

運輸安全マネジメント評価に関する調査・研究

令和5年度報告書

一般社団法人日本海事検定協会
(検定サービスセンター審査評価チーム)

目次

目次.....	2
I. 目的.....	3
II. 運輸安全マネジメント制度に関する知見収集活動について.....	4
III. 安全性から見た貸切バス事業の歴史.....	5
1. 貸切バスとは.....	5
2. 貸切バスの発祥と歴史.....	7
3. 貸切バスの車両とサービスの変遷.....	8
4. 貸切バスの旅客ニーズの変遷.....	10
5. 旅行業界と貸切バス.....	13
6. 需給調整規制の緩和と貸切バス.....	14
7. 重大事故の発生と安全規制の厳格化.....	16
8. 貸切バスによる「高速ツアーバス」の発生と課題.....	17
9. 安全投資の増加と評価制度.....	20
10. 軽井沢スキーバス事故とその後の貸切バス安全に向けた取り組み.....	22
11. コロナ禍の影響と貸切バス経営の変化.....	26
12. 安全確保において必要なこと.....	28
IV. 自然災害リスクと安全—観光危機管理からの考察—.....	29
1. はじめに.....	29
2. 観光危機管理とは.....	30
3. 観光危機管理の基本要素.....	31
4. 近年の自然災害からみる観光と運輸・交通部門の危機・災害への対応.....	33
5. 危機管理と費用負担.....	36
6. おわりに.....	37
V. まとめ.....	38
参考文献.....	39

1. 目的

国による運輸安全マネジメント評価制度の導入、普及、浸透及びその後の改訂の趣旨は、運輸事業者における安全管理体制の構築と維持、さらには社会環境の変化や新たなリスクへの対応能力の向上を目的としている。2023年（令和5）年に行われた「運輸安全マネジメント評価に係る基本的な方針の改正」に基づき、「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン～輸送の安全性の更なる向上に向けて～」が改定され、以下の2点が特に重要であると明記された。

- ① 社会環境の変化等に伴う新たな課題にも、内部監査やマネジメントレビューを活用し、これを的確に把握し、安全重点施策に反映させるなどの対応が重要であること。
- ② 近年において頻発化、激甚化している自然災害も輸送の安全を脅かす要因として捉え、防災・減災に向けた取り組みについても、継続的改善（PDCA サイクル）に繋げることが重要であること。

そこで、今年度の当該公益事業では、社内外の研修を通じた評価員育成に加え、専門家支援のもと「安全性から見た貸切バス事業の歴史」をまとめることで、長年にわたる貸切バス事業の安全管理の進化と現代における課題の流れを理解し、安全対策の方向性を検討できる資料を作成すること。また、近年頻発する自然災害のリスクとその影響を深く理解し、観光に関連する運輸業者が直面する安全危機管理の複雑さと対策の重要性を認識可能とするため「自然災害リスクと安全観光危機管理からの考察」についての資料を作成することを目指す。

当該資料が、運輸事業者及び関連機関が新たな課題に対して効果的な安全管理体制を構築・維持するためにどのような対策を講じるべきなのかを検討する際の参考資料とされること、運輸事業者の自主的な安全管理体制の見直し・強化の機会を創出すること、最終的には安全性の向上が図られ公共交通機関に対する国民の信頼のさらなる向上に繋がることに寄与することを目指す。

II. 運輸安全マネジメント制度に関する知見収集活動について

1. 今年度の活動実績

昨年に引き続き、当会は担当者を国土交通省主催の運輸安全マネジメント評価研修、第三者評価認定機関向け貸切バス事業者運輸安全マネジメント評価研修に参加させ、運輸安全マネジメント制度に関する知見の収集活動を実施した。さらに、当会独自に運輸安全マネジメント制度に関する知見を収集するための勉強会等を適宜実施した。

活 動 概 要 (研修名等)	参加人数
① 「運輸安全マネジメント評価 (上級) 研修」 (国土交通省主催)	1 名
② 「第三者評価認定機関向け貸切バス事業者運輸安全マネジメント評価研修」 (国土交通省主催)	2 名
③ 運転者適性診断 カウンセリング付き一般診断 (独立行政法人自動車事故対策機構実施)	2 名
④ 運転者適性診断 初任診断 (独立行政法人自動車事故対策機構実施)	1 名
⑤ 健康起因事故対策の概要 (大手路線バス会社顧問)	4 名
⑥ 働き方改革関連法の概要と運送事業者の状況 (大手引越運送会社顧問)	4 名
⑦ その他、月 1~3 回程、外部専門家等に依頼し勉強会等を実施	1~3 名/回

2. 来年度の活動計画

今年度の取組の効果を踏まえ、来年度も運輸安全マネジメント制度に関する知見の集積活動として、国土交通省主催の運輸安全マネジメント評価研修、ワーキンググループ、シンポジウム等に担当者を参加させる方針とする。また、下記の計画に加え、必要と判断した収集活動を適宜実施していくこととする。

活 動 概 要 (研修名等)	参加人数
① 国土交通省主催の運輸安全マネジメント評価関連の研修	2 名
② 「運輸安全マネジメントシンポジウム 2025」	1~2 名
③ 運輸安全マネジメントや運輸業界に関連する外部研修等	1~2 名
④ 運輸業界の知見を豊富に有する外部専門家等に依頼し勉強会等を実施	1~3 名程/回
⑤ 運輸安全マネジメント評価や国交省評価への立会 (※依頼に応じて実施)	2~4 名

Ⅲ. 安全性から見た貸切バス事業の歴史

交通ジャーナリスト 鈴木文彦

1. 貸切バスとは

●貸切バスのジャンル

一般的にバスの種類を表す言葉として「路線バス」と「観光バス」がある。「路線バス」というのはルートやバス停が設定され、時刻表に沿って運行されるバスに、乗客が誰でも所定の運賃を支払って利用できるもの、「観光バス」はグループ（団体）でバスをチャーターして、みんなで旅行に行く時などに利用するもの、というのが一般的な認識である。

通常「路線バス」と言われるバスは、走る経路、区間と乗降場所（バス停）、運行時刻（ダイヤ）、運賃が国土交通省の許認可によって決まっています、これに合わせて誰でも利用できるバスのことを指す。道路運送法に定められた用語では「一般乗合旅客自動車運送事業（乗合バス）」と言う。この「乗合バス」の中には、高速道路を走行する「高速バス」、空港にアクセスする「空港リムジンバス」も含まれるほか、観光バスという言葉は入っているが、一定のエリアの観光地を、時刻・コース・運賃を決めて周遊する「定期観光バス」も含まれる。

これに対し、一般に「観光バス」と呼ばれるバスは、道路運送法では「一般貸切旅客自動車運送事業（貸切バス）」と言う。

●貸切バス事業の形態

貸切バスが乗合バスと最も違うのは、貸切バスは需要があって初めて運行されるということである。近年の貸切バス事情から、貸切バスの営業形態は大きく3つに分けられる。ひとつは古くからある団体貸切バスで、個人または団体がバスを貸し切り、バス事業者は顧客の意向に応じて運行するものである。本来の貸切バスの営業パターンではあるものの、近年、大口団体は減り、宗教団体と学校団体の一部が残るのみになっているが、需要層そのものは広い。

二つ目は会員募集型の貸切バスである。これはバス事業者または旅行業者があらかじめ日時・コースなどを設定したツアーを組み、一般に参加者を募集するもので、参加者の側からすると個人契約に近くなるが、個々の契約を一つのツアーにまとめ、貸切バスは1対1の契約を結んで運行するものである。「ツアーバス」とも呼ばれ、現在はこのタイプの比率が高くなっている。この場合、学校や会社などの“身内”だけでバスを利用するのではなく、初めて会う人同士が一つの目的で1台のバスに集まる。かつて隆盛を誇った「スキーバス」などもこのパターンである。北海道や東北、九州、沖縄などでは、旅行業者や航空会社とタイアップしたツアー専属車両を用意するケースも多く、それぞれの旅行業者やツアーのオリジナルデザインをまとったバスもしばしば見かけられる。

三つ目は契約型の貸切バス輸送である。企業・学校・商業施設・観光施設などが一定期

間貸切バス事業者と契約して、職員・学生・来客などの輸送にあてるもので、大半は駅とその施設との間などのシャトル運行である。養護学校のスクールバスなどもこのタイプである。車両は契約者側が用意して事業者に貸与するケースと、事業者側で購入（または既存車両を使用）する場合がある。貸切バス事業者にとっては安定した仕事であることや、時間が決まっているため時間雇用の乗務員などを充当しやすいことなどから、近年乗合兼業事業者の貸切バスのメインになっているケースが多い。

貸切バス事業者は、営業できる地域が事業許可の段階で決められている。旅客が最初に乗車する地点か最後に降車する地点がその事業者の営業区域内にないと「区域外配車」として違反となる。かつては各都道府県内の市区町村単位で細かく事業区域が指定されていたが、現在は基本的にはその事業者の営業所（運行管理ができ車両配置のある場所）の所在する都府県（北海道は地域単位）全域がエリアとなっている。

このほか、道路運送法上では、一定の契約のもとに特定の輸送目的に対して輸送サービスを提供するバスを「特定旅客自動車運送事業（特定バス）」としている。総合支援学校のリフト付きスクールバスや企業専属の送迎バスなどに多く、外見的には「貸切バス」の契約輸送と見分けがつきにくいケースもある。

●乗合の一環としての定期観光バス

東京都内の名所を、コースを決めて周遊する「はとバス」のように、駅、ホテルなどを起終点に、観光スポットを巡るコースを組み、途中で適宜下車観光箇所を組み込み、時間帯によっては食事などをセットして、それらを決まった運行日と時刻、料金で運行するバスを「定期観光バス」と呼ぶ。

外見的には観光バスであるし、使用する車両も観光バスタイプのものがほとんどのため、貸切バスの一環と思っている人もいるが、実は前述の通り、定期観光バスは路線とダイヤ、運賃が決まっている「乗合バス」の一形態である。イベントやキャンペーンなどに合わせて短期間設定されるものなどに、定期観光バスと名乗って貸切バスの会員募集形式で運行されるものもあるが、基本的には乗合バスとしての許可をとって運行している。

予約制を原則とし、会員募集の貸切バスの場合は公示した一定の人数に達しなければ催行しなくてもよいが、定期観光バスは1人でもお客さんがあれば運行する。最後の乗車箇所の時点でお客さんがゼロの場合のみ運休することになる。

定期観光バスは1950年代以降、主な都市や国立公園・国定公園などの観光地に次々と設定され、最盛期を迎える。はとバスや京都定観では20～30コースが用意され、夜のコースなども設定された。定期観光バスが収益を上げていた証に、1970年代には複数事業者が競合する地域では一定期間ごとに交代して運行する協定（日ノ丸自動車と日本交通など）、共同営業を行う会社の設立（岡山県観光バスなど）といった事例もあった。

定期観光バスの隆盛に陰りが見え始めたのが1980年代である。観光ニーズの変化によって、あらかじめ全て設定された便利さは逆に「お仕着せ」感に映るようになり、マイカー

やレンタカー利用の増加は、鉄道や航空で訪れた観光客を迎える形の定期観光バス利用者を減らすこととなった。現在は地方都市の定期観光バスの大半が姿を消してしまっている。

2.貸切バスの発祥と歴史

●観光貸切バスの変遷

バスを観光客向けに提供する形は、実は定期観光バスから始まった。定期観光バスの第一号は、1927（昭和2）年の別府亀の井バスの「地獄めぐり」であった。1929（昭和4）年には京都名所遊覧自動車（のちの京阪バス）が京都市内遊覧バスを運行開始したのをはじめ、昭和初期には東京遊覧自動車、大阪名所遊覧乗合自動車などが市内定期観光バスを開業している。また1938（昭和13）年には富士山麓電気鉄道（現富士急行）が富士山一周定期遊覧バスを開設した。

貸切バスにあたる観光向けのバスサービスも戦前からあった。昭和初期の観光ブームのころに当時のバス事業者は台数こそ少なかったが貸切バスを導入し、カーテンをつけたりシート生地を豪華にしたりした車両で営業した。山岳観光地では、天井をオープンにした車両が採用された記録などもある。しかし、戦時体制に入ると、観光自体が不要不急とされたことにより、路線バスに先駆けて観光バス事業は休止を余儀なくされ、1941（昭和16）年ごろには貸切バスは事実上姿を消すことになる。

戦後しばらくの間は、貸切バスは進駐軍の関係または外国人向けに一部許可されたにすぎない。戦後最初の貸切バス事業再開は、1946（昭和21）年5月、東京観光自動車を買収して始めた国際興業の進駐軍輸送だったようだ。1948（昭和23）年に外国人観光客向けに一般貸切バスが許可され、翌1949（昭和24）年に制限が撤廃されて国内需要に対応できるようになると、貸切バスは急速に発展した。このため1950～51（昭和25～26）年に貸切バス事業を開始または再開したケースが非常に多く、1950年代はまさに貸切バスの一大発展期だったといえる。

