

高速ツアーバスに対する規制のあり方について

——新高速バスへの一本化を中心に——

渡 邊 徹

Analysis on the Prospect of Highway Tour Bus Regulation: Evaluating Highway Bus Business Model

Tohru WATANABE

要 旨：2012年4月29日未明、群馬県藤岡市の関越自動車道上り線・藤岡ジャンクション付近において、乗客45名を乗せた高速ツアーバスが左側壁に衝突し、乗客7名が死亡、運転者1名を含む39名が重軽傷を負う事故が発生した。これを機に、かねてから安全性が懸念されていた高速ツアーバスは、早晚、高速バスとともに新高速バスに一本化されることとなった。しかしながら、高速ツアーバスの安全を確保するとともに、高速バスと高速ツアーバスのイコールフットイングを図ることとの関係では、両者のビジネスモデルを一本化する必然性に議論の余地がある。また、新高速バスへの一本化後も運行を継続する高速ツアーバスに対しては、新高速バスと同様の安全規制を課す一方で、高速ツアーバスの安全の確保に資する制度設計を行うべきである。

キーワード：高速ツアーバス、高速バス、新高速バス

1. はじめに

2012年4月29日未明、群馬県藤岡市の関越自動車道上り線・藤岡ジャンクション付近において、乗客45名を乗せた高速ツアーバスが左側壁に衝突し、乗客7名が死亡、運転者1名を含む39名が重軽傷を負う事故が発生した。これを機に、かねてから安全性が懸念されていた高速ツアーバスに対する規制の見直しが進められている。この中には、たとえば高速ツアーバス等において過労運転を未然に防止するための対策を検討することを旨として国土交通省に設置された「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」が、2012年6月に来る夏の多客期に向けた緊急対策をとりまとめ、これに基づいて、翌月に高速ツアーバス等の夜間運行時における乗務距離及び時間による交替運転者の配置基準が見直されるなど、具体的に進展した点もある。

しかるに、2012年3月に「バス事業のあり方検討会」（以下「あり方検討会」という）⁽¹⁾がとりまとめた報告書と、その後の関越自動車道での事故を受けて、国土交通省に検討課題別に設置された検討会全体としては、2012年度内に結論を得ることを目標に、まさに多角的に検討を行っているところである。

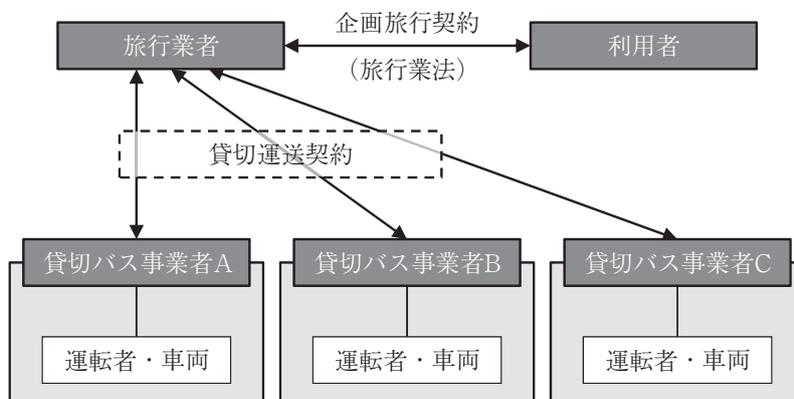
そこで、本稿では、先にあり方検討会が高速ツアーバスに対する規制の見直しの一環として打ち出し、既定路線となっている高速バスと高速ツアーバスの新高速バスへの一本化を中心に検討を試みる。

2. 高速ツアーバスの概要

2.1 高速ツアーバスと高速バス

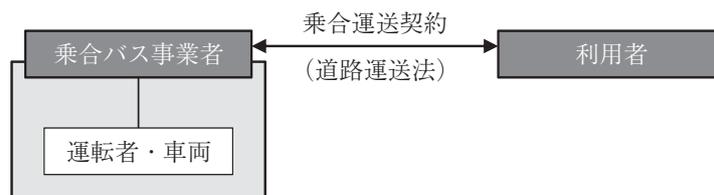
そもそも、高速ツアーバスとはどのようなものか。この点、バス事業のあり方検討会（2012）は、「旅行者が造成・販売する高速道路を経由する2地点間の移動を目的とする募集型企画旅行として運行される貸切バス」（p.2）と定義している。これを図示すると、図1のようになる。したがって、厳密には、高速ツアーバスは図2のように示される

