

高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会

第6回

日時：平成24年11月20日（火） 15:00～17:00

場所：国土交通省（合同庁舎3号館）10階 共用会議室A

議事次第

1. 夜間の貸切バスの交替運転者の配置基準について
2. 夜間の高速乗合バスの交替運転者の配置基準について
3. 緊急対策の実施状況について

<配布資料（案）>

資料 1 第5回検討会の議事概要

資料 2-1 貸切バスの夜間・長距離運行に係る交替運転者の配置基準のパブコメの内容

資料 2-2 「「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）」に関するパブリックコメントの募集について（パブコメ本体資料）

資料 2-3 パブリックコメントにおいて頂いた御意見

資料 3 夜間・長距離運行する貸切バスにおける交替運転者の配置基準（案）について

資料 4 高速乗合バスの夜間・長距離運行に係る交替運転者の配置基準の内容

参考資料 第5回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宿題事項について（回答）

平成24年11月20日

第5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11月5日（月）10:00～12:00

2. 場 所

国土交通省（合同庁舎3号館）10階 共用会議室A

3. 出席者

<委員>（敬称略。順不同）

酒井一博、高橋正也、磯村浩子、大聖泰弘、小島公平、鎌田耕一、中條武志
小田征一、富田浩安、村瀬茂高、興津泰則、若井 茂
鎌田佳伸、清水昭男、佃 栄一、杉山豊治

<オブザーバー>

国土交通省自動車局 武藤局長、清谷次長、坂官房審議官、若林官房審議官
大臣官房 露木運輸安全監理官
観光庁 寺田觀光産業課長
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 山越審議官

4. 主な議題

- (1) 今後の検討項目／スケジュール
- (2) 緊急対策の実施状況について
- (3) 夜間の高速ツアーバス以外の交替運転者の配置基準等について

5. 議事概要

冒頭、武藤自動車局長より挨拶があった。

《議題1について》

上記の議題4.(1)について、事務局より説明の後、事務局案が了承された。

上記の議題4.(2)、4.(3)について、事務局及び高速ツアーバス連絡協議会村瀬委員より説明後、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。

(村瀬委員からの報告概要)

村瀬委員：高速ツアーバス協議会のアンケート結果を説明させていただきたい。

アンケートの対象は本協会会員の企画実施会社及び運行会社の約70社、うち回収48社ということで、それぞれ企画実施会社、販売会社、運行会社の方から回収した。最初に緊急対策の有効性に関する質問をしており、2頁目のグラフにある左側の項目について、有効に機能しているものを、数字の大きい順番に4、3、2、1の4点評価で点数をつけ、その平均を記載している。これによると、運行会社の事業者リスト、それからSAにおける体調管理が平均的に高い点数となっており、全般的にも安全に有効に機能したというような結果になっている。第2に、400kmを超えてのワンマン運行を行ったかという設問について、特別な安全措置を講じ、夜間運行において実車距離が400kmを超えて450km未満をワンマンで運行していた事業者は2社であり、ワンマンの特別な措置を講じて行った。それ以外の事業者はツーマンで運行していたとなっている。この2社に関して必須項目がそれぞれ有効に機能したかという質問をしたところ、それぞれに有効に機能したことのこと。会社数は2社であるが、全体の運行シェアを見ると、この2社で高速ツアーバスの40%を超えている数字になっている。続いて、5ページの、400km超えのワンマン運行と選択項目の有効度に関する「選択項目はどれを選択しましたか」という設問について説明させて頂く。選択項目のうち、安全運行協議会については、全社がそれぞれの運行会社が調査活動を行うということから、有効に機能していると認識。なお、選択しなかった項目の理由としては、安全への寄与が小さい、時間的に困難、コストがかかる、といった3つの選択肢のうち、時間的に困難という回答が多く、できるものを積極的に導入していくと伺える。6ページの交替運転者の配置状況に関するアンケートについては、7社がワンマンからツーマンへと配置基準を変更し、2社が特別な安全措置を講じてワンマン運行を行ったという結果になっている。およそ3割が運行基準を変更しているが、変更した理由として右側の表にある通り、「実車距離が400kmを超えているから」が3社、「実車距離と乗務時間10時間ともに超えているから」が2社ということで、一部の会社のは正に繋がったと考えられる。続いて7ページの交替運転者配置基準の400kmの妥当性については、20社が妥当、6社が長すぎるというような回答であった。右側の200kmの会社については質問の趣旨を理解していなかったとのことだが、その他は300kmが1社、350kmが3社と回答している。総じて、大方の会社については妥当ではないかというような数字をいただいている。8ページでは、必須項目、「選択項目を実施するうえでの混乱があったか」という質問だが、今回緊急事態ということで、

短期で導入したということもあり、徹底を図るべき時間と十分な説明の時間がないなかでの実施であったため、「車体表示の方法」や「乗務時間の定義」など、協議会にも多数の問い合わせがあった。時間がない中で、対応していったということで、致し方なかった部分もあるが、今後、こういった混乱が内容に努めたい。9ページの運行管理者に確認することなくSA等で休憩をとれると明文化したことについて、実際にそのような事例が発生したかについて、1件が2社、それから2件が1社、6件が1社ということで、数的にはものすごく多いわけではないが、実際こういう事象があったところを考えると、明文化したことは非常に乗務員にとっての安心度、安全に関して有効になったと考えている。

最後に今回このアンケートをまとめた結果の総括として、高速ツアーバスが路線バスのように運行技術というのがしっかりと決められていなくて、貸切バスの距離を1つの目安としてワンマン／ツーマンを決めていることは非常に有効であったと考えられる。また、運行管理体制に関する施策が有効であるといった結果が今回でたものと考えている。

大聖委員：アンケートのうち、未回答のところが結構多いような気がする。アンケートと取る場合、回答率が問題で、未回答者が潜在的にどういふ考えを持っているかを検討することも大事なのではないか。緊急の回答で間に合わなかったとか、そのようなアンケートを軽く考えているというような理由だとすると問題なのではないかと思う。そういう未回答者の中に潜在的に事故を起こすような属性を持っていることがあるかもしれない、ご指摘させていただいた。

村瀬委員：仰るとおり。まず中堅、大手と言われているところに関しては、今回のアンケートに近いご回答をいただいている。どちらかというと、特に運行の頻度が高くないもの、これに関しての回収が今回でききてないというのが、全体感としてある。ただ、ご指摘の通り、そういう会社に、問題点がある場合が多いということもあると思うので、今回のアンケートについては、全体感としての数値を見ていただき、ご指摘の点については、慎重に考えるべきと考える。また、出来る限りすべての回収処置を進めようと思っているが、時間が足らず、大変申し訳ないと思っている。

佃委員：1点確認したく、5ページで必須項目、選択項目について、時間的に困難であったという回答がされている。それは私どもの立場からわからない事もないが、それ以降これに対して具体的に必須項目なり、それ以外の選択

項目も含めて推進をしているのか、ということをまず1点お聞きしたい。それから事務局に確認したいのだが、別紙1から2の中で、別紙2の一斉点検の結果概要というのがあるが、この中で各運輸局の中でこれだけの違反なり、指導したものがあったが、これ以前の6月の緊急監査で80%を超える事業者に違反行為があった。その結果を含めてきちんと改善をされていたのか、実態としてわかれれば教えていただきたい。

村瀬委員：まず必須項目に関しては、協議会でも以前にご紹介させていただいたが、毎週実地調査を行い、必須項目について確認をしている。それから選択項目に関しては、協議会では特に1つでも増やすようという指導はできないので、今後検討したい。現状でいうと必須項目に関しては、協議会としても実施調査を行い、できていない場合はその都度事業者に報告する、若しくは販売部会の方にも通報するということをやっている。必須項目以外に関しては、今のところ協議会としては推進できていないという状態なので検討したい。

事務局：別紙2として一斉点検の結果を示しているが、これは発着地において車両を見たものなので、これをもって6月に実施した重点監査の事業者はどうであったかのチェックはしていない。6月の重点監査の結果については引き続き別途フォローをしていきたい。

