

第2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 6 月 20 日 (水) 9:00 ~ 11:00

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、大聖康弘、高橋正也、中條武志、磯村浩子、
小島公平、小田征一、富田浩安、村瀬茂高、興津泰則、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
警察庁交通局交通企画課	大野課長補佐
厚生労働省	金子労働基準局長

4. 主な議題

- (1) 交通安全の生理学的背景
- (2) 過労運転防止に係る緊急対策について (案)
- (3) バス ドライバーの勤務状況についての調査

5. 議事概要

上記の議題 4. (1) について、高橋委員からプレゼンテーションが行われた。議題 4. (2) 及び (3) 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：今回限りの措置としても、670km という交替運転者の配置指針を廃止するのか残すのかをお聞きしたい。

高速バスの定義として 50km 以上というものは従前通り、“高速” という捉え方なのか確認したい。

資料 3 ページ 2 で、交替運転者の配置基準は今回一番重要な課題である。ポツ 2 に関し、それぞれの運転者には生活設計があるので、事前に勤務が確立されて初めて成り立つ。それで、疲労の蓄積がないように環境を整えていくということを望む。

運送契約において、旅行業者と運送会社の関係で、運行距離に関し交替運転者の

必要性について、当時国交省から二人乗務についてはこういうことだから、旅行業者が十分に配慮して実施すべきという事務連絡が出ていることから、こういう表現は間違いだろうと思っている。

乗客不在では運転者の疲労の尺度は異なるため、実車距離で代表可能と書いてあるが、現実には私自身夜行・昼行バスに乗務していた経験からして、実車距離ではなく少なくとも総乗務距離とすべきで、お客様の命を運ぶことは、いかに回送も含めて事業所から終着点まで、そして出先の事業所に回送できっちりと安全に帰るのかというのが大事。お客様を降ろして安堵するのは確かだが、最後までしっかりやることは重要。その後単に実車距離だけでくくるのは基本的に間違い。

資料3ページ3の夜間と昼間の関係はまさにそのとおり。距離設定の考え方はいろいろあるが、ドライバー立場によって体力の問題などがあり千差万別。一概にどの距離が良いとはいえないが、一定の基準を決めなければならないということは理解する。

資料3ページ4 交替運転者の配置基準案については、少なくとも今回においてはOKだが、今後、ツアーバスの移行問題は一年以内に整理すると大臣が言ったので、ツアーバスは来年の3月31日までで、4月1日からツアーバスが存在しないという認識をあわせておきたい。

資料3ページ5、400km、500kmの関係で、特別な安全措置を講じた場合については、4時間を超えて30分以上の休憩をするとあるが、今の改善基準でいう一日9時間という扱いに関し、前回も言ったが、改善基準は最低基準であるべきという立場。それぞれ個々の事業者として守るべきと思っている。ここであえて10時間と触れているが、どういう理解をしたらよいか疑問。

2時間を超えて10分や15分以上の休憩をきっちり取らせることが基本。自家用車でも2時間で休むことをカーナビが案内するのが一般的となっている。少なくとも、夜行バスであれば、2時間走行したら10分や15分休むべき。先ほど、先生の話のように、必ず変更してもらいたい。

安全措置の関係について縷々話しがあったが、それぞれの事業者がやるべきということであるが、国交省として統一して安全装置の義務づけを望む。

点呼のあり方では、テレビ電話の話しがあったが、あり方検討会では他の事業者がやることは安政課が反対した。それとの整合性はどうか。これは、アルコールチェックのあり方と連動する。

国交省と責任をもって貸切バスの安全を担保すべきと考えている。いくつかの緊急課題があるが、実車距離ではなく、総運行距離でやるべき。暫定をいつまでに明確にするかを示して欲しい。

小田委員：4月29日の事故直後、マスコミも含めて大変な騒ぎだったが、それが今日の会議につながったと思っている。2ヶ月近く経って少しは冷静に見られるようになってつつある。今日の資料についても、4月、5月のときの議論より、一応、腰が据わった議論を構築できるようになってきたとの印象。

今日出席のメンバーにきっちり把握しておくべきことを申し上げる。

高速バスには、高速乗合バス、高速貸切バス、高速ツアーバスの3種類があって、高速ツアーバスと高速乗合バスをとって比較すると、お客からは同じ商品のように見えるが、誕生経緯からして実際に異なっている。高速乗合バスは路線ごとに適切な厳格な審査を受けてできている。半年前から、労使の協議、改善基準を守る中でダイヤ編成、道路管理者や公安委員会との協議などに日時をかけ、そして始めて国交省に事前申請ができ、それから3ヶ月経ってから申請して許可となっている。その中で運行管理の要素がたくさんある。多くの路線では、共同運行となっているため、相手方の宿泊施設、車両点検、運行管理に関わる項目、相互に活用できるからで、事故が起きた場合にどちらの会社が対応することまで決めていることを考えて申請している。高速乗合バスは営業には疎いが、運行管理と人と物理的なものを投入して今日に至っているという長い歴史がある。

