

第3回 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」フォローアップ会議

日 時：平成26年6月16日（月）
16：00～18：00
場 所：3号館11階 特別会議室

議 事 次 第

1. 開 会
2. 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」に盛り込まれた措置の進捗状況等について
3. 第2回会議の指摘事項等について
4. その他
5. 閉 会

○ 配布資料

- ・資料1 委員名簿
- ・資料2 配席図
- ・資料3 北陸道高速バス事故の対応等について
- ・資料4 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」に盛り込まれた措置の進捗状況等について
- ・資料5 新たな貸切バスの運賃・料金制度について
- ・資料6 第2回会議の指摘事項等について
- ・資料7 日本バス協会資料

(参考資料)

- ・参考1 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」
- ・参考2 「バス事業のあり方検討会」報告書
- ・参考3 第2回議事概要

「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」フォローアップ会議 委員名簿

学識経験者	中村 文彦	横浜国立大学大学院教授	
	加藤 博和	名古屋大学大学院准教授	
	酒井 一博	労働科学研究所所長	
	寺田 一薫	東京海洋大学大学院教授	
有 識 者	成定 竜一	高速バスマーケティング研究所代表	
	川杉 範秋	京王電鉄バス(株)代表取締役社長	
業界関係者	富田 浩安	日の丸自動車興業(株)代表取締役社長	
	村瀬 茂高	WILLER EXPRESS JAPAN(株)代表取締役	
	田倉 貴弥	(株)平成エンタープライズ代表取締役社長	
	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	
	大木 哲也	日本労働組合総連合会社会政策局長	
	興津 泰則	(一社)日本旅行業協会国内訪日旅行推進部長	
	若井 茂	(一社)全国旅行業協会事務局長	
	行政関係者	田端 浩	国土交通省自動車局長
		和迩 健二	国土交通省自動車局次長
		大庭 靖彦	国土交通省大臣官房審議官(自動車局)
		松本 年弘	国土交通省自動車局総務課長
		小林 豊	国土交通省自動車局安全政策課長
		瓦林 康人	国土交通省自動車局旅客課長
山口 一朗		大臣官房運輸安全管理官	
石原 大		観光庁観光産業課長	
和田 昭夫		警察庁交通局交通企画課長	
美濃 芳郎		厚生労働省労働基準局監督課長	
(事務局)		国土交通省自動車局旅客課	

第3回 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」フォローアップ会議 配席図

< 合同庁舎第3号館(国土交通省) 11階 特別会議室(1116・1117) >

東京海洋大学
寺田 教授

名古屋大学
加藤 准教授

横浜国立大学
中村 教授

労働科学研究所
酒井 所長

高速バスマーケティング研究所
成定 代表

京王電鉄バス(株)
川杉 社長

日の丸自動車興業(株)
富田 社長

WILLER EXPRESS JAPAN(株)
村瀬 社長

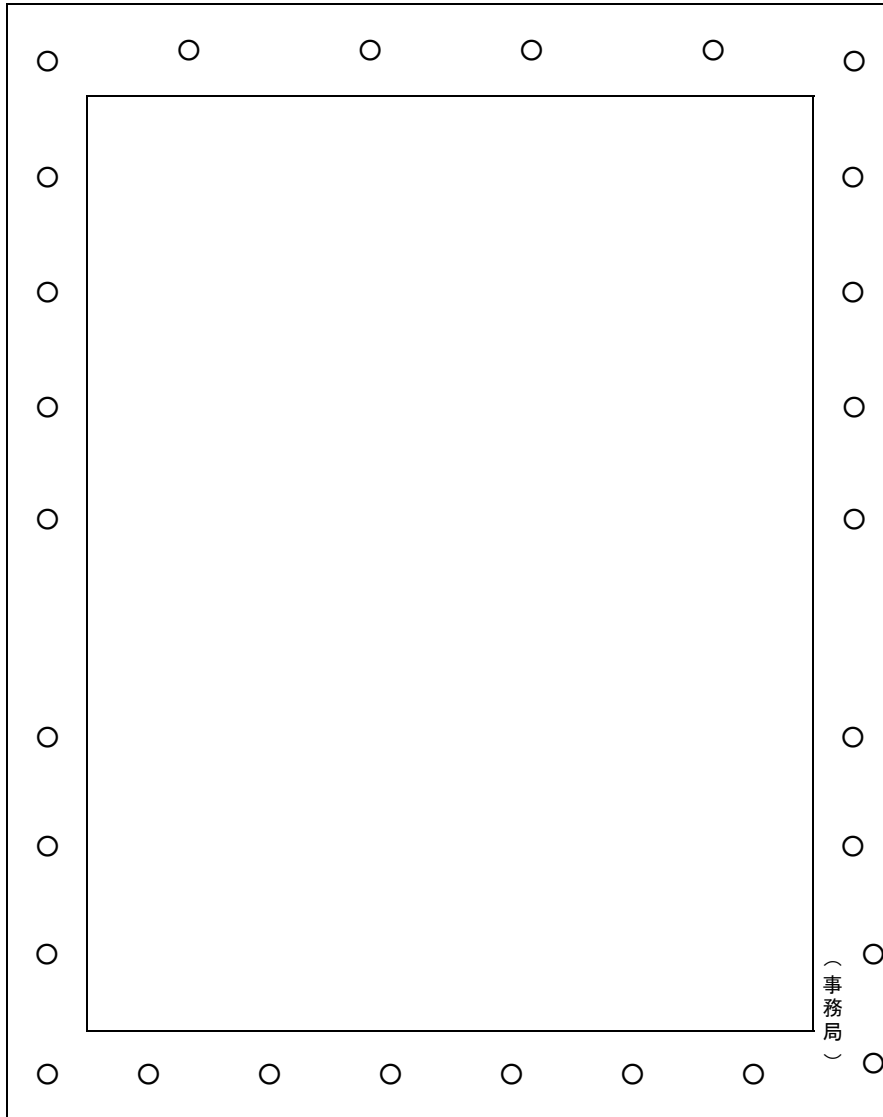
(株)平成エンタープライズ
田倉 社長

厚生労働省労働基準局監督課
岩瀬 調査官
(美濃委員代理)

観光庁
石原 観光産業課長

大臣官房
山口 運輸安全監理官

(速記者)



私鉄総連
交通政策局
清水 局長

交通労連
軌道・バス部会
鎌田 事務局長

連合
社会政策局
大木 局長

(一社)日本旅行業協会
中尾 部長
(興津委員代理)

(一社)全国旅行業協会
若井 事務局長

警察庁交通局交通企画課
小倉 課長補佐
(和田委員代理)

(オブザーバー)
関東運輸局
奈良 自動車交通部長

自動車局旅客課
小熊 バス事業活性化調整官

自動車局安全政策課
星 事故防止対策推進官

(事務局)

自動車局
松本局
総務課長

大臣官房
大庭房
審議官

自動車局
和迹局
次長

自動車局
田端局
局長

自動車局
小林局
安全政策課長

自動車局
瓦林局
旅客課長

入口

入口

北陸道高速バス事故の対応等について

事故概要

おやべがわ

平成26年3月3日(月)未明、北陸道上り線の小矢部川サービスエリアにおいて、高速乗合バスが停車中の大型トラックに衝突し、乗客・乗員2名が死亡、乗客や衝突されたトラック運転者等の合計26名が重軽傷を負うという重大な事故が発生。



国土交通省の対応

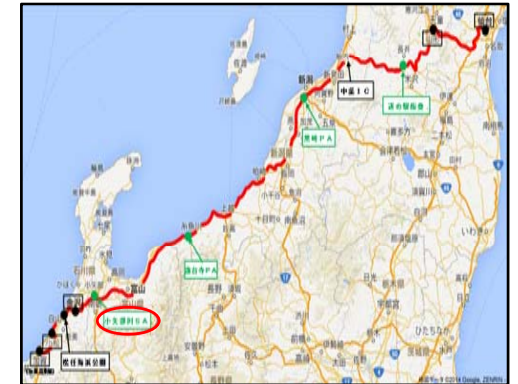
- 事故直後に、**国土交通副大臣を本部長とする事故対策本部を設置・開催**し、事故情報の収集、地方運輸局への指示等必要な対策を実施(3月3日)
- 北陸信越運輸局が**事故現場において情報収集**等を実施(3月3日)
- **被害者相談窓口を設置**し、事故被害者の方々からの相談・要望に対応(3月3日)

- 事故を起こした宮城交通(株)に対して、東北運輸局が**特別監査**を実施(3月3日、4日)
- 運転者の過労運転の防止、健康状態の確認等、全国のバス事業者に対して更なる安全確保の徹底を求める**通達を发出**(3月6日)

- * 「**運転者の体調急変に伴うバス事故を防止するための対策**」をとりまとめ、全国のバス事業者に対して周知徹底を求める通達を发出(4月18日)
- * 平成26年GW期における**高速バスの全国一斉点検**を実施(4月24日、25日)
- * 引き続き、**事故原因の究明に向けた調査分析**を実施

バス事故の再発防止、安全・安心に向けた取組を進める

●車両の運行経路



●新聞記事 (平成26年3月3日毎日新聞)



- 3月3日に発生した北陸自動車道における高速乗合バス事故については、警察と連携した原因調査の中で、事故発生前に運転者が意識を消失していた可能性もあるとみて調べを進めているが、そのような状況に至った直接的な原因を特定するには時間を要する見通し。
- 他方、高速バスの信頼回復や国民不安の払しょくは喫緊の課題であることから、運転者の体調急変に伴う事故全般について、想定される課題に網羅的に対処し、安全・安心の確保に万全を期すための対策をとりまとめ、直ちに実施することとしたい。
- また、国土交通省は、GWの多客期に先立って高速乗合バスの安全運行についての全国一斉点検を実施するほか、日本バス協会及び各バス事業者に対し、最大限の安全経営への努力を払うよう、適切に指導を行っていく。

- 健康・過労事故の想定されるあらゆるリスクに対しソフト・ハードの総合対策を何重にも講じる。
リスクをできるだけ上流の段階で摘み取るとともに、万が一の場合でも、乗客等の安全を確保。
- 運転者不足や対策推進のための環境整備など、構造的な問題改善にも取り組む。
- 原因究明を進め、追加対策の必要が生じた時点で、随時検討を行う。

疾病や過労の未然防止、
早期治療・是正

平時からの健康管理・増進、
疾病や過労の早期発見・治療、
適切な運行管理の環境整備
(平時からのリスクの低減)

点呼時や運行中の
予兆把握と対処

疾病予兆、過労発見時に
適切に判断、
乗務や運行を中止

万が一の疾病発症等
にも確実に対応

異常発生時も
先進安全技術等により
乗客等の安全を確保

あらゆるリスクを、リスクが小さなうちに、できるだけ上流で摘み取る。



万が一の場合でも、乗客や他の交通の安全を確実に確保。

疾病や過労の未然防止、 早期治療・是正

点呼時や運行中の 予兆把握と対処

万が一の疾病発症等 にも確実に対応

ソフト面の対策
(人を中心とした対策)

- ◎ **家族・職場と一体となった健康増進**
- ◎ **健康診断とフォローアップの徹底、主要疾病の検査受診促進**
- ◎ **働く人それぞれの疲労度や体調に応じたきめ細やかな労務管理の浸透**
→ 事業者、ドライバー向け指針の策定
(「健康管理マニュアル」改訂) など

短期(制度)

- ◎ **点呼時や運行中の疾病予兆等、乗務・運行中止の判断目安づくり**
→ 事業者、ドライバー向け指針の策定
(「健康管理マニュアル」改訂) など

短期(制度)

- ◎ **運転者の状態を把握し、運行継続/中止を判断するための体制整備**
→ 義務付け

短期(制度)

- ◎ **緊急時の対応方策等の検討**
→ 関係団体、省庁等により緊急時にとるべき方策について課題整理

短期(制度)

上流側での対策

- ◎ **睡眠計などヘルスケア機器の日常生活での積極活用**
→ 補助対象機器の追加拡充

短期(予算)

- ◎ **運転者の体調異常を検知し、警報するシステムや、ヘルスケア機器と連携した次世代運行管理・支援機器の早期普及**
→ 補助対象機器の追加拡充

短期(予算)

- ◎ **衝突被害軽減ブレーキ等の早期普及**

短期(予算)

- ◎ **体調異常を検知し、自動停止するシステムの開発加速**

中期(技術開発)

下流側での対策

ハード面の対策
(先進安全技術の積極活用)

優良事業者評価制度の機能強化など健康・過労対策のインセンティブ充実により積極取組みを加速、下支え

1. ソフト面での対策（人を中心とした対策）

～あらゆるリスクを、リスクが小さなうちに、できるだけ上流で摘み取る～

	措置	概要	時期
疾病や過労の 未然防止、 早期治療・是正	① 平時からの健康増進、健康診断のフォローアップ徹底、主要疾病の検査受診の促進 <small>（「健康管理マニュアル」の改訂）</small>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 家族・職場ぐるみでの健康増進を推奨。 ○ 健康診断での異常所見についてのフォローアップ、早期発見・治療の社内環境整備等を徹底。 ○ 脳疾患、心疾患、睡眠障害等の主な疾病について、自覚症状の有無にかかわらず、広範な検査受診を促す。 	公表後、直ちに実施
	② 働く人それぞれの疲労度や体調に応じたきめ細やかな労務管理の徹底 <small>（「健康管理マニュアル」の改訂）</small>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 疲労蓄積度や症状を踏まえた医師の意見等を勘案した、業務負担の軽減、配置転換など就業上の措置を徹底。 	公表後、直ちに実施
点呼時や運行中の 予兆把握と 適切な対処	③ 疾病予兆の判断目安に基づき、乗務・運行中止判断の徹底 <small>（「健康管理マニュアル」）</small>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 疾病予兆に関する具体的な判断目安に基づき、点呼時の乗務可否の判断、運行中止の措置を徹底。 	公表後、直ちに実施
	④ 異常を把握し、運行中止を指示するための体制整備 <small>（「旅客自動車運送事業運輸規則」の改正）</small>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 運行管理者が、運行中の運転者の体調異常等を把握し、運行の中止等必要な措置を講じることを義務化。 	平成26年5月1日施行
万が一の 疾病発症等にも 確実に対応	⑤ 緊急時の対応方策 の検討	<ul style="list-style-type: none"> ○ シートベルトの使用など、バス乗車時の乗客への周知事項を再徹底。 ○ 緊急時の何らかの対応方策についても、関係業界等と課題整理を進める。 	公表後、直ちに実施 <small>（緊急時の対応方策については、夏の多客期に向け検討）</small>



