

## 貸切バス事業への「規制緩和」見直しと運転手の労働条件改善を求める 意見書

乗客乗員 15 人が死亡し、26 人が重軽傷となった長野県軽井沢町のスキーツアーバス事故は、ひとたび事故を起こせばどれほど悲惨な事態に直結するかを改めて見せつけました。

国土交通省の特別監査や警察の捜査などを通じて明らかになってきたのは、人命をあずかる交通機関として安全を担っていることへの責任や自覚を欠いたバス運行会社とツアーを企画した旅行会社のあまりにずさんな姿勢です。事故を起こしたバス会社は運転手が健康診断をしていなかったことなどで事故直前に行政処分を受け、今回も運転手の研修を怠り、健康チェックのための点呼もしていませんでした。時間外労働についての労使協定も結ばない違法な事実も判明しました。バス会社と旅行会社は、国が安全を確保する基準として定めた運賃下限を大きく下回る金額で契約していました。

深刻なのは、貸し切りバス業界の中で安全置き去りの事業者が後を絶たず、構造的な問題になっていることです。その大きな要因は、2000 年におこなわれた道路運送法改定で、バス事業への参入要件が免許制から許可制に緩められたことにあります。事業者数は約 2300 から約 4500 へ急増し、それが受注競争を激化させ、異常な値引き競争を引き起こしているのです。コスト削減のため運転手に低賃金と長時間労働が押し付けられ、健康被害も進み、過労が原因の事故も発生しています。

国交省などは事故のたびに、長距離運行では運転手を 2 人体制にするなど「再発防止」策をとってきましたが、参入規制など問題のおおもとに手をつけてきていません。運送事業者 12 万以上に対し、国交省の監査職員は約 370 人です。業者の事後チェックに限界があるのは明らかです。

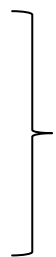
よって、多くの若者たちの未来を奪った悲惨な事故を繰り返さない、国内外の旅行者の安全を確保するために、「規制緩和」を見直し問題ある業者を参入させない、運転手の労働条件改善など、抜本的な対策を強く求めるものです。

以上、地方自治法第 99 条の規定により意見書を提出します。

平成 28 年 3 月 24 日

北海道名寄市議会

衆議院議長  
参議院議長  
内閣総理大臣  
国土交通大臣  
総務大臣



宛