

過労運転の防止

II. 過労運転防止のルール

では、ドライバーの労働時間を規定したルールである、改善基準告示の内容を改めて確認しましょう。

改善基準告示では、拘束時間や休息期間、運転時間などが規定されています【表】。長距離運転や夜間運転のため、改善基準告示を超えて運行する場合は、交代するドライバーを配置しなければなりません。

また運行管理者は、ドライバーの労務管理だけでなく、休憩・睡眠施設の管理も行する必要があります。休憩や睡眠をとるための施設を清潔に保ち、活用できるように管理しなければなりません。つまり、長時間労働になりやすいドライバーが疲労を蓄積しないように、環境面での対応も必要となります。

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きます。2回目は「過労運転の防止」をテーマに、I. 過労運転防止の重要性、II. 過労運転防止のルール、III. 過労運転防止に向けたマネジメント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号の2	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	
	第7号の2	通行方法の指導・監督	管制官
	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号の2	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	
第14号の2	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	教師	
第17号	事故警報に基づく従業員の指導・監督		
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	管理者	
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	

I. 過労運転防止の重要性

過労運転を防止することが、どのくらい重要なのでしょう？ 2016年度、関東運輸局で実施した監査では、行政処分に係る違反事項が約3,300件指摘されており、そのうち550件が「過労防止」に関する事項でした。これは「指導・監督」、「点呼」に次いで3番目に多い違反事項となっています。

また、過労運転が原因と考えられる重大事故も発生しています。14年7月のセミトレーラによる横転

事故では、改善基準告示(過労運転を防止する目的でトラックドライバーの労働時間を規定したルール)違反が見受けられ、疲労が蓄積した状態になったことで前方不注意の状況に陥り、事故に至った可能性が考えられています【※1】。つまり、過労運転は会社経営にダメージを与えるばかりではなく、甚大な事故につながり、社会的に大きな影響を及ぼすことにもなるのです。

※1: 詳細は、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(重要調査対象事故)トラック・コンテナセミトレーラの横転事故」をご参照ください。

【表】改善基準告示の主な内容

区 分	内 容
1カ月の拘束時間	293時間まで
1日の拘束時間	原則13時間以内 最大16時間以内(15時間を超える回数は週2回まで)
休息期間	継続して8時間以上
運転時間	1日…2日平均で9時間以内 1週間…2週間ごとの平均で44時間以内
連続運転時間	4時間に30分の休憩 (休憩は1回あたり10分以上とした上で分割可能)

出典：厚生労働省労働基準局「トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント」より重要な事項を抜粋して東京海上日動リスクコンサルティング(株)作成

III. 過労運転防止に向けたマネジメント

改善基準告示を満たさずすれば、マネジメントは十分なのでしょうか？ 14年11月のタンクローリー車による追突事故では、改善基準告示の違反はみられませんでした。しかし、調査報告書では、前日までの疲労と睡眠不足で集中力が低下していたために、先行車の減速に気付くのが遅れ追突したとされています【※2】。この事故事例から、ルールを守るだけでは過労運転による重大事故を防止するのは難しいと推察されます。

では、どのようなマネジメントが必要でしょうか？ まずは、眠気メカニズムから対策を考えてみましょう。眠気は、以下にあげるような「リズム」、「蓄積」、「慣性」の3つの要因で発生します。

これら眠気の要因への対策として勤務シフトの工夫が考えられます。シフトを組む際は、「乗務終了から次の

日の乗務開始までの時間を十分に空けて、休息期間を長くする」ようにしましょう。長い休息期間により、疲労の蓄積を解消させることができます。また「日中乗務の時は、早朝からの勤務開始にならないように」しましょう。リズムを崩し睡眠の質が下がるため、寝ぼけた状態が通常より長引きます。さらに、「シフトを変更する場合は、開始時刻を徐々に遅くするように」しましょう。シフトの後半になるにつれて疲労も蓄積します。より休息が長くとれるように工夫しましょう。

眠気メカニズムを踏まえながらも、疲労の蓄積度合いはドライバーそれぞれで異なります。点呼でコミュニケーションをとりながら、過労運転・居眠り運転を防止するためのマネジメントを確立させましょう。

※2: 詳細は、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(重要調査対象事故)タンク車の追突事故(愛知県犬山市)」をご参照ください。

■眠気メカニズム

- リズム … 24時間、12時間、1.5時間周期の眠気に関する生体リズム
- 蓄 積 … 長い時間起きていると眠くなる、疲れると眠くなる など
- 慣 性 … 起きた直後は頭がぼーっとする、深い眠りの時に起こされると寝ぼけてしまう など

進藤恵介 (しんどう けいすけ)

東京海上日動リスクコンサルティング株式会社 自動車リスク本部 主任研究員。
保有資格: 日本交通心理学認定 交通心理上、運行管理者(貨物) 旅客・貨物運送事業者を中心に、交通事故削減コンサルティングに従事、運行管理者向けマネジメントスキル向上研修を多数実施。