

運輸政策トピックス	
	道路運送法改正：貸切バスの安全規制強化 — 遵守か退場か — 鶴田浩久 TSURUTA, Hirohisa 国土交通省自動車局旅客課長

はじめに

交通機関は水のような存在だ。人が生きていく上で欠かすことができないが、通常は当たり前のようにそこにあるし目的ではなく手段であるため、意識に上ることが少ない。他方で一たびその安全や存続が脅かされると（水で言えば汚染や断水）、社会には衝撃が走る。

2016年1月15日未明、軽井沢スキーバス事故が発生し、13人の将来ある若者の命が突然に奪われた（写真—1）。官民のバス関係者だけでなく、若者たち、子を持つ親、またその縁者——多くの国民にとって決して他人事ではない。また、その4年前には関越道高速ツアーバス事故で7人の乗客が命を落とし、再発防止策を講じてきた中での事故である。国土交通省は事態を極めて深刻に受け止め、関係者とともに、このような悲惨な事故を二度と起こさないという決意で徹底的な検討を行った。具体的には、国土交通省に設置した検討委員会において10回の精力的な議論を重ね、国会や各党における審議を経るとともに、被害者ご家族のご意見も汲んで、事故発生から5か月が経とうとする同年6月3日に「総合的な対策」をとりまとめた^{注1)}。

このうち法改正が必要な事項について、事故の次のスキーシーズンが始まる前に実施するため、道路運送法の一部を改



■写真—1 軽井沢スキーバス事故の車両（運輸支局職員撮影）

正する法律（平成28年法律第100号）が衆議院・参議院ともに全会一致で成立し^{注2)}、2016年12月20日からその大半が施行されている（事業許可の更新制は2017年4月1日施行）。

本稿では、第一に今般の事故を振り返り、第二に「総合的な対策」について今後の進展も踏まえて概観し、第三にそのうち特に道路運送法の一部改正の内容を解説する。その上で、第四にこれらの政策的な意義について私見を述べたい。

1——軽井沢スキーバス事故

2016年1月15日午前1時59分、長野県軽井沢町の国道18号線碓氷バイパス入山峠付近において、乗客39名を乗せた貸切バスが反対車線のガードレールを倒して崖下に転落した。乗客13名、乗員2名の計15名が死亡、残る乗客26名も全員が重軽傷を負った。大学入試センター試験を直後に控え休講となっていた大学が多い中、亡くなった乗客の方々はすべて大学生だった。バスの事故としては、25名が命を落とした犀川スキーバス転落事故以来31年ぶりの大惨事である。

事故の原因については、現在も長野県警と国土交通省の事業用自動車事故調査委員会にて究明が進められている。一方で国土交通省は、事故後に当該貸切バス会社に対して実施した特別監査により様々な法令違反を確認したため、同年2月19日、この会社の貸切バス事業許可の取消処分を行った。具体的な法令違反の内容は、始業点呼の実施や運行指示書の記載といった運行管理が適正に行われていなかったこと、運行時間・距離等に応じて算出される下限運賃を収受していない「下限割れ運賃」による運行だったこと等であった。

また、事故を起こしたバスについては、長年大型バスの乗務経験が乏しい運転者が乗務していたこと、制限速度50km/hに対して事故直前の速度は96km/hだったこと、ドライブレコーダーやASV（Advanced Safety Vehicle 先進安全自動車）技術が搭載されていなかったこと等も明らかになっている。

さらに、国土交通省は事故の1年近く前（2015年2月）にこの会社に対して監査を行い、法令違反を確認の上で行政処分を

同社に事故の2日前に通知していた。しかし、この違反の改善については、行政処分後に確認することとされており、事故時点では未確認だった。また、この行政処分の内容は「車両1台を20日間」使用停止とするものだったが、一般に車両の稼働率が5割前後という貸切バス事業の実態に照らすと、ペナルティとして不十分である。このように、行政処分の実効性という面でも課題が明らかになった。

