

平成 24 年 7 月 13 日

第 3 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 6 月 27 日 (水) 10:00 ~ 12:00

2. 場 所

国土交通省 (合同庁舎 2 号館) 第 2 会議室 A・B

3. 出席者

〈委員〉 (敬称略。順不同)

酒井一博、小田切優子、鎌田耕一、高橋正也、磯村浩子、小島公平、
小田征一、富田浩安、村瀬茂高、興津泰則、有野一馬、杉山豊治、
鎌田佳伸、清水昭男、佃栄一
津川祥吾 (国土交通大臣政務官)

〈オブザーバー〉

国土交通省自動車局	中田局長、木場次長、坂官房審議官、若林官房審議官
大臣官房	渡邊運輸安全監理官
観光庁	志村審議官
警察庁交通局交通企画課	井上課長
厚生労働省	金子労働基準局長

4. 主な議題

- (1) 過労運転防止に係る緊急対策について (案)
- (2) バス ドライバーの勤務状況についての調査

5. 議事概要

冒頭、津川国土交通大臣政務官より挨拶があった。

上記の議題 4. (1) 及び (2) について、事務局より説明が行われ、委員から質問及び意見が述べられた。主なやりとりについては、以下のとおり。

小田委員：今、我々は 6 月中に高速ツアーバスに対する今夏の多客期の緊急対策を決めようとしているが、端的に言えば、今夏を過ぎたらどうするのか。

たとえば、あり方検討会では高速ツアーバスが 2 年以内に新高速に移行するとし、事故後 1 年以内に移行することとなっており、今の高速ツアーバスはもっとも遅ければ向こう 1 年間走ることとなる。

お客様の多い夏だけ暫定対策を緊急措置でやることは、その先、問題の所在としては同じなのではないか。対策期間を描いているのか、それとも高速ツアーバスが乗合高速に移行するまでこの基準でいくのか確認したい。

鎌田委員（交通労連）：前回は示されたページ5にある400km、500kmの距離と時間に関し、端的に言えば、距離を決めなければならないということ、総運行距離の代わりに乗務時間となったことは、前回の説明を受け、ある程度納得した。ページ2の実車距離の定義に関し、我々専門家は言わんとしていることを理解できるが、実車距離というのはお客が乗っている距離ということ想像するけども、たとえば、茨城にある事業者が東京にいるお客さんを頼まれて大阪まで運ぶ場合は、茨城から東京までの区間が実車距離に含まれず、東京から大阪までの距離が実車距離と誤解を招く可能性がある。ここで定義されているのは、茨城～東京～大阪というときに茨城～東京が空車である場合であっても、茨城からが実車距離となる。そのような理解でよいのか、（委員全体の理解を深めるために）確認したい。

清水委員：特別な安全措置として、ホ）運転者が70歳未満であることが挙げられている。私の知識、経験からして70歳以上が夜間の高速バスを運転することはありえない数字であるが、その根拠について示してもらいたい。

中田局長：茨城の事業者が大阪までの運行をどうするかということに関し、茨城～東京～大阪で募集しているのであれば、茨城～東京に人の乗車の有無にかかわらず、実車距離は茨城～大阪となる。旅行会社が東京～大阪の運行を茨城の事業者にお願いしたということであれば、実車距離は東京～大阪となる。ただし、茨城～東京を乗客不在で運行すると、これは営業区域違反であり、実際はありえないもの。このように、対外的にどういう募集をかけたかということをもって実車距離を判断することを明確にした。

今回の措置が夏だけのものかということに関しては、今回の目的が今夏の多客期対策を講ずるということとなっているが、その対策は予め期限を切ったものではない。緊急的に短い期間でもって対策を決定することとなるが、高速ツアーバスについてはこの基準でいけると判断している。ただし、その効果については今後評価していきたいし、それが必要だと思っている。そういう意味で秋以降もこの基準は引き続き適用される。

70歳以上の運転者の件は、今回のアンケート調査で70歳以上の割合は0.5%程度であるが、実際におられることが分かった。運転年齢は以前より大きな要素とされており、特別な安全措置を設定するにあたり提案させていただいた。一体何歳まで運転が可能かについては議論があることを承知しているが、70歳以上となれば異論はないのではないかと設定した。どのくらいが適当なのかを皆さまのご議論をいただきたい。

