

## 過労運転防止に係る緊急対策について

### 1. 運転時間等の基準・指針の見直し

#### 1) 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 年国土交通省告示)。以下「乗務時間等の基準」という。) に基づき、現行の運転時間等の基準が定められている。

『旅客自動車運送事業運輸規則』(昭和 31 年運輸省令第 44 号) 第 21 条第 6 項の規定に基づき、バス事業者は「運転者が長距離運転又は夜間の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できないおそれがあるときは、あらかじめ、交替するための運転者を配置しておかなければならぬ」こととされている。

以上のことから、乗務時間等の基準に加え、長距離運転又は夜間の運転による疲労等を防ぐものとして、高速ツアーバス及び高速乗合バスに関し、交替運転者の配置基準を定める。

#### 2) 基準設定の考え方

##### ① 交替運転者の基準を設ける考え方

- ・交替運転者の基準については、具体的に、「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」(国自総 446 号、国自旅第 161 号、国自整第 149 号)において乗務時間等の基準と同様とされている。結果として、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」)と同じ内容となっている。
- ・乗務時間等の基準は運転者の過労を防ぐ目的があるが、それは単独の運行によって生じる疲労ではなく、複数の運行にまたがる長い期間によって過労が蓄積することを防止することにより、輸送の安全を図るものとなっている。運行ごとの疲労を防ぐという観点からは、最低水準となっているものと考えられる。
- ・このため、交替運転者の基準は、長距離又は夜間における個々の運行においてバス乗客の輸送の安全を守るために、乗務時間等の基準よりも厳しい水準を置くこととする。

## ② 交替運転者の基準を主として運行距離で定める考え方

- ・運行管理者が運行経路を定める場合、交替運転者の必要性を運行時間ベースで決めるにすると、運行距離と移動速度の2つを把握しなければ運転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。
- ・逆に運行後に運行時間の実績を調べることによって、運行経路の設定が適切であったかどうかを検証することができる。運転者の労務管理とセットで、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用いられてきた指標といえる。
- ・運行距離をベースに考える場合、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決めることができる。
- ・また、旅行業者とバス事業者が運送契約を結ぶために、バス事業者が旅行業者に交替運転者の必要性を説明する際には、乗務時間が事前に予想しにくいため、運行距離で交替運転者の必要性が決まっていることが納得を得やすい。
- ・交替運転者を運行距離ベースで決めるに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、運行時間ベースにすると、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。
- ・以上のことから、交替運転者の配置基準において、主として一運行あたりの運行距離を用いることとする。

## ③ 配置基準において実車距離を用いる考え方

- ・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に、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。
- ・運転者にとっては、乗客不在の回送時点には乗客の乗車中のときのような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。運転者の疲労を測る尺度としては、実車距離\*と総運行距離のいずれも利用可能であるが、疲労の原因の多くは乗客が乗車中のときであることから実車距離で代表することも可能である。

\* 実車距離とは、利用者の乗車の有無に関わらず、旅行業者が、利用者が乗車可能な区間として設定した起点から終点までの距離をいう。

- ・さらに、長距離運行の場合には、総運行距離に占める実車距離の割合は

高くなる。

- ・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。
- ・利用者が交替運転者数を事前に確認したい場合には、バスの回送距離を把握することは困難であることから、利用者の視点からすると実車距離が適当な指標となる。
- ・さらに、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が考えられる。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、事業者が適切な運転者を配置していないのかを判断できない。
- ・以上のことと総合的に勘案して、交替運転者の配置基準において、実車距離を用いることとする。

#### ④ 実車距離と乗務時間を並列させる考え方

- ・配置基準において実車距離の上限を決めたとしても、この考え方では、実車距離が短くとも回送距離が長く、結果として総運行距離が長い経路を持つものには必ずしも馴染まない。
- ・このため、総運行距離が長いことによる運転者の疲労等に考慮して、乗務時間について一運行あたりの上限の時間を設けることとする。

#### ⑤ 夜間運行と昼間運行の優先度

- ・深夜の時間帯は生理学的に眠くなることが分かっている。
- ・運転者アンケートにおいても夜間の方が昼間に比べて安全に運転できると思う距離は短くなっている。
- ・以上より、昼間運行より夜間運行の方が、安全上の問題が発生しやすいと考えられることから、今夏の緊急的な措置として、夜間運行における交替運転者の配置基準を決めることとする。
- ・ただし、昼間運行の基準は、夜間運行の配置基準にかかる状況を踏まえ、引き続き議論する。

