

## 岡本の国会での質問

162-衆-国土交通委員会-6号 平成17年03月30日

○山口(泰)委員長代理 岡本充功君。

○岡本(充)委員 民主党の岡本でございます。

本日は国土交通委員会に私が質問のバッターとして立たせていただき、去年は国土交通委員でございましたけれども、本年はこういった機会を設けさせていただいて質問させていただきます。

私、昨年、国土交通委員会において幾つか質問させていただいた中で、今回、その改善や、そしてまたその後の進捗状況を踏まえて、また私自身がユーザーとして実際にいろいろな場所で体験したことを経験をもとに皆様方にぜひお聞きをいただきたい、また大臣にもお知りをいただきたいテーマについて本日は質問をさせていただきたいと思っております。

さて、私の地元愛知県においては、中部国際空港そして愛知万博が今開幕また開港をいたしたところでございます。多くの国のプロジェクトの中でも、こういった二つの大きな事業を同時に開催または開港する、こういったことはなかなかないことでありまして、今大変多くの方に愛知県に来ていただいておりますのが実情でございます。

愛知万博は開幕したばかりでございますけれども、まず大臣、万博はもう既に行かれましたでしょうか。

○北側国務大臣 万博開会前に行かせていただいております。中部国際空港の開港もございましたので、ことしに入って、ですから二度ほど行かせていただいておりますが、開会後はまだ行っておりません。ぜひ行かせていただきたい、近々行かせていただきたいと思っております。

○岡本(充)委員 今大臣言われましたが、万博開幕後も含めてぜひ行っていただきたいんですけれども、そういった中で、千五百万人という目標を掲げているようでございますけれども、多くの皆さんに万博に行くためにはこれからいろいろな工夫をしていかなきゃいけない。その中でも、観客の皆様方が二の足を踏むような、そういった因子は少しでも取り除かなければいけないと思っておりますが、今万博が開幕してからなかなか観客動員が思ったほど進んでいないという中の一つの要因として、やはりアクセスの問題が大きな要因になっている、またパビリオンの混雑の状況が大きな要因になっている、この問題について私は質問したいと思います。

昨年の五月十九日の委員会でしたか、私が一般質問でさせていただきました万博へのアクセス、かなり混雑するということが予想されるんだという指摘をさせていただきました。当時の澤井国土交通省総合政策局長からの答弁の中でも、これを検討するという旨の答弁をいただいております。特に、小さなお子さんを連れて乗る場合、一九〇%のいわゆる乗車率、これはかなり大変な状況でありますし、またこういった状況を緩和する、こういった必要性を私は認識していただいております。そういった中で、混雑緩和の対策、どのようにとられたのでしょうか。

○丸山政府参考人 去年も御指摘いただいたところでございますが、混雑対策で一番問題になりますのは藤が丘という駅でございます。これは名古屋市地下鉄東山線が、万博の一つの売り物でございますリニモと言われております愛知高速交通東部丘陵線に接続するところです。輸送力の格差がありますので、そこで滞留が起きてしまうのではないかと、こういうお話があったわけでございます。

それで、そのときに考えておりました私どもの対策としましては、藤が丘ルートのほかには八草のルートがありますので、できるだけそちらの方へ回っていただくというのが一つ。それから、リニモへの乗りかえ駅の混雑のために、屋根つきのリニモ広場というものをつくる。それから、シャトルバスを

補完的に多客時には運行するというようなことを考えておりました。

それで、三月十八日から二十日まで内覧会があったわけでございます。特に十九日におきましては、そういう対策を講じてきたわけでございますが、八十分の待ちが藤が丘の駅で発生したということでもあります。

その原因でございますが、内覧会のときは閉まる時間が早かったということで、皆さん午前中に殺到した。それから、内覧会のときにはシャトルバスを出す必要がないだろうということでシャトルバスを出さなかった。それから、スタッフがリニモに乗ってしまった。こういうようなことが混雑に拍車をかけたわけでございます。

