

軽井沢スキーバス事故現場実踏調査 小諸分会が意見交換おこなう

4月1日バス小諸分会は、1月15日に発生した軽井沢スキーバス事故の現場において「職場組合員の声から事故の原因究明をしよう」と実踏調査を行いました。当日は中央本部吉川委員長、労働科学研究所の酒井一博所長にも参加していただき、普段から「横軽線」を運行している組合員の視点として把握している現場の特徴点や乗務する時の注意点を実際に走行しながら共有し、意見交換会を開催しました。



【小諸分会から】

- ◆「横軽線」は横川～軽井沢間を1日7往復（最終は19時台で暗いなかでの運行）
 - 夜中はトラックが多くて危険な場所。事故時に周りにトラックやバスがいなかったのは珍しい。
 - 下り坂のこう配は8%。普段は4速で排気ブレーキをかけて40kmでゆっくり下りる坂。
 - 事故現場付近の下り坂はバスで50km出ていると車体が振られる。
 - 以前は事故現場付近の下り坂の速度制限は40kmだったがいつの間にか50km制限に変わっていた。
- ◆事故の原因究明
 - 事故前の走行状態はどうだったのか3台のカメラだけではなく、もっと手前の道路のカメラから多くの映像を確認して、どのような走行状態だったのか分析するべき。
 - 紙のチャート紙でも解析すればアイドリング（回転数）が出るので、ギアがNか何速か解るはず。
 - ブレーキペダルに足を乗せて運転しているとブレーキが効かなくなる場合がある。
 - 事故時運転手は手前の上り坂を4速で登り切り、一度平坦になり5速へ入れて、そのまま下り速度が出すぎてパニックになったのでは？（国の想定は96km・考えられないスピード）
 - 事故を起こした運転手はあまりにも経験不足。普通は5速から4速へのシフトダウンに失敗したらブレーキをかける。パニックでハンドル回避することしか考えられなかったのではないか。
 - シフトダウンに失敗すると「ピッピッピ」とかなりの警告音が出る。事故調査委員会や検討会で乗客の証言をとって音が出ていたか確認するべき。
- ◆車両構造・整備について→車両整備は「1年車検及び法定3ヶ月点検」が義務化されている。JRバス関東では社内規定で「1ヶ月点検」を実施してブレーキ等チェックを実施。「1ヶ月点検」を義務化すべき。
- ◆改善基準告示の見直しが必要→深夜労働の疲労は別格。すべての状態をベストな体調にするのは難しい。そのなかでいかに良い状態を保てる環境にするのかを業界全体で考えるべき。
- ◆試験や訓練基準の見直しが必要→大型二種免許取得試験は12メートルで実施するべき。
- ◆バス業界の構造→無名のバス会社はスピードを出しすぎ。バス事業者も旅行会社も規制の強化が必要



4月5日の国土交通委員会集中審議で、たしる議員が「軽井沢スキーバス事故」について質疑をおこなう予定です。
真の原因究明と再発防止に向けて
職場と国政が一体となった取り組みを強化しよう！！