

総務省は10日、国土交通省に対し、貸し切りバス事業者へ指導を行うよう勧告しました。

貸し切りバスは観光や団体、イベントの輸送手段として広く利用されているほか、最近ではツアーバス形態の割安の都市間輸送手段として活用されています。

この業界では、平成12年

スが増加したこともあり、11年度5161億円から20年度4100億円へと大きく落ち込みました。

そのため、限られたパイをめぐり厳しい奪い合いが行われるようになりました。特にツアーバスが低運賃を売り物にし東京―大阪間のような都市間輸送に大量参入したため、事業者間の乗客獲得競争は一段と激

働は長時間・不規則労働を特徴としています。疲労や睡眠不足からくる運転手の居眠りや前方不注意はただちに事故に直結します。バス運転手の労働条件の改善は、安全運行の確保にとって最も重要な課題です。

平成19年2月に吹田市で、あずみ野観光バス(現ダイヤモンドバス)が27人死傷の衝突事故を起こしま



貸し切りバスに指導強化

しさを増しています。

2月の規制緩和(事業参入基準の緩和)により、輸送人員はほぼ横ばいにもかかわらず、事業者数は平成11年度2336事業者から20年度4196事業者と約1.8倍増加しました。

一方、業界全体の営業収入は、届け出運賃どおりの運賃収受が行われないケ

しかも、規制緩和で中型バスは最低3両、また大型バスは5両あれば参入可能になり、平成12年3月は保有車両数10両以下の事業者の割合は67%であったのが、20年3月は72%まで増大。業界の零細構造化がさらに進んだのです。

ところで、バスの運転労

した。原因は運転手の過労による居眠り運転でした。

同年4月の国交省による監督指導によると、労働基準関係法令違反など法令違反等はツアーバス事業者の81%にのぼりました。

貸し切りバスの交通事故件数は高止まりをしています。平成11年365件が17年は478件へ増加、減少

傾向にありますが、20年はなお413件の事故が発生しています。

近年のバス事業者の営業収益の低下は別の田々しき問題も生んでいます。高速バスが走行中に火災を起こすという事故が頻発しているのです。

国交省によれば、事業用バスの火災事故は平成15年1月から18年12月までの期間だけでも86件発生し、その7割は車齢10年以上のバスで起こっています。収益低下でバスの車両更新の時期が延長され、老朽化したバスが使い続けられていることがこうした事故を誘発しているのです。

次回は総務省の勧告内容に触れ、貸し切りバスの安全確保の課題を探ります。

(安部誠治・関西大学社
会安全学部教授)