

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」こととされている。

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。

^{*} 実車距離とは、利用者の乗車の有無に関わらず、旅行業者が、利用者が乗車可能な区間として設定した起点から終点までの距離をいう。

- ・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)

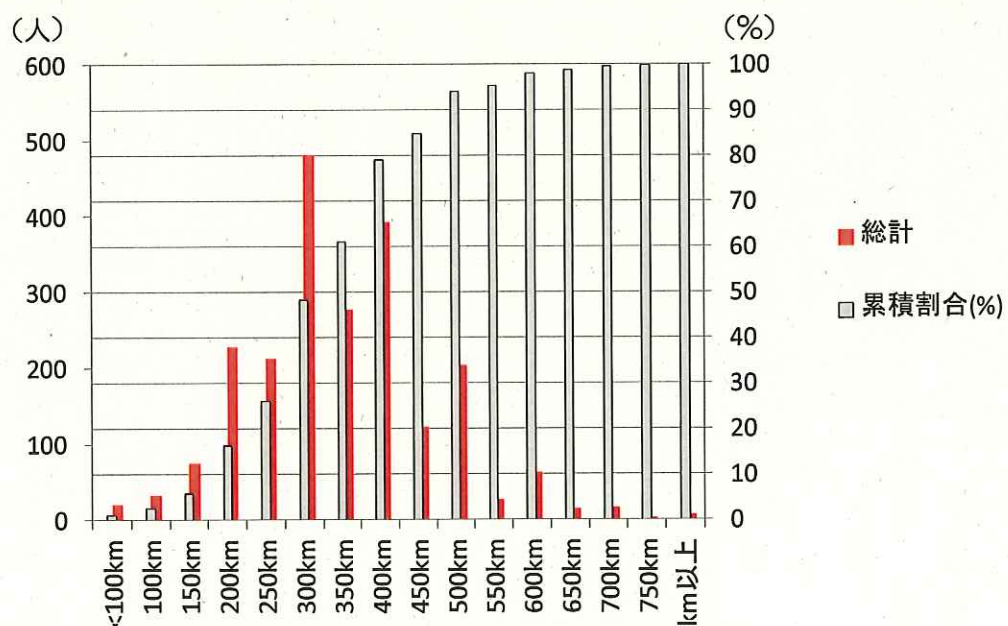
2) に記述した考え方に加え、バスドライバー実態調査、労使協定及び実際の高速ツアーバス及び高速乗合バスの運行実態を総合的に勘案し、今夏からの暫定措置として、高速ツアーバス等について以下の運行距離及び乗務時間を超えた場合は、交替運転者を必要とする。

なお、暫定措置の実施状況を踏まえ、今後、交替運転者の配置基準及びその適用対象を見直していくこととする。

3-1) 交替運転者の配置基準の暫定措置 (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。



主に高速道路を運転する運転者が、夜間において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。

なお、外的環境によって安全に運転できる距離は変わりうるものであり、実際の運行経路の設定にあたっては、上記の制限の範囲内で個々に判断する必要がある。

高速ツアーバス等の夜間運行※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る場合は、交替運転者を必要とする。

運行距離：実車距離が 400km を超える場合。

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 時間を超える場合。

※ 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に従い、運転者の養成を行っていること

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

又) 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時間にわたって運行中は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) 暫定措置の適用

- ・ 今回の交替運転者の配置基準の暫定措置の適用対象となる高速ツアーバス等とは以下のものとする。
 - ・ 高速ツアーバス（高速道路※を経由する2地点間の移動のみを主たる目的とする募集型企画旅行として運行される貸切バスをいう。）
 - ・ 会員制高速バス（会費を支払った会員向けに一定期間乗り放題等の形態で提供される、高速道路を経由する2地点間の移動サービスのために運行される貸切バス）
- ※ 高速道路とは、高速自動車国道法（昭和32年法律第79号）第4条第1項に規定する高速自動車国道及び道路法（昭和27年法律第180号）第48条の4に規定する自動車専用道路をいう。
- ・ 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>

「高速乗合バス」及び「高速ツアーバス」の販売において、①インターネットにおける広告の表示、②紙媒体における広告の表示、および③車両における表示、の3つを対象とし、運行するバスの運行経路等の情報（交替運転者の有無、運行経路と時間、実車距離）等について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>

運転者が体調の異変等を運行管理者に伝えやすい環境を醸成するために、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又は補助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、走行中の携帯電話の発信等を行えないことも踏まえ、運行管理者又は補助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

バスドライバー実態調査にかかる集計結果

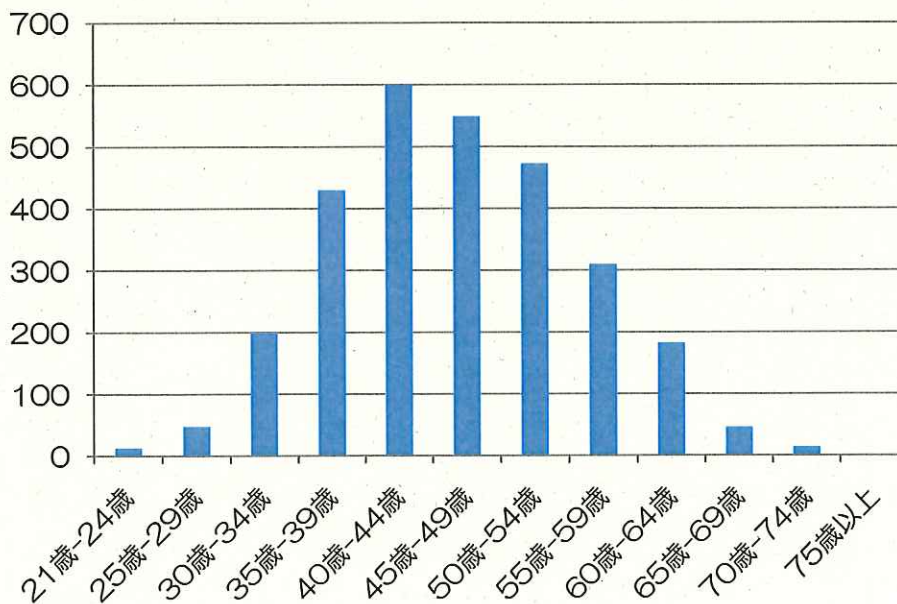
1. アンケートの回答状況

6月22日現在で、アンケート回答数は2,875部となり、総配布数4,970部の57.8%を回収。

2. 代表的な質問に対する回答

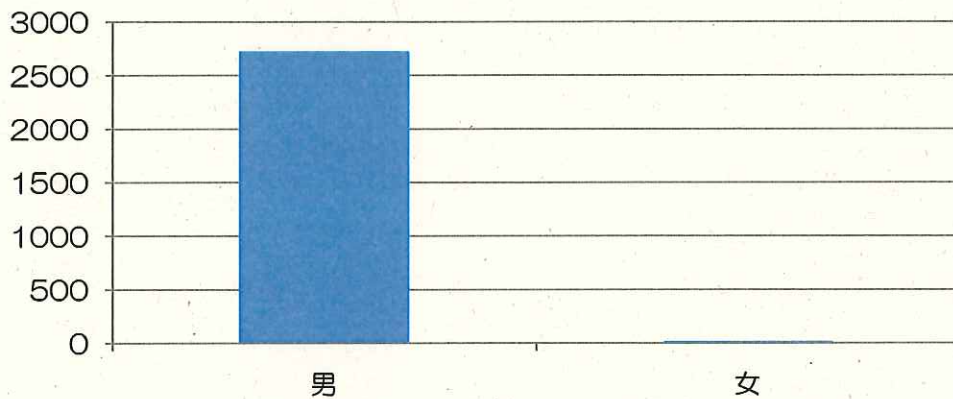
アンケート① 年齢（有効回答数：2,867）

年齢	件数	割合 (%)
21歳-29歳	61	2.1
30歳-39歳	630	22.0
40歳-49歳	1,149	40.1
50歳-59歳	783	27.3
60歳-69歳	229	8.0
70歳以上	15	0.5



