

「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」最終とりまとめ(案)

過労運転防止検討会の設置

H24年4月の関越道での高速ツアーバス事故の発生を受け、総務省勧告も踏まえつつ、「1日670km」の指針その他の過労運転防止対策全般を見直すため、同年5月設置。

【交替運転者の配置に関する過去の経緯】

- H13年12月：運転時間を2日平均で1日9時間とする「基準」の策定
- 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：「生理学的影響」を踏まえた検討を必要とする総務省勧告

夏・冬の多客期対策の実施

H24年7月：夏の多客期に向け、高速ツアーバス等の緊急対策として、夜間の実車距離(※)400kmを基本とする「夜間」の高速ツアーバスの交替運転者の配置基準を策定
 同年12月：スキー等の冬の多客期に向け、貸切バス全般について、高速ツアーバスと同様に、夜間の実車距離400kmを基本とする「夜間の貸切バス」の交替運転者の配置基準を策定

(※) 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、旅行業者等が設定した起点から終点までの距離

最終とりまとめ(案) (H25年3月予定)

(1) 交替運転者の配置基準 (H25年8月1日より全面適用予定)

		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 (一時間以上の上り下りを入れた場合は例外措置あり)

(2) その他の過労運転防止対策

- ・IT機器を活用した遠隔地点呼の強化等、運行中の運行管理体制の確保、健康起因事故の防止、夜間ツーマン運行への配慮、利用者への周知等

各検討会の検討状況

参考資料2

国土交通省



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

バス事業のあり方検討会 中間整理

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

貸切バス全般に係る対策

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

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

(1) 参入時の安全性チェックの強化

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

(2) 参入後の安全性向上の取組

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

(3) 適正な取引環境の整備

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

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

高速ツアーバス等に係る対策

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

参入後の安全性向上の取組

参入時のチェックの強化

【貸切バス事業の審査基準の見直し】

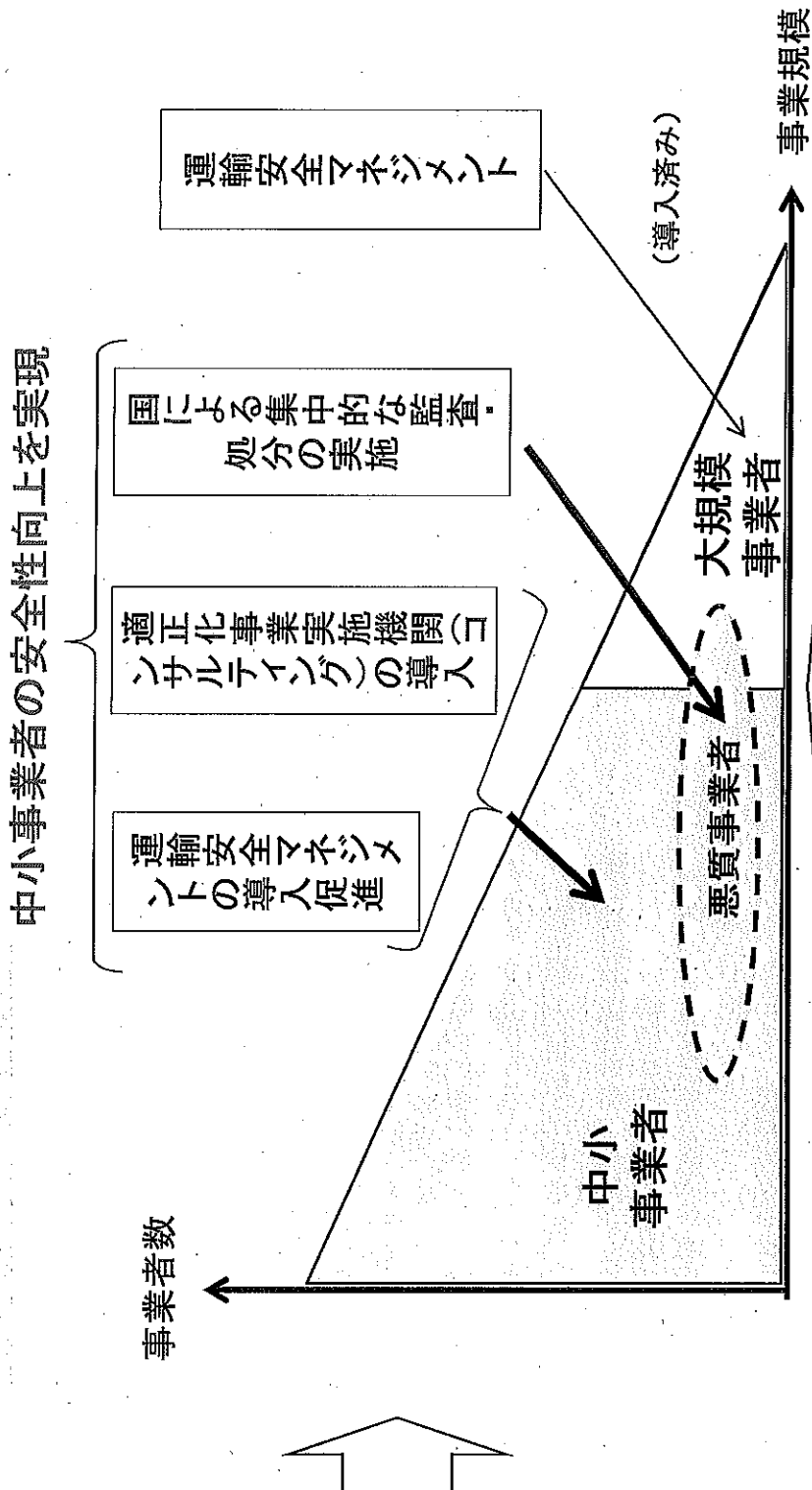
- ・安全管理体制や運行管理制の強化
- ・デジタル式運行記録計の装着義務付け

※更に検討を継続すべき項目

- ・車庫要件の見直し
- ・最低車両台数の見直し

【審査手法の見直し】

- ・法令試験の厳格化
- ・現場確認の強化



【適正な取引環境の整備】

- ・旅行者等の発注者との取引の適正化
- ・実効性のある運賃・料金制度の構築

【利用者への情報提供の推進】

- ・利用者が事業者を選べる環境の整備

高速ツアーバス等の「新高速乗合バス」への移行

平成25年7月末までの移行に向けた、バス停留所の調整等

高速ツアーバス等の過労運転の防止

高速ツアーバスの交替運転者の配置基準の策定等

「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」中間報告の概要①

本年7月に学識経験者、貸切バス事業者、労働組合、旅行業者等の関係者から構成される「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」(座長:加藤博和 名古屋大学大学院准教授)において、合理的で実効性のある貸切バスの運賃・料金制度の構築に向けて検討を進めてきたところ、今般、運賃・料金制度の見直しの方向性について以下のとおり中間報告を行う。

ワーキンググループ会合の開催状況

- ◆ 第1回 (7月25日) …これまでの経緯及び貸切バス運賃・料金制度の現状と課題
- ◆ 第2回 (9月24日) …貸切バス、旅行業関係者からの運賃・料金に係る提案等及び運賃・料金の実態調査結果
- ◆ 第3回 (11月 1日) …有識者委員、労働組合関係者からの運賃・料金に係る提案等及び実効性のある貸切バス運賃・料金制度の構築に向けた検討
- ◆ 第4回 (12月11日) …中間報告(案)の検討

