

建設現場の安全運転管理

(第31版)

「一呼吸 心のゆとりで 防ぐ事故 焦らず確認 右左」

(2024年 交通安全スローガン)

2024年5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

「建設現場の安全運転管理」の改訂に当たって

(一社)日本建設業連合会(以下「日建連」という)は、2011年4月に(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団体が合併して新たに発足しました。その後、日建連は、2013年4月、一般社団法人へと移行するにあたり、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、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ながら、建設現場の安全点検、事故防止講習会の開催、現場用教育資料の作成及び配布等を通じて建設工事に伴う交通事故防止の活動を推進しています。

「建設現場の安全運転管理」は、1994年に「第1版」を発行して以来、建設工事に伴う交通事故調査の結果や交通事故に対する企業の責任、建設工事に伴う交通事故事例、その他の資料を掲載しながら改訂を重ね、本年もこれを継承して改訂版(第31版)を発行することとなりました。

この冊子が、建設現場において、安全運転管理や運転者に対する教育・指導に活用され、交通事故防止対策の推進に少しでも寄与することを願っています。

国民生活の安全・安心の確保を担う建設業界を取り巻く情勢は、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します。

能登半島地震の発生に伴い、発生当初から災害復興に従事している建設業界をはじめとした関係者の皆様の労苦に敬意を表する次第です。

2024年5月

(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

目 次

第1章	最近の交通事故発生の傾向	1
1	交通事故の全国的推移と特徴（交通統計）	1
2	建設工事に伴う交通事故の傾向（会員会社統計）	8
第2章	交通事故防止に関する企業の責任	14
1	地域社会の一員としての企業の責任	14
2	安全運転の確保に関する企業の法的責任	14
3	交通事故に関する企業の損害賠償責任	21
第3章	安全運転管理	28
1	運転者管理	28
2	車両管理	29
3	運行管理	29
4	特殊車両通行許可制度	30
5	ヒヤリ・ハットの共有	33
第4章	自動車保険等	35
1	自賠責保険	35
2	任意保険	36
第5章	運転免許	38
1	種別	38
2	点数制度	39
第6章	交通対策部会の活動	42
第7章	事故事例	44
資料	1 交通安全点検表及び同記載要領	
	2 運転日誌及びダンプカー日常点検表	
	3 日建連 刊行物 ダウンロード方法	

第1章 最近の交通事故発生の傾向

1 全国的推移と特徴（交通統計から）

(1) 交通関係指標の推移

昨年の全国の交通事故による死者数は、2,678人(前年比+68人)で、平成27年以来8年ぶりに増加に転じた。

また、交通事故の発生件数も、307,911件(前年比+7,072件)、負傷者数は、365,027人(前年比+8,426人)で、いずれも増加に転じている。

その背景には、新型コロナウイルスの感染症法上の分類が季節性インフルエンザと同じ「5類」に移行し、社会活動が活発化したことが一つの要因であるとみられており、今後の交通事故発生状況の動向には予断を許さないところである。

