

平成 28 年 03 月 10 日

第 190 回国会 国土交通委員会 第 2 号

○田城郁君 こんにちは。民主党・新緑風会の田城郁です。どうぞよろしくお願いをいたします。

私からも石井大臣の所信に対する質疑をさせていただきます。私も、軽井沢スキーバス事故、そしてライドシェアを中心に質問をさせていただきますので、よろしくお願いをいたします。

問われているのは命か金かということだろうと思っております。大臣の所信にも冒頭で軽井沢事故が触れられているということからして、相当重い問題意識を持っておられると思います。

私も、自らハンドルを握りまして、確氷峠、四十八のカーブがあると言われておりますけれども、登って、バス事故の現場で花を手向け、お線香を上げさせていただき、二度とこのような悲惨な事故が起きないようにしっかりと対策を立て、それを確実に実践していきますということをお誓いを申し上げてきたところであります。

峠を登り切って、三つ下りの坂があって、最後の坂、ここを何とか乗り切れれば、あとは緩い下りの直線に入りますから、何とか最後持ちこたえてくれれば、若い命あるいは運転手さん二名の命、失われることはなかったんだろうなと現場で思ひまして、やるせない気持ちにもなったわけではありますが、改めて、犠牲者の皆さんの御冥福をお祈りするとともに、まだ負傷されて完治していない方もいらっしゃると思いますが、お見舞いを申し上げたいと思います。

そういう上で、やはりこの失われた命を無駄にしないためにも、真剣な議論と十分な対策と、それを確実に実践をしていくということが私たちに求められているんだろうと思います。そういう立場でしっかりと質問をさせていただきます。

まず、関越高速ツアーバス事故によって、平成二十五年四月の高速・貸切バスの安全・安心回復プランを始めとして、数多くの貸切りバスの安全対策が打ち出されてきましたけれども、軽井沢スキーバス事故を防ぐことはできませんでした。

まず、これまでの数多くの対策を打ったにもかかわらず、軽井沢スキーバス事故を防げなかった原因についてお伺いをいたします。

○政府参考人（藤井直樹君） お答えいたします。

事故の原因につきましては、現在警察において究明のための捜査を行っているところであり、その捜査の状況を注視しております。引き続き、警察及び国土交通省から調査を要請した事業用事故調査委員会とも密に連携をしながら、バス事業者への特別監査の結果等も踏まえ、原因究明を進めてまいりたいと考えているところでございます。

委員御指摘のとおり、平成二十四年の関越ツアーバス事故を受けまして、私ども様々な改善策を講じたところでございます。それにもかかわらず、今回の事故が起きたことは非常に重く受け止めているところでございます。

先ほど、原因についてはまだ調査中ということをお申し上げしましたが、今回の事故につきましては、事故発生前に実施した監査や処分では正を指示したにもかかわらず、事故発生後に安全管理上の問題が確認されたこと、あるいは長年大型バスの乗務経験が乏しい運転手が乗務していたこと、あるいは届出運賃の下限を割った運賃による運行が行われていたこと、あるいはドライブレコーダーや衝突被害軽減ブレーキ等が搭載されていない車両により運行が行われていた、そういった事実、これにつきましては明らかになっているところでございます。

私どもとしましては、これらの点を踏まえて、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会において総合的な対策の検討を開始をしているところでございます。

○田城郁君 構造上の問題があるから起こるべくして起こったということは、関越道高速ツアーバス事

故のときも指摘をされておりましたし、今、広田委員の方からも指摘をされているところでございますが、その一つに、軽井沢事故のケースでは、公示下限運賃は二十七万円とされておりましたけれども、実際イーエスピー社は十九万円で請け負っていたと報道をされております。また、旅行会社とバス会社の上下関係あるいは主従の関係が存在するんだということも指摘をされておりますし、私も関越道高速ツアーバス事故のときからそのことを指摘をしております。そのような下限割れ運賃がまかり通る過当競争を誘発する構造そのものを克服をしない限り事故は防げないと考えております。

業界を挙げての安全教育の徹底、十分な安全対策、車両整備や車両の更新がされ、バス運転手を始めとした業界で働く労働者の体調の管理や生活が保障される賃金や労働条件、労働環境が確立されなければ同種事故は繰り返されると考えますが、国交大臣、いかがお考えでしょうか。

