

【電子版】



2026年 第12号 2026年6月8日

発行：自交総連本部

〒110-0003 東京都台東区根岸2-18-2-201

tel. 03-3875-8071

fax. 03-3874-4997

メール info@jikosoren.jp

ホームページ→



過労運転・ワンマン運行の是正を バス部会が国交省要請 安全対策と労働環境改善求める

自交総連バス部会は5月13日、衆議院第二議員会館・面談室で国交省交渉を実施しました。

バス部会石垣会長（本部副委員長）と東北・関西・福岡から6人、本部から庭和田委員長、高城書記長、内田常執が参加しました。交渉では、各地方の参加者が路線バスや貸切バス等で起きている安全問題や労働実態を訴え、改善を求めました。



国交省と交渉するバス部会の仲間（左）

「安全を確保できない事業者を排除 更新制で約2割が退出」

【2026. 5. 13 国交省交渉（バス部会）】

国交省 池澤裕介自動車局旅客課課長補佐、黒崎光太郎自動車局安全政策課専門官、杉本英江観光庁旅行業務適正化指導室主査他2人

自交総連 石垣会長他9人

要請事項	回答要旨
1. 貸切バスの規制緩和政策を根本から見直し、とくに重大事故を引き起こし	貸切バス事業者の更新制により安全性を審査することで、約2割の事業者が更新で

<p>てきた零細悪質事業者の参入を未然に防ぐため、参入規制を強化すること。</p>	<p>きずに退出している。 安全を確保できない事業者は是正および排除している。</p>
<p>2. 貸切バスの公示運賃を確保するため、旅行者による大幅な手数料（キックバック）の収受など不当な取引の実態を把握して、公示運賃を遵守しない旅行者・バス事業者を厳重に処分すること。</p>	<p>旅行者による過度な手数料は、安全コストを圧迫し、安全を阻害する要因になると認識している。また、事業者自身が払える手数料割合を理解できていない場合も多い。 現在、事業者に原価報告書の提出を義務付け、安全の阻害とまらない範囲の手数料の把握に努めさせている。 観光庁としても、手数料の実態把握と監視をすすめており、悪質な旅行者には監査を実施する。</p>
<p>3. 公示運賃の原価算定について、運転者の人件費は、全職種平均給与月額とバス運転者平均給与月額の差額の和半を加えたものとしているが、全職種平均給与時間給と同額に改め、手数料等の実態も算定基準に加えて改定すること。</p>	<p>2025年の公示運賃改定では、運転者賃金について『全産業平均賃金』を原価算定に反映させた。旅行会社への手数料も原価に含めており、今後2年ごとに実態を見直すことを考えている。</p>
<p>4. 貸切バス適正化機関の事前通知による巡回指導では悪質事業者の摘発は難しく、貴省職員による抜打ち監査で悪質事業者を一掃するために、監査要員の増員を行うこと。</p> <p>——磐越道で事故を起こした事業者については、巡回監査で手配書などを点検していればレンタカー使用など事前に把握できたはずだ。 料金を値切るのは学校関係が多い。安全にはコストがかかるのを理解していない。監査をしっかり行って欲しい。</p>	<p>2016年1月の軽井沢事故以降、処分基準の厳格化を図ってきている。 悪質事業者への重点監査や厳格処分をすすめており、今後も監査強化と法令違反事業者の是正および排除を行っていく。 監査体制は、2002年の108人体制から現在は437人まで増員している。</p> <p>要望は受けとめる。</p>
<p>5. ワンマン運行では対応できない運転者の急病や事故、火災が発生しており、安全確保の観点から、保安要員（バスガイド・車掌）を乗務させるよう運輸規則第15条を改正すること。 また、消火器・緊急表示灯の点検、緊急時の避難訓練を義務化すること。</p>	<p>現行制度では原則ワンマン運行を認めているが、道路状況等を勘案し、危険が存在する運行には、車掌乗務が必要とされている。トラブルや運転者の体調異変による運行中止等の判断などに対応できるよう、営業所に運行管理者を常駐させることになっている。 緊急時の対応として、消火器・緊急表示</p>

<p>——運転者の健康状態の悪化などで緊急時には緊急非常ブレーキを引くことになっているが、乗客は寝ていることも多く、ガイドがない場合、誰がブレーキを引くのか。</p>	<p>灯の点検や避難訓練、テロ対策については、2023年に作成したマニュアル等で対応を求めている。</p> <p>気が付いた添乗員あるいは乗客に引いてもらうしかない。</p>
<p>6. 貸切バス・高速乗合バスの交替運転者配置基準を走行距離500km（回送を含み、一般道は2倍換算）、夜間運行は距離にかかわらず運転者2人制に改定すること。</p>	<p>国交省は、2013年から交替運転者配置基準を導入し、過労運転防止に取り組んでいる。併せて運行管理体制の整備も義務付けている。</p> <p>事業者団体や労働者団体等の関係者を通じて広く現場の声を聴き、安全確保に努めていく。</p>
<p>7. 自動車運転者の労働時間等の改善基準告示について、厚生労働省と連携して、バスの部分は以下の内容に改定されること。</p> <p>①拘束時間＝1日13時間以内、1か月240時間以内とすること。</p> <p>②休息期間＝「11時間以上与えるよう努める」を「11時間以上与えること」にすること。</p> <p>③運転時間＝「2日を平均して9時間、4週を平均して1週間当たり40時間」を「1日7時間以内」とすること。</p> <p>④連続運転時間＝4時間を2時間以内とし、1回につき15分以上の休憩を確保すること。</p> <p>⑤連続乗務日数＝原則昼行連続5日、最大6日、夜行を含む場合は連続5日まで、夜行連続乗務回数は連続2夜までとすること。</p> <p>⑥休日日数＝昼行のみの場合は4週6休以上、夜行を含む場合は4週8休以上、年間休日120日以上とすること。</p> <p>——通勤時間等もあり4時間程度の睡眠しか取れない実態があり「9時間休息では足りない」強く改善を求めたい。</p>	<p>改善基準告示の改定は、厚労省の審議会で決定され2024年から適用されている。</p> <p>「運転者の健康確保は重要」であり、実施後3年を目途に実態調査を踏まえ見直しを検討する。</p> <p>そのような実態があることは受けとめる。</p>

