

# 高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会

## 第7回

日時：平成25年2月12日（火） 13:00～15:00

場所：国土交通省（合同庁舎3号館）4階 特別会議室

### 議事次第

1. 新高速乗合バスの交替運転者の配置基準について
2. その他今後のスケジュール等

<配布資料（案）>

資料 1 第6回検討会の議事概要

資料 2-1 新高速乗合バスにおける交替運転者の配置基準等の見直しについて（案）

資料 2-2 新高速乗合バスの長距離運行に係る交替運転者の配置基準設定の考え方

資料 2-3 新高速乗合バスにおける交替運転者の配置基準等（案）  
概要説明資料

資料 2-4 その他の過労運転防止対策の検討について

資料 3-1 今後のスケジュールについて（案）

資料 3-2 今回の配置基準とこれまでの経緯等の概要について

参考資料 1 高速乗合バスの運行実態について

参考資料 2 新高速乗合バスにおける交替運転者の配置基準（案）  
の解説

参考資料 3 冬期の多客期対策の実施状況について

参考資料 4 バス事業のあり方検討会における検討状況について

## 第6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11月20日(火) 10:00～12:00

## 2. 場所

国土交通省(合同庁舎3号館)10階 共用会議室A

## 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、大聖泰弘

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、若井 茂

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 武藤局長、清谷次長、坂官房審議官、若林官房審議官

大臣官房 露木運輸安全監理官

観光庁 加藤審議官

警察庁交通局交通企画課 井上課長

厚生労働省労働基準局 山越審議官

## 4. 主な議題

- (1) 夜間の貸切バスの交替運転者の配置基準について
- (2) 夜間の高速乗合バスの交替運転者の配置基準について
- (3) 緊急対策の実施状況について

## 5. 議事概要

冒頭、武藤自動車局長より挨拶があった。

議題1の前に小田委員より資料に沿って説明があった。

上記の議題4.(1)～(3)について、事務局より説明後、委員から質問および意見が述べられた。主なやり取りについては以下の通り。

(小田委員からの日本バス協会資料に沿って以下のとおり説明)

小田委員

前回説明できなかった資料のポイントを説明させていただく。白い紙で後ろの方に今後のバス事業の展開についてという資料がある。4ページの「開催に際して」ということで、11月5日用で作成下でこのようになっている。冒頭、読ませていただくと、この夏の多客期及び多客期以降も、高速ツアーバス運行に関し、安全確保上の緊急対応措置が実施されている。そして11月からはいわゆる「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」が再開された。ここでは「今回の緊急対策についての効果検証」と共に「類似形態のバスへの対応」「高速ツアーバス昼行便への対応」などの他、本命であるところの「新高速乗合バス及び貸切バスに係る配置基準・運転時間等についての検討」をし、まとめ上げ、実施へと繋げてゆかなければならない。特に「新高速乗合バスに係る検討」は、高速ツアーバスを1年以内に移行させた後、高速バス事業の根幹ルールとなるもので極めて重要であり、貸切バス事業にとっても今後の事業活動を行う上で、重要な要素である。秋以降の議論を進めるに際し、我々は当検討会各委員の皆様は今一度、以下のことについて共通のご認識を頂く必要があると考え、若干の説明をさせて頂くもの。委員の一部で、交替等があったことも踏まえて、とかく、バス事業とはひとくくりの事業内容あるいは規制内容なのではないかという漠然とした認識があると、これから議論する各分野ごとの基準作りに際して、間違っただ先入観で議論することになるので、今一度、お話しさせていただきたい。議論の材料としては新高速として、これまでの経緯参考資料1、1つの「高速乗合バス路線」が誕生するまでを参考資料2、陸援隊の法令違反についてを参考資料3とし、この3点のご理解の上に立って、現在の高速度乗合バスのルールを母体にした上で、今後、さらに何が必要なのかを考えていく必要がある。

参考資料1でこれまでの経緯をおさらいさせていただきたい。高速ツアーバスの問題顕在化、これが今回一連の会議を設置し、開催している根幹のルールです。乗合類似行為の容認で違法ではないかという問題、仮に高速ツアーバスの運行を容認したH17、18の通達を前提にしたとしても、競争条件が、高速バスについて2つのルールを国が認めているとして、不公平であるという問題がある。高速ツアーバスによるトラブルが多発していること。高速ツアーバスの利用が増えるにつれて、道路交通法、改善基準の違反などの問題が顕在化してきた。これに対して、国土交通省で「バス事業のあり方検討会」が開催されて、全13回で報告書をまとめたが、道路運送法に基づく新高速バス事業ルールの一部を見直し、柔軟性を持たせた上で、高速ツアーバスを移行させるとしているが、もうちょっと柔軟性を持たせるように変えて欲しいという主

張をしてきた経緯がある。柔軟性を持たせて一本化した上で、移行は2年以内にするというのが、全13回のバス事業のあり方検討会の結論。

2年では長すぎる1年以内に一本化する。運転者の過労運転防止対策を緊急的に実施している。これは高速乗合バスでなく、高速ツアーバスを1本化するまでの間に緊急的に実施するという措置であり、7月20日から施行したもの。その際に、670kmを運転しているのかとか、9時間以上も運転させているのかなどがセンセーショナルな部分がクローズアップされている中、過労防止対策がなされることとなった。多客期の緊急対策として移行するまでの間の対応措置になるが、10項目にわたり、通達がなされている。

以上、経緯を改めて復習してみると、「バス事業のあり方検討会での方針のとりまとめ」、「今夏・多客期を中心にした緊急対策実施」そして続けている「高速ツアーバス等の過労運転防止検討会」のいずれもが、いわゆる「高速ツアーバスの出現とその拡大に伴って生じた法令違反や大事故」に起因した対応策である事は明らかである。

従って我々は、この種の輸送で、三たび、悲惨な事故が起きぬよう実効ある対策をたて、徹底してゆかなければならない。

1年以内の完全移行と、移行期間経過以降は、この種の事故の温床となり易い現存の高速ツアーバスは明確に禁止する。それが、我々の反省であり、それをもって不幸にして被災した方々に対する証しとしなければならない。

以上のとおり、いわゆる高速ツアーバスの出現と拡大により、放置できぬ程に顕在化した諸問題と、4.29大事故により露呈した安全軽視の体質の緊急改善について、前者については「バス事業のあり方検討会答申」という形で一応結実し、さらに後者については、「高速ツアーバス等の過労運転防止検討会」にて、緊急的に対策として取りまとめ、実行されている。

夫々に課題問題の多くは、本日以降の対応如何ということで持ちこされているが、今後は平成25年3月迄を目指して、「今後の高速バス事業及び貸切バス事業のあり方」の骨格を議論し、まとめ上げ、平成25年度から順次実行に移し更なるユーザーの信頼が得られるよう対処しなければならない。

続いて、参考資料2を説明する。高速乗合バスがユーザーからすると同じ商品に見られがちであるが、高速乗合バスが誕生するには大変な手続きと労力をかけているということを知っていただきたい。高速ツアーバスは旅行会社が貸切バスをチャーターして運行するため、極めて簡便に、極めて安全ルールが軽い中で、柔軟に発生したもの。高速乗合バスは、国土交通大臣又は地方運輸局長宛に事業申請を行い、事業計画認定申請書や事業計画変更認可申請書を提出する。まず、申請を出す前の事前準備として、地図上のルート確定、需要予測、相手事業者との協議、キロ程、バス停、道路種別、幅員、使用車両、運賃、

1人乗務か2人乗務か、運行ダイヤ、乗務員行路、休憩など、こういった申請前の事前準備を1路線を生み出すためにやっているということ。

この申請書には以下のようなものが必須である。事業開始の適切性、営業所、事業用自動車、バリアフリー基準、NOx、PM 法基準、車両搭載義務付け機器、車庫について、法令遵守状況、賠償能力、道路管理者との協議状況、公安委員会との協議状況、車庫前面道路、高速バスについては着地における車庫又は駐車場確保について、休憩仮眠施設の設置状況、バス停留所、運行管理体制、資金計画、運行時刻、運行回数、運賃等々、こういったものの添付書類を付けて申請をする。

申請をして許可が降りる。特例で短い場合もあるが、基本的には標準申請期間3ヶ月を経て初めて許可が得られる。これにより、乗務員と確保した車両により、運行ルートで訓練を行い、各種PRその他を行う。

これで初めて運行開始し、雨が降っても、風が吹いても、お客様の有無に拘わらず運行義務がある。予約がなくてもバス停に時間通りに行けば利用できるこれに対し、「高速ツアーバス」は、通常の貸切バス商品と同様、一旦、貸切事業の「事業許可」を得ると、「高速乗合バス」のような一路線毎の申請の必要も無ければ、審査を受けての許可も無い。全く自由に商品設定が可。

