

高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会

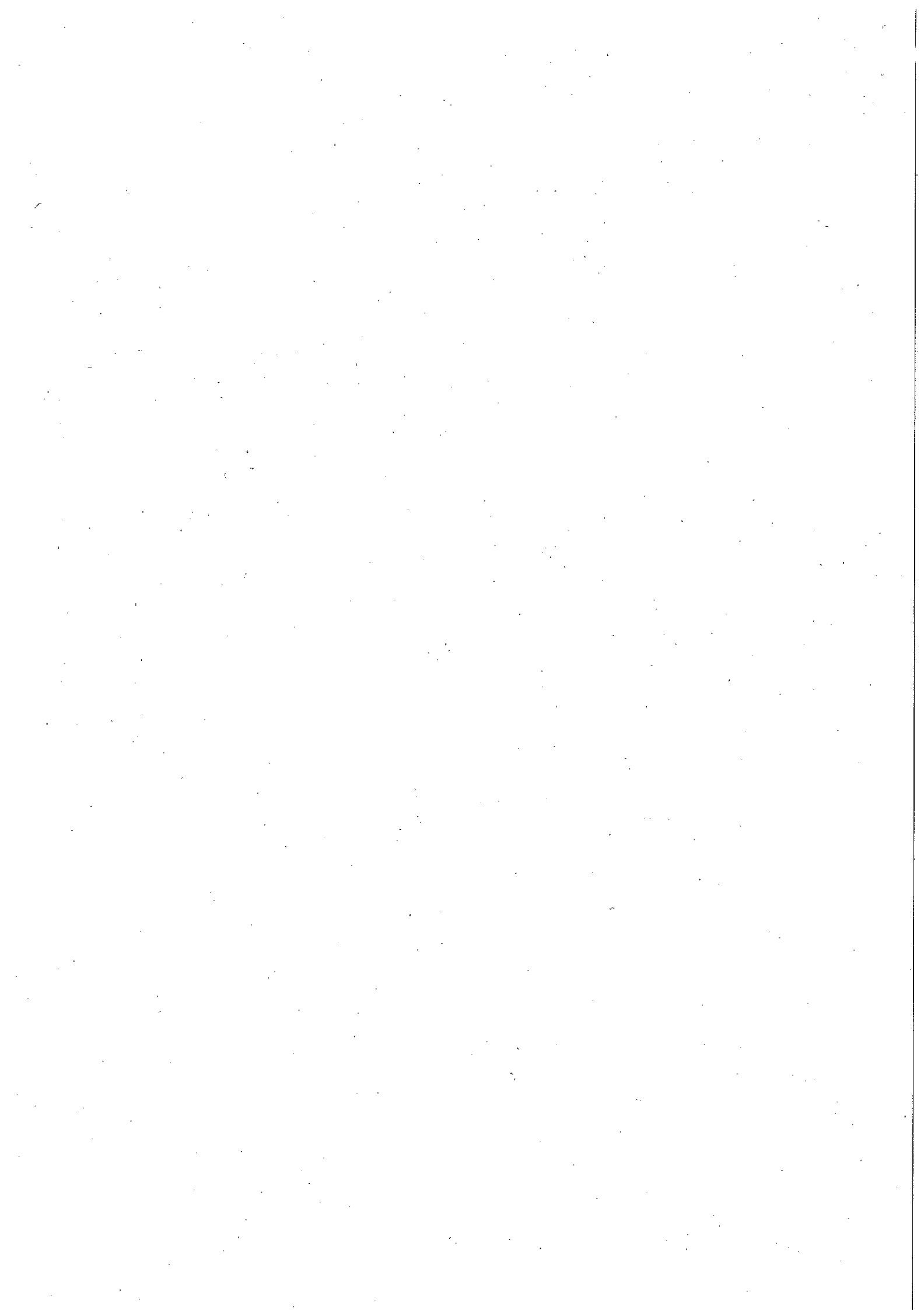
第9回

日時：平成25年3月26日（火） 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

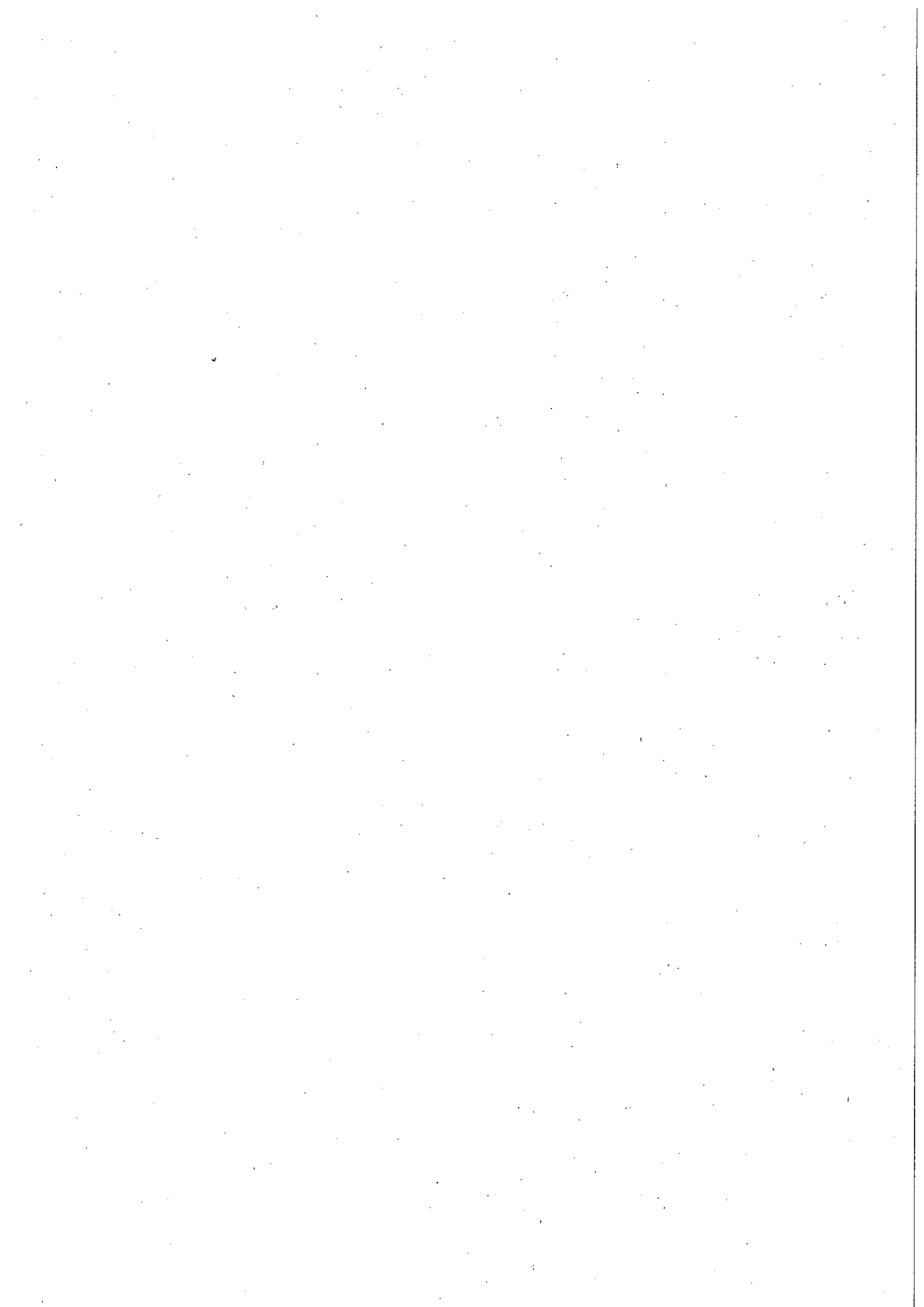
1. 報告書（案）のとりまとめについて
2. その他



<配布資料>

- 資料 1 第8回検討会の議事概要
- 資料 2 高速乗合バスの交替運転者の配置基準等に関するパブリックコメントにおいて頂いた御意見
- 資料 3-1 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（案）
- 資料 3-2 報告書参考資料 目次（案）
- 資料 4 高速バス及び貸切バスの交替運転者の配置基準の周知について

- 参考資料1 最終とりまとめ（案）の概要
- 参考資料2 各検討会の検討状況
- 参考資料3 バス運転者の労働時間等の改善基準のポイント
- 参考資料4 「「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）【貸切バスの交替運転者の配置基準等】」に関するパブリックコメントの募集について（パブコメ本体資料）
- 参考資料5 過労運転防止に資する機器の導入支援について



第8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3月7日（木）9：30～11：30

2. 場 所

国土交通省（合同庁舎3号館）1階 共用会議室1

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、中條武志、磯村浩子、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

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）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

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)

富田委員

各地区の運行実態を調査しながら、案について議論させて頂いてきた。我々の運行実態を良く踏まえて頂いた。新高速と違い、運行計画が旅行業者等との打合せの中で決まること、毎日の運行が異なること、運行の途中で休みを入れることなど貸切バスの特徴を踏まえて頂いた。前回、武藤局長からお話しがあったとおり、この基準は最低限の基準であり、実態を調査すると、かなりの会社が、この基準以下で実際の運行を行っている。特に歴史のある会社では、安全確保のために個々の会社で労使で決めた基準はこの制度よりもより安全な基準を定めて運行している。我々もこの制度を最低限の基準と考え、より安全な基準を各自が設けて実施していくよう努力して参りたい。

興津委員

制度全体については、納得できるものと思っている。コストに跳ね返ってくることを消費者に分かって頂けるかという点において我々も努力して参りたい。本制度はバス事業者に守って頂きたい制度。ただし、利用者の立場から拘束時間について見直して欲しいという、会員から強い意見が出てきたので紹介したい。通常であれば問題ないと思われるものだが、登山やスポーツ観戦などは、運転して頂くのは2時間半くらいで往復で5時間くらいであるものの、ツアー中、到着地で長い休憩を取った場合、拘束時間を超えかねない。例えば、登山ツアーに参加したツアー客が、体力的に申告よりも劣っており、本来の行程では7時間で完了するところ、時間を延ばしてゆっくり下山する必要があるケースについて、拘束時間を大きくはみ出してしまうというケースが出てしまう。こういったケースに配慮するよう、見直し、あるいは何らかの解釈を出して頂きたい。例えば、運転時間5時間未満で十分な休憩を取れている場合でも、拘束時間が長いとバス会社から最終的に無理な行程を強いられたと言われる場合がある。

拘束時間13時間について、週に2回まで15時間を超える運行が可となっているが、これは渋滞用のバッファ2時間であり、あくまでもバス会社のバッファなので、利用者には見えないところ。全ての形態とは言わないが、中間に4時間以上の長い休憩を取れるものについて、検討頂けないか。実際には自動車局というよりも厚生労働省の基準かもしれないが、解釈を示して頂ければと思う。

佃委員

出された内容を全て賛成という立場ではない。経過から言えば、昨年の関越事故で7名尊い命がお亡くなりになり、これを契機に検討会を立ち上げスタートしたものの。その立場で、働く側からの視点で、いくつかの問題提起をし、これまで議論してきた。今回の資料にある配置基準は非常に分かりづらいというか、用語の定義について、例えば、1運行の実車

距離は運転する実車距離、1日の合計実車距離は乗務する実車距離、1日の運転時間は回送を含めた運転時間である。ドライバーにとっては、あくまでも距離については運行管理者の点呼を受けて、出発して帰庫するところまでが、実車距離と見るべきではないか。前回はお客様が乗ったところから降りたところまでを実車距離とすると表現していたが、その表現が変わっている。実車距離の中に回送距離を含まないのであれば含まないと書き、回送距離を含まないけれども、回送が50km以上など長い場合は、その限りではないとするなど、配慮しなければならない。以前に、私鉄総連からも意見が出たが、例えば、半島の多い地域などでは、半島の先のお客様を迎えに行く場合は、実車距離が400kmでも、実際にドライバーがハンドルをもつのは600kmとなる場合もあり得る。実車距離は、本当にドライバーがハンドルを握る区間を実車距離とすべきである。

また、資料2-1の2頁目の、休息時間の関係で、11時間の休息の確保について、一般乗合については1ヶ月で平準化して1ヶ月間の労働時間を決める。貸切の場合は旅行者からの要望によると、なかなか労働時間も分からないということもあるが、旅行者から突発的に依頼が入るわけではなく、少なくとも1ヶ月前までには行程も分かっているので、バス会社として一定の計画は大まかでも成り立つ。突発的なものが発生するという点について、その場合は、やむなくそういう場合があるというのが現状であり、その表現について考えて頂きたい。

また、①の口の仮眠施設について、前回は指摘したが、例えば400km以下の貸切でも、高速乗合バスでも、途中仮眠する場合がある。その際に、リクライニングという表現があるが、国土交通省から過去に出している通達で、運転者がきちんと足を伸ばせる場所をリクライニングとしているので、単にリクライニングではなく、身体を伸ばせるという言葉を入れて頂かないと問題がある。

また、1週間で3回までと2回までと2パターンにあるが、なぜ、乗合と貸切で分けるのか。2回なら2回とシンプルにして頂きたい。3回が問題という訳ではなく、片方が2回で片方が3回というのはわかりにくい。

それから、IT 点呼やデジタコについて、いつまでどういう形で導入するのか整理して、どのような機器を認めていくのかという点も整理する必要がある。飲酒検知も一昨年から施行しているが、飲酒検知すれば良いということとなっている。100円ショップでも飲酒検知器を販売している。それでも法的には問題ない。少なくとも、お客様の命を運ぶという事業であれば、最低限、飲酒検知の機能要件として、保存ができるような機能を定めないと意味がない。ITも含め、飲酒検知の対策を強化すべきである。

また、バス協会も我々も、参入規制について、車両数を上げるべきではないかという議論をしてきたので、きちんと、文書化すべき。それをやらずに参入を認め続けるということに問題があるのではないか。例えば、10両の会社で、業務を受け、それに対して、器具を設置し、過労を防止できるという体制を作れるが、5両の会社で、日雇いなどを行っている現状がある中、1日の労働時間などが守られているのかということ、そうならない

い。そういう意味で、運行管理者、整備管理者、ドライバー含めて人数をきちんと明記すべきだと思っている。

また、遠隔地の点呼について、分かり易く、どのようなIT機器を利用して、どのように遠隔地の点呼を行うのか、明確にして頂きたい。

最後に、EUの基準を出して頂いているが、働く環境が違うので、これと単純に比較はできないと考えている。これを基準策定の参考にはしないで頂きたい。

事務局

興津委員のご意見について、拘束時間は、原則13時間、週に2回まで15時間超えが可で最大16時間となっているところ、旅行会社とバス会社の間の契約が13時間の範囲でないと契約ができず、それを超える運行を委託すると無理な運行を強いていると言われてしまうというのが興津委員のご指摘かと思う。

このご指摘について、乗務時間等の基準では拘束時間は最大16時間となっているため、この範囲で契約していれば、無理な運行を強いているということにはならないと考えられる。今回の基準の設定と直接リンクするところではないのかと思うが、この点については、厚生労働省の基準を引用していることもあるので、後ほど厚生労働省からもコメントを頂ければと思う。

佃委員からのご指摘について、夏の緊急対策のときから、距離については、実車距離で決め、回送運行を含む運転時間について上限を決めることにより、回送を含む長時間運転が発生しないように配慮している。今回の貸切バスの基準でも書かせて頂いているが、実車距離の中に回送運行は含めていないが、運転時間の中には回送運転も含むという考え方で基準を設定している。前回、そこがわかりにくいというご指摘があり、基準案の運転時間の定義において「回送運行も含む」と明記させて頂いた。新高速乗合バスの基準についても、ご指摘を踏まえて、明記させて頂きたい。

また、バス会社でも当然計画があるので、基準を満たすようにやるべきではないかという問題についてはご指摘の通り、あくまでも運行計画し、当該一運行の中でワンマンかツーマンか決めるためのものであるが、乗務時間等の基準を遵守するよう勤務計画を作る必要がある、これについては当然、運行を請け負った後に、どのように運転者に配分するか、計画の中で基準を満たした上で運行頂くこととなる。

仮眠施設については、新高速乗合についても、夜間400km超えの運行を行う場合に連続1時間以上の仮眠を定めている。新高速乗合については、前回議論した際に、床下仮眠施設としている。貸切バスについては、第6回検討会でスキーバスの基準を議論した際に、リクライニングシートを認めることとしたが、これに関しては、身体を伸ばせるものでなければならないと明確化していたところ、今回、この注意書きがないが書きぶりを統一させて頂きたい。

