

## 過労運転防止に関する国土交通省の取り組み状況

諸川慎治\*

平成24年4月29日に、高速ツアーバスが高速道路の側壁に激突し、乗客7名が死亡、38名が重軽傷を負う重大事故が発生した。国土交通省では、「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」を設置し、同検討会において、同年夏の多客期に向けた緊急対策として、高速ツアーバスの夜間ワンマン運行は、実車距離400kmまたは乗務時間10時間に制限する基準を策定した。また、同年冬の多客期に向けた対策として、高速ツアーバス以外の貸切バスの夜間ワンマン運行についても、高速ツアーバスと同様の基準を策定した。

### **Actions of the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism of Japan Concerning Prevention of Fatigued Driving**

Shinji MOROKAWA\*

On April 29 2012, a highway-tour-bus crashed on Kanetsu Expressway, killing 7 passengers and injuring the other 38. Immediately thereafter, the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism of Japan established a panel to discuss measures to prevent over-strained driving by bus drivers. In July 2012, in advance of the busy summer travel season, the panel developed regulations for maximum daily driving distance of highway tour buses as an emergency measure. The regulations limit the daily "driving distance in service base" of overnight highway tour buses to 400 km in principle for a single driver without a relief driver present. The regulations further limit "travel time" of overnight highway tour buses to 10 hours. In November 2012, preceding the winter travel season, the panel set the same standard for regulation of other overnight commercial buses for sightseeing when driven by a single driver without a relief driver present.

#### 1. はじめに

##### 1-1 事故概要

平成24年4月29日(日)午前4時40分頃、群馬県藤岡市の関越自動車道上り線藤岡ジャンクション付近において高速ツアーバスが乗客45名を乗せて走行中、当該道路の左側壁に衝突し、乗客7名が死亡し、乗客38名が重軽傷を負うという重大事故が発生した。

国土交通省として本件事故の対応および同種事故の再発防止に向けた多様な対策を進めている。また、高速ツアーバス等の安全対策については、行政のみならず、事業者等により行われている最中であり、かつ、利用者の協力も得ながら進めているところである。本稿では、そのうち、過労運転防止対策という特定の対策を取り上げ、経緯や考え方にも触れながら記述するように努めたものであるが、国土交通省の行っている総合的な安全対策を併せて概観してもらうことが、より理解を深めるのに役立つ。適宜、国土交通省HP等を参照いただきたい。また、本稿中意見にわたる部分は筆者の私見であるので、ご注願したい。

\* 国土交通省自動車局安全政策課専門官  
Deputy Director,  
Safety Policy Division, Road Transport Bureau,  
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism  
原稿受理 2013年1月17日

## 1-2 高速ツアーバスをめぐる状況

バス事業は、一般路線バス、高速バス、貸切バスに大別される。いずれも国民生活と密接な関係があり、社会的にもさまざまな役割を期待されることが多く、長年にわたり、わが国の社会経済の発展に大きく貢献してきた。

このうち、高速バスはバス産業における成長分野であり、わが国の基幹的な公共交通機関として地域間交流の拡大を支える存在となっている。従来から都市間バス輸送を担ってきた「高速乗合バス」(一般乗合旅客自動車運送事業者が運行する高速バスをいう)に加え、近年、「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)が急速に輸送人員を伸ばしている。高速ツアーバスについては、客単価が高い大都市間の長距離夜行便を中心に、その輸送人員を急速に伸ばしている。高速ツアーバスの利用者数は平成17年には約21万人程度であったと推計されているが、平成23年には年間750万人に達したと推計されている。この高速ツアーバスは、平成12年および平成14年に実施された貸切バス事業および乗合バス事業の需給調整規制の廃止による規制の変化と、その後の貸切バス車両の増加・実勢運賃水準の低下やインターネットの普及による広告宣伝・予約・決済コストの低下等の環境の変化が相まって発展したものと考えられている。

高速ツアーバスは、急速に成長を続けており、このような意味で、利用者から一定の支持を得ていると考えられる。しかし、関越自動車道における重大事故の以前から、安全の確保や利便性の確保などの面でさまざまな問題の存在が指摘されており、また、運行車両数の増加と相まって、大都市圏のターミナル駅周辺等での路上駐停車問題も深刻度を増しているとの指摘もあった。さらに、貸切バスを使用して高速乗合バスと類似したサービスを提供しているものとして、高速ツアーバスに加え、「会員制高速バス」が近年出現した。

これに対し、高速乗合バスは、高速ツアーバスとの競争が激しい大都市圏間の長距離夜行便等で成長が鈍化ないし低迷しており、景気の低迷なども背景に、かつてのような勢いが見られなくなってきたことや、この一つの要因として高速バス市場の実態に現行の高速乗合バス規制が必ずしもうまく適合していないのではないかと指摘があった。

以上のような点を踏まえつつ、平成22年12月に立

ち上げた「バス事業のあり方検討会」において「高速乗合バスと高速ツアーバスをめぐる諸課題について、早急に検討を行い、魅力ある高速バスサービスの実現と高速バスの健全な発展に向けた制度や運用の見直しを実施する必要がある」との考え方が示され、検討がなされた。

この検討会の報告の中で、

●高速ツアーバスについては、新たな市場の開拓等への貢献は評価できる一方で、実態としては乗合バスと同様の運行である。したがって、安全性や利便性、道路交通の円滑性等を確保する観点から、新たな高速乗合バス事業規制の下での乗合バスとして運行すべきである。

