《資料》

規制緩和と貸切バス（中）

── 事業者調査にみる北海道の貸切バス業界 ──

川　村　雅　則

1．はじめに

本稿は，川村（2007）に引き続き，貸切バス業界における諸問題を明らかにし，その解決に貢献することを目的に行った，北海道の貸切バス事業者を対象にした調査の結果をまとめたものである。

大阪での貸切バスの死傷事故をきっかけにして，規制緩和と貸切バス業界をめぐる問題に社会的な関心が集まっている。国土交通省（以下，国交省）も，この事故をうけて，遅きに失した感はあるが，貸切バス事業者を対象とした重点監査を行った。結果は，規制緩和の旗手とされたいわゆるツアーバス（以下，「ツアーバス」）を含む多くのバス事業者で法令違反が認められるという，業界の輸送秩序の混乱状況が明らかになった[1]。

その後，国交省では，旅行業者・業界団体，貸切バス業者・業界団体，交通運輸労組，そして国交省自身を加えて構成された「貸切バスに関する安全等対策検討会」（以下，「対策検討会」）を設置し，貸切バスや「ツアーバス」に関わる安全性の確保や質の向上に向けた方策について，検討を重ねてきた。昨年の10月に発表された報告書がその「成果」である[2]。

内容の詳細は省くが，同「対策検討会」では，貸切バス業界における問題点と対応策等を次のとおりまとめている（表１－１）。果たしてこれらの対応策で十分なのかは本稿で検証したい。

表１－１　貸切バス業界における問題点と対応策等

問題点	対応策	実施時期
１．運行時の安全の確保について		
・交替運転手の配置基準として，時間による基準が定められているが，個々の運行において，配置が必要かどうかわかりにくく，旅行業者にも説明しにくい。	⑴交替運転者の配置基準	年内
・ツアーバス等については，路上での乗降が一般的で乗降時の安全確保が不十分。	⑵旅客の乗降時における安全の確保	速やかに／中長期
・貸切バスにおいて，旅行業者の指示等に起因して事故が発生した場合，その背景の把握が困難。	⑶自動車事故報告書への旅行業者名の記載・旅行業者の責任の明確化	年度内
	⑷監査の強化	継続
	⑸車両安全対策の強化	中長期

2．貸切バス事業者の質を向上させるための方策について		
・安全等に対する取り組みをどの事業者が適切に行っているか利用者から見た場合に不明で，質のよい事業者が選ばれるとは限らない。 ・安全性等の質よりも，運賃の高低が優先される場合がある。	(1)貸切バス事業者を選択できる仕組みの構築（事業者評価の実施）	1 ～ 2 年以内
	(2)貸切バス事業者による安全情報の公表	継続
・ツアーバスを巡る問題点，課題の解決に向けて，関係者の連携・協力が必要。	(3)ツアーバス実施事業者間の安全性向上のための連携の強化	年度内
3．貸切バス業界及び旅行業界の連携・協力のあり方について		
・バス運行の安全規制等について，旅行業者の理解が不十分。貸切バス側が無理を承知で契約する場合，旅行業者が提示する運賃水準が低すぎる場合もある。 ・契約変更時の取扱いなど，貸切バス事業者と旅行業者が協力して対応する事項についての指針が必要。 ・両業界による意見交換が年 1 回程度行われているが，その結果が業界全体に伝わっていない。	(1)ツアーバス向け長距離都市間運行モデル等の作成	1 ～ 2 年以内
	(2)両業界の相互理解等を図るための場の設置	体制の整備について，年度内

出所：国交省「貸切バスに関する安全等対策検討会報告」より作成。「対応策」については項目のみ抜き出した。

表 1 － 2　貸切バス事業者数，輸送人員，車両数，営業収入，事故件数の推移

	営業収入	輸送人員	事業者数	うち，保有車両数 10 両以下	車両数	貸切バスの事故件数	走行キロ（百万 km）当たり事故件数
	（億円）	（十万人）	（者）	（者）	（十両）	（件）	（件）
平成 7	5923	2489	1537	876	3336	348	－
8	5874	2478	1663	978	3380	338	0.21
9	5802	2474	1905	1200	3533	363	0.23
10	5444	2479	2122	1336	3651	382	0.24
11	5434	2516	2336	1554	3766	365	0.23
12	*5099*	*2547*	*2864*	*2000*	*3682*	*450*	*0.28*
13	4774	2610	3281	2375	3981	486	0.29
14	4684	2723	3521	2545	4112	439	0.26
15	4738	2784	3581	2579	4272	457	0.27
16	4541	2906	3743	2698	4469	475	0.28
17	3899	3016	3899	2833	4563	478	0.28

注 1：数値は暦年で把握されているものと年度で把握されているものがある。
注 2：平成 12 年は規制緩和の実施された年にあたる。
資料：国交省，警察庁統計より作成。
出所：表 1 － 1 に同じ。

さて，表 1 － 2 のとおり，貸切バス事業者は規制緩和以降，急激に増加している。とりわけ，経営基盤の脆弱と思われる規模の小さい事業者の割合が増えている。輸送人員もそれなりに増えてはいるものの，事業者数の伸びには追いついていない。また，何よりも，業界全体の営業収入が，減少の一途をたどっている。運賃が削減されているのである。その一方で，この間の燃料価格の高騰など，経営環境は厳しさを増している。安全面をみて

も，大阪での事故発生以降も，貸切バスを第１当事者とする死傷事故が全国で起きている。

道は，北海道の独自性・優位性を生かし，新たな観光のくにづくりを目指すという[3]。そうであるならば，観光バス（貸切バス）業界における問題の解決は急がれる課題のひとつである。果たして，「対策検討会」が掲げた上の対策で十分なのか。2008年に行った筆者調査[4]の結果にもとづきながら検討する。なお次の表１－３と１－４は北海道の貸切バスの輸送実績一覧と，規模別にみた貸切バス事業者の推移である。その動向については，全国のとほぼ同様である。

表１－３　北海道における貸切バス事業の輸送実績表

年度	事業者数（者）	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（万km）	実車キロ（万km）	実車率（%）	輸送人員（万人）	営業収入（億円）	実在日車当り営業収入（円）	実働日車当り営業収入（円）
平成元	90	1746	657396	455793	69.3	9863	7613	77.2	1549	345.8	52606	75874
2	93	1860	714408	489778	68.6	10892	8395	77.1	1610	396.1	55450	80881
3	98	2017	769281	525896	68.4	11677	9063	77.6	1637	455.0	59149	86523
4	106	2163	819272	550135	67.1	12099	9309	76.9	1685	491.2	59958	89291
5	109	2198	859656	555742	64.6	12035	9101	75.6	1694	441.6	51374	79468
6	111	2171	856902	562373	65.6	12485	9402	75.3	1730	414.2	48340	73657
7	113	2153	851383	570752	67.0	12679	9587	75.6	1731	389.3	45724	68207
8	115	2167	850805	587603	69.1	13159	9900	75.2	1775	394.8	46397	67180
9	117	2197	852046	591725	69.4	13501	10223	75.7	1796	403.7	47375	68217
10	119	2234	865937	591929	68.4	13326	9970	74.8	1760	385.6	44535	65151
11	127	2312	884280	595931	67.4	13776	10376	75.3	1786	375.8	42495	63057
12	158	2501	926871	566526	61.1	12614	9430	74.8	1669	322.1	34750	56853
13	186	2642	970716	603180	62.1	13525	10192	75.4	1744	323.7	33349	53670
14	199	2657	987260	596677	60.4	13456	10127	75.3	1689	312.2	31623	52323
15	213	2855	1053173	596843	56.7	13405	10022	74.8	1743	304.4	28904	51003
16	226	2938	1049496	585805	55.8	13197	9786	74.2	1735	284.8	27138	48619
17	236	2894	1042084	585253	56.2	12949	9665	74.6	1817	277.3	26613	47387
18	257	2984	1024610	583394	56.9	12938	9705	75.0	1793	274.8	26823	47109

出所：北海道運輸局「一般貸切旅客自動車運送事業輸送実績集計表」より作成。

表１－４　規模別にみた北海道の貸切バス事業者数の推移

単位：事業者，%

	平成10年	11	12	13	14	15	16	17	18
計	123	123	126	158	185	205	212	228	235
10両まで	45	47	49	76	90	119	126	137	144
30両まで	61	57	60	65	77	65	66	67	70
50両まで	14	16	14	13	14	17	16	19	18
100両まで	2	2	2	4	4	4	4	5	3
101両以上	1	1	1	－	－	－	－	－	－
計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
10両まで	36.6	38.2	38.9	48.1	48.6	58.0	59.4	60.1	61.3
30両まで	49.6	46.3	47.6	41.1	41.6	31.7	31.1	29.4	29.8
50両まで	11.4	13.0	11.1	8.2	7.6	8.3	7.5	8.3	7.7
100両まで	1.6	1.6	1.6	2.5	2.2	2.0	1.9	2.2	1.3
101両以上	0.8	0.8	0.8	－	－	－	－	－	－

注：数値は当該年の３月31日現在のもの。
資料：自動車交通局旅客課。
出所：国交省『陸運統計要覧』より。

2．調査の結果

1）回答事業者の事業概要等

調査結果の一覧表を資料 2 として添付したので参照されたい。

115 の回答事業者の事業概要等は次のとおりである（不明分を除いて計算しているので，合計は必ずしも一致しない)。すなわち，第一に，事業年数は，「5 年未満」13.9%，「5 ～ 9 年」26.1%，「10～19 年」22.6%，「20 年以上」37.4%で，車両総台数は，「5 台未満」19.1%，「5 ～ 9 台」26.1%，「10～19 台」31.3%，「20 台以上」23.5%である。

第二に，2007 年の貸切バス事業における総売上高は，「2500 万円未満」20.2%，「～5000 万円未満」15.4%，「～ 1 億円未満」18.3%，「～ 2 億円未満」25.0%，「～ 5 億円未満」14.4%，「5 億円以上」6.7%で，2006 年に比べての売上げの変化は，「増えた」32.4%，「変化なし」26.1%，「減った」41.4%となっている。

2）旅行業者等との運送契約にみられる問題状況

・常態化する，届出運賃を下回る運賃収受

貸切バス事業においては，運賃は届出制が採用されている。そして，ほとんどの事業者は公示運賃をそのまま採用しているという(北海道運輸局からの聞き取り)。

表 2 － 1　届出運賃以下の運賃収受の頻度及び現行の運賃水準での支障の有無

単位：事業者, %

		109	100.0
届出運賃水準より低い運賃収受の頻度	常にそう	37	33.9
	よくある	49	45.0
	たまにある	13	11.9
	ない	10	9.2
		110	100.0
現在の貸切バス業界の運賃水準での支障の有無	非常に支障がある	69	62.7
	やや支障がある	28	25.5
	とくに支障はない	13	11.8