このように、ユーザーから観て、同じ商品に見える高速バスでも、法的規制基盤が極端に異なっており、特に高速ツアーバスについては、その運行に当る貸切バス事業者が平成12年2月の自由化により激増した過当競争も加わり、新規参入の零細事業者を中心に、改善基準を含めた法令順守の意識は低い。「今、在る基準でさえも満足に遵法できない体質」にメスを入れぬ限り、ルールのみ厳しくしたとしても、今迄以上の脱法行為を招くだけになりかねない。

これが高速乗合バスであり、今般、1年以内にこれに一本化するということだが、高速ツアーバスと高速乗合バスは既にこれほどの違いがあるという事をご理解いただきたい。我々が今作業しようとしているのは、貸切についても既存の高速乗合についてもルールを厳しくするという方向に行っているのだと思う。大きな流れとして、規制緩和なり自由競争の範囲を広げていくという時代の流れからは、これ以上厳しくするのは大きな問題があると思う。ただし、関越バスで起きた事故をきっかけに、高速乗合バスと言えど、ユーザーの期待を答えるために安全確保を強化するという考え方は一致している。ただし、これまで厳しくする必要が無い部分については、活力が失われないように配慮いただきたい。

参考資料3であるが、有限会社陸援隊に対する事業許可の取消処分に至った道路運送法関係法令違反事項である。4月29日の関越道ツアーバス事故を起こした事業者がどのような違反を起こしていたか、関東運輸局が公表したもの。

これは非常に信じがたい法令違反の内容。

改めて、今資料4ページの一番下を見ていただきたい。これまで、見てきて、この3点のご理解の上に立って、長年、旅客自動車運送事業に携わってきた者として、一つの事件に対する監査で28件もの違反が明らかになったケースは、前代未聞に近い驚きである。事故原因の主たるものが過労運転によると指摘されている。前述28項目のうち、過労につながる項目は、私見であるが過半の16項目にも及ぶ。どうしてこのような大量の違反が常態化し且つ放置されたのか。これを解明し、大胆に対策を見直さなければ再発防止は覚束ない。

いわゆる「“670km” “運転時間9時間” の見直しに過度に偏る」ことは問題本質から目をそらし、結果として再発リスクを温存することとなる事を強く懸念する。

今後は貸切の問題や乗合高速の問題を取り上げ、1月には高速乗合バスの基準も定めたいというスケジュールもでている。以上の背景を前提に、運行管理、交替運転者の配置基準も、今までの基準でよいとは考えないので、利用者の理解を得るために見直していきたいとは思っているが、過敏になってルールを厳格化が進みすぎて活力が失われることはよいことではないことを申し上げたい。

《議題1について、事務局より資料に沿って説明》

酒井座長

すでにおわकारの通り、前回の提案があった運行後の11時間と仮眠施設の定義の2点について変更があったとのこと。この提案について、委員の皆様にご理解を頂きたく、コメントを頂きたい。

富田委員

この度説明頂き、業界の実態も見て頂きながら、直すところは直して頂き感謝。パブリックコメントの意見も多岐にわたっているが、貸切バス事業者としてはツアーバスから出てきた問題を貸切バス全体にそのまま影響を受けることがないように配慮いただきたい。小田委員長からもあったように、あまり規則を厳しくしすぎて、また事故が起きたらまた厳しくなり、活力が失われるようなのは困る。12月1日の施行実施については理解するが、実態を考えて頂く意味で、この基準についてはできれば暫定的な基準として、ツアーバスが新高速バスに移行する措置として、一本化された後に改めて、しっかり議論された上で、基準を作って頂ければと思う。

規制緩和以降厳しい環境の中で、こういう事故が起こってしまった。その背

景にあるのは小規模事業者がたくさんある中で、雇用条件や、賃金の低下、会社としても仕事を取らないと経営が成り立たないなど、色々なところから安全に影響しているもの。規制緩和について目を背けることなく対処して頂きたい。その中で陸援隊の事故が起こり、今の法令を守ればこんな事故は起こっていないはずだという議論があり、その議論の前に新しい基準ばかりできていくことは非常に懸念している。夜間についてはパブリックコメント以上の厳しい基準を設定している中で、事業者が自主的にやってきたところ、実際は法令をいくら厳しくしても守らなければしょうがない。事業者による自主的な対応が安全への大きな要素。夜間の規制をしなくてはいけないという認識を持っているが、必要以上に厳しい規制強化にならないようお願いしたい。連続1時間でなく40分でも良いのではないかなどパブリックコメントも多々寄せられているので、今回の基準は暫定として決定して頂き、来年の新高速の移行に向けた期限が迫っているので、それに対して対応したい。

#### 佃委員

説明あったとおり、運行直前直後11時間が直前11時間のみになっている。きちんと11時間を変更していると文章に入れるべきだと思う。リクライニングは違うといったが、あくまでも仮眠施設だという説明があったが、今回このように変更があった。平成19年にあずみ野の事故があり、リクライニングで足を伸ばせる場所が確保されていた。交替運転者の仮眠場所の確保については、これは90年代からあったもので、当時、2名乗務のドライバーが足を伸ばせるように、それ以後、航空機の（エコノミー）症候群などの問題があったように、リクライニングで上体は倒れても足は曲がったままであるという問題があったものと認識している。例えば、こういう場所がない者については認めないという事を明文化するべきであるというのが1点。甲子園は学生を座席でいっぱいに乗せるのに、リクライニングの座席を確保できるのか？その座席を空けて欲しいと言っても、客が座りたいと言えばそこは確保するというのを明示して座席を確保するという指導が必要。また、実効性を確保するための措置として、一斉点検の実施項目の中で、当然免許書の掲示は当然のことであって、漏れているのは飲酒チェック。飲酒検知は昨年5月から義務化になっているのだから、これについてきちんと遵守するのは安全面で非常に重要である。飲酒チェックを具体的にどういう風にしていくのか、基準を作るべき。行政として飲酒検知をやったとしても何ミリグラムまで認めるのか、データとしてどのように残すのか、これについては監査の項目にきちんと入れるべきだと思う。国土交通省の告示の内容を変更するのか、全体として、新たな告示としてこの内容を定めるのか、きちんと文章に明文化して欲しいということに対し、意見



を聞かせていただきたい。警察庁について、飲酒検知の問題について、どこまでが許せる範囲なのか、厚生労働省におかれましては、改善基準告示を改正するのかどうか、明確に回答頂きたい。

#### 磯村委員

利用者に対する周知の中に、貸切バス利用選定ガイドラインを7月に作成したと書いているが、表示ガイドラインとは異なると思うのだが、これらの関係について、内容を伺いたい。

#### 事務局

既存の事業者にとって、しっかり安全対策をしているのにも関わらず規制強化されることを懸念しているという話について、しっかり受け止め、過度な規制にならないよう留意して、既存の事業者が活力を失わないようしっかり考えたい。ツアーバスの特別な安全措置を引用しているところもあるが、高速ツアーバスが新高速バスに移行するので、12月1日の施行についてぜひ我々も周知徹底してまいりたい。リクライニングシートについて、実際に実績がどのようになっているか、ご指摘いただいた定義づけについて、我々としても留意していくところがあれば、それを踏まえて考えたい。さらに、アルコールチェックについて、昨年5月にアルコール検知器を導入後、我々としても各種機器の基準等が違うなど把握しているので、そういったことも含めて考えてまいりたい。また、今回の基準策定にあたっては、旅客自動車運送事業運輸規則の解釈として反映していくこととなる。

利用者に対する周知もぜひ心懸けていきたい。貸切バス選定ガイドラインの説明がなかったけれども、貸切バスを利用する旅行業者や地方自治体、学校関係者などが、貸切バスを利用する際にどのような点に留意して選定するかを記載したもの。こういったもので利用者にも周知していきたい。高速ツアーバスに関しては事業者リストを掲載し、通報する制度があるが、利用者からの声には対応してまいりたい。

#### 富田

12月1日からの適用になる。現在、貸切バス事業者は4000社以上で、弱小企業も入っているので、行政からはもちろんであるが、バス協会からも周知徹底のため努力してまいりたい。

#### 小田切委員

体を伸ばしてという表現について、誤解を受けて非常に都合良く使われてし

まうことがあるため、足もちゃんと伸びているのか、体を平らにしてというのを十分に理解されるように記載したほうがいいと思う。

#### 清水委員

2時間ごとに合計20分ということだが、「合計」という言葉が出てくる資料と、「合計」という言葉が出てこない資料がある。解釈運用通達では合計「合計」という言葉がないとどうなるのか教えていただきたい。

#### 佃委員

改善基準では4時間に30分と書いてあり、新たな基準では2時間に20分ということになると、4時間超えたところで30分以上、2時間超えたところで20分以上とらなければならないと理解している。

先ほど小田切先生が言われた、リクライニングシートで今は結構倒れるが、昔はあまり倒れないものがあった。また、貸切事業者で勘違いして、トランクに布団して、それを仮眠室だと勘違いしている者もいる。そうではなく、床下仮眠施設というのはしっかりシートを隔離してエアコンも付けてドライバーとの連絡がとれる装備がきちんと備え付けてあるもの。そういう趣旨では、異常時のときに運転中のドライバーと密接にコミュニケーションとれる施設を完備していることが重要。