○政府参考人（藤井直樹君） お答えいたします。

下限割れ運賃についての御指摘がございました。

現行の貸切りバスの運賃・料金制度は平成二十六年四月に導入をされており、人件費や車両更新など安全運行に必要なコストを適正に運賃・料金に反映した制度となっております。

国土交通省としては、貸切りバスの安全運行の確保のために、この運賃・料金制度に従って、貸切りバス事業者による適正な運賃・料金収受が徹底されることが極めて重要であると考えているところでございます。現在、先ほども申し上げました検討委員会におきまして、この届出運賃・料金違反に対する通報の窓口を設けるなどの具体的な方策について検討しているところでございます。

今後、検討結果を踏まえて、バス業界、旅行業界双方の協力の下に、貸切りバス事業者及び旅行業者双方に届出運賃・料金の遵守の徹底を図ってまいりたいと考えております。

さらに、労働条件の遵守、これらにつきましても、道路運送法におきまして事業者の責務とされております。これにつきましても、監査の実効性の向上を図ることにより、しっかりその遵守に努めてまいりたいと考えているところでございます。

○田城郁君 事故を起こしたイーエスピー社は、平成二十六年四月に貸切りバス事業に新規参入しました。この時点では既に新規参入時の審査は厳格化されていたはずですが、事故後の特別監査の結果、三十三項目に上る違反事項が認められたと、先月、取消処分となったわけであります。関越道高速ツアーバス事故後の安全対策の一環として運転者の配置基準見直しなどが行われて、人手不足などが指摘されておりますけれども、安全規制の強化が諸悪の根源にされてはならないと考えております。イーエスピーのように、安全規制を守る体力がないバス会社が参入してくることこそが事故の原因だと考えるわけであります。

例えば、今年一月二十八日の神戸新聞では、岡山の両備グループの小嶋代表が、インタビューの中で、安全の確保には、良い乗務員、確かな労務管理と運行管理、安全な車両管理と整備の三要件が必要で、二、三十台以上のバスを持つ規模の会社でないと要件を満たす体制はつくれないと指摘をしているわけです。

また、関西大学の安部誠治教授も、二月二十六日の毎日新聞で、安全管理に十分なコストを掛けられる会社に限って門戸を開くべきだとして、バス五台を保有していれば参入できる参入規制の基準を十五台に引き上げるべきだとしております。小嶋代表は免許制度を復活すべきだとしておりますし、安部教授は復活までの必要はないというふうに、この点では意見は分かれていますけれども、交通分野の大家である両識者とも参入規制台数の引上げということについては一致をしているわけであります。

軽井沢スキーバス事故後に実施された街頭検査でも、百六十五台中、三分の一を上回る六十六台で違反が確認をされています。これも安全規制を守る体力のない事業者が多数存在をしている証拠であると言えます。

貸切りバス事業への参入に当たっては、バスの保有台数を大幅に引き上げるとともに、既存の事業者についても、タクシー特措法のように、事業者の合併、譲渡を促進する何らかの仕組みをつくるべきだと考えますが、いかがでしょうか。

**○国務大臣（石井啓一君）** 貸切りバスの安全運行を確保する観点から、事業者に安全に事業を遂行する能力が備わっているかどうかを参入時にチェックすることは大変重要であります。

平成二十四年の関越道高速ツアーバス事故の後にも参入時におけるチェックの強化を行ったところですが、それにもかかわらず、今回の軽井沢の事故が起きたことは大変遺憾に思っているところでございます。

そこで、省内に置きました軽井沢スキーバス事故対策検討委員会におきまして、更なる参入時の安全チェックの強化も検討しているところでございますが、今御指摘がございました保有台数に係る要件を大幅に引き上げるとの御提案につきましては、既存事業者に適用した場合の影響等について十分な検討が必要であるというふうに考えております。この点も含め、事故対策検討委員会において総合的に検討を行ってまいりたいと思います。

なお、事業者の合併、譲渡につきましては、企業の集約化による経営基盤の強化という観点から有効かどうか等について、まずは実態を十分に把握することが重要と考えております。

