

北海道の バス事業



協会創立70年を
記念して

1930～1999

《表紙デザインにこめたところ》

》

新天地開拓とともに伸びたバス事業は、

一時期、戦禍に道を閉ざされたが、荒波はやがて静まり、先覚者の残照の上、青空と沃土は広がる。星霜七十年、ともに歩んだ各社の名は深く年輪の層に刻まれ、豊かな緑の大地とともに、これまでも二十一世紀も——バスは走り・バスは進む——。

過去への感謝と未来への希望、そんなイメージを表紙にこめました。

会長

退任・辞任時平成15年以降

氏名	就任	退任・辞任	就任期間	事業者名
菊池正平	平成14年4月1日	平成14年6月21日	0年2ヶ月（会長代行）	北海道中央バス(株)
	平成14年6月21日	平成20年6月5日	5年11ヶ月	
小森宏明	平成20年6月5日	平成22年6月10日	2年0ヶ月	ジェイ・アール北海道バス(株)
寺坂伊佐夫	平成22年6月10日	平成23年9月30日	1年3ヶ月	函館バス(株)
山口哲生	平成23年10月1日	平成24年6月7日	0年8ヶ月（会長代行）	(株)じょうてつ
平尾一彌	平成24年6月7日	現在		北海道中央バス(株)

副会長

氏名	就任	退任・辞任	就任期間	事業者名
豊島弘通	平成12年6月23日	平成20年6月5日	7年11ヶ月	旭川電気軌道(株)
我満広明	平成14年6月21日	平成16年6月24日	2年0ヶ月	ぼんけい観光バス(株)
中木雄三郎	平成14年6月21日	平成22年6月10日	7年11ヶ月	北海道拓殖バス(株)
出浦一誠	平成14年6月21日	平成17年6月27日	3年0ヶ月	函館バス(株)
小森宏明	平成16年6月24日	平成20年6月5日	3年11ヶ月	ジェイ・アール北海道バス(株)
寺坂伊佐夫	平成18年6月8日	平成22年6月10日	4年0ヶ月	函館バス(株)
牧野和夫	平成20年6月5日	平成24年6月7日	4年0ヶ月	北海道中央バス(株)
出口治康	平成20年6月5日	平成24年6月7日	4年0ヶ月	沿岸バス(株)
山口哲生	平成22年6月10日	平成27年3月31日	4年9ヶ月	(株)じょうてつ
吉井 繁	平成22年6月10日	平成25年6月13日	3年0ヶ月	宗谷バス(株)
深谷晋也	平成22年6月10日	現在		くしろバス(株)
森 健二	平成24年6月7日	現在		函館バス(株)
松本神一	平成25年6月13日	現在		道北バス(株)
佐竹利幸	平成27年4月1日	平成30年6月7日	3年2ヶ月	北海道北見バス(株)
原田 寛	平成30年6月7日	現在		(株)じょうてつ

北海道の バス事業

協会創立70年を
記念して
【1930～1999】

社団法人 北海道バス協会

発刊にあたって

社団法人 北海道バス協会会長

道 川 忠



協会創立70年を記念して、「北海道のバス事業」を発刊するにあたり一言ご挨拶を申し上げます。

北海道バス協会の歴史は星雲時代ともいえる大正末期までの創世期を経て、昭和5年（1930）1月、小規模事業者を糾合した団体活動の必要性の気運が高まり、中央の動きに呼応して現在の社団法人北海道バス協会の前身「北海道バス懇和会」が設立されてから70年の歳月が流れようとしております。

日本におけるバス事業の始まりは、明治36年（1903）1月であります。北海道ではこれに遅れること11年後の、大正3年（1914）6月、根室～厚岸間にフォード社製の幌型8人乗りの自動車が運行したのが最初であると記録されております。

北海道におけるバス事業は、昭和初期の混乱・統合時代、戦乱による統制・大統合、そして戦後の再建復興時代を経て、高度成長期における過疎・過密の時代、バブル崩壊後の大転換の時代を経験してまいりました。

この間、私達の先覚者は戦前・戦中における燃料消費規制、観光バスの運行停止、諸資材の割当配給、自主除雪による通年のバス路線確保など数々の苦難を乗り越え、そして戦後の二度に亘るオイルショックによる燃料不足、旧国鉄の特定地方交通線廃止に伴うバス転換、バブル経済崩壊に伴う経営難等、幾多の困難な試練に遭遇しながら、今日の基盤を確立してきたのであります。

しかし今日のバス事業を取り巻く環境は、モータリゼーションの進展と過疎化の進行に伴い、近年、とみに悪化しており、昭和44年をピークに輸送人員は激減し、事業経営は一段と厳しさを増してきております。

加えて、規制緩和に伴い貸切バスについては、平成12年2月1日免許制から許可制に移行し、乗合バスについても平成13年度末までに需給調整規制が廃止されるなど、大変革の時代を迎えようとしております。

このような厳しい時代の変遷の中にあって北海道のバス業界としては、関係行政機関のご指導をいただきながら、公共輸送機関としての重要な社会的使命を達成し、地域社会及び観光産業の発展に寄与してまいりたいと存じます。

また、地域住民に密着した利便性の高い公共交通として、地球環境と人にやさしいバス交通のあり方について理解と協力を深めるために、バスの復権を強く訴えていくことを決意しております。

協会創立70年の節目を迎えるにあたり、これまでの先覚者のご苦勞を偲び、バス事業の歴史を後世に伝え、記憶にとどめることは大変意義深いことと存じます。

終わりに、発刊に際しご多忙中にもかかわらずご尽力いただいた加藤編纂委員長はじめ委員の方々、執筆にあたり膨大な作業をお引受けいただいた太田和雄様、並びに遠路、座談会にご出席いただいたの方々、また、思い出深い寄稿文をお寄せいただいた皆様に厚く御礼申し上げまして、ご挨拶といたします。

発刊に寄せて

北海道運輸局長

中 田 洋



社団法人北海道バス協会がここにめでたく創立70年を迎えられたことを心からお祝い申し上げます。

バス事業は、積雪寒冷等気象条件の厳しい北海道におきましても地域社会における公共交通機関として重要な役割を担いつつ、堅調に発展してまいりましたが、昭和44年度をピークに、マイカーの普及、過疎・過密化現象、更には近年の少子・高齢化等の構造的変化の影響もあり、輸送人員は減少の一途を辿っております。

折しも今、21世紀に向け経済社会の発展、国民生活の向上を図るため社会全般における規制緩和が進められており、バス事業におきましても、平成13年までに需給調整規制を廃止し、自由競争の促進による事業の一層の効率化、活性化を推進することとしております。

昭和5年1月、北海道バス懇和会として発足いたしました貴協会は、この間北海道のバス事業者を代表し会員各社の意見の集約、適時適切な政策提言を行ってこられたところであり、その70年に亘る活動及び北海道のバス交通の変遷を記した本書が発刊されることは真に意義深いものと考えます。

バス事業は利用者の減少等非常に厳しい状況にありますが、バス交通は地域の生活に必要な公共交通機関であるばかりでなく、環境対策、エネルギー対策としても重要性が見直されつつあります。

創立70年を契機として、貴協会がこれまでの活動を通じて生まれた貴重な英知と、会員各社の信頼関係を礎に一丸となって結集し、環境に優しい地域の輸送機関、利用者から信頼され地域の生活を支える公共交通機関として新たな世紀に向け出発されることを願ってやみません。

終わりに、貴協会のますますのご発展と会員の皆様のご健勝を祈念いたしまして、お祝いの言葉といたします。

祝 辞

北海道知事

堀 達 也



社団法人北海道バス協会が創立70年を迎えましたことを、心からお喜び申し上げます。

貴協会が北海道のバス事業の中心的な役割を担い、バス路線の運行や観光振興にご尽力されていることに
対し、深く敬意を表します。

一口に70年と申しましても、戦中、戦後の混乱期、2度にわたるオイルショックなど激動の時代をたびた
び経験され、その間変わらぬご熱意とご努力で、バス交通を守り続けてきたご苦労には、計り知れないもの
があったかと思えます。

そして今日においても、バスは、住民の生活の足として、また、観光旅行者の移動手段として幅広く活用
されるなど、本道における地域交通の重要な役割を果たしています。

しかし、最近では過疎化の進行やマイカーの普及などにより、乗合バスの利用者が年々減少し、地方だけで
なく都市部においても、その路線の維持が困難な状況となっています。また、本道経済が非常に厳しい状況
にある中で、バス業界も大変な経営環境にあるかと思えます。

そうした中であって、今後実施される規制緩和は、事業者の皆様にとって乗り越えなければならない大き
な試練になるかと思いますが、これからの高齢社会への対応、交通渋滞の解消や環境問題への対応など、バ
スが地域社会に果たしていく役割は、一層大きくなるものと考えていますし、必ずや新たなビジネスチャン
スも生まれてくると確信しております。

今後とも、貴協会が中心となり、サービスの向上や安全運行、経営の安定化などを図ることにより、バス
交通が住民にとってより親しまれるものになるよう、更にご尽力をいただきたいと思えます。

北海道バス協会とバス事業者の皆様のご発展を、心からお祈りして、あいさつといたしま
す。

祝 辞

社団法人 日本バス協会会長

小佐野 政 邦



社団法人北海道バス協会が創立70年を迎えられ、その足跡を綴る記念誌が発行されますことは誠に喜ばしい限りであり、心からお祝い申し上げます。

貴協会は、昭和5年1月北海道バス懇和会として発足され、以来今日まで一貫してバス業界の団結と事業の健全な発展と交通文化の向上に寄与してこられたところであります。

70年間様々な困難を乗り越えられた歴代会長をはじめ役員及び会員の皆様のご努力に対し、深く敬意を表する次第であります。

近年乗合バスは、都市部では交通渋滞による定時運行への信頼性の低下、マイカー・地下鉄等との競争、地方部では人口の減少とマイカーの普及に伴い、昭和40年代前半以降年々乗客の減少が続いており、平成9年度における乗客数はピーク時に比べほぼ半減しています。

また、貸切バスにあっても需要の長期低迷や旅行業界の激しい競争の影響を受け、さらに昨今は新規参入業者の増加による供給過剰も加わり、事業環境は益々厳しさを増しています。

しかし、乗合バスは乗客数がピーク時に比べ半減したとはいえ、現在、毎日1,500万人が利用し、児童、学生や高齢者等いわゆる移動制約者をはじめとし、バスサービス継続の要請は非常に強いものがあります。

また近時、バスを積極的に活用することが、中心市街地の再活性化のため、CO₂の削減等地球環境保全のため、エネルギー資源節約のための最善の選択の一つであるという認識が広まって参りました。

北海道バス協会におかれても、道川 忠会長の下、英知を結集され、新たな世紀に向けて大きな役割が期待されるバス交通発展のため、益々ご活躍されることを祈念するとともに、共々懸案の解決に努力することをお誓い申し上げ、皆様のご発展をお祈りしてお祝いの言葉と致します。

歴代代表・会長



中田 鶴吉
(日本乗合自動車協
会北海道支部長)
室蘭市バス



杉江仙次郎
(北海道乗合自動車運
送事業組合理事長)
のち 中央バス
札幌市街市バス



伊藤 琢磨
(北海道バス協会
初代会長)



徳中 康満
(北海道バス協会)
二代会長
道庁バス



金森 勝二
(北海道バス協会)
三代会長
道北



仙石 清
(北海道バス協会)
四代会長
札幌バス



小森 庄一
(北海道バス協会)
五代会長
じょうりつ



加藤 信吉
(北海道バス協会)
六代会長
中央バス



道川 忠
(北海道バス協会)
七代会長
道庁バス

社団法人 北海道バス協会役員

(平成11年 3月31日現在)

〈最高顧問〉	加藤 信吉			
〈顧問〉	富岡 公治	多田 博英		
〈会長・理事〉	道川 忠			
〈副会長・理事〉	高野 博	中川 利若	國枝 良吉	
〈専務理事〉	菊池 哲男			
〈常務理事〉	塚本 義弘	清野 満	津江 義信	
〈理事〉	富永 基	中島 尚俊	畑 幸男	
	須藤 栄二	我満 広明	出浦 一誠	
	森崎 義和	酒井 睦美	豊島 弘通	
	下山 正	中木雄三郎	野村 文彦	
	林 利幸	今泉 武	井原 貴男	
〈監事〉	村上 公彦	末永 有俊	渡辺 克仁	

目 次

◆ 発刊にあたって	北海道バス協会会長 道川 忠	1
◆ 発刊に寄せて	北海道運輸局長 中田 洋	2
◆ 祝辞	北海道知事 堀 達也	3
◆ 祝辞	日本バス協会会長 小佐野 政邦	4
◆ 歴代代表・会長		5
◆ 社団法人北海道バス協会役員		6
◆ 北海道のバス事業・通史		
第1章	北海道にバスが来た	11
第2章	北海道バス懇和会の誕生	17
第3章	戦時体制下の苦難	24
第4章	歴史的な大統合	31
第5章	空襲下に路線確保	42
第6章	敗戦から路線再建へ	49
第7章	民主憲法下の法制変化	56
第8章	雪と闘い道切り拓く	59
第9章	統合から新しい再編成へ	65
第10章	バス運賃制度めぐる動き	77
第11章	新時代の労使関係を模索	82
第12章	大型化、長距離化の時代へ	84
第13章	モータリゼーションの明暗	88
第14章	国際化と規制緩和の時代	94
第15章	バス復権めざして	104
◆ 座談会「バスとともに地域に生きて」		108
	〈出席者〉 加藤信吉・道川 忠・今泉規子・寺嶋 弘 〈司会〉 加藤幸嗣	
◆ 寄稿		
「私の思い出」	札木 稔	121
「旧北見バスの歴史とともに」	志賀 哲雄	122
「思い出はかけめぐる」	下山 正	123
「バス事業回顧抄」	中田 有	124
「創立70年記念に寄せて」	古屋 源	125
◆ あとがき		126
◆ 参考図書・資料		127
◆ 資料集		127

北海道のバス事業 通史

第1章 北海道にバスが来た

《バス事業始め》

日本でのバス事業の初めは、明治36年（1903）といわれる。1月、広島市で貸席業を営む瀬川某が同市横川町と安佐郡可部町の間（14.5km）を、乗合馬車のボディにアメリカ製のエンジンをつけた12人乗りの車を走らせた。タイヤが間に合わず、馬車用のものを使ったので故障続出、さらに馬車屋の執拗な妨害に手を焼き、9月には営業継続を断念せざるを得なかったという。

大阪市でも同年3月に天王寺公園で開かれた内国勧業博覧会で、アメリカから輸入の蒸気自動車2両が梅田駅から千日前まで運行した。これは会期中だけのアトラクションであった。

1903年
同じ年の9月20日、京都市の二井商会が堀川中立売から七条停車場、および三条寺町一祇園石段下の間で、アメリカ製2人乗りの2両（計4,000円）を6人乗りに改造して1区4銭でバス営業を始めた。



明治36年、京都市福井九兵衛外一名の経営による二井商会の乗合自動車

これが乗合バス第1号とされ、これを記念して9月20日が「バスの日」と定められた。この車には幌がないので雨天のときは休業したという、嘘のような

話が伝えられている。これにも人力車夫の反抗が激しく、「護身のため事務所には短銃を備え置き」と創業者が記録を残している。京都ではすでに明治28年から日本最初の電車、京都電気鉄道も動いており、こちらからの反発もかなりなものであったらしい。株式を募集したものの、日露戦争間近とあって、景気への不安からか応ずる者なく、これも4カ月余であえなく企業を閉鎖せざるをえなかった。

広島では翌々38年、別の事業家が20人乗りガス自動車と6人乗りの2両で営業を始めたが、夜間、無灯の車を横転させて置いて道路をふさぐなど、いぜん馬車屋の妨害が激しく、これも8カ月で廃業の運命となった。

明治37年（1904）日露戦争が始まり、その影響もあって新規事業を起こす気運は一段落した。当時の幹線交通は国有鉄道と私設鉄道で、短距離の交通を担当していたのは人力車と乗合馬車が主力だったから、新しい勢力「ガソリン」で走る馬車、に対する守旧派の反発は根強いものがあった。

《北海道には大正3年》1914

北海道にバスが初めてお目見えしたのは、それから10年ほどたった大正3（1914）年のことだった。2月22日付の函館新聞は、日高の浦河―沙留太間に3月1日からバス路線を開設するために設立された北海自動車共同組合（当時は「自働車」と書かれた）が、ドイツ・サンフォード社製、12人乗り、時速30マイル（約48km）のバスを8,500円で購入し、陸揚げした函館で試乗会を開いたときの様子を次のように報じているという。

「一切万事手っ取り早く埒（らち）の明るるを以て便利とする世の中に、臭いガソリン瓦斯（ガス）をひりながら砂塵を揚げて疾走したとて驚くことはなけれど、子供等は後からワイワイと追いかける、犬は吠えつく、馬車が騒ぎだし、行人は立ち止まり振り返る」

あっけにとられながら見とれる人々の顔が目につく。これが予定通り運行されていれば、北海道初めてのバスということになるが、はっきりした記録は残っていない。

翌4月には函館－江差間の開業を予定してバスが入って「函館－江差が3円とは高い」ともあるが、これも営業の明確な記録はない。

記録に残るものでは、根室町で馬車運送業を営んでいた大津滝三郎がこの年の6月、東京のセールフレージャー社からフォード社製の幌型8人乗り自動車2両を1両3500円で購入し、根室一円および根室－厚岸間で一日2往復の旅客運送を始めたのが最初といわれる。根室－厚岸間は片道2時間、運賃は3円70銭という高いものだったが、当時、根室と釧路の間には鉄道はなく、この乗合自動車は重宝がられた。しかし悪路のため雨が降るとぬかるみに車輪をとられて運行不能となり、また燃料やタイヤの消耗が激しいうえ、車体の故障も続出して採算がとれず、客も次第に減って、わずか一年半でおおよそ7,500円の赤字を出して廃業の運命をたどった。



大正8年ごろ、大江平吉が留辺蘂～温根湯間で営業した管内第1号乗合自動車

その後、釧路の小川勇次郎がフォード8人乗り幌型中型車で市内で営業を始めており、これが道内2番目と見られ、釧路地区は北海道バス事業創始の記録をとどめることとなった。大正3年は北海道のバス元年であったといえ、北海道バス協会はこの年を起点として記念行事を行っている。

次いで大正ひとけた代には函館の松岡陸三（旭自動車）、三石の中野佳女治、静内の山内多市、室蘭の脇口源太郎（北海自動車）、北見の大江平吉、上富良野の飛沢辰巳らが相次いで営業を始め、その後も道内各地でバス事業を始める者が続出した。鉄道の及ばない、産業活動の活発なところでの創業がめだつことは、バスの機動性に着目した起業家の多かったことを示している。

大正3年、日本は勃発した第1次世界大戦に参戦し、ヨーロッパ交戦国の海運破滅と農作物の危機に乗じて、戦争景気に沸いていた。海運業者がうけに入り、北海道では豆成り金、澱粉成り金や薄荷成り金が続出していた。

上野で開かれた東京大正博覧会に国産初の小型乗用車「DAT1号」（のちのダットサン）が登場、注目を浴びた年でもあった。

《馬鉄とバスの競合時代》ノ

大正2（1913）年6月、函館の東雲町と湯川間で函館水電株式会社の電車が営業を開始した。馬車鉄道、いわゆる馬鉄を買収したものであった（昭和18年、函館市に事業譲渡）。一方、大正4年暮れには登別駅前と温泉間に馬車鉄道が営業を始めた。

大正7年は開道50年記念博覧会が札幌市で開催された年であった。これに合わせて、札幌電気軌道株式会社（昭和2年、札幌市に譲渡）が、名古屋電気鉄道から26人乗りの中古電車24両を買って、駅前と第一会場の中島公園間（停車場と公園間なので停公



大正4年、登別駅前～温泉間を走った馬車鉄道

線)に初めて電車を走らせた。他に南一条線(南1西14-同東2)と南四条線(南4西3-同東3)も開通した。

このとき、札幌駅前と中島公園の間を、東京の菊川タクシーが乗用車5両で往復運行した。これが札幌での自動車による旅客輸送の始まりとされる。

この年10月、定山溪鉄道株式会社も白石-定山溪間29.9kmに、国鉄払い下げによる小型蒸気機関車により営業を始めた。片道1時間30分、1日3往復、運賃86銭であった。当時、定山溪には温泉宿が3軒しかなかったから、客車のほか、貨車で農産物や豊羽鉾山の鉾石を輸送するためでもあったが、これが定山溪が札幌の奥座敷として観光開発される引き金になった。

乗合馬車、馬鉄、列車、電車、乗合タクシー、バスが並び立ちながら、新しい時代の活気に沸き立っていた。

当時のバス運賃は30kmで約2円50銭くらい、平均で1kmあたり約8銭だったが鉄道運賃は1kmあたり1.25銭だから約6倍。輸入自動車は約3,500円、タイヤ4本合わせて210円、ガソリンは1リットル20銭くらいで、1リットルで4.5kmしか走れず、これに対して馬1頭はわずか50円ほど。そして運転手は特殊技能者であり、教員や巡査の2、3倍の高給取りであった。

バスが大衆公共交通機関の座を獲得するには、なお時代の進展が必要だった。全国統計で乗合馬車が減少し始めるのはようやく大正8年からである。

《函館に初の自動車専用道路》

当時、バス事業の発達を妨げたもののひとつは悪路であった。新規路線の開拓のため自動車専用道路を作るという、日本初の先進的な試みに挑戦したが、北海道の業者であったことは特筆されていいだろう。大正7年、北海道庁長官の免許を得て、函館市大森町から湯川に至る約延長4kmに専用道路でバス事業を開始したのは旭自動車株式会社であった。そのころ専用道路の法規はなかったから、木管の敷設工事として許可を受け、そこを私道としてバスを走らせたという。これに続いたものに、大正14年の生駒山登山自動車株式会社、高野山参詣自動車株式会社がある。

また、時代は下るが、昭和7年には小樽定山溪自動車道株式会社が朝里と定山溪を結ぶ28kmに自動車専用道路を開いている。翌8年には朝里-汐見台間と合わせ延長40キロでバス営業を始め、片道1円50銭、往復2円50銭で一日5往復し、自社以外の車からは1両につき50銭の料金を徴収した。しかし、乗客が少ないため、昭和12年に小樽市街自動車株式会社に経営を委託し、その後、バスが代燃車となって運行が困難となり、15年に運休した。これが現在の道道小樽定山溪線の草分けであった。

《あとから来た自動車取締令》

大正の初めから各地でバスが走りだし、各道府県がそれぞれに取締規則を制定したが、全国的に統一されたのはようやく大正8年のことだった。

内務省令第1号の「自動車取締令」には、自動車を「原動機を用い、軌条によらずして運転する車両

を謂う」と定義し、その最高時速を16マイル(約25km)としている。バス事業に関しては、わずかに3カ条、路線開設の免許、譲渡相続および路線の廃止には地方長官の許可が必要と触れているだけであった。つまり、必要な書類が整い、ある程度の資金があれば営業免許を受け、事業に着手することができた。

第1次大戦参戦で一時は大戦景気に浮かれたが、戦争は大正7年に終わり、ヨーロッパの国々が復興し始めると、底の浅い日本経済はたちまち恐慌に襲われた。農産物価格は暴落し、一時4、5倍にも増えた豆の作付け面積は半分に減った。"日ゼニ"が入る結構な現金商売と見られてか、投機的な資本のバス事業への参入もあり、小規模業者の乱立を招いて群雄割拠時代を迎えることとなった。

北海道の開拓は道路、交通網の整備から始められ、その中心動脈は鉄道で、毎年全国の1割以上の建設費が重点的に投じられていた。大正5年5月には札幌で「北海道鉄道1000マイル記念祝賀会」が行われ、国有線972.3マイル、私設線30.2マイル、合計1002.5マイル(約1,600km)の完成が祝われた。(国鉄がマイル法を改めメートル法を実施したのは昭和5年4月から)

大正15年にはさらに延びて2,500kmの鉄道網が完成していた。これに対して道路は国道が600km、地方費道が2,500km、砂利道ならよいほうで、その大半が大雨や雪解けで車輪の没するぬかるみとなり、晴れば土ほこりで視界を閉ざす悪路だった。

そのため、バス事業を始めたものの悪路で車の修理費がかさみ、複雑な車のメカニズムには不慣れで、しかも冬期は積雪のため運行不能という厳しい条件に加えて、路線競合による業者同士の対立抗争も相次いだ。このため経営は安定せず、見切りをつけて廃業する者も相次ぎ、事業の譲渡、合併といった離合集散が繰り返され、経営者の交代も頻繁だった。

《札幌・石狩地区でのバス事業》

札幌で自動車による旅客運送事業が始まったのは、先に触れたように大正7年(1918)開道五十年記念博覧会が札幌市で開催された際、東京の菊川タクシーが札幌駅前と中島公園の間を乗用車5両で往復運行して人気を集めたのがきっかけで、博覧会終了後、菊川タクシーは乗用車5両を売却して引き揚げ、買い取った宝来自動車株式会社がさらに新車3両を加え、計8両で旅客運送事業を始めた。札幌駅から中島公園まで2円50銭、円山までは5円という当時の相場としては、かなり高い運賃だったため利用者が少なく、開業後3年で廃業に至った。

大正9年、札幌乗合自動車商会在が月寒-札幌間で乗合営業を始めている。運賃は片道30銭で、けっこう繁盛したが、中古車のため故障が続出し、整備に費用がかかるため資金難となり、1年で廃業した。

大正12年には伏木田隆作らが札幌乗合自動車株式会社を設立し、札幌駅前を起点に山鼻・大学病院線(南16条西9丁目から南7条に出て、北1条西4丁目を経て札幌駅・大学病院前へ)と元村線(札幌駅から大通東1丁目、北8条通りを経て元村入り口へ)2線の免許を受け、16人乗りのバス5両で営業を開始したが、やがて路面電車の山鼻線が開通したため営業不振となった。

そのころ札幌一月寒間には乗合馬車を営業していた札幌乗合馬車合資会社(代表社員本間与作)があった。出資者の一人、加藤幸吉は自動車に将来性を見て馬車から自動車に転換しようとしたが、社内に反対の空気が強く、このため同志の木上亀蔵とともに乗合馬車派と袂を分かち、幌型フォード車2両を購入して同じ路線で営業を始め、大正15年6月、札幌自動車合資会社(社長木上、専務加藤)を設立した。月寒線(豊平-一月寒間)は5人乗り幌つきA型フォー

ド1両で折り返し運転し、運賃は15銭だった。

札幌自動車合資会社は前記の札幌乗合自動車株式会社を買収して同社の路線を整理し、豊平一月寒間と札幌駅前—大学病院間に運行した。（その後、大学病院線は昭和2年に電車が開通したため客足が落ち、運行を廃止した。）

やがて札幌自動車合資会社は経営陣に中田鶴吉を加え、加藤、木上、中田のトリオで事業体制を強化し、余市—古平間、寿都—原歌間、岩内—泊間、泊—盃間、盃—神恵内間、江別—幌向—長沼間、標津—羅臼間、早来—振老—浜厚真間、さらに稚内棧橋—宗谷—尻白間、上川—遠軽間、また八雲—セイウベツ間にも路線を拡張し、ほぼ全道にまたがる路線網を張りめぐらし、鉄道網を補完するバス交通網を築く。

《道南でも悪路との戦いから》

大正7年、旭自動車株式会社（松岡陸三社長）が函館市大森町から湯川に至る延長約4キロに専用道路でバス事業を開始したことに見られるように、道南のバス事業も活発であった。同8年には函館市湯川と下海岸と呼ばれる戸井町の間でも運行が始められていた。翌年、これを引き継いだ藤野自動車（藤野清次）はT型フォードとシボレーの2台で1日2往復し、約2時間半くらいかかったが、運賃は1円50銭で、競争相手は乗合馬車だったと藤野清（清次の子息）は書いている。その手記はまた、創業時代のバス事業を次のように、いきいきと伝えている。

「当時の下海岸はイワシの大漁続きで景気がよく、お客もあったが、道路が非常に悪く、大雨や長雨が続きとバスは運休したものである。—昭和4年からは湯川—川汲線を運行、1日4往復、片道2時間30分、料金は1円80銭、車は3台であった。川汲線は拓殖道路として出来上がったものの、すごい悪路で、峠のカーブは三百三十三曲がりと言われ、いたると

ころに危険箇所があり、1年使っただけで廃車にしたこともある。やとった運転手が1日か2日で逃げ出したこともあった。私も運転手として毎日この峠を走っていたが、逃げ出した運転手の気持ちはよく分かったものである。しかし、乗合自動車は片道3人のお客があれば十分採算が採れたので順調にいったが、道路の補修はほとんど自費で行わねばならず、自動車の収入は道路の補修に使って、結局赤字営業であった。—自動車の部品は外国製品なので非常に高く、函館市弁天町にセールフレイザー商会という部品店があり、ここから買っていた」



大正13年、湯川～戸井間を運行した藤野自動車のT型フォードとシボレー乗合自動車

また、北桧山地方で大正10年代に営業していた水上利四郎の「思い出」に次のようにある。

「大正12年から瀬棚—国縫間をフォード2台で1往復したが、それ以前に大正10年、シボレー1台で湯川—戸井間、フォード2台で江差—本郷（現・渡島大野駅）を運行した。いずれも悪路と経費の高騰や、部品、タイヤの調達困難により1年くらいで廃業せざるをえなかった。瀬棚—国縫間も悪路で、車両は2年もたつと修理のしようもないほどに傷み、山間部の勾配屈折が大きくかつ多く、積雪も多いため運転期間も5月から12月中旬ごろまでであった」

各地のバス事業者がさまざまな悪条件と戦い、さらに道路開拓、補修の任務をも担いながら営業を続けた様子が、これらからも読み取れる。

《小樽では青と赤の争い》

大正10年には小樽でも最初のバスが走った。小樽乗合自動車合資会社（斎藤菊太郎社長）が6月20日の竜宮祭りから、若松町―花園町第一大通―手宮間をT型フォード5両で運行したが、この車体が青かったので「青バス」と呼ばれた。



大正9年ごろ、青バスと称されたT型フォード乗合自動車

その4か月後の9月、小樽市街自動車株式会社（最上吉蔵社長）がT型フォード改造バス8台で奥沢口―手宮間で営業を開始した。この方は車体を茶褐色だったから「赤バス」と呼ばれた。

青バスと赤バスの路線はほとんど競合していたので対抗意識は強く、両社の経営は不安定で、乗客の奪い合いから運転手同士のけんかもしばしばだった。ささいなことから青バスの運転手20余人が赤バスの本社に押しかけて大乱闘となり、双方にケガ人を出したこともあり、小樽警察署の指導勧告もあって、翌11年7月に両者が合併して、新しく小樽市街自動車株式会社に生まれ変わったいきさつもあった。この小樽市街自動車株式会社はその後路線を余市まで延長し、のちに4代目社長・杉江仙次郎は統合により北海道中央バスの初代社長に就任した。

室蘭でも大正8年1月、室蘭区会議員の脇田源太郎らが中心になって北海自動車株式会社を設立して、室蘭―輪西間に5台の乗合バスを運行した。し

かし、経営不振から1年あまりで廃業している。その後、同14年に至り、徳中祐満、射場定次郎らが室蘭自動車合資会社を設けて同区間にバス2台の運行を再開したが、当初は馬車業者の妨害か、道路に釘やガラスの破片がまかれて困ったという。

《大正―昭和にかけ事業者続出》

大正が15年で終わって昭和に移り変わるころには、小業者乱立の傾向を見せながら同時多発的に全道各地で沸き立つようなバス事業の開始が見られた。

道東、道北では、大正12年に伊藤自動車部（伊藤鉄次郎）が北見相生―舌辛（現・阿寒本町）間にトラックによる貨客運送の営業を始めている。13年には土沼助吉が釧路―弟子屈間でバスを営業、翌年同区間を石井自動車が譲り受けたが、競合となって6円の運賃を3円にダンピングする事態もあったといわれている。同じ13年、釧路市内でも釧路自動車株式会社釧路駅―米町間、鈴木宗竹が米町―松浦町間で営業を始めた。

15年には山田自動車部（山田栄助）が浜中―霧多布間、竹内伊作が留萌―羽幌間、層雲峡乗合自動車合資会社が上川―層雲峡間、昭和2年には桑島栄が利尻島一周循環線を走らせるなど相次いでいる。同年、今泉貞一は合資会社畑江工業自動車部として弟子屈―美幌間で営業を始め、その後フォードなど10台を保有するまでに事業を拡大した。畑江工業自動車部と伊藤自動車部の両社は戦時中、東邦交通株式会社統合の母体となり、現阿寒バス株式会社の前身源流となる。

このころバス事業がおもに第一次産業の活発な地域とともに、温泉や観光地を結ぶ路線も始まったことは、バスの特性と可能性を示すものであった。そして大正12年の関東大震災は、全国的に新しいバスの時代の始まりを告げることになる。

第2章 北海道バス懇和会の誕生

《大震災後のバス進出》

大正12年（1923）9月の関東大震災は日本史上最大の地震災害をもたらしたが、バス事業にとって新しい時代の始まりとなった。

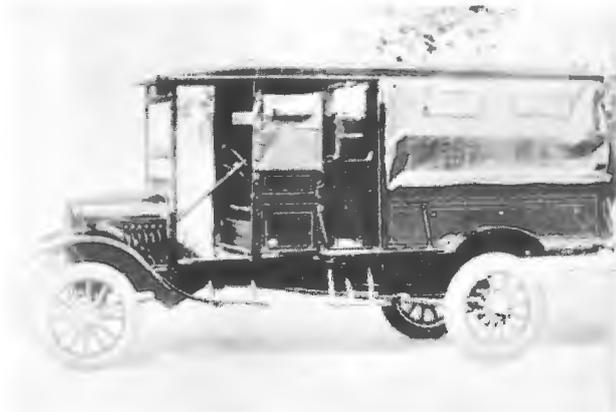
大地震は鉄道、軌道を壊し、橋を落とした。その復旧には多くの資金、労力、時間を要する。このため、東京市電気局は応急手段として、軌道の代わりにバス路線を増やして市民の足を確保する方針を決めた。安くて納期の早い米フォード社に1,000台（後に800台に修正）のトラック・シャーシーを注文し、ボディーは国内業者に発注して組み立てることにした。

運転手は電車運転手から募集して速成教育し、翌13年1月、まずできあがった11人乗り44両で2系統の運行を開始した。このときは運転手だけのワンマンカーで、料金は1区間10銭、2区20銭であった。

この乗合バスは円太郎バスと呼ばれて市民に親しまれた。粗製乱造気味のボディーにトラックのシャーシーとあって、乗り心地は円太郎という落語家にひやかされたオンボロ馬車と代わり映えしなかったための呼び名であった。円太郎バスは翌13年度末には運転系統20、営業距離148km、車両800両に達し、市民の足として大活躍する。

東京にはそれまでも「青バス」と呼ばれる民営バスがあった。市電の補助と貨物輸送を目的に短い区間を走り、初の女性車掌を採用するなど、機動性を発揮していたが、なお新参者扱いされていた。

震災後の活躍でバスの有用性は改めて立証され、独立の本格的な大量交通機関としてはっきり認知され



大正13年ごろ、東京市が使用したいわゆる「円太郎」と称されたT型フォード11人乗り乗合自動車

たのであった。

これをきっかけにバス事業への参入が各地で続出した。地方長官の免許を得れば同一路線にも開業できたこともあって、乗合馬車は次々とバス路線に置き換えられて行く。

また一方で、東京市の成功は市営バス運営の気運を作り出した。鹿児島市、名古屋市（昭和4年）神戸市、札幌市（同5年）と市営バスが走りだした。

《札幌市営バスの誕生》

札幌に電車が走ったのは開道50周年の大正7年だったが、昭和2年には札幌市に買収されて市電となっていた。市内にはそのころ、民営バスの路線も増え、昭和3年には井高虎之助、射羽定次郎が札幌駅前を起点に、元村、中島、山鼻3路線13kmに「青バス」と呼ばれた3両で営業を始めた。これは後に札幌乗合自動車株式会社になった。

昭和5年10月、札幌市は市電の補助機関として、新車9両により、山鼻西線、山鼻東線、一条線の3路線計14.7kmに初めて市営バスの営業を開始した。運賃は1区6銭で、バスの色から「チョコバス」と呼ばれた。



昭和初期、札幌市内を走る札幌市電と乗合バス

しかし、民営バス路線と一部が競合することから、乗客の奪い合いとなり、無益な競争が激化したため、昭和7年、札幌市は青バスの買収方針を決めた。買収価格でなかなか折り合いがつかなかったが、ようやく12月、17万1千円で合意し、翌8年3月に両者の路線は統合され、路線長は計35.7km、保有車両は53両となった。

市営バスは市電との競合を避け、連絡乗車を認め、料金は特別区を除いて電車と同じ6銭とした。夏季には銭函行きの海水浴バスをも運行した。昭和11年には路線も6路線に増え、車両は62両であった。

《日乗協の設立》

大正から昭和に変わり、大正天皇の大喪が行われたのは昭和2年（1927）2月だったが、翌3月、金融不安から恐慌の波は全国を覆った。バス事業は小さな資本と、1、2両の車両でも免許が得られて現金収入があることから、不況時にはさらに小業者の参入が相次ぎ、乱立を招いた。

内務省が昭和元年にまとめたところでは、全国の

バス事業者は2,220、うち約半数の1,042は路線延長10マイル（約16km）以下であった。1事業者平均の路線延長別営業マイル数は19.4マイル（約31km）である。バス事業が新しい任務を社会的に求められながら、営業形態が旧態依然のままでは新時代には適応できない。打開を求める機運が熟していた。

このため中央では同業者の共存を図り結束を固めて発展を目指そうと、同2年4月に日本乗合自動車協会（日乗協。のちに日本バス協会）が設立された。当初の会員は406で、任意組合の形でスタートし、4年8月には社団法人として許可され、組織を固めた。初代会長は堀内良平（富士身延鉄道）であった。5年には北海道から射羽定次郎と小泉菊次郎が理事に就任している。

昭和7年末には会員数は475に達し、民業振興の旗印を掲げて、活発な活動を展開して行く。日乗協のおもな運動目標、活動状況を挙げれば次のようなものであった。

- 1、バス路線のいわゆる濫許に反対し、1路線1営業者主義を掲げて当局に申し入れた。
- 2、昭和3年、ガソリンが1ガロン54銭から58銭に値上げの動きがあった際、会を挙げて反対運動を展開し、撤回させた。
- 3、同3年、山形県でバスに対する道路損傷負担金問題が起こった際、創日浅いにもかかわらず中



昭和10年の日本乗合自動車協会第9回定時会員総会

央から反対運動を支援し、徴収を1年延期させた。

4、昭和5年の国営バス、その後の市営など公営バスの開設に対して、民業圧迫反対との立場から阻止運動を展開した。

《軌道側のバスへの警戒感》

一方、鉄道・軌道事業側は、軌道を主としバスを従とするこれまでの関係を変える勢いさえ見えるバス事業の発展性に警戒を強め、鉄道同志会などは内務、鉄道大臣へ既得権擁護のため次のような陳情を重ねていた。

「近来、地方において鉄道軌道線路に並行または密接して自動車営業をなす者続出し、ために鉄道軌道業者に圧迫を与うること少なからず。右は時運の進歩に伴い自動車の発達するは当然の事なるべしといえども、鉄道軌道は巨額の資本を投下し数年を経て始めて若干の収益を得るものにして多大の努力を払いたる結果にほかならず。しかして鉄道軌道はいったん敷設を終えたる以上は長くその地方と盛衰の運命をともにするものなるも、自動車は僅少の資本をもって容易に業務を開始し、一朝不利なる場合はたちまち去って他に移り、地方の利害はごうも顧みる所に非ず。(中略) よって既成鉄道軌道に並行または密接せる自動車の出願に対しては、とくと鉄道軌道の利害を考察し、その必要ある場合はまずもって既設鉄道軌道の意見を徴し、兼営するの希望を有するときは他の出願に優先して許可し、もししからずして他に許可する場合は運賃その他において適當の条件を付し、鉄道軌道を脅威することなきよういたしたく(以下略)」(大正14年)

こうした陳情活動とともに、地方鉄道軌道側がいわゆるバスの脅威に対して講じた対策は次のようなものであった。

1、運賃収入の不足を補うため、沿線に百貨店、

遊園地、住宅地(注・そのころ団地という言葉はなかった)などを開発、兼業する。

2、バスにならって内燃機関によるガソリンカーを採用し、軌道上に走らせる。

3、沿線またはその勢力範囲に新免許、または買収によってみずからバス事業を経営、または事業を支配する。

最後の方策は大都市周辺などで行われ、昭和5年には地方鉄道軌道でバス事業を直営として兼業するものは139社、営業路線は5,000kmに達し、傍系会社に経営させるものは49社、1,300kmを超えた。こうして地方鉄道軌道によるバス事業は、バスの専業者と肩を並べるに至った。

この結果、バス事業の形態は、従来の地方資本によるもの、鉄道軌道系のもの、そして市営によるものと多様化した。

《道懇和会誕生は昭和5年》

本道でも共存共栄を図るためには、同業者が親睦を深めるとともに、権益の調整、擁護のため業界団体の組織化が急務との気運が強まり、ようやく昭和

5年1月、「北海道バス懇和会」の結成となった。発起人は中田鶴吉、加藤幸吉、徳中祐満(室蘭自動車)河合繁(旭自動車=函館)射羽定次郎(札幌乗合自動車)出口慶次郎(日高自動車)野村文吉(十勝自動車)安井一夫(札幌乗合自動車)らであった。

同年11月には日本乗合自動車協会に加入し、北海道支部となった。初代支部長には中田鶴吉が選ばれ、事務所を札幌市北5条西6丁目1番地の札幌乗合自動車株式会社内におき、事務は同会社の職員が兼務した。

昭和7年、全道のバス業者数は164、所有自動車は427両、1業者平均2.7両という状況だったが、同支部への加入者は1割程度に過ぎなかった。小規模

業者が多く、とくに道央圏の石狩、後志、空知地区は40業者を数え、全道一の乱立地帯となっていた。

また辺地では1、2両のバスを持つ業者が多く、他業者との関連もないので加入の必要を痛感しなかったようである。まず道支部の活動の大半は、結束を求めて同業者の加入勧誘にそそがれ、組織の拡大強化が先決とされた。

《陸運監督権は鉄道省に》

このころ、自動車に関する行政を担当していたのは内務省、鉄道省、さらに逓信省の三省であった。これは道路、鉄道、駅通など、それまでの監督権を引き継いで、三つ巴となってそれぞれに権限を主張していたものだが、民間からの建議もあって、ようやく昭和3年11月、陸運に関する監督権は鉄道省に移管と決定した。しかし、車両の検査、運転手の免許等警察行政の部門については従前通り内務省の所管として残され、また新規路線の免許についての第一次「詮議」は地方長官に任された。

鉄道省は昭和6（1931）年「自動車交通事業法」を公布し、同8年から実施したが、これによって初めてバス事業は「自動車運輸事業」と規定され、ハイヤー・タクシー事業やトラック事業の「自動車運送事業」と区別された。この事業を経営しようとする者は鉄道大臣の免許を受けなければならないとされ、その免許権限は軽微な事項については地方長官に委任された。また鉄道省はバス業界の混乱している状況から、一路線一営業の行政方針を明示し、バス事業の整備、および企業合同の指導に乗り出した。

このような時代を背景に、ようやく道支部への結集の気運が高まり、会員は次第に増加し、昭和8年には31名となり、全道バス業者の2割を占めて、その活動も軌道に乗った。

《役員構成も年々強化》

これを道支部役員の構成から見ると、昭和7年1月の定時総会で支部役員を支部長1名、常任理事1名、理事若干名とし、支部長に中田鶴吉を選任、常任理事には射羽定次郎を互選した。昭和9年1月の定時総会では支部長1名、常任理事1名、理事9名および評議員7名とし、支部長に中田鶴吉、常任理事に射羽定次郎、理事には加藤幸吉らを互選した。

また昭和11年1月27日の定時総会では支部長には河原直孝（小樽市街自動車）常任理事を3名として射羽定次郎（日進自動車）加藤幸吉（札幌自動車）小熊豊治（小樽市街自動車）を互選し、中田鶴吉（札幌自動車）を名誉顧問とした。

ついで昭和13年4月3日、河原支部長は小樽市長就任のため辞任したため、翌14年1月28日の定時総会で支部長に杉江仙次郎（小樽市街自動車）を選任し、常任理事に安井一夫（夕張バス）および片岡次郎（金山自動車）を加えて5名とした。

《事務所の変遷》

札幌市北5条西6丁目1番地の札幌乗合自動車株式会社内に置かれていた日本乗合自動車協会北海道支部の事務所は、昭和11年7月28日、北5条西12丁目1番地の射羽定次郎方に移り、さらに射羽宅の移転とともに同12年10月9日に南10条西8丁目545番地に移っていた。

同14年12月26日によく北3条西7丁目1番地の家屋を三千円で購入して移転し、事務局専任を増員し、独立事務所を構えることができた。

こうした役員、事務局の整備、強化の動きからも、日乗協道支部の組織が年を経るごとに全道に拡充強化してゆく様子が見えてくる。



《省営バス反対に動く》

当時の北海道バス業界の直面していた課題は、公営バスの免許反対と、鉄道省営バスの進出反対であった。

前者については、東京市の実績に習って、各都市が路線バスを運行する動きであった。札幌市電気局は昭和5年10月、市営乗合自動車事業を開始している。

後者は鉄道省が鉄道予定線の代行路線としてバス路線を開設する動きで、昭和5年12月に初めて愛知県岡崎―岐阜県多治見間（59km）に、石川島製作所の「スミダ」と東京瓦斯電気工業の「ちよだ」など、国産バス7両を使用して省営バス第1号を運行した。

この動きは民業への圧迫ではないかとの論議を招いた。当時の貴族院で、これを懸念する議員は、鉄道の代行にとどまるのか、国営バス事業展開の意図なのかと質問している。これに対し鉄道大臣は、民業を圧迫するものでなく、民間のできない所で国が従の立場で、モデルケースとして行うとの意味の答弁をしている。鉄道省としても、まず実験的に運営して実績を見極めたいとの考えで、将来の方針は決めかねていたようだ。



日乗協道支部の独立事務所の置かれた所（札幌市北3西7）
＝左は正面、右は側面。道バス協に変わった昭和38年ごろ撮影＝

《国産バスの登場》

日本乗合自動車協会（現・日本バス協会）の「バス事業五十年史」（昭和32年刊行）は省営バス岡崎―多治見間に国産車を採用した経緯に詳しく触れているが、これらを中心に国産車誕生の背景を見よう。

日本の自動車生産はさかのぼれば明治38年、吉田真太郎の自動車製作所に始まる。同44年にはダットサンにつながる快進社自動車工場を橋本増治郎が設立する。大正3年の東京大正博覧会に出品されたダット水冷V型2気筒15馬力乗用車は銅牌を受賞、同11年の平和博覧会ではダット41型直列L型4気筒15.8馬力の乗用車および改造自動貨車で金牌を得て、実用製造のめどは立っていたが、輸入車に押され、生産量はわずかなものだった。なお、ダットのDATは快進社設立の恩人、田健治郎、青山禄郎、竹内明太郎の頭文字による。

この自動貨車（つまりトラック）は、大正7年に制定された軍用保護自動車補助法に合わせたものであった。この法律は陸軍省が平時および有事の生産能力を確保し、自動車工業の独立を図るため、自動車の製造者、使用者に補助金を交付することを決めた奨励策である。しかし当初は試作の域を出ず、大正8年12両、9年49両、10年28両という程度だった。これは外国製品に比べて高価なうえ、陸軍規格によ

り床が高いなど不便であったから、購買補助金が一時金750円、以後5年間、毎年維持補助金が400円交付される特典がありながら歓迎されなかったというのが実情であった。

自動車大国アメリカの3大メーカーは、すでに大正14年に日本フォード自動車が横浜で、昭和2年には日本ゼネラルモーターズが大阪で生産を開始し、同5年にはクライスラー社が共立製作所に資本出資して組み立て製造を行っていた。これに対し、日本の生産者は石川島自動車製作所、東京瓦斯電気工業株式会社、ダット自動車製造株式会社（快進社を引き継ぐ）、白楊社、タカダモーター企業社などがあつたが、多くが兼業であった。

しかし貿易収支がこれ以上外国車の輸入増加を許さないところにきていた。昭和3年末の入超総額は32億6千万円、うち自動車とその部分品の輸入総額は約3200万円程度であったが、政府は国産品愛用を唱え、国鉄は率先して昭和5年、国産自動車設計委員会を設けて商工省標準自動車を設計し、試作させた。これが現在の「いすゞ」自動車の前身である。

次いで東京瓦斯電気工業の「ちよだ」、石川島の「スミダ」、ダットの「ダット」の試作車も完成、運行試験ののち、これらを国営バスに採用することを決め、一斉に生産が始まった。昭和5年11月、「スミダ」1両、次いで「ちよだ」が完成し、試運転ののち国産バス7両が勢揃いして省営バス路線第1号の岡崎へ向かったのであつた。

翌昭和6年、商工省は自動車工業確立のため調査委員会を設置し、翌年答申を得ているが、これによると、国産車として当面もっとも需要の多い1トン半積、および2トン積の中級貨物自動車と、これに相当する乗合自動車の生産が適当と認め、鉄道省、石川島自動車製作所、東京瓦斯電気工業株式会社、ダット自動車製造株式会社が共同設計をして標準形

式自動車を決定した。各車に装備の機関は共通とし、気筒径90ミリ、行程115ミリの直列6気筒で、気筒容積はGMCに匹敵するものとされた。

乗合用の標準形式は次のようなものであつた。(このほかにTX35、TX40のトラックがある)

名称	用途	定員	軸間距離
B X 35	地方一般用	23人	3 m 50
B X 40	都市および近郊用	32人	4 m 00
B X 45	大都市の平坦なる舗装区間用	40人	4 m 50

昭和7年から試作に入り、さらに改善を加えて9年度までに3社で750両を製造した。この国産車がまず省営バスから使用され、あるいは満州国に輸出された。このように国産奨励の結果、完成車の輸入はやがて漸減した。

今日の自動車産業の隆盛は、この時の財政事情、外貨不足による止むにやまれぬ国産車採用政策に遠い原因があつたといえよう。

《札幌線にも省営バス》

昭和9年6月、国鉄は札幌市苗穂と小樽市手宮間(43km)の札幌線でもバスとトラックの運行を始め、これが本道初の省営バスとなつた。同年3月には札幌間の道路改良工事が完成しており、民間業者による路線開業に先手を打つたものと見られた。

これに対する民営側の反発は強く、4月30日に開かれた日乗協道支部の定時総会に「省営バス拡充反対に関する件」が議案として提出され、「省営バスの拡充はすべからく鉄道予定線代行または民営バス改善の見込みなき路線において実施すべきものにして…」と反対を決議したが、鉄道省の開設計を案を変えるには至らなかつた。

この札幌線に配置されたバスは5両、トラック3両、ともに国産車で、当初は苗穂—手宮間を4往復、

札幌－軽川（現・手稲駅）間を2往復した。



昭和15年ごろ小樽市稲穂町十字街を走る乗合バス

これより先、鉄道省が昭和7年に決めた全国26線の省営バス計画に日勝線（浦河町－幌泉村＝現・えりも町）も含まれていたが、同10年、様似－幌泉間に12年から運行するとの計画が発表された。これは日高自動車株式会社の運行する静内－幌泉村庶野間路線の一部とまったく重複し、当時の輸送需要からみて二者並立の必要はなく、省営バスが進出すれば、同社路線は分断されて致命的な打撃を受けることが予想された。

日高自動車株式会社の昭和7年当時の状況は、車両7台で静内駅前－幌泉村庶野間を1往復、静内駅前－幌泉間を2往復、静内駅前－浦河間を1往復、歌笛－梟舞間を3往復しており、運賃は静内－浦河間が大人2円70銭、浦河－庶野間が3円50銭、歌笛－梟舞間が50銭であった。昭和8年には車両を10台余に増強して路線の運行回数を増やし、その経営はようやく軌道に乗り、日高地方最大のバス会社として発展する勢いにあった。

日本乗合自動車協会北海道支部は日高自動車株式会社の訴えもあり、省営バス開設反対運動に立ち上がった。昭和12年12月、全道バス業者臨時大会を札幌で開き、省営バス反対を満場一致で決議し、陳情書を北海道庁長官、札幌鉄道局長をはじめ、中央の関係官庁、両議院議長、議員らに送った。

昭和5年、岡崎－多治見間59kmで始まった省営バス路線は同11年には全国で2000kmを超えていた。民営バス側の反発は強く、日本乗合自動車協会は昭和9年、東京丸ビルで反対協議会を開いて全国省営バス対策連盟を結成し、国会と鉄道大臣に、省営バスの動きを厳しく批判する長文の陳情書を送っている。

その一部を紹介すると「省営バスは鉄道の未成線の代用機関として創始されたことは申すまでもない。最近鉄道省の御方針は最初の建前を全然裏切って収入利得をその第一主義として鉄道大臣が許可権を所持することを奇貨とし、伝統的精神である一路一営業主義を破壊した。今日まで多年の永きにわたって辛苦艱難ようやく営業の基礎が定まり、配当ができようという場合に立ち至り、突如として強大なる国家権力と無限なる資力を擁して民間業者の生命を奪うに等しき同一路線に営業を開始しようということは実に言語道断であり、また沙汰の限りというべきである。（中略）吾らは絶叫する。この民業圧迫の甚だしき省営バスを即時中止せよ。しからざれば公正にして妥当なる賠償法を制定して既得権を保護してもらいたい。右謹んで閣下の清鑑に供す。吾ら業者の血と涙の声を御採納下さい」

民間側が結束してこぶしを掲げる様が見えるような、格調の高い陳情書であった。

同12年8月には国鉄浦河－様似間が開通し、苫小牧－様似間が全通していた。地元住民には省営バス待望論もあり、民営バス擁護論との両派に別れて両論が対立したが、反対運動の強化で、省営バス進出計画はひとまず見送られた。この問題は日支事変下の昭和18年に至って再燃することになる。

昭和12年（1937）7月7日、日支事変が始まっていた。バス業界にも燃料・資材不足による合理化の要請がひしひしと迫っていた。

第3章 戦時体制下の苦難

《日中戦争開始で統制強化へ》

昭和12（1937）年7月7日、北京郊外盧溝橋での日中両軍の衝突から日中戦争が始まった。戦火はやがて大東亜戦争・太平洋戦争へと広がることになる。この時から経済体制は戦時統制へ急転換され、国民生活全般が厳しい試練にさらされた。昭和8年の自動車交通事業法の実施によって、ようやく整備が進むかに見えたバス業界も、かつてない苦難の道をたどることとなった。

12年9月には「輸出入品等臨時措置法」「軍需工業動員法の適用に関する法律」などの統制立法が行われたが、これらは輸出入に関する物資の需給を統制し、軍需工場の管理を陸海軍の管理下に置くものであった。また、物資の動員計画の作成のため企画院が創設され、鉄鋼、綿花、石油などの主要物資は、軍部が決める物資動員計画＝物動計画の管理下に置かれた。

11月6日付で鉄道省監督局長から要旨次のような通牒が出され、バスの新規免許、運行の増加、増車など、事業の拡大に結び付く計画の一切が統制されることになった。「ガソリンを使わない車を除く」との但し書きがついていたものの、戦時体制がバス業界の活動を厳しく制約しようとしていた。（難解な漢字、カタカナ表現を読みやすく直した）

1、新規事業の計画に関する件 新規事業の計画については自動車運輸事業たと自動車運送事業たとを問わず、必要緊切にして真にやむを得ざるものに付き免許の詮議をなし、鉄道、軌道、自動車運輸事業等既設の交通機関を利用すればさして不便な

き場合および交通需要の僅少なるもの等は免許の詮議をなさざること。

2、既免許事業の内容拡充計画に関する件 自動車運輸事業の運転系統、運行回数の増大計画に付いてはガソリン消費量の増加を来す場合少なからざるをもって、原則として必要やむを得ざる場合のほか認可せざること。

自動車運輸事業における増車計画は基準規程による所要両数に達するまでの場合を除き、必要緊切にして真にやむを得ざるものほか認容せざること。ただしガソリンを使用せざる電気自動車、木炭自動車、ガス自動車等の増車をなす場合はこの限りにあらざるものとなすこと。（後略）

《ガソリン一滴、血の一滴》

自動車に欠かせないガソリンは9割を輸入に頼っていた。中国での戦争の長期化で、軍需物資の輸入が優先されるため、昭和12年10月、閣議は石油の消費統制に関する方針を決定し、第一段階として事業者の自発的節約により1割程度を目標とし、第二段階として翌13年からはさらに高度の消費節約が必要との見通しを明らかにした。

鉄道省は事変勃発と同時に、自動車用揮発油の需給調査を行い、部門別の需要量を掌握していたが、これはその後の消費規制、配給に役立てられた。

・自動車用揮発油平時需給量（昭和12年）

バス	17,087kℓ	トラック	48,009kℓ
大型遊覧バス	456kℓ	自家用乗用	3,146kℓ
ハイヤー、タクシー	30,669kℓ	特殊車用	1,870kℓ
計			101,237kℓ

昭和13年5月からガソリンは購買券による配給制がとられることになった。これがさまざまな物資の切符制のさきがけとなった。この時、バスに対する規正率（「規制」の表現は避けられ「規正」と呼ばれた）は平時の推定需要量の17%であったが、この率は月を追って高められ、10月以降はバス4割、タクシー・ハイヤー5割、大型事業（定期および不定期遊覧バスを含む）7割にも規正は引き上げられている。14年1月からはタイヤ、チューブも切符制となった。

そして昭和14（1939）年9月、ドイツのポーランド進撃で戦火はヨーロッパに拡がり、第二次世界大戦が始まった。独伊と結んだ日本は米英と明らかな敵対関係となり、16年8月、アメリカは対日石油禁輸の戦略を発動した。石油は重要な軍需物資となり「ガソリン一滴、血の一滴」という標語のもと、それまで70-81%であったバスに対する規正率は、10月には遂に100%となったのであった。

昭和15年9月、鉄道省監督局長に加えて内務省警保局長、燃料庁長官の連名による次のような要旨通牒が発せられ、遊覧輸送、併行路線が制限されたが、一般路線の運行確保さえ困難なのだから、当然至極のことであつたらう。

「主として遊覧の用に供せられている運輸交通は極力制限すること。

鉄道、軌道またはバス相互間における併行路線、重複路線等についてはさらに徹底的に整理その他の処置を講ずること。

大型事業および不定期遊覧ならびに無償乗合事業は休止せしめること。」

《日乗協支部から道乗合事業組合へ》

北海道バス懇和会が昭和5年に誕生し、同年、中央組織に加入して日本乗合自動車協会北海道支部と

なつてから10年余を経た16年3月10日、同支部は解散して北海道乗合自動車運送事業組合に組織を変更する。これは政府の指示による戦時総動員体制の一環であつた。

政府はまず軍需輸送の効率化のためトラック輸送を統制し、15年1月3日、陸運統制令（勅令第37号）を公布した。これはいわゆる国家総動員勅令のひとつで、鉄道大臣に全面的な強権を与えたものであつた。バス事業については、行政措置により事業者の自主的協力を得て調整を進めていたが、15年4月公布された自動車交通事業法の一部改正（16年2月実施）によって、バス事業者組織も大きく改められることになる。この「改正の要旨」について、カタカナ表記を改め、その要点を読みやすくしてみる。

「自動車事業が産業上および国民経済生活上きわめて重要な役割を有することは、その運送量および運賃額が国有鉄道に匹敵する事実を徴して明らかなるも、今事変に際してはガソリン消費の規正、陸上輸送力の増強、物価政策の一環としての運賃政策等の喫緊問題に関して、自動車事業はさらにその主要性を加えたり。（略）しかるところ、自動車業界の現状は、事業態容の整備せるはずかに旅客自動車運輸事業のみにして、大部分は規模小、経済内容脆弱なる小業者なるも、これを統合し組織化して国策に順応し、かつその事業を改善せしむべき方策につき、現行法の規定するところは必ずしも充分ならず。よつて業界現下の実情にかんがみ、さらに新事態の要請に適應せんがため現行法改正の要あり」

つまり、国策の徹底のため、業界を一元化することが急務ということだが、ここから導き出された結論は次のようなものであつた。

「運賃、運輸その他の事業の健全なる発達を自主的に行わしめんがために、新たに自動車運送事業組合制度を設くることとし、本組合制度の使命にかんが

み、必要に応じ、政府はこれに補助金を交付すること」。

これによって「自動車運送事業組合設立要綱」が制定されたが、ここにうたわれたのは①道府県を単位とする組合の設立②地区内における旅客自動車運輸事業者を全部その組合に加入させること、③組合の事業は運賃および運輸の統制、物資配給を主とすることなどで、ここに全事業者を打って一丸とする強制加入の統制団体の結成が指示されたのであった。

これに基づき、全国的にバス事業者組織の変更が進められた。北海道乗合自動車運送事業組合への組織替えもその一環であった。

昭和16年3月10日に発足した北海道乗合自動車運送事業組合は、理事長に杉江仙次郎（小樽）副理事長に片岡次郎（富良野）専務理事に加藤幸吉（札幌）を選任した。主な事業として、組合員の事業上必要な物資の委託による共同購入および配給ならびに幹旋が挙げられ、さっそく乗務員服、自動車用蓄電池、プラグなどの部品の共同購入、事業用諸用紙の共同印刷を行うこととし、その手数料を2分ないし5分と決めている。また、ガソリン、油脂、タイヤ、チューブなどの切符の交付団体としての指定を受けて、その配給事務を取り扱うようになった。

こうして、当初は親睦を深め、調整により共存共栄を図る目的で設立されたバス事業者の組織は、戦時統制の強化に即応して、行政官庁と事業者の中間にあって業界の利益を守り、結束を図るという新しくも困難な任務を担ってゆくことになった。

中央段階では昭和16年6月9日に日本乗合自動車協会が発展的に解消し、全国乗合自動車運送事業組合連合会（全乗連）が発足した。9月3日に認可が下り、初代会長には五島慶太が選ばれ、理事には北海道事業組合から杉江仙次郎が就任している。

この年の8月、アメリカは在米日本資産を凍結し、

石油輸出の全面禁止に出た。12月、東条英機内閣は遂に対米英戦争を開始した。以来、戦中と敗戦直後、バス事業者と組合組織は窮乏と混乱の中、輸送の重大な任務を果たす任務に取り組むこととなった。

《ガス用木炭も配給、統制へ》

バスの代用燃料化は至上命令であり、事業者は木炭や薪の確保に追われた。道内の事業者も、山林を購入して炭焼きと契約したり、古い枕木を活用して薪にしたり、さまざまな工夫を重ね、努力を続けた。

一方、政府は不足する家庭用薪炭の需要確保をも図らねばならず、昭和16年6月、ガス用木炭の統制に乗り出し、ここでも配給制の実施を決めた。同月、農林省は札幌に木炭事務所を置き、道内産木炭の買入れ事務に乗り出した。

石炭については、すでに前年、配給統制令を公布し、その担当機関として日本石炭株式会社が設立され、一括買い上げ、配分を行っていたが、ガス用木炭の統制事務を処理する機関として、日本瓦斯用木炭株式会社が設立された。

この会社の資本金は1,000万円で、20万株に分かれたが、うち65,410株をバス事業者が引き受けた。この会社はガス用木炭の生産から配給までを担当し、道府県段階にもそれぞれの地域名を冠した瓦斯用木炭会社が設置された。配給割り当ての実務にあたっては、道府県ごとに経済部、警察部、自動車運送事業組合代表らによる配給割当協議会を置き、会社名で使用承認書を発行することになった。発足したばかりの道乗合自動車運送事業組合が、すぐさまこの大きな任務に参加することが迫られた。

なお、同社は戦後、日本薪炭株式会社と変わり、昭和23年には閉鎖となったが、その段階での株主名には次のように北海道のバス事業者も多く見られる。

東邦交通70株、道南乗合130株、道北乗合170株、北海道中央260株、北見乗合70株、函館乗合120株、帯広乗合70株、札幌市50株、函館市40株（道外の大株主として東京事業組合5,230株、東京都交通局8,830株、神奈川事業組合3,110株などがあった）

《早くから進められていた木炭バス研究》

バス事業者組織の一元化による統制の効率化、物資配給窓口の一本化はこうして進められたが、その間、ガソリン規正に関する鉄道省の通牒は、昭和16年7月19日付ではバスに対する揮発油の配給量を、木炭など代用燃料車は起動用に月1ガロン、ガソリン車は月75ガロンとしていたが、8月19日付では代燃車のみ月1ガロンとし、ガソリン車には一切配給停止と急変するあわただしさであった。8月1日からの米国の対日石油禁輸強化のしめつけによるものである。

バスに対する年間ガソリン割り当て量として、次の統計があり、急減する状況が明らかである。

（推定平時需要量は210,516kl）

昭和13年	137,688kl	昭和16年	15,959kl
14年	89,067kl	17年	805kl
15年	62,655kl		

戦後の日本人は高度成長期以後、二度におよぶ石油ショックと、その波及によるトイレットペーパー、洗剤などの払底、近くは冷害によるコメ不足のほかは、物が消えてなくなるという不安を全く知らないが、戦時下の物資不足は国民全般にとってはもちろん、バス事業者にとって破局的であった。軍需工場要員など輸送需要は増える一方だから、代燃車への転換は至上命令とされた。

ただ、代用燃料への研究は意外に早くから進んでいたことが「バス事業五十年史」などに明らかにされている。



昭和18年ごろ、美瑛線を走った代燃バス(薪)

わが国で木炭自動車の試運転が行われたのは昭和5年6月18日、代用燃料自動車普及会と全国薪炭連合会の共同主催であった。午前8時東京を出発した木炭車は19日名古屋着、翌20日午前8時55分大阪に到着した。397.7マイル(640km)を29時間50分で走り、使用した木炭は36貫(約135キログラム)であった。

石油のほとんどすべてを輸入に頼るだけに、商工省は昭和9年、ガス発生炉の使用を奨励し、これを自動車、気動車に採用した者に対し、設置に要した費用の半額、1台につき300円を限度に奨励金を交付することを決めている。この段階では研究も進んで数種の発生炉があったが、バスに使用されたのはわずか15というから、実験的な導入に過ぎなかったようだ。

だが緊迫した時局が方向転換を命じた。昭和14年2月、政府はバス事業者に認可車両10両以上は2割以上、50両以上は3割以上を代燃車に転換するよう指示した。さらに月を追って転換割合は切り上げられ、昭和15年10月には全車両の7割を代燃車とし、遊覧については運行休止とする措置が取られた。そして、消防、救急など以外はすべて代燃化が指示されたのはちょうど日米開戦の日、昭和16年12月8日であった。

開戦翌年の17年4月に、商工省は代燃1基につき300円の奨励金交付を決めている。代燃車への転換

は急務となり、各社がそれぞれに工夫を強いられた。しかし、車体自体が老朽化し、補修材料に事欠き、稼働できないものが増えるものの、廃車とすれば基礎台数の減となり、燃料の配給に響いて不利となる。このため実働車は在籍車の40-80%という実態で、一方、輸送需要は増えるばかりであったから配車もサービスも難渋を極めた。

代燃バスへの転換が至上命令であったことは、昭和15年度に全国のバス台数のうちガソリン車が10,224両、代燃車が11,976両、同16年度がガソリン車5,700両、代燃車15,847両であったのが、17年度にはガソリン車が0となり、代燃車18,552両となっているように容赦ないものであった。

《社長先頭に総動員で伐採に励む》

代燃車への転換はまず薪用、木炭用のガス発生炉を取り付けることから始まるが、既製品がすぐ間に合うわけではなく、各社の整備担当者がさまざまな工夫をこらした。

「古ドラムかんを買ってきて、それを切り開いて加工し、発生炉、冷却器、タール・灰取り器を作ったりした。（中略）丸鉄や平鉄も不足していて、発生炉用ロストルの材料がないので、馬の蹄鉄を道路から拾って来て加工し使ったりした。（中略）この代燃車は平坦区間はどうか走ることができても、急坂路、峠道にかかるとなるとしても力がなくなるので、乗客に下車してもらい、バスの後押しを願うことも度々だった。」（「北見バス20年」から）

その薪、木炭も手に入らなくなって、会社（注・北見乗合自動車株式会社）独自で国有林から払い下げを受けて切り出し、木炭生産に取り組むことになる。再び「北見バス20年」から要旨を引用し、総動員で伐採に当たった労苦をしのびたい。

「当時は定期バスは冬期間ほとんどが積雪のため運

休していたので、この間にガス用薪、木炭の生産に励んだ。ある年は中島権太郎社長はじめ重役を陣頭に、温根湯温泉郊外に飯場を設け、従業員が合宿して裏山で伐採し、薪を生産した。当時の1日当たりの作業量は2人1組となって立ち木を倒し、それぞれ約2尺に切り、山頂から搬出道路まで運搬して、ここで長さ10尺、高さ5尺に積み上げ、5尺×10尺1敷を切るのが目標であった。飯場の食料買い出しも大変で、担当して苦勞されたのは大江常務であった」



戦後の代燃車。この車で多くの運転者が泣かされた

《ガス利用のアイデアに苦心》

「道南バス七十年史」にも代燃車転換への技術者の苦心談がくわしいので要約する。

軍需工場地帯の輸送の大任を担う室蘭自動車（現・道南バス）は、まず灯油を代用燃料として使用するとともに、木炭バスへの切り替えを研究していた。このころ、大阪交通局で「自動車用木炭ガス発生炉が開発された」との情報があり、さっそく技術者を派遣して7台の試作機のうちから1台を入手し、さらに3台を分けてもらって研究を重ね、他社に先駆けて木炭バスへの切り替えに成功した。この直後「日鉄八幡製鉄所が石炭ガスを圧縮して使用する機械をドイツから輸入した」との情報があった。都市ガス用の石炭ガスをボンベに詰めて用い、自動

車にも利用できるということで、自動車メーカーの梁瀬でも同様な研究をしていたので、技術者を派遣して研究に参加させた。

当時、徳中祐満社長は日鉄輪西製鉄所のコークス炉から発生するガスの余りを利用して供給する「室蘭瓦斯株式会社」の社長を兼務してした。この石炭ガスをボンベに詰めれば自動車の代用燃料として好適だが、そのためには、まずガスの硫黄分を取り除く脱硫装置、ガスを圧縮する高圧圧縮装置、さらにボンベに詰める充填装置を設置した専用工場が必要であり、それは緊急を要した。室蘭瓦斯の技師が専任となって工事を急いだが事業認可がなかなかおらず、あげくは商工省に呼び出されて説明して、大臣室（当時は岸信介大臣）でようやく認可をもらうという一幕もあったという。

さいわい日鉄、日鋼、函館ドックなどの援助もあって工事は順調に進み、16年9月には操業を開始できた。この石炭ガスは木炭ガスに比べ強力なうえ輸送に便利で、他社に比べて恵まれていたと言える。しかし、同社には軍需工具輸送の任務が重くのしかかり、車両はフル回転で、最終車は夜の12時ころとなり、それから全車両を圧縮工場に集めて燃料を充填しなければならない。このため圧縮工場の係員は点検を終えて帰るのは深夜の2時か3時、ときには朝の7時、8時になることもあったという。

石炭ガスへの転換は創意と工夫で乗り切ったものの、物資すべてが不足して、新車の購入はもちろん叶わず、タイヤ、チューブをはじめ部品の補充も困難なため、故障車の修理もままならず、輸送力は日に日に低下の一方だった、と同社史は暗い時代の苦心談を結んでいる。

《ハイヤーと統合、乗合旅客組合に》

バス、トラックが大量輸送機関として戦時下の任

務をいっそう重視されたのに比べ、ハイヤーは救急の場合を除いては不急不要の部門との見方が強く、政府は積極的な方策をとらなかったが、代用燃料化を迫られる事情は同じであった。さらにその使用車両はほとんどが外国車で、部品の輸入も途絶えてからは営業自体がほとんど開店休業状態を止むなくされていた。

昭和15年、ハイヤー業界に転業による統合推進の方針が示され、同年7月の旭川地区を皮切りに統合が進められ、9月には函館地区、11月釧路地区、12月帯広地区とそれぞれに統合会社生まれ、翌16年には札幌、小樽、室蘭各地区でも統合が実現した。さらに17、18年には第2次、第3次の統合が推し進められた。

道庁警察部の指導もあり、これらハイヤー業者による「北海道旅客自動車運送事業組合」が組織され、理事長には平賀松治（札幌・ヒラガ交通）が選任された。

やがてこの組織は昭和18年12月7日、バス事業者の組織「北海道乗合自動車運送事業組合」と統合して「北海道乗合旅客自動車運送事業組合」として一本化される。新組織の理事長は杉江仙次郎、バス部会長に加藤幸吉、ハイヤー部会長に伏木田隆作、常勤理事に伊藤琢磨が選任された。

19年には「決戦非常措置要綱」が発表され、この時の重点輸送強化実施要綱でタクシー、ハイヤー営業については「従来の辻待ち、流し営業は禁止し、専属配車、緊急配車に限り配車すること。専属配車とは主要産業地帯における官公署、重要工場、事業場、駅等に台数を特定し、配車するものをいう。緊急配車とは官公吏、その他の重要産業経済人の突発的需要に応ずるため、並びに救急用として事業者から緊急に配車を行うものをいう」とあり、自由な営業はまったく不可能となり、戦力増強の足としての

位置づけが露骨に示された。

譲渡、合併は重ねて進められ、第3次統合を終えたとき、275を数えた全道のハイヤー業者は、わずか次の4地区4業者となっていた。

[中央地区] 北海道交通株式会社・取締役社長平賀松治、常務取締役柴野安三郎

[函館地区] 相互自動車株式会社・取締役社長石田連治、専務取締役下山三郎

[旭川地区] 旭川合同自動車株式会社・取締役社長金森勝二

[帯広地区] 帯広交通株式会社・取締役社長岡崎公一、取締役支配人阿部全勝

《省営バスの日高進出》

鉄道省が昭和10年に発表した日勝線（浦河町－幌泉町＝現・えりも町）に12年から省営バスを運行するとの計画は、民間側の強い反対運動で消えたかに見えたが、18年、陸運の統制強化の一環として再び登場した。戦争遂行のため軍需優先の輸送が急務となり、政府は北海道鉄道株式会社から富内線を買収して国鉄線に統合するなど、輸送体系の整備に努めていた。バス路線についても、営利を優先する民間業者に採算を犠牲にすることは強制できないので国営化が妥当であるとの理由で、日勝線と石狩線が浮上した。日勝線については鉄道予定線の先行および短絡、石狩線については鉄道撤去線の代行という名目であった。