#### 事務局

2時間ごとに20分の休憩の取り方について、分割してとってでもいいという趣旨であり、検討会の資料では「合計」という言葉を使っているが、解釈運用通達では、これまでの改善基準告示でも同様の解釈であることから、これと同じ書きぶりになっている。

《議題2について、事務局より資料に沿って説明》

#### 酒井座長

この時点で論点なり注文なりあれば、ご意見賜りたい。

#### 鎌田委員（交通労連）

まず夜間の距離基準を決めて、それから昼を決めるということによいか。高速ツアーバスについては来年の7月以降、新高速バスになるので、新しい基準にのればよいと思っている。そういう中で、高速乗合バスの基準を定めていく

こととなるが、これまで高速ツアーバス、貸切バスを距離で決めてきたので、通常であれば高速乗合も距離で決めるほうがきれいだと思う。しかしながら、既存事業者において、路線毎に距離基準を決めている部分があるところ、今回のような400、500kmのような距離基準が定められた場合、例えばある事業者が労使協定で600kmと決めている場合に、それぞれ労使協定で決めているのにもかかわらず、下げなくてはいけないという問題が出てくるという危惧もある。気持ち的には一律に決められるのが良いと思う。夜はまだ距離でも良いと思うが、日中でもはたして距離で縛れるのか、現段階では危惧している。

#### 佃委員

当然こういう基準を作る上で、新たに新高速に移行する事業者の社員教育をしっかり行うことは重要。また、特別な安全措置に記載されている事項について既存事業者はかなりクリアしていると思っているので、高速乗合に参入する際にそういった基準も呈示していただきたい。既存の事業者は社員教育、安全に対するハードソフトの対策をしっかりしている。

#### 清水委員

貸切バス事業者の受託という理解であるが、既存の事業者が自主的な安全対策を実施している、法令以上の安全の基準を高めて実施しているというが、それは高いレベルではあるがどの事業者も一定ではない。そのため、今後できるだけ幅広くヒアリングを行って、実態を考慮してほしい。

#### 杉山委員

高速乗合バスの実態をしっかりと確認していただき、それぞれ事業者の中でしっかりとやっているということなので、どのような対策を実施しているのか教えていただきながら実施していただきたい。

#### 磯村委員

最終的には、利用者にも周知できるような対応をしていただきたい。最低限、どのバスにも必要なものがあると思う。例えば相談窓口が国交省にあればいいと思う。

#### 中条委員

法令をきちんと決めても守ってもらえなければしょうがないという議論があるが、法令を厳しくしていくよりも、資料3の2ページ目の措置を充実して

いただきたい。遵守させるための取り組みに力を入れていただく必要があり、例えば一斉点検の実施などあるが、法令順守の状況を点検して指導するということが、氷山の一角だとしか考えられない。考えられる取り組みとして、事業者自身にチェックさせ、それが適切に動いているか評価する必要がある。そういう意味では、①の後に、「またこれらの結果を踏まえ事業者の法令順守のためのマネジメントシステムを評価し、必要に応じて指導を行う」というくらいの記述は追加いただきたい。

#### 鎌田委員（東洋大）

先ほど労使協定ですでに決めている事業者がいるという話が出た。過労防止という観点でいえば、最低基準を労使協定で定めている場合は適用除外するかそういう考え方もあるとおもふ。もし柔軟な対応が各企業ごとにできるのであれば、そういったやり方も考慮できないかと思う。

#### 富田委員

当局として、最低の基準を示した上で、自主的な対策を行うというのがいいのではないかと思う。

#### 大聖委員

自主的な対策を維持していただきたい。労使の関係で決まっているものが本当にそれが安全かということは別の議論が必要かと思う。色々なミステイクがあり、それをひも解いて行くことが重要な観点であるため、大事故に至る前の事象を分析して、管理の在り方を考える必要がある。資料3について実効性を確保するための措置について、定期的なものなのか、すこしわかりにくいので具体的に書くべきかと思う。

#### 小島委員

一斉点検の実施ということだが、貸切事業者が4000以上いるが、それをどのように点検するのかというところを明確にしていきたい。

#### 興津委員

旅行業界として、利用者という立場だが、そもそも高速乗合バスの安全基準の違いは新高速乗合バスも高速乗合バスも同じであると考えられる。それにもかかわらず、違う制度が存在しているのは理解しにくい。この中で利用者からすれば委託しようが、安全に対する尺度は同じであってほしい。

#### 小田委員

間口を広げすぎないでいただきたい。大事故を起こさない、再発を防ぐという観点なので、色々と手をつけすぎて、範囲を広げすぎ、焦点ボケしないように配慮してほしい。なぜ高速乗合バスまで基準を修正する必要があるのか、その見解を明確に示してほしい。高速ツアーバスが事故の温床であって、新高速バスは名前が変わっても高速乗合バスに、間口を広げすぎて焦点ボケしないようにしていただきたい。だいぶご理解得られていると思うが、貸切バスと新高速と高速乗合バスと3つ並んでいる。今現在と、25年の7月移行で考えると、今は高速ツアーバスがあり、手続きをとれば新高速バス事業が始まるが、私の理解では、25年の7月移行は新高速バス事業1本になると理解している。貸切事業者の委託型のものであるという区分はあってもいい。これらの取扱、どういう形態を想定して基準を決めようとしているのかを次回までに整理していただきたい。

#### 村瀬委員

高速ツアーバスが8月1日に乗合バスの事業許可を取った場合に、資料の新高速と乗合バスのどちらになるのか。

現在、乗合事業者は運行基準図を基に休憩の取り方を決めているところ、前回、高速ツアーバスでは緊急的にそれを決めることはできないので距離の基準を定めるということを提案させていただいた。

今回、乗合のところでは運行基準図を作り、乗合の自社で人をつける場合と、委託する側で人をつける場合の条件が違う、つまり委託側が2名で乗務するだとか、委託する場合は2時間に20分の休憩をとるとか、そういう不整合があるといけないので、今後、委託先との整合も考えながら決めていただきたい。

#### 事務局

過大な基準を定めるつもりはないが、夜間に長距離運転を行う運転者の過労という観点でどこまで対応する必要があるのかという視点で考えたい。利用者への消費者目線での安心・安全について、高速乗合バスは定時定路線で運行しているので、貸切の選択とは違った観点が必要ではないかと考える。

#### 坂審議官

色々な課題があるが、実態を把握した上で対応してまいりたい。既存の高速乗合について非常に懸念しておられると思うが、今後、新高速乗合に参入する上で絞られることも想定されるので、ご協力お願い申し上げたい。

事務局

実効性確保について、資料3に書いてあるものは貸切バスに独自の実効性確保の措置として書かせていただいている、一般的な監査や指導が根底にあるということをご理解の上でご覧いただきたい。

武藤局長

実際の運送の現場では動きのある分野なので、基準を作る上で、現場が機能できるような基準でなければならないし、行政側も会社側も自主的にそれを担保する体制ができて初めて実行できるもの。報道では1人乗務でいいのか、とセンセーショナルに一部報道されたが、配置基準だけの安全対策ではなく、それ以外の総合的なパッケージとしての安全対策を図ることが重要。その一つである交替運転者の配置基準を含み、総合的な安全対策をしっかりとっていききたい。

以上

平成 25 年 2 月  
自動車局安全政策課

## 新高速乗合バスにおける交替運転者の配置基準等の見直しについて（案）

### 1. 基準設定の基本的考え方

昨夏設定した高速ツアーバスの緊急対策では、都市間輸送を中心とする高速ツアーバスの運行実態を鑑み、長距離の夜間ワンマン運行に対し、運行前の休息期間の確保を図るとともに運行距離及び乗務時間の上限を設定し、その安全運行の確保を図ったところである。

一方、高速乗合バスの長距離運行に係る運行管理の実態調査の結果から、高速バスでは、一般道の走行が長く経由地が多いことから乗務時間が長い路線や、夜間運行で 500km を超える長距離路線があるなど様々な運行形態、乗務形態があり、これに対して既存の高速乗合バス事業者は、路線の特性に応じて運行途中に仮眠休憩を入れるなど乗務途中に十分な休憩を確保したり、長時間・長距離運行が同一運転者に集中しないようにローテーションを組んで過労運転防止に配慮するなどの安全対策を講じていることが明らかとなった。

このため、新高速乗合バスにおける交替運転者の配置基準の設定に当たっては、これら既存事業者が実施している安全対策を踏まえ、運行距離に応じた運行前又は運行途中における適切な休息・休憩の確保や、長時間・長距離運行の過当たり乗務回数の制限等を設けることによりその安全確保を図ることとする。

### 2. 用語の定義

高速バス：道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）第 3 条の 3 第 1 号に規定する路線定期運行であって、同規則第 10 条第 1 項第 1 号口の運賃を適用するもの（注）をいう。