1. 貸切バス運賃・料金の現状と課題、及び検討の視点

① 制度の現状と課題

- 公示運賃・料金は、平成3年の認可運賃をベースに、当初の原価計算を基本的に維持したまま、物価水準等や消費税の転嫁、幅運賃の見直しを経て現在に至っているが、近年の物価動向や現在の原価計算の前提条件を適切に反映しているとはいえない。
- 適用方法も複雑で分かりにくい。

② 運賃・料金の収受等の現状と課題

- 需給調整規制の廃止により、新規参入が容易となったことから供給過剰となる一方で、団体旅行の減少や旅行の小口化等による需要減少とインターネットの普及等により価格競争が激化し、公示運賃・料金に基づく届出運賃・料金が守られず、公示運賃・料金の下限を下回った運賃での取引が多く行われている。

(参考)

貸切バス事業者へのアンケート調査の結果

- 全体の7割が届出運賃を収受できていない
- 法令遵守意識の低下・欠如や、運賃・料金の適用方法の理解不足
- 需要の季節変動が激しいため、閑散期には運賃を下げざるを得ない
- 小規模事業者の多くが兼業で行っており、運転手が嘱託・兼業という事業者が多数
- 小規模事業者ほど運賃・料金を顧客との相談や過去の実績、市場の動向を参考に設定

- 運賃・料金の決定については、旅行者等の運送申込者の意向が強く反映されしていると指摘されている。
- 適正な運賃・料金の収受ができていないことから、営業収入が減少し、人件費の抑制や車両更新時期の延長、車両整備費の抑制といった影響や支障が発生したことにより、安全性や事業持続性を脅かす事態が生じている。

上記を踏まえ以下の視点から検討

① 取引実態を踏まえた
制度設計

② 法令遵守や事故防止
等、サービス改善等の観
点からの制度設計

③ 国民目線・消費者目
線の観点からの制度設
計

④ 関係者間の取引実務
円滑化及び貸切バス事
業者による創意工夫・
需要喚起を促す観点か
らの制度設計

⑤ 事後子エックが技
術的に容易な制度設計

「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」中間報告の概要②

2. 合理的で実効性ある貸切バス運賃・料金制度の方向性

公示運賃・料金の水準が現状と乖離しており、届出運賃・料金を下回る額での取引が行われ、この結果、人件費や車両更新等の再投資費用の抑制により、安全・安心を確保することが困難な状態となっていることなどを踏まえ、具体的には次のような取り組みを進めていく必要がある。

- ① 公示運賃・料金制度の枠組みの見直し
 - 貸切バスが具備すべき安全の確保、適切な事業管理体制の構築といった観点を考慮し、さらに、現在の物価水準も加味して標準的な原価水準の計算を行い、その結果を参考に公示運賃・料金を見直すことが必要。
 - 運賃・料金の種類の簡素化、基準となる値の決定方法、上下限の幅及びその意義や強制力のあり方、運賃と料金の区分については今後検討。
- ② 貸切バスの付加価値に見合った運賃・料金の確保
 - レベルの高い安全対策（運輸安全マネジメントの導入、貸切バス安全性評価の認定など）や乗務員の質、顧客満足度を高める付加価値により、これに見合った運賃・料金を確保。
- ③ 貸切バス事業者と旅行者等の運送申込者との適正な取引の確保
 - 書面取引の徹底、運送申込書・引受書の記載事項に明細を記すような明瞭化及び領収書発行の徹底、運送申込者の不適正な申込みの防止。
 - 「貸切バス選定・利用ガイドライン」を活用し、運賃・料金制度の理解促進。
- ④ 利用者に対する適切な情報開示
 - 貸切バス事業者自ら事業の計画・内容や安全に係る取り組みを積極的に開示。
 - 「貸切バス事業者安全性評価認定制度」を活かした上で、高い安全性の確保に取組み良質な貸切バス事業者について認識を広める。
- ⑤ 業界団体等による運賃・料金の適正化に向けた取組み
 - 貸切バス及び旅行業の両業界団体による指導や啓発活動を積極的に実施。具体的には、原価計算の普及・浸透に取り組むことが必要。
- ⑥ 不適正な運賃・料金に対する取引に対する指導・監査・処分の徹底
 - 国や業界団体による指導や監査・処分の徹底、運送申込者による悪質な行為に起因する場合の対策の検討。

「自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」中間とりまとめの概要

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

検討会のスケジュール

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

来年3月 : 最終とりまとめ(予定)

検討会の中間とりまとめ(案)の概要

1. 効率的・効果的な監査の実施

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

2. 実効性のある行政処分等の実施

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

バス運転者の労働時間等の

改善基準のポイント



厚生労働省労働基準局

はじめに

バス運転者の労働条件の改善を図るため、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）が策定されています。以下はそのポイントです。

ポイント

1

拘束時間・休息期間

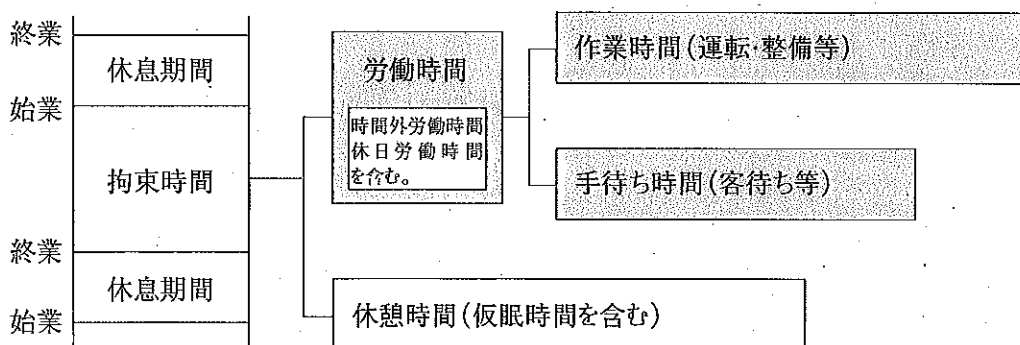
改善基準告示は、自動車運転者の労働の実態を考慮し、拘束時間、休息期間等について基準を定めています。

(1) 拘束時間は以下のとおりです

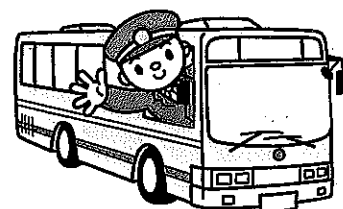
始業時刻から終業時刻までの時間で、労働時間と休憩時間（仮眠時間を含む）の合計時間をいいます。

(2) 休息期間は以下のとおりです

勤務と次の勤務の間の時間で、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、労働者にとって全く自由な時間をいいます。



※ 労働時間には、時間外労働時間と休日労働時間が含まれますので、その時間数・日数をできるだけ少なくして、改善基準告示に定める拘束時間内の運行、休息期間の確保に努めて下さい。

