

バス事故の悲劇が教えるもう一つの側面。

2016年1月15日未明、軽井沢町の碓氷バイパスで起こった事故は、この業界の恐ろしいほどの法令無視と、杜撰な管理体制が改めて浮き彫りにされた感がある。しかしその無視された法令に関して更に検討してみると、お役所の、実態に則していない法令作りもまたクローズアップされているように思う。この法律が出来るまでには、かなりの時間をかけて検討がなされ、実際のドライバーからの意見や、一般からの意見も集められて成立した経緯はあったが、実際にこうして大事故が起こってみると、そこには抜け穴も隠されていたのである。法律の概要によれば、高速道路を走行するバス運転者一人あたりの運転の上限距離は、昼間は500キロ、夜間は400キロだという(例外規定あり)。だがこれは高速道路での距離が基本で、一般道の距離は明示されていない。しかしすべてを高速道にすることはありえない。発着地の周辺には高速道などないからである。実際に運転してみると、高速道を夜間400キロ走るのに、それほど大きな苦労はない。しかし一般道を夜間400キロはとても運転できない。一般道だったらせいぜい300キロ程度だろう。それとバスツアーを企画する旅行会社は、『高速乗合バスの事業許可』を取得していなければならないと言う。これも2013年8月1日以来改正されたものだが、これは事故に対する責任の所在を規定したもので、実質的には以前と変りない。むしろこれによって、ツアー会社の指定したルートを行くことが原則義務付けられ、旅行会社がバス運行会社よりも一層優位になったといえよう。今回のバス事故では、このツアー会社の社長は「碓氷バイパスは道が狭いから、高速道路を走るよう指定した」ことが主張されている。だが本当だろうか。またこの社長は実際に自分が指定したルートを、一度でも走った経験があるのだろうか。疑問が残る。

★ ★ ★ ★ ★

小生は年に50回ほど東松山から軽井沢まで走行している。さすがに1月2月の厳冬期は経験がないが、それ以外の月には最低でも週に1度ぐらいのペースでこのルートを往復している。もうかれこれ10年になるから、500往復ぐらいした勘定になる。おかげで高速道も一般道も、裏も表も17、18号国道もまた254国道も知り尽くしているという自負がある。途中にあるガソリンスタンドや、ホームセンター、スーパーマーケットまでも覚えてしまった。若い頃は下の一般道をよく走っていたからで、途中、買い物をしてゆくことも多かったし、トイレに立ち寄ることもあった。このためにどこのトイレが綺麗かも分かっている。

さてこの碓氷バイパスは以前、有料道路であったため、大変よく整備された道である。松井田から横川までは旧国道のままであるため、やや細い所もあるが、国道254号の藤岡から吉井あたりの道よりは直線でアップダウンも少なく走り易い。碓氷バイパスを狭いと感じるプロの運転手さんは、ほとんどいないと思われるわけである。

しかもこの高崎河川国道事務所はネット上で、道路状態を常に公表しており、入山峠から信濃追分間には6箇所のライブカメラが取り付けられており、リアルタイムで、道路状況が把握できる。しかも碓氷峠の状態が、雪道かドライかウエットかも一覧で確認できるし、気温も積雪量も掲出されている。一方ツアー会社の指定ルートでは佐久から再び141号線に出て、18号に戻るような設定になっていたようだが、141号は小諸市の平原で18号に入るものの、この手前で車線は減少、全線にわたって走り易いわけでもない。

★ ★ ★ ★ ★

ところで国道254号を東松山から寄居方面へ走って、東松山の先小川バイパスを過ぎると、旧態依然とした三桁国道に変わる。道路は狭くなり、カーブもあるし、多少の山坂もある。お世辞にも走り易い道とはいえない。今回の運転手さんはそれを知った上で、高速道を藤岡まで行って、ここから国道17号へ入ったものと推測される。小生はこの選択は間違っていなかったと思う。というのは東松山は国道254号沿いの町であり、松井田は国道18号沿いの町である。国道254号から、17号もしくは18号に出るには、この道が一番走り易いからである。東松山から熊谷に出る道もあるが、距離が長くなる。藤岡を過ぎてから254号を18号に乗り換える道は、山越え道以外にはなく、バスともなると、かなりリスクな道になる。

しかしもう少し自由にルートの選択が許されるなら、関越自動車道を松井田まで行って、ここで18号に入り、碓氷峠を越える方がずっと走り易いだろう。碓氷峠の登りはすべて2車線ある。そして山越えは、登りの方が降りより運転は楽だからである。というのも登りはアクセルを離せばブレーキがかかるが、降りはそうは行かない。こまめにブレーキを踏むことになるわけだが、これだとベーパーロック現象が起こって、ブレーキに支障が起こりかねない。小生はこの碓氷峠を降るときは常にギヤをセカンドまで落とすか、オーバートップをオフにして、ギヤを落として走行する。従ってブレーキを踏むことは殆どない。最近のクルマは殆どがオートマチックで、ギヤを変換することが少なくなっているが、入山峠を越えたら東京方面も長野方面もギヤを落とすというのは、ごく当たり前のことである。今回のバス事故は、そういう意味でもアマチュアのドライバーに、下り坂の走法を教えているように思われてならない。