さて，事業者は，届出運賃の上限と下限の範囲内で運賃を収受し事業を行うことになるわけだが，本調査の結果によれば，実際には，届け出ているのよりも低い水準の運賃しか収受できない事業者がほとんどである（表 2 － 1 上段。「常にそう」33.9%，「よくある」45.0%)。

届出運賃よりも低い運賃しか収受していないのであれば，本来は，原価計算書を添付して運賃の変更届を提出する必要があるのだが，旅行業者等との間の契約面における「力関係」で，いわばあってはならない状態が常態化しているのが現状といえよう（スクールバスなど市町村・学校の入札現場でも，届出運賃を下回る額での落札があるという[5])。

もちろん，価格と安全性の関係については検証が必要であり，「安い価格イコール安全性に支障あり」という考えは誤りであるという反論もあるだろう。だが，適正な労務・運行管理を維持し，安全を確立する上で，現在の運賃水準では支障があるという貸切バス事業者自身が多いこと（表 2 － 1 下段。「非常に支障がある」だけで 62.7%）やこの間の事故の発生状況等には留意が必要である。

・運送契約における不公正

表 2 － 2　主たる契約先との間の経験・問題状況（複数回答可）

単位：事業者, %

	115	100.0
(ア)著しく低い運賃単価が提示される	89	77.4
(イ)運賃・料金が一方的に減額される	41	35.7
(ウ)運賃・料金の一部について返還を要請される	16	13.9
(エ)厳しい運行条件（走行距離や行程など)が設定される	67	58.3
(オ)契約先の商品・サービスの購入を頼まれる	25	21.7
(カ)予定期限よりも，代金の支払が遅れる	24	20.9
(キ)貸し倒れが発生したことがある	24	20.9

また，主たる契約先との間の経験においても，（ア）低い運賃水準の提示だけでなく，（イ）運賃の一方的な減額や（エ）厳しい運行条件の設定等がなされるケースが少なくない（表２－２）。

さらに，この間の燃料費の高騰分を運賃に上乗せできたかたずねたところ，「一部だけ」でも上乗せできたのは，全体の３分の１にとどまり，残り（66.4％）は「全く上乗せできなかった」という。そして，運送契約内容や取引において不公正を感じる頻度は，「よくある」だけで４割（43.9％）に及ぶ（「時々ある」40.2％）。以上にみた，契約内容・運賃水準をめぐる問題の詳細は，自由回答である資料１の１）を参照されたい。

業界の問題の根幹にあるともいえる，運賃水準や旅行業者等との間の契約状況を改善するための実効力のある対策が急がれる[6]。

３）貸切バス事業者自身の問題や行政機関・機能に対する評価等

・規制緩和がもたらしたもの

政府は，貸切バス事業の分野に限らず，「構造改革」の具体的手段である規制緩和政策を高く評価している[7]。

確かに，規制緩和で事業者が増加し，競争が促進され，運賃の値下げが進んだことは，利用者にとっては歓迎すべきことにみえるかもしれない。

だが，規制緩和の影響を否定的にみる貸切バス事業者は多い（表２－３）。確かに（イ）値下げは進んだが，（エ）人件費の見直しなどコスト削減，（オ）労働条件等の悪化，（カ）安全面への悪影響がでているという。そして市場の力によって問題状況は解決されると「改革」派は主張していたが，実際には，（ク）悪貨が良貨を駆逐する結果となっているという事業者も半数弱に及ぶのである。

表２－３　規制緩和にともなう道内の貸切バス業界の変化（複数回答可）　単位：事業者，％

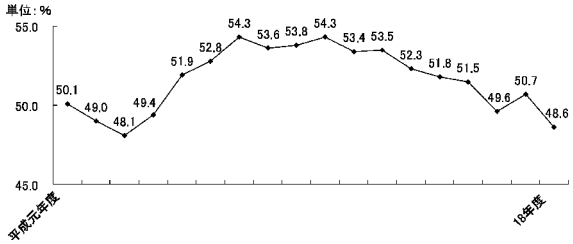
	110	100.0
（ア）個々の会社の営業努力が進んだ	31	28.2
（イ）運賃・料金の値下げが進んだ	102	92.7
（ウ）届出運賃以下で事業を行う業者が増えた	97	88.2
（エ）サービス改善よりも，人件費の見直しなどコスト削減策が進んだ	62	56.4
（オ）運転者の労働条件・処遇が悪化した	67	60.9
（カ）競争が激しくなり，安全面に悪影響がでている	66	60.0
（キ）運転者の技能水準などが低下した	37	33.6
（ク）悪質な業者や違法行為など悪貨が良貨を駆逐する結果になっている	51	46.4
（ケ）影響はとくになし	1	0.9

・運賃値下げが可能な理由

表２－４　この数年の間に採用してきたコスト削減策（複数回答可）　単位：事業者，％

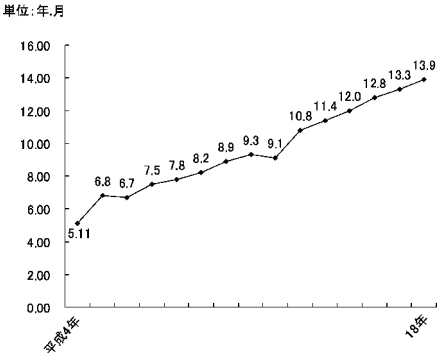
	110	100.0
（ア）嘱託や臨時運転者の拡大	49	44.5
（イ）賃金水準の切り下げや手当てのカット	50	45.5
（ウ）車両の使用年数の延長	81	73.6
（エ）車両の点検・整備費用の削減	20	18.2
（オ）一般管理費の削減	65	59.1
（カ）その他	7	6.4

実際，労働集約産業である貸切バス業界では，事業者間の競争の手段や運賃の削減分を吸収できる範囲には限界がある。その結果（表２－４），（ウ）車両の使用年数の延長や，人件費部分での対応（ア，イ）が中心とならざるを得ないのである。関連して，正社員運転者の平均的な年収（税込み）は，半数の事業者で300万円に達していない（「250万円未満」18.6％，「～299万円」31.0％）。



出所：北海道バス協会「北海道のバス事業」各年版より作成。

図２－１　貸切バス（民営）の，費用に占める人件費割合の推移



出所：図２－１に同じ。

図２－２　平均車令の推移

会員事業者を対象に行われた北海道バス協会の資料から作成した上の二枚の図からも，こうした事態が確認できる。図２－１は，費用に占める人件費割合の推移だが，ピーク時には 54%台だったのが，現在は 50%を割っている。また図２－２からは，使用車両の年数が延びていることがわかる（関連して，老朽化・整備不十分の車両から走行中に火災が発生するケースも，全国で相次いでいる）。

規制緩和にともない，どん底に向かっての競争（race to the bottom）あるいは熾烈なコスト削減競争（cut throat competition）が起きている。

・行政機関の対応は十分か

激しい経営環境を背景に，貸切バス事業者自身にも法に反した行為がみられるという(「多くみられる」33.0%，「ごく一部の業者にみられる」40.6%)。その内容の詳細は，自由回答の資料１の２）に掲げたとおりで，区域外営業や，長時間労働，ワンマン運行，スピード違反，社会保険未加入など労務・運行管理上の問題などがあげられている。

表２－５　行政機関・機能に対する評価

単位：事業者, %

		105	100.0
新規事業者の事業参入時のチェック状況	適正に行われている	26	24.8
	あまり十分ではない	57	54.3
	全く機能していない	22	21.0
		107	100.0
貸切バス事業者に対する監査や行政処分の状況	適正に行われている	40	37.4
	あまり十分ではない	61	57.0
	全く機能していない	6	5.6

さて，ここまでみてきたような問題の解決のためには，行政機関の役割が不可欠だが，この間の規制緩和政策は，「事前規制から事後チェック体制の強化へ」と行政対応を転換させてきた（もっとも，実際には事後チェック体制の「強化」は図られなかったのであるが)。結果，新規事業参入時のチェック状況についても，監査や行政処分の状況についても，十分ではないと評価する事業者が少なくない（表２－５)。そして，行政による監査や処分の強化を求める声も４割（39.4%）に及ぶのである（あわせて，資料１の３）を参照されたい)。

・監査のあり方に関する検討課題

表２－６　北海道の貸切バス事業における，監査・行政処分等，行政処分等の概要の推移

単位：件

	平成13年度	14年度	15年度	16年度	17年度	18年度
監査等	9	16	208	36	60	89
行政処分等	7	5	15	17	24	34
許可取消						
事業停止						
車両使用停止	0	1	5	8	3	7
（延停止日車数）	0	45	340	460	310	375
文書警告	5	4	10	8	20	23
文書勧告	1			1	1	
口頭注意	1					4
計	7	5	15	17	24	34

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：北海道運輸局資料より。

上の表２－６のとおり，確かに，この間の業界の問題状況を背景にして，監査の件数は増えてはいる。監査業務にあたる人数も（極めて不十分だが）増えてはいる。

だが，そもそも監査によって何らかの問題が発覚しても，それが是正される前に当該事業者が死傷事故を起こしたり，あるいは，死傷事故が起きた後に行政が監査に入って問題状況が発覚するなど，現行の監査や指導（フォローアップ）のあり方は，有効に機能しているとは言えまい（川村（2007）を参照）。

例えば，次の表２－７は，北海道運輸局の資料からまとめた北海道の貸切バス事業者の最近１年間の法令違反・行政処分状況[8]であるが，監査後に何らの改善も見られず，しかも，それでも営業は可能であることを示すケース（ａ事業者）や，事故をきっかけに監査を行ったところ違反状況が明らかになったケース（ｄ・ｅ・ｆ事業者。もちろん，事故と違反状況には因果関係はないと主張することも可能ではあるが）等々，上述のとおり，現行の監査のあり方に疑問を抱かせるものである。

貸切バスを第１当事者とするこの間の死傷事故の増加は，事故が起きてからの対応では遅いという，ある意味において当たり前の事実を示してきた。規制緩和政策の検証はむろんのこと，行政機関や業界団体の機能や新た

表２－７　貸切バス事業者の法令違反に対する行政処分等の状況

ａ事業者	車両使用停止155日車	前回の監査後も事業の改善が認められなかったことから，監査を実施したところ，営業所の位置の無認可変更，運行管理規程未制定，運転者の健康状態の把握が不適切であったこと，点呼の記録・保存をしていなかったこと，運行記録計の記録を保存していなかったこと，運行指示書を保存していなかったこと，運転者の数が不足していたこと，乗務員台帳の作成がなかったこと，退職者の乗務員台帳を保存していなかったこと，運転者に対する指導及び監督が不適切であったこと，高齢運転者に対する特別な指導が不適切であったこと，営業報告書及び事業実績報告書が未提出であったことが判明した。

b事業者	車両使用停止 50 日車	新規参入事業者のため，監査を実施したところ，乗務員台帳の記載事項が不適切であったこと，退職者の乗務員台帳の保存が不適切であったこと，初任運転者に対する特別な指導が不適切であったこと，初任運転者に適性診断を受診させていなかったこと，定期点検整備の実施が不適切であったことが判明した。
c事業者	輸送施設の使用停止 75 日車	平成 19 年 4 月 27 日に監査を実施したところ，営業区域外旅客運送違反，他 11 件の違反が判明したもの。
d事業者	事業停止 108 日間	平成 19 年 8 月 4 日に当該事業者の貸切バスが路外転落し，4 名が重傷，17 名が軽傷を負った重大事故を端緒として，平成 19 年 8 月 7 日及び同年 11 月 14 日に監査を実施したところ，無車検運行，他 12 件の違反が判明したもの。
e事業者	輸送施設の使用停止 195 日車	重傷交通事故があった旨の公安委員会からの通知を端緒として，平成 19 年 10 月 25 日に監査を実施したところ，初任運転者及び高齢運転者に対する特別な指導の未実施，他 6 件の違反が判明したもの。
f事業者	輸送施設の使用停止 65 日車	ひき逃げ事故があった旨の公安委員会からの通知を端緒として，平成 19 年 11 月 7 日に監査を実施したところ，運転者に対する指導及び監督の不適切，他 3 件の違反が判明したもの。