2——総合的な対策

先述した2016年6月3日の「総合的な対策」は、以上のような事実関係を前提としている。その基本的な思想は以下の三点に要約される。①貸切バス事業を営もうとする者に対し、人命を預かる者として必要なルール遵守について覚悟と行動を求める。②これができない者には、行政として市場への参入を許さず、又は市場から退場させるためのシステムを構築する。③貸切バス事業者だけでなく、貸切バスを発注する旅行者、その先にいる消費者、更にはASV技術を開発する自動車メーカー等を含め、あらゆる角度から対策を講ずる。

「総合的な対策」に盛り込まれた施策は85項目にわたるが、これを5本柱に整理すると以下ようになる。国土交通省は、これらに順次速やかに取り組んでおり、本稿執筆時点^{注3)}で、この85項目のうち80項目が制度改正済みで実行段階に移っている。ここでは、「総合的な対策」の要点を、その後具体的に制度化された内容を捕捉しつつ以下に概説する^{注4)}。

(1) ルールの強化

貸切バス事業者や、貸切バス事業者に法律上必置の運行管理者について、遵守すべきルールを強化する。

- ・ヒトの面では、初任運転者等に対する実技訓練を義務付け、また運行管理者の人数を引き上げた。
- ・モノの面では、バスの走行距離や経年劣化に応じた車両整備のガイドライン（2017年3月発出）の実施を徹底するとともに、ドライブレコーダー、パソコン、補助席シートベルト等の設備要件を強化した。
- ・これらに必要なコストを賄いながら事業を継続する経営体力を有するかどうかを審査するため、「安全投資計画」と「事業収支見積書」の作成を義務づけた（下記4（1）参照）。

(2) 法令違反の早期是正と不適格者の排除

既存事業者・新規事業者を問わず、上記（1）で強化した内容を含め事前・事後のチェックを厳しく行い、法令違反を早期に是正させる仕組みを導入するとともに、不適格者には退出を求める厳しい姿勢で対処する。

- ・法令違反判明後30日以内に是正を確認するとともに、貸切バス事業許可の取消事由に複数回にわたる法令違反不

正を追加した。具体的には、軽微な違反でも3回で「三振」、重大な違反は2回で「レッドカード」として、ともに退場となる。

- ・車両使用停止の「日車配分」見直しを含め、行政処分の量定を強化した。例えば20日車の車両使用停止とは、これまで1台×20日間という場合もあったが、今後は「8割ルール」によりバス5台の事業者なら4台（8割）×5日間となる。
- ・貸切バス事業許可への5年更新制の導入、旅客自動車運送事業者・運行管理者の欠格期間の延長、罰則の強化を行った（下記4（1）（2）（4）参照）。

(3) 監査等の実効性向上

上記（2）を確実にを行うため、国において行政監査等の体制充実と重点化・効率化を行うとともに、民間指定機関を活用する。

- ・国の行政監査・事業許可審査の内容を見直して、体制の増強、対象の重点化、基準・適用の厳格化等を行った。このうち体制の増強については、全国366名の行政監査官等について2017年度予算に68名の増員が盛り込まれており、翌年度以降も更なる増強を図る方針である。
- ・上記（2）等の対策を前提として、民間指定機関による適正化事業を活用するための負担金制度を整備した（下記4（3）参照）。

(4) 旅行業関係者や利用者等との連携強化

安売りが安全運行コストの削減につながるという悪循環を防止するため、旅行者・監督当局、利用者等との連携を強化する。

- ・2014年に貸切バス事業者と旅行者の書面取引を義務付けたこと等により、運賃・料金制度の遵守率が2割から8割に向上し、1日1台当たりの営業収入が向上している。しかしながら、逆に言えば依然2割の貸切バス事業者が制度を遵守していないことから、「下限割れ運賃」根絶のため更なる措置を講じた。すなわち、取引書面への上限・下限額の記載の義務付け、貸切バス事業者から旅行者に支払う手数料等の書面化の義務付け、手数料等が過大でないかの個別チェックと是正を行う第三者委員会の設置、国土交通省や同委員会における通報窓口の設置等である。
- ・消費者に対して貸切バスの安全情報の「見える化」を進めている。具体的には、企画募集のパンフレット等に貸切バス事業者名を記載するよう旅行者に義務付け、国土交通省へ一定の安全情報を報告するよう貸切バス事業者に義務付けた。国土交通省は、この報告を事業者ごとにとりまとめて、ドライバーの平均給与月額（A～Dランク）や日本バス協会によるセーフティバス認定^{注5)}（図一1）の取得の有無と種別（一ツ星～三ツ星）を含め、安全情報データベースとして公表