それで、内覧会の結果を受けまして、現在、次の四つの対策をとっております。一つは、先ほど申し上げましたように、藤が丘でない、万博八草の方へできるだけ回ってほしいと、それから、藤が丘では今これだけの待ち時間ですということを主要な駅で表示するようにしております。それから、パビリオンが込むのでなるべく朝行きたい、こういうことになるわけでございます。それも、パビリオンでも午後には発券をしていただく。それから、内覧期間よりも閉場時間は遅いんですというようなことも周知徹底を図っております。それから、スタッフはシャトルバスで通勤してくださいと。それから、週末藤が丘からシャトルバスの運行、それから名古屋駅からの増便というようなものを考えたところでございます。

この結果、週末心配しておったところでございますが、最大四十分の乗車待ちが藤が丘で発生いたしました。結局用意しておきましたシャトルバスを運行するに至るほど混雑ということはないということでございます。

ただ、今後、夏休みでございますとかゴールデンウィークの多客期が考えられますので、今私も考えておりますシャトルバスの運行ではほぼ対応は可能だとは考えておりますけれども、今後とも適切な対応が図られるよう考えていきたいというふうに思っております。

〔山口(泰)委員長代理退席、委員長着席〕

○岡本(充)委員 今万博八草の駅を利用してもらおうという話が出ましたけれども、万博八草に行っても歩くことは可能ですが、やはりリニモに乗られるわけですね。そういう意味では、同様に、リニモの車両の両数からして大量のお客さんが輸送力の差によって滞留する可能性があるわけでありまして、現に滞留をしているわけです。そういった意味で、今藤が丘の話はされましたけれども、万博八草の駅でも同様のことが起こっているということを指摘させていただきたい。

そしてさらに、もう一つは帰りの件でございますが、皆さんが万博の駅から帰り電車に乗っていく。駅の高さは階段を上って行って高いところにある。そして、多くのお客さんがその電車に乗ろうとして同時に、係員の誘導で、はい、上がっていいですよと言って、上がっていく。あれは、一つ間違えると、あれだけの人数が一気に階段を上りますから将棋倒しになる、こういった危険性も私は指摘をさせていただきたいと思うんですけれども、こういった安全対策はどのように講じられているのでしょうか。

○宮本政府参考人 お答え申し上げます。

会場の北ゲート周辺における混雑時の事故対策について御説明申し上げます。

きょうも朝確認をいたしました。おっしゃった階段の付近では相当な数の警備員を重点配備しているところでございまして、そこを通る来場者の方への注意喚起を相当強化しておるところでございます。

また、その階段から先のところは、先ほどお話のありましたリニモを運営する愛知高速交通株式会社の管理ではございますが、博覧会協会とこのリニモの会社との連携により、万博会場駅と北ゲート間の来場者のスムーズな移動、誘導、こういったものを行うなど、警察当局からの指導も受けつつ事故防止に向けて万全を期しておるところでございます。

今後とも、博覧会会場における安全対策につきましては、北ゲートを含めまして、至るところで最

優先課題として万全を期してまいりたいと思います。

○岡本(充)委員 現実的には、お客さんは下で待っているわけですよね。改札口より下に券売機があって、一階の券売機のところで切符を買って、警備員の方に、はい、ここで待っていてくださいと言われる。そして、さあ順番が来ましたから上へ上がってください、さあどうぞと言ったら、みんながどどどどと上がっていくわけですよ。そうすると、一気にまた人が上がっていく。そうすると、だれかが転んだらこれは大変なことになるということを私は指摘しているんです。

確かに、警備員の数をふやす、そしてまた鉄道会社や警察とも連携をとって警備の充実を図るといふふうに言われておりますが、滞りなく順調に人をナビゲーションできるような、こういった環境ではありません。すぐ多くの方が待ってみえる、こういう現状があるということを、もちろん御存じだと思いますけれども、そういった現状で、私は大変危険性があるということを重ねて指摘させていただきたいと思っています。

行きは万博八草からもそして藤が丘からも来ますが、帰りは電車に乗る駅は皆さんその万博会場駅を使われるわけですから、来た方がみんなその駅から乗っていくわけですからね。そういった意味で、ぜひ帰りの対策も十分にとっていただきたいというふうに指摘をさせていただきます。

