辻元清美・民主政調国交部門会議座長に聞く

規制緩和の見直し必要

「安売り競争、放置すべきでない」

関越自動車道での高速ツアーバス事故を受け、国土交通省は、自動車運送事業の安全規制強化に乗り出した。一方、与野党の国会議員や日本バス協会（堀内光一郎会長）、交通関係労働組合、一部有識者は、事故の背景に行き過ぎた規制緩和の在り方があるとして、検証を求めている。本紙は5月29日、民主党政策調査会の厚生労働部門会議と合同で、ツアーバス事故を踏まえた安全対策と規制問題に取り組んでいる国交部門会議の座長で元国交副大臣の辻元清美代議士（大阪10区）に取材。辻元氏は、トラックも含む自動車運送での「安売り競争を放置するべきでない」とし、規制緩和の見直しが必要と断言した。（田中　信也）

無責任が被害を増幅

―座長に就任早々4月29日に事故が発生し、週明けには厚労部門会議との合同で検討をスタートさせた。高速ツアーバスの問題性は国交副大臣時代から指摘されていたが、その当時も踏まえての見解は。

今回の事故は特殊な事例といえるが、国土交通行政にも責任があることを自覚し、今後の対策に取り組むべき事案だ。副大臣のころから、バス・トラック・タクシー事業で規制緩和が及ぼす（負の）影響は懸念されてきた。2006年のあずみ野観光の添乗員死亡事故などを契機に「バス事業のあり方検討会」を発足させたが、2年以上かかってようやく方向性を出した矢先の今回の事故。あまりに（検討の速度が）遅いと言いたい。

―今回の事故は、ドライバーはもちろん、貸し切りバス事業者、企画した旅行業者、運輸行政、と全ての関係者に問題があった。

各者が無責任だったため、問題が2乗、3乗、4乗に積み重なり事故（による被害）が増幅された。高速ツアーバス制度は既に破たんしていた。また、国交省は貸し切りバス事業者への規制緩和に当たって、参入規制を低くする代わりに事後チェックを強化するとしたが、その体制が十分でないのが現実。このことはかねて指摘されていたが、今回の事故で顕著になった。現在の国交省のチェック体制に問題がある。

トラックも点検対象に

―今回の惨事を受け、国交省は高速ツアーバス・貸し切りバスを中心に自動車運送事業の安全規制に着手。まずは1日当たり670キロのワンマン運行を認める交代運転者の配置指針の見直しを検討し、その後、安全規制の強化に取り組むが、反面、「行き過ぎ」と指摘される規制緩和の根源、事業者の急増、多層構造化による運賃低下などの検証には消極的だ。

安全規制によって現在の安売り競争の構図が改善されるという筋道を合理的に説明できない限り、規制緩和は見直すしかない。入り口はそのまま出口を強化、つまり監査要員を何万人に増員したところでいつも目を光らすことは不可能。事後チェックできない体制を放置すれば、数年に1度はこうした重大事故が発生する恐れがある。

―合同会議での検討は、当面は高速ツアーバスが中心になると思うが、同じ自動車運送分野であり貸し切りバスとほぼ同様の構造のトラック事業も経済・国民生活を支えるライフラインとして、同じ立場だ。

合同会議での検討は、事故発生直後に前原誠司政調会長の指示で立ち上げたもので、当初はタクシーも含めた旅客分野を対象に想定していたが、その後、「トラックも含め（た自動車運送事業について）全て点検すべき」となった。近く取りまとめる中間報告では、まずは社会的不安が広がる高速ツアーバスに関する提言だが、その後、トラック、タクシーについての検討を進める方針だ。

ツアーバス事故で安全規制強化

経済・社会・安全の均衡

―検討の方向性は。

規制緩和で事業者数が増えた半面、収益が減って、そこで働く労働者の給与水準が下がっている現状をこのまま放置すべきでない。一度立ち止まり規制緩和全般を点検すべきだ。「安かろう悪かろう」の事業者に、一生懸命取り組む事業者が足を引っ張られる仕組みに歯止めを掛けるべきだ。私が話したバス、タクシー、トラックのドライバーはいずれも安全に対し厳格。とくに労働組合があるところは労務管理が行き届き、一定賃金が保障されることで、事業者にとっても長い目でみればプラスと思う。安全確保に労組の存在は大きいと考える。

トラックも荷主との力関係で、下請け、孫請け、ひ孫請け、と多層構造化が進み、大変な苦しい経営状況だ。副大臣のころは、自分をトラックドライバーなどの立場に置き換え政策に当たった。（荷主に）買いたたかれて給料が減り続け、たぶん官僚の半分以下。国交省の担当者も当事者意識を持たなければならない。

―政治がどこまで政治主導を発揮するのか。国民の関心が高い問題なので中途半端な内容なら政府与党も批判を受ける。

今後、前原氏に対応を相談し、国交省などへの提言とするか、政調から党幹部会に上げて政府与党としての取りまとめを目指すのか決めたい。併せて、国交省の政務三役とも連携していく。規制緩和そのものは否定しないが、人の命がかかる自動車運送事業は他産業と違い、ある程度の規制があって社会的な安心につながる。経済的規制と社会的規制、安全規制はそれぞれ分けて考えるべきで、経済的規制のみ追求すれば安全が脅かされ、社会的不安が増幅する。

―トラックでは「トラック産業の将来ビジョン」での課題や、デジタルタコグラフの装着義務化の範囲拡大など多くの問題を抱えている。

安売り競争にさらされる中、「高い安全基準も満たせ」と、あれもこれもと対策を求めれば業界は「窒息」する。安全規制強化と経済的安定のバランスを欠いたまま、参入事業者が増加し、値下げを余儀なくされる中で、デジタコは義務付け、環境基準対応のためトラックは買い替えろと、コストを掛けさせるのは現実的な対応か。「だったら、まず安売り競争を余儀なくされる構造に手を付けろ」と言いたくなるのは当然だ。

―自動車運送事業の安全と規制の在り方とは。

事故件数は減っていないとの指摘があるが、業界の質が向上したか低下したか、大事故を発生させる内在的な原因が増えたか減ったか、そこで働く人の生活が安定したか否かを物差しとすべきで、単に数だけに着目すべきでない。ドライバーや経営者がアルバイトしないと生活が成り立たない状況では、安全・安心が脅かされる。トータルで解決できる方向を見いだすべきだ。

おもなニュース

SGHD、新市場へ

国交省、経団連、日本アクセス、食品ト協、震災復興晃陸運、つくば市岐ト協、全国最低奈貨協／不正経理