

長距離バスの経営と労働の実態

愛知学院大学経済学部経済学科

清水 謙 勝村 雄也 旧杵 琢麻

関越自動車道高速バス事故

□2012年(平成24年)4月29日に群馬県藤岡市岡之郷の関越自動車道上り線藤岡ジャンクション付近でツアーバスが防音壁に衝突した事故。


→この事故を機に高速ツアーバスが廃止され、**新高速乗合バス**に集約された。

平成24年4月29日(日) 新産経 号外 THE SANKEI SHIMBUN

高速バス事故46人死傷

運転手居眠り 壁に激突

群馬・関越道、GWツアー中



群馬自動車道藤岡ジャンクション付近で防音壁に衝突し、多数の人が死傷した高速バス。29日午前8時19分、群馬県藤岡市

MSN産経ニュース <http://sankei.jp.msn.com>

読者サービスセンター 0120-34-4646

事故概要

- ◆このツアーバスの金沢・富山～関東間の片道の「旅行代金」は、3000円台で、同区間の高速路線バスの運賃の半分以下と格安であった。
- ◆バスには新宿駅あるいは、東京駅までの38人、東京ディズニーランドまでの7人、計45人の乗客と運転手1人の合わせて**46人**が乗っていた。
- ◆**運転手の居眠り**によって車体は防音壁に突き刺さったような形で約10.5メートル突き刺さった。

バス事故の犠牲者

- 男性1名、女性6名の**計7名**の尊い命が犠牲となりました。
- 犠牲者の7名は全て**進行方向に向かって左側の席**に座っていた乗客で、うち6人は前から5列目までの乗客であり、軽傷者のほとんどは、右側の乗客だった。
- 犠牲者の死因は大半が**圧死**で**リクライニングシート**を傾けて寝ていたとみられる。
- 日本の高速道路の**単独車両**による事故としての死者7名は、**日本国内で前例がない**ほど多数であった。

改正案

□改正前

- 時間帯に関わらず1運行670kmで夜間連続乗務回数**の規定**がされていなかった。
- 連続運転時間は**4時間**とされていた。

□改正後

- 夜間400kmを超える運転には、交代運転者が必要なお運転時間が**1日9時間を超える場合**や**連続運転時間が4回を超える**場合は1人で運転することを禁じられる。
- 連続運転時間は**2時間**と改正された。

規制緩和導入の背景

- ◆ 財政赤字拡大対応するため「**小さな政府**」を施行。
- ◆ 技術革新進展に伴い独占や高度寡占構造を維持する経済的根拠の希薄化。
- ◆ 経済のグローバル化に伴う国際的移動の活性化。

