朝日新聞　２０１６年１月１９日　朝刊　１６ページ　東京本社

2016・1・19

夜行バス事故

生かされなかった教訓

ここまで法令違反が積み重なっていたことにあぜんとする。

15人が亡くなった長野県での夜行バス事故である。バス会社の運行管理のずさんさが次々と明らかになってきた。

過去の事故の教訓はなぜ生かされなかったのか。人命第一という当然の大原則を、業界全体が肝に銘じるべきだ。

事故は険しい峠道の下り坂で起きた。激安をうたうツアー会社が客を集め、業者を介してバスを確保する仕組みだった。

運転手2人は死亡しており、事故の直接の原因は分かっていない。だが、国土交通省の特別監査などで判明したバス会社の違法ぶりには驚かされる。

運転手の体調を出発前に確認しない▽にもかかわらず、書類に体調管理の済み印を押した▽運転手に健康診断を受けさせない▽休憩のタイミングなどを運行指示書に記さない――。

こんな違反がなかば常態化していた。命を預かっているという自覚が欠けているというほかない。国交省や警察は、厳しく対応すべきだ。

バス会社だけではない。ツアー会社は「今年は雪不足で客が少ない」として、国の定めた限度額を下回る運賃で提案し、バス会社も応じていた。この会社は、昨シーズンは基準の半額で引き受けていたという。

4年前に起きた関越道での夜行バスによる46人死傷事故を機に、国交省はバス会社が満たすべき安全基準を厳しくした。

同時に、安値を求める消費者心理に一定のブレーキをかけるために運賃の下限額も定めた。安全のためには相応のカネがかかるという前提だった。

しかし今回の事故は、この仕組みが「ザル化」している実態を浮き彫りにした。

規制緩和で、貸し切りバス事業者はこの十数年で1・5倍の約4500社に増えた。下請けのような立場である零細バス会社にとって、舞い込んできた依頼は断りにくい。運賃が下限割れしていても、バスを遊ばせているよりはましといった感覚もあるという。

そうした問題を防ぐはずの国交省の監査は、手が回りきっていない。予算や人員規模に限界があるとしても、チェック機能がゆるい問題は明らかだ。

たとえば、ツアーで使われるバス会社名やその処分歴などについて、もっと公開し、消費者の目を監視役にする。悪質な業者を退場させるには、そんな工夫もあっていい。

ずさんなバス運行を野放しにしない。官民、ユーザーをあげた真剣な方策が必要である。

© 朝日新聞社　無断複製転載を禁じます。
すべての内容は日本の著作権法並びに国際条約により保護されています。