

ここでは、JILS 総合研究所の調査研究、標準化活動や各種委員会動向等から、最近のホットな話題を適宜ピックアップして配信致します。

米国連邦自動車運輸安全局（FMCSA: Federal Motor Carrier Safety Administration）が、2011 年 12 月 22 日（木）に、米国の輸送安全規則に該当する運転時間制限（HOS : Hours of Service）に関する最終改正規則を発表しました。FMCSA によれば、トラックの交通事故は 2010 年に 8.7%増加し、3,675 人が死亡しており、年間約 500 名が、過労要因による交通事故死者であると推計しています。

改正規則の概要は、下記のとおりです。

- 1) 1 週間 7 日の総労働時間の上限を現行の 82 時間から 70 時間に削減する。1 日の上限 14 時間勤務の場合は 5 日分の労働時間となる。
- 2) 1 日の運転時間の上限は現行の 11 時間のままに据え置く。
- 3) 8 時間の連続運転時間の後に、最低 30 分以上の休憩時間を確保しなければならない。
- 4) 最大連続勤務時間は、14 時間を上限とする。
- 5) 1 週間のうち勤務時間の中に最低 34 時間の連続した休息時間を必要とする。

全体的には現行規制基準に対するマイナーチェンジのように見えますが、1 日の運転時間上限 11 時間を 10 時間に削減する改正原案については政治的にも紆余曲折がありました。

チームスター等の労働組合は規制強化を歓迎していますが、全米トラック協会は規制強化が安全性向上につながるとする科学的根拠が不明瞭であることや、通勤の運転時間の考慮がないこと等を批判しています。また、2010 年の事故は増加したものの、従前の運転時間規制が実施された 2004 年以降、トラックの事故が 30%減少したことも指摘しています。オーナーオペレーターの団体は、荷役時間の考慮がない規正強化に対して反対を表明しています。

小売団体も改正規則による夜間走行への制約、昼間走行増による輸送費増と道路混雑の悪化を理由に反対を表明し、年間の渋滞費用は 872 億ドルに達し、42 億時間、106 億リットルの燃料消費をもたらしていると指摘しています。また、新しい規則は、2003 年改正規則施行に対応して構築した時刻指定配送システムの維持を困難にし、多様な商品を安価に消費者に提供するサプライチェーンを覆すものであると指摘しています。

他方、交通安全団体には、過労防止にとって最も重要な連続運転時間 11 時間を削減しなかったことに強く批判しています。

なお、運行管理の安全性強化に加えて、欧州でも米国でも GPS 機能を活用した新しい車載機器の設置義務化が検討されています。

トラック輸送に関する原資料は、下記サイト（2011 年 12 月 27 日ニュース）を参照して下さい。
http://www.americanshipper.com/Main/ASD/New_trucking_hours_of_service_rules_released_48030.aspx

