

建設工事 交通事故防止対策指針 改訂版(第8版)

2022年4月

一般社団法人 日本建設業連合会
公衆災害対策委員会 交通対策部会
建設三団体安全対策協議会

改訂版（第8版）の発刊に当たって

建設工事において、事故や公害を防止し、安全と環境を確保することは、建設業界を挙げて推進していかなければならない重要な課題です。

2011年4月、(社)日本建設業団体連合会、(社)日本土木工業協会、(社)建築業協会の3団体が合併し、新たに発足した(社)日本建設業連合会（以下「日建連」という）では、安全対策本部を設置し、それまで3団体が独自にあるいは連携して取り組んできた建設工事の安全・環境対策を土木、建築が一体となって総合的に推進してまいりました。

その後、日建連は、2013年4月、社団法人から一般社団法人へと移行すると同時に、委員会等の組織の再編等を行い、安全関係部門として安全委員会、公衆災害対策委員会、鉄道安全委員会の3委員会を設置して、活動していくことになりました。

交通対策部会は、公衆災害対策委員会に所属して、日建連、(一社)日本道路建設業協会、(一社)日本埋立浚渫協会で構成する建設三団体安全対策協議会と連携し、会員会社の協力を得ながら、その活動は交通事故防止をはじめ公衆災害の防止に着実な成果を挙げてまいりました。

建設工事に伴う交通事故防止に役立てるため、交通対策部会では、1979年3月、旧五団体合同安全公害対策本部当時に、「建設工事交通事故防止対策指針」を作成し、その後、建設工事を取り巻く情勢の変化や関係法令の改正に合わせて改訂を重ね、このたび第7版を発行することになりました。

この冊子が、建設現場で従事する関係者の皆様の教育・指導に活用され、交通事故防止対策の推進に寄与することを願っております。

国民生活の安全・安心の確保を担う建設業界を取り巻く状況には、依然厳しいものがありますが、交通対策部会は、これらの情勢を踏まえ、引き続き、建設三団体安全対策協議会と緊密に連携して更なる建設業界の発展と安全・安心の確保に一層努力して、その使命と役割を果たしてまいります。今後とも、皆様方のご理解とご協力をお願い申し上げます。

2022年4月

一般社団法人 日本建設業連合会
公衆災害対策委員会 交通対策部会
建設三団体安全対策協議会

法令等の略称

道路交通法	道交法
道路交通法施行令	道交令
道路交通法施行規則	道交則
自動車の運転により人を死傷させる行為 等の処罰に関する法律	自動車運転処罰法
道路運送車両法	道車法
道路運送車両の保安基準	保安基準
道路運送法	道運法
貨物自動車運送事業法	貨運法
貨物自動車運送事業輸送安全規則	貨運則
土砂等を運搬する大型自動車による交通 事故の防止等に関する特別措置法	ダンプ規制法
労働安全衛生法	安衛法
自動車損害賠償保障法	自賠法
交通労働災害防止のためのガイドライン	ガイドライン

建設工事交通事故防止対策指針

目 次

第1 交通事故防止に関する企業の責任	1
1 地域社会の一員としての企業の責任	1
2 安全運転の確保に関する企業の法的責任	1
(1) 車両の使用者の義務	1
(2) 荷主、荷送人及び荷受人等の過積載防止の責任	2
(3) 運行管理者制度	2
(4) 安全運転管理者制度	3
3 交通事故に関する企業の損害賠償責任	7
(1) 民法による企業（使用者）の損害賠償責任	7
(2) 自賠法による企業の損害賠償責任	8
4 自動車運転に関する企業の責任	12
(1) 交通事故に伴う刑事責任	12
(2) 企業の責任と交通事故防止対策	15
第2 建設工事に伴う交通事故防止対策	17
1 交通事故防止対策の重要性	17
2 工事開始前の実施事項	17
(1) 交通環境の把握	17
(2) 警察、道路管理者等への説明及び道路使用（占有）許可の申請	17
(3) 住民等への対応	19
(4) 隣接工事施工者との施工計画の調整	20
(5) 交通安全管理体制の確立	21
3 工事中的の実施事項	21
(1) 協力業者の交通安全管理体制の確認	22
(2) 協力業者への交通安全対策の支援	22
(3) 運転者、車両及び運行管理	22
(4) 交通安全点検の実施	23

4	工事終了時の実施事項	24
(1)	道路等の原形復旧時の留意事項	24
(2)	交通保安施設撤去時の留意事項	24
(3)	住民への工事完了の挨拶	24
第3	ダンプカーの交通事故防止対策	25
1	ダンプカーの交通事故防止の重要性	25
2	ダンプカー使用における元請業者の管理	25
(1)	車両管理	25
(2)	運転者管理	25
(3)	運行管理	26
3	各種管理における留意事項	26
(1)	車両管理状況の確認	26
(2)	運転者管理状況の確認	32
(3)	運行管理状況の確認	33
4	元請業者が行う設備	42
(1)	洗車設備の設置	42
(2)	車両待機場所の設定	42
5	過積載の防止対策	42
(1)	取締り規定の強化	42
(2)	過積載運転防止のための措置教育	42
(3)	土砂等を搬出する場合の実施事項	43
(4)	土砂等を搬入する場合の実施事項	43
○	過積載の防止に関する関係省庁の申し合わせ	44
第1	関係事業者に対する指導、監督の徹底	44
第2	過積載による違法運行に対する取締りの強化等	46
第3	公共工事発注における過積載防止措置等	47
第4	マイクロバス等の交通事故防止対策	49
1	マイクロバス等の交通事故防止の重要性	49
2	安全運転管理者の選任	49

3	マイクロバス等の交通事故防止のための実施事項	49
(1)	使用届とその内容の確認	49
(2)	運転者の兼業の制限	49
(3)	運転適格者の指名	50
(4)	通勤ルート of 危険箇所に対する対策	50
(5)	助手席同乗者による運転補助	51
(6)	運転者の教育	51
(7)	交通安全教育の実施方法	52
第5	建設資材等運搬車の交通事故防止対策	53
1	建設資材等の搬入と建設業者の責任	53
2	道交法による制限外積載許可	53
3	道路法による特殊車両通行許可	55
4	交通事故防止のための実施事項	58
(1)	運転免許証の確認	58
(2)	積荷についての確認	58
(3)	特別許可についての確認	58
第6	交通誘導員の誘導要領	59
1	建設工事現場における交通誘導員の役割	59
2	交通誘導の基本	59
3	服装及び携帯品	59
(1)	服装	59
(2)	携帯品	59
4	交通誘導の実施要領	59
(1)	交通誘導員の選定	59
(2)	交通誘導員の留意事項	60
(3)	交通誘導員の配置等の一般的基準	61
5	交通誘導員の具体的誘導方法	63
(1)	工事用車両の誘導	63
(2)	一般車両を停止させる場合	63
(3)	停止させた車両を発進させる場合	63

(4) 交差点及びその付近で交通誘導する場合	63
(5) 工事用車両の後退を誘導する場合	64
6 工事現場における交通事故事例	65
第7 道路工事現場の安全管理	69
1 一般事項	69
(1) 事前調査における留意事項	69
(2) 道路工事における現場管理	69
(3) 協議及び許可	70
2 交通保安施設	70
(1) 道路標識等	70
(2) 保安灯	70
(3) 交通量の特に多い道路での保安施設	70
(4) う回路	72
(5) 工事責任者の巡回	72
3 道路舗装	72
(1) 作業区域内の区分	72
(2) 監視員又は交通誘導員の配置	72
(3) 作業時の服装等	72
(4) 作業員の励行事項	72
4 維持修繕工事	73
(1) 保安施設等の設置及び管理	73
(2) 舗装、オーバーレイ及び目地シール工事等	73
(3) 歩道工事	74
(4) 区画線の設置等の作業	74
(5) 清掃及び除草等の作業	74
5 道路の除雪	74
(1) 除雪計画と準備	74
(2) 除雪作業	75
第8 交通事故発生時等の緊急措置	77
1 交通事故の発生に備えて	77

(1) 協力業者の把握	77
(2) 緊急時連絡体制の整備と緊急措置の周知	77
(3) 非常信号用具等の備付け	77
2 事故発生時の対応	78
(1) 事故当事者の措置	78
(2) 事故通報を受理した者の措置	79
(3) 現場責任者の措置	79
(4) 事故現場での対応	79
3 踏切における運転不能時の措置	80
(1) 踏切内で故障等により車両が運転不能になったとき	80
(2) 踏切事故が発生したとき	80
4 高速道路における運転不能時の措置	81

[参考]

○ 資料1 交通安全点検表	83
○ 資料2 交通安全点検表記載要領	87
○ 資料3 工事用車両届	88
○ 資料4 工事・通勤用車両届	89
○ 資料5 ダンプカー日常点検表	90
○ 資料6 ダンプカーの追跡調査点検表	91
○ 資料7 施工体系図	92
○ 資料8 緊急時連絡体制表	93
○ 資料9 免許区分の新旧比較表	94
○ 資料10 交通労働災害防止のためのガイドラインの概要	95
○ 資料11 道路交通法関係の参照条文	99
○ 資料12 貨物自動車運送事業法関係の参照条文	100
○ 資料13 ダンプ規制法関係の参照条文	100
○ 資料14 道路運送車両法関係の参照条文	101
○ 資料15 道路法関係の参照条文	101
○ 資料16 労働安全衛生法関係の参照条文	102
○ 資料17 道路工事公衆災害防止対策要綱	103

第1 交通事故防止に関する企業の責任

1 地域社会の一員としての企業の責任

人員や物資の移動を必要とする企業活動にとって、自動車は不可欠の輸送手段であるが、特に建設業は膨大な量の建設資材や建設残土の搬出入などを自動車に依存する割合が多く、それだけ交通事故の当事者となる機会も多くなる。また、自動車交通に起因する騒音や振動、さらには排出ガスによるいわゆる交通公害についても、同様にその原因者になる場合が少なくない。

このような現状から、建設業に従事する者が、自動車の安全運転の確保に努め、社会生活の障害となっている交通事故や交通公害の防止に努力することは、企業として当然の責任であるばかりでなく、ひいては地域社会の発展に貢献し、業界のイメージ向上にもつながる。

2 安全運転の確保に関する企業の法的責任

建設車両に起因する交通事故が発生すると、運転者の責任が問われることはもとより、企業としても管理責任をはじめ社会的に大きな責めを負わなければならないことは当然である。

そこで、交通事故の防止のため、管理者に関しても様々な法律的制度が規定されている。事業用車両における運行管理者制度、自家用車両についての安全運転管理者制度などもその代表的な規定である。建設工事においては、状況に応じてそのいずれかの車両を使うことになるので、こうしたことを念頭において安全運転の確保に当たることが重要である。

(1) 車両の使用者の義務（道交法74条、75条、道交令26条の6）

車両の使用者は、その者の業務に関し当該車両を運転させる場合には、当該車両の運転者及び安全運転管理者、副安全運転管理者、その他当該車両の運行を直接管理する地位にある者に、この法律又はこの法律に基づく命令に規定する事項を順守させるように努めなければならない。

車両の使用者は、当該車両の運転者に、当該車両を運転するに当たって、車両の速度、駐車及び積載並びに運転者の心身の状態に関し、この法律又はこの法律

に基づく命令に規定する事項を順守させるように努めなければならない。

また、自動車の使用者や安全運転管理者など、自動車の運行を直接管理する者は、運転者に対し、交通法規の順守や安全運転について指導するとともに、無資格運転や無免許運転、酒酔い運転や酒気帯び運転、過労運転、過積載、速度超過、放置駐車などを下命・容認してはならない。これらに違反した場合は、公安委員会から一定期間内の自動車の使用制限処分を受けることがある。

(2) 荷主、荷送人及び荷受人等の過積載防止の責任（道交法58条の5）

土砂、建設資材の荷主、荷送人及び荷受人等になる者は、

- 過積載車両の運転を要求すること
- 車両へ積載することが過積載になることが分かっているながら、積載物を売り渡し、引き渡すこと

をしてはならないが、これらの要求行為等は、実際に過積載運転が行われなくても禁止されており、要求行為等があった場合は、警察署長の再発防止命令を受け、この命令に従わなかった者は処罰される。

(3) 運行管理者制度（道運法23条、貨運法18条）

事業用自動車の運行の安全を確保するため、自動車運送事業者に対し、一定以上の事業用自動車を有している営業所ごとに、一定人数以上の運行管理者を選任し、乗務員の指導監督、過労防止、運行の安全対策、事故原因の究明及び事故防止対策の推進等、当該営業所における運行管理業務の総括的な処置に当たらせることにより、運行の安全を確保させるとともに、責任の所在の明確化を図っている。

ア 運行管理者の選任基準（貨運則18条）

- 30台未満の車両台数を管理する営業所 1人
- 30台以上の車両台数を管理する営業所 30台を超えるごとに1人増加

イ 運行管理者の資格（貨運則24条）

次のいずれかにより運行管理者資格者証の交付を受けている者。

- 国土交通省が実施する運行管理者試験に合格した者
- 運行管理に関して5年以上の実務経験を有し、その間に国土交通大臣が認定する運行管理に関する講習を5回以上受講した者

- 運行管理に関して1年以上の実務経験を有し、国土交通大臣の定める職務に2年以上従事した経験を有する者

ウ 運行管理者の主な業務（貨運則20条）

- 過積載による運送防止について、従業員に対する指導及び監督を行うこと。
- 貨物の積載方法について、従業員に対する指導及び監督を行うこと。
- 運行の安全を確保するため、運転者に対して点呼等により疾病、疲労、睡眠不足及び飲酒等の有無について報告を求め、確認を行い、必要な指示を与え、その記録を保存し、並びにアルコール検知器を常時有効に保持すること。
- 運転者に乗務について記録させ、その記録を保存すること。
- 運行記録計を管理し、その記録を保存すること。
- 運転者台帳を作成し、営業所に備え置くこと。
- 運転者に対し、車両運行に関する道路の状況、運行の安全を確保するための必要な運転技術及び法令の順守について指導及び監督を行うこと。

(4) 安全運転管理者制度（道交法74条）

企業は、公共の道路を利用し、自動車を運行させることで利益を得ているが、ひとたび従業員が交通事故を起こすと、事故の当事者、関係者に経済的・精神的・身体的な損失や苦痛を与えるだけでなく、社会に対しても多大な損害を与え、さらに悪質・危険な交通違反等により交通事故を起こした従業員のいる会社は、社会的信用を落とすことになる。

そこで、一定台数以上の自家用自動車を使用する事業所において、事業主や安全運転管理者の責任を明確にし、安全運転を確保するために、安全運転管理者制度が設けられている。

ア 安全運転管理者等の選任基準（道交法74条の3、道交則9条の8、9条の11）

自動車の使用者は、乗車定員が11人以上の自動車にあっては1台、その他の自動車にあっては5台（二輪車は1台を0.5台として計算）以上の自動車の使用の本拠（各事業所）ごとに、安全運転管理者を選任しなければならない。

また、使用する自動車が20台以上の場合、安全運転管理者の業務を補助させるため、次の基準により副安全運転管理者を選任しなければならない。

自動車の台数	副安全運転管理者数
20台～ 40台未満	1人
40台～ 60台未満	2人
60台～ 80台未満	3人
80台～100台未満	4人
以下この基準により選任する	

〔注〕

安全運転管理者の選任義務を負う「自動車の使用者」とは、その自動車を使用する権限を有し、かつ、その自動車の運行を統括的に支配している者をいい、自動車の所有者に限らず、他人の所有する自動車であっても、借用契約等によりその自動車を直接使用し、管理している者であれば、ここにいう使用者に当たる。

例えば、他人名義の自動車であっても、

- ① 自動車の割賦売買契約等により、現に自動車を直接使用している者
- ② 自家用トラックを所有する者が、下請として稼働する場合において、元請業者との間で、その持ち込みトラックについて賃貸契約を締結しているときは、その元請業者

などは、ここにいう使用者に当たる。

したがって、このような自動車の使用者においても、規定台数以上の自動車を使用する場合は、安全運転管理者及び副安全運転管理者の選任義務が生ずる。

しかし、ここでいう使用とは、単なる一時的な使用を含まず、使用者に対して安全運転の管理義務を課することが期待できる程度の継続的使用をいう。

イ 安全運転管理者等の要件（道交則9条の9）

(ア) 安全運転管理者

- 20歳以上の者（副安全運転管理者が置かれる場合は30歳以上）
- 自動車の運転の管理に関して2年（自動車の運転の管理に関して公安委員会が行う教習を修了した者は1年）以上の実務経験を有する者又は自動車の運転の管理に関してこれらの者と同等以上の能力を有すると公安委員

会が認定した者で、次のいずれにも該当しない者

① 公安委員会より安全運転管理者を解任されて2年を経過していない者

② 次の違反をしてから2年を経過していない者

酒酔い・酒気帯び運転、過労・麻薬等運転、無免許運転、交通事故救護義務違反、自動車の使用制限命令違反、飲酒運転に関し車両等を提供する行為及び酒類を提供する行為並びに要求・依頼して同乗する行為、無免許運転に関し自動車等を提供する行為及び要求・依頼して同乗する行為

③ 次の違反を下命・容認してから2年を経過していない者

酒酔い・酒気帯び運転、過労・麻薬等運転、無免許運転、最高速度違反、大型自動車等の無資格運転、積載制限違反、放置駐車違反

(イ) 副安全運転管理者

○ 20歳以上の者

○ 自動車の運転の管理に関して1年以上の実務経験を有する者、自動車の運転経験の期間が3年以上の者又は自動車の運転の管理に関してこれらの者と同等以上の能力を有すると公安委員会が認定した者であって、前記安全運転管理者の資格要件①、②、③のいずれにも該当しない者

ウ 安全運転管理者の業務（道交法74条の3、道交則9条の10）

(ア) 業務に従事する運転者に対して行う交通安全教育

安全運転管理者は、事業所の自動車の安全な運転を確保するため、「交通安全教育指針」に基づいた交通安全教育を実施しなければならない。

(イ) 内閣府令で定められている業務

安全運転管理者は、事業所における安全運転管理を充実したものにするため、最低限実施しなければならない業務として、内閣府令で次の業務が定められている。

① 運転者の適性・技能・法令順守の状況等の把握

自動車の運転についての運転者の適性、知識、技能や運転者が道路交通法等の規定順守の状況を把握するため、必要な措置をとること。

② 運行計画の作成

運転者の過労運転の防止、その他安全な運転を確保するために自動車の運行計画を作成すること。

③ 交替運転者の配置

運転者が長距離運転又は夜間運転となる場合、疲労等により安全な運転ができないおそれがあるときは、交替するための運転者を配置すること。

④ 異常気象時等の措置

異常な気象・天災その他の理由により、安全な運転の確保に支障が生ずるおそれがあるときは、安全確保に必要な指示や措置を講ずること。

⑤ 点呼と日常点検

運転者に対して点呼等を行い、日常点検整備の実施やアルコール検知器などを用いて飲酒、疲労、病気等により正常な運転ができないおそれについての有無を確認し、安全な運転を確保するために必要な指示を与えること。

⑥ 運転日誌の備付け

運転の状況を把握するため、必要な事項を記録する日誌を備え付け、運転を終了した運転者に記録させること。

⑦ 安全運転指導

運転者に対し、「交通安全教育指針」に基づく教育のほか、自動車の運転に関する技能・知識その他安全な運転を確保するため、必要な事項について指導を行うこと。

エ 安全運転管理者等の選任届出、権限の付与及び法定講習の受講（道交法74条の3）

(ア) 選任届出

自動車の使用者は、安全運転管理者及び副安全運転管理者を選任したときは、選任の日から15日以内に自動車の使用の本拠を管轄する公安委員会に届け出なければならない。また、公安委員会からの解任命令や退職等で解任された場合も同様である。

(イ) 権限の付与

自動車の使用者は、選任した安全運転管理者に対して、法令で定められた安全運転管理業務を行うために必要な権限を与えなければならない。

(ウ) 法定講習の受講

自動車の使用者は、公安委員会から選任に係る安全運転管理者等について、法定の講習を行う旨の通知を受けたときは、その講習を受けさせなければならない。

以上のことから、元請業者は、大型ダンプカー等の自動車を使用している協力業者について、安全運転管理者及び副安全運転管理者の選任を要する「自動車の使用者」であるかどうかを確認し、選任義務を有する業者である場合は、選任及び公安委員会への届出の有無、定められた講習の受講の有無及び定められた業務を適正に処理しているかどうかなどを確認するとともに、必要に応じて関係書類を提出させ、整備保管するなどの措置を講じておかなければならない。

3 交通事故に関する企業の損害賠償責任

(1) 民法による企業（使用者）の損害賠償責任

交通事故によって相手に損害を与えた場合、運転者は刑事上の責任（罰金などの刑罰）及び行政上の責任（運転免許の停止や取消し処分など）を負うほか、相手に与えた損害を賠償するという民法上の責任を負うこととなる。

この損害賠償責任は、運転者自身のほか、民法715条の規定（被用者の加害行為に対する使用者責任）により、企業（使用者）も運転者の故意・過失によって第三者に与えた損害について責任を負うこととなる。

しかも、その責任は、「企業（使用者）側が被用者の選任及び事業の監督につき、相当の注意をしたとき」は、企業（使用者）は責任を負わなくてもよいとされているが、過去の判例等を見ると、この点に関する使用者の免責主張は殆ど認められておらず、使用者責任は事実上無過失責任に近い運用がなされているのが現状である。

例えば、自動車の管理方法や運転上の注意事項等を定めた企業の内部規程の制定や朝礼での訓示・指示が行われたとしても、それだけで選任・監督に相当の注意を払ったとはいえないとされている。

〔判例に見る高額賠償と企業責任〕

運送会社に約33億円の賠償命令 業績不振から会社は破産

2008年8月3日、首都高速道路のカーブでタンクローリーが横転・炎上した事故の民事裁判で、東京地裁は運転者と勤務先の運送会社に高架部分の架け替え費用（約17億円）、通行止めによる営業損失など合わせて約33億円の支払いを命じた。

（東京地裁 2016年7月14日）

この事故により、運送会社の本社営業所の車両が使用停止処分を受け、事故の影響で業績も不振に陥り、2011年には本社不動産を売却するなど経営が悪化し、高額な賠償金の支払いができないことから2016年に当該運送会社は破産した。

(2) 自賠法による企業の損害賠償責任

モータリゼーションの進展に伴って急増した交通事故による被害者の損害を救済する目的で、1955年7月29日に公布・施行された自賠法は、民法の定める損害賠償に関する規定の特別規定となっている。同法によれば「他人の生命身体を害した場合（いわゆる『人身事故』）」は、「自己のため自動車の運行の用に供した者（いわゆる『運行供用者』）」がその損害賠償責任を負う」とされており（自賠法3条）、人身事故以外の事故については、民法の規定によることとされている。（自賠法4条）

そして、この自賠法に基づく自動車損害賠償責任保険（以下「自賠責保険」という）の契約を締結したものでなければ、運行の用に供してはならず（自賠法5条）、また、自動車の運行中は、この保険証明書を備え付けていなければならないとされている。（自賠法8条）

保険金額の上限は、死亡した者1人につき3,000万円と死亡に至るまでの傷害につき120万円、傷害を受けた者1人につき120万円（後遺障害についてもその程度に応じて4,000万円まで）となっている。

ア 「運行供用者」とは

一般的には、

- ① 自動車を自由に使用できる状況にあり（運行支配）
- ② 自動車の運行による利益が自己に帰属すること（運行利益）

の2点が認められれば、これに当たると解釈されている。

そして、今までのこの法律の運用の実態や判例によると、企業や個人が所有する自動車を自らがその目的のために使用する場合は、その所有者が運行供用者責任を有することは当然であるが、

- 会社の車を社員が無断で運転した場合は、会社側に、
- キーを差し込んだまま公道に駐車した車を、盗まれて運転された場合は、盗まれた者に、

- 無償で他人の車を借りて運転する使用貸借の場合は、貸した側に、
 - レンタカーのように有償で車を借りて運転する場合は、貸した側のレンタカー会社に、
- 運行供用者責任があるとされるなど、被害者救済を容易にしようとする立場から、極めて広く解釈されている。

イ 「運行供用者」の免責条件（自賠法3条）

自動車を「危険物」とみなし、その運行管理に十分な注意を払わせるため、

- ① 自己及び運転者が自動車の運行に関して注意を怠らなかったこと
- ② 被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があったこと
- ③ 自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったこと

