

平成24年7月30日

公益社団法人日本バス協会
高速バス委員長 小田 征一
貸切委員長 富田 浩安

バス事業の安全運行等に関する方向性について

1. 運行管理について

(1) 高速乗合バス事業の現行の運行管理制度の骨子

- ①自動車運送事業の運行の安全確保は、運行管理者制度と表裏一体であり根幹である
- ②この運行管理者の選任は、事業の種類ごと、一営業所ごと、またその配置車両数により決まる
- ③事業用自動車が行っている時は、必ず運行管理者が勤務していなければならない
(複数の運行管理者を選任し、交替制で対応している)
- ④運行管理者の業務は多岐に亘っており、法令の勉強、新規通達の理解と実行、運転者のすべき業務の把握等、日々研鑽が必要
- ⑤夜行運行を伴う高速乗合バス営業所は、交替制(仮眠、宿直、宿泊、補助者活用)で24時間常駐し、運行管理を行っている

(2) 「高速ツアーバス」の「高速乗合バス」への移行に関して

「バス事業のあり方検討会」に加え、「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」で一年以内に「乗合」として一本化すべき「高速ツアーバス」は、形式も実態も「高速乗合バス」となるのであるから、特に夜行運行を行う事業者にとっては、運行管理の24時間体制の構築は必要不可欠である。

2. 「高速乗合バス」への移行にあたっての交替運転者の配置基準、運転時間等の規制について

- ①4月29日の大惨事が何故起きたのか、因果関係を整理する必要がある
- ②公にされているところでは、事故を惹起した事業者は、道路運送法その他の順守事項28項目に違反していた
 - ・何故ルールが守られなかったのか？
 - ・どうしたら、ルールを守るようにできるか？
 - ・ルール自体に守れぬような瑕疵があったのか？こうした観点を建設的に現場実態に即して対策をたて、実効たらしめることが肝要
これなくして、どんな新たなルールを作っても、再びルールを破る者が出てくる恐れが大きい
- ③そうした手続きの上で、今般の悲惨な事故に鑑み、更に安全性を高めるため、乗務距離670km、運転時間9時間についてもタブー視せず、再検討の対象とする用意がある
但し、若干の検討、議論の場が必要であると考え
- ④乗務距離670km、運転時間9時間に、その直接的な原因があったかのような劇場型の取り上げ方に少なからず違和感があった

3. 昼行便に関する交替運転者の配置基準について

配置基準に関する基本的な考え方は上記2.と同じ

但し、夜行便と昼行便の基準について差を設けることの是非については、検討、議論の場が必要であるとする

4. 貸切バスの交替運転者の配置基準について

- ①貸切バス事業の運行実態は旅行目的によって異なり多岐に亘っている（利用時間・走行キロ・早朝・夜行・日帰り・宿泊など）
- ②旅行行程によっては宿泊等の目的地及び運行途中（観光地などでの見学等）において十分な休息が可能
- ③交替運転者の配置基準については現在、実態調査及び意見集約を行っているが、運行実態が異なるので高速ツアーバスと同等の基準にはならない
※参考・スキーバスの夜間運行の場合・・・ほとんどの事業者は2ドライバー
- ④貸切バスの運行実態を把握したうえで対処方について取りまとめる（9月中旬目途）

5. 行き過ぎた規制緩和の見直しについて

- ①平成12年2月の規制緩和実施以降、多くの小規模事業者が参入して供給過剰状況
- ②旅行業界の激しい価格競争の影響もあり営業収入は激減、そのため人件費をはじめ経費の削減で維持
- ③経営状況が厳しい中、労働条件の悪化とともに、安全への投資が二のつぎになり、安全への確保が危惧される、車両更新の延伸など利用者サービスの低下
- ④今後の貸切バスについて安全を前提に規制の見直し及び監査指導の強化を行い、健全な発展を図ることが肝要
- ⑤許可申請・監査の厳正化
（新規許可にあたり営業所、車庫等の現地確認・6ヶ月以内の監査の実施、悪質な事業者の撤退、監査体制の充実と確実な監査の実施）
- ⑥新規参入規制の強化
（最低車両数の拡大及び車令等参入要件の見直し、運行管理者・整備管理者の職務の確実な遂行及び緊急時の対応、緊急参入規制の導入）

