

平成 24 年 6 月 8 日

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見るべきである。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

交通安全の生理学的背景

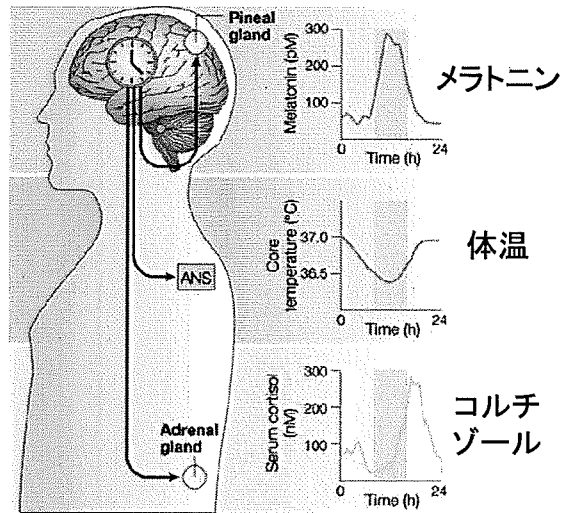
1. 夜間の運転
2. 長時間の運転
3. 仮眠の効果

労働安全衛生総合研究所 高橋正也

交通安全の生理学的背景

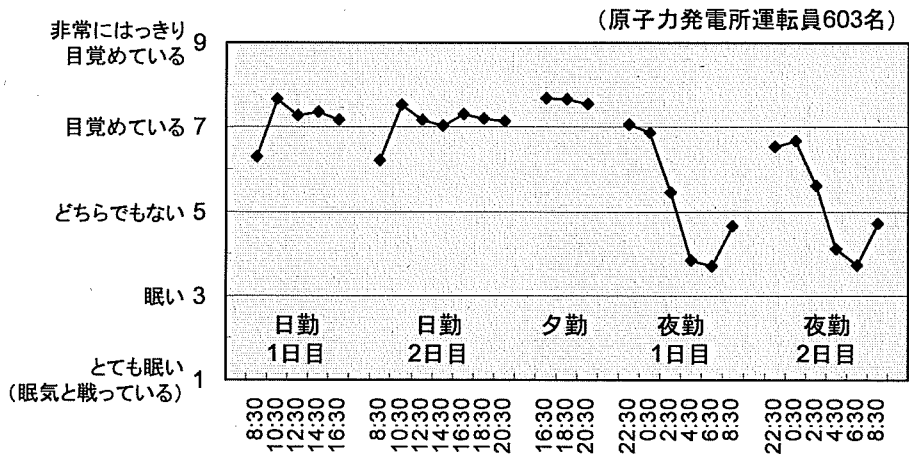
1. 夜間の運転
2. 長時間の運転
3. 仮眠の効果

体内時計によって、夜間は眠くなる



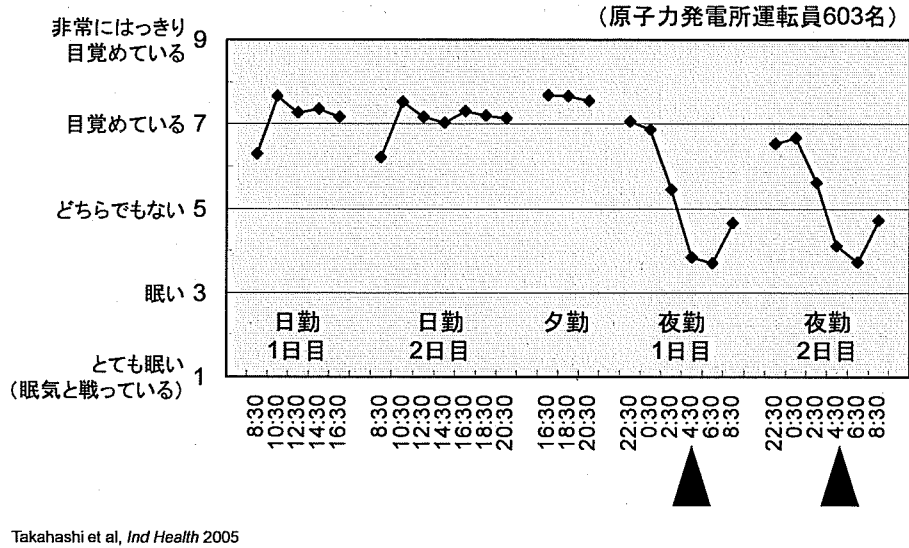
Hastings et al, *Nat Rev Neurosci* 2003

午前2~4時は「魔」の時間帯

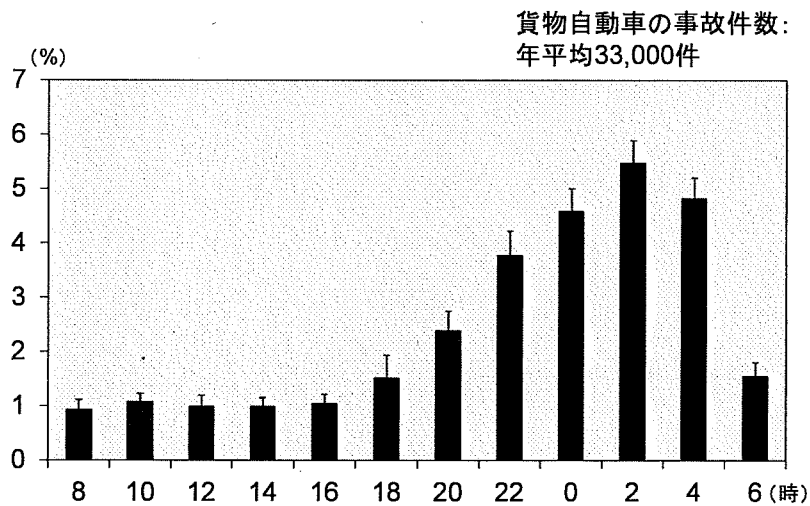


Takahashi et al, *Ind Health* 2005

午前2～4時は「魔」の時間帯



全事故に占める死亡事故の割合



国土交通省自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会, 2003 - 2009

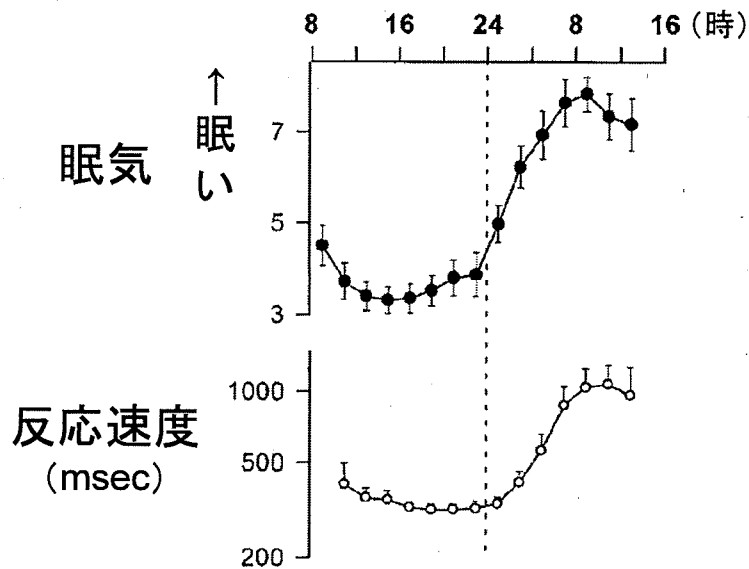
交通安全の生理学的背景

1. 夜間の運転

2. 長時間の運転

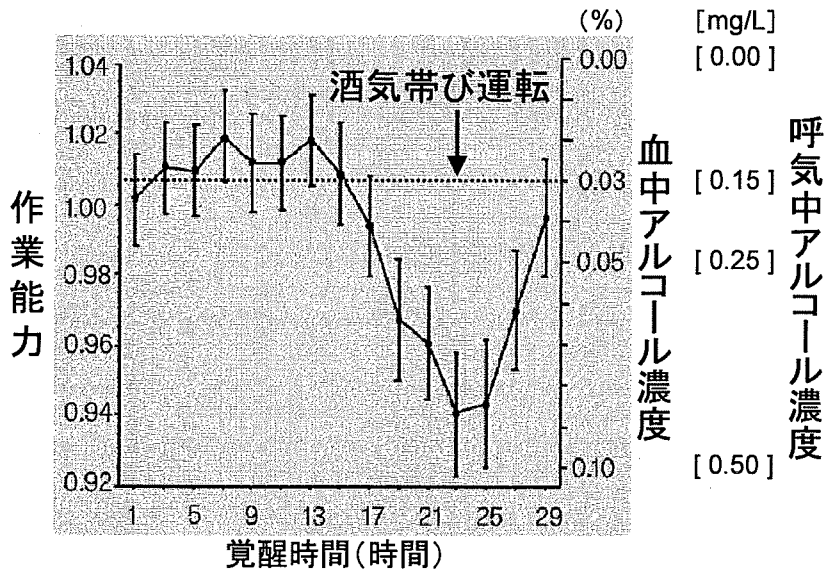
3. 仮眠の効果

連続32時間起き続けた実験

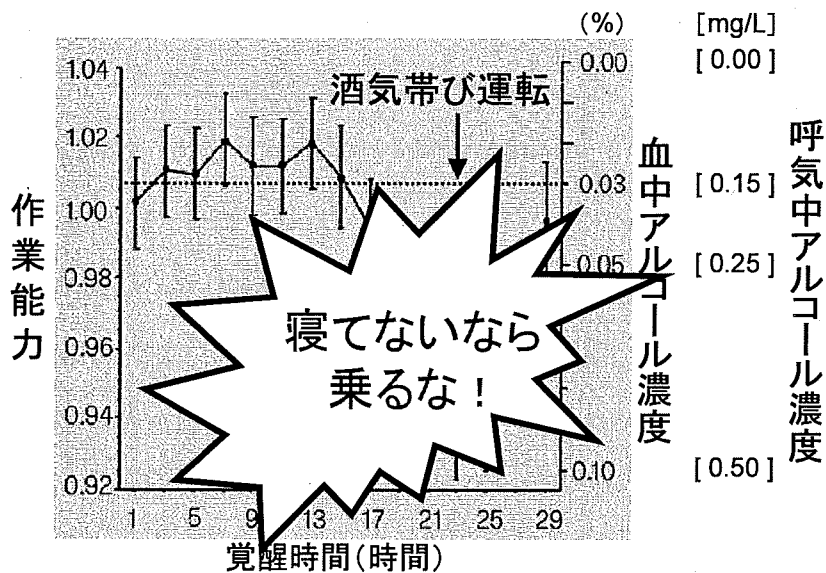


Cajochen et al, *Am J Physiol Regul Integr Comp Physiol* 1999

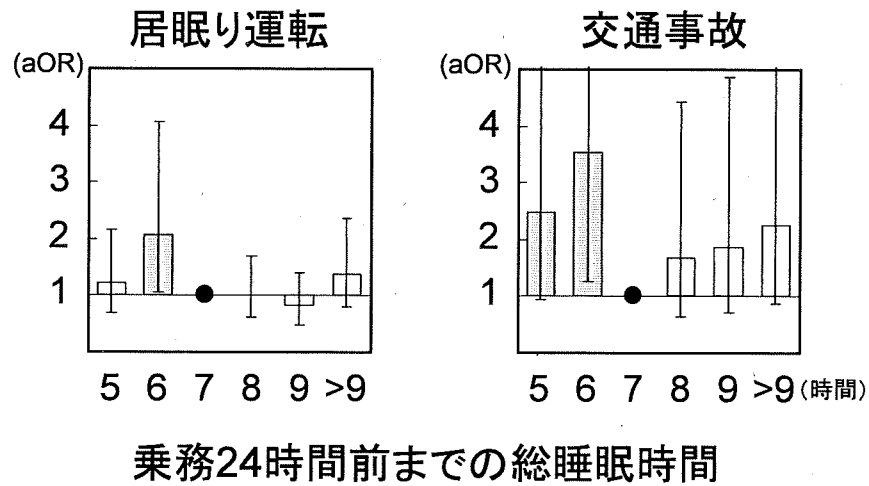
長時間の覚醒は「飲酒」と同じ



長時間の覚醒は「飲酒」と同じ



交通安全のための睡眠の確保



平成18年度厚生労働省委託研究「過労運転等による交通労働災害防止に係る調査研究」報告書, 2007

交通安全の生理学的背景

1. 夜間の運転
2. 長時間の運転
3. 仮眠の効果