定期観光バスも不要不急とされて戦時中にいったん中止されるが、戦後は戦災を免れた奈良で奈良交通が1947（昭和22）年に春日奥山周遊バスをいち早く再開している。そのほかの都市ではまず外国人観光客向けに1948（昭和23）年に新日本観光（現はとバス）の東京都内遊覧や京阪自動車（現京阪バス）の京都市内定期遊覧バスが再開され、1949（昭和24）年ごろから一般営業に変わっていく。

1970年代以降の観光バスは、デラックス化に代表される。なお、これ以前は「遊覧バス」という言葉がよく使われ、絵本などもどちらかというと「遊覧バス」がメインだったが、1970年代あたりからは「観光バス」という呼び方がふつうになった。

1970（昭和45）年の大阪万博が一つの契機となって、貸切バスは新たな時代を築くことになる。この前年に東名高速道路が開通して名神高速とつながり、高速時代の幕開けとなったことも、貸切バスの長距離化と相まって大きな転換期となった。つまり車両性能も居住性も、長距離高速運行に適したものが必要とされ、明らかに路線バスとは差別化が進む

ことになる。ボディカラーも乗合との兼業事業者では乗合と貸切を分ける傾向がここから強まっていった。

●貸切バス事業者の規模

貸切バス事業者数の推移を見てみよう。全国47都道府県すべてをあわせて、貸切バス事業者は3789事業者である（2020年度国土交通省調べ）。乗合バス事業者数が2337事業者なので、約1.5倍になる。ただし乗合バス事業者は1990年代まではおおむね全国で300～400社で推移してきたが、2002年に参入が自由化されてから徐々に増えて500社台で推移したのち、2006年に道路運送法が一部改正されて、従来貸切バスの特別許可（道路運送法21条）で運行されていた路線バスが乗合バスとしての許可に変わったため、2006年度から倍増、その後も既存事業者の縮小などにより地域の事業者が新規参入するケースなどを合わせて増加している。

貸切バス事業者は1980年代後半から増加傾向にあり、2000年に参入規制が緩和されてから増加に拍車がかかった。1000社の大台に乗ったのは1987年度で、1998年度に2000社を超え、2001年に3000社を突破した。そして2006年に4000社を超えてなお増え続けたが、コロナ禍をはじめとする環境変化もあり、近年減少に転じている。

車両数は乗合バスが約5万8000台、貸切バスが約4万5000台で、貸切バス保有台数では帝産観光バス（東京・愛知・京都・大阪・兵庫・奈良）の270台がトップ。東都観光バス（東京・埼玉・千葉・神奈川）の207台、名鉄観光バス（愛知・岐阜・三重）の192台がベストスリーで、日本交通（大阪・京都・兵庫・奈良）の171台、名阪近鉄バス（愛知・岐阜・三重）の159台までがベスト5である。100台以上の貸切バス事業者は他に東京ヤサカ観光バス、三重交通、ヤサカ観光バス、琉球バス交通の4社がある（車両数は2021年8月現在）。

逆に最小のバス事業者は、というと、貸切バスの最少認可台数は現在2台で、保有2台という事業者は数多い。貸切バス事業者は小規模事業者が大半で、単純に車両数を事業者数で割ると1社当たりの保有台数は10台程度にすぎないのである。



①車両数で2023年度現在最多を誇る帝産観光バス

3.貸切バスの車両とサービスの変遷

●戦後の貸切バス再開からの車両の変化

1950年代に貸切バスを開始または再開した当初は、車両も小ぶりのボンネットバスやキャブオーバーバスでスタートした事業者も多かったが、すぐに経済的かつ高出力のディーゼルバスが投入されてデラックス化が進み、アメリカ風の特注デザインのボディを架装し

た車両も登場した。その後大型化が進む中で、日野センターアンダーフロアエンジンバスや三菱・いすゞ・民生のリヤエンジンバスの採用が進む。

1950年代後半から、貸切バスに新たなサービスが付帯するようになる。車内設備ではラジオが普及し、屋根のフロント周りにアンテナを巡らせたバスが増えたのがこのころである。1958（昭和33）年に西日本鉄道が、西日本車体・いすゞとの共同開発でデラックスバスを完成、初めてエア・サスペンションと冷房装置が取り付けられた。エアサスはまもなく日野センターアンダーフロアエンジンバスなどでも装備され、当時は窓に「空気ばねバス」などと書かれていたものだ。暖房は装備されるが、冷房が普及するのはもう少し後で、それまでは路線バスにはなかった扇風機が貸切バスには取り付けられた。また、1960年代に入るところから、側窓が路線バスのような昇降式から、横引違いの大型窓（メトロ窓と呼ばれた）に変わっていった。さらにメトロ窓を前傾させてスピード感を出したのも採用されていく。

海外にはない、日本独特の観光バス仕様に補助席がある。補助席は戦後、少しでも多く乗せられるように取り付けられたもので、通常は正座席の横に折りたたまれている。これが1960年代までは、通路を挟んで両側から2脚出てくるタイプが一般的だった。つまり補助席を出すと左右6人掛けとなるわけである。その後日本人の体格が向上したことと、安全面から車両基準が変わり、片側から1列の補助席が設置される形に改められている。



②1960年代の貸切バスに標準だったリクライニングのないロマンスシートに両側から出る補助席

1960年代後半あたりから、貸切バスには冷房が標準装備となる。走行用のエンジンとは別に1tトラッククラスのディーゼルエンジンを冷房用に搭載するサブエンジン方式が主流となった。冷房の普及とともに、側窓を固定窓とし、ガラス面積を広げた車両もグレードの高い車両として用意された。

●車内設備と車高の変化

1970年代半ばになると、車内後部に固定ソファやテーブル、テレビ・ビデオ・カラオケなどを備えたサロンバスが登場し、観光バスのデラックス化が始まった。70年代終わりまでにはテレビ・ビデオ・カラオケ装置と冷蔵庫、給湯器などは、一般車にも標準装備となり、サロンバスは電子レンジなどの調理機器やレーザーディスクカラオケなどさらにサービス設備が進化、回転シートによって全席がサロンタイプになる仕様なども生まれた。車窓の眺望を重視し、車内のタイヤハウスの突起を少なくするため、ボディの一部と床を嵩上げたセミデッカーと呼ばれるタイプ、さらに屋根の上部に大型の明かり窓を設けたパノラマデッカーと呼ばれたタイプが登場したのも70年代である。また、さらにフルデッカー

ーまたはハイデッカーと呼ばれる、室内にタイヤハウスの突起が出ない高さのボディへと発展していく。

1980年代に入ると、車体のつくりがスケルトンタイプと呼ばれる、骨格に荷重をもたせて外板を溶接していく工法に変わり、リベットのない滑らかな外板と大きな連続窓の、キュービックなヨーロッパスタイルの車両が登場、車高もハイデッカーがふつうになった。1982（昭和57）年に二階建てバス（ダブルデッカー）が輸入されると、かなりの事業者が飛びつき、その後国産車も発売されて100台以上のダブルデッカーが導入された。

1980年代半ばに大型貸切バスでは車高が3.6～3.7mの高さのスーパーハイデッカーが登場し、各社の看板車として導入が進んだ。はとバス、三重交通など、一時期はスーパーハイデッカーを標準として導入していた事業者もある。



③ 一時期一世を風靡した二階建て
（ダブルデッカー）バス（中央交通）

4. 貸切バスの旅客ニーズの変遷

● 一点豪華主義から全般的なレベルアップへ

1980年代を中心に、大阪や名古屋の事業者では、ボディにさまざまな特注を加えてスタイルを特殊化し、車内も超豪華なサロンとした車両を導入した。各社はこれらを看板車としてPRし、話題性も高まったが、次第に新鮮味が薄れると、特殊車ゆえ稼働率が低く、メンテナンスコストの問題なども顕在化してきた。このため、あまりに特殊なデラックスバスは1990年前後のバブル期を最後に、影をひそめていく。

1980年代後半には、観光バスの需要が多様化の時代を迎える。何台も観光バスを連ねる（梯団運行と呼ばれる）大口団体は少なくなり、小グループ化が進むようになる。このため、中小型貸切バスが普及し始め、一定の比率を占めるようになるとともに、中小型貸切バス専門の事業者が増えて行った。

1990年代のバブル崩壊後、貸切バスを取り巻く状況は大きく変わった。需要の変化はその前から現れてはいたが、価格低下によって海外旅行が活発化する半面、国内旅行は「安・近・短」と小グループ化の傾向がますます顕著になっていった。景気の後退によりかつてのような招待旅行や大がかりな社員旅行などが減り、少子化傾向とスタイルの変化によって修学旅行や遠足などの学校団体も小規模化、台数口の需要は大きく後退した。

こうした傾向を反映して、車両もかつての一点豪華主義を脱し、全体にレベルアップしたところで標準化される傾向にある。基本となるボディはハイデッカークラスで通常のシートを11～12列（正座席45～49／補助席付きで55～60）配し、一部の車両のみ後部に回転座席を設けてセミサロンにできる構造としている。その代わり液晶テレビモニターや

DVD、シンセサイザーカラオケ、衛星放送などは特殊設備ではなくなり、カーナビやオートガイドシステムなども実用化されている。また貸切バスにもトイレ付きがある程度普及するようになった。

ただし、少数ではあるが 2010 年代以降、座席を左右 1 列ずつまたは 3 列で配列し、トイレやさまざまなサービス設備を搭載した高価格帯を対象にした特別車も、一定数再登場している。



④かつては数多く見られた梯団（台数口）運行の貸切バスは近年減少

●バスガイドのニーズの変化

観光バスにつきものというイメージがあったのがバスガイドである。制服に身を包んだ明るい笑顔の若い女性の存在は、修学旅行の男子生徒のあこがれの対象として描かれ、「東京のバスガール」という歌が、ずっと歌い継がれているように、バスという比較的生活感の強い地味な存在の中で、最も世間にアピールしたのが観光バスガイドであった。

バスガイドを最初に採用したのは、前述の 1927（昭和 2）年にスタートした亀の井バスの別府めぐり遊覧バス（現在の定期観光バス）だった。バスガイドの案内の独特な節回しも、このときからといわれている。戦争の激化によって観光バスが休止されるとともにバスガイドもいったんなくなるが、戦後 1950 年代にはバスガイドが復活、それから 1990 年代に入るまでは、観光バスといえば女性バスガイドという時代となった。主なバス事業者にはガイド採用の専門職がいて、地方の高校を訪ねて金の卵を探し、学校に推薦をお願いして回った。1980 年代ぐらいまでは地方の高卒女子にとってあこがれの職業の一つであり、比較的採用も順調だった。入社したガイドは各社のガイド寮に入り、教習を受け、見習いを経て（時代や会社によって前後はあるが）約半年強で近場の仕事で独り立ちする。

とはいえ、バスガイドの仕事は重労働である。早朝出勤と深夜にかかる勤務、立ちっぱなしのガイドそのものの業務のほか、お客さんの世話・サービス、後退などの場合の安全確認、出庫前のガラス等清掃と帰庫後の車内清掃。車内での案内も近年は（高速道路での着席指導もあって）テキストを読んでもよい場合も出てきたが、それまでは基本的にはすべて暗記したうえ、お客さんの層や状況に応じて機転も効かせなければならなかった。1980 年代あたりからは車内装備の進化もあって、給茶やカラオケ、ビデオ等の操作など、サービス業務の比率が高まっていった。お客さんや運転士との人間関係や、女性だけの職種ゆえの同僚・先輩後輩との関係などに苦労した話も数限りなくある。

こうした中、バスガイドの平均勤続年数は年々短くなり、1990 年代に入るところには 3～4 年に縮まっている。加えて 2000 年の規制緩和後は、きちんとした教育体制を持つ大手貸切バス事業者が大幅に減車したり撤退したりしたため、正社員ガイドそのものが減っている。

かつては中小型貸切バスは運転士 1 人のワンマンも可だったが、大型は必ず保安要員を乗せる必要があった。ガイドが足りなければアルバイトの車掌を乗せるケースも多かったが、1990 年代には基準緩和により、大型貸切バスも一定の範囲でワンマンが可能となった。すでに利用者ニーズも変化して、ガイドを必要としない仕事も増えて行った。

正社員ガイドを抱えられない小規模事業者が増えたこともあり、現在の主流はガイドセンターなどに登録している OG ガイドなどを臨時雇用する形となった。貸切バスが営業所を出庫するときには運転士 1 人で出ていくケースが増えている。あこがれの職業は大きく様変わりした。



