

バス事業の変遷に関する調査報告

—日ノ丸自動車株式会社の資料から—

A report of ups and downs of bus business

—based on Hinomaru Bus Ltd. Materials—

研究員 草刈 いづみ

Izumi Kusakari

要 旨

公共交通機関として人々の輸送を担うバス事業は、平成12年・平成14年に相次いで行われた規制緩和で大きな転換期をむかえた。しかし地方においてはそれよりも早くから、特に路線バス事業においては補助金による補てんなしには事業の存続が難しくなっていた。

本稿における筆者の調査目的は、バス運転手の就労環境の変遷を地方のバス事業の変化と共に俯瞰するため、平成12年の貸切バス、平成14年の乗合バスの規制緩和以前の地方のバス事業の実態を把握することである。

調査は、鳥取県において事業を展開している「日ノ丸自動車株式会社」の経営と組合活動を対象とした。

本調査により、日ノ丸自動車株式会社が第二次世界大戦、1943年（昭和18年）の鳥取地震、1952年（昭和27年）の鳥取大火を経て資材調達や輸送が困難となる中、公共交通として経営を継続してきた経過が明らかとなった。また、県内の輸送のピークはすでに昭和40年代早期に過ぎており、以降は大規模な合理化やワンマン化の実施、路線の休止や廃止、昭和48年代の県単独助成制度の確立等へ、労使双方が取り組んできた実態が明らかとなった。

キーワード：日ノ丸自動車株式会社、労働組合、合理化、地方

Summary

The bus industry had two major turning points in 2000 and 2002 (deregulation). It needed extra funding to maintain its services, especially in the rural areas. The bus routes in those areas had almost been depleted by the mid-period of SHOUWA(昭和).

The purpose of this study was to understand how a company continues to run its business while having financial problems and what affects that had on the bus drivers' working environment from 1955 to 2000; before the first deregulation was carried out.

This report is based on financial statements of Hinomaru Bus Limited and its activities of labor union during its 50 years in the bus business.

In this study, it is shown that Hinomaru Bus Ltd. experienced the Second World War, Tottori

Earthquake (1943) and Tottori great fire in 1952 and faced serious troubles in procuring materials and operating bus routes. It is also revealed that the peak of the transport business in Tottori prefecture was declining already in 1960s. The company accomplished both a big streamlining and bus routes re-organization to keep its transportation services ongoing. The company and its workers influenced each other and contributed to the company it is today.

Keywords: Hinomaru Bus Ltd., labor union, streamlining, re-organization, rural area

はじめに

バス事業は戦前より公共交通機関としての役割を果たしてきた。しかしモータリゼーションや過疎、就業構造、生活様式の変化などから私たちの暮らしは大きく変わり、バスの需要は減少してきている。

貸切バス事業については平成12年、乗合バス事業については平成14年にそれぞれ規制緩和が実施され、サービスが充実し、安価に利用できることが想定された。また、事業者にとっては参入退出の規制が除かれ、価格の競争は発生するものの既定の範囲内で自由に設定できることとなった。しかし実態は地域によって異なり、収益性の高い事業だけに新規事業者が参入するクリームスキミングという事態が発生した地域もあれば¹、民営路線の縮小が契機となって自治体による公的助成制度が新設された地域もあった²。また事業者の統廃合や地域との協調（民営路線の縮小によるNPOや自助による代行活動等）が進んだ地域もあった³。

高速バスにおいてはいわゆるツアーバスという、旅行業の主催旅行商品として2地点の輸送のみを行うスタイルで運行するバスが参入して競合しはじめた。¹ 価格やサービスの改善・バリエーションが豊富になれば利用客にとっては利便性が増す。しかし、既存のバス会社にとってはダイヤの少し前を走り乗客を奪うダイヤ設定が行われたり、ターミナルを使用できず、バス停を設置できないツアーバスが路上

駐車や待機場所で客扱いを行うなど、本来のコスト負担を行わず、収奪的な営業形態を取られては、その存在を無視できない状態となった。ただでさえ不採算路線を含め、総合的な経営を行ってきた地方の中小バス事業者である。体力勝負になれば苦戦を強いられた。

収益性の高い路線バスや貸切バス事業を有していない地方のバス事業者は、従業員や乗務員の賃金や就労時間で調整するしかなく、規制緩和以前にも合理化を推し進めて事業の継続を図ってきたところであった。全国では運行スケジュールや労働が過密となり、事故や過労死などの健康問題などが報告された例もある。⁴

このように規制緩和がひとつの区切りとされ、都市部や大規模な事業者の動きや制度導入の影響を調査した報告は多いが、規制緩和以前にも地方におけるバス事業は大きな変化を求められている。本稿では鳥取県において、また中でも県内の旅客輸送を中心に事業展開を行ってきた日ノ丸自動車株式会社の事業の変遷を規制緩和前にさかのぼり、財務諸表および「私鉄日ノ丸50年のあゆみ」等の資料、会社側・組合側双方への聞き取り調査により明らかにすることを目的とした。

1 寺田 [2004]、運輸政策研究 [2009]

2 青木・田邊 [2007]、青木 [2009]

3 小熊 [2004]、田中 [2009]

4 坂本 [2006]、井川 [2010]

1. 2つの転換期 (県単独助成の確立と規制緩和)