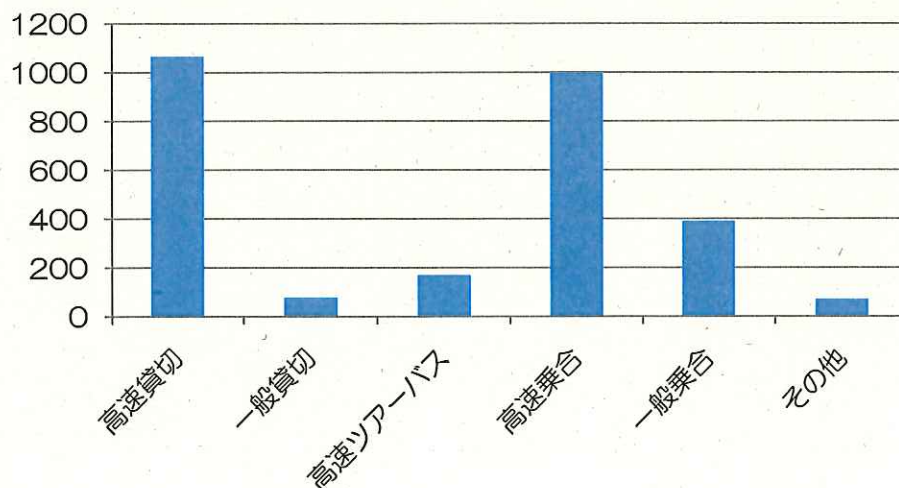
アンケート② 性別（有効回答数：2,745）

性別	件数	割合 (%)
男	2,727	99.3
女	18	0.7



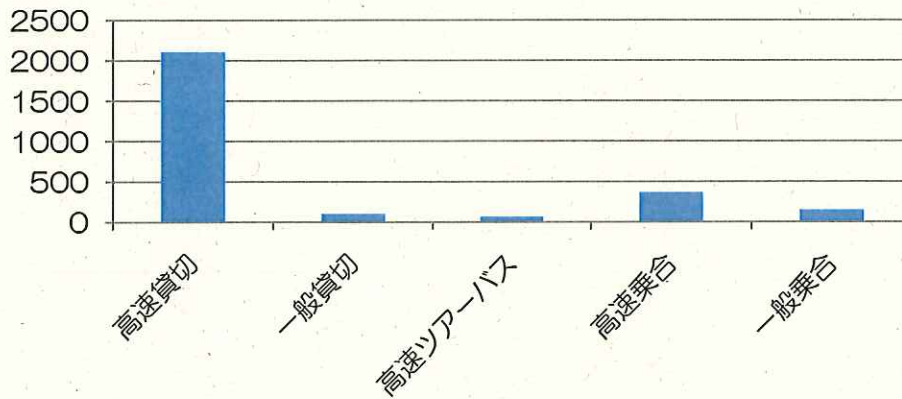
アンケート③ 主に乗務しているバス（有効回答数：2,775）

主に乗務する路線	件数	割合 (%)
高速貸切バス	1,066	38.4
一般貸切バス	78	2.8
高速ツアーバス	170	6.1
高速乗合バス	998	36.0
一般乗合バス	391	14.1
その他	72	2.6



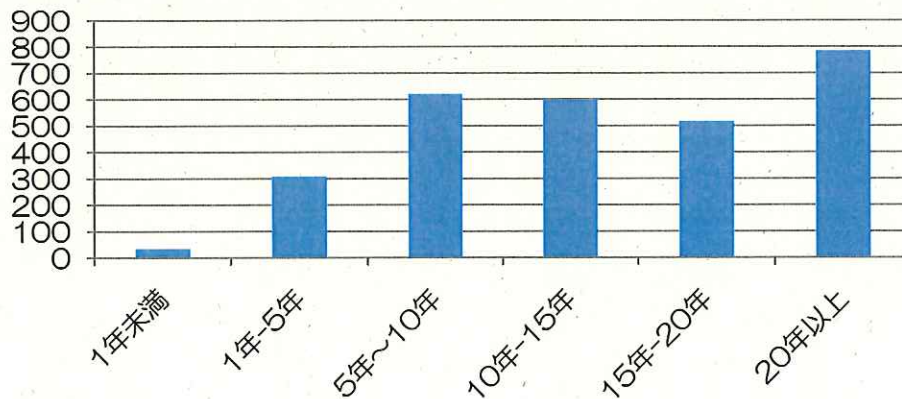
アンケート④ 過去に勤務したことがある路線（有効回答数：2,790）

選択項目	件数	割合 (%)
高速貸切バス	2,107	75.5
一般貸切バス	101	3.6
高速ツアーバス	67	2.4
高速乗合バス	366	13.1
一般乗合バス	149	5.3



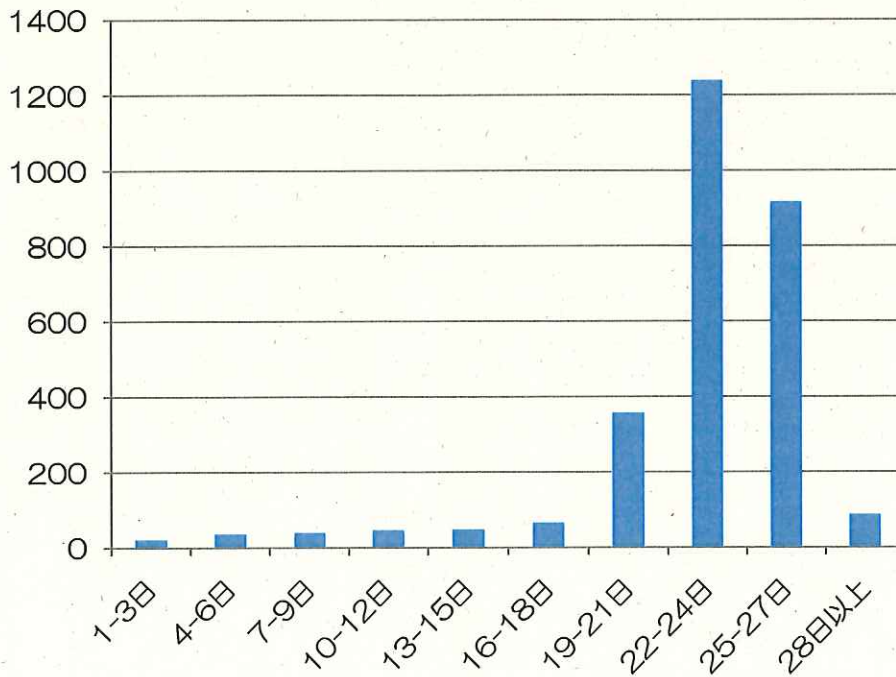
アンケート⑤ 経験年数（有効回答数：2,862）

選択項目	件数	割合 (%)
1年未満	34	1.2
1年-5年未満	308	10.8
5年-10年未満	621	21.7
10年-15年未満	598	20.9
15年-20年未満	516	18.0
20年以上	785	27.4



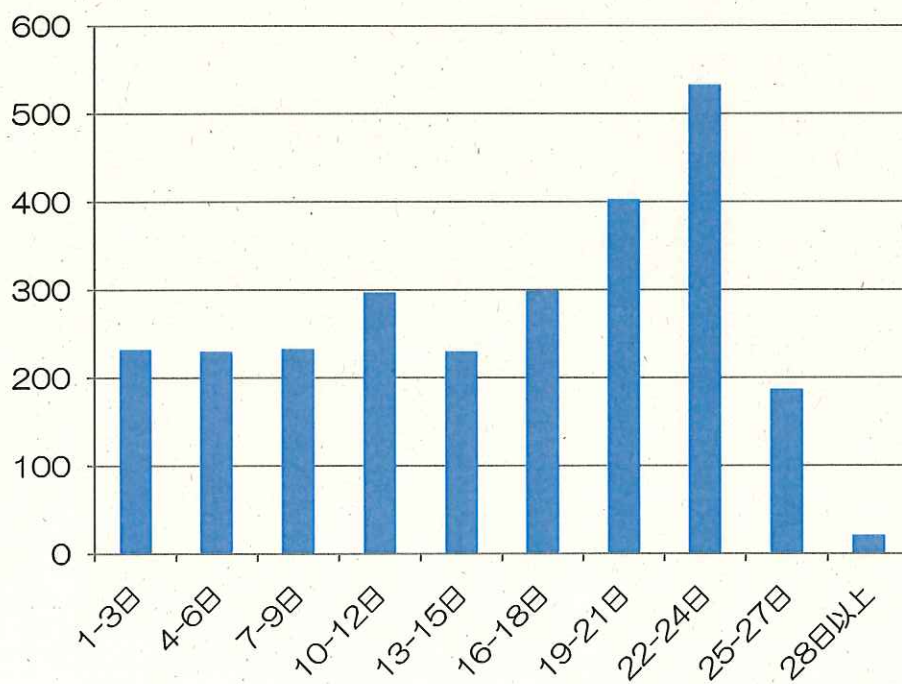
アンケート⑥-1 勤務日数（有効回答数：2,858）

選択項目	件数	割合（%）
1-3日	22	0.8
4-6日	36	1.3
7-9日	40	1.4
10-12日	46	1.6
13-15日	48	1.7
16-18日	66	2.3
19-21日	357	12.5
22-24日	1,239	43.4
25-27日	917	32.1
28日以上	87	3.0