また、貸切バスが2回という点がわかりにくいというご指摘があったところ、新高速乗

合についても、運行計画段階では、週に2回で運行されているのが実態。但し、例えば、週の前半に9時間超えの運行を行い、その週の後半に運行計画上8時間半の運行を行い、結果的にそれが9時間を超えてしまったという際に、それを違反とするのは厳しいだろうという観点から、バッファを持たせて実績ベースで守るべき基準としては3回と提案させて頂いた。今回、貸切バスについては、運行計画上ということで設定したことから、2回にさせて頂いたもの。

IT 点呼機器の施行のタイミングについて、まず、基準全体は4月に公布して、7月末に新高速乗合制度に高速ツアーバスが移行する際に合わせて本基準を施行したいと思っていると、機器の導入を要する部分については一定の猶予期間が必要であるため、来年の1月から施行することとしたい。導入する機器の内容については、新高速乗合の際に説明させて頂いたものと同様のものを想定している。

事務局

佃委員から、アルコール検知器の取扱いについて、ご指摘頂いたが、現在、アルコール検知器の具体的な性能要件を定める方向で検討しているところ。併せて、携帯型のアルコール検知器を携帯しなくてはならないという点について、共同運行の場合は、一定の条件を満たした場合は、共同運行先の機器を使用することを認めて欲しいという点についてもご意見頂いており、検討しているところ。

坂審議官

興津委員からご指摘頂いてた拘束時間について、今回の検討会では、これまでの乗務時間等の基準を前提として、さらに、今回検討の対象としているバス事業のあり方を踏まえて、より安全にするためにどのような基準を定めるべきか、この場で検討させているところ。さらに全体の大枠の基準をゆるめるという議論については、ややこの検討会の枠を超えてしまうのかなと思う。

厚生労働省

拘束時間について、直ちにお答えするのは難しいが、いずれにしても改善基準告示は過労運転防止のために設けている問題であるので、国土交通省からお話しあったように、まずは今回の基準を遵守することが、安全のための第一歩であると考えている。

興津委員

安全を担保する事は重要。但し、安全な行程を組むために、登山では行程に余裕を見てもおかねばならないところ、拘束時間の規制のために、これを縮めないといけないうこととなっている。運転者は乗客の観光中に休憩を十分に取っているということについて、考慮頂けないかということ。途中で長い休憩を取った場合には拘束時間から外してもいいと

いう解釈を何とかして頂けないかというところ。全体として、直接連動しないと思うが、運転時間と休憩時間が拘束時間と連動して、利用者から意見があったということをご承知おき頂きたい。今、ご発言させて頂いた部分については、十分知った上で発言しており、事務的にも十分にお話しさせていただいた上での発言としてご了解いただきたい。

磯村委員

今までのご説明、ご発言の中から、実態を踏まえた配置基準であって、実施可能な案であること、安全を考慮した最低基準であるということをご前提に了解できる。貸切バスについて事前に運行計画が検討されるということで、それから広告があると思うのだが、広告の中で、今まで利用者に対してなされてきたPR、車内外の表示やアナウンスなどで、運行計画についても利用者に分かる形にしていきたい。

小田切委員

単刀直入に、複雑になってしまっているという印象であるが、それぞれに理由があつての検討の結果なので仕方がないのかなと思っている。私自身も覚えきれないという印象。重複は避けるようにということだったが、昼間一運行の500km超えの場合に、運行前11時間の休息の条件を除いているというお話しがあつたが、これがないことによって、甘くなることはないのかということ懸念している。ただ、新高速乗合の場合も1回20分以上の分割可の1時間の休憩を入れている場合を除いては、運行前11時間の休息ということなので、実質、貸切の場合には、休息が取れるのかなという理解でいる。

鎌田委員（東洋大学）

配置基準案について、複雑であり、いくつかの点で整理して考えておく必要がある。まず、ポイントを絞るために、資料2-2の2頁2の問2-1。だが、新高速乗合バスの場合と比較して、運行前11時間の休息期間が貸切バスから落ちている理由として書かれているのが、運行を受注する計画段階で判断をしようという視点で、乗務実績に関係する運行前休息は基準に入れられないという理由だと思う。それから、問2-2の運行計画上の運転時間9時間について、新高速乗合バスの基準では、実績ベースで遵守するということが本基準が用いられているが、貸切バスの場合ははっきりと運行計画上となっている。運行を受注する計画段階でワンマンかツーマンかを決める必要があることから、いわば実績ベースでなく、運行計画上という文言が付いているということかと思う。性格付けという意味では、基本的な考え方に示されており、問1の3つめの③に運行を受注されてい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分かり易く基準適合性を判断できる必要があるとなっている。この趣旨は交替運転者の配置基準がいわゆる就業条件の基準というよりも委託条件の観点が強いのだと思う。それ自体が悪いというわけではなく、確かに

貸切であるため、発注者と受託者で労働条件を確保するための契約条件をこういった形で規制するのは悪いことではない。むしろ、実効性を確保する上で必要なものだと思う。ただ、委託条件をこういう形で規制しても、拘束時間等の労働条件については、各受託会社でクリアしなくてはならない。これは逃げられない。運行前11時間休息とか、運行計画
上運転時間9時間といっても各バス会社は実績ベースで確保していくという考え方であるべき。交替運転者の配置基準の位置づけは委託契約段階で実効性を確保するものという考え方は分かる。ただ、これから、実効性確保の観点で、各バス会社にこの考えでしっかりと運転者の過労運転を防止するために、具体的にその会社で、どのような就業条件の確保を図っているか、指導監督しなくてはならないと思う。これ自体について不合理という訳ではないが、これが契約条件の確保なので、バス会社でしっかりと確保するための手立てを考えていただきたい。

中條委員

基準については、実行可能性、有効性を考慮して、かなり系統的に作成いただいた。あとはどうやって実践していくかという点が大きな問題。どのように実践していくか、いろいろな意味で考えなければならない。参考資料5で点検結果を示してあり、大きな違反はないが、14件の違反がある。原因を記載いただいております、14件のうち6件は法律が変わった時に社内ルールに展開する仕組みが弱いものである。また、14件中5件は社内ルールにはなっていたが教育が徹底できていなかったというもの。さらに、3件はうっかり間違えるによるものであり、うっかり間違いを防止する活動の強化が必要と思われる。これらをいかに各事業者で実践いただく体制を構築するか検討いただきたい。

大聖委員

運行の記録をちゃんと取るというのが大事だと思っている。保存でき、残しておけるものであって、チェックの簡易さが非常に重要。バス会社でうまく実施していくということだが、IT技術が進展しているので、記録のしやすさ、透明性、保存性を担保する事で基準が実際に履行され、守られて有効な制度になると思う。エコドライブに携わっているが、記録をとるとというのが最も有効とされており、事業者の取り組みが進展するので副次的なプラス効果を狙っていただきたい。

事務局

磯村委員から利用者へのPRのご意見あった。貸切バス事業者とともに利用者にも広く認識いただくよう取り組みたい。小田切委員から、運行前11時間について緩くなったのではないかというご意見があったが、11時間の休息が確保されていても運行中に1時間の休憩を取らなくてはならないので、基準が緩くなっているわけではないとご理解いただきたい。

鎌田委員からのご意見の通り、委託契約条件なのか実績ベースなのかという点について、配置基準の中で両方が混在してわかりにくくなっているが、資料2-1の3頁の3.に書いているように、乗務時間等の基準として実績ベースの基準も残ることとなる。その意味で、実績ベースでの運転時間管理も行わなければならないが、今後、しっかりと指導監督を行って参りたい。中條委員からのご指摘で参考資料5についてお話しあったが、先月まで一斉点検を実施しており、それを纏めた資料である。以前のご指摘を踏まえて、見つかった違反については、なぜ守られなかったか分析しつつ指導して参りたい。大聖委員から運行記録が取れていることが重要であるというご指摘があったが、そういった観点で、できるだけデジタコによる運行管理、もしくは、IT 点呼機器で飲酒結果を自動的に記録するシステムがあり、こういった機器の普及拡大等により運行管理の記録の徹底について努めて参りたい。

坂審議官

鎌田委員からのご指摘について、今、事務局からご説明させていただいたとおり、実効性の担保の対応を併せて進めて参りたい。また、大聖委員から記録についてご指摘頂いたが、技術的にお示しさせていただいた基準について、デジタコを導入したのも、実際にどのような形で運行しているのか分かり易くするという趣旨でもあり、併せて進めて参りたい。

小田委員

以前から、事務的に相談頂き、専門的に検証しており、この基準についてどこがおかしいなどの意見は特にはない。今日の話の中で改めて、貸切バスは路線バスとがらりと形態の違う商売であり、現実には旅行業者なくしては成り立たないもの。体制は旅行業者と切っても切れない関係の中で運行している。興津委員が触れたが、全体の拘束時間について、ハイキングツアーで、運転時間が短い、休憩時間が長く、結果的に拘束時間の振幅が大きくなるというケースがあるのは事実。我々も貸切ツアーでハイキングツアーを組むことがあるが、往々にして、体力差や年齢差によって、時間がかかるということはある。これについて、日本山岳協会から指導を受けた結果であるが、我々自身で、自家製の案内標識を作り、同行するなどの安全のための対応している。旅行業者とバス会社は切っても切れないという関係があり、例外かもしれないが、麓で、地図を渡して、終点で待っているというケースで振幅は大きくなりやすい。現実にはそのような事故も起きている。結果として拘束時間が長いという意味においては、他の議論があるが、商品作りの段階で、そういうことが起きないようにフォローときめ細かい商品作りが必要であり、バス会社自身も然りではあるが、旅行業者も一層の配慮を頂ければと思う。乗合バスの場合は、ほぼ決められたダイヤで走るので、運行計画と運行実績の差はほぼない。貸切バスは、これとは異なり、地域の道路事情などに応じた大きな変動が起きやすい。これを指針にするとか、通達にするという気はないが、例えば、決められた範囲の9掛け、8.5掛けなどの商品作り

をするべきではないかと思う。

旅行業者の大手でも制限ギリギリの商品が多数ある。何かあるとすぐにオーバーしているというのが現実であり、そういうことを踏まえると、厳しい基準が決まると一層の努力が必要であるが、商品作りをする際、一種の努力目標的な指針がないと、特に貸切や観光ではルール違反につながりやすい。

また、高速、新高速、貸切も詳細にルールを決めたので、私自身も実際にこれを計画ベースと実績ベースでどうやってフォローしていくのが難しく、早速これを対応できる社内管理体制のソフトを開発しないと、意識があっても手漏れが生じてしまう。実際に、10両は5両の会社がこれを守れるか、この内容にあったソフトを開発しないと難しいのではないか。我々の問題ではあるが、そういうことも頭に入れて進めていかないと現場では受け入れられないということが起きやすいということを申し上げておきたい。

村瀬委員

旅行業者の企画担当者のご認識は非常に重要になり、我々、高速ツアーバス会社も旅行業者との共同で運行をしている仕組みを取っているものだが、一般の旅行でも旅行を企画する発注者の認識が非常に大切になってくる。

事務局

実効性の確保については、資料でも申し上げたが、街頭検査や監査においてチェックすることとなるが、事業者自らがこの制度を理解し、これに則った取り組みをして頂き、旅行業者にもこれを理解し、企画して頂くという仕組みが重要。現在、契約の書面化も進めており、新たに、自己点検ということで、あり方検討会において、ルールに則った取り組みを行っているか自らがチェックし、それを運輸支局に提出する等の取り組みを進めて参りたい。

坂審議官

バス事業者、旅行業者の関係の皆様が守れるようにサポートするような取り組みを進めて参りたい。

杉山委員

基本的には第一回から議論させて頂き、本日で一通りということになるが、第一回からデジタコやIT点呼の義務づけを求めてきて、そういったものが入ったことについて評価できる。一方で、佃委員が仰るような不十分な点もあるが、一步二歩は確実に前進したのではないかと捉えている。デジタコ搭載の義務化ができたとしても実効性の確保と関係し、搭載すればいいという問題ではなく、どのように管理していくかという問題があり、そのためどのようにうまく運用していくのが工夫する必要がある。まじめにルールを守ら

ない事業者があり、そういった事業者が全体の安全確保に対してどのような影響を与えるか踏まえ、もう一步踏み込んで頂きたい。

拘束時間の見直しの話があり、それぞれ、答弁があったが、労働界の意見としては、厚生労働省の改善基準告示が最低限のベースであるということ踏まえて、どのように過労運転防止をするのかという点を議論してきた。複雑ではあるが、相当な基準ができてきたため、今後、厚生労働省の改善基準告示の検討が求められるのではないかと思う。トラックやタクシー業界もあるので、今回の基準がどのような効果を生んでいくかという検証も含めて検討課題になると思う。その際は労働安全衛生という意味で、厳しくしていくというスタンスで進めるのが適切と考えている。

鎌田委員（交通労連）

全体的な距離、時間の基準に文句をいうことはない。以前も申し上げたが、旅行業会に入っている旅行者、バス協会に入っているバス事業者以外の者にどのように徹底させるかというのが一番の問題。過労防止という観点では、先ほどの小田委員のコメントの通り、貸切バスの運行は日々異なるため、運転者1人の負担が非常に大きく、今では、埼玉の奥の方までの自宅配車もあり、実際に行かないと大型車両が入れるかどうか分からなかったり、一方通行で入れなかったりする。なおかつ、乗客が信号停車中にカラオケをして、うっかり人身事故を起こしたこともあった。観光バスについてはドライバーの負担が大きいために、ガイドや車掌を乗せることを義務付けられないか。ガイドは利用者からしたら案内者としか考えられていないかと思うが、そもそも法律上は保安要員として運転者をサポートするために始まったもの。そういったものもフォローする形で検討会を継続して開催頂き、是非継続してご検討頂きたい。

清水委員

距離の関係、時間の関係については概ね了承したい。どうしても案についてという文章よりも、概要資料に目がってしまうので、周知徹底を図っていくためにも、簡潔な資料があれば良いのではないかと思う。例えば、乗務時間等の基準の2日平均で9時間という点も守り、なおかつ今回の基準も守るということで、10時間、10時間、9時間という連続した運行があると、乗務時間告示に違反することになるということも含めて表す資料を作成頂きたい。

事務局

貸切バスの配置基準で、簡単なリーフレットを作成しており、同様に一覧できるような資料を作成していきたい。ルール自体が複雑であるため、細部についても分かるような資料を作成していきたい。例えば、参考資料2などのように全体感がわかるものと、詳しい中身がわかるものを作っていくたい。

坂審議官

フォローアップについて、いろいろな形で検討している。全体の会議のフォローアップという形も含めて考えて参りたい。

鎌田委員（交通労連）

670kmの指針が完全に廃止されるということについて、明記頂きたい。

事務局

ご指摘の通り、明記させて頂く。

酒井座長

それでは、実効性について、わかりやすさという観点で、事業者、利用者含めて理解できるようにご配慮頂き、本基準について了解頂けるか。

佃委員

先ほどのコメントの中で、参入規制について、事務局から回答が無かったのだが、5両ではどうにもならないという話しもあったが、最低必要要員くらいは明示すべきではないか。そうしないと、今回の基準が生きてこないと考えている。

坂審議官

参入規制についてはバスのあり方検討会において議論させて頂きたい。

酒井座長

それでは、今回の基準案通りに決めさせて頂き、パブリックコメントに入りたいと思う。

（議題2. 資料3. について事務局より説明）

酒井座長

短期間の中で資料を纏めて頂いた。学識的には健康管理は1次予防、2次予防、3次予防としてわけて考えている。2次予防というのは早期発見・早期治療で、こういった健康起因の疾病の特性で、今の医療技術はどんどん上がってきているので、どのように早期発見していくのかという議論と、3次予防というのは一度疾病になった方について復帰するためにどのように対応するかという点で特にメンタルの面で検討されるもの。問題は1次予防で原因になる要因を除こうという観点で、生活習慣管理をしていくのがその1つ。ま

たとえば5頁にある脳疾患について、運送業の割合が高いと出ているが、個人の働き方が非常に大事であるという点で、1次予防が非常に大切になる。過労運転防止につなげるために、個人の要因だけでなく働き方を変化させて、基準を見直すという視点が非常に重要で、今回のような基準は、まさしく1次予防という視点でもある。そういう視点にて、さらに内容を充実して頂ければ幸い。

事務局

第9回は3月26日（火）10：00～12：00に開催させて頂く。

パブリックコメントにおいて頂いた意見

【1. 新高速乗合バスの交替運転者の配置基準等へのコメント】
(コメント者数：31者)

