

規制緩和と貸切バス業界（下）

■はじめに

今号で報告するのは、大阪で起きた貸切バスの死傷事故をうけて筆者が緊急に行った、北海道の貸切バス事業者を対象にした郵送調査の結果である^{注1)}。規制緩和で事業者間の競争を促進すれば、業界が活性化して、消費者メリットも向上する。政府等はそう主張してきた。だが実際に貸切バス業界で起きている事態は深刻である。回収された調査票には、業界の輸送秩序の混乱を示す、多くの記述があった。調査結果の全てを紹介することはできないが、この問題についてあらためて考えてみたい^{注2)}。

■低い運賃水準、不公正な運送契約

貸切バス事業者は旅行会社等と契約を結んで旅客を運ぶわけであるが、結ばれる契約の内容や支払われる運賃の水準は適正なもののだろうか。残念ながらそうではない。貸切バス事業者が過剰になる中で、旅行会社側が優位な状況が発生している。すなわち（図1）（ア）著しく低い運賃単価の提示（89.5%）（イ）厳しい運賃等の一方的な返還要請（12.6%）（エ）厳しい運行条件の設定（57.9%）（オ）商品・サービスの購入依頼（22.1%）（カ）代金の支払い遅れ（35.8%）（キ）貸し倒れ（28.4%）などである。

自由記述の中には、旅行会社等による優越的地位の濫用を疑わせるようなケースもある。

- ・昨今、大手エージェントがびっくりする価格を出している。ほんとにこれで走れるのという価格だ……エージェントの規制をすべきである。
- ・拘束時間、走行距離ともにきつく、単価交渉をすると、他社で（契約する一調査者）と言われ、正規社員ドライバー・ガイドを雇うことが出来ず、アルバイト対応するも、燃料高騰で赤字経営を続けているのが現状。
- ・下限運賃、運行距離、時間配分を無視したものは多くある。スピード違反は当たり前のレベル。
- ・燃料費高騰は周知の事実であるのに料金に一切反映することがない。

貸切バスによる重大事故が起きると、運転者あるいは事業者の責任が追及されて幕ひきとなるが、仕事の中身や運賃水準に問題はなかったのか、つまり、仕事を発注した側に責任はなかったのか、という点もあわせて検証される必要があるだろう。

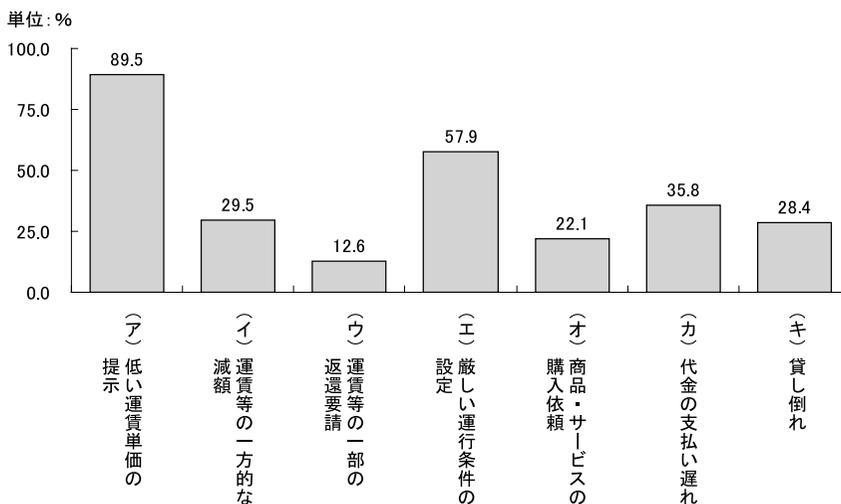


図1 主たる契約先との間の問題経験（複数回答可）

なお、こうした運送契約について、不公正を感じるかどうかという問いに対して、「ある」というのは、回答事業者の半数を超えていた(54.4%)。また、現行の運賃水準は「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るか」という問いに対しては、「非常に支障がある」だけに限定しても57.4%、「やや支障がある」も加えると、全体の9割(90.9%)に及ぶ。

■貸切バス事業者(業界)自身の違法行為

もちろん、問題は旅行会社等の側だけにあるのではない。仕事獲得のための競争が激しくなる中で、貸切バス事業者自身にも法律違反が目立つとの声が多く寄せられた。貸切バス事業者側にしてみれば回答しづらい設問だと思うが、そうした違法行為が「多くみられる」という回答は、全体の3割(30.6%)を占めた(残りは、「ごく一部の業者にみられる」43.5%、「とくにみられない」25.9%)。

