

(配布資料)

資料1 開催要領

資料2 高速ツアーバスを取り巻く現状

資料3 現行のバス輸送の安全確保のイメージ図

資料4 過労運転防止対策を検討するにあたっての考え方

資料5 検討項目のイメージ

資料6 検討スケジュールについて（案）

資料7 運転時間等の基準・指針の見直しに関する論点

（別紙1） 労働基準法体系における基準（概要）

（別紙2） 道路運送法体系における基準（概要）

資料8 バスドライバーの勤務状況についての調査票

高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会 開催要領

1. 会議の名称

高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会とする。

2. 開催目的

本検討会は、本年4月29日（日）に関越自動車道上り線藤岡ジャンクション付近で発生した高速ツアーバスの死亡事故に関し、今後、同様な事故が発生しないよう、当該事故の要因の一つと考えられる過労運転の防止策を検討することを目的とする。

具体的には、高速ツアーバス及び高速乗合バスの運行管理の観点から、過労運転を未然に防ぐための検討を行うこととし、乗務時間・距離による運転者の配置指針の見直し、点呼のあり方、運行管理のあり方等について検討を行うこととする。

3. 検討事項

- (1) 乗務時間等の基準・指針の見直し
- (2) 点呼のあり方検討
- (3) 運行管理体制のあり方の検討
- (4) その他

4. 検討会の委員

- (1) 検討会の座長は構成員の互選により決定するものとする。
- (2) 委員の任期は原則1年とする。ただし、再任は妨げないものとする。

5. 検討会の開催スケジュールについて

第1回検討会にて決定するものとする。

6. 議事の公開

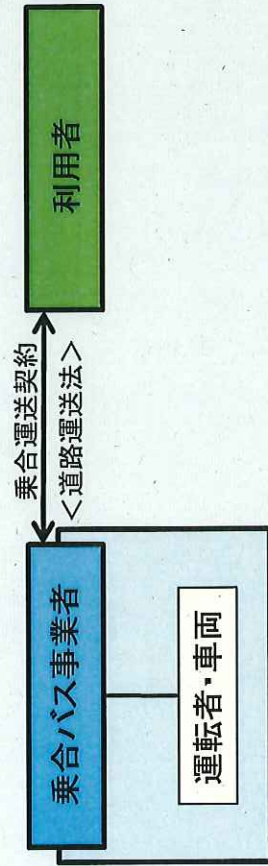
- (1) 検討会の議事は、公開とする。
- (2) 検討会の配布資料は、公開とする。
- (3) 検討会の議事概要は、検討会委員の了承を得た後、速やかに公開する。

高速ツアーバスを取り巻く状況等について

1. 高速乗合バスと高速ツアーバスの比較
2. 高速乗合バス及び高速ツアーバスの輸送人員
3. 貸切バス及び乗合バスの事業者数
4. 貸切バス及び乗合バスの車両数
5. 貸切バス及び乗合バスの交通事故件数
6. 高速道路における乗合バス・貸切バス(高速ツアーバス)の事故件数
7. 関越自動車道における高速ツアーバス事故の概要

1. 高速乗合バスと高速ツアーバスの比較

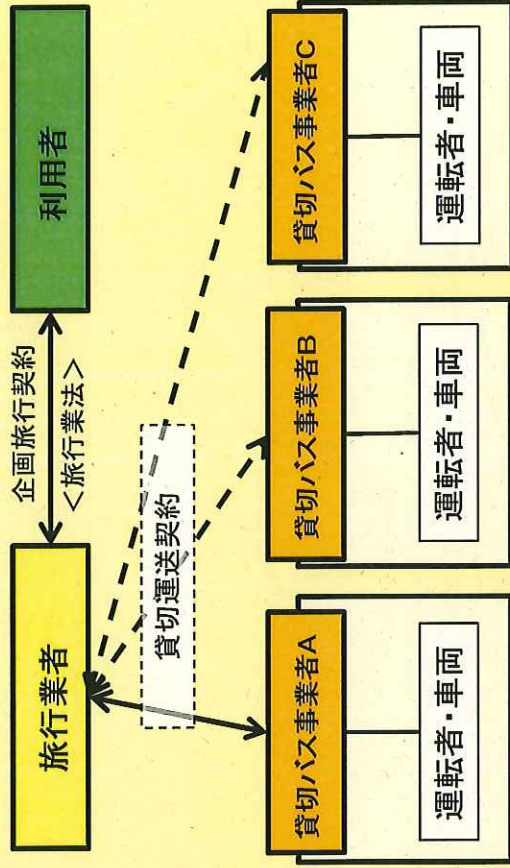
<高速乗合バスの事業モデル>



提供商品：2地点間を定時定路線で結ぶ
乗合バス輸送

契約主体＝輸送主体：乗合バス事業者
[主な事業者：JRバス関東、京王バス
西鉄バス 等]