対象部分	コメント
(1) 配置基準について	①改善基準告示との整合性も踏まえ、一本化すべき。(1件)
(2) 実車距離基準について	①「実車距離」を「総走行距離」に修正すべき。(16件)
(3) 夜間ワンマン運行に係る一運行の実車距離について	①夜間運行はすべて2人乗務とすべき。(1件)
	②連続1時間以上の休憩を2時間以上とすべき。また、利用者の人数の確認や車両点検の時間は別途確保すべき。(2件)
	③夜間の一運行の実車距離は「二日を平均して原則400km」とすべき。また、昼間も同様「二日を平均して」とすべき。(2件)
(4) 夜間ワンマン運行に係る仮眠施設について	①仮眠施設について、リクライニングシート等も認めてほしい。(1件)
	②独立した場所や、空調設備を配備した車両で仮眠できる場所がある場合にのみ仮眠施設とすべき。(1件)
(5) 勤務回数制限について	①勤務回数制限はわかりにくく、交番担当者の業務が複雑となる。チェックがしにくい体制となり、違反発生にも繋がるのではないか。(4件)
	②勤務回数制限は、1週目の起点日を明確に定めないといけないのではないか。(1件)
(6) 夜間高速道実車運行区間の連続運転時間について	①1人乗務における高速道実車運行区間における連続運転時間は、改善基準告示で十分であり不要である。(5件)
(7) 夜間運行の実車運行途中における休憩の確保について	①夜間運行の実車途中における休憩は、改善基準告示で十分であり不要である。(5件)
	②夜間運行の実車途中における休憩は、1回の休憩時間を20分以上とすべき。(1件)
(8) 個別審査による特認について	①貸切委託運行であっても、受託者が委託者と同様に乗務訓練等を実施している場合は、運行を可能とすべき。(1件)
	②個別審査において、「連続仮眠3時間以上の休憩を有する過労運転防止対策を実行している」を付け加えるべき。(1件)
	③個別審査による特認については、既存の事業者に影響が出ないよう柔軟な審査をお願いする。(1件)
	④個別審査の内容が曖昧である。(5件)
	⑤実質的な上限距離の撤廃に等しいことから、個別審査で特認を認めるべきではない。最低でも猶予期間を設けて廃止すべき。(5件)
	⑥個別審査申請時は時間やキロを詰めている可能性もあることから、厳格にチェックすべき。(1件)

(9) 昼間ワンマン運行に係る一運行の実車距離について	①昼間1人乗務の一運行に実車距離は、従前の乗務距離による交替運転者の配置の指針についての670kmとすべき。(5件)
(10) 昼間高速道実車運行区間の連続運転時間について	①昼間ワンマン運行に係る規定の高速道実車運行区間の連続運転時間について、「連続運転時間は概ね2時間までとする」とされているが、昼間便については制限を緩和され、「5分以上の運転の中断により連続運転時間は概ね3時間までとする」との取扱いをお願いしたい。(1件) ②1人乗務における高速道実車運行区間における連続運転時間は、改善基準告示で十分であり不要である。(5件)
(11) 昼間一日の乗務に係る合計実車距離について	①昼間一日の合計実車距離は改善基準告示の適用で十分であり不要である。(5件) ②昼間一日の合計実車距離は500kmを超えるべきではない。(1件) ③昼間一日の合計実車距離600kmを超えることは認めるべきでない。(1件)
(12) 昼間一日の乗務に係る運転時間について	①昼間一日の1人乗務の運転時間は「原則9時間」という規定でなく、「9時間」と確立すべき。また、週3回までは超えることができる根拠を明確にすべき。(1件)
(13) 乗務中の体調報告の義務付けについて	①体調報告について、夜間・長距離の両方において、実施するタイミング等も定め、安全対策として効果的なものとする(1件)
(14) デジタル式運行記録計による運行管理について	①デジタル式運行記録計解析用機器等を含め、バス事業における安全対策のための助成措置について、大幅な予算拡充をお願いする。(4件) ②移行期間を設けてすべての高速バスの運行について、デジタル式運行記録計の装備を義務付けるべき。(5件)
(15) 遠隔地点呼の強化について	①遠隔地において、同乗者は第三者に含めないようにすべき。(7件) ②点呼に立ち会った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には責任を負わせるべきではなく、そのことを明記すべきである。(2件) ③遠隔地での点呼については、第三者の立会と立会できない場合の方法の選択は、事業者の判断に委ねるべきである。(2件) ④IT機器による点呼を「できない場合」に限定するのではなく、「事業者が運行管理を補完する設備・体制を有する別の場所」でも可能とするべきである。(2件) ⑤ITを活用した点呼機器について、「ICTを活用した点呼機器」ではないか。(1件)
(16) その他	①高速バスの定義を長さが概ね50キロメートル以上の路線としているが、路線の長さに関わらず適用して頂きたい。(1件) ②新高速乗合バスへの移行期を過ぎても高速ツアーバス形態が残った場合には、第三者の立会又はIT機器による遠隔地点呼の強化は高速ツアーバスにも適用されるべき。(1件)

	③酒気を帯びた状態での勤務を禁止するため、呼気アルコール数値を0とするのが適切ではないか。(1件)
	④「各社の労使間で締結した労働協約が旅客自動車運送事業規則を上回る場合は労使間協約を優先する」ことを付け加えるべき。(1件)

【2. 貸切バスの交替運転者の配置基準等へのコメント（3月25日現在）】
（コメント者数：5者）

対象部分	コメント
(1) 実車距離基準について	①「実車距離」を「総走行距離」に修正すべき。(1件)
(2) 仮眠施設について	①片道50キロ以上の回送は、回送前の宿泊や回送後の宿泊を義務付けるべきである。(1件)
	②夜行バスにおいて、仮眠席は一般席と同様であり、確実な休息期間の確保を求めたい。(1件)
(3) デジタル式運行記録計による運行管理について	①デジタル式運行記録計の情報、輸送の安全の確保が最も重要であるが、コスト、管理面でバス事業者の負担が大きくなるため、デジタル式運行記録計解析用機器等を含め、バス事業における安全対策のための助成措置について、大幅な予算拡充をお願いする。(2件)
(4) 遠隔地点呼の強化について	①ドライブレコーダーの映像を活用して強化を図られたい。(1件)
	②ITを活用した点呼機器の導入にあたり、助成措置の予算拡充をお願いする。(1件)
	③アルコール検知器の身代わりを防ぐ、今後のモバイル検知器の使用方法と指導を望む。(1件)

「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（案）

高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会

平成25年3月26日

目次

はじめに	1
（委員名簿）	2
（検討会開催経緯）	3
1. 高速ツアーバス等の夜間運行に係る緊急対策等について	5
（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	6
①交替運転者の配置基準	6
②「夜間の高速ツアーバス等の交替運転者の配置基準」の実効性を確保するための措置	8
（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	10
①交替運転者の配置基準	10
②「夜間の貸切バスの交替運転者の配置基準」の実効性を確保するための措置	11
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	12
（1）高速乗合バス及び貸切バスの交替運転者の配置基準の設定の考え方	12
①高速乗合バス	12
②貸切バス	13
（2）交替運転者の配置基準の設定	14
①新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	14
②交替運転者の配置基準の設定にあたっての生理学的な検証	15
（3）点呼のあり方	17
①IT機器等を活用した遠隔地点呼の強化	17
②乗務中の体調報告	18
③点呼時の確認事項	18
（4）運行管理体制	19
①バス運行中における運行管理体制の確保	19
②デジタル式運行記録計の活用	19
（5）健康状態に起因する事故防止のための取組み	20
①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	20
②考えられる今後の取組み	21
（6）その他過労運転防止のために配慮すべき事項	21
①ツーマン運行を含む夜間運行に対する配慮	21
3. その他の課題と対応	22
（1）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	22
（2）交替運転者の配置基準遵守の徹底	22
（3）バス利用者への周知のための取組	22
（4）過労運転防止のための旅行業者と貸切バス事業者による連携・協力	23
（5）観光バス等の貸切バスに係る車掌の乗務について	23
おわりに	24

別紙1 過労運転防止（特に交替運転者の配置）に関する従来の規定等.....	25
別紙2-1 平成24年夏の緊急対策.....	29
別紙2-2 平成24年夏の緊急対策のチラシ.....	31
別紙3-1 平成24年冬季の多客期対策.....	33
別紙3-2 平成24年冬季の多客期対策のチラシ.....	34
別紙4 高速バス及び貸切バスの交替運転者の配置基準（案）.....	36
別紙5 健康状態に起因する事故防止のための現状の取組み等.....	44
別紙6 過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援.....	48

はじめに

平成24年4月29日(日)午前4時40分頃、群馬県藤岡市の関越自動車道上り線藤岡ジャンクション付近において高速ツアーバスが乗客45名を乗せて走行中、当該道路の左側壁に衝突し、乗客7名が死亡し、乗客38名が重軽傷を負うという重大事故が発生した。

そのため、国土交通省では、今後、同様の事故が発生しないよう、今回の事故の重要な要因の1つとして考えられる過労運転の防止策を検討することを目的とし、労働科学・生理学・医学・労働法・車両工学・経営システム工学の学識経験者、バス事業者、労働組合等を委員とする「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」(以下「検討会」という。)(座長：酒井一博公益財団法人労働科学研究所所長)を平成24年5月28日に設置し、①乗務時間等の基準・指針の見直し、②点呼のあり方、③運行管理体制のあり方、④その他過労運転防止対策について検討を行うこととした。

また、国土交通省では、事故を受けた対応について、同年6月11日に「今夏の多客期の安全確保のための緊急対策」等を取りまとめた¹が、この中でも、「乗務員の運転時間等の基準・指針等の見直し」などの過労運転防止対策については、本検討会において検討を進めるものと位置付けられた。

これを受け、本検討会では、過労運転防止対策を検討するにあたって、次の考え方にて進めることとした。

- ・平成24年の夏の多客期に向けて、早急に、緊急対策を取りまとめる。
- ・同年夏の緊急対策としては、直接的に過労運転防止を図ることができる運転時間、運行距離等の基準・指針の見直しに取り組む。また、対策の検討にあたり、基準等の強化のみならず、その実効性を高めるための措置を合わせて行う。
- ・次に、夏の緊急対策の実施結果等を踏まえ、平成24年中にスキーバス等の貸切バスの夜間運行に係る冬期の多客期対策をまとめる。
- ・平成24年度末までに、高速ツアーバスが移行することを予定している新高速乗合バス及び貸切バス全般に係る運転時間、運行距離等の基準・指針の見直し並びに点呼のあり方、運行管理体制のあり方、その他健康状態に起因する事故防止対策など過労運転防止対策全般についてまとめる。

¹ 詳細については以下の URL を参照

http://www.mlit.go.jp/report/press/kanbo10_hh_000030.html

(委員名簿)

座長	酒井 一博	公益財団法人労働科学研究所 所長
	小田切 優子	東京医科大学医学部 講師
	鎌田 耕一	東洋大学法学部 教授
	大聖 泰弘	早稲田大学大学院環境・エネルギー研究科 教授 (交通政策審議会 陸上交通分科会 自動車交通部会長)
	高橋 正也	独立行政法人労働安全衛生総合研究所 作業条件適応研究グループ 上席研究員
	中條 武志	中央大学理工学部経営システム工学科 教授
	磯村 浩子	公益社団法人日本消費生活アドバイザー・コンサルタント協会 常任顧問
	小島 公平	独立行政法人自動車事故対策機構 理事
	小田 征一	公益社団法人日本バス協会 副会長 兼 高速バス委員長
	富田 浩安	公益社団法人日本バス協会 副会長 兼 貸切委員長
	村瀬 茂高	高速ツアーバス連絡協議会 会長
	興津 泰則	一般社団法人日本旅行業協会 国内・訪日旅行推進部長
	有野 一馬	社団法人全国旅行業協会 専務理事
	杉山 豊治	日本労働組合総連合会 雇用法制対策局長
	鎌田 佳伸	全国交通運輸労働組合総連合 軌道・バス部会事務局長
	清水 昭男	日本私鉄労働組合総連合会 交通政策局長
	佃 栄一	日本鉄道労働組合連合会 自動車連絡会 顧問

(検討会開催経緯)

検討会では、各委員及び関係者の協力を得て、10ヶ月の間に以下の計9回の検討を行った。

◇第1回検討会 (平成24年 5月29日)

- 【主な検討項目】 検討項目の整理
検討会スケジュール
過労運転防止に係る緊急対策に係る論点整理

◇第2回検討会 (平成24年 6月20日)

- 【主な検討項目】 過労運転防止に係る緊急対策の審議

◇第3回検討会 (平成24年 6月27日)

- 【主な検討項目】 過労運転防止に係る緊急対策の決定

◇第4回検討会 (平成24年 7月30日)

- 【主な検討項目】 緊急対策の実施状況 (同年7月末時点) の報告
関係者ヒアリング

◇第5回検討会 (平成24年11月 5日)

- 【主な検討項目】 今後の検討項目・検討スケジュールについての審議及び決定
緊急対策の実施状況 (結果) の報告
夜間の貸切バスの交替運転者の配置基準 (案) の審議

◇第6回検討会 (平成24年11月20日)

- 【主な検討項目】 夜間の貸切バスの交替運転者の配置基準の決定
夜間の高速乗合バスの交替運転者の配置基準設定の考え方

◇第7回検討会 (平成25年 2月12日)

- 【主な検討項目】 新高速乗合バスの交替運転者の配置基準の審議

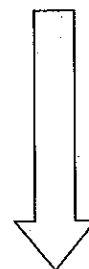
◇第8回検討会 (平成25年 3月 7日)

- 【主な検討項目】 昼間の貸切バスの交替運転者の配置基準の審議
健康状態に起因する事故防止のための取組みに係る意見交換

◇第9回検討会 (平成25年 3月26日)

- 【主な検討項目】 新高速乗合バスの交替運転者の配置基準の決定
最終とりまとめ

夏の緊急対策
(平成24年七月
～八月)



冬期の多客期対策
(平成24年十一月
～平成25年二月)



交替運転者の配置基準の策定経緯は、図1のとおりである。

また、上記の検討会各回で配布した資料については、国土交通省のHP <http://www.mlit.go.jp/jidosha/basu> に公開している。

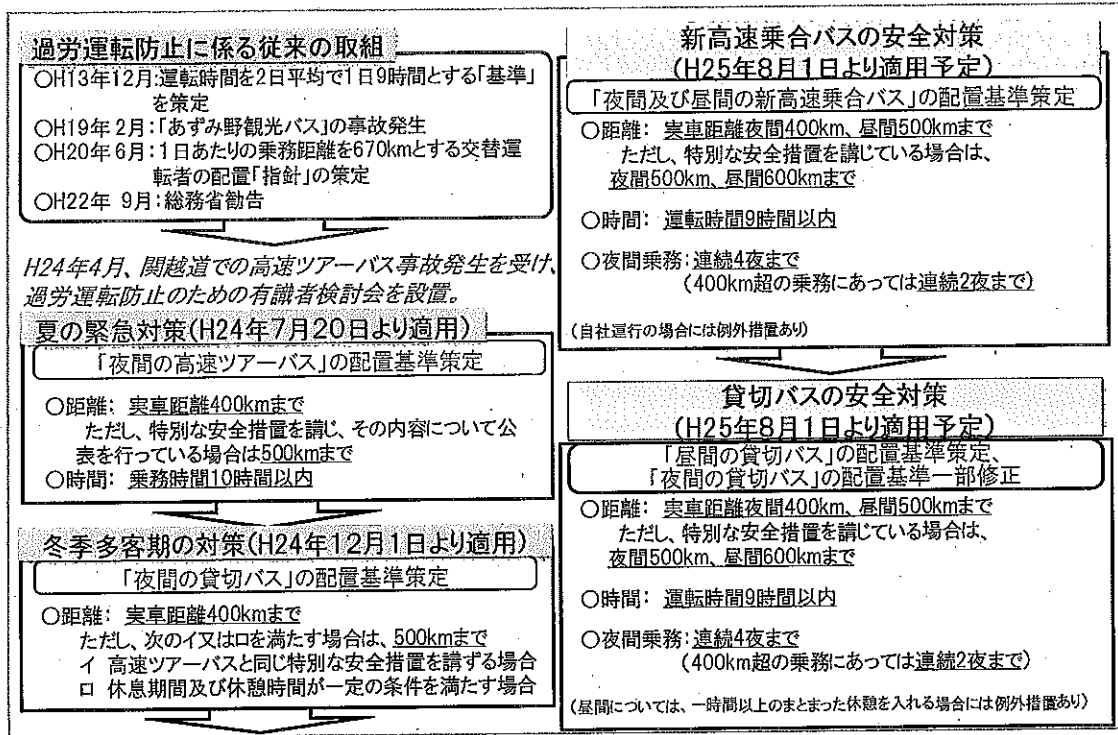


図1 交替運転者の配置基準の策定経緯

1. 高速ツアーバス等の夜間運行に係る緊急対策等について

過労運転防止に係る緊急対策として検討会が検討することとした「乗務員の運転時間等の基準・指針の見直し」については、以下の考え方により、高速ツアーバス及び会員制高速バス（以下「高速ツアーバス等」という。）に関し、「交替運転者の配置基準」を設定することにより対処することとなった。

