

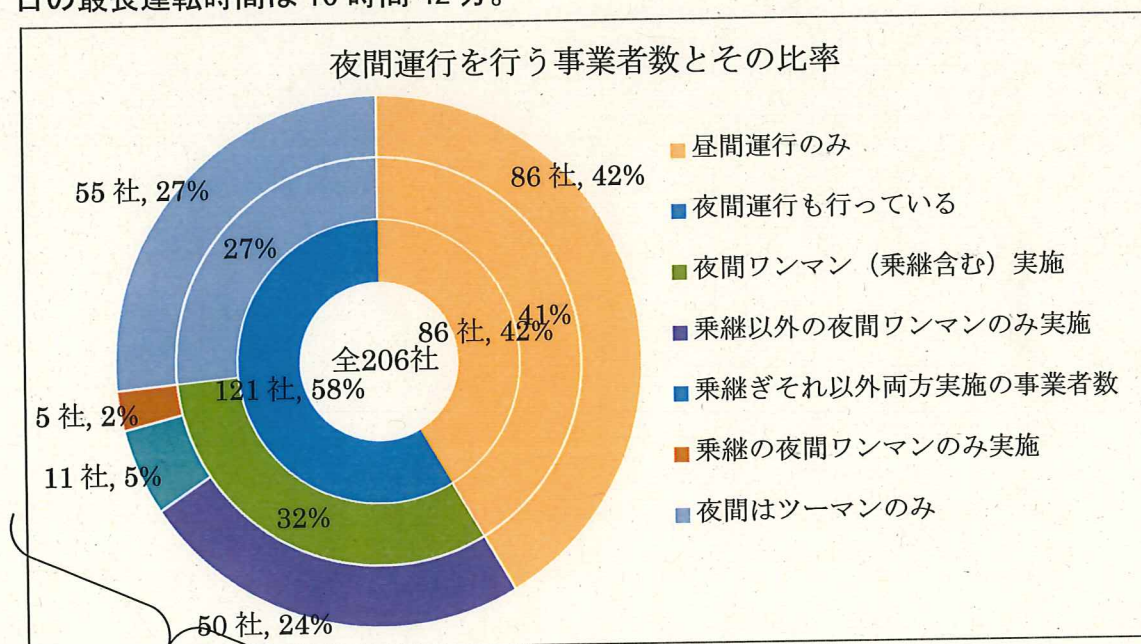
長距離運行する高速乗合バスの運行実態について

1. 夜間・長距離の運行実態

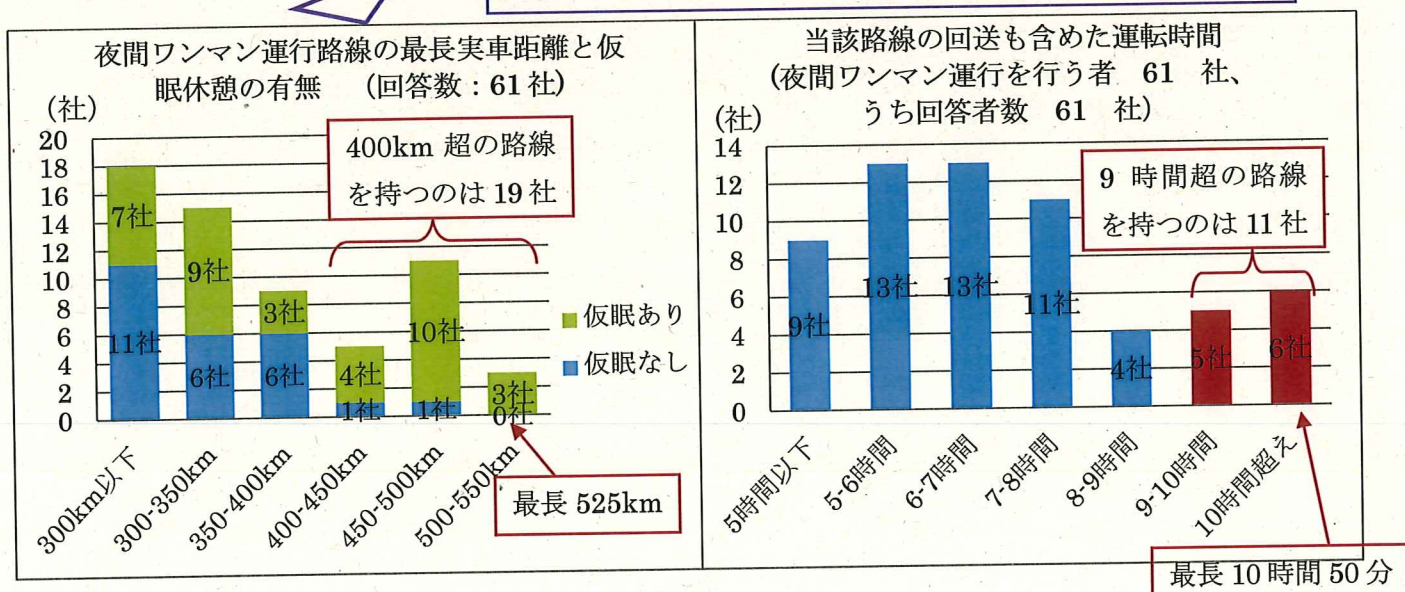
(1) 夜間・長距離の運行実態に係るアンケート調査結果

① 夜間運行を行う事業者数等

- 夜間運行を行っている高速乗合バス事業者数は 206 社中 121 社 (58%)。
- うちワンマン運行（乗継を除く）を行っている事業者数は 61 社 (50%)。
- うち 400km を超える路線がある事業者数は 19 社 (32%)。500km を超える路線がある事業者数は 3 社 (5%)。
- 夜間ワンマン運行を行っている最長路線の実車距離は 525km。回送運行も含む一日の最長運転時間は 10 時間 42 分。