日ノ丸自動車株式会社は昭和5年7月31日に8つの自動車会社が統合され設立された。翌8月1日から営業を開始している。既存事業者の統合による設立のため、営業は統合前の各々の事業を継承した。しかし経営方針については統合設立の趣意を活かし、1、地方民衆、社会公共のために役立つバスとなること。2、運賃を極力低廉にして大衆の負担を軽くすること、3、車輛や施設を完備して利用者へのサービスを図ることの3点を基本方針とした。同社は平成22年に創業80周年を迎えたばかりであるが、その間、常に安定した事業展開を継続していたわけではない。昭和36年に発行された創立30周年記念誌「日ノ丸自動車星霜参拾年」の中では躍進の時代（創業から昭和11年）、苦難の時代（昭和12年から19年）、復興の時代（昭和20年から35年）の3つに区切り、社会・経済の動向や営業内容を記している。現代の私たちは資料に頼るしかその実態を想像しえないが、戦前、戦後の資材不足や徴兵による人材不足などは非常に深刻であり、部品を手作りしたり燃料の活用に工夫を凝らすなどしていた。

本稿では、この「復興の時代」にあたる昭和30年以降の事業について見ていく。

財務諸表については主に貸借対照表及び、損益計算書を中心に時系列で各項目の増減をグラフ化して適宜必要部分を参考とした。

2. 各期の背景

昭和30年から48年（表1）

「日ノ丸自動車星霜参拾年」によれば、当時の会社概要として昭和35年には335輛のバス車両と11輛の電車を保有し、鳥取、島根、岡山、兵庫の中国4県にまたがって113路線をもち、免許キロは1,550キロメートルに達しているとある。業績は年間運行1,300万キロ、輸送人員は4,000万人を突破し、収入は8億円と記載されている。しかし、年間輸送人員のピークは昭和41年に過ぎ、その後はモータリゼーションや過疎によりバス利用者の減少に直面することとなる（図1）。競合会社が出現（昭和26年には澤タクシー・バスが鳥取・米子の一部路線で営業を開始し、昭和34年には中部地区の一部で営業を開始している）し、高度経済成長が終わりを迎え、路線の休廃止が進む中、日ノ丸自動車株式会社では昭和

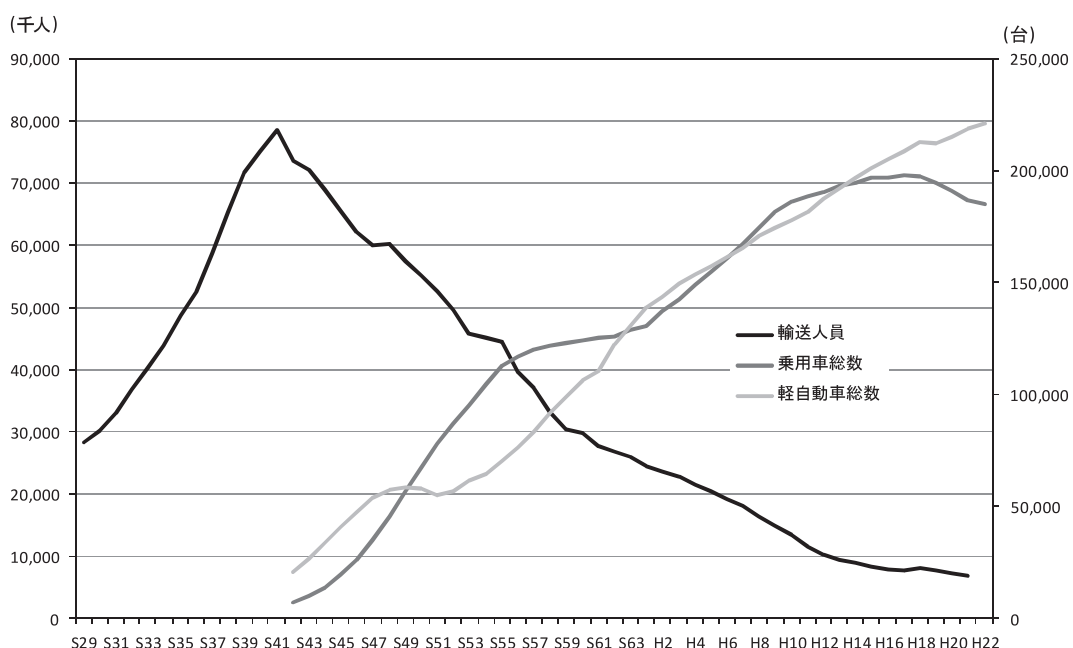


図1 鳥取県における乗合バス輸送人員の推移と自動車保有台数の推移

出所) 鳥取県統計年鑑および財団法人 自動車検査登録情報協会「自動車保有台数統計データ」より作成

表 1 昭和30年から昭和48年

西暦	和暦	できごと	会社	組合
1945	S20		休止中市内バス命令により再開	
1946	S21			
1947	S22		12.24 増資 300万	
1954	S29	澤タク進出		
	S30		増資 2 億	
1957	S32		日ノ丸ハイヤー、日ノ丸トラック譲渡	日ノ丸支部・中国本部準加盟
1958	S33			中国本部 本加盟
1960	S35		創立30周年	
1961	S36			ストライキ
1962	S37		S37.8.1 健康保険組合発足	定年延長を勝ち取る
1963	S38	山陰地方豪雪	増資 3 億 4 千万 12月前線運賃改定	
1964	S39		鳥取工場完成	
1965	S40	山陰地方集中豪雨	全日空米子代理店	
1966	S41		鳥取米子間、鳥取大阪間運行開始	拘束 8 時間実働 7 時間実ハンドル 5 時間 20 分に定年 車掌 50-53 に延長
1967	S42	バス利用者の減少スタート	ワンマン提案・法勝寺電車廃止	
1968	S43			ワンマンバス運行を認める
1969	S44		ワンマンバス開始 人員整理 448 名を含む再建計画	反合理化ストライキ
1970	S45		離島・辺地バス補助金の開始駅前土地開発 448 名人員整理含む合理化案 160 人の人員整理を提案 不採算 29 路線廃止に伴う 135 人の人員整理を提案	
1971	S46	鳥取駅前大火災 195 店舗全半焼	第 2 次合理化 200 名人員整理 人員削減は撤回 休廃止 40 路線の合理化案提案	休廃止 10 路線、ダイヤ削減 43 路線を認める
1973	S48	県独自の助成制度確立 県過疎バス対策協議会設立	不採算路線 43 の廃止申請 休止 10 の廃止申請	県内バス公的一元化等を目指してのストライキ

