

タイトル	規制緩和と貸切バス(上) : 北海道の貸切バス業界の実態
著者	川村, 雅則
引用	季刊北海学園大学経済論集, 54(4): 51-65
発行日	2007-03-00

《資料》

# 規制緩和と貸切バス（上）

— 北海道の貸切バス業界の実態 —

川 村 雅 則

## 0. はじめに

貸切バスの安全が危機にさらされている。2006年11月に相次いで報道されたNHKの二つのテレビ番組の内容はそう警鐘を鳴らすものだった。

番組の第一本目は、11月10日放送の『北海道クローズアップ』「過熱する観光バス競争—格安ツアーの舞台裏」である。同番組の前半部分でうつしだされていたのは、規制緩和後に新規参入した事業者の営業努力、新規事業分野の拡大など、規制緩和のいわゆる「光」の側面だったが、続く後半では、車検を取得せずに営業していたというある業者の極めて悪質な行為や、そういう行為が市場からすみやかに排除されない行政システム上の欠陥、加えて、この間、貸切バスの事故が増加していることなど、競争が熾烈化する業界の数々の問題がとりあげられていた<sup>1)</sup>。

第二本目の『クローズアップ現代』（「バスが燃える—検証・相次ぐ高速バス火災」11月27日放送）がとりあげたのは、安い値段に人気が集まる高速バスで、走行中の火災事故が急増していることと、その背景にある、車両の老朽化と整備不良という問題だった。規制緩和による競争の熾烈化が経費削減圧力を増幅させ、本来求められている整備部門の充実を困難にしている。番組後半でうつしだされていたのは現場のそんな苦悩だった。

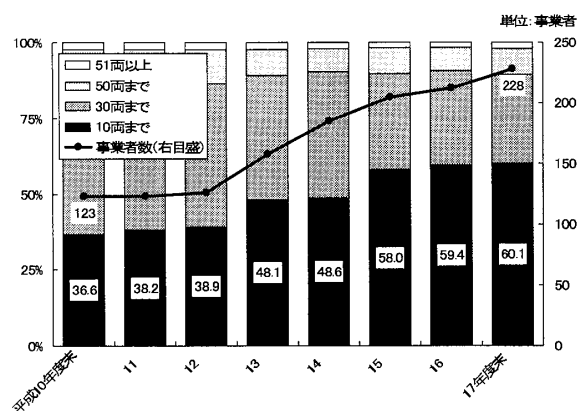
業界の活性化を掲げて導入された規制緩

和<sup>2)</sup>が、いったい何をもたらしているのか。筆者はこれまでも、自動車運送業界の規制緩和をめぐる問題をとりあげてきた<sup>3)</sup>。今回は、規制緩和下の北海道の貸切バス業界の現状・問題点を明らかにしたい。用いるデータは、行政（北海道運輸局、北海道警察）のデータと、筆者が北海道の貸切バス事業者を対象に行った、経営や労務に関する調査<sup>4)</sup>の結果である。

## 1. 規制緩和後の業界の競争状況

### 1) 急増する事業者

規制緩和後の業界にみられた主たる特徴の一つは、事業者数の急増である（図1—1折れ線）。規制緩和が実施された平成12年の3月末に126だった事業者数は、翌年以降、急



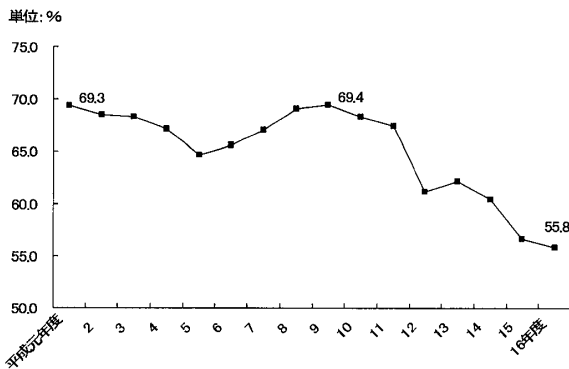
出所：国交省『陸運統計要覧』各年版より作成。  
図1-1 事業規模（車両台数規模）別みた、北海道の貸切バス事業者数の推移

増し、現在は228と1.8倍に増加している(車両数も11年度末から16年度末までの間に約600台増加している。詳細は資料1を参照)。とくに参入が著しいのは、小規模事業者である(棒グラフの黒色部分)。車両台数が10両以下の事業者は、現在は6割を占めるに至っている。異業種からの参入も多いようだ。

もちろん、事業規模の小さいことそれ自体に問題があるわけではない。事業上の小回りが利くというメリットが主張されるかもしれない。しかしながら一般論としては、小規模事業者は、経営基盤が脆弱であり、運行管理や労務管理上の不備が懸念される。

## 2) 低下する稼働率と減少する営業収入

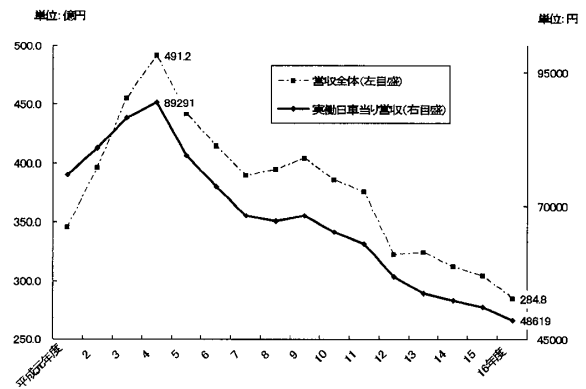
さて、こうして事業参入・増車の著しい貸切バス業界だが、貸切バスの利用者数は大きくは増えていない(資料1)。言い換えれば、限られたパイを奪い合う事態が発生している。



資料：北海道運輸局資料より作成。

図1-2 北海道の貸切バスの実働率の推移

例えば図1-2は、車両がどれだけ実際に稼働しているのかをみたものだ(実働率)。同数値は平成9年度をピークに減少し続けている。とりわけ、規制緩和前後、すなわち11年度から翌12年度にかけての減少幅は大きい(12年3月の有珠山噴火による影響もある)。



資料：図1-2と同じ。

図1-3 北海道の貸切バスの営業収入全体及び実働日車当り収入の推移

業界全体の営業収入も減少し続けている(図1-3)。まず営業総額(点線)だが、ピーク時である平成4年度には約490億円だったのが、16年度には300億円を割った。これを実際に稼働している車両数・日数(実働日車)当りでみると(実線)、16年度のその額は、ピーク時(9万弱)の、じつに6割(5万弱)にまで減少しているのである。

結局、パイが減って、事業者が増えているということになれば、当然、仕事を確保するためには、30万のところを「うちは28万でやりますよ」。またそれに対して、「じゃあうちは26万でやりますよ」とお互いに競争しあって、ぎりぎりのところでやっているのが現状ですよ(Ｂ社からの聞き取り)。

## 3) 不公正な運送契約

営業のこうした減少理由の背景には、運送契約のあり方、すなわち旅行会社が、その契約上の地位の優位を利用して貸切バス事業者と契約を結ぶことがある。

次頁の表1-1は、事業者を対象とした筆者調査で主な契約先との間での経験を尋ねた結果である。(イ)低い運賃単価での契約はむろんのこと、さらには、(ア)運賃の一方的な減額や(ウ)一部返還の要請という事態も発生している。結果、「運送契約の内容や取引の