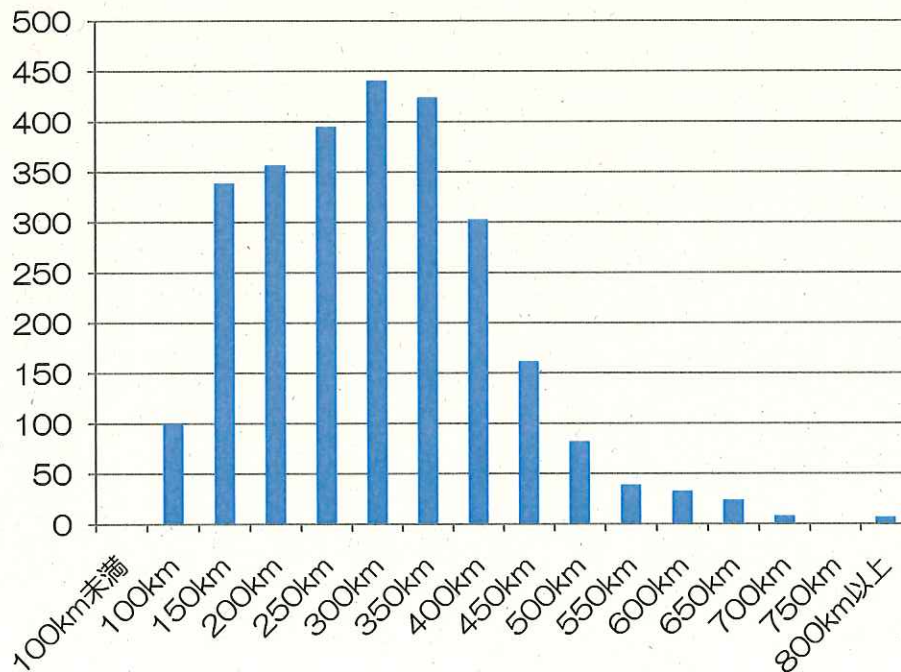
アンケート⑥ー2 乗務日数（有効回答数：2,665）

選択項目	件数	割合（%）
1-3日	232	8.7
4-6日	230	8.6
7-9日	233	8.7
10-12日	297	11.1
13-15日	230	8.6
16-18日	299	11.2
19-21日	403	15.1
22-24日	533	20.0
25-27日	187	7.0
28日以上	21	0.8



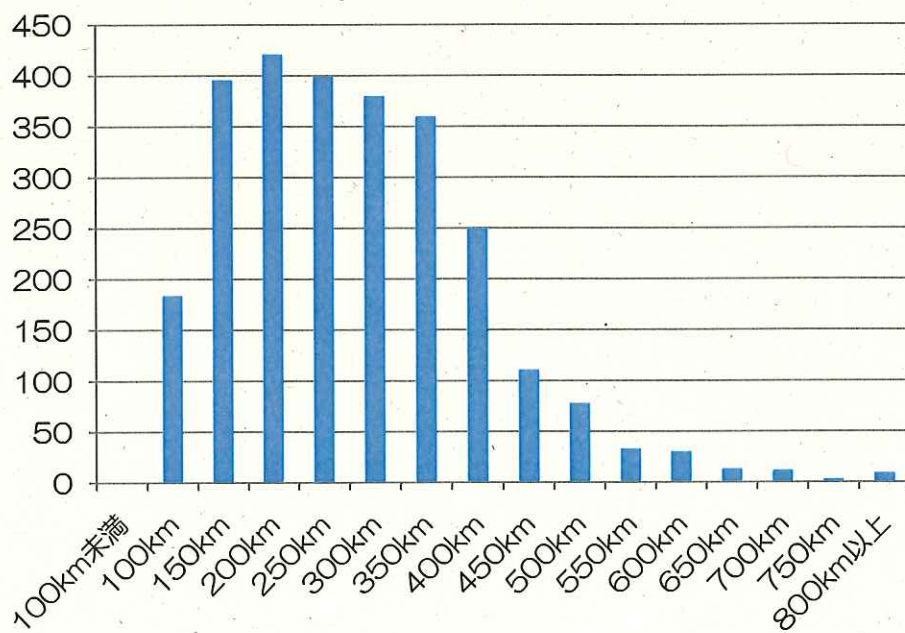
アンケート⑥-3 総走行距離の平均（有効回答数：2,815）

選択項目	件数	割合 (%)
100km 未満	100	3.6
100km	100	3.6
150km	339	12.0
200km	357	12.7
250km	395	14.0
300km	441	15.7
350km	424	15.1
400km	303	10.8
450km	162	5.8
500km	82	2.9
550km	39	1.4
600km	33	1.2
650km	24	0.9
700km	8	0.3
750km	1	0.0
800km 以上	7	0.2



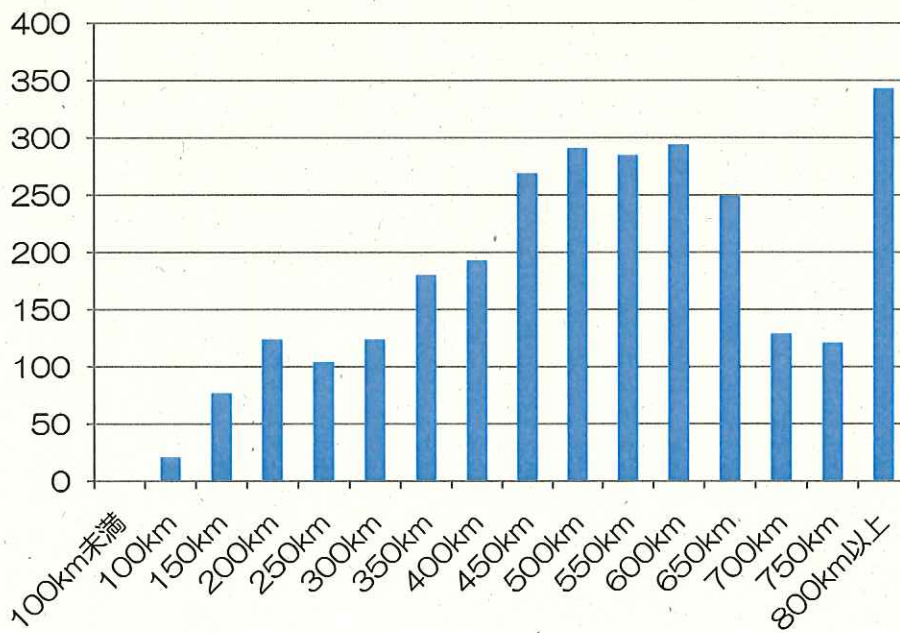
アンケート⑥-4 実車距離の平均（有効回答数：2,829）

選択項目	件数	割合 (%)
100km 未満	150	5.3
100km	184	6.5
150km	396	14.0
200km	421	14.9
250km	399	14.1
300km	380	13.4
350km	360	12.7
400km	250	8.8
450km	111	3.9
500km	78	2.8
550km	33	1.2
600km	30	1.1
650km	13	0.5
700km	12	0.4
750km	3	0.1
800km 以上	9	0.3



アンケート⑥-5 最長の乗務距離（有効回答数：2,840）

選択項目	件数	割合 (%)
100km 未満	36	1.3
100km	21	0.7
150km	77	2.7
200km	124	4.4
250km	104	3.7
300km	124	4.4
350km	180	6.3
400km	193	6.8
450km	269	9.5
500km	291	10.2
550km	285	10.0
600km	294	10.4
650km	249	8.8
700km	129	4.5
750km	121	4.3
800km 以上	343	12.1