2. ハード面での対策（先進安全技術の積極活用）

	措置	概要	時期
疾病や過労の未然防止、早期治療・是正	① <u>睡眠計などヘルスケア機器の日常生活での積極活用</u> (「自動車運送事業の安全総合対策事業」)	○ 睡眠計や携帯型心電計など最新のヘルスケア機器について、 <u>導入補助制度の対象機器に追加。</u>	公表後、直ちに実施 (平成26年度予算より実施)
点呼時や運行中の予兆把握と適切な対処	② <u>体調異常等を検知し、警報するシステムや、ヘルスケア機器と連携した次世代運行管理・支援機器の早期普及</u> (「自動車運送事業の安全総合対策事業」)	○ 体調異常や車両挙動の異常を検知し、警報するシステムについて、 <u>導入補助制度の対象機器に追加。</u> ○ 遠隔地でのリアルタイム運行管理を可能とする <u>クラウド型デジタコ等の重点的な導入を支援。</u> ○ 健康管理と運行管理の一元化、コスト低減等に資する「 <u>次世代型運行記録計</u> 」について、 <u>有識者による検討を新たに開始。</u>	公表後、直ちに実施 (平成26年度予算より実施)
万が一の疾病発症等にも確実に対応	③ <u>衝突被害軽減ブレーキ等の早期普及</u> (導入補助制度「自動車運送事業の安全総合対策事業」、税制優遇等)	○ 衝突被害軽減ブレーキを装備した新車の早期普及を加速するため、直ちに <u>導入補助制度の拡充を行う。</u> ○ 平成27年度予算に向け、新車代替を加速するための <u>更なる措置について検討を進める。</u>	公表後、直ちに実施 (平成26年度予算より実施)
	④ <u>体調異常を検知し、自動停止するシステムの開発</u> (「先進安全自動車(ASV)推進検討会」)	○ 運転者が運転不能に陥った場合に他の交通にも配慮しつつ、安全に自動停止するシステム(ドライバー異常時対応システム)の <u>実用化を目指し、技術的課題を検討。</u>	着手済み、 中期的対策として検討 (平成27年度中のガイドライン策定を目指す)

3. 構造的な問題改善への取組み等

	概要
<p>バス運転者の確保及び育成</p> <p>(「バスの運転者の確保及び育成に向けた検討会」)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地域の生活交通を支えるバス輸送の維持や安全の確保の観点から、バスの運転者の安定的な確保と育成は喫緊の課題であることから、バスの運転者の確保及び育成に向けた検討を進める。 ○ 具体的には、平成26年6月のとりまとめに向け、不足や経営影響等についての現状分析、先進的取組事例の把握、バス運転者の確保及び育成に係る課題の整理、対応策の検討等を進める。
<p>運賃・料金制度の見直し</p> <p>(「貸切バス運賃・料金制度WG」)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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た措置を順次講じる。 ○ 具体的には、①「審査不要運賃」と「安全コスト審査対象運賃」・「利用者保護審査対象運賃」の枠組みの導入、②合理的でわかりやすい「時間・キロ併用制運賃方式」への移行を図る(平成26年4月より順次実施)。
<p>過労防止のための基準の実効性向上</p> <p>(「高速・貸切バス安全・安心回復プランフォローアップ会議」)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ いわゆる改善基準告示(「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))、「交代運転者の配置基準」(自動車局課長達)について、現場での運用実態についての調査を実施。 ○ 法令の主旨とそぐわない運用実態がある場合には、実効性向上のための所要の措置を講じることを検討。
<p>その他対策推進のための所要の措置</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 前述のソフト・ハードの総合対策について、各事業者による積極取組みを加速し下支えする観点から、関係団体による支援制度の充実などのインセンティブ強化や、利用者にとって安心感を確保するための「対策の見える化」等の方策について、関係業界等と連携して検討を行い、所要の措置を講じる。

- 運転者の健康状態に起因する事案は、近年、対策の必要性の理解の普及と相まって報告件数が増加している
- 運転者の体調急変に伴う事故全般について、更なる対策を行うことが喫緊の課題
- 運送の安全・安心の確保に万全を期すため、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」(平成22年7月策定)の改訂を行う

改訂マニュアルのポイント

◆疾病や過労の未然防止、早期治療・是正

- 平時からの健康増進、健康診断のフォローアップの徹底、主要疾病の検査受診の促進
 - 家族・職場ぐるみでの健康増進を推奨。
 - 健康診断での異常所見についてのフォローアップ、早期発見・治療の社内環境整備等を徹底。
 - 脳疾患、心疾患、睡眠障害等の主な疾病について、自覚症状の有無にかかわらず、広範な検査受診を促す。
- 働く人それぞれの疲労度や体調に応じたきめ細やかな労務管理の徹底
 - 疲労度や症状を踏まえた医師の意見等を勘案し、業務負担の軽減、配置転換など就業上の措置を講じるなど、運転者に応じたきめ細やかな労務管理を徹底。

◆点呼時や運行中の予兆把握と適切な対処

- 疾病予兆の判断目安に基づく、乗務・運行中止判断の徹底
 - 疾病予兆に関する具体的な判断目安に基づき、点呼時の乗務可否の判断、運行中止の措置を徹底。

大型バスへの衝突被害軽減ブレーキの普及加速

- 衝突被害軽減ブレーキは、大型バス事故発生時の被害軽減を図る上で有効な安全技術の一つ。
- 国土交通省では、平成26年11月以降販売される大型バス(車両総重量12トン超※継続生産モデルについては平成29年9月以降)について、当該ブレーキの装備を義務化(平成25年1月)。
- 更に導入補助、税制特例措置により、その普及を加速。現在、新車販売の全数が装備。

衝突被害軽減ブレーキの概要

- ① ミリ波レーダーが常に前方の状況を検知
↓
- ② ドライバーが前方の車両に気づかない場合は、音によりドライバーにブレーキ操作を行うよう促す
↓
- ③ 追突する又は追突の可能性が高いとコンピューターが判断するとブレーキを作動

装備義務付けと普及加速のための方策

○安全基準(装備義務化)

装備義務付け時期
(新型車)平成26年11月～ (継続生産車)平成29年9月～

○導入補助

補助金額
衝突被害軽減ブレーキの装着に掛る費用の1/2(上限 100,000円)

○車体課税における特例措置

自動車重量税	自動車取得税
50%軽減	取得価額から350万円控除

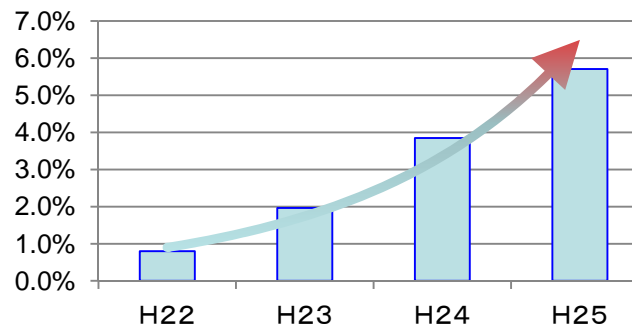
※H25.4～H26.10

現在の販売状況 (平成25年4月～11月)

メーカー (車名(例))	販売台数
日野 (セレガ)	367
いすゞ (GALA)	254
三菱 (エアロエース)	453
合計	1,074

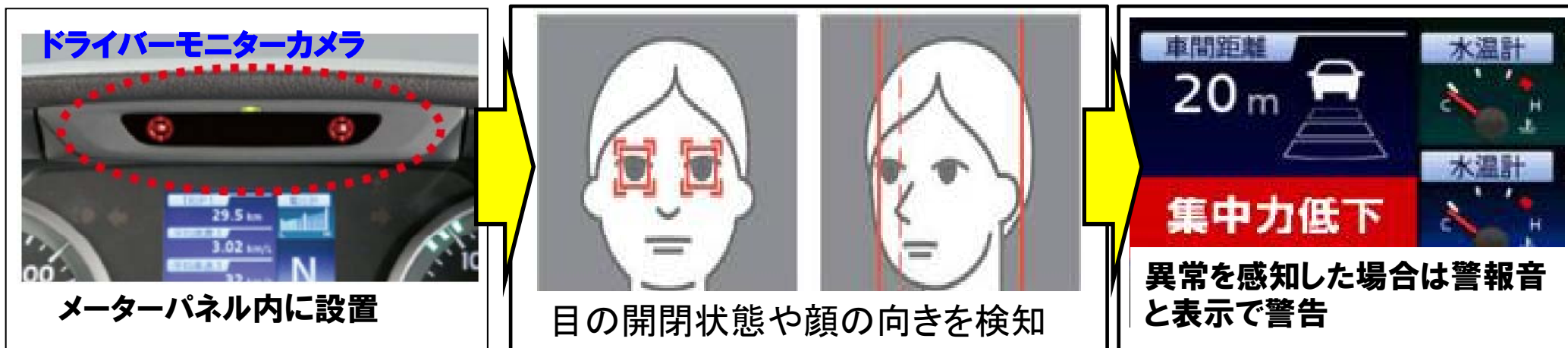
衝突被害軽減ブレーキ
装着率 100%

普及率 (装着台数/保有台数)



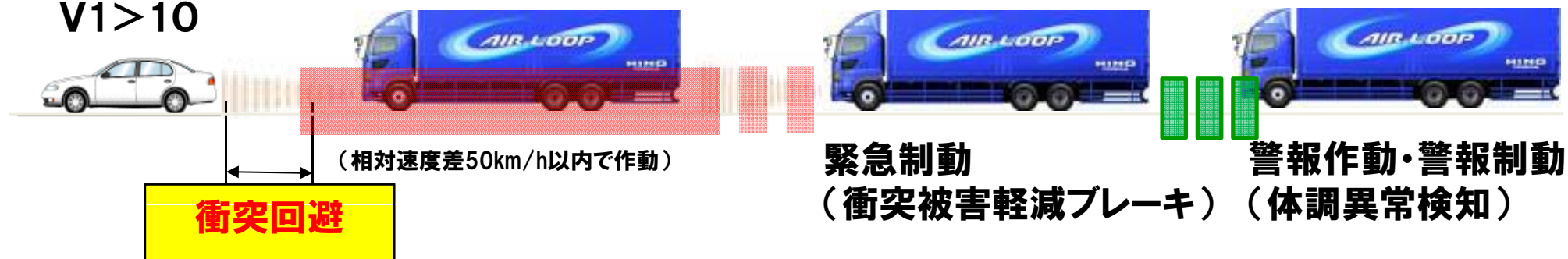
日野 セレガ(被害軽減ブレーキ装着車の例)

- 走行中のドライバーの顔向き、瞼の開度をカメラで検知し、正面を見ていない場合や瞼の開閉状況などにより警報音と表示で警告するもの。前方に障害物がある場合には、衝突被害軽減ブレーキにより制動をかけて衝突被害を軽減（今年4月より一部自動車メーカーで販売開始）。
- 平成26年度より導入補助制度の対象に追加する等により、普及を加速。



渋滞中等の低速走行車両

$V1 > 10$



※車両速度その他の条件によって回避できる場合がある

運転者の体調異常を検知し、警報するシステムの普及加速 (後付型の例)

- 車両のフロントガラスに取り付けたカメラが前方の車両や歩行者等を検知。衝突するまでの時間を計測し、衝突の危険が迫ると警報音とアイコン表示で警告。
- 平成26年度より導入補助制度の対象に追加する等により、普及を加速。

以下の状況で警報音とアイコンで運転者に警告

- 運転者が意図しない車線変更を行った時
- 前方の車両に衝突しそうになった時
- 前方の車両との車間距離が短くなった時
- 歩行者又は自転車に衝突しそうになった時