#### ⑥ 距離設定の考え方

- ・運転者の大半が安全に運転できると思っていない距離を超える運行については、一名乗務ができないこととする。

- ・その距離以内の運行であったとしても、運転者の相当数が安全に運転できると思っていない範囲が存在することから、一定の距離を超える運行については、バス事業者が特別な安全措置を講じ、その取り組みを公表していなければ、二名以上配置しなければならないこととする。

### 3) 交替運転者の配置基準

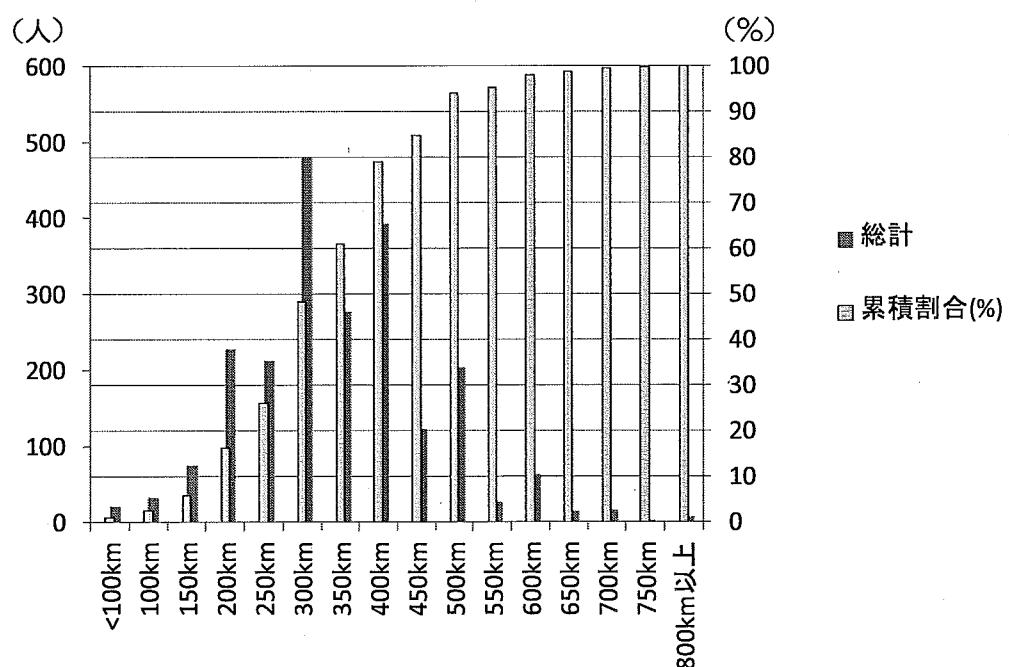
2) に記述した考え方方に加え、バスドライバー実態調査、労使協定及び実際の高速ツアーバス及び高速乗合バスの運行実態を総合的に勘案し、今夏からの暫定措置として、高速ツアーバス等について以下の運行距離及び乗務時間を超えた場合は、交替運転者を必要とする。

なお、暫定措置の実施状況を踏まえ、今後、交替運転者の配置基準及びその適用対象を見直していくこととする。

#### 3-1) 交替運転者の配置基準の暫定措置

バスドライバー実態調査において、プロドライバーの9割以上が500kmまでを“安全に運転できると思われる距離”として回答している。また、距離ごとの傾向を見る限り、500kmと550kmのところで回答数に大きな差がみられることから、550km以上での運行に対する“安全とは思っていない”と類推できる。

このため、運転者一名で運行できる距離を500kmにおき、それを超える運行については運転者を二名以上配置することとする。



主に高速道路を運転する運転者が、夜間において安全に運行できると思う距離  
(アンケート項目⑦-2)

バス事業者と労働組合のもとで結ばれた労使協定や事業者の取り組みにおいて、交替運転者の配置基準を定めている例があり、実車距離ベースで350km～450km程度となっている。この範囲で安全を確保しようとする自主的な取り組みが行われているといえる。

バスドライバー実態調査では、より適切な運行管理を行えば運転者の安全に運転できる距離は変わりうるとの回答を得ており、バス事業者が高度な運行管理を行うことを前提に、労使協定等による距離を超えて運行することができるものと考えられる。

