記録を毎回確認および検査し、問題点を迅速に改善するものとする。

第四十四条 地方の旅客輸送ラインを開設する旅客輸送事業者は、「道路旅客輸送および駅管理規則」に規定された条件を遵守し、関連部門と相談し、地方の旅客輸送ラインの開設条件の審査を行う必要がある。道路の技術的条件、安全設備、車両技術要件、速度制限などが合格できかを確認する。認可機関の承認により、地方の旅客運送車両は、地域運行、循環運行、一時的な出発地の設定などの柔軟な方法で運行することができる。

第四十五条 都市間（区）の公共交通機関の路線の場合は、承認された乗客の数に厳密に従って運行するものとする。

第四十六条 道路旅客輸送の予約やカスタマイズサービスを提供する旅客輸送事業者は、道路旅客輸送事業の資格と、ドライバーのそれに対応する資格を取得する必要がある。原則として、定員7人以上の車両を使用する。

第四十七条 旅客輸送事業者は、安全通知システムを確立する。ドライバーは出発前に関連する要件に従って乗客に安全通知、シートベルト着用宣伝、およびその他の視聴資料を見せる。ドライバーは、出発前にシートベルトを締めることを乗客に知らせる必要がある。

第四十八条 旅客輸送事業者は、バスターミナルの運営者と駅入場契約を締結し、双方の安全責任を明確にし、バスターミナルの安全生産規則を厳守する必要がある。

第四節 動的監視

第四十九条 旅客輸送事業者は、記録機能を備えた衛星測位装置（以下、衛星測位装置と呼ぶ）の設置、使用および保守

のためのシステムを確立するものとする。

旅客輸送事業者は、関連する規定に従って車両に国家規格に適合した衛星測位装置を設置し、国家規格に適合した道路輸送車両の動的監視プラットフォームと全国の重要旅客運送車両ネットワーク管理システムに効果的に加入するものとする。

旅客輸送事業者は、衛星測位デバイスの正常使用を確保し、定期点検をし、故障を迅速に排除する。運用中は常に有効に保つ必要がある。衛星測位装置が故障していて有効性を維持できない車両は、旅客輸送業務を行うよう手配してはならない。

旅客輸送事業者は、法律に基づき、衛星測位装置の信号を悪意的にシールドしたり、衛星測位装置を破壊したり、衛星測位装置のデータを改ざんしたりする人を処分する必要がある。状況が深刻な場合は、乗務から外せる必要がある。

第五十条 旅客輸送事業者は、道路輸送車両の動的監視プラットフォームの構築、保守、管理のためのシステムを確立するものとする。

旅客輸送事業者は、規格に従って道路輸送車両の動的監視プラットフォームを構築するか、条件を満たす社会化道路輸送車両動的監視プラットフォームを使用し、完全かつ正確かつタイムリーに監視プラットフォームに車両とドライバーの基本情報を登録、更新する必要がある。

旅客輸送事業者は、道路輸送車両の動的監視プラットフォームの正常使用を確保し、定期点検を行い、監視プラットフォームの障害をタイムリーに排除し、運転中は常に有効に保つ必要がある。旅客輸送事業者は、関連する法律と規定、および車両が走行する道路の実際の状況に応じて、道路輸送車両の動的監視プラットフォームを利用して、スピード違反や疲労運転などの限度値を設定し、運行ルート、エリア、夜間の運転時間も設定するものとする。

第五十一条 旅客輸送事業者は、道路輸送車両の動的監視管理担当者を備え、動的監視担当者管理システムを確立するものとする。

動的監視担当者の配置は、原則として、監視プラットフォームに接続された100台の車両ごとに1人の基準に従っており、

最低は2人以上である。担当者は、関連する国内の法律とポリシーを習得し、動的監視プラットフォームの使用とデータの統計分析に精通し、企業またはトレーニング能力のある機関によるトレーニングを受け、試験に合格した後、その職に就く必要がある。

