

高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会

第5回

日時：平成24年11月5日（月） 10:00～12:00

場所：国土交通省（合同庁舎3号館）10階 共用会議室A

議事次第

1. 今後の検討項目／スケジュール
2. 緊急対策の実施状況について
3. 夜間の高速ツアーバス以外の交替運転者の配置基準等について

<配布資料（案）>

資料 1-1 検討項目について

資料 1-2 過労運転防止のための基準・指針についての検討順

資料 1-3 検討会スケジュール

資料 2-1 過労運転防止に係る緊急対策の実施状況等

別紙 1 高速ツアーバス事業者による自己チェックの報告結果

別紙 2 高速ツアーバス事業者に対する一斉点検の結果概要

別紙 3 表示ガイドラインに関する利用者アンケートの集計結果

資料 2-2 高速ツアーバスの今夏の緊急対策に関する会員アンケートの結果について

資料 3-1 夜間・長距離運行する貸切バスにおける交替運転者の配置基準について（案）

資料 3-2 貸切バスの夜間・長距離運行の配置基準の考え方

資料 4-1 高速乗合バスの昼間／夜間・長距離運行、貸切バスの昼間・長距離運行に係る過労運転防止対策を検討するにあたっての論点整理

資料 4-2 交替運転者の配置基準の比較表（案）

参考資料 1 緊急対策概要

参考資料 2 各種検討会について

参考資料 3 「新高速乗合バス」への移行について

参考資料 4 交通安全の生理学的背景（第二回検討会資料）

参考資料 5 現行の乗務時間等に関する基準について

第5回検討会以降における検討項目について（案）

1. 高速ツアーバスの過労運転防止に係る緊急対策の検証

2. 夜間運行する高速ツアーバス等以外の過労運転防止の議論

- ① 夜間・長距離運行する貸切バスに対する配置基準の適用についての検討
- ② 夜間・長距離運行する高速乗合バスの配置基準・運転時間等についての検討
- ③ 昼間・中長距離運行する貸切バスの配置基準・運転時間等についての検討
- ④ 昼間・中長距離運行する高速乗合バスの配置基準・運転時間等についての検討

3. 運転者の健康状態の把握方法等その他の過労運転防止対策についての議論

過労運転防止のための基準・指針についての検討順

	夜間	昼間	
貸切バス	<ul style="list-style-type: none"> ・高速ツアーバス ・会員制高速バス ・新高速乗合バスの貸切バス委託型管理の受委託により運行されるバス 	済	(第5回～第7回) ②昼間運行の配置基準・運転時間等についての検討
	<ul style="list-style-type: none"> ・その他の貸切バス 	(第5回～第6回) ①高速ツアーバス及び会員制高速バスの夜間運行と同等の配置基準の適用についての検討	(第6回～第8回) ③昼間運行の配置基準・運転時間等についての検討
乗合バス	<ul style="list-style-type: none"> ・高速乗合バス 	(第5回～第7回) ②夜間/昼間運行の配置基準・運転時間等についての検討	
	<ul style="list-style-type: none"> ・その他 	—	—

高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会にかかる検討スケジュール（案）

検討会における主な検討事項	第4回 7月30日	第5回 11月5日	第6回 11月20日	第7回 来年1月	第8回 3月
検討項目／スケジュール	議論 →	決定			
1. 高速ツアーバスの過労運転防止に係る緊急対策の検証等		議論 →	検証		
2. 夜間運行する高速ツアーバス等以外の過労運転防止の議論					
①夜間・長距離運行する貸切バスに対する配置基準の適用についての検討		議論 →	決定		
②夜間・長距離運行する高速乗合バスの配置基準・運転時間等の検討		論点整理 →	議論 →	決定	
③昼間・中長距離運行する貸切バスの配置基準・運転時間等の検討			論点整理 →	議論 →	決定
④昼間・中長距離運行する高速乗合バスの配置基準・運転時間等の検討		論点整理 →	議論 →	決定	
3. 運転者の健康状態の把握方法等その他の過労運転防止対策についての議論			課題整理 →	議論 →	決定

過労運転防止に係る緊急対策の実施状況

第3回検討会においてとりまとめた「運転時間等の基準の実効性確保のための措置」の実施状況は以下の通り。

実効性確保のための措置	実施状況
①緊急講習の実施	7月中旬に各地方運輸局において、合計38箇所、40回的高速ツアーバス事業者に対する緊急講習を実施済
②-1事業者による運行管理等の自己チェック	7月中に高速ツアーバス事業者212社が、特別な安全措置の実施について自己チェックを行い、その結果を国交省に報告。(詳細は別紙1の通り)
②-2事業者による自主点検	10月31日現在、高速ツアーバスを企画実施する旅行業者52社がそれぞれ安全運行協議会を設置し、各々の安全運行協議会に参加している高速ツアーバス事業者のバスの乗降場等において、法令遵守状況等を抜き打ちで調査。10月31日現在、高速ツアーバス事業者199社がいずれかの安全運行協議会に参加。
③一斉点検	各地方運輸局が7月～8月にかけて全国的高速ツアーバス出発地点等で25回実施し、車両数332台の車両を点検し、うち73両に対して指導書を交付(詳細は別紙2の通り)
④高速バス表示ガイドライン	旅行業者による募集時のインターネット等の表示及びバス事業者による車外・車内表示の方法等について記載した高速バス表示ガイドラインを6月2日に周知(表示ガイドラインに関する利用者アンケート結果は別紙3の通り)
⑤通報窓口の設置	7月2日に国土交通省のウェブサイト上に通報窓口を設置し、運用開始から10月31日までの間に43件の通報(粗暴運転(速度超過、煽り等)、駐車禁止場所での乗車、交替運転者の配置等) →通報内容について地方運輸局に情報を共有し、基準違反に係る通報については、地方運輸局において実際には基準を違反していたかなどの実事関係を確認。
⑥SA等における体調管理	7月23日～9月2日の間に実施(※評価については、高速ツアーバス連絡協議会より報告)
⑦疲労感を覚えたときの措置	7月20日から施行(※評価については、高速ツアーバス連絡協議会より報告)
⑧デジタコ及びドラレコの導入促進	今年度、補助制度を実施(予算:約800百万円) 来年度予算要求中(要求額:1,100百万円)
⑨衝突被害軽減ブレーキ等の先進的な技術の導入促進	(先進安全自動車(ASV)やデジタル式運行記録計等の導入、社内安全教育、過労運転防止のための先進的な取組に対する支援)

高速ツアーバス事業者による自己チェックの報告結果

1. 自己チェックの報告状況

7月31日現在で事業者リストに掲載されていた事業者239者のうち、自己チェック結果報告数は212者となり、約90%が報告済み。

2. 自己チェックの集計概要

特別な安全措置（必須項目）	
遠隔地において、第三者立会による点呼又はITを活用した点呼を実施している事業者数	56 者
デジタル式運行記録計を設置している事業者数	115 者
連続運転時間2時間毎に平均で20分以上の休憩を取得している事業者数	103 者
休息期間を平均で11時間以上確保している事業者数	110 者
特別な安全措置（選択項目）	
日本バス協会の安全評価認定を受けている事業者数	22 者
安全運行協議会を設置に参加している事業者数	167 者
高速バス運転者の育成プログラムを有し、当該プログラムに則り運転者を育成している事業者数	95 者
ドライブレコーダーを設置している車両を有する事業者数	177 者
衝突被害軽減ブレーキの装備を装着している車両を有する事業者数	112 者
車線逸脱警報装置の装備を装着している車両を有する事業者数	74 者
居眠りを感知できる装置を装着している車両を有する事業者数	49 者
24時間にわたって運行中は運行管理者が営業所に常駐している事業者数	131 者

高速ツアーバス事業者に対する一斉点検の結果概要

- ・7月20日から8月31日までに25回実施。
- ・車両数332台の車両を点検し、うち73両に対して指導書を交付。
- ・主な指導項目は以下のとおり。

主な指導項目	件数
必要な人数の交替運転者を配置していない	2 ^(※)
適切な点呼を受けていない	3
運行指示書を携行していない又は運行指示書に基づく指示を受けていない	8
表示ガイドラインに基づく表示が不十分であった 等	60

※ 必要な人数の交替運転者を配置していないものの概要は以下のとおり。

- ・一人乗務の距離を500kmまでとするための特別な安全措置のうち、ITを活用した点呼について、当該IT機器に不備があり、結果として、必要な人数の交替運転者を配置していなかったもの。(1件)
- ・点検当日、バスの車内表示には実車距離が395kmと表示されていたが、後日、詳細を精査したところ、実車距離が400kmを超えていたことが判明したため、改善をするよう指導したもの。(1件)

- ・各地方運輸局別の一斉点検結果は以下のとおり。

	東北	関東	北陸 信越	中部	近畿	中国	四国	九州	計
一斉点検を実施した車両数 [両]	79	100	29	49	28	23	10	14	332
一斉点検結果に基づく指導書を交付した件数 [件]	24	38	5	2	4	0	0	0	73
主な指導項目	必要な人数の交替運転者を配置していない [件]	1	1	0	0	0	0	0	2
	適切な点呼を受けていない [件]	0	2	0	0	1	0	0	3
	運行指示書を携行していない又は運行指示書に基づく指示を受けていない [件]	2	6	0	0	0	0	0	8
	表示ガイドラインに基づく表示が不十分であった 等 [件]	21	29	5	2	3	0	0	0

注) 北海道運輸局及び沖縄総合事務局については、高速ツアーバス事業者が存在しない又は長距離運行がないため、一斉点検は実施していない。

表示ガイドラインに関する利用者アンケートの集計結果

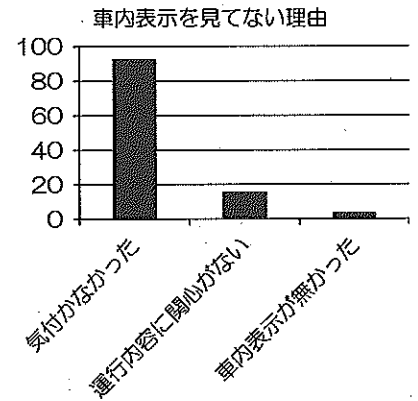
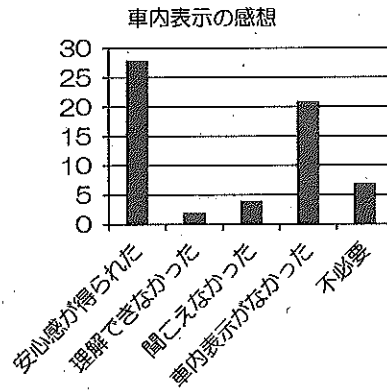
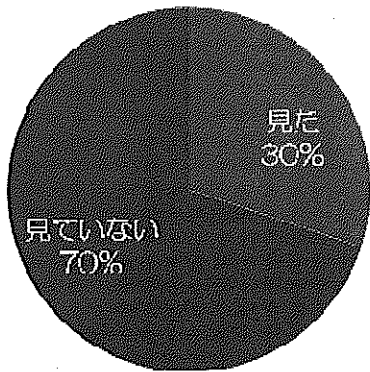
今年10月に大手高速ツアーバス事業者3者に協力を依頼し、アンケート送付部数300部中、181部回収。アンケートは事業者に依頼し、乗降場、車内において利用者に手渡しし、係員又は運転者等が回収。

【アンケート結果】

(1) 車内表示

車内表示を見た利用者は30%、見ていない利用者は70%。車内表示を見た利用者の感想として最も多かったのは「安心感が得られた(45%)」であった。また車内表示を見ていない利用者が表示を見ていない理由としては、「気がつかなかった(82%)」であった。

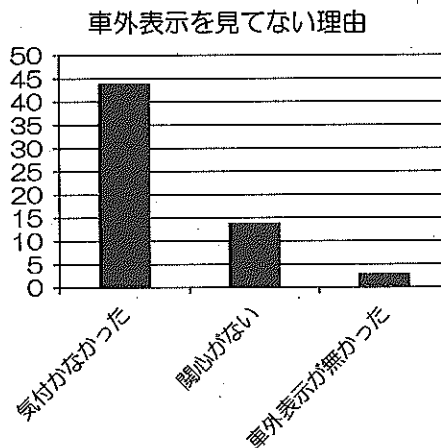
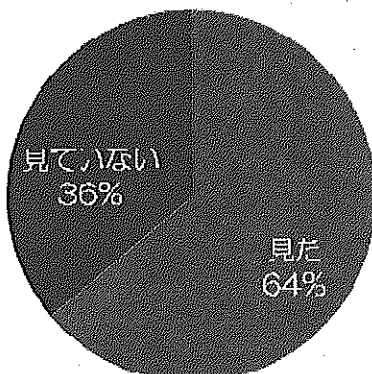
乗車時に車内表示を確認したか？



(2) 車外表示

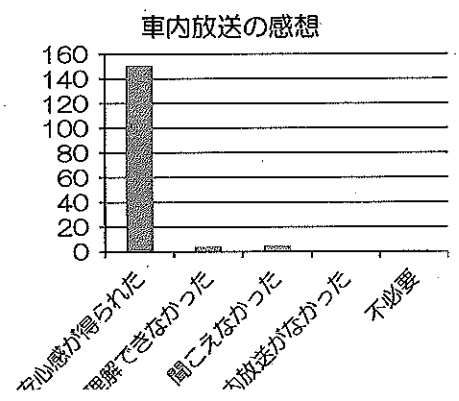
車外表示を見た利用者は64%、見ていない利用者は36%。車外表示を見ていない利用者が表示を見ていない理由としては、「気がつかなかった(72%)」であった。

乗車時に車外表示を確認したか？



(2) 車内放送

車内放送の感想として最も多かったのは「安心感を得られた」であり、全体の94%であった。また、「車内放送が聞こえなかった」又は「車内放送が無かった」と回答した利用者は3%であり、車内放送を認識した利用者が97%いることがわかった。



第5回高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会

高速ツアーバスの今夏の緊急対策 に関する会員アンケートの結果について

H24/11/5

1

高速ツアーバス連絡協議会

会員アンケート概要

- ・対象 本協議会会員の企画実施会社、運行会社 約70社
- ・回収 48社
- 【内訳】 企画実施会社(旅行専業) 14社
- 企画(旅行)・運行(貸切バス)兼業 15社
- 運行会社(貸切バス) 19社