●このため、国土交通省において、「高速ツアーバスを含む乗合バス類似のツアーバス」や「会員制高速バス」の主催者および運行を受託している貸切バス事業者に対し、乗合バス業態への移行を求めべきである。

●平成24年度・25年度の2年間を集中移行期間として設定し、高速ツアーバス事業者への移行指導や円滑な移行を促進するための環境整備に取り組む必要がある。

との方向性が出された。

国土交通省としては、この報告を踏まえ対策を進めていたが、その矢先に発生した今回の関越自動車道における重大事故を踏まえ、この工程を前倒しし、平成25年7月末までを目標に高速ツアーバスの新たな高速乗合バスへの早期移行を図ることとしている。

## 2. 過労運転防止対策

### 2-1 事故発生後の取り組み

事故発生前までの取り組みについては、[参考資料\(1\)](#)を参照されたい。

平成24年4月29日の事故発生後、国土交通省では、今後、同様の事故が発生しないよう、今回の事故の要因の一つとして考えられる過労運転の防止策を検討することを目的とし、労働科学・生理学・医学・労働法・車両工学・経営システム工学の学識経験者、バス事業者、労働組合等を委員とする「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」(以下、検討会。座長：酒井一博公益財団法人労働科学研究所所長)を平成24年5月28日に設置し、①乗務時間等の基準・指針の見直し、②点呼の在り方、③運行管理体制の在り方、④その他過労運転防止対策について検討を行うこととした。

**Table 1** 高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会  
(平成24年)

回	開催日	主な検討項目
第1回	H24.5.29	検討項目の整理、検討会スケジュール、過労運転防止に係る緊急対策に係る論点整理
第2回	H24.6.20	過労運転防止に係る緊急対策の審議
第3回	H24.6.27	過労運転防止に係る緊急対策の決定
第4回	H24.7.30	緊急対策の実施状況(同年7月末時点)の報告、関係者ヒアリング
第5回	H24.11.5	今後の検討項目・検討スケジュールについての審議および決定、緊急対策の実施状況(結果)の報告、夜間の貸切バスの交替運転者の配置基準(案)の審議
第6回	H24.11.20	夜間の貸切バスの交替運転者の配置基準の決定

また、国土交通省では、事故を受けた対応について、平成24年6月11日に「Ⅰ今夏の多客期の安全確保のための緊急対策」および「Ⅱ引き続き検討すべき事項」を取りまとめた\*1が、この中でも、「乗務員の運転時間等の基準・指針等の見直し」などの過労運転防止対策については、本検討会において検討を進めるものと位置付けられた。

検討会では、過労運転防止対策を検討するに当たって、次の考え方で検討を進めることとした。

●平成24年の夏の多客期に向けて、早急に、緊急対策を取りまとめる。

●同年夏の緊急対策としては、直接的に過労運転防止を図ることができる運転時間、運行距離等の基準・指針の見直しに取り組む。また、対策の検討に当たり、基準等の強化のみならず、その実効性を高めるための措置を併せて行う。

●次に、夏の緊急対策の実施結果等を踏まえ、平成24年中にスキーバス等の貸切バスの夜間運行に係る冬期の多客期対策をまとめる。

検討会では、平成24年12月末日時点で、Table 1のように計6回の審議がなされている\*2。

過労運転防止に係る緊急対策として検討会が検討することとした「乗務員の運転時間等の基準・指針の見直し」については、以下の考え方により、高速ツアーバスおよび会員制高速バス（以下、高速ツアーバス等）に関し、「交替運転者の配置基準」を設

定することにより対処することとなった。

●日々の乗務の中での“複数の運行”による疲労の蓄積を防止することを趣旨として、旅客自動車運送事業運輸規則（昭和31年8月1日運輸省令第44号。以下、運輸規則）第21条第1項に基づき、「勤務時間等基準告示」（旅客自動車運送事業運輸規則第21条第1項の規定に基づく事業用自動車の運転者の勤務時間およ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）をいう。以下同。参考資料(1)）が定められている。

●それに加え、長距離または夜間における“一運行”による過労を防止することを趣旨として、運輸規則第21条第6項に基づき「交替運転者の配置」に関する規定が定められているが、当該規定の内容については、勤務時間等基準告示による運転時間等と同じ、夜間・昼間の別のない内容となっていた（参考資料(1)）。なお、「交替運転者の配置」に関しては、試行的であるが、運転時間は2日平均で1日9時間までとされていることを受けて、1日当たりの運転時間9時間に相当する乗務距離を「670km」とする指針（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ついて（平成20年6月27日国土自安第39号、国土自旅第133号）をいう。参考資料(1)）が定められていたところである。

●昨夏の緊急対策として、夜間ワンマン運行の安全を確保するため、夜間運行に係る生理学的な検討を加え、交替運転者の配置基準に夜間・長距離の“一運行”に対する基準を設定することとした。

交替運転者の配置基準については、運行時間か運行距離かのどちらかの方法で設定することが考えられる。貸切バス事業者と旅行者とが運送契約を行う際に、必要な運転者の数が判明しておく必要があるが、運行時間に拠るよりも、運行距離に拠るほうが、貸切バス事業者が旅行者に対して交替運転者の必要性を説明しやすいという指摘があることから、一運行当たりの運行距離をベースに交替運転者の配置基準を設定することとした。