旅客運送事業者は、法令に基づき車両の走行状況を厳密に監督しない動的監視担当者に対応し、状況が深刻な場合は当該業務から退任させるべきである。

第五十二条 旅客輸送事業者は、車両動的情報処理システムを確立するものとする。

旅客輸送事業者は、運行中の車両とドライバーのリアルタイムの監視と管理を行うものとする。動的監視担当者は、車両動的情報をリアルタイムで分析および処理し、ドライバーにスピード違反や疲労運転などの違法行為を訂正するように直ちに注意し、監視台帳に記録する。注意されても改善せずドライバーに関しては企業の生産安全管理機構に速やかに報告し、直ちにそれを停止するための措置を講じなければならない。停止措置の実施を拒否し、違法運転を続けた場合、

企業は公安機関の交通管理部門に迅速に報告し、その後該当ドライバーを解雇しなければならない。

第五十三条 旅客輸送事業者は、交通事故が発生した場合、事故情報を受信後、直ちに車両動的監視データを保存し、事故調査に協力するべきである。データを誠実に提供するものとする。車両にビデオ監視装置が装備されている場合は、ビデオ情報も提供するものとする。

第五十四条 旅客輸送事業者は、車両の動的情報統計分析システムを確立するものとする。

旅客輸送事業者は、定期的に車両の監視データの品質問題とドライバーの違法運転行為の要約分析を実施し、それらに対してタイムリーな措置を講じなければならない。

旅客輸送事業者は、交通違反行為をしたドライバーを事後に迅速に対処する必要がある、繰り返し法律や規制に違反したドライバーは、重点的に監視と安全トレーニングと教育を行う必要がある。監視データは少なくとも6か月間保存する必要がある、違法運転情報と処理状況は少なくとも36か月間保存する必要がある。

旅客輸送事業者は、道路輸送車両動的監視システムを利用して、ドライバーの安全運転距離の統計分析を実施し、安全運転競争を実施するように勧める。

第五十五条 旅客輸送事業者は、動的監視方法を利用して車両を調達し、重大な道路交通事故、安全注意事項、および早期警告情報の通知をタイムリーに送信する。

第五十六条 旅客輸送事業者は、ビデオ監視デバイスやその他のインテリジェント技術を長距離の乗用車や観光バスに設置して使用するよう勧める。車両の過積載、運転者の違法操作、疲労運転、携帯電話の違法使用を監視および管理する。

第五十七条 旅客輸送事業者は第三者機関に会社の車両を動的に監視するよう委託することができる。しかし、委託しても主な責任は旅客輸送事業者にあることはかわらない。旅客輸送事業者は、第三者機関との契約で合意された形式で、第三者機関が車両およびドライバーによる法令違反のリアルタイムかつ正確な動的監視情報を提供することとする。旅客輸送事業者は、迅速に調査し、対処するものとする。旅客

輸送会社は、第三者機関が提供する監視情報に基づいて、内部の動的監視管理台帳を確立するものとする。

旅客輸送事業者が第三者機関に車両の動的監視を委託する場合、第三者の監視担当者は、会社の監視担当者となみなされる。

第五節 安全生産操作規程

第五十八条 旅客輸送事業者は、各ポジションの特性に応じて、安全生産の操作手順を策定し、安全生産の標準化された運用を促進するものとする。

第五十九条 旅客輸送事業者は、ドライバーのための操作手順書を作成するものとする。操作手順書には次のものが含まれる。出車前、運行中、帰庫後の車両状況検査、出車前の安全通知、高速道路や特別区域での運転に関する注意事項、悪天候下での運転に関する注意事項、夜間の運転に関する注意事項、緊急運転手順、旅客ターミナルの出入りについての注意事項など。

第六十条 旅客輸送事業者は、車両の定期点検と定期メンテ

ナンス手順書を作成するものとする。手順書には、タイヤ、ブレーキ、ステアリング、サスペンション、ライトおよび信号装置、衛星測位装置、ビデオ監視装置、緊急設備およびその他の安全部品の検査要件と検査手順、不合格車両の修理と再検査などが含まれる。

第六十一条 旅客輸送事業者は、車両動的監視運用手順書を作成するものとする。手順書の内容には、衛星測位デバイス、ビデオ監視デバイス、動的監視プラットフォーム機器の検査とメンテナンスの要件、動的監視情報の収集、分析、処理の仕様と手順、違法違反行為情報の統計、報告と処理の要件と手順、動的監視情報の保存要件と手順など。