日本のバスの規制緩和

□ **1980年**より開始される。

➤ **貸し切りバスの参入**

➤ **料金規制の緩和**

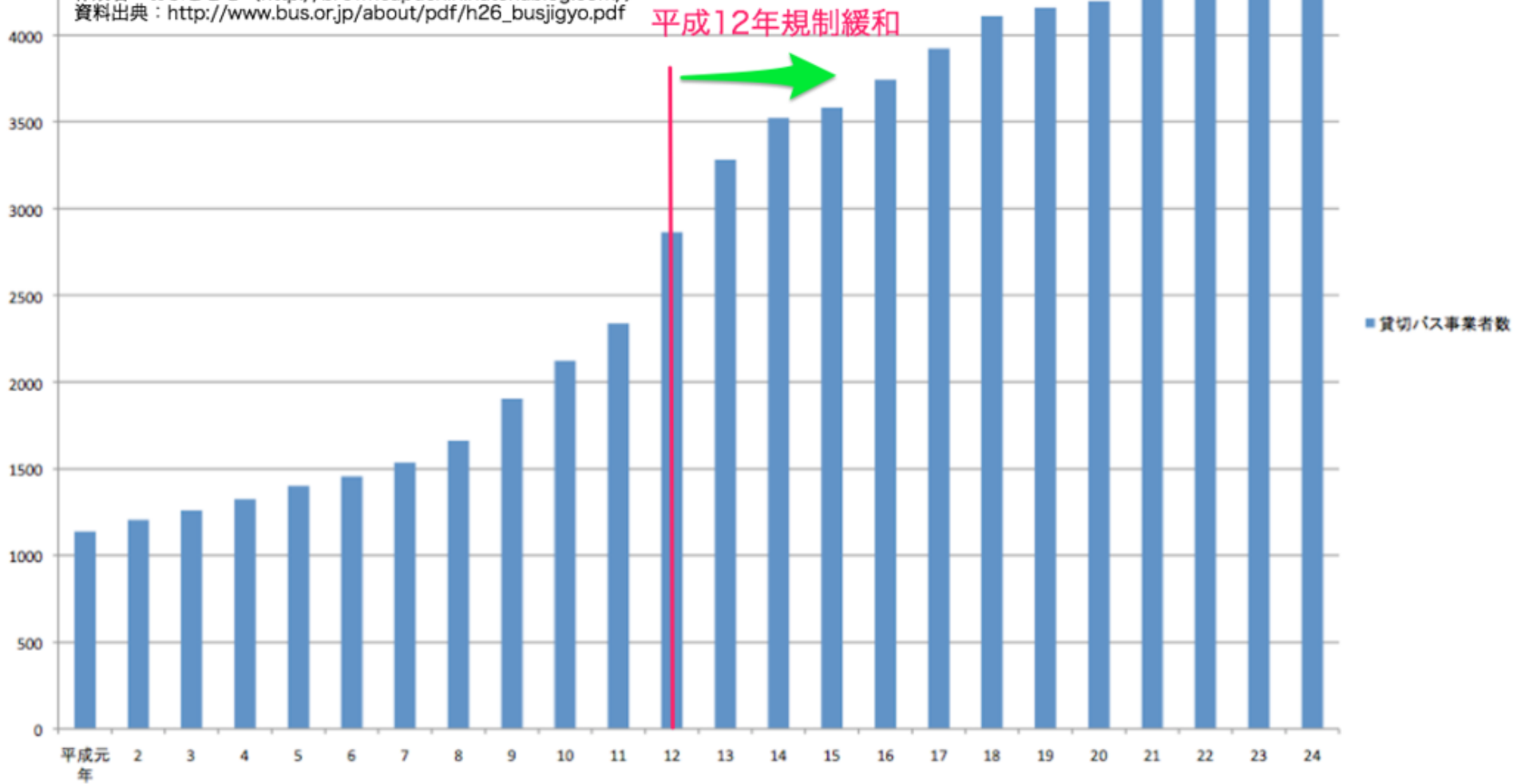
➤ **乗り合いバスの料金・事業内容規制の緩和。**

□ **効果**

➤ **貸し切りバス事業、新規参入事業者が倍増(2000年)**

平成元年～平成24年における貸切バス事業者数の推移

作成者：おまきざる (<http://browncapuchin.hatenablog.com/>)
資料出典：http://www.bus.or.jp/about/pdf/h26_busjigyo.pdf



効果

□乗合バス事業

- **高速バス**を中心とした新規参入。
- 様々な割引運賃を導入。

→内部補助が困難に

※内部補助とは一定の基準に該当する広域的・幹線的路線については、公共主体による維持対策費の補助が求められる。

軽井沢スキーバス事故

- ◆今年1月に長野県北佐久郡軽井沢町で起きた転落事故で乗客41名中15名の命が犠牲となった事故。
- ◆バス事故では1985年の犀川スキーバス転落事故以来の30年で最多の犠牲者が出る事故となりました。



違反バスに対する罰則

- ◆ 9月6日、国土交通省は1月の長野県軽井沢で起きたスキーバス事故を踏まえ、貸し切りバス事業者に対する罰則を強化する方針を固めました。
- ◆ 10月18日、政府は貸し切りバス会社に対する規制の強化を盛り込んだ**道路運送法改正案**をまとめ、18日に閣議決定しました。

具体的内容

- ◆貸し切りバス会社の事業許可を**5年ごと**に更新制度とし、安全対策や経営状況を国が厳しくチェックしていく。
- ◆国の監査を補うため、指定を受けた民間の機関がバス会社から徴収する負担金を元に各社を巡回指導する仕組みを新たに導入。
- ◆安全確保の命令に従わないバス会社に対する罰金の額を、**現在の100万以下から1億円以下**に引き上げ。

