

高速バスと事故¹

～規制強化の動きに対して規制緩和の影響を見直す～

明治学院大学 斉藤ゼミ 都市・交通分科会

井上大輔 井元尚幸

田邊真優 宮下詩織

2013年11月

¹ 本稿は、2013年11月30日、12月1日に開催される、ISFJ日本政策学生会議「政策フォーラム2013」のために作成したものである。本稿の作成にあたっては、斉藤都美教授（明治学院大学）をはじめ、多くの方々から有益且つ熱心なコメントを頂戴した。ここに記して感謝の意を表したい。しかしながら、本稿にあり得る誤り、主張の一切の責任はいうまでもなく筆者たち個人に帰するものである。

高速バスと事故

～規制強化の動きに対し規制緩和の影響を見直す～

2013年11月

要約

本稿は、2000年と2002年に実施された規制緩和と高速バスの事故件数の関係、また規制緩和が消費者にもたらした影響を検証している。事故の原因は本当に規制緩和だったのか、また、今後貸切ツアーバスの規制を強化することが本当に事故を減らすための有効な政策であるのかを考察し、より安全で便利な高速バス業界の発展のための政策提言を行うことを本稿の目的とする。

現在、貸切ツアーバスは、規制緩和により新規参入事業者は増加したものの、高速バス市場の縮小などの理由で輸送人員はそれに比べてあまり増加は見られない。競争が激化する中で、無理な労働を強いられたり、安全面への配慮がおろそかになっていることが問題視されている。関越自動車道高速ツアーバス事故での事故を経て、高速乗合バスと貸切ツアーバスの一本化が進められている。これは現在進行中なので、一本化をした結果による影響はまだ出ていないが、本稿では比較的厳しい一本化の政策ではなく、より消費者と事業者の両者にとってメリットを高められる政策提言を行っていく。

第1章では、高速バス事業の現状と規制緩和の影響を述べる。道路運送法の改正に基づいた規制緩和の概要とその影響を述べ、また比較的過酷とされる自動車運転労働者の基本的な労働環境についても述べる。

第2章では、現在進行形で進められている規制強化実施の概要を述べ、それによって予想される消費者への影響を論じる。また問題意識を取り上げ、その後の分析にて問題を結論付ける。

第3章では、先行研究の紹介と本稿の位置づけを述べる。規制緩和と事故件数の増減についての研究はまだ行われていない。そのため今回論文を執筆するにあたって、高速乗合バスと貸切ツアーバスの安全性を謳っている文献として一般社団法人交通科学研究会発刊の「交通科学第42巻」に掲載された文献「高速バスとツアーバスの安全性と利用者の選択～ネガティブ情報及びアンケート調査による検討～」を一つめの先行研究として紹介し、規制緩和における労働環境の変化を論じた文献として労働法律旬報 No1777 10月上旬号(2012年10月10日発行)「シンポジウム 高速バス事故はなぜ?原因と対策を考える」に掲載されている川村雅則準教授(北海学園大学)と谷川仁彦氏(国土交通省)の論文を二つめの先行研究として紹介する。

規制緩和と事故件数の増減の関係の研究は行われていないので、それが本稿の独自性につながる。そのオリジナリティについて本稿の位置づけで述べる。

第4章では、差の差の分析を使って規制緩和前後での事故件数の変化を検証していく。この分析を用いることで、より正確な事故件数の増減を把握し、規制緩和によって事故件数は増加したのかを検証することができる。次いで労働時間と労働日数の統計をとり規制緩和前後でどのような変化があったか明記し、また地域旅客流動調査を用いて規制緩和前後の旅客人数の増減を運賃価格の変化との需要曲線のグラフにまとめ、規制緩和が消費者にとってどれだけのメリットを生み出したのかを金銭的に求める。

第5章では、前章までの現状や分析結果をもとに、より良いバス事業の在り方について政策提言を行う。事故の原因は規制緩和だったのか、規制強化をすることは本当に必要かを考察し、一本化や規制強化以外で安全面・利便性が両立できるような政策を述べる。

目次

要約	3
はじめに	5
第1章 高速バス業界の現状と規制緩和の影響	6
第1節 高速バス業界の現状	6
第2節 規制緩和の影響	7
第3節 乗合バス・貸切バス運転手の労働条件	9
第1項 自動車運転労働者	9
第2項 自動車運転労働者の健康状況	9
第2章 規制強化の概要と問題意識	11
第1節 規制強化実施の経緯	11
第2節 規制強化における消費者への影響	13
第3節 問題意識	13
第3章 先行研究および論文の貢献	15
第1節 先行研究	15
第2節 本稿の位置づけ	17
第4章 分析	18
第1節 「差の差による分析	18
第2節 分析データの説明	20
第3節 貸切ツアーバスと高速乗合バスの比較	20
第4節 貸切ツアーバスとトラックの比較	22
第5節 労働環境の変化	24
第6節 規制緩和がもたらした消費者余剰	25
第5章 政策提言	29
参考文献・データ出典	31

はじめに

現在、日本の移動手段はますますの発展をみせ、鉄道・バス・航空機、更には2027年にはリニアモーターカーの開業も予定されている。こうした発展を遂げる日本の交通産業の中で高速バスの労働環境ならびに安全確保の面が近年問題視されている。

こうした問題が浮き彫りになった経緯は2012年に起きた関越自動車道ツアーバス事故により、ずさんな安全管理体制がメディアを通じて一斉に報道されたことにある。その中で数々の専門家たちは口をそろえて、2000年～2002年に施行された規制緩和による労働環境の悪化や過当競争で安全対策がなおざりにされているとした理由で、起こるべくして起きた事故だと報じた。事故の後行政は、再発防止案として貸切ツアーバスの廃止、運転手の過労運転防止策、国による監査体制の見直しなどをまとめた規制強化に取り組む。これは行き過ぎた規制緩和を巻き戻して安全チェック体制を立て直すものだと言われている。

我々はこうした規制緩和によるデメリットを取り上げ、さも規制緩和が事故の原因だという風潮に対して、本当に規制緩和によって事故件数は増加したのか、具体的にどんな労働条件が悪化したのかを検証し、また規制緩和によって我々消費者が享受してきたメリットも検証し、規制緩和が事故の直接の原因でないことを証明した上で、規制強化である新乗合高速バス的一本化に対して新たな政策を提案する。

第1章 高速バス業界の現状と規制緩和の影響

第1節 高速バス業界の現状

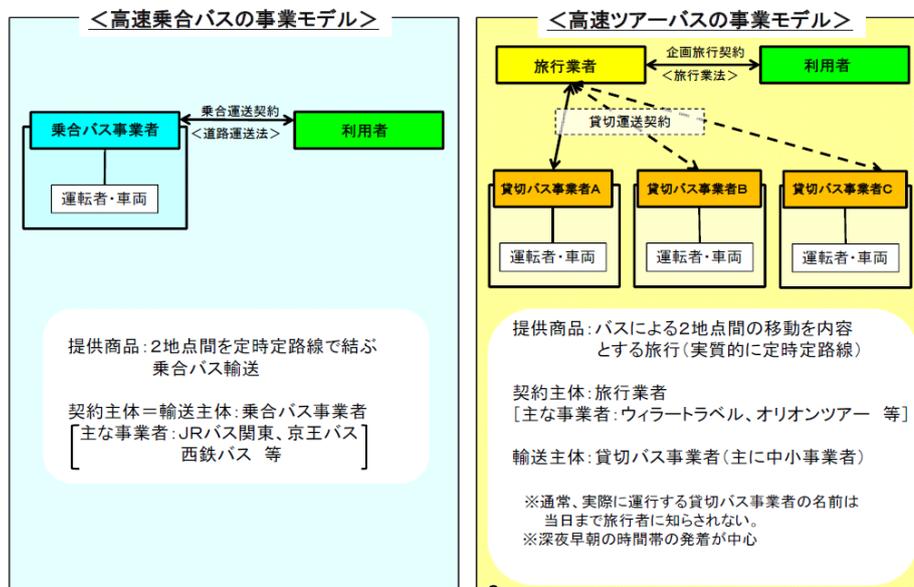
高速バスとは主に高速道路を走る長距離路線バスのことを指し、同じ区間での移動手段の鉄道や航空機よりも料金が安く移動することができる。その背景として本来は、道路運送法で乗合バスとして許可をうけた路線バスのことをいうが、最近ではツアー旅行の一種として貸切バスを区間と時間を決めて運行することで格安に利用することができるため、貸切バス事業の参入が急激に増加していた。貸切バス事業の急激な参入の背景として、2000年から実施された自動車運送業の規制緩和が挙げられる。

高速バスには高速乗合バス事業と高速貸切バス事業（高速ツアーバス事業）とがあり、その違いは土台となる契約主体から異なる。高速乗合バス事業は契約主体と運送主体ともに乗合バス事業者が行うが、高速貸切バス事業の場合、契約主体は旅行業者に運送主体は貸切バス事業者が行う。このことによって旅行業者は利用者に対して運送事業者としての安全確保の責任を負っていない問題が生じる。