また、交替運転者の配置基準を設定する運行距離については、回送距離を含む総運行距離か実車距離（利用者の乗車の有無にかかわらず、利用者が乗車可能な区間として、旅行者また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）のどちらかの方法で設定することが考えられた。同一経路で複数の事業者より提供されるサービスを比較する場合、利用者にとっては実車距離を指標に運

\* 1 詳細については、以下のURLを参照。▶[http://www.mlit.go.jp/report/press/kanbo10\\_hh\\_000030.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/kanbo10_hh_000030.html)

\* 2 検討会各回で配布した資料については、国土交通省のHPに公開されている。▶<http://www.mlit.go.jp/jidosha/basu>

転者の配置数が決まっているほうが分かりやすいことから、交替運転者の配置基準を設定する運行距離は、実車距離とした。ただし、実車距離が短いのに、回送距離が極端に長い場合も想定されることから、回送運行を含む一運行当たりの乗務時間の上限を設定することとした。

実車距離の上限について、バス運転者へのアンケート調査により、安全に運転できる運行距離を把握し、併せて労働科学の観点から生理学的な検討を行いつつ、配置基準を設定することとした。

また、運行の時間帯により、夜間運行と昼間運行と大きく分けられるが、夜間(特に午前2～4時)が生理学的に最も眠くなる時間であり(第2回検討会資料2<sup>\*2</sup>)、安全上問題が発生しやすい。このため、平成24年の夏の過労運転防止に係る緊急対策としては、この時間帯に実車運行する高速ツアーバス等の夜間運行に対して交替運転者の配置基準を定めることとし、昼間運行については、引き続き議論することとした。

## 2-2 高速ツアーバス等の夜間運行に係る夏の緊急対策

### 1) 交替運転者の配置基準の設定

本検討会において、高速道路を経由する運行に従事するバス運転者に対してアンケート調査を実施したところ、総配布数4,970部に対し、約58%の2,875部を回収した。

この調査において、「夜間にワンマンで安全に運転できると思われる距離」についての質問に対するバス運転者の回答の8割が400kmまでの範囲に収まることから、運転者1名で運行できる距離を原則400kmとし、それを超える運行については交替運転者を配置することを要することとした(第3回検討会資料3、資料4<sup>\*2</sup>)。

また、バス事業者と労働組合の間で結ばれた労使協定や事業者の自主的な基準によれば、実車距離ベースで350km～450km程度となっており(第2回検討会資料3の参考資料<sup>\*2</sup>)、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いう回答を得ている。このため、400km超え500kmまでの運行については、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れば、ワンマン運行を認めることとした。

さらに、回送運行を含む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、一運行当たりの運転時間9時間(勤務時間等基準告示により2日平均で1日9時間)に、4時間(同告示により連続運転時間は4時間まで)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(運行の乗務開始から乗務終了までの時間)の上限を10時間とすることとした。

これらをまとめ、過労運転防止に係る平成24年の夏からの緊急対策として、高速ツアーバス等について交替運転者の配置基準をTable 2の内容で定め、平成24年7月20日より施行した。

前述した夜間の高速ツアーバス等の交替運転者の配置基準の内容は、運輸規則第21条第6項中の「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することができないおそれがあるとき」の解釈等を規定した「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」(平成14年1月30日国自総第446号、国自旅第161号、国自整第149号。以下、解釈運用通達)の第21条第6項の解釈等を改正することにより対応を行った(参考資料(2))。すなわち、1日670kmの指針(参考資料(1))とは異なり、今回のこの基準に従わない場合には、運輸規則第21条第6項の違反として、行政処分の対象とするものである。

また、運輸規則第28条の2第1項の規定に関する

Table 2 夜間の高速ツアーバスおよび会員制高速バスの交替運転者の配置基準

<p>●ワンマン運行の上限</p> <p>【距離】実車距離400kmまで。 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まで。</p> <p>【時間】乗務時間10時間以内。</p>
---

注) 夜間運行：最初の乗客が乗車する時刻また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または当該時刻をまたぐ運行をいう。

実車距離：利用者の乗車の有無にかかわらず、利用者が乗車可能な区間として、旅行者また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。

特別な安全措置：①必須項目(以下のすべてに適合すること)

イ) 遠隔地における第三者立ち会いによる点呼またはITを活用した点呼、ロ) デジタル式運行記録計による運行管理、ハ) 連続運転時間をおおむね2時間以下とし、おおむね2時間ごとに20分以上の休憩を確保、ニ) 運行直前の休息期間が1時間以上/②選択項目(以下の一つ以上に適合すること)ホ) 日本バス協会の安全性評価認定を受けている、ヘ) 安全運行協議会による安全措置に関する調査を実施、ト) 高速バス運転者の育成プログラムを有する、チ) ドライブレコーダーによる運転者指導、リ) 衝突被害軽減ブレーキの装着、ヌ) 車線逸脱警報装置の装着、ル) 居眠りを感知できる装置の装着、ヲ) 24時間常駐体制による運転者サポート