そして、続いてもう一つ同様に、この北ゲートの混雑に拍車をかけるというか、混乱に拍車をかけていると私が拝見させていただいて思ったことは、タクシーに対する対応です。

すぐ北側に県道が走っていて、その県道には、東ゲート、西ゲートといったところはタクシー乗り場がありますから、空車のタクシーが走っている。そうすると、空車のタクシーが走っていて、お客さんが手を挙げてもとまってもらえない。もしくは、とまったタクシーがいると、警備員さんに、あなたの会社に通報するぞ、こういうふうにおどしをかけられてタクシーがそそくさと出ていく。こういった状況が何件も散見されました。また、外国のお客さんは事情がよくわかっていないかのようで、タクシーの運転手さんとそこで、要するに、信号でとまったタクシーの運転手さんと、いざこざとは言いませんけれども何か言い合っている、こういった状況もある。

つまりは、空車のタクシーがしょっちゅう通るにもかかわらず、ここは乗降禁止なんだということがなかなか周知徹底されていないんじゃないかというふうに私は思うわけなんですけれども、特に、今お話したとおり、北ゲートは、電車に乗ろうと思って行って見たらすごい人がいた、目の前に空車のタクシーがいる、じゃ乗せてくれという話になりやすい場所なんですよ。

そういった意味で、この北ゲートでのタクシー乗降禁止という措置について、もっと周知徹底をする必要がある。もしくは、空車のタクシーが目の前を通っていったら乗りたいと思うのは皆さん人情でありますから、そういったことで何らか対応をとる必要があるのではないかという指摘をさせていただきたいんですが、これについてはいかがでしょうか。

○宮本政府参考人 お答え申し上げます。

おっしゃるとおり、タクシーにつきましては、先生御指摘のとおり、会場のいわゆる東ゲート近く、それから西ゲート近くにある二カ所の乗りおり地だけに限らせていただいております。これは、申し上げるまでもなく、交通安全対策、ひいては住民の方の安全のためにそうやっているわけがございますけれども、確かに、間々、そういう、いわばルールにのっとらずに、そうでないところで乗りおりをされる方があったことは事実でございます。先生御指摘のとおり、これはぜひ周知徹底をいたしたいと思っております。

実は、これもけさ直接確認をしたのでございますけれども、現在北ゲート付近では、愛知県警のコーンが路肩に並べられまして駐停車できないようになっておりますし、日本語の駐停車禁止の看板も立てております。それから、警備員がハンドマイクで駐停車禁止を呼びかけて、とまろうとした車には直接注意を行っているところでございます。

ただ、御指摘のとおり、全く例外がゼロかと言われるとゼロではない状況でございますので、今後とも厳しく周知徹底を図ってまいりたいと思っております。

○岡本(充)委員 警備員も日本語で言っていますし、看板も日本語ですから、外国のお客さんは日本語がわかる方がどれだけいるのかということも含めてぜひ考えていただきたい。

それでは、パビリオンの話にちょっとお話を移させていただきたいんですが、これまたたくさんのお客さんが来る時のリミッティングファクターになるとまずいなと思われる話なんです。

パビリオンの入場者数がかかなり限られている。例えば、私がいろいろなパビリオンに行って話を伺ってみると、大体計算をする。一回当たり何人ぐらいの人が入って、そして一つのショー、催し物が一体何分ぐらいで行われ、入れかえ時間を何分ぐらいとっていて、そして、結局、掛ける営業時間で何人の方が見れるかということ計算すると、少ないパビリオンでは大体五千人ぐらい、そして多いところでも一万人そこそこという人数になってくるところが多いようです。もちろん、流れて見ていく、いわゆるそういうショーや催し物でないパビリオンもありますが、人気のパビリオンではそういう現状が続いています。

現実的には、いわゆる予約券を午後にも発行するという対応をとったと言われておりますけれども、そもそもとして、入れかえの時間を少しでも削って、そしてより多くの方に見ていただけるようにするという措置をとる必要があるということ。

そしてまた、さらに言えば、ちょっと特定のパビリオンの名前を出して申しわけないですが、大変今社会的な問題になっているサツキとメイの家のいわゆる入場の問題。これは、あるコンビニエンスストアの端末機械を使って予約をするんですが、予約が集中している、予約ができない状況になっている。そして、ただであるはずの入館の予約券が何やら一万円ぐらいで取引されているやにも聞いております。