過労運転防止策について

高速ツアーバス連絡協議会

2012年7月30日

(C)高速ツアーバス連絡協議会

1

本日のアジェンダ

- ①高速ツアーバス事業の概要
- ②高速ツアーバス昼行路線の現状
- ③過労運転防止 追加的対策について
- ④今後

高速ツアーバス事業の概要

(C)高速ツアーバス連絡協議会

3

高速ツアーバス連絡協議会

高速ツアーバスとは

定義

●募集型企画旅行形式で旅行会社(企画実施会社)が企画・集客し、貸切バス事業者(運行会社)に依頼して運行する二地点間(都市間)のバスサービス

※高速乗合バス:乗合バス事業者が一般乗合バス形式で運行する二地点間(都市間)のバスサービス

概要

●2001年、「スキーバス」「テーマパーク直行バス」の派生として誕生し、それらとの線引きが困難

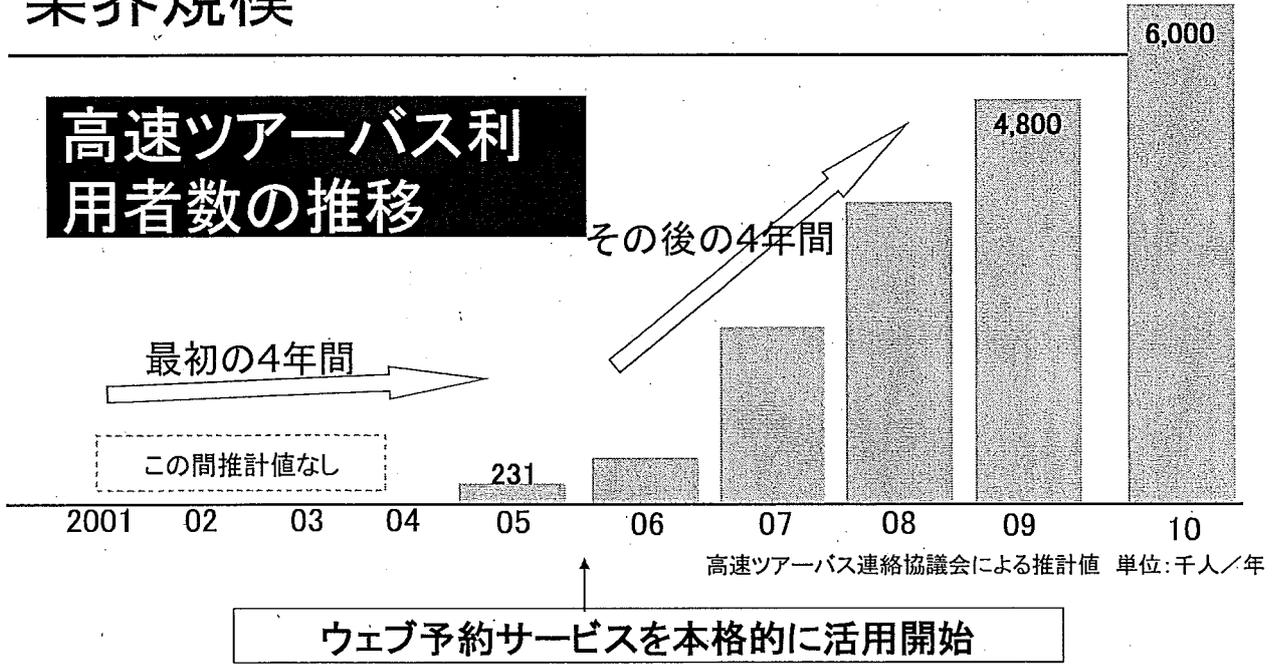
●年間利用者数600万人(2010年。推計値)。企画実施会社約40社。北海道と沖縄を除く全国に展開