津川政務官：私から補足させていただく。多客期対策の扱いについては、今回GWに事故があり、緊急に対策を決める期限の目安の一つとして、夏の多客期までにできることは前倒しで行うということ。単に夏だけを実施するものを検討するとして私どもが指示を出したのではない。

本件については、多くの検討事項があるため、普通であれば最低半年か一年の検討期間が必要となるが、しかしながら、できることは可能な限り前倒しをすることとした。その目標として夏までに実施ができる対策を挙げるということし、多客期対策を検討するという指示を出したもの。ただ、緊急的に決めるため、夏以降も、さらに検討を続けることとなる。

佃委員：お客様に見える距離で安全を考えるというよりは、乗務員がお客様の命を守るためにハンドルを握っていることを踏まえる、乗務員が健康かつ安全で勤務できるようにすることが原点である。

中小零細は体力的に、運行中に運行管理者を営業所に配置できないとの説明があったが、自分の会社のバスが運行している間は運行管理者が営業所にいないのならば、運転者が安全に運転できる環境にあるとはいえないだろう。24 時間、運行管理者を配置するという事は、特別な安全措置の必須項目や選択項目ではなく、四角の枠の中にいれるべき（高速ツアーバスの夜行運行を行うときの前提とすべき）である。

ドライバーアンケートの回答では、実態的に安全に運行できる距離として、400km と 500km が圧倒的に多い。このことを踏まえ、400km はよいとしても、500km という距離は運転者が安全運行するという意味では反対だと申し上げたい。従って、必須項目については前提条件をもっと付け加えるべきである。

他にもあるが、政務官から引き続き検討していくとの話があったので、前回申し上げたことは繰り返さない。

もう一点、あり方検討会との整合性について述べたい。新乗合への移行を 1 年間短縮して実施をすることとなっているが、その短縮の意味について、事故が起きてから 1 年なのか、検討会開始してから 1 年なのか、年度を区切って来年 4 月 1 日から実施するのか、そうであれば、あり方検討会で議論された参入規制の問題についてもあるので、考え方をお聞かせ願いたい。

中田局長：運行管理体制については、先ほど説明したとおり、本来、運行中は運行管理者が事務所にいて運行管理をすべきであると考えている。しかし、現在の法規制がそこまでを求めておらず、今夏の緊急対策といっても夏以降もその継続を求めるものであることから、現在の法体制でギリギリ可能な事項を盛り込んでいる。

小規模事業者は自宅において連絡体制をとることができるため、運転者がその体調管理として運行管理者に自宅にいようと、サービスエリアから連絡を取れる体制を求めていくこととしている。

今後、乗合事業者に一本化をしていく際の要件について議論することとなるが、その中では、どの程度の運行管理体制を有すべきかが議論となると認識している。

ただし、今回の暫定措置では、営業所にいることまでをもとめないということは是非理解をいただきたい。

過労運転防止という安全面、とくに運転時間の基準・指針について、専門家に議論していただいているので、この検討会としては、今後、改善基準告示とのリンクという難しい事項について議論していただきたいと考えている。一方で、高速ツアーバス

の構造的な問題については、あり方検討会の方針を了としており、その具体化は検討会の考え方を継続していく。このことから、この検討会では過労運転防止以外の構造的な問題は検討対象の外となる。

移行のタイミングについては、前田元大臣が方針を示されたとおり、7月中に制度設計を行い、その制度ができてから新制度に移行することとなっており、来年7月を目標に移行していただく。高速ツアーバスが暫定的に存続するが、この暫定的な基準については、当面1年間ということとなる。

酒井座長：運行管理者が運行中に運転者を後方支援するというやり方は過労対策として有効であろうと思われるが、小さな業者でも対応できるのかという実態まではなかなか分からない。現在の規模の小さい事業所が24時間緊急対策として行うことは可能なのか（事業者の方に）ご教示願いたい。

小田委員：現在の高速乗合バス事業者は、例外はあるが、運行管理者は宿泊、宿直という何らかの方法で営業所車庫に泊まっている。このことは運転者が運行途中で運行管理者に相談しやすいようになっている。これが基本。

