

平成 28 年 04 月 28 日

第 190 回国会 国土交通委員会 第 9 号

○田城郁君 こんにちは。民進党・新緑風会の田城郁です。

質問に先立ちまして、私からも、改めて、熊本そして大分をまさにアイ・エヌ・ジーで襲っております大地震、お亡くなりになりました方々への心よりの哀悼の意を表しますとともに、全ての被災している皆様にお見舞いを申し上げるところでございます。

さて、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律の一部を改正する法律案について質問をさせていただきます。

思えば、二〇一〇年七月に初当選をさせていただきまして、当時は民主党交通基本法ワーキングチームというのがありまして、初めて私は一年生議員としてその会議に臨ませていただき、今は交通政策基本法ですが、そのベースとなっております会議の中で、当時は移動権という議論もしておりましたが、移動権と同時に、輸送権、物流の観点もしっかりと基本政策に入れ込むべきだと、そのようなことを発言したことを記憶しております。国会議員としての諸会議での発言としては初めての発言が、まさに物流という観点をしっかりと確立すべきだということだったということでもあります。

モーダルシフトということも唱えられて久しいわけですが、具体的に予算も付けられて推進をしていくという法案については、本当にやっとここまで来たかという思いもするわけです。法案の趣旨や方向性については私も大賛成ということでもあります。その上で、やはり規模も含めて本気度が試されているということであると思います。

そういう意味で、今回いわゆる物流総合効率化法の改正案を提出されておりますが、本改正案の意義を確認するとともに、本改正案においてモーダルシフトの推進はどのように位置付けられているのか、まず石井国土交通大臣にお伺いいたします。

○国務大臣（石井啓一君） 物流分野の労働力は中高年層への依存度が高く、少子高齢化、人口減少などにより今後深刻な人手不足に陥るおそれがございます。本法は、こうした状況を踏まえまして、二つ以上の者の連携を前提に、省力化にも資する物流の効率化に向けた多様な取組を支援することとするものであります。具体的には、トラックでの輸送量そのものを削減するモーダルシフトや、より少ない労働力で効率的に輸送する共同配送等、省力化につながる効率化の取組を促進することとしております。

とりわけ、モーダルシフトにつきましては、貨物鉄道を用いた場合、一編成の輸送で十トントラック約六十五台分、内航船舶を用いた場合、一隻の輸送で十トントラック約百六十台分の貨物を輸送することになり、大幅な省力化が期待ができます。このため、法律上、モーダルシフトを意図する効率性の高い輸送手段の選択を流通業務総合効率化事業の定義に明記をいたしまして、支援の対象となる典型的な取組の一つと位置付けております。

こうした新たな枠組みの下で、関連する予算等の支援策も最大限に活用しながら、モーダルシフトを強力に推進していきたいと思っております。

○田城郁君 一編成で十トントラック六十五台分、まさに一気に大量に物資を運べるというのが鉄道貨物であり、船舶はそれ以上の効率性があるということではありますが、モーダルシフトの考え方は、平成十三年七月に閣議決定された新総合物流施策大綱においては、地球温暖化問題への対応の施策の一つとして初めて明確に示され、長距離輸送における鉄道・内航海運分担率であるモーダルシフト化率を向上させ、二〇一〇年までに五〇%を超える水準とするとされておりました。しかし、モーダルシフト化率五〇%の目標は二〇一〇年に達成をされてはいません。

モーダルシフトについて、これまで目標を達成できなかった原因をまず確認をさせていただきます。国交省、よろしくお願ひします。

○政府参考人（羽尾一郎君） お答えいたします。

平成十三年閣議決定の総合物流施策大綱において、長距離雑貨輸送における鉄道・内航海運分担率であるモーダルシフト化率を目標の指標として用いておりました。しかしながら、このモーダルシフト化率は、自動車による貨物輸送量に大きく影響されやすく、荷主企業、物流事業者等の取組努力が十分に反映されないものでございました。このため、平成二十年度から、貨物鉄道と内航海運のそれぞれの輸送トンキロ数をモーダルシフトの指標として用いておりますが、この新たな指標に基づく目標につきましても十分に達成したとは言えない状況でございます。

