


## X. 交通事故に関わる 運転者の生理的及び 心理的要因とこれら への対処方法

本章では、長時間の連続運転、飲酒などの生理的要因、運転への過信などの心理的要因が、運転にどのような影響を与えるかについて整理しています。

指導においては、生理的・心理的要因による実際の事故事例を用いて、これらが交通事故につながる重大な要因であることを説明するとともに、危険運転防止の留意点についても解説することが重要です。

—【指針第1章 2-(10)】

### 1. 交通事故の生理的・心理的要因

#### 指導のねらい

運転者の生理的・心理的要因が交通事故を引き起こしています。事故につながる要因は何かを運転者に説明し、それらの要因が運転に与える影響についても併せて解説しましょう。



#### ポイント

事故の原因となる生理的・心理的要因としては、過労状態や睡眠不足であること、飲酒、運転技能への過信、あせる気持ち、興奮状態などさまざまです。どのような状態がこのような要因を生むのか、運転にどのような影響を及ぼすのか詳しく説明しましょう。

#### 【解説】

##### ① 過労状態

トラックの運行は、生理的・心理的負担の大きい「車の運転」をすることに加え、深夜・早朝を含む長時間労働となりがちであるのが実態です。これらの状況が過労状態を引き起こし、一瞬の気の弛みが重大事故につながることを、運転者は意識する必要があります。

○運転者の深夜・早朝を含む長時間の労働の結果、慢性的な休養不足により疲労が蓄積しやすく、運転者に過労状態が生じやすい傾向があります。

○長距離運行の際の車中泊等、睡眠環境の悪さなどが疲労回復を妨げ、過労運転の要因となっています。

○積荷の積卸しや運行中の積荷への配慮、荷主への対応なども運転者に対する負担となっています。



#### これを活用！

国土交通省では、「トラック輸送の過労運転防止対策マニュアル」を作成しています。  
([http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/O3analysis/resource/data/h19\\_2.pdf](http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/O3analysis/resource/data/h19_2.pdf))

##### ② 睡眠不足

睡眠不足による運転は飲酒運転と同等の危険性があるとも言われています。また、「睡眠時間が6時間未満の者では7時間の者と比べて居眠り運転の頻度が高い」、「交通事故を起こした運転者で、夜間睡眠時間が6時間未満の場合に追突事故や自損事故の頻度が高い」といった研究結果も示されています。このような例も用いながら、睡眠不足による眠

## 2. 過労運転防止のための留意点

### 指導のねらい

荷主側の発注条件が厳しいなどの背景から、トラック運転者は他の産業と比べ長時間労働を課せられやすい労働環境に置かれていると言えます。過労運転は大きな事故につながり、社会的にも影響を及ぼすことを認識させるとともに、拘束時間などの規定について運転者と共に確認しましょう。また、日ごろの生活において疲労とならないために留意すべき点についても示す必要があります。

### (1) 労働時間についての規定



#### ポイント

過労運転を防止する目的として、厚生労働省では、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準）」及び国土交通省では、「貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準」で拘束時間、休息期間等労働時間が規定されています。

### 【解説】

区分	内容
1ヶ月の拘束時間 (※1参照)	1ヶ月 293 時間 (毎月の拘束時間の限度を定める書面による労使協定を締結した場合には、1年のうち6ヶ月までは、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 時間まで延長できる。)
1日の拘束時間	1日 原則 13 時間以内 最大 16 時間以内 ( 15 時間を超える回数は1週間2回まで)
休息期間 (※2参照)	1日の休息期間は継続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。)
運転時間	1日の運転時間は、2日平均で9時間以内 1週間の運転時間は、2週間ごとの平均で 44 時間以内
連続運転時間	運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に30分以上の休憩等を確保することにより、運転を中断しなければならない。 (ただし、運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に運転を中断する場合の休憩については、少なくとも1回につき10分以上とした上で分割できる。)
特例	(1) 分割休息期間 業務の必要上、勤務の終了後継続した8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合、一定期間における全勤務回数の2分の1の回数を限度として、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができる。 この場合、分割された休息期間は、1日において1回当たり継続4時間以上、合計 10 時間以上とすること。
	(2) 2人乗務 1日の最大拘束時間を 20 時間まで延長可。休息期間を4時間に短縮可。 (ただし、車両内に身体を伸ばして休息できる設備がある場合に限る)。
	(3) 隔日勤務の特例 業務の必要上やむを得ない場合には、2暦日における拘束時間が 21 時間を超えず、勤務終了後、継続 20 時間以上の休息期間を与えれば隔日勤務に就かせることは可。

