

「国土交通省は長距離バスの安全基準を見直し、対策を強化してました」。スキーバスが未明に転落した翌日の1月16日午前零時、NHK総合テレビジョン「時論公論」で解説委員は語りました。

関越自動車道で2012年に発生したバス事故を契機に「夜間、運転手が1人で乗務出来る距離の上限を400キロに短縮し、超える場合は交代の運転手を乗せることを義務付けました」と。

が、片道300キロに満たない今回も省令に基づき、「2人の運転手が乗り、

連載  
第12回

(共に)運転経験は10年以上あった」のに、全長12メートルの大型バスは国道18号「碓氷バイパス」から転落。「この30年で最も死者の多いバス事故」となったのです。それは何故? TVカメラの放列を従えて、乗務員の飲酒の有無、運行指示書の内容を「ネズミ取り」の如く抜き打ちで街頭監査する前に、「価格破壊」に陥って久しい貸し切りバスに留まらず、大型バス運転手の技能経験に関する明確

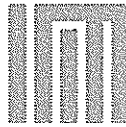
# ささやかだけど、 たしかなこと。

田中康夫

You are the Hope for Tomorrow.

バス転落事故、その問題の本質は  
「効率性」というアクセルと  
「安全性」というブレーキ

レイアウト——宗利淳—デザイン



な安全基準と対策強化の「在り方」を根底から見直すのが先決では? 振り仮名なしでも多くの国民が「初級」を判読可能となった功績を以て瞑すべき御仁が現在も会長を務める放送局の解説は、論旨不明です。訝っていると、「国土交通省は(運行会社の)研修教育が十分だったか確認している」と報じる1月19日付『毎日新聞』の記事に出会いました。

読み進んだ僕は、以下の事実に驚愕します。「新たに運転手を採用したバス会社には『初任運転者講習』が義務付けられており、運転手は6時間以上の実技運転を経験したり、点検方法を学んだりする。ただ、経験者が転職してきた場合、退社後3年以内なら講習の義務はない。研修時に12メートルのバスを使う必要もない」

翌20日付『東京新聞』も以下の事実を明らかにしました。曰く、「運転していた65歳の男性は」ダンプカーの運転手を務めた後、2000年に都内のバス会社に入

社。約10年間勤務した同社によると、全長9メートルの中型バスの運転を担当。全長12メートルの大型バスを運転したことは、補助運転手をした時など数回しかなかった。その後、(中略)勤めた都内の別の会社でも大型バスの経験は積まなかったという。

「採用面接で『大型バスは苦手、不慣れだ』と(事故時の運転手が)訴えていたにもかかわらず、運転技術の確認をせずに採用」と鬼の首を取ったかの如く特別監査する監督官庁は、先ずは自らの不明に恥じ入るべきです。問題山積な今回の運行会社も、少なくとも「採用と研修教育」に関しては、国土交通省策定の「自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施マニュアル」に則っていたのですから。

語りに眩くらまりました。路線バスの運転手として社会人キャリアをスタートさせた彼は、その数年後、社内での独自研修を経て観光バスの運転手に配属替えになります。「全長10メートルの路線バスと全長12メートルの観光バスでは、重量も全然違うんです」

シート等の装備品が豪華な観光バスは、乗車定員自体は路線バスよりも少ないものの、実車時には約15トンの重量。路線バスはラッシュ時でも約12ト

「路面からの衝撃や振動を緩和するサスペンションも、路線バスと異なり観光バスは圧縮空気の弾力性を利用したエアサスです」

路線バスや大型トラックは、構造が単純で堅牢で安価な板バネと呼ばれるリーフ式サスペンション。乗り心地を重視する観光バスや高速バスはエアサスIIエアサスペンション。衝撃や振動を吸収する度合いは高まる反面、カーブでの遠心力が増し、元より車高も高く、安定性に欠けるのが難点です。



バス事業と同じく国土交通省が監督官庁の、航空法に基づく「定期運送用操縦士」免許は、ボーイングやエアバスの全ての機種機種の操縦資格を自動的に付与するものに非ず。実地訓練を重ね、機種別の免許を取得して初めてパイロットとして乗客を迎え入れ可能に。更に毎年、国土交通省の試験官若しくは航空会社の査察操縦士による審査も課せられています。普通・中型・大型の二種免許を取得すれば、その対象内の如何なる車種でも運転可能な自動車との大きな違いです。

「ギア4速で群馬県側から登ってきた運転手は、峠の頂上で5速に切り替え、排気ブレーキを使いながら降り始めたと思います」

排気ブレーキとは、排気管の途中のバルブを閉じてエンジンの回転を妨げ、強力なエンジンブレーキを発生させる装置。アクセルをオフにすると作動し、クラッチ若しくは再度アクセルを踏むと自動的に解除になります。

「ところが、想像よりも加速が速

く、慌てて踏んだフットブレーキも利きが悪かった。そこでフィンガーシフトと呼ばれる運転席横のレバーで低速ギアに落とそうとした。でも、入らなかったのかな……。エンジンが高回転になっていると、エンジンを保護する為に、低速ギアを選択しても電子制御でキャンセルされ、ニュートラル状態が続くのです。指導役の先輩が居なかったら、僕もパニックだった儘、終わっていたかも知れません」。

が、こうした見解はメディア上で、寡聞にして存じません。効率性という規制緩和のアクセルと、安全性という規制強化のブレーキを、如何に止揚アウトライトすべきかという極めて根源的な指摘なのに……。

事故発生から丁度2週間後、「再発防止策に反映させる狙い」で国土交通省は「全国の旅行会社と貸し切りバス会社を対象に、400社以上を抽出して、運賃などの契約について実態を調べる方針」と共同通信が報じました。

木を見て森を見ぬ。監督官庁の机上の空論な方針に、思わず「放心」します。