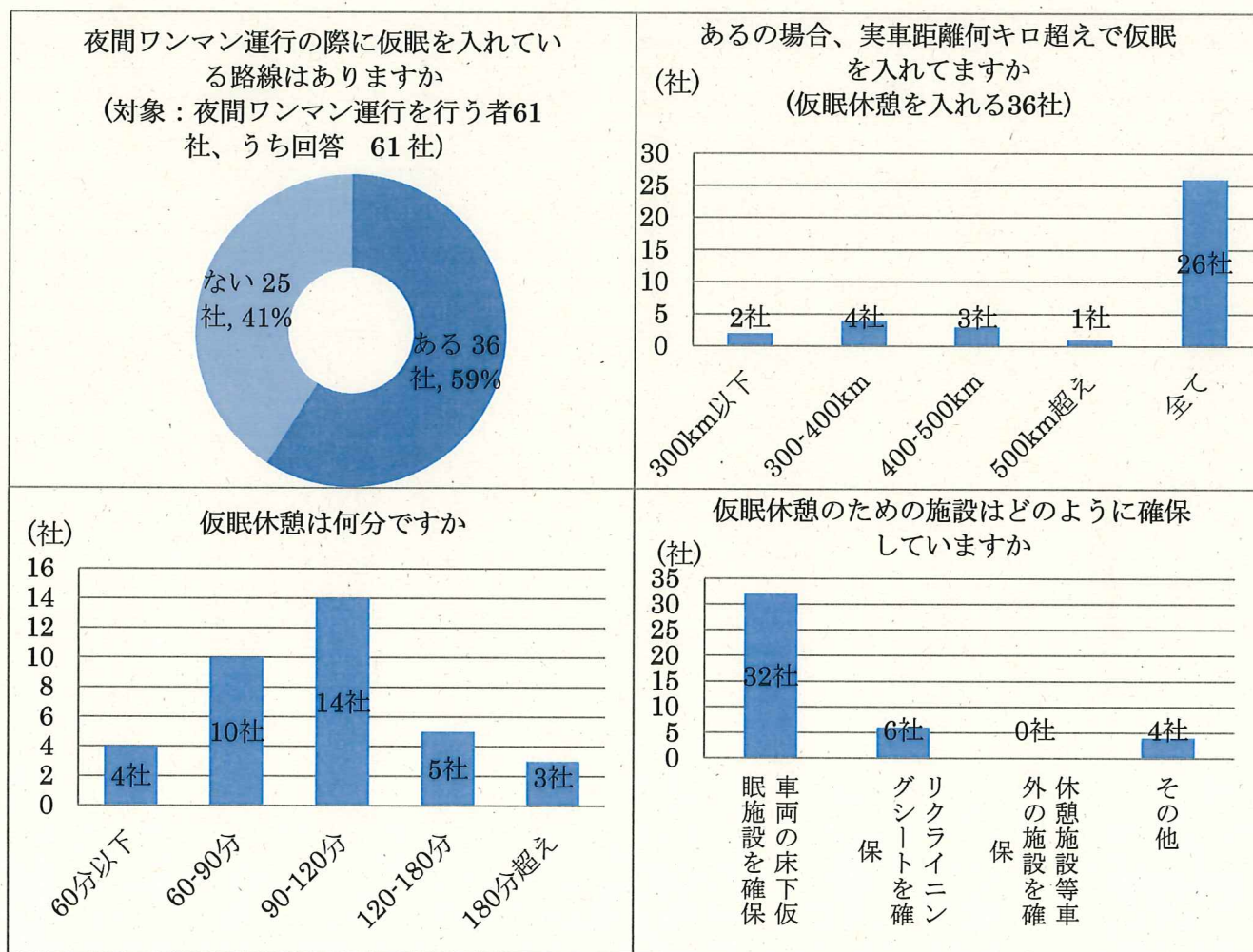


乗継以外の夜間ワンマン運行を行う 61 社の最長路線を集計

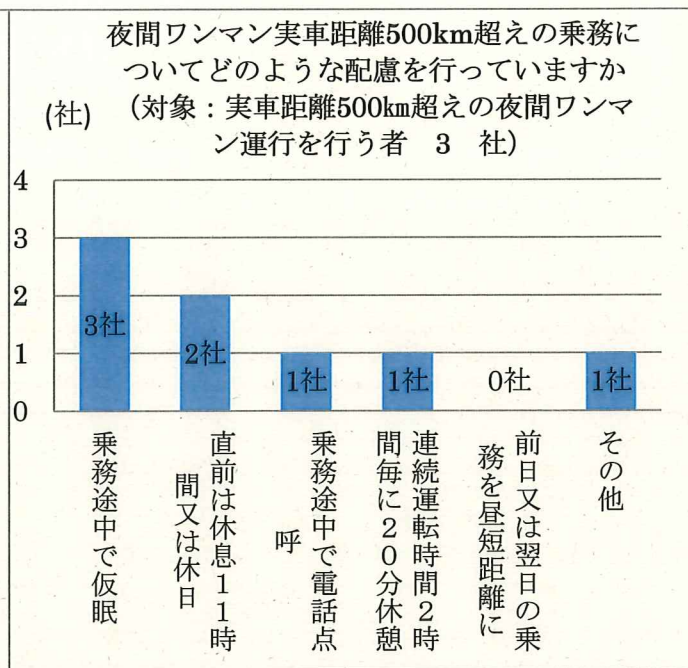
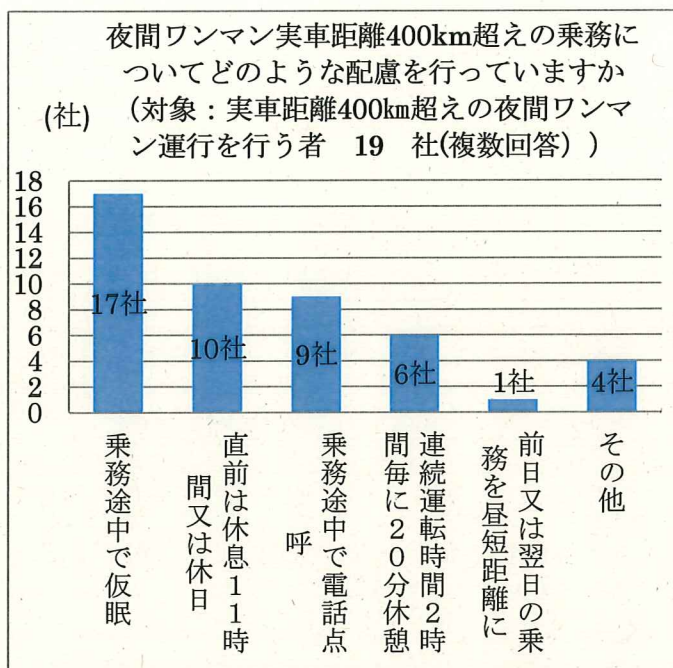


② 夜間ワンマン長距離運行に対する配慮

- 夜間ワンマン運行を行っている 61 社のうち、36 社 (59%) が運行途中に 1 時間～3 時間程度の仮眠休憩を入れていると回答。仮眠場所としては床下仮眠施設が 32 社。リクライニングシートは 6 社。
- 2 台の車両に合計 3 名の運転者が乗務し、同時運行するケースがあるが、この場合にも、運転者交替により各運転者とも運行中に 1 時間半から 2 時間程度の仮眠休憩を確保している。

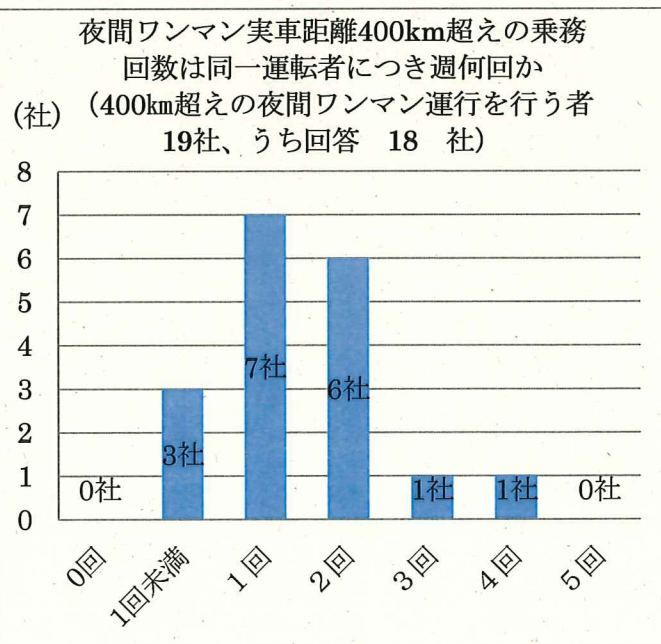
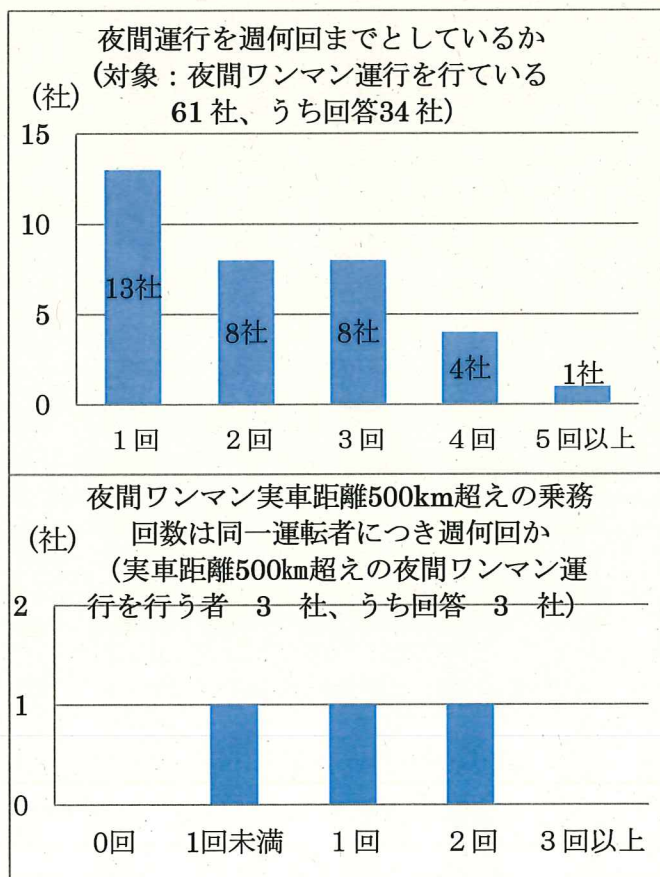


- 400km 超の夜間ワンマン運行に対する配慮については、対象となる事業者 19 社のうち、17 社が床下仮眠施設での仮眠休憩を入れていると回答。残り 2 社は 30 分～60 分程度のまとまった休憩を複数回入れている。仮眠休憩の次に多いのは「直前の休息期間 11 時間以上又は前日を休日としている」で 10 社。
- 500km 超の夜間ワンマン運行に対する配慮としては、対象となる事業者 3 社全てが仮眠休憩を入れていると回答。また、2 社が「直前の休息期間 11 時間以上又は前日を休日としている」としている。

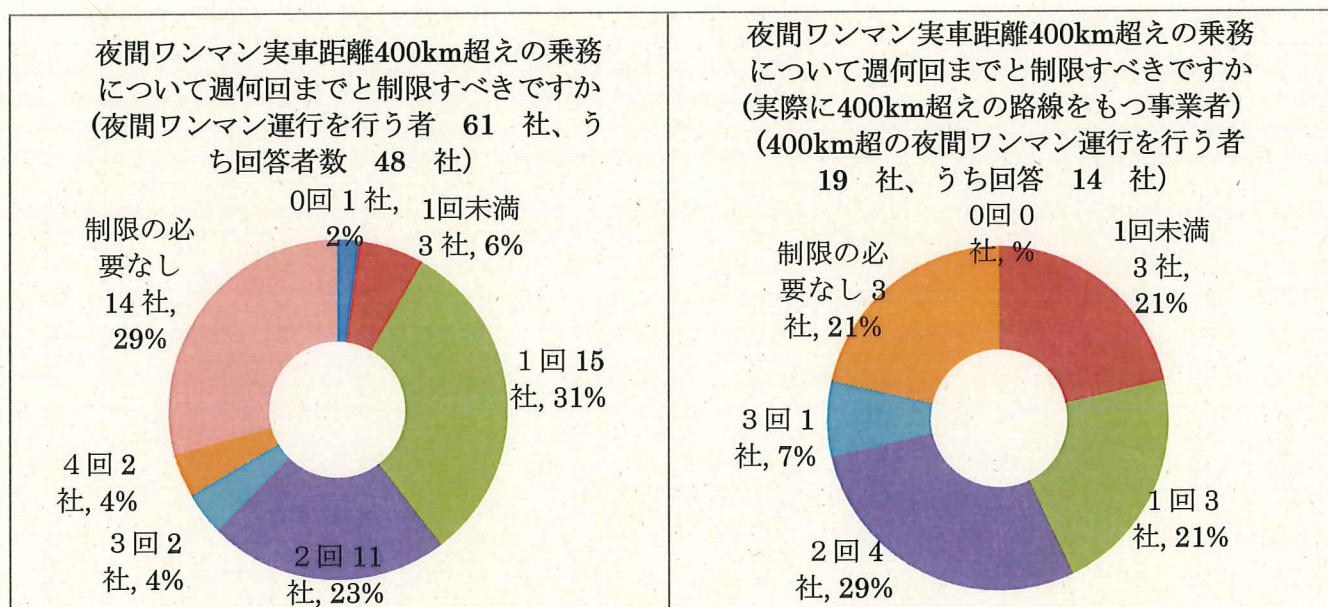


③ 夜間ワンマン運行の過当たり乗務回数及び回数制限導入の是非について

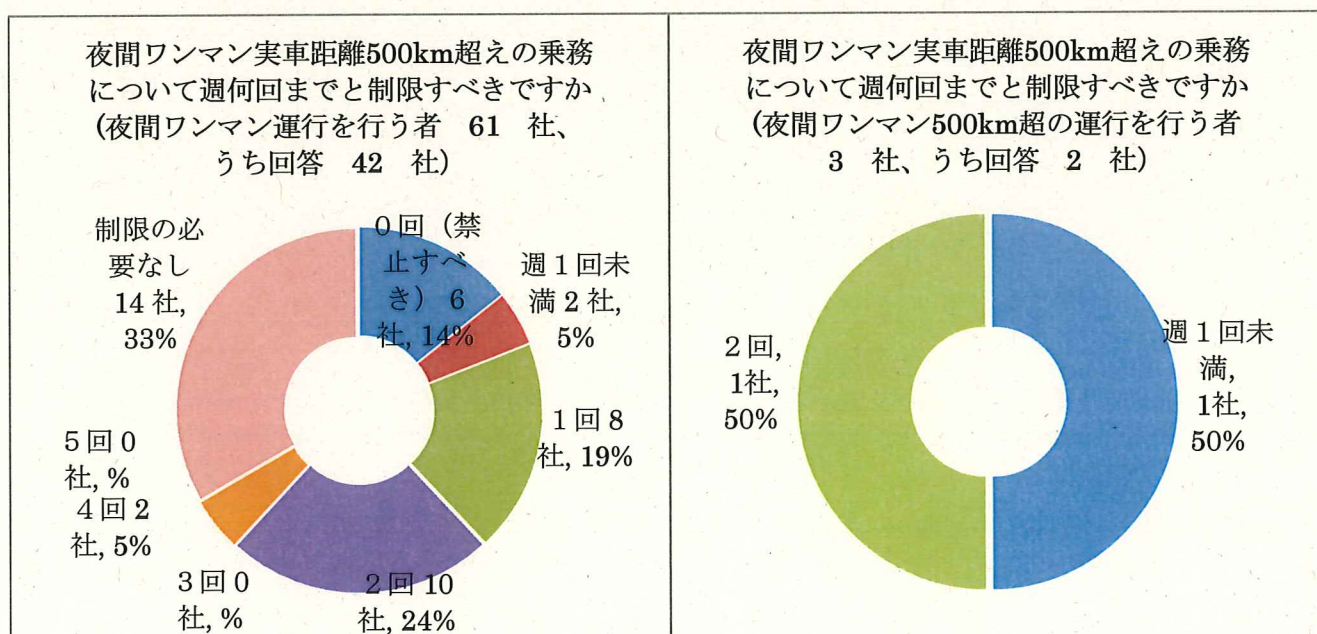
- 夜間ワンマン運行の過当たりの乗務回数については、対象 61 社のうち 34 社から回答があり、最大が5回で1社。
- 400km 超えの夜間ワンマン運行の過当たりの乗務回数については、回答があった 18 社のうち、3回と4回が1社ずつあるが、他の 16 社は2回以下としている。
- 500km 超えの夜間ワンマン運行の過当たりの乗務回数については、対象 3 社がそれぞれ、2回、1回、1回未満と回答。



