

平成24年8月28日

第4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7月30日（月）13:00～15:00

2. 場 所

国土交通省（合同庁舎2号館）低層棟 共用会議室2A・B

3. 出席者

<委員>（敬称略。順不同）

酒井一博、小田切優子、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、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
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
厚生労働省労働基準局 熊谷審議官

4. 主な議題

- （1）緊急対策の実施状況について
- （2）過労防止に係る関係者ヒアリング
- （3）今後の検討項目について
- （4）今後の検討スケジュールについて

5. 議事概要

冒頭、津川政務官より挨拶があった。

上記の議題4.（1）、（3）、（4）について、事務局より説明の後、上記の議題4.（2）について、日本バス協会小田委員、日本バス協会富田委員、高速ツアーバス連絡協議会村瀬委員、交通労連鎌田委員、私鉄総連清水委員、JR連合佃委員より説明があり、委員から質問および意見が述べられた。主なやり取りについては以下の通り。

鎌田委員（交通労連）：事務局が準備した参考資料1について、前回決まったこと事項を訂正したうえで資料を作成して頂きたい。例えば、6ページの必須項目のうち、「70歳以上の運転者」の項目については削除されたはずである。こういった間違っただけの資料が出回ってしまうと困るので、しっかり訂正いただきたい。

（小田委員からのヒアリング概要）

小田委員：緊急対策を踏まえて、これから先の議論が行われるということで、本日の資料によると9月中旬に第5回検討会が開催されるようであるが、その際にはそれなりにまとまった資料を提出したい。本日は、ヒアリングということで、ヒアリング資料1に沿って説明させていただく。

まず1.(1)について、高速乗合バスの現行の運行管理の概略について説明させていただく。高速乗合バスの運行管理等の制度は基本的には一般の乗合バスとほぼ同じであり、運行管理は安全確保と常に表裏一体であり、バス交通の安全確保の根幹であると考えている。この運行管理制度の根幹をなしている運行管理者は事業の種類毎、営業所毎、営業所の配置車両数によって運行管理者の人数が法的に義務付けられている。また、事業用自動車を運行しているときは必ず運行管理者が勤務していなくてはならないということが、国土交通省の認定の講習資料のテキストに明確に記載されている。当然、夜中に自社のバスが運行しているのであれば、必ず運行管理者がその時間帯に勤務しているものと理解している。これについて様々な運行形態があるので、杓子定規に言えないが、夜間運行しているのであれば運行管理者が24時間勤務しているのは当然であり、交替制で宿直という形態をとって漏れなく宿泊勤務しているので、家に帰って、会社にはいないということは考えられない。運行管理者の業務は多岐にわたっており、道路運送法、運輸規則、車両法、及び関連通達など様々な基準を遵守しなくてはならない。また、自社の運転者がどのような運転を行っているのか把握し、教育しなくてはならない。これが、高速バスの安全確保を支えている運行管理の実態。緊急講習の話があったが、会社の社長と運行管理者の関係は従属しているという実態があるので、この関係の中で運行管理者の責任に見合う体制にしていくのは重要な問題。社長次第で、運行管理者はいくらでもいい加減になるという要素がある。

また、1.(2)について、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おいて検討し、移行後は新高速バス事業という名称になるが、新高速バス事業の運行は基本的には高速乗合バスが現在行っている運行管理体制は尊重するべきであると考えている。

次に、2.の「高速乗合バスの移行にあたっての交替運転者の配置基準、運転時間関東の規制」については、670kmあるいは2日平均1日9時間の運転時間などの議論になると思うが、そもそも、あり方検討会で報告書を出した時点ではこれらに関する議論はほとんどなかったもの。今回こうやって議論されているのは、4月29日の大事故を受けて、670kmも運転させていたのか、9時間も運転させていたのかというのが新聞に取り上げられたことを受けて検討を行っているとものであると思うが、過労運転を防止するためには配置基準を見直すことだという論調が先走ったことについて個人的には非常に不満である。4月29日の事故を起こしたバス会社は28項目の違反を犯していたという事実があり、670kmや9時間が全く関係ないとは言わないが、それ以上に、他の事業者が基本的には守っている事項を今回の事業者が守っていなかったという事実を受け、事故の再発防止について、なぜ防げなかったのか、どうしたら防げるのかといった問題を徹底してこういった場で検証すべきであり、メディアの方はそれを踏まえて取り上げていただきたい。ほとんどの事業者が守っている事項をどうして守られていなかったのかという問題を突き詰めないと、より厳しくなった基準を策定しても、事業者はやむを得ず違反を犯してしまうということとなってしまう。但し、直接の事故の原因となったという訳ではないが、これを1つのチャンスと捉えて、交替運転者の配置基準を見直す姿勢は持っている。ただ、その前に順序としてきちんと議論すべきものがあるのではないかと考えている。