違法行為の内容としてあげられていたのは、営業区域違反、不正軽油の使用、速度超過、アルバイトドライバーの使用、各種労働保険の未加入、無理なワンマン運行、長時間労働・過労、等々である。

- ・大阪の事故のようにツーマンで走らなければ

ならない距離、時間でもワンマンで運行している。なおかつ、悪質な事業所では、ツーマンで運行しているように改ざんしている(ドライバーにさせている)。

- ・アルバイト運転手を使用。労働時間が長い(16時間以上になる時がある)、休みが少ない。届出運賃が守られていない。
- ・運転手不足による過重労働。仕事獲得のための低運賃提示が相場を崩していく。
- ・アルバイト運転手による運行が蔓延している。運転日報を書いていないところや、タコグラフを装着していない車両がある。

こうした違法行為の採用が意図的なものなのか、それとも、経営環境の悪化を背景としたやむを得ざるものなのかどうかは、さしあたりいまは問わない。問題なのは、事業者間の競争のルールを壊すようなこうした事態が発生しているという事実、加えて、にもかかわらずそれが放置されたままになっていることである。規制緩和導入時に約束されていた「社会的規制の強化」はどうなったのか。

■社会的規制の強化?

この点に関して、関係行政機関に対する、貸切バス事業者の評価は厳しい。すなわち、関係行政機関が「十分に機能している」という評価

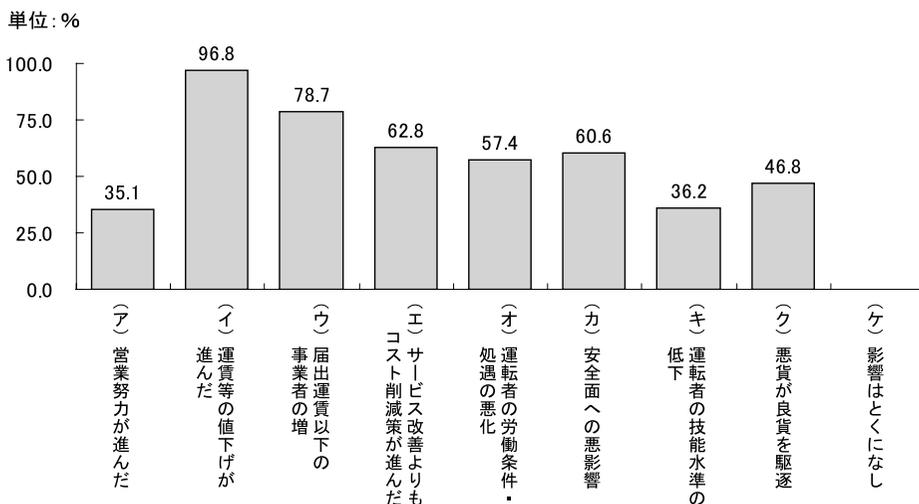


図2 規制緩和による道内貸切バス業界への影響(複数回答可)

は3割にとどまる。最も多いのは「あまり機能していない」(47.1%)であり、「全く機能していない」も5分の1(21.8%)を占める。とりわけ、事業年数の長い事業者では「全く機能していない」という評価は3割を超える。

具体的には、この間マスコミ等でも指摘されている、監査行政(運送事業者の事業内容のチェックや指導など)の体制の不備が多くあげられている。そもそも、事故が発生してから行われる監査では「手遅れ」ともいえるだろう。

- ・適正な監査が行われていない。そのため、無車検運行などの事例がある!
- ・事故が発生してから監査を実施するだけで実状を把握するには至っていないものと思う。
- ・新規参入の予想外の多さに監査しきれないのが現状だと思う。バス業界以外にもトラックやハイヤーなども増えているのでまわりきれないのは分かるが、そのために悪質な業者や違法行為が余計にはびこってしまっていると思う。
- ・今まで通り、重大な事故等があってから関係行政機関が動き始め、チェック・指導体制は強化されていないように感じる。

歯止めなき競争にブレーキをかけるシステムが必要である。

■安いバス料金を「支えている」もの

違法行為はたしかに問題だが、規制緩和でバスを安く利用できるようになったのだからよいのではないかと、という意見があるかもしれない。もちろん、競争を通じたいわば望ましいコスト削減策の存在を否定するわけではない。だが総じて、業界の価格破壊を「支えている」のはそういうものではない。これまでみてきた結果もふまえて、先へ進もう。