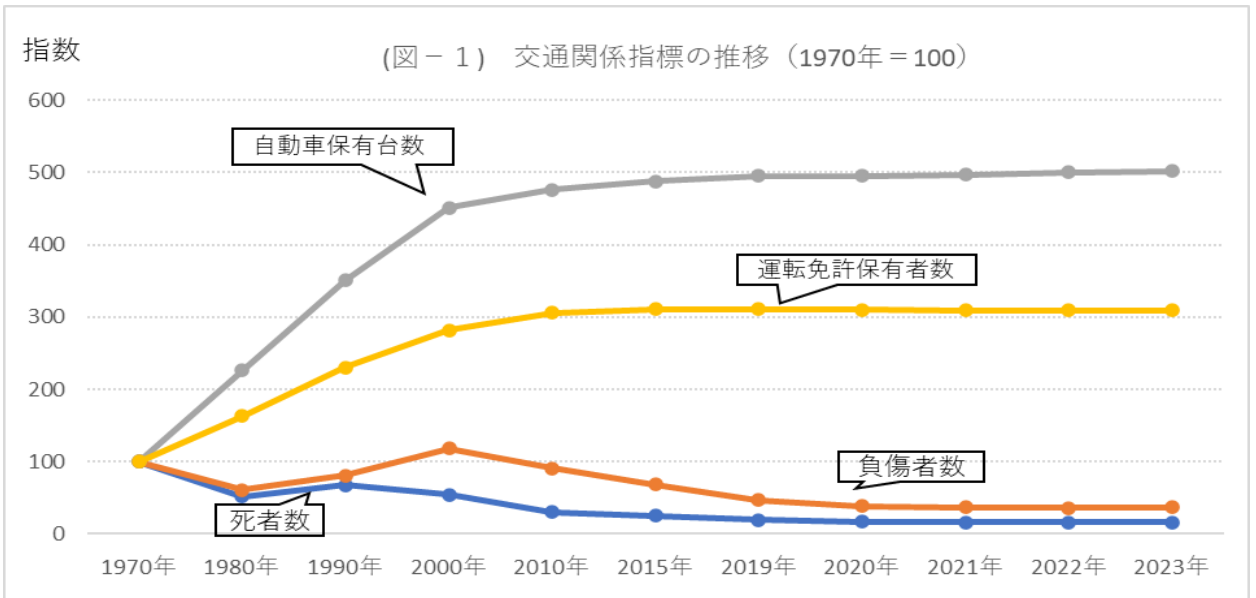
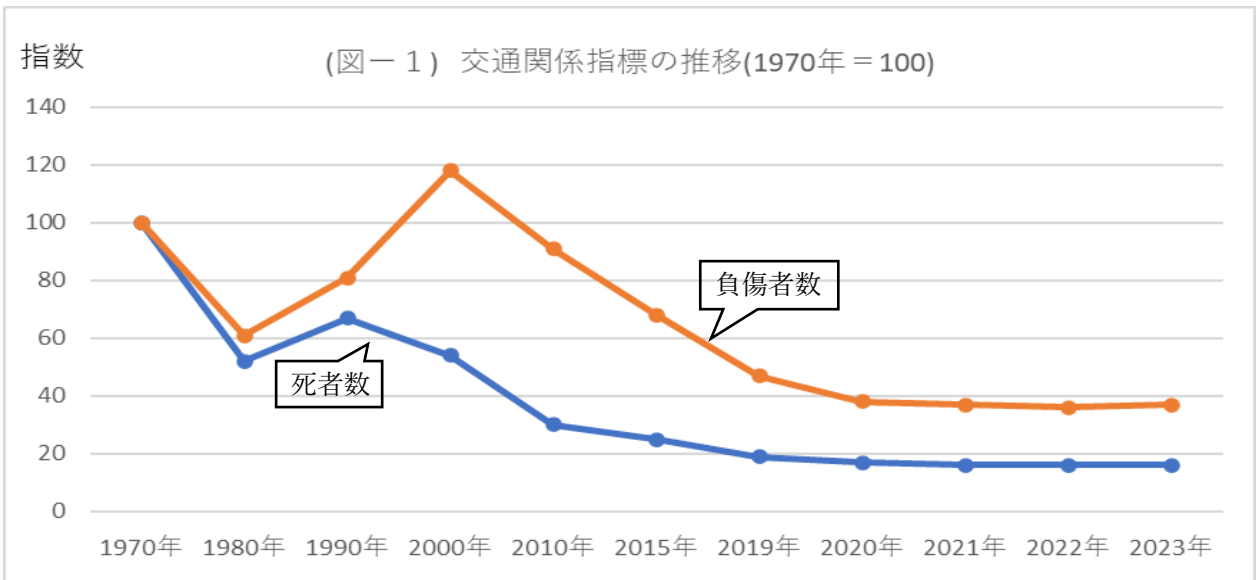
しかしながら、政府をはじめ、関係機関・団体や国民一人一人が交通事故の防止に向け、長年にわたり積極的に取り組んできた結果、確実に交通事故による悲劇を減らしていることはデータ上からも明らかである。