- ・日々の乗務の中での“複数の運行”による疲労の蓄積を防止することを趣旨として、旅客自動車運送事業運輸規則（昭和31年8月1日運輸省令第44号。以下「運輸規則」という。）第21条第1項に基づき、「勤務時間等基準告示」（旅客自動車運送事業運輸規則第21条第1項の規定に基づく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）をいう。以下同じ。別紙1参照）が定められている。
- ・それに加え、長距離又は夜間における“一運行”による過労を防止することを趣旨として、運輸規則第21条第6項に基づき「交替運転者の配置」に関する規定が定められているが、当該規定の内容については、勤務時間等基準告示による運転時間等と同じ、夜間・昼間の別の無い内容となっていた（別紙1参照）。なお、「交替運転者の配置」に関しては、試行的であるが、運転時間は2日平均で1日9時間までとされていることを受けて、1日当たりの運転時間9時間に相当する乗務距離を「670km」とする指針（一般貸切旅客自動車運送事業に係る乗務距離による交替運転者の配置の指針について（平成20年6月27日国自安第39号、国自旅第133号）をいう。以下同じ。別紙1参照）が定められていたところである。
- ・昨夏の緊急対策として、夜間ワンマン運行の安全を確保するため、夜間運行に係る生理学的な検証を加え、交替運転者の配置基準に夜間・長距離の“一運行”に対する基準を設定することとした。

交替運転者の配置基準については、運行時間か運行距離かのどちらかの方法で設定することが考えられる。貸切バス事業者と旅行業者とが運送契約を行う際には、必要な運転者の数を明確にしておく必要があるが、運行時間に拠るよりも、運行距離に拠る方が貸切バス事業者が旅行業者に対して交替運転者の必要性を説明しやすいという指摘がある。そのため、一運行あたりの運行距離をベースに交替運転者の配置基準を設定することとした。

また、交替運転者の配置基準を設定する運行距離については、回送距離を含む総運行距離か実車距離（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、旅行業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。）のどちらかの方法で設定することが考えられた。同一経

路で複数の事業者より提供されるサービスを比較する場合、利用者にとっては実車距離を指標に運転者の配置数が決まっている方がわかりやすいことから、交替運転者の配置基準を設定する運行距離は、実車距離とした。ただし、実車距離が短いのに、回送距離が極端に長い場合も想定されることから、回送運行を含む一運行あたりの乗務時間の上限を設けることとした。

実車距離の上限について、バス運転者へのアンケート調査により、安全に運転できる運行距離を把握し、生理学的な検討を行いつつ、配置基準を設定することとした。

また、運行の時間帯により、夜間運行と昼間運行と大きく分けられるが、夜間（特に午前2～4時）が生理学的に最も眠くなる時間であり、安全上問題が発生しやすい。このため、昨夏の過労運転防止に係る緊急対策としては、この時間帯に実車運行する高速ツアーバス等の夜間運行に対して交替運転者の配置基準を定めることとし、昼間運行については、引き続き議論することとした。

(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

① 交替運転者の配置基準

本検討会において、高速道路を経由する運行に従事するバス運転者に対してアンケート調査を実施したところ、総配布数4,970部に対し、約58%の2,875部を回収した。

この調査において、「夜間にワンマンで安全に運転できると思われる距離」についての質問に対するバス運転者の回答の8割が400kmまでの範囲に収まることから、運転者1名で運行できる距離を原則400kmまでとし、それを超える運行については交替運転者を配置することを要することとした（第3回検討会資料3、資料4）。

また、バス事業者と労働組合の間で結ばれた労使協定や事業者の自主的な基準によれば、実車距離ベースで350km～450km程度となっており（第2回検討会資料3の参考資料）、アンケート調査では、より適切な運行管理を行えば、運転者の安全に運転できる距離は変わりうるという回答を得ている。このため、400kmを超え500kmまでの運行については、バス事業者が特別な安全措置を講じ、その取り組みを公表していれば、ワンマン運行を認めることとした。

さらに、回送運行を含む総運行距離が長いことによる運転者の疲労等に考慮して、運転者の乗務時間の上限を定めることとし、一運行あたりの運転時間9時間（勤務時間等基準告示により2日平均で1日9時間）に、4時間（同告示により連続運転時間は4時間まで）ごとに30分以上の休憩を取得することを考慮に入れて、乗務時間（運行の乗務開始から乗務終了までの時間）

の上限を10時間とすることとした。

これらをまとめ、過労運転防止に係る平成24年の夏からの緊急対策として、高速ツアーバス等について交替運転者の配置基準を表1の通りの内容で定め、平成24年7月20日より施行した。

表 1. 夜間の高速ツアーバス及び会員制高速バスの交替運転者の配置基準

		夜間運行 ^(※1) する高速ツアーバス及び会員制高速バス
ワンマン運行の上限	夜間	<p>○距離：実車距離^(※2) 400km まで ＊ただし、特別な安全措置^(※3)を講じ、その内容について公表を行っている場合は 500km まで</p> <p>○時間：乗務時間^(※4) 10時間以内</p>

(※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、旅行業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。

(※3) 特別な安全措置…

①必須項目（以下の全てに適合すること）

- イ) 遠隔地における第3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
- ニ) 運行直前の休息期間が11時間以上

②選択項目（以下の1つ以上に適合すること）

- 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) 居眠りを感知できる装置の装着
- ヲ) 24時間常駐体制による運転者サポート

(※4) 乗務時間…当該運行の乗務開始から乗務終了までの時間

上述した夜間の高速ツアーバス等の交替運転者の配置基準の内容は、運輸

規則第21条第6項中の「運転者が長距離運転又は夜間の運転に従事する場合であって、疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるとき」の解釈等を規定した「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」（平成14年1月30日国自総第446号、国自旅第161号、国自整第149号）（以下「解釈運用通達」という。）の第21条第6項の解釈等を改正することにより対応を行った（別紙2-1参照）。すなわち、一日当たりの運転時間の上限に相当する乗務距離を「670km」とする指針とは異なり、この基準に従わない場合には、運輸規則第21条第6項の違反として、行政処分の対象とするものである。

また、運輸規則第28条の2第1項の規定に関する解釈等では、解釈運用通達において、運行指示書と異なる運行を行う場合には、原則として、運行管理者の指示に基づいて行うよう指導することを定めているが、この部分についても平成24年7月20日の解釈運用通達の改正において、「ただし、運転者が運転中に疲労や眠気を感じたときは、運行管理者の指示を受ける前に運転を中止し、その後速やかに運行管理者に連絡を取り、指示を受けるよう指導すること。」の規定を設け、更なる過労運転防止を図ることとした。

②「夜間の高速ツアーバス等の交替運転者の配置基準」の実効性を確保するための措置

対策の検討にあたり、基準等の強化のみならず、その実効性を高めるための措置を合わせて行う必要があるとの考え方から、以下の①～⑨までに掲げる実効性を確保するための措置についても講じた。その実施結果（第5回検討会（平成24年11月5日開催）及び第6回検討会（平成24年11月20日開催）にて報告された内容）については表2の通りである。

表2. 「夜間の高速ツアーバス等の交替運転者の配置基準」の実効性を確保するための措置及びその実施結果

実効性確保のための措置	実施結果
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	平成24年7月中旬までに各地方運輸局において、合計38箇所、計40回の高速ツアーバス運行事業者の運行管理者に対する緊急講習を開催。
②-1 高速ツアーバス運行事業者による運行管理等の自己チェック	平成24年7月中旬まで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、その結果を国土交通省に報告。
②-2 事業者による自主点検	平成24年10月31日までに、高速ツアーバスを主催している旅行業者53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。また、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 ²	交替運転者の配置基準等の緊急対策の実施状況等を確認及び指導するため、各地方運輸局が平成24年7月～8月にかけて全国の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。
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	旅行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平成24年6月29日に公表。
⑤通報窓口への設置	平成24年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。運用開始から平成24年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）あり。通報内容については地方運輸局と情報を共有。
3) 運転者が過労運転を回避できる支援	
⑥サービスエリア等での体調報告	平成24年7月23日～同年9月2日にかけて、高速ツアーバスの運転者が過労運転を回避できるための措置として、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、その結果を記録させることとした。一定の効果が得られた旨、第5回検討会にて報告。
⑦疲労感を覚えたときの措置	平成24年7月20日から施行。一定の効果が得られた旨、第5回検討会にて報告。
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	平成24年度、補助制度を実施（予算：約800百万円）。
⑨衝突被害軽減ブレーキ、車線逸脱警報措置等の先進的な技術の導入促進	平成25年度、予算要求中（要求額：約1,100百万円。要求内容：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）

なお、「夜間の高速ツアーバス等の交替運転者の配置基準」の周知について

² 詳細については、以下の国土交通省自動車局のプレスリリース「高速ツアーバスに対する一斉点検の結果について」（平成24年9月5日）を参照。

http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000109.html

ては、別紙2-2のチラシ等を用い、関係団体・関係省庁が連携して行った。

(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

① 交替運転者の配置基準

高速ツアーバス等以外の貸切バスとして、スキーバス、周遊バス、テーマパーク行きバス等の夜間・長距離運行の貸切バスがあるが、これらの貸切バスについても、高速ツアーバス等と同様、ワンマン運行である場合には過労運転を引き起こしかねないという安全上のリスクが存在する。このため、実車距離が400kmを超える夜間ワンマン運行には、高速ツアーバス等と同様の対策が必要であるとの考えから、夜間・長距離運行する貸切バス全般に交替運転者の配置基準を適用することとした。

一方で、高速ツアーバス等以外の夜間・長距離運行する貸切バスは、高速ツアーバス等と異なり、「ダイヤに従った定時運行を行う必要性が無い」「連日、夜間・長距離運行することは少ない」「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」という実態があることから、高速ツアーバス等の緊急対策の内容を基本としつつ、貸切バスの運行実態を踏まえ、高速ツアーバス等以外の貸切バス全般の夜間運行に係る交替運転者の配置基準を以下の内容で定め、平成24年12月1日より施行した。

表 3. 夜間の貸切バスの交替運転者の配置基準

		夜間運行 ^(※1) する貸切バス
ワンマン運行の上限	夜間	<p>○距離：実車距離^(※2)400kmまで</p> <p>*ただし、次のイ又はロを満たす場合は500kmまで</p> <p>イ 高速ツアーバス等の「特別な安全措置」を講ずる場合</p> <p>ロ 運転者の休息期間及び休憩時間が一定の条件^(※3)を満たす場合</p>

(※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、旅行業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。

(※3) 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

上述した夜間の貸切バスの交替運転者の配置基準の内容についても、解釈運用通達の第21条第6項の解釈等を改正することにより対応を行った(別紙3-1参照)。

- ②「夜間の貸切バスの交替運転者の配置基準」の実効性を確保するための措置
当該交替運転者の配置基準についても、平成24年12月～平成25年2月の間に表4の通り実効性を確保するための措置を講じた。

表4. 「夜間の貸切バスの交替運転者の配置基準」の実効性を確保するための措置及びその実施結果

実効性確保のための措置	実施結果
1) 運行管理が着実に実行されるための手段	
一斉点検 ³	交替運転者の配置等の冬期多客期対策の周知並びに必要な安全対策の実施状況等を確認及び指導するため、各地方運輸局が平成24年12月～平成25年2月にかけて全国の貸切バス事業者の営業所及び街頭において点検を実施。101の営業所及び139両の車両を点検し、うち14件に対して指導書を交付。
2) 利用者が実効性を見守ることができる仕組み	
車内表示・車内放送に係る指導	平成24年12月～平成25年2月にかけて、実車距離が400kmを超える夜間運行を行う貸切バスについて、利用者に運行に関する情報を周知させるため、車内表示及び車内放送を行うよう指導した。
3) 運転者が過労運転を回避できる支援	
サービスエリア等での体調報告	平成24年12月～平成25年2月にかけて、実車距離が400kmを超える夜間運行を行う貸切バスの運転者が過労運転を回避できるための措置として、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、その結果を記録させることとした。
4) その他	
事業者に対する周知	全ての貸切バス事業者や利用者に対する周知を徹底するため、関係団体非加盟事業者を含む全事業者に対して、関係団体とともに周知を徹底した。

³ 詳細の結果は、第8回検討会参考資料5を参照。

なお、「夜間の貸切バスの交替運転者の配置基準」の周知については、別紙3-2のチラシ等を用い、関係団体・関係省庁が連携し行った。

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) 高速乗合バス及び貸切バスの交替運転者の配置基準の設定の考え方

①高速乗合バス

高速ツアーバス及び会員制高速バス（以下「高速ツアーバス等」という。）については、平成24年3月の「バス事業のあり方検討会」報告書⁴を受けて、国土交通省として、新たな高速乗合バス（以下「新高速乗合バス」という。）への一本化を2年以内に進めることとしていたが、平成24年4月29日の高速ツアーバス事故を踏まえ、当初2年の工程を前倒しし、平成25年7月末までを目標に高速ツアーバス等の高速乗合バスへの早期移行を図ることとしている。

そのため、新高速乗合バス制度により運行される高速乗合バスについても、高速ツアーバス等の緊急対策として定めた交替運転者の配置基準を踏まえ、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となった。

また、新高速乗合バス制度においては、貸切型委託運行⁵が可能となるが、この貸切型委託運行についても新高速乗合バスにおける交替運転者の配置基準の中で、配置基準を設定することとした。

既存の高速乗合バス路線は、大都市やその周辺都市及び地方都市においては生活交通としての役割も担っている側面があるなど、運行形態面では以下のような特徴がある。

- ・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。
- ・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。
- ・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 詳細については、以下のプレスリリース「バス事業のあり方検討会（旧）」を参照。
http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000040.html

⁵ 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用いて運行をいう。

- ・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、既存の高速乗合バス事業者では、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乗合バス事業者の安全対策も勘案し、運行距離及び運転時間に応じて、

- ・運行前の休息・運行途中で適切な休憩の確保を求める規定
 - ・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貸切バス

貸切バス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ため、交替運転者の配置基準が必要である。

貸切バスのうち、新高速乗合バス制度へ移行する高速ツアーバス等については、上述のとおり、新高速乗合バスについて、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を策定することとした。

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。

- ・ダイヤに従った定時運行を行う必要性がないこと。
- ・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。
- ・運行を受注する段階でワンマンかツーマンかを定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、高速ツアーバス等以外の貸切バスについても、新高速乗合バスの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、平成24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。