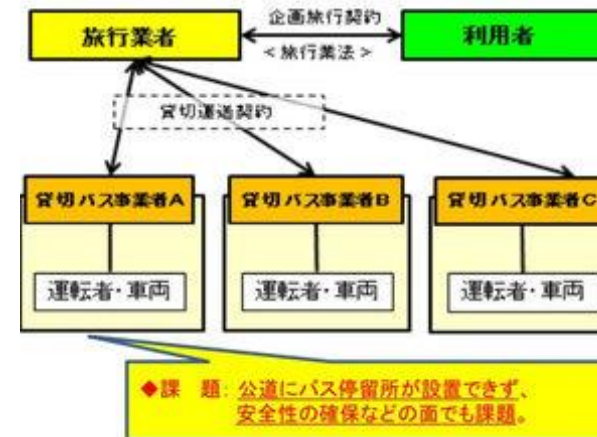
新高速乗合バス制度

- ◆ 2013年8月から運用された新制度。
- ◆ 路線高速バス、高速ツアーバスを一掃して、それらを併用する形に。

<現在の高速乗合バス>

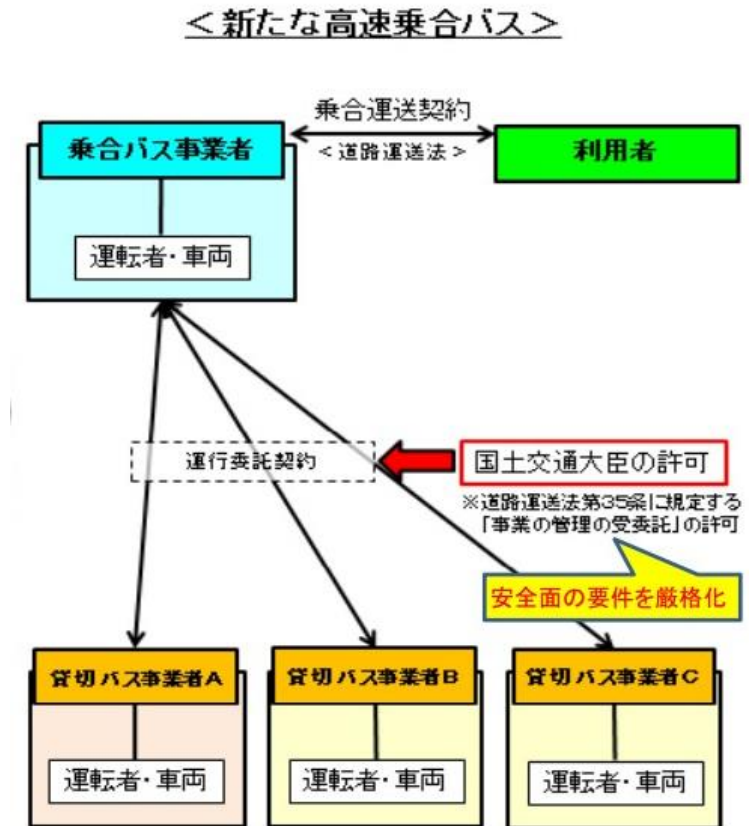


<高速ツアーバス>



新高速乗合バス制度の目的

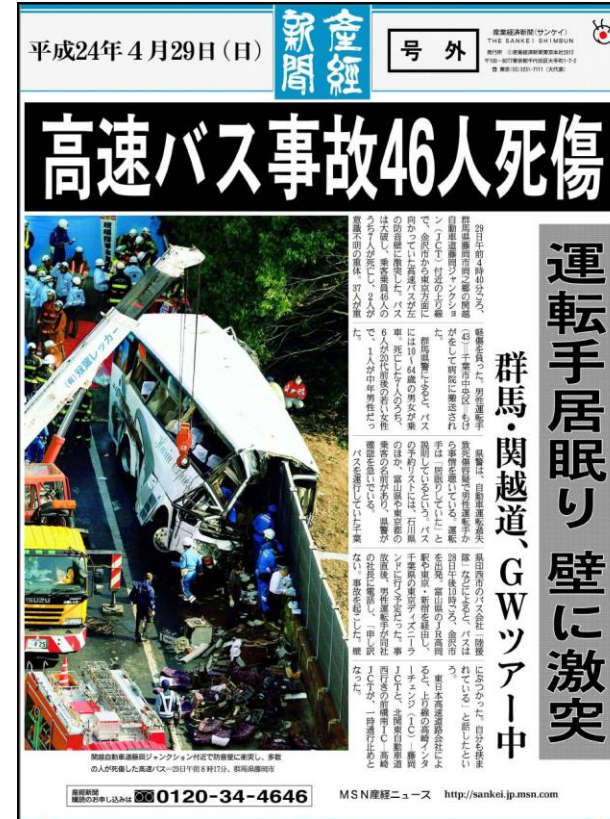
- ◆ 高速ツアーバスから新高速バスへの**一本化**を図る。
- ◆ 長所を生かした柔軟な供給と価格制度の実現（路線高速バス、ツアーバス等）
- ◆ 関越バス事故を機に**安全第一**に厳格な制度設計。