■図—1 セーフティバスマーク

している。このような中で、既にセーフティバスの取得状況をウェブサイトに掲載する旅行業者や比較サイトが現れてきており、このような流れの定着が期待される。

- ・国土交通省（観光庁）は、「下限割れ運賃」の貸切バスを含む違法サービスを旅行者に提供した旅行業者について、行政処分の基準を強化した。また「ランドオペレーター」と呼ばれる、輸送サービス・宿泊サービスを旅行業者に手配すること等を業務とする事業者について、新たに規制対象とする法案を2017年3月に国会^{注6}へ提出した。法案は、ランドオペレーターを「旅行サービス手配業者」と定義し、登録制を導入するとともに、契約時の書面交付義務、旅行業務取扱管理者又は旅行サービス手配業務管理者の設置義務等を課す内容となっている。

(5) ハード面の安全対策強化

ハード面の安全対策によって事故を防止するため、国は各種安全装置の開発・普及を促進する。

- ・ドライバーの急病等により運転の継続が困難になった場合に自動車を自動で停止させる「ドライバー異常時対応システム」の基本設計等についてガイドラインを策定した。
- ・ASV（Advanced Safety Vehicle 先進安全自動車）の導入支援を強化するため、従来の補助制度に加え税制特例措置を講じた。
- ・制限速度に応じて自動で速度制御するスピードリミッターについて開発・実用化のガイドラインを策定すべく、産官学からなる検討会において議論している。

3——道路運送法の一部改正

上記3に述べた事項のうち3（2）（3）の中には法改正を要する内容が含まれており、国土交通省は、この点を措置するため2016年10月18日に道路運送法の一部改正法案を国会に提出した。上記1のとおり、この法律は同年12月に成立し、同月中に公布・施行されている（事業許可の更新制は2017年4月1日施行予定）。ここでは、改正法の内容を解説する。

(1) 事業許可の更新制の導入

安全に事業を遂行する能力のない事業者を排除するため、全国4,500者の既存事業者も含めて、貸切バスの事業許可に5年ごとの更新制を導入した。既存事業者の初回更新日は、仮

に従来から事業許可に更新制が導入されていたとした場合に、「事業許可日から5年ごとの日」が2017年4月1日以降最初に到来する日とした（例えば2001年1月6日に許可を受けた事業者は、2021年1月6日まで事業許可が有効）。

この審査を行うため、申請時の必要書類として「安全投資計画」及び「事業収支見積書」を国土交通省令に規定した。安全投資計画とは、次回更新までの5年間の安全投資に関する計画、すなわち、運転者や運行管理者などの体制構築、車両の新規取得・代替や走行距離・経年劣化に応じた整備、その他安全確保について必要な事項に関する計画である。事業収支見積書とは、安全投資計画の裏付けとなる支出と、それを賄うための収入を記載するものである。

国は、当該事業者の事業実績も十分踏まえ、所要の安全投資を前提に収支相償う経営体力があるか審査し、継続的に事業を遂行する能力のない事業者については事業許可を更新せず、期限の到来により事業許可を失効させることとしている。具体的には、所要の水準以上の人件費や車両整備費等を前提として（実際には支出しなかった場合であっても支出したと仮定して）財務状況をチェックし、「申請直近1事業年度において債務超過であり、かつ、申請直近3事業年度の収支が連続で赤字である場合」等には更新を行わない。