※1「拘束時間」とは、始業時刻から終業時刻までの時間で、運転や荷役作業を行う時間、手待ち時間（例えば、トラックが現場へ到着し、荷卸しや荷積み始める時刻まで待機している時間などをいいます。手待ち時間も労働時間です。）及び休憩時間を合計したものです。

※2「休息期間」とは、勤務と次の勤務の間の時間で、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、労働者にとって全く自由な時間をいいます。



トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイントについては、以下をご参照ください。

■厚生労働省 (<http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/kantoku/040330-10.html>)

## (2) 運行中の留意点

### ポイント

運転者は「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に規定されている拘束時間・休息期間を遵守し、過労とならない運転を心がけましょう。早めの休憩をとり、休憩時には身体を動かすことが大切です。

また、運転中に居眠りになりそうな強い眠気や疲れを自覚した場合には、我慢せず安全な場所ですぐに休むようにし、疲労をその後の運行に持ち込まないようにしましょう。

### 【解 説】

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に規定されている拘束時間、休息期間等を遵守するとともに、運転者は、運行中、以下のようなことに留意する必要があることを説明しましょう。

- 疲れを感じる前に早めに休憩をとり、軽く身体を動かしましょう。
- 長時間の連続運転をせず、2時間に1回は15分以上の休憩をとるようにして、疲れないう心がけましょう。
- 無謀な運転は、疲労を早める要因となります。常に余裕を持った運行を心がけましょう。

運行管理者は、法令に基づく勤務時間及び乗務時間に関する基準は最低限のものであるということを理解し、運転者の状況等を踏まえ余裕を持った管理を行う必要があります。運行計画や運行指示書の作成においては、以下のようなことに配慮して適切に行いましょう

- 道路交通渋滞や荷主都合による手待ち時間の発生等によりあらかじめ見込まれる時間も考慮して、乗務時間等告示で定める拘束時間の限度よりも十分に余裕をもった内容としましょう。
- また、個々の運転者について、休息期間は通勤時間を考慮して十分な睡眠時間が確保できるように配慮することや、乗務時間は運転履歴等を踏まえた疲労状況や健康状態を考慮した内容とすることも重要です。
- これらを実施するためには、ICTを活用した運行管理が有効です。運行管理者の労働時間削減等に資するのみならず、運送引受の可否の判断が容易になることにより運送ニーズに即時に対応できるようになるため、積載率向上による経営改善などにもつながります。



### トラックステーションの積極的な活用

(公社)全日本トラック協会が管理・運営するトラックステーションは、全国の主要国道沿いに28箇所が設置されています。トラックステーションの設置状況を把握し、運行計画の策定時に、運転者が休憩・仮眠に利用できるよう配慮していくことが必要です。(公社)全日本トラック協会では、ホームページでトラックステーションの情報を掲載し、会員の活用を促進しています。  
(<http://www.jta.or.jp/truckstation/station/station.html>)



