

過労運転事故の要因分析と再発防止

堀野定雄*

交通事故は複合原因で起こり、未然防止も複合的に実施するのが得策と分かっている。特に職業運転者が従事する事業用自動車の事故要因分析では、運転者の不注意でなく、運転者を取り巻く社会制度や事業所の運行管理などのマネジメント、さらに使用する車両や走行道路環境などが多面的にかかわっている。関越道高速ツアーバス事故を受けて、過労運転がなぜ起こるか、いかに事故を防ぐかを人間工学の視点で整理解説する。

Ergonomic Analysis and Prevention of Traffic Accidents by Overwork-Drive

Sadao HORINO*

It is well recognized that traffic accidents are prevented effectively by a multi-factor approach since traffic accidents are caused by multiple factors. This is especially true for fatigue associated with over fatigue or excessive work stress. It is important to focus on multiple factors such as inadequate legal regulations, management systems, working time arrangements, vehicles used and road environment. The author discusses factors behind overwork driving in the case of the tour bus accident with 7 fatalities and 39 injuries caused by drowsy driving at the Kan-etsu expressway in April 2012.

1. 国方針転換：事故不注意論克服で ヒューマンエラーの背景要因を探る

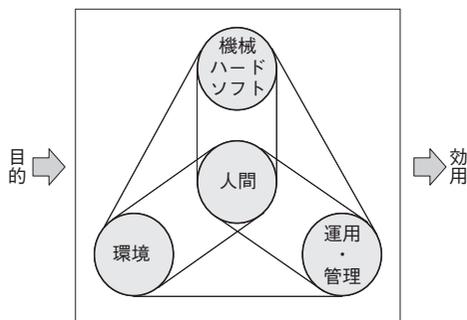
交通事故の多くはヒューマンエラーで発生するといわれ、そのため事故再発防止は第一義的には、運転者の注意力喚起であり、それを充実させる教育・指導が鍵だといわれる。しかし、事故の直接原因が運転者の不注意やエラーだとしても、その背景に不注意や運転操作ミスを誘導し、あるいは交通違反せざるを得ない要因や背景事情が潜んでいることが多く、この「不注意」の背景要因を分析・解明して科

* 神奈川大学工学研究所高安心超安全交通研究所客員教授
Guest Professor on Ergonomics, Research Institute for Well-Informed and Risk Free Transportation,
Kanagawa University
原稿受理 2013年4月9日

学的・合理的に改善しない限り、事故は減らない。

安全・安心・快適かつ効率的なシステム設計には、人間工学設計コンセプトが有効で、運転者面(Man)、車両面(Machine)、走行環境面(Media)、管理面(Management)の4M要因をバランスよく調和させる必要がある。人間工学では、事故はこの有機的4M関係の破綻と解釈し、4Mを切り口に事故分析を進める。この4Mコンセプトは、ISO国際規格のISO/TC159人間工学分野で、原子力発電所など大規模システムのヒューマンエラーに起因する事故を未然防止する狙いで、システム設計者用に制定された規格の中核部分である。普遍性が高く、制定後、産業安全、交通安全、医療安全などに広く応用されるようになった(Fig.1)¹⁾。

この発想転換を組織的・積極的に導入したのは、

Fig. 1 4Mコンセプト¹⁾

公共交通をつかさどる車、通称緑(あるいは青)ナンバーの車、自動車運送事業用自動車(以下、事業用自動車)の安全政策を所管する運輸省自動車交通局(現国土交通省自動車局)である。省内に組織した運輸技術審議会の最終報告書『安全と環境に配慮した今後の自動車交通政策のあり方について』(1999年6月)でこの4M分析発想を導入、運転者の責任追及に終始したそれまでの事故不注意論から脱して事故再発防止に軸足を置き、全国の運輸支局等が自ら事故データを収集、詳細な調査を実施、交通安全対策に生かすことを決めた。

この答申に沿って、効果的に事業用自動車の事故再発防止対策立案に反映させるため、事故経過、運転者状況、車両状況、走行環境状況、運行管理状況等収集した事故情報を、事故発生経過の要因および背景を4M要因に整理し、科学的な分析を行うことを目的に、2001年度から全国規模で「自動車運送事業に係る交通事故要因分析事業」を実施して成果を挙げ、今日に至っている。筆者は「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」の発足にかかわり、当初から座長を務め、長年、運輸支局等の事故分析担当官や多くの専門委員と一緒に多くの事故分析業務に携わってきた。