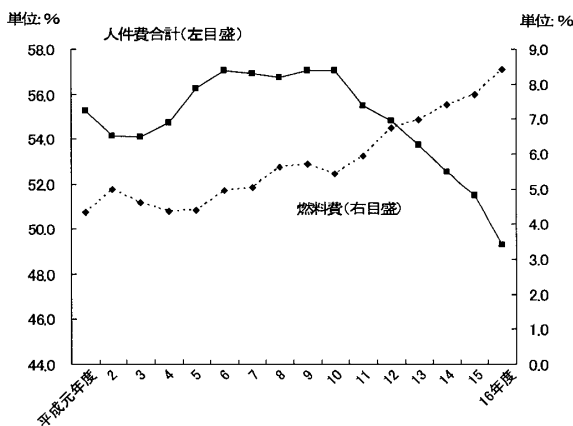
表 1-1 主な契約先との間での経験

	事業数	割合 (%)
	46	100.0
(ア) 運賃・料金が一方的に減額される	18	39.1
(イ) 著しく低い運賃単価が提示される	34	73.9
(ウ) 運賃・料金の一部について返還を要請される (契約外の「値引き」「協力金」を要請される)	12	26.1
(エ) 運行条件について、内容（走行距離や行程）が 厳しく、その達成が困難なことがある	12	26.1
(オ) 契約先の商品・サービスの購入を頼まれる ことがある	8	17.4
(カ) 予定期限よりも、代金の支払が遅れる	18	39.1
(キ) 貸し倒れが発生したことがある	13	28.3

あり方で不公正を感じる」ことが「よくある」という事業者は、全体の4分の1(24.4%)を占めた<sup>5</sup>。

#### 4) 各種のコスト削減

こうした厳しい経営環境に対応するためにはコストの削減が必要だ。その主たる一つは、人件費の削減である。労働集約産業、すなわち、車両1台に対して労働者1人（以上）を必要とする自動車運送業界では、経費を減らすためには、人件費部分の削減に踏み込まざるを得ない。

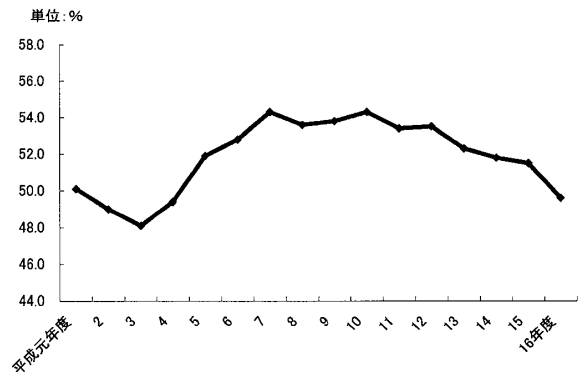


出所：国交省自動車交通局「自動車運送事業経営指標」各年度版より作成。

図 1-4 総費用に占める人件費及び燃料費の割合の推移

まず図 1-4 は全国のデータだが（詳細は後掲の資料 2 を参照）、総費用に占める人件

費合計の割合（実線）は、平成 10 年度までは 56, 57% 台と横ばいだったのが、11 年度から急速に減少し、16 年度は 50% を割った。なお、それに対して、この間の燃料費（点線）の高騰による負担増は顕著である。



資料：北海道バス協会資料（「北海道のバス事業」）より作成。

図 1-5 原価に占める人件費割合の推移（北海道バス協会会員）

図 1-5 は、北海道バス協会の会員事業者（「民営」）の、経費全体に占める人件費割合をみたものだが、全国同様に、減少傾向にあることが確認できる。

こうしたコストの削減について、筆者調査で確認する。その前に、回答事業者が雇用している運転手の属性や労働条件等を示しておく。①運転手の年齢は高い。年齢別に運転手の割合を回答してもらったところ、「50 歳以上」は 43.6% だ（回答事業者の平均値）<sup>6</sup>。②次に、正規雇用<sup>7</sup>比率（平均値）は 73.0% である。③そして、正社員の年収（税込み）について、もっとも多いパターンをひとつあげてもらったところ、200 万円台と 300 万円台前半で全体の 4 分の 3 を占める。

さて、図 1-6 は、回答事業者がこの数年間でやってきたコスト削減策をまとめたものである。人件費の削減関連の対策はむろんのこと、安全性への影響が懸念される車両の代替期間の延長という策も、半数を超える事業者で採用されている（この点は後述）。

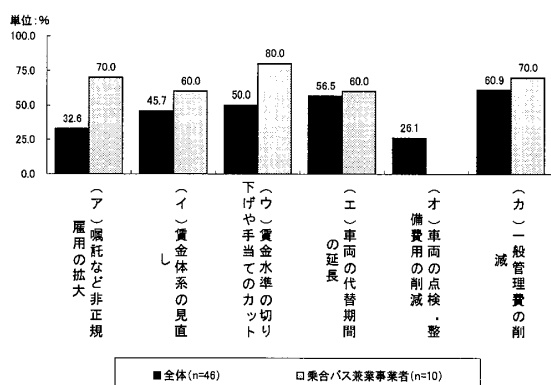


図1-6 コスト削減策 (複数回答可)

以上のうち、非正規雇用の拡大という点について補足すると、事業不振のために貸切バス部門を切り離して子会社化したC社では、新規に採用した運転手は全て期間雇用である。そして、そういう期間雇用は、程度の差こそあれども、貸切バス業界にひろくみられることだという。

どこの会社も同じだと思いますが、うちも期間雇用で採用しています。(筆者：季節の波動性という北海道的な特徴なのでしょう。)本州のほうはよくわからないけれども、多かれ少なかれ、期間雇用での採用があるんだと思いますよ。私もバスの事業者は、2ヶ月以上は雇用しなければならぬ(運転者の選任規定—調査者)。アルバイト雇用はだめです。まあ、ですから、半年間雇用というのが多いんじゃないですかね(C社からの聞き取り)⁸。

もっとも、そういった各種のコスト削減策の採用でも追いつかないほど、競争は激しさを増している。既存の貸切バス事業者の中には、経営の困難から、事業を縮小したり事業から撤退するケースもみられる⁹。そして、コストの削減、言い換えれば低水準の労働条件・処遇の採用が、どん底に向かった各社の競争(race to the bottom)を招来している。労働組合がある中堅バス会社(B社)の経営者は、組合による労働条件の規制が、結果と

して、他社との競争の「桎梏」となっている事態を憂い、行政機関による監査業務の強化を願うという。

一定の規模をもって、それなりの歴史をもって事業をやっているようなところは、やはり一定の金額の退職金規定があったり、福利厚生だってそれなりのものがあるって、賃金だって高いし、勤務の内容も、労働組合があって、協定が結ばれていて無理がかからないような内容になっている。それに対して、新規事業者の場合は、日当月給で、健康保険もかけていない。雇う際健康診断もなければ、前歴照会もしない。今週だけ来て頂戴、と。そういう労賃が安いひとたちをベースに運賃を設定するわけですよ。そうになると、われわれのコストでは到底太刀打ちできない(B社からの聞き取り)。

## 2. 自動車事故報告書にみられるバス運転手の働き方

以上のような人件費コストの削減は、そもそも規制緩和の導入以前から楽ではなかった貸切バス運転手の働き方<sup>10</sup>にいかなる影響を与えただろうか。その解明は、データ取得の制約上、容易ではない。参考までに資料3に掲げた厚労省「賃金構造基本調査」で把握されているバス運転手には、貸切だけでなく乗合バスの運転手も含まれている。しかも自動車運転労働の特徴である、長い手待ち時間が含まれていない<sup>11</sup>。可能であれば、拘束時間をこそ把握する必要がある<sup>12</sup>。