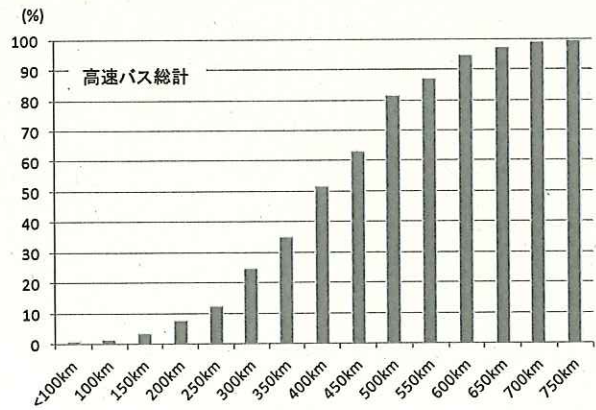
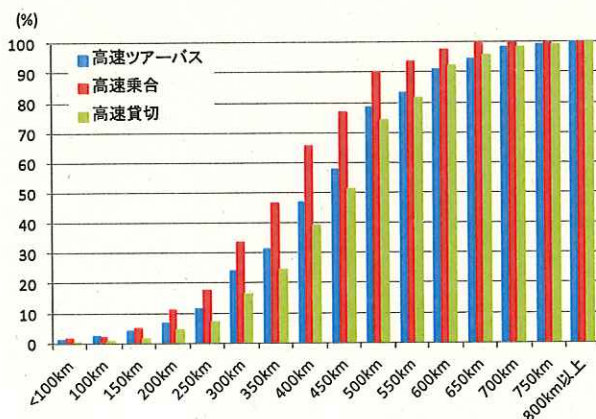


アンケート⑦-1 昼間に安全に運転できる距離（有効回答数：2,835）

選択項目	件数	割合 (%)
100km 未満	56	2.0
100km	49	1.7
150km	104	3.7
200km	168	5.9
250km	135	4.8
300km	357	12.6
350km	268	9.5
400km	467	16.5
450km	306	10.8
500km	472	16.6
550km	135	4.8
600km	187	6.6
650km	67	2.4
700km	41	1.4
750km	12	0.4
800km 以上	11	0.4

（高速バス運転者が安全に運転できると思われる距離の平均値、累積 (%)）

	安全に運転できる距離 (km)
平均値	421
80%ile	500
90%ile	600

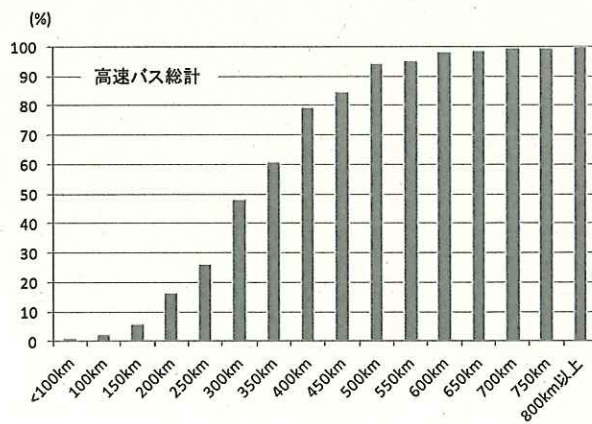
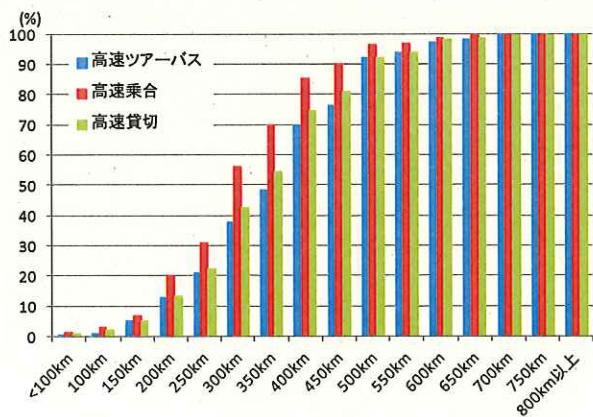


アンケート⑦-2 夜間に安全に運転できる距離（有効回答数：2,837）

選択項目	件数	割合 (%)
100km 未満	76	2.7
100km	74	2.6
150km	151	5.3
200km	311	11.0
250km	277	9.8
300km	607	21.4
350km	321	11.3
400km	481	17.0
450km	150	5.3
500km	243	8.6
550km	28	1.0
600km	72	2.5
650km	18	0.6
700km	17	0.6
750km	4	0.1
800km 以上	7	0.2

（高速バス運転者が安全に運転できると思われる距離の平均値、累積 (%)）

	安全に運転できる距離 (km)
平均値	346
80%ile	450
90%ile	500

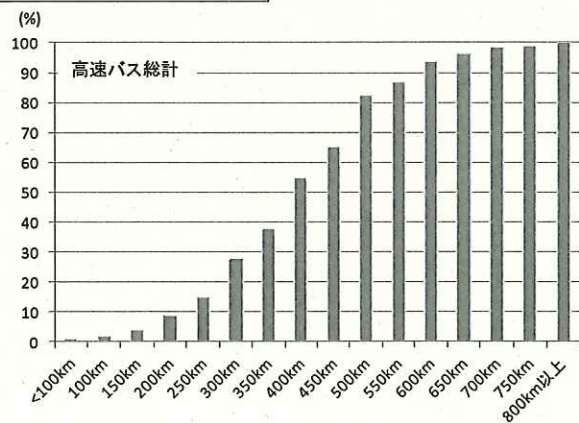
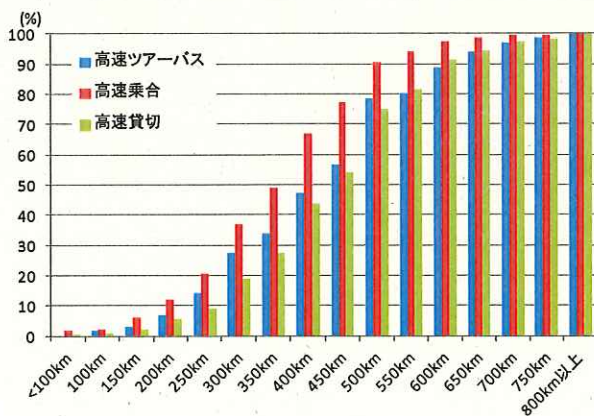


アンケート⑧-1 昼間に自分が安全に運転できる距離
(有効回答数：2,843)

選択項目	件数	割合 (%)
100km 未満	58	2.0
100km	56	2.0
150km	112	3.9
200km	185	6.5
250km	160	5.6
300km	371	13.0
350km	268	9.4
400km	462	16.3
450km	275	9.7
500km	453	15.9
550km	113	4.0
600km	174	6.1
650km	60	2.1
700km	49	1.7
750km	19	0.7
800km 以上	28	1.0

(高速バス運転者が安全に運転できると思われる距離の平均値、累積(%))

	安全に運転できる距離 (km)
平均値	415
80%ile	500
90%ile	600

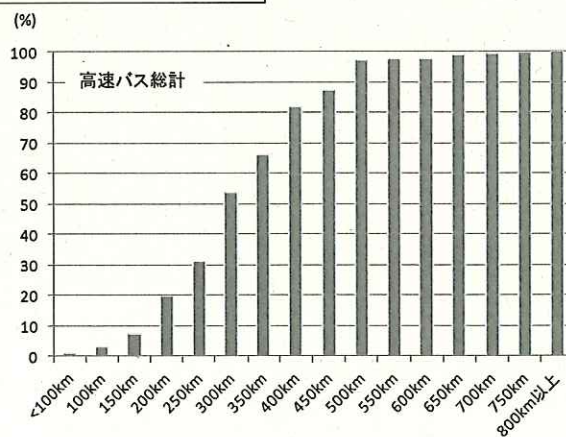
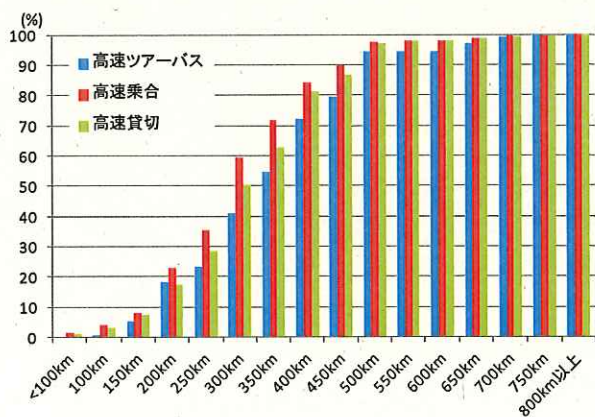