【斜線逸脱警報】
ウイカーを出さずに車線がそれた場合に警報音とアイコン表示で警告。



【前方車両衝突警報】
前方の車両などに2.7秒以内に衝突する危険性があると判断した場合に警報音とアイコン表示で警告。



【前方車間距離警報】
昼の間、歩行者や自転車を認識し、2秒以内に衝突する危険性がある場合に警報音とアイコン表示で警告。



【前方車間距離警報】
設定した車間距離が短くなると警報音とアイコン表示で警告。

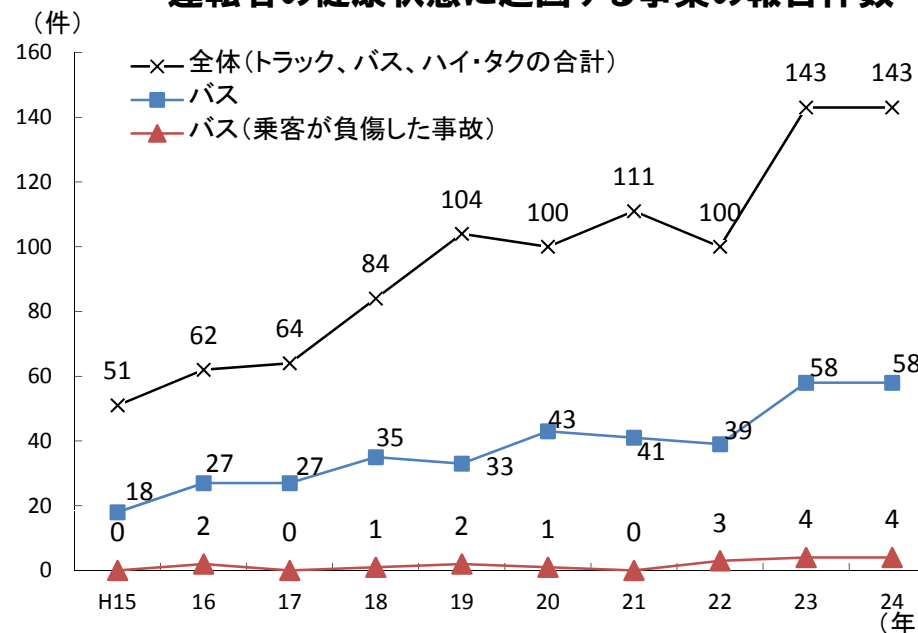


- 国土交通省では、重大事故(死者や10人以上の負傷者のあった交通事故)に加え、運転者の体調急変等に伴うインシデントについて、自動車事故報告規則(昭和26年運輸省令第104号)に基づく報告を求めており、事故を未然に防止したものを含め、その件数は増加傾向にある。
- 主な原因疾病としては、脳疾患、循環器系(心臓、血管)疾患、消化器系疾患等が挙げられる。

バスに関する報告事案 (平成24年:58件)の内訳

- 平成24年は、バス運転者の体調急変に伴う事案は58件報告された(バスに関する報告件数全体の約2%)。
- その内訳は、以下のとおり。
 - ― 「乗務取りやめ」: 9件
乗務前に健康状態の急変等を確認し、乗務をとりやめたもの
 - ― 「運行の中断」: 36件
乗務中に健康状態の急変等を確認し、運行経路の途中で運行を中止したもの(交通事故なし)
 - ― 「交通事故の発生」: 13件
(うち乗客が負傷した事案:4件)
乗務中に健康状態の急変等が発生し、接触等を含む交通事故に至ったもの
- なお、近年の報告件数の増加は、運転者の体調急変に起因する事故や対策の重要性についての認知の広がりが一因と思料される。

運転者の健康状態に起因する事案の報告件数



疾病別内訳(平成24年)

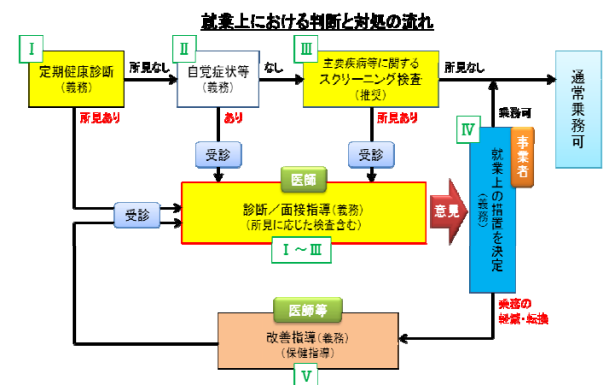
病名	事業の種類	運転者数(人)		死亡運転者数(人)	
		バス	全体	バス	全体
脳疾患		6	34	1	5
心臓疾患		1	28	1	20
血管疾患		1	6	0	5
消化器系疾患		7	9	0	0
失神		4	9	0	0
めまい		4	5	0	0
その他		35	52	0	1
計		58	143	2	31

「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」抜粋

(運転者の乗務可否の判断及びその対処)

事業用自動車の運転者の健康管理マニュアルでは、運転者の乗務可否の判断及びその対処を、①就業における判断・対処、②乗務前の判断・対処、③乗務中の判断・対処、の3つの段階に整理した。

1. 就業における判断・対処



【自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある一定の病気等】

- 脳・心疾患 ○ 統合失調症 ○ てんかん ○ 再発性の失神
- 無自覚性の低血糖症 ○ そううつ病 ○ 重度の眠気の症状を呈する睡眠障害
- 認知症 ○ アルコールの中毒(者)

1.1 運転者の健康状態の把握【本文17～23頁】

- Ⅰ 定期健康診断による疾病の把握(義務)**
定期健康診断において、要再検査や要精密検査、要治療の所見がある場合には、当該運転者に医師の診断または治療させ、その結果(医師からの乗務に係る意見)を把握すること。
- Ⅱ 一定の病気等に係る外見上の前兆や自覚症状等による疾病の把握(義務)**
業務上、運転者に自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある一定の病気等に係る外見上の前兆や自覚症状等が確認された場合、総合的に判断の上、当該運転者

に医師の診断または治療させ、その結果(医師からの乗務に係る意見)を把握すること。

脳・心疾患の前兆や自覚症状等のうち特に対応の急を要するものの症状がみられた場合には、即座に医師への診断等を受診させ、その結果を把握すること。

【脳・心疾患に係る前兆や自覚症状等のうち特に対応の急を要するものの例】

- 前胸部からのど、頸、左肩や背中にかけて、痛みや圧迫感、締め付けられる感じがある
- 息切れ、呼吸がしにくい
- 脈が飛ぶ、胸部の不快感、動悸、めまいなどがある
- 片方の手足、顔半分の麻痺、しびれを感じる
- 言語の障害が生じる、ろれつが回りにくい
- 片方の目が見えない、物が二つに見える、視野の半分が欠けるなどの知覚の障害が生じる
- 突然の強い頭痛がある

Ⅲ 主要疾病に関するスクリーニング検査(推奨)
一定の病気等に係る外見上の前兆や自覚症状等がない運転者に対して、脳・心臓・消化器系疾患や睡眠障害等の主要疾病に関するスクリーニング検査を受診させ、異常所見が認められた場合には、当該運転者に医師の診断または治療させ、その結果(医師からの乗務に係る意見)を把握すること。

【主要疾病に関するスクリーニング検査の例】

- 人間ドック ○ 脳ドック(短時間・安価での診断が可能な簡易検査もある)
- 睡眠時無呼吸症候群(SAS)スクリーニング検査 ○ 心臓疾患に係る検査

1.2 就業上の措置の決定【本文24～25頁】

- Ⅳ 就業上の措置の決定(義務)**
上記Ⅰ～Ⅲにおける医師からの意見等を勘案し、当該運転者における就業上の措置(業務負担の軽減、業務転換、乗務の継続/中止等の措置)を講ずること。
就業上の措置を講ずるにあたっては、疲労蓄積度の測定、ストレス検査、適性診断の結果等を活用し、これを踏まえた措置を徹底すること。また、措置にあたっては、差別的な扱いを行うことなく、上記を踏まえた適切な措置を講ずること。
- Ⅴ 医師等による改善指導(義務)**
上記Ⅳの就業上の措置において、乗務の軽減や転換などの措置を行った場合には、当該運転者に対して、医師等による改善指導又は保健指導を受けさせ、健康状態を継続的に把握すること。

2. 乗務前の判断・対処【本文26～29頁】

(1) 乗務前点呼における乗務判断(義務)
乗務前の点呼において、以下の判断目安に基づき、運転者が安全に乗務できる健康状態かどうかを判断し、乗務の可否を決定すること。

【点呼時における乗務中止の判断目安】

<脳・心疾患に係る前兆や自覚症状等のうち特に対応の急を要するものの例>
(※上記1. 1 Ⅱに同じ)

<平時での状態との比較など総合的に乗務可否を判断する事項>

- 熱はないか
- 疲れを感じないか
- 気分が悪くないか
- 腹痛、吐き気、下痢などないか
- 眠気を感じないか
- 怪我などで痛みを我慢していないか
- 運転上悪影響を及ぼす薬を服用していないか

(2) 点呼の結果、運転者が乗務できない場合の対処

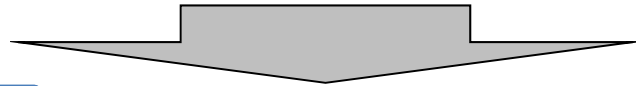
○ 代替運転者の手配方法等の明確化(義務)
乗務前点呼により、運転者が乗務できなくなる場合に備えた措置(代替運転者の手配等)をあらかじめ決めておくこと。

3. 乗務中の判断・対処(義務)【本文30頁】

乗務中に、自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある一定の病気等に係る前兆や自覚症状等が現れた場合には、運転者は無理に運転を継続せず、近くの駐車場やサービスエリア・パーキングエリア等にて休憩を取り、速やかに運行管理者等に報告すること。
また、実際に体調が悪化した場合、または、急を要する脳・心臓疾患の前兆や自覚症状(※上記1. 1 Ⅱに同じ)が現れた場合には、即座に運転を中止し、車両を安全な場所に停車させるなどして安全を確保し、速やかに運行管理者等に報告すること。

点検の目的

- 関越道高速ツアーバス事故から間もなく2年を迎えること、またGWの多客期を迎えること等を期に、全国の主要停留所において高速バスの点検を実施。
- 点検はバス事業者の法令遵守状況について確認するとともに、特に本年3月に発生した北陸道高速バス事故等を踏まえ、運転者の健康状態、点呼の実施状況等についても合わせて確認を実施。



点検結果の概要

- 実施期間：平成26年4月24日(木)、25日(金) (夜行便を中心)
- 実施場所：新宿駅西口など、全国30カ所の主要停留所
- 対象者：高速乗合バス事業者(運行受託者を含む)
- 点検項目：交替運転者の配置基準等の法令遵守状況
運転者の健康状態
点呼の実施状況 等
- **点検車両数：122台** (うち、運行受託者 4台)
- **指導書交付：8件** (うち、同 0件)

※ 車内表示の一部記載不備等による指導書交付を行ったものであり、交替運転者の配置基準違反、点呼の不実施等の重大な法令違反は確認されなかった。

※ 指導書交付を行った事業者に対しては、違反に至った理由や改善内容に関し文書での報告を求め、是正・再発防止を徹底。

●テレビ報道 (平成26年4月25日NHK)



Ra 大型連休を前に バスの一斉点検を実施
4月25日 23時12分

走行中のバスで運転手が意識を失うなどして事故につながるケースが目立つことから、国土交通省は大型連休に合わせ、出発前の夜行バスを対象に運転手の健康状態などについて一斉点検を行いました。

点検はバスの利用が増える大型連休に合わせ、25日までの2日間、全国一斉に行われました。このうち東京・新宿では25日夜、国土交通省の職員が出発前の夜行バスを回り、運転手から話を聞いたり書類をチェックしたりして、健康状態や勤務管理に問題がないことを確認しました。

夜行バスを巡っては先月、富山県内の北陸自動車道のサービスエリアで運転手が走行中、顔を伏せて動かなくなり、大型トラックに衝突して2人が死亡する事故が起きています。

国土交通省によりますと、走行中のバスで運転手が意識を失うなど運転手の体調不良が原因でバスが事故を起こしたり運行をやめたりしたケースは、おととしの時点で10年前の3.4倍に増加していて、国は25日、全国のバス会社に対し運転手の健康管理の徹底などを改めて指示しました。

国土交通省の小林豊安全政策課長は、「運転手の健康状態などについて徹底した点検を行いました。乗客に安心して利用してもらえるよう引き続き努力していきたい」と話していました。

●新聞記事 (平成26年4月25日新潟日報)



高速バス運行 安全に
GW前 運転手の健康など点検

北陸運輸局

新潟市中央区のバス事業者が、夜行バスを巡るGW前の一斉点検を受け、運転手の健康状態を確認した。点検は、新潟市中央区のバス事業者が、夜行バスを巡るGW前の一斉点検を受け、運転手の健康状態を確認した。

新潟市中央区のバス事業者が、夜行バスを巡るGW前の一斉点検を受け、運転手の健康状態を確認した。

新潟市中央区のバス事業者が、夜行バスを巡るGW前の一斉点検を受け、運転手の健康状態を確認した。

新潟市中央区のバス事業者が、夜行バスを巡るGW前の一斉点検を受け、運転手の健康状態を確認した。

【改善報告書】

平成 26 年 4 月 30 日
 事業者・営業所名 [] 登録番号 []
指導書に対する改善報告書
 平成 26 年 4 月 25 日、[] による点検を受けた際、不適切な項目を指摘された事に対して下記のとおり改善結果を報告します。なお、当社が運行受託者である場合にあっては、委託者との調整を終えたことを申し添えます。

指導内容	改善内容
高速乗合バス表示ガイドライン「車内表示」に関するもの 平成 24 年 7 月 20 日現在の車内表示を掲示していましたが、平成 26 年 3 月頃、接着面が弱くなり割れ落ちたまま再度貼り付ける事を怠っていました。	平成 26 年 4 月 26 日に営業所内全高速バス 5 両の車内表示の状態を確認し、指導を受けた車両以外は車内表示を掲示していましたが、5 両全ての車内掲示を新たに作りなおして貼り付けました。