昭和18年3月から札幌鉄道局は日高自動車株式会社と話し合いを始めて、買収の交渉が妥結し、同年8月から鉄道省は日勝線として本様似－歌別－庶野間（43km）と歌別－襟裳間（12km）に省営バスを運行した。また、石狩線の石狩月形－滝川－石狩追分間（51km）も10月開業した。

しかし、間もなくバス事業大統合の波が覆う。そ

して19年4月には省営バス札幌線も運休となる。

第4章 歴史的な大統合

《バス事業大統合への動き》

戦時大統合の機運、いわば国権をもってする戦時リストラクチャリングの大波がバス事業に押し寄せていた。

バス事業の調整合理化については、すでに昭和14年9月、ガソリンの消費規制に関連して鉄道省監督局長から地方長官あての通牒で「集約的経営により輸送力を補強するため資本または企業の合同をなすよう極力業者を指導督励するよう」指示が出ていた。国家動員法に基づく国民徴用令や物価統制令の出た年である。

統合が実現したのはそれから4年後の昭和18(1943)年であったが、戦争を背景に、いわば強権による業界リストラがもたらした結果は重大なものであり、50余年後の今日も業界の基礎がここに根を置くことは否定できない。

日本乗合自動車協会「バス事業五十年史」も次のように述べている。

「このバス事業の統合こそ、バス業界にとって忘れることのできない大きな事実であり、このとき統合されたバス事業者が、現在のバス業界の基盤となっているものである。バス事業の発展には二つの大きな段階を経ており、その一は、昭和8年実施の最初の自動車交通事業法の実施であり、これにより弱小事業者の進出抑制とその整理への緒口を与えたことになる。その二は、この昭和18年における事業統合である」

以下、やや詳しくこの経緯を資料から拾ってみよう。

《事業者側からたたき台》

昭和16年9月に設立された全国乗合自動車運送事業組合連合会（全乗連）は政府と業界の協力態勢を整えるための折衝、会議に追われたが、17年5月11日に大阪で開かれた第1回通常総会では、政府が進めようとしていながら、なお成案を得ない統合に関して、事業者側から具体案を出して意見を申し述べる事が提議された。

政府もこれを参考にすることを了承したので、地区ごとに検討を進めて、5月30日付で文書で具申された。北海道に関する部分は次のようになっている、道内を7地区に分けて統合する案であった。

「去る5月25日、当組合において理事および統制委員会を開催し、乗合自動車運輸事業の統合問題につき慎重に種々協議せる結果、左記地区別の通り申し合わせ候条、北海道の地方的実情に対し、何分の御考察をたまわり、御省の御成案樹立の際は特に御高配あおぎたく、報告を兼ね御願ひ申し上げ候」

〔記〕北海道一円を左記の7地区に区分統合せんとす。

- 1、函館地方 函館市、渡島、桧山一円、後志の一部（黒松内以南）
- 2、札幌地方 札幌、小樽を中心とした寿都以北、厚田、美唄、夕張地方
- 3、旭川地方 旭川付近を中心に、留萌地方、天塩沿岸、名寄、稚内、枝幸、頓別地方、利尻、礼文を含む
- 4、室蘭、日高地方、室蘭、洞爺、登別、日高地方、金山線

- 5、十勝地方 十勝一円
- 6、釧路、根室地方 釧路、根室地方一円
- 7、北見地方 野付牛、常呂、網走、紋別地方

《統合基本方針示される》

昭和17年8月21日に至り、八田嘉明鉄道大臣から各地方長官に対し次の通達が出された。これがバス事業統合の基本方針であった。

[旅客自動車運輸事業統合に関する件]

第一 統合の目標

現下激増せる交通需要に対処するには、輸送力、輸送施設の最高度活用を図り、刻下の事業難を打開し、適切にして重点的なる運営を実行するを要す。これがため、右要請に即応せる形態を急速に確立すること

第二 統合地区

1、地方交通事情に即応する如く各道府県を一乃至数箇の交通圏に分ち、当該交通圏毎に事業の統合をなすこと。ただし、地方事情に依り、二以上の府県にまたがる交通圏の設置を妨げざること

2、交通系絡上必要あるときは路線の一部が他圏内の路線と競合するも妨げなきこと

第三 統合の方法

各交通圏に於て、事業の基礎、運営の規模等より見て、最も適当なる事業を選定し、之を主体として事業の譲渡又は会社の合併を為さしむること。尚各交通圏に於ける統合主体の選定及び統合に当りては、左の諸点に留意すること

1、公共団体の経営に係る事業にして、基礎、運営の規模等完備せるものあるときは、右公共団体を主体として統合するを得ること

2、地方鉄道、軌道の経営に係る事業(兼営又は傍系を含む)にして、基礎、運営の規模等を完備せ

るものあるときは、右地方鉄道、軌道を主体として統合するを得ること

3、適当なる主体を選定すること困難なるときは、関係業者を包括して新会社を設立するも妨げなきこと

4、事業の評価は、別紙(基準要綱)を基礎として、実情に即したる決定をなすこと

5、交通圏の設定及び統合体の選定は、右のほか別紙当省の指示を参考として、地方庁之が実行案を樹立すること

6、実行案の樹立及びその具体的措置の決定に際しては、予め当省と緊密なる連絡を保つと共に、事業者の意向を反映せしむるごとく措置すること

7、実行案樹立の際、従来事業経営を為し居らざる公共団体にして、組合の主体たらしむるを適当と認むるものあるときは、右をして統合せしむるも一方法なるに付予め当省と緊密なる連絡を採り、其の措置を進むること

第四 新統合体の運営方針

統合目標に鑑み左の諸点に留意して新統合体の運営方針を樹立すること

1、運転系統、運行回数、運転時刻等を再検討し、交通需要の充足を期し、併せて車両、燃料、労力其の他の需要難を克服し得る如き事業計画を樹立すること

2、従来の雑多なる運賃制度を改正し、統一的なる適正賃率に依る運賃を設定すること

3、新統合体の事業計画決定に当りては、地方事情、鉄道軌道との関係を充分考慮すべきこと

4、新統合体の人的構成に就いては、努めて事業者の経験を尊重するよう措置すること

第五 本統合は昭和18年3月末日迄に完了するを目的とすること

《佐藤栄作監督局長が訓示》

この統合要綱について昭和17年9月25日に東京・上野精養軒で開かれた各府県バス事業組合の理事長会議で、要旨次のような訓示を行ったのは鉄道省佐藤栄作監督局長（のちの首相）であった。

「今次の大東亜戦争が勃発してから早くも10か月になんなんとしており、大東亜建設の聖業は着々とその歩を進めております。われわれ交通事業にたずさわるものにおいて戦時下その責務の重大なるを殊に痛感いたすのであります。輸送ということは大戦の完遂上からも、産業開発上からも、物資の輸送上あるいは経済活動の円滑を期する人的輸送ということのためにも欠くことのできぬ重大要素の一つであります。しかるにもかかわらず、現在各種交通機関は、輸送力不足による輸送難が叫ばれていることは大なるものがあり、事変前に比して倍加している旅客貨物の量に対し、資材その他輸送施設がこれに伴わない結果によるはやむを得ざる現象であります。業界の各位におかれても時局につき深い理解と認識を持たれ、政府に対し鞭撻協力を与えられた結果、従来の政策はおおむね所期の目的を達しつつあります。

今や戦局は赫々たる勝利の中にその緒戦を終え、一面建設、一面戦争の第二段階に入っております。今後交通機関に課せられたる使命たるや真に重大かつ大なるものがあり、陸運全輸送機関の能率を最高度に挙げて、もって輸送能力を総合かつ有機的に發揮する要がますます緊切となってきました。殊にバスによる旅客輸送は都市、地方を通じて、日常生活上国民の足としての重要性を持つものであり、国家幹線交通の補助的役割をなすに止まらず、国民大衆の日常交通機関として特に重要な役割を担当しておるのであります。

しかるにバス事業は沿革的に見れば、所要資本が比較的低額なることと、時勢の要求により急速に発達したため、概括的にいえば小業者分立して、無統制なる経営をしておったのであります。支那事変の勃発以来、揮発油の強度の消費規正をはじめ、タイヤ、チューブ、蓄電池など何十種類にもわたる運転用資材は極度の逼迫を告げており、そのため走行キロの減少等によりはなはだしき輸送難を生じ、事業経営の面においても代燃化率の増大や、諸物価の値上がり等のため採算もはなはだしく悪化しております。

かかる事態に対して、鉄道省は、従来とも経営の合理化を極力慫慂し、必要かつ重要な輸送の確保のために種々の措置をとって参りました。しかし、従来のような対策では不十分であり、事業そのものを再編成して、事業内容の充実、および事業形態の整備を図ることが必要となり、これら多数の事業を整理統合して、より一層合理的な経営のもとに、車両その他の設備を重点的に使用して、輸送力の増強を図ることがもっとも緊急なる事柄であるという結論に達し、通牒を發した次第であります。

われわれとしても、今回の措置がバス事業界にとり、真に画期的なるものであることに思いをいたし、かつ本統合が国民生活上、経済活動上、至大なる意義を有する点、ならびに関係業者にとり重大なる影響を与えるものなる点にかんがみまして、周到なる考慮を払い、十分な決意と責任をもって臨む考えであります」

この訓示に続いて、監督局志鎌一之陸運第一課長が具体的方針を説明している。

統合体の新しい経営者の選定については「当方から統合主体の選定の際留意すべき点、その地区内においてどの事業者をよいと見るか、その地区のまとめ方につきモデルとでもいうものはどういふものか

を地方庁に具体的に指示しました」と前置きしながら「その時期、方法等に対してはすべて地方庁に一任してあります」として「これは申し上げない」と具体案に触れることには周到に避けた。

そして統合に際して、事業の評価が問題になることに言及し「大正の末期あるいは昭和の初め、それから交通事業法施行の前後というような時に、いわゆる好景気時代にバスの譲渡が行われた。あのような生やさしい評価方法では今回はまいらないことは当然であります」と釘を刺して「多くの場合、事業者自体は新事業になんらかの形で参加してもらう場合が大部分のように考えます。したがって自分の事業を持ち切れないから、高く新会社に売り付けて逃げってしまうという方に対しては酷になるかも知れませんが、こういう方は少ないと思います。大部分は従前通り経営を続行してもらう。あるいは現物出資の形にして株で参加、あるいは資本で参加、あるいは譲渡されましても、その人自体は一地方の事務局長、主任として残られて、仕事を継続してもらう、あるいは直接間接に新事業に参画していただく。――今回の統合はいやなものを無理に押し付けるようなことにもなるわけでありまして、おそらく統合の主体となられた方は迷惑千万であるという感じを当然持つと思います。また統合の客体となる方は父祖伝来の仕事を、他人の名前にしなければならん、実に忍び難いということももちろんあると思います。これらを押し切ってやらなければならぬ、またやります以上従来の事業計画のごときものであっては意味をなしません。そんなことをやるならば、あえて皆さんにこれだけ大きな犠牲をお願いし、また私も強行しないのであります」と強い姿勢を示している。

そのうえ「この犠牲あってこそ初めて大東亜戦争を勝ち抜くことができる。また将来、バス事業に花

を咲かす基礎になるというようなこともあろうかと思っておりますので、たとえば命令を聞かなかったらばどうなるとか、またいかなる法律的根拠に基づいてやるのかというお考えの方がもしあるとすれば、これはあくまでも行政上の斡旋であり、法規上の強力性をもっておりません。しかし、漫然と反対せらるる向きがあるときは、陸運統制令を発動して実行いたす考えであります」と将来の展望にも触れながら、国権を背景とする硬軟自在の態度を明らかにしている。

《生みの悩み深く統合新社》

こうしてバス業界始まって以来の大事業、大統合へ向けての動きに拍車がかかった。北海道乗合自動車運送事業組合はすでに北海道警察部および札幌鉄道局監督部と緊密に連絡をとりながら、その具体計画を進めていた。

その中心となって作業を進めたのは事業統制委員会、すでに前記の道内7地区案を固めていたが、昭和17年7月6日の第3回会議では、統合を具体的に進める地区委員会の構成を札幌地区5名（のちに6名）函館地区5名、室蘭地区3名（のちに4名）旭川地区5名（のちに7名）帯広地区5名（のちに6名）釧路地区3名、北見地区5名とし、この地区委員の顔触れを7月15日までに選び、各地区ごとの統合体の結成は10月末の目処とすると、最終ゴールの期日を定めて、作業を急いだ。

道庁警察部の方針は、業界の事情に配慮して次のように柔軟なものであった。

交通圏の設定については行政区域を一応尊重するが、交通事情によってはこれにこだわらないで、地形、産業、経済などの諸条件を勘案して決める。統合主体の選定については、バス業界の組合内に設けられた事業統制委員会の意向を考慮して、関係業者

を包括した新株式会社を設立する。地方鉄道軌道との関係については、その兼営するバス部門を分離して統合体に参加することとした。また公共団体の経営するものを統合することは事業運営上適当でないとして、これを除外することとした。

しかし実際の作業は困難を極めた。統合の範囲、休止路線の処置、営業権、資産評価など、多くの業者の利害が錯綜した。ようやく「北海道における旅客自動車運輸事業統合要綱」と「企業整備実施細目」の決定をみたのは10月12日であった。

これに基づき、10月15日から29日まで、札幌、旭川、北見、釧路、帯広、函館、室蘭の7市でそれぞれ関係業者を招いて地区協議会が開かれた。この会議には北海道警察部の久保保安課長と組合の加藤幸吉専務理事らが出席して協議し、地区ごとの事業統合委員のうちの調査委員と評価員を選出した。こうして地区での調査活動があわただしく始まった。

前代未聞の統合計画だけに、資産・営業権の評価、資産の統合範囲、負債の整理などに関係業者の利害が入り乱れ、調整は難航した。またバス事業を兼営する地方鉄道軌道業者の統合参加範囲の決定などに多くの日時を費やした。

生みの悩みの末、新会社の創立準備会は、北見地区の18年1月10日を皮切りに、2月7日札幌地区、同10日室蘭地区、3月5日十勝地区、同7日釧路地区と相次いで開催され、一応、鉄道大臣通達の18年3月末というめどに間に合った。しかし、譲渡申請手続き書類の作成資料の取りまとめに日時を要して、18年中にバス事業の譲渡許可を得た新会社は北見地区と札幌地区だけで、他の5地区は翌19年にずれこんでしまった。

ともあれ苦難の調整作業の果て、ようやくバス業界かつてない大統合が実現した。この結果、昭和20年1月1日現在の全道のバス業者は、次の民間7業

者と、公営2業者となった。全道99を数えた業者が9新社（他に運行休止業者4）に激減するという歴史的な出来事であった。

- 1、北海道中央乗合自動車株式会社(札幌地区)
- 2、函館乗合自動車株式会社(函館地区)
- 3、道南乗合自動車株式会社(室蘭地区)
- 4、道北乗合自動車株式会社(旭川地区)
- 5、帯広乗合自動車株式会社(十勝地区)
- 6、東邦交通株式会社(釧路地区)
- 7、北見乗合自動車株式会社(北見地区)
- 8、札幌市
- 9、函館市

(地区別表は次のページ以降に)

なお、バス業界同様、強制的に統合されたのもの一つに新聞がある。16年、政府は言論の統制のため統合、再編成に乗り出し、用紙供給を停止する非常手段をとった。このため地方紙は次々に廃刊を余儀なくされた。昭和初期、道内には約90社の新聞があったが、11社に整理された。さらに翌17年には1県1紙の方針を指示され、11月、遂に「北海道新聞」1社に統合となった。その母体となった「北海タイムス」「小樽新聞」などはライバル同士であったから、統合新社になっても人事面、作業面などでさまざまなきしみがしばらく残ったようである。

《運輸通信省創設、自動車行政を一本化》

昭和18年秋、政府は深刻化する戦局に対処し、特に航空戦力と輸送力の増強のため企画院、商工省を廃止し、鉄道省、逓信省を改組し、新たに軍需省と運輸通信省を設置した。同時に業界関心の焦点であった自動車行政部門は、多年の要望に応じて自動車局として一本化され、ここに初めて自動車行政を総合的に統括する官庁が創設されたのであった。

19年1月、佐藤栄作自動車局長は「陸上小輸送部門においても、これが軍事生産を制約する大きな原因をなしておること、あるいは国民生活物資の輸送確保上の隘路（あいろ）である点、さらにまた一本の流れであるべき交通動員計画実施上の最弱点である点にかんがみ、各種悪条件を剔抉（てきけつ）して、おのおのその増強対策を緊急に実施し、戦力の確保を期することの要求が痛感されておるのである。輸送即生産であり輸送即戦力である今日、陸上輸送力の増強は一日もゆるがせにできない」と述べている。

同年、自動車用燃料に関する権限、また代燃装置の生産に関する権限が軍需省から自動車局に移り、自動車局は名実ともに自動車に関する事項を専管する局となった。

この運輸通信省は総合行政機構として理想的な形とされたものの、その機構はあまりにも膨大で、運営は複雑を極め、急迫する戦局に即応できるさらに一元的な形態を必要とした。このため昭和20年5月18日、運輸通信省は設置以来1年7カ月で運輸省と逋信院に分離した。

〔地区別統合会社〕

一、札幌地区

名称 北海道中央乗合自動車株式会社

所在地 小樽市稲穂町東3丁目29番地

譲渡許可 昭和18年12月1日自第122号

運輸開始 昭和19年1月27日

資本金 1,350,000円

役員 取締役社長杉江仙次郎、専務取締役加藤幸吉、常務取締役中田皎一、小熊豊治

被統合業者(21業者、175台)

名称または氏名	代表者	所在地	車両
小樽市街自動車株式会社	杉江仙次郎	小樽市	75
札幌自動車合資会社	加藤 幸吉	札幌市	23
札幌観光バス株式会社	村田不二三	札幌市	9
小樽定山溪自動車道株式会社	地崎宇三郎	小樽市	5
定山溪鉄道株式会社	金子元三郎	札幌市	5
北海道鉄道株式会社	足立 正	白石村	4
合資会社山崎自動車店	山崎喜三郎	江別町	1
原田自動車合名会社	宮本 正美	厚田村	6
後志自動車株式会社	田井 直治	札幌市	2
余市赤井川自動車合資会社	高橋 千里	赤井川村	4
余市臨港バス株式会社	久留宮新十郎	余市町	3
滝川バス株式会社	中島 長蔵	滝川町	6

佐藤 留吉		月形村	4
美唄自動車運輸株式会社	新谷専太郎	美唄町	4
前田喜三九		長沼村	4
夕張バス株式会社	新谷専太郎	夕張町	7
芦別合同自動車合資会社	川北 惣吉	芦別町	3
加地民次		妹背牛村	3
沼田自動車合資会社	南 忠夫	沼田村	2
深川自動車合資会社	津田 源衛	深川町	3
五井 録郎		妹背牛村	2

(註) 定山溪鉄道株式会社はバス運行休止中のため車両のみを統合。

二、函館地区

名称 函館乗合自動車株式会社

所在地 函館市松風町 8 番地

譲渡許可 昭和19年 4 月12日 自監第778号

運輸開始 昭和19年 6 月 1 日

資本金 650,000円

役員 取締役社長稲川広光、常務取締役池田栄歳

被統合業者(14業者、78台)

道南自動車株式会社	河合 繁	函館市	8
下海岸自動車株式会社	松岡 力三	函館市	9
藤野清治		函館市	3
旭自動車株式会社	水本竜太郎	函館市	4
臨港バス株式会社	小熊信一郎	函館市	8
藤谷富三郎		大野村	2
大檜乗合自動車株式会社	池田 栄歳	大野村	4
渡島交通合資会社	稲川 広光	大野村	4
マツマヘ自動車株式会社	鞠山 儀平	木古内村	15
八雲熊石自動車合資会社	尾山 義広	八雲町	5
大沼電鉄株式会社	今西次太郎	鹿部村	6
渡島海岸鉄道株式会社	板谷 順助	森町	5
熊石自動車合資会社	佐野喜太郎	熊石村	2
水上利四郎		東瀬棚村	3

(註) 道南電気軌道株式会社(水本竜太郎)は、函館市に買却方交渉中のため除外した。

三、室蘭地区

名称 道南乗合自動車株式会社

所在地 室蘭市千歳町69番地

譲渡許可 昭和19年1月19日 自監一第230号

運輸開始 昭和19年2月1日

資本金 1,250,000 円

役員 取締役社長徳中祐満、常務取締役山内多市、菅原一郎、田中国三郎

被統合業者(11業者、103台)

登別温泉株式会社	栗林 徳一	幌別村	10
カルルス温泉自動車合資会社	日野 昇	幌別村	2
洞爺湖自動車株式会社	板谷 順助	虻田町	10
苫小牧自動車合資会社	森田侃次郎	苫小牧町	1
日高自動車株式会社	西川岩次郎	浦河町	16
日進自動車株式会社	菊地 寅雄	平取村	3
室蘭自動車株式会社	徳中 祐満	室蘭市	48
北富士自動車合資会社	田中国三郎	留寿都村	3
合資会社喜京自動車商会	浅田要次郎	俱知安町	3
後志温泉自動車合資会社	戸井 校一	狩太村	3
三国横断自動車合資会社	片岡 次郎	南富良野村	4

(註)早来軌道株式会社(小保方卯一)はバス運行休止中のため除外した。

四、旭川地区

名称 道北乗合自動車株式会社

所在地 旭川市2条4丁目右5号

運輸許可 昭和19年9月8日

運輸開始 昭和19年11月16日

資本金 450,000円

役員 取締役社長荒井考忠、専務取締役金森勝二

被統合業者(22業者、104台)

旭川合同自動車合資会社	金森 勝二	旭川市	4
旭川電気軌道株式会社	安積 一郎	旭川市	13
中央乗合自動車株式会社	赤坂 保一	永山村	4
中央自動車合資会社	武田 定男	名寄町	4
中島国男		名寄町	4

木村義久		士別町	2
士別軌道株式会社	伊藤 潔	士別町	3
吉本千代市		富良野町	2
林三二雄		稚内町	4
合資会社鬼志別自動車運送社	末永 清一	猿払村	2
枝幸乗合自動車合資会社	河内 美	枝幸町	15
利尻自動車株式会社	桑原 栄	鬼脇村	5
吉野久子		香深村	2
武内伊作		留萌町	3
福永熊之助		留萌町	2
中田鶴吉		幌延村	2
羽幌自動車合資会社	中田 皎一	羽幌町	5
山木秀雄		増毛町	2
留萌自動車合資会社	竹内 保一	小平薬村	7
層雲峡自動車合資会社	荒井 寛三	上川村	8
東神楽乗合自動車株式会社	赤坂 保一	永山村	3
旭川市街軌道株式会社	黒田 岩吉	旭川市	8

(註)士別軌道株式会社と旭川市街軌道株式会社はバス連行休止中のため車両のみ統合。

五、十勝地区

名称 帯広乗合自動車株式会社

所在地 帯広市西2条南11丁目9番地

譲渡許可 昭和19年5月1日 自監一第177号

運輸開始 昭和19年10月1日

資本金 350,000円

役員 取締役社長野村文吉、専務取締役雨宮房一、常務取締役野村勝次郎、小泉和男、佐々木時光

被統合業者(10業者、57台)

大印自動車合資会社	名畑仁太郎	帯広市	16
十勝自動車合資会社	野村 文吉	帯広市	16
雨宮自動車株式会社	雨宮 駒平	帯広市	3
竹腰鉄世		芽室村	3
中島国雄		幕別村	4
小森守一		上士幌村	2
糠内自動車株式会社	中田竹次郎	幕別村	3

小泉和男		本別町	2
佐々木時光		本別町	3
北海道拓殖自動車合資会社	中木伊三郎	帯広市	5

六、釧路地区

名称 東邦交通株式会社

所在地 釧路市末広町13丁目1番地

譲渡許可 昭和19年2月26日 自監一第1号

運輸開始 昭和19年4月15日

資本金 385,000円

役員 取締役社長館徳藏、専務取締役伊藤秀雄、常務取締役今泉貞一、佐伯喜代志、常任監査役渡辺政治

被統合業者(7業者、41台)

釧路自動車株式会社	館 徳藏	釧路市	17
合資会社畑江工業自動車部	今泉 貞一	弟子屈村	9
伊藤鉄次郎		舌辛村	8
山田栄助		浜中村	3
花井秀松		厚岸町	2
札幌自動車合資会社	加藤 幸吉	標津町	0
美幌自動車合資会社	佐伯喜代志	美幌町	2

七、北見地区

名称 北見乗合自動車株式会社

所在地 北見市大通り西6丁目874番地

譲渡許可 昭和18年5月7日 監第752号

運輸開始 昭和18年5月28日

資本金 350,000円

役員 取締役社長中島権太郎、専務取締役多田倍三、常務取締役牧野吉六、常任監本役児玉篤

被統合業者(12業者、43台)

株式会社網走自動車商会	伊藤 勇造	網走町	3
竹内権平		小清水村	2
横道彦吉		小清水村	2
合資会社温根湯自動車会社	大江 平吉	留辺蘂町	2
留辺蘂自動車株式会社	児玉 篤	留辺蘂町	5
野付牛自動車株式会社	中島権太郎	北見市	12

山田吉郎		置戸村	2
佐々木自動車合資会社	川崎 咲松	紋別町	3
遠軽自動車合資会社	多田 倍三	遠軽町	3
生田原自動車合資会社	多田 倍三	生田原村	3
湧別自動車合資会社	多田 倍三	下湧別村	3
丸瀬布自動車合資会社	多田 倍三	遠軽町	3

〔統合外の残存バス業者〕

業者名	地区	車両
札幌市(交通局)	札幌市	33
函館市(交通局)	函館市	31

(註)函館市は道南電気軌道株式会社を買収したもので、その譲渡許可は昭和18年10月29日。

第5章 空襲下に路線確保

《戦時統制さらに強化》

戦線は拡大し過ぎ、アリューシャン列島アッツ島で守備隊約5千人が玉砕した昭和18年、国内の自動車輸送力を戦時の要請にこたえられる態勢とするため、自動車交通事業法の第二次改正が行われ、各自動車運送事業組合は統制組合の性格を強化された。

このため全乗連（全国乗合自動車運送事業組合連合会）の業務の大半は、まず代用燃料や部品の配給、そして潤滑油確保のためヒマの自主栽培（鉄道省の指導のもと、陸運ヒマ栽培指導協会が栽培、供出をし、軍から廃油の還元を受けて精油して業界に配給するシステム）などに主力が注がれた。

タイヤ、チューブなどの部品はすべて戦力資材と競合するので、その入手は困難をきわめ、これはトラック、乗用車業界にとっても同じだったから、3業界の連合会が共同で物資の需給取り扱いに当たることになり、三連物資部として関係各省との連絡、情報の収集、配給事務等を一括して行った。

昭和18年10月ころ、連合会と鉄道省が関係した自動車関係の資材の配給は、次のように広範な部門にわたったと記録に残る。

1、車両＝4半期ごとに行われるニッサン、トヨタの車両の配給について鉄道省と商工省が協議決定し、販売承認が指令される。

2、揮発油＝燃料局から地方庁を通じ購買券が発行される。

3、燃料＝木炭、薪、石炭、カーバイト、コーライト、液化ガス、天然ガス、石炭ガス＝商工省から地方庁を通じ指示される。

その他、全乗連が担当した物資には油脂、制動油、蓄電池、タイヤ、チューブ、モケット、清浄布、方向幕、ラッカー、被服、地下足袋、ゴム長靴、用紙など、あらゆるものにわたっている。

北海道の事業組合の場合も同様、輸送の確保のため、何でも屋のような努力が続けられた。すでにバスの9割が木炭車であったが、配給制の木炭の現物が不足し、事業組合や各社は薪炭組合を組織し、自家生産の形で確保して運んだが、闇屋と間違えられて取り締まりの網にかかることもしばしばだったという。潤滑油の入手も難しく、モービルやグリースの代用に魚油や海獣の脂を利用したところもあった。

バス事業者は配給、独自開拓のルートを問わず、懸命に資材を確保し、細々と営業を継続したが、年々休止路線は増え、サービスの低下、輸送量の減退はどうしようもなかった。バスの窓ガラスやライトが破損しても補充資材がなく、ベニヤ板を張ったり、廃車の部品で間に合わせるなど工夫が必要だった。戦争遂行のための要員と重要物資輸送のほかにはバスを用いるな、バスがなければトラックに乗せればよいという、バス事業にとっては最悪の事態が来ていた。

《大ナタで休止路線を決定》

全道7地区への大統合（他に2市営）という、かつてない荒療治によるバス業界の再編をともかく終えたのは昭和19年であったが、その1月の初めには米軍がフィリピンのルソン島に上陸し、戦局はいよいよ敗色を深めていた。2月25日、宮中で開かれた

閣議は「決戦非常措置要綱」を決定した。その内容は学徒勤労働員の強化、徴用制・特に女子挺身隊の強化、高級料理店・遊興機関の廃・停業、疎開の徹底などであったが、このなかの柱のひとつとして、バス路線の徹底的な規制があった。

その要項は①軍需生産要員の輸送確保と、戦力増強に関係のない輸送の徹底抑制②路線整理、運行計画の再検討③貨物自動車による旅客輸送④その他設備、資材の能率化を柱として挙げている。

その具体的な方策としては、学生と工員の通勤路線・食糧増産・重要物資開発路線等の確保と、鉄道併行路線・遊覧路線・買い出し路線・交通量希薄または3 km以内の路線の休廃止もしくは回数削減、さらに停留所間の距離は2 km以上とし、通勤時には一般客の利用停止、重要輸送には貨物自動車の人員輸送を認め、遊休能力・要員の貨物輸送への転用などを指示していた。

この通達は北海道警察部を経て、北海道乗合自動車運送事業組合に伝達された。バスの運行を真に必要な路線のみに規制し、しかもその運行回数を最小必要限度に止め、その他の路線は全面休止という文字どおりの非常措置であった。

いわば、民生路線である毛細血管への栄養補給を断ち、戦争遂行に必要な動脈だけに血液を送るという決断だけに、どの路線を休止し、どの路線を維持すべきか、裁断は事業組合と警察部の間で緊密な検討が繰り返され、ようやく6月2日付で「決戦非常措置に関する件」として通知が出た。

古めかしい候文によるこの指示の骨子を読みやすくすると

「旅客自動車運輸事業決戦非常措置として、昭和20年3月末日まで、別紙区間以外の旅客自動車運輸事業を全面的に休止せしむることに決定相成（あいなり）候条、従来の事業計画にして変更（運転系統、

発車時刻)を生ずるものはその手続きを履行せしめ、その他の路線に対しては、すでに休止許可せられたるもののほか、差し当たり昭和20年3月末日まで休止願提出せしめ、緊要性なき短距離停留所を整理し、輸送力増強を図る等、万遺漏なきを可被期（きせらるべし）」

というものであった。別紙には7地区2市営バスの「生き残り路線」が示されており、いわば栄養失調で痩せこけ、貧血事態になった非常時道内バス輸送の貴重な記録なので、別項にその全部を採録する。（詳細は46ページ以降に）

路線への大ナタが振られる前、すでに車両も燃料も、そして乗務員自体もすべて不足していた。車両は代用燃料車ばかりとなり、木炭、薪用のかまを背負って、氣息えんえんとした運行ぶり、坂道にかかるとお客さんに押ししてもらってやっとはい上がるという状態が続いていた。

さらに19年6月にはサイパン島で守備隊3万人が全滅し、児童の集団疎開が始まり、7月、東条内閣が辞職した。この年、陸運統制令が改正され、自動車の譲渡、貸し渡し、廃業は禁止された。経済全般にわたって国の統制力はさらに強められ、民間の活動は窒息寸前の状態となった。

《人手不足から女性運転手が登場》

戦争の激化にともない、各社の従業員から応召、徴用者が増え、乗務員、整備員の不足が問題になってきた。これは産業全般にとっても同様で、大学生から旧制中学生、女学生まで、男女を問わず、学徒勤労働員や女子挺身隊などの名目で徴用が進められたが、技術を要する職種だけにバス業界の悩みは深刻だった。そこで北海道乗合自動車運送事業組合は昭和19年から女性運転手の養成に乗り出し、各社に配置した。

女性運転手の活躍ぶりに触れている「北海道中央バス五十年史」から紹介しよう。

「当社では女子車掌の中から適任者を選んで運転免許を取得させ、小樽に八名、札幌に五名配置した。しかし速成教育で免許を取ったばかりの非力な彼女らにとって、男でも難しい木炭車の取り扱いは大変な仕事だった。当時の木炭車はほとんどセルモーターをはずしていたため、エンジンを始動させるには重いクランク棒を力いっぱい何回も回さねばならず、運転中にパンクしたり、エンジンが故障したりすると、もうおてあげ状態、運転未熟のため車体をあちこちにつけることも多く、男の運転手仲間から『女子特攻隊』などとひやかされていた。

しかし彼女たちは未熟とはいえ、みな真剣に職務に励み、当社の業務に大きく貢献した。彼女らが活躍したのは終戦前後の二、三年で、やがて『私たちの役目は終わりました』と全員が自発的に退職を申し出、姿を消していった」



昭和19年ごろに活躍した女子運転士と車掌

当時、交通関係で男性の職場に女性が進出して活躍した例では、函館市電の女性運転手さんもそうであった。また「中央バス五十年史」は学徒動員などにも触れている。

「当社では整備員不足をカバーするため、昭和20年に道庁を通じて学徒動員を要請、これに応じて庁立小樽商業学校（現道立小樽商業高校）の男子生徒10

名が、小樽整備工場に整備員助手として配置された。彼らはよく働いたが、車に興味を持つ年ごろだけに、すきを見てバスを運転したがるので、管理者は彼らが無免許運転しないよう、そして作業中に事故が起きないように気を配るのに大変だった。

また木炭バスのガス発生炉の掃除や木炭割りなどの作業に、各営業所では近くの農漁村から男女労務者を雇ったが、この人たちは真っ黒になってよく働いた」

当時、前線に対して、直接戦闘に加わらない後方のことを「銃後」と呼んだが、人も資材も不足する銃後の仕事と暮らしも苦難に満ちていた。そして本土への空襲が激しくなり、銃後は前線と等しくなった。

《室蘭空襲でバス従業員が殉職》

昭和20年に入り、日本本土へのアメリカ空軍の空襲は激しさを増し、3月10日にはB29爆撃機の空襲で東京は焦土と化した。4月になると、完全に本土の制空権は奪われ、B29の空襲は本州全土の都市に広がった。北海道でも空襲は函館、室蘭、釧路などに及んだが、軍需工業地帯・室蘭への攻撃はひととき激しく、道南乗合自動車（現・道南バス）ではついに従業員の犠牲を出すに至った。「道南バス七十年史」には痛ましい状況が詳しく記述されており、その一部を転載して当時を偲びたい。

「新会社創立当時の所有車両は90台であったが、資材不足のため実際に運行できたのは昭和18年7月で65台（室蘭33、登別13、洞爺13、日高6）に過ぎなかった。この頃になると、太平洋戦争の戦況は悪化し、わが国にとって深刻となりつつあった。当社から軍隊に召集された男子従業員は48名にもものほり、全従業員にしめる割合は20パーセントを超えていた。しかも、召集された者の大部分が運転者や整備員など

で、その補充は難しく、運行業務に大きな支障を生じた。(中略)

決戦非常措置は昭和20年3月までに実施することが通知された。当社に対しては、室蘭市内の主要路線は「軍需工業地帯」という特殊性から認められたが、その他の営業地区は大幅に削減され、総体では路線数が半分以下の15路線、総延長路線は70%弱の271.4kmにとどまった。しかも1日の運行時間や日数が厳しく規制されたから、運行キロ数は激減して月間4万5千kmを割り、乗車人員も30万人に過ぎず、その結果は大幅な収入減になったのであった。昭和19年の暮れから日鐵のガス供給が減少した。これは、満州産の石炭の入荷が止まり、夕張炭に切り替えたため、当社としては室蘭地区についても大幅に木炭車に切り替えるなどして対応した。(中略)

B29が室蘭上空に現れたのは昭和20年6月下旬であったが、それ以後たびたび飛来しては偵察を繰り返した。このことから、当社も空襲は避けられないと判断、室蘭市内運行バスの一部を日高や洞爺方面に疎開させ、車体はことごとく迷彩を施し、また空襲されたときの乗客の避難誘導訓練を繰り返しながら運行を続けた。

7月1日、多数の戦艦、航空母艦を主軸とするアメリカ機動部隊は、フィリピンのレイテ島を出発した。この機動部隊は、演習を繰り返しつつ本土東部海域を北上し、本土に対する空襲や艦砲射撃を行なった。機動部隊は7月14日、北海道南方の海域にいたり、そこから艦載機を飛ばして北海道全域と東北地方を空襲、また、釜石の製鉄所を艦砲射撃した。そして翌15日、ミズリー、ウイソコンシン、アイオワなどの超大型戦艦、ディトン、アトランタなどの巡洋艦、さらに9隻の駆逐艦から編成された米軍艦隊は、9時30分から約1時間にわたり室蘭の工場地区を艦砲射撃した。

空襲によって室蘭は、港内では多くの船舶が沈められ、港湾設備が破壊されて死傷者が出、また艦砲射撃などによって5百余名が死傷し、日鐵、日鋼の工場や、御前水、輪西、中島町などの民家が大きな被害を受けた。道路や水道も直撃弾などで被害を生じ、御崎から輪西までの道路は不通となり、各工場の機能はまったく停止した。

14日早朝の空襲警報発令により、当社も市内バスを退避させ、本社は徳中社長以下が社屋にあって各地と連絡し指示を行っていた。そのうちに敵機が本社上空に現われ、本社社屋を攻撃した。そのため従業員の嵐猛整備員は正面玄関で敵艦載の機銃掃射を受け、殉職した。殉職した嵐猛整備員は責任感が強く、すぐれた技能を持ち、整備部門の中心的存在であった。享年37歳。遺骸は空襲の間隙を縫って本町の自宅に運び、徳中社長が葬儀委員長となって社葬を行なった。空襲及び艦砲射撃の混乱の中、当社が創立して初めての殉職社葬であった。

日高方面でも岩志内でバスが艦載機の攻撃を受けたが、ガラスが破損した程度で人命に異常はなかったという。

艦砲射撃により、市内の交通は事実上マヒ状態となってしまった。その夜は、着の身着のままの姿で、伊達あるいは登別方面に徒歩で避難する人たちの列が続いた。次の朝早くから警戒警報が発令され、『艦砲射撃の恐れあり』との情報も流れたが攻撃は無かった。その後、B29による偵察がしつように続き、市民は次に行なわれるであろう大がかりな空襲や艦砲射撃におびえながら毎日を送った」

以上が「道南バス七十年史」に記された7月14、15両日の大空襲を中心とするなまなましい記録だが、米軍機は室蘭のほか道内の重要拠点都市を集中的にねらい、被害は釧路、根室、函館、帯広などを合わせ死者835人、家屋被災4274戸に及んだ。とくに函

館では、本州と結ぶ動脈の青函連絡船が攻撃され、12隻のうち8隻が沈没、4隻が損傷して全滅という手痛い打撃を受けた。

やがて8月6日広島、9日長崎と原子爆弾が投下され、9日にはソ連が参戦して満州や樺太、さらに千島を攻撃した。8月15日にいたり、日本政府はポツ

ダム宣言を受諾、無条件降伏した。この先どうなるのか、だれにもわからなかったが、道民は空襲におびえながらの灯火管制という真っ暗闇の生活からだけは解放された。しかし、バス業界にはこのあともしばらく苦難の戦後が続いた。

決戦非常措置残存路線（起点、カッコ内経過地、終点、延長km、運行回数、摘要の順）

1、北海道中央乗合自動車株式会社			同4号線	6.3	
寿都	原歌	34.7	2	(洗心橋より折返し運転)	
蘭越	(島古内) 湯別	39.5	2	同9号線	1.8
岩内	盃	19.5	4		
余市	赤井川	15.5	3		
古平	余別	35.6	1		
余市駅	余市神社	5.0	10		
豊平	(月寒) 二里塚	5.9	53		
(豊平月寒間は折返し運行、月寒二里塚は2往復のみ)					
札幌	石狩	24.0	14		
(札幌茨戸間5往復運行、札幌石狩間9往復運行。連行共)					
厚田	石狩太美	32.1	4		
長沼	由仁	8.6	3		
月形	岩見沢	24.5	3		
美唄	三井美唄炭山	4.0	14		
(近距離かつ鉄道あるも特殊事情に依る)					
滝川	茂生	64.5	1		
小樽	余市	18.6	6		
(3往復は余市まで通し運行、3往復は蘭島まで運行。全線運行は赤井川連絡に依る)					
小樽市内線	1号線	3.9			
同2号線		4.6			
(スズラン街より折返し運転)					
同3号線		2.8			
2、函館乗合自動車株式会社					
				万代町(湊)七重浜	3.5
				同(宮前町)亀田村山下	7.4
				若松町(宇賀浦町)湯ノ川	6.9
(下海岸線連絡のみ)					
				戸井(日浦)古武井	17.4
				古武井 檜法華	7.7
				湯ノ川(石崎汐首)戸井	22.6
				鹿部(白尻)尾札部	22.4
				函館(大野)渡島大野	16.8
				江差(相内沢)関内	51.7
				同(我虫伏木戸)渡島大野	60.0
				関内(貝取村)久遠	21.0
				久遠(若松)真駒内	35.2
				江差 石崎	26.8
				江良町 松前	20.7
				松岡 吉岡	16.0
3、道南乗合自動車株式会社					
				室蘭本社前(海岸町)祝津町	3.4
				同(御園町)輪西	6.3
				輪西町(中島町)知利別	5.7

同(同) 本輪西	6.2	25	5、道北自動車株式会社		
登別駅(中登別) 登別温泉	7.5	9	旭川 鷹栖	16.5	3
(運行時間に依り増車の必要あり、一日運行回数15回とす。連帯線のため)			同 上江丹別	21.8	2
			(毎日2往復すること)		
洞爺湖温泉(入江) 虻田駅	9.1		同 東神楽	13.3	2
(運行時間に依り増車の必要あり、一日運行回数7回とす。連帯線のため)			同 志比内	23.7	1
			上川 層雲峡	25.5	3
同(壮瞥) 伊達町	18.5	2	士別 温根別	18.5	2
(一部鉄道併行なるも特殊事情に依る)			名寄 美深	23.0	3
伊達町(久保内) 硫黄山	29.7	1	枝幸 雄武	54.2	2
留寿都(真狩) 狩太	20.7	3	同 小屯別	35.4	2
平取(振内) 岩知志	26.7	3	稚内 尻臼	32.8	2
日高村(占冠) 下金山	44.0	1	羽幌 遠別	48.0	2
静内 御園	14.0	3	杓形(利尻巡還) 杓形	54.0	2
歌笛(本桐) 鳧舞	8.9	2	香深 船泊	20.0	2
日高村(岩知志) 平取	44.8	1	旭川 当麻	16.5	5
室蘭市(幌泉村) 登別村	25.9	2	(旭川当麻間2回 旭川永山間3回)		
(鉄道併行なるも特殊事情に依る)			留萌 増毛	18.0	3
			留萌市内	10	
			増毛 別刈	6.1	3
4、帯広乗合自動車株式会社			6、東邦交通株式会社		
帯広(止若) 大津	55.0	2	釧路 昆布森	19.1	2
(一部鉄道併行なるも特殊事情に依る)			同 阿寒湖	81.8	2.5
同 茂岩	35.7	1	(釧路舌辛間一往復)		
(同)			羅臼 標津	47.9	1
同 糠内	31.7	2	標津 尾岱沼	14.0	1
(同)			川湯駅 川湯温泉	3.5	4
同 鹿追	34.2	3	(主要列車のみに回数を減ず)		
同 雨宮温泉	12.8	4	弟子屈(直通) 美幌	59.7	2
広尾 ルベシベツ	15.0	2	阿寒湖 北見桐生	20.6	2
浦幌 浦幌炭鉱	24.0	2	浜中 霧多布	11.3	6
帯広 上美生	31.6	2	釧路駅 米町	3.0	45
(一部鉄道併行なるも特殊事情に依る)			同 鳥取	4.1	10
同 上士幌	37.8	2			
(全線鉄道併行なるも中間利用の特殊事情に依る)					

7、北見乗合自動車株式会社

北見市(常呂留辺蘂)北見市 113.0 3

(北見留辺蘂間鉄道併行するも、巡還線なるを以て
存続せしむ)

留辺蘂 温根湯 12.0 6

藻琴 東藻琴 15.0 2

置戸 上置戸 11.5 3

小清水 止別 10.2 4

(小清水古樋間軍関係に依り、休止中なるも臨時に
経営せしむる予定)

留辺蘂 二股 40.0 4

(六月下旬道路不良箇所修理完了次第、臨時として
運行せしむる予定)

8、札幌市

札幌駅(北8東1)北16東1 1.9 79

同(北5東2)本村線 2.5 9

同(北8)大覚寺 2.5 9

大通西19(北1)琴似駅前 3.9 46

9、函館市

五稜郭停留所(亀田電車終点)五稜郭駅 7.5 98

第6章 敗戦から路線再建へ

《窮乏のなか資材確保に努力》

戦後、敗戦国民の間に「虚脱状態」という言葉が流行した。意欲、気力を失い、ほんやり自失の状態を表現するものであった。戦争は終わったものの、人も街も虚脱状態であり、胃も心も飢えていた。「道南バス七十年史」は道内でも甚大な被害を受けた軍需都市室蘭の惨状にまで詳しく触れて、窮乏のなかで困難に打ち勝ち、バス事業の再建に励む人々をいきいきと伝えている。長文だが、再び採録したい。「室蘭も船舶の不足や燃料不足で、港に出入りする船はほとんどなかった。街も空襲や艦砲射撃の跡がそのまま残り、輪西駅の前には大きな穴が開いたままになっていた。日鋼、日鐵などは賠償指定工場となつたうえに、石炭の人手難からほとんど稼働できないといったことで、工場のすがたはまるでゴーストタウンようになっていた。人口も大きく落ち込み、全体として室蘭はまったく火の消えた状態になってしまった。

胆振・日高・後志等の郡部は戦災はほとんど無かったが、近年にない低温と戦時中の人手不足のため作物の生育が悪く、この年の収穫は昭和11年の作柄の65%で、明治以来という大凶作となった。

輸送の困難はバス業界においても大きなものがあった。戦時中は新車の割り当てがまったくないままに車両が老朽化し、室蘭市内ではわずか5台から8台程度の車両をやり繰りしながら運行している状態であった。おまけに敗戦直後は、室蘭に居住していた第三国人労働者が、停留場に立つ一般乗客を無視し、隊をなしてバスに乗り込み、これを拒めば窓ガラスを

割りシートを切り裂くなどした。このような被害が起きてても敗戦国の悲しさで泣き寝入りのほかなく、また、資材が無いために、窓にはベニヤ板を打ち付け、座席は板張りという状態で営業を続けざるを得なかった。

路線も整備が悪く、道路のあちこちは大小の穴があいて、雨が降れば水たまりになり、冬は積雪や吹きだまりのため車の運行は困難であった。車両の故障も続出した。しかし故障の修理も資材不足のため難しく、稼働できる車両は全社で昭和21年に21台、22年で31台にすぎなかった。このようなことから、当社の役員は道内各地をさがしまわり、あるいは根室から中古トラックを買い入れ、さらには軍用トラックの払い下げを受けるなど必死の工作を行ったが、バスに改造するにしても資材の人手が難しく、工場の関係者は苦勞の連続であった。

日鐵が艦砲射撃で被害を受けたうえに、敗戦直後は操業を一時ストップしたことから、室蘭高圧燃料に対する石炭ガスは供給が止まってしまい、休業に追い込まれた。

昭和21年1月6日の室蘭民報は－(前略)日鐵のコークス炉は、昨年7月15日の艦砲射撃で破壊されたうえに、製鉄所のコークス炉がいよいよ作業不調となり、現在、町のコークス炉は、3千本のうち12、3本に火が入っているにすぎず、旧工場のコークス炉も戦争中1基は大陸に移駐させ、残る2基も1基がすでに命がつきてしまったので、製鉄所内で使用するガスの供給にも不足を来すことになり、都市ガスもほとんど供給を停止されてしまったのである。道南乗合(注・当時の社名)では、とりあえず、ベンゾールその他に

よる緊急運転を行っているが、何分の手持ち不足で本線に1-2台辛うじて運転するが、日鐵、ドック等の工具通勤時にはその1、2台でさえとられてしまうというわけで、『あてにならぬバス』となり、手も足も出ない有様である（後略）-とバス運行が危機に陥っていることを伝えている。

当時、ガソリン配給は全社でわずか1台分ぐらいしなかったので、車両の燃料の大部分は木炭と亜炭（注・炭化の低い低位炭）と薪であった。このためマキ切りやマキ割り、マキの乾燥などに多くの時間を費やし、また始業前に木炭のガスを作るため1時間も2時間も前からガス発生炉の調整をし、ファンを手回して動かすなど、始動前の作業がかなりの量にのぼった。とくに冬になると潤滑油が凍るため、朝早くから予熱しなければならぬという作業があり、また道路の除雪も除雪車がないため、現場に行ってみないと方法が見つからないなど、現在では想像もつかぬような厳しい日々が続いた。

その上、木炭バスは出力が弱いために、穴に落ち込んだり、急な坂道にかかるとうエンストを起こしたりして動かなくなり、乗客に降りてもらって後ろを押ししてもらったり、運転者や乗務員ばかりでなく、乗客までも泣かせることが少なくなかった。

このころは代用燃料としての木炭も近くからは手に入らず、その購入のため、担当者は遠く十勝、釧路、根室、北見方面の山岳地方までを駆け回った。しかし仮に入手したとしても鉄道輸送が難しく、到着までにはかなり多くの時間を要した。

このようなことから、運行キロ数も昭和21年には5万3千kmにまで低下、23年にいたって辛うじて会社創立のキロ数(7万km)にまで回復した。したがって、乗車人員も昭和21年には年間330万人、1カ月わずか27万人にまで落ち込んだ。これは会社創業のときの見込みである年間600万人（室蘭520万人、登別50

万人、洞爺20万人、日高10万人)に対し55パーセントで、目標には遠く及ばなかった。

加えて、年に約10倍(1,000%)という破滅的なインフレのため、昭和20年、21年の運賃改訂を行なったものの人件費や資材の高騰には追いつけず、会社の窮状は惨憺たるものであった。株主に対しても20年からは無配となり、それが3年間続いた。

しかし、それは全日本的なものであった。戦時中の犠牲の体験はあまりにも生々しかった。従業員で軍隊からまだ復員していない者も少なくなかったし、その生死さえも不明であった。『それに較べれば、自分たちは文句をいえない。ともかくも、生き残って日本本土にいるものが日本の復興をはからなければならない』というのがその頃の人々の一般的な考えであり、『現在の生活がいかに厳しくても、明日を信じて最善を尽くす』以外に方法が無かった。そうしてそれが会社従業員の行動指針でもあった。

虚脱状態から徐々に再建へ立ち上がる決意にも触れて、バス事業を守り抜く人々の感動的な記録である。

《再建指示に民主化政策の影響》

やがて街の角々に闇市が立ち、軍服姿の復員青年らが米軍の放出物資や横流し食糧を並べて売り始め、そこばかりは異常な活気がみなぎった。配給は当てにならず、農家に買い出しに行く人々がくたびれたバスや列車にあふれた。輸送需要は日に日に増えるばかりだった。運輸省が、占領軍の指導により陸運統制令を廃止し、戦時中の非常措置に基づく制限を解除、路線の再建を指示する次のような「旅客自動車運輸事業再建計画に関する件」を出したのは昭和20年10月であった。

1、現在休止中の路線にして国民生活の安定ならびに経済再建上必要なるものは地方事情勘案のうえ漸

次その必要数に応じ再開せしむること。

2、工具輸送路線は平和産業に転換する事業の工具を輸送する路線を除き廃止せしむること。

3、旅客自動車運輸事業者の兼営せざる特定旅客運送事業は付近の旅客自動車運輸事業をして経営せしむること。

この通達には、軍需輸送重点の戦時中なら目にすることのなかった、国民生活とか平和産業とかの文字が見え、ここにも占領軍の民主化政策の影響が読み取れよう。

《道内バス、事業再建に立ち上がる》

運輸省の通達に応じて当時の北海道乗合旅客自動車運送事業組合はバス事業の再建案の検討に入り、12月、再建5カ年計画をまとめた。昭和21年度までを計画樹立の年とし、翌年から実行に入り、24、25年度で合理的運営の確立を目標に、順次、現行路線

の増強、休止路線の復活、新路線の開拓と事業を拡大してゆくという計画であった。そのためには道路、車両、燃料、資材、資金などの面で自主的な努力を続けるとともに、関係方面へも協力を強く要請している。いわば再建のための運動方針とでもいえるべき呼びかけであった。（詳細は下欄）

ここから読み取れるのは、車の老朽化、燃料の慢性的な不足、資材の入手難、改善されぬ道路事情、資金の不足など、困難な問題が山積している様子ばかりで、たちどころに着手して実現できるような課題は少なかった。しかし、第4年次以降に「躍進」の文字が現れ、再建へかける意気込みは伝わってくる。

これにもとづき、道内の各バス会社も、それぞれ早期に再建計画をたて実行することを申し合わせた。まず休止路線の復旧が先決であった。だが、どこから手をつけていいのか。

北海道乗合旅客自動車運送事業組合のバス事業再建計画（昭和20年12月）

1、年度別目標

準備年次	昭和20年度	計画樹立の準備検討
第1年次	同21年度	計画樹立
第2年次	同22年度	実行第一年
第3年次	同23年度	運営強化への推進
第4年次	同24年度	合理的運営への躍進
第5年次	同25年度	合理的運営への徹底

2、基礎的総合計画

現行路線の増強＝車両の増備による運行回数の増加を図る

休止路線の復活＝可及的に休止路線の復活を図る

新路線の開拓＝道の開発計画に即応する新路線の開拓を図る

3、附随的総合計画

・道路条件の解決

- (1) 自力をもって解決し得るものは、経費又は労力を負担して積極的解決に努力する
- (2) 町村民の理解ある協力により、改修促進を図る

(3) 現地土木現業所に懇請して改修促進を図り、これに協力する

(4) 北海道庁及び道議会に陳情して、改修を推進する

・車両事情の解決

(1) 現有車両の整備に全力を傾注する

(2) 新車の配給を要請する

(3) 進駐軍車両の払下げまたは貸下げを要請する

・燃料及び油脂事情の解決

(1) 代用燃料(木炭・薪)の自営生産を図る

(2) 電気自動車の使用研究

(3) 燃料・油脂の消費節約の研究

(4) 絶対必要所量の配給方を懇請する

・タイヤ・チューブ事情の解決

(1) タイヤ・チューブの消費節約の研究

(2) タイヤ工場の道内誘致を図る

(3) 絶対不足数の増配方を懇請する

・金融事情の解決

(1) 増資による解決

(2) 融資の途の確立を図る

《苦心の更生車や『囚人護送車』も》

すべてにわたって物不足は深刻であったが、中でもバス事業の命である車両の老朽化対策が急がれた。さまざまな工夫がこらされ、また新車の出回りがわずかなりとも意外に早かったことを「北海道中央バス五十年史」は次のように記録している。

「新会社発足時の保有車両数は175両だが、すでに老朽化していて使用不能なものが多く、使用できるものは148両しかなかった。これらのバスはほとんどが木炭車に改造された『代燃車』で、数両しかなかった薪バスも、その後、廃車または木炭に改造されて姿を消している。

新車(ガソリン車)の出回りは割合早く、終戦の翌年からで、当社はこの年初めて5両を購入している。しかし路線が拡大するにつれて車両不足が深刻となり、これを補うため当社は、軍放出のトラックを改造したボンネット型の『更生車』と称するバスを昭和23年ごろから数年間、札幌、滝川の両整備工場で作、また滝川工場では『囚人護送車』と呼ばれた古トラック改造のバス、小樽工場では廃車のボディを再利用した『再生車』も製作した。これらの手作りによる改造バスは、正確な記録がないため何両作られたか不明だが、木炭バスとともに活躍、やがて国産自動車メーカーの新車生産が本格化するにつれて姿を消す運命をたどった。



手づくりで改造した更生車

当社に初めてディーゼル車が入ったのは昭和23年で、小樽でボンネット型のディーゼルバス2両(いすゞ、中三方シート、定員48名)を購入したという記録が残っている。ディーゼル車は馬力が強くて燃費が安いことから、ガソリン車にとってかわって急速に普及し、現在ではほとんどディーゼル車になっている」

「田舎のバスはおんぼろ車」という歌があったが、創意と工夫でバス車体の整備が進み、公共の足としての任務が確かなものとなってゆく様がしのばれる。



昭和新山附近を走るボンネット型ディーゼルバス

《米軍車両の払い下げで一息》

平和の回復後、自動車工業の復活は意外に早かった。工場の戦災が最小限であったこと、占領軍からの原料の使用が許され、バス、トラックで昭和21年度には14,158両、22年度には9,709両、23年度には17,564両の生産を挙げている。新車の配分については、バス業界の代表も参加して中央、地方ごとに配給委員会が割り当てを決めたが、昭和24年度には生産が上昇して割り当て制度は不要になるほどであった。

また車両不足を救ったのは占領軍の自動車払い下げであった。昭和21年8月、トラック4,700両、トレーラー5,159両が国と民間業者に貸与された。翌年に

は都市交通緩和のため、このうち東京郊外の4バス業者に105両が払い下げられた。さらにバス用として米軍アンビビアン（水陸両用車）440両の払い下げが決まり、全国の業者から希望を集めて配給された。この車にはガソリンとタイヤの裏付けがあるのが特典と言えた。東京急行電鉄がもっとも多い45両、10両以上では札幌市営が15両の割り当てを受けている。

外国依存のタイヤ、チューブ事情はなかなか改善されなかった。これも占領軍の好意で生ゴムの放出を得て、昭和23年度からようやく好転を見たが、需要を満たすものでなく、日本乗合自動車協会は昭和24年2月、バス用タイヤの大量放出を求めて、当局に次のような緊急の訴えを行っている。

「バス事業にありては1カ月の必要量7,681本に対する配給量が2,609本で要望量に対し33.9%にしか当たりません。その結果、実在車数12,890両に対する実働は9,201両で71.3%しか働いていない実情であります。これに対し業者は定期運行の責任を果たすためにタイヤの愛護運動、更新再生に対する適当な時期の選択等、これが命数の延長に最善の方途を講ずる一面、中にはやむなく正規外のルートから融通するという苦肉策を講じている者もあるやに想像されますが、それも最近の情勢ではすでに底をついた模様であります。したがってかかる事態が今日のまま進行するものとすればバス事業は遂に最悪の段階に突入するは必至の成行であります。よって、バス事業の壊滅を未然に防ぎ、その復興整備を促進するため万難を排してタイヤを一時的に大量放出せられるよう格段の御審議を賜りたいと存じます」

このころのタイヤの耐用命数は2万km程度とされ、更生・延命策が真剣に行われた。人絹コードが綿コードに変わってから耐用命数も3万km（都市内で5、6万km）に伸び、さらに通産・運輸共同省令

で「補修用タイヤ、チューブ配給規則」が公布され、販売業者の登録制、フリークーポン制による自由競争、修理施設の整備などを指導したことから、タイヤ事情はようやく改善された。

《着実に進む路線の再建》

こうした業界、各社のさまざまな努力と工夫の結果、北海道旅客輸送協会（後述・昭和23年1月設立）がまとめた年次別の路線バス休止状況（毎年8月現在）をみれば、終戦当時は58%であったのが年を追うごとに回復し、昭和22年には31%となり、24年には13%、26年には5%と進んで、当初の5カ年計画に比べれば多少遅れたとはいえ、25年には路線再建がほぼ達成されたのであった。

《代燃車からの転換は遅れる》

戦争が終わってもガソリンの供給はなかなか増えなかった。これはそのすべてを輸入に依存するため、米国の好意によるガリオア資金のほか外貨はないので、やむをえないことであった。自動車全体のガソリン配給量の推移を見ると、昭和20年には44,745キロリットルまで落ち、21年度には120,121キロリットル、22年度が228,110キロリットル、23年度が273,588キロリットルと徐々に増えているが、昭和12年度の1,169,462キロリットルに比べると、わずか1、2割にすぎない。このため代用燃料車からの転換は進まなかった。

バス事業全体での昭和23年5月現在の代燃車統計（単位・両）を見れば

木炭車	5,051	液化、圧縮ガス車	241
薪車	1,839	電気車	268
石炭、コーライト車			239
			計 7,638

これに対し、ガソリン車は3,240両であった。

《ガソリン供給増は昭和25年から》

運輸省の方針は、配給の復活したガソリンは運行回数の増加や休止路線の復活等、新たな必要に当てるべきだというものであったし、また22年1月には連合軍最高司令官の覚え書で代燃車のガソリン車への転換は許可しないと明示された。8月には経済安定本部長官の「石油製品配給要領」通達で、ガソリン車は国家再建のため特に必要なものに限られ、登録を受けた車は前面ガラスに、ガソリン車は丸に揮の字、ディーゼル車は丸に軽の字の標識をつけなければならないとされた。この配給要領は24年11月に割当規則に変わって廃止されたが、登録制度は石油製品の需給が安定するまで続いた。

バス事業への供給量の推移をみると

	ガソリン	軽油
昭和23年度	31,826kl	3,087kl
24	38,737kl	12,870kl
25	49,451kl	31,230kl
26	100,419kl	70,943kl

となっており、昭和25度から好転し始めたことがわかる。特に軽油の増加は著しいものがあつた。これは軽油車については一般貸切用、不定期用を除いて制限なく登録が認められるようになったためであつた。一般貸切用、不定期用についても不要不急の用途に使用しないものに限り登録が認められた。

すでに25年1月から太平洋岸石油精製工場の再開が許可され、ポンド地域からの原油の輸入も許されていた。

《バスこそ優先してガソリン車へ》

昭和26年4月から連合軍の覚え書で代燃車の石油燃料車への転換禁止が解除された。ここで日本乗合自動車協会は佐藤栄作会長名で次のような陳情を関

係大臣に行った。これは戦中戦後、さまざまな困難を強いられながらも国策輸送の任務に励んで来たバス業界が、公共優先ならばバス業界こそガソリン転換も優先すべきだと、強くその正当性を主張した文書であり、全文を採録したい。

[バスの代燃を石油燃料に転換せられたき件]

今回石油製品の統制が進駐軍から日本政府の手に移されたことは、石油事情の好転を契機とし、末端消費者をして縦横に手腕を振わしめんとする積極的な意図に出たものと考えられ、まことに喜びに堪えません。

御承知の如く、バス事業は戦時中卒先して国業に順応し、これがために生ずる諸々の悪条件と膨大な赤字を忍びながら、ひたすら公共機関としての使命を果たすことに努めてまいりました。しかも終戦後は進駐軍の覚え書により石油燃料への転換が禁止されたため、その後多少の緩和をみたとはいえ、非常に不利な立ち場に置かれたまま今日に至っております。従って今次石油燃料割当の構想は、バス事業の特殊性並にわが国文化水準向上のために、この機会においてバスの代燃をすべて石油燃料に転換すること第一義とし、併せて事業の助成擁護に資せられるよう御考慮願いたく、別記理由書を添え陳情いたします。

理由書

1、バス事業今日の経営難は戦時、戦後相当長期間にわたり、代燃車一色の経営を行って来た結果でありますから、この際他の業種に優先して石油燃料への転換を行わしめられるものと信じます。

2、バス事業は昭和23年7月設定の公定運賃を基準としております。しかるにその後における著しき諸物価の騰貴、殊に最近国際情勢の変化に伴うタイヤ、チューブ、車両、燃料その他諸資材の暴騰は一切現行運賃に織り込まれておりません。もしこの際石油燃

料への転換が行われるものとするれば、燃料面の経済、車両その他資材面等からみて経営上の赤字を相当克服することができ、業界は全幅の期待をこの点にかけております。

3、バスは出発及び到着時刻のみならず、中間多数の停留場における定時発着を生命といたしますから、故障率が高く、かつ始動に困難な代燃の使用は自動車各業種中最も不適とするところであります。殊に通勤通学のラッシュ時における故障や延着は国家の産業文化に重大影響を与えることは申すまでもありません。

4、戦後既に6年、総ての交通機関が設備においてもスピードにおいても、また時刻の正確さにおいても既に戦前の水準を取り戻している今日、独りバスのみが代燃の歪められた姿で走り、少しの坂路にも困難するということは、今日の常識では最早納得し得ないところかと存じます。

5、要するに、バス代燃車の石油燃料への転換は

(1) 経営難よりする業界の危機を緩和し (2) 観光日本の体面を保ち、文化水準の向上を図り (3) ダ

イヤの正確を期し (4) 輸送の増強を図り (5) 休止路線の速かな復活に備える

等、幾多の重要性を持っております。従ってこの機会においてわれわれ宿積の願望を容れられ、バス事業復興助成のために格段の御同情を御願いたす次第であります。

バス業界が、誇り高くその公共性と任務の重要性とをアピールした宣言ともいえる文書であろう。

《本道でも石油への転換終わる》

このような働きかけから代燃車から石油車への転換に弾みがつき、昭和26年度には全国で44,700両の転換が完了した。次の全道営業バス車両燃料別推移表を見ると、昭和22年5月にガソリン車19%、代燃車81%だったものが、同27年にはガソリン車58%、軽油車42%となり、代用燃料車がまったく姿を消したことがわかる。

戦中戦後の輸送を担った代燃車は、老兵のように静かに消えてゆき、新しい時代がやって来ていた。

全道営業バス車両燃料別推移
(単位・両)

燃料別	22年5月	23年5月	24年9月	25年10月	26年10月	27年9月
ガソリン	68	144	282	320	471	532
軽油			61	197	297	390
木炭	225	233	142	115	19	
薪	41	24	24	24	1	
メタンガス	30	6	6	6	2	
コーライト	1					
電気		9	16	22	1	
代用液体				4	3	
合計	365	416	531	688	794	922

第7章 民主憲法下の法制変化

《民主化へ法規の整備進む》

日本国憲法が公布されたのは終戦の翌年、昭和21年の11月であった。翌22年にも占領軍の民主化要求にそって、教育基本法、労働基準法、地方自治法など、さまざまな新しい法律が公布された。道路運送法もそのひとつであった。

自動車旅客輸送事業の再建は、戦後の混乱を乗り越えながら着実に進んでいたが、これを監督する法規は旧態依然の自動車交通事業法などであった。22年12月、道路運送の総合体系法規として成立、公布された道路運送法が従来の交通事業法と大きく異なるのは、次のようにさまざまな民主化方策が盛り込まれたことであった。

1、道路運送行政の民主化

①道路運送委員会の制度を設けたこと。②免許の基準を設ける根拠をこの法律においたこと。③地方公共団体の区域内のバス事業に関しては、市長の意見を尊重することとしたこと。

2、道路運送事業の民主化

①統制組合であった自動車運送事業組合および同連合会を解散したこと。②運送約款を設けて運送契約を定型化し、運送責任を明確にしたこと。③公共の福祉を確保するため、これに反する行為を禁止し、あわせて不当競争をも防止すること。④事業の公共性に鑑み、業者に運送引き受けの義務を課する等、公共事業としての義務を網羅したこと。

3、輸送秩序の確立

①自家用自動車の適正使用を図ったこと。②自動車運送事業の種類を改め、一般事業と特定事業に大別

して、運送責任分野を確定したこと。

4、車両検査等その整備義務を規定したこと。

5、軽車両運送事業を包括規定したこと。

6、道路運送行政機構を確立したこと。運輸省の直轄地方行政官庁としての道路運送監理事務所を設けたこと。

この道路運送法は占領下の制定とあって、公正競争の確保、道路運送委員会の設置など、米軍の指導によると見られる規定と、従来の一路線一営業主義との関連で不安の念をもって迎えられた（その後、昭和26年に全面改正されることになる）。

また、これによって戦時下の統制組合とされたこれまでの自動車運送事業組合は、新しい組織への脱皮が迫られた。

「全国乗合旅客自動車運送事業組合連合会（全乗旅連）」はバス事業者とタクシー、ハイヤー事業者で組織する自動車運送事業組合が、昭和19年に運輸通信省の指示によって一本化されて誕生した組織であったが、十分な準備の余裕もないままに解散し、22年12月、「日本自動車協会」を設立した。会長は大山秀雄であった。

（翌23年4月に至り、社団法人に組織を変更してようやくその体制を固めた。この時の理事には北海道から金森勝二、杉江仙次郎が選任されている。さらにその後、23年8月、ハイヤー部門を除くことを決め、社団法人「日本乗合自動車協会（日乗協）」に改組した）。

北海道の場合も同様、新団体への再編成が急務であった。

《道旅客輸送協会の結成》

北海道乗合旅客自動車運送事業組合は昭和22年の暮れも押し詰まった12月18日、臨時総会を開いて解散を決めた。そして、これまでの組合に代わる事業者団体として、会員の親睦任意団体「北海道旅客輸送協会」の設立を申し合わせた。この創立総会は翌年1月12日に開かれ、新役員は次のように選ばれた。いわば戦後新体制の第1期執行部であった。

理事長伊藤琢磨、理事加藤幸吉（札幌）同稲川広光（函館）同田中国三郎（室蘭）同金森勝二（旭川）同多田倍三（北見）同今泉貞一（釧路）同伏木田隆作（札幌）同柴野安三郎（札幌）同下山三郎（函館）同阿部勇太郎（帯広）監事九里正藏（札幌）同中田竹次郎（帯広）同馬場英保（旭川）

《道路運送行政の大幅な転換》

昭和23年1月施行の道路運送法により、道路運送監理事務所は各都道府県に設けられたが、とくに北海道は札幌、函館、室蘭、帯広、釧路、北見、旭川の7箇所に入れ、うち札幌は東京、大阪など鉄道局所在地9箇所とともに特定道路運送監理事務所として広域行政を担当することになった。

また道路運送委員会は、中央では運輸大臣の諮問機関とし、地方では特定道路運送監理事務所長の諮問機関として設置された。初の北海道地方道路運送委員会には伊藤琢磨（バス業界）平賀松治（ハイヤー業界）ら関連業界代表ら7名が任命されている。この委員は運輸大臣の任命で一切の兼務が認められなかったため、協会理事長であった伊藤琢磨は委員就任の2月23日付けで理事長を辞任している。

《国鉄分離、新運輸省がスタート》

政治も経済もなお戦後の混乱を脱せず、行政組織

の改革もしきりであった。昭和24年6月1日には国鉄が日本国有鉄道として分離、新しく運輸省が発足した。逓信省は電気通信省と郵政省とに分離、地方自治庁、国税庁の新発足も同時であった。

新しい運輸省の機構として、これまでの陸運監理局が鉄道監督局と自動車局に分離し、地方機構として陸運局が設けられ、札幌の特定道監は札幌陸運局と変わった。同時に道路運送法も改正され、7月31日限りですべて道路運送監理事務所は廃止され、これまでの事務は都道府県知事に委譲されることになったが、業界側には接点がなくなるとの懸念があり、各自動車協会などに反対の動きがあった。このため運輸省は陸運局所在地を除き各府県に1、北海道に6の陸運局分室を知事直属の独立機関として設置、これが後の陸運事務所となった。また、北海道地方道路運送委員会も同審議会に改められた。

《ハイヤーと別れ道バス協会誕生》

北海道旅客輸送協会の会員数は昭和25年1月現在でバス業者20、ハイヤー業者22に達していた。すでに車両、燃料などの入手は大きく改善され、ハイヤー業界の復興は著しいものがあったから、ハイヤー部会には独立を図る動きがあり、¹⁹⁵⁷3月20日、「北海道乗用自動車協会」を設立して事務局を分離した。

北海道旅客輸送協会は4月11日の定時総会でその独立を認め、ハイヤー部会関係役員の辞任を承認した。戦時下の統合方針により一本化されたのが昭和18年12月であったから、強制同居期間、は6年余、それぞれの分離独立は新しい時代へ歩み出す当然の動きであった。

¹⁹⁵⁷翌26年5月10日に開かれた社団法人「北海道旅客輸送協会」の定時総会は定款の変更を行い、法人の名称を時代に即応させて、一目瞭然で明快な「北海道バス協会」と改め、名実ともに新しいスタートを

切った。中央の日本乗合自動車協会が日本バス協会と改称するのは、かなり遅れて昭和44年のことである。

北海道バス協会は新しい発足と同時に、理事長制に変えて会長制を採用し、初代会長には前理事長の伊藤琢磨が就任した。初代バス協会の理事、顧問は

次のとおりであった。

理事加藤幸吉（札幌）同稲川広光（函館）同徳中祐満（室蘭）同金森勝二（旭川）同伊藤鉄次郎（釧路）同多田倍三（北見）九里正藏（札幌）同高野敬孝（寿都）顧問杉江仙次郎（小樽）同黒田岩吉（旭川）同近藤清一（旭川）



昭和29年7月に開かれた北海道バス協会臨時役員会

《道路運送法の全面改正》

昭和22年、占領軍の民主化政策を背景に成立した道路運送法は、その後、バス業界はもとよりハイヤー、トラックなど自動車業界のめざましい発展にそぐわない点が出てきていたので、26年6月、全面的に改正され、新たに道路運送車両法も制定された。改正の主な骨子は次のようなものであった。

1、運送事業の種類を実態に合わせて、旅客、貨物とも自動車の大きさによる分類を併用し、4種類から6種類に。

2、各種の免許、許可、認可基準を法律で明らかに、とくに免許基準は法律に定めて行政の民主化を図った。

3、運賃、料金は不当競争防止のため一定額をもって明確に定めることとした。

4、高速度交通の保安のため、検査、管理等の制度を整備した。

5、輸送秩序維持のため自家用自動車の営業類似行為を取り締まる。

6、道路運送審議会制度を適正化し、定数、任命方法などを修正した。

7、道路運送車両法で登録制度、検査制度を整備充実し、自動車整備事業を認証して保安を強化する。

ここからバス運賃の定額制への移行が決められたが、インフレと公共料金抑制方針の下、本道のバス業者の経営はなお不安を残した。

第8章 雪と闘い道切り拓く

《永かったデカンショ営業》

時代が移り、法制が変わり、国民生活が上向いても、変わらぬものは気象であり、道民の暮らしに重くのしかかっていたのは、冬の寒さに加えて、雪の多いことであった。雪は暗い宿命のように、半年にわたって道民の生産活動と消費生活のすべてを閉ざした。とくに自動車運送事業にとっては、**悪路と、市街地・集落が小規模で分散していることに加え、道央、道北の多雪地帯では毎年11月から翌年3、4月まで運転の休止を余儀なくされるため、経営が安定しないことは当然であった。**