出所)「私鉄日ノ丸50年のあゆみ」および「50周年年譜」より作成

46年、平均乗車密度10名以下の路線廃止提案を含む第2次合理化を提案した。このとき、労働組合では会社側に対して路線休廃止は認めない方向で個別に対処するとし、県議会に対しても、①過疎バス対策審議会の設置、②鳥取県独自の助成策実現、③関係市町村および労働組合の同意がない限り路線休廃止は認めないこと、④日ノ丸・日交の不当競合排除のための知事の努力の4点を要求しており、同年6月、労組代表を含む過疎バス対策協議会が設置された。

一方、路線休廃止問題については、このような労働組合の取組の間にも市町村と会社側との協議が行われ、協議会での審議を経ず市町村長の同意書を付して申請が進むという実態があった。

その後も路線の休廃止を伴う県内のバス対策は難航し、昭和47年には、県知事が日ノ丸・日交両社に

不当競合解消のための路線再編成に関する提案を行ったが両社の合意に至らなかった。県内の過疎バス対策が進展しない現状に、日ノ丸労組は昭和48年3月議会でストライキを合わせた要求を行い、県議会より以下の回答を得た。①長期的には県内バス企業の公的一元化をはかるべきであるが、その過程として日ノ丸・日交との協調をはかり競合路線の単独化・運賃率の適正化等を促進する、②離島・辺地等に対するバス路線維持補助金のほか、地方バス路線維持対策要綱に準じて第2種生活路線を認定し、市町村との協議の上、地方公共団体単独の助成策を考慮する。

こうした県議会の議決を経てもなお、昭和48年7月、日ノ丸自動車株式会社は昨年に続き不採算43路線、休止10路線の廃止申請を知事に提出したため、

表2 昭和49年から平成11年

西暦	和暦	できごと	会社	組合
1975	S50		自動車整備事業 特別対策費補助金 交付 日ノ丸トラック西濃運輸と提携・日ノ丸西濃	希望退職に69名が応じ退職
1976	S51	4.5 地方バス路線維持特別対策 補助金交付	県に不採算路線の廃止申し入れ 鳥銀・合銀融資問題 労働金庫に緊急融資依頼 7割確保	
1977	S52	日ノ丸日交社長会談決裂	第2次経営改善250名削減計画（路線廃止で合 理化案提案合理化案凍結、希望退職者を募集） 50路線19系統の路線廃止	44名の希望退職枠に143名が応募
1978	S53	ハイタク半日スト	13路線全部廃止または一部廃止 ワンマン化100%達成	
1979	S54		バスターミナル設立 出資	定年60歳延長
1982	S57		路線調整実施 労働時間など大合理化を提案	
1985	S60		物品販売開始 退職金の支払いについてカット等提案	
1986	S61	バスハイヤートラック集団交渉		
1987	S62	国鉄JRとしてスタート	本社 古海に移転	
1988	S63		観光トラベル設立 高速バスキャメル号開始 広島線開始	
1989	H1		メリーバード開始（米子広島）	
1990	H2		今町駐車場完成	
1991	H3		乗合・貸切事業の減収と景気後退による緊急経 営会議	
1992	H4			育児休業の確立
1993	H5	重度障害者タクシー助成		
1995	H7	米規制緩和 阪神・淡路大震災	退職金の適格年金導入	鳥取県交運労協が結成 継続雇用 60-65
1996	H8	米子高齢者バス助成	三朝町発着の鳥取空港連絡バスが歓迎される	
1997	H9		中休制度の実施 第3次経営改善策 全従業員の基本給引き下げ 56歳以上の基本給をさらにカット 退職金は56歳で固定	
1998	H10	ループバス開始	鳥取姫路線の運休	第3次経営改善策の受け入れ
1999	H11		大合理化を実施	全従業員賃金カット

出所)「私鉄日ノ丸50年のあゆみ」および「50周年年譜」より作成

9月の県議会において、3月議会の議決事項の早期実現が再び協議され、「過疎地域におけるバス運行確保について」の3項目として①県内バスの公的一元化、②国に対する整備地域の指定、③その実現までの県独自助成の実現が確認され、鳥取県は県独自の助成制度を確立することを決定（ただし、県独自の助成制度の確立には「路線再編成」が条件）し、同社は路線廃止問題を翌年3月末まで凍結した。

昭和49年から平成11年（表2）

単県助成制度が実現し、国の補助制度が適用となった昭和50年代に入っても経営状況は厳しく、銀行から将来的な経営改善計画を求められての融資問

題が続き、県単独助成の条件としての路線再編成の日ノ丸・日交両社による調整が決裂（昭和52年）するなどした結果、日ノ丸自動車（株）では自主再建への取組を行うこととなった。このため、合理化としての人員削減が一層進み、路線の休廃止が続き、希望退職で多くの従業員が職場を離れることとなった（図3）。

昭和60年代に入ってくると、県内で集会やシンポジウムが開催されるようになり、交通分野の審議会や部会の設置など自治体ごとの動きが見られ始めたが、62年には国鉄の民営化によりJRが発足し、さらに競争が激化した。貸切事業はますます厳しくなったが、この時期、都市間を結ぶ高速バス事業で