- 夜間ワンマン実車距離 400km 超えの乗務に対する週当たりの回数制限導入の是非については、夜間ワンマン運行を行う事業者の約 70%が 4 回以下に制限すべきと回答。実際に 400km 超の路線を持つ事業者でみると約 80%が 3 回以下に制限すべきと回答。

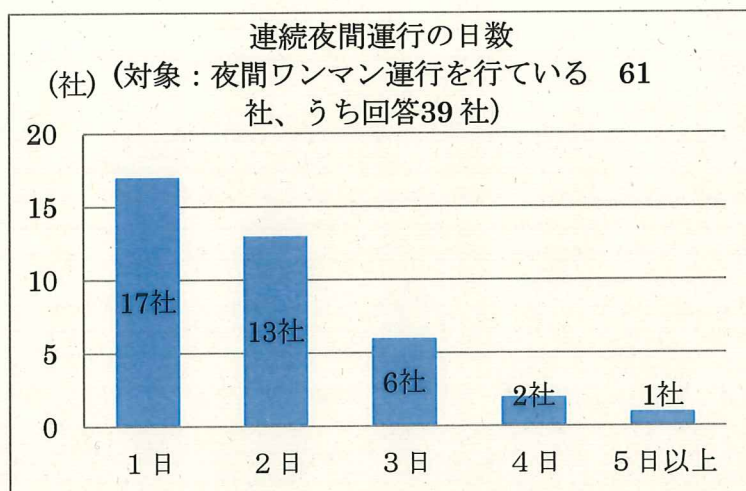


- 夜間ワンマン実車距離 500km 超えの乗務に対する週当たりの回数制限導入の是非については、夜間ワンマン運行を行う事業者の約 70%が 4 回以下に制限すべきと回答。6 社が 0 回（禁止すべき）と回答。実際に 500km 超の路線を持つ事業者 3 社のうち回答があったのは 2 社でそれぞれ 2 回及び 1 回未満に制限すべきと回答。



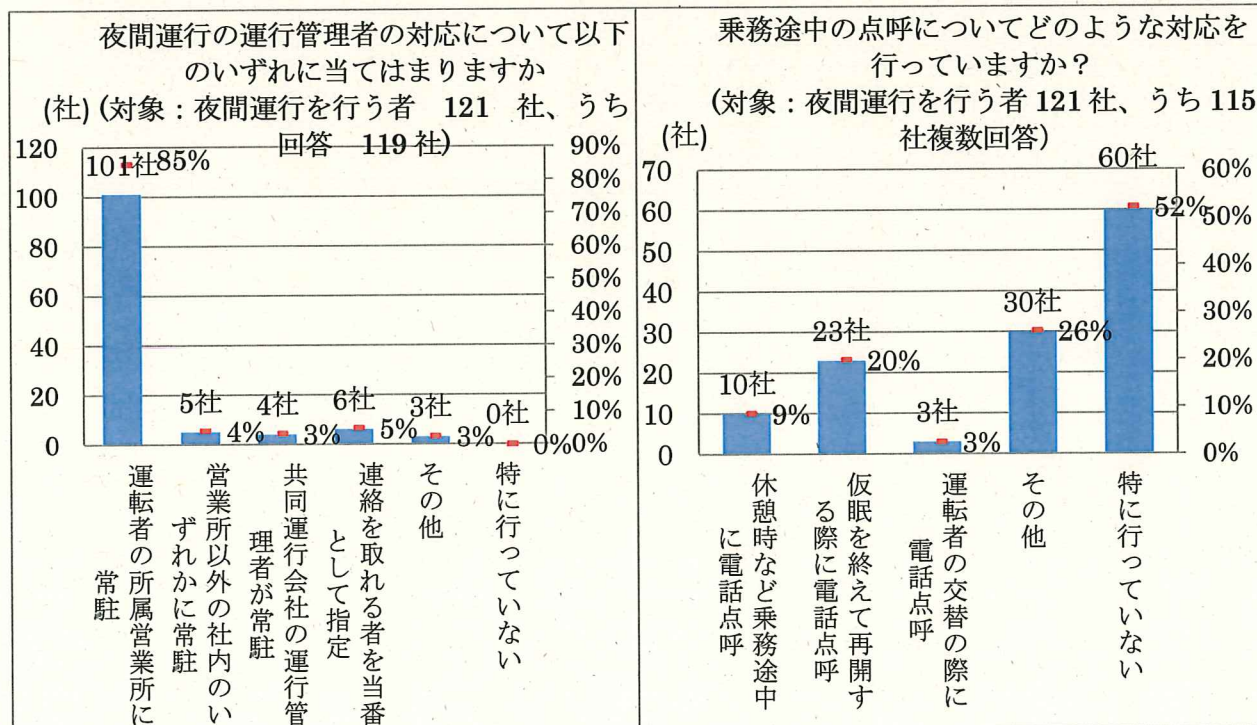
④ 夜間ワンマン運行の連続乗務日数について

- 夜間ワンマン運行の連続乗務日数については、対象 61 社のうち 39 社から回答があり、最大が5日で1社。

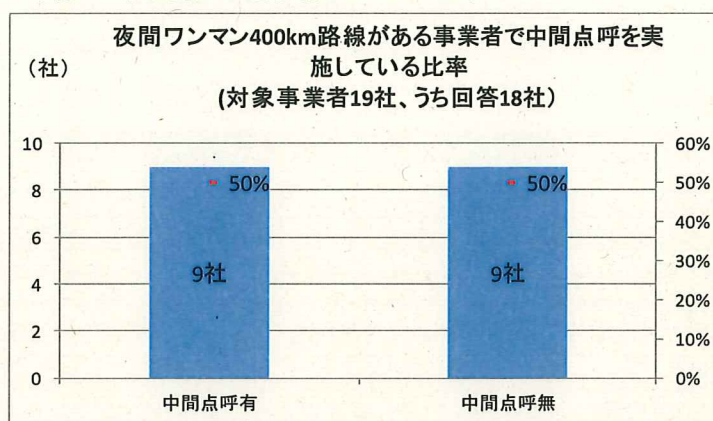


⑤ 夜間運行時の運行管理者の対応及び中間点呼について

- 回答のあった 119 社のうち 85%の 101 社が運行管理者の営業所に常駐させていると回答している一方、15%の 18 社は連絡が取れる体制をとっているものの営業所には常駐させていない。
- 乗務途中の点呼については、回答のあった 115 社のうち、48%の 55 社が何等かの形で中間点呼を行っている一方、52%の 60 社は「特に行っていない」と回答



- 400km 超えの夜間ワンマン路線がある事業者では、18 社中 9 社の 50%が仮眠休憩時等何からの時点で中間点呼を実施している。



(2) 夜間ワンマン運行の運行形態等に係る個別ヒアリング結果概要

夜間ワンマンの実車距離 400km 超えの路線があるとした事業者に個別にヒアリングした。結果概要は以下のとおり。

① 「運行前 11 時間の休息確保」に関して

- 夜間運行路線の比率が少ない事業者が多く、昼間乗務を基本とする乗務形態の中に、一週間のうち休日明けに一往復の 2 回のみ夜間ワンマン乗務を入れているケースが多い。この場合、夜間・長距離運行の直前と直後には営業所での休息休眠（8～9 時間）を挟んで朝・夕の混雑時における短距離の昼間運行を入れる場合があり、夜間・長距離運行の直前又は直後に必ずしも 11 時間の休息期間は確保されていない。
- 一方、既存の事業者でも夜間運行路線が多い場合には、ツーマンを含む夜間乗務を一週間単位、一か月単位でまとめている。このような乗務形態の場合には、夜間乗務は、2 回（1 往復）で一日空けたり、4 回（2 往復）で 2 日空けるなどの配慮をしており、運行前 11 時間の休息も確保されている場合が多い。

② 「連続運転時間 2 時間毎に 20 分の休憩」及び「乗務時間 10 時間」について

- 専ら 2 地点間で運行される高速ツアーバスの運行形態と比較すると、高速に乗る前と乗った後の一般道走行が長く、その間に多くの停留所を設定している場合が多い。停留所によっては 3 分～5 分程度の停車時間を見込んでいるものの、一般道では 10 分間の休憩を確保出来る場所がないことから、連続運転時間に関しては概ね 2 時間毎に 20 分の休憩の確保が困難な路線が多い。
- また、一般道の走行区間が長くバス停が多いことに加え、途中で仮眠休憩など長めの休憩を入れる場合が多いことから、運転時間が 9 時間以内であっても乗務時間は 10 時間を超えるケースがある。

○ 既存の高速乗合バス事業者のワンマン夜間乗務に係る典型的な乗務形態

(その1) 昼間乗務を基本とする乗務形態の中に夜間運行一往復を入れるケース

- ・夜間乗務は一週間のうち休日明けの一往復の2回を入れる例が多い。
- ・朝・夕の繁忙時間帯の運転者確保のため、夜間乗務の直前又は直後に休息期間8時間を挟んで短めの昼間乗務を入れるケースがある。
- ・途中のバス停が多いことから、運転時間が9時間以内であっても乗務時間10時間を超えるケースがある。