図 1

出典：国土交通省

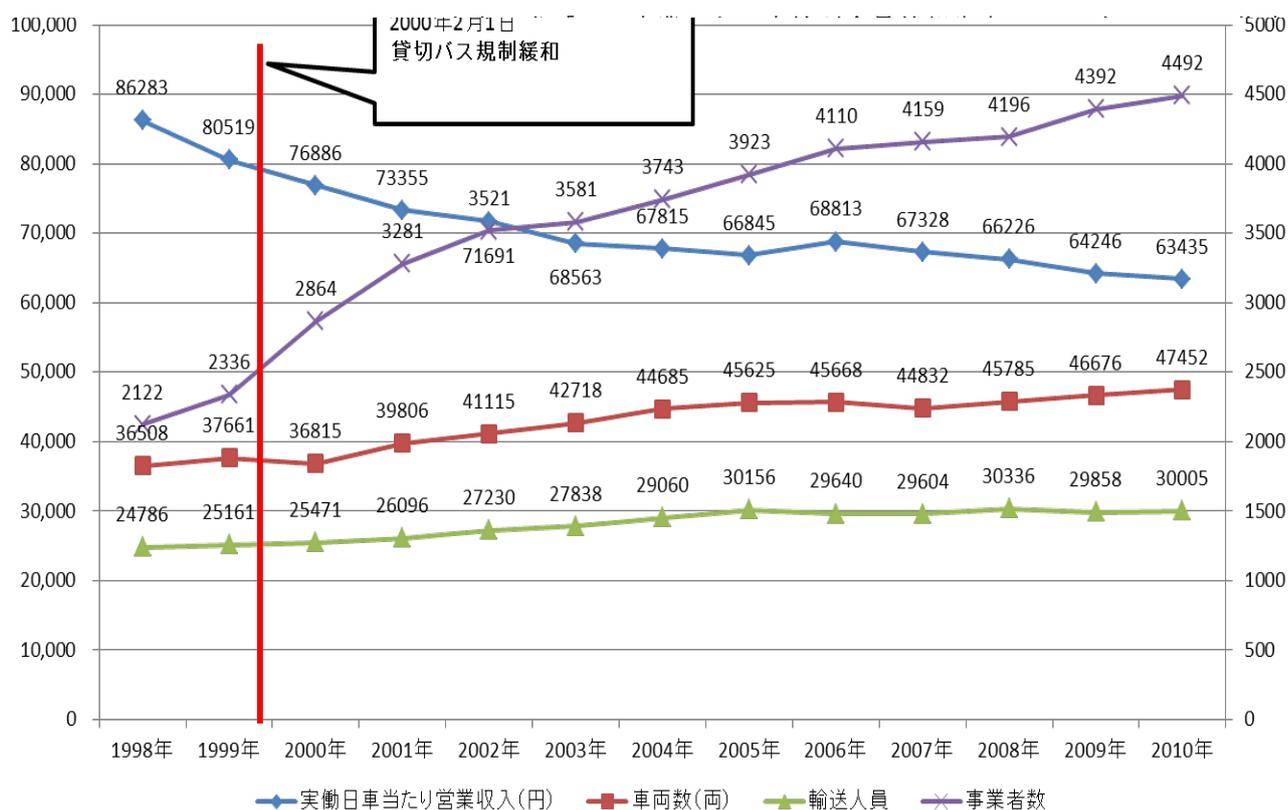
高速乗合バスと高速ツアーバス



第2節 規制緩和の影響

貸切バスの規制緩和は乗合バス事業に先行して行われた 1999 年の道路運送法の改正を指す。翌年 2 月に規制緩和が実施され、以下の点が変更された。第一にそれまで貸切バス事業を含めた運輸事業全般に係わる事業参入については、運輸事業の公共性、地域独占が起りやすいという特殊性、輸送における安全性の重要性等の観点から需要調整規制²を前提とした免許制から、輸送の安全、事業の適切性等を確保する観点から定められた一定の基準に適合していれば事業への参加を認める許可制に移行した。第二に増車規制の緩和も許可制から届出制へと移行した。第三に、運賃制度についても認可制から届出制へ改められる事によって価格規制の緩和が行われた。この道路運送規制法の改正法によって貸切バスのより一層な自由化が図られるようになった。規制緩和以降変化が著しいのは事業者数の急増である。図 2 の赤線が示す規制緩和が施行された時点での値から、翌年以降急増し、2010 年の時点での値と比較し約 1.8 倍にも増加した。車両数及び輸送人員は約 1.2 倍の増加となっている。

図 2 貸切バスの車両数、輸送人員、事業者数実働日車当たり営業収入の推移



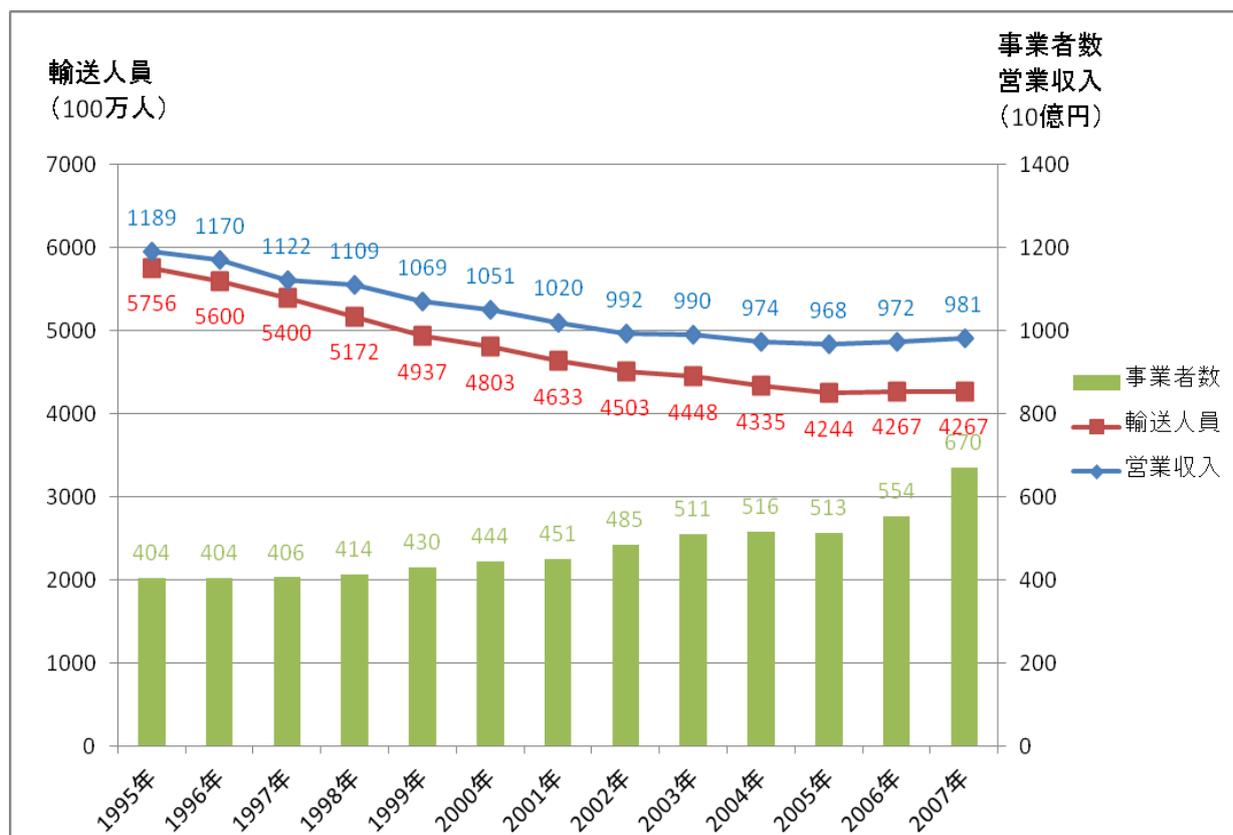
このように事業参入・車両数の増車の著しい貸切バス業界だが利益そのものは増えていない。実働日車当たり営業収入は 0.8 倍と減少している。これは限られた（しかも減少し

² 事業区域ごとに需要と供給のバランスを判断し、当該事業の開始によって事業区域に係わる、供給輸送力が輸送需要量に対し不均衡をとらない場合、免許を与える制度をいう。

ている) パイを奪い合う事態が発生しているからと考えられる。結果パイが減って事業者が増えているということになると、価格の引き下げによる競争が生まれ、労働者へのしわよせとなっていると考えられている。

次いで 2002 年 2 月に乗合バスの規制緩和は実施された。路線ごとの免許制から事業ごとの許可制へと移行され、運賃・料金は、認可制から上限認可制の下での事前届け出制へと移行されたが、乗合バスは貸切バスとの競争が激しい大都市圏間の長距離夜間便等で成長が鈍化ないし低迷することとなる。

図 3 乗合バス事業の事業者数、輸送人員、営業収入の推移



出典：国土交通省「自動車交通局の主な政策課題について」より作成³

³ 営業収入及び輸送人員は、各年度の全事業者による数値。ただし、2006 年以降においては 2006 年 10 月に施行された改正道路運送法に伴い、乗合バス事業者とみなされたものを除く。

第3節 乗合バス・貸切バス運転手の労働条件

規制緩和以降の労働環境の悪化が問題視されているが、もともとの自動車運転労働者の労働環境は問題がなかったのだろうか、この第3節で述べていく。

第1項 自動車運転労働者

自動車運転労働は、運転作業にともなう高い精神的な負担がある仕事内容であり、長時間・不規則な・信也労働という特徴をもつ勤務時間制の労働形態である。主に、視覚を通じて外界の状況を判断し、その情報に従って連続的にハンドルやペダルの操作を行いながら車両の操縦を行っている。また、道路上にはそれぞれの意思で動いているほかの車両も存在することから、精神的負担は常にあり、ほかの職種と比べると安全のための状況判断や遂行を業務中は絶えず行っている。そのため、安全衛生上の課題が多く、労務形態の改善の必要性が早くから指摘されていた。

1974年に日本産業衛生学会が発表した「運転労働における労働衛生施策に関する意見書」において、職業運転手の労働安全基準を示している。その中に、運転労働負担の5つの特徴が示されている。

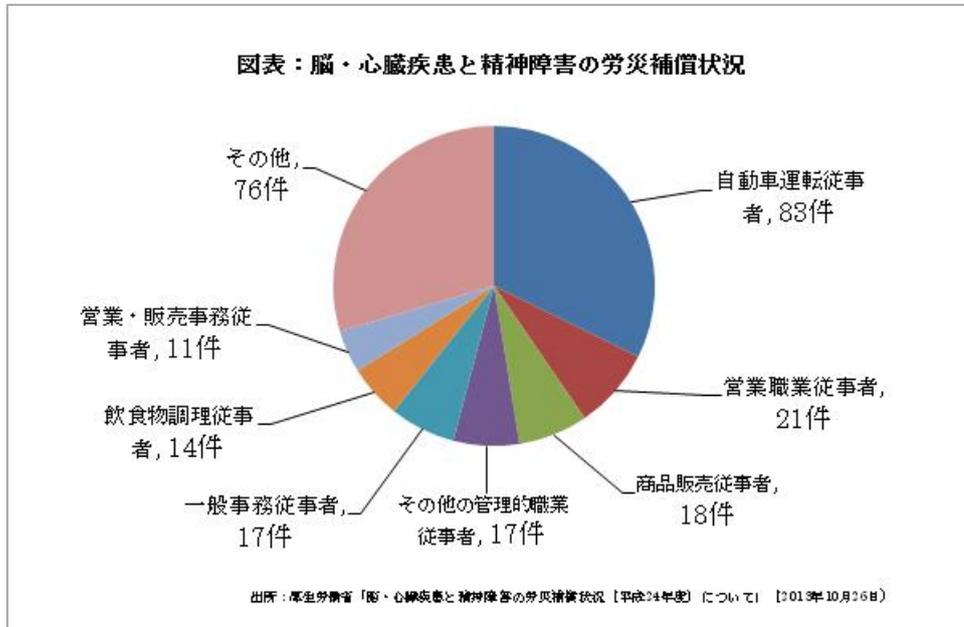
- ① 運転労働は本質的に連続的作業であり、スピードと大きなエネルギーを有する車両の相乗状況が刻々と著しく変化していくため不測の事態に対する緊急操作の準備が常に必要とされる。
- ② 運転乗務中は運転席空間に強く拘束されており、常に固定した姿勢が保持され、操縦パターンも同種の繰り返しの要素が強い。そのため局所に負担が偏る半面、心理的にも飽和感、単調現象が起きやすい。
- ③ 狭い運転室内にあり、前方注視をするため、車両の走行に伴う環境要因の変化に直接さらされる。とりわけ、日照および日照条件の変化、車両の振動、騒音、暑熱および寒冷の影響を強く受ける。
- ④ 車両走行は、不測の事故発生の可能性を内包しており非常に危険であって、たえず事故の不安に脅かされ、その責任も重く、精神的圧迫感が大きい。
- ⑤ 乗務が輸送需要やダイヤに従うため、一般に不規則常務の形態をとることが多く、乗務日によって勤務時刻が異なり、休養生活も変則的となる、また、交通状況による遅延・渋滞や天候などにより本来の勤務時刻自体が影響を受けやすい。