出所：北海道運輸局「貸切バス事業者の法令違反に対する行政処分等の状況について（個表）」より作成。

な役割を検討する必要があるといえよう[9]。

3．まとめに代えて

以上でみてきた調査の結果は，控えめに言っても，規制緩和政策についての検証の必要性を示すものだった。

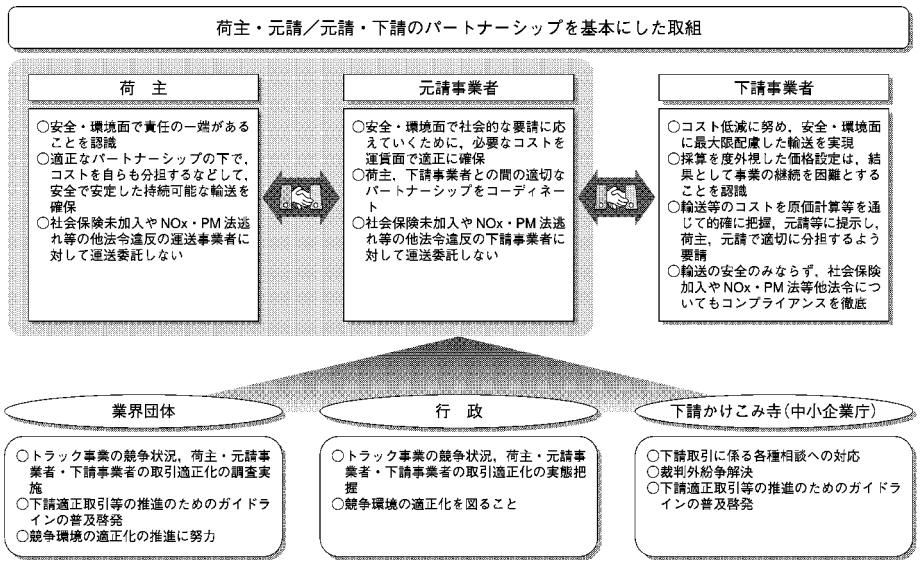
さて，次の表は，今回の調査で尋ねた，業界の改善のため必要と思われる政策についての回答結果である（あわせて資料１の４）を参照)。この結果や川村（2007）を参考にしながら，幾つかあげると，第一には，公正な競争条件と輸送秩序の確立が急がれる。具体的には，適正な運賃・料金の収受の実現に向けた施策が必要である（そもそも，届け出ている運賃水準が収受できない事態が蔓延化し，かつ，放置されているのは問題といえよう)。トラック業界における取り組み（注釈６。次頁の図）などを参考にしながら，公正取引関連諸法の実効性のある運用や，著しく低い運賃や無理な運行計画を設定した旅行業者等の発注者責任を問う法制度が必要であろう[10]。

表３－１　業界の改善のために必要と思われる政策（３つ以内[注]）

単位：事業者，％

	115	100.0
(ア)適正な原価や利潤を基準とした標準的な運賃の設定	59	51.3
(イ)採算を度外視した運賃価格（ダンピング）の禁止	74	64.3
(ウ)旅行業者による無理な運行計画の禁止，旅行業者側の相応の輸送コストの負担	55	47.8
(エ)貸切バス業界における労働条件・労務管理の適正化（競争条件の統一化）	19	16.5
(オ)新規事業者に対する，事業参入時のチェックの強化	48	41.7
(カ)行政の監査体制の強化や，悪質な事業者に対する行政処分の強化	23	20.0
(キ)優良なバス事業者を評価する制度の導入	21	18.3
(ク)自動車関連諸税・燃料価格の引下げ	74	64.3
(ケ)その他	1	0.9

注：「３つ以内」で回答するよう求めたが，実際には，３つを超えて回答するのが 18 事業者みられた。そのまま集計した。



出所：国交省「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」について（平成20年3月14日発表）より引用。

図3－2　トラック業界における，荷主・元請／元請・下請のパートナーシップを基本にした取組

第二は，運転者の労働条件の改善，社会的地位の向上を確立するための施策である。それは，運賃ダンピングに歯止めをかける側面もあわせもっている。具体的には，労働基準法や以下の「改善基準告示」の，最低限，「遵守」が必要である。その上で，「改善基準告示」の「見直し」[11]や，運転者になるための公的な資格制度の導入あるいは業界内での教育訓練・研修制度の導入などが検討課題となるのではないか。

表3－2　「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」告示の内容（「バス等」部分）

拘束時間	4週平均で1週間当たり　65時間（貸切バスを運行する営業所において運転の業務に従事する者，貸切バスに乗務する者及び高速バスの運転者については，労使協定があるときは，52週間のうち16週間までは，4週平均で1週間当たり71.5時間まで延長可） 1日　原則13時間　最大16時間（15時間超えは1週2回以内）
休息期間	継続　8時間以上 運転者の住所地での休息期間が，それ以外の場所での休息期間より長くなるよう努めること
運転時間	2日平均で1日当たり　9時間 4週平均で1週間当たり　40時間 （貸切バスを運行する営業所において運転の業務に従事する者，貸切バスに乗務する者及び高速バスの運転者については，労使協定があるときは，52週間についての運転時間が2080時間を超えない範囲内において，52週間のうち16週間までは，4週平均で1週間当たり44時間まで延長可）
連続運転時間	4時間以内（運転の中断には，1回連続10分以上，かつ，合計30分以上の運転離脱が必要）

出所：労働調査会出版局（2007）p 207より抜粋。

第三は，関係行政機関（運輸，労働，公正取引，警察等）の機能の強化と連携である。とりわけ運輸行政には多くの役割が期待されるが，予算も人員も十分には割り当てられていない。それゆえに，例えば，監査業務ひとつをとっても不十分なままとなっている。

また，現行の許可行政のあり方が問われている。現行制度のもとでは，書類審査を通れば事業参入が可能となってしまうわけであるが，許可時に一定程度のしっかりとした実地調査を行えば一定の問題行為・悪質業者の参入を回避できるのではないか。

最後に，上に掲げたような施策の実現のためには，事業者間の連携や業界団体の役割の強化が不可欠である。規制緩和・市場競争に対する評価については業界内でも賛否がわかれるという声も聞くが，「公正な競争環境の整備」という点では，多くの事業者が一致できると思われる。冒頭でみたような国交省の動きも，各地域で，業界関係者が積極的に声をあげることなくしては実効力の乏しいものに終わってしまうことが懸念される[12]。この競争時代において，業界関係者，とりわけ労使（団体）には，新たな役割が内外から要請されている。

注

1　国交省「貸切バス事業者に対する重点監査の実施結果について」2007 年 6 月 1 日発表。http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/09/090601_2.html

2　国交省「貸切バスに関する安全等対策検討会報告～貸切バスの安全の確保・質の向上に向けて～」2007 年 10 月 19 日発表。http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/09/091019_2_.html

3　北海道「新・北海道総合計画 ── 北の未来を拓くビジョンと戦略 ──」（通称：ほっかいどう未来創造プラン），平成 19 年 12 月。

4　調査は，北海道運輸局から提供された貸切バス事業者名簿にもとづき，道内の全ての貸切バス事業者（「限定」を含む。261 事業者）に対して調査票を郵送し，回収された 117 部のうち，2 部を除く 115 部の有効回答を分析した。その後に回収された回答については自由回答のみ記載した。調査票の配布・回収時期は，2008 年 3 月である。

5　北海道運輸局によれば，そういう例は，少ないが，過去からあったという。そこで，この点に関して，運賃制度に対する理解を求め，北海道バス協会と北海道運輸局で北海道や各市町村に対して要請を行ったとのことである（同局からの聞き取り）。

6　この問題については，荷主からの適正な運賃が収受できず，また，無理な運行などを実質的に強いられてきたという意味ではいわば「先輩」にあたるトラック業界で，改善にむけた動きがみられる。国交省「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」及び「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」について（平成 20 年 3 月 14 日発表）を参照されたい。http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha08/09/090314_2_.html

7　内閣府政策統括官「規制改革の経済効果 ── 利用者メリットの分析（改訂試算）2007 年版」平成 19 年 3 月 28 日発表。http://www5.cao.go.jp/keizai3/2007/0328seisakukoka22-2.pdf

8　北海道運輸局「貸切バス事業者の法令違反に対する行政処分等の状況について（個表）」。http://www.hkt.mlit.go.jp/kakusyu/gyoseisyobun/jidousha/kasikiri.html

9　例えば，限界はあるものの，トラック業界における適正化事業のような施策は，適正な事業運営を図る上で貸切バス業界においても参考になるのではないか。

10　この点に関連していうと，冒頭の「対策検討会」では「自動車事故報告書への旅行業者名の記載・旅行業者の責任の明確化」をうたっているが，実際には，旅行業者が無理な運行を強要・指示せずとも，貸切バス事業者がそれを選択せざるを得ない状況がある（例えば，旅行業者は「ワンマンで運行していたとは知らなかった」「無理な運行を指示した覚えは無い」等々）。実態をふまえた対策が不可欠である。なお，関連して，事故報告書に関する問題点をあげると，一つには，貸切バス事業者自身が報告書を作成・記載することになっているため，事故について必ずしも客観的な原因分析がなされていないこと（例えば，運転者の不注意という「分析」（？）にとどまっているなど），いま一つには，自動車運転者の事故の場合，運転者の心身の状態が事故に関わっているこ

とが少なくないが，そういう情報が報告書で必ずしも把握されていない（健康起因の事故の場合には，事故1ヶ月前の勤務状況等が添付されることになっているが，それさえも必ずしも守られていないケースが散見される）ことなどがあげられる。

11　乗合バス運転者を対象とした調査結果であるが，この「改善基準告示」が職業運転者の余暇時間や睡眠の確保の観点からいかに問題があるものであるかは川村（2006a）を参照。