酒井座長：佃委員からご指摘のあったような、実際に緊急重点監査の時に80%程度違反のものが、着実にいい方向に事業者の方で改善されているかどうかという情報があるか。

事務局：一斉点検の中においては悪質なものは見受けられなかったということは言えるが、80%の事業者の違反について一斉点検によってフォローできているわけではない。

事務局：緊急監査の結果、非常に問題があったという事業者については、ツアーバス事業者から外れている。そういう事業者はツアーバスを運行しては困ると指導してきたところ。それ以外の中で問題点を指摘した事業者のうち、自らツアーバスを辞めた事業者が多数いる。重点監査の結果は公表しているので、現在残っているツアーバス事業者は、ある程度問題のない事業者が残っていると考えている。ただ、これも調査中という形で残っている問題であり、これについては改善基準告示等の違反があるのでないかということで、

引き続き調査しているところ。最終的にすべて明らかになっているわけではないが、重点監査の結果については、安全を確保するという形で、引き続き調査をして公表して参りたい。

中條委員：資料2-1の別紙2について、こういう結果がでてきたのは非常に良いことだと思う。ただ、これは指導項目の内容で分類したものなので、ルール自体をその会社が設けていたのか設けていなかったのかがわからない。両者で随分意味が違うので検討して頂きたい。また、ルールを設けていたという時に、それが守られていなかった理由が、教育不足なのか、それともうっかり間違えましたのか、それとも意図的にやらなかつたのか、そういう分類をしていただくと問題の本質が見え、今後の検討につながるのではないか。

事務局：今後の一斉点検を実施するときに、今いただいたご意見を踏まえてやっていきたい。

磯村委員：表示に関する違反件数が多いが、8月の調査で関東や東北のかなり大きなところが、表示のガイドラインが不十分であったとなっている。車内表示について、説明の中では夜間であったので見えなかつたということがあつたが、車内放送にあっては94%の方が認識しており、効果があると考えられる。車内表示は、7割の事業者が見ていなかつたとのことなので、これをどのように改善したらいいか、改善点を伺いたい。

事務局：今度また冬の多客期に向けて、夜間の貸切バスの緊急対策を実施するが、その時までに、アンケート結果を踏まえて考えていきたい。ただ、車内放送はアンケートでは非常に評判が良かったが、複数の乗車場所で乗車させる運行では、利用者が既に寝ている場合もあるので、運行形態に応じ、どちらかを実施するのではないかと考えている。また車内表示については、見づらかったというご意見を多くいただいているので、表示方法について考えていきたい。

村瀬委員：バスを長時間止めておくわけにはいかず、乗車したらすぐ出発する必要があり、表示が見えやすくなるよう努力はしているものの、こういう結果になってしまっていると思う。逆に車内放送が今回有効であるということが非常によくわかつてきたので、こちらの強化をしっかりするのも重要であると思っている。車内表示の検討をすすめていくと同時に、車内放送の充実と併せて進めていきたい。

鎌田委員（東洋大学）：資料2-1の別紙1について、自己チェックの集計概要で必須項目の休息時間を平均で11時間以上確保している事業者数、あるいは連續運転時間2時間毎に平均で20分以上の休憩を取得している事業者数の自己チェックの集計結果がでているが、おそらく事業者の自己申告という形で集計されたと思う。その際に各事業者がどのような形でチェックをしているのか、今後チェックされる場合に聞いたらよろしいのではないか。聞いている場合には教えてほしい。例えば休息期間は平均11時間確保している事は、普通の労働基準の発想では就業規則で決めているが、就業規則で決めているとは思えない。私の誤解かもしれないが、おそらく各運転者の労働時間、就業時間の会社内の記録に基づいてチェックしているように思える。あるいは別の方法をとっているのか、各事業者の中でのチェックの仕方を教えていただきたい。

事務局：連續運転時間、休息期間に関しては、乗務時間等の基準の中で一定の基準が設定されており、各会社において、運行管理者が運転者の休息期間等チェックすることになっている。この休息期間11時間は、乗務時間等の基準で定められている拘束時間13時間の反対としての休息期間11時間にあたる。今回は、これらの乗務時間等の基準で定められた拘束時間、もしくは休息時間を確保している事業者数を把握するという意味も含めて質問しており、各事業者の運行管理者が確認し、それに基づき申告していると思われる。

鎌田委員（東洋大学）：各人について行っているのか。

事務局：運行管理者が乗務記録等を見て、各項目についてチェックしている。

鎌田委員（交通労連）：資料の2-1のこれまでの実施状況ということで、様々な措置があるが、早いもので6月当初から実施しているものもあるが、これをもって、これだけ改善しましたとはとても捉えられない。例えば⑤の通報窓口について、43件の通報、特に駐車禁止場所での乗降の通報内容を具体的に教えて欲しい。先月金沢駅の周辺でツアーバスの実態調査をしたが、駐停車禁止の場所はもちろん当たり前のようにになっている上、他社の停留所をそのバス会社が使っていない時間帯に、許可もなくそこで乗降している。また、夜間ツーマンが義務付けられたといっても、交替運転者はいたが、荷物を入れるトランクルームで寝ているという状況である。今回の報告をもって改善しているといわれても、我々としては全然変わっていないじゃないかと

思わざるを得ない。いろいろしているのは十分わかっている、これだけの監査をしたのも十分わかっているが現実はなにも変わっていない。先ほど事務局がおっしゃったように、やらないところは確かに撤退していく。ただ、ほんの僅かだと思う。やらないから出て行くのは当たり前である。そもそもやってはいけない事業者を市場に参入させていたわけだから、出て行って当たり前である。安全を守らないところは撤退して当然のことだと思う。ただ今ある事業者にどうやって守らせるかが行政の仕事だと思っている。それから先ほどのガイドラインの表示も、アンケートだけではすべて判断できないが、見づらかった、わからなかつたと回答を見ると、ガイドライン自体の周知徹底がされていないということ。利用者がわかっていれば探すはず、探さないということは関心がない、関心がないということは周知徹底がされてない。それからアナウンスが非常に有効だとあるが、ほとんどの今の若い人们はヘッドホンで耳を塞いでいる。音楽を聴いて乗っているので、本当に車内放送が全部聞こえているかということを言われると問題あるのではないか。最後に①の緊急講習を実施済みとあるが、具体的な実施内容、時間などをわかる範囲で教えていただきたい。それから②-2の自己チェックについて、これは何とでも書きようがあるのではないか。安全運行協議会に199社が参加したことになっているが、参加することは誰でもできるので、参加した後にどのようなことをするか答えられる範囲で回答いただきたい。

事務局：まず緊急講習については、事業者に集まつていただいて、夏の緊急対策の中身について説明をさせていただいたもので、1回の講習で2時間程説明しました。駐車禁止場所はご指摘のとおり、引き続き問題があるということですので、指導していかなければならぬと認識している。車内表示の徹底に関しては我々としても利用者に、ツアーバス利用にあたつてのガイドラインを作成してプレス発表し、ホームページに掲載して周知を図つたところ、まだまだ不十分というご指摘かと思うので、今後の対応を考えていきたい。協議会に関しては、ツアーバスを企画している旅行業者が、運行を委託している貸切バス事業者に対して、指導を行つてゐるものであり、チェックシートを作成してこれに沿つて実施しているもの。

鎌田委員（交通労連）：⑤の通報窓口について、事実関係を確認というのはこれから実施されるのか。

事務局：通報の中身によりますが、基準違反というのは、今回緊急対策に定めた交替運転者の配置の関係でございますけれども、それにつきましては基準

違反に係ると思われるものが1件あって、それについてフォローアップをさせていただいた。

鎌田委員（交通労連）：この間実施したのは石川運輸支局だが、支局から何か報告があがってきてているのか、結局何も変わっていなかった。区域外営業があり、駐停車禁止場所があり、通報窓口も利用者は区域外はわからない。ナンバープレートを見て乗る人は多分あまりいないと思うので、できればそういうことも利用者にわかるようにしていただきたい。神奈川から乗るのに、埼玉のナンバーで東京に降ろされてもわからない。区域外営業も何件かあった。たまたま石川運輸支局は実施したけれども、全部実施したら多分もっとでてくると思うので、これでよしとはならないと思うが、実際にまだ法の裏をかく事業者が沢山いるので、是非排除いただきたい。

事務局：通報窓口の方に寄せられた案件については、全部まとめて集計して後日資料を作るのではなくて、通報がきたタイミングで、その都度その都度本省から運輸局に、運輸局から支局へという形で対応しているが、今鎌田委員からご指摘いただいた件については、きっちりフォローしたいと思いますのでよろしくお願いします。