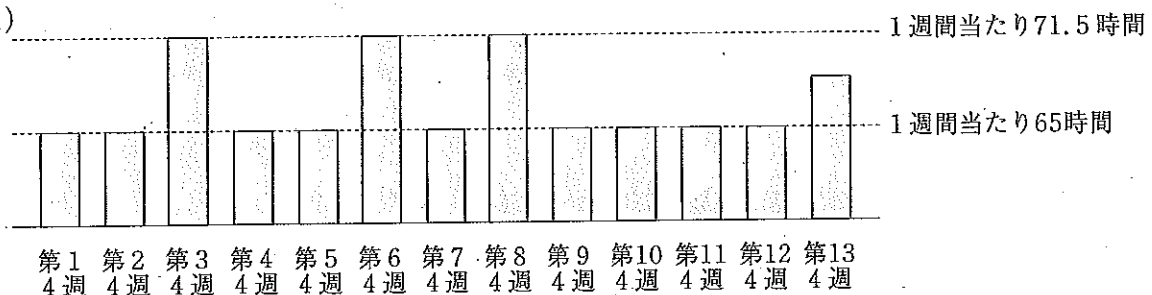


拘束時間の限度＝休息期間の確保

(1) 4週を平均した1週間当たりの拘束時間は以下のとおりです

- ① 4週を平均した1週間当たりの拘束時間は原則として65時間が限度です。
- ② ただし、貸切バスを運行する営業所において運転の業務に従事する者、貸切バスに乗務する者及び高速バスの運転者について、書面による労使協定(P10参照)を締結した場合には、52週のうち16週間までは、4週を平均した1週間当たりの拘束時間を71.5時間まで延長することができます(図1参照)。

(図1)



(労使協定で定める事項)

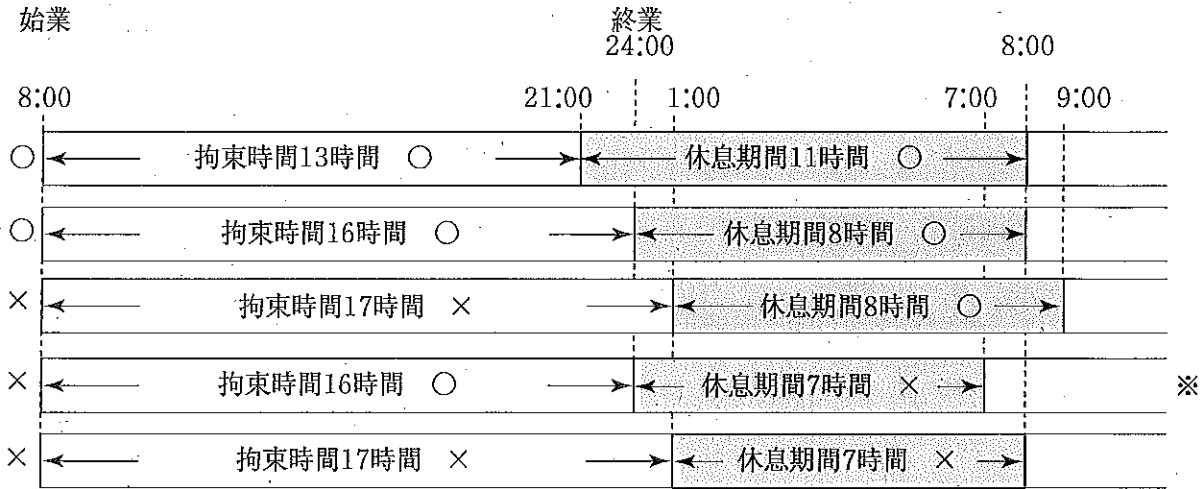
- ・ 協定の適用対象者
- ・ 4週を平均した1週間当たりの拘束時間が65時間を超えることとなる「4週間」及びその「4週間」における1週間当たりの拘束時間
- ・ 当該協定の有効期間
- ・ 協定変更の手続等

(2) 1日の拘束時間と休息期間は以下のとおりです

- ① 1日(始業時刻から起算して24時間をいいます。以下同じ)の拘束時間は13時間以内を基本とし、これを延長する場合であっても16時間が限度です。ただし、(4)の制限があります。
- ② 1日の休息期間は継続8時間以上必要です。

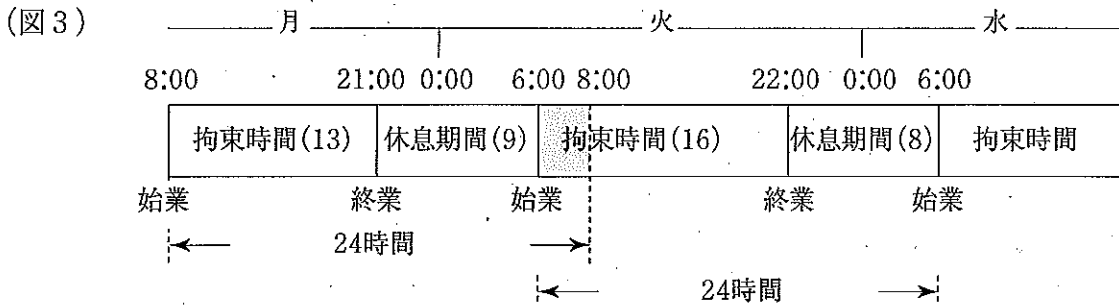
拘束時間と休息期間は表裏一体のものであり、1日とは始業時刻から起算して24時間をいいますので、結局、1日(24時間)＝拘束時間(16時間以内)＋休息期間(8時間以上)となります(図2参照)。

(図2)



※この場合、翌日の始業時刻が7:00とすると拘束時間が16時間+1時間=17時間となり、改善基準告示違反となりますのでご注意ください。

(3) 拘束時間・休息期間の計算方法は以下のとおりです



色をつけた部分は月曜日に始まる勤務の拘束時間と火曜日に始まる勤務の拘束時間が重なる時間帯

① 4週間を平均した1週間当たりの拘束時間が改善基準告示を満たしているかどうかは、4週間の各勤務の拘束時間（始業時刻から終業時刻まで）をそのまま合計してチェックしてください。

ただし、後述の「ポイント5・特例」の(1)分割休息期間を与える場合（休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与える場合）、(4)フェリーに乗船する場合の特例（フェリー乗船時間が2時間以上の場合であって、フェリー乗船時間のうち2時間を拘束時間として取り扱い、その他の時間を休息時間として取り扱う場合）は、始業時刻から終業時刻までの間にある休息期間を除いて計算します。

図3に沿って具体的に示すと次のようになります。

ア 4週間の各勤務の拘束時間（始業時刻から終業時刻まで）をそのまま合計

- ・月曜日 始業8:00～終業21:00 13時間
- ・火曜日 始業6:00～終業22:00 16時間
- ⋮

合計 A 時間

※ 4週間の各勤務の拘束時間の合計 A 時間 ≤ 4週間の拘束時間の限度（原則65時間×4週＝260時間、労使協定があるときは(1)の②の条件下で286時間まで）であれば、改善基準告示を満たしています。