このため、400kmから500kmまでをバス事業者が特別な安全措置を講じ、その取り組みを公表していなければ、運転者を二名以上の配置することとする。

なお、400kmを超える距離を安全に運行できると回答したドライバーの割合は、バスドライバー実態調査において全体の約2割となっている。

さらに、総運行距離が長いことによる運転者の疲労等に考慮して、運転者の乗務時間の上限を定めることとし、一運行あたりの運転時間9時間に、4時間ごとに30分以上の休憩を取得することを考慮に入れて、乗務時間の上限を10時間とする。

なお、外的環境によって安全に運転できる距離は変わりうるものであり、実際の運行経路の設定にあたっては、上記の制限の範囲内で個々に判断する必要がある。

高速ツアーバス等の夜間運行※1において、一運行あたり、以下の運行距離又は乗務時間を超える場合は、交替運転者を必要とする。

運行距離：実車距離※2が400kmを超える場合。

ただし、特別な安全措置を講じ、その内容について公表を行っている場合は500kmとする。

乗務時間：一人の運転者の乗務時間※3が10時間を超える場合。

※1 夜間運行とは、運行開始時刻（乗車時刻）または終了時刻（下車時刻）が、深夜2時から早朝4時までのいずれかに入るか、または運行時間帯が当該時刻をまたぐ運行をいう。

※2 実車距離とは、利用者の乗車の有無に問わらず、旅行業者が、利用者が乗車可能な区間として設定した起点から終点までの距離をいう。

※3 乗務時間とは、出庫から入庫までの時間をいう。

### 3-2) 事業者による特別な安全措置

#### ① 必須項目

以下のすべての項目を満たしていること

イ) 運行するバスに関し、遠隔地の点呼（ドライバーが所属する営業所ではなく、遠隔地において受ける点呼）において、担当の運行管理者が行う電話点呼に、運行管理者又はその補助者※が運転者に立ち会って点呼を行っていること、または、IT 点呼を行っていること

※ 運行管理者または補助者は、運転者と同じバス事業者の従業員であるか、または当該事業者と当該点呼に関する契約を結んでいること

ロ) 運行するバスにデジタル式運行記録計（デジタコ）を装備し、それを用いた運行管理、デジタコのデータに基づく運転者指導を行っていること

ハ) 運行計画において、連続運転時間を概ね 2 時間とし、概ね運転時間 2 時間ごとに合計で 20 分以上の休憩を確保していること

二) 運行直前の休息期間が 11 時間以上であること

#### ② 選択項目

上記の措置に加えて、以下の事項に 1 つ以上該当していること

ホ) 日本バス協会から有効な安全性評価認定を受けていること

ヘ) 安全運行協議会が設置され、その発意に基づき、運転者の過労防止策等の安全措置が適切に実行されていることについて、常時又は抜き打ちで調査が行われていること

ト) 明文化された高速バス運転者の育成プログラムに従い、運転者の養成を行っていること

チ) ドライブ・レコーダー（ドラレコ）を用いて、運転者指導を行っていること

リ) 運行するバスに、衝突被害軽減ブレーキが装備されていること

ヌ) 運行するバスに、車線逸脱警報装置が装備されていること

ル) 運行するバスに、居眠りを感知できる装置が装備されていること

ヲ) 運行管理者が 24 時間にわたって運行中は営業所に常駐して運転者をサポートする体制を敷いていること

### 3-3) 暫定措置の適用

今回の交替運転者の配置基準の暫定措置の適用対象となる高速ツアーバス等とは以下のものとする。

- ・高速ツアーバス（高速道路※を経由する2地点間の移動のみを主たる目的とする募集型企画旅行として運行される貸切バスをいう。）
- ・会員制高速バス（会費を支払った会員向けに一定期間乗り放題等の形態で提供される、高速道路を経由する2地点間の移動サービスのために運行される貸切バス）

※ 高速道路とは、高速自動車国道法（昭和32年法律第79号）第4条第1項に規定する高速自動車国道及び道路法（昭和27年法律第180号）第48条の4に規定する自動車専用道路をいう。

- ・7月中旬までに必要な関係法令・通達を改正し、公布・即日施行する。

## 2. 運転時間等の基準の実効性確保のための措置

### 1) 運行管理が着実に実行されるための手段

#### ①高速ツアーバス運行事業者への緊急講習

##### ＜内容＞

高速ツアーバス運行事業者の運行管理者に緊急講習を行い、緊急対策について徹底。

##### ＜時期＞

今夏の緊急対策として、本年7月に実施

#### ②高速ツアーバス運行事業者等による自己チェック

##### ②-1 運行管理等に関する情報に関するチェック結果の公表

##### ＜内容＞

高速ツアーバス運行事業者は自らの運行管理の実施状況等を確認し、利用者にその結果を公開。国は事業者からの報告を受け、その一覧を公表する。なお、国から事業者に自己チェックリストを送付する。