道路の完備された今日では想像できないことだが、雪による半年の道路閉鎖に加えて、晩秋の降雪期と春の融雪期には多くの道路が泥濘と化して自動車の運行を困難にし、車体、エンジン、タイヤなどをいちじるしく損耗し、燃料の消費を増加させた。冬期間は自動車を車庫に納めて整備し、従業員は一時間待機するか、減給して他の職場に移すなど、いわば冬眠状態を余儀なくされたため、バス事業についてデカンショ営業という言葉が、永く自嘲的に語られてきたのであった。

昭和12年発行の「十勝自動車合資会社 沿革と業績の概要」は「路線業者最大の痛手の一例を挙げて今後も各位の御支援と当局の御理解ある道路施設に就いて御支援を仰ぎたいと存じます」と前置きして、積雪対策を次のように強く訴えている。

「それは冬期の積雪期と春期の融雪期の道路の閉塞による自動車交通の途絶することで、降雪一夜累積数尺、万目ただ皚々、斯くの如く冬期前後を通じて

半年に亙る交通途絶期間内は我ら路線業者は完全に徒食して春暖を待つ事を御想起下さい。しかして待望の春来りて雪は消え解氷期に至れば、砂利道と言わず道路という道路はことごとく土道のヌカルミ、真に馬背を没する時を御想像下さい。この融雪、解氷期はさすがに馬櫓の交通も絶えて、悪路を冒して乗合自動車の乗客が鋤鍬を積んで途中陥没するバスを従業員、乗務員、乗客が三位一体となって協力して掘り出しつつ泥土にまみれて行進する状況を御想像下さい。そのいずれも業者の痛嘆と業界の進歩の大阻害たらざるを得ないと深く考える次第であります。重ねて御理解ある当局の道路施設に御支援を仰ぐものであります」

半年の間仕事を奪われたのは交通事業関係者だけではなかった。孤島となった多雪地帯の住民の暮らしは不活発で陰気なものとなり、時には生命と健康維持に支障が続出した。輸送の道が断たれるため、生産は停滞した。もし冬も車が動いたならーというのは、遠くかなわぬ夢と思えた。

《自主除雪のはじまり》

デカンショ営業から抜け出し、冬も交通を確保しようとの努力は、さまざまところで始められていた。統合前の小樽市街自動車は米国製のフォードソントラクターで円筒形のローラー（鉄板製で、中にコンクリートを詰めて重くした）を牽引し、道路の雪を填圧（てんあつ）して市内線のバスを通したという。このトラクターには前部にV字形の排雪板も取り付けられていたが、深い雪の中ではほとんど用をなさなかったという。釧路自動車株式会社もまた昭

和8年にフォードソントラクターを導入している。専用の強力な除雪、排雪機材は存在しなかった。

小樽市内では統合後しばらくの間、人力で除雪や雪割りをしたり、雪の降る夜は夜通し空車のバスを除雪車代わりに走らせて雪を踏み固めて、日中のバスの運行を確保し、また札幌や滝川では3月に入ってから人力や機械で主要路線の雪を割り、バスの運行再開時期を早めていたが、とても本格的な除雪といえるものではなかったという。



排雪板とローラーにより除雪や雪のてん圧に、小樽で活躍したフォードソントラクター

道路除雪については、多雪地帯の都市・集落をエリアに持つ北海道中央バスが多くの実験を重ねて、同社五十年史でくわしくその苦心談を伝えている。貴重な記録を引用させてもらおう。

「戦後、米進駐軍が札幌一千歳空港間や札幌市内の丘珠空港に通ずる道路、石狩街道などを除雪していたので、これらの道路はバスも走れる状態になっていたが、乗降客の多い豊平一月寒間は労務者を雇って人力で除雪し、なんとかバスの運行を確保していた。昭和22年ごろ、当時、札幌土木現業所の責任者だった堂垣内尚弘氏(注・のちの北海道知事)から、当社札幌支社の加藤信吉営業課長(注・のちの社長)のもとに『月寒周辺は人口が増加しており、人手で雪はねしても追いつかないから機械を使って会社自体で除雪してはどうか』という電話があり、当社はこの提案を受け入れて、さっそく札幌土木現業所か

ら、丘珠空港で使っていた旧陸軍の飛行場用除雪車(K号除雪機)3台を無償で借り受け、豊平一月寒間の除雪に大きな成果を上げた。これが当社の本格的な『自主除雪』の始まりである。堂垣内氏はのちに道路関係の業界紙に『札幌土木現業所が所管していた旧軍の飛行場用除雪車を試験的に貸与し、これが大きな成果を上げた。今でも加藤氏に会うと、あのとこのことを喜んで話し合っている』と記し、K号除雪機貸与の経緯について触れている。札幌市内はこのように自主除雪によって主要路線の運行だけはなんとか確保していたが、ローカル路線は手の施しようがなく、冬の間、運行をやめて冬眠という状態だった」

《道路運送冬期対策協議会の結成》

昭和25年7月に就任した武田利雄札幌陸運局長は札幌出身で、かねてから北海道開発の推進には冬期間の道路交通確保が絶対必要という持論を唱えていたが、就任間もなく伊藤琢磨北海道旅客輸送協会会長らを招いて協議し、冬期運行を確保するためバス路線の除雪を推進することで意見が一致した。そして同年9月28日、道土木部をはじめ、関係市町村、業者団体を網羅した『北海道道路運送冬期対策協議会』を結成して149路線、延長2,633kmの除雪計画路線を決め、各関係団体や市町村が除雪機材や除雪に要する経費を分担して、12月から画期的な冬期除雪を開始した。

この北海道道路運送冬期対策協議会を構成したのは、道土木部、札幌管区経済局、国警札幌管区本部、札幌通商産業局、札幌郵政局、札幌営林局、国鉄自動車など、広範なものであった。こうして札幌では官庁は陸運局が中心となり、また自動車関係団体は北海道旅客輸送協会が中心となって道土木部と連絡し、地方では陸運事務所とバス業者が土木現業所と

連携して、主要バス路線の除雪が始まった。この作業の主体は土木現業所だが、機械力や予算に乏しいため、バス業者と市町村が協力して公有、民有のブルドーザー、モーターグレーダー、農耕用けん引車、トラックなどを総動員したものであった。

この取り組みの結果、昭和5年度は除雪計画路線延長2,633kmに対し、運行確保路線延長は3,237kmに達し、23%も上回るという好成績を収めた。前年の24年度の冬期運行路線の延長1,352kmに比べて倍増どころか2.4倍の増加であった。官民の関係者が連携作業に自信を深め、利用者が長い冬のとばりを破ってやってきたバスを大歓迎したことは当然であった。この昭和25年から26年にかけての冬は、北海道のバス運行にとって画期的な、官民協力による除雪運行元年となった。

この除雪運行の推進役は札幌陸運局であったが、当時担当した梅木通徳旅客課長はのちに編集に当たった「伊藤琢磨の追憶」の中で、バス業界の協力ぶりについて次のように高く評価している。

「最も協力したのは伊藤琢磨を会長とする北海道旅客輸送協会の会員で、とくに北海道中央バスの加藤幸吉専務、函館バスの池田栄蔵専務、道南バスの山内多市専務、道北乗合自動車の金森勝二社長、帯広乗合自動車の野村勝次郎専務、東邦交通の森口二郎取締役、北見バスの牧野吉六専務らは、それぞれの地方の中心となって、物心両面の労苦をいとわず尽力し、バスの通行確保に情熱を燃やしたものである。こうしたバス業界が中心となって推進をはかった道路除雪運動は、道民から高く評価されて、爾来毎年積極的に実施されるようになった」。

《戦車を改造して除雪車に》

実際の除雪の苦心についても、中央バス五十年史は次のようにいきいきと伝えている。

「当社は、この冬期除雪計画に基づいて、旧陸軍払い下げの九五式軽戦車、九七式中戦車、一式重戦車や古トラック、米軍払い下げのアンビビアンバスなどを除雪車に改造し、自主的に主要路線の除雪に力を入れた。昭和25年度の当社の除雪実施状況をみると、小樽市内、余市、岩内、寿都、札幌市内、石狩、長沼、岩見沢、美唄、滝川、芦別地区で一斉に除雪を開始、これには各地の土木現業所も除雪機材を提供し、応援協力してくれた。



昭和35年、北海道冬期道路交通確保10周年記念式の機械パレードで行進する戦車改造型除雪車

除雪で苦労したのは、多雪地帯の空知地方である。滝川地方営業部は昭和25年冬から逐次、芦別線、旭川線、滝川―砂川―歌志内―赤平線、芦別―神居古潭線、滝川―浜益線などの除雪に乗り出し、バスの運行を確保した。当時は性能のよい除雪車はなく、古戦車や古トラックを改造してV羽根（排雪板）を取り付けた、にわか仕立ての除雪車ばかりで故障も多く、日中フル稼働して夜は故障の修理、そして夜が明けるとまたフル稼働という悪戦苦闘の連続。しかし従業員たちは決して弱音をあげず、行く先々で沿道の農家に泊めてもらいながら、つらく厳しい作業に取り組み、ここ一番というときには文字通り不眠不休で頑張った。」

《春を運んだニシン輸送》

「とりわけ苦労したのは、当時滝川地方営業部のド

ル箱路線だった浜益線65キロの除雪。何しろ雪が消えて車が走れるようになるのは5月中旬という雪の難所である。当時は浜益村でニシンが盛んに獲れていたが、車が通れないため新鮮なニシンを陸路輸送することができない。そこで滝川地方営業部は土木現業所、関係町村、漁協、運送業者と協力して滝川浜益間除雪対策委員会を組織し、昭和26年3月末から除雪に着手した。しかし樺戸と浜益の郡境にある青山トンネル付近は、標高の高い峠道のため、下界ではそろそろ田植えが始まるというのに、まだ3メートル近い雪の壁が両側に立ちはだかっているありさま。何か所もある木橋も狭く、朽ちかけているため、重量のある除雪車はそのままでは通ることができず、橋の両側を太い丸太で支えて橋を補強しながらソロソロ渡るといった状態で、一日に数メートルしか進めないこともあった。やがてこの除雪作業に、当時札幌の三菱手稲鉋にあった総重量20トン、150馬力という、わが国に一台しかない高性能の大型除雪車が加わり、作業能率がグンと向上した。

札幌では石狩一花畔間6キロの除雪に手を焼いていた。この道路は路面よりも路肩のほうが高く、石狩港から襲ってくる雪や地吹雪のため、いくら除雪してもすぐ埋まってしまう。そこで札幌地方営業部では、札幌市や石狩町と協力して春先の雪割りに力を入れ、バスの連行を確保したが、この道路は、札幌市民に新鮮な春ニシンを供給するのにも大きな役割を果たした。」

除雪運行は、雪に閉ざされていた利用者に足の便を贈っただけでなく、生産地と消費地を結び、双方に大きな恩恵と活気を運んだことが目に見えるようである。

《輸送人員は5年で4倍》

バス業界念願の冬期運行は道民から喜びをもって



雪に閉ざされたバス路線の除雪作業

迎えられ、毎年その除雪路線は延びていった。その実績は数字からも明らかで、冬期間（12月から翌年3月まで）の輸送人員は、実施5年後には実施前年の4倍近くに達している。半年は冬ごもりとあきらめきっていた人々が、都会へ故郷へと明るい表情で繰り出す様子が見えるようではないか。

年度	除雪路線延長 (km)	割合	走行 (千km)	割合	輸送人員 (千人)	割合
24	1,351.5	100	2,557	100	10,749	100
25	3,237.2	240	4,332	169	17,583	164
26	3,389.2	251	5,676	222	21,266	198
27	3,312.0	245	6,610	259	26,524	247
28	3,557.0	263	8,024	314	36,770	305
29	4,476.1	321	9,430	369	41,896	390

これを除雪経費（単位・千円）から見た統計もあり、年々、路線の延長に伴い、当然ながら経費も増大してゆく実情がわかる。（道開発局は昭和26年度に発足）

年 度	開 発 局	道土木部	バス業界	合 計
昭和25	—	17,267	17,181	34,448
26	5,774	12,224	24,600	42,598
27	13,708	12,240	23,814	49,762
28	25,933	12,240	33,626	71,799
29	32,000	22,522	24,703	79,225

当時のバス運賃は昭和25年7月に雪国地割増として、北海道2割（青森、秋田など1割5分）が認められていたが、これは除雪費用に対するものではなく、積雪地帯の運転費用増に見合うものであった。このため北海道旅客輸送協会は昭和24年度の実績をもとに陳情を重ねた。この基礎となった数字は、人件費、燃料費などから、積雪期には除雪車の運行によって通常の1.7倍の経費がかかるという実態を明らかにしたものであった。

再三の陳情はようやく功を奏して、同年12月、さらに除雪費割増として5割以内の増が認可された。しかし、路線によってはそれでも除雪費用をまかなえず、受益者負担として夏期の倍額近い運賃となったところもあった。国と道の予算もこのままでは多くの伸びが期待できず、抜本的な対策が求められる時期に至っていた。

《積雪寒冷地特別法の促進へ》

昭和26年にまとめられた北海道拓殖銀行調査部「北海道における民営バス事業に関する調査」の除雪問題の章に、次のような記述がある。

「除雪問題は本道の冬期道路運送問題として、単にバス事業のみならずすべての道路運送事業者にとって極めて緊要なものであり、その成否如何は、北海道開発の死命を制すると言っても決して過言でない」と説き起こし、「すなわち除雪に努力すれば冬季においても旅客は非常に増加することが明瞭である」として「除雪費の捻出は何人がこれを行うべき

か。除雪費用は、法律的に言っても常識的に見ても、当然道路管理者である国・道・市町村等が負担すべきものであるが、目下の財政状態では到底充分の予算を望むことができないから、勢い道路運送業者等の除雪による受益者がこれに協力して相当の金員を支出しなければならない実状にある。昭和25年度においては、国費による除雪予算は獲得できなかったが、道費において12月440万円、3月に80万円、計520万円が支出されている」と種々分析ののち「国・道・市町村も冬季道路運送には大なる関心を持っているから、近い将来、本道において自動車の除雪運行は極めて普遍的なこととなり、深雪を冒し、各種の自動車が北海道を縦横に疾走することになるのは火を見るよりも明らかである」との展望で結んでいるのは、当時のバス業界の期待をも代弁するものであったろう。

昭和26年に新しい名称でスタートした「北海道バス協会」の大きな課題も冬期除雪問題であった。伊藤琢磨会長ら役員は札幌陸運局の石塚久司局長に陳情を重ねていたが、昭和29年、ようやく機運は熟した。

石塚局長はこの問題を北海道総合開発委員会に提案し、同委員会はこれを受けて7月から「北海道冬期道路確保に関する調査報告書」の取りまとめにかけ、10月、「冬期道路交通確保対策に関する建言」書を作成して関係省庁あてに提出した。除雪運営体制の強化をはかるため、政府が予算措置を講ずるようとの画期的な建言であった。

また北海道バス協会は、一方で道には道費による除雪費の負担増を陳情していた。道は東北六県とも連携して、国費をもって道路の除雪・防雪、除雪車・雪上車の整備、凍雪害防止などの対策を講ずる「積雪寒冷地における冬期交通確保に関する特別措置法」の特別立法の促進に乗り出した。



昭和35年に開かれた北海道冬期道路交通確保10周年記念式

いて、第二の開拓ともいうべき道路除雪を推進し、雪原に道を切り拓いた先駆者の功績はけっして忘れられてはならないだろう。

《先覚者の熱意と努力実る》

待望のこの法律が成立したのは昭和31年4月であった。この年から主要道路の除雪はほぼ全面的に道路管理者である国や道、地方自治体の責任と負担において実施されることになった。完全に実施されるまでにはその後もかなりの年月を要したが、バス事業者はようやく長く苦しい雪との闘いから解放されたのであった。

この積雪寒冷地冬期交通特別措置法の制定は、実現をめざして運動を展開した先覚者の熱意と努力に負うところが大きい。当時の道バス協会伊藤会長、中央バス加藤幸吉専務は何度も上京して中央に陳情し、時には除雪のPR映画を製作して持ち込み、国の予算による除雪の必要性を熱心に訴えた。加藤専務はその功績によって昭和34年11月に運輸大臣から交通文化章を受章している。

また昭和35年2月、道と北海道道路利用者会議共催で開かれた北海道冬期道路交通確保10周年記念式で、伊藤琢磨、元札幌陸運局長武田利雄、元同旅客課長梅木通徳の3名にはその功績を讃えて感謝状が贈られた。

雪が閉ざしていたのは北海道の道路だけでなく、生活であり、生産であり、文化・情報、そして人と人とのつながりであった。そのことにいち早く気づ

第9章 統合から新しい再編成へ

《私鉄バス再開と省営バスの拡張》

バス事業の再建計画は、7 統合民営会社と 2 公営企業体を中心に進められたが、昭和22年ごろから、戦時中にバスの運行をやめて車両を統合会社に譲渡してきた地方鉄道軌道会社の復活を望む動きがあり、北海道旅客輸送協会はこれには支援を惜しまなかった。

まず旭川市街軌道株式会社が代用燃料車で市内循環線の運行を再開した。翌23年には定山溪鉄道株式会社が札幌駅前―定山溪間に、また士別軌道株式会社が士別駅前―奥士別間に、24年には早来鉄道株式会社が早来―振老間にいずれも代燃車で運行を再開した。これらは鉄道または軌道に併行していて、かつて鉄道軌道の護路線として兼営していたもので、いわば会社の生命線でもあった。

このころ、経済復興を旗印に省営バスの進出が全国でめだち、民営業者側の神経を刺激していた。すでに昭和21年には中央で相次いで4回もの業者大会が開かれ、省営バス反対が強い言葉で決議される動きがあった。戦時統合に続く敗戦の混乱で、立ち上がる力を失っている民間業者の間をうかがって、省営バスが国の力で拡張を図ることは許されないとの危機感からであった。

それでも省営バスの路線拡充は続き、本道でも昭和21年の日勝線（庶野―広尾）に始まり、22年には長広線（札幌―中央長沼、北広島―恵庭）、23年には空知線、江別線、羊蹄線、十勝線、北十勝線、南十勝線、美瑛線、当麻線と、総延長495キロに及ぶ営業が始まっていた。

もちろん、これらの背景には地域住民からの強い要望があったに違いないが、国の実力をもってして拡張を図るなら、民間にも相応の助成策をとる声が強かった。昭和23年には問題が占領軍に持ち込まれ、連合軍民間運輸局道路都市交通部長名で「本問題の徹底的解決を見るまでは、既設の国営バスまたはトラック業務を拡張し、または国営自動車の線を新設する計画は一切停止することが望ましい」とのお触れが出されたこともあった。

こうした経過もあり、国鉄バス（昭和24年、国鉄が分離）の拡張は昭和24年には札幌線、長広線、日勝線の延長に止まった。しかし、国鉄バスの動きは民営業者を強く刺激し、それがまた地方鉄道軌道業者をいらだたせ、その結果、さきの鉄道軌道線の併行バス路線の再開となり、さらに既存の路線へ新たに進出しようとする会社も出てきた。北海道旅客輸送協会は、戦中戦後の資材、物資調達という任務に続いて、統合時代の枠を再編成しようとする新しい時代に向けての動きの調整役を果たすことが求められた。

《札幌線への民営進出めぐる動き》

こうした省営・国鉄バスの動きに対し、民営業者側も手をこまぬいていたのではなかった。戦後復興のエネルギー確保のため、空知の炭鉱地帯は活況を呈していたが、歌志内線（赤平―歌志内―上砂川）の免許獲得をめぐることは、省営バスと北海道中央乗合自動車株式会社との間で激しい競争が繰り広げられ、昭和23年、後者が獲得に成功し、同社は空知の炭鉱地帯への路線網拡充に重要な拠点をえた。

また、昭和9年に初めて本道で省営バスが走った札幌―小樽線は独占が続き、民間の割り込みは困難と見られていた。23年ごろ、省営バスは木炭車で運行していたが、道路状況が悪いため、列車の片道1時間に対し2時間半もかかり、運賃は列車の5割高とあって、利用者は少なかった。このため民営バスの進出を望む声が高まり、昭和23年8月、定山溪鉄道株式会社が免許申請を出し、翌年には北海道中央乗合自動車株式会社も続いた。しかし、当時は燃料、資材が統制下にあったため時期尚早として24年、却下となった。

その後も小樽商工会議所などから民営待望の声は続き、年末には再び定山溪鉄道と北海道中央バス株式会社（この年に改称）から申請が出された。国鉄バス側は翌25年の雪解けから大型新車を投入して運行時間を1時間半に短縮、運行回数も倍増させたところ、乗客は増加の一途をたどり、この需要から見て必ずしも1路線1営業の制限は必要ないことを証明することとなった。

札幌陸運局（この年、札幌道路運送監理事務所が移行）は中央バス側から運行回数や料金など無用の競争はしないこと、途中の乗降は少なくして急行バスとすることなどの考えを確認のうえ、国鉄側の了解取り付けに努め、25年12月、中央バスに免許が下った。翌26年4月から札幌線に6往復の急行中央バスが走り、ここにダブルトラッキングが実現したのであった。

《地方自治体による公営バス盛ん》

戦後のバス事業をめぐるもうひとつの特徴的な動きは、地方公共団体の路線免許申請であった。昭和24年9月に全国戦災都市連盟（会長・姫路市長）は「市営バス事業の市内路線への運行の自由」を求める要望書を自動車局に提出したが、それには「市民公共

の福祉と利便を目的とする市内バス事業が一営利業者の独占にまかせ、しかも市内重要路線（既経営線）への割り込みが許されないため、市経営の本事業の市内全般にわたる統一的経営が中断せられ、経営の合理化を叫びつつ不利益な運営を続けつつあることは実に時代の矛盾と言うべく、悪法の甚だしきものであることを確認いたす次第であります」との激しい調子の主張さえ見られた。

この背景には、民主化政策による地方自治意識の高揚とともに、主要な市内交通を自力で経営したいという意図に加えて、財源確保のため収益性が望まれる事業として着目された事情があっただろう。こうして一時期、全国的に市営バスの誕生が続いた。道内では苫小牧市が昭和25年に免許を得て、26年3月から運行した。



昭和27年ごろの札幌市北1条通（札幌市役所前）

《スクールバスの免許も続く》

自治体の公営バスでは、義務教育の六三制実施にともない、地方自治体がその財政面から学校を集中的に建設し、通学の不便を補うためスクールバスを計画して免許されたものに、24年の下湧別村（現・湧別町）と25年の穂別村とがあった。

いずれも民間業者との調整を要する案件であったが、こうした場合、よくいわれることは、既存のバス業者の輸送能力の有無と、サービスの実態、その

改善の余地などであった。北海道旅客輸送協会は、公共的使命の重視とともに採算性を見極めて、無理な事業拡張は控えるようの方針で指導を行った。

《室蘭市営バス計画で揺れる》

このころ室蘭で市営バス計画案が持ち上がり、3年に及んで市議会を巻き込む動きがあった。発端は昭和26年、朝鮮戦争勃発でインフレが高進し、北海道バス協会加盟各社の多くが6月18日にバス料金値上げ認可を得たが、室蘭地方労働組合協議会（室蘭地協）は反対運動に乗り出し、市議会に「値上げ反対、市営バス計画の実施」を陳情した。市議会はまず値上げ反対の議決をし、市営バス設置特別委員会を設けた。値上げについてはその後の協議で了解に達し、8月14日から実施となったが、特別委は「室蘭の地理、人口分布から見て市営バスは実施すべきであり、独立採算として十分償う」との結論を打ち出すに至った。

さらに翌27年2月、室蘭市は道南バス株式会社（同年、道南乗合株式会社から改称）に対し、文書で「事業の一切を譲渡する意志があるか」と打診してきた。道南バス取締役会は6月、「事業譲渡はしない」と文書で正式回答した。

これに対し、室蘭市は昭和27年10月13日付で、市内8路線25.3kmに免許申請を提出した。そのほとんどが道南バス路線と競合し、運賃も大同小異であった。札幌陸運局は28年9月、札幌でこの問題で公聴会を開いた。

注目の公聴会で、室蘭市側は古道直治市議会議長、地協代表ら10名が免許に賛成の意見を述べたのに対し、道南バス側は徳中祐満社長、伊藤琢磨道バス協会会長をはじめ道南バス労組書記長ら10名が反対意見を展開した。主な反対意見は次のようなものであった。

「申請路線は道南バス路線と競合し、既存路線網で十分である。道南バスは安全確保はじめ輸送に最善の努力を行っている。もし市営バスが実現すれば供給過剰となり、過当競争から企業経営に困難をもたらす。道南バスは大正14年以来30年余にわたって事業を経営し、市内のほか5支庁管内で産業、観光など開発のため不採算路線を多く抱えながらも使命達成に努力してきた。市内路線の営業が低下すれば当然の結果として地方路線の維持も困難になるであろう」

公聴会のあとも室蘭市側は促進特別委員会を設け、各方面に免許促進の陳情行動を続けた。昭和29年2月、石塚久司札幌陸運局長は室蘭市を訪れ、市営バス促進特別委員会に臨んで申請却下の通知と運輸省自動車局長の通達を伝えた。その内容は「検討の結果、既存の道南バスのほかに新しく市の申請を免許することは適切でない、という理由で処分したから了解されたい。なお、室蘭市における輸送事情は年々著しく増加している。道南バスはこの地域における既存業者として、今後いっそう輸送情勢の推移をつかみ適切円満な運営にあたらないければならない。札幌運輸局長においても同社の合理的運営について特段の配慮をされたい」というものであった。

室蘭市議会は「事由は了承できないが、免許制である以上、通達内容を尊重し、道南バスの公共性充実に期待する」との意見書を可決して、この問題にはようやく終止符が打たれた。3年に及んだ「幻の室蘭市営バス」問題は、地方自治体の公営バス運営ブームを背景に、値上げ処理をきっかけとした不満が市議会をも動かして、既存業者に対し不信任を出したものであり、公共事業と地域住民の関係について留意すべき教訓を残した。

その後、昭和38年のバス料金値上げに際しても、室蘭地協が「値上げ反対、市営バス設置」を陳情し、

市議会が再び特別委を設けて検討に入ったものの、昭和42年に至って「市営バスを設置しても5年間の累積赤字は2億円を上回ると見られ、現段階では至難である」との結論に達して断念するという経緯があった。

《路線の延長、新規申請増える》

民営、公営を含めて、バス路線の延長、新規の申請はこうして年々増加した。昭和23年から27年までに、全道バス路線の延長は民営が261、鉄道軌道が57、市町村が39、国鉄が27、計384に達している。また、同時期に新規バス路線の申請は民営5、鉄道軌道8、市町村9、計22を数えた。

すでに挙げた公営を除いて、新規免許を得たものには、昭和23年の美唄鉄道株式会社、寿都鉄道株式会社、24年の北紋乗合自動車株式会社、夕張乗合自動車株式会社、25年の根室交通株式会社、斜里バス株式会社、26年のニセコ観光自動車株式会社、27年の夕張鉄道株式会社などがあつた。

こうしたバス路線経営免許申請の事由には、他業者に関係のない単なる事業の拡張または運行路線の変更にとまなうもののほかに、他業者と対抗のためのもの、あるいは利権として将来に備えようとするものなどがあつた。そして、免許獲得をめぐる、とくに反対のない平穏なものから、沿線関係の住民運動が国会議員を巻き込んで政治問題に発展したものであつて、年を追って複雑化する傾向が見られた。そのため、申請事案をめぐる紛糾して、その解決に3年から5年がかりというものも出てきて、関係官庁をてこずらせたこともあつた。

《統合会社の分割続く》

バス業界の戦時統合は戦争遂行の大本命のもとに行われたが、その大きな状況が失われれば、結合を

保つ磁力が弱まるのは当然であつた。自分の育てた企業を再び自分の手で運営したいという意識は根強かつたが、戦後の資材難、燃料難などは時期尚早を思わせたし、不当な競争を招く恐れもあつて、昭和20年末には自動車局長名で統合の解体は原則として認めないことが指示されていた。

資材、燃料の供給に明るさの増した昭和24年にトラック業界で始まった統合会社の再分割の動きは、26年からバス業界にも波及して来た。

まず同年6月、帯広乗合自動車株式会社が北海道バス協会に話を持ち込んで来た。同社の事業区域は十勝支庁一円で、その路線網は帯広市内を中心としているが、広大に過ぎて経営上の連絡統一に不便であり、また利用者に対するサービスにも公平を欠くきらいがあり、インフレの高進、労働攻勢の激化で経営の困難が予想されるので、適正規模の合理的運営のため3分割したいというものであつた。同社は十勝地区のバス業者10名を統合して発足したもので、(第4章後段の地区別統合会社一覧参照)その経営には当初から一元的な運営の困難な事情があつた。

この結果、昭和26年12月の認可で、帯広乗合自動車株式会社は同社のほか、北海道拓殖鉄道株式会社、道東バス株式会社に3分割することが決まった。路線の分割状況は、帯広市の西北方鹿追、新得方面は元来、拓殖鉄道の護路線であつたのでこれを譲渡し、東北方止若、池田、足寄方面はこれらの地点を結ぶ幹線と連絡支線を道東バスが持ち、残りの路線を親会社が一元的に経営するもので、同地区の旅客交通事情に即した形であつた。分割の概要は次の通り。

帯広乗合 (代表者野村文吉)	資本金2,220,500円
車両25台	路線延長408.6キロ
拓殖鉄道 (同・中木伊三郎)	同 564,000円
同 7台	同 111.7km

道東バス (同・中島国男) 同 715,500円
同 13台 同 164.4km

ついで分割が提起されたのは北見バス株式会社であった。その路線網は北見市を中心とする中央および西部地区と、網走市および斜里町を中心とする東部地区に二分されて、もともと地域の成り立ちや産業構造の違いもあって網走側には独立の機運が強く、将来の独立についてすでに北見バス側了承を得て、昭和24年11月1日、網走営業所を開設して事実上分離の形がとられた。

網走バスの記録によると、市内2路線と常呂線をフォード1937年式51人乗りとニッサン1947年式48人乗りの2台で運行し、当日1日の乗車人員は300人、収入3,000円とある。翌25年にはさらにいすゞディーゼル車1948年式51人乗りとニッサン・ガソリン車1948年式48人乗りの2両を購入したが、この時は道内バス業者の初の試みとして、東京ー網走間の完全陸送を行った。所要日数6日、費用は6万円であった。

譲渡認可は昭和27年2月で、概要次の通り。

北見バス (代表者多田倍三) 資本金1,500万円
車両47台 路線延長550.6km
網走バス (同・横道四郎) 同 1,000万円
同 12台 同 120.5km

次に提起されたのは道北乗合自動車株式会社であった。同社の事業地域は全道一広大で、統一的な運営は困難とされ、サービス面でも公平を欠く点があり、分割は時間の問題とされていた。道バス協会は分割案の作成に当たっては利用者の利便を妨げないよう考慮するとともに、企業経営の可能性を検討して路線の配分、営業所の帰属を協議して、旭川市から士別、名寄を結ぶ路線と、旭川市郊外の路線は道

北乗合自動車株式会社に残し、旭川市から美瑛、富良野を結ぶ路線は旭川電気軌道株式会社に、日本海沿岸の路線は沿岸バス株式会社に、またオホーツク海沿岸の路線は宗谷バス株式会社に、それぞれ分割譲渡が決まり、27年6月に認可となった。概要次の通り。

道北乗合 (代表者金森勝二) 資本金1,400万円
車両30台 路線延長535.2km
旭川電気軌道 (同・豊島卯三郎) 同 900万円
同 13台 同 223.8km
沿岸バス (同・瀧川信明) 同 800万円
同 20台 同 307.0km
宗谷バス (同・河内 美) 同 700万円
同 14台 同 237.0km

第4番目に分割が提起されたのは東邦交通株式会社であった。統合会社としては取締役社長を釧路側と阿寒側から交互に勤めるなど、円満で一元的な経営がなされていたが、拡張期となって、釧路市内路線と、阿寒地区の観光路線、標津地区の開拓路線と、運営形態の違いが明確になり、加えて標茶、厚岸地区に国鉄バス導入の動きも出てきたため、2分割はやむなしとされ、昭和28年12月に認可となった。概要次の通り。

東邦交通 (代表者館徳蔵) 資本金 928万円
車両46台 路線延長130.0km
阿寒バス (同・伊藤鉄次郎) 同 375万円
同 38台 同 528.6km

その後、新しく発足した道北乗合株式会社に関して、名寄、士別地区の地元住民も加えて再分割の動きが出て、昭和30年1月、次のように認可が出された。

道北乗合 (代表者金森勝二) 資本金 700万円

車両52台 路線延長416.5km
 名士バス(同・武田忠兵衛) 同 350万円
 同 16台 同 391.7km

こうして、昭和18年から19年にかけて業界を揺り動かして発足した民営バス7社体制は、戦後数年をもって幕を引き、大枠は残しながらも、新しい社会形態に即応する事業体系への再編成を模索する時代に移る。

《明るいバスにする運動》

昭和25年春、全道の乗合バス業者は20を数え、車両数は700台を突破、免許路線延長は5,000kmに達して終戦前の水準を超え、加えて大型貸切事業も一斉に再開されて復興気分はみなぎっていた。この機会にバス経営者、従業員一同が意欲をいっそう高め、サービス向上運動をと企画されたのが「明るいバスにする運動」であった。

この年はたまたま日本乗合自動車協会役員会が8月22日に札幌で開かれたので、「明るいバスにする運動」は8月16日から同月末日まで展開された。事業計画の完全遂行、運輸規程の順守、車両の整備等の基本的事項から、接客態度の明朗化、勤労意欲の高揚などの実施事項を掲げて、各陸運事務所管内単位で車掌業務競技会や従業員懇談会が開かれた。また、全道



昭和25年の第1回全道バスガイドコンクール

的に「花バス」を運行するなど工夫をこらして展開され、日乗協の佐藤栄作会長はじめ役員一行に本道業界の復興ぶりをあざやかに披露した。

各地でバス車掌競技会を開いたことから、全道段階の競技会をとの要望が起こり、これがきっかけで全道バス車掌コンクールが11月8日、札幌で開かれた。種目は、路線業務を主体とする乗合旅客接客競技(第1部)と、案内業務を主体とする観光案内競技(第2部)に分け、第1部は17名、第2部は8名の参加があり、道庁周辺の道路を会場にしてバスを運行し、それぞれ車内実演に加えて筆記試験も行なわれた。これが全道バスガイドコンクールの始まりとなった。

翌27年からはバス運転手の技術向上をめざして「全道バス運転競技会」も開くことになり、10月20日、札幌・円山公園坂下グラウンドを会場に行われた。



最後となった昭和35年の第10回全国観光バスガイドコンクール
 (東京日比谷公会堂)

この競技は学科試問、仕業点検、応用操縦、街路運転の4種目で、出場者11名の参加をえて、予想以上に優秀な成績をおさめた。

こうした本道の活発な動きが刺激となって、日乗協は昭和26年から全国バスガイドコンクールを、27年から全国バス運転者競技会中央大会を年中行事として毎年実施するようになり、道内の競技会は予選を兼ねることになった。

全国バスガイドコンクールには道内各社から毎年参加し、第2回第2部優勝の菊地ハル子(中央バス)第3回同優勝の金田玲子(同)を始めとして、35年、

第10回で一応終了するまで、毎年のように上位入賞して気を吐くとともに研究意欲を刺激してガイド技術の向上を促した。

このコンクールが、昭和30年代なかば、バス事業の労使関係が厳しさを加えるころと前後して、第10回大会を最後に中止のやむなきに至ったのは、旅行熱が年々高まり、バスガイドが女性の花形の職業として、技能を競う唯一の場であっただけに惜しむ声が強いの。わずかに平成6年9月、道バス協会の「バスの日」記念行事の一環としてガイドスピーチコンテストが行われ、多くの聴衆を集めて往時をしのんだ。



昭和28年に開かれた北海道バス創業40年記念式典

《バス創業40年を盛大に祝う》

昭和28年は日本でのバス創業50周年に当たり、日本乗合自動車協会は5月14日から3日間、「バスまつり」として式典、行事を繰り広げたが、北海道ではちょうどこの年がバス創業40年の記念すべき年でもあった。このため道バス協会は9月に式典、イベントを盛大に展開した。記念式典は9月17日、札幌グランドホテルで開かれ、中央から運輸省自動車局中村豊局長、日本乗合自動車協会伊能繁次郎会長、地元からは札幌陸運局石塚久司局長ら各方面からの出席を得て参加者は約200名に達した。

道バス協会伊藤琢磨会長は、式辞でバス創業以来の歴史を概括したあと「戦後の復興はまずバスから

といっても過言でないほどに異状の躍進ぶりを見せてまいりました。かくて免許路線数537、その延長7,821キロ余、自動車数1,048台におよび、業者一同一致して本来の使命達成に邁進しているのが現在の姿であります。今や日本のホープ北海道は最近の目覚ましい開発の推進により日毎に輸送量は増大し、バスの重要性は広く認識されるに至り、真に心強く存ずる次第であります」と現状と任務を誇り高く集約した。

当日はバス事業創設者の故大津滝三郎の遺族がはるばる根室から出席したほか、初期の功労者射羽定次郎が元気な姿を見せて旧知との歓談を喜び、また多くの功労者、永年勤続者、特別表彰者とともに顕彰の栄を受けた。(次頁に伊藤会長の式辞)

北海道バス創業40年記念式典での伊藤会長の式辞

本日、この北海道バス協会創業40周年の記念式に当りまして御多忙の折柄にもかかわらず、遠路はるばる自動車局長ならびに日乗協会長はじめ来賓各位のご臨席を仰ぎ、また全道から多数関係者のご参会をえましてかくも盛大裡に挙行することをえましては、まことに感激にたえないところであります。衷心から深厚なる謝意と敬意を表する次第であります。本年5月、東京におきまして全国のバス創業50周年の式典が催され、業界に一エポックを画したのでありますが、開拓の歴史も浅い本道におきましてはそれより僅か11年遅れの大正3年に、根室・厚岸間にはじめてバスの運行を見たのでありまして、今からちょうど40年の昔になるわけであります。

爾来幾多の紆余曲折を経て、今日の盛運を迎えたのでありまして、この40年を回顧いたします時、温故知新という言葉の通り、過去先人の労苦を将来の戒めとして、飛躍向上の基盤としなければならないと存じます。今過去を概括いたしますと、大体戦前・戦時・戦後と時代を分つことができ、さらに戦前を二分して大正の末期までは創業普及の時代と考え、昭和に入って支那事変勃発までを混乱から統合の時代と二期に分ち、都合四つの時代に大別するのが適当であらうと考えます。

第一の創業時代は、第一次欧州大戦後の好況の波に乗りまして順調な発達過程をたどり、未だ鉄道の補助的交通の立場ではありましたが、著しい普及発達を見たのであります。ところが第二期の昭和時代に入りますと、世界的不況の襲来によって、バス業界は小規模な業者が乱立して、やたらにしのぎを削る趨勢となったのであります。昭和5年1月、北海道バス懇和会が生まれましては、百余の業者があっても十余名しか加入するものがないという状況であ

りましたが、同年懇和会が日本乗合自動車協会に加盟いたしまして、その北海道支部となりましてからは、おいおい団体活動の必要性が認識されるようになって参りました。しかしバス事業は、昭和7年には業者数実に164の多きを数えながら、その使用車両は500台にも達しないというのが実績でありました。越えて昭和8年には自動車交通事業法の実施となり、漸次事業の整理統合が行なわれるとともに、無用の摩擦を避けて事業の基礎を確立しようとする気運が濃厚になってきました。

ところが好事魔多しの讐の通り、昭和12年7月、支那事変の勃発とともに、悲運の第三期がはじまるわけであります。戦争資源とのからみ合いから自動車燃料の消費規制、代燃車への転換、観光バスの運行停止、資材の割り当て配給が年と共に不如意の度が加わり、ついに太平洋戦争に突入してからは、いわゆる総力戦体勢の観点からいよいよ強制的な大統合が考えられ、昭和18、19年には99の民営バス業者は7つの会社になり、そして2つの公営業者と併せて9つの業者となり、19年には指令一本で決戦非常措置を余儀なくされた結果、全道にわずか93路線、2,163kmの最少限重点運行というさんたんたる運営態勢に陥ったのであります。しかも戦況は日々に不利となり、ついで原爆の洗礼を受けて敗戦の終局を結んだのであります。

そして戦後の第4期となるのでありますが、窮乏が久しかっただけに、燃料・タイヤなどの不足は勿論として、車両の老朽化には急速整備の途もなく、輸送事情の著しいひつ迫にもかかわらず業者一同は拱手傍観のほかなく、虚脱空白の中に年余を過したのであります。しかし間もなく生気を取りもどした業者一同の燃えるような熱意により再建復興の計画が推

進され、旺盛な意欲を振り起して、現行路線の増強、休止路線の再開、新路線の開拓と必死の努力が傾注され、哀れをとどめた車体も漸次その面目を新たに、さつ爽として新興にあえぐ街を疾駆するようになり、戦後の復興はまずバスからといっても過言でないほどに、異状の躍進ぶりを見せてまいりました。かくて免許路線数537、その延長7,821km余、自動車数1,048台におよび、業者一同一致して本来の使命達成に邁進しているのが現在の姿であります。

この40年間、業者のなめた苦難のかずかずは、必ずや将来の尊い指針となるであります。この間にあって業界の指導誘掖に任ぜられた方がたおよび縁の下の力持ちとなって、黙々と現場に働いて下さった多くの方がたの功績は、全く筆舌に尽し得ないほど偉大なものがありまして、この際大いにこれを顕彰すると同時に、感謝の誠を捧げたいと存じます。

今や日本のホープ北海道は、最近の目覚ましい開発の推進により日毎に輸送量は増大し、バスの重要性は広く認識されるに至り、関係者一同業務の刷新に腐心されつつも意気いよいよさかんな実情を感じたしまして、真に心強く存するしだいであります。この秋に当たり、この記念式を契機としてわれわれ一同は、将来の方途に再検討を加え、想いを新たに、さらに一段の飛躍を試み、交通事業を通じて日本再建の一翼を担い、平和日本の繁栄に貢献せんとする念願を固めるものであります。

最後に関係業者および従業員一同を一体とせるバス業界の強固な団結と、その指導育成に任ぜられる関係各位の積極的なご援助とを期待いたしまして、式辞といたします。

昭和28年9月27日

北海道バス協会会長 伊藤琢磨

《東急資本の導入進む》

バス会社戦時統合の再分割が進んだ昭和30年代、国内運輸業界でも最有力の東京急行電鉄株式会社が北海道に進出し、道内バス業界の注目を集めた。

同社は昭和32年に定山溪鉄道株式会社、函館バス株式会社に資本参加したのを手始めに、その後も宗谷バス株式会社、北見バス株式会社、斜里バス株式会社、網走交通株式会社、北紋バス株式会社にも資本を投入、また早来運輸（現あつまバス）株式会社、美鉄バス株式会社を系列化して事業を拡大し、とくに道東北エリアに大きな地位を占めた。関連事業として不動産、観光、流通部門などにも業務を広げ、各業界に大きな刺激を与えている。

《道バス協会事務所の建設》

北海道バス懇和会に始まったバス事業者団体は時代とともに組織形態と名称を変え、北海道バス協会となって久しかったが、事務所は昭和14年以來、札幌市北3条西7丁目に置いていた。北海道庁の西門に近く便利だったが、明治の建物であったから、老朽化と、会員の増加に伴う事務局の増員もあり、手狭に悩んでいた、昭和38年、地主の水産団体がビルを新築するのを機会に新築移転を決め、北1条西19丁目の一角が選ばれた。久米建設事務所が設計、北



昭和39年、北海道バス協会事務所を新築（北1西19）

炭建設株式会社の施工により、建築費1,265.5万円
で39年4月に着工し、8月31日、総面積358.37平方
メートル、2階建ての堂々たる建物が完工し、道バ
ス協会は初めて自前の事務所を持った。

この年はちょうど北海道のバス創業50年に当たる
年であったから、9月1日にはこれを併せて盛大な
新築落成式典が祝われたのであった。

《道バス協会・研修センターの新築》

そのときから約30年、平成4年10月に、北海道バ
ス協会が事務所と、懸案の研修センターの竣工を祝
うことができたのは、先輩の卓見と会員の堅い結集
の成果であった。協会は昭和55年度から、当時の金
森勝二会長の提案で、運輸事業交付金などを元に、
研修センターの建設をめざして基金の積み立てを始
めていた。高金利の時代であったことが幸いして、
平成3年3月にはこれが3億438万円に達していた。

加藤会長らがこの機運をとらえ、平成3年度の定
時総会はいよいよ建設に着手することを決定した。
建設特別委員会が設けられ、設計は北海道日建設計
が担当し、競争入札で3億7080万円が岩田建設株式



平成4年落成の北海道バス協会・研修センター
(北1西19)

会社が決定、11月7日に起工し、翌4年10月、鉄筋
コンクリート造り、地下1階地上4階、延べ床面積
1,293.023平方メートル、シックな印象のビルが、
札幌市の動脈に近い北1条西19丁目に誕生し、11月
20日には札幌・京王プラザホテルで盛大な落成祝賀
会が開かれたのであった。

いまでも日本バス協会などの関係者が「研修の殿堂」
と呼んで威容に驚き、北海道のバス事業者の結束に
感嘆するのは晴れがましいことである。

《大型貸切事業の再開、復活》

戦時中、活動をまったく停止されていた大型貸切
運送事業が、ようやく復活の動きを示したのは昭和
23年ころからであった。

もともと大型自動車旅客貸切運送事業は主として
兼業として免許され、免許のない業者も本来の事業
に支障のない範囲で、その予備車を流用して臨時に
運送できることが認められていた。だから車両に余
裕のある多くのバス業者は大型貸切事業の免許を持
っていたが、昭和12年には石油の節約のため不定期
遊覧事業とともに必要な事業のみに制限された。14
年、車両の代燃化を強く要請され、15年からは特定
貸切を除いて運休状態となっていた。18年のバス事
業の大統合に際しては、この事業はほとんど問題に
されず、営業権はもちろん譲渡の手続きさえ行われ
なかった。

だから戦中戦後を通じて貸切事業を継続できたの
は、旭川市で旧軍関係の団体輸送を行っていた近藤
清一（大正12年免許）のみで、代燃車2台を所有し
ていた。そのほかでは札幌市（昭和8年免許）だけ
であったが開店休業状態となっていた。

戦後の復旧の機運は、進駐軍輸送から始まった。
昭和21年、陸運監理局長は「一般観光自動車の自由
な運行は時期尚早と考えられるが、進駐軍関係の輸

送は特定旅客自動車運送事業をして取り扱うこと」との通牒を出している。23年に至り、ようやく進駐軍のほか「外人観光客、冠婚葬祭用、学術研究団体の研究用、重要産業の視察、同産業に従事する者の必要な厚生保健用、学校の見学および必要な修学旅行用」と緩和された。しかし、燃料については進駐軍用以外はガソリンを認められなかったから、本格

的な再開は容易でなかった。

それでも昭和23年11月、札幌市が代燃車で貸切事業を再開したのをきっかけに、翌年には道北乗合自動車、北海道中央バスと免許申請が続き、翌24年秋には14業者、車両54台を数えるようになっていた。

(事業者の概要は下表の通り)

一般貸切(大型) 旅客自動車運送事業者概況 (昭和25年5月1日)

業者名	免許年月日	事業区域	車両 (単位・両)
札幌市	昭和 8・ 1・30	札幌、小樽、岩見沢各市、石狩、後志、胆振、空知各支庁管内	6
北海道中央バス	同 24・10・ 6	札幌、小樽各市、後志、石狩、空知各支庁管内	10
定山溪鉄道	同 24・10・ 6	札幌、小樽各市、後志、石狩、空知各支庁管内	2
三菱鉱業美唄鉄道	同 24・10・ 6	空知郡美唄町およびその隣接町村	2
札幌自動車	同 24・12・27	石狩、空知各支庁管内	2
函館市	同 24・10・ 6	函館市および渡島、桧山各支庁管内	2
函館バス	同 24・10・ 6	函館市および渡島、桧山各支庁管内	6
相互自動車	同 24・10・29	函館市および渡島、桧山各支庁管内	1
道南乗合	同 24・10・ 6	室蘭、苫小牧、帯広、札幌、小樽、函館、夕張、岩見沢各市、胆振、日高、空知、石狩、渡島、桧山、十勝各支庁管内	6
道北乗合	同 24・12・27	旭川市および上川、空知、留萌各支庁管内	3
近藤清一	大正12・ 6・ 5	旭川市、留萌市および上川、空知、留萌各支庁管内	4
帯広乗合	昭和24・ 6・ 5	帯広市および十勝、網走、釧路国、上川、空知、石狩、胆振各支庁管内	3
東邦交通	昭和24・10・ 6	釧路市および釧路国、根室支庁管内	4
北見バス	昭和24・10・ 6	網走、十勝、釧路国、上川、根室各支庁管内	3
合計14業者			54

《駐留米軍輸送で活躍》

当時、駐留米軍輸送で大きな実績を上げたのは、中央バスによる真駒内キャンプクロフォードへの特定輸送であった。この基地には1万名にのぼる米軍将兵とその家族がおり、多くの日本人従業員も働いていたが、中央バスは昭和26年8月、それまで全国的にこの事業を担当していた帝産オートから施設、

営業権を引き継ぎ、バス13両と従業員20名で、札幌駅前の米軍鉄道輸送司令部 (R T O) と真駒内基地間に午前7時から午後11時まで15分間隔で往復運行を開始した。この特定輸送は昭和29年、米軍の引き揚げでその役割を終えたが、運賃も帝産オートから引き継いで、市内線の3倍に当たる60円であったから、外出の多い土日には当時の金で1日3万円以上の収入を上げ、同社に大きく寄与したといわれる。

《レジャーブームで新規進出続々》

その後、国民生活もようやく活気づき始めてきた昭和33年4月28日、久しく途絶えていた貸切バスの免許を道央自動車株式会社（代表者・真田正幸）が取得して営業を始めた。さらに35年6月13日に銀嶺バス株式会社（同・小林傭吉）36年5月15日には北都バス株式会社（同・武田忠幸）等が相次いで免許を得て運輸を開始し、いよいよ貸切バス事業への進出の気運が高まってきた。

第一次石油ショックを乗り越えた昭和50年代、日本経済は高度成長過程に入り、国民生活にもゆとりと豊かさを求める余裕が生まれ、モータリゼーションの進展によって庶民がマイカーを持つことは夢でない時代となっていた。その一方で、レジャーブームの定着で団体旅行用の貸切バス需要が高まり、ハイヤー、トラック、レンタカーを営む企業を中心に、新規免許事業者が飛躍的に誕生した。年次ごとに見ると、当初は大型車を主体とした事業計画であったが、やがて免許取得が容易な小型車、中型車を一定の割合で保有することを義務付けた条件付限定免許の申請が相次いだ。

さらに昭和62年から審査基準の改正で、限定免許付き等の条件緩和で「小型限定」のみの申請が可能となったことから、表向きは小口需要への対応として、もっぱらマイクロバス2～5両の事業計画を主体とした免許が主流となった。

しかし、これらの「小型限定」は大型、中型のいわゆる一般免許へのステップともいわれ、数年にして「小型限定」解除が常態化していった。しかもこの時期からそのことが引き金になって、堰を切ったように新規免許事業者が加速度的に増加したが、それはまた供給過剰への序曲でもあった。

《供給過剰現象で預かり減車制度》

バブルの絶頂期にはバス不足のうれしい悲鳴も聞かれたが、それも平成4年度前後からバブルの崩壊とともに、海外旅行の割安感、旅行形態の団体型から小グループ型への移行、価格破壊や、いわゆる「安・近・短」への指向などの影響も受けて、常態的な供給過剰現象が顕在化し、貸切バス事業の経営は悪化の一途をたどり、凋落傾向さえ見せるに至った。

北海道運輸局はこの事態を憂慮して、平成6年7月1日「一般貸切旅客自動車運送事業の期間限定減車に関する取り扱いについて」いわゆる「預かり減車」制度について通達した。これは北海道バス協会の強い要請を受けて発せられたものであった。

その要旨は「経営面からみて現有の車両が当面不要な場合であっても、事業計画の変更（減車）が積極的に行われていない実態が見受けられ…」 「このような状態が長期化すると適正な事業運営の維持が困難となり、公共輸送機関としての使命である良質な輸送力の確保に支障をきたす…」 「事業の効率的運営が図られるよう期間限定減車について…方針を定めた…」 というもので、期間中であっても復元が可能であり、期間満了後は減車前の車両数に復元することができる、というものであった。

収支改善の効果のほどは別として、毎年、会員認可車両数約2200両の約6%前後にあたる130両前後の「預かり減車」が実施されている。しかし、その一方で新規免許事業者（そのほとんどが北海道バス協会にとってアウトサイダーとなっている）の増加はとどまるところを知らず、そのことが時流とはいえ市場原理の導入、規制緩和を招く要因となったことは否めない事実であろう。

第10章 バス運賃制度めぐる動き

《初期は馬車との比較で決まる》

北海道のバス事業は、全国とほぼ同様、鉄道の及ばない地方、根室、釧路、日高などから新興の交通機関として始まった。こうした地方の交通はそれまでは乗合馬車の領域であったから、バスの運賃は馬車との比較で決められ、一般に鉄道より高額な運賃が是認された。だから初期のバス運賃は地方ごと、業者ごとにまちまちであった。

昭和7年、北海道庁警察部調べによる道内主要路線の運賃を見ると、札幌駅前―簾舞21kmが46銭、旭川1条通1丁目―美瑛21.4kmが50銭、釧路―昆布森19.8kmが90銭、丸瀬布駅前―鴻之舞22.2km 1円38銭と、乗客数、利用率などを反映してばらつきが見られる。

これが昭和15年の調べでは、札幌駅前―簾舞21kmが42銭、旭川駅前―美瑛25.5キロ45銭、丸瀬布―鴻之舞鉦山23.0km 1円と、一様に低下しているが、鉄道との併行路線は低く、鉄道のない区間および山間の路線は高くなる傾向が見られた。

道内のバス運賃はこの昭和15年を最低に、翌16年から諸資材難を背景に徐々に上昇に転じ、昭和15年に平均1人1km当たり3銭程度であったものが20年には3倍の9銭となり、終戦後には急上昇して、21年3月に物価庁で算定した道内の事業者別バス運賃（1人1km当たり、単位銭）は次の通り8.5倍となっている。

北海道中央乗合24.0、函館乗合26.3、道南乗合25.5、道北乗合26.2、帯広乗合24.4、東邦交通25.7、北見乗合25.6、平均25.4。

《ようやく全道一律に》

終戦後のバス運賃は昭和21年に改訂されて、1人1km当たり平坦地20銭、山間地25銭を標準に、事業者の経営事情を勘案して、路線ごとに認可していた。認可は運輸大臣の権限で、地方長官に委任されていたが、物価統制令が施行されてからは物価庁長官がインフレ抑制のため諸物価との関係で調整を図ることになった。

昭和22年2月の改訂認可で、賃率はkm当たり40銭（ただし最初の1kmは50銭）となったが、インフレに追われて3カ月後には実態に合わず、山間部3割、雪国地の北海道1割5分、その他5分増の改訂となった。しかしこの程度の改訂ではインフレに追随できるものではなく、同年7月、当時の全国乗合旅客自動車事業組合連合会が代表して運輸省に運賃改訂を訴え、1km85銭、ただし最初の1kmは1円、最低運賃1円という認可を得た。

この際あわせて通知されたものに「50銭ラウンドナンバー制」と「旅客に付随する物品の運賃」があった。50銭ラウンドナンバー制とは、これまで四捨五入して10銭単位の切りのよい数（ラウンドナンバー）としていたものを、小額貨幣が不足していた事情もあり、25銭以上切り上げ・25銭未満切り下げの方法をとることを認めたものであった。旅客に付随する物品の運賃とは、それまでまちまちだった乗客が運ぶ品物の運賃を規定したもので、重量10キロ容積0.2立方メートルまでは無料、20キロ0.66立方メートル未満は普通運賃の半額、20キロ0.66立方メートル以上は普通運賃と同額と定めた。インフレで10銭の価

値が減り、小銭が払底し、食料の買い出しで大きな荷を抱えてバスに乗る人の多かった当時の事情を反映する制度であった。

こうしてバス運賃は原則的に全国一律の対キロ制が採用されたが、実際には従来の区間制を続ける業者が多く、不均衡となって乗客とのトラブルも生じたため、昭和23年3月、物価庁は、対キロ制運賃は区界を2 kmまたは3 kmの等距離間に是正し、都市交通ではなるべく均一運賃にするよう通達した。これで各地区まちまちであった運賃は、ようやく全道的に統一のとれた賃率となった。

《インフレ下相次ぐ料金改訂》

インフレと値上げの追いかけっこは続いた。昭和23年5月、第3次改訂で1 km 1円50銭と認可されたが、翌々7月には2円25銭に改訂されるというあわただしさであった。この時、山間路線3割以内、雪国地割増・北海道2割以内、その他1割以内の割増となった。

しかし、インフレと資材入手難は続き、翌24年4月、日本乗合自動車協会は全国の業者を代表して値上げ申請した。この時の改訂理由には次のような諸点が挙げられていた。

①人件費の増加＝昭和23年7月の全国バス従業員の平均賃金は4,958円程度であったが、官庁が6,300円、私鉄が5,700円ベースとなるので、これに準じて増額を要する。②ガソリン税の創設＝ガソリン税100%が賦課されるもようだが、26%のガソリン車をもつバス業者は燃料費が相当加算される。③乗車密度の低下＝昭和22年12月の全国平均バス乗車密度は20.3人であったが、23年11月には16.3人に低下した。④最低運賃10円に＝長距離客優遇のため運賃区界を変更し最低運賃1区10円に。⑤山間・雪国割増の増額＝山間部5割、雪国地3割の原価計算に対し据え置

きが続いているので是正のため5割増額を。

ちょうど昭和25年4月から通行税が廃止となり、運賃の中のこの分と、タイヤ、チューブ補給金の廃止を差し引きしても値上げは妥当と見られたが、基本運賃2円25銭が据え置きされただけであった。

翌26年5月、日乗協は普通運賃3円20銭、北海道は別途運賃制度にするよう陳情した。インフレ抑制を優先する政府もこれを認めざるを得ず、10月、地区による3段階制、上級賃率3円30銭、中級同3円、下級同2円60銭を認可した。北海道の次の事業者は上級賃率が適用された。

札幌市、北海道中央バス、函館バス、帯広乗合、道南バス、北見バス、東邦交通、函館市、旭川市街軌道、定山溪鉄道、士別軌道、三菱鉱業、早来鉄道、寿都鉄道、北紋乗合、道北乗合、根室交通、東藻琴交通、夕張乗合、斜里バス、大沼電鉄、苫小牧市、下湧別村、ニセコ観光

上級賃率の適用は42業者（14%）で、下級賃率の適用されたのは仙台市、秋北乗合、東京都、横浜市、宮崎交通、鹿児島市など62業者（20%）、その他205業者（65%）が中級適用となっている。

同時に割増は山間が3割以内、雪国地が北海道2割以内、青森・秋田など1割5分以内となった。また、運賃割り引き制度がとられ、学生定期、回数券、小児券、身障者などの定率割引が決められた。

北海道バス協会はかねてから冬期除雪運行について、標準運行費に比べて積雪期には1.7倍もの経費を要するとのくわしい調査資料を付して実情を訴え、割増を強く要望していたが、ようやく昭和25年12月、物価庁は5割以内で妥当な割増率を認可するよう指示した。（第8章参照）

《定額制移行でいっせいで改訂》

バス運賃から物価統制令の適用が解除され、運輸

大臣の権限に戻ったのは昭和27年8月であった。これからは道路運送法により、事業別に経費の分析をして原価を算出し、適正な定額運賃を適用することになり、差し当たっては現在の実施運賃がそのまま定額運賃とされた。

この定額制移行で道内事業者の企業収支はひとまず安定したものの、車両・設備の更新、人件費の高騰などから再び悪化し、昭和32年、道バス協会が中心となって全事業者の原価計算を行い、32社がいつせいに運賃改訂を申請し、運輸省は一括して運輸審査会に諮問した。翌33年1月に出た答申は一様に「平坦の場合、1人1km当たり賃率4円15銭として算出した運賃を認可することが適当」というものであった。運輸省はこの答申に基づき、同年11月、1km4円15銭、北海道地区割増2割以内としてそれぞれの申請業者に認可した。このときの32業者は次の通り。

北海道中央バス、定山溪鉄道、三菱鉱業、夕張バス、夕張鉄道、ニセコ観光自動車、函館市、函館バス、相互自動車、道南開発産業、道南バス、早来運輸、道北乗合自動車、旭川バス、旭川電気軌道、士別軌道、宗谷バス、沿岸バス、名士バス、層雲峡交通、十勝バス、道東バス、北海道拓殖鉄道、東邦交通、阿寒バス、根室交通、北見バス、網走バス、東藻琴交通、斜里バス、北紋バス、穂別町

(以上32業者のほかの改訂認可は札幌市が昭和26年10月3円30銭、寿都鉄道が28年1月3円30銭、苫小牧市、てんてつバスが36年4月4円15銭であった)

《貸切バス運賃の変動》

貸切バスの運賃は初期には業者ごと、地域ごとにまちまちで、体系化されていなかったが、昭和15年8月に至り、北海道庁警察部が大型バスの標準運賃を発表して、できるだけこれによるように業界を指

導した。次ページ別表のように3段階に分け、均一割では14人乗り以下最低1円、最高1円50銭、20人乗り以下最低1円50銭、最高2円、21人乗り以上最低2円、最高3円とし、さらに貸キロ制、時間貸制をもくわしく規定している。

戦後、物価統制令下の昭和22年10月、北海道乗合自動車運送事業組合の申請により認可された「団体旅客自動車の運賃」では、別表のようにガソリン車が1時間245円、木炭車が300円、1日貸(8時間)ガソリン車1,965円、木炭車2,400円とされていて、ガソリンが占領軍用のほかには使用がむずかしく、ほとんどが木炭車であった事情を物語る。

貸切団体旅客運賃

(昭和22年10月28日・北海道庁・単位円)

- | | | | | |
|-------------|-------|-------|-----|-------|
| (1)1時間貸切 | ガソリン車 | 245 | 木炭車 | 300 |
| (2)1日貸(8時間) | ガソリン車 | 1,965 | 木炭車 | 2,400 |
| (3)1車1 | ガソリン車 | 16 | 木炭車 | 20 |
- (4)1日貸の場合8時間を超える作業時間については、次の運賃または待料を徴収することができる

(一)実働の場合

実働8時間までごとに1時間貸運賃

(二)実働しないで待機する場合

待機1時間までごとに150円の待料

(三)雨雪泥坂悪路割増率

(イ)坂悪路 2割増 (ロ)雪国地 1割5分増

一般貸切旅客運送事業が許されたのは昭和23年8月であったが、ガソリン、軽油の配給は占領軍関係の輸送以外には認められなかったから、現実に貸切バスの走ったのは27年ごろからであった。

《経企庁が物価のお目付役に》

経済白書が「もはや戦後ではない」と述べて国民

生活の向上を確認したのが昭和31（1956）年。池田勇人内閣が国民所得倍増計画を決定したのは35年12月で、高度成長を国家政策として推進する方針が明確にされた。37年には全国総合開発計画が決まり、新産業都市を開発拠点として過密都市問題と地域格差の解消をめざす方向が示された。インフレは収まっていたが、物価の騰貴傾向は続き、政府は値上げ反対の世論にこたえて公共料金抑制策をとり、自動車関係運賃についても黒字経営業者には認めない方針を打ち出し、経済企画庁をその監視役としたので、運輸省所管のバス運賃も経企庁の了承なしには決められなくなった。

昭和37年以降、道内バス運賃の値上げ申請は業者

ごとに行われ、同年中には24業者が5円30銭－7円で認可となり、翌38年には9業者、39年には2業者、40年には2業者と第2次値上げを一巡し、第3次としては40年から42年にかけて32業者が6円50銭から10円60銭の間で一巡した。

こうしてバス運賃の改訂申請は二重の所管庁のきびしい審議に耐えるものでなければならず、申請書の作成には専門的な知識を必要とするようになった。その反面、資材、人件費の相次ぐ高騰、諸税の増徴など、バス事業の経営環境はしだいに困難になってきた。道内ではさらに過疎化による問題も重なり、事業の合理化が迫られる時代となっていた。

全道大型バス貸切運賃（昭和15年8月・北海道警察部・単位円）

(1)均一割	14人乗り以下	20人乗り以下	21人乗り以上
市町村内(千戸以上の連擔[れんたん =注・軒を連ねるの意]市街に適用)	最低 1.00	1.50	2.00
	最高 1.50	2.00	3.00
(2)貸キロ			
2km以内につき	最低 1.00	1.50	2.00
	最高 1.50	2.00	2.50
2kmを超過する2kmまたはその端数	最低 40	50	70
	最高 80	1.00	1.20
待車賃 10分まで無料、10分を 超過する10分またはその端数	最低 20	30	40
	最高 40	50	60
(3)時間貸			
30分以内	最低 1.80	2.30	2.50
	最高 2.30	2.80	3.00
30分を超過する30分 またはその端数	最低 1.50	1.80	2.00
	最高 1.80	2.00	2.30
半日(5時間)	最低 8.00	12.00	16.00
	最高12.00	16.00	25.00
1日(10時間)	最低13.00	17.00	25.00
	最高20.00	25.00	35.00

《2年ローテーションシステム採用》

札幌で冬季オリンピックの開催された昭和47年2月、乗合バス運賃制度の抜本的な改正がなされ、いわゆる2年ローテーションシステムが採用された。これにより道央、道南、道東、道北ブロックごとの運賃改訂申請、認可のかたちが取られ、また貸切バスについても新制度により10月から改訂され、一応の安定を見たように思われた。

ところが翌48年10月、第4次中東戦争が勃発して、軽油をはじめ石油製品、諸物価が高騰し、これにつれて賃上げ要求も激化し、バス事業者は二重の困難に見舞われ、49年2月、乗合バスの2年ローテーションの期間短縮による早期認可をめざしてほぼ一斉に申請した。

その後ようやく物価が沈静したかに見えた昭和54年、第2次石油ショックがバス事業者を襲った。この時も2年ローテーションの1カ月繰り上げを求めて申請、衆院選挙のため認可が遅れて、前回改訂より1週間早い値上げ実施に一息つくという窮状に迫られたこともあった。

2年ローテーションシステムは平成4年に至り、そのパターンが崩れ、地域の実情に即して認可申請が行われるようになっていく。

貸切バスも同様、諸物価の高騰と人件費増に加えて、バスのデラックス化による経営圧迫もあった。日本バス協会は制度改定について見直すため各ブロックの意見を集約して運輸省と折衝を重ねていたが、昭和62年、幅運賃10%から15%への拡大が決まった。

平成3年8月20日、さらに時間制、距離制のほかに、利用者にわかりやすく収受しやすい運賃とするため、行き先別運賃制度を導入し、定型化した輸送については定額制を実施するようになった。

《ようやく実現、乗務員宿泊料別途収受》

一方、道バス協会にとって運賃、料金の適正収受と連動して、すでに他府県で定着していた「乗務員の宿泊料別途収受」問題は、安定的な経営基盤を確立し輸送の安全確保と良質なサービスを提供するうえで、なんとしても実現を図りたい課題であつた。他府県の事例研究、数度にわたる委員会での協議の結果、足並みを揃えた旅行エージェントとの協力関係も確立し、平成4年7月1日から念願の実費収受の実施にこぎつけたことは、業界の大同団結の証左であり、画期的な出来事であつた。

時あたかも軽油引取税率の改定、バブル崩壊による価格破壊等の影響を受けて経営環境が悪化していた時期であつただけに、この取り組みは収支改善の救世主ともいえた。

しかし、この期を境に価格破壊は一段と進行し、エージェント間の価格競争のあおりも受けて、認可運賃と実勢運賃との乖離が顕著となり、平成3年以降、運賃改訂の機運は遠のき、規制緩和による認可制から届出制への移行による、新しい時代に対応した運賃制度の制定と実施が待たれることとなった。

第11章 新時代の労使関係を模索

《慣行化した春闘ストに批判も》

バス事業者の経営にとってなによりも重要なのは労使関係の安定であり、その収支を大きく左右するのは運賃とともに人件費だが、賃金交渉などの争議はただちに利用者の足を奪うことにつながるので社会的な影響は大きく、時には労使ともに利用者と世論から厳しい批判を受けることも多かった。

昭和28年6月、北海道中央バスの組合は賃金交渉が決裂して24時間ストから11日間に及ぶ長期無期限ストを行い、地域社会に大きな影響を与えた。また組合内部にも闘争路線をめぐる対立を生み、ついに分裂に至った経過があったが、のちに大同団結して交通労連の一員として全日本民間労働組合協議会に参加した。

昭和29年8月には、函館バス労働組合が結成してすぐ組織問題から争議に入って21日間のストを行い、翌30年には賃上げをめぐる53日間に及ぶ全線ストとなり、一部の路線に相互自動車や函館市交通局の乗り入れを招く事態となったことがあった。

これらの背景には、組合運動がようやく誕生したばかりで、労使ともに不慣れと不信感から、いたずらに対立を深めた背景も見られた。労使が正常なあり方を模索する段階であったから、ややもすれば交渉・実力行使・ストと短絡的な経過をたどることが多かった事情もうかがえる。

しかし、交通ストは影響が大きいだけに、春闘が全国的な規模で毎年行われるようになってからも、実力行使の最大の武器とされることが多かった。総評などの春闘共闘会議が国民春闘の名を掲げて賃上

げを要求し、主力の交通ゼネストが首都圏の交通を麻痺させたのは昭和49年、狂乱物価、第1次石油危機のさなかだった。このころから道内でも、私バス労働組合の多くが参加する私鉄総連道地方労働組合は春闘のチャンピオンと目され、関係各社との集団交渉は、深夜早朝に及んでスト突入という事態が毎年のように続いた。

首都圏で初めて春闘が交通ストを回避して妥結した昭和57年には、中央の私鉄総連も14年ぶりにストなしで収拾したが、道内では私鉄道地労組は地労委の職権斡旋を拒否して第2、3波までもつれこんだ。翌58年春闘も中央ではストを回避し、賃上げ率は暦年調査で最低率の2.55%に終わったが、道内では関係各社が「ワンマンバス乗務時間の延長」を提示したため交渉は難航し、ようやく第4波で地労委が斡旋して解決した。

円高不況下の61年には中央の春闘相場は史上最低額となったが、道内では会社側がワンマンバス乗務時間延長の再提案をしたこともあってストは第3波まで続行され、10,900円で妥結した。63年にはスト突入後8時間で妥結したが、この時は異例のスピード解決とされ、「バス離れに危機感、双方長期化避ける」と新聞は解説した。だが翌平成元年にはまた第3波ストまでこじれ、交渉は難航した。

格差是正を旗印とする要求が多かったが、地域事情により、企業規模により、経営の実情はさまざま、スト戦術には対応するすべなく、各社とも苦渋の選択を強いられた毎年の春闘であった。年々賃金ベースは高まり、人件費率の増大は経営を圧迫するとともに、乗客からは利用者不在の労使関係という

厳しい批判を招いたのは残念なことであった。

《集団交渉めぐって対立》

春闘における労使問題の一つに交渉方式があった。私鉄道地労組は、加盟バス会社労働組合を支部組織として傘下におさめ、交渉3権(交渉権、スト権、妥結権)の委任を受けていた。これを根拠として、昭和35年から私鉄関係会社で構成する私鉄労務委員会との集団交渉を毎年成立させていた。

しかし、私鉄関係会社の中には、この集団交渉に疑問を持つところが出はじめた。昭和47年、北紋バスが集団交渉不参加を打ち出したことを初めとして、50年には士別軌道がこれに続いた。しかし、いずれも組合側が北海道地方労働委員会へ調停申請を行い、道地労委の調停案を労使双方が受諾するに至っている。

もっとも長期化したのは北海道拓殖バスであった。昭和52年、北海道拓殖バスは、自社に妥結意思があっても他社関連でスト闘争に組み込まれるとして、集団交渉不参加を回答した。私鉄道地労組は、直ちに調停申請を経て不当労働行為救済申立を行った。道地労委は、すでに集団交渉が慣例化しており、合理的で特段の事由がなければ、従来どおり集団交渉に応ずべきとして、不当労働行為と判断し救済命令を行った。しかし、命令の内容が不十分で不服とする私鉄道地労組は中央労働委員会に再審査申立を行い争ったが、最終的には中労委の和解斡旋をのみ、この申し立てを取り下げた。

その後も、集団交渉不参加をめぐる地労委提訴は、54年に北海道拓殖バス、平成元年に函館バス、旭川電気軌道、平成2年に北見バスと続いたが、いずれも道地労委の態度は変わらなかった。

労使交渉をめぐる環境は大きく変化してきた。平成10年の'98春闘で私鉄大手は、「大手労使会議」

を設置してその後は個別交渉で各社の責任で解決してゆく手法をとった。この「大手労使会議」方式は地方ブロック集団交渉にも影響を与え、個別交渉は東北・北陸・四国ブロックへと波及していった。

こうした動向に私鉄道地労組は、組織の危機感から平成11年、'99春闘の集団交渉体制維持へ奔走しはじめた。一方、会社側は、歯止めの利かない輸送人員の減少と慢性化する累積赤字額を抱え、金融機関からは経営合理化を条件とする融資制限に追いつめられてきていた。しかも、私鉄大手を親会社とする道私鉄会社は、自己責任での経営が強く求められ、さらに平成13年からの規制緩和へ向けた企業体力の確保にも迫られていた。労使双方がぎりぎりな環境の渦中に置かれていった。

バブル経済がはじけて生じた巨額の不良債権の発生は、日本の金融危機を招き、深刻な不景気と雇用不安をもたらした。完全失業率が過去最悪となる中で、'99春闘は始まった。

私鉄総連は、平均賃上げ方式から個別賃上げ方式に変更し、「高卒30歳・勤続12年の標準労働者」で9,100円(私鉄道地労組は1人平均賃上げ方式13,000円)の要求を掲げた。3月9日、第1回の道私鉄集団交渉では3社が個別交渉に移り、12社が参加した。その冒頭で会社側は、私鉄関係会社の輸送人員が、毎年3百万人から5百万人の減と一向に歯止めがからず、累積赤字も依然累増している現状に触れ、自己責任による企業存続への決意、平成13年からの規制緩和へ向けた企業体力の確保、賃金よりも雇用の確保を主張し、この交渉を私鉄総連のいう「労使会議」に位置づけた上で、個々の企業経営の実態を重視し、「個別交渉」を視野にいたした交渉への移行を申し入れた。労使双方の琴線に触れる問題に、私鉄道地労組は強く反発したが、波乱含みのまま時代が流れはじめた。