以下では、重大事故を起こした運転手の事故前の勤務状況データを使って、代替的に、貸切バス運転手の働き方をさぐってみる。

### 1) 「自動車事故報告書」の説明など

用いるのは、北海道運輸局から情報開示で入手した「自動車事故報告書(以下、報告書)」である。

まずこの「報告書」について説明すると、「報告書」は、事故で死者又は重傷者が発生した場合や、車両が転覆、転落、火災を起こした場合などに、運輸行政に対して提出をしなければならないものである（自動車事故報告規則）。「報告書」に記載されている情報<sup>13</sup>の中で今回注目したのは、運転手の、事故発生前の勤務状況である。

具体的にいうと、「報告書」には、(a)「事故日以前1ヶ月間に出勤しなかった勤務日数」、(b)「乗務開始から乗務発生までの乗務時間及び乗務距離」、(c)「最近出勤しなかった日から事故日までの勤務日数及び乗務距離の合計」が記載されている。今回はそのうち、(a)、(b)のうちの乗務時間、そして(c)のうちの勤務日数という三点をみる。これらは、事故発生までの(a)1ヶ月間の休日日数、(b)乗務時間の合計（連続乗務時間とは限らない）、(c)連続勤務日数と言い換えられるだろう。

もっとも、ここで行う作業は、「勤務状況」と事故の因果関係を検討することではない<sup>14</sup>。そもそもこの「勤務状況」は、事故が発生するまでのものであり、事故がもし発生しなければ、その後も、勤務（乗務）は継続されていた。つまり、この資料から、運転手の所定の勤務内容が分かるわけではない。以上を踏まえて、データをみていく。入手したのは、平成15年1月1日から18年10月31日までに受け付けられた、58件の事故ケースである。

## 2) 事故の種類

「報告書」では、事故は12の種類に分類されている。58件の事故の内訳は表2-1のとおりである<sup>15</sup>。

表2-1 事故の種類（区分）

	単位：件，%	
	58	100.0
転覆	1	1.7
転落	2	3.4
路外逸脱	2	3.4
火災	1	1.7
踏切	0	0.0
衝突	25	43.1
死傷	5	8.6
危険物等	0	0.0
車内	3	5.2
健康起因	2	3.4
車両故障	16	27.6
その他	1	1.7

多いのは「衝突」と「車両故障」で、両者で全体の7割を占める。ちなみに当該車両の使用年数<sup>16</sup>は、平均値が12.9年で、15年以上が半数弱（46.6%）を占めていた。長期の車両の使用の多いことがあらためて確認できる結果だ。では、運転手の勤務状況をみていく<sup>17</sup>。

## 3) 事故発生までの1ヶ月間の休日日数、乗務時間の合計、連続勤務日数

第一の、事故発生までの1ヶ月における休日日数は（図2-1）、最少は0日、最多は14日<sup>18</sup>とばらついているが、「4日」以下という短い日数が全体の半数を占めている。

ところで、休日が2日以下だった4ケース

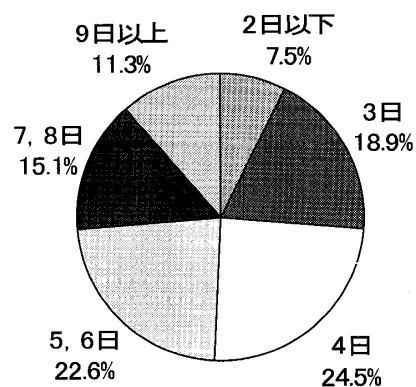


図2-1 1ヶ月間の休日日数

のうち、1件は「車両故障」で、もう1件は駐車時の事故だった。残りの2件のうち、No.56は、以下のようなケースだった（もう1件のNo.7は後述）。

この事故が起きたのは秋の晴れた日の19時半過ぎで、場所は、直線の道路上だ。事故の内容は「道路を横断中の被害者を発見。急ブレーキをかけ」たが間に合わずに接触し死亡事故を発生させたというものだ。道路状況は「街灯がなく、非常に暗い地区。前方からの対向車もなし」という状況であり、「事故の原因」は「視界の悪い状況で、前方確認が不十分であった」と記されている。

こうした走行環境、道路状況はもちろん事故誘発の要因のひとつだろう。だがあわせて彼の勤務状況、すなわち、「事故日までの勤務日数」が連続で29日（事故日以前1ヶ月間の休日が0日）、その間の乗務距離は10341 kmに及ぶことが、彼の覚醒水準を低下させて事故発生に関わっていなかったのかどうか、その検討が必要であったと思われる。

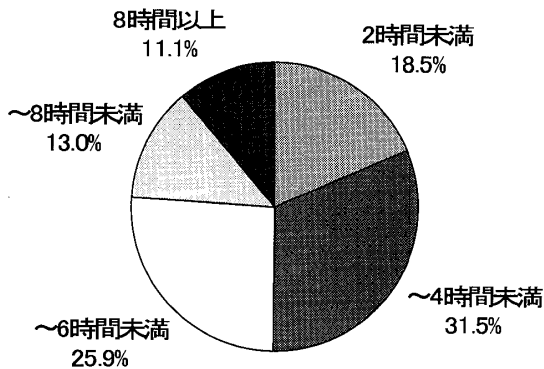


図2-2 乗務時間の合計

さて第二に、事故発生までの乗務時間の合計をみると（図2-2）、平均値は4.0時間だが、8時間以上という長時間に及ぶ乗務も1割（6件）を占める。

ところで、この6件の事故の内容をみると、4件は（「事故の原因」欄の記載内容によれば）、相手車両に非があって発生したものだ

（相手車両の中央車線はみ出し、一時停止と左右の安全確認の不足、無謀な追い越しなど）。残り2件のうち1件は、急ブレーキにともなう添乗員の転倒・負傷事故である。そして、最後の1件（No.50）の事故は、運転手が「運転操作に関係ない考え事（を）してぼーっとしていたため前方を良く見ていなかった」ために、「緩いカーブを曲（が）りきり直線に入った所で左路片（路肩）に脱輪し、そのまま左土手下に転落した」というケースである。この運転手の当日の出勤時刻が6時45分であったことや乗務時間が8時間半に及んだことと事故の因果関係については言及はない（事故日までの勤務日数は6日間で、乗務距離の合計は1203 km）。

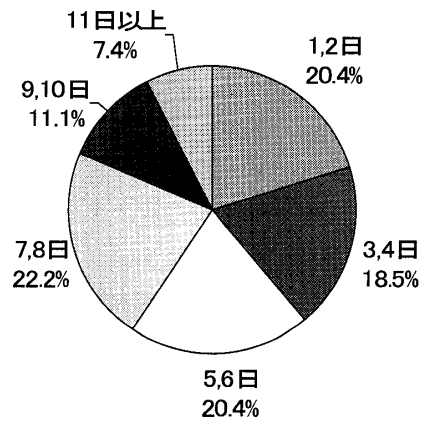


図2-3 連続勤務日数

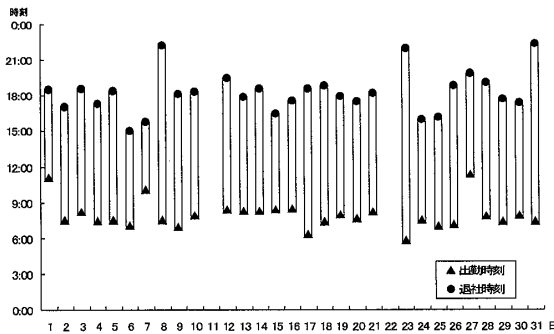
第三に連続勤務日数だが（図2-3）、平均値は5.9日で、1週間（7日間）以上にわたって連続勤務しているものは全体の4割を占めている。最長は先述の29日間のケースだ（No.56）。