アンケート⑧-2 夜間に自分が安全に運転できる距離
(有効回答数：2,811)

選択項目	件数	割合 (%)
100km 未満	86	3.1
100km	96	3.4
150km	163	5.8
200km	360	12.8
250km	318	11.3
300km	600	21.3
350km	309	11.0
400km	415	14.8
450km	148	5.3
500km	245	8.7
550km	13	0.5
600km	3	0.1
650km	26	0.9
700km	14	0.5
750km	8	0.3
800km 以上	7	0.2

(高速バス運転者が安全に運転できると思われる距離の平均値、累積(%))

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

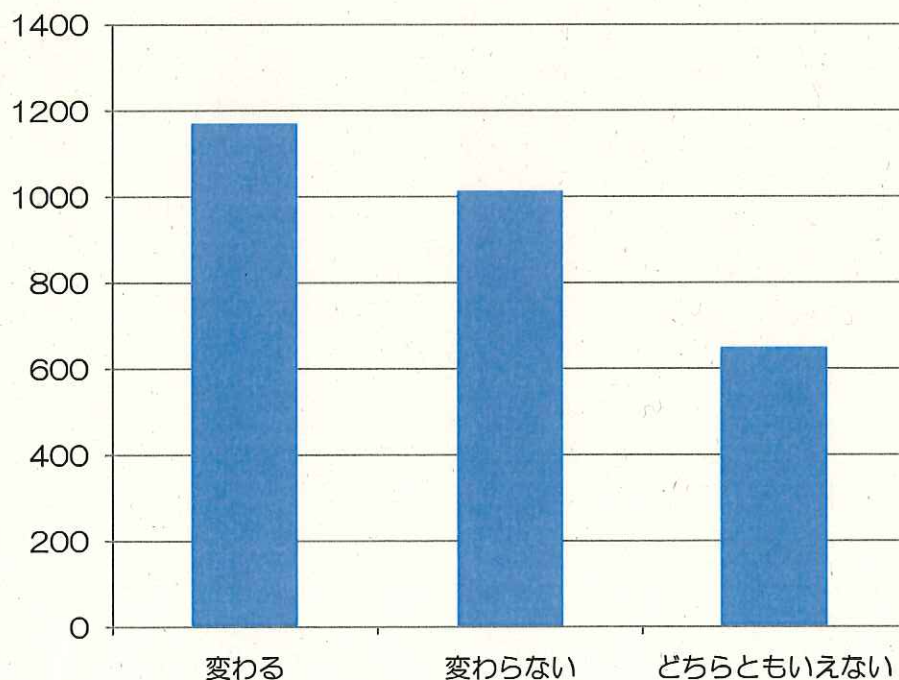


アンケート⑨ 運行管理と安全に運転できる距離（有効回答数：2,835）

「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	1,171	41.3
変わらない	1,014	35.8
どちらともいえない	650	22.9

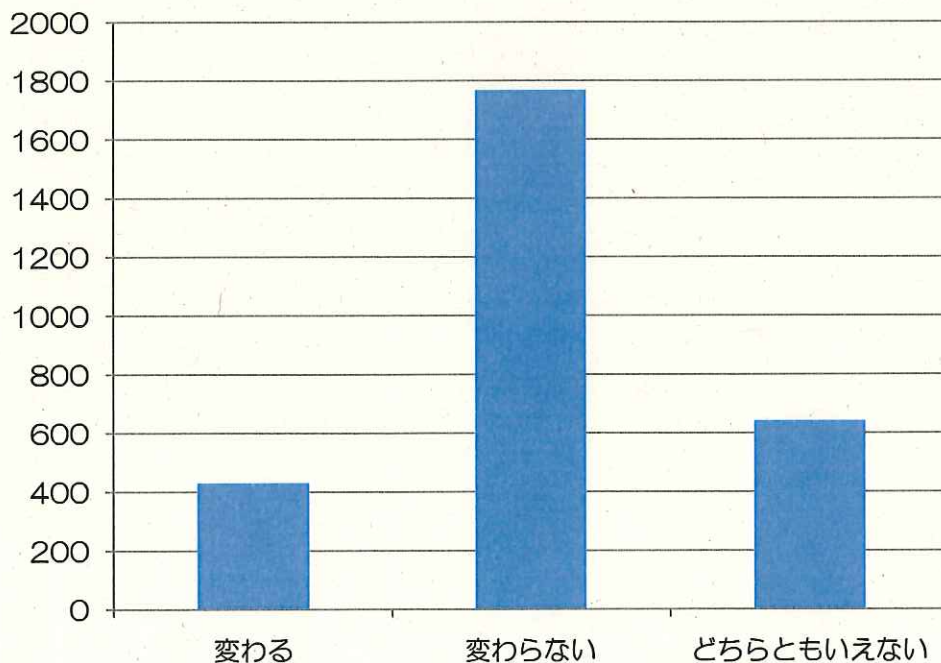


アンケート⑩ 遠隔地の点呼方法と安全に運転できる距離 (有効回答数：2,842)

「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	431	15.2
変わらない	1,768	62.2
どちらともいえない	643	22.6

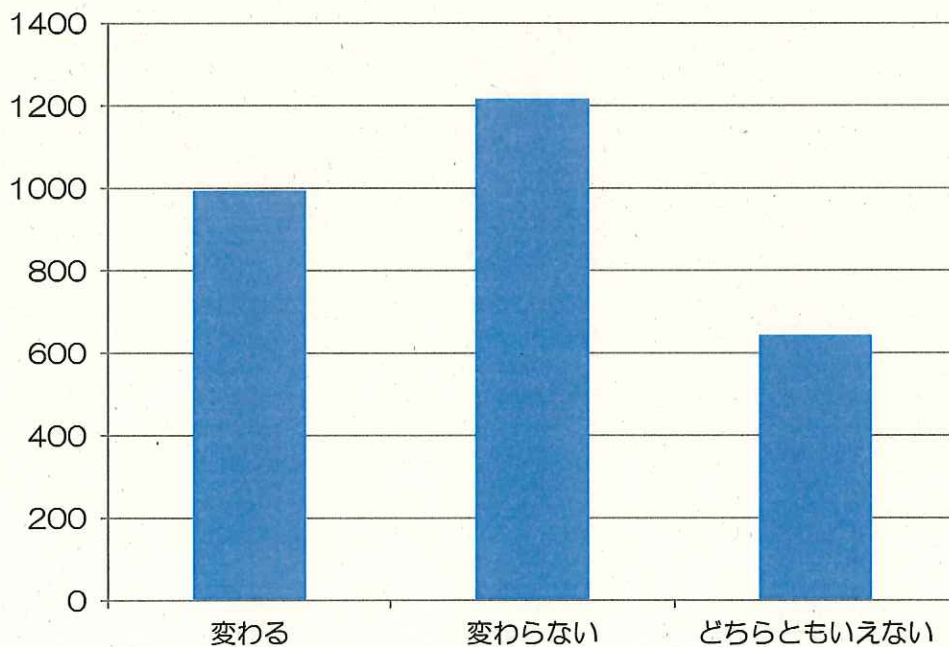


アンケート⑪ 健康管理と安全に運転できる距離（有効回答数：2,855）

「ドライバーの健康状態をしっかり把握できれば、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	994	34.8
変わらない	1,217	42.6
どちらともいえない	644	22.6