（注）「専ら一の市町村（特別区を含む。）の区域を越え、かつ、その長さが概ね 50 キロメートル以上の路線において、停車する停留所を限定して運行する自動車により乗合旅客を運送するもの」

貸切委託運行：道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）第 35 条第 1 項の許可を受けて行う管理の受委託であって、委託者の高速バスに係る一般乗合旅客自動車運送事業の管理を他の一般貸切旅客自動車運送事業者へ委託し、受託者が保有する事業用自動車をその運行の用に供する運行をいう。

- 一日の乗務：一日（始業から起算して 24 時間をいう。以下同じ。）のうち、最初に運転を開始してから、最後に運転を終了するまでの間の乗務。
- ワンマン運行：交替運転者が同乗していない運行。運行計画、交替運転を行わない運転者等が同乗している場合についても、ワンマン運行とする。
- 夜間運行：最初の乗客が乗車する時刻若しくは運転交替により乗務を開始する時刻、又は、最後の乗客が降車する時刻若しくは運転交替により乗務を終了する時刻が、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。
- 昼間運行：夜間運行に該当しない運行。
- 一運行：一日の乗務のうち、一時間以上のまとまった休憩（実車運行途中の休憩を除く。）を挟まない、ひとかたまりの乗務であって、回送運行を含む運転開始から運転終了までを一運行とする。なお、同じ一日の乗務の中で夜間運行に連続して乗務する場合又は夜間運行の前後で一時間以上のまとまった休憩を挟まずに昼間運行と連続して乗務する場合には、これらの連続する運行を合わせて一つの夜間運行と見なす。
- 実車距離：乗客の乗車の有無に関わらず、乗車可能な区間として設定した距離
- 合計実車距離：一人の運転者が一日に乗務する実車距離の合計

### 3. 高速バスの交替運転者の配置基準(案)

#### (1) 夜間ワンマン運行に係る規定

##### ① 一運行の実車距離：

夜間ワンマン運行の実車距離は原則 400km まで、以下のイ又はロ（貸切委託運行にあってはイ）を確保している場合には 500km までとする。ただし、④の夜間運行の特認を受けた路線を乗務する場合はこの限りでない。

イ 運行前の休息期間が 1 1 時間以上である

ロ 運行途中に適切な仮眠施設（運転者が身体を完全に伸ばして仮眠することのできる施設（車内の床下仮眠施設等を含む。ただし、リクライニングシート等の座席を除く。）において連続 1 時間以上の仮眠休憩を確保している

##### ② 連夜の夜間ワンマン運行に係る制限

夜間ワンマン運行の連続乗務回数は 4 回（2 往復）まで、一運行の実車距離が 400km を超える場合には 2 回（1 往復）までとする。

##### ③ 夜間運行の実車運行途中における休憩の確保



夜間ワンマン運行する路線の実車運行区間では、運行計画、全ての区間において実車運転時間4時間毎に40分以上（実車距離が400km以下の場合には30分以上）の休憩（1回連続10分以上で分割可）を確保していなければならないものとする。

④ 実車距離500kmを超える夜間ワンマン運行路線の特認

①の規定にかかわらず、運行管理体制に係る路線毎の個別の審査により実車距離500kmを超えるワンマンの夜間運行路線を設定できるものとする。

この場合には、上記②及び③の基準に適合していることに加え、高速バス乗務に係る教育体制、運転者の健康管理体制、当該路線を維持するために必要な運転者数（経験年数を含む）や当該路線を運行するために必要となる仮眠室を有する車両の保有台数などを審査するものとする。

当該特認路線を乗務するのは同一運転者につき週2回までとし、貸切委託運行は認めない。

(2) 昼間ワンマン運行に係る規定

① 一運行の実車距離

昼間ワンマン運行の実車距離は原則500kmまでとする。

ただし、運行前11時間以上の休息期間又は運行途中に1時間以上の休憩（1回連続20分以上で分割可）を確保している場合は原則600kmまでとし、貸切委託運行を除き週に3回までこれを超えることが出来るものとする。

(3) 一日の乗務に係る規定

① 一日の合計実車距離

一日の乗務が夜間ワンマン運行のみの場合には、3.(1)①の夜間ワンマン運行に係る実車距離の規定を適用する。

一日の乗務が昼間ワンマン運行のみの場合並びに夜間ワンマン運行及び昼間ワンマン運行の両方に乗務する場合には、3.(2)①の昼間ワンマン運行に係る一運行の実車距離の規定を適用する。この場合において、「一運行の」とあるのは「一日の」、「実車距離」とあるのは「合計実車距離」、「運行前」とあるのは「乗務前」、「運行途中に」とあるのは「乗務の間に」と読み替えるものとする。

② 一日の運転時間

一人の運転者のワンマン運行による一日の運転時間は原則9時間までとする。

ただし、貸切委託運行を除き、週に3回まで9時間を超える乗務を行え

るものとする。

③ 高速道実車運行区間の連続運転時間

ワンマン運行の高速道実車運行区間における運行計画上の連続運転時間は概ね2時間までとする。

4. 現行の交替運転者の配置基準の適用

上記3. に定める規定に加え、「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」において定めるとおり、乗務時間等告示で定められた条件を超えて引き続き運行を行う場合は、交替運転者を配置しなければならない。

5. その他

(1) 運行中の運行管理体制について

運行管理者は、車両運行中は、原則、営業所において業務を実施。ただし、営業所を不在とする場合にあっては、車両運行中の運行管理について、補助者との連携できる又はあらかじめ定めた別の場所で行うことができることとする。

(2) 遠隔地点呼の強化

遠隔地で始業・終業点呼を電話で行う場合には、共同運行事業者その他の旅客自動車運送事業者の運行管理者又は補助者、ツーマン運行の場合には同乗の運転者などの第三者の立会いのもと、運転者の酒気帯びの有無の確認及び顔色等を含めた体調把握を行わなければならないものとする。

ワンマン運行で第三者の立会いによる点呼が出来ない場合には、IT機器を活用し運転者の酒気帯びの有無の確認及び顔色等を含めた体調把握を行わなければならないものとする。

(3) 乗務中の体調報告の義務付け

実車距離400km超えの夜間ワンマン運行又は500km超えの昼間ワンマン運行を行う場合には、乗務途中で電話による体調報告を行わなければならないこととする。

(4) デジタル式運行記録計による運行管理

実車距離400km超えの夜間ワンマン運行又は500km超えの昼間ワンマン運行を行う場合には、デジタル式運行記録計による運行管理を行わなければならないこととする。

## 新高速乗合バスの長距離運行に係る交替運転者の配置基準設定 の考え方

### (1. 総論)

#### 問1. 基準設定の基本的考え方如何。

- 高速ツアーバスは、本年7月末までに新高速乗合バスに移行することが予定されているところである。新高速乗合バス制度により運行される高速バスについては、これまでの高速ツアーバスの交替運転者の配置基準も踏まえ、長距離・長時間のワンマン運行に対する交替運転者の配置基準の設定を行うことが必要である。
- 既存の高速バス路線は、大都市の周辺都市や地方都市における生活交通としての役割も担っている側面があり、運行形態面では以下のような特徴がある。
  - ① 大都市中心部と周辺都市や空港を結ぶ路線など、昼間運行の中・短距離の路線が多い。
  - ② 一般道の走行が長く経由地や途中の停留所が多い路線が存在する。
  - ③ 長距離路線の場合、途中の中継地点で乗り継ぎにより運転者が交替する運行形態も多い。
  - ④ 夜間ワンマン運行では、運行途中で仮眠休憩をとる路線が多くあり、適切な仮眠休憩の確保により実車距離500kmを超える長距離路線も存在する。
- このような様々な路線における安全運行の確保を図るため、既存の高速バス事業者では、運行距離や乗務時間に応じて、運行前又は運行途中における十分な休息・休憩時間を設定し、あるいはローテーションを組んで同一の運転者に長距離・長時間乗務が集中しないようにするなど、過労運転防止に十分に配慮した運行がなされているところである。
- 今回、新高速乗合バスの交替運転者の配置基準を設定するにあたっては、このような既存の高速バス事業者の安全対策も十分に勘案し、運行距離及び運転時間に応じて、
  - ① 運行前・運行途中で適切な休憩の確保を求める規定

- ② 同一の運転者に長距離・長時間のワンマン乗務が集中しないように週当たりの乗務回数及び夜間ワンマン運行の連続乗務回数を制限する規定を設けることとしたものである。

(2. 貸切型委託による夜間運行について)