(C)高速ツアーバス連絡協議会

4

業界規模

高速ツアーバス利用者数の推移

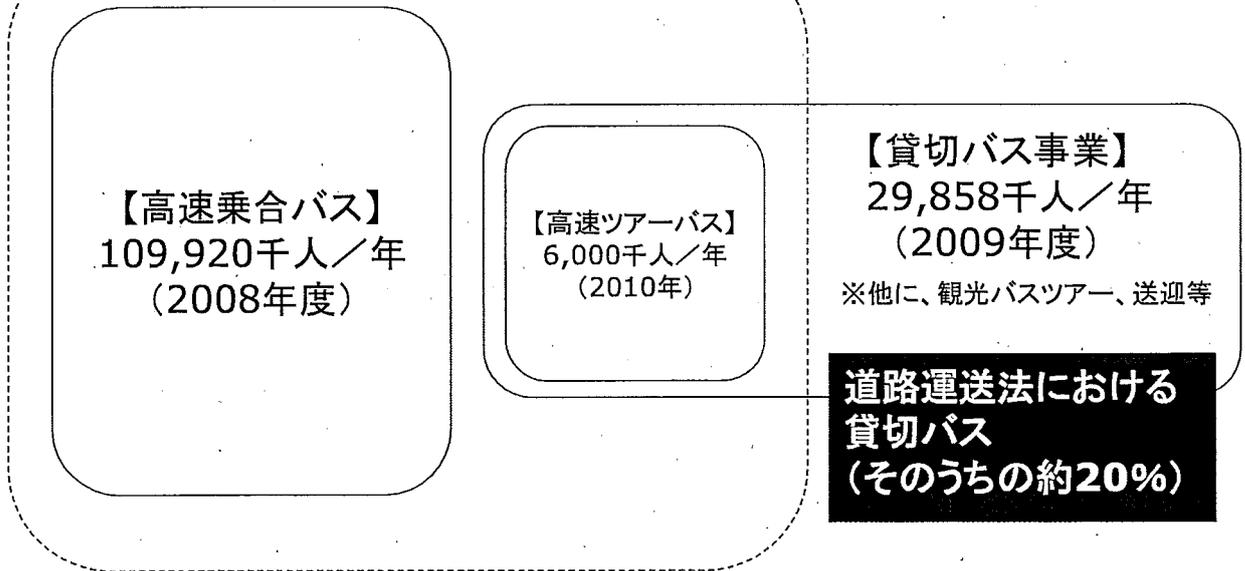


高速ツアーバスは、急成長するウェブマーケティングを活用することで、既存の高速乗合バスが掘り起こせていなかった需要を喚起した

(C)高速ツアーバス連絡協議会

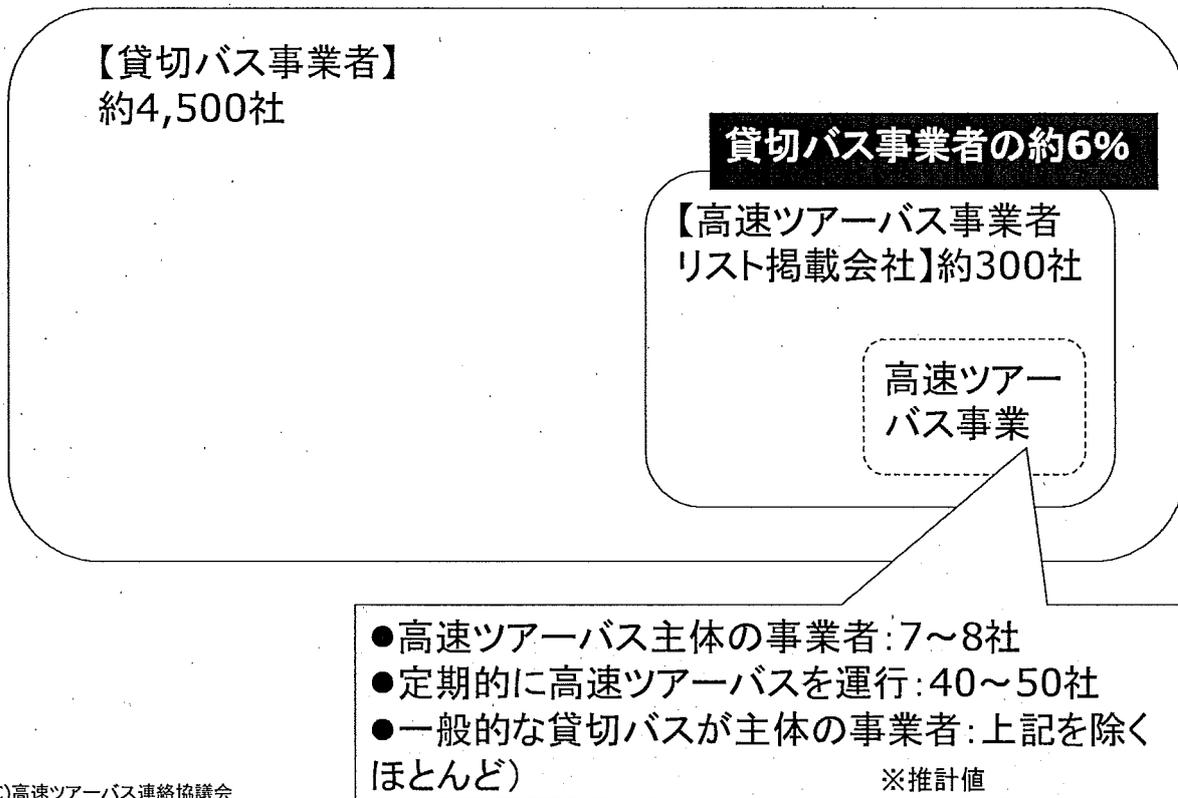
業界規模

利用者から見た「高速バス」 (そのうちの約6%)



(C)高速ツアーバス連絡協議会

業界規模



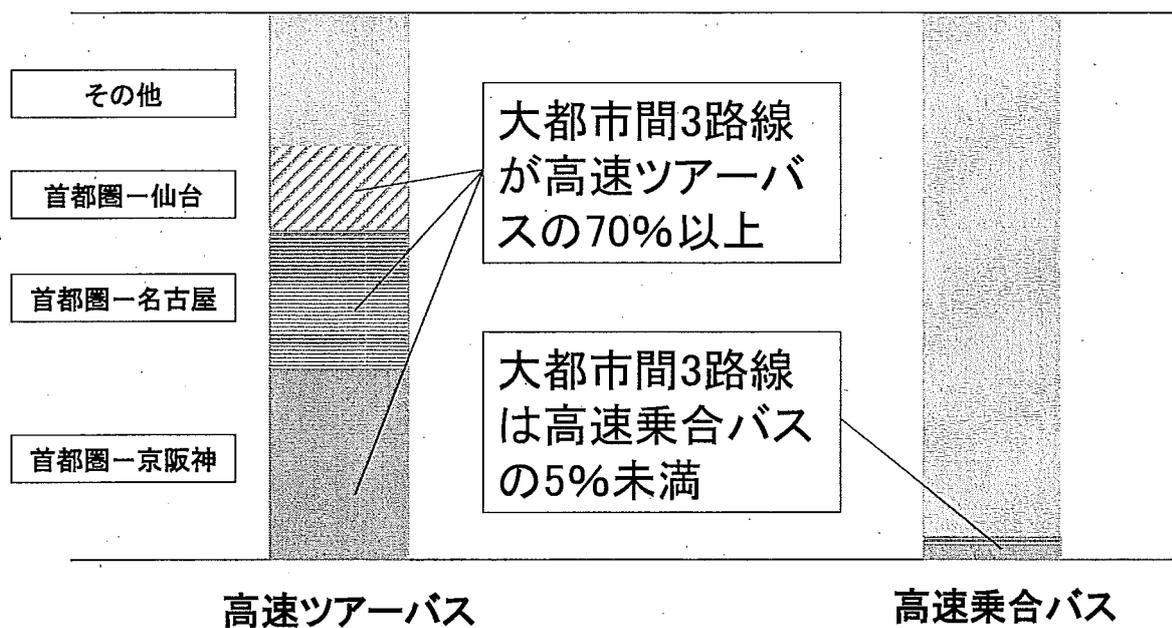
(C)高速ツアーバス連絡協議会

7

特徴(路線別利用者数)

