

平成 28 年 04 月 05 日

第 190 回国会 国土交通委員会 第 6 号

○田城郁君 こんには。民進党・新緑風会の田城郁です。

広田委員に引き続き、バスの事故から質問させていただきます。

日本一のバスターミナルでありますバスタ新宿が J R 新宿駅新南口の屋上にオープンを行いました。関越高速バス事故でクローズアップされました散在する新宿駅周辺の停留所あるいは違法駐車での乗り降り、こういうことを一気に解消するというのでオープンをしたわけですけれども、まだまだ問題はこれからも出るかもしれませんが、バス業界としては一定の前進が図られたのではないかと思います。

一方で、しかし、この軽井沢のバス事故、起こってしまった。構造的な問題が克服されないと、そういう中で起きている事故だと私は思っております。そういう立場でしっかりと、失われた十五人の皆様の命を無駄にしないためにも、しっかりと構造的問題の克服、こういうことをしっかりと実現をしていかなければならないと思っております。

まず、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会の中間整理を受けて、質問をいたします。

私は、監査体制について二月十日の本委員会、三月十日ですか、監査における民間団体の活用について提案を行いました。軽井沢スキーバス事故対策検討委員会の中間整理でも、監査における民間団体の活用の具体化を図るとされております。しかし、三月十七日に山陽道でトラック多重衝突事故が発生を行いました。事故を起こしたゴーイチマルエクスラインはトラック協会の加盟事業者でした。トラックにおいて各都道府県のトラック協会が既に巡回指導體制を構築しておりますけれども、この体制にも漏れがあったということが三月十七日の事故につながったと考えられます。

民間団体の活用にも限界があって、最終的には国土交通省が責任を持って監査体制を強化をする必要があると考えますが、石井国交大臣、いかがでしょうか。

○国務大臣（石井啓一君） 監査の目的は、事業者に対しまして道路運送法等関係法令を遵守させるとともに、法令違反に対し適正な行政処分を行うことにございます。これらにつきましては、国土交通省が責任を持って実施すべきものと認識をしております。

軽井沢スキーバス事故対策検討委員会におきましてはこの監査において民間団体等の活用について言及されておりますが、これは監査業務を補完する観点から有効であるという考え方の下、既にトラック事業において導入されている適正化事業実施機関の仕組みを参考にしつつ、行政との役割分担を含め、貸切りバス事業への導入の検討を進めているところでございます。

監査の実効性を向上させるために、監査において判明した法令違反の早期の是正、また、市場からの退出を含めた悪質事業者に対する厳正な処分といった基本的な考え方の下で、夏の総合的な対策の取りまとめに向けて監査体制の強化策について検討を進めてまいりたいと存じます。

○田城郁君 それでは、事故を起こしたゴーイチマルエクスラインも平成二十五年十二月の監査の行政処分を本年三月に受ける予定であったとされておりますが、監査から行政処分までただでさえ十一か月も掛かっていたという軽井沢スキーバス事故のイーエスピーの倍以上、二十七か月も掛かっております。行政処分の遅れに関しての検証は広田委員からも指摘をされておりますが、しかし、中間整理ではその検証や監査官の増員は検討事項になっていないと、そのようになっております。

そこで、四点お伺いをいたします。

まず、運輸局の現行の監査官三百六十五人体制について大幅な増員が必要なのではないでしょうか。いかがでしょうか。

○政府参考人（藤井直樹君） お答えいたします。

国土交通省では、平成十四年七月の規制緩和直後の百八名と比較して現在三倍強の三百六十五名の体

制で監査業務を行っており、監査体制の強化に努めてきたところでございます。

軽井沢スキーバス事故対策検討委員会におきましては、民間団体等の活用や監査後の違反改善の早期の確認等、監査の実効性を向上させるための施策の見直しを行っているところであり、これらの具体化に合わせ、必要な人員の確保に努めてまいりたいと考えております。

○田城郁君 では、一事業者に対して最低毎年一回の監査を実施するとしたら理論的には何人の監査官が必要であるか、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。