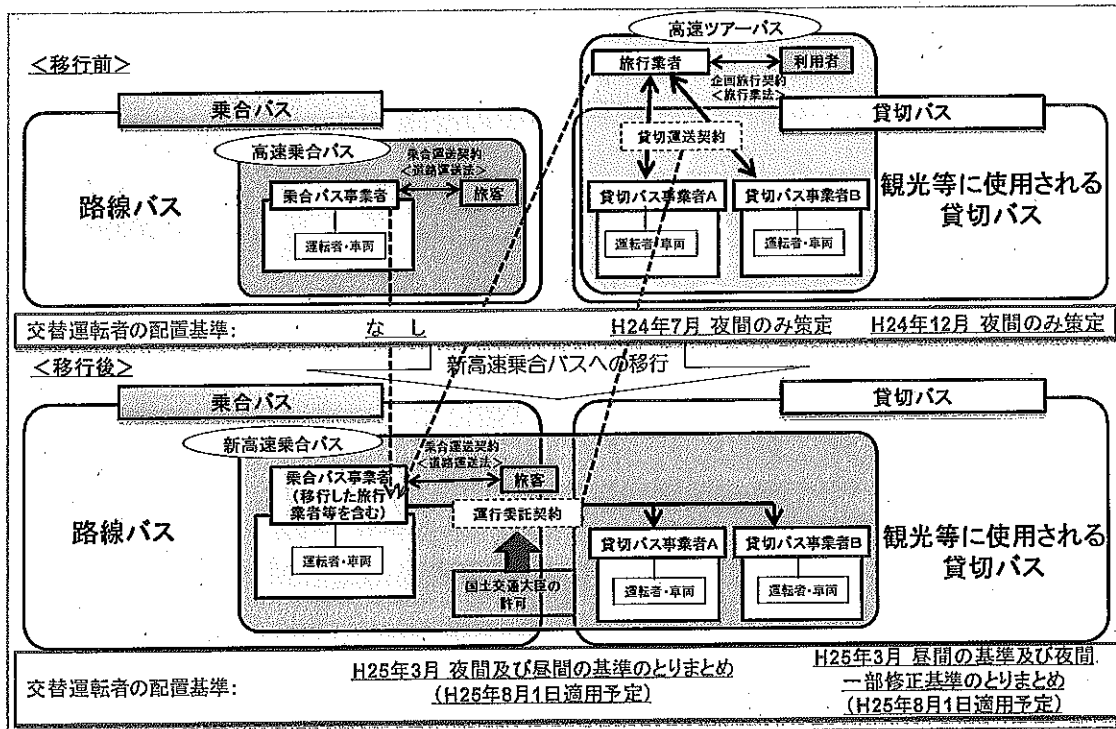


図 2 乗合バス、貸切バス、高速バスの区分と交替運転者の配置基準の関係

(2) 交替運転者の配置基準の設定

①新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

新高速乗合バス（貸切型委託運行を含む。以下同じ。）及び貸切バス（貸切型委託運行を除く。以下同じ。）の交替運転者の配置基準の設定にあたっては、高速ツアーバス等の夜間運行に係る緊急対策で設定したのと同様、実車距離を指標にワンマン運行かツーマン運行かが決まっていた方が利用者にとって分かりやすく安心感が得られることから、実車距離をベースに上限を設定するとともに、回送運行が長いことによる過労運転を防止する観点から、回送運行を含む運転時間の上限を定めた。

また、生理学的な観点から夜間運行の連続乗務について回数の上限を定めた。

具体的な距離、時間等については、現行の高速バスの運行距離及び運転時間の実態を踏まえつつ、生理学的な検証を加えることにより、「高速バス及び貸切バスの配置基準」を表5の通りの内容で定め、平成25年8月1日より施行することとした（※貸切バス部分の交替運転者の配置基準については、平成25年4月7日までパブリックコメント中）。

表 5. 高速乗合バス及び貸切バスの交替運転者の配置基準

		新高速乗合バス(貸切バス事業者の受託運行も含む)	観光等に使用される貸切バス
ワンマン運行の上限	夜間	○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 まで ○時間：運転時間 9 時間以内 ○連続乗務：連続 4 夜まで ＊ただし、400km 超は連続 2 夜まで (自社運行の場合には例外措置あり)	○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 まで ○時間：運転時間 9 時間以内 ○連続乗務：連続 4 夜まで ＊ただし、400km 超は連続 2 夜まで
	昼間	○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 まで ○時間：運転時間 9 時間以内 (自社運行の場合には例外措置あり)	○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 まで ○時間：運転時間 9 時間以内 (一時間以上のまとまった休憩を入れる場合には例外措置あり)

新高速乗合バス及び貸切バスの交替運転者の配置基準の内容については、解釈運用通達の第 21 条第 6 項の解釈等を全部改正することにより対応を行う(別紙 4 参照)。

なお、労使協定等により、本基準よりも乗務距離が短い交替運転者の配置基準を既に定めている場合にあつては、本基準を理由として運転者の労働条件を低下させないよう努める必要がある。

また、「高速バス及び貸切バスの交替運転者の配置基準」が平成 25 年 8 月 1 日に施行することに伴い、「一般貸切旅客自動車運送事業に係る乗務距離による交替運転者の配置の指針について(平成 20 年 6 月 27 日、国自安第 39 号・国自旅第 1-33 号)」は平成 25 年 8 月 1 日をもって廃止することとする。

②交替運転者の配置基準の設定にあたっての生理学的な検証

ア. 実車距離・運転時間の上限等の設定

(P) 実車距離

実車距離の上限については、生理学的観点から午前 2 時から午前 4 時までの間が最も眠気が生じやすいとされていることから、この時間帯に実車運行する場合を夜間運行として定め、夜間運行の実車距離の上限については、原則 400 km (特別な安全措置を講じた場合に 5

00 km) までとする高速ツアーバス等の緊急対策の内容を踏襲するとともに、既述のバス運転者に対するアンケート調査において、「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」の差が約100 kmあったことから、昼間については、原則500 km（特別な安全措置を講じた場合に600 km）とした。

また、夜間400 km超えのワンマン運行を行う場合の特別な安全対策としては、生理学的な観点から、深夜勤務における眠気を防止するためには、勤務前の十分な睡眠の確保と勤務の途中の適切な仮眠の取得が重要であるとされていることから、運行前休息期間11時間の確保や1時間以上の仮眠休憩の確保などを要件として設定した。

(イ) 運転時間

回送運行を含む運転時間の上限については、勤務時間等の基準告示において「運転時間は2日平均で1日9時間まで」とされていることを踏まえ、1日の運転時間を原則9時間とし、これを超える運行については、高速乗合バス及び貸切バスの運行実態を踏まえつつ一週間当たりの回数に制限を設けた。

(ロ) 運行途中の休憩

生理学的な観点から、疲労を蓄積させないためには、長く働いて長く休むよりも、短く働いて短く休んだ方が効果的であるとされていることを踏まえ、連続運転時間を昼・夜とも原則2時間までとするとともに、特に夜間400 km超えのワンマン運行については、実車運行区間で原則2時間毎に20分と、より長い休憩時間の確保を求めることとした。

イ. 連夜の夜間運行に対する制限の設定

夜間ワンマン運行については、昼間運行よりも実車距離及び運転時間についてより厳しい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・休息時間を設定することにより、1日の運転業務で安全上問題となる「(亜) 急性又は日周性疲労」⁶対策を講じることとした。

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・休息を与えたとしても、必ずしも睡眠の質が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、「週内性又は慢性疲労」⁶による過労運転につながる恐れがある。

6 疲労の分類・・・

- ◇急性疲労：数分から十数分で仕事の継続が難しくなる疲労。通常、一晩の睡眠で回復する。
 - ◇亜急性疲労：数時間で仕事の継続が難しくなる疲労。通常、一晩の睡眠で回復する。
 - ◇日周性疲労：1日の仕事の終わり或いは寝る前の疲労の状態。通常、一晩の睡眠で回復する。
 - ◇週内性疲労：週末の仕事終わりの疲労の状態。通常、休日のリフレッシュや睡眠で回復する。
 - ◇慢性疲労：長期(1ヶ月以上)にみて、いつも疲れた状態。平日や休日の睡眠のみでは回復しない。
- なお、その都度の疲労の程度が強い場合(過度の疲労の場合)、“過労”と呼ぶ。

このため、既存の高速乗合バス事業者の運行管理の実態を踏まえ、夜間ワンマン運行の連続乗務回数については、400km以下の乗務では2往復（4回連続）、400km超えの乗務では1往復（2回連続）までとした。

(3) 点呼のあり方

① IT機器等を活用した遠隔地点呼の強化

点呼を対面で実施することは、疾病、疲労等を確認する上で重要であるが、現行の運輸規則第24条第1項においては、遠隔地において乗務が開始又は終了する場合には、「運行上やむを得ない場合」とし、電話のみでの点呼が可能となっている。

これに対して、既存の高速乗合バス事業者においては、運転者が遠隔地点呼を電話で行う際、共同運行事業者の運行管理者又は補助者が立ち会った上で電話点呼を行うといった自主的取組を行っている。また、近年はアルコール検知器と連動する携帯電話等のIT機器を活用し、電話のみの点呼よりも更に実効性を確保し、疾病、疲労等を確実に確認する事業者も増えてきている。

遠隔地点呼を強化することにより、運転者の過労運転による事故防止にも繋がることから、既存の事業者の自主的な取組を踏まえ、今回、これを基準化することとした。

具体的には、今後、新高速乗合バス及び貸切バス（貸切バスにあつては実車距離400kmを超える夜間ワンマン運行を行うものに限る。）は、遠隔地で始業・終業点呼を電話で行う場合には、第三者（他営業所の運行管理者又は補助者や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をいう。）の立会いのもと、運転者の顔色等を含めた疾病、疲労等の確認及び酒気帯びの有無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機器を活用した点呼を行わなければならないものとする。

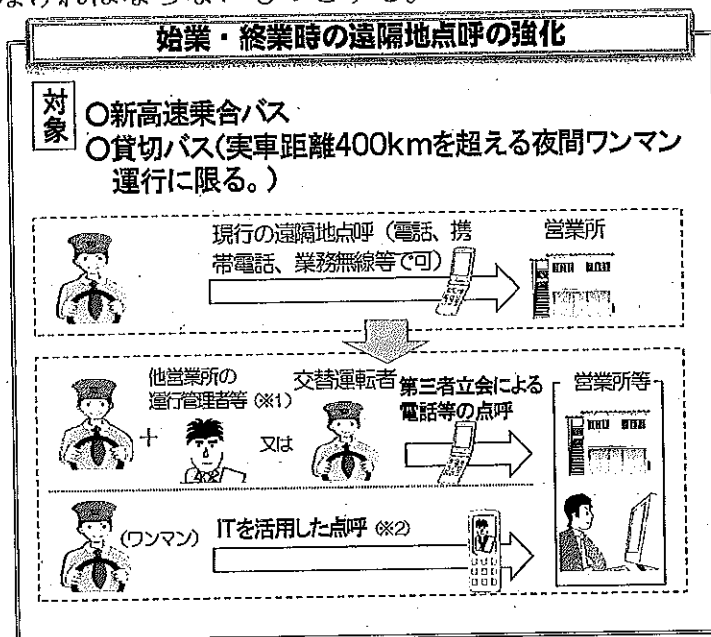


図3 始業・終業時の遠隔地点呼の強化

- ※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。

②乗務中の体調報告

点呼は、始業・終業時に行わなければならないこととなっているが、夜間又は長距離のワンマン運行については、昨夏の緊急対策及び昨冬の多客期対策において、運転者が疲労や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、運転者が休憩地点への到着時等に運行管理者又は補助者に体調等を報告し、その結果を記録させたところである。

今般、これを過労運転防止対策として交替運転者の配置基準の中で制度化することとし、新高速乗合バス及び貸切バスにあっては、

- ・実車距離400km超えの夜間ワンマン運行
- ・実車距離500km超えの昼間ワンマン運行

を行う場合には、その要件として、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。

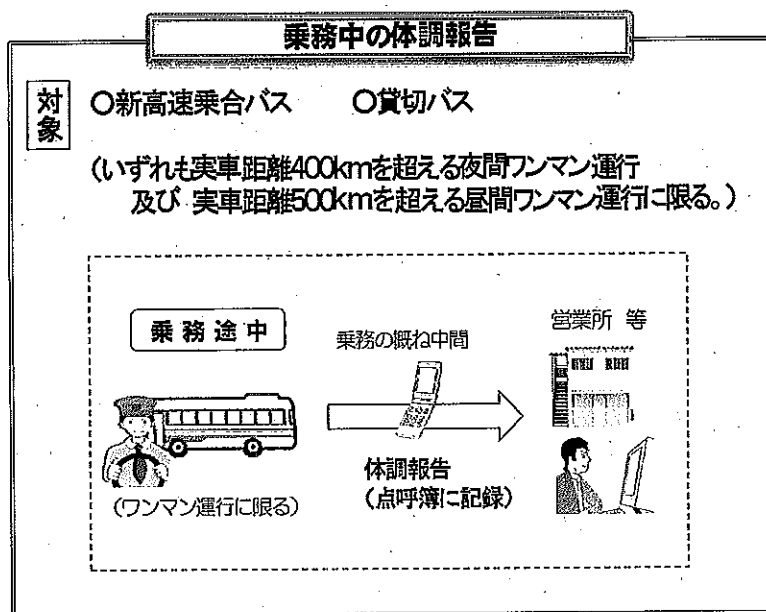


図4 乗務中の体調報告

③点呼時の確認事項

今回の交替運転者の配置基準では、運転時間9時間を超える運行や実車距離600kmを超える運行について週当たりの回数制限を導入するとともに、生理学的な観点から夜間ワンマン運行の連続乗務回数制限を導入したところである。

これらの基準については、各バス事業者においては、運転者の乗務割を作成するにあたり考慮し遵守しなければならないことは勿論のことである

が、運転者が運転業務に関し他社で兼業を行っていないか常に把握し、もし他社の運転業務を兼業している運転者がいる場合には、休日明けの点呼の際に、休日中に他社で長距離乗務や夜間乗務を行っていないかを確認し、兼業先での運転時間や夜間乗務を含めてこれらの週当たりの乗務回数制限等に抵触する乗務になっていないことを確認する必要がある。

(4) 運行管理体制

① バス運行中における運行管理体制の確保

運行開始後に生じた運転者の体調変化や、交通事故や渋滞等による走行環境の変化、異常気象、路線障害等により輸送の安全確保に支障が生じるおそれがある場合に、運行管理者が、運行の継続、中止等について必要な判断、指示等が行えるよう、車両運行中の運行管理体制を強化する必要がある。

② デジタル式運行記録計の活用

現在、100kmを超える運行系統を運行する乗合バス及び全ての貸切バスは、アナログ式又はデジタル式いずれかの運行記録計の装着が義務付けられているが、特に交替運転者が配置されていない状況で運行が長距離・長時間にわたる場合には、過労運転防止の観点から運転者の運転時間を正確に管理することが重要である。

デジタル式運行記録計は、瞬間速度、運行時間、運行距離等を電子データで記録することにより詳細なデータ管理・統計処理を行うことができるため、運転時間等の法令遵守状況の確認や過労運転の防止に大きな効果がある。

そのため、今回の交替運転者の配置基準において、新高速乗合バス及び貸切バスがそれぞれ以下の長距離・ワンマン運行を行う場合には、その要件として、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。

ア. 新高速乗合バス

- ・実車距離400km超えの夜間ワンマン運行
- ・実車距離500km超えの昼間ワンマン運行

イ. 貸切バス

- ・実車距離400km超えの夜間ワンマン運行
- ・実車距離600km超えの昼間ワンマン運行

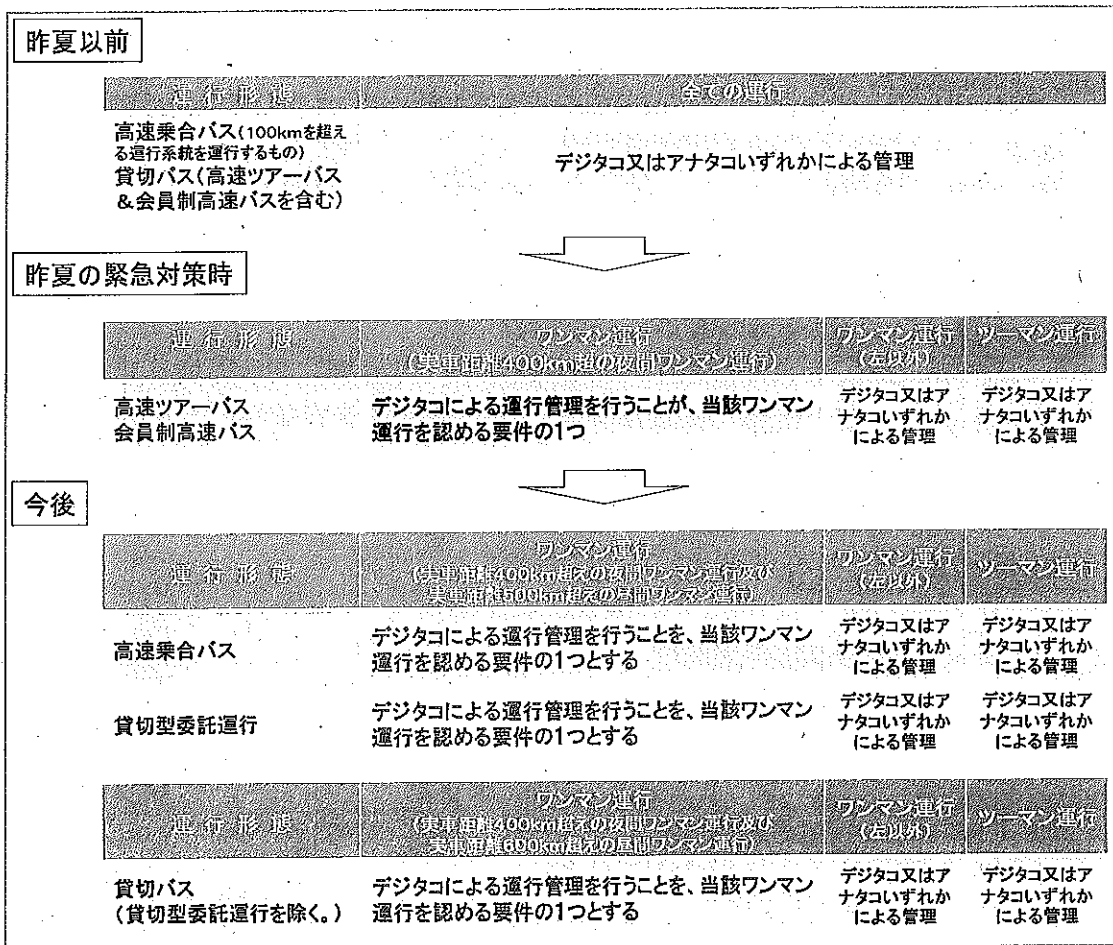


図 5 デジタル式運行記録計の活用

(5) 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とこれまでの取組み

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、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。