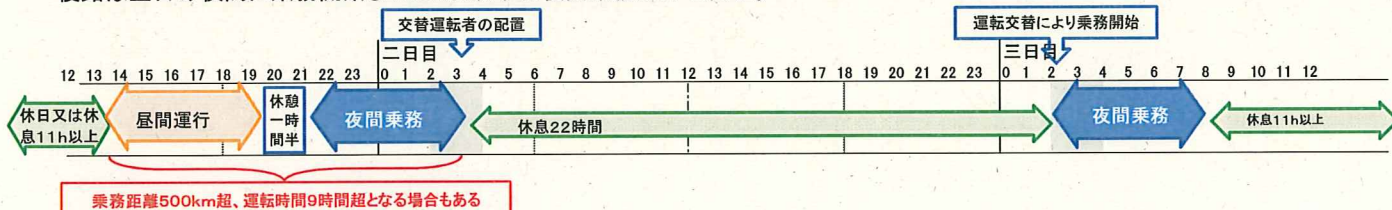
(その2) 昼間乗務を基本とする乗務形態の中で一運行だけ夜間運行としている事例

- ・往路又は復路のどちらかを夜間運行の片夜行とするケース。比較的短距離の路線で実施。
- ・往路と復路の間の休息期間11時間の確保が困難。



(その3) 昼間乗務を基本としつつ、中継地点で運転者交替する夜間乗務を一往復入れるケース

- ・比較的短距離の昼間乗務の後に、まとまった休憩を確保して夜間乗務を行う事例。
- ・一日の乗務(昼間乗務と夜間乗務の合計)は距離で500km運転時間で9時間を超える。昼間乗務の前には11Hの休息時間を確保している
- ・復路は翌日の夜間に乗務開始し400km以下の夜間乗務のみで終了。



(その4) 昼間乗務を基本とした乗務形態の中に夜間ワンマン乗務を4回(2往復)まとめて入れるケース

- ・中継地点で運転者交替する乗務形態で比較的短距離の夜間ワンマン乗務4回(2往復)をまとめて入れている。



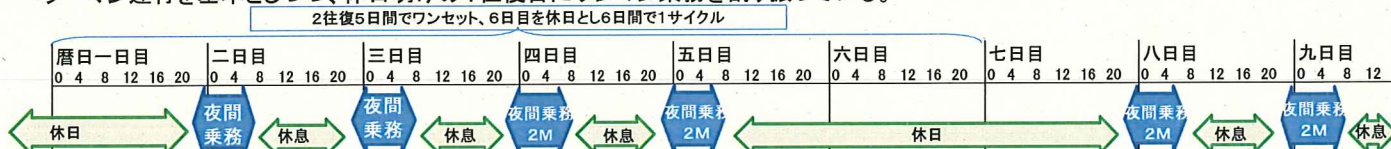
(その5) 昼間乗務を基本とした乗務形態の中に夜間乗務3往復をまとめて入れるケース

- ・夜間乗務の3往復を9日間でワンセットとし、同一運転者に対し2~3ヶ月に一回程度割り振る例。この9日間以外は昼間乗務。
- ・一往復する毎に休息時間32時間以上(休日一日に相当)を与えている。
- ・夜間乗務は、まとめた方が体調管理の観点から望ましいとの観点から実施しているもの。



(その6) 1か月単位で夜間乗務をまとめているケース

- ・2往復5日間でワンセットとし、6日目を休日とし6日間サイクルを繰り返している。
- ・ツーマン運行を基本としつつ、休日明けの1往復目にワンマン乗務を割り振っている。

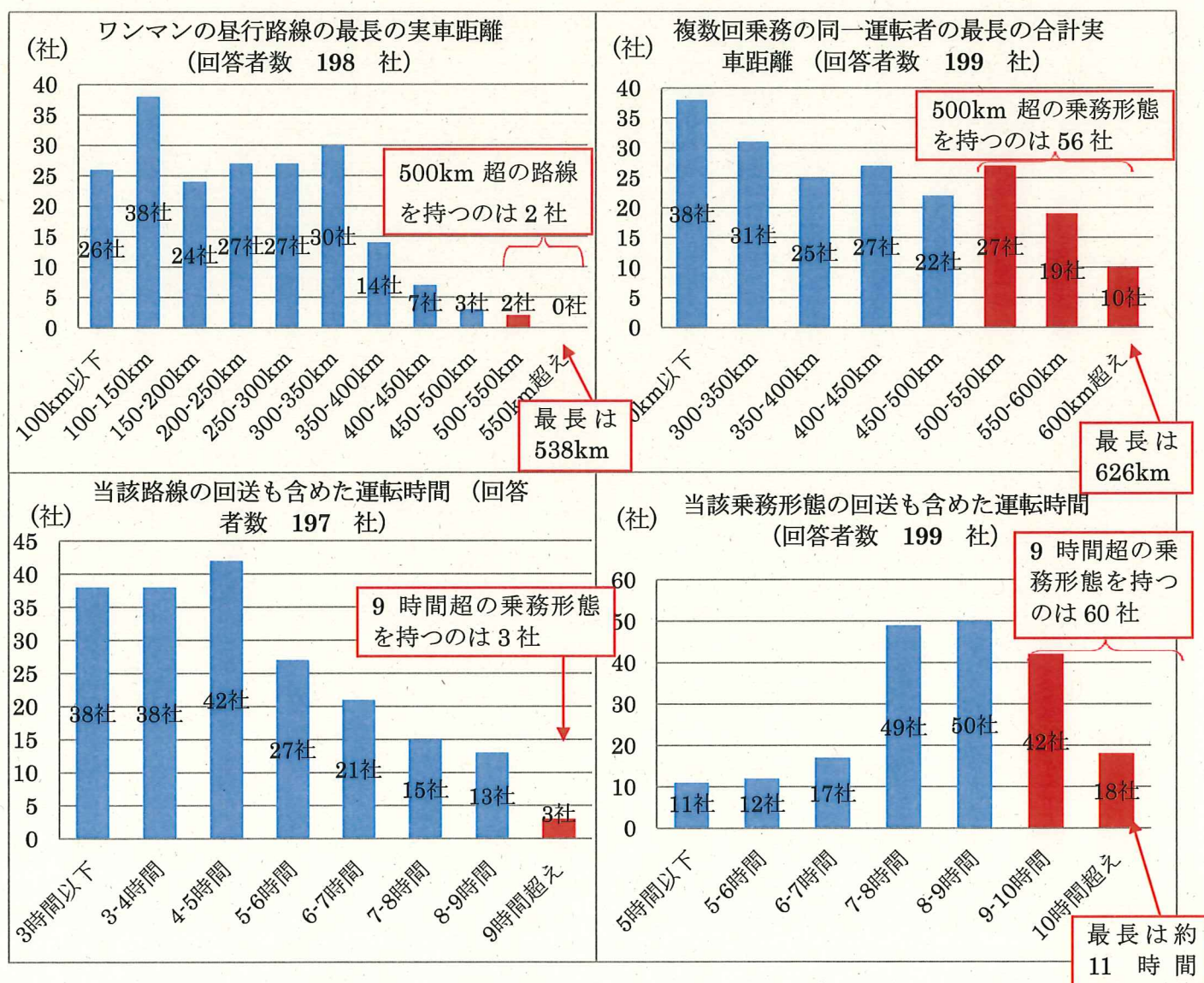


2. 昼間・長距離運行

(1) 昼間・長距離の運行実態に係るアンケート調査結果

① 昼間・長距離運行を行う事業者数等

- 一運行の最長路線の実車距離は 538km。回送運行を含む運転時間は 535 分。
- 一日の乗務距離が最も長くなるのは、一日に複数回乗務を行う場合で、この乗務形態による 1 日の最大乗務距離は実車距離で 626km。一日に 500km を超える乗務を行っているのは 52 社。600km を超える乗務を行っているのは 9 社。運転時間では 9 時間を超える乗務を行っているのは 56 社。10 時間を超える乗務を行っているのは 18 社。



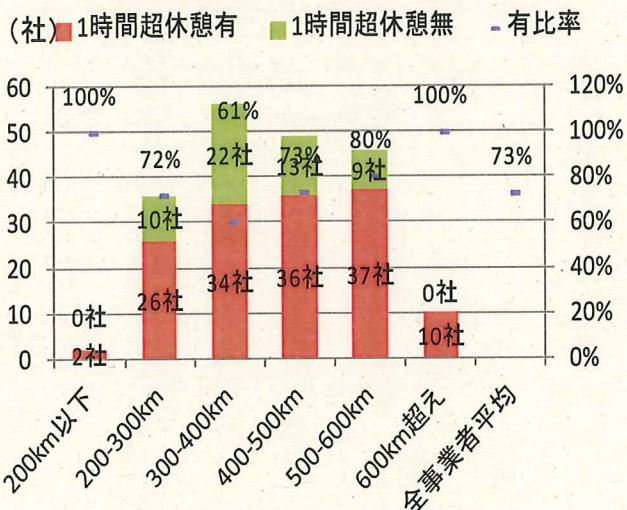
② 昼間ワンマン長距離運行に対する配慮

- 昼間の長距離乗務があると回答した 199 社のうち、一日の乗務距離が長くなる場合には乗務の間に 1 時間以上のまとまった休憩を入れていると回答した事業者は 73% の 145 社。145 社の中では、500km 超えの乗務形態がある 56 社でみると、うち、84% の 47 社が、600km 超えの乗務形態がある 10 社全てが、乗務の間に 1 時間以上の

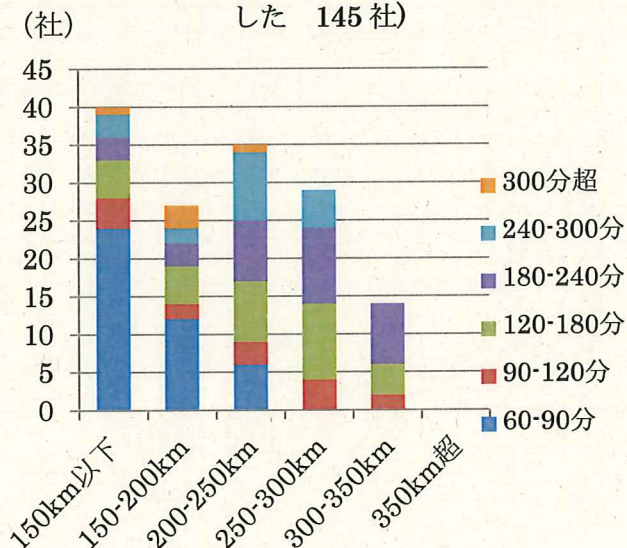
まとまった休憩を入れている。

- また、1時間超えのまとまった休憩を入れている地点については、143社全社が乗務開始から350km以内と回答。150km以内で休憩を入れている事業者はまとまった休憩を60分としている者が過半数である一方、乗務距離200kmから300kmの間にまとまった休憩を入れるとしている事業者の場合、2時間から4時間のまとまった休憩を入れている者が多い。