<高速ツアーバスの事業モデル>



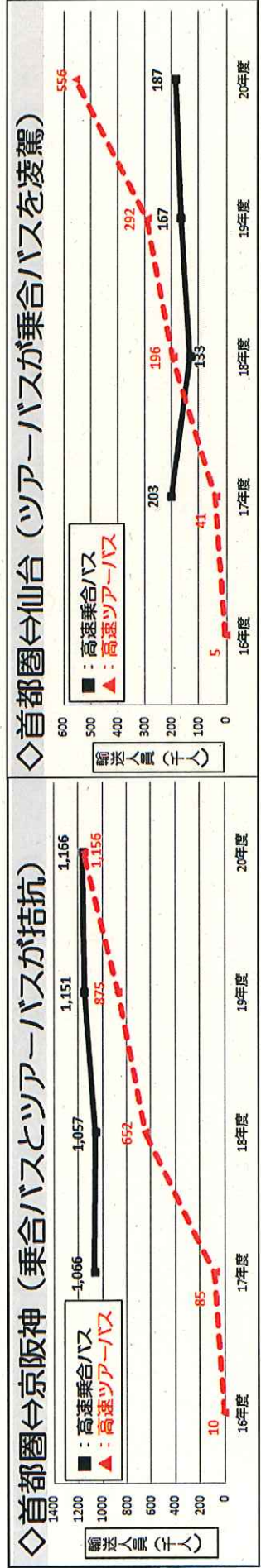
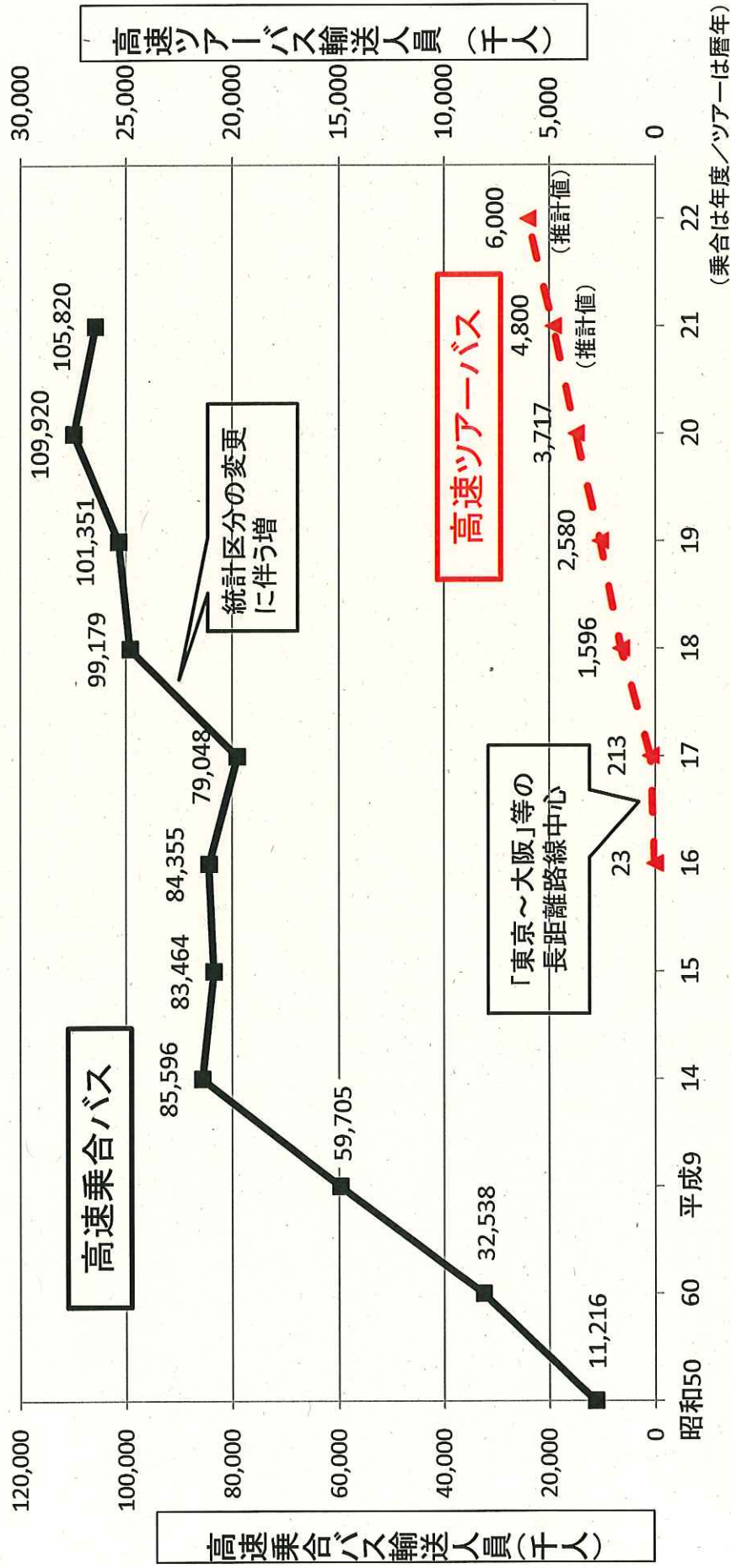
提供商品：バスによる2地点間の移動を内容とする旅行(実質的に定時定路線)

契約主体：旅行者
[主な事業者：ウイラートラベル、オリオンツアー 等]

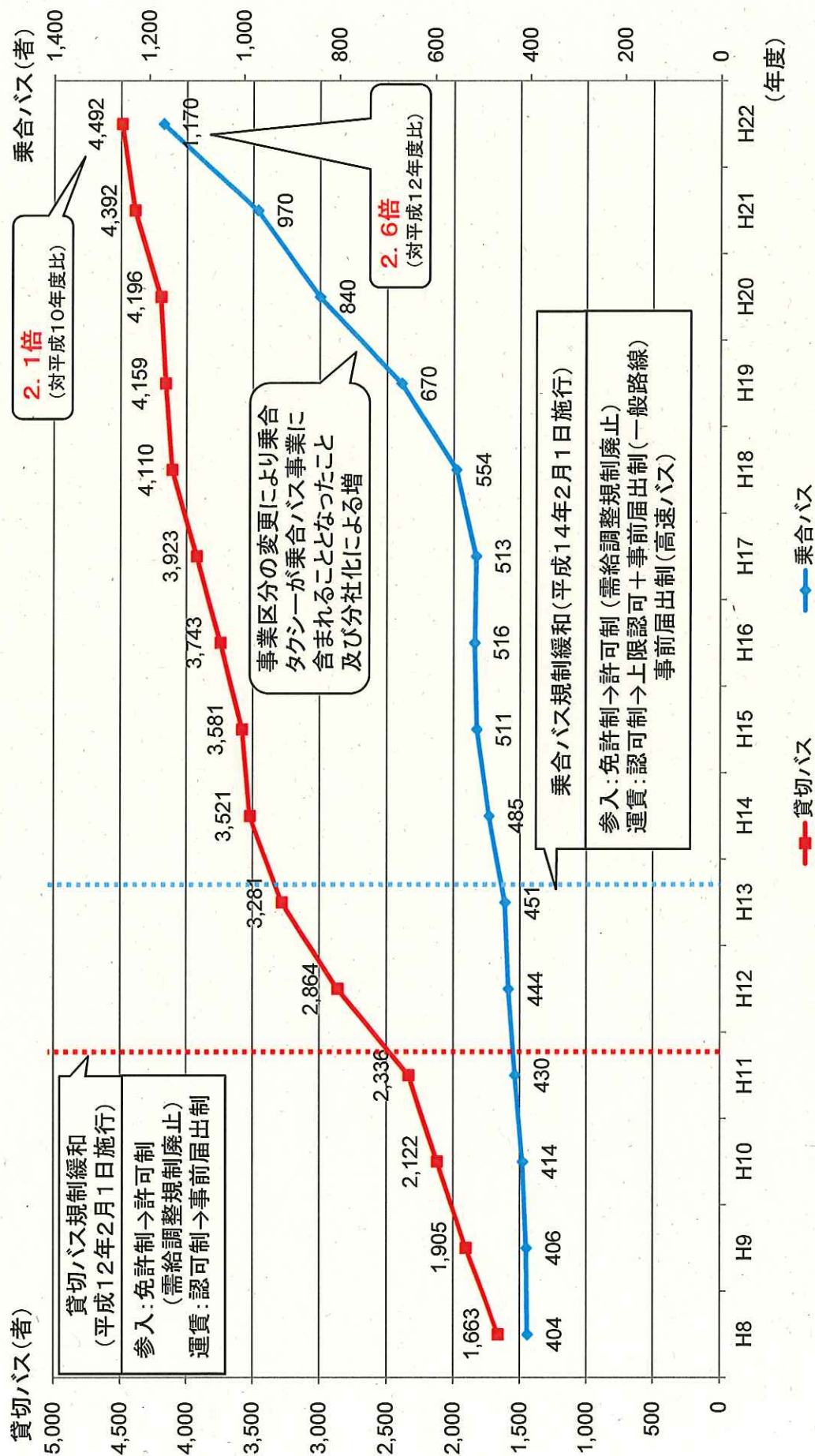
輸送主体：貸切バス事業者(主に中小事業者)