自動車交通局が開始したこの科学的交通安全政策は、図らずも死者107名、負傷者562名という未曾有の大惨事JR西日本福知山線脱線事故(05年4月)を受けて国交省事務次官を委員長に緊急組織された「公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会」(05年6月～06年3月)にも引継がれた。陸海空公共交通に横断的な基幹的安全施策として運輸安全マネジメント制度が新たに発足したが、この制度では人間工学に基づくヒューマンエラー定義が全面採用され、安全達成は末端の運転現場より経営トップ責任が鍵とされており、現在鋭意実施運営さ

れている。この制度では「不注意は災害の原因ではなくて結果である。なぜエラーをおかした人間がそういう不注意を招いたかの背後関係を調べる。事故防止のためには、ヒューマン・マシン・システム全体を検討し、機械側の改善、人間側の改善、人間と機械のインターフェイスの改善、システム管理や作業管理の改善、人間と機械の役割分担の改善などを検討する」とされ、事故複合原因説に基づく問題解決を指向しているといえる²⁾。

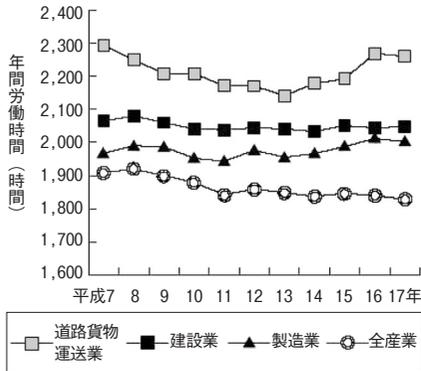
ところで、事業用自動車交通事故による死者数は490人(2010)、447人(2011)で全事故の10分の1を占める。しかるに、全国の交通事故件数は72.6万件(2010)、69.2万件(2011)、そのうち、事業用自動車は5.1万件強(2010)、4.9万件強(2011)で、全体の7.1%である。この比率乖離は、事業用自動車が起こす事故は相対的に少ないが一度起こると致死率が高く、社会的影響が大きい特徴を示す。

国交省は、あらゆる自動車運転の模範となるべき事業用自動車の事故削減目標として「事業用自動車総合安全プラン2009」(09年3月)³⁾を公表、2018年までの10年間で飲酒運転根絶、死者数と共に事故件数も半減する目標値を設定した。国が数値目標を掲げて交通安全行政を進めるのは、事故複合原因説採用と同様に画期的である。

2. 国先導での複合的過労運転事故防止安全対策

国交省の事業用自動車事故要因分析検討会が行ってきた具体的な事故事例の検討結果を踏まえ、トラックで多発する追突事故や出会い頭事故などを詳細に分析すると、事故統計には直接表れないが、背景に必要な休憩を抑制した長時間運転や慢性的睡眠不足の累積など過労運転による事故と判断される事例が多数あり、トラック運送にかかわる運行形態や労務管理に関して「過労」が事故の背景要因の一つと結論された。「過労」とは、運転等の業務を含む日常生活における疲労が休息および睡眠によっても回復されないことが繰り返すことにより、疲労が蓄積し、通常の運転能力の低下が認められる状態を呼ぶ。

検討会は社会問題化したトラックの重大事故背景にある過労運転の改善はトラック運送事業の健全な発展に喫緊課題と認識し、法規制「改善基準告示」より広い概念で、かつ4M視点で問題を整理した。過労運転事故を検証するとともに、実行可能な再発防止対策を多面的、専門的に検討し、荷主を含むトラック運送事業者、行政機関等関係者が連携して取



注) 調査対象は事業規模30人以上。
出典) 厚生労働省「毎月勤労統計調査年報」。
Fig. 2 トラック運送事業における実労働時間の推移

り組むのが望ましいとして、具体的措置を提言した。

これらの成果は順次、4報告書に整理して公開した⁴⁻⁷⁾。

本稿ではこれらの成果を参考に、国が検討会で整理したトラックの過労運転の課題と事故防止の安全対策提言を紹介する。なお、事故実態を反映して、検討会はトラック運送業に特化して検証したが、その提言内容の主旨はバス、ハイタクにも十分応用可能で、広範囲な活用が期待される。

