

高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会

第8回

日時：平成25年3月7日（木） 9：30～11：30

場所：国土交通省（合同庁舎3号館）1階 共用会議室

議事次第

1. 貸切バスの交替運転者の配置基準について
2. 健康状態に起因する事故防止のための取組み
3. その他今後のスケジュール等

<配布資料>

資料 1 第7回検討会の議事概要

資料 2-1 貸切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 貸切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 貸切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 3 健康状態に起因する事故防止のための取組み

資料 4 検討会報告書 骨子（案）

参考資料1 日/ILO条約/EU/米の労働時間制度の比較

参考資料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3 高速乗合バスにおける交替運転者の配置基準（案）のパブリックコメントの募集について

参考資料4 過労運転防止のための先進的な取組みに対する支援

参考資料5 夜間の貸切バスを運行する事業者への点検の実施結果

第7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2月12日(火) 13:00 ~ 15:00

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、高橋正也、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 武藤局長、清谷次長、坂官房審議官

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 中村補佐

厚生労働省労働基準局 山越審議官

4. 主な議題

- (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

5. 議事概要

冒頭、武藤自動車局長より挨拶があった。

上記の議題4.(1)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。

(事務局から資料2-1～資料2-3について説明)

小田委員

第7回ということで、時期的にも、とりまとめる必要があり、案が出されたら受け止めている。もともと過労防止の会議を開催している意味は、平成22年12月から13回にわたり結論をえた、あり方検討会の1次答申みたいなもので、利用者からみて同じ商品だが、実は法的には違う商品である高速ツアーバスと高速乗合バスを一本化することを前提に議論しているもの。また、総務省の勧告内容にどのようにルールを作って答えるかという2つの課題があって、我々委員が集まって議論を行ってきた。今は、高速乗合バスやツアーバスと分かれているが、従前からの高速乗合バスは厳格な法手続きを経て1路線ずつの認可を得て運行しているものであり、高速ツアーバスが新高速バスに移行するということは、高速乗合バスと同じ手続きを経て運行することになる。資料に出ていなく隠れているものだが、大変な変革である。手元にある基準案の前に、高速バスとしての諸手続きをとるということで、それ自体についても、この検討会の成果にして良いと思う。

本日出された内容については、基本的にはそれぞれ議論させていただいてきた。高速乗合バス業界としてはあまりにも硬すぎるので中身を緩和してほしいとお願いしてきた分野だが、さらに一段と規制の強化につながる基準になっており、この上乗せが必要なのかどうか業界内でも様々な議論があった。また、貸切バス事業者の問題であって、高速乗合バスの問題ではないではないかという声もあったが、色々な議論を経て、高速バスのユーザーからしたら、バス事業は信頼の一部を失っており、これについて高速乗合バス業界もどうやって答えていくかという中で、今以上のルール化があってもやむを得ないだろうという経緯で、今の案が出来上がったものである。そういう立場から、本日出された基準はやむを得ないものなのではないのかなと思っている。

議論を経て今日の場合を中心にとまとめるとして、我々の要求があるとすれば、安全のためのルールが決まることはやむを得ないとしても、できれば第2次、第3次のこうした検討会において、営業に関する分野のあり方について議論をする機会が生まれればと思う。今日の会議の目的は運転者の安全運転に関するあり方ということで、これに沿って、精進したいと思う。

村瀬委員

小田委員からのお話にあったように、安全ということでお話をしないといけないと思っているが、営業面のあり方については別途お話させていただければと思う。基準については大変わかりやすくまとめられているが、400km超えの夜間ワンマン運航の連続乗務回数が2回という点について、必ず2回ということなのか、又は緊急の場合は3回というのもありなのか、できれば2回か3回かというのはご議論いただければと思う。

現状でいえば夜行だけ運行している事業者がいるが、現在、高速ツアーバス連絡協議会で、実態を調査しているところ、これに対してまさに検討させていただいている。

事務局

夜間ワンマン運行の400km超えの連続乗務回数2回までというのは原則ではなく、あくまでも2回まで。本基準案は夜間ワンマン運行に関する規定で、ツーマンの規定はしていないため、もし緊急で必要な場合は、ツーマンでの運行をしていただければよい。現在、高速ツアーバスで夜間400km超えのワンマン運行をしているのは限られた事業者かと思うので、こういった対応をいただくようお願いしたい。

佃委員

実車キロの問題について、実車キロは夏の時から議論してきたのは回送キロを含まないということで、乗客が乗ってから、乗客が降りるまでをいう、というのが国交省の考え方だったと思う。しかしながら、今回の提案は回送を含む実車キロという説明があったと思うが、その点の認識を整理して頂きたい。それぞれの系統キロも回送キロの長短によって、距離が変わってくるので考え方を整理していただきたい。また、夏の緊急対策の際は2時間前後で20分の休憩をいれるものだったが、今回の基準案の説明では、一般道の経路が長いために、高速道路に入ってから2時間という点について、前回から多少変化しているのかなと思う。少なくとも、お客を乗せてから2時間という感覚であり、高速道に入ってから2時間なのか、実車で2時間なのか、しっかり整理してもらいたい。さらに、夜間の4時間毎に40分の休憩について、どんな時にせよ2時間ごとに休憩を入れるという基本的な考え方を持っておくべきだろうと思う。

また、実際にドライバーとして運転していたが、400km、500km、長い時には550kmくらい高速で走ると本当に体が疲れる。基準案にあるように600km超えの路線を過労運転防止という観点から容認すべきなのだろうか。自らハンドルを握ってきたという立場では、最大限600kmを超える場合は二人にするべきということだと思っている。途中で2時間くらいの休憩があるという説明があったが、これは共同運行しているがゆえにダイヤ設定上、休憩を確保しているということなので、そういう意味では600kmを超える場合は2名乗務にするとし、ITとか他の安全対策とは関係なく、きちっとやっていただきたい。

また運行管理の問題であるが、従来まで、安全政策課は共同運行をしても出先の運行管理について出先の事業者による点呼は認めず、自ら点呼を行うことになっている。出先で点呼をやるというのは間違いで、出先で点呼をやっているところを確認する人がいるということだと思っているが、もし4月以降こういう取り組みをするのであれば、出先での点呼は事業者間での契約関係を明らかにした上でやっていくのかどうか質問申し上げたい。

事務局

実車距離は回送を含まないものであると考えている。先ほど回送区間を含むと申し上げたのは運転時間のほうで、運転時間9時間については、ツアーバスの議論の際の乗務時間と同様に回送区間を含んだもの。距離はあくまでも実車距離であって、回送運行を含まない距離で提案させていただいている。資料2-1のところで用語の定義の中に書いてあるが2ページ目の実車距離、乗客の乗車可能な区間として設定した距離ということだが、これは夏の緊急対策の時と同じ文言を使っている。

また、2時間で20分の休憩については、2時間ごとに休憩をとるのが望ましいのだが、今回、基準化するにあたり、どこが2時間の休憩を取らなければならない所なのか検討を行い、やはり一般道が長いところを考えなくてはならず、高速バスのバス停では10分の休憩をとれるところは一般道になかなかなく、そういう意味においては実態面をふまえ、最低限、休憩を入れなければならない高速区間について規定を策定しているもの。

600km超えの運行を容認することについて、実態では、参考資料1の8ページに600kmを超える運行をしている会社が10社ほどで、路線の数ではもっと多いもの。その事業者がどういった運行をしているかということ、休憩地点距離別休憩時間というのがあがるが、500km超えは大体250kmを超えたところで、90~120分の休憩で、もっとも多い所になると2時間~4時間の休憩時間を確保している。遅れが生じた場合に若干短くなる場合があるが、その意味で、遅れが出ても必ず1時間は休憩を入れるという趣旨で記載している。

また、点呼について、資料2-2の4で説明させていただいたが、共同運行先の点呼を認めているわけではなく、点呼そのものをどこかに委託するのを認めるものではない。ただ、点呼の中で運転者の顔色を見るという部分や飲酒の有無のチェックについて、契約した運送事業者の運行管理者又は補助者であれば認めてもいいでしょうということで今回こういう提案をさせていただいた。点呼そのものをというわけではなく点呼の中の体調管理の部分で、第三者立ち会いの点呼を行ってもらおうということである。

鎌田委員

資料2-3の夜間の500km超えの運行について、路線毎の特認については個別に審査して、ちゃんと運行管理しているのであれば良いという意味での特認なのか。また昼間になると600超えに特認がないのだが、このあたりの趣旨を説明いただければと思う。

事務局

昼間600km超えの路線があるわけではなく、午前と午後の運行を組み合わせると600km超というのではないので、路線を特認という規定はしていない。

鎌田委員

何をもちて特認するのか。イメージがあれば教えていただきたい。

事務局

特認の考え方については資料2-2の5ページのところに書いてある。資料2-2の5ページの問3-1に特認の考え方を書いてある。先ほど説明したとおり、特認する事業者についてはプラスアルファの時間・距離だけでは規定しえないようなものを確認することになる。具体的には6ページ目の上のほうに書いてある。既存の事業者がしっかりと実施している事項は、教育体制のところ。通常、多くの高速乗合バス事業者では、そもそも高速バスに乗せるのは一般の路線の経験を経てからであり、さらに夜間運行をするには一定期間昼間の高速バスの経験を経てから、さらに夜間ワンマン運行をするにはさらに夜間運行の経験を経てからとしており、さらには無事故無違反などのすぐれた運転者を選抜している。そういった経験をもった運転者が必要な人数を確保していなければならないということだと思う。また、健康管理体制についても、例えば、血圧が高い場合には夜間の長距離ワンマンは乗せないなどとしているところがある。あとは体制としては仮眠休憩を持っているような車両について、必要台数がないといけないとか、デジタコ、共同運行先での立会点呼も行っているなど、個別にこういった体制を審査していくこととなる。

興津委員

安全は全てにおいて共通事項、我々としては安全をきちんと制度で貸切事業者が体制をとれるのかと感じている。高速乗合バスだけでなく一般貸切も含めて居眠りについては全ておなじだと思っているので、一般の貸切バスについても含めて、消費者にご理解いただけるような安全の確保について協議していきたい。安全については全てのコストに跳ね返ってくるもの。運賃WGで議論しているが、消費者の安全に対する対価の理解度が不安であり、現在のバス事業者の乗り物が本当に快適で安全な乗り物で昔のように利用頻度が高まることが最大の安全確保策であって、バス事業者の収益体制全体につながる。我々にとっても関心をもって、安全に対して今後も強化していきたいと思っている。