2-3-1. 最長乗務距離別1時間超えの休憩を入れている事業者数(回答者数145社)

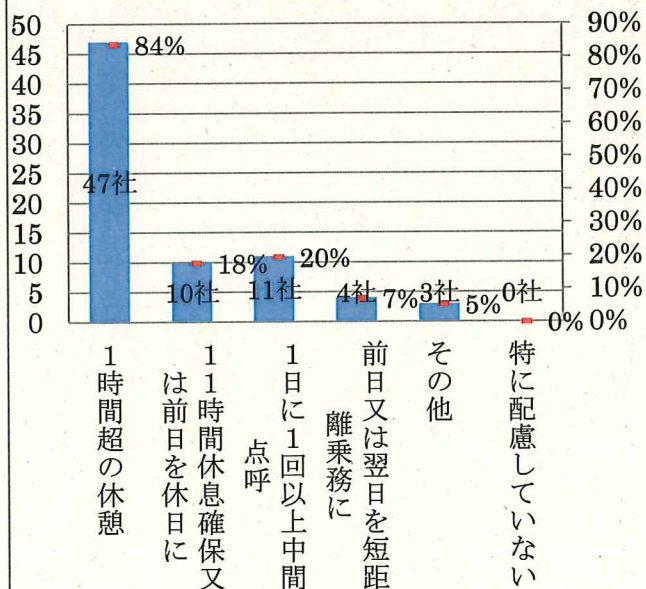


休憩地点距離別休憩時間 (対象事業者: 1時間超の休憩を入れていると回答した145社)



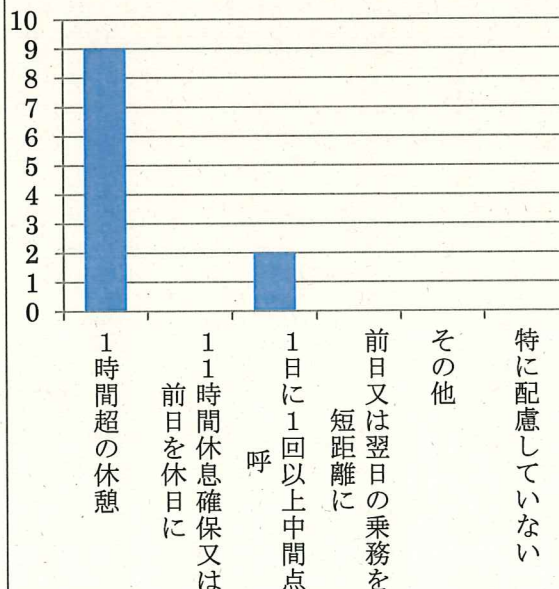
ワンマン昼行便(500km超え)についてどのようなことに配慮していますか?

(社) (対象: 実車距離500km超えのワンマン昼間運行を行う者 56社、うち回答56社)



ワンマン昼行便(600km超え)についてどのようなことに配慮していますか?

(社) (対象: 実車距離600km超えのワンマン昼間運行を行う者10社)

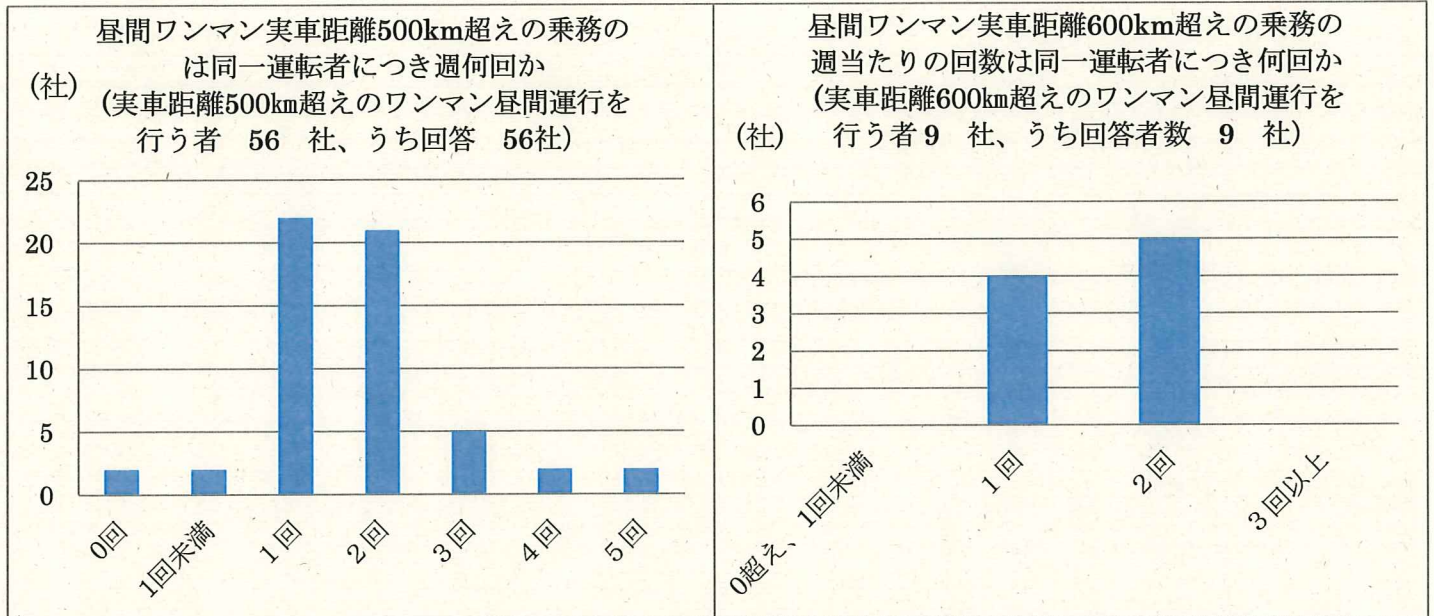


③ 昼間ワンマン運行の過当たり乗務回数及び回数制限導入の是非について

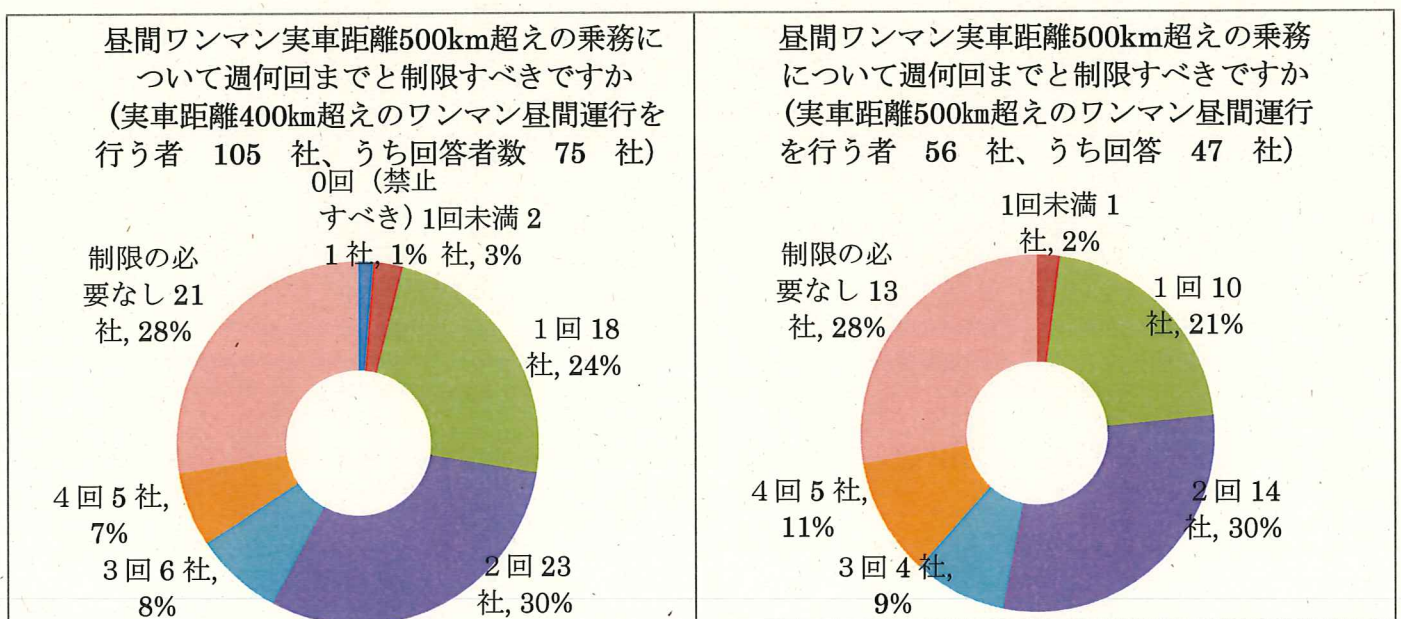
- 昼間ワンマン実車距離500km超えの乗務の過当たり回数については、回答があった

54 社のほとんどが 1 回又は 2 回と回答しているが、最大では週 5 回とする回答もあった。

- 昼間ワンマン実車距離 600km 超えの乗務の週当たり回数については、実際に 600km 超えの運行があるとする 9 社全社から回答があり、5 社が週 2 回、4 社が週 1 回であった。

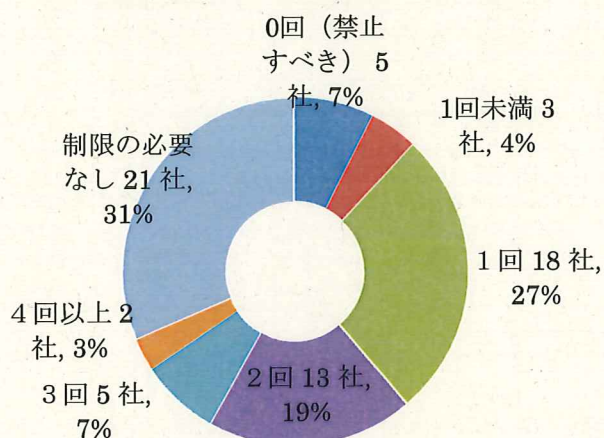


- 昼間ワンマン実車距離 500km 超えの乗務に対する週当たりの回数制限導入の是非については、400km 超えの昼間ワンマン運行を行う事業者 105 社のうち回答があった 75 社の約 70%にあたる 54 社が 4 回以下に制限すべきと回答。実際に 500km 超の路線を持つ事業者でみても同様に回答があった 47 社のうち約 70%の 34 社が 4 回以下に制限すべきと回答。

