

## 第1回「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」結果概要

### 1. 日時

平成24年5月29日(火) 13:30 ~ 15:30

### 2. 場所

国土交通省(合同庁舎3号館)4階特別会議室

### 3. 出席者

<委員>(敬称略。順不同)

酒井一博、小田切優子、鎌田耕一、高橋正也、磯村浩子、小島公平  
藤井章治(小田委員代理)、富田浩安、成定竜一、興津泰則  
菊池辰也(有野委員代理)、杉山豊治、鎌田佳伸、清水昭男、佃栄一

<オブザーバー>

国土交通省自動車局 中田局長、木場次長、坂官房審議官、若林官房審議官  
大臣官房 渡邊参事官(運輸安全・防災)  
観光庁 志村審議官  
警察庁交通局 井上交通企画課長  
厚生労働省 金子労働基準局長

### 4. 主な議題

- (1) 座長選出
- (2) 検討項目について
- (3) 検討会スケジュール(緊急検討項目)
- (4) 緊急検討項目に係る論点整理

### 5. 議事概要

酒井委員が座長に選出された。

上記の議題4.(2)~(4)までについて、事務局より説明が行われ、委員から質問及び意見が述べられた。主なやりとりについては、以下のとおり。

佃委員：緊急対策においては、乗務距離の問題とあわせて、その実効性を担保するために必要な運行管理についても検討すべき。

中田局長：運行管理に関して中長期で検討すると考えているものは抜本的な改正を伴うもの。配置基準を見直すにあたり、実効性確保のための運行管理に関する施策は一緒に行いたいと考えている。

藤井委員代理：今回の事故のケースでは点呼もせず運行管理が実施されていなかった。現行の規制を遵守させることが先ず必要ではないか。今回の事故の状況をもとに議論していただきたい。

鎌田委員（交通労連）：代表者、運行管理者、整備管理者を考慮すれば5人以下の事業者では安全対策ができないはず。過去に重大な事故を起こした事業者が社名を変えて参入できる。このような参入システムの問題について同時並行的に検討ができないか。

罰則のある労働時間等の改善基準を訴えてきたが実現していない。厚生労働省ができないのであれば、国土交通省が道路運送法体系で厳しい基準を設けてもらいたい。

磯村委員：利用者の立場で考えると、高速ツアーバスは、安いという経済性、寝ている間に目的地に着くという利便性がある。しかし、「安全」が大前提であることは当然。実効性のある対策に期待したい。そのためには、利用者へ情報を開示して、利用者が選択できるような方策を検討してもらいたい。

鎌田委員（交通労連）：交替運転者の指針で示されている乗務距離は長すぎるし、策定当時に1年後に見直しを行うとしていたものであり、今回は早急に見直してほしい。ただし、突貫工事では困る。真摯な議論を踏まえて行ってほしい。

菊池委員代理：今回の事故について業界として重く受け止めている。安全のためには運行管理者が適切に選任されていることが重要である。

興津委員：旅行業界では、消費者視点を元に検討を行っている。ユーザーにどのような情報を表示するかを検討中。安全安心は最重要な課題であり、バス事業者と連携して、できる限りの努力をする。

清水委員：乗務時間に関する見直しについては、以前から要望してきたこと。見直しでは、年齢によって疲労の蓄積に差があるのではないかという視点もある。労災認定もされているようなのでデータはあるのか。

深夜2名乗務、保険、運行管理など安全を維持するためにはコストがかかることを念頭に置く必要がある。

興津委員：安全に対する対価について消費者はあまりに軽視しがち。安全対価をいかに説明していくかがポイント。バス評価制度はあるが、情報が不足している。

小田切委員：年齢と疲労の蓄積の関係については、今すぐに提供できるようなデータは持ちあわせていないが、この議論はややもすると年齢によって労働者が運転手の職から一律に排除されてしまうことにもなりかねず、慎重な議論が必要と考える。

金子局長：労災保険において、過労死が認定される基準としては、直前 1 ヶ月の労働時間が 100 時間を超える場合または 2～6 ヶ月を平均して月 80 時間を超える場合。一方、改善基準告示では、拘束時間は 4 週間を平均して 1 週間当たり 65 時間までであり、1 カ月に換算すると 260 時間程度となる。この水準は過労死の労災認定基準に近づく可能性があるが、過重労働にならないよう、短く設定することが過労運転の防止や安全につながる。

鎌田委員（東洋大学）：配置基準に関し、行政処分が可能かどうかという点に関心がある。

乗務時間 9 時間は処分対象であるが、交替運転者の配置指針（670km）では処分できない。利用者の安全を図るため改善基準から離れて運行距離の指標を作るとすると、その距離は一体どういう性格と説明できるのか？

運輸規則第 21 条は過労防止が柱となっていたと記憶しているが、そうであれば利用者（輸送の安全）の視点で実車距離による規制を行うよりは、総運行距離がなじむと考える。この辺を整理してほしい。

中田局長：事務局としては、距離を定めることで基準を強化できるのではないかと考えている。実車距離か総運行距離かについては、いずれの考えにも妥当性がある。

佃委員：小規模な貸切バス事業は、経営者とは別に運行管理者や整備管理者を置いただけで経営は成り立たないはず。このため、アルバイトの運転者の雇用、運行管理者の名義貸しなどが起きている。参入規制を厳しくしないと対応できないはず。

加えて、被害軽減ブレーキやデジタル式運行記録計の義務付けなどハード面の安全対策も必要。必要なら参考資料を渡すが、当組合は夜 380km まで 1 名。それを超えると 2 名。昼は 500km までとしている。やむを得ない場合は、+50km となっている。運転手が安心して運転できなければ利用者の安全は守れない。全体的に考えて安全は決まる。

杉山委員：連合では政策集をまとめて年に一回公表しており、その中で運転者に関する要望を出している。過労だけを取り上げるのではなく、業界を取り巻く状況をみるべきである。適切な営業、参入についても検討すべき。

デジタル式運行記録計を義務づけしないと細かな運行管理ができない。

休息期間を一日継続 8 時間を 10 時間とすべき。

事故は調査中ということだが、過労が原因と決めつけて良いのか。もっとデータを整理して、属人的なことで事故が生じたのか、構造的なのかを把握する必要がある。

富田委員：今回の事故は居眠りが原因と思えるが、外形的には休息時間が十分にあったので法律違反といえるのか。このため、基準だけの強化ではなく、それをいかに守るかが重要。

今回の会社は20台の車両を所有しているが、まして5台の事業者だったら経営的に無理をせざるを得ないのではないか？参入時の事業規模の観点も入れて、行き過ぎた規制緩和の見直しについても検討してほしい。

中田局長：国交省としては、参入時のチェック、費用負担などすべて1つ1つに対応していくが、この検討会では、そういう課題があるという前提で、運転基準、過労に絞って次回以降検討していただきたいと考えている。

高橋委員：運転と居眠り事故についてはいくつか知見があるが、今回の事故は起こりうるべくして起きたもの。事故データをよく見て原因を考えてどのような対策をするかを検討すべき。

金子局長：労働時間等の改善基準告示については、この検討会での議論も踏まえ、国交省とも連携を取って、よく相談していきたい。

杉山委員：アンケートを行うのは良いことだが、いつ配布して、その結果をどのように反映するのか。

事務局：アンケートについては、検討会終了後、バス協会、高速ツアーバス連絡協議会、労働組合の御協力を得て、5,000枚を送付する予定。出来れば、明日にでも送付したい。

結果については、事務局でまとめた上で、第2回検討会で議論していただきたいと考えている。

アンケートの調査項目についてご意見等あれば本日中にお願いしたい。

以上