第12章 大型化、長距離化の時代へ

《大型ディーゼル車が先導役》

レジャーという言葉が使われるようになったのは昭和36（1961）年。ひたすら再建のため働いてきた国民にも余暇を楽しむ願いが夢でなくなってきたこの年、バスによる輸送は全国で70億人の大台に達した。すでに27年に戦前の最高人員を突破して20億人を超えていたが、この間、国鉄の輸送人員の伸びは34億人から53億人だから、バス輸送量の伸びはほとんど爆発的といえた。39年にはついに100億人を突破する。

バス輸送がこのように急激に成長した理由は、戦後、鉄道輸送の復旧が遅れた一方、道路の改良が進み、車両の大型化、ディーゼル化が促進されたことなどが挙げられるが、なんといっても最大の理由は、バス輸送の機動性、簡便性が多くの利用者の支持を得たことであろう。

この牽引車となったのは大型ディーゼルバスであった。もともとディーゼル自動車については、昭和8、9年ころ、燃料節約の見地から三菱などが開発して製作を始めており、戦後は22年から日野、いすゞ、民生などが競って量産に入っていた。ほぼ5年ごとのバスの平均定員を見ると、バス大型化の推移は歴然とする。

昭和5年17人、10年19人、15年23人、20年26人だったのが、25年は38人、29年は47人と急増しているのは、大型ディーゼル車の比重が高まっていることを示している。

大型化によって輸送力が高まるのと同時に、バス事業者が展開したのが長距離化であった。地域・近

郊の輸送、鉄道軌道の補完というそれまでの役割から、バスが新しく独自の活動の分野をめざす動きであった。たとえば昭和29年、道内の100kmを超える免許路線には次のようなものがあった。

会社	区間	km程	所要時分	運賃・円	回数
函館バス	松風町-久遠	134.9	7.00	645	1
同	松前-函館	101.4	4.30	345	2
道南バス	苫小牧-浦河	123.5	5.10	425	1.5
帯広乗合	帯広-阿寒	122.7	5.00	400	1

全国的にもこの流れが強まると、長距離バスに対抗して、沿線の既存の鉄道軌道、バス事業者が提携して急行の長距離バスを企画するなど、道路の改善整備に拍車をかけられて、長距離バスブームの様相が強まり、現在に続く分野の開拓がこのころから盛んになってゆく。乗り心地のよいエアースペンションバスが登場するのも昭和30年代である。東北急行バスが東京と山形、仙台、会津若松を結ぶ路線を開業したのは昭和37年であった。

《急激に進んだ道路網の整備》

広大な樹海を背景に、緑のパッチワークのような田園を縫って伸びる道、いま北海道をドライブする人には信じられないだろうが、つい30年前まで、ほとんどの道は砂利、石ころのソロバン道路で、雨の日は泥、晴ればほこりの舞う悪路であった。とくに雪解けのころは悩まされた。東邦交通株式会社（現・くしろバス）の記録には「運行許可は下りたが、ドロコ道で運行不能路線出る」（昭和37年）「雪、雨で道路状態最悪、運休出始める」（40年）「ときならぬ雨、ツルツル道路でバス全線ストップ」（41年）

と担当者の悲鳴の聞こえるような記述がある。郊外も市内も同様で、大半が大型ディーゼル車にまったく適さない道だった。

もともと戦前に優先的に改良されたのは軍事輸送目的の道路が多く、それも戦時中の酷使で傷みが激しく、その復旧について昭和23年、連合軍最高司令官から覚書が出されて、やっと政府は道路維持修繕5カ年計画を立てて着手した。その途中、昭和27年の15カ年計画で手直しされ、これにはガソリン税が有力な財源となった。ようやく昭和29年の道路整備5カ年計画で本格化し、一級国道、二級国道、主要地方道の改良、橋の改修などに総額2,600億円、うち国費1,680億円を投入する緊急整備プランが確立した。これにはガソリン税を5年間で1,400万円を見込んでいた。

東京オリンピックが開かれ、日本の経済成長が国際的に認知されたのは昭和39(1964)年。オリンピックはそれまでの貧弱な道路網を飛躍的に改善する機会になった。名神高速道路の一部が開通し、東京の高速道路が突貫工事で完成し、東京モノレールが走り、東海道新幹線が開業した。道路の舗装は国道から地方道に延びていった。

初めてのハイウェイバスとして注目されたのは名神高速バスだった。日乗協が重ねて免許促進を陳情し、ようやく5日間にわたる公聴会が開かれ、申請した13社が激しい論戦を繰り広げた結果、国鉄バスを含む3社に免許が出たのはオリンピック開幕寸前の9月であった。10月5日、名古屋―神戸間に高速バスがスタートした。

《札幌五輪でできた高速道路》

国の道路整備計画はいわゆるイザナギ景気の波に乗って進行した。昭和45年の自動車道路整備第6次5カ年計画は10兆円を越える予算で、財源として自

動車重量税が決められた。この計画は48年に見直されて第7次5カ年計画となり、さらに53年には第8次5カ年計画となってふくらみ、そして58年には予算規模38兆円にのぼる第9次計画が決定された。

北海道の自動車道路が目に見えて改善され始めるのは昭和45年ころからである。砂利道の車道も次々と舗装され、道路標識や交通信号機などの整備も進んで、道路事情は目覚ましく改善された。

高速道路も46年12月、翌年の1972年札幌冬季オリンピックを見越して千歳―北広島間に開通した。これが北海道縦貫高速道路の基礎となり、その後、53年には千歳―苫小牧東、54年北広島―札幌南、55年苫小牧東―苫小牧西、58年には苫小牧―白老と伸び続けた。こうして都市間急行バスの活躍の舞台は整ってきた。



道央自動車道を走る都市間高速バス

白老インター開通の翌日の12月15日、道南バス株式会社の室蘭―札幌ビジネス急行バスが発進進行した。同社は昭和30年代に同路線を運行していたが、国鉄の急行列車とは競争がむずかしく休止していた。高速道路を利用しての再開は、初め募集貸切の形を取り、1日1往復、運賃はコーヒー付き1,800円であった。当時、国鉄は特急で3千円だったから、時間的にもほとんど変わらないビジネス急行バスは大好評で、とくに正月には予約が殺到して対応に追われたという。本州のバス業者も注目して視察に訪

れるほどであった。

この結果、募集方式から定期路線に変わり、やがてそれまで休止していた中央バスも再開に踏み切つて、道南バスと協議のうえ、それぞれ1日2往復、1,700円で認可を得て、翌年4月から両社のデラックスバスが競って走るようになった。運賃が安く、必ず座れるとの好評は続き、ときには増発車を加えるなど、人気はいまも続いている。

その後も高速道路はモータリゼーションの進展と国の積極的な公共投資に支えられて年々延長され、北海道縦貫自動車道では昭和58年札幌―岩見沢、60年白老―登別東、札幌―札幌南間が開通し、平成2年までに岩見沢―旭川鷹栖間、9年までに登別東―長万部間が開通した。北海道横断自動車道は昭和48年小樽―札幌西（高速道に切り替え）平成4年札幌西―札幌ジャンクション、7年十勝清水―池田間が開通し、11年3月末現在、北海道の高速自動車道開通区間延長は408.1kmとなっている。

このほか10年に日高自動車道の苫小牧―沼の端西4.0km、深川留萌自動車道の深川ジャンクション―深川西4.4kmが開通しており、さらに多くの区間で高速道、自動車専用道路の工事が進められていることから、近い将来、道内の交通地図は大きく変化することが予想される。

・《延びる都市間高速バス》

都市間バスのシステムは道路整備の進展、高速道路の延びとともにさらに発展し、都市と観光リゾート地、観光リゾート地同士を結ぶ新しいネットワークを描くようになる。車両は年々デラックスなものとなり、トイレ、ビデオ、マルチ音声つきのハイデッカー車などが登場した。3列独立シートにスリッパ、毛布付きとなれば、快適さはもう航空機と変わらない。

運行距離の長い長距離バスでは、無益な競争を避け、利害を調整して互いに協力関係を維持しながら、相互乗り入れ―共同運行という形態がとられた。こうして平成2年3月には札幌―帯広間に北海道中央バス、十勝バス、JR北海道バス、北都交通、北海道拓殖バス5社による都市間バス「ポテトライナー」が走った。

このあとも次々と新しい路線による新しい需要の開拓が続き、平成8年4月、札幌―紋別間に「流水もんべつ号」が運行したことによって、ほぼ道内の都市間バスのネットワークは整備され、一部は地域と地域を結ぶ生活路線として住民の重要な足となっている。

利用者にとっても、円滑な共同運行はダイヤ上便利になり、また適切なサービス競争を伴って歓迎された。バスの機動性、親しみやすさが、新しくその機能をよく発揮したのが都市間、観光地間長距離バスであったといえよう。今日にいたるまで、連日、広大な北海道を網の目のように結んで走りながら、バスの役割と存在を雄弁に示すとともに、各社にとって今後乗合バスの期待がもてる数少ない経営上重要な部門となっている。（資料の高速長距離バス運行系統表参考）

《鉄路の跡を引き継いで》

バス路線の伸長の陰で軌道の廃止が進んでいた。昭和44（1969）年10月末、半世紀の歴史を持つ定山溪鉄道が廃止された。大正7（1918）年、蒸気機関車で開業、昭和4年に本道初の高速度電鉄に生まれ変わった定鉄は、温泉客と豊羽鉱山の鉱石を運び、戦後は真駒内の米軍基地への貨物輸送で活躍したが、昭和38年、国道230号線札幌―定山溪間が完全舗装されてからはバスへの比重が高まり、豊羽鉱山も全面的にトラック輸送に切り替え、さらに42年、

札幌市の地下鉄真駒内乗り入れ構想決定により、軌道からの撤退を決断せざるを得なかった。

昭和44年4月に開かれた定山溪鉄道株式会社臨時株主総会は、代行バス計画として「現在鉄道は1日19往復、輸送人員はラッシュ時で約1800人、閑散時で約1200人、計3000人だ



簾舞ダム付近を走る定鉄電車とボンネットバス

が、代行バスは38往復で消化でき、沿線住民はかえって便利になる」との説明があつて、50年に及ぶ鉄道の廃止を決め、バスが主力となることを認めたのであつた。

軌道事業の悪化は国鉄の場合さらに深刻であつた。ローカル線の不振と、トラックに押された貨物輸送の衰退などで、昭和39年から国鉄は全体で赤字になっていたが、昭和50年代初めころから赤字ローカル線問題が表面化した。55年に国鉄再建法が成立し、輸送密度や代替交通機関の有無を基準に、存続と廃止の線引きがなされ、道内で1次、2次合わせて22線区、総延長1456.4kmが特定地方交通線として廃止対象となった。昭和58年には全国のトップを切って白糠線が廃止になったのをはじめ、地元が「日本一の赤字線」を逆手に売り出して存続を図った美幸線など8線区が60年9月までに地域のバスに転換された。

昭和61年、ついに国鉄の分割民営化が決まり、翌年4月、115年の歴史に幕を下ろして新生JRが誕生した。JR北海道に継承された幌内、松前、歌志

内線は63年4月までにバスに置き換えられ、いわゆる「長大4線」も、第3セクター経営の「ちほく高原鉄道」として残った池北線を除き、標準線、名寄線、天北線は平成元年4月で鉄道を閉じた。さらに平成7年9月には特定地方交通線とは別に深名線が廃止となり、ここではJR自体が代替バスを走らせることとなった。

鉄道廃止後の地域住民の足としてバスが代替輸送に当たっているが、過疎の進行により経営への負担が大きくなっている。道バス協会は地域の足を守るため、地方バス路線維持費補助制度を確立するよう、日本バス協会とともに中央、地方への運動を続けた。

第13章 モータリゼーションの明暗

《不採算路線増大に補助金制度》

道路整備の進行はバス業界にとって諸刃の剣だった。見通しのいい車道を走る大型バスを自家用乗用車、いわゆるマイカーが次々追い抜いて行く。かつて洗濯機、掃除機、白黒テレビが市民の三種の神器とされたが、昭和40年代に入って、それはカー、クーラー、カラーテレビ、いわゆる3Cに変わる。41年、乗用車、軽自動車の保有台数は1000万台を突破した。45年、国内旅客輸送量で自動車は鉄道を抜いたが、モータリゼーションの大波は高まるばかりで、マイカーがバスを追い上げ始めた。初め乗用車は交通の不便な農村の方が普及率は高かったが、やがて都市にも急激に増加して、国民の生活様式は一変した。

このころから乗合バス収入の伸びは年々鈍くなり、諸物価の高騰と人件費の増大により、全国的に不採算路線が増え始めた。昭和43年9月、北海道バス協会はバス白書を発表し、35%が赤字路線という実態を示し、バス事業危機突破対策要綱を決め、業界の結束を固めるとともに、関係方面にも強く訴えた。この年は開道100年を記念する北海道博覧会をはじめ、多くの大会、コンベンションが開かれた年であったが、乗合の運賃収入はわずか2%の伸びで、貸切の17%増でようやく支えたかたちであった。この年、不採算として10系統が休止、6系統が廃止された。

さらに本道の場合、モータリゼーションの異常な発達や全国一の過疎現象に加えて、地域の産業構造が大揺れしていた。かつて炭鉱景気にわいたヤマでは、昭和44年、新石炭政策の実施とともに閉山の動

きが激化し、21鉱が閉山、7千人を越える労務者が職場を失った。また、この年は水田作付け面積のピークで、このあと下り坂に転じて、農業は自由化におびやかされ、離農が広がる。いずれもが過疎現象を深め、乗客減をもたらした。

日本バス協会は全国の業者の声を結集し、公共交通維持のため運輸省に補助金制度を強く要請した。その結果、昭和41年度から離島バス整備補助制度が創設されて、合計11,850万円の補助が認められ、公的助成の道がようやく開けた。44年度には不採算路線に対し、燃料、車両補修費の名目で4,780万円、自治省からも同額の助成があり、地方バス路線維持のため補助制度が講じられることになった。

45年8月、道バス協会は臨時総会を開き、直接費をまかない得ない414線を不採算路線として発表し、このうち利用の少ない路線についてはやむなく休廃止もと決議して関係官庁に陳情した。車両購入費として1社200.6万円、路線維持費に4社1017.3万円の補助金が決まり、各社が個別に交渉して市町村からも助成が約7,270万円が支出された。こうして、国や地方公共団体の援助によって不採算路線が維持されるかたちがとられることになった。

バス事業を支える助成制度は「地方バス路線運行維持対策補助制度」と「バス利用促進等総合対策事業補助制度」がある。このうち、バス事業経営維持の根幹をなす「地方バス路線運行維持対策補助制度」について触れておきたい。

昭和44年、不採算路線に対する補助金が認められて以来、今日の「地方バス路線運行維持対策補助制度」として発足したのは47年であった。その後、5

年ごとに制度改正が行われてきたが、平成5年2月、基本的には現行の補助制度の枠組みを維持しながらも、制度の大幅な改正を行うことが必要として「地方バス路線運行維持対策基本問題懇談会（座長・岡野行秀東京大学名誉教授）」が設置され、新補助制度の検討に入った。翌6年6月「地方バス路線補助制度のあり方」と題する報告が行われた。この中で注目すべき点としては、第2種生活路線について事業者の経営改善努力が不足、また、補助制度が存在するため経営責任が不明確といった批判もあることから、国民の理解を得て国からの助成を継続していくためには、事業者にいっそうの経営努力を求める方向で適切な制度改正を行うことが適切との考え方で、すでに時代に合わなくなった補助要件の見直しを行うことが適切との考え方が示されたことであった。

また、廃止路線代替バスについては、この形態での公共輸送の実施が全国的に定着してきたことから、市町村の自主性をより発揮して地域の活性化を図り、地方の負担のあり方についても抜本の見直しを行うことが適切との考え方も示された。さらに、昭和47年の制度発足以来5年ごとの制度であったが、もっと長いものとすべきとの考え方から、制度の基本的な考え方については長期的かつ安定的なものとするのが適切との答申がなされたのであった。

この答申をうけて運輸省は、第二種生活路線補助について、これまで5年ごとの制度改正であったものを10年間の制度とした。また、経営改善努力の不足している事業者に対し、サッカーのイエローカードとも言うべき経営改善査定制度を取り入れて警告がなされることになり、このほか15万人以上の市街地については走行率による補助金カットの緩和などの措置が講じられることになった。

《軽油引取税アップに始まる助成制度》

運輸事業振興助成交付金制度は、今日のバス事業の維持発展のために重要な役割を果たしてきているが、その発祥は、軽油引取税の大幅増税に端を発した。

国は、地方財源の充実を図る見地から昭和51年に積極的な税制改正に取り組んだ。この税制改正は、自動車関係諸税についても全般的な見直しを伴うもので、その中で軽油引取税の税率は30%もの大幅な引き上げとなり、バス事業とトラック事業に大きな負担を強いるとして全国的な反対運動が展開された。

このようなことから、国は営業用バスおよびトラックについて、当面という期間限定をつけて、引き上げられた軽油引取税の130分の15を各都道府県の一般財源から、関係公益法人（都道府県バス協会）と関係地方公共団体の経営する公営企業に交付する「運輸事業振興助成交付金制度」を創設したのであった。これは、バス輸送コストの上昇抑制等を図るため、公共輸送機関の輸送力の確保、輸送サービスの改善、安全運行の確保を目的とした補助金として発足し位置づけられた。

以後、5年間ずつ延長されてきたが、特に平成10年の制度存続はかつてない厳しい状況に置かれた。この制度が創設されてから20年を経過したこともあり、税制改正の議論の場において財政構造改革会議での中間報告を理由に、交付金制度の廃止論が浮上してきたのであった。また、交付金の使途・意義に疑問を呈する動きもあり、運輸省は懸命の防衛に力を尽くした。しかし自民党税調や大蔵省、自治省等の抵抗は強く、危機に迫られた日本バス協会は全日本トラック協会および全国通運連盟と三者連絡協議会を設置し、これまでの交付金事業の成果等を取り

まとめ、これを基に国会議員、自民党税調、関係省庁などに対し強力な要請行動を展開した。この結果、日本バス協会の融資事業の新規融資枠を廃止し、これを財源として、運輸省が推進するバス活性化総合対策補助制度に呼応するかたちで交付金中央事業の助成制度を発足することで一応の決着が図られた。また、地方バス協会においても従来の地方事業の見直しが求められた。

このように、運輸省を始め関係者の絶大な協力を得て認められた交付金制度の延長は、平成14年度(平成15年3月31日)までとなっている。北海道バス協会の運営は、会費収入と運輸事業振興助成交付金で折半されるかたちで成り立っている。道バス協会としては、まさに「運輸事業振興助成交付金制度」なしでは事業運営ができないほどに、この制度は重要な位置を占めており、その存廃は道バス協会はもちろんのこと、日本バス協会の死命をも制する重大事であり、恒久的な制度確立が強く望まれる現状となっている。

《かつて女性が支えたバスだった》

窮迫するバス事業の人員費抑制のための合理化要請、そして社会的な教育環境変化による金の卵・中卒者の補充難、この両面から推進されたのがワンマンバスへの流れであった。

かつて「東京のバスガール」という歌が愛唱されたが、バスの女子乗務員は戦前から先進的な女性進出部門であった。路線バスは登場時から長くツーマンシステムがとられ、短い一時期、男性車掌もいたが、制服姿の女性車掌は花形職場であった。

50年に近い歴史を持つその任務は、単に乗客への案内、切符の販売・確認・回収にとどまらず、安全の確認、バスの誘導、運転者の補助、さらに車内清掃など、多岐にわたった。健康な心身と、豊かなサー

ビス精神のうえに、知識と判断力、経験を要する専門職であった。中央バス五十年史から引用しよう。

「当社にはピーク時の昭和41年ごろ、1500人もの女性車掌が活躍していた。中卒者が多く、白い襟に濃紺の制服、制帽姿の彼女たちは腰のベルトに革カバンを吊り下げ、両切りパンチを片手に『乗車券をお切らせ願います』と、揺れ動く車内を巧みにバランスをとりながら動き回って乗車券を発売したり、乗客を誘導整理した。一踏切で安全を確認し、バスを誘導するのも彼女たちの役目だったし、乗務の合間にラジエーターの水を補給したり、車体の清掃や窓ガラスふき、ボディーみがきも女子車掌の大きな仕事だった。とくに木炭バスの時代には、始発の1時間以上も前から出勤して準備にかかり、かまの掃除や、かまに木炭を入れて火をつけ、重い風車のハンドルを回してガスを発生させる仕事までやってのけた。一当時はセルモーター付きの車が少なく、クラックハンドルでエンジンを始動させたが、助手がない場合、彼女たちがその仕事をやらなければならないこともあり、これは非力な彼女たちにとって大変な重労働だった」



バス清掃に励む車掌 (昭和26年)

道南バス七十年史からも引用したい。

「心ない客にいやがらせをされたり、不正乗車を指摘して乱暴されたりすることもあった。それだけに、中学校を卒業したばかりの15歳から16歳の女子乗務

員たちが、教育係や先輩の指導を守り、困難に耐え、込み合うバスの中で頬を紅潮させ緊張した声を張り上げ案内している姿や、汚れた車内を清掃している姿は、まことにりりしくいじらしいものであった。当社の路線バスの歴史を支えてきた女子乗務員の力は実に大きいとせねばならない。この女子乗務員も昭和40年に入ると次第に応募が減少し、45年度に向けては、70人の募集に対して応募はわずかに50名に満たず、ついに市内においては46年以降の採用を中止するにいたった。その後は高校卒のみを対象にガイドの養成に転じていったのであった」

当時、紅顔の新中卒者は“金の卵”と呼ばれてもはやされ、本州の繊維工場などに集団就職した。沿岸バスでは車掌の補充要員が全く確保できなくなり、ワンマン化を推進せざるをえなかったという。全国統計で高校進学率が90%を超し、中卒就職率が8%を割ったのは昭和49年であった。

再び中央バス五十年史から。「昭和47年4月採用を最後に、当社は女子車掌の新規採用を取りやめた。『発車オーライ』—あの、はちきれそうな女子車掌たちの声は、もう聞かれない」。



「乗車券をお切らせ願います」一車内で乗車券を発売するバス車掌（昭和26年）

〈道バス協会、ワンマン化推進へ〉

北海道バス協会は企業合理化と車掌の要員確保の困難からワンマン化推進は必須と見て、近代化委員

会のなかにワンマン部会を設けて調査研究を進め、対応策を確立するよう札幌陸運局に建言していた。陸運局は40年7月、「ワンマンバスの運用に関する基本方針」について同局の自動車運送協議会に諮問した。同協議会は二つの小委員会で1年余にわたる調査検討を行い、道バス協会の意見をも加味して、道路状況、車両構造などについて、多くの条件を明確にした詳細、長文の答申をした。その骨格の要旨は次のようなものであった。

1、運転者について考慮すべき事項＝労働衛生学上、極端な労働負担を与えたとの結果は得られないが、相当の負担がうかがわれるので、次の諸点に十分配慮する必要がある。

①適性検査制度の検討＝知能、健康、情動安定度、知覚運動機能について適性検査をし、適性をもつ者を乗務させる制度を確立する。②事業者の実施すべき事項＝労働負担については安全性を相当見込み、運転時間、休憩時間等を定める際、超過勤務を命じる際にはこの点を十分に考慮すること。運転者の健康管理に十分配慮するとともに、運転の慣れによって生ずる不感症的な事故を防止するため、再教育をしばしば行うこと。緊張を緩和させる施設として休憩施設等を整備すること。

2、冬期間の運行について＝積雪時のワンマンバス運行系統の指定は、除雪により道路幅員が7メートル以上確保できなければならない。ただし7メートル未満であっても、6メートル以上あって、安全な通行が認められるものは指定できる。乗降口ステップは暖房装置などを取り付け、運転中に氷結しないようにしなければならない。

3、乗車券はターミナル方式が望ましいが、信用扱い方式、整理券方式にも慎重に検討すること。バス事業者は積雪のため乗降時に発生する危険を考慮し、道路管理者に協力して停留所付近の除雪を積極

的に実施すること。また、サービス確保のためテープレコーダー等による案内、両替・つり銭装置を設置すること。

4、道路管理者はワンマンバスの運行系統については、冬期間の除雪に万全をつくすよう要望する。

《早かった札幌市、東邦交通の導入》

昭和26年、大阪市営バスが今里－阿部野間に走らせたのが日本初の乗合ワンマンバスとされるが、北海道で導入が始まったのは昭和36年、札幌市交通局が初めて一部路線で実施した。東邦交通（現・くしろバス）も37年に10台を購入し、11月17日から米町線で運行した。市内運賃は均一制で20円であった。39年には貝塚線など2路線もワンマン化され、録音テープを使った案内システムが導入された。

北海道中央バスも昭和38年4月から小樽市内線の終発便を30分繰り下げて午後10時30分としたのを機会に、午後10時以降は女子車掌を乗務させずにワンマンバスとして運行した。女子の深夜勤務には厳しい制約があり、一方、終発便を繰り下げてほしいという利用者の声も強く、これらを両立させるためのワンマン化だった。

こうした試行的な実施で安全性が確認されたことから、各社は道路条件の整備された路線から次々とワンマン化に踏み切った。道路の整備が進み、車掌が誘導しなければならない危険な所が少なくなったことに加えて、乗務員に託された任務の繁雑さをできるだけ省いて安全運転に専念できるよう、さまざまな機器が開発された。案内放送装置、整理券発行機、自動両替機付き運賃箱、行き先標示付きデジタル運賃標示機などで、これらの導入で乗務員の負担は軽減されつつあった。

各社はそれぞれ積極的に、しかし慎重にワンマンバス導入の手続きを進めた。これまでは運転に専念



ワンマン路線バスに装着されたデジタル運賃表示器、自動両替器付運賃箱、整理券器

して客と直接対話することが少なく、技術者タイプの多い運転者にとって、ワンマン化は精神的にも大きな負担であった。特に整備が遅れて道路が狭く、除雪態勢が不十分な地域をもつ会社では労使の話し合いは難航した。一方で、過疎地帯の運行を守るためにはワンマン化が急務との判断にも迫られ、道バス協会は道路拡幅の陳情を関係官庁に繰り返し行った。

道バス協会の調べでは、ワンマン化実施は昭和43年度は5社96系統、45年度には8社167系統261両と年々増加したが、ようやく全道的にワンマン制への切り替えが一段落したのは昭和50年代をしばらく過ぎてからであった。東邦交通の年表には「昭和53年、新型バス13両を購入（1両900万円）。エアド라이어、パワーステアリング、ハンドリング。これで160両全部がワンマンカーに」とある。

《貸切ワンマン化も進む》

一方、貸切ワンマンバスについても、昭和47年7月、札幌陸運局通達で指定事務取扱要領、指定基準が明確化され、翌48年には早くも5社97経路で指定

を受け、運行されていた。

さらにバスガイドの確保が年々深刻化して新たな問題になっていた。昭和49年、北海道観光シーズンの繁忙期、ガイド不足から予約に応じ切れず、断らざるをえないことさえあった。日本バス協会は、今後貸切バスのあるべき姿はワンマン運行とともにガイドレスを原則とし、特に旅客の要請のあるときには専門ガイドを添乗させ、ガイド料金は別途とすべきだとの考え方に立ち、バスツアーガイド認定書付与規程を決め、実施をめざした。

また道バス協会は、保安対策委員会と貸切バス運営委員会合同で小委員会を設置し、札幌陸運局と協議しながら、貸切ワンマンバスの経路一括指定について検討を進めた。これは貸切ワンマン指定の申請にあたり、運行系統設定のたびに多くの関係書類の添付を要する点の改善をめざしたもので、この結果、昭和56年1月に至り、陸運局長通達が出されて、大幅に手続きの簡素化が図られた。

《白バス横行に強く警告》

戦後の一時、いわゆる白タクが問題になったことがあったが、さらに大規模な自家用車の逸脱行為、いわゆる白バスがめだち始めたのは昭和50年ころからであった。自家用車の普及によって会社、事業所、地方自治体などに増えだしたマイクロバスなどを用いた逸脱行為に、運転手付きレンタバスや自家用マイクロバスによる営業類似行為も加わり、貸切バス事業者の経営に影響を与え始めていた。

道バス協会はこれらの逸脱、違法行為に対して、広く利用者にもその排除を訴えるため、テレビ、ラジオ、新聞などによるキャンペーン、広報活動を昭和52年から展開した。また、大口需要者に対しては文書で要請を行い、注意を喚起した。さらに55年7月からは会員からの違法行為確認の申告制度を実施

するとともに、道内各地区の陸運事務所、警察署におもむいて、取り締まりを強く要望した。

具体的には、観光シーズン中に新千歳空港内で見られる営業類似行為の実態調査をはじめ、道および各地区バス協会の年度計画によるパトロールの実施と、全従業員の目と耳による情報収集を行って、資料を当局に提出した。

こうした活動から、司法による摘発も進んで、違法行為はやや陰をひそめるかのように見えるが、表面化しないものもいぜんあると見られ、規制緩和と政策による新規参入の増加が予想されることから、利用者の安全確保のためにも、業界、関係官庁を挙げての絶え間ない啓発活動や摘発等が必要とされている。

第14章 国際化と規制緩和の時代

《2度の石油ショックを越えて》

日々の暮らしがいやおうなしに世界の動きにつながっている、と痛みをもって実感させられたのが2度の石油危機であった。昭和48（1973）年10月、第4次中東戦争をきっかけにアラブ石油輸出国機構（OPEC）が非友好国への輸出削減、大幅値上げを発表、エネルギー需要の4分の3を輸入原油に頼っていた日本は震え上がった。政府は緊急に石油の総需要抑制策を決め、石油、電力の1割削減を指示したが、冬を間近に灯油、トイレトーパー、洗剤の買いだめ騒ぎは全国に広がった。都市のネオンは消え、日祝日にはガソリンスタンドは店を閉めた。

OPECの石油戦略発動以前からインフレは高進し、春ごろには石油製品の需給は逼迫、地域によって貸切バスへの割り当てを削減する事態さえ生まれ、軽油価格はすでに10-30%も引き上げられ、日本バス協会は安定供給を強く要請していた。さらに自動車諸税の増税反対のため関係団体代表8000人（うちバス関係400人）が都内でデモ行進を行った矢先であった。日バスを中心に石油対策合同委員会が開かれ、石油連盟と優先需給の交渉に入った。

バス事業各社は危機乗り切りのため、燃料の節約、経費の節減、経営の合理化に乗り出した。運行系統、回数の適正化、不採算路線の見直し、さらには営業所の統廃合なども実施された。道内路線ダイヤは平日10%、休日15%程度の間引きを申請、実施した。長距離を行く貸切バスは、途中で燃料が切れても補給できないため、200リットルの予備タンクを増設

するなどの工夫をした。

この第1次の際は石油輸出の削減は事実上はなかったが、日用品すべてが品不足となって高騰、狂乱物価のなか、翌49年春闘では34%という史上空前の大幅ベースアップとなり、人件費コストの上昇はバス業者の経営をのちのちまで苦しめることになった。12月には東京で全国バス事業危機突破総決起大会が開かれ、赤字路線への補助金大幅増額、自動車関係諸税の免除、緊急融資、運賃改定などを求めて声を結集した。

それから5年、物価もやや沈静して、バス事業各社の経営も安定して来たころ、第2次石油危機がやって来た。石油輸出国機構（OPEC）は昭和54（1979）年から数度にわたり大幅値上げを通告、1バレル9ドルだった原油が2年後には34ドルに跳ね上がり、世界に大きな衝撃を与えた。政府は石油節減のためマイカーの自粛、大量交通機関の利用推進、ガソリンスタンドの日祝日休業などの措置を再び求め、石油元売り各社は15%の供給削減を通告、第1次を上回る困難な事態となった。軽油事情が急激に悪化して、各地で補給をめぐってトラブルが生じ、道バス協会は安定確保を求めて奔走した。

道内各社はそれぞれワンマンバス化の達成、きめ細かな節減や路線ごとの対策に取り組んだ。中央バスでは全社を挙げて節約運動を実施、再び路線ごとに効率性を見直すとともに、回送の短縮、給油方法の改善、アイドリング防止、また運行効率のよい中型車を導入するなど、思い切った対策をとり、このような努力の結果、昭和53年にはリットル当たりの走行キロが2936メートルだったものが、58年には

3128メートルに伸び、6.5%もの節減効果を達成したという。

石油危機はバス事業者に対し、逆境での合理化努力の成果と、人件費増の重荷の明暗を残したが、日本経済の高度成長もまたこれによってとどめを刺され、終わりを告げた。

《北海道ブームの中の観光立県宣言》

札幌オリンピックを契機に札幌を中心に道路網は一変し、観光貸切バスはブームを迎えた。昭和57年にも北海道博覧会が開かれ、本州から多くの観光客を呼んだ。また冬のスポーツ、レジャーにも関心が高まり、夏季ばかりでなく冬季にも観光客が訪れるようになり、デカンショ観光といわれた北海道にも、ようやく通年化の期待が生まれて来た。スキー客の増加のほか、雪まつり、冬まつり、流氷観光など、厳しい寒さを逆手にとった冬のイベントに招かれて訪れる客が増えている。

年号が昭和から変わった平成元年には、北海道で冬、夏、秋の完全国体である「はまなす国体」が「君よいま、北の大地の風となれ」をスローガンに開かれ、選手、役員だけで3万人が参加し、関係業界への寄与は大きなものがあった。

観光のもたらす経済波及効果は道内総生産の8.9%を占める1兆2258億円、観光消費額は農林水

産業に迫る8608億円。平成2年、道の北海道観光産業経済効果調査委員会が昭和63年の数字をまとめたこの調査結果は、第一次産業の衰退に悩む自治体、企業に大きな刺激となり、6月、札幌と網走市で開かれた観光立県推進地方会議（議長・瀬島龍三日商特別顧問）で横路孝弘道知事は全国初の観光立県宣言を行い、「自然環境の保全、質の高いもてなしの推進、参加・体験型の観光地づくり」などを目指して、短期・中長期の重点施策を展開する方針を打ち出した。

この年（平成2年、1990）8月、イラクがクウェートに侵攻、湾岸戦争に発展し、緊張は中東からヨーロッパにまで及んで海外旅行者は急減した。さらに長崎県の雲仙・普賢岳が200年ぶりに噴火し、大火砕流が長く続いたこともあって、旅行代理店は北海道観光を強く推進した。昭和59年から上り坂を記録し続け、62年度から毎年2けたの伸びを続けていた道外からの観光客は、平成3年には年間400万人を超える空前のブームとなった。これは昭和43年から道バス協会も参加して実施した旅客市場開発企画の北海道修学旅行誘致運動の成果でもあった。

翌4年にかけても修学旅行のピーク時には道内のバスが不足し、各社間のやりくりで四苦八苦という嬉しい悲鳴も聞かれた。平成4年度の道内保有貸切バス台数は前年比6%増の2,201台となっていたが、



雪まつり真駒内会場のバス乗降場風景と雪像（昭和42年）

夏冬の季節間需要格差が大きいうえ、乗務員やガイド不足もあってこれ以上の増車は困難であった。

だが、この年からバブル経済の崩壊、円高による海外旅行の割安感などから道外客は早くも減少に転ずる。海外事情や為替相場への敏感さ、これも観光の国際化といえる出来事であった。逆に韓国、香港、台湾からの観光客の増加もまたこうした事情が背景にあった。

その後の富良野・美瑛観光ブームは、国際化とは直接かかわりなく、テレビドラマ「北の国から」の長続きする人気に支えられながら、エージェントや関係市町村の行ったキャンペーンの効果といえよう。映画、テレビドラマとの相乗効果を演出する観光企画は今後も盛んになりそうな気配で、観光資源を生かす企画の時代に入ったといえる。

平成7年の調べでは、観光のもたらす経済波及効果は1兆6140億円、観光消費額は1兆464億円で、いずれも前回の調査を大きく上回っており、観光が北海道経済の活性化や雇用の創出に確かな地位を占めていることを明らかにしている。この観光産業の発展に貸切バスが大きな貢献をしていることはいうまでもない。

《新千歳空港の誕生》

北の空の国際化をめざして新千歳空港が開業したのは平成4年7月1日。それまでは長らく防衛庁の管理のもと、民間機が共用するかたちをとってきたが、昭和63年ようやく民間専用滑走路が完成したものの、ターミナルビルとは離れていたため不便だった。新空港ビルは海外便のターミナル機能をも持ち、北海道の国際化に照準を置いた第2の開港であった。

道バス協会は開港前から乗降施設の整備について要請して来たが、観光シーズンを中心に接車帯の利

用について混雑が予想されるため、整理要員を配置するなど、バスの乗降が円滑に行われるよう対策を講じた。各社は新千歳と観光地を直結する路線を開拓するなど、新しい活動舞台を求めた。同時に空港直下にできたJRの新千歳空港駅には、36分で札幌駅と結ぶ快速列車がほぼ15分間隔で乗り入れ、空港連絡バスとの競争という面でも新しい時代に突入した。



平成4年、国際化を目指して開港した新千歳空港

もともと、千歳と札幌を結ぶバスは昭和26年、日本航空が羽田―千歳間に就航した際、中央バスが委託契約をして貸切バスで航空利用客を運んだのに始まる。このときは1日1往復4000円で、2500円は日航が負担、残り1500円は利用客が片道50円を負担した。同29年、全日空の前身、日本ヘリコプター輸送株式会社（通称・日ペリ）が羽田―三沢―千歳にデハビランド機を就航させたときは北都交通の前身、北都タクシーが外国車数台で客を運んだ。以来、空の大衆化によって航空旅客が増加するのに伴い、昭和39年から両社の路線バスとして伸びて来たものであった。

道バス協会がかねてから要望して来た空港施設としての観光貸切バス待機場・乗降場の整備については、平成10年度になってようやく実現の見通しがつき、専用バース設置などが予定され、空とバスの直結のいっそうの利便が図られる朗報となった。

《貸切バス事故防止に連絡会議》

国際化のうねりは観光客の流動化をもたらした。競争相手は国内の観光地だけではなく、東南アジアや韓国などとの競合で日本中の観光地が呼び込みに躍起となり、誘致のためには採算割れをも覚悟しながらサービス競争に明け暮れた。バブルの崩壊とともに国民の観光旅行志向の意識も変わり、安い・近い・短い期間で回ることから「安・近・短」がキーワードとされた。本州から遠い北海道は不利となった。

バスをも巻き込んで乗客ら20人が犠牲となった豊浜トンネル事故のあったのは平成8年2月だったが、同じ年の師走、関東からのツアー客を乗せたバスが小樽市内で路外に転落して1人が死亡し、21人がけがをする事故が発生した。道内で観光バス事故で乗客が死亡したのは戦後初めてで大きな衝撃を与えたが、観光貸切バスの交通事故はこのあとも続発した。このままでは北海道観光は回復しがたいダメージを受ける。関係者は危機感を募らせたが、松本修北海道運輸局長は直ちに対策の検討に乗り出

し、翌9年5月15日、関係機関を網羅する「貸切バスの事故防止に関する連絡会議」を設置した。

この連絡会議は北海道労働基準局監督課長、北海道観光局長、北海道交通安全対策室長、北海道警察本部交通部長、北海道バス協会長、日本旅行業協会道支部長、全国旅行業協会道支部長と道運輸局長で構成され、その下に幹事会を設けて、事故防止のため、精神条項にとどまらない具体的な方策を探って真剣な検討を続けた。

9月26日、連絡会議は6項目の「貸切バスの事故防止対策」（下欄参照）を取りまとめ、部内はもとより、全国の関係機関・団体に協力を求めた。これがその後に、いわゆる「安全対策6項目」と呼ばれるようになったもので、貸切バス事業の規制緩和に係る運輸政策審議会自動車交通部会答申の審議にも少なからず影響を与えたといわれる。

道バス協会は、これを受けて会員各社、関係団体とともに凍結路面など冬道での運転訓練を実施し、事故の再発防止に取り組んだ。こうした努力の結果、続発した貸し切りバスの重大事故は激減し、大きな効果を挙げてきている。

◇貸切バスの事故防止対策

平成9年9月26日

貸切バスの事故防止に関する連絡会議

1 健康の維持・管理について

- (ア) 運転者等に対する健康診断は法に基づき確実に実施するとともに、年2回以上の受診を指導指針とする。
- (イ) 健康診断結果に基づく「有所見者」に対する事後措置の徹底を図り、その経過記録の保存及び活用を図る。
- (ウ) 安全衛生委員会等の設置により健康管理体制を確立する。
- (エ) 脳疾患等に関する知識の普及に努める。

(オ) 乗務員の宿泊環境の自主点検を行い、十分な休息の確保が図られるよう努める。

2 運行速度及び走行距離について

運行計画の策定に当たっては、

- (ア) 法定速度の範囲において、一般道路における表定速度(注参照)を45kmとする。
- (イ) 労働大臣告示基準を遵守し、一日の乗務距離は350kmを、2日を通じて700km(その一日は400km)を超えないものとする。ただし、高速道路が含まれる場合は、その高速道路距離の20%を加算することができる。

3 道路環境、気象環境について

- (ア) 冬期間の道路環境を調査し、これに基づく

通行自粛路線の指定を行う。

- (イ) 道路、交通環境及び気象関係情報を広く収集し、その連絡体制の充実を図る。
- (ウ) 初冬期に事故防止旬間を設定する。
- (エ) 冬道運転訓練の実現に努める。
- (オ) 凍結路面等の安全運転関係資料の配布を行う。
- (カ) 凍結路面解消等、道路環境について関係機関への要請を行う。

4 運行管理情報の的確な伝達について

- (ア) 携帯電話等の導入促進を図る。
- (イ) 乗務中の「連絡マニュアル」を整備する。
- (ウ) 主要な運行路線における公衆電話等の整備、

携帯電話の「不感地帯」の解消について、関係機関等に対する要請を行う。

- (エ) 情報伝達システムの研究、開発に努める。

5 シートベルトの着用推進について

旅客に対する着用推進の強化に努める。

6 その他

バス業界と旅行業界は、適切な旅行商品を提供するため、定期的な連絡会議を行っていく。

〈注〉 表定速度とは、ある区間における道路、交通、運行(走行、停車等)についての環境や条件のもとで要した運行時間でその区間の距離を除した値(見掛けの速度)とする。なお、冬期間の表定速度は、現在検討中である。

《迫る規制緩和の大嵐》

既成の大航空会社をあわてふかめかせた北海道国際航空「エアドゥ」の誕生も、都市ごとに見られる大型店の繁盛と老舗商店の不振も、規制緩和(デレギュレーション)という大嵐のもたらしたひとこまであり、背景には経済の国際化があった。この大嵐がいまバス業界を目がけて迫っている。この転換をきっかけに、バスと交通をめぐる諸問題が内部と外部から改めて問い直され、その結果の社会と国民生活に及ぼす影響は大きく深いものになるだろう。

規制緩和政策は平成5年、細川内閣に始まった。経済社会の抜本的な構造を改革し、国際的に開かれ、自己責任原則と市場原理に立つ自由で公正な経済社会をめざして、事前規制型の行政から事後チェック型の行政に転換することを基本とする壮大なプランである。同9年、橋本内閣は対象を拡大し、バスについても「貸切は平成11年度に、乗合バスおよびタクシーは遅くとも平成13年度までに需給調整規制を廃止する。運賃規制も緩和する」との基本方針を閣

議決定した。これに基づき運輸大臣の諮問機関である運輸政策審議会は自動車交通部会で問題の検討を始めた。

平成9年9月、同部会は長文の「論点整理」を発表したが、貸切バス事業の現状と特性について「最近バブル期以降の輸送需要の低迷、収入単価の落ち込み等から事業経営は厳しい状況となっており、一部の事業者においては撤退も見られる」として、検討課題のポイントに「長距離の特定されない路線を運行していること、需要波動が大きく運転者の労働が長時間となり易いこと、旅行業者が仲介を行う利用形態が多く、利用者が直接サービスを選択しにくいこと等の事業の特性を踏まえ、安全の確保、利用者保護のため、必要最小限、どのような措置を講じることが適当か」とまとめている。

乗合バス事業については、現状と特性について次のように整理している。

①地域住民の足となっており、国民生活を支える公共交通機関として、一日約1,600万人が利用している。高齢化社会を控え、交通弱者の移動手段とし

て、また、環境問題への対応等を含め、今後一層大きな役割を果たすことが期待されている。

②一方、マイカー、地下鉄等との厳しい競争下にあり、また、渋滞等走行環境の悪化により、昭和40年代前半をピークに利用者が大幅に減少し、85%の事業者が赤字である等厳しい経営状況が続いている。人件費が原価の4分の3を占めている。

③公共性が高いところから公営の事業者も多いが、その運営の効率性の向上が課題となっている。

④乗合バス事業者は、一定のエリアの中で複数の路線を一つのネットワークとして一体的に経営している。

⑤現在、赤字路線は、需給調整規制の下、原則としてエリア内の黒字路線の内部補助で維持されている。また、内部補助でカバーできない場合には、国・地方公共団体からの補助が行われている。ただ、国の助成額は、厳しい財政事情の下で、毎年90億円台で推移しており、事業者の赤字を全て補填するものとはなっていない。兼業部門の収益でカバーしたり、累積赤字として処理されている例も多く、また、地方単独の補助も行われている。

次に検討課題のポイントとして「需給調整規制を廃止し路線からの撤退の自由を認める場合には生活路線の維持方策を確立することが前提であるが、どのような路線について輸送サービスの維持が必要なのか、また、その維持について、内部補助に全く期待しないのか、補助額を抑制する観点からある程度内部補助に期待するか。維持についての、国、地方自治体、また、利用者、バス事業者の役割はどうあるべきか」を挙げた。

《一律緩和に異議ありの声》

バス事業の根幹にかかわる問題だけに、日本バス協会は平成10年2月、会員の民営乗合バス事業者288

社に対して「需給調整規制が廃止され、しかも補助金が増えないと仮定した場合」の路線の存続、廃止に関する意向調査を実施した。その結果は、赤字系統（全系統の70%）の中で、廃止を希望する系統は42%にのぼり、さらに自社の赤字系統のうち半分以上を廃止したいと考える事業者数は77社（赤字系統すべて廃止したいと考えている23社を含む）にも上った。だれもが激震を予想する厳しい答えであった。

また貸切バスについては、需給調整規制の廃止で新規参入者が増え、過当競争による無理な運行や習熟していない運転者による労働条件へのしわよせで、安全性やサービス水準の低下が懸念され、廃止反対の声が少なからずあるとしている。

規制緩和措置のもたらす影響は特に北海道において大きい。産業構造の激変、公共事業・道開発事業の縮小傾向、北海道拓殖銀行の破綻、人口の減少・過疎の進行など、不況の実験地とさえ言われる道内で、全国一律に容赦なく実施された場合、痛手は甚大であることが予想される。前北海道運輸局自動車部長の蒲生猛氏は平成10年7月、北海道新聞に寄稿して「本道で乗合バスの規制緩和がなされた場合、都市間バスと、ほんのわずかの路線バス以外は残らないだろう」と暗い予想をあえて示し、ことの重大さに注意を喚起した。

北海道消費者協会も問題を重視し、平成10年8月、機関紙で「規制緩和で道内バス路線が危ない。異議あり！一律緩和、過疎地にも生活路線を」との見出しで、次のように解説し、道民の声の結集を呼びかけた。

「道内のバス事業者は38社。うち黒字は7社に対して赤字は31社、平成8年度は88億円の赤字です。これを国と道、市町村の補助金と、バス会社のバス事業以外からの補填、累積赤字でまかなっている状態です。今後も経営の好転が見込めないことから（一

部省略) 撤退、減便などが続いています。ただ、道内はJRの廃止などで都市間バスが発達し、この大半が黒字を保っています。黒字会社は内部補助といって、ここでの黒字を赤字路線の埋め合わせにして息をつけています。

規制緩和が進むと、大手資本の都市間バスへの参入が予想されます。その結果、道内バス会社は赤字路線の内部補助ができず、地域路線の撤退を余儀なくされるでしょう。

道協会は次の提案をします。①規制緩和を、過疎化が進行し、バスを唯一の生活路線としている地域の多い北海道に適用することは、高齢者、通学者などの弱者切り捨てにつながります。全国一律の規制緩和には反対せざるを得ません。②道内で路線バスを運行しないバス事業者の都市間バス参入は、当面凍結させるべきです。③『生活路線は関係者が一体となって確保する』という閣議決定の主旨は賛同しますが、それが国の責任回避と地方自治体への責任転嫁にならないよう、住民、自治体、バス事業者一体となった生活路線確保運動を進めます」

規制緩和のもたらす明暗を生活者の視点から鋭く見つめた道民の声といえよう。

《論議の場、地域交通懇談会》

かねてから北海道バス協会は規制緩和に関する中央の動きを危機感をもって受け取り、特別委員会を設けて検討して来た。なによりも、乗合バスを取り巻く環境についての地域の認識がけっして十分でないことから、まず自治体、利用者とさらに協議検討を深めてゆくことが大切との結論に達した。このため、その舞台として道内各支庁ごとに地域別協議会を設置したいとして、平成10年秋、道、各支庁長への要請行動を一斉に行った。

こうした動きを背景に、10月の定例道議会で堀達

也知事から「規制緩和については審議会の答申や国の動向を見極めて、地域住民の生活の足を確保する観点から、道としてバス路線の維持確保のための基本方針を策定したい。また地域懇談会については、地方分権や規制緩和の大きな流れの中で、地域のことはこれまで以上に地域が主体となり、決定し行動することが必要である。このような考え方で全道各地域でこの問題について論議する地域懇談会の設置を検討する」との答弁がなされた。

道はこの懇談会の目的については①地域の主たる交通である乗合バスに関する現状と広域課題について②規制緩和が地域に与える影響と、地域としての対応の方向と、道の基本方針策定への意見等の2点を挙げている。また、懇談会の性格として、地域の足の確保のための相互理解の場、道の基本方針を検討する場合の地域の意見反映の場としている。

道交通企画室は知事の答弁にもとづき各支庁に地域交通懇談会の設置を指導し、平成11年1月の後志支庁をさきがけとして、支庁、陸運支局、管内市町村、バス事業者などによって構成される地域交通懇談会が各支庁ごとに発足した。規制緩和に関する官民を挙げての論議の舞台装置はこうして整ったが、交通関係者ばかりでなく、将来の人の暮らし、町のかたちにかかわる重大な問題だけに、さらに広い関心を高めることが要請されている。

《貸切バスで道路運送法一部改正案》

このような時代背景のもとで、運輸政策審議会自動車交通部は論点公開のあと、バス事業者、労働組合、旅行業者等からヒヤリングを行うとともに、全国各地でミニ運政審を開くなど、バス小委員会での数度にわたる審議を経て、平成10年6月2日「貸切バスの需給調整規制廃止に向けて必要となる環境方策等について」答申を行った。

道バス協会は会員の意見を反映させるため、道川忠会長が社団法人日本バス協会の緊急対策特別委員会に委員として参画し、北海道の置かれている特異性等を強く訴えて来た。

その後、運輸省はこの答申を受けて、各地で説明会を開くとともに業界からの意見、要望等を受けながら、平成11年2月、貸切バスに係る「道路運送法の一部を改正する法律案」を提出し、概要を公表した。

それによると、改正の背景、目的としては「貸切バス事業について、需給調整規制を廃止して事業への参入を容易にするとともに、運賃及び料金の設定及び変更について届け出制とすること等により、併せて、運行管理制度の充実を図ること等により輸送の安全を確保する」としている。

改正案内容の概要は次のようなものであった。

- (1) 事業参入規制の見直し 一般貸切旅客自動車運送事業（貸切バス事業）に係る参入規制について、需給調整規制を廃止し、輸送の安全確保に関する事項を中心に審査を行う許可制とする。
- (2) 運賃・料金規制の見直し 貸切バス事業に係る運賃・料金規制については、認可制から事前届出制とする。また、利用者利便の確保等の観点から、運輸大臣は、不当な競争を引き起こすおそれがある運賃・料金の設定等に対し変更命令を行うことができることとする。
- (3) 事業の休廃止 需給調整規制の廃止に伴い、貸切バス事業の休廃止を許可制から事後届出制とする。
- (4) 運行管理者の権限の明確化 輸送の安全の確保を図るため、乗合バス事業、タクシー事業等を含め、事業者が運行管理者に対し運行管理を行うために必要な権限を付与すること等を明確化するとともに、事業者が必要な権限の付与を行っていないと認めら

れるときは、これを付与するよう運輸大臣が命令できることとする。

(5) その他 事業区域外運送の禁止、運送約款の認可制、運賃料金の割戻禁止、運賃料金及び約款の揭示義務等について、貸切バス事業について引き続き措置する等所要の改正を行う。

本法は、平成12年2月1日より施行する。

(詳細は資料別表参照)

《日バスが6項目の要望提出》

これを受けて日本バス協会会長（小佐野政邦）は全国のバス事業者の総意として運輸省自動車交通局長（荒井正吾）あて、改正案に関して要旨次のような要望意見書を提出した。

「需給調整規制の廃止は、貸切バス事業にかつてない大きな変革をもたらすものであります。従って、これまで真剣に経営努力を重ねてきた事業者に混乱を生じさせることのないよう、安全かつ良質なサービスが確保されるよう、さらに産業として貸切バス事業の新たな発展が図られるよう、次の各事項について特段のご配慮を賜りますようお願い申し上げます。

1、関係省令の作成に当たっての業界意見の聴取について 改正法律案に係る運輸省令には、参入の資格要件、安全規制の内容など重要な事項が盛り込まれることとなりますので、運輸省令案の作成に当たっては、その内容について貸切業界の意見を十分に聞いて頂きたい。

2、緊急輸送安全確保措置について 需給調整規制が廃止され、新規参入や増車により大幅な供給過剰が生じた場合には、中小企業が圧倒的に多い貸切バス事業では、競争が激化し、安全運行の確保や利用者保護に重大な支障が生じる恐れがあります。このような事態に対処するため、緊急調整措置に代って

設けられる緊急輸送安全確保措置については、各地域における貸切バス事業の状況に応じて適時適切な運用を図って頂きたい。

3、事業区域規制及び最低車両数規制について
事業区域及び最低車両数については、答申に示された基準に従って規制措置を講じて頂きたい。

4、運賃制度について 運賃については事前届出制となりますが、事業者が基準運賃を決める際の参考指標として、ブロック毎に選定した事業者の実績から算出した標準的な原価を示して頂きたい。

5、事業参入後のチェック体制の強化について
需給調整規制の廃止後は、新規参入者の増加と競争の激化に伴い安全規制等を守らない事業者の増加が懸念されます。このため、事業参入後の安全の確保と適切な事業運営について、行政による監視、取締り体制を強化し、違反者に対しては厳正な処分を行って頂きたい。また、白バス行為に対しても従前以上に徹底した取締りをお願いします。

6、管理の受委託制度について 経営の効率化を促進するため、貸切バス事業にも管理の受委託を認めて頂きたい。

《乗合バスで運政審が答申》

平成11年4月には、運輸政策審議会自動車交通部

会は運輸大臣に対し2年間に及ぶ審議を経て「乗合バスの需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について」答申を行った。（概要は下欄以降に、答申全文は資料に）

運輸省はこの答申を受けて13年度末を目途に、政省令等の改正の作業を行い、免許制から許可制への移行という大転換を進めるとしている。

答申の骨子は、乗合バスの今後のあり方、生活交通の確保方策、参入・退出のあり方等からなっているが、いずれもバス業界にとって大変革であり、特に生活路線の確保方策については、今後地方自治体が主体的な役割を求められるので、バス事業者は地域交通懇談会等を通じて、関係機関との協議を深め、地域の足をどう確保していくのか、バスの利用促進と事業継続のための方策を推進していかなければならない。

バス業界としては今後、可能な限り業界の具体的な意見、要望をとりまとめ、積極的に運輸省に申し入れをし、その実現を図っていくこととしている。日本バス協会小佐野会長は「協会としては、生活交通の確保方策、参入規制、運賃制度、都市バスの走行環境の改善など重要な問題について、今後業界の具体的な意見、要望を取りまとめ、当局に申し入れを行い、その実現を図っていく」旨の決意を表明した。

〔乗合バスの活性化と発展を目指して 運政審自動車交通部会答申の概要〕

◎乗合バスの今後のあり方

○乗合バスの輸送需要は全体的に減少しているが、今後需要が伸びると考えられる分野も多く、競争を促進することにより事業者の創意工夫を発揮させることが重要。このため、新規参入等が可能となるよう需給調整規制を廃止し、競争を促進。効率的で利便性の高いサービスが提供され、バスの利用が促進されることを期待。その際、安定的にサービスの提供が行われることも重要であり、新規参入について最低

限のルールを設定。

○地方部では、これまでの需給調整規制を前提とした制度的な内部補助では、バス路線の維持は限界。地域のニーズに応じた生活交通の確保のための新たな枠組みを確立することが必要。

○行政としても生活交通の確保方策を確立すること等と併せて、バス利用を促進するための支援や走行環境を改善するための施策等を推進することが必要。

◎生活交通の確保方策

○生活交通の確保については、国と地方の適切な役割分担のもと、地方公共団体がより主体的に関与していくことが適当。

○本当に必要なバス交通サービスの見極めにより、乗合タクシー、スクールバス、福祉バス等の活用を含めた効率的な輸送形態の選択を行い、また、生活路線を運営する事業者の経営効率化や創意工夫の促進を図るとともに、なお必要となる場合の公的補助については、以下の方向で具体的措置について検討することが必要。

・公的補助のあり方については、地方公共団体が中心となって対応。

・地方公共団体における生活交通の確保の取り組みのために必要となる地方財源の充実については、これに見合った安定的な地方財源の手当を関係行政機関と十分検討することが適当。

・国は、ナショナルミニマムの観点から維持することが適切であると考えられる広域的、幹線的な輸送サービス類型について支援。

○主として地方部を中心として、生活路線の確保のための必要な措置等を協議するための地域協議会(仮称)を必要に応じて設置することが適当。

◎参入・退出のあり方

○需給調整規制を前提とした免許制から、輸送の安全の確保、安定的なサービス提供及び利用者保護に関し一定の要件を満たす者には参入を認める許可制へ移行。

○退出については、届出制に。ただし、利用者への周知、退出後の措置の検討のために必要な所要の期間を確保することが適当。

○特定の時間帯等のみへの参入等に関する行政の関与

・特定の時間帯等の参入については、利用者利便を確保する観点から、必要性の高い場合には、需要が比較的少ない時間帯等の輸送サービスを確保するため、行政が一定の関与を行うことを検討することが

適当。

・競合路線における著しく近接したダイヤ設定等により、結果として利用者利便等を損なう場合についても、行政が一定の関与を行うことを検討することが適当。

◎運賃制度のあり方

○運賃については、事業の実態として地域独占的な傾向があること等を踏まえ、その上限の規制を行うことが適当。また、利用者保護の観点から、特定の旅客に対し不当に差別的な運賃設定について規制することが適当。

○一方、不当競争となるような運賃設定を防止するため、発動の要件を明確にした上で、事業者の設定した運賃について変更の指示が行える制度とすることが適当。

◎輸送の安全の確保

○輸送の安全の確保については、事業用自動車の安全対策に関する運輸技術審議会の状況をも踏まえ、必要性と効果を十分に検証し、有効な規制のあり方を検討することが適当。

○健康診断、適性診断、乗務距離等の制限、運転者の教育・研修等の輸送の安全確保や利用者保護に資する事項についても、必要に応じて措置することが適当。

◎その他

○新規に参入する事業者が既存の事業者からバス乗り場等の施設の使用を拒否されたり、共通乗車・共通カードシステムへの参加を拒否されること等により、利用者の利便が損なわれることのないよう、既存事業者のこれまでの努力を適切に評価しつつ、行政が調整措置を講じる等の一定の関与を行うことを検討することが適当。

○新制度への円滑な移行のため、制度改正の実施までに一定の移行期間を設けるとともに、地域協議会を先行して発足させる等所要の措置を講じることが適当。

第15章 バス復権めざして

《都市機能をマヒさせるマイカー》

文明開化を運び込んで大衆に歓迎されたバスが、大衆が手にしたマイカーの氾濫によって、100年足らずのうちに行く手を阻まれてよいのだろうか。マイカー社会の進路は、無秩序と環境破壊の袋小路につながっていないか。一人の便利の追及が多くに不便と混乱をもたらし、ついには都市機能をも麻痺させるのではないか—21世紀に近づいて、遅ればせながら日本の交通問題への問い直しが始まった。

平成9年度の国内旅客総輸送人員は846億3千万人で（対前年比0.3%増）伸び率は低いものの増加傾向が続いている。輸送機関別の内訳を見ると、JRが88億6千万人（同1.5%減）民鉄133億9千万人（1.5%減）営業バスは56億5千万人（同3.4%減）ハイタクは26億1千万人（同2.6%減）自家用乗用自動車358億7千万人（同2.3%増）航空8,600万人（同4.2%増）と、自家用乗用自動車と航空の伸びが大きい反面、営業バスの落ち込みがめだつ。

また、平成9年度の主な輸送機関別の輸送人員分担率は、民鉄15.8%（対前年比0.3ポイント減）JR10.5%（同0.2ポイント減）営業バス6.7%（同0.2ポイント減）自家用乗用自動車42.4%（同0.8%増）となっている。輸送人キロで見ると、JR2,476億5千万人キロ（対前年比1.6%減）民鉄1,472億8千万人キロ（同2.1%減）、そして営業バスは711億人キロ（同1.8%減）、これに対し自家用乗用自動車は6,186億1千万人（同2.0%増）と伸びている。

自家用乗用自動車、いわゆるマイカーは全国で昭和53年度末の1,732万台から平成9年度末の4,103万

台と、約20年間で2.4倍に伸びた。北海道でも同96万台から同209万台へと2.2倍に増加した。これに伴いバスはマイカーにその領域を侵されて、乗合バスの全国の輸送人員は昭和42年前後の100億人台から年々減少傾向をたどり、平成9年度は54億人（対前年比3.6%減）、貸切バスは輸送人員で2億5,000万人（同0.2%減）となっている。北海道内で見ると、昭和60年度の乗合バス輸送人員は4億3,359万人だったが、平成9年は3億の大台を割って2億9,017万人となり、60年を100とすれば66.5に減り、ピークであった昭和44年の5億9,627万人の48%となった。

しかし、バスのシェアが低下しても、バスの国民生活で果たす役割、とくに広大な北海道での任務の重要さは依然として大きい。バス事業者が生き延びるためだけではなく、国民の足を確保するため、バスの復権をめざしてさまざまな活動と試みが始められている。



平成5年、バスの日の記念パレード（札幌市駅前通）

昭和63年5月、日本バス協会は、「いつでも、どこでも、みんなのバス」を合言葉に9月20日を「バスの日」に制定した。

道バス協会はこれに呼応し、毎年各地で様々な取り組みを行っているが、平成5年には色々なバスを連ねたパレードなど大々的なイベントを行い、バスの快適・安全をアピールした。

《優先、専用レーンが効果を挙げる》

迷宮に迷い込んだ無数のネズミのサーキットを思わせる都市の交通渋滞で乗合バスの定時性は崩れ、信頼性が低下し、利用者のバス離れとマイカー依存を招いて、渋滞はさらに悪化する。この悪循環の輪をどこかで断ち切らねば本来の都市の機能は回復しないし、中心市街地の商店街の空洞化や大気汚染、交通事故増など、派生する問題も深刻になってゆく。こうした意識から北海道バス協会がまず取り組んだのはバスの優先通行であった。

昭和45年、札幌、函館、室蘭、旭川、帯広、釧路、北見の8市について交通事情を調査して、関係官庁に陳情した。北海道警察などの理解もあって、昭和46年に札幌市内の一部、西3丁目（時計台前通）などで初めて2.5kmの優先レーンが実施されたのを皮切りに、毎年のように追加、延長を加え、これによる定時性回復の効果も明らかになった。その後何度かの拡大（延長）があり、現在の札幌市内の総延長は優先レーン12区間31.43km、専用レーン18区間55.69km（含専用道路。以下同じ）旭川市の優先レーン

1.3km、専用レーン1.3km、函館市の優先レーン5.2km、専用レーン2.2km指定も含め、道内の専用（優

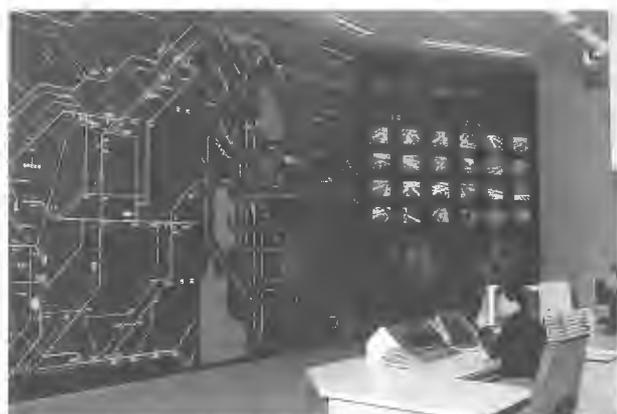


札幌市西3丁目時計台前通りのバス専用レーン

先)レーンの総延長は36区間97.12kmに及んでいる。

またバスの優先通行のため、札幌市をはじめ各都市の交差点への感知機の設置は年々増えて62機となり、円滑化に役立っている。さらに10市で交通管制エリアが拡大されるなど、官民を挙げて路線バスの定時性確保への努力が続けられている。

とくに平成8年4月に全国初の公共車両優先システム（PTPS）が札幌市内の国道36号線の既設バス専用レーン区間5.7kmに導入され、さらに翌9年4月、4.6kmが延長され、システムが拡大された。



平成8年、全国初の公共車両優先システム（PTPS）が札幌市内に開設された（左）
右は道路状況をリアルタイムに見る北海道警察交通管制センター

導入前と比べて所要時間が約4分短縮し、バスの定時運行確保に大きな効果をあげている。

《活性化補助制度で多様な取り組み》

都市交通の深まる混乱から、公共交通機関としてのバスの見直しが進んでいる。平成3年度から、バス利用を促進し、地域に不可欠な路線の維持・整備を図るとともに、道路混雑の緩和、地域環境の改善のため「バス活性化システム整備費等補助制度」が創設され、国と地方自治体が協調して助成することになった。

また、身体障害者や老人が利用しやすい優先座席や行き先案内などは早くから実施されたきたが「人と環境にやさしいバス等の普及促進補助」制度によって、平成9年の旭川電気軌道をトップに、ノンステップバスが道内各地で運行されるようになり、好評を得ている。平成8年度からは経営効率化、サービスの改善を対象に「近代化補助」、9年度から道路交通状況の改善を図る「オムニバスタウン整備補助」なども加わり、多様な取り組みを支援する「バス活性化総合対策補助」制度が始動し、10年度に「バス利用促進等総合対策事業補助」制度へと発展している。

道バス協会と各社はこれらの制度を活用し、親しまれ便利なバスをめざして、停留所の改善、ノンステップバスの導入、札幌での各社共通カードの拡大、接近情報を知らせるバスロケーションシステムの導入やバス総合案内システムの設置、貸切バス駐待機場の設置などに取り組んだ。

特に、バス総合案内システムは、利用者への広範な情報提供を目的として、平成8年10月に、大都市の結節点としてJR札幌駅東改札口南側に設置された。コンピューターによってバスの行き先情報が無料でたちどころに分かり、いまも1日の利用は平均280回を



親しまれる札幌駅のバス総合案内システム

超え、乗り場や発車時刻が一目で分かる施設として定着し好評を得ている。

また、これまで札幌市大通周辺に観光貸切バスが駐待機し、交通渋滞になるとして批判を受けていたが、10年10月、札幌市交通局北光営業所跡地を借り受け、日本バス協会交付金と北海道の補助金等で貸切バス駐待機場を設置した。観光貸切バスをアイドリングストップして省エネ・地球環境に配慮するとともに、運転手とガイドがそれぞれの専用休憩室でゆつくりとくつろげる施設として注目され、利用の拡大が期待されている。

道北バスは、平成12年4月から最新技術による非接触型（IC）カードシステムを、全国で初めて路線バスに導入する。これはテレホンカード大のカードをバスの読み取り機に近づけるだけで料金が精算される便利なシステムになる。導入費用の半分は、国・道・旭川市からの補助が予定されている。このシステムが夏は猛暑、冬は厳寒という旭川の厳しい寒暖差に耐えられれば、全国的に利用できるだろうと見られ、この先進的な試みは各方面から注目されている。

《バス復権運動の胎動》

平成11年、北海道バス協会の道川忠会長は年頭の新年社長会で、全国的なバス復権運動を提唱し、規制

緩和時代に向けた重点事業として、今後積極的に取り組んでいくことを表明した。このなかで強調したことは、かつて乗合バスが地域社会の移動手段の主流を占め、国民に身近で親しまれる公共交通として高い評価を得ていたが、近年のモータリゼーションの進展が、交通渋滞による都市機能の低下や、排気ガスなどによる環境の悪化、さらには交通事故の増加などさまざまな社会問題をもたらしたこと、また一方では、2015年には国民の4分の1が65歳以上という高齢化社会となり、お年寄りや身体の不自由な人など移動制約を受ける人々が全人口の25%から40%にも及ぶと見られていることを指摘し、目前に迫った21世紀社会における公共交通ネットワーク形成のあるべき姿を考えると、乗合バスは日常生活に密着した交通サービスの主役として再評価されるべきだとした。

その上で、乗合バスの広範囲移動の自由性と大量輸送の機能を十分に活用し、地球環境にやさしい乗り物、また、住民生活の維持発展を支える乗り物として、地域社会に定着した市民権をもつべきだと強く呼びかけた。

そして、北海道バス協会はその実践の第1号として、会員の意識高揚と利用者サービスの向上を図り、バスのイメージアップにつなげたいとの発想から、バスのマスコットをアレンジした協会の「会員之証」を制定した。平成11年元旦、このマークを貼付したバスが全道各地を一斉に走り始めた。このような北海道バス協会の動向に、日本バス協会も強い関心を示し、バス復権の全国的な展開がこれから始まるうとしている。

《都市交通の未来図をともに》

北海道バス協会がかねてから都市総合交通規制の推進を要望してきたが、札幌市は交通問題懇談会を

設けて都市総合交通体系のあり方を検討し、ここでも「バス優先対策の拡大」の提言がなされた。月2回のノーマイカーデーの実施など、一定の効果は挙げられているが、より効果的に推進するために札幌市では近年、乗り継ぎ施設として郊外にパークアンドライドのための駐車場整備を急いでいる。しかし、都市中心部に地下駐車場の整備も進んでおり、提言のねらいに反する動きが依然として絶えない。また、鉄道との結節点である駅前バスターミナルや大型公共施設のバスタッチへの配慮にしても、マイカー、タクシーに比べバスへの優先度は低い。

いま都市を運営する自治体に求められることは、大胆かつ抜本的な自動車総量規制と、都市交通における乗合バスの役割を見直し、積極的にその利用促進を図ることではないだろうかーと、欧米諸国で試行から実施段階に入った新都市交通システムを見て来た関係者は口を揃えて語る。一方、地方交通は、地域社会を支える社会福祉施策を基本に見据えたシビルミニマムとしての交通政策と、公共事業の視点を持つことが喫緊の課題とも言う。

北海道に住む人々の暮らしを高め、心を結び、さらに内外の多くの人に美しい北海道を知ってもらうために、人と環境にやさしいバスの復権をめざしながら、改革への歩みを実行に移す時期がきている。

(完)



写真(右から)寺嶋 弘氏、今泉規子氏、道川 忠氏、加藤信吉氏、加藤幸嗣氏

座談会

バスとともに地域に生きて

出席者

(敬称略)

加藤 信吉 (北海道バス協会最高顧問)
 道川 忠 (北海道バス協会会長・道南バス株式会社代表取締役社長)
 今泉 規子 (元阿寒バス株式会社代表取締役社長)
 寺嶋 弘 (元宗谷バス株式会社代表取締役社長)
 司会 加藤 幸嗣 (編纂委員長・北海道中央バス株式会社総務部長)

[平成10年10月7日・札幌第一ホテル]

1914

北海道のバス事業が大正3年に始まってから85年を迎えようとしています。バス業界はその長い歴史のなか、戦時中、終戦後、そして高度成長期以降と、さまざまな困難や飛躍のための試練に直面して参りました。諸先輩にはいろいろな局面でご活躍され、今日の事業の基盤を築かれましたが、なかでも思い出に残るご苦労、ご苦心を披露していただき、記録にとどめたいと考え、ここに座談会をお願いいたしました。裏話なども含めて自由にお話しいただきたいと考えております。 =司会者挨拶から=

車もない、人もいない。混乱の終戦時

— まず戦時中や終戦のころの思い出などからいかがでしょう。

加藤 終戦時、25、6歳ぐらいでしたか、札幌の軍で主計将校をしていて復員し、父(注・加藤幸吉氏)に手伝えといわれて北海道中央バス株式会社に入ったのですが、運転手がない、車掌もない、車もない、燃料もない、すべてないづくしでした。米軍が進駐軍として入り、また国内の行政はす

べて警察が掌握していましたから、人と資材の確保に、英語辞書を片手に双方の間を走り回りました。丘珠から海軍のトラックを引き継いで警察に渡したものの、タイヤが盗まれたり、代用燃料車用の木炭の割り当てをもらっても現物がなく、山を買って生産を委託したり、まるで闇屋のような仕事に追われた時代でした。バス協会は当時、乗合旅客自動車運送事業組合で、ハイヤー部門も一緒でした。父はハイヤー事業もやっていましたが、タクシーは車自体がほとんどない。道庁西門裏にあった組合の事務所

をよく訪ねましたが、理事さんも大変な苦勞で、いろいろと奔走されていましたね。

今泉 木炭など資材の確保には父（注・今泉貞一氏）も駆け回ったようで、札幌の協会へ出張するとなかなか帰らないので寂しい思いをしたことを覚えています。また、釧路駅前の車庫で、おばさんたちが木炭を砕く作業をしていたことを記憶しています。炭焼きがまから出たままの木炭は大きすぎ、小さく砕かねばならないのですね。おばさんたちは作業が終わると炭の粉をもらって帰って、自宅の燃料にしたようです。また、木炭の不完全燃焼から、弟子屈で運転手が倒れて大騒ぎになって、病院にかつぎこんだこともありました。