※通常、実際に運行する貸切バス事業者の名前は
当日まで旅行者に知らされない。
※深夜早朝の時間帯の発着が中心

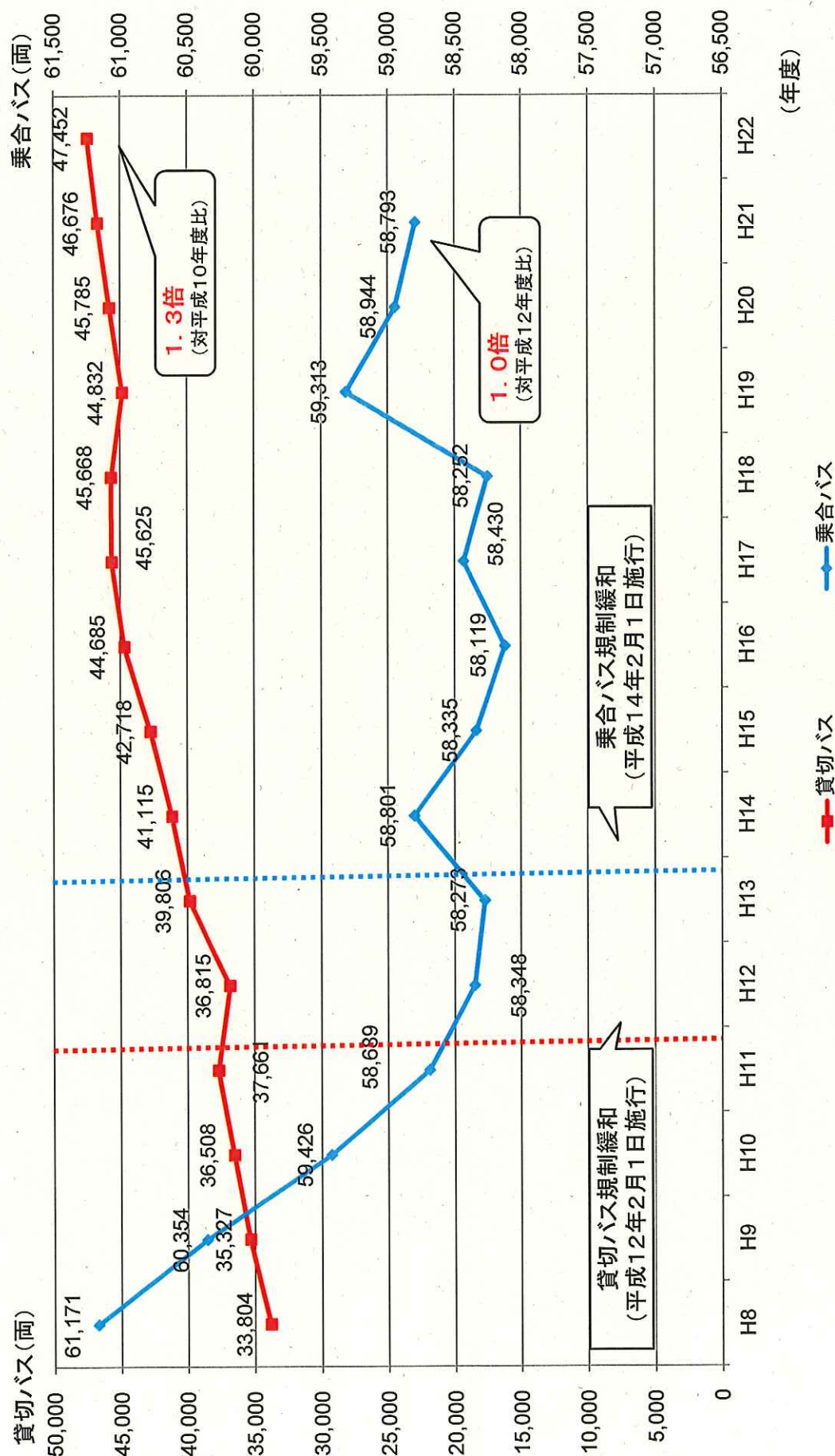
2. 高速乗合バス及び高速ツアーバスの輸送人員



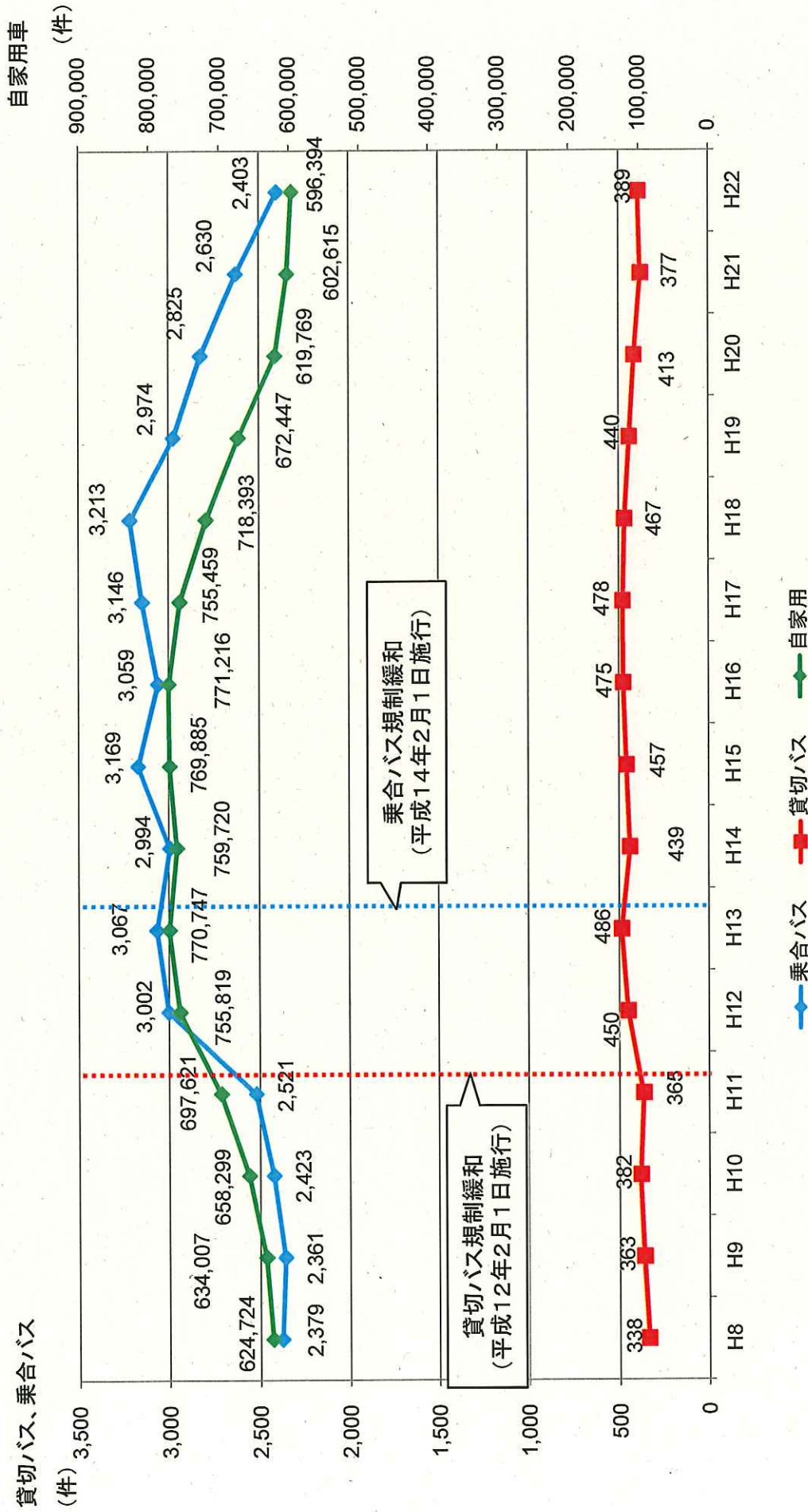
3. 貸切バス及び乗合バスの事業者数



4. 貸切バス及び乗合バスの車両数



5.貸切バス及び乗合バスの交通事故件数



出典：警察庁「交通統計」

自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会報告書(平成23年度)