ツアーバスでは大手といえども、運行管理者が泊まっているとはいえない。なかには、運転者が勤務終了後に何らかの事項を書いてポストに入れて帰るということさえある。

高速ツアーバスを百歩譲って暫定措置として1年間認めるということがあったとしても、新乗合に移行するときには、運行管理者が運転者を運行中にバックアップすべき。

そうなれば、670kmを3割も削って距離を縮める必要はない。縮めれば外目は良いけれども、距離が短くても眠くなることもあり、リスクは小さくとも、リスクがあることに変わりはない。

高速乗合バスに一本化するときは、乗合バス事業者が実施している運行管理体制をすべて行うことが前提となる。これは、国土交通省として認可する前提で確認している事項である。

距離を決めるのに、直接乗務員に連絡をとってそれで答えを得た6割の人の結果を使用するというのは短絡的であり、こういうアンケートを使うのは非常に危険。誤解をおそれずに言うが、小学生や中学生に必要な授業時間を聞いたときに6時間と答える人は少ないであろう。4時間とか5時間となるのでは。税金はどの程度納めるのが良いのかと聞いても、結果は同じで、その値は小さくなることは決まっている。

これらと同じような傾向があるアンケートをそのまま鵜呑みにして利用することは、我々を飛び越して決めることにつながる。アンケート結果は重要な要素として考えることは良いが、それがイコール基準の見直しに直結するというのでは、アンケートの使い方が歪んでいる。

それ以前に運行管理体制とかその他の労働条件の中に労使で決めてきた基準の経緯とかをそれなりに評価して決めるべき。

村瀬委員：24 時間に渡って運行管理体制を取ることは、個人として重要と認識している。協議会としては、夜行の運行管理体制がどうなっているのか把握できていないため、その実態を把握していきたいと考えている。24 時間体制を目指すことは理事会でも考えて、早急に自主的にやっていくことも考えたい。

富田委員：前回は申し上げたが、高速ツアーバス会社の8、9割が小規模事業者と聞く。端的に言って、保有台数が5台くらいの事業者がどういう運行管理体制を取っているか心配。こういう事業者は社長と運行管理者と運転者、そして整備士を兼務していることがあったりする。それらを兼務することで安全が保たれるか、はなはだ疑問。前回申し上げたとおり、会社の規模についても検討すべきではないかと考えている。

事業者が特別な安全措置を公表することとなっているが、具体的にどのように公表するのかを聞きたい。また、公表内容の確認をどうしていくのかを確認したい。

中田局長：運行管理体制の強化については、これまでいろいろとアイデアをいただいております。今後、この検討会で議論していただきたい。

特別な安全措置の公表については、今回一連の緊急対策の中で、ガイドラインや旅行業への義務づけの中で、どういう実施体制であるかを Web 上で明らかにしなければならないとしている。一方的に公表すればよいのかということについては、今回、公表内容が正しいか等について実効性を担保するために種々の措置を準備しており、事業者による自主点検を行うことや、安全運行協議会による内部監査を行うこととしている。さらに国土交通省としては、今回の実施状況については抜き打ちで一斉点検を行う予定であり、万が一そこで問題が見つかるようなことがあれば、厳しい行政的な措置を講ずることとしている。

佃委員：必須項目の中で、イ) 遠隔地の点呼で、契約を結んでいる者が立ち会うこととなっているが、これは管理の受委託で行うのか、契約は文書でしっかり確認して行うのかということを考えているのか。管理の受委託は、労使が合意し、運輸局に届け出る必要がある。

運輸安全マネジメントは保有台数 200 両以上の事業者が義務づけられているが、義務づけのような大手の事業者は非常にまじめにやっている。むしろ、より中小の企業に運輸安全マネジメントを適用していく仕組みを作っていかなければ、バス産業に馴染んでいかないのではないか。

中田局長：ページ6の遠隔地の点呼については、前回も申し上げたとおり、今回の措置においては、自社の運行管理者が点呼を行うという現在の考え方を踏襲し、遠隔地で電話点呼となる場合に、電話では顔色が分からないため、誰かが運転者に立ち会って、遠隔地の点呼の実効性を向上させるというもの。この場合にあっては、誰でも良いというわけではなく、契約関係のある者が立ち会うというもの。