の3点を自ら証明しない限り賠償責任を負うこととされており、この立証は事実上困難な場合が多いので、現実的には殆ど無過失責任に近い責任となっている。

ウ 元請業者が「運行供用者責任」を負う場合の例

協力業者等の下請の企業の従業員が、元請業者の業務のために自動車を運転中に起こした交通事故について、元請業者が「運行供用者」として損害賠償責任を負うのは、協力業者所有の車両について、元請業者が「運行支配」ないし「運行利益」が認められる場合、又は民法715条の規定による「使用者責任」が及ぶ場合であるが、今までの判例などを参考にして、その具体的判断基準を見ると、

- 元請業者が現場監督を出して、作業を指揮・監督している場合など、協力業者の作業執行に対する元請業者の関与の程度
- 協力業者が元請業者に対して従属的關係にあるかどうか
- 加害自動車の管理ないし常駐の場所を元請業者が指定するほか、具体的運行についても、その使用権限を元請業者が有しているかどうか
- 元請業者の協力業者に対する営業施設、資材の供与の有無等を考慮して決定されているようである。

これを建設工事現場の実態に照らしてみると、建設残土の搬出などの自動車の運行業務は、どの現場でも直接的には下請の協力業者が行っているが、実質的には元請業者がその業務の一環として運行を統括しているため、殆どの現場において前記の条件に該当し、「運行供用者」とみなされる場合が多い。

したがって、直接の被用者である協力業者に賠償支払能力がない場合、あるいは被害者から直接請求を受けた場合は、元請業者がその賠償責任を負うことになる。

(後記の判例参照)

元請業者としては、下請の協力業者が行う、自動車の安全運転管理の業務について、自らの業務として十分な関心をもってその指導に当たり、特に運転者に対する安全教育の実施状況、運行実態の把握状況、自動車保険の加入状況及び車両の点検整備状況等について、常にその実情を的確に把握しておく必要があり、不適切と認められる部分については、積極的に助言や指導とその結果の確認を行い、建設工事に伴う交通事故の防止に努めていかなければならない。

[参考判例]

民法上は請負契約に分類される下請関係であるが、元請業者は、大規模な建設工事などの際に、広く協力業者を利用することによって、より多くの経済的利益を得ている現状にあるため、協力業者の起こした交通事故について、下請契約関係の契約内容や実態（指揮・監督関係等）によっては元請業者の損害賠償責任を認める場合があるというのが、判例の基本的な考え方となっている。

1 元請の責任を認めた例

- ① 下請の被用者が下請所有の自動車を運転中に起こした交通事故につき、元請の運行供用者責任を認めた例

土木請負業者の甲は、A公社から請け負った海岸埋立用の土砂の運搬を乙に下請させた。そして、乙からは貨物自動車4台とB運転者ら4名の派遣を受け、現地事務所と運転者用の宿舎を乙に提供し、B運転者らを甲自身の被用者と一緒に土砂の運搬業務に当たらせていた。下請の作業実施に当たっては、甲自身が乙に配車の指示をしたり、随時作業現場で土砂の積み降ろし状況を見回るなどして、B運転者らを指揮監督していた。

このような事情の下で、Bが乙の貨物自動車を運転して土砂の積込現場に行く途中、交通事故を起こした。甲は、乙が、本件加害自動車の運行支配を有し、かつ、運行利益を得ていた、甲と乙との請負関係が生じたのは本件請

負工事が最初であり、甲乙間には専属的要素はないなどと主張して、甲の運行供用者責任を否定した。

しかし、最高裁判所は、本件の事実関係の下では、事故当時の本件加害自動車の運行は、客観的に見て、甲の支配の下に、かつ、甲のためになされたものと認めることができるとし、乙が平素恒常的に甲に対し専属的關係に立っておらず、また、乙も本件加害自動車に対する運行支配を有し、かつ、運行利益を受けていたからといって、甲の責任を否定する理由はないとして、甲の運行供用者責任を認めた。（最高裁 1971年12月7日）

- ② 下請の被用者が、元請会社の自動車を無断で運転した事故について、元請会社に運行供用者責任が認められた例（東京地裁 1970年2月23日）
- ③ 元請会社から派遣された工事長の監督・指揮の下に請負工事をしていた下請会社所有の自動車による事故につき、元請会社は下請会社と重畳して加害者の運行を支配していたとして、運行供用者責任が認められた例（大阪地裁 1970年5月21日）
- ④ 冬期間のみ稼働の予定で、自己所有のダンプカーを持ち込んで、砂利を運搬していた運転者が、運搬作業中に起こした事故につき、砂利運搬業者に運行供用者責任が認められた例（名古屋地裁 1975年7月18日）
- ⑤ いわゆる「常用」と呼ばれるダンプカー持ち込みの運転者が、「台引き」の方法（1台当たりの運送対価により仕事を請負うもの）で作業中に起こした事故につき、元請人に運行供用者責任が認められた例（東京地裁 1979年6月28日）
- ⑥ 運送会社の大型トレーラーが過労運転により渋滞中の車列に突っ込み11人が死傷した事故で、運転者の責任とは別に会社に対する責任及び同社の労務管理者（常務）に対しても執行猶予付きではあるが懲役4か月の判決（水戸地裁 2004年3月31日）

2 元請の責任を否定した例

- ① 下請人Aが実質的に所有する車両をAの従業員が運転し、作業現場からの移動中に起こした交通事故に関する元請人Yの責任について、作業現場で作業の指示をし、仕事の確認をしていたのは元請人Yの従業員であったこと、自動車現場に赴くことが事実上必要不可欠であったことは認められるが、

事故を起こした車はAの社有車であったこと、Yが車検、保険料などの費用を負担したことはなかったこと、YはAの作業員らの送迎について直接・間接にも具体的に指示していなかったこと、Yが送迎用車両の駐車場を準備したこともなかったことから、Yの指揮監督関係は作業現場における除染作業に及んでいたとはいえ、終了後の運転行為に対しては直接にも間接にも及んでいないとして、Yの使用者責任を認めた1審判決を覆し、Yの責任を否定した。
(名古屋高裁 2012年3月29日)

- ② B組は大手建設会社数社から土木工事のみを請負っているもので、A建設からの下請工事量は4割程度であった。B組はA建設の土木工事（全体の約1割で他は同業4社が下請）を下請して作業をしていたが、B組の従業員Cが仕事を終えた作業員を送るためB組所有の車を運転中、踏切事故で車に乗っていた作業員2人を死亡させる事故を起こした。

死亡者の遺族は、A建設、B組、Cを被告として損害賠償を求めた。これに対し、裁判所はB組及びCに対して賠償義務を認めたが、A建設に対しては、「A建設は元請として自己の提示した図面、仕様書等によりB組に下請工事をさせ、その工事の施工につき図面及び仕様書どおりにそれが行われるよう現場に担当者を置き、指揮監督していたことは認められるが、B組がA建設の継続的かつ専属的な下請でなく、また、A建設がB組の資金繰りなどの便利を図ることもない関係であって、B組が下請工事をなすに当たっては、使用する従業員の人数、仕事の割振り等については、一切B組で行っていたものであるから、A建設がB組を専属的な下請業者として取扱い、あたかも使用者と被用者といった特に密接な間柄にあったとは、未だいいがたく、A建設には自賠法3条（運行供用者責任）ないし民法715条（使用者責任）のいずれもない」とした。
(福岡地裁 1974年10月17日)

4 自動車運転に関する企業の責任

(1) 交通事故に伴う刑事責任

自動車運転処罰法が、2014年5月20日に施行され、これにより、改正前の刑法208条の2に規定されていた「危険運転致死傷罪」、刑法211条2項に規定されてい

た「自動車運転過失致死傷罪」が新法に移されることとなり、さらに同法に「危険運転行為」（通行禁止道路危険走行）が新たに規定された。

なお、同法の「自動車」の定義には、「原動機付自転車」が含まれている。

ア 「危険運転致死傷罪として構成される行為」（自動車運転処罰法2条）

① アルコールや薬物の影響により正常な運転が困難な状態で走行

飲酒又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態で自動車を走行させ、人を死傷させるもので、「酒酔い等の影響により前方の注視が困難となったり、ハンドル、ブレーキ等の操作が困難な状態」で運転し、人を死傷させる行為。

② 進行を制御することが困難な高速度で走行

速度が速すぎるために、道路の状況に応じて自車の進行を制御し、進路に沿って進行することが困難となるような速度で運転し、人を死傷させる行為。

③ 進行を制御する技能を有しないで走行

自動車の運転に必要なハンドル、ブレーキ等の運転操作について初歩的な技能すら有しない状態で運転し、人を死傷させる行為。

④ 人や車への通行妨害目的での接近、割込み、危険な速度で運転

特定の相手方に対して、急ブレーキ、急ハンドルなどで衝突を避けようとする行為をとらせ、人を死傷させる行為。具体的には、急な割込み、幅寄せ、いわゆる「あおり運転」がこれに該当する。

⑤ 赤色信号を殊更無視して危険な速度で運転

赤色信号であることが分かっているながら、危険な速度で交差点に進行し、人を死傷させる行為。具体的には、信号規制自体に従うつもりがなく、信号表示を意に介さずに進行する行為がこれに該当する。

⑥ 通行禁止道路（政令で指定）を危険な速度で運転

車両通行止め（歩行者専用）道路や高速道路、自動車専用道路であることを分かっているながら、通行（逆行）し、人を死傷させる行為。

※ 罰則

前記①～⑥までのいずれかの行為を行い、人を負傷させた者は15年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は1年以上の有期懲役に処する。

イ 「危険運転致死傷罪として構成される行為」（自動車運転処罰法3条）

アルコールや薬物又は政令で定める病気の影響により、その走行中に正常な

運転に支障が生じるおそれがある状態で、自動車を運転し、よって、そのアルコール等の影響により正常な運転が困難な状態に陥り、人を死傷させる行為。

「政令で定める病気」

- 自動車の安全な運転に必要な能力を欠くおそれがある症状を呈する「統合失調症」「低血糖症」「そう鬱病」
- 意識障害・運動障害をもたらす発作が再発するおそれがある「てんかん」
- 再発性の失神（発作が再発するおそれがあるもの）
- 重度の眠気のある症状がある「睡眠障害」

※ 罰則

人を負傷させた者は12年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は15年以下の懲役に処する。

ウ 「過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪」（自動車運転処罰法4条）

アルコールや薬物の影響により、正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で、運転上必要な注意を怠り、死傷事故を起こした場合に、その影響の有無や程度の発覚を免れるために、

- 更にアルコールや薬物を摂取する
- その場を離れて身体に保有するアルコールや薬物の濃度を減少させるなどをする行為。

※ 罰則

12年以下の懲役に処する。

エ 「過失運転致死傷罪」（自動車運転処罰法5条）

従来の「自動車運転過失致死傷罪」を刑法から移行し、「過失運転致死傷罪」に罪名を変更した。自動車の運転上必要な注意を怠り、人を死傷させる行為。

- 人を死傷させた者は、反復継続の業務であるか否かに関わらず適用される。
- 「自動車運転」とは、自動車を操作し、そのコントロール下において動かす行為で、発進に始まり停止で終わるまでをいう。
- 運転には、道路上等の場所的な制約はなく、道路、私有地、駐車場、工事現場、工事規制区域内等のすべてが含まれる。

※ 罰則

人を死傷させた者は、7年以下の懲役若しくは禁錮又は100万円以下の罰金

に処する。

ただし、その傷害が軽いときは、情状により、その刑を免除することができる。

オ 「無免許運転による加重」(自動車運転処罰法6条)

前記2条から5条までの罪を犯した者が、その罪を犯した時に無免許運転をしたものであるときは、刑が加重される。

(2) 企業の責任と交通事故防止対策

従業員が自動車を運転して交通事故を起こし、人を死傷させた場合、企業は前記の民法や自賠法の規定に基づき、被害者に対して損害賠償責任を負うこととなるが、この責任は、業務中に社有車で起こした交通事故だけではなく、従業員が社有車を私用で運転中に起こした交通事故や業務で頻繁に使用しているマイカーで従業員が起こした通勤時の交通事故などでも問われる場合がある。

また、従業員が前記の「危険運転致死傷罪」に該当する行為により、人を死傷させた場合、企業活動に与える影響は計り知れないものがある。

したがって、企業としては、

- 従業員の起こしたすべての交通事故の分析
- 分析に基づく全社的な安全目標・計画などの策定とその実践
- 安全運転管理に必要な体制づくりと規程・組織図などの整備
- 従業員の年齢、経歴、能力等に応じた参加・体験・実践型の安全教育の実施
- 労務管理・時間管理等の制度や管理体制の見直し
- 健康診断・適性診断等の管理体制の見直し
- 関連会社との連携と交通事故防止に関する支援協力体制の確立

等の交通事故防止対策の推進が求められている。

第2 建設工事に伴う交通事故防止対策

1 交通事故防止対策の重要性

建設工事の現場には、ダンプカー、資材運搬車両、マイクロバス等の資材、人員輸送車両のほか、ブルドーザー、バックホー等の車両系建設機械、移動式クレーン等様々な車両、車両系建設機械が出入りする。これらの車両、車両系建設機械によって発生する交通事故は、発生場所が建設工事現場から遠く離れていても、建設工事に伴って発生した交通事故となる。とりわけ、一般人（車両）を巻き込んだり、一時的にせよ停電、公共交通機関の運休など、市民生活に影響を及ぼすような事態を招くことにでもなれば、第三者災害（公衆災害）として、社会の厳しい非難を受けることになる。

2 工事開始前の実施事項

工事を安全かつ円滑に施工するためには、工事を開始する前に建設工事現場付近の交通環境の実態を調査し、ダンプカーによる土砂の運搬、大型貨物車両による建設資材の運搬等に伴って発生する交通事故を防止するための対策を立てなければならない。これらの対策を立てるに当たっては、警察、道路管理者等の関係機関に対し、工事内容等を説明し、これら関係機関からの指導やアドバイス等を交通事故防止対策に反映させることが必要である。

(1) 交通環境の把握

工事の規模、現場に出入りする車両の数、周辺道路の状況等により、必要な交通環境の調査の範囲は異なるが、ダンプカーによる土砂の搬出入が多い場合には、土砂運搬ルートを中心に綿密な調査が必要となる。

一般的には、工事現場の出入口付近の道路状況、主要道路から工事現場へ通じる道路の状況、付近の通学路等の調査が必要である。

(2) 警察、道路管理者等への説明及び道路使用（占用）許可の申請

ア 警察署

道路の掘削など道路上で工事を行う場合及び道路の一部を使用して工事を行

う場合には、事前に所轄警察署長に申請し、道交法上の道路使用許可を受けなければならない。

この許可に条件が付された場合には、その条件を順守しなければならない。条件について疑問点がある場合には、担当者に会って疑問点を確認する必要がある。

また、道路使用の許可を必要としない場合においても、市街地で工事を行う場合には、付近の住民に迷惑を与え、交通を阻害するおそれがあるので、警察署に出向いて、工事内容を説明し、交通事故防止対策について打合せを行うことが必要である。特に、交通量の多い道路や歩行者の多い歩道に近接して工事を行う場合、付近に学校、老人ホーム、病院等がある場合には、交通事故防止に関して十分な指導を受ける必要がある。

イ 道路管理者

道路を占有して工事を行う場合には、道路管理者に申請して道路法上の道路占有許可を受けなければならない。道路の占有とは、排他的に道路の一部を一定期間使用することで、道交法上の道路使用が道路上の演説、パレード等のように非排他的、一時的な使用であることと対比される。したがって、道路上に少しでもはみ出して工事を行う場合には、道路管理者に対し、道路占有許可の要否について問い合わせる必要がある。工事を行う場合において、道路使用の許可と道路占有の許可の双方が必要な場合には、それぞれの申請書を作成し、警察署長又は道路管理者のいずれかに対し、一括して出せばよく、受理した警察署長又は道路管理者は、他方宛の申請書を宛名人に送付し、双方の機関が許可に関して協議を行う。

ウ 地下埋設物管理者

道路を掘削する場合又は道路に近接したところを掘削して工事を行う場合には、地下に埋設されているガス管、水道管、電力線、通信ケーブル等を損傷するおそれがある。したがって、その可能性がある場合には、必ず工事の着工前に、地下埋設物管理者に連絡し、工事について指示を受け、必要な場合は、立会いを求めて工事を行わなければならない。

これは、埋設物の損傷及びそれに起因するガス爆発、水道管の破裂、電力線の切断等から生じる公衆災害を防止するためであるが、交通事故防止及び交通

障害の防止のためにも必要なことである。

エ 市区町村

大規模な工事、騒音・振動等の公害を発生する工事、工事用車両の出入りの多い工事等においては、住民とのトラブルが発生するおそれがある。又、騒音・振動等を伴う機械の使用は騒音規制法、振動規制法で規制されているが、東京都のように更に条例で規制している自治体がある。したがって、このような工事を行う場合には、条例による規制がないかどうかを確認し、また、住民とのトラブル防止及び住民とのトラブルが発生した場合の解決への協力依頼のために、着工前に市区町村の担当部署に出向いて工事内容を説明しておく必要がある。

オ 労働基準監督署

労働災害の防止及びそれが発生した場合の措置については、労働基準監督署の指導を受けなければならないので、着工前に労働基準監督署に出向いて工事内容を説明しておく必要があるが、交通事故に起因する労働災害の発生が予想されるような場合には、交通対策の観点からも必要である。

カ 消防署

火災、酸欠災害等の労働災害、死傷者を伴う交通事故等が発生した場合には、所轄の消防署に連絡して、消防車、救急車の出動を要請しなければならない。したがって、このような災害、事故の発生のおそれがある工事を行う場合には、着工前に消防署に出向いて工事内容を説明し、緊急時の措置について指導を受ける必要がある。

(3) 住民等への対応

大規模工事、市街地での工事、騒音・振動を伴う工事、地下水に影響を及ぼすおそれのある工事、ダンプカーが多く出入りする工事等においては、住民生活への影響が生じるので、その不安を除去するために、工事内容、住民生活への影響防止対策等について説明した後、工事に着手しなければならない。又、着工後も、進捗状況を定期的に説明し、工事への理解、協力を求める必要がある。

まず、町内会長、商店組合長等に対して説明し、工事の施工について理解を得た後、住民説明会の開催やパンフレットの配付を行う。

住民説明会において出た意見、要望等は記録し、なるべく早い機会に対応措置について回答する。

住民への工事内容の説明の経過は、後日の紛争、発注者への説明に備えて詳細に記録しておかなければならない。

また、住民からの意見、要望を受け付ける担当者を決めて連絡方法を知らせておくことも必要である。担当者は、苦情、要望を受理した場合は、工事責任者、発注者等へ報告し情報を共有する。又、苦情・要望処理簿を作成し、再発防止に努める。予想される苦情等については、次のようなものが考えられる。

- ダンプカー等大型車両の運行に伴う交通事故発生の危険と騒音・振動
- ダンプカーへの土砂の積込み時や運搬中の土砂の飛散による路面の汚損、粉塵による住宅、農作物への影響
- 待機車両による交通障害
- 覆工板の隙間・段差・ばたつき等による歩行者のつまづき・転倒及び車両の通行障害

住民からの苦情、要望に対しては、迅速に対応し、直ちに改善策を実施できるものは、早期に実施し、日時を要するものについては、可能な限り早期に実施することを住民に説明することによって、苦情の拡大等を防ぐことが必要である。

苦情に対する対策としては、次のようなものが考えられる。

- 交通誘導員の配置
- 遮音施設、防振施設の設置
- カーブミラーの設置
- 路面の散水、公道へ出る前に車両ボディ及びタイヤの洗車
- 作業時間帯の変更と使用車両・機械の変更
- 車両待機場所の確保、運行計画の調整
- 日常路面点検、応急資材の常備
- 制限速度の厳守

(4) 隣接工事施工者との施工計画の調整

道路、上下水道、地下鉄等の建設工事においては、工区を区切り複数の施工者が同時に施工することが多い。

また、地域開発工事においても、複数の施工者が同じ地域で同時施工をする場合がある。

このような場合、現場に出入りするダンプカーや資材運搬車の通行が輻輳し、交通事故が発生するおそれや一般交通を阻害するおそれがあるので、車両の進入経路、時間帯等について調整するため、施工者が集まって連絡協議会を結成し、交通対策を含めて施工計画の調整を行う必要がある。

ダンプカー等大型車両の幹線道路から現場への進入路、現場からの退出路、一方通行規制を必要とする道路、一時停止場所の指定、通行時間帯の調整、警戒標示の設置等について協議し、共同して交通事故と交通障害の防止に努めなければならない。

(5) 交通安全管理体制の確立

建設工事に伴う交通事故を防止するためには、元請業者として、交通安全管理体制を確立することが必要である。

道交法は、自動車を一定数以上使用する企業に対し運転者の教育、管理、自動車の運行管理等を行う安全運転管理者の選任を義務付けている。(P3参照)

建設工事現場においても元請業者が直接使用する自動車が一定台数以上使用する場合には、安全運転管理者を選任して道交法に定められた業務を行わなければならない。そのほか、協力会社の使用する自動車、現場に出入りする資材搬入業者等の自動車、現場付近の一般車による交通事故を防止するための対策も実施しなければならない。

このように建設工事現場における交通安全対策は、広範囲に及ぶものであるから、道交法上の安全運転管理者のほかに、交通安全対策全般を統括する責任者を配置することが望ましい。

3 工事中的実施事項

建設工事は、元請業者のほか、多くの協力業者によって行われる。したがって、建設工事に伴って発生する交通事故を防止するためには、元請業者を頂点とし、各階層の協力業者で成り立つピラミッド型の工事施工組織の実態を把握した上で、元請業者が実施しなければならないこと、及び協力業者が自らの責任において実施し

なければならないことを明確にし、元請業者は自らの責務を着実に果たすとともに、各協力業者がその責任を果たすよう指導することが必要である。

元請業者には、安衛法によって、協力業者を含めた労働災害を防止するための統括管理の責務が課せられているが、交通事故の防止についても同じことがいえる。

(1) 協力業者の交通安全管理体制の確認

元請業者は、協力業者に安全運転管理者等の選任が義務付けられている場合に安全運転管理者等が選任され、運転者の教育、運行管理等法令で定められていることが実施されているかどうかを確認しなければならない。

また、使用する車両台数が少ないため、安全運転管理者の選任が義務付けられていない場合においても、協力業者は、運転者の教育、運行管理等を行い、運転者の使用者としての義務を果たさなければならないが、このようなことが行われているかどうかを確認する必要がある。

(2) 協力業者への交通安全対策の支援

協力業者には、運転者に対する教育等を十分行えない場合があるので、元請業者において協力業者に対し、交通安全対策について支援する必要がある。

ア 運転者の教育

- 元請業者が行う運転者のための交通安全教育に協力業者の運転者を参加させる。
- 運転者向けの交通安全に関する教育用資料を提供する。
- 協力業者が行う交通安全教育の場所の提供や講師を派遣する。

イ 運転者・車両・運行管理のための資料（様式等）の提供

- 交通安全点検表（P83資料1参照）
- 工事用車両届（P88資料3参照）
- ダンプカー日常点検表（P90資料5参照）
- 緊急時連絡体制表（交通事故発生時）（P93資料8参照）

(3) 運転者、車両及び運行管理

交通事故の原因は、運転者に起因することが多いことから、運転者の管理を確実に行い、運転者に対する指示、教育、車両の整備を行うことが必要である。

ア 運転者一覧表等の作成

車両については、登録番号（ナンバープレート番号）、車検と保険の有効期限、運転者については、運転免許証の種類及び有効期限等を記載しておくことが必要である。（P88資料3参照）

元請業者は、協力業者から提出された一覧表等については、これを確認して現場事務所に備え付け、それに基づいて管理を行うことが必要である。

イ 元請業者の運転者、車両及び運行の管理

現場所長、安全運転管理者等は、次のことを実施しなければならない。

- 運転者に対する始業時の指示と定期的な交通安全教育
- 運転者の健康状態の確認（アルコールチェックを含む）
- 車両の日常点検、定期点検の実施状況の確認
- ドライブレコーダー等による運行状況の把握と記録の確認

(4) 交通安全点検の実施

交通事故を防止するためには、交通安全管理体制の整備、運転者等に対する交通安全教育、車両の整備と運行管理、交通保安施設の整備等の諸施策を実施する必要がある。これらの諸施策がどのように実施されているか、責任者は点検によって把握し、是正すべき点があれば是正させ、その結果を確認することが必要である。

