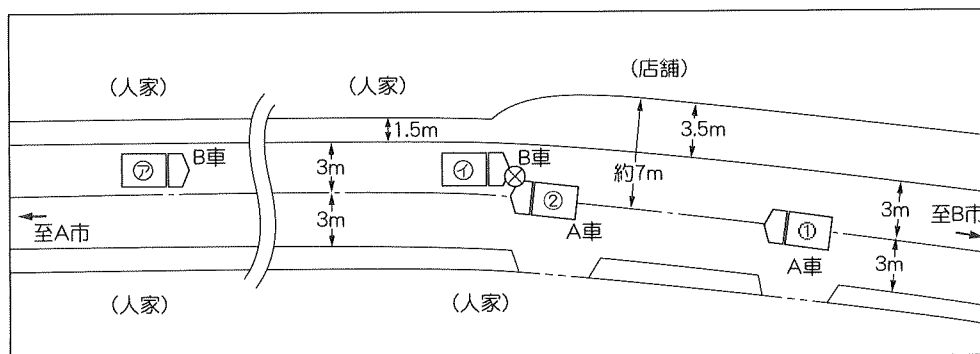


事例 3

居眠り運転のトラックがセンターラインを越え対向車と正面衝突した死亡事故

発生日時	10月某日午前1時30分頃	天候	晴
道路状況	両側に、1.5mないし3.5mの歩道のついた車道幅員6m（片側3m）の緩やかなカーブとなった国道（規制速度50km/h）		
事故災害の内容・程度	深夜の国道を走行中の4トントラックがセンターラインを越え、対向車線を走ってきた4トントラックと正面衝突し、双方とも車の前部が大破するとともに1名が死亡し、もう1名が重傷を負った。両車両とも時速約50km。		

見取図



（関係距離） ① ～ ② 約20m ⑦ ～ ④ 約30m
① ～ ⑦ 約50m

発生状況

運送会社に勤務する運転者A（45歳）は、午前5時ごろ自宅を出て会社に出勤し、午前6時ごろ前日積荷していた4トントラックを運転し、約200km離れた同社の営業所まで貨物を運んだ。

その後、同営業所の人手不足のため、配達業務に服した後、午後10時ごろ帰途についた。途中休憩を取らなかったため、疲れもあって眠気を催し、後30分ほどで会社に帰り着くと思い我慢しながら運転を続けていたが、我慢しきれず、一瞬の居眠りによりセンターラインを越えて対向車線にはみ出し、折から対向してきたB（32歳）運転の4トントラックと正面衝突し、双方とも前部を大破し、Bは3日後、胸部破裂等で死亡し、Aも両足骨折等全治約3ヶ月の重傷を負った。

災害原因となった問題点（危険要因）

Aの過労（居眠り）によるセンターラインオーバーが直接原因。
運行管理も適切に行われておらず、労働時間等の改善基準に照らして問題点が認められる。

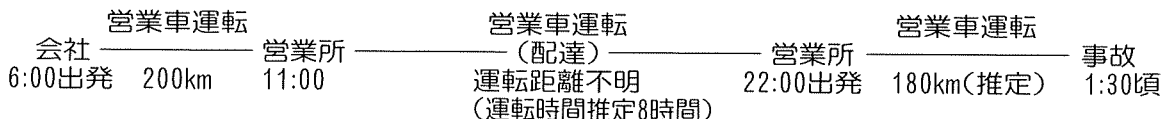
災害防止対策

1. 運転者に眠気解消のための休憩を確実に取らせること。
2. 過労運転防止のための運行管理と労働時間管理を徹底すること。
3. 夜間走行の特異性と問題点を教育し、夜間走行時における防衛運転を励行させること。

事例研究会における検討内容等〔ポイント…過労（いねむり）運転と改善基準・夜間走行の特異性〕

1. 問題点

Aは、会社に出勤し、約200km離れたB市へ貨物を運搬し、そこで配達業務を手伝った後帰途についた。午後10時頃より深夜にかけての帰社途中の事故であり、過労運転は勿論『自動車運転者の労働時間等の改善基準』からみても問題が多く、会社側にも問題が多い。