6. 高速道路における乗合バス・貸切バス (高速ツアーバス)の事故件数

(件)

		H20年	H21年	H22年	H23年
高速乗合バス	死傷事故	9 (0.08)	6 (0.06)	5	10
	うち死亡事故	0	0	1	0
	死傷事故	8	4	7	17
貸切バス	高速ツアーバスによると 推測されるもの	3 (0.81)	3 (0.63)	1 (0.17)	4
	うち死亡事故	0	0	2	3
	高速ツアーバスによると 推測されるもの	0	0	0	0

※自動車事故報告書による。

※高速ツアーバスによるものかどうかは、当該報告書の記載内容から推測。

※乗務員に起因した事故件数を計上。

※括弧内は輸送人員百万人当たりの事故件数。

※乗合バスの輸送人員は輸送実績報告書による。高速ツアーバスの輸送人員は高速ツアーバス連絡協議会調べ(推定値)による。

7. 関越自動車道における高速ツアーバス事故の概要

4月29日午前4時40分頃、群馬県藤岡市の関越自動車道上り線77.8キロポストにおいて、高速ツアーバスが乗客45名を乗せて走行中、道路左側の防音壁に衝突し、乗客7名が死亡、38名が重軽傷を負う事故が発生。運転者は、5月1日群馬県警が自動車運転過失致死傷罪の疑いで逮捕。5月3日送検。5月22日に自動車運転過失致死傷罪で起訴。

【4月27日】

19:30 事故を起こした運転者(A)と他の運転者(B)の2名が乗車し(運転はB)、バス会社の車庫を出発。

(乗務前点呼なし)

21:20 東京で乗客を乗せ出発。(Bが運転し、Aは添乗員席にて休息)

【4月28日】

7:30 金沢で乗客降車後、宿泊先ホテル近くの駐車場へ回送運行。(乗務後点呼なし)

8:30 運転者A及びBがホテルにチェックイン。

16:30 AとBがチェックアウト。バスの駐車場にタクシーで向かう。駐車場に近いジョypingセンターで食事。BはAからホテルで眠れなかったと言われたことからバスの車内で出発まで仮眠するように助言。

17:30 バス会社社長からAに電話連絡(大丈夫か、程度の会話であり、Aから十分に睡眠していないことの申し出はなかった)

20:45 駐車場を出発(運転はA)(乗務前点呼なし)

21:15 金沢到着

22:20 金沢出発

23:15 高岡到着。Bが下車。

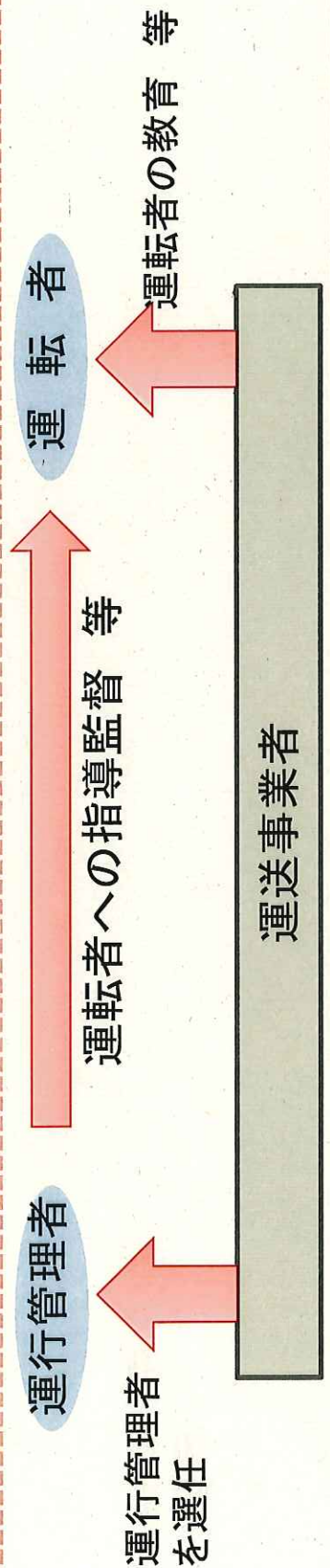
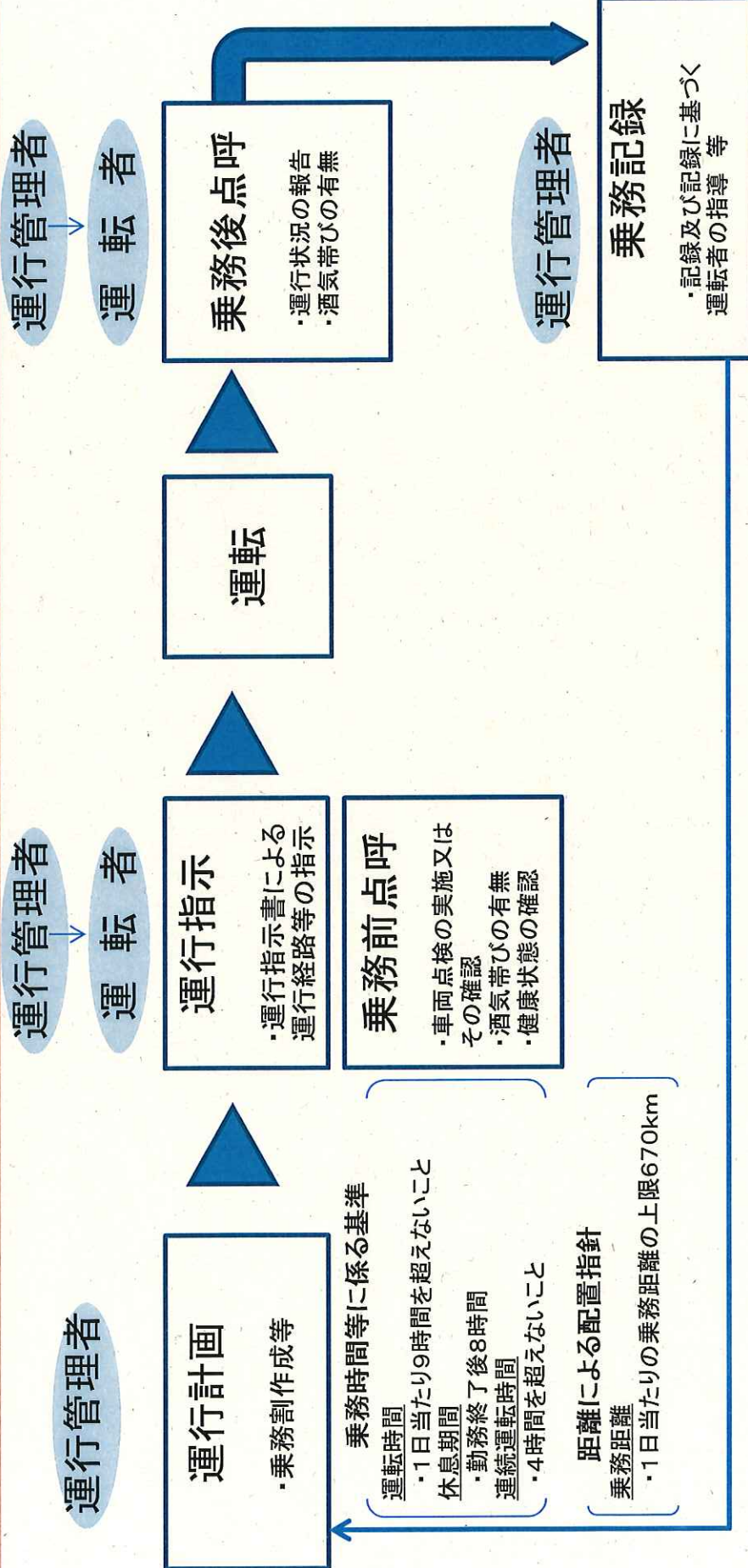
【4月29日】