この点検には、現場所長等現場の責任者が行う自主点検と、店社の安全担当責任者が行う店社の点検がある。

安全衛生パトロール等他の点検と同時に行ってもよいが、十分な時間をかけて、必要な項目について実施することが必要である。現場の状況により頻度を決め定期的に行うことが必要である。

点検を実施するに当たっては、次のことに留意しなければならない。

ア 点検表の活用

点検表を用意した上で行う。

点検項目については日建連作成の「交通安全点検表」の活用を推奨する。

（P83資料1参照）

イ 協力業者の責任者の立会い

交通安全対策の重要性を認識させ、問題点を共有し諸施策を推進する。点検

は、協力業者の責任者を立ち合わせる。

ウ 点検者の事前の準備

日建連作成の「交通安全点検評価の手引」を参照し、事前に確認する。

エ 点検結果の検討

点検結果については、点検終了後関係者が集まり、検討を行うことが望ましい。

4 工事終了時の実施事項

(1) 道路等の原形復旧時の留意事項

工事のために使用又は占有していた道路の部分は、付帯設備を含めて、原形に復旧して道路管理者に引き渡さなければならない。道路の付帯設備には、道路上の柵、並木、街灯及び道路標識等道路の付属物と、バス停、タクシー乗場及び電柱広告等道路管理者の占有許可を受けて設置されているものがある。

原形復旧等の留意事項としては、次のものが考えられる。

ア 道路及び付帯設備は、工事前に関係者と打ち合わせた内容どおりに復旧する。

警察が、夜間の路上工事現場を視察した際、原状回復措置が不適切であるとして、次の点を指摘された例がある。

○ 仮復旧時に路面標示を復旧していない（横断歩道、停止線、路側帯、駐車禁止標示等）。

○ 歩道の切下げ部分に駐車禁止の黄色表示がない。

イ 原形復旧後、関係者の立会いを求めて、確認を受ける。

(2) 交通保安施設撤去時の留意事項

工事のために設置した固定柵、移動柵、道路標識、標示板、保安灯などの交通保安施設は、工事終了後、撤去しなければならない。

これらの撤去時は、工事区域内にいる者が交通事故に遭う危険性が高いため、安全確保に十分な交通誘導員を配置し、撤去は、交通流の下流から上流に向け行い、責任者の指揮・統率の下で、迅速かつ安全に行う必要がある。

(3) 住民への工事完了の挨拶

住民に対し種々の迷惑をかけて工事を行ったのであるから、工事完了後は、住民代表の方々に対し挨拶して謝意を表わす必要がある。

第3 ダンプカーの交通事故防止対策

1 ダンプカーの交通事故防止の重要性

建設工事において、使用頻度の高いダンプカーによる交通事故は、重大な被害をもたらすだけでなく、道路の利用者及び沿道の住民の方々に不安を与えるなど、建設業の信用失墜につながることから、公衆災害防止上重要である。

また、初めて東京でオリンピックが開催された1960年代の建設ラッシュの頃、ダンプカーによる交通事故が頻発したため、1967年にダンプカーの運行を規制するダンプ規制法が制定され、行政指導も強化された。建設業界においては、元請業者、協力業者が、ダンプカーの交通事故防止のため様々な対策に取り組み、成果を挙げてきたが、今後においても、企業の社会的責任を果たすため、引き続き対策を推進しなければならない。

2 ダンプカー使用における元請業者の管理

ダンプカーが現場を本拠に運搬業務を行っていることは少なく、元請業者の要請を受けて協力業者が必要台数を配車するのが一般的である。また、ダンプカー及び運転者の管理は、協力業者の運行管理者又は安全運転管理者の職務である。

しかし、元請業者は、現場に入場するダンプカー及び運転者を把握する必要があることから、協力業者より、車両管理表、運転者管理表等を提出させ確認するほか、車両の現物の整備状況を確認し、指導、支援を行う必要がある。なお、管理表について、日建連では「工事用車両届」の使用を推奨している。(P88資料3参照)

(1) 車両管理

- 車両番号
- 車検期間
- 日常点検整備、定期点検整備
- 任意自動車保険加入の有無
- 非常信号用具の装備、不正改造の有無、洗車状況 等

(2) 運転者管理

- 氏名、年齢
- 免許種類、免許番号、免許更新日
- 定期健康診断日 等

(3) 運行管理

- 運行管理体制
- 運搬ルート of 調査、運搬計画
- 運行記録、積載制限 等

3 各種管理における留意事項

(1) 車両管理状況の確認

ア 自動車検査証（車検証）の備付け（道車法66条）

道車法により、車検証を車両に備え付けなければならないため、本証の有無を確認する。

なお、罰則は同法109条により、50万以下の罰金が科せられる。

イ 定期点検整備記録（道車法48条）

自動車運送事業の用に供する自動車及び車両総重量8トン以上の自家用自動車その他の国土交通省令で定める自家用自動車の定期点検整備は、点検項目により3か月毎と12か月毎に区分されているので、実施記録を確認する。

なお、記録の保管期間は、国土交通省令自動車点検基準4条により1年間である。

ウ 日常整備記録（道車法47条の2）

自動車運送事業の用に供する自動車及び車両総重量8トン以上の自家用自動車その他の国土交通省令で定める自家用自動車は、1日1回、その運行の開始前において、灯火装置の点灯、制動装置の作動その他の日常的に点検すべき事項について、目視等により自動車を点検しなければならないので、その実施記録を確認する。

なお、記録の保管期間は、法令上定めはないが、運行記録、運転日誌等と同様に1年間保管することを推奨する。

エ 任意自動車保険の加入

すべての自動車は、自賠責保険への加入が義務付けられている。車検の際に

加入状況を確認するため、車検切れでなければ、加入していることが確認される。しかし、この自賠責保険の対象は、対人賠償のみであり、かつ、支払限度額が高くないことから、任意自動車保険に加入して補完しているのが通例である。このため、任意自動車保険の加入の有無及び有効期間についても確認する。

(P88資料3参照)

オ 車体についての確認

(ア) 土砂運搬用車両の使用（ダンプ規制法3条、4条）

ダンプ規制法により、ダンプカー（土砂等運搬大型自動車）を使用する者は、国土交通大臣に申請して表示番号の指定を受け、以下の表示番号等を荷台の両側及び後面に表示しなければならない。

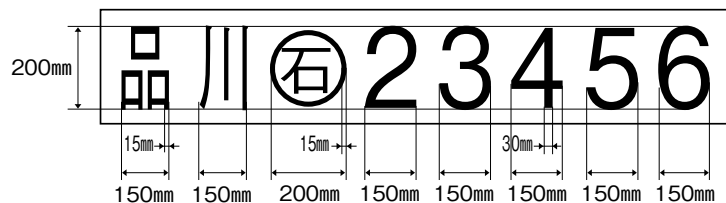
土砂等とは、次のものをいう。

- 土、砂利（砂及び玉石を含む。）、碎石
- 砂利又は碎石を、アスファルト又はセメントにより安定処理した物及びアスファルト・コンクリート
- 鉱さい、廃鉱及び石炭がら
- コンクリート、れんが、モルタル、しっくいその他これらに類する物のくず
- 砂利状又は碎石状の石灰石及びけい砂

表示番号は、次のようなものである。

(例) 品川 (石) 23456

文字、記号及び数字は黒色、地は白色、品川の文字は、東京運輸支局を表す。(石)の記号は採石業を表す。また、文字の高さは200mm、文字と数字の幅は150mm、記号の幅は200mm、文字と記号の太さは15mm、数字の太さは30mmと規定されている。



事業の種類を表す文字と記号

⑧	運 送 事 業
⑩	採 石 業
⑪	砕 石 業
⑫	砂 利 採 取 業
⑬	砂 利 販 売 業
⑭	建 設 業
⑮	そ の 他

このような表示番号をペンキ等により車体に表示していないダンプカーで土砂等を運搬することは、ダンプ規制法の違反となり3万円以下の罰金が科せられる。

(イ) 改造車の使用禁止（道車法41条、保安基準27条）

ダンプカーの最大積載量を超えて土砂等を運搬することを目的として、車検の後、荷台にさし枠金具の取り付けや、荷台のあおり等の一部を高くすることは物品積載装置の改造となり、当該車両を使用すると道車法41条及び保安基準27条の違反となる。このような不正改造車に対しては、道車法110条により30万円以下の罰金が科せられる。

(ウ) 自重計の整備（ダンプ規制法6条）

ダンプカー（車両総重量8トン以上又は最大積載量5トン以上）には、ダンプ規制法6条により、自重計を取り付けなければならない。これに違反すると、同法21条により1万円以下の罰金が科せられる。

自重計は、目盛がよく読み取れるようにほこりを取り除き、かつ正しく作動するものでなければならないので、作動点検をする必要がある。定期点検は、検査装置を設置している指定修理業者により点検・整備を1年に1回行わなければならない。

(注) 自重計の表示誤差の許容範囲は、+25%～-15%となっている。

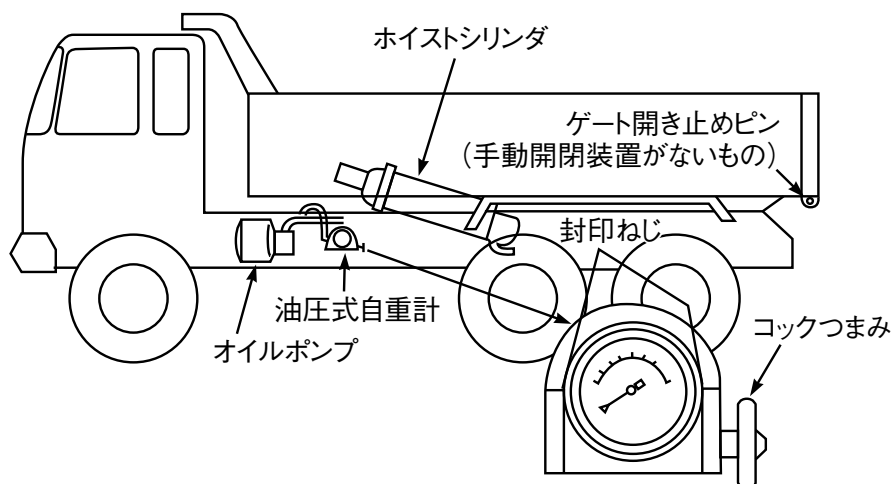
(土砂等運搬大型自動車に取り付ける自重計の技術上の基準を定める省令)

自重計による積載重量の測定方法

取り付け場所

左側のサブフレームに取り付け

(油圧を利用して測定するのでオイルポンプのすぐそば)



東京都財務局「過積載防止対策マニュアル」より引用

測定方法

- ① 荷台後方の開き止めピンを差し込むか、手動開閉レバーを閉じてテールゲートが開かないようにする。
- ② キャブ内のダンプレバーにより荷台前端を約50mm上げる。
- ③ 自重計のコックつまみを静かに開く。
- ④ 指針が静止したところで目盛りを読み測定する。
- ⑤ 荷台を静かに下ろす。
- ⑥ 自重計のコックつまみを閉める。

点検及び補修

自重計の定期点検は1年に1回行わなければならない。

定期点検及び故障の際は、検査装置を設置している指定修理業者により、点検・補修を受けなければならない。

(エ) 条件を満たさない産業廃棄物運搬車両の使用禁止

ダンプ規制法の目的は、土砂等を運搬する大型自動車の使用について必要な規制を行い、道路交通の安全に寄与することと規定されている。

したがって、土砂等を運搬する大型及び中型のダンプカーは同法で規制している条件を満たしていなければ同法違反車両となる。その条件とは次のとおりである。

- ① 国土交通大臣に届出て表示番号の指定を受ける。(ダンプ規制法3条)
- ② 表示番号の表示 (ダンプ規制法4条)
- ③ 自重計の取り付け (ダンプ規制法6条)

上記の条件を満たしていない産業廃棄物運搬車両による土砂等の運搬は、同法違反となる。

なお、土砂等を運搬できない産業廃棄物運搬車両の車検証には、「土砂等運搬禁止車両」の記載がある。

同法3条、4条及び6条に違反した場合、それぞれ3万円以下の過料、3万円以下の罰金、1万円以下の罰金が科せられる。さらに行為者だけではなく、法人又は事業者等に対しても罰金刑が科せられることがある。

また、木くず等軽量の産業廃棄物を運搬するための積載容量の大きい深ボディ車で土砂等を運搬することも同法違反となる。

(オ) 洗車状況

車体、車輪に泥が付着していないか、ナンバープレート、制動灯、表示番号、方向指示灯等がはっきり見えるか確認する。

カ 積荷についての確認

(ア) 土砂等の落下飛散防止措置

シート覆いによって土砂等の落下飛散防止措置がなされているかどうかを確認する。シート覆いには全面カバーするもの、側面だけのもの等があるが、落下飛散のおそれがない措置でなければならない。

(イ) 積載制限の順守

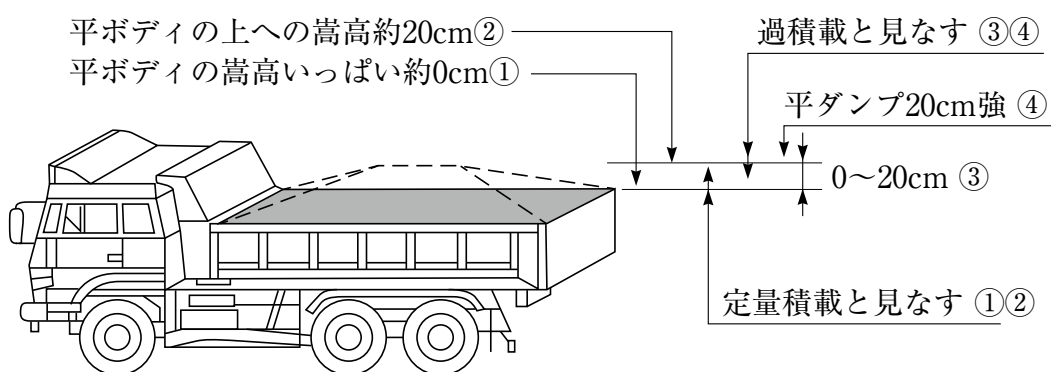
トラックスケール等を使用し、車検証に記載されている車両総重量を超えていないかを確認する。

単位体積重量が同じものについては、どの位の高さであれば過積載にならないかを確認しておき、荷姿で判断できるよう、積み込み場所等に荷姿の略図を掲示しておくといよい。

ダンプカーの積載制限姿図

土砂等を積み込む場合の注意事項

- 荷台前端から順次積み込む。
- 荷台後端に土砂等のこぼれ防止のためのポケットを設ける。
- 平ボディの嵩高より高く積み込まない。
- タイヤに付着した泥等を確認し除去する。



※ 過積載と見なすものについての程度

- ③ 0cmを超える（土砂及び碎石・アスファルト合材等の建設資材）
- ④ 20cmを超える

過積載と疑わしい車両の目安

ダンプカーのメーカー、車両により許容積載量に差異があるが、過積載の目安として、土砂及び碎石・アスファルト合材等の建設資材は、均した状態で平ボディの嵩高いっぱいまで、アスファルト・コンクリート殻及びアスファルト切削殻は平ボディの上への嵩高20cmまでは定量による積載とみなす。

ただし、土砂及び碎石・アスファルト合材等の建設資材については、通常均した状態で運搬していない場合もあり、平ボディの嵩高以上であっても、均した場合、嵩高いっぱいまでと判断できるときは定量による積載とみなす。

なお、計測は目視によるものとする。

ダンパー等による過積載等の防止について

- ① 工事用資機材等の積載超過のないようにする。
- ② 過積載を行っている資材納入業者から、資材購入しない。
- ③ 資材等の過積載を防止するため、資材の購入等にあたっては、資材納入業者等の利益を不当に害することのないようにする。
- ④ さし枠の装置又は物品積載装置の不正改造したダンパーが建設工事現場に出入りすることのないようにする。
- ⑤ ダンプ規制法の目的に鑑み、法12条に規定する団体等の設置状況を踏まえ、同団体等への加入者の使用を促進すること。
- ⑥ 下請契約の相手方又は資材納入業者を選定するにあたっては、交通安全に関する配慮に欠けるもの又は業務に関しダンパー等によって悪質かつ重大な事故を発生させたものを排除する。
- ⑦ ①から⑥のことにつき、下請契約における受注者を指導する。

(2) 運転者管理状況の確認

ア 定期健康診断実施の確認

運転者は安衛法で規定されている検査項目の定期健康診断を1年以内ごとに1回、受診する必要がある。定期健康診断が確実に実施され、有所見者に対し適切な就業上の措置が講じられているかを確認する。

また、深夜業を含む業務等に従事する運転者に対しては、6か月以内ごとに1回、定期的に健康診断を受診することが義務付けられている。

なお、健康診断書の内容は、個人情報保護法によりプライバシーに関することから、運行管理者、安全運転管理者は口頭で確認する程度にとどめる。

イ 運転者教育の確認

新規雇入れ運転者に対して、安衛法で定められている雇入れ時の教育のほか、交通法規、運転時の注意事項、日常点検整備の励行等の運転者が順守すべき事項や運転日前日の十分な睡眠時間確保、飲酒による運転への影響、体調維持等の必要性に関する事項等の教育が行われているかを確認する。

また、危険箇所及び注意事項が記入された交通危険マップ、運転に関する注意事項等を携帯しているかを確認する。

ウ 服装等についての確認

運転に適した服装、はき物であるか、また、運転者は車外での作業もあることから、保護帽、安全靴、手袋等を常備しているかなどの点検実施状況を確認する。

(3) 運行管理状況の確認

ア 運行管理体制の確認

協力業者が5台以上のダンプカー（白ナンバー）を使用する場合は、安全運転管理者を、さらに使用する車両が20台以上になると副安全運転管理者を選任し、運転者教育、運行計画、点呼、日常点検整備の実施確認、運転日誌の備付け、安全運転指導等を行うことが道交法で定められている。

また、貨物自動車運送事業者の車両（青ナンバー）の場合は、運行管理者を選任し、運行管理を行うよう貨運法で定められている。

このため、安全運転管理者又は運行管理者が選任されているかを確認する。

イ 運搬計画の策定

建設工事現場から各自治体が定める一定量の土砂等が搬出される場合又は建設工事現場に砂利等が搬入される場合、元請業者が運搬計画を策定するか、協力業者に策定させなければならない。運搬計画は、土砂等の搬入出に関わる条例により、各自治体に提出する場合もある。

ウ 危険箇所に対する対策

運搬ルートについての運搬計画の結果、把握された危険箇所については、運転者に対し指示、教育する等、交通安全対策に反映させなければならない。その方法としては、次のものがある。

(ア) 交通危険マップの作成

建設工事現場から運搬先に至る運搬ルートの往路及び復路の危険箇所と注意事項を示した「交通危険マップ」を作成し、運転者に教育を行い、携帯させる。

(イ) 動画等による危険箇所の教育

運搬ルート等の危険箇所の動画を撮影し、運転者に見せることにより、事前に危険箇所を体感させ、注意事項を伝える。

(ウ) 学童通学路に対する対策

運搬ルートに学童の通学路となっている道路、学童が横断する道路等がある場合は、所轄警察署、学校等と協議し、登下校の時間帯を避けた運搬時間帯とする。

(エ) 踏切に対する対策

運搬ルートに踏切がある場合は、必要に応じて、鉄道会社と安全対策について協議する。

踏切上で車両のすれ違いのできない幅員の狭いところにおいては、交通誘導員を配置して誘導するなどの検討も視野に入れる。

(オ) 見通しの悪いカーブ、住宅街の交差点に対する対策

カーブミラーの設置や「カーブありスピード落とせ」「この先交差点あり」等の注意標識又は看板の設置が安全対策として効果があると考えられる場合には、道路管理者、所轄警察署等と協議し、その指示に基づいて設置する。

(カ) 積雪道路、凍結した道路に対する対策

タイヤを点検すること、タイヤチェーンの装備を確認すること、速度を出し過ぎないこと、交差点へは十分手前から減速すること、目的地には余裕を持ち早めに出発すること、タイヤチェーンの着脱場所等を(ア)の「交通危険マップ」に記載する。

エ 運行記録（保安基準48条の2）

タコグラフ、運転日誌等を定期的に提出させ、速度超過、長時間運転がないかを確認する。

なお、運行管理者、安全運転管理者は、運転者から毎日タコグラフを提出させ運行状況を把握し、安全運転の指導を行わなければならないことから、指導が行われているかも確認する。

また、タコグラフについて、デジタルタコグラフを導入している車両も多く、従来のタコグラフの瞬間速度、走行距離、走行時間の記録だけでなく、より詳細な運行状況の記録や分析などが可能となっている。

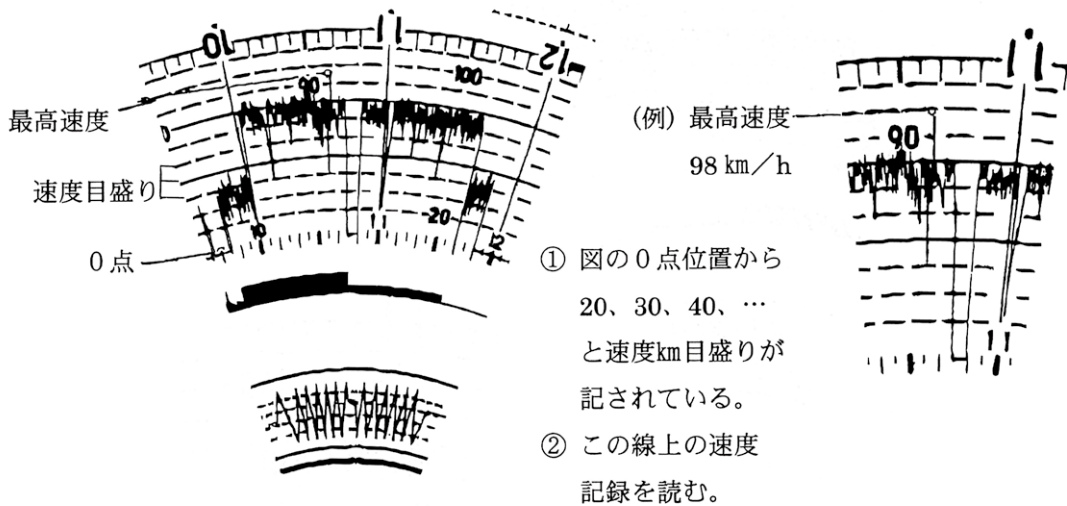
運行記録計（タコグラフ）

タコグラフ記録3大原則の、見方・読み方

- 1 速度の記録 2 走行距離の記録 3 走行時間の記録

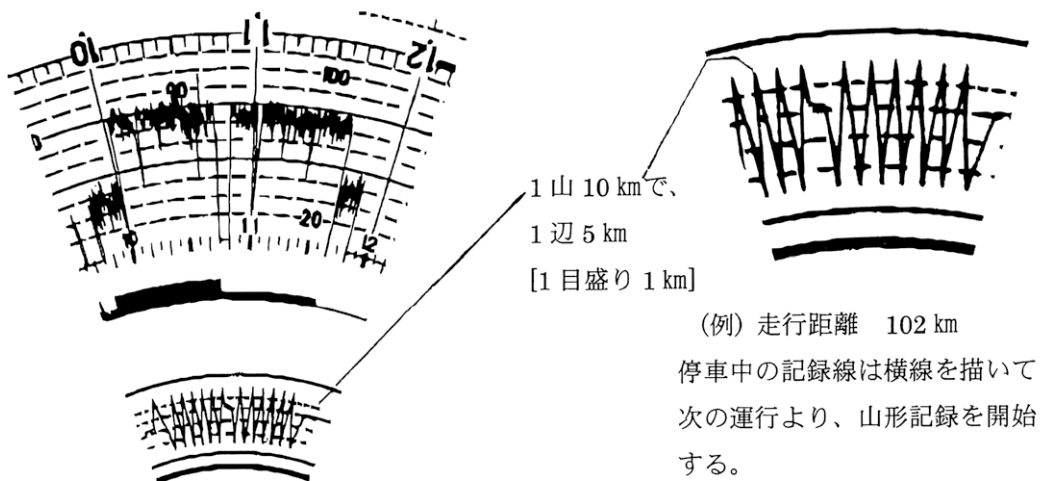
1 速度の記録

自動車の運行に応じた速度を、瞬間的に捉えて連続的に記録。



2 走行距離の記録

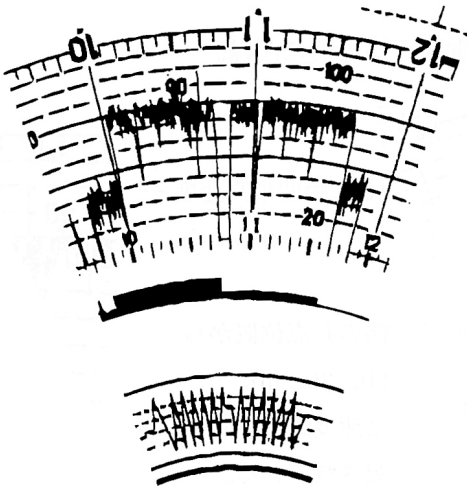
自動車の運行に応じた走行距離を、速度と時間に連動して1山10kmで記録。



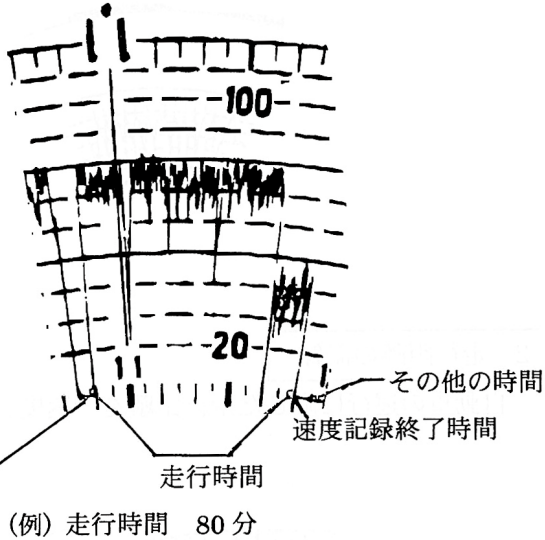
3 走行時間の記録

自動車の運行に応じた走行時間を、外周時間目盛り又は内周時間目盛りを結んだ線上で読み取る。

記録線が0点位置の速度記録開始から終了までの連続した時間。



- ① 外周の太数字は…
10時、11時、12時、…と読む。
- ② 時間帯の目盛りは、1目盛り5分。
- ③ チャート紙の中心点と0点位置を
結んだ線上の時間を読む。