高速乗合バス、いわゆる高速バスとは異なる。法規制も、高速ツアーバスは、サービスの販売と利用者との契約については、募集型企画旅行商品として旅行業法が適用されるとともに、実際の運行については、貸切バスサービスとして道路運送法が適用される。これに対して、高速バスは、販売・契約・運行とも、乗合バスサービスとして道路運送法が適用される相違がある。なお、法規制の相違がどのような意味を有するかは後段で詳述する。



出典 バス事業のあり方検討会（2012）p.23より筆者作成。

図1 高速ツアーバスのビジネスモデル



出典 図1と同じ。

図2 高速バスのビジネスモデル

しかしながら、いずれも高速道路を經由して定時・定路線で2地点間を結ぶ旅客運送サービスを提供している点で相違ない。利用者からみれば、「旅行業者が、貸切バスを使って、実態としては高速乗合バスと同様のサービスを旅行商品として提供」（国土交通省自動車局旅客課（2012）p.2）する高速ツアーバスと高速バスの相違はないといっよい。

2.2 台頭、急成長とその背景

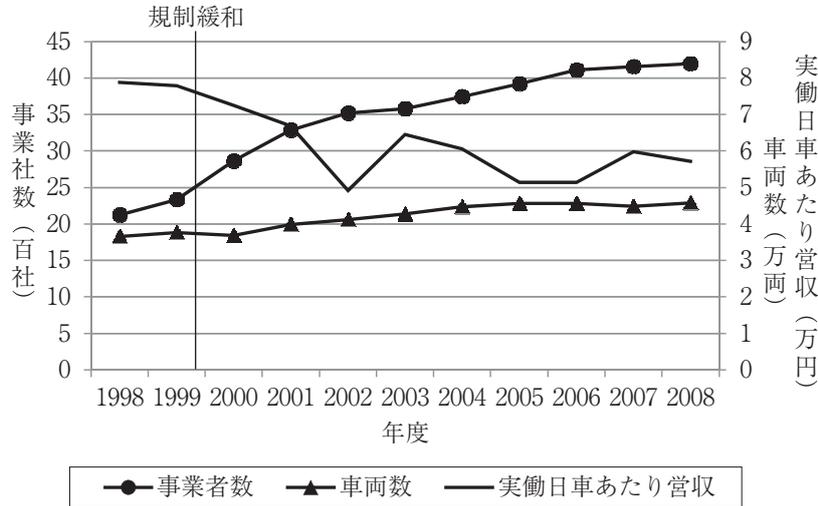
今日でいう高速ツアーバスは以前から存在していた。いわゆる帰省バスやスキーバスがそうである。ただし、「帰省」や「スキー」と冠していることから明らかであるように、従前は特定のシーズンのみ、あるいはスキーや観光といった移動以外の目的を伴う場合のみ運行可能とされ、通年運行やもっぱら2地点間の移動を目的とする運行は認められていなかった。乗合バス事業者との間で、輸送秩序に係る問題が生ずる恐れがあるとの行政判断からである。なお、このあたりの事実関係については、寺田（2002）pp.242f.を参照されたい。

現在のように、通年運行やもっぱら2地点間の移動を目的とする運行が認められる契機となったのは、交通運輸事業における規制緩和の一環として、2000年に実施された貸切バス事業における規制緩和である。

交通運輸事業に対しては、長年、内部補助を前提とする需給調整規制が適用されてきた。しかしながら、自家用交通の急速な普及や需要の多様化により、需給調整規制の意義はもはや失われたとして、当時の運輸省は1996年12月に需給調整規制の原則廃止を決定した。こうして、2000年2月、貸切バス事業における参入・退出規制を緩和する旨の

道路運送法の改正がなされた。

この結果、貸切バス事業への新規参入が相次ぎ、車両数も増加した（図3）。高速ツアーバスサービスを企画・販売する旅行者者にしてみると、このことは「安い実勢価格で一年間を通して貸切バス車両が調達できるようになった」（バス事業のあり方検討会（2012）p.4）ことを意味している。現に、実働1日1車あたりの営業収入を表す実働日車あたり営収は、規制緩和を境に低下傾向にある（図3）。



出典 国土交通省自動車局監（2012）『平成24年版 数字でみる自動車』p.28及びp.32並びに同省総合政策局情報管理部（2006）『陸運統計要覧（平成17年版）』pp.59f.並びに同局情報政策課（2012）『交通関連統計資料集』表I-2-28より筆者作成。