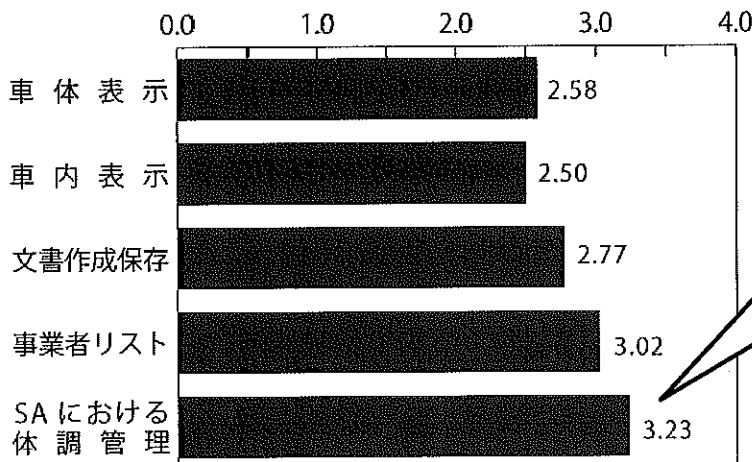
2

高速ツアーバス連絡協議会

緊急対策の有効性に関する質問

平均するとすべての緊急対策が安全対策として、有効であったと認識されていることが伺える。

設問：それぞれの安全対策について有効に機能していると思いますか。有効の大きい順番から4、3、2、1でお選びください。



SAにおける体調管理に関しては、運行管理者より、「これまでと異なり、運行経路途中、声が聴けて安心」との声、多数。

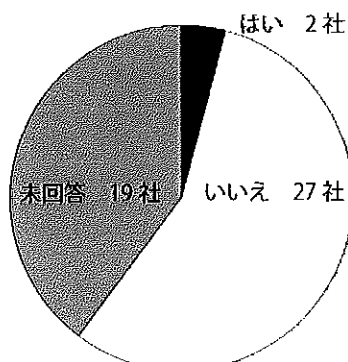
3

高速ツアーバス連絡協議会

「400kmを超えてのワンマン運行」と「必須項目の有効度」

2社のみが400kmを超えて450km未満をワンマン運行した。なお、この2社は40%以上のシェアを占める高速ツアーバス大手2社。

設問：特別な安全措置を講じ、夜間運行において実車距離が400kmを超え450km未満をワンマンにて運行しましたか



設問：「はい」とお答えいただいた方にお尋ねします。必須項目はそれぞれ有効に機能したと思いますか。

	A社	B社
〇点呼	有効	有効
デジタコデータに基づく運転指導	有効	有効
2時間ごとの合計20分休憩	有効	有効
運行直前休息11時間以上	有効	有効

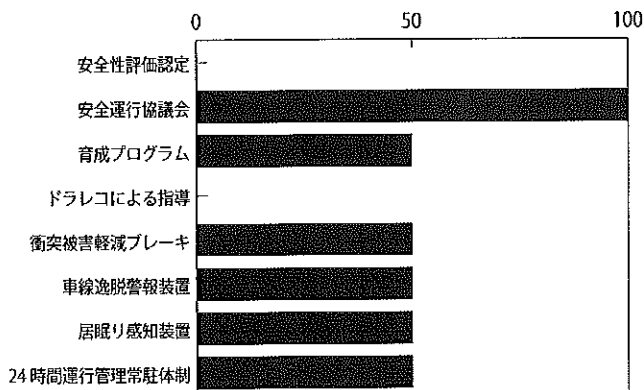
4

高速ツアーバス連絡協議会

「400kmを超えてのワンマン運行」と「必須項目の有効度」

選択項目に関しては、安全協議会設立が義務付けられていることもあり、協議会の調査活動が有効に機能している。
安全評価を除くその他項目は各社、均等にばらついて選択されている。
選択しなかった理由としては、安全対策として有効であると認識しつつも、導入時間がなかったという回答であり、
施策、対策の施行に関しては、導入期間、猶予の大切さを認識した。

設問： 選択項目はどれを選択いたしましたか。（複数回答）



設問： 選択しなかった項目の理由をお知らせください。

「安全への寄与が小さい」、「時間的に困難」、「コストがかかる」から選択

	A社	B社	非導入理由
安全性評価制度	×	×	時間的に困難
安全運行協議会	○	○	
育成プログラム	×	○	時間的に困難
ドラレコによる指導	×	×	時間的に困難
衝突被害軽減ブレーキ	○	×	時間的に困難
車線逸脱警報装置	○	×	時間的に困難
居眠り感知装置	○	×	時間的に困難
24時間運行管理常駐体制	×	○	時間的に困難

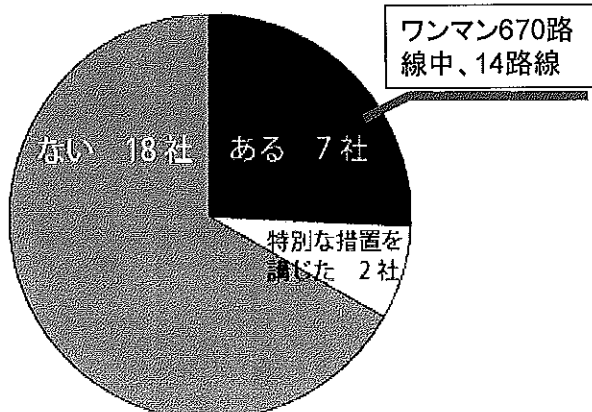
5

高速ツアーバス連絡協議会

「交替運転者の配置について」

7社がワンマンからツーマンへと配置基準を変更した。
但し、2社が特別な安全措置を講じてワンマン運行を行っており、およそ3割の「過労運転防止緊急対策」によって運行基準を変更している。

設問： 「過労運転防止緊急対策」によってワンマンからツーマンになった路線がありますか？



設問： 「ある」とお答えいただいた方にお尋ねします。ワンマンからツーマンになった理由は何ですか？

理由	回答数
実車距離が400キロメートルを超えているから	3
乗務時間が10時間を超えているから	0
実車距離・乗務時間ともに超えているから	2
安全運行のために夜行は全て2マンにした	1
未回答	1

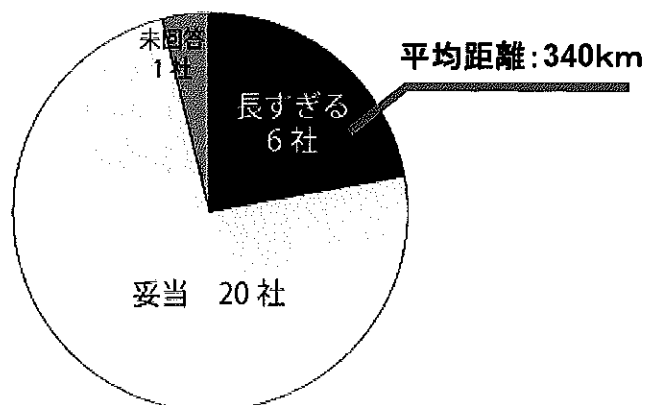
6

高速ツアーバス連絡協議会

「交替運転者の配置について」

交替運転者配置基準の400kmに関しては、20社が妥当、6社が長すぎると回答した。

設問：実車距離400kmについて、妥当と思われませんか。また、何kmが妥当と思われませんか。



設問：「長すぎる」又は「短すぎる」とお答えいただいた方にお尋ねします。何キロメートルが配置基準として妥当だと思いますか？

妥当だと思う距離	回答数
200km	1*
300km	1
350km	3
未回答	1

(* 2マン体制で、交替する距離という意味で回答)

7

高速ツアーバス連絡協議会

必須項目、選択項目を実施する上での混乱

混乱した項目については、今般、新規項目(従来からあるものを項目として義務付けることと異なる項目)であり、導入、徹底にはしかるべき時間と十分な説明が必要かと考えられる。

設問：必須項目、選択項目を実施するうえで、混乱がありましたか。また、混乱した項目は何ですか。

・混乱した項目 車体表示の方法

「乗務時間」という新しい言葉の定義

8

高速ツアーバス連絡協議会

運転者が強い疲労感を覚えた際に運行経路を変更してSA等で休憩を行った例は多くはないが、実際に発生したケースもあり、明文化したことは有効と考えられる

設問：運転者が強い疲労感を覚えた際に、運行管理者に確認することなく運行経路を変更してSA等で休憩を行なった事例は何件発生したか？

発生した件数	回答数
0件発生	23
1件発生	2
2件発生	1
6件発生	1
未回答	4

※本設問のみ後日追加で調査を実施したため、他の設問と異なり、企画実施会社のみ(31社)対象

過労運転防止に係る緊急対策まとめ

- 今回の安全対策によって、事業者は安全に対するコストを、あらためて、認識することとなった。
- 安全諸対策は全般的に有効であったものの、その中でも、運行管理に関する施策が、安全管理に有効であることを再認識した。
- 400kmを超えた路線をツーマンに変更した事業者は過半を割っており、運行管理に関する施策が、実施側面でも効果的であった。
- 多くの事業者が表示関連以外、これまでも、ほぼ同様の安全対策を施行しており、一部混乱がみられたものの、短い導入期間にもかかわらず安全対策を実施、遵守することができた。

「夏の多客期」は終わったが、新高速乗合バスへ移行完了するまで、会員に対し高い意識を継続させる。

平成24年11月
国土交通省自動車局

夜間・長距離運行する貸切バスにおける交替運転者の配置基準について (案)

1. 夜間・長距離運行する貸切バスの新たな配置基準

第5回検討会(11月5日開催予定)で、以下の「夜間・長距離運行する貸切バスにおける交替運転者の配置基準」を提示し、パブリックコメントを経て、第6回検討会(11月20日開催予定)で決定することとしたい。

(補足事項)…本年6月に決定した「高速ツアーバス等における交替運転者の配置基準」については、引き続き夜間・長距離運行する高速ツアーバス及び会員制高速バス(新高速乗合バス制度における貸切バス委託型管理の受委託により運行されるバスも同様)に適用される。

〔夜間・長距離運行する貸切バスにおける交替運転者の配置基準(案)〕

夜間運行^(※1)する貸切バスは、一運行あたり、以下の運行距離を超える場合は、交替運転者の配置を必要とする。

(ただし、高速ツアーバス等における交替運転者の配置基準において、一人乗務が認められる場合に該当する時は、この限りでない。)

○運行距離：

実車距離が400kmを超える場合^(※2)

ただし、運転者の休息及び休憩が以下の条件を満たす運行である場合は500km

- ① 休息…運行直前及び運行直後の休息期間が11時間以上であること。
- ② 休憩…連続運転時間を概ね2時間以内とし、運転時間概ね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。また、少なくとも1回の休憩は、実車距離400km未滿の経路における適切な仮眠施設において、仮眠をするための連続1時間以上の機会を与えること。

(※1)「夜間運行」…最初の乗客が乗車する時刻又は最後の乗客が降車する時刻が、午前2時から午前4時までの間にある運行又は当該時刻をまたぐ運行をいう。

(※2)「実車距離」…利用者の乗車の有無に関わらず、利用者が乗車可能な区間として、旅行者又は会員制高速バスの運営主体が設定した起点から終点までの距離をいう。

2. 施行時期

冬期には、季節バスとして運行されるスキーバス、冬休み期間を利用して観光地を周遊する観光バス等の貸切バスが運行される。これらの中には、高速ツアーバスと同様に夜間の長距離運行が行われるものもあることから、過労運転による居眠り事故等を防止するため、今冬の多客期に向けて、新たな配置基準を第6回検討会において決定後、本年12月1日(土)から、貸切バス全般に適用することとする。

3. 実効性を確保するための措置について

スキーバス等の夜間・長距離運行する貸切バスにおける交替運転者の配置基準の実効性を確保するため、今夏の多客期と同様に、実効性を確保するための措置を実施する。

①一斉点検の実施

・点呼の実施、運行指示書の携行、大型二種免許の取得等の現行法令の履行状況
・交替運転者の配置、休憩・休息等の状況
等について点検・指導を行う。

②SA等での体調報告

今夏と同様、運転者が過労運転を回避できるための措置として、夜間運行する貸切バスについて、本年12月1日（土）から休憩地点等において運行管理者等への体調報告等を求めることとし、その結果を記録させる。

③事業者に対する周知

全ての貸切事業者に対する周知を徹底する。
利用者に対しては、「貸切バス利用・選定ガイドライン」をもって周知する。

④高速バス表示ガイドラインに基づく指導

車内表示又は車内放送については、貸切バスにおいても、貸切事業者が運行計画どおりの運行をしているか否かを利用者に周知させるために必要であるため、本年12月1日（土）から所要の対応を行うよう指導する。

以上

高速ツアーバス以外の夜間・長距離運行する貸切バス
に係る交替運転者の配置基準設定の考え方

問1. 今回、高速ツアーバス以外の貸切バスについて、新たな基準を設定する理由、考え方如何。

- 貸切バスのワンマン運行は、高速ツアーバスと同様、夜間・長距離の運行が行われる場合は過労運転を引き起こしかねないという安全運行上のリスクが存在する。
夜間・長距離運行を行う貸切バスとして、具体的には、スキーバス、周遊バス、テーマパーク行きバス等がある。
このため、実車距離が400キロを超えるワンマン運行には、高速ツアーバスと同様に特別な安全対策を求めることが必要である。
- 一方、高速ツアーバス以外の夜間・長距離運行する貸切バスは、高速ツアーバスと異なり、一般的に以下のような運行形態面での特性が認められる。
 - ①ダイヤに従った定時運行を行う必要性がないこと。
 - ②連日、夜間・長距離運行ということは少なく、前後に長めの休息期間を取得することが可能であること。
 - ③運行途中で乗客が観光などを行うため乗務員が一定時間のまとまった休憩をとれる場合も見受けられること。
- このため、高速ツアーバスの緊急対策と同様な特別な安全対策を講じた場合に加え、貸切バスの運行実態に即し、
 - ①運行直前・直後に11時間以上の休息期間を確保した場合
 - ②運行中、少なくとも一回は、実車距離400km未滿の経路における適切な仮眠施設において仮眠するための連続1時間以上の休憩を確保していること、を条件に、実車距離500kmまで一人乗務による運行ができることとしたものである。

