

## 海外バス事故の原因糾明と防止対策を！

特定非営利活動法人（NPO）

JAPAN NOW 観光情報協会

理事 近藤 節夫

### 連続バス事故は防げなかったか？

イラク戦争勃発後、危機管理に関して関心が高まっているなかで、海外旅行でも事故が多発している。

昨年後半の連続海外バス事故のように1ヶ月足らずの間に、同一旅行会社によるバス横転事故が4件も発生するという事は極めて異常である。

エジプトにおける連続3件のバス横転事故、それに続くペルーの事故では、凶らずも旅行業界の安易な体質と旅行会社の杜撰な危機管理意識が問われる結果となった。相も変わらず旅行業界にとっては根源的なテーマである。

この種の事故が今後根絶されなければ、主催旅行会社に対してのみならず、旅行業界全体に対する世間の信頼は著しく低下し、一層厳しい非難の矢面に立たされるであろう。

この際事故原因を徹底的に究明して、2度と同じ事故を引き起こさないよう当該旅行会社は勿論、全旅行業界が真剣に再発防止策を講じるべきである。

一連の事故を仄聞したうえで敢えて辛辣な指摘をさせてもらうなら、今回それぞれのツアーの当事者である管理責任者、及び添乗員に事故以前に現場の状況と、利用したバスの整備状況についてどの程度実態を把握していたのか、少なからず疑問を抱かざるを得ない。

私にはエジプトの事故は全て同じような原因と状況下に惹起された、不遜な自損事故のように思えてならない。

### 添乗員は整備チェックを！

バス旅行で事故を惹起させないための鉄則は、ドライバーに安全運転を約束する契約内容、バスの完璧な整備、気象等外部条件に対応した運転技術、そしてそれらをマネージ出来るツアー管理者と添乗員の判断力と実行力にある。基本的な安全基準は、第一に運行当日のバスの整備状況と道路である。

例えば、配車されてきたバスを一目見て、果たして添乗員にそのバスが安全運行上問題がないかどうかを見抜ける眼力があるだろうか。まず検証すべきは、タイヤの摩滅状況（途上国では摩滅している場合が多い）である。

第二のポイントは、走行する道路の整備状態である。道路がコンクリート、石、アスフ

アルト、土、砂利等、どんな素材で舗装されているか、という点が鍵である。途上国に多いアスファルト舗装道路はあまり揺れず乗り心地はよいが、滑りやすく、一旦雨が降るとスリップする危険性を秘めている。摩滅したタイヤのバスがアスファルト道路走行中に一雨きたら、ひとたまりもない。加えて、スピードが加われば限りなく事故につながる確率が高まる。

このように添乗員による出発前、出発後の使用バスの整備、及び道路点検は、バス旅行では絶対欠かしてはならない。

翻って主催旅行会社は最初の事故の後、再発防止策を講じていながら、その後に同種の事故を立て続けに惹起させた責任は決して軽いものではない。会社として反省と責任感に乏しく、危機感、防止対策と配慮が甘かったと言われても仕方がない。会社として危機管理対策は勿論、労務管理、企画、運営、添乗面で虚心坦懐に再教育に取り組む必要があると思う。

### 業界を挙げて問題解決を

本質的で最も大切なことは、主催旅行会社と現地のツアーオペレーター、及びバス会社との間に手配上お互いに納得出来る契約が取り交わされていたのかどうか、という点に凝縮される。

とかく競争原理にさらされる旅行会社としては、安全面の配慮よりコストを切り詰めるという点で、仮初めにもお互いに不本意ながら妥協するようなことはなかっただろうか。

更に言えば、2度目、3度目の事故の前に当該のツアーオペレーターとともに、バスの整備状況、走行上の問題点、及び事故再発防止等について、真剣に議論を戦わせたのだろうか。

同じ事故が3度も発生してみると率直に言って首をかしげざるを得ない。だが、旅行会社がこの程度の基本的な危機管理や、事故原因の真相究明、再発防止対策を軽視するようなら、旅行業界を挙げてJATAが率先して罰則規定を設けるくらいの覚悟で真剣に事故防止対策に取り組まないと、再び事故は繰り返えされ、今後旅行業界への風当たりは一層激しくなるであろう。

糾すべきは、事件が起きても他人事として本腰を入れて解決しようとしないう、旅行業界特有の無責任体質と、性懲りもないいつもながらの無反省ぶりである。旅行業界は自ら招いた過失や、災いに対して果断的な処理でいち早く自浄能力を示して欲しい。禍根を後へ残さない毅然とした解決策を示さないと、旅行業界再飛躍の機会を失うばかりでなく、やがて旅行業界は世間からも呆れられ、見放されてしまうであろう。