

受理番号及び 受理年月日	所 管	件 名 及 び 要 旨	提 出 者
28年ー1 (28.1.25)	地域振興	<p>旅客自動車運送事業に係る安全体制の整備について</p> <p>▶陳情の理由</p> <p>(1) スキーバス事故の発生と問題意識 2016年(平成28年)1月15日午前1時55分頃、長野県北佐久郡軽井沢町の国道18号碓氷バイパスの入山峠付近で、定員45人の大型観光バスがガードレールをなぎ倒し、道路脇に転落する事故が起きた。運転手2人を含む、乗員・乗客41人中15人が死亡、生存者も全員が負傷し、過去30年で最多の死者が出る事故となった。まず、この事故で亡くなった方に、心から哀悼の意を表するものである。</p> <p>この事故で亡くなった人々の多くは、冬休み中の大学生たち。スキーを楽しみにしていたはずである。目が覚めたら、身体が傷つきながら、真っ暗な闇の中に放り出されていた苦しみは、どれだけのものだっただろう。</p> <p>思い出されるのは、関越道で2012年(平成24年)4月29日に起きたバスツアー事故。都市間ツアーバスが防音壁に衝突し、乗客7人が死亡、乗客乗員39人が重軽傷を負った。彼らも、ディズニーランドを目指した中の悪夢だった。</p> <p>その後、一般乗合旅客自動車運送事業(道路運送法(以下「法」という。)第3条第1項イ。一般に「乗り合いバス」という。)や一般貸切旅客自動車運送事業(法第3条第1項ロ。一般に「ツアーバス」という。)に対する規制が一本化されるなど、対策が取られたはずだったが、今回の事故で蓋を開けてみれば、旅行会社や運行会社には、数々の問題や違反が指摘されており、関越道事故の教訓が、事実上活かされていない実態が明らかとなっている。</p> <p>(2) 事故原因と問題点</p> <p>(a) 従業員の労働環境</p> <p>報道によれば、関西大学社会安全学部教授の安部誠治氏(公益事業論、交通政策論)は、「過労や居眠りがなかったか、または、心筋梗塞などで意識を失った可能性も検討する必要がある</p>	足羽 佑 太 (倉吉市)

る」「バス業者の競争は激しく、ドライバー不足もあって、現場に無理を強いる業者もいる。国も制度を見直して規制を強化してきたが、十分ではなく、まだまだ見直す余地はある。」と指摘し、病気のみならず、過労が一因ではないかとの認識を示している。同社は 2015 年 2 月に国交省の立ち入り捜査を受けており、その際、運転手の乗務前の健康診断及び酒気帯び確認、入社時の適性検査などを怠っていたことが判明し、この事故の 2 日前の 1 月 13 日に 1 台を運行停止とする行政処分を受けている。このたびの事故の運転手も、一度も健康診断を行っていなかった

バスの運転の担い手は、訪日観光客の増加など、人手不足となった影響で高齢化が進み、全産業の平均年齢と比べると 6 歳も高い。更に、60 歳以上の割合は、全体の 16.4 %となっている。事故車の運転手も 65 歳であった。高齢の身に毎日の激務で、異変を起こした可能性も高い。毎日新聞は、長野県・斑尾高原に向かうバスの男性運転手 (63) の話として、「仮眠できるけど疲れはとれない」とのコメントを掲載している。現地到着してから次の運転まで仮眠時間は 8 時間確保されているが、昼夜逆転の不規則さのため、仮眠スペースでは熟睡できないことも多く、帰り道はいつも睡魔との闘いになるそう。それだけ、激務なのだろう。別のバス運転手 (54) は「競争が激しく運賃が相当下がった。しわ寄せは運転手さ」と嘆く。

高速バスは、関越道の事故を受け、長距離 (運行距離が夜間 450 km 以上の場合) には運転手を 2 名以上乗務させるよう、規則が改正された。しかし、ひとりで 450 km というのは、仮に高速で 90 km 運行の場合でも 5 時間の運転。鳥取道・鳥取 IC から、東名高速・掛川 IC (静岡県) ほどの距離である。渋滞にはまればもっと大変で、しかも、それが夜となれば、明け方にやってくる眠気と闘いながら運転しなければならない。激務である。