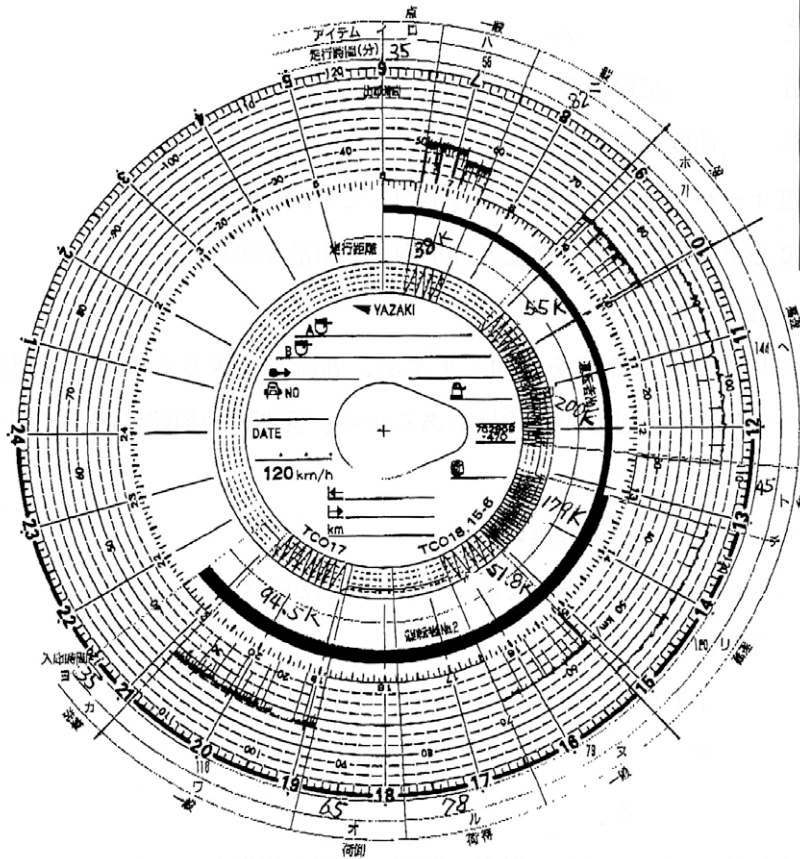
分析のためのチャート紙の読み方

図では、時間メモリ線に区切りを入れ、分かり易くした。

- 休憩・荷積・荷卸時間帯は、時間を分で表示。
- 走行時間は、分で表示。
- 速度は、目盛りで読み取る。

略語凡例

略語	アイテム
点	点呼・点検
積	荷積
一般	一般道路
高速	高速道路
荷待	荷待ち
休	休憩
荷卸	荷卸
食	食事
洗車	洗車



データ収集項目	読み取り時間	参照記号
拘束時間	6:00 ~ 21:30 (930分)	イ~ヨ
運転者交替時間	6:00 ~ 13:08 (428分)	イ~チ
	13:08 ~ 21:30 (502分)	チ~ヨ
全走行距離	618.3 km	ハホヘリヌワ
一般道路走行距離	239.3 km	ハホヌワ
高速道路走行距離	379.0 km	ヘリ
全走行時間	587分 (9時間47分)	ハホヘリヌワ
一般道路走行時間	323分 (5時間23分)	ハホヌワ
高速道路走行時間	264分 (4時間24分)	ヘリ
荷積時間	82分 (1時間22分)	ニ
荷卸時間	65分 (1時間05分)	オ
待ち時間	78分 (1時間18分)	ル
休憩・食事	45分	ト
洗車	38分	カ
点呼・点検	35分	ロ

タコグラフのチェックポイント

(ア) 速度のチェック

- ① 0点位置は正常か。
- ② 最高速度の記録は正常か。
 - ・針曲げなどの異常はないか。
 - ・機器に定められた記録紙か。
- ③ 会社規則の最高速度の超過違反はないか。
 - ・常に速度オーバーを行う運転者は平均して事故が多い。
 - ・規定速度を上下したむら気運転者は平均して事故が多い。
- ④ 等速運転を行っているか。

等速運転を励行すれば燃費を節約するが、強調しすぎると山坂での運転でオーバーランや無理な追い越しの危険性があるから、管理者が道路状況を把握して行う。
- ⑤ 記録に急加速はないか。
 - ・燃料はかさみ、タイヤの寿命を短くし、修理費が高つく。
 - ・急加速運転は、事故のもと。
- ⑥ マナーの良い運転者が、いつもと異なった運転記録がないか。
 - ・健康状態の異変の恐れがある。
 - ・精神動揺の恐れがある。
- ⑦ 高速道路走行時スピードがある程度の範囲で上下を繰り返していないか。

居眠り運転、過労運転の恐れがある。

(イ) 走行距離のチェック

- ① 山形記録線が記録範囲内に正しく収まっているか。
- ② 走行キロの記録線が途中で途切れていないか。

切れている場合は、タコグラフの蓋が開けられた可能性があるため、理由を確認する。
- ③ 走行キロの記録線に異常はないか。

チャート紙を途中で動かした場合に起こる。

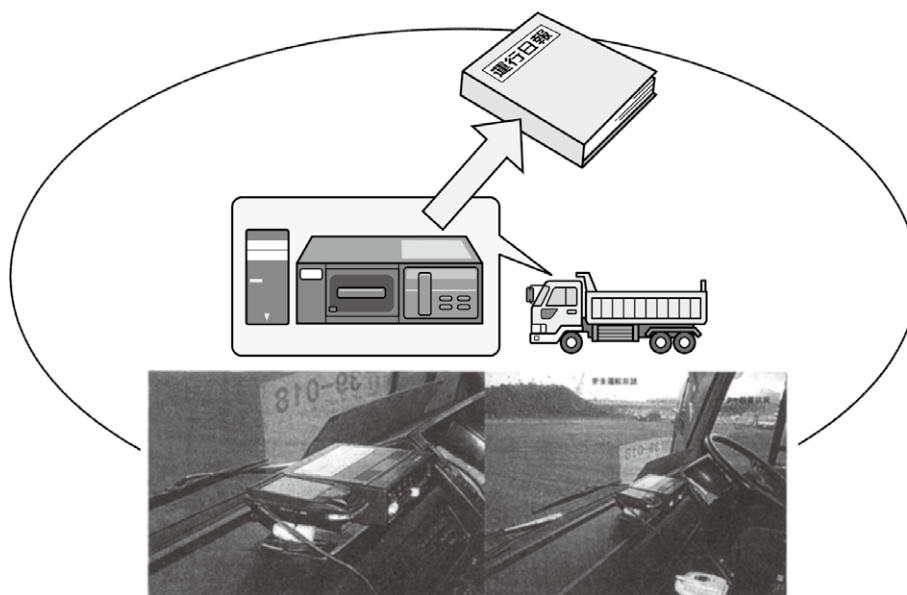
(ウ) 走行時間のチェック

- ① 運転者の交替は適正か。
- ② 運転者の休憩時間などは適正か。

デジタルタコグラフの導入

デジタルタコグラフを活用した安全運転管理

- 車両に取り付けたデジタルタコグラフにセットしたメモリーカードに走行データが記録
- メモリーカードのデータをパソコンで確認
- 記録される情報量が多く、情報解析が容易
- 速度超過、急加速、急減速の警報装置を装備
- 速度超過、急加速、急減速などの詳細な情報に基づく安全運転の指導が容易
- 点数による客観的な総合評価が可能
- 離れた場所においても、通信機器と連動することにより、リアルタイムでの運転状況の把握が可能

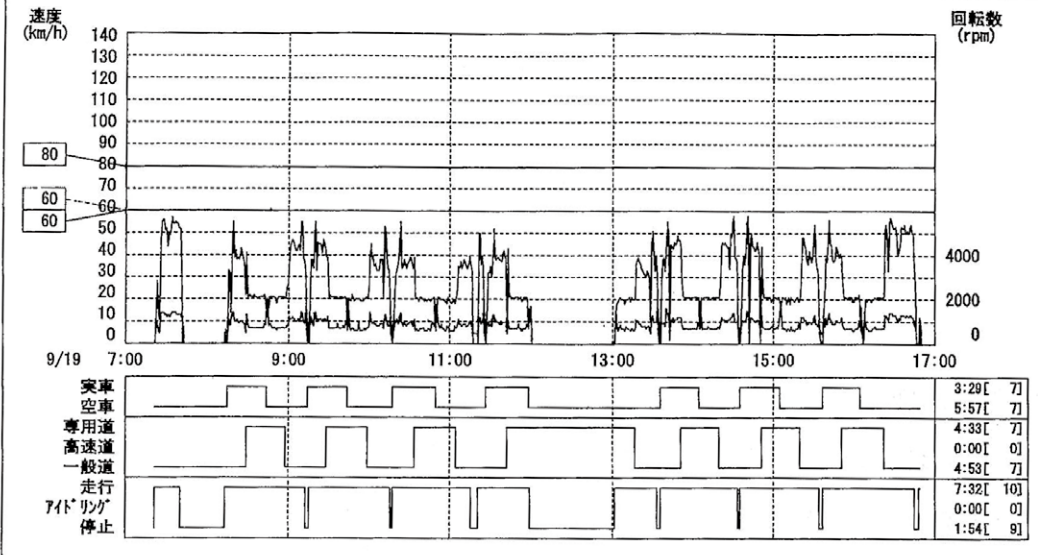


メーター設置状況

デジタルタコグラフによる安全運転日報 (例)

安全運転日報	DTG3	00002887	出力日付:
	Ver:11.00	2887乗務員	ページ : 1/1

運行日付	2019/09/19 ~ 2019/09/19	運行時刻	7:22:06 ~ 16:48:45		
乗務員所属	0001 本社	同乗者		ハンドル時間	7:32
車両	1 ダンプ		車両所属	0001 本社	
累積走行距離	735,536.34km ~ 735,725.82km	走行距離	189.48km	走行時間	7:03:37



項目	実測値	点数	評価	コメント
最高速度(一般道)	58km/h	20	A	今後も余裕を持って運転してください
最高速度(高速道)	—	—	—	
速度オーバー回数	0.0回/h	40	A	今後も余裕を持って運転してください
速度オーバー時間	0.0%	40	A	今後も余裕を持って運転してください
急発進回数	0.0回/h	100	A	今後も余裕を持って運転してください
急加速回数	0.0回/h	100	A	今後も余裕を持って運転してください
急減速回数	0.0回/h	100	A	今後も余裕を持って運転してください
連続走行時間	1:08	80	B	今後も計画的に休憩を取りましょう
安全運転評価	—	96	A	今後も高水準を維持できる様心掛けましょう

項目	実測値	点数	評価	コメント
速度オーバー回数	0.0回/h	40	A	今後も余裕を持って運転してください
速度オーバー時間	0.0%	40	A	今後も余裕を持って運転してください
エンジン回転オーバー回数	2.5回/h	7	G	過回転を抑えるよう努力しましょう
エンジン回転オーバー時間	0.2%	40	A	今後も余裕を持って運転してください
急発進回数	0.0回/h	100	A	今後も余裕を持って運転してください
急加速回数	0.0回/h	100	A	今後も余裕を持って運転してください
アイドリング時間	0.0%	20	A	更なる環境にやさしい運転をしてください
経済運転評価	—	96	A	今後も高水準を維持できる様心掛けましょう
総合運転評価	—	94	A	今後も高水準を維持できる様心掛けましょう

オ 点呼、アルコールチェック（貨運則7条、道交則9条の10）

運行管理者又は安全運転管理者等は、運転者の点呼を行い、日常点検整備を実施させるとともに、過労、病気その他の理由により正常な運転をすることができないおそれがないか確認し、安全な運転を確保するために必要な指示を与えなければならない。点呼記録は1年間保存しなければならない。

点呼においては、運転に適した服装、はき物であるか、保護帽、安全靴、手袋等を常備しているか、自動車運転免許証を携帯しているか、緊急時連絡体制表、運搬ルート、交通危険マップ及び非常信号用具等を積載しているかを確認する。

また、貨物自動車の運行管理者又は安全運転管理者等は、出庫、帰庫時の点呼において運転者に対して、酒気帯びの有無について運転者から報告を行わせることに加え、点呼者の目視やアルコール検知器使用等により確認を行い、その内容を記録し、当該記録を1年間保存しておかなければならない。

運行管理者・安全運転管理者等が実施するアルコールチェック

- 営業所ごとにアルコール検知器を備え付け、常時有効を保持
- 出庫時、帰庫時の点呼において、目視やアルコール検知器により酒気を確認し記録
- 出先等で対面しアルコールチェックができない場合、運転者にアルコール検知器を携帯させ、測定結果の報告により点呼記録とする

カ 追跡調査

定期的にダンプカーを追尾するなどにより、運搬ルート、残土処分場、中間処理場等を巡回し、積荷状況、走行速度、運転マナー、新たな危険箇所及び交通誘導員の配置状況、路面の土砂による汚れなどを調査し、必要な是正措置を講じる。また、ダンプカーに同乗して指導を行うことも効果的な運行管理の方法である。追跡調査に当たっては、その現場に即応した点検表を作成し、月1回程度点検することが望ましい。（P91資料6参照）

4 元請業者が行う設備

(1) 洗車設備の設置

土砂等の運搬車両の車輪及び車体についた泥、土ほこり等を洗い落とすために、建設工事現場の出入口付近に洗車のための設備を設置するか、器具を置いて洗車できるようにする。

(参考) 関係法令

道路に関する禁止行為（道路法43条）

何人も道路に関し、次に掲げる行為をしてはならない。

1項 みだりに道路を損傷し、又は汚損すること。

(2) 車両待機場所の設定

建設工事現場内に車両を待機させることが基本であるが、建設工事現場内に待機場所を確保できない場合において、ダンプカーが入口付近の道路に列をなして並び、一般交通の妨げとなることを避けるため、建設工事現場から離れた場所に車両待機場所を設定して、交通誘導員を配置し、無線機等で連絡をとり誘導するなど、迷惑駐車にならないよう配慮する。

5 過積載の防止対策

(1) 取締り規定の強化（道交法118条）

過積載による交通事故は、重大事故に発展するおそれがあり、道交法でも違反に対する罰則を厳しく規定している。違反を行った運転者本人及びその使用者のみならず、それ以外の者であっても、

○ 荷主・荷受人等が過積載を要求する行為

○ 過積載になることを知りながら積載物を引き渡したりする行為

などを行った場合も、運転者と同様に6か月以下の懲役又は10万円以下の罰金が科せられる。

(2) 過積載運転防止のための措置教育

ア 協力業者への教育

土砂等の運搬業務を請負わせる協力業者に対し、過積載運転の取締り罰則の

厳しさと、過積載の責任が荷主、荷受人にも及ぶ場合があることを認識させる。

このような教育を行った場合には、協力業者から過積載防止についての教育を受けたことの確認（サイン）の記録をとり、教育資料とともに保管し、記録しておくといよい。

イ 運転者への教育

運転者に対する過積載防止についての教育は、運転者の使用者である協力業者を実施させ、元請業者はその実施状況、教育内容を確認する。

(3) 土砂等を搬出する場合の実施事項

ア 運搬車両の確認

土砂等を運搬する車両については、土砂等の運搬車両として指定を受けたことを示す表示番号を表示したものであるか、さし枠をつけた不正改造車又は深ボディの産業廃棄物運搬車両でないかを確認する。

イ 積載物の計量

トラックスケール等を使用し、車検証に記載されている車両総重量を超えていないか確認し、超えている場合には積載物を荷下ろしし、過積載にならない状態で搬出させる。

ウ 記録

運搬車両の確認、積載物の計量等過積載運転防止のために実施した措置を記録しておくといよい。

(4) 土砂等を搬入する場合の実施事項

ア 運搬車両の確認

土砂等運搬車両の表示番号を表示していない車両、さし枠をつけた不正改造車又は深ボディの産業廃棄物運搬車両等不適切な車両が使用されていた場合には、運転者に対し、違反の事実を指摘した上で、協力業者に連絡し、適切な車両で搬入するよう指導する。

イ 積載物の計量

積載制限を超える積載物を積載しているとみられる車両については、トラックスケール等を使用し計量を行い、過積載であることが確認できた場合には、

運転者に対し違反であることを指摘する。協力業者に過積載の運搬について連絡し、自ら運転者を指導させる。

過積載の防止に関する関係省庁の申し合わせ

過積載運行の背景には多くの要因があり、過積載運行をなくすためには、取締りの強化だけでは実効を期しがたいことから、関係省庁が協議して、それぞれの立場で過積載運行の防止に必要な措置をとることを申し合わせた。

当時の総務庁長官官房交通安全対策室長、警察庁交通局長、建設省建設経済局長など9省庁の関係局長の名で発信された1994年4月8日付の「過積載による違法運行の防止対策について」と題する申し合わせである。この申し合わせの内容はダンプカー事業者、建設業者、産業廃棄物の収集運搬業者等に対する行政官庁の指導事項、過積載の取締りの重点、公共工事発注者の請負業者に対する指導事項、公共工事発注者の過積載に関する措置等であるが、過積載に関する荷主、荷送人、荷受人の背後責任の追及、建設業法に基づく指導、監督処分、建設業者がダンプカー事業者の利益を不当に害することがないようにすること等が含まれている。

申し合わせの内容のうち、建設関連業者に関係のあるものは次のとおりであるので、これを念頭に過積載防止対策を実施することが必要である。

第1 関係事業者に対する指導、監督の徹底

- 1 ダンプカーによる土砂等の運搬において、特に悪質・危険な過積載運行が顕著となっている状況にかんがみ、次の措置を講ずる。
 - (1) ダンプカーを使用して土砂等を運搬する事業者（以下「ダンプカー事業者」という）に対し、次の事項について強力に指導する。
 - ア 過積載による違法運行を行わないこと。
 - イ さし柵等過積載を目的とするダンプカーの物品過積載装置の不正改造をしないこと。
 - ウ 土砂等を運搬する大型自動車による交通事故防止等に関する特別措置法（以下「ダンプ規制法」という）の使用の届出義務及び表示番号等の表示義務を順守すること。
 - (2) 碎石業者、砂利採取業者、建設業者等、ダンプカー事業者に対して土

砂等の引き渡しを行う事業者に対し、次の事項を強力に指導するとともに、その徹底状況についての把握に努め、適切な対応を図る。

ア 積載重量制限を超えて土砂等を積み込まず、また積み込ませないこと。

イ さし枠装着者、ダンプ規制法の表示番号等の不表示車（以下「不表示車」という）等に土砂等を積み込まず、また積み込ませないこと。

ウ 取引関係のあるダンプ事業者が過積載を行い、又はさし枠装着車、不表示車等を土砂等運搬車に使用している場合は、早急に不正状態を解消する措置を講じること。

エ 取引に当たってダンプカー事業者の利益を不当に害することのないようにすること。

オ 従業員に対し、過積載防止のための教育を徹底すること。

(3) 生コンクリート製造業者、建設業者等、ダンプカー事業者から土砂等の引き渡しを受ける事業者に対し、次の事項を強力に指導するとともに、その徹底状況について把握に努め、適切な対応を図る。

ア 過積載車両、さし枠装着車、不表示車等からの土砂等の引き渡しを受ける等、過積載を助長することのないようにすること。

イ 取引関係のあるダンプカー事業者が過積載を行い、又はさし枠装着車、不表示車等を土砂等運搬に使用している場合は、早急に不正状態を解消する措置を講じること。

ウ 骨材の購入等にあって骨材納入業者の利益を不当に害することのないようにすること。

エ 従業員に対し、過積載防止のための教育を徹底すること。

(4) 過積載による違法運行に関し、建設業者の背後責任が明らかとなった場合は、建設業法に基づく指導、監督処分を行う。

(5) 産業廃棄物収集運搬業者に対し、産業廃棄物運搬用のダンプカーをダンプ規制法に違反して土砂等の運搬に流用し、過積載を行うことがないように指導するとともに、産業廃棄物の収集運搬業の許可に係る講習において、過積載の防止について教育を充実する。（以下略）

(6) (略)

- 2 その他木材、鋼材等の運送及び冷凍車又は保冷車による輸送等、積載重量制限違反の多い輸送に関しても、荷主又は自家用車の使用者としての関係業界に対し、過積載による違法運行の防止について強力に指導する。
- 3 (略)

第2 過積載による違法運行に対する取締りの強化等

- 1 過積載による違法運行に対する取締りについては、自動車重量計の計画的整備を進めるとともに、超過重量の多いもの、さし枠装着車又は不表示車を土砂等運搬に使用するもの、第1による指導に従わないもの等悪質・危険なものに重点を置き、効果的な取締りを強力に推進する。

この場合において、道路交通法の改正により新設された、過積載車両に係る指示及び使用制限命令並びに過積載車両の運転の要求等の再発防止命令を厳正に行うとともに、自動車の使用者、荷主、荷送人、荷受人、物品積載装置の不正改造に関与した者等の背後責任について、右命令違反又は過積載による違法運行の下命・容認もしくは教唆・幫助として徹底して追及する。

また、土砂等以外の物品を専用に運搬するダンプカーを用いた土砂等の過積載に対処するため、積載重量制限違反で取り締まるほか、ダンプ規制法違反での取締りも強化する。

さらに、効果的な過積載の取締りのため、電波法に違反する無線局に対する取締りも強化する。

- 2 道路運送車両の保安基準に違反するさし枠装着車等に対する取締り体制の充実強化を図ることとし、街頭検査においてこれら違反車両に対する整備命令を徹底する。
- 3 車両制限令の重量制限違反車両に対し、指導取締り用施設及び体制の整備を進め、警察等関係機関と密接な連携を取りつつ、道路管理者による取締りを強化するとともに、悪質な運転者に対しては刑事告発を含め厳正に対処する。
- 4 取締りによって得られた情報を関係行政庁に提供することとし、各行政庁はこれに基づき行政処分又は行政指導を積極的に行う。