緊急的な措置として実施可能な対策を考えているため、管理の受委託など時間がかかるようなことは想定していない。管理のために一定の契約を行ってほしいとい

うこと。遠隔点呼のあり方については、運行管理の実効性を上げるという意味では、自前主義という考え方を取っているが、管理の受委託を結んでいる事業者に遠隔地の点呼の権限を渡すようなことも考えられるかと思う。その方が遠隔地の点呼の実効性が上がるのであれば、これからの議論として決めていきたい。今回は緊急措置として、誰かが立ち会ってもらいたいというもので、今後制度化したいというものではない。

安全マネジメントが義務付けられていない事業者に安全マネジメントを導入していただくことは重要な課題としてやっていく。その一助として、今回、事業者リストを公表するときに安全マネジメントを自主的に行っているかを、日本バス協会のセーフティバス（貸切バス事業者安全性評価認定制度）を受けているかなどとあわせて公表する予定。これにより、事業者の安全への取り組みが高いということを対外的に表示していくことによって、安全マネジメントを極力導入していただけるように、誘導していく。

契約の形は、紙なのか、口頭でも良いとするのかは詰まっていないが、事後的に確認する必要があるので、実際の運用上では紙での契約を求めることとなる。

酒井座長：課題はいくつか残ったとしても、それは今後の検討会で議論していくこととしたい。これからは、緊急対策について委員一人一人からのご意見をお聞かせ願いたい。もし、修正等があるのであれば、具体的にお話しいただきたい。

佃委員：反対する立場であるとかではなく、乗務時間 10 時間とは、500km を超える可能性もあり、時間規制だけはしないでも良いだろうと考えている。改善基準告示の実ハンドル時間 9 時間という捉え方をしてもらいたいと考えている。必須項目のハ) の連続運転時間 2 時間以下となっているが、可能であれば 2 時間前後という解釈でよいのではないか。経験からすると休憩は 20 分まで必要ないかもしれない。20 分あれば本当に良いのだが、できるのかどうか懸念がある。ここは検討が必要と思っている。

ホ) の 70 歳年齢制限を入れる必要はないのではないかと事業者の判断で良いのではないかと考えている。事業者は 70 歳以上の方に夜行便を運転させないと思う。

清水委員：概ね佃委員の意見と同じ。

どういう対策を作っても守らない人がいる。このようなままでは悲惨な事故が再び多客期に起こってしまうのではないかと心配している。緊急対策を早く実施し、周知徹底を行い、きめ細かなチェックをお願いしたい。私どもも何らかの形で積極的に協力していきたい。

鎌田委員（交通労連）：そもそも、距離で縛ることはおかしいと、交替運転者の配置指針の勉強会のときから申し上げてきた。今回、マスコミの報道もあって 670km、9 時間という数字に飛びついてこの検討会が設置されたが、根本的に距離を縮めようが、時間を縮めようが、実態は変わらないという思いであった。

この案で決めるということについては、あくまでも多客期に向けた暫定期間として

は良いが、問題は、1年後の移行期に向けて、どういう対策を作成するかということ。運行管理体制の見直しや、中長期的な参入規制などについて早く着手しないと、距離と時間だけでは解決しない。

杉山委員：今回はあくまで緊急対策ということで、連合としてその内容については“了”としたい。この業界には構造的な問題があると理解している。引き続きこの検討会の中で、問題点の分析を行い、その論点整理を含めて次回以降の進め方について、事務方として準備をしっかりとやっていただきたい。

高速ツアーバスの夜間運行において運転者1名で運行できる距離を500kmまで認める要件の中の必須項目という位置づけではあるが、休憩時間2時間ごとに20分以上、休息期間11時間以上という指標が定められた。これは厚労省の改善基準告示より厳しい数字となっており、これを定めたことは評価している。

この議論を踏まえ、厚労省は、改善基準告示で定められている数字について検討に着手すべきである。

小島委員：7、8月多客期に向けて緊急対策をたてることは、事業者の面からだけでなく、利用者の側から見ても評価できる。そして、その実効性が上がることを期待したい。実際の効果について継続して審議をしていくということであるので、今後さらに実効性確保の対策を検討していただくことを期待している。

