

トラックの安全運行を確保するため、最前線で安全管理を担う専門家である運行管理者の業務について紹介しています。8回目は「事故の記録と保存」をテーマに、I.報告・速報が義務付けられている事故、II.事故の記録と保存に関するルール、III.再発防止の有効性向上に向けた事故の振り返りについて東京海上日動リスクコンサルティング株式会社の進藤恵介主任研究員に解説してもらいます。

法令における運行管理者の業務一覧

貨物自動車運送事業輸送安全規則 第20条	運行管理者の業務	3つの分類 (管理者、管制官、教師)	
第1項	第1号	選任された運転者以外の運転禁止	管理者
	第2号	ドライバーの休憩・睡眠施設の管理	
	第3号	定められた勤務時間・乗務時間の範囲内での乗務割作成	
	第4号	酒気を帯びた状態にあるドライバーの乗務禁止	
	第4の2号	疾病、疲労などの理由により、安全な運転や補助ができない恐れがあるドライバーの乗務禁止	
	第5号	長距離運転、夜間運転での交代ドライバーの配置	教師
	第6号	過積載防止の指導・監督	
	第7号	貨物の積載方法の指導・監督	管制官
	第7の2号	通行方法の指導・監督	
	第8号	点呼の実施	管理者
	第9号	ドライバーごとの乗務記録	
	第10号	運行記録計の管理、記録保存	
	第11号	運行記録計による記録不能車の運転禁止	
	第12号	事故の記録と保存	
	第12の2号	運行指示書の作成、変更指示、保存	
	第13号	運転者台帳の作成、備え付け	
	第14号	ドライバーの指導・監督、3年間の保存	教師
第14の2号	ドライバーに適性診断を受けさせる		
第15号	異常気象時等のドライバーへの指示・措置	管制官	
第16号	補助者に対する指導・監督		
第17号	事故警報に基づく従業員の指導・監督	教師	
第2項	乗務基準の作成 ※特別積合せ貨物運送を行う一般貨物自動車運送事業者の場合		
第3項	事業者に対する助言	管理者	
第4項	統括運行管理者による業務統括	管理者	

出典：「貨物自動車運送事業輸送安全規則 第20条(運行管理者の業務)」より、東京海上日動リスクコンサルティング(株)作成

I. 重大な事故への備えは平時から

はじめに、報告や速報が義務付けられている事故について確認しましょう。自動車事故報告規則に定める事故が発生した場合、事故があった日から30日以内に自動車事故報告書3通を、本拠を管轄する運輸監視部長または運輸支局長を経由して、国土交通大臣に提出しなければなりません。また特に重大な事故については、24時間以内に行えるだけ速やかに事故の

概要を運輸監視部長または運輸支局長に速報しなければなりません※。重大な事故が発生した場合、平静を失い適切な連絡や報告ができない可能性があります。運輸安全マネジメントのガイドラインにもあるように、緊急事態が発生した場合に備えて、報告連絡フローや初動対応フローをあらかじめ定めておき、いざ発生した場合にスムーズに対応できるようにしましょう。

※：報告や速報が義務付けられている事故については、「自動車事故報告規則」、「自動車事故報告書等の取扱要領」、「自動車運送事業者等が引き起こした社会的影響が大きい速報に関する告示」をご参照ください。

II. 事故の記録で再発防止

また、貨物自動車運送事業輸送安全規則(第9条の2 事故の記録)では、自動車事故報告規則に定める事故だけでなく、道路交通法第67条第2項に規定する交通事故(車両等の交通による人の死傷もしくは物の損壊)が発生した場合には、事故の記録を作成し

営業所において3年間保存しなければならないと定められています※。事故の概要や原因等を的確かつ具体的に記録することで、同種事故の再発防止等、事故防止に役立てましょう。

※：事故記録の記載項目については、「貨物自動車運送事業輸送安全規則」をご参照ください。

III. 多角的な分析を活用して多重の対策を

最後に、再発防止の有効性向上に向けて、事故の振り返り方法について考えてみましょう。事故状況や発生原因を多角的に分析する手法として、4M分析という分析手法があります。4Mとは「Man(運転者)」、「Media(交通環境・道路環境)」、「Machine(車両)」、「Management(運行管理)」を指し、4つの側面から事故の要因を分析する手法です。この手法は、2016年

3月に発生した山陽道・八本松トンネルでの追突事故への調査でも活用されています【表】。4M分析により事故分析に広がりを持たせることで、1つの事故であっても多重の再発防止策を検討することができます。二重にも三重にも対策をすることで、重大事故のリスクをできるだけ小さくしましょう。

【表】 八本松トンネルでの追突事故における、4Mからの事故分析(一部抜粋)

4M	
Man (運転者)	<ul style="list-style-type: none"> ・事故の3日前から前々日にかけて、一睡もすることなく計36時間近く連続して乗務していた。 ・入社して約3ヶ月で、本人の希望で長距離運行を担当していた。 ・初任診断や雇入れ時の健康診断は受診していなかった。 など
Media (交通環境・道路環境)	<ul style="list-style-type: none"> ・事故地点は、トンネル出口まで約100mの地点であり、片側2車線の緩やかな左カーブの下り勾配であった。 ・事故地点から約5km先での事故の影響により、最高速度50km/hの臨時交通規制が行われており、渋滞が発生していた。 など
Machine (車両)	<ul style="list-style-type: none"> ・当該車両にはクルーズコントロール及びナビゲーション装置が装着されていたが、事故発生時はクルーズコントロールが解除されていた。 ・ドライブレコーダーは装着されていない。 など
Management (運行管理)	<ul style="list-style-type: none"> ・従来から運行指示書を作成しておらず、休憩地点及び休憩時間は運転者任せであった。 ・始業点呼において、相当程度疲労が蓄積していたとみられる運転者の健康状態を把握できていなかった。 など

出典：事業用自動車事故調査委員会「事業用自動車事故調査報告書(特別重要調査対象事故)中型トラックの追突事故(広島県広島市)」より東京海上日動リスクコンサルティング(株)作成