これらの「安全投資計画」と「事業収支見積書」は、新規の事業許可の際にも審査することとし、これにより安全チェックの面で事業参入要件も併せて強化した。

財務基盤以外にも、前回更新（又は新規許可）以降に行政処分を受けた場合には、運輸安全マネジメント制度による一定の評価を受けることを更新の要件とした。運輸安全マネジメント制度とは、運輸業の根幹をなす「輸送の安全」について経営トップの主体的かつ明確な方針の下で企業組織として具体的かつ継続的に取り組んでいくことを求める法令上の制度である。これを更新制とリンクさせることで、いわば過ちを犯した者の改心が促されると期待される。

(2) 不適格者の安易な再参入・処分逃れの防止

① 事業許可に係る欠格期間の延長

これまで述べたところから、今後、貸切バス事業者について事業許可の取消処分を受ける者が増加すると見込まれる。このような不適格者の再参入を相当期間許さないことを始め、旅客自動車運送事業の許可段階における不適格者の排除を徹底するため、欠格期間を現行の2年間から5年間に延長した。なお、5年間とは各種業法における欠格期間で最も長い期間である。

② 事業許可の欠格事由の拡充

旅客自動車運送事業について、事業許可の取消処分を受けた会社と密接な関係を有する会社が、新規の事業許可又は事業許可の更新を受けようとする者に対して影響力を行使するこ

とになると、ずさんな事業体制が引き継がれる。こういった事態を排除するため、新規の事業許可又は事業許可の更新を受けようとする者と密接な関係にある者が事業許可の取消処分を受けた場合を、欠格事由に追加した。

また、重大事故等を発生させながら行政処分の手続中に廃業して処分を逃れた者の再参入を相当期間禁じるため、監査後に廃業した場合を、欠格事由に追加した。

③運行管理者に係る欠格期間の延長

運行管理者は、旅客自動車運送事業において最も重要な「輸送の安全」を確保する責任者であり、具体的には運転者について労働時間管理、指導監督、点呼による疲労・健康状態の把握、安全運行の指示等を行う者である。その職務の重要性から、事業許可の欠格期間と同様に、運行管理者資格者証の返納を命じられた者についても、欠格期間を2年間に5年間に延長した。

④休廃業の事前届出制

従来、一般旅客自動車運送事業（バス・タクシー事業）の休廃止は基本的に事業者の経営判断に任され、地域住民への影響が大きい乗合バス事業について事前届出制とする以外は、事後届出制とされてきた。しかし、法令違反の発覚を見越して廃業するなど事後届出制を悪用した「処分逃れ」が行われると、その者が新たに事業許可を申請しても上記②の欠格事由には該当しないこととなる。そこで、このような「処分逃れ」を防止するため、乗合バス事業以外の一般旅客自動車運送事業についても、事業の休廃止を事前届出制とした。

なお、上記①～④については、仮に貸切バス事業についてだけ規制を強化すると不適格者が類似の事業を行って当座を凌ぐこと等が可能となってしまうため、乗合バス事業、タクシー事業等についても規制強化の対象としている。

(3) 行政監査の補完・自主改善の促進

2014年に施行された道路運送法の一部改正（議員立法）により、旅客自動車運送適正化事業実施機関（適正化機関）の制度が導入されたが、これまで貸切バス事業の適正化機関は指定されていない。

一方で、近年、多数の法令違反を犯していた貸切バス事業者が、関越道高速ツアーバス事故（2012年4月）や軽井沢スキーバス事故（2016年1月）など、悲惨な事故を立て続けに起こしている。また、訪日外国人観光客の急増等による輸送需要の増加もあって貸切バスの運転者が不足し、長時間勤務のおそれが増大している。こうした中で、利用者の安全の確保を図るために、貸切バス事業者に対し、法令遵守、運転者の労働環境の改善等の適正化を進めることが強く求められるようになっている。