*労働時間等改善基準からの問題点

	Aに係る労働時間等	改善基準の内容
☆拘束時間	午前6時～翌日の午前1時30分(19時間30分)	1日原則13時間、最大16時間
☆運転時間	会社から営業所まで 5時間 営業所での配達時間 8時間 営業所から帰途途中の事故現場まで 3.5時間 } 16時間30分	2日平均で1日当たり9時間
☆連続運転時間	最高5時間	4時間以内

過労運転の条件は十分整っている。しかし、過労運転防止のための管理は行われていなかった。

2. 事故防止上配慮すべき事項

(1) 運転者が行うべき事項

◎ 眠気を解消するための休憩

Aは、仕事の疲れと長時間運転で眠気を催したにもかかわらず、もうすこしで帰り着くと考え我慢しつつ運転を続け事故を起こしている。

目がしょぼしょぼする、生欠伸が出る等の前兆があったら運転を継続せず、退避場所等で休憩し眠気の解消を図ってから運転を再開する。

(2) 事業者等が行うべき事項

① 安全な運行計画の策定

4時間を超える連続運転は避け、概ね約2時間に1回位に休憩をとらせるようにすること。

運行管理者は、過労運転の恐れが生ずることのないよう『改善基準』に沿った運行計画を立てることは勿論、休憩地点、仮眠場所、その時間等を予め指示し運転者がこれを守るよう指導すること。特に長距離運転の場合は、このことが重要である。

② 運行管理者等の運行管理と把握

使用者等運行を管理する者が、自社の運転者の運行を如何に把握しているか、利益追求のみに目を奪われて、無理な運行計画をしていないか。

企業として一番金がかかるのが人件費であり、一番手っ取り早いのが運転者の数を抑えることにある。

事故を起こした場合損失はどれだけ大きなものになるか、損得を考えなければ会社の運営はできない。

であるならば、まず安全運転について考え、如何に安全に、かつ確実に物を目的地まで運ぶかが一番大事なことでないだろうか。

3. 第2当事者Bの側の問題点等

(1) Bの過失の有無

Bの速度は、時速50km、秒速約14mであり、AからIの衝突地点までの距離は約32mで、その所要時間は2.1秒である。

時速50kmで急制動をかけた場合の制動距離は、約24mで、BがAを発見した地点で急制動をかけているが、相手(A)は、仮睡状態で進行してきているので、自分の車を停止させても衝突は回避できない。

また、右又は左にハンドルを切った回避措置の期待も考えられるが、左は歩道、右は他の対向車両との絡みもあり、急制動措置が最も良い措置と考えられる。

Bは、規制速度50km毎時で自分の車線を走行しており、このケースの場合、Bの過失責任は問えない。

(2) 夜間走行の特異性と問題点

本件の場合、Bの過失責任を問えないものの、夜間走行中のもらい事故を防ぐためには、次のような夜間走行の特異性と問題点を理解しておく必要がある。

◎ 昼・夜間別での事故発生は、おおまかに見て、夜間25%、昼間75%の割合であるが、死亡事故では、夜間約60%、昼間40%となり、夜間の致死率は昼間の約2倍と言われている。

夜間に重大事故が多い原因は

- ・ 飲酒運転や居眠り運転が多いこと。
- ・ 仕事の疲れ、遊び疲れで集中力がなくなること。
- ・ 周囲が暗くて他人から見られにくく、心理的な開放感があること。
- ・ 取締り警官が少なくなるため、速度違反等の交通違反をしやすいくこと。

等が考えられるが、最大の原因は『暗さ』であり、周囲の情報が極端に制限されるためである。

対向車のヘッドライトによる蒸発現象、特に降雨時の光の路面吸収等、夜間は、走りやすいのではなく、情報が入らないため危険な状態等の存在を知らないで走っているのである。