⑤バスガイドが乗務して観光地を案内する光景はほとんど見られなくなった



⑥多数の社員ガイドが入社していた 1980 年代の新人ガイド研修風景

●貸切バスの運賃

貸切バスの運賃・料金はきちんと国土交通省による認可で決まっている。まず運賃・料金が適用される車種区分がある。

大型車＝車両の長さ 9m 以上または旅客席数 50 人以上／中型車＝大型車・小型車以外／小型車＝車両の長さ 7m 以下でかつ旅客席数 29 人以下

それぞれについて運賃と料金が決められており、運賃には「時間制運賃」「キロ制運賃」「時間・キロ選択制運賃」「行先別運賃」がある。時間制運賃は実拘束時間（旅客の指定する場所に配車してから輸送を終了して旅客が降車するまで）×時間賃率（ただし 3 時間未満は 3 時間、1 日の上限は 12 時間～2 日以上行程では 8 時間などの規定あり）、キロ制運賃は配車場所～降車場所の距離×距離賃率（距離賃率は 100km まで／100km 超 300km まで／300km 超の 3 区分）、時間・キロ選択制運賃は実拘束時間が 12 時間以内のとき時間制を適用し、それ以外はキロ制を、ただし時間制による運賃・料金の合計がキロ制の場合に満たない場合はキロ制を適用するというもの、行先別運賃は特定の行先について別途運輸局に届け出た額をいう。料金には「深夜早朝運行料金」（22：00～5：00）「時間待機料金」「宿泊待機料金」「航送料金」「回送料金」「特殊車両割増料金」がある。

このように多数の運賃計算、料金が重なるほか、営業割引や繁忙期と閑散期の波動もあ

ることから、実際にはその中での調整等により、営業レベルではかなり上下が出てくるのが実態で、表面に出てくるのはある日に対して「大型 1 台いくら」というようにトータルされた形である。なお、基本料金の中にいわゆるバス代（燃料費含む）、乗務員 1 人の人件費、一般的な保険などは含まれるが、バスガイド料金、高速道路など有料道路・駐車料金や追加保険加入、乗務員の宿泊代などは利用者の負担となる。このあたりも近年、バスガイドがつかない仕事が増えている理由かもしれない。

なお、後述するように上記運賃・料金制度は 2014（平成 26）年に改定され、2023（令和 5）年 6 月 27 日に「新公示運賃額」が公表され、同年 8 月 25 日から幅運賃制度が撤廃され基準運賃を下限額とすることとされた。

5. 旅行業界と貸切バス

● 貸切バスとは切り離せない旅行業

貸切バスとは切り離せないのが旅行業者である。貸切バスの仕事の大半は旅行業者を介して受けているものである。バス事業者自身も旅行業の資格を有し、直系または傍系に旅行業をもつところが多く、遠州鉄道や三重交通など、自社系の比率が高い事業者もあるが、一般的には営業力の面で JTB や近畿日本ツーリストなどの大手旅行業者の比ではなく、旅行業者から受ける仕事のほうが圧倒的に多い。大手旅行業者の場合は年間の需要見込みをもとに貸切バスを事前に押さえて、会員募集などに割り振るケースもあり、貸切バスの営業は旅行業者の動向に左右される部分が多い。近年の小規模貸切事業者の増加によって、小規模かつ地域限定的な旅行業者も増えてきた。

貸切バスを利用する場合、会員募集型であれば個人で主催業者に申し込めばよく、感覚的には高速バスなどを予約するのとあまり変わらない。もし団場で 1 台のバスを貸し切る場合は、日時・コース（目的地）、人員、希望車種、台数などを指定して申し込むことになる。一般的にはこの場合、バスだけでなく宿泊や食事の手配も絡むことが多いため、まず旅行業者に相談し、旅行業者に手配をお願いすることになるが、もちろん直接貸切バス業者に申し込むこともできる。

直接または旅行業者からの手配を受けた貸切バス事業者は、配車場所、人数などに応じて配車担当が車両を決め、乗務員を割り振る。一般的な日帰り、2 泊程度までの場合は運転士は 1 車 1 人をあてるが、1 日の運転距離が（事業者によって異なるが）たとえば 400km を超える場合や、夜行運行になる場合、数日の連続勤務になる場合などは 1 車 2 人（貸切バス業界で言うツーマン）となる。近年はこれら配車・勤務割や顧客管理にシステムを導入するケースが増えている。

● 貸切バスの稼働

貸切バスの仕事は自社の事業区域のお客さんをほかの地域へ案内する「送り出し」と、よそからのお客さんを空港や新幹線駅などで受けて自社のエリア周辺に案内する「受け」

に大別できるが、大都市圏で比較的「送り出し」が目立つほかは「受け」の比率が高く、北海道、沖縄などは「受け」が圧倒的である。

貸切バスは需要即応型の営業なので、仕事がないとバスは動かない。年間どのくらい動いているかを計る「稼働率」というモノサシがあるが、全体的には近年は60%台というところのようだ。どちらかといえば29人乗り以下の中小型の稼働率が高く、特殊車両の稼働率は低い。そういう意味でも企業などとの年間契約となる契約貸切は事業者にとってありがたい仕事なのだ。



⑦観光地の駐車場にズラリと貸切バスが顔を並べる
光景も旅行形態の変化とともに減少している

6.需給調整規制の緩和と貸切バス

●貸切バスの参入規制緩和とその後の変化

2000年に道路運送法の一部改正があり、貸切バスの参入規制が緩和された。それまでの免許制から輸送の安全、事業の適正性が担保されるべき基準をクリアすれば事業が開始できる許可制となり、最低必要車両数も5台から2台に緩和された。もっとも、規制緩和前の数年の間、すでに中小型を中心にかなりの新免許事業者が出ており、事業者数の急増は1990年代後半からという傾向になる。これに規制緩和で弾みがつき、直後の3年間ぐらいは年に数100社の規模で貸切バス事業者が増えたのである。

需要自体は減少傾向にあることは前述の通りである。つまりパイが減っているのに事業者が増えているのだから、競争が激化するのとは必至である。需要が上向きなときなら競争によって良質なサービスを提供し、業界の発展に寄与するという規制緩和の趣旨も達成できたかもしれない。しかし実態は過当競争にともなう事実上の料金低下と過度のコストダウンにつながった。このため小規模事業者に比べてもともとコスト構造の高い乗合兼業の事業者や大手事業者は競争力を失ってなくなった。そして2000年代に大半の乗合兼業事業者が貸切バスを大幅に減車したり、最低台数で許可のみ残して実質撤退したりした。貸切専業でも伝統ある大手の会社がのきなみ事業廃止に至った。

この時期に撤退した歴史ある貸切バス事業者には、イースタン観光、京阪国際観光自動車、藤田観光自動車、富士自動車などがあつた。また、特に乗合兼業事業者では、営業形態もコスト構造も乗務員の勤務形態も異なる貸切バスを別会社化やもともとあつた子



⑧グループ事業者の再編の中で1998年に貸切バス事業から撤退した京阪国際観光自動車

会社を集約するなどして、規模の適正化や営業の独自性を高めたケースが多い。西武観光バス（西武バス）、関鉄観光バス（関東鉄道）、阪急観光バス（阪急バス）などのケースがある。

●中小規模事業者の増加と競争による安全性への影響

2000（平成12）年の貸切バスの規制緩和により、その前後に貸切バス事業者が急増したが、その大半が、経営基盤が脆弱な小規模事業者であった。これが安全性をおろそかにするケースが少なからず発生する背景となったことは、指摘しておかなければならない。

規制緩和の考え方自体が間違っているわけではない。しかし貸切バスが規制緩和された2000（平成12）年は、すでに貸切バスの需要が右肩下がりになっている時期である。右肩上がりの時期であれば多数の事業者がサービスの質を競い合い、業界の活性化に寄与したであろう。しかし低迷する需要に対して事業者数が増えれば、限られた仕事を取り合う形となり、価格競争に陥るのは自然の流れである。

価格競争を制するのはコストの低い事業者である。もともと個人事業に近い小規模事業者は低コスト構造ではあるが、コストを切り下げざるを得なければ、どこかに必ずしわ寄せが行く。そのしわ寄せは、労働集約産業としてのバス事業にあって、まず人件費に行く。すでにバス運転者の賃金は全産業平均に及ばないほどになり、拘束時間が長くて不規則なのに所得が低いいため、職業としての魅力がなくなった結果、バス乗務員を募集しても希望者が少なく、良質な労働力が確保できなくなっている。一部の貸切バスで常態化している違法な「日雇い」は、こうした事業者サイドの運転者不足と、資格だけは持っているがきちんとした事業者であれば選考基準に満たない（採用されなかった）者の需給関係において成り立っているといえる。

もう一つのコストダウン手法は車両整備の手抜きである。近年新車を入手することだけはリースなどで容易になっているが、本来真っ当な事業者であれば安全のため一定の期間で交換しているタイヤや部品などをギリギリまで使用する、日常的な点検や整備を簡略化する、整備管理者は書類上だけで町場の大型整備経験の少ない工場に丸投げするといった「手抜き」が常態化している。こうした車両整備における不適切な対応は、利用者の目が全く届かないところで安全が脅かされているところに大きな問題がある。

また、こうした事業者と価格競争になった結果として、管理体制をきちんとし、安全にも手を抜かない大手あるいは乗合兼業の貸切バス事業者が、コスト面で太刀打ちできずに大幅に撤退したことは、業界的にも不幸であるほか、社会的にも大きな問題を残したといえる。すなわち、災害時の鉄道代行のような、社会的に必要となる大規模輸送を本来担えるはずの貸切バスに、現在そうした大規模かつ体系的な輸送ができる体制と能力がなくなりつつあるのである。

交通機関の安全確保には良質な人材の確保や教育、確実な管理体制、技術的裏づけなど、一定のコストがかかるということについて、世間一般に知ってもらうことも重要であろう

と考えられる。

7.重大事故の発生と安全規制の厳格化

●関越自動車道で発生した重大事故

2012（平成24）年4月29日早朝、関越自動車道において金沢から東京・TDRに向かっていた夜行高速ツアーバスで、1人乗務の運転者の居眠りが原因で側壁に突入し、乗客45人のうち7人が死亡、38人が重軽傷という重大事故が発生した。この事故をきっかけに、夜行運行における交替乗務員の確保や運行管理体制について、高速ツアーバスを受託運行する小規模貸切バス事業者のかなりずさんな実態や、事故を惹起した事業者の法令違反などが次々と明らかとなり、高速ツアーバスを企画するツアー会社と運行貸切バス事業者の一部に蔓延する「安全性に対する認識の希薄さ」が惹き起こした、起こるべくして起こった人災であったといえる。

自動車運転は人間がすることであるから、「絶対の安全（事故が絶対に起こらない）」ということはある得ないが、関越道の事故は500kmを超える長距離の夜行運行において、乗務員の人数、休憩等を適切に確保していれば、防げた事故であろうと考えられる。夜行運行において、運転者2人乗務は長年の「常識」である。もちろん現実には高速乗合バスにおいても、夜行で300～500kmの区間を1人乗務のケースはある。しかし高速乗合バスの夜行便において1人乗務を行う場合、通常の2時間程度に1回10～20分程度の休憩を均等に挟むような走り方ではなく、休憩のうち1回は1時間半～2時間程度の仮眠休憩を取り、この休憩では運転者は仮眠専用を用意された「仮眠室」または仮眠専用シートで横になって仮眠する。しかも大半は最も眠気に襲われやすい未明の3～4時台にこの仮眠休憩を取るようダイヤが組まれている。こうした仕組みを採っても夜行における1人乗務は500kmが限度とされている。

一般的な10～20分程度の休憩を挟んで走り続ける夜行運行の場合、通常は事故のあった高速ツアーバスの東京～金沢間は2人乗務が「常識」であると、経験のあるバス乗務員なら即座に言うであろう。多分に感覚的であり、理論に裏付けられたものではないが、安全確保にはこのような「現場の常識」も必要である。

●関越道の事故を受けた国の対応

関越道の事故を受けて、国土交通省において二つの新たな動きが見られた。ひとつは2012（平成24）年7月20日から適用された「ツアーバスの新基準」である。

従来、国土交通省では「自動車運転者の労働時間の改善のための基準」として「運転時間は2日間を平均して1日あたり9時間以内」という基準と、「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」として「乗務距離は回送を含め2日を平均して1日あたり670kmまで」という指針を定めていた。

関越道の事故を起こした高速ツアーバスの企画会社と運行事業者は、連続運転時間や1

人での運転についての法令・指針は遵守している、所定の休憩は確保し、勤務にも無理がない、したがって設定自体は問題がなかったという主張を当初繰り返した。

しかし安全は法律や指針が守ってくれるものではない。安全運行は、運行に携わる者自身が自らこれなら安全に運行が可能という範囲で確保されなければならない。とかく法的な基準や指針が示されると、「その範囲に収まっていけば問題ない」というとらえ方がなされがちである。本来たとえば1人乗務の指針として示されている670kmという距離はあくまで「上限」であって、それ以内なら安全であるという数字ではないはずである。しかし数字はとかく一人歩きする。事故後、基準・指針の見直しがなされたが、基準の数字が厳しくなったとしても、安全に対する意識が変わらなければ同じことと言える。