12　関連して言うと，「対策検討会」の議論をふまえて設置されることとなった次のワーキンググループについても，バス協会と旅行業界団体とで構成され，本来は，関係者として欠かすことのできないはずの労働者・労働団体はメンバーに入れられていないのは問題であろう。国交省「「貸切バスに関する安全等対策検討会」報告でとりまとめられた「貸切バス業界及び旅行業界の相互理解等を図るための場の設置」についての合意について」平成20年2月13日発表。

参考文献等

・川村雅則（2006a）「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8月
・川村雅則（2006b）「職業ドライバーの労働実態と慢性疲労」『労働の科学』61巻9月号，2006年
・川村雅則（2007）「規制緩和と貸切バス（上）――北海道の貸切バス業界の実態」『北海学園大学経済論集』第54巻第4号，2007年3月
・国交省「貸切バスに関する安全等対策検討会報告」2007年10月19日発表
・労働調査会出版局『改訂4版　自動車運転者労務改善基準の解説』労働調査会，平成19年

資料1　自由回答

1）契約内容・運賃水準をめぐって

【001】大手旅行業者による低料金設定。

【003】契約先のほとんどが旅行会社なので運賃を一方的に決められ、断ると他のバス会社に簡単に変えられて、仕事は減る一方。完全に旅行会社の言いなり。

【008】安い上にバスは新しいものを求めて来る。

【010】高速代が別料金になっているのに、支払い時、料金がこみになっている。

【011】無理な運行時間（スピードを上げろ）。

【013】一日当りの単価が極端に低過ぎる。人件費と燃料代でぎりぎりの状態にある。

【015】契約先より運賃が提示されるが、安くて出来ないと断るが、今回は予算がないので、何とかお願いすると強引に来る。

【019】一方的に料金を決められる。

【020】たくさんあり書ききれません。大手旅行会社の激安プランは末端の企業の経営を圧迫。

【022】他社営業が入りこみ運賃のダンピング。お客様を安い運賃見積もりで獲得してゆく。

【023】大型バスで一日貸切3万円～3万5千円、走行距離は回送も入れると200km～400kmになります。ドライバーの賃金、運行費と燃料代1001分と車両代が出るかどうかです。会社の運営費が出ない状態です。

【025】価格の決定権がエージェント（旅行代理店）にしかないため運賃が上がらない（それを受ける事業者がいる）。

【026】ホテル代を節約し早朝出発、深夜帰社。見積もりばかりで安いところに仕事がいく。

【032】1日の運行距離で本来ツーマン運行で実施しなければならないのにワンマン運行になり、運賃値上げが難しい。取引の関係もあるが、当方より強く要請できないこともある。

【038】他社と比較して運賃交渉がされる。エージェントはユーザーの言いなりなので無理難題を押し付けてくる。

【042】他社と比較し、安い料金を求められることが多く、応じないと仕事が他社に流れてしまう。最近では大手のバス会社でさえ、安い料金を提示するので、小さなバス会社は生き残って行くのに非常に苦労する。運行内容に無理がある場合はお客に伝えて理解を求めるようにしている。

【043】極端な低料金で運行距離が長く、かつ、1日の拘束時間が長い。

【044】（燃料高等分の一部を今後上乗せできるが―調査者）届出運賃にさえまったく届いていない。届出運賃以下の運行を法律違反とすれば貸切バス業界の100%が法に反している。

【045】適正運賃でなく日建運賃を強要し、しかも拘束が長いときはそのままで、短いときは値引きせよ、と。

【048】競争入札による。

【049】顧客が他社と比べて値下げの話し合い。

【051】低水準の運賃を押し付けられて、さらに「営業協力」と称して色々なもの（パーティー券、おせち料）を買わされる。断ったり、数量を制限すると「他にもバス会社は沢山ある」と脅される。

【053】標準運賃料金表において大型バス乗車100km＝下限運賃500円×100km＝50000円が最低額となるが、代理店の料金は30000円であって、手数料△15%で、25500円といった例がある。距離が伸びるほどに下限運賃との差はひらくことになっている。下限の半分が相場。

【056】無車検車。燃料の違い（灯油）。他社の会社、特にトラック会社のバス屋、ヤクザが多い（ママ）。

【057】激安ツアー等を扱う旅行代理店において強制してくる場合が多い。

【058】直接経費しか出ない運賃を求められることがある。従って事務所経費は勿論、車両の減価償却もできない場合もある。

【059】遠距離でも近距離でも一日の料金が同じ仕事がある。

【062】高速道の進展により移動距離が長くなったが、料金に追加できず。利用日数が基準のまま。

【065】行程時間が自家用車の感覚で作成するため所要時間が少ないことがある。

【070】運賃が低い。

【072】取引先から依頼される見積もりの段階で他バス事業者の方が安ければ契約できないなど、バス運賃決定の主導権はエージェント側にあるのが実態です。

【077】冬場のオフシーズン期には低運賃、長距離運行も、資金繰りを考えると受けざるを得ない状況が続いている。当社が受けなくても、他社が受けてしまうので仕方がない。

【085】外国の旅行者の受け入れをしているので、事前の運行行程に常に変更があり、無理なスケジュールを依頼されることがある。その上、契約内での金銭内でやりくりすることになる。

【087】各旅行会社はツアー代金を下げ価格競争をしているが、航空運賃の値上げ等で利益の上がらない分をバス会社に低価格を要請してくる。低価格を断ると「もう違うバス会社に頼むから」と言われる。

【090】契約時に、他社と運賃を比較され、得意先であっても、運賃を下げざるを得ない場合がある。

【091】走行距離、時間に関係なく一方的な運賃を提示される場合が多く、また運賃を上げようとする場合、その価格以下で受ける業者があるため受けざるを得ない場合が多い。

【095】運賃については他社との競合による値下げが多い。

【096】旅行会社から来る旅程内容と実際にお客様が持参してくる内容が大幅に違うことが毎回のようにあり、走行距離が違うことが多々ある。また現在多くのバス会社が行っているインバウンドの旅行は、受けた日及び帰路日は半額料金にされているのが現状です。また免許のないバス会社が直接海外に行って仕事をとってきて、安い料金で他のバス会社に委託している違反業者が横行しています。

【102】1. 学校行事―公示された運賃より安く販売する旅行業者が大半。その条件をバス事業者に受けさせる。旅行業者を通さない旅客から直接申し込みのみ正規金額で契約。2. 企画商品―走行距離、拘束時間を無視した行程づくり。また、それに見合う条件、運賃が設定されていない（ツーマン運行、前泊・後泊等）。※旅行業者が淘汰された地区は運賃面において安定化しつつあるが一部地域のみ。

【105】ジャンボタクシーよりも低い運賃での運行等。

【107】届出運賃があり幅運賃も設定されてはいるが、その最低さえも下回り、お客さんが値切って安いところへと流れてしまいます。ひどいときは小型なら1日1.5～2.5万、大型で2.5～3.5万円が現状です。当然これに応えなければ受注は難しくなります。現に見積もりの数は相当数ありますが契約数は下がる一方です。

【111】旅程自体の拘束時間が広告等により公

然と違反のまま掲載されている。実際にはそれ以上の時間がかかる場合もあり。このため、コンプライアンスを無視する形にもならないので（なるので？―調査者）、13 時間を越えない旅程作成をする方針に変更になったが、実際運行するほうは、13 時間の中で拘束時間がおさまるわけではない。低運賃は低賃金を招き、監督・指導を行っても、それなりのドライバーしかそろわない。

【113】他社との比較で料金を言ってくる。

【114】バス会社には運行処分があり、旅行業者・企画会社に立ち入り検査等の罰則がないため、朝の 5 時から集客をこなし、道東方向に行き、帰りも自宅付近 6，7 ヶ所位の降車を繰り返す。日帰り 23 時ころまで走る。運賃 65000 円で手数料 15%、高速料金の手数料 10%。

【115】旅行代理店との契約において、通常の運賃のおおよそ 3 分の 1 ぐらいの単価でしか取れていない。業者（バス会社）間も新規参入により破格な金額で運行している実態がある。

2）貸切バス事業者自身の問題をめぐって

【001】新規参入業者による低運賃での運行。

【003】区域外運行。

【010】貸切以外の許可のバス会社が区域外又は貸切の仕事をしている（札幌の業者が多い）。

【011】低運賃。

【012】日雇い者による運行。

【013】任意保険に入っていない会社もあるようだ。

【014】業務距離に対する運転者数が守られていない（乗務員の長距離複数運行の労務管理面）。

【015】区域外での運行。充分な睡眠時間がとられていない。1 日の運行キロ数オーバー。運行管理者の業務が徹底されていない。

【020】オーバーロード。運賃のダンピング。

【022】日雇い運転手など。

【023】アルバイトドライバー（日々雇い入れ）が多い。ドライバーの運転時間オーバー、拘束時間オーバー、運賃が低すぎ。

【024】労働時間。

【025】営業区域外での運行、車両整備（法廷点検）を行わない。運転者への過労働（労基違反）。

【025】運賃の関係で当社が折衝し断った仕事を他社が実施していた例がある（健全経営を害する）。

【036】運賃問題のほかみられない。

【038】運賃のダンピング。大型車も中型車も小型車もあまり運賃の差がみられない。

【041】スピード違反、区域外営業、届出運賃以下での運行。

【042】特に規制緩和以降に許可を取った小さな会社に見られるが、社会保険の未加入、バスの任意保険の未加入、事業の区域の常時違反をしている会社がある。

【043】営業区域外の営業行為。整備不良のバスを運行。運転手の極端な過重労働。料金の極端なダンピング。

【045】区域外運行、届出運賃以下で見積もり提出。

【047】営業区域外の運行等。

【048】長時間の勤務、走行距離の長いこと。

【049】料金の値下げが噂になっている（大規模事業者）と聞いている。

【051】〇車庫（営業所）とばし。〇長時間運転。〇区域外運行。

【053】区域外営業、運賃、労働時間、無車検、無保険、スピード違反。

【055】区域外営業（空港など）。

【056】行政の天下りが多い会社が、国より補助金が入っている。運輸局からの天下りが多い。バス会社も、路線と貸切バスではまったく違い、路線には補助金があり、貸切にはまったくありません。

【057】日車距離上 2 名のドライバーが必要なのに日報を 2 名で運行しているようにしたり、点呼をしないで運行したり、選任していないドライバーを乗務させている。

【058】適正な始業前点呼が無い。定期点検が無い。自社の営業区域を守らない。社会保険等の加入が無い。乗務員を日雇いで従事させている。任意保険に加入しない。運転記録を保存しない。