問2-1. 高速ツアーバスの緊急対策では「乗務時間 10 時間以下」としたのに対し、今回、「運転時間 9 時間以内」としたのはなぜか。

- 高速ツアーバスの基準では、委託者である旅行業者にとって分かりやすい指標として運転者の乗務時間（出庫から入庫までの時間）による上限を定めることとし、2日平均で一日9時間とされている運転時間9時間に対し、4時間ごとに30分の休憩を合計1時間取得することを考慮に入れて、その上限を10時間と設定したところである。
- 新高速乗合バス制度では、乗合バス事業者自らが運行計画を立てて自社便で運行し又は貸切バス事業者に運行を委託するものであることから、運転時間による基準の方が管理が容易である。
- また、既存の高速乗合バスの夜間ワンマン運行の運行実態を見ると、運行途中に一時間を超える仮眠休憩を含む多くの休憩を入れている場合が多く、乗務時間の上限を設定すると、休憩時間を現状より短く制限することとなり、安全上望ましくない。このため、「乗務時間10時間以下」については「運転時間9時間以下」に見直すこととしたものである。

問2-2. 夜間連続乗務回数の制限を設定したのはなぜか。

- 夜間ワンマン運行について、実車距離及び運転時間の制限を定めるとともに、その実車距離に応じて運行前及び運行途中における必要な休憩・休息時間について基準を設けることとしたところである。

- しかしながら、生理学的には、人間は昼間に行動し、夜間に睡眠をとる生活リズムを基本としていることから、夜間乗務に対して十分な休憩・休息時間を十分に与えたとしても、夜間乗務明けの昼間にとる睡眠では、質・量ともに良好な睡眠が必ずしも確保されない恐れがあり、これを連夜行う場合には、運転者に疲労が蓄積し、過労運転につながる恐れがある。
- 既存の高速乗合バス事業者の実態を調査したところ、ほとんどの事業者において、400km以下の乗務では2往復（4回連続）まで、400km超えの乗務では1往復（2回連続）以下に抑えるなど、連夜の夜間ワンマン運行については一定の制限を加え、運転者の過労運転につながらないよう特に配慮している事実が明らかになった。これは上記の人間の基本特性及び夜勤に関する従来知見から見ても合理的な制限であると見受けられる。
- このため、今般、この既存の事業者の安全対策も踏まえ、これを基準化し、夜間ワンマン運行の連続乗務回数に制限を設けることとしたものである。

問2-3。「運行計画」上、高速走行区間の連続運転時間は概ね2時間まで」としたのはなぜか。「運行計画」と「概ね」という意味か。

- 乗務時間等の基準においては、一般道と高速道の路線種別に関わらず連続運転時間は4時間までとしているところである。しかしながら、信号等で一時停止することがある一般道での運行と異なり、高速道路での運行は一瞬たりともハンドルから手を放すことが出来ない緊張状態が継続するものであることから、連続運転時間についてはより厳しく制限する必要がある。
- また生理学的な観点からも、労働時間・休憩時間の合計が同じ場合であっても、長く働き長く休むよりも、短く働いて短く休むというサイクルを繰り返す方が、一般的には疲労の蓄積が少ないとされている。

- このような観点から、高速ツアーバスの緊急対策においては、400km 超えの夜間ワンマン運行を行う場合の特別な安全措置の一つとして「連続運転時間を概ね 2 時間まで」と設定したところである。今般、これを高速走行区間に限った上で、高速バスのワンマン運行全てに適用を拡大するものである。
- 一方、「運行計画上」としているのは、運行計画策定の際に、連続運転時間が概ね 2 時間以内となるように休憩地点を定めなければならないという趣旨であり、実際の運行において渋滞等で連続運転時間が 2 時間を超過したからといって直ちに基準違反とするものではない。しかしながら、渋滞等で遅れが生じたからといって、計画した休憩時間を削減して回復運転を行うことを認めるものではなく、運行計画に沿った適切な休憩を確保すべきであることは言うまでもない。
- なお、「概ね」としたのは、高速走行区間であっても連続運転時間 2 時間以内の位置に必ずしも適切な休憩場所が存在するとは限らないため、運転者が連続運転時間が 2 時間を大きく超えない範囲で休憩場所を確保することを前提に「概ね 2 時間」としたところであり、少なくとも計画上は運転時間が 2 時間を超える最初のパーキングエリア等において休憩を計画することを求めるものである。

問 2-4. 実車距離 400km 超えでは実車運行時間 4 時間毎に 40 分の休憩を求めているが、考え方如何。

- 高速ツアーバスの緊急対策では、夜間・長距離運行する場合には運行途中において長めの休憩時間が必要であるとの観点から、400km を超える夜間ワンマン運行を行う場合には、「運転時間 2 時間ごとに 20 分の休憩」(4 時間では 40 分の休憩)が必要としたところである。
- 今般、既存の高速乗合バスの夜間ワンマン実車距離 400km 超えの運行実態を調査したところ、概ねの路線において運転時間 4 時間毎に 40 分の休憩が確保されているものの、40 分の配分については、最初の休憩を 10 分として疲労がよりたまってくる 2

回目を30分として設定するなど、路線毎に運転者の疲労度合を考慮して適切に配分されていることが明らかとなった。

- このような既存の事業者による休憩時間の配分の方法は運転者の疲労度に応じた極めて合理的なものであるため、実車距離400km 超えの路線では、4時間毎に40分とし、40分の休憩の配分については、事業者が自由に定めることが出来ることとしたものである。
- 一方で、「実車運転時間4時間毎」としたのは、たとえば回送運行後の実車運行前に30分の休憩を与えることにより実車運行区間での休憩時間を10分に短くする、といった基準設定の趣旨に反する休憩の配分を防止するためである。

### (3. 新高速乗合バスの自社バスによる夜間運行について)

問3-1. 夜間ワンマン運行500km超えの路線について特認とする考え方如何。審査手続き及び審査基準はどうするのか。

- 既存の高速バス路線には、実車距離500km超えの夜間ワンマン運行を行っている路線が複数あるが、このような路線については、
  - ①仮眠休憩施設を有する車両を使用し、運行途中で一時間以上の仮眠休憩時間を設定する。
  - ②運転者の経験・習熟・健康状態に特に注意して運行を指示する。
  - ③一か月単位の交番の中で当該路線に係る同一運転者の月当たり乗務回数を制限する。
  - ④デジタコを用いた運転時間、休憩時間の実績管理を行う。  
など、労使間の協議・調整により過労運転防止に特段配慮された対策が講じられることによりその安全性が確保されてきていることが明らかになった。
- このような安全対策は、労使間において長年の協議・調整を経て講じられてきた取組みであり、このような取組を踏まえ、自社バスの運行に限り夜間ワンマン運行における実車距離500kmを超える運行を認めることとしたものである一方、今後新たな路線の新設が申請される場合には、上記のような高度な運行管理が行

われているか事業者の運行管理体制を個別に審査し、路線毎に特認することが必要と判断したものである。

- 特認の審査の手続きについては、路線許可時に提出をもとめている事業計画書及び運行基準図により行う予定であり、審査基準としては、以下のような内容を考えている。
  - ・高速バス乗務に係る教育体制が確立していること。
  - ・運転者の健康管理体制が確立していること。
  - ・当該路線を運行出来る経験・技術を有する運転者を、当該路線を維持するために必要な人数確保していること。
  - ・当該路線を運行するために必要となる仮眠室を有する車両の保有台数を確保していること。
  - ・デジタル式運行記録計により乗務時間等の実績管理を行うとともに運転者教育を行っていること。
  - ・遠隔地において共同運行先運行管理者等の立会による点呼が実施されていること。

問3-2. 夜間ワンマン運行の400km超えの運行に対して、「運行前休息期間11時間以上又は運行途中での1時間以上の仮眠休憩」としているが、運行前休息期間11時間と運行途中での1時間の仮眠休憩はどちらかでよいとするのはなぜか。

- 生理学的観点からは、過労運転防止のため、長距離運行する際には、乗務前に十分な睡眠の確保が必要である一方、運行途中においても必要な休憩を確保し、疲労の蓄積を防止する必要がある。
- また、いわゆる身体を休めるだけの休憩に比べて、仮眠のほうが心身の休息効果は高いことが示されている。
- このような観点から、運行前休息期間11時間と運行途中の1時間の仮眠休憩は両方とも確保することが望ましいものの、双方は仮眠休憩を長くとると到着時間が遅くなり、次の乗務までの休息期間が短くなってしまおうという関係にあり、一往復の運行を考えるとこれら両方を求めることは困難である。



- 既存の事業者の多くは400km超えの夜間ワンマン運行を行う場合には、過労運転防止の観点から、運行途中で一時間を超える仮眠休憩を確保している。このような運行実態は労使間の長年の協議・調整により講じられてきた措置であることを踏まえ、「運行前休息期間 11 時間以上」と「運行途中の仮眠休憩 1 時間以上」についてはいずれかを満たしていればよいこととしたものである。なお、仮眠の終了から運転に適した覚醒状態にはすぐには切り替えられないため、少なくとも 15 分程度をおいてから乗務につく必要がある。

問3-3. 貸切バスが400kmを超える夜間ワンマン運行を行う際の仮眠休憩施設としてリクライニングシートが認められているのに対し、今回、高速乗合バスの仮眠休憩施設については床下仮眠施設等に限定する考え方如何。