※必要に応じて別紙を添付しても構いません。
 ※指導書・改善報告書に関する問い合わせは、所管の運輸局・運輸支局までお願いします。

指導書を交付された事業者は、違反の原因・理由、改善内容について、国へ報告書を提出する。

地方運輸局・運輸支局



（停留所等で点検を行い、違反を確認した場合・・・）

指導



バス運転者

指導



運転者が所属する事業者

事業者は、違反理由・改善内容を国へ報告

改善報告

【指導書】

事業者・営業所名 [] 登録番号 []
点検結果に基づく指導書
 本日、貴社が運行する高速乗合バスにおいて点検を行った結果、以下のとおり不適切な項目が認められたことから指導する。貴社が運行受託者の場合には、委託者にも本指導書の内容を通知するので承知願いたい。
 指導事項については速やかに改善を図るとともに、本指導書に対する改善結果について、平成 26 年 5 月 2 日までに所管の運輸支局宛に報告をすること。運行受託者にあっては、委託者との調整を終えた上で報告を行うこと。
 なお、上記までに改善報告が提出されない場合や適切な改善方法が示されていない等の場合は、道路運送法に基づく監査を行うことがあるので申し添える。

該当箇所	改善が必要な項目
●運行管理に関するもの	
<input type="checkbox"/>	適切な点呼を受けていなかった
<input type="checkbox"/>	健康診断を受診していなかった（受診の有無が不明）
<input type="checkbox"/>	運転者に体調不良等が見受けられた
<input type="checkbox"/>	通院や薬服用の場合、医師の指示事項を遵守していなかった
<input type="checkbox"/>	運行表を携行していなかった
<input type="checkbox"/>	運行表に記載不備があった
<input type="checkbox"/>	交替運転者の配置基準を遵守していなかった（違反内容）
●車体表示に関するもの	
<input type="checkbox"/>	行先の表示をしていなかった
<input type="checkbox"/>	運行系統の表示をしていなかった
<input type="checkbox"/>	「貸切」の表示をしていなかった ※貸切乗客運行に限る
<input checked="" type="checkbox"/>	高速乗合バス表示ガイドライン「車内表示」に関するもの ※夜間400km超運行に限る
<input checked="" type="checkbox"/>	乗合バス事業者名、受託者名の表示をしていなかった
<input checked="" type="checkbox"/>	運行経路、実車距離の表示をしていなかった
<input checked="" type="checkbox"/>	交替運転者の配置計画の表示をしていなかった
<input checked="" type="checkbox"/>	その他ガイドライン記載事項に不備があった（違反内容） 前着警報機 事故防止技術の装着状況（仮取付）
<input checked="" type="checkbox"/>	高速乗合バス表示ガイドライン「車外表示」に関するもの ※貸切乗客運行に限る
<input type="checkbox"/>	委託者の表示をしていなかった
<input type="checkbox"/>	運行受託者の表示をしていなかった
<input type="checkbox"/>	表示サイズ、掲示場所が適切ではなかった
●その他について	
<input type="checkbox"/>	

平成 26 年 4 月 25 日
国土交通省

違反項目が確認されれば、該当箇所にチェックをした上で運転者に指導書を手交する。

点検の日時・場所等について

運輸局等	日時		実施時間	実施場所
北海道ブロック	4月	25日	16:30 ~ 18:30	中央バス札幌ターミナル
東北ブロック	4月	25日	22:00 ~ 23:30	仙台駅東口
	4月	24日	19:30 ~ 21:30	青森駅前停留所
	4月	25日	21:30 ~ 23:00	盛岡バスセンター
	4月	25日	18:00 ~ 18:40	宮城交通(株) 仙台南営業所
	4月	25日	20:00 ~ 22:00	秋田駅東口
	4月	25日	19:10 ~ 20:30	山交ビルターミナル
	4月	25日	21:45 ~ 22:50	山形駅西口
	4月	25日	21:30 ~ 23:00	福島駅東口・西口バス
関東ブロック	4月	25日	20:15 ~ 22:00	新宿駅西口ウィラーバスターミナル
北陸信越ブロック	4月	24日	22:30 ~ 23:10	万代シティバスセンター
	4月	24日	21:20 ~ 22:40	長野駅善光寺口
	4月	24日	22:30 ~ 23:30	富山駅前南口
	4月	24日	22:10 ~ 22:50	金沢駅東口
中部ブロック	4月	25日	20:40 ~ 22:00	名鉄バスセンター 高速バスのりば
	4月	25日	22:00 ~ 23:00	名古屋駅西口
	4月	25日	18:40 ~ 20:30	福井駅東口
近畿ブロック	4月	25日	20:00 ~ 22:00	JR難波駅大阪シティエアターミナル(OCAT)
中国ブロック	4月	25日	19:30 ~ 21:30	広島駅新幹線口
	4月	25日	19:30 ~ 21:00	鳥取駅前バスターミナル
	4月	24日	16:30 ~ 19:00	出雲市駅北口・南口
	4月	25日	19:40 ~ 21:00	倉敷駅北口
	4月	25日	17:00 ~ 17:45	山口県萩バスセンター
四国ブロック	4月	25日	18:00 ~ 19:00	四国高速バス(株)高松営業所
	4月	25日	18:00 ~ 20:00	徳島バス(株)北島営業所
	4月	25日	16:45 ~ 17:15	宇和島自動車(株)宇和島営業所
	4月	25日	17:00 ~ 19:00	JR四国(株)高知支店
九州ブロック	4月	25日	18:00 ~ 21:30	西日本鉄道(株)博多営業所
	4月	25日	18:00 ~ 21:30	博多駅筑紫口
沖縄ブロック	4月	25日	10:00 ~ 12:00	那覇空港国内線ターミナル前

**全国30カ所の
主要停留所で実施**

一斉点検の実施状況

平成24年7月20日 高速ツアーバス等の夜間運行の配置基準(緊急対策) 施行

○平成24年7月20日～8月31日
夏の多客期における一斉点検 実施

平成24年12月1日 貸切バスの夜間運行の配置基準 施行

○平成24年12月1日～2月29日
冬の多客期における一斉点検 実施

○平成25年4月25日～5月12日
ゴールデンウィークの多客期における一斉点検 実施

○平成25年7月19日～7月30日
夏の多客期における一斉点検 実施

平成25年8月1日 新高速乗合バスへの移行・配置基準(全面適用) 施行

○平成25年9月2日～9月20日 (及び7月31日新宿駅)
新高速乗合バス等の安全運行の点検 実施

○平成26年4月24日、25日
平成26年ゴールデンウィーク期における高速バスの一斉点検 実施

一斉点検の様子

○平成24年7月20日 東京・新宿



○平成26年4月25日 東京・新宿



平成26年4月22日
公益社団法人日本バス協会

運転者の体調急変に伴うバス事故を防止するための対策について (北陸自動車道小矢部川サービスエリアにおける高速乗合バスの事故を受けての安全対策)

平成26年3月3日に発生した北陸自動車道における高速乗合バス事故の原因については、現在、警察等関係機関で調査中ですが、衝突前にバス運転者が意識を失っていた可能性もあるとみられており、この度、国土交通省から、平成26年4月18日付けで「運転者の体調急変に伴うバス事故を防止するための対策について」の要請がありました。

日本バス協会では、この要請内容を各バス事業者に周知し、経営トップが危機意識をもって最大限の経営努力を行うよう要請するとともに、国土交通省等のご指導をいただきつつ、ソフト・ハード両面について、下記のとおり取り組むことと致しました。

記

○ ソフト面の安全対策

1. 各都道府県バス協会に対し、脳疾患、心臓疾患、SASなどバスの運転に支障を及ぼすおそれのある主要疾病に対する各バス事業者による検査の実施を促進するため、検査費用の助成拡充を要請します。
2. 国土交通省作成の健康管理マニュアルの分かり易い要約版を作成し、各バス事業者に対し活用を要請します。
3. 衝突被害軽減ブレーキ装置付き車両である旨をバスの車体に表示するなど、バス利用者に対する安全情報の発信を進めるよう、各バス事業者に要請します。
4. 高速道路等の走行に関し、乗客に対するシートベルト着用案内を再徹底するよう、各バス事業者に要請するとともに、国土交通省と、運転者の体調急変時などの対応方策を引き続き検討します。
5. 貸切バス事業者安全性評価認定制度の審査において、積極的な健康管理を行っている事業者に対し加点することを検討します。

○ ハード面の安全対策

1. 衝突被害軽減ブレーキ装着車両への代替を促すため、当該装着車両を運輸事業振興助成交付金の補助対象に加えるとともに、そのための予算を増額補正する予定です。
2. 既存車に後付ができる衝突被害の軽減に資するための装置の開発を、国及び一般社団法人自動車工業会に引き続き要請して参ります。

バス事業者は運転者の過労運転を防止するため、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（いわゆる「改善基準告示」）を遵守した運行計画を設定することが、法令上義務付けられている。

○ 改善基準告示（平成元年旧労働省告示）

- 拘束時間は、**1日原則13時間まで**（延長する場合は16時間まで）
- 休息期間は、**1日継続8時間以上**
- 運転時間は、2日を平均して**1日9時間まで**
- 連続運転時間は、**4時間毎に30分以上の休憩**を確保（10分以上で分割可能）
- 休日労働は、**2週間に1回まで** 等

1. 運用実態調査の目的について

- 改善基準告示について、拘束時間や運転時間、休日労働等の基準は、繁忙期等を考慮した「最低限の基準」として設定されたものであるにも関わらず、年間を通して恒常化している場合があること
- 休息期間や休憩時間について、車両点検や旅客対応等により十分な休息・休憩が確保できていない場合があること等の実情が一部見受けられること等を踏まえ、現場における改善基準告示に関する運用実態について、具体的にバス事業者、バス運転者等に対して調査を実施することにより、適切な実態把握を行う。

2. 運用実態調査の具体的方法について

運用実態調査については、有識者、関係団体、労働組合、関係省庁等から構成される「高速・貸切バス安全・安心回復プラン」フォローアップ会議に諮りつつ、関係団体や労働組合等の現場の声も踏まえながら実施する。
運用実態調査の結果を勘案して、過労運転防止について実効性向上を図るための必要な措置を講ずる。

● 運用実態調査の内容（案）

- 休息期間の確保状況（睡眠の確保状況等）に関する調査
- 休憩時間の確保状況（休憩中の旅客対応等の有無等）に関する調査
- 休日出勤の状況に関する調査
- 昼夜混在勤務の状況に関する調査
- 事業モード（路線乗合、高速乗合、貸切等）別混在勤務の状況に関する調査
- 運転者の特性や状況（高齢者や初任者、持病を抱えている者、特に連続勤務にある者など）に応じた勤務体系の設定に関する調査
- その他運用実態を把握する上で必要な調査 等

● 運用実態調査のスケジュール

- ① 運用実態調査の内容（案）を第3回「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」に報告を行い、有識者・業界団体等の意見も踏まえながら調査内容を決定する。【本年6月中旬予定】
- ② 各地方運輸局、日本バス協会等の協力を得ながら、事業者ヒアリング調査（約50者）、運転者アンケート調査（約250人）を実施する。【本年7月～8月実施予定】
- ③ ヒアリング・アンケート結果を第4回会議に報告し、有識者・業界団体等の意見も踏まえながら、事業者に対する基準の設定主旨の周知徹底、法令違反ではないものの設定主旨にそぐわない運用を行っている事業者に対する改善指導の実施等を含め、過労運転防止について実効性向上を図るための必要な措置を講ずる。
【本年9～10月予定】

(案)

整理番号 —

国土交通省〇〇運輸局からのお願

バス運転者の労働時間についてのヒアリング

バス事業者の皆さまへ

事業者の皆さまが、安全な運行を行うべく日々努めていただいていることに、心より感謝申し上げます。

国土交通省では、バスの安全・安心なご利用に向けてさまざまな検討を進めており、その一環として、皆さまの具体的な労働時間等がどのような実態にあるかについて、バス運転者のアンケート調査に併せ、事業者ヒアリングを実施することになりました。

皆さまのご回答は、国土交通省で開催しております有識者による検討会において貴重な資料として活用され、バスの安全・安心に向けた検討に役立てられます。

ヒアリング項目に法令違反の有無を問うものはございませんので、ご回答いただいた内容をもって事業者様への監査等を行うことはございません。

また、ご回答は国土交通省の責任で管理いたしますので事業者の皆さまに直接ご迷惑をおかけすることはありません。

ご不明な点がございましたら、下記まで遠慮なくお問い合わせください。
ご協力よろしくお願い致します。

【お問合せ先】

〇〇運輸局 自動車技術安全部 保安・環境課
電 話：00-0000-0000
担 当：〇〇、××

- ヒアリング日時：平成 年 月 日()
- ヒアリング場所： _____
- ヒアリング局(支局)： _____
- 担当者(連絡先)： _____

1. 事業者に関する情報

■事業者名						
■営業所名						
■事業場の位置						
■保有台数	大型	台	小型	台	合計	台
■運転者数	男性	名	女性	名	合計	名

■運転者の年齢構成

20歳代	名	50歳代	名
30歳代	名	60歳代	名
40歳代	名	70歳代以上	名

■主な事業形態

乗合(路線)バス(高速道路利用)	あり・なし
乗合(路線)バス(高速道路利用なし)	あり・なし
貸切バス(高速道路利用)	あり・なし
貸切バス(高速道路利用なし)	あり・なし
その他：具体的に()	

2. 労働時間等の設定状況

■時間外及び休日の労働に関する協定(36協定)の有無	
1. 36協定がある	2. 36協定はない
設定されていない場合の理由等(あれば具体的に)	

3. 36協定の定期的な見直し

■36協定を定期的に見直す機会はありますか		
1. 機会はある	2. 機会はない	3. 分からない

4. 3 6 協定の具体的な設定状況

■具体的な設定状況			備 考
1ヶ月の勤務日数	設定(あり・なし)	日	
1ヶ月の拘束時間	設定(あり・なし)	時間	労使協定による延長(あり・なし)
1日の拘束時間	設定(あり・なし)	時間	労使協定による延長(あり・なし)
1日の休息期間	設定(あり・なし)	時間	
拘束時間延長の限度	設定(あり・なし)	回	
1日の運転時間の設定	設定(あり・なし)	時間	
連続運転時間の設定	設定(あり・なし)	時間	
連続勤務の設定	設定(あり・なし)	回/月	
昼夜混在勤務の設定	設定(あり・なし)	回/月	
多モード混在勤務の設定	設定(あり・なし)	回/月	(高速乗合・路線乗合・貸切バス)