【059】日々雇い入れのドライバーがいる。

【062】区域外営業。

【065】営業エリアの違反。

【069】労働時間のオーバー。著しい低運賃。区域外稼動等。

【072】自動車運転者には過労防止の観点から「改善基準」が定められているが、一週平均の拘束時間等、守られていないケースが多いのではないだろうか。

【074】労働環境、低賃金。

【077】区域外運行。

【078】区域外営業。

【079】運賃のダンピング等。

【081】区域外営業。

【082】区域外運行。

【085】ドライバーの運転時間が守られていない。無理な運行。

【087】アルバイト乗務員（日雇い）。区域外営業。

【090】アルバイト運転手が多いので、健康診断や適正診断なども受けていないひとが実際に運転している。

【091】乗務員への適正な給料が支払われていない等。

【094】単純送迎運行時に途中立ち寄り等が発生する。

【096】①車庫とばし。②運転手がアルバイト。③労働時間超過。④区域外運行。

【099】区域外運行。

【100】運賃水準を、業界自らダンピングを条件に取引されている。契約先に常に配慮して仕事の確保で気を使う。競争を意識させられることが他社から情報として入ってくる。

【102】営業区域、事業区域以外の運行。運転者の拘束時間を越えた運行。

【106】乗客の発着地について。特に千歳 AP が多い。

【107】低運賃、無理と見受けられる運行、区域外稼動、完全なアルバイト運転手、三法なし等々。

【110】エージェント等に無理な行程を組まれ、長い労働時間等があります。

【111】公休日が著しく少ない。

【112】無車検運行、アルバイトドライバー。速度超過。道内において新規参入で自動車学校が運行するバス会社がありますが、層公示の違反行為が見られます。立場上まずいのでは？

【113】ダンピングして顧客をとる（市内の料金で 10000 円位の差がある）。

【114】名義貸し運行及び 1～3 台の個人が 1 つのバス会社の名前で数人集合して運行。区域外運行。極端な低料金。保険未加入。燃料の不正（灯油の混合）。健康診断（適性検査）。請負運行。

【115】バスの保管場所が会社ではなく個人の家（ドライバー）で保管されている場合があ

り、しかも区域（指定区域）外にある業者もいる。

【117】基準運賃よりもはるかに低い運賃の収受が見受けられる。運転距離の多（1日における）。

【119】営業区域外運行。

3）行政機関・機能への評価

【010】札幌市内の事業所が多すぎるため、区域外に来て、運賃を安くするので困る。

【012】新規参入時のチェックは形式化されており、その面では適正と思われる。業者数が著しく増加しており、監査面で手が回らないのが実態ではないかと思われる。法令順守、安全運行管理のためには監査の強化が必要と考える。

【014】規制緩和のゆがみがでている。監査サイクルの見直し。

【015】違法行為をしている業者に対しての指導を強化して欲しい。

【019】バス協会加盟会社のみバス協会の指導監査とし、未加盟業者に行政機関の監査とするのも方法と思う。

【020】特に北海道は季節的な業務になるためシーズンに入る前に監査すべきである。

【023】行政のとおりに営業（するの―調査者）は今の運賃では無理です。

【025】新規参入事業者に対して運行管理、車両整備等の監査を強化すべき（全てではないが、あまりにもいいかげんな事業者が散見される）。

【030】旅行会社への行政指導が不足。

【038】新規事業者には厳しい監査を行って欲しい（規制緩和前の事業者は高いハードルを越えて今があるのだから）。ハイタクの新規事業者の監査は一日中行われていた。

【041】監査を年1回以上必ず行う。

【042】監査等を強化すると行政のために報告書類作成が発生したり増えたりするので、管理費増につながるようになるため困る。

【043】業界への参入規制緩和は結構だが、参入後の安全体制や労務管理、整備体制が守られているかどうかを徹底して監査する必要がある。

【048】免許事業（ママ）にして欲しい。

【051】抜き打ち監査を増やすべき。

【052】新規事業者に対する監査を強化して欲しい。

【053】許可後4ヶ月ほどで重大事故を起こし、現在108日の事業停止中の監査について。事故3日後の特別監査から、処分決定前に追加監査が行われての結果です。私は、処分前の追加監査というのはこれまで聞いたことがないです。ここで言いたいのは、特別監査であれ違反隠しは容易であり、その際の指導もないこと同然だという事実です。許可後、事故前から目に見えて違反行為が多く、事故を起こし、そして監査後も変わらぬ状況でした。（事業者が特定されそうな箇所は省略―調査者）。

【058】監査の人手が足りないのであれば、駐車禁止のパトロール員のように法制度をあらためて民間委託できるようにすれば良い。

【059】新規事業者に対し参入時のチェックの強化（例えば最初保有の車両の年式は5年以内の車両にするとか）。

【069】違法行為の取締りの強化。特に時間オーバー（過当労働）。運賃のダンピング。15年以上又は20年以上の車両整備の強化。新規購入の車両は5年未満として中古車の規制が必要。

【072】規制緩和後に新規参入した比較的小規模の貸切専業者に行政はもっと監査を強化すべきであると考えます。バス協会にも加盟していない会社ほど、改善基準違背の問題や乗務員に対する指導監督が不足していると思います。

【074】新規では日銭を稼ぐのに躍起になっている。

【076】経験から言えることは、参入時に十分な指導を受けたかった。指導する側も、何か起きてから処分等に力を入れるより優良な企業を育て、安全な運行を実現出来ない企業は新規参入時のチェックで指導して欲しい。乗客の立場になり考えることも必要では。

【085】行政機関の監査が一度入ったことがありますが、安全な運行のためにといろいろアドバイスをもらいました。そういう意味でも監査は必要だと思います。

【087】行政側から、人員が限られているのでなかなか監査に行けないと話を聞くことがある。

【090】事故監査時などに、明らかに悪質運営をしているとわかる業者に対しても、処分があいまい（注意のみ）という例が実際にある。そのようなあまさが業界内にひろがるので、多くの業者が違法行為に走るのだと思う。

【099】新規のバス事業者、既存のバス会社にも一部ありますが、料金を下げて仕事をとること。バス料金の設定を図って欲しい。

【100】貸切バス事業者と乗合バス事業者との競合する場面で、乗合、既得権を理由に路線を廃止していながら、利用者からの要望を、不採算を理由に無視して貸切事業者に押し付けるケースですが、タクシー運賃より安く、バス運賃より高い、利用者からも料金収受が出来ることを願う（以上の文章の句読点は、調査者による）。多目的利用が可能になった貸切バス事業に対応出来ることを願う。

【102】新規参入時の規制があまい。例、使用する車両を規制する必要がある。車令10年以上は認可しない。車両減価償却が無い（少ない）分、バス運賃を下げて旅客・旅行業者に提供しているのが現状。車両故障、安全面欠如。バス事業者も旅行業者も同じ国土交通省管轄なのに部署が違うため（縦割り行政のため）、一方的な指導しか入っていない。旅行業者への規制が不可欠である。

【107】何もかも緩和され、経済的な部分は事業者の自己責任ということですが、まずは路線バス、JR、ハイタクのように完全に運賃を収受できるように法的にも整備して欲しい。開業時にどんなに古くてもバスとしての条件にあえばOK、では結局、資本力のない業者が数多くなり、混乱を起こすのははじめから判っていたことである。

【110】昔から不公平な対応。監査を拒否しても罰則を受けていない。

【111】そもそも小泉時代に規制緩和により新規参入者が大幅に増え、運賃の低迷化が進み、歯止めがきかない状況が続いています。昨今のバス転落事故等は適正な運賃の収受がなされていないことと大きく関係はあると思います。小泉時代のこの負の遺産の状況を受け止め、行政には政策変更を考え始めてもらいたいと考えます。

【114】縦割り行政の弊害で道内の観光がいまや外国からの観光客の来道なしではやっていけず。到着も早朝から深夜にまで及び、着陸料の安さから地方空港の利用は拡大しているのに、労基法・拘束時間のワクの維持、区域外運行の禁止等がある。物言わぬ物流でなく（と異なり―調査者）、生理現象もありロもきく人間を乗せる運行は、休みなく走り続ける

ことは不可能なので業種内容により改善すべき。

【115】新規参入での事業開始は新規（新車）登録から 5 年以内の車両で、限定（小型）は 3 台以上、大型は 5 台以上の車両を持たないと事業が出来ないようにすべきです。

4）業界の実態及び輸送秩序改善のための自由意見など

【003】旅行会社の考え方にかなりの問題があると思います。それに惑わされるバス会社にも問題があると思います。運賃は上がらないのに手数料はとられる、高速道路使用料からも手数料をとられ、旅行会社主催の高額なお付き合い旅行に行かされる・・・そこまでしないと仕事がまわってこないのが現状です。旅行会社の取引先の中で最もバカにされているのがバス会社です。商品をつくるときにまず一番に削られるのはバス運賃です。それに対して反論ができなくて言いなりになっているバス会社も悪いと思います。バス協会がもっともっと力があればいいのにとも思います。

【008】●新規事業者の低運賃により、標準的な運賃で運行していることに対し、消費者は、「ここは高い！」と判断するため、自然と他社へ流れる傾向がある。●低運賃で採算を取ることを考えれば数をこなすしかない。消費者は少しでも条件のよい業者（安く、安全で新しいバス）を求める。●競争に勝つためには新車の購入、増車などの対策＝経費となる。

【010】大きい事業者が旅行業者間との話し合いで運賃をかなり下げているという話を聞いたことがある。新規事業者の許可を一時ストップしたほうがよいのではないかと思う！札幌市内はかなりの業者がでてきているので！

※温泉の送迎バスの取り締まりもしてほしい（許可は従業員送迎でとっていると思うので一般客の送迎はできないのでは―ママ）。マイクロバス（29 人乗）も、簡単に、個人でも持てるようになったので、白バスをしているひとが増えている。取締りを強化してほしい。運賃にも影響が出ている。

【012】価格競争が激し過ぎる。札幌地区の貸切を大幅縮小に。コスト削減では間に合わない。

【013】北海道をあげて取り組んでいる「インバウンド」に関して、営業区域外の問題が一番だと思う。道内全箇所に営業所がなければまずできないもの。運賃に関しては、一定の最低限度額を決めて欲しい。規制緩和によって、走ればよいという会社が多すぎて値段は下がる一方だ。

【015】運行区域の限定を解除して道内であればどこでも仕事が出来るようにして欲しい。

【016】旅行会社をもっと監査すべきだと思う。無理な料金や行程を組むのは旅行会社だ。旅行会社がそもそも多すぎる。そのワガママを受け入れざるを得ないバス会社も悪いのかも知れないが、悪質な旅行会社がなくなれば、運賃も落ち着くだろうし、弱いバス会社も消えて、業界の安定にもつながるのではないか。もちろん、悲惨な事故も激減するであろう。

【020】大手旅行代理店が適正料金で企画することが急務。ホテル、バス会社はボランティアで仕事をしているようなもの。

【022】運転者（正社員の最低賃金のアップ）をする。

【023】・新規参入方法をもとに戻す。・最低運賃を決めて行政で監査する。

【025】現状、低運賃等で業界の健全性が失われているが宿泊を含め道内観光事業者全てが自ら低価格にしていったものであると思っているので、観光事業者の意識改革が最も重要であると考えます（また、規制緩和により低価格へのスピードが増したこともありますが）。