表3 平成12年以降

西暦	和暦	できごと	会社	組合
2000	H12	貸切バス規制緩和 生活交通確保に関わる地域協 議会発足		
2001	H13	米子市内循環バス		
2002	H14	乗合バス規制緩和 鳥取市内循環バス	米子、だんだんバス受託運行	
2003	H15		減資 日ノ丸健康保険組合解散 政府管掌へ	
2004	H16		東京線起・終点を倉吉に変更	
2007	H19		79条受託バス開始	
2009	H21	砂像フェスティバル		

出所)「私鉄日ノ丸50年のあゆみ」および「50周年年譜」より作成

は大都市のバス事業者と地方のバス事業者が相互乗り入れ（共同運行）する形での路線拡大が進んだ時期でもあり、日ノ丸自動車株式会社でも米子～東京間を結ぶ高速長距離バスの運行をはじめとして、鳥取～広島間、米子～福山間、鳥取～福岡間の高速バスを運行し、企業再建への期待が寄せられた。

ところが、貸切事業や乗合バス事業の減収が続き、回復しないまま平成に入って間もなく、景気の後退とともに経営状況はさらに深刻な状態に陥った。年間臨時給の支給や退職金支払いへの資金繰りが困難となり、今後の経営改善について特に金融・運輸行政共に厳しい情勢が続く中で、さらなる企業改善へ向けての労使双方の努力が必要となった。雇用か賃金かの状況が続く中、景気は回復せず、高速バス事業も次第に全国路線網が確立し、利用者のニーズに合わない路線、採算の取れない路線の廃止や大都市側の事業者の撤退が進み、必ずしも収益性の高い事業ではなくなっていった。

平成12年以降現在まで（表3）

平成12年に貸切バスの規制緩和、14年には乗合バスの規制緩和が実施された。県内では平成12年に「生活交通に関わる地域協議会」が発足。市内循環バスの運行や受託バス（79条）も開始された。地域協議会を通じた活動や、生活交通確保への取組が始まっている。なお、本稿では主に規制緩和前を中心に扱う。

3. 資料に見るバス事業の変遷

（乗合バス年間輸送人員と一人あたり利用数の推移）

鳥取県における乗合バスの年間利用者数の推移については昭和41年をピークに以降減少を続けている（図1、図2）。それまで順調に拡大していた乗合バスの路線網も休止や廃止が頻繁に行われ、ワンマン化が進み、バス事業にとっては期せずしてきびしい時代の幕開けとなった。

（従業員数）

日ノ丸自動車株式会社の従業員数の変遷を図3に示す。経営改善のための合理化として大規模な人員整理を行っているため、昭和44年に63名、49年に69名、52年に143名の合計275名が希望退職に応じ職場を去っている。

そのほか昭和44年ごろまでは増加の傾向にあった従業員も、44年を区切りに減少している。昭和44年はワンマンバス運行が開始された年でもあり、以降順次、車掌の減員などの調整も続いていた。人員整理が続いた昭和44年から52年を過ぎ、昭和53年にワンマン化が100%達成されると従業員数の減少はわずかながら落ち着きを取り戻し、以降はなだらかに減少を続け、平成12年以降はおおむね落ち着いている。この時期がワンマン化や路線の休止や廃止などによる事業縮小の限界であると考えられる。