問2. 実車距離400kmを超えて500kmまで一人乗務による運行可能なのは、どのようなケースか。

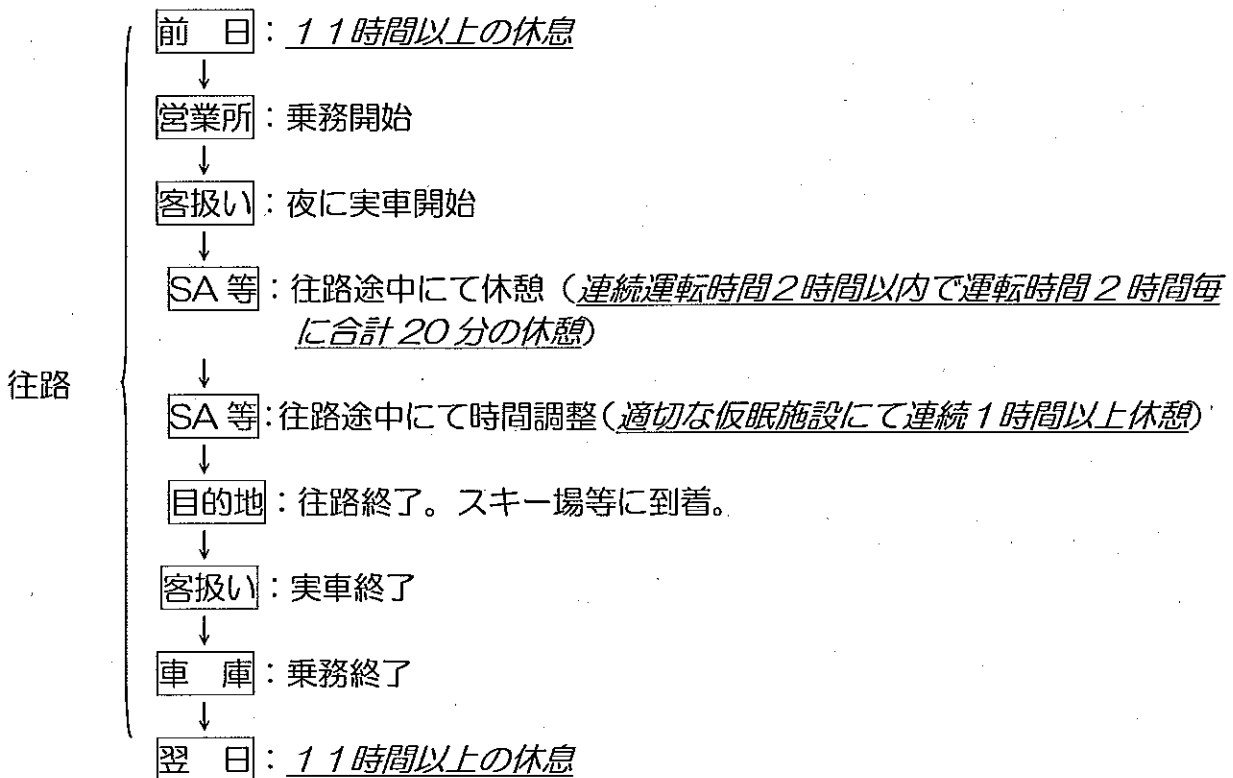
○ケース1：高速ツアーバスの夜間運行と同様のもの

高速ツアーバスの夜間運行と同様、乗務時間^(※)10時間以内の運行であり、かつ、夜間運行する高速ツアーバスに対する交替運転者の配置基準における「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。

(※) 乗務時間…運行の乗務開始から乗務終了までの時間をいう。

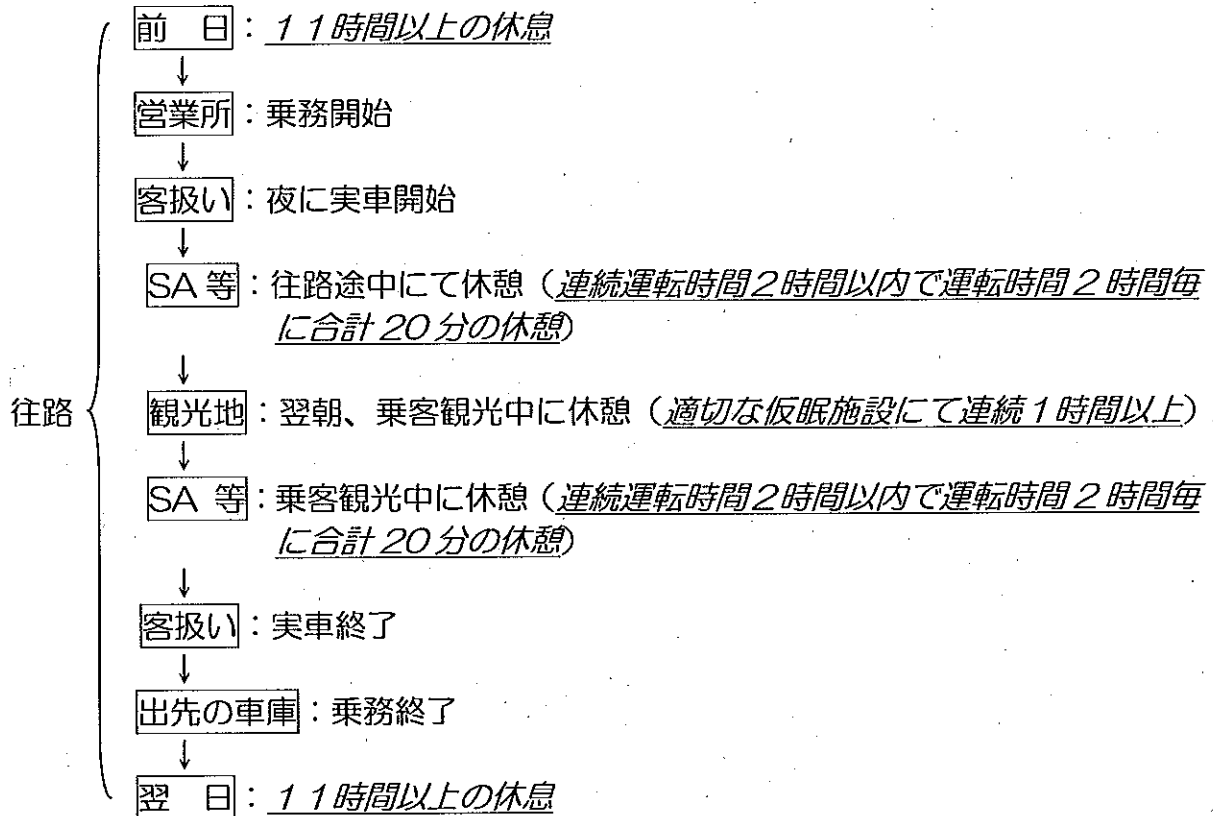
○ケース2：スキーバスやテーマパーク行きバスの夜発

途中で時間調整等により仮眠施設にて連続1時間以上の休憩をとった場合



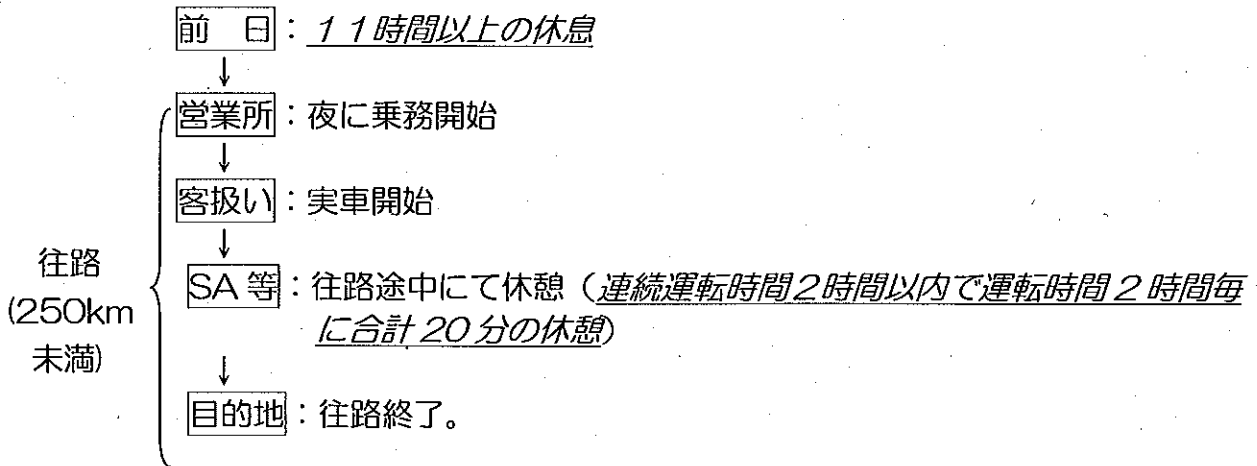
○ケース3：一般的な周遊型観光バスの夜発の例

往路の途中で乗客が観光中に、適切な仮眠施設にて連続1時間以上の休憩をとった場合

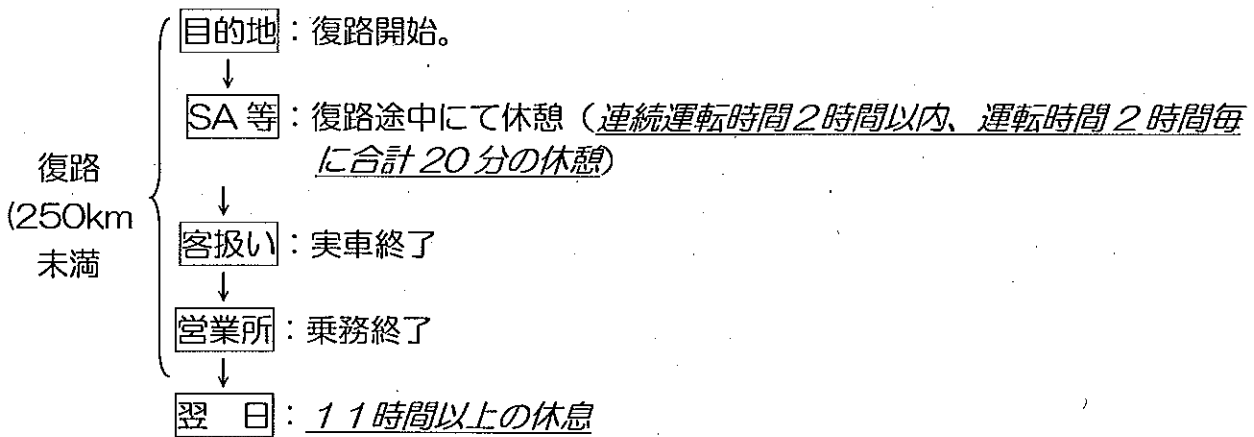


○ケース4：周遊型観光バスのうち甲子園応援団バスなどの夜発・日帰り運行の例

目的地にて乗客が観光中に適切な仮眠施設にて連続1時間以上の休憩をとり、そのまま日帰りした場合



乗客が観光中、適切な仮眠施設にて連続1時間以上の休憩



問3. 仮眠のための1時間以上の休憩をとり、500kmまで運行する場合、乗務時間の10時間の制限が課されておらず、問題ないか。

- 貸切バスは、主に都市間を結んでいる高速ツアーバスと異なり、都市と観光地を結ぶ運行形態になるため、一般道の走行距離が長くなることや低速での走行が必要な山道や雪道を通ることがあり、実車距離が短くても乗務時間が長くなる場合がある。
一方、二地点間の輸送を主目的とする高速ツアーバスと異なり、運行途中において時間調整などにより休憩を取る余裕があるという特徴がある。
- このような貸切バスの運行形態について、高速ツアーバスと同様に乗務時間での制限を設けることは、運行途中での休憩時間の確保を促進する観点から望ましくない。
- このため、乗務時間を制限するのではなく、運行途中での仮眠のための休憩を確保させるとともに、運行直前及び直後に11時間の休息期間を求めることとした。

問4. なぜ、1時間以上の仮眠時間を確保することにより500kmまでワンマン運行が可能と言えるのか。

- 生理学的な観点からすると、30分の仮眠をとることにより眠気を改善することが出来るとされている。また、30分の確実な仮眠をとるためには、仮眠施設への移動時間や運転再開の準備のためには1時間のまとまった時間が必要と考えられる。
- この仮眠により、夜間運行で最も問題となる眠気が改善されることから、高速ツアーバスで定めた特別な安全措置と同等のものとして500kmまでのワンマン運行を可能としたものである。

問5. 適用時期に関する考え方、如何。

- 冬季は、夜間・長距離運行が多いスキーバスが運行を開始し、あるいは年末年始のイベント等に伴う運行が行われることなどを踏まえ、12月1日の運行から適用を始めることとする。

高速乗合バスの昼間／夜間・長距離運行、貸切バスの昼間・長距離運行に係る過労運転防止対策を検討するにあたっての論点整理

論点1. 高速乗合バスについても現行の乗務時間等の基準に加え、何らかの上乗せ措置が必要か。

- 今般の関越道における高速ツアーバスの事故は、当該運行を受注した貸切バス事業者の不適切な運行管理によるところが大きいと考えられるのに対し、高速乗合バスでは大事故が発生している訳でない。
- これは、既存の乗合バス事業者においては、「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」（平成十三年国土交通省告示第1675号。以下「乗務時間等の基準」という）の遵守のみならず、路線毎に運転時間や運行距離などについて労使間の協議に基づく様々な自主的な上乗せ措置を講じられていることによるところが大きいと考えられる。
- しかし、今後、新高速バス制度がスタートし、新たに参入する事業者については、乗合バス事業に係る経験が浅いなどの理由により、必ずしも路線毎に適切な自主的な上乗せ措置が講じられることが期待出来ないのではないか。
- また、今後、新高速バス制度では、従来的高速ツアーバスを運行していた事業者は、移行後も夜間の長距離運行を主体とし、昼・短距離路線を持たないことが予想され、夜間・長距離乗務を連日行うなど、現行の乗務時間等の基準や既存の乗合バス事業者による自主的な上乗せ措置では想定していないような乗務形態が出てくることが考えられる。
- したがって、高速乗合バスについても夜間・昼間ともに長距離運行する場合については、既存の高速乗合バス事業者が講じているような自主的な上乗せ措置を参考としつつ、乗務時間等の基準に加えて、何らかの上乗せ措置を一律の基準として設定する必要があるのではないか。