乗務時間：当該運行の乗務開始から乗務終了までの時間



Table 3 「夜間の高速ツアーバス等の交替運転者の配置基準」の実効性を確保するための措置およびその実施結果

実効性確保のための措置	実施結果
(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	平成24年7月中旬までに各地方運輸局において、合計38箇所、計40回の高速ツアーバス運行事業者の運行管理者に対する緊急講習を開催
②-1 高速ツアーバス運行事業者による運行管理等の自己チェック	平成24年7月中旬までに高速ツアーバス事業者212社が、特別な安全措置の実施について自己チェックを行い、その結果を国土交通省に報告
②-2 事業者による自主点検	平成24年10月31日までに、高速ツアーバスを主催している旅行業者53社がそれぞれ安全運行協議会を設置し、各々の安全運行協議会に参加している高速ツアーバス事業者のバスの乗降場等において、法令遵守状況等を抜き打ちで調査。また、高速ツアーバス事業者199社がいずれかの安全運行協議会に参加
③一斉点検	交替運転者の配置基準等の緊急対策の実施状況を確認および指導するため、各地方運輸局が平成24年7月～8月にかけて全国の高速ツアーバス出発地点等で25回実施し、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
(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	旅行業者による募集時のインターネット等の表示およびバス事業者による車外・車内表示の方法等について記載した高速バス表示ガイドラインを平成24年6月29日に公表
⑤通報窓口の設置	平成24年7月2日に国土交通省のウェブサイト上に通報窓口を設置。運用開始から平成24年10月31日までの間に43件の通報（粗暴運転・速度超過、煽り等一、駐車禁止場所での乗車、交替運転者の配置等）あり。通報内容については地方運輸局と情報を共有
(3) 運転者が過労運転を回避できる支援	
⑥サービスエリア等での体調報告	平成24年7月23日～同年9月2日にかけて、高速ツアーバスの運転者が過労運転を回避できるための措置として、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、その結果を記録させることとした。一定の効果が得られた旨、第5回検討会にて報告
⑦疲労感を覚えたときの措置	平成24年7月20日から施行。一定の効果が得られた旨、第5回検討会にて報告
(4) 事業者による運行管理の高度化のための措置等	
⑧デジタコおよびドラレコの導入促進	平成24年度、補助制度を実施（予算：約800百万円）。平成25年度、予算要求中（要求額：約1,100百万円。要求内容：先進安全自動車(ASV)やデジタル式運行記録計等の導入、社内安全教育、過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援)
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	

解釈等では、解釈運用通達において、運行指示書と異なる運行を行う場合には、原則として、運行管理者の指示に基づいて行うよう指導することを定めているが、この部分についても今回の解釈運用通達の改正において、「ただし、運転者が運転中に疲労や眠気を感じたときは、運行管理者の指示を受ける前に運転を中止し、その後速やかに運行管理者に連絡を取り、指示を受けるよう指導すること」の規定を設け、さらなる過労運転防止を図ることとした。

## 2) 「夜間の高速ツアーバス等の交替運転者の配置基準」の実効性を確保するための措置

対策の検討に当たり、基準等の強化のみならず、その実効性を高めるための措置を併せて行う必要があるとの考え方から、Table 3のとおりの実効性を確保するための措置を講じた。

### 2-3 スキーバス等の貸切バスの夜間運行に係る冬季の多客期対策

#### 1) 交替運転者の配置基準の設定

高速ツアーバス等以外の貸切バスとして、スキーバス、周遊バス、テーマパーク行きバス等の夜間・長距離運行の貸切バスがあるが、これらの貸切バスについても、高速ツアーバス等と同様、ワンマン運行である場合には過労運転を引き起こしかねないという安全上のリスクが存在する。このため、実車距離が400kmを超えるワンマン運行には、高速ツアーバス等と同様の対策が必要であるとの考えから、夜間・長距離運行する貸切バス全般に交替運転者の配置基準を適用することとした。

一方で、高速ツアーバス等以外の夜間・長距離運行する貸切バスは、高速ツアーバス等と異なり、「ダイヤに従った定時運行を行う必要性がない」「連日、夜間・長距離運行することは少ない」「運行途中で

Table 4 夜間の貸切バスの交替運転者の配置基準

●ワンマン運行の上限
【距離】 実車距離400kmまで。 ただし、イまたはロを満たす場合は500kmまで。 イ 高速ツアーバスの「特別な安全措置」を講ずる場合 ロ 運転者の休息期間および休憩時間が一定の条件を満たす場合

注) 一定の条件とは、運転者の休息期間および休憩時間が以下の(i)～(iii)の条件をすべて満たす場合を指す。(i)運行直前の休息期間が11時間以上、(ii)連続運転時間をおおむね2時間以下とし、おおむね2時間ごとに20分以上の休憩を確保、(iii)実車距離100kmから400kmまでの間に適切な仮眠施設(運転者が体を伸ばして仮眠することのできる施設-車両床下の仮眠施設、リクライニングシート等の座席を含む-をいう)で仮眠するための連続1時間以上の休憩を確保。