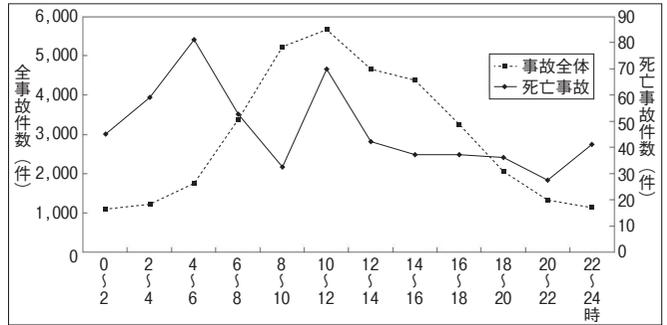
2-1 トラック運送事業の概要

日本の物流の軸を担うトラック運送事業の重要性は高い。しかし、運輸安全の基本要因である人、道、車、管理のうち、人と管理についてはトラック運送事業参入にかかわる規制緩和(1990年)による新規参入を含む約6万数千社のトラック運送事業者のうち9割以上を中小企業が占め、運賃水準も2000年以降一貫して低下しているなど、運転者を取り巻く労働条件は厳しい状況が続いている。

トラック運送事業における実労働時間も依然高水準にあり、05年には2,260時間に達し、01年の水準より明らかに増えた。これに対して全産業平均の実労働時間は1,829時間(05年)で、減少傾向にあるのとは対照的である(Fig.2)^{6,8)}。

2-2 交通事故統計で見るトラック事故の現状

事業用自動車の全国交通事故統計(マクロ統計)によれば、1億走行キロ当たりの事故件数を見ると、事業用自動車全体の中でトラック事故率は、バス、ハイタクよりも低い水準を推移している。しかし一度事故が起こると致死率が高く、犠牲者が複数出る。トラックの追突事故死亡事故率は、乗用車の約12倍もあり、トラック事故は社会的影響が大きいのが特



出典) (財)交通事故総合分析センター「平成18年度版事業用自動車の交通事故統計」。
Fig. 3 トラックの時間別事故件数

徴である。

トラックの時間別事故件数は、8~12時の時間帯等、交通量の多い時間帯に多いことがうかがえる。ところが、死亡事故件数を見ると、深夜・早朝に多く(Fig.3)⁵⁾、長距離運行トラックの過労運転による事故が推察される。追突事故における時間別危険認知速度を見ると、22~6時の深夜・早朝の危険認知速度は高く(60-90km/h)、交通量が少なく、ハイスピード運転できる環境が要因と推察される。

2-3 トラック輸送の過労運転防止対策概要

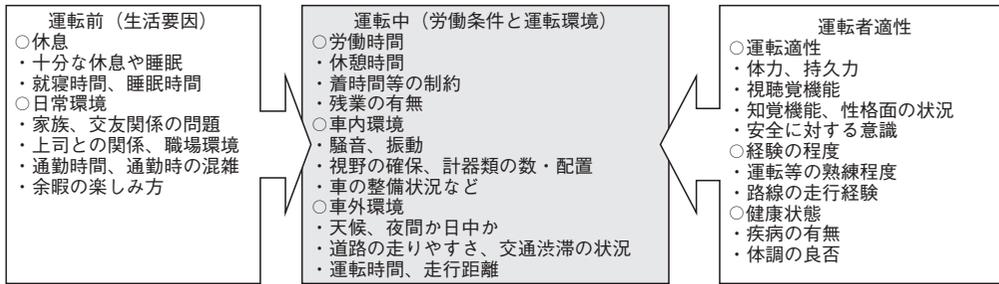
検討会は過労運転による危険防止の具体的対策を9項目提言した。

- (1)事業者が一丸となってトップから過労運転を防ぐ
- (2)過労のメカニズムを理解し、睡眠を改善する
- (3)点呼を生かして過労運転を防止する
- (4)余裕のある運行計画を作成し、その後も運行支援を進める
- (5)健康管理を日常化する
- (6)運転者が相談しやすい職場環境を作る
- (7)荷主・元請事業者に理解してもらう
- (8)最新技術を駆使して、安全対策に取り組む
- (9)積極的に休憩施設を利用する