（富田委員からのヒアリング概要）

富田委員：まず、高速乗合バスと貸切バスの運行実態はかなり異なるものであることを申し上げたい。高速乗合バスは定期的（定時定路線）な運行であり、貸切バスはダイヤ通り運行する義務がなく比較的自由に休みながらの運行可能であることが挙げられる。また、スキーバスは2名乗務が常識になっている。添乗員も乗っていることも多く、その点も加味し安全問題を議論していただきたい。今後、高速ツアーバス以外の貸切バスについて交替運転者の配置基準を決めるとして、今回の基準をそのまま横滑りして基準化するのではなく、いろいろな運行実態を調査した上で決めて頂きたい。秋口にはバス協会としての考え方を提出したい。

今回の事故について、過労運転を主たる原因であることを前提として議論が進んだが、今後はその他の側面も説明する必要があると考えている。

つまり、規制緩和による新規参入が相次いだ結果、過酷な労働条件を強いることになってしまった問題点を指摘したい。具体的には規制緩和以降の労働者の収入は35%減少したことの結果、収入を確保する為労働時間が増え、

過労運転が起こっている実態がある。また、経営が苦しくなれば無理をすることになる。過当競争をそのままにしておいて配置基準を定めても守られるのか、甚だ疑問である。米国においては市場主義をもとに規制緩和することとしたが、日本は一度入社するとなかなか解雇できないなどの事情もあり、市場原理のみを基本とした規制緩和は日本には合わない。日本の事情にあった規制緩和に変えなくてはならない。早急にやるべきこととしては、貸切バス事業の安全の確認できるまで、一時、参入をストップし、その中で、業界全体の安全チェックを行う必要がある。長期的には参入要件を厳しくし、安全を担保できる会社の要件を作り、それに基づき許可する仕組みにできればよいと考える。この機会に是非、行過ぎた規制緩和の見直しもしていただきたい。

また、今回の事故原因は過労運転を主としているが、過労のみを原因と考えるのは危険である。過労でなくても居眠りはするし、また不注意から事故は起きることを考え、既に開発が進んでいる居眠り防止装置や追突防止装置など、いまやどの会社でもそういった装備は装着できるものであり、この検討会では3年後には全ての会社がそういった機器を装着すべしという指針を出して欲しい。航空業界ではあらゆることを想定して、様々な安全の為の装置が付いているが、バスは安全の為の装置の開発が遅れている。本検討会としてこういった機器の装着義務についても結論を出して頂きたい。

(村瀬委員からのヒアリング概要)

村瀬委員：本日はヒアリング資料2に沿ってポイントだけ説明させていただく。6ページの業界規模について、貸切バス事業は輸送人員ベースで約20%が高速ツアーバスの利用客となっている。7ページをご覧頂くと事業者ベースの規模を示しているが、貸切バス事業者全体約4500の内、300者が、今回、高速ツアーバス事業者リスト掲載事業者である。このうち、高速ツアーバス主体の事業者が7~8者、定期的に高速ツアーバスを運行している者が40~50者であり、残りは一般的な貸切バスが主体となっていて車両が空いているときにツアーバスを運行することがある事業者となる。8ページの路線別の利用者数について、大都市間の路線がほとんどであり、地方のバスについては路線バスが主体となっている。11ページには、高速ツアーバスにおける運行便の割合を載せているが、全体の30ページが昼行で全体としては夜行便が非常に多いというのが現状である。区分も短距離(100km)、中距離(100~300km)、長距離(300km)という区分を仮置きすると、昼行の短距離は全体の0%、中距離が全体の12%、長距離が全体の18%ということになっている。昼行の中でも距離が長いものが主流