休憩室



宿泊・仮眠施設

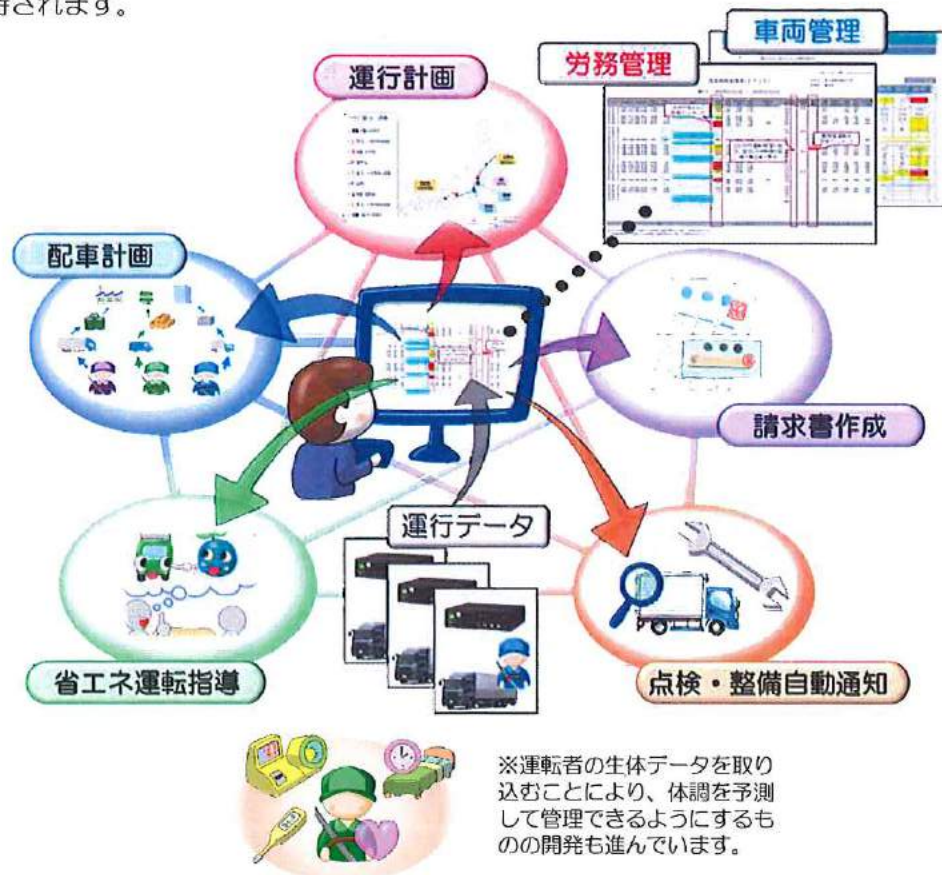


浴室



### ICTを活用した運行管理

■デジタル式運行記録計の管理ソフトには、運行管理者の手助けとなる様々な機能が備わっています。例えば、個々の運転者の運行データから労務時間の自動計算を行い勤務状況等を一括管理できるので、無理のない運転者の運行計画をスムーズに立てられます。また、荷主別の運行データを取り出すことにより、毎月の請求書の作成を一括処理できるものもあります。このようなICTを運行管理に積極的に活用することで、事務作業の大幅な効率化のみならず、給与計算や会計などの経営管理システムへの拡張や、求貨求車システムなどの一体的管理による生産性向上につながることを期待されます。



#### これを活用!

(公社)全日本トラック協会では、「中小トラック運送事業者のためのITガイドブック」を作成しています。  
(<http://jta.or.jp/jyoho/ITguidebook/ITguidebook.html>)

### (3) 日常生活での留意点

#### ポイント

日常生活も運転への影響があります。健康管理を怠らないだけでなく、疲労や悩みを運行に持ち込まないことが必要であること、良い睡眠をとることは事故防止に不可欠であることを認識させましょう。以下のような心がけを習慣化することが、過労運転防止に繋がります。

- 十分な睡眠をとる（6～7時間の連続した睡眠）
- 日頃から身体を動かし、健康を保ちましょう
- ストレスなどをためないようにしましょう
- 定期的に健康診断を受診しましょう

#### 【解説】

過労のもととなる要因は、運転中の環境だけでなく、運転者の日常生活も影響しています。プロの運転者は、疲労や悩みを次の運行に持ち込まないように、日常の健康管理などに留意する必要があることを指導し、運転者に徹底を促しましょう。