② 1日の拘束時間が改善基準告示を満たしているかどうかは、始業時刻から起算した24時間以内の拘束時間によりチェックしてください。

図3に沿って具体的に示すと次のとおりになります。

ア 月曜日（始業時刻8:00からの24時間）の拘束時間・休息期間			
・月曜日	始業 8:00～終業21:00	13時間	} 拘束時間 15時間
・火曜日	始業 6:00～8:00	2時間	
・月曜日	終業21:00～翌6:00	9時間	休息期間 9時間
イ 火曜日（始業時刻6:00からの24時間）の拘束時間・休息期間			
・火曜日	6:00～22:00	16時間	拘束時間 16時間
・火曜日	22:00～翌6:00	8時間	休息期間 8時間

※ 上記ア、イについては、共に改善基準告示を満たしていますが、アのように、翌日の始業時刻が早まっている場合（月曜日は始業時刻8:00だが、火曜日は始業時刻6:00）は、月曜の始業時刻から24時間内に、火曜日の6:00～8:00の2時間も入れてカウントされますので、1日の拘束時間は、改善基準告示に定める原則13時間ではなく、15時間になることに注意してください。一方、火曜日は始業時刻が6:00ですので、始業時刻から24時間内には（当然のことながら）6:00～8:00の2時間はカウントされます。

(4) 1週間における1日の拘束時間延長の回数の限度は以下のとおりです

1日の拘束時間を原則13時間から延長する場合であっても、15時間を超える回数は1週間につき2回が限度です。このため、休息期間が9時間未満となる回数も1週間につき2回が限度となります。

したがって、片道拘束15時間を超える長距離の往復運行は1週につき1回しかできず、改善基準告示に違反しないためには一定の工夫が必要です（図4参照）。

(図4)

〈例1〉○

月	0:00	8:00	24:00
	休日		拘束時間(16)
火	0:00	8:00	24:00
	休息(8)		拘束時間(16)
水	0:00	8:00	23:00
	休息(8)	拘束時間(15)	休息
木	0:00	8:00	23:00
	休息(9)	拘束時間(15)	休息
金	0:00	8:00	21:00
	休息(9)	拘束時間(13)	休日
土	0:00	24:00 休日	
日	0:00	24:00 休日	

〈例2〉○

月	0:00	8:00	24:00
	休日		拘束時間(16)
火	0:00	8:00	24:00
	休息(8)		拘束時間(16)
水	0:00	8:00	21:00
	休息(8)	拘束時間(13)	休息
木	0:00	6:00 8:00	21:00
	休息(9)	(2)	拘束時間(13) 休息
金	0:00	8:00	21:00
	休息(11)	拘束時間(13)	休日
土	0:00	24:00 休日	
日	0:00	24:00 休日	

※ 上記「休日」とは、改善基準告示上の休日を示しています（(6)参照）。

上の〈例1〉及び〈例2〉は、1日15時間を超える勤務が月曜日及び火曜日に2回ある例です。

なお、〈例2〉の水曜日に始まる勤務の1日の拘束時間は、同日の始業時刻8:00から21:00までの13時間と、木曜日の6:00から8:00までの2時間の合計15時間となり、また、木曜日に始まる勤務の1日の拘束時間は、同日の始業時刻6:00から21:00までの15時間となります。

〈例3〉×

0:00	8:00	24:00	
月	休日	拘束時間(16)	
0:00	8:00	24:00	
火	休息(8)	拘束時間(16)	
0:00	8:00	24:00	
水	休息(8)	拘束時間(16)	
0:00	8:00	23:00	
木	休息(8)	拘束時間(15)	休息
0:00	8:00	21:00	
金	休息(9)	拘束時間(13)	休日
0:00	24:00		
土	休日		
0:00	24:00		
日	休日		

〈例4〉×

0:00	8:00	24:00		
月	休日	拘束時間(16)		
0:00	8:00	24:00		
火	休息(8)	拘束時間(16)		
0:00	8:00	22:00		
水	休息(8)	拘束時間(14)	休息	
0:00	6:00	8:00	21:00	
木	休息(8)	(2)	拘束時間(13)	休息
0:00	8:00	21:00		
金	休息(11)	拘束時間(13)	休日	
0:00	24:00			
土	休日			
0:00	24:00			
日	休日			

※ 上記「休日」とは、改善基準告示上の休日を示しています（(6)参照）。

〈例3〉及び〈例4〉は、1日15時間を越える勤務が月曜日、火曜日及び水曜日に3回ある例です。なお、〈例4〉の水曜日に始まる勤務の1日の拘束時間は、同日の22:00までの14時間と、木曜日の6:00から8:00までの2時間の合計16時間となることに注意してください。

(5) 休息期間の取扱いは以下のとおりです

休息期間については、運転者の住所地での休息期間が、それ以外の場所での休息期間より長くなるよう努めてください。

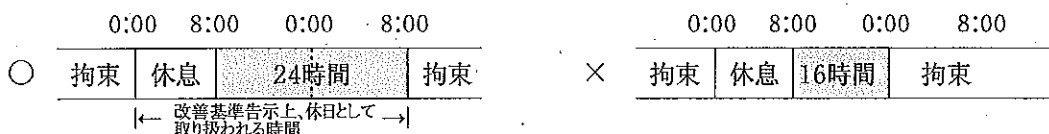
(6) 休日の取扱いは以下のとおりです

休日は、休息期間+24時間の連続した時間をいいます。ただし、いかなる場合であっても、この時間が30時間を下回ってはなりません（図5参照）。

すなわち、休息期間は原則として8時間確保されなければならないので、休日は、「休息期間8時間+24時間=32時間」以上の連続した時間となります。また、後述の「ポイント5・特例」の(3)隔日勤務の場合、20時間以上の休息期間が確保されなければならないので、休日は、「休息期間20時間+24時間=44時間」以上の連続した時間となります。よって、これらの時間数に達しないものは休日として取り扱われません。

なお、後述の「ポイント5・特例」の(1)分割休息期間、(2)2人乗務の特例、(4)フェリーに乗船する場合の特例については、休息期間に24時間を加算しても30時間に満たない場合がありますが、この場合でも、30時間以上の連続した時間を与えなければ休日として取り扱われません。

(図5)



なお、2日続けて休日を与える場合は、2日目は、連続24時間以上あれば差し支えありません。

ポイント

3

運転時間の限度

(1) 1日の運転時間は2日（始業時刻から起算して48時間をいいます。以下同じ）平均で9時間が限度です

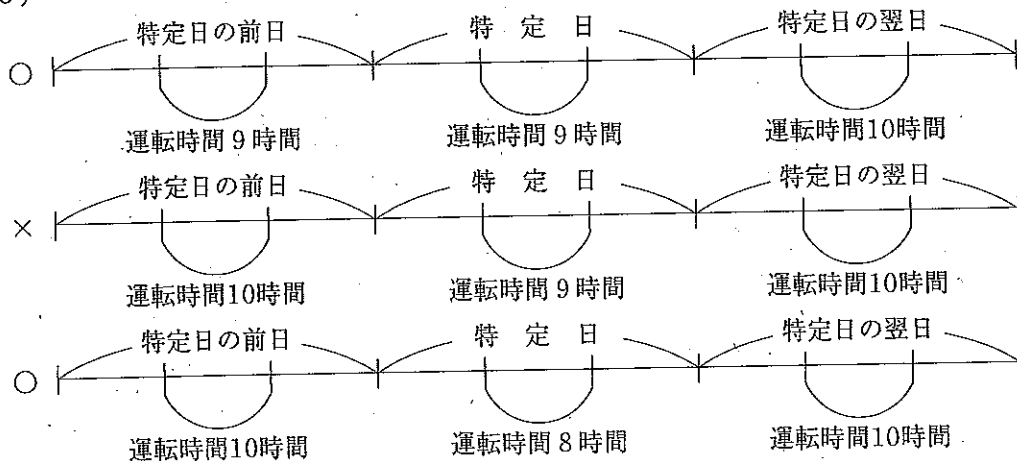
1日当たりの運転時間の計算に当たっては、特定の日を起算日として2日ごとに区切り、その2日間の平均とすることが望ましいですが、この特定日の最大運転時間が改善基準告示に違反するか否かは、