になっている。また、昼行の運行の種類の例をいくつか示させていただくと、まず12ページの「ワンマン日帰り型」は発地から朝出て、着地にて2～4時間の休憩を行い、そのまま発地に戻るというもので片道200～280kmの商品に多い。13ページの1.5往復については距離が短い200km未満の商品に多いものだが、発地を朝出て着地について1～2時間休憩し、発地に戻った後、また着地に向かうもので、最終的に着地付近のホテル等の施設において宿泊し、翌日はこの着地から発地に向かって最終的に発地に戻るという運行で、このように距離が短くなると1.5往復型という形態をとることがある。また、14ページの「片道泊まり勤務型」は距離が長く300～400kmのもので、朝、発地を出て着地で宿泊し、翌日、着地から発地に向かうという運行である。15ページ「片夜行型」については発地を朝出て着地に着き、着地で休息を取り、夜行で発地に戻るというものであるが、こういった形も300～400kmの運行については存在している。これらの運行類型に関しては会員にアンケートを取って集計したもの。また、過労防止の追加について説明させていただく。今回、先ほど申し上げたとおり、アンケートを企画実施会社38件、運行会社39者にアンケートを送っており、今回の大きなところで、運行管理、ハード面についてツアーバス協議会としても大きな項目かと思っており、安全性向上に寄与するものについてアンケートをとっている。運行管理者24時間常駐体制が10%、出先における対面点呼が3%、デジタルタコグラフが19%ということで右側の項目について上の10%を順に右まわりで見ていただくようなグラフとなっており、これらを見ると、ふらつき注意喚起と車線逸脱警報装置が類似の内容と見ると、合わせて25%となり最も高いという結果になっている。これらのアンケート結果を踏まえ、車両面での対策が非常に重要になると考える。ハード面と運行管理体制が過労によるヒューマンエラーを減らす施策として重要ではないかと考える。最後に21ページについて、今後の高速ツアーバス連絡協議会の施策を掲載している。過労がもたらすヒューマンエラーを軽減する施策と追加対策を実施し、6月の緊急対策の実効性を強化していくとともに、これに関しては協議会においても現場調査をしながら実効性を高め、同時に安全の見える化ということで、今回の調査結果のような取組を含めて、可視化していくことが必要であり、その結果として安全の取組が今後バス選びの基準となるという仕組みになっていけばよいと考えている。

酒井座長：高速ツアーバス連絡協議会の資料のスライド12～15に現在の運行形態の例が書いてあるが、これらの運行の比率的はどのようになっているか。またこれらはワンマンで運行しているということか。

村瀬委員：まず、比率について、スライド11のグラフを見ていただくと、昼便の長距離運行は約20%となる。スライドに示す形態の割合までは把握しきれていないが、長距離を300km以上とすると、長距離便については基本的にはスライド14の片道止まり型が多く、片道運行して宿泊して帰ることになる。また、次に多いのがスライド15の片道夜行型ということになると思う。さらに、一般的には、距離が短くなるとワンマン日帰り型が主力になり、スライド13の1.5往復については、およそ距離が180kmくらいまででないとは難しく、この距離の運行はツアーバスとしては非常に少ない。基本的に今回の資料で挙げさせていただいているのはワンマンで運行しているものであるが、このうち、昼行と夜行をかましたものについては距離に応じてツーマンということになる。

清水委員：会員アンケートについて、対象は事業者に対するアンケートということではよろしいか？そうすると事業者として、過労運転防止に寄与すると思われる項目についてのアンケートの結果、いわゆる運行管理者24時間常駐だとか、衝突被害軽減ブレーキ、ふらつき注意喚起装置のような設備投資を人の面あるいは装置の面で事業者として安全対策につながるという回答があったということだと思うが、それに係るコストについて何らかの意見があったか？また、アンケートはハード面についての項目に絞ってアンケート取ったかと思うが、いわゆる運転者の運転時間、運転教育、休息期間等のアンケートもされたのかどうか教えていただきたい。

村瀬委員：今回のアンケートは乗務員ではなく事業者向けである。安全コストについての質問はしていない。まず、安全に対する意識は大事なものと理解しており、安全に関して何が大事かという観点でアンケートを行ったものであるため、コストについてはアンケートを行っていない。乗務時間については今回質問しておらず、必要あれば改めて質問したいと考える。