24:15 サービスエリアで休憩(15分)

2:45 サービスエリアで休憩(15分)

4:40 関越自動車道77.8キロポスト(関越自動車道の起点からの距離)で事故発生

現行のバス輸送の安全確保のイメージ図



過労運転防止対策を検討するにあたっての考え方

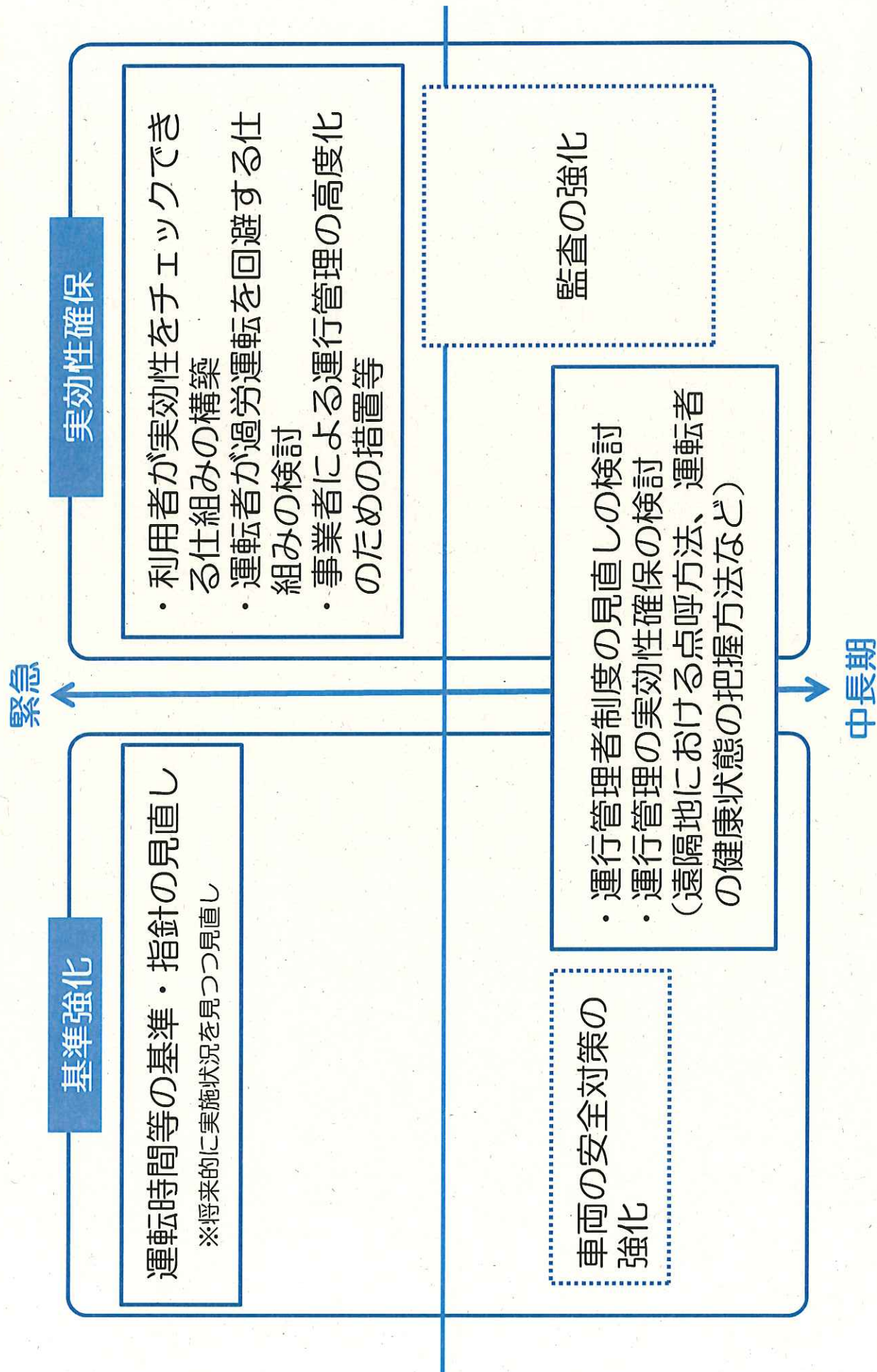
1. 過労運転防止を図る対策には早期に効果が見込めるものと、その効果の発現が比較的緩やかなものがある。

効果的にその対策を講じるために、今夏の多客期に向けて早急に実施すべき事項について検討を進める一方で、その緊急対策がまとまり次第、それ以外の事項について速やかに検討を開始する。

2. 過労運転防止対策のうち運行管理者制度に関わるものについては、事業者による地道な取り組みに期待する事項が多く、かつ、制度改正にあたっては運行管理者への研修などの周知活動が必要となることから、今夏に向けての緊急対策としては、直接的に過労防止を図ることができる『運転時間等の基準・指針の見直し』とする。

3. 対策の検討にあたっては、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あわせて行うことが必要である。