図3 規制緩和前後の貸切バス事業の推移

さらに、「インターネットの急速な普及に対応したウェブマーケティングの採用により、広告宣伝・予約・決済コストが従来よりも大幅に低下するとともに、利用者が求めるサービスを柔軟に提供できるようになった」（バス事業のあり方検討会（2012）p.4）ことも、高速ツアーバスが急速に成長を遂げる一因となった。すなわち、高速ツアーバスの運行には小規模な貸切バス事業者や旅行者者が関与するケースが多い。したがって、彼らはまず自身の存在を広く周知しなくてはならないが、「従来の広告・販売手段はチラシや口コミ等にかぎられ、全国に向けた有力な広告・販売手段を持ち得なかった」（蛭谷・山本（2006）p.52）。しかしながら、その後、インターネットが急速に普及し、高速ツアーバス事業者は低コストで利用可能な全国規模の広告・販売手段を手に入れたのである。現在は、「利用者が乗車日や乗降場所を指定するだけで各社の空席を横断的に検索し比較検討のうえ予約・決済まで行える」（成定（2009）p.62）インターネットポータルサイトも開設されている。

当初の高速ツアーバスの最大の強みは価格面にあったと考えられるが、最近では、たとえば低反発素材を使用したシートが設置された快適性の高い車両を投入する、あるいは耳栓やアイマスク等のアメニティーグッズを配布する例もみられる。このように、今日の高速ツアーバスは必ずしも価格競争力だけでなく、それぞれに創意工夫を凝らして利用者から一定の支持を獲得するに至った。

2.3 安全性に対する懸念

2.3.1 貸切バスの運賃制度

ところが、高速ツアーバスに対しては、かねてから安全性が懸念されていた。その背景を検討するにあたり、まずは貸切バスの運賃制度をレビューする。

2000年に行われた貸切バス事業における規制緩和では、運賃についても規制緩和がなされた。すなわち、それまで

は運賃の設定に際して運輸大臣（当時）の認可を受けるべきものとされていた。しかし、「貸切バスの運賃は、提供するサービス内容とともに競争の基本となるものであることから、その設定については出来る限り事業者の自主性が発揮されるようにすることが望ましい」（運輸政策審議会自動車交通部会（1998））として、運輸大臣への届出をもって事業者が原則自由に運賃を設定できる届出制に改められた。ただし、届け出た運賃が旅客の利益を阻害する恐れがあるものであるときや、特定の旅客に対して不当な差別的取扱いをするものであるとき、他の事業者との間に不当な競争を引き起こす恐れがあるものであるときは、国土交通大臣は運賃の変更を命ずることができる（道路運送法第9条第6項）。

そこで、公示運賃が設定されている。ここに公示運賃とは、当該地域の経済状況や事業者の経営状況を勘案して、各地方運輸局長等が公示する運賃の範囲のことである。届出運賃がこの範囲内であれば、運賃の変更命令の要否の審査は必要とされないことから、大半の貸切バス事業者は、この公示運賃を届出運賃としている。

貸切バス事業者は、運賃を設定又は変更するときは、あらかじめ国土交通大臣に届け出なければならない（道路運送法第9条の2第1項）。また、事業の健全な発達を阻害する結果を生ずるような競争をしてはならない（同法第30条第2項）。これらのことから、貸切バス事業者は届出に基づいて適正に運賃を収受しなければならず、まして原価を度外視した著しく低い運賃を収受してはならない。

2.3.2 貸切バス事業者と旅行業者との力学

しかるに、総務省が2009年3月に全国の貸切バス事業者を対象に調査を実施したところ、約9割の貸切バス事業者は届出通りの運賃を収受できていないことが判明した。その背景には、高速ツアーバスの運行の発注者である旅行業者と、受注者である貸切バス事業者との力学がある。

前述したように、貸切バス事業者には小規模事業者が多い。規制緩和直前の1998年度から2008年度までの10年間に、事業者数は2,122社から4,196社と、ほぼ倍増しているが、車両数は36,508両から44,617両と、約22%の増加にとどまっている（国土交通省自動車局監（2012）『平成24年版 数字でみる自動車』p.28及びp.32）。1事業者あたりの保有車両数に換算すると、約17両から約10両に減少している。加藤（2009）も同旨の指摘をしているが、小規模貸切バス事業者にあつて、自ら高速ツアーバスの運行を企画し、利用者を募集するだけの営業力はない。したがって、旅行業者からすれば、多数存在する貸切バス事業者の中から条件に合うところを選べばよいという意味で、まさに買い手市場なのである。

先の総務省による調査では、旅行業者が発注者としての優越的地位を利用して、貸切バス事業者に届出運賃を下回る運賃での契約を迫っている他、バス運転者の1日の拘束時間の上限や休息期間の下限、運転時間の上限等を定める改善基準告示に違反するような無理な旅行計画を提示している実態が浮き彫りにされている。そして、これに対して、貸切バス事業者としては、受注競争が激しさを増す中で旅行業者との取引関係を維持するため、やむを得ず請け負っている実態が浮き彫りにされている。