事故を受けて国土交通省では、2012（平成24）年7月に暫定措置として、夜行運行する高速ツアーバスについて「乗務時間（出庫から入庫まで）は1日10時間を限度とする」「乗務距離は1運行あたり実車400kmまでとする」という緊急対策を発表した。後者については「特別な安全措置」として必須4項目（遠隔地での第三者立ち会いによる点呼、デジタル式運行記録計を使った運行管理、連続運転約2時間ごとに合計20分以上の休憩、運転者の運行直前までの休息时间11時間以上）と選択8項目（いずれか1つ以上／安全性評価認定事業者であること、ドライブレコーダーで指導を実施、衝突被害軽減ブレーキを装備、居眠りを感知する装置取付など）を講じた場合は500kmまでとされた。

また、高速ツアーバスには車体に主催旅行会社、受託運行事業者、運行区間などをステッカー等で明示することが義務づけられた。

国土交通省は同年7月、高速ツアーバスを運行している貸切バス事業者298社と高速ツアーバスを企画し運行委託する旅行会社59社に緊急監査を実施した。すると、運転者の日雇い、名義貸しなどの重大かつ悪質な違反が48社も見つかり、100社以上で連続乗務時間オーバーや指導講習の未実施、点呼の未実施などの違反が明らかになったという。旅行会社も約半数に旅行業法違反があったようだ。こうした結果を見ると監査の実施効果もあると思われるが、一方で監査には限界があり、ともすると「監査のときさえ通過すればよい」という意識が残ることは否めない。また監査基準を厳しくすれば、基本的なことはきちんと実施している事業者さえも、軽微な不備を指摘されることになりかねず、矛盾が生ずる。過去に重大事故を惹起した長野県の某社のように、違反が摘発されて営業取消処分になっても、社名や経営者を変えれば再び事業許可が得られるというのでは全く意味がない。基本は事業許可を与える際の基準の厳格化であり、一定年数を経た段階で再チェックができる体制が必要であろう。

8.貸切バスによる「高速ツアーバス」の発生と課題

●新たな高速乗合バスの制度設計

関越道の事故を惹起したのは「高速ツアーバス」と称される貸切バスの一環として会員募集形式のツアーバスを拡大解釈した運行形態であった。スキーバスなどに代表される、

この会員募集型で一定期間定期的に運行されるツアーバスは存在するが、本来、バスでの移動の部分だけをツアーとして募集すると、“乗合類似行為”として違法性が高くなる。このあたりを拡大解釈することで、都市間のツアーバスが運行されていた実態がある。

利用者にとっては制度上の違いはわからず、一般マスコミも乗合高速バスと高速ツアーバスの違いはわかっていない。そのような中、全く競争条件の違う状況で競合するのは望ましくないことから、2010年度に国土交通省が「バス事業のあり方検討会」を設置し、この問題に取り組んだ。結果として、2012年以降に適用となったのが「新高速乗合バス」という制度である。これは、省令改正によって高速乗合バスの規制を大幅に緩和し、柔軟な営業・運行ができるようにする一方で、高速ツアーバスについては主催事業者に一定の車両を保有したうえで乗合バス許可をとり、安全確保等について契約する貸切バス事業者が法定の基準を遵守しているかどうか監督する責任を負う形に移行させることとし、とりあえず“同じ土俵”が用意された形となった。

2012（平成24）年7月末に移行措置がスタートし、1年間の猶予期間をもって2013年夏には新たな高速乗合バス制度に移行した。移行が完了した段階では、高速ツアーバスというジャンルはなくなり、既存の高速乗合バスを含めてすべてが新たな「高速乗合バス」となった。

最も大きな変化は、事業者の仕組みの一本化である。これまで高速乗合バスは乗合バス事業者が道路運送法にもとづく許可によって運行し、利用者との間で乗合運送契約を結ぶ形をとり、高速ツアーバスは旅行業者と貸切運送契約を結んだ貸切バス事業者が運行し、利用者は旅行業者との間で旅行業法にもとづく企画旅行契約を結ぶ形をとっていた。これが今後は、乗合バス事業者が道路運送法にもとづく許可を得て利用者との間で乗合運送契約を結ぶ形に一本化される。その代わりに乗合バス事業者が一定の要件を満たす貸切バス事業者に運行委託契約によって運行を事業の2分の1以内（一定の条件下で3分の2以内）の範囲で委託する形が加わる。つまり高速ツアーバスを運行していた事業者がその事業を継続する場合は、まず企画する旅行会社または貸切バス事業者が乗合バス事業者になる（自ら5台+予備1台以上の車両を保有し所定の管理体制を整える）必要があり、委託を受ける貸切バス事業者は厳格な安全面の要件をクリアする必要がある。委託にかかる運送の安全責任を含め輸送に対する責任を負うこととなる。また、受託した事業者がさらに下請けに回すことや、契約関係を不透明にする仲介業者の存在も禁止される。

高速乗合バスは当然、経路・区間やダイヤ、バス停、車両、運転者を含む運行体制・管理体制、運賃のすべてが許認可対象であるから、それらが国土交通省所管のみならず、警察、道路管理者などの目を通して許可になるわけである。また高速乗合バスでは、自社の社員（管理の受委託含む）と車両で、きちんとした運行管理体制と基地をもって運行するのは当然とし、出先では共同運行または提携の乗合バス事業者などにより車両の格納場所や宿泊場所は常設され、出先での点呼や整備点検にも対応でき、問い合わせ先などの体制も確立し、広報公表？されていなければならない。

既存の高速乗合バス事業者は、新たな対策を講じることなく新高速乗合バスの制度に適合できたと考えられるが、貸切バス事業者が新高速乗合バスを運行する（受託する）場合は、事業開始後3年以上で、過去1年間に重大な法令違反の処分を受けておらず、過去の行政処分歴が一定範囲を超えないという3条件を満たす必要があり、大型バス5台以上を保有することや安全基準を満たすためには新たな投資が必要なケースも多くなる。このため、すでに新たな基準・指針に適合させる段階で運転者数の不足などによって高速ツアーバスから撤退する事業者も出たほか、旅行会社が自らバス事業者として許可を得ることもそれなりにハードルが高く、旅行業者のツアーバスからの撤退も見られた。

新たな「新高速乗合バス」制度は2012（平成24）年7月末に創設され、2013（平成25）年7月に本格実施となった。高速ツアーバスのメリットであった柔軟な価格設定や供給量の調整、営業が乗合バスにおいてもできるような仕組みとする（たとえば便数・運賃の事前届け出期間を30日前から7日前に短縮など）一方で、バス停の確保を義務付け、安全確保に向けて厳格に制度設計をしたうえで、高速ツアーバス事業者の新高速乗合バスへの早期の移行を促した。



◎高速乗合バスとして整理される以前の
高速ツアーバスの一例 路上の乗り場に発着

●安全確保に寄与する適正な運賃

高速ツアーバスの問題でもあぶりだされたように、企画するツアー会社と貸切バス事業者の関係も大きな問題である。それはツアー会社に対して貸切バス事業者が従わざるを得ないという主従関係の問題である。これによって（本来決められた運賃であるにもかかわらず）貸切バス運賃が叩かれ、さらに仲介業者が挟まればそこで手数料が引かれ、ひいては前述の価格競争～安全切り下げという構図が生まれる。そして旅行業法以外の法的な責任は運行する側がすべて負うという仕組みはやはり適正ではない。

需要が減少する中で事業者数が増えて競合が激化し、立場の強い旅行業者が事業者の選択条件に運賃・料金を重視するなど、本来の貸切バスの運賃制度が事実上理解されていない状況から、2014（平成25）年4月に「貸切バスの新たな運賃・料金制度」が公示された。

従前の貸切バス運賃については、その制度・実態ともにいくつもの課題を抱えていたため、「バス事業のあり方検討会」において、

【取引実態を含めた制度設計／事故防止・法令遵守・サービス改善の促進／国民目線・消費者目線の適切な反映／関係者間の取引実務円滑化及び貸切バス事業者による創意工夫・需要喚起の促進／事後チェックの確保】

の5つの視点から検討が行われた。

公示によると、運賃については地方ブロックごとに標準原価に基づいて基準額を算出し、この中に安全への措置にかかる費用を計上する。その上下に一定の幅で上限と下限を設定、下限は安全コストに直接結びつかない一般管理費と営業外経費を勘案して基準額から 10%、上限は利用者保護の観点から 30%とし、貸切バス事業者の申請がこの範囲であれば受理することとする。従前の運賃の種類が複雑でわかりにくかったことから、時間賃金に拘束時間に乗じて計算された時間制運賃と、キロ賃率に走行キロに乗じて計算されたキロ制運賃とを合算する「時間・キロ併用制運賃」に一本化した。これにより、従前の待機運賃、航送料金、回送料金は運賃に包含して廃止、宿泊待機時間については一定時間を運賃算定の対象から除外する。一方、深夜早朝運行料金及び特殊な設備を有する車両の割増料金、交替運転者配置料金については料金として収受する。また、貸切バス事業者と旅行業者等の間で健全な取引関係を確立するため、書面取引の徹底と監査等の事後チェックを強化することとした。

この運賃・料金制度の遵守が進められ、2016（平成 28）年 11 月からは運送引受書に決定した運賃のほか、上限・下限運賃額を記載することが義務付けられ、届出運賃違反を防止する措置がとられているが、その後も監査等で行政処分の対象となる理由としては、下限運賃を下回る収受のケースが多い実態はある。

9.安全投資の増加と評価制度

●運輸安全マネジメント評価

運輸事業者について、トップから現場まで一丸となった安全管理体制の構築、全社内の安全意識の浸透、安全最優先の風土の定着を図ることなどを目的として、2006（平成 18）年 10 月から「運輸安全マネジメント制度」が導入された。全事業者に対し、

【PDCA を導入し、さらに継続的に繰り返すことにより輸送のレベルアップを図る／安全確保の責務／安全情報の公表】

が求められ、さらに保有車両数 200 台以上のバス事業者に対しては、

【安全管理規定の作成・届出（安全に関する取組の基本方針・組織体制・情報伝達方法・内部監査方法等を記載）／安全統括管理者の選任・届出】

が求められた。さらに後者は 2013（平成 25）年 10 月にすべての貸切バス事業者並びに貸切委託運行許可を得た乗合バス事業者を対象が拡大されている。国土交通省（第三者機関を含む）によるマネジメント評価が実施される。

●貸切バス事業者安全性評価認定制度

なかなか一般に安全性の高いバス事業者を判断する術はなかったのだが、2011 年度から「貸切バス安全性評価認定制度」がスタートしている。日本バス協会が事業主体となり、貸切バス事業者の安全性や安全確保に向けた取り組み状況を点数化して評価し、☆の数（最高 3 つ星）で認定、公表している。認定は事業者からの申請にもとづいて審査をするもの

で、認定事業者には「セーフティバス」のステッカーがその事業者の全車両に交付される。2012（平成24）年9月末の認定で全国370社12,822台が認定を受けており、事業者数では8.4%、車両数では27.5%が「セーフティバス」ということになる。2年間の更新制で、最初の認定は1つ星からスタートするので、この時点での認定事業者はすべて1つ星である。更新時にさらに上位の取り組みをして所定の点数を取得できれば星の数が増え、現状維持であれば1つ星のままとなる。また、認定されても事故や違反により所定の行政処分を受けたようなケースでは、認定取消しもありうる。2015年度より最高位の評価である「3つ星」の事業者が誕生し、その後着実に増加している。

この認定制度は、認定事業者が「絶対に事故を起こさない」ということを保証するものではない。しかし安全に対する真剣な取り組みをし、自ら申請をした事業者を統一基準で評価しているという面では、安全性が高く安心して輸送を任せられる事業者という判断基準にはなるものと考えられる。一般利用者や旅行業者が認定事業者を選ぶ場合、認定事業者があまりに少ないと意味がないため、当初数年間は認定事業者を増やすべく間口を広げて申請を促した。審査自体は厳格に行ったので、認定事業者の増加は貸切バス事業者の意識が高まった証左ともいえよう。したがって、2年後以降の再認定において2つ星を取得、あるいは4年後以降に3つ星を取得した事業者においては、かなりレベルの高い安全に向けた対応をしているとみてよかろう。今後は利用者が「セーフティバス」を選択することが当たり前になるようなムードづくりと、ひいては「セーフティバス」の安全性が評価され、それに見合った対価を当該貸切バス事業者がきちんと収受できるような仕組みが必要であると考えられる。なお、2020年の訪日外国人旅行者の増加に向けた貸切バスの臨時営業区域の設定については、認定事業者が条件となっており、インセンティブが与えられている。