◎ このような現状からして

- ・ 交通量も少ないし、スピードを出したいが、20%位控えて走行する。
- ・ 薄暮時には前照灯のつけ惜しみをしない。周りの車や歩行者に自車の存在をアピールする。
- ・ ライトの照射距離は上向きで約100m、下向きで約40mといわれる。ライトの光の届く範囲で停止できる速度ではしる。

時速約50kmのときの急制動による停止距離は、約24mであり、ライト下向きでは危険認知後ブレーキをかけてもギリギリになる。

したがって、ライトはこまめに上下切り替える。

- ・ 夜間は他車との距離や速度を判断することが困難であると同時に、自車の速度の判断もしにくく、周囲の景色が見えないことから実際の速度より遅く感じることもある。

したがって、特に、夜間はスピードをこまめに確認する。

4 「過労」とはどのような状態をいうのか

(1) 「過労」とは

人の体内に生ずるいわゆる疲労物質は、刻々、血液によって搬出されるが、その発生の度合いが甚だしくなると搬出が間に合わず、疲労物質が蓄積していく。

普通、血液の疲労物質搬出活動能力の減退が認められる場合を「疲労」、この程度がさらに進んだ場合を「過労」といい、さらに進んで一見殆ど活動能力を失ってしまった場合を「疲はい」といっている。

しかし、この限界については、科学的にはっきり区別することはできない。

(2) 『疲労』した場合の身体や姿勢

◆外見上の兆候

顔つき ～表情がなくなる。頬がこけ、血色悪く、皮膚に艶がなくなる。

目つき ～しょぼしょぼした目つきになる。まばたきが増え、瞼がピクピクする。

姿勢 ～顎がでて背中が丸くなる。運転席で尻をモソモソさせ、生欠伸がでる。

◆主観的兆候

精神的兆候 ～頭がぼんやりし、考えがまとまらない、イライラする。

神経兆候 ～目が疲れ、ぼんやりする。動作が鈍く、不器用になる。

外界の刺激に対する反応が遅い。

身体的兆候 ～頭、足が重く、身体の力が抜けたようになる。

『疲労の程度』については、以上のような外見上の兆候について観察あるいは調査を行い、睡眠時間、仕事の質、量等を考慮して、個々具体的に判断している。

参 考

◎ 貨物自動車の運転者の労働時間等の基準（改善基準告示）

（平成12年12月25日改正施行）

項目		改善基準の内容
拘束時間		1ヵ月 293時間 （労使協定があるときは1年のうち6ヵ月までは、1年間についての拘束時間が3,516時間を超えない範囲内において320時間まで延長可） 1日 原則 13時間 最大 16時間（15時間超えは週2回以内）
休息期間		継続8時間以上 運転者の住所地での休息期間が、それ以外の場所での休息期間より長くなるよう努めること。
拘束時間・休息期間の特例	休息期間の特例	業務の必要上やむを得ない場合に限り、当分のあいだ1回当たり継続4時間以上の分割休息で合計10時間以上でも可（一定期間における全勤務回数の1/2が限度）
	2人乗務の特例	2人乗務（ベツ付）の場合、最大拘束時間は1日20時間まで延長でき、休息期間は4時間まで短縮できる。
	隔日勤務の特例	業務の必要上やむを得ない場合 拘束時間 2暦日で21時間以内 最大拘束時間 2暦日で24時間以内（次の条件を満たす場合） ・ 仮眠施設で夜間4時間以上の仮眠時間を与える。 ・ 回数は、2週間に3回以内 ・ 2週間の拘束時間は126時間以内 休息期間 継続20時間以上
	フェリーに乗船する場合の特例	乗船中の2時間は拘束時間・それ以外の時間は休息期間として取り扱い、減算後の休息期間は、フェリー下船から勤務終了時までの時間の1/2を下回ってはならない。
運転時間		2日平均で1日当たり9時間 2週平均で1週間当たり44時間
連続運転時間		4時間以内（運転の中断には、1回連続10分以上かつ合計30分以上の運転離脱が必要）
時間外労働		1日・2週間・1ヵ月以上3ヵ月以内及び1年の上限を労使協定で結ぶ。
休日労働		2週間に1回以内、かつ、1ヵ月・1日の拘束時間・最大拘束時間の範囲内
労働時間の取り扱い		労働時間は拘束時間から休憩時間（仮眠時間を含む）を差し引いたものとする。事業場以外の休憩時間は仮眠時間を除き3時間以内とする。
休日の取り扱い		休日は休息期間に24時間を加算した時間。 いかなる場合であっても30時間を下回ってはならない。