貸切バス事業者にあつて、届出運賃を収受できないことによる影響は、運転者の人件費や車両の点検・整備費用の削減、あるいは運転者の勤務時間や車両の更新時期の延長などとして現れている。これらは、いずれも市場で評価されにくい安全を犠牲にしたものといつてよい。

この点、確かに、大半の貸切バス事業者が届出運賃としている公示運賃は、2000年の規制緩和の際に設定されてから今日に至るまで、一度も見直されていない（総務省（2010）pp.84f.）。しかも、公示運賃は規制緩和直前の2000年1月時点における認可運賃を基準に設定されたが、認可運賃が最後に改定されたのは1991年のことである（同前）。この間、社会経済状況や運賃原価、さらには貸切バス事業者を取り巻く環境は大きく変化しており、現行の公示運賃、とりもなおさず届出運賃は、現実的な運賃水準と比べて過大である可能性は否定できない。

そうはいつても、総務省の調査では、長距離につき、本来は交替運転者を配置して二人乗務とすべきところ、旅行業者から提示された運賃では一人分の日当しか支払えないため、やむを得ず一人乗務としている実態や、旅行業者から提示された旅行計画に沿って運行するため、やむを得ず法定最高速度を超過して走行している実態などが報告されている。これらの実態の背景をなしているのは、もはや公示運賃の妥当性の問題のみではない。

3. 高速ツアーバスの安全確保に向けた対応

3.1 国土交通省及び業界の対応

高速ツアーバスに内在する安全上の問題が表面化する契機となったのは、2007年2月にあずみ野観光バスが起こした死傷事故である。これは、同社が運行する高速ツアーバスが大阪府吹田市の大阪中央環状線を走行中、大阪モノレールの橋脚に衝突し、乗客・乗員計27名が死傷したものである。直接の事故原因は運転者の居眠り運転であったが、背景には運転者に対する過労運転の下命・容認といった法令違反があった。

そこで、国土交通省は、同年3月に全国13の高速ツアーバスの発着拠点で、高速ツアーバスの安全確保状況に関する街頭調査を実施した。そして、翌月には、主として貸切バス事業者を対象とする重点監査を実施した。この結果、貸切バス事業者において種々の法令違反が判明したことから、同省は貸切バス事業者に対して行政処分を行うとともに、各種通知により、貸切バス事業者に法令遵守の徹底と安全運行の確保を求めた。

さらに、同年6月ないし10月にかけて、同省担当部局と貸切バス事業者及び旅行業者等は「貸切バスに関する安全等対策検討会」を開催し、貸切バスの安全の確保及び質の向上に向けた対応策をとりまとめた。この中で、同省には、乗務距離に応じた交替運転者の配置基準を検討するよう求められていたことから、2008年6月、1日あたりの乗務距離が670kmを超える場合は交替運転者を配置すべきとする指針を試行的に定め、9月から施行された。この他、貸切バス事業者の法令違反が旅行業者の指示によるものであることが明らかである場合には、旅行業者に対しても立入検査等旅行業法上の対応が可能な環境を整備するよう求められていたことから、2008年10月より、貸切バス事業者の法令違反に旅行業者の関与が疑われる場合は、観光庁に対してその旨を通知する制度を発足させるなどした。

一方、貸切バス事業者と旅行業者には、相互理解の促進が求められていたことから、同じく2008年10月に、貸切バス事業者及び旅行業者に加えて、旅行業者からの委託を受けて主にインターネット上で座席を販売する業者の三者によって、高速ツアーバスの安全の向上を図ることを目的とする「高速ツアーバス連絡協議会」が設立されるなどした。

3.2 総務省勧告

ところが、貸切バス事業者に対する行政処分の件数はその後も一向に減少しなかった⁽²⁾。また、貸切バス事業者からは、届出運賃を下回る運賃や、運転者の労働時間を無視した旅行計画を一方向的に提示する旅行業者への苦情が後を絶たなかった。高速ツアーバスの安全性を憂慮した総務省は、貸切バス事業者における安全確保対策の実施状況や、貸切バス事業者と旅行業者との力学の実態、さらには関係機関における貸切バス事業者への指導・監査等の実施状況の調査に乗り出した。