高速ツアーバス(旧)の問題点

- ◆ 路線バスの本数不足、料金の不動。
- ◆ ツアーバスの停留所不足、**安全性の欠如**(従業員の過酷な労働、日雇い)

→結果的に事故を引き起こしてしまった。



利用者にとって

- ◆安全性が高まることに期待。
- ◆バス停の設置、停留所の明確化。
- ◆飛び込み乗車等**バス利用の多様化**(この場合、当日予約を行わず乗車することを指す。)

バスの価格制度と再構築

□ 価格設定における3つの枠組みを導入

- 審査不要運賃
- 利用者保護審査対象運賃
- 安全コスト審査対象運賃

※ 価格設定に上限・下限が区切られ、範囲内であれば審査不要運賃に含まれ、価格の上限を超えれば利用者保護対象運賃に、下限を下回れば安全コスト審査対象運賃として審査される。

バスの価格制度と再構築

□ 合理的かつ分かりやすい**時間・キロ併用制運賃方式**を運用。

➤ 時間制運賃

➤ キロ制運賃

➤ 時間・キロ選択制運賃

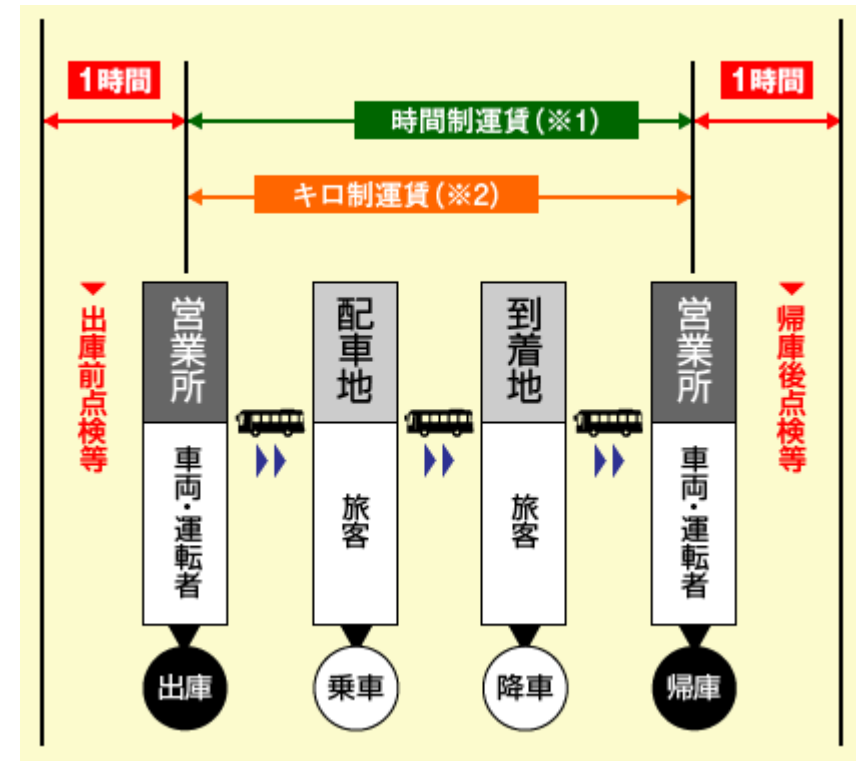
➤ 行先別運賃

※これらの項目を**時間・キロコスト**(時間制 + キロ制 = 貸切バス代)に分類し、バス代の価格範囲内で運賃が決定されます。

時間制運賃における保障

- ◆ 出庫前の点検等に必要とする時間(1時間)
- ◆ 帰庫後の点検等に必要とする時間(1時間)

※ 今までの最低運賃3時間に加え新たに含まれる運賃の対象となります。



事例(近畿運輸局)

□ユニバ日帰りプラン。

➤運賃時間12時間30分→13時間

➤運賃距離106km→110km

※30分以上は1時間に切り上げられ10kmつまり101Km以上なら110Kmと計算されます。

価格計算

□時間制運賃 + キロ制運賃 = 貸切バス代

➤ 運賃額を時間あたり8660円、キロあたり170円を上限とする。

→ $(8660\text{円} \times 13\text{時間}) + (170\text{円} \times 110\text{km}) = 131280\text{円}$

➤ 運賃額を時間あたり5990円、キロあたり120円を下限とする。

→ $(5990\text{円} \times 13\text{時間}) + (120\text{円} \times 110\text{km}) = 91070\text{円}$

