

ことがあります。要望やご意見は道路交通法等の改正などになるべく反映させていきたいと考えているので、改正結果などを回答と考えていただきたく、お願いいたします。

●環境省の回答（11.8 回答催促の電話への返事の主旨）

不正改造マフラーの問題については、国土交通省と合同での「自動車排気騒音対策検討会」でずっと協議してきており、6月27日に中間とりまとめ及び今後の対応についての報道発表をしたので、それを当面の回答として受けとめていただきたいと思います。今後の具体策は、国土交通省の範疇となります。

■要望の原案を作成したSさんから

最近、ナンバープレートに真っ黒で何も見えないものまであって目に余るので、国土交通省、首相官邸、東京都（警視庁）などに意見を送りました。

国土交通省は半年ほど前から全く同じ文面の

回答（11月6日付けの回答と同じ）しか送られてきません。ホットラインステーションに電話したところ、道路交通法を改正しなければならないので、何か重大な事件が起こるとか、国民の強い要請が無い限り難しい、という消極的な回答でした。

ただ担当者によっては、ナンバーを隠していることにより、事故で逃げた車両の特定ができなかった事例があることを承知している人もいました。

首相官邸は国土交通省に丸投げして、上記と同じ回答が電子メールで送られてきました。

警視庁からは電話をいただき、「法律に規定が無い以上、ナンバープレートカバーも表現の自由のひとつということで取り締りができない」ということでした。

これに対して、飲酒運転の罰則よりひき逃げの罰則が軽いため飲酒運転で事故を起こして逃げる事例が多いこと、さらにナンバーを隠していたら逃げやすくなるのではないかとっておきました。

■ 論文寄稿 ■

川村雅則

規制緩和と貸切バス業界（上）

■はじめに

私達の日常的な「足」であるバスの安全性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・奮闘など、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、そういう行為が即市場から排除されない行政システム上の欠陥、あるいは、この間、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^{注1)}。

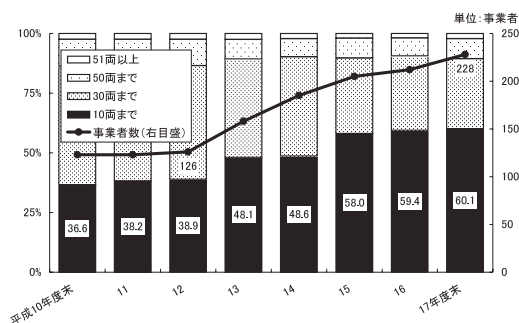
第二本目の『クローズアップ現代』（「バスが燃える—検証・相次ぐ高速バス火災」11月27日放送）がとりあげたのは、安い値段に人気が集まる高速バスで、走行中の火災事故が急増していること。その背景にある、車両の老朽化と整備部門の不備という問題だった。さらに、規制緩和による業界の過当競争が経費節減圧力を増幅させ、本来求められている整備部門の充実を困難にしている。番組後半でうつしだされていたのは現場のそんな苦悩だった。

業界の活性化を掲げて導入された規制緩和が、いったい何をもたらしているのか。筆者はこれまでも、当会の会報誌で、運送業界の規制緩和をめぐる問題をとりあげてきた。今回は、貸切バス業界の現状・問題点について、二回に分けて報告する。用いるデータは、運輸行政のデータと、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^{注2)}の結果である。

■規制緩和後に急増する事業者・車両

ここで、業界のキーワードとなっている規制緩和について、簡単に説明しておこう。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わけである。では、その後の業界の変化をみていこう。