総務省による調査の結果、先に国土交通省が試行的に定めた交替運転者を配置すべき1日あたりの乗務距離の上限は、「貸切バス事業者が実際に設定している配置基準や運転者が安全運行上望ましいとする乗務距離とかい離している」（前掲総務省 p.56）のみならず、当該上限の妥当性について、「関係者から運行実態等に係る報告（や）意見等を求めたうえ、（中略）施行から1年後を目途に（中略）検討を行う」（国土交通省自動車交通局安全政策課長・同旅客課長（2008） p.4）としているにも関わらず、検討が行われていないことや、貸切バス事業者の法令違反に旅行業者の関与が疑われるにも関わらず、同省から観光庁への通知がなされていないこと、あるいは各運輸支局等において、貸切バス事業者に対する監査が適切に行われていないことや、行政処分に係る情報が適切に公表されていないことなども判明した。

以上の調査結果を踏まえて、総務省は2010年9月に「貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視結果に基づく勧告」を行った。この中で、国土交通省及び観光庁に対し、高速ツアーバスを含む貸切バスの安全運行及び利用者保護に資する措置を講ずるよう要請した。

3.3 あり方検討会

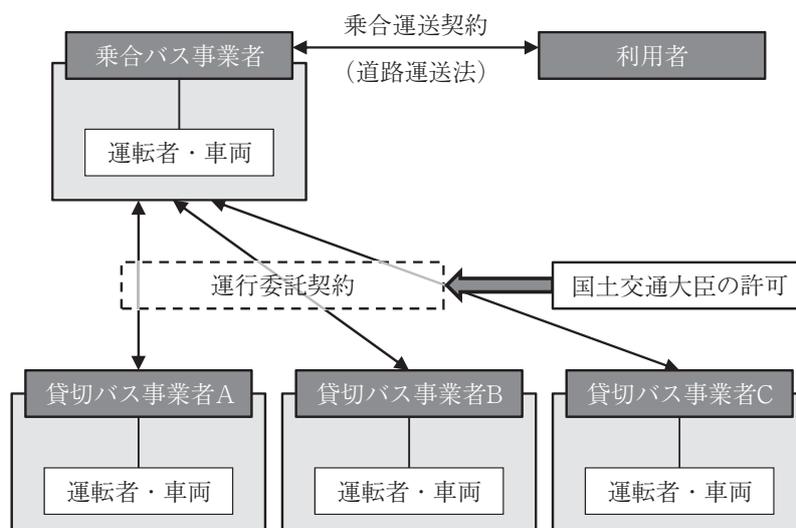
上記高速ツアーバスに対する安全性への懸念や総務省からの勧告を受けて、2010年12月、国土交通省はあり方検討会を設置し、学識経験者、有識者、業界関係者、さらには警察関係者を交えて今後のバス事業のあり方について検討

を行うこととした。

足かけ1年3か月に渡って審議を重ねたあり方検討会は、2012年3月に報告書を取りまとめた。報告書は、大きく今後の高速バス事業⁽³⁾と貸切バス事業のあり方について述べている。

まず、今後の高速バス事業のあり方についてみると、高速ツアーバスも然ることながら、高速バスも固有の課題を抱えているとして、「それぞれのビジネスモデルが有する優れた点を取り込み、弱点を克服することにより、安全の確保を前提としつつ、公平な競争条件の下での健全な競争を促進し、利用者が求める高速バスサービスの提供を実現することが必要」(バス事業のあり方検討会(2012) p.5)と述べている。高速バスに固有の課題とは、一般道を運行するいわゆる一般路線バスに対する規制に準じた規制が課されていることによる不都合である。すなわち、通勤・通学、通院、買い物など、日常生活又は社会生活上不可欠な生活交通としての利用が多い一般路線バスにおいて、ダイヤや運賃が頻繁に変更されることは利用者にとって好ましくない。このため、ダイヤや運賃を変更するときは、事業者は変更予定日の30日前までにその旨を国土交通大臣に届け出なければならない(道路運送法第15条の3第2項及び同法施行規則第15条の13第1項並びに同法第9条第5項及び同規則第10条第3項)。したがって、高速バスは、高速ツアーバスのようにその時々々の輸送需要に応じて柔軟に供給量の調整や運賃の設定を行うことができない。また、高速バスが停留所の設置義務を負っている一方で、高速ツアーバスはこれを負っていない。こうしたことから、高速バスと高速ツアーバスとの競争条件に公平性を欠いているとの指摘がかねてからなされていた。

そこで、あり方検討会は、現在の高速バスのビジネスモデルと高速ツアーバスのそれを折衷した新たな高速バス(以下「新高速バス」という)のビジネスモデル(図4)を提案するとともに、既存の高速バスと高速ツアーバスを新高速バスとして一本化すべきとした。なお、新高速バスについては後段で詳述する。