以上の9項目を実践していく必要性を説く。

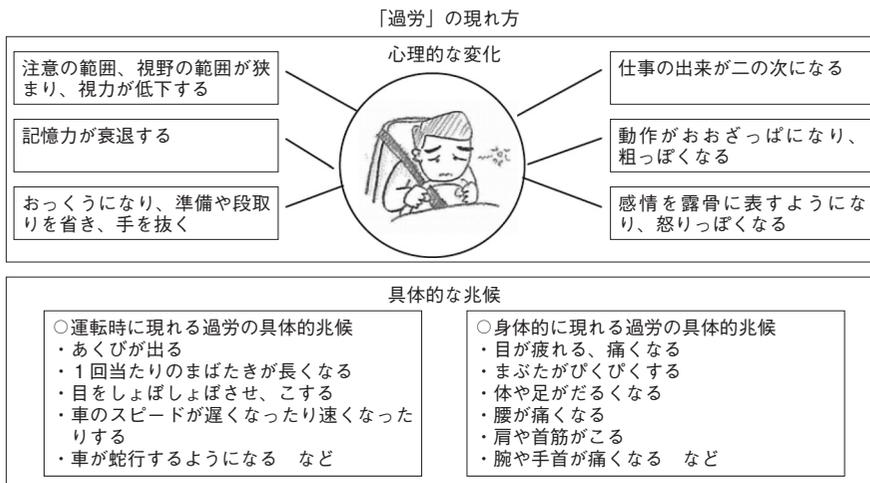
(2)の過労のメカニズムについて、過労の元となる要因は運転者特性、運転者の日常生活、労働条件、車内環境まで幅広く複合的である(Fig.4)⁶⁾。トラック運転においては、疲労蓄積を生む勤務状況、睡眠不足などに加えて、心理的ストレス、生活習慣の悪さなどが伴うことによって、過労状態が作られる。

次に、過労の兆候は、①注意力低下、②疲労感増大、③眠気が3大症状といわれ、安全運転を損なうので運行管理上、最も注意しなければならない。過労兆候を敏感にとらえ、危険を感じる場合には無理



出典 (独)自動車事故対策機構『運転管理者特別講習用テキスト』。

Fig. 4 過労運転の要因



出典 (独)自動車事故対策機構『運転管理者特別講習用テキスト』。

Fig. 5 過労の現れ方

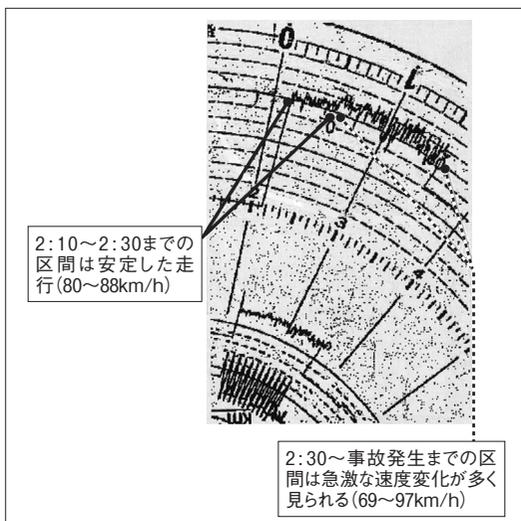


Fig. 6 高速道居眠り運転予兆を示す速度ムラを記録したタコグラフ

せず運転を一時中断するなど疲労回復に努める (Fig. 5)⁶⁾。過労の客観的兆候の例としてタコグラフに表れた速度ムラを示す (Fig. 6)。これは高速道路走行中の貸切バスが居眠り運転で緩速先行車に追突した事故で、2:30から約1時間衝突の瞬間まで一定周期で約70~100km/hの速度ムラを記録したものである。

そして、疲労を蓄積しない睡眠の取り方⁶⁾であるが、次のようなものが挙げられる。

- (1) 6~7時間の連続した睡眠、とりわけ夜間の睡眠が有効であること
- (2) 20分程度の仮眠は眠気をとるのに効果的だが、主睡眠が一定の時間確保されていることが望ましいこと
- (3) 運転席に座っている状態での仮眠では疲労回復の効果はあまり期待できないので、このような仮眠はできるだけ控えること

2-4 運行と過労のメカニズムの理解促進および休憩・睡眠の改善

調査から次のような事例が発見され問題点として指摘されている。

- (1) 運行管理者／運転者が、短時間睡眠の分割化や座席での仮眠等により疲労蓄積を招きやすいこと等、運行と過労メカニズムの関係を理解していない
- (2) 運転者の十分な休息確保より、過労運転による事故のほうが重大結果を招き、多大な損失となることを十分認識していない
- (3) 過労状態にあるとは考えにくい休日明けでも、事故発生傾向が見られる