（注）細目については、平成元年3月1日付け基発第92号・第93号及び平成9年3月26日付け基発第201号による。

◎ 関係法令等

- 刑法第211条〔業務上過失致死傷〕
- 道路交通法第66条〔過労運転等の禁止〕
- 道路交通法第66条の2〔過労運転に係る車両の使用者に対する指示〕
- 道路交通法第75条〔自動車の使用者の義務等〕
- 貨物自動車運送事業法第17条、
貨物自動車運送事業輸送安全規則第3条〔過労運転の防止〕、同規則第17条〔運転者〕
- 貨物自動車運送事業法第18条、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〕
- 労働基準法第32条～第35条〔労働時間、休憩、休日〕
- 自動車運転者の労働時間等のための基準（平成元年労働省告示第7号）
- 交通労働災害防止のためのガイドライン（平成6年2月18日付基発第83号）…P.78参照
- 行政処分の基準について…P.84（参考資料）参照

高知新聞 14.8.29 朝刊

時間外労働容疑で 運送会社書類送検

高知労基署

高知労働基準監督署は二十八日、死亡事故を起こした運転手の雇用主である〇〇市〇〇、〇〇〇運送〇〇〇〇〇〇と、同社代表取締役を労働基準法違反（時間外労働）容疑

で高知地検に書類送検した。

調べによると、同社は三月一日から同二十八日までの間、時間外労働に関する労使協定の締結と協定の届け出をしないまま、運転手二人に一日八時間を十五分―五時間十分、計二十八時間十分超える時間外労働をさせた

疑い。

三月二十九日、同社の別の運転手が徳島県〇〇〇〇〇〇でセンターラインを越えて対向車と衝突し、自身が死亡する事故が発生。このため同労基署が勤務状況を捜査し、同じような状況にあった二人について同社の違法行為を立件した。

東名阪5人焼死

運転手の上司2人逮捕

三重県警 過労運転させた容疑

三重県鈴鹿市の東名阪自動車道で8月、大型トレーラーが渋滞中の車に追突、5人が焼死した多重衝突事故で、三重県警は24日、トレーラーの運転手(33)が過労で正常な運転ができないことを知りながら運転させていたとして、勤務先の上司2人を道路交差法違反(過労運転容疑)の疑いで逮捕した。事故の運送会社の管理者の責任は書類送検で処理されるのがほとんどだが、県警は悲惨な事故の結果を重視し、逮捕に踏み切った。

逮捕されたのは、1990年「茨城県〇〇市〇〇〇〇(社長)の〇〇営業所長で当時運行管理者だった〇〇〇〇容疑者(49)と配車担当係長の〇〇〇〇

容疑者(50)。2人は大筋で容疑を認めているという。県警は同社も同法違反は、渡辺所長ら2人は、

運転手の〇〇〇〇被告II業務上過失致死傷罪で起訴IIに対し、8月10日早朝の事故当日まで3日連続で〇〇市と大阪市との間を深夜運転するなどの無理な運転を黙認していた疑い。同社から押収した6月以降のタコグラフや運行日報などから、同被告の過労運転は事故直

前に限らず、繰り返しされていたという。

事故は8月10日午前5

時40分ごろ、同県鈴鹿市長沢町の東名阪自動車道鈴鹿インター付近の下り

線で、渋滞していた車の列に大型トレーラーが追突、計7台が玉突き衝突

した。このうち4台が炎上して5人が焼死、6人がけがを負った。