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。

これまでの取組として、法令において、定期健康診断の義務付け、点呼時の健康状態の把握及び疾病、疲労等の状態にある乗務員を乗務させることの禁止に関する規定を設けるとともに、「事業用自動車の運転者の健康管理に係るマニュアル」(平成22年7月)⁷を策定し、啓発注意喚起を行っ

⁷ 「事業用自動車の運転者の健康管理に係るマニュアル」・・・

「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」において平成22年7月に策定(下記URLにおける第2分冊参照)。

<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03analysis/press20100706.html>

てきた。関係団体においても、当該マニュアルの周知やSAS（睡眠時無呼吸症候群）への対策に取り組んでいるところである。

②考えられる今後の取組み

上記の事故発生等の状況から、健康状態に起因する事故防止の取組について、今後更に進めていく必要がある。したがって、国土交通省として、以下について今後取組みを進めて行くこととする。

ア. 事業者・関係団体の取組み

- (ア) 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
- (イ) 定期健康診断の受診の徹底

イ. 行政の取組み

- (ア) 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
- (イ) 運転者の体調等の把握を支援する等の過労運転防止に資する機器[※]の普及促進（別紙6参照）
 - ※ 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
- (ウ) 「事業用自動車の運転者の健康管理に係るマニュアル」の随時更新

ウ. 事業者・関係団体及び行政が一体となった取組み

- (ア) 日常的な健康管理方法の検討及び導入
- (イ) 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

(6) その他過労運転防止のために配慮すべき事項

①ツーマン運行を含む夜間運行に対する配慮

今般、生理学的な観点から夜間ワンマン運行について連続乗務回数制限を設けたところであるが、夜間運行については、ツーマンであってもこれが一週間以上にわたって連続して行われる場合には、同様に、運転者に疲労が蓄積し、「週内性又は慢性疲労」による過労運転につながる恐れがある。

このため、夜間運行の多い事業者においては、運転者の交番を作成するにあたり、少なくとも週に1日はツーマン運行も含め夜間運行を行わない日又は休日を入れるよう配慮することが望ましい。

3. その他の課題と対応

(1) 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

衝突被害軽減ブレーキ、ふらつき注意喚起装置、車線逸脱警報装置、車線維持支援制御装置をはじめとする先進技術を用いて車両側で実施する安全対策については、直接的な事故の防止又は事故の被害を軽減するものである。

更なる輸送の安全を確保するため、過労運転防止対策に加え、これらの装置について補助制度も活用しながら、積極的に導入していくことが望まれる[※]。

※ 衝突被害軽減ブレーキについては、車両総重量 12t を超えるバスに対して装着が義務付けられる（新型車：平成 26 年 11 月 1 日以降、継続生産車：平成 29 年 9 月 1 日以降）ことが決定⁸。

(2) 交替運転者の配置基準遵守の徹底

国土交通省においては、今般、運転距離、運転時間、休憩時間など、過労運転防止のために多岐にわたる詳細な基準を定めたところであり、バス事業者に対し、これらの基準を分かり易く説明し、周知するとともに、指導、監督の強化を図る必要がある。

一方、バス事業者側においても、自らが今回の交替運転者の配置基準について理解を深めるのは勿論のこと、法令遵守のための社内ルールを策定するなど、社内の体制整備を図る必要がある。

(3) バス利用者への周知のための取組

旅行業者を含むバス利用者においては、貸切バスの運行を発注する場合には、交替運転者の配置基準等の趣旨を理解し、安全に配慮した無理な行程とならないよう努めるとともに、安全な貸切バスを選定・利用することが望まれる。

そのため、国土交通省においては「輸送の安全を確保するための貸切バス選定・利用ガイドライン」（平成 24 年 6 月 29 日策定）⁹等により、バス利用者に対して交替運転者の配置基準等を周知していくことが重要である。

また、バス事業者は、バス利用者に安心してバスを利用して頂くため、過労運転防止のための交替運転者の配置や運行途中での休憩場所・時間等について、車内放送等により利用者に情報提供することが望まれる。

⁸ 詳細については以下の URL を参照。

http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha07_hh_000119.html

⁹ 詳細については以下の URL を参照。

http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000011.html

(4) 過労運転防止のための旅行業者と貸切バス事業者による連携・協力

貸切バスの運行については、多くの場合、旅行業者が旅行計画を作成し、これを受けたバス事業者が具体的な運行計画を策定することとなる。このため、今般、交替運転者の配置基準を策定するにあたっては、旅行業者にもワンマン運行が可能か否かが分かりやすいようにする観点から、実車距離及び運行計画上の運転時間の上限を定めたところである。

しかしながら、過労運転防止の観点からは、今般定めた運行距離、運転時間等の上限を遵守することに加え、勤務時間等基準告示¹⁰に定められた1日の拘束時間の基準（原則13時間以内、最大16時間（15時間超は週2回まで））を遵守することが重要である。

このため、旅行業者と貸切バス事業者においては、想定される観光の行程の遅れや交通渋滞による遅れを考慮した上で1日の拘束時間が勤務時間等基準告示に違反しないよう、両者間で協力して旅行計画及びそれに対応した具体的な運行計画を策定することが望まれる。

(5) 観光バス等の貸切バスに係る車掌の乗務について

運輸規則第15条において、バスを運行するにあたり「道路及び交通の状況並びに輸送の状況により運転上危険があるとき。」には車掌を乗務させなければならないとされており、同第28条において、貸切バス事業者は「運行の主な経路における道路及び交通状況を事前に調査し、かつ、当該経路の状況に適すると認められる自動車を使用しなければならない。」とされている。

特に観光バス等の貸切バスについては、慣れない道を運行することによる過労運転を防止する観点からも、これらの規定に則り、乗客を乗せる配車先や目的地である観光地における道路状況について事前調査を行い、大型バスで狭い道を通る必要がある場合などには車掌を乗務させるなど適切な対応が求められる。

¹⁰ 勤務時間等基準告示は、労働大臣告示「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）を引用している。改善基準告示については、ポイントを示した資料が厚生労働省より作成されている。バス運転者用については、以下のURLを参照。
<http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/kantoku/dl/040330-11.pdf>

おわりに

バスの安全にかかる問題は、ここで取り上げたもの以外にも、参入規制のあり方、運賃・料金制度のあり方、監査体制の強化、処分の厳格化、旅行業者と貸切バス事業者の公正な取引の確保等を含め、様々な問題が存在しており、国土交通省においては課題に応じた有識者会議を設置し、総合的に取り組んでいるところである。

今回設定する交替運転者の配置基準については、生理学的な観点から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は決してあってはならない。また、過労運転等による事故を防止するためには、交替運転者の配置のみならず、点呼の確実な実施、定期健康診断等による健康状態の把握、運転者に対する指導監督、勤務時間等基準告示の遵守等の日頃の安全対策を引き続き実施していくことが基本かつ重要であることは言うまでもない。

今後も貸切バス事業者、旅行業者等の関係者の協力を得ながら、今回の交替運転者の配置基準等過労運転防止対策の周知や対策の実効性の確保に取り組む必要があるとともに、関係省庁が連携しながら更なる公共交通の安全確保に取り組んでいく必要がある。また、今回設定した交替運転者の配置基準については、高速バス及び貸切バスの運行実態を踏まえて設定したものであり、運行距離や運転時間等の基準値そのものについては直ちに他の業態の事業用自動車に適用できるものではないが、過労運転防止のためには運行前及び運行途中における適切な休憩・休息の確保や夜間運行に対する配慮が必要であるといった生理学的な観点からの基本的考え方は他の業態においても同じであることから、今後、他の業態においても今回の対策を参考にしながら、過労運転防止に取り組むことが期待される。

検討会では、昨夏の多客期前に緊急的に実施したバス運転者に対するアンケートをはじめ、利用者アンケートや運転者の勤務実態、バスの運行実態等を把握するための様々な調査を全国規模で実施したが、関係団体、バス事業者、労働組合等の関係者のご協力により、検討会の議論に必要な情報を迅速に収集することができた。その結果、10ヶ月という短い期間に交替運転者の配置基準等の過労運転防止対策をまとめることができたことに関し、ご協力を頂いた多くの関係者の方々に対して、心より感謝を申し上げます。

別紙1 過労運転防止（特に交替運転者の配置）に関する従来の規定等

道路運送法第27条第1項では、「輸送の安全等」の規定として、貸切バス事業者を含む一般旅客自動車運送事業者については以下の規定が定められている。

○道路運送法（昭和26年6月1日法律第183号）（抄）

（輸送の安全等）

第27条 一般旅客自動車運送事業者は、事業計画（路線定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業者にあつては、事業計画及び運行計画）の遂行に必要となる員数の運転者の確保、事業用自動車の運転者がその休憩又は睡眠のために利用することができる施設の整備、事業用自動車の運転者の適切な勤務時間及び乗務時間の設定その他の運行の管理、事業用自動車の運転者、車掌その他旅客又は公衆に接する従業員の適切な指導監督、事業用自動車内における当該事業者の氏名又は名称の掲示その他の旅客に対する適切な情報の提供その他の輸送の安全及び旅客の利便の確保のために必要な事項として国土交通省令で定めるものを遵守しなければならない。

2～3 （略）

同項に基づき、旅客自動車運送事業運輸規則（昭和31年8月1日運輸省令第44号）第21条において「過労防止等」に関する規定が定められている。同条のうち、以下のとおり、同条第1項に「運転者の勤務期間及び乗務時間」に関する規定が、同条第6項に「交替運転者の配置」に関する規定が定められている。

○旅客自動車運送事業運輸規則（昭和31年8月1日運輸省令第44号）（抄）

（過労防止等）

第21条 旅客自動車運送事業者は、過労の防止を十分考慮して、国土交通大臣が告示で定める基準に従つて、事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間を定め、当該運転者にこれらを遵守させなければならない。

2～5 （略）

6 一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般貸切旅客自動車運送事業者は、運転者が長距離運転又は夜間の運転に従事する場合であつて、疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるときは、あらかじめ、交替するための運転者を配置しておくなければならない。

ここで、同条第1項における告示とは、「旅客自動車運送事業運輸規則第21条第1項の規定に基づく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。以下「勤務時間等基準告示」という。）のことであるが、同告示においては、以下のとおり、内容は、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号）とされている。

○「旅客自動車運送事業運輸規則第21条第1項の規定に基づく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」(平成元年労働省告示第7号)とする。

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年労働省告示第7号)においては、以下を基本とする拘束時間、休息期間、運転時間、連続運転時間等が定められている。

- ・ 一日(始業時刻から起算して二十四時間をいう)についての拘束時間は、十三時間を超えないものとする。延長する場合であっても、最大拘束時間は、十六時間とすること。
- ・ 勤務終了後、継続八時間以上の休息期間を与えること。
- ・ 運転時間は、二日を平均し一日当たり九時間を超えないものとする。
- ・ 連続運転時間は、四時間を超えないものとする。

また、旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について(平成14年1月30日国自総第446号、国自旅第161号、国自整第149号)(以下「解釈運用通達」という。)においては、旅客自動車運送事業運輸規則第21条第6項の「交替運転者の配置」に関する規定に関しては、以下のとおり解釈等が定められていた(同項の解釈等については、前述のとおり改正し、平成24年7月20日及び同年12月1日に施行した)。

○「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」(平成14年1月30日国自総第446号、国自旅第161号、国自整第149号)(抄)

第21条 過労防止等

(1)～(5)(略)

(6) 交替運転者の配置(第6項)

①「運転者が長距離運転又は夜間の運転に従事する場合であって、疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるとき」とは、運転者の体調等を考慮して個別に判断することが必要であるが、勤務時間等基準告示で定められた条件を超えて引き続き運行する場合は、これに該当する。

具体的には、次のような場合が該当する。

- イ. 拘束時間が16時間を超える場合
- ロ. 運転時間が2日を平均して1日9時間を超える場合
- ハ. 連続運転時間が4時間を超える場合

②「交替するための運転者を配置」とは、交替運転者を当該事業用自動車に添乗させ、

又は交替箇所に予め待機させることをいう。

平成19年2月に大阪府吹田市で発生した貸切バスによる事故（あずみ野観光バスによる事故）が発生したことから、この事故をきっかけにして設置された「貸切バスに関する安全等対策検討会」（メンバー：国土交通省、貸切バス事業者、旅行業者、両業界の団体、労働組合の実務者）においては、貸切バスに係る安全性の確保、質の向上に向けた方策について検討が行われ、同年10月に報告が取りまとめられた。当該報告において、現行の「時間」による交替運転者の配置基準（＝運転時間が2日を平均して1日9時間を超えないこと）では、個々の運行において交替運転者の配置が必要なケースに該当するか不明確で、旅行業者にも説明しにくいとの指摘があり、国土交通省において、「乗務距離」に基づく交替運転者の配置基準のあり方を検討することが盛り込まれた。

同報告の趣旨を踏まえ、平成20年6月27日、勤務時間等基準告示で定められた運転時間を遵守するための目安として、以下の乗務距離による交替運転者の配置の指針が試行的に定められた。

○一般貸切旅客自動車運送事業に係る乗務距離による交替運転者の配置の指針について
（平成20年6月27日国自安第39号、国自旅第133号）（抄）

1. 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。

2. 乗務距離による交替運転者の配置の指針

勤務時間等基準告示で定められた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。以下同じ。）の乗務距離を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すること。）。

3. 留意事項

（1）過労運転防止のためには、勤務時間等基準告示の遵守が必要であり、本指針は、同告示を遵守するため、貸切バスの平均的な運行実態等を踏まえ、運転時間の上限を乗務距離により試行的に示した目安である。個々のケースにおいては、本指針の上限を超えるものの同告示に抵触しない場合は法令上問題がないが、本指針の上限を超えないものの、渋滞等の影響により同告示に抵触し、法令違反となる場合があり得るので、同告示の遵守について十分に留意すること。（略）

（2）～（4）（略）

この指針の留意事項には、指針であって行政処分等につながる効力を持つものでなく、またこの指針の上限を超えるものであっても勤務時間等基準告示に抵触しない場合はそれだけでは法令上問題がない一方、本指針の上限を超えない場合でも渋滞等の影響により勤務時間等基準告示に抵触し、法令違反となる場合があり得るものであることについて注意が促されている。

平成22年9月の総務省「貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視の結果に基づく勧告」においては、この配置指針について、「運転者の健康面や生理学的な面での検討が行われておらず、また労働協約等労使間の取り決め、運転者や有識者の意見等は斟酌されていない。」ことから、「国土交通省は、貸切バスの安全運行に資する観点から、交替運転者の配置基準における乗務距離の上限値について、乗務距離が運転者に与える生理学的影響を踏まえたものに改定する必要がある。」とされている。

別紙2-1 平成24年夏の緊急対策

「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」の一部改正について
(平成24年7月18日付け国自安第48号、国自旅第223号、国自整第70号)

第21条 過労防止等

(1)～(5) (略)

(6) 交替運転者の配置 (第6項)

① 「運転者が長距離運転又は夜間の運転に従事する場合であって、疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるとき」とは、運転者の体調等を考慮して個別に判断することが必要であるが、次のいずれかの場合がこれに該当する。

イ. 勤務時間等基準告示で定められた次のような条件を超えて引き続き運行する場合

- (イ) 拘束時間が16時間を超える場合
- (ロ) 運転時間が2日を平均して1日9時間を超える場合
- (ハ) 連続運転時間が4時間を超える場合

ロ. 高速ツアーバス(高速道路(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。)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。以下この項において同じ。)及び会員制高速バス(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をいう。以下同じ。)の夜間運行(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。以下同じ。)において、その一運行実車距離(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、旅行業者又は会員制高速バスの運営主体(以下「旅行業者等」という)が設定した起点から終点までの距離をいう。以下同じ。)が500kmを超える場合