以上の「勤務状況」（繰り返しになるが、当初の運行計画そのものではなく、あくまでも、事故発生までの勤務状況）から確認できたのは、少ない休日と長時間乗務が少なからず存在することである。ではここで、勤務状況に関するデータが詳細な、「健康起因」による事故（2ケース）についてみてみよう。

これらの「報告書」には、事故発生前1ヶ月間の勤務状況が添付されている。

#### 4) 「健康起因」の事故

1件目（No.7）は、勤務中に「胸がしめつけられるようで体調が悪」くなったケースである。



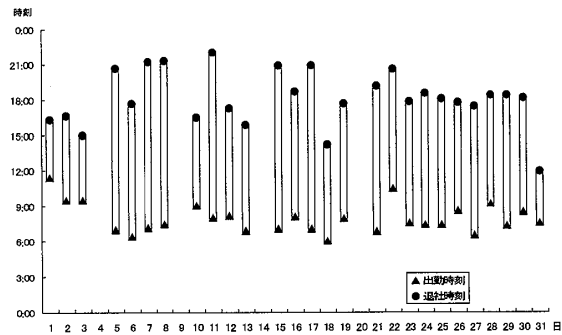
出所：「報告書」添付資料より作成。

図2-4 No.7の事故前1ヶ月間の出退勤状況

添付されていた当該運転手の過去1ヶ月間の勤務状況によれば（図2-4）、1ヶ月間のうち出勤しなかったのは2日間のみで、日々の拘束時間を足し合わせた総拘束時間は303時間、総乗務距離は7641kmだった。出勤時刻は、月のうち半数が7時半前という早い時刻に集中している。

また、事故当日までの連続勤務日数は10日間で、事故前日までの9日間における総拘束時間は96.8時間（総乗務距離は2596km）に及んでいた。加えて、事故前日は15時間17分という長時間に及ぶ勤務だった。

2件目（No.27）は、運行中に「軽いめまいを感じたものの、運行には支障がないと思い」、次の休憩地まで運行を継続したが、休憩地で「休んでいる最中に突然激しいめまいを感じ」それ以降の運行を中断したというケースである。



出所：図2-4と同じ。

図2-5 No.27の事故前1ヶ月間の出退勤状況

このケースでは（図2-5）、過去1ヶ月間の休日日数は4日間で、事故当日までの連続勤務日数は11日間（前日までの総拘束時間及び総乗務距離は114.0時間、2489km）である。また出勤時刻は早い時間帯に集中しており、27日中12日間で7時前の出勤だった。

ところで、以上の2ケースの事故は、勤務・生活の条件とより密接な関係があると推測されるのだが、「報告書」にはそういう視点での記載はない。前者のケースで「事故の原因」欄に記載されているのは、「少々肥満型の体型」という運転手の身体的特徴のみである。結果、そこから導かれる「再発防止対策」も、「適度の運動を心掛け、体調管理を怠らないよう指示」という内容にとどまっている。また後者でも、「事故の原因」は（当該運転手には）「精密検査の結果、「不整脈の疑い」があったものの、当日は特段の異常もなく、運行当日の突然のめまいによるもの」という分析にとどまっている。結果、「再発防止対策」は、「日常の健康管理の再徹底」とどまり、勤務状況の見直しには進んでいない。

### 3. 安全をめぐる問題

#### 1) 老朽化する車両と増加する交通事故

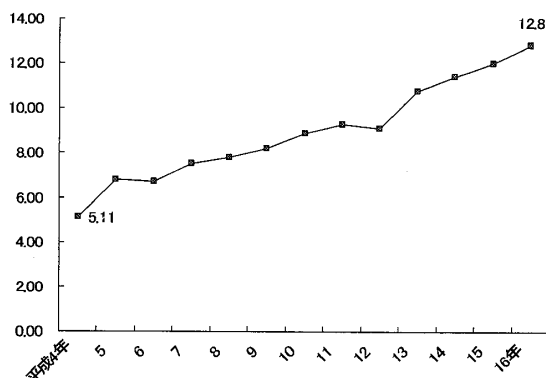
主たるコスト削減策の一つとして採用されていたのが、車両の長期使用だった（前掲・



図1-6)。

社からの聞き取り)。

単位:年月



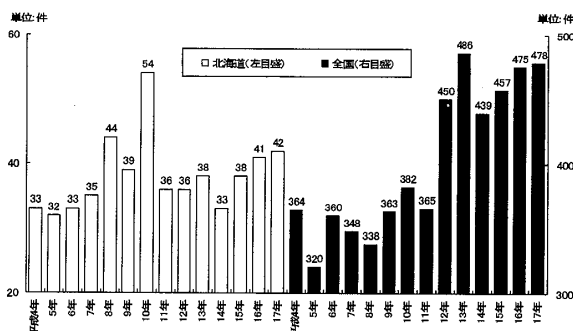
資料:北海道バス協会資料より作成。

図3-1 平均車令の推移

図3-1は北海道バス協会がまとめた、バスの平均車令の推移である(「北海道のバス事業の現況」平成17年6月)。平成4年には5年11ヶ月だったのが、いまや13年弱にまで延長している。この資料によれば、全体の4分の3(76.6%)が車令10年以上の車両になっている。もちろん、中古車両であっても、適切な整備がほどこされていけばそう問題視する必要はないかもしれない。だが、厳しい価格競争に加えて燃料費の高騰など、際限なくのしかかる経費削減の圧力は、安全を確保する余裕を業界から奪いつつあるのではないか。筆者調査でも、「安全という観点からみると、現在の業界の競争状況は問題である」という質問に「強く思う」と回答した事業者は60.5%を占めた。

(車両の使用年数は)昔はせいぜい8年とかだった。それがいまは15年とか、16年、17年というケースもあるわけですよ。車両がぼろぼろになるまで使わざるを得ない。車両更新ができるような運賃じゃないですから。当然それは安全にもかかわってくることで、車検は通っても、故障が多くなったりとか。そういうことで、本当にお客様へのサービスになっているのか(B

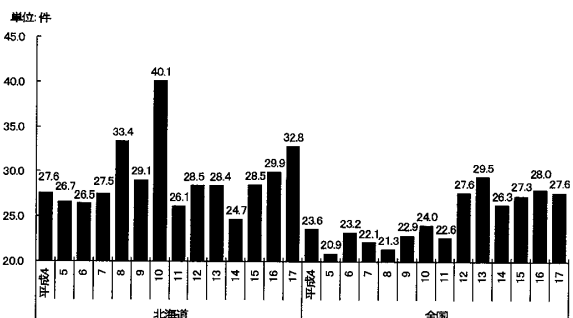
では、規制緩和導入の是非をめぐって焦点の一つとなっていた安全はどうなったのか。警察行政のデータで交通事故の発生状況を確認してみよう(図3-2)。



資料:交通事故総合分析センター『交通事故統計年報』より作成。

図3-2 北海道及び全国における、貸切バスを第一当事者とする事故件数の推移

件数の多い、全国の事故の発生状況を見ると<sup>19)</sup>、平成11年には365件だったのが、12年には、じつに100件近くも事故が増えて(450件)、現在に至っている。