(鎌田委員からのヒアリング概要)

鎌田委員(交通労連)：今回の事故は670kmや9時間という基準の問題ではない。本当の過労運転防止に係る対策についてはこれからの論議であると考えている。

1. の運行管理制度について、運行が行われている限りは運行管理者が営業所に常駐するのは当たり前のことであって、それが電話点呼で良いというレベルの低い問題ではない。

2. の新高速バスへの早期移行については、1年間という期間が決まっております、それに向かって今も議論が進められているが、少なくとも1年後には新高速乗合バスと呼ばれるもの以外のものが混在しないように、また1年経ったら一国二制度ということへならないようにして頂きたい。

3. の移行後の交替運転者の配置指針について、現在は夜間400kmということだが、労働組合としては夜間については距離に関係なく原則ツーマンにすべきと考えている。我々の加盟組合のほとんどが、とりわけ特殊な運行以外についてはツーマンで運行している。また前回の資料において、寝不足については飲酒よりも厳しい状況にあるというデータもあることから、やはり夜間は昼間に比べ集中力、危険度が異なるということが伺えるため、夜間は原則ツーマンにして頂きたい。

それから、3.(2)について、昼間の距離基準について、我々は労使協定の上で路線毎に上限を決めており、その上限は400kmなり350kmなり色々であるが、仮に500kmという距離が決まった場合に、既存の事業者との労使協定の中でその距離を下回る距離を設定している場合は、労使協定の距離を下げなくてはならないのかという問題が生じる。もし距離でやるならば、出庫から入庫までの総走行距離を調査して新しい距離基準を定めるべきである。但し、どの距離で定めても労使協定は存在するので、いろいろなパターンが考えられ、距離基準が混在することになってしまい混乱を招く恐れがある。そういう観点では厚生労働省の改善基準告示を法制化するなど、ちゃんと守らせるようなシステムを構築し、昼間については距離で縛ることなくできるのではないかと思う。こういった観点で見直し、しっかり事業者に守らせるというシステムが必要と考えている。

4. の「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」ということで、あれから1年7ヶ月経過しているが依然として記載のような違反行為がまだある。本当に1年かけて移行する意思があるのか疑問であるが、実態はこの通りである。5～6月の緊急監査においても8割以上が違反している状況が明らかになっているように、ずさんな安全管理の状況が今なお続いている。今後とも更なる運行事業者の努力もそうだが、指導が不十分であった事業者については今まで以上に処分を重くしたり、指導した後の指導についてもしっかり行って頂きたい。

5. の過労運転の撲滅に向けてということについて、この検討会もあるが、現状は過労運転が常態化している。理由は資料に書いてあるとおり、結局、規制緩和が行われ需給調整のバランスが崩れ、本当の目的は経済の活性化を図るためであるが、ふたを開けてみれば、運賃価格競争にだけ走って守るべき安全管理が置き去りにされてしまったもの。企業としては少ない収支の中で一番手

を付けやすい人件費に手を付けざるを得ず、給料が下がった運転者が、従来通りの額をもらうためには当然長時間労働を行うことになる。長時間労働しても必要な額をもらえなくなると、日雇いなどの違法行為を行うといった現状に至っている。こうした問題を解決するため、間接的に関係している課題については後ほどお話しさせていただきたい。

6. について、バス事業のあり方検討会、またその枝葉の検討会として運賃WG、さらに今回の過労運転防止のための検討会など、様々な検討会があり、それぞれの検討会で労働組合側のメンバーは一貫しているが、他のメンバーは各検討会で異なることもあり、これらの複数の検討会のゴールを決めないと、どこで整合性を図るのか不明確であるので、その点をしっかり考えていただきたい。

7. の厳正なる対応ということ、1年後の話であるが、ここに記載の通り、「新高速バス」という旅行業者が大半の業務を下請けのバス会社に頼むということになると今と全然違うので、厳正に対応して頂きたい。