富田委員

貸切バスの安全確保をしっかりとということに関し、貸切型の委託運行について、基準案に新高速乗合に移行した際の貸切バス事業者の委託運行が書いてあるが、これを見ると高速乗合バス事業者と同じ配置基準が設定されることとなるように見える。高速乗合バスを考えると色々な面で細かく規制強化されるのは当然と思っているところ、貸切型の委託運行について、運転時間原則9時間以内という点で、9時間超えの運行について高速乗合バスは週に3回までということだが、貸切委託については9時間超えを認めていないことについてお聞かせいただきたい。

貸切の基準について後で議論されることとなると思うが、貸切は、お客さんが見物する際は休めるなど運行形態がダイヤで動く路線バスとは違うところが多いので、そのあたりを考慮して、過度な基準にならないように頂きたい。路線バスの運行管理者はわりと簡単に何キロ、何時間というのが分かっており、貸切バスは仕事の内容が違うので、あまり基準が複雑だと、運行管理者もわからなくなってしまうため、貸切バスの基準はできるだけ単純にしていだきたい。貸切バス事業は旅行者などの利用者にもわかりやすくなると説明できない。毎日の運行の手配が複雑になるのは具合が悪いので、この辺は十分に配慮した上で、貸切バスの基準を決めていだきたい。

小島委員

資料の2-3で大変わかりやすくまとめていただいた。この基準案のうち、夜間の500超えと昼間の600超えも一定程度認めるようだが、昼間600km超えは週3回までという規定について、時間のほうも9時間超えが週3回までということになっているため、極端な話、800kmでも運行できるように思える。このあたりの説明を頂ければと思う。

小田切委員

高速区間2時間ごとに20分を入れていただいたことによって、運転者の過労防止に非常に効くと思う。生理学的な観点からも長く働き長く休むよりも短く働き短く休むというほうが生理学的にも負担が小さいということがわかっているので、概ね2時間ということを守っていただければと思う。

また、資料の2-4で、先ほど動画を用いるのが厳しいとのご説明があったが、始業終了時の遠隔地点呼の強化の資料の説明を見ると、動画を用いることとする旨書いてある。ご説明と記載内容が違うようなのでご説明いただければと思う。

事務局

一般の貸切バスと貸切委託運行については若干違うように思う。貸切バスについては運転時間9時間ではなくて乗務時間10時間又は途中仮眠休憩1時間としていたところ、貸切バスの基準は利用者にわかりやすいようにという観点も非常に重要であると考えている。今後、昼間の貸切の基準を示させていただくので、その際に富田委員にもご相談させていただきたい。

新高速乗合バスの自社バスについて9時間超の乗務を認められている点に関しては、自社の需要に応じて運行する場合には一週間、一カ月単位で運行管理をすることになるが、貸切型委託だと、必ずしも1社からの委託でもないことから、9時間超を認めるとこれが同時期に集中し、過労運転につながるおそれがある。委託運行する場合には毎日運行できる9時間以内で委託すべきと考えている。

小島委員からの昼間600km超えに関するご質問について、資料2-3の下に乗務時

間の基準をお示ししているが、ベースとして、2日平均で1日9時間ということになっており、これを超えない範囲で運行することとなるので、現実的に800kmの運行はできないものと思う。

小田切委員からのIT点呼のご質問に関して、広く、全運行に対して義務付ける観点から、それについては静止画しかないということで、基準としては静止画でもよいとしたいと考えている。しかしながら、400km超えについては緊急対策で動画を求めてきたのでそこについては動画も見れる機器を使っていただくということになる。400km未満についても動画が望ましいのでそれについては推奨ということにしていきたい。

高橋委員

安全をどう確保していくかという目標に対して、各社の社内での取り組み等をバス業界全体に広めていくことは、適切な運行管理とともに大事になると思う。

鎌田委員

配置基準設定の案について法律家の視点から、処分の根拠という観点で考えると、かなり複雑を感じる。労使の皆様のお話を踏まえると、すぐれた労務管理を行っている事業者の取り組みを参考にしているということで、了解はしているが、実際にこれを運用していくとさまざまな配慮が必要になってくるかと思う。

例えば、夜間の貸切型では連続4回、2回とかあるいは新高速バスについては500kmについては特認週2回までということだが、個々の労働者単位で勤務割り表を管理しないと担保できないということになる。もちろん、しっかり労働管理をすることが当たり前という話であるが、実際にできないから過労の問題が出てくるのだと思っている。

したがってこれを指導する際は、勤務割り表のモデルとか、勤務割り表の中で急きょ不測の事態の中で様々な配置をしなければならぬ中で対応など、体制を確保するための仕組みを国交省で考えて事業者に示すのがいいのではないかと思う。

磯村委員

そもそものスタートが、高速バスを一本化していくことについては大いに賛成であって、拝見しているところ、実情を勘案していて非常に多岐にわたっていて、利用者目線では原則は安全ということを理解している。細かいことを利用者に理解されるのは無理だと思うが、安全のためのルールを作っているということを利用者に訴えていくということではないかと思う。

杉山委員

特認のところについて、資料2-2も説明をいただいたところ、理解できないわけではないが、今回、過労事故過労防止を議論してきた中で、どう過労防止を具体的に果たして

いくのか散々議論してきて、最後の最後に、ある程度条件が整ったならば上限はないという項目が入ってきてしまっている。6ページに考え方が出ており、概ねこうということだと思っただが、例えば、運転者の運行管理体制が確立されていることというのが、具体的に何を想定しているかなど、客観性ある形で公表できる形にしておくのが前提になるのではないかと思う。先ほど質疑のところ、夜間は特認で昼間は600km超えを3回まで認めていることについて、理解できないわけではないが、これまでの議論の流れをふまれば何らかの条件をクリアするという考え方が必要なのかと思う。さらにご説明があれば教えていただきたい。

清水委員

私鉄総連から、延長するとか連続運転の短縮を要望してきたが、その考え方が取り入れられたと思っている。運行中の運行管理者が常駐と聞き取れたがそういうことでよいか。一点だけ要望で、労使協定で本基準案より短く定めているような会社があるので、本基準案が決った後に距離、時間、回数が通達等で発出される際に、この基準を理由に労使協定の距離を延ばすということがないように、強調して付け加えていただきたい。

事務局

鎌田委員から、現場の管理が大変なのではないかということだが、今回の基準は非常に複雑なのだが、もともとのベースの乗務時間等の基準が複雑なので、既存の事業者では複雑な労務管理をしっかりとやられていると思う。今回の基準の設定により、休憩期間、運転時間などの従来から管理している項目が特に増えるわけではないと思っている。基準の守り方の仕組みが必要というご意見について、何らかの対応を考えていきたい。ただし、それぞれ自社の路線を見つつ管理の帳票を作っており、なかなかこれを共通化してやるというのは難しいと思っている。

杉山委員から特認を基準化すべきというところであるが、今後、審査の基準を策定するに当たって、参考にさせていただきたい。さらに600km超えについて3回まで認めていることについて、配置基準の中で表すと単純に週3回までということになるが、当然、過労防止の配慮をしていただいたうえで運行をしていただく必要があると思っている。昼間600km以上を特認とできない理由は、夜間500km超えとは違い、昼間の運行は1運行でなく、複数の運行を複数回走るので、路線毎の特認をすることは難しいのではないかと考えている。

清水委員からご指摘いただいた、常駐に関しては、乗合に関してはそういう形でやっていきたいと思っている。より安全な労使協定があるのに、この基準によって変えられることのないようにというご意見について、この基準の通達等を発出する際に、その旨、明記させていただきたい。

事務局

運行管理者の24時間常駐については車両が運行中に運行管理がおざなりになってはいけないということで、運行管理者の義務の明確化ということで、検討させていただきたい。

事務局

小田委員から第二、第三段階の検討として、営業のための検討をして欲しいというご意見について、現在、バスのあり方検討会において、同時並行で参入規制の議論などさせていただいており、運賃料金WGで運賃に関する議論をさせていただいている。興津委員と磯村委員から安全コストの反映のあり方について、運賃料金WGで議論を行っているところ、まずは貸切委託運行も含めて、旅行会社や乗合バス会社との間で取引され、消費者は2次段階になるが、こういった形で消費者にPRしていくかという点も含めて運賃料金WGで議論していきたい。

佃委員

休憩時間について、高速道路に入ってから2時間を概ねという解釈でよいか？

事務局

高速道路を2時間以上連続して運転する場合は10分間の休憩をとということ。

佃委員

例えば、乗車時に客扱いをして、10分間の待ち時間で乗車券のチェックなどするが、それによって、休憩時間とカウントしている事業者がいくつかいる。今後そういった事情を改善するということによいか。

事務局

実車運転時間のところで、実車運行に入る前の回送運行が終わってからの休憩時間は含めず、あくまでも実車運転が始まってから実車4時間毎に40分の休憩を入れるということ。

佃委員

もう一点だけ、参入の審査する際の運転時間だが、お客様を目的地まで運ぶ区間の運転時間について、4社も5社も競合しているところ、同じ道路走っても時間が違う。どうしても無理をして運行しようとする事業者について、審査する際に高速道路を時速100kmを想定するのか、最高80kmの自動車専用道路では75kmとするのか。そういう審査をしないと、ドライバーはやはり時間通りにつかenneければならず、無理をするので、参入するときにその辺の始終点までの運転時間を審査の対象に入れていただきたい。

事務局

時間・距離の計画を決めるにあたり、時速何キロの走行を想定するかについては事業者によって違うというはあると思う。今回の設定の趣旨は実車時間内にとことで定めているので、同じ400km超の東京名古屋であれば、最低4時間で40分の休憩とか入ってくるので、ある程度競争条件が整った規制になっているのではないかと思う。仰る通り、運行基準図を出すときには事業者によっては高速道路でも80~90kmで計画するときもあるし、95kmで計画することもある。運行実態と合わせて見なければならぬので、一律に計画速度で規定するのは難しいのではないかと思う。実績を見る中で常に遅れているとか、運行計画通りに運行できていないというものに関しては個別に指導していくこととしたい。

酒井座長

概ね了解いただけただのではないかと思うが、意義のある方はいらっしゃいますか。安全のために労使の皆さま、学識の皆さまから大変貴重な検討をいただいたが、事務局の提案通りで決定したいと思っている。パブリックコメントをまとめていくことになると思うがその結果を次回以降報告いただきたい。

(事務局から今後のスケジュール等について説明)