このような状況を踏まえ、国が行う行政監査を補完するとともに、業界全体として自浄作用を働かせるため、適正化機関による巡回指導等を活用することとした。これにより、国は問題のない事業者のチェックに時間を割くのではなく、マンパワーを悪質事業者の行政監査・行政処分に集中投入する。今般の改正法において、適正化機関は、このような巡回指導等の必要経費に充てるため、貸切バス事業者から負担金を徴収することができる制度を創設した。現在、地方運輸局の管轄区域ごとに、地方バス協会等が設立する法人（一般社団法人又は一般財団法人）や地方バス協会自身が適正化機関として指定を申請し、2017年夏に巡回指導等を開始する方向で調整が進められている。

なお、適正化機関が説明や資料の提出を求めたにもかかわらず貸切バス事業者がこれを拒否した場合、それ自体を行政処分の対象とした。また、貸切バス事業者が負担金を支払わない場合には、所定の手続を経て国土交通大臣が納付命令・事業許可取消処分を行うことができるよう法定されている。

(4) 罰則の強化

従来から、事故を引き起こす可能性がある違法状態を是正するため、国土交通省から事業者に対して輸送の安全確保命令を発出することができることになっている。これまで、この命令に違反した法人に対して、行為者と同等の100万円以下の罰金刑が法定されていたが、法人の事業規模等に鑑みると抑止効果が不十分であることから、罰金額の上限が1億円に引き上げられた。また行為者についても、罰金額の上限を150万円に引き上げるとともに、1年以下の懲役に処することとされた。

4——政策的な意義

交通事故による死者数が年間1万人を大きく上回り「交通戦争」と呼ばれた時代と比べると、様々な取組により近年の状況は長期的に改善してきている。しかし、現在でも交通事故死者数は年間4,000人に及び、2時間ごとに死者が発生しているという事実は厳然としてある。その中でも、有償で提供される運送サービスで乗客の命が奪われたとき社会がいかに大きな衝撃を受けるか、言い換えると有償で旅客を運ぶことに対して（更に本稿の対象ではないが生活の全般に対して）国民がいかに高い水準の安全・安心の確保を求めているか、軽井沢スキーバス事故により改めて明確に示されたと言える。具体的には、事故防止と被害者対応を事業者がどれだけ行い、これを遵守させるためのシステムを行政がどれだけ整備運用してきたかが問われたのだった。このような角度から、改正法を中心に「総合的な対策」の意義を考察したい。

(1) 規制の緩和と強化

行政改革を巡る議論を受けて、1996年に運輸省（当時）は陸海空の運輸事業の需給調整規制を廃止する方針を発表した。その後、各モードの事業を規律する法律が順次改正される中、貸切バスについても2000年に道路運送法が改正されている。2016年の道路運送法改正に関する国会審議の中では、一連の規制緩和が事故の遠因なのではないかとの指摘があった。国土交通省は、2000年の法改正による需給調整規制の廃止と運賃規制の緩和は、サービスの多様化など、利用者利便向上の点で成果を上げていると考えている。一方、安全・安心なサービスの確保は最重要の課題であり、これらの規制緩和は、安全規制を緩和したものではない。

その後、2012年4月29日に発生した関越道高速ツアーバス事故を受け、国土交通省は安全規制を強化してきた。その際の施策は、2000年の規制緩和後に事業者数と車両数が大幅に増加したものの需要の増加が限定的であったことにより、競争が激化し安全性の確保が優先されにくくなってきたという「構造的な問題」も踏まえたものであった。それにもかかわらず2016年1月15日に軽井沢スキーバス事故が起き、国土交通省は、この事態を極めて深刻に受け止めて、これまでの安全対策を抜本的に見直した。

上述した「総合的な対策」やこれを受けた道路運送法の一部改正は、このよう流れの中で具体化したものである。一定の政策目的の実現のために運輸業に初めて事業許可の更新制を導入する、ある輸送モード全体に負担金制度（利用者負担）を導入するなどの踏み込んだ内容は、そのスコープを含め、今後の交通政策の進む道に一定の示唆を与えうるのではないかと。