御質問のその原因につきましては、厳密に特定することは難しいところではありますが、例えば、平成二十七年の貨物鉄道に関わる荷主などからのアンケート調査によりますと、リードタイム、輸送コスト、輸送量の変動への対応、輸送障害時の対応、背高海上コンテナへの対応などがモーダルシフトを進める上での課題として考えられます。

○田城郁君 要するに、いろいろな設備関係も含めて総合的に対策を打っていかなければモーダルシフトというのは進まないという状況が証明されていると思うんですね。この推進に向けた政府の本気度、これが試されているんだと思います。

交通政策基本計画における鉄道輸送、海上輸送の向上など、モーダルシフトの目標達成に向けた大臣の決意をお伺いしたいと思います。石井大臣、よろしくお願いします。

○国務大臣（石井啓一君） 近年、モーダルシフトにつきましては、荷主企業の環境意識の高まりやトラックドライバー不足を背景といたしまして、その取組を強化していく機運が高まっている状況でございます。

このような中で、平成二十七年に閣議決定をされました交通政策基本計画におきましても、平成三十二年度のモーダルシフトに関する指標といたしまして、鉄道、内航海運それぞれの輸送トンキロとして、二百二十一億トンキロ、三百六十七億トンキロという目標値を定めたところでございます。

今回の法案におきましては、予算・税制支援措置の前提となる総合効率化計画の対象といたしまして、効率性の高い輸送手段を選択するモーダルシフトの取組を新たに位置付けることといたしました。

国土交通省といたしましては、この法案の枠組みを活用いたしまして、交通政策基本計画の目標の達成を目指してこれまで以上に力強くモーダルシフトの推進を図ってまいりたいと存じます。

○田城郁君 力強くモーダルシフトを進めていくという大臣の言葉は非常に前向きな意見として評価したいと思いますが、冒頭にも指摘しましたけれども、余りにも予算規模が少ないのではないかと思うわけです。

本法案は予算関連法案ということですが、直接の予算としては、モーダルシフト等推進事業費として三千八百万円、環境省との連携予算としてエネルギー対策特別会計に三十七億円がありますけれども、内数表示で実際の額は分かりません。モーダルシフトの目標達成がままならない原因としては、予算の少なさが決定的にあると思います。

例えば、今申し上げました環境省との連携予算の物流分野におけるCO<sub>2</sub>削減対策促進事業ですが、その中で、鉄道・海上輸送への転換促進に係る設備の導入経費補助があります。この設備導入とは、トラクターヘッド、シャーシ、大型荷役機器などの機械類の導入経費に対する補助でしかありません。実際に最も費用が掛かるのは、荷さばき等に対応できるような駅の施設の改装や重量貨物に対応した駅構内の路盤、あるいは港と隣接するそういうところの路盤の改良など、そういう施設の整備に対する補助、ここをしっかりと行わなければ実際にはなかなかモーダルシフトというのは進まないのではないかと思います。

また、本法の改正で新たに旅客輸送を行っていくということですが、都市鉄道に貨物を運ばせるとい

う考えも御披露されておりますけれども、同様に、駅施設の整備を十分補助していかなければ事業化は難しいのではないかと、あるいはモーダルシフト関連予算について内数表示でない額をしっかりと確保して、駅施設の整備に補助対象を拡大するようなそういう方向性も是非打ち出してほしいなと思っておりますけれども、いかがお考えでしょうか。

○政府参考人（羽尾一郎君） お答えいたします。

従前から、モーダルシフトの推進のため、幹線鉄道等活性化補助や船舶共有建造制度によりまして、駅施設を含む鉄道施設の改良や船舶の大型化などを促進するとともに、税制措置として、高性能な機関車、コンテナ貨車への代替促進や、輸送力増強のための鉄道施設の改良に係る固定資産税などの特例措置といった支援措置を講じてきておるところでございます。