5. 労働組合の有無

- 労働組合がある(複数ある場合はその数: 団体)
- 労働組合はない

6. 勤務時間に関する内規の有無

- 就業規則等以外に内規がある
 - 就業規則等以外の内規はない
- その他(具体的に)

7. 運転者の特性や状況に応じた勤務体系の設定

■高齢運転者に対する設定	設定(あり・なし)
具体的に記述	
■初任運転者に対する設定	設定(あり・なし)
具体的に記述	

■持病を抱えている運転者に対する設定	設定(あり・なし)
具体的に記述	
■昼夜混合勤務に対する設定	設定(あり・なし)
具体的に記述	
■高速バス運転者に対する設定	設定(あり・なし)
具体的に記述	
■夜勤後の休息期間に対する設定	設定(あり・なし)
具体的に記述	
■連続勤務者に対する設定	設定(あり・なし)
具体的に記述	

■一定の時間以上の時間外・休日労働を行った場合の疲労度をチェックする体制づくりをおこなっていますか	(行っている・行っていない)
行っている場合(具体的に記述)	

■体調不良の際に運転者が申告しやすい風通しのよい職場となるよう工夫をおこなっていますか	(行っている・行っていない)
行っている場合(具体的に記述)	

8. 労働時間の管理について

1. タイムカード等により勤務時間を管理	2. 出勤簿により勤務時間を管理
3. 点呼簿により勤務時間を管理	4. 乗務日報により勤務時間を管理
5. タコグラフにより勤務時間を管理	

その他（具体的に記述）

8-1 労働時間を把握するために何か工夫をされていることはありますか

あれば具体的に記述

9. 乗務前・乗務後の作業について

■乗務前に何か作業を行わせていますか

(行わせている・行わせていない)	※行わせている場合に下記に記載
(点検・清掃・その他（ ）	約 ____分程度

■乗務後に何か作業を行わせていますか

(行わせている・行かせていない)	※行わせている場合に下記に記載
(点検・清掃・その他（ ）	約 ____分程度

■主な運転者の1か月間の13日連続勤務の状況

・連続勤務はない	・連続勤務は時々ある
・連続勤務は恒常的にある	

その他（何かあれば）

■主な運転者の昼夜混在勤務の状況

・昼夜混在勤務はない	・昼夜混在勤務は時々ある
・昼夜混在勤務は恒常的にある	

その他（何かあれば）

10. 改善基準告示遵守に向けた問題点等（自由意見）

2. 貴方の労働時間等に関することについてお尋ねします。

① 1日の平均的な拘束時間を教えてください(ワンマン乗務の場合)

- ア. 8時間未満 イ. 8～9時間 ウ. 9～10時間
エ. 10～11時間 オ. 11～12時間 カ. 12～13時間

② 1日の平均的な拘束時間を教えてください(ツーマン乗務の場合)

- ア. 8時間未満 イ. 8～10時間 ウ. 10～12時間
エ. 12～14時間 オ. 14～16時間 カ. 16～18時間
キ. 18～20時間

③ 1日の平均的な休息期間を教えてください

- ア. 8～9時間 イ. 9～10時間 ウ. 10～11時間
エ. 11～12時間 オ. 12～13時間 カ. 13時間以上

※休息期間は、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。

終業	始業	終業	始業
休息時間	拘束時間 (労働時間+休憩時間)	休息時間	

④ 休息期間うち、平均的な睡眠時間を教えてください

- ア. 2～3時間 イ. 4～5時間 ウ. 5～6時間
エ. 6～7時間 オ. 7～8時間 カ. 8～9時間
キ. 9時間以上

⑤ 1日の平均的な実運転時間(駐停車時間を除く)を教えてください

- ア. 5時間未満 イ. 5～6時間 ウ. 6～7時間
エ. 7～8時間 オ. 8～9時間

⑥ 平均的な連続運転時間を教えてください

- ア. 2時間未満 イ. 2時間～2時間30分
ウ. 2時間30分～3時間 エ. 3時間～3時間30分
オ. 3時間30分～4時間

次のページに進んでください

⑦ 連続運転時間の間の平均的な休憩時間は何分ぐらいですか。

- ア. 10分 イ. 10～15分 ウ. 15～20分
エ. 20～25分 オ. 25～30分 カ. 30分以上

⑧ 直近1ヶ月の休日の日数を教えてください

- ア. 2日 イ. 3～4日 ウ. 5～6日
エ. 7～8日 オ. 9日以上

⑨ 13日連続勤務の状況を教えてください

- ア. 連続勤務はほとんどない イ. 連続勤務は1年に1回程度ある
ウ. 連続勤務は半年に1回程度ある エ. 連続勤務は2ヶ月に1回程度ある
オ. 連続勤務は恒常的にある

※休日労働は2週間に1回が限度です。

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
勤務	勤務	勤務	勤務	勤務	勤務	休	勤務	勤務	勤務	勤務	勤務	休日

※休日出勤を1日行うことで、最大13日の連続勤務となります。

⑩ 昼夜混在勤務の状況を教えてください

- ア. 混在勤務はほとんどない イ. 混在勤務は2週に1回程度ある
ウ. 混在勤務は週に1回程度ある エ. 混在勤務は週に3～4回程度ある
オ. 混在勤務は恒常的にある

⑪ 他モード混在勤務(高速乗合・路線乗合・貸切バスの混在)の状況を教えてください

- ア. 混在勤務はほとんどない イ. 混在勤務は2週に1回程度ある
ウ. 混在勤務は週に1回程度ある エ. 混在勤務は週に3～4回程度ある
オ. 混在勤務は恒常的にある

3. 貴方の勤務状況等に関することについてお尋ねします。

① 1日の勤務時間の管理についてどのような方法で管理されていますか

- ア. タイムカード イ. 出勤簿
ウ. 点呼簿 エ. 乗務日報
オ. タコグラフ カ. その他 ()

次のページに進んでください

② 自動車の乗務前に、車両の点検や清掃等の業務を何分程度行っていますか

- | | |
|------------|------------|
| ア. 10分未満 | イ. 10分～20分 |
| ウ. 20分～30分 | エ. 30分～40分 |
| オ. 40分～50分 | カ. 50分以上 |

③ 自動車の乗務後に、車両の点検や清掃等の業務を何分程度行っていますか

- | | |
|------------|------------|
| ア. 10分未満 | イ. 10分～20分 |
| ウ. 20分～30分 | エ. 30分～40分 |
| オ. 40分～50分 | カ. 50分以上 |

④ 連続運転の間の休憩が、旅客対応等に忙殺されて確保できないことがありますか。

- ア. ほとんどない
- イ. ときどきある
- ウ. よくある

⑤ 一定時間以上の時間外・休日労働を行った場合に、事業者が疲労度を確認する等の体制はとられていますか。

- ア. とられている
(具体的に:)
- イ. とられていない

⑥ 連続勤務が続いている場合等に、長時間の運行から短時間の運行に配置換えを行う等の調整が行われていますか。

- ア. 行われている
- イ. 行われていない

⑦ 車両運行中の体調不良等に、事業者へ申し出を行える環境にありますか。

- ア. 行える
- イ. 行えない
(行えない理由:)

以上で質問は終わりです。ご協力誠にありがとうございました。

(発生時刻)

平成26年4月20日(日)午後6時頃

(発生場所)

愛知県一宮市 名神高速道路下り線一宮ジャンクション付近

(概要)

名神高速道路の一宮ジャンクション付近で、下り線を空車で走行していた観光バスが中央分離帯を乗り越え、反対車線の上り線をおよそ100m走行した。

当該バスは、上り線を走行していた乗用車やトラックなど合わせて9台と衝突して停止した。当該現場は雨が降っていて路面は濡れていた。

この事故で、当該バスの運転者(男性、63歳)など合わせて14人が軽傷を負った。

また、当該バスの運転者は、事故当日の午前10時15分頃、長野県安曇野市内の一般道において、信号待ちで停止していた乗用車に追突する事故を起こしていた。なお、この事故による負傷者はいない。



反対側車線を走行

(国土交通省の対応)

4月21日(月)以降、(有)エヌ・イー・ケイ交通に対して監査を実施し、営業区域外運送のほか、多数の違反事実が確認されたことから、6月4日(水)に同社に対し、事業許可の取消処分を予定している旨を通知。

今後、同社からの聴聞など必要な手続を経て、処分内容を最終的に確定し、違反事実に応じた厳正な処分を予定。

○貸切バスの事業者概要

事業者名: 有限会社エヌ・イー・ケイ交通(代表者: 吉島 泰子)

住所: 大阪府豊能郡能勢町山内491番地の1

営業所: 住所に同じ(配置車両数 7両)

許可年月日: 平成11年12月27日

平成 26 年 4 月 23 日

お知らせ

～訪日旅行における貸切バスの手配について(注意喚起)～

国土交通省自動車局旅客課長

拝啓

平素より、我が国の自動車行政へのご理解と観光立国実現に向けた取り組みへのご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、本年 4 月 20 日に愛知県一宮市 名神高速道路下り線一宮ジャンクション付近で NEK 交通の貸切バスが、中央分離帯を乗り越え、反対車線をおよそ 100 メートルにわたって逆走し、走行していた 9 台の車両と衝突するという事故が発生しました。

当該貸切バスには乗客は乗車していませんでしたが、バス運転者(同社元社長)と他の車両の運転者ら 9 名が病院に運ばれたところであり、現在、事故原因については、警察及び国土交通省の運輸局が調査を進めています。

当該事故を起こした NEK 交通は、道路運送法により定められている乗務員の健康状態把握、乗務員台帳、点呼記録の記載状況などについて、違反を繰り返し、国土交通省が実施する幾度の監査によりその都度行政処分を受けてきた経緯もあり、また、今回の元社長の入院に伴い、現在同社において適切な運行管理が行われているか疑わしい状況があります。

今後、国土交通省において、特別監査の結果に基づき、行政処分を含む適切な措置を講じていくこととしていますが、現時点においても同社の安全管理体制に懸念があることを踏まえ、連合会におかれましては傘下の旅行事業者に対して、NEK 交通のバスの使用は控えられるよう注意喚起して頂くことについてご協力をお願い申し上げます。

【当該事業者に関する情報】

事業者名: 有限会社エヌ・イー・ケイ交通(通称: NEK 交通)
所在地: 大阪府豊能郡能勢町山内 491 番地の 1
代表者: 吉島泰子

なお、貸切バスの手配に際して、安全性の如何を判断する上では、日本バス協会が行っている貸切バス安全性評価認定を受けているか否かを参考にされることを推奨致します。また、NEK 交通の使用を予定していた会社において代替バスの確保が難航するようなことがあればご一報下さい。

敬具

受文者: 中華民國旅行商業同業公會聯合會

副本: 台北市旅行商業同業公會

台中市旅行商業同業公會

高雄市旅行商業同業公會

發文日期: 2014 年 4 月 25 日

主旨: 訪日旅行の租賃遊覽車之安排(通知)

說明:

各位平日對於日本自動車行政業務之理解,且配合日本觀光立國政策採取之措施,給予之莫大協助,在此謹表由衷之謝意。

今年 4 月 20 日在愛知縣一宮市名神高速公路下坡路段一宮會合處附近,發生了 1 輛 NEK 交通公司之租賃遊覽車穿越中央分隔帶,衝進對向車道暴衝 100 公尺,連續衝撞了 9 輛行駛中汽車之交通事故。NEK 交通公司當時並沒有搭載觀光客,而遊覽車司機(該公司之前任社長)和其他車輛之司機共 9 名被送往醫院醫治,目前就事故原因警察和国土交通省正在調查中。

筆事之 NEK 交通公司未依照道路運送法規定之乘務員健康狀況掌握、乘務員日記、勤務檢查紀錄等執行且多次違規,並曾接受過国土交通省進行了幾次的監査和行政處分,這次前任社長の入院,該公司現在是否進行適當的運輸管理令人質疑。

今後,国土交通省將依據特別監査の結果,採取適當的行政處分,目前對於該公司的安全管理體制有些擔憂。因此,我們呼籲連合會旗下相關旅行業者針對 NEK 交通公司的遊覽車租賃必須謹慎評估與暫緩使用。

『NEK 交通公司相關情報』

事業者名稱: 有限會社 NEK 交通(簡稱 NEK 交通)
地址: 大阪府豐能郡能勢町山内 491 番地之 1
代表者: 吉島泰子

注: 有關租賃遊覽車安排要如何確認安全性,可以參考它是否接受日本巴士協會的租賃遊覽車安全評鑑來判斷。若預定使用 NEK 交通公司的旅遊業者,想要換替代遊覽車有困難的話,請告訴我們,謝謝。