##### ＜時期＞

今夏の緊急対策として、本年7月及び8月において実施

#### ②-2 事業者による自主点検

##### ＜内容＞

高速ツアーバスに関し、旅行業者又はセンディング会社等のスタッフが、ターミナル付近の乗車場において、出発ごとに、車体表示の実施状況、交替運転者の配置状況、運転者の過労等の疑いの有無等を確認するとともに、問題があった場合は旅行業者に連絡させる。

##### ＜時期＞

今夏の緊急対策として、本年7月及び8月において実施

#### ③抜き打ち一斉点検

##### ＜内容＞

高速ツアーバス運行事業者に対して、緊急対策の実施状況について抜き打ち一斉点検を実施する。

##### ＜時期＞

今夏の緊急対策として、本年7月及び8月において実施

### 2) 利用者が実効性を見守ることができる仕組み

#### ④利用者への表示（高速バス表示ガイドライン）

##### ＜内容＞

「高速乗合バス」及び「高速ツアーバス」の販売において、①インタ

一ネットにおける広告の表示、②紙媒体における広告の表示、および③車両における表示、の3つを対象とし、運行するバスの運行経路等の情報（交替運転者の有無、運行経路と時間、実車距離）等について表示することを義務づける。

＜時期＞

夏休みシーズン開始までに措置

⑤通報窓口の設置

＜内容＞

企画旅行の広告表示やバス事業者の安全性に関する情報について、利用者等からの通報窓口を国土交通省のサイト上に設定する。当該通報窓口へのリンクを旅行業者及びバス事業者の乗車券販売サイトに設定するよう指導。

＜時期＞

夏休みシーズン開始までに設置

3) 運転者が過労運転を回避できるための支援

⑥SA等における体調管理

＜内容＞

運転者が体調の異変等を運行管理者に伝えやすい環境を醸成するために、高速ツアーバスの運転者が休憩地点到着時等に運行管理者又は補助者に体調等を報告し、その結果を記録する。

＜時期＞

高速ツアーバス事業者に対して、今夏の緊急対策として、夏休みシーズン（7月23日～9月2日）に実施

⑦疲労感を覚えたときの措置

＜内容＞

運転者が強い疲労感を覚えた際に、走行中の携帯電話の発信等を行えないことも踏まえ、運行管理者又は補助者に事前通報なく運行経路を変更して、SA等で休憩できることを明文化する。

＜時期＞

7月中旬までに必要な関係法令・通達を改正し、交付・即日施行

4) 事業者による運行管理の高度化のための措置等

⑧デジタコ及びドラレコの導入促進。

⑨衝突被害軽減ブレーキ、車線逸脱警報装置等の先進的な技術の導入促進

以上

「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）」に関する  
意見募集の結果について

平成24年7月18日  
国土交通省自動車局

国土交通省では、平成24年6月27日（水）から平成24年7月11日（水）まで、「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）」に関する意見の募集を行いました。