$$\frac{(\text{特定日の前日の運転時間}) + (\text{特定日の運転時間})}{2} \text{ と、}$$

$$\frac{(\text{特定日の運転時間}) + (\text{特定日の翌日の運転時間})}{2}$$

がともに9時間を超える場合は改善基準告示に違反し、そうでない場合は違反とはなりません。これを図示すると図6のようになります。

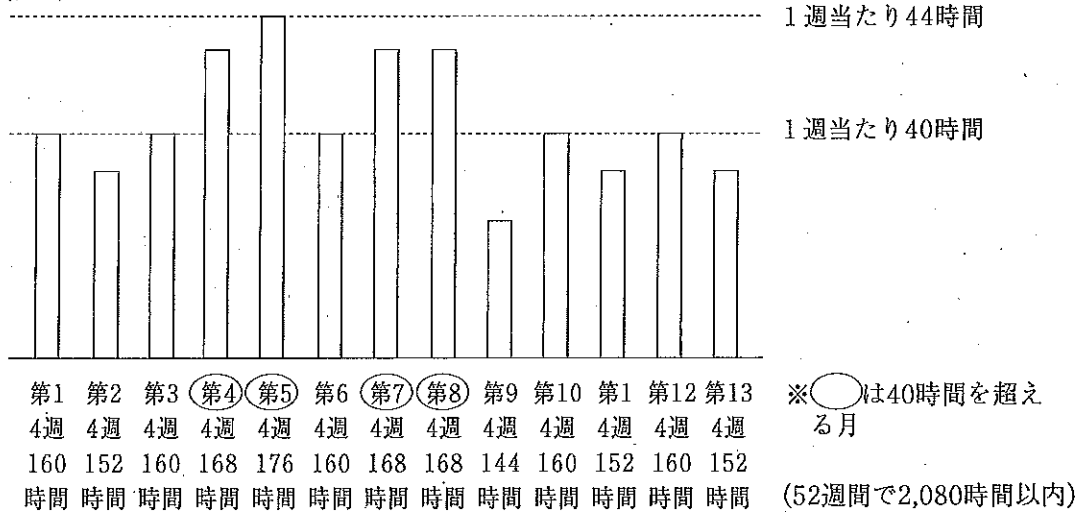
(図6)



(2) 4週間を平均した1週間当たりの運転時間の限度は以下のとおりです

- ① 4週間を平均した1週間当たりの運転時間は原則として40時間が限度です。
- ② 貸切バスを運行する営業所において運転の業務に従事する者、貸切バスに乗務する者及び高速バスの運転者について、書面による労使協定(P10参照)を締結した場合には、52週間のうち16週間までは、52週間の運転時間が2,080時間を超えない範囲内において、4週間を平均した1週間当たりの運転時間を44時間まで延長することができます(図7参照)。

(図7)



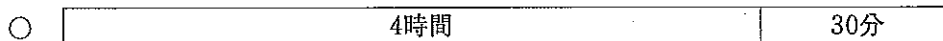
(労使協定で定める事項)

- ・ 協定の適用対象者
- ・ 4週間を平均した1週間当たりの運転時間が40時間を超えることとなる「4週間」及びその「4週間」における1週間当たりの運転時間
- ・ 当該協定の有効期間
- ・ 協定変更の手続等

(3) 連続運転時間は4時間が限度です。

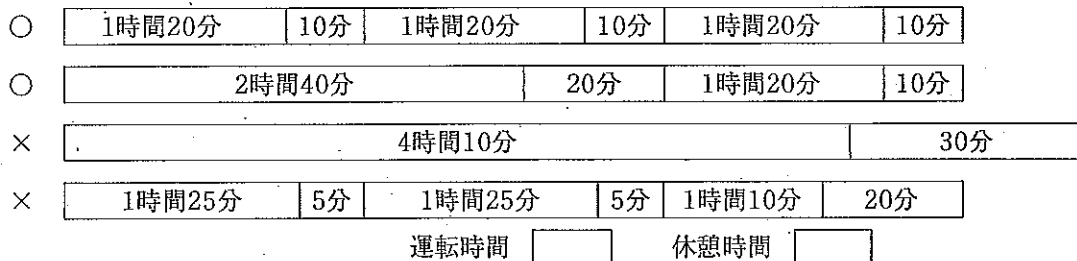
運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に運転を中断して30分以上の休憩等を確保してください(図8参照)。

(図8)



ただし、運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に運転を中断する場合の休憩等については、少なくとも1回につき10分以上としたうえで分割することもできます(図9参照)。

(図9)



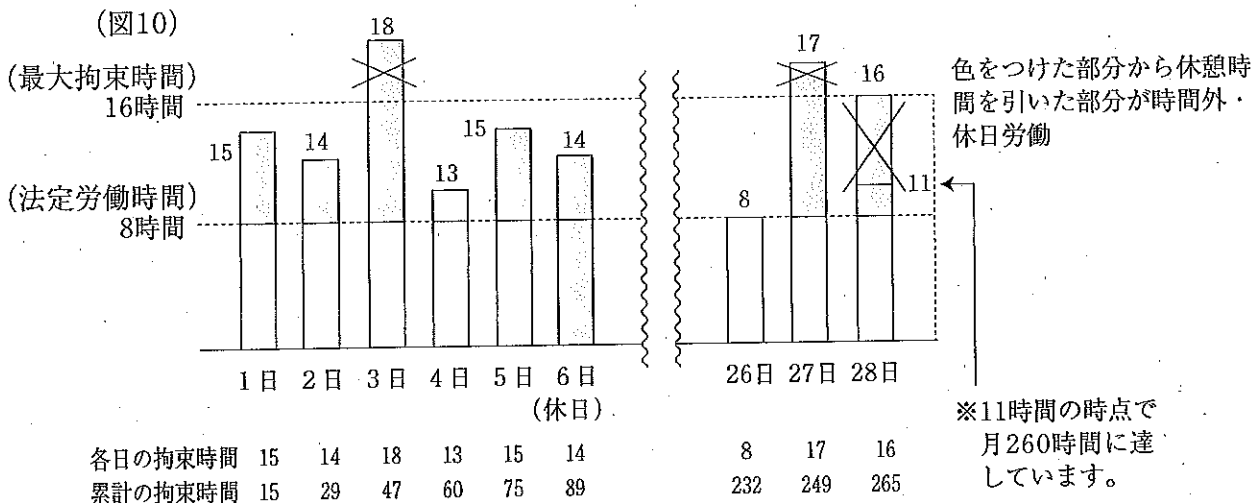
ポイント

4

時間外労働及び休日労働の限度

(1) 時間外労働及び休日労働の拘束時間の限度は以下のとおりです

時間外労働及び休日労働は1日の最大拘束時間（16時間）、4週間の拘束時間（原則260時間、労使協定があるときはポイント2（1）の条件の下で286時間まで）が限度です（図10参照）。なお、時間外労働及び休日労働を行う場合には、労働基準法第36条第1項に基づく時間外労働及び休日労働に関する協定届（P11参照）を労働基準監督署へ届け出てください。