第3 公共工事発注における過積載防止措置等

- 1 公共工事請負者等に対し、設計図書への記載、現場説明等を通じ、また施工計画書に記載させること等を通じて以下のことを指導する。
 - (1) 積載重量制限を超えて土砂を積み込まず、また積み込ませないこと。
 - (2) さし柵装着車、不表示車等に土砂等を積み込まず、積み込ませないこと。
 - (3) 過積載車両、さし柵装着車、不表示車等から土砂等の引き渡しを受ける等過積載を助長することのないようにすること。
 - (4) 取引関係のあるダンプカー事業者が過積載を行い、又はさし柵装着車、不表示車等を土砂等運搬に使用している場合は、早急に不正状態を解消する措置を講じること。
 - (5) 建設発生土の処理及び骨材の購入等に当たって、下請業者及び骨材納入業者の利益を不当に害することがないようにすること。
 - (6) 以上のことにつき、元請建設業者は下請建設業者を十分指導すること。
- 2 過積載による違法運行について背後責任があるとして、建設業者が逮捕又は起訴されることを知った場合には、当該建設業者について指名停止措置を講ずる。
- 3 公共工事発注者による工事現場の総点検を随時実施し、過積載車両、さし柵装着車、不表示車等を発見したときは、請負業者に改善措置を命ずるとともに、改善結果の報告を求める。さらに、これらについて、工事成績の評定に反映させる。
- 4 定量積載を促進するため、建設発生土の処理については受入地を指定する等の条件明示及び適正積算を積極的に行う。また、大量に骨材を使用する工事において、可能な場合には、骨材の産地指定による条件明示を行う。
- 5 上記諸対策により、公共工事の現場において定量積載の確保を図ることとし、その結果、骨材等の取引価格の変動があった場合には、以後発注する工事の予定価格の積算に速やかに反映させる。
- 6 ダンプカー協会の設立、加入等の状況に応じて、ダンプカー協会に加入しているダンプカー事業者について、優先的な配慮がなされるよう、元請事業者に対して趣旨を徹底する。

第4 関係機関、関係団体の協力体制の整備（略）

第5 その他（略）

第4 マイクロバス等の交通事故防止対策

1 マイクロバス等の交通事故防止の重要性

建設工事現場においては、マイクロバス、ワゴン車等を作業員の送迎や連絡用務に使用しているが、これらの車両が交通事故を起こした場合には、一度に多くの死傷者を出す重大事故となる確率が高いので、平素から事故を防止するための措置を講じておかなければならない。特に建設工事現場が山間部にあつて道路環境が悪い場合、作業員を遠距離送迎する場合、凍結又は積雪道路上の運転等においては、きめ細やかな対策が必要である。

2 安全運転管理者の選任（道交法74条の3、道交則9条の8）

乗用車定員11人以上の自家用自動車（白ナンバー）を使用する場合には、安全運転管理者を使用の本拠ごとに選任することが道交法で定められている。マイクロバスは、通常定員が11人以上であるので、1台でも使用する場合には安全運転管理者を選任しなければならない。マイクロバスが元請業者のものであれば元請業者が、協力業者のものであれば協力業者が選任しなければならない。（P3参照）

乗車定員が10人以下のワゴン車、普通乗用車（白ナンバー）の場合でも、5台以上使用する場合には安全運転管理者を選任しなければならない。

建設工事現場で使用する作業員送迎車が、運送事業者の派遣した事業用自動車（緑ナンバー）の場合（この場合は運転手付きで派遣することが多い）には、貨運法で定められた運行管理者が、安全運転管理者と同様の業務を行うので、安全運転管理者を選任しなくてもよい。

3 マイクロバス等の交通事故防止のための実施事項

(1) 使用届とその内容の確認

「全建参考様式第8号工事・通勤用車両届」を使用して元請業者に届出ることとなるが、要件が満たされていればこれ以外の様式でもよい。（P89資料4参照）

(2) 運転者の兼業の制限（ガイドライン4-2-2）

自動車の運転以外の勤務終了後に労働者を自動車の運転の業務に従事させる場合には、疲労による交通労働災害を防止するため、自動車の運転以外の勤務の軽

減等についての配慮が求められている。

(3) 運転適格者の指名（ガイドライン4-2-2）

乗車定員が11名以上30人未満の自動車を運転する場合、又は最大積載量4.5トン以上6.5トン未満、車両総重量7.5トン以上11トン未満の自動車を運転する場合は中型免許以上が必要であり、法定の運転免許証を有するかどうかを確認する。

（P94資料9参照）

運転経歴が継続して1年以上あることや、過去2年間に人身事故等の重大事故歴又は重大違反のないことが望ましい。

マイクロバス、ワゴン車等の自動車によって、労働者を送迎する場合、事業者は、使用する自動車の運転に必要な資格を有する者のうちから特に十分な技能を有する適格者を指名する。

また、運転適性に応じた一定の教育指導を受けた者、認定試験に合格した者等に対して運転業務を認める運転者認定制度を導入することが望ましい。

(4) 通勤ルート上の危険箇所に対する対策

ア 通勤ルート、現場間の連絡道路等でマイクロバス等が頻繁に通行する道路に、踏切、狭隘な箇所、見通しの悪い曲り角、急坂、凍結する道路等の危険箇所、路肩が軟弱な箇所等の有無を調査する。

イ 積雪道路等においては、スリップ事故だけではなく、除雪された雪が高く積み上げられている場合が多く、そのため視界障害となって、歩行者等の発見が遅れての事故も懸念される。

冬道の安全対策は

- いつもより早く出発する。
- 速度を十分落とし、車間距離を十分とって運転する。
- ハンドルをしっかりと握り、車輪をわだちに沿わせて走行する。
- 交差点や家並みが続くところ、カーブの手前では十分に速度を落とす。
- 下り坂ではエンジンプレーキを使用する。
- 橋の上やトンネル出入口付近は凍結箇所なので、急ブレーキを踏まないようにする。

- 横滑りを起こすことが多いので、ハンドルやブレーキの操作は、特に慎重に、急発進、急ブレーキ、急ハンドルは絶対に行わない。
- ウ 上記ルート上の危険箇所、注意すべき事項等を示した交通危険マップを作成して運転者に配布し、交通事故防止に対する注意喚起を図る必要がある。

(5) 助手席同乗者による運転補助

運転者以外に同乗者がいる場合には、優先的に同乗者を助手席に乗せ、同乗者に運転補助者としての役割を与えて、実行させることが望ましい。

- 前方に駐車車両がある場合
- 自転車が横断して来そうな場合
- 子供の脇を走行する場合

などの運転席から見えない要注意状況をいち早く発見した同乗者が、運転者に注意喚起することで、交通事故の防止を図る。

また、運転補助者は運転者と同様、安全意識を持つように心掛けなければならない。さらに、協力業者は、折に触れて運転補助者の任務の重要性と具体的補助要領について、関係作業員を指導する必要がある。

(6) 運転者の教育

交通事故を防止する上で、最も効果があり、また、必要不可欠なものは運転者の教育である。教育内容は多岐にわたるが、対象者に応じて教育方法を工夫し、重要なことは繰り返して根気よく行わなければならない。

ア 雇入れ時等の教育（安衛法59条、ガイドライン4-1-1）

事業者は、新規雇入れの運転者に対して安衛法の規定により行う雇入れ時教育及び作業内容変更時教育において、次の事項を含む教育を行うとともに、必要に応じて、安全運転の知識及び経験が豊富な運転者等が添乗することにより、実地に指導を行うこと。

- 交通法規、運転時の注意事項、走行前の点検の励行等の運転者が順守する事項
- 改善基準告知等の順守、運転日前日の十分な睡眠時間の確保、飲酒による運転への影響、睡眠時無呼吸症候群等の適切な治療、体調の維持等の必要性

に関する事項

イ 日常の教育（ガイドライン4-1-2）

事業者は、運転者に対して、運転者の安全な運転を確保するため、次に掲げる事項についての教育の実施又は関係団体が実施する講習会への参加等により、運転者に交通労働災害防止に関する知識を付与すること。

- 警察等からの交通事故発生状況、交通事故の危険を感じた事例（ヒヤリ・ハット事例）、デジタル式運行記録計の記録、ドライブレコーダーの記録等から判明した安全走行に必要な情報に関する事項
- 上記の情報に基づき、危険な箇所、注意事項等を示した交通安全情報マップに関する事項
- 交通労働災害に関する法令等の改正等に関する行政機関からの情報

ウ 交通危険予知訓練（ガイドライン4-1-3）

事業者は、運転者に対して、実際の運転場面を想定したイラストシート、写真等を用いて運転者に、交通労働災害の潜在的危険性を予知させ、その防止対策を立てさせることにより、安全を確保する能力を身につけさせる交通危険予知訓練を継続的に行うことが望ましい。

(7) 交通安全教育の実施方法

交通安全教育を実施する場合、大きく分けて2つの進め方がある。1つ目が指導者1人で教育を進行していく教育（講義型教育）、2つ目が数名のグループで議論をする教育（参加型教育）である。

講義方法は指導者・教育時間・参加人数等を考慮して決める必要がある。

ドライブレコーダーを搭載することも、運転者の安全意識と運転技術の向上が期待できるとともに、映像を安全教育へ活用できるとして普及が進んでいる。

また、事業者が自ら講習会を開催する場合の教材として、日建連公衆災害対策委員会交通対策部会作成のDVD「建設工事現場の交通安全対策」、冊子「建設現場の安全運転管理」「建設工事に伴う安全運転管理事例集」「建設現場の交通安全教育マニュアル」やリーフレット「送迎車両の安全運転のポイント」等を活用することも極めて有効である。

第5 建設資材等運搬車の交通事故防止対策

1 建設資材等の搬入と建設業者の責任

建設工事現場には、大型貨物自動車によって鉄鋼等の長大・重量建設資材が搬入される。この建設資材運搬車が荷くずれ、不適正な積載方法、過積載等により、交通事故を起こした場合には、運転者は責任を免れないが、使用者とともに現場責任者が責任を問われることもある。

特に、過積載の状況での搬入が常態化している場合にあっては、荷受人の立場にある現場責任者が、過積載運転を見逃していたことが事故につながったという観点から、道交法による責任を問われる。

また、建設工事現場には、重量の極めて大きい大型建設機械を大型トレーラーに積載したり、自走させて持ち込まれたりすることがあるが、これらについても道路を保全し、交通の危険を防止するための道路法の規制がある。

したがって、現場責任者は、長大・重量物件の輸送に対する道交法及び道路法の規制がどのようになっているかを知り、それが順守されているかどうかを点検するとともに、交通事故を防止するための対策を実施しなければならない。

2 道交法による制限外積載許可

貨物自動車は、積載のために設備された場所（荷台）以外の場所に貨物を積載したり、また、車両の諸元に示されている幅、最大積載重量等を超える貨物を積載して運転してはならない。

自動車に積載する積載物については、次のような制約がある。（道交令22条）

- 重量は自動車検査証に記載された最大積載重量を超えないこと
- 長さは自動車の長さとその長さの十分の一の長さを加えたものを超えないこと
- 幅は自動車の幅を超えないこと
- 高さは、3.8メートルからその自動車の積載する場所の高さを減じたものを超えないこと

しかし、貨物が分割できないものであるため、車両の長さを超える長大物件や、その車両に認められている積載重量を超える貨物を運搬する場合には、制限外積載、

設備外積載許可申請書に、貨物の長さ、幅、高さ、重量、運転の経路等を記入して出発地の警察署長（交番の警察官が署長の権限を代行できるものもある）に申請して、制限外積載等の許可を受け、その許可証を携帯して運転しなければならない。（道交法57条、58条）

なお、許可に付された条件については、順守しなければならない。

制限外積載、設備外積載、荷台乗車、許可申請書

別記様式第四（第八条関係）

制限外積載 設備外積載 荷台乗車				
許 可 申 請 書				
年 月 日				
警察署長殿				
住所 申請者 (運転者) 氏名				
<input type="checkbox"/>				
申請者の免許の種類		免許証番号		
車両の種類		番号標に表示されている番号		
車両の諸元	長さ	幅	高さ	最大積載重量
	m	m	m	kg
運搬品名				
制限をこえる大きさ又は重量	長さ	幅	高さ	重量
	m	m	m	kg
制限をこえる積載の方法	前	後	左	右
	m	m	m	m
設備外積載の場所		荷台に乗せる人員		
運転の期間	年 月 日から		年 月 日まで	
運転経路	出発地	経由地	目的地	
通行する道路				
第 号				
制限外許可証				
上記のとおり許可する。ただし、次の条件に従うこと。				
条 件				
年 月 日				
警察署長 <input type="checkbox"/>				

備考 1 申請者は氏名を記載し及び押印することに代えて、署名することができる。

2 用紙の大きさは、日本産業規格A列4番とする。

3 道路法による特殊車両通行許可

道路は一定の構造基準により造られており、道路の構造を守り、交通の危険を防ぐため、道路を通行する車両の大きさや重量の一般的制限値を次のように定めている。

車両の一般的制限値については、次のような制約を受ける。(車両制限令3条)

- 重量（車両＋乗員＋荷物）は積載状態で20t（高速自動車国道及び重さ指定道路は25 t）
- 長さは走行（連結・積載）状態で12m（高速自動車国道はセミトレーラ連結車16.5m、フルトレーラ連結車18m）
- 幅は積載状態で2.5m
- 高さは積載状態で3.8m（高さ指定道路は4.1m）

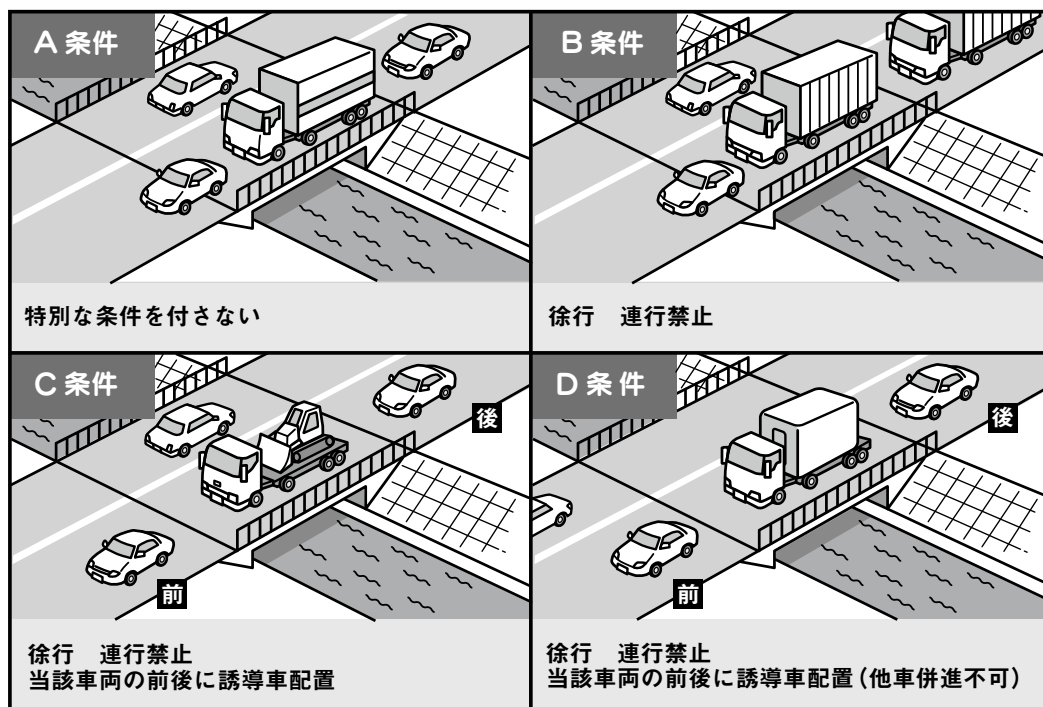
車両の構造が特殊な車両、輸送する貨物が特殊な車両で、幅、長さ、高さ及び総重量のいずれかの一般的制限値を超える車両が、道路を通行する場合には特殊車両通行許可が必要となる。車両を通行させようとする者は、道路管理者に特殊車両通行許可を申請し、道路管理者は、技術的、物理的な観点から申請された経路を通行可能か否かの判断（審査）を行う。通行が許可されたときには、道路管理者から通行条件とともに、許可証が交付される。交付された許可証は、通行時に必ず当該車両に備え付ける必要がある。

道路管理者は、許可を与える場合、橋等への負荷を軽減させるため、あるいは交差点折進時における対向車両の安全等を確保するために、前後に誘導車を配置する措置や交通量の少ない夜間に通行する措置等を条件として付す場合がある。

次のような通行条件がある。(道路法47条関連)

区分記号	内 容	
	重量についての条件	寸法についての条件
A	徐行などの特別の条件を付さない。	徐行などの特別の条件を付さない。
B	徐行及び連行禁止を条件とする。	徐行を条件とする。
C	徐行、連行禁止及び当該車両の前後に誘導車を配置することを条件とする。	徐行及び当該車両の前後に誘導車を配置することを条件とする。
D	徐行、連行禁止及び当該車両の前後に誘導車を配置し、かつ2車線内に他車が通行しない状態で当該車両が通行することを条件とする。 道路管理者が別途指示する場合は、その条件も付加する。	

(注) 「連行禁止」とは、2台以上の特殊車両が縦列をなして同時に橋、高架の道路などの同一径間を渡ることを禁止する措置をいう。



特殊車両通行（許可・認定）申請書

様式第一

(表)

(用紙A4)

受付日	年 月 日	受付番号	
-----	-------	------	--

特殊車両通行 許可 申請書（新規、更新、変更< >）
認定

道路管理者 年 月 日

殿

通行開始日	年 月 日	〒□□□□ - □□□□
通行終了日	年 月 日	住 所

車種区分	会社名・氏名	印
車両番号等	車名及び型式	代表者名 TEL () -
他 台		担当者名 TEL () -
他 台		

積載貨物	幅	高 さ	長 さ	品 名
	cm	cm	cm	

車 両 諸 元	総 重 量	最 遠 軸 距	最小隣接軸距	隣 接 軸 重	長 さ
	kg	cm	cm	kg	cm
	幅	高 さ	最小回転半径	最 大 軸 重	最 大 輪 荷 重
	cm	cm	cm	kg	kg

通行区分	往復 片道	通行経路数	経路	通行経路は裏面記入
------	-------	-------	----	-----------

更 新 又 は 変 更 経 緯					
申請内容	年 月 日	許 可 番 号	車 両 台 数	総通行経路数	変 更 事 由
新規時	・ ・		/		
前回	・ ・		/		

特殊車両通行 許可証 認定書

第 号
年 月 日

申請のとおり 許可 認定 する。ただし、別紙の条件に従うこと。

許可証 認定書 の有効期間	自： 年 月 日	道路管理者
	至： 年 月 日	

印

- 57 -

4 交通事故防止のための実施事項

(1) 運転免許証の確認

法定の運転免許証を有しているか、また、その有効期限・条件等を確認する。

(2) 積荷についての確認

ア 積荷状態

荷くずれしない状態に積載されているかを確認する。

イ 積載制限の順守

積載物が積載重量制限の範囲内であるかを運転者に確認する。過積載の状態
で積載物を搬出すると、元請業者は道交法によって荷主、荷送人としての責任
を問われる。また、過積載の状態で搬入しようとした場合、運転者に過積載を
やめるよう注意しなければならない。過積載の状態での搬入が繰り返されると、
道交法によって荷受人としての責任を問われる。過積載について注意し、是正
させたことを記録しておく必要がある。

(3) 特別許可についての確認

積載物が分割できないため、制限外積載又は特殊車両として運搬しなければな
らない場合には、警察署長の制限外積載・設備外積載の許可証及び道路管理者の
特殊車両通行許可証（認定書）を得て、それを携帯して運行しなければならない。
このような場合、それらの特別許可証等を携帯しているか、また、許可証等に付
された条件がある場合には、その条件が順守されているかどうかを確認する。

第6 交通誘導員の誘導要領

1 建設工事現場における交通誘導員の役割

建設工事現場には、ダンプカー、建設資材運搬車、作業員輸送用のマイクロバス、車両系建設機械など多くの建設工事関係車両（以下「工事用車両」という）が、一般道路から出入りすることとなる。

これらの工事用車両は、交通渋滞や交通事故発生の要因となることから、通行する人や車両に迷惑をかけることのないよう、建設工事現場出入口付近等において、一般交通に及ぼす影響を軽減するために、交通誘導員による適切な誘導が必要となる。

2 交通誘導の基本

交通誘導員の行う交通誘導は、道交法上の権限に基づいて行われる警察官の交通整理とは本質的に異なり、あくまでも、歩行者や通行車両の協力を得て安全に誘導をするものでなければならない。

したがって、歩行者や通行車両を停止させる場合は、相手方に止まることを依頼し、相手方が同意して止まることを理解した上で交通誘導を実施することとなる。

3 服装及び携帯品

(1) 服装

交通誘導員は、一般通行人と比較し、識別が明確な服装を着用する。特に夜間は、夜光チョッキ、点滅型チョッキ等を着用する。

(2) 携帯品

勤務につく場所、時間帯に応じて、手旗（赤、白）、赤色灯、笛、無線機などの必要な用具を選んで携帯する。

4 交通誘導の実施要領

(1) 交通誘導員の選定

近年、交通量の増大とともに交通誘導の困難性から、

- 幹線道路、準幹線道路での誘導

- 大きな交差点及び変則交差点内での誘導
- 複雑な交通誘導を要する工事現場
- 交通量の比較的多い片側交互通行

等の場合は、高度な交通誘導能力が要求されることから、原則として警備業法に基づく教育修了者のうち、交通誘導業務に係る検定に合格した者を充てる必要がある。都道府県公安委員会により、警備業法における交通誘導業務の検定合格警備員の配置が必要な路線が指定されている。

(2) 交通誘導員の留意事項

交通誘導員は、建設工事現場の前面に出て一般交通と接しながら、交通事故防止に携わる重要な業務であることから、次のことに留意する。

- ア 就勤前に、現場責任者等から当日の工事用車両の出入状況、任務及び注意事項に関する指示を受ける。
- イ 現場周辺の交通環境の把握に努める。
- ウ 保安設備の不備、指示された交通誘導の方法が実情に合わない、路面に整備を要するところがあるなど、交通の安全を確保する上で気付いた点は、積極的に現場責任者等に申し出る。
- エ 交通誘導では、相手は当然自分に気付いているだろうという先入観を払拭して、不測の事態に対応できる集中力を保持する。
- オ 夜間は、過労運転、飲酒運転、スピード違反等による車両があることに留意し、とっさの場合の作業員への通報方法や退避場所を確認しておく。
- カ 道交法の規定を習得し、法令に規定された車両や歩行者の通行方法に反する交通誘導は行わない。
- キ 信号機、道路標識及び道路標示が設けられている場所では、その信号機の表示及び交通規制に従う。
- ク 勤務中は、誘導業務に専念し、勝手に場所を離れたり、雑談をしたり、作業状況をながめていて、注意を失することのないようにする。
- ケ 体調が悪いときは、上司に申し出る。

(3) 交通誘導員の配置等の一般的基準

交通誘導は、建設工事現場等の態様、関係する道路及び交通の状況等に応じて、安全で適切な位置で実施することが重要であり、その配置の選定に当たっては、次のことに留意する。

ア 誘導車両との距離を保ち、歩道上や、必要により車道側端にバリケード、車止め等の保安施設を設置し、その中に交通誘導員を配置する。

イ 他の交通の邪魔にならず、交通状況が十分に把握でき、一般車両や歩行者から容易に確認できる場所に配置する。

ウ 交互通行で交通誘導する場合は、上下線にそれぞれ交通誘導員を配置するほか、必要により中間地点にも配置する。

エ う回路を設けて施工する場合は、う回させる地点に交通誘導員を配置する。

オ 横断歩道を閉鎖（一部閉鎖を含む）した場合には、横断歩道の両端に交通誘導員を配置する。



カ 作業帯内に工事用車両が出入りする場合は、必ず交通誘導員を配置して誘導する。また、特に歩行者の多い場所では、車両の誘導員とは別に歩行者の誘導員を配置する。

キ 作業帯を設置して車線規制を継続している場合は、工事施工の有無にかかわらず、交通誘導員を配置する。

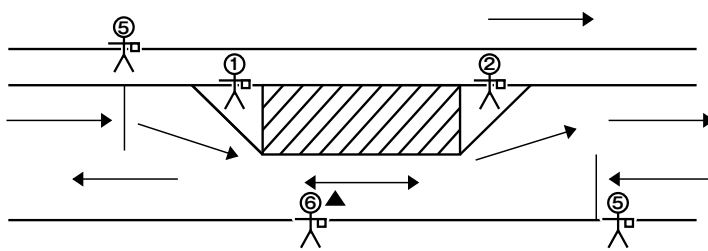
ク 一般通行車両の交通誘導員と工事用車両の現場への出入りを誘導する誘導員の兼用は避ける。