★ ★ ★ ★ ★

ただ残念だったのは入山峠の頂上には簡単な駐車スペースがあってトラックなどはここで小休止していることも多い。ライブカメラの映像の中にも大型トラックが休憩しているのが見える。また事故現場のすぐ左側にはブレーキが故障したりして、スピードを落とせなくなったときに、クルマを乗り入れて、止まれるように配慮された急峻な上り斜面の待避所も完備されている。そして事故現場よりもあと500mほど行けば右側ではあるが、除雪専用の倉庫と、バスやトラックが止められる

大きなパーキングがあって、綺麗なトイレも洗面も完備されている。ここまで走って、ゆっくりと休息できなかつたことは誠に残念である。

小生が申し上げたかったのは、この碓氷バイパスは天候状態さえ好ければ、極めて走りやすい道路であり、現場に到るまでの登りにしても、頂上までには数箇所のパーキングがあって洗面所の完備されている所もある。ここだけを高速で走るように指定したのは雪道になることも想定していたからかもしれないが、佐久まで高速で行き、佐久からまた下を走って18号に出て、斑尾まで下を走るなどというルートは、常識では考え難いのである。というのは小諸あたりから18号は、かなり街中を走る。このため信号や、コンビニなども多く、夜中でも街が眠っているわけではない。しかも延々と緩やかな下り坂で、スピードが上がり易い。上田から坂城(サカキ)までは、バイパスがあるものの、坂城から屋代までは昔ながらの普通の国道で、民家が迫っている所も少なくない。屋代に出て初めて長野郊外まで、走り易いバイパスがあるというのが現状なのである。

★ ★ ★ ★ ★

このようなルート設定は、紛れもなく高速料を節約するためであって、時間を調整するためではない、というのが小生の推測である。もし道路事情に詳しい人間なら、こんなメチャクチャなルートは選択しないだろう。原宿を出たら近辺で首都高速に乗って、埼玉県の与野あたりで新大宮バイパスに下りて、国道17号伝いに熊谷バイパス、深谷バイパスまたは上武道路を經由しながら高崎を経て、松井田まで辿った方が走り易い。なぜ東松山を經由する必要があるのだろうか。小生にはどうしても理解できないのである。東京から地方へ伸びる高速自動車道で、首都高速と繋がっていないのは、この関越自動車道だけである。ひょっとしてこのバスは、原宿から練馬の関越道入り口まで一般道を走ったのではとも疑いたくなる。そしてもし東松山を經由するなら、このバスのように藤岡で17号に入るか、思い切って松井田まで行くか、どちらかである。高坂のサービスエリアが混んでいたから上里というのは、この時期の木曜日この時間、まずないのではと思う。サービスエリアは高坂の手前の三芳にもあるし、東松山の先だったら嵐山や寄居にもある。高坂サービスエリアが混んでいたために上里に入ったというのは考え難い。むしろ藤岡で降りるなら、ここが最後のサービスエリアと考えたからであろう。

原宿を出て首都高速経由で17号に入ったら、バイパスを通過して高崎で18号へ入り、松井田から高速に乗るなら佐久で下りずに、更埴(屋代)まで行くべきだろう。ツアー会社の指定ルートは、道路事情をよく知らない人間が、高速料金を節約するために、机上の計算で選択したルートとしか思えないことを、重ねて申し上げたい。

★ ★ ★ ★ ★

今回の事故をきっかけに法律を改正するなら、まずルートの選択は運転者本人とツアー会社の間で、もっときっちりとしたルートの設定を行うべきであろう。もし

大型バスの運転免許も持っていない、道もよく分かっていない人間が、「このルート
を走れ」というなら、運転者はツアー会社の指定ルートが無視して、勝手にルート
変更する傾向が、ますます増えて来るように思う。そしてルート設定に関しては、一般
道を全行程の20%以上利用する場合は、ツアー会社と運行会社が、一度事前に試験走行
することを義務化すべきではないだろうか。こうすれば高速道を利用するツアーが増え
るのであろうし、高速道は夜間なら一層のこと、一般道よりも走り易い。しかも
一般道を走行する場合、道を知っているということは、走行する上で心理的負担が
軽減する。一方、初めて走る道は緊張感が伴う。これは運転者にとっては大きな疲労
となる。道を知っていれば急ハンドルや急ブレーキを避けられることもある。それと
今回乗客はシートベルトをしていない者が多かったように報道されているが、今では
自家用車の後部座席でもシートベルトが義務付けられている。シートベルトが命を救う
ことを、各家庭内でも幼少時から徹底して、習慣になるよう配慮すべきであろう。