論点2. 長距離運行する高速乗合バスに、距離の上限基準を導入するべきか。

- 乗務時間等の基準では運転時間等の時間で定めており、米国やEUについても運転時間や休息期間等の時間で定めている。これは、過労運転防止のためには、疲労の蓄積防止が重要であり、生理学的な観点からは、一運行の乗務距離の上限で定めるよりは、運行途中の休憩時間や運行前後の休息期間を十分にとらせることの方が合理的であるとの判断によるものと考えられる。
- 高速乗合バスについては、貸切バスのように他人（特に旅行者）との運送契約に応じて毎回異なる目的地・異なる経路を運行するものとは異なり、予め決まった自社の路線を時刻表に基づき計画的に運行するものであることから、
 - ① 長距離運行の前後の休息期間を一定時間以上確保する
 - ② 一週間における夜間・長距離乗務の回数を制限する
 - ③ 夜間・長距離の乗務をした翌日には昼間・中短距離の乗務に回すなどのローテーションを工夫する
 - ④ 路線毎に通行する道路の状況に応じてその運転疲労度を勘案し、休憩場所や交替運転者の配置を決める 等の様々な過労運転防止対策を講じることが可能であり、既に自主的に実施されているところ。
- したがって、仮に、高速乗合バスに対して、一人乗務による運行距離を制限する基準を導入した場合、事業者による運行計画策定の自由度を低下させ、自主的な安全管理と効率的な運行計画の策定を困難にする恐れがある。そのため、高速乗合バスに対して、何らかの上乗せ措置を定める場合には、この点に十分に配慮する必要があるのではないか。

論点3 乗務距離以外にどのような、乗務時間等の基準に対する上乗せ措置が考えられるか。

- 例えば、以下のような上乗せ措置が考えられるのではないか。
 - ① 連続運転時間を概ね2時間以内とし、運転時間2時間ごとに合計で20分以上の休憩を確保すること
 - ② 途中で30分以上の長めの連続した休憩時間を確保すること
 - ③ 長距離運行の前後に一定時間以上の休息期間を確保すること
 - ④ 一週間における夜間長距離乗務の回数を制限すること

論点4 どのような乗務形態について乗務時間等の基準の上乗せ措置を検討する必要があるのか。

- 高速ツアーバスを含む貸切バスの夜間の実車距離が400kmを超える運行について、乗務時間等の基準の上乗せを求めるとした。
したがって、高速乗合バスの夜間の実車距離が400kmを超える運行についても、乗務時間等の基準に加え、何らかの基準の上乗せをする対象と考えるべきではないか。
- 乗合バスの昼間運行については、一運行の実車距離が200km程度の中距離路線を複数回乗務する等の乗務形態が見られることから、一運行の実車距離に加え、一日の実車距離の合計が一定以上になる場合にも何らかの上乗せを検討するべきではないか。
- この場合、夜間と同様に、昼間も実車距離が400kmを超える場合とすることも考えられるが、春に行ったドライバーアンケートの「自分が安全に運転できる距離」に係る回答において昼間の平均が夜間の平均よりも90km程度長くなっていることから、昼間運行については500kmを超える場合を対象とすることも考えられるのではないか。

論点5. 新高速バス制度において、自社運行の乗合バスと「貸切バス委託型の管理の受委託」で運行される貸切バスとの間で基準は同じであるべきか。

○ 新高速バス制度における貸切型管理の受委託では、委託側の乗合バス事業者が受託側の貸切バス事業者の法令遵守の指導・助言を行うこととされているほか、運転者をあらかじめ指定して運行経路の指導を行わせるなど運転者の安全指導にも責任をもつこととされている。

しかし、運転者の労務管理は受託側の貸切バス事業者が行い、運転者への指揮命令権も受託側の貸切バス事業者が有することとなる。

○ このため、委託側において運行経路や休憩施設、運転者のスキル等は事前に把握できても、増便の指示等個々の運行を委託する時点における当該運転者の健康状態や疲労の蓄積状況などを把握するのは困難である。また、直前になって運行を委託するケースも想定されるが、このような場合に受託側の運転者に対しあらかじめ十分な休息期間を与えておくなどの配慮をすることには困難が予想される。

○ したがって、貸切型管理の受委託で運行される貸切バスについては、自社運行の乗合バスとは別に、一律の距離の上限基準を設定した方が、より適切な受委託による運行が期待できるのではないか。

論点6. 昼間運行する貸切バスの交替運転者の配置基準を乗務距離の上限で定めるべきか。

- 乗務時間等の基準では運転時間等の時間で定めており、米国やEUについても過労運転防止の基準としては運転時間や休息期間等の時間で定めている。
- しかしながら、過労運転防止の基準が運転時間等のみである場合、貸切バス事業者に運行を発注する旅行業者等の側からすると、発注先の運転者の直近一週間の勤務状況や直前の休息期間を把握することは困難であることから、どのような運行計画であれば無理が無いかを判断することが困難である。
また、利用者としても、実際に乗車するバスの運行計画が安全基準に適合しているか否かを判断することは難しい。
- このような観点から、今般、夜間運行する高速ツアーバスに対しては、乗務時間等の基準に上乘せし、実車距離を指標とする交替運転者の配置基準を定めたところ。
また「高速バス表示ガイドライン」により実車距離と交替運転者の配置計画の表示を求め、利用者の監視により、基準の実効性の確保を図ったところである。
- 昼間運行する貸切バスにおいても安全を確保するため、旅行業者等が運送契約する際に、安全を疎かにした受注競争が起きないように貸切バス事業者間の競争条件を同一にすることが重要である。
また、利用者による監視が可能となるように、旅行業者や利用者に分かりやすい実車距離による基準を定めることが適当と考えられる。
- したがって、指導指針である670km（一般道の距離は2倍で計算）を見直し、一般道・高速道の距離によらない実車距離による基準を定めることが適当ではないか。

○ 交替運転者の配置基準の比較表 (案)

過労運転防止のための 運行形態のランク分け		乗務時間等基準に対する業態別上乗せ措置の内容		
ランク分け	一人乗務の運行距離	貸切バス	高速ツアーバス 新高速乗合バス貸切型委託	高速乗合バス
Aランク (特に注意が 必要)	夜間 500km 超 昼間 [未定 km]超	○禁止	○禁止	1月までに定める
Bランク (乗務時間等 基準に対す る上乗せ措 置が必要)	夜間 400km 超 昼間 [未定 km]超	{ ○連続運転時間概ね 2 時間ごとに合 計 20 分以上の休憩、かつ ○運行前及び運行後休息期間 11 時間 以上、かつ ○途中 1 時間以上のまとまった休憩 又は ○高速ツアーバス等の基準に適合し た場合	{ ○乗務時間 10 時間以内、かつ ○特別な安全措置	1月までに定める
Cランク (通常の運 行)	夜間 400km 以下 昼間 [未定 km]以下		○乗務時間 10 時間以内 乗務時間等基準遵守の徹底	

高速ツアーバスの特別な安全措置

(1) 必須項目 (全て)	(2) 選択項目 (左記に加え、以下の項目に1つ以上該当)
① 遠隔地における第3者立ち会いによる点呼等	① 日本バス協会の安全性評価認定を受けている
② デジタル式運行記録計による運行管理	② 安全運行協議会による安全措置に関する調査を実施
③ 連続運転時間を概ね2時間ごとに合計で20分以上の休憩	③ 高速バス運転者の育成プログラムを有する
④ 休息期間が11時間以上	④ ドライブ・レコーダーによる運転者指導
	⑤ 居眠りを感じできる装置の装備
	⑥ 24時間体制による運転者サポート 等

過労運転防止に係る緊急対策について

1. 運転時間等の基準・指針の見直し

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、従来の運転時間等の基準に加え、交替運転者の配置基準を定める。

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する。

高速ツアーバス等の夜間運行^{*1}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^{*2}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^{*3}が10時間を超える場合。

※1 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。

※2 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。

※3 乗務時間とは、出庫から入庫までの時間をいう。

【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。

【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、連続運転時間を概ね2時間とし、概ね運転時間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

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

ホ) 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

ヘ) 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

ト) 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

チ) ドライブ・レコーダーを用いて、運転者指導を行っていること

リ) 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

ヌ) 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

ル) 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

ヲ) 運行管理者が24時間にわたって運行中に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

2. 運転時間等の基準の実効性確保のための措置

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、車線逸脱警報装置等の先進的な技術の導入促進

以上

各種検討会について

「バス事業のあり方検討会」について

趣旨

関越自動車道高速ツアーバス事故等を踏まえ、当該事故の緊急対策において引き続き検討すべきとされた事項を中心に検討を行う。なお、個別の検討会又はワーキンググループが設置されている検討事項については、これらの検討結果の報告を聴取し、検討事項全体のとりまとめを行う。

検討の方向性

※太字は本検討会のコア検討事項

- ① **運行管理者制度その他の安全に関する基準の強化**
- ② 「**新高速乗合バス**」への**早期の移行促進** ← 移行に向けた取組み状況を報告
- ③ **参入規制のあり方の検討**
- ④ **運賃・料金制度のあり方の検討** ← **運賃・料金ワーキンググループ** から検討結果の報告を受け、議論
- ⑤ **監査体制の強化** ← **監査のあり方検討会** から検討結果の報告を受け、議論
- ⑥ **処分の厳格化** ← **監査のあり方検討会** から検討結果の報告を受け、議論
- ⑦ **旅行者者と貸切バス事業者の公正な取引の確保** ← **運賃・料金ワーキンググループ** から検討結果の報告を受け、議論
- ⑧ **業界・事業者における安全確保のための自主的な取組みの強化** ← 現状説明、業界提案を踏まえ議論

○ メンバー

学識経験者	<ul style="list-style-type: none"> ・中村文彦 横浜国立大学大学院教授(座長) ・寺田一薫 東京海洋大学教授(監査のあり方検討会座長) ・酒井一博 労働科学研究所所長(過労運転防止検討会座長) ・若林亜理砂 駒沢大学教授(「バス事業のあり方検討会」) ・加藤博和 名古屋大学准教授(「バス事業のあり方検討会」、運賃・料金WG)
有識者	<ul style="list-style-type: none"> ・秋池玲子 ポストコンサルティンググループ・パートナー&ディレクター(「バス事業のあり方検討会」) ・和田由貴夫 バスマラマ・インターナショナル編集長(「バス事業のあり方検討会」)
消費者代表	<ul style="list-style-type: none"> ・(独)国民生活センター
業界関係者	<ul style="list-style-type: none"> ・バス業界、旅行業界、労働組合等
行政関係者	<ul style="list-style-type: none"> ・国土交通省(政務官、自動車局、観光庁、関東運輸局)、警察庁、厚労省)

スケジュール

- ・第1回を10月25日に開催
- ・第3回(12月)において各検討会、WGからの報告を行い、中間とりまとめ
- ・第5回(3月)において最終とりまとめ

国土交通省 「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」の設置について

新たな貸切バスの運賃・料金制度について専門的・実務的な検討を行うためのワーキンググループを7月25日に設置。平成24年度中を目標に結論を得る。

検討スケジュール

第1回WG: 7月25日 ・これまでの経緯・課題等	第3回WG: 11月1日(予定) ・有識者委員、労働組合関係委員からの説明	第5回WG: 2月中 ・新たな運賃・料金制度の具体的な制度設計等
第2回WG: 9月24日 ・バス事業・旅行業関係委員からの説明 ・運賃算出指標の実態分析 等	・実効性のある運賃・料金制度の構築に向けた検討 等	第6回WG: 3月中 ・報告書(案)について
第4回WG: 12月中 ・新たな運賃・料金制度の骨子(素案)		

構成員

加藤 博和 齋藤 秀樹 内垣 大輔 坂口 哲也 石井 義雄 青木 正勝 大島 栄植 池田 浩 梶田 隆弘 楠木 泰二郎	名古屋大学准教授(座長) ㈱ウイスアリアコンバス代表取締役社長 (独)国民生活センター相談情報部相談管理課主査 ㈱はとバス団体営業部長 神奈中観光㈱専務取締役 ワールド自興㈱代表取締役社長 東栄運輸㈱常務取締役 ㈱JTB執行役員旅行事業本部副本部長 クラブツーリズム㈱取締役バス旅行部長 新日本ツーリスト㈱代表取締役社長	鎌田 佳伸 清水 昭男 鈴木 昭久 黒澤 仁一 御代田 晃一 寺田 吉道 秋田 未樹 (事務局) 国土交通省自動車局旅客課	全国交通運輸労働組合総連合会連合軌道・バス部会事務局長 日本私鉄労働組合総連合会交通政策局長 国土交通省自動車局旅客課長 国土交通省自動車局旅客課新輸送サービス対策室長 国土交通省自動車局安全政策課首席自動車安全監査官 観光庁観光産業課長 関東運輸局自動車交通部長
--	---	--	--

検討内容

実効性のある新たな貸切バス運賃・料金制度の素案を取りまとめる。	④関係者間の取引実務の円滑化の視点からの制度設計 ⑤貸切バス事業者による創意工夫や需要喚起を促す観点からの制度設計 ⑦事後チェックが技術的に容易な制度設計
【検討の観点】 ①取引実態を踏まえた制度設計 ②法令遵守や事故防止、サービス改善等の観点からの制度設計 ③国民目線・消費者目線の観点の制度設計	

「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」について



国土交通省

勤務時間及び乗務時間に係る基準や交替運転者の配置指針、点呼のあり方や運転者の健康状態の把握方法など過労運転防止対策全般を見直すための検討会として設置。

これまでの経緯

関越自動車道における高速ツアーバス事故に対する対応として、7月までに緊急対策を決定。

- 第1回～第3回(5～6月): 緊急対策の議論、決定
7月20日 : 配置基準の施行
- 第4回(7月) : 緊急対策以外の審議開始

高速ツアーバス等の過労運転防止に係る緊急対策

交替運転者の配置基準」の設定

夜間・長距離運行する高速ツアーバス等において、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、交替運転者を配置する。

