

ツアーバスの安全を考える

■はじめに

46号～48号ですでに報告したとおり、大阪での貸切バス（ツアーバス）の死傷事故をきっかけに、規制緩和と貸切バス業界をめぐる問題に社会的関心が集まることとなった。

国土交通省は、事故の後、業界関係者等で構成された安全等対策検討会を設置し、調査・検討を重ねて、10月19日に「貸切バスに関する安全等対策検討会報告」（以下、「報告」）を発表したⁱ⁾。「報告」には、旅行業者の責任を問う視点が盛り込まれるなどの一定の評価すべき内容はみられたものの、ツアーバス事業そのものは容認するものであり、また、提示された対応策で問題の解決が果たして可能なのか、関係者からはさっそく疑問がだされてもいる。これまでの拙稿と重複する箇所もあるが、大阪でのツアーバスの視察ⁱⁱ⁾ 結果もまじえながら、あらためてこの問題について報告したい。

■規制緩和後の貸切バス業界

次の表は、国交省と警察庁の統計資料から作成したものである。太字にした平成12年が規制緩和の実施された年である。

表にもとづき、業界の動向をあらためて述べると、まず、輸送人員が増加しているのに反して営業収入は大きく減少している。次に、事業者数が急増しており、とりわけ小零細規模の事業者のウエイトが増している。言い換えれば、先の大阪のバス会社がそうだったように、経営基盤の脆弱な家族経営的な事業者が増加している。そして、事故が増加している（走行距離あたりでみても事故が増えているのは46号を参照）。

さて、上記の輸送人員の増加にも貢献しているのが、観光やスキーなど移動以外の目的を伴わない2地点間の移動が主たる目的の、ツアーバスである。このツアーバスの何が問題なのだろうか。

	営業収入	輸送人員	事業者数	うち、保有車両数 10両以下	貸切バスの事故
	(億円)	(十万人)	(者)	(者)	(件)
平成7	5923	2489	1537	876	348
8	5874	2478	1663	978	338
9	5802	2474	1905	1200	363
10	5444	2479	2122	1336	382
11	5434	2516	2336	1554	365
12	5099	2547	2864	2000	450
13	4774	2610	3281	2375	486
14	4684	2723	3521	2545	439
15	4738	2784	3581	2579	457
16	4541	2906	3743	2698	475
17	3899	3016	3899	2833	478

出所：国交省、警察庁統計より作成。

表 貸切バス業界の事業経営、事業者数及び事故件数の推移

■不正な競争状態

ツアーバスは、傍目には乗合の高速バスとの区別がつきづらい。だが、乗合バス事業の場合は、事業計画や運行計画を提出し、例えば乗客が1人であっても運行計画にもとづく運行を遂行しなければならないなかったり、各所に停留所を設置しなければならないなど各種の規制のもとで行われているのに対して、ツアーバスにはそうした規制は基本的にない。各所で乗客を乗せて目的地まで輸送するという点では乗合バスと同様だが、ツアーバスはあくまでも貸切バスである。



言い換えれば、一方（高速バス）には少ないコスト負担が課せられ、他方（ツアーバス）はそうした負担から逃れているという、異なる条件で競争が行われていることになる。乗合バス事業者が「同じ土俵の上での競争を！」と求めるゆえんである。

公正競争の観点からだけでなく、ことは安全にも関わる問題である。例えば、乗合バスでは停留所で客を乗降させているのに対して、ツアーバスの場合は、一般の道路上などで客を乗降させている。

上の写真は、大阪の天王寺駅で撮ったものだが、交差点付近に2台の貸切バスが連なって駐車している。旅行業者に雇われた誘導員（アルバイト）がここで客をバスに乗せていき、客を乗せ終えた時点でバスは出発することになる。関係者からの批判を受けてからは、歩道上にのぼりをたてたり机を設置したりなどのはでな行為こそみられなくなったそうであるが、例えば、車道上を歩いてバスまで誘導するという場面が