以上から、睡眠の重要性、睡眠不足状態での事故回避能力低下、長時間運転における休憩・睡眠の取り方等について、事業者／運行管理者／運転者の理解促進を図る必要性が示されている。

2-5 点呼、労働時間の管理等の徹底⁵⁾

事業者／運行管理者はマニュアル⁶⁾を活用して、点呼等を通じて運転者の健康状態を的確に把握する必要がある。また、改善基準告示を遵守し、過労運転交通事故を防止するため、労働時間、休憩時間、休息期間等に配慮した運転者増員、交替要員確保に努める。道路事情による速度低下、交通規制による運転時間延長、予定外手待ち時間発生等を見込んだ余裕ある運行計画を策定し運転者に指示する。なお、早朝時間帯の交通死亡事故多発にかんがみ、早朝時間帯を含む運行計画策定に当たっては、可能な限り早朝時間帯に休憩または休息が取得できる様配慮する、点呼の時点で疲労度を確実にチェックする、といった対応が必要である。

さらに事業者／運行管理者は、労働時間の適正な管理、リアルタイム運行状況の把握を通じた運転者に対する運行支援等に資するGPSと連動したデジタルタコグラフ（クラウドサービス対応のネットワーク型車載ステーションなど市販あり）、ドライブレコーダー等の積極的な導入・活用に努める。

『ヒヤリ・ハット活用マニュアル』（03年3月、国土省／労働科研）を活用しつつ、ドライブレコーダーによる映像記録を含むヒヤリ・ハット事例の収集、当該事例を活用した運転者間のグループ討議等を通じて、過労等による居眠り運転等のリスクの把握、ならびに予防策の指導・教育を行う⁹⁾ことが望ましいとされる。

事業者は、経営トップから現場運転者に至るまで輸送安全が最重要課題とし、過労運転による事故削減のため、継続的輸送安全向上に努める運輸安全管理の一環としてPDCAサイクルに基づき、

できるだけ数値目標を設定し事故削減に取り組むべきである。事故削減取り組みに際しては、交通労働災害防止の観点から厚労省が定めた「交通労働災害防止ガイドライン」を参考にする¹⁰⁾。

一方で運転者は瞬き時間の延長、眠気・だるさ等を感じる、車両蛇行／速度ムラを起こす等、自らの運転制御不良により安全運転に不安があるときは、無理をせず運行をいったん中止し、運行管理者にその旨を申し出、運行管理者は安全優先の運行指示を運転者に対して行うことが必要である。

一方、国土省側は、警察や貨物自動車運送適正化事業実施機関等の関係機関と連携し、効果的・効率的な監査等を実施すると共に、引き続き必要な監査要員の確保に努める。さらに、厚労省との合同監査等の連携強化により、効果的な監査を実施する必要がある。

また、ドライブレコーダーの映像記録データの効率的な処理方法、運転者の教育資料としての活用方策およびその普及方策等の検討を進め、中小事業者に対する運輸安全マネジメント評価の方法等について検討することも重要である。

2-6 日常的な健康状態の把握・指導

運転者自らの適切な健康管理、家族のサポート、運行管理者によるきめ細かい日常的な健康状態の把握・指導（乗務前後の点呼、健康診断結果、日常の相談等の機会を活用した把握）が必要である。

全日本トラック協会が外部機関の協力を得て開発した運転者向けの「疲労蓄積度自己診断チェックリスト」¹¹⁾等の活用を図ることも考えられる。

十分に睡眠・休憩を取っていても眠気がとれない場合、SAS(睡眠時無呼吸症候群)になっていることが考えられる。このため、事業者および運行管理者は、国土交通省がとりまとめたSAS対応マニュアル（『睡眠時無呼吸症候群』に注意しましょう）等を活用して、SASの早期発見・早期治療に向けた取り組みをさらに進める。

さらに、日常的な健康管理等を行う上で、運転者が相談しやすい職場環境作り、運転者が臨時休暇を取得しやすい体制作り等に努めるべきである。

2-7 荷主・元請事業者との連携・協力

運送事業は従属性の高い業態で、古くから認識されている問題点は、適正な勤務時間管理等が困難な背景として、荷主の急な発注を断れない、荷主事情により適正な運行時間が確保できない、道路混雑等による延着に対して荷主からペナルティを課される、