日本国土交通省自動車局旅客課長

**「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」
に盛り込まれた措置の進捗状況等
について**

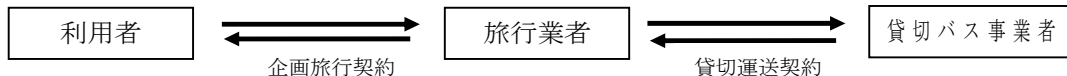
高速ツアーバス事故(関越道)を受けたバス事業の安全対策の強化

事故発生

事故概要

平成24年4月29日午前4時40分頃、関越道において高速ツアーバス※が乗客45名を乗せて走行中、道路の左側壁に衝突し、乗客7名が死亡、乗客38名が重軽傷。

※ 高速ツアーバス: 旅行業者が貸切バスを使って、実態としては高速乗合バスと同様のサービスを旅行商品として提供しているもの。



構造的な問題点

「高速ツアーバス」の業態構造に起因した問題

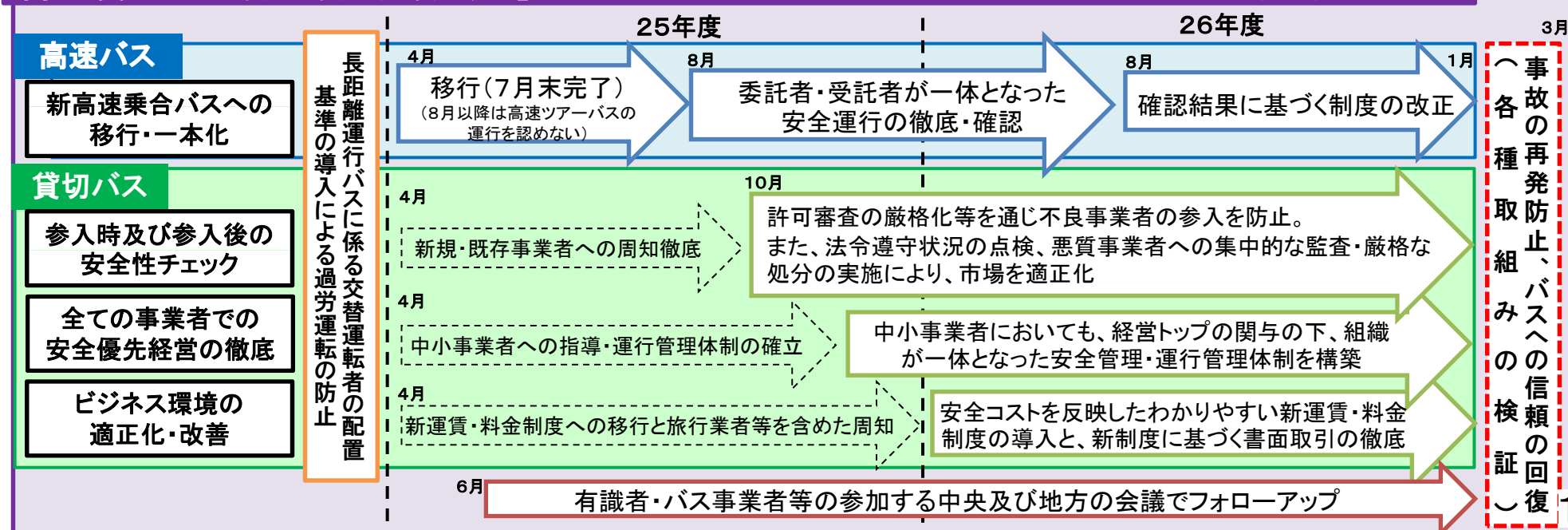
- 事業実施主体は旅行会社であり、そのサービスは旅行商品という位置づけ
 - 利用者に対する安全性確保や利用者保護の責任が曖昧なことが最大の課題点
 - バス停留所等の設置義務を負わないため、違法駐停車や周辺環境への悪影響等の問題
 - 夜間長距離のワンマン運行による過労運転の常態化

貸切バス事業者をめぐる構造問題

- 規制緩和により事業者数・車両数は大幅増加したが、需要増は限定的
 - 価格競争の激化、事業者収入の低下
 - 安全管理や法令遵守意識の低下、過労運転の常態化
 - 届出とは異なる運賃・料金收受の取引の広がり
 - 口頭による発注・取引の慣行化
- 許可審査や監査による事業者のチェックが不十分

課題と対策

「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」 (「バス事業のあり方検討会報告書」(平成25年3月29日)に基づき策定・実施)



プランに盛り込まれた各措置の進捗状況について(一覧)

新高速乗合バス関係

高速・貸切バス安全・安心回復プラン(平成25年4月策定)		スケジュール									
措置名	実施時期(予定)	平成25年					平成26年				平成27年
		4月・5月	6月・7月	8月・9月	10月	11月	12月	1月～3月	4月～6月	7月～9月	10月～12月
①高速ツアーバスの新高速乗合バスへの移行・一本化	平成25年7月末まで	許可審査移行完了(7月末)		運輸開始後の現場確認 安全運行の点検 呼出確認等		新規許可を端緒とする監査 (11月から順次実施)					
②委託者・受託者が一体となった安全管理体制の構築(運輸安全マネジメントの実施)	平成25年4月以降	管理の受委託許可要件 (平成24年7月～)		省令公布 (8月)	省令施行 (10月)	届出期限 (施行から3月以内)					
③業界団体を中心とした適正化事業(コンサルティング)の導入	平成25年5月以降	巡回指導開始 (5月～)			巡回指導完了 (11月末)						
④過労運転防止のための交替運転者の配置基準の明確化・厳格化とその適用	平成25年8月	通達改正 (5月)	全面適用 (8月)				適用(デジタル式運行記録計による運行管理体制の構築等) (1月)				

※既に実施・着手した事項については青字、第2回会議(平成26年1月)以降に着手した事項については赤字にて記載している。
 ※現時点(平成26年6月)の予定であり、今後変更される可能性がある。

プランに盛り込まれた各措置の進捗状況について(一覧)

貸切バス関係

高速・貸切バス安全・安心回復プラン		スケジュール												
措置名	実施時期 (予定)	平成25年					平成26年				平成27年			
		4月・5月	6月・7月	8月・9月	10月	11月	12月	1月～ 3月	4月～ 6月	7月～ 9月	10月～ 12月	1月～ 3月		
⑤役員への法令試験の厳格化 ⑥運行管理者・運転者の雇用契約等の確認 ⑦営業所等の現場確認の徹底	平成25年10月				通達改正 施行 (10月)									
⑧所要資金額に関する許可基準の強化	平成25年10月				通達改正 施行(10月)									
⑧賠償限度額に関する許可基準の強化					告示公布 (10月)		施行 (12月)							
⑨法令遵守に係る自己点検制度の導入・点検 結果の報告義務付け	平成25年10月			通達制定 (9月)	自己点検、個別指導の実施 (10月～)									
⑩業界団体を中心とした適正化事業(コンサル ティング)の導入	業界団体との調整 が完了次第実施			検討委員会 の立ち上げ (8月)	実施可能な地域から順次実施									
⑪悪質事業者への集中的監査と厳格な処分の 実施	平成25年10月			通達改正 (9月)	監査方針 施行 (10月)	処分基準 施行 (11月)								
⑫運輸安全マネジメント実施義務付け対象の 中小事業者への拡大	平成25年10月			省令公布 (8月)	省令施行 (10月)	届出期限 (施行から 3月以内)								
⑬運行管理制度の強化	平成25年10月			省令公布 (8月)				通達改正 (3月)	施行 (5月)					
⑭交替運転者の配置基準の策定	平成25年8月	通達改正 (5月)		全面適用 (8月)				適用(デジタル式運行記録計による運行管理体制の構築等) (1月)						
⑮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	平成26年1月	補助制度の実施 (平成22年度より継続実施)												
⑯運賃・料金制度の改革 ⑰書面取引の徹底 ⑱円滑な移行のための環境整備	平成25年度末まで 実施済(以降、取扱強化) 平成25年度末までに検討	要素別原価データの収集			データ集計作業 原価の算定			WGとりまとめ 通達改正 (3月)	施行 (4月)					
⑳運送申込者による安全阻害行為等が疑わ れる場合の対応等	平成25年末までに検討	制度の検討、観光庁等との調整						通達改正 (6月予定)	施行 (7月予定)					

※既に実施・着手した事項については青字、第2回会議(平成26年1月)以降に着手した事項については赤字にて記載している。
 ※現時点(平成26年6月)の予定であり、今後変更される可能性がある。

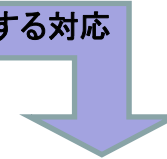
旅客自動車運送事業運輸規則の改正

安全管理規程の届出等について、平成25年10月より、「全ての貸切バス事業者」及び「貸切委託運行の許可を受けた乗合バス事業者」に対しても義務付け。

平成25年10月施行
 平成25年12月届出期限

事業の種別	義務付け対象事業者
貸切バス事業	全ての事業者 (対象拡大)
乗合バス事業 (貸切委託運行の許可を受けているもの)	全ての事業者 (対象拡大)
乗合バス事業 (上記を除くもの)	乗合バス及び特定旅客の事業用自動車を合計200両以上所有している事業者 (従来通り)
特定旅客事業	乗合バス及び特定旅客の事業用自動車を合計200両以上所有している事業者 (従来通り)

未届出事業者に対する対応



- 安全管理規程等の届出を指導
 各地方運輸局、運輸支局より未届出事業者に対して、早急に安全管理規程及び安全統括管理者選任の届出を行うよう行政指導を実施。
 (平成26年1月～5月)

集中監査の実施

未届け事業者等に対する集中監査の実施

- 高速・貸切バスの安全・安心回復プランに定められた貸切バス事業者に対する安全管理規程及び安全統括管理者の選任の届出の義務づけについて、届出を行っていない事業者があることから、このような事業者を中心に、夏の多客期前に集中的に監査を実施。

<集中監査実施期間>

平成26年6月から7月まで

<対象事業者>

安全管理規程及び安全統括管理者の未届け事業者等

運行管理制度の強化の趣旨

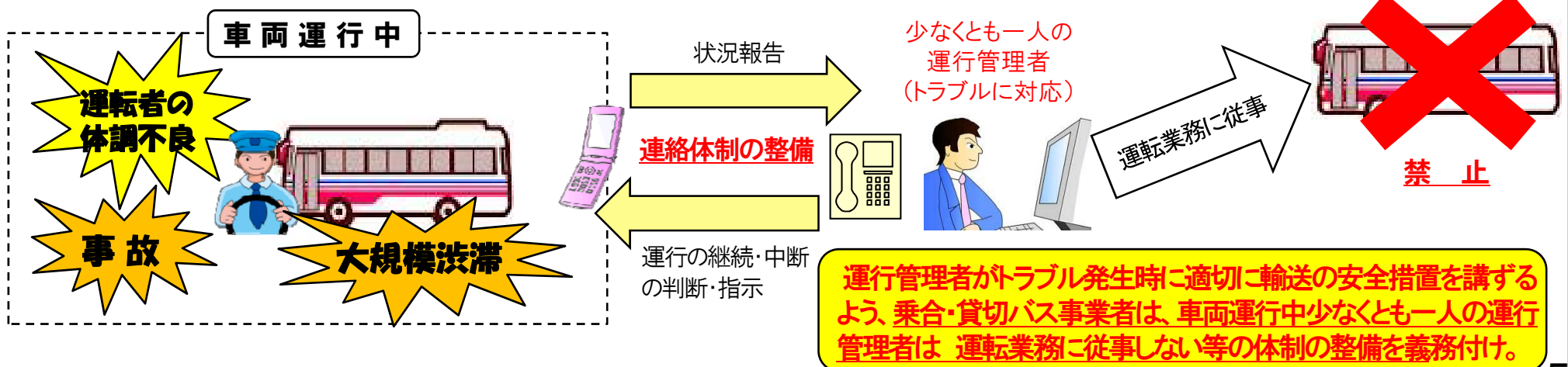
車両運行中に、乗務員の突発的な体調悪化や大規模渋滞等の予期せぬ走行環境の変化等のトラブルが発生した場合に、運転者任せの判断となれば、運転者は運行計画に沿った運行を優先しかねないなど、輸送の安全に支障が生じかねない状況。

→ **旅客自動車運送事業者は、トラブル発生時に乗務員に対して輸送の安全のために適切な措置を講ずるとともに、当該措置を適正かつ確実に実行できるよう以下の体制の整備を義務付け**

運行管理制度の強化の具体的内容

- ① 平成26年5月1日施行
- ② 平成27年5月1日施行

- ① 旅客自動車運送事業者は、事業用自動車の運行中は、**電話等を用いて乗務員に対し必要な指示等を行える連絡体制を整備しなければならない**こととする。
- ② 乗合バス・貸切バス事業においては、運行の形態上、長距離・大量旅客輸送が想定され、運行管理者はトラブル発生時に運行の中止等の判断・指示等に伴う調整が必要となることから、①に加えて、**事業用自動車の運行中少なくとも一人の運行管理者は、乗合バス・貸切バス事業の事業用自動車の運転業務に従事せずに、トラブルが発生した場合速やかに運行の中止等の判断・指示等を行える体制を整備しなければならない**こととする。



○旅客自動車運送事業運輸規則(昭和三十一年運輸省令第四十四号) 抄

(異常気象時等における措置)

第二十条 旅客自動車運送事業者は、天災その他の理由により輸送の安全の確保に支障が生ずるおそれがあるときは、事業用自動車の乗務員に対する必要な指示その他輸送の安全のための措置を講じなければならない。

(過労防止等)

第二十一条 (略)

2～6 (略)

7 旅客自動車運送事業者は、乗務員が事業用自動車の運行中疾病、疲労その他の理由により安全な運転を継続し、又はその補助を継続することができないおそれがあるときは、当該乗務員に対する必要な指示その他輸送の安全のための措置を講じなければならない。

(運行に関する状況の把握のための体制の整備)

第二十一条の二 旅客自動車運送事業者は、第二十条、前条第七項その他の輸送の安全に関する規定に基づく措置を適切に講ずることができるよう、事業用自動車の運行に関する状況を適切に把握するための体制を整備しなければならない。