なお、国土交通省において地域交通の将来像を検討する中で、「経済が縮小傾向にある中では、分権に頼るのではなく、一定程度は国が音頭を取ることで取組を進めていく必要があるのではないか」との指摘が有識者から行われている^{注7)}。競争領域と協調領域の線引きを再検証すべきという趣旨と理解する。本稿とは別の文脈だが、規制のあり方という点で共通する問題として、地域交通や地域社会の持続可能性を確保するための議論が必要だろう。

(2) 関係者の協働

貸切バスの運行は、幅広い分野の関係者の協働で初めて成り立つ。国土交通省は、本省・地方運輸局・運輸支局の自動車行政部局を挙げて施策を結集することはもちろん、観光庁においても取組を強化していく。本稿の読者にも、安全・安心な貸切バスの運行を実現するため、それぞれの立場で取り組まれることを切に願いたい。

国による不適格者の排除を基本としつつ、まずは、適正化機関の運営を含めバス業界自身も自律的に改善する姿を世に

示すことで、バスに対する信頼の回復につなげねばならない。さらに、バス業界だけではなく、事故後に再認識されたバス業界と旅行業界の連携を、今後も継続強化していくことが不可欠である。

業界同士の連携に加え、両業界に関する行政部局でも連携を強化している。例えば、貸切バス事業者の道路運送法違反のうち「下限割れ運賃」のように旅行業者が関与しているものについて、国土交通省の自動車当局と観光当局（旅行業者の登録を行った観光庁又は都道府県）との通報制度を拡充した。この制度は、2012年の関越道高速ツアーバス事故を受けて2014年に開始されたが、通報は自動車当局から観光当局への一方通行で、また通報実績は皆無だった。2016年1月の軽井沢スキーバス事故を受けた緊急対策として、同年6月にはこれを相互通報制度とするとともに、双方における集中的な行政監査を経て、同年末までに107事業者についての通報、うち12事業者に対する行政処分を実施している。今後もこの制度を一層活用するとともに、ランドオペレーターによる違法行為も相互通報の対象とする方針だ。

また、上記4(1)で述べたように、貸切バスの事業許可更新制においては、前回更新（又は新規許可）以降に行政処分を受けた場合には、運輸安全マネジメント制度による一定の評価を受けることを更新の要件としている。医学に例えると、本稿で解説した施策は抗生物質や外科的手法によりウィルスや病巣を除去する西洋医学のアプローチに近く、運輸安全マネジメント制度は体質改善により免疫力を高める東洋医学のアプローチに近いと言えるかもしれない^{注8)}。事業行政と運輸安全マネジメントが適材適所で連携することは、安全性の向上にとって有意義だろう。さらに運輸安全マネジメント制度については、東井[2017]¹⁾に示された今後の展開が期待される。

これら以外にも、本稿では紙幅の関係で掘り下げることができないが、行政機関として公正取引委員会^{注9)}や消費者庁^{注10)}との連携も重要である。さらには、貸切バスの安全情報を「見える化」する相手方である消費者にも、安全にはコストがかかるという認識を消費行動に反映することが期待される。先ほどの医学のアナロジーに戻ると、栄養士（旅行業者）と料理人（消費者）が作る日々の食事で健康増進につなげるとも言えるのではないかと。

本稿で解説した施策は、このような多様な関係者の協働を可能とするためのシステムを構築しようとするものである。

(3) 魂を入れる

国土交通省は、道路運送法の一部改正法が衆議院・参議院ともに全会一致で成立したことの意味に思いを致し、構築した制度に「魂を入れ」（大臣発言）^{注11)}適確に執行する覚悟である。安全意識の高まりを一過性のものにしてはならない。「総合的な対策」も改正法の成立も、ある仕事の終わりではなく、犠

性者の無念さに応える営みの始まりである。その意味でPDCAサイクル確立が鍵であり、「総合的な対策」でも進捗状況について「当委員会において検証を行っていく」とされている。2017年2月13日には第1回フォローアップ会議として第11回検討委員会が開催され、その後も定期的開催することとしている。