一方、高速ツアーバスは旅行会社が企画し、お客を募集し、それから貸切をチャーターする。これだけ。運行管理がどうなっている、事故があった場合の安全、点呼、アルコールチェックというのは国交省が事前に一切関知していない。事業者の責務に任されている。天と地ほどの差がある。なぜそうなったかは、高速ツアーバスが徐々に増え始めたときに、17年通達で違法性ではないと公にされたため、その後、運行管理に伴わないなかで、安くて見た目がよく便利な高速ツアーバスがどんどん伸びた。そこがいきつくところ、バス協会に加盟しない2000もの事業者、ほとんどが零細な貸切バス事業者が、仕事が欲しいという状況で、日雇いも雇って、今回の事故に至ったというもの。

急いで夏にやることになれば、高速ツアーバスに走行距離で厳しい条件を課すべき。

ただ、走行距離で決めるということは、旅行業者はこれからも安い料金をバス事業者に求めるはずである。400kmを超えて、貸切バスが2名の運転者を求めたとしても、しわ寄せは貸切バス事業者に行く。事故の再発に必ずしも寄与しない。距離を縮めるというのは有効ではあるが、その効果をよくよく検討すべきと思っている。

もう一つは乗務時間というのが出ているが、運転時間は2日平均9時間というのが最大の限度だが、毎日毎日9時間の運転をさせているわけではない。これはそうではなく、週40時間ということが決まっている。その中で9時間をやらせることができる。その反面、それ以外の日に短い時間を働かせることをしている。9時間を上限としてたまさか9時間をやらせていることがある。拙速に時間を短くすれば、解決する問題ではない。

清水委員：佃委員から出ている、実車距離。実車距離は、お客や旅行業者にとってわかりやすいと思っているが、嘘をついていることにならないか。実車の前後でたくさん走行していることがあれば嘘になる。総走行距離でお願いしたい。

運行管理者による遠隔地の点呼に関し、契約の内容で、バス事業者の所属なのか、個人でもOKなのか？

資料3ページ6、②ワ) 選択項目だが、運行管理者が24時間営業所にいなければ

ばならないというが、資料3ページ8の⑥で運転者が体調を運行管理者に報告するとなっている。ならば選択項目ではなく、必須項目ではないか。

資料3ページ8⑦、運転者が強い疲労をもたらしたときに、こういう場合、報告なしに勝手に休んでよいのか。事業者に報告をした上で、事業者ぐるみでどう対処すべきか検討すべき。運転者任せではなく、事業者としてのバックアップ体制を敷くべきで、見直しすべき。

鎌田委員（交通労連）：高速ツアーバスだけに縛りをかけるということで良いか？

木場次長：良い。

鎌田委員（交通労連）：670kmの基準を見直すという会議だと思っていたが、既存の事業者はどうしたらよいのか？

運行時間と実車距離、ツアーバスだけにかけるとすると、ツアーバスは10時間、それ以外は9時間という2つの制度ができてしまう。

蛇足だが、これだけ高速ツアーバスに縛りをかけるということは、行政として危険な運行体系と認めているといえる。いまずぐ営業を停止し、営業免許を変えるべき。

資料3ページ7の④、これをもししなかった場合、指導で終わるのか、それ以外の対処があるのか。

木場次長：今回の緊急対策は、高速ツアーバスを対象。交替運転者の配置基準については、これまでは9時間とか、二日平均して9時間という個々の運行に着目した基準になっていない。今回は個々の運行に着目して、交替運転者の配置が必要かどうかを明確にしたもの。これが関係者の間で共有できるものとなっている。

もともとエージェントに徹底してあったのではないかというご意見に対しては、今回新たに配置基準を設定すれば解決できると考えている。

総距離に関しては、事業者、旅行業者等が判断しやすいのが実車距離、総距離に関しては乗務時間で制限し、やみくもに回送距離が長いものは、これで排除していくという提案をしている。

安全装置の義務づけについては大型車の安全対策いう大きな柱として捉えて、車両安全対策検討会という別の場で検討しているところ。

高速乗合バスへの移行については、1年以内の移行に関しては、最大限努力していく。

三上課長：資料3ページ5の①必須項目イ)の記述が、バスのあり方検討会において議論していたものと違うものではないかという佃委員の指摘については、電話点呼が基本であり、当該バス事業者の運行管理者が点呼を行うとの前提を覆すものではない。

