

バス事業あり方検討会  
座長 竹内 健蔵 殿  
国土交通省側事務局殿

意見書 今こそ、バスのあり方の検討を

和田由貴夫

本委員会では、その設置の背景にある総務省勧告に関して闊達な議論の結果、これまで各方面から再三指摘されてきた旅行業法に基づく貸切バスによる都市間輸送が、道路運送法に基づく都市間高速路線バスに移行する形で「新高速バス」に一本化される方向性が示されるなど、一定の成果が得られた。業界関係者並びに事務局のご尽力に敬意を表したい。

しかしながら検討会の多くの時間が、この問題に費やされた結果、利用者が漠然と感じている「日本のバスはこのままで大丈夫か」という疑問に対して、十分な問題の抽出がなされたとはいえない。総務省勧告の背景には、利用者が意識する日本のバスの現状の危うさがあることにも鑑み、本委員会のタイトルにある「バスのあり方」を問い見直す機会が引き続き求められているのではないだろうか。

バスの本質は「人を経済的に運ぶ自動車」にある。その本質が生かされるとき、バスは利用者すなわち社会活動に貢献し安定的な発展が約束される。またここでの経済性評価は社会活動の中で問われるべきものであり、そこにバス事業者の社会性が存在する。

日本のバスの輸送人員はピーク時から40年以上にわたって減少傾向にある。しかしかつての輸送人員は本来のバスの能力以上の輸送力を包含していたものであり、今日の経済環境や都市構造、交通体系の中では比較する意味が薄い。一方でバス事業の規模は輸送人員に比例した縮小は出来ず、非効率な運営を強いられる結果、個々の事業者あるいはバス事業部門での採算性確保を求めるゆえに「縮小均衡」が目的化している観もある。また地域に根ざすことが本質のバス事業は「農耕民族型の産業」であり土地から離れられない必然性から周辺人口や経済動向の影響を直接受ける。いきおい地域と大都市間との輸送需要を確保して事業の存続を図ろうとする。これに対して、バス事業における需給調整規制の廃止以降、採算部門による内部補填は必要なしとする意見が定着したが、これは事業者のみならず地域社会の観点で総合的に評価をなすべきであろう。公共性が高いバス事業に関しては規制緩和という前提条件の正否も議論の俎上に上げるべきではないだろうか。

同様にして都市におけるバス交通のコスト評価も事業者の内部ではなく、都市環境や輸送環境など社会性に重きを置いた評価軸が必要である。これは各国のバス事情を取材する過程で否応なく体験する「潮流」であり、日本以外の諸外国では、存続を問う議論は既に脱して、より効率的なシステム構築の手段としての研究が進められている。日本においてもバス交通が特性に見合った機能を発揮した場合の性能、つまり「バスだから

できること」の検証が必要である。近年、国土交通省では「バス産業勉強会」を開催した。当時のご担当者は「バス事業における処方箋を提示した」と解説された。バス業界では充分周知の内容を共有するのであれば、行政あるいは有識者にとって正しく勉強の場だが、比較的恵まれた営業基盤においてその処方箋のすべてを実行している大手事業者でさえバス部門で赤字を計上するという実情をどうとらえるか、行政がなすべき課題は山積している。

本委員会では直接のテーマではないが、日本バス協会が起案したという「貸切バスの安全性認定制度」については「定性的なものを星の数という定量的な評価・認定することに矛盾はないか」という質問をさせていただいたが、然るべき方々が時間をかけて検討した制度だから普及を図るという回答に留まった。消費者にわかりやすい制度は魅力的で、事業者にとっては営業成績に寄与すると期待されているようだが、安全性を維持した実績を差別化したいなら星の数ではなく、せめて色で区別するなどの改善策は考えられないものか。続いて提示された「貸切バスのガイドライン」は乗合事業への展開が考慮されているようだが、客観的な整合性を持たせることが社会にとってバスの安全を喚起する上で有効と考える。なおバスの安全は運転者のみならず乗客や歩行者、周囲の車両によって誘発される傾向が強く、バスを取り巻く交通環境からの事故事例はバス業界に留めるものでなく、社会との共有を図る施策を望みたい。

バスの安全は制度が保障するものではなく、最終的にはドライバーに委ねられているという事実は、安全教育に厳しい事業者や現場には共通した認識である。本委員会にも労組の代表が参加し有益なご意見を述べられたが、近年は大手事業者が非採算部門を子会社に委託する例が多く、そこで働くドライバーには組合がない例が多い。その人々は津波で防潮堤が破壊された沿岸部で仕事をしているようなものである。

筆者は利用者の立場で本検討会に参加させていただいたが、利用者にとってのバスは、よりよい生活の道具になることが求められている。それには「健康で持続可能＝ロハス」が前提だが、日本のバス業界は、残念ながら現場のドライバーを含めて歯を食いしばって懸命に維持している実情にある。「年始も祝日も勤務があり、休暇が取りにくい。拘束時間が長いが賃金は安い」という産業が「健康で持続可能」といえるのだろうか。利用者の立場では、よりよい生活の道具の喪失が懸念される。都市における公共交通、ここでいう経済的なバス交通の衰退は環境問題を含めた社会のコストアップに直結する。利用者すなわち納税者としても看過できない事態である。だからこそバス交通の評価軸を見直し、「バスのあり方」に焦点をあてるために、本検討会で展開されたような実際的で真剣な議論を期待するものである。

2012. 3. 6

以上