出典 図1に同じ。

図4 新高速バスのビジネスモデル

次に、今後の貸切バス事業のあり方についてみると、貸切バス事業においては、「規制緩和以降、事業者や中・小型車を中心とする車両数の増加とともに、価格競争が激しくなり、日車営収の低下が進んで(いる)中で、重点監査の結果等により、運転者の指導・監督が不適切であったり、車両の点検整備がなされていなかったりするなど安全確保対策が十分でない事業者が確認されているほか、車両の老朽化も進んでいる」(バス事業のあり方検討会(2012) p.10)。ついては、「安全の確保と利用者からの信認が必要不可欠であり、その前提となる関係法令の遵守を確実に担保することが必要である」(同前)と述べている。

そこで、あり方検討会は、貸切バス事業者における法令遵守体制の確立や、そのための規制の強化、旅行業者をは

はじめとする貸切バスの運行の発注者と受注者たる貸切バス事業者との相互理解の促進に加えて、あるべき運賃制度に向けたさらなる検討の必要性などを示した。

あり方検討会では、2012年度中に上記バス事業のあり方の見直しに必要な検討を終え、2013年度末までに新たなバス事業に移行するとしていた。先の関越自動車道における事故は、今後、わが国バス事業のあり方が大きく転換しようとしていた矢先に発生したのである。

4. 高速ツアーバスに対する規制のあり方

高速ツアーバスに対する規制のあり方をめぐっては、あり方検討会の報告、またその後の関越自動車道での事故を受けて、現在、国土交通省に検討課題別に設置された検討会で、2012年度内に結論を得ることを目標に多角的に検討が進められているところである。については、以下では先にあり方検討会が高速ツアーバスに対する規制の見直しの一環として打ち出し、既定路線となっている高速バスと高速ツアーバスの新高速バスへの一本化を中心に検討を試みる。

4.1 新高速バスの特徴

図4に示した新高速バスの特徴は、大きく以下の3点に集約されうる。

第一に、利用者の契約の相手方が乗合バス事業者であることである。高速ツアーバスの場合、利用者の契約の相手方である旅行業者が負担するのは、あくまで旅行業法に基づく企画旅行の円滑な実施に対する責任のみであり、肝心の道路運送法に基づく運行の安全の確保に対する責任は貸切バス事業者が負担する。換言すれば、旅行業者は、自ら企画した旅行に関する計画の変更を必要とする事由が生じたとき、代替サービスの手配その他の当該企画旅行の円滑な実施を確保するための措置を講じなければならないとする旅行業法第12条の10所定の責任を負うものの、運行に必要な員数の運転者の確保や、運転者が休憩又は睡眠のために利用することができる施設の整備、運転者の適切な勤務時間及び労務時間の設定その他の運行の管理といった道路運送法第27条第1項所定の運行の安全を確保するための措置を貸切バス事業者が適切に講じているか監督する責任までは負わない。こうした構造が、旅行業者が貸切バス事業者に発注を行うにあたって不合理な条件を提示し、ひいては運行の安全が損なわれる温床となっている可能性がある。そこで、利用者の安全を確保する観点から、高速ツアーバス事業者を乗合バス事業者に移行させ、道路運送法に基づく責任を負担させるべきとされた。

第二に、国土交通大臣の許可に基づいて、乗合バス事業者が貸切バス事業者に運行を委託できることである。運行委託自体は従前から可能であるが、高速バスの場合、①受託者が高速バスを運行する乗合バス事業者であること、②受託者は委託者が保有する車両を使用すること、という二つの要件を満たさなければならなかった⁽⁴⁾。このため、高速バスはその時々々の需要に応じて柔軟に供給量の調整、とりもおさず車両の調達を行うことが困難であった。

これを高速ツアーバスについてみると、委託先に事欠かないため、その時々々の需要に応じた柔軟な車両調達が容易である。反面、法令遵守に対する意識が低い貸切バス事業者への運行委託を確実に阻止する仕組みが整備されていないことから、安全性が懸念される。そこで、運行の安全を確保するための対策を講ずることを前提に、貸切バス事業者に対しても運行委託を行えるよう、また受託者が保有する車両を使用できるよう規制緩和すべきとされた。

最後に、この点は図から読み取ることにはできないが、供給量調整の柔軟性と並ぶ高速バスの弱点とされる運賃設定の柔軟性が高められていることである。既述の通り、運賃を変更するには、その30日前までに国土交通大臣に届け出なければならなかった⁽⁵⁾。これを、原則として7日前までに、臨時運行の場合や、利用者の利益に及ぼす影響が比較的小さいと国土交通大臣が認めた場合は、特に日数を定めず、あらかじめ届け出ればよいものとして規制緩和すべきとされた。

4.2 新高速バスへの一本化の必然性

確かに、高速バスと高速ツアーバスは実質的に同様のサービスを提供しているにも関わらず、法規制が異なり、結果として安全性も異なる可能性があることは好ましくない。したがって、規制の一本化、とりわけ高速ツアーバスを