このように、職業運転手の労働負担は近年浮き彫りになっているわけではなく、早くから問題視されてきたものである。

第2項 自動車運転労働者の健康状況

職業運転手の労働負担がどれだけ人体に影響しているのか、政府統計による資料をもとに検証したい。まず、厚生労働省の発表資料「脳・心臓疾患と精神障害の労災補償状況（平成24年度）」によると、職業運転手の過労死認定件数が最も多い職種である。「過労死」という言葉に象徴される通り、日本の労働者の働き方は、総じて厳しい。過労死とは、過重な労働負担が誘因となり睡眠不足や食事の乱れなど不健康な生活習慣が形成され、高血圧や動脈硬化などの基礎疾患が悪化し、脳・心臓血管疾患の急激な悪化により死に至ることである。職業運転手はこの過労死事例がとて多い職種のひとつである。

図 4



第2章 規制強化の概要と問題意識

第1節 規制強化実施の経緯

国土交通省は、事故が起きる前の平成 24 年 4 月 2 日に高速乗合バスの一本化を進める方針を決定していた。しかしその後、同年 4 月 29 日に関越自動車道で貸切バスの事故が発生したため、安全確保措置等の見直しを改めて行うこととなった。そこで 7 月 31 日に制定されたのが、新高速乗合バス制度である。これを基に、一年以内を目標に高速ツアーバスを新高速乗合バスに移行することとした。

ここであげられた高速ツアーバスの問題点とは、以下に述べる四点である。1、旅行業者は利用者に対して安全確保の責任を負っていないこと。（契約形態の問題）2、乗合バスの規制が適用されず、安全性の確保や消費者保護の面が甘い。また、高速バスを運行する貸切バス事業者は法令遵守の意識が低いものが多い。（安全性の確保や利便性の問題）3、停留所が設置されていないため、乗降場所が大都市のターミナル駅に集中してしまう。それにより駅周辺の環境が悪化する。（乗降場所の問題）4、高速乗合バスに課される様々な義務を高速ツアーバスは負わないため、競争条件が公平でない。（競争条件の問題）

これまでの乗合バスは、安全性・利便性を確保する仕組みが整えられているが、供給量の柔軟な調整が困難であった。一方、貸切ツアーバスは、供給量や価格の柔軟な変更が可能であるが、先ほど述べたような問題がいくつかあった。この二つの長所を合わせたものが、新高速乗合バスである。

「新高速乗合バスへの移行・一本化」として実施する措置は、1、大都市圏のターミナル駅周辺におけるバス停留所の確保や、道路交通運送法の手続き通じて平成 25 年 7 月までに新高速乗合バスに移行する。2、貸切バス事業者への管理の委託を行う際、委託者・受託者が一体となった安全マネジメントの実施が義務となる。3、業界団体を中心として適正化事業（営業所の巡回指導等）を導入、推進する。4、長距離運行の際の運転者の過労運転を防止するため、上限距離を定める。以上の4点である。次に「安全性向上」として実施する措置は1、役員への法令試験を厳格化する。これは、新規許可時に実施する法令試験の受験対象者を、代表権を有する常務役員に限定するほか、試験方法を厳格化すると言ったことである。2、運行管理者・運転者の雇用契約の見なおしとして、新規許可時に運行管理者・運転者の雇用契約書などを提出させる。3、運輸開始届出の時に、営業所や車庫など施設の状況について現地調査を実施する。4、重要な法令違反の疑いがある貸切バス事業者に対して、集中的な監査を実施することができる。また、違反が確認された場合は事業停止とするなど処分を厳格化する。5、参入時に必要となる資金確保の基準を引き上げるとともに、事業者が加入すべき損害賠償責任保険の対人賠償限度額を、1人当たり 8,000 万円から無制限に引き上げる。以上の5点である。次に「全ての事業者での安全優先経営の徹底」についての措置は、1、全ての貸切バス事業者に安全管理規程の作成・届出、安全統括管理者の選任・届出を義務付ける。2、運行管理体制の強化として、

乗務員の体調変化等による運行中止等の判断・指示を運行管理者が適切に実施するための体制整備を義務付ける。3、デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーによる運行管理体制を構築する。これは交替運転手がない状況で長距離・長時間の運行を行う場合は、デジタル式運行記録計による運行管理を行わなければならない。また、ドライブレコーダーと合わせて、導入時における支援拡充や運転者教育への活用により、一層の普及を促進するということである。最後に、「ビジネス環境の適正化・改善」として実施する措置については1、運賃・料金が反映される新たな制度に移行するとともに、時間・キロ併用制運賃への移行を実施し、運賃・料金制度を改革する。2、運賃・料金の詳細が記載された運送引き受け書の発行・交付・保存を徹底し、それらを監査における重点的チェック対象とする。旅行業者の関与が疑われる場合は監査や処分について、観光庁と連帯して対応する。等があげられている。

次に強化された規制を具体的に述べる。貸切バス事業者への管理の受委託制度が整備された。「管理の受委託制度（高速乗合バス事業者が国土交通大臣の許可を受けて事業を他者に委託できる制度）」に一定の安全確保措置を講じた上で、貸切バス事業者に対して委託できる類型を追加する。と国土交通省は発表しており、詳しい内容は以下の通りである。

まず始めに、新高速乗合バスにおいての委託者は乗合バス事業者である。管理の受委託に関わる運送の安全確保責任は委託者が負う。これは旅客に対し、運送事業者として安全確保責任を負うということである。委託に関わる運行で交通事故を発生させた場合、被害者に対する対応は委託者が実施することとなる。

次に受託者であるが、これは乗合バス事業者か貸切バス事業者のいずれかである。貸切バス事業者が受託者となる場合、1、運輸開始から三年以上が経過している。2、過去一年間に重大・悪質な法令違反をしていない。3、過去の行政処分歴が一定以内。4、保有車両数が大型五両以上であること。等の法令遵守状況に関する要件を加重するとされている。

次に、内部統制についてであるが、法令遵守のチェック体制を整備するために義務付けられていることがある。1、委託者の運行管理者・整備管理者による指導・助言。2、委託者による受託者の営業所の訪問調査。（年一回以上）以上の二点である。更に委託者は受託者に違法行為の是正を要求でき、是正しない場合は契約を解除出来る。また、安全確保措置として貸切バス事業者に委託する場合は1、運行管理者について、代表者及び運転者の兼務を制限。2、安全管理規程に基づく委託者・受託者一体となった安全管理体制の構築。（運輸安全マネジメントの実施等）3、関係する全ての事業者による安全意識の共有体制の構築。などと言った、通常求めている水準以上の安全確保措置を講じることを要求している。

委託事業に関わる安全確保措置は特に詳しく決められていて、

- 1、委託に関わる運行は乗合バスの規制に適合したものであること。
- 2、高速ツアーバスの夜間運行に関わる交代運転者に配置基準を準用。（実車キロ 400kmを超える場合は原則二名以上乗務。）
- 3、安全管理規程に基づく委託者・受託者一体となった安全管理体制の構築
- 4、関係する全ての事業者による安全意識共有体制の構築
- 5、委託者及び受託者は、代表者及び運転者と兼務しない運行管理者を一名以上、管理の受委託に関わる営業所に配置。
- 6 深夜早朝を含め、委託便の運行中は委託者・受託者の間ですぐに連絡が取れる態勢を確保。
- 7 委託者・受託者双方の労使間の合意。

等があげられる。

次に、委託に関する制限は

- 1、委託車両による実働車両数が、直営による実働車両数に対し、
 - (ア) 一年あたり：直営車両数の一倍以内
 - (イ) 一日あたり：直営車両数の二倍以内であること。

2、受託者から第三者への委託禁止。

と明確な基準が定められた。

最後に、需要動向に応じた運行計画・運賃設定についてである。運行計画書と運賃・料金の事前届出期間は以前は実施の30日以内であったものが7日前に短縮された。また、幅運賃の設定については、高速乗合バスの割引運賃について、運賃タイプごとに上限額と下限額（上限額の80%以上）の幅による届出が可能になった。旅客には確定額を事前に提示し、その上で予約・決済してもらうこととなる。

第2節 規制強化における消費者への影響

安全管理規制が強化され、事故等が発生した場合の責任がすべて乗合バス事業になるため、安全性が高まることが期待される。また、新制度では乗降場所がしっかりと指定されている為、今までのツアーバスでは旅行会社とあらかじめ契約し、事前に代金を支払う必要があったが、新制度では従来の高速路線バスと同様に、予約制だけでなく当日空席があれば直接バス会社に運賃を払い乗車する飛び込み乗車が可能になる。また、新制度には移行せず高速ツアーバス事業から撤退する事業者もあるため、バス全体の便数、路線数が減ることが確実である。これは、新制度に移行した事業者でもバス停の確保などの問題から便数や路線数を減らさざるを得ないケースがある。さらに、乗合バスは路線バスとなるため、以前のツアーバスのような柔軟な運行時刻にはならない。遅刻した予約者を待つこともできない。出発時刻になったら、次のバスのためにバス停を開けなければならないからである。

ツアーバスから移行した事業者は、バス停の配置、運転手の労働時間や人数を見直さなくてはならないため大幅なコスト増となる。また運賃適正化の規制がかかるため、従来のような激安な運賃で運行することが出来なくなる。一方、従来乗合バスとして運行していた事業者は、需給動向に応じた曜日単位、便単位などの細かい運賃設定が可能となる。