「ツアー」は高速ツアーバス連絡協議会調べ。
2009年

「乗合」は『第4回全国幹線純流動量調査』
国土交通省。データは2005年

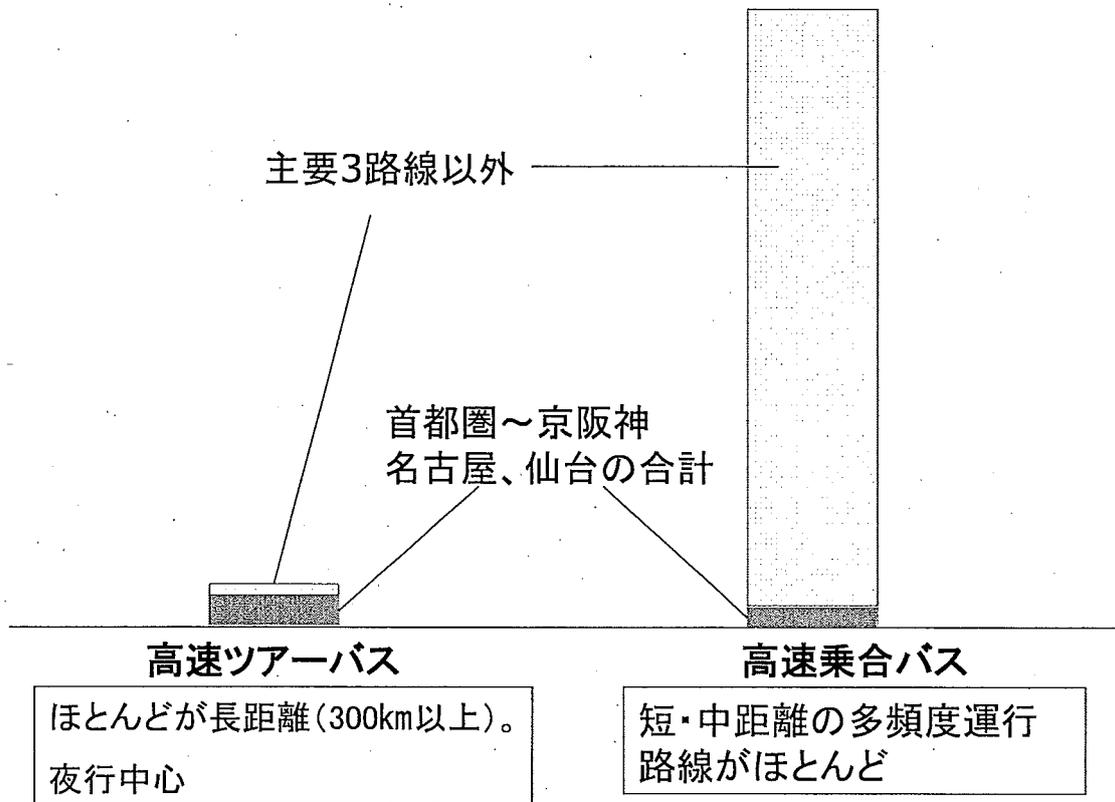


地方路線が主体の高速乗合バスに対し、高速ツアーバスは大都市間路線が中心

(C)高速ツアーバス連絡協議会

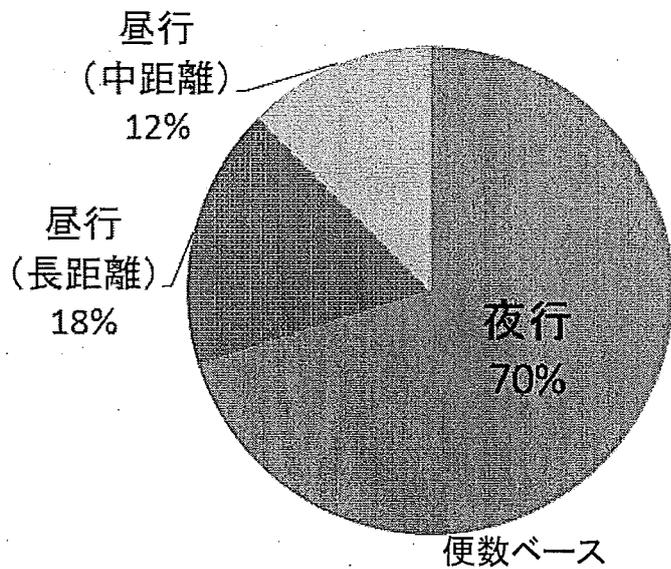
8

特徴(路線別利用者数)



高速ツアーバス昼行路線の現状

高速ツアーバスにおける昼行便の割合



本資料での定義

区分	実車距離
短距離	100km未満
中距離	100～300km
長距離	300km以上

※本協議会会員において短距離区分の商品は存在しない

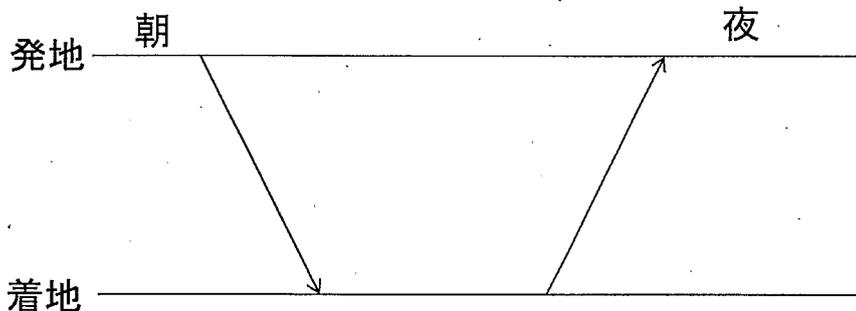
高速ツアーバスにおいて昼行便の割合は大きくない

昼行便運行の類型

中距離路線の例

※各類型の名称は便宜上のもの
(正式な名称があるわけではない)