あくまでもこれまでの規制の上乗せであることをご理解いただきたい。

新しい乗合バスへの移行に関しては、現在、国土交通省で省令改正の準備を進めている。本年 7 月に省令改正をし、制度施行後 1 年以内に移行を進めると大臣が申しあげているところ。

アルコールチェックについては当該事業者が携行して実施するという考え方に変わりない。それ以外に、契約している事業者に乗せて、立ち会っていただき、確認してもらうという考え方。

佃委員：昨年 5 月 1 日からアルコールチェックが義務づけられた。昨年 2 月の時点から、共同運行している他の事業所にいったときに、そこにきっちり備え付けられたアルコールチェック装置が備えられていれば、それを利用し、アルコールチェックをすれば良いのではないかと相談したときに、安全政策課はそれは絶対だめと反対した。他社の機器で確認することは駄目で、自らの事業所に電話してやってくださいという話があった。

今回は対面点呼をやって、なおかつ契約の事業者健康管理をやらせてもらうことでいいのではないかとっている。アルコールチェックとリンクしていないので、おかしいと言っている。

中田局長：他社のアルコールチェッカーを活用すること、契約している事業者の点呼を行うということはあるが、これについては今後ご議論いただきたいと思っている。今回の提案はこれまでの考え方を維持した上で、それぞれの会社の責任のもとで管理をしてもらいたいということ。アルコールチェックも同様で、他社の人も立ち会っていただくということで、電話点呼で顔が見えないところを補足するという。これまでの点呼の考え方を変えるものではない。

ご指摘いただいているのは、出先で運転者の顔色を見る手段として、IT を活用してテレビ電話で確認するか、第三者が顔色をみるべきかという遠隔地の点呼のあり方をどのように充実させるかということである。今後の方策として考えるべきと考えているが、この夏の対策ではなく、夏以降に議論したい。

鎌田委員のご指摘については、資料 3 ページ 4 から書いているとおり、乗務時間は運転時間と違う概念を入れている。この基準と資料 3 ページ 5～ページ 6 の特別な安全措置は義務づけ。

資料 3 ページ 7 以降は基準を実行確保の措置であり、基準とは別で、指導である。

鎌田委員（交通労連）：これはツアーバスだけなのか？

中田局長：これは夏の暫定基準であり、ツアーバスに対するもの。他のバスについてどうするのかという今後の議論がある。670km も同じ。

小田委員：アルコールチェックに関し、モバイルチェックという携帯電話とセットとなってやっているものがある。アルコールチェックの映像と数値、年月日、氏名が本部に送られる。また、相手先の運行管理者に法的に義務はないが、運行管理の異常

の有無などを報告するという自主的な取り組みを行っている。アルコールチェッカーが会社によって機種が違う、その判断基準などが異なるなど、具体的な整理すべき問題があり、実務的に混乱することとなる。他社の運行管理者に見ていただくことは一定の意義があるが、この問題を解決する必要がある。

興津委員：旅行業界としても今回の事故を受け、これまで以上に業界として責任をもって取り組んでいきたい。バス事業者と労組と連携し、国で決められた指針については業界の中で守っていくように徹底していく。しかし、労協に定められた各社の基準のばらつきと国が定める距離とどちらを守っていくかはややっこしく、我々にわかりやすい基準を示してもらいたい。

安全第一という観点から示された基準は遵守していきたい。

資料3ページ6に、高速ツアーバスの定義として書かれている中に、「類似したもの」とあるが、旅行業界として作ったスキーバス、登山バス等については高速ツアーバスとは昔からやってきた別次元であり、観光庁に対して、季節限定、観光目的とした客しか乗れない、目的が混乗されたビジネスモデルとは違う、と言っている。

全てが二地点間の移動とみなされたときに、旅行業界自ら輸送事業者とならなければならないということは不可能。旅行業者として撤退しないといけなくなる。安全を重視し、それぞれが努力し、利用促進を図ることで、バス事業者とともに、このビジネスモデルが今まで以上に会社に利益となることとするのが本来の形。これを外れば、縮小せざるを得ない。

特に季節は動的なことまで規制されれば、運行しづらくなる。分類については議論したい。バス事業者にとっても利益となるビジネスモデルを構築したい。

村瀬委員：ツアーバスを運行している協議会であり、今回の事故については重く受け止めている。二度と起こさないということで、会員ともども、昨日、臨時総会を行い、今後に向けてできる限りの安全運行を徹底することを話し合った。今回の提案を受け、有識者の意見、労働者の意見を踏まえており、今回の配置基準は合理的に決められていると思っている。