鎌田委員（交通労連）：私が通報したのでよろしくお願いしたい。

事務局：通報の関係も含め、あるいはまた実態のご指摘があったけれども、引き続き監査は続けており、この過労防止検討会での検討結果、あるいは今こちらにお越しいただいている委員の皆様方にも別途ご協力いただいているバスのあり方検討会等における対策を通じて、ご指摘に対応してまいりたい。

高橋委員：今回の緊急対策の効果検証ということで、大きな事故とか小さな事故の件数という観点から、評価することはしているか。

事務局：今のご指摘は、夏の間の事故の件数の増減についてかと思うが、もともと高速道路での事故は何件も起きているものではないため、今回の対策によって件数がどういうふうに減ったか統計的にお示しするのは難しいと思う。

酒井座長：研究者はこういったものの対策を打ったときに、その効果が何をもって検証できるかというご指摘だと思うが、もし件数で駄目だったらば、これを検証する立場から、みなさんおっしゃったような実態を調べていただき

て、その結果で現実に変わった事を、どういう指標をもって見ればいいか、お考えがあれば教えていただきたい。

事務局：様々な交通事故は発生しておりますが、非常に大きな人身事故は発生していないということで、そうした意味では一定の成果が得られているということだと思う。本検討会も含め、様々な形でバスの対策については検討を行っているところ、この対策の効果については引き続き検証して参りたい。この検討会では非常に重要な交替運転者の配置について基準を決めていただいたので、こちらの検証について努めて参りたい。また、この点についてご示唆があれば、それを踏まえながら検討していただきたい。

《議題3について》

上記の議題4.(3)について、事務局より説明後、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。

富田委員：ツアーバスと貸切バスの違いが書いており、確かにそういうこともあるのかなと思うが、500km 運行するために 1 時間の仮眠を確保するのは結構大変なのではないか。適切な仮眠状態とは、仮眠施設等は一体どういう場所を指すのか。バスの中で仮眠している人が結構いると思うが、それは認められないのか等を聞きたい。ツアーバスと違った特色が書いてあり、ダイヤにとらわれない等があるが、そういう意味からすると、比較的貸切バスは自由であると思う。自由であるなかで、そこまで規制をすると少しきついかと思うのだが、その辺の考え方を伺いたい。また、ツアーバスと違って、乗務時間等が不適切という話もあるが、むしろ同じようにして頂いてもいいと思う。その辺はどうか伺いたい。

清水委員：今、富田委員がおっしゃられたように、私も適切な仮眠施設というものをどう定義するのか質問しようと思っていた。先程も話があったように、トランクルームで腰を延ばして、足も延ばして寝る例があるように、施設としてそういうことが出来るとは思っている。11 時間以上の休息期間や連続運転時間の関係については、私鉄総連としても、この会議の中で以前から要望しているところである。一方で、実は先週沖縄に行って來たが、大変な修学旅行の生徒があり、とんでもない繁忙期になっていた。言っていることが矛盾して申し訳ないが、この前後で 11 時間以上を確保することに対応できるのかなと思った。その 2 点について、考え方を教えて頂きたい。

佃委員：一つは、富田委員と同じで、仮眠施設の定義を教えて欲しい。

説明の中の、※2の「実車距離」の部分で、旅行業者又は会員制高速バスの運営主体が設定した起点から終点までの距離とあるが、会員制高速バスというのは、何を指して、会員制高速バスという表現をしているのか。従来、高速ツアーバスと会員制バスというのがあって、これを定義したという経緯があるが、この表現でいう会員制高速バスはどういう内容があるのかというのが1点。

それから、裏ページの実効性を確保するための措置についての②のSA等での体調報告に関し、現実の運行管理の問題について、まだ深夜帯の運行管理がされていない事業者が、貸切バス事業者4000数社から4500社いるなかで、ほぼ6、7割の事業者で夜間の運行管理者がいないという事実がある。今もう一つの検討会の中で監査の問題を含めて、運行管理制度のあり方について議論している。私どもがずっと求めてきたのは、夜間の運行管理体制について、自らの事業所のバスが運行している間は運行管理者を常駐すべきだということである。この部分は、そのことがきちんと出来ることを前提としているなかでの考え方なのかどうかということをはっきりして欲しい。

また実車距離と乗務距離の問題だが、高速ツアーバスについては、実車距離はお客様が乗ったところから目的地までの距離で400km、あるいは必須項目を満たすことで500kmとしてきたわけだが、通常の貸切バスの場合における乗務距離は、同じ県内であってもお客様を迎えて行く送迎距離が非常に長いということが沢山ある。それを含めた場合、500kmを超えてもいいのかということが当然考えられる。そこは、私どものように実際に乗務をしてハンドルを握る立場から言えば、少なくともハンドルを持って、つまり営業所を出て終業するまでの距離というものをここで明らかにしておかないと、今後議論になってくると思う。ツアーバスはそのまま新高速に移行し、貸切の今後の乗務基準になるので、過重労働にならないようにきちんと決定して頂きたいと思っている。蛇足になるが、11月1日に大阪に大学の教授が来て、私どもが付き添ったのだが、豊中のある貸切事業者が、公然と、実は今から回送で福井まで行き、そこからお客様を乗せて福島まで行くという。当然2人業務であるが、そういう営業を公然とやっているのである。当然、その時にそれは違反であると伝えたが、そういう商売をしないとやっていけないと、そこの専務は公然と言ったのである。そこから福井まで回送で行って、そして郡山から福島まで行くというルートである。当然、旅行業者がそういうルートを指示しているのであり、ただ単にそこの事業者だけの問題ではなく、旅行業者を含めて、そういうことを指示して、業務をやらせているという事実がある。そのことをしっかり知っておく必要があり、まずは原理原則をしっかり整理をして、そのなかで運用はあるべきであると思っている。乗務距離のあり方を含め、もう少

し精査すべきであり、パブコメをやった後、12月1日からこの内容で行くようであるが、それはとんでもないと思っている。多少遅れてでもいいので、もっと議論をして内容をつめてから、将来の貸切バスの安全運行のあり方、過労運転防止はこういうことだということを決めていかないと駄目だということを意見として申し上げたいと思う。

富田委員：今おっしゃったことを含め、これは大きな問題だと思っている。資料3-2の5ページ問3に貸切バスはどのようなものか書いてあり、「一般道の走行距離が長くなることや低速で走行が必要な山道や雪道を通過することがあり、実車距離が短くても乗務時間が長くなる場合がある」と記載されているが、夜行運行のことを考えると、おそらく、例えば関西からディズニーランドへ向かう運行等がかなり多いと思う。これは全て高速道路である。ツアーバスと何が違うかというと、ツアーバスと違った基準を入れているが、実体を見ると、スキーにしても、高速道路網が発達しているため、ほとんど近くまで高速道路で行っている。東京から蔵王まで一般道でずっと走行する等という想定はまるでない。夜行運行に一般道を走行するものがどのくらいあるのか、貸切バスの実体をもう少し知って頂きたい。夜行の貸切バスは高速道路を利用しているものがほとんどだと思う。私も調べようと思うが、その辺をよく踏まえて頂いて、高速道路を使った夜行がかなり多いとすると、貸切バスはどうして1時間休憩を課せられなければいけないのか等、色々あると思う。今やっている仕事でも、そういうことで事故が起きていることはない。20分、30分等の休憩の頻度を多くすれば、1時間まとめて取らなくても、仮眠は十分取れるのではないかという気はしている。これは運転者にも確認してみようと思う。

事務局：資料4-2を見て頂きたい。高速ツアーバスと貸切バスについて、高速ツアーバスと書いているところが夏の緊急対策で決定したものであり、それに対して、今回貸切バスを加えたもの。便宜上ランクを分けているが、Bランクのものに関して、1時間以上休憩を取ったという場合には、500kmまでの運行を認めるというもの。また、高速ツアーバスで全く同じ運行を行っている場合についても500kmまでの運行を認めている。そのため、今回、貸切バスの基準を設定するに当たって、高速ツアーバスで決めた基準の上乗せをするというものではないということをご理解頂きたい。

それから、11時間の休息期間について、乗務時間等の基準のなかでは、最短8時間まで短縮することができるとなっており、夜間400km以下のところについては、この乗務時間等の基準の徹底をして頂ければいいと考えている。