こういった現状を回避するのは、やはり国として、万博協会としても対応をとっていただかなきゃいけないと思っておるんですけれども、例えば、こういった人気のところ、中に入らなくても外を周遊する、庭先を歩くことだってできるんです。軒先を歩くようなスペースが十分あることを私も見てきて確認してきています。ちょっと私が伺ったところ、森林の中の周遊コースでちょこっと見えるだけのコースはつくったと聞いておりますが、ぜひこの軒先も歩けるようなそういった対策をとることはできないんでしょうか。

二点、今お話をさせていただきました。入れかえの時間の短縮、そして、今個別具体的な話でいうと、サツキとメイの家だったら、庭先を歩く、こういったことはなぜできないのか。お答えいただきたいと思います。

○宮本政府参考人 お答え申し上げます。

まず第一点の、各パビリオンにおける入れかえ時間の短縮等の工夫によりたくさんの方に見ていただくことについてでございますが、まさにそのために内覧会あるいは開幕直後のいろいろな時間がありましたわけで、その反省を踏まえまして、今いろいろなパビリオンでいかにしてたくさんの方々に見ていただくかという工夫をそれぞれ行っており、協会としてもそういう指導をしております。

例えば、日本政府が直接出展いたします長久手日本館の例で申し上げますと、まさに練習のときであります内覧会するときには一時間当たり約九百人の方が見ておられた。これが、一番最近の数字では、一時間当たり約千三百人にふえております。これは、長久手日本館の目玉と言われます地球の部屋というのがありますが、二分半の映像なんです、その出と入りを、最初のころはふなれだったものですから別々にしておったのを、ほぼ同時にする、あるいは、一回当たりの入る人数をふやすということをやります、口幅ったいようですが、政府館では相当努力をしております。それから、それ以外の館でも、何とかそういうことができないかということ協会でお願いしております。これが第一点でございます。

それから、第二点のサツキとメイの家でございますが、そういう声が多いことは承知をしております。そして、まさに先生がおっしゃいましたとおり、このサツキとメイの家、中に入れないまでも近くで見れないかというお声におこたえする観点から、距離にいたしますと約二十メートルぐらいかと

と思いますが、その近くまで寄って庭先を見れるような外周コースというのを三月に入りまして急遽設定したところでございます。

とりあえずはそういうところで皆様方のお声にこたえていきながら、またいろいろ御批判等も承りながらいろいろ検討していきたいと思っております。よろしくお願ひ申し上げます。

○岡本(充)委員 ぜひ軒先も歩けるように検討していただきたいと思ひます。

大臣、ここまでお話をさせていただいて、状況は大分おわかりいただけたと思ひます。ぜひ一度ごらんいただいて、多くの方に来ていただく、日本としても外国人観光客の皆さん方にたくさん来ていただけるよう、国土交通省としても今取り組んでいるわけです。そういった観点でも、ぜひ、この万博に多くの方が行こうと思ひていただける、そういった環境をつくっていただきたいと思ひます。

私が懸念しているアクセスの問題と、そしてパビリオンの混雑の問題、この二点が客足をとどめる、もしくは客足が遠のくような要因にならないよう、ぜひ御努力をいただきたい。御決意をいただければと思ひます。

○北側国務大臣 地元の愛知の皆様はもちろんのこと、全国からこの万博会場に行かれるわけでございます。全国から来られる方々は必ずしも地理に明るいわけではない。そういう方々が行かれるわけございまして、そういう方々が行って、本当に楽しかったな、よかったなというふうにより感じてもらわないといけないわけございまして、そのためにも、例えばアクセスの問題、また会場の待ちの問題等々、できるだけ不便をかけないように、また快適に見ていただけるように、そうした心配り、配慮というのはしっかりと、これは政府がしっかりと取り組む必要があるというふうに思うところでございます。

また、日本人だけじゃなくて、多くの外国人の方々がいらっしゃいます。多くの国々ではナショナルデーのときに、この万博会場で、パビリオンでさまざまな行事を催されます。そういう意味で、外国人の方もたくさんおいでになるわけございまして、そういう意味では、そういう外国人の方々にも本当に喜んでもらえるような対策を、しっかりと取り組みをしないとといけないうふうに考えているところでございます。