高速バスと同様の規制の下に置くことについては議論の余地は少ないと考える。しかしながら、両者のビジネスモデルまで一本化することについては議論の余地があると考え。高速ツアーバスの安全を確保することとの関係では、貸切バス事業者が高速ツアーバスを運行する場合に限り、乗合バス事業者に対する規制と同様の規制を適用すれば足りるからである。

この点、高速ツアーバスの安全確保だけでなく、高速バスとのイコールフットイングを図る思惑があったものと考えられるが、そうであれば、高速ツアーバスに対する安全規制を高速バスに対する安全規制と同等の水準に強化する一方、高速バスの車両調達と運賃設定の柔軟性を高速ツアーバスのそれと同等の水準に高める規制緩和を行えば足りるはずである。すなわち、高速ツアーバス事業者に対しては、乗合バス事業者同様、道路運送法等に規定する安全運行に対する責任を負担させ、高速バス事業者に対しては、安全面の要件を満たした貸切バス事業者を含め、受託者が保有する車両を使用しての運行委託を認める旨の規制緩和を行えば足りるはずである。やはり、両者のビジネスモデルを一本化する必然性を見出すことは困難であるといわざるを得ない。

高速バスと高速ツアーバスを新高速バスとして一本化すべきであるというあり方検討会の報告と、その後の関越自動車道における事故を踏まえて、国土交通省は2012年7月に新高速バスのビジネスモデルを策定するとともに⁽⁶⁾、とりわけ高速ツアーバスの新高速バスへの早期移行を目指している。新高速バスへの一本化が、現状の高速ツアーバスの安全性やサービスの多様性にいかなる影響を与えるか注目される。

4.3 新高速バスへの一本化後の高速ツアーバスに対する規制のあり方

このように、早晚、高速ツアーバスは高速バスとともに新高速バスに一本化されることが予定されている。「高速ツアーバス事業者が旅行業部門と貸切バス部門を兼業している場合や、貸切バス部門を有するグループ企業が存在する場合は過半を占めて（いる）」（バス事業のあり方検討会（2011）p.8）こと、また「これら以外でも、取引先の貸切バス事業者がある程度固定している場合も多（い）」（同前）ことから、あり方検討会は、新高速バスへの一本化は比較的容易に実現するとみている。

しかし、これは裏を返せば、新高速バスへの一本化が進捗したとしても、一部の高速ツアーバスは新高速バスに一本化されないまま運行を継続する可能性があることを示唆している。こうした新高速バスへの一本化後の高速ツアーバスに対しては、いかなる規制を課すべきか。

この点、実質的に同様のサービスを提供する新高速バスと高速ツアーバスの安全性が相違することは好ましくない。ついては、高速ツアーバスに新高速バスと同等の安全性を具備せしめるため、高速ツアーバス事業者——発注者である旅行者を含む——に乗合バス事業者と同じ道路運送法等に定める安全運行に対する責任を負わせるべきである。その一方で、旅行者と貸切バス事業者との取引関係の公平性、ひいては貸切バス事業者にあって適正な運賃の収受を担保する制度設計を行うべきである。

5. おわりに

本稿で検討した新高速バスも、停留所の確保といった細部は今後の検討に委ねられている。最終的に、新高速バスがどのようなものとなり、高速バスや高速ツアーバスからの一本化がどのように進展し、安全性やサービスの多様性、また貸切バス事業者の経営環境などにどのような影響を与えるか注目される。

ところで、高速ツアーバスの安全の確保に向けて、規制の見直しとともに今一つ重要な課題があると考え。それは、利用者の意識変革である。関越自動車道での事故の翌晩も、事故を起こした高速ツアーバスと同じJR金沢駅発の夜行高速ツアーバスには行列ができていたというが（『読売新聞』2012年5月1日付夕刊）、本来、安全を軽視する高速ツアーバス事業者は淘汰されるべきである。しかしながら、「不安と言えば不安だが、安さは魅力」（同前）という利用者の声に象徴されているように、折からの厳しい経済情勢を背景に低価格志向が根強い。これに 대응して、高速ツアーバス事業者の間で安全を犠牲にすることもいとわない価格競争が繰り広げられているとすれば、規制の見直しも然ることながら、利用者にも「安全を買う」意識の醸成が求められているのである。