高橋委員：運行直前の休息期間については、その休息の取り方、質が問題。ぐっすり眠ることができなくては安全の確保はできない。可能ならば、必須項目のイ)の点呼において、睡眠の状況、長さや質をしっかりと確認することをより強調すれば安全度が高まると思われる。

小田切委員：私がいつも心配に思っていることは、運転者が自分の職(雇用)を気にして無理や我慢をしてしまうこと。それを避けるには体調を正直に話せるような企業風土が醸成されていることが望ましく、そのためには、実効性確保の措置の⑥や⑦は、非常によい施策であり、是非とも実行してもらいたい。

鎌田委員(東洋大学)：法的拘束力については、運輸規則で改善基準告示とは別に交替運転者の基準を決めることはよいこと。実車距離と総走行距離について、利用者にわかりやすい観点が大変なのは理解できる。実車距離に基づき、かつ、回送の時間については乗務時間という一定の区切りを加えることで、緊急対策としてよく目配りされている。

今後の課題かもしれないが、休息期間を11時間以上とすることは、改善基準告示より厳しくなっているので、見る立場によって良くなっているといえるかもしれないが、実際に労務管理としてどう落とし込んでいくかが気になる。実際の労働条件としてどう組み込んでいくのか、私としてはあまりピンと来ていない。

運転者の年齢制限を行うことに関しては一般的に問題がないが、雇用対策法10条

では募集・採用にあたって年齢によって差別してはいけないということとなっている。一律に年齢で駄目というのは、やや居心地が悪い。

磯村委員：今までの討論の中で、乗客の生命を守るために、運転者の健康が重要であるというのは当然のこと。私が表示やわかりやすさを申し上げているのは、極端に言えば、命を託すような選択をするのであれば、価格の他に安全について選択手段があるかどうかを表示してもらいたいということから。その意味で、表示やわかりやすさは重要。

今回、実効性確保対策の中で、3つの表示方法を提示し、(私の意見に対して)対応していただいたことに感謝する。契約の時点で、こういうことが分かって選択できるのは非常に重要なこと。

通報窓口の設置については、緊急対策の評価にもつながることであり、非常に有効である。

今後は、安全のための基本的なシステムを考える場としていただければと考えている。

富田委員：今回のツアーバスに関する事故対応で、世の中に向かって、ツアーバスが安全だと示すことは意味があり、それに限った中での緊急措置については効果があると思っている。しかし、それと貸切バス事業全般の関係については是非とも議論していただきたい。

特別な安全措置に書かれている事項のほとんどは、運行管理体制のこと。ツアーバスに限ったことではないが、運行管理を万全にしても、事故が起きてしまうこともある。項目のル) やフ) にある安全装置を入れることが有効ではないか。それほどお金がかからずにできるもの。睡眠が十分にとれているから大丈夫というわけではなく、人間である以上、眠気が出たときに警報を出すような装置を導入することは、安全性の格段の向上につながる。

小田委員：高速ツアーバスの緊急対策の内容については、概ね了解をする。項目についてはいろいろな意見があるが、期間をおいて議論したい。

鎌田委員(交通労連)がおっしゃっていた内容にもあったが、670km、9時間という点に焦点を絞って、それを直せば社会受けするということがギラギラ光りすぎていて、本線と違うのではないかと違和感がある。そもそもが、30数個もの違反をしていた事業者が事故を起こしていたもの。なぜ守られなかったのか、どうしたら守れるのか、ルールの有効性について素直に正面から検証すべき。そうすれば、ツアーバスの足りない面が浮き彫りにされるので、そのような正面からの検討を行うべきであった。焦点が決まっているような検討については、時間がないので仕方ないと思うが、違和感があった。

暫定対策として、距離や時間はいろいろ決めているが、休息期間11時間の問題は鎌田教授がおっしゃったように、実務的にこれはどうすれば良いのか。時間だけ長くしてなんになるのか。コスト増だけは確か。8時間であっても一日の3分の1であり、

これをどのように過ごすのが重要であって、3時間長くしたからどうなるものでもない。これも違和感がある。

全体的に500kmとかにするのはいいが、厳しくすればするほど逃げていく者がいる。市場原理に任せておけば、そういう事業者が淘汰されて退出していくという説明であったが、結局、法の網をくぐってやる事業者がいた。今回も厳しくすれば、第2、第3の陸援体はまだ何百社もあるので、それをどうするのか。