分野は異なるが、ノーベル物理学賞受賞者リチャード・ファインマンは、マンハッタン計画に参加して原子爆弾の開発に携わった過去を持つ。ファインマン [2007]²⁾は、科学による力を使い方によって善にも悪にもなると考え、疑うことの効用を訴える1963年の講演において、次のように述べている。

そもそも今晚、僕が言おうとしていることで、一七世紀の哲学者がとくに言っていないものなど、おそらく一つもないでしょう。それならなぜまたそれを繰り返すのかというと、日に日に新しい世代が生まれてきているからです。しかも人間の歴史を通じて、多くの偉大な新しい考えが育ってきている。それを世代から世代へと、意識しつつ明確な形で伝えていかなかったら、せっかくの偉大なアイデアも、決して長続きするものではないからです。

本稿の内容は、藤井 [2016]³⁾が指摘するように、2016年に明らかになった三菱自動車工業等による燃費不正と同様、コンプライアンスの欠如と確保策の問題として理解することができる。一般にはコンプライアンスについて、社会規範や企業倫理への適合を含めて論じられることも多いにもかかわらず、本件では狭義の「法令遵守」に光の大半を当てざるを得ないのは残念な事態だ。しかし、フォルクスワーゲンや東芝といった世界的な企業でさえ狭義のコンプライアンスも確保できず、信頼が揺らいでいる今日、ごく身近な旅客運送の分野で安全・安心の前提となる法令遵守を強化することには意義があると思われる。

運行の安全の確保に王道はない。そこにあるのは、地道な安全投資と日々の運行管理・車両整備管理、最終的にはドライバーの技能・健康と安全運転である。本稿で述べた施策は、そのためのルールの遵守を確保するための仕組みだが、これも日々の運用に各自が魂を入れることで初めて実効性を持つ。本稿冒頭の例えで言えば、「安全でおいしい水を安定的に」飲めるよう、関係者のたゆまぬ取組が求められる。

おわりに

貸切バスは、毎年3億人以上に利用されている。小学生の遠足や社会科見学、中学生の修学旅行や部活動など、それぞれの人にとって特別な思い出と結びついていることが多い乗り物

軽井沢スキーバス事故対策検討委員会	
委員一覧	
◎：委員長 ○：委員長代理	
安部 誠治	関西大学社会安全学部教授
稲垣 敏之	筑波大学副学長・理事
上杉 雅彦	(公社)日本バス協会会長
植竹 孝史	(一社)全国旅行業協会東京都支部運営委員
加藤 博和	名古屋大学大学院環境学研究科准教授
興津 泰則	(一社)日本旅行業協会国内・訪日旅行推進部長
河野 康子	(一社)全国消費者団体連絡会事務局長
○ 酒井 一博	(公財)大原記念労働科学研究研究所長
住野 敏彦	全日本交通運輸産業労働組合協議会議長
松田 英三	運輸審議会委員
三浦 雅生	弁護士
水野 幸治	名古屋大学大学院工学研究科教授
村木 美貴	千葉大学大学院工学研究科教授
◎ 山内 弘隆	一橋大学大学院商学研究科教授
(五十音順、敬称略)	

■図—2 検討委員会メンバー一覧 (2016年6月3日現在)

だ。スクールバスや企業送迎バスとして長年乗る人もいるだろう。訪日外国人を含む観光客にとっても一生の思い出のはずだ。そこに寄せられる信頼を、決して失ってはならない。

安全・安心は、世界に誇る日本の価値である。先人たちが築いてくださった成果であるが、歴史に新たなページを加えて後世に受け継いでいくのは、今の世代の責任だ。バスを見て目を輝かせている幼児たちが大人になる時代は、価格でなく価値を競い合う時代であってほしいと願う。私たちは、どのようなバスを残すのだろうか。

