

勸告	説明図表番号
<p>(5) 交替運転者の配置指針の見直し</p> <p>【制度の概要】</p> <p>ア 安全等対策検討会による報告</p> <p>前述（第1-8-(3)-⑥）のとおり、平成19年2月に大阪府吹田市で発生したあずみ野観光バスの死傷事故を契機に開催された安全等対策検討会において、同年10月に貸切バスの安全運行に関する問題点と対応策として、「貸切バスに関する安全等対策検討会報告」が取りまとめられた。</p> <p>同報告では、運行時の安全の確保に関する問題点の一つとして、「交替運転者の配置基準として、時間による基準¹が定められているが、個々の運行において、交替運転者の配置が必要かどうか分かりにくく、旅行者にも説明しにくい」とされ、その対応策として「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」することとされた。</p> <p>イ 交替運転者の配置指針</p> <p>国土交通省は、上記の安全等対策検討会の報告を受け、「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指針について」²（以下「配置指針」という。）を試行的に定めた。配置指針では、高速道路の走行を伴う乗務を対象とした貸切バスの乗務距離による交替運転者の配置の指針として、「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³」との基準を試行的に定め、これを参考に適切な交替運転者の配置を図るよう貸切バス事業者及び旅行者に周知している。</p> <p>（配置指針の見直し）</p> <p>国土交通省は、この配置指針について、「処分等に繋がる拘束力を持つものではなく、今後、関係者から運行実態等に係る報告、本指針に対する意見等を求めたうえ、本指針の施行から1年後を目途に効果及び問題点等について検討を行うこととする。」としているが、平成22年8月現在、見直しは行われていない。</p> <p>【調査結果】</p> <p>今回、当省が、配置指針における乗務距離の上限値や貸切バス事業者が独自に定めた配置基準の設定状況を調査した結果、以下のとおり、国土交通省の乗務距離の上限値が、貸切バス事業者が実際に設定している配置基準や運転者が安全運行上望ましいとする乗務距離とかい離している状況がみられ、また、同省の乗務距離の上限値以下であれば交替運転者を配置する必要がないと誤解する契約先が存在する例などがみられた。</p>	<p>表Ⅱ-1-(5)-① 貸切バスに関する安全等対策検討会報告及び交替運転者の配置指針</p>

ア 国土交通省における乗務距離の上限値の算定方法

国土交通省が定めた乗務距離の上限値の算定に当たっては、全国 92 の貸切バス事業者から 2,387 の運行データの提供を受け、このうち、高速道路の走行を伴い、かつ、一人乗務の 1,250 運行から、①走行距離が 341 km 未満のもの、②高速道路走行の平均速度が時速 100 km を超えるもの、③一般道路（高速道路以外の道路をいう。以下同じ。）走行の平均速度が時速 60 km を超えるもの及び④乗務時間が 15 時間を超えるものを除外した 64 事業者の 445 運行が対象となっている。同省は、これらの運転時間及び走行距離の回帰分析を行い、高速道路を利用して、2 日を平均した 1 日当たりの運転時間の上限である 9 時間で移動する距離の上限値を 670 km と定めた。

しかしながら、この乗務距離は、抽出した貸切バス事業者の運行実態を基に算出したものであり、運転者の健康面や生理学的な面での検討を行った上で算出したものではなく、また、この算出に当たって、労働協約等労使間の取決め、運転者や有識者の意見等は斟酌されていない。

イ 貸切バス事業者が設定している交替運転者の配置基準

(ア) 配置基準の設定状況

今回、当省が、9 地方運輸局等管内において調査した 84 貸切バス事業者について、交替運転者の配置基準の設定状況をみると、設定しているものが 39 事業者 (46.4%)、設定していないものが 45 事業者 (53.6%) であった。

設定している 39 事業者の内訳は、①乗務距離のみによる基準を定めるものが 21 事業者、②夜間の運行のみ基準を定めるものが 9 事業者、③乗務距離による基準と夜間の運行の基準を定めこれらを併用するものが 6 事業者、④特定の経路の運行のみ基準を定めるものが 3 事業者となっている。

(イ) 配置基準の種別及び内容

a 乗務距離に基づく基準

乗務距離を交替運転者の配置基準（夜間運行の基準との併用を含む。）としている上記①及び③の計 27 事業者について、その内容をみると、配置指針の上限を上回る 700 km としているものが 1 事業者 (3.7%)、国土交通省が配置指針を定めた後に同配置指針の上限値を採用し、670 km としたものが 2 事業者 (7.4%) となっている。

しかし、残りの 24 事業者 (88.9%) は、労働組合（運転者）から乗務距離による運転者の疲労度などについて意見を聞くなどにより、配置指針の上限値を下回る乗務距離を配置基準として設定している。この内訳は 650 km のものが 5 事業者、600 km のものが 8 事業者、500