- 毎日同じ時間に睡眠をとるよう心がけ、十分な睡眠（6～7時間の連続した睡眠）をとることが過労防止に有効です。点呼において、前日の睡眠時間を確認しましょう。（睡眠時無呼吸症候群（SAS）（「X. 健康管理の重要性」参照）の治療を受けている運転者に対しては、CPAPの装着等、必要な治療の実施状況も含め確認しましょう。）
- 就床前の飲酒、喫煙、カフェイン摂取やPC・スマートフォンの使用は、睡眠の質を低下させます。「健康づくりのための睡眠指針」などを参考に、質の高い睡眠を心掛けましょう。
- 運転席での仮眠は疲労回復の効果はあまり期待できません。このような仮眠はできるだけ控えましょう。
- 日頃からできるだけ身体を動かし、健康を保ちましょう。
- 休日には仕事を離れて、趣味などでストレス解消をしましょう。
- 休日には、次の日に疲労が残るようなことをするのは避けましょう。
- バランスのよい食事を、できるだけ規則正しくとり、深酒をしないようにしましょう。
- 定期的に健康診断を受診し、健康状態を保ちましょう。



#### これを活用！

国土交通省では、「トラック輸送の過労運転防止対策マニュアル」を作成しています。  
([http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/O3analysis/resource/data/h19\\_2.pdf](http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/O3analysis/resource/data/h19_2.pdf))



## 『健康づくりのための睡眠指針2014 ～睡眠12箇条～』

### 1. 良い睡眠で、からだもこころも健康に。

- ◆睡眠不足による日中の眠気がヒューマンエラーに基づく事故につながる。
  - ・睡眠時間が6時間未満の者では7時間の者と比べて居眠り運転の頻度が高い、交通事故を起こした運転者で、夜間睡眠が6時間未満の場合に追突事故や自損事故の頻度が高い、といった研究結果が示されている。

### 2. 適度な運動、しっかり朝食、ねむりとめざめのメリハリを。

- ◆就寝前の飲酒や喫煙は睡眠の質を悪化させる。
  - ・飲酒は睡眠を質・量ともに悪化させる。
  - ・カフェインの覚醒作用は3時間程度持続する。就寝前3～4時間以内のカフェイン摂取は、入眠を妨げたり、睡眠を浅くする可能性がある。
  - ・ニコチンには比較的強い覚醒作用があり、約1時間程度作用するため、就寝1時間前の喫煙は避けた方がよい。

### 3. 良い睡眠は、生活習慣病予防につながります。

### 4. 睡眠による休養感は、こころの健康に重要です。

### 5. 年齢や季節に応じて、ひるまの眠気で困らない程度の睡眠を。

### 6. 良い睡眠のためには、環境づくりも重要です。

- ◆スムーズに眠りへ移行するには、就寝前の脳の変化を妨げないように、自分にあったリラクソの方法を工夫することが大切。
  - ・入浴は、ぬるめと感じる湯温で適度な時間、ゆったりとするとよい。
  - ・就寝前1時間は何もしないでよい時間を確保することが有効。
- ◆良い睡眠のためには環境づくりも重要。
  - ・寝室や寢床の温度や湿度は寝つきや睡眠の深さに影響する。季節に応じて、心地よいと感じられる程度に調整。
  - ・就寝前の寝室の照明が明るすぎたり、特にこれが白っぽい色味であると、睡眠の質が低下する。

### 7. 若年世代は夜更かしを避けて、体内時計のリズムを保つ。

### 8. 勤労世代の疲労回復・能率アップに、毎日十分な睡眠を。

- ◆睡眠不足が長く続くと、疲労回復は難しくなる。毎日必要な睡眠を確保することが大切。
  - ・休日などに「睡眠」を「ためる」ことはできない。休日にまとめて睡眠をとろうと試みても、睡眠不足による能率の低下をうまく補うことはできない。

### 9. 熟年世代は朝晩メリハリ、ひるまに適度な運動で良い睡眠。

### 10. 眠くなってから寢床に入り、起きる時刻は遅らせない。

### 11. いつもと違う睡眠には、要注意。

### 12. 眠れない、その苦しみをかかえずに、専門家に相談を。

- ◆寝つけない、熟睡感がない、十分に眠っても日中の眠気が強いことが続くなど、日中の生活に悪い影響があり、自らの工夫だけでは改善しないと感じた時には、早めに専門家に相談することが重要。

詳細は、以下をご参照ください。

■厚生労働省「健康づくりのための睡眠指針2014」

(<http://www.mhlw.go.jp/stf/houdou/0000042749.html>)