第3節 問題意識

上述した規制緩和により、高速バス業界の貸切ツアーバス事業の参入が急激に増加し、貸切ツアーバス事業は価格競争による労働条件の悪化、それによって安全確保の不十分な環境であると考えられる。高速乗合バスは貸切ツアーバスでは可能な「柔軟な配給量調整」や「柔軟な価格設定」等の実現が困難であり、貸切ツアーバス事業者が高速乗合バス事業者との競争上の弱みともなっている。

今回問題意識として取り上げたいことは、3点である。

まず、規制緩和前後で本当に事故率が増えたのかということである。規制緩和前後で貸切ツアーバスの事故件数が高速乗合バス事故件数と比較した時、事故件数が増減しているか相関関係を求め、新たに施行されようとしている高速貸切バス事業を廃止し、新たな高速乗合バス規制施行は改革として適切であるか示唆する。さらに、他車種との比較をする

ため、トラックと貸切バス事故率を比較した分析も行う。また今回の事故件数のデータは、公正なデータを取るために走行キロ当たりの事故件数の推移を求めるものとする。

(事故件数/走行距離)

次に、規制緩和によって事故が増えた原因として、労働条件の悪化も挙げられている。次章の先行研究の紹介でも述べているが、バス業界に携わっている専門家の多数が悪質な労働環境を指摘している。しかし、今現在問題になっている悪質な労働条件は規制緩和によるものなのかということを検証していく。規制緩和前後での労働時間の推移を調べ、運転手が無理なく働くことのできる労働条件を検討する。

私たち消費者は、規制緩和によってさまざまなメリットも受けている。競争が激しくなったことにより、価格が安くなったり、豊富なアメニティや個室の座席など、各バス会社が工夫し、より質の高いサービスを受けることができるようになった。他の交通機関よりも乗車時間が長い分、それをカバーできるようなサービスを提供している。そこで、消費者が受ける規制緩和によるメリットがどのくらいあったのかということをも3点目の問題意識とする。これは規制緩和前後の東京―大阪間の旅客人数とオリオントラベルへのヒアリング調査に基づいたバスの価格を使って、需要曲線を用いて数値に表わし、消費者余剰を求めて、規制緩和は消費者に対してどのくらいのメリットがあるのかを分析する。規制緩和の問題点ばかりが指摘されていて、メリットがあまり挙げられていないため、消費者から見たメリットについて論ずる。

以上3点を問題意識として分析を行い、政策提言へとつなげる。

第3章 先行研究および論文の貢献

第1節 先行研究

欧米では 1970 年代中頃から 1980 年代前半にかけて航空やトラック分野での規制緩和が推進され、それに伴い規制緩和が安全性に与える影響についての論文が多く提示された。個々の分析結果はさまざまであるが、総じていずれの交通分野についても規制緩和が安全性を低下させたという結論は得られていない。たとえば Viscusi et al. (2005) では旅客航空分野で安全性が阻害されたという証拠はないと結論付けられているし⁴、Elvik (2006) は交通分野における規制緩和と安全性の関係についてメタ分析を行い、欧米諸国の研究結果からは、総じて規制緩和が安全性を低下させたとは言えないと結論付けている。

だが日本国内では、規制緩和と規制緩和後の事故件数の関係についての先行研究は、我々が調べた限りではまだ存在しない。そのため本稿を執筆するにあたり、高速乗合バスと貸切ツアーバスの安全性の面から先行研究をひとつ、また規制緩和における労働環境の面で先行研究をひとつ紹介したい。まずは国土交通省の行政処分情報を用いて、全国の乗り合いバスと貸し切りバスに対する行政処分の実態を比較し、長距離バス市場の競争や安全の実態を確認、アンケート調査による消費者の認識を明らかにした、一般社団法人交通科学研究会発刊の「交通科学第 42 巻」に掲載された文献「高速バスとツアーバスの安全性と利用者の選択～ネガティブ情報及びアンケート調査による検討～」を先行研究として紹介する。この文献は、兵庫県立大学経済学部准教授である兒山真也、シャープ株式会社の藤永勇樹による調査・見解である。

まず、長距離バス市場の競争については、貸切ツアーバスの参入は高速乗合バスから顧客を奪うという一面があるという見解が示されている。参入における問題は、高速乗合バスと貸切ツアーバスの競争条件が不均等であるという点や、自己の増加を招くなど社会的に不適正であるという可能性を含んでいるということだ。競争条件の不均等について、運輸と経済に掲載された高速バス関連の記事、加藤 (2009)、成定 (2009)、蛭谷・山本 (2009) をもとに主要な点をまとめると、レベニューマネジメントによる収益率向上も可能である。利用者がキャンセルした場合にはキャンセル料の徴収や最少催行人数の設定が可能である。路線の新設改廃は届け出の必要もなく自由にできる。特定日に限って運行してもよい。停留所を設置する必要もなく、利用者は集合場所から駐車場などに停められたバスまで誘導される。路上で乗降する場合も多く、安全性や周辺道路の混雑、歩道の占有などの問題が指摘されることもある。運航基準図の作成やそれを用いた運転者への指導が不要である。以上の点で貸切ツアーバスは高速乗合バスと比較して緩やかな規制のもとでの運行が可能である。逆に貸切ツアーバスは社内での料金収受ができず、予約客のみに対するサービスとなるといった面もあるものの、競争条件の不均等は存在するといえる。しかし、高速バス事業者が貸切ツアーバスに参入するのは自由である。

⁴ “As perceived by insurance specialists, deregulation has not compromised airline safety.” (p.624)

そして、「国土交通省ネガティブ情報等検索サイト」の情報をを用いた、高速乗合バスと貸切ツアーバスの安全性を比較する研究も行なわれている。ネガティブ情報とは、過去の処分歴など事業者にとって有利に働かない情報であり、国が公開対象とするネガティブ情報は、行政として責任を持つべき正確な情報でなければならないという考えのもと、バス事業については以下の行政処分情報が過去3年分にわたり公表されている。

- ① 輸送の安全確保命令
- ② 事業改善命令
- ③ 自動車その他の輸送施設の使用停止処分
- ④ 事業停止処分
- ⑤ 許可の取り消し処分
- ⑥ 文書警告（乗り合いバス事業のみ）

これらの行政処分は、国土交通省が運輸事業者に対する監査を実施し、法令違反が判明した場合に行うものである。この情報をもとに、高速乗合バスと貸切ツアーバスの比較を行っている。

この比較の結果、貸切ツアーバスが一概に安全性が低いわけではなく、とくに事業者一体型ツアーバスの安全性は比較的高い。外部委託型ツアーバスや一部の高速乗合バスはやや安全性が低く、外部委託型ツアーバスについてはそれはグループ全体の傾向ではあるが、高速乗合バスについては個別事業者間のばらつきがかなり大きいため、消費者による適切な選択のためには、高速乗合バスか貸切ツアーバスかといった区別をよく理解できるようにするだけでなく、個別の運送・旅行契約の安全性が分かるよう、具体的なバス事業者名や安全レベルを明示する必要がある、と述べられている。

調査・研究の結果、全国の事業者でみると行政処分を受けていない事業者が大半であるが、一部に行政処分件数が多い事業者や、違反点数が高い事業者がみられ、事業者によるばらつきが大きく、安全性の高い事業者がそのことをアピールポイントとできるよう、消費者が選択する際に十分な情報を得られるようにすることが重要であるという結論になっている。

次に労働法律旬報 No1777 10月上旬号(201210月10日発行)「シンポジウム 高速バス事故はなぜ？原因と対策を考える」の記事を先行論文として紹介する。

川村雅則准教授(北海学園大学)の論文では、高速バスツアー事故の原因は規制緩和による労働規制の脆弱さであると述べている。バス、トラック、タクシーなどの職業運転者の労働問題に焦点を当てた記事になっている。職業運転者の労働環境は改善が必要であると何十年も前から言われていた。しかし、その状況は改善されておらず、むしろ規制緩和の導入によって悪化し、現在に至っている。規制緩和によって新規の事業参入が容易になったため、事業者数は増加しているが、営業収入は減少している。労働環境が十分でない事業者は規制緩和後の新規参入の事業者に多くみられる傾向にある。これは、問題のある状況にも関わらず、新規参入ができてしまっている行政体制の不備も意味していると主張している。

規制緩和推進派の意見もこの論文に掲載されている。その主張は、需給調整規制や価格規制などの経済的な規制と、安全規制やドライバーの労働条件規制などの社会的規制は分けて考えることができる、ということだ。これに対して、日本の労働規制の水準はそれほど高かったのかという批判が挙げられている。ここではタクシーを例に出しているが、タクシーの最低賃金の違反率は10%である。このことから、経済的規制を緩和しても社会的規制で対応可能ということが非現実的であるというのが川村准教授の主張だ。バス事業では、1日の拘束時間は、原則13時間まで、最大で16時間までの延長が許されている。休憩時間は8時間以上であればよいとされている。このようなトラックやバスの運転手の低い労働規制の水準は法的に認められている。さらに、国土交通省や総務省が監査に入ると、その低い労働水準をも違反しているという実態が問題である。

このような労働水準や賃金の問題を解決するには、労働規制を強化するだけでなく、規制緩和自体の見直しが必要である。ということがこの論文の主張である。

同誌に掲載されている谷川仁彦氏(国土交通省)の記事では、高速バスツアー事故後の国土交通省の対応について述べられている。川村准教授の論文でも述べられていたように労働状況の監査を行ったり、労働時間の見直しを医学的な専門家やバスの運転経験のある人の意見を取り入れて改善策を提案したりしている。そのほかにも、貸切ツアーバス事業者と旅行業者間の書面取引の義務化を考えている。守るべき法令に違反するような内容で運行依頼を申し込んでいないか、またそれを受託していないかといことを明らかにするためである。この雑誌が発行された時点では、緊急対策として、安全対策の強化を図るとともに、新規参入や自己チェックについての見直しを行うという結論になっている。

第2節 本稿の位置づけ

先ほど挙げた先行論文は、現在行われている貸切ツアーバスと高速乗合バスの一本化による新たな高速乗合バス事業の政策が決定する以前のものである。この一本化の政策を踏まえたうえで、新しい政策を考案する。