その後、優良事業者の更新を2年から4年に延長した一方、認定の有効期間内に1営業所1回当たり30日車以上50日車以下の行政処分等を受けた場合に認定種別の降格（2つ星、3つ星認定事業者はワンランク降格など）、事故・行政処分による認定取消の場合に欠格期間を満了した事業者を対象に新規申請を受け付ける特別申請、再評価により認定された事業者の有効期間満了に伴う更新申請を受け付ける特別更新などが追加されている。

制度開始後10年を経過した2021年度には、10年の間認定を継続し、「3つ星」にて認定を継続した120社に対し、「評価認定長期継続優良事業者」として表彰する制度を新設した。また、2024年度以降、さらなる安全への取り組みを評価するため、審査内容について、改定が行われることとなった。法令遵守事項は当然行われているものとして配点を0とし（未実施であればその段階で評価なし）、上位事項の配点を拡充した。特に安全研修、飲酒運転の防止、拘束時間・運転時間・連続運転時間に関する改善基準告示以上の取組、健康診断・適性診断への取組と健康管理には重点が置かれている。2023年末に改定が公表され、2024年度から行政処分による減点を強化、2025（令和7）年4月から新たな審査内容による申請を受け付ける。同時に認定種別についても、現行の星1～3を星1～5に改め、最高ラン

クは「5つ星」とするほか、認定証のデザインも変更となる。

2024（令和6）年2月現在の認定事業者は2018事業者、車両数は3万3574台となっている。

10. 軽井沢スキーバス事故とその後の貸切バス安全に向けた取り組み

● 軽井沢スキーバス事故の影響

2016（平成28）年1月15日午前1時55分ごろ、長野県軽井沢町の国道18号碓氷バイパス入山峠付近で、スキーバスとして運行していた貸切バス（乗員乗客41人）が反対車線を越えて道路右側に転落し大破、乗客13人、乗務員2人が死亡、乗客26人が重軽傷を負う重大事故が発生した。事故調査の中で、運転していた乗務員の経験の浅さの問題や、当該事業者のずさんな運行管理体制が明らかになったが、国土交通省における「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」による「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」（2016（平成28）年6月）として、

【国は貸切バスの安全運行に関する遵守事項を強化しその徹底を図る／国は貸切バス事業者のルール違反を早期に是正させるとともに不適格者を排除する／バス事業者・旅行業者は安全確保を最優先に据え、両業界等は協力・連携してルール遵守の環境整備を推進する】ことを基本思想に、

【貸切バス事業者・運行管理者等の遵守事項の強化／法令違反の早期是正・不適格者の排除等／監査等の実効性の向上／旅行業者・利用者等との関係強化／ハード面の安全対策による事故防止の促進】

に向けた総合的な対策を提示した。

● 貸切バス事業の更新制

2016（平成28）年4月から、貸切バス事業者に事業の更新制が新設された。国が4年ごとに貸切バス事業者のチェックを行い、次の更新まで免許を継続するかどうかを審査することとなった。そして更新の際は申請資料だけでなく、更新事業者の代表取締役が法令試験を受けなければならない（更新申請時に「貸切バス事業者安全性評価認定制度」の認定を受けている事業者は除外）。チェックの結果、引っかかるような悪質事業者には貸切バス業界から退出していただく制度である。

また、国の審査を補完するため、貸切バスの適正化機関が各地方運輸局のブロック単位＋沖縄に設置され、2016（平成28）年9月からすべての機関で巡回指導を開始している。

● 車両への安全装備拡充

ハード面の安全対策という点で、車両に装備される安全装置の比重は大きい。2000年代から、ミリ波レーダーで車間距離を確認する車間距離接近警報装置が標準装備されるようになったほか、この時期にデジタルタコグラフ、ドライブレコーダーが普及し始めた。ま

た 2000 年代後半には乗務員のヒューマンエラーを防止するため、警報音により居眠りや注意散漫を防ぐ安全運行支援システム（SDSS）や運転意識低下警報装置などが開発された。

また、2010 年代には衝突直前に自動的にブレーキがかかり、衝撃を軽減する衝突被害軽減ブレーキが装備されるようになった。

2018（平成 30）年 3 月に発生した北陸自動車道小谷部サービスエリアにおける高速乗合バスの事故で、衝突前に運転者が意識を失っていた可能性が指摘され、ドライバーの健康に起因するこのような事故が目立ってきたこともあり、国も本格的にバス事業者に対し、ドライバーの健康チェックへの指導を強化し、2014 年に国土交通省は「運転者の健康管理マニュアル」を改訂し、事業者に通達している。これにより、点呼時の対面による健康状態の把握をはじめ、心・脳疾患は特に重大事故につながりがちであることから、予兆を発見しやすくするため、7 項目の健康チェック項目を設けたドライバー健康把握リストを示した。これはその後、例えば睡眠不足などをチェック項目に加えるなど、改良が加えられている。

また、定期健康診断の結果に加えてさらなるフォローアップで健康状態を把握すること、要精密検査とされたケースや何らかの予兆、所見が見られた場合に医師の受信・治療を促し、医師の乗務についての所見を把握すること、種々のチェック、検診を参考に適切な就業上の措置をすることなどが提示されている。また、厚生労働省も「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」を策定し、徹底を図っている。

これら法令や告示を遵守し、ドライバーの健康管理を徹底するため、理論的・システム的に取り組むケースも見られ始めた。高速バス大手のウィラー・エクスプレスを例にとると、2018（平成 30）年 2 月に乗務員の安全管理システムを導入し、働きやすい環境づくりを進めている。運転中の異常を感知する仕組みとして、IoT（モノのインターネット）を活用した運行サポートシステムが導入された。富士通の耳たぶにセンサーを装着して脈拍測定から眠気予兆を感知する「運転者用眠気検知システム」を導入、眠気の兆候を検知すると乗務員に休憩や交代を促すとともに営業所にも知らせる。営業所には運行中のバス位置をリアルタイムに地図上に表示するネットワークシステムを導入した。また 2017 年末に導入した新車から、自動運転装置つき AMT 車を試行採用、運転者の目線認識カメラを装備して眠気検知システムとあわせて乗務員に注意を喚起する。さらに乗務員の健康起因の事故を事前予防する 4 つの検診（脳ドック・BNP 心不全診断・眼底検査・睡眠時無呼吸症候群のスクリーニング検査）を全乗務員に義務づけ、予約から問診、検査結果の通知・管理まで一貫して行える「スマート脳ドック」をクリニックとの提携で実施することとした。

ただし、健康起因による異常は、これで確実に防げる、というものにはなかなかかなりにくい。誤解を恐れずに言えば、どんなに厳しい健康チェックや手厚い健康管理システムをもってしても、体調の急変や急な発病による突発的なトラブルは起こりうるということである。つまり、突発的な体調変化が防ぎきれないとすれば、走行中に起こる可能性のある異常時にいかに対応できるかは大きな課題であった。

そこで 2011（平成 23）年から、産学官の共同でドライバー異常時対応システム（EDSS＝Emergency Driving Stop System）の開発が進められてきたが、2018（平成 30）年 3 月に国土交通省が発表したガイドラインに沿って同年夏に、高速バス、貸切バスの新車から搭載が開始された。EDSS はスイッチを押すことによって非常ブレーキがかかって減速、停止するもので、作動時には車内で非常ブザーが鳴るとともに、スイッチ内蔵ランプが点灯し、赤色フラッシャーが点滅、さらにホーンが鳴り、ストップランプとハザードランプが点滅することによって外部へも異常を知らせる。スイッチは運転席と客室前方（高速車の場合荷棚の下）に設置され、ドライバーに急病などが発生した場合、ドライバー自身または乗客がこのスイッチを操作する。2019 年以降の新車にはほぼこの装置が設置されている。

●シートベルト着用の徹底

死亡事故のケースを見ると、乗客の方もシートベルト未着用だったケースが少なくない。軽井沢のスキーバス事故にしても、事故原因は事業者のずさんな運行管理によるものとしても、ひとつだけ言えることは、路面逸脱、横転といった事故の場合、全員がシートベルトを着用していれば、被害はかなり軽減できたであろうということである。

現在、貸切バス・高速バス等立席定員を持たないバスについては、客席におけるシートベルトの着用が義務付けられている。2008（平成 20）年 6 月 1 日から施行されている「改正道路交通法」により、自動車（観光バスやタクシーを含む）の後部座席でのシートベルト着用が義務化され、高速道路（高速自動車国道または自動車専用道路）での違反は、運転者が行政処分（減点 1）の対象となった。これにより、車両についても道路運送車両法にもとづく保安基準により、後部座席すなわちバスの場合は客席のシートベルト装着が義務付けとなった。

また、道路運送車両の保安基準第 22 条において「容易に折り畳むことができる座席で通路その他専ら座席の用に供する床面以外の床面に設けられるもの」「横向きに備えられた座席」などが例外対象となっており、したがって補助席については設置の義務はなく、運転席仕切り板やサービスボックスの側面に折り畳まれる形のガイド席もこれに準ずるものと判断される。

ではどこまでを違反として罰則を課すかという問題について、警察庁の見解によると「バスやタクシーについてもシートベルト着用義務は一般車と同じであり、バス・タクシー運転者にかぎって違反を不問とすることは適当ではないと考えるが、実際に責任を問うかどうかについては、面識のない不特定の者を乗車させるなど旅客自動車運送事業の特殊性も考慮しつつ、ケースバイケースで判断する」としているほか、「走行中の車内を移動している乗員乗客（乗客がトイレを利用する、ガイドが案内・サービスを行うなど）や、道路運送車両の保安基準においてシートベルトを備えることとされていない座席（路線バス用シートなど）に乗車させるものについては、シートベルトの装着は義務付けられていない」（いずれも警察庁 HP より要点抜粋・注釈付加）としている。

車両については、上記の法的な変遷や解釈に関わらず、シートベルトの設置は進められてきた。最初にバスの客席にシートベルトが装備されたのはいつからか、と問われると確認できるだけの資料を持ち合わせないが、少なくとも高速道路・自動車専用道路での運転席・助手席でのシートベルト着用が義務付けられた1985（昭和60）年9月1日の改正道路交通法以降は、後部座席のシートベルト着用が努力義務（着用するよう努めなければならない）となったのを背景に、貸切バス・高速バス車両の客席にもシートベルトが装備されるようになった。当初は運転席も含め、2点式のシートベルトが一般的であった。

1992（平成4）年11月1日の改正道路交通法により、一般道路での運転席・助手席でのシートベルト着用が義務化された。これにより、路線バスの運転席にも「後付け」を含めてシートベルトが設置され、着用も励行されるようになった。このころには貸切バス・高速バス車両の客席シートベルト設置はほぼ完了していたと思われる。

そして全席シートベルト着用が義務化されたのちの2012（平成24）年7月1日以降の生産車については、運転席と、前に座席の背がなく飛び出しを防ぎにくい客席最前列については、3点式のシートベルトの装備が義務付けられた。客席最前列の3点式シートベルト設置はこのとき初めてではなく、2000年代に入る頃から設置事例が見られるようになっていた。また、義務化の対象となっていない補助席やガイド席へのシートベルト設置も順次進められており、2012年以降の新車はほぼ設置されているほか、ガイド（または添乗員等）が客席に向かって立って案内するときの“背当て”にもベルトが装備されるようになっていく。

シートベルトの着用が事故の場合の身の安全を守っているのは明白である。2014（平成26）年の交通事故統計によると、自動車乗車中のシートベルト着用の有無別の致死率は、非着用者が着用者の約14倍、自動車乗車中の死者のうち車外放出になった割合も、非着用者が着用者の14倍という数字となっている。シートベルト着用によって車外に放出される危険性は明らかに低くなる。

軽井沢の事故の後、シートベルト着用が多少意識されるようになったようには見えるが、それでも高速バスや貸切バスに乗るときに、着用している人を見かけることはまだ少ない。航空機に搭乗するときは誰でも当然のように装着しているシートベルトを、バスではなぜできないのか。ひとつは単純に、まだバスのシートベルト着用が“あたりまえ”の域に達していないので、自分だけ、または自分が率先して着用することに照れくささを感じている人が多いことであろう。航空機のように客室乗務員が1人1人に声を掛けるような形がとりにくいバスにあっては、息長く着用を訴えかけるしかない。

もうひとつの問題は、今のバスのシートベルトは必ずしも装着しやしくないということだ。4列シートで一般的な2点式の場合、2人掛けのシートの間にあるタンクを引き出して外側のバックルに固定する方式だが、隣に見知らぬ他人が座っている場合（特にこちらが男性で隣が女性）、腰のあたりでタンクを探るのはかなり気が引ける。またどちらの座席のベルトかが判別しにくく、最近は色分けをしているようだが、黒とグレーの場合が多いの

であまりはっきり見分けられない。航空機のように中央でバックルを止める方式であればこの点は解決するが、保守や清掃の面からは現行の片側に巻き取られるタイプの方がベターだろう。