一方で、今なお多くの尊い命が交通事故で失われていることには変わりなく、子供が犠牲となる痛ましい交通事故や、飲酒運転等の悪質・危険な運転による重大な交通事故も依然として後を絶たない。

こうした状況を踏まえ、政府は、第11次交通安全基本計画に基づき、各界各層と連携しながら、子供や高齢者をはじめとした歩行者の安全確保、自転車の交通ルール順守の徹底、飲酒運転等の悪質・危険な交通違反の指導取締り等の多角的な取組をこれまで以上に、効果的かつ強力で推進し、交通事故のない安全で快適な社会を実現する方針と決意を明らかに示している。

交通事故死者数が最も多かった1970年当時に比較して、自動車の保有台数は約5.0倍、運転免許保有者数は約3.1倍に増加するとともに、今後の高齢化社会の一層の進展に伴い、高齢者の免許保有者数も更に増加することが見込まれている中、引き続き、効果的かつ強力な交通事故防止対策を推し進めていく必要がある。

(図-1 参照)



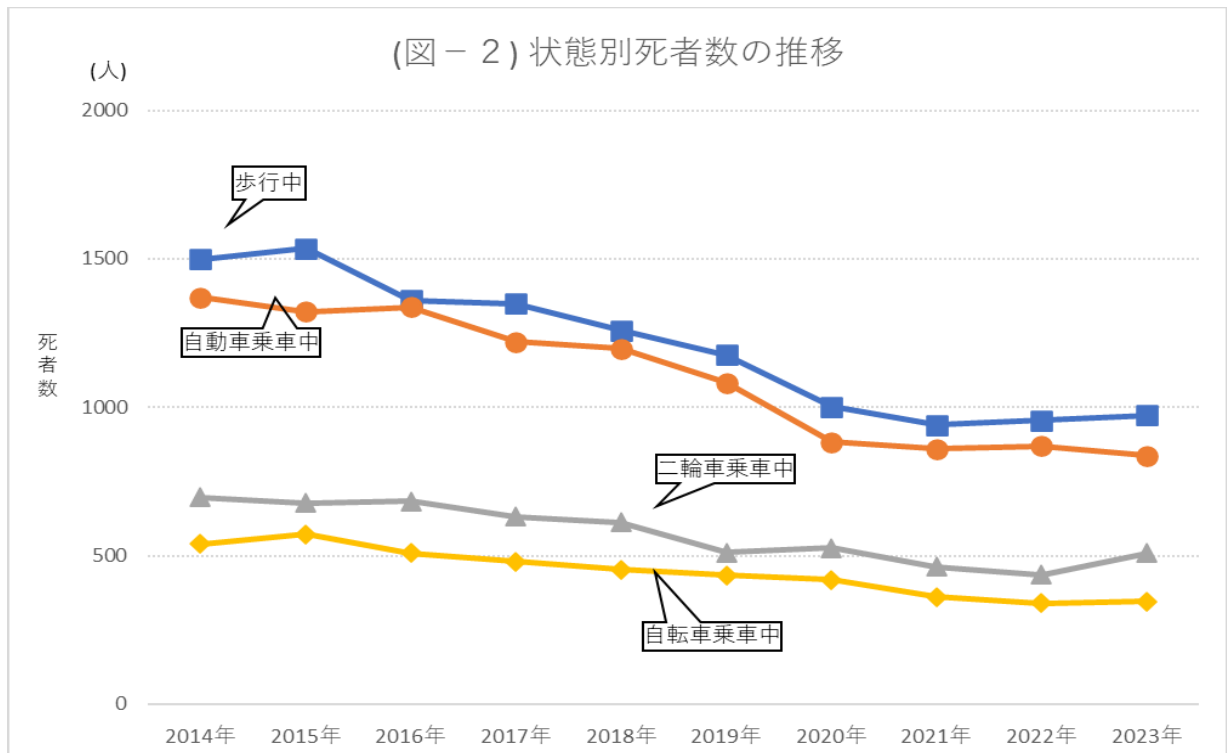
年	1970	1980	1990	2000	2010	2015	2019	2020	2021	2022	2023
交通事故死者数	16,765	8,760	11,227	9,073	4,948	4,117	3,215	2,839	2,636	2,610	2,678
(人) 指数	100	52	67	54	30	25	19	17	16	16	16
交通事故負傷者数	981	599	790	1,156	896	666	461	368	362	356	365
(千人) 指数	100	61	81	118	91	68	47	38	37	36	37
自動車保有台数	1,653	3,733	5,799	7,458	7,869	8,067	8,179	8,185	8,208	8,274	8,304
(万台) 指数	100	226	351	451	476	488	495	495	497	500	502
運転免許保有者数	2,645	4,300	6,091	7,469	8,101	8,215	8,216	8,199	8,190	8,184	8,186
(万人) 指数	100	163	230	282	306	311	311	310	309	309	309