また、委員御指摘のとおり、平成二十八年度のモーダルシフト関連予算としては、モーダルシフト等推進事業の三千八百万円に加えまして、環境省連携事業の三十七億円の内数となっております。

この環境省連携事業につきましては、実は今年度から新たに物流関係だけを対象とするものとして、物流分野におけるCO2削減対策促進事業という名の下に創設が認められたものでございます。これについては、関係省庁とも連携いたしまして、モーダルシフトを含めた物流効率化のための予算の拡充を引き続き図ってまいりたいと考えております。

さらに、新たな旅客鉄道等を活用しました貨物輸送につきましてはの必要となります車両あるいは荷物のリフトなどの駅等の設備につきましても、これも新たに環境省と連携しまして補助の対象としますとともに、固定資産税の税制特例措置も新たに講じることとしております。

このように、モーダルシフト推進のための支援措置について、駅施設等も対象にした従前からの支援措置も前提にしつつ拡充に努めてまいりたいと考えております。

○田城郁君 是非総合的な視点に立って、更に予算規模の拡大ということで、まあ財務省の方々の意見もあると思うんですけれども、私は経済のやはり血管、潤滑油、そういうものが物流であると思えますから、日本の経済をしっかりと発展させていくためにも、予算規模そのものをやはり大きくして、更に対象拡大というところに努めていただければと、そのように思います。

今、新型ディーゼル機関車などへの補助などということもお話がありましたけれども、JR貨物でいいますとDE10という機関車がありまして、これがもう四十年以上が経過し、部品もなくなり、違った部品をだましまし付けたり、そうやっていろいろと努力をしながら使い続けているわけですが、しかし、それでももう使えなくなって、引退、退役をしていくという車両がどんどん増えているという現状にあります。

その後継機の開発を今JR貨物が進めているというようなお話も聞いておりますが、まさに冒頭でもお話ありましたとおり、東日本大震災、あるいはまさに今熊本や大分で震災が進んでいるわけですが、一気に大量に物資を運ぶという、そのまさに電化されていないところでもしっかりとローカル線に入っていける、貨物を引っ張って。ローカル線というのは余りレールが良くありませんから、軽い車重の機関車でないと入っていけない、引っ張っていけないわけです。そういうところの機関車がこのDE10なんですけど、あるいはほかの機関車も多種ありますけどね。

どんどん退役しているということは、首都直下やあるいは南海・東南海トラフの大地震が起きると言われている中で、起こってほしくないけれども自然災害ですから避けようがない、そういうときに東日本大震災で活躍した、鉄道貨物による一気に大量に東北地方に燃料や物資を運び得たあの活躍が今は望めない状況にあるわけなんです。

そういう中で、是非、この開発なども含めて、状況などを把握しながら適切な状況をつくるために努力をいただきたいと思うんですけれども、どのような状況になっているのか、国交省としてはどのぐら

い把握をしているでしょうか。

○政府参考人（藤田耕三君） 御指摘のとおり、JR貨物におきましては、老朽化をしておりますDE10型機関車を置き換えていくために、新形式のディーゼル機関車の開発を進めていく方針であるというふうに聞いております。

現在の状況につきましては、現在、試作車の設計を行っている段階でありまして、今後の具体的なスケジュールはまだ固まっていないというふうに聞いておりますけれども、今後、この試作車を製作して必要な試験を行った上で量産車を製作していくことになる見通しであるというふうに承知をしております。

○田城郁君 繰り返しますけれども、やはり日本列島のどこでどんな自然災害が大規模に起こるかも分からない、そういう中において、やはりこの鉄道貨物の果たす役割というものは大変大きなものがあると思います。

ですから、単に一企業への支援という観点以上に、この日本の国土をどう守っていくのか、あるいは被災した場合にはどう復旧復興させていくのか、そういう観点から、国の責任でいろいろな対策の一つとして、震災対策の一つとして、あるいは大規模な自然災害の対策の一つとして位置付けて、こういふどこへでも入っていけるような、そういう機動性のあるディーゼル機関車への支援も求められるのではないかと、そのように思いますが、答弁は求めませんので、是非受け止めていただければと、そのように思います。