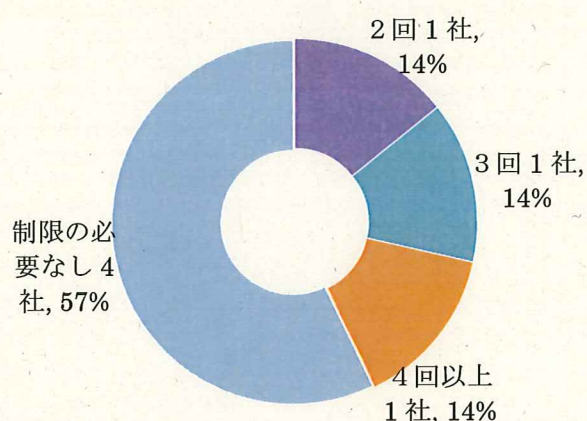


- 昼間ワンマン実車距離 600km 超えの乗務に対する週当たりの回数制限導入の是非については、400km 超えの昼間ワンマン運行を行う事業者の約 70%が 4 回以下に制限すべきと回答。5 社が 0 回（禁止すべき）と回答。しかし、実際に 600km 超の乗務形態を持つ事業者 10 社のうち回答があったのは 7 社では、その約 60%にあたる 4 社が制限の必要なし、その他 3 社がそれぞれ 1 回～3 回に制限すべきとした。

昼間ワンマン実車距離600km超えの乗務について週何回までと制限すべきですか（実車距離400km超えのワンマン昼間運行を行う者 105 社、うち回答 67 社）



実車距離600km超えの乗務について週何回までと制限すべきですか（実車距離600km超えのワンマン昼間運行を行う者 10 社、うち回答 7 社）

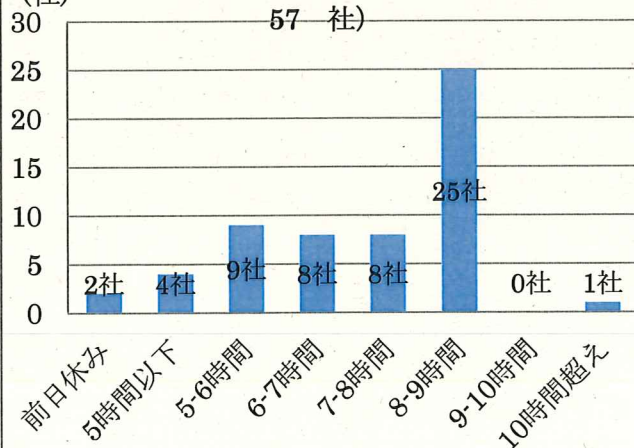


④ 昼間の運転時間 9 時間超えの乗務に対する配慮について

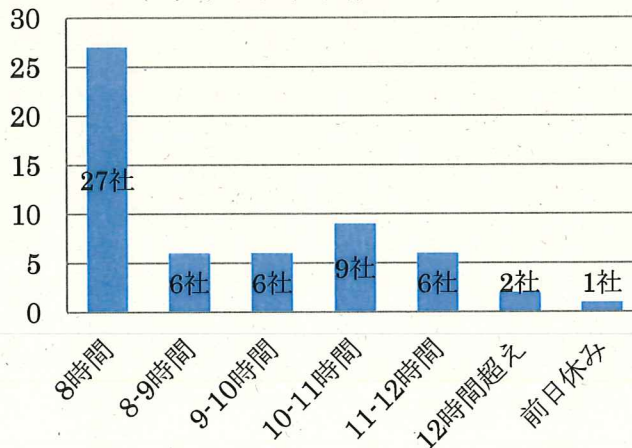
運転時間 9 時間超えの乗務形態があると回答した 60 社にどのような配慮を行っているかを質問したところ、回答は以下のとおり。

- 9 時間超えの乗務を行う前日の運転時間はほとんどの事業者において 9 時間以下に抑えている。
- しかし、直前の休息期間については、11 時間以上と回答した事業者は 9 社にとどまり、約半数の 27 社が現行の乗務時間等の基準上の最低限である 8 時間と回答している。

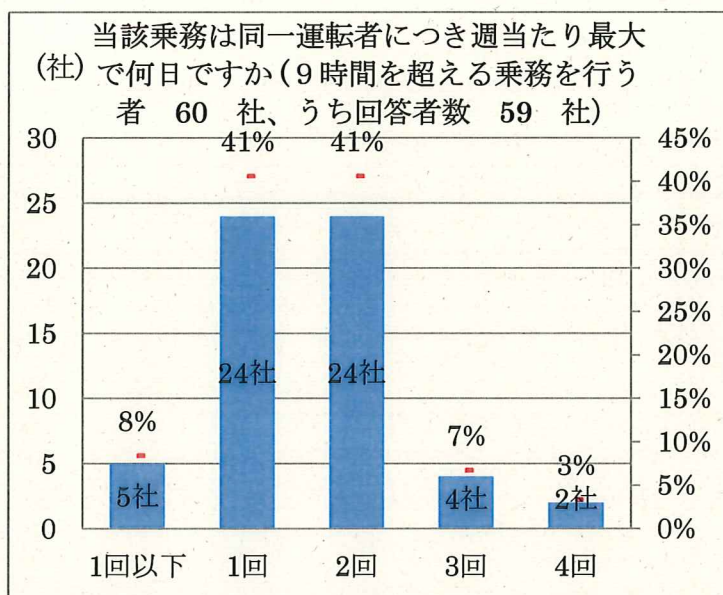
9 時間を超える乗務を行う前日の運転時間を何時間に抑えていますか（9 時間を超える乗務を行う者 60 社、うち回答 57 社）



当該乗務を行う日の前日の休息時間は（9 時間を超える乗務を行う者 60 社、うち回答者数 59 社）

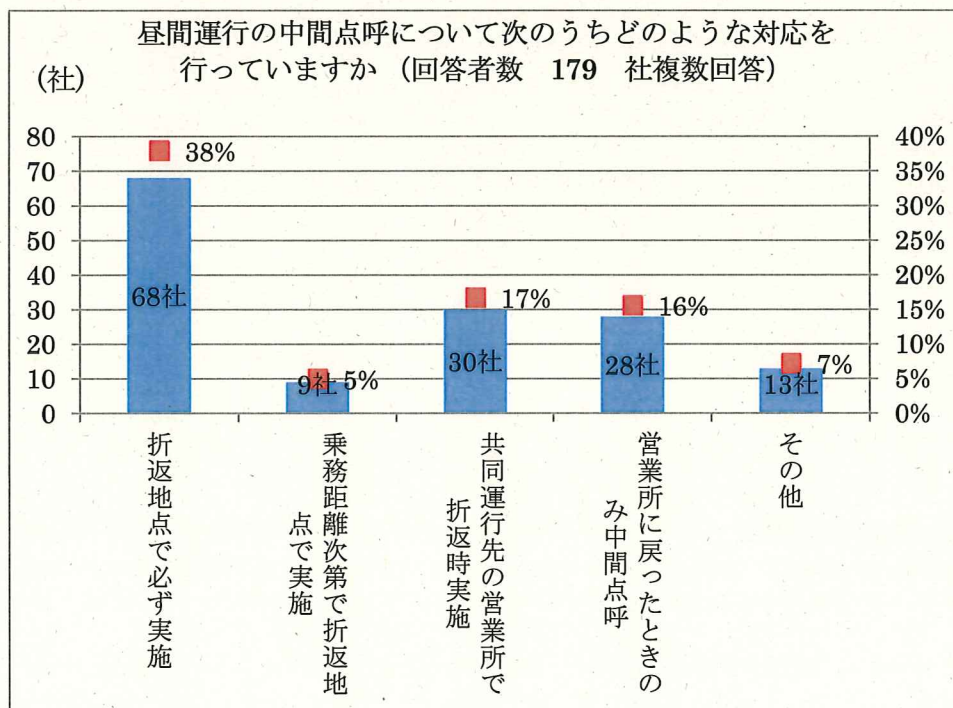


- 運転時間が9時間を超える乗務の週当たり乗務回数については、83%の事業者が1回～2回と回答している一方、最大では4回するとの回答があった。



⑤ 昼間長距離乗務時の中間点呼について

- 回答のあった179社のうち38%の68社が折返し地点で必ず中間点呼を実施している。



(2) 昼間の長距離ワンマン運行を行う事業者への個別ヒアリング結果概要

① 昼間長距離ワンマン運行の運行形態について

- 一日の運行距離が長くなるのは短・中距離複数回乗務の場合であり、
 - A) 300km 程度の路線又は 150km 程度までの短距離路線の往復を、2～3 時間程度のまとまった休憩期間を挟んで一日に 2 回行う
 - B) 200km 程度の中距離路線の 1 往復（合計 400km 程度）に短距離乗務の組合わせ
 - D) 200km 程度の路線又は 100km 程度までの短距離路線の往復を 1 時間程度の休憩を挟んで一日に 3 回行う
 などの例がある。
- 短距離複数回乗務の場合には 1 往復した後、中距離複数回乗務の場合には各運行の後に、1～3 時間程度の連続した休憩を確保している場合が多い。
- 合計して 500km を超えるような長距離乗務を行う場合、その前日又は後日に、休日又は短距離乗務を入れており、2 日～3 日でワンセットの乗務割にしている場合が多い。したがって、実車距離で 500km 又は運転時間 9 時間を超えるような乗務は同一運転者につき週に 2 回～3 回程度となっている。

② 運行前及び運行後の休憩期間 11 時間確保について

- 長距離乗務の前日を休日としている事業者も多く、この場合は実質的には休憩期間 11 時間が確保されているが、一方で長距離運行の前日又は翌日に営業所での休息睡眠（8～9 時間）を挟んで短距離の昼間運行を入れる場合があり、昼間・長距離運行の直前又は直後に必ずしも 11 時間の休憩期間は確保されていない。