ビジット・ジャパン・キャンペーンというのは、政府を挙げて今取り組んでいるところでございまして、また、この愛知万博を契機に、愛知だけではなくて、ぜひ全国にも行ってもらうんじゃないかというふうな取り組みもしているところでございまして、そういう意味でも、愛知万博に行かれた方々に、本当にきめ細やかな、さまざまな対策がとられているように、政府もしっかりと取り組みをさせていただきたいと思っております。

○岡本(充)委員 ぜひ大臣、よろしくお願ひします。

さて、話は変わりまして、次は、鉄道と航空会社の約款というものについて、私、最近、利用者として少し疑問を感じた、そういった内容についてきょうは質問させていただきたいと思ひます。

約款は、鉄道、航空会社、それぞれつくってみえるわけですが、どういった取り決めによってお客様を目的地までお連れするのか、こういったことを書いてあるわけですが、そもそもこの約款というのができた経緯、旧国鉄の時代、そしてまたそのもとになった法律というのが、これは明治三十三年にできた鉄道営業法というものがもとになっていると聞きました。

第十七条にはこんなことも書いてあります。「天災事変其ノ他已ムヲ得サル事由ニ因リ運送ニ著手シ又ハ之ヲ継続スルコト能ハサルニ至リタルトキハ旅客及荷送人ハ契約ノ解除ヲ為スコトヲ得此ノ場合ニ於テ鉄道ハ既ニ為シタル運送ノ割合ニ応シ運賃其ノ他ノ費用ヲ請求スルコトヲ得」これは、ちょっと読みづらいのは、片仮名で書いてあるこういった古い法律なんですけど、こういった法律をもとにして、実は、トラブルが起こったときのいろいろな取り決めがなされています。

大変に古い法律に基づいているわけございまして、私としては、それをもとにしてどういった内容に今アレンジされているのか、いろいろ調べようと思ひました。しかし、残念ながら、鉄道の私鉄

の各社にいろいろお問い合わせをさせていただいたところ、会社の名前は出しませんが、現在在庫がないだとか、入荷は五月の予定だ、よって、大変恐縮だが現時点では出せないとか、申しわけないが外部に提供できる状況にないとか、こういうような返答が返ってきて、なかなかこの約款自体も入手が難しい。はてまた困ったものだなと思ったわけでございますけれども、一部入手をさせていただいて、いろいろ調べさせていただいた。

それで、特に今回、今の鉄道営業法の第十七条に根拠を持っているであろう、いわゆるおくれたときにどういった対応をとるのか、どういうふうな対応でお客様に御勘弁願うのかといったことについて、私はいろいろと質問させていただきたいと思います。

現状では、私、いろいろな鉄道会社さんの現状を伺うに、ある会社の電車がおくれて、そして他社の鉄道等へ接続をしたいと思ったが間に合わないときに、実は、鉄道事業者間で調整をしていただくことができないようでございます。本来であれば、利用者の責任とは言えないような事由で電車がおくれ、そしてその次の電車に乗れないような状況において、あとは知りませんよ、指定席の切符を持っていても、それは使えなくなっても私たちは知りませんというような対応であっては、私は、利用者にとって不利益ではないかと思うわけでございます。

そういった意味で、鉄道事業者間、これにおいて、いわゆる遅延、旅客の事由でない、つまり鉄道会社における事由によっておくれた場合には調整をするべきではないかというふうに考えるんですが、国土交通省としてはいかがお考えでございましょうか。

○梅田政府参考人 お答え申し上げます。

鉄道事業者、例えばA社とB社あったとします。A社の事由によりまして、B社の列車に乗りおくれたしまったというケースがございます。こういう場合でございますが、よくあるケースでございます。その際、それぞれの旅客におきましては、確かにおっしゃるような不便はあろうかと思えます。しかし、こういう場合は、通例、乗り継ぎという行為にはなりますけれども、利用者からいうと乗り継ぎでございますが、事業者からいいますと、それぞれで契約を結んでいただいて運送行為をやっているというのが実態でございます。