「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」 における検討項目のイメージ



高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会 検討スケジュールについて（案）

H24年5月29日：第1回検討会

【主な検討項目】 検討項目の整理

検討会スケジュール

緊急対策に係る論点整理

6月中旬：第2回検討会開催

【主な検討項目】 緊急対策の審議

6月下旬：第3回検討会開催

【主な検討項目】 緊急対策の決定

7月下旬：第4回検討会開催

【主な検討項目】 緊急対策以外の対策について審議

以後、適宜検討会を開催

年度内：最終とりまとめ

運転時間等の基準・指針の見直しに関する論点

現行の運転時間等の基準・指針

- 運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準【国交省告示】
 - 運転時間の上限等を設定
 - 当該基準を満たさない場合は、処分可能
- 乗務距離による交替運転者の配置の指針【通達】
 - 上記告示の運転時間の上限を距離に変換し、乗務距離の上限等を設定
 - 当該指針を満たさない場合は、処分なし

見直しの観点

論点1：労働基準法体系で決められた『運転者』に対する労働時間等の改善基準に加えて、道路運送法体系で目的とする『輸送の安全』を確保するために、より厳しい運転時間等の基準を設けることは可能か？

論点2：輸送の安全確保を図るために、交替運転者の配置を乗務時間または運行距離のいずれに応じて定めるべきか？

論点3：輸送の安全を図るため、運行距離の水準をどのように設定すべきか？

論点4：配置基準の元となる上限の運行距離は、実車距離または総運行距離のいずれが適切か？

論点5：運行は、天候や昼夜の別などの自然要因、渋滞などの交通要因など様々な外的環境に影響されるため、配置基準は外的要因を考慮したものとすべきではないか？

論点6：交替運転者の配置基準を強化したとしても、基準強化の担保措置がなければ意味がないのではないか？

<輸送の安全と運転者の労働条件改善との関係>

論点1：労働基準法体系で決められた『運転者』に対する労働時間等の改善基準に加えて、道路運送法体系で目的とする『輸送の安全』を確保するために、より厳しい運転時間等の基準を設けることは可能か？

【参考】

○ 道路運送法体系：輸送の安全

- ・ 運転者の勤務時間及び乗務時間を定める基準（国交省告示）

：下述の労働省告示を引用

<当該基準を満たさない場合は、処分可能>

○ 労働基準法体系：運転者の労働条件向上

- ・ 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（労働省告示）

：概要以下のとおり

- 2日平均運転時間の上限：9時間

- 連続運転時間の上限：4時間

- 休憩時間：4時間運転に対して30分以上

- 1日の拘束時間の推奨：13時間以内、上限：16時間

- 1日の休息期間：連続8時間以上

<罰則なし>

- ・ 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（以下「改善基準」）は、運転者の労働時間等の労働条件の向上を図る観点から決められているものであり、必ずしもバス乗客を安全に輸送することを目的としたものではない。
 - ・ 現行の運転者の勤務時間及び乗務時間を定める基準（以下「乗務時間等の基準」）は改善基準と同じものであるが、バス乗客の輸送の安全を守るためには、個々の運行において安全な運転が行われるように、現行の改善基準よりも厳しい水準とすることも考えられる。
 - ・ 逆に乗務時間等の基準において引用している改善基準については、輸送の安全を図る最低水準となっているともいえる。
- バス乗客の輸送の安全確保を図るため、乗務時間等の基準で改善基準を引用することは最低限度必要であるが、必要があれば現行の改善基準よりも厳しい水準をもうけることも考えられる。

<輸送の安全確保を図るために運行距離で定める必要性>

論点2：輸送の安全確保を図るために、交替運転者の配置を乗務時間または運行距離のいずれに依拠して定めるべきか？

【参考】

○交替運転者の配置指針（指導通達）

- ・一人の運転者が一日に運転可能な運行距離を 670km とする。
（高速道路のみを走行する場合であって、実車距離でなく車庫から車庫までの総運行距離。一般道の距離は 2 倍に計算する。）
<処分基準なし>

- ・運行管理者は運行経路を定める際に、交替運転者の必要性を考えなければならない。
 - ・交替運転者の必要性を乗務時間ベースで決める場合は、運行距離と移動速度の 2 つを把握しなければ乗務時間を算出できない。運行距離は起点と終点を決めれば容易に分かるが、移動速度については運行する時刻や渋滞による遅延等をもとに推定しなければならない。
 - ・一方、交替運転者の配置指針を乗務時間に代わり運行距離をベースとした場合、運行距離は一律に定まるので、運行管理者が交替運転者の必要性を容易にかつ恣意的にもならずに決めることができる。
 - ・また、旅行業者がバス運行会社と運送契約を結ぶ場合、バス運行会社が旅行業者に交替運転者の必要性を説明する際に、運行距離で交替運転者の必要性が決まっていることの方が納得を得やすい。
 - ・しかしながら、運転者が体調に不安を抱えずに乗務を行えるようにすることも輸送の安全確保には必要なことである。
 - ・運転者を一定の労働時間内で勤務させ体調を維持できるように、輸送の安全を図るために、従来どおり乗務時間等の基準は引き続き意味がある。
- 交替運転者の配置を運行距離ベースで決めるとすると、事前にその適合性を判断しやすくなるという特徴を持ち、運行時間ベースとすると、事後にその配置が適当に行われたかどうかを検証しやすくなる。
- 輸送の安全を確保する観点から、運行距離と運転時間の両者の特徴を生かすことが適当である。

<上限の運転距離の設定方法>

論点3：輸送の安全を図るため、運行距離の水準をどのように設定すべきか？

- ・ 輸送の安全を確保することは、運転者が安全に運転できるように担保することと同じであり、端的に言って、運転者が安全運転できる限界に達する前までに運行が終了することが必要である。
 - ・ 運転者の安全運転できる距離の限界は、運転者へのアンケート調査によって把握することは可能であるが、その結果は、運転者の個人差、当日の体調等により変わりうるものであり、アンケート調査結果の処理にあたっては生理学的な検討をもって当たる必要がある。
 - ・ また、バス事業者がきめ細かな運行管理を積極的に講じれば、運転者の安全運転可能な範囲は変わりうるものである。たとえば、運転者に適切な休憩時間や十分な休息時間が与えられ、運転者の体調を発地と着地のいずれにおいても対面点呼で確認することでできれば、同じ運転者であっても、限界運転距離は伸びると考えられる。
- 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、配置基準を検討することとする。

<運行距離としてカウントする対象>

論点4：配置基準の元となる上限の運行距離は、実車距離*または総運行距離のいずれが適切か？

※実車距離とは、運行距離のうち、利用者が実際に乗車した範囲を示す意味で使用。

- ・ 従来の配置基準においては、交替運転者が必要となる運行距離は、車庫からバスが発し、停留所において乗客を乗せた後、降車し、再び駐車するまでの総運行距離としていた。
- ・ 運行の安全はいかなる時点でも守られるべきであるが、乗客の安全性を担保するための交替運転者の基準においては、必ずしも乗客がいない回送時点も対象とする必要性はない。
- ・ また、運転者にとっても、乗客がいれば安全運転への気配りは大きいですが、乗客が不在の回送時点ではそこまで高い緊張は不要であり、同じ距離を走行するにしても疲労の程度は異なるものと考えられる。両ケースで疲労の程度が異なるのであれば、総運行距離が必ずしも疲労を図る尺度として必ずしも正確ではない。
- ・ 利用者にとっては、発地と着地の関係がもっとも関心があることから、実車距離で運転者の数が決まっていることの方がわかりやすい。
- ・ 同一経路で複数の事業者のサービスが提供された場合に、それぞれの事業者の回送距離の違いによって運転者の数が異なることとなれば、利用者にとって総運行距離のために運転者の数が異なっているのか、事業者独自の取り組みで運転者の数を増やしているのかどうかを把握することは難しい。