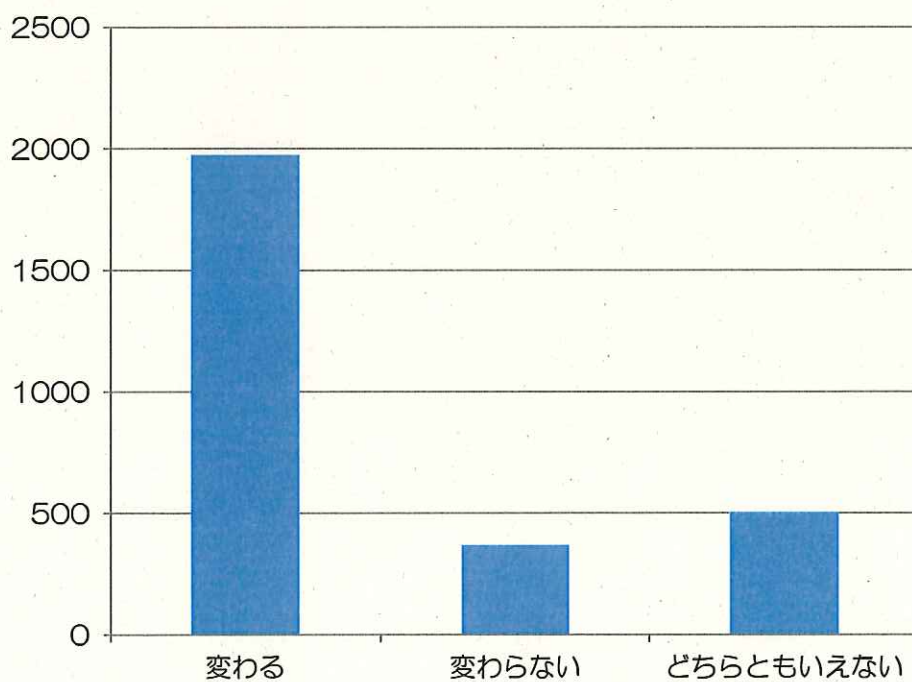


アンケート⑫ 年齢による過労度合い（有効回答数：2,848）

「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。

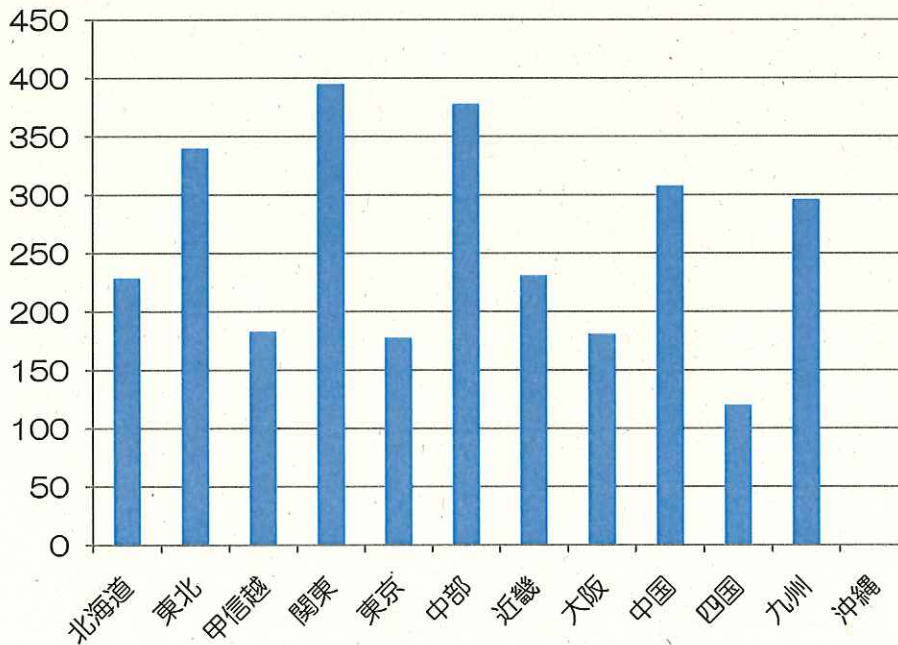
→ 年齢によって運転距離は変わりうることから、今後、年齢と運転距離の関係について検討を行う必要がある。

年齢	件数	割合 (%)
変わる	1,975	69.3
変わらない	369	13.0
どちらともいえない	504	17.7



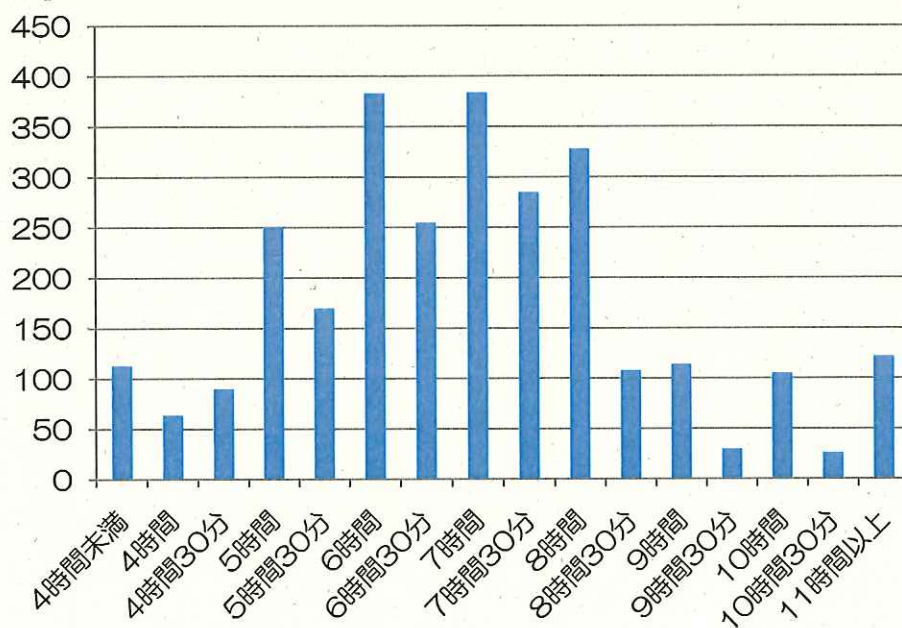
アンケート⑬ 事業場の場所（有効回答数：2,839）

選択項目	件数	割合（%）
北海道	229	8.1
東北	340	12.0
甲信越	183	6.4
関東	395	13.9
東京	178	6.3
中部	378	13.3
近畿	231	8.1
大阪	181	6.4
中国	308	10.8
四国	120	4.2
九州	296	10.4
沖縄	0	0.0



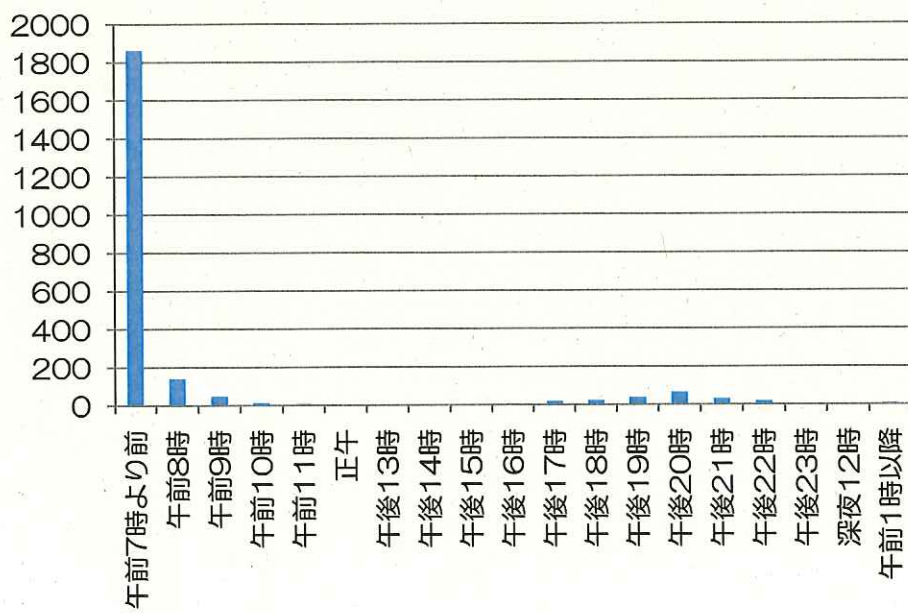
アンケート⑭ 乗務時間（有効回答数：2,827）

選択項目	件数	割合 (%)
4 時間未満	113	4.0
4 時間	64	2.3
4 時間 30 分	90	3.2
5 時間	250	8.8
5 時間 30 分	170	6.0
6 時間	383	13.5
6 時間 30 分	255	9.0
7 時間	384	13.6
7 時間 30 分	285	10.1
8 時間	328	11.6
8 時間 30 分	108	3.8
9 時間	114	4.0
9 時間 30 分	30	1.1
10 時間	105	3.7
10 時間 30 分	26	0.9
11 時間以上	122	4.3