仮眠をいつとるか



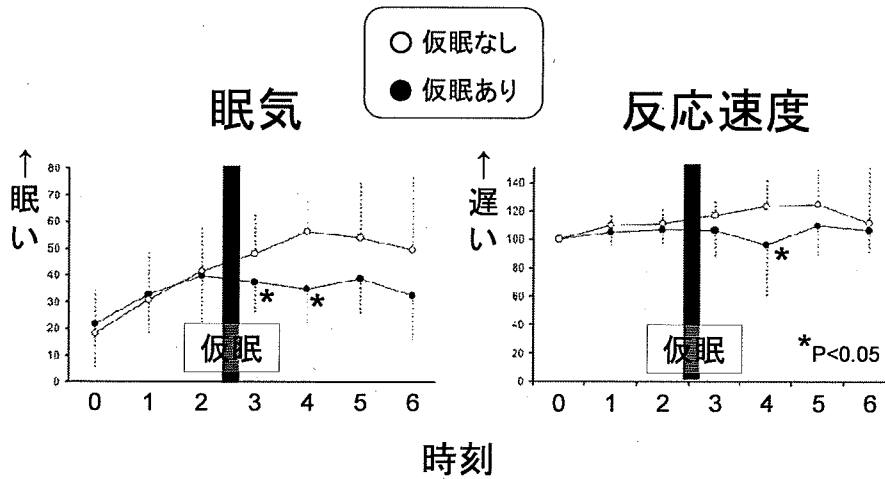
夜勤

夜勤中に生じるであろう眠気や疲労をあらかじめ低減

夜勤中に生じる眠気や疲労の軽減, 事故を防止

Takahashi, *Sleep Med Rev* 2003
 Takeyama et al, *Ind Health* 2005
 Ficca et al, *Sleep Med Rev* 2010

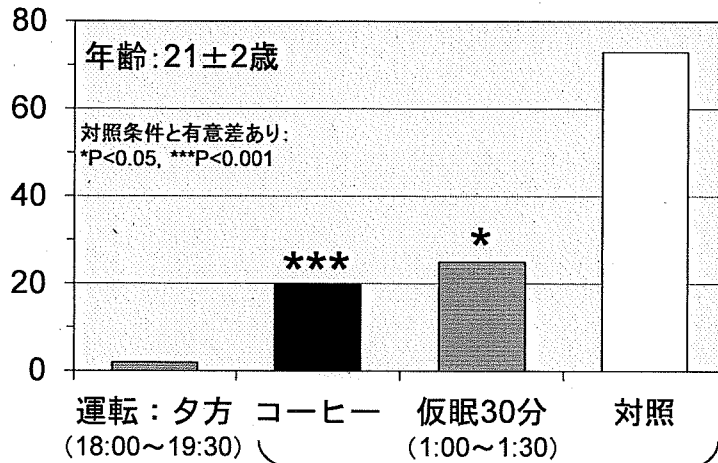
夜勤中にとる30分仮眠



仮眠中の睡眠: 16 ± 7 分
 Smith et al, *Sleep Biol Rhythms* 2007

深夜高速道路運転時の仮眠

車線逸脱回数(参加者12名の合計)

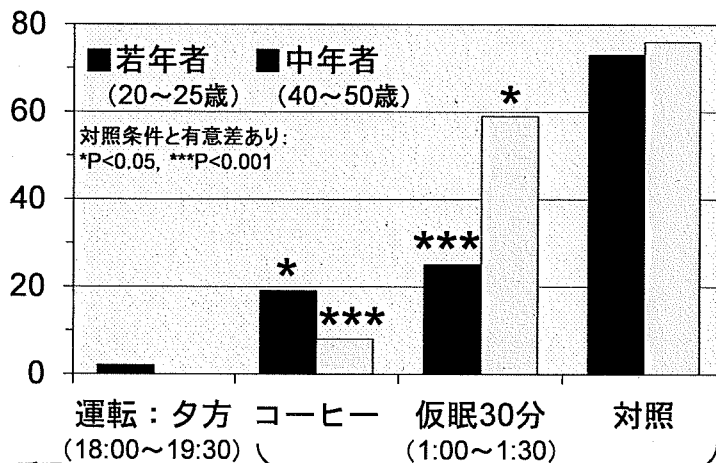


仮眠中の睡眠: 23±4分
 Philip et al, Ann Intern Med 2006

運転: 深夜 (2:00~3:30)

深夜高速道路運転時の仮眠

車線逸脱回数(参加者各12名の合計)



仮眠中の睡眠
 若年者 22±4分 中年者 14±9分
 Sagaspe et al, SLEEP 2007

運転: 深夜 (2:00~3:30)

過労運転防止に係る緊急対策について（案）

1. 運転時間等の基準・指針の見直し

1) 概要

『旅客自動車運送事業運輸規則第 21 条第 1 項の規定に基づき、事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準』（平成 13 年国土交通省告示）。以下「乗務時間等の基準」という。）に基づき、現行の運転時間等の基準が定められている。

『旅客自動車運送事業運輸規則』（昭和 31 年運輸省令第 44 号）第 21 条第 6 項の規定に基づき、バス事業者は「運転者が長距離運転又は夜間の運転に従事する場合であって、疲労等により安全な運転を継続できないおそれがあるときは、あらかじめ、交替するための運転者を配置しておかなければならない」と定められている。

以上のことから、乗務時間等の基準に加え、長距離運転又は夜間の運転による疲労等を防ぐものとして、高速ツアーバス及び高速乗合バスに関し、交替運転者の配置基準を定める。

2) 基準設定の考え方

① 交替運転者の基準を設ける考え方