なお、平成22年度の従業員数はピーク時（昭和44

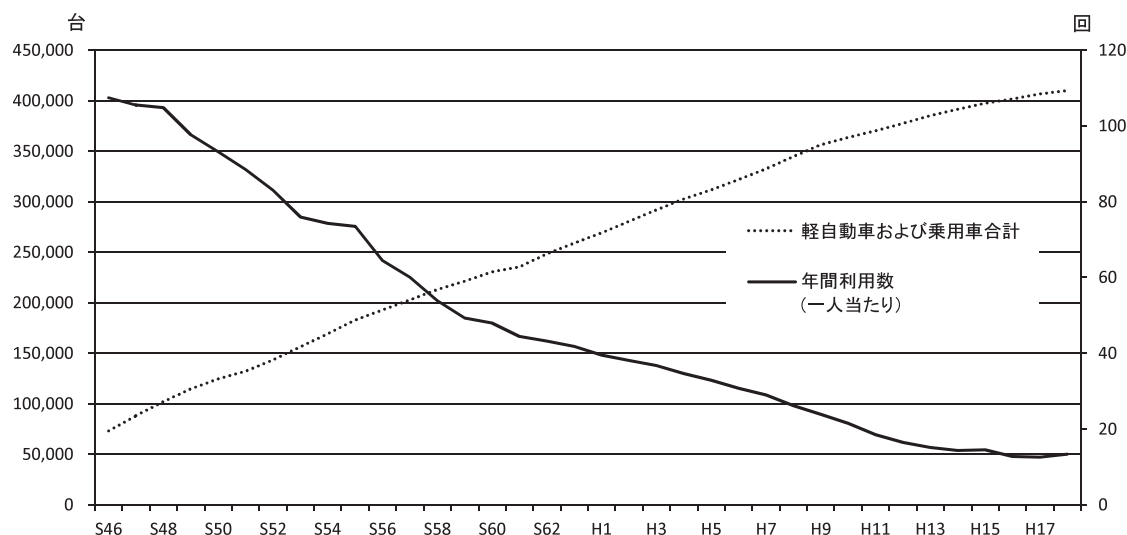


図2 県民一人あたり年間利用回数

出所) 鳥取県統計年鑑より作成

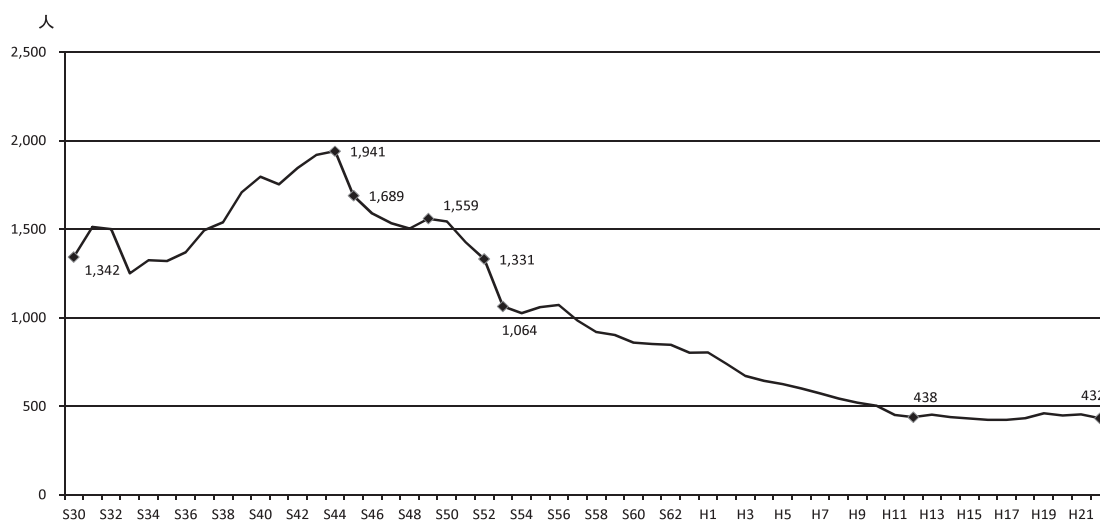


図3 日ノ丸自動車株式会社従業員数の変遷

出所) 日ノ丸自動車株式会社提供資料より作成

年)の1,941人のわずか2割(432人)である。

(旅客自動車運送事業営業収入と営業利益)

旅客自動車運送事業に係る営業収入と同事業の営業費の変遷(図4)を見ると、昭和43年ごろまではおおむね両者に大きな差が生じず推移している。しかし昭和43年になると営業費が営業収入を上回るようになり、この傾向は平成13年まで続く。

同様に付帯事業も含めた全事業における営業利益の推移(図6)を参照すると、こちらも昭和43年ごろからマイナス値を示しはじめた。この間、経営の

合理化や人員整理が進められ、昭和42年にワンマン運行が提案されると昭和44年にはワンマンバスが運行を開始した。輸送量の減少などから事業経営が困難となり、様々な対策が講じられた時期である。

表1を見ると、昭和30年に増資2億を行い、35年には創立30周年を迎え、健康保険組合の発足、38年の再増資、39年の鳥取工場の完成、40年に全日空米子代理店の開設など順調に事業が拡大しつつあった様子がうかがえる。しかし昭和42年にはバス利用者が減少し始め、過疎が進み、自家用車が普及していった(図2)。ワンマン運行の提案も社会背景と事業