平成二十六年度には、現在の三百六十五名の監査要員体制の下、貸切りバス事業者については、四千四百七十七事業者のうちこの二十六年度に千七百九十八の事業所等に対し監査を実施しております。一事業者に対し最低毎年一回監査を実施する場合、平成二十六年度の実績に基づいて単純に仮定の試算をした場合には約二・五倍の監査官が必要と推定をされます。

監査の実効性の向上方策については、御指摘の点も含め、軽井沢スキーバス事故検討会での議論も踏まえて今後検討してまいりたいと考えております。

○田城郁君 国会論議では監査官の増員は論点の一つになっているわけです。今後、国会での質疑のやり取りも事故対策検討委員会の資料に追加をして、監査官の増員も含めて具体的に反映して検討を進めるべきだと考えますが、石井大臣、いかがでしょうか。

○国務大臣（石井啓一君） 軽井沢スキーバス事故対策検討委員会の中間整理におきましては、監査要員体制という構造的問題を踏まえつつ対策の検討を行うとしているところでございます。監査の実効性の向上を図るために、監査における指摘事項の早期是正や、監査から処分までの期間の短縮を行うべきとされたところであります。

国の監査要員体制の在り方につきましては、民間団体等の活用による監査事務を補完する仕組みの構築も含め、監査機能を十分に発揮させる観点から今後検討を進めてまいりたいと考えております。

○田城郁君 さらに、中間整理においては、いまだ小さな政府にこだわっているような、そういう気がします。無駄に大きな政府をつくれと言うつもりはありませんが、安全確保のためには、増やすべきは増やす、必要な規模の政府、これを目指すべきだと考えますが、大臣、いかがでしょうか。

○国務大臣（石井啓一君） 安全を確保するためには監査の実効性向上が必要であります。

このため、まずは、現行の体制におきましても、監査から処分までの期間の短縮や処分量定の見直し等の方策を実施してまいります。その上で、監査における指摘事項の早期是正が的確に実施できる体制、方策を民間団体等の活用も含め検討し、構築をしてまいりたいと存じます。

○田城郁君 それでは次に、参入あるいは体質、そういうところについて少し触れたいと思いますが、現在のバス業界は大型バス五台の保有で参入できるということで、資金力の乏しい零細事業者でも参入できます。最低保有台数の引上げは最低でも十台以上の保有として、車齢制限の厳格化は早急に実施すべきであると考えます。車両整備は一年車検及び法定三か月点検が義務化されておりますけれども、社内規定によりブレーキ等の部品に関して一か月点検を実施している、そういうバス業者もあります。現在運行されているバス車両自体の安全性の点検による安全性の維持向上を目指すという視点も必要ではないかと思えます。

まずは、当面の間、貸切りバス業界を正常化するためにも、新規参入を一旦止めて、二〇〇〇年の規制緩和以降に参入した保有台数十台以下の事業者に対しての徹底監査を実施すべきであると考えます。国交大臣、いかがお考えでしょうか。

○国務大臣（石井啓一君） 貸切りバスの新規参入につきましては、適正な競争による事業の活性化、サービスの多様化といった観点から、参入を一旦止めるということではなく、事業参入前後の安全性に

関するチェックの強化をしっかりと講じていくべきものと考えております。

事業参入に係るチェックの強化につきましては、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会から出された中間整理におきまして、事業許可の再取得要件の厳格化、また運行管理者資格の返納・再取得要件の厳格化について今後具体化を図るべきとされております。また、最低保有車両数の引上げ、一定以内の車齢の義務付け、事業許可の更新制の導入について引き続き検討すべきとされております。一方、既存の事業者への対策を含む事業参入後のチェックの強化につきましては、事業停止、事業許可の取消し対象となる範囲の拡大、処分量定の見直し等について速やかに講ずべきとされております。

国土交通省といたしましては、この中間整理を踏まえまして、引き続き検討を進め、本年夏までには総合的な対策を取りまとめ、具体的な対策を実施に移してまいりたいと存じます。