この 450 km という距離については、「長すぎる」と指摘する専門家や現場の方も多く、改正の必要があるのではなかろうか。

(b) 運行会社の経験

事故を起こしたバス会社は、2008 年の設立当初は警備業務が専門で、いわば異業種からの転換。バス事業に参入したのは日が浅く 2014 年 4 月。ノウハウなど、十分に持ち合わせてい

たか疑問である。

(c) ツアー会社と運行会社との下請けの関係

運行会社は国が定める基準（約27万円）を下回る金額（約19万円）で、ツアー会社から引き受けていた。もちろん、その分のコストカットを強いられ、運転手の労働環境が劣悪になることは容易に推察される。運行会社の営業部長は「このツアー会社以外にも、これまでに3～4社から国の基準を下回る安い価格で運行を受注していた」「ツアー会社のほうが立場が強い」と話しているとおりの、「元請け」と「下請け」では、どうしても後者が弱くなってしまう。

(d) バス運行路の無断変更と、運転手の技量不足

ツアーの行程表によると、バスは松井田妙義インターチェンジから上信越自動車道を利用して斑尾高原のホテルへ向かうことになっており、事故現場となった碓氷バイパスは計画と異なる経路であった。運転手が会社に報告せずに勝手にルートを変更した場合、道路運送法違反となる。

また、事故車の運転手が事故の前月まで、別の会社で小型のバスを運転していたとのことで、慣れないバスを運転しての技量不足が一因だったのではと見る向きもある。運転手の以前の勤務先の関係者は、運転手が大型バスに不慣れで深夜経験も乏しかったとし、運行会社幹部も「高速道路だけで一般道はやらせないようにしていた」と話している。

(e) 車両の問題

当該事故車両には、ドライブレコーダーは装着されておらず、13年超使用された中古車両で、車両の不具合の可能性も指摘されている。また、スピードや車間距離などに応じて、車体が自動で制動操作を行う自動ブレーキ機能などがついていれば、事故の発生や被害の程度を抑制できていたかもしれない。

(f) シートベルト

現在、乗合バス・貸切バス車両においては、高速道路上において、客席のシートベルト着用が義務化されているものの、一般道でのシートベルト非着用の罰則は存在しておらず、シートベルトを締めていない乗客が多かったと推測されている。運行会社側は、口頭によって運転手にシートベルトの着用をアナウンスするよう伝えていたとしているが、乗客の1人が「シートベルトをしていなかった人が多く、運転手も注意しなかった」

という。これも、一般道においても着用を推進する必要があるのではなかろうか。

以上述べてきたとおり、この事故の背景には、格安バス需要の急増による運転手不足、可処分所得の低い層を中心として、格安バスに対するニーズの存在と運賃値下げ競争、ドライバーに対する教育・経験の不足、長距離をひとりで運転することに対する過労など、労働者の労働環境、「発注側」たる企画会社が「下請け」たる運行会社に安価に委託する構図、バス車体の安全対策や構造上の問題（自動ブレーキの不存在、今回のように、上から押しつぶされる形での衝撃にはもろい）など、様々な改善すべき問題があると思われる。鳥取県においても、乗合バス・ツアーバス事業者は多く存在し、それらは旅客の大切な命を預かっている。本県も無関係ではない。

ついては、旅客自動車運送事業について、その輸送の安全性を確保し、道路運送の利用者・乗務員の生命・身体の安全を守るため、事業者の新規参入時・更新時の要件を厳格化すること、現行450kmとなっているひとりでの運転の上限の変更など現行法見直しの検討を行うこと、各事業所に対する監査体制を強化することなど、国及び国土交通省において、早急に所要の対策が取られるべきことについて、貴議会より、意見書の提出を賜りたい。

また、県が所管する事業所についても、法令遵守が図られるよう、周知徹底を図られたい。

▶陳情の趣旨

旅客自動車運送事業（法第3条各号に掲げるものをいう。）について、その輸送の安全性を確保し、道路運送の利用者・乗務員の生命・身体の安全を守るため、事業者の新規参入時・更新時の要件を厳格化したり、現行450kmとなっている一人での運転の上限など現行法の見直しの検討を行うこと、各事業所に対する監査体制を強化することなど、国及び国土交通省において、早急に所要の対策がとられるべきことについて、貴議会より、意見書の提出を賜りたい。