

冬期の多客期対策の実施状況

①一斉点検の実施

各地方運輸局が昨年12月～本年2月にかけて全国の貸切バス出発地点等で一斉点検を実施。本年1月末までの一斉点検の実施状況は別紙1の通り。

②SA等での体調報告

昨年12月～本年2月の間、実車距離400kmを超える夜間運行を行う貸切バスについて、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、その結果を記録するよう指導。詳細は別紙2（裏面）の通り。

③事業者に対する周知

昨年12月～本年2月の間に実施するよう全ての貸切バス事業者に対して通達を发出。また、別紙2のとおりチラシを作成し、一斉点検において配付。

④車内表示・車内放送に係る指導

昨年12月～本年2月の間、実車距離400kmを超える夜間運行を行う貸切バスについて、運行経路や休憩場所などに関する車内表示又は車内放送を行うよう指導。詳細は別紙2（裏面）の通り。

貸切バス事業者に対する点検の実施状況

- ・平成24年12月から平成25年2月まで営業所、街頭にて実施。
- ・1月までの結果は、81営業所、街頭にて3回（計68両）を点検し、うち13件指導書を交付。
- ・主な指導項目は以下のとおり。

主な指導項目	件数 (街頭)	件数 (営業所)
運行指示書に必要な事項を記載していない。	9	0
今冬の過労運転防止対策の実効性確保のための措置に係る車内表示が不十分であった。	1	2
高速バス表示ガイドラインに基づく車外表示が不十分であった。	1	0

※ 事業者が指導を受けた原因については以下のとおり。（改善報告についてはすべて提出済）

○社内規定等でルール化していなかった事業者

- ・指導項目に係る法令等を知らなかった。（2件）
- ・指導項目に係る法令等を知っており、社内規定等で定める必要性は感じていたが、具体的に指示・処置しておらず、社内規定等の作成に着手していなかった。（4件）

○社内規定等でルール化していた事業者

- ・当該従業員に対してルールを教育訓練していなかったから。（1件）
- ・当該従業員に対してルールを教育訓練していたが、指導者の理解が誤っており、当該従業員が正しく教育訓練されていなかったから。（1件）
- ・当該従業員に対してルールを教育訓練していたが、当該従業員が内容をよく理解していなかった（教育不足であった、理解しているかどうかを確認していなかった）から。（3件）
- ・当該従業員に対してルールを教育訓練していたし、当該従業員も内容をよく理解し、ルール通り行うのに必要なスキルを身につけていたが、当該従業員がうっかり失念した、間違えた（うっかりミスに対する対策を十分行っていなかった）から。（2件）

- ・各地方運輸局別の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
点検を実施した車両数 [両]		0	19	0	15	34	0	0	0	68
点検を実施した営業所数 [件]		20	3	9	9	15	9	7	9	81
点検結果に基づく指導書を交付した件数 [件]		0	10	0	0	1	2	0	0	13
主 な 指 導 項 目	運行指示書に必要な事項を記載していない [件]	0	9	0	0	0	0	0	0	9
	今冬の過労運転防止対策の実効性確保のための措置に係る車内表示が不十分であった [件]	0	1	0	0	0	2	0	0	3
	高速バス表示ガイドラインに基づく車外表示が不十分であった [件]	0	0	0	0	1	0	0	0	1

注) 北海道運輸局、沖縄総合事務局については夜間長距離運行がないため、点検は実施していない。

夜間の貸切バスは実車400km超の場合、交替運転者が必要です

これまで

「貸切バスの交替運転者の配置の指針」

「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年国土交通省告示第1675号)で定められた2日を平均した1日当たりの運転時間の上限(9時間)に相当する乗務距離の上限は、670kmとする(ただし、高速道路における乗務距離に、一般道路(高速道路以外の道路をいう。)における乗務距離を2倍(北海道のみにおいて乗務する場合は1.7倍)に換算したものを加算。)