そういう意味で、乗りおくれた場合にどういう措置をとるかというのは、A社とB社間で話し合っただけで自主的に決めるというようなことは可能でございますけれども、現在のところは、そういうようなことをやっているケースは少のうございます。

○岡本(充)委員 利用者の利便を考える意味で、そういった、自主的にしろ指導していく、国土交通省として指導していく必要があるんじゃないかと思うんですけれども、大臣、どう思われますか。

○北側国務大臣 まずおられないことが大切だと思いますけれども、遅延をしないということが。

その上で、遅延をした場合に、異なる鉄道事業者間で、特に遅延をした側が乗り継ぎ面で利用者に迷惑をかけるわけでございますので、そういう意味では鉄道事業者間でよく協議をしてもらわないといけないというふうに思います。

○岡本(充)委員 その指導を、ぜひ協議をするよう国土交通省としても働きかけていただきたいと思うんですけれども、大臣、どう思われますか。

○梅田政府参考人 遅延するケースといえますのは、いろいろなケースがございます。したがって、例えばA社のどういう事由によって遅延するか、あるいは遅延するといっても、B社のどういう列車と乗り継いで遅延するか。例えば、一日一本ぐらしかダイヤがないというわけではありませぬ。例えば新幹線に關しましたら、一時間に十三本走っています。そういうところに乗り継ぐ際に、それに乗り継ぐために、例えば名鉄なり、あるいはほかの在来線がおくれたしまった、自分が持っている指定の券面の列車には乗れなかったという場合、どの列車とどの列車が遅延しているのかというのは利用者にとってはわかる話でございますが、各社の間でどういう連絡をとるのかというの

は、これはよくよく事業者間で相談しないと決められない話でございます。

したがいまして、先ほど申しましたように、利用者の利便ということを考えて、事業者において、利用者からのいろいろな御意見を聞きながら検討していくべき問題だというふうに思います。

○岡本(充)委員 検討していくべき問題なんですよ、検討していくべき問題ですが、それをだれかがやはり音頭をとる必要があるということを私は指摘させていただいているんです。

それで、今最初に局長の答弁で、よくあるケースでございますが、こう言われました。よくあっては困るんですけどもね、実は、おくれることが。恒常的に電車がおくれるというような現状が、大都市、特に大都市圏の鉄道輸送においては実在していると私は思っています。

国土交通省としては、こういった遅延に対してどういうふうな把握をしているのか、そしてまた、それに対して対応をどのようにとっているのか、お答えいただけますでしょうか。

○梅田政府参考人 一般的な遅延の把握というのは各社において行われているところでございます。

例えば、新幹線の遅延が少ないというのは国際的に非常に高い評価を受けております。ついこの間までは、大体二秒とか三秒しかおくれないう極めてパンクチュアルな運転をやっております。

各社によってそれぞれ違いますが、例えば先生の御地元の名古屋鉄道の例を引きますと、名古屋鉄道に確認しましたところでは、三月の一日から二十九日の間、大体一列車一分ないし二分ぐらいおくれる、平均では、全体とならしてみても二十六秒程度の遅延が発生しているということでした。

この遅延の原因はいろいろございます。一つは、朝のラッシュ時に途中駅での乗降が非常に混雑する、乗りおりに非常に時間がかかる。それから、駅によっては部分的にしか屋根がないというところがございます。そうするとお客さんが一ところに固まってしまうというようなことで、乗りおりにまた時間がかかるというようなことでございます。こういうようなことで、さまざまな理由によって遅延は発生する、当然事故も、あるいは車両故障等もございまして、そういうことでございます。

したがいまして、各社において、できるだけラッシュ時も含めまして定時運行を徹底するというようなことが大事だということで、我々としては、基本的なサービスでございますから、この徹底のために、遅延をしないように策をいろいろ今までも講じてきておりますし、これからも講じていきたいというふうに考えております。

○岡本(充)委員 きょうは、時間がないものですから、名古屋鉄道の話については言及するつもりはなかったんですが、利用者の多くの皆さん方の声、私は、調べたわけではありませんが、決して二十六秒の遅延にとどまっているわけではないということは指摘をさせていただきたいと思っております。