8. のその他については、間接的に全て過労にかかわるものである。先ほどバス協会が話したとおり、制度の中で若干の修正はあったものの、複数の事業者が市場に入ってしまったという状況であり、とりわけ大半が10両以下、さらには車両5両で社員5人というケースもある。現状の参入規制ではそういう点がチェックされていない。過去に何度も違反している事業者にだれが許可をしたのかという点に問題があると思う。参入規制の見直しに当たり、入り口のハードルを上げるのはもちろんだが、一度、入り口を閉めて今ある業界を正常化して活性化を図るべき。(2)の監査体制の強化と処分の厳格化について、現在300名で監査しきれない訳がないので、監査を機能させるために、監査職員のOBを集めて第三者機関として監査のみを行う機関を作るなどやっていただき、無理であれば、デジタコを義務化して完全に電子監査を行うという方法もある。また(3)安全確保について、夜間のツーマンも絡む話であるが規制緩和以降、とりわけツーマンであったものがワンマンになってしまった。もともとガイドは保安要員として安全を守るために乗せていたものだが、これがワンマンになってしまったことによってガイドレス問題が生じた。こうしたことによって、例えば観光バスにしても運転者が一人で人数確認や、狭い道路における安全確認など、1人の負担が増えてしまった。そういった観点から安全を守るためにこういう業務が必要なのだということを旅行業者に考えて頂き、そういう意味で全体的なコストがかかるということを踏まえて発注側も料金を考慮していただき、全体として収益が上がれば、最終的に過労運転防止につながると思う。(4)については、バス協会に入っていないバス事業者、また旅行業界に入っていない旅行業者が悪さをしているということから、行政

としてしっかり指導して頂きたい。また、旅行業界に対する罰則規定がないため、その結果、今回下した処分が、業務停止1ヶ月半という程度というのは問題ではないか。運行側にも引き受け義務がある訳なので発注側にも責任があつて当然である。今後、これに特化した委員会が立ち上げられると聞かが、そうであれば是非早急に立ち上げ、そうでないならば、この委員会の議題として取り上げるべき。

（清水委員からのヒアリング概要）

清水委員：運行管理体制について、運行中は当然、営業所に運行管理者を配置するのは当然のことだと考える。運輸規則において「異常気象等における措置」や「過労防止等」など定められており、実効性を高めるためには運行管理者の体制を整えておくことが必要。しかし、車両数に基づく運行管理者数が定められており、複数選任することを義務化するのであれば、法改正が必要。緊急対策について、実車距離で定めているが、やはり、総走行距離で定めるべき。また3.「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の見直しを引き続き求めたい。具体的には休息期間を勤務終了後10時間以上、連続運転時間を2時間以内ということ。但し、これを改正するにはトラックやタクシーも含まれるので改正には相当な時間を要するので、運輸規則に基づく「運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準」の改正を求める。4.の新高速バスへの移行について、1年間で早期に移行することについては賛成である。但し、受託側となる貸し切るバス事業者の安全確保対策が、乗合バス事業者の水準に到達しているか否かを十分チェックする必要がある。また、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。また、中距離運行についても一定の基準が必要であると考えている。たとえば、昼間帯を中心に、短距離の運行を一日に複数回運行する場合であれば、1日に相当な距離を運行しているという事になる。また、法令を遵守し、法令の厳格化をしていくと、当然安全コストが発生するが、旅行業者、利用者全体に周知徹底すべきであると考えている。また、運賃料金の適正化に関しては貸切バス運賃料金のWGで検討することになっているが、当然安全コストという面も関連するので過労運転防止の検討会のメンバーにおいても意識を同じにして頂きたい。

（佃委員からのヒアリング概要）

佃委員：鎌田委員から合作の資料（資料3）の説明があつたが補足させて頂きたい。2ページ、3ページの写真については、実は自分自身が金曜日に大阪で雨の中実態を見に行つたものであるが、この際、当該バスのドライバーに

対し駐車違反である旨指摘したところ是正しようとしなかったもの。2ページについては、タクシーが車道を走っている中、乗務員が傘を差して渡ってお客さんを誘導するという行為が行われている。この実態について、タクシーのドライバーに聞いたところ、タクシーのドライバーとしても非常に危険だと思っており、タクシーのドライバーからバス運転者に危険である旨告げてもどいてくれない。最も危険な時間帯は9時半過ぎであるが、その時間帯はツアーバスとリムジンが2台並んでその間をタクシーが通るとのことで、これは非常に危険な状態である。これらの点について、バスとしてもモラルをもって頂きたいというタクシードライバーの生の声も伺ってきたので、報告しておきたい。