注 指数は、交通事故死者数が最も多かった1970年を100とした。

(2) 状態別死者数の推移と構成率

昨年中の交通事故による死者数を状態別と構成率で見ると、一番多いのが「歩行中」で973人、構成率は36.3%、次いで「自動車乗車中」の837人、構成率が、31.3%、「二輪車乗車中」の508人、構成率が19.0%、「自転車乗車中」の346人、構成率が12.9%となっている。

(図-2 参照)



(3) 交通事故等の特徴

死者数(2015年以來8年ぶり)、重傷者数(2000年以來23年ぶり)、負傷者数(2008年以來19年ぶり)とも前年比増となった。

ア 歩行者

- ・ 歩行中死者数のうち高齢者は減少傾向にあるが、割合は依然7割を占める。
- ・ 高齢者の歩行中死者数の約7割が、横断歩道又は横断歩道以外を横断中。
また、高齢者の歩行中死者は、高齢者以外と比較すると横断歩道以外横断が多い。

イ 自転車(2023年7月～ヘルメット着用が努力義務化)

- ・ 対歩行者事故のうち約4割が歩道で発生
- ・ 自転車乗車中死者の約半数が「頭部」を損傷し、うち約9割がヘルメット非着用

ウ 自動車

- ・ 車両事故の死者数のうち約4割がシートベルト非着用であり、シートベルト非着用者の致死率は着用者の致死率の約14.6倍である。
- ・ 高齢運転者による死亡事故が増加傾向にあり、人的要因では、操作不適(ブレーキ・アクセルの踏み間違い)の割合が高い。