酒井座長

資料2-2で配置基準の設定の考え方について素晴らしいものを作っていただいている。例えば、生理的特性というのが出てきているが、労使の皆さまの実態だけでなく、きちんと、社会の皆さまに根拠があるのだということを示すためであるが、一通り、小田切委員、高橋委員にもう一度読んでいただき、無理な表現になっていないかご覧いただき、必要があれば修正して頂きたい。

武藤局長

今回特に具体的な数値もあって、どういう範囲で運行できるか理解する上で非常に複雑であり、今回この場でもいろいろと具体的なお話がある中、事前の説明が不足していたかと思ひ反省している。次回も、同じく数値の問題が出てくるので、しっかりご説明させていただいて、その上でご議論させていただきたい。それから、この基準はこれさえ守ればいいのではなく、最低限の基準。さらに事業者で安全確保の取り組みを行っていただき、路線毎に労使の合意の上で決めていくのが安全管理だと思うので、そういう意味のルールを定めたところ。ただ、問題があるのであれば、また相談いただければと思う。

貸切バスの交替運転者の配置基準（案）について

1. 用語の定義

- (1) 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。
- (2) 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。
- (3) 昼間運行：夜間運行に該当しない運行。
- (4) 一運行：一人の運転者の一日の乗務のうち、回送運行を含む運転開始から運転終了までの一連の乗務を一運行とする。ただし、実車中以外で一時間以上のまとまった休憩をとる場合には、その前後でそれぞれ別の運行とする。なお、同じ一日の乗務の中で二つの夜間運行に連続して乗務する場合には、一時間以上のまとまった休憩を挟んでいても、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。
- (5) 一日の乗務：一人の運転者が一日（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。
- (6) ワンマン運行：交替運転者が同乗していない運行。実車運行区間の一部であっても交替運転者が同乗していない場合及び運行計画上、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、当該一運行全体をワンマン運行と見なす。
- (7) 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
- (8) 一運行の実車距離：一人の運転者が一運行で運転する実車距離。
- (9) 一日の合計実車距離：一人の運転者が一日に乗務する実車距離の合計
- (10) 一運行の運転時間：一人の運転者が回送運行も含む一運行で運転する時間。
- (11) 一日の運転時間：一人の運転者が回送運行も含む一日の乗務で運転する時間。

2. 貸切バスの交替運転者の配置基準(案)

貸切バス（貸切委託運行を除く。以下同じ。）にあつては、以下の実車距離、運転時間の上限等を超えて運行する場合には、交替運転者を配置しなければならない。

(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（夜間運行するワンマン運行をいう。以下同じ。）の一運行の実車距離は原則 400km まで、以下のイ及びロを確保している場合には 500km までとする。

イ 運行前の休息期間を 1 1 時間以上確保していること

ロ 一運行の乗務時間（当該運行の回送運行を含む乗務開始から乗務終了までの時間）が 10 時間以内であること又は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及びリクライニングシート等の座席を含む。）において連続 1 時間以上の仮眠休憩を確保していること

② 一運行の運転時間

夜間ワンマン運行の一運行の運転時間は、運行計画上、9 時間までとする。

③ 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。

④ 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場合の実車運行区間では、運行計画上、連続運転時間は概ね 2 時間までとし、概ね 2 時間毎に 20 分以上の休憩（一運行の実車距離が 400km 以下の場合には運転時間 2 時間毎に 15 分以上の休憩）を確保していなければならないものとする。

(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（昼間運行するワンマン運行をいう。以下同じ。）の一運行の実車距離は 500km までとする。

ただし、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 600km までとする。

② 高速道実車運行区間の連続運転時間

昼間ワンマン運行の高速道路の実車運行区間における運行計画上の連続運転時間（10分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。）は概ね2時間までとする。

（3）一日の乗務に係る規定

① 一日の合計実車距離

一人の運転者の一日の乗務が、夜間ワンマン運行又は昼間ワンマン運行の一運行のみの場合には、それぞれ2.（1）①の夜間ワンマン運行又は2.（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。

一人の運転者が一日の乗務の中で、二つ以上の運行に乗務する場合には、一日の合計実車距離は原則600kmまでとする。ただし、一日の乗務が昼間運行のみの場合に限り、一週間について2回まで、これを超えることが出来るものとする。

② 一日の運転時間

一日の運転時間は、運行計画、原則9時間までとする。ただし、一週間について2回まで、これを10時間までとすることが出来るものとする。

3. 現行の交替運転者の配置基準の適用

上記2. 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。

4. その他

（1）乗務中の体調報告の義務付け

一運行の実車距離400km超えの夜間ワンマン運行又は1日の乗務の合計実車距離500km超えのワンマン運行を行う場合には、運転者は乗務途中で運行管理者又は補助者に電話で連絡し、体調報告を行うとともに、運行管理者又は補助者はその結果を記録し、保存しなければならないこととする。

（2）デジタル式運行記録計による運行管理

一運行の実車距離400km超えの夜間ワンマン運行又は1日の乗務の合計実車距離600km超えの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。

（3）遠隔地点呼の強化

運輸規則第24条第1項において、点呼は対面により行うこととなっているが、運行上やむを得ない場合（遠隔地において乗務が開始又は終了する場合をいう。）は、「電話その他の方法」となっている。現在、「その他の方法」は、「携帯電話、業務無線等により運転者と直接対話できるものでなければならない」となっているが、今後、貸切バスで実車距離400kmを超える夜間ワンマン運行を行う場合であって、遠隔地で始業・終業点呼を電話で行う場合には、契約関係にある旅客自動車運送事業者の運行管理者又は補助者の立会いのもと、運転者の酒気帯びの有無の確認及び顔色等を含めた疾病、疲労等の確認を行わなければならないものとする。

第三者の立会いによる点呼が出来ない場合には、IT機器（運転者が所属する営業所に設置した装置（以下「設置型端末」という。）及び運転者が携帯する装置（以下「携帯型端末」という。）のカメラによって、運行管理者等が当該運転者の疾病、疲労等の状況及び酒気帯びの有無を動画により随時確認できるとともに、携帯型端末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を運行管理者の営業所の設置型端末へ自動的に記録し、及び保存できる機器）を活用した点呼を行わなければならないものとする。

貸切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。

- 貸切バス(新高速乗合バスの貸切型委託運行を除く。以下同じ。)のワンマン運行については、高速ツアーバス等や高速乗合バスと同様、長距離・長時間の運行が行われる場合、過労運転による事故を生じかねないという安全運行上のリスクが存在する。
- 貸切バスのうち、高速ツアーバス等については、本年7月末までに新高速乗合バスへの移行が予定されているところである。このため、この移行先となる新高速乗合バスについて、既存の高速乗合バスの運行実態及び既存事業者が実施している安全対策を勘案しつつ、生理学的観点からの検証も加え、貸切型委託運行も含め、昼間・夜間のワンマン運行に対する交替運転者の配置基準案を策定したところである。
- 一方、高速ツアーバス等以外の一般の貸切バスについては、高速乗合バスと異なり、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 運行途中で乗客が観光などを行うため、運転者が一定時間のまとまった休憩をとれる場合が見受けられること。
 - ③ 運行を受注する段階でワンマンかツーマンかを決める必要があるため、交替運転者の配置基準については、運行計画段階で判断が可能で、かつ、旅行業者等の発注者にも分かりやすく、基準適合性を判断できるものである必要があること。
- このため、高速ツアーバス以外の貸切バスについても、新高速乗合バスで策定した交替運転者の配置基準案及び上記の貸切バスの特性を踏まえつつ、「一日あたりの乗務距離を670kmとする交替運転者の配置指針」を見直し、昼間運行について、新たに交替運転者の配置基準を設定するとともに、昨年12月1日にスキーバス等の冬季多客期対策として設定した夜間ワンマン運行に係る基準についても必要な見直しを行うこととしたものである。

(2. 「昼間一運行」及び「一日の乗務」の上限について)

問2-1. 「昼間一運行」の原則 500km を超える乗務について、新高速乗合バスでは「運行前 11 時間の休息又は運行途中に 1 時間以上の休憩（一回 20 分以上で分割可）」としているのに対し、貸切バスでは「運行前 11 時間の休息」による運行を認めていないのはなぜか。

- 貸切バスの場合、運行を受注する計画段階でワンマンかツーマンかを定める必要があり、また、旅行業者等の発注者側も基準に適合しているかどうか判断できるものである必要がある。このため前日の乗務実績との関係を考慮する必要がある運行前休息ではなく、行程内で必要な休憩を確保していることを必須要件としたものである。

問2-2. 貸切バスでは、運転時間の上限を「運行計画上」としているのはなぜか。

- 新高速乗合バスの交替運転者の配置基準案における運転時間 9 時間の上限については、乗務時間等の基準の「運転時間 2 日平均で一日 9 時間まで」と同様、乗務割作成段階で考慮するとともに実績ベースで遵守することを求めるものであり、例えば午前中の乗務で予定外の遅れが生じた場合に、午後の乗務の運転者を交替したり、一日の乗務で予定外の遅れが生じた場合、翌日の乗務を短時間にするなど、日々の運行管理の中で運転者の乗務割を適切に組み換えることにより、実績ベースで遵守することを求めるものである。
- 一方、貸切バスの場合、運行を受注する計画段階でワンマンかツーマンかを定める必要があることから、交替運転者の配置基準における運転時間については「運行計画上」としたところである。なお、渋滞等により計画した運転時間を超える場合にあっては、実績ベースで「運転時間二日平均で一日 9 時間」とする乗務時間等の基準を遵守しなければならないことは言うまでもない。

問2-3. 新高速乗合バスでは、「運転時間原則9時間以内としつつ、貸切型委託運行を除き週3回までこれを超えることが出来る」としたのに対し、貸切バスでは「運行計画上、運転時間原則9時間以内としつつ、昼間運行に限って週2回まで9時間超の乗務可」としたのはなぜか。また、9時間超えであっても10時間までと上限を定めるのはなぜか。