Table 5 「夜間の貸切バスの交替運転者の配置基準」の実効性を確保するための措置およびその実施結果

実効性確保のための措置	実施内容
(1) 運行管理が着実に実行されるための手段	
一斉点検	交替運転者の配置等の冬期多客期対策の周知ならびに必要な安全対策の実施状況等を確認および指導するため、各地方運輸局が平成24年12月～平成25年2月にかけて全国の貸切バス事業者の営業所および街頭において点検を実施する
(2) 利用者が実効性を見守ることができる仕組み	
車内表示・車内放送に係る指導	平成24年12月～平成25年2月にかけて、実車距離が400kmを超える夜間運行を行う貸切バスについて、利用者に運行に関する情報を周知させるため、車内表示および車内放送を行うよう指導する
(3) 運転者が過労運転を回避できる支援	
サービスエリア等での体調報告	平成24年12月～平成25年2月にかけて、実車距離が400kmを超える夜間運行を行う貸切バスの運転者が過労運転を回避できるための措置として、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、その結果を記録させる
(4) その他	
事業者に対する周知	すべての貸切バス事業者や利用者に対する周知を徹底するため、関係団体非加盟事業者を含む全事業者に対して、関係団体とともに周知を徹底する

乗客が観光などを行うため乗務員が一定時間のまとまった休憩をとれる場合も見受けられる」という実態があることから、高速ツアーバス等の緊急対策の内容を基本としつつ、貸切バスの運行実態を踏まえ、高速ツアーバス等以外の貸切バス全般の夜間運行に係る交替運転者の配置基準をTable 4の内容で定め、平成24年12月1日より施行した。

前述した夜間の貸切バスの交替運転者の配置基準の内容についても、解釈運用通達の第21条第6項の解釈等を改正することにより対応を行った(参考資料(3))。

## 2) 「夜間の貸切バスの交替運転者の配置基準」の実効性を確保するための措置

当該交替運転者の配置基準についても、平成24年12月1日からTable 5の実効性を確保するための措置を講じているところである(平成25年2月末日まで)。

### 2-4 今後の検討スケジュール(平成24年12月末日現在)

その他の過労運転防止対策として、高速乗合バス交替運転者の配置基準、昼間運行する貸切バスの交替運転者の配置基準、点呼の在り方、運行管理体制、健康状態に起因する事故防止のための取り組み等についても平成24年度末までに議論の予定である。

## 3. おわりに

バスの安全にかかわる問題は、ここで取り上げたもの以外にも、参入規制の在り方、運賃・料金制度の在り方、監査体制の強化、処分の厳格化、旅行業者と貸切バス事業者の公正な取引の確保等を含め、さまざまな課題が存在しており、国土交通省においては有識者会議を設置し、総合的に取り組んでいるところである。

今回設定する交替運転者の配置基準については、生理学的な観点から最低限の基準として設定するものであり、これまでに実施されている各事業者による安全対策が後退することは決してあってはならない。また、過労運転等による事故を防止するためには、交替運転者の配置のみならず、点呼の確実な実施、定期健康診断等による健康状態の把握、運転者に対する指導監督、勤務時間等基準告示の遵守等の日頃の安全対策を引き続き実施していくことが基本かつ重要である。

今後も、関係者のご協力も得ながら、さらなる公共交通の安全確保に取り組んでいきたい。

## 参考資料(1)

### 過労運転防止対策(特に交替運転者の配置)に関する従来の規定等

道路運送法第27条第1項では、「輸送の安全等」の規定として、貸切バス事業者を含む一般旅客自動車運送事業者については以下の規定が定められている。

○道路運送法(昭和26年6月1日法律第183号)(抄)  
(輸送の安全等)

第27条 一般旅客自動車運送事業者は、事業計画(路線定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業者にあつては、事業計画及び運行計画)の遂行に必要となる員数の運転者の確保、事業用自動車の運転者がその休憩又は睡眠のために利用することができる施設の整備、事業用自動車の運転者の適切な勤務時間及び乗務時間の設定その他の運行の管理、事業用自動車の運転者、車掌その他旅客又は公衆に接する従業員の適切な指導監督、事業用自動車内における当該事業者の氏名又は名称の掲示その他の旅客に対する適切な情報の提供その他の輸送の安全及び旅客の利便の確保のために必要な事項として国土交通省令で定めるものを遵守しなければならない。

2～3 (略)

同項に基づき、旅客自動車運送事業運輸規則(昭和31年8月1日運輸省令第44号)第21条において「過労防止等」に関する規定が定められている。同条のうち、以下のとおり、同条第1項に「運転者の勤務期間及び乗務時間」に関する規定が、同条第6項に「交替運転者の配置」に関する規定が定められている。

○旅客自動車運送事業運輸規則(昭和31年8月1日運輸省令第44号)(抄)  
(過労防止等)

第21条 旅客自動車運送事業者は、過労の防止を十分考慮して、国土交通大臣が告示で定める基準に従つて、事業用自動車の運

転者の勤務時間及び乗務時間を定め、当該運転者にこれらを守らせなければならない。

2～5 (略)

6 一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般貸切旅客自動車運送事業者は、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つて、疲労等により安全な運転を継続することが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ない。

ここで、同条第1項における告示とは、「旅客自動車運送事業運輸規則第21条第1項の規定に基づく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。以下、勤務時間等基準告示)のことであるが、同告示においては、以下のとおり、内容は、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年労働省告示第7号)とされている。

○「旅客自動車運送事業運輸規則第21条第1項の規定に基づく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)

旅客自動車運送事業者が運転者の勤務時間及び乗務時間を定める場合の基準は、運転者の労働時間等の改善が過労運転の防止にも資することに鑑み、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年労働省告示第7号)とする。

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年労働省告示第7号)においては、以下を基本とする拘束時間、休憩期間、運転時間、連続運転時間等が定められている。