ハ. 高速ツアーバス及び会員制高速バス(以下「高速ツアーバス等」という。)の夜間運行において、当該運行を行う事業者が次の(イ)から(ウ)までに掲げる取組について実施せず、又は(エ)から(オ)までに掲げる取組のうち1つも実施していない場合であって、その一運行実車距離が400kmを超える場合

- (イ) 遠隔地において当該運行の乗務前又は乗務後の点呼を電話により行う際、当該運行を行う事業者が、共同運行事業者その他の事業者(以下「共同運行事業者等」という。)と点呼時の立会いに関する契約に基づき、当該共同運行事業者等の運行管理者又は補助者(以下「運行管理者等」という。)が運転者に立ち会っていること、当該運行を行う事業者の他の営業所の運行管理者等が立ち会っていること、又はITを活用した点呼(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、疲労等の状況を随時確認できると同時に、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によって運行管理者等が当該運転者の酒気帯びの有無について確認できるとともに、当該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、及び保存できる点呼をいう。)を行っていること
- (ロ) 当該運行の用に供される車両に道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号)第48条の2第2項の規定に適合するデジタル式運行記録計を装着し、当該運行を行う事業者がそれを用いた運行管理を行っていることとともに、デジタル式運行記録計の記録に基づく運転者指導を行っていること
- (ハ) 当該運行の運行計画において、当該運行の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していること
- (ニ) 当該運行を行う運転者の運行直前の休憩期間が11時間以上であること
- (ホ) 当該運行を行う事業者が公益社団法人日本バス協会が実施する貸切バス事業者安全性評価認定制度に基づき、現に認定を受けていること
- (ヘ) 当該運行を行う事業者が参加する安全運行協議会(「高速ツアーバスに係る安全運行協議会の設置について」(平成24年6月18日付け国自旅196号)に規定する安全運行協議会をいう。)が設置され、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、旅行業者のスタッフ又はこれに準ずる者による調査が行われていること
- (ト) 当該運行を行う事業者が高速バス運転者の育成プログラム(組織として体系的にバス運転者を育成することを明記したプログラムであって、経験年数別に座学・実技を含む研修の実施を含むものをいう。)を有し、それに従い運転者の育成を行っていること
- (チ) 当該運行を行う事業者が映像記録型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) 当該運行の用に供される車両に、衝突被害軽減ブレーキを装着していること
- (ル) 当該運行の用に供される車両に、車線逸脱警報装置を装着していること
- (レ) 当該運行の用に供される車両に、居眠りを感知できる装置を装着していること
- (ロ) 当該運行の運行管理を行う運行管理者等が24時間にわたって運行中は営業所に常駐して運転者を支援する体制を敷いていること

二. 高速ツアーバス等の夜間運行において、当該運行を行う事業者が上記ハ、の(イ)から(ウ)までに掲げる取組の全ての実施状況及び(エ)から(オ)までに掲げる取組のいずれかの実施状況について、旅行業者等が当該運行に係る予約の受付を開始するまでにインターネット上に公表しない場合であって、その一運行実車距離が400kmを超える場合

(インターネット上の公表の例)

※当該運行の発着地、発着時刻、企画実施会社等に加え以下の内容を表示。

(実車距離) ○○○km

(当該運行に関し、自社で実施している安全確保のための取組)

○「「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」の一部改正について(平成24年7月18日付け国自安第48号、国自旅第223号、国自整第70号)」21条(6)①ハ(イ)から(ニ)に掲げる項目について、以下の通り、全てを実施している。

(イ)遠隔地において、共同運行事業者の立会による点呼を行っている

(ロ)デジタル式運行記録計による運行管理を行っている

(ハ)連続運転時間を概ね2時間とし、2時間ごとに20分以上の休憩を確保している

(ニ)運転者の運行直前の休息期間を11時間以上確保している

○「「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」の一部改正について(平成24年7月18日付け国自安第48号、国自旅第223号、国自整第70号)」21条(6)①ハ(イ)から(ロ)に掲げる項目のうち、以下の通り、(イ)を実施している。

(イ)公益社団法人日本バス協会が実施する貸切バス事業者安全性評価認定制度に基づく認定を受けている

ホ、高速ツアーバス等の夜間運行について、当該運行に乗務する運転者の1日の乗務時間(当該運行の乗務開始から乗務終了までの時間)が10時間を超える場合

②「交替するための運転者を配置」とは、交替運転者を当該事業用自動車に添乗させ、又は交替箇所にて待機させることをいう。

第24条 点呼等

(1) 乗務前及び乗務後の点呼等の実施(第1項及び第2項)

①「運行上やむを得ない場合」とは、遠隔地で乗務が開始又は終了するため、乗務前点呼又は乗務後点呼が乗務員が所属する営業所において対面で実施できない場合等をいい、車庫と当該車庫を所管する営業所が離れている場合、早朝・深夜等において点呼執行者が営業所に出動していない場合等は「運行上やむを得ない場合」には該当しない。

ただし、一般乗合旅客自動車運送事業及び道路運送法(昭和26年法律第183号。以下「法」という。)第21条第2号による許可を受けた一般貸切旅客自動車運送事業について事業用自動車の車庫が営業所から「自動車の保管場所の確保等に関する法律施行令第1条第1号の規定に基づき運輸大臣が定める地域及び運輸大臣が定める距離」(平成3年運輸省告示第340号)第1項の表の上欄に掲げる地域ごとに同表の下欄中ただし書きに掲げる距離にある場合であって、乗務員が営業所以外の地で乗務を開始又は終了することとなることにより、乗務前点呼又は乗務後点呼を所属する営業所において対面で実施できない勤務となる場合は、「運行上やむを得ない場合」として取り扱って差し支えないが、運行の安全を確保するうえで、対面による点呼が重要であることから、運行管理者等を派遣するなどできる限り対面で実施するよう指導すること。

また、点呼は営業所において行うことが原則であるが、営業所と車庫が離れている場合等、必要に応じて運行管理者等を車庫へ派遣して点呼を行う等、対面点呼を確実に実施するよう指導すること。

②～④ (略)

(2)～(3) (略)

第28条の2 運行指示書による指示等

(1) 運行指示書と異なる運行を行う場合には、原則として、運行管理者の指示に基づいて行うよう指導すること。ただし、運転者が運転中に疲労や眠気を感じたときは、運行管理者の指示を受ける前に運転を中止し、その後速やかに運行管理者に連絡を取り、指示を受けるよう指導すること。

なお、変更の指示があった場合には、その内容、理由及び指示をした運行管理者の氏名を運行指示書に記入させること。

(2) 第1項第4号の「旅客が乗車する区間」とは、個々の契約毎に最初に旅客が乗車する地点と最後に旅客が降車する地点間をいうものであり、乗務員以外に添乗員等のみを運送する区間は含まれない。

附 則(平成24年7月18日付け国自安第48号、国自旅第223号、国自整第70号)

改正後の通達は、平成24年7月20日から施行する。

(改正箇所は傍線部)

別紙2-2 平成24年夏の緊急対策のチラシ

国土交通省自動車局

高速ツアーバス等の交替運転者の配置基準を策定しました

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7月20日から

高速ツアーバス等の夜間運行については、交替運転者の配置基準を策定

〔適用対象となる高速ツアーバス等〕

- ・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

交替運転者の配置基準の概要

高速ツアーバス等の夜間運行において、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。

- ・事業者が特別な安全措置を実施していない場合であって、一運行実車距離が400kmを超える場合
- ・事業者が特別な安全措置の実施状況を公表していない場合であって、一運行実車距離が400kmを超える場合
- ・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であって、一運行実車距離が500kmを超える場合
- ・乗務する運転者の1日の乗務時間が10時間を超える場合

特別な安全措置

①必須項目(全て)

- イ) 遠隔地における第三者立ち会いによる点呼等
- 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時間ごとに合計で20分以上の休憩
- ニ) 休息期間が11時間以上

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) 居眠りを感知できる装置の装着
- ヲ) 24時間体制による運転者サポート

詳細は次ページ参照

「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」

【根拠法令】 旅客自動車運送事業運輸規則第21条第6項

一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般貸切旅客自動車運送事業者は、運転者が長距離運転又は夜間の運転に従事する場合であって、疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるときは、あらかじめ、交替するための運転者を配置しておかなければならない。

上記法令の解釈及び運用を改正

○「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」（平成14年国自総第446号、国自旅第161号、国自整第149号）の改正箇所

第21条 過労防止等

(1)～(6) (略)

(6) 交替運転者の配置（第6項）

① 「運転者が長距離運転又は夜間の運転に従事する場合であって、疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるとき」とは、運転者の体調等を考慮して個別に判断することが必要であるが、次のいずれかの場合がこれに該当する。

イ、勤務時間等基準告示で定められた次のような条件を超えて引き続き運行する場合

- (イ) 拘束時間が16時間を超える場合
- (ロ) 運転時間が2日を平均して1日9時間を超える場合
- (ハ) 連続運転時間が4時間を超える場合

ロ、高速ツアーバス（高速道路（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。）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。以下この項において同じ。）及び会員制高速バス（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をいう。以下同じ。）の夜間運行（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。以下同じ。）において、その一運行実車距離（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（以下「旅行者等」という）が設定した起点から終点までの距離をいう。以下同じ。）が500kmを超える場合

ハ、高速ツアーバス及び会員制高速バス（以下「高速ツアーバス等」という。）の夜間運行において、当該運行を行う事業者が次の(イ)から(ニ)までに掲げる取組のうち1つも実施していない場合であって、その一運行実車距離が400kmを超える場合

- (イ) 遠隔地において当該運行の乗務前又は乗務後の点呼を電話により行う際、当該運行を行う事業者が、共同運行事業者その他の事業者（以下「共同運行事業者等」という。）と点呼時の立会いに関する契約に基づき、当該共同運行事業者等の運行管理者又は補助者（以下「運行管理者等」という。）が運転者に立ち会っていること、当該運行を行う事業者の他の営業所の運行管理者等が立ち会っていること、又はITを活用した点呼（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、疲労等の状況を随時確認できると同時に、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によって運行管理者等が当該運転者の酒気帯びの有無について確認できるとともに、当該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、及び保存できる点呼をいう。）を行っていること
- (ロ) 当該運行の用に供される車両に道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）第48条の2第2項の規定に適合するデジタル式運行記録計を装着し、当該運行を行う事業者がそれを用いた運行管理を行っているとともに、デジタル式運行記録計の記録に基づく運転者指導を行っていること
- (ハ) 当該運行の運行計画において、当該運行の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していること
- (ニ) 当該運行を行う運転者の運行直前の休息期間が11時間以上であること
- (ホ) 当該運行を行う事業者が公益社団法人日本バス協会が実施する貸切バス事業者安全性評価認定制度に基づき、現に認定を受けていること
- (ヘ) 当該運行を行う事業者が参加する安全運行協議会（「高速ツアーバスに係る安全運行協議会の設置について」（平成24年6月18日付け、国自旅196号）に規定する安全運行協議会をいう。）が設置され、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、旅行者のスタッフ又はこれに準ずる者による調査が行われていること
- (ト) 当該運行を行う事業者が高速バス運転者の育成プログラム（組織として体系的にバス運転者を育成することを明記したプログラムであって、経験年数別に座学・実技を含む研修の実施を含むものをいう。）を有し、それに従い運転者の育成を行っていること
- (チ) 当該運行を行う事業者が映像記録型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) 当該運行の用に供される車両に、衝突被害軽減ブレーキを装着していること
- (ニ) 当該運行の用に供される車両に、車線逸脱警報装置を装着していること
- (ヒ) 当該運行の用に供される車両に、居眠りを感じることができる装置を装着していること
- (フ) 当該運行の運行管理を行う運行管理者等が24時間にわたって運行中は営業所に常駐して運転者を支援する体制を敷いていること

ニ、高速ツアーバス等の夜間運行において、当該運行を行う事業者が上記ハ、の(イ)から(ニ)までに掲げる取組の全ての実施状況及び(ホ)から(フ)までに掲げる取組のいずれかの実施状況について、旅行者等が当該運行に係る予約の受付を開始するまでにインターネット上に公表しない場合であって、その一運行実車距離が400kmを超える場合

ホ、高速ツアーバス等の夜間運行について、当該運行に乗務する運転者の1日の乗務時間（当該運行の乗務開始から乗務終了までの時間）が10時間を超える場合

② (略)

【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

別紙3-1 平成24年冬季の多客期対策

「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」の一部改正について
(平成24年11月22日付け国自安第105号、国自旅第331号、国自整第158号)

<p>第21条 過労防止等</p> <p>(1)～(5) (略)</p> <p>(6) 交替運転者の配置 (第6項)</p> <p>① (略)</p> <p>イ. (略)</p> <p>ロ. 高速ツアーバス等 (「<u>高速ツアーバス</u>」及び「<u>会員制高速バス</u>」の定義等について) (平成24年10月31日付け国自安第96号、国自旅第318号、観観産第305号) において規定する高速ツアーバス及び会員制高速バスをいう。以下同じ。) の夜間運行 (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。以下同じ。) において、その一運行実車距離 (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 (以下「<u>旅行者等</u>」という) が設定した起点から終点までの距離をいう。以下同じ。) が500kmを超える場合</p> <p>ハ. 高速ツアーバス等の夜間運行において、当該運行を行う事業者が次の(イ)から(ニ)までに掲げる取組について実施せず、又は(ホ)から(七)までに掲げる取組のうち1つも実施していない場合であって、その一運行実車距離が400kmを超える場合</p> <p>(イ)～(七) (略)</p> <p>ニ. (略)</p> <p>ホ. 高速ツアーバス等の夜間運行について、当該運行に乗務する運転者の1日の乗務時間 (当該運行の乗務開始から乗務終了までの時間をいう。以下同じ。) が10時間を超える場合</p> <p>ヘ. 貸切バス (高速ツアーバス等以外の貸切バスをいう。以下この項において同じ。) の夜間運行において、その一運行実車距離が500kmを超える場合</p> <p>ト. 貸切バスの夜間運行において、以下の(イ)又は(ロ)のいずれかを満たしていない場合であって、その一運行実車距離が400kmを超える場合</p> <p>(イ) 当該運行に乗務する運転者の1日の乗務時間が10時間を超えず、当該運行を行う事業者が上記ハ. の(イ)から(ニ)までに掲げる全ての取組について実施し、上記ハ. の(ホ)から(七)までに掲げる取組のうちいずれかを実施するとともに、これらの実施状況を公表していること</p> <p>(ロ) 当該運行に乗務する運転者の休息期間及び休憩時間が次の(イ)から(iii)までの条件をいずれも満たしていること</p> <p>(i) 当該運行の運行直前の休息期間が11時間以上であること</p> <p>(ii) 当該運行の運行計画において、当該運行の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していること</p> <p>(iii) 当該運行の実車距離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していること</p> <p>② (略)</p> <p>附 則 (平成24年11月22日付け国自安第105号、国自旅第331号、国自整第158号) 改正後の通達は、平成24年12月1日から施行する。</p>

(改正箇所は傍線部)

別紙3-2 平成24年冬期の多客期対策のチラシ

平成24年11月

国土交通省自動車局

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。

貸切バスの交替運転者の配置基準を策定

◆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日から実施済み

〔高速ツアーバス等〕

- ・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3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
- 二) 運行直前の休息期間が11時間以上
- 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

◆貸切バス(※)の夜間運行の配置基準◆

* 高速ツアーバス等以外の貸切バス

平成24年12月1日から適用

<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、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

詳細は次ページ参照

平成24年冬期の多客期対策のチラシ（裏面）

「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」

〔根拠法令〕 旅客自動車運送事業運輸規則第21条第6項

一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般貸切旅客自動車運送事業者は、運転者が長距離運転又は夜間の運転に従事する場合であつて、疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるときは、あらかじめ、交替するための運転者を配置しておくなければならない。

上記法令の解釈及び運用を改正

○「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」（平成14年国自総第446号、国自旅第161号、国自整第149号）の改正箇所

第21条 過労防止等

(1)～(6) (略)

(6) 交替運転者の配置（第6項）

① 「運転者が長距離運転又は夜間の運転に従事する場合であつて、疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるとき」とは、運転者の体調等を考慮して個別に判断することが必要であるが、次のいずれかの場合がこれに該当する。