- 一日の運転時間については、乗務時間等の基準において「二日平均で一日9時間以下」とされているように、過労運転防止の観点から、基本的には、9時間以下とすることが望ましい。
- 貸切バスの昼間運行においては、日帰り観光ツアーのような運行形態では乗客が観光中に乗務員が十分な休憩を確保することが可能と考えられること、また、周遊型観光バスでは観光地の一般道での走行が多く運転時間が長くなる場合であっても途中の観光地で十分な休憩を確保することが期待できることから、「一日の乗務」及び「昼間一運行」について、週2回に限って9時間超えを認めることとした。
- また、新高速乗合バスの「運転時間9時間超え週3回まで」が実績ベースで遵守すべきものであるのに対し、貸切バスは「運行計画上」として設定するものであることから、実績ベースで運転時間9時間超を週3回までに抑える観点からも、「運行計画上の運転時間9時間超は週2回まで」としたところである。
- さらに、「運転時間2日平均で一日9時間まで」とする乗務時間等の基準だけでは、運行を受注する段階でワンマンかツーマンかを定めることが困難なことから、運行計画上の運転時間を10時間までとする上限を設けることとしたところである。
- なお、一日の運転時間の上限に係る海外の事例では、EU各国においては、EU指令により、一日の運転時間は9時間までとしつつ、週2回まで10時間まで運転できることとされている。また、米国においては、運転時間は一日に10時間までとされており、運転時間10時間の上限は、これらの国と同等のものとなっている。

(3. 「夜間一運行」の上限について)

問3-1. 夜間連続乗務回数の制限を設定したのはなぜか。

- 貸切バスの夜間ワンマン運行については、昨年12月のスキーバス等に対する冬季多客期対策において、実車距離、乗務時間等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、これが連夜にわたり行われた場合には、運転者に疲労が蓄積し、過労運転につながる恐れがある。
- このような観点から、新高速乗合バスでは、夜間ワンマン運行の連続乗務回数について、400km以下の運行では2往復(4回連続)まで、400km超えの運行では1往復(2回連続)までとしたところであり、これは上記の人間の基本特性及び夜勤に関する従来の知見から見て、貸切バスについても同様に適用されるべきものと考えられる。
- したがって、今般、貸切バスの夜間ワンマン運行についても、新高速乗合バスの基準案と同様に、連続乗務回数の制限を追加することとしたものである。

問3-2. 新高速乗合バスでは、「運行計画上、高速走行区間の連続運転時間は概ね2時間、実車運転時間4時間毎に合計40分(400km以下は30分)の休憩」としたのに対し、貸切バスでは、実車運転時間概ね2時間毎に20分(400km以下は15分)としたのはなぜか。

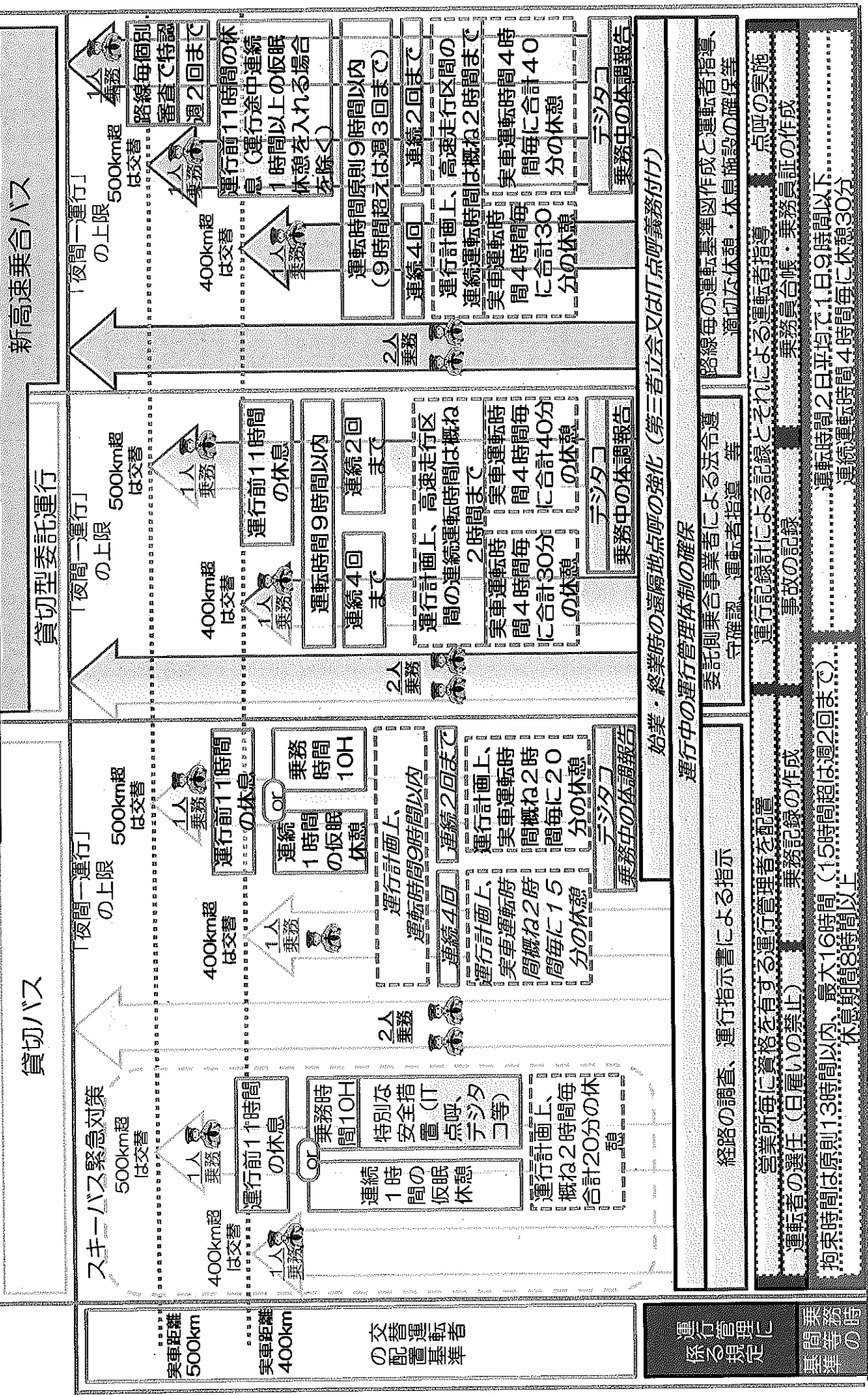
- 高速乗合バスでは、一般道において10分以上停車している場所の確保が困難であることなどから、連続運転時間概ね2時間に

については高速走行区間に限定し、また、4時間毎に合計40分の休憩の配分については路線の特性に応じて事業者が自由に定めることが出来るものとしたところである。

- 一方、貸切バスについては、発注者の依頼を受けて運行計画を策定し、休憩場所や休憩時間を定めることから、発注者にも分かりやすい簡易な基準であることが望まれる。このため、高速ツアーバスの緊急対策で定めたのと同様、運転時間概ね2時間毎に20分としたところである。
- また、新高速乗合バスにおいて、400km以下の夜間ワンマン運行についても、実車運転時間4時間毎に30分の休憩を求めたことを踏まえ、貸切バスについても、これに対応して実車運転時間2時間毎に15分の休憩を求めることとしたものである。

交替運転者の配置基準（案）「夜間・長距離の一運行」の制限

4月公布、7月末施行予定



実車距離500km
実車距離400km
交替運転者の配置基準

運行管理に係る規定
乗務員の時間等の

始業・終業時の遠隔地点呼の強化（第三者立会又はIT点呼義務付け）

運行中の運行管理体制の確保

経路の調査、運行指示書による指示

委託側事業者による法令遵守確認、運転者指導等

路線毎の運転基準図作成と運転者指導、適切な休憩・休息施設の確保等

営業所毎に資格を有する運行管理者を配置
運転者の選任（日雇いの禁止）
乗務記録の作成

運行記録計による記録とそれによる運転者指導
事故の記録
乗務員台帳・乗務員証の作成

拘束時間は原則1.3時間以内、最大1.6時間（1.5時間超は週2回まで）
休憩期間8時間以上

運転時間2日平均で1.9時間以下
連続運転時間4時間毎に休憩30分

点呼の実施

健康状態に起因する事故防止のための取組み

1. 健康状態に起因する事故の発生状況等

近年、事業用自動車の運転者の健康状態に起因した事業用自動車の重大事故は増加傾向にあり（別紙1-1. 参照）、道路運送業に係る労災件数、特に10万人当たりの労災率は他産業と比べても高い状況にある（別紙1-2. 参照）。

しかしながら、労働安全衛生法に定められた運転者の健康診断が徹底されていない事業者が依然存在し、有所見率も増加傾向にある（別紙1-3、1-4. 参照）など、健康状態に起因する事故防止の取組みについては充実・強化を図っていく必要がある。

2. 行政及び関係団体におけるこれまでの取組み（別紙2. 参照）

（1）法令上の義務付け等

- ①乗務員の健康状態の把握のため、年1回（深夜業を含む業務に常時従事する場合は年2回）の健康診断の実施を義務付け
- ②運行管理者による点呼等の実施時における健康状態の把握
- ③疾病、疲労等の状態にある乗務員を乗務させることを禁止

（2）マニュアルの策定等の取組み

- ①交通事故要因分析検討会等において、健康状態に起因した事故の分析とそれに伴う啓発・注意喚起を実施
- ②平成22年7月には、運転者の健康状態の把握、点呼時の判断・対処、乗務中の健康悪化時の対処等を整理した「運転者の健康管理に係るマニュアル」を策定し、啓発・注意喚起を実施 等

（3）関係団体の取組み

- ①事業者が行うSAS（睡眠時無呼吸症候群）のスクリーニング検査を各都道府県の協会が窓口となり助成
- ②「運転者の健康管理に係るマニュアル」の活用周知
- ③運転適性診断において、疲労蓄積度に関する設問やSASの問診の実施

3. 考えられる今後の取組み

（1）事業者・関係団体の取組み

- ①事業者から運転者に対し、喫煙、飲酒、睡眠等、日常生活習慣管理の重要性について周知。また事業者による日頃の健康状態を把握・確認することの重要性を改めて徹底
- ②定期健康診断の受診率の一層の向上