交通誘導員の配置の一般的事例（現場内誘導員を含まず。）

凡例

① 人	誘導員 (通行車両誘導及び緊急時通報)	⑤ 人	誘導員 (通行車両停止・発進誘導)
② 人	誘導員 (工事車両誘導)	⑥ 人	誘導員 (交通誘導員間中継)
③ 人	誘導員 (歩行者・自転車誘導)		作業帯
④ 人	誘導員 (車両通行止示達及び迂回誘導)		導流帯

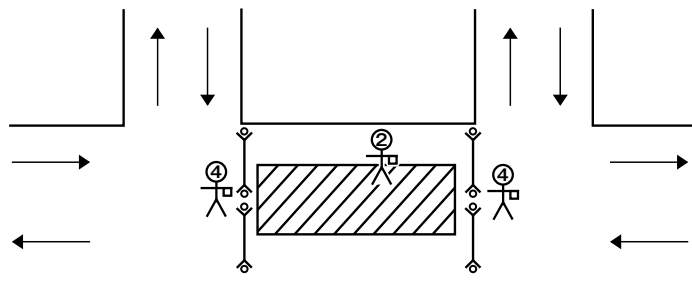
○ 片側交互通行の場合（歩道あり）



※片側一車線、歩道あり

- ・ 誘導員相互の連携を密にし、それぞれの見通しのきかない場合には無線機により連絡を取り合う。
- ・ 発進の合図は、必ず対向車が停止したことを確認してから行う。
- ・ ▲点⑥誘導員は、片側交互通行区間が長く、歩行者等の車道横断や飛出し等が予想される場合に配置する。

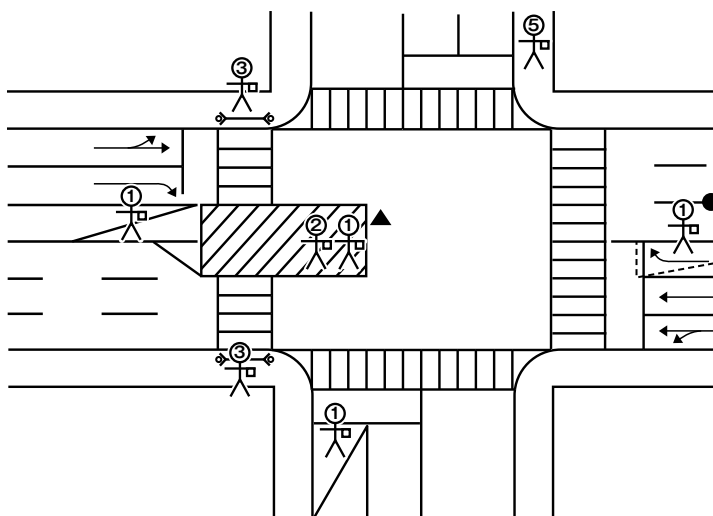
○ 車両通行止めの場合（歩道なし）



※相互通行車線、歩道なし

- ・ ②誘導員は、工事車両の出入口に配置し、交通量及び歩行者の誘導等状況に応じて④誘導員が兼ねることができる。
- ・ ④誘導員は、進入車両の速やかな誘導と工事現場内における歩行者、自転車を誘導し、安全を確保する。
- ・ 歩行者、自転車通路が十分（1.5m以上）に確保できない場合及び工事内容によっては、歩行者等についても回措置をとる。

○ 交差点内の施工の場合



※交差点、横断歩道あり、横断歩道一箇所閉鎖、両側三車線のうち、それぞれ一車線規制

- ・ ③誘導員は、歩行者、自転車を他の横断歩道へ回誘導し、交差点内を横断させないようにする。
- ・ ⑤誘導員は、作業帯の出幅により縦方向が交互通行になる場合に配置する。
- ・ ●点①誘導員は、当該車線が右折レーンでなく、直進できる車線であれば、一車線規制するとともに誘導員を配置する。

◎省略できる場合

- ・ ▲点①誘導員は、一般の交通量及び工事車両の出入りが少なく、かつ、②誘導員が交差点内の一般車両の誘導を兼ねることができる場合

5 交通誘導員の具体的誘導方法

(1) 工車用車両の誘導

ア 建設工事現場から一般道への工車用車両の誘導は、歩行者、一般車両の通行が途絶えた間に行うこととし、工車用車両を進行させるために、歩行者、一般車両を極力停止させることのないような誘導に努める。

イ 建設工事現場への工車用車両の出入りは、左折で入り、左折で出ることが原則である。

ウ やむを得ず工車用車両が右折して建設工事現場へ入る場合において、対向車等の通過待ちにより後続車の通行を妨げているときは、必要により対向車の停止を求めて工車用車両を誘導するなど、工車用車両が他の交通を妨げない措置をとる。

エ 工車用車両は、道路上で順番待ちのために駐・停車させない。

(2) 一般車両を停止させる場合

ア 停止の合図は、ゆとりをもって、はっきりした動作で行う。

イ 停止させる場合には、道路の左側端に沿って停止させる。

ウ やむを得ず一般車両を停止させるときは、停止させようとする車両の速度、その後続の車両の有無等を考慮し、無理な停止をさせない。

(3) 停止させた車両を発進させる場合

ア 片側交互通行をさせる場合には、反対方向からの車両が確実に停止したことを確認してから発進させる。この場合、対向の交通誘導員に発進させる旨を確実に伝達してから発進させる。

イ 停止させた車両に対しては、発進まで停止の合図を継続して行う。

(4) 交差点及びその付近で交通誘導する場合

ア 信号機の信号表示と異なった交通誘導は行わない。

イ 横断歩行者の通行の安全に十分配慮する。

ウ 工事等により交差点の見通しが悪くなっている場合には、出会頭事故、右折車と直進車の事故の防止に十分配慮する。

エ 交差点全体に及ぶ交通誘導は、複数の交通誘導員が一体的に行われるように、それぞれの連携を十分に図る。

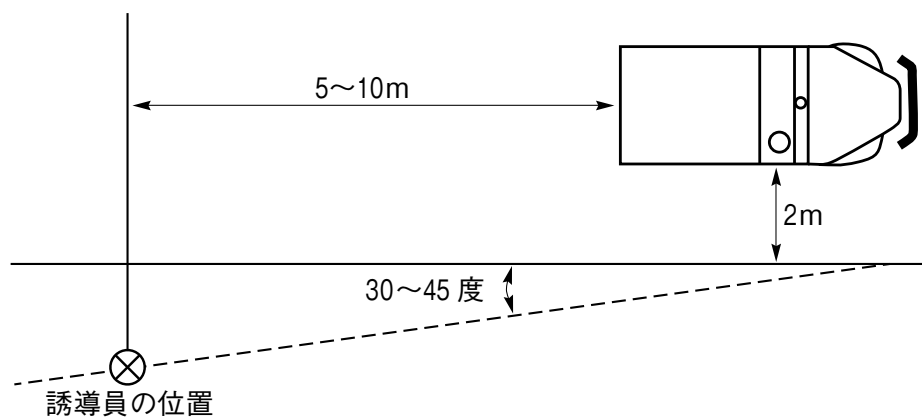
(5) 工所用車両の後退を誘導する場合

ア 誘導方法は、事前に運転者と打ち合わせて、声掛け又は笛を使用する。

イ 交通誘導員は、車両の死角に入らず、常に運転者から交通誘導員の姿が見える位置で誘導する。

ウ 車両との安全距離は（5～10m）を保ち、また、車両の外輪差にも注意する。

一般的な工所用車両の後退を誘導する位置

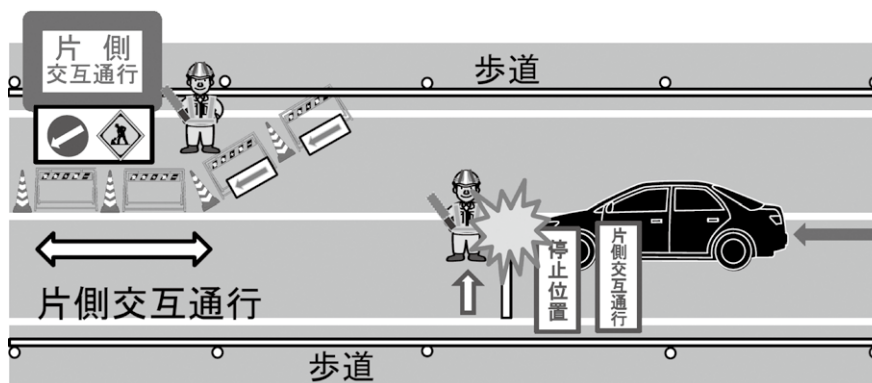


6 工事現場における交通事故事例

事例 1

片側交互通行の工事現場において、乗用車と交通誘導員が衝突した交通事故

発生状況 既設管入替え工事に伴い片側交互交通を実施していたところ、工事現場方向に進行してきた車両が、停止を求めた交通誘導員に衝突し、交通誘導員が死亡した。



発生原因等 安全な交通誘導の不履行

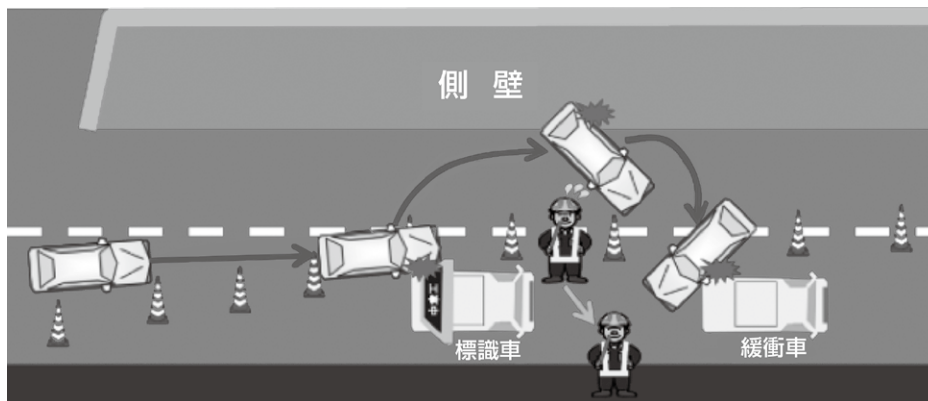
◆ 防 止 対 策 ◆

- 1 交通誘導は導流帯内で実施
- 2 停止・誘導等の合図は、停止灯や身振り手振りだけでなく、声掛け、笛等を活用して安全な誘導の実践

事例 2

高速道路上の道路補修工事現場において、乗用車が作業帯内の標識車に衝突した交通事故

発生状況 深夜、高速道路上の右側車線にて道路補修工事を実施中、何らかの原因で乗用車が作業帯内の標識車に衝突し、乗用車に乗車していた2名が死亡した。



発生原因等 作業帯内通過時の安全不確認

◆ 防 止 対 策 ◆

- 1 作業帯にデリネーターなどの照明資器材の増設、交通誘導員の増員及びドライバーからわかりやすい交通誘導の実践
- 2 高速道路や幹線道路で交通誘導に当たる場合は、不測の事態に即時に対応できるよう集中力の保持と避難場所の確保

事例 3

幹線道路上において、工事現場に資材搬入のため駐車していた中型貨物車に乗用車が追突した交通事故

発生状況 夕方、幹線道路で工事現場に資材を搬入するため作業中、何らかの原因により乗用車が作業帯に追突し、交通誘導員が乗用車と駐車していた中型貨物車に挟まれて死亡した。



発生原因等 運転者の前方不注視

◆ 防 止 対 策 ◆

- 1 運転者に工事等の存在を明らかにするため、作業帯図に沿った作業帯の設置
- 2 クッションドラム等の資器材の活用と薄暮帯は内照式カラーコーンやデリネーターなどの交通安全資器材の増設

第7 道路工事現場の安全管理

1 一般事項

(1) 事前調査における留意事項

作業の安全及び公衆災害防止を確保するため、以下の事項について調査する。

ア 交通への影響

(交通量、通学路、バス路線、地下鉄、地下街への出入口、う回路等)

イ 環境への影響

(騒音、振動、煙、ごみほこり、学校・病院・商店・住宅に与える影響等)

ウ 搬入道路

(幅員、路面の強度、舗装の有無、交通量、交通規制等)

エ 資機材の置場

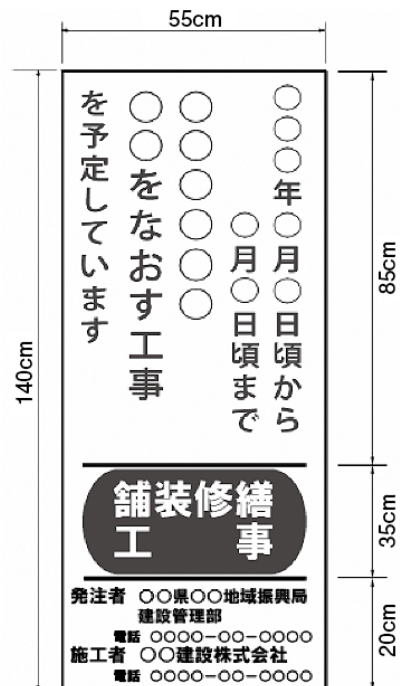
(外部及び現場よりの搬入出路の交通量、置場の管理等)

(2) 道路工事における現場管理

ア 道路工事は一般の交通流と対面して工事が行われることが多いので、その際の作業箇所には必ず交通誘導員、保安要員を配置し、現場内の安全を図るとともに、車両の誘導及び事故防止に当たる。

イ 交通誘導員の配置に当たっては、歩行者及び通行車両に対する安全確保に十分配慮する。

ウ 工事施工前に工事案内標識を設置し、一般通行車両及び歩行者に対して広報を十分に行う。



(3) 協議及び許可

施工に当たっては、道路管理者、警察、関係機関等との十分な協議、打合せを行い、必要に応じて、許可を受けた上で、安全に配慮して行う。

2 交通保安施設

(1) 道路標識等

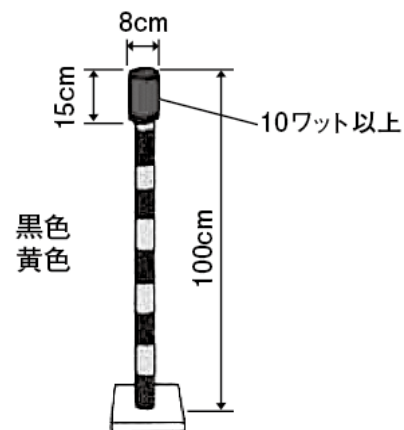
ア 工事による交通の危険及び渋滞の防止、歩行者の安全等を図るため、事前に道路状況を把握し、交通の処理方法について検討する。

イ 道路管理者及び所轄警察署長との協議書又は道路使用許可書に基づき、必要な道路標識、標示板等を設置する。

(2) 保安灯

ア 夜間施工の場合は道路上又は道路に接する部分に設置した柵等に沿って、高さ1m程度のもので夜間150m前方から視認できる光度を有する保安灯を設置する。

イ 保安灯の設置間隔は、交通流に対面する部分では2m程度、その他の道路に面する部分では4m以下とし、囲いの角の部分については特に留意して設置する。



(3) 交通量の特に多い道路での保安施設

ア 現場の交通流に対面する場所に工事中を示す標識板を設置する。

イ 夜間においては、必要に応じて200m前方から視認できる光度を有する回転式か点滅式の黄色又は赤色注意灯を標識板の近くに設置する。

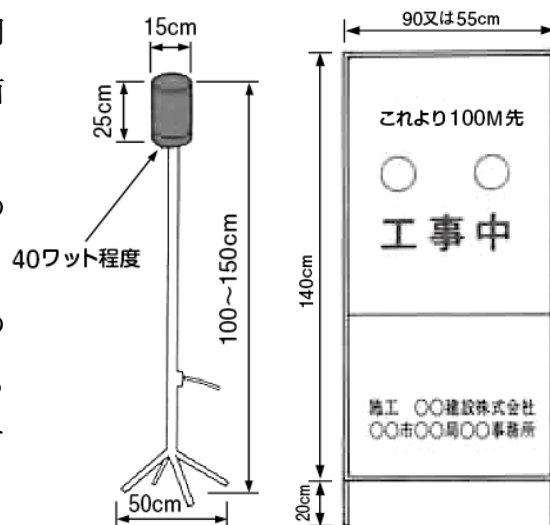
(高さが180cm以上となっている道路管理者もあるので、確認を要す)



ウ 工事予告板は、50mから500mの間の路側又は中央帯の視認しやすい箇所に設置する。

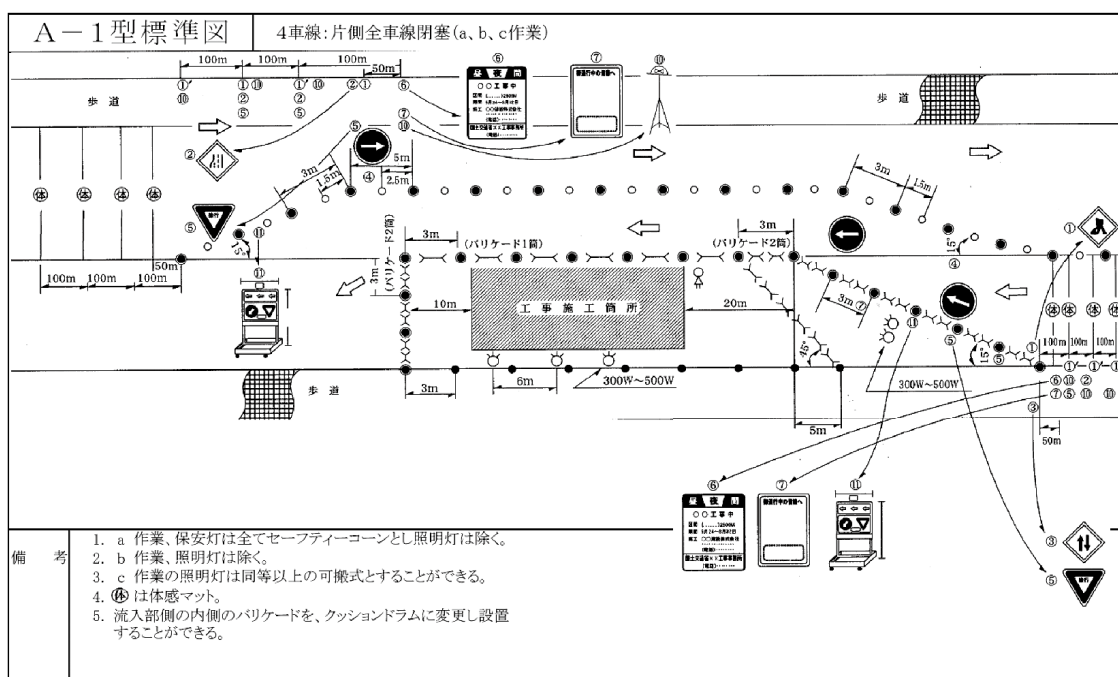
(所轄の道路管理者によって異なるので、確認を要す)

また、交通規制の方法及び周辺の通路状況等に応じて、更に手前から工事予告板を設置することについても考慮する。



エ 現場への出入口、規制区間の主要箇所には、必要に応じた交通誘導員を配置し、道路標識、保安灯、カラーコーン又は矢印板を設置するなど、常に交通の流れを阻害しないように努める。

オ 交通誘導員は、進入車両が余裕をもって方向変換できる位置から視認可能な場所で、保安施設内において誘導する。



(4) う回路

一般の交通をう回させる場合は、所轄の警察署長の指示に従い案内標示板等を設置する。

(5) 工事責任者の巡回

工事責任者は常時、現場を巡回し、安全上の不良箇所を発見したときは、直ちに改善する。



3 道路舗装

(1) 作業区域内の区分

作業区域内には関係者以外が立ち入らないように固定柵かこれに類するものを設置し、立入禁止の標示板等を設置する。

(2) 監視員又は交通誘導員の配置

作業員の働いている付近、土石の落下・崩壊のおそれのある場所、見通しのきかない場所及び一般交通用道路と交差する箇所、崖縁等で機械を運転するときは、監視員又は交通誘導員を配置する。

(3) 作業時の服装等

工事関係者は、保安帽、作業衣、作業靴を着用し、特に夜間の場合は反射する安全チョッキ等を着用する。

(4) 作業員の励行事項

- 作業手順に基づく作業を行う。
- 常に機械の動きに注意する。

4 維持修繕工事

(1) 保安施設等の設置及び管理

- ア 作業箇所では、道路条件に応じて、適切に各種標識、バリケード等の設置又は工事標識車等を配置して行う。
- イ 作業箇所には、交通誘導員を配置する。
- ウ 交互交通及び車線規制をする場合には、作業箇所の前後及び要所に同様の対策をとる。
- エ 夜間工事の場合は照明器具の点検を行い、十分な明るさの照明を行う。
- オ 歩道に沿って作業を行う場合は、歩行者の安全を確保するため、歩車道の境界にバリケード等で作業区分帯を明確にする。
- カ 保安員は使用車両に救急箱を備付け、応急処置を行えるようにするとともに、緊急の場合の連絡方法等をあらかじめ決定しておく。
- キ 保安施設及び標識類の設置位置、設置方法は、交通の妨げとならないようにする。
- ク 塵埃、排ガス等の汚れを除去し標識類等の視認性を確保する。

(2) 舗装、オーバーレイ及び目地シール工事等

- ア 作業用機械の運行は誘導員の指示のもとに行い、一般作業員との接触事故の防止を図る。
- イ 交通誘導員の服装は特に目立つもの（反射するもの）とし、吹笛を用い、夜間は赤色の大型懐中電灯の他に必要に応じトランシーバーを用いるなど、適切な誘導ができるようにする。
- ウ 車道部における保安施設の設置及び撤去作業は、特に危険が伴うので、交通誘導員との協同作業で行う。
- エ 工事途中に生じる路面の段差は緩やかにすりつけ、「段差あり」の標識を設置する。
- オ 打換等により、区画線が消滅した場合は、交通開放前に仮区画線を設置する。
- カ 現場内及び周辺は常に清掃、整理に努め、資機材、土砂等を散乱させないようにする。
- キ 作業待機車は、工事標識、交通誘導員の見通しを妨げない位置とする。

(3) 歩道工事

- ア 歩行者通路には堅固なバリケード、ガードフェンス等を設置する。また、標示及び作業区域を明確に行う。
- イ 夜間工事の作業箇所前後の保安灯は、特に注意して設置する。

(4) 区画線の設置等の作業

- ア 交通誘導員を配置するとともに、ラインマーカー等の作業は先導車と作業車の間に入れて行う。
- イ 設置完了後は塗料が乾燥するまでカラーコーンで囲い、車両のスリップ事故を防止する。
- ウ 作業員の服装は、特に目立つものとする。

(5) 清掃及び除草等の作業

- ア ロードスーパ、散水車等の清掃機械には、それらの作業を明示する標識を設け、通行車両が作業を予知できるようにする。
- イ 作業箇所はカラーコーンで必ず標示する。
- ウ 清掃機械作業の場合には、駐車車両等の作業の障害となる物に注意する。
- エ 草刈、盛土の際の路肩作業に当たっては、車両通過の際の飛石等を防止するため、路面の落石等を除去するなどの対策を講じる。
- オ 急斜面で行うのり面作業は、転落防止のため、ロープ高所作業で行う。
- カ 除草作業に機械を使用するときは、飛石を防止するため、刈りこみ前に異物を除去し、機械にも飛石防止の防護板等を設置する。

5 道路の除雪

(1) 除雪計画と準備

- スノーポール、除雪案内標識、構造物障害標示板を適切に設置し、除雪作業の障害防止に努める。
なお、障害物の撤去等の協力を市民に呼びかけて作業の安全を確保する。
- 雪崩、落石の危険のある地域の除雪については、作業前の現場調査により、現地標示を行い、その対策を立て、事故防止に努める。

- 除雪作業車の運転者は準備期間中担当区間の道路状況、地形、危険物の位置等を熟知出来るように、車両による試走を十分行う。
- 排雪作業では、道路条件、交通量等により、交通制限の必要が生ずるため、道路管理者と関係機関の協議に基づき、交通誘導員を配置して、安全な運行を確保する。
- 除雪機械には作業を明示する標識を設け、通行車両が作業を予知出来るようにする。
- 除雪作業員の服装は、視認性を考慮して明るい色彩のものとし、夜間作業の場合には、一部に反射テープを貼りつけるなどの安全対策をとる。作業靴はスリップ防止に役立つ形式のものとする。
- 除雪作業は、長時間作業や夜間作業等の不時出勤があるので、宿泊及び休養の施設を準備し、健康管理を行う。また、過労作業にならないように適切な交替要員を配置する。