○ 既存の高速乗合バス事業者のワンマン昼間・長距離乗務(500km超)に係る典型的な乗務形態

① 昼間運行の片道で500kmを超えるものもある。



② 片道又は往復で300km程度の乗務を2～3時間程度のまとまった休憩を挟んで割当て

・翌日は、比較的短い乗務(350km程度以下)としている。



③ 片道又は往復で250km程度の乗務を2時間程度のまとまった休憩を挟んで割当て、

その後、30分程度の短めの休憩を挟んで短距離乗務

・翌日は、比較的短い乗務(350km程度以下)としている。



④ 片道又は往復で200km程度の乗務を1時間程度のまとまった休憩を挟んで3回割当て

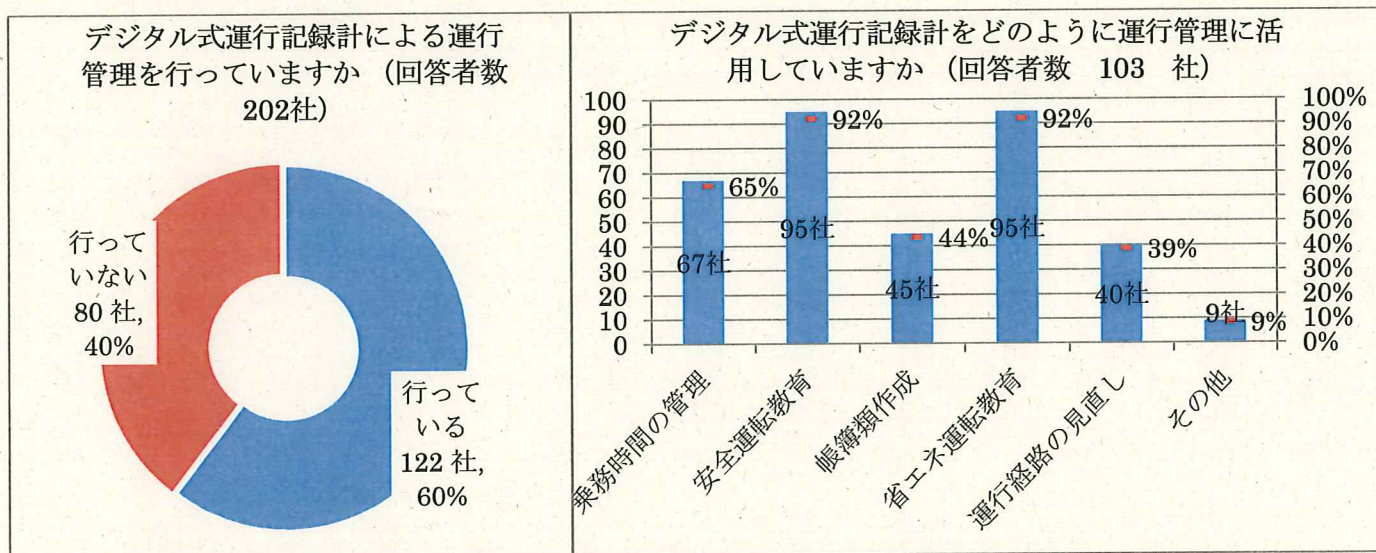
・翌日は、比較的短い乗務(350km程度以下)としている。



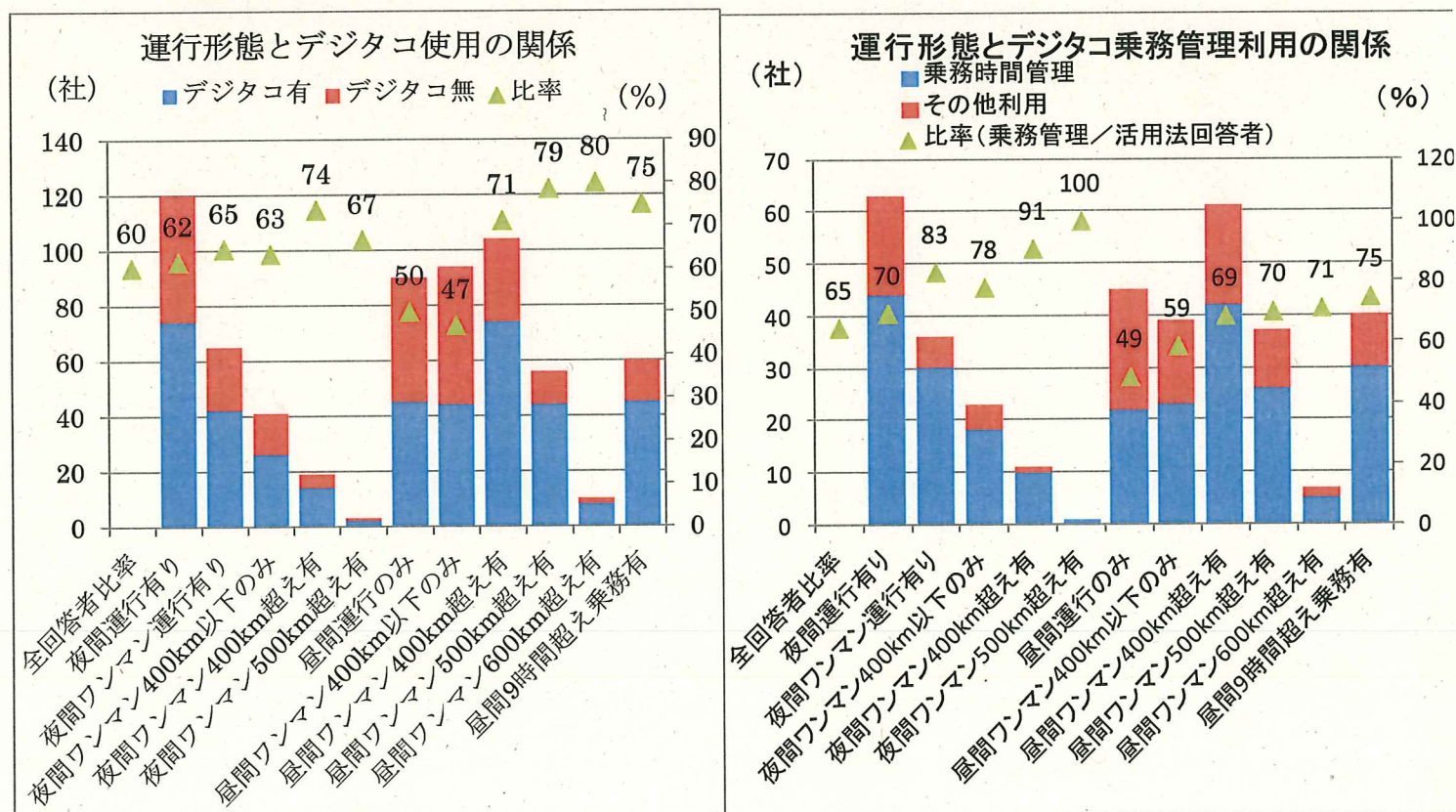
3. デジタル式運行記録計及びＩＴ点呼機器の活用に係るアンケート結果

(1) デジタル式運行記録計について

- デジタル式運行記録計による運行管理については、201 社中約 60%の 121 社が実施していると回答。
- デジタル式運行記録計の活用方法については、回答者 102 社のうち、安全運転教育及び省エネ運転教育に活用が最多で約 90%の 94 社。乗務時間の管理に活用していると回答したのは 65%の 66 社であった。

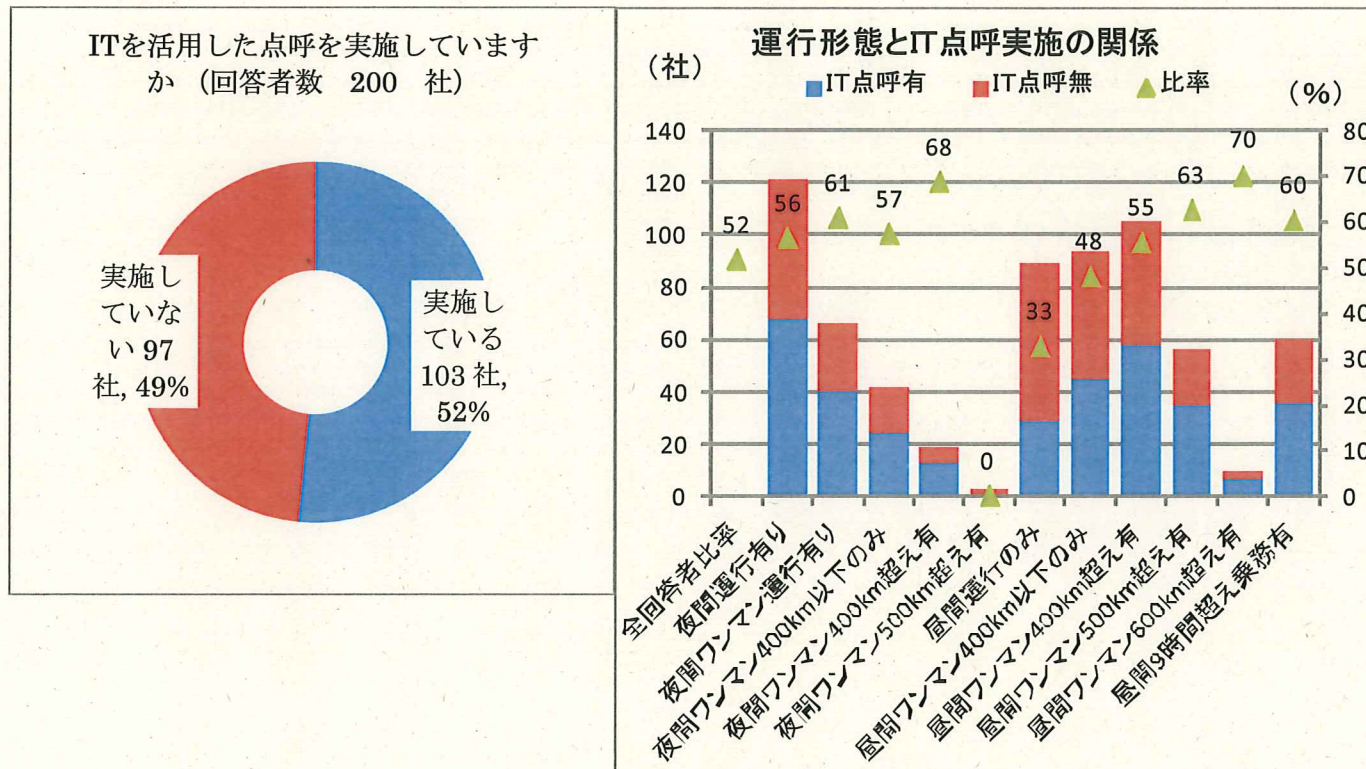


- これを回答のあった事業者の運行形態別でみると、昼間 500km 超えの乗務又は運転時間 9 時間超えの乗務がある事業者の場合には 7 割以上がデジタル式運行記録計による運行管理を実施していると回答。また、活用方法に関しては、長距離の運行形態を有する事業者にはデジタル式運行記録計を乗務時間管理に活用していると回答した事業者が多かった。



(2) IT点呼機器の活用について

- 199社のうち、51%の102社がIT点呼機器を活用した点呼を実施している。
- 運行形態別に見ると、昼間の長距離乗務を行う事業者が多く、昼間長距離運行の際の出先の折返し地点での点呼にIT点呼機器が活用されていると思われる。