### 3. 飲酒や薬物の影響による危険運転防止のための留意点

#### 指導のねらい

飲酒や薬物の服用は、車の運転に多大な影響を及ぼします。飲酒や薬物の服用が身体に及ぼす影響について詳しく解説するとともに、飲酒や薬物の影響を受けた危険な状態での運転には厳しい罰則が定められていることを周知しましょう。

また、飲酒運転をしないための留意点や薬物の影響下での危険運転を防ぐための注意事項を確認し、運転者相互に注意し合える環境づくりを心がけましょう。

#### (1) 飲酒運転に対する罰則

法



#### ポイント

道路交通法では、酒酔い運転又は酒気帯び運転に対する罰則を規定しています。未だなくならない飲酒運転に対し、平成19年には罰則の強化とともに、酒類提供者や同乗者への罰則も設けられていることを説明しましょう。

○酒酔い運転は免許取消

○酒酔い運転で人身事故を引き起こした場合は「危険運転致死傷罪」となる。

#### 【解説】

平成19年の改正道路交通法では、未だなくならない酒酔い運転や酒気帯び運転に対する罰則が強化され、さらにはこれまでに罰則の対象となっていなかった車両提供や酒類提供、飲酒運転車両への同乗者に対しても罰則が設けられていることを運転者一人一人に認識させ、事業所全体で飲酒運転の防止に努めましょう。

○酒酔い運転は免許取消

罰則	酒酔い運転		5年以下の懲役又は100万円以下の罰金
	酒気帯び運転		3年以下の懲役又は50万円以下の罰金
違反点数	酒酔い運転		35点
	酒気帯び運転	0.25mg以上	25点
		0.15mg以上0.25mg未満	13点
運転者以外への処罰	車両提供者	運転者が酒酔い運転	5年以下の懲役又は100万円以下の罰金
		運転者が酒気帯び運転	3年以下の懲役又は50万円以下の罰金
	酒類の提供 車両の同乗者	運転者が酒酔い運転	3年以下の懲役又は50万円以下の罰金
		運転者が酒気帯び運転	2年以下の懲役又は30万円以下の罰金

○酒酔い運転で人身事故を引き起こした場合には危険運転致死傷罪に

危険運転致死傷罪	死亡事故	1年以上20年以下の懲役
	負傷事故	15年以下の懲役

## 4. ヒューマンエラーを防ぐために

### 指導のねらい

道路交通法等の関係法令において禁止されている事項を確認し、普段何気なく行ってしまう動作において、事故等につながらないよう規制内容を明確にしましょう。また、焦り、イライラ、疲れの状態にある運転者は普段とは違う精神状態にあり、ヒューマンエラーの要因になることを、運行管理者は認識しましょう。運転席付近、特にダッシュボードに伝票や地図などが置いてあると、運転中に手に取り確認するなど脇見運転の要因となることがあるため、注意を呼び掛けることが必要です。

### (1) 道路交通法の禁止事項（携帯電話等の使用規制）



#### ポイント

道路交通法第71条「運転者の遵守事項」には14の事項が記載されています。また、各都道府県が定める規則等により追加で禁止されている事項等がありますので確認しましょう。

#### 【解説】



#### ○携帯電話使用の禁止（道路交通法第71条第5号の5）

自動車又は原動機付自転車を運転する場合においては、当該自動車等が停止しているときを除き、携帯電話用装置、自動車電話用装置その他の無線通話装置を通話のために使用し、又は当該自動車等に取り付けられ若しくは持ち込まれた画像表示用装置に表示された画像を注視しないこと。

#### ○自動車等運転中の大音量での音量やイヤホン等の使用の禁止

（神奈川県道路交通法施行細則第11条等）

大音量で、又はイヤホン若しくはヘッドホンを使用して音楽等を聴く等安全な運転に必要な音又は声が聞こえない状態で自動車、原動機付自転車又は自転車を運転しないこと。

### (2) あせり、イライラ、疲れ時の運転



#### ポイント

運行管理者は、道路状況や仕事量が適切かどうかなどを判断し、余裕を持った運行計画を立てましょう。

#### 【解説】

○あせり、イライラ、疲れを要因としたヒューマンエラーによる事故は、運転者の責任となるのではなく、そういった状況を作った会社全体の責任だということを認識しましょう。