寺嶋 私がバスの仕事に入ったの昭和29年からですが、利尻でも終戦直後は大変でした。そのころはシャーシーとボディが別々に作られていたので、潮風で腐食したボディが揺れるため、ワイヤーで結び付けて走るありさまでした。払い下げの軍用トラックの荷台に幌をかけ、はしごを積んで走り、手を挙げる人のいる所で止まり、そこではしごを降ろして乗り降りするという状態でした。それも除雪の態勢はないので、雪が来ると終わりです。

雪に閉ざされデカンショ交通

— 雪と悪路にはいずこも悩まされたようですね。

寺嶋 出発したときに晴れていても、途中から猛吹雪になる。一般車が立ち往生して道をふさぎ、もう進めない。漁師のお客さんの方がよく道路事情を知っていて、お客さんも加わって、積んでいったスコップで一緒に雪かきをしたものでした。運行は11月か12月初めで終わり、冬の間、乗務員が自分で車両を整備し、4月が近づくと事務員も乗務員も総出で除雪にかかる。ニシン漁が一段落したころ、やん

衆と呼ばれた季節労働者に頼んで除雪要員を出してもらい、地域ぐるみで春を待つ。道路は舗装されていないし、ブルもないから、バスが道の穴ほこに埋まってしまうと、小学生も手伝ってくれて引き上げたりして、苦勞はありましたが、地域と一体となった楽しい時代でもありました。冬期運行ができるようになったのはやっとな昭和37年ごろでした。

道川 道南バスのエリアである羊蹄山麓でも同様で、生活道路は住民が自分たちで除雪するものでした。10月末ごろから、真狩営業所と狩太駅（現・ニ



道川 忠氏

セコ）間を通すため、会社から10余人が乗り込んで民宿して、住民とともに除雪する。トラックシャーシーに積んだボディに、暖房用にと炭

のコンロのような物をぶら下げ、農耕用ブルドーザーで引っ張って行く。向こうから馬車が来ると交差できないのでブルが退避場を作ってやっとな行き違う。洞爺村、占冠など冬季間まったく孤立する集落も多く、留寿都や真狩の営業所へ給与や事務用品を運ぶのは、社員がリュックを背負って行ったものです。大きなアカダモの木を目印に、雪に立てられた道を示す長いクマイザサを頼りに、けもの道を一日がかりで歩いたものでした。アイヌ民族の知恵に習ったものですね。なにしろ朝、長距離電話を予約しても晩までつながらないという時代でしたから。

— 釧路、道東の方はそれほど雪は多くないですね。

今泉 いえいえ、今は少ないですが、昔は大変な雪でした。私が入ったのは昭和28年ですが、幼いころ、父が弟子屈を拠点に営業していた車に乗

せてもらったことをよく覚えています。道東の弟子屈、鶴居、阿寒湖、川湯方面などでもボディが隠れるほど雪が深く、部落総出で雪かきをした



今泉規子氏

ものです。行きは晴れていても途中から吹雪となり、動けなくなった自分の車を乗り捨てて乗り移った人をたくさん乗せて、バスは夜遅くやっとたどり着く。その人たちにお握りを用意し、お寺に泊める手配をすることもしばしばでした。昭和30年代になっても、年が明けるとすぐ阿寒横断道路開通のための準備です。遅く着手すると積雪が氷に固まってしまうので、除雪の陳情、労務者の手配と忙しく、やっと5月末ごろ、まず第一便にバスを走らせるのです。遅い年は6月10日になることさえありました。

— 半年寝てくらすデカンショ観光などといわれますが、今のように機械除雪の態勢はなかったので、地域と会社が一体となって、大変な苦労だったのですね。

加藤 戦時中や戦後すぐは地方の交通はほとんど雪に閉ざされていましたね。札幌一月寒間は労務者を動員してなんとか除雪し、小樽には小さいトラクターがあり、人力と合わせ市内の幹線だけ除雪しました。戦後、米軍が丘珠飛行場に通じる道を大型機械で除雪をしているのを知り、目を見張りましたね。当時、札幌土木現業所の責任者だった堂垣内尚弘さん（注・のちの北海道知事）や道警が配慮してくれて、旧陸軍の除雪車を借りましたが、これが機動力による本格的な自主除雪の始まりでした。

— 洞爺湖方面も戦後、急激に道路環境が良くなったそうですが—。

道川 道南はわりに雪の少ないところですが、進駐軍がきっかけでよくなったのは、室蘭、登別などの道路もそうでした。米軍は室蘭港を押さえ、新日鉄のクラブと登別のグランドホテルを接收して将校用にし、一般兵士のレジャー用には登別と洞爺湖畔を開発しました。飛行場用の鉄板を敷いて一挙に専用道路を作り、車両を走らす。以前から登別、洞爺は温泉地として知られてはいましたが、本格的な観光開発は米軍が入ってからです。千歳—札幌間の弾丸道路も進駐軍の専用道路がそもそもの始まりです。

加藤 当時、空知地方も炭鉱の活況でわき立っていました。戦後復興のため、エネルギー源の基幹産業として炭鉱は重視され、炭鉱人に非ずば人に非ずといった空気でした。炭鉱住宅が整備され、人と物が集まり、空知の基幹都市を結ぶ路線が、昭和23—24年ころ、急速に伸びたものです。

今泉 釧路も太平洋炭鉱がありますし、それと北洋漁業の復活で、人と物の動きが活発になったものでした。

悪路と弱い車体に泣く

— 当時は車両の故障が多く、みんな苦労したようです。協会の技術委員会が活発に開かれ、研究も活発だったようです。

寺嶋 日本海側や稚内、利尻、礼文などは塩害がひどくて車体の痛みがひどく、すぐ鉄板が薄くなったものです。オホーツク側はさほどでなかった。

加藤 そう、札幌地区より小樽地区の方の車の傷みが早かった。

今泉 川湯は硫黄の被害がひどかったです。それに当時の道路は碎石を敷いたものでしたから、タイヤが長持ちせず、寿命3万kmにもならない。タイヤ交換を奨励し、3万km達成者を表彰しました。今な

ら20万kmにもなるでしょうが、道路がよくなったら経費が浮いてバスはどんなに楽だろうと思っていたら、今度はマイカーにやられてしまうなんて皮肉ですね。

道川 昔、バスが運行を始めたころは、それまで輸送の中心だった馬車業者の抵抗がものすごかったそうです。バスに石を投げたり、わざと馬を放して邪魔したりして反対した。田舎では、バスが入ると馬車追いが失業するというので、とくに根強い反対が見られたそうです。

加藤 札幌でも月寒の歩兵連隊間を結んでいたのは札幌乗合馬車合資会社の馬車でした。大正14年に私の父がバスに変えようと提案した



加藤信吉氏

が、社内の馬車派と対立して意見がまとまらず、両方を走らせ、社名も乗合馬車自動車合資会社になった。結局はバスが勝ったのですが、馬車勢力の反対には悩まされたようです。その後、駅前と北大間に路線を開き、これは大繁盛したのですが、昭和2年には市電が路線を敷いて、バスが撤退をやむなくされたりー。

今泉 たちごっこですね、運輸事業は。鶴居ではバスがとても歓迎されましたよ。それまで馬車鉄道はあったものの不便だったのが、バスの定時運行で物資輸送や行き来が楽になったととても喜ばれました。

ご巡幸と「君の名は」で道東人気

ー バスによる観光が盛んになったのはガソリン、軽油の統制が終わり、貸切バスの運行が認めら

れてからですね。道東観光ブームは、放送や映画で評判になった菊田一夫作のドラマ「君の名は」の影響が大きかったといわれています。

今泉 阿寒国立公園に指定された昭和9年当時は観光客が年間3千人といわれ、それが10万人を越えるようになったのは、昭和27年にラジオで放送され、翌年、美幌峠などで映画ロケが行われた「君の名は」のお蔭も大きかったですね（注・平成9年度の阿寒町入り込みは約190万人）。それに、昭和29年に国体のため来道された昭和天皇、皇后両陛下が、国立公園指定20周年記念で阿寒に初めておいでになり、これをきっかけに道路が整備されたことも大きな出来事でした。それまで横断道路は春になってもなかば凍結していて「膿む」といわれる状態なので、車の重量がかかると、まんじゅうのアンコのように泥がはみ出て車輪が埋まり、道路も壊れるとのことで、固まるまでバスは通らないでといわれたものです。ご巡幸をきっかけに道路がよくなり、観光も本格化して、お客も大きく伸びたのでした。

人気を集めたガイド・コンクール

ー バス観光の人気が高まるにつれ、観光ガイドにもスチュワーデスと並んで注目が集まりましたね。初めて全国コンクールが開かれたのは昭和26年で、それから10回開かれています。道内の各社からも参加して、いい成績を得たようですが。

加藤 大型貸切バスが正式に免許されたのが昭和25年で、それからバスによる観光が盛んになりました。ガイドは初め女子車掌から選んでいましたが、貸切事業が増えるのにもなって、本格的に募集して養成しました。昭和27年の第2回大会で中央バスの菊地ハル子さんが優勝して、さらに人気を呼び、その後も上位に入賞したものです。

道川 私は米軍の通訳をやっていたのですが、家

業の都合で洞爺に帰り、道南バスで通訳や商業簿記を手伝ったのがきっかけで昭和30年に入社しました。昭和32年ころには私も観光ガイドのシナリオ作りをしたものでした。初めはバスの車掌が説明していましたね。コンクールには初め道南バスと中央バスが参加したのではなかったでしょうか。

今泉 うちも遅ればせで参加しました。ガイドブック作りでは更科源蔵さんのお世話になりました。レベルアップのため、冬には川湯温泉で社内コンクールを開いたりして、2年続きで4、6位に入賞したこともありました。

寺嶋 参加することに意義がありましたね。私も引率して出かけたものです。

— 北海道のバス会社はいずれもよくがんばったようですね。

ワンマンバス化進む

— ワンマンバスが導入されたのはそのあとでしたが、画期的なことだけに組合との交渉とか、さまざまな問題があったようですね。

加藤 中央バスでは昭和38年、小樽市内の路線で、午後10時以降発から女子車掌の添乗をやめたのが皮切りでした。組合の抵抗はかなりありましたね。それ以前、ヨーロッパ、アメリカを視察したとき、長距離貸切バスにも車掌、ガイドがない。帰国してさっそくこのワンマン化について労働省と日本バス協会とともに話し合ったのですが、社会党議員が組合の弱体化を招くとして強く反対し、時期尚早とされていたものです。

道川 全国的な趨勢になったのは昭和43年ころからですね。道南バスでは44年に対策委員会を作り、解雇しないという基本方針を条件に組合と協定しました。交渉は1年がかりでしたね。しかし、現実に車掌をどうするか、職種の転換には苦勞し、ガイド

や放送、清掃作業などに回ってもらいました。車掌の希望者は多かっただけに、廃止には組合も抵抗があったのでしょうかね。

今泉 うちも少し遅れて実施しました。道東で最初に提案した東邦交通さんでは組合とかなりもめたようでしたね。社長宅に赤旗が立ったりー。



寺嶋 弘氏

寺嶋 宗谷バスでは41年から車両の更新時に徐々にワンマン仕様に移行させました。43年から交渉に入りましたが、稚内市は道路幅が狭く、

冬季間、除雪して雪を両側に積むとさらに狭くなって、すりばち状になり、交差が難しい。奇妙なことに、組合と交渉の日になるとかならず雪が降り、現にこんなに雪があつては無理ではないかといわれると、こちらも弱い。あれには困りましたね。46年にやっと市内で実施し、それから地方でもということになりましたが、礼文は海岸線に沿った道路で、回転する場所の確保が難しい。機器の整備などで、ようやく移行しました。乗務員の約半数が減ったわけで、ワンマン化はガソリンからディーゼル車へ、小型から大型車へという合理化の流れの必然でしたね。

道川 私鉄総連の反対が強かったうえ、労働省も動揺していたのですよ。道路幅や見通しのきく退避場所などの条件整備については運輸局の検査官も厳しくて、いづこも難航しましたね。

オイルショックに悩み深し

— このころから高度成長に陰りが見えていたわけですが、昭和48年の第一次オイルショックは産業はもちろん、市民生活に大きな打撃となりました。

バス業界の受けた影響も深刻でしたね。

加藤 道バス協会に対策委員会を作り、私が委員長になり、石油元売り各社に公共輸送優先をきびしく申し入れた。それでも現物が無いので、満タン給油してくれず、補助タンクを背負って走るなど、みんな困りましたね。

今泉 日曜がガソリンスタンドが休みになるのが痛かった。阿寒などの観光路線中心で、休日のお客さんが多いのですから。また、途中でガス欠の心配があるので、なじみのない方向へは走れませんでしたね。他地域のバス会社さんに助けってもらったりもしました。

道川 道南バスは日本石油オンリーだったので、なんとか助けてもらえた。公共事業者優先の基本方針はあっても、軽油の量そのものが足りないの、こっそり灯油を10%くらい混ぜるなど、いろいろ知恵をしばったようです。いまだから言えるのですが。

寺嶋 石油製品はもちろん、物価すべてが急激に高騰して、賃上げベースも1万円台に上がり、人件費コストは当然はね上がり、これはのちのちまでバス事業全体に響きましたね。

新規参入増え、白バスも横行

— 昭和50年ころから道路環境が整備されるに伴って、貸切への新規参入が増え、一方、白バスが横行するようになり、その対策にはご苦心なされたと思います。

道川 賃金ベースが上がり、乗合事業の経営が困難になったせいか、貸切への参入が目立ち、また貸切専門の新規参入が急増してきました。それに、事業主の従業員送迎用バス、市町村が持つバスや福祉バスが増え、それがレジャー用に使われるのが目立つようになりました。一方で運転手付きレンタバス、白バスの横行にも悩まされた。それまで貸切バスが

少しお高く止まって値引きをしなかったこともあったかもしれませんが。小型で免許を取り、2年くらいして大型に切り替えるというケースが多かった。われわれも小型を持ってと奨励されました。

寺嶋 しかし、小型化したらといわれても運転手一名を要する点では同じです。あまり利用されなかった。

今泉 私たちの地域は観光のメインコースとなっており、それが経営の柱です。そこに白バスや、タクシーがささり込んできた。かつては美幌駅に列車が着くと、バス10台ほどで受け入れたものですが、それが2、3台に減ってしまった。タクシーが並んで客引きをするんですよ。4人ずつ10台、合わせればバス1台分です。

道川 いわゆるタクシーの乗り合い、乗り合わせ行為ですね。

今泉 ひどいになると、周遊券を持つ客さえも、タクシーの方があちこちと回れますよと呼びかけて連れていってしまうという状況すら出てきたのです。いくら取り締まってくれと頼んでもどうにもならなかったものです。

過密過疎現象が深刻化

— 昭和42年ころから過密過疎現象が深刻化して、離島、辺地補助や、その後、地方バス生活路線への補助制度ができましたが。

寺嶋 当初は少額でもあり、申請しませんでした。昭和47年からの生活路線補助は本格的に受けています。

道川 羊蹄山麓や日高は住民人口より馬の数が多いようなところなので、43年、早速申請して補助をもらいました。はじめは申請もさほどむずかしくなかったが、その後申請が増えたせいか、手続きが繁雑になり、休んだ年もあります。担当官も勉強不

足でよく知らなかったようです。

今泉 阿寒も過疎地域が多く、生活路線に早速申請しました。

道川 47年に要綱が改正になり、申請が道、運輸局を通ったのに、本省で根掘り葉掘り聞かれ、書類を書き直せといわれ、泊まりがけとなって、うんざりしたこともありました。生活路線の確保については、初めは町村長も熱心に嘆願して歩いたものでした。なにしろ、行きは客が乗っていても、片道はカラというのが実態で、とてもやっていけないということがはっきりしているのですから、役所もよくわかったようです。これは規制緩和で今後にもつながる問題ですが。

優先レーンなどでバスの復権を

— 道路環境の整備がマイカーの異常な増加を招いて、バスには厳しい環境となり、協会では専用レーンや優先レーンなどに取り組んでいますね。



加藤幸嗣氏

道川 専用レーンは札幌、函館、旭川などの一部で、まだ多くはないが、優先レーン設置などの陳情も重ねています。札幌では36号線にPTPSという、専用レーンに入った一般車に音声で警告する監視装置を国の予算で取り付けたと、1系統で4-5分も所要時間が短縮され、その大きな効果が実証されています。こんど浜松市にも設置されることが決まりましたが、これは遠州鉄道と浜松市、静岡県の三者が声を合わせて要請したものです。一人の力よりみんなの力ですね。バス協会だけでなく、札幌市

も道もさらに力を入れてほしいものです。都心の地下に大駐車場を作るなど、札幌市の方針はまことに矛盾しています。パークアンドライドの励行など、もっと努力すべきです。

— バスの定時運行が確保され、乗客が戻ってくれば、自家用車も減り、環境問題への影響も望ましいですね。

道川 環境問題、そして省エネ、事故防止など、このメリットは大きいです。景気対策緊急措置法にも盛り込むなどの努力を求めたい。温暖化対策委員会にもバス協会から参加しています。自家用車利用を減らし、公共輸送機関を重視するのはすでに世界的な趨勢になっています。アメリカ、ブラジルなど、レーン構造を変えるなど徹底しています。

加藤 国、地方自治体が率先してマイカー規制対策をやるべきです。日本は議員や行政が臆病で、車関係メーカーに遠慮している。ヨーロッパでは早くからマイカーを制限しており、日本もバス復権のため道路構造の抜本的な改造から着手すべきでなんです。

今泉 摩周のてっぺんなど観光地もマイカー規制が必要ですね。定期バスが定時運行できなくなっており、排気ガスやゴミの問題を含めて今から対策を講じないと、自然景観そのものがだめになります。

寺嶋 観光地にバスの入れない狭い道路を作ったりするので、自家用車ばかりが乗り入れている。こうした考え方自体を変えてもらわねばならない。自然の植生保護のためにも急務ですね。地方の道路整備は進めてほしいが、効果の上がない高規格道路や、渋滞のないところにバイパスを作るなど、どうも効率的といえない。今の国道の狭いネックやカーブを広げるだけでよいのではないか。毎年100メートルくらい改良しても、完成したころには集落が過疎で消えている現実があるんです。

都市間高速バスの充実、発達

— 昭和55年ころから道路の整備に加え、フルデッカーバスやトイレ付きハイデッカーバスによる都市間高速バスが発達して、これにはうれしい思い出もあるのではと思いますが。

道川 札幌—室蘭間は以前にも運行したものの鉄道にかなわず、しばらく休止していたのですが、高速道路の完成で道南バスと中央バスさんで再開しました。始めは会員制で募集していたのですが、必ず座れて値段は安いので、お客はどんどん増え、一般路線としました。するとJRが対抗して値下げし、こちらも負けずに値下げする。この人気に本州の業者からも見学がきて、都市間高速バスのさきがけとなりました。ただ、商店街からは買い物客を奪われると強い苦情がありました。しかし一般市民は大歓迎で、ショッピングだけでなく、音楽会や観劇など、文化面での恩恵も大きいと喜んでくれます。

— 道南バス、中央バス両社乗務員のサービス面での競争もあって、利用者には喜ばれたようですね。

道川 すべて競争がないとだめですね。JRとも競争して、乗り換えの不便な日高線では列車より早いバスを走らすことができた。ゆっくり座れて楽に行けると、札幌に出たことのないお年寄りにもたいへん喜ばれています。その後、全国的にも都市間バスは増えています。

— 深夜バスも共同運行で各社ご苦労があったかと思いますが、利用が多いようですね。

今泉 札幌—釧路間を三社で共同運行していますが、最近、JRもスーパーで対抗し、スピードでは勝てません。夜行バスの利用はますますですが。

観光立県宣言はピークだった

— 平成2年、道が観光立県宣言をしてから観光

が活発化し、バスもホテルも足りないという嬉しい悲鳴を上げた時期がありましたね。

道川 確かに観光客は増えたのですが、バスが不足という時期はほんのわずかで、道内と本州の修学旅行の重なる6、9月だけのことです。バスが足りないと騒いで、東北から乗り入れさせたのは一部の旅行業者でしたが、新規参入の口実にもなったようです。当時はバブルのピークで、銀行は不動産業やレジャー産業に金を使ってくれとふんだんに貸し出し、ホテルなどの観光事業に火がついた感がありましたが、それ以来、景気は下がる一方です。

寺嶋 昭和49年に利尻礼文サロベツ国立公園が指定されて、初めて観光客が入るようになったのですが、利尻、礼文は連絡船の運航時間にも左右され、車のやり繰りがむずかしいうえ、夏の2か月、せいぜい6—9月までです。航空の東京直行便が開通して、新しい幕開けになりました。通年運航にもなりましたね。さきごろ運輸局が発表した、公共輸送機関を使った観光モデルプランなどに期待しています。バス事業者もこうしたモデルプラン・ネットワークに関心を持ってゆきたいものです。

バス協会事務所と研修センター

— バス協会事務所は発足以来、何度か移り、平成4年、現在のものができるまでは中央バスの札幌分室内に仮事務所を置いたり、その変遷にもご苦労の思い出が多いかと思いますが。

加藤 現在地に移るまで、事務所は道庁西口の北3条西7丁目にありました。昭和38年に地主の道漁連から立ち退きの話が出て、会長の伊藤琢磨さんが、これは断るわけにゆかない、なんとか土地を探してくれという。当時はすでに業界はあまり景気は良くなかったから、金は出せないよとの話でした。私は忙しかったが、ようやく現在の北1条西19丁目に100

坪余の土地を見つけて世話しました。もう少し広ければよかったが、道漁連からの好意的な補償費をもとに建てることができました。道漁連会長の安藤孝俊さんは太っ腹で出来た人でしたね。新築工事も北炭建設株式会社に頼んで順調にゆきました。

— 北海道のバス創業50周年という記念すべき昭和39年の9月に落成を祝うことができたのですね。建設費は1,265万円でした。

今泉 あの場所が確保できたのは幸運でしたし、建ててよかったですね。

— それから30年近く、平成4年に落成し、全国的にも比べるものがない規模で「研修の殿堂」といわれるようになった研修センター建設の苦労話を披露していただきたいのですが。

道川 研修センター建設のためには金森勝二会長（注・昭和46-55年）の提案で、運輸事業交付金などを13年間にわたって積み立てました。

加藤 恵まれたことは後半になって金利が高くなり、積立金2億6800万円に対して利子が約6200万円にもなったのでした。設計、施工とも道内の業者を選んで、全国的に紹介されるのだからと難しい注文をいろいろ出したのですが、赤字覚悟でよく協力してくれて、ほんとうによいものができましたね。

道川 先日、運輸省、日バスの幹部が規制緩和の全道説明会を研修センターで開いたとき、こんな立派な設備はどここのバス協会にもないと驚いていましたね。

規制緩和とこれからの課題

— 近くに迫った規制緩和など、これからの課題についてお話ししていただきたいのですが。このままでは大変なことになるのではと憂慮される状況のようです。

加藤 平成13年になって一律に規制緩和され、参

入自由、撤退自由となつては、地域住民の足を守ることができなくなる恐れが大きいですね。

寺嶋 乗合バス事業には長い歴史があります。免許事業になっている以上、地域に対する交通の責任がある。創業当時から、地域の開発のためには30%程度は不採算路線をも覚悟してやってきました。誇りと責任感でがんばってきたが、それがいま50%以上も赤字になってきている。規制緩和問題を論議する学者は、なぜ赤字路線を走らせねばならないのかというが、いま、もうからなくなったから補助をくると言っているのではない。不採算路線をいかにして守るか、国なり道なりにも努力を求めて腐心しているので、こうした長い歴史と重い責任とを背負った事業者の努力について、あまりにも知らないのではないのでしょうか。

道川 生活路線への補助制度は世界各国にある。撤退、参入が自由化されたイギリスでは、黒字路線ばかりに業者が増えてわれ先に走り、安全面でも好ましくない競争が激化しています。日本の現行の補助制度にはさまざまな矛盾点があるのに、学者、有識者はこうした実体を知らずに議論しているようです。また、市町村の関心も十分でなく、過疎バスには国の補助があるはずだという程度の理解です。決めるのは運輸省、くれるのは自治省など、現行補助制度には矛盾が多い。第3種生活路線への補助は3年間、それ以後はやめるのも勝手にということでは、廃止で困るのは住民です。郵便局もなくなる、警察もなくなる、バスもなくなるではお嫁さんも来なくなる。

加藤 だいたいJR撤退止むなしということ自体がそもそもおかしい。市町村は、あとはバス業者にさせればいい、そして、あとは知らぬでは一。

寺嶋 運輸省に行ったとき言うんですが、国鉄再建法が失敗なら文句をいわないが、成功したのは、

それを支えたバス事業者あつてのことではないか、と。それが何年かすると早くも忘れて、人の乗らないバス路線をなんで走らすのかなどという。

— 昭和60年^{1985年}でしたね、国鉄の民営化で各バス会社が代替路線でたいへんな思いをされたのは—。

寺嶋 例えば天北線の年間赤字は約40億円、それに対し代替バス路線で国からもらったのは2億円、わずか5%です。3%でおさまっているところもあるでしょう。10%だって、それで地方の交通路線が守られるのならよしとすべきではないか。国鉄廃止のとき、地方の首長がどんなに苦労したか忘れるなんて。

加藤 政治の貧困、そしてご都合主義ですね。

道川 規制緩和で撤退、参入自由になっては、いいところに業者は殺到し、不採算路線は切り捨てられてしまうでしょう。地域の足を守るためには住民参加が必要ですから、バス協会としてふだんから住民、自治体に働きかけを強めてゆく考えです。支庁への要請行動はすでに開始しており、北海道のバス協会の動きが全国でももっとも早い。さいわい、道の理解も深く、さまざまな点でご援助をいただいています。住民、自治体、事業者が一体となるよう努力を重ねれば、きっと利用者はバスに戻って来てくれるはずですよ。

今泉 長い路線では自治体の足並みがそろわないことが多いですから、そうした働きかけは大切ですね。だいぶ以前のことですが、札幌の飲食店でお客さんに声をかけられたことがあります。「自分は道東の出身だが、先日、タンチョウの絵のついた黄色いバスを札幌の街で見たとき、うれしくて俺の町のバスだぞと叫んでしまった」というお話でした。こうした住民とともに、開拓のころから地域とともに築いてきたのがバス事業です。赤字だからといってやめられませんし、だれにでもできるというもので

はありません。

— 本日はご多忙のところ、また遠いところからお出でいただき、長時間にわたって、貴重なご意見、ご体験をご披露いただき、ほんとうに有り難うございました。

寄稿

私の思い出



札幌 稔

社団法人北海道バス協会創立70年を心からお祝い申し上げます。ひと口に70年といってもまだ私が生まれる以前であり、昭和5年の創立から半世紀以上の歴史が刻まれ、バス事業が着実に発展し続けて来たことに深い感慨を覚えますとともに、今日まで陸運業界の主役として確固たる基盤を築き、地域経済、社会の発展と、住民生活の安定向上に力を注いで来られた多くの諸先輩の方々のご苦勞とご健闘に、心から敬意を表します。

省みると、私が会社に入社したのが昭和34年で、当時のバス業界は戦後の混乱期を抜け出し、経済の高度成長に支えられ、施設の拡大、路線の拡張、車両の増強を積極的に行い、いわば都市バスの黄金時代といえる良き時代ではなかったかと思えます。秋季全国バス事業者大会も盛大かつ豪華で、北海道大会の歓迎ぶりもみごとなものであり、当時のバス業界の繁栄ぶりを象徴していたように思います。

一方、技術革新の進展で自家用車の大衆化が実現し、その驚異的な普及によって車社会の到来となり、バスには厳しい時代となりました。

経済の大型成長はインフレに向かい、さらに2度にわたるオイルショックは物価高、物不足現象を引

き起こし、国民生活に大きな混乱を招きました。

このような時代背景にもかかわらず、モータリゼーションの波は衰えず、昭和44年ころから毎年バスの乗客数は減少に転じ、バス事業の運営にとつてますます厳しい環境となり、バス事業者は協会を挙げて危機打開に奔走して参りました。ワンマンバスの運行等、厳しい合理化を連続して実施し、時には労働組合と激しい闘争を繰り広げ、ストライキでバスの利用者に迷惑をかけたことは、苦くも忘れられぬ思い出となりました。

また、車の増加は交通事故の増大を招き、特にバスによる事故は、社会から厳しく注目され、その防止対策に協会、バス事業者が共通の認識のもと、相協力して安全輸送に全力を注いで参りました。

こうして、今日までさまざまな困難を乗り越えて70年を迎えられたことは、誠に意義深く感じられます。

終わりに、社団法人北海道バス協会の益々の発展と、会員の皆様の一層のご活躍をご祈念申し上げます。

(前くしろバス株式会社代表取締役社長)

旧北見バスの歴史とともに



志賀 哲雄

私が44年間在職した旧北見バスは、残念ながら平成11年3月で整理解散となり、その55年の歴史の幕を閉じることとなりました。

思い起こせば昭和29年に入社した頃は、戦後の復興期も終わってバス事業が一番華やかな拡張期に突入する頃でした。毎年数路線が開設され、車両・人員も増大し約5年で規模が2倍になるような急激な成長を続けていました。

この時期には、東急グループの傘下に入ったことや、労働組合の分裂による長期の労働争議等、当時の新聞紙上を賑わせた出来事にも直面して参りました。

しかし、その後は過疎化問題やマイカーの普及増大によるバス利用客の減少と言う厳寒の時代に入るわけですが、それと共に私の仕事は経営多角化のための、新規事業開発担当に变身し、バス事業から離れることとなります。

従いまして私のバス屋稼業は在職期間の3分の1程度しかありませんが、この短い期間の中で思い出に残る仕事としては、「ひがし北海道観光バス手配

センター」の設立に実務担当責任者として参画したことです。

心の中では「同センター」の生みの親を自負している私としては「同センター」が益々発展されることを願わずにはられません。

又、旧北見バスの歴史は閉じましたが、新生北海道北見バスとしてこれから新しい歴史を確かな足取りで一步一步刻んで行ってほしいと念願しております。

〈追伸〉

この度のバス協会創立70年を記念して協会史「北海道のバス事業」を発刊するにあたり当初、編集委員の1人に加えさせていただいたが、旧北見バスを退任したため志半ばにして退いたことが残念でなりません。

北海道のバス事業並びに北海道バス協会が益々発展することを祈念しております。

(元北見バス株式会社常務取締役)

思い出はかけめぐる



下山 正

私がこの会社に入社したのは、昭和33年5月である。この年は北海道博覧会が開催され、社員の家族を招待して、8月20日、貸切車が留萌を出発したが、岩見沢の踏切で下り列車と衝突する重大事故を引き起こした。急報を受けて現場に馳せつけ事故処理に当たったが、この際「貴社の運転手は複線の踏切を渡った事がないのか」ときびしい叱責を受けた事を鮮明に記憶している。このことが入社後日の浅い私の初仕事になった。

留萌管内は昭和40年代羽幌炭鉱を初め多くの炭鉱があり、管内の有力な基幹産業であった。しかし国のエネルギー政策の「油主炭従」への転換によって相次で閉山、廃業を余儀なくされ、巨大な採炭施設、住宅、学校、病院等が一挙に無人の廃墟と化し、多くの人々が山を去った。バス事業にとって炭鉱線は屈指のドル箱路線であったが、閉山と運命を共にしバス路線廃止の事態を迎える事になった。石炭産業の崩壊は管内における過疎化の序曲とでもいうべきものである。

この時代はまだ中学校卒業生の本州への集団就職が行われた。若年労働者を「金の卵」と称して本州企業が競って雇用した時代である。このため当社は車掌の定数確保が困難となり、路線バスの運行に重大な支障をきたす事となってワンマンバスへの移行に積極的に取り組み、昭和41年留萌市内線のワンマン化を実施し、順次全路線に及ぼし、昭和49年5月には100%ワンマン化を達成した。

炭鉱の消滅と稲作地帯への減反政策等によって人

口の減少傾向に拍車がかかる事態となり、新学卒者の大部分が管外に職を求め、中核的労働力はまた季節労働者として転出が相次ぎ、一方急速な自家用車の普及増加によって輸送需要は低落の一途を辿り、バス事業の経営維持は重大な局面を迎える事となった。

この間懸命な合理化対策を講じつつ、民営企業として存在し続けるためにはバス路線の廃止及び減便を行ない、人員及び輸送施設の整理縮少を断行せざるを得ない状況となり、場合によっては過疎地域におけるバス路線の消滅も止むなしとする深刻な事態になったが、昭和47年生活バス路線補助制度が制定され、地域住民の生活に直接かかわるバス路線の維持に道を開くものとなり現在に至っている。

昭和62年、国鉄の民営分割に関連して当社は幌延～留萌間141kmに及ぶ当時全国最長の線区の転換バスの運行を引受ける事となった。ターミナル、待合所、車庫等未整備の状態の中で昼夜兼行でバス運行の準備作業に忙殺された。

いま乗合バス事業は規制緩和後自由競争の新しい時代を迎えようとしている。

過疎地域における公共輸送機関の必要性和、民営企業としての経営維持の問題は、ひとりバス事業者だけの問題ではない。行政、地域住民、バス事業者が一体となって高齢化・少子化の将来的な発言のもとで真にあるべき運送事業の新しい姿を求めて行かなければならない。

(沿岸バス株式会社代表取締役社長)

バス事業回顧抄



中田 有

私が生まれた1928年には祖父鶴吉をはじめ一族が既にバス事業に従事していた。後で判ったことであるが、それまでの木材業を廃め、一大転換して札幌自動車合資会社を設立した加藤幸吉、木上亀蔵両氏と共同して各地でも自動車運送業を開始していたのである。そういう縁もあって53年函館バスに入社、以来44年間バス事業にお世話になったが、自動車運送業を家業として生活していたことを振り返ると、私の一生はバス業とともに歩んで来たと言える。

〈労働攻勢と経営譲渡〉

函館バス入社間もなく労働攻勢が激しく、55年には53日間のストライキとなり、紛争は裁判にまで及んだ。又市営バス他1社の競合認可や町営、国鉄バスの申請もあり経営は悪化、57年経営再建困難と判断した稲川社長は東急に経営譲渡を決意したのであった。その後数社が東急傘下入りし、道内バス業界の内容が変わったのも時の流れであった。その間の労組対策や路線問題などの関りは得難い体験として思い出に残っている。

〈経営の合理化とワンマンバス〉

経営合理化の一端として最初に取り組んだのはワンマンバスであったが、積雪寒冷地における導入に強い反対を示していた労組の協調を求めため、67年以降バス協会技術委員会が中心となり整理券による多区間ワンマンの諸条件の整備推進に努力した。本州先進各社の見学やワンマン機器類の研究改善をすすめ、運賃体系の簡素化とともに何とか初運行出来た時のことは今も忘れられない思い出であり、協

力いただいた各委員の顔が目に浮かぶ。

〈山津波事故〉

62年10月17日午前10時25分頃、熊石町より江差町行き函館バスが乙部町豊浜で山津波に遭遇、バスは海中に転落埋没、乗客36名中死者11名行方不明2名他重軽傷という事故が発生した。事故発生10数分後、偶然路線調査で現地を通過しようとしていた私が第一発見者となり直ちに事故処理に当たった。もしかしたら私自身も事故に遭ったかもしれないが、素早い事故処理、円滑な被害者対応が出来たことは全く幸運であったと神の配剤に感謝したものである。災害は忘れた頃にやって来ると言われるが、先頃の古平豊浜のトンネル事故は私共が遭遇した山津波の事故を甦らせる悲しい事故であった。再度このような事故が起きぬよう祈るばかりである。

[追伸] この度、記念誌の発刊に当たり、私にまで寄稿のご指命に与り光栄に存じます。

バス事業を取り巻く環境はますます容易でないことと推察いたします。しかし公共の福祉増進にバス事業は不可欠であり、新時代に対応する公共交通としての在り方とその推進はバス協会にとって重要な課題であります。温故知新という言葉がありますが、記念誌発刊は正に時宜を得たものであります。先達者の血と汗ともいべき努力の結晶や幾多の足跡は今後の経営指針ともなり得るものと思料致します。

ご配意への御礼と所感を申し述べ、バス業界のご発展をご祈念申し上げます。

(元函館バス株式会社専務取締役)

創立70年記念に寄せて



古屋 源

「社長、バス協会から電話です」

平成4年6月、鉄道そしてバスと50年の運輸会社生活を終え、夕張市に懇請されて現在の会社に勤めて7年経った今、社員の声に我が耳を疑いました。そして本当に懐かしい澤田禮子部長の声を聞き、この寄稿となりました。

北海道バス協会が、戦前、戦中、戦後、そして高度成長期、大変革時代の現在と社会情勢、技術革新の変遷の中で、これ等を時宜適切に乗り越えてこられたことは、正に歴代会長、役員英知の結果そのものであり、又協会と会員各社との連携強化の結晶であって尊敬の念を深くするものであります。

振り返って、私が保安対策委員長に就任した昭和63年は、同年10月12日に小森会長が急逝された年で、その年の7月に小森会長から昨年来空席になっていた保安対策委員長にとのご指名を直接いただいた折り、会社の規模そして個人的にもその器でないとご辞退申し上げていたのですが、たつてとのことでその任に着くことになりましたが、初めての秋の定例保安対策委員会で就任挨拶をする直前に、10月12日の早朝小森会長急逝の報に接し、まさに驚天動地の

一言でした。

小森会長とは昭和40年代に北海道鉄道協会で、小森会長が技術委員長に就任されており、私とその直属の車両部会長を仰せつかっていたことがあり、そのご縁もあって私に指名があったこととっております。

それ以後運輸会社を退社するまで、3名の副委員長と協会関係者の皆様に助けられ務めた年2回の委員会を懐かしく思い出して居ります。

そしてその間、日本バス協会技術委員会の常任委員として、時折東京での会議その他に出席し、当時の技術委員長でした会津乗合自動車の木村社長はじめ各県の常任委員ともご昵懇をいただき、多くのことを学ばせていただきましたが、すでに物故された方もおり、現在でも年賀状を交換している方も居ります。

北海道バス協会が、ここに発足70年を迎えられ、記念誌を発行してその活動の歴史を振り返り、さらに今後の協会の発展を期せられますことは、まことに意義深く心からお喜びとお祝いを申し上げます。

(元夕張鉄道株式会社代表取締役社長)

[あしがき]

編纂委員長 加藤 幸嗣

北海道バス協会の前身である北海道バス懇和会が昭和5年に設立されて70年を迎えるにあたり、北海道のバス事業史編纂の気運が高まり、道バス協会が中心となって道内7地区バス協会から委員の推薦をいただき、平成10年4月に「編纂委員会」が発足されました。

北海道バス協会として、昭和39年に「北海道におけるバス創業50周年」という小冊子を作成しておりましたが、年表を中心とした記録にとどまるものでした。

このままでは道内のバス事業史が、歳月の経過につれて資料が散逸し、記憶も薄れてしまうことになりかねないため、この期を節目に北海道バス事業の変遷をたどり、これまでバス事業の礎を築き上げてこられた先達者のご労苦を正確に伝えたい。このことが編纂委員会の主目的でありました。

編纂にあたっては、バス業界の時代変遷をにらみながら、道内各社からいただいた貴重な資料及び写真をもとに、また、先輩諸氏の座談会も含めて、読みやすく親しみやすいものになるよう努めました。

編纂委員ならびに関係各位の協力を得て、ここに本書を上梓することができました。本書が単なる過去の記録にとどまることなく、北海道の交通史として、業界発展の一助として役立つことができれば、この上ない幸せと存じます。

最後になりましたが、編纂委員の皆様をはじめ、北海道バス協会菊池専務理事ならびに役職員の皆様には、日常業務を持ちながらも全面的に取りまとめていただき、また、太田和雄氏には、膨大な記録と資料の収集整理にもとづいて本書を執筆いただきましたことに敬意を表し、深く感謝を申し上げます。



編纂委員会

委員長 加藤幸嗣 (北海道中央バス株式会社総務部長)

編纂委員

出浦一誠 (函館バス株式会社代表取締役社長)

今泉 武 (阿寒バス株式会社代表取締役社長)

篠田 聡 (札幌市交通局琴似営業所長)

下山 正 (沿岸バス株式会社代表取締役社長)

田村 紘 (株式会社じょうてつ総務部次長)

野村文彦 (十勝バス株式会社代表取締役社長)

吉田淳一 (道南バス株式会社専務取締役)

吉田宣夫 (網走バス株式会社専務取締役)

(志賀哲雄 = 元北見バス株式会社常務取締役)

(アイウエオ順)

[参考図書、資料]

編集、執筆にあたっては次の図書、資料を参考にいたしました。また、その一部を貴重な記録として引用させていただきましたことに厚くお礼申し上げます。とくに梅木通徳氏（元札幌陸運事務所長・「加藤幸吉の追憶」「伊藤琢磨の追憶」の编者）による基礎資料には多大な恩恵を受けました。梅木氏の長年にわたる記録、編纂、執筆によって、北海道のバス事業がその歩みを後世に引き継ぐことのできる意義は大きく、改めて感謝いたします。（太田和雄）

- *北海道バス協会事務所新築落成記念誌（昭和39／9）
- *北海道バス研修センター落成記念パンフレット（平成4／11）
- *加藤幸吉の追憶（昭和39／2）
- *伊藤琢磨の追憶（昭和46／8）
- *北海道中央バス40年史（昭和59／10）同50年史（平成8／6）
- *道南バス40年史、同70年史（平成7／3）
- *根室交通株式会社20年のあゆみ（昭和46／2）
- *くしろバス年表（大正14年—平成4年度）
- *日本のバス事業（1967年度版）同（1996年度版）同（1998年度版）
- *日本乗合自動車協会・バス事業50年史（昭和32／19）
- *国鉄北海道自動車五十年史
- *JR北海道この10年（97／7）
- *特定地方交通線対策の記録 運輸省国有鉄道改革推進部
- *北洞孝雄「北海道鉄道百年」（昭和55／9）
- *定山溪鉄道株式会社社内報「いずみ」
- *函館バス20年のあゆみ（昭和39）
- *北見バス20年（昭和38／10）
- *札幌市交通事業小史
- *札幌市交通事業三十年史（昭和32）
- *北都交通四十年史
- *沿岸バス創立30周年記念（昭和57／7）
- *十勝自動車合資会社沿革と業績の概要（昭和12／12）
- *北海道における民営バス事業に関する調査 拓銀調査部（昭和26／8）
- *北海道ハイタク20年の歩み（昭和45／9）
- *北海道トラック協会30年記念誌「北を走る」（昭和61／12）

北海道のバス事業 資料集

資 料 目 次

◇社団法人北海道バス協会会員之証	133
◇北海道のバス事業略年表	134
◇叙位・叙勲・褒章・受賞者一覧	139
◇社団法人北海道バス協会役員の推移	143
◇社団法人北海道バス協会の構成と組織	147
◇社団法人北海道バス協会会員名簿	149
1. 正会員	149
2. 賛助会員	152
◇社団法人北海道バス協会定款	153
◇北海道の自動車数の推移	159
◇北海道におけるバス事業の実績	161
1. 乗合バス事業	161
2. 貸切バス事業	162
◇長距離バスの運行系統	163
1. 「高速自動車道」を利用している長距離バス（100km以上）の運行系統	163
2. 「一般道路」を利用している長距離バス（100km以上）の運行系統	164
◇旧国鉄特定地方交通線の歴史	165

1. 特定地方交通線の推移	165
2. 特定地方交通線代替輸送事業者一覧	166
◇貸切バス事業における規制緩和	167
1. 道路運送法の一部を改正する法律案等の概要（貸切バス事業）	167
◇乗合バス事業における規制緩和	170
1. 運輸政策審議会自動車交通部会答申（乗合バスの活性化と発展を目指して－乗合バスの需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について－）	170
2. 乗合バスの活性化と発展を目指して〔答申骨子（素案）〕（1月20日公表）に対する 社団法人日本バス協会の意見	175
◇一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度	177
1. 運賃及び料金に関する基本通達	177
◇一般貸切旅客自動車運送事業の運賃及び料金	192
1. 運賃及び料金の種類・額	192
2. 運賃及び料金の適用方法	192
◇地方バス路線維持費補助金に関する制度	195
1. 補助制度の概要	195
2. 地方バス路線運行維持対策要綱	197
3. 平成10年度北海道地方バス路線維持費補助金交付要綱	199
◇バス利用促進等総合対策事業補助金に関する制度（平成11年度）	206
◇運輸事業振興助成交付金に関する制度	207
1. 制度の経緯	207
2. 運輸事業振興助成交付金基本通達	209
◇道路運送法(抄)（昭和26.6.1法律183号）	212
◇北海道バス研修センター	217

◇社団法人北海道バス協会会員之証

会員の意識高揚と利用者サービスの向上を図るとともに、バスのイメージアップを目的として「社団法人北海道バス協会会員之証」を制定した。

(平成11年1月1日施行)



〔仕様サイズ
タテ：226mm ヨコ：226mm〕

◇北海道のバス事業略年表

- 大正3年 ・ 6月 根室・厚岸間にフォード幌型8人乗りで北海道初のバス運行
(1914)
- 昭和5年 ・ 1月 北海道バス懇和会を設立
(1930) ・ 11月 社団法人日本乗合自動車協会北海道支部となる(支部長・中田鶴吉)
- 昭和7年 ・ バス事業者164社427両に達し整理統合の機運
(1932)
- 昭和8年 ・ 自動車交通事業法が制定されバス事業「自動車運輸業」に規定される
(1933)
- 昭和12年 ・ 日支事変が始まり観光バスの運行ストップする
(1937) ・ 代用燃料転換推進される
- 昭和13年 ・ ガソリン配給制となる
(1938)
- 昭和16年 ・ 3月 戦時体制強化のため北海道支部解散
(1941) ・ 北海道乗合自動車運送事業組合を設立(理事長・杉江仙次郎=小樽市街自動車)
・ 戦況深刻化 ガソリン配給停止となる。
- 昭和18年 ・ 12月 自動車交通事業法の一部改正によりハイヤー業者を含めた北海道乗合旅客自動車運送事業組合に改組(理事長・杉江仙次郎=北海道中央乗合自動車)
(1943)
- 昭和19年 ・ 国の統合基本方針により99から9事業体に大統合
(1944) ・ 貸切事業1社のみ旭川市において事業継続
・ バス路線の休止あいつぎ資材不足はいよいよ深刻化
・ ガス用木炭の共同購入開始
- 昭和20年 ・ 7月 米空軍北海道を空襲
(1945) ・ 8月 終戦
・ 12月 バス再建5カ年計画をまとめる
- 昭和21年 ・ 3月 物価統制令施行によりバス運賃が運輸大臣から物価庁長官に権限移譲される
(1946) ・ 11月 新憲法公布される。統制経済から自由経済へ転換
- 昭和22年 ・ 5月 地方自治法によって北海道が地方自治体となる
(1947) ・ 12月 自動車交通事業法が廃止され道路運送法公布される
- 昭和23年 ・ 1月 北海道旅客輸送協会となる(任意団体として・理事長・伊藤琢磨=専任)
(1948) ・ 3月 札幌において代燃車2両で貸切事業再開される
・ 6月 社団法人北海道旅客輸送協会として公益法人許可(会長・伊藤琢磨=専任)
- 昭和25年 ・ 統合会社の分割が始まりバス業者20社に、大型貸切バスも全道一斉に再開され、観光

- (1950) 事業活発となる
 - ・ 2月 第1回さっぽろ雪まつりが開催される
 - ・ 3月 ハイヤー部門が分離独立する

- 昭和26年 (1951)
 - ・ 3月 第1回バスガイドコンクール東京で開催
 - ・ 5月 社団法人北海道バス協会と改称(会長・伊藤琢磨=専任)
 - ・ 6月 道路運送法全面改正、新たに道路運送車両法制定される
 - ・ 7月 札幌市北4西3付近で路線バス炎上事故発生、乗客12名死亡
 - ・ 10月 札幌-東京間空路開設される

- 昭和27年 (1952)
 - ・ 8月 物価統制解除される、バス運賃ふたたび運輸大臣権限となり定額運賃制となる

- 昭和28年 (1953)
 - ・ 経済復興が進み車両の購入自由となる
 - ・ 9月 北海道バス創業40年記念式典挙行される
 - ・ 11月 札幌-千歳間に弾丸道路(国道36号)開通する

- 昭和31年 (1956)
 - ・ 4月 「積雪寒冷地域における冬期交通確保等に関する特別措置法」が制定、道路管理者による除雪の実施により冬期間運行ようやく正常化

- 昭和34年 (1959)
 - ・ 9月 日本バス協会第6回全国バス事業者大会、札幌市において開催

- 昭和36年 (1961)
 - ・ マイカー急増、若年労働力“金の卵”と呼ばれ本州へ流失する
 - ・ 労使紛争顕在化、バスのスト始まる
 - ・ 5月 札幌市において道内初のワンマンバス運行開始される

- 昭和39年 (1964)
 - ・ 8月 札幌市中央区北1条西19丁目に協会事務所新築落成、バス創業50周年記念式典挙行される

- 昭和40年 (1965)
 - ・ 女子車掌不足顕著となる
 - ・ 10月 第14回中央技術委員会全国大会、札幌市において開催

- 昭和42年 (1967)
 - ・ 人口の過疎・過密現象が全国的に深刻化する

- 昭和43年 (1968)
 - ・ 5月 北海道大博覧会開催される(9月・北海道 100年記念祝典挙行)
 - ・ 7月 大通り2・3丁目に貸切バス乗降場を設置する
 - ・ 9月 第15回全国バス事業者大会、札幌市において開催

- 昭和44年 (1969)
 - ・ 8月 会長・伊藤琢磨逝去
 - ・ 9月 会長に徳中康満就任(道南バス)

- 昭和46年 (1971)
 - ・ 1月 会長に金森勝二就任(道北バス)
 - ・ 12月 地下鉄南北線(北24条~真駒内間)開通
 - ・ 12月 札幌市内に道内初のバス優先レーン設置される

- 昭和47年 (1972) ・ 2月 札幌冬季オリンピック開催
 ・ 2月 乗合バス運賃改定が2年ローテーション化される
 ・ 7月 貸切ワンマンの運行経路の指定基準が明文化される
 ・ 9月 地方バス路線維持費補助制度が制定される
 ・ 10月 貸切バス運賃に巾運賃制度が導入される
- 昭和48年 (1973) ・ 第1次オイルショック、燃料不足と価格高騰おこる（全国的にトイレトパーパー騒動おきる）
- 昭和49年 (1974) ・ 物価高騰により乗合運賃改定あいつぐ
- 昭和51年 (1976) ・ 観光事業が順調となり白バス・レンタバスによる違法行為が横行。貸切の新規免許事業者も増加する
 ・ 11月 運輸事業振興助成交付金制度が制定される
- 昭和53年 (1978) ・ 観光貸切バスのガイド不足が表面化
- 昭和54年 (1979) ・ 第2次オイルショックにより燃料逼迫。予備タンク装着の貸切車や地方での軽油抜き取り騒動おこる
 ・ 11月 貸切バス運賃申請が各社個別申請となり初認可
- 昭和56年 (1981) ・ 6月 会長に仙石清就任（北見バス）
- 昭和57年 (1982) ・ 9月 第27回全国バス事業者大会・札幌市において開催される
 ・ 11月 会長仙石清逝去
- 昭和58年 (1983) ・ 高速（都市間）急行バス運行開始
 ・ バスガイド不足顕著となり引き抜き騒動表面化
 ・ 1月 会長に小森庄一就任（じょうてつ）
 ・ 10月 国鉄民営化による特定地方交通線廃止に伴う21線区バス転換はじまる
- 昭和59年 (1984) ・ 10月 第33回中央技術委員会全国大会。札幌市において開催される
 ・ 12月 特定地方交通線転換バス事業運営費補助金交付要綱が制定される
- 昭和62年 (1987) ・ 4月 札幌において観光バスガイドの共同教育が行われる
 ・ 10月 乙部町豊浜で山津波発生。路線バス海中に埋没し乗客11名死亡
 ・ 11月 全道統一のガイドブック制作が開始される
- 昭和63年 (1988) ・ 3月 青函トンネル開業。連絡船終航する
 ・ 5月 日本バス協会において「いつでも・どこでも・みんなのバス」を合言葉に9月20日・バスの日が制定される
 ・ 10月 会長小森庄一逝去

- 昭和64年 ・ 1月 昭和天皇崩御 年号が平成に改められる
- 平成元年
(1989) ・ 1月 会長に加藤信吉就任（北海道中央バス）
・ 9月 バスの復権とイメージアップ、バスの日PRを目的に広報活動を開始
・ はまなす国体開催〔冬季（1月・2月）夏季（9月）秋季（9月）完全国体〕
- 平成2年
(1990) ・ インフレ抑止のため高金利時代に
・ 6月 北海道観光立県宣言により観光事業活性化する
・ 8月 大型車にABS装着義務化される
・ 9月 12年ぶり石油製品一斉に大幅値上げ
- 平成3年
(1991) ・ 空前の北海道ブームにより貸切バス不足が発生する
・ 貸切バスの大幅増車と高級化が進む
・ 1月 スパイクタイヤ使用規制に係わる指定地域の指定により、バス車両のスタッドレス化促進される。
・ 10月 第36回全国バス事業者大会、札幌市において開催
- 平成4年
(1992) ・ 都市間バス路線網全道に拡充される
・ バブル崩壊の兆候、価格破壊はじまる
・ 3月 道央自動車道において吹雪のため車両186両が玉突き事故、貸切バス9両巻き込まれる
・ 7月 新千歳空港開港・バス接車帯に整理誘導員配置
・ 10月 北海道バス協会、北海道バス研修センター新築落成、記念式典挙行
- 平成5年
(1993) ・ 3月 貸切バスの営業利益、過去最高となる
・ 7月 北海道南西沖地震発生、バスガイド死亡
- 平成6年
(1994) ・ 9月 バス創業80周年記念「バスの日」行事開催（道庁赤レンガ・札幌ファクトリー・ホール）
- 平成8年
(1996) ・ 2月 豊浜トンネル崩落、乗務員・乗客20名死亡
・ 4月 札幌市に全国初のPTPS（バス優先通行システム）が導入される（国道36号）
・ 6月 会長に道川忠就任（道南バス）
・ 9月 運輸政策審議会に自動車交通部会設置、規制緩和に関する論点公開
・ 10月 札幌駅構内にバスの利用促進と情報提供のため「バス総合案内システム」設置
- 平成9年
(1997) ・ お年寄りのバス利用激減、乗合事業大幅減収となる
・ 4月 規制緩和推進計画が閣議決定される、運輸大臣は、運輸政策審議会に「需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策」を諮問する
・ 9月 貸切バスによる事故続発、安全対策6項目が指導される
・ 11月 北海道拓殖銀行経営破綻、未曾有の不況を迎える
- 平成10年
(1998) ・ 金融機関の貸し渋りが社会問題化する
・ 地域交通の将来を検討するため全14支庁に地域交通懇談会設置の要望運動を展開する
・ 2月 ミニ運政審、札幌において開催される
・ 6月 貸切バスの規制緩和について答申
・ 6月 乗合バスの規制緩和、生活路線の維持方策についての中間報告

- ・11月 北22条に貸切バス駐待機場施設を設置する
- ・11月 北海道バス協会会員之証制定される

- 平成11年
(1999)
- ・2月 「乗合バス需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策について」の答申、骨子（素案）示される
 - ・3月 北海道のバス事業（協会創立70年を記念して）発刊

————— 今後予定される動き —————

- 平成11年
(1999)
- ・4月 乗合バスの規則緩和について答申
 - ・6月 公益法人指導監督基準に沿った定款の抜本改正
 - ・6月 協会創立70年（バス創業85年）記念式典
- 平成12年
(2000)
- ・2月 貸切バス事業、需給調整規制が廃止され免許制から許可制に移行
 - ・10月 第44回全国バス事業者大会・札幌市において開催
- 平成14年
(2002)
- ・遅くとも3月までに乗合バス事業の需給調整規制が廃止される

◇叙位・叙勲・褒章受賞者一覧

(1) 叙位・叙勲

受賞年月	受賞内容	受賞者名	事業者名
昭和40年11月	勲四等瑞宝章	伊藤琢磨	(社)北海道バス協会
昭和42年4月	勲五等瑞宝章	山内多市	道南バス(株)
昭和42年8月	従六位	石建幸三郎	旭川バス(株)
	勲五等瑞宝章		
昭和45年6月	正六位	多田倍三	北見バス(株)
	勲五等双光旭日章		
昭和48年11月	正六位	斉藤忠	函館バス(株)
	勲五等双光旭日章		
昭和49年4月	勲四等瑞宝章	金森勝二	道北バス(株)
昭和56年8月	従五位		
昭和49年11月	勲四等瑞宝章	杉江猛	北海道中央バス(株)
昭和59年10月	従五位		
昭和50年11月	勲五等瑞宝章	木田佐市	日交ハイヤー(株)
昭和53年4月	勲五等双光旭日章	瀧川信明	沿岸バス(株)
昭和53年4月	勲五等双光旭日章	野村勝次郎	十勝バス(株)
昭和53年10月	正六位	徳中康満	道南バス(株)
	勲五等双光旭日章		
昭和54年4月	勲五等瑞宝章	戸井清一	ニセコバス(株)
昭和57年4月	勲五等瑞宝章	佐伯喜代志	斜里バス(株)
昭和57年11月	従五位	仙石清	北見バス(株)
	勲四等旭日小綬章		
昭和61年11月	勲四等旭日小綬章	中島秀雄	北海道中央バス(株)
平成9年2月	従五位		
昭和63年10月	従六位	米子岩三郎	安全永楽交通(株)
	勲五等瑞宝章		
昭和63年10月	従五位	小森庄一	(株)じょうてつ
	勲四等瑞宝章		
昭和63年11月	勲五等双光旭日章	中木平三郎	北海道拓殖バス(株)

受賞年月	受賞内容	受賞者名	事業者名
平成3年11月	勲五等瑞宝章	近藤敏夫	函館バス(株)
平成4年7月	正六位	豊島雅衛	旭川電気軌道(株)
	勲四等瑞宝章		
平成6年11月	勲五等瑞宝章	今川重男	キングハイヤー(株)
平成9年3月	従六位		
平成8年11月	勲三等瑞宝章	加藤信吉	北海道中央バス(株)
平成10年11月	勲五等瑞宝章	近藤初一	近藤バス(株)

(2) 褒章

受賞年月	受賞内容	受賞者名	事業者名
昭和35年10月	藍綬褒章	加藤幸吉	北海道中央バス(株)
昭和37年11月	藍綬褒章	松川嘉太郎	北海道中央バス(株)
昭和37年11月	藍綬褒章	伊藤琢磨	(社)北海道バス協会
昭和37年11月	藍綬褒章	館徳蔵	東邦交通(株)
昭和42年11月	藍綬褒章	斉藤忠	函館バス(株)
昭和43年11月	藍綬褒章	金森勝二	道北バス(株)
昭和44年11月	藍綬褒章	多田倍三	北見バス(株)
昭和46年11月	藍綬褒章	瀧川信明	沿岸バス(株)
昭和47年11月	藍綬褒章	野村勝次郎	十勝バス(株)
昭和48年11月	藍綬褒章	森口二郎	阿寒バス(株)
昭和51年11月	藍綬褒章	仙石清	北見バス(株)
昭和53年11月	藍綬褒章	中島秀雄	北海道中央バス(株)
昭和56年4月	藍綬褒章	加藤信吉	北海道中央バス(株)
昭和56年11月	黄綬褒章	深谷信次	東邦交通(株)
昭和57年4月	藍綬褒章	中木平三郎	北海道拓殖バス(株)
昭和60年5月	黄綬褒章	近藤敏夫	函館バス(株)
平成5年4月	藍綬褒章	高野博	北都交通(株)
平成8年11月	黄綬褒章	阿部益一	こだま交通(株)

(3) 運輸大臣表彰

受賞年	受賞者名	事業者名
昭和35年	伊藤琢磨	(社)北海道バス協会
昭和36年	館徳蔵	東邦交通(株)
昭和39年	石建幸三郎	旭川バス(株)
昭和40年	多田倍三	北見バス(株)
昭和40年	斉藤忠	函館バス(株)
昭和41年	金森勝二	道北バス(株)
昭和43年	武田忠幸	北都交通(株)
昭和43年	瀧川信明	沿岸バス(株)
昭和43年	河内美	宗谷バス(株)
昭和45年	野村勝次郎	十勝バス(株)
昭和46年	森口二郎	阿寒バス(株)
昭和46年	木田佐市	日交ハイヤー(株)
昭和48年	杉江猛	北海道中央バス(株)
昭和48年	戸井清一	ニセコバス(株)
昭和49年	仙石清	北見バス(株)
昭和49年	木上喜久治	北海道中央バス(株)
昭和49年	武田忠兵衛	名士バス(株)
昭和50年	中木平三郎	北海道拓殖バス(株)
昭和50年	深谷信次	東邦交通(株)
昭和51年	中島秀雄	北海道中央バス(株)
昭和52年	佐伯喜代志	斜里バス(株)
昭和52年	加藤信吉	北海道中央バス(株)
昭和52年	太田彊	十勝バス(株)
昭和53年	近藤敏夫	函館バス(株)
昭和53年	山田涼	東邦交通(株)
昭和54年	新岡勝千代	(株)じょうてつ

受賞年	受賞者名	事業者名
昭和55年	瀧川明一	沿岸バス(株)
昭和56年	大江清利	北見バス(株)
昭和56年	舟本丑之助	てんてつバス(株)
昭和57年	松川行雄	北海道中央バス(株)
昭和57年	阿部益一	こだま交通(株)
昭和58年	豊島雅衛	旭川電気軌道(株)
昭和61年	北川武雄	(有)長万部ハイヤー
昭和61年	海野利雄	(株)まりもハイヤー
昭和62年	小森庄一	(株)じょうてつ
昭和62年	岩塚陽一	函館タクシー(株)
昭和63年	渡辺清	銀嶺バス(株)
平成2年	湯浅平男	(有)東ハイヤー
平成2年	高野博	北都交通(株)
平成3年	近藤初一	近藤バス(株)
平成4年	松田一雄	網走交通(株)
平成4年	今泉規子	阿寒バス(株)
平成5年	金森耕造	道北バス(株)
平成5年	下山正	沿岸バス(株)
平成5年	寺嶋弘	宗谷バス(株)
平成5年	岡光雄	札幌観光バス(株)
平成6年	佐藤健吾	安全永楽交通(株)
平成9年	道川忠	道南バス(株)
平成9年	大須賀良明	(株)大一ハイヤー
平成10年	札木稔	くしろバス(株)
平成10年	須藤栄二	(株)北海観光バス

◆社団法人北海道バス協会役員の推移



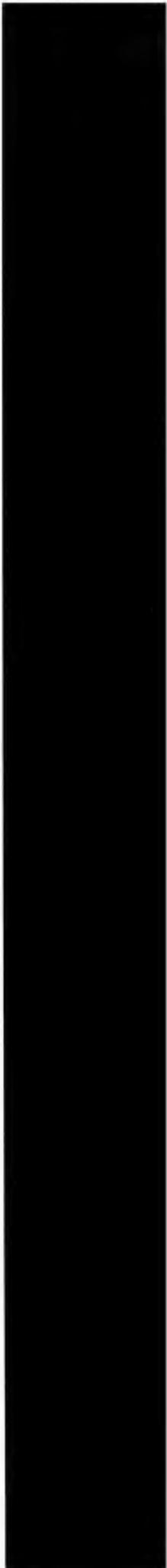
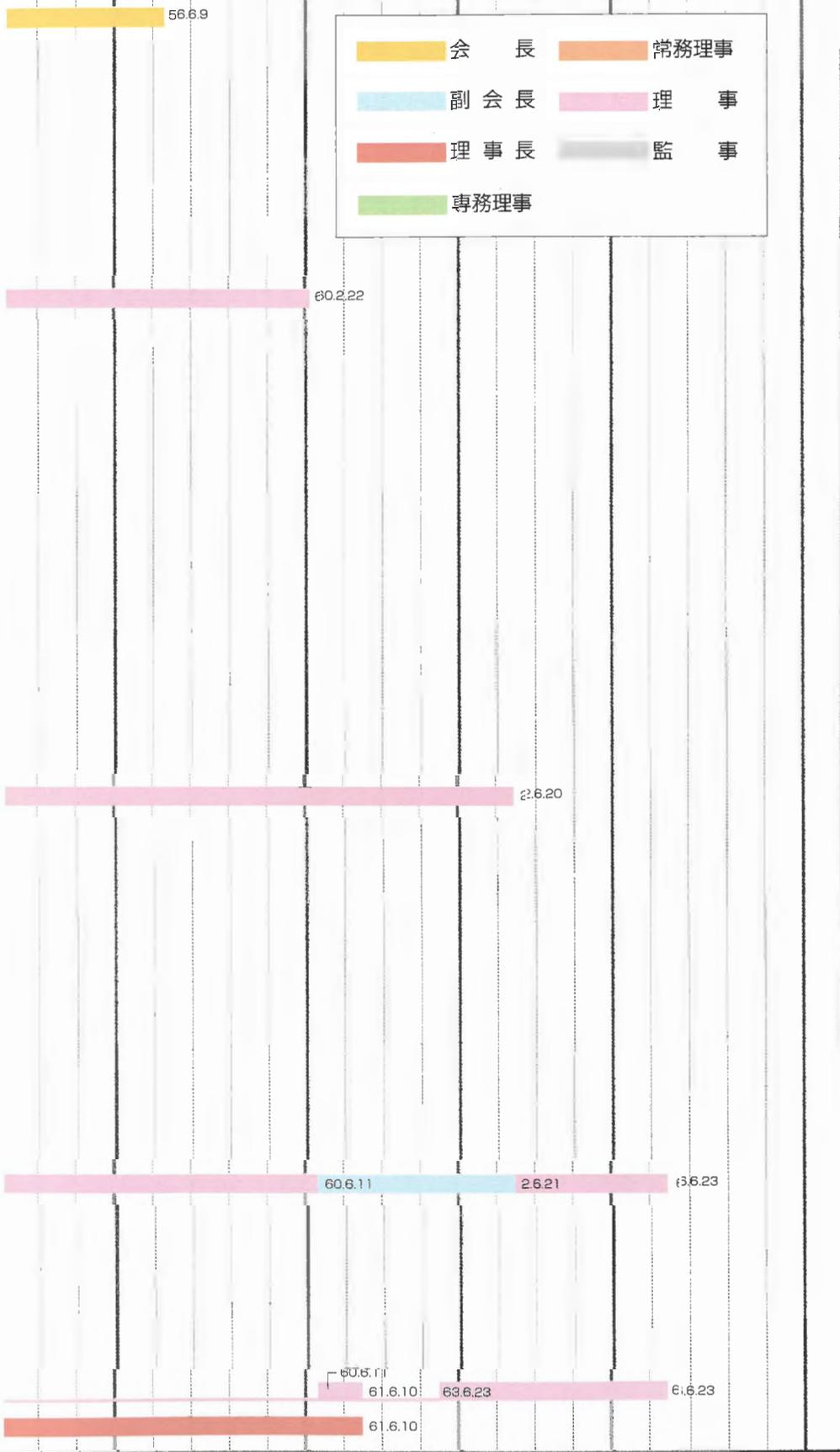
55年

60年

平成元年

5年

10年



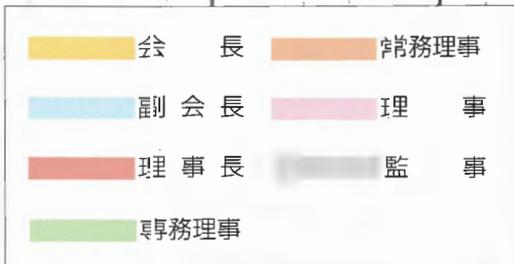
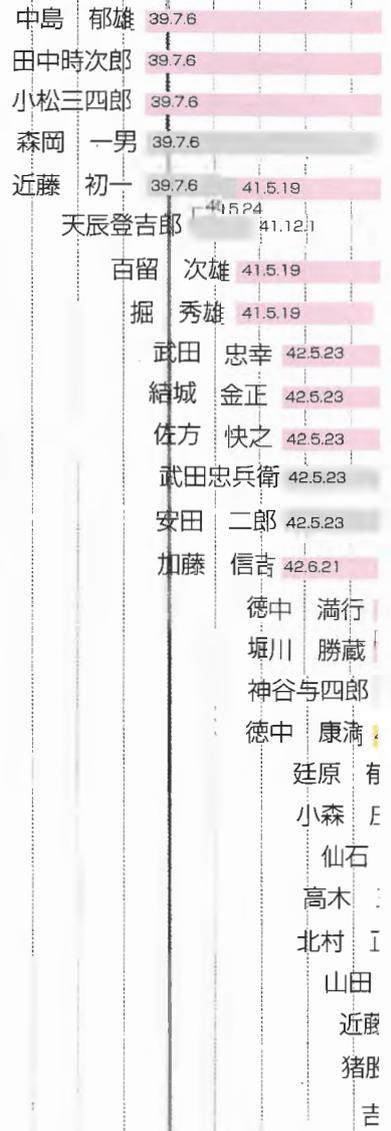
23年 25年

30年

35年

40年

4



50年

55年

60年

平成元年

5年

10年



23年 25年

30年

35年

40年

45年

50年

亀田 洗吉
 若松 桑
 渡辺 綱
 田村 勇
 山
 福田

	会 長		常務理事
	副 会 長		理 事
	理 事 長		監 事
	専務理事		

55年

60年

平成元年

5年

10年



現在協会

23年 25年

30年

35年

40年

4



50年

55年

60年

平成元年

5年

10年



6
7
8
岩
谷
尾
今

⑤ 塚本 義弘
津江 義信
富永 基
森崎 義和
酒井 睦美

◇社団法人北海道バス協会の構成と組織

1. 構成

正会員 ———— 乗合事業経営 37社
 (93社) ———— 貸切事業経営 91社

賛助会員 ———— 45社

2. 機関

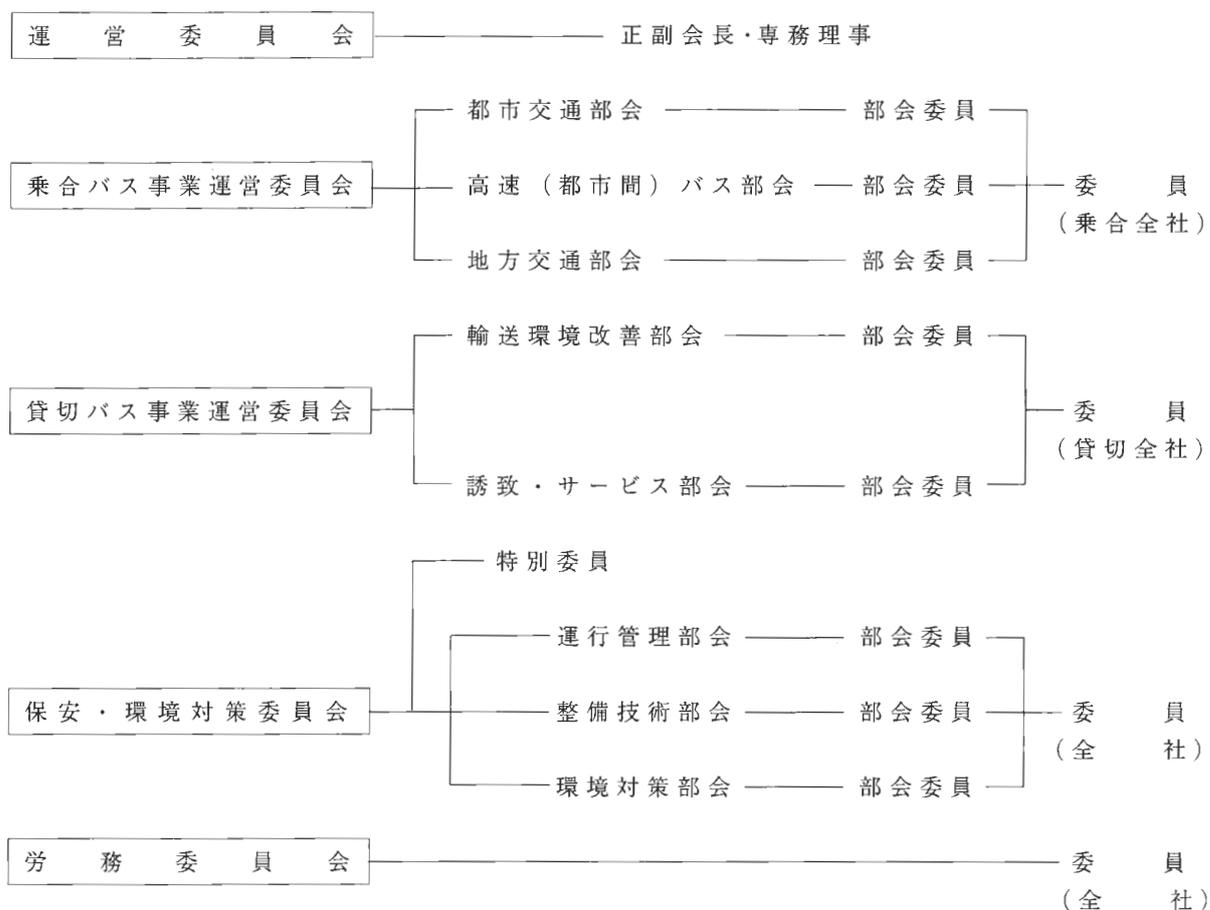
総 会
 理 事 会
 監 事 会

3. 役員

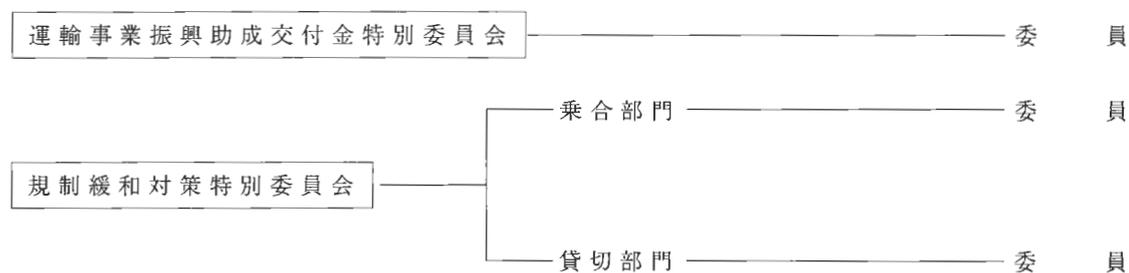
役 職 名	氏 名	就 任 年 月 日	常 勤・非 常 勤	担 当 職 務	現 任 職	備 考
最 高 顧 問	加藤 信吉	H 8. 6.25	非常勤		北海道中央バス㈱最高顧問	理事S42.6.21～ 副会長S50.6.6～ 理事S60.10.1～ 会長H 1.1.30～
顧 問	富岡 公治	S57. 7. 9	非常勤		富岡法律事務所弁護士	
顧 問	多田 博英	H10. 6.23	非常勤			常務 S61.6.10～ 専務 H4.6.23～
会 長・理 事	道川 忠	H 8. 6.25	非常勤	総理・運輸事業振興助成交付金特別委員会委員長・規制緩和特別委員会委員長・日本バス協会副会長・日本バス協会運営委員会委員・日本バス協会総合政策委員会委員・日本バス協会緊急対策特別委員会委員	道南バス㈱代表取締役社長	理事S61.6.10～ 副会長 H2.6.20～
副会長・理事	高野 博	S61. 6.10	非常勤	日本バス協会理事・日本バス協会貸切委員会副委員長	北都交通㈱代表取締役社長	理事 S53.6.9～
副会長・理事	中川 利若	H 8. 6.25	非常勤	日本バス協会理事・日本バス協会高速バス委員会委員	北海道中央バス㈱代表取締役社長	
副会長・理事	國枝 良吉	H10. 6.23	非常勤	組織問題検討特別委員会委員長・日本バス協会理事	北海道北見バス㈱代表取締役会長	理事 H6.6.23～
専 務 理 事	菊池 哲男	H10.6.23	常勤	定款に定める業務の総括・日本バス協会交付金運用専門委員会委員		常務 H5.6.18～
常 務 理 事	塚本 義弘	H10. 6.23	常勤	定款に定める業務の分担処理・日本バス協会運賃委員会委員		
常 務 理 事	清野 満	H 9. 6.19	常勤	定款に定める業務の分担処理・日本バス協会交付金運用特別委員会委員		
常 務 理 事	津江 義信	H10. 6.23	常勤	定款に定める業務の分担処理・日本バス協会中央技術委員会委員		
理 事	富永 基	H10. 6.23	非常勤	日本バス協会運賃委員会委員	㈱じょうてつ代表取締役社長	
理 事	中島 尚俊	H 9. 6.19	非常勤	日本バス協会中央技術委員会委員	北海道旅客鉄道㈱常務取締役	
理 事	畑 幸男	H 8. 6.25	非常勤	日本バス協会貸切委員会委員	札幌観光バス㈱代表取締役社長	監事 H6.6.23～
理 事	須藤 栄二	S60. 6.11	非常勤	貸切バス事業運営委員会委員長・日本バス協会貸切委員会委員・日本バス協会緊急対策特別委員会委員	㈱北海道観光バス代表取締役	監事 S59.6.8～
理 事	我満 広明	H 6. 6.23	非常勤	日本バス協会安全輸送委員会委員	ばんけい観光バス㈱代表取締役	監事 H4.6.23～
理 事	出浦 一誠	H 9. 6.19	非常勤	日本バス協会地方交通委員会委員	函館バス㈱代表取締役社長	
理 事	森崎 義和	H10. 6.23	非常勤		東日本バス㈱代表取締役社長	
理 事	酒井 陸美	H10. 6.23	非常勤		酒井運輸㈱代表取締役社長	
理 事	豊島 弘通	H 6. 6.23	非常勤	日本バス協会都市交通委員会委員	旭川電気軌道㈱代表取締役社長	
理 事	下山 正	H 2. 6.20	非常勤	乗合バス事業運営委員会委員長・日本バス協会地方交通委員会委員	沿岸バス㈱代表取締役社長	
理 事	中木雄三郎	H 6. 6.23	非常勤	日本バス協会地方交付金運用特別委員会委員	北海道拓殖バス㈱代表取締役社長	
理 事	野村 文彦	H10. 6.23	非常勤	日本バス協会経営委員会委員	十勝バス㈱代表取締役社長	
理 事	林 利幸	H 4. 6.23	非常勤	労務委員会委員長・日本バス協会労務委員会委員	網走バス㈱代表取締役社長	
理 事	今泉 武	H 2. 6.20	非常勤	日本バス協会地方交通委員会委員	阿寒バス㈱代表取締役	
理 事	井原 貴男	H 9. 6.19	非常勤	日本バス協会都市交通委員会委員	札幌市交通事業管理者	
監 事	村上 公彦	H 8. 6.25	非常勤		ニセコバス㈱代表取締役社長	
監 事	末永 有俊	H 8. 6.25	非常勤		夕張鉄道㈱代表取締役社長	
監 事	渡辺 克仁	H 8. 6.25	非常勤		銀嶺バス㈱代表取締役社長	