【033】①規制緩和により許可されたが、実務でのサポート体制の強化。当社も監査により実務的に細かく指摘され体制が出来てきたが、営業開始時は頼れるところは陸運局。指導いただきここまできました。②全道的に仮眠、休憩の出来る施設の統一した割引制度等。安全。

【034】今の営業ナンバーは白バスが青いナンバーをつけただけ。マナーもなければ礼儀も無い。以前は営業車ということが誇らしかったが今では恥ずかしくさえ思うことがある。

【038】〇道はインバウンド歓迎というが、健全な事業者も経営の根幹をゆるがすような安価で貸切バスを運行している現状をどう見ているのか。現状の把握をしていないから適当な政策をしているように思える。〇国・道・地方公共団体は財政危機を迎えているのだから福祉バス等の貸切事業者に委託できるものはすみやかに実施すべきだ（カッコつけている政策より実策（ママ）のほうがうれしい）。〇もう理想論を論議している場合ではない。どうしたら全道の事業者が生き残れるのか、観光の発展をどうするのか、実践の話をするべきではないか。

【041】道・市・町・村、学校関係の適正運賃収受の推進。監査の強化。環境問題の友好的対策。

【042】規制緩和以前の半分以下の運行料金に加え燃料の高騰で運送業界はどうなっていくのか、とても不安に思っている。乗客の生命を運ぶ業種は安易に規制緩和すべきではなかったと思う。事故が起きるたび大騒ぎするが、バス会社は利益を生んだ中で安全に対して金をかけることが出来るのになかなかそうはならない。ドライバーの労賃、燃料代、最低限のバス修理代で終わってしまう。バスの利用者は安価の裏にひそむ安全に対するリスクをもっと考えるべきである。規制緩和以前は健全な会社経営が出来ていたのに数字に追われる日々が続き残念である。

【043】道庁をはじめとする諸機関はインバウンドに期待し誘致運動を展開しているようだが、下記の諸問題に留意してもらいたい。①極端な低価格設定。冬期 1 日 27000 円台。夏期 1 日 35000 円台。②ホテル外での夕食送迎があるので、ドライバーの拘束時間が長い（8:00～22:00）。③添乗員よりスピードアップを要求される。法定速度では間に合わないため。④低運賃はドライバーの賃金に影響するため宿泊料を収入に当て込み、本人はバスの車中泊でしのぐ例もある。⑤マナーが悪いため車中はゴミ箱と化し、ガイドもいないので、ドライバーに極端に負担がかかる。⑥以上のような状態でありながら、新車で豪華なバスを要求する。郷に入れば郷に従えの例えのごとく、国策としての指導が必要。エージェントの低価格押し付けの横暴により、バス会社はおろか、宿泊、ドライブイン等の関連業界はもう限界状態にきている。

【044】「日本一安い！貸切バス代」と言われている北海道の現状を業界、旅行業者ともに改善するべき！特に旅行会社からの指定料金が大多数のため、関係各省庁より旅行会社への指導、教育の徹底と罰則の創設も必要ではないかと思う。また昨今、軽油の使用は事業用車両が大多数（自家用は少数）という現状を考えれば、軽油税の減税をお願いしたい。

【048】適正運賃が貰えず厳しい経営が続いて

いる。道市町村が競争入札を強いている。

【049】大規模事業者ほど運賃料金の値引きをしているとの噂がある。各バス協会もメスを入れ、対応をして欲しいです。

【050】ホテルやレストラン等は☆印で優良さを表示します。バス業界もそのように表示をして欲しい！また行政が決めていることを守っている私どもとしては、厳しくチェックをし、処分の強化をして欲しい。まじめにしているものに対しての評価はきちんとして欲しい。今のバス会社は観光バスドライバーじゃなくほとんどアルバイトである。

【051】〇適正な運賃を維持するにはバス業界はもとより、旅行業界全体への働きかけが必要と考えます。〇車両の維持費の中で、税金や任意保険料なども大きな負担となっており、収支を圧迫している。〇バス協会などで燃料、タイヤなどを共同購入し、加盟バス会社の経費負担を軽減して欲しい。

【053】ここ数年、特に昨年は安全に対する認識が変化せざるを得ないようなことが多方面であり、このような調査も行われるのでしょうが、問題があるなら各々が自ら解決すべく努めることをすべきで、そのレベルでできること、またその効果もあるはずだと思います。昨今は何か起きればすぐに、協会や委員会設置等で政策、法の施行と完結してしまう。マスコミが騒ぎ立て、国は何をしているのかと言わせんばかりに早い決断を下しては完結したかのようにみせるのでしょうか。そのような方法に危惧を感じます。それは規制緩和の真意が見えないことの象徴でもある筈です。何が自由競争なのでしょうか。自由にやらせてみて間違いが起きたら事後の処理をすればいいということだったのでしょうか。法の施行などする側にとっては、何の苦労が必要なことでしょう。全体の平均点を上げようとすることには、もう失敗したと認めるべきであり、バスは、自らの本来の評価を見えづらいところへ持っていかれていることに気づくべきだ。バスの評価、ランク付けとはどういうことか。ここのところ各旅行代理店よりヒアリングシートや品質確認書などの提出を求められているが、評価されるべきは我々の前に旅行代理店である筈だ。ヒアリングを求めるものが安全の意味を知っているのか。大手旅行代理店の１月の転落死亡事故は、非協会員の新免であって、ドライバーは 800 キロをワンマンで 57 歳、雪道経験無しとなっている。ニュースでの、車庫に置かれたバスは、全て新車である。旅行代理店は何を求めたかは、これだけはっきりしている。亡くなられた方とそのご遺族、怪我をされた方々には言葉がないはずだ。それは起こるべくして起こったことなのだから。知らないのは、お客で、知ったふりをするのが行政や代理店。知っているのは我々ではないのか。経営者は、主導権は我々にあることを再認識し、それに比例した責任を持つべきだと思います。本当の姿を覆い隠すような政策や法整備は安易に求めないほうがよい。個々の素質が見え難くなる事のほうが多すぎる。既にそういう段階を迎えていると思います。業界の健全な発展・活性化とありますが、このことについても同様で、全体でまとまってすることよりも、経営者は個々に努力し答えを出すべき時期にきている筈です。原価管理もできない経営者が多過ぎ、税制優遇措置も燃価引き下げも答えを遠ざけるにすぎない。例として、ビジットジャパンなどの国の政策がありますが、確かにインバウンド旅行は増え続けバス需要は新規開拓されたといっていいでしょうが、受け入れる側の整備がままならない状態で始まったのは確かだと思います。運行会社は新免と、新免と変わらぬようになってしまった既存がほとんどで、運賃や行程は最低ランクのものです。

【055】旅行業者いいなりではダメです。

【056】エージェントはガイド料、高速料金よりも手数料を取りよる悪徳業者である。15～18%差し引かれます。消費税からもパーセントは同じで取られます。

【057】道内における事業区域の撤廃をして欲しい。運賃の届出制度を守るように各行政が確認して欲しい（とくに入札において）。

【058】新規免許する際の最低保有台数をもっと引き上げるよう望みます。運行管理者、整備管理者が不在のままで営業している例が多数見受けられる。ある程度の台数が無くてはそのような経費をまともに吸収できるはずが無い。監査を行った実績（訪問会社）を公表して欲しい。なぜなら監査先に偏りがあると感じる。

【059】道内のバス台数は多いのではないか。これ以上新規事業者が増えたら宮城県のタクシー業界みたいになるのでは。

【060】同業者同士のダンピングが激しく、料金等が話しにならない位安い。燃料の高値。このようなことではバス事業を早期に辞めたいのが実情である。以上。

【063】競争入札等の最低料金を決めて欲しい。役所なども人件費、整備料金、燃料にどの位経費がかかるか調べて欲しい。

【064】北海道バス協会の業界内の影響力（力）がないと思う。正直、協会に入っていてもいなくてもたいして変わらないし、逆に、脱会して、協会費を払わなくてよいと考えて抜けている業者もみられる。現状では単価がとれずに原価の値上がり分を転嫁できずに新車を入れることができない。

【068】区域外営業。車庫ナシ、運管ナシ、整管ナシ。道央区域内で見られます（運転手の話の中でも聞かれます）。

【069】①適正運賃収受を業界全体で守ることにより、よりよいサービスの提供及び優良乗務員の確保。②旅行業者とのコミュニケーションをとり、当業界の実情を理解いただき協力を得る。③関係官庁には新規事業参入時のチェックの強化及び監査を強化し厳しい処分を。

【070】長時間連続運転など労働条件の改善の指導の徹底（業界の健全な運営、業界のイメージ向上になる）。

【072】輸送の安全を確保するためには必要なコストがかかります（乗務員の過労防止、車両の耐用年数、消耗品（タイヤなど部材）など）。貸切バスの届出運賃を無視して要求する旅行会社、そしてそれでも受けるバス業者が存在するため、多くのバス会社がコスト削減を行っています。安全に必要なコストさえも削減しなければ経営できない状況です。まずはエージェント、自治体、官公庁等に届出運賃を認知してもらい、適正なバス運賃での取引とするところから始めなければならないと考えます。

【074】新規事業者の事業参入基準を強化すべき。大手旅行業者の価格競争も監視、指導すべき。

【077】規制緩和後の諸問題に対しての国の無策、又、軽油の値上げに対する無策他。すでに期待もなければあきらめの境地です。できるところまでは営業しますが、長期の経営の展望はもはや望めるものにありません！

【078】近年多発している無理な運行等による事故については、バス会社自体の努力だけで

は無くすことはできないと思われます。燃料が高騰しても運賃を上乗せするどころか更に値下げを求めてくる旅行業者。無理な運行計画も当たり前のように提示され、仕事を取るためにはそれに従うしかないのが現状。一番弱い立場にあるのはバス会社。旅行業者に対する指導等からやってもらわなければバス業者は悪化する一方です。

【085】バス協会という組織はあると聞いておりますが、当社は加入しておりません。協会の役割がどの程度がわかりませんが、行政組織の間に入って、適切な役割を担っていただきたいと思います。

【087】新規事業者に対する早期監査の実施。旅行業者への、行政からの指導、規制、罰則の強化。

【090】行政が、第三者機関による相談窓口の設置による、悪質業者に対しての注意や指導の強化をする。トラック協会やハイヤー協会などはテレビ、ラジオ等でよく活動しているのを目にするが、バス協会はあまり機能していないような感じがする。もう少し業界のために活動して欲しい。典型的な天下り団体のような感じがする。入会金などの年会費もかなり高いと思う。

【093】営業区域の拡大を希望。

【095】バス業界の運賃低下がひとつの垣根を越えてタクシーの分野にまで入ってきた。大型バスに 10 人未満の乗客を乗せてジャンボタクシーよりも安い運賃で観光の仕事をしているのが実態です。タクシー事業で生計を立ててきたわが社としてはバス業界のモラルの無さにあきれてはおりますが、黙って指をくわえて見ているわけにはいかず、貸切バス事業に入り戦っているところです。しかしこれは異常な世界です。安く仕入れて安く売るような仕事ではないし、ましてや人の命を預かっているわけですから、何らかの歯止めをしないととんでもないことになります（タクシー業界を含めて）。何とかこの問題を調査し、より正しい方向に向かうための示唆をしていただければありがたく存じます。