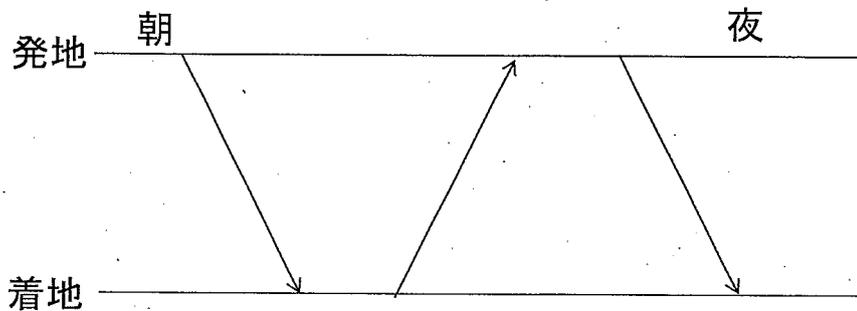
●「ワンマン日帰り」型



- 片道あたり実車距離200～280kmの商品に多い
(片道あたり所要時間4時間程度まで)
- 着地にて2～4時間程度休憩する

昼行便運行の類型

●「1.5往復」型

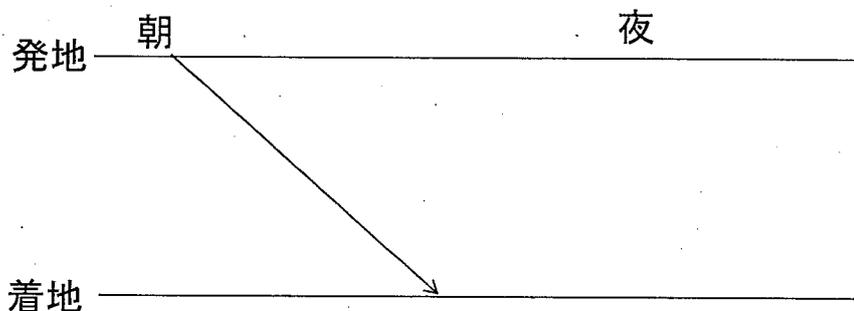


- 片道あたり実車距離200km未満の商品に多い
(片道あたり所要時間3時間程度まで)
- 着地にて1~2時間程度休憩する
- 着地にて休憩仮眠施設(営業所、ホテル、マンション等)にて宿泊し、翌日も1.5往復運行して発地に戻る

昼行便運行の類型

長距離路線の例

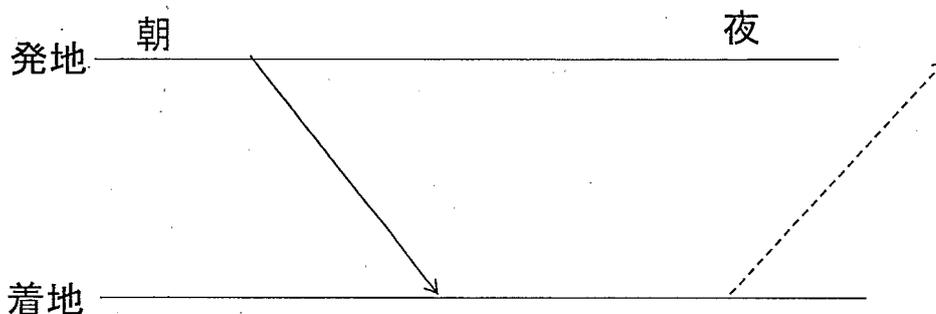
●「片道泊まり勤務」型



- 片道あたり実車距離300~400kmの商品に多い
(片道あたり所要時間7時間程度まで)
- 着地にて休憩仮眠施設(営業所、ホテル、マンション等)にて宿泊し、翌日、同行程を発地へ戻る

昼行便運行の類型

●「片夜行(半夜行)」型



- 片道あたり実車距離300～400kmの商品に多い
(片道あたり所要時間6時間程度まで)
- 着地にて休憩仮眠施設(営業所、ホテル、マンション等)にて休息(8時間以上)をとり、夜行運行にて発地へ戻る(上記パターンと逆に往路が夜行、復路が昼行の場合あり)

過労運転防止 追加的対策について

会員アンケート

アンケート概要

- 1. 対象 77社(企画実施会社38社、運行会社39社)
- 2. 内容 過労運転防止に寄与と思われる項目

<運行管理面>

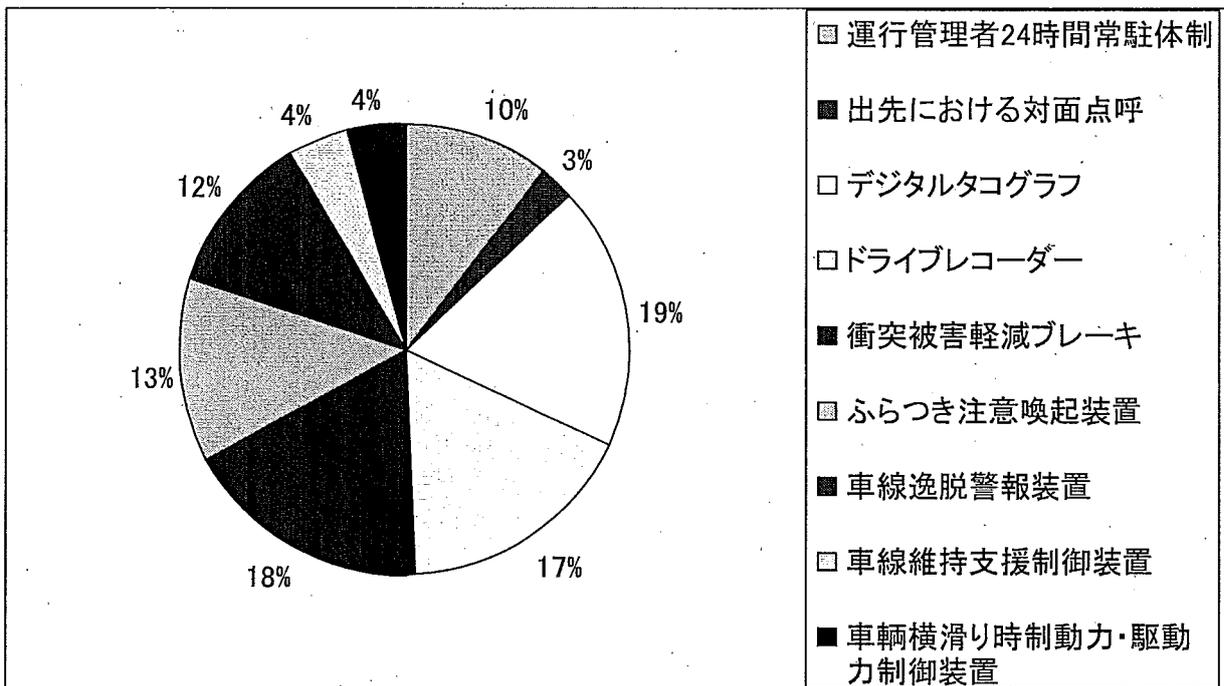
- ・運行管理者24時間営業所常駐
- ・出先における対面点呼(現行IT点呼含む)