- ・ 交替運転者の基準については、具体的に、「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」（国自総 446 号、国自旅第 161 号、国自整第 149 号）において乗務時間等の基準と同様とされている。結果として、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（以下「改善基準」と同じ内容となっている。
- ・ 乗務時間等の基準は運転者の過労を防ぐ目的があるが、それは単独の運行によって生じる疲労ではなく、複数の運行にまたがる長い期間によって過労が蓄積することを防止することにより、輸送の安全を図るものとなっている。運行ごとの疲労を防ぐという観点からは、最低水準となっているものと考えられる。
- ・ このため、交替運転者の基準は、長距離又は夜間における個々の運行においてバス乗客の輸送の安全を守るために、乗務時間等の基準よりも厳

しい水準を置くこととする。

② 交替運転者の基準を主として運行距離で定める考え方

- ・ 運行管理者が運行経路を定める場合、交替運転者の必要性を運行時間ベースで決めるとすると、運行距離と移動速度の2つを把握しなければ運転時間を算出できない。運行距離は起点と終点を決めれば容易に分かるが、移動速度については運行する時刻や渋滞による遅延等をもとに推定しなければならない。
- ・ 逆に運行後に運行時間の実績を調べることによって、運行経路の設定が適切であったかどうかを検証することができる。運転者の労務管理とセットで、運転者を一定の労働時間内で勤務させ体調を維持できるように用いられてきた指標といえる。
- ・ 運行距離をベースに考える場合、運行距離は一律に定まるので、運行管理者が交替運転者の必要性を容易にかつ恣意的にもならず決めることができる。
- ・ また、旅行業者とバス事業者が運送契約を結ぶために、バス事業者が旅行業者に交替運転者の必要性を説明する際には、乗務時間が事前に予想しにくいいため、運行距離で交替運転者の必要性が決まっていることの方が納得を得やすい。
- ・ 交替運転者を運行距離ベースで決めるとすると事前にその適合性を判断しやすくなるという特徴を持ち、運行時間ベースとすると、事後にその配置が適当に行われたかどうかを検証しやすくなる。
- ・ 以上のことから、交替運転者の配置基準において、主として一運行あたりの運行距離を用いることとする。