○ 交替運転者の配置基準(案)の解説

参考資料2

1. 一日に夜間運行と昼間運行の両方に乗務する場合に適用される基準について

一日の乗務に係る規定

- 二つの運行の間に8時間以上の休息期間が無い場合には両方を合わせて一日の乗務と考える。
- 一日の合計実車距離は、昼間ワンマン運行に係る規定を適用し原則500kmまで。この例では500kmを超えるため「運行前11時間の休息時間確保又は乗務の間に1時間以上の休憩時間の確保」が必要。
- 運転時間は原則9時間まで。(貸切型管理の受委託による運行を除き、週3回まで9時間超え可。)
- 高速道走行区間では連続運転時間は概ね2時間まで。



夜間ワンマン運行に係る規定

- 夜間ワンマン運行の一運行の実車距離は原則400kmまで。「イ. 運行前11時間以上の休息確保」又は「ロ. 運行途中で1時間以上の仮眠休憩の確保」(貸切型管理の受委託による運行にあってはイ.)している場合には500kmまで。このケースでは、夜間運行前に11時間以上の休息が確保されていないため、貸切型委託運行にあっては400km超は不可。
- 夜間ワンマン運行の実車運行区間について実車運転時間4時間毎に30分の休憩が必要。(400kmを超える場合には40分)
- 夜間ワンマン運行の連続乗務回数は4回まで。(夜間運行の実車距離が400kmを超える場合には2回まで。)

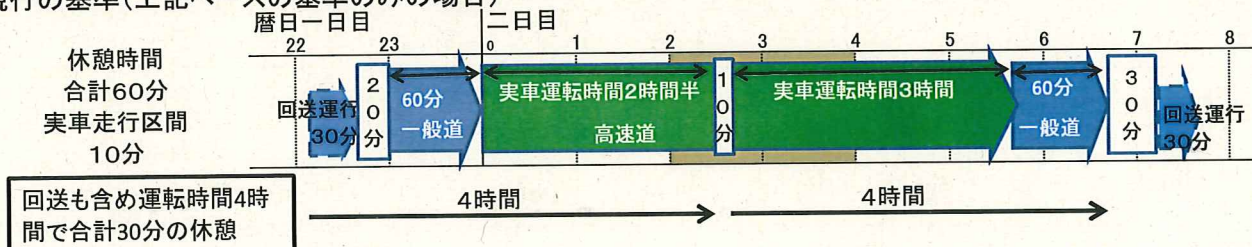
2. 「高速道実車運行区間の連続運転時間概ね2時間」と「実車運行区間の実車運転時間4時間毎に40分」の規制について

- ベース: 回送運行も含め連続運転時間4時間まで。運転時間4時間ごとに30分の休憩(1回連続10分以上で分割可。)
- ① 高速道実車運行区間において連続運転時間は概ね2時間までとする。
 - ② 実車運行区間では全ての区間で**実車運転時間**4時間ごとに合計40分の休憩。(400km以下は30分)(分割可。ただし、1回の休憩は連続10分以上であること。)

ベース規制が回送運行も含めた運転時間全体の規制であるため、実車走行前に20分の休憩をとった場合、実車走行時には4時間までに10分の休憩をとればよいことになります。このため、①及び②の規制は実車走行区間に対する上乗せ規制として設定します。

A) 高速走行区間5時間半＋一般道走行区間2時間＋回送運行1時間で運転時間合計8時間半のモデルケース(実車距離450km程度)

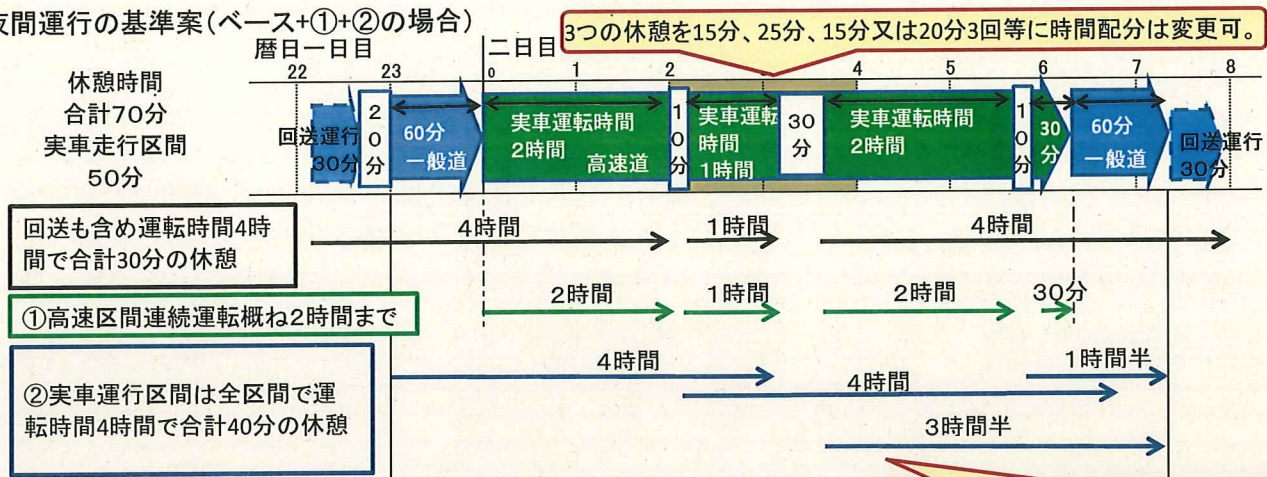
(i) 現行の基準(上記ベースの基準のみの場合)



(ii) 昼間運行の基準案(ベース+①の場合)



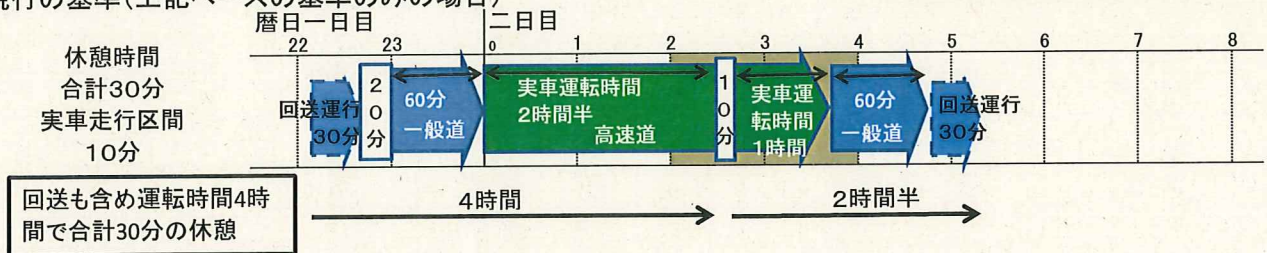
(iii) 夜間運行の基準案(ベース+①+②の場合)



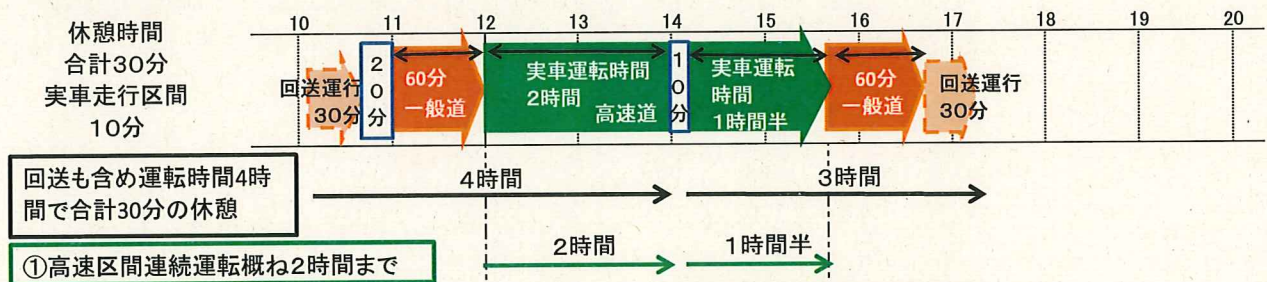
B) 高速走行区間3時間半+一般道走行区間2時間+回送運行1時間で運転時間合計6時間半のモデルケース(実車距離300km程度)

全ての区間(実車乗務開始と途中休憩、休憩と休憩、休憩と実車乗務終了の間)で運転時間4時間毎に合計40分の休憩が必要。

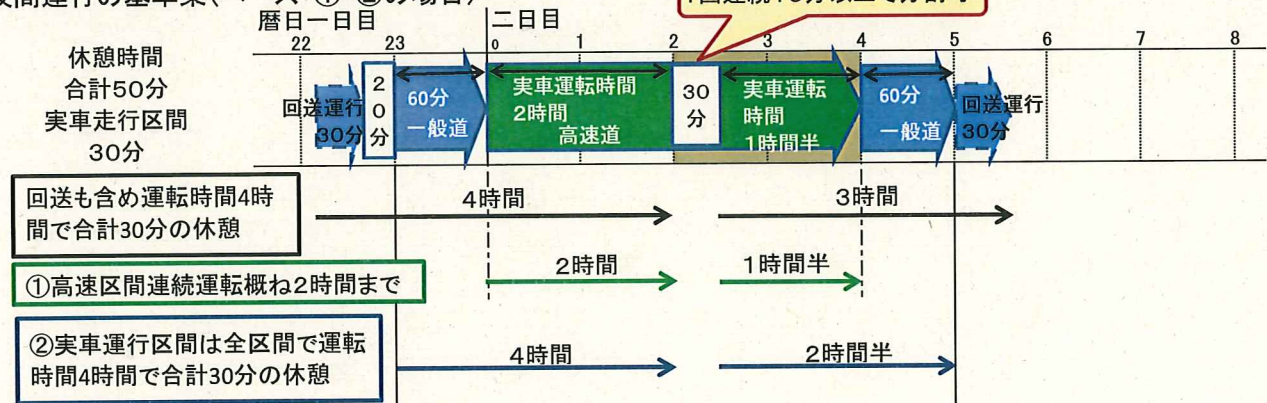
(i) 現行の基準(上記ベースの基準のみの場合)



(ii) 昼間運行の基準案(ベース+①の場合)



(iii) 夜間運行の基準案(ベース+①+②の場合)



3. 夜間乗務の連続乗務回数制限について

○ 夜間ワンマン乗務の連続乗務回数は4回まで。(夜間ワンマンの実車距離が400kmを超える場合には2回まで。)
以下の例で、一回目、二回目の運行の実車距離が400km超えの場合、三回目の夜間ワンマン乗務は禁止。