分析は、規制緩和前後で高速乗合バスと貸切ツアーバスの事故件数の増減の関係を差の分析を用いる。また、規制緩和の影響をより多く受けている貸切ツアーバスと他車種との比較を同じように差の分析を用いて明確にする。併せて、規制緩和前後での貸切ツアーバス業界の動向も分析する。ここでは、特に問題視されている労働環境に焦点を当てて規制緩和による労働環境の悪化が騒がれている中、どのような変化があったのか統計により明らかにする。

また規制緩和後、我々消費者が受けた恩恵を、顧客流動調査と価格のグラフで考察する。

関越自動車道の高速ツアーバスの事故は、規制緩和が原因であるとマスコミを中心に騒がれている。しかし、本当に規制緩和が原因で、規制強化を進める必要があるのかをこれらの分析結果を踏まえて、バス事業の活性化と安全の確保ができる政策提言を行うことを本稿の目的とする。

規制緩和と事故件数の増減の関係についての論文は本稿が初めてである。

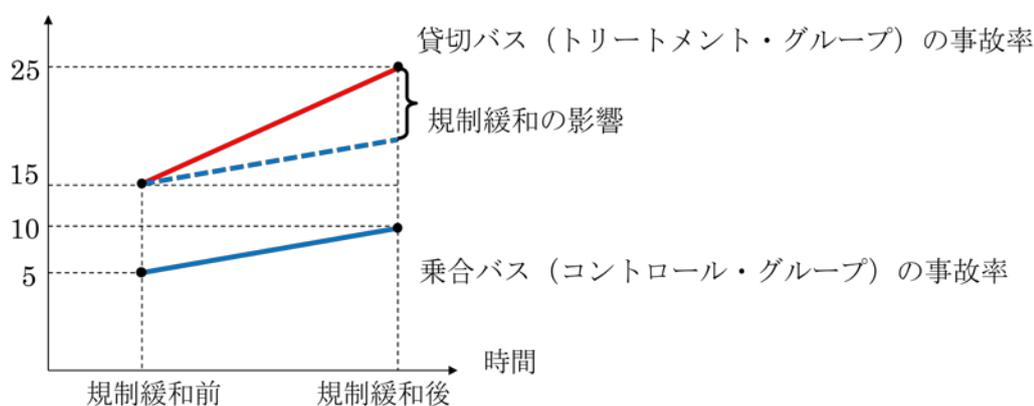
第4章 分析

本章では、「差の差」と呼ばれる手法を用いて規制緩和前後の事故率の変化を分析する。第1節で手法を説明したのち、第2節でデータを解説する。その上で第3節と第4節で分析結果を提示する。第5節では高速バス運転手の具体的な労働環境の変化を年間実労働時間と実労働日数のグラフにより提示する。第6章では規制緩和によるメリットを消費者余剰で表し、その数値を算出する。

第1節 「差の差」による分析

本節では「差の差」の分析のアイデアを説明する。図5により具体例な数値例を用いて説明する。なお、ここで使用している数値は例として用いているものなので、実際の事故率の数値とは異なる。

図 5



$$\text{規制緩和の影響} = (20 - 15) - (10 - 5) = 5\%$$

貸切バスの事故率の変化

図5において、青い実線グラフを高速乗合バス、赤い実線グラフを貸切ツアーバスの事故率とする。貸切ツアーバスは規制緩和の影響を受けたため、「トリートメント・グループ

プ」、高速乗合バスは規制緩和の影響を受けないグループのため、「コントロール・グループ」と呼ばれる。

いま、規制緩和前の貸切ツアーバスの事故率が 15%、規制緩和後の事故率が 25%だったならば、規制緩和前後で貸切ツアーバスの事故率は 10%増加していることになる。だが問題は、この増加分の 10%が必ずしも規制緩和だけの影響を捉えているわけではないことである。たとえば車の台数や天候、道路整備の影響など、多様な影響が 10%の増加分には含まれる。一般に、こうした多くの要因をすべてモデルに含めることは難しい。しかし「差の差」はそうした多様な要因を、他のグループの事故率の変化でコントロールところにそのアイデアがある。

ここでは高速乗合バスをコントロール・グループとして考える。規制緩和前の高速乗合バスの事故率が 5%、規制緩和後の事故率が 10%だったならば、規制緩和前後で貸切ツアーバスの事故率は 5%増加しているということになる。

ここで高速乗合バスは規制緩和の影響を受けていないが、事故に影響を与える多様な影響は高速乗合バスにも同様に影響を与えていたと考えられるから、貸切ツアーバスと高速乗合バスとの事故率の「差」をとることで、規制緩和が事故率に与えた純粋な影響を取り出すことができるというのが「差の差」のアイデアである。すなわち上の数値では、規制緩和の影響を受けているのは、貸切ツアーバスの事故率 10%から乗合バスの事故率 5%の差を取った 5%ということになる。

以上の「差の差」の分析は、以下の回帰モデルを推定することによってデータと対応付けられる。

$$\text{accident}_{it} = \alpha + \beta_0 \text{year}_t + \beta_1 \text{type}_i + \beta_2 (\text{year}_t \times \text{type}_i)$$

ここで year_t は規制緩和前ならば 0、規制緩和後ならば 1 を取るダミー変数、 type_i はトリートメント・グループならば 1、コントロール・グループならば 0 を取るダミー変数である。これらの定義のもとでは、トリートメント・グループの事故率の変化は、 $\text{type}_i = 1$ であることに注意すると、

$$\begin{aligned} & \left(\text{変化後の事故率}^{\text{treatment}} \right) - \left(\text{変化前の事故率}^{\text{treatment}} \right) \\ &= (\alpha + \beta_0 + \beta_1 + \beta_2) - (\alpha + \beta_1) \\ &= \beta_0 + \beta_2 \end{aligned}$$

で表され、コントロール・グループの事故率の変化は、 $\text{type}_i = 0$ であることに注意すると、

$$\begin{aligned} & \left(\text{変化後の事故率}^{\text{control}} \right) - \left(\text{変化前の事故率}^{\text{control}} \right) \\ &= (\alpha + \beta_0) - (\alpha) \\ &= \beta_0 \end{aligned}$$

で表される。したがってトリートメント・グループとコントロール・グループの事故率の差は、

$$\begin{aligned} & \left(\left(\text{変化後の事故率}^{\text{treatment}} \right) - \left(\text{変化前の事故率}^{\text{treatment}} \right) \right) \\ & - \left(\left(\text{変化後の事故率}^{\text{control}} \right) - \left(\text{変化前の事故率}^{\text{control}} \right) \right) \\ &= (\beta_0 + \beta_2) - \beta_0 \\ &= \beta_2 \end{aligned}$$

と書くことができる。すなわち回帰分析ではと規制緩和前後を表すダミー変数である year と、トリートメント・グループかコントロール・グループかを表すダミー変数 type の交差項 $\text{year} \times \text{type}$ の係数 (β_2) として「差の差」の大きさを捉えることができることがわかる。回帰分析を行った場合は、係数の大きさに加えて $\beta_2 = 0$ の帰無仮説が棄却されるかどうかの統計的検定も可能である。

以下ではこのアイデアを利用して、規制緩和によって実際に事故率が増加したのかを分析する。比較の対象（コントロール・グループ）は、前章で述べたとおり規制緩和の影響をほぼ受けていないとされる高速乗合バスに加え、トラックを用いる。

第2節 分析データの説明

本章第1節から第4節の分析で使用するデータはすべて、国土交通省自動車局が発行している『自動車運送業用自動車事故統計年報(平成22年度)』より作成している。

第3節の乗合バスと貸切バスの分析で使用するデータは、『自動車輸送統計』における「事業の種類別総走行距離」(p.5)と「バス重大事故発生状況の推移」(p.12)の数値を用いて事故率を割り出した。

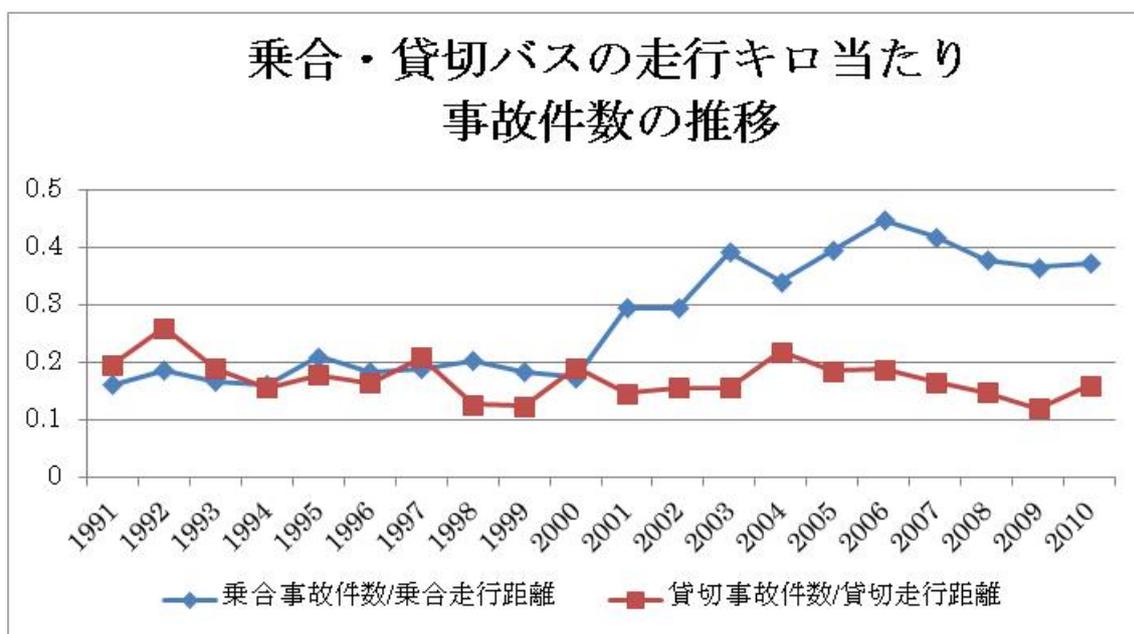
また第4節ではトラックと乗合バスの分析を行うが、データは「事業の種類別の事業用自動車1億走行キロ当たり重大事故件数の推移」(p.15)を引用してグラフを作成した。

以上のデータを用いて分析を行う。

第3節 貸切ツアーバスと高速乗合バスの比較

図6は1991年から2010年までの高速乗合バス・貸切ツアーバスの走行キロ当たり事故件数の推移である。1990年代を通じて事故件数は比較的安定していたが、改正道路運送法が施行された2000年2月の前後を比較すると、2001年以降高速乗合バスの事故件数は増加し、それとの比較においては貸切ツアーバスの事故件数が減少しているように見える。