(運行管理者の業務)

第四十八条 旅客自動車運送事業の運行管理者は、次に掲げる業務を行わなければならない。

一～五 (略)

五の二 第二十一条第七項の場合において、同項の措置を講ずること。

六～二十 (略)

(運転者)

第五十条 旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者は、次に掲げる事項を遵守しなければならない。

一～三の二 (略)

三の三 事業用自動車の運行中疾病、疲労、天災その他の理由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、その旨を当該旅客自動車運送事業者に申し出ること。

四～十 (略)

※下線部の規定は、平成二十六年五月一日施行

○「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」(平成25年4月2日) 抄

I 具体的取組

1年以内を目途として、全ての貸切バス事業者へ運輸安全マネジメント実施義務づけを拡大し、また、乗務員の体調変化等による運行中止等の判断・指示を運行管理者が適切に実施するための体制整備を義務づけること等により、経営トップの関与の下、組織が一体となった安全管理・運行管理体制の構築を図る。

○ 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」として実施する措置及びその実施予定時期

措置名	具体的内容	実施時期（予定）
⑬運行管理制度の強化	乗務員の体調変化等による運行中止等の判断・指示を運行管理者が適切に実施するための体制整備を義務付ける。（省令改正）	26年5月

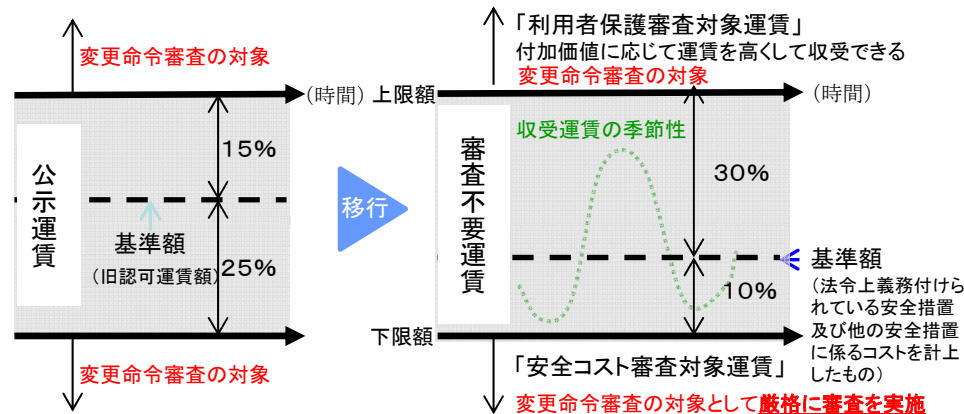
新たな貸切バスの運賃・料金制度 について

経緯

「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」において平成26年度初めから実施することとされた貸切バスの新たな運賃・料金制度について、「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)」において制度の詳細設計について検討等を進め、以下のとおりとりまとめた。

制度の概要(高速・貸切バスの安全・安心回復プラン)

1. 「審査不要運賃」と「安全コスト審査対象運賃」・「利用者保護審査対象運賃」の枠組みの導入



2. 合理的でわかりやすい「時間・キロ併用制運賃方式」への移行

現行の「時間制運賃」、「キロ制運賃」、「時間・キロ選択制運賃」、「行先別運賃」から、コスト項目を時間コストとキロコストに分類して算定した合理的でわかりやすい制度である、「時間・キロ併用制運賃」に移行・一本化

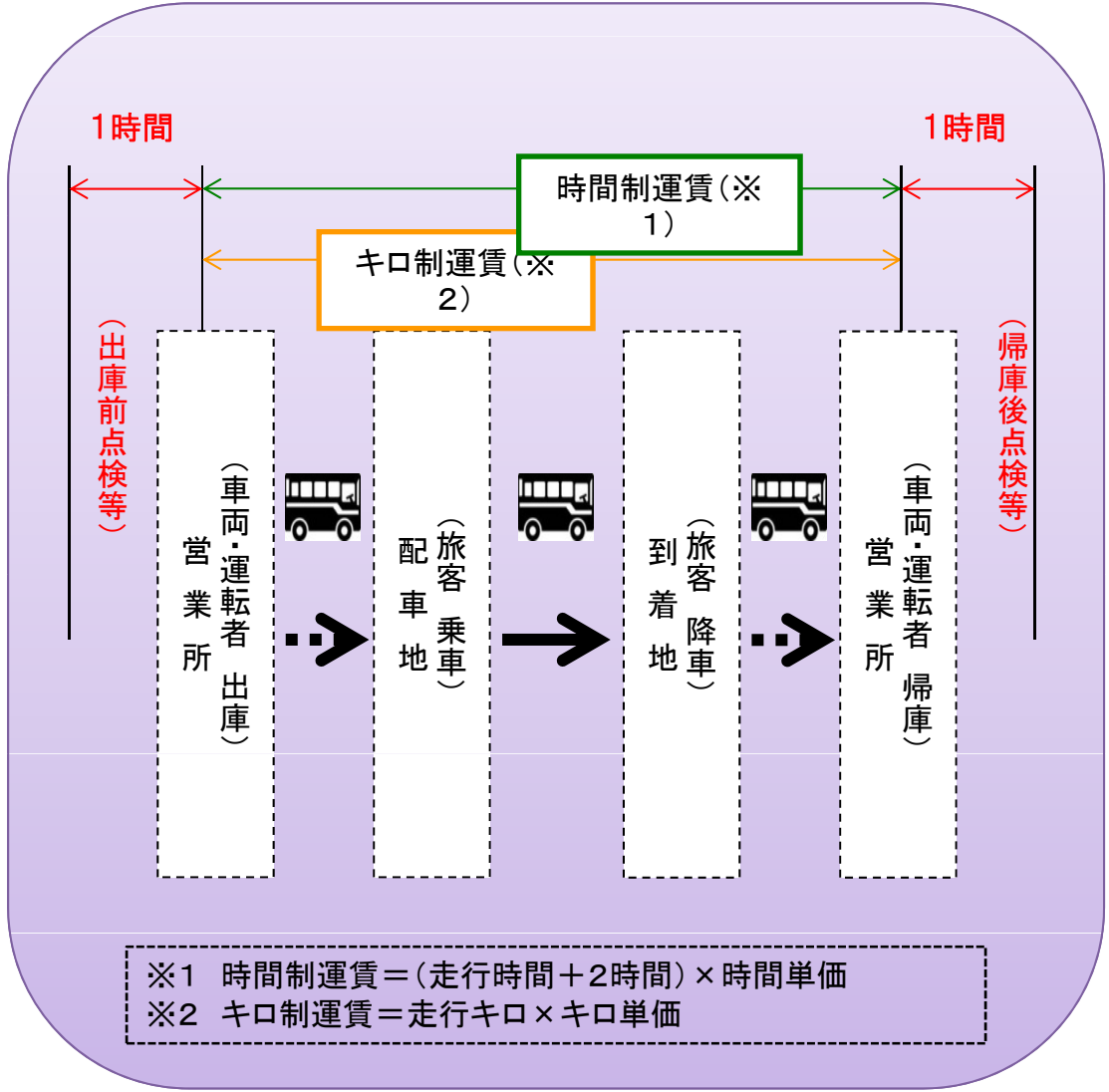
3. 書面取引の徹底

平成26年4月1日から適用(6月末日までに道路運送法に基づく届出を行い、7月から本格適用)

制度の詳細設計

- 貸切バス事業者の要素別原価の集計結果の検証**
貸切バス事業者の中から選定した標準能率事業者(155社)の要素別原価の集計結果を検証し、人件費、車両償却費を見直した上で、下限割れ運賃を審査する際にチェックする安全コストを算出。
- 運賃ブロックの妥当性の検証**
運輸局単位としている現行運賃ブロックについて、大都市(東京、愛知、大阪、福岡)の分離の要否について検証した結果、ブロック内の他府県と大都市のキロあたり原価、時間あたり原価の乖離が小さいことから、現行ブロックを維持。
- 「時間・キロ併用制運賃方式」の基準原価の算出**
1.に基づき算定した原価をもとに、2.で検証した運賃ブロックごとの適正なキロあたり原価、時間あたり原価を算出。(各運輸局において公示運賃として公示。)
- 円滑な移行のための環境整備**
新たな運賃・料金制度に対する発注者・利用者全般の理解を促すため、「貸切バス選定・利用ガイドライン」を改訂し、関係業界、全国の自治体・教育委員会等に配布。
- 運送申込者による安全阻害行為等が疑われる場合の対応**
 - 貸切バス事業者が届出運賃違反で行政処分を受け、旅行業者の関与が疑われる場合、観光庁に通報して、旅行業法に基づき措置を求める。
 - 自治体の入札に基づき、貸切バス事業者が下限割れ運賃で落札・運行したことにより届出運賃違反で行政処分を受けた場合、当該自治体の長に対し、地方自治法に基づき入札制度の改善を求める技術的助言を行う。
 - 道路運送法の改正の機会を捉えて、「荷主勧告制度」に準じた制度の導入を検討する。
- 新制度への移行について**
 - 新運賃の実施は平成26年4月1日とする。また、現行運賃は道路運送法第9条第6項に基づく審査対象運賃と位置付ける。
 - 新運賃を適用する届出書に記載される実施予定日までに、契約した運賃については、旧運賃を適用することの経過措置を設ける。
 - 運賃・料金事前届出違反に対する行政処分を強化する。 1

現行の最低運賃3時間に加え、出庫前及び帰庫後の点検等に必要な時間として2時間(出庫前1時間、帰庫後1時間)を加えたものを新たな運賃・料金制度における最低運賃とする。



考え方

現行の最低運賃（3時間）を維持しつつ、出庫前及び帰庫後の点検等の2時間分を全ての運行に加算する。

< 3時間運行の場合 >
 $5(\text{時間}) \times (\text{時間単価}) = (\text{時間制運賃})$

< 10時間運行の場合 >
 $12(\text{時間}) \times (\text{時間単価}) = (\text{時間制運賃})$

料金の種類については届出の対象とし、額は各事業者で自由に設定できることとする。
(交替運転者配置料金は額を公示)

特殊車両割増料金



事業者の創意工夫による新しい車両の導入を図る観点から、新制度においても設定できることとする。

交替運転者配置料金



交替運転者を配置する場合に適用することとし、時間あたり・キロあたりの最高額及び最低額を運賃ブロック毎に公示することとする。
(具体的には、時間あたり運賃単価及びキロあたり運賃単価の人件費相当額を公示。)

深夜早朝運行料金



新たな運賃制度における時間運賃は時間帯による差異を設けていないことから、新制度においては時間運賃の割増分を料金として設定できることとする。

航送料金



フェリー乗船中も時間運賃の対象であり、料金としては設定できないこととする。
※ただし、乗船時間が8時間を超える場合は休息时间とし、時間運賃の対象としない。

- ガイド料等、現行制度で実費負担となっているものについては、引き続き実費での精算とする。
- 運送引受書に料金や実費の内容を記載する欄を追加することとする。
- 回送料金及び待機料金は運賃で収受することとなるため、廃止することとする。

貸切バスの新たな運賃・料金制度の移行に伴う経過措置

以下の措置を通達に通記することとする。

1. 一般貸切旅客自動車運送事業の運賃及び料金変更届出書に記載された運賃・料金の実施予定日までに入札制による価格決定方式を採用している運送申込者を含む運送申込者と合意又は運送契約を締結した運賃・料金については、従前の運賃・料金を基準とした額を適用することとする。

<趣旨>

新しい貸切バスの運賃・料金の届出に際し、貸切バス事業者が新運賃・料金を適用するための届出書に記載する実施予定日まで、落札した運賃・料金や旅行会社等と締結した運賃・料金については、旧運賃・料金を適用する。

2. 上記により従前の運賃・料金を基準とした額を適用した運賃・料金については、運送申込書の備考欄に旧運賃を適用した旨を記載することとする。

<趣旨>

旧運賃・料金を適用した場合には、運送申込書・引受書の備考欄に「旧運賃を適用」と記載させる。

I. 旅行業者に対する措置

貸切バス事業者が、届出運賃違反で行政処分を受け、運送申込書・引受書の写しにより、旅行業者の関与が疑われる場合、地方運輸局より本省を通じて観光庁に通報し、旅行業者等に対する立入検査等旅行業法に基づく対応を求める。