ぜひ、実態の調査、各社いろいろあると思っております、いろいろ事情はあります、そういった事情をどのようにして克服して、今言われた、新幹線がなぜおくれないうのか、私も、パンクチュアルな運行をされている、非常にすばらしいと思っております。日本の今の鉄道の実態は、確かに他国と比べて非常にパンクチュアルな部分があると思っておりますけれども、なお一層いろいろ取り組まれることを望むわけでございます。

さて、続いて、航空関係の約款に少し話を移させていただきます。

航空関係の約款、私もこれはいろいろ読ませていただきましたが、これも同様に、何かがあったときどういうふうに対応するのか、これが極めて利用者に対して不都合な、不便な、不利益な内容になっているものが多いでございます。

例えば、ある会社の約款には、国内運送では、旅客都合以外の事由による取り消し、変更などの場合は、なるべく旅客の希望に沿うよう取り扱うとなっているのですが、同じ会社でも、国際運送の約款になると、スケジュール等の変更があった場合、会社は、会社の判断により次の、以下の措置、どれでも選べるという話になっている。つまり、ここまでもうキャンセルさせることもできれば、

どこかの航空会社さんに頼んで空席に乗せることもできれば、待つていただくこともできるし、これは航空会社が決めることができるようになっていきます。

また、先ほどと同じですけれども、会社航空便に接続する旅客を運送する運送人が航空便をスケジュールどおりに運航せず、または当該航空便のスケジュールを変更したため、当該旅客が接続するために座席を予約しておいた会社の航空便に搭乗できなかった場合には、会社は、接続できなかったことに対して責任を負いませんと書いてある。

また同様に、もっとすごい話としては、私、びっくりしたのは、これまた航空便のスケジュール。会社は、時刻表その他のスケジュールの表示上の誤記または遺漏に対して責任を負いませんと言っている。つまり、どういうことかといったら、こういう時刻表があつて、この時刻表に書いてある時刻が違っていても会社は責任をとりませんよ、それは旅客人の責任ですよという話になっている。

行ってみて飛行機がなかった、これは、ここに書いていないじゃないですかと言っても、いや、それは私の責任じゃありませんと言われたのでは、お客さんとしてはたまったものじゃないというふうに思うわけなんです、この点について、どうでしょう、改善をしていただくことはできませんでしょうか。

○岩崎政府参考人 国際運送約款でございますが、国際航空運送協会、IATAといっておりますけれども、そのモデル約款に準拠して、関係国政府の認可の手続を経るなどして定められているものでございます。見直しをするに当たっては、国際的なバランスをとる必要があるかと思っております。

私どもとしましては、消費者保護を一層充実させる観点から、先生の今の御指摘などを踏まえまして、各国、世界が具体的にどういう約款を持っているのかということも調査しながら、この問題について検討してまいりたい、このように思っているところでございます。

○岡本(充)委員 また同様に、これは持っている航空券によってもかなり対応が異なると私は聞いております。

本来であれば、航空券の種類はいろいろあるんですけれども、航空券の種類まで認知をして購入している旅行者の方、私は少ないんじゃないかと思っておるわけでございます、値段とかそして飛ぶ日にち、これについては把握をしていますが、万一トラブルがあつたときにはどういった対応をしてもらえるのか、そういった部分についてももしっかり周知を徹底して、ある意味、旅行に関しては自己責任という部分もあるわけですから、自己責任と言われるからには、情報をしっかり提供して切符を購入していただく必要があると思ふんですけれども、そういった点についてぜひ販売の面から指導していただく、そういったお考えはおありでしょうか。

○岩崎政府参考人 お答えいたします。

国際の航空券は、先生御案内のとおり、太い束になっておりまして、その後ろの方に約款の主要部分が抜粋をされております。航空券の有効期間はどうか、あるいは予約、取り消し、予約変更の場合はどうするか、こんなことが書いておるところでございますが、ただ、確かに、見やすい、わかりやすいものであるかということにつきましては、勉強しなきゃいけない点は多々あると思っております。その内容や方法の改善について検討してまいりたいと思っております。