【100】〇バス運転者の資質向上に 3 種免許制を施策しては。〇旅客運送事業者のマニフェスト実施。〇旅行業者からの運行条件等の見直しを図る。〇行政からの指導監督は全社に対してわかりやすく情報交換（提供―調査者）する。〇利用者にわかりやすい、運賃設定された基準運賃の設定。〇使用するバスの型式を設定する。〇地域運賃の設定。区間運賃（デマンドバス、シャトルバス）の設定。〇事業区域の限定。〇規制緩和の恩恵を受けた自社としては思っていないが、緩和処置が自由な競争原理の導入によって利用者へのサービス向上に繋がるとは役所用語と思われる。実態は業者間の疑心暗鬼をうみ、サバイバル化した。一層の行政指導に期待したい。

【102】運賃による競争をやめ、安全基準・サービス・付加価値を優先する評価システムが必要。1. 旅行業者からの低運賃・悪条件に対して“NO”と言える体制づくり。“NO”と言えない体質の改善。現状は“NO”と言えば仕事がこない、他社へ流れる。受けるバス事業者が問題。1 社、2 社ではなく、バス業界全体で“NO”と言えない限り、打破できない。2. いくら旅行業界が不況、過当競争の時代とはいえ、パートナーシップ、協力期間と言いつつ、低料金・悪条件を半ば強要している。バス運賃・料金の見積もり、確認等をせずに勝手に運賃・料金を決める。また、客の言いなりの営業マンも多い。バス運賃の算出方法、運行にあたっての安全基準、労働基準を知らなさ過ぎる。3. 上記の 1, 2 を把握しつつも、何もしない行政が問題。

【107】強制はできないがようだが、許可業者はバス協会に加入させて、一丸となって業界の底上げを図らなければならないと、会社の希望にかかわらず先がないと思う。

【111】この異常なまでの燃料高騰につき、旅行業者、一般ユーザーから高騰分の差額を、仕事の依頼・見積もりがあるたびにお願いしていますが、ある程度のご理解は頂いております。しかしながら特定の業者に至っては、バス会社の状況をわかっておりながら、末端のお客様に対して、それ相当の料金を提示できない事態になっております。こちらも腹をくくって、旅行業者に対して料金提示をしているわけですから、旅行業者も、同じく消費者に対して行動を起こしてもらいたいものです。

【114】〇車歴年数の制限（20 年程度）。〇労働時間を、運転時間に何時間を加えたものに改める。〇外国からみたら道内のＡＰの地方性、区域性は時代の反動であるから、空港受けの区域外は撤廃する。〇道内の観光発展のためにはバスドライバーの接客・運転技術・点検能力等のレベル認定を導入すべき（ガイドも）。〇個人客（小集団）が増加傾向にはあるにしても、旅行業は今しばらくは旅行業者の介在があってなされるものであるから、レンタカー・タクシー等だけの展開では不十分であるので、大型送迎としてのバス、列車、船の展開にもっと力を入れるべきだ。

【115】適正運賃での競争であるなら良いが、地域格差もあり、必ずしも統一化とはいかないところもあるので、上限、下限 15%内での運賃単価を守るようにしてもらいたい。また、車両も 20 年を超えるものもあり、行政指導も行うべきだと思います。

資料2　2008年北海道における貸切バス事業者調査結果一覧表

単位:事業者, %

		全体		事業年数 5年未満		5～9年		10～19年		20年以上	
		115	100.0								
事業年数	5年未満	16	13.9								
	5～9年	30	26.1								
	10～19年	26	22.6								
	20年以上	43	37.4								
		115	100.0	16	100.0	30	100.0	26	100.0	43	100.0
車両総台数	5台未満	22	19.1	7	43.8	8	26.7	5	19.2	2	4.7
	5～9台	30	26.1	2	12.5	16	53.3	7	26.9	5	11.6
	10～19台	36	31.3	5	31.3	5	16.7	10	38.5	16	37.2
	20台以上	27	23.5	2	12.5	1	3.3	4	15.4	20	46.5
		115	100.0	16	100.0	30	100.0	26	100.0	43	100.0
兼業の内容	乗合バス事業	26	22.6	2	12.5	4	13.3	3	11.5	17	39.5
	タクシー事業	18	15.7	2	12.5	3	10.0	4	15.4	9	20.9
	トラック運送業	20	17.4	3	18.8	8	26.7	7	26.9	2	4.7
	その他の事業	36	31.3	7	43.8	10	33.3	7	26.9	12	27.9
		104	100.0	14	100.0	27	100.0	23	100.0	40	100.0
2007年の総売上高	2500万円未満	21	20.2	8	57.1	10	37.0	3	13.0		
	～5000万円未満	16	15.4	1	7.1	8	29.6	3	13.0	4	10.0
	～1億円未満	19	18.3	1	7.1	4	14.8	11	47.8	3	7.5
	～2億円未満	26	25.0	4	28.6	5	18.5	3	13.0	14	35.0
	～5億円未満	15	14.4					2	8.7	13	32.5
	5億円以上	7	6.7					1	4.3	6	15.0
	平均値　(単位:億円)		1.4		0.5		0.5		1.1		2.4
	標準偏差(単位:億円)		1.5		0.6		0.4		1.1		1.8
		111	100.0	13	100.0	30	100.0	26	100.0	42	100.0
売上増減(2006年比)	増えた	36	32.4	9	69.2	11	36.7	6	23.1	10	23.8
	変化なし	29	26.1	4	30.8	11	36.7	8	30.8	6	14.3
	減った	46	41.4			8	26.7	12	46.2	26	61.9
		115	100.0	16	100.0	30	100.0	26	100.0	43	100.0
主たる契約先(複数回答可)	大手旅行会社/代理店	60	52.2	5	31.3	11	36.7	13	50.0	31	72.1
	中小零細の旅行会社/代理店	64	55.7	6	37.5	11	36.7	14	53.8	33	76.7
	幼稚園・学校	84	73.0	11	68.8	19	63.3	22	84.6	32	74.4
	その他の一般企業	74	64.3	8	50.0	19	63.3	21	80.8	26	60.5
	地元町内会など地域住民	72	62.6	12	75.0	21	70.0	17	65.4	22	51.2
	その他	25	21.7	4	25.0	7	23.3	4	15.4	10	23.3
		107	100.0	16	100.0	27	100.0	25	100.0	39	100.0
そのうち、売上高が最多の契約先	大手旅行会社/代理店	40	37.4	2	12.5	6	22.2	9	36.0	23	59.0
	中小零細の旅行会社/代理店	11	10.3	1	6.3	3	11.1	2	8.0	5	12.8
	幼稚園・学校	18	16.8	2	12.5	5	18.5	6	24.0	5	12.8
	その他の一般企業	12	11.2	3	18.8	3	11.1	4	16.0	2	5.1
	地元町内会など地域住民	14	13.1	5	31.3	7	25.9	2	8.0		
	その他	9	8.4	2	12.5	2	7.4	1	4.0	4	10.3
	複数回答	3	2.8	1	6.3	1	3.7	1	4.0		
		115	100.0	16	100.0	30	100.0	26	100.0	43	100.0
主たる契約先との間の経験・問題等(複数回答可)	(ア)著しく低い運賃単価が提示される	89	77.4	13	81.3	22	73.3	21	80.8	33	76.7
	(イ)運賃・料金が一方的に減額される	41	35.7	8	50.0	6	20.0	9	34.6	18	41.9
	(ウ)運賃・料金の一部について返還を要請される	16	13.9	2	12.5	4	13.3	2	7.7	8	18.6
	(エ)厳しい運行条件(走行距離や行程など)が設定される	67	58.3	8	50.0	13	43.3	20	76.9	26	60.5
	(オ)契約先の商品・サービスの購入を頼まれる	25	21.7	4	25.0	5	16.7	2	7.7	14	32.6
	(カ)予定期限よりも、代金の支払が遅れる	24	20.9	3	18.8	8	26.7	5	19.2	8	18.6
	(キ)貸し倒れが発生したことがある	24	20.9	3	18.8	5	16.7	2	7.7	14	32.6
		109	100.0	15	100.0	26	100.0	26	100.0	42	100.0
届出運賃水準より低い運賃収受の頻度	常にそう	37	33.9	4	26.7	6	23.1	9	34.6	18	42.9
	よくある	49	45.0	8	53.3	12	46.2	13	50.0	16	38.1
	ときにある	13	11.9	2	13.3	6	23.1	2	7.7	3	7.1
	ない	10	9.2	1	6.7	2	7.7	2	7.7	5	11.9
		110	100.0	15	100.0	27	100.0	26	100.0	42	100.0
この間の燃料費高騰分の上乗せ状況	おおむね上乗せできた	1	0.9			1	3.7				
	一部だけ上乗せできた	36	32.7	3	20.0	9	33.3	12	46.2	12	28.6
	全く上乗せできなかった	73	66.4	12	80.0	17	63.0	14	53.8	30	71.4
		110	100.0	15	100.0	27	100.0	26	100.0	42	100.0
現在の貸切バス業界の運賃水準での支障の有無	非常に支障がある	69	62.7	7	46.7	11	40.7	17	65.4	34	81.0
	やや支障がある	28	25.5	6	40.0	11	40.7	6	23.1	5	11.9
	とくに支障はない	13	11.8	2	13.3	5	18.5	3	11.5	3	7.1