表 II-1-(5)-②
事業者における交替運転者の配置基準の設定状況

表 II-1-(5)-③
事業者が設定している配置基準の距離別事業者数

事例 II-1-(5)-①
貸切バス事業者における乗務距離の設定根拠の例

<p>kmから 580 kmまでのものが 8 事業者、400 kmから 450 kmまでのものが 3 事業者となっている。</p> <p>なお、北海道運輸局では、「貸切バスの事故防止に関する連絡会議」（北海道運輸局長、北海道労働基準局監督課長、北海道警察本部交通部長等により構成）が平成 9 年 9 月 26 日に「貸切バスの事故防止対策」の基準を策定しており、管内の事業者の中には、これを根拠にして、一般道路で 350 km、高速道路で 420 kmと、配置指針の上限値を下回る乗務距離を設定しているものが 1 事業者みられる。</p>	<p>表Ⅱ-1-(5)-④ 貸切バスの事故防止対策における基準</p>
<p>b 夜間の運行に基づく基準</p> <p>国土交通省の配置指針では、夜間の運行に係る基準が設定されていない。しかし、夜間の運行については、日中に比べ睡魔に襲われやすく、危険を伴うことから、配置基準を設けている 39 事業者中 15 事業者が、夜間の運行に係る交替運転者の配置基準を設けており、そのうちの 1 事業者は、午前 0 時から午前 5 時までの具体の時間帯を設定し、この間に運行する場合の配置基準としている。</p>	<p>表Ⅱ-1-(5)-⑤ 夜間の運行に係る配置基準の内容</p>
<p>ウ 交替運転者の配置基準に関する関係者の意見</p> <p>(ア) 貸切バス事業者の意見</p> <p>当省が調査した 84 貸切バス事業者のうち 2 事業者は、①運転者の疲労を考えれば、実際の運行に当たって 670 kmの基準は長すぎる、②契約先が 670 kmまでは交替運転者を配置する必要がないと認識するため非常に困っている、③距離による算定だけではなく、運転する時間帯についても考慮すべきとの意見を述べている。</p>	<p>事例Ⅱ-1-(5)-② 貸切バス事業者の意見内容</p>
<p>(イ) 貸切バス運転者の意見</p> <p>当省が実施した運転者アンケート調査の結果によると、運転者が安全運行のために限度と考える乗務距離の平均値としては、①高速道路と一般道路で運行する場合で、昼間が 531.0 km、夜間が 438.9 km、②高速道路で運行する場合で、昼間が 477.4 km、夜間が 391.5 km、③一般道路で運行する場合で、昼間が 282.2 km、夜間が 235.4 kmといずれも配置指針の上限値である 670 kmを大きく下回っている。</p> <p>また、当省の運転者アンケート調査の結果においては、運転中の睡魔や居眠りの経験があると回答した運転者は 136 人中 122 人（89.7%）、運転中のヒヤリ・ハットの体験があると回答した運転者は同じく 130 人（95.6%）と大多数が危険な運転を経験しており、運転中に睡魔に襲われやすい勤務状況として、①長距離移動時を挙げたものは 134 人中 104 人（77.6%）と最も多く、以下、②休日を入れない連続勤務時が 93 人（69.4%）、③夜間勤務時が 91 人（67.9%）となっている。</p>	<p>表Ⅱ-1-(5)-⑥ 運転者が安全運行のために限度と考える乗務距離</p>

【所見】

したがって、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。

- ¹ 「改善基準告示」で定められた条件（運転時間が2日を平均して1日9時間を超えないこと）を超えて引き続きバスを運行する場合に交替運転者を配置するもの
- ² 平成20年6月27日付け国自安第39号、国自旅第133号自動車交通局安全政策課長、自動車交通局旅客課長通知
- ³ 乗務距離の算出に際しては、高速道路における乗務距離に、一般道路における乗務距離を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とされている。

表Ⅱ－１－(5)－① 貸切バスに関する安全等対策検討会報告及び交替運転者の配置指針

○ 貸切バスに関する安全等対策検討会報告（抜粋）

1. 運行時の安全の確保について

(1) 交替運転者の配置基準

《問題点》

- ・ 法令上は、「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」場合に交替運転者の配置が必要とされているが、拘束時間や運転時間の時間による基準は存在するものの、乗務距離を基準としたものは存在しない。乗務距離に応じた配置基準を社内基準として定めている事業者が多いが、その内容は各社により 400km～800km とまちまち。
- ・ 運転時間等に係る改善基準告示が一つの目安となるが、時間による基準では、個々の運行が、交替運転者の配置が必要なケースに該当するかが不明確で、旅行業者に対しても説明しにくい。
- ・ 交替運転者の休息するための座席まで販売され、ガイド席で休息せざるを得ないケースもあるとの指摘。

《対応》

- ・ 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【年内】
- ・ 国土交通省において、運行中における交替運転者の休息のための座席の確保について徹底【速やかに】

○ 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、国土交通省自動車交通局安全政策課長、国土交通省自動車交通局旅客課長通知）（抜粋）

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。）における乗務距離を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。）

（注）下線は、当省が付した。

表Ⅱ－１－(5)－② 事業者における交替運転者の配置基準の設定状況

(単位：事業者、%)