<ハード面>

- ・デジタルタコグラフ ・ドライブレコーダー
- ・衝突被害軽減ブレーキ
- ・ふらつき注意喚起装置 車線逸脱警報装置
- ・車線維持支援制御装置
- ・車輻横滑り時制動力・駆動力制御装置

会員アンケート結果

会員向けに安全性向上に寄与するものについてアンケートを実施(全体の項目から3つを選択)



今後の検討課題

アンケート結果

- ハード面でのサポートが重要と考えている
- 特に、居眠り対策(ふらつき注意喚起装置、車線逸脱警報装置)の重要性

提言

過労運転防止対策



過労がもたらすヒューマンエラーを軽減する施策

最後に

「緊急対策」策定(本年6月)

安全の見える化
(取り組みの可視化)

追加的対策

実効性強化

「新たな高速乗合バス」移行

安全への取り組みも
バス選びの基準の一
つとなる市場作り

高速ツアーバス等過労運転防止のための検討会 「今後の検討課題」について

2012. 7. 30 第4回検討会提出

JR連合 佃 栄一

交通労連 鎌田佳伸

4月29日の事故発生後、標記の検討会が設置され、これまで3回の協議を経て、「高速ツアーバス」の夜間運行における交替運転者の配置指針等が示された。検討会の中でも意見を述べさせていただいているが、「単純な数字の引き算」でこの問題は解決しない。本当の論議はこれからである。

他にも、①高速ツアーバス運行事業者リスト作成・公表②書面取引の義務化③貸切バス選定・利用ガイドライン——などがあるが、とりあえずは多客期に向けた緊急対策として理解をしたが、決めたことは確実に実行し、「絵に描いた餅」に終わらぬよう、行政の強力な指導を切に願うところである。

第4回目以降、以下の項目にして早急に論議をお願いしたい。

記

1. 運行管理者制度について

これまでの論議のなかでも挙げられているが、人命を預かって運行している以上、利用者及び運転者を含め、安全確保は当然のことであり、何時いかなる時でも不測の事態に対応できるべく、運行が行われている時間帯は運行管理者が常駐していることが基本である。

2. 「新高速乗合バス」への早期移行の促進について

移行については、決められた期間内で速やかな移行が求められる。合わせて、移行までの期間も高速ツアーバスは運行を継続しており、運行事業者に対しては厳正な監査が必要である。また、移行後は市場に「新高速乗合バス」以外の業務形態（高速ツアーバス）は、当然のことながら存在してはならない。

3. 移行後の交替運転者の配置指針と改善基準告示のあり方について

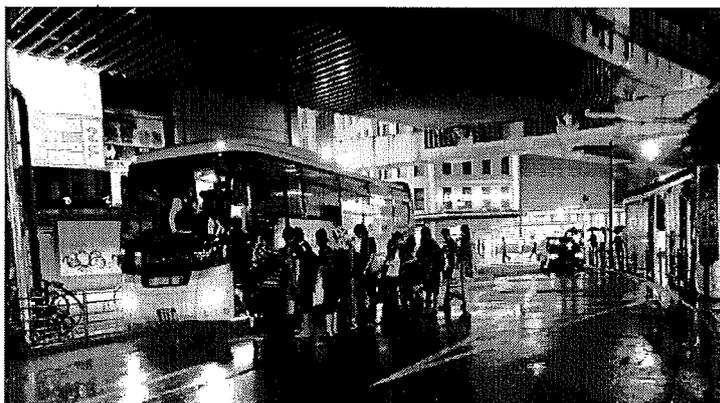
- (1) 交替運転者の配置指針は現在、多客期における緊急対策として、夜間においては基本400キロとなっているが、移行後の基準については、「夜間運行においては距離問わず、二人乗務の義務付け」が望ましい。日中と夜間では集中力・注意力が異なるため、必須項目及び選択項目をクリアしたとしても、利用者の安全、運転者の過労運転防止という観点からすれば、夜間を距離で縛るのはそ