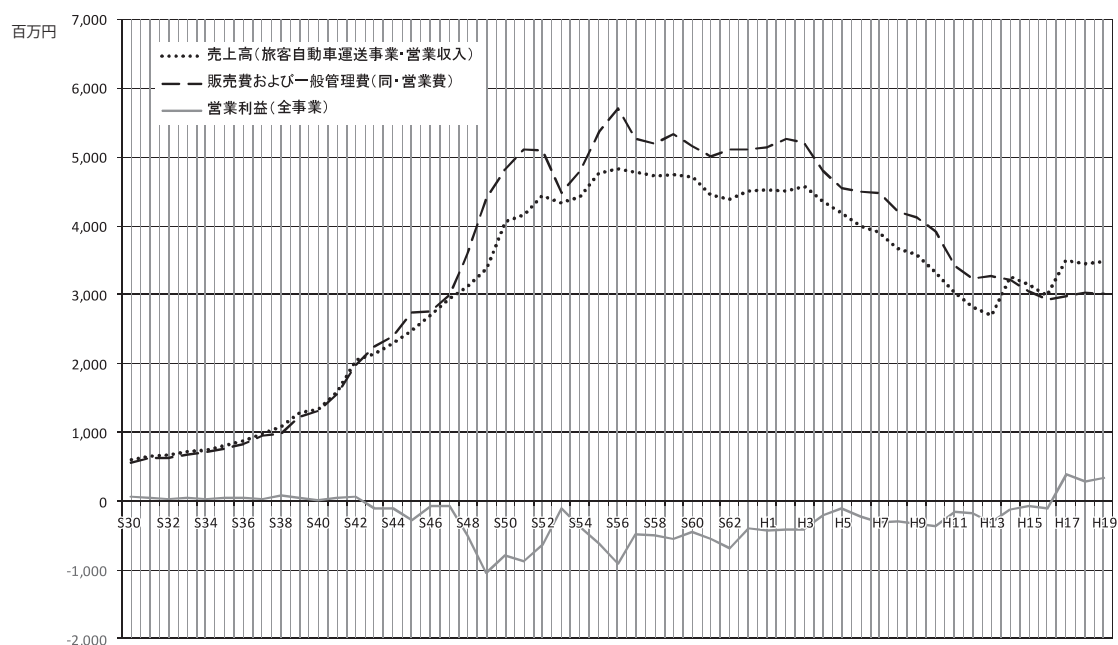


図4 旅客自動車運送事業営業収入・営業費および全事業営業利益の変遷(日ノ丸自動車株式会社)
出所) 日ノ丸自動車株式会社提供資料より作成

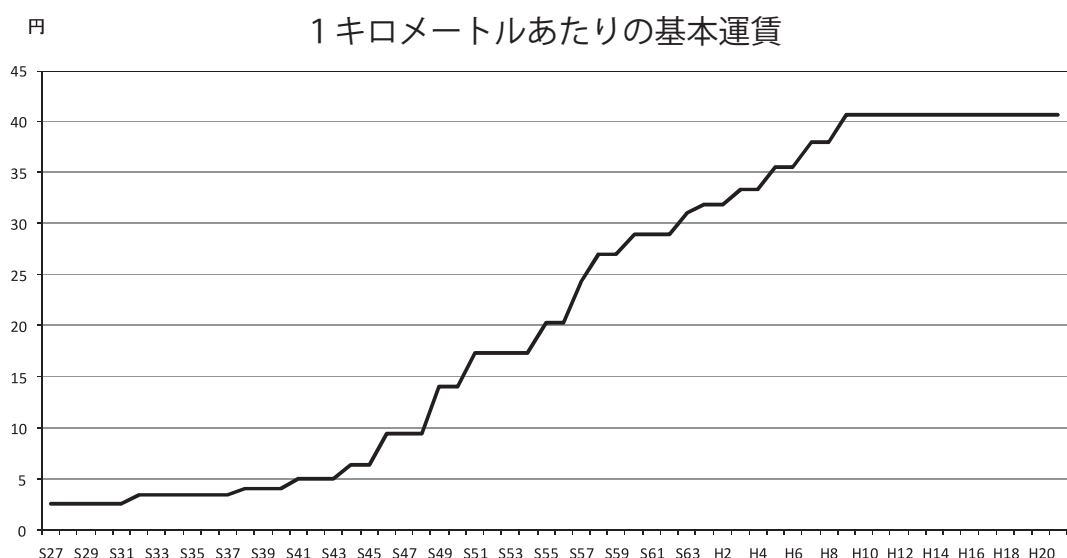


図5 運賃改定の推移⁵
出所) 日ノ丸自動車株式会社提供資料より作成

経営の双方を考慮して行われたものと推察される。

(運賃改定と輸送コスト)

運賃改定の変遷を図5に示す。利用者数が減少し、路線の休廃止が進み、ワンマン化が達成(昭和53年:日ノ丸自動車)されても、バスの運行には燃料費や人件費、車輛の維持管理費など一定の費用がかかる。

2年に一度の運賃改定が通常であるということであるが、グラフを見ると、昭和45年ごろから上げ幅が大きくなり、以後平成9年の改定まで段階的に引き上げられている様子が見て取れる。しかしそれだけでは運行費用を賄うには足りず、旅客事業の売上高営業利益率の推移(図7)をみると昭和43年以降は走れば走るほど赤字が増すような苦しい時期が続く。

5 平成9年度以降は基本的な運賃改定を行っていない。部分的に循環バス周辺路線や県内一般路線の運賃最高額の設定を変更する等があった。(日ノ丸自動車株式会社)