区分		事業者数
基準あり	乗務距離のみ	21
	夜間の運行のみ	9
	乗務距離と夜間の運行の併用	6
	経路の運行のみ	3
基準なし		45 (53.6)
合計		84 (100)

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 本表の「基準あり」欄には、明文化されていないものを含む。
 3 基準なしの45事業者では、交替運転者を配置しなければならないような長距離の運行は行わないなどと説明している。
 4 ()内は、構成比である。

表Ⅱ－１－(5)－③ 事業者が設定している配置基準の距離別事業者数

(単位：事業者、%)

区分		事業者数
配置指針の上限値を上回るもの	700 km	1 (3.7)
配置指針の上限値と同じもの	670 km	2 (7.4)
配置指針の上限値を下回るもの		24 (88.9)
	650 km	5
	600 km	8
	500 km～580 km	8
	400 km～450 km	3
合計		27 (100)

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 配置指針の上限値を下回る24事業者のうち、23事業者は、実際の乗務距離で設定している。
 3 ()内は、構成比である。

事例Ⅱ－１－(5)－① 貸切バス事業者における乗務距離の設定根拠の例

事業者	設定根拠
Bc	労使協定により、一日の走行距離が 580 km を超えるおそれのある乗務及び夜間走行時について交替運転者を配置
Cz	交替運転者の配置基準として、単独乗務の範囲として 650 km を上限とすること（ただし、拘束時間が 16 時間を超える場合はこの限りではない。）を労使合意している。なお、労働組合と交渉の結果、3、4 年前から、600 km を単独業務の上限としてきたが、現在は運転者の減少等から暫定措置として 650 km としている。
Dg	労働組合との話し合いの結果を踏まえ、労働協約により交替運転者 1 人を含めた運転者 2 人体制で乗務する距離数を 580 km と規定

(注) 当省の調査結果による。

表Ⅱ－１－(5)－④ 貸切バスの事故防止対策における基準

<p>○ 「貸切バスの事故防止対策」における基準（抜粋）</p> <p style="text-align: right;">平成 9 年 9 月 26 日 貸切バスの事故防止に関する連絡会議</p> <p style="text-align: center;">(略)</p> <p>2 運行速度及び走行距離について 運行計画の策定に当たっては、</p> <p>(ア) 法定速度の範囲内において、一般道路における表定速度（注）を 45 km とする。</p> <p>(イ) 労働大臣告示基準を遵守し、一日の乗務距離は 350 km を、2 日を通じて 700 km（その一日は 400 km）を超えないものとする。ただし、高速道路距離の 20% を加算することができる。</p> <p style="text-align: center;">(略)</p> <p>(注) 表定速度とは、ある区間における道路、交通、運行（走行、停車等）について環境や条件のもとで要した運行時間でその区間の距離を除いた値（見掛けの速度）とする。 なお、冬期間の表示速度は、現在検討中である。</p>
--

(注) 国土交通省の資料に基づき作成した。

表Ⅱ－１－(5)－⑤ 夜間の運行に係る配置基準の内容

(単位：事業者)

区分	事業者数
午前0時から5時までの間を配置基準を適用する時間帯として 具体的に設定しているもの	1
具体的な時間帯までは設定していないもの	14
合計	15

(注) 当省の調査結果による。

事例Ⅱ－１－(5)－② 貸切バス事業者の意見内容

事業者	意見内容
Bp	交替運転者の配置指針については、運転者の疲労を考えれば670 kmは長すぎる。また、契約先が670 kmまでは交替運転者を配置する必要がないと認識するため非常に困っている。
Aj	東京から大阪間の運行を行う場合は、常に交替運転者を配置している。特に深夜運行の場合は、おおむね2時間ごとに交替させており、午前1時から3時まで運行する場合は必ず交替させている。国土交通省の配置指針では、乗務距離による基準しか示していないが、距離による算定だけでなく、運転する時間帯についても考慮するべきである。

(注) 当省の調査結果による。

表Ⅱ－１－(5)－⑥ 運転者が安全運行のために限度と考える乗務距離

(単位：事業者)

区分	乗務距離	高速・一般道路	高速道路	一般道路
昼間	700 km超	3	1	10
	600 km超 700 km以内	3	9	
	500 km超 600 km以内	12	13	
	400 km超 500 km以内	13	20	
	300 km超 400 km以内	5	11	9
	200 km超 300 km以内	2	5	16
	100 km超 200 km以内	2	7	14
	100 km以内			9
	平均	531.0km	477.4km	282.2km
夜間	700 km超	2	1	3
	600 km超 700 km以内	1	1	
	500 km超 600 km以内	5	7	
	400 km超 500 km以内	8	14	
	300 km超 400 km以内	9	14	6
	200 km超 300 km以内	6	14	17
	100 km超 200 km以内	4	10	17
	100 km以内			11
	平均	438.9km	391.5km	235.4km

(注) 当省の運転者アンケート調査の結果に基づき作成した。