Table 1 関越道高速ツアーバスの側壁衝突事故状況

<p>【事故状況】 2012年4月29日(日) 4:40頃、群馬県藤岡市岡の郷付近の関越自動車道上り線で金沢発東京ディズニーリゾート行き高速ツアーバスが乗客45名を乗せて走行中、道路左端防音壁に衝突した。この事故で、乗客7名が死亡、15名が重傷、運転者を含む24名が軽傷を負った。</p> <p>【運行状況】 旅行会社は運行する事業者を運行直前まで把握していなかった。往路はツーマンで総走行距離約568km(高速道約430km、一般道約138km、指針に基づく算定距離:430+138×2=約706km)、拘束時間12時間40分(19:30-8:10)、休憩時間2時間40分(客扱い1時間50分を含む)。復路は途中からワンマン運行になって総走行距離約444km(高速道約399km、一般道約45km)、拘束時間7時間55分(20:45-4:40)、休憩時間1時間50分(客扱い1時間20分を含む)。運転者は事故日前日の出庫時(20:45)電話による乗務前点呼を受けなかった、当該事業者の乗務記録保存は不適切、点呼記録なし等。</p> <p>運転者は40歳代男性で当該業態の車両運転経験は2年9ヵ月、当該事業者では日雇い勤務で労務管理は未実施、事業者は正確な勤務状況を把握していなかった。前々日19:30出庫、往路運転は別運転者が行い、本人はガイド席で休憩、熟睡していない状態だったことが推測される。前日運行は8:10に駐車場に到着、業務終了後8:30に宿泊施設にチェックインして仮眠、16:30にチェックアウト、20:45に出庫、一般道14km走行後、金沢駅で客を乗せ(21:15-22:20)、高速道28kmと一般道21km走行後、次の高岡駅で客乗せ(23:15-23:30)、その後同乗運転者が降車し、一般道を10km走行後不慣れな深夜高速道路をワンマンで運行、41km走行後1回目のSA休憩(0:15-0:30)、さらに185km走行後2回目越後川口SA休憩(2:45-3:00)で3:00出発後、145km走行後の4:40、走行車線を90km/hで走行中居眠り運転により左側壁に衝突する事故に至った。</p>
--

荷主サイドでトラック事業者の運行計画を把握していない等の事情がある。さらに、荷主・元請事業者にとって過労防止に取り組む安全性の高いトラック事業者か否か、判断できない等の事情がある。

そこで、「安全運行パートナーシップ・ガイドライン」(以下、ガイドライン)¹²⁾を踏まえた荷主・元請事業者との連携・協力を図る必要がある。

一方、国交省はガイドラインで指摘された安全運行を阻害する行為を防止するため、現在、過積載に対し適用されている荷主被告制度の運用を過労運転および速度超過にも適用を拡大するものとしている。

* 1 システムが衝突の危険性を判断し、まず警報を出してドライバーが回避するよう促し、それでも衝突が避けられない状況になった場合には、自動的にブレーキを制御して衝突時の被害が少なくなるようにする装置。

* 2 ASV技術には次のようなものがある。①ACC(Adaptive Cruise Control):ドライバーが設定した車速で一定走行する機能に加え、設定車速よりも遅い先行車がいた場合には、車間距離を適正に維持して追従走行する機能を持つ装置。②レーンキープアシスト:高速道路などで走行車線の中央付近を維持しようとする場合、細かいハンドル操作をしなくてもすむように補助してくれる機能を持つ装置。③ふらつき警報:車両のふらつき状態を検知してドライバーに注意喚起を行う装置。④ESC(Electronic Stability Control):トラックの横滑りや横転を抑制するために駆動力・制動力を制御する装置。

2-8 トラック輸送の安全確保に向けて:車両面の過労運転防止安全対策

国交省は産学官連携のもと、1990年からASV(Advanced Safety Vehicle:先進安全自動車)技術の開発・普及促進を推進している。このうち、過労運転事故の防止・被害軽減対策への活用が期待できるものについて、大型自動車に対する衝突被害軽減ブレーキの普及促進策として補助制度を導入しており、引き続き衝突被害軽減ブレーキ*¹のさらなる普及に努めるものとしている。