第六十二条 旅客輸送事業者は、乗務員のための安全操作手順書を作成するものとする。手順書の内容には、乗務員の作業規範、運行中の安全検査要件、および車両運転中の関連情報の報告が含まれる。

第六十三条 旅客輸送事業者は、安全運航の実際の状況に従って、安全運航のための他の関連する運用手順書を作成するものとする。

第六節 その他安全生産制度

第六十四条 旅客輸送事業者は、生産安全のための基本的なファイル保管システムを確立し、生産安全管理資料の保存と閲覧を明確にするものとする。

第六十五条 旅客輸送事業者は、生産安全事故に対する緊急対応体制を確立するものとする。生産安全事故の後、旅客輸送事業者は事故の拡大を防ぎ、死傷者と財産の損失を減らすために、効果的な対策を直ちに講じるべきである。

旅客輸送中に発生した生産安全事故については、ドライバーと乗務員は、事故発生地管轄公安部門と所属旅客輸送会社に速やかに報告し、会社の緊急対応手順に従い、現場での処理を迅速に行う必要がある。旅客輸送事業者は、所定の時間、手順、内容に従って、事故発生地および事業所所在地の県レベル以上の緊急事態管理、公安、運輸およびその他の関連部門に事故状況を報告し、生産安全事故の緊急対応計画を実施するものとする。

旅客輸送事業者は、定期的に生産安全事故を集計・分析し、

事故の特徴と原因をまとめ、的を絞った事故防止策を提案するべきである。

第六十六条 旅客輸送事業者は、生産安全事故の責任検査システムを確立するものとする。「事故の原因が分かるまであきらめない、改善措置が確実に実行されるまで手放さない、教訓を深く覚えるまであきらめない」の原則に従い、関係責任者の責任を問う。

旅客輸送事業者は、事故から真剣に学び、事故の再発を防ぐための予防および改善措置を講じるべきである。

生産安全事故を起こした旅客運送事業者及びその従業員は、法令に基づき関係行政部門が実施する生産安全事故の調査に積極的に協力し、必要な便宜を提供する。企業や個人は、事故報告や法律に基づく調査を妨害してはならない。

第六十七条 旅客輸送事業者は、緊急救助システムを確立するものとする。緊急救助組織体系の改善、緊急救助計画の策定と急救助訓練を実施する。

第六十八条 旅客輸送事業者は、安全生産宣伝および教育システムを確立するものとする。安全知識の普及、従業員の安

全生産・運用スキルの強化、従業員の安全生産力の向上を図るべきである。

旅客輸送事業者は、安全広報・教育活動を実施するための設備・機器を整備し、定期的に宣伝・教育の内容を更新するべきである。安全宣伝、教育、トレーニングは記録を残す必要があり、保存期間は36か月以上でなければならない。

第六十九条 旅客輸送事業者は、生産安全社会監督制度を設立するべきである。

旅客輸送事業者は、車両ナンバー、定員数、通報用の電話番号、路線車両の場合は営業区間とルート、停車駅などを乗客が監督しやすいように車内の明白な位置に明示する必要がある。

旅客輸送事業者は、電話番号、郵便物用住所または電子メールアドレスを開示し、通報システムを完備させ、旅客、メディア、および社会各業界の監督の役割を全面的に果たす必要がある。旅客輸送事業者に、WeChat、Weibo、QRコード、およびスマートフォンアプリケーションを通じて苦情と通報チャンネルを開催するように促す。受け取った通報や苦情をタ

イムリーに調査し、処理するものとする。

第七十条 旅客輸送事業者は、企業の安全生産管理に必要なその他のシステムを確立するものとする。

第五章 潜在的危険の調査とガバナンスおよびリスク管理

第七十一条 旅客輸送事業者は、潜在的危険の調査と管理システムを確立し、関係法規制と企業の管理規定に従って、車両、ドライバー、輸送ルート、および運用プロセスなどの安全生産のすべての要素とリンクの安全検査を実施し、潜在的な安全上の危険を適時に排除するべきである。