その結果、本件に関して、24件の御意見が寄せられました。

お寄せいただいた御意見の概要とそれに対する国土交通省の考え方を別紙のとおりまとめましたので公表いたします。

皆様の御協力に深く御礼申し上げるとともに、今後とも国土交通行政の推進に御協力いただきま  
すよう、よろしくお願ひ申し上げます。

別紙

御意見の概要	国土交通省の考え方
1) 交替運転者の配置基準の根拠に関するご意見	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・実車距離ではなく、総走行距離で規定すべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転者にとって、バスドライバーアンケート調査からしても、乗客が乗車中のときより乗客不在の回送時には運転における疲労は少ないと考えられます。</li> <li>・また、利用者にとって、発地と着地の関係が関心事項であり実車距離で運転者の数が決まっている方がわかりやすいうえに、回送距離を把握することは困難であり、利用者の視点から、実車距離が適当です。</li> <li>・さらに、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、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が考えられ、利用者にとって何の要因で運転者数が異なるかがわかりにくくなるなどの懸念があります。</li> <li>・以上のことを総合的に勘案して、交替運転者の配置基準において、実車距離を用いることとしました。</li> <li>・なお、総運行距離が長いことによる運転者の疲労等に考慮して、乗務時間について一運行あたりの上限の時間を設けることとしております。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・実車距離に加え、車庫から利用者が乗車可能な区間として設定した起点までの回送距離も基準として併用すべき。</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・夜間運行は例外なく2名乗務にすべき。</li> <li>・実車距離400km、500kmの根拠をご教示頂きたい。</li> <li>・配置基準で定める上限距離400km又は500kmを一般道で走行すると、これまでの配置指針で定められていた上限距離より緩和となってしまうのではないか。</li> <li>・ドライバーアンケートでは日々の連続運転を考慮しておらず、また、回送距離を含むとされており、配置基準で実車距離とすることと整合していない。</li> <li>・夜間運行の1名乗務が可能な距離を、400kmから300kmに短縮すべき。</li> <li>・「事業者が別紙に示す特別な安全措置を実施せず、その内容について公表していない場合であって、片道の計画上の実車距離が400kmを超えた場合。」という条</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アンケート調査において、プロドライバーの9割以上が500kmまでを“安全に運転できると思われる距離”として回答し、また回答の傾向として500kmと550kmとの回答数に大きな差があり、550km以上の運行に対しては“安全とは思っていない”状況であると類推できます。</li> <li>このため、運転者1名で運行できる距離を500kmとし、それ以上は運転者を2名以上配置することとしました。</li> <li>一方、労使協定や事業者の取り組みにおいて、交替運転者の配置基準を、実車距離ベースで350km～450km程度として定めている例があることから、この範囲で安全を確保しようとする自主的な取り組みが行われていると考えられます。</li> <li>また、バス運転者アンケート調査では、より適切な運行管理を行えば運転者の安全に運転できる距離は変わりうるとの回答を得ており、高度な運行管理</li> </ul>

<p>件は削除すべき</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全のための規制であるならば、出庫から入庫までの間を細かく規制すべき。</li> <li>・夜間運行の1名乗務が可能な距離は、特別な安全措置を講ずるか否かに関わらず、一律に400kmとすべき。</li> <li>・乗務時間10時間について、現行の改善基準告示は、9時間であり、全く規制強化にはなっていないのではないか</li> </ul>	<p>が行われることを前提に、その距離を超えて運行することができるものと考えられます。</p> <p>このため、400km～500kmまでは、バス事業者が特別な安全措置を講じ、その取り組みを公表していなければ、運転者を2名以上の配置することとした。</p> <p>また、総運行距離が長いことによる運転者の疲労等に考慮して、運転者の乗務時間（乗務開始から乗務終了までの時間）の上限を定めることとしております。具体的には、改善基準告示において「一運行あたりの運転時間が9時間」、「4時間ごとに30分以上の休憩を取得すること」が義務付けられていることを踏まえ、乗務時間の上限を10時間としております。</p>
2) 改善基準告示に関するご意見	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・改善基準告示で定める水準を過労死認定基準以下にすべき。</li> </ul>	<p>今回は配置基準の見直しについて議論を行っているところ、改善基準告示自体の見直し等について議論を行う際の参考とさせて頂きます。</p>
3) 基準の徹底に関するご意見	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・新たな運転時間等の基準・指針を定めるのではなく、まずは現行の改善基準、走行キロ基準等を全事業者に遵守させることとすべき</li> </ul>	<p>・「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」において、交替運転者の配置基準の見直しと併せて、配置基準の実効性を確保するための措置について検討を行い、「運行管理が着実に実行されるための手段」、「利用者が実効性を見守ることができる仕組み」、「運転者が過労運転を回避できるための支援」、「事業者による運行管理の高度化のための措置等」を今夏の多客期における過労運転防止のための緊急対策に盛り込み、順次、実施に移しているところです。</p>
4) 高速ツアーバス以外の交替運転者の配置基準に関するご意見	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速ツアーバスに比べて充実した運行管理体制を敷いている高速乗合バスに対して、高速ツアーバスの配置基準を適用する場合は、検討会において適切な議論を行うべきである。</li> </ul>	<p>「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」において、引き続き検討を行う予定です。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・「事業者による特別な安全措置」について、「連続運転時間を概ね2時間」等、適用範囲を高速ツアーバスに限定し、高速乗合バス事業者へは拡大させないこ</li> </ul>	