★ ★ ★ ★ ★

それにしても今回のバスツアー事故に関しては報道機関の推測報道が目だった。
バスが猛烈なスピードで坂を下って行ったとか、大きく右側に傾いているとか、
ブレーキを踏んで走っているとか、多くのはバス会社や運転者に瑕疵がある
と言わんばかりのものであった。だが小生が見て、どうして1.5倍程度のスピード
で走っていると断言できるのだろうか。というのは頂上付近で正常に走っている
バスを映し出しているカメラには【43.6kp】の文字が映し出されている。これは国道
18号の基点である高崎から、このポイントまでのキロ数を表している。つまりこの
カメラは高崎から43.6キロメートル地点にあるカメラであることを示している。
そしてバスのテールを映し出しているカメラには【44.4kp】の文字が印字されている。
これも同様の意味で、カメラ間の距離を逆算すれば0.8キロという事になる。そして
事故現場まではあと250m。更にTBSのインターネット動画によれば、ここを約1分
で走り抜けたことにふれている。これを逆算すればこの車の速度は、63キロ前後に
なる。ライブカメラには本来は撮影時刻が秒単位で記入されているはずだが、どこの
局にもその画像はなかった。拡大すれば見えるのかもしれないが、こういった現場に残さ
れたデータに基づいた計算もせずに、早いとか、傾いているとか、コメントするのは
いかなものだろうか。報道機関の表現には必ず裏づけが必要で、情報を垂れ流しても
いいと言うものではないことを、各テレビ局に申し上げたい。小生と同じ方法で、
バスの速度を割り出したのは1月23日土曜日の午前3時13分に更新された毎日
新聞のネット記事だった。更にバスの後方からの画像を見て、なぜブレーキを踏んで
いると分かるのか疑問に思う。というのはこの画像を確認してみると、ライブカメラの
露出は周辺の反射光が入り込んで、露出が正確に合っていなかったり、ハレーションを
起こしており、単にテールランプが明るく写っているのか、ブレーキを踏んでいる
のかは定かではない。以前の赤外線カメラはモノクロだったが、現在ではカラー

カメラも開発されている。赤外線カメラは、とかく赤いものを白っぽく映し出す傾向にある。小生はこれを確認するために「長野国道管理事務所」に電話してみた。答えは赤外線カメラではないとのことだった。どちらにしても客観的に見て、これがブレーキを踏んでいるテールであることが納得できる証拠を提示しながら発言すべきであろう。NHKではバスのテール部分を拡大して、しかもブレーキランプを〇で囲って「ブレーキを踏んでいた」と報道していたが、民放各局もこのくらいの配慮があつて然るべきであろう。夜間撮影のカメラ映像を詳しく分析出来ない者が、車体が大きく傾いているとか、ブレーキを踏んでいるとか、警察からの発表前に、軽率に発言すべきことではないように思う。もしこれが事前の打ち合わせによるものであったら、所謂ヤラセ報道に近くなってしまうだろう。

★ ★ ★ ★ ★

さてさるテレビ局の放送では、クルマは6段変速のギヤチェンジ車で、警察の話によるとギヤはニュートラルに入っていたという。バスの運転手が下り坂をニュートラルで走るということは絶対にありえない。この運転手は、大型バスの走行には不慣れだったとのことだが、ギヤを1段か2段落とそうとして、間違えてニュートラルの状態にして降ってしまったように思う。というのは大型バスでは、ニュートラルに入れて、そこからギヤを変換するとき、確実にギヤ変換できているかを確認するのは、手の感覚だけでは慣れて来ないと難しい。計器盤で確認できるものの、操作に気をとられていると確認を怠ることになりかねない。警察もこのギヤとブレーキに関してはタコグラフ(運行記録計)との照合や、ギヤとブレーキをメーカーに送って詳しく分析するとのことである。今後、バスツァーの法令そのものを変更せざるを得なくなったような今回の大事故に鑑みて、正確な原因究明が求められるだろう。

それにしても今回の報道は東京キー局すべてにおいて、各社の暴走が目立ったように思う。テレビ局もバス会社同様に過当競争になっているからであろうか。マスコミにおいては多少、報道が間違っているとしても、命には別状ないとも考えているのだろうか。数百万人の人に届く公共の電波である。推測ならそのことをもっと強調すべきだろうし、専門家という代弁者に概要を語らせて、後は素知らぬ振りするこれまでの報道をやめて、もっと謙虚に真実にのみ向き合うことを、お願いしてやまない。

★ ★ ★ ★ ★

さてこの近辺ではシカやサル、イノシシなどの野生動物がきわめて多い。イノシシやクマは冬眠するが、シカやサルなどは冬も食料を求めて移動を繰り返す。また夜行性の動物も多い。小生は群馬県側でクマに2度出会っている。下り坂で急に野生動物に出会うとなかなか避けられない。行政も野生動物対策にもっと真剣に取り組んで戴きたい。そして最後になってしまったが、不本意にも若くして命を落とされ、前途を絶たれた方々と、ご家族やご友人の方々、更には関係者の皆様に、心から哀悼の意を表したい。