4. 委員会

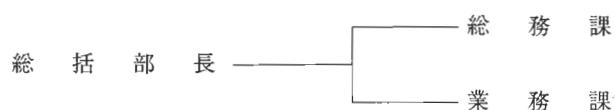
(1) 常設委員会



(2) 特別委員会



5. 事務局



◇社団法人北海道バス協会員名簿

1. 正会員

番号	事業者名	代表者	住所	資本金 (千円)	免許杆	認可車両数(平成10年9月30日現在)			従業員数(人)
						乗合(両)	貸切(両)	計(両)	
1	北海道中央バス株式会社	中川 利若	小樽市色内1丁目8番6号	2,100,000	3,723	1,007	132	1,139	2,349
2	札幌市交通局	井原 孝男	札幌市厚別区大谷地東2丁目4番1号	7,938,660	412	526		526	1,035
3	株式会社じょうてつ	富永 基	札幌市豊平区豊平4条9丁目1番1号	200,000	197	77	24	101	214
4	ニセコバス株式会社	村上 公彦	虻田郡ニセコ町字中央通56	10,000	310	28	17	45	101
5	夕張鉄道株式会社	末永 有俊	夕張市若菜2番地19	110,000	218	41	30	71	143
6	道央観光バス株式会社	田畑 太郎	札幌市豊平区福住3条1丁目28-3	15,000			24	24	52
7	銀嶺バス株式会社	渡辺 克仁	札幌市手稲区曙2条4丁目4番65号	130,000			52	52	121
8	北都交通株式会社	高野 博	札幌市豊平区月寒中央通11丁目7番46号	250,000	1,539	86	71	157	311
9	千歳相互観光バス株式会社	沼田 勝次	千歳市里美2丁目1番5	20,000	21	12	43	55	119
10	札幌観光バス株式会社	畑 幸男	札幌市清田区美しが丘1条9丁目1番1号	55,500			43	43	104
11	安全永楽交通株式会社	米子 典良	札幌市手稲区西宮の沢2条1丁目517-1	55,000			38	38	93
12	株式会社北海観光バス	須藤 栄二	札幌市清田区里塚2条5丁目3番3号	25,000			43	43	110
13	国際観光バス株式会社	藤田 和夫	札幌市白石区平和通14丁目北2	30,000			28	28	66
14	株式会社ティネオリンピア	栗林弘三郎	札幌市手稲区手稲本町593番地3	400,000			10	10	29
15	こだま交通株式会社	阿部 益一	小樽市堺町8番5号	10,000			9	9	29
16	ばんけい観光バス株式会社	我満 広明	札幌市中央区盤溪475番地	48,000	24	7	19	26	49
17	株式会社エクセルバス	渡辺 裕之	北広島市輪厚431-3	41,000			46	46	118
18	札幌第一観光バス株式会社	川北 幸二	札幌市東区北21条東1丁目1番39号	50,000	14	3	44	47	104
19	美鉄バス株式会社	小川 明弘	美幌市東2条北1丁目1番5号	10,000	17	9	17	26	50
20	空知観光バス株式会社	春名 實	芦別市上芦別町56番67	30,000			33	33	64
21	三洋観光バス株式会社	川上 正美	札幌市手稲区西宮の沢4条4丁目297-1	35,000			26	26	75
22	はまなす観光バス株式会社	日笠 友英	北広島市大曲2番地6	10,000			27	27	60
23	時計台バス株式会社	廣田 和夫	札幌市白石区中央2条5丁目2番14号	30,000			42	42	95
24	イナホ観光株式会社	嘉屋 完	余市郡仁木町大江2丁目1番地	25,000			12	12	21
25	北海道旅客鉄道株式会社	坂本 眞一	札幌市東区北6条東3丁目3-20	9,000,000	1,486	293	42	335	649
26	三和交通株式会社	萩原登志男	札幌市北区新琴似4条16丁目5番6号	58,000			22	22	46
27	株式会社北観光	北 壽	札幌市手稲区稲穂3条2丁目51番地1	10,000			9	9	16
28	三洋交通株式会社	川上 正美	札幌市手稲区西宮の沢4条4丁目297-1	38,800			23	23	50
29	岩見沢観光バス株式会社	内藤 康守	岩見沢市上幌向1条2丁目1194番地1	28,000			11	11	23
30	株式会社スポーツバス	定 清	札幌市東区北33条東1丁目753番92	50,000			8	8	19
31	有限会社ドリーム観光バス	宗方 敏浩	札幌市東区本町2条8丁目2番6号	27,000			11	11	29
32	北日本トランスポート株式会社	山口 明彦	恵庭市島松本町614番地	32,000			25	25	38
33	株式会社ヤマニ観光	山本 茂	札幌市東区本町1条10丁目3番34号	37,000			3	3	6
34	有限会社岩内海同運輸	酒井 金一	岩内郡岩内町字御崎6番地の4	4,000			3	3	4
35	北海道フーズ輸送株式会社	渡邊 英俊	札幌市西区発寒8条11丁目2-43	48,000			4	4	9

番号	事業者名	代表者	住所	資本金 (千円)	免許料	認可車両数(平成10年9月30日現在)			従業員数(人)
						乗合(両)	貸切(両)	計(両)	
36	函館バス株式会社	出浦 一誠	函館市高盛町10番1号	76,000	1,100	205	13	218	326
37	函館市交通局	丹藤 祥三	函館市末広町4番19号	3,556,489	164	84		84	163
38	有限会社八雲ハイヤー	大久保玉子	山越郡八雲町本町201番地	3,000			8	8	15
39	函館タクシー株式会社	岩塚 晃一	函館市日乃出町22番38号	30,000	10	8	18	26	56
40	有限会社東ハイヤー	湯浅 平男	瀬棚郡北松山町字北松山78番地	5,000			14	14	22
41	桧山観光バス株式会社	田中 富雄	函館市湯川町3丁目8番地2号	45,000			31	31	72
42	東日本バス株式会社	森崎 義和	函館市石川町226-6	10,000			25	25	60
43	有限会社長万部ハイヤー	北川 武雄	山越郡長万部町字長万部31番地	9,200			5	5	6
44	大沼観光バス株式会社	小杉 政義	函館市大森町20番12号	30,000			22	22	53
45	渡島交通株式会社	加藤 春夫	茅部郡森町字森川町304	30,000			15	15	33
46	キングハイヤー株式会社	今川 芳久	函館市美原2丁目17番1号	10,000			15	15	38
47	有限会社北光ハイヤー	古川 時義	上磯郡木古内町字本町252番地3	13,000			6	6	13
48	道南バス株式会社	道川 忠	室蘭市東町3丁目25番3号	172,215	1,779	312	67	379	713
49	あつまバス株式会社	吉村 彰二	勇払郡厚真町字本郷229-1	12,000	181	12	14	26	49
50	苫小牧市交通部	草刈 祐一	苫小牧市新開町4丁目7番11号	3,801,564	181	95	15	110	210
51	日交ハイヤー株式会社	木田 尚孝	浦河郡浦河町大通2丁目28番地	30,000			18	18	39
52	酒井運輸株式会社	酒井 陸美	静内郡静内町駒場5番20号	21,000			21	21	47
53	株式会社シノヤマ観光自動車	篠山 剛	室蘭市宮の森町4丁目23番1号	23,000			28	28	67
54	株式会社鐵蘭バス	陣上 雅人	室蘭市寿町2丁目19番1号	10,000			27	27	51
55	どうなん交通株式会社	吉田 淳一	室蘭市東町3丁目25番3号	10,000			15	15	33
56	新和産業株式会社	岩倉 博	室蘭市輪西町2丁目28番7号	30,000			9	9	13
57	株式会社苫小牧日軽サービス	今野 克文	苫小牧市日新町2丁目2番23号	50,000			9	9	11
58	酒井運送株式会社	酒井 明光	様似郡様似町緑町140番地の1	10,000			3	3	4
59	道北バス株式会社	赤坂 稔	旭川市近文町16丁目2698番地1	90,000	1,425	161	40	201	408
60	名士バス株式会社	武田忠兵衛	名寄市西4条南10丁目1番地4	10,000	229	20	14	34	51
61	旭川電気軌道株式会社	豊島 弘通	旭川市3条通18丁目左3号	357,000	194	191	22	213	327
62	沿岸バス株式会社	下山 正	苫前郡羽幌町南3条2丁目	20,000	589	64	47	111	243
63	宗谷バス株式会社	緑川 晃	稚内市中央2丁目11番29号	27,000	836	95	37	132	281
64	士別軌道株式会社	木村 博次	士別市西2条6丁目1931番地	10,000	90	16	15	31	45
65	近藤バス株式会社	近藤 初一	旭川市東6条9丁目1-11	10,000			17	17	30
66	てんてつバス株式会社	田口 春美	留萌市船場町1丁目47番地	35,000	42	4	16	20	29
67	宮本バス株式会社	宮本 隆輝	上川郡美瑛町扇町	30,000			15	15	39
68	ふらのバス株式会社	畑中 進	富良野市住吉町1番1号	50,000	163	16	16	32	61
69	有限会社藤観光バス	檜森 正春	苫前郡苫前町字古丹別188	10,000			9	9	17
70	北空知バス株式会社	大友 保雄	深川市5条8番11号	50,000	136	20	16	36	71

番号	事業者名	代表者	住所	資本金 (千円)	免許軒	認可車両数(平成10年9月30日現在)			従業員数(人)
						乗合(両)	貸切(両)	計(両)	
71	旭川中央ハイヤー株式会社	柏葉 義雄	旭川市緑町15丁目	18,000			5	5	11
72	株式会社暑寒観光	遠藤 健造	増毛郡増毛町大字島中町1丁目27番地	41,000			6	6	10
73	ホッコウ商事株式会社	井川美佳子	旭川市流通団地3条5丁目14番地	20,000			14	14	14
74	十勝バス株式会社	野村 文彦	帯広市西23条北1丁目1番1号	45,000	1,205	130	26	156	276
75	北海道拓殖バス株式会社	中木雄三郎	河東郡音更町字然別北5線西37番地	10,000	1,003	57	24	81	136
76	毎日交通株式会社	千葉 寛	帯広市川西町基線24番地11	30,000	46	8	29	37	64
77	株式会社大一ハイヤー	大須賀良明	帯広市西9条南10丁目3番地	12,000			29	29	55
78	士幌交通株式会社	西部 竹男	河東郡士幌町字士幌西1線167番地8	10,000			15	15	26
79	おびうん観光株式会社	田中 廣美	帯広市西20条南1丁目14-15	40,750			30	30	76
80	株式会社まりもハイヤー	海野 利雄	帯広市大通南17丁目12番地	12,000			10	10	20
81	北海道北見バス株式会社	幡鎌 武夫	北見市本町1丁目2番8号	100,000	854	100	10	110	223
82	網走バス株式会社	林 利幸	網走市南2条西1丁目15番地	60,000	634	46	23	69	158
83	北紋バス株式会社	高橋 信一	紋別市元紋別678番地	10,000	616	38	9	47	78
84	斜里バス株式会社	斉藤 勉	斜里郡斜里町港町16番地16	30,000	252	10	28	38	95
85	網走交通株式会社	保前 健一	網走市新町2丁目3番1号	80,000	121	9	37	46	95
86	株式会社たいせつ	中山万喜男	網走郡女満別町西3条2丁目5-1	44,500			20	20	42
87	くしろバス株式会社	本村 芳規	釧路市文苑2丁目1番1号	90,000	849	124	20	144	233
88	阿寒バス株式会社	今泉 武	釧路市愛国191番地208	74,000	1,571	94	35	129	259
89	根室交通株式会社	中村 和雄	根室市光和町2丁目10番地2	36,000	577	25	12	37	69
90	釧路衛星株式会社	斉藤 和子	釧路郡釧路町中央3丁目50番地	10,000			21	21	42
91	根室観光交通株式会社	三田市幸子	根室市宝林町5丁目2番地	10,000			7	7	13
92	株式会社旭観光バス	松實 武夫	標津郡中標津町東11条北1丁目1	47,000			12	12	25
93	株式会社太平洋交通	山本 博	釧路市鶴ヶ岱3丁目9番3号	38,000			17	17	33
計93社(乗合事業者37社、内専業者2社)(貸切事業者91社、内専業者56社)					22,808	4,033	2,092	6,125	12,150

2. 賛助会員

番号	事業者名	代表者	住 所
1	日産ディーゼル北海道販売株式会社	中谷 健夫	札幌市厚別区厚別中央2条2丁目1-1
2	日産ディーゼル旭川販売株式会社	千葉 衛	旭川市末広1条15丁目5番26号
3	北海道いすゞ自動車株式会社	小佐野政邦	札幌市中央区宮の森2条1丁目2番55号
4	東北北海道いすゞ自動車株式会社	高薄 健	帯広市大通南7丁目8番地
5	札幌日野自動車株式会社	吉留 盛夫	札幌市東区東苗穂2条3丁目2番15号
6	旭川日野自動車株式会社	大竹 恒夫	旭川市永山2条14丁目1番21号
7	北海道三菱ふそう自動車販売株式会社	芳賀 虔二	札幌市白石区中央2条1丁目1番93号
8	いすゞ自動車株式会社	稲生 武	東京都品川区南大井6丁目26番1号 大森ベルポートA館
9	三菱自動車工業株式会社	河添 克彦	東京都港区芝5丁目33番8号
10	株式会社ゼクセル札幌営業所	村瀬 脩	札幌市中央区北3条東3丁目1番地
11	株式会社ミクニアダック札幌営業所	水上 清隆	札幌市中央区北2条東9丁目90
12	株式会社三陽電機製作所札幌営業所	河合 勝明	札幌市豊平区美園9条3丁目3番1号
13	千代田電装工業株式会社札幌支店	山内 弘次	札幌市北区北9条西3丁目
14	富士重工業株式会社バス・ハウス事業本部バス部	高木 勝彦	群馬県伊勢崎市末広町 100番地
15	日野自動車販売株式会社札幌事務所	竹田 晃	札幌市東区東苗穂2条3丁目2-12
16	市岡株式会社	市橋 洋志	名古屋市中区栄3丁目19番4号
17	天龍工業株式会社北海道営業所	福西 紀雄	札幌市白石区本通4丁目北6の1 朝日生命札幌白石ビル2階
18	クラリオン株式会社	石坪 一三	東京都渋谷区渋谷2丁目22番3号
19	東和ポデー工業株式会社	牧野 照雄	札幌市東区北丘珠5条4丁目4番60号
20	泰平電機株式会社	小林 暢夫	東京都板橋区小豆沢1丁目8番4号
21	株式会社清野商会	清野 和良	札幌市中央区北4条東4丁目3番地
22	株式会社小田原機器	津川 善夫	小田原市中町1丁目11番3号
23	株式会社オージ	高木 正男	東京都北区神谷1丁目1番1号
24	北海道アトラス株式会社	川西 稔	札幌市豊平区美園9条2丁目6番4号
25	ファーストソニック株式会社	白井 敏幸	札幌市西区二十四軒3条7丁目2番39号
26	国際標識株式会社札幌営業所	池田 武二	札幌市中央区南4条西1丁目 第一札幌ビル
27	ゴールドキング株式会社札幌営業所	小澤 英三	札幌市清田区平岡10条1丁目17番14号
28	矢崎総業株式会社札幌支社	角永 淳	札幌市豊平区福住3条2丁目4番5号
29	北海道松下システム株式会社	八戸 雄奉	札幌市白石区平和通14丁目北1番23号
30	福田実業株式会社	福田 博巳	札幌市手稲区新発寒7条2丁目1153番地53
31	株式会社五光製作所札幌出張所	松本 昇悦	札幌市東区北16条東5丁目 宮川ビル
32	クラリオン北海道販売株式会社	古村 功	札幌市中央区南20条西11丁目1番5号
33	株式会社北海道椿本チエイン	赤木 健	札幌市中央区北1条東8丁目9番地
34	日本電池株式会社北海道支店	箱山 昭雄	札幌市中央区大通西1丁目13番地 大通ビル5階
35	日本シール株式会社東京営業所	井上 朗	東京都港区赤坂4丁目1番20号
36	有限会社あどマーケティング	畑中真知子	札幌市南区川沿2条3丁目8番27号
37	横浜ゴム株式会社タイヤ国内技術サービス部	萩原 晴二	札幌市西区西町北12丁目2番1号
38	株式会社三共システム工房	成田 正史	札幌市西区西町北2丁目2番6号
39	住江織物株式会社	近藤 貞彦	大阪市中央区南船場3丁目11番20号
40	星和産業株式会社第二営業部	託問 覺	東京都中央区日本橋本町1丁目10番5号 日産江戸橋ビル6階
41	株式会社サンク	安藤 輝幸	札幌市白石区栄通15丁目9番30号
42	株式会社プリダストン北海道支店	中野 栄次	札幌市白石区菊水3条5丁目1番1号
43	日本車輛洗滌機株式会社北海道支店	福家 文吉	札幌市白石区南郷通14丁目北4-11
44	株式会社三洋トレーディング	川上 正美	小樽市築港8番4号
45	活材ケミカル株式会社	佐藤 宏二	東京都港区虎の門3-8-21 第33森ビル

◇社団法人北海道バス協会定款

(平成11年3月4日理事会承認)

(注) 6月18日総会承認後、北海道運輸局へ認可申請の予定

第1章 総 則

(名 称)

第1条 本協会は、社団法人北海道バス協会という。

(事務所)

第2条 本協会は、事務所を札幌市中央区北1条西19丁目2番地14に置く。

(目 的)

第3条 本協会は、一般乗合旅客自動車運送事業及び一般貸切旅客自動車運送事業並びに特定旅客自動車運送事業の公益性の維持と健全な発展のため、公共輸送機関としての使命を遂行し、広く社会に貢献するとともに、会員相互の連携と協調を図ることを目的とする。

(事 業)

第4条 本協会は、前条の目的を達成するため次の事業を行う。

- (1) 業務の調査研究、資料の収集及び情報交換
- (2) 団体としての意見の公表、又は国会、道市町村議会及び行政庁に対する申出
- (3) バス事業の健全な維持発展方策の推進
- (4) 輸送の安全を図るための対策と運動
- (5) バス施設等の整備に対する助成及び旅客の利便の増進とサービスの向上
- (6) 環境保全とバス交通システム及び走行環境の改善
- (7) 会員の行う業務に必要な共同施設及び共同設備の管理運営
- (8) バス事業の経営基盤の安定を確保するための事業を行う旅客自動車運送事業者の全国団体に対する出捐
- (9) 輸送秩序の維持方策の促進
- (10) 行政庁及び関係団体が行う旅客誘致への協力
- (11) 行政庁からの通知の伝達及び法規の施行のための措置に対する協力
- (12) 前各号のほか本会の目的を達成するために必要な事業

(遵守事項)

第5条 本協会は、次の事業を行わない。

- (1) 営利を目的とする事業
- (2) 法令に違背する事業

第2章 会 員

(種 別)

第6条 本協会の会員は、次のとおりとし、正会員をもって民法上の社員とする。

(1) 正会員

北海道内において一般乗合旅客自動車運送事業、又は一般貸切旅客自動車運送事業もしくは特定旅客自動車運送事業を営む法人又は個人、及びその団体で北海道内の各地区バス協会の推薦を受けて入会した者

(2) 賛助会員

本協会の事業を賛助するために入会した法人・個人又は団体

(入 会)

第7条 前条の資格を有して入会しようとする者は、会長が別に定める申込書により申し込まなければならない。

2 入会は、総会が別に定める基準により、理事会においてその可否を決定し、会長が本人に通知するものとする。

3 入会申込の記載事項に異動を生じたときは、速やかに届出なければならない。

(入会金及び会費)

第8条 正会員は、総会において別に定める入会金及び会費を納入しなければならない。

2 賛助会員は、総会において別に定める賛助会費を納入しなければならない。

3 既納の入会金及び会費は、返還しないものとする。

(資格喪失)

第9条 本協会の正会員及び賛助会員は、次の事由に該当するときは、その資格を喪失する。

- (1) 退会したとき
- (2) 禁治産及び準禁治産の宣告を受けたとき
- (3) 死亡もしくは失踪宣告を受け、又は会員である団体が消滅したとき
- (4) 除名されたとき
- (5) 本会が解散したとき

(退 会)

第10条 正会員及び賛助会員は、前条の規定にかかわらず、書面による届出をもって任意に退会することができる。

- 2 正会員及び賛助会員が1年以上にわたり会費を納入しないときは、理事会の議決を経て、その会員が退会したものとして処理することができる。

(除 名)

第11条 会員が次の各号の1に該当するときは、総会において3分の2以上の議決に基づき除名することができる。この場合、その会員に対し議決の前に弁明の機会を与えなければならない。

- (1) 本協会の名誉を傷つけ、又は信用を失うような行為があったとき
- (2) 本協会の定款または規則に違背する行為があったとき
- (3) 本協会の総会の議決を無視する行為があったとき

(権 利)

第12条 正会員は、本協会に対して次の権利を有する。

- (1) 本協会の会務及び財産の内容について書類の閲覧又は意見の申立

(権利の喪失)

第13条 退会した者及び除名された者は、会員としての一切の権利を失い、既納の入会金、会費その他本協会の資産に対して、何等の請求をすることができない。

第 3 章 役 員 等

(役 員)

第14条 本協会に、次の役員を置く。

- (1) 会 長 1名
- (2) 副会長 4名以内
- (3) 専務理事 1名
- (4) 常務理事 3名以内
- (5) 理 事 25名以内 (会長、副会長、専務理事、常務理事を含む。)
- (6) 監 事 3名以内

(役員を選任)

第15条 理事及び監事は、総会において正会員の中から選任する。ただし、総会において必要と認めるときは、正会員以外から理事4名以内、監事1名を選任することができる。

- 2 会長、副会長、専務理事、常務理事は、理事の互選とする。
- 3 理事及び監事は、相互にこれを兼ねることができない。

(役員職務)

第16条 会長は、本協会を代表し、会務を総理する。

- 2 副会長は会長を補佐し、会長が欠席のとき又は空席となったときは、会長があらかじめ定めた順位に従い、その職務を行なう。
- 3 専務理事は、会長及び副会長を補佐し、本協会の業務を総括する。
- 4 常務理事は、本協会の業務を分担処理する。
- 5 理事は、理事会を構成し、本協会の業務を執行する。
- 6 監事は、民法第59条に定める職務を行う。

(役員任期)

第17条 任期は2年とし、再任を妨げない。ただし、選任の翌年から起算して2年目に開催される定時総会の日をもって任期満了の日とする。

- 2 欠員を生じたときは、特に補選の必要ある場合のほか、次の改選期まで補選を延期する。
- 3 補欠のため、又は他の理由で改選期の中間に選任された役員の任期は、次の改選期までとする。
- 4 役員は、辞任又は任期満了後においても、後任者が就任するまでは、原則としてその職務を行うことができる。

(役員の報酬)

第18条 役員は無給とする。ただし、常勤の役員は有給とすることができる。

- 2 役員には、費用を弁償することができる。
- 3 前2項に関し必要な事項は、総会の議決を経て、会長が別に定める。

(顧問)

第19条 本協会に顧問若干名を置くことができる。

- 2 顧問は、理事会の同意を経て、学識経験者の中から会長が委嘱する。
- 3 顧問は、会長の諮問に応じ意見を述べ、又は会議に出席して意見を述べることができる。

第4章 総会

(構成)

第20条 総会は、正会員をもって構成する。

(権限)

第21条 総会は、次の事項を議決する。

- (1) 定款の変更及び解散又は合併
- (2) 財産及び資産運用とその状況
- (3) 借入金の最高限度額
- (4) 事業計画並びに収支予算及び決算
- (5) 会費の額とその徴収方法
- (6) 役員の選任及び解任
- (7) 前各号のほか、本協会運営に関する重要事項

(種別及び開催)

第22条 総会は、定時総会及び臨時総会の2種とする。

- 2 定時総会は、毎年度決算後3か月以内に開催する。
- 3 臨時総会は、次の各号のいずれかに該当する場合に開催する。
 - (1) 理事会が必要と認めた招集を請求したとき
 - (2) 正会員の3分の1以上から、又は監事から会議の目的を記載した書面により、招集の請求があったとき

(招集)

第23条 総会は、会長が招集する。

- 2 会長は、前条第3項の規定による請求があったときは、その日から30日以内に臨時総会を招集しなければならない。
- 3 総会を招集するときは、会議の日時、場所、目的及び審議事項を記載した書面をもって、開催日の14日前までに正会員に通知しなければならない。

(議長)

第24条 総会の議長は会長がこれにあたる。

(定足数等)

第25条 正会員は、それぞれ1個の表決権を有する。

- 2 総会は、正会員の過半数の出席がなければ開会し、議決することができない。
- 3 総会の議事は、この定款に別に定めるもののほか、出席した正会員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

(書面表決)

第26条 総会に出席できない正会員は、あらかじめ通知された事項について書面をもって表決し、又は他の出席正会員に表決

権の行使を委任することができる。この場合には、その正会員は出席したものとみなす。

(議事録)

第27条 総会の議事録については、少なくとも次の事項を記載し、議長及びその総会において選任された議事録署名人2名以上がこれに署名・押印しなければならない。

- (1) 日時及び場所
- (2) 正会員の現在数、出席正会員数及び出席者役職氏名（書面表決者及び表決委任者にあつては、その旨を付記すること。）
- (3) 議案並びに議事の経過の要領及びその結果
- (4) 議事録署名人の選任に関する事項

第 5 章 理 事 会

(構 成)

第28条 理事会は、理事をもって構成する。

(定足数等)

第29条 理事会は、理事の3分の2以上が出席し、その過半数をもって決定する。

- 2 会長は、理事会に監事を出席させ、意見を求めることができる。

(権 限)

第30条 理事会は、次の事項を議決する。

- (1) 総会に提案すべき事項
- (2) 総会の議決した事項の執行に関する事項
- (3) 諸規程の制定及び改廃に関する事項
- (4) 本協会加入及び第10条第2項に関する事項
- (5) その他総会の議決を要しない会務の執行に関する事項

(種別及び開催)

第31条 理事会は、定例理事会及び臨時理事会の2種とする。

- 2 定例理事会は、年6回開催する。
- 3 臨時理事会は、次の各号のいずれかに該当する場合に開催する。
 - (1) 会長が必要と認めたとき
 - (2) 理事現在数の3分の1以上から、又は監事から、会議の目的を記載した書面により招集の請求があつたとき

(招 集)

第32条 理事会は、会長が招集する。

- 2 会長は、前条第3項第2号の請求があつたときは、30日以内に臨時理事会を招集しなければならない。
- 3 理事会を招集するときは、会議の日時、場所、目的及び審議事項を記載した書面をもって、開催日の7日前までに理事に通知しなければならない。

(議 長)

第33条 理事会の議長は会長がこれにあたる。

(規定の準用)

第34条 第26条及び第27条の規定は理事会に準用する。この場合において、これら規定中の「総会」及び「正会員」とあるのは、「理事会」及び「理事」と読み替えるものとする。

第 6 章 監 事 会

(開 催)

第35条 監事会は、監事とその任務遂行に必要なときに開催する。

第 7 章 委 員 会

(委員会)

第36条 会長は、本協会の事業の円滑な運営を図るため、必要と認めるときは理事会の議決を経て、委員会を置くことができる。
(種 別)

第37条 委員会は、常設委員会と特別委員会の2種とする。

2 委員会に関し必要な事項は、理事会の議決を経て、会長が別に定める。

(業 務)

第38条 委員会は、会長の諮問に応じて会長に建策し、総会又は理事会から付託された事項について実現に努力するものとする。

第 8 章 財産及び会計

(財産の構成)

第39条 本協会の財産は、次に掲げるものをもって構成する。

- (1) 入会金及び会費
- (2) 賛助会費
- (3) 地方公共団体からの交付金（以下「交付金」という）
- (4) 寄付金品
- (5) 財産から生じる収入
- (6) その他の収入

2 本協会の財産のうち、次に掲げるものを基金とすることができる。

- (1) 交付金の一部
- (2) 総会において基金に繰り入れることを議決した財産

(財産の管理)

第40条 本協会の財産は、会長が管理し、その管理方法は、総会の議決を経て、会長が別に定める。

ただし、基金は次のいずれかの方法により会長が管理する。

- (1) 国債証券、地方債証券又は金融債証券の保有
- (2) 信託業務を行う銀行への金銭信託又は金融機関への預託

(区分経理)

第41条 本協会は、基金及び基金以外の交付金に係る会計について、経理を区分して整理するものとする。

(基金の処分)

第42条 基金の処分は、本協会の目的遂行上止むを得ない理由がある場合に限り、総会の議決を経たのち、北海道運輸局長の承認を受けて行うものとする。

(経費の支出)

第43条 本協会の経費は、財産をもってあてる。

2 交付金は、第4条の事業のために使用する。

(事業計画及び予算)

第44条 本協会の事業計画及びこれに伴う予算に関する書類は、会長が作成し、毎会計年度開始前に総会の議決を得なければならぬ。これを変更しようとする場合も同様とする。

2 会長は、前項のほか交付金に係る収支予算、事業計画及び資金計画を作成し、北海道運輸局長の承認を得なければならない。これを変更しようとする場合も同様とする。

(暫定予算)

第45条 前条の規定にかかわらず、止むを得ない理由により予算が成立しないときは、会長は理事会の議決を経て、予算成立の日まで、前年度の予算額の範囲内において執行することができる。

2 前項の収入支出は、新たに成立した予算の収入支出とみなす。

(事業報告及び決算)

第46条 会長は、毎会計年度終了後、次の書類を作成し、定時総会開催の14日前までに監事に提出して、その監査を受けなければならない。

- (1) 事業報告書
- (2) 収支計算書

(3) 貸借対照表

(4) 財産目録

(5) その他必要な書類

2 監事は、前項の書類を受領したときは、これを監査し、監査報告書を作成して会長に提出しなければならない。

3 会長は、前2項の書類及び報告書について、総会の議決を得なければならない。

(長期借入金)

第47条 本協会が予算に基づき資金の借入をしようとするときは、その借入れた年度内に償還する短期借入金を除き、北海道運輸局長の承認を得なければならない。

(会計年度)

第48条 本協会の会計年度は4月1日から翌年3月31日までとする。

第9章 定款の変更及び解散

(定款の変更)

第49条 この定款は、総会において正会員総数の3分の2以上の議決を経たのち、北海道運輸局長の認可を得なければ変更することができない。

(解散)

第50条 本協会は民法第68条第1項第2号から第4号まで及び同条第2項第2号の規定によるほか、総会において正会員総数の3分の2以上の議決を経たのち、北海道運輸局長の許可を得なければ解散することができない。

(清算人)

第51条 本協会の解散に伴う清算人は、総会において理事の中から選任するものとする。ただし、特に必要あると総会において認めるときは、理事以外の者から選任することができる。

(財余財産の処分)

第52条 本協会の解散に伴う財余財産は、総会において正会員数の3分の2以上の議決を経たのち、北海道運輸局長の許可を得て、本協会と類似の目的を持つ団体に寄付するものとする。

第10章 事務局

(設置等)

第53条 本協会の事務を処理するため、事務局を設置する。

2 事務局には、所要の職員を置く。

3 事務局の職員は会長が任免する。

4 事務局の組織及び運営に関し必要な事項は、総会の議決を経て会長が定める。

(備え付け帳簿及び書類)

第54条 事務所には、次に掲げる帳簿及び書類を備え付けて置かななければならない。

(1) 定款

(2) 会員名簿及び会員の異動に関する書類

(3) 理事、監事及び職員の名簿及び履歴書

(4) 許可、認可等及び登記に関する書類

(5) 定款に定める機関の議事に関する資料および議事の内容を記載した書類

(6) 事業計画及び予算に関する書類

(7) 事業報告及び決算に関する書類

(8) 収入、支出に関する帳簿及び証拠書類

(9) その他必要な帳簿及び書類

第11章 補 則

(細 則)

第55条 この定款に定めるもののほか、本協会の運営に関し必要な事項は、理事会の議決を経て、会長が別に定める。

◇北海道の自動車数の推移

(単位 台)

年別	乗合車			乗用車			貨物車			特種用途車	大型特殊車	小型二輪車 軽自動車	合計
	自家用	事業用	計	自家用	事業用	計	自家用	事業用	計				
昭和10年			588			1,069			1,736		223	654	4,270
11年			608			1,128			1,957		188	720	4,601
12年			639			1,145			2,267		130	798	4,979
13年			629			1,169			2,328		459	691	5,276
14年			624			1,075			2,517		442	636	5,294
15年			633			942			2,602		462	548	5,187
16年			498			683			2,519		465	251	4,416
17年			542			654			2,672		514	223	4,605
18年			677			617			2,939		555	198	4,986
19年			604			568			3,021		582	84	4,859
20年			478			636			3,510		600	168	5,392
21年			543			649			3,509		872	54	5,627
22年		447	447	432	295	727	2,354	2,452	4,806	1,025		117	7,122
23年	9	566	575	704	195	899	4,452	2,791	7,243	587	147	353	9,804
24年	25	690	715	896	259	1,155	6,069	3,310	9,379	789	8	848	12,894
25年	13	870	883	1,015	391	1,406	8,420	2,940	11,360	803	55	1,475	15,982
26年	30	951	981	1,050	470	1,520	10,398	2,980	13,378	919	228	2,069	19,095
27年	55	1,113	1,168	1,641	681	2,322	14,532	3,495	18,027	1,098	139	4,364	27,118
28年	73	1,268	1,341	2,197	914	3,111	18,889	3,938	22,827	1,304	243	7,928	36,754
29年	88	1,397	1,485	2,488	1,101	3,589	23,292	4,464	27,756	1,605	315	15,024	49,774
30年	98	1,535	1,633	2,916	1,251	4,167	27,512	4,893	32,405	1,827	408	18,971	59,411
31年	101	1,521	1,622	3,085	1,248	4,333	27,957	4,841	32,798	1,910	429	19,871	60,963
32年	113	1,684	1,797	3,870	1,568	5,438	33,604	5,450	39,054	2,224	617	26,213	75,343
33年	140	1,927	2,067	4,526	1,817	6,343	39,430	6,360	45,790	2,601	880	31,714	89,395
34年	150	2,108	2,258	5,668	2,091	7,759	45,121	6,925	52,046	2,928	1,417	38,019	104,427
35年	154	2,327	2,481	7,236	2,388	9,624	51,914	7,941	59,855	3,172	2,014	45,885	123,031
36年	175	2,569	2,744	10,522	2,995	13,517	59,011	9,352	68,363	3,242	2,740	58,577	149,183
37年	286	2,939	3,225	15,982	3,436	19,418	71,705	10,870	82,575	3,597	3,793	75,722	188,330
38年	394	3,294	3,688	23,726	4,107	27,833	86,471	12,115	98,586	3,890	5,375	92,499	231,871
39年	604	3,593	4,197	36,491	4,942	41,433	106,589	13,277	119,866	4,375	7,589	96,849	274,309
40年	889	3,986	4,875	64,755	5,964	70,719	125,519	14,336	139,855	4,944	9,538	89,799	319,730
41年	1,213	4,255	5,468	76,678	6,924	83,602	147,169	14,833	162,002	5,454	11,672	108,733	376,931
42年	1,686	4,386	6,072	107,618	7,970	115,588	176,360	16,087	192,447	6,076	14,287	117,190	451,660
43年	2,337	4,509	6,846	156,514	9,095	165,609	212,063	17,549	229,612	6,844	17,540	129,341	555,792
44年	3,177	4,619	7,796	223,094	9,991	233,085	246,443	19,172	265,615	7,767	21,358	143,544	679,165
45年	4,235	4,678	8,913	301,535	10,115	311,650	264,827	20,488	285,315	9,129	25,859	159,818	800,684
46年	5,135	4,629	9,764	360,577	11,778	372,355	276,866	21,527	298,393	10,556	30,641	175,976	897,685

(単位 台)

年別	乗合車			乗用車			貨物車			特種用途車	大型特殊車	小型二輪車 軽自動車	合計
	自家用	事業用	計	自家用	事業用	計	自家用	事業用	計				
47年	5,988	4,680	10,668	424,812	12,750	437,562	289,773	22,957	312,730	12,723	35,676	185,753	995,112
48年	6,729	4,643	11,372	510,120	12,015	522,135	307,821	23,825	331,646	14,842	40,948	192,623	1,113,566
49年	7,833	4,660	12,493	602,596	12,508	615,104	334,685	26,304	360,989	17,269	47,092	189,821	1,242,768
50年	8,431	4,717	13,148	690,847	12,545	702,762	352,863	27,444	380,307	18,733	53,062	184,363	1,352,375
51年	8,802	4,784	13,586	789,068	12,628	801,696	382,940	28,534	411,474	20,550	60,293	147,339	1,454,938
52年	9,215	4,869	14,084	875,903	12,773	888,676	413,361	30,739	444,100	22,373	68,194	141,654	1,579,081
53年	9,361	4,957	14,318	956,520	12,825	969,345	435,401	32,936	468,337	24,783	76,546	139,967	1,693,296
54年	9,415	5,000	14,415	1,042,424	13,144	1,055,568	460,446	35,749	496,195	27,558	85,945	136,312	1,815,993
55年	9,352	5,127	14,479	1,128,643	13,257	1,141,900	478,403	38,285	516,688	30,217	95,623	140,008	1,938,915
56年	9,258	5,233	14,491	1,191,032	13,149	1,204,181	484,705	38,975	523,680	32,229	91,617	149,105	2,015,303
57年	9,069	5,302	14,371	1,242,538	13,240	1,255,778	480,546	39,236	519,782	33,294	96,589	167,058	2,086,872
58年	8,838	5,337	14,175	1,289,097	13,194	1,302,291	474,571	39,717	514,288	34,259	101,117	191,446	2,157,576
59年	8,604	5,300	13,904	1,336,655	13,193	1,349,848	464,503	40,562	505,065	35,264	101,719	219,242	2,225,042
60年	8,475	5,353	13,828	1,372,542	13,230	1,385,772	455,548	41,768	497,316	35,987	104,360	251,422	2,288,685
61年	8,417	5,403	13,820	1,403,429	13,149	1,416,578	448,941	43,095	492,036	37,017	107,802	288,793	2,356,046
62年	8,374	5,526	13,900	1,436,199	13,123	1,449,322	444,428	44,737	489,165	38,568	112,035	332,101	2,435,091
63年	8,414	5,694	14,108	1,476,664	13,216	1,489,880	444,912	47,365	492,277	40,611	114,902	379,323	2,531,101
平成元年	8,609	5,832	14,441	1,526,566	13,193	1,539,759	453,390	50,845	504,235	42,855	119,387	427,656	2,648,333
2年	8,813	5,982	14,795	1,611,770	13,265	1,625,035	460,810	53,671	514,481	45,201	123,589	467,174	2,790,275
3年	9,047	6,172	15,219	1,680,063	13,329	1,693,392	463,439	56,381	519,820	47,170	127,081	502,551	2,905,233
4年	9,249	6,292	15,541	1,743,757	13,308	1,757,065	463,112	58,379	521,491	49,318	129,629	531,302	3,004,346
5年	9,394	6,400	15,794	1,801,811	13,318	1,815,129	461,366	59,233	520,599	51,235	132,652	556,746	3,092,155
6年	9,383	6,431	15,814	1,860,161	13,321	1,873,482	458,434	59,987	518,421	53,632	134,167	584,993	3,180,509
7年	9,282	6,382	15,664	1,920,774	13,297	1,934,071	456,825	64,029	520,854	57,051	137,682	615,150	3,280,472
8年	9,231	6,381	15,612	1,989,239	13,266	2,002,505	452,267	67,397	519,664	61,607	139,702	644,206	3,383,296
9年	9,208	6,374	15,582	2,055,794	13,280	2,069,074	446,394	69,957	516,351	65,354	142,221	668,850	3,377,432
10年	9,055	6,383	15,438	2,091,143	13,184	2,104,327	435,547	70,760	506,307	69,102	143,200	688,520	3,426,894

備考

1. 財団法人北海道陸運協会編「北海道自動車統計」(北海道運輸局監修)(昭和46年以前は「北海道自動車数調」)による。
2. 昭和10年～昭和31年は12月末日現在。昭和32年以降は3月31日現在。
3. 昭和35年～昭和37年の貨物車欄中、自家用、自家用、事業用別分類は推定値。

◇北海道におけるバス事業の実績

1. 乗合バス事業

年度	会員数	免許杆 (千杆)	車両数 (両)	総走行杆 (杆)	輸送人員 (人)
昭和18年	4	1,445	130	1,069,117	4,717,023
19年	9	4,244	445	3,743,512	16,160,300
20年	9	4,265	420	3,258,163	11,281,244
21年	9	4,244	436	3,018,216	12,773,600
22年	10	4,409	418	5,873,360	19,052,461
23年	14	4,517	508	7,074,780	30,853,223
24年	16	5,168	534	9,377,823	39,369,470
25年	23	6,371	659	14,604,358	55,317,092
26年	26	6,964	710	19,463,819	69,429,387
27年	32	7,841	917	24,338,093	77,338,093
28年	32	8,377	948	28,798,867	94,452,652
29年	36	8,704	1,049	34,140,613	114,708,460
30年	36	9,694	1,215	39,775,150	130,422,057
31年	36	9,681	1,294	45,547,353	157,425,334
32年	35	10,479	1,510	52,978,463	171,991,734
33年	34	10,749	1,640	62,443,736	217,177,201
34年	34	11,551	1,818	71,870,072	261,860,872
35年	35	11,888	2,031	81,695,059	307,485,984
36年	36	12,099	2,195	91,858,493	361,693,787
37年	35	12,284	2,463	102,384,311	411,384,366
38年	36	12,633	2,679	119,633,312	473,881,269
39年	37	13,112	3,238	135,583,380	523,327,640
40年	36	13,397	3,510	146,042,685	556,701,484
41年	36	13,794	3,623	156,229,015	578,118,967
42年	37	16,034	3,792	164,127,690	593,452,851
43年	35	16,133	3,825	165,303,669	589,482,606
44年	34	16,126	3,839	161,462,140	596,278,831
45年	34	16,787	3,865	161,435,427	589,752,120
46年	33	15,228	3,822	157,826,122	580,821,853
47年	32	13,060	3,787	155,856,068	559,901,264
48年	33	12,781	3,796	153,930,522	562,735,640
49年	33	12,786	3,703	151,482,501	555,039,293
50年	33	12,386	3,958	149,822,266	525,238,313
51年	34	13,974	3,919	150,005,566	486,348,357
52年	33	13,889	3,859	163,053,206	522,439,176
53年	33	13,964	3,931	165,033,789	520,482,898
54年	33	14,019	3,931	167,428,725	520,439,309
55年	33	13,997	3,993	167,527,522	517,556,955
56年	34	14,195	3,987	170,802,985	505,155,429
57年	34	14,223	3,995	170,994,825	481,829,925
58年	33	14,107	3,907	169,151,266	460,562,624
59年	33	13,815	3,883	171,255,408	449,307,439
60年	33	13,783	3,888	176,873,854	433,593,414
61年	33	13,713	3,984	180,715,111	419,820,294
62年	33	13,899	4,093	186,836,703	408,262,894
63年	35	14,809	4,138	193,414,116	399,523,798
平成元年	36	16,961	4,177	197,039,004	378,047,020
2年	36	17,649	4,212	200,531,514	372,457,100
3年	36	18,903	4,201	206,056,529	370,164,819
4年	36	20,146	4,158	208,910,600	360,716,683
5年	37	20,887	4,088	210,085,761	352,707,808
6年	37	21,117	4,099	208,310,722	336,878,530
7年	37	22,005	4,132	200,551,042	322,154,073
8年	37	22,403	4,089	207,682,320	311,522,650
9年	37	22,688	4,073	206,653,538	290,169,180

2. 貸切バス事業

年度	会員数	車両数 (両)	総走行杆 (杆)	輸送人員 (人)
昭和18年	—	—	—	—
19年	—	—	—	—
20年	—	—	—	—
21年	—	—	—	—
22年	—	—	—	—
23年	—	—	—	—
24年	8	21	151,289	674,609
25年	13	57	612,714	1,300,008
26年	16	76	997,205	1,859,633
27年	28	141	1,409,815	1,223,039
28年	31	141	1,848,945	1,865,270
29年	31	161	2,917,689	2,598,491
30年	34	174	3,346,633	2,400,236
31年	35	206	4,215,903	2,733,708
32年	35	229	5,239,939	3,102,910
33年	35	284	6,406,004	4,487,614
34年	35	291	7,332,560	3,944,931
35年	36	348	8,830,930	4,501,460
36年	37	472	11,361,201	5,100,139
37年	35	590	14,237,462	6,242,030
38年	43	617	14,439,836	5,597,457
39年	43	674	16,072,023	6,206,348
40年	44	672	17,438,453	6,144,293
41年	44	683	19,644,226	6,743,396
42年	45	623	22,124,065	7,155,407
43年	43	672	25,712,162	7,771,562
44年	44	656	24,863,523	7,409,650
45年	44	696	24,448,148	7,188,924
46年	45	718	28,225,530	7,409,247
47年	44	685	28,530,489	7,470,921
48年	48	671	30,519,573	7,478,166
49年	50	656	29,978,542	7,182,542
50年	55	707	29,437,200	7,549,788
51年	62	847	33,553,977	8,435,372
52年	64	945	35,738,706	8,992,915
53年	64	973	39,676,437	10,015,270
54年	67	1,050	45,726,408	11,030,157
55年	67	1,087	48,414,021	10,732,206
56年	69	1,151	52,297,438	10,778,847
57年	71	1,212	56,240,294	10,931,206
58年	71	1,251	59,349,582	10,889,253
59年	71	1,306	66,314,308	11,416,106
60年	72	1,320	66,220,899	11,249,266
61年	74	1,394	70,412,132	12,613,377
62年	74	1,459	80,755,014	13,239,898
63年	76	1,550	85,887,465	13,869,884
平成元年	80	1,690	96,154,683	14,969,485
2年	86	1,836	106,418,308	15,797,708
3年	90	2,068	114,571,946	16,117,097
4年	93	2,201	119,264,181	16,114,218
5年	95	2,164	117,060,906	16,100,152
6年	95	2,099	121,757,754	16,712,635
7年	92	2,056	122,859,369	16,409,748
8年	92	2,075	127,195,707	16,802,792
9年	94	2,066	129,504,123	16,787,107

注) 1. 会員数・免許杆・車両数は各年度末
2. 走行杆・輸送人員は年度実績
3. 数値は協会員分のみ

◇長距離バスの運行系統

1. 「高速自動車道」を利用している長距離バス（100km以上）の運行系統

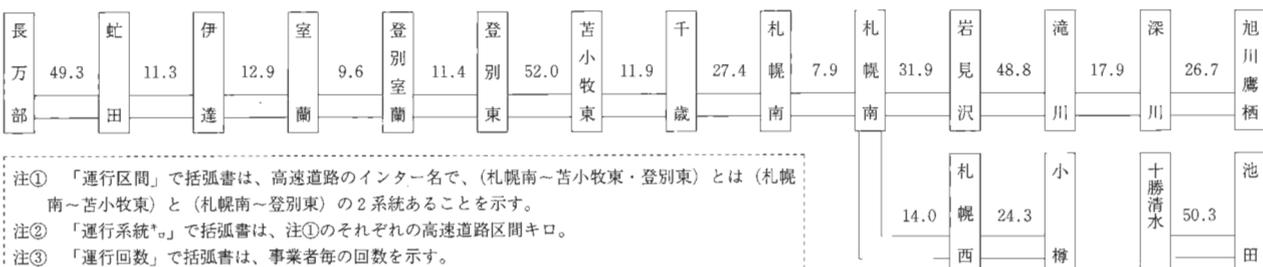
① 都市間バス（二都市間直通と見られるもの）

平成10年11月末現在

運行区間	運行系統*	運賃（往復運賃）	運行回数（回）	所要時間	事業者名	備考
札幌～道央自動車道～登別温泉 （札幌南～苫小牧東・登別東）	109.6 (39.3・91.3)	1,830 (3,460)	14.0 (8.0-6.0)	1時間40分	①北海道中央バス(株) ②道南バス(株)	58.12.1～
札幌～道央自動車道～室蘭 （札幌南～登別東・登別室蘭）	133.1 (91.3・102.7)	1,940 (3,670)	14.0 (7.0-7.0)	2時間05分	①北海道中央バス(株) ②道南バス(株)	59.4.25～
札幌～道央自動車道～浦河 （札幌南～苫小牧東）	177.4 (39.3)	2,850	6.0	3時間25分	道南バス(株)	59.7.1～
札幌～道央自動車道～旭川 （札幌～旭川鷹栖）	138.7 (125.3)	1,940 (3,670)	33.5 (26.0-5.0-2.5)	2時間00分	①北海道中央バス(株) ②J R北海道 ③道北バス(株)	H2.10.31～(59.9.1)
札幌～道央自動車道～豊富 （札幌～滝川）	302.3 (80.7)	5,400 (10,200)	4.0	5時間30分	沿岸バス(株)	H8.10.1～(59.12.28)
札幌～道央自動車道～稚内 （札幌～滝川）	335.0 (80.7)	5,750 (10,350)	5.0 (2.0-3.0)	6時間20分	①宗谷バス(株) ②銀嶺バス(株)	60.1.20～(21条)
札幌～道央道～吉野（新十津川） （札幌～滝川）	101.1 (80.7)	1,430	1.0	1時間40分	北海道中央バス(株)	63.7.1～
札幌～道央自動車道～北見～網走 （札幌～旭川鷹栖）	349.8 (125.3)	札～北5,190 (9,770) 札～網6,210(11,710)	7.0 (2.5-2.5-2.0)	5時間55分	①北海道中央バス(株) ②北見バス(株) ③網走バス(株)	H3.5.30～ (高速運賃適用)
札幌～道央自動車道～函館 （札幌南～長万部）	300.3 (185.8)	4,680 (8,340)	6.0 (2.0-2.0-2.0) 昼(3.0) 夜(1.0)	4時間50分 夜行(6:05)	①北海道中央バス(株) ②道南バス(株) ③北都交通(株)	H5.4.21～ (高速運賃適用)
札幌～道央自動車道～遠軽 （札幌～旭川鷹栖）	266.7 (125.3)	3,870 (7,330)	2.5 (1.0-1.0-0.5)	4時間35分	①北海道中央バス(株) ②北見バス(株) ③道北バス(株)	H7.7.21～ (高速運賃適用)
札幌～道央自動車道～紋別 （札幌～旭川鷹栖）	288.0 (125.3)	4,790 (8,970)	4.0 (各社 1.0)	5時間15分	①北海道中央バス(株) ②J R北海道 ③道北バス(株) ④北紋バス(株)	H8.4.11～ (高速運賃適用)

② 急行バス（主要都市に停車するもの）

運行区間	運行系統*	運賃（往復運賃）	運行回数（回）	所要時間	事業者名	備考
札幌～道央自動車道～芦別 （札幌～滝川）	119.6 (80.7)	1,630 (3,110)	7.0	3時間00分	北海道中央バス(株)	59.4.10～
札幌～道央自動車道～留萌 （札幌～滝川・深川）	161.7 (80.7・98.6)	2,040 (3,880)	12.0(深川経由7.0)	2時間45分	北海道中央バス(株)	59.5.23～ (深川経由はH2.4～)
札幌～道央自動車道～富良野 （札幌～滝川）	144.5 (80.7)	2,040 (3,880)	10.0	2時間23分	北海道中央バス(株)	59.9.1～
札幌～札幌自動車道～倶知安 （札幌西～小樽）	101.7 (24.3)	1,630 (3,110)	3.0	2時間30分	北海道中央バス(株)	61.10.1～
札幌～道央自動車道～日高 （札幌南～苫小牧東）	156.0 (39.3)	2,550	1.0	3時間20分	道南バス(株)	61.12.1～
札幌～道央自動車道～名寄 （札幌～旭川鷹栖）	217.4 (125.3)	2,950 (5,590)	4.0 (2.0-2.0)	3時間25分	①北海道中央バス(株) ②道北バス(株)	H2.3.9～ (高速運賃適用)



注① 「運行区間」で括弧書は、高速道路のインター名で、（札幌南～苫小牧東・登別東）とは（札幌南～苫小牧東）と（札幌南～登別東）の2系統あることを示す。
 注② 「運行系統*」で括弧書は、注①のそれぞれの高速道路区間キロ。
 注③ 「運行回数」で括弧書は、事業者毎の回数を示す。

2. 「一般道路」を利用している長距離バス（100km以上）の運行系統

① 都市間バス（二都市間直通と見られるもの）

平成10年11月末現在

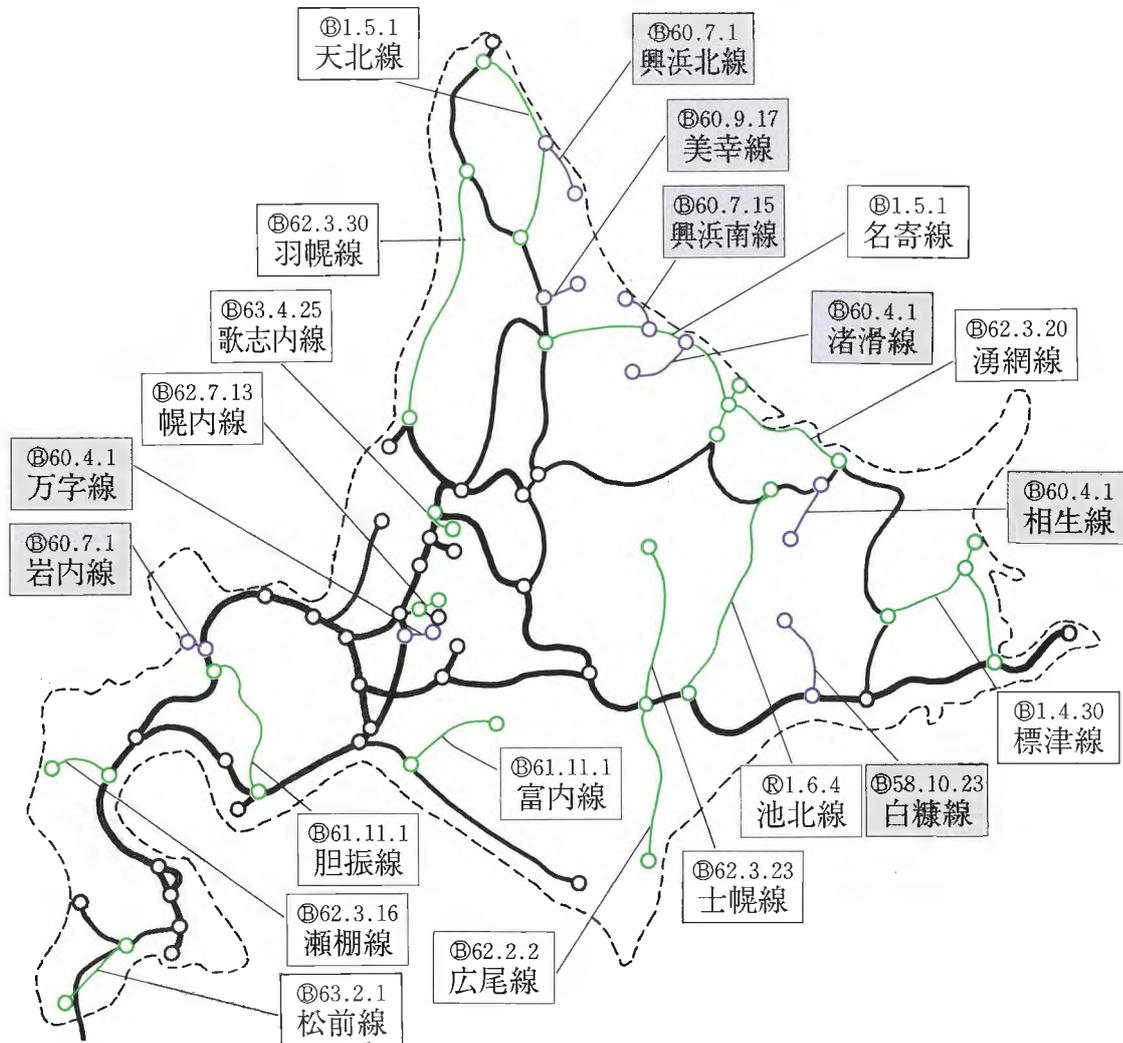
運 行 区 間	運行系統*	運賃（往復運賃）	運行回数（回）	所要時間	事 業 者 名	備 考
釧路～根室	125.6	2,190 (4,180)	4.0 (2.0-2.0)	2時間20分	①根室交通㈱ ②くしろバス㈱	63.11.10～
札幌～中山峠～函館	262.0	4,680 (8,340)	1.0 (同時刻 3便)	6時間30分	北都交通㈱	H1.10.26～ (60.6.1)
帯広～釧路	119.5	2,240 (4,280)	4.0 (2.0-2.0)	2時間25分	①くしろバス㈱ ②十勝バス㈱	H1.11.24～
旭川～狩勝峠～帯広	178.9	3,150 (6,000)	3.0 (1.0-1.0-1.0)	3時間40分	①道北バス㈱ ②北海道拓殖バス㈱ ③十勝バス㈱	H1.12.22～
函館～洞爺湖温泉	162.7	2,800 (4,890)	2.0 (1.0-1.0)	3時間30分	①函館バス㈱ ②道南バス㈱	H2.4.29～(62.7.4)・毎年4/29～10/31
旭川～稚内	266.0	4,350 (7,800)	1.0	4時間45分	宗谷バス㈱	60.9.20～ (21条)
札幌～定山溪～長万部	155.4	3,060 (5,370)	1.0	3時間20分	道南バス㈱	H2.8.1～
札幌～国道274～帯広	211.7	3,670 (6,930)	5.0 (各社1.0)	4時間15分	①北海道中央バス㈱ ②北都交通㈱ ③J R北海道 ④十勝バス㈱ ⑤北海道拓殖バス㈱	H4.7.11～
札幌～国道274～釧路	327.1	5,610 (10,200)	3.0 (1.0-1.0-1.0)	6時間15分	①北海道中央バス㈱ ②くしろバス㈱ ③阿寒バス㈱	H4.7.11～
札幌～国道274～根室	451.5	7,140 (12,840)	2.0 (1.0-1.0)	8時間30分	①北都交通㈱ ②根室交通㈱	H4.11.20～
旭川～温根湯～釧路	298.8	5,300 (9,680)	2.0 (1.0-1.0)	6時間20分	①道北バス㈱ ②阿寒バス㈱	H5.6.26～
旭川～三国峠～帯広	190.8	3,150 (6,000)	2.0 (1.0-0.5-0.5)	3時間50分	①道北バス㈱ ②北海道拓殖バス㈱ ③十勝バス㈱	H7.6.1～

② 急行バス（主要停留所を停車するもので主なもの）

運 行 区 間	運行系統*	普通（往復運賃）	運行回数（回）	所要時間	事 業 者 名	備 考
札幌～中山峠～洞爺湖温泉	105.5	2,700 (4,790)	12.0 (5.0-7.0)	2時間40分	①(株)じょうてつ ②道南バス㈱	
北見～遠軽～紋別	113.7	2,460	2.0	2時間45分	①北紋バス㈱	
札幌～北檜山～瀬棚	216.0	5,000 (9,400)	1.0	5時間00分	道北観光バス㈱	60.6.1～(21条)・毎年4/26～8/31
旭川～層雲峡～北見	162.2	3,500 (6,600)	4.0 (2.0-2.0)	3時間25分	①道北バス㈱ ②北見バス㈱	H2.11.1～ (62.11.2)
旭川～滝上～紋別	141.9	3,100 (5,850)	3.0	3時間00分	①道北バス㈱	H1.12.22～ (59.6.27)
旭川～白滝～遠軽	127.4	2,150 (4,050)	2.5 (1.5-1.0)	2時間30分	①道北バス㈱ ②北見バス㈱	H2.9.22～
旭川～名寄～枝幸	179.0	4,000 (7,200)	2.0 (1.0-1.0)	3時間35分	①道北バス㈱ ②宗谷バス㈱	H4.3.11～ (60.9.20)

◇旧国鉄特定地方交通線の歴史

1. 特定地方交通線の推移



○ — ○ 第一次選定：8線 214.4キロ (56. 9. 18選定承認)

○ — ○ 第二次選定：14線 1,242.0キロ (59. 6. 22 ♪)
 (60. 8. 2 ♪)

(R 鉄道転換)
 (B バス転換)
 (年月日 転換日)

2. 特定地方交通線代替輸送事業者一覧

(第一次)

道 県 名	線 名	営業キロ	代替輸送事業者
北 海 道	相 生	36.8	北 津 見 別 バ ス 町
	岩 内	14.9	ニ セ コ バ ス
	興 浜 南	19.9	北 紋 バ ス
	興 浜 北	30.4	宗 谷 バ ス
	渚 滑	34.3	北 紋 バ ス
	白 糠	33.1	白 糠 町
	美 幸	21.2	名 士 バ ス
青 森	万 字	23.8	北 海 道 中 央 バ ス
	大 畑	18.0	下 北 交 通 道
岩 手	黒 石	6.6	弘 南 鉄 道
	久 慈	26.0	三 陸 鉄 道
	盛	21.5	
宮 城・福 島	丸 森	17.4	阿 武 隈 急 行
福 島	日 中	11.6	会 津 乗 合 自 動 車
	角 館	19.2	秋 田 内 陸 縦 貫 鉄 道
秋 田	矢 島	23.0	由 利 高 原 鉄 道
	赤 谷	18.9	新 潟 交 通 道
新 潟	魚 沼	12.6	越 後 交 通 道
	木 原	26.9	い ず み 鉄 道
千 葉	清 水 港	8.3	静 岡 鉄 道 道
静 岡	神 岡	20.3	神 岡 鉄 道 道
	明 知	25.2	明 知 鉄 道 道
岐 阜	樽 見	24.0	樽 見 鉄 道 道
	信 楽	14.8	信 楽 高 原 鉄 道
滋 賀	高 砂	8.0	神 姫 バ ス
	北 条	13.8	北 条 鉄 道 道
	三 木	6.8	三 木 鉄 道 道
兵 庫	倉 吉	20.0	日 ノ 丸 自 動 車
	若 桜	19.2	若 桜 鉄 道 道
徳 島	小 松 島	1.9	小 松 島 市 道
福 岡・佐 賀	甘 木	14.0	甘 木 鉄 道 道
	香 月	3.5	西 日 本 鉄 道
	勝 田	13.8	
	添 田	12.1	
	室 木	11.2	
大 分・熊 本	矢 部	19.7	堀 川 バ ス
	宮 原	26.6	大 分 交 通 道
熊 本	高 森	17.7	南 阿 蘇 鉄 道
宮 崎	妻	19.3	宮 崎 交 通
20 道 県	40 線	729.1	

(第二次)

道 県 名	線 名	営業キロ	代替輸送事業者
北 海 道	士 幌	78.3	十 勝 拓 殖 バ ス 上 士 幌 タ ク シ ー
	広 尾	84.0	十 勝 バ ス
	湧 網	89.8	網 走 バ ス
	羽 幌	141.1	沿 岸 バ ス
	歌 志 内	14.5	北 海 道 中 央 バ ス
	幌 内	20.8	北 海 道 中 央 バ ス
	富 内	82.5	道 南 バ ス
	胆 振	83.0	道 南 バ ス
	瀬 棚	48.4	函 館 バ ス
	標 前	50.8	函 館 バ ス
	標 津	116.9	阿 寒 バ ス、根 室 交 通
	池 北	140.0	北 海 道 ち ほ く 高 原 鉄 道
	名 寄	143.0	北 見 バ ス、北 紋 バ ス 名 士 バ ス、上 湧 別 町
	天 北	148.9	宗 谷 バ ス
	福 島	会 津	57.4
秋 田	阿 仁 合	46.1	秋 田 内 陸 縦 貫 鉄 道
栃 木・群 馬	足 尾	46.0	わた ら せ 溪 谷 鉄 道
栃 木・茨 城	真 岡	42.0	真 岡 鐵 道
静 岡	二 俣	67.9	天 竜 浜 名 湖 鉄 道
岐 阜	越 美 南	72.2	長 良 川 鉄 道
三 重	伊 勢	22.3	伊 勢 鉄 道
山 口	岩 日	32.7	錦 川 鉄 道
福 岡	漆 生	7.9	西 日 本 鉄 道
	上 山 田	25.9	西 日 本 鉄 道
福 岡・佐 賀	佐 賀	24.1	西 日 本 鉄 道 局 佐 賀 市 交 通 バ ス
長 崎・佐 賀	松 浦	93.9	松 浦 鉄 道
宮 崎	高 千 穂	50.1	高 千 穂 鉄 道
鹿 児 島・宮 崎	志 布 志	38.6	鹿 児 島 交 通
鹿 児 島	大 隅	98.3	鹿 児 島 交 通 九 州 旅 客 鉄 道 バ ス
	宮 之 城	66.1	林 田 産 業 交 通 南 国 交 通
鹿 児 島・熊 本	山 野	55.7	南 国 交 通 九 州 産 業 交 通
16 道 県	31 線	2,089.2	

(第三次)

府 県 名	線 名	営業キロ	代替輸送事業者
愛 知	岡 多	19.5	愛 知 環 状 鉄 道
石 川	能 登	61.1	の と 鉄 道
高 知	中 村	43.4	土 佐 く ろ し お 鉄 道
山 形	長 井	30.6	山 形 鉄 道
京 都・兵 庫	宮 津	84.0	北 近 畿 タ ン ゴ 鉄 道
兵 庫	鍛 冶 屋	13.2	神 姫 バ ス
鳥 根	大 社	7.5	一 畑 電 気 鉄 道
福 岡	伊 田	16.2	平 成 筑 豊 鉄 道
	糸 田	6.9	
	田 川	26.3	
熊 本	宮 田	5.3	西 日 本 鉄 道 道
	湯 前	24.9	九 州 旅 客 鉄 道
9 府 県	12 線	338.9	く ま 川 鉄 道

[参 考]

鉄道	38線	1,310.7km
(内訳)	1次線	18線 327.2km
	2次線	11線 670.6km
	3次線	9線 312.9km
バス	45線	1,846.5km
(内訳)	1次線	22線 401.9km
	2次線	20線 1,418.6km
	3次線	3線 26.0km
計	83線	3,157.2km

◇貸切バス事業における規制緩和

1. 道路運送法の一部を改正する法律案等の概要（貸切バス事業）

平成11年2月
運輸省自動車交通局

(改正の趣旨)

- 貸切バス事業について、需給調整規制を廃止して事業への参入を容易にするとともに、運賃及び料金の設定及び変更について届出制とすること等により、市場競争を通じた多様なサービスの提供を促進し、事業の効率化、活性化を図り、併せて、運行管理制度の充実を図ること等により輸送の安全を確保する。

(改正の内容)

1. 事業参入等

(1) 貸切バスに事業について免許制から許可制への移行

- 貸切バス事業について、需給調整を前提とした免許制を廃止し、輸送の安全確保等の観点から一定の要件を満たす者に対して参入を認める許可制に移行する。
- 新たな許可の単位は事業者ごとにする。

(2) 許可基準

貸切バス事業の参入許可に当たっての許可基準及びこれに対応する審査事項は以下のとおり。

- 当該事業の計画が輸送の安全を確保するため適切なものであること。
 - ・ 運行管理体制、運行管理者の選任計画、運行管理の拠点となる営業所の整備等
- その他当該事業の遂行上適切な計画を有するものであること。
 - ・ 車庫等の事業用施設の位置、規模及び使用権原、保険加入等
- 当該事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること。
 - ・ 経営者の法令知識、経営組織の確立、財産的基礎等

(3) 欠格事由

- 貸切バス事業、乗合バス事業、タクシー事業等の免許又は許可を取り消された法人の役員について、欠格事由に該当することとし、悪質な事業者の参入制限を強化する。

(4) 事業の休止又は廃止

- 需給調整規制を廃止し、一定の要件を満たす者の事業参入を認める許可制とすることに伴い、事業の休止又は廃止については事後届出制とする。

2. 事業計画等

(1) 事業計画

- 貸切バス事業について、以下の事項を事業計画として事業参入時に提出させ、必要な審査を行うとともに、事業内容の変更時にも許可時と同様の審査を行う。事業計画事項は以下のとおり。
 - ・ 事務所及び営業所の位置及び名称
 - ・ 営業所ごとの配置車両数
 - ・ 車庫の位置及び収容能力
 - ・ 営業区域
- 事業計画の変更は原則認可（営業所の位置、車庫の位置及び収容能力、営業区域）。軽微事項については事後届出制（事務所の位置及び名称、営業所の名称）とする。
- 車両数に係る変更については、機動的な事業展開を可能とするため、事前届出制とする。

(2) 営業区域及び片足主義

- 貸切バス事業について、車両の営業所への帰属性を確保し適切な運行管理が行われることを担保するため、営業区域を設定するとともに、運送の発地及び着地のいずれもが営業区域外にある運送を禁止する。

(3) 乗合運送の禁止及び許可

- 貸切バス事業者による乗合運送は、一般的に禁止し、乗合バス事業者による輸送が困難な場合に限りこれを認める許可

制とする。

3. 運賃及び料金

- 貸切バス事業の運賃料金の設定・変更について、事前届出制とする。
- 不当競争を引き起こすおそれがある場合等一定の事由に該当する場合には、運輸大臣が変更命令を行うことができるものとする。変更命令基準は以下のとおり。
 - ・社会的経済的事情に照らして著しく不適切であり、利用者の利益を阻害するおそれがあるものであるとき
 - ・特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき
 - ・不当な競争を引き起こすおそれがあるものであるとき

4. 利用者保護

- 運送約款
運送約款の制定を義務付け、運輸大臣の認可を受けることとともに、運輸大臣が標準運送約款の策定し、これを事業者が採用する場合、認可を受けたものとみなす。

5. 輸送の安全

- 安全規制のあり方については、貸切バス事業、乗合バス事業、タクシー事業等の共通の検討事項として運輸技術審議会にて検討し、平成10年12月10日に中間とりまとめがなされたところ。
- 中間とりまとめで提言された事項のうち、運行管理者の権限の明確化については、乗合バス事業、タクシー事業等を含め、今回の法改正で措置することとし、最終答申に向けてさらに検討を要する事項及び準備等が必要な事項については、乗合バス事業、タクシー事業等に係る道路運送法の改正時に措置する予定。