出所：国交省「陸運統計要覧」より作成。

図表1 事業規模（車両台数規模）別にみた、北海道の貸切バス事業者数の推移

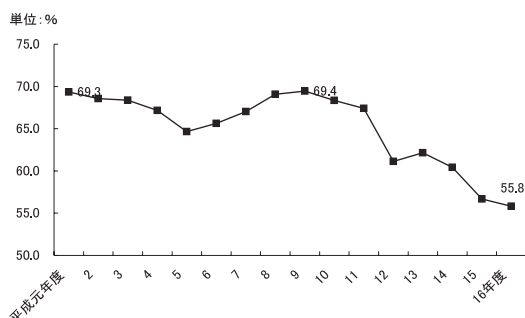
規制緩和後の主たる特徴の一つは、事業者数の急増である（図表1折れ線）。規制緩和が実施された平成12年の3月末に126だった事業者数は、翌年以降、急増し、現在は228と1.8倍に増加している。とくに参入が著しいのは、小規模事業者である（棒グラフの黒色部分）。車両台数が10両以下の事業者は、現在は6割を占めるに至っている。異業種からの参入も多いようだ。

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ところでもある。

なお平成11年度末には2312両だった北海道の貸切バスの総台数は、16年度末には3000両弱（2938両）にまで増加している。

■低下する稼働率と減少する営業収入

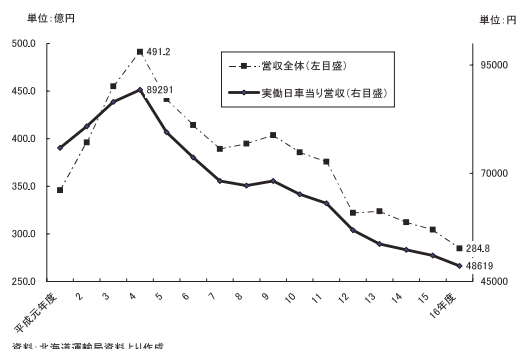
さて、こうして事業参入・増車の著しい貸切バス業界だが、貸切バスの利用そのものは増えていない。言い換えれば、限られた（しかも減少している）パイを奪い合う事態が発生しているのだ。



資料：北海道運輸局資料より作成。

図表2 北海道の貸切バスの実働率の推移

例えば図表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月の有珠山の噴火による影響も考えられる）。



資料：北海道運輸局資料より作成。

図表3 北海道の貸切バスの営業収入全体及び実働日車当り営業収入の推移

業界の営業収入も減少し続けている（図表3）。まず営業収入全体（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）当りで見ると（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（事業者からの聞き取り）。

■不正な運送契約

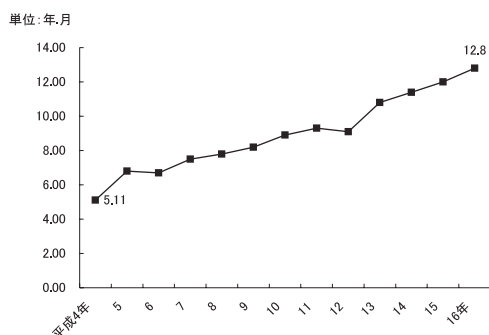
こうした営収の減少理由の一つでもある、運送契約のあり方、すなわち旅行代理店が、その契約上の地位の優位を利用して貸切バス事業者と契約を結ぶことの問題についても、筆者調査で簡単に確認しておきたい。

	単位:事業者, %	
(ア) 運賃・料金が一方的に減額される	46	100.0
(イ) 著しく低い運賃単価が提示される	18	39.1
(ウ) 運賃・料金の一部について返還を要請される	34	73.9
(エ) 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

図表4 主な契約先との間での経験

図表4は、主な契約先との間での経験をまとめたものだが、(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あり方で不正を感じる」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^{注3)}。

■老朽化する車両——懸念される安全性



資料: 北海道バス協会資料より作成。

図表5 平均車令の推移

さて、こうした営収減には経費の徹底した節減という対応が必要になる。北海道バス協会の資料(「北海道のバス事業の現況」平成17年6月)で確認できるその一つが、車両の使用年数の延長である(図表5)。平成4年には5年11ヶ月だった平均車令年数は、いまや13年弱にまで延長している。本稿には掲載していないが、同資料の別データによれば、車令10年以上の車両が、全体の76.6%を占めるという状況である。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ればそう問題視する必要はないかもしれない。だが、過当競争に燃料費の高騰など、際限なくのしかかる経費節減の圧力は、安全性を確保する余裕を業界から奪いつつあるのではないかと。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^{注4)}。