先ほど来、委員よりご発言いただいたものについてはご発言頂いたとおりであるが、抜けていた観点として、まず飲酒検知について申し上げたい。例えば、乗務員の宿泊地における飲酒検知はどのようにしているのかという方法について問われるべきである。過去に飲酒による事故が発生していたことは認識しているが、まずは事業者自身ひいてはドライバー自身がバスは安全な乗り物であるということについて自覚することが重要である。それを担保するためにはドライバーが安心して出庫できる環境が必要であり、運行管理者の責務、運転者自らの責務を自覚することが重要であると考えます。

過労運転に関してはハード面でもいろいろな対策があるが、我々の会社では1 km、2 km走ったら安全装置のブザーが鳴るとか、中間地点で一番ドライバーが眠くなる地点で運行管理者がブザーをならし、ドライバーがそれに気がついたらブザーを押すということとしており、運行管理者が眠っているか確認ができる装置も付けている。いろいろな安全装置を事業者自身も経費をかけているということについては理解して頂きたい。

また、監査の結果が発表されていたが、監査の内容を今後具体的にどのように確認していくのか行政側に伺いたい。

他方、これまで国土交通省より様々な通達を発出しているが、貸切4500者、乗合含めれば5500者程度の事業者がいるところ、そういった事業者に通達の改正について具体的にどのように知らせるのか、日本バス協会や高速ツアーバス連絡協議会に入っている事業者に対しては周知できるが、それ以外の事業者に対しては具体的にどのように全事業者に対して周知するのか、きちんと考えて頂きたい。

また、今回、貸切の重点監査を実施したが、バス事業全体の安全ということを考えれば、貸切だけではなく乗合事業者の緊急監査もやるべきだと考える。

さらに、バス産業の実態について議論が無かったが、どのバス事業者も休日労働があるという実態について、見ている限りでは4週間の8日の休日の

うちの1日～2日は休日労働が発生している。改善基準では14日に1日の休日を与えなさいと書いてあり、今回の重点監査の処分においてもこの点についても違反している事業者が見受けられたところ、こういったバス産業の実態もあるのだということを理解して頂きたい。また、今回、緊急対策が20日から始まっているが、事業者自身がどういう理解をしているのかという理解度の問題もあり、この点についても9月の検討会の時点でどういう形で夏季輸送期間中の実績をみて判断をするのか、方向性があれば教えて頂きたい。

また、平成5年に労働省時代に労働時間短縮指針というのが発出されており、これは週40時間と週休2日制、年間総労働時間の短縮を行うべきであるという内容だが、当時、日本バス協会や事業者団体から4名、座長に大学の先生が入った検討会が設置され、2000時間を切る労働時間にしていこうという方針が出ている。その時代は平均約2300時間の労働時間であったが、今も何ら変わっていないという事実についてどのように受け止めて厚生労働省として労働環境を良くしていくのか。そうしないと働く側の賃金・労働条件も向上していかない、安全に投資できない、事業者にも利益が出ないため、指針をどう具体化していくのかが重要である。

最後に、過日の局長の発言の中でいくつかの検討会を7月、8月中に立ち上げると言っていたが、これも含めていつの時点でどうやって最終的に来年の3月の段階でのバス事業全体にかかわる問題のあり方について考えればご教示頂きたい。

小田委員：ヒアリング資料3の3番目について、多客期における緊急対策のとして夜間運行については基本400kmとなっている。新高速への以降後の基準については夜間運行においては距離を問わず2人乗務の義務付けが望ましいという趣旨かと思うが、1人よりは2人乗務のほうが望ましいということについて否定するわけではないものの、今回の関越道の事故については、28項目の違反が認められたところ、これらが守られているべきものが守られていなかったということが根底にある。守っていたら今回の事故が防げたのかどうかについて、私は防げたと思っている。そういう立場に立つと、670kmの指針、あるいは1日9時間の基準が直接の原因になっていたかという私は否定的である。一般論として、高速乗合バスは半年前から路線の開設を準備し、道路を点検し道路管理者の意見を聞き、3ヶ月間の国土交通省の審査期間を経て、認可になるというものである。もちろん、この間に法律上の義務だけでなく労働組合と安全性の見地からそれを上回る内容の議論を経て運行を実施しているものである。この現状を踏まえると、距離を問わ