※この図は、4週間を平均した1週間当たりの拘束時間が65時間で、変形労働時間制が採用されていない場合のものであります。

(2) 休日労働の限度は以下のとおりです

休日労働は2週間に1回が限度です。

ポイント

5

特例

(1) 休憩期間分割の特例があります

業務の必要上、勤務の終了後継続した8時間以上の休憩期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間（原則として2週間から4週間程度）における全勤務回数の2分の1の回数を限度として、休憩期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができます。

この場合、分割された休憩期間は、1日において1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上でなければなりません。

(2) 2人乗務の特例があります

運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合(ただし、車両内に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合に限る)においては、1日の最大拘束時間を20時間まで延長でき、また、休息期間を4時間まで短縮できます。

(3) 隔日勤務の特例があります

業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、次の条件の下に隔日勤務に就かせることができます。

① 2暦日における拘束時間は、21時間を超えないこと。

ただし、事業場内仮眠施設又は使用者が確保した同種の施設において、夜間に4時間以上の仮眠時間を与える場合には、2週間について3回を限度に、この2暦日における拘束時間を24時間まで延長することができます。

この場合においても、2週間における総拘束時間は126時間が限度です。

② 勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与えること。

(4) フェリーに乗船する場合の特例があります

運転者が勤務の途中においてフェリーに乗船する場合には、フェリー乗船時間のうち2時間(フェリー乗船時間が2時間未満の場合には、その時間)については拘束時間として取り扱い、その他の時間については休息期間として取り扱います。

フェリー乗船時間が2時間を超える場合には、上記により休息期間とされた時間を休息期間8時間(2人乗務の場合4時間、隔日勤務の場合20時間)から減じることができます。

ただし、その場合においても、減算後の休息期間は、2人乗務の場合を除き、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはなりません。

改善基準告示の詳細及び不明な点については、最寄りの都道府県労働局、労働基準監督署にお問い合わせ下さい。

一般乗用旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送
事業に従事する自動車運転者の4週間で平均し1週
間当たりの拘束時間の延長に関する協定書(例)

〇〇バス株式会社代表取締役〇〇〇〇と〇〇バス労働組合執行委員長〇〇〇〇(〇
〇バス株式会社労働者代表〇〇〇〇)は、「自動車運転者の労働時間等の改善の
ための基準」第5条第1項第1号ただし書きの規定に基づき、拘束時間に関し、
下記のとおり協定する。

記

- 1 本協定の適用対象者は、貸切バス運転の業務に従事する者とする。
- 2 本協定により拘束時間を延長する4週間は、5月27日から6月23日までの
4週間、8月19日から9月15日までの4週間、10月14日から11月10日まで
の4週間、3月3日から3月30日までの4週間とし、それぞれの4週間の1週
間当たりの拘束時間は、5月27日から6月23日までの4週間は286時間、8
月19日から9月15日までの4週間は286時間、10月14日から11月10日まで
の4週間は280時間、3月3日から3月30日までの4週間は270時間とする。
- 3 本協定の有効期間は、平成23年4月1日から平成24年3月31日までと
する。
- 4 本協定に定める事項について変更する必要がある場合には、14日前ま
でに協議を行い、変更を行うものとする。

平成23年3月12日

〇〇バス労働組合執行委員長 〇〇〇〇 印
(〇〇バス株式会社労働者代表 〇〇〇〇 印)
〇〇バス株式会社代表取締役 〇〇〇〇 印

一般乗用旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送
事業に従事する自動車運転者の4週間で平均し1週
間当たりの運転時間の延長に関する協定書(例)

〇〇バス株式会社代表取締役〇〇〇〇と〇〇バス労働組合執行委員長〇〇〇〇(〇
〇バス株式会社労働者代表〇〇〇〇)は、「自動車運転者の労働時間等の改善の
ための基準」第5条第1項第4号ただし書きの規定に基づき、運転時間に関し、
下記のとおり協定する。

記

- 1 本協定の適用対象者は、貸切バス運転の業務に従事する者とする。
- 2 本協定により運転時間を延長する4週間は、6月24日から7月21日までの
4週間、7月22日から8月18日までの4週間、9月16日から10月13日まで
の4週間及び10月14日から11月10日までの4週間とし、それぞれの4週間の
1週間当たりの運転時間は、6月24日から7月21日までの4週間は42時間、
7月22日から8月18日までの4週間は44時間、9月16日から10月13日まで
の4週間は42時間、10月14日から11月10日までの4週間は42時間とする。
- 3 本協定の有効期間は、平成23年4月1日から平成24年3月31日までとす
る。
- 4 本協定に定める事項について変更する必要がある場合には、14日前ま
でに協議を行い、変更を行うものとする。

平成23年3月12日

〇〇バス労働組合執行委員長 〇〇〇〇 印
(〇〇バス株式会社労働者代表 〇〇〇〇 印)
〇〇バス株式会社代表取締役 〇〇〇〇 印

時間外労働 に関する協定書 (例)
休日労働

様式第9号 (第17条関係)

事業の種類		事業の名称		事業の所在地 (電話番号)		
一般貸切旅客自動車運送事業		〇〇バス株式会社		〇市〇町〇丁目〇〇番地 (00-0000-0000)		
時間外労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種類	労働者数 [満18歳以上の者]	所定労働時間	延長することができる時間		期間
				1日	1日を超える一定の期間 (起算日)	
① 下記②に該当しない労働者	需要の季節的な増大等に対処するため (詳細は別添協定書記載のとおり)	別添協定書記載のとおり	1週40時間 1日8時間	別添協定書記載のとおり		平成23年4月1日から 平成24年3月31日まで
② 1年単位の变形労働時間制により労働する労働者	同上	同上	1週30時間 1日8時間	同上		同上
休日労働をさせる必要のある具体的事由		業務の種類	労働者数 [満18歳以上の者]	所定休日	労働させることができる休日並びに始業及び終業の時刻	期間
需要の季節的な増大等に対処するため (詳細は別添協定書記載のとおり)		別添協定書記載のとおり	別添協定書記載のとおり	毎週1日 国民の休日	別添協定書記載のとおり	平成23年4月1日から 平成24年3月31日まで

協定の成立年月日 平成23年3月12日

協定の当事者である労働組合の名称又は労働者の過半数を代表する者の
 職名 〇〇バス労働組合 [又は 〇〇課 〇〇係 〇〇]
 氏名 〇〇〇〇〇〇

協定の当事者 (労働者の過半数を代表する者の場合) の選出方法 (投票による選挙) ※ 協定の当事者が労働組合である場合は記入不要

平成23年3月13日

〇〇労働基準監督署長殿

職名 代表取締役
 使用者 氏名 〇〇〇〇〇 (印)