ぐわない。

(2) また、日中における基準については、既存の乗合・貸切事業者は、改善基準告示をベースに労使協定で締結しており（既に距離基準が存在）、新基準によっては下げなければならない（距離）ケースが想定される。仮に、日中も距離で縛るとするのであれば、移行期間までの間に、再度アンケート調査を行い、出庫から入庫までの距離、運行距離や回送距離を調査した上で距離基準を設定し、夜間基準と同様に、必須項目と選択項目を設けることと合わせて、労使協定で締結している事業者についても項目を設ける必要がある。但しこの場合、複数の対処方法が混在し、混乱を招く懸念もある。その観点から厚生労働省における「改善基準告示」を守らせる対策を強化することで対応が可能と思われる。したがって、連続運転時間（4時間を2時間）や休息期間（8時間を10時間以上）も含め、改善基準告示を見直し（法制化）の検討を進めるべきである。

4. バス事業のあり方検討会「とりまとめ」以降の高速ツアーバスの実態について

平成22年12月から行われた「あり方検討会」で方向性を確認し、既にこの間、「過労運転防止に関する検討会」の協議も含め約1年7ヶ月が経過したが、問題意識をもって取り組んでいる「高速ツアーバス」の自助努力の姿が見えてこない。依存として、①道路運送法第20条（禁止行為）②道路交通法第22条（速度違反）③同法第44条・45条（停車及び駐車禁止）④同法第76条（禁止行為）⑤同法第77条（道路使用許可）⑥同法第81条（違法工作物等に対する措置）⑦旅行業法第12条（外務員証明書携帯）（企画旅行の広告）⑧刑法第261条（器物損壊等）——などが見受けられる。



さらにこの間、関係省庁は緊急重点監査を行った。国土交通省が5～6月に行った貸切バス事業者に対する監査結果は、298者のうち250者（83.8%）に法令違反の指摘を行い、そのうち48者（16.1%）が重大または悪質な法令違反が明らかになっ

た。また、観光庁は旅行業者に対して集中的立入検査の実施。59 者中、28 者に違反が見つかった。

さらに、厚生労働省は監督実施事業場数 339 件に対し監督指導を実施し、そのうち労働基準関係法令違反が 324 件、改善基準告示の違反が 260 件という結果になった。これが、ずさんな安全対策の現状である。運行事業者のさらなる努力や行政からの指導強化は当然ながら、指導に応じなかった事業者



については、処分強化などの検討もしなければならない。



5. 過労運転防止の撲滅に向けて

検討会の名のように、「過労運転防止」が謳われている。しかし、現状は常態化しているのだ。理由は簡単である。規制緩和後の供給過剰状態とバス業界の急速な収支の悪化により、一番手の着けやすい人件費にしわ寄せがくる。当然、賃金が下がれば運転者のポテンシャルは下がる。

また、将来的に希望する者は少なくなる。このことが、運転者の質が下がることになり、結果して安全やサービスに問題が出てくる。賃金の下がった運転者は、長時間労働や違法な日雇いの運転に走らざるを得ない。バス事業は、合理化や分社化などを繰り返し行っており、その結果、経営事態が不安定となり、当然のことであるが、運転者人員が少ないなかで長時間勤務が強いられるのだ。これを解決するには、これまで挙げた項目と合わせて、関連する検討項目についても、早急に取り組まなければならない。

6. 検討会の整合性について

前述の「バス事業のあり方検討会」でとりまとめられた内容に沿った各種対応と、「過労運転防止に関する検討会」での論議は、結果してを「新高速乗合バス」への移行及びその後の対応など、向かうべき方向性は同じである。現在は、後者の検討会が開催されているが、今後開かれる予定の「運賃料金のWG」などは、「あり方検討会」でも今後進めてく課題に挙がっていたものである。「過労運転防止に関する検討会」は来年の3月まで検討を進めていくことになるが、各種一定の方向性が見えてきた段階で、双方の検討会が合意形成できるよう、整合性を図るべきである。

7. 厳正なる対処を

様々な取り組みを進めていくなかで、懸念されることは、「新高速乗合バス」となった旅行業者が、一部のバスだけを保有し、大半の業務を下請けの観光バス業者に運行させれば、現状は何も変わらない「庸車」状態になることである。管理の受委託の緩和を進めていくなかで、厳正に対処しなければならない。

8. その他

(1) 参入規制の見直しについて

今回の事故だけに限らないが、われわれが兼ねてから行政に訴え続けてきた、「家族経営」的な小規模事業者、『紙切れ一枚』で許可がおりてしまう現行制度、これを見直さなければ、何ら問題は解決しない。規制緩和（需給規制が撤廃）が行われたが、本来の目的は「経済の活性化」を図るものであった。が、結果して運賃価格競争だけに走り、コストの削減によって肝心の安全確保は置き去りにされてしまった。とりわけ「家族的経営」で参入する事業者は、申請時に代表（社長で運転者）、運行管理（妻）、運転者・ガイド（息子・娘）と記載すれば、何らチェックもせず許可が下りる。普通に考えても、例え5両保有している事業者とて、運行管理、整備管理、運転者等を考慮しても最低10人以上の社員は必要である。特に、「違反常習犯」を事業に参入させている時点に問題があるのである。

したがって、「入り口」である参入要件の強化（車齢及び台数規制）はもとより、業界を「正常化」する意味も含め、参入を一旦中止し、「清浄化」すべきである。

(2) 監査体制の強化と処分の厳格化について

行政は、規制緩和と同時に「事後チェック」を強化すると謳ったが、その成果が表れていない。今回の事故で色々と明らかになったが、貸切バス事業者、旅行業者ともに数え切れない程の違反が発覚した。「すべては監査できない」と担当

者が明言しているように、運輸関係事業者が10万社を超える現状のなかで、300人程度の監査要員では監査体制が整っていないのは明々白々である。

もし、人員を増やして取り組むとするのであれば、監査員OBや民間事業者を有効活用し、第三者機関が専門で監査体制を強化する方法もある。それが無理であれば、デジタコの義務化、または「電子監査許可更新システム」を活用する。いずれにしても、罰則の強化も含め、機能していない現行制度は見直さなければならぬ。