資料:事故件数は図3-2に同じ。走行距離は国交省『自動車輸送統計』より作成。

図3-3 同、走行距離1億km当りの事故件数の推移

しかも、走行距離1億km当りで事故件数をみたところ(図3-3)、その件数も増加傾向にある。言い換えれば、走行距離数(や車両台数)の増加だけで説明がつかない

事態が生じているのである。

ところで、こうした事故の原因を行政はどう把握（認識）しているのだろうか。交通事故捜査の任にあたる警察行政のデータをまとめた資料4（法令違反別にみた、北海道の貸切バスの事故件数）によれば、運転手の「安全運転義務違反」に事故の原因は集中している。

もっとも、そもそもこうした把握（分類）は、法令違反に焦点をあてたものであって、事故の背景要因として本来検証されるべき運転手の勤務・生活条件を視野にいれたものではない（過労運転はこの数年間で0件である）。2でとりあげた「事故報告書」にもその視点が欠けていた。関係行政機関が連携して、かかる法令違反状態を生み出した、真の事故原因を究明する捜査体制を整備することが、事故予防のためにも必要ではないか。中でも、事故惹起者（運転手）の勤務・生活に関する基礎的データの収集は早急になされるべきことである。

## 2) 監査・行政処分の動向とその限界

さて、こうした業界の状況に対して行政が手をこまねているわけではない。北海道運輸局から提供された資料と担当職員からの聞き取りの結果をまとめておく（但し、聞き取りの内容は局の見解を示すものではない）。

表3-1 北海道の貸切バス事業における、監査・行政処分等件数の推移 単位：件

	平成13年度	14年度	15年度	16年度	17年度
監査等	9	16	208	36	60
行政処分等	7	5	15	17	24

注：監査件数等には、改善確認検査、苦情検査（行政処分等には至らなかった事案）、新規事業者の指導講習呼出し指導は含まれない。

資料：北海道運輸局自動車交通部より。

表3-1は、貸切バス事業者に対する運輸行政の監査等の件数と行政処分等の件数であ

る。第一に、4、5年前に比べると監査件数が増加している（平成15年度に208件もの監査が行われたのは、運転手の飲酒事故がこの時期に重なったことを機に、全事業者に対して「臨店」監査が行われたことによる）。こうした監査件数の増加は、行政の体制が整備されて監査が効率的に行えるようになってきたことや、毎年の経験を踏まえて監査方針が改善されていることなどによる、という。

第二に、監査件数とあわせて、行政処分等の件数も増加している。その中身をまとめたのが次の表3-2である。

表3-2 同、行政処分等の概要 単位：件

	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度
許可取消					
事業停止					
車両使用停止		1	5	8	3
(延停止日車数)		45	340	460	310
文書警告	5	4	10	8	20
文書勧告	1			1	1
口頭注意	1				
計	7	5	15	17	24

資料：表3-1と同じ。

多いのは文書警告だ。「行政処分」に該当する「車両使用停止」以上の処分は、平成15、16年度に増加したが、17年度には減少している。

いかなる違反が多いのかについては、資料5にまとめた。警察捜査による事故原因ではみられなかった「過労防止等」に関する違反が、監査ではみつかっており、監査の意義が確認される。

その意味でいうと、監査等の体制は全く十分ではない。現在監査業務に従事しているのは、兼務を含めても道内でわずか20人強に過ぎない。その人数で、貸切バスだけでなく、乗合バス、タクシー、そして膨大な数のトラック運送業者の監査を行っているのが現状だ。監査の件数や内容（時間）は、おのずと

限られてくる。しかも、例えば重大事故が発生して想定外の特別監査が実施されることになると、当初の計画の遂行・達成は困難になる、とのことである。現行の監査体制は、規制緩和論者らが主張していた「事後チェック体制の強化」からは程遠い状態といわざるを得まい。

さらに言えば、そもそも事後チェックが「事故が起きてからのチェック」を意味するのでは、被害の回復は困難（不可能）であることも強調されるべきだろう。例えば、先に紹介した死亡事故のケース（No.56）では、事故を機に運輸行政が監査に入ったところ、旅客自動車運送事業運輸規則第21条第1項（過労防止等）に違反する状況が明らかとなり、会社に対しては車両停止処分が課された。だがこの事故による被害（死亡）の回復は不可能だ。しかも同社は、この事故を起こす数ヶ月前にも、利用者の苦情に基づく監査で、点呼の未実施、日雇い運転者の乗務、初任運転者に対する適性診断未実施等の違反が判明して、処分を受けていたのである。監査体制や指導・行政処分のあり方の見直しが必要である。

#### 4. まとめに代えて

規制緩和が実施された貸切バス業界では、新規参入が進み、結果、運賃も大きく低下した。政府の認識でいえば、消費者メリットが拡大したということになるだろう。

もっとも、それを「支えている」のは、人件費や車両コストの削減などであった。だがこうした策の採用は、事故増などのあらたな問題を噴出させている。人身事故だけでなく、「火災」「車両故障」による事故も頻発している。「悪質な業者や劣悪なサービスを提供する者は淘汰され、良質なサービスの提供者だけが残る」という規制緩和論者の主張は実現していない。むしろ、業界全体が下方に向

かって競争を展開しているとの感さえある。

いま求められるのは、規制緩和万能論からの脱却である。

### 追記

本稿を脱稿後、大阪で貸切バスの事故が発生し、乗務員が死亡、運転手や利用者の26人がけがを負った。報道によれば、交代運転手が配置されない中で、運転手は連続運行に従事して過労状態に陥り、事故に至ったとされている。加えて、事故を起こしたこの会社は、労働局による昨年の監査で長時間勤務が発覚し、是正を指導されていたとのことである。事故前の監査・指導が活かされずに死亡事故の発生に至った点で、No.56のケースに共通している。

- 1 その後（11月15日）、同番組の短縮版が朝の全国ニュースで報道された（『おはよう日本』『格安観光バスの舞台裏』）。
- 2 貸切バス業界の規制緩和とは、平成11年の道路運送法の「改正」をさす（翌年2月施行）。この「改正」法によって、(a)事業参入は免許制から許可制へと移行（需給調整規制の廃止）、(b)運賃は認可制から届出制へと移行（価格規制の緩和）するなど、貸切バス事業のより一層の自由化が図られることとなった。
- 3 例えば乗合バスの問題をまとめた、拙稿（2006）参照。
- 4 調査は2006年から開始して現在も継続中である。今号でとりあげる事業者調査の概要は次のとおり。(A)質問紙調査：2006年5月、北海道運輸局『北海道運輸要覧（平成17年度）』に記載されていた186の貸切バス事業者に対して調査票を郵送し、48部を回収。「休業中」の1部を除く47部が分析の対象である。結果の一覧は資料6を参照。(B)聞き取り調査：北海道バス協会及び貸切バス事業者を対象に実施。
- 5 残りは、「ときどきある」44.4%、「ほとんど（全く）ない」31.1%。
- 6 残りは、「20歳代」4.0%、「30歳代」17.8%、「40歳代」34.7%（いずれも平均値）。
- 7 雇用期間等は尋ねていないので、ここで回答された「正社員」が、いわゆる雇用期間に定めのない