と	
<ul style="list-style-type: none"> <li>今後、高速乗合バスへの適用をする際は場合は2時間毎に20分以上の休憩、運行直前11時間以上の休息について必須項目からの削除すべき</li> </ul>	
5) 運行形態に関するご意見	
<ul style="list-style-type: none"> <li>往復運行における往路復路間の休息期間についても考慮すべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>複数の運行については、「旅客自動車運送事業運輸規則第二十一条第一項の規定に基づき、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」において、勤務時間の上限や休息時間の上限などを含め、規制されているところです。</li> </ul>
6) 交替運転者の配置基準の文言に関するご意見	
<ul style="list-style-type: none"> <li>「計画上の」という言葉は誤解を生むため、「運行計画はあらゆる状況を考慮し400kmを超えないように注意して作成する」とすべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「計画上の」という言葉は、実車距離の定義を明確にするためのものであり、事前にあらかじめ定め、公表したものという趣旨です。400kmを超える場合には交替運転者を配置する必要があります。</li> </ul>
7) 特別な安全措置の必須項目の追加・修正等について	
<ul style="list-style-type: none"> <li>特別な安全措置の選択項目である「運行管理者による24時間営業所常駐」は必須項目とすべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高速ツアーバス等の夜間運行において交替運転者なしに、運行距離の上限距離を400kmから500kmにすることができる要件として「特別な安全措置」を講ずることとしており、この内容については、現行法令で求められている運行管理上の要件を上回るものであり、例外なく義務づけることは事業者にとって過重な負担となってしまいます。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>運行管理者は運行距離に関わらず常に運転者をサポートすべき。</li> </ul>	<p>このため、今夏の緊急対策として、過労運転を防止するための重要性及びバス事業者の現状等を総合的に勘案して、その内容を定めたものです。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>「安全性評価認定の取得」は、特別な安全措置の選択項目でなく、必須項目とすべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高速ツアーバス等については、今後、新高速乗合バス制度に移行することが予定されていることから、新高速乗合バス制度への移行を前提に、高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会において、高速ツアーバス及び高速乗合バスに係る運行管理のあり方について検討していく予定です。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>特別な安全措置の選択項目である「明文化された高速バス運転者の育成プログラムに従い、運転者の養成を行っていること」は必須項目とすべき。</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>特別な安全措置の選択項目である車両面の対策（ドラレコ、被害軽減ブレーキ、車線逸脱警報装置、居眠り感知装置）についてはすべて必須事項とすべき</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>「事業者による特別な安全措置」について</li> </ul>	

<p>て、必須項目の中に「ハード面の装備」に重点を置くのではなく、乗務員の安全教育等の「ソフト面」も盛り込むべき</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特別な安全措置の休息期間11時間は運行前及び運行後とすべき</li> <li>・特別な安全措置において、休憩施設の確保についても含めるべき。</li> <li>・特別な安全装置について、スコア制を導入し、全てを満たした業者を100点とする加点評価を行い、その結果の公表を義務化すべき</li> <li>・特別な安全措置は、全ての高速ツアーバスに適用すべき。</li> <li>・特別な安全措置について、選択項目をすべて必須項目にすべき。</li> </ul>	
<p>8) 特別な安全措置の公表について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特別な安全措置を実施する場合の「公表」は、バス事業者ではなく、高速ツアーバス等の企画実施会社ホームページで行うこととすべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速バス表示ガイドラインにおいて、400kmを超える運行について1名乗務で運行する場合は、特別な安全措置に関する情報を企画実施会社のホームページを通じて掲載することとしているところです。</li> </ul>
<p>9) 連続運転時間概ね2時間の解釈について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特別な安全措置の必須項目である「連続運転時間」において、「概ね2時間」としているが、「概ね」とは曖昧である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・サービスエリアやパーキングエリアの位置によっては、やむを得ず、2時間を超えてしまう場合があることが想定されるため、概ね2時間と規定しております。</li> </ul>
<p>10) デジタル式運行記録計の補助について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタル式運行記録計の導入を促進するのであれば購入補助を実施すべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国土交通省では、平成22年度に「事故防止対策支援推進事業」において中小事業者に対するデジタル式運行記録計等の補助制度を導入し、本年度も引き続き実施しているところです。</li> </ul>

以上のご意見の他、本パブリックコメントの内容と直接関係性のないご意見については、ご意見を踏まえ、今後の業務のご参考とさせていただきます。