エ 二輪車

- ・ 「右折対直進」の事故が増加しており、約9割が二輪車の直進
- ・ 直進二輪車の速度が速い傾向があり、正しい距離間の把握が必要

オ 飲酒運転

- ・ 飲酒運転以外の事故と比較すると、飲酒運転の死亡事故率は約6倍
- ・ 死亡事故は減少、重傷事故が増加。

カ 特定小型原動機付自転車

- ・ 2023年7月以降85件の事故が発生し、相手当事者別では、四輪が約3割を占める。

「特定小型原動機付自転車」

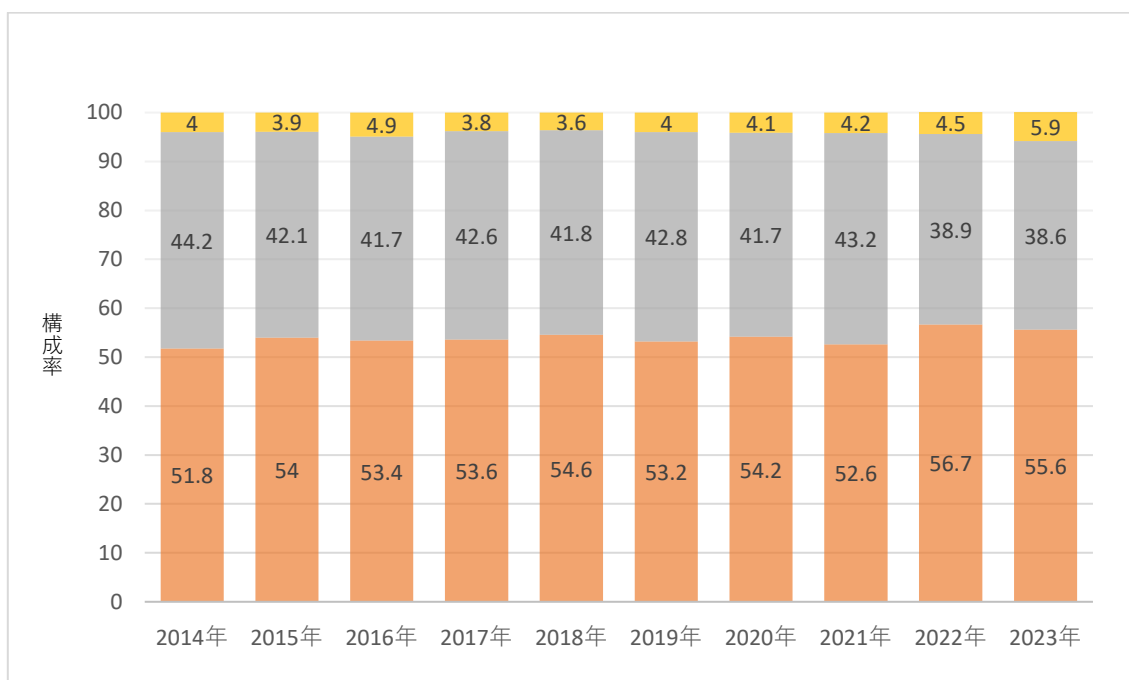
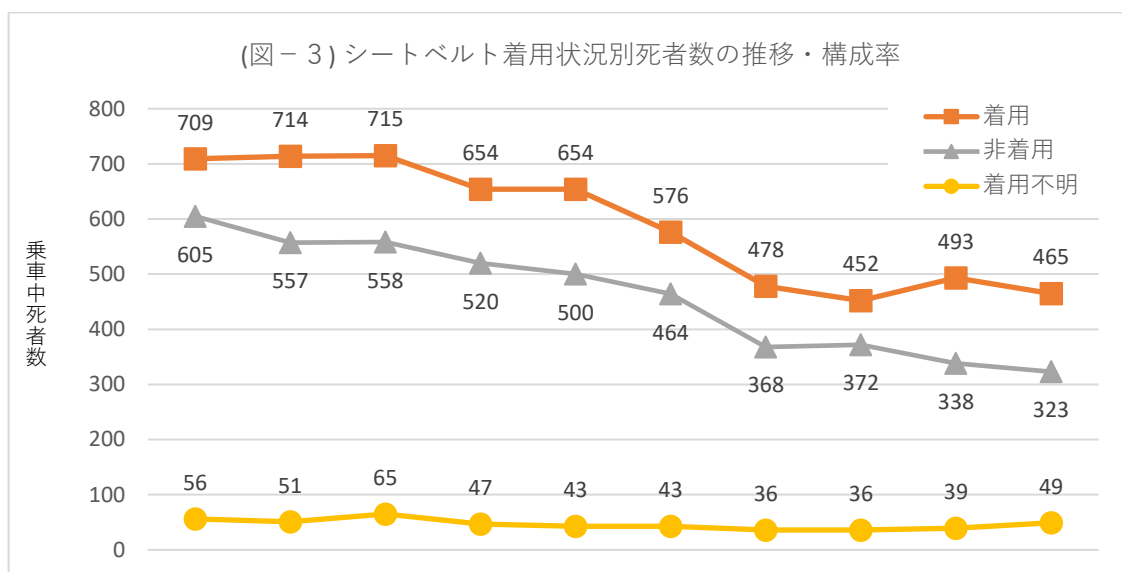
従来、「電動キックボード」は原動機付自転車に分類され、運転免許を必要とされたが、2023年7月1日から一定の要件を満たす場合、「特定小型原動機付自転車」に分類された。