3点式でバックルを窓側と通路側に設置するタイプであればこれらの問題はクリアされる。また全席が3点式であれば最前列で感じる“ここだけ何か大げさな”という感覚も払拭されるだろう。なじむまでには時間が必要かもしれないが、3点式シートベルトの全席装備が今後の姿ではないだろうか。2016年ごろから、全席3点式シートベルトを装備する貸切バス・高速バスの事例が増え、



⑩3点式シートベルトを全席に装備する事業者も増えている

11. コロナ禍の影響と貸切バス経営の変化

●新型コロナウイルス感染拡大による行動ストップで貸切バスに大打撃

2020（令和2）年1月から2023（令和5）年5月までの長きにわたり、社会を低迷させ、人の生活にマイナスをもたらしたコロナ禍は、貸切バス事業にとっても大きな影響が見られた。新型コロナウイルス感染拡大の影響が出始めた初期の2020（令和2）年3月中旬以降になると、一般路線バスは25～30%減に留まったところが多いが、国からの不要不急の外出自粛要請の影響で高速バスは60～70%減、貸切バスの仕事はほぼなくなって90%以上の減となってしまった。そして4月7日に緊急事態宣言が発出されると、外出自粛が進んだ結果一般路線バスも50～65%の減、高速バスは運休もあって80～95%の大幅減、そして貸切バスはほとんど稼働がなくなってしまった。それから数カ月、貸切バスの仕事は一部契約輸送等を除いてほぼ壊滅状態が続いてきたため、小規模経営の比率が高い貸切バス業界はかなり厳しい状態となった。比較的大手でも雇用継続を前提に一時帰休を実施したケースもあり、すでに事業継続が瀬戸際となった。

貸切バスがようやく動き始めたのは2020（令和2）年9月ごろ。地域差はあったが、修学旅行や遠足、社会科見学などの行事が再開され、学校関係が動き始めた。ただし逆に再開されたニーズはほぼ学校関係だけなので、まだまだ貸切バス全体の稼働率は低かった。「密」を避けるため、通常なら1台のところを2台にするといったケースがあるのと、地元が応援して使ってくれるといった一部事業者で50%ぐらいまで戻ったという声は聞いたものの、10月の段階で前年と比べ、収入ベースで20～30%程度、輸送人員ベースで20%以下というところが平均的な姿だった。感染状況の変化によるイベントの急遽中止で、貸切バス数10台の仕事が一瞬にしてキャンセルといったケースもあった。

関東運輸局の発表によると、同年2月以降9月までに管内で事業廃止を届け出た貸切バス事業者は54件に上るといふ。これらの多くはインバウンド主体に営業していて2月以降

訪日外国人旅行者がほぼなくなったことが響いたケースであろうと想像ができるが、この減収状況が次年度にわたって続くと、それなりの経営基盤やバックグラウンドを持った事業者でも資金繰りが厳しくなるであろうし、2020年度については非常事態的な捉え方をしてもらえて融資なども受けられる可能性が高いが、次年度まで持ち越すとすると、難しいと言わざるを得なくなる。このままではさらに廃業が増える恐れがある。

貸切バスに関連する観光・旅行の面でも自粛期間を境に生まれた新たなパターンが注目されている。例えば修学旅行を再開するにあたり、海外や東京に行く予定だったものを県内や隣県などに変更するといった動きである。「県内修学旅行」は静岡県や新潟県、愛媛県などで実施され、地元再発見につながって好評だと聞く。また近県レベルで行先を検討した結果、これまでは修学旅行先にならなかった地域への来訪も出てきており、それはそれで受け入れ態勢の課題はあるだろうが、地域の魅力向上や活性化の観点からも将来に可能性が見いだせる傾向と言える。一般の観光旅行についても、県内や隣県の注目度は上がっており、国のコロナ下における観光促進策であった「GoTo トラベル」に加えて県内で通用する優待制度をつくった都道府県も多いので、こうした動きは加速する可能性がある。

そして何より、この旅行パターンは貸切バスの市場としてもかなり適したエリアであり、ウィズコロナ、ポストコロナにおける貸切バス営業にとっての“有望株”といえよう。一方で、今の時代らしく「リモート修学旅行」や「バーチャル観光」などが注目を集めており、高く評価されているという。もちろんそれはそれで新たなビジネスモデルとしての可能性はあるだろうが、バス事業にとっては“バスが動いて対価が得られてなんぼ”という世界であることに変わりはない。やはり実際に動いてもらい、貸切バスや高速バスを使って現地に足を運ぶことに魅力を感じてもらえるよう、知恵を絞ることが必要であろう。

●コロナ禍収束後は乗務員不足に

2023（令和5）年5月、新型コロナウイルス感染症は5類に引き下げられ、ようやく世間も通常の行動が可能になった。人々の生活にも制約が少なくなったことにより、レジャー・観光のニーズも夏ごろから急速に高まっていったほか、外国人観光客が急激に増加傾向を見せた。このことは貸切バスにとってはプラスではあったが、すでにコロナ禍の約3年間で貸切専業事業者が100社以上事業廃止しており、仕事なくなった期間に運転士の離職も加速してしまい、戻ってくる兆しが見られない。こうしたことから、貸切バスの需要は高まったものの、乗務員がいないために仕事を断らざるを得ない状況となった。

乗務員不足は乗合バスやタクシーにおいても顕著であったが、貸切バスの場合、コロナ禍以前は乗合バスに比べると充足度は高かった。ただし、定着率は低く、1人辞めてまたすぐ1人入ってくるがその人もすぐ辞職といった状況が続いていたようだ。それがコロナ禍によって仕事自体がなくなると、モチベーションが保たれず、少なからず離職への道を選んだのは、タクシーとも共通性が高い。

12.安全確保において必要なこと

●点呼の重要性

安全を確保するために重要な要素として、乗務の前後などに運行管理者が乗務員と対面（出先などの場合に動画配信によるデジタルで行うものも含む）で行う点呼があげられる。さまざまな安全装置が普及したとしても、当面バスを動かすのは人間であり、乗務員の意識や体調管理による安全確保は大きなウェイトを占める。現場で見ることがあると、残念ながらきちんと向かい合っていない、お互いの顔を見ていない、マスクをしたまま点呼を受けているといったケースが、かなり通常の評価が高い事業者でも見受けられる。

国土交通省は2024（令和6）年4月から、貸切バスの安全対策を強化する一環として、点呼の様子を動画で撮影し、保存することを義務付けることとなった。現在は書面や電子データで状況を記録しているが、一部のずさんな事業者において点呼をしていないケースや点呼記録の改ざんが認められたことから、音声を含む動画を撮影し、90日間の保存を義務とするほか、点呼記録は電子データのみとして保存期間は1年から3年に延長する。国は監査や巡回指導の際にこれらをチェックする。

アルコールチェックについても、点呼時の映像で判別できる場合を除き、乗務員の顔がわかる写真を撮影し、90日間保存する。また、運行記録計はデジタルタコグラフへの切り替えを必須とし、新規導入車両は4月から、既存車両は1年間の猶予を与えて2025（令和7）年4月から必須とすることになった。

点呼の重要性については、筆者もこれまでことあるごとに提言してきたし、事業者との意見交換もしてきたが、その中である事業者と、点呼の様子をドライブレコーダーと同様に映像記録して残す方法はどうかという話をしたことがある。その点で今回の対応は大きな前進と捉えている。

IV. 自然災害リスクと安全—観光危機管理からの考察—

流通経済大学 経済学部 准教授 眞中今日子

1.はじめに

安全という言葉を広辞苑で調べると、「安らかで危険のないこと、平穩無事」「物事が損傷したり、危害を受けたりする恐れがない」と定義されている。安全を脅かす危険や、物事が損傷したり、危害を受けたりするリスクをできるだけ排除し、排除ができないものはその影響を最小限に抑えることによって、つまり、多くの努力を積み重ねることによって安全は存在していることが、この定義から読み取ることができる。

2006年に導入された運輸安全マネジメント制度は、前年(2005年)にヒューマンエラーが要因となる事故が相次いだことを背景に、運輸事業者の経営管理部門を含めた全社的な安全管理体制を構築・実施、見直し改善することにより事故発生リスクを減少させることを目的として制定された。ヒューマンエラーには2種類あり、うっかりミスや錯覚などを要因とする「意図せず」行ってしまう狭義のヒューマンエラーと、行為者がその行為に伴うリスクを認識しながら「意図的に」行う不安全行動がある。上記制度は、後者の不安全行動が発生するリスクの排除・削減、安全文化の確立に重きを置いている。

我々は、ヒューマンエラーのほかにも、多くの危険・危機に直面している。特に、日本という土地に生活をしている限り、自然災害の危険・危機は非常に多く、これらを完全に排除することは困難である。我が国の全国土の7割を山地・丘陵地が占めており、世界の主要河川と比べ、標高に対し河口からの距離が短く、急勾配である。このような国土条件において、梅雨や台風により大雨が降ることで、洪水や土砂災害がたびたび発生している。また、地震や火山活動が活発な環太平洋変動帯に位置していることから、国土面積は世界の0.25%という大きさながら、2004年から2013年のマグニチュード6以上の地震の発生回数(302回)は全世界(1,629回)の約2割と高い割合を占めている。近年の自然災害頻発化・激甚化を背景に、2017年には運輸安全マネジメント方針及びガイドラインに自然災害対応が明記され、2020年には運輸安全マネジメントの一環として、運輸事業者の自然災害の対応力を向上させ、運輸事業者が防災体制の構築および実践に取り組むにあたってのガイダンスとなる「運輸防災マネジメント指針」が策定された。自然災害に直面した際、運輸事業者はどのように対応すべきだろうか、また、防災・減災やその後の復旧・事業継続に備えてすべきことは何だろうか。日ごろから、多岐にわたる危機・災害に備え、各事業者がレジリエンス¹を向上させる必要がある。

本稿では、自然災害に着目した運輸・交通部門における危機管理の在り方を検討することを目的に、交通と密接な関係にあり、かつ日本の代表的な産業である観光部門における

¹ Resilience、「回復力」「弾性(しなやかさ)」という意味の単語であるが、「困難をしなやかに乗り越え回復する力」という意味で使われることがある。

危機管理の視点から、近年発生した災害（2011年東日本大震災、2016年熊本地震、2018年台風21号）から明らかになった交通の危機管理の課題および費用負担の在り方について考察を加える。

2. 観光危機管理とは

観光危機管理は、高松（2018）において「観光客や観光関連産業に甚大な負の影響をもたらす観光危機をあらかじめ想定し、被害を最小化するために減災対策を行い、観光危機発生時における観光客への情報発信、避難誘導・安全確保、帰宅困難者対策等を予め計画・訓練し、危機発生時にはそれにもとづく迅速な対応を的確に行うとともに、観光危機の風評対策、観光関連産業の早期復興、事業継続支援等を組織的に行うこと」と定義されている。観光危機管理は、上記の定義の通り、観光危機の発生前から発生時、そして観光関連事業者の事業継続、観光復興に至る一連の流れをさしており、これらを内包する網羅的な管理・計画が求められる。「観光客や観光関連産業に甚大な負の影響をもたらす観光危機」は自然災害のほか、表1の内容が想定されている。

表1 想定される観光危機（出典：第二次沖縄県観光危機管理計画）

想定する観光危機	詳細
① 自然災害・危機	地震・津波、台風や大雨による洪水・高潮・土砂災害・風害（竜巻を含む）等
② 人為災害・危機	大規模火災、大規模交通事故、鉄道・航空機・船舶事故、広範囲の通信障害、原子力火災（原子力艦等）、不発弾、武力攻撃、テロ、ハイジャック、教区犯罪など、人為的な要因で起こる災害・危機、また、SNS・報道などによる風評被害等
③ 健康危機	新型コロナウイルスや新型インフルエンザ等の感染症、大規模食中毒、有毒生物の異常発生等
④ 環境危機	大気汚染、海洋汚染、大量の海岸漂着物、化学物質等を含む環境汚染物質の流失等
⑤ 他地域で発生した災害・危機	他地域で発生した①から④の災害・危機で当該地域の観光に影響を与える観光危機、主要市場における急激な経済変動、主要市場発着航空便の長期にわたる運航休止・減便、他国との外交摩擦、紛争等

観光危機管理の対象は、観光客・旅行者と観光関連事業者が含まれる。観光客・旅行者においては、その土地に馴染みがない、土地勘が乏しい、国籍が異なるなど地域住民とは異なる特徴を持つため、各自治体の地域防災計画で対応することが難しい。そのため、観

光に特化した危機管理が重要とされる。観光関連事業者は、危機・災害が発生した後も、その土地で観光地としてのサービスを維持し、観光関連産業に従事する従業員の雇用を確保する必要がある。観光関連事業者は観光危機管理を、事業継続計画（Business Continue Plan, BCP）として捉える必要がある。