ただ、400kmを超える運行に関しては、高速ツアーバス等の基準のなかでも、運行前の休息時間 11 時間を特別の安全対策の中で求めたのであり、それと同様のものを貸切バスの 1 時間の休憩を取った場合においても、設定するべきということで提案させて頂いているものである。

仮眠施設については、基本的には足を伸ばして休める場所というのを考えている。観光地では運転者の休憩する場所があると聞いているので、観光バスの場合には、そういったところでちゃんと足を伸ばして仮眠を取って頂ければと思っている。車内の運転席で休むというのは、ここでいう仮眠には該当しないと考えている。その辺は基準を設定する際に、もう少し分かり易いように入れてきたいと思っている。

また、実車距離で決めるのはどうかという意見が出ていたが、実車距離の方が利用者や運行を委託する旅行会社にとって分かり易いという観点から、高速ツアーバスの場合は、実車距離で定めた。今回、貸切バスで設定するに当たっても、運行形態によって、その考え方を変えていくのは如何なものかというのがあり、400km、500km という実車距離というところで同じように設定させて頂くのがいいのではないかということで、今回提案させて頂いているものである。実車距離以外の走行が長いのではないかというところに関しては、区域外営業というものは別の問題として捉えていかなければならないと思う。ただ、実車距離の適用の部分であるが、資料3-1に実車距離を「利用者の乗車の有無に関わらず、利用者が乗車可能な区間として、旅行業者等が設定した起点から終点までの距離」と定義している。実際に利用者が乗っていないが、営業区域内のところを発地として運行した場合にはそこから実車距離としてカウントするようお願いしたい。そもそも区域外の運行については長くなるという問題があるので、そこは営業区域の遵守の徹底を別途やっていかないといけないと考えている。

酒井座長：実効性確保のところで、サービスエリアの体調報告の件で、運行管理者が常駐しないと出来ないと思うが、その点はどうお考えか。

事務局：24 時間の常駐に関しては、前回もご指摘頂いているところであります。新高速乗合バスの管理の受委託については、委託側の方に 24 時間の常駐を義務付けた上で、管理の受委託を認めているような制度を組んでいるところであります。貸切バスについて、24 時間の常駐を義務付けるのかどうかについては議論があるところかと思うが、高速ツアーバス等のように常時、夜間運行をする事業者でないことから、今回の提案としては、24 時間の常駐を求めることはしていない。

佃委員：新高速ツアーバスへの移行の際の委託側、受託側の管理の問題であるが、委託側も受託側も運行管理者を配置するという話になっていると思う。先程は委託する側だけ運行管理者を配置しているという話があつたが、それは間違いだと思っており、そこはきちんと理解してもらわないといけない。我々の過去の緊急対策を含めて、あり方検討会の結果として出てきているのは、貸切事業者に対して受委託が出来るが、そこの貸切事業者に対しては当然委託を受けていても、自分のところのバスが走っているわけなので、そこは運行管理者の配置をするべきとなっている。今の話だと、それは要らぬと解釈できるので、それは違うと思う。

事務局：運行中は受託側の運行管理者が 24 時間連絡を取れる体制になければならないと課しており、受託側に対しても、事務所に常駐まで求めてはいなが、24 時間連絡が取れる体制を求めているところである。

佃委員：今、監査の検討会で議論しているが、ただ、まだその結論は出ていない。自らの事業用自動車が運行する場合は、きちんと運行管理者を配置するという方向性が監査のあり方について、検討会の中で議論されていて、その方向性が出ようとしている。中間取りまとめの中でも、それは出てきている。そのときに今のような曖昧なあり方は違うと思う。自らの事業用自動車が運行する場合は、運行管理者を配置すべきであって、それは原理原則である。

事務局：運行管理の問題は、委託もしっかりと運行管理をやって頂くというのは前提になっており、その前提があった上で運行管理者の方に連絡するということになっている。実際に運行管理者が 24 時間常駐する、あるいは連絡体制を取る等の運行管理のあり方については、バスのあり方検討会の中で検討していくことになっており、運行管理者をどのように配置するかについても今後検討していくが、運行管理がしっかりととなされなければならないというのは先程のご指摘の通りである。

また、距離の問題についてだが、夏の緊急対策の際には乗務時間 10 時間の設定があったが、今回は外れるということでご心配して頂いていると認識をしているところであるが、その点については、先程も説明させて頂いた通り、運行形態について、これまでの高速ツアーバス等の基準に適合した形で 500km まで運行して頂くのはいいとして、今回は今までのものに加えて、途中 1 時間以上休憩する場合としている。そうすると、10 時間というところは超えているということになる。基本的には時間のキャップというのは外

れてしまうが、実質的には逆にそこの部分が休憩時間としてカバーされるのでご安心して頂けるのではないかということで今回ご提案させて頂いている。そういう意味で、乗務時間 10 時間を敢えてここに課した方がいいのではないかということだが、そうしてしまうと貸切バス事業者により厳しくなるのではないかということで、課していない。休憩場所についても、休憩できる場合にはこういう要件を追加して構わないとしているのであり、その部分については、柔軟にさせて頂いたという風にご理解頂ければ有り難いと思う。

事務局：会員制高速バスの定義については、解釈運用通達において、規程があり、「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一点間の移動サービスのために運行される貸切バス」を言うとしている。この定義を引用していきたいと思っている。

佃委員：一定期間とは何を指すのか。

事務局：特に定めはなく、会社によって 1 ヶ月や 1 年というのもあると聞いています。

富田委員：資料の 4-2 について、高速ツアーバスで、特別な安全措置の基準を満たした場合は 500km までいいということか。そうすると、貸切バスもツアーバスでもそこの部分は一緒という考え方でいいのか。それで、400km 以下の場合には前後の休憩時間 11 時間等の問題は一切関係ないということであるのか。もしそうであれば、上の方にツアーバスと同じ措置ということが書いてあり、但し、こういうことをやれば、ツアーバスの条件満たすことなく出来るということでいいか。

事務局：その通り。

鎌田委員（交通労連）：資料の 4-2 についてだが、貸切バスや、高速ツアーバス、高速乗合バスは今後もやることだが、高速ツアーバスについては、4 月までの移行期間以降は高速乗合になるということでいいが、貸切バスについては、距離で夜間計上することに異論はないが、例えば改善基準告示に上乗せする措置ということで、連続運転時間概ね 2 時間と休憩時間 11 時間以上という二つのキーワードがあるが、これを決めた場合に、現行ある改善基準告示を見直すのか、国土交通省における道路運送法上の運輸規則において、こういうしばりをかけるのか、厚労省と国交省の双方から見解を伺いたい。

鎌田委員（東洋大学）：言葉の問題であるが、休息時間についてのルールを確認したい。今、ご提案の貸切バスについては、運行直前及び運行直後の休息が11時間以上ということだが、以前議論した高速バスの夜間運行については、参考資料の1に出てきているが、運行直前の休息時間が11時間以上であり、運行直後はないが、これでいいのか。

興津委員：私どもはあくまでも安心、安全が重要であることから、今後議論される中で、決められることは旅行業界として遵守したいと思っている。但し、実走行距離等の議論の際は、どうか慎重に議論頂いて、消費者目線で見たときに何が安全で何が一番利用者に分かりやすい事なのかを十分に検討した上で、提案して欲しい。

清水委員：この場合で、400km、500km ということだが、今ある 670km 指針、先程からずっと距離の関係で佃委員も質問しておりますが、少しシミュレーションをして頂いたら有り難いと思う。例えば、能登半島や愛知県の渥美半島の端っこの方のお客さんを回送で迎えに行くという例が 670km であれば、高速道路で走れる距離は非常に制限されており、地理条件によって不公平があるという話も前にさせてもらったと思うが、これでいくと現行の 670km 指針を超える例が有り得るのか後日でいいので教えて頂きたい。

事務局：改善基準告示との関係であるが、資料4-2で説明した通り、ベースには乗務時間等の基準、つまり改善基準告示と同等のものがあり、それを設定しているところである。また 400km 超えのものについては、ここに提案しているような様々な上乗せを設定している。国土交通省としては、この乗務時間等の基準は、省令で定めており、400km を超えるものの上乗せとして設定させて頂きたいと思う。厚労省の改善基準告示は運行形態によって決まっているものではないので、この先どうするかは厚労省さんと話を進めたいと思っている。