- 高速乗合バスの400km超えの夜間ワンマン運行での仮眠休憩は、貸切バスの仮眠休憩施設とは異なり、運行前休息期間 11 時間の代替措置として位置付けるものであるため、過労防止の観点からより確実な休息の確保が必要である。
- 現在、仮眠休憩を入れることにより400km超えの夜間ワンマン運行を行っている高速バス事業者 17社について調査したところ、当該事業者の全てが、床下仮眠施設等乗客から隔離され完全に横になれる仮眠施設を有する車両により運行していることが明らかになった。
- このため、乗客から隔離され、完全に横になれるという点で確実かつ十分な休息の確保が期待できる床下仮眠施設等での1時間以上の仮眠休憩に限って、運行前 11 時間以上の休息確保の代替措置とすることを認めることとしたものである。

問3-4. 運行前休息期間 11 時間確保の代替措置として、1 時間の仮眠休憩を乗合バスの自社運行に限り認める理由如何。

- 400km 超えの夜間ワンマン運行に対して求める特別な安全措置のうち、運行前休息期間 11 時間の確保の代替措置として認める運行途中における1時間の仮眠休憩の確保については、安全確保の観点から特に确实な仮眠の取得が求められるものである。
- 運転に伴う疲労の度合いや運行途中での确实な仮眠休憩の取得の観点から、当該路線運行に係る運転者の経験と習熟は大きな要素であり、既存の乗合バスでは路線毎に運転者の習熟教育が行われてきているところである。
- このため、これら既存事業者の取組みも踏まえ、1 時間の仮眠休憩の確保については、乗合バスの自社運行に限り運行前休息期間 11 時間の確保の代替措置として認めることとしたものである。

問3-5 運転時間原則 9 時間としつつ、週当たり 3 回までこれを超えてもよいとする考え方如何。

- 現行の乗務時間等の基準では、「運転時間は 2 日平均で 1 日 9 時間まで」とされているものの、前日又は後日のどちらかとの平均が 9 時間を超えなければよいとされていることから、一週間に最大 5 回の 9 時間超え運行が可能となっている。
- しかし、既存の高速乗合バス事業者の場合、ほとんどの事業者において運転時間 9 時間超えの乗務は、計画上 1 週間に 2 回程度までとし、突発的な事情を考慮しても実績ベースで週 3 回までに抑えられているところであり、これは過労運転防止の観点から合理的な措置であると評価できる。このため、これら既存の事業者の取組みも踏まえ、9 時間超えの乗務は週 3 回までとするものである。

(4. 貸切型委託による昼間運行及び一日の乗務について)

問4-1. 夜間運行では原則 400km までとしているのに対し、昼間運行では原則 500km までとしているのはなぜか。

- 昨年6月に実施した運転者約5000人を対象としたアンケート結果において、「夜間にワンマンで安全に運転できると思われる距離」と「昼間にワンマンで安全に運転できると思われる距離」の差は概ね100kmであった。このアンケート結果は、夜間運行に伴う疲労と昼間運行に伴う疲労の差として、生理学的に見ても概ね合理的なものと評価できることから、夜間運行のワンマン運行の原則400kmに100kmを足して、昼間運行のワンマンの距離の制限を500kmとしたものである。
- 特別な安全対策を講じた場合における上限についても上記と同様の理由に基づき、夜間運行を500kmまでとする一方、これに100kmを足して、昼間運行は600kmまでとしたものである。

問4-2. 昼間ワンマンの500km超えの乗務に対し「運行前11時間以上の休息期間又は乗務の間に1時間以上の休息(一回20分以上で分割可)を確保」を求めるのはなぜか。

- ドライバーアンケートにおいても、夜間運行の400km超えに相当するものが、昼間運行では500km超えであったことから、夜間運行の400km超えと同様、昼間運行の500km超えの運行に対し、運行前11時間以上の休息期間の確保を求めたこととしたものである。
- 一方、既存の事業者の運行実態を見ると、一日に500kmを超える乗務を行う場合には、多くのケースで折返し地点で2時間～3時間程度の休憩時間を確保して運行しており、また、片道500km超えの路線の場合には、途中で長めの休憩を確保して運行されており、このような措置は生理学的にみても合理的なものと評価できることから、これら既存事業者の安全対策も踏まえ「乗務の間に1時間以上の休憩(一回20分以上で分割可)」を取得した場合についても、運行前11時間の休息期間の確保の代替措置として認めることとしたものである。

問4-3. 「昼間運行」の基準と「一日の乗務」の基準の違い及び一日の乗務に係る基準設定の考え方はどういうことか。

- 昼間乗務の場合には、一回の運行にとどまらず複数の運行を組み合わせて一日の乗務をしている場合が多く、このような長距離、長時間の運行に対しても、過労運転防止の観点から一定の制限を付す必要があることから、昼間運行に複数回乗務する場合であっても昼間の一運行と同様、その上限を原則 500km（特別な安全対策を講じた場合には 600km）までとしたものである。
- また、片道 300km 弱の路線を、乗務の間に長い休憩時間を確保しつつ、一日の乗務の中で一往復するケースが多く見られ、このなかには、復路を夜間運行としている例もあるところである。このため、このような昼間運行と夜間運行を組み合わせる乗務に対しては、夜間運行部分について、夜間の一運行の基準を適用した上で、さらに昼間運行と夜間運行を組み合わせた一日の乗務全体について「一日の乗務」の基準を適用することとしたものである。

(5. 新高速乗合バスの自社バスによる昼間運行及び一日の乗務について)

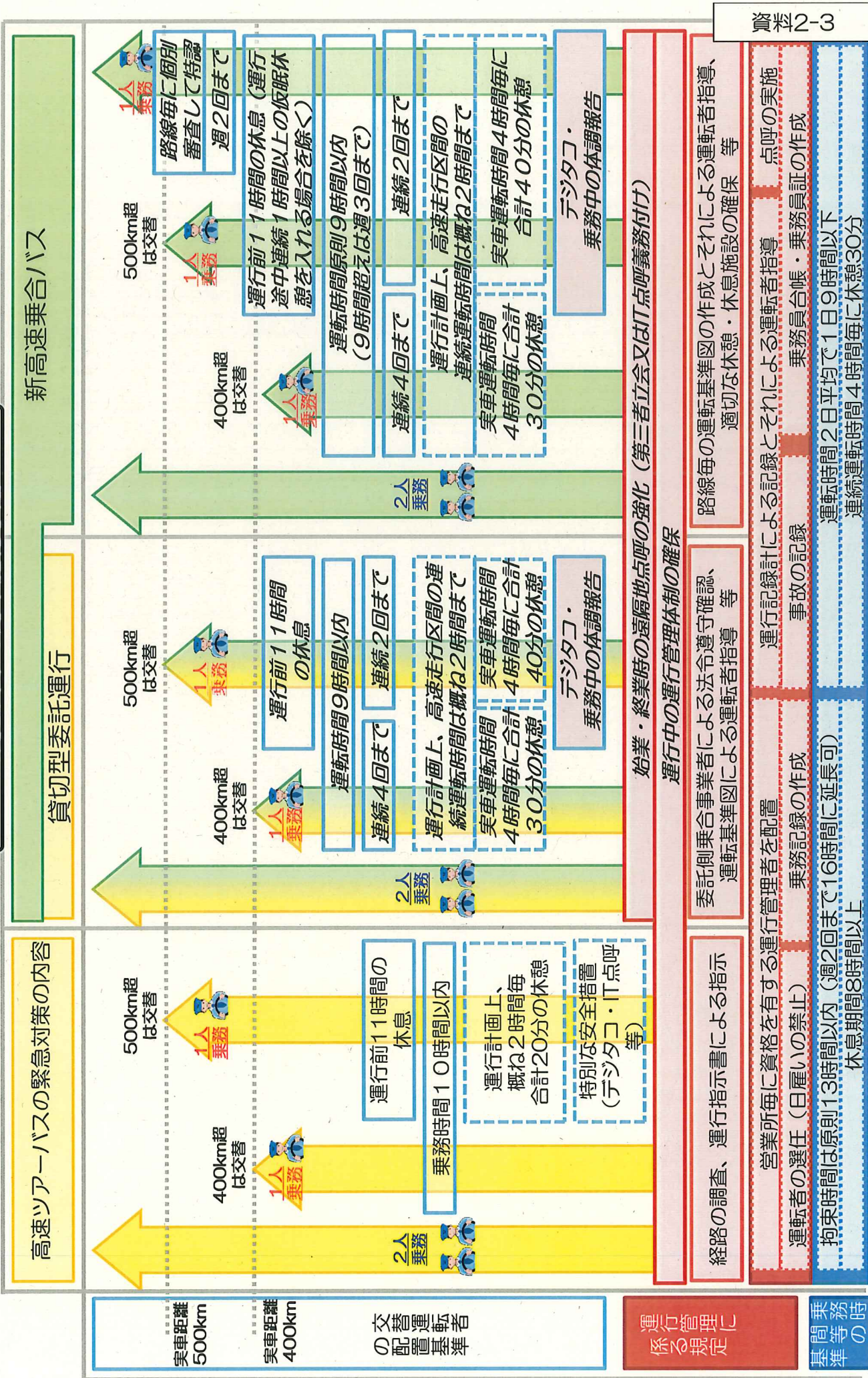
問5-1. 貸切型委託運行では認められていない 600km 超えの運行及び運転時間 9 時間超えの運行をそれぞれ週 3 回まで行えるとするのはなぜか。