3.観光危機管理の基本要素

前述の通り、危機管理は、その危機に備えることから実際にその危機が発生した場合の対応、そして危機状態からの回復・復興までがその検討の対象となる。その時間の経過にあわせ、観光危機管理では「減災（Reduction）」「危機対応への準備（Readiness）」「危機への対応（Response）」「危機からの回復（Recovery）」の4段階の取り組み（4R）が重要視されている。

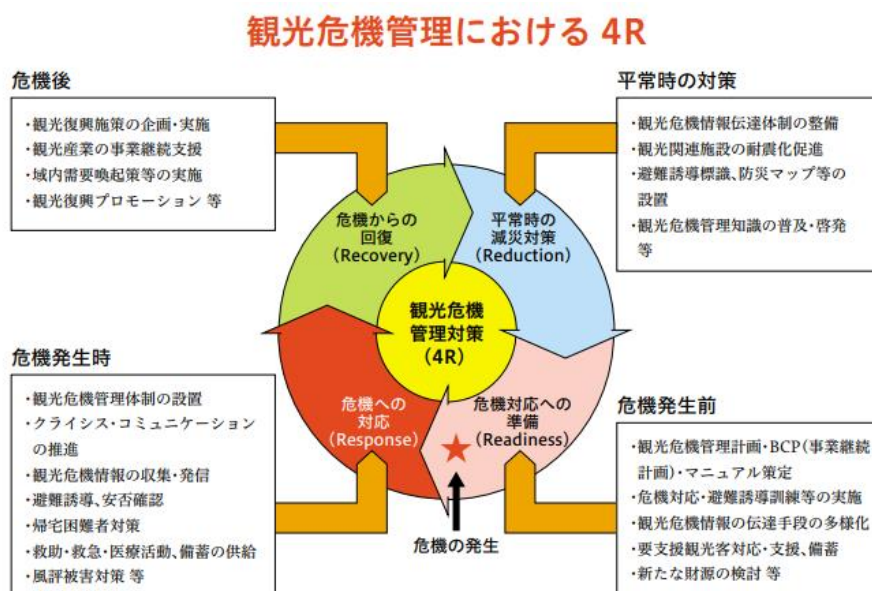


図 1 観光危機管理における4R（第二次沖縄県観光危機管理計画より抜粋）

3-1. 減災（Reduction）

「減災（Reduction）」において、火気の取り扱いに十分気を付けることによって火災の発生を抑制するなど、危険・危機の発生を抑制することをさす。しかし、自然災害など、危機や災害そのものを抑制することが難しい場合は、耐震性や耐浪性を高めるなど、実際に発生した際に負の影響を最小限に抑えることは事前に、先手を取って行動にうつすことも減災のひとつといえる。危機・災害の発生を抑制する、また、危機・災害の負の影響を最小限にする減災を確実に実施するためには、その地域に起きうる危機・災害を詳細に想定することが求められる。

JR 西日本では、1995年に発生した阪神淡路大震災以降、地震対策として高架橋柱や落橋防止対策、トンネルの工事といった構造物の耐震補強を進めているほか、今後発生が予想される南海トラフ地震に備えて、盛土や鋼製橋脚、ホーム上家等の耐震強化を進めるほか、山陽新幹線では万が一車両が脱線しても車輪が大きく逸脱することを防ぐ「逸脱防止ガード」の敷設を進めている。加えて、2019年10月の台風19号による河川氾濫の影響を受けたことから浸水対策の取り組みや、強風、津波への対策を実施している。減災への取組には、一定の費用・人員配置が必要であることから、現場従事者と同様の危機感をもち、経営陣も減災に取り組む必要があることを理解することが求められる。



高架橋柱耐震補強



逸脱防止ガード

図 2 JR 西日本の地震対策（出典：JR 西日本 HP）

3-2. 危機対応への準備（Readiness）

「危機対応への準備（Readiness）」は、観光危機管理計画・事業継続計画（BCP）を作り、危機・災害の発生に備えることをさす。平常時から、起こりうる危機・災害を想定し、だれがどのように行動するかを具体的に検討し、計画・マニュアル化しておくことが求められる。観光庁 HP「観光危機管理計画策定公表ページ」には、2024年2月現在で国内10自治体の計画・マニュアル・ガイドラインが公表されている²。そのマニュアル・ガイドラインをもとに、訓練、シミュレーションを文字通り「筋肉が記憶する」まで繰り返し実施することによってはじめて、危機発生時に瞬時に行動することができる。

3-3. 危機への対応（Response）

「危機への対応（Response）」は、危機・災害が発生した際に「危機対応への準備（Readiness）」で策定した観光危機管理計画・事業継続計画を実施し、観光客・旅行者の安全を確保するとともに、危機による影響を回避するために必要な行動をとることをさす。危機対応のための体制を素早く構築し、正確な情報収集・発信、観光客・旅行者を適切に避難させ、早期に帰宅できるよう必要な支援を行うことが求められる。このとき、観光事業者と地域・公共交通機関間の連携が必要不可欠となる。また、国や地方は、危機・災害

² 2024年2月現在、北海道小樽市、秋田県、岐阜県高山市、大分県由布市、沖縄県、沖縄県沖縄市、那覇市、糸満市、南城市、石垣市の10自治体の観光危機管理計画・防災ガイドライン・災害時対応マニュアルが公開されている。

によって被害を受け経営が傾いた観光関連事業者への事業継続支援・雇用維持への支援も忘れてはならない。

3-4. 危機からの回復 (Recovery)

「危機からの回復 (Recovery)」は、危機・災害発生後にいち早く観光インフラや観光施設、観光関連事業者の運営やサービスを通常に戻すこと、また、被災した観光地にまた観光客・旅行者が戻ってきてくれるようなプロモーション活動を行うことをさす。観光産業は、日本の代表的産業であり、多くの地域の収入源となっている。観光地としての機能を回復させることは、その地域の経済を再生させることに等しい。そのため、国や地方の資金的なバックアップ（資金調達）をはじめとして、地域と観光関連事業者が一体となって復興計画を策定し、同じ方向を向いて実行する必要がある。

4つのRに代表される観光危機管理は、矢面に立つ観光関連事業者が主導となり、国や地方が資金面など全体の体制を支え、DMOなどの観光関連団体が現地の情報収集等のバックアップを行うトライアングルの協力体制が必要不可欠である。その点では、地方部では観光地として事業者と地域の結びつきが強く、地域のコンセンサスを得やすい傾向にある。ただし、地方部には、その地域の人口以上の滞在者がいる場合、地域人口をベースとした防災計画では立ち行かず、観光客・旅行者が滞留するとその地域住民の避難行動に支障が生じる恐れがある。観光客・旅行者を留め置くキャパシティのある都市部と異なり、観光客・旅行者と地域住民の両方に負の影響を与えかねないため、地方部では早急に帰宅困難者を帰すことが危機管理の課題のひとつとなる。その点において、交通と観光危機管理は強い結びつきがあるため、運輸・交通部門の危機管理においても、観光客・旅行者の存在を考慮した計画策定が求められるだろう。

4. 近年の自然災害からみる観光と運輸・交通部門の危機・災害への対応

交通は、観光危機管理の一役を担う。危機・災害発生時の交通手段の確保は、帰宅困難者の早期帰宅、滞留者の早期解消につながるだけでなく、その地域の住民の避難行動にも大きな影響を与える。危機・災害の発生時に交通手段の確保が大きな課題となるが、危機・災害が交通網自体へ与える影響も考慮する必要となる。言い換えると、平常時に利用できる交通手段が、そのまま非常時にも利用できるとは限らないということだ。

4-1. 2011年東日本大震災・2016年熊本地震

2011年の東日本大震災では、鉄道の運行が停止した関東・東北地方を中心に、多くの帰宅困難者が発生した。寅屋敷ら(2018b)は、災害時の帰宅困難者にはさまざまな来訪目的・属性の者が含まれ、特に観光客については通勤・通学者などの地域住民とは異なる特別な対応が必要であることを指摘し、2011年の東日本大震災および2016年の熊本地震において観光地で発生した帰宅困難者問題の調査と主要観光地の帰宅困難者対策の内容を、電話での聞き取りまたはヒアリング調査を実施した。

2011年の東日本大震災での宮城県松島町は、津波によって鉄道運行が停止し、道路の通

行が困難になったほか、燃料不足に陥った。観光客 1,200 人が帰宅困難者となり、寺院（瑞巖寺）や宿泊施設などに滞在させ 4～5 日後に全員が帰宅することができたという。一方、日光市では同様に鉄道運行が停止したが、道路への影響が小さかったため自家用車などでの来訪者への影響は少なく、鉄道での来訪者 156 人が帰宅困難者となったが、翌日には鉄道の運行が再開し、帰宅することができたという。

JR 東日本「安全報告書 2011」によると、東日本大震災によって、東北新幹線は大宮～いわて沼宮内間、在来線は津波の被害が甚大だった三陸海岸の路線を中心に大きな被害を受けた。東北新幹線は震災翌月の 4 月には全線再開となったが、在来線においては山田線の一部区間が第三セクターの三陸鉄道株式会社へ移管され、2019 年 3 月に三陸鉄道リアス線として再開したほか、気仙沼線、大船渡線の一部区間では鉄道での復旧が断念され、バス高速輸送システム（Bus Rapid Transit、BRT）として交通網の復興・維持がなされている。このように、鉄道の危機・災害からの復興には長い時間を要することがある。交通手段を鉄道に依存している地域の場合、観光客・旅行者の早期帰宅を実現するためには、平常時とは異なる交通手段の確保を想定しなければならないだろう。

また、2016 年の熊本地震での熊本市は、2011 年の東日本大震災の日光市と同様に、鉄道の運行が停止したが、道路への影響が少なかったため、外国人観光客数名を除いて、ほとんどの観光客は当日中にバス・タクシー等で県外に出ることができたという。このように、災害の被害状況は、地域特性によって異なる、つまり想定されるべきリスクが地域ごとに異なることが示されているほか、その地域がどの交通手段に依存しているか、観光スポットの立地によっても、リスクの程度や中身も異なることが示されている。

表 2 観光地の地域特性および被災リスクに応じた帰宅困難観光客対策及び留意点
(寅屋敷ら (2018a) より抜粋)

分類		対策およびその留意点
被災リスク別	内陸部 (平野)	<ul style="list-style-type: none"> ・道路は、代替ルートが一般的に多く、すべての代替道路の寸断の可能性は比較的小さい ・鉄道は点検だけでも止まるので、鉄道利用者の観光客が帰宅困難者となる可能性が高い ・なお、三大都市圏などの都心部の観光地であれば、道路の大渋滞や沿道火災で道路交通も困難となり、バス・自家用車利用者も含め、ほとんどの観光客が帰宅困難者となる懸念もある
	内陸部 (山間)	<ul style="list-style-type: none"> ・道路も、急斜面などの土砂崩れや橋の被害等によって道路寸断が生じて孤立しやすい。 ・鉄道は平野と同様なので、鉄道利用者もバス・自家用車利用者も帰宅困難となる懸念がある
	沿岸部	<ul style="list-style-type: none"> ○地震のみの場合には内陸部の平野(一部は山間)と同様 ○津波浸水被害がある場合 ・浸水域から内陸部に通じる幹線道路がない場合は、沿岸部の道路寸断で孤立が懸念される。 ・鉄道も沿岸部で被災する。したがって、鉄道、バス・自家用車利用者の双方に懸念がある ・沿岸部の被災で燃料供給が滞る可能性が高くなり、バス等による帰宅が遅延する可能性も
利用交通手段別	鉄道依存型	<ul style="list-style-type: none"> ・バス等の帰宅可能な観光客は少く、鉄道が止まると多くの観光客が帰宅困難となる ・新幹線の駅がある観光地は、輸送力が大きい人数がより多くなる懸念がある ・バスでの代替輸送の実施が重要になる。人数が多くなると準備も容易ではなくなる
	バス・車依存型	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の寸断等がなく道路交通が可能であれば、バス・車利用者はしばらくすれば帰宅可能 ・鉄道は点検のためにも運行を止めるのに比べ、道路は止まりにくい傾向（東日本大震災の例） ・道路の寸断等があり道路交通が困難となれば、バス・車利用者も帰宅困難者になる
観光スポットの立地別	主要駅近郊	<ul style="list-style-type: none"> ・主要駅に観光客を徒歩移動させないことが重要。地域内で情報提供や滞在できる施設を提供 ・主要駅周辺で駅や駅周辺事業者に加え、観光事業者も積極的に自治体と連携して対応すべき
	主要駅から遠い	<ul style="list-style-type: none"> ・観光地内で観光客が行き場を失う（主要駅まで行ける可能性は低い）ので、地域内に情報提供や滞在できる施設が必要 ・観光地内で自治体と観光事業者等が連携して対応。直接自分の客でなくても対応すべき