本稿の内容は、国土交通省の職員を含むバス関係者のもとより、検討委員会メンバー (図—2) や国会議員も含め、そのような思いも共有しながら突っ込んだ議論を行った上に立っている。その中で、日本バス協会の先頭に立って引っ張っていらした上杉会長が、2016年12月10日に急逝された。会長なしでは「総合的な対策」は別の姿になっていたに違いない。亡くなる1週間ほど前、改正法の成立を「これで一安心やな」と見届けられたそうだ。私事で恐縮ながら、筆者は1995年の阪神・淡路大震災の前後に近畿運輸局自動車部で勤務し、会長が震災復興の「戦友」と呼んでくださったことも思い出され、告別式で涙を禁じ得なかった。

軽井沢スキーバス事故で負傷された方々は、今でも心と体の傷と闘い続けていらっしゃる。一日も早いご快癒をお祈りする。その上で、事故で命を落とされた方々と故上杉会長に、謹んで本稿を捧げたい。

注

注1) 国土交通省報道発表資料「『安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策』の公表について」(2016年6月3日) 参照。

注2) 第192回国会(臨時会)

注3) 2017年3月末現在

注4) 国土交通省報道発表資料「軽井沢スキーバス事故を受けた対策の進捗状況について」(2016年12月20日), 第11回軽井沢スキーバス事故対策検討委員会(第1回フォローアップ会議)資料(2017年2月13日) 参照。

注5) 公益社団法人日本バス協会が2011年から実施している「貸切バス安全性評価認定」制度による三段階(一ツ星から三ツ星まで)の認定で, 安全に対する取組状況が優良な貸切バス会社であることを示すシンボルマーク。2017年3月現在の認定取得状況は, 全国の貸切バスの46パーセント(台数ベース)。消費者庁報道発表資料「貸切バスに関する消費者意識調査について」(2016年4月20日)によると, 「制度もマークも知らない」人が74パーセント。

注6) 第193回国会(常会)

注7) 第6回地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会(2017年2月21日)

注8) 東京大学・日本医療研究開発機構(AMED)・科学技術振興機構(JST)報道発表資料「AIM投与による急性腎不全治療につながる革新的成果」(2016年1月5日)によると, AIMと呼ばれるタンパク質が体内の「ゴミ掃除」をする作用メカニズムにより, 治療困難だった急性腎不全の治療法確立と慢性化のリスク低下が期待される。さらに, 肥満, 脳の病気, 老化等にもAIMを用いる研究が行われていると聞き, いわばテクノロジーを対症療法ではなく体質改善に活かす発想, すなわち西洋医学の手法による東洋医学のアプローチとして興味深い。

注9) 本稿3(4)の第三者委員会において, 貸切バス事業者から旅行者に支払われる手数料等が過大であり, かつ優越的地位の濫用の疑いがあると個別判断された場合, 国土交通省を通じて公正取引委員会にも通知される。

注10) 前掲の消費者庁報道発表資料によると, 「仮に, 9,800円のバスツアーに参加しようとしていて, 同内容で安全管理がしっかりしたツアーがあった場合, 安全に対して追加でいくら支払えるか」との問に対して, 1,000円と答えた人が最多(29パーセント)であり, 6割以上の人が1,000円以上払うとの回答。

注11) 2016年12月20日の記者会見において, 石井啓一国土交通大臣は, 「今回の事故を受けまして, 6月にとりまとめました総合的な対策の一環といたしまして, 先の臨時国会で成立しました道路運送法の一部改正法が本日施行となります。法改正によりまして, 事業許可の更新制の導入等の制度的な枠組みが整理されましたが, 今後は, 新たな制度をしっかりと実施に移し, 対策に魂を入れていくことが何よりも重要であります。」と発言。

参考文献

- 1) 東井芳隆[2017], “運輸安全マネジメント制度の10年と今後の展開—現場による「安全管理」と経営による「安全管理」—”, 「運輸政策研究」, Vol.19, No.4, pp.78-84.
- 2) リチャード・ファインマン(大貫昌子訳)[2007], 『科学は不確かだ!』, 岩波書店, (米国ワシントン州立大学における1963年の講演)。
- 3) 藤井直樹[2016], “自動車を巡る課題—コンプライアンスと技術革新—”, 「運輸政策研究」, Vol.19, No.3, pp.29-35.