- ・一日(始業時刻から起算して二十四時間をいう)についての拘束時間は、十三時間を超えないものとする。延長する場合であっても、最大拘束時間は、十六時間とすること。
- ・勤務終了後、継続八時間以上の休憩期間を与えること。
- ・運転時間は、二日を平均し一日当たり九時間を超えないものとする。
- ・連続運転時間は、四時間を超えないものとする。

また、旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について(平成14年1月30日国自総第446号、国自旅第161号、国自整第149号)(以下、解釈運用通達)においては、旅客自動車運送事業運輸規則第21条第6項の「交替運転者の配置」に関する規定に関しては、以下のとおり解釈等が定められていた(同項の解釈等については、前述のとおり改正し、平成24年7月20日および同年12月1日に施行した)。

○「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」(平成14年1月30日国自総第446号、国自旅第161号、国自整第149号)(抄)第21条 過労防止等

(1)～(5) (略)

(6) 交替運転者の配置(第6項)

①「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つて、疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるとき」とは、運転者の体調等を考慮して個別に判断することが必要であるが、勤務時間等基準告示で定められた条件を超えて引き続き運行する場合は、これに該当する。

具体的には、次のような場合が該当する。

- イ. 拘束時間が16時間を超える場合
- ロ. 運転時間が2日を平均して1日9時間を超える場合
- ハ. 連続運転時間が4時間を超える場合

②「交替するための運転者を配置」とは、交替運転者を当該事業用自動車に添乗させ、又は交替箇所にて予め待機させることをいう。

平成19年2月に大阪府吹田市で発生した貸切バスによる事故(あずみ野観光バスによる事故)が発生したことから、この事故をきっかけにして設置された「貸切バスに関する安全等対策検討会」(メンバー:国土交通省、貸切バス事業者、旅行者、両業界の団体、労働組合の実務者)においては、貸切バスに係る安全性の確保、質の向上に向けた方策について検討が行われ、同年10月に報告が取りまとめられた。当該報告において、現行の「時間」による交替運転者の配置基

準(=運転時間が2日を平均して1日9時間を超えないこと)では、個々の運行において交替運転者の配置が必要なケースに該当するか不明確で、旅行者にも説明しにくいとの指摘があり、国土交通省において、「乗務距離」に基づく交替運転者の配置基準のあり方を検討することが盛り込まれた。

同報告の趣旨を踏まえ、平成20年6月27日、勤務時間等基準告示で定められた運転時間を遵守するための目安として、以下の乗務距離による交替運転者の配置の指針が試行的に定められた。

○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ついて(平成20年6月27日国自安第39号、国自旅第133号)(抄)

1. 指針の対象となる乗務

一般貸切旅客自動車運送事業に係る乗務であつて、高速道路における走行を伴うもの。

2. 乗務距離による交替運転者の配置の指針

勤務時間等基準告示で定められた2日を平均した1日当たりの運転時間の上限(9時間)に相当する乗務距離の上限は670kmとする(ただし、高速道路における乗務距離に、一般道路(高速道路以外の道路をいう。以下同じ)の乗務距離を2倍(北海道のみにおいて乗務する場合は1.7倍)に換算したものを加算すること)。

3. 留意事項

(1) 過労運転防止のためには、勤務時間等基準告示の遵守が必要であり、本指針は、同告示を遵守するため、貸切バスの平均的な運行実態等を踏まえ、運転時間の上限を乗務距離により試行的に示した目安である。個々のケースにおいては、本指針の上限を超えるものの同告示に抵触しない場合は法令上問題がないが、本指針の上限を超えないものの、渋滞等の影響により同告示に抵触し、法令違反となる場合があり得るので、同告示の遵守について十分に留意すること。(略)

(2)～(4) (略)

この指針の留意事項には、指針であつて行政処分等につながる拘束力を持つものでなく、またこの指針の上限を超えるものであつても勤務時間等基準告示に抵触しない場合はそれだけでは法令上問題がない一方、本指針の上限を超えない場合でも渋滞等の影響により勤務時間等基準告示に抵触し、法令違反となる場合があり得るものであることについて注意が促されている。

平成22年9月の総務省「貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視の結果に基づく勧告」においては、この配置指針について、「運転者の健康面や生理学的な面での検討が行われておらず、また労働協約等労使間の取り決め、運転者や有識者の意見等は斟酌されていない」ことから、「国土交通省は、貸切バスの安全運行に資する観点から、交替運転者の配置基準における乗務距離の上限値について、乗務距離が運転者に与える生理学的影響を踏まえたものに改定する必要がある」とされている。

## 参考資料(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」の一部改正について

(平成24年7月18日付国自安第48号、国自旅第223号、国自整第70号)

第21条 過労防止等

(1)～(5) (略)

(6) 交替運転者の配置(第6項)

①「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つて、疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるとき」とは、運転者の体調等を考慮して個別に判断することが必要であるが、次のいずれかの場合がこれに該当する。