図6



出所：国土交通省『自動車輸送統計』

この 2 グループの事故件数の違いが統計的に有意な違いであるかどうかを確認するため、「差の差」を用いて分析を行う。モデルは以下の通りである。

$$\text{accident}_{it} = \beta_0 + \beta_1 \text{year}_{it} + \beta_2 \text{type}_{it} + \beta_3 (\text{year}_{it} \times \text{type}_{it}) + \epsilon_{it} \quad (1)$$

ただし **accident** は走行キロ当たり事故件数、**year** は年ダミー、**type** は乗合ならば 0、貸切ならば 1 を取るダミー変数である。すなわち高速乗合バスをコントロール・グループ、貸切ツアーバスをトリートメント・グループとして分析を行う。すでに述べたように、ここで関心があるのは交差項 $\text{year}_{it} \times \text{type}_{it}$ の係数 β_3 の大きさと統計的有意性である。 β_3 は図 5 における「差の差」の 10%分を捉える係数である。したがってこの係数が正（負）であれば高速乗合バスでコントロールした上で、貸切ツアーバスの事故件数が増加（減少）したことになる。

表 1 はモデル(1)の推定結果である。2000 年以降の交差項 β_3 の係数は、2004 年を除いてすべて負であり、規制緩和後に貸切バスの事故件数は減少したと判断できる。ただしいずれの係数も統計的には有意ではなく、両グループの事故率の差に統計的に明確な差は認められない。

以上より、「差の差の分析」によれば規制緩和が貸切バスの事故件数増加の要因とは言えない。

表 1

accident	Coef.	Std. Err	t	Interval]
type	-0.0794889	0.1054276	-0.75	0.141174
type1991	0(omitted)			
type1992	0.0630257	0.145504	0.43	0.367569
type1993	-0.0071344	0.145504	-0.05	0.297409
type1994	-0.0413048	0.145504	-0.28	0.263239
type1995	-0.0184847	0.145504	-0.13	0.286059
type1996	-0.0321302	0.145504	-0.22	0.272413
type1997	0.0121903	0.145504	0.08	0.316734
type1998	-0.0703933	0.145504	-0.48	0.23415
type1999	-0.0723273	0.145504	-0.5	0.232216
type2000	-0.0059031	0.145504	-0.04	0.29864
type2001	-0.0507331	0.145504	-0.35	0.25381
type2002	-0.0403702	0.145504	-0.28	0.264173
type2003	-0.0409263	0.145504	-0.28	0.263617
type2004	0.0216516	0.145504	0.15	0.326195
type2005	-0.0111722	0.145504	-0.08	0.293371
type2006	-0.0089458	0.145504	-0.06	0.295598
type2007	-0.0314361	0.145504	-0.22	0.273107
type2008	-0.0489092	0.145504	-0.34	0.255634
type2009	-0.0769922	0.145504	-0.53	0.227551
type2010	-0.0368548	0.145504	-0.25	0.267689
_cons	0.2757117	0.0230062	11.98	0.323864

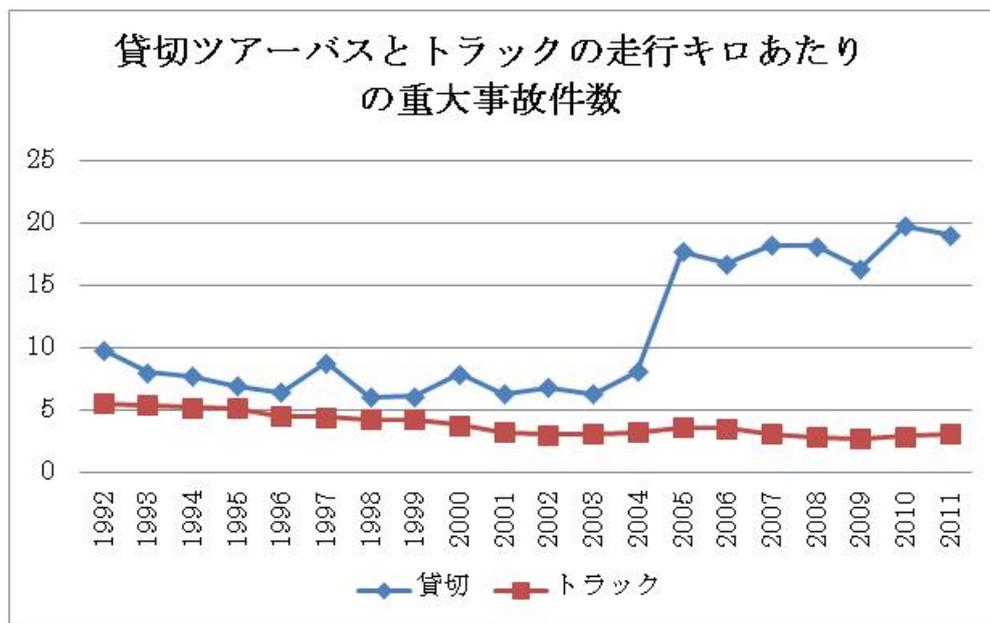
N=40

第4節 貸切ツアーバスとトラックの比較

第3節のバス同士での比較では、規制緩和後に貸切ツアーバスの事故が増えたとは言えない結果になった。しかし図6から明らかなように、高速乗合バスの事故率が2001年度から大幅に上昇しており、それが分析結果に影響を与えていると考えられる。⁵そこで本節では、他車種と比較するためにトラックと貸切ツアーバスとの分析を行った。

まず両車種の走行距離あたりの事故率をグラフにしたところ、図7ようになった。(重大事故件数/走行距離)

図7



出所：『自動車輸送統計』

このグラフによれば規制緩和が行われた2004年以前までは両車種とも事故率は比較的安定しており、規制緩和後にも目立った事故率の増加は見られない。だが、2005年以降に貸切ツアーバスの事故率が急激に上昇している。これは平成17年2月に事故報告規制が改正されたためである。改正内容は、自動車の装置の故障により運行できなくなったもの(車両故障)に係る報告対象の拡大である。⁶

そこでこの事故率をもとに分析を行うが、2004年までのデータを分析結果として採用することにした。以下のモデル(2)を推定する。

$$\text{accident}_{it} = \beta_0 + \beta_1 \text{year}_t + \beta_2 \text{type}_i + \beta_3 (\text{year}_t \times \text{type}_i) + \epsilon_{it} \quad (2)$$

⁵ 乗合バスの事故率が上昇している理由の一つは、乗合バスの事故の定義が変更されたからである。

⁶ 国土交通省自動車局『自動車運送事業用自動車事故統計年報(自動車交通の輸送の安全にかかわる情報)(平成23年)』によると、「平成17年2月に事故報告規則が改正され、自動車の装置の故障により運行できなくなったもの(車両故障)に係る報告対象が拡大されている。」(p.7)とある。

ただし、

accident_{it} は事故率、 year_t は年度ダミー、 type_i は貸切バスならば 1、トラックならば 0 を取るダミー変数、 ϵ_{it} ：誤差項である。前節のモデル同様、関心があるのは交差項 ($\text{year}_t \times \text{type}_i$) の係数 β_3 の大きさと統計的有意性である。分析結果は以下の表 2 のようになった。

表 2

従属変数：1 億キロ走行キロあたり重大事故件数

説明変数		説明変数	
type	3.4000 (0.900)	type2003	-0.2000 (1.559)
type*1993	-0.8000 (1.559)	type2004	1.5000 (1.559)
type1995	-1.6000 (1.559)	type2005	10.7000* (1.559)
type1996	-1.5000 (1.559)	type2006	9.8000 (1.559)
type1997	1.0000 (1.559)	type2007	11.7000* (1.559)
type1998	-1.6000 (1.559)	type2008	11.9000* (1.559)
type1999	-1.5000 (1.559)	type2009	10.2000* (1.559)
type2000	0.7000 (1.559)	type2010	13.4000* (1.559)
type2001	-0.3000 (1.559)	type2011	12.5000* (1.559)
type2002	0.4000 (1.559)	Constant	5.9500* (0.779)
Year dummy	yes		
Observations	40		
R-squared	0.999		

Standard errors in parentheses

*** p<0.01, ** p<0.05, * p<0.1

この結果からは、2000 年度から 2004 年度までの β_3 の値はいずれも統計的に有意でなく、トラックと比べて貸切バスの 1 億キロ走行あたり重大事故件数が増加したとは言えない。だが 2005 年度以降は 2006 年度を除いて係数 β_3 の値はプラスで有意水準 10% で統計的に有意であり、事故が増加していると判断できる。

しかし 2005 年度以降に数値が増えていることについては、前述したように平成 17 年に事故報告規制が改正されたことによるものであるため、ここでは 2004 年度までの結果を採用する。