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(以下)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

特別な安全措置

- (1) 必須項目(全て)
 - ① 遠隔地における第3者立ち会いによる点呼等
 - ② デジタル式運行記録計による運行管理
 - ③ 連続運転時間を概ね2時間ごとに合計で20分以上の休憩
 - ④ 休憩期間が1時間以上
- (2) 選択項目(上記に加え、以下の項目に1つ以上該当)
 - ⑤ 日本バス協会の安全性評価認定を受けている
 - ⑥ 安全運行協議会による安全措置に関する調査を実施
 - ⑦ 高速バス運転者の育成プログラムを有する
 - ⑧ ドライブレコーダーによる運転者指導
 - ⑨ 居眠りを感知できる装置の装備
 - ⑩ 24時間体制による運転者サポート 等

「交替運転者の配置基準」の実効性確保のための措置

・緊急講習・自己チェック・一斉点検・SA等での体調報告等

今後の予定

高速ツアーバス以外の過労運転防止対策等について、以下のスケジュールで検討を実施予定。

- 第5回(11月5日):
・緊急対策のレビュー
・今後のスケジュール進め方の提示・決定
- 第6回～第8回(11月20日～来年3月):
・以下の①～⑤についての議論・決定

- ① 夜間・長距離運行する貸切バスの配置基準
- ② 夜間・長距離運行する高速乗合バスの配置基準・運転時間等
- ③ 昼間・中長距離運行する貸切バスの配置基準・運転時間等
- ④ 昼間・中長距離運行する高速乗合バスの配置基準・運転時間等
- ⑤ 運転者の健康状態の把握方法等その他の過労運転防止対策

「①夜間・長距離運行する貸切バスの配置基準(案)」について

夜間・長距離運行する貸切バスにおいて、一運行あたり、以下の運行距離を超える場合、交替運転者を配置する。

(ただし、高速ツアーバス等における「交替運転者の配置基準」において、一人乗務が認められる場合に該当する時は、この限りでない。)

運行距離: 実車距離が400kmを超える場合。

ただし、運転者の休憩及び休憩が以下の条件を満たす運行である場合は500kmとする

- ・休憩・・・運行直前及び直後で1時間以上を確保
- ・休憩・・・運転時間2時間ごとに20分以上を確保
うち1回は連続1時間以上を確保

⇒ 第5回(11月5日)での提示、パブコメの実施、
第6回(11月20日)での決定後、本年12月1日の
運行から適用

「自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」について —中間とりまとめの概要—



本年8月に自動車局に設置した、専門家の委員の方々から構成される「自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」において、自動車運送事業者に対する監査を見直すための検討を進めてきたところ、今般、監査の見直しの方向性について中間とりまとめを行った。

検討会のスケジュール

- 第1回会合(8 / 8): 現状報告及び論点整理
- 第2回会合(9 / 12): 論点の更なる検討
- 第3回会合(10 / 17): 中間とりまとめ案の検討

来年3月：最終とりまとめ(予定)

検討会の中間とりまとめ(案)の概要

1. 効率的・効果的な監査の実施

- (1) 運送事業者に対する確認・指導
 - ① トラックの適正化事業実施機関の例に倣った第三者機関の設置・運用による貸切バス事業者等に対する確認・指導の実施
 - ② 第三者機関による確認結果の監査への活用等
- (2) 運送事業者自らの安全チェックの強化
運送事業者自らが法令遵守状況の確認を定期的を実施し、その結果を国に報告させる仕組みを新たに整備
- (3) 悪質な運送事業者に対する重点的な監査の実施
 - ① 第三者機関の活用等により、国の監査は「悪質な運送事業者」に重点化
 - ② 第三者機関や利用者等からの通報も含め、監査の端緒情報を充実させるとともに、システムで一元的に管理・分析すること等により、悪質な運送事業者を抽出
- (4) 街頭における監査の実施
運送事業者の運行時における法令遵守状況の確認を実施
- (5) 監査業務の効率化
重要な法令違反の有無を優先確認するなどによる効率的な監査手法を検討
- (6) 運送事業者における適切な運行管理体制の整備(監査環境の改善)
- (7) 優良運送事業者の認定制度等の活用

2. 実効性のある行政処分等の実施

- (1) 安全性に直接関わる法令等の違反が確認された場合の現場での迅速な対応
現場で運送事業者に必要な是正措置を実施させる仕組みを整備
- (2) 悪質な運送事業者に対する処分の厳格化
以下のような厳格な対応を行うことにより、悪質な運送事業者を確実に排除
 - ① 重要な法令等の違反に対して事業停止とできるよう処分基準を強化
 - ② 改善指導に従わない事業者、累犯事業者に対して事業許可取消とすなど、処分を厳格化
 - ③ 事業廃止届出を事後届出制から事前届出制に改めるなど、効果的な処分逃れ対策を実施
- (3) 運送事業者に対する処分情報の一層の活用
 - ① 運送事業者における処分に対する認識の向上
 - ② 運送事業者の処分情報の利用者等への情報提供
- (4) 金銭的処分導入の可能性
引き続き検討

「車両安全対策検討会」について

今般の関越道高速ツアーバス事故を受けた高速バスの車両安全対策については、既に設置されている「車両安全対策検討会」において、衝突被害軽減ブレーキ等の義務付け等を含めた検討を行っている。6月26日の当該検討会から検討を開始し、年内を目処に結論を得ることとしている。

検討会の検討状況

○第2回検討会(11月1日)において、衝突被害軽減ブレーキの義務付けの方向性について、以下の案を提示し、合意。

- ◇車両総重量5トン超の立席のないバスに対して技術基準を策定。
- ◇そのうち、車両総重量12トン超の立席のないバスについては、以下の時期から義務付けを開始。

新型生産車	平成26年11月1日
継続生産車	平成29年9月1日

○併せて、その他の車両安全対策について検証、必要な国際基準を採択

(例：車両安全性制御装置(E-VSC)の装着義務付け、ブレーキ試験の強化)

○今後、検討会の方向性を踏まえ、年内を目途に結論を得て、年度内にも法令の整備を行う予定。

(参考)車両安全対策検討会

自動車の車両安全対策に関しては、平成23年6月に交通政策審議会自動車交通部会報告書が取りまとめられたところであり、その報告書において、以下の4項目が今後取り組むべき課題とされた。

- (1) 少子高齢化への対応
- (2) 歩行者・自転車乗員の事故防止・被害軽減対策
- (3) 新たなモビリティへの対応
- (4) 大型車からむ重大事故対策

これらの課題に対しては、学識経験者などで構成された「車両安全対策検討会」を設置して検討すべきとされた。これを受けて、平成24年1月に同検討会を設置した。

構成員

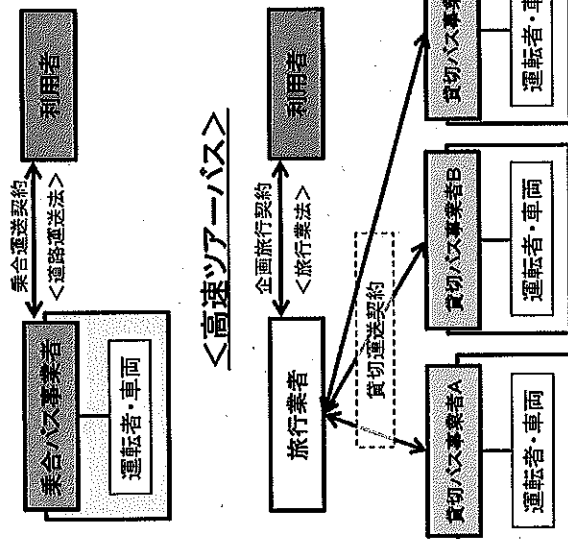
- 学識経験者(5名)
鎌田実 東京大学教授(座長)
- モータージャーナリスト
- 関係業界・専門家
(公社)自動車技術会、(一社)日本自動車工業会、
(一社)日本自動車部品工業会、日本自動車輸入組合、
(一社)日本自動車部品工業会、(社)日本損害保険協会、
(一社)全国ハイヤータクシー連合会、
(公社)日本バス協会、(社)全日本トラック協会、
自動車基準認証国際化研究センター
- 研究所(独)交通安全環境研究所、(財)日本自動車研究所
(事務局)国土交通省自動車局技術政策課

「新高速乗合バス」への移行について

＜基本的な考え方＞

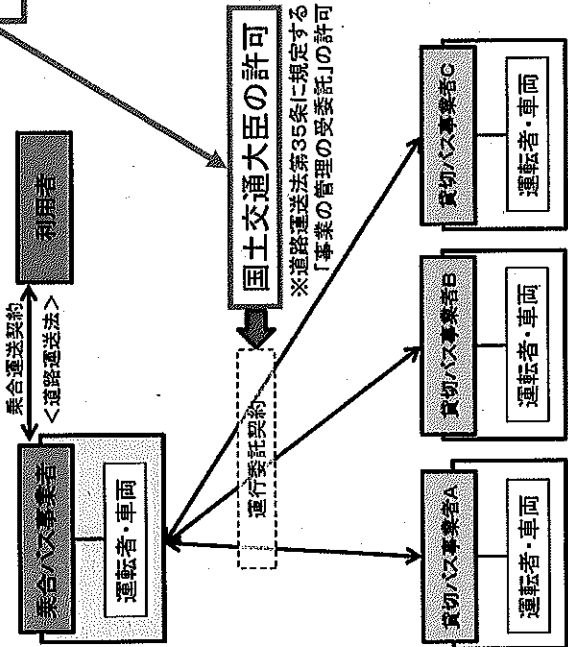
- ① 高速ツアーバスから新高速乗合バスへ早期に一本化。(平成25年7月末日目標)
- ② 高速ツアーバスの長所とされた柔軟な供給量調整・価格設定をできるだけ実現。
- ③ 関越自動車道における高速ツアーバス事故を踏まえ、安全確保の観点から、**厳格に制度設計**。

＜高速乗合バス＞



◆課題：公道にバス停留所が設置できず、安全性の確保などの面でも課題。

＜新高速乗合バス＞



高速乗合バス事業者が、許可を受けて他者に事業を委託できる「管理の受委託制度」に、必要な安全確保措置を講じた上で、貸切バス事業者に対して委託できる類型を追加。

安全面の要件を厳格化

委託者 乗合バス事業者 (管理の受委託に係る運送の安全確保責任は委託者が負う)	乗合バス事業者又は貸切バス事業者 (貸切バス事業者については、 ①運輸開始後3年以上が経過、 ②過去1年間重大・悪質な法令違反の処分歴なし、 ③過去の行政処分歴が一定以内 等の法令遵守状況等に関する要件を加重)
受託者	法令遵守のチェック体制を整備 ①委託者の運行管理者・整備管理者による指導・助言、 ②委託者による受託者の営業所の訪問調査を義務付け
内部統制	貸切バス事業者に委託する場合 ①運行管理者と代表者及び運転者との兼務を禁止、 ②安全管理規程に基づく委託者・受託者一体となった安全管理体制の構築(運輸安全マネジメントの実施等)、 ③関係する全ての事業者による安全意識の共有体制の構築(安全運行協議会) ④高速ツアーバスの交替運転者の配置の基準に従って、交替運転者を配置 等の通常求めている水準以上の安全確保措置を講じることを要求
安全確保措置	
委託範囲	委託者の高速乗合バス事業の原則2分の1以内 (一定の要件を満たす場合は3分の2以内)
使用車両	委託者又は受託者の車両

需要動向に対応した運行計画・運賃設定の実現

- ① 運行計画の事前届出期間の短縮 ⇒ 実施の「30日前」から「7日前」に短縮。
- ② 運賃・料金の事前届出期間の短縮 ⇒ 実施の「30日前」から「7日前」に短縮。
- ③ 幅運賃の設定 ⇒ 割引運賃について、運賃タイプ毎に、上限額と下限額(上限額の80%以上)の幅による届出が可能。