→ 配置基準で定める上限の運行距離は、実車距離で定めることとする。

<考慮すべき外的要因>

論点5：運行は、天候や昼夜の別などの自然要因、渋滞などの交通要因など様々な外的環境に影響されるため、配置基準は外的要因を考慮したものとすべきではないか？

【参考】 運行における外的要因

一般的に、①道路要因（道路勾配、道路線形など）、②交通要因（渋滞など）、③運転要因（走行速度など）、④車両要因（振動、騒音など）、⑤自然要因（天候、昼夜の別など）が挙げられる。

- ・ 交通渋滞等の交通要因や天候の自然要因が運行時間に与える影響は大きいですが、運行経路を定める際に将来の天候や突発的に生じる交通渋滞を事前に予想することは困難である。
 - ・ 過去の経験を元に運行経路を定めることはできたとしても、シビア・ウェザーの発生や事故渋滞までを加味することは不可能である。
 - ・ 昼夜の別に関しては、人間は夜に睡眠を取るべく眠くなり、その際には労働効率性は落ちることが生理学的に分かっており、かつ、運行を行う時刻については運行計画を定める際に明らかとなっていることから、昼夜の別による影響を運行計画に盛り込むことは可能である。
- 交替運転者の配置基準を定める際には、昼夜の別を設けることは必須である。

＜基準の実効性を高めるための措置＞

論点6：交替運転者の配置基準を強化したとしても、基準強化の担保措置がなければ意味がないのではないか？

- ・ 交替運転者の配置基準を運行距離によって決めることで、運行管理者が運行計画を定める際に交替運転者の必要性を容易に判断でき、また、バス事業者が旅行会社に対してその必要性を説明することができることから、当該基準の実効性はそもそも高いものである。
 - ・ 一方で、これまでに監査によって当該基準を遵守していない事業者が一定の割合で存在していることが明らかとなっており、交替運転者の配置基準を定めただけでは、その実効性を完全に維持することはできない。
 - ・ 当該基準を遵守していない事業者を、監査によって排除していくこととしても、事業者数からいって、そのすべてを排除することは容易ではない。
 - ・ このため、利用者が情報提供内容と実際の運行との不整合がある事業者を判別できるような仕組みづくりが必要である。
 - ・ また、輸送の安全を遵守する良質な事業者に対しては、必要な支援を行い、すべての事業者が輸送の安全を遵守する方向に誘導していくことが適切である。
 - ・ さらに、交替運転者が不要な場合であっても、運転者が疲労を感じたときに自己判断により休憩できるようにすべきである。
- 交替運転者の配置基準を運行距離で定めることに加え、その実効性を確保するため、以下の観点で必要な措置を講じるべきである。
- ①利用者が実効性を見守ることができる仕組み
 - ②運転者が過労運転を回避できるための支援
 - ③事業者による運行管理の高度化のための措置等

【別紙１】 労働基準法体系における基準（概要）

○ 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（概要）

（平成元年２月９日労働省告示第７号）

拘束時間

- ・ ４週間を平均し１週間当たり６５時間を超えないこと
- ・ １日当たり１３時間以内を基本とし、延長する場合でも１６時間が限度
- ※延長する場合であっても１日当たり１６時間まで
- ※１５時間を超える回数は１週間に２回まで

休息期間

- ・ 勤務終了後、８時間以上
- ※バス運転者等の住所地における休息時間がそれ以外の場所の休息時間より長くなるよう努めること

運転時間

- ・ ２日を平均し１日当たり９時間を超えないこと
- ※４週間を平均し１週間当たり４０時間を超えないこと

連続運転時間

- ・ ４時間を超えないこと
- ※４時間以内又は４時間経過直後に運転を中断し、３０分以上（１回１０分以上で分割可能）の休憩等を確保すること

【別紙2】 道路運送法体系における基準（概要）

○ 旅客自動車運送事業運輸規則第21条第1項の規定に基づき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」とする。

○ 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（概要）

（平成20年6月27日国自安第39号、国自旅第133号）

- ・ 国土交通省告示で定められた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、一般道路における乗務距離を2倍に換算したものを加算。）。
- ・ 夜間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、あらかじめ交替運転者の配置が必要であることに留意すること。

国土交通省からのお願い

バス ドライバーの勤務状況についての調査票

バス ドライバーの皆さまへ

バス・サービスは私たちの生活を支えるために欠かせないものであり、ドライバー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感謝申し上げます。

国土交通省では、今夏のバス・シーズンに利用者の方に安心してバス利用をしていただくべく検討を進めております。

より安全・安心なバス・サービスとしていくためには、皆さまの勤務がどのような実態にあるかを理解することは欠かせません。

本調査票は、国土交通省で開催しております有識者による検討会で議論し、また、生理学的な検討を加えるなどにより、バス・サービスの改善に役立てられます。

調査は無記名であり、ご返却いただく調査票は国土交通省の責任で管理いたしますので、皆さまに直接ご迷惑をおかけすることはありません。

調査票にご記入のうえ、同封の返信用封筒で 6月8日（金）までに郵便ポストにご投函いただくようお願いします。

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します。

国土交通省 自動車局 安全政策課

調査担当：XXXX

東京都千代田区霞が関2-1-3 合同庁舎3号館

電話：03-5253-8111（代表）

電子メール：XXXXXXXXXXXX

以下の項目について、該当する箇所に ○ をつけてください。

1. ドライバーの方の情報

① 年齢

- a. 21歳～24歳 b. 25歳～29歳 c. 30歳～34歳 d. 35歳～39歳 e. 40歳～44歳
f. 45歳～49歳 g. 50歳～54歳 h. 55歳～59歳 i. 60歳～64歳 j. 65歳～69歳
k. 70歳～74歳 l. 75歳以上

② 性別

- a. 男 b. 女

③ 主に乗務している路線は次のいずれですか（一つ回答）

- a. 高速道路を利用した貸切バス
b. 高速道路を利用しない貸切バス
c. 高速道路を利用したツアーバス（発着地点間の移動のみを目的とした貸切バス）
d. 高速道路を利用した乗合（路線）バス
e. 高速道路を利用しない乗合（路線）バス
f. その他

④ 過去に勤務したことがある路線をすべて教えてください（複数回答）

- a. 高速道路を利用した貸切バス
b. 高速道路を利用しない貸切バス
c. 高速道路を利用したツアーバス（発着地点間の移動のみを目的とした貸切バス）
d. 高速道路を利用した乗合（路線）バス
e. 高速道路を利用しない乗合（路線）バス