(3) 安全確保について

規制緩和以降、運賃ダンピングなど競争が激化し、コスト削減の観点から長距離運行がツーマンからワンマンになり、確実に安全面が低下した。なぜなら運転者一人で、利用者の確認、バック、巻き込みの確認、観光ではカラオケ等の世話もある。つまり、一人では限界がある。観光バスに至っては、ガイドは「保安要員」として位置づけとなっているが、一般的には「観光案内」と捉われ、業務依頼時点で「料金別立て」となってからはワンマン化している。業界の活性化の観点からも旅行業界も含めて見直しが求められる。

(4) 旅行者と貸切バス事業者の公正な取引の確保について

今回の事故でも明らかになったように、トラック業界でも見受けられる「備車」が発覚した。悪質な旅行者はバスを持たずとも、「中抜き」だけで仕事をする。このようなことがまかり通っていること事態、人命を預かって運行するバス業界にはあってはならないことである。「安かろう、悪かろう」では、安全は守られない。全ての旅行者がそうだとは言っていないが、旅行者は、バス事業者の足元を見て料金を叩く。一旦、その依頼を断れば、「次の仕事は回ってこない」。これはトラックにおける荷主との関係もそうである。結果して安い料金で受けざるを得ない。このことが、企業の収益は勿論のこと、その影響で一番手っ取り早い人件費を圧迫し、強いては現場で働く労働者にそのシワ寄せがくるのである。7人の尊い命が失われた事が、そうさせたのだろうが、今回は旅行者も一定の処分が言い渡されたが、たかだか一ヶ月半の業務停止。これが死亡事故を誘発させた事業者への処分とは恐れ入る。これまでもそうであるが、違反せざるを得ない行程で業務を依頼し、それによってバス事業者が事故を起した場合、処分されるのはバス事業者だけであり、旅行者は一切処分されていない。

これでは、悪質な事業者は野放しで、「トカゲの尻尾切り」だ。バス事業者に運行引受義務があるのだから、発注者側にも責任を負わせるのは当然のことである。こうしたことから罰則規定を盛り込んだ旅行業法の改正が急務である。

以上

「高速ツアーバス等における過労運転防止のための検討会」

私鉄総連の意見

私鉄総連総合政策局

清水 昭 男

1. 運行管理体制について、24時間のサポート体制を確保させるべき。

運行管理者等の24時間常駐体制は、旅客の安全確保を最優先とするバス事業者として、当然のことと考える。運輸規則における運行管理者の処理すべき事項の一例として、「異常気象等における措置（第20条）」、「過労防止等（第21条）」、「点呼等（第24条）」などが定められている。それらを実効性あるものにするためには、運行管理者の24時間常駐（事業者としてのサポート）体制を義務化することが必要である。そのことが、利用者の安心・安全の確保につながるばかりでなく、運転者の精神的なゆとりにつながる。

24時間常駐体制の義務化を確立するためには、現行の車両数に応じた運行管理者数の定めを改正する必要がある。

2. お客様にわかりやすいとの理由で「実車距離」での表示となったが、回送距離も含めた「総運行距離」も併せて表示すべき。

私鉄総連では、従来から指導指針として夜間は距離にかかわらず2人乗務、昼間でも一人乗務の上限を450kmとして指導している。

3. 「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2月9日労働省告示第7号）」を見直すべき。

改正要望

休息期間：勤務終了後、10時間以上

連続運転時間：高速道路上の連続運転2時間以内

ただし、上記の基準対象には、トラックやタクシーも含まれることから、改正には相当な時間を要することが想定される。したがって、緊急的な対応として、「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）」の改正について検討すべき。

4. 高速ツアーバスの新高速バスへの移行について、バス事業のあり方検討会報告で移行期間を2年間としたものを1年間で移行させることについて賛成したい。ただし、受託側となる貸切バス事業者の安全運行確保対策が、乗合バス事業者の水準に到達し

ているか否かを事前にチェックする必要がある。

5. 高速ツアーバスの新高速バスへの移行期間終了後、早期に高速ツアーバスを禁止すべき。

6. 昼間帯における中距離運行に対する基準も検討すべきでないか。

今夏以降の緊急対策は、夜間運行の高速ツアーバス等を対象とする安全対策であった。一方、昼間帯を中心に中距離運行する高速ツアーバス等について、例えば一日の勤務で複数回往復し、トータルとして相当な距離を運行している場合が想定される。

7. 法令遵守・安全確保には当然コストがかかる。そのことを利用者・発注者にも周知徹底すべきである。

「交替運転者の配置基準（夜間運行で400kmを超える等）」、「運行管理者の24時間常駐体制」さらには、事業者自らの安全意識の維持・向上は当然のこととして、そうしたことを運転者にまで指導・徹底させなければならない。そうしたことから安全運行確保・高度化に係るコスト増が当然のこととして想定される。

運賃・料金の適正化などに関しては、「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」で議論されることとしても、本検討会においても認識を一つにすることを望む。

関越道における高速ツアーバス事故(2012. 4. 29)において7名の方々がお亡くなりになった。安全運行に対する意識が極めて低い事業者と、低賃金を補うために想像を絶する長時間労働を行わなければならない運転者。加えて、発注者によるダンピングなども指摘されている。

安全運行確保策に必要な各種装置の装着や運行管理者などの配置に係るコストに加え、安全運行に重要な役割を担う運転者の労働条件向上などに係るコストを反映した運賃・料金の設定が必要である。また、一定地域ごとの下限運賃設定など安全コストを削減しないための実効性の確保についても検討が必要と考える。

以 上