- ・ 最高速度が時速20キロ以下に設定
- ・ 車体に最高速度を表示する緑色のランプを装備
- ・ 車体の大きさは、長さ190センチ以下、幅60センチ以下
- ・ ナンバープレート、ライトやミラーを装備
- ・ 自賠責保険への加入が必要
- ・ 運転免許は不必要、ヘルメット着用は努力義務
- ・ 16歳未満の運転は禁止
- ・ 原則として車道・自転車専用通行帯を走行

(4) 自動車乗車中におけるシートベルト着用状況別死者数の推移と構成率

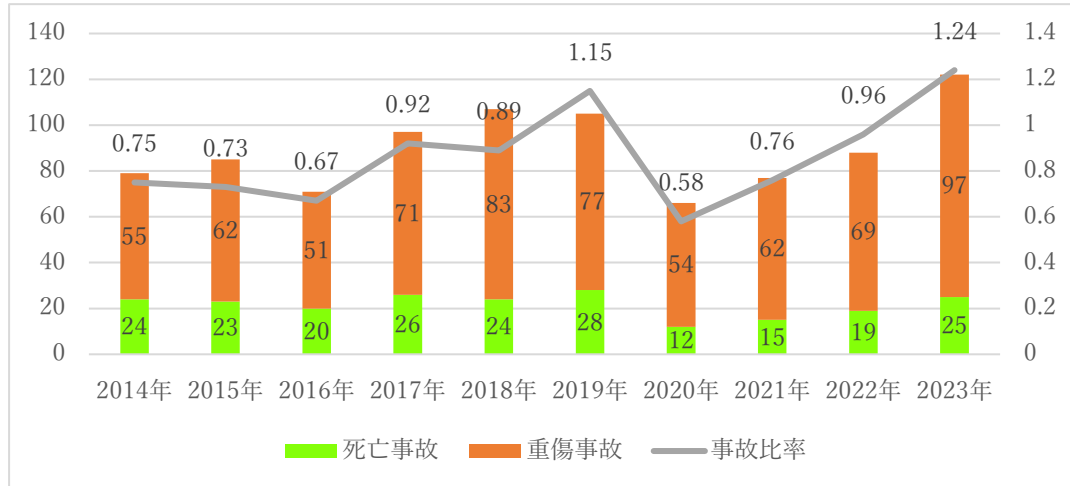
自動車乗車中の死者数 837 人（前年比-33 人）を、シートベルト（チャイルドシートを含む）着用状況別に前年と比べると、着用死者数は 465 人（前年比-28 人）非着用死者数は 323 人（前年比-15 人）、着用不明 49 人（前年比+10 人）である。

過去 10 年間の、自動車乗車中におけるシートベルト着用状況別死者数の推移と構成率は下表のとおりである。（図-3 参照）



(5) 携帯電話等使用を原因とする死亡・重傷事故の推移

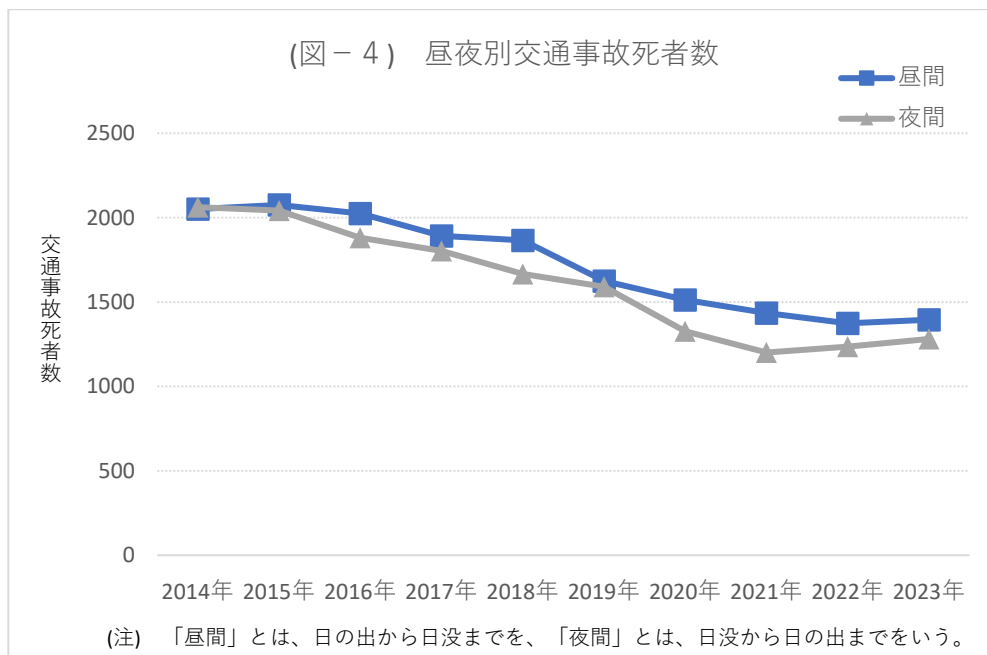
携帯電話等使用による死亡・重傷事故は 122 件で、全死亡事故に占める割合は 1.24% となっており、いずれも 2021 年以降、増加している。