(2) 行政の取組み

①事業用自動車の運転者の健康起因事故の発生状況の詳細分析

(例)・夜間・長時間勤務で罹患しやすい疾病

・健康状態に起因する事故の原因として発生頻度の多い疾病

②運転者の体調等の把握を支援する機器*の普及促進

※ 遠隔地におけるITを活用した点呼機器、運行中の疲労状態を測定する機器、
休息期間における睡眠状態を測定する機器、運行中の運行管理機器

③「運転者の健康管理に係るマニュアル」の随時更新

(3) 事業者・関係団体及び行政が一体となった取組み

①日常的な健康管理方法の検討及び導入

②定期健康診断項目以外の項目に係る検査の必要性の検討及び利用促進

運転者の健康状態に起因する事故の発生状況

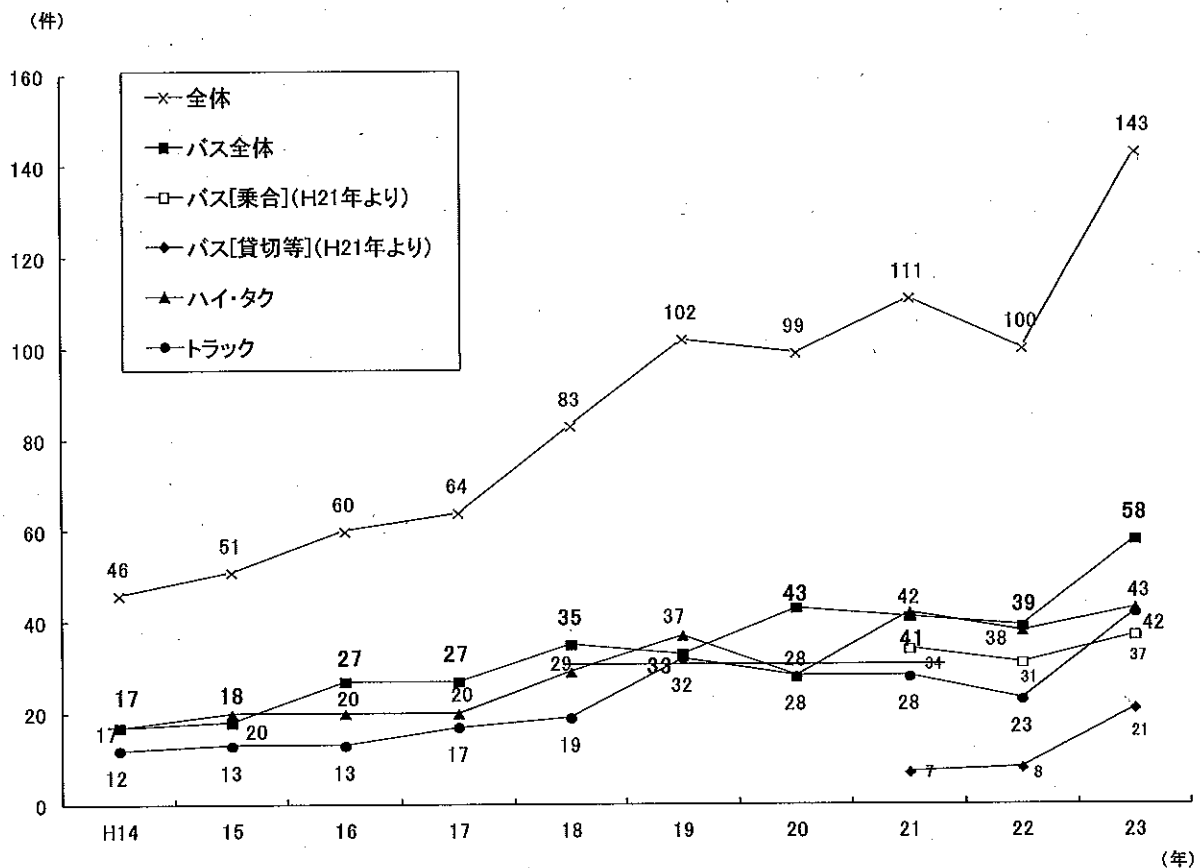
平成23年中の乗務員に起因する重大事故のうち、事業の種類別の運転者の健康状態に起因する事故発生状況は、表1に示すとおりである。また、その発生状況の推移は図1に示すとおりであり、この事故の運転者の年齢分布は図2に、病名別の運転者数は表2に示すとおりである。

〔表1〕 事業の種類別の運転者の健康状態に起因する事故発生状況

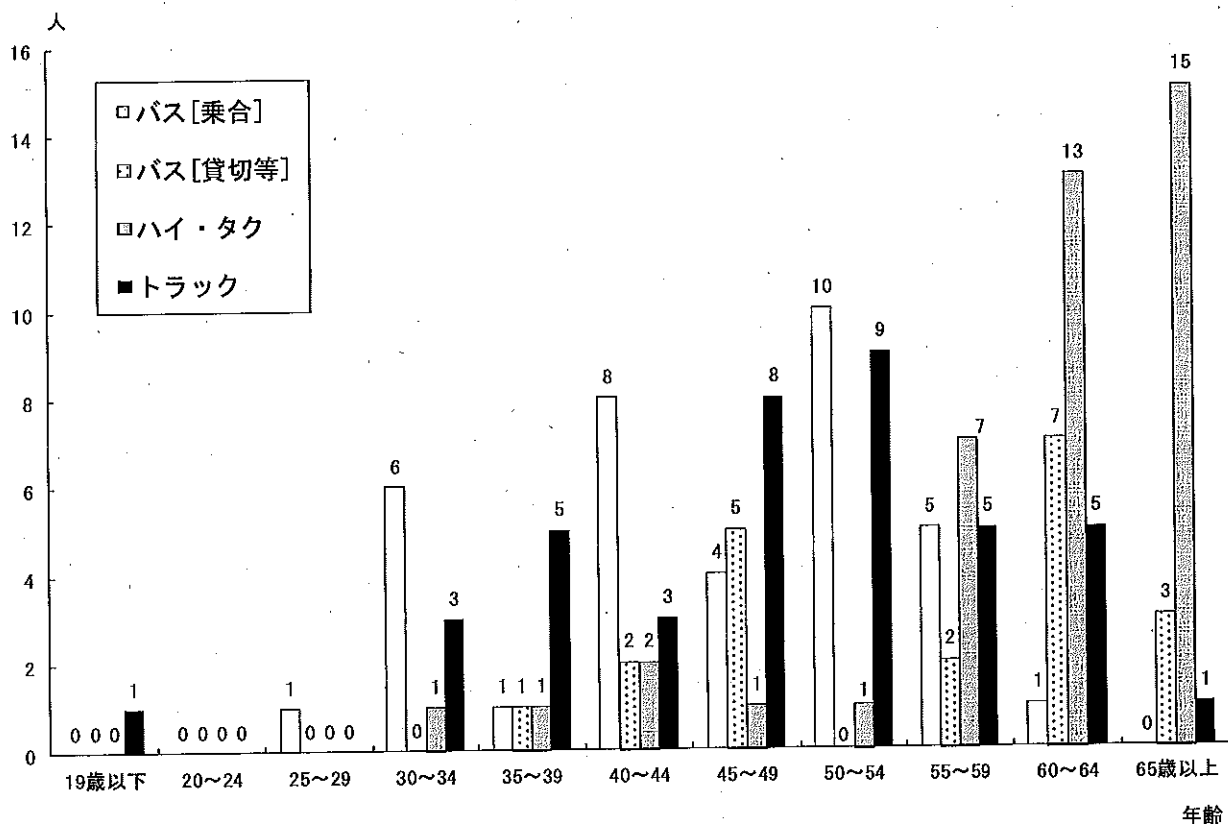
事業の種類		事故状況	事故件数 (件)	死者数 (人)	重傷者数 (人)
バス	乗合	合	37 (+6)	2 (±0)	6 (-3)
	貸切	切	21 (+14)	5 (-1)	2 (-1)
	特定	定	0 (-1)	0 (±0)	0 (±0)
ハイ・タク			43 (+5)	17 (+1)	16 (-2)
トラック			42 (+19)	19 (-8)	15 (-11)
計			143 (+43)	43 (-8)	39 (-17)

※ () 内の数値は、対前年増減数

〔図1〕 運転者の健康状態に起因する事故発生状況の推移



〔図2〕 健康状態に起因する事故の運転者の年齢分布



〔表2〕 健康状態に起因する事故の病名別運転者数

病名	事業の種類	運転者数(人)					死亡運転者数(人)				
		バス [乗合]	バス [貸切等]	ハイ ・ タク	トラック	合計	バス [乗合]	バス [貸切等]	ハイ ・ タク	トラック	合計
くも膜下出血		1	1	1	6	9	0	0	0	1	1
脳血栓		0	1	0	0	1	0	0	0	0	0
脳(その他)		12	4	15	5	27	1	1	3	0	5
心筋梗塞		0	0	8	11	19	0	0	8	9	17
心臓(その他)		0	2	7	4	14	1	2	4	2	9
失神		2	5	3	1	11	0	0	0	1	1
その他		22	9	9	15	62	0	2	2	6	10
計		37	21	43	42	143	2	5	17	19	43

常用雇用労働者数からみた脳・心臓疾患の労災支給決定件数

業種(大分類)	常用雇用労働者数 ^{※1} [人]	支給決定件数 ^{※2} [件]	10万人あたりの 支給決定件数 ^{※3} [件/人]
農業・林業・漁業、鉱業、 採石業、砂利採取業	275,841	3	1.09
製造業	8,677,483	41	0.47
建設業	3,134,433	37	1.18
運輸業、郵便業	3,278,089	93	2.84
道路貨物運送業	1,585,251	75	4.73
道路旅客運送業	567,722	14	2.47
卸売業・小売業	10,223,518	48	0.47
金融業・保険業	1,492,006	3	0.20
教育、学習支援業	2,730,435	1	0.04
医療、福祉	5,597,862	10	0.18
情報通信業	1,574,075	5	0.32
宿泊業、飲食サービス業	4,337,746	26	0.60
その他の事業(上記以外 の事業)	8,620,098	43	0.50
合計	52,094,559	310	0.60

※1…「平成 21 年度経済センサス -基礎調査-」(総務省)

第4表(産業(小分類)、経営組織(2区分)別全事業所数及び従業上の地位(6区分)、男女別従業者数-全国)より

※2…「平成 23 年度「脳・心臓疾患と精神障害の労災補償状況」まとめ」(厚生労働省)

脳・心臓疾患の労災補償の支給決定件数より

※3…国土交通省において、以下の式により算出したもの

10万人あたりの支給決定件数 = 支給決定件数 ÷ 常用雇用労働者数 × 100,000

自動車運送事業者における 健康状態の把握に関する行政処分等の状況

平成23年度 健康状態の把握に関する行政処分等の状況 [指摘率]

	乗合バス	貸切バス	法人タクシー	貨物
健康状態の把握に関する行政処分等状況 [指摘率] ^{※1}	2%	24%	9%	17% ^{※2}

※1…健康状態の把握に関する行政処分等状況 [指摘率]=

$$\frac{\text{健康状態の把握に関する行政処分等件数 [営業所数]}}{\text{平成23年度に行政処分等が確定した件数* [営業所数]}}$$

*…平成23年度に実施した監査のうち、行政処分が確定した件数 [営業所数]