③ 配置基準において実車距離を用いる考え方

- ・ 運行の安全はいかなる時点でも守られるべきであるが、乗客の安全性を担保するために、必ずしも乗客がいない回送時点も対象とする必要性はない。
- ・ 運転者にとっては、乗客不在の回送時点には乗客の乗車中のときのような高い緊張は不要であり、同じ距離を走行するにしても疲労の程度は異なる。運転者の疲労を測る尺度としては、実車距離と総運行距離のいずれも利用可能であるが、疲労の原因の多くは乗客が乗車中のときであることから実車距離で代表することも可能である。
- ・ さらに、長距離運行の場合には、総運行距離に占める実車距離の割合は

高くなる。

- ・利用者にとっては、発地と着地の関係がもっとも関心があることから、実車距離で運転者の数が決まっていることの方がわかりやすい。
- ・利用者が交替運転者数を事前に確認したい場合には、バスの回送距離を把握することは困難であることから、利用者の視点からすると実車距離が適当な指標となる。
- ・さらに、同一経路で複数の事業者のサービスが提供された場合に、それぞれの事業者の回送距離の違いによって運転者の数が異なることが考えられる。利用者にとって、総運行距離のために運転者の数が異なっているのか、事業者独自の取り組みで運転者の数を増やしているのか、事業者が適切な運転者を配置していないのかを判断できない。
- ・以上のことを総合的に勘案して、交替運転者の配置基準において、実車距離を用いることとする。

④ 実車距離と乗務時間を並列させる考え方

- ・配置基準において実車距離の上限を決めたとしても、この考え方は、実車距離が短くとも回送距離が長く、結果として総運行距離が長い経路を持つものには必ずしも馴染まない。
- ・このため、総運行距離が長いことによる運転者の疲労等に考慮して、乗務時間について一運行あたりの上限の時間を設けることとする。

⑤ 夜間運行と昼間運行の優先度

- ・深夜の時間帯は生理学的に眠くなることが分かっている。
- ・運転者アンケートにおいても夜間の方が昼間に比べて安全に運転できると思う距離は短くなっている。
- ・以上より、昼間運行より夜間運行の方が、安全上の問題が発生しやすいと考えられることから、今夏の緊急的な措置として、夜間運行における交替運転者の配置基準を決めることとする。
- ・ただし、昼間運行の基準は、夜間運行の配置基準にかかる状況を踏まえ、引き続き議論する。

⑥ 距離設定の考え方

- ・運転者の大半が安全に運転できると思っていない距離を超える運行については、一名乗務ができないこととする。

- ・その距離以内の運行であったとしても、運転者の相当数が安全に運転できると思っていない範囲が存在することから、一定の距離を超える運行については、バス事業者が特別な安全措置を講じ、その取り組みを公表していなければ、二名以上配置しなければならないこととする。

3) 交替運転者の配置基準 (案)

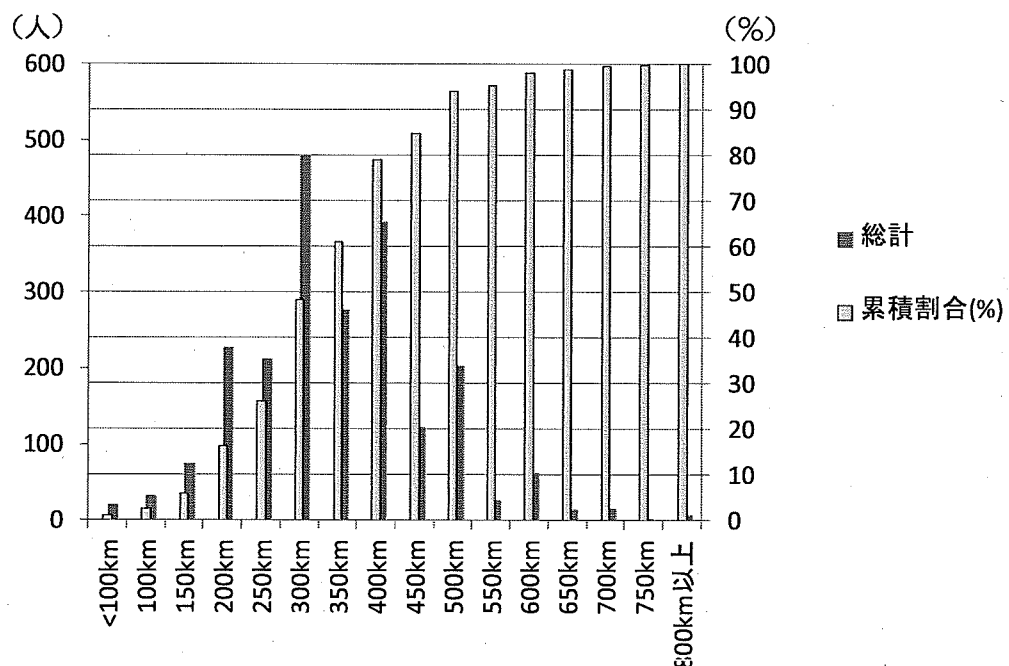
2) に記述した考え方に加え、バスドライバー実態調査、労使協定及び実際の高速ツアーバス及び高速乗合バスの運行実態を総合的に勘案し、今夏からの暫定措置として、高速ツアーバスについて以下の運行距離及び乗務時間を超えた場合は、交替運転者を必要とする。

なお、暫定措置の実施状況を踏まえ、交替運転者の配置基準を見直していくこととする。

3-1) 交替運転者の配置基準 (案)

バスドライバー実態調査において、プロドライバーの9割以上が500kmまでを“安全に運転できると思われる距離”として回答している。また、距離ごとの傾向を見る限り、500kmと550kmのところでは回答数に大きな差がみられることから、550km以上の運行に対しては“安全とは思っていない”と類推できる。

このため、運転者一名で運行できる距離を500kmにおき、それを超える運行については運転者を二名以上配置することとする。



運転者が夜間における安全に運行できると思う距離 (アンケート項目⑦-2)

バス事業者と労働組合のもとで結ばれた労使協定や事業者の取り組みにおいて、交替運転者の配置基準を定めている例があり、実車距離ベースで350km～450km程度となっている。この範囲で安全を確保しようとする自主的な取り組みが行われているといえる。

バスドライバー実態調査では、より適切な運行管理を行えば運転者の安全に運転できる距離は変わりうるとの回答を得ており、バス事業者が高度な運行管理を行うことを前提に、労使協定等による距離を超えて運行することができるものと考えられる。