※指針の対象となる乗務

一般貸切旅客自動車運送事業に係る乗務であって、高速道路における走行を伴うもの。

平成24年12月1日から適用

貸切バス(*)の交替運転者の配置基準を策定

<概要>

* 高速ツアーバス等以外の貸切バス

○一運行実車距離が400kmを超える場合、交替運転者を配置する。

ただし、次のイ又はロを満たす場合は、一運行実車距離が500kmを超える場合に交替運転者を配置する。

イ 運転者の1日の乗務時間が10時間を超えず、特別な安全措置(*)を実施し、その内容について公表している場合

ロ 運転者の休息期間及び休憩時間が以下の(i)~(iii)の条件を全て満たす場合

(i) 運行直前の休息期間が11時間以上

(ii) 連続運転時間を概ね2時間以下とし、概ね2時間ごとに20分以上の休憩を確保

(iii) 実車距離100kmから400kmまでの間に適切な仮眠施設(運転者が身体を伸ばして仮眠することのできる施設(車両床下の仮眠施設、リクライニングシート等の座席を含む)をいう。)で仮眠するための連続1時間以上の休憩を確保

◆高速ツアーバス等の夜間運行の配置基準(平成24年7月20日から適用)◆

[対象]

- ・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
- ・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

[概要]

- 一運行実車距離が400kmを超える場合、交替運転者を配置する。ただし、事業者が特別な安全措置(*)を実施し、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を配置する。
- 運転者の1日の乗務時間が10時間を超える場合、交替運転者を配置する。

(*)...特別な安全措置

- ①必須項目(全て)
 - イ) 遠隔地における第三者立ち会いによる点呼又はITを活用した点呼
 - ロ) デジタル式運行記録計による運行管理
 - ハ) 連続運転時間を概ね2時間以下とし、概ね2時間ごとに20分以上の休憩を確保
- ②選択項目(左記に加え以下に1つ以上該当)
 - ホ) 日本バス協会の安全性評価認定を受けている
 - ヘ) 安全運行協議会による安全措置に関する調査を実施
 - ト) 高速バス運転者の育成プログラムを有する
 - チ) ドライブ・レコーダーによる運転者指導
 - リ) 衝突被害軽減ブレーキの装着
 - ヌ) 車線逸脱警報装置の装着
 - ル) 居眠りを感じできる装置の装着
 - ヲ) 24時間体制による運転者サポート

【参考】運輸規則第21条第6項(交替運転者の配置義務)違反時の行政処分基準

交替運転者の配置義務違反	初違反	再違反
未配置5件以下	警告	20日車
未配置6件以上15件以下	10日車	30日車
未配置16件以上	20日車	60日車

夜間・実車距離400kmを超える運行について、冬の多客期中（12月1日～2月28日）は、以下の対策を実施して下さい！！

サービスエリア等での体調報告

実車距離400kmを超える夜間運行を行う貸切バスの運転者は休憩地点への到着時に運行管理者又は補助者に体調等を報告してください。

※運行管理者はその結果を点呼簿又は営業所に保管する運行指示書等に記録して下さい。
※交替運転者を配置する場合にあつてはそのいずれかの交替地点、交替運転者を配置しない場合にあつてはいずれかの休憩地点において、最低1回は体調等を報告して下さい。

①2人乗務の場合



交替時、2名とも運行管理者に体調等を報告



②1人乗務の場合



休憩地点到着時、運行管理者に体調等を報告



交替時、休憩時はできる限り毎回、運行管理者に体調報告して下さい

車内表示の実施

利用者が見やすい場所（入口付近又は運転者席後ろの防犯仕切り板付近）に、以下の表示事項を掲示して下さい。

- 運行経路
- 全ての乗降場所・休憩場所とその発着予定時刻・休憩予定時間
- 連続1時間以上の仮眠休憩を取る場合、休憩地点までの実車距離
- 実車距離
- 運転者の配置計画
- 運行に係る注意書き



車内放送の実施

また、出発時に運転者が氏名、経路途中の休憩場所（運転者が仮眠を取る場合はその旨、休憩施設、発着予定時刻及び休憩予定時間も付言）及び安全運転で運行する旨の車内放送を行って下さい。

(車内放送の例)