第七十二条 旅客輸送事業者は、安全生産のニーズと特性に応じて、総合検査、専門検査、季節検査、休日検査、日常検査などを採用し、潜在的な危険の検査を少なくとも月に1回実行して、潜在的な危険を適時に検出して排除し、潜在的な危険のクローズ管理と動的管理を強化する必要がある。

第七十三条 旅客輸送事業者は、発見された潜在的な危険を登録および管理し、改善措置を実施し、責任者および改善期

限を決め、タイムリーに危険を排除するべきである。

すぐに改善できるものは直ちに実施する必要がある、すぐに改善できないものについては、安全管理計画を整理して策定し、計画に従って改善していく必要がある。企業自身で解決できないものは関連部門に報告し、関係規定に従って改善を行う。

第七十四条 旅客輸送事業者は、潜在危険調査および処理記録ファイル管理システムを確立するものとする。ファイルには、調査および処理の日付、調査された具体的は部位または場所、発見された危険の数、カテゴリおよび具体的な状況、処理意見、参加した担当者およびその署名、処理状況、再検査状況、再検査実施する担当者とその署名など。ファイルの保存期間は、少なくとも 36 か月とする。

第七十五条 旅客輸送事業者は、潜在的な安全上の危険の調査と処理状況に関する統計を毎月実施し、危険の形成原因、特性、法則を分析し、頻繁かつ広範囲に及ぶ危険を深く分析し、潜在的な安全上の危険の調査と処理のための長期的なメカニズムを確立する必要がある。

第七十六条 旅客輸送事業者は、潜在危険報告システムを確立し、企業に報奨制度の確立を奨励し、従業員を動員して危険を発見および排除し、公衆の報告も促すものとする。

第七十七条 旅客輸送事業者は、法律に従って関連部門の監督・検査担当者が実施する監督および検査に積極的に協力し、拒否または妨害してはならない。関係部署から通報された事故・違法行為を速やかに改善するものとする。

第七十八条 旅客輸送事業者は、関連法律と規制の要件に従って安全生産リスク管理システムを積極的に促進し、安全生産リスクの発生源の特定と評価をタイムリーに実施し、リスク管理を行う。

旅客輸送事業者は、運行中の気象状況や道路交通状況に日常的に注意を払うものとする。霧、氷結、雨や雪、自然災害などにより、車両の安全な通過条件を満たさない場合は、関連規制に従って運行を一時停止または調整するものとする。

第六章 安全生産実績管理

第七十九条 旅客輸送事業者は、関連法規制、管理部門の要件、および実際の状況に従って、年間安全生産実績目標を策定するものとする。安全生産実績目標には、交通事故の数、死亡者数、負傷者数、100万キロあたりの事故数、100万キロあたりの死傷者数、安全運転のキロメートル数などが含まれる。

第八十条 旅客輸送事業者は、安全生産のための年次評価、賞罰システムを確立するものとする。年間目標に沿って、各部署・部員の実績評価を実施し、評価結果を報告する。

旅客輸送事業者は、安全生産の年末評価の結果に基づいて、関連部門と労働者に一定の賞罰を与える。年間を通じて事故、交通違反の記録、乗客の不満がない安全で文明的なドライバーを表彰する。

第八十一条 旅客輸送事業者は、安全生産の内部評価制度を確立し、少なくとも年に1回実施する。評価内容には、安全生産目標、安全生産責任制、安全投資、安全教育とトレーニング、従業員管理、車両管理、安全監督と検査、緊急対応と救助、事故処理と統計報告、およびその他の安全生産制度の、

妥当性、有効性を保つ必要がある。

旅客輸送事業者は、第三者機関を雇って会社の生産安全性を評価し、評価の結果に基づいて安全生産制度をタイムリーに修正および改善して、安全管理レベルを継続的に改善および強化することができる。

第七章 附則

第八十二条 この仕様は、2018年6月1日より実施する。

2012年1月19日、同時に旧交通運輸部、公安部、国家安全生産監督管理局は発行した「道路旅客輸送事業者のための安全管理規則（トライアル）」が廃止となる。

この仕様は5年間有効である。