次に、特定流通業務施設の倉庫税制の特例対象の変更ということで、今回の法改正に伴って特定流通業務施設における倉庫税制の特例措置から倉庫を貸し付ける事業者が対象外となるが、その理由をお伺いをいたします。また、そのようにした場合、ディベロッパーが大型の特定流通業務施設を開発するインセンティブをそいで、かえって物流効率化が図れなくなることも想定をされるわけですが、そうならないような対応はお考えでしょうか。なお、施設の一部を他社に貸し付け、残りは自社で使用する場合、どのような方向で整理されるのかをお考えお聞かせいただければと思います。

○政府参考人（羽尾一郎君） お答えいたします。

これまで、特定流通業務施設に係ります国税の特例については、地方税の特例とは異なり、倉庫を貸し付ける者も全て特例の対象となっておりますが、改正物流総合効率化法の施行の日以降に総合効率化計画の認定を受けた倉庫を貸し付ける者は国税の特例対象からは除外されることとなります。

特定流通業務施設に対する税制特例が設けられている背景としましては、この特定流通業務施設は十分な荷さばきスペースを設けることなどを求める施設でございます。倉庫業の経営上の重要な要素でございます保管効率が下がるためでございます。しかし、特定流通業務施設を貸し出して賃料で収入を得ている者は、保管効率の減少というデメリットがないため、特例対象から除外することとしたものです。

また、大型物流施設を供給する不動産事業者は、一般的に不動産証券化の手法を用いて投資資金を調達していると聞いており、これまでの国税の特例の適用実績もございませんことから、税制特例がなくとも物流施設整備に支障が生じることはないと考えております。

なお、特定流通業務施設の一部を他者に貸し付け、残りの部分は自ら使用する場合は、他者に貸し付けた部分については税制特例は適用されず、自ら使用する部分についてのみ税制特例が適用されます。

○田城郁君 いずれにしても、モーダルシフトを進める上で同じ機能を果たしていく、そういうところへの手当てというものは、私は総合的に進めるためには幅広く考えて進めていくべきだと、でなければモーダルシフトはなかなか進まないと思いますから、是非いろいろな知恵を出しながら全体としてモーダルシフトを進めていただければと、そのように思います。

次に、なぜモーダルシフトを進めていかなければいけないのかという、もちろん大きな意味では地球環境とCO2の関係とかそういうこともあります。やはりどうしても長距離トラックドライバーの確保が難しい、長距離に限らず中短距離もそうですけれども、そういう現状があるということでもあります。阿達委員からも御指摘ありました。

私も、ここを何とかしなければ、鉄道貨物あるいは船舶がお客様の玄関の前まで物を届けられるわけはありませんから、これはしっかり競争ではなく連携ということをつくり出していかなければいけないし、その一方の担い手であるトラックドライバーが低賃金あるいは労働環境、労働条件の劣悪、劣化によってなかなか仕事に就かない、就きたくないという状況が生まれているわけですから、是非ここは克服をしていかなければならないと思います。

平成二十年の九月の輸送の安全向上のための優良な労働力（トラックドライバー）確保対策の検討報告書というのがありますが、二〇一五年で十四・一万人のドライバー不足が予測されていたと。現在は何万人のトラックドライバーが不足しているのでしょうか。そして、トラックドライバー不足について、その原因はどこにあるのか、本改正案が成立することで実施される施策によってどのぐらいトラックドライバー不足の解消ができるものなのか、どう想定しているのでしょうか、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。

現在のトラックの運転者の不足の具体的な人数、これにつきましては現在把握はできておりません。ただ、昨年九月に私ども実施をしましたトラック輸送状況の実態調査の結果によりますと、約七割の事業者がトラック運転者が不足していると回答しております。車両保有台数が多い事業者ほどドライバー不足を訴える割合が多い傾向がございます。また、トラック運転者が不足している場合の対応としては、約八割の事業者が下請、備車で対応、約五割の事業者が事務職、管理職で対応としたほか、約五割の事業者は対応できずに輸送を断る場合があると回答しており、こういったところにもトラック運転手の不足が見て取れると考えておるところでございます。