○岡本(充)委員 ぜひよろしく申し上げます。

券面には、クラスとしてXとかBとかHとか、アルファベットが書いてあります。この意味については後ろの約款にも書いていませんから、ぜひそういった部分、これは、こういったトラブルがあつたときはこういった対応をしてもらえる券ですよということを売るときにも教えていただきたいということでございます。

そして最後に、私、同様に、自分が感じた最近の幾つかのテーマの一つとして、車検制度のあり方について少しお伺いしたいと思います。

平成十六年三月に閣議決定されました規制改革・民間開放推進三カ年計画の中で、車の車検



期間の問題が取り上げられています。国土交通省さんも基礎調査検討会で検討を重ねて来られたと伺いました。

こういった中で、自動車部品の耐久性、こういった部分において平成七年の前回改定のとときと比べて耐久性に大きな変化がないというふうに判断されているようでございますが、もともと、最初の車検が三年だ、新車購入時の次の車検が三年だと決まった時期は昭和五十八年でありまして、昭和五十八年当時の車の性能からしますと今の車の性能は格段に向上したと私なんかは考えるわけでございますが、今回の検討会では、残念ながら、平成七年と現在の部品の性能とを比較したと聞いております。

そういうような比較の仕方をし続けている限りにおいては、いつまでたっても部品の性能は向上しません。つまり、つい最近と比較して向上していない、つい最近と比較して向上していないということを繰り返していくのではなく、もともと決めた年限と比べていかに性能が向上したかを考えて本来であればこの検討会で討議をするべきではなかったかと指摘をさせていただきたいんですが、御答弁いただけますでしょうか。

○金澤政府参考人 お答えを申し上げます。

車検の検査期間の検討につきましては、委員御指摘の昭和五十八年に実施いたしました後、平成七年にも相当抜本的な検討をいたしました。

そのときの検討におきましては、自動車部品の耐久性能について、主な交換部品の実際の耐久劣化試験を行うというようなことを詳細に検討いたしております。その結果、自家用乗用車につきましては、現在の車検期間、すなわち初回三年、その後二年ごと、こういう期間が適切だとの判断を行ったところでございます。

したがって、今回の見直しにおいては、この平成七年の詳細な検討結果を基準として、それ以降、部品の耐久性能がどう変化したかということ进行调查したものでございまして、メーカーあるいは部品メーカーへのヒアリングの結果、その部品の耐久性能については、この平成七年に比べて大きな変化がないという結論を得たものでございます。

○岡本(充)委員 今の話ですと、平成七年と比較してという話、私の言っていることが御理解いただけたかなという部分もありますが、平成七年に見直したのはわかっています。ただ、平成七年に見直したから平成七年と比較するのではなくて、三年と決めたのは昭和五十八年なんですから、昭和五十八年と比較していただきましたかった。また、諸外国の自家用自動車の検査周期を見ても、四年としている国もあるようでございますから、そういった状況もまたひとつぜひ勘案していただき、また検討をいただきたいと思っています。

今の話で、自動車部品の話も少しさせていただくと、車検の本来の趣旨、車の安全走行を担保するという趣旨と離れて、部品の交換を提案されるといったケースもあるやに聞いております。新しい方式でのニューサービスといった方法で、最近、車検をしているところがあるようでございます。

自動車部品の交換、私が実際に経験した範囲としては、例えばフロントガラスの傷なんかでも、表面がさっと、傷がちょっとついていても、はい、フロントガラス全面交換です、こういう話が出てくる。本来、今の自動車の部品の性能を考えると、正面にさっとついた傷で自動車のフロントガラスが割れるようなこともないわけですから、例えばそういった部分については、少し本来の趣旨に戻って検討するという必要もないかということも指摘させていただきたいと思っております。

時間になったようですから、ぜひそういった観点で、今後も、こういった車検制度、本来の趣旨に戻って行っていくという旨の御答弁をいただければと思います。

○金澤政府参考人 先生御指摘のケースは、まさに視野を妨げるようなひずみがなければ基準不適合ではございません。そうした検査員による適合性の判断が異なるということは好ましくないもので、今後、適切に指導してまいりたいというふうに思います。

○岡本(充)委員 ありがとうございました。