- 既存の高速バス事業者の乗務形態では、実車距離 600km 超え、運転時間 9 時間超えの乗務が多数あり、このような路線については、労使間の協議調整を踏まえ、
  - ① 運行途中で長めの休憩を入れる。
  - ② 週単位、一ヶ月単位のローテーションを組んで特定の運転者に長距離・長時間乗務が集中しないようにする。等の過労防止対策が講じられているところである。

- このような既存の事業者の取組は過労運転防止上も合理的なものであることを踏まえ、自社バスの運行に限り、600km 超え及び運転時間 9 時間超えの運行については、乗務の間に十分な休憩時間の確保を求めるとともに、週 3 回までとしたものである。

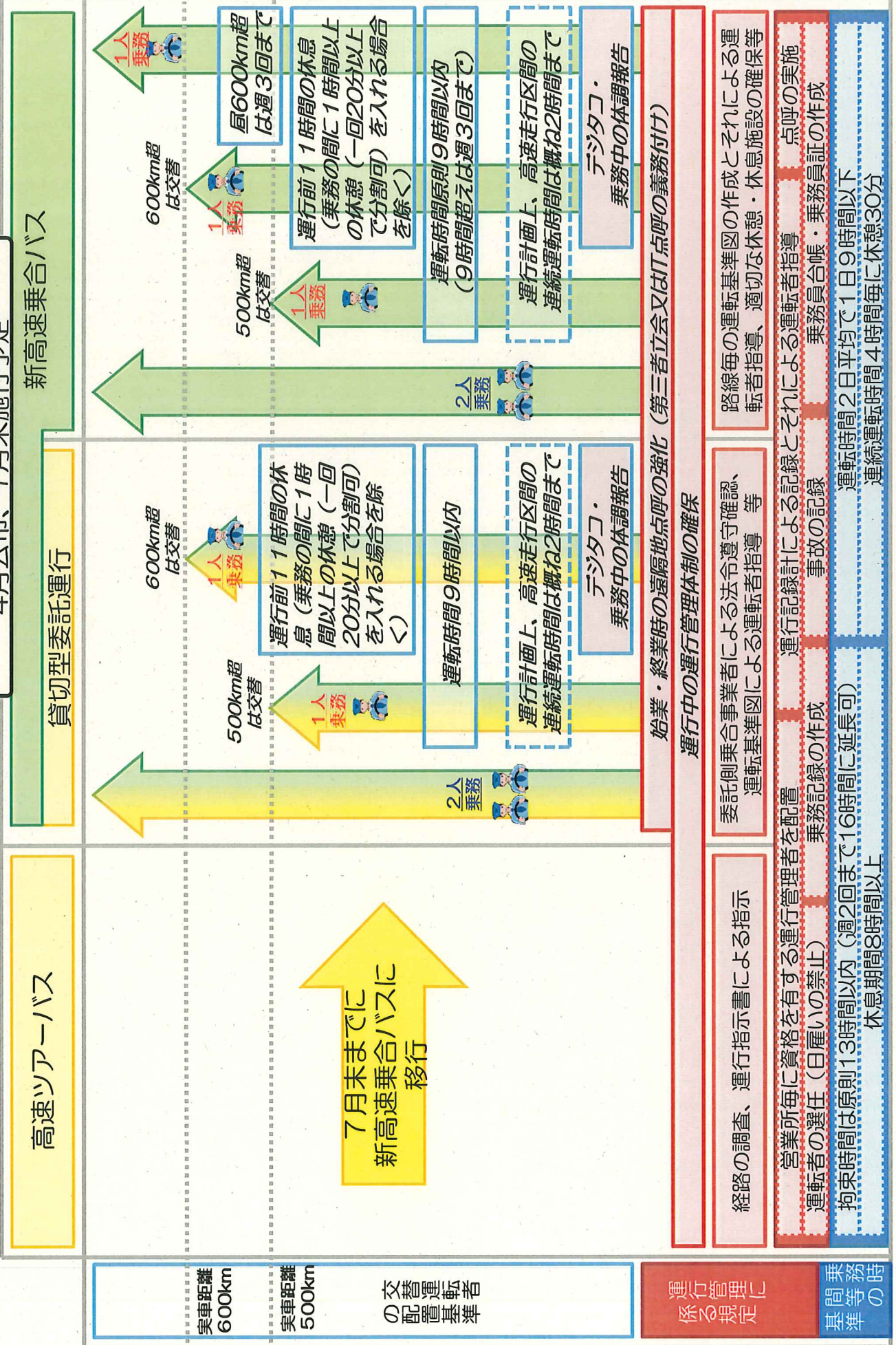
夜間・長距離運行に係る交替運転者の配置基準設定（案）

4月公布、7月末施行予定



# 昼間・長距離運行及び一日に複数回乗務する場合の 交替運転者の配置基準設定（案）

4月公布、7月末施行予定



# 「始業・終業時の遠隔地点呼の強化」及び「乗務中の体調報告」

昨夏の高速ツアーバス等の緊急対策での対応

【遠隔地点呼の取扱いについて】

夜間運行(※)の一運行実車距離が400kmを超える場合、交替運転者の配置を必要とする。ただし、高速ツアーバス及び会員制高速バスが遠隔地における電話点呼の際に、第三者の立会い又はITを活用した点呼機器を活用している等、特別な安全措置を講じ、その内容について公表している場合は、一運行実車距離が500kmを超える場合に交替運転者の配置を必要とする。

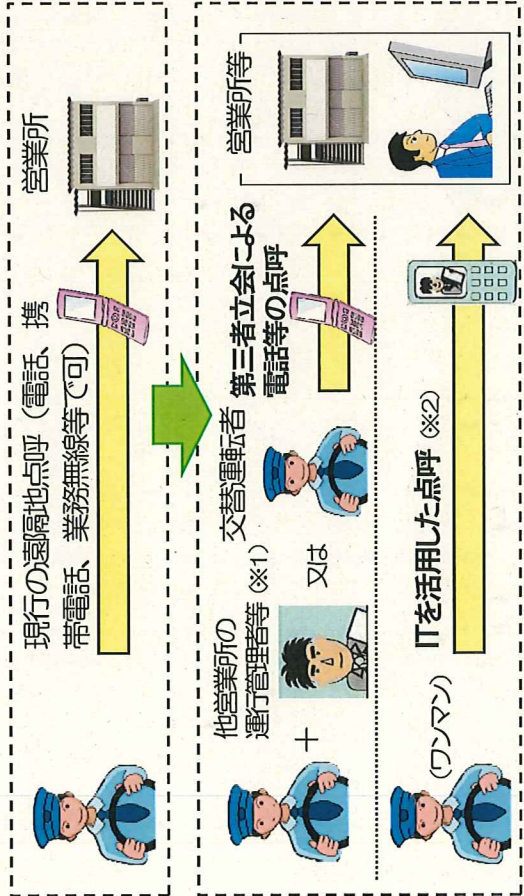
【体調報告の取扱いについて】

体調報告の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

## 上記を踏まえた制度の強化

### 始業・終業時の遠隔地点呼の強化

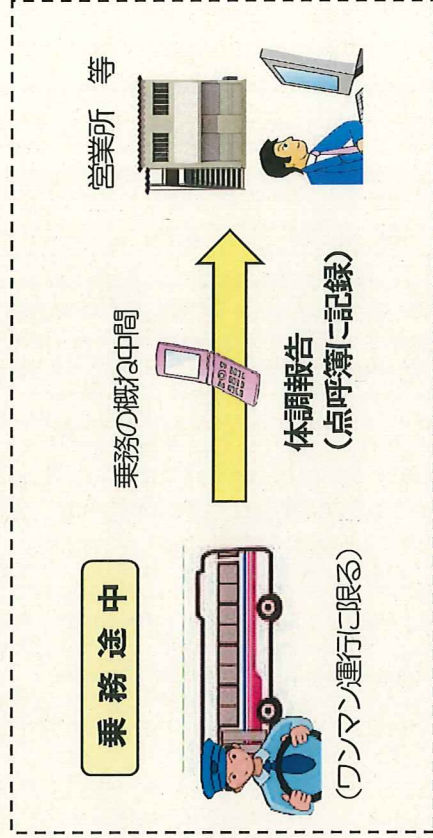
対象 ○新高速乗合バス事業者(貸切型委託運行を含む)