視察時にもみられた。安全上、問題があるといえよう。

■そうはいつでも安さには勝てぬ？

もっとも、我々が考えているほどに、利用者が「安全」を意識しているかというと、必ずしもそうとはいえないのが残念ながら事実ではある。バスを待っていた客との会話の中でも、値段の「安さ」が非常に有難がられていることが感じられた。確かに、東京－大阪間が最安値で3, 4千円台というのは破格の値段である。

下の二枚の写真は、ある大型の駐車場で撮ったものである。この駐車場はツアーバス乗り場になっていて、ひっきりなしにバスが出入りしていた（確かにこれなら、道路上で客が乗降するわけではないので安全でもある）。場内には20, 30台のバスが収容されていたのだろうか。

客層も、部活動の集団と思われる若者たちから、子連れの家族まで、様々であり、輸送人員



の増加（冒頭の表）のとおり、ツアーバスの急速な普及を垣間見ることができた。

■安さのひずみの把握を

もっとも、そうした安いサービスが様々な無理で成立しているという事実はやはり考えなければなるまい。その無理の一つが運転者の過労である。大阪での事故ⁱⁱⁱ⁾や国交省の重点監査の結果^{iv)}を想起されたい。

大阪での視察時にも、ツアーバスの運転者は果たしていかなる働き方をしているのか、休憩中の運転者に尋ねてみた。曰く、それなりの規模の会社で働いている自分達のような運転者は、法律を守って働いているが、下請け仕事をしているバス会社では、深夜の長距離運行をワンマンで行っているところが多いと思うとのことであった。

冒頭で述べたとおり、国交省は、貸切バス業界の問題点を踏まえて、安全確立のための取り組みを始めたところである（以下を参照）。詳細は「報告」を読んでもらいたいが、貸切バス業界で起きている問題の深刻さに比べると、安全確保のための対策が果たしてこれで十分なのか、はなはだ疑問な中身といわざるを得ない。実態把握を進めながら、実効力のある政策を提起していく必要がある。

「報告」で示された「対応策」の内容

1. 運行時の安全確保について

- * 交替運転者の配置基準
- * 旅客の乗降時における安全の確保
- * 自動車事故報告書への旅行者名の記載・旅行者の責任の明確化
- * 監査の強化
- * 車両安全対策の強化

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

- * 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）
- * 貸切バス事業者による安全情報の公表
- * 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

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

- * ツアーバス向け長距離都市間運行モデル等の作成
- * 両業界の相互理解等を図るための場の設置

（北海道札幌市在住、北海学園大学教員）

[注]

i) 国土交通省「貸切バスに関する安全等対策検討会報告」平成19年10月19日発表。http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/09/091019_2_.html からダウンロード可。

ii) ツアーバスの視察は、大阪で開催された交通権学会主催の「公共交通の安全を考えるシンポジウム」（11月10日）の前日夜に行われた。この視察は、労働組合（全日本交通運輸産業労働組合協議会、略称 交運労協／日本私鉄労働組合総連合会、略称 私鉄総連）のご協力で実施された。

iii) 報道によれば、運転者は21歳で、わずか半年前に大型2種免許を取得したばかりであったにもかかわらず、連日の長野-大阪間の深夜運行に1人で乗務していた。その結果として過労・居眠り運転に陥り、事故に至っている。なお、あわせて、事故を起こしたバス会社には2006年6月に労働局による監査で拘束時間違反が発覚・是正指導（2007年2月には運輸局が監査）がなされていた、にもかかわらず事故が防げなかったという行政機能の問題がある。加えて、今回の事故は、人手が足りなかったにもかかわらず、旅行者からの強い増便要求への無理な対応で起きているという、旅行者とのかの間の契約の不利という問題もある。

iv) 国土交通省「貸切バス事業者に対する重点監査の実施結果について」平成19年6月1日発表。例えばツアーバス事業者では、過労防止義務違反が47.6%の事業者で確認されている。http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/09/090601_2_.html からダウンロード可。

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）
- ・48号 — 規制緩和と貸切バス業界（下）
- ・49号 — 規制緩和とトラック運送業（Ⅱ）