このため、400kmから500kmまでをバス事業者が特別な安全措置を講じ、その取り組みを公表していなければ、運転者を二名以上の配置することとする。

なお、400kmを超える距離を安全に運行できると回答したドライバーの割合は、バスドライバー実態調査において全体の約2割となっている。

さらに、総運行距離が長いことによる運転者の疲労等に考慮して、運転者の乗務時間の上限を定めることとし、一運行あたりの運転時間9時間に、4時間ごとに30分以上の休憩を取得することを考慮に入れて、乗務時間の上限を10時間とする。

高速ツアーバスの夜間運行*において、一運行あたり、以下の運行距離又は乗務時間を超えた場合は、交替運転者を必要とする。

運行距離：実車距離が400kmを超えた場合。

ただし、特別な安全措置を講じ、その内容について公表を行っている場合は500kmとする。

乗務時間：一人の運転者の乗務時間**が10時間を超えた場合。

※ 夜間運行とは、運行開始時刻（乗車時刻）または終了時刻（下車時刻）が、深夜2時から早朝4時までのいずれかに入るか、または運行時間帯が当該時刻をまたぐ運行をいう。

※※乗務時間とは、出庫から入庫までの時間をいう。

3-2) 事業者による特別な安全措置

① 必須項目

以下のすべての項目を満たしていること

イ) 運行するバスに関し、遠隔地の点呼（ドライバーが所属する営業所ではなく、遠隔地において受ける点呼）において、担当の運行管理者が行う電話点呼に、運行管理者又はその補助者*が運転者に立ち会

って点呼を行っていること、または、IT 点呼を行っていること

※運行管理者または補助者は、運転者と同じバス事業者の従業員であるか、または当該事業者と当該点呼に関する契約を結んでいること

- ロ) 運行するバスにデジタル式運行記録計（デジタコ）を装備し、それを用いた運行管理、デジタコのデータに基づく運転者指導を行っていること
- ハ) 運行計画において、連続運転時間を 2 時間以下とし、運転時間 2 時間ごとに合計で 20 分以上の休憩を確保していること
- 二) 運行直前の休息期間が 11 時間以上であること
- ホ) 運行するバスの運転者の年齢が 70 歳未満であること

②選択項目

上記の措置に加えて、以下の事項に 1 つ以上該当していること

- ヘ) 日本バス協会から有効な安全性評価認定を受けていること
- ト) 安全運行協議会が設置され、その発意に基づき、運転者の過労防止策等の安全措置が適切に実行されていることについて、常時又は抜き打ちで調査が行われていること
- チ) 明文化された高速バス運転者の育成プログラムを有していること
- リ) ドライブ・レコーダー（ドラレコ）を用いて、運転者指導を行っていること
- ヌ) 運行するバスに、衝突被害軽減ブレーキが装備されていること
- ル) 運行するバスに、車線逸脱装置警報装置が装備されていること
- ヲ) 運行するバスに、居眠りを感知できる装置が装備されていること
- ワ) 運行管理者が 24 時間にわたって営業所に常駐して運転者をサポートする体制を敷いていること

3-3) 暫定対策の適用

- ・高速ツアーバスを対象とする。

高速ツアーバスとは、旅行業法に基づく旅行業者が造成・販売する高速道路を経由する 2 地点間の移動を目的とする募集型企画旅行として運行される、または、その類似の形態で運行される貸切バスをいう。

- ・7 月中旬までに必要な関係法令・通達を改正し、公布・即日施行する。

2. 運転時間等の基準の実効性確保のための措置

以下の項目のうち、①～⑤まで、⑧及び⑨に関しては、国交省として実施することを決定済み。

1) 運行管理が着実に実行されるための手段

①高速ツアーバス運行事業者への緊急講習

<内容>

高速ツアーバス運行事業者の運行管理者に緊急講習を行い、緊急対策について徹底。

<時期>

今夏の緊急対策として、本年7月に実施

②高速ツアーバス運行事業者等による自己チェック

②-1 運行管理等に関する情報に関するチェック結果の公表

<内容>

高速ツアーバス運行事業者は自らの運行管理の実施状況等を確認し、利用者にその結果を公開。国は事業者からの報告を受け、その一覧を公表する。なお、国から事業者に自己チェックリストを送付する。

<時期>

今夏の緊急対策として、本年7月及び8月において実施

②-2 事業者による自主点検

<内容>

高速ツアーバスに関し、旅行業者又はセンディング会社等のスタッフが、ターミナル付近の乗車場において、出発ごとに、車体表示の実施状況、交替運転者の配置状況、運転者の過労等の疑いの有無等を確認するとともに、問題があった場合は旅行業者に連絡させる。

<時期>

今夏の緊急対策として、本年7月及び8月において実施

③抜き打ち一斉点検

<内容>

高速ツアーバス運行事業者に対して、緊急対策の実施状況について抜き打ち一斉点検を実施する。

<時期>

今夏の緊急対策として、本年7月及び8月において実施

2) 利用者が実効性を見守ることができる仕組み

④利用者への表示（高速バス表示ガイドライン）

<内容>

旅行会社（企画運営会社）に、利用者に対して交替運転者の有無について Web 上で公表するように義務づける。高速ツアーバス事業者及び高速乗合事業者に、運行するバスにおいて運行経路等の情報（交替運転者の有無、運行経路と時間、実車距離）及び下記3) ⑦の措置があり得ることを表示することを義務づける。

<時期>

夏休みシーズン開始までに措置

⑤通報窓口の設置

<内容>

企画旅行の広告表示やバス事業者の安全性に関する情報について、利用者等からの通報窓口を国土交通省のサイト上に設定する。当該通報窓口へのリンクを旅行業者及びバス事業者の乗車券販売サイトに設定するよう指導。

<時期>

夏休みシーズン開始までに設置

3) 運転者が過労運転を回避できるための支援

⑥SA 等における体調管理

<内容>

高速ツアーバスの運転者が休憩地点到着時等に運行管理者に体調等を報告し、その結果を記録する。

<時期>

高速ツアーバス事業者に対して、今夏の緊急対策として、夏休みシーズン（7月23日～9月2日）に実施

⑦疲労感を覚えたときの措置

<内容>

運転者が強い疲労感を覚えた際に、運行管理者に事前通報なく運行経路を変更して、SA 等で休憩できることを明文化する。

<時期>

7月中旬までに必要な関係法令・通達を改正し、交付・即日施行

4) 事業者による運行管理の高度化のための措置等

⑧ デジタコ及びドラレコの導入促進。

⑨ 衝突被害軽減ブレーキ、車線逸脱装置警報等の先進的な技術の導入促進

以 上

1. 運行距離に基づく自主的な基準例

団体等	時間帯・距離／時間	キロ程／時間
高速ツアーバス連絡協議会	夜行便・実車距離	450km
	乗務時間	なし
労働組合 A	夜行便・実車距離	400km
	乗務時間	6 時間 30 分
労働組合 B	夜行便・乗務距離	380km
	乗務時間	6 時間 30 分
労働組合 C	夜行便・乗務距離	450km
	乗務時間	7 時間
労働組合 D	乗務距離	450km
	乗務時間	7 時間
※ 交替運転者の配置基準 (案)	夜行便・実車距離	400km/500km
	乗務時間	10 時間