単位:事業者, %

		全体		事業年数 5年未満		5～9年		10～19年		20年以上	
		107	100.0	15	100.0	26	100.0	26	100.0	40	100.0
運送契約内容や取引において不公正を感じる頻度	よくある	47	43.9	5	33.3	6	23.1	15	57.7	21	52.5
	時々ある	43	40.2	6	40.0	14	53.8	10	38.5	13	32.5
	ない	17	15.9	4	26.7	6	23.1	1	3.8	6	15.0
		106	100.0	15	100.0	26	100.0	25	100.0	40	100.0
貸切バス業者自身の法に反した行為の多寡	多くみられる	35	33.0	2	13.3	9	34.6	12	48.0	12	30.0
	ごく一部の業者にみられる	43	40.6	6	40.0	9	34.6	9	36.0	19	47.5
	とくにみられない	28	26.4	7	46.7	8	30.8	4	16.0	9	22.5
		105	100.0	15	100.0	25	100.0	25	100.0	40	100.0
新規事業者の事業参入時のチェック状況	適正に行われている	26	24.8	8	53.3	13	52.0	3	12.0	2	5.0
	あまり十分ではない	57	54.3	6	40.0	12	48.0	16	64.0	23	57.5
	皆	22	21.0	1	6.7			6	24.0	15	37.5
		107	100.0	15	100.0	26	100.0	25	100.0	41	100.0
貸切バス事業者に対する監査や行政処分の状況	適正に行われている	40	37.4	8	53.3	16	61.5	6	24.0	10	24.4
	あまり十分ではない	61	57.0	7	46.7	10	38.5	16	64.0	28	68.3
	全く機能していない	6	5.6					3	12.0	3	7.3
		109	100.0	15	100.0	27	100.0	26	100.0	41	100.0
行政による監査や処分の今後について	もっと強化すべき	43	39.4	4	26.7	4	14.8	13	50.0	22	53.7
	現状のままでよい	50	45.9	11	73.3	18	66.7	7	26.9	14	34.1
	むしろ弱めるべき	4	3.7			1	3.7	2	7.7	1	2.4
	わからない	12	11.0			4	14.8	4	15.4	4	9.8
		110	100.0	15	100.0	27	100.0	26	100.0	42	100.0
規制緩和による道内の貸切バス業界の変化(複数回答可)	(ア)個々の会社の営業努力が進んだ	31	28.2	6	40.0	6	22.2	7	26.9	12	28.6
	(イ)運賃・料金の値下げが進んだ	102	92.7	12	80.0	24	88.9	25	96.2	41	97.6
	(ウ)届出運賃以下で事業を行う業者が増えた	97	88.2	10	66.7	25	92.6	22	84.6	40	95.2
	(エ)サービス改善よりも、人件費の見直しなどコスト削減実が進んだ	62	56.4	6	40.0	9	33.3	15	57.7	32	76.2
	(オ)運転者の労働条件・処遇が悪化した	67	60.9	7	46.7	12	44.4	14	53.8	34	81.0
	(カ)競争が激しくなり、安全面に悪影響がでている	66	60.0	6	40.0	12	44.4	19	73.1	29	69.0
	(キ)運転者の技能水準などが低下した	37	33.6	2	13.3	7	25.9	10	38.5	18	42.9
	(ク)悪質な業者や違法行為など悪質が良質を駆逐する結果になっている	51	46.4	7	46.7	9	33.3	13	50.0	22	52.4
	(ケ)影響はとくになし	1	0.9			1	3.7				
		110	100.0	15	100.0	27	100.0	26	100.0	42	100.0
この数年の間に採用したコスト削減策(複数回答可)	(ア)嘱託や臨時運転者の拡大	49	44.5	7	46.7	7	25.9	12	46.2	23	54.8
	(イ)賃金水準の切り下げや手当てのカット	50	45.5	6	40.0	7	25.9	8	30.8	29	69.0
	(ウ)車両の使用年数の延長	81	73.6	12	80.0	15	55.6	19	73.1	35	83.3
	(エ)車両の点検・整備費用の削減	20	18.2	1	6.7	5	18.5	4	15.4	10	23.8
	(オ)一般管理費の削減	65	59.1	6	40.0	14	51.9	14	53.8	31	73.8
	(カ)その他	7	6.4			1	3.7	3	11.5	3	7.1
		113	100.0	16	100.0	30	100.0	26	100.0	41	100.0
正社員運転者の割合	25%未満	21	18.6	3	18.8	6	20.0	6	23.1	6	14.6
	25～49%	12	10.6	1	6.3	3	10.0	6	23.1	2	4.9
	50～74%	24	21.2	2	12.5	4	13.3	6	23.1	12	29.3
	75%以上	56	49.6	10	62.5	17	56.7	8	30.8	21	51.2
		113	100.0	16	100.0	29	100.0	25	100.0	43	100.0
正社員運転者の平均的な年収(税込み)	250万円未満	21	18.6	8	50.0	4	13.8	3	12.0	6	14.0
	250～299万円	35	31.0	4	25.0	13	44.8	7	28.0	11	25.6
	300～349万円	41	36.3	4	25.0	8	27.6	12	48.0	17	39.5
	350万円以上	16	14.2			4	13.8	3	12.0	9	20.9
	300万円未満(再掲)		49.6		75.0		58.6		40.0		39.5
		115	100.0	16	100.0	30	100.0	26	100.0	43	100.0
必要と思われる政策(3つ以内)　※3つ以上の回答も含む	(ア)適正な原価や利潤を基準とした標準的な運賃の設定	59	51.3	6	37.5	16	53.3	13	50.0	24	55.8
	(イ)採算を度外視した運賃価格(ダンピング)の禁止	74	64.3	11	68.8	21	70.0	17	65.4	25	58.1
	(ウ)旅行業者による無理な運行計画の禁止、旅行業者側の相応の輸送コストの負担	55	47.8	7	43.8	13	43.3	13	50.0	22	51.2
	(エ)貸切バス業界における労働条件・労務管理の適正化(競争条件の統一化)	19	16.5	3	18.8	4	13.3	5	19.2	7	16.3
	(オ)新規事業者に対する、事業参入時のチェックの強化	48	41.7	7	43.8	7	23.3	13	50.0	21	48.8
	(カ)行政の監査体制の強化や、悪質な事業者に対する行政処分の強化	23	20.0	5	31.3	3	10.0	5	19.2	10	23.3
	(キ)優良なバス事業者を評価する制度の導入	21	18.3	4	25.0	5	16.7	6	23.1	6	14.0
	(ク)自動車関連諸税・燃料価格の引下げ	74	64.3	12	75.0	24	80.0	15	57.7	23	53.5
	(ケ)その他	1	0.9	1	6.3						

資料 3

回答方法：原則として、あてはまる番号（丸数字）１つだけに○をつけて下さい。但し、複数回答可の設問もあります。［　　］内には数字等を記入して下さい。

■はじめに、貴社のことについてお聞きします。

１．事業年数は
①５年未満　②５～９年　③１０～１９年　④２０年以上

２．車両の総台数は　※貸切バスのみ
①５台未満　②５～９台　③１０～１９台　④２０台以上

３．貸切バス以外で実施している事業は（あてはまる全てに○を）

ア（　）乗合バス事業　イ（　）タクシー事業
ウ（　）トラック運送業　エ（　）その他の事業（　　）

４．昨年（2007 年）の年間総売上高は　※貸切バス事業のみ（兼業分は除く）

　　億　　万 円位

５．昨年の売上は、2006 年に比べて
①増えた　②変化なし　③減った →［　　］%減った

■運送契約についてお聞きします。

1-a. 貴社の主な契約先について、あてはまる全てに○を。

ア（　）大手旅行会社/代理店　イ（　）中小零細の旅行会社/代理店
ウ（　）幼稚園・学校　エ（　）その他の一般企業
オ（　）地元町内会など地域住民　カ（　）その他（　　）

-b. そのうち、最も売上高の多いのは［　　］※上記ア～カの中から選択

２．主な契約先との間で、次のような経験はありますか。あてはまる全てに○を。
ア（　）著しく低い運賃単価が提示される
イ（　）運賃・料金が一方的に減額される
ウ（　）運賃・料金の一部について返還を要請される
エ（　）厳しい運行条件（走行距離や行程など）が設定される
オ（　）契約先の商品・サービスの購入を頼まれる
カ（　）予定期限よりも、代金の支払が遅れる
キ（　）貸し倒れが発生したことがある

３．貴社では、運輸局に届け出ている運賃水準よりも低い運賃しか収受できないことはありますか。
①常にそう　②よくある　③たまにある　④ない

４．この間の燃料費の高騰分は、運賃・料金に上乗せすることはできましたか
①おおむね上乗せできた　②一部だけ上乗せできた　③全く上乗せできなかった

５．現在の貸切バス業界の運賃水準は、適正な労務・運行管理を維持し、安全を確立する上で支障がありますか、それとも、とくに支障はありませんか。
①非常に支障がある　②やや支障がある　③とくに支障はない

６．著しく低い運賃水準や無理な運行計画など、運送契約の内容や取引のあり方で、不公正を感じることはありますか。
①よくある　②時々ある　③ない

あるという場合には、そうした契約内容・運賃水準について具体的にお聞かせください。

■貸切バス業界自身の問題や、行政の機能の実際についてお聞きします。

1-a. 業界内で、貸切バス業者自身（同業他社）の法に反した行為はみられますか。
①多くみられる　②ごく一部の業者にみられる　③とくにみられない

-b. みられるという場合には、その具体的な内容をお聞かせください。

２．関係行政機関に対する評価についてお聞きします。

１）新規事業者の事業参入時のチェックは適正に行われていると思いますか。

①適正に行われている　②あまり十分ではない　③全く機能していない

２）貸切バス事業者（新規・既存とも）に対する監査や行政処分は適正に行われていると思いますか。

①適正に行われている　②あまり十分ではない　③全く機能していない

３）行政機関による監査や行政処分は現状よりも強化すべきと思いますか、強化すべきではないと思いますか。

①もっと強化すべき　②現状のままでよい　③むしろ弱めるべき　④わからない

４）行政機能の実態や改善のためのご意見などがあれば具体的にお聞かせください。

■規制緩和による影響などについてお聞きします。

１．規制緩和で道内の貸切バス業界にどんな影響が生じましたか。あてはまる全てに○を。

ア（　）個々の会社の営業努力が進んだ
イ（　）運賃・料金の値下げが進んだ
ウ（　）届出運賃以下で事業を行う業者が増えた
エ（　）サービス改善よりも、人件費の見直しなどコスト削減策が進んだ
オ（　）運転者の労働条件・処遇が悪化した
カ（　）競争が激しくなり、安全面に悪影響がでている
キ（　）運転者の技能水準などが低下した
ク（　）悪質な業者や違法行為など悪質が良質を駆逐する結果になっている
ケ（　）影響はとくになし

２．この数年間で貴社が採用したコスト削減策について。あてはまる全てに○を。

ア（　）嘱託や臨時運転者の拡大　イ（　）賃金水準の切り下げや手当てのカット
ウ（　）車両の使用年数の延長　エ（　）車両の点検・整備費用の削減
オ（　）一般管理費の削減　カ（　）その他（＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）

３．貴社の運転者全体に占める、正社員運転者の割合は。

①２５%未満　②２５～４９%　③５０～７４%　④７５%以上

４．運転者（正社員）の平均的な年収は（税込み）

①250万円未満　②250～299万円　③300～349万円　④350万円以上

５．貸切バス業界の健全な発展のために必要と思われる政策について、３つ以内で○をつけてください。

ア（　）適正な原価や利潤を基準とした標準的な運賃の設定
イ（　）採算を度外視した運賃価格（ダンピング）の禁止
ウ（　）旅行業者による無理な運行計画の禁止、旅行業者側の相応の輸送コストの負担
エ（　）貸切バス業界における労働条件・労務管理の適正化（競争条件の統一化）
オ（　）新規事業者に対する、事業参入時のチェックの強化
カ（　）行政の監査体制の強化や、悪質な運送事業者に対する行政処分の強化
キ（　）優良なバス事業者を評価する制度の導入
ク（　）自動車関連諸税・燃料価格の引下げ
ケ（　）その他（　　）

６．その他、道内の貸切バス業界にみられる問題点や、業界の健全な発展・活性化のために必要な策など、考えておられることをご自由にお書き下さい。

ご協力、本当にありがとうございました。