また、国交省は、その他実用化した各種ASV技術*²に関し、認知度向上や理解促進等に努め、普及促進を図るものとしている。

3. 事故分析事例

3-1 関越道高速ツアーバスの側壁衝突事故⁷⁾

連休直前、高速ツアーバス事故のテレビ報道に接して、筆者は特定テーマ「過労防止」を議論、具体的な安全対策を提言してきたが、本件事故に関しては効果を上げていないことを痛感し、深刻な課題山積を再認識した。国交省調査で分かった、当該事故の事故状況と事故に至るまでの運行状況はTable 1のとおりである。

4M視点で事故原因と再発防止策を吟味する。

運転者面では、①居眠り運転と、②当該運転者の安全運転意識不足が推定される。居眠り運転は、制御崩壊を意味する重大事態である。当該運転者は、前々日出勤して、突然夜間運行を指示され、夜間運行に備えた昼寝準備を怠った上に、前日運行時ガイド席で休憩したため十分な熟睡確保ができなかったもようである。復路は、昼間8時間宿泊施設で休憩後出庫したが、初めて運行する経路で途中からワンマン運行になり、精神的に負担があったと考えられる。

考えられる再発防止策は次の3項目である。

- (1) 休憩期間に十分な睡眠時間を確保する
- (2) 過労や睡眠不足が及ぼす危険性を認識し、疲労を感じたら早期にPAなどで運転を中止する
- (3) プロ運転者として法令遵守と共に安全運転の重要性を再認識する

次に、運行管理面では、以下の3点などが挙げられる。

- (1) 不適切な労務管理

ほとんど管理は未実施。日雇い運転者に事業用自動車運行させ、夜間不慣れな運転者を乗務させて

いた。拘束時間記録なし、乗務記録保管不備などもあった。

(2)不適切な運行指示

事業所は運行経路調査を怠り運行指示書を作成せず、旅行会社が送付したバス配車表を運転者に渡し、不慣れた経路にもかかわらず、経由地発着時刻、休憩地点・時間などはすべて運転者任せだった。

(3)不適切な点呼、安全運行に関する指導・監督不足

事業者は点呼を実施していない。出庫・帰庫ごとに対面(遠隔地は電話)点呼をしていない、安全教育を全く実施していない、適性診断未実施など。

再発防止策は次のようなものである。

- (1)運行管理者は「改善基準告示」を正しく理解し、違反にならないよう乗務制作成、運行指示をする
- (2)運行管理者は長距離運転や夜間運転による疲労を防ぐために、経由地での発着時刻休憩地・時間に関して適切に指示する。交替運転者の配置基準を遵守する
- (3)事業者は点呼の確実な実施、運転者の定期的な適性診断受診など、運行管理体制を確立する
- (4)高速バス運転者は長時間運転、睡眠不足過労運転は重大事故に直結していることを認識する
- (5)運行管理者は法規に基づき安全性確保、事故防止の指導・監督を実施する

車両面では、当該車にはタコグラフは装着されていたがドライブレコーダーは未装着だった。もし、装着していれば事故の経過は科学的に再現でき、原因解明に貢献したと考えられる。国は補助制度を10年度に導入し、普及促進に努めているが、再発防止策として今後、さらなる装着の促進を図る。居眠り予兆を事前に検知する速度ムラ検知警報装置や車線逸脱警報装置や車線維持支援制御装置などのASV技術の開発・普及を促進する¹³⁾。

道路環境面では、コンクリート壁(壁高欄)とガードレールの前面が不連続だった状況でバス車体にコンクリート壁が激突、多数の死傷者が出た事実を踏まえて、防護柵については現行基準に適合させ重ねるように改善する。

国土交通省は運行管理面緊急安全対策として、交替運転者配置基準の運行距離上限規制を670kmから400km(条件付で500km)へ、乗務時間上限を10時間(運転者1人)と改めた(12年7月20日実施)。

3-2 事故調査のあり方

本件は事故発生からすでに1年近く経過したが、タコグラフなどは押収されたままであるため、居眠

り運転の兆候である速度ムラがあったか否かを検証することは、公判終了後、関係資料が公開された段階で分析を進めることになる。

鉄道・航空機・船舶事故分析を所管する運輸安全委員会や、12年秋に新設された消費者調査委員会では、警察の事件捜査と国土交通省/消費者庁の事故調査の間で支障のない範囲内で相互に情報交換する「後藤田一町田覚書」¹⁴⁾の拡大解釈が確認されている。法に照らした犯罪捜査・犯人検挙のための活動と、科学的事故原因分析と再発防止策立案のための事故調査が積極的に協力し合って行われることはぜひ必要であり、今後この覚書の主旨が生かされ、自動車事故の調査・分析が一層進展されることを期待する。