ただ心配は、協議会として、急激な変革があるとしわ寄せがあることを懸念している。協議会としては、受け入れるものを全部やるというのではなく、できるものだけをやる。全部やると必ず負荷がかかり、重要なことであるが、できる限り早く進めて、公表していただきたい。

富田委員：グリーンナンバーは国交省からもらい、今まで長らく国民が安心して乗ってもらえるという信頼を得ていたが、その中で白バスまがいなものがあるということがはっきりし、国民の信頼を失ってしまった。今後はこのような事故が二度と一切起こらないようにしていかなければならないと思っている。

今回の見直しは一定の効果があるが、小田委員が言ったとおり、高速ツアーバス事業者と高速乗合バス事業者には安全に対する取り組みに格段の差があることが

分かっている。貸切バス事業は5台以上あれば良いが、規模の大小でデータとしては事故率は変わらない。零細企業だから排除すべきとはならないが、ツアーバスというのは、貸切バスより高速バスに近いということで高速バスに則った規制をしていかなければならないと思う。

運行管理や運転者への教育などをしっかりやるためには、一定以上の規模が必要と思う。

村瀬会長に高速ツアーバスの実態を聞くと、約8割が車両数20台以下で2割の仕事を受け、約2割の車両数20台以上の業者が8割の仕事をしている。おそらく季節波動の中で、車が足りないときに、小さな規模の企業が受けていることとなっている。今、ツアーバスに対し早急にバンソコウを貼るような対策をやるようとしているが、会社の規模も基準に入れたらよいのではないかと思っている。

小島委員：第2回検討会で配置基準案として具体的な提示があり、非常に議論しやすくなっている。その中身は、きちりロジカルな展開がなされており、これに従い委員の中で中身の数字について議論すべき。その議論も早めにやるのが大事。この対策は、誰もが見てもわかりやすい、どの事業者も守れるようにしていくべき。

大聖委員：運転者の管理などバスの運行にかかるデータがあるが、第三者でも透明性を持って後からチェックできるような記録をして欲しい。今すぐという対応は難しいと思うが、究極にはやってもらいたい。

交替する補助運転者に対しては、どのタイミングで交替するかはあいまいであり、明確にしてもらいたい。

事故は大事故だけでなく、小さいものもあり、それがどういう因果関係で発生したのか、今後まめに解析するようにしてもらいたい。

酒井座長：一番目に言われたことで、たとえば資料3ページ8の高速ガイドラインが提案されているが、このようなことで良いのか？

大聖委員：こういう方針が良いが、管理する立場で後からチェックできるようになっていることを強調したい。

小田切委員：高橋委員からの発言のとおり、仮眠の重要性を認識すべき。今回の暫定基準に入れるのは難しいと思うが、事業者に理解をしてもらいたい。また、前日の睡眠時間が短いことも事故のリスクを高めるので、日常生活の中で十分な睡眠をとるような管理が必要であることを考えてもらいたい。

高橋委員：現状、運行の途中では2時間で15分ほどの休憩しか取れないということで、夜間の運行前に休息、とりわけ睡眠を十分に確保することが大事。

小田切委員：資料3ページ6～8にかけての特別な安全措置として必須項目と挙げられている中に、運転時間2時間ごとに合計20分以上確保する、とあるが、この20

分という長さは体を休めるということにしか使えないと思われ、他に十分な休息をとることを重視すべき。

鎌田委員（東洋大学）：前回、法的拘束力について発言したが、今回の説明を聞いて、今回の交代運転者の配置基準は運輸規則を解釈して基準として位置づけたということで、670kmの指針とは異なるという理解。従来は改善基準告示を組み入れて、それが拘束力をもつ基準としていたが、それとは別に運輸規則に基づき国交省が基準を設定したということで、この違反に関しては国交省が処分するという整理された理解。

交替運転者の配置基準というのがどの範囲までを基準とするのかということとなるが、資料3ページ5の括弧中が基準であると思う。

配置基準は400kmと500kmに二段階になっていて、あわせて特別な安全措置も基準となるわけで、それは良いと思うが、たとえば、資料3ページ6の二)で、運行直前の休息期間が11時間以上という改善基準告示の8時間より厳格なものとなっているが、労働基準告示は厚労省が指導することによって実効性を確保しているが、国交省が独自で確認することとなる。国交省の実効性確保のための措置をどうやっていくのか。今後、ツアーバス以外においても、休息期間とかは労働時間に関わる事項であり、従来のバスは改善基準告示が適用され、ツアーバスはその上積み部分が適用される。適用対象に違いがあるので、その辺の整理を行わなければ、現場が混乱すると思う。