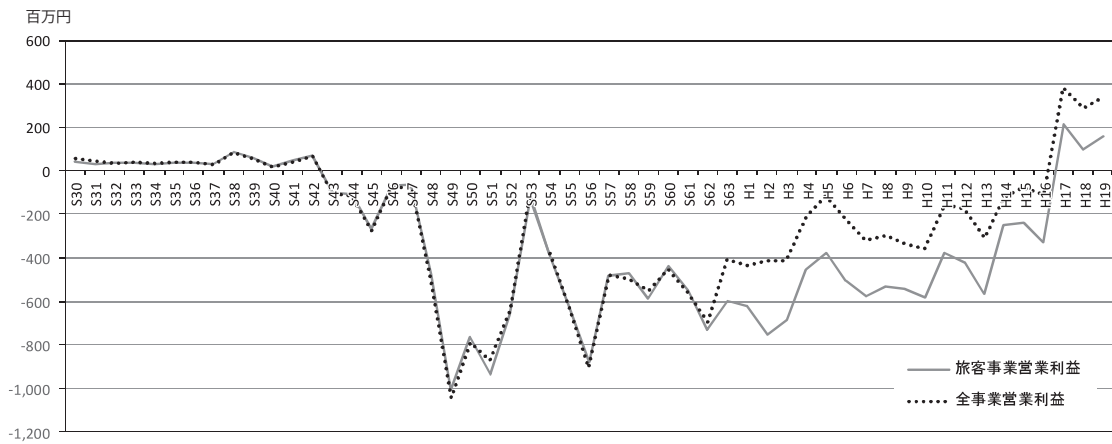


図6 旅客事業及び全事業営業利益の推移⁶

出所) 日ノ丸自動車株式会社提供資料より作成

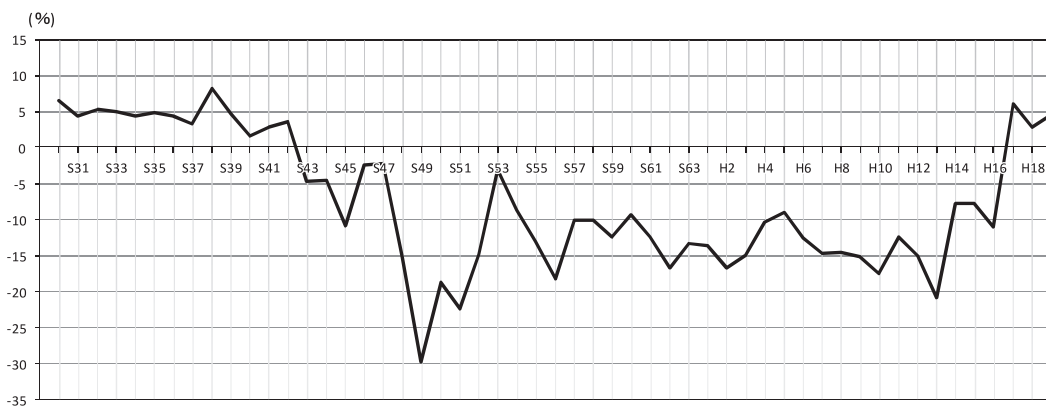


図7 営業利益率⁶

出所) 日ノ丸自動車株式会社提供資料より作成

路線や人員の整理を重ねて迎えた昭和49年以降であるが、この間、オイルショックやインフレ、バブル期などを経験しながら補助金の確保、生活路線の維持、事業の継続に注力している。社会的な経済状況の影響を受け、燃料の高騰や路線再編成への県内事業者における協議が繰り返された。

(高速バスと景気の後退による経営危機)

財務諸表に記載のある昭和50年以降の経常利益の変遷をみると、平成3年には昭和51年、昭和56年に次ぐ低い値を記録している。昭和51年、56年ごろには、まだ路線の休廃止、人員整理が活発に行われており、昭和52年の合理化では44名の希望退職枠に143名が応募し、翌53年にはワンマン化が100%実施された年である。昭和56年は競合解消のための路線

再編成の具体案が提示され翌57年に実施される運びとなった。

このような路線や人員整理による合理化にも限界があり、平成9年には中休制度を導入（労働時間の法令順守のため、勤務の中ほどに4時間以上の「休息时间」を設けるもの。少ない人員で路線乗務を回転させるため拘束時間は長くなるが実労働時間を確保できる）して勤務時間の工夫を凝らし、近年の経営面での大合理化として平成10年の第3次経営改善計画として全従業員の基本給引き下げ、さらに56歳以上の基本給カット、退職金は56歳で固定の実施、平成11年にはふたたび全従業員の賃金カットを行うなどの給与部分への手入れが行われた。

6 図6～8においてH17より補助金が営業収益として計上されている。

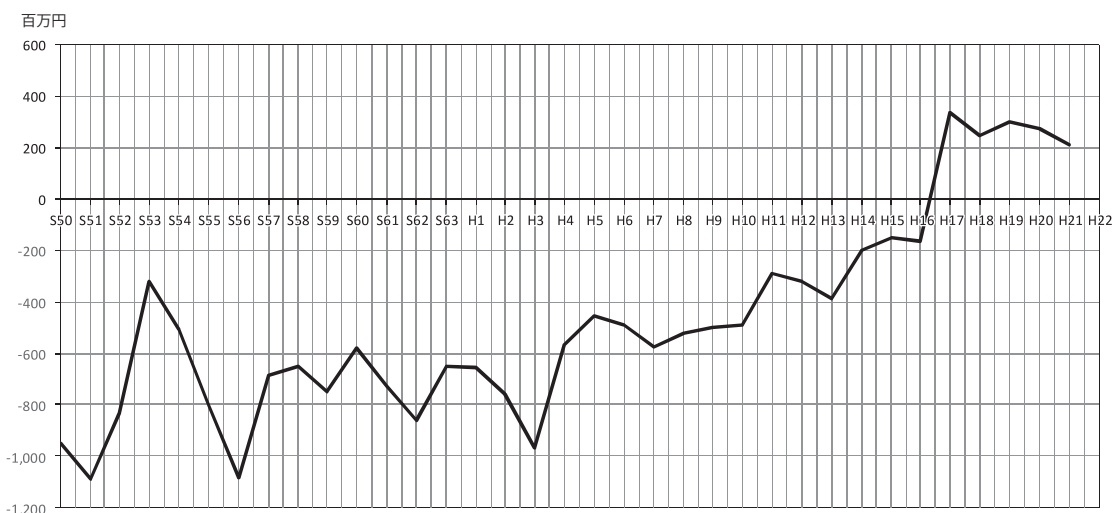


図8 経常利益⁶

出所) 日ノ丸自動車株式会社提供資料より作成

(規制緩和とさまざまな運行形態)

高度経済成長期、バブル期などを過ぎ、人々はより安価で自由に異動できる方法を選ぶようになった。貸切バス事業や高速バス事業などでも利用者の減少が著しくなり、バス事業はますます継続が懸念されるようになってきた。一方で、生活路線といわれる山間地域の路線の確保や市内循環バスなどの導入は鳥取県にとって重要な交通整備のひとつであり、さまざまな試みが行われてきた。

平成12年には「生活交通確保に係わる地域協議会」が発足し、平成13年には米子市内の循環バス、平成14年には鳥取市内循環バスなど自治体が事業主体となって運行するいわゆる自治体（コミュニティ）バスの運行が開始されている。また、平成19年には路線が廃止された後の代替バスの受託運行も開始している。

4. まとめ

昭和30年以降のバス事業の変遷について、日ノ丸自動車株式会社の資料をたどると、戦後の混乱の中、資材を調達し、運行に工夫を凝らしながら事業を拡大・継続して培った基盤が、後の高度経済成長やオイルショック、インフレ、景気の変動などの大きな社会変化に対応できる土台となったのではないかと考えられる。