4. おわりに

今やわれわれの生活で、宅配便など日常化したトラック運送事業や、手軽にどこへでも行ける利便性が良い高速ツアー観光バス事業、終電後も安心して帰宅できる重宝な足であり高齢者・障がい者の足替わりであるハイタク事業は、日本社会で国民の豊かな生活を支える物流と人の移動に不可欠な根幹を担っている。ともすればその役割を当然視しその工夫と苦労を顧みることなく、ありがたみを忘れがちである。見えないうちで縁の下の力持ちとして過労運転による事故が多く発生しており、過労運転を防止するための安全対策の強化は喫緊の課題であることが分かった。

国土交通省の事業用自動車事故要因分析検討会は、今後も過労運転事故抜本的な安全対策を検討するワーキンググループを編成し、平成25年度も継続的に検討する予定となっているが、その抜本的対策実現のためには、今回の高速ツアーバス事故で示されたように極めて管理水準が低い事業者の抱える日常的課題をいかに規制・支援するかが鍵である。問題解決のためには、国土交通関係者の協力が期待され、広く国民の理解と協力も要る。

トラック輸送、バス輸送、ハイタク輸送にかかわる関係者が、国土交通省がこれまで行ってきた提言を確実に普及させるという意識を共有するとともに、提言を着実に実施されることを強く望む。また、実施状況を広く関係者に知らせるため、関係団体の協力で、過労運転防止に向けたセミナー等の展開、本提言の実施状況を定期的に把握した上での輸送事業者等関係者の意見を踏まえた提言の見直し等を行う必要がある。

参考文献

- 1) ISO11064-1:2000、JISZ8503:2001「コントロールセンターの人間工学的設計：第1部設計原理」
▶<http://www.ergonomics.jp/outline.html>
- 2) 「公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会最終とりまとめ」国土交通省、2006年 ▶<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/00/001023/04.pdf>
- 3) 「事業用自動車総合安全プラン2009～死者数半減、飲酒運転ゼロを目指して～」事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会、国土交通省、2009年
- 4) 「事業用自動車の運転者に係わる過労運転の実態に関する調査 結果概要」『トラックの過労運転による事故を防止するための安全対策の提言』Ⅱ-3、自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会、国土交通省、2008年 ▶http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03analysis/resource/data/h19_1.pdf
- 5) 『トラックの過労運転による事故を防止するための安全対策の提言』自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会、国土交通省、2008年 ▶http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03analysis/resource/data/h19_1.pdf
- 6) 「トラック輸送の過労運転事故防止対策マニュアル(別添2)」自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会、国土交通省、2008年 ▶http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03analysis/resource/data/h19_2.pdf
- 7) 「トラックの追突事故を防止するための課題整理と対策検討」『自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会報告書 平成23年度』第2分冊、自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会、国土交通省、2012年 ▶http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03analysis/resource/data/h23_2.pdf
- 8) 厚生労働省『毎月勤労統計調査年報』▶<http://www.mhlw.go.jp/toukei/list/30-1a.html>
- 9) 『ヒヤリハット調査の方法と活用マニュアル－多発する交通事故の予防をめざして－事業用自動車用』自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会、国土交通省自動車交通局、労働科学研究所、2003年 ▶<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03analysis/resource/data/manual.pdf>
- 10) 『交通労働災害防止のためのガイドライン』厚生労働省、2008年 ▶<http://www.mhlw.go.jp/houdou/2008/04/dl/h0403-2a.pdf>
- 11) 『トラックドライバーのための「疲労蓄積度自己診断チェックリスト」』全日本トラック協会、労働科学研究所、2005年 ▶<http://www.jta.or.jp/coho/publication/publication.html>
- 12) 『トラック事業における荷主・元請事業者と実運送事業者との協働による安全運行の向上に向けて－安全運行パートナーシップ・ガイドライン－ 報告書』安全運行パートナーシップ検討委員会、国土交通省、2007年 ▶<http://www.mlit.go.jp/common/000021501.pdf>
- 13) 『先進安全自動車(ASV)について』国土交通省 ▶<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/>
- 14) 警察庁との覚書関係資料、国土交通省、1972年 ▶<http://www.mlit.go.jp/jtsb/fukuchiyama/kensyou/fu04-shiryoku6-1-20091207.pdf>