● 2名同時乗務の場合

「本日は〇〇バスをご利用頂きましてありがとうございます。このバスは〇〇に向かって、これより出発致します。このバスは、私、〇〇と交替運転者の〇〇の2名が安全運転で運行させて頂きます。どうぞ宜しくお願い致します。」

● 途中地点で待機中の運転者と交替する場合

「本日は〇〇バスをご利用頂きましてありがとうございます。このバスは〇〇に向かって、これより出発致します。このバスは、私、〇〇が〇〇サービスエリアまでの運転を担当し、〇〇サービスエリアで待機している交替運転者と交替させて頂きます。安全運転で運行させて頂きますので、どうぞ宜しくお願い致します。」

● ワンマン運行の場合

「本日はご利用頂きましてありがとうございます。このバスは〇〇に向かって、これより出発致します。このバスは、私〇〇が終点まで安全運転で運行させて頂きます。途中、〇〇サービスエリアで休憩し、仮眠室で〇時間の仮眠休憩を取らせて頂く予定です。なお、安全運行のため、〇〇サービスエリアの他、途中、運転者が休憩を取ることがございますので、ご理解・ご協力いただくと幸いです。どうぞよろしくお願い致します。」

バス事業のあり方検討会 中間整理 (案)

平成24年10月に学識経験者、バス事業者、労働組合、旅行業者等の関係者から構成される「バス事業のあり方検討会(座長:中村文彦 横浜国立大学大学院教授)」を設置し、貸切バスの安全性向上に向けた施策を中心に検討を進めてきたところ、今般、検討状況について以下のとおり中間整理を行い、年度内の最終とりまとめに向けて引き続き検討を行う。

貸切バス全般に係る対策

【課題】

- 価格競争の激化に伴い、安全コストを考慮しない発注が広がっている現在の業界構造
- 事業者数・車両数が増加する一方、需要の増加は限定的
 - 日車営収が下落
 - 運転者の労働条件が悪化し、安全性が低下
- 安全確保への取組意識が低い事業者や法令が遵守されていない事業者が存在
- 監査等の事後チェック体制が不十分
- 旅行者等の発注者との間で、適正とは言えない取引も見られる現状
- 利用者からの信頼を回復する必要がある

【今後講じるべき対策】 ※いずれの項目も、調整・検討が終わり次第、速やかに実施

(1) 参入時の安全性チェックの強化

- ① 安全管理体制の強化 ~ 経営トップをはじめとする事業者全体での安全管理の取組みを中小事業者に拡大 (運輸安全マネジメントの実施義務づけ)
- ② 運行管理制度の強化 ~ 車両運行中の運行管理者業務の明確化、デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーによる運行管理体制の構築等
- ③ 役員の法令試験の厳格化、現場確認の徹底
- ④ 更に検討を継続すべき項目
 - ・車庫要件の見直し、最低車両台数の見直し

(2) 参入後の安全性向上の取組

- ① 運輸安全マネジメント評価を中小事業者に拡大。安全管理体制の構築のための支援事業を展開。
- ② 事業者による法令遵守を徹底するため、第三者機関による適正化事業(コンサルティング)を実施(新高速乗合バス移行事業者等から開始し、順次拡大)。また、事業者の法令遵守に係る自主点検とその結果の国への報告を義務化
- ③ 国による集中的な監査・処分を実施 (監査のあり方検討会において検討)

(3) 適正な取引環境の整備

- ① 旅行者等の発注者との取引の適正化 ~ 書面取引の徹底
- ② 合理的で実効性ある運賃・料金制度の構築 ~ 安全コストや最新の物価水準も踏まえた適正な原価水準の計算に基づく公示運賃・料金制度の枠組みの見直し(貸切バス運賃・料金WGにおいて検討)

- (4) 利用者への情報提供の推進 ~ サービスの安全性を判断する上で重要な情報(法令遵守状況、事業者の自主的な安全確保に関する取組み等)を公表

高速ツアーバス等に係る対策

- ① 新高速乗合バスへの移行 ~ 平成25年7月末までの移行に向けた、バス停留所の調整等
- ② 過労運転の防止 ~ 高速ツアーバスの交替運転者の配置基準の策定等 (過労運転防止検討会において検討)