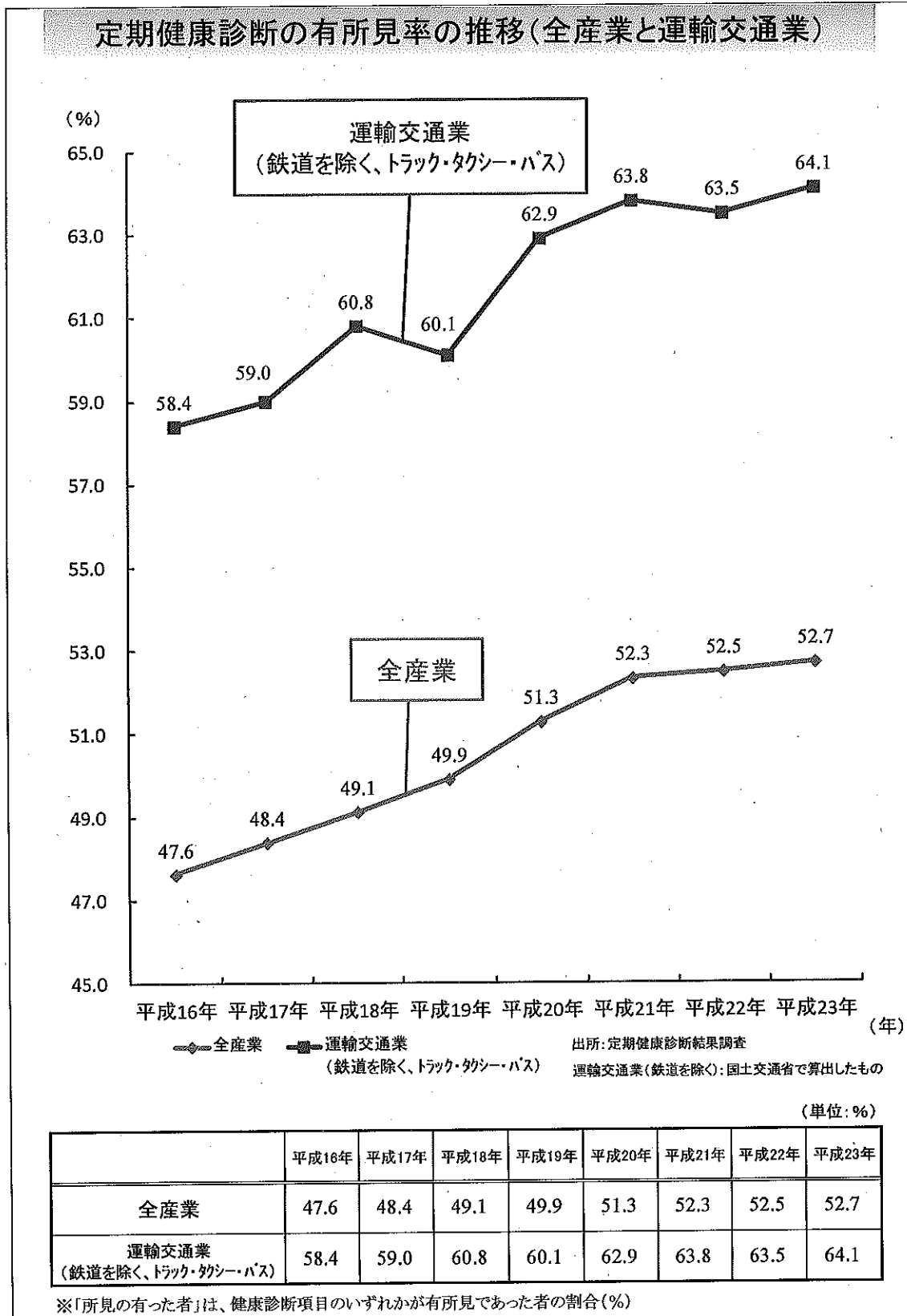
ただし、

平成22年度以前に実施した監査のうち、平成23年度に入って行政処分等が確定した件数を含む。

平成23年度中に実施した監査のうち、平成23年度中には行政処分等が確定しなかった件数を除く。

※2…平成23年度の貨物自動車運送適正化事業実施機関の巡回指導における、健康状態の把握に関する指摘率は、26.4%。

自動車運送事業者における定期健康診断の有所見率



現在の取組みの概要

1. 法令における位置づけ

(1) 健康診断の義務付け、疾病等の乗務員を乗務させることの禁止

労働安全衛生法に基づく健康診断等を受診することにより、乗務員の健康状態を把握すること、疾病等の乗務員の乗務を禁止することを義務付けている。

○旅客自動車運送事業運輸規則（昭和31年国土交通省令第44号）（抄）
（過労防止等）

第21条

5 旅客自動車運送事業者は、乗務員の健康状態の把握に努め、疾病、疲労その他の理由により安全な運転をし、又はその補助をすることができないおそれがある乗務員を事業用自動車に乗務させてはならない。

（運行管理者の業務）

第48条

四の二 乗務員の健康状態の把握に努め、第21条第5項の乗務員を事業用自動車に乗務させないこと。

○旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について
（自動車局安全政策課長、旅客課長及び整備課長による通達）

第21条 過労防止等

(5) 健康状態の把握及び疾病・疲労等のある乗務員の乗務禁止（第5項）

① 「健康状態の把握」とは、労働安全衛生法（昭和47年法律第57号）第66条第1項に基づく健康診断、同条第4項の指示を受けて行うべき健康診断、同条第5項ただし書きの場合において運転者が受診する健康診断を行うことをいう。

(2) 定期健康診断における診断項目

定期健康診断の内容は以下のとおり。

○労働安全衛生規則（昭和47年労働省令第32号）（抄）
（定期健康診断）

第44条 事業者は、常時使用する労働者（第45条第1項に規定する労働者を除く。）に対し、1年以内ごとに1回、定期に、次の項目について医師による健康診断を行わなければならない。

- 一 既往歴及び業務歴の調査
- 二 自覚症状及び他覚症状の有無の検査
- 三 身長、体重、腹囲、視力及び聴力の検査
- 四 胸部エックス線検査及び喀痰検査
- 五 血圧の測定
- 六 貧血検査
- 七 肝機能検査
- 八 血中脂質検査
- 九 血糖検査
- 十 尿検査
- 十一 心電図検査

(3) 運行管理者による点呼の実施による健康状態の把握

点呼時に、疾病、疲労等の確認を義務付けている。

○旅客自動車運送事業運輸規則（昭和31年国土交通省令第44号）（抄）

（点呼等）

第24条 旅客自動車運送事業者は、乗務しようとする運転者に対して対面（運行上やむを得ない場合は電話その他の方法。次項において同じ。）により点呼を行い、次の各号に掲げる事項について報告を求め、及び確認を行い、並びに事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な指示を与えなければならない。

- 一 自動車の点検の実施又はその確認
- 二 酒気帯びの有無
- 三 疾病、疲労その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無

（「その他の理由」・・・覚せい剤の服用、睡眠不足等）

(2) 『「睡眠時無呼吸症候群」に注意しましょう!』(平成19年6月)

本マニュアルを策定し、以下をポイントとした指導を各事業者に対し実施。

- ・SASの早期発見・早期治療の重要性について、運転者、運行管理者等に周知すること
- ・スクリーニング検査の受診に努めること
- ・SASと診断された場合には、適切な治療を受けること

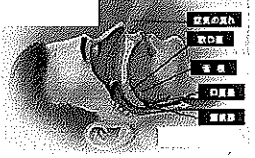
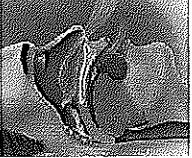
国土交通省自動車交通局

「睡眠時無呼吸症候群」に注意しましょう!

過労運転や居眠り運転の防止には、夜更かし、無理な勤務スケジュールや個性の種別不足状態がないかを注意する必要があります。また、運送従事者の勤務形態とは関係なく、眠気を生じる様々な病気が居眠り運転に関連していることが知られており、早期発見・早期治療の取り組みが重要です。その中で睡眠時無呼吸症候群(SAS: Sleep Apnea Syndrome)は、本人が気付いていないことから安全運転上の対策として、以下のような早期発見・早期治療の取り組みを行うことが重要です。

1. SASとは



(1) SASとは
SASは、睡眠中に舌が喉の奥に沈下することにより気道(空気の通り道)が塞がれ、そのため、大きないびきをかき、睡眠中に呼吸が止まったり、止まりかけたりする状態が断続的に繰り返される病気です^{注1)}。このため睡眠が浅くなると同時に、脳への酸素の供給も悪くなるため、質の良い睡眠がとれず、日中強い眠気を感じたり居眠りがちになったりして、集中力に欠けるなどの状況が生じます。この結果、過労運転や居眠り運転による事故等が発生しやすくなります。

正常な状態の上気道
睡眠時に閉塞している上気道

注1) 医学的には、呼吸が10秒以上停止する無呼吸の状態が1晩の睡眠中に30回以上生じるか、睡眠1時間あたり無呼吸が5回以上生じ、かつ自覚症状を伴うものをいいます。

(2) スクリーニング検査
スクリーニング検査^{注4)}とは、SASの早期発見を目的に、より多くの人を対象として(3)の確定診断のための精密検査が必要かどうかを判断するために行う簡易な検査で写真のようなフローセンサ法やパルスオキシメトリ法があります。
これらのスクリーニング検査で使用する機器は、いずれも小型で軽量であるため、自宅に持ち帰って普段どおりの生活の中で検査を行うことができます。
スクリーニング検査は、極端な体重の増減がない限り、3~6年間に1回実施すれば良いので負担は少なく、運転者は、スクリーニング検査を受診してSASの有無を調べるのが重要です。さらに、SASである場合は、その程度を知っておくことが安全運転と健康管理の両面から重要です。

フローセンサ法によるスクリーニング

- 鼻と口の奥に付けたセンサにより、睡眠中の気道状態をモニタリングし、睡眠中の無呼吸や低呼吸の程度を客観的に把握する検査です。

パルスオキシメトリ法によるスクリーニング

- 指先につけたセンサにより、睡眠中の動脈血の酸素量をモニタリングし、睡眠中の無呼吸や低呼吸に伴う酸素量の低下回数から呼吸再開の程度を客観的に把握する検査です。

(3) 専門医療機関による確定診断
スクリーニング検査でSASの確定診断のための精密検査が必要と判断された場合には、専門医療機関によるSASの確定診断を受けることが重要です。専門医療機関では、1. (2)「SASに関連する症状」やスクリーニング検査の結果から、写真のような終夜睡眠ポリグラフ(polysomnography, PSG)検査又は簡易型PSG検査を用いて精密検査を実施し、睡眠障害の有無と、SASか否かの確定診断を行います。