その間には現在の日本交通である澤タクシー・バスの進出や現JRの民営化があり、日ノ丸ハイヤーやトラック部門を切り離す傍ら、整備工場を完備し航空事業の代理店業務や物品販売、駐車場事業を開始するなど付帯事業の整理・拡大も行ってきた。しかし注目すべきはやはり、ワンマン化を皮切りにした大規模な人員整理と路線の休廃止、賃金カットと労働条件の引き下げなどの経営合理化であろう。労働者にとっては働く機会を失うことにつながり、利用者にとっては利便性の悪化につながる。組合活動を基軸とした「住民の足を守る県民会議」や「過疎バス対策協議会」が路線の確保のために活動し、鳥取県における昭和48年の県独自の助成制度の確立を促した。

また、本稿で扱う期間中の2度目の大規模な合理化は平成9年から11年に行われた。平成9年の中休制度の導入、平成10年には第3次経営改善計画の実施、平成11年には全従業員の賃金カットなど3章で挙げたような合理化が順次実施されたが平成12年以降には従業員数も安定し、売上が次第に営業費を上回るようになってきた。旅客事業の営業利益や経常利益もプラスに転じている。

鳥取県内は過疎が進行し、バス利用者数の減少にも歯止めがからないのが現状である。しかし、バス事業においては早期から様々な活動が、地域で利用

する人々やバス会社の従業員、事業者、自治体それぞれの立場で行われてきていた。従業員にとっては自らの職場を守ろうとする取組、会社側にとっては事態が深刻化するよりも前におこなった経営改善努力が県単独助成の創設や路線再編成の達成に貢献した。

今後も、バス事業を取り巻く社会環境は厳しさを増すだろう。日常生活に関係の深い問題であるために、わたしたちの関心も高く、利用促進対策をはじめ収益性、運行方法や実施主体、対象地域や補助のあり方など、最新の情報や技術を駆使しながら、あらゆる観点での取組が試みられている。地域の特性や利用者、運行を担う事業者や団体の都合もあり、一筋縄ではいかない、困難な課題である。

交通手段が多様化した現代、バスによる旅客輸送の位置づけは異なってきた。現在も続いているさまざまな取組が功を奏するよう、これまでの経緯を整理し、よりよい交通システムが確立されなければならない。

なお、本稿はあくまで筆者の一考察であり時期の捉え方や区切り方などは筆者の個人的見解に基づくものであることをお断りしておく。

謝辞

本調査を実施するにあたり、財務諸表の公開や日ノ丸自動車株式会社創立30周年記念誌の閲覧、私鉄日ノ丸50年の歩みなど諸資料の提供を快諾くださり、聞き取り調査にも快く応じて下さった日ノ丸自動車株式会社常務取締役馬場進氏、営業部部长中島文明氏、私鉄中国地方労働組合日ノ丸自動車支部にこの場を借りてお礼を申し上げます。

参考文献

日ノ丸自動車株式会社・創立30周年記念事業準備委員会(1961)『日ノ丸自動車星霜参拾年』日ノ丸自動車株式会社・創立30周年記念事業準備委員会
私鉄中国地方労働組合日ノ丸自動車支部(2007)『私鉄日ノ丸50年の歩み』私鉄中国地方労働組合日ノ丸自動車支部
運輸政策研究(2009)「第95回運輸政策コロキウム

乗合バス事業の規制緩和政策がもたらした効果」
vol.12 No.2 94-101

中国バス協会(2010)『中国地方バス要覧』中国バス協会

加藤博和(2004)「わが国バス市場における規制緩和とJRバスの経営戦略」『交通学研究』2004研究年報 51-60

寺田一薫(2004)「規制緩和結果の検証—乗合バス市場—」『国際交通安全学会誌』vol.29 No.1 52-60

井上学(2006)「規制緩和に伴う新規参入事業者と公営バス事業者の対応—京都市を事例として—」『地理学評論』(79-8) 435-447

岡田清(2006)「運輸産業の規制緩和を考える—バス輸送を中心に—」『交通公論』225 24-46

坂本 栄(2006)「バス、タクシー、トラック運業者アンケート調査で見た労働実態 規制緩和が安全運行を阻害」『月刊労働組合』2006年8月 58-61

水谷文俊(2006)「乗合バス事業の規制緩和の影響」『公営企業』2006年12月 2-8

青木 亮 田邊勝巳(2007)「規制緩和直後の乗合バス県単補助制度に関する分析」『運輸と経済』第67巻 第5号 58-71

川村雅則(2007)「規制緩和と貸切バス(上)—北海道の貸切バス業界の実態—」『季刊北海学園大学経済論集』54(4) 51-65

佐藤正志(2007)「規制緩和に伴う公共交通政策の転換」『経済地理学年報』第53巻2007年 198-213

川村雅則(2008)「規制緩和と貸切バス(中)—事業者調査にみる北海道の貸切バス業界—」『季刊北海学園大学経済論集』56(1) 45-64

橋本行史(2008)「日本型バス・パートナーシップの課題—札幌市内9路線の廃止を巡る混乱を例にして—」『京都女子大学現代社会研究』11号 79-93

青木亮(2009)「乗合バス路線の維持と補助制度—規制緩和後の状況—」『公営企業』2009.2 14-22

川村雅則（2009）「運転労働者の健康と安全を守る
規制を」『全国センター通信』 No.115 通巻125号
7

小熊仁（2009）「規制緩和下のバスサービスにおけ
る非営利組織の役割と課題」 国際公共経済研
究』 第20号 2009年 28-52

田中耕市（2009）「中山間地域における公共交通の

課題と展望」『経済地理学年報』 2009年 33-48
井川慶子（2010）「スキーツアーバス運転手の居眠
り運転で同乗中のツアー参加者が死傷した事故
で、旅行会社がバス会社に損害賠償を求めたところ、旅行会社にも2割の過失があるとされた事例」
『判例速報』 2010. 4 10-16