また鎌田委員の方から、運行直前直後 11 時間はちょっと違っているのではないかとご指摘頂いたが、これはご指摘の通りであり、夜間の高速ツアーバスの基準では運行直前と乗務時間、これは拘束時間にほぼ該当するものであるが、運行の時間を縛っているところである。今回の夜間の貸切バスの基準については、拘束時間に該当する乗務時間に対して縛りを設けていないため、前後の休息時間を求めるということで対応したいと思っている。

670km の指針との関係に関しては、ご指摘を踏まえ、ちょっと調べてみ

ようと思うが、上限が今回は夜間については 500km ということになっているので、前後の回送距離が長い場合には 670km を超えるものも発生しうるとは思うが、通常の運行では出でこないのかなとは思っているところである。

厚生労働省：改善基準告示について、一般論として申し上げたいと思うが、先程、国土交通省からの説明でもあったように、改善基準告示は国土交通省の乗務時間等告示と事実上、表裏一体となっているため、仮に乗務時間の告示の見直しが検討されるのであれば、改善基準告示についても検討することになるかもしれないということである。

小田委員：会議の進め方にも関係があるのだが、バス事業について協議しているため、根底にある、バス事業の今の仕組みや現状を委員の皆様にきちんと認識して頂いた上で国から出てきた各項目について議論をすべきだという持論をもっており、今日我々がお持ちした資料の中には貸切バス事業に関する部分も多々入っており、順序としては、こういう方の説明に時間を先に頂きたかったというのが 1 点である。そういう手順の問題もあるが、議論の方向は、どうしても高速ツアーバスの緊急対策 400km、ないし 500km を土台にした議論にどうしてもなってくる。どうして高速ツアーバスに 400km、特例で 500km が出来たかというと、貸切バスを止めたから、緊急特例措置を作ったわけではなく、今の高速ツアーバスでは安全措置が不十分であることが分かったので、それは同じ乗合を行うために作ったのであり、貸切事業を行うためではない。貸切事業が何かとんでもないことをして高速のツアーバスをやっていた、乗合と同じものをやっていた。それに対して、高速乗合バスと比べて格段に安全措置の配慮が出来ていなかった。国は 17 年、18 年に法律違反とは言えないという解釈をした。その時に、本来であれば、安全確保について、きちんとした通達を出すべきであったのに、それをしなかった。こういうことにより、高速乗合バスと同じものが十分な安全措置を講じないまま、今回の事故になったわけであるので、特例 500km については、そういうシチュエーションに置かれた高速ツアーバスに対して作った基準である。それを貸切バスは受託してやっていたわけであるので、その関係どころか主役でもあるわけだが、それと一般の貸切バス、いわゆるサイトシーディングでお客様をお乗せして、それで観光ガイドさんも乗っていたり、それから自由に休息が出来たり、サービスエリアに寄ったり出来る貸切事業をそもそも 400km や 500km の延長線でどうしたらいいかを考えることに、かなりリスクーなものを感じる。要するに、顧客サービスあるいは多種多様なサービス、こういったものを考えたときに厳しくなって、ある意味の多様性や

柔軟性に芽をつむような議論にどうしても行っているように感じる。何が言いたいかというと、要するに今日用意した乗合バスについての資料を説明したいと思うのだが、もう時間も過ぎているので、わがままを言うようだが、次回の最初の方にお話をさせて頂きたいと思う。それをある意味、参考にして頂いて、高速乗合バスに関わる、国からのご提案のお話を聞いて、それで議論をさせて頂ければと思う。もう 12 時も過ぎているので、満足な説明もできないので、そのように対応させて頂きたいと思う。

酒井座長：では、資料4について、簡単に説明して頂こうと思う。それとも、今日はもう宜しいか。

事務局：時間の関係もあるので、次回その他の資料については説明する。今、小田委員の方から話があったように、本日配布したバス協会さんの資料は次回の参考資料として配布したいと思う。

武藤局長：緊急対策の実施状況についても色々的確なご指摘を頂いた。特に事故件数での検証について等、まだまだやり切れていない部分もあるので、又次回しっかりと対応したいと思っている。また今日ご提案させて頂いた配置基準についても、高速ツアーバスとは違った貸切バスの実態を見て提案させて頂いたつもりであったが、現場から見て足らないところが見られたということだと思うので、例えば仮眠施設の定義とか、そこもまさに具体的な現場でものにならないものをどう担保するかという提案が必要になると思うので、そういう点も含めて次回お話をさせて頂ければと思う。いずれにしても、本日はありがとうございました。

以上

貸切バスの夜間・長距離運行に係る交替運転者の配置基準のパブコメの内容

運行距離	貸切バス	高速ツアーバス等 新高速乗合バス貸切型委託
夜間 500km 超の場合	○交替運転者配置必要	○交替運転者配置必要
夜間 400km 超の場合 乗務時間等基準 への上乗せ基準設定	以下の場合は一人乗務可 高速ツアーバス等と同じ基準 ①乗務時間10時間以内、かつ ②「特別な安全措置」 ^(※1) を講じている場合 又は、 ①途中1時間以上仮眠施設 ^(※2) でまとまった休憩、 かつ ②連続運転時間継続2時間毎に合計20分以上の休憩、 かつ ②運行前及び運行後休憩期間11時間以上 に適合する場合	以下の場合は一人乗務可 ①乗務時間10時間以内、かつ ②「特別な安全措置」 ^(※1) を講じている場合
運行距離によらず 乗務時間等基準遵守	(※1) 「特別な安全措置」(以下の措置を講じ、その内容について公表していること。) (1) 必須項目(全て) ① 遠隔地における第3者立ち会いによる点呼又はITを活用した点呼 ② デジタル式運行記録計による運行管理 ③ 連続運転時間を概ね2時間ごとに合計で20分以上の休憩 ④ 運行直前の休憩時間が11時間以上	(2) 選択項目(左記に加え、以下の項目に1つ以上該当) ① 日本バス協会の安全性評価認定を受けている ② 安全運行協議会による安全措置に関する調査を実施 ③ 高速バス運転者の育成プログラムを有する ④ ドライブ・レコーダーによる運転者指導 ⑤ 居眠りを感じできる装置の装備 ⑥ 24時間体制による運転者サポート 等

(※2) 仮眠施設：運転者が身体を完全に伸ばして仮眠することのできる施設(車内の床下仮眠施設等を含む。ただし、リクライニングシート等の座席を除く。)

「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）

平成24年11月
自動車局安全政策課

1. 背景

本年4月29日の関越自動車道における高速ツアーバスの重大事故が発生したことから、今夏の多客期の緊急対策として、高速ツアーバスにかかる交替運転者の配置基準を策定をした（7月20日施行）。高速ツアーバス以外の貸切バスについても、過労運転防止のための対策を図る必要があることから、下記の内容について検討しています。

2. 検討内容

貸切バスの夜間運行（運行開始時刻または終了時刻が、午前2時から午前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。以下同じ。）において、当該運行を行う運転者1人の1日の運行距離が、実車距離^(※1)で400kmを超える場合、交替運転者を必要とすることとします。ただし、以下のイ又はロのいずれかの条件に該当する場合は、実車距離が500kmを超える場合に交替運転者を必要とすることとします。

- イ. 事業者が別紙1に掲げる特別な安全措置を満たしている場合であって、1人の運転者の乗務時間^{※2}が10時間を超えない場合。
- ロ. 事業者が運転者に別紙2に掲げる条件を満たす休憩期間及び休憩を与える場合

※1…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。

※2…当該運行の乗務開始から乗務終了までの時間をいう。

3. 今後のスケジュール

意見募集	11月7日（水）～11月19日（月）
公 布	11月26日（月）（予定）
施 行	12月1日（土）（予定）

事業者による特別な安全措置

以下の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こと。

1. 以下の事項を全て満たしていること

- ① 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、他の運行管理者又はその補助者が運転者に立ち会っていること、又はITを活用した点呼を行っていること
- ② 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
- ③ 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
- ④ 運行直前の休息期間が11時間以上であること