それに引き続きまして、その要因についての私どもの認識について御答弁申し上げます。

トラック運転手不足の要因につきましては、トラック運送業が他産業と比較して長時間労働、低賃金の傾向にあり、これがトラック運転者の円滑な確保を難しくしている要因であると認識をしております。また、トラックの運転者の年齢構成においても、二十九歳以下の若年層の割合が一〇％を切っているなど、若年層がトラック業界に入りにくい傾向があり、これも長時間労働、低賃金が影響しているものと考えております。

○田城郁君 認識は私もそのとおりです。長時間労働、低賃金、魅力のある職業にはないと、そういうことだろうと思います。

同時に、これはなかなかニュースにはなり得ないことですが、貨物鉄道、JR貨物、ここも若年退職が物すごく増えているということなんです。これは、トラック業界がこのような状況であり、当然全体の、トラック業界の賃金や労働条件のところに競争を強いられるわけですから、鉄道貨物もそこに規定されて、今年でいけば春闘、十四年連続ベアが実施されていないと、十数年くらいですね。そのほかにも労働条件が年々切り下げられていくとか、あるいは人員もどんどん削減されていくとか、企業努力も求められている中で必死に労使で頑張っているわけですが、それでも将来展望が見出せないということで、鉄道貨物も大量に若年退職が増えていると。

このまま放置していたら日本の物流どうなるんですかと、そういうことですね。真剣に考えていかないと、幾らIT産業が発展をして、ネットを使って物を買いたい、そういう需要があったとしても、最終的にはネットで物は運ばせんから、物はやはり人と、車なり船、鉄道を使って運ばなければいけないわけですから、そういうものも考えたときに、人材確保が困難で日本の物流が滞るなどということ

があつてはならないと思います。そういう意味で、私は本当に真剣にこの問題を解決していかなければいけないと思っているんです。

この改正案は流通業務の省力化が期待されているものであり、直接トラックドライバーの労働条件の改善につながるものではないとは思いますが、トラックドライバーの労働条件の改善については今後どのように取り組んでいかれるのか、自動車局長、よろしくお願いします。

○政府参考人（藤井直樹君） お答えをいたします。

労働時間や賃金など、トラック運転者の労働条件改善に向けては、トラック運送事業者の経営環境を改善することが不可欠であると考えております。

労働時間の削減に向けては、平成二十八年度より、トラック運送事業者と荷主の協働による待機時間の削減や荷役の効率化など、長時間労働を削減し過労運転を防止するためのパイロット事業を実施し、ベストプラクティスの創出とその普及促進を図ることとしております。

また、適正運賃の収受の実現につきましては、官邸が主導するサービス産業の生産性向上及び下請等中小企業の取引条件の改善に向けた議論とも連携しつつ、その実現に向けた具体的な方策について検討を進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 それはそれとしてしっかり進めていただければよいと思いますが、私は、トラックドライバーの労働条件が悪化した理由の一番大きな要因は規制緩和、行き過ぎた規制緩和にほかならないと思っております。

平成二年の規制緩和によって、全国約四万者だったトラック事業者が六万三千者まで増えました。その九九%が中小事業者だと言われております。結局、トラック事業それぞれの荷主に対する交渉力が弱まったため、マクロでは物流経費の値下げにつながったかもしれませんが、ミクロでは中小事業者や労働者にしわ寄せが来ていると、そして様々な悲劇が起きているということであろうと思います。

典型的なのが、三月十七日に広島県の山陽道で発生したトラック多重衝突事故であります。この事故では、運転者は居眠り運転であったことが指摘をされておりますが、トラック事業者への特別監査では様々な違反事項が指摘をされました。

トラックドライバー不足によって、過労や過積載など、トラック輸送における安全性はどんどん損なわれております。長時間労働と低賃金という労働条件の悪さを実質的に改善できなければ、少しぐらいイメージアップを図ったところでは人材確保はかなり厳しいという状況にあります。