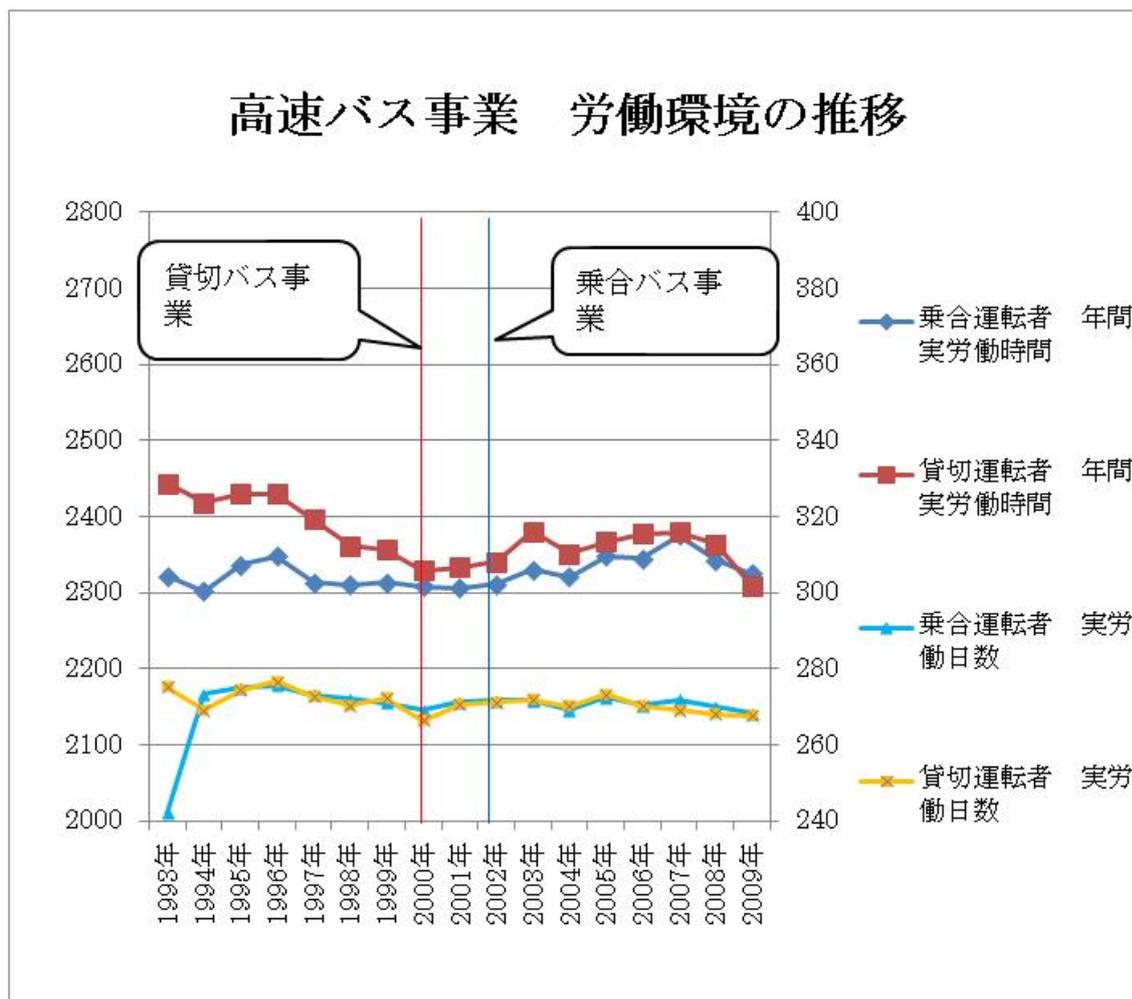
以上、コントロール・グループとして乗合高速バスを採用した場合もトラックを採用した場合も、事故に影響を与える規制緩和以外の要因を考慮すると規制緩和後に事故率が増加したとは言えず、規制緩和が事故率を高めたという仮説は棄却される。この結論は、欧

米で航空やトラックの規制緩和が行われた際に多くの実証研究が示した結論と同様の結論である。

第5節 労働環境の変化

第1章の貸切バス事業の規制緩和の影響で記したように、規制緩和の影響により高速バス業界に参入する事業が急増すると裏腹に、利用者数の増加は見込めない状況である時、事業はそれぞれ顧客獲得のためにサービスの向上や運賃価格の値下げ競争を行うが、その分労働者への負担が大きくなってしまったと指摘されている。同3節、自動車運転労働者の精神負担における労働環境は元から過酷なものであるのに、規制緩和によってさらに深刻なものになっていれる。では実際に規制緩和以降に労働環境はどのように変化したのか。

図 8 高速バス事業者 労働環境の推移



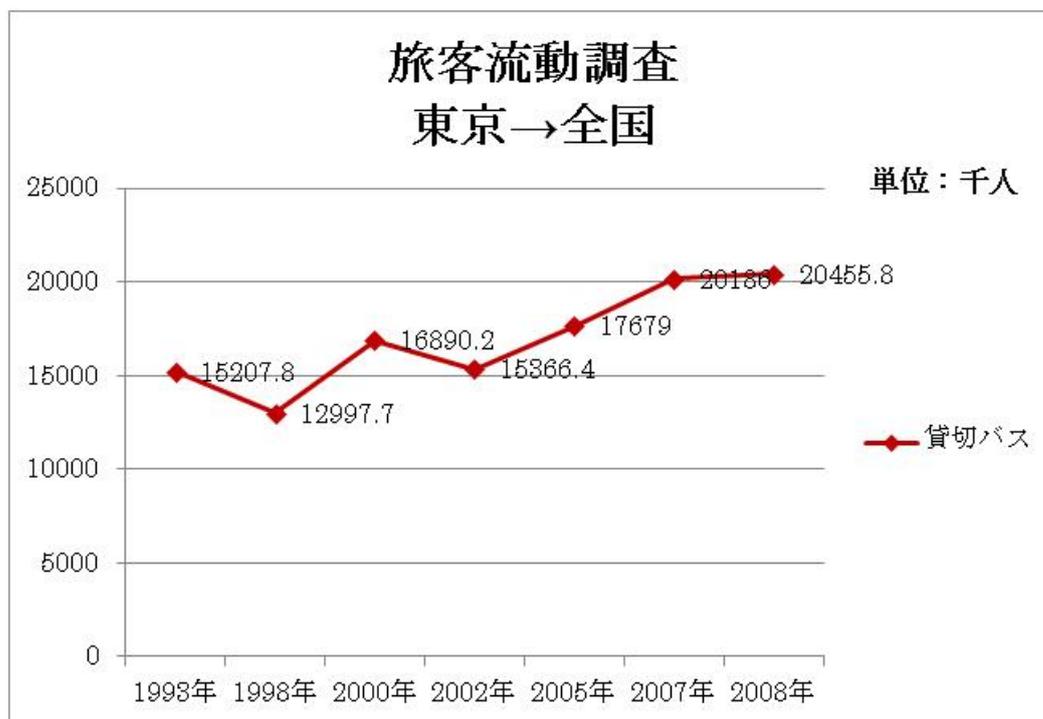
出典：全国統計労働調査 平成5年～平成21年より作成

1993年から2009年の16年間を対象に貸切バス運転者、乗合バス運転者の年間実労働時間と実労働日数の統計を取ったところ貸切バス運転者年間実労働時間はそれまで下降ぎみの動きを見せていたが規制緩和以降その動きはストップしたように見てとれる。しかし規制緩和によって労働時間が急激に増加したという傾向はみられない。乗合バス運転者においても規制緩和の影響により労働時間の悪化を示すには至らなかった。実労働日数の推移においても貸切バス運転者・乗合バス運転者ともに規制緩和前後に大きな変化は見られなかった。これらから規制緩和によって労働環境が著しく悪化し、事故件数の増加につながったという世間の見解は一概にも言えないことがわかる。

第6節 規制緩和がもたらした消費者余剰

規制緩和以降、顧客獲得のための運賃競争による運賃の引き下げや多くのアメニティや車両設備の改善などを含むクオリティーの向上など、他の運送機関より長くかかってしまう乗車時間をより快適により過ごせるような付加価値を消費者は規制緩和によって数々のメリットを享受している。ここでは、そのメリットの結果貸切ツアーバスを利用する消費者の値はどのような変化を示したか検証する。

図 9



国土交通省総合政策局情報管理部 旅客地域流動調査より作成

図 9 は、東京を出発地として全国に向かう貸切ツアーバスの旅客人数の統計である。規制緩和の影響により消費者の利用者数は規制緩和前後を比較しても一目瞭然で増えているといえる。規制緩和のメリットとして利用者数が増えていることがわかる。

次に東京―大阪間の旅客流動調査の推移とオリオントラベルへのヒアリングにおける価格調査から需要曲線を作成し、消費者余剰を見ていく。

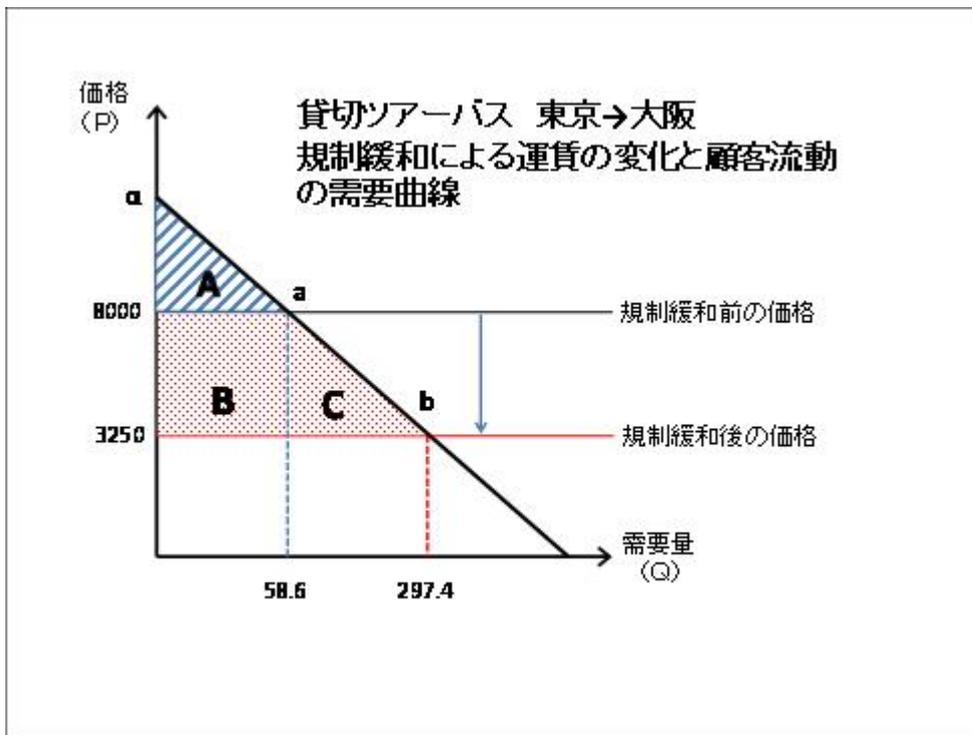
図 10



国土交通省総合政策局情報管理部 旅客地域流動調査より作成

図 10 における 1998 年から 2002 年までの貸切バスの旅客流動調査の結果がゼロであることについて、国土交通省総合政策局情報管理部にヒアリング調査を行ったところ、1998 年から 2002 年は年間 250 両という少ないバス事業者を調査しその中から貸切ツアーバスを抽出する形で抽出サンプルが極端に少なく、抽出サンプルとして扱われないとゼロの値になるという結果が得られた。今回の分析において適当なデータとはいえず、値がプラスになっている 1993 年と 2007 年のデータを参考に次の需要曲線のグラフを作成した。規制緩和前の料金価格の設定はNHKスペシャル高速ツアーバス～価格競争の裏で～（2007 年 4 月 30 日午後 10：00 から）より設定し、規制緩和後の料金価格の年数は 2007 年に設定し、オリオンツアーバスへのヒアリング調査によって料金価格を設定した。