⑤ バスドライバーとして通算で何年働いておられますか

- a. 1年未満 b. 1年以上5年未満 c. 5年以上10年未満 d. 10年以上15年未満
e. 15年以上20年未満 f. 20年以上

2. 最近一ヶ月間の運行状況

⑥ 最近一ヵ月（本年5月1日から31日まで）に乗務した経験についてお聞きします。

⑥-1 勤務した日数を教えてください

- a. 月に1～3日 b. 月に4～6日 c. 月に7～9日 d. 月に10～12日
e. 月に13～15日 f. 月に16～18日 g. 月に19～21日 h. 月に22～24日
i. 月に25～27日 j. 月に28日以上

⑥-2 勤務した日のうち、高速道路を利用して運転した日数を教えてください

- a. 月に1~3日 b. 月に4~6日 c. 月に7~9日 d. 月に10~12日
e. 月に13~15日 f. 月に16~18日 g. 月に19~21日 h. 月に22~24日
i. 月に25~27日 j. 月に28日以上

⑥-3 平均的な一日あたりの乗務距離はどのくらいでしたか

- a. 100km未満 b. 100km c. 150km d. 200km e. 250km f. 300km
g. 350km h. 400km i. 450km j. 500km k. 550km l. 600km
m. 650km n. 700km o. 750km p. 800km以上

⑥-4 乗客を乗せて運行する距離は平均的にどのくらいでしたか

- a. 100km未満 b. 100km c. 150km d. 200km e. 250km f. 300km
g. 350km h. 400km i. 450km j. 500km k. 550km l. 600km
m. 650km n. 700km o. 750km p. 800km以上

⑥-5 もっとも長かった乗務距離はどのくらいでしたか

- a. 100km未満 b. 100km c. 150km d. 200km e. 250km f. 300km
g. 350km h. 400km i. 450km j. 500km k. 550km l. 600km
m. 650km n. 700km o. 750km p. 800km以上

3. 安全に運転可能な距離

⑦-1 昼間の運行で、安全に運転できる自信がある距離はどのくらいですか

- a. 100km未満 b. 100km c. 150km d. 200km e. 250km f. 300km
g. 350km h. 400km i. 450km j. 500km k. 550km l. 600km
m. 650km n. 700km o. 750km p. 800km以上

⑦-2 夜間の運行で、安全に運転できる自信がある距離はどのくらいですか

- a. 100km未満 b. 100km c. 150km d. 200km e. 250km f. 300km
g. 350km h. 400km i. 450km j. 500km k. 550km l. 600km
m. 650km n. 700km o. 750km p. 800km以上

⑧-1 昼間の運行で、安全に運転できると思われる最長の距離はどのくらいですか

- a. 100km未満 b. 100km c. 150km d. 200km e. 250km f. 300km
g. 350km h. 400km i. 450km j. 500km k. 550km l. 600km
m. 650km n. 700km o. 750km p. 800km以上

⑧-2 夜間の運行で、安全に運転できると思われる最長の距離はどのくらいですか

- a. 100km未満 b. 100km c. 150km d. 200km e. 250km f. 300km
g. 350km h. 400km i. 450km j. 500km k. 550km l. 600km
m. 650km n. 700km o. 750km p. 800km以上

⑨ より高度な労務管理が行われたり、より適切な運行計画が設定されたりすれば、安全に運転できる距離は変わるものと思いますか

- a. 変わる b. 変わらない c. どちらともいえない

⑩ 電話点呼などの遠隔地からの点呼をより充実させれば、安全に運転できる距離は変わるものと思いますか

- a. 変わる b. 変わらない c. どちらともいえない

⑪ 運行管理者がドライバーの健康状態をしっかりと把握できれば、安全に運転できる距離は変わるものと思いますか

- a. 変わる b. 変わらない c. どちらともいえない

⑫ 年齢によって、安全に運転できる距離は変わるものと思いますか

- a. 変わる b. 変わらない c. どちらともいえない

4. 疲労について

⑬-1 一日あたりの乗務時間（休憩時間を含まない。）はどのくらいですか

- a. 4時間未満 b. 4時間 c. 4時間30分 d. 5時間 e. 5時間30分 f. 6時間
g. 6時間30分 h. 7時間 i. 7時間30分 j. 8時間 k. 8時間30分 l. 9時間
m. 9時間30分 n. 10時間 o. 10時間30分 p. 11時間以上

⑬-2 乗務を開始する時刻としては、何時くらいが多いですか

- a. 午前7時より前 b. 午前7時 c. 午前8時 d. 午前9時 e. 午前10時
f. 午前11時 g. 正午 h. 午後1時 i. 午後2時 j. 午後3時
k. 午後4時 l. 午後5時 m. 午後6時 n. 午後7時 o. 午後8時
p. 午後9時 q. 午後10時 r. 午後11時 s. 深夜12時 t. 午前1時以降

⑬-3 勤務前日の睡眠時間はどのくらいですか

- a. 5時間以下 b. 6時間 c. 7時間 d. 8時間 e. 9時間 f. 10時間以上

⑬-4 主に乗務しているバスに交替運転者または同乗ドライバーがいますか

- a. 2名で乗務 b. ワンマンで交替運転者がいる c. ワンマンで交替運転者はいない

⑬-5 主に乗務しているバスで一日あたりの休憩時間は合計でどのくらいですか

- a. 30分未満 b. 30分間 c. 45分間 d. 1時間 e. 1時間15分
f. 1時間30分 g. 1時間45分 h. 2時間 i. 2時間15分 j. 2時間30分
k. 2時間45分 l. 3時間以上

⑬-6 回送時に乗客がいない状態で運転するのと、乗客が乗車中で運転するのでは、疲労感は異なりますか

- a. 乗客がいない方が疲労は少ない b. 乗客がいる方が疲労は少ない
c. 乗客の有無では疲労は変わらない

⑬-7 疲労にもっとも関係すると考える上位3つの原因はなんだと思いますか

- a. 乗客の有無 b. 乗務距離の長さ c. 乗務時間の長さ d. 天候
e. 深夜の乗務 f. 道路の走りやすさ g. 渋滞など交通量 h. バスの性能
i. 走行速度 j. 休憩時間の長さ k. 労務管理

⑬-8 運行指示書の経路に記載のない場所（SA等）において休憩を行ったことはありますか

- a. ない b. ほとんどない（年に1, 2回程度） c. たまにある（1ヵ月に1回程度）
d. ときどきある（月に2, 3回以上） e. よくある（月に数回）
f. しょっちゅうある（ほぼ運行のたび）

⑬-9 運行後に疲労感はありますか

- a. 疲れを感じることはほとんどない
b. 運行後に疲れを感じるが、ひと晩の睡眠で回復することが多い
c. 疲れを次の日に持ち越すことがあるが、週末の休日によって回復する
d. 最近は休日も含めいつも疲れており、回復することなくつづいている

⑬-10 運行中、運転をやめたいと思うくらいの強い疲れやねむけを感じたことがありますか

- a. ない b. たまにある（年に1, 2回程度） c. ときどきある（1ヵ月に1回程度）
d. よくある（月に2, 3回以上） e. しょっちゅうある（月に数回）
f. ほぼ運行のたび

以上で質問は終わりです。ご協力ありがとうございました。

この調査票を返信用封筒に入れて、6月8日（金）までに郵便ポストにご投函
いただくようお願いします。