2. 上記1. に加え、以下の事項の内のいずれかを満たしていること

- ① 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
- ② 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
- ③ 明文化された高速バス運転者の育成プログラムを有していること
- ④ ドライブ・レコーダーを用いて、運転者指導を行っていること
- ⑤ 運行するバスに、衝突被害軽減ブレーキが装着されていること
- ⑥ 運行するバスに、車線逸脱警報装置が装着されていること
- ⑦ 運行するバスに、居眠りを感知できる装着が装備されていること
- ⑧ 運行管理者が24時間にわたって運行中に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

事業者が運転者に与える休息期間及び休憩に関する条件

事業者が運転者に与える休息期間及び休憩が以下のいずれにも該当すること。

- ① 運行直前及び運行直後の休息時間が11時間以上であること。
 - ② 連続運転時間を概ね2時間以内とし、運転時間概ね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。
 - ③ 最低1回は、実車距離400km未満の経路における適切な仮眠施設※において、連続1時間以上の休憩を確保していること。
- ※ 運転者が身体を完全に伸ばして仮眠することができる施設（車内の床下仮眠施設等を含む。ただし、リクライニングシート等の座席を除く。）。

パブリックコメントにおいて頂いた御意見

対象部分	コメント
(基準本体) 乗務時間10時間について	「乗務時間」でなく、「運転時間」とするか、途中の休憩時間も加味して「乗務時間12時間」としてほしい。
(基準本体) 夜間運行の定義について	貸切バスの夜間運行の解釈については午前2時から午前4時をまたぐ運行に限定すべき。
	夜間運行の定義を「午前1時から午前5時まで」にしてほしい。 夜間運行の定義を「運行開始時刻または終了時刻が、午前2時から午前3時までのいずれかに入るか、または運行時間帯が午前2時から午前4時までの間をまたぐ運行」としてほしい。
(基準本体) 距離基準の定め方について	「実車距離」を「総走行距離」に修正すべき。 夜間走行の場合、400km以上は全て2人乗務とすべき。
(基準本体) その他	夜間運行の基準については、4時間以上8時間未満の分割休憩後の運行については、別の1日の運行として捉えてほしい。 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基づくワンマン運行距離の上限(670km)を維持してほしい。
(別紙1) 特別な安全措置について	「特別な安全措置」における“インターネットで公表”については、基準から外してほしい。 2について、①～⑧のいずれかではなく、①②③④(運行面)と⑤⑥⑦⑧(車両の装備)に分けて、運行面、装備面のどちらも1つ以上満たしている場合にすべき。
(別紙2) 休憩期間11時間について	休憩期間の「運行後」については削除してほしい。また、その“休憩期間11時間”は9時間以上として欲しい。 運行前・運行後の休憩期間11時間を削除してほしい。
(別紙2) 連續運転時間について	実車距離で400km未満の場合でも、連續運転時間は概ね2時間以内とし、2時間毎に休憩をとることを義務付けるべき。
(別紙2) 途中1時間以上の適切な仮眠施設における休憩について	「途中40分以上の休憩」としてほしい。 適切な仮眠施設について、リクライニングシート等も認めてほしい。 「最低1回は実車距離400km未満の経路における適切な仮眠施設において、連續1時間以上の休憩を確保していること。」を削除すべき。 「途中30分程度の休憩」とすべき。
その他	高速乗合バスへの適用については、既存乗合事業者の実態や適用による弊害等を勘案して、慎重に検討すべきである。 パブリックコメントの期間は最低30日確保すべきである。

平成24年11月
国土交通省自動車局

夜間・長距離運行する貸切バスにおける交替運転者の配置基準等

1. 夜間・長距離運行する貸切バスの新たな配置基準

〔夜間・長距離運行する貸切バスにおける交替運転者の配置基準〕

夜間運行^(※1)する貸切バスは、運転者1人の1日の運行距離が、実車距離^(※2)で400kmを超える場合は、交替運転者を必要とすることとする。

ただし、以下のイ又はロのいずれかの条件に該当する場合は、実車距離が500kmを超える場合に交替運転者を必要とすることとする。

イ 事業者が別紙に掲げる特別な安全措置を満たしている場合であって、1人の運転者の乗務時間^(※3)が10時間を超えない場合

又は

ロ 事業者が運転者に与える休息期間及び休憩が以下のいずれにも該当する場合

- ① 運行直前の休息期間が11時間以上であること。
 - ② 連続運転時間を概ね2時間以内とし、運転時間概ね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。
 - ③ 最低1回は、実車距離400km未満の経路における適切な仮眠施設^(*)において、仮眠をするための連続1時間以上の休憩を確保していること。
- (*)・・・運転者が身体を伸ばして仮眠することのできる施設（車内のリクライニングシート、床下仮眠施設等を含む。）。

(※1)「夜間運行」・・・最初の乗客が乗車する時刻又は最後の乗客が降車する時刻が、午前2時から午前4時までの間にある運行又は当該時刻をまたぐ運行をいう。

(※2)「実車距離」・・・利用者の乗車の有無に関わらず、利用者が乗車可能な区間として、旅行業者又は会員制高速バスの運営主体が設定した起点から終点までの距離をいう。

(※3)「乗務時間」・・・当該運行の乗務開始から乗務終了までの時間をいう。

2. 施行時期

新たな配置基準を第6回検討会において決定後、本年12月1日（土）から、貸切バス全般に適用する。

3. 実効性を確保するための措置について

①一斉点検の実施

- ・点呼の実施、運行指示書の携行、大型二種免許の取得等の現行法令の履行状況
 - ・交替運転者の配置、休憩・休息等の状況
- 等について点検・指導を行う。

②SA 等での体調報告

今夏と同様、運転者が過労運転を回避できるための措置として、夜間運行する貸切バスについて、休憩地点等において運行管理者等への体調報告等を求めるこことし、その結果を記録させる。

③事業者に対する周知

全ての貸切事業者に対する周知を徹底する。

利用者に対しては、「貸切バス利用・選定ガイドライン」をもって周知する。

④車内表示・車内放送に係る指導

車内表示又は車内放送については、貸切バスにおいても、貸切事業者が運行計画どおりの運行をしているか否かを利用者に周知させるために必要であるため、所要の対応を行うよう指導する。

以 上

事業者による特別な安全措置

以下の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こと。

1. 以下の事項を全て満たしていること

- ① 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、他の運行管理者又はその補助者が運転者に立ち会っていること、又はITを活用した点呼を行っていること
- ② 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
- ③ 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
- ④ 運行直前の休息期間が11時間以上であること

2. 上記1. に加え、以下の事項の内のいずれかを満たしていること

- ① 日本バス協会から有効な安全性評価認定を受けていていること
- ② 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
- ③ 明文化された高速バス運転者の育成プログラムを有していること
- ④ ドライブ・レコーダーを用いて、運転者指導を行っていること
- ⑤ 運行するバスに、衝突被害軽減ブレーキが装着されていること
- ⑥ 運行するバスに、車線逸脱警報装置が装着されていること
- ⑦ 運行するバスに、居眠りを感知できる装着が装備されていること
- ⑧ 運行管理者が24時間にわたって運行中に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

友間・長距離運行に係る交番運転者の配置基準設定の考え方



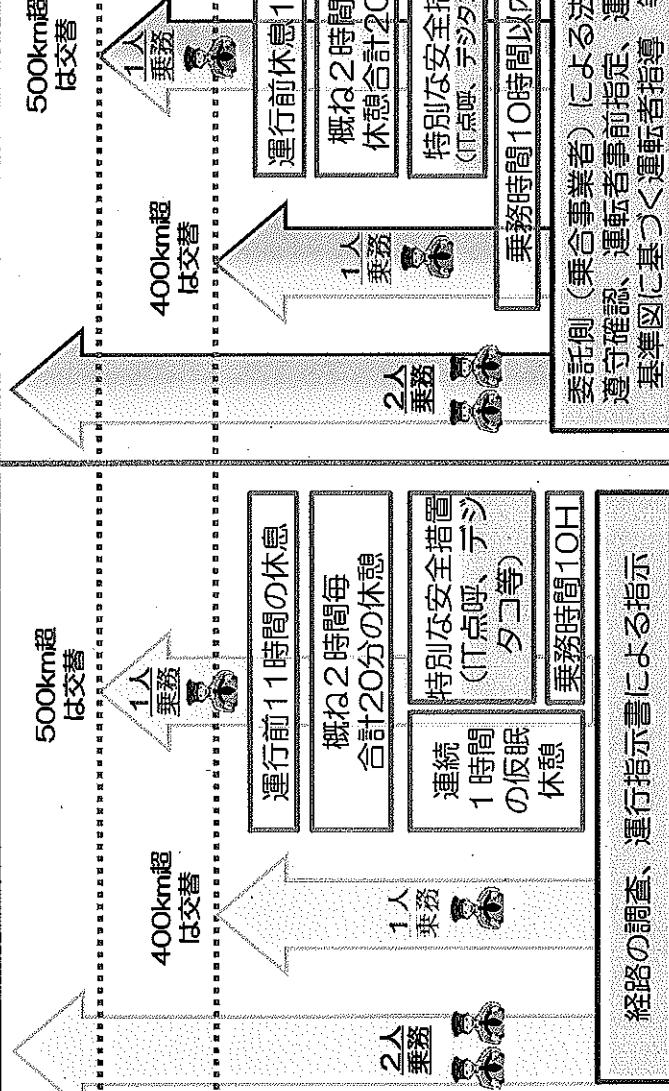
貸切バス事業者による運行

旅行業者等の委託者の要望に応じて運行するため、乗務時間等の基準の遵守が徹底されるににくいことから、実効性を確保するため、距離の上限による交番運転者の配置基準を設定する。