- (1) 運行管理者の権限の明確化の概要は以下のとおり。
- ・運行管理者に対する事業者からの業務に必要な権限の付与
 - ・運行管理者の助言に対する事業者の尊重義務
 - ・運行管理者の指導に対する他の従業員の遵守義務

また、事業者が運行管理者に対して必要な権限の付与を行っていないときは、運輸大臣は権限を付与するよう命令することができるものとする。

- (2) 貸切バス事業に対する運行管理者資格試験制度については、乗合バス事業やタクシー事業との関係、実施機関等の事項についてさらに検討し、所要の準備を行った上で乗合バス事業、タクシー事業等に係る道路運送法改正時に導入する。
- 法律改正事項以外の貸切バス事業の輸送の安全確保対策は別紙のとおり。

6. 罰則

- 道路運送法の罰則全体を見直し、罰金額の引上げ等を行う。
現行無免許営業：懲役1年以下又は罰金200万円以下
→改正後：懲役3年以下又は罰金300万円以下

(その他)

- 今回の道路運送法の改正は、平成12年2月1日から施行する。
- 運輸大臣は、これまでの事業計画に追加する必要があると認める事項について、法施行後1年を経過するまでの間に、既存貸切バス事業者に対して届出書の提出を求めることができる。
現在のところ、営業所ごとに配置されている車両数等を想定。

(参考)

- 規制緩和推進3ヵ年計画（平成10年3月閣議決定）において、平成11年度中に、貸切バス事業に係る需給調整規制を廃止するとともに、運賃料金については認可制を届出制とすることとされている。

貸切バスの需給調整規制廃止に伴う輸送の安全確保対策（案）

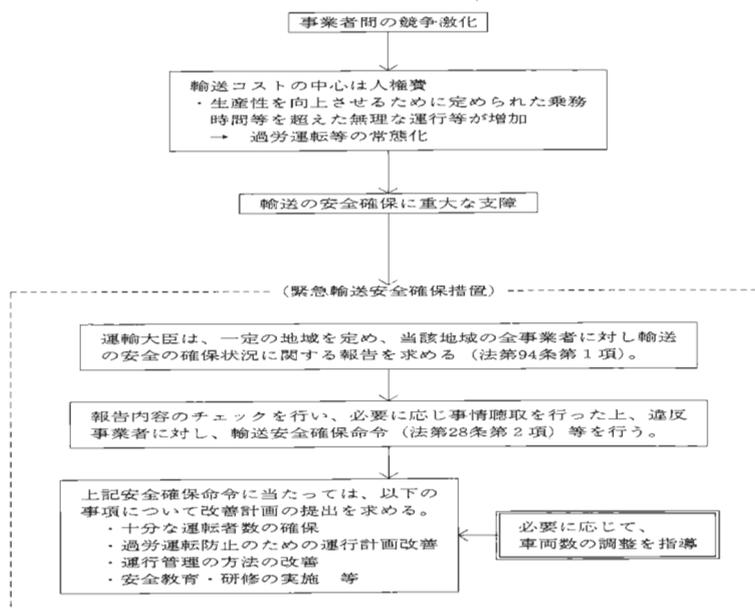
1. 運行管理の充実強化

- (1) 運行管理者の配置基準の導入
営業所に配置する運行管理者について、その人数を配置車両数に応じて設定すべきことを義務づける。
- (2) 文書による運行指示の義務づけ
運行経路、休憩場所等運行に必要な事項を記載した文書を作成すること及び同文書を運転者に携行させるべきことを義務づける。
- (3) 一般講習の適正化
自動車事故対策センターが実施する一般講習（運行管理者が年1回受講を義務づけられているもの）について、講習内容や講習方法を改善し、研修効果の向上を図る。
- (4) 運転者の資質及び安全運転意識の向上
運転者教育の充実を図ることにより、運転者の資質及び安全運転意識の向上を図る。

2. 事後チェックの強化等

- (1) 事故報告規則の見直し
行政措置の充実、事故原因の究明体制の強化を図るため、報告対象、報告項目を見直す。
- (2) 国の監査体制の強化と処分基準の明確化
特別監査を重点的に行う等監査体制を強化するとともに、車両停止命令、運行管理者の解任命令等の処分基準を明確化し、公表する。
- (3) 緊急輸送安全確保対策
競争の激化に起因して地域の事業者の多くが輸送の安全の確保に係る規制を遵守できなくなり、輸送の安全確保に重大な支障が生じるおそれがある場合に、当該地域の事業者から輸送の安全の確保状況に関する報告を求めるとともに、必要な場合には運転者の確保、運行計画の改善等を命ずる等の措置を講じる（下表参照）。

貸切バス事業緊急輸送安全確保措置



◇乗合バス事業における規制緩和

1. 運輸政策審議会自動車交通部会答申

(乗合バスの活性化と発展を目指して～乗合バスの需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について～)

平成11年4月9日

運輸政策審議会

自動車交通部会

I. はじめに

乗合バスの利用状況、乗合バス事業の経営状況等が大きく変化している中、乗合バスの活性化、発展を図るには、乗合バス事業に対する規制の枠組み等も適切に見直すことが必要である。

また、乗合バスのみならず、交通事業全般に共通して、さらには我が国の産業政策として、市場原理を通じた経済社会の活性化を図ることが指向されており、そのために、社会全般における競争制限的な規制のあり方を見直すことが重要な課題となっている。

このため、運輸省は、平成8年12月に従来の運輸行政の転換を行い、交通事業全般についてその根幹をなしてきた需給調整規制を原則として目標期限を定めて廃止することとした。

これを受けて、平成9年3月の規制緩和推進計画において、「乗合バス事業に係る需給調整規制について、生活路線の維持方策の確立を前提に、遅くとも平成13年度までに廃止する」ことが閣議決定された。これを受け、同年4月、「交通運輸における需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策について」運輸大臣より運輸政策審議会に諮問され、以後今後の乗合バスのあり方について同審議会自動車交通部会バス小委員会において鋭意検討を行ってきたところである。

この間並行して、全国各地においてバス・タクシーフォーラム（ミニ運政審）を開催するとともに、平成10年6月には中間とりまとめを、また、平成11年1月には骨子素案を公表する等、答申をとりまとめるに当たって、地方公共団体、地域の有識者、バス事業者、利用者の方々等関係者の声を幅広く聴取してきたところである。

これらの議論を踏まえつつ、今後の乗合バスの活性化と発展の礎となることを期待しつつ、本答申をとりまとめることとしたところである。

II. 乗合バスの現況と今後のあり方

1. 乗合バス事業の役割及び近年の状況

乗合バスは、通勤、通学、通院、買物等の地域住民の日常生活を支える公共交通機関として重要な役割を果たしてきているが、乗合バス事業は、マイカーの普及、地下鉄の整備、自動車の利用の進展や、渋滞等走行環境の悪化等により、昭和40年代半ばをピークに利用者が恒常的に減少しており、現在85%の乗合バス事業者が経常赤字である等厳しい経営状況が続いている。

しかしながら、乗合バスは、引き続き地域住民の日常生活を支える交通手段としての役割を果たすことが期待されており、また、都市部を中心として、自動車事故の防止、交通渋滞の解消、移動制約者の移動手段の確保及び環境問題への対応の観点からも、その役割は今後ますます重要になると見込まれる。

一方、地方部においても同様に重要な役割を果たしていく必要があるものの、過疎地域を中心に、乗合バスが営利サービスとして成り立たなくなっている現状から、生活交通を全体としてどのように確保していくかが大きな課題となっている。

2. 乗合バスの今後のあり方

乗合バスの輸送需要は全体的には減少しているが、高速バスや空港連絡バス、都市中心部のバス等の乗合バスの事業特性が発揮でき、今後需要が伸びると考えられる分野も多く、競争を促進することにより事業者の創意工夫を発揮させ、より良いバスサービスの提供が行われるようにすることが重要である。

このため、新規参入等が可能となるよう需給調整規制を廃止し、競争を促進することが必要である。これにより効率的で利便性の高いサービスが提供され、バスの利用が促進されることが期待される。

その際、新規参入については、競争促進の観点から認めていくことが基本であるが、乗合バスは安定的にサービスの提供が行われることも重要であり、新規参入のあり方については最低限のルールを設けることが適当である。

一方、地方部にあつては、これまでの需給調整規制を背景とした制度的な内部補助ではバス路線の維持は限界となっており、

生活交通として必要なサービスが効率的かつ多様な形で提供できるような新たなシステムの確立を図ることが重要である。

このため、地域の生活交通について、内部補助を前提としない形で確保するための新たな仕組みが必要である。

その際、地域のニーズに応じた生活交通を確保することが必要であり、また、地域の行政がより積極的に生活交通の確保のための施策を講じていくことが適当である。

これらの課題への確に対応するため、生活交通の確保方を明らかにした上で、需給調整規制の廃止後における参入・退出規制のあり方を検討していくことが適当である。

この他、輸送の安全の確保や利用者保護については、需給調整規制廃止後においても十分な措置を講じていくことが必要である。

なお、これらの規制のあり方を検討していくに当たっては、事業規制は、必要最小限にとどめるものとし、かつ、明確な基準により執行すること、可能なものは事前規制から事後的チェックへの転換を図っていくこと、また、規制の必要性と効果を十分に検証し、利用者に対する安全性やサービス内容に関する適切な情報の提供等と相まって効果の高いものとしていくこと、等に留意する必要がある。

乗合バス事業を活性化し、地域交通をより良いものとしていくためには、行政としても、上記のような需給調整規制の廃止による競争の促進や生活交通の確保方を確立することと併せて、1. で述べたような諸課題に対応する観点から、バス利用の促進のための環境整備を図ることが必要であり、バス利用を促進するための交通システム等の整備に対する支援や走行環境を改善するための施策等を推進する必要がある。

生活交通の確保方策と需給調整規制の廃止後における制度等のあり方については、III、IVに述べるような方向を基本に、制度を新たに構築していくことが必要である。

この際、乗合バスは、国民生活に密着したサービスであることを踏まえ、需給調整規制の廃止に当たっては、大きな混乱が生じないように、現実に定着しうる制度となるよう、適切な措置を講じることが適当である。

Ⅲ. 生活交通の確保方策

1. 生活交通の確保についての基本的方向

生活交通の確保については、これまでの需給調整規制を背景とした制度的な内部補助を前提としない新たな仕組みをつくる必要がある。その際、地方公共団体は地域の生活の足の確保や地域のまちづくりの観点から、国はナショナルミニマムの観点からそれぞれ責任を有するものであり、全体的な制度的枠組みの下にそれぞれの立場に基づいて必要な方策を適切に分担・協調して講じていくこととすること、また、今後、地方分権を推進していくという政府の方針に留意しつつ、地方公共団体がより主体的に関与していくことが適当である。

また、①地域の関係者が、地域の足の確保という観点から本当に必要なバス交通サービスの見極めを行い、乗合タクシーの活用、スクールバス、福祉バス等他の行政目的で提供されている交通サービスの活用等も含めた効率的な輸送形態を選択する、②生活路線を運営する事業者等の経営効率化及び創意工夫を促進するような措置を講じる、といった生活交通の確保を図るための具体的な対策を講じるとともに、なお必要となる場合における公的補助のあり方については、以下2. で示す方向でその具体的な措置について検討することが適当である。

2. 公的補助制度のあり方

これまでの内部補助を前提とした事業者ごとの欠損補助ではなく、例えば、生活交通として確保すべきものに必要な費用を補填する運行委託的な補助を行うよう制度を見直すことが適当である。

具体的に補助の対象とする生活交通の範囲、輸送サービス水準については、地域の実情や住民のニーズに通じている地方公共団体が主体的に判断することが適切であり、公的補助のあり方についても、地方公共団体が中心となって対応することが適当である。

このため、今後、地方公共団体における生活交通の確保の取り組みが全国的に見て一層必要となると考えられ、また、これらの取り組みに必要な地方財源の充実が課題となることから、これに見合った安定的な地方財源の手当を関係行政機関と十分検討することが適当である。

一方、国は、ナショナルミニマムの観点から維持することが適切であると考えられる広域的、幹線的な輸送サービス類型について、地方公共団体を通じて支援することが適当であり、このため、現行の地方バス路線維持費補助制度について所要の見直しを行うことが適当である。

公的補助については、その効率化を図るための枠組みを整備することも必要である。

このため、関係行政機関間のより一層の連携を図りながら、スクールバス、福祉バス等との一体的運行を促進することが適当である。また、補助金額の決定に当たっては、入札制に準じた仕組みを含む適切な方法について検討を行うことが適当である。

3. 地域における取組みのあり方

(1) 地域協議会

主として地方部を中心として、事業者が路線退出を希望する場合や今後路線の維持が困難と認められる場合に、地域の足をどう確保していくか、その場合の公的補助のあり方、確保するサービス内容等について地域の関係者が協議し、合意に基づく必要な措置が具体的に講じられることが適当である。

このため、都道府県が主体となって、都道府県、関係市町村、事業者、運輸省を主たるメンバーとする地域協議会（仮称）を必要に応じて設置し、協議することが適当である。また、地域協議会での検討状況については、広く関係する住民に公表し、理解を求めることが必要である。

地域協議会の協議の結果は、事業者の経営判断を拘束するものではなく、事業者の退出の自由が確保されることが必要である。

(2) 生活交通を確保するために地方公共団体が自ら行う輸送サービスの取扱い

現在、事業者によるサービスの提供が困難となった地域において、生活交通を確保するために地方公共団体が自家用バスを運行することが行われている。このような地方公共団体による輸送サービスの提供については、その範囲を明確化するとともに、地方公共団体の実情を十分勘案した上で、輸送の安全確保に関する適切な措置を導入することを前提に、地方公共団体の判断により弾力的にサービスの提供を行うことができることとするのが適当である。

IV. 需給調整規制の廃止後における制度等のあり方

1. 参入・退出制度のあり方

(1) 基本的方向

参入に関しては、これまでの需給調整規制を前提とした免許制に代え、今後は輸送の安全の確保、安定的なサービス提供及び利用者保護に関し一定以上の能力を有するか否かを審査し、これらの要件を満たす者には参入を認める許可制とする。

また、事業への参入後も、輸送の安全の確保等に影響を与えるような路線の追加、変更等の事業内容の変更については、参入に準じた審査を行うことが適当である。

事業への参入に当たっては、次のような要件について審査することが適当である。

- ・事業遂行に当たって安全を確保する能力
(安全運行に関する事業者の知識、運行管理体制の整備等)
- ・事故の際の対応能力、損害賠償能力の確保
(事故時の社内体制の整備、任意保険への加入等)
- ・安全で安定的なサービスの提供が可能な事業基盤の保有
(車庫、車両数、運転者等)
- ・安全確保や利用者の保護に関する規制を遵守しないおそれがある者を事前に排除する人的欠格事由
(法令違反による一定の処分を受けていないこと)

なお、参入要件は明確なものとして公表するとともに、審査に当たっては透明性を確保することが必要である。

さらに、退出については、事業者の判断により行うことができるよう届出制とすることが適当であるが、利用者に対し十分な事前周知が行われることが必要であり、退出までに一定期間をおく事前届出とし、特に生活路線における退出後の措置を検討するために必要な所要の期間を確保することが適当である。

(2) 特定の時間帯等のみへの参入等について

例えば、特定の時間帯等のみサービスが集中するような形態の参入が行われることにより、需要が比較的少ない時間帯等のサービスが提供されなくなる等の問題が生じるおそれがあり、利用者の利便を確保する観点から必要性の高い場合には、適切な輸送サービスの提供を確保するため、行政が一定の関与を行うことを検討することが適当である。

また、複数の事業者が競合する路線において、各事業者が著しく近接するダイヤ設定を行ったり、頻繁なダイヤの変更や客の争奪をめぐる追いつき競争が、結果として利用者利便等を損なう場合についても、行政が一定の関与を行うことを検討することが適当である。

なお、これらの制度を設ける場合であっても、行政の恣意的な運用を排除する観点から、その関与に関する基準を明確化し、透明性を確保することが必要である。

(3) 公営事業と民営事業の関係

乗合バス事業者としての法律上の扱いに関しては、これまでと同様に公営事業者と民営事業者とで扱いに差異を設けるべきではない。

ただし、公営事業者に対しては地方公共団体の一般会計から繰り入れがなされている等必ずしも民営事業者と競争条件が同一でない部分があるため、今後、これについてはその基準や必要性等の一層の明確化を図るとともに、住民の十分な理解を得た上で、当該地方公共団体が主体的に決定していくことが望ましい。

また、経営の効率化に取り組むべき状況にある公営事業者については、今後一層の努力を行うことが望まれる。

さらに、公営事業者と民営事業者が同一エリアで乗合バスサービスを提供して競争する場合に、バス利用を促進するための助成については、公営、民営を通じて同様に実施することが望ましい。

2. 運賃制度のあり方

運賃制度は、事業経営上最も基本的な事項であり、できる限り事業者の自主性や創意工夫が尊重される制度とすることが必要である。

その一方で、乗合バスは地域住民の基本的かつ最も身近な日常生活の足となっていることや、事業の実態として地域独占的な傾向があることを踏まえると、運賃の上限の規制を行うことが適当である。また、利用者保護の観点から、特定の旅客に対する不当な差別的取扱いを防止することが適当である。

さらに、競合する他の事業者を退出させるために不当競争となるような運賃設定を防止することが必要であるが、低廉な運賃の設定は利用者にとって望ましいものであることも踏まえ、発動の要件を明確にした上で、事業者の設定した運賃について変更の指示が行える制度とすることが適当である。

3. 輸送安全の確保のあり方

(1) 基本的方向

輸送の安全の確保は、乗合バス事業においても重要な課題であり、需給調整規制の廃止後においても、十分な措置を講じていくことが必要である。

このため、現在審議が行われている事業用自動車の安全対策に関する運輸技術審議会の状況をも踏まえ、必要性和効果を十分に検証し、有効な規制のあり方を検討することが適当である。

(2) 運行管理制度等の充実

輸送の安全を確保するためには、事業参入時や事業計画変更時の審査を行うとともに、運行管理制度を適宜見直すことが適当である。

運行管理制度を充実させる措置として、運行管理者の資格試験の導入、研修制度の見直し、権限や配置基準の明確化、事故を防止できなかった場合等における特別研修制度の導入等について、その効果と事業者の新たな負担との衡平にも配慮しつつ、具体的内容について検討することが適当である。

また、運転者に関する安全対策として、乗務距離等の制限の明確化、健康診断の充実、事故・違反を繰り返す者に対する適性診断の義務づけ、初任研修等の交通安全教育の充実、事故実態等を踏まえた特別講習の実施等の措置について検討することが適当である。

(3) 情報公開の充実

情報に基づき利用者が優良な事業者の選択を行うことは、安全性を向上させる重要な手段であることから、事業者ごとに事故や安全確保に係る法令の違反状況等の情報を利用者に提供する方策を検討することが適当である。

現行の事故報告制度を充実させることも重要であり、報告内容を今後の事故防止対策や運行管理者、運転者等に対する安全教育に活用するとともに、プライバシーの保護にも配慮しつつ、これらの情報を積極的に公開していくことが適当である。

また、事業者からの事故報告に加え、必要に応じより詳細な情報を積極的に収集・分析し、事故防止対策に生かされることが適当である。

4. 利用者保護のための措置

運送約款に関する規制については、引き続き認可制及び標準運送約款の制定によることが適当である。なお、約款の内容については、利用実態の変化等に併せ適宜見直すとともに、約款の内容を利用者に広く周知するための方策を検討することが適当である。

また、今後は輸送サービスの多様化が進むことが想定されるが、利用者が容易に選択を行えるよう輸送サービスに関する情報を積極的に公開していくことが必要である。

5. 公正な競争のあり方

新規に参入する事業者が既存の事業者から駅前におけるバス乗り場等の施設の使用を拒否されたり、共通乗車・共通カードシステムへの参加を拒まれること等により、期待されるような適切な競争が生じないおそれがある。このため、利用者の利便が損なわれることがないように、既存事業者のこれまでの努力を適切に評価しつつ、行政が調整措置を講じる等の一定の関与を行うことを検討することが適当である。

6. 事後チェックの充実

今後は行政による事後チェックが重要となってくるが、体制の強化、チェック対象の重点化等を図るとともに、客観的基準を設けてその運用の透明性を高めることが必要である。

また、行政処分の透明性及び公平性を確保するため、違反事例に応じた点数制の導入を検討することが適当である。

なお、重大な違反行為による事業停止等の処分が行われることにより地域の足が失われてしまうというようなケースについては、その際の代替措置のあり方、新たなペナルティーの方法についても検討することが適当である。

この他、事業者及び事業者団体においても、利用者からの苦情処理体制を整備・充実していくことが求められる。

7. バス利用促進等のための環境整備

バスの利用促進は、主として都市部を中心として、自動車交通量の抑制等を図り自動車事故防止に資するほか、交通渋滞の解消、環境負荷の軽減・省エネルギーの実施等が図られるとともに、ノンステップバスの導入等により高齢者等の移動制約者の移動の確保が図られる等の様々な社会的問題の解決に資するものである。

このため、需給調整規制の廃止とともに、オムニバスタウンやバス利用促進のための交通システムの整備等に対する支援、バス専用レーンや都市新バスシステムをはじめバスの走行環境を改善するための施策を関係省庁や地方公共団体との協議を積極的に進め、密接な連携を図りながら推進していくことが必要である。

8. 制度の円滑な移行

今回の制度改正にあたっては、制度の円滑な実施を図るため、その実施までに一定の移行期間を設けるとともに、地域協議会を先行して発足させる等、所要の措置を講じることが適当である。

V. おわりに

これまで2年間行ってきた審議を踏まえ、乗合バスの活性化と発展を目指すための方向性について以上のようにとりまとめたところである。

この答申が真に乗合バスの活性化と発展のために役立つものとして円滑に実行に移されるよう、今後運輸省をはじめ関係行政機関において、具体的な制度設計を行うに当たっては、乗合バスの実態をよく見きわめながら十分な協議・検討が進められ、この答申で述べた基本的な方向を踏まえた適切な制度改正がなされることを強く望むものである。

2. 乗合バスの活性化と発展を目指して【答申骨子(素案)】(1月20日公表)に対する社団法人日本バス協会の意見

平成11年2月19日
社団法人 日本バス協会

(注)

1月20日、答申に先だち公表された、運輸政策審議会自動車交通部会バス小委員会の答申骨子(素案)「乗合バスの活性化と発展を目指して」について、社団法人日本バス協会は次のとおり意見をまとめ、運輸省へ提出した。

なお、4月9日運輸政策審議会自動車交通部会の答申が行われたことに伴い、社団法人日本バス協会小佐野会長はこの意見を基本として今後のバス業界の具体的意見・要望を行って行くと言明した。

1. 生活交通の確保方策

- (1) これまでの事業者毎の欠損補助ではない新しい補助制度への見直し、地域の足を確保するための地域協議会の設置、事業者の経営判断による路線退出の自由の確保等の基本的な仕組みについて、適切な方策であると考えます。
- (2) 内部補助に頼らず運行委託的な補助を行う制度にして生活交通を維持するためには、公的補助予算の大幅な増額が必要となりますので、その予算の確保をお願い致します。
- (3) 地方公共団体が主体となることになっていますが、その場合、財政事情等を理由に一方的に補助予算を削減し、バス事業者に対し生活交通の確保のため経済的負担等を強要することにならないか、また、自らバス事業を経営している場合、競争相手となる民営事業者が不公平な取り扱いを受けることにならないか、懸念されますので国の関与が必要であると考えます。
- (4) さらに、地方部だけでなく都市部にも生活交通は存在しますので、地域によって区別することなく地域協議会を設置し、バス路線撤退後の生活交通の確保方策を講じていただきたい。
- (5) なお、上記の財政措置等が十分に確立されないまま、需給調整規制の廃止が行われることのないようお願いいたします。

2. 地方公共団体が行う自家用バスの運行

本来、地方公共団体が行える自家用バスの運行範囲は、廃止代替バス路線か、その他の交通空白地帯における路線に限定されています。

需給調整規制の廃止後、自家用バスを運行している地方公共団体が既存のバス事業者の路線に参入する場合には、乗合バス事業として所定の手続きを行う必要があり、自家用バスとして運行するなら、上記の範囲の中で安全確保のため必要な措置を講じた上で、運行すべきであると考えます。

3. 都市部におけるバスの走行環境の改善

都市部におけるバスの走行環境を改善することは、環境対策からも必要であり、生活交通の確保と並んで重要な課題であります。

バスの競争を促進するためには、まず自家用車の増加及び集中による交通渋滞を緩和する対策に取り組むことが必要であり、運輸省はじめ関係省庁の連携によって、積極的にバスの走行環境の改善に取り組んでいただきたい。

4. 特定の時間帯等のみへの参入等に関する行政の関与

特定の時間帯のみへの参入等について、これを無制限に認めれば、年間を通じて広域的なバスネットワークサービスを安定的に提供し、それを維持している現状に対して重大な影響を及ぼすことになります。

その結果、需要の少ない時間帯等のサービスが提供されなくなり、一部の利用者の利益になっても、地域全体の利用者の利便を損なう事態が生じることになりますので、行政による関与は必要であります。

5. 運賃制度について

身障者割引等の公共政策割引は、本来、国の福祉政策として実施されるべきものであります。

さらに、現行の公共政策割引は、運賃認可制の下で措置されたものでありますので、上限価格制に移行し、競争原理が導入さ

れる場合には国の負担とすべきであると考えます。

6. 公営事業と民営事業の関係

基本的には、公共交通機関として公営事業者と同じ役割を果たしている民営事業者にも同様の優遇措置を講じ、競争条件を同じにするべきであると考えます。

そのほか公営事業者は助成を受けて最新のバス車両等を容易に導入できるため、輸送サービスの面でも民営事業者が対抗できないという問題があります。

このため、公営事業者の経営内容に関する情報を公開し、特に赤字補填やバス車両等の投資に、一般会計から多額の負担がなされていることを明確にすべきであります。

7. 事後チェックの充実

需給調整規制の廃止後は、新規参入事業者の増加と競争の激化に伴い、安全規制等を守らない事業者の増加が懸念されます。

このため、事業参入後の安全の確保と適切な事業運営について、行政によるチェック体制を強化し、特に実績のない新規事業者に対する重点的な監査、指導監督を行っていただきたい。

8. 制度の円滑な移行

乗合バスは、地域住民に最も身近な交通機関であり、今回の制度改革は、地域の生活の足の確保に大きな影響をもたらすものであります。

従って、今後、生活交通の確保方策の中心となる地方公共団体の体制の整備、及び事業者の不採算路線に関する地域関係者との協議に要する期間等を考慮し、制度改革の実施までに、十分な移行期間を設けていただきたい。

◇一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度

1. 運賃及び料金に関する基本通達

平成7年9月6日
自旅第191号
自動車交通局長

第1. 総 則

1. 適用範囲

一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金の設定又は変更については、別に定める場合を除いて、この制度を適用する。

2. 用語の定義

- (1)「一般バス」とは、「定期観光バス」、「高速バス」及び「限定バス」以外の乗合バスをいう。
- (2)「定期観光バス」とは、道路運送法施行規則第6条第1項第8号に基づき、事業計画上、定期観光運送を目的として定めた系統を運行する乗合バスをいう。
- (3)「高速バス」とは、都市間を結び停車する停留所を限定して運行する急行系統で、概ね50キロメートル以上の系統をいう。
- (4)「限定バス」とは、道路運送法第4条第3項に基づき、旅客の範囲を限定して運行する乗合バスをいう。
- (5)「手回品」とは、旅客が携帯する物品をいう。

3. 運賃及び料金の設定と変更

次に掲げる場合を運賃及び料金の設定とし、その他の場合は運賃及び料金の変更とする。

- (1)免許に伴い当該免許にかかる路線及びこれと接続する路線の停留所相互間の運賃及び料金を定める場合
- (2)事業計画変更のうち運行系統の変更（新設を含む。）に伴い当該路線の停留所相互間の運賃及び料金を定める場合
- (3)事業計画変更のうち停留所の新設（位置の変更を除く。）に伴い新設停留所と既設停留所相互間の運賃及び料金を定める場合
- (4)従来設定されていなかった種類の運賃及び料金を新たに定める場合

第2. 賃率制度

1. 運賃計算賃率

(1)運賃計算賃率（以下「賃率」という。）は、事業者ごとに、かつ運賃原価算定基準で定める原価計算の対象路線ごとに同一賃率を定めることを原則とする。

(2)一般バスの賃率は、キロ当り賃率（遠距離通減制）とする。

この場合において、運賃計算キロ程が2キロメートルを超え10キロメートルまでの部分にかかる賃率を基準賃率とし、2キロメートルまでの部分にかかる賃率は基準賃率の2倍とし、10キロメートルを超え20キロメートルまでの部分にかかる賃率は基準賃率を1割以上減じた賃率とし、20キロメートルを超え30キロメートルまでの部分にかかる賃率は基準賃率を2割以上減じた賃率とし、30キロメートルを超える部分にかかる賃率は基準賃率を3割以上減じた賃率とし、累加法による。

ただし、地域の実情に応じ、運賃計算キロ程が2キロメートルを超え5キロメートルまでの部分にかかる賃率を基準賃率とし、2キロメートルまでの部分にかかる賃率は基準賃率の2倍とし、5キロメートルを超え10キロメートルまでの部分にかかる賃率は基準賃率を1割以上減じた賃率とし、10キロメートルを超え15キロメートルまでの部分にかかる賃率は基準賃率を2割以上減じた賃率とし、15キロメートルを超える部分にかかる賃率は3割以上減じた賃率とし、累加法によることとすることができる。

(3)割引率については、地域の実情等を考慮のうえ事業者の任意によるものとする。なお、現行15、30キロメートルの2段階遠距離通減制を採用している事業者については、3段階の遠距離通減制に変更するものとする。

ただし、特段の支障がある場合には、段階的に変更することができるものとする。

(4)高速バスの賃率は、原則として路線別のキロ当り賃率とし、遠距離通減制とする。なお、高速バスのうち、輸送の実態から一般バス路線の性格を有すると判断される場合については、一般バスとして一般賃率を設定することができるものとする。

(5)高速バスの遠距離通減制については、停留所の設置個所や設置数等路線別の特性を勘案して、各路線ごとに独自の遠距離通減のきざみを設定しても差し支えないものとする。

- (6)定期観光バスの基準賃率は、キロ当り賃率又はキロ当り賃率と時間当り賃率で構成した賃率とする。
- (7)限定バスの賃率は、原則として一般バスの賃率を準用する。
- (8)基準賃率のきざみは、原則として次のとおりとする。

- イ. 距離制賃率－10銭単位
- ロ. 時間制賃率－1円単位

2. 運賃計算キロ程及び運賃計算時間

(1)運賃計算キロ程

運賃計算キロ程は、別に定める場合を除いて、各停留所間の実キロ程とする。運賃計算キロ程は、キロ未満1位までとし、2位以下は1位に4捨5入する。なお、各停留所間の実キロ程は、運賃変更認可申請時に実測のうえ確認するものとする。

(2)運賃計算時間

運賃計算時間は、当該運行系統の事業計画で定める所定の所要時間（30分単位とし、15分以上は30分に切上げ、15分未満は切り捨てる。）とする。

3. 運賃の割増制度

(1)有料道路割増

一般バス、定期観光バス及び限定バスの路線で道路整備特別措置法に基づく有料道路、道路運送法に基づく一般自動車道及びその他の有料道路区間については、有料道路割増の適用を認める。

イ. 対キロ区間制の場合

割増率の算出方法は、次のとおりとする。

$$\text{使用料金} \div \text{有料道路区間キロ程} \div \text{乗車密度} \div (1 - \text{割引減収率}) \div \text{基準賃率} = \text{割増率}$$

(注) 有料道路区間キロ程とは、有料道路を含む運賃区界停留所間のキロ程をいう。

ロ. その他の場合

次の算式により算定した額（10円単位に4捨5入）を基本運賃に加算する。

$$\text{使用料金} \div \text{乗車密度} \div (1 - \text{割引減収率})$$

(2)特殊割増

イ. 次に掲げる場合は事情に応じて、特殊割増を適用しても差し支えない。割増率は、それぞれ当該路線の運送原価、運賃等の収入を参考に、旅客の運賃負担力、その他の交通機関との関連等を勘案のうえ、定めるものとする。

- ① 深夜早朝（23時以降5時まで）の間にバスを運行する場合
- ② 登山、スキー、スケート等の観光客を対象にバスを運行する場合
- ③ 劇場、野球場等の一時的な需要に応じてバスを運行する場合
- ④ その他特殊な路線であって当該路線の運送原価が他の路線に比較して著しく高い場合

なお、相当の地元利用者がある場合には、これらの者に対して定期旅客運賃及び回数旅客運賃について基準運賃額を適用するとともに、地元利用者であること等の確認についての地元自治体の協力を前提として普通旅客運賃についても同様の措置をとることができる。

ロ. 割増率が通常の運賃額の2倍程度までについては、その他の交通機関との関連や旅客の運賃負担力等を勘案のうえ、割増率の算出基礎を省略できるものとする。

ただし、適用路線、適用区間、区間キロ程、割増率、通常の運賃額及び割増運賃額については、運賃改定時に各事項を記載した資料を添付させるとともに、適用路線別の運行回数、実車走行キロ、輸送人員及び運送収入についても整理させておくものとする。

第3. 運賃のたて方

1. 運賃の制定形態

(1)適用基準

イ. 一般バスの運賃の制定形態は、対キロ区間制、特殊区間制、均一制及び地帯制とし、地域別の適用基準は原則として次のとおりとし、路線の態様、旅客の流動状況等を勘案して定めるものとする。

- ① 都市内の路線—均一制、地帯制又は特殊区間制
- ② 都市近郊の路線—特殊区間制又は対キロ区間制
- ③ 地方の路線—対キロ区間制

ロ. 定期観光バスの運賃の制定形態は、時間距離併用制を原則とする。ただし、定期観光バスの系統が1系統しかない場合、あるいは、2以上の系統がある場合でも運行距離と所要時間が概ね比例している場合は距離制によることができる。

ハ. 高速バスの運賃制定形態は、原則として対キロ制とする。

ニ. 限定バスの運賃の制定形態は一般バスの制定形態を準用する。

(2)運賃の制定形態の変更

運賃の制定形態を変更しようとする場合は、旅客の流動状況等を十分勘案するとともに、大幅な運賃値上げとなる場合は緩和措置を講ずること。

(3)運賃区界の定め方

イ. 対キロ制

全停留所を運賃区界停留所とする。

(注) 運賃区界停留所とは、運賃計算の起点となる停留所をいう。

ロ. 対キロ区間制

- ① 運賃区界停留所のキロ程は、地域の実情、営業政策等を考慮のうえ、事業者の任意により原則として概ね1キロメートル以上のキロ程で定めるものとする。
- ② 主要停留所及び他の路線との分岐点に所在する停留所（分岐点に停留所が所在しない場合は、その至近距離にある停留所）については、原則として運賃区界停留所とするものとする。
 なお、運賃区界停留所の見直しは、原則として運賃改定時に行うものとする。
- ③ 運賃区界停留所以外の停留所は外方の運賃区界停留所からの運賃を適用する。
 ただし、運賃区界停留所から概ね300メートル以内の停留所は、原則として指定停留所とし、当該運賃区界停留所からの運賃を適用する。
- ④ 運賃区界停留所は、ワンマンバスを運行又は計画している路線でワンマンバスの運行上現行の運賃区界を単純化する場合等を除いて、変更しないものとする。

ハ. 特殊区間制

- ① 運賃区界停留所は、原則として等間隔に定めることとし、1区の距離は地域の実情、営業政策等を考慮のうえ、事業者の任意により概ね2キロメートル以上とする。
 なお、運賃区界停留所の見直しは、原則として運賃改定時に行うものとする。
- ② 運賃区界停留所は、それぞれ重複させる。

例1. 全線3区



例2. 全線3区



ニ. 均一制及び地帯制

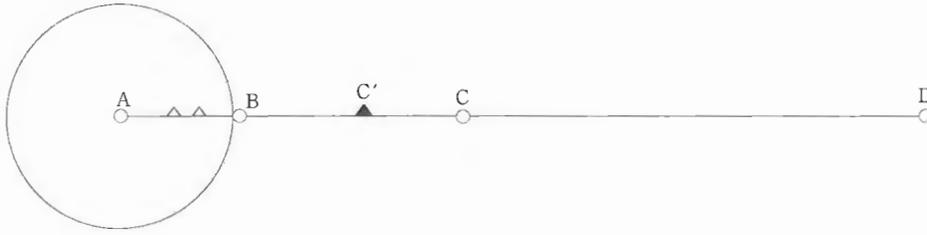
行政区画、経済圏、旅客の流動状況等を勘案して定める。

2. 運賃の計算方法

(1)同一路線で運賃の制定形態が異なる区間がある場合

イ. 対キロ区間制区間と均一制又は地帯制区間

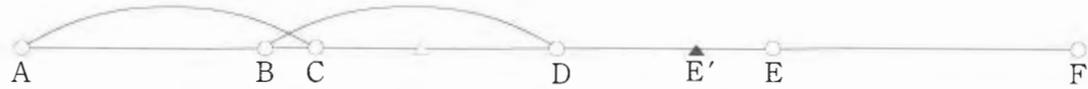
(例)



A B間からB以遠に跨る区間の運賃は、対キロ区間制運賃として計算するがA B間とB以遠の運賃を併算した額が前記運賃額より低額となる場合は併算額とする。ただし、この場合において、BC（Cは最初の運賃区界停留所）間にC'（▲印）の如く停留所がある場合、AC'間の運賃はAC間の運賃を適用せずAB間の運賃にBC間の運賃の半額程度を加算した額とする（C'にかかる運賃は、均一制又は地帯制区間内からの跨り運賃のみを設定するものとする。）。なお、△印は対キロ区間制区間と均一制又は地帯制区間内に跨る区間の運賃を調整するための運賃区界停留所で、運賃区界停留所の定め方は対キロ区間制の場合に準ずるものとする。

ロ. 対キロ区間制区間と特殊区間制区間

(例) AD間特殊区間制



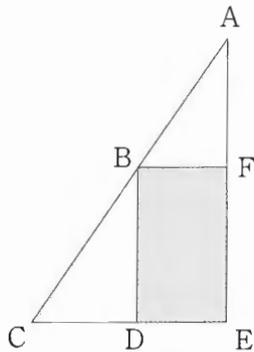
AD間からD以遠に跨る区間の運賃は、対キロ区間制運賃として計算するがAD間とD以遠の運賃を併算した額が前記運賃額より低額となる場合は併算額とする。ただし、この場合においてDE（Eは最初の運賃区界停留所）間にE'（▲印）の如く停留所がある場合、AE'間の運賃はAE間の運賃を適用せず、AD間の運賃にDE間の運賃の半額程度を加算した額とする（E'にかかる運賃は特殊区間制区間からの跨り運賃のみを設定するものとする。）。なお、△印は対キロ区間制区間と特殊区間制区間に跨る区間の運賃を調整するための運賃区界停留所で、運賃区界停留所の定め方は対キロ区間制の場合に準ずるものとする。

ハ. 均一制区間と地帯制区間又は特殊区間制区間

均一制区間内を原則として地帯制の1地帯又は特殊区間制の1区と見做してそれぞれ地帯数又は区数に対応する運賃とする。

(2)同一路線で基準賃率の異なる区間がある場合

(例)



基準賃率 $\left\{ \begin{array}{l} \text{A、B間30円00銭} \\ \text{B、C間25円00銭} \end{array} \right.$

A、B及びB、Cの区間を比較して、距離の長い区間、すなわち、B、C間25円00銭の基準賃率を用いて斜線の部分（B、D、E、F）の運賃を計算するが、この場合斜線の部分の各停留所間の運賃計算キロ程は次の方法によって算出したキロ程とする。

イ. A、B間（B、Fの部分）

A、B間の各停留所間の実キロ程×(A、B間基準賃率÷B、C間基準賃率)

ロ、B、C間(B、Dの部分)

実キロ程とする。

ハ、斜線の部分

イとロのそれぞれのキロ程を合計する。

(3)運賃の割増制度を適用する場合

イ、一般バス(対キロ区間制区間)

割増適用区間の運賃計算キロ程を次式により計算したキロ程とする。

当該停留所間の実キロ程×(1+割増率)

ロ、その他

次式により計算する(有料道路割増については第2.3(1)ロによる。)

当該停留所間の基準運賃額×(1+割増率)

3. 運賃の調整

(1)他の交通機関との運賃調整

鉄軌道など他の交通機関と併行している区間について、他の交通機関の運賃額が低額の場合は、その運賃額を限度として調整を認めることとし、他の交通機関の運賃額が高額の場合は、輸送調整上必要と認められる場合に限り、当該運賃額の範囲内で調整を認める。

なお、鉄軌道との調整区間における運賃については、実情を勘案しつつ、基準賃率に基づく運賃額と調整運賃額との格差の段階的縮小を図るものとし、この場合において格差の縮小は基本的運賃の改定時に行うものとし、鉄軌道との調整区間の改定率は、基準賃率の改定率のプラス5%を限度とする。

(2)他の事業者との運賃調整

① 他の事業者と競合している区間においても、原則としては、総括原価に基づく自者の基準賃率により定めるものとするが、次のいずれかの場合には、運賃調整を認めることとする。なお、運賃調整を行う場合は、利用者間で著しい不公平が生じないようにするとともに、できる限り共通乗車を実施するものとする。

イ、当該路線を主として経営する事業者(「主として経営する」とは運行回数等による。)の運賃に調整する。また、運行回数がほぼ同回数の場合は、両者の基準賃率を平均したものを運賃計算賃率とし、運賃を定め、これに調整する。

ロ、運賃額の低い事業者の運賃に調整する。

また、競合路線で自者の主たる路線と他の事業者の主たる路線に跨る区間の運賃を調整する場合には、2(2)による。

② 主として経営する事業者が均一制、特殊区間制、地帯制をとっている都市部において、いわゆる面的に競合している事業者についても、原則としては、原価計算を行っただけで運賃を設定するものとするが、次のいずれにも該当する場合には、原価計算を行わずに主として経営する事業者の運賃制度に同調して運賃を設定することを認めることとする。

イ、当該制度適用地域内における全事業者の総運送収入に対して、主として経営する事業者の当該制度適用地域内に係る運送収入が70%を超える場合、または、同調しようとする個々の事業者の当該制度適用地域内に係る運送収入が10%未満の場合。

ロ、同調しようとする個々の事業者のそれぞれの全運送収入に対して、当該事業者の当該制度適用地域内に係る運送収入が30%未満の場合。

(3)同一事業者路線相互間の運賃の調整

同一事業者路線相互間で、一部経過地は異なるが同一停留所間を同一運賃とする必要がある場合は、原則として主たる路線(「主たる路線」とは運行回数等による。)の運賃に調整する。ただし、運行回数等がほぼ同回数の場合は、両者のキロ程の中間値をもって運賃計算キロ程とする運賃を定めるものとする。

4. 鉄軌道の代行輸送区間の運賃

鉄軌道の撤去又は休止に伴う代行輸送区間に、バス運賃をそのまま適用することが困難と認められる場合は、従来、鉄道又は軌道を利用していただる定期旅客に限り、バスの定期旅客運賃額と鉄道又は軌道の定期旅客運賃額との範囲内で特定定期旅客運賃の設定を認める。

特定定期旅客運賃の適用期間は、原則として1年を限度とする。

5. 連絡運輸等の場合の運賃

他の交通機関又は他の事業者の路線と乗り継いで利用する旅客の運賃は、割引併算することができる。

第4. 運賃の種類

運賃の種類は次のとおりとする。

1. 業種の区分による分類

- 一般バス運賃
- 定期観光バス運賃
- 高速バス運賃
- 限定バス運賃

2. 乗車形態の区分による分類

- 普通旅客運賃
- 定期旅客運賃
- 回数旅客運賃
- 定期回数旅客運賃
- 団体旅客運賃

3. 旅客の区分による分類

- 大人運賃－適用旅客の範囲は中学生以上とする。
- 小児運賃－適用旅客の範囲は小学生以下とする。

第5. 普通旅客運賃

1. 運賃の種類

運賃の種類は、次のとおりとする。

- 片道普通旅客運賃
- 往復普通旅客運賃
- 特殊普通旅客運賃

2. 運賃の適用方法

- (1)片道普通旅客運賃は、旅客が片道1回乗車する場合に適用する。
- (2)往復普通旅客運賃は、旅客が往復1回乗車する場合に適用する。
- (3)特殊普通旅客運賃は、利用日限定乗降フリー乗車券、特定地域内乗降フリー乗車券、乗継割引乗車券等の特殊な普通旅客運賃を設定する場合に適用する。
- (4)片道普通乗車券及び、往復普通乗車券を使用する旅客が途中下車したときは、原則として前途の区間の乗車を認めない。

3. 運賃の設定

- (1)片道普通旅客運賃は、運行系統が設定されている路線の各停留所間（定期観光バス運賃にあっては運行系統ごと）にはクローズドアの場合を除き必ず設定するものとする。
なお、2以上の運行系統に跨る停留所間についても必要に応じ設定して差し支えない。
- (2)往復普通旅客運賃及び特殊普通旅客運賃の設定は、事業者の任意とする。ただし、営業割引運賃に該当するものについては、第10. 2. を適用する。
- (3)対キロ制及び対キロ区間制の最低運賃については、賃率の上昇及び最低運賃の長期据置きにより生じる最低運賃適用区間外の利用者の運賃改定に対する不公平感の拡大等を考慮し、妥当な水準までの改定申請を認めることとするが、現行

の最低運賃水準と比較して急激な値上げとならないよう配慮するものとする。

- (4)均一制を採用している都市のうち特に、均一内系統よりも均一制と対キロ区間制度等に跨る系統が多い事業者で、跨り運賃に不合理が生じている場合は、均一制を解体し対キロ区間制、特殊区間制等への制度の変更を運賃改定時等に検討するものとする。

なお、制度を変更した場合の対キロ区間制の最低運賃及び特殊区間制の1区の運賃については、現行の均一制運賃を適用することができるものとする。

- (5)新たに近距離利用者の需要が見込める場合は、均一制運賃、特殊区間制1区運賃、地帯制1地帯運賃、対キロ区間制最低運賃より低い運賃額を設定できるものとする。

この運賃は適用路線の範囲を限定することができる。

4. 運賃の計算方

- (1)大人片道普通旅客運賃は、それぞれ運賃の制定形態に応じて計算する。

運賃計算上の端数は、原則として10円単位に4捨5入するものとする。ただし、運賃額が1,000円以上になるものについては、50円単位とすることができるものとする。なお、この場合の端数処理については、25円以上は切り上げ、25円未満は切り捨てとする。

なお、高速バスについては、営業政策等の配慮から100円単位の運賃設定も認めるものとし、この場合の端数処理については、75円以上は切り上げ、75円未満は切り捨てるものとする。

- (2)小児片道普通旅客運賃は、大人片道普通旅客運賃の半額とし、10円未満の端数は原則として10円単位に切り上げる。

- (3)大人往復普通旅客運賃は、大人片道普通旅客運賃の2倍の額を基準運賃額とし、割引運賃を設定しても差し支えないものとする。

- (4)小児往復普通旅客運賃は、大人往復普通旅客運賃の半額とし、端数は10円単位に切り上げる。

- (5)運賃計算上最低運賃に満たない場合は、割引運賃を除き最低運賃を適用する。

第6. 定期旅客運賃

1. 運賃の種類及び定期乗車券の種類

- (1)運賃の種類は次のとおりとする。

通勤定期旅客運賃

通学定期旅客運賃

通勤通学定期旅客運賃

特殊定期旅客運賃

- (2)定期乗車券の種類は、次のとおりとし、原則として毎日発売するものとする。

日極め定期乗車券（暦日定期乗車券）

端数月極め定期乗車券

特殊定期乗車券

2. 運賃の適用方法

- (1)通勤定期旅客運賃、通学定期旅客運賃及び通勤通学定期旅客運賃は、旅客が同一停留所の区間を不定回数乗車する場合に適用する。

- (2)通勤定期旅客運賃は、乗車目的及び適用旅客の範囲を限定しない。

- (3)通学定期旅客運賃及び通勤通学定期旅客運賃を適用する旅客の範囲は、学校教育法第1条に規定する小学校、中学校、高等学校、中等教育学校、大学、高等専門学校、盲学校、聾学校、養護学校、幼稚園及び児童福祉法第39条に規定する保育所に通学する者並びに事業者の指定する学校に通学する者とする。

- (4)特殊定期旅客運賃は、利用時間限定定期券、特定地域内乗降フリー定期券、乗継割引定期券等の特殊な定期旅客運賃を設定する場合に適用する。

- (5)定期乗車券を適用する旅客については、途中下車及び乗車回数を制限しない。

- (6)定期旅客運賃は、原則として座席定員制及び座席指定制の自動車には適用しない。

3. 運賃の設定

- (1)通勤定期旅客運賃及び通学定期旅客運賃は、旅客が通勤又は通学のためバスを利用すると推定される距離内（概ね30キロメートル程度）の各停留所間（2以上の系統に跨る区間を含む。）には必ず設定するものとする。ただし、定期回数旅客運賃を設定する区間には設定しなくても差し支えない。
- (2)通勤通学定期旅客運賃（三角定期）は、旅客が通勤と通学のためバスを利用すると推定される都市内及び都市近郊の路線には必ず設定するものとする。
- (3)通勤定期旅客運賃、通学定期旅客運賃及び通勤通学定期旅客運賃は、1か月及び3か月定期旅客運賃は必ず設定することとし、6か月定期旅客運賃の設定は事業者の任意とする。
- (4)特殊定期旅客運賃の設定は、事業者の任意とする。ただし、営業割引運賃に該当するものについては、第10. 2. を適用する。

4. 運賃の計算方

通勤定期旅客運賃、通学定期旅客運賃及び通勤通学定期旅客運賃の計算方は、次のとおりとする。

(1)計算基礎

イ. 基準運賃額

普通旅客運賃が設定されている区間は、乗降区間の大人片道普通旅客運賃額とし、普通旅客運賃が設定されていない区間（乗換えの場合）は、次のとおりとする。

① 地帯制及び均一制

地帯制又は均一制運賃額とするが、これにより難しい場合は、地帯制又は均一制運賃額にその1/2を加算した額とすることができる。

なお、通学証明書により事実上利用区間が限定されている通学定期旅客運賃に限り1/2加算方式は適用せず、均一制又は地帯制運賃額を基準運賃額とするものとする。

② 特殊区間制

乗降停留所間の運賃区界数に対応する運賃額とする。

③ 対キロ区間制

乗降停留所間（乗降停留所が運賃区界停留所でない場合は、運賃区界停留所相互間）の運賃計算キロ程に対応する大人片道普通旅客運賃額とする。

ただし、それぞれの乗降区間の大人片道普通旅客運賃の併算額が、前記の運賃額より低額となる場合は、併算額を基準運賃額とする。

ロ. 推定乗車回数

1か月 60回とする。

ハ. 割引率

① 1か月定期旅客運賃

通勤 2割5分引以上、ただし、遠距離（10キロメートルを超える部分）にあつては通増した割引率とすることができる。

通学 4割引以上（小学校、中学校、高校、大学等それぞれ個別の割引率の設定も可能）、ただし、遠距離（10キロメートルを超える部分）にあつては通増した割引率とする。なお、割引率等の変更については、事業者の任意とし、原則として運賃改定時に行うものとする。

(2)計算方法

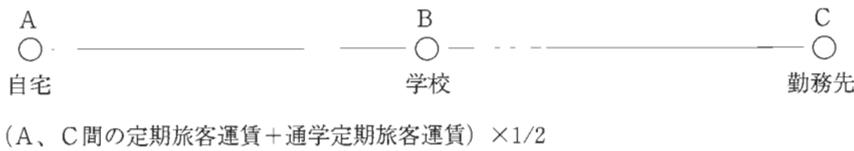
イ. 日極め定期乗車券（暦日定期乗車券）

- ① 大人の通勤定期旅客運賃及び通学定期旅客運賃の計算方は次のとおりとし、運賃計算上の端数は10円単位に4捨5入する。
 - a. 1か月定期旅客運賃
基準運賃額×推定乗車回数×（1－割引率）
 - b. 3か月定期旅客運賃
1か月定期旅客運賃の3倍の5分引とする。
 - c. 6か月定期旅客運賃

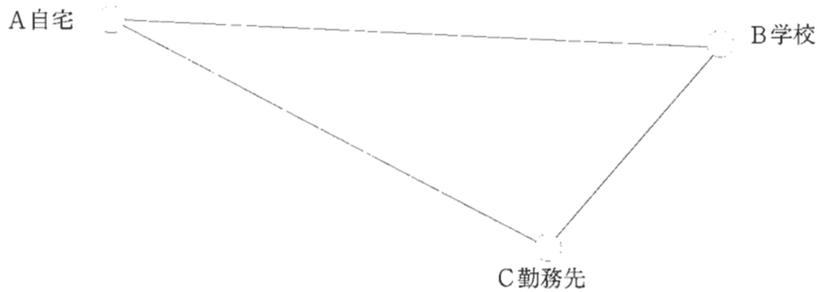
1 か月定期旅客運賃の6倍の1割引とする。

- ② 通勤通学定期旅客運賃は、乗降停留所間の通勤定期旅客運賃と通学定期旅客運賃の合算額を全区間往復乗車となる場合は1/2した額、その他の場合は1/4した額とする。

(例1)



(例2)



- ③ 小児定期旅客運賃は、大人定期旅客運賃の半額とし、10円未満の端数は10円単位に切り上げる。

ロ. 端数月極め定期乗車券を発行する場合

- ① 不正乗車防止等の理由により、月極め定期乗車券とする場合は、通用期間の終期を月末とし、通用期間の始期は、端数の日数(1日以上1か月未満)のある月極め定期乗車券とする。

- ② 前記の端数の日数のある月極め定期乗車券を発売する場合は、それぞれ端数の日数のある定期旅客運賃を設定する。

なお、端数の日数のある定期旅客運賃は、次の算式により算定した額(10円未満の端数は10円単位に4捨5入する。)とする。

a. 1か月と端数の日数のある定期旅客運賃

$$\text{基準運賃額} \times (60 + \text{は数の日数の2倍}) \times (1 - \text{割引率})$$

b. 3か月と端数の日数のある定期旅客運賃

$$\text{基準運賃額} \times (180 + \text{は数の日数の2倍}) \times (1 - \text{割引率}) \times 0.95$$

c. 6か月と端数の日数のある定期旅客運賃

$$\text{基準運賃額} \times (360 + \text{は数の日数の2倍}) \times (1 - \text{割引率}) \times 0.9$$

ハ. 発売方法

原則として月極め定期乗車券のみの発売は認めないこととし、月極め定期乗車券と日極め定期乗車券又は、端数月極め定期乗車券との併用とするものとする。

第7. 回数旅客運賃

1. 運賃の種類

(1) 運賃の種類は、次のとおりとする。

普通回数旅客運賃

通学回数旅客運賃

特殊回数旅客運賃

(2) 回数券の種類は、次のとおりとする。

乗車回数式回数券(使用回数減算方式)

金券式回数券(使用金額減算方式)

2. 運賃の適用方法

- (1)回数旅客運賃は、旅客が同一停留所間を多回数乗車する場合、または旅客が片道普通旅客運賃設定区間内の不特定停留所を多回数乗車する場合に適用する。
- (2)通学回数旅客運賃を適用する旅客の範囲は、第6. 2. (3)の通学定期旅客運賃等を適用する旅客の範囲と同一とする。
- (3)特殊回数旅客運賃は、乗降停留所区間を指定する回数券、利用時間限定回数券、乗継割引回数券、観光割増等設定区間における地元住民の負担軽減用回数券等の特殊な回数旅客運賃を設定する場合に適用する。
- (4)回数乗車券を使用する旅客が途中下車したときは、原則として前途の区間の乗車を認めない。

3. 運賃の設定

- (1)一般バスについては、普通回数旅客運賃は必ず設定するものとする。
なお、その形態は紙式回数券であっても磁気式カードであっても差し支えないものとするが、紙式回数券は、一度に多人数による異なる地域での使用が可能であるとともに、バス乗降時における運賃の支払い時間が短いなどのメリットもあるため、磁気式カードの導入を理由に安易に紙式回数券の廃止整理を行わず、カード読取機の導入状況を勘案するとともに、地域の利用実態をよく調査の上、段階的に取り扱うものとする。
- (2)通学回数旅客運賃の設定は、事業者の任意とする。
- (3)特殊回数旅客運賃の設定は、事業者の任意とする。ただし、営業割引運賃に該当するものについては、第10. 2. を適用する。

4. 運賃の計算方

(1)計算基礎

イ. 基準運賃額

- ① 乗車回数式回数券の場合は、乗降停留所間の片道普通旅客運賃とする。ただし、乗降停留所を指定しない場合は、券片表示の金額とする。
- ② 金券式回数券の場合は、券面表示額（券片表示額の合計）とする。

ロ. 割引率

- 割引率の基準は、原則として次のとおりとし、地域の実情等を考慮のうえ、事業者の任意とする。
- 普通回数旅客運賃 概ね1割引以上
通学回数旅客運賃 概ね2割5分引以上

ハ. 券片数

- 券片数は事業者が任意に定めるものとする。

(2)計算方法

運賃の計算方法は、次のとおりとし、運賃計算上の端数は10円単位に4捨5入するのを原則とするが、乗車回数式回数券の場合は、運賃計算上の端数がでないように券片数で調整しても差し支えない。

- イ. 乗車回数式回数券 基準運賃額×券片数×(1-割引率)
- ロ. 金券式回数券 基準運賃額×(1-割引率)

5. プリペイドカード

(1)プリペイドカードの位置付け

現行の乗合バス事業において導入されているプリペイドカードシステムの形態は、ストアードフェア方式のプリペイドカード（改札時運賃自動引き落とし方式の乗車券）であり、運賃引き落とし方式としては、使用回数減算方式と使用金額減算方式があって、それぞれ乗車回数式回数券又は金券式回数券として運用されており、事実上通常の紙式回数券の代替的な役割を担っていることから回数旅客運賃と位置付ける。

(2)プリペイドカードの種類

- イ. 紙式回数券の代替的なカードは普通回数旅客運賃とする。
- ロ. バス・鉄道共通カード、昼間割引カード、バス乗継カード等特殊なものは、特殊回数旅客運賃とする。
- ハ. 1日乗降フリーカード等1日乗車券の代替的なカードは、特殊普通旅客運賃とする。

第8. 定期回数旅客運賃

1. 運賃の種類

運賃の種類は、次のとおりとする。

- 通勤定期回数旅客運賃
- 通学定期回数旅客運賃

2. 運賃の適用方法

- (1)定期回数旅客運賃は、旅客が同一停留所間を毎日1往復する場合に適用する。
- (2)通勤定期回数旅客運賃は、原則として適用旅客の範囲を限定しない。
- (3)通学定期回数旅客運賃を適用する旅客の範囲は、第6. 2. (3)の通学定期回数旅客運賃等を適用する旅客の範囲と同一とする。
- (4)定期回数乗車券を所持する旅客が途中下車したときは、前途の区間の乗車を認めない。
- (5)定期回数旅客運賃は、原則として座席定員制及び座席指定制の自動車には適用しない。

3. 運賃の設定

定期回数旅客運賃の設定は、事業者の任意とする。

4. 運賃の計算方

(1)計算基礎

イ. 基準運賃額

乗降区間の大人片道普通旅客運賃額とする。

ロ. 推定乗車回数

1か月 原則として52回以下で事業者の任意により定めることができるものとする。

ハ. 割引率

割引率は、定期旅客運賃の割引率とする。

(2)計算方法

イ. 大人定期回数旅客運賃の計算方法は次のとおりとし、運賃計算上の端数は10円単位に4捨5入する。

基準運賃額×推定乗車回数×(1-割引率)

ロ. 小児定期回数旅客運賃は、大人定期回数旅客運賃の半額とし、10円未満の端数は10円単位に切り上げる。

第9. 団体旅客運賃

1. 運賃の種類

運賃の種類は、次のとおりとする。

- 普通団体旅客運賃
- 学生団体旅客運賃

2. 運賃の適用方法

- (1)団体旅客運賃は、旅行目的、行程を同じくする者で構成された旅客が一般客と混乗して乗車する場合に適用するものとし、同運賃を適用する団体の構成人員数は地域の実情に応じて定めることができる。
- (2)学生団体旅客運賃を適用する旅客の範囲は、第6. 2. (3)の通学定期旅客運賃等の適用範囲の旅客及びその付添人（教職員及び旅行あっせん人を含む。）とする。
- (3)団体旅客運賃は、原則として座席定員制及び座席指定制の自動車には適用しない。

3. 運賃の設定

団体旅客運賃の設定については、第10. 2. を適用する。

第10. 旅客運賃の割引制度

1. 公共政策的な割引

- (1)身体障害者及び知的障害者に対する割引

身体障害者福祉法（昭和24年法律第283号）第15条第4項の規定により身体障害者手帳の交付を受けている者若しくは都道府県知事（政令指定都市にあっては、市長）の発行する知的障害者の療育手帳の交付を受けている者及びその介護人（事業者において介護人を必要と認める場合に限る。）に対しては、次のとおり運賃の割引をする。

普通旅客運賃 5割引

定期旅客運賃 3割引 ただし、小児定期旅客運賃は割引しない。

(2)児童福祉法の適用を受ける者に対する割引

児童福祉法（昭和22年法律第164号）第17条、第41条乃至第44条に規定する諸施設により養護又は保護を受けている者及び付添人（事業者において付添人を必要と認める場合に限る。）に対しては、次のとおり運賃の割引をする。

普通旅客運賃 5割引

定期旅客運賃 3割引 ただし、小児定期旅客運賃は割引しない。

(3)その他特に必要と認められる場合は、運賃の割引を認める。

2. 営業政策的な割引

特殊普通旅客運賃、特殊定期旅客運賃、特殊回数旅客運賃、団体旅客運賃等の特殊旅客運賃のうち、片道普通旅客運賃、通勤定期旅客運賃、通学定期旅客運賃、普通回数旅客運賃等の認可を受けた運賃から適用する期間又は区間その他の条件を定めて営業政策的に割引を行う営業割引運賃については、事業者の創意工夫により、利用者の運賃負担を軽減するとともに、その需要喚起効果により事業者の収益の増大を図ることを目的として設定するものであり、その種類及び割引率は特に限定しないものとするが、具体的な種類及び適用方法は、次のとおりとする。

ただし、これは営業割引の種類を限定する趣旨ではなく、その位置付けを明確化するためのものであり、実際の具体的な適用に当たっては、当該名称にかかわらず基本運賃等認可を受けた運賃からの営業割引の有無や地域の実情を勘案して適用するものとする。

(1)特殊普通旅客運賃

- イ. 利用日限定乗降フリー乗車券（1日乗降フリー乗車券、特定地域内乗降フリー1日乗車券、バス・鉄道共通1日乗車券等利用日限定乗車券）
- ロ. 乗継割引乗車券（バス・バス乗継割引乗車券、バス・鉄道乗継割引乗車券）
- ハ. その他特殊割引乗車券（季節割引乗車券、周遊割引乗車券等）

(2)特殊定期旅客運賃

- イ. 利用時間限定割引定期（昼間定期、買物定期）
- ロ. 利用期間限定割引定期（夏休み専用定期、学期定期、半月定期）
- ハ. 利用日限定割引定期（平日定期）
- ニ. 乗継割引定期（バス・バス乗継割引定期、バス・鉄道乗継割引定期）
- ホ. その他特殊割引定期（片道定期、企業定期、継続購入割引定期等特殊割引定期）

(3)特殊回数旅客運賃

- イ. 乗降区間指定回数券（乗降停留所指定高速バス回数券、区間指定割引回数券）
- ロ. 利用時間限定割引回数券（昼間回数券、買物回数券）
- ハ. 利用日限定割引回数券（ノーマイカード専用回数券、土日祝日割引回数券）
- ニ. 乗継割引回数券（バス・バス乗継割引回数券及びバス・鉄道乗継割引回数券）
- ホ. 高頻度利用者割引（高速バス等で乗車回数に応じて乗車券を提供することにより、需要喚起を図る割引制度）
- ヘ. その他特殊割引回数券（特殊割増区間における地域住民の負担軽減用割引回数券等特殊割引回数券）

(4)団体旅客運賃

団体割引乗車券及び学生団体割引乗車券

(5)往復普通旅客運賃

往復割引乗車券

ただし、運賃の割引を行うことができる額は、道路運送法第9条第4項及び道路運送法施行規則第10条第1項の規定により、当該一般乗合旅客自動車運送事業に係る総収入を減少させないと見込まれる範囲内で、同法第9条第1項の認可を受けた運賃の5割以内の額でなければならないものとする。

3. その他の特殊旅客運賃の割引

第10. 2. の営業政策的な割引以外のその他の特殊旅客運賃の割引については、これにより事業者の収益の増大が見込まれるものであるとともに、特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものでなく、かつ、他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないものである限り、これを認めるものとする。

4. 割引運賃の設定(変更)手続

(1)許可、認可等の整理及び合理化に関する法律(平成6年法律第97号)の施行による道路運送法の一部改正により、①総収入を減少させないと見込まれる範囲内で、②運輸省令で定めるところにより(認可を受けた運賃又は料金の5割以内の割引率であること)、③適用する期間又は区間その他の条件を定めて、④認可を受けた運賃又は料金の割引を行うものについては、事前届出制とされたことに伴い、第10. 2. の営業政策的な割引については、道路運送法第9条第4項の規定に基づき、事前届出制とする。

なお、第10. 1. 公共政策的な割引及び第10. 3. その他の特殊旅客運賃の割引については、従前どおり認可制とする。

(2)事前届出制となった営業割引運賃の割引率等の変更については、新たな営業割引運賃の設定として別途の届出を要するとともに、営業割引運賃の廃止についても事前届出の扱いとする。

なお、運賃変更認可申請に併せて営業割引運賃の設定等を行う場合については、包括して運賃認可申請書にその旨を記載することにより、届け出が行われたものと見做すものとする。

また、営業割引運賃の導入(改定を含む。)により一般乗合旅客自動車運送事業の運送約款の改正を要するものについては、所要の手続が必要である。

第11. 運賃設定の試行実施

特殊普通旅客運賃、特殊定期旅客運賃、特殊回数旅客運賃、団体旅客運賃等の事業者が任意に設定することができる特殊旅客運賃等の設定について、実施後一定期間の実績をみて当該運賃の継続の是非を再検討できるよう当該運賃設定の「試行実施」を認めるものとする。

第12. 運輸に関する料金

1. 料金の種類

料金の種類は、次のとおりとする。

座席指定制料金及び座席定員制料金

デラックスバス利用料金

特別座席料金

手回品料金

2. 座席指定制料金及び座席定員制料金

(1)料金の設定

座席指定が可能な設備を備えているロマンスシート車両等を使用し、利用者に座席指定制又は座席定員制による運送を約束するものであって、原則として都市間急行路線又は観光路線的性格を有するバス運行区間については、座席指定制又は座席定員制に係る設備の利用料金を設定できるものとする。

(2)料金の適用方法

① 当該バス運行区間の利用者から座席指定制又は座席定員制に係る設備の利用料金を収受する場合に適用するものとする。(第12. 4. 特別座席料金に該当する場合を除く。)

② ただし、当該バス運行における運賃原価算定上、利用者に対し、当該設備を通常の設備として提供することを前提として原価計算されている場合には適用しない。従って、特定のバス運行区間等で原価計算において前提とした通常の設備以外の特別な設備を提供するバス運行を行う場合に適用するものとする。

(3)料金の額

料金の額は、他の交通機関の運賃、料金等を勘案の上、利用者の運賃及び料金の負担力の範囲内で妥当な額を定めるも

のとする。

3. デラックスバス利用料金

(1)料金の設定

定期観光バスであって、次のいずれかの要件に該当する場合は、デラックスバス設備の利用に対する料金を設定できるものとする。

- イ. 当該バスの購入価格が標準的なバスの購入価格より高い場合
- ロ. 当該バスの購入価格を座席定員で除した単価が標準的なバス車両購入価格を標準的な座席定員で除した単価より高い場合

(2)料金の適用方法

- イ. 当該バス運行区間の利用者からデラックスバス設備の利用に対する料金を収受する場合に適用するものとする（第12. 4. 特別座席料金に該当する場合を除く。）。
- ロ. 第12. 2. (2)②の規定は、当該デラックスバス利用料金の適用について準用する。

(3)料金の額

料金の額は、デラックスバス設備に係る原価計算の結果に基づいて定めるものとする。

4. 特別座席料金

(1)料金の設定

通常の運賃により利用することができる通常の設備以外の特別な設備を備えたバス車両を使用し、具体的には次のいずれかの要件に該当する場合は、道路運送法第9条第3項に基づき、特別座席料金その他の車両の特別な設備の利用料金を設定できるものとする。

- イ. 同一バス運行区間の一部の特別便で座席指定等他の通常の設備以外の特別な設備を提供するバス運行を行う場合
- ロ. 同一バス車両内の一部の特別座席について、他の通常の座席の設備以外の特別な設備を提供するバス運行を行う場合

(2)料金の適用方法

- イ. 当該バス運行区間の一部の特別便又は当該バス車両内の一部の特別座席の利用者のみから特別座席料金その他の車両の特別な設備の利用についての料金を収受する場合に適用するものとする。
- ロ. 第12. 2. (2)②の規定は、当該特別座席料金の適用について準用する。

(3)料金の額

料金の額は、事業者の任意とする。

5. 料金の設定（変更）手続

(1)許可、認可等の整理及び合理化に関する法律（平成6年法律第97号）の施行による道路運送法の一部改正等により、①同一バス運行区間の一部の特別便の座席指定等又は②同一バス車両内の一部の特別座席又は座席指定等のように通常の運賃により利用することができる通常の設備以外の特別な設備を提供するバス運行を行う場合の「特別座席料金その他の車両の特別な設備の利用についての料金」については、利用者の選択自由度の高いサービスの対価たる料金（設備の利用についての料金等）は、利用者保護の観点から問題となることは少ないとして、事前届出制とされたことに伴い、第12. 4. 特別座席料金については、道路運送法第9条第3項に基づき、事前届出制とする。

なお、第12. 2. 座席指定制料金及び座席定員制料金並びに第12. 3. デラックスバス利用料金については、従前どおり認可制とする。

(2)事前届出制となった特別座席料金の廃止の場合の手続については、当該廃止を変更の一形態と整理し、道路運送法第9条第3項後段の規定により事前届出の扱いとする。

6. 手回品料金

(1)料金の設定

運送約款で定められた大きさのリュック、スキー板等の物品（利用者の身の回り品及び無料で車内に持ち込むことができる手回品を除く。）のバス車内への持ち込みに対して、手回品料金を設定できるものとする。

(2)料金の適用方法

手回品料金は、利用者が自己の身の回り品及び無料手回品以外の物品をバス車内に持ち込む場合に適用するものとする。

(3)料金の額

料金の額は、事業者の任意とする。

(4)料金の設定（変更）手続

許可、認可等の整理及び合理化に関する法律（平成6年法律第97号）の施行による道路運送法の一部改正等により、手回品料金については、旅客の移動に関する直接的サービスの対価ではない軽微な料金であることから事前届出制とする。

第13. その他

小荷物運賃は、バス輸送の性格上鉄道等と異なり、荷物そのものの輸送力は極めて軽微であることを踏まえ、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）の制定に伴う道路運送法の一部改正時に当該運賃は無規制となった。

◇一般貸切旅客自動車運送事業の運賃及び料金

平成3年8月20日
北自旅一第700号認可
北海道運輸局長
平成3年8月28日実施

1. 運賃及び料金の種類・額

運賃及び料金の種類		額			
運賃	秆制運賃	区分 車種	走行100秆まで 1秆につき	100秆超 300秆 まで1秆につき	300秆超 1秆につき
		大型車	670円	570円	430円
		中型車	550円	470円	400円
		小型車	370円	320円	260円
	時間制運賃	大型車	1時間につき		12,400円
		中型車	1時間につき		10,100円
		小型車	1時間につき		7,000円
	行先別運賃	別表のとおり			
	料金	深夜早朝運行料金	1時間につき		
時間待機料金		1時間につき			5,500円
宿泊待機料金		1泊につき			26,000円
回送料金		区分 車種	走行 100秆まで 1秆につき	100秆超 1秆につき	
		大型車	380円	340円	
		中型車	320円	250円	
		小型車	250円	180円	
航送料金	1時間につき			5,500円	
特殊車両割増料金	運賃の5割以内				
行先別料金	別表のとおり				
消費税導入に伴う 運賃料金の加算		運賃・料金の総額の5パーセント			

2. 運賃及び料金の適用方法

1. 運賃

(1) 運賃の種類

運賃の種類は、時間制運賃、秆制運賃及び行先別運賃とする。

(2) 運賃の適用

イ 時間制運賃

時間制運賃は、実拘束時間（旅客の指定する場所に到着したときから運送を終了して旅客が降車するまでの時間をいう。）が12時間以内の運送に適用する。ただし、この場合における運賃及び料金の合計額が、秆制運賃を適用した場合の運賃及び料金の合計額に満たない場合には適用しない。