イ. 勤務時間等基準告示で定められた次のような条件を超えて引き続き運行する場合

- (イ) 拘束時間が16時間を超える場合
- (ロ) 運転時間が2日を平均して1日9時間を超える場合
- (ハ) 連続運転時間が4時間を超える場合

ロ. 高速ツアーバス（「高速ツアーバス」及び「会員制高速バス」の定義等について）（平成24年10月31日付け国自安第96号、国自旅第318号、観産第305号）において規定する高速ツアーバス及び会員制高速バスをいう。以下同じ。）の夜間運行（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。以下同じ。）において、その一運行実車距離（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（以下「旅行者等」という）が設定した起点から終点までの距離をいう。以下同じ。）が500kmを超える場合

ハ. 高速ツアーバス等の夜間運行において、当該運行を行う事業者が次の(イ)から(ニ)までに掲げる取組について実施せず、又は(イ)から(イ)までに掲げる取組のうち1つも実施していない場合であつて、その一運行実車距離が400kmを超える場合

- (イ) 遠隔地において当該運行の乗務前又は乗務後の点呼を電話により行う際、当該運行を行う事業者が、共同運行事業者その他の事業者（以下「共同運行事業者等」という。）と点呼時の立会いに関する契約に基づき、当該共同運行事業者等の運行管理者又は補助者（以下「運行管理者等」という。）が運転者に立ち会っていること、当該運行を行う事業者の他の営業所の運行管理者等が立ち会っていること、又はITを活用した点呼（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、疲労等の状況を随時確認できると同時に、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によって運行管理者等が当該運転者の酒気帯びの有無について確認できるとともに、当該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、及び保存できる点呼をいう。）を行っていること
- (ロ) 当該運行の用に供される車両に道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）第48条の2第2項の規定に適合するデジタル式運行記録計を装着し、当該運行を行う事業者がそれを用いた運行管理を行っているとともに、デジタル式運行記録計の記録に基づく運転者指導を行っていること

(ニ) 当該運行の運行計画において、当該運行の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していること

- (イ) 当該運行を行う運転者の運行直前の休息期間が11時間以上であること
- (ロ) 当該運行を行う事業者が公益社団法人日本バス協会が実施する貸切バス事業者安全性評価認定制度に基づき、現に認定を受けていること
- (ハ) 当該運行を行う事業者が参加する安全運行協議会（「高速ツアーバスに係る安全運行協議会の設置について」（平成24年6月18日付け、国自旅196号）に規定する安全運行協議会をいう。）が設置され、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、旅行者のスタッフ又はこれに準ずる者による調査が行われていること
- (ニ) 当該運行を行う事業者が高速バス運転者の育成プログラム（組織として体系的にバス運転者を育成することを明記したプログラムであつて、経験年数別に座学・実技を含む研修の実施を含むものをいう。）を有し、それに従い運転者の育成を行っていること
- (イ) 当該運行を行う事業者が映像記録型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
- (ロ) 当該運行の用に供される車両に、衝突被害軽減ブレーキを装着していること
- (ハ) 当該運行の用に供される車両に、車線逸脱警報装置を装着していること
- (ニ) 当該運行の用に供される車両に、居眠りを感知できる装置を装着していること
- (イ) 当該運行の運行管理を行う運行管理者等が24時間におわたって運行中は営業所に常駐して運転者を支援する体制を敷いていること

ニ. 高速ツアーバス等の夜間運行において、当該運行を行う事業者が上記ハ、の(イ)から(ニ)までに掲げる取組の全ての実施状況及び(イ)から(イ)までに掲げる取組のいずれかの実施状況について、旅行者等が当該運行に係る予約の受付を開始するまでにインターネット上に公表しない場合であつて、その一運行実車距離が400kmを超える場合

ホ. 高速ツアーバス等の夜間運行について、当該運行に乗務する運転者の1日の乗務時間（当該運行の乗務開始から乗務終了までの時間をいう。以下同じ。）が10時間を超える場合

ヘ. 貸切バス（高速ツアーバス等以外の貸切バスをいう。以下この項において同じ。）の夜間運行において、その一運行実車距離が500kmを超える場合

ト. 貸切バスの夜間運行において、以下の(イ)又は(ロ)のいずれかを満たしていない場合であつて、その一運行実車距離が400kmを超える場合

- (イ) 当該運行に乗務する運転者の1日の乗務時間が10時間を超えず、当該運行を行う事業者が上記ハ、の(イ)から(ニ)までに掲げる全ての取組について実施し、上記ハ、の(イ)から(イ)までに掲げる取組のうちいずれかを実施するとともに、これらの実施状況を公表していること
- (ロ) 当該運行に乗務する運転者の休息期間及び休憩時間が次の(イ)から(イ)までの条件をいずれも満たしていること
 - (イ) 当該運行の運行直前の休息期間が11時間以上であること
 - (ロ) 当該運行の運行計画において、当該運行の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していること
 - (ハ) 当該運行の実車距離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していること

② (略)

【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

別紙4 高速バス及び貸切バスの交替運転者の配置基準（案）

旅客自動車運送事業運輸規則（昭和31年8月1日運輸省令第44号）第21条第6項の「運転者が長距離運転又は夜間の運転に従事する場合であつて、疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるとき」とは、運転者の体調等を考慮して個別に判断することが必要であるが、高速バス（貸切委託運行を含む。以下同じ。）にあつては①又は②、貸切バス（貸切委託運行を除く。以下同じ。）にあつては①又は③の場合には、交替運転者を配置しなければならない。

- ① 勤務時間等基準告示で定められた条件を超えて引き続き運行する場合
 - (イ) 拘束時間が16時間を超える場合
 - (ロ) 運転時間が2日を平均して1日9時間を超える場合
 - (ハ) 連続運転時間が4時間を超える場合
- ② 「2. 高速バスの交替運転者の配置基準」に定める条件を超えて引き続き運行する場合
- ③ 「3. 貸切バスの交替運転者の配置基準」に定める条件を超えて引き続き運行する場合

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) 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) 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する。
- (6) 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。
- (7) 昼間運行：夜間運行に該当しない運行。
- (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（回送運行する距離は含まない。）
- (9) 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。
- (10) 一日の合計実車距離：一人の運転者が一日の乗務で運転する実車距離の合計
- (11) 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。
- (12) 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. 高速バスの交替運転者の配置基準

高速バスにあっては、以下に定める実車距離、運転時間等の条件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 当該運行の実車距離100kmから400kmまでの間に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、運行計画上、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。

当該特認路線の運行については、上記②から④までの基準に適合していることに加え、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(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で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、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。

(4) 乗務中の体調報告

一運行の実車距離 400km 超えの夜間ワンマン運行を行う場合には当該運行の実車距離 100km から 400km までの間に、また、一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当該一日の乗務の合計実車距離 100km から 500km までの間に、運転者は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、保存していなければならない。

(5) 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一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。

3. 貸切バスの交替運転者の配置基準

貸切バスにあっては、以下に定める実車距離、運転時間等の条件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当該運行の実車距離 100km から 400km までの間に運転者が身体を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3.(1)①の夜間ワンマン運行又は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。

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、運行計画上、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。

(4) 乗務中の体調報告

一運行の実車距離400km超えの夜間ワンマン運行を行う場合には当該運行の実車距離100kmから400kmまでの間に、また、一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当該一日の乗務の合計実車距離100kmから500kmまでの間に、運転者は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、

保存していなければならない。

(5) 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一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。

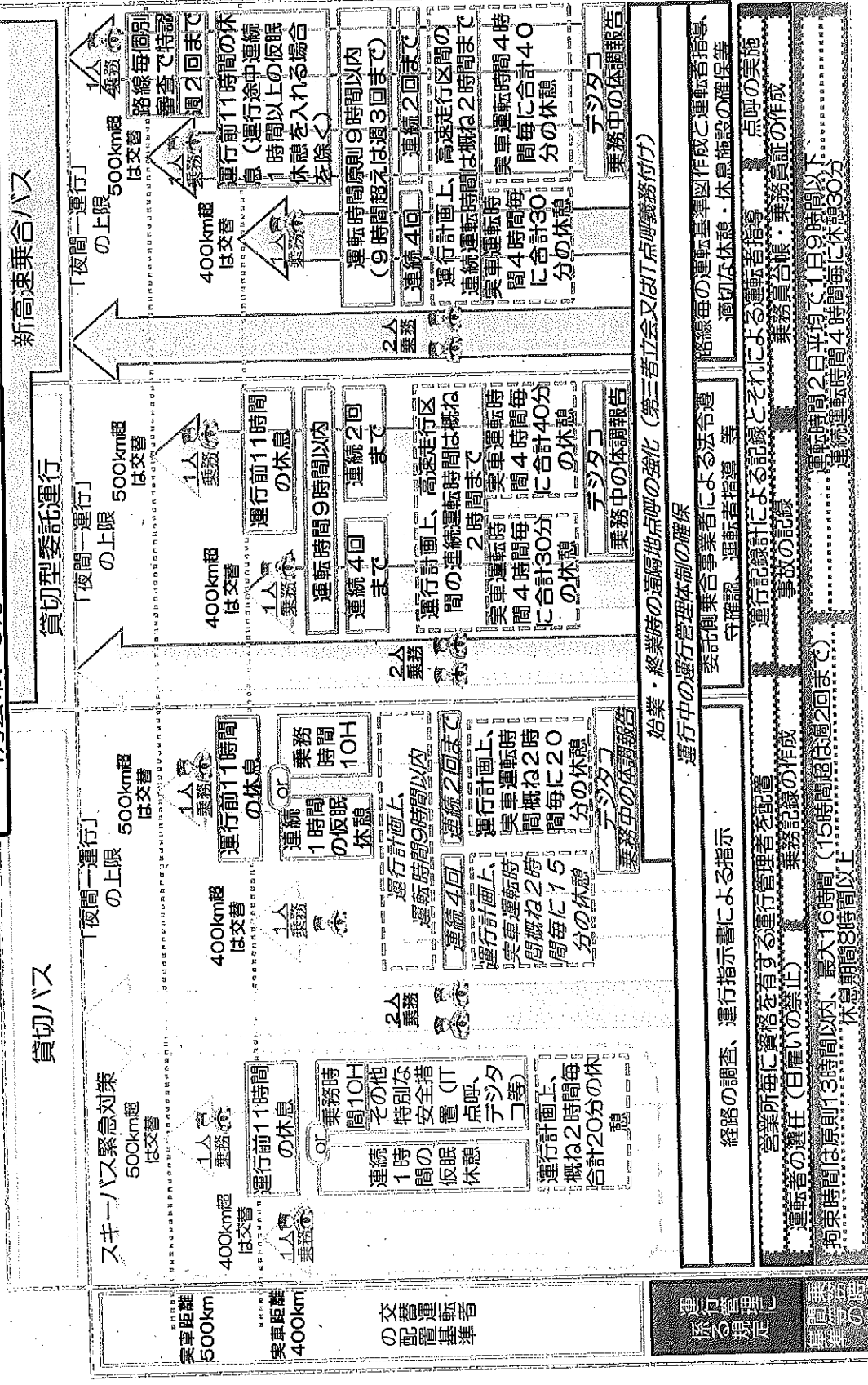
【施行日（予定）】

○2.(5) 及び3.(5) を除く部分・・・平成25年8月1日（高速ツアーバス及び会員制高速バスから高速乗合バスへの移行のために、乗合バス事業に係る許認可の取得を完了させ、平成25年8月1日より前に高速乗合バスの運行を開始する場合にあっては、その運行を開始する日）

○2.(5) 及び3.(5) に係る部分・・・平成26年1月1日

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、8月1日施行予定



別紙5 健康状態に起因する事故防止のための現状の取組み等

(第7回検討会資料3別紙2より)

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!

突然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慢性的な睡眠不足状態がないかを注意する必要があります。また、運転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が多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。

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、止まりかた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、目や口の腫れや、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態が生じます。この結果、突然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) B字跡では、呼吸が10秒以上停止する無呼吸の状態が1時間の睡眠中に30回以上生じると、睡眠1時間あたり無呼吸が4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、様々な作業の場限がない限り、3~5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

- 鼻と口の先に付けたセンサにより、睡眠中の気流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

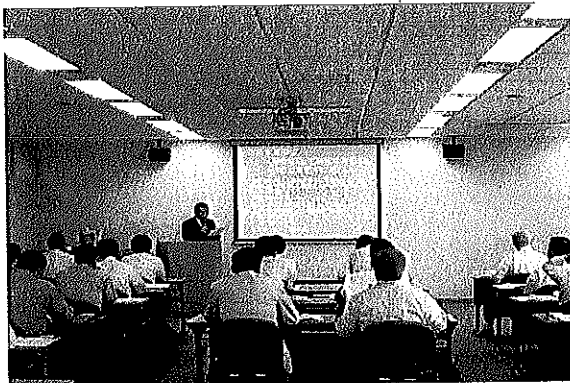
- 指先につけたセンサにより、睡眠中の動脈血の酸素量をモニタリングし、睡眠中の無呼吸や低呼吸に伴う酸素量の低下(低酸素)から呼吸障害の程度を客観的に把握する検査です。

(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(polygraphy, 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。

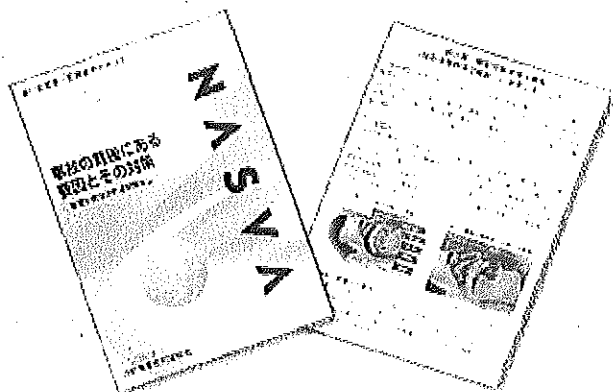
注4) スクリーニング検査の実施方法については、担当本人全日本トラック協会認定のSASスクリーニング検査認定機関(同協会のホームページでご覧下さい。)や専門医療機関にお問い合わせ下さい。

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

別紙6 過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援

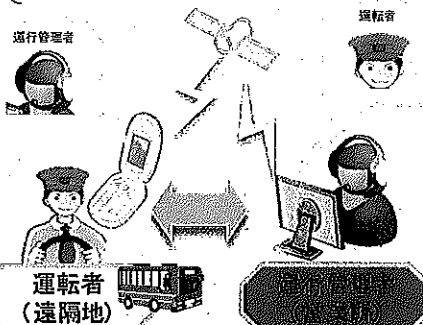
事業の目的

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



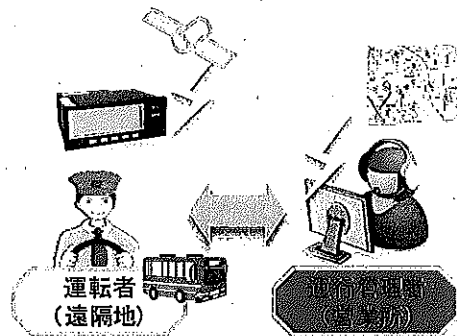
(3) 休息期間における運転者の睡眠状態を測定する機器

- ・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



(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



(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



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。

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 参考資料目次（案）

- 参考資料1 検討会 開催要領
- 参考資料2 貸切バス及び乗合バスの交通事故件数等
- 参考資料3 交通安全の生理学的背景
- 参考資料4 バスドライバー実態調査にかかる集計結果
- 参考資料5 長距離運行する高速乗合バスの運行実態について
- 参考資料6 新高速乗合バスの交替運転者の配置基準（案）の解説
- 参考資料7 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
- 参考資料8 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
- 参考資料9 運転者の健康状態に起因する事故の発生状況等

高速・貸切バスの交替運転者の配置基準の周知方法について

1. 高速乗合バス・貸切事業者に対し、あらゆる機会を通じて本基準の周知を図る。特に、新たに新高速乗合バス事業へ移行する事業者及び長距離運行を行う貸切事業者に対しては、本年7月末までのあらゆる機会を通じ、重点的に周知徹底を図る。
2. また、本基準が複雑で理解しにくいとの指摘を踏まえ、周知に当たっては、基準をわかりやすく説明した媒体（チラシ、Web、メールマガジン等）を作成し、同媒体を活用して周知を図る。
3. さらに、運行管理者講習や事業者が集まる各種会合等を活用し、各事業者の経営者や運行管理者に対する周知を図る。
4. 旅行業者を含むバス利用者に対しても、「輸送の安全を確保するための貸切バス選定・利用ガイドライン」等により周知する。