注4) スクリーニング検査の実施方法等については、社団法人全日本トラック協会協会のSASスクリーニング検査協定機関(同協会のホームページを参照下さい。)や専門医療機関にお問い合わせ下さい。

3. 講習の実施

運行管理者に対する法定講習(2年に1度の受講を義務付け)において、運転者の健康状態の把握の重要性を含む、自動車運送事業に関する法令について講義を実施。

講習の様子

講習用テキスト

11

高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会報告書骨子（案）

はじめに

1. 高速ツアーバス等の夜間運行に係る緊急対策について

- (1) 高速ツアーバス等の夜間運行に係る昨夏の緊急対策のまとめ
- (2) スキーバス等貸切バスの夜間運行に係る冬季の多客期対策のまとめ

2. 長距離・長時間運行するバス全般に係る過労運転防止対策について

(1) 交替運転者の配置基準

①高速乗合バス及び貸切バスの夜間・昼間運行に係る交替運転者の配置基準

②交替運転者の配置基準設定の考え方

- ・生理学的観点からの検証
- ・最低限の基準として設定するものであり、これまで実施されている各事業者による安全対策が後退することがあってはならないことなど

(2) 点呼のあり方

- ・第三者立会及びITを活用した点呼機器を活用した、点呼時の運転者の疲労・疾病の有無の確認 など

(3) 運行管理体制

- ・バス運行中における運行管理体制の確保

(4) 健康状態に起因する事故防止のための取組み

- ・健康状態に起因する事故の発生状況とこれまでの取組み
- ・ITを活用した点呼機器その他の過労運転防止に資する機器の普及促進
- ・考えられる今後の取組み

(5) その他過労運転防止のために配慮すべき事項

- ・運転者の交番を作成する際の夜間運行に対する配慮
- ・休日明け等の点呼において確認する項目 など

3. その他の課題と対応

- ・交替運転者の配置基準遵守の徹底とバス利用者への周知のための取組
- ・衝突被害軽減ブレーキの普及促進など車両側での安全対策の推進
- ・事故調査とそれに基づく対策の継続的な実施 など

おわりに

日/ILO条約/EU/米の労働時間制度の比較

	日本	ILO条約	EU	アメリカ
拘束時間	原則/1日13時間 例外/1日16時間 15時間超は週2回まで 4週間平均/65時間/週 延長/52週間のうち16 週間まで4週平均で71.5 時間/週	規制はない (休息期間にて規定)	規制はない (休息期間にて規定)	1日/15時間
運転時間	1日/9時間 (2日を平均できる) 1週/40時間 (4週を平均できる)	1日/9時間 1週間/48時間 (各国により日又は 週にわたり平均が できる)	1日/9時間 週2回まで10時間に 延長できる 2週/90時間	1日/10時間
休息期間	継続8時間以上 分割の場合/4時間以上 の単位で合計10時間 (隔日勤務は20時間) ※拘束時間との関連から 11時間が原則 車両内で休息がとれる	継続10時間以上 (各国により定める 期間にて平均でき る。ただし、いかな る場合でも8時間 を下回ってはなら ない)	11時間(24時間に対 して) 週3日までは9時間 にできる 1時間以上の単位で 分割できるが、うち1 回は8時間以上で合 計12時間停止中の 車両内で休息がとれ る	継続8時間以上

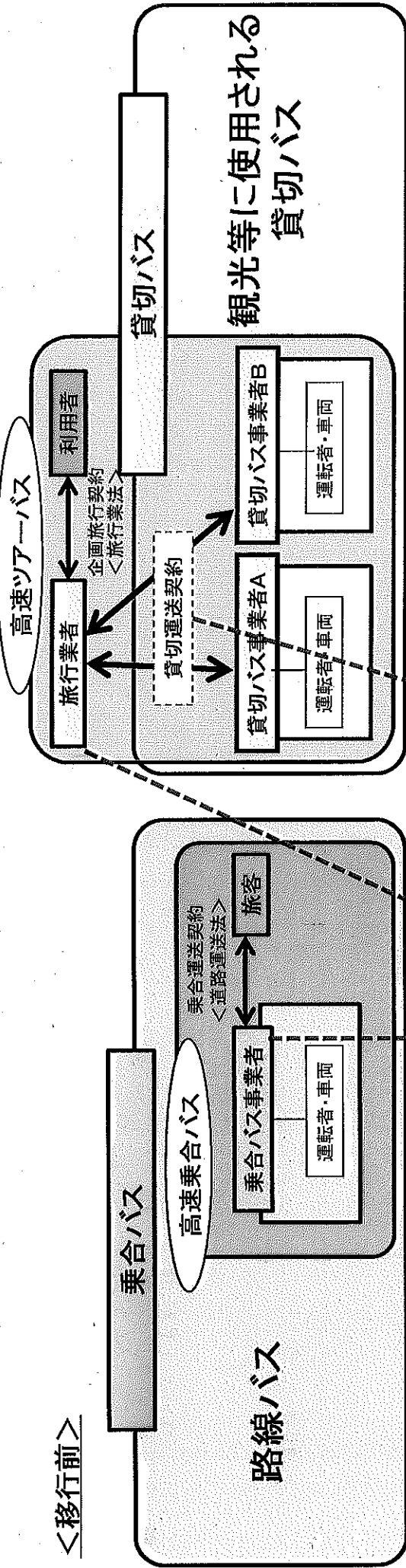
出典：厚生労働省各種資料、米国運輸省HPを参考にしつつ、国土交通省にて作成

「高速バス、貸切バスの交替運転者の配置基準」 (本年3月末までに最終とりまとめ)

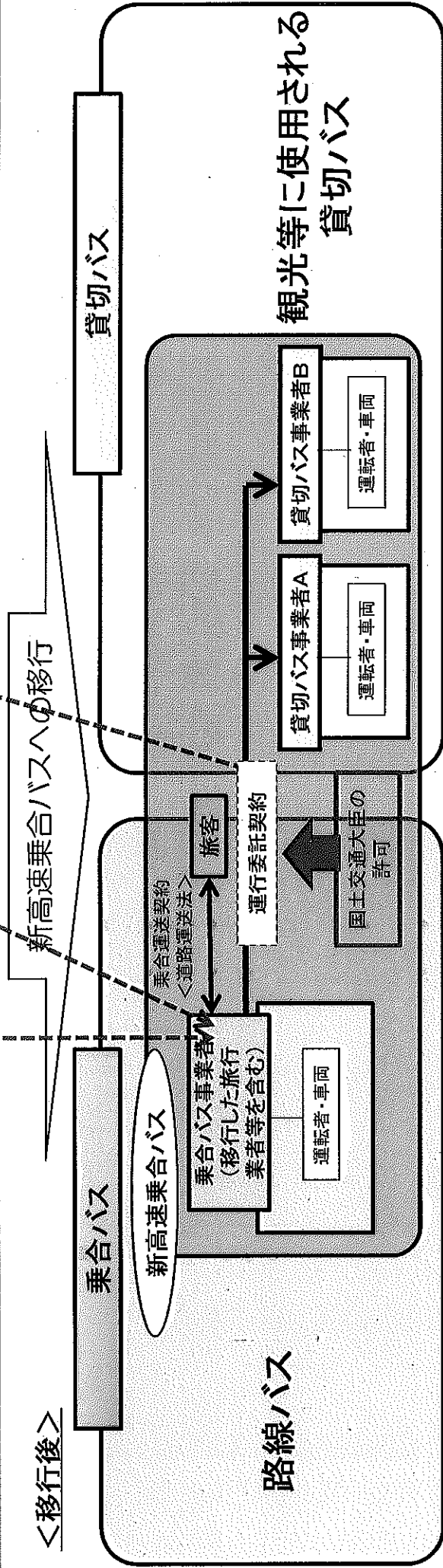
	<p>新高速乗合バス(前回2月12日に提示済)</p> <p>※貸切バス事業者が受託する場合も含む</p>	<p>観光等に使用される貸切バス(今回3月7日に提示)</p>
<p>夜間</p>	<p>○距離:実車距離400kmまで *ただし、特別な安全措置を講ずる場合は500km</p> <p>○時間:運転時間9時間以内</p> <p>○連夜の乗務:連続4夜まで *ただし、400km超は連続2夜</p> <p>*自社運行の場合、あらかじめ一定期間の乗務計画を定められることから、例外措置あり</p>	<p>○距離:実車距離400kmまで *ただし、特別な安全措置を講ずる場合は500km</p> <p>○時間:運転時間9時間以内</p> <p>○連夜の乗務:連続4夜まで *ただし、400km超は連続2夜</p>
<p>昼間</p>	<p>○距離:実車距離500kmまで *ただし、特別な安全措置を講ずる場合は600km</p> <p>○時間:運転時間9時間以内</p> <p>*自社運行の場合、あらかじめ一定期間の乗務計画を定められることから、例外措置あり</p> <p>*一時間以上のまとまった休憩を入れる場合、例外措置あり</p>	<p>○距離:実車距離500kmまで *ただし、特別な安全措置を講ずる場合は600km</p> <p>○時間:運転時間9時間以内</p> <p>*一時間以上のまとまった休憩を入れる場合、例外措置あり</p>

参考資料2

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： なし 昨年7月 夜間のみ策定 昨年12月 夜間のみ策定



交替運転者の配置基準： 前回(2月) 夜間及び昼間の基準提示 今回(3月) 昼間の基準提示、夜間の一部修正

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)

「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

貸切バスの安全対策(7月より適用予定)

「昼間の貸切バス」の配置基準策定、 「夜間の貸切バス」の配置基準一部修正

- 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
- 一日の運転時間が9時間を超える場合
- ただし、一時間以上のまとまった休憩を入れる場合を除く
- 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

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

今後の予定

「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」の一部改正案について（案）」に関するパブリックコメントの募集について

平成25年2月19日

<問い合わせ先>

自動車局安全政策課

(41-625)

今般、国土交通省では、別紙のとおり、「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」の一部改正案を制定することを予定しております。