(2) 除雪作業

- ア 2台以上の除雪機械が並行して作業を行う場合には、十分機械間の連絡をとり、危険の防止に努める。
- イ 夜間作業中に降雪等により視界が悪く作業が困難な場合には、単独作業を避け、低速除雪等に切りかえ、作業の安全を図る。
- ウ 投雪は雪崩等を誘発させないように、安全な地点を選んで行うこと。特に斜面への投雪は、気温の高い時期には十分注意する。
- エ 道路条件に応じた適切な交通整理対策を立て、通過車両等の安全を図る。
- オ 投雪の方向は民家、電線等を避け、絶えず安全な投雪場所を選びながら作業を行う。反対走行車線を越えて投雪する場合には、雪塊飛散による一般車両への損傷や風向きによっては、視界障害を起こすこともあるので、一時的な通行止めをして作業をする。
- カ サイドウイングによる段切作業は、構造物に注意し、横すべりなどによる事故を防止すること。また、その際には、歩行者にも十分注意する。

第8 交通事故発生時等の緊急措置

1 交通事故の発生に備えて

(1) 協力業者の把握

建設工事の施工体系は、通常重層下請となっているので、総合工事業者の現場責任者は、工事の施工体系図を作成するとともに、工事に携わる協力業者及び現場で就労している作業員の監督に当たる安全衛生責任者の名前を、交通事故の発生等に備えて、常に把握しておく必要がある。

そのためには、協力業者と工事請負契約を締結する際、労働安全関係の書類を提出させ、それに安全衛生責任者の名前が記載されているかを確認しておく。

また、運転者等については、新規入場した時に、本人に面接して、氏名、生年月日、資格、血液型、所属会社名、緊急時の連絡先等を確認しておく。

なお、施工体系図は、国土交通省の「建設産業における生産システム合理化指導要綱」に示されている「施工体系図」にならって作成することが望ましい。

(P92資料7参照)

(2) 緊急時連絡体制の整備と緊急措置の周知

交通事故等が発生した場合、発注者、警察署、消防署、労働基準監督署等に迅速に通報できるよう、緊急時における通報・連絡先を現場事務所の見やすい場所に掲示し、通報・措置要領についても工事関係者に周知しておく。

また、運転者等に対しては、現場事務所等の電話番号を記載した「緊急時連絡体制表」を作成して、携帯させておく。(P93資料8参照)

(3) 非常信号用具等の備付け

自動車には、「保安基準」に適合する非常信号用具（発炎筒）等を備え付けておかなければならない。特に大型貨物自動車には、このほか赤色灯、赤旗を備えておくべきである。

非常信号用具の適合基準は、次のとおりである。

- 夜間200メートルの距離から確認できる赤色の灯光を発するものであること。
- 自発光式のものであること。

- 使用に便利な場所に備えられたものであること。
- 振動、衝撃等により損傷を生じ、又は作動するものでないこと。

更に高速道路及び自動車専用道路を走行する場合は、故障等により停止する場合に備えて停止表示器材を装備しなければならない。

なお、これらの非常信号用具は、非常の場合直ちに使用できる状態になっていなければならないので、運転者が保管場所を知っているか、発炎筒は使用期限が切れていないか、赤色灯ははっきり点灯するか、赤旗は汚れていないかなどを確認しておく。

2 事故発生時の対応

(1) 事故当事者の措置

交通事故が発生した場合は、その車両等の運転者やその他の乗務員は、直ちに運転を停止して、負傷者を救護し、道路における危険を防止するなど必要な措置を講じなければならない。

ア 危険防止の措置

事故の続発を防ぐため、他の交通の妨げにならないような安全な場所（路肩、空地など）に車両を止め、エンジンを切る。

イ 負傷者の救護

負傷者がいる場合は、すみやかに119番で救急車を手配するとともに、医師、救急車などが到着するまでの間、ガーゼや清潔なハンカチなどで止血するなど、可能な応急救護処置を行う。

この場合、むやみに負傷者を動かさない（特に頭部に傷を受けているときは動かさない）ようにする。

ただし、後続事故のおそれがある場合は、早く負傷者を救出して安全な場所に移動させる。

ウ 警察への報告

事故が発生した場所、当事者、負傷者数や負傷の程度、物の損壊の程度、事故当事車両の積載物などを警察官に報告し、指示を受ける。

エ 会社への報告

会社の責任者、事故担当者などに事故の内容を報告し、事故処理に必要な指

示を受ける。

事故発生時はパニックに陥り、正しい判断ができないおそれがある。したがって、迅速な対応ができるよう事故措置マニュアル（管理者用・運転者用）を作成し、運転者用は全ての運転者に配布して周知徹底を図る。

(2) 事故通報を受理した者の措置

ア 事故発生の通報を受理した者は、事故の内容をメモ用紙等に取り書き、重要な事項に漏れが無いように受理する。

この場合、あらかじめ事故措置マニュアル（管理者用）に基づいて聞き取れば、漏れもなく、報告書としても活用できる。

重要な事項は、

- 発生日時、場所
- 内容（人身か物損か、追突か衝突か接触か、加害者か被害者か相手方は車両か自転車か歩行者か等）
- 負傷者の有無と負傷の程度
- 措置（救急車の手配、救護、警察への通報等）

イ 事故の概要を現場責任者に報告し、その指示を受けて、関係機関への通報等を行う。

(3) 現場責任者の措置

ア 本（支）社、発注者のほか、必要に応じて道路管理者など関係機関に連絡する。

イ 事故の程度に応じ、職員を現場に急行させ、又は自ら現場に急行して、警察等への対応を行う。

(4) 事故現場での対応

ア 事故現場は、やむを得ない場合を除き、状況に変更を加えないようそのままの状態を保存する。

イ 警察の要請があった場合には、警察の現場検証に立ち会うなど積極的に協力する。

3 踏切における運転不能時の措置

(1) 踏切内で故障等により車両が運転不能になったとき

ア 直ちに列車を停止させるための措置

- ① 警報機のある踏切では、警報機の柱などに取り付けられている押しボタン式の踏切支障報知装置（非常ボタン）を活用する。
- ② 非常ボタンのないところでは、携帯している非常信号用具（発炎筒、赤ランプ、赤旗等）を使い列車にわかるようにできるだけ早く合図をする。
- ③ 発炎筒などがなかったり、使い切ってしまったときは、煙の出やすいものを付近で燃やすなどして合図をする。

イ 通報連絡

非常ボタンがないか又は機能していない場合は、運転者が自ら、又は同乗者、通行人、付近居住者等に依頼して、踏切内での故障車の発生を最寄り駅等へ通報する。この場合、踏切警報機等に表示されている踏切番号で場所を明示する。

ウ 運転不能の車両を踏切外へ移動させるための措置

後続車又は対向車等に牽引を依頼するか、レッカー業者等に連絡して踏切外へ移動させる。

(2) 踏切事故が発生したとき

踏切において交通事故が発生した場合、自動車の運転者が死亡し、若しくは重傷を負うことが多いので、事故に対応する緊急措置がとれなくなる場合が多い。

また、列車の運行が停止するので社会的影響も大きい。

したがって、踏切事故の通報を受理した者や統括安全衛生責任者等は、鉄道管理者への連絡、110番通報等関係機関への連絡を迅速かつ適正に行うとともに、自ら又は職員を事故現場に急行させ、事故状況を把握するとともに、事故の事後措置等に協力して当たらなければならない。

4 高速道路における運転不能時の措置

高速道路上で事故や故障のため停止した車から車外に出た運転者や同乗者が、後続車両にはねられて死傷するケースがあり、道路上に出るのは大変危険である。

事故や故障の場合は、二次被害に遭わないために、次のことを守る。

- 可能であれば、路肩など安全な場所に車を移動する。
- 発炎筒や停止表示器材で後続車両に事故・故障の発生を知らせる。
- 非常電話や携帯電話で警察等に通報する。
- 非常駐車帯やガードレールの外側などの安全な場所で救護を待つ。

資料1

交通安全点検表

2022年4月1日改訂

		点検年月日		年 月 日 ()		天候 ()			
工事名						請負金額	百万円		
発注者名						工事種別			
施工会社及び作業所名						責任者氏名			
作業所所在地						電 話	()		
工事期間	(自) 年 月 日 ~ (至) 年 月 日								
進捗率	年 月 日 現在 % (うち土工事 %)					当日稼働車両	ダンプ	自家用 営業用	台 台
工事概要							建設機械		台
							送迎車両	マイクロバス ワゴン	台 台
							延労働時間		時間
							交通事故		件
							公衆災害		件
							労働災害		件
点検結果	点検した項目 A評価の合計(イ)	点	点検した項目の評価点の合計 (ロ)	点	点検結果	ロ/イ × 100 (小数点以下切捨て)	点		
日建連に対する 要望意見									
所 見									
立 会 者	会社名・役職		氏 名			点 検 者	事前点検者		
	元 請 業 所	店							
		社							
		作						専 門 委 員	
		業							
	協 力 会 社	所							

点検項目	評価点			評価基準			特記事項 (特にB、C)
	A	B	C	A	B	C	
(事務所での確認事項)							
全般の安全管理							
1	地域住民への説明	4	2	0	地域住民に交通事故防止対策の説明を行い、実施記録簿にその記録がある。また、日常の苦情に対しても、苦情処理簿等により的確に記録整理し、対処している。	説明又は苦情処理を行っているが、実施記録簿、苦情処理簿等にその記録がない。	説明又は苦情処理を行っていない。
2	隣接工区との連絡協議会の設立と運営	4	2	0	関連工区等との連絡協議会を設立して、交通事故防止活動を実施しており、実施記録簿により記録している。	協議会を設立して、交通事故防止活動を実施しているが、実施記録簿にその記録がない。	協議会を設立しているが、交通事故防止活動を実施していない。
3	店社安全パトロールの実施	6	3	0	店社安全パトロールを定期的の実施しており、交通事故防止の指導や是正の記録がある。	店社安全パトロールを定期的の実施しているが、交通事故防止の指導や是正についての記録がない。	店社安全パトロールを定期的の実施していない。
4	施工体制の把握	4	2	0	施工体制台帳を整備し、かつ、施工体系図を見やすい場所に掲示しており、施工体制を十分把握している。	施工体制台帳に不備があり、施工体制の把握が十分でない。	施工体制台帳全般にわたり不備があり、かつ、掲示もしていない。
5	交通安全教育の実施	6	3	0	交通安全に関する教育を計画的に行っており、教育結果を記録している。	交通安全に関する教育を行っているが、その記録がない。	交通安全教育を実施していない。
ダンプカーの安全管理							
6	健康診断の実施状況の確認	4	0	0	運転者の健康診断の実施状況を運転者名簿等により確認している。		健康診断の実施状況を運転者名簿等で確認していない。
7	安全運転管理者又は運行管理者の選任、届出の確認	4	0	0	安全運転管理者又は運行管理者の選任、届出を確認しており、その写しもある。また、副安全運転管理者の選任が義務づけられている場合には、その選任、届出を確認している。		安全運転管理者又は運行管理者の選任、届出をしていない。
8	日常点検整備記録、運行記録、運転日誌の確認	6	3	0	日常点検整備記録、運行記録、運転日誌を定期的に確認し、必要があれば指導を行い、署名又は押印している。	日常点検整備記録、運行記録、運転日誌を定期的に確認しているが、署名又は押印がない。	日常点検整備記録、運行記録、運転日誌を定期的に確認していない。
9	運搬ルート、危険箇所の設定及び追跡調査	6	3	0	運搬ルート、危険箇所を設定し、かつ、追跡調査も定期的に行っている。	運搬ルートは設定しているが、危険箇所の設定及び追跡調査を行っていない。	運搬ルートを設定していない。
10	車検、定期点検整備の実施と任意保険加入の確認	6	3	0	車検、3ヶ月ごとの定期点検整備記録簿及び任意保険等の写しを全て提出させて管理し、確認・指導している。	車検、3ヶ月ごとの定期点検整備記録簿及び任意保険等の写しのいずれかが未提出となっている。	車検、3ヶ月ごとの定期点検整備記録簿及び任意保険の写しを確認できない。
11	アルコール検知器の使用義務化	4	2	0	出庫、帰庫時の点呼において、運転者に対して点呼者の目視やアルコール検知器使用等により、酒気帯びの有無の確認をしており、その記録が保存されている。	出庫、帰庫時の点呼において、運転者に対して点呼者の目視やアルコール検知器使用等により、酒気帯びの有無の確認をしていない(確認できない)。	運転者に対して点呼者の目視やアルコール検知器使用等により、酒気帯びの有無の確認をしていない。
送迎用マイクロバス・ワゴン車等の安全管理							
12	届出書、運転資格、健康管理及び運行経路等の確認	4	2	0	送迎用車両の届出書を提出させ、運転資格、健康診断受診及び運行経路等の確認をしている。	送迎用車両の届出書を提出させているが、その内容に不備がある。	送迎用車両の届出書を提出させていない。
13	安全運転管理者の選任、届出の確認	2	0	0	道交法に基づく安全運転管理者を選任し、届出を確認している。		安全運転管理者の選任、届出を確認していない。
14	車検、定期点検整備の実施と任意保険加入の確認	6	3	0	車検、定期点検整備記録簿及び任意保険の写しを提出させ、確認・指導している。	車検、定期点検整備記録簿及び任意保険の写しのいずれかが未提出となっている。	車検、定期点検整備記録簿及び任意保険の写しがない。

点検項目	評価点			評価基準			特記事項 (特にB、C)
	A	B	C	A	B	C	
(現場での確認事項)							
ダンプカーの安全管理							
15	土砂等の落下、飛散防止措置の実施	6	3	0	シート覆いにより土砂等の落下、飛散防止措置を行っている。	シート覆いが十分でなく、土砂等の落下、飛散のおそれがある。	土砂等の落下、飛散防止措置を行っていない。
16	積載制限の遵守	6	3	0	積み方の標準(荷姿図・積み込み回数)の掲示や計量記録等により積載制限の管理を行っている。また、運転手も自重計の操作を熟知しており、積載制限を遵守している。	積み方の標準又は計量記録等により管理しているが、運転手が自重計の操作を知らない。	積み方の標準や計量記録等がなく、自重計も故障又は汚損している。
17	改造車及び指定された表示記号等の車両以外の使用禁止	4	2	0	車両改造がなく、表示が鮮明な正規の土砂運搬用車両を使用している。	軽微な改造車両、又は表示が鮮明な土砂運搬用車両を使用している。	法律に違反する改造車両又は土砂運搬用車両でないものを使用している。
18	非常信号用具(発炎筒、停止表示器材、赤ランプ(赤色合図灯)、赤旗)の装備	4	2	0	4種類装備しており、発炎筒も使用期限内であり、常に使える状態になっている。	4種類のうち、発炎筒、停止表示器材を装備しているが、他の装備がない。	発炎筒又は停止表示器材がない。
19	免許証の携帯、運転者の服装・履物等	4	2	0	免許証を携帯している。また、運転業務に適した服装・履物であり、保護帽や安全靴等を常備している。	免許証は携帯しているが運転業務に適した服装・履物でない。又は保護帽や安全靴等を常備していない。	免許証不携帯である。
20	車検証の保管	2	0	0	車検証を車内に保管(コピー不可)している。		車検証を車内に保管していない。
21	車両の洗車状況	4	2	0	洗車状態が良く、公道を汚すおそれがない。	洗車状態が悪く、公道を汚すおそれがある。	洗車状態が悪く、公道を汚している。
22	緊急時連絡体制表の携帯	2	0	0	運転手が緊急時連絡体制表を車内に保管している。		運転手が緊急時連絡体制表を車内に保管していない。
保安設備等の維持管理(道路使用許可条件遵守等)、交通誘導員の配置							
23	保安柵及び保安灯の設置	4	2	0	保安柵、保安灯を設置し、維持管理も適切である。	保安柵、保安灯を設置しているが、設置状況や維持管理が十分でない。	必要な保安柵、保安灯を設置していない。
24	標識及び照明の設置、維持管理	4	2	0	標識及び照明を設置し、維持管理も適切である。	標識及び照明を設置しているが、設置状況や維持管理が十分でない。	必要な標識及び照明を設置していない。
25	道路使用(占用)許可条件の遵守	4	0	0	許可条件を遵守し、作業をしている。		許可手続きを怠っている。許可条件を遵守していない作業がある。
26	歩行者用通路の確保	4	2	0	歩行者用通路を確保し、案内板の標示、交通誘導員の配置も適切である。	歩行者用通路を設置しているが、設置状況、維持管理が十分でない。	必要な歩行者用通路を設置していない。
27	車両う回路の案内板の設置	4	2	0	車両う回路の案内板を設置し、維持管理も適切である。	車両う回路の案内板を設置しているが、維持管理が十分でない。	車両う回路の案内板を設置していない。
28	車両出入口の危険防止措置	4	2	0	車両出入口の標示があり、必要に応じて交通誘導員を配置し、危険防止措置が適切である。	車両出入口の標示はあるが、交通誘導員が少ない等、危険防止措置が十分でない。	必要な危険防止措置をとっていない。
29	路面の維持管理	4	2	0	路面の維持管理が適切である。	路面の維持管理が十分でない。	路面の維持管理をしていない。
30	車両待機状況	4	2	0	車両の路上待機がない。	車両待機場所を確保しているが、路上待機が見られる。	車両待機場所を確保していない。

点検項目	評価点			評価基準			特記事項 (特にB、C)
	A	B	C	A	B	C	
車両系建設機械・移動式クレーンの安全管理							
31	特定自主検査標章の確認 (車両系建設機械)	4	2	0	特定自主検査を受け、検査標章を見やすい箇所に貼付している。	特定自主検査を受けているが、検査標章を貼付していない。	特定自主検査を受けていない。
32	設置状況、安全装置の確認 (移動式クレーン)	6	3	0	アウトリガーを最大限に張り出し、設置状況が良好である。また、過負荷警報装置等の安全装置を適切に使用している。	安全装置を適切に使用しているが、アウトリガーの設置状況に不備がある。	設置状況が悪く、安全装置も使用していない。
33	立入禁止措置	4	/	0	バリケード設置等による立入禁止措置や誘導員の配置が適切である。		立入禁止措置をしていない。
34	資格証の携帯	2	/	0	資格証を携帯している。		資格証を携帯していない。
35	移動式クレーン検査証の備付け、ステッカーの貼付	4	2	0	移動式クレーン検査証を備付けており、ステッカーもクレーン本体の見やすいところに貼付して作業している。	移動式クレーン検査証を備付けているが、ステッカーを貼付していない。	移動式クレーン検査証を備付けていない。
仮設構造物の安全管理							
36	門扉、仮囲いの設置	2	1	0	門扉、仮囲いがあり、かつ、倒壊防止等の措置をとっている。	門扉、仮囲いはあるが、倒壊防止等の措置が不十分である。	門扉、仮囲いがない。

点検結果	確認事項	点検した項目のA評価点の合計(イ)	点検した項目の実際の評価点の合計(ロ)	点数結果ロ/イ×100(小数点以下切捨て)
	事務所での確認事項	点	点	点
	現場での確認事項	点	点	点
	合計	点	点	点

※ 点検結果確認
日建連 公衆災害対策委員会
交通対策部会担当
年 月 日

印

資料2

交通安全点検表記載要領

この点検表によって、あなたの現場の交通安全点検を実施してください。

1 点検項目

36の点検項目がありますが、あなたの現場で該当するものだけを評価し、採点してください。

該当しない項目については、点検項目欄に斜線を引いてください。

2 評価基準

評価項目についての実施状況の良否を、A、B、Cの3段階で評価することにしております。評価基準の記載内容を見て自己採点してください。

項目によっては、A、CのみでB欄に該当のないものもあります。

3 評価点

評価項目の重要度に従い、A評価の評価点を6点、4点、2点、B評価の評価点を3点、2点、1点、C評価の評価点をいずれも0点としております。

評価点欄の該当する数字を○で囲んで点検した項目についての評価点を示してください。

4 点検結果

点検した項目がすべてA評価であったと仮定した場合の評価点の合計(イ)で、実際の評価点の合計(ロ)を割って100をかけた数（小数点以下切捨）が点検結果となります。

事務所での確認事項、現場での確認事項ごとに点検結果を出すことによって、渉外、教育、点検、書類整理等事務管理に属するものと、現場管理に属するものとに大別した点検結果がわかります。

(一社) 日本建設業連合会

公衆災害対策委員会 交通対策部会

工 事 用 車 両 届

年 月 日

〇〇工事〇〇作業所
所長

殿

住 所
会 社 名
代 表 者 名

印

運 行
管 理 者 名
安 全 運 転

印

貴社の 工事を施工するにあたり、下記の車両を運行しますのでお届けいたします。

No	所有者 氏名	車 両		任 意 保 険					運 転 者				備 考			
		形式	車両 番号	車検 期間	保険 会社名	証券 番号	保険 期間	対人	対物	車両	格乗者	自損		氏名	免許 番号	免許 更新日
例	〇〇運送	KCFV 55	横浜12 か000	2020.2.5	千代田 火災	00000	2020.2.5	無制限	2千万	一	1千万	1,500万	日建連太郎	000000	2019.6.5	2019.6.7
1																
2																
3																

資料4

参考様式 第8号

元 請 確認欄	
------------	--

年 月 日

工 事 用 車 両 届

事業所の名称 _____

一次会社名 _____

所 長 名 _____ 殿

使用会社名
(次) _____

現場代理人
(現場責任者) _____ ㊞

下記の通り（工事・通勤）用 車両を運行しますので、お届けいたします。

使用期間	年 月 日 ~ 年 月 日		
所有者氏名	安全運転 管理者氏名		
車 両	型 式	車 両 番 号	
	車 検 期 間	年 月 日 ~ 年 月 日	
運 転 者	氏 名	生 年 月 日 年 月 日	
	住 所		
	免許の種類	免 許 番 号	
自 賠 責	保険会社名	証 券 番 号	
	保 險 期 間	年 月 日 ~ 年 月 日	
任 意 保 険	保険会社名	証 券 番 号	
	対 人	万円 対 物	万円 搭乗者
	保 險 期 間	年 月 日 ~ 年 月 日	
運 行 経 路	自 經由 經由	至	

- (注) 1. この届出書は車両1台ごとに提出すること。
 2. この届出書に「任意保険」の証書（写）を添付し提出すること。
 3. 運転者が変わった場合はその都度届け出ること。

資料5

ダンプカー日常点検表

車両番号	点検実施日 年 月 日 ()
点検者(運転者)	運行・安全運転 管理者 (印)

点検良否 良:○ 否:×

点検箇所	点検内容	良否
ブレーキ	1 ブレーキ・ペダルの踏みしろが適当で、ブレーキの効きが十分であること。	
	2 ブレーキの液量が適当であること。	
	3 空気圧力の上がり具合が不良でないこと。	
	4 ブレーキ・ペダルを踏み込んで放した場合にブレーキ・バルブからの排気音が正常であること。	
	5 駐車ブレーキ・レバーの引きしろが適当であること。	
タイヤ	1 タイヤの空気圧が適当であること。	
	2 亀裂及び損傷がないこと。	
	3 異状な摩耗がないこと。	
	※4 溝の深さが十分であること。	
	5 ディスク・ホイールの取付状態が不良でないこと。(車両総重量8トン以上又は乗車定員30人以上の自動車に限る。)	
バッテリー	※液量が適当であること。	
原動機	※1 冷却水の量が適当であること。	
	※2 ファン・ベルトの張り具合が適当であり、かつ、ファン・ベルトに損傷がないこと。	
	※3 エンジン・オイルの量が適当であること。	
	※4 原動機のかかり具合が不良でなく、かつ、異音がないこと。	
	※5 低速及び加速の状態が適当であること。	
灯火装置及び方向指示器	点灯又は点滅具合が不良でなく、かつ、汚れ及び損傷がないこと。	
ウインド・ウオッシャ及びワイパー	※1 ウインド・ウオッシャの液量が適当であり、かつ、噴射状態が不良でないこと。 ※2 ワイパーの払拭状態が不良でないこと。	
エア・タンク	エア・タンクに凝水がないこと。	
運行において異状が認められた箇所	当該箇所に異状がないこと。	
前日の運行での異状個所		
不良個所及び処置		