運輸分野における規制緩和は、競争原理という観点からしか見ておらず、スケールメリット、いわゆる規模の経済という観点を全く見落としているとしか思えません。

規制緩和では一般的に多様な料金体系やサービスが生み出されると言われていますが、結局、それで生まれたジャスト・イン・タイムや小口輸送といった新サービスの行き過ぎに苦しんでいる背景があるからこそ、今回の法案が提出されているのだと思います。

しかし、このような省力化を目指す法案は、物流の問題を解決する一側面でしかありません。違反なく運送事業を遂行し、労働者の福利厚生を実現するにはスケールメリットも必要です。規制緩和の見直しという根本的な原因を見直すことをしない限り、トラックドライバー不足を解決し、持続可能で安全、安心な物流を提供することは困難であると考えます。

物流に働く労働者の労働の価値というものをもっと高めていくことを具体的にやらなければ、トラックドライバーのみならず、鉄道貨物も含めて、あるいは船舶で従事する労働者も含めて、本当にその職に就く者がいなくなる中で物流は滞るといふ、この根本的な原因を解決すべきだと思いますが、大臣、いかがお考えでしょうか。

○国務大臣（石井啓一君） 平成二年の規制緩和は、市場の活性化という観点からは一定の成果があつ

たと考えられますが、その一方で、事業者数が約一・六倍に増加したこと等によりまして競争が激化し、事業者の経営環境が悪化したことも事実であります。

トラック運転者の確保に向けましては、賃金や労働時間など、その処遇の改善が重要であり、そのためには、荷主等関係者の協力を得てトラック運送事業者の経営環境を改善することが不可欠であります。

このことを踏まえまして、国土交通省といたしましては、平成二十七年度に、トラック事業者、荷主、労働組合等から成るトラック輸送における取引環境・長時間労働改善協議会を厚生労働省と共同で設置をいたしまして、長時間労働の削減や適正運賃収受に向けた議論を開始をしたところでございます。

また、平成二十七年六月から、事業の開始前に許可条件の遵守状況のチェックを厳格化するとともに、事業の開始後は早期に適正化実施機関が現地確認を行うなど、新規参入時のチェック体制の強化を行ったところであります。

このような方策によりまして、トラック運転者不足を緩和し、持続可能で安全、安心な物流の確保に努めていきたいと考えております。

○田城郁君 やはり総合的に対策を打つという意味では、予算規模、そしていろいろな幅広に対象を広げていくということ、そして労働者の労働条件、賃金の向上、こういうものがなければモーダルシフトは進まない、そのようなことははっきりしていると思いますから、是非よろしく願います。

規制緩和という流れで少し、そういう意味ではトラックとバス、バス業界とタクシー業界共通をしているわけですから、軽井沢バス事故のことについて質問させていただきますけれども、四月五日の私は委員会で、自動車局長に、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り、改善基準告示の改正に向けた検討会の設置というものも、トラック業界と同様、具体的に検討しなければいけないのではないかとこのように指摘をしたところ、局長は、改善基準告示につきましては所管が厚生労働省であり、厚生労働省の検討がまず先に立つものと考えておりますということで、ぶつっと、国交省としての立場を語らずに答弁を打ち切ったというか、やめてしまったと。

私は、厚生労働省が所管なのは十分知っていますよ、私も。でも、だから私たちは関係ありませんよというふうに聞こえたんですね。ほかの、あとの質問もあったのでその質問へ移りましたが、私はここでもう一度、こういう状況の中で、国交省、そこで止まっちゃっていいのかと、自動車局が。もう一度どうですか、答弁。トラック業界と同じような状況にある中で、これを国交省としてもしっかり進めるとい立場、立てませんか。

○政府参考人（藤井直樹君） お答えいたします。

改善基準告示のいわゆる所管ということにつきましては、これは厚生労働省であるということは前回御答弁を申し上げたとおりでございます。ただ、バス運転者の労働条件の改善ということにつきまして、厚生労働省と更なる連携の強化を図り、労働関係の法令の遵守を徹底するという、これは非常に重要なことであるというふうに認識をしているところでございます。