つきましては、広く国民の皆様からこの案に対するご意見を以下の要領で募集いたします。皆様からいただいたご意見につきましては、担当部局において取りまとめた上で、最終的な決定を行う際の参考とさせていただきます。なお、今後、平成25年3月に開催予定の「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」における議論を経て、必要に応じて所要の修正を行った上で決定する予定です。

なお、意見に対する個別の回答はいたしかねますので、あらかじめその旨ご了解願います。

意見公募要領

1. 意見募集対象

「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」の一部改正案について（案）」

2. 意見募集期間

平成25年2月19日（火）～平成25年3月20日（水）（必着）

3. 意見送付方法

別添の意見提出様式に、氏名、住所、所属（会社名又は所属団体名）、電話番号、電子メールアドレスをご記入の上（又は同等の記載事項を記載したものにより）、以下のいずれかの方法で送付して下さい。

(1) 郵送の場合

〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3

国土交通省自動車局安全政策課 パブリックコメント担当 あて

(2) 電子メールの場合（テキスト形式でお願いいたします。）

電子メールアドレス：anzenseisakuka@mlit.go.jp

国土交通省自動車局安全政策課 パブリックコメント担当 あて

※電子メールの件名を「「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」の一部改正案について（案）」に関するパブリックコメント」として下さい。

(3) FAXの場合

FAX番号：03-5253-1636

国土交通省自動車局安全政策課 パブリックコメント担当 あて

4. 留意事項

- ・ ご意見を正確に把握するため、電話等によるご意見はご遠慮願います。
- ・ いただいたご意見に対する個別の回答はいたしませんので、あらかじめその旨をご了承願います。
- ・ いただいたご意見は、住所、電話番号、電子メールアドレスを除き公開される可能性があることをあらかじめご了承下さい。（匿名を希望する場合は、意見提出時にその旨お書き添え願います。）

「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」の
一部改正案について

平成25年2月
自動車局安全政策課

1. 背景

平成24年4月29日の関越自動車道における高速ツアーバスの重大事故が発生したことから、夏の多客期の緊急対策として、夜間運行を行う高速ツアーバスにかかる交替運転者の配置基準（平成24年7月20日施行）を策定した。

今後、高速ツアーバス等^(※)については、平成25年7月末までのできるだけ早い時期を目標に高速乗合バスへ移行させるべく指導することとしているところ、緊急対策の実施状況や既存の高速乗合バス事業者の長距離運行に係る運行管理の実態調査の結果を踏まえ、高速乗合バス移行後の交替運転者の配置基準を策定する必要があることから、下記の内容について検討しています。

※「高速ツアーバス等」とは、高速ツアーバス及び会員制高速バスをいう。

2. 検討内容

別紙の通り、旅客自動車運送事業運輸規則第21条第6項及び第24条第1項に関し、「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」の一部を改正し、高速乗合バスの交替運転者の配置基準等を定めることとする。

3. 今後のスケジュール

意見募集	2月19日（火）～3月20日（水）
公 布	3月29日（金）（予定）
施 行	8月 1日（木）（予定）（別紙Ⅰ. 4.（2）及びⅡを除く。） 来年1月 1日（水）（予定）（別紙Ⅰ. 4.（2）及びⅡに限る。）

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）

以下の通り、旅客自動車運送事業運輸規則（以下「運輸規則」という。）第21条第6項及び第24条第1項に関し、「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」（以下「解釈運用」という。）の一部を改正し、高速乗合バスの交替運転者の配置基準及び遠隔地点呼の強化について定めることとする。

I. 高速乗合バスの交替運転者の配置基準（運輸規則第21条第6項の解釈運用関係）

1. 用語の定義

- (1) 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つて、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」

- (2) 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つて、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もその運行の用に供する運行をいう。
- (3) 一日の乗務：一人の運転者が一日（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。
- (4) 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。
- (5) 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。
- (6) 昼間運行：夜間運行に該当しない運行。
- (7) 一運行：一人の運転者の一日の乗務のうち、回送運行を含む運転開始

から運転終了までの一連の乗務を一運行とする。ただし、実車中以外で一時間以上のまとまった休憩をとる場合には、その後でそれぞれ別の運行とする。なお、同じ一日の乗務の中で二つの夜間運行に連続して乗務する場合には、一時間以上のまとまった休憩を挟んでいても、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。

(8) 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

(9) 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

2. 高速乗合バスの交替運転者の配置基準(案)

高速バスにあっては、以下の実車距離、運転時間の上限等を超えて運行する場合には、交替運転者を配置しなければならない。

(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一運行の実車距離は原則 400km まで、以下のイ又はロを確保している場合（貸切委託運行にあってはイを確保している場合）に限っては 500km までとする。ただし、貸切委託運行以外の場合であって、⑤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 運行前の休息期間を11時間以上確保していること

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こと

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 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 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（一運行の実車距離が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。

⑤ 一運行の実車距離 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一運行の実車距離 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から④まで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一運行の実車距離は原則 500km までとする。

ただし、運行前 1 1 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 600km までとする。

② 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。

(3) 一日の乗務に係る規定

① 一日の合計実車距離

一人の運転者の一日の乗務が、夜間ワンマン運行又は昼間ワンマン運行の一運行のみの場合には、それぞれ 2. (1) ①の夜間ワンマン運行又は 2. (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。

一人の運転者が一日の乗務のなかで、二つ以上の運行に乗務する場合には、一日の合計実車距離は原則 600km までとする。ただし、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。

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回までこれを超えることができる。

3. 現行の交替運転者の配置基準の適用

上記2. 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。

4. その他

(1) 乗務中の体調報告の義務付け

一運行の実車距離 400km 超えの夜間ワンマン運行、1日の乗務の合計実車距離 500km 超えのワンマン運行を行う場合には、運転者は乗務途中で運行管理者又は補助者に電話で連絡し、体調報告を行うとともに、運行管理者又は補助者はその結果を記録し、保存しなければならないこととする。

(2) デジタル式運行記録計による運行管理

一運行の実車距離 400km 超えの夜間ワンマン運行、1日の乗務の合計実車距離 500km 超えの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。

II. 遠隔地点呼の強化（運輸規則第24条第1項の解釈運用関係）

運輸規則第24条第1項において、点呼は対面により行うこととなっているが、運行上やむを得ない場合（遠隔地において乗務が開始又は終了する場合をいう。）は、「電話その他の方法」となっている。現在、「その他の方法」は、「携帯電話、業務無線等により運転者と直接対話できるものでなければならない」となっているが、今後、高速バスにあっては、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疾病、疲労等の確認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（運転者が所属する営業所に設置した装置（以下「設置型端末」という。）及び運転者が携帯する装置（以下「携帯型端末」という。）のカメラによって、運行管理者等が当該運転者の疾病、疲労等の状況及び酒気帯びの有無を確認できる^(注)とともに、携帯型端末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を運行管理者の営業所の設置型端末へ自動的に記録し、及び保

存できる機器)を活用した点呼を行わなければならないものとする。

(注) 実車距離 400km を超える夜間ワンマン運行を行う際の点呼については、動画により随時確認できる性能を有する機器を用いなければならないこととする。

過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援について

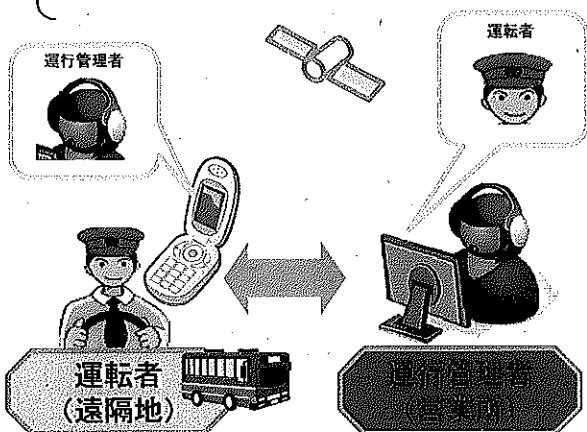
事業の目的

平成24年4月の高速ツアーバスの事故を踏まえ、貸切バス事業者等における過労運転防止のための取り組みを促進するため、営業所を離れた運転者の疲労状態等の把握、運行中の運転者の乗務時間等の状況（運転時間、休憩時間等）の把握等が可能となるIT機器を活用した先進的な取り組みを行っている事業者に対し、必要な機器の導入について支援を行う。

導入支援の対象となる取り組み

(1) ITを活用した遠隔地における点呼機器

- ・カメラ等を通して疲労等を確認
- ・点呼日時、点呼結果等の自動記録 等



(3) 休息期間における運転者の睡眠状態を測定する機器

- ・生体信号により休息期間の睡眠状態を測定
- ・データを活用した安全指導の実施 等



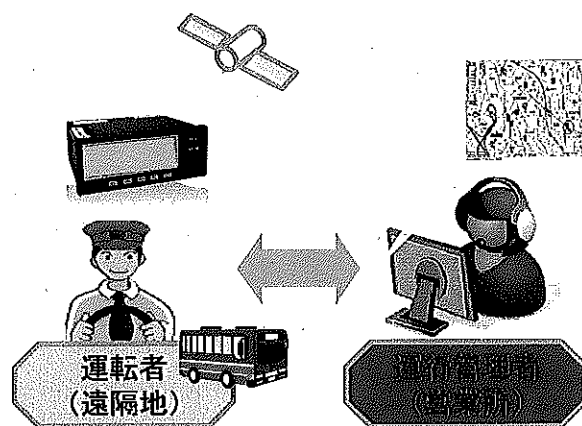
(2) 運行中における運転者の疲労状態を測定する機器

- ・生体信号により運行中の疲労状態を測定
- ・データを活用した安全指導の実施 等



(4) 運行中の運行管理機器

- ・運転時間、休憩時間の把握
- ・GPSを使った車両位置情報の把握 等



期待される効果

先進的な機器の導入により、運転者の過労運転を防止し、居眠り運転等を原因とする重大事故を防ぐ。

夜間の貸切バスを運行する事業者に対する点検の実施結果

- ・平成24年12月から平成25年2月まで、営業所及び街頭にて点検を実施。
- ・点検結果は、101の営業所及び139両の車両を点検し、うち14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
車外に貸切の表示をしていない。	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。(3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	75	0	30	34	0	0	0	139
点検を実施した営業所数 [件]	20	3	9	10	24	10	10	15	101
点検結果に基づく指導書を交付した件数 [件]	0	11	0	0	1	2	0	0	14
主 な 指 導 項 目	運行指示書に必要な事項を記載 していなかった [件]	0	9	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	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	1
	車外に貸切の表示をしていな かった [件]	0	1	0	0	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。