増えすぎる事業者をそのままにしておいて、増えた事業者に対してレベルを上げるのは良いか、入る者を同時進行で対処しなければ、ますます第3予備軍が法の間をくぐってやっていく。代わりに会社の中では運転者にしわ寄せがいく。賃金の問題、労働条件の問題。会社は存続したい、旅行業者は安い商品を提供したいと考えている。上がったコストの行き場はどこに行くのか。参入規制をしっかりとやり、ただけのコストをきっちりもらえるように市場に直して、こういうことをやれば初めて大きな改革になる。

次の機会にこういう議論をさせていただきたい。

村瀬委員：ツアーバスの協議会として、ツアーバスについて議論していただき大変感謝申し上げます。緊急対策について申し上げますことはない。

協議会としては安全確保指針を改正し、その中に取り込むこととしている。自主的な調査を現在実施しており、協議会としても実効性を確保していきたい。

個人的には、距離と安全が直結するとは思っていない。ツアーバスは旅行業者が計画表を作り、バス会社に確認を取るものの、高速乗合バスにある運転基準図の届け出がないので、どこで休憩とるとかなどが不明確である。それから運行管理を含めたサポート体制ができているかどうか。こういうことをしっかりとやって配置基準を定めると有効とは理解している。

しかし、現在は運転基準図がない中で、まずは時間と距離で縛るということは必要である。今回の緊急対策で決めていただいた内容については、これを最低限として捉えてやっていきたい。

興津委員：十分理解できる内容だと思っている。旅行業界として守るべきことは徹底していく。消費者に対しても既に安全指針を出し、会員各社に徹底しているが、今回の措置がそれと整合しているかを確認したい。消費者にいかに安全であるかということを広めていきたい。

有野委員：今回の措置は、わかりやすいものとなっている。安全運行協議会の設置について観光庁からの通達を受け、会員各位に周知徹底に努めている。旅行事業者としてやるべきことはやっていくが、広告についても明記していく。今後、いろいろと対策が講じられると思われるが、その際はできる限りわかりやすい表現としてもらいたい。

金子局長：今回、緊急対策がこれでまとまれば、実効性の確保が重要となるが、厚労省としても各都道府県労働局に通知をし、夜間の交替運転者の配置基準に関しては労働

条件に密接に関わる話であり、局をあげて周知を徹底していきたい。

今回の基準は行政処分につながるもの。従来から、違反があった場合には地方運輸局に連絡をする仕組みがあるので、違反があった場合は適切に対処して、実効性の確保に協力していきたい。

厚労省が所管している改善基準告示については、国土交通省の基準と完全にリンクしている。7月以降、この場でいろいろと議論があると思うが、国土交通省とも連携して、対応していきたい。

酒井座長：各委員かのご発言を踏まえると、大枠については賛成いただいているところであるが、一部についてご意見をいただいている。

中田局長：緊急対策についてご賛同いただいたと理解した。

次に、検討を要する事項を整理したい。

佃委員からいただいた、乗務時間 10 時間については、改善基準告示である 2 日平均 9 時間以内という運転時間を満たした上で、さらに乗務時間でキャップをかけて、運行時間を縛るもの。10 時間まで運転しても良いということではない。こうした観点で乗務時間 10 時間については維持したいということ。ご理解を賜りたい。

2 時間以下で休憩を取るということに関し、高速道路の事情によって難しい場合があるのではないかと事務局としても懸念している。これで処分も行われる厳しい基準であり、この表現ぶりが実態を踏まえたものであるかを是非お聞きしたい。

70 歳未満とは、夜間に限定したことで法的な問題にはならないとの思いであるが、そんなことまで言わなくとも良いとのご意見があった。70 歳以上の方も運転して良いというメッセージは出たくないという趣旨で、事務局の提案は維持するが、委員のご意見であえて書く必要がないというのであれば、この項目を落とすことを考えてい。

点呼のときに睡眠状況に聞くことに関しては、運行管理で確認することについては、実行上でやっていきたい。

酒井座長：必須項目の、ハ) の「2 時間以下」という表現、ホ) の 70 歳制限を落とすかどうか、の 2 点について意見を伺いたい。

中田局長：「2 時間以下」の表現については、事務局として、「概ね 2 時間」や「2 時間を目安とする」と変更することを提案したい。

(一同賛成)