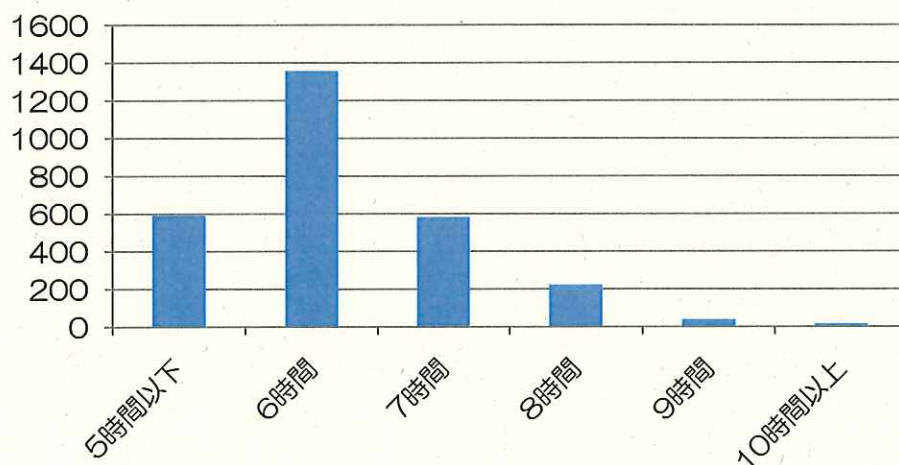
アンケート⑯ 乗務開始時刻（有効回答数：2,134）

選択項目	件数	割合 (%)
午前 7 時より前	1,863	80.9
午前 8 時	140	6.1
午前 9 時	48	2.1
午前 10 時	14	0.6
午前 11 時	9	0.4
正午	2	0.1
午後 13 時	5	0.2
午後 14 時	2	0.1
午後 15 時	3	0.1
午後 16 時	7	0.3
午後 17 時	18	0.8
午後 18 時	23	1.0
午後 19 時	38	1.6
午後 20 時	65	2.8
午後 21 時	32	1.4
午後 22 時	19	0.8
午後 23 時	4	0.2
深夜 12 時	3	0.1
午前 1 時以降	9	0.4



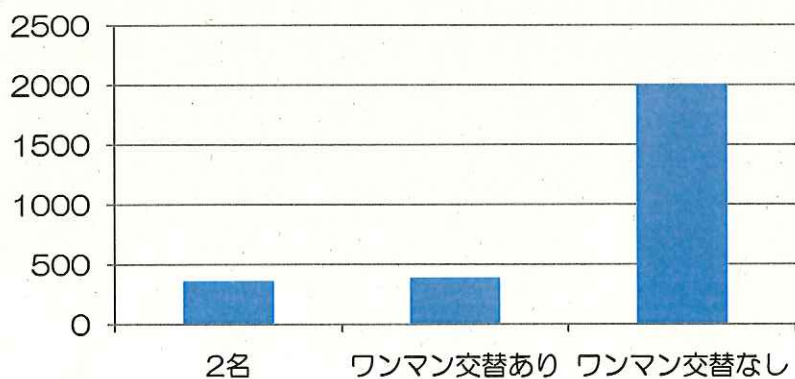
アンケート⑯ 勤務前日の平均睡眠時間（有効回答数：2,812）

選択項目	件数	割合 (%)
5時間以下	592	21.1
6時間	1,357	48.3
7時間	583	20.7
8時間	224	8.0
9時間	40	1.4
10時間以上	16	0.6



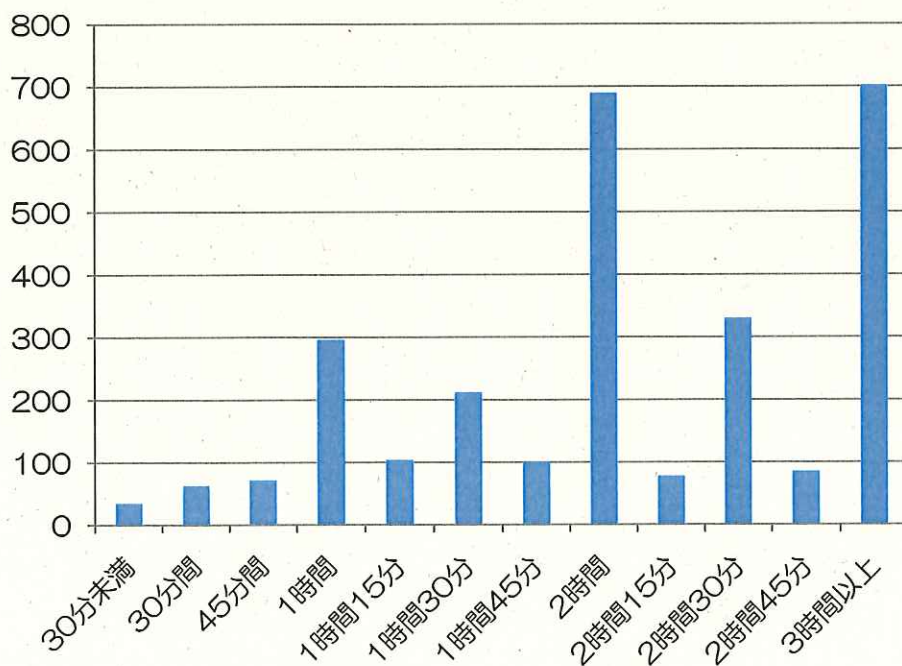
アンケート⑰ 交替運転者の有無（有効回答数：2,757）

選択項目	件数	割合 (%)
2名	364	13.2
ワンマン交替あり	390	14.1
ワンマン交替なし	2,003	72.7



アンケート⑱ 1日あたりの休憩時間（有効回答数：2,767）

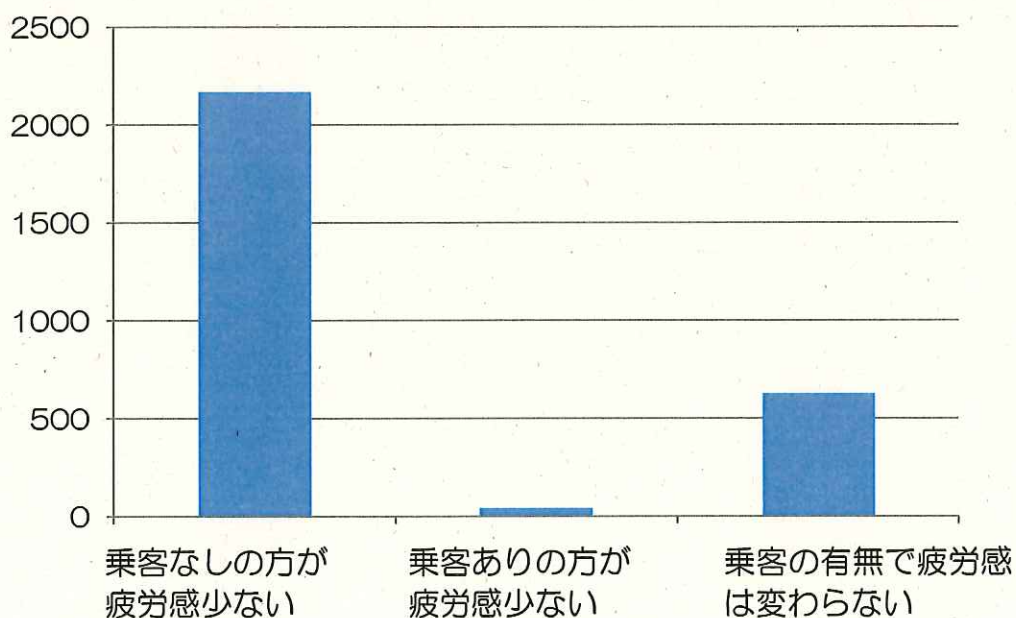
選択項目	件数	割合 (%)
30分未満	35	1.3
30分間	63	2.3
45分間	72	2.6
1時間	296	10.7
1時間15分	104	3.8
1時間30分	212	7.7
1時間45分	100	3.6
2時間	690	24.9
2時間15分	78	2.8
2時間30分	330	11.9
2時間45分	85	3.1
3時間以上	702	25.4