2. 高速ツアーバスにおける配置基準例

高速ツアーバスの旅客企画実施会社（37 社）における交替運転者の配置基準の例。

夜行便における配置基準	数
距離に関わらず、2 名（注1）	9 社（24%）
200km 以上、2 名（注2）	1 社（3%）
350km 以上、2 名	1 社（3%）
450km 以上、2 名	22 社（59%）
670km 以上、2 名	1 社（3%）
不明	1 社（3%）
対象外（昼間便のみ）	2 社（5%）
合計	37 社（100%）

高速ツアーバス連絡協議会 調べ

（注1）配置基準は実際の運行経路によって決まることから、そもそも 450km 以上の経路しか持たない会社が『距離に関わらず 2 名乗車』としている場合がある。

（注2）距離については、実車距離や総運行距離など様々であり、一概に比較不可。

3. 高速乗合バスの夜行便の交替運転者の配置例

運行起終点	片道キロ数 (回送キロは含まず)	運行時間	運転者数
東京～青森	721.7	10時間 15分	2
横浜～青森	746.6	10時間 45分	2
東京～盛岡	677.4	10時間 35分	2
東京～富山	422.6	7時間 00分	2
東京～金沢	582.3	9時間 35分	2
東京～京都	598.7	9時間 30分	2
東京～大阪	561.0	8時間 15分	2
新宿～兵庫	584.0	9時間 30分	2
東京～奈良	617.4	11時間 42分	2
東京～鳥取	736.4	10時間 20分	2
東京～岡山	735.7	11時間 10分	2
東京～徳島	680.2	10時間 30分	2
東京～愛媛	840.8	12時間 05分	2
東京～福岡	1,150.0	14時間 25分	2
金沢～仙台	521.0	10時間 10分	2
金沢～横浜	643.0	8時間 30分	2
富山～仙台	502.2	9時間 00分	2
大阪～鹿児島	913.9	13時間 21分	2
鳥羽～福岡	835.5	12時間 40分	2
東京～新潟	322.7	5時間 20分	1
東京～名古屋	385.0	7時間 03分	1
新宿～石巻	426.5	7時間 10分	1
岐阜～新宿	396.5	6時間 55分	1
富山～大阪	381.2	7時間 30分	1
富士五湖～大阪	470.0	8時間 29分	1
伊那～大阪	351.5	5時間 36分	1
長野～大阪	455.9	8時間 38分	1
軽井沢～大阪	525.6	11時間 46分	1

平成 24 年 6 月 18 日現在

公益社団法人 日本バス協会 調べ

4. 配置基準に基づく交替運転者の有無の判断例

交替運転者の配置基準を、夜間 400km を超えた場合は交替運転者を用意することとした場合、仮に、以下の二点間の運行にかかる運転者数は以下のとおり。

運行の起点・終点	キロ程※1	時間※2	運転者数※3
東京駅 — 青森駅	716km	9 時間 18 分	2
東京駅 — 盛岡駅	542km	7 時間 11 分	2
東京駅 — 仙台駅	368km	4 時間 55 分	1
東京駅 — 福島駅	290km	3 時間 56 分	1
東京駅 — 新潟駅	337km	4 時間 30 分	1
東京駅 — 富山駅	437km	5 時間 48 分	2
東京駅 — 金沢駅	491km	6 時間 25 分	2
東京駅 — 長野駅	244km	3 時間 27 分	1
東京駅 — 静岡駅	188km	2 時間 33 分	1
東京駅 — 名古屋駅	362km	4 時間 51 分	1
東京駅 — 岐阜駅	399km	5 時間 16 分	1
東京駅 — 京都駅	471km	6 時間 12 分	2
東京駅 — 大阪駅	516km	6 時間 43 分	2
東京駅 — 兵庫駅	540km	7 時間 07 分	2
東京駅 — 岡山駅	674km	8 時間 45 分	2
東京駅 — 広島駅	818km	10 時間 32 分	2