- いものかどうかは不明。また本調査回答事業者には、貸切バス事業以外の事業を行っているものが多い。
- 8 雇用契約がされた期間はどのようにしているのか。その詳細は不明だが、関係者（経営者、労働組合及び行政職員）からの聞き取りをまとめると、同業他社で働いたり、トラックやタクシーに勤務したり、あるいは本州のバス会社へ出稼ぎに行っているようである。
- 9 ある大手バス会社は、本社よりも低い賃金水準で乗務員を採用し、低コスト経営で規制緩和による競争を乗り切ろうとしていたが、予想を超える競争状況のため車両台数の大幅な縮小を余儀なくされている（『北海道新聞』朝刊2004年1月16日付）。また、昨年には、中堅のバス会社が、札幌地区での貸切バス事業からの撤退を表明した（『北海道新聞』朝刊2006年10月19日付）。
- 10 若干古いが、行政機関によって実施されたある調査結果を紹介する。それによれば、多客期における貸切バス10事業者の運行状況は、「2週間（14日）以上の連続勤務を行っている運転手がいる事業者が7事業者、4週間を平均した1週間当たりの拘束時間が71.5時間を超過している運転手がいる事業者が5事業者、1日の拘束時間が16時間を超過している運転手がいる事業者が7事業者」みられたという。ちなみに北海道でこうした調査が行われたのは、ツアーの価格破壊による行程の短期化（過密長距離運行）を背景に「運転手の健康管理や運行管理の不適切等に起因する事故が多発して」いることがあった。以上は、総務庁（当時）北海道管区行政監察局「旅客自動車運送事業に関する地方監察の結果（要旨）」平成11年7月29日。
- 11 その制約・限界を踏まえた上で確認できるのは、自動車運転職に共通する長時間労働である。最新の値では、年間労働時間は2460時間に及ぶ（全産業との差は228時間）。中長期的にみると短縮傾向にあったバス運転手の労働時間は、平成12年を底にして再び増加している。年収は逆に全産業よりも低く、376万円である（全産業との差は85万円）。かつて全産業を上回っていたバス運転手の収入は、ここ10年の間に（変動はあるものの）大きく減少している。
- 12 2005年に大阪労働局で労災認定された貸切バスの過労死のケースでも、月の時間外労働こそ50時間で認定基準の80時間には満たなかったが、拘束時間は一ヶ月平均280時間、発症前には約303時間に及んでいた。参考文献③の、せんしゅうユニオン「近鉄観光バス過労死労災認定の報告」。
- 13 「報告書」の一枚目には、事故発生当時の状況及び現場の略図、事故の原因等を、二枚目には、事故の種類、当該自動車の概要、道路等の状況、当時の状況、乗務員に関する情報（事故発生前の勤務状況等）を、記載するようになっている。
- 14 なぜなら、第一に、「報告書」自体がそういうことを目的としたものではないため、その検証に必要な情報が記載されているわけでは必ずしもないからだ。そもそも事故は多岐にわたる要因が複雑に絡みあって発生するものである。第二に、両者に因果関係のないケース、例えば、車両故障による事故や、相手方に非がある事故（相手方が第一当事者の事故）も多いからだ。第三に、一般論として、長時間労働は運転手の覚醒水準を低下させたり疲労を蓄積して事故を惹起させる可能性を高めることになるが、疲労には短時間で発生するものもある。単純に、長時間勤務（あるいはその逆に短時間勤務）だからといって、疲労が事故に影響を与えた（与えなかった）とはいえない。
- 15 報告書には、発生した順に従って、複数の○がついたケースがある（例えば「衝突」して車両が「転落」）。ここでとりあげたのは第一番目に発生した状況である（上のケースでは「衝突」）。
- 16 事故発生年と、「初度登録年又は初度検査年」から算出。事故発生に関しては、年だけでなく月日も記入されていたが、初度登録年等はほぼ全てが年だけの記述だったので、年のみで計算した。結果は、「5年未満」5.2%、「～10年未満」12.1%、「～15年未満」36.2%、「15年以上」46.6%。
- 17 58件のうち、「車両故障」の4件で勤務状況など乗務員に関する情報の記載が無かった。加えて1件（No.1）は、事故惹起者（運転手）が「新採用」のため、勤務日数がまだ1ヶ月に満たず、休日日数が無記入だった。
- 18 休日の多いことが、就業の不安定さを示すのかわどうかはさらなる検証が必要である。例えば、郡部で貸切バス事業を営むD社では、正社員のほかに、大型二種免許を持つ農業従事者を臨時運転手として使用している。
- 19 北海道の事故件数の推移は、その評価が複雑である。すなわち北海道では、平成10年に事故が大幅に増え54件となったが、翌11年には36件にまで減少している。この動きには、注釈10の「改善通知」命令とそれにもとづく行政機関の取組みが一定程度反映しているのではないだろうか。

## 参考文献

- ① 野沢浩・小木和孝編『自動車運転労働』労働科学研究所，昭和55年
- ② 安部誠治編『公共交通が危ない——規制緩和と過密労働』岩波書店，2005年
- ③ 職場の人権研究会『職場の人権』第38号，2006年1月
- ④ 黒田勲『「信じられないミス」はなぜ起こる——ヒューマン・ファクターの分析』中央労働災害防止協会，平成13年
- ⑤ 日本産業衛生学会・産業疲労研究会編集委員会編『[新装] 産業疲労ハンドブック』労働基準調査会，平成7年
- ⑥ 川村雅則「バス運転手の勤務と睡眠——進む合理化策のもとで」『北海学園大学開発論集』第78号，2006年
- ⑦ 社会的規制研究会編『これからの社会的規制』財団法人通商産業調査会，平成8年
- ⑧ 八代尚宏編『社会的規制の経済分析』日本経済新聞社，2000年
- ⑨ 内橋克人『悪夢のサイクル』文藝春秋，2006年

資料1 北海道の貸切バスの営業実績

	車両数 (両)	延実在 車両数 (日車)	延実働 車両数 (日車)	実働率 (%)	総走行キロ (千キロ)	輸送人員 (人)	営業収入 (千円)	実働日車当 り営業収入 (円)
平成元年度	1746	657396	455793	69.3	98631	15485529	34582940	75874
2年度	1860	714408	489778	68.6	108917	16100483	39613695	80881
3年度	2017	769281	525896	68.4	116773	16365811	45502133	86523
4年度	2163	819272	550135	67.1	120994	16847894	49122112	89291
5年度	2198	859656	555742	64.6	120350	16937915	44163796	79468
6年度	2171	856902	562373	65.6	124854	17296352	41422558	73657
7年度	2153	851383	570752	67.0	126785	17310273	38929014	68207
8年度	2167	850805	587603	69.1	131590	17745815	39475122	67180
9年度	2197	852046	591725	69.4	135011	17956865	40365528	68217
10年度	2234	865937	591929	68.4	133259	17603246	38564869	65151
11年度	2312	884280	595931	67.4	137756	17860770	37577708	63057
12年度	2501	926871	566526	61.1	126139	16690429	32208486	56853
13年度	2642	970716	603180	62.1	135251	17441359	32372580	53670
14年度	2657	987260	596677	60.4	134556	16887305	31219880	52323
15年度	2855	1053173	596843	56.7	134045	17426470	30440758	51003
16年度	2938	1049496	585805	55.8	131972	17354052	28481013	48619