イ. 勤務時間等基準告示で定められた次のような条件を超えて引き続き運行する場合

(イ) 拘束時間が16時間を超える場合



- (ロ) 運転時間が2日を平均して1日9時間を超える場合
- (ハ) 連続運転時間が4時間を超える場合
- ロ. 高速ツアーバス（高速道路（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。）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。以下この項において同じ。）及び会員制高速バス（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をいう。以下同じ。）の夜間運行（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。以下同じ。）において、その一運行実車距離（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、旅行者又は会員制高速バスの運営主体（以下「旅行者等」という。）が設定した起点から終点までの距離をいう。以下同じ）が500kmを超える場合
- ハ. 高速ツアーバス及び会員制高速バス（以下「高速ツアーバス等」という。）の夜間運行において、当該運行を行う事業者が次の(イ)から(ニ)までに掲げる取組について実施せず、又は(ホ)から(ヲ)までに掲げる取組のうち1つも実施していない場合であって、その一運行実車距離が400kmを超える場合
  - (イ) 遠隔地において当該運行の乗務前又は乗務後の点呼を電話により行う際、当該運行を行う事業者が、共同運行事業者その他の事業者（以下「共同運行事業者等」という。）と点呼時の立会いに関する契約に基づき、当該共同運行事業者等の運行管理者又は補助者（以下「運行管理者等」という。）が運転者に立ち会っていること、当該運行を行う事業者の他の営業所の運行管理者等が立ち会っていること、又はITを活用した点呼（運転者が所属する営業所に設置した装置（以下「設置型端末」という。）及び運転者が携帯する装置（以下「携帯型端末」という。）のカメラによって、運行管理者等が当該運転者の疾病、疲労等の状況を随時確認できると同時に、携帯型端末のカメラで撮影した画像及びアルコール検知器の測定結果によって運行管理者等が当該運転者の酒気帯びの有無について確認できるとともに、当該測定結果を運行管理者の営業所の設置型端末へ自動的に記録し、及び保存できる点呼をいう。）を行っていること
  - (ロ) 当該運行の用に供される車両に道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）第48条の2第2項の規定に適合するデジタル式運行記録計を装着し、当該運行を行う事業者がそれを用いた運行管理を行っているとともに、デジタル式運行記録計の記録に基づく運転者指導を行っていること
  - (ハ) 当該運行の運行計画において、当該運行の連続運転時間を概ね2時間以下とし、概ね2時間ごとに20分以上の休憩を確保していること
  - (ニ) 当該運行を行う運転者の運行直前の休息期間が11時間以上であること
  - (ホ) 当該運行を行う事業者が公益社団法人日本バス協会が実施する貸切バス事業者安全性評価認定制度に基づき、現に認定を受けていること
  - (ハ) 当該運行を行う事業者が参加する安全運行協議会（「高速ツアーバスに係る安全運行協議会の設置について」（平成24年6月18日付け国自旅196号）に規定する安全運行協議会をいう。）が設置され、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、旅行者等のスタッフ又はこれに準ずる者による調査が行われていること
  - (ト) 当該運行を行う事業者が高速バス運転者の育成プログラム（組織として体系的にバス運転者を育成することを

- 明記したプログラムであって、経験年数別に座席・実技を含む研修の実施を含むものをいう。）を有し、それに従い運転者の育成を行っていること
- (チ) 当該運行を行う事業者が映像記録型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
- (リ) 当該運行の用に供される車両に、衝突被害軽減ブレーキを装着していること
- (ヌ) 当該運行の用に供される車両に、車線逸脱警報装置を装着していること
- (ル) 当該運行の用に供される車両に、居眠りを感知できる装置を装着していること
- (ヲ) 当該運行の運行管理を行う運行管理者等が24時間にわたって運行中は営業所に常駐して運転者を支援する体制を敷いていること
- ニ. 高速ツアーバス等の夜間運行において、当該運行を行う事業者が上記ハ. の(イ)から(ニ)までに掲げる取組の全ての実施状況及び(ホ)から(ヲ)までに掲げる取組のいずれかの実施状況について、旅行者等が当該運行に係る予約の受付を開始するまでにインターネット上に公表しない場合であって、その一運行実車距離が400kmを超える場合（インターネット上の公表の例）

※当該運行の発着地、発着時刻、企画実施会社等に加え以下の内容を表示。

○(実車距離) ○○○km  
 (当該運行に関し、自社で実施している安全確保のための取組)

○「「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」の一部改正について（平成24年7月18日付け国自安第48号、国自旅第223号、国自整第70号）」21条(6)①ハ(イ)から(ニ)に掲げる項目について、以下の通り、全てを実施している。

(イ) 遠隔地において、共同運行事業者の立会いによる点呼を行っている

(ロ) デジタル式運行記録計による運行管理を行っている

(ハ) 連続運転時間を概ね2時間とし、2時間ごとに20分以上の休憩を確保している

(ニ) 運転者の運行直前の休息期間を11時間以上確保している

○「「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」の一部改正について（平成24年7月18日付け国自安第48号、国自旅第223号、国自整第70号）」21条(6)①ハ(ホ)から(ヲ)に掲げる項目のうち、以下の通り、(ホ)を実施している。

(ホ) 公益社団法人日本バス協会が実施する貸切バス事業者安全性評価認定制度に基づく認定を受けている

- ホ. 高速ツアーバス等の夜間運行について、当該運行に乗務する運転者の1日の乗務時間（当該運行の乗務開始から乗務終了までの時間）が10時間を超える場合
- ②「交替するための運転者を配置」とは、交替運転者を当該事業用自動車に添乗させ、又は交替箇所に予め待機させることをいう。