※1：Google Map において 2 地点間の距離を検索した結果のうち、最短距離。

※2：Google Map において 2 地点間の移動時間を検索した結果であり、休憩時間等は一切含まない。

※3：交替運転者の配置基準をキロ程のみに当てはめたときの運転者の数。

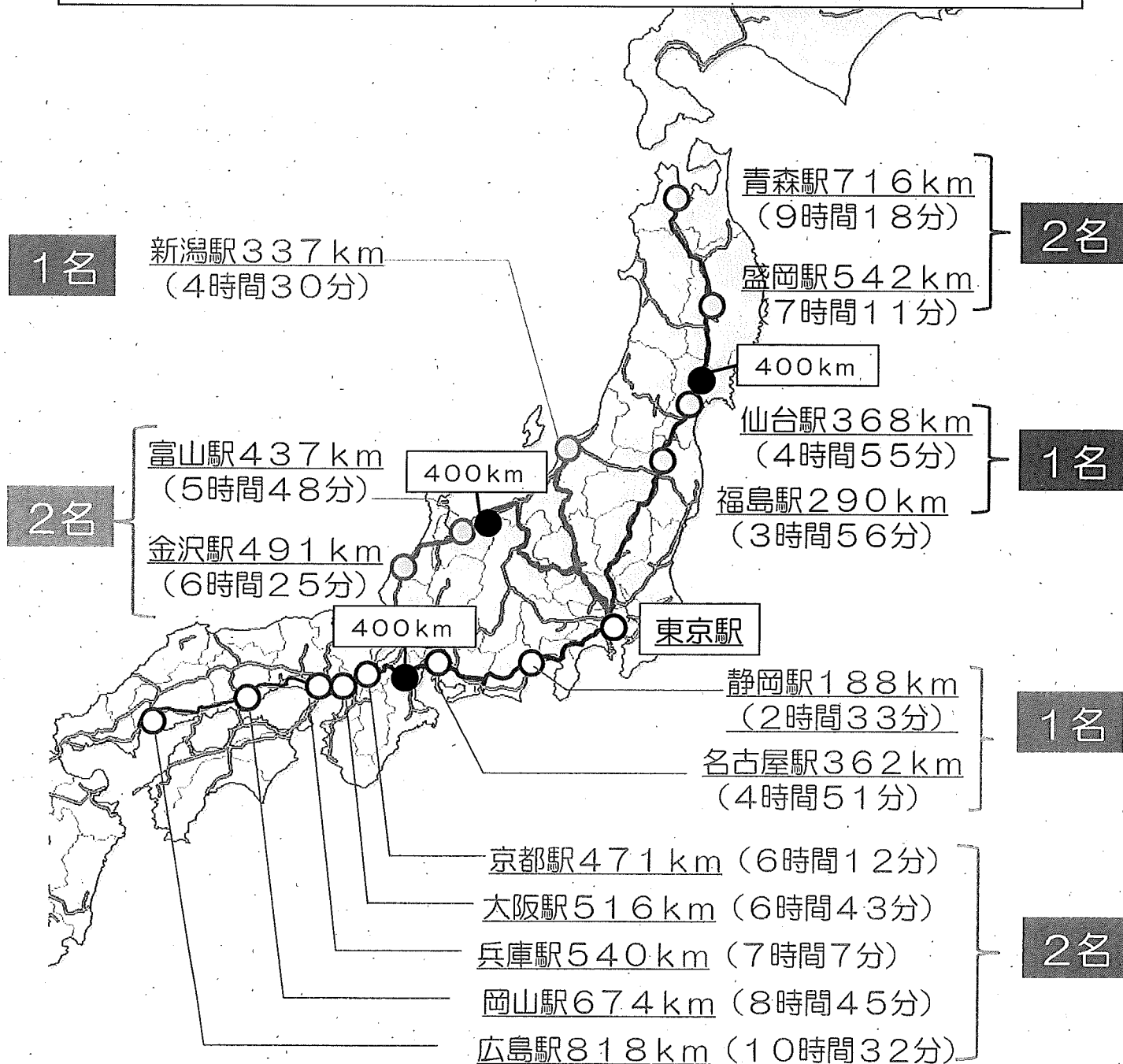
配置基準に基づく交替運転者の有無の判断例

東京発着便について、仮に、夜間の交替運転者の配置基準を400kmと定めた場合の交替運転者の数の例

※2地点間の距離を検索した結果のうち、最短距離

※2地点間の移動時間を検索した結果であり、休憩時間等は含まない

※交替運転者の配置基準をキロ程のみに当てはめたときの運転者の数



バスドライバー実態調査にかかる集計結果（中間報告）

1. アンケートの回答状況

6月15日現在で、アンケート回答数は2,818部となり、総配布数4,970部の57%を回収。

2. 代表的な質問に対する回答

アンケート① 年齢（有効回答数：2,810）

年齢	件数	割合 (%)
21歳-29歳	59	2.1
30歳-39歳	615	21.9
40歳-49歳	1,130	40.2
50歳-59歳	768	27.3
60歳-69歳	224	8.0
70歳以上	14	0.5

アンケート② 性別（有効回答数：2,693）

性別	件数	割合 (%)
男	2,675	99.3
女	18	0.7

アンケート③ 主に乗務しているバス（有効回答数：2,724）

主に乗務する路線	件数	割合 (%)
高速貸切	1,042	38.3
一般貸切	78	2.9
高速ツアーバス	167	6.1
高速乗合	987	36.2
一般乗合	379	13.9
その他	71	2.6

アンケート⑤ 経験年数（有効回答数：2,808）

選択項目	件数	割合（％）
1年未満	34	1.2
1年-5年	298	10.6
5年～10年	605	21.5
10年-15年	593	21.1
15年-20年	509	18.1
20年以上	769	27.4

アンケート⑦-1 昼間に安全に運転できる距離（有効回答数：2,783）

	安全に運転できる距離（km）
平均値	420
80%ile	500
90%ile	600

アンケート⑦-2 夜間に安全に運転できる距離（有効回答数：2,785）

	安全に運転できる距離（km）
平均値	345
80%ile	450
90%ile	500

アンケート⑧-1 昼間に自分が安全に運転できる距離
（有効回答数：2,791）

	安全に運転できる距離（km）
平均値	414
80%ile	500
90%ile	600

アンケート⑧-2 夜間に自分が安全に運転できる距離
（有効回答数：2,760）

	安全に運転できる距離（km）
平均値	329
80%ile	400
90%ile	500

アンケート⑨ 運行管理と安全に運転できる距離（有効回答数：2,780）

「より適切な運行管理がなされれば、安全に運転できる距離は変わる」可能性についての質問に対し、約40%が変わる、約35%が変わらないと回答。

→ より適切な運行管理方法に期待感があると考えられ、その手法について検討する必要がある。

選択項目	件数	割合 (%)
変わる	1152	41.4
変わらない	991	35.6
どちらともいえない	637	22.9

アンケート⑩ 遠隔地の点呼方法と安全に運転できる距離（有効回答数：2,789）

「遠隔地の点呼をより充実させれば、安全に運転できる距離は変わる」可能性についての質問に対し、約15%が変わる、約60%が変わらないと回答。

→ 遠隔地の点呼への期待感は薄い。

選択項目	件数	割合 (%)
変わる	427	15.3
変わらない	1,727	61.9
どちらともいえない	635	22.8

アンケート⑪ 健康管理と安全に運転できる距離（有効回答数：2,801）

「ドライバーの健康状態をしっかりと把握できれば、安全に運転できる距離は変わる」可能性についての質問に対し、約35%が変わる、約40%が変わらないと回答。

→ 健康状態の把握方法に期待感があると考えられ、その手法について検討する余地がある。

選択項目	件数	割合 (%)
変わる	971	34.7
変わらない	1,194	42.6
どちらともいえない	636	22.7

アンケート⑫ 年齢による過労度合い（有効回答数：2,791）

「年齢によって、安全に運転できる距離は変わる」可能性についての質問に対し、約70%が変わる、約13%が変わらないと回答。

→ 年齢によって運転距離は変わりうることから、今後、年齢と運転距離の関係について検討を行う必要がある。

年齢	件数	割合 (%)
変わる	1,941	69.5
変わらない	359	12.9
どちらともいえない	491	17.6

アンケート⑬ 勤務前日の平均睡眠時間（有効回答数：2,785）

選択項目	件数	割合 (%)
5時間以下	575	20.8
6時間	1,334	48.4
7時間	572	20.7
8時間	221	8.0
9時間	40	1.5
10時間以上	16	0.6

アンケート⑱-1 乗客の有無と疲労感（有効回答数：2,784）

「乗客がいない状態で運転するのと、乗客が乗車中で運転するのでは、疲労感が異なる」可能性についての質問に対し、約8割が乗客がいないと疲労が少ないと回答している。

選択項目	件数	割合（%）
乗客がいない方が疲労は少ない	2,128	76.4
乗客がいる方が疲労は少ない	39	1.4
乗客の有無では疲労は変わらない	617	22.2