酒井座長：それでは、必須項目のハ) は「概ね 2 時間」とさせていただく。70 歳についてはいかがか？

小田切委員：この点は非常に難しいところ。年齢ではなく、健康管理をしっかりと行って

いることが大事。若くても健康管理ができていなければ同じ。

年齢制限を入れることによって、60歳代後半の雇用にブレーキをかけないかという懸念がある。事業者のご意見はいかがか？

富田委員：現実として70歳以上の人は夜行便の運転しておらず、昼間の運転だけではないかと思う。夜行便の実態がないので、この規定をあえて書く必要はないのではないかと、議論していただきたい。

佃委員：我が社では、60歳までは夜行バスも乗務し、60歳を超えると昼行高速バスには乗務できる、という基準を作っている。若くても動体視力が落ちて50歳くらいでも高速線が無理な人がいる。60歳を超えれば、ほぼ他社でも同じような実態。文書的にはこれが最初からなかったと理解すれば、この記述はなくともよい。

酒井座長：ご意見を踏まえて、70歳以上の記述は削除してもよいか？

(一同賛成)

酒井座長：それではそのようにさせていただく。これで緊急対策として決めさせていただく。

今後の課題はたくさんいただいております、次回以降議論していきたいが、緊急対策がまとまって、それをどのようにしていくかを紹介いただきたい。

木場次長：まとめました『緊急対策』については、本日、プレス発表をしたい。

また、交替運転者の配置基準については、本日より、パブリックコメントの手続きを開始し、ご意見を7月11日(水)までにお伺いする予定。

このような手続きを踏まえて、国土交通省の『緊急対策』として決定し、その対策を着実に実施して参る。

酒井座長：よろしくお願ひしたい。

これで、議題が一通り終了した。事務局より何か連絡事項があるか？

中田局長：この検討会を立ち上げてから、急遽お集まりいただいた。その後、精力的にご議論いただき、緊急対策をまとめていただき感謝申し上げます。

(最後に津川国土交通大臣政務官より挨拶)

津川政務官：そもそもバスは安全な乗り物である。プロが運転するバスでは安全でなければならないのは当然のこと。今般の検討会については、今回の事故を契機として開催したことは事実であるが、今回の事故だけを受けてのことではない。

個別の事故については警察が捜査し、国土交通省としても対処している。しかし、

安全の確保については、距離や時間だけで確保できるものではないが、数字が一人歩きすることが懸念されたので、しっかり検討をしておくべきとのことで検討会を開催させていただいた。

規制緩和の中でツアーバスという新たなサービスが生まれていたこと自体は積極的に評価させていただく一方で、当初懸念されてきたが、安全がおざなりになるのではないかと、現場にしわ寄せがいくのではないかと、こういう懸念についてこれ以上様子見をするのではなく、しっかり踏み込んだ議論が必要ではないかということで、過労運転防止ということに焦点を絞ってこの会を持たせていただいたもの。

国土交通省では、規制緩和は進めていく一方で、安全規制の強化については強化をするという方向性をまとめている。規制強化を行うとしても、その実効性確保が大きな課題である。

その視点の中で参入規制についても検討させていただくということは別途私の中で進めさせていただいているところ。

当然ながら、安全な運行管理体制の確保や、安全マネジメントを普及させていくということは、あり方検討会の中でご指導いただいていたので、その中で実現の前倒しについてもやって参りたい。

また、アンケートにつきまして、大変多くの方から回答いただき、感謝申し上げます。私が建設の現場で働いていた経験から申し上げますと、建設の現場も事故が多い業界で、様々な工夫をしながらも、なかなか事故を撲滅できない。そこで、できることは何でもやろうということを行っている。様々な現場のアイデアをひとつひとつ実現していくことは、それは時間も手間もかかるもの。現場の生の声だけで判断するものではないが、それは大変貴重なもの。今回、大変短い期間で、多くの方に生の声を上げていただいたことに感謝申し上げます。

今回の緊急対策を迅速にまとめていただいた皆さまにも感謝申し上げます。

残された議論については急ぎ検討して参りたい。座長以下皆さまのさらなる協力をお願いして、私からの挨拶とさせていただきます。

以上