- 第24条 点呼等
- (1) 乗務前及び乗務後の点呼等の実施（第1項及び第2項）
- ①「運行上やむを得ない場合」とは、遠隔地で乗務が開始又は終了するため、乗務前点呼又は乗務後点呼が乗務員が所属する営業所において対面で実施できない場合等をいい、車庫と当該車庫を所管する営業所が離れている場合、早朝・深夜等において点呼執行者が営業所に出勤していない場合等は「運行上やむを得ない場合」には該当しない。
- ただし、一般乗合旅客自動車運送事業及び道路運送法（昭和26年法律第183号。以下「法」という。）第21条第2号による許可を受けた一般貸切旅客自動車運送事業について事業用自動車の車庫が営業所から「自動車の保管場所の確保等に関する法律施行令第1条第1号の規定に基づき運輸大臣が定める地域及び運輸大臣が定め



る距離」(平成3年運輸省告示第340号)第1項の表の上欄に掲げる地域ごとに同表の下欄中ただし書きに掲げる距離にある場合であって、乗務員が営業所以外の地で乗務を開始又は終了することとなることにより、乗務前点呼又は乗務後点呼を所属する営業所において対面で実施できない勤務となる場合は、「運行上やむを得ない場合」として取り扱って差し支えないが、運行の安全を確保するうえで、対面による点呼が重要であることから、運行管理者等を派遣するなどできる限り対面で実施するよう指導すること。

また、点呼は営業所において行うことが原則であるが、営業所と車庫が離れている場合等、必要に応じて運行管理者等を車庫へ派遣して点呼を行う等、対面点呼を確実に実施するよう指導すること。

②～④ (略)

(2)～(3) (略)

#### 第28条の2 運行指示書による指示等

(1)運行指示書と異なる運行を行う場合には、原則として、運行管理者の指示に基づいて行うよう指導すること。ただし、運転者が運転中に疲労や眠気を感じたときは、運行管理者の指示を受ける前に運転を中止し、その後速やかに運行管理者に連絡を取り、指示を受けるよう指導すること。

なお、変更の指示があった場合には、その内容、理由及び指示をした運行管理者の氏名を運行指示書に記入させること。

(2)第1項第4号の「旅客が乗車する区間」とは、個々の契約毎に最初に旅客が乗車する地点と最後に旅客が降車する地点間をいうものであり、乗務員以外に添乗員等のみを運送する区間は含まれない。

附 則(平成24年7月18日付け国自安第48号、国自旅第223号、国自整第70号)

改正後の通達は、平成24年7月20日から施行する。

(改正箇所は傍線部)

る運転者の1日の乗務時間(当該運行の乗務開始から乗務終了までの時間をいう。以下同じ。)が10時間を超える場合

ハ. 貸切バス(高速ツアーバス等以外の貸切バスをいう。以下この項において同じ。)の夜間運行において、その一運行実車距離が500kmを超える場合

ト. 貸切バスの夜間運行において、以下の(イ)又は(ロ)のいずれかを満たしていない場合であって、その一運行実車距離が400kmを超える場合

(イ)当該運行に乗務する運転者の1日の乗務時間が10時間を超えず、当該運行を行う事業者が上記ハ.の(イ)から(ニ)までに掲げる全ての取組について実施し、上記ハ.の(ホ)から(ヲ)までに掲げる取組のうちいずれかを実施するとともに、これらの実施状況を公表していること

(ロ)当該運行に乗務する運転者の休息期間及び休憩時間が次の(i)から(iii)までの条件をいずれも満たしていること

(i)当該運行の運行直前の休息期間が11時間以上であること

(ii)当該運行の運行計画において、当該運行の連続運転時間を概ね2時間以下とし、概ね2時間ごとに20分以上の休憩を確保していること

(iii)当該運行の実車距離100kmから400kmまでの間に適切な仮眠施設(運転者が身体を伸ばして仮眠することのできる施設(車両床下の仮眠施設、リクライニングシート等の座席を含む)をいう。)で仮眠するための連続1時間以上の休憩を確保していること

② (略)

附 則(平成24年11月22日付け国自安第105号、国自旅第331号、国自整第158号)

改正後の通達は、平成24年12月1日から施行する。

(改正箇所は傍線部)

#### 参考資料(3)

##### 「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」の一部改正について

(平成24年11月22日付け国自安第105号、国自旅第331号、国自整第158号)

#### 第21条 過労防止等

(1)～(5) (略)

(6)交替運転者の配置(第6項)

① (略)

イ. (略)

ロ. 高速ツアーバス等(「「高速ツアーバス」及び「会員制高速バス」の定義等について」(平成24年10月31日付け国自安第96号、国自旅第318号、観視産第305号)において規定する高速ツアーバス及び会員制高速バスをいう。以下同じ。)の夜間運行(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。以下同じ。)において、その一運行実車距離(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、旅行者又は会員制高速バスの運営主体(以下「旅行者等」という)が設定した起点から終点までの距離をいう。以下同じ。)が500kmを超える場合

ハ. 高速ツアーバス等の夜間運行において、当該運行を行う事業者が次の(イ)から(ニ)までに掲げる取組について実施せず、又は(ホ)から(ヲ)までに掲げる取組のうち1つも実施していない場合であって、その一運行実車距離が400kmを超える場合

(イ)～(ヲ)(略)

ニ. (略)

ホ. 高速ツアーバス等の夜間運行について、当該運行に乗務す