**○田城郁君** 今回の軽井沢のスキーバス事故において、国土交通省は貸切りバスの安全確保の徹底やシートベルトの着用徹底などについても様々な指示を日本バス協会宛てに出しておりますが、バス協会に未加盟のバス事業者にはこうした指示をどのように行き届かせているのでしょうか。

こうした指示を有効に機能させるためには、全バス事業者にバス協会への加盟を義務付けるなど理想ですけれども、取りあえず未加盟のバス事業者への監査の厳格化を安全対策の一つとして考えておくべきではないかと思われまます。いかがでしょうか。時間も迫ってきましたので短くお願いします。

**○政府参考人（藤井直樹君）** 私ども、軽井沢スキーバスの事故を受けまして様々な指示をバス業界に対して行っているところでありますけれども、これはバス事業者の方々全体に伝わるのが非常に重要なことであると考えております。

そのため、私ども、バス協会に加盟をしていない事業者の方に対しては、それぞれ各地の運輸支局を通じて個別にそういった通知をお渡しするというところを進めているところでございます。

さらに、事故情報についてはメール配信を私どもの方から毎週行うということで、安全に関する情報も広く発信をするよう努めているところでございます。

なお、監査につきまして、バス協会加入の方、加入でない方を差を付けて行うということにつきましては、公平性の観点から慎重な検討が必要になるのではないかと考えております。

**○田城郁君** バスに関する最後の質問、ちょっと時間なくなってきましたので、要請ということで。

タクシー業界などで適用されております旅客自動車運送適正化事業実施機関、東京ハイ・タク協会一件のみということになっておりますけれども、これをしっかりと全国的に整備をして、民間委託ということで、三百六十五人ですか、監査員、とてもとても手が回らないと思いますので、そういうところの整備も必要ではないかということを提案をいたしまして、ライドシェアの問題に移っていきたく思います。

まず、本年二月五日に開催された国家戦略特区諮問会議で民間議員から提出された「集中取組期間の最終局面に当たって」という資料があります。その中で、その他、今国会で実現すべき規制改革課題などとして、なお、自家用ライドシェアの拡大に関する議論に関連して、安全確保のために従来より行われてきた諸規制が必ずしも有効に機能していない中で、むしろ、保険を介した監視機能を高めることが期待されるところであります、また、この点は、規制・制度の在り方に関わる横断的課題として留意さ

れるべきであるとしております。

私は、監査官の増員や監査の民間委託などにより監査体制を確実に充実させていくこと、規制緩和で増加し過ぎた事業者数を監査が十分に行き届く数にまで減少させていくことが安全確保への着実な取組であると考えますが、保険を介して監視体制とは一体何を指しているのでしょうか。そして、それが従来の安全対策に代わってどのように有効に機能できるのか、私には到底理解できません。

多くの関係者の懸念、疑念が寄せられております。お答えください。

**○政府参考人（川上尚貴君）** お答え申し上げます。

国家戦略特区諮問会議におきましては、経済社会の構造改革を推進する観点から、識見を有される有識者議員の方々に御自由に御意見を頂戴しているところでございますけれども、政府としてその個々の御意見についてその真意を御説明するということが困難であるということをお理解賜りたいと思います。

いずれにいたしましても、内閣府としては、従来の安全対策に代わって保険だけで安全が守れるという考えは持っておりませんし、検討中の新たな制度におきましても、現行の自家用有償旅客運送制度で求められている安全規制を緩めるということは考えていないところでございます。以上でございます。

**○田城郁君** 保険というのは物事が起こった後に機能するものですから、けがや不幸にして命を失ってから幾らお金がたくさん出ても何の解決にもならない。今その前でどうしようかという議論をしている中で、なぜそんなようなことが出てくるのか私は理解できませんから、そんな意見が通るようなものではないかと思っておりますので、よろしく願いいたします。

次に、国家戦略特区の一部改正によって自家用有償運送制度の特例制度を導入するとして今国会に法案を提出する予定であるとお伺いしております。特区においてどのような特例制度を導入しようとしているのかお伺いするとともに、それは新経済連盟などが提案している白タクによるライドシェア制度と異なるものであるか、何度か出ておりますが、もう一度確認をいたします。どうぞお願いいたします。大臣、お願いします。