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

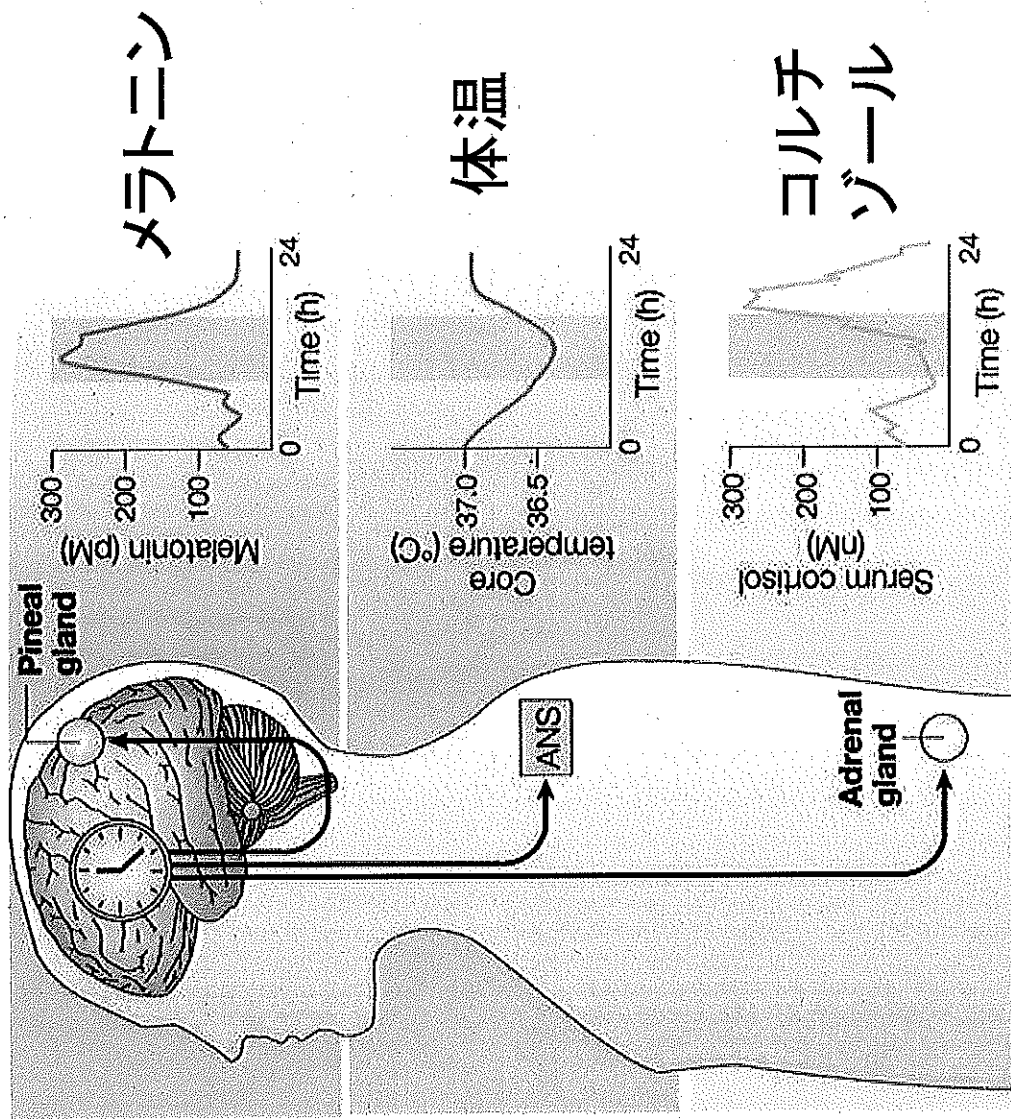
交通安全の生理学的背景

1. 夜間の運転

2. 長時間の運転

3. 仮眠の効果

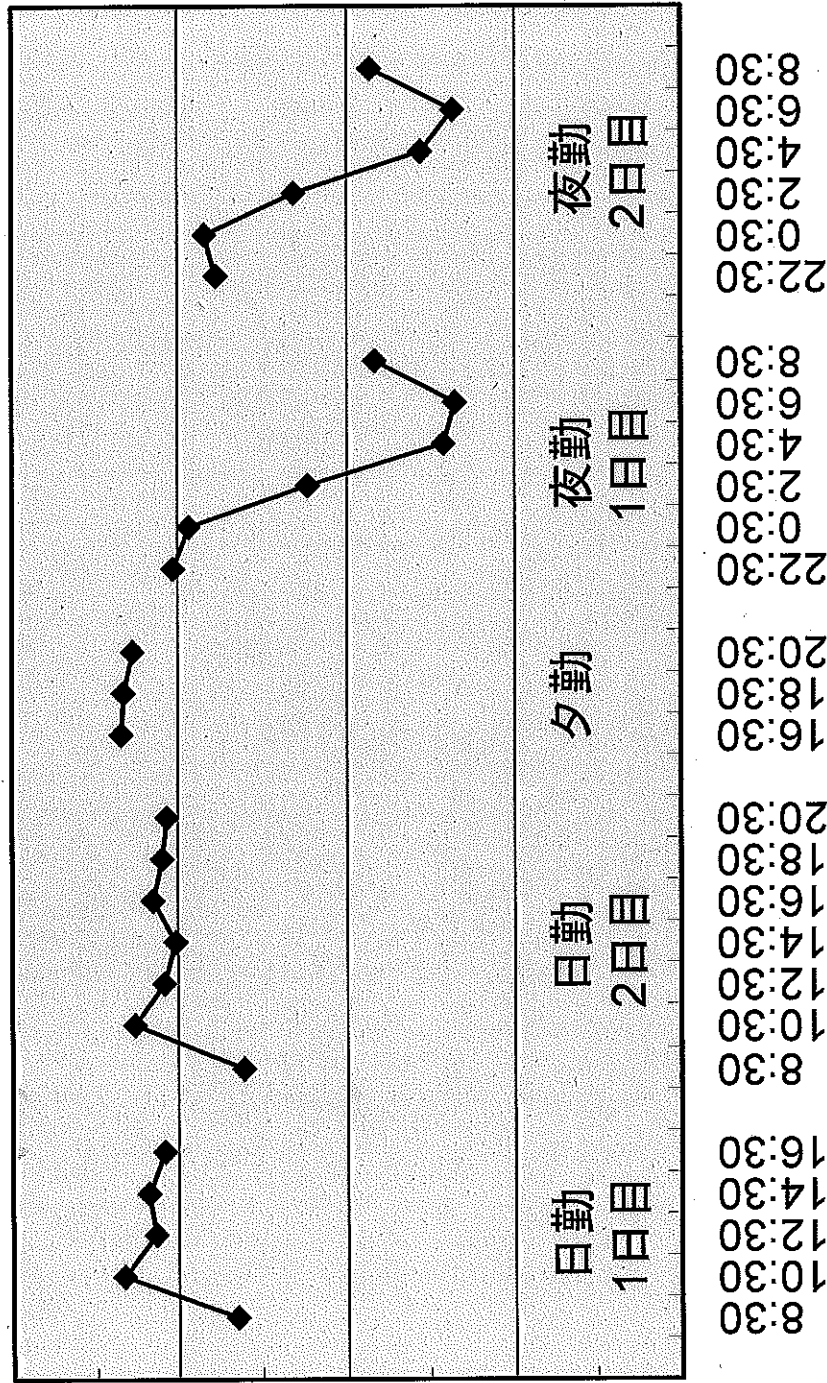
体内時計によって、夜間は眠くなる



午前2～4時は「魔」の時間帯

(原子力発電所運転員603名)

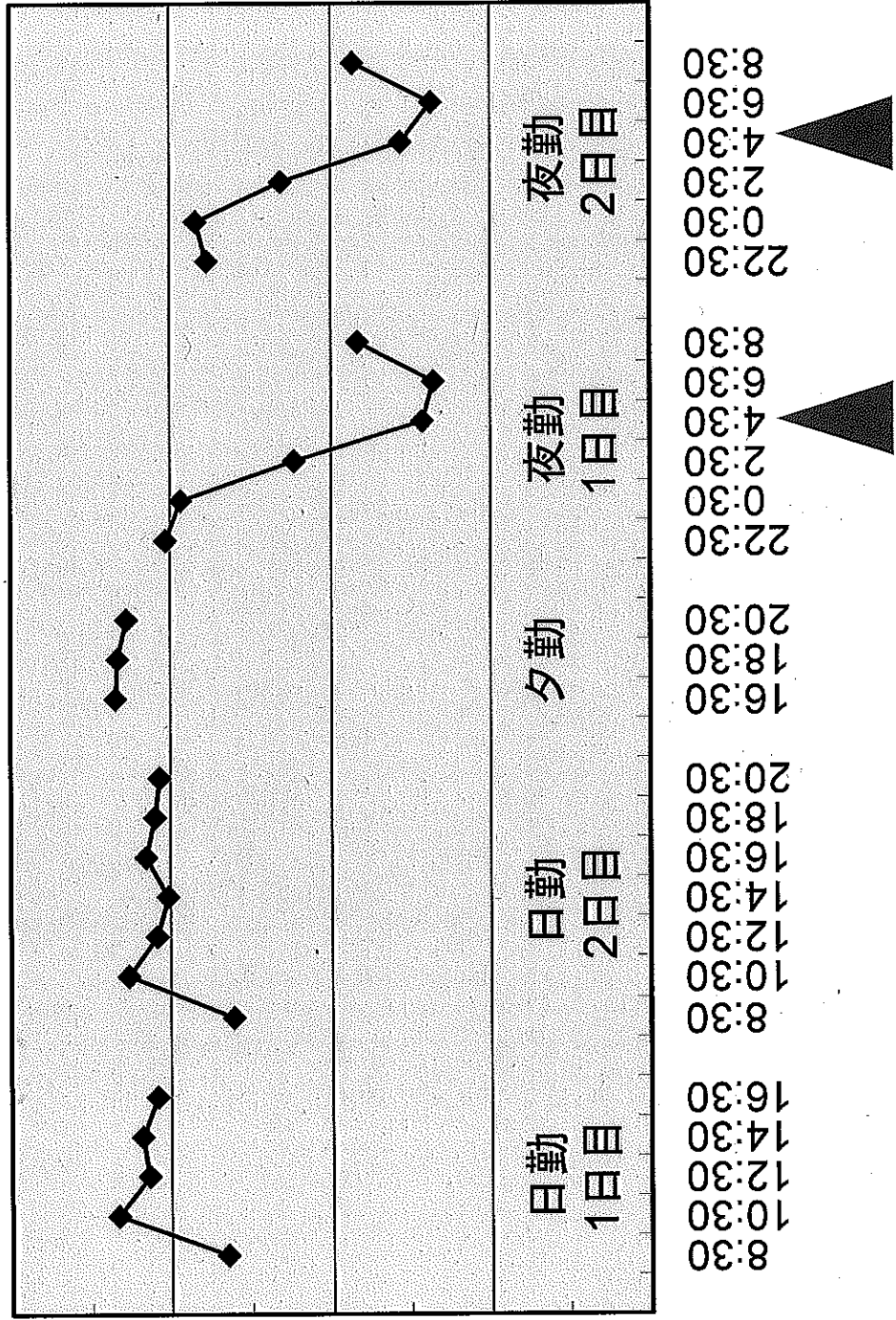
- 非常にはつきり目覚めている 9
- 目覚めている 7
- どちらでもない 5
- 眠い 3
- とても眠い 1
(眠気と戦っている)



午前2～4時は「魔」の時間帯

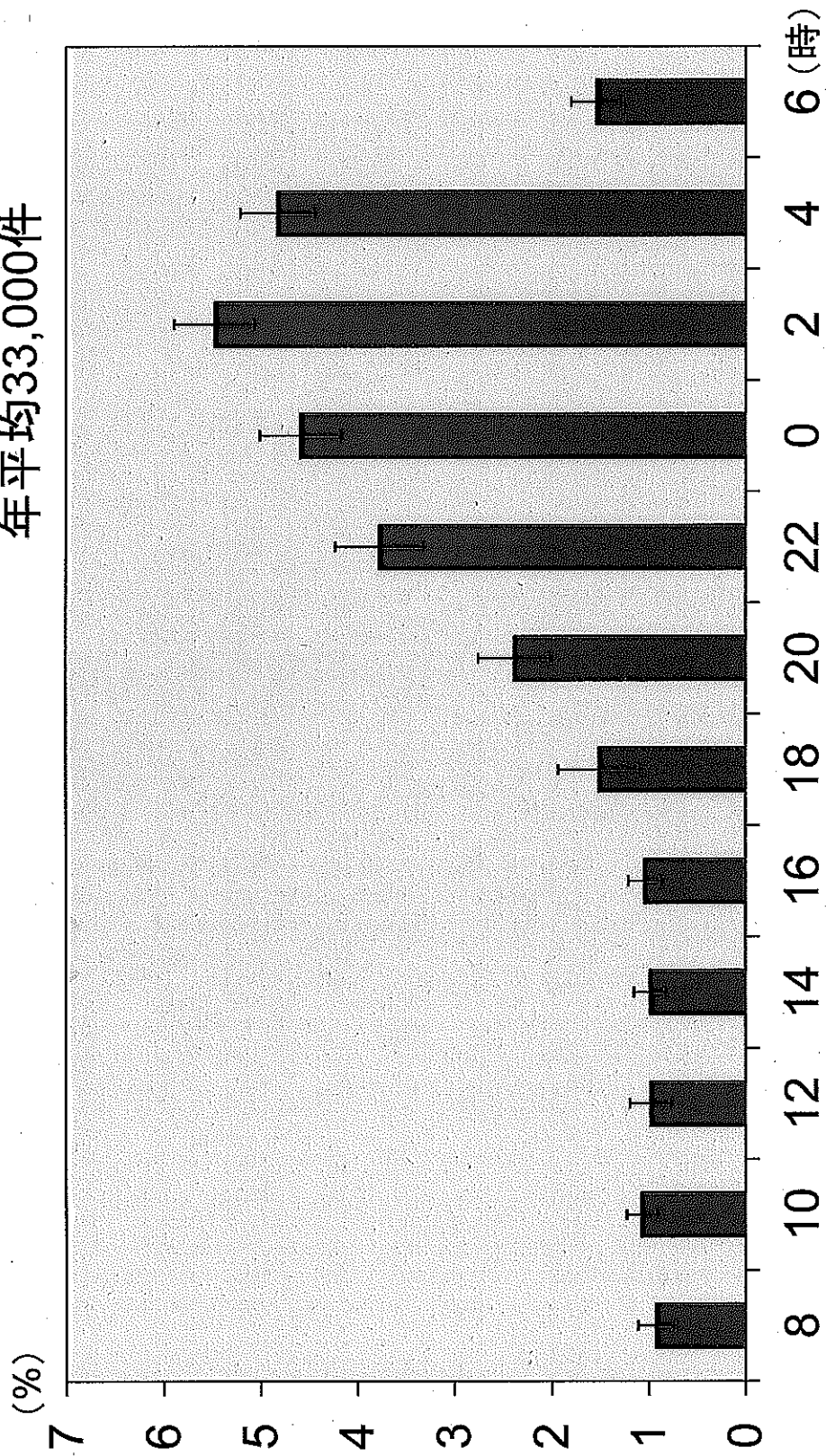
(原子力発電所運転員603名)

- 非常にほつきり目覚めている 9
- 目覚めている 7
- どちらでもない 5
- 眠い 3
- とても眠い 1
(眠気と戦っている)