アンケート⑱-2 疲労に影響する要因（有効回答数：2,765）

「運行による疲労にもっとも関係すると思う」上位3つの項目は、「乗務距離の長さ」約40%、「乗務時間の長さ」約22%、「乗客の有無」約19%と回答。

→ 乗客の有無は疲労へ大きく影響している。このため、回送時の疲労と乗車時のものとは一律に比較できない。

選択項目	件数	割合（%）
乗務距離の長さ	1,125	40.7
乗務時間の長さ	618	22.4
乗客の有無	535	19.3
天候	283	10.2
深夜の乗務	101	3.7
道路の走りやすさ	48	1.7
渋滞などの交通量	38	1.4
バスの性能	9	0.3
走行速度	2	0.1
休憩時間の長さ	2	0.1
労務管理	4	0.1

アンケート⑱-3 運行指示書にない場所での休憩の有無
(有効回答数：2,747)

「運行指示書の経路に記載のない場所で休憩」する可能性についての質問に対し、約55%がないか、ほとんどない、約30%が月に数回以下と回答。

→ 運行指示書に記載された場所以外で休憩したことがない運転者が、今後、疲れを感じたときに自由に休憩がとれるような何らかの対応が必要である。

選択項目	件数	割合 (%)
ない	689	25.1
ほとんどない (年に1, 2回)	848	30.9
たまにある (1ヶ月に1回程度)	525	19.1
ときどきある (月に2, 3回以上)	313	11.4
よくある (月に数回)	237	8.6
しょっちゅうある (ほぼ運行のたび)	135	4.9

アンケート⑱-4 運行後の疲労感 (有効回答数：2,783)

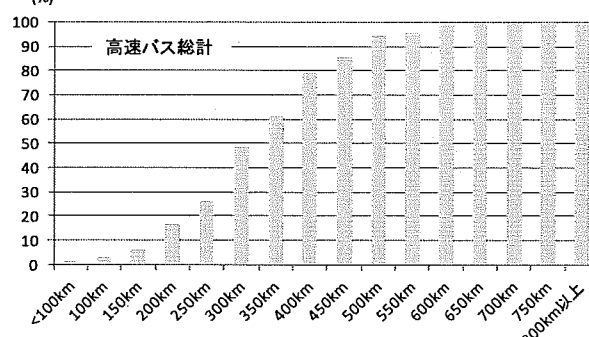
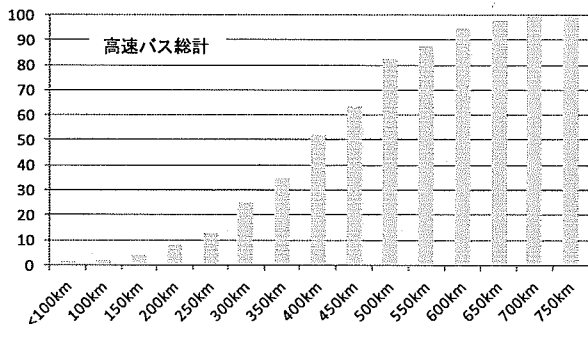
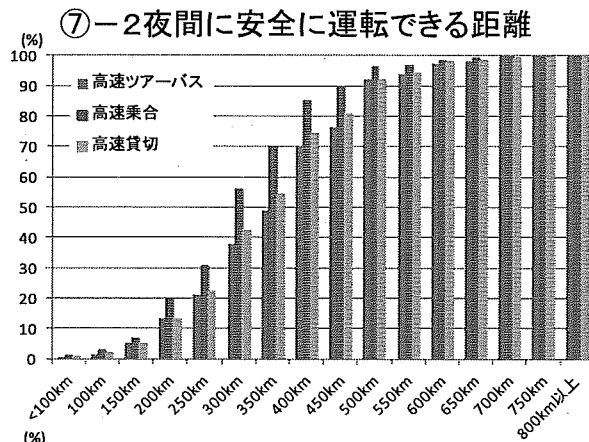
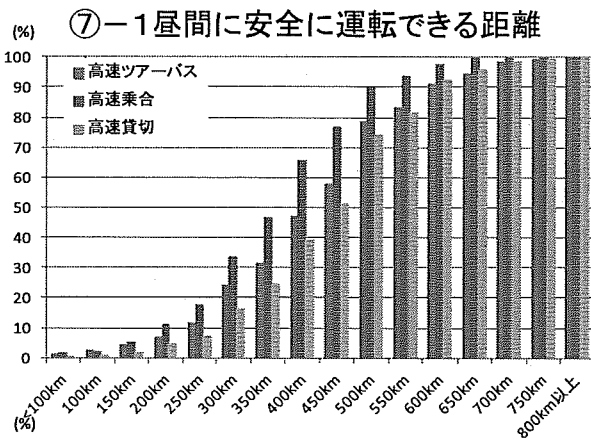
	件数	割合 (%)
ほとんどない	178	6.4
運行後に感じるが一晩の睡眠で回復	1,138	40.9
翌日に持ち越すが休日によって回復	849	30.5
いつも疲れている	618	22.2

アンケート⑱-5 強い疲れや眠気の有無 (有効回答数：2,784)

	件数	割合 (%)
ない	735	26.4
たまにある (年に1, 2回程度)	1,063	38.2
ときどきある (1ヶ月に1回程度)	528	19.0
よくある (月に2, 3回)	223	8.0
しょっちゅうある (月に数回)	179	6.4
ほぼ運行のたび	56	2.0

アンケート⑦-1、⑦-2

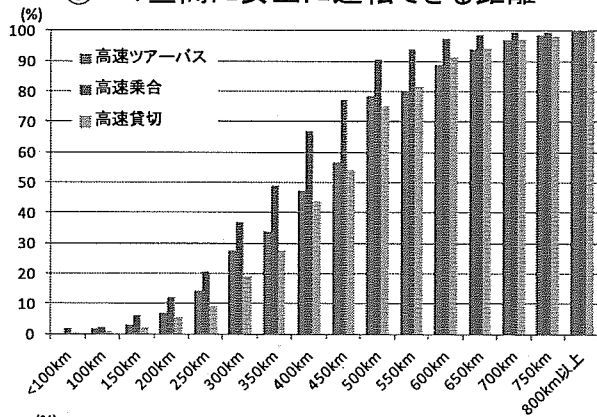
昼間/夜間に安全に運転できると思われる距離の累積 (%)



アンケート⑧-1、⑧-2

昼間／夜間に自分で安全に運転できる距離の累積 (%)

⑧-1 昼間に安全に運転できる距離



⑧-2 夜間に安全に運転できる距離