※印の点検は、当該ダンプカーの走行距離、運行時の状態等から判断した適切な時期に行うことで足りる。

資料6

ダンプカーの追跡調査点検表

点検日時：

天 候：

調 査 者：

運搬ルート：

運搬業者：

車両番号：

運 転 者：

点 検 項 目	点検結果	是正措置
積載制限は守られているか		
洗車状況は良いか		
シート覆いにより土砂等の落下、飛散防止が行われているか		
出入口等の一時停止箇所で停止しているか		
交通誘導員の指示に従っているか		
運転者の服装・態度・運転免許証の携帯はどうか		
非常信号用具の装備は良いか		
決められた運搬ルートを守っているか		
急発進・急停止をしていないか		
法定速度を守っているか		
イエローストップを守っているか		
第三者優先で運転しているか		
ダンプアップしたまま走行していないか		
新たな危険箇所はないか		

* 良ならばレ・不可ならば×

(様式2)

施工体系図

発注者名	
工事名称	

工期	自	年	月	日
	至	年	月	日

元請名	
監督員名	
監理技術者名	
専門技術者名	
担当工事内容	
専門技術者名	
専門工事内容	

会	長
---	---

副	会	長
---	---	---

元方安全衛生管理者

書記

会社名			
安全衛生責任者			
主任技術者			
専門技術者			
担当工事内容			
工期	年	月	日
工事	日	月	年
工事	日	月	年

会社名			
安全衛生責任者			
主任技術者			
専門技術者			
担当工事内容			
工期	年	月	日
工事	日	月	年
工事	日	月	年

会社名			
安全衛生責任者			
主任技術者			
専門技術者			
担当工事内容			
工期	年	月	日
工事	日	月	年
工事	日	月	年

会社名			
安全衛生責任者			
主任技術者			
専門技術者			
担当工事内容			
工期	年	月	日
工事	日	月	年
工事	日	月	年

会社名			
安全衛生責任者			
主任技術者			
専門技術者			
担当工事内容			
工期	年	月	日
工事	日	月	年
工事	日	月	年

会社名			
安全衛生責任者			
主任技術者			
専門技術者			
担当工事内容			
工期	年	月	日
工事	日	月	年
工事	日	月	年

会社名			
安全衛生責任者			
主任技術者			
専門技術者			
担当工事内容			
工期	年	月	日
工事	日	月	年
工事	日	月	年

会社名			
安全衛生責任者			
主任技術者			
専門技術者			
担当工事内容			
工期	年	月	日
工事	日	月	年
工事	日	月	年

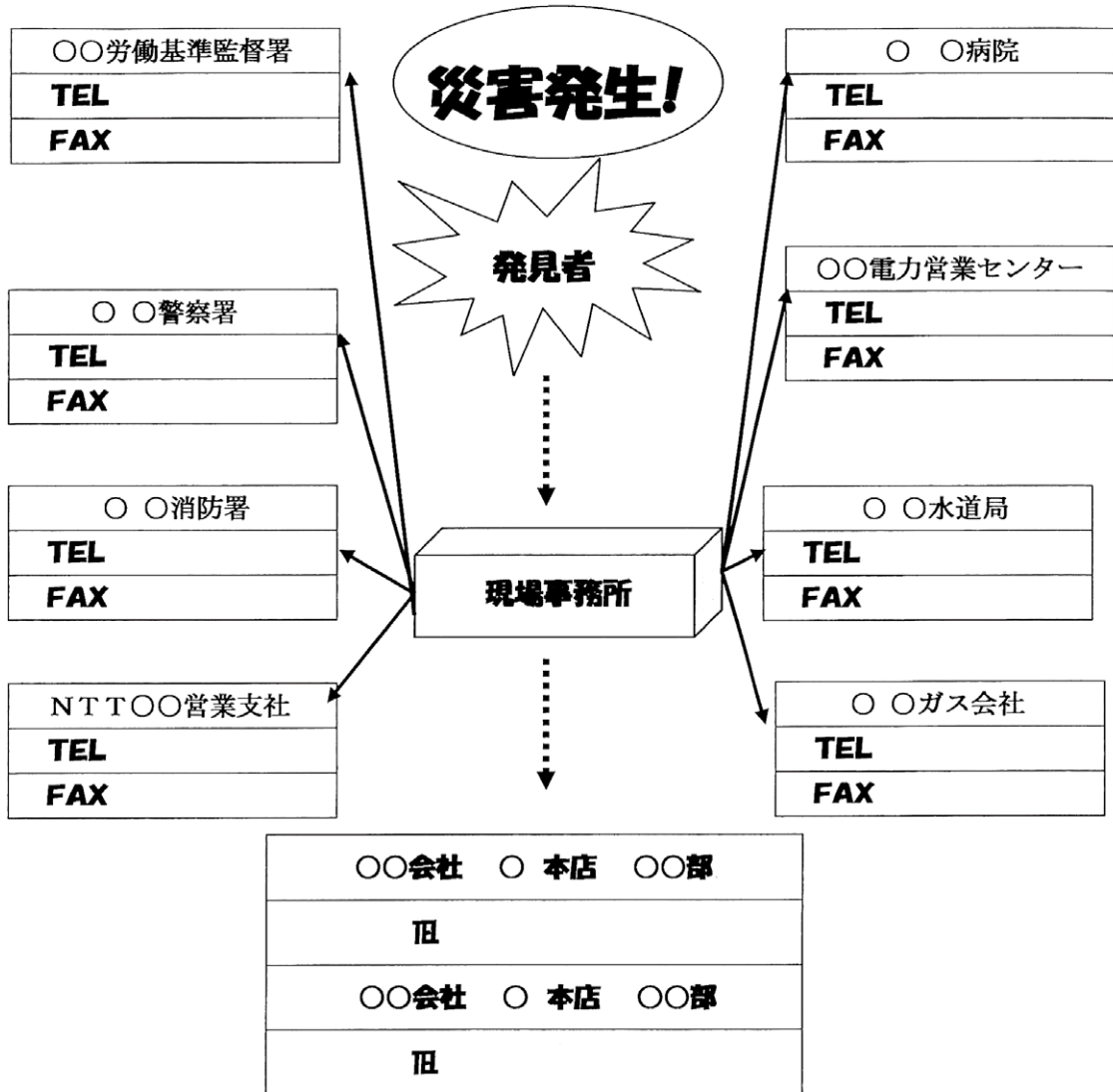
会社名			
安全衛生責任者			
主任技術者			
専門技術者			
担当工事内容			
工期	年	月	日
工事	日	月	年
工事	日	月	年

会社名			
安全衛生責任者			
主任技術者			
専門技術者			
担当工事内容			
工期	年	月	日
工事	日	月	年
工事	日	月	年

会社名			
安全衛生責任者			
主任技術者			
専門技術者			
担当工事内容			
工期	年	月	日
工事	日	月	年
工事	日	月	年

会社名			
安全衛生責任者			
主任技術者			
専門技術者			
担当工事内容			
工期	年	月	日
工事	日	月	年
工事	日	月	年

緊急時連絡体制表



〇〇会社 〇組 連絡先一覧表

氏名	電話
工事事務所	

免許区分の新旧比較表

旧		新	
第一種免許区分 2017年3月11日以前		第一種免許区分 2017年3月12日以降	
区分	乗車定員 10人以下	区分	乗車定員 10人以下
普通車	11人以上 (6.5t以上)	準中型車 普通車	11~29人
普通車	11t未満 (6.5t未満)	大型車	30人以上
中型免許 「(8t)に限る」	大型車	中型車	大型免許
中型免許 「(8t)に限る」	中型車	大型免許	大型免許
普通免許	中型車	中型免許 「(8t)に限る」	中型免許
普通免許	中型車	準中型免許	準中型免許
普通免許	普通車	準中型免許 「(5t)に限る」	準中型免許 「(5t)に限る」
普通免許	普通車	新・普通免	新・普通免
5t未満 (3t未満)	普通車		
8t未満 (5t未満)	普通車		
11t未満 (6.5t未満)	普通車		
11t以上 (6.5t以上)	普通車		

交通労働災害防止のためのガイドラインの概要

1 目的

1 目的

このガイドラインは、改善基準告示（「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号））とともに、

- ◆ 交通労働災害防止のための管理体制の確立
- ◆ 適正な労働時間等の管理、走行管理
- ◆ 教育の実施
- ◆ 健康管理
- ◆ 交通労働災害防止に対する意識の高揚
- ◆ 荷主、元請による配慮

などの積極的な推進により、交通労働災害の防止を目的とするものです。

2 対象となる交通労働災害

対象となる交通労働災害は、道路上と事業場構内での自動車と原動機付き自転車（以下「自動車等」という）の交通事故による労働災害です。

3 事業者・運転者の責務

事業者の責務：労働者に自動車等の運転を行わせる事業者は、このガイドラインを指針として、事業場での交通労働災害を防止しましょう。

運転者の責務：自動車等の運転を行う労働者は、交通労働災害を防止するため、事業者の指示など、必要な事項を守り、事業者に協力して交通労働災害の防止に努めましょう。

2 交通労働災害防止のための管理体制等

1 交通労働災害防止のための管理体制の確立

事業者は、安全管理者、運行管理者、安全運転管理者などの交通労働災害防止に関係する管理者を選任し、役割、責任、権限を定め、管理者に対し必要な教育を行いましょう。

2 方針の表明、目標の設定、計画の作成・実施・評価・改善

事業者は、安全衛生方針を表明し、目標を設定しましょう。目標を達成するため、労働時間の管理、教育を含む安全衛生計画を作成し、計画を実施し、評価・改善しましょう。

3 安全委員会における調査審議

安全委員会などで交通労働災害の防止について調査・審議をしましょう。

3 適正な労働時間等の管理、走行管理

1 適正な労働時間の管理、走行管理

- ◆ 疲労による交通労働災害を防止するため、改善基準告示を守り、適正な走行計画によって、運転者の十分な睡眠時間に配慮した労働時間の管理をしましょう。
- ◆ 十分な睡眠時間を確保するために必要な場合は、より短い拘束時間の設定、宿泊施設の確保などを行きましょう。
- ◆ 高速乗合バス、貸切バス事業者については、運転者の過労運転を防止するため、国土交通省が定めた交替運転者の配置基準を守りましょう。

2 適正な走行計画の作成

次の事項を記載した走行計画を作成し、運転者に適切な指示をしましょう。

- ◆ 走行の開始・終了の地点、日時
- ◆ 運転者の拘束時間、運転時間と休憩時間
- ◆ 走行時に注意を要する箇所の位置
- ◆ 荷役作業の内容と所要時間（荷役作業がある場合のみ）
- ◆ 走行経路、経過地の出発・到着の日時の目安

運行記録計（タコグラフ）を活用して乗務状況を把握しましょう。計画どおり走行できなかった場合は、原因を把握し、次回の走行計画の見直しを行い、運転者の疲労回復に配慮しましょう。

3 点呼の実施とその結果への対応

- ◆ 疾病、疲労、飲酒などで安全な運転ができないおそれがないか、乗務を開始させる前に点呼によって、報告を求め、結果を記録しましょう。
- ◆ 睡眠不足や体調不良などで正常な運転ができないと認められる場合は、運転業務に就かせないなど、必要な対策を取りましょう。

4 荷役作業を行わせる場合の対応

- ◆ 事前に荷役作業の有無、運搬物の重量などを確認し、運転者の疲労に配慮した十分な休憩時間を確保しましょう。
- ◆ 荷役作業による運転者の身体負荷を減少させるため、適切な荷役用具・設備を備え付けましょう。
- ◆ 荷を積載するときは、最大積載量を超えない、偏荷重が生じないようにしましょう。

4 教育の実施

1 教育の実施

- ◆ 雇入れ時の教育

交通法規、改善基準告示などの遵守、睡眠時間の確保、飲酒による運転への影響、睡眠時無呼吸症候群の適切な治療、体調の維持の必要性について教育を行きましょう。

必要に応じて、ベテランが添乗し、実地の指導をしましょう。

◆ 日常の教育

改善基準告示の遵守、十分な睡眠時間の確保、交通事故発生情報、デジタル・タコグラフ、ドライブ・レコーダーの記録などから判明した安全走行に必要な情報に関する事項、交通安全情報マップ、関係法令改正などについて教育を行きましょう。

◆ 交通危険予知訓練

イラストシート、写真などを使って、危険性を予知し、防止対策を立てることによって、安全確保する能力を身につけさせる交通危険予知訓練を実施しましょう。

2 運転者認定制度など

◆ 運転者認定制度

教育指導の受講者、試験の合格者に対して、運転業務を認める認定制度を導入しましょう。

◆ マイクロバス・ワゴン車などで労働者を送迎する場合は、十分技能がある運転者を選任しましょう。

5 交通労働災害防止に対する意識の高揚

1 交通労働災害防止に対する意識の高揚

ポスターの掲示、表彰制度、交通労働災害防止大会の開催などにより、運転者の交通労働災害防止に対する意識の高揚を図りましょう。

2 交通安全情報マップの作成

交通事故発生情報、デジタル・タコグラフやドライブ・レコーダーの記録、交通事故の危険を感じた事例（ヒヤリ・ハット事例）に基づき、危険な箇所、注意事項を示した交通安全情報マップを作成し、配布・掲示などを行きましょう。

6 荷主・元請事業者による配慮

荷主と運送業の元請事業者は、交通労働災害防止を考慮した適切で安全な運行のため、事業者と協働して取り組みましょう。

◆ 荷主・元請事業者の事情による、直前の貨物の増量による過積載運行を防止しましょう。

◆ 到着時間の遅延が見込まれる場合、改善基準告示を守った安全運行が確保されるよう、到着時間の再設定、ルート変更を行きましょう。

◆ 荷主・元請事業者は、改善基準告示に違反し、安全な走行ができない可能性が高い発注をしないようにしましょう。

◆ 荷主・元請事業者は、荷積み・荷卸し作業の遅延で予定時間に出発できない場合、到着時間の再設定をし、荷主の敷地内で待機できるようにしましょう。

7 健康管理

1 健康診断

運転者について健康診断を確実に実施し、保健指導をしましょう。

所見が認められた運転者には、「健康診断結果に基づき事業者が講ずべき措置に関する指針」に基づき、適切な対応をしましょう。

2 面接指導等

長時間にわたる時間外・休日労働を行った運転者については、面接指導とともに、労働時間の短縮などの適切な対応をしましょう。

3 心身両面にわたる健康の保持増進

事業場での健康の保持、増進に努めましょう。

4 運転時の疲労回復

運転者に対して、ストレッチなどで運転時の疲労回復に努めるよう指導しましょう。

8 その他

1 異常気象などの対応

異常気象や天災の場合は、安全を確保するため、走行の中止や一時待機など、運転者に必要な指示をしましょう。

2 自動車の点検

事業者は走行前に必要な点検をして、異常があった場合は、直ちに補修などの措置を取りましょう。

3 自動車に装備する安全装置等

自動車に必要な安全装置を整備しましょう。

資料11

道路交通法関係の参照条文（警察庁所管）

項目	内容	根拠法令等
停・駐車	停車及び駐車を禁止する場所	道路交通法第44条
	駐車を禁止する場所	道路交通法第45条
	停車又は駐車の方法	道路交通法第47条
乗車・積載	乗車又は積載の方法	道路交通法第55条
	乗車又は積載の方法の特例	道路交通法第56条
	乗車又は積載の制限等	道路交通法第57条 道路交通法施行令第22条
	制限外許可証の交付等	道路交通法第58条
	制限外許可の条件	道路交通法施行令第24条
	制限外許可証の様式等	道路交通法施行規則第8条
過積載	積載物の重量の測定等	道路交通法第58条の2
	過積載車両に係る提示書類	道路交通法施行令第24条の2
	過積載車両に係る措置命令	道路交通法第58条の3
	過積載車両に係る指示	道路交通法第58条の4
	過積載車両の運転の要求等の禁止	道路交通法第58条の5
	過積載等に対する危険防止の措置	道路交通法第61条
	過積載による違法運行の防止対策	関係省庁からの指導 平成6.4.8
	運行記録計による記録等	道路交通法第63条の2
	運行記録計による記録の保存	道路交通法施行規則第9条
運転車の義務	無免許運転等の禁止	道路交通法第64条
	酒気帯び運転等の禁止	道路交通法第65条
	過労運転等の禁止	道路交通法第66条
	過労運転に係る車両の使用に対する指示	道路交通法第66条の2
	安全運転の義務	道路交通法第70条
	運転者の遵守事項	道路交通法第71条
	交通事故の場合の措置	道路交通法第72条
車両等の使用者の義務	車両等の使用者の義務	道路交通法第74条
	安全運転管理者等の選任	道路交通法第74条の3
	安全運転管理者等の選任を必要とする自動車の台数	道路交通法施行規則第9条の8
	安全運転管理者等の要件	道路交通法施行規則第9条の9
	副安全運転管理者の人数	道路交通法施行規則第9条の11
	安全運転管理者等選任の届出事項等	道路交通法施行規則第9条の12
	安全運転管理者の業務	道路交通法第74条の3 道路交通法施行規則第9条の10
	自動車の使用者の義務等	道路交通法第75条
	高速道路等における運転車の遵守事項	道路交通法第75条の10
道路の使用	道路の使用の許可	道路交通法第77条
	道路の使用の許可の手続	道路交通法第78条
	道路使用許可証の様式等	道路交通法施行規則第10条

資料12

貨物自動車運送事業法関係の参照条文（国土交通省所管）

項 目	根拠法令等
一般貨物自動車運送事業の許可	貨物自動車運送事業法第3条
運行管理者の選任	貨物自動車運送事業法第18条 ※一般旅客自動車運送事業については道路運送法第23条
運行管理者の届出	貨物自動車運送事業法第18条
運行管理者の数と選任の基準となる車両台数	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18条
運行管理者選任に伴う届出事項	貨物自動車運送事業輸送安全規則第19条
運行管理者の業務	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
運行管理者の資格	貨物自動車運送事業輸送安全規則第24条
一般貨物自動車運送事業の許可の取消し等	貨物自動車運送事業法第33条
運行管理者の未選任に対する罰則	貨物自動車運送事業法第73条
虚偽の届出に対する罰則	貨物自動車運送事業法第76条
貨物自動車運送事業者の乗務員が事業用自動車に乗務する際の遵守事項	貨物自動車運送事業輸送安全規則第16条
貨物自動車運送事業者の運転者が事業用自動車に乗務する際の遵守事項	貨物自動車運送事業輸送安全規則第17条

資料13

土砂を運搬する大型自動車による交通事故の防止に関する特別処置法
（※以下略称「ダンプ規制法」という）関係の参照条文（国土交通省所管）

項 目	根拠法令等
法律の目的	ダンプ規制法第1条
用語の定義 （土砂等・大型自動車・事業用自動車）	ダンプ規制法第2条
土砂等の範囲	ダンプ規制法施行令第1条
表示番号の指定	ダンプ規制法第3条 ダンプ規制法施行規則第3条
表示番号等の表示	ダンプ規制法第4条 ダンプ規制法施行規則第6条
使用廃止の届出	ダンプ規制法第5条 ダンプ規制法施行規則第7条
積載重量の自重計の取り付け ※自重計の基準	ダンプ規制法第6条 土砂等運搬大型自動車に取り付ける自重計の技術上の基準を定める省令
使用の制限及び禁止	ダンプ規制法第7条

資料14

道路運送車両法関係の参照条文（国土交通省所管）

項 目	根拠法令等
使用者の点検及び整備の義務	道路運送車両法第47条
日常点検整備 日常点検基準	道路運送車両法第47条の2 自動車点検基準（国交省令）第1条
定期点検整備	道路運送車両法第48条
点検整備記録簿	道路運送車両法第49条
自動車検査証の備付け義務	道路運送車両法第66条
運行記録計	道路運送車両の保安基準第48条の2

資料15

道路法関係の参照条文（国土交通省所管）

項 目	根拠法令等
道路の占用の許可	道路法第32条
道路占用の許可基準	道路法第33条
車両の積載物の落下の予防等の措置	道路法第43条の2
運行の禁止又は制限	道路法第46条
通行車両の幅・重量・高さ・長さ及び 最小回転半径の最高限度	道路法第47条 車両制限令第3条
高速自動車国道又は道路管理者が指定した 道路を通行する車両の総重量の最高限度	車両の通行の許可の手続等を定める省令 第1条
道路との関係において必要とされる制限の 基準	幅の制限 車両制限令第5・第6条 総重量等の制限 車両制限令第7条 カタピラ車の制限 車両制限令第8条 路肩通行制限 車両制限令第9条 通行方法の制限 車両制限令第10条 幅の制限の特例 車両制限令第11条 特殊な車両の特例 車両制限令第12条
限度超過車両の通行の許可等	道路法第47条の2
車両の通行の許可の手続	車両の通行の許可の手続等を定める省令 第6条
限度超過車両の通行を誘導すべき 道路の指定等	道路法第47条の3
道路管理者を異にする二以上の道路の通行 の許可	車両制限令15条

資料16

労働安全衛生法関係の参照条文（厚生労働省所管）

項 目	根拠法令等
事業者の講ずべき措置等	労働安全衛生法第20条
作業行動から生ずる労働災害防止の措置	労働安全衛生法第24条
元方事業者の講ずべき措置等	労働安全衛生法第29条 同法第29条の2
特定元方事業者等の講ずべき措置	労働安全衛生法第30条
安全衛生教育	労働安全衛生法第59条 同法第60条
職長等の教育を行うべき業種	労働安全衛生法施行令第19条
健康診断	労働安全衛生法第66条
自発的健康診断の結果の提出	労働安全衛生法第66条の2
健康診断実施後の措置	労働安全衛生法第66条の5
健康診断の結果の通知	労働安全衛生法第66条の6
面接指導等	労働安全衛生法第66条の8 同法第66条の9
雇入れ時等の教育	労働安全衛生規則第35条
雇入れ時の健康診断	労働安全衛生規則第43条
定期健康診断	労働安全衛生規則第44条
健康診断の結果の通知	労働安全衛生規則第51条の4
面接指導の対象となる労働者の要件等	労働安全衛生規則第52条の2
面接指導の実施方法等	労働安全衛生規則第52条の3
面接指導における確認事項	労働安全衛生規則第52条の4
労働者の希望する医師による面接指導の証明	労働安全衛生規則第52条の5
面接指導結果の記録の作成	労働安全衛生規則第52条の6
面接指導の結果についての医師からの意見聴取	労働安全衛生規則第52条の7

道路工事公衆災害防止対策要綱

(2019年9月2日国土交通省告示496号)

土木工事編		建築工事編	
項 目	根拠	項 目	根拠
隣接工事との調整	第9	隣接工事との調整	第9
付近居住者等への周知	第10	付近居住者等への周知	第10
現場組織体制	第12	災害発生時の措置と再発防止	第13
公衆災害発生時の措置と再発防止	第13	整理整頓	第14
整理整頓	第14	作業場の出入口	第16
作業場の区分	第15	建設資材等の運搬	第22
作業場の出入口	第16	作業場への工事車両の出入り等	第31
建設資材等の運搬	第18	一般交通を制限する場合の措置	第32
作業場への工事車両の出入り等	第22	歩行者用通路の確保	第33
道路敷（近傍）工事における措置	第23	建設機械の使用及び移動	第36
道路上（近接）工事における措置	第24	架線、構造物等に近接した作業	第37
一般交通を制限する場合の措置	第25	建設機械の休止	第39
仮復旧期間における車両交通のための路面維持	第26	建設機械の点検、維持管理	第40
歩行者用通路の確保	第27		
通路の排水	第28		
仮囲い	第29		
道路の上方空間の安全確保	第32		
道路の上空における橋梁架設等の作業	第33		
建設機械の使用及び移動	第34		
掘削土搬出用施設	第35		
架線、構造物等に近接した作業	第36		
建設機械の休止	第38		
建設機械の点検、維持管理	第39		
鉄道事業者との事前協議	第40		
掘削方法の選定等	第47		
土質調査	第49		
履工部の出入口	第56		
資器材等の搬入	第57		

編 集 委 員

公衆災害対策委員会

交通対策部会対策専門部会

守屋 孝之 主 査 (ガイアート)

宇井 秀三 副主査 (錢 高 組)

堤 佳亮 委 員 (浅 沼 組)

高森 清士 委 員 (戸 田 建 設)

鈴木 広隆 委 員 (日本国土開発)

松尾 芳美 委 員 (鹿 島 建 設)

傳田 和弘 (日 建 連 事 務 局)

建設工事交通事故防止対策指針

2022年4月 第8版発行

編集 (一社) 日本建設業連合会
公衆災害対策委員会 交通対策部会

建設三団体安全対策協議会

発行 (一社) 日本建設業連合会

〒104-0032

東京都中央区八丁堀2-5-1 東京建設会館8階

TEL03 (3551) 8812

印刷 (株) 静和堂