全事故に占める死亡事故の割合

貨物自動車の事故件数:
年平均33,000件



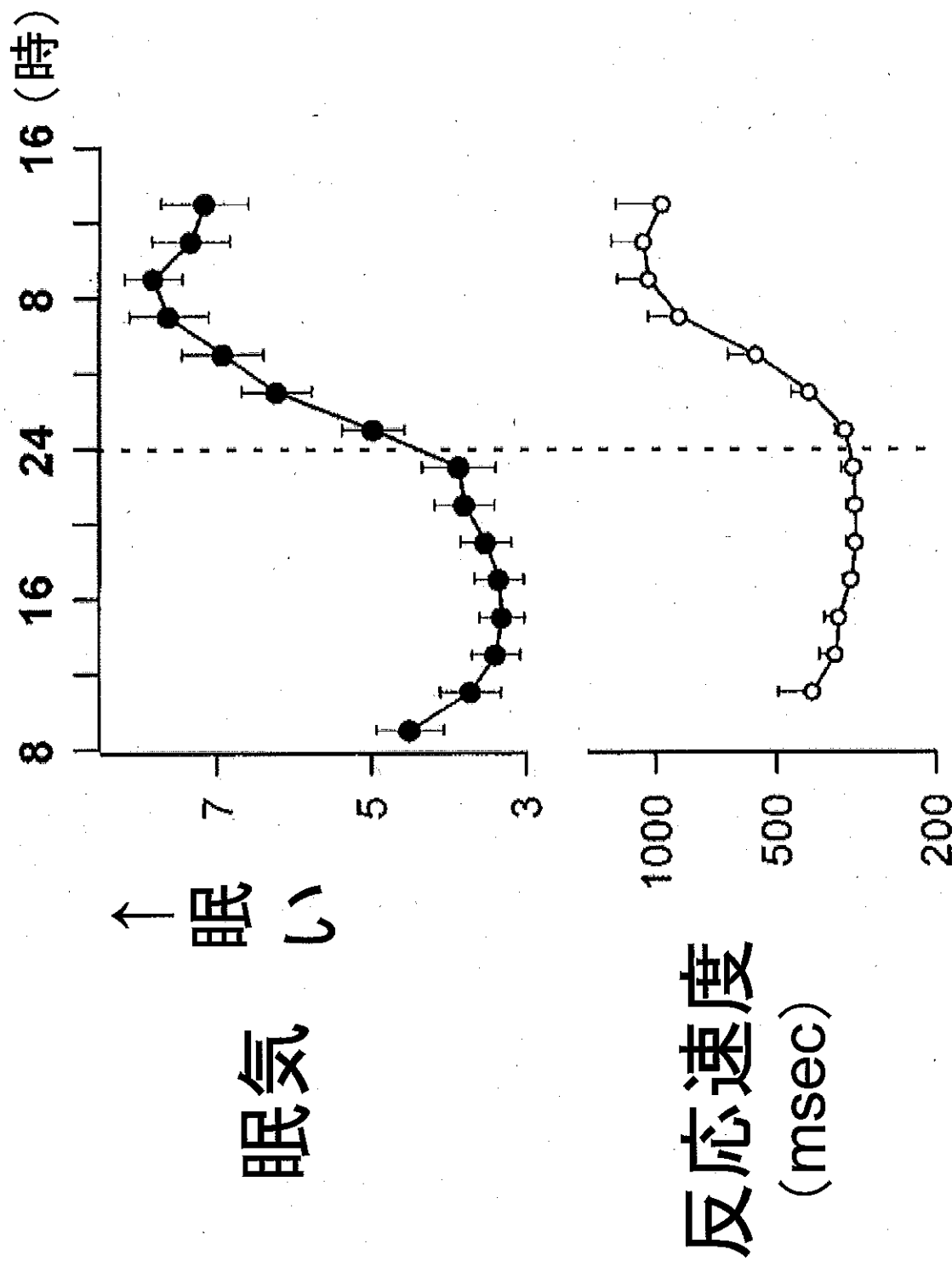
交通安全の生理学的背景

1. 夜間の運転

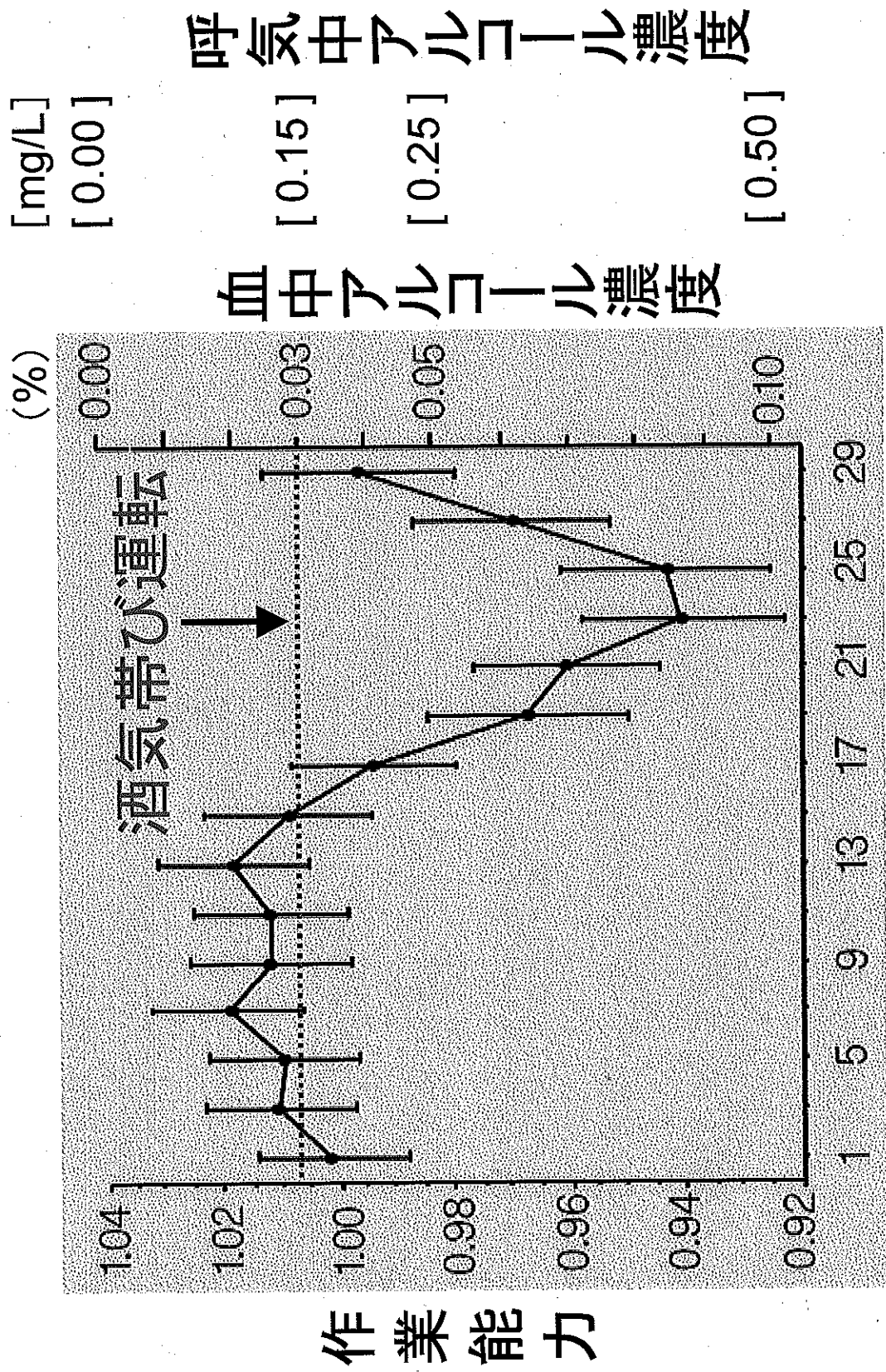
2. 長時間の運転

3. 仮眠の効果

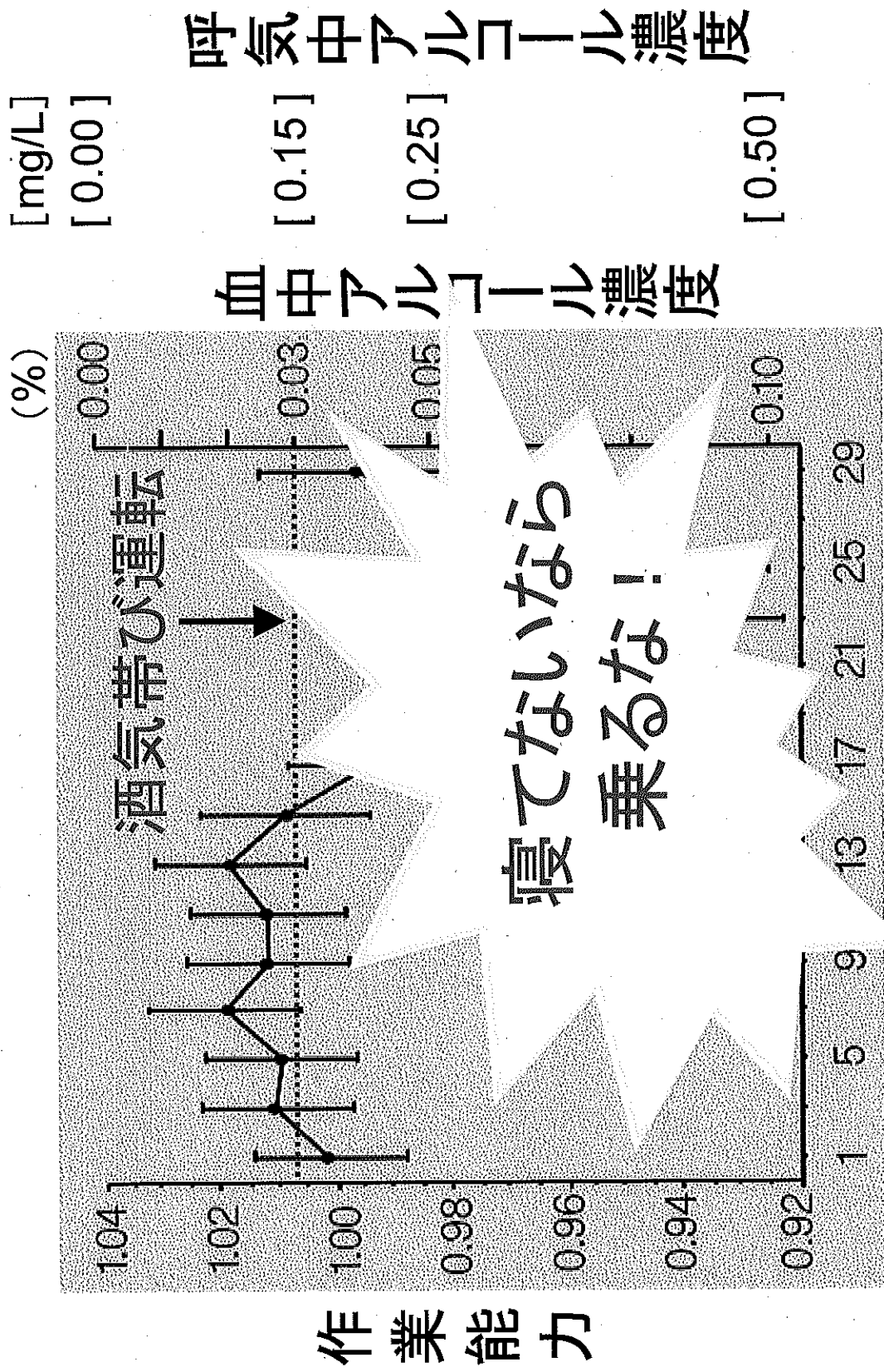
連続32時間起き続けた実験



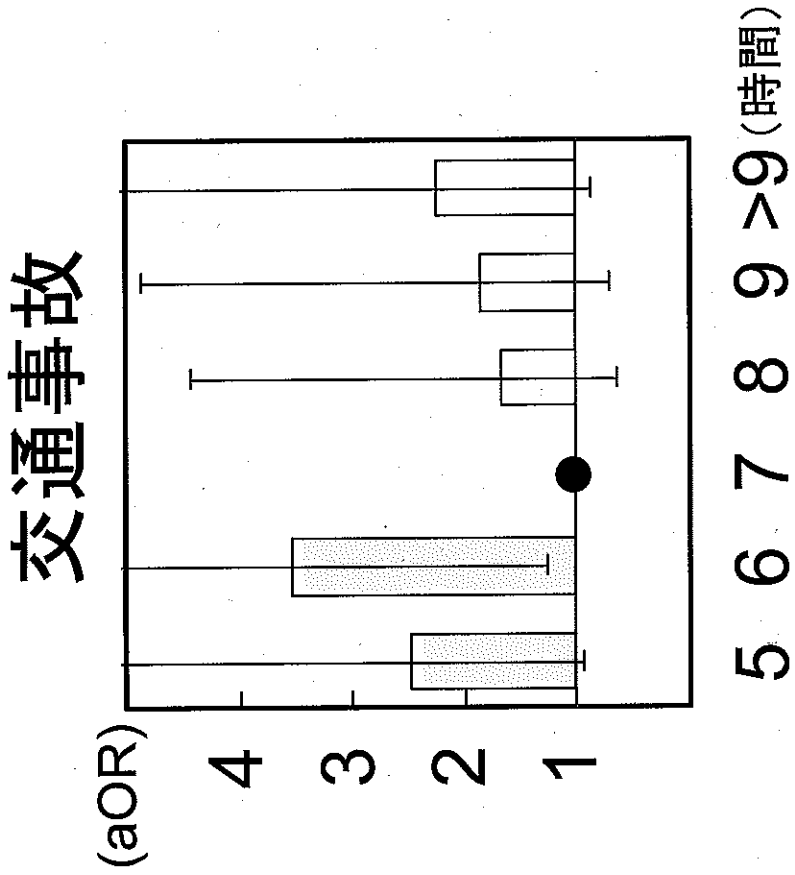
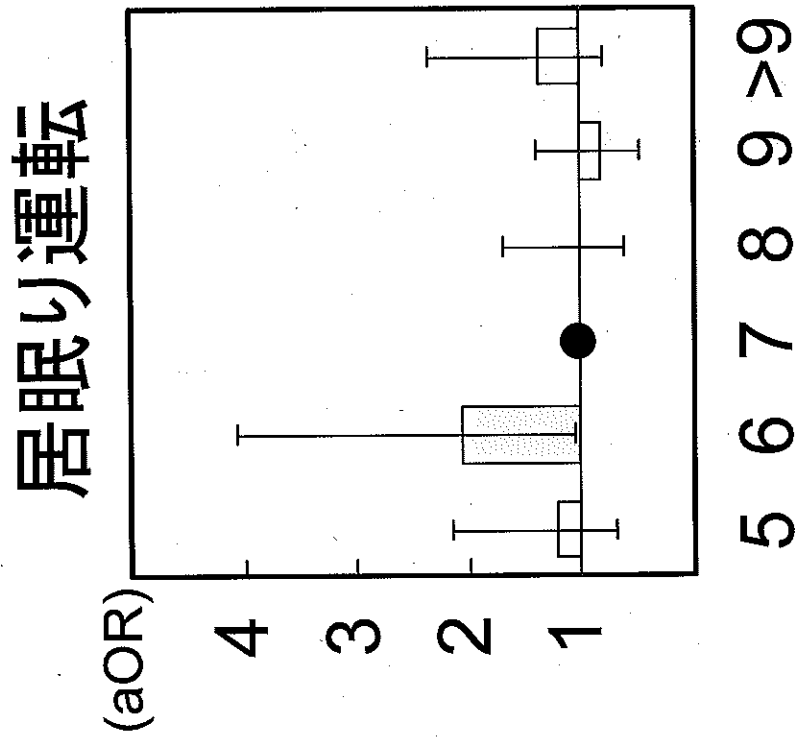
長時間の覚醒は「飲酒」と同じ



