



JTSU-B  
申6号

増加する運転阻害事故の原因究明と真の再発防止対策、ならびにスカニア製車両の構造変更と運転マニュアルの策定に関する申し入れをおこなう！**その1**

ジェイアールバス関東では2020年に始まる新型コロナウイルスの感染拡大の影響を大きく受け、会社発足以来経験したことのない赤字経営に直面しています。私たちは感染リスクに晒されながらも、社会に欠かすことのできない公共交通機関を担う「エッセンシャルワーカー」として感染拡大防止とお客様に安全な輸送サービスを提供するために、日夜奮闘し続けています。

一方社内では2018年以降、会社の不当労働行為による職場環境悪化を背景に運転阻害事故や営業事故が急増し、現在コロナ禍で運行便が減少している最中においても事故比率が増加しています。会社は2021年6月各現場管理者に「異常事態」の通達を発し、「事故惹起者と経験年数が浅い社員の事故の増加が目立っている」と分析しながら原因の特定と具体的な再発防止を目指していますが、一部経営幹部の「なぜ事故が増加しているのかわからない」という言葉からも抜本的な対策が出来ていない現状です。

さらに近年目立っているのが、二階建てバスの国産車製造が2009年をもって終了して導入を促進している「スカニア社(スウェーデン)製DD車」での運転阻害事故です。「スカニア社製DD車」は国内で「はとバス」が先駆的に導入し、ジェイアールバス関東においても2018年7月「バスタ新宿～東京ディズニーリゾート線」に導入して以降、「東京～名古屋線」「東京・新宿～京阪神線」などに運用を拡大しています。また会社は三菱DD車の老朽化代替を理由に更なる増車を目指し、他社の「スカニア整備事業」も請け負うなど、今後も経営の柱として重点を置いた施策を打ち出しています。この車両はオートマチック車であること、サイドミラーに国内では一般的でない(視覚の狭い)平面タイプを使用していること、多点同時確認が求められる乗務労働において死角確認のためのミラーが多数取り付けられていること等が特徴です。ジェイアールバス関東ではこれまで海外製車両を数々導入してきましたが、国産車と異なる車両構造や運転操作方法来に戸惑った中での事故や、「メガライナー全焼火災」など相次ぐ車両トラブルを発生させてきた教訓があります。昨今専門的知識を駆使した車両整備系の努力によって車両故障は軽減しつつありますが、乗務員からは未だに「どのミラー見ればいいのかかわからない」「車内設備等のスイッチ操作に慣れない」「故障した際にも何が発生しているのかわからない」といった声が上がりが続き、「これが世界標準」という会社の主張とは真逆の現実が浮き彫りとなっています。その要因は確たる運転操作方法や注意点を網羅した「運転マニュアル」が存在せず、会社による訓練体制が導入当初から杜撰であること、そして慣れない車両で事故を起こさないために乗務員が独学で走り方を模索している現実が背景にあるからです。

今年7月25日の早朝、東名高速道路上り東名川崎 IC 近で、車線規制された第一走行車線を直進し続けた乗用車がネクスコ車両に左正面部から衝突して第二走行車線にはみ出し、「ドリーム号(スカニア車)」の左前部に衝突する事故が発生しました。私たちはこの間職場で原因究明委員会を起ち上げ、背後要因とその再発防止対策について議論を重ねてきましたが、スカニア車の特性のみならず、繰り返し発生している多くの運転阻害事故とも関連していると考えます。事故の再発防止のためにドライブレコーダーの活用は重要ですが、職場では事故そのものの直接的原因のみに重きが置かれて背後要因が特定されず、事故を起こした本人に原因を切り縮める責任追及によって真の事故の再発防止策が共有されていないことが現実であり、事故に対する向き合い方を根本的に見直すことが必要不可欠です。

会社経営の黒字化と存続に向けた会社の課題は「具体的な営業施策」「人材確保と育成(流出への歯止め)」「社員を大切に作る企業」の実現を通じた「安全で社会に貢献するジェイアールバス関東」の実現です。『内部論理』からの真の脱却を図り、乗務員に出来る最大のコストカットである「事故を起こさない」ことを全社員で目指していくために、申6号を申し入れました。