○田城郁君 問われているのは実効性です。よろしくお願いいたします。

次に、バス運転手は、業務の関係上、不規則な時間帯に食事を取って、あるいは仮眠を取ります。特に昼間と夜勤を交互に行う場合は、生活リズムがばらばらになってしまうために、ゆとりのある休息時間の確保が必要であります。勤務終了後の休息時間を八時間から十一時間にすること、一日の拘束時間を最長十六時間以内から十三時間以内にする、少なくとも七日に一日の休日を付与するべきであると考えます。勤務と勤務の間が八時間で運転者の安全が保たれるとお考えでしょうか。八時間では、通勤、食事、入浴等の時間を除けば、睡眠は僅か、すぐに寝付けたとしても四時間、五時間となる過酷なバス運転手の生活実態があります。

運転者の労働時間を定めた改善基準告示の具体的な見直しが必要と考えます。その検討に向けて、具体的なスケジュール及び方針について、石井国交大臣、お伺いいたします。

○国務大臣(石井啓一君) バス運転者の労働時間を定めました改善基準告示がございますが、これは、自動車運転者の乗務の特性を踏まえまして、全ての産業に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間の制限や休息期間の確保等の規制の在り方について関係の労使の同意を経て作成、策定をされたものであり、自動車運送事業の実情を踏まえたものになっていると認識をしております。

国土交通省としては、まず、この基準の遵守を図るため、厚生労働省と連携しつつ、事業者への指導や悪質事業者への重点的な監査等によりこの改善基準告示の遵守の徹底を図っているところであり、引き続きバス運転者の長時間労働の改善を図ってまいりたいと存じます。

なお、休息期間は一日継続八時間以上とされていることと。これは裏返して言うと拘束時間が最大で一日十六時間ということになりますが、この中には仮眠等の休憩時間も含まれておまして、かつこの十六時間となるのは日数も制限されております。拘束時間が十五時間以上は週に二回までという制限もございますし、そういったことを踏まえると、実質睡眠時間が四時間になるとは必ずしも言えないというふうに考えております。

以上でございます。

○田城郁君 夢のような職場実態はありません。厳しい状況の中で運転を強いられ、そして事故が起きているということを十分御認識をいただきたいと思えます。

国土交通省として、バス運行の根幹でもあるバス運転者の労働条件を見直すために、改善基準告示の改正に向けた検討会の設置を具体的に検討していただきたいと思えますが、いかがでしょうか。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。

改善基準告示につきましては、所管が厚生労働省ということになりますので、御指摘の点も含めて厚労省の方の検討がまず先に立つものと考えているところでございます。

○田城郁君 時間がありませんので次に行きます。

中間整理の安全対策は安全確保のチェック体制の強化が中心ですけれども、中長期的には業界を育て

るという視点も必要ではないかと思えます。

国の支援による安全研修機関の創設を提案したいと思えます。モデルとしては、ジェイアールバス関東が栃木県佐野市に平成二十五年六月に開設した安全研修センター、これを御紹介したいと思えます。そこでは、高速バスタイプの訓練専用車を導入するとともに、経験豊富な指導運転員を常駐をさせて、新任運転者の養成を始め、全ての運転者に対する定期的な訓練を統一した基準とカリキュラムに基づいて実施をしております。

このような安全研修機関を創設して、自社で研修が困難な中小事業者などから積極的に希望を募り、運転者の教育訓練だけでなく、一定のレベルの教育を証明する認定証を交付するなど、運転者のキャリアアップに向けた取組を実施すべきだと思えます。

特に、初任運転者に対しては、安全哲学と高速道路走行、夜間走行、雪道等の悪天候での走行という特殊性も加味した訓練が必要だと考えております。その上で、認定証の取得によって、バス運転サービスのエキスパートとしてどこでも認められるようになれば、若い人に目標を持たせることにつながり、疲弊する業界を支援することにもなると思えます。

また、経営者の運転安全マネジメントの研修なども実施して、総合的な安全のための研修もできるものと思っております。経営者になったからといって突然バスに対する安全意識が高まるなどということはありません。国土交通省が実施している運転者の人手不足解消のための人材確保、育成の施策とも合致すると思えます。