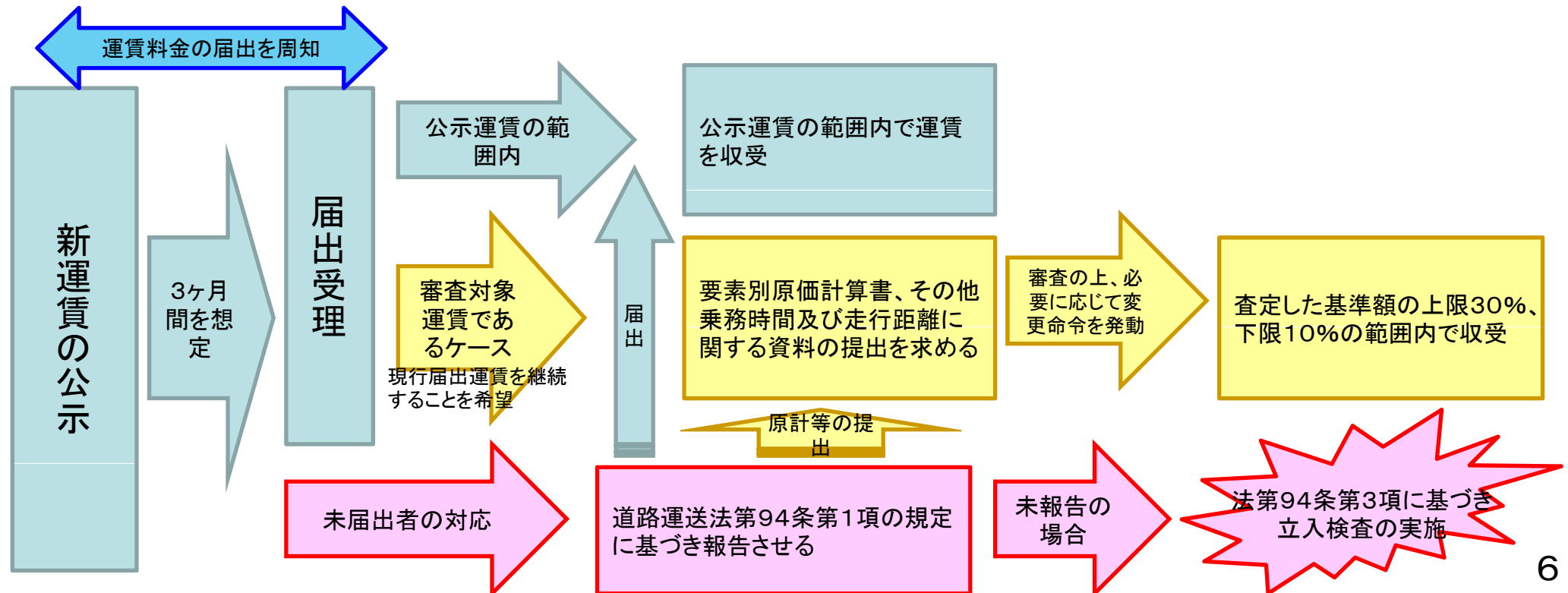
II. 自治体等に対する措置

自治体等が行う入札において、貸切バス事業者が下限割れ運賃に基づく落札を行い、届出運賃違反で行政処分を受けた場合、当該自治体の長に対し当該事業者の違反事実を通報するとともに、地方自治法第245条の4に基づき、入札制度の改善を求める技術的助言を行う。

(平成26年2月6日 総務省自治行政局に説明済)

新運賃制度による巾運賃の公示により、現行の届出運賃は法第9条の2第2号が準用する法第9条6項各号に該当する可能性があることから、新運賃の届出を行わない事業者に対し、原価計算書の提出を求めて審査を行い、必要に応じて運賃の変更命令を発出することとする。

(一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金)
 第九条 6 国土交通大臣は、第三項若しくは第四項の運賃等又は前項の運賃若しくは料金が次の各号（第三項又は第四項の運賃等にあつては、第二号又は第三号）のいずれかに該当すると認めるときは、当該一般乗合旅客自動車運送事業者に対し、期限を定めてその運賃等又は運賃若しくは料金を変更すべきことを命ずることができる。
 一 社会的経済的事情に照らして著しく不適切であり、旅客の利益を阻害するおそれがあるものであるとき。
 二 特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき。
 三 他の一般旅客自動車運送事業者（一般旅客自動車運送事業を営業者をいう。以下同じ。）との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものであるとき。
 (一般貸切旅客自動車運送事業の運賃及び料金)
 第九条の二 一般貸切旅客自動車運送事業を営業者（以下「一般貸切旅客自動車運送事業者」という。）は、旅客の運賃及び料金を定め、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならぬ。これを変更しようとするときも同様とする。
 2 前条第六項の規定は、前項の運賃及び料金について準用する。この場合において、同条第六項中「当該一般乗合旅客自動車運送事業者」とあるのは、「当該一般貸切旅客自動車運送事業者」と読み替えるものとする。



一般乗用旅客自動車運送事業に対する違反事項ごとの行政処分等の基準(抜粋)

適用条項 : 道路運送法第9条の3第3項

【料金事前届出、料金変更事前届出違反】

初違反 → 20日車の車両使用停止

再違反 → 40日車の車両使用停止

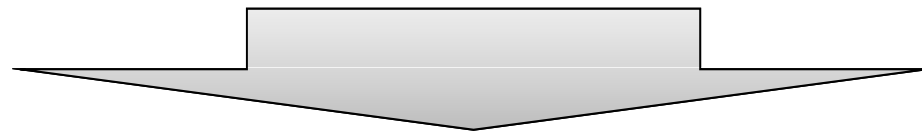
一般貸切旅客自動車運送事業に対する違反事項ごとの行政処分等の基準(抜粋)

適用条項 : 道路運送法第9条の2第1項

【運賃料金事前届出、運賃料金変更事前届出違反】

初違反 → 警告

再違反 → 10日車の車両使用停止



一般貸切旅客自動車運送事業(貸切バス)における運賃料金の届出違反に対する処分基準を、一般乗用旅客自動車運送事業(タクシー)における料金の届出違反に対する処分基準と合わせる

日時		場所	参加人数		主な対象者
4月	4日 (金)	北陸信越(新潟)	107社	184人	貸切バス事業者及び旅行業者
	9日 (水)	九州(福岡)	101社	195人	貸切バス事業者
	10日 (木)	近畿(大阪)	62社	73人	貸切バス事業者、旅行業者 及び自治体
	11日 (金)	中部(名古屋)	107社	178人	貸切バス事業者
	14日 (月)	東北(仙台)	172社	181人	貸切バス事業者、旅行業者 及び自治体
	18日 (金)	北海道(札幌)	286社	439人	貸切バス事業者、旅行業者 及び自治体
	25日 (金)	沖縄(那覇)	85社	154人	貸切バス事業者及び旅行業者
5月	2日 (金)	関東(東京)	—	約160人	旅行業者(JATA)
	8日 (木)	中国(広島)	254社	367人	貸切バス事業者、旅行業者 及び自治体
	12日 (月)	中部(名古屋)	141社	154人	旅行業者
	16日 (金)	四国(高松)	85社	120人	貸切バス事業者及び旅行業者
合計			1,400社	2,205人	

※ 上記の説明会は本省担当者を説明者として開催したものの。

○北海道運輸局

日時	支局	場所	参加人数	主な対象者
4/3	函館	函館地区バス協	25人	貸切バス事業者
5/29	札幌	東急イン	110人	貸切バス事業者及び旅行者
6/6	室蘭	道南バス苫小牧(営)	40人	貸切バス事業者
6/17	旭川	旭川グランドホテル	30人	貸切バス事業者、旅行者、ホテル及び教育委員会
		合計	205人	

○東北運輸局

日時	支局	場所	参加人数	主な対象者
4/21	山形	山形市	46人	貸切バス事業者
4/22	秋田	秋田市	42人	貸切バス事業者及び自治体
4/23	青森	青森市	131人	貸切バス事業者、旅行者及び自治体
4/23	岩手	岩手県紫波郡矢巾町	160人	貸切バス事業者、旅行者及び自治体
4/23	福島	福島県郡山市	136人	貸切事業者
4/23	福島	福島県郡山市	49人	旅行者、自治体
4/24	山形	山形市(支局会議室)	22人	貸切バス事業者
		合計	586人	

○関東運輸局

日時	場所	参加人数	主な対象者
3/31	神奈川県横浜市	100人	貸切バス事業者
4/8	東京都港区	163人	貸切バス事業者
4/9	栃木県宇都宮市	200人	貸切バス事業者及び旅行者
4/10	山梨県笛吹市	86人	貸切バス事業者及び旅行者
4/11	茨城県水戸市	202人	貸切バス事業者及び旅行者
4/14	埼玉県さいたま市	149人	貸切バス事業者
4/15	群馬県前橋市	116人	貸切バス事業者
4/16	千葉県千葉市	128人	貸切バス事業者及び旅行者
4/23	東京都千代田区	116人	旅行者
4/30	埼玉県さいたま市	220人	貸切バス事業者及び旅行者
5/7,8	神奈川県横浜市	400人	貸切バス事業者
5/9	群馬県前橋市	102人	旅行者
5/12	神奈川県横浜市	115人	旅行者
5/22	神奈川県横浜市	40人	貸切バス事業者
5/23	東京都千代田区	135人	旅行者
6/13	栃木県宇都宮市	120人	旅行者
6/19	千葉県千葉市	50人	旅行者
	合計	2,442人	

○北陸信越運輸局

日時	場所	参加人数	主な対象者
4/14	松本市	200人	貸切バス事業者及び旅行業者
4/15	長野市	51人	貸切バス事業者
4/18	金沢市	97人	貸切バス事業者及び旅行業者
4/22	金沢市	約50人	旅行業者
4/23	富山市	約130人	貸切バス事業者及び旅行業者
4/25	新潟市	69人	貸切バス事業者、旅行業者及び自治体
6/5	松本市	61人	旅行業者及び自治体
6/6	長野市	65人	旅行業者及び自治体
	合計	723人	

○中部運輸局

日時	場所	参加人数	主な対象者
4/16	名古屋市	47社・65人	貸切バス事業者
4/17	津市	46社・98人	貸切バス事業者及び自治体
4/18	静岡市	78社・120人	貸切バス事業者
4/21	福井市	47社・69人	貸切バス事業者
4/22	岐阜市	60社・105人	貸切バス事業者
5/13	岐阜市	57社・113人	旅行業者及び自治体
5/14	静岡市	116社・153人	旅行業者及び自治体
5/15	福井市	45社・64人	旅行業者及び自治体
5/15	津市	51社・90人	旅行業者
5/19	名古屋市	42社・65人	自治体
5/26	名古屋市	44社・51人	旅行業者
	合計	633社・993人	

○近畿運輸局

日時	支局	場所	参加人数	主な対象者
4/10	大阪	電気倶楽部	62社・109人	貸切バス事業者及び旅行業者
4/14	大阪	電気倶楽部	70社・141人	貸切バス事業者
4/16	兵庫	JA会館	141社・199人	貸切バス事業者、旅行業者
4/17	大阪	局・第1共用会議室	95社・114人	旅行業者
4/18	滋賀	滋賀ビル	62社・62人	貸切バス事業者及び旅行業者

日時	支局	場所	参加人数	主な対象者
4/21	奈良	春日の荘	50社・64人	貸切バス事業者及び旅行業者
4/21	和歌山	JAビル	52社・97人	貸切バス事業者及び旅行業者
4/22	大阪	局・第1共用会議室	48社・58人	貸切バス事業者
4/23	京都	キャンパスプラザ京都	133社・226人	貸切バス事業者及び旅行業者
		合計	713社・1,070人	

○中国信越運輸局

日時	場所	参加人数	主な対象者
3/19	広島市内	145人	貸切バス事業者
3/20	山口市内	71人	貸切バス事業者
3/20	鳥取市内	11人	貸切バス事業者
3/27	松江市内	51人	貸切バス事業者
3/28	岡山市内	120人	貸切バス事業者
6/3	福山市内	33人	貸切バス事業者
6/5	鳥取市内	4人	貸切バス事業者
6/5	岡山市内	約200人	貸切バス事業者、旅行業者及び自治体
6/25	松江市内	—	旅行業者、自治体及び教育委員会
6/27	浜田市内	—	旅行業者、自治体及び教育委員会
	合計	635人	

○四国信越運輸局

日時	場所	参加人数	主な対象者
4/18	高知県 (整備振興会内)	約50人	貸切バス事業者
4/21	愛媛県 (伊予鉄会館)	約50人	貸切バス事業者
4/22	徳島県 (徳島運輸支局内)	約30人	貸切バス事業者
4/23	香川県 (ホテルクレメント高松)	約50人	貸切バス事業者
	合計	約180人	

○九州運輸局

日時	支局等	場所	参加人数	主な対象者
4/15	福岡	福岡運輸支局	63人	貸切バス事業者
4/16	熊本	熊本交通センターホテル	50人	貸切バス事業者
4/16	鹿児島	整備振興会	78人	貸切バス事業者
4/18	宮崎	宮崎運輸支局	49人	貸切バス事業者
4/21	長崎	長崎運輸支局	14人	貸切バス事業者
4/23	佐賀	佐賀県トラック協会	51人	貸切バス事業者
4/25	長崎	整備振興会	44人	貸切バス事業者
4/25	大分	大分県交通会館	49人	貸切バス事業者
4/25	鹿児島	鹿児島運輸支局	11人	貸切バス事業者
5/14	本局	九州運輸局	127人	旅行業者
5/15	熊本	ホテルサンルート熊本	24人	旅行業者
5/15	宮崎	宮崎運輸支局	27人	旅行業者
5/16	大分	大分運輸支局	13人	旅行業者
5/16	鹿児島	NCサンプラザ	20人	旅行業者
5/19	大分	NS大分ビル	60人	旅行業者
5/21	長崎	整備振興会	29人	旅行業者
5/22	長崎	文化観光物産局	7人	旅行業者
5/30	福岡	福岡東総合庁舎3階	23人	旅行業者
6/5	鹿児島	鹿児島地域振興局庁舎	32人	旅行業者
6/13	佐賀	佐賀県庁	—	旅行業者
6/19	宮崎	ホテルマリックス	—	貸切バス事業者
		合計	771人	

○運賃・料金変更届出状況(平成26年5月30日現在)

	事業者数	届出事業者数	届出率	適用運賃・料金	
				公示	独自
北海道運輸局	263	44	16.7%	42	2
東北運輸局	459	57	12.4%	57	0
関東運輸局	1,553	336	21.6%	336	0
北陸信越運輸局	354	82	23.2%	82	0
中部運輸局	388	54	13.9%	54	0
近畿運輸局	487	28	5.7%	27	1
中国運輸局	337	73	21.7%	73	0
四国運輸局	184	16	8.7%	16	0
九州運輸局	460	60	13.0%	60	0
沖縄総合事務局	51	4	7.8%	4	0
合計	4,536	754	16.6%	751	3