○田城郁君 厚生労働省が所管だということですから、厚生労働省の方も今日来ていらっしゃるからね、どのような方向でお考えでしょうか。トラック業界と同じような検討会を設置するということについては、いかがお考えですか。

○政府参考人（大西康之君） 今、バス運転者の改善基準告示等について御質問いただいたところでございます。

厚生労働省といたしましても、国土交通省と更に緊密に連携して、こういった自動車運転者の労働条件確保に努めてまいりたいと考えているところでございます。

今御指摘いただきましたスキーバスの事故に関連してでございますが、労働基準監督署といたしましても、ツアーバスを運行する貸切り事業者への集中監督指導をこの一月から三月にかけて実施したところでございます。その中では、当然、地方運輸機関と合同の監査、監督等も実施いたしました。今般実施した集中監督指導の中では、委員御指摘の自動車運転者の改善基準告示の違反も見られたところでございますので、私どもとしては、個々の事業者に対しまして個別に指導するとともに、この改善基準告示の遵守につきまして業界団体への要請も行ったところでございます。

引き続き、的確な監督指導を実施するとともに、国土交通省と緊密に連携し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** 軽井沢バスの悲惨な事故、その前は関越道のバス事故が四年前にありましたけれども、まさにあしたの日でしたね、たしか。間にどういう事故があったのか、思い出してみてください。北陸道でも、乗務中の運転手がやはり急激な何らかの疾病によってアクセルを踏んで、突っ込んでしまうと。あるいは最近でも、運転中のバスの運転手さんが気を失って、乗客がサイドブレーキを引いて、ハンドル操作をしながら徐々にスピードを落として路肩に止まって事なきを得たというようなことも含めて、運転中の突然の疾病による事故、事象が数多く発生しているわけです。

これは、やはり今の労働条件、労働環境、そういうものに起因して体が衰弱していく中で起こっていることではないかというのは当然想定されるわけですから、そういうことも含めてしっかりと対応をしていただければよいと思いますし、トラックのような協議会の設置ということも是非目指すべきだと思います。

次に、四月五日の質問で、これも、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るべきであると質問をし、大臣からは、貸切りバスの新規参入については、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だと、方向だということを答弁をいただきました。

残念ながら、そのチェック体制が限界に来ているから今の状況が生み出されているのではないかと考えるわけです。イーエスピーについても関越事故以後の参入であったわけですし、強化をされたという監査体制についても、三百六十五人でしょうか、そういう人数を擁しても十一か月処分に掛かった、あるいはトラック業界でいけば広島業者には二十七か月ですか、そのような時間を要している中で、どのような体制ならあるいはやり方ならそういうことが達成できるのかということが問われているわけです。

完全ストップということにならないまでも、極めて抑制的かつ慎重に参入を行う中で、きっちり三百六十五人なら三百六十五人の監査員が、二〇〇〇年以降参入してきた大体は中小のバス会社でしょうが、しっかりと監査をし終わると。そういうことの後に、また新たに厳しい監視体制の下で参入を受け入れていくというような、そういうきっちりとした、メリ張りのある、そういうものが今求められているのではないかと思います。石井大臣、いかがでしょうか。

○**国務大臣（石井啓一君）** 国土交通省といたしましては、軽井沢スキーバス事故を受けまして、委員が今御指摘いただいたように、監査から処分までの期間を短縮化する等、監査の実効性を向上させることが重要であると認識をしております。

このため、事業者に対して監査で確認する書類を営業所内の一定の場所に備え付けるように義務付けをさせるとともに、行政内部におきましても、決裁手続の合理化や関係機関への照会の迅速化等、監査から処分までの期間の短縮のための方策をできる限り速やかに実行に移していきたいと思っております。



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、参入の一旦停止や抑制を行うのではなく、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。