ロ 秆制運賃

秆制運賃は、時間制運賃及び行先別運賃を適用する運送以外の運送に適用する。

ハ 行先別運賃

行先別運賃は、別表により認可を受けたゾーン間の運送に適用する。

(3) 運賃計算の基本

イ 運賃は、運賃の種類及び車種別に次に掲げる方法によって計算した金額の上下それぞれ15パーセントの範囲内とする。

ロ 運賃は、旅客の出発地域に適用される運賃率を基礎として計算するものとする。

ハ 車種区分

大型車、中型車、小型車の3区分とし、区分の基準は次のとおりとする。

大型車……車両の長さ9メートル以上または旅客席数50人以上

中型車……大型車、小型車以外のもの

小型車……車両の長さ7メートル以下で、かつ旅客席数29人以下

ニ 時間制運賃

実拘束時間に時間賃率を乗じた額とする。ただし、実拘束時間が2時間未満の場合は、2時間として計算した額とする。

ホ 秆制運賃

① 旅客の最初の乗車地点から最後の降車地点までの距離に運賃率を乗じて計算した額とする。

② 運賃率は次の距離の区分に応じてそれぞれ設定するものとする。

a 100秆まで

b 100秆を超え300秆まで

c 300秆を超えるもの

(4) 運賃の割引

イ 身体障害者福祉法、知的障害者福祉法及び児童福祉法の適用を受ける者の団体については3割引とする。

ロ 学校教育法による学校（大学及び高等専門学校を除く。）に通学又は通園する者の団体については2割引とする。

ハ 車掌が乗務しない場合については5分引とする。

ニ 2以上の割引条件に該当する場合はいずれか高い率を適用し、重複して運賃の割引をしないこととする。ただし、ハと他の割引との重複適用はさしつかえないものとする。

2. 料 金

(1) 料金の種類

運送に伴う料金の種類は、深夜早朝運行料金、待機料金（時間待機料金、宿泊待機料金）、回送料金、航送料金、特殊車両割増料金及び行先別料金とする。

(2) 料金の適用

イ 深夜早朝運行料金

22時以降翌朝5時までの間に運行した場合に適用する。ただし、回送のための運行には適用しない。

ロ 待機料金（時間待機料金、宿泊待機料金）

① 旅客側の原因により車両を待機させた場合に適用する。

② 時間待機料金は、旅客が最初に乗車し、最後に降車するまでの間に旅客側の責により車両を待機させた時間について適用する。

③ 宿泊待機料金は、2日以上にわたる運送で宿泊を伴う場合に適用する。

ただし、標準宿泊待機時間（宿泊場所に到着してから出発するまでの間の時間が1泊につき15時間）を超えるときは、その超えた時間については、時間待機料金を適用する。

④ 時間制運賃を適用した場合には待機料金は適用しない。

ハ 回送料金

旅客の乗車地の最寄りの営業所から当該乗車地まで及び旅客の降車地から当該営業所までの距離が20秆を超える場合に、その超えた距離について適用する。

ニ 航送料金

フェリーボートを利用した場合の航送にかかる時間（標準宿泊待機時間は含まない。）に適用する。ただし、時間制運賃を適用した場合には適用しない。

ホ 特殊車両割増料金

次の条件を有する車両については、運賃の5割以内の割増料金を適用することができる。

- ① 標準な装備（冷暖房及びリクライニングシートの設備を含む。）を超える特殊な設備を有する車両。
- ② 当該車両購入価格を座席定員で除した単価が標準的な車両購入価格を標準的な座席定員で除した単価より70%以上高額である車両。

へ 行先別料金

ゾーン間の運送について通常発生することが想定される料金の合算額で、別表により認可を受けた区間に適用する。

3. 行先別運賃・料金

別表により認可を受けた行先別運賃と行先別料金との合算額とする。

4. 端数処理

- (1) 距離の端数については、10杆未満は10杆に切り上げる。ただし、回送料については1杆未満は1杆単位に切り上げる。
- (2) 時間の端数については、30分未満は切り捨て、30分以上は1時間に切り上げる。
- (3) 運賃料金の端数については、合計額が10,000円を超えるときの500円未満は切り捨て、500円以上1,000円未満は1,000円に切り上げる。

5. 旅客より収受すべき運賃・料金

- (1) 時間制運賃及び杆制運賃については、現行の計算方法（前記金額の端数処理については適用しない。）により算出される時間制運賃又は杆制運賃に料金を併算した額に105パーセントを乗じ、1円単位に四捨五入した運賃・料金を収受する。
- (2) 行先別運賃・料金については、当該運賃料金を105パーセントを乗じ、10円単位に四捨五入した額を収受する。

なお、行先別運賃・料金のほかに航送料又は特殊車両割増料金を収受すべき場合は、行先別運賃・料金を航送料、特殊車両割増金を併算した額に105パーセントを乗じ、1円単位に四捨五入した運賃・料金を収受する。

6. 実費負担

有料道路利用料、航送料、駐車料、乗務員宿泊料その他旅客から特別な負担を求められた場合には、その実費を旅客の負担とする。

◇地方バス路線維持費補助金に関する制度

1. 補助制度の概要

生活路線維持に係る補助（生活路線は都道府県知事が指定）

（都道府県が路線バス事業者に対して補助し、国は都道府県に対して、その1/2を補助する。）

(1) 第2種生活路線(平均乗車密度5人以上15人以下の路線で1日の運行回数が原則として10回以下のもの)に係る補助

	① 補助対象地域	② 補助対象事業者の要件	③ 補助対象経費(国+都道府県分)	備 考
維持費補助	・第1種整備地域 [1単位地域1社、2社 又は 1単位地域1系列又は1単位地域2系列 (路線割合率それぞれ20%以下)] ・第2種整備地域 (第1種整備地域以外の整備地域)	路線バス事業経常欠損かつ 配当率8%以下	経常費用と経常収益の差額(補助対象系統ごと) ただし、 第1類事業者……経常費用の1/3を限度 第2類事業者……経常費用の1/4を限度 (非統合系統については1/3を限度)	・市町村の負担 経常収益が経常費用の2/3又は3/4に満たない路線については、市町村が、経常費用のそれぞれ1/6(第1類)又は1/8(第2類)を限度として負担する。
車両購入費補助			第1類事業者……車両費の全額 第2類事業者……車両費の2/3 (1両当たりの補助限度額：890万円)(消費税を除く)	

※ 全国90単位地域(島嶼部を除く。)のうち、第1類整備地域は68、第2類整備地域は20、未整備地域は2

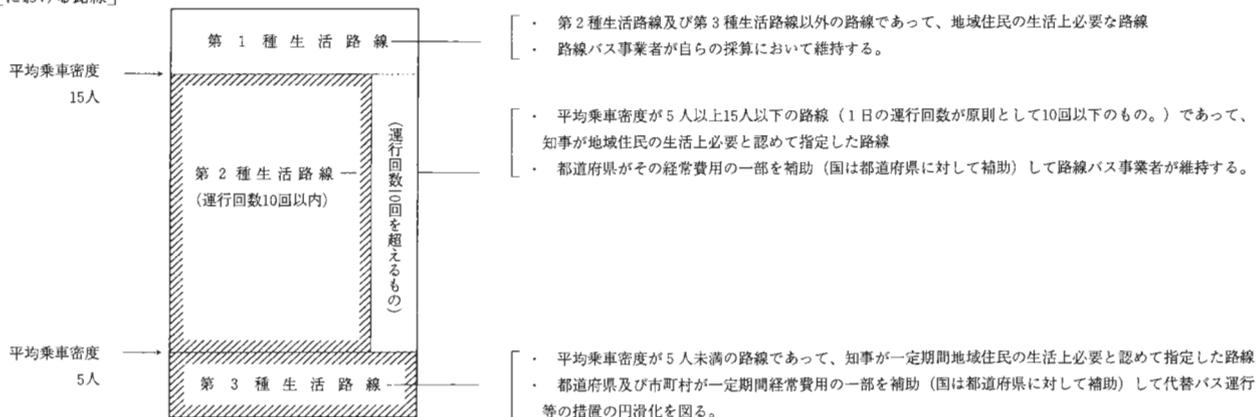
(2) 第3種生活路線(平均乗車密度5人未満の路線)に係る補助

	① 補助対象地域	② 補助対象事業者の要件	③ 補助対象経費(国+都道府県分)	④ 負担率	備 考
運行費補助	上記(1)の①に係る地域	上記(1)の②に同じ。	経常費用と経常収益の差額1/2(補助対象系統ごと)	国……1/4、県……1/4、市町村……1/2	補助対象期間 補助対象となった年度から3か年

(注) 経過措置として補助対象期間の到来した路線に関し、市町村が代替バスを運行することとなった路線等については1年を限度に補助を継続することができる。
経過措置を洗濯した場合の負担率は、国……1/8、県……3/8、市町村……1/2とする。

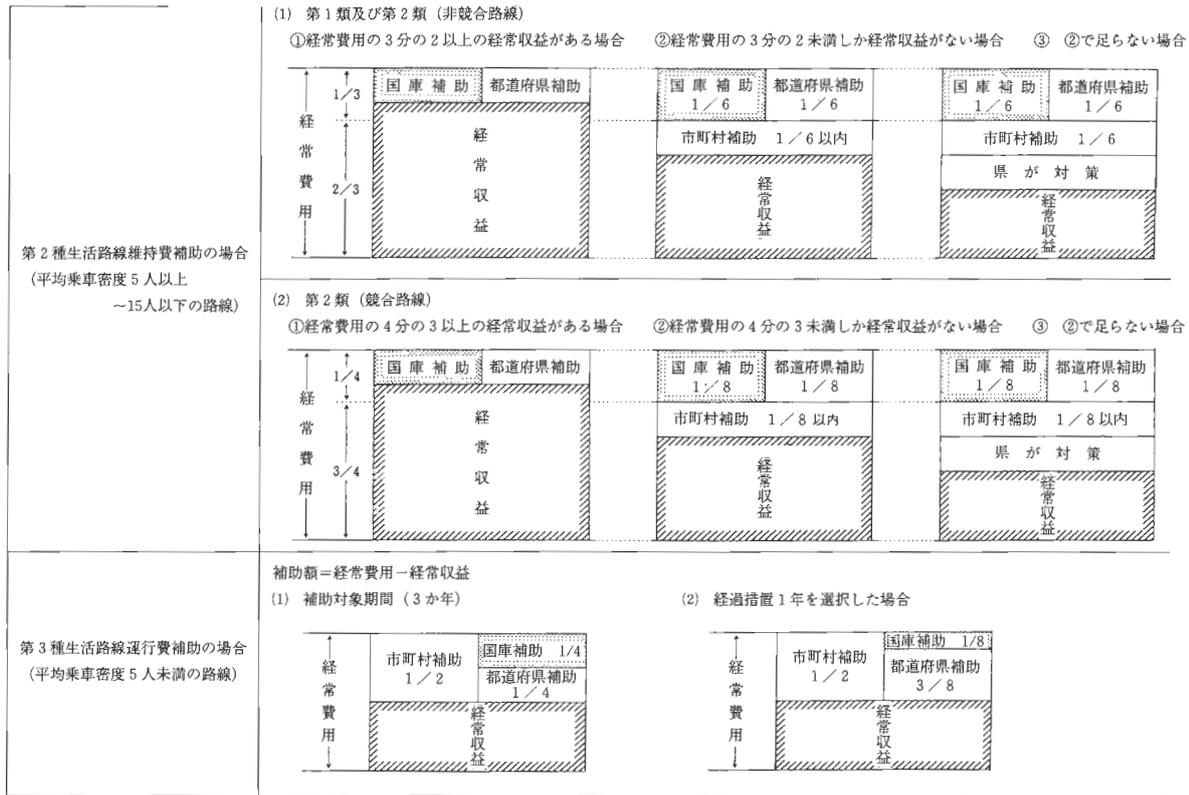
2. 生活路線の分類

〔整備地域内〕
における路線



注: は、補助対象の生活路線である。

3. 生活路線に係る補助方式の概略



2. 地方バス路線運行維持対策要綱

自企第77号
平成10年6月15日
自動車交通局長

第1 目 的

路線バスが住民にとって必要不可欠でありながら、過疎現象等による輸送人員の減少のため、路線バス事業の全部又は一部の遂行が困難となっている現状にかんがみ、平成7年度以降10か年にわたり地方におけるバス路線の運行を維持するための対策を講ずることにより当該バス事業の自立を図ることとし、また別に定める助成措置を講じ、もって地域住民の福祉を確保することとする。

第2 路線バス事業の集約

1. 別表の単位地域ごとに路線バス事業者の集約化を推進して、経営の合理化と企業基盤の強化を図る。
2. 集約は、次のいずれかとする。
 - (1) 合併、事業譲渡等により1単位地域に1社となること。
 - (2) 合併、事業譲渡等により1単位地域に2社となること。
 - (3) 合併、事業譲渡等により一又は二のバス事業者等が、1単位地域内の路線バス事業者との間に別に定める基準による系列支配の関係を有することとなること。

第3 整備地域の指定

1. 運輸大臣は、第2の集約の行われた単位地域を第1類整備地域として指定する。
2. 運輸大臣は、第2の集約の行われていない単位地域であっても都道府県知事（以下「知事」という。）が、当該地域の住民の足を確保するため、当該地域におけるバス路線について運行維持のための対策を講ずることが必要であると認めた地域を第2類整備地域として指定する。
3. 前2項の指定は、知事の申請によって行う。

第4 生活路線の運行維持

1. 生活路線の種類は、次のとおりである。
 - (1) 第1種 第2種生活路線及び第3種生活路線以外のバス路線であって整備地域に係るもののうち、地域住民の生活上必要なもの
 - (2) 第2種 平均乗車密度が5人以上15人以下のバス路線（1日の運行回数が原則として10回以下のもの。）であって次に掲げるもののうち、知事が地域住民の生活上必要と認めて指定したもの。
 - (イ) 第1類整備地域に係る場合
 - (a) 経常収益が経常費用の2/3以上の路線
 - (b) 経常収益が経常費用の2/3に満たない路線で、市町村が経常費用の1/6を限度として補助することにより経常収益及び当該市町村の補助額の合計額が経常費用の2/3に相当する額に達するもの
 - (c) 経常収益が経常費用の2/3に満たない路線のうち、市町村が経常費用の1/6を限度として補助することによってもなお経常収益及び当該市町村の補助額の合計額が経常費用の2/3に満たないもので、知事が市町村等関係者の意見を聞いて当該満たない額を充足するに足る路線維持計画を策定したもの
 - (ロ) 第2類整備地域に係る場合
 - (a) 経常収益が経常費用の3/4以上の路線
 - (b) 経常収益が経常費用の3/4に満たない路線で、市町村が経常費用の1/8を限度として補助することにより経常収益及び当該市町村の補助額の合計額が経常費用の3/4に相当する額に達するもの
 - (c) 経常収益が経常費用の3/4に満たない路線のうち、市町村が経常費用の1/8を限度として補助することによってもなお経常収益及び当該市町村の補助額の合計額が経常費用の3/4に満たないもので、知事が市町村等関係者の意見を聞いて当該満たない額を充足するに足る路線維持計画を策定したもの
 - (d) 前記(a)、(b)、(c)において、他の路線バス事業者と競合する部分のない路線については、「3/4」とあるのは「2/3」と、「1/8」とあるのは「1/6」と読み替える。
 - (3) 第3種 平均乗車密度が5人未満のバス路線であって、知事が一定期間地域住民の生活上必要と認めて指定したもの

2. 生活路線は、次により維持する。

- (1) 第1種生活路線については、路線バス事業者が、自らの採算において維持する。
- (2) 第2種生活路線については、第5に定めるところにより、路線バス事業者が維持する。
- (3) 第3種生活路線については、第7に定めるところにより、代替バス運行等の措置の円滑化を図る。

第5 第1種及び第2種生活路線に係る助成措置

1. 整備地域におけるバス路線の運行を維持するため、別に定めるところにより助成措置を講ずる。
2. 国及び地方公共団体は、路線バス事業者に対して融資等企業の経営基盤の強化、育成について配慮する。

第6 集約に伴う実質的競争制限の避止

本対策要綱により路線バス事業の集約が行われるに際しては、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律(昭和22年法律第54号)に基づく所要の手續きを経るほか、関係省庁間において事前に協議を行う等により、集約が実質的な競争の制限を生ずることのないよう配慮するものとする。

第7 第3種生活路線に係る措置

代替バス運行等の措置の円滑化を図るため、別に定めるところにより、助成措置を講ずる。

第8 市町村等による代替バス運行等の円滑化対策

路線バス事業者がバス路線を廃止した場合において、市町村その他の者が、利用者の利便を確保するためこれに代替するバス等を運行しようとするときは、国及び地方公共団体は、廃止路線代替バス等協議会等を通じて、その円滑化を図るものとする。

第9 経営改善計画の承認及びバス輸送整備計画の提出

1. 本対策要綱による補助を受けようとする路線バス事業者は、別に定めるところにより、経営改善計画を策定し、運輸大臣及び知事の承認を受けるものとする。
2. 知事は、経営改善計画を実効あらしめるため、別に定めるところにより、バス輸送整備計画を策定し、運輸大臣に提出するものとする。

第10 この対策要綱は、第1にかかわらず5年後に見直しを行うこととする。

別表

単 位 地 域

局 別	都道府 県 別	単 位 地 域	
		名 称	地 域
北 海 道	札 幌	石 狩 ・ 後 志	石狩支庁、後志支庁
		空 知	空知支庁
	旭 川	上 川	上川支庁
		宗 谷	宗谷支庁
		留 萌	留萌支庁
	函 館 室 蘭	函 館	渡島支庁、桧山支庁
		室 蘭	胆振支庁、日高支庁
	釧 路	釧 路	釧路支庁
		根 室	根室支庁
	帯 広	北 部	足寄郡、河東郡、河西郡芽室町以北
		南 部	北部以外
	北 見	東 部	網走市、網走郡以東
西 部		東部以外	

3. 平成10年度北海道地方バス路線維持費補助金交付要綱

交 企 第 321 号
平成10年 8 月28日
北海道総合企画部長

知事は、路線バス等が住民にとって必要不可欠でありながら、過疎化等による輸送人員の減少により、その維持確保が困難になっている現状に鑑み、地域住民の生活に不可欠なバス路線等を維持確保するため、予算の範囲内で補助金を交付することとし、その取扱いについては、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律（昭和30年法律第179号）、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律施行令（昭和30年政令第255号）、地方バス路線運行維持対策要綱（平成10年 6 月15日付け自企第77号）以下「地方バス対策要綱」という。）、地方バス路線維持費補助金交付要綱（平成10年 6 月15日付け自企第77号）以下「国庫補助金交付要綱」という。）、自動車事故対策費補助金交付要綱（地方バス安全運行対策費補助金の部）（平成10年 6 月15日付け自保第129号）及び北海道補助金等交付規則（昭和47年北海道規則第34号）に定めるほか、この要綱の定めるところによる。

第 1 編 第 2 種生活路線維持費補助金

第 1 章 総則

（定義）

第 1 条 本編において、「単位地域」、「第 2 種生活路線」、「路線バス事業者」、「補助対象期間」、「特殊事業者」、「第 1 類事業者」、「第 2 類事業者」、「路線競合率」、「離島」、「全国又は地域キロ当たり標準経常費用」、「補助対象経常費用」、「市街地部分」、「平均経常収支率」又は「経営改善査定制度」というのは、国庫補助金交付要綱第 1 条の「単位地域」、「第 2 種生活路線」、「路線バス事業者」、「補助対象期間」、「特殊事業者」、「第 1 類事業者」、「第 2 類事業者」、「路線競合率」、「離島」、「全国又は地域キロ当たり標準経常費用」、「補助対象経常費用」、「市街地部分」、「平均経常収支率」又は「経営改善査定制度」をいう。

第 2 章 経営改善計画

（経営改善 5 年計画の承認）

第 2 条 本編の補助金の交付を受けようとする路線バス事業者は、次の事項を記載した 5 年間の経営改善計画を策定し、知事及び運輸大臣の承認を受けるものとする。

- (1) 経営の改善に関する基本方針
- (2) 経営の合理化に関する措置
- (3) 収支改善の計画に関する事項

2 前項の承認申請は、第 1 号様式による経営改善 5 年計画承認申請書（正本各 1 通）を補助金の交付を受けようとする会計年度の 5 月31日までに知事に提出して行うものとする。

3 本編の補助金の交付を受けようとする路線バス事業者は、承認を受けた経営改善 5 年計画を変更しようとするときは、知事及び運輸大臣の承認を受けるものとする。

4 前項の承認申請は、第 1 号の 2 様式による経営改善 5 年計画変更承認申請書（正本各 1 通）を知事に提出し行うものとする。

（経営改善計画の実施）

第 3 条 本編の補助金に係る路線バス事業者は、経営改善計画の実施に努めなければならない。

2 本編の補助金に係る路線バス事業者は、第 2 号様式による経営改善計画推進状況書（2 通）を補助金の交付を受けようとする会計年度の 5 月31日までに知事に提出するものとする。

3 運輸大臣及び知事は、経営改善計画推進状況書の内容が不相当と認めるときは、路線バス事業者に対し、その是正を求めることができる。

4 運輸大臣及び知事は、経営改善計画が計画どおり実施されていないと認めるときは、路線バス事業者に対し、その実施のために必要な措置を講ずることを求めることができる。

5 運輸大臣及び知事は、路線バス事業者が経営改善計画を計画どおり実施しないため、補助金が適正かつ効率的に使用されないおそれがあると認められるとき又は補助金交付の目的達成が困難になると認められるときは、補助金の全部又は一部の不交付の措置をとることができる。

第3章 路線維持費補助金

第1節 第1類事業者に対する補助

(補助対象事業者)

第4条 補助対象事業者は、第2条の承認を受けた路線バス事業者であって、第3条第2項の経営改善計画推進状況書を提出し、かつ、同条第3項によりその是正を求められた場合においてはその適切な是正を行った者のうち、補助対象期間内において、その経営する路線バス事業で経営利益を生じていない者でかつ資本金の8%を超える利益の配当をしていない者とする。ただし、補助金の交付を受けようとする会計年度の前年度の10月1日以降に路線バス事業で経常利益を生じていない事業者を含めた合併等が行われた場合の当該路線バス事業者は、当該合併等の後路線バス事業で経常利益を生じた場合でも当該合併等の前の路線バス事業で経常利益を生じていない事業者の経営していた路線については、補助対象事業者（補助対象期間内に、資本金の8%を超える利益の配当をしていない者に限る。）とする。

2 第1類事業者として補助対象事業者であった者については、補助対象事業者となった後に路線バス事業で経常利益を生ずることになった場合においても、引き続き1年間に限り補助対象事業者とする。

(補助対象路線)

第5条 補助対象路線は、第2種生活路線であって、補助対象期間に当該運行系統の運行によって得た経常収益の額が同期間の当該運行系統の補助対象経常費用に達していないものとする。

(補助対象経費の額)

第6条 補助対象経費の額は、補助対象経常費用と経常収益の差額とする。ただし、当該運行系統が人工15万人以上の市の区域にその一部又は全部が含まれる場合における補助対象経費の額は、次の(1)及び(2)により計算して得られた額の合計額とする。この場合において、(2)の市街地率（当該運行系統の市街地部分に係る系統キロ程を当該運行系統の総キロ程で除した数値をいう。第2編について同じ。）に係る係数は、市街地率が20%未満の系統にあっては1.0、同20%以上50%未満の系統にあっては0.75、同50%以上の系統にあっては0.5とする。

(1) 当該運行系統の補助対象経費の額 \times $\left(\frac{\text{当該運行系統の総キロ程} - \text{市街地部分に係るキロ程}}{\text{当該運行系統の総キロ程}} \right)$

(2) 当該運行系統の補助対象経費の額 \times 市街地率 \times 当該市街地率に係る係数

2 補助対象経費の額は、運行回数が10回を超える系統について、10回分に相当する額とする。ただし、補助対象期間は、10回を超えた年度から5年間を限度とする。

(補助対象経費の限度額)

第7条 補助対象経費の額は、補助対象経常費用の1/3に相当する額を限度とする。

2 補助対象経費の額の合計額は、補助対象期間の路線バス事業者の経常欠損額を限度とする。ただし、第4条第1項ただし書の事業者及び同条第2項に規定する事業者は、この限りでない。

(経営改善査定制度)

第7条の2 知事は、経営改善査定制度の適用を受ける補助対象事業者については、平均経常収支率との差分の率で2%を限度に補助金額を減額する。ただし、1年目に適用をうける場合の減額は、その1/2とする。

(補助金の交付の申請)

第8条 補助金の交付を受けようとする者は、総企第4号様式その1（北海道補助金等交付規則に定める申請書の様式（昭和49年北海道告示第804号をいう。以下同じ。））による第2種生活路線維持費補助金交付申請書に知事の定める書類を添えて補助金の交付を受けようとする会計年度の10月31日までに知事に提出するものとする。

(補助金の交付額)

第9条 補助金の交付額は、予算の範囲内において、補助対象経費の額の合計額とする。また、補助金の交付を受けた年度の次年度1年間については補助系統の運行を確保するものとする。なお、当該補助系統の運行が困難な場合又は運行内容を変更しようとする場合は、あらかじめ知事に報告し、その承認を求めるものとする。

(補助金の交付の決定及び額の確定)

第10条 知事は、第8条の規定により提出された申請書を審査の上、これを正当と認めるときは、補助金の交付の決定及び額の確定を行い、当該申請者にその旨を通知する。

(補助金の経理等)

第 11 条 補助金の交付を受けた路線バス事業者は、補助金に係る経理について、他の経理と明確に区別した帳簿を備え、その収支状況を明らかにしておくものとする。

2 路線バス事業者は、前項の帳簿及び補助金の経理に係る証拠書類を補助金の交付を受けた日の属する会計年度の終了後5年間保存しておくものとする。

(補助金の交付の取り消し及び返還)

第 12 条 知事は、補助金の交付を受けた路線バス事業者が次の各号のいずれかに該当すると認めるときは、補助金の交付の決定の全部若しくは一部を取り消し、又は既に交付した補助金の全部若しくは一部の返還を命ずることができる。

- (1) 本要綱の規定に違反したとき。
- (2) 補助金の交付決定の条件に違反したとき。
- (3) 補助金交付申請書に虚偽の記載をしたとき。
- (4) 当該単位地域が第1類整備地域の指定の取り消しを受けたとき。

第2節 第2類事業者に対する補助

(補助対象事業者)

第 13 条 補助対象事業者は、第2条の承認を受けた路線バス事業者であって、第3条第2項の経営改善計画推進状況書を提出し、かつ、同条第3項により、その是正を求められた場合においてはその適切な是正を行った者のうち、補助対象期間内において、その経営する路線バス事業で経常利益を生じていない者でかつ資本金の8%を超える利益の配当をしていない者とする。ただし、補助金の交付を受けようとする会計年度の前年度の10月1日以降に路線バス事業で経常利益を生じていない事業者を含めた合併等が行われた場合の当該第2類事業者は、当該合併等の後路線バス事業で経常利益を生じた場合でも、当該合併等の前の路線バス事業で経常利益を生じていない事業者の経営していた路線バスについては、補助対象事業者（補助対象期間内に、資本金の8%を超える配当をしていない者に限る。）とする。

(補助対象路線)

第 14 条 補助対象路線は、第2種生活路線であって、補助対象期間に当該運行系統の運行によって得た経常収益の額が同期間の当該運行系統の補助対象経常費用に達していないものとする。ただし、当該単位地域における運行系統別の路線競合率が50%以上の路線は、補助対象路線から除くものとする。

(補助対象経費の額)

第 15 条 第6条の規定は、本節の補助について準用する。

(補助対象経費の限度額)

第 16 条 補助対象経費の額は、補助対象経常費用の1/4に相当する額を限度とする。ただし、単位地域内において、他の路線バス事業者と競合する部分のない運行系統にあっては、補助対象経常費用の1/3に相当する額を限度とする。

2 補助対象経費の額の合計額は、補助対象期間の路線バス事業者の経常欠損額を限度とする。ただし、第13条ただし書の事業者は、この限りでない。

(経常改善査定制度)

第16条の2 第7条の2の規定は、本節の補助について準用する。

(補助金の交付)

第 17 条 補助金の交付を受けようとする者は、総企第4号様式その2による第2種生活路線維持費補助金交付申請書に知事の定める書類を添えて補助金の交付を受けようとする会計年度の10月31日までに知事に提出するものとする。

(準用)

第 18 条 第9条から第12条までの規定は、本節の補助について準用する。

第4章 車両購入費補助金

第1節 第1類事業者に対する補助

(補助対象事業者)

第 19 条 補助対象事業者は、第4条の要件に該当する者とする。

(補助金の交付額)

第 20 条 補助金の交付額は、予算の範囲内において、補助対象車両費に相当する額とする。

(補助対象車両)

第 21 条 補助対象車両は次のいずれかとする。

(1) 車両購入費補助

主として第 2 種生活路線を運行する車令 5 年以上のバス車両の代替購入車両であるもの。ただし、法人税法施行令(昭和40年政令第97号)第57号の承認を受けたバス車両にあっては、その使用可能期間を超えた当該バス車両の代替購入車両であるもの。

(2) 地方バス安全運行対策費補助

主として第 2 種生活路線を運行する車令 5 年以上のバス車両の代替購入車両であって、安全装置として ABS(アンチロック・ブレーキング・システム)、後方安全確認 TV 及び乗降中表示装置を備えた車両であるもの。ただし、法人税法施行令(昭和40年政令第97号)第57条の承認を受けたバス車両にあっては、その使用可能期間を超えた当該バス車両の代替購入車両であって前段の安全装置を備えた車両であるもの。

(補助対象車両費の限度額)

第 22 条 補助対象車両費の額は、1 両につき次の(1)又は(2)のうち、いずれか少ない額を限度とする。

(1) 890万円(消費税を除く)

(2) 実購入費から残存価格として10%を控除した額(消費税を除く)

(補助金の交付申請)

第 23 条 補助金の交付を受けようとする者は、総企第 6 号様式による補助金交付申請書に知事の定める書類を添えて補助金の交付を受けようとする会計年度の10月31日までに知事に提出するものとする。

(補助対象事業者の変更の承認)

第 24 条 補助対象事業者は、補助金の変更が生ずる場合、遅滞なく変更内容及び変更理由を記載した補助対象事業変更承認申請書を知事に提出し、その承認を受けるものとする。

(補助対象事業者の完了期限)

第 25 条 補助対象事業者は、補助金の交付を受けようとする会計年度の 2 月20日までに補助対象車両の購入を完了するものとする。

(実績報告)

第 26 条 補助対象事業者は、補助対象車両の購入を完了した場合は、その完了後20日以内(当該購入が第23条の規定により補助金の交付申請をする日の20日以前に終了している場合は、当該申請と同時に)に総企第 7 号様式による補助事業実績報告書を知事に提出するものとする。

(補助金の交付の決定及び額の確定等)

第 27 条 知事は、第23条の規定により提出された申請書を審査の上、これを正当と認めるときは、補助金の交付の決定及び額の確定を行い、当該申請者にその旨を通知する。

(準用)

第 28 条 第11条及び第12条の規定は、本節の補助について準用する。

第 2 節 第 2 類事業者に対する補助

(補助対象事業者)

第 29 条 補助対象事業者は、第13条の要件に該当する者とする。

(補助金の交付額)

第 30 条 補助金の交付額は、予算の範囲内において、補助対象車両費の2/3に相当する額とする。

(準用)

第 31 条 第11条、第12条及び第21条から第27条までの規定は、本節の補助について準用する。

第 5 章 雑則

(補助対象事業者の決定)

第 32 条 第 1 類事業者及び第 2 類事業者の要件成否の決定は、当該補助対象期間の末日における状態に応じて行うものとする。

第2編 第3種生活路線運行費補助金

(定義)

第33条 本編において「第3種生活路線」、「路線バス事業者」、「補助対象期間」、「離島」、「地域キロ当たり標準経常費用」、「補助対象経常費用」又は「市街地部分」というのは、国庫補助金交付要綱第21条の「第3種生活路線」、「路線バス事業者」、「補助対象期間」、「離島」、「地域キロ当たり標準経常費用」、「補助対象経常費用」又は「市街地部分」をいう。

(補助対象事業者)

第34条 補助対象事業者は、第2条の承認を受けた路線バス事業者(国庫補助金交付要綱第1条第9号)の(イ)、(ハ)、(ト)及び(チ)に掲げるものを除く。)であって、第3条第2項の経営改善計画推進状況書を提出し、かつ、同条第3項によりその是正を求められた場合においてはその適切な是正を行った者のうち、補助対象期間内において、路線バス事業で経常利益を生じていない者でかつ資本金の8%を超える利益の配当をしていない者とする。

(補助対象路線)

第35条 補助対象路線は、補助対象期間に当該運行系統の運行によって得た経常収益の額が同期間の当該運行系統の補助対象経常費用に達していない第3種生活路線であって、市町村が当該路線の補助対象経常費用と経常収益の差額の1/2を補助するものとする。

(補助対象経費の額)

第36条 補助対象経費の額は、補助対象経常費用と経常収益の差額の1/2とする。ただし、当該運行系統が人口15万人以上の市の区域にその一部又は全部が含まれる場合における補助対象経費の額は、次に(1)及び(2)により計算して得られた額の合計額とする。この場合において、(2)の市街地率に係る係数は、市街地率が20%未満の系統にあっては1.0、同20%以上50%未満の系統にあっては0.75、同50%以上の系統にあっては0.5とする。

(1) 当該運行系統の補助対象経費の額× $\left(\frac{\text{当該運行系統の総キロ程}-\text{市街地部分に係るキロ程}}{\text{当該運行系統の総キロ程}}\right)$

(2) 当該運行系統の補助対象経費の額×市街地率×当該市街地率に係る係数

(補助対象経費の限度額)

第37条 本編における補助対象経費の額の合計額と第1編における補助対象経費の額の合計額との合算額は、補助対象期間の路線バス事業の経常欠損額を限度とする。

(補助金の交付の申請)

第38条 補助金の交付を受けようとする者は、総企第8号様式による第3種生活路線運行費補助金交付申請書に知事定める書類を添えて、補助金の交付を受けようとする会計年度の10月31日までに知事に提出するものとする。

(補助金の交付額)

第39条 補助金の交付額は、予算の範囲内において、補助対象経費の合計額とし、路線ごとに当該運行費補助の対象となった年度から3か年を限度として交付する。

(補助金の交付の決定等)

第40条 知事は、第38条の規定により提出された申請書を審査の上、これを正当と認めるときは、補助金の交付の決定及び額の確定を行い、当該申請者にその旨を通知する。

(準用)

第41条 第2条、第3条、第11条、第12条及び第32条の規定は、本編の補助について準用する。この場合において、第32条中「当該補助対象期間の末日」とあるのは、「当該補助対象期間の末日又は当該路線を廃止した日」と読み替えるものとする。

(補助金の期限の到来した路線に対する経過措置)

第41条の2 第39条の期限が到来した路線のうち、次の各号に掲げるものについては、同項の規定にかかわらず、当該各号に規定する期間を限度に本編の補助金を交付する。

(1) 補助金の交付を受けようとする会計年度の10月1日までの間に市町村から 当該路線バスが廃止される日までの期間(廃止される日までの期間が1年生以内のもの。)1か年
依頼を受けた貸切バス事業者が代替バスを運行することとなった路線

(2) 当該路線の平均乗車密度が3か年の期限内に上昇し、かつ、当該期限後1 1か年内においても上昇を続けている路線であって、平均乗車密度の上昇率等からみて補助対象期間経過後1年日以降においては第2種生活路線の要件を満たすことが明確なもの

第3編 地域生活バス路線維持費補助金

第1章 総則

(趣旨)

第42条 本編において、次の用語の定義は当該各号の定めるところによる。

(1) 地域生活バス バス路線又は簡易軌道が廃止された後に次の(ア)から(ウ)に掲げる要件に該当する路線

(ア) 輸送目的が当該廃止されたバス路線又は簡易軌道（以下「廃止路線等」という。）の運行系統の輸送目的と同じであること。

(イ) 廃止路線等が廃止されて1年以内に運行が開始されること。ただし、運行の開始が昭和51年9月30日以前である場合は、この限りでない。

(ウ) 廃止路線等の運行系統に競合して他の路線バス事業者の運行系統、鉄道又は軌道がないこと。

(2) 貸切バス事業者 道路運送法（昭和26年法律第183号）第3条第1号口の一般貸切旅客自動車運送事業を営業者

(補助対象事業者)

第43条 補助対象事業者は、地域生活バス路線において、道路運送法第80条第1項ただし書の規定により許可を受けて運行を行う市町村又は同法第21条第2号の規定により許可を受けて運行を行う貸切バス事業者とする。ただし、貸切バス事業者にあつては、各補助対象事業ごとに当該地域生活バス路線に係る市町村が当該補助対象経費の1/2に相当する額を当該貸切バス事業者に補助することを要する。

第2章 地域生活バス車両購入事業

(補助対象経費及びその限度額)

第44条 補助対象経費は、地域生活バス路線の運行に供する車両及び当該車両の代替車両の購入費とする。

2 補助対象経費の額は、1両につき次の各号により計算して得た額を比較していずれか小さい額を限度とする。

(1) 560万円から残存価格として10%を控除した額

(2) 実購入費から残存価格として10%を控除した額

(補助金の交付の申請)

第45条 補助金の交付を受けようとする者は、総企第9号様式による地域生活バス車両購入費等補助金交付申請書に知事の定める書類を添えて、補助金の交付を受けようとする会計年度の10月31日までに知事に提出するものとする。

(補助金の交付額)

第46条 補助金の交付額は、補助対象経費の1/2に相当する額とする。

(実績報告)

第47条 補助対象事業者は補助対象車両の購入を完了したときは、総企第10号様式の補助事業実績報告書に知事の定める書類を添えて知事に提出するものとする。

(財産の処分の制限の期間)

第48条 補助事業者は、当該補助事業により取得した車両については、知事が別に定める期間を経過するまでは、知事の承認を受けずに、補助金の交付の目的に反して、使用し、譲渡し、交換し、貸付けし、又は担保に供してはならない。

第3章 地域生活バス初度開設事業

(補助対象経費及びその限度額)

第49条 補助対象経費は、地域生活バス路線の運行開始に当たり、次に掲げる施設の整備に要する経費とし、その額は、1補助対象事業者につき250万円を限度とする。

(1) 車庫、停留所施設又は旅客待合室

(2) 前号に掲げるもののほか、当該地域生活バス路線の運行に必要な施設

(準用)

第50条 第45条から第48条までの規定は、本章の補助金について準用する。

第4章 地域生活バス路線運行事業

(補助対象期間)

第 51 条 補助対象期間は、補助金の交付を受けようとする会計年度の 9 月 30 日を末日とする 1 年間とする。ただし、補助対象期間の途中において運行を開始した場合は、初年度に限り、運行を開始した日から、最初に到来する 9 月 30 日までの間を補助対象期間とする。

(補助対象経費及びその額)

第 52 条 補助対象経費は、地域生活バス路線の運行に要する経費とし、その額は、系統ごとに次の各号により計算して得た額の合計額とする。ただし、補助対象経費の額は、市町村が補助対象事業者である場合にあっては地域生活バス路線に係るバス事業の補助対象期間における運送欠損額、貸切バス事業者が補助対象事業者である場合にあっては地域生活バス路線に係るバス事業の補助対象期間における経常欠損額を限度とする。

(1) 乗車定員が 29 人以下のバス車両を使用する場合は、当該運行系統の補助対象期間における当該車両の実車走行キロに 106 円 77 銭を乗じて得た額

(2) 乗車定員が 29 人を超えるバス車両を使用する場合は、当該運行系統の補助対象期間における当該車両の実車走行キロに 137 円 31 銭を乗じて得た額

(補助金の交付の申請)

第 53 条 補助金の交付を受けようとする者は、総企第 11 様式その 1 又は総企第 11 号様式その 2 による地域生活バス路線維持費補助金交付申請書に知事が別に定める書類を添えて、補助金の交付を受けようとする会計年度の 10 月 31 日まで知事に提出するものとする。

(補助金の交付額)

第 54 条 補助金の交付額は、系統ごとに計算して得た補助対象経費の 1/2 に相当する額の合計額とする。

(補助金交付の条件)

第 55 条 補助対象事業者は、補助金の交付を受けた年度の次年度 1 年間について補助系統の運行を確保するものとする。
なお、運行が困難になる場合又は運行内容を変更しようとする場合は、あらかじめ知事に報告し、その承認を求めるものとする。

附 則

この要綱は、平成 10 年 8 月 25 日から施行する。

◇バス利用促進等総合対策事業補助金に関する制度（平成11年度）

- ①自動車事故を防止し、安全な自動車交通の実現を図ることが喫緊の課題。
- ②自動車交通の安全は、交通需要や交通の円滑性と密接な関連を有するもの。
- ③このため、車両点検・整備講習等の自動車事故防止対策と合わせて、バス等公共交通機関の利用促進、トラック輸送の効率化等の施策を推進し、自家用車、公共交通機関等のバランスのとれた交通体系を確立していくことが必要。
- ④運輸省は、平成10年度に引き続き、バス利用の促進、共同輸配送の促進等の都市交通の安全・円滑化に資する施策を実施するため、「バス利用促進等総合対策事業」を推進。

○事業内容

事業名	事業内容	補助率 (原則として国と地方の協調補助)
1. オムニバスタウン整備 総合対策事業	オムニバスタウン計画を策定し、これに基づいて事業を実施する場合、必要な調査、施設整備等事業全体に対して補助	国 1 / 3 地方公共団体：1 / 3 (但し、調査については、 国：1 / 2)
2. 交通システム対策事業	パークアンドバスライド、サイクルアンドバスライド、レールアンドバスライド、トランジットモール（バス路線導入型）、コミュニティバス、シャトルバス及び共同輸配送システムの整備に対して補助	国 1 / 4 地方公共団体：1 / 4
3. 個別対策事業	ターミナル等施設整備、バス走行環境改善システム等システムの整備、超低床ノンステップバス導入、バス利用促進等の啓発活動等の施設整備等に対して補助	国：1 / 5 地方公共団体：1 / 5 (但し、赤字事業者が導入する超低床ノンステップバスについては 国：1 / 4、地方公共団体：1 / 4)
4. 調査事業、実証実験・ 実証運行事業 (1) 調査事業	パークアンドバスライド、サイクルアンドバスライド、レールアンドバスライド、トランジットモール（バス路線導入型）、コミュニティバス、シャトルバス及び共同輸配送システムについての計画策定のための調査に対して補助	国：1 / 2
(2) 実証実験・ 実証運行事業	パークアンドバスライド、サイクルアンドバスライド、レールアンドバスライド、トランジットモール（バス路線導入型）、コミュニティバス、シャトルバス及び共同輸配送システムについて、実証実験又は実証運行（2年間以内）を行うことにより、当該施策の円滑な推進を図る事業に対して補助	国：1 / 2 (実証運行については、赤字かつ年間補助限度額1000万円が条件) 地方公共団体：1 / 2
5. 先駆的事業	我が国で実施されていないバス利用促進等の施策について、制度化又は導入に向けた調査又は実験等に対して補助	国：1 / 3 地方公共団体：1 / 3

○補助対象事業者：地方公共団体、自動車運送事業者、バス協会、トラック協会、運輸大臣が認定した者。なお、4. (1)については、地方公共団体。

注) 上記の事業の実施に当たっては、車両の自動車事故防止設備の設置、車両点検・整備体制及び運行管理体制の確立等の自動車事故防止対策があわせて行われるものとする。また、地方公共団体が行う1.、2.及び4.の事業については、当該地方公共団体における交通安全計画による交通安全対策の一環として実施されるものとする。

◇運輸事業振興助成交付金に関する制度

1. 制度の経緯

(1) 昭和51年度・昭和52年度

昭和51年度の税制改正により、昭和51年4月から2ケ年にわたり軽油引取税の税率が30%引き上げられたことに伴い、営業用バス、トラックについては、当面、輸送力の確保、輸送コストの上昇の抑制等を図るための施策として、公共輸送機関の輸送力の確保、輸送サービスの改善、安全運行の確保を目的とする「運輸事業振興助成交付金制度」が設けられ、税負担額の $\frac{15}{130}$ の額（軽油引取税の増税分の2分の1に相当する額）が、昭和51年度、同52年度の両年度に、各都道府県から地方自治法第232条の2の規定に基づく補助金として、関係公益法人（地方のバス協会）及び関係地方公共団体の経営する公営企業に交付されることになった。また、地方のバス協会に交付される運輸事業振興助成交付金（以下「交付金」と略称する。）のうち、40%に相当する額が中央出捐金として中央団体（日本バス協会）に出捐されることとなった。

(2) 昭和53年度・昭和54年度

昭和53年度の税制改正により、軽油引取税の暫定税率の適用期間が2ケ年間延長されたことに伴い、交付金制度も昭和54年度まで延長されることになった。また、府県単位の公益法人から出捐を受けて行う中央事業の実施に関して「交付金審議委員会」を設置することとされた。また、昭和54年度の税制改正で軽油引取税は第8次道路整備5か年計画の財源確保等の理由から6月以降も税率が、昭和57年度まで25%引き上げられたことに伴い昭和54年度の交付金は軽油引取税の税収見込額（増税分を含む）に $\frac{15}{130}$ を乗じて得た額に加えて地方緊急事業用として $\frac{2.65}{130}$ を乗じて得た額を加算した額が交付されることになった。緊急事業とは、地域住民の利便の増進、安全運行の確保などのため、当面緊急に実施する必要のある事業で、例えば、モデル停留所、バス回転場の整備、シートベルト装着への代替促進事業等を行うこととされた。なお、緊急事業用の交付金は地方事業のみとし、中央出捐分の額の算定基礎としないこととされた。

(3) 昭和55年度～昭和57年度

昭和55年度の税制改正により、軽油引取税の暫定税率の適用期間が3ケ年間延長されたことに伴い、交付金制度も昭和57年度まで延長されることになった。また、①現行制度により昭和57年度まで存続する ②昭和54年度に実施された緊急事業制度は、同年度1年限りで廃止する ③実施事業の内容を一部改正することとされた。

(4) 昭和58年度・昭和59年度

昭和58年度の税制改正により、軽油引取税の暫定税率の適用期間が2ケ年間延長されたことに伴い、交付金制度も昭和59年度まで延長されることになった。また、①交付金制度は昭和59年度まで2ケ年間延長する ②交付金総額は10%削減する ③バス事業の中央出捐金率を40%から30%に引き下げることとされた。

(5) 昭和60年度～昭和62年度

昭和60年度の税制改正により、軽油引取税の暫定税率の適用期間が3ケ年間延長されたことに伴い、交付金制度も昭和62年まで延長されることになった。また、昭和61年度から、中央事業の一事業として中央出捐金の果実の一部を利用して「バス輸送改善推進に関する研究」を実施することとなり、研究実施主体（各地方バス協会）に対し、研究助成金を交付することとされた。

(6) 昭和63年度～平成4年度

昭和63年度の税制改正により、軽油引取税の暫定税率の適用期間が5ケ年間延長されたことに伴い、交付金制度も平成4年度まで延長されることになった。

昭和63年度においては、交付金制度が昭和51年度に創設以来十有二年を経過し、その間、その事業の成果は着々と著われているものの、この制度が、2年度、3年度というように小刻みの延長措置が行われてきたため、長期的な視野に立脚した事業の企画、実施が出来なかった面があったことも事実であり、昭和63年度からさらに5年度間、この制度の実施が延長されることになった機会に、中央事業、地方事業を通じて交付金事業の在り方、事業内容、事業実施の手順等各般にわたって、検討を進めるため、日本バス協会に「検討作業部会（座長・宮城県バス協会専務理事 横塚保男氏）」を設け、昭和63年4月以来、鋭意検討を進め、同年10月にその結果を「交付金事業についての検討結果」の提言という形で日本バス協会理事長あて提出された。

平成元年度においては、検討作業部会の提言の具体化として、中央出捐金の30%相当額を地方バス協会が実施する大規模

事業に助成する大規模事業助成金制度が創設された。

平成3年度においては、①中央出捐率を30%から20%へ引き下げる ②この措置に伴い平成3年度の出捐金分から大規模事業助成金制度はとりやめる ③出捐金による基金の果実の一部を利用してバス交通活性化特別融資制度を創設する ④利子補給率を1.5%から2.0%へ引き上げることとされた。

平成4年度においては、①交付金制度の継続問題をふまえ、中央事業・地方事業について交付金事業のあり方、事業内容等について検討するため、平成4年6月、日本バス協会に「交付金事業研究会」が設置され、「交付金事業についての審議結果」を報告する ②融資幹旋事業の幹旋資金について「施設整備資金」を「バス車両購入資金」と「施設整備資金」に区分する ③「バス輸送改善推進に関する研究」を「バス輸送改善推進に関する事業」に改めることとされた。

(7) 平成5年度～平成9年度

平成5年度の税制改正により軽油引取税の暫定税率が引き上げられ、適用期間が5ケ年間延長されたことに伴い、交付金制度も交付金を平成5年度概ね185億円、平成6年度以降概ね200億円として、平成9年度まで延長されることになった。

平成5年度においては、平成4年度に「交付金事業研究会」から報告された交付金事業についての審議結果をもとに ①バス交通活性化特別融資について融資枠を拡大し、その充実をはかる ②利子補給率を現下の低金利の状況を考慮して年利2.0%から1.5%に引き下げる。ただし、環境対策、交通弱者対策の重要性に鑑み、「バス車両購入資金」については1.8%とする ③バス輸送改善推進事業について従来の「研究事業」のほか、「活性化事業」について実質的に本年度からはじめて助成金を交付することとされた。

平成6年度においては、①利子補給について、更なる低金利の進行の状況等を考慮して利子補給率を平成6年8月1日以降に金融機関から借り入れた融資幹旋分から「バス車両購入資金」については年利1.8%から0.9%へ、「その他の資金」については年利1.5%から0.7%へそれぞれ引き下げる ②平成7年1月17日発生した阪神・淡路大震災に伴い、入浴に困難をきたしている被災者に対し、バスで浴場等に案内し、入浴していただく「浴場巡回バス事業」を2月1日から1カ月実施し、これに要した経費としてバス輸送改善推進事業費から7百万円が支出された。③被災バス事業者(大阪府・兵庫県)の災害復旧等の資金需要に対処するため、本来の災害等特別融資枠のほか、一般分の満期償還再融資上半期枠の一部を流用し、災害等特別融資分として総額3,290百万円の融資幹旋枠を確保することとされた。

平成7年度においては、平成6年度確保された災害等特別融資枠により、大阪府及び兵庫県下のバス事業者18社に対し、総額2,155百万円融資幹旋された。

なお、災害等特別融資枠として、平成7年度満期償還再融資上半期分から流用した額のうち、1,135百万円の不用額が生じたので、平成7年度満期償還再融資下半期分の配分の際に各ブロックに返還された。

平成8年度においては、①利子補給率を低金利の状況等を考慮して、「バス車両購入資金」については、年利0.9%から0.6%へ「その他の資金」については、年利0.7%から0.5%へそれぞれ引き下げる。また、バス輸送改善推進事業のうち、活性化事業1事業当たりの助成金の限度額を7百万円から10百万円に増額した ②交付金事業のあり方、事業内容など全般にわたって検討するため「第2次交付金事業研究会(H8.9.13)」を開催することとされた。

(8) 平成10年度～平成14年度

平成10年度の税制改正により、軽油引取税の暫定税率の適用期間が5年間延長されたことに伴い、平成9年度までとされていた交付金制度についても、平成14年度まで5年間継続されることになった。平成10年度においては、平成10年度以降の中央事業について、交付金事業研究会の検討結果をふまえ、中央出捐金を財源として、バス輸送改善推進事業の一層の拡充を図ることとされた。

2. 運輸事業振興助成交付金基本通達

自 総 第697号
昭和51年11月8日
自 動 車 局 長

運輸事業振興助成交付金について

昭和51年度の税制改正の一環として、営業用自動車の公共性等に配慮しつつ自動車関係諸税の改正が行われたが、51・52年度の2カ年間にわたる軽油引取税の改正については、この趣旨に沿い、影響の大きいバス事業及びトラック事業（通運事業も含む。）に対し、記の1の要領により、各都道府県において、輸送力の確保、輸送サービスの改善、安全運行の確保等を目的とする運輸事業振興助成交付金を設けるための所要の措置が講じられることとなった。

については、本交付金の交付を受けることとなる各都道府県のバス協会及びトラック協会に対し、その周知を図るとともに交付金の適正かつ有効な運用を確保するため記の2により指導監督に努められたい。

なお、自治省においても、別添のとおり各都道府県知事に通達されたので念のため申し添える。

記 の 1

1. 交付対象者

運輸事業振興助成交付金（以下「交付金」という。）の交付対象者は、次に掲げるものとする。

- (1) バス事業者又はトラック事業者によって構成される都道府県を単位とする公益法人
- (2) バス事業を行う地方公共団体

2. 交付金の対象事業

交付金の対象事業は、交付対象者が行う次に掲げる事業とする。

- イ. バスターミナル、トラックターミナル、配送センター、バス停留所標識等の各種共同施設の整備
- ロ. 共同輸送サービスセンターの設置
- ハ. 運転者のための共同休憩所等の共同福利厚生施設の整備
- ニ. バス事業者が行う停留所標識、上屋、案内板等の各種施設の整備事業に対する助成
- ホ. バス事業又はトラック事業に対する融資を円滑にするための基金の造成
- ヘ. 輸送サービスの改善、安全運行の確保その他公共の利便の増進に資するための事業
- ト. バス事業者又はトラック事業者によって構成される全国を単位とする公益法人が行うハ及びホの事業並びにへの事業のうち情報のシステム化等に関する事業に対する出捐

(改正)

(自 総 第 71 号)
(昭和55年2月12日)

2. 交付金の対象事業

交付金の対象事業は、交付対象者が行う次に掲げる事業とする。

- イ. 震災等災害発生時における緊急物資輸送体制の整備、安全運行の確保等交通安全対策及び自動車交通公害対策に関する事業
- ロ. バスターミナル、トラックターミナル、共同輸送サービスセンター、配送センター、バス停留所の上屋等各種共同施設の整備・運営に関する事業
- ハ. バスの乗継機能の強化、トラックの輸送情報システムの整備等輸送サービスの改善、その他公共の利便の増進に資するための事業及びバス事業者が行うこれらの事業に対する助成
- ニ. 運転者、乗務員のための共同休憩施設及び共同福利厚生施設の整備・運営に関する事業
- ホ. 車両等の買替、物流施設の整備、バス事業の経営基盤の安全確保等に要する費用に係る融資を円滑にするための基金の造成
- ヘ. バス事業者又はトラック事業者によって構成される全国を単位とする公益法人が行うこれらの事業（ロ. を除く。）に対する出捐

3. 交付金の額の基準

交付対象者ごとの交付金の額は、次の算式によって算定した額を基準とする。

$$A \times B \times C \times \frac{15}{130} \times (1 - 0.07 \text{ (微税費率)})$$

(改正)

$$A \times B \times C \times \frac{15}{130} \times \{1 - 0.07 \text{ (微税費率)}\} \times 0.9$$

(自 総 第 113 号)
(昭和58年4月1日)

(改正)

$$A \times B \times C \times \frac{15}{130} \times D \text{ (1 - 0.07 (微税費率))}$$

(地 自 第 72 号)
(昭和63年4月1日)

A：当該年度の軽油引取税収入見込額（昭和51年3月31日以前に行われた軽油の引取等に係る軽油引取税の調定額を除く。）

B：自動車に係る軽油使用量の課税対象総軽油引取量に対する割合

この割合は、別途通知するところによるものとする。

C：交付対象者ごとの交付割合

この場合は、次の算式によって算定するものとする。

$$\frac{e}{a + b + c + d}$$

a：営業用バスの標準軽油使用量×営業用バスの登録台数

b：営業用トラックの標準軽油使用量×営業用トラックの登録台数

c：自家用バスの標準軽油使用量×自家用バスの登録台数

d：自家用トラックの標準軽油使用量×自家用トラックの登録台数

e：営業用バス又は営業用トラックの標準軽油使用量×交付対象者に係る営業用バス又は営業用トラックの登録台数

D：調整値 この値は、別途通知するところによるものとする。

(注) (1) 標準軽油使用量は、営業用又は自家用の区分ごとのバス又はトラック1台当りの標準的な軽油使用量をいうものであり、別途通知するところによるものとする。

(2) 登録台数は、軽油を使用する自動車の交付金算定年度の前年度の9月末現在における登録台数とする。

なお、交付対象者が前記1. (1)に掲げる者である場合におけるeの登録台数の数値は、当該交付対象者の交付申請時における会員（地方公共団体である会員を除く。）が保有する営業用バス又はトラックの登録台数を合計した数値とする。

4. 交付時期

原則として、当該年度の9月及び3月においてそれぞれ交付金の額の2分の1の額が交付される。

記 の 2

1. 交付金は、輸送力の確保、輸送サービスの改善、安全運行の確保等を通じて公共の利便の増進に寄与することを目的とするものであるため、事業計画の策定及びその実施にあたってこの点に十分留意するよう指導すること。

2. 交付金の使途の明確化を図るため、交付金に係る会計を他の会計と明確に区分して整理させること。
3. 交付金に係る事業計画及び資金計画については、交付金の交付申請にあたり陸運局長の承認を求めさせること。
4. 毎事業年度終了後すみやかに交付金に係る事業の実施状況を陸運局長に報告させること。
5. 記の1第2項ホに掲げる事業として造成した基金を処分しようとする場合には、陸運局長の承認を求めさせること。
6. 記の1第2項に掲げる事業には、各都道府県のバス協会又はトラック協会が交付を受けた額のうち、バスについては40%に相当する額を、トラックについては30%に相当する額をそれぞれ充てるよう指導すること。

(改正)

(自 総 第 71 号)
昭和55年2月12日)

6. 記の1第2項へ掲げる事業には、各都道府県バス協会又はトラック協会が交付を受けた額のうち、バスについては40%に相当する額を、トラックについては30%に相当する額をそれぞれ充てるよう指導すること。

(改正)

(自 総 第 113 号)
昭和58年4月1日)

6. 記の1第2項へ掲げる事業には、各都道府県バス協会又はトラック協会が交付を受けた額のうち、それぞれ30%に相当する額を充てるよう指導すること。

(改正)

(地自第70号
貸陸第50号-2
平成3年4月1日)

6. 記の1第2項に掲げる事業には、各都道府県バス協会又はトラック協会が交付を受けた額のうち、バスについては20%に相当する額を、トラックについては30%に相当する額をそれぞれ充てるよう指導すること。

7. 交付金の交付に関する諸手続を円滑に進めるため都道府県当局と十分な連絡をとるよう指導すること。

◇道路運送法（抄）

（昭和26・6・1法律183号）

施行 昭和26・7・1

（注）貸切バス事業の需給調整規制廃止に伴う、道路運送法の一部改正する法律案が国会で審議中である。この改正案のうち第42条の2（一般貸切旅客自動車事業）を末尾に掲載する。

第一章 総則

（目的）

第一条 この法律は、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）と相まつて道路運送事業の適正な運営及び公正な競争を確保するとともに、道路運送に関する秩序を確立することにより、道路運送の総合的な発達を図り、もつて公共の福祉を増進することを目的とする。

（定義）

第二条 この法律で「道路運送事業」とは、旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業、旅客軽車両運送事業及び自動車道事業をいう。

2 この法律で「自動車運送事業」とは、旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業をいう。

7 この法律で「自動車」とは、道路運送車両法（昭和二十六年法律第百八十五号）による自動車をいい、「軽車両」とは、同法による原動機付自転車及び軽車両をいう。

8 この法律で「道路」とは、道路法（昭和二十七年法律第百八十号）による道路及びその他の一般交通の用に供する場所に自動車道をいう。

第二章 旅客自動車運送事業

（種類）

第三条 旅客自動車運送事業の種類は、次に掲げるものとする。

- 一 一般旅客自動車運送事業（特定旅客自動車運送事業及び無償旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業）
- イ 一般乗合旅客自動車運送事業（路線を定めて定期に運行する自動車により乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）
- ロ 一般貸切旅客自動車運送事業（イ及びハの旅客自動車運送事業以外の一般旅客自動車運送事業）
- 二 特定旅客自動車運送事業（特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する旅客自動車運送事業であつて、無償旅客自動車運送事業以外のもの）
- 三 無償旅客自動車運送事業（無償で旅客を運送する旅客自動車運送事業）

（一般旅客自動車運送事業の免許）

第四条 一般旅客自動車運送事業を經營しようとする者は、運輸大臣の免許を受けなければならない。

2 一般旅客自動車運送事業の免許は、路線又は事業区域及び前条第一号イからハまでに掲げる一般旅客自動車運送事業の種類について行う。

3 一般旅客自動車運送事業の免許は、運送の需要者、運送する旅客その他業務の範囲を限定して行うことができる。

4 一時的な需要のための一般旅客自動車運送事業の免許は、期間を限定して行うことができる。

（免許申請）

第五条 一般旅客自動車運送事業の免許を受けようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書を運輸大臣に提出しなければならない。

- 一 經營しようとする一般旅客自動車運送事業の種類
- 二 予定する路線又は事業区域
- 三 一般旅客自動車運送事業の種類ごとに運輸省令で定める事業計画
- 四 当該事業の經營が運輸上必要である理由

2 次の各号の一に該当する者は、申請書に前項に掲げる事項のほか、当該各号に掲げる事項を併せて記載しなければならない。

- 一 前条第三項の規定により業務の範囲を限定する免許を受けようとする者にあつては、運送の需要者、運送しようとする旅客その他業務の範囲
- 二 前条第四項の規定により期間を限定する免許を受けようとする者にあつては、その期間

3 申請書には、事業の施設、事業収支見積その他運輸省令で定める事項を記載した書類を添附しなければならない。

4 運輸大臣は、申請者に対し、前三項に規定するものの外、商業登記簿の謄本その他必要な書類の提出を求めることができる。

（免許基準）

第六条 運輸大臣は、一般旅客自動車運送事業の免許をしようとするときは、次の基準に適合するかどうかを審査して、これ

をしなければならない。

- 一 当該事業の開始が輸送需要に対し適切なものであること。
- 二 当該事業の開始によつて当該路線又は事業区域に係る供給輸送力が輸送需要量に対し不均衡とならないものであること。
- 三 当該事業の遂行上適切な計画を有するものであること。
- 四 当該事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること。
- 五 その他当該事業の開始が公益上必要であり、かつ、適切なものであること。

2 運輸大臣は、免許の申請を審査する場合において、前項に掲げる基準を適用するに当たつては、形式的画一的に流れることなく、当該一般旅客自動車運送事業の種類及び路線又は事業区域に応じ、実情に沿うように努めなければならない。

(運賃及び料金)

第九条 一般旅客自動車運送事業を営業者（以下「一般旅客自動車運送事業者」という。）は、旅客の運賃その他運輸に関する料金（一般乗合旅客自動車運送事業の料金のうち運輸省令で定めるものを除く。）を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも同様とする。

2 運輸大臣は、前項の認可をしようとするときは、次の基準によつて、これをしなければならない。

- 一 能率的な経営の下における適正な原価を償い、かつ、適正な利潤を含むものであること。
- 二 特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと。
- 三 旅客の運賃及び料金を負担する能力にかんがみ、旅客が当該事業を利用することを困難にするおそれがないものであること。
- 四 他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないものであること。
- 五 運賃及び料金が対距離制による場合であつて、運輸大臣がその算定の基礎となる距離を定めたときは、これによるものであること。

3 一般乗合旅客自動車運送事業を営業者（以下「一般乗合旅客自動車運送事業者」という。）は、第一項の運輸省令で定める料金を定めようとするときは、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも同様とする。

4 一般乗合旅客自動車運送事業者は、第一項後段の規定にかかわらず、当該一般乗合旅客自動車運送事業に係る総収入を減少させないと見込まれる範囲内で、運輸省令で定めるところにより、適用する期間又は区間その他の条件を定めて、同項の認可を受けた運賃又は料金の割引を行うことができる。この場合には、当該一般乗合旅客自動車運送事業者は、あらかじめ、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

5 一般旅客自動車運送事業者の運賃及び料金は、確定額をもつて定められなければならない。ただし、一般貸切旅客自動車運送事業については、最高額及び最低額をもつてこれに代えることができる。

第十一条 一般旅客自動車運送事業者は、運送約款を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも同様とする。

2 運輸大臣は、前項の認可をしようとするときは、次の基準によつて、これをしなければならない。

- 一 公衆の正当な利益を害するおそれがないものであること。
- 二 少なくとも運賃及び料金の収益並びに一般旅客自動車運送事業者の責任に関する事項が明確に定められているものであること。

3 運輸大臣が一般旅客自動車運送事業の種類に応じて標準運送約款を定めて公示した場合（これを変更して公示した場合を含む。）において、当該種類の一般旅客自動車運送事業者が、標準運送約款と同一の運送約款を定め、又は現に定めている運送約款を標準運送約款と同一のものに変更したときは、その運送約款については、第一項の規定による認可を受けたものとみなす。

(運賃及び料金等の揭示)

第十二条 一般旅客自動車運送事業者（一般乗用旅客自動車運送事業を営業者を除く。）は、運賃及び料金並びに運送約款を営業所その他の事業所において公衆に見やすいように揭示しなければならない。

2 一般乗合旅客自動車運送事業者は、前項に掲げるもののほか、運輸省令で定めるところにより、運行系統、運行回数その他の事項を営業所その他の場所において公衆に見やすいように揭示しなければならない。

3 一般旅客自動車運送事業者は、前二項の規定により揭示した事項を変更しようとするときは、あらかじめ、その旨を営業所その他の場所において公衆に見やすいように揭示しなければならない。

(運送引受義務)

第十三条 一般旅客自動車運送事業者は、次の場合を除いては、運送の引受けを拒絶してはならない。

- 一 当該運送の申込みが第十一条第一項の規定により認可を受けた運送約款（標準運送約款と同一の運送約款を定めているときは、当該運送約款）によらないものであるとき。
- 二 当該運送に適する設備がないとき。
- 三 当該運送に関し申込者からの特別の負担を求められたとき。
- 四 当該運送が法令の規定又は公の秩序若しくは善良の風俗に反するものであるとき。
- 五 天災その他やむを得ない事由による運送上の支障があるとき。
- 六 前各号に掲げる場合のほか、運輸省令で定める正当な事由があるとき。

(事業計画の変更)

第十五条 一般旅客自動車運送事業者は、事業計画を変更しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。ただし、営業所の名称その他運輸省令で定める軽微な事項に係る変更については、この限りでない。

- 2 第六条の規定は、前項の認可について準用する。
- 3 一般旅客自動車運送事業者は、第一項ただし書の事項について事業計画を変更したときは、遅滞なくその旨を運輸大臣に届け出なければならない。

(事業計画に定める業務の確保)

第十六条 一般旅客自動車運送事業者は、天災その他やむを得ない事由がある場合のほか、事業計画に定めるところに従い、その業務を行わなければならない。

- 2 運輸大臣は、一般旅客自動車運送事業者が前項の規定に違反していると認めるときは、当該一般旅客自動車運送事業者に対し、事業計画に従い業務を行うべきことを命ずることができる。

(天災等の場合における他の路線による事業の経営)

第十七条 路線を定める一般旅客自動車運送事業を経営する者は、天災その他運輸省令で定めるやむを得ない事由により事業用自動車を運行することができなくなつたときは、第四条第一項の規定にかかわらず、当該路線において事業用自動車の運行を再開することができることとなるまでの間、当該路線に係る輸送需要をできる限り満たすため必要な限度において、当該路線と異なる路線により事業を営むことができる。この場合において合理的に必要となる事業計画の変更及び当該路線に係る事業の休止については、第十五条第一項及び第三項並びに第三十八条第一項の規定は、適用しない。

(禁止行為)

第二十条 事業区域を定める一般旅客自動車運送事業を営む者は、発地及び着地のいずれもがその事業区域外に存する旅客の運送をしてはならない。

第二十一条 一般貸切旅客自動車運送事業を営む者（以下「一般貸切旅客自動車運送事業者」という。）は、次の場合を除き、乗合旅客の運送をしてはならない。

- 一 災害の場合その他緊急を要するとき。
- 二 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において、運輸大臣の許可を受けたとき。

(事故の報告)

第二十二条 一般旅客自動車運送事業者は、その事業用自動車が転覆し、火災を起こし、その他運輸省令で定める重大な事故を引き起こしたときは、遅滞なく事故の種類、原因その他運輸省令で定める事項を運輸大臣に届け出なければならない。

(輸送の安全等)

第二十八条 この法律に規定するもののほか、事業用自動車の運転者、車掌その他旅客又は公衆に接する従業員の選任、事業用自動車の運行の管理、一般旅客自動車運送事業者の交付すべき乗車券、事業用自動車に掲示すべき事項その他輸送の安全及び旅客の利便の確保のために一般旅客自動車運送事業者が遵守すべき事項は、運輸省令で定める。

- 2 運輸大臣は、一般旅客自動車運送事業者が前項の運輸省令で定める事項を遵守していないため輸送の安全が確保されていないと認めるときは、当該一般旅客自動車運送事業者に対し、施設又は運行の管理の方法の改善その他その是正のために必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。

- 3 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者及び運転の補助に従事する従業員が運行の安全の確保のために遵守すべき事項は、運輸省令で定める。

(公衆の利便を阻害する行為の禁止等)

第三十条 一般旅客自動車運送事業者は、旅客に対し、不当な運送条件によることを求め、その他公衆の利便を阻害する行為

をしてはならない。

- 2 一般旅客自動車運送事業者は、一般旅客自動車運送事業の健全な発達を阻害する結果を生ずるような競争をしてはならない。
- 3 一般旅客自動車運送事業者は、特定の旅客に対し、不当な差別的取扱いをしてはならない。
- 4 運輸大臣は、前三項に規定する行為があるときは、一般旅客自動車運送事業者に対し、当該行為の停止又は変更を命ずることができる。

(事業の休止及び廃止)

第三十八条 一般旅客自動車運送事業者は、事業の全部又は一部を休止し、又は廃止しようとするときは、運輸大臣の許可を受けなければならない。

- 2 運輸大臣は、当該休止又は廃止によつて公衆の利便が著しく阻害されるおそれがあると認める場合を除くほか、前項の許可をしなければならない。
- 3 第一項の事業の休止の許可は、一年を超える期間についてすることができない。
- 4 前二項の規定は、道路又は橋りょうの損壊その他正当な事由に基づく事業の休止又は廃止については適用しない。
- 5 一般旅客自動車運送事業者は、事業の全部又は一部を休止し、又は廃止しようとするときは、あらかじめ、その旨を営業所その他の事業所において公衆に見やすいように掲示しなければならない。

第五章 自家用自動車の使用

(有償運送の禁止及び賃貸の制限)

第八十条 自家用自動車は、有償で運送の用に供してはならない。ただし、災害のため緊急を要するとき、又は公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であつて運輸大臣の許可を受けたときは、この限りでない。

- 2 自家用自動車は、運輸大臣の許可を受けなければ、業として有償で貸し渡してはならない。
- 3 前条第二項の規定は、前項の許可について準用する。

(使用の制限及び禁止)

第八十一条 運輸大臣は、自家用自動車を使用する者が次の各号の一に該当するときは、六月以内において期間を定めて自家用自動車の使用を制限し、又は禁止することができる。

- 一 第四条の免許若しくは第四十三条第一項の許可を受けず、又は第四十四条第一項の届出をしないで、自家用自動車を使用して旅客自動車運送事業を経営したとき。
- 三 第七十九条の許可を受けずに、自家用自動車を共同の使用に供したとき。
- 四 有償で自家用自動車を運送の用に供したとき。(前条第一項ただし書の場合を除く。)
- 五 前条第二項の許可を受けずに、業として有償で自家用自動車を貸し渡したとき。

(参考)

道路運送法の一部を改正する法律案(国会審議中)

(一般貸切旅客自動車運送事業)

第四十二条の二 一般貸切旅客自動車運送事業を営もうとする者は、運輸大臣の許可を受けなければならない。

- 2 一般貸切旅客自動車運送事業の許可を受けようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書を運輸大臣に提出しなければならない。
 - 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名
 - 二 営業区域、営業所の名称及び位置、営業所ごとに配置する事業用自動車の数その他の運輸省令で定める事項に関する事業計画
- 3 運輸大臣は、一般貸切旅客自動車運送事業の許可をしようとするときは、次の基準に適合するかどうかを審査して、これをしなければならない。
 - 一 当該事業の計画が輸送の安全を確保するため適切なものであること。
 - 二 前号に掲げるもののほか、当該事業の遂行上適切な計画を有するものであること。
 - 三 当該事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること。
- 4 第五条第三項及び第四項並びに第七条の規定は、第一項の許可について準用する。この場合において、第五条第三項中「事業用自動車の運行管理の体制、事業収支見積り」とあるのは「事業用自動車の運行管理の体制」と読み替えるものとする。

- 5 一般貸切旅客自動車運送事業を經營する者（以下「一般貸切旅客自動車運送事業者」という。）は、旅客の運賃その他運輸に関する料金を定め、あらかじめ、運輸大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも同様とする。
- 6 運輸大臣は、前項の運賃又は料金が次の各号のいずれかに該当すると認めるときは、当該一般貸切旅客自動車運送事業者に対し、期限を定めてその運賃又は料金を変更すべきことを命ずることができる。
 - 一 社会的経済的事情に照らして著しく不適切であり、利用者の利益を阻害するおそれがあるものであるとき。
 - 二 特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき。
 - 三 他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものであるとき。
- 7 一般貸切旅客自動車運送事業者は、事業計画の変更（第九項及び第十項に規定するものを除く。）をしようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。
- 8 第三項の規定は、前項の認可について準用する。
- 9 一般貸切旅客自動車運送事業者は、営業所ごとに配置する事業用自動車の数その他の運輸省令で定める事項に関する事業計画の変更をしようとするときは、あらかじめ、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。
- 10 一般貸切旅客自動車運送事業者は、営業所の名称その他の運輸省令で定める軽微な事項に関する事業計画の変更をしたときは、遅滞なく、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。
- 11 一般貸切旅客自動車運送事業者は、次の場合を除き、乗合旅客の運送をしてはならない。
 - 一 災害の場合その他緊急を要するとき。
 - 二 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において、運輸大臣の許可を受けたとき。
- 12 一般貸切旅客自動車運送事業者は、その事業を休止し、又は廃止したときは、その日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。
- 13 第十条、第十一条、第十二条第一項及び第三項、第十六条、第二十条、第二十二條から第二十五条まで、第二十八条、第三十条、第三十一条、第三十三条、第三十五条第一項及び第二項（第二号に係る部分に限る。）、第三十六条、第三十七条、第三十八条第五項、第四十条並びに第四十一条の規定は、一般貸切旅客自動車運送事業について準用する。この場合において、第二十条中「事業区域」とあるのは「営業区域」と、第三十一条第二号中「運賃、料金又は運送約款」とあるのは「運送約款」と、第三十六条第三項及び第三十七条第三項中「第六条」とあるのは「第四十二条の二第三項」と読み替えるものとする。

北海道バス研修センター



第1研修室 (3F)



第2研修室 (3F) <40名収容>



第3研修室 (4F) <120名収容>

工事概要

- 建築主 社団法人 北海道バス協会
- 工事場所 札幌市中央区北1条西19丁目2番地14
- 用途 事務所ビル
- 建築面積 312.515 (約94.53坪)
- 延床面積 1,293.023 (約391.13坪)
- 駐車場面積 215.112 (約65.07坪)
- 容積対象床面積 1,077.911 (約326.08坪)

SPACE 施設案内図 INFORMATION



用途多彩に利用できる第1・第2研修室です。



空間を最大限に利用できる第3研修室です。

北海道のバス事業

協会創立70年を記念して[1930～1999]

1999年

平成11年3月31日発行

編集 編纂委員会

発行 社団法人 北海道バス協会

〒060-0001

札幌市中央区北1条西19丁目2番地14

☎011-621-4161

印刷 (株) 須田製版

