

## 千刈狸の呟き

ゴールデンウィークに入った矢先のビッグニュースとして、高速ツアーバスが関越自動車道の防音壁に突っ込み、串刺し状態となり、7人が死亡するという悲惨な事故が報じられた。ブレーキ痕がなく運転手の居眠りが事故原因だった。報道各社は競ってバス会社の安全管理態勢のずさんさを報じた。

たら・ればの世界になるが、運転手が突然意識喪失したわけではなく、前兆（バスが停車し、休憩時間にはハンドルにうつ伏せになり仮眠していたようだ）があった訳だから、最悪の事態を想定して、この時点で運転手が交代していれば、事故は未然に防止できたのではないかと考えられる。

運転手のプロフィールとして判っているのは、43歳の男性でバス運転歴は2年あり、長距離運転の経験は少ない人となっている。

医者での経験歴にすれば2年目研修医に匹敵するであろうか。

2年目の研修医に経験の少ない手術の執刀を任せたとような事例ととれないこともない。バス会社の弁明として、この仕事に入る前3日間は休暇をとっていたという。休暇中じゅぶんな休養がとれていたという保証はない。事故発生時刻は4月29日午前4時40分頃である。この時間帯は睡眠時無呼吸症の人でなくとも生理的に眠り時である。

シンパイ狸が考える事故回避案は高速ツアーバスの場合、運転手がねむくなった時運転を交代出来る交代要員の乗務を義務づけることにつきるのはなからうか。そのための人件費にかかった分料金が値上がりしたとしても安全代と考えれば正当化されるのではなからうか。以前テレビで観た記憶があるが、ブルートレインだったか飛行機のフライト乗務だったか定かでないが、運転（操縦）乗務につく前に報告とあいさつをすることになっており（道路運送法の乗務前点呼）、そうすることによって乗務者の健康状態をチェックでき、大事な手順の一つであるが、このたびはこの点呼も行われていなかった。

ハード面からの居眠り運転防止策として、運転手に居眠り感知器を装着させることも考えられるが（いねむりを感じたらアラームが鳴るとかブ

## ～ 格安運賃の魅力と安全 ～

シンパイ狸

レーキに連動するとか)、実現性に乏しい。

高速ツアーバスはそもそもスキーバスなど不定期のサービスとして始まったが、2000年の規制緩和後は通年で運行出来るようになったこともあり、急成長してきた。このため東京 大阪間の運賃が8千円だったものが、3千円台の格安ツアーバスが生まれるなど過当競争が生じていた。道路運送法の基準「連続運転時間4時間」を超える法令違反が8割の貸切バス業者で見つまっている（2007年4月国交省、84社の監査）。高速路線バス大手「西日本ジェイアールバス」では、運転距離が夜行便なら380キロ、昼でも500キロを超えると交代の運転手を付け、運転2時間毎に10分以上の休憩を設けるなど国交省の指針より厳しい条件で運営してるところもあるのである。

今回の事故を教訓に監督当局の厳正な改善策を期待するのはもちろんであるが、運転手自身も乗客の命を預かっていることを自覚し、眠気が強い時には運転を中止する勇気と決断を持たなくてはならないだろう。

もう一つ気になっていることがある。てんかんの運転である。最近の事故例として、歩道を歩行中の子供に突っ込み死傷者を出した事例とか大型クレーン車を運転しているの事故例が思い出される。法規上は運転免許取得時てんかんの有無を自己申告することになっているが、対象者が全員正直に申告するとは考えられない。改善策の検討が望まれる。

交通事故回避対策はハード面の整備はもちろんのことであるが、運転手の体調管理にも力を入れないと片手落ちになり成果が上がらないことをこのたびの事故が示している。遅まきながら国交省も高速ツアーバス運転手の二名乗車制とか、旅行会社の責任体制とバス運行会社との連携強化を打ち出している。

「安全・安心」が叫ばれている昨今であるが、「安全」は手間・ひまかけて構築されるものであり、そのために経費もかかることを認識しなくてはならない。