図 11



規制緩和前の価格（MC）と需要曲線で囲まれた面積と規制緩和後の価格（MC）と需要曲線で囲まれた面積を比較したとき、規制緩和前の消費者余剰はAであるのに対し、規制緩和後の消費者余剰はA+B+Cである。規制緩和後の消費者余剰から規制緩和前の消費者余剰を引くと、規制緩和によってどれだけ消費者余剰が増えているのか、つまり規制緩和によって消費者にどれだけのメリット生み出すのかを金銭的に表すことができる。

$$A + B + C \text{ (規制緩和後の消費者余剰)} - A \text{ (規制緩和前の消費者余剰)} \\ = B + C \text{ (規制緩和によって得られる消費者余剰の増加分)}$$

規制緩和前の消費者余剰を求めるにあたって価格と需要曲線の接点 α を求めなければならない。接点 α を求めるにあたって、規制緩和前の価格と需要曲線の接点 a と規制緩和後の価格と需要曲線の接点 b を求める。

$$P = \alpha - \beta Q$$

より、以下の連立方程式が成り立つ

$$8000 = \alpha - \beta \times 58.6$$

$$3250 = \alpha - \beta \times 297.4$$

これを解くと、 $\alpha = 9165.55$ $\beta = 19.89$ を得る。

これより規制緩和前の消費者余剰は

$$A = (9165.55 - 8000) \times 58.6 \div 2 \approx 34150$$

需要量=旅客流動人数なので単位は千人
したがって $34150.61 \times 1000 = \underline{341,506,100}$

次に規制緩和後の消費者余剰を求める。

$$B = (8000 - 3250) \times 58.6 = 278350$$

$$C = (8000 - 3250) \times 297.4 = 1412650$$

$$A + B + C = 1725150$$

需要量=旅客流動人数なので単位は千人
したがって $1725150 \times 1000 = \underline{1,725,150,000}$

以上より規制緩和前は消費者に年間 3 億 4150 万円のメリットをもたらしていたことがわかる。規制緩和後は消費者に年間 17 億 2515 万円ものメリットをもたらした。よって規制緩和によって増加した消費者にもたらすメリットは年間 13 億 8365 万円もの余剰を生んだ。

次に規制緩和によって消費者一人当たりにもたらしたメリットの増加分は
 $1383650000 \div (297.4 \times 1000) \approx \underline{4652}$

以上により規制緩和によって消費者一人が享受する年間の余剰金額は 4652 円になる。

世論では規制緩和によって労働環境の悪化、安全性の問題などデメリットばかりがマスコミ、メディア等を通じて報じられているが、規制緩和によって年間実労働時間や実労働日数の特別な悪化の傾向は見られず、消費者余剰では年間 17 億 2515 万円ものメリットを与えた。規制緩和が消費者に与えたメリットは膨大なものであるゆえ、デメリットを大幅に上回ると考えられる。

第5章 政策提言

これまでの分析により、高速ツアーバスの事故件数が規制緩和により増加した、高速乗合バスと比べ高速ツアーバスの事故が規制緩和により増加した、という明確な相関関係はみられない。高速ツアーバスの事故件数の増加が、2000年2月の規制緩和による事業者数の急激な増加であると政府は考えている。しかし、走行距離あたりの事故件数の推移の分析により政府の見解は妥当ではないとわかった。そのため、関越自動車での高速ツアーバスの事故の反省として、また、高速バスの信頼と安全性を回復するための規制強化を行う必用はあったのだろうか。

北海学園大学准教授の河村雅則氏は、「新規事業者は、健全的には、一定の条件を満たした上で事業参入をしてきているわけですが、事後チェックで、いざ、適正化事業の職員が事業所を訪問すると、届けでされているとおりの車庫が設置されていない、各種の保険に入っていない、などの結果が、とくに新規の業者に少くないのです。それは、問題ある状況にもかかわらず、新規に事業参入できてしまっているという事業参入に関わる行政体制の不備も意味しているわけです。」と述べている。つまり、市場を活性化させるための規制緩和ではあるが、安全規制やドライバーの労働条件規制など社会的な規制の緩和は分けて考えるべきである。需給調整規制や価格規制などの経済的な規制は、緩和をすることにより価格競争がおこり、市場が活性化することは間違いない。しかし、事業者の保険加入や労働時間、運転手の健康管理体制などの緩和は別の問題だということだ。

今回、乗合・貸切バスとトラックの走行キロあたりの事故件数の推移から、差の差の分析を用いた結果、規制緩和により事故が増加したとは一概にいえないということがわかった。2000年の規制緩和が、運賃・料金の認可制が事前届出制になり、増車規制が認可から届出制になり、事業区域ごとの免許制から事業ごとの許可制になったことによる絶対的な事故増加につながるとはいえない。また、規制緩和によって消費者がたくさんのメリットを受けていることも証明されたため、規制緩和を全面的に否定する必要性は見受けられない。

現在問題になっている労働条件については、規制緩和後で労働条件が悪化しているという結果は得ることができなかった。しかし、法律で定められているとはいえ、バス運転手に多くの負担がかかっているという現状が問題になっている。それを改善するためには、例えば、現在の休息時間は最低8時間という規定を最低12時間に増やすなどして、運転手の拘束時間を数時間減らすことが必要なのではないだろうか。また、バス1台につき2人の運転手で運行するなどの制度や監査の徹底が効果的であると考えられる。夜間の一人乗務の上限距離の見直しは以前からされてきたが、大幅な見直しがさらに必要であると考えられる。従来、670kmという上限距離が定められていたのではあるが、国道交通省が、過労運転防止検討会を設置することにより、この乗務距離の見直しを図ってきた。2012年7月には、高速ツアーバスについての実車距離400kmを新基準とした。2013年7月以降は新高速乗合バスや貸切バスなどに適用されるのだが、新基準の400km実車距離というのは、回送乗務距離を含めておらず、まだ規制に脆弱さがあるのも事実だ。そこで、実車距離400kmの乗務距離制限を、回送乗務を含めた実車距離400kmにすべきである。そう

することにより、監査の徹底が行い易くなり、運転手の過労防止につながるようになるだろう。

次に、関越道の事故において発覚した、監査の質の低下を防がなければいけない。平成20年度の事業者数は、貸切バス会社だけで約4200、乗合バスが約1350社である、それに運送業には、タクシー会社1万5000社、個人タクシー4万1000台、トラック会社6万3000社などを含める12万を超える事業者を監査するのは、300人強の国土交通省の担当官である。この現状では監査の質を上げることは非常に難しい。そのため、しっかりとした参入の規制と監査を設けること、地方自治体との連携をとり保険加入や乗務員の健康管理体制などを細かくすべきである。

規制緩和と事故や労働条件に相関関係がみつからなかったため、規制緩和から規制強化に転じることが、事故抑制に直接つながるという証明はされなかった。そこで、経済的な規制をとりはらった自由な市場にすることと、社会的規制の安全性を明確に監査する制度、現在の許可基準の徹底を行うことが必要ではないのだろうか。規制緩和により市場が活発化したことは事実であり、それにより消費者が利益を得たのも事実である。これからは、安全政策を十分に行い、安心して利用できる利便性の高い高速バス事業を実現していく必要があるのではないだろうか。

参考文献・データ出典

-
- ・総務省 貸切バスの現状
(http://www.soumu.go.jp/main_content/000080871.pdf) 2013/10/22 データ取得
 - ・高橋洋一「ニュースの深層」
(<http://gendai.ismedia.jp/articles/-/32474?page=2>) 2013/10/22 データ取得
 - ・NHKスペシャル高速ツアーバス～価格競争の裏で～ (2007年4月30日午後10:00から) (<http://www.nhk.or.jp/special/detail/2007/0430/>) 2013/10/29 データ取得
 - ・国土交通省 高速ツアーバスと高速乗り合いバス
(<http://www.mlit.go.jp/common/000210606.pdf>) 2013/08/21 データ取得
 - ・国土交通省「バス事業のあり方検討会最終報告書」2012年3月
(<http://www.mlit.go.jp/common/000988282.pdf>) 2013/08/21 データ取得
 - ・国土交通省「自動車交通局の主な政策課題について」
(<http://www.mlit.go.jp/seisakukaigi/9-bunnka/02.pdf>) 2013/08/21 データ取得
 - ・国土交通省総合政策局情報管理部「旅客地域流動調査」平成5年、平成10年、平成12年、平成14年、平成15年、平成19年、平成20年出版 2013/10/21 データ取得
 - ・国土交通省自動車局 「自動車運送業用自動車事故統計年報(平成22年度)」
「自動車輸送統計」「事業の種類別総走行距離」(p.5)「バス重大事故発生状況の推移」
(p.12)
事業の種類別の事業用自動車1億走行キロ当たり重大事故件数の推移」(p.15)
(<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anken/subcontents/data/statistics53.pdf>)
2013/10/31 データ取得
 - ・国土交通省自動車交通局「トラック運送事業の現状」
(<http://www.mlit.go.jp/common/000039421.pdf#search='%E3%83%88%E3%83%A9%E3%83%83%E3%82%AF%E4%BA%8B%E6%A5%AD%E8%80%85%E6%95%B0'>)
データ取得 2013/10/15
 - ・厚生労働省「脳・心臓疾患と精神障害の労災補償状況(平成24年)について」
(<http://www.mhlw.go.jp/stf/houdou/2r98520000034xn0-att/2r98520000034xoq.pdf>)
(<http://www.mhlw.go.jp/stf/houdou/2r98520000034xn0-att/2r98520000034xp9.pdf>)
2013/10/31 データ取得
 - ・Viscusi et al. (2005)
 - ・Elvik (2006)
 - ・「高速バスとツアーバスの安全性と利用者の選択～ネガティブ情報及びアンケート調査による検討～」一般社団法人交通科学研究会発刊「交通科学第42巻」に掲載
 - ・労働法律旬報No1777 10月上旬号(2012年10月10日発行)「シンポジウム 高速バス事故はなぜ?原因と対策を考える」
 - ・全国統計労働調査 平成5年～平成21年
 - ・一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会より、タクシー事業の現状
(<http://www.taxi-japan.or.jp/content/?p=article&c=100&a=8>) データ取得 2013/10/15

- ・加藤博和（2009）運輸と経済 69(3)、日本における高速バスの現状と課題
- ・成定竜一（2009）運輸と経済 69(3)、高速ツアーバス事業の現状と課題
- ・蛭谷憲治・山本雄吾（2009）運輸と経済 69(3)、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
- ・若林亜里沙（2012）立教法学 85、バス事業における規制と競争—高速バスを中心に
- ・兒山真也、藤永勇樹（2011）交通科学 42(1)、高速バスとツアーバスの安全性と利用者の選択
- ・交通運輸政策研究会（2013）、安全な貸切バス・高速バスを求めて—交運研の提言