その際、監査体制の充実が重要であるというふうに考えておきまして、監査における民間団体の活用等、三月二十九日に軽井沢スキーバス事故対策検討委員会から出されました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 ずっと止めろ、あるいは抑制しろという話ではありませんから、是非考え方の一つに、一時的にでも徹底して監査をする、そのときだけでも抑制的に参入を抑えていくというようなことも検討材料の一つに是非入れていただければと思います。

貸切りバスの規制緩和についても、トラックと同様、スケールメリット、ここが欠落しているというふうに思います。教育機関あるいは労働条件、労働環境、賃金、そういうものも充実させなければいけません。対策を夏以降に取りまとめるとされておりますけれども、最低車両数の引上げや既存業者の取扱いについての検討は、業界内におけるコンセンサス形成を図る必要があるので別途早めに開始されなければならないと考えますが、大臣の御所見をお伺いいたします。

○国務大臣（石井啓一君） 三月二十九日に発表され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におきまして、最低保有車両数の引上げにつきましては、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であるといったしまして、引き続き検討すべき事項とされております。この件につきましては、五月の二十日に開催予定の検討委員会において審議することを予定しております。

バス業界における合意が重要であることは御指摘のとおりでありまして、できる限り速やかに検討を進めまして、本年夏までに総合的な対策として取りまとめたいと考えております。

○田城郁君 是非、前向きでよろしくお伺いいたします。

次に、鉄道員への暴力の根絶ということに関して質問いたします。

三年前でしたか、国土交通省は鉄道員への暴力の根絶、この数字を把握をしておりますかという質問から始まりまして、当時はしていないということで、その後、しっかり調査をするというところからスタートをし三年がたったわけではありますが、年間、現在どの程度発生しているのか、発生件数、そしてそのうち警察に被害届を提出した件数は何件あるのか、あるいは暴力行為の抑止に向けて政府はどのような取組をしているのか、この三点についてお伺いをいたします。

○政府参考人（藤田耕三君） 国土交通省におきましては、平成二十五年度から毎年、全国の鉄道事業者を対象として、鉄道係員に対する暴力行為の実態調査を実施しております。それによりますと、平成二十六年度における鉄道係員に対する暴力行為の発生件数は八百八十七件でございました。そのうち、警察に被害届を提出した件数は五百四十八件でございました。

国土交通省としましては、こうした実態調査の結果も踏まえまして、警察、鉄道事業者等、関係者と連携をし、暴力行為の撲滅に向けて、例えばポスターの掲出による広報活動あるいは主要駅構内の警戒活動等の対策を行っているところでございます。

○田城郁君 八百八十七件の暴力行為のうち警察に届けられたのが五百四十八件、被害届が出されなかったのが三百三十九件ということですが、この二点について、国土交通省は、被害が出されなかった三百三十九件、どのような事案であったのか、どの程度把握しているのでしょうか。

そして、鉄道営業法三十八条、暴力、脅迫をもって鉄道係員の職務の執行を妨害した者は一年以下の

懲役に処すというこの規定にどのぐらい適用実績があるのか、お答えください。

○政府参考人（藤田耕三君） 警察に被害届を提出するかどうか、これは最終的には被害を受けた鉄道係員個人の判断になりますので、どういったケースで、あるいはどういった理由で被害届が出されなかったのか、これなかなか正確に把握することは難しい面もございますけれども、鉄道事業者によりますと、例えば被害の程度が軽いとか、あるいは加害者から被害者に対してきちんと謝罪がなされたといったような場合には被害届が出されないケースが多いというふうに聞いております。

それから、鉄道営業法第三十八条の適用実績につきましては把握をしておりません。

○田城郁君 ずっと高止まりをしている状況、改善されないという中では、何でも法律を強化すればよいという考えは私は持ち合わせておりませんが、まずは厳正な法律の運用が求められるということ、その前提で、改善が見られない場合は、明治四十三年以来長年にわたって見直されていない鉄道営業法三十八条を始めとした関係法を、現在の状況に反映させた抑止効果が期待できる実効性ある改正の検討も必要ではないかという私の考え方を述べて、質問を終わります。

ありがとうございます。