時間外労働及び休日労働に関する協定書 (例)

〇〇バス株式会社代表取締役〇〇〇〇 (以下「甲」という。)と〇〇バス労働組合執行委員長〇〇〇〇 (以下「乙」という。)は、労働基準法第36条第1項の規定に基づき、労働基準法に定める法定労働時間 (1週40時間、1日8時間) 並びに变形労働時間制の定めによる所定労働時間を超えた労働時間で、かつ1日8時間、1週40時間の法定労働時間又は变形期間の法定労働時間を超える労働 (以下「時間外労働」という。) 及び労働基準法に定める休日 (毎週1日又は4週4日) における労働 (以下「休日労働」という。) に関し、次のとおり協定する。
 第1条 甲は、時間外労働及び休日労働を可能な限り行わず、次に、次により時間外労働を行わせることができる。
 第2条 甲は、就業規則第〇〇条の規定に基づき、必要がある場合には、次により時間外労働を行わせることができる。

時間外労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種類	従事する労働者数 (満18歳以上の者)	延長することができる時間			期間
			1日	1週 (4月1日) (4月1日)	1年 (4月1日)	
① 下記②に該当しない労働者	自動車運転者	24	5	24	50	平成23年4月1日から平成24年3月31日まで
	バスガイド	2	4	4	45	同上
	自動車整備士	3	4	4	45	同上
② 1年単位の变形労働時間制により労働する労働者	経理事務員	2	4	4	45	同上
	自動車運転者	10	5	24	48	平成23年4月1日から平成24年3月31日まで
	バスガイド	2	3	3	42	同上
	自動車整備士	4	3	3	42	同上
	経理事務員	2	3	3	40	同上

2 自動車運転者については、前項の規定により時間外労働を行わせることによって「自動車運送者の労働時間等の改善のための基準」(以下「改善基準告示」という。)に定める4週間についての拘束時間及び1日についての最大拘束時間の限度を超えることとなる場合においては、当該拘束時間の限度をもって、前項の時間外労働時間の限度とする。

第3条 甲は、就業規則第〇〇条の規定に基づき、必要がある場合には、次により休日労働を行わせることができる。

休日労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種類	従事する労働者数 (満18歳以上の者)	労働させることができる休日並びに始業及び終業の時刻	期 間
需要の季節的な増大に対処するため	自動車運転者	38	<ul style="list-style-type: none"> 法定休日のうち、2週を通じ1回 始業及び終業時刻は、あらかじめ運行予定表で定められた始業及び終業の時刻とする。 	平成23年4月1日から平成24年3月31日まで
	バスガイド	6	<ul style="list-style-type: none"> 法定休日のうち、4週を通じ2回 始業時刻 午前8時 終業時刻 午後5時 	平成23年4月1日から平成24年3月31日まで
決算の事務、期末の精算事務のため	自動車整備士 経理事務員	9 6		

2 自動車運転者については、前項の規定により休日労働を行わせることによって、改善基準告示に定める4週間についての拘束時間及び1日についての最大拘束時間の限度を超えることとなる場合においては、当該拘束時間の限度をもつて、前項の休日労働の限度とする。

第4条 前2条の規定に基づいて時間外労働又は休日労働を行わせる場合においても、自動車運転者については、改善基準告示に定める運転時間の限度を超えて運転業務に従事させることはできない。

第5条 甲は、時間外労働を行わせる場合は、原則として、前日の終業時刻までに該当労働者に通知する。また、休日労働を行わせる場合は、原則として、2日前の終業時刻までに該当労働者に通知する。

第6条 第2条の表における2週、1ヶ月及び1年の起算日並びに第3条の表における2週及び4週の起算日はいずれも平成23年4月1日とする。

2 本協定の有効期間は、平成23年4月1日から平成24年3月31日までとする。

平成23年3月12日

〇〇バス労働組合
 執行委員長 〇〇〇〇 印
 [〇〇バス株式会社
 労働者代表 〇〇〇〇 印]
 〇〇バス株式会社
 代表取締役 〇〇〇〇 印

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

平成25年3月8日
＜問い合わせ先＞
自動車局安全政策課
(41-623)

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、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）【貸切バスの交替運転者の配置基準等】

2. 意見募集期間

平成25年3月8日（金）～平成25年4月7日（日）（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）【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（案）【貸切バスの交替運転者の配置基準等】

平成 25 年 3 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、国土交通省では「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」を立ち上げ、夏の多客期の緊急対策として夜間運行する高速ツアーバスにかかる交替運転者の配置基準を策定（平成 24 年 7 月 20 日施行）するとともに、冬の多客期対策として夜間運行する貸切バスにかかる交替運転者の配置基準を策定（平成 24 年 12 月 1 日施行）した。

今後、昼間運行する貸切バスについても過労運転防止対策として交替運転者の配置基準を策定するとともに、夜間運行する貸切バスについても必要な見直しをする必要があることから、下記の内容を検討しています。

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、貸切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	3月8日（金）～4月7日（日）
公 布	4月12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。）

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）

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、貸切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. 貸切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) 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) 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。
- (3) 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。
- (4) 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。
- (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) 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。）

- (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の乗務で運転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（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、一週間について2回まで、これを越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、これを運行計画、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、勤務時間等基準告示で定められた条件を越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。

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、貸切バスで一運行の実車距離 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（以下「第三者」という。）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。

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

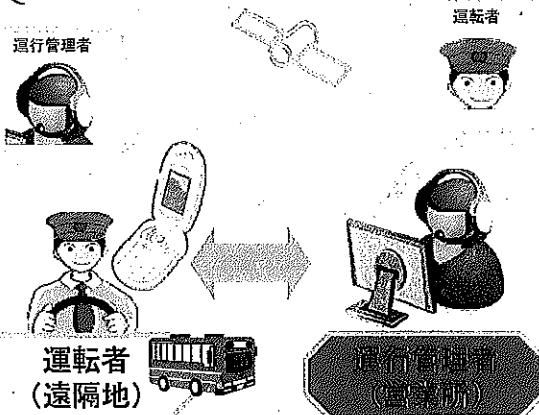
事業の目的

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



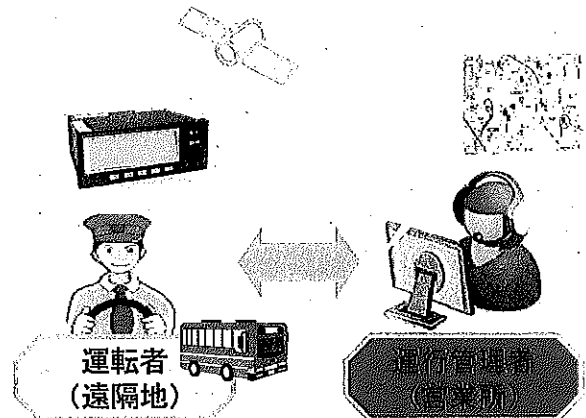
(2) 運行中における運転者の疲労状態を測定する機器

- ・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。

平成25年3月7日

自動車局安全政策課

事故防止対策支援推進事業を拡大します!!
～「ITを活用した遠隔地における点呼機器」等の募集について～

国土交通省自動車局では、自動車運送事業者に対するこれまでのデジタコ及びドラレコの導入支援に加え、来年度より、新たに「過労運転防止に資する機器」についての導入を支援することを予定しております。（※1）