安全研修機関の創設を是非とも前向きに検討していただきたいと思えますが、国土交通大臣、いかがでしょうか。

○国務大臣（石井啓一君） 今回の軽井沢スキーバス事故におきましては、長年、大型バスの乗務経験が乏しい運転者が事故を起こしたバス車両に乗務していたことが問題となっております。こうした事実を踏まえまして、バス運転者の技量を確保する方策といたしまして、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会の中間整理におきましては、新たに雇い入れた全ての運転者に対する適性診断の義務付け、また初任者及び事故を起こした運転者に対する実技訓練の義務付け等を速やかに行うこととされたところでございます。

現在、独立行政法人自動車事故対策機構等が全国の貸切りバス事業者等に対して運転者の運転特性を測定するための適性診断ツールを提供しているところであります。これらの機関の協力の下に、国といたしましても、バス事業者に対し必要な支援を行い、バス運転者に対する教育指導の充実に努めてまいりたいと考えております。

○田城郁君 実態はどうかということが問われているんだと思えます。教える側のレベルアップも求められているのではないのでしょうか。是非、安全研修機関の創設を前向きに検討していただければと思えます。

次に、軽井沢スキーバス事故では、新運賃・料金制度では二十七万円のところを十九万円で受注されていたと報じられておりますが、キースツアーが取り扱ったツアー料金は一万二千三百円、一泊三日でそういう値段でしたね。このツアーは具体的にどのようなサービス内容だったのか把握をされているのでしょうか。一万二千三百円のうち幾らがバス事業者を支払われる金額であったか調査しているのでしょうか。調査していないのであれば、今回の格安料金の内訳についても事故対策の中で分析をすることが重要ではないかと思えますが、いかがでしょうか。

○政府参考人（田村明比古君） お答えいたします。

キースツアー、この旅行会社でございますけれども、東京都知事登録業者でございますので、東京都の立入検査に同行して調査を行ったところでございます。今回のスキーバス事故当日のツアー、これ出

発日で料金が違うのでございますけれども、スキーバス事故当日のツアーにつきましては、その夜発日帰り、あるいは一泊三日といったツアーが設定されておりまして、ツアー料金はそれぞれ最低価格が一万六千円及び一万三千三百円で設定されていたと承知しております。また、そのツアー料金には、バス代それからリフト券代、それからスキーとかスノーボードの板のレンタル代でございますとか、それから日帰り以外の旅行者については宿泊代も含まれていると承知しております。

今回のツアー料金のうちバス事業者を支払われる分につきましては、この調査の過程でおおむね六千円近かったというふうに聞いておりますけれども、今回の事故発生を受けて、現在、事業者間で精査中であるというふうに聞いております。

○**田城郁君** 鳥鍋食べ放題というのも付いていたというふうに聞いておりますけれども、いずれにしても、このような低額の中で全てを満たす、あるいはバス事業者にも、あるいは宿泊施設にも、もちろん旅行会社にもですが、本当に利益がこれで上がるのかというような、業界全体が疲弊していく、そのような料金体系なのではないかと思っております。是正しなければいけないのではないかと思っております。

中間整理において、検討に当たっての基本的な考えで、速やかに講ずべき再発防止として、旅行者を含めた安全確保のための対策強化策、適正な運用が当然行われなければなりません。実効性のある貸切りバスの上限・下限運賃の厳格化とかそういうことですが、このような悲惨な事故が繰り返されぬよう、これも実効性が問われておりますけれども、大臣、いかがお考えでしょうか。

○**国務大臣（石井啓一君）** 平成二十六年の四月に導入をいたしました現行の貸切りバスの運賃・料金制度は、人件費や車両の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。

国土交通省といたしましては、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と考えております。

三月二十九日に取りまとめました軽井沢スキーバス事故検討委員会の中間整理におきましては、速やかに講ずべき対策といたしまして、貸切りバス事業者と旅行者間で取り交わす書類における運賃・料金の上限・下限額の明記、また、手数料等の確認、下限割れ運賃等の通報窓口の設置を行うこととされております。これらの対策を今年の夏までに実行に移すこと等によりまして、運賃・料金制度の適正な運用を図ってまいります。

○**田城郁君** 是非よろしく願いをいたします。

中間整理では、旅行者や、いわゆるランドオペレーターの手数料について書面化を実施するというふうにとどまっておりますけれども、安全対策費がきちんと捻出できるように厳しく手数料の上限水準を設定すべきではないかと思っております。