まず、規制緩和による影響を回答事業者がどう認識しているかをみよ(前ページの図2)。圧倒的に多いのは、(イ)運賃・料金の値下げが進んだことである(96.8%)。これだけみれば、政府のいう消費者メリットの増大ということになるだろう。

だがその一方で、(オ)運転者の労働条件等の悪化や、(カ)安全面への悪影響を指摘する事業者が多い。一体どういうことなのか。6割を超える事業者が選択した、(エ)コスト削減策が進んだ、というその中身をみよ(図3)。

すなわち、(エ)車両の使用年数の延長(74.5%)、(ア)嘱託運転手や臨時運転手の拡大(43.6%)、(イ)賃金水準の切り下げ(46.8%)等々がコスト削減の中身なのである。ちなみに職業運転手の労働時間が他産業の労働者に比べて著

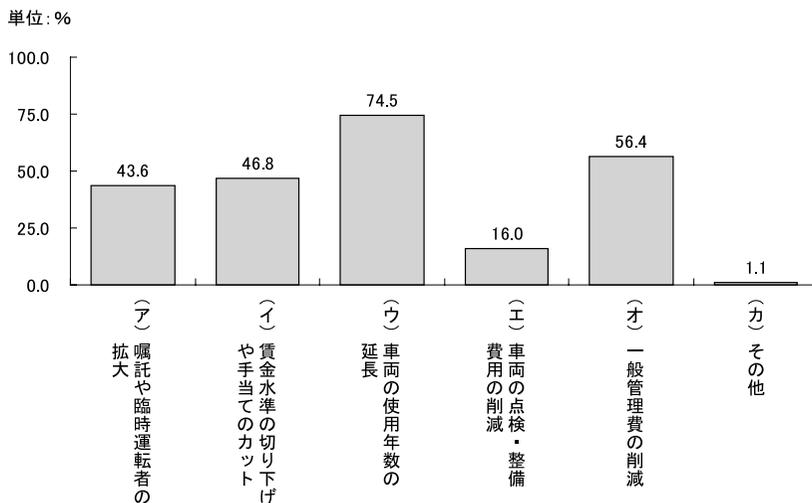


図3 回答事業者がこの間採用したコスト削減策(複数回答可)

しく長いことは、よく知られているとおりである。だが、そういう長時間労働に対して、賃金水準は低い。今回の調査でも、自社の運転者の平均的な年収（税込み）が300万円に満たないという回答は半数（51.1%）を占めた。こうした条件が貸切バスの安い料金を「支えている」。

■まとめに代えて

以上のとおり、規制緩和による貸切バス事業者の急増のもとで、旅行会社等との間の契約の不利が拡大し、運賃は「叩かれている」。また、仕事獲得のための激しい競争は、違法行為の採用という事態を惹起させるなど、共通の土俵の上での競争という前提は崩れている。そして、本来であればこうした問題を是正する立場にある行政機関は十分に機能していないのが現状である。

業界のこうした輸送秩序の混乱に対して、違法な行為には厳罰でのぞめばよいではないかという、厳罰主義の採用を主張するむきもある。だが、そもそも競争一辺倒の現行の政策を根本から見直す必要はないのだろうか。

安い商品・サービスを求めることで間接的にこの問題に加担している私達利用者の姿勢も問われている。

（北海道札幌市在住、北海学園大学教員）



観光産業の振興を目指す北海道としても、この問題は看過できない（写真はイメージ）

注

i) 大型車両を保有する186の貸切バス事業者に対して調査票を郵送し、宛先・転居先不明の7社を除く181社のうち、96社からの回答があった。そのうち有効回答95社分を分析した。今回の報告は、第一次の中間報告的な性格のものである。

ii) 回答事業者の企業属性は次のとおりである。すなわち、(a) 事業年数は、全体の4割弱が「20年以上」事業を行っており、(b) 車両総台数は、6割が10台以上（4割弱が「10～19台」）である。事業年数の長い事業者には大手が多く、短い事業者はその逆である。

追記) やはり今回の大阪の事故をうけて実施された、国交省による貸切バス事業者に対する重点監査の結果が発表された（6月1日）。発表によれば、監査を実施した316事業者のうち204者（64.6%）において、ツアーバス事業者に限ると84者のうち68者（81.0%）において、それぞれ法令違反が認められたという。詳細は同省HPを参照。

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
- ・ 46号 — 規制緩和と貸切バス業界（上）
- ・ 47号 — 規制緩和と貸切バス業界（中）