磯村委員：利用者の立場として実効性のある対策と分かり易さが必要で、バスでも高速ツアーバスと高速乗合バスなどいろいろと種類がある。トラブルがあって国民生活センターに相談されたものを見ると、相談者が混乱している。

実効性があることに鑑み、利用者が分からないといけない。その表示をしっかりと、周知してもらいたい。

利用者にとって実車距離の方がわかりやすい。対策例で挙げられているところで、東京-青森間が2名と具体的となっていた方がわかりやすい。実際は走行コースによって違うものと思うが、東京-岐阜間は399キロで会社によって運転者数が変わると思うが、わかりやすくしてもらいたい。

利用者が実効性を見守る仕組みとして、表示も通報窓口も是非やってもらいたい。ただ、表示の場合はWeb上ということだが、緊急措置としては分かるが、Webを使わない人もいる。高速ツアーバスは利用者の多くが若者であることから、Webで契約をする人が多いということで手始めに行うことは理解するが、全ての利用者がWebを使えるわけではなく、Web掲示以外の手段も考えてもらいたい。

杉山委員：連合としては自動車運転者に関わる政策として、連続運転時間に関し、連続運転時間4時間を2時間にすべき、休息期間8時間を10時間にすべきということ要望している。

今回は、高速ツアーバスの夜間運行において、運転者1名で運行できる距離を5

00km まで認める要件の中の必須項目という位置づけではあるが、資料3ページ6で連続運転時間2時間以下、休息期間11時間以上という数字が示されたことについては、評価を別として受け止めていきたい。

実車距離とする総運行距離とするのかについては、次回以降の整理を踏まえて判断していきたい。

木場次長：さまざまな意見をいただいたので、それを踏まえ、改めてご提案したい。実効性確保が大事なところだと考えている。利用者によく見えることが重要。そのような視点を再度確認したい。

金子局長：2つコメントしたい。鎌田先生からのご指摘については、高速ツアーバスについて、夏までに新しい基準が出るのであれば、労働基準監督機関としても、その内容の周知を行うなど、できることは国交省と連携して取り組んでいきたい。

また、実車距離と総運行距離については、労働条件を改善する立場からは、それを区別する意味はないが、一方で、お客さんを乗せている点も含めて検討されているということだと、とりあえず理解しているところ。

清水委員：24時間サポートは必須項目とすべきということについて考え方をお聞きしたい。

三上課長：運行管理のあり方については、今回事故の後に、6月11日に発表した安全規制の強化項目の一つとして盛り込まれており、運行管理のあり方について今後議論するとしている。今回は暫定対策ということで、夏まで間に合わせるということで今回の提案となったもの。

清水委員：緊急対策としては、すぐにやろうと思えば、24時間体制はすぐにできるのではないか。

三上課長：小規模事業者が多いので、運行管理者の数が少なく、24時間体制はすぐに組めるものではない。今後の運行管理体制のあり方を議論する中で検討していきたい。

清水委員：国交省として望ましいと考えているという理解でよいのか。運転者が疲労を覚えたときに運行管理者に連絡を取るときに、運行管理者がどこにいるべきなのか。

木場次長：運行管理者への通報の前であっても、運転者はまず休むべきであり、その環境を整えるべきではないか考えている。

佃委員：それは間違っていると思う。運行管理者は常時いるべき。サポートすべきというのではなく、いつ何時何が起こるか分からない。そのときにサポートではなく、

運行管理者は指示しないとイケない。24 時間体制で常駐させるべきである。清水委員のとおり、運転者は疲労したら必ず休む。ここに休憩していると連絡する。運行管理者が常駐するのは基本である。運行管理者は運行を安全に保つ最高責任者であるという認識をもつべき。

木場次長：運行管理者の責任はまさにそのとおり。逆に運行管理者の指示がなければ休憩できないという誤解があるのは避けたい。誤解がないということもあろうかと思うが、実態を把握したうえで、改めて提示したい。

酒井座長：緊急対策をまとめるために、非常に短期間であるが、もう一回議論したい。緊急対策として行政として行ってもらいたいものを絞ることが我々の役目。今回言い足りないことがあれば、21 日（木）まで事務局に出してもらいたい。

木場次長：時間がないために、このようなスケジュールでお願いしたい。次回の検討会は、来週水曜日、27 日 10:00～とさせていただくことでよろしいでしょうか？
意見がないようですので、正式な通知を後ほどさせていただきます。

酒井座長：本日は熱心なご討議ありがとうございました。

以 上