そもそも、ランドオペレーター、仲介業者、外国の方が多いので、そういう人たちがオペレーターが必要なかもしれませんが、そもそも、旅行会社の中にそういうことも含めて業務が遂行できるような体制を取ること自体が私は必要なのではないかと思っておりますが、いかがでしょうか。

○**政府参考人（田村明比古君）** バス事業者と旅行者の間の手数料の収受、これは民間同士の商取引によるものでありまして、従来より認められているものでございます。そして、公正取引委員会の見解によりますと、その事業者間で自由に決められるべき手数料の水準が定率になるような指導をするというのは独占禁止法違反になるおそれがあるというふうに聞いております。

しかしながら、旅行者が過大な手数料や様々な名称の金銭取引を求めた結果、下限運賃を割り、安全運行に回すべき収入を減少させる場合は、これは道路運送法違反になるというふうに考えております。

こうした手数料、それから閑散期の販売促進費等、様々な名称の金銭取引については、時期によって取引の額等も変わり得るものと認識しております。このため、検討委員会の中間整理では、両事業者間

の取引全般の書面化の義務付けに加えまして、バス事業者が安全運行に回すべき収入を確保できているかを個別にチェックするために通報対応組織を設置することとしておりまして、両事業者間の取引関係の適正化に努めてまいりたいと考えております。

○田城郁君 ランドオペレーターについては幾つか質問を準備しておりましたが、時間がもうありませんので割愛をいたしますが、最後に、関越ツアーバス事故、北陸道高速バス事故、軽井沢スキーバス事故など、乗客を巻き込んだ深刻な死亡事故の頻発は国民に大きな不安を与えております。その背景には、まさに規制緩和による過当競争と、それによる運転者の過労運転など、労働条件の悪化があります。労働条件の悪さ、過酷さから乗務員募集もままならず、運転手に過重な負担が掛かるといふ負の連鎖に陥っております。規制緩和が安全性の低下をまさに法的に導いているのではないかとも言えます。

バスだけでなく、タクシー、トラックについてもこれは当てはまるわけでありまして。中間整理では安全確保のチェック体制の強化を図るようですけれども、国の厳正、厳格な監査体制も大幅に強化をしなければ実効性が疑われます。また、安全コストを増大させるだけでは業界の疲弊を加速させるので、私が提案をいたしました安全研修施設の創設やドライブレコーダーや各種安全装置に対する補助金の充実など、ソフト、ハード両面からの一層の国の支援が必要ではないでしょうか。バス事業者の体力の強化を図って、旅行業者との交渉力を引き上げることが必要で、最低車両数の大幅引上げなどの規制緩和の見直しこそが根本的な解決策と考えます。このまま規制緩和による過度な競争を放置すれば観光立国日本の推進の障害となる状況にも至りかねません。そのために、今こそバス、タクシー、トラック等自動車運送業全体の正常化のために、行き過ぎた規制緩和を見直す決断が必要であると考えます。石井国土大臣、いかがお考えでしょうか。

○国務大臣（石井啓一君） 貸切りバスにつきましては、平成十二年の道路運送法の改正によりまして需給調整規制の廃止を行いました。規制緩和の結果、サービスの多様化など、利用者の利便性向上という点で成果を上げているものと考えております。一方で、安全、安心なサービスの確保は、需給調整規制の廃止後においても最重要の課題であります。

今回の軽井沢スキーバス事故対策検討委員会の中間整理においては、最低保有車両数の引上げについて、安全性との因果関係に関するデータや安全確保のために必要な運行規模を踏まえつつ検討すべきであると、また、新たな要件に合致しなくなる既存事業者の扱いについて検討すべきといたしまして、引き続き検討すべき事項とされております。

これらの点を含めまして、事業参入の際の安全確保に関するチェックの強化につきまして、この中間整理を踏まえて引き続き検討を進めまして、本年夏までに総合的な対策を取りまとめ、具体的な対策を実施に移してまいります。

○田城郁君 失われた命を無駄にしないためにも、実効性が問われています。よろしく願いいたします。

質問を終わります。