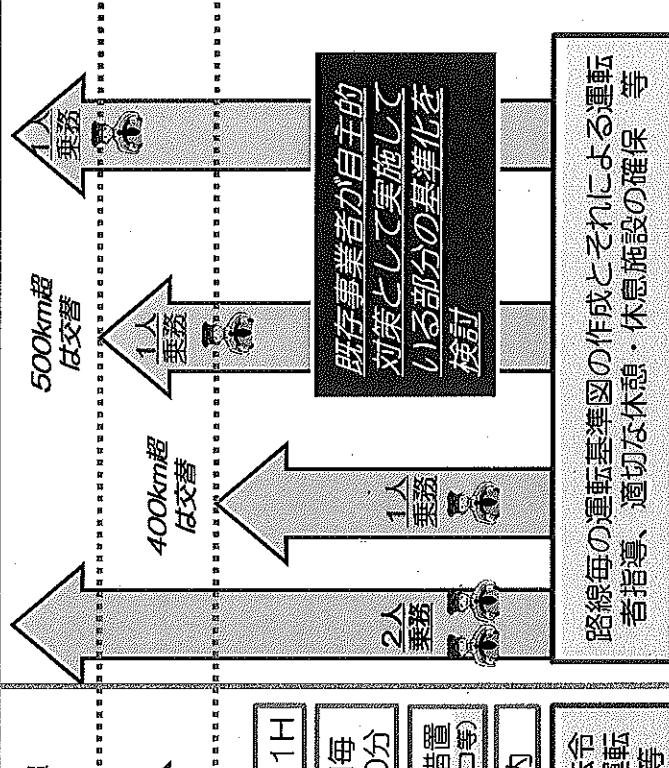
高速乗合バス事業者による運行

既存の乗合バス事業者が路線に応じて自主的な安全対策として実施している部分について基準化することにより、新高速バス制度導入後新たに参入する事業者による安全対策の底上げを図る。

新高速乗合バス



高速乗合バス



運行所毎に資格を有する運行管理者を配置 運転者の選任(日雇いの禁止)	運行記録計による記録とそれによる運転者指導 事故の記録
---------------------------------------	--------------------------------

乗務記録の作成 乗務員台帳・乗務員証の作成	運転所毎の運転基準図の作成とそれにによる運転者指導、適切な休憩・休息施設の確保等
--------------------------	------------------------------------------

運転時間13時間以内(週2回まで16時間可)
拘束時間8時間以上
休息時間4時間以下

運転時間2日平均で1日9時間以下
連続運転時間4時間毎に休憩30分

総括

第5回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ご指摘頂いた宿題事項について

(回答)

宿題事項	回答
アンケート未回答者への再確認をすべきではないか	○高速ツアーバス連絡協議会より第7回検討会において回答いただく予定。
重点監査の結果と自己チェックのフォローアップ状況について報告してほしい。	○重点監査の結果については、その概要について7月18日(水)に公表し、引き続き、行政処分の実施に向けて調査中。 ○自己チェックの未報告者については <u>別紙1参照</u>
一斉点検にて指導した内容はなぜ守られていなかつたのか。	○一斉点検の指導後の改善状況について <u>別紙2参照</u>
自己申告なので報告内容の信憑性の確認プロセスが必要なのではないか。	○自己チェックの信憑性の確認については <u>別紙1参照</u>
安全運行協議会の取組内容とその様子について報告すべき。	○個別の高速ツアーバス事業者からの報告事例を調査の上、第7回検討会において資料配付させて頂く予定。
通報内容のフォローアップ状況について報告してほしい。また、金沢で実態調査を行ったところ、状況が改善されていないので、国土交通省としても実態を確認して欲しい。	○通報内容及びその後の対応については <u>別紙3参照</u> ○国土交通省としても、いただいた情報を踏まえて、引き続き、現場の実態把握に努めてまいりたい。
緊急講習の内容の詳細を教えて欲しい。	○緊急講習の詳細な実施内容については <u>別紙4参照</u>
緊急対策の効果について事故件数の前年同期比較をすべき。	○高速ツアーバスの昨年度と今年度の夏(7月~8月)の事故件数については <u>別紙5参照</u>
会員制高速バスの定義(特に「一定期間」の単位)を明確にすべき。	○商品の例示として示した「一定期間乗り放題」とは、期間の長さにかかわらず、期間を定めて複数回の利用が可能な高速道路を経由する2地点間の移動サービスを想定したものである。
670km指針は一般道2倍換算であるので、運行によっては、670kmを超すものがあるのでないか。例えば石川の能登半島など。	○670km指針との比較については <u>別紙6参照</u>

高速ツアーバス事業者による自己チェックの報告結果

1. 自己チェックの報告状況

11月9日現在で事業者リストに掲載されていた事業者223社のうち、自己チェック結果報告数は197社。

※報告を求めた7月時点で事業者リストに掲載されていた事業者239社のうち、現在でも事業者リストに掲載されている者197社は全て自己チェックの実施状況を報告済み。

※現在、未報告の事業者36社は、7月の報告以降新たに高速ツアーバス事業者リストに掲載された事業者

今後、すみやかに自己チェック結果未報告の36社に対して報告を求めていく。

2. 自己チェックの信憑性の確認について

自己チェックは、事業者が行っている自主的な安全対策のうち、「特別な安全措置」に関する取組について、事業者が自らチェックし、その結果を利用者に公表するよう指導したものである。

国土交通省として、一般の利用者からの通報等を通じて、その公表内容が虚偽である場合には、適切に公表を行うよう指導してまいりたい。

(自己チェックの集計概要(報告者数197社))

特別な安全措置(必須項目)	
遠隔地において、第3者立会による点呼又はITを活用した点呼を実施している事業者数	53 者
デジタル式運行記録計を設置している車両を有する事業者数	98 者
連続運転時間2時間毎に平均で20分以上の休憩を取得している事業者数	89 者
休息期間を平均で11時間以上確保している事業者数	99 者
特別な安全措置(選択項目)	
日本バス協会の安全評価認定を受けている事業者数	20 者
安全運行協議会を設置に参加している事業者数	154 者
高速バス運転者の育成プログラムを有し、当該プログラムに則り運転者を育成している事業者数	92 者
ドライブレコーダーを設置している車両を有する事業者数	151 者
衝突被害軽減ブレーキの装備を装着している車両を有する事業者数	98 者
車線逸脱警報装置の装備を装着している車両を有する事業者数	60 者
居眠りを感知できる装置を装着している車両を有する事業者数	38 者
24時間にわたって運行中は運行管理者が営業所に常駐している事業者数	123 者

一斉点検による指導後の改善状況の確認について

1. 一斉点検概要

- 各地方運輸局による高速ツアーバスに対する一斉点検については、7月20日から8月31日までに全国の高速ツアーバスの出発地点等において計25回実施。
- 車両数332台の車両を点検し、うち73両に対して指導書を交付。
- 主な指導項目は以下のとおり。

主な指導項目	件数
必要な人数の交替運転者を配置していない	2(※)
適切な点呼を受けていない	3
運行指示書を携行していない又は運行指示書に基づく指示を受けていない	8
表示ガイドラインに基づく表示が不十分であった 等	60