注

- (1) 関越自動車道での事故後、国土交通省に同名の検討会が設置されたが、このことではなく、後述する2010年の総務省勧告を受けて、かねて2010年に国土交通省に設置された検討会のことである。
- (2) ただし、国土交通省における監査要員の増員に伴って、監査を実施した事業者数が増加したことや、あずみ野観光バスの事故を受けて重点監査が行われたことによる影響もある。
- (3) ここにいう高速バス事業とは、高速乗合バスだけでなく、高速ツアーバスを含む広く高速道路を経由するバスの運行事業のことである。
- (4) 2012年7月の国土交通省自動車局長通達により、現在は貸切バス事業者への運行委託や、受託者が保有する車両の使用が認められている。
- (5) 2012年7月に道路運送法施行規則が改正され、現在は原則的に7日前までに、一部はあらかじめ届け出ればよいものとされている。
- (6) 国土交通省が策定した新高速バスのビジネスモデルは、先のあり方検討会の提案を踏襲したものであるため、ここでは国土交通省が策定した新高速バスのビジネスモデルについて特段触れないこととする。なお、国土交通省が策定した新高速バスのビジネスモデルについては、国土交通省自動車局（2012）を参照されたい。

参考文献

- 蛭谷憲治・山本雄吾（2006）「ツアーバスの現状と課題——都市間バス輸送における乗合バスと貸切バスの競争について——」『運輸と経済』第66巻第12号，pp. 50-59，運輸調査局。
- 加藤博和（2009）「日本における高速バスの現状と課題——ツアーバス台頭を踏まえて——」『運輸と経済』第69巻第3号，pp. 24-34，運輸調査局。
- 澤喜司郎（2010）「バス事業の規制緩和と構造的問題」香川正俊他編『都市・過疎地域の活性化と交通の再生』pp. 99-114，成山堂書店。
- 鈴木昭久（2012）「関越自動車道における高速ツアーバスの事故を踏まえたバスの安全対策について」『運輸政策研究』Vol. 15, No. 3, pp. 72-75，運輸政策研究機構。
- 寺田一薫（2002）『バス産業の規制緩和』日本評論社。
- 成定竜一（2009）「高速ツアーバス事業の現状と課題」『運輸と経済』第69巻第3号，pp. 61-69，運輸調査局。

資料

- 運輸政策審議会自動車交通部会（1998）『貸切バスの需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について～運輸政策審議会自動車交通部会答申～』（www.mlit.go.jp/singikai/nyusingikai/unseisin/unseisin161.html）
- 運輸政策審議会総合部会（1998）『～運輸政策審議会総合部会答申～需給調整規制廃止後の交通運輸政策の基本的な方向について』（www.mlit.go.jp/singikai/nyusingikai/unseisin/unseisin162.html）
- 厚生労働省労働基準局（2011）『バス運転者の労働時間等の改善基準のポイント』（www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/kantoku/dl/040330-11.pdf）
- 国土交通省（2012）『関越道における高速ツアーバス事故について』（www.mlit.go.jp/common/000210508.pdf）
- 国土交通省自動車局（2012）『「新高速乗合バス」について』（www.mlit.go.jp/common/000219455.pdf）
- 国土交通省自動車局安全政策課（2012a）『「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」における過労運転防止に係る緊急対策について』（www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000095.html）
- （2012b）『「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」の一部改正について（概要）』（www.mlit.go.jp/common/000218829.pdf）
- 国土交通省自動車局長（2012）『高速バスの管理の受委託について』（www.mlit.go.jp/common/000219957.pdf）
- 国土交通省自動車局旅客課（2012）『「バス事業のあり方検討会」最終報告について』（www.mlit.go.jp/common/000207284.pdf）
- 国土交通省自動車交通局（2007）『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～』（www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/09/091019_2/02.pdf）
- 国土交通省自動車交通局安全政策課長・同旅客課長（2008）『一般貸切旅客自動車運送事業に係る乗務距離による交替運転者の配置の指針について』（www.ttb.mlit.go.jp/hokushin/hrt54/carinfo/pdf/safety8.pdf）
- 国土交通省政策統括官（2010）『平成21年度 全国幹線旅客純流動調査 報告書』
- 総務省（2010）『貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視結果に基づく勧告』（www.soumu.go.jp/main_content/000080867.pdf）
- 日本バス協会編（2012）『2012年版 日本のバス事業51』（www.bus.or.jp/about/pdf/h24_busjigyo.pdf）
- バス事業のあり方検討会（2011）『「バス事業のあり方検討会」中間報告』（www.mlit.go.jp/common/000149165.pdf）及び『巻末資料』（www.mlit.go.jp/common/000149166.pdf）
- （2012）『「バス事業のあり方検討会」報告書～高速バスと貸切バスの健全な発展に向けて～』（www.mlit.go.jp/common/000211900.pdf）

※ ウェブ上の資料及びウェブサイトへの最終アクセス年月日は2012年12月14日である。