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

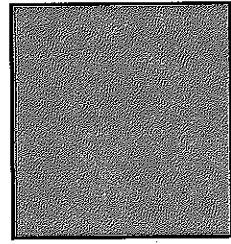


乗務24時間前までの総睡眠時間

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

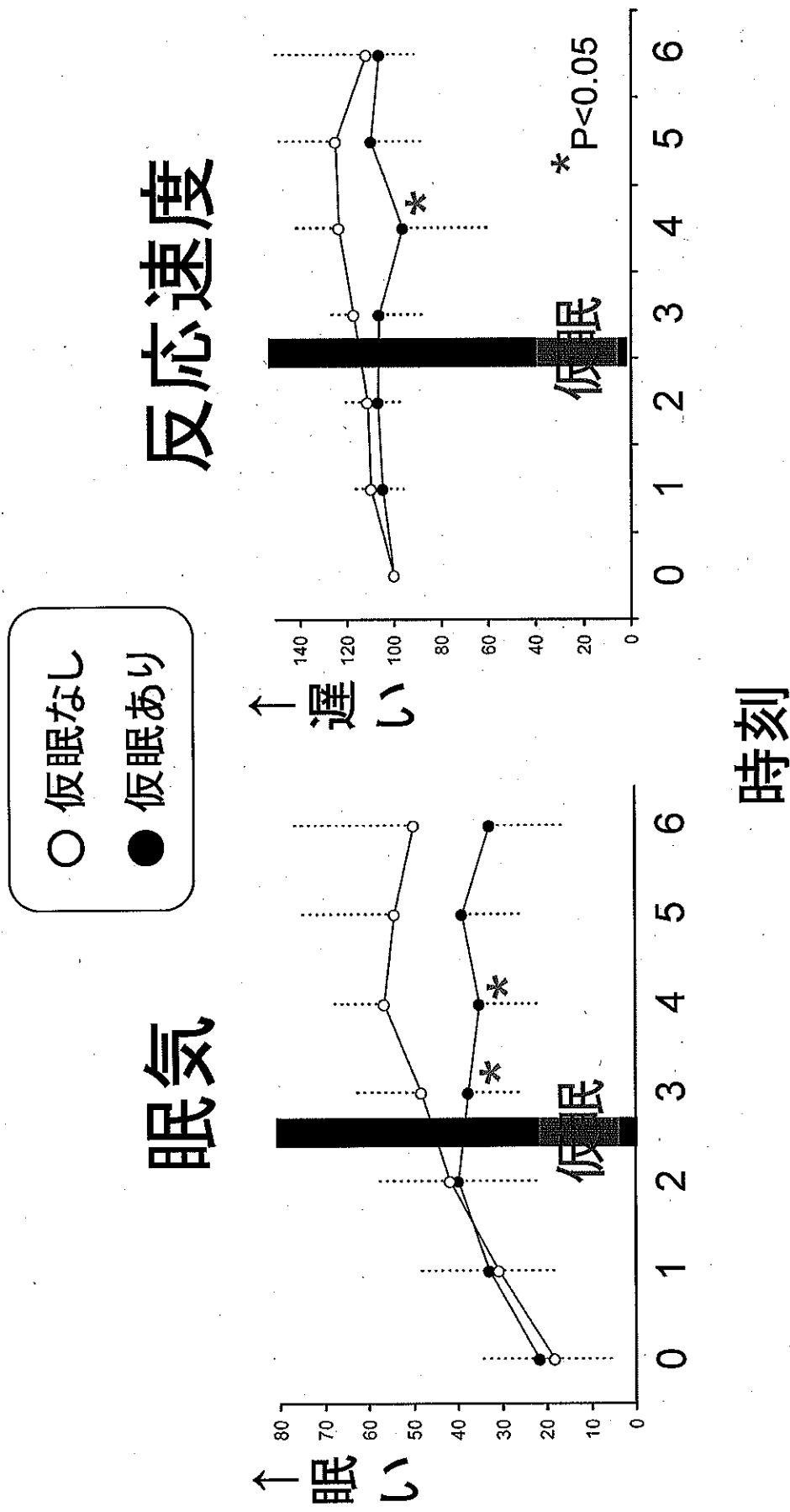


夜勤中に生じるであろう眠気や疲労をあらかじめ低減



夜勤中に生じる眠気や疲労の軽減, 事故を防止

夜勤中にとる30分仮眠

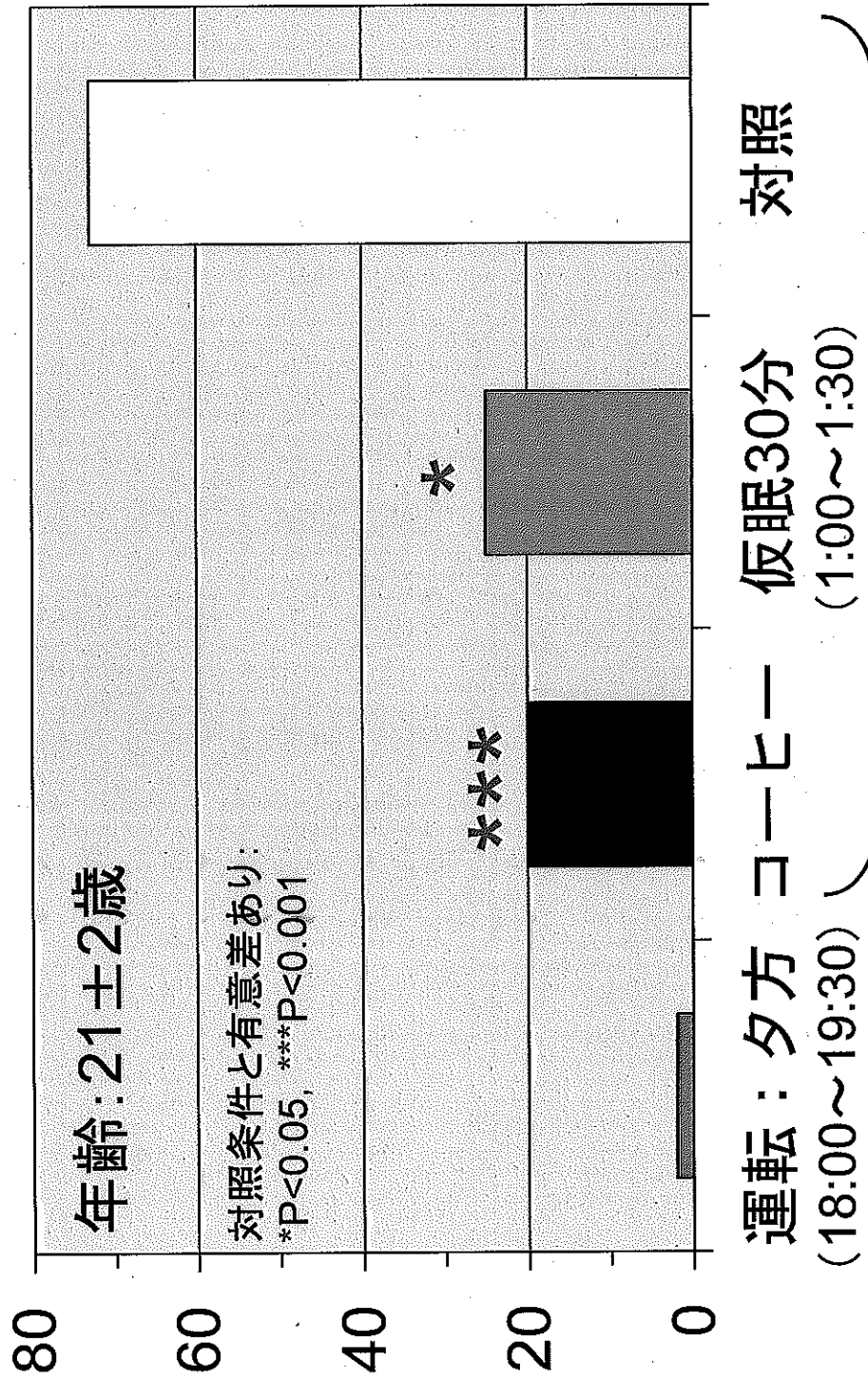


仮眠中の睡眠: 16 ± 7分

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)



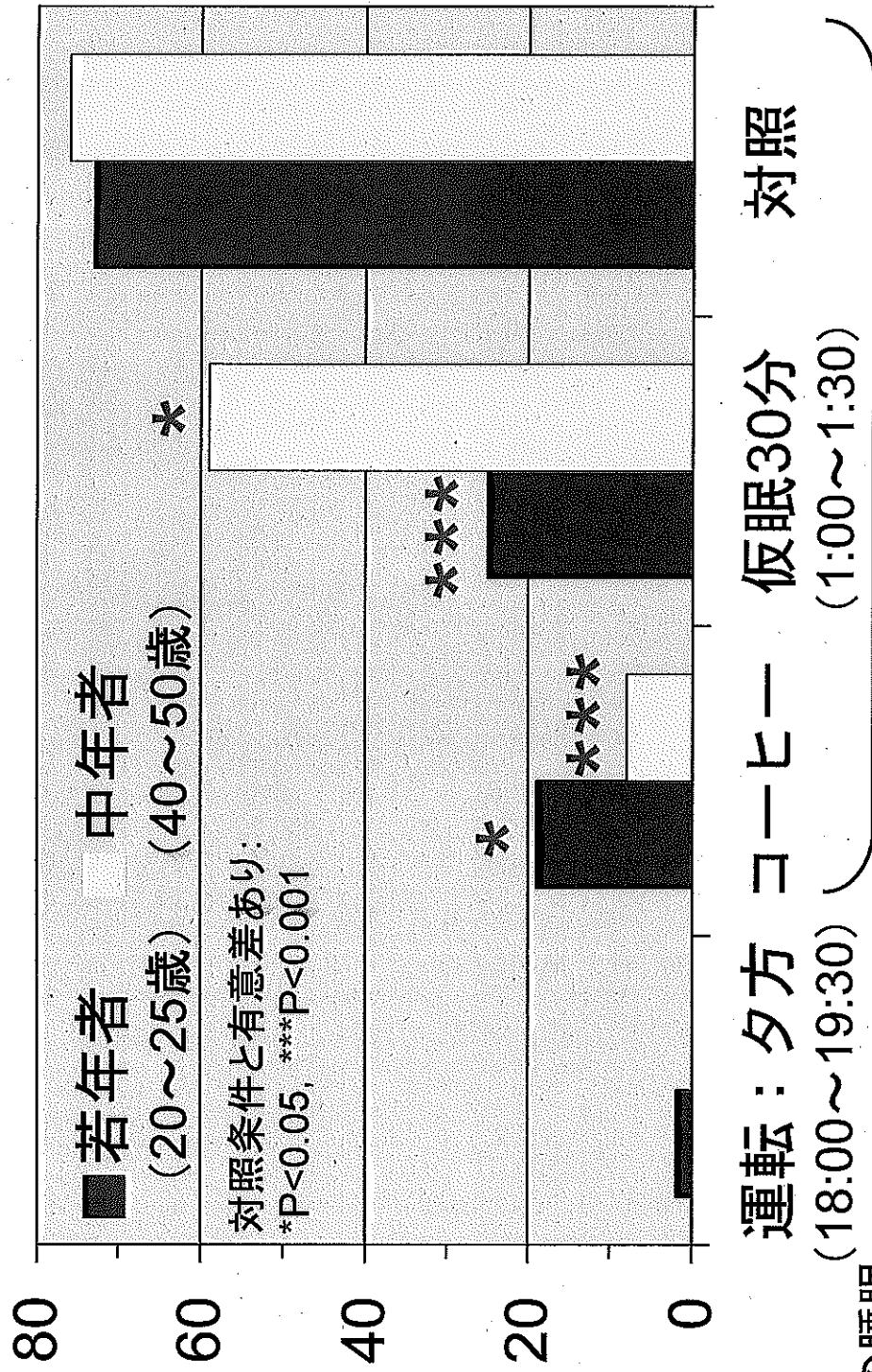
仮眠中の睡眠: 23 ± 4分

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

現行の乗務時間等に関する基準について

- 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12月3日国土交通省告示第1675号)

旅客自動車運送事業者が運転者の勤務時間及び乗務時間を定める場合の基準は、運転者の労働時間等の改善が過労運転の防止にも資することに鑑み、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」とする。

- 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（概要）

(平成元年2月9日労働省告示第7号)

拘束時間

- ・ 4週間を平均し1週間当たり65時間を超えないこと
- ・ 1日当たり13時間以内を基本とし、延長する場合でも16時間が限度
- ※延長する場合であっても1日当たり16時間まで
- ※15時間を超える回数は1週間に2回まで

休息期間

- ・ 勤務終了後、8時間以上
- ※バス運転者等の住所地における休息時間がそれ以外の場所の休息時間より長くなるよう努めること

運転時間

- ・ 2日を平均し1日当たり9時間を超えないこと
- ※4週間を平均し1週間当たり40時間を超えないこと

連続運転時間

- ・ 4時間を超えないこと
- ※4時間以内又は4時間経過直後に運転を中断し、30分以上（1回10分以上で分割可能）の休憩等を確保すること