ケース1 日帰り 大型車1台チャーター



近畿ブロック 上限額 で計算

| 時間制運賃 | | + | キロ制運賃 | | = | 貸切バス代 |
|----------|----------------------|------|-----------------------|--------|---|--------------|
| 時間あたり運賃額 | × 走行時間 | | キロあたり運賃額 | × 走行距離 | | 131,280円(税別) |
| 8,660円 | × 13時間 ^{※1} | 170円 | × 110km ^{※2} | | | |

上限額と下限額の範囲内で運賃を決定

近畿ブロック 下限額 で計算

| 時間制運賃 | | + | キロ制運賃 | | = | 貸切バス代 |
|----------|----------------------|------|-----------------------|--------|---|-------------|
| 時間あたり運賃額 | × 走行時間 | | キロあたり運賃額 | × 走行距離 | | 91,070円(税別) |
| 5,990円 | × 13時間 ^{※1} | 120円 | × 110km ^{※2} | | | |

※1...30分以上は1時間に切り上げ ※2...10km未満は10kmに切り上げ

価格の変動

- ◆貸切バス会社のほとんどは鉄道、航空機と同様、**シーズナリティ運賃**を採用している。
- ◆そのために**閑散期、通常期、繁忙期**のような料金区分設定が施されている。

※シーズナリティ運賃とは**運賃のシーズン**によって価格を設定する方式です。

行政の対応(貸切バス事業者)

- ◆違反をした場合、**20日車**の車両使用停止処分。
- ◆再違反をした場合、さらに**40日車**の車両使用停止処分。

※日車とは車数と日数を掛け合わせた計算。

1台なら20日間、40日間の車両運行停止。

2台なら10日間、20日間の車両運行停止。

→新制度移行による行政処分の**厳格化**による。

行政の対応(旅行事業者)

□貸し切りバス業者届出運賃違反で処分を受ける。

→その場合、地方運輸局より国土交通省を通して観光庁に通報され立入検査など**旅行業法に基づく処置**が行われる可能性がある。



バス事業者、旅行事業者の対応

□事後チェックの徹底。

- どの制度にも関係者が規則を守らないといけない。
- **監査等**などの事後チェックを抜本的に強化。

□参入規制の強化。

- **規制緩和**の結果で参入規制が緩くない事後チェックが十分に機能していない。
- 参入規制の強化が検討されている。

貸切バス事業者安全性評価認定制度

◆この制度は日本バス協会において、貸切バス事業者からの申請に基づき**安全性、安全確保に向けた取組状況**について評価を認定し、2011年度から運用を開始された。

◆ちなみに今年**は560社の内、115社**が最高の三ツ星認定を受けました。



新制度に移行した主なツアーバス

- オリオンバス
- ロイヤルエクスプレス
- ウィラーエクスプレス
- ユタカライナー
- JAMJAMライナー
- MKナイトシャトル
- サンシャインツアー
- VIPライナー
- マイエクスプレス
- サクラ高速バス
- ミルキーウェイエクスプレス
- ナイトライナー

ウィラーエクスプレス(1)

□バス停の設置。

➤オリジナルデザインの「ピンクのバス停」。

□東京エリアの乗降場所の増加。

➤従来の7か所に加えて「東京スカイツリー駅前」と「川崎駅前」に設置された。

ウィラーエクスプレス(2)

□ 新たな運賃体系「**スマートフライス**」を導入。

➤ 「予約準割引」、「間際割」、「回数券」、「Japan Bus Pass」など。

□ 定時運行性確保

➤ 路線バスとして決められたダイヤ通りの運行。

出所・引用(1)

□国土交通省

➤ <http://www.mlit.go.jp/>

□規制緩和について

➤ <http://psa2.kuciv.kyoto-u.ac.jp/lab/images/stories/kougi/ls/H16-leg11.pdf>

□NHK NEWS WEB

➤ <http://www3.nhk.or.jp/news/html/20161018/k10010733481000.html>

□貸切バス事業者安全性評価認定制度

➤ <http://www.bus.or.jp/safety/>

出所・引用(2)

□新高速乗合バス制度について。

➤<https://matome.naver.jp/odai/2137171578281221501>

□東京ワーカー観光バス

➤<http://www.tw-kanko.co.jp/info/faq.html>

□旅するデジカメ～札幌発東京定住日記

➤http://tabidigi.at.webry.info/201204/article_20.html

□WILLER EXPRESS

➤https://ja.wikipedia.org/wiki/WILLER_EXPRESS

THE END