(車両年数は) 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。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(事業者からの聞き取り)。

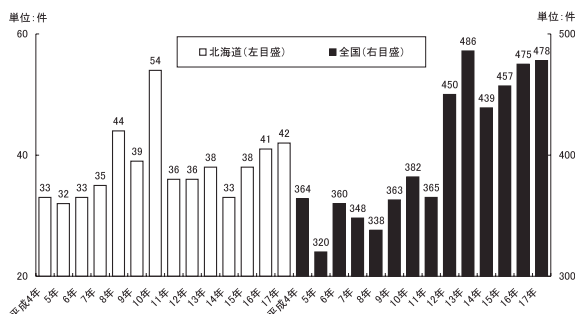
■労働へのしわ寄せ

経営の困難は、人件費コストの削減を通じて運転手の働き方を厳しいものにもする。いな、貸切バス業界の働き方は、そもそも規制緩和の導入以前から楽ではなかった。若干古いですが、行政機関によって実施されたある調査結果を紹介する^{注5)}。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。こうした労働環境のその後の状況は次号に紹介したい。

■増加する事故、安全破たん

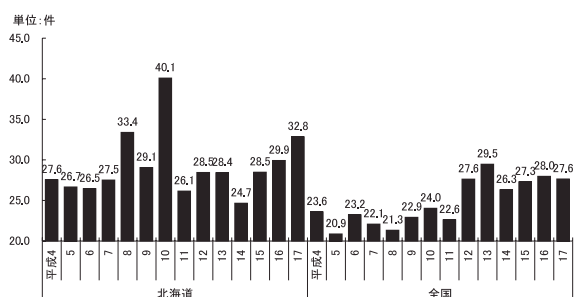
規制緩和導入の是非をめぐって焦点の一つとなっていた交通事故の発生状況はどうか。みてみよう（図表6）。



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。

図表6 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

北海道の事故件数の推移は、その評価が複雑になる^{注6)}ので、ここでは、全国の数値をみておこう。全国では、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：走行距離は国交省『自動車輸送統計』より、事故件数は交通事故総合分析センター『交通事故統計年報』より作成。

図表7 走行距離1億km当りの事故件数の推移

しかも、一連の拙稿におけるのと同様の作業を行い、走行距離1億km当りで事故件数をみたところ（図表7）その件数は増加傾向にある。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。

総じて、ばら色のイメージで描かれている規制緩和・構造改革の検証の必要性を繰り返し主張したい（次号に続く）。

（北海道札幌市在住・北海学園大学教員）

注

1) 筆者も取材を受けた。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) 調査は継続中。今号でとりあげる調査の概要は次のとおり。（A）質問紙調査：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、最終的に48部を回収。「休業中」の1部を除く47部が分析の対象。（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。

3) 残りは、「ときどきある」（44.4%）、「ほとんど（全く）ない」31.1%。

4) 残りは、「まあそう思う」（30.2%）、「とくにそう思わない」（9.3%）。

5) 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。この監察結果にもとづき、貸切バス事業への指導を徹底するよう、北海道運輸局に対して、行政処分に関する改善命令がだされるに至った。

6) すなわち、北海道の平成10年から11年にかけての事故の大幅な減少は、上記の「改善通知」命令とそれにもとづく行政機関の取組みによる影響が一定程度反映しているのではないだろうか。

川村雅則さんの調査研究論文は以下の会報にも掲載されています。

- ・ 38号 — 不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の実態
- ・ 39号 — 規制緩和とトラック運送業
- ・ 41号 — 不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の実態（Ⅱ）
- ・ 42号 — バス運転手の実態——勤務と睡眠に焦点を当てて——
- ・ 43号 — 軽貨物自営業者の就業と生活
- ・ 44号 — 職業運転手の労働をめぐる問題

※関連新聞報道記事が23ページにあります。