ず2人乗務が望ましいというのは現実問題として理解しにくいもの。今回は高速ツアーバス連絡協議会で自主的に450kmという基準を呈示し、また、その他の要因も踏まえて国土交通省において400kmないしは500kmという基準を定めたものである。いずれも貸切バス事業者が実施する高速ツアーバスの基準であり、乗合バスは安全運行については格段にコストをかけているので、即座にすべて2人乗務にすべきという話にはならない。

磯村議員：利用者の立場からすると安全の最低基準は適正な料金の範囲内で実施しているものと理解しており、それ以上のプラスアルファの快適性だとか安全性が料金との比較の上で選定されるもの。既に料金の値上げが言われているが、当然コストには安全の最低基準が含まれるものであって、それ以上のものについて料金との選択制となるのが望ましいと考える。

清水委員：本日ヒアリングで申し上げた通り、4月の事故以前から安全に関する基準は縷々あったが、それに係る費用が捻出できないダンピングが起こっているのが現状。また、一定の利益を出すために運転者に荷重に負担がかかっているという現状があるとともに、前提として、今の料金が大幅に下げられていることから、決めている基準を守られないというのが現状である。例えば、400kmの基準や運行管理者を必ず1名置くということについて決まると、また別途コストがかかってくるので、現状大変厳しいということについてはご理解いただきたい。

小島委員：お話をうかがっている中でハードの面での対策と運行管理面のソフト面の対策の2つ出ているが、それに加えて参入規制等の政策面の規制の3つが大きな安全対策の骨子であると感じた。

特にハード・ソフト面について、実際にこれらを導入することになると、企業の経営者の判断になるので、経営者の安全に対するマネジメントが重要になる。バス協会及び高速ツアーバス協議会からのお話があったが、全ての事業者が各協会に入っているわけではないので、運行管理者に対する指導をどのように行うかということも重要になってくる。そういう意味で、自動車事故対策機構（NASVA）では、運行管理者に対する指導講習を行っており、これは全ての運行管理者が2年に一度受講することが義務付けられているので、その中でもこういった問題を取り上げ、運行管理者への意識を高めてまいりたい。

中田局長：これまでのヒアリングの中でご指摘いただいた、参入規制の在り方や運行管理制度についての検討について説明させていただきたい。これらの

議論については昨年度3月まで開催していたあり方検討会において取りまとめられたところ、今回のツアーバス事故を踏まえて、あり方検討会の後継組織を8月中に委員を選定してその立ち上げをしたいと考えており、そもそも論についてはあり方検討会の後継組織で検討したいと考えている。

また処分の在り方等については、別途専門家の先生を加えた監査についての検討会を立ち上げそちらで議論を行うこととし、バス事業全般にかかわる問題についてはあり方検討会で議論させていただくこととしたい。

この過労防止検討会においては、先ほど申し上げた緊急対策としてとりあえずの暫定基準に関する評価も踏まえた議論に絞っていききたいと考えている。

小田委員：乗合バスが2つにわかれており、一部が新高速バスに移行と書かれているが、単に高速ツアーバスの一部が新高速に移行するという意味か。

中田局長：流れとしては高速ツアーバスが新高速バスに移行し、管理の受委託を活用した新高速乗合バスがスタートすることとなるが、そういう制度を活用しない従来の高速バスがあるので、これらについて新高速乗合と同じ規制にするのか、従来の経緯を踏まえて違う基準にするのかという議論があると思う。

小田委員：新高速乗合バスの骨格が従来の高速乗合バスの基準として適用されるという理解しているが、乗合バスの努力を正しく理解していない可能性が多分にあるのではないかと思う。表面的な項目のみ説明するのでは大きな不安を感じる。旅行業者に高速の乗合バスに移るといったことは何が起こるかということを知っていただく必要があり、例えば、利用客がなくなるとも通年で運行を行う必要があるのだということを知っていないのではないかと思う。

中田局長：新高速バスは、当然、乗合の許可を得ていただくこととなる。制度について正しく理解していただくという点については、今回の事故を受け、通達については地方運輸局を通じて通達を全事業者に発出することとしており、今後、一本化に際しても同様に対応していきたい。

以上