※1 共同運行事業者その他の旅客自動車運送事業者の運行管理者又は補助者(以下「運行管理者等」)による立ち会いも可。ただし、立ち会いに関する契約を要することとする。  
 ※2 運転者が携帯する装置のカメラで撮影した画像及びアルコール検知器の測定結果から、運行管理者等が、営業所に設置した装置(以下「設置型端末」)により、当該運転者の酒気帯びの有無及び疾病、疲労等の有無について確認できるとともに、当該測定結果を設置型端末へ自動的に記録し、及び保存できるIT機器を活用した点呼をいう。なお、夜間400kmを超えるワンマン運行に従事する運転者の疾病、疲労等の有無を確認する際は、動画が見られる機器を用いることとする。

### 乗務中の体調報告

対象 ○新高速乗合バス事業者(貸切型委託運行を含む)  
 (夜間400km、昼間500kmを超えるワンマン運行)



## 効果

遠隔地点呼において運転者の顔色等を含めて体調を把握することや、乗務途中の運転者の体調を把握することにより、運行管理者が適切な判断・指示を行うことができる。



# 新高速乗合バス制度におけるデジタル式運行記録計の活用について

【昨年夏の高速ツアーバス等の緊急対策におけるデジタル式運行記録計(デジタコ)の取扱い】  
 夜間運行(※)運行実車距離が400kmを超える場合、**デジタコにより運行管理を行っている等、特別な安全措置を講じている場合は、一運行実車距離が500kmまでワンマン運行を可能とする。**

(※)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

## 現状

運行形態	ワンマン運行 (実車距離400km超の夜間運行)	ワンマン運行 (左以外)	ツーマン運行
高速ツアーバス、会員制高速バス	デジタコによる運行管理を行うことが、要件の1つ	アナログ式運行記録計による管理で可	アナログ式運行記録計による管理で可



## 今後

運行形態	ワンマン運行 (実車距離400km超の夜間運行 及び実車距離500km超の昼間運行)	ワンマン運行 (左以外)	ツーマン運行
高速乗合バス事業	デジタコによる運行管理を行うことを、実車距離400km超の夜間ワンマン運行又は実車距離500km超の昼間ワンマン運行を認める要件の1つとする	アナログ式運行記録計による管理で可	アナログ式運行記録計による管理で可
貸切型管理の受委託	デジタコによる運行管理を行うことを、実車距離400km超の夜間ワンマン運行又は実車距離500km超の昼間ワンマン運行の委託を認める要件の1つとする	アナログ式運行記録計による管理で可	アナログ式運行記録計による管理で可

## 新高速乗合バス制度におけるデジタコ活用の考え方

昨年夏の高速ツアーバス等の緊急対策と同様、**夜間400km超のワンマン運行の場合には、「デジタコによる運行管理」を必須とする**とともに、**夜間400kmに相当する昼間500km超のワンマン運行の場合にも、「デジタコによる運行管理」を必須とする。**

高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会

今後のスケジュールについて（案）

H25年3月7日（予定）： 第8回検討会

【主な検討項目】 昼間の貸切バスの交替運転者の配置基準  
健康管理のあり方等について 等

3月下旬（予定）： 第9回検討会

【主な検討項目】 最終とりまとめ

## 過労運転防止に係る従来の取組

- H13年12月:運転時間を2日平均で1日9時間とする「基準」を策定
- H19年2月:「あずみ野観光バス」の事故発生
- H20年6月:1日あたりの乗務距離を670kmとする交替運転者の配置「指針」の策定
- H22年9月:総務省勧告

昨年4月、関越道での高速ツアーバス事故発生を受け、過労運転防止のための有識者検討会を設置。

## 夏の緊急対策(H24年7月20日より適用)

### 「夜間の高速ツアーバス」の配置基準策定

- 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ている場合は500km
- 乗務時間が10時間を超える場合

## 冬季多客期の対策(H24年12月1日より適用)

### 「夜間の貸切バス」の配置基準策定

- 実車距離が400kmを超える場合
- ただし、高速ツアーバスと同じ特別な安全措置を講ずる場合又は運行途中1時間以上の仮眠休憩をとる場合には500kmを超える場合に配置する。

## 新高速乗合バスの安全対策(7月より適用予定)

○ 今回の検討会(2月12日)において提示

### 「夜間及び昼間の新高速乗合バス」の配置基準策定

- 実車距離が夜間400km、昼間500kmを超える場合  
ただし、特別な安全措置(※)を講じている場合は、  
夜間500km、昼間600kmを超える場合
- 貸切バス事業者へ委託せずに乗合バス事業者自らが運行する場合は、週2回まで夜間500km超の特認路線への乗務及び週3回まで昼間600km超の乗務が可能
- 一日の運転時間が9時間を超える場合  
ただし、貸切バス事業者へ委託せずに乗合バス事業者自らが運行する場合は、週3回まで9時間超の乗務が可能。
- 夜間乗務が連続4夜(400kmを超える乗務にあっては連続2夜)を超える場合

(※)既存事業者の運行実態を踏まえて一部修正

## 今後の予定

昼間運行する「貸切バス」、健康管理のあり方その他の過労運転防止対策については、年度末までにとりまとめ

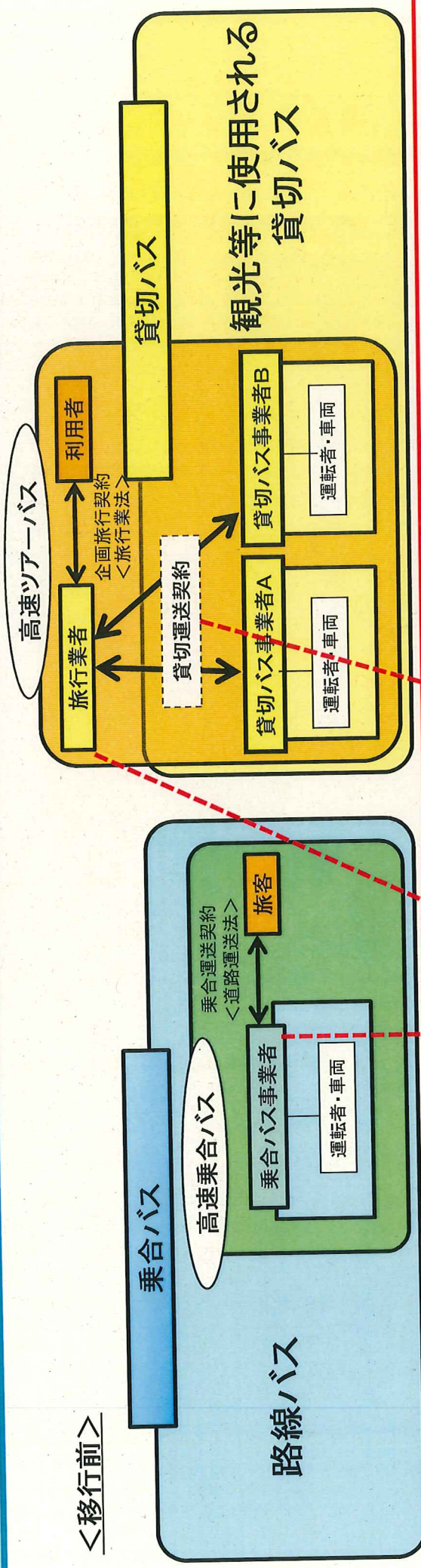
新高速乗合バス移行後の交替運転者の配置基準案を提示(本年7月末日施行予定)

## 「新高速乗合バスの交替運転者の配置基準」

ワンマン運行の上限		貸切バスに運行を委託する場合
夜間	自社で運行する場合	貸切バスに運行を委託する場合
	<p>○距離: <b>実車距離400kmまで</b> ただし、特別な安全措置(*)を講ずる場合は500km なお、特認により500km超の路線への乗務が可。 (週2回まで)</p> <p>○時間: <b>原則、運転時間9時間以内</b> (9時間超は週3回まで)</p> <p>○連夜の乗務: <b>連続4夜まで</b> ただし、400km超は連続2夜まで</p>	<p>○距離: <b>実車距離400kmまで</b> ただし、特別な安全措置(*)を講ずる場合は500km</p> <p>○時間: <b>運転時間9時間以内</b></p> <p>○連夜の乗務: <b>連続4夜まで</b> ただし、400km超は連続2夜まで</p>
昼間	<p>○距離: <b>実車距離500km</b> ただし、特別な安全措置(*)を講ずる場合は600km なお、週3回まで600km超の乗務が可。</p> <p>○時間: <b>原則、運転時間9時間以内</b> (9時間超は週3回まで)</p>	<p>○距離: <b>実車距離500km</b> ただし、特別な安全措置(*)を講ずる場合は600km</p> <p>○時間: <b>運転時間9時間以内</b></p>

※・・・高速ツアーバスの緊急対策に対し、既存事業者の運行実態を踏まえて一部修正

乗合バス、貸切バス、高速バスの区分と交替運転者の配置基準



交替運転者の配置基準：  
 昨年7月 夜間のみ策定  
 なし  
 昨年12月 夜間のみ策定



交替運転者の配置基準：  
 今回(2月) 夜間及び昼間の基準提示  
 次回(3月) 昼間の基準提示