**○国務大臣（石井啓一君）** まず、特区で導入しようとしている制度につきましては、現行の自家用有償旅客運送制度を活用いたしまして、バス・タクシー事業者による運送が困難である地域におきまして外国人観光客等の交通手段の提供を主たる目的として行うものでございます。これにつきましては、現行の自家用有償旅客運送制度と同様に運行管理や車両整備等、事故を未然に防ぐための措置や、万一の事故の際に金銭面での補償にとどまらない責任ある対応が取れるよう体制を整備をし、安全、安心を確保することとしております。

一方で、一部民間の方が御提案をされているライドシェアにつきましては、運行管理や車両整備等について責任を負う主体を置かないままに自家用車のドライバーのみが運送責任を負う形態を前提としております。事故の未然防止という面では、運行や車両整備等の管理者が置かれず、事故時の賠償という面では責任はドライバー個人が全て負うというものでございまして、これにつきましては、安全の確保、利用者の保護等の観点から問題があり、極めて慎重な検討が必要と考えているところでございます。

**○田城郁君** 国家戦略特区における自家用有償旅客運送制度の特例制度を導入するという特区法の改正案が提出されておりますが、二点ほど確認をさせていただきます。

いろいろ問われておるんですけれども、国交省が旅客の範囲について、観光客そしてビジネス客を排除するものではないというふうにも回答しているというようなことでありますけれども、そうすると、これまでの自家用有償旅客運送とタクシーやバスなどの他の旅客運送との関係を補完から競争の関係に一変させるのではないかと考えますが、いかがお考えでしょうか。

それともう一つは、養父市の提案で区域会議なるものを設置して、地域の交通事業者が排除されたとしても、地域住民が必要と判断しさえすれば自家用有償旅客運送の特例制度を拡大してもよいなどとす

るものでないようすべきだというふうに思います。交通事業者の意見が排除されるような制度であってはならないと思いますが、この二点についてお答えください。

○政府参考人（藤井直樹君） お答えいたします。

今回の改正制度は、バス・タクシー事業によることが困難な旅客運送に限って認められるものであり、バス・タクシー事業者の今回の事業者との関係というのはあくまで競争関係ではなく補完関係であるというふうに考えているところでございます。

また、今回の制度におきましては、市町村、事業実施予定者、それから地元のバス・タクシー事業者が今回の事業に関わる相互の連携についてあらかじめ協議を行い、協議を踏まえた後、国家戦略特区の認定を行うと、そういった制度にしているところでございます。この中で、既存の交通事業者の方々におかれては、事業の運行の委託、あるいは乗り継ぎの利便改善など、当事者相互の利益にかなう解決策を見出すべく、徹底的に協議を行っていただきたいと考えているところでございます。

○田城郁君 最後に、養父市は地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通網形成計画を策定していないと思うんですが、そういうものをしっかりと策定をして、そういうところにいろいろな関係者を集めて計画を立てて、それから建設的にこういう提案をしていけばよいのではないかと考えているわけです。そして、たとえ協議の事実だけが前提として、関係者から意見を聞いたということで、集まっただけでそれを認めてしまうというようなことも含めて許されることでは私はないと思っています。

私は、国家戦略特区だからといっても、地域で地域公共交通の話合いが十分にされた上でないと自家用有償旅客運送の特例制度を軽々に認めるべきではないと考えますが、いかがですか。

○政府参考人（藤井直樹君） お答えいたします。

先ほど申しあげました市町村、新しい事業の事業者、さらには既存の交通事業者、この協議につきましては、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成、輸送の安全性及び旅客の利便を図る観点から行わなければならないとしているところでございます。この考え方は、委員御指摘の地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通網形成計画を作成する際の考え方と同一であると考えているところでございます。

この協議の機会を積極的に生かしていただいて、今申しあげました持続可能性、安全性、利便性の観点から前向きな協議を行っていただき、是非建設的な合意がなされるよう、私どももそれぞれの当事者にしっかり働きかけを行ってまいりたいと考えております。

○田城郁君 ありがとうございます。

命か金かが問われている中で、一足飛びに何でも金になればということで特区がどんどん認められるようなことがあってはならないということを最後に念を押しまして、私の質問を終わりにいたします。ありがとうございます。