4-2. 2018 年台風 18 号と BCP の策定

2018 年 9 月に、非常に強い勢力を持った台風 18 号が近畿地方に上陸した。大阪湾内泉州沖 5km の埋め立て地に位置する関西国際空港は A 滑走路のほぼ全域が浸水したほか、第 1 ターミナルビルの 1 階ロビー・地下の機械室が浸水し、電源が喪失しターミナルの機能を失い、関西国際空港を発着する多くの航空機は休航を余儀なくされた。さらに、停泊中のタンカーが関西国際空港連絡橋に衝突したことから橋桁が大きく損傷し、関西空港自動車道は通行止めになったほか、鉄道の運行に大きな支障が発生した。上記より空港は閉鎖、完全孤立に陥ることとなった。約 8,000 人が空港内に足止めされたが、翌日までに神戸ベイシャトル（関西国際空港＝神戸空港）またはシャトルバス（関西国際空港＝泉佐野）を利用して空港外へ移動することができた。連絡橋の復旧には時間を要し、鉄道の運行再開までは約 2 週間後、自動車道の上下 3 車線復旧までは約 7 か月を要した。空港機能は、台風上陸（被災）3 日後の第 2 ターミナル国内線再開を皮切りに、全面再開まで 17 日間の時間を要した。

関西エアポート株式会社が運営する関西国際空港は、日本最大の LCC 拠点であるほか、半導体や電気回路等の輸出を担う日本有数の貿易拠点でもある。危機・災害による交通機関への影響が長引くほど、経済にも負の影響を与えかねず、迅速な復旧・事業継続が肝要である。台風 18 号での空港滞留者問題や空港機能の喪失がもたらす問題の大きさを鑑み、国土交通省航空局は、「全国主要空港における大規模自然災害対策に関する検討委員会」を立ち上げ、A2-BCP³の策定を喫緊の課題とする「災害多発時代に備えよ！！～空港における「統括的マネジメント」への転換～」を取りまとめた。関西エアポート株式会社が運営する関西国際空港、大阪国際（伊丹）空港、神戸空港⁴の関西 3 空港は、3 空港の補完体制を整備している。観光客・旅行者や空港従業員の安全確保や緊急対応、早期復旧を通常業務部署から経営層、グループ会社や協力会社を含む空港関係機関一体となって対処する「関西エアポート BCP」を策定し、すべての災害に対応し、すばやく復旧・事業継続できるように計画がなされている。

関西国際空港のような大規模空港は、災害用施設としての容量、備蓄品および人員の十分な配置が可能であり、観光客・旅行者の滞留場所の確保が比較的容易である。しかし、大西（2020）が指摘する通り、中小規模の空港では観光客・旅行者を留め置くのに十分な施設容量や、備蓄品・人員配置ができない可能性がある。万が一、空港施設内に空港利用者が留まることができない場合は、周辺施設への避難が必要となるため、地域との連携が必要になる。しかし、すべての地域防災計画に空港利用者、つまり観光客・旅行客が考慮

³ A2 とは、Airport と Advanced をさす。

⁴ 神戸空港の運営会社は、関西エアポート株式会社 100%子会社の関西エアポート神戸株式会社である

されているわけではない。そのため、地方空港や離島空港などの中小規模の空港では、空港単体だけでなく、地元との連携を図りながらBCPを策定することが求められる。このことは空港だけでなく、鉄道駅やバスターミナルなど、観光客・旅行者を留め置く可能性が高い多くの交通結節点で意識する必要があるだろう。

5.危機管理と費用負担

観光危機管理にかかる費用は、観光関連事業者や地方自治体が負担するほか、国が補助金による支援を行っている。このような費用負担は、観光危機管理がもつ公共財的な一面が背景にある。公共財は、Samuelson (1954) や Musgrave (1959) で定義され、各個人の公共財の消費が、ほかの個人のその財の消費を減少させることがない非競合性（共同消費）と、そのサービスの費用を支払わないからと言ってその利益の享受から除外することはあり得ないという非排除性という特徴を持つ財として知られている。防災・減災対策を行う、また、観光地が危機・災害発生から復興や事業継続に努めることによって、観光関連事業者や観光客・旅行者だけではなく、周辺地域や企業もその便益を得ることができる。その便益の享受から、危機管理の費用を負担していない者を排除することは難しく、ここに非排除性があるといえよう。また、防災・災害対策による便益の効果は、不特定多数の、多くの者が享受することができ、ここに非競合性がある。特定の防災・減災対策や施設は排他性があるが、危機管理には公共財的側面があるといえよう。

公共財には、財に対する限界評価を過小に申告することによって、自身の費用負担を小さくする、または回避するような動機が発生する（「フリーライダー問題」）おそれがある。このような動機が発生する場合、供給は社会的に望ましい量より過小になるか、まったく供給されない可能性がある。そのため、非競合性・非排除性を持つ財は、市場の自由な経済活動では望ましい供給量を達成することができないため、公的な介入、供給が必要となる。運輸・交通部門の危機管理も、観光危機管理と同様に、公共財的な一面を持つ。このような公共財の費用負担の在り方について議論するとき、受益者負担の原則という考え方がある。

受益者負担の原則は、公共サービスなどの事業によって利益を享受する者、つまり、利用者を含めそのサービスから便益を享受する者がその事業にかかる費用を負担すべきである、という考え方である。運輸・交通部門が危機管理に取り組みレジリエンスを高めることによって、利用者以外の周辺地域も資産価値向上等の便益を享受することができるため、地方自治体が運輸・交通部門の危機管理にかかる費用を負担することは理にかなう考え方である。伊藤（2020）は、アメリカの河川インフラ整備について、連邦と地方自治体の費用分担の在り方の変遷を整理している。伊藤（2020）は、地方自治体に費用負担を求めることは受益者負担の原則として妥当と考えられているが、地方自治体にとって過重な負担となる場合、特に低開発地域や低所得地域の場合、整備の遅れが発生し同地域に自然災害の被害が集中する構造となってしまうことを指摘している。我が国では現在、自治体施設

やインフラ等の地域の防災・減災について、地方債（緊急防災・減災事業債、緊急自然災害防止対策事業債）を活用した対策が進められており、地方自治体の実質負担は3割程度に抑えられている⁵。また、その地域が観光地である場合、観光客・旅行者も受益者となり得るだろう。例えば、各自治体が観光客・旅行者に課す入湯税⁶や宿泊税⁷を、観光および運輸・交通の危機管理の財源とすることも、受益者負担の原則に則り可能であろう（朝倉；2021）。

運輸・交通部門の危機管理に対する受益者は、観光危機管理と同様に、地域の資産価値や雇用・経済への影響を考慮すると多様に存在する。受益者負担と公的負担の望ましい割合は、モードや地域特性によって異なるだろう。モード・地域横断的な一律負担では、地方自治体に過重な負担がかかる恐れがあるため、負担の割合を柔軟に変更できる仕組みが望ましい。

6.おわりに

本稿では、観光危機管理について概説し、近年発生した災害から得た知見から、運輸・交通部門の危機管理の在り方や今後の課題について論じた。また、危機管理の費用分担について、受益者負担の原則を背景に望ましい在り方を検討した。危機管理は、そのリスクの発現の対応から、復旧・事業継続までを含むという点で、リスク管理とは異なる。運輸・交通産業は、国や、生活する国民にとって必要不可欠な社会基盤産業であるため、事業者が主導的に現場の安全を確保するよう対策・計画、対応することはもちろんのこと、公的支援は必要不可欠である。ただし、危機管理にかかる費用負担の在り方は、今後議論されるべきだろう。

また、危機管理には財源のほか、人員の確保も必要となる。危機・災害発生時には事業者の経営・収支が不安定となり、事業者単体では雇用を維持することが困難な状況となるおそれがある。危機・災害からの復旧・事業継続に雇用は欠かせない要素であるため、事業者および行政は危機管理に際し雇用の確保・維持の方法についても十分に検討する必要がある。

⁵ 社会資本整備総合交付金や防災・安全交付金などの地方交付税交付金などで措置される。

⁶ 法定目的税。用途は、観光衛生施設の整備、鉱泉源の保護管理施設の整備、消防施設その他消防活動に必要な施設の整備、観光の振興に要する費用に充てるとされている。

⁷ 法定外税。地方税法に定められた（税）とは別に、条例により地方自治体独自の税目。宿泊税は、法定外目的税といい、あらかじめ用途が特定されて徴収される地方税である。宿泊税は、観光資源の魅力向上、旅行者の受け入れ環境の充実を目的として徴収されている。

V. まとめ

今年度の調査・研究は、運輸安全マネジメント制度の更なる浸透・普及させる国の方針と運輸安全マネジメント評価に関する基本方針の改正等を踏まえ、運送事業者が運輸安全マネジメントを効率的に構築し維持すること及び社会環境の変化によって生じる新たなリスクに対応する能力を向上させることに貢献する資料の作成を目的とした。この取組を通じ、①運送事業者が運輸安全マネジメント制度への理解を更に深め安全文化の醸成に繋げること、②第三者評価機関の役割を果たすための基本的知見の充実と運輸安全上のリスク評価能力の向上を目指した。さらに、貸切バス事業の安全管理の歴史と現状を容易に振り返ることを可能とする資料を公表し、貸切バス業界における安全マネジメントの重要性を再確認する機会が創出され、貸切バス事業者の自主的な安全管理体制の見直しをする取組が活発になることを期待する。

来年度に関しては、令和 5 年度の活動から、運輸安全マネジメント制度のさらなる発展と改善、IT 技術等の進展による安全管理体制の進化が見込まれるため、継続的な運輸安全マネジメント制度に関する幅広い調査・研究が必要であることから来年度も調査・研究を継続する。

参考文献

- 朝倉はるみ(2021)「観光地の防災・減災と観光需要早期復旧に向けた行政の役割—地域防災計画と BCP—」
計画行政, No.44, Vol.4, pp.43-48.
- 伊澤正興 (2020)「アメリカ連邦治水法と費用分担システム」IATSS Review (国際交通安全学会誌), No.45,
Vol.2, pp.109-116.
- 大西正光 (2020)「空港 BCP の実行化に資する組織ガバナンスの構築に関する研究 成果報告書」一般財
団法人関西空港調査会 2020 年度調査研究助成事業
沖縄県『第二次観光危機管理計画』(2024 年 2 月 20 日閲覧)
https://www.pref.okinawa.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/011/753/zentai-kankoukikikan-ri.pdf
- 関西エアポート株式会社『関西エアポート BCP【サマリー版】』
http://www.kansai-airports.co.jp/efforts/safety/file/KAP_BCP_Summary_jp.pdf
- 観光庁 HP <https://www.mlit.go.jp/kankocho/index.html>
- 国土交通省『総力戦で挑む防災・減災プロジェクト (令和 5 年 6 月)』
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/img/project2023.pdf>
- 国土交通省『鉄道の防災・減災対策 (平成 31 年 3 月)』
<https://www.mlit.go.jp/common/001281980.pdf>
- 国土交通省『運輸防災マネジメント』
<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001354413.pdf>
- 国土交通省『平成 30 年台風 21 号による関西国際空港の被災状況及び空港貨物輸送における課題』
<https://www.mlit.go.jp/common/001402026.pdf>
- 国土交通省航空局「災害多発時代に備えよ！！～空港における「統括的マネジメント」への転換～最終と
りまとめ (概要)」<https://www.mlit.go.jp/common/001284907.pdf>
- JR 西日本 HP <https://www.westjr.co.jp/>
- JR 東日本「安全報告書 2011」
https://www.jreast.co.jp/safe/pdf/report2011/report2011_08.pdf
- 総務省 (2022)「自治体施設・インフラの老朽化対策・防災対策のための地方債活用の手引き (全体版)」
https://www.soumu.go.jp/main_content/000794104.pdf
- 高松正人 (2018)『観光危機管理ハンドブック』朝倉書店
- 寅屋敷哲也・丸谷浩明 (2018a)「観光地の地域特性および被災リスクに応じた観光客帰宅困難者対策の研究」、地域安全学会梗概集 No.42, pp.109-112.
- 寅屋敷哲也・丸谷浩明 (2018b)「地方都市における帰宅困難者対策の研究—東日本大震災の被災都市の調査を中心に—」、災害情報 No.16-2, pp.209-221.
- 令和 2 年版国土交通白書
<https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/r01/hakusho/r02/pdfindex.html>
- 柳田義久・藤原幸則・木下祐輔 (2018)「台風 21 号の関西経済への影響について—関西国際空港の被害に

関連して―」 *APIR Trend Watch*, No.49.

Musgrave, R. A. (1959) The Theory of Public Finance, McGraw-Hill.

Samuelson, P. A. (1954) "The Pure Theory of Public expenditure", Review of Economics and Statistics, Vol.36, No.4, pp.387-389.