



国総観事第119号  
平成20年6月27日

(社) 全国旅行業協会会長 殿

国土交通省総合政策局観光事業課長



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

貸切バスに係る安全性の確保及び質の向上に向けた方策を検討するため設置された「貸切バスに関する安全等対策検討会」において、平成19年10月に報告が取りまとめられ、その中で、交替運転者の配置基準は、現行の時間による基準では、個々の運行において配置が必要なケースに該当するかがわかりにくく、旅行業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について検討すべきことが盛り込まれています。

当該報告の趣旨を踏まえ検討を行った結果、今般、「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年国土交通省告示第1675号)で定められた運転時間を遵守するための目安として、乗務距離による交替運転者の配置の指針を試行的に定め、自動車交通局安全政策課長、同局旅客課長から社団法人日本バス協会会長に対し別添1のとおり通知するとともに、当課に対しても別添2により旅行業者に対する周知について協力依頼がありました。

更なる旅行の安全の確保を図るため、旅行業者が本指針の趣旨を理解し、一般貸切旅客自動車運送事業者と連携して適切な交替運転者の配置が図られるよう、会員に対する周知方よろしくお願いします。

国自安第 39号  
国自旅第 133号  
平成20年6月27日

社団法人 日本バス協会会長 殿

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



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

一般貸切旅客自動車運送事業に係る長距離運転等に従事する場合にあっては、旅客自動車運送事業運輸規則（昭和31年運輸省令第44号）第21条第4項及び「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日付け国自総第446号、国自旅第161号、国自整第149号）により、「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年国土交通省告示第1675号。以下「勤務時間等基準告示」という。）で定められた条件を超えて引き続き運行する場合は交替運転者を配置するよう定められているところです。

平成19年10月に取りまとめられた「貸切バスに関する安全等対策検討会」報告においては、時間による基準では、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がわかりにくく、旅行業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とされています。

同報告の趣旨を踏まえ検討を行った結果、今般、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、乗務距離による交替運転者の配置の指針（以下「指針」という。）を下記のとおり試行的に決めましたので、これを参考に適切な交替運転者の配置が図られるよう、貴会傘下会員事業者に対し周知徹底方お願いします。

なお、本件については、別添のとおり総合政策局観光事業課長から旅行業団体等あて通知されていることを申し添えます。

記

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って、高速道路<sup>※</sup>における走行を伴うもの。

注： 「高速道路」とは、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。

## 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。）。

## 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。  
なお、本指針の乗務距離の上限は、勤務時間等基準告示における運転時間と同様、2日を平均して1日当たりのものである。  
また、夜間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は、あらかじめ交替運転者の配置が必要であることを留意すること。
- (2) 本指針は、処分等に繋がる拘束力をもつものではなく、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。
- (3) 本指針の乗務距離の上限は、実際の乗務距離ではなく、一般道路の乗務距離を2倍（北海道にあっては1.7倍）に換算したものであるため、参考とするに当たり十分留意すること。
- (4) 労使協定等により、本指針よりも乗務距離が短い交替運転者の配置基準を既に定めている場合にあつては、本指針を理由として運転者の労働条件を低下させないように努めること。

## 附 則

1. 本指針は、平成20年9月1日から施行する。
2. 本指針の適用については、次のとおりとする。
  - ① 施行日以降に締結された運送契約に係る乗務から適用する。
  - ② 運送契約が旅行業者に係る乗務にあつては、
    - (i) 受注型企画旅行及び手配旅行の場合は、施行日以降に旅行業者が旅行者と締結する旅行契約に伴う運送契約に係る乗務から適用する。
    - (ii) 募集型企画旅行にあつては、平成20年10月1日以降に旅行を開始する企画旅行に係る旅行契約に伴う運送契約に係る乗務から適用する。

注1 「企画旅行」とは、旅行業者が、あらかじめ（募集型）又は旅行者からの依頼により（受注型）、旅行に関する計画を作成するとともに、運送又は宿泊サービスの提供に係る

契約を自己の計算において締結するものをいう。

- 2 「手配旅行」とは、旅行業者が、旅行者の委託により、旅行者が運送又は宿泊サービスの提供を受けることができるように、旅行者のために代理、媒介又は取次をするものをいう。

### <参考> 指針の適用例

- 例示は、指針の適用方法を示すための一例であり、実際の運行においては、個々に乗務距離を算出して交替運転者の配置を判断する必要がある。
- 回送区間の乗務距離は、一律70km（一般道路）として設定した。

- 例1 TDR～新宿～大阪難波 574km（高速558、一般16）＋回送70km  
 $558+86\times 2=730\text{km}>670\text{km}$  . . . 2人乗務
- 例2 東京～名古屋 360km（高速353、一般7）＋回送70km  
 $353+77\times 2=507\text{km}<670\text{km}$  . . . 1人乗務
- 例3 新宿～仙台 364km（高速343、一般21）＋回送70km  
 $343+91\times 2=525\text{km}<670\text{km}$  . . . 1人乗務
- 例4 新宿～長野～富山～金沢 494km（高速445、一般49）＋回送70km  
 $445+119\times 2=683\text{km}>670\text{km}$  . . . 2人乗務
- 例5 新宿～伊那～新宿 412km（高速356、一般56）＋回送70km  
 $356+126\times 2=608\text{km}<670\text{km}$  . . . 1人乗務
- 例6 白馬～大阪 490km（高速385、一般105）＋回送70km  
 $385+175\times 2=735\text{km}>670\text{km}$  . . . 2人乗務
- 例7 札幌～旭川～富良野～札幌 322km（高速176km、一般146km）＋回送70km  
 $176+216\times 1.7=543\text{km}<670\text{km}$  . . . 1人乗務

○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（疲労防止等）

1～3 （略）

- 4 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は、あらかじめ、交代するための運転者を配置しておかなければならない。

○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号通達）

規則第21条第4項関係

「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」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 （略）

ロ 運転時間が2日平均して1日9時間を超える場合

ハ （略）

○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年国土交通省告示第1675号）

（\* 勤務時間等基準告示）

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）

第5条（一般乗用旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者の拘束時間等）

一～三 （略）

四 運転時間は、2日を平均し1日当たり9時間、4週間を平均し1週間当たり40時間を超えないものとする。

（以下略）