アンケート⑩-1 乗客の有無と疲労感（有効回答数：2,831）

「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	2,168	76.4
乗客がいる方が疲労は少ない	42	1.5
乗客の有無では疲労は変わらない	628	22.1

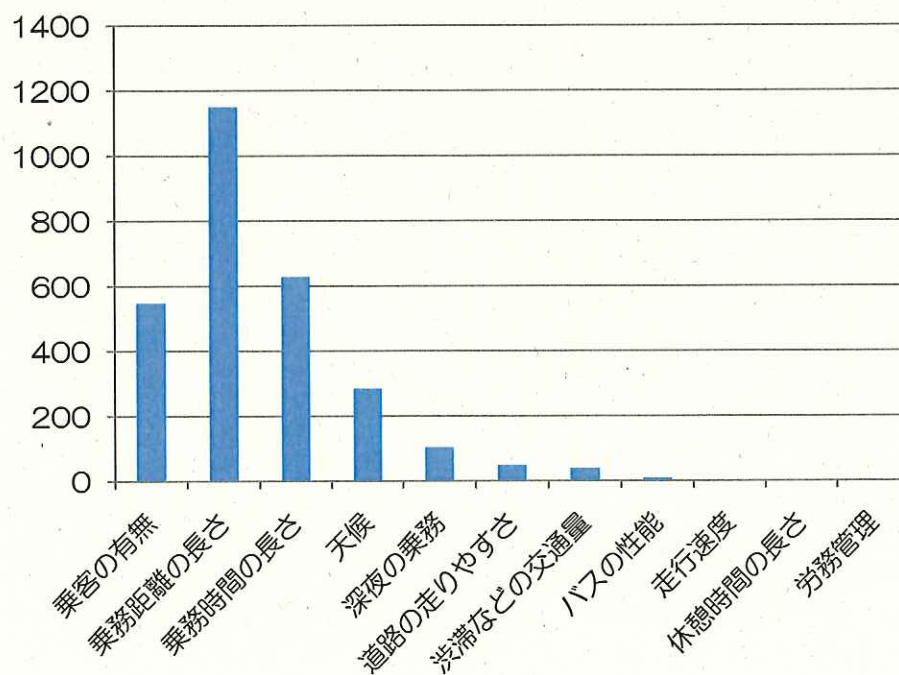


アンケート⑩-2 疲労に影響する要因（有効回答数：2,820）

「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	1,150	40.8
乗務時間の長さ	628	22.3
乗客の有無	548	19.4
天候	285	10.1
深夜の乗務	104	3.7
道路の走りやすさ	49	1.7
渋滞などの交通量	39	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

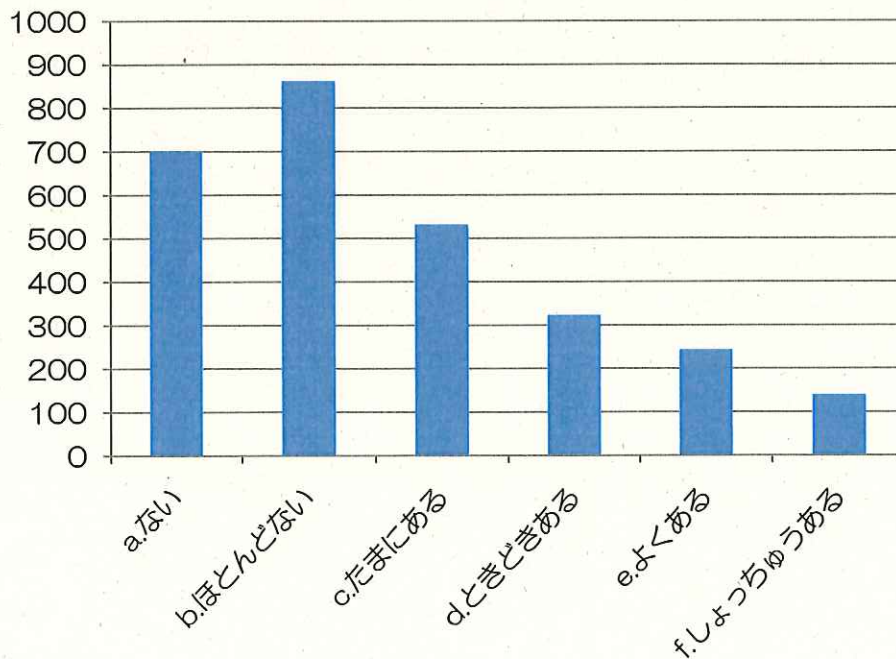


アンケート⑱-3 運行指示書にない場所での休憩の有無
 (有効回答数：2,802)

「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。

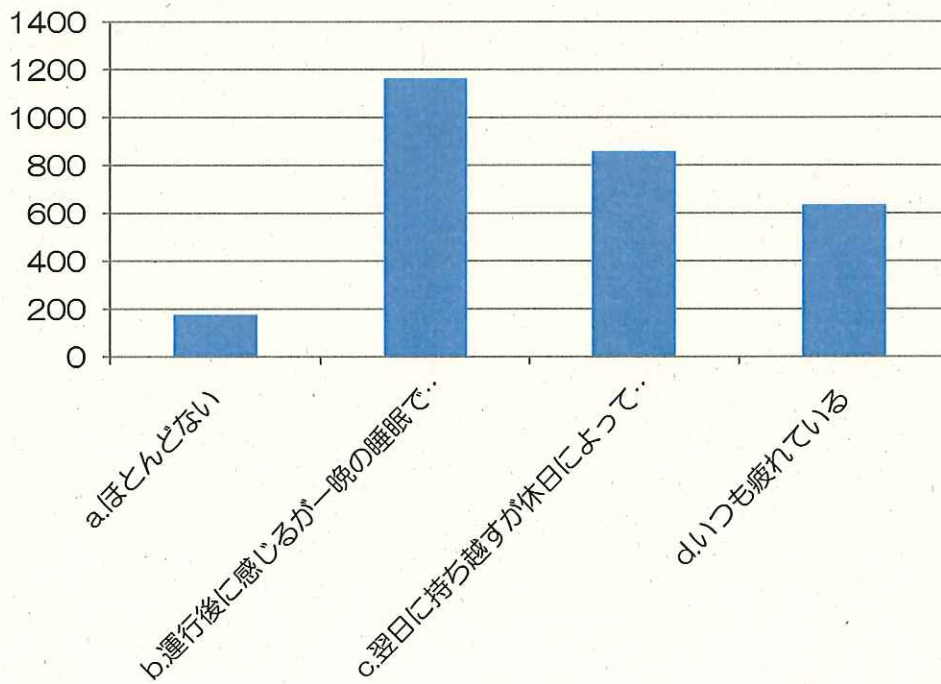
→ 運行指示書に記載された場所以外で休憩したことがない運転者が、今後、疲れを感じたときに自由に休憩がとれるような何らかの対応が必要である。

選択項目	件数	割合 (%)
ない	701	25.0
ほとんどない (年に1, 2回)	862	30.8
たまにある (1ヶ月に1回程度)	532	19.0
ときどきある (月に2, 3回以上)	323	11.5
よくある (月に数回)	237	8.7
しょっちゅうある (ほぼ運行のたび)	140	5



アンケート⑱-4 運行後の疲労感（有効回答数：2,836）

	件数	割合（%）
ほとんどない	177	6.2
運行後に感じるが一晩の睡眠で回復	1,164	41.0
翌日に持ち越すが休日によって回復	859	30.3
いつも疲れている	636	22.4



アンケート⑱-5 強い疲れや眠気の有無（有効回答数：2,837）

	件数	割合（％）
ない	744	26.2
たまにある（年に1、2回程度）	1,087	38.3
ときどきある（1ヶ月に1回程度）	536	18.9
よくある（月に2、3回）	227	8.0
しょっちゅうある（月に数回）	186	6.6
ほぼ運行のたび	57	2.0