については、別途定める選定要領に適合する機器を「過労運転防止に資する機器」として選定しますので、対象機器の候補についての申請を募集致します。（※2）

1. 申請の対象者

過労運転防止に資する機器の製造を業としている者

2. 対象機器及び申請方法（※3）

〔対象機器〕(1) ITを活用した遠隔地における点呼機器

(2) 運行中における運転者の疲労状態を測定する機器

(3) 休息期間における運転者の睡眠状態を測定する機器

(4) 運行中の運行管理機器

（これらの機器は平成25年2月末時点で既に販売されているものに限り。）

〔申請方法〕(1) 受付期間：平成25年3月7日（木）～3月21日（木） 10時～17時

（選定結果は、後日、申請者へ通知します。）

(2) 申請受付場所：事務局（社会システム株式会社）（※4）

（社会システム株式会社 連絡先：03-5773-0001）

(3) 申請受付方法：申請受付場所への申請書類持ち込み又は郵送

3. 留意点

※1：平成25年度事故防止対策支援推進事業（過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援）の実施は、国会での平成25年度予算成立が前提となります。このため、今後、内容等が変更になることもありますので、あらかじめご了承下さい。

※2：当該制度は、国土交通省が選定した過労運転防止に資する機器の製造を業としている者に対して導入支援を行う制度ではありません。支援の対象となるのは、過労運転防止に資する機器を導入する自動車運送事業者となります。

※3：詳細は、下記URLから「過労運転防止に資する機器に関する選定要領」をご参照下さい。URL：<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/karounntenboushikiki.html>

※4：機器の選定に係る作業については、国土交通省及び事務局にて実施します。

【問い合わせ先】

国土交通省自動車局安全政策課 諸川、森

電話 代表：03-5253-8111（内線41624）

直通：03-5253-8566

FAX：03-5253-1636

※申請方法に関する問い合わせ先：社会システム(株) (03-5773-0001)

事故防止対策支援推進事業を拡大します！！

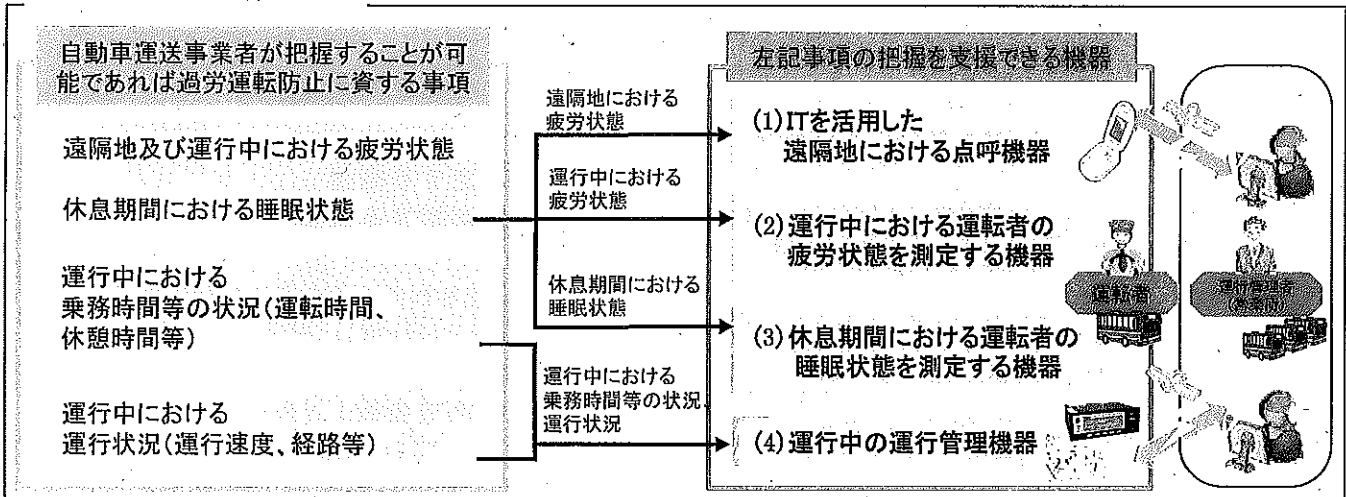
～「ITを活用した遠隔地における点呼機器」等の募集について～

背景及び目的

- 平成24年4月の高速ツアーバスの重大事故を踏まえ、国土交通省では、有識者会議を設置し、過労運転防止のための交替運転者の配置基準等を策定
- 公共交通の安全確保のためには、様々なアプローチにて過労運転防止を図ることが急務
- 近年、情報通信技術の進展により、過労運転防止に資する機器が登場

来年度より、自動車運送事業者に対し、「過労運転防止に資する機器」(対象機器の分類を参照)の導入支援を行う^{(※1)(※2)}ため、対象機器の候補についての申請を募集致します。

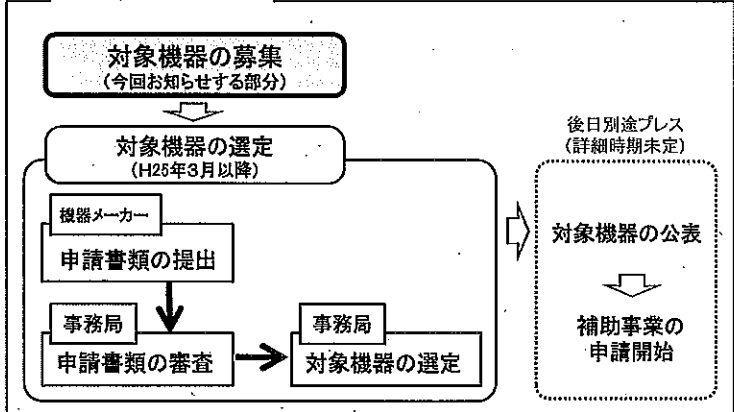
対象機器の分類^(※3)



申請方法^(※3)

- 受付期間
平成25年3月7日(木)～3月21日(木)
10時～17時
(選定結果は、後日、申請者へ通知します。)
- 申請受付場所
事務局(社会システム株式会社)^(※4)
(社会システム株式会社 連絡先:03-5773-0001)
- 申請受付方法
申請受付場所へ申請書類持ち込み又は郵送

スケジュール



留意点

- ※1:平成25年度事故防止対策支援推進事業(過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援)の実施は、国会での平成25年度予算成立が前提となります。このため、今後、内容等が変更になることもありますので、あらかじめご了承下さい。
- ※2:当該制度は、国土交通省が選定した過労運転防止に資する機器の製造を業としている者に対して導入支援を行う制度ではありません。支援の対象となるのは、過労運転防止に資する機器を導入する自動車運送事業者となります。
- ※3:詳細は、下記URLから「過労運転防止に資する機器に関する選定要領」をご参照下さい。
URL: <http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/karounntenboushikiki.html>
- ※4:機器の選定に係る作業については、国土交通省及び事務局にて実施します。