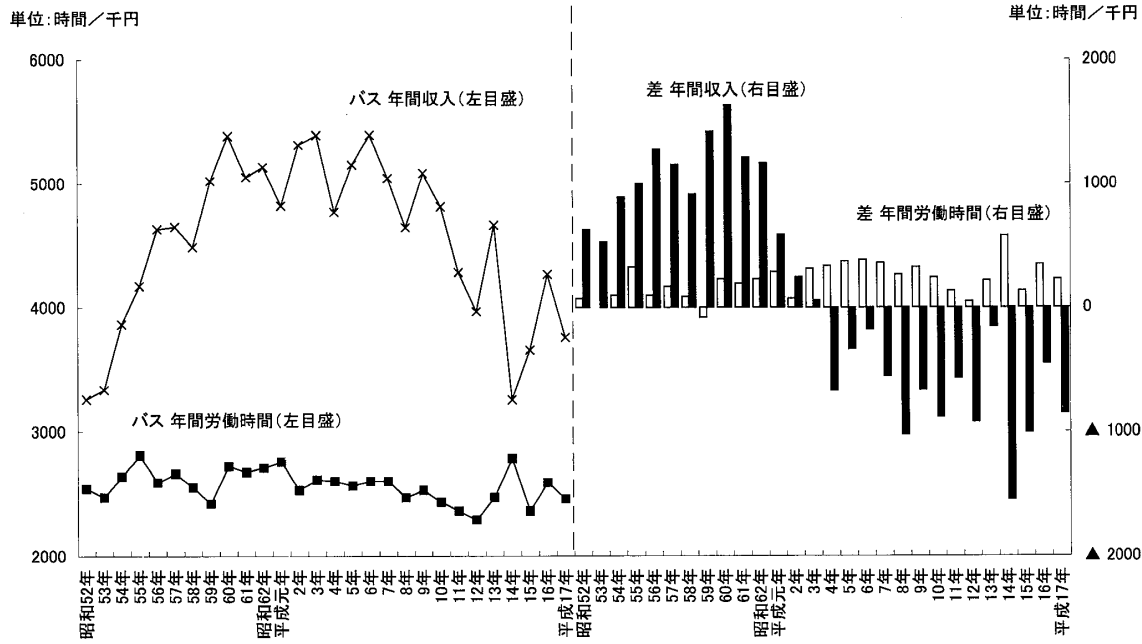
出所：北海道運輸局自動車交通部旅客第一課資料より。

資料2 総費用の構成

年度	元	2	3	4	5	6	7	8
営業費合計	97.29	96.56	96.50	96.82	97.10	97.21	97.56	97.81
人件費合計	55.28	54.12	54.11	54.74	56.25	57.08	56.92	56.76
うち、運送費中人件費	50.58	49.56	49.50	50.06	51.36	52.02	52.08	52.06
うち、一般管理費中人件費	4.71	4.57	4.59	4.67	4.89	5.06	4.84	4.71
経費	42.01	42.44	42.39	42.08	40.85	40.13	40.64	41.05
うち燃料費	4.32	5.00	4.62	4.37	4.38	4.95	5.04	5.62
営業外費用合計	2.71	3.44	3.50	3.18	2.90	2.79	2.44	2.19
年度	9	10	11	12	13	14	15	16
営業費合計	97.85	97.87	97.88	97.92	98.01	98.28	98.31	98.57
人件費合計	57.05	57.06	55.50	54.82	53.73	52.52	51.50	49.30
うち、運送費中人件費	52.32	52.44	51.16	50.20	49.35	48.21	47.57	45.38
うち、一般管理費中人件費	4.73	4.63	4.33	4.63	4.37	4.32	3.93	3.92
経費	40.80	40.81	42.38	43.10	44.28	45.76	46.81	49.27
うち燃料費	5.70	5.41	5.94	6.75	6.99	7.40	7.71	8.41
営業外費用合計	2.15	2.13	2.12	2.08	1.99	1.72	1.69	1.43

資料：国交省自動車交通局「自動車運送事業経営指標」各年度版より。

資料3 北海道のバス運転手の年間労働時間、年収及び全産業労働者との差の推移



出所：厚労省「賃金構造基本調査」各年版より作成。

資料4 法令違反別にみた、北海道における、貸切バスを第一当事者とする事故件数 単位：件，%

	平成 13年	14年	15年	16年	17年	18年	平成 13年	14年	15年	16年	17年	18年
酒酔い 追越し		1	1					3.0	2.6			
通行区分 歩行者妨害		1						3.0				
最高速度 過労運転		1						3.0				
信号無視 一時不停止	1	1	2	1	2	1	2.6	3.0	5.3	2.4	4.8	2.4
車間距離 踏切	1						2.6					
交差点安全通行 交差点徐行		1				1		3.0				2.4
右折 左折				1	1				2.6		2.4	
整備不良												
安全 前方不注意	6	4	10	6	10	11	15.8	12.1	26.3	14.6	23.8	26.2
運転 動静不注視	5	6	11	9	7	7	13.2	18.2	28.9	22.0	16.7	16.7
義務 前左右不確認	5	6	5	9	5	8	13.2	18.2	13.2	22.0	11.9	19.0
違反 ハンドル操作	2	1	2	2	2	2	5.3	3.0		4.9	4.8	4.8
ブレーキ操作	6	6	4	6	6	6	15.8	18.2	10.5	14.6	14.3	14.3
安全速度	4	3	1	2	2	1	10.5	9.1	2.6	4.9	4.8	2.4
後方不確認	3	1	3	2	2	5	7.9	3.0	7.9	4.9	4.8	11.9
その他	1	1		2	3		2.6	3.0		4.9	7.1	
小計	32	28	34	38	37	40	84.2	84.8	89.5	92.7	88.1	95.2
その他の違反 不明	3			2	2		7.9			4.9	4.8	
歩行者の違反												
合計	38	33	38	41	42	42	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

資料：北海道警察本部提供資料から作成。

## 資料5 違反項目別にみた監査結果

単位：件

	15年度	16年度	17年度
運賃・約款等の掲示	2	0	1
事業計画	0	1	1
区域外輸送	0	3	0
運行管理者	0	0	3
検査・調査の拒否	0	0	1
役員変更届出等	2	4	2
苦情処理	1	0	1
過労防止等	2	4	0
点呼等	3	1	1
乗務記録	0	2	1
運行記録計による記録	0	2	1
事故の記録	0	2	0
経路の調査等	1	0	0
運行指示書による指示等	1	5	2
運転者の選任(運転者の数)	0	2	0
運転者の選任(日雇い等)	0	1	0
乗務員台帳及び乗務員証	4	6	2
乗務員の監督	2	8	2
安全及びサービスのための規律	0	2	1
点検整備等	0	3	2
運行管理規程	0	4	0
計	18	50	21