※ 必要な人数の交替運転者を配置していないものの概要は以下のとおり。

- 一人乗務の距離を500kmまでとするための特別な安全措置のうち、ITを活用した点呼について、当該IT機器に不備があり、結果として、必要な人数の交替運転者を配置していなかったもの。(1件)
- 点検当日、バスの車内表示には実車距離が395kmと表示されていたが、後日、詳細を精査したところ、実車距離が400kmを超えていたことが判明したため、改善をするよう指導したもの。(1件)

2. 一斉点検による指導後の改善状況の確認

➤ 事業者が遵守しなかった原因 :

事業者が遵守しなかった原因については、事業者がその重要性を正しく理解していないことやうっかり失念したことが考えられる。

➤ 事業者による改善報告 :

一斉点検時に指導書を交付した事業者に対し、地方運輸支局への書面による改善報告を求めた。地方運輸局において、当該書面の他、改善状況を運行指示書や車両等の写真にて確認。

➤ 今後の対応 :

行政側にて、事業者に対する周知を改めて徹底する。

また、今後、一斉点検を実施し指導書を交付した事業者からは、指導に係る違反行為等の原因も聴取し、事業者自身において主体的に安全確保がなされるよう指導していく。

高速ツアーバス安全通報窓口の対応状況

平成24年10月31日までの間に、43件の通報あり。このうち、輸送の安全に関する通報は5件であり、内容は以下の通り。これまで、これらの通報に係る事業者のうち2社について通報後に監査を実施した。

通報日	通報内容	地方運輸局の対応状況
平成24年7月	通報者：利用者 通報概要：粗暴運転（速度超過等） ・スピードを出しすぎであり、前方車との車間距離も少なく、追い越しなどで車線変更を繰り返した。	対応：事業者に事実確認及び指導 ・概ね時速100キロで運行していたが、運行した区間の一部は制限時速80キロであることから全運転手に対する指導を行うよう指示。
平成24年7月	通報者：利用者 通報概要：粗暴運転、駐車禁止場所での乗車 交差点から数メートルと離れていない駐車禁止場所で乗車。料金所付近で強引な割り込みの車に接触しそうになった。その後80キロ規制のところを約100キロで走行していた。	対応：事業者に事実確認及び指導 ・明らかに違反は確認されたものの、粗暴運転という通報を踏まえ、運転者に対する交通ルールの指導を徹底するよう指示。
平成24年8月	通報者：利用者 通報概要：乗車中に事故 ・高速道路上で当該バスがトラックと接触した。その後、適切な説明のないまま、適切な説明、対インターエンジで待たされ、代車にて目的地に到着した。	対応：監査を実施
平成24年8月	通報者：利用者 通報概要：交替運転手の配置がなかった。 ・交替運転手の配置がなかった。	対応：事業者に事実確認 ・調査したところ、実際には2名乗車であったことが判明した。
平成24年8月	通報者：利用者 通報概要：途中の休憩が15分しかとられていなかった。	対応：通報後、高速ツアーバスリストに掲載を申し出したことによる監査を実施。（法令違反は認められなかつた）

高速ツアーバスの安全対策に係る緊急講習について

1. 開催時期

平成24年7月5日（木）から7月20日（金）の間に全国の運輸局や支局全38カ所^{※1}で計40回開催（各回2時間）。

2. 受講対象者

高速ツアーバス事業者に所属する運行管理者とした。また、緊急講習を受講した運行管理者には、受講した内容を社内に徹底させることを求めた。

3. 講習の内容

以下の内容について、地方運輸局の職員が説明。

- (1) 関越自動車道における高速ツアーバス事故の概要
- (2) 緊急講習の目的
- (3) 国土交通省の対応
- (4) 「交替運転者の配置基準」及び「交替運転者の配置基準等の実効性を確保する方策」等について
- (5) その他各地域で安全について留意すべき事項 等

4. 受講状況

6月末～7月初旬に開催通知を行った事業者のうち、7月31日時点で高速ツアーバス事業者リストに掲載されていた事業者について、6社を除く全ての事業者223社が受講（6社のうち、5社が高速ツアーバス事業から辞退し、残り1社に対しては一般講習を受講させた）。

緊急講習実施期間以降、新たに事業者リストに掲載された事業者については、地方運輸局において個別に指導を実施。

昨年7月～8月と今年7月～8月の 高速道路及び自動車専用道における事故件数の比較

	平成23年 7月～8月	平成24年 7月～8月
貸切バスの事故件数	5件	2件
うち高速ツアーバスと推察されるもの	1件	1件
貸切バスの死傷事故件数	2件	2件
うち高速ツアーバスと推察されるもの	1件	1件

※自動車事故報告書による報告に基づき調査。

※乗務員に起因した事故件数を計上（「車両故障」、「他の車両の不注意」による事故は除く）。

※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。

「670km 配置指針」と「実車400km 配置基準」について

1. 「670km配置指針」と「実車距離400km配置基準」について

670km 配置指針については、乗務時間等の基準において「運転時間は 2 日平均して 1 日 9 時間以下」と規定されているが、これでは運行を委託する旅行業者に分かりづらいため、運転時間 9 時間の目安として、670km（一般道の距離は 2 倍で換算）の距離を示したもの。

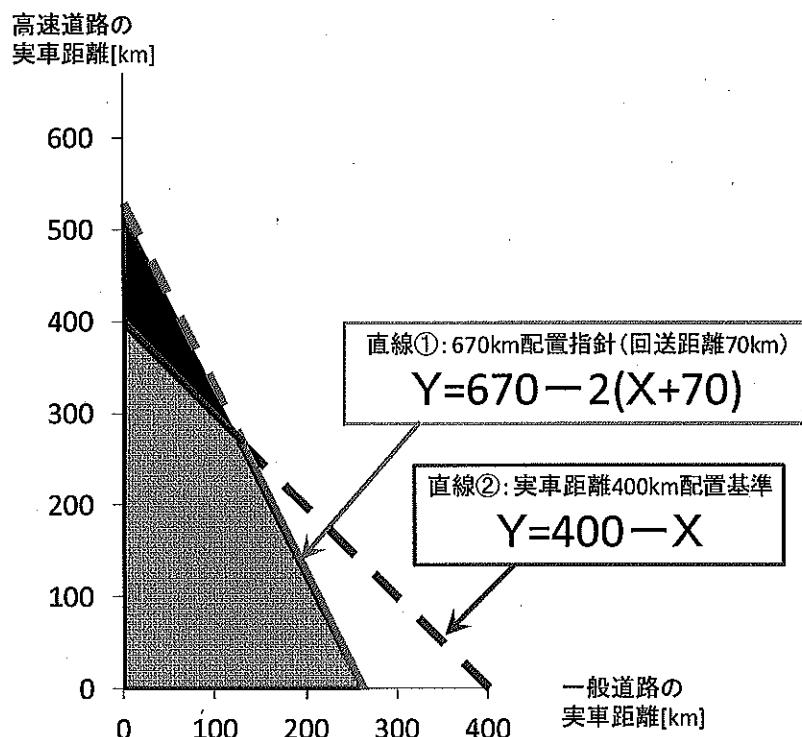
今回定める配置基準は、乗務時間等の基準である「運転時間は 2 日平均して 1 日 9 時間以下」を満たしていても、実車距離で原則 400km（特別な対策を講じた場合には 500km）を超えた場合には交替運転者の配置を求めるものであり、670km 配置指針の上乗せ措置である。

2. 両者の関係について

回送区間の乗務距離を一律片道 70km（一般道路）と設定し、「高速道路の実車距離 + 2 × (一般道路の実車距離 + 回送距離 70km) = 670km」のグラフを描くと以下となる（直線①）。また、ここに「実車距離 = 400km」の直線を重ねた（直線②）。

このグラフより、これまで 670km 配置指針では制限されていない黒色の部分（高速走行 270km 超）について、実車距離 400km の規制対象に収まることとなる。

したがって、670km の配置指針が指導ベースであり、今回の実車距離 400km の配置基準が強制基準であるとの差異はあるものの、両者の適用により、夜間・長距離運行は実線で囲まれた部分に制限されることとなる。



グラフ：「670km 配置指針」と「実車400km 配置基準」の関係

(X 軸：一般道路の実車距離[km]、Y 軸：高速道路の実車距離[km])