資料：北海道運輸局自動車交通部より。

資料 6 質問紙調査結果一覧表

		単位：事業者、%			
		全体		うち乗合バス兼業	
		47	100.0	10	100.0
事業年数	5年未満	11	23.4		
	5～9年	8	17.0	1	10.0
	10～19年	9	19.1		
	20～29年	5	10.6	1	10.0
	30年以上	14	29.8	8	80.0
		47	100.0	10	100.0
車両総台数	5台以下	13	27.7		
	6～9台	8	17.0		
	10～19台	14	29.8	6	60.0
	20～29台	11	23.4	3	30.0
	50台以上	1	2.1	1	10.0
		47	100.0	10	100.0
兼業の内容	乗合バス事業	10	21.3	10	100.0
	タクシー事業	10	21.3	1	10.0
	トラック事業	11	23.4		
	レンタ・リース業	7	14.9	1	10.0
	自動車学校	2	4.3		
	その他の事業	12	25.5	1	10.0
			42	100.0	10
2005年の総売上高	2千5百万円未満	7	16.7		
	～5千万円未満	7	16.7		
	～1億円未満	6	14.3		
	～2億円未満	11	26.2	5	50.0
	～5億円未満	8	19.0	2	20.0
	5億円以上	3	7.1	3	30.0
		44	100.0	10	100.0
2004年比	増えた	13	29.5	1	10.0
	変化なし	5	11.4		
	減った	26	59.1	9	90.0
		47	100.0	10	100.0
主な契約先(複数回答可)	大手旅行代理店	26	55.3	10	100.0
	中小客細の旅行代理店	24	51.1	7	70.0
	幼稚園・学校	37	78.7	10	100.0
	その他の一般企業	30	63.8	7	70.0
	地元町内会など地域住民	33	70.2	9	90.0
	その他(契約先)	6	12.8	1	10.0
		41	100.0	10	100.0
現在の運賃水準(ピーク時=100)	60%未満	6	14.6	2	20.0
	60%台	12	29.3	4	40.0
	70%台	11	26.8	2	20.0
	80%台	6	14.6	1	10.0
	90%台	3	7.3	1	10.0
	100%	3	7.3		
		47	100.0	10	100.0
運送契約の様式(複数回答可)	自社の様式	24	51.1	3	30.0
	契約先の様式	25	53.2	9	90.0
	書面なし(口頭)	12	25.5	1	10.0
	その他	2	4.3		
		47	100.0	10	100.0
運賃額の文書での明示状況	文書で明示されている	20	42.6	3	30.0
	文書で明示されているがあまり守られていない	22	46.8	7	70.0
	文書では示されていない(口頭による)	12	25.5	3	30.0
		46	100.0	10	100.0
主な契約先との間での経験の有無(複数回答可)	運賃・料金が一方的に減額される	18	39.1	4	40.0
	著しく低い運賃単価が提示される	34	73.9	7	70.0
	運賃・料金の一部について返還を要請される(契約外の「値引き」「協力金」を要請される)	12	26.1	3	30.0
	運行条件について、内容(走行距離や行程)が厳しく、その達成が困難なことがある	12	26.1	4	40.0
	契約先の商品・サービスの購入を頼まれることがある	8	17.4	2	20.0
	予定期限よりも、代金の支払が遅れる	18	39.1	3	30.0
貸し倒れが発生したことがある	13	28.3	2	20.0	
		45	100.0	10	100.0
運送契約の内容や取引のあり方で不正を感じる頻度	よくある	11	24.4	2	20.0
	ときどきある	20	44.4	4	40.0
	ほとんど(全く)ない	14	31.1	4	40.0
		46	100.0	10	100.0
この数年間で、運賃値下げ以外で行ってきた営業努力・サービスの向上策(複数回答可)	新規サービスの提供	9	19.6	1	10.0
	運転教育や訓練の充実・強化	33	71.7	10	100.0
	接客や挨拶等の充実・強化	39	84.8	10	100.0
	車両面での工夫・改良	17	37.0	4	40.0
	会社の宣伝・PR強化	17	37.0	3	30.0
	その他	2	4.3		
		46	100.0	10	100.0
この数年間でやってきたコスト削減策(複数回答可)	嘱託など非正規雇用の拡大	15	32.6	7	70.0
	貸金体系の見直し	21	45.7	6	60.0
	貸金水準の切り下げや手当てのカット	23	50.0	8	80.0
	車両の代替期間の延長	26	56.5	6	60.0
	車両の点検・整備費用の削減	12	26.1		
	一般管理費の削減	28	60.9	7	70.0
その他	1	2.2			

		単位：事業者、%			
		44		100.0	
		9	100.0	9	100.0
運転手の正規雇用比率	50%未満	8	18.2		
	50%台	2	4.5	1	11.1
	60%台	3	6.8	2	22.2
	70%台	5	11.4	4	44.4
	80%台	8	18.2	1	11.1
	90%台	5	11.4	1	11.1
	100%	13	29.5		
			73.0		69.9
			28.7		12.1
		43	100.0	9	100.0
正社員・年間収入(税込)	200～249万円	9	20.9	1	11.1
	250～299万円	11	25.6	4	44.4
	300～349万円	12	27.9	3	33.3
	350～399万円	5	11.6		
	400～449万円	3	7.0	1	11.1
複数回答	3	7.0			
		39	100.0	8	100.0
正社員・年間労働時間	2000時間未満	9	23.1	2	25.0
	2000～2099時間	8	20.5	1	12.5
	2100～2199時間	4	10.3	2	25.0
	2200～2299時間	3	7.7	2	25.0
	2300～2399時間	4	10.3		
	2400～2499時間	8	20.5	1	12.5
	2500～2599時間	1	2.6		
2700時間以上	2	5.1			
		39	100.0	8	100.0
正社員・繁忙期一ヶ月の労働時間	160時間未満	4	10.3		
	160～169時間	3	7.7		
	170～179時間	4	10.3	2	25.0
	180～189時間	4	10.3	1	12.5
	190～199時間	5	12.8	2	25.0
	200～209時間	9	23.1	1	12.5
	220～229時間	3	7.7		
230時間以上	7	17.9	2	25.0	
		45	100.0	10	100.0
道内貸切バス業界への規制緩和による影響(複数回答可)	個々の会社の営業努力が進んだ	9	20.0	4	40.0
	運賃・料金の値下げが進んだ	41	91.1	9	90.0
	運賃・料金以外のサービスが多様化した	5	11.1	1	10.0
	貸切バスの利用・需要が増加した	3	6.7		
	届出運賃以下で事業を行う業者が増えた	37	82.2	8	80.0
サービス改善より、人件費の見直し等コスト削減策が進んだ	21	46.7	4	40.0	
運転者の労働条件・処遇が悪化した	23	51.1	7	70.0	
競争が激しくなり、安全面に悪影響がでている	21	46.7	5	50.0	
運転者の質・サービスの質が低下した	20	44.4	4	40.0	
問題業者・違法行為など悪貨が良貨を駆逐する結果になっている	20	44.4	2	20.0	
影響はとくになし	1	2.2			
		44	100.0	9	100.0
今日の貸切バス業界が抱える問題(複数回答可)	各社の経営努力の不足	3	6.8	2	22.2
	運賃・料金水準の低さ	38	86.4	8	88.9
	届出運賃以下のダンピング行為	35	79.5	7	77.8
	関連諸法に違反する悪質行為や、問題業者が存在していること	19	43.2	3	33.3
	行政機関による監査・取締りの不足	14	31.8	4	44.4
	運転者の高齢化・労働力不足	14	31.8	4	44.4
	運転者の労働条件・処遇の低さ	20	45.5	2	22.2
	貸切バスを第一当事者とする交通事故の増加	5	11.4	1	11.1
その他	3	6.8			
とくになし					
		43	100.0	10	100.0
「安全という観点からみると、現在の業界の競争状況は問題である」	強くそう思う	26	60.5	7	70.0
	まあそう思う	13	30.2	2	20.0
	とくにそう思わない	4	9.3	1	10.0
		44	100.0	10	100.0
「安全に関する規制など社会的規制が、不十分である」	強くそう思う	12	29.3	4	40.0
	まあそう思う	15	36.6	4	40.0
	とくにそう思わない	14	34.1	2	20.0
		44	100.0	10	100.0
貸切バス業界の規制緩和に対する評価	良かった	19	43.2	5	50.0
	悪かった	23	52.3	4	40.0
	良かった面も悪かった面もある	2	4.5	1	10.0
わからない					