※ 2019年12月～携帯電話等使用の罰則強化

(6) 昼夜別の交通事故死者数の推移

昼夜別の発生状況を見ると、昼間は 1,396 人(+22 人)で構成率は 52.1%、夜間は 1,282 人(+46 人)で構成率は 47.9% となっている。(図-4 参照)

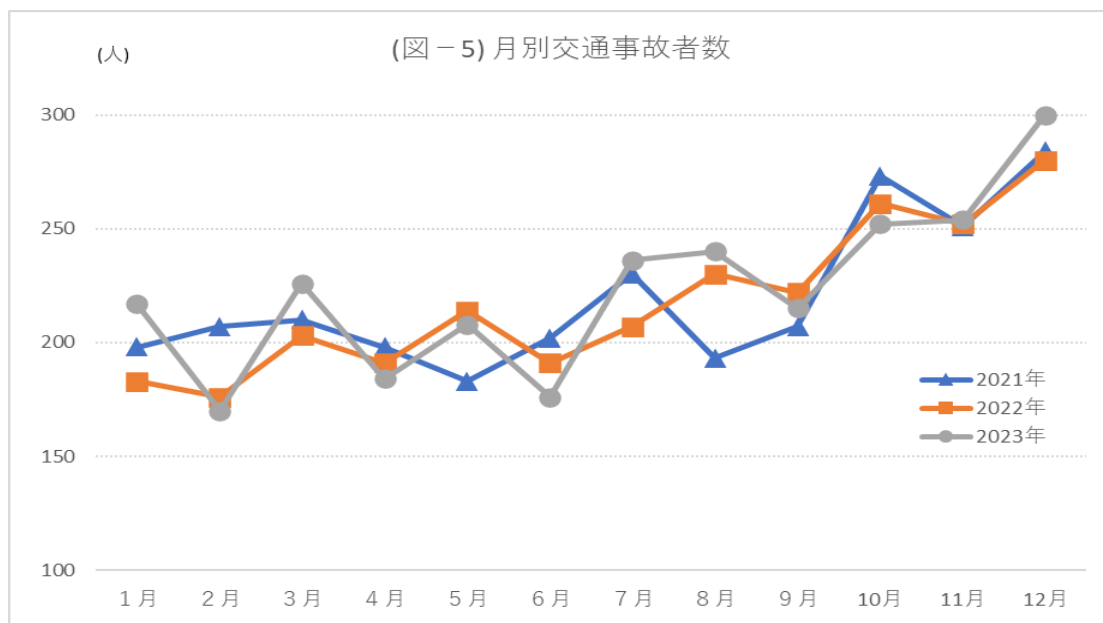


(7) 月別の交通事故死者数の推移

月別交通事故死者数の推移を見ると、例年、下半期に増加する傾向にあり、いずれの年も12月が最も多く発生している。昨年下半期の交通事故死者数は1,497人で、上半期と比較して構成率は55.7%を占めている。

月別に見ると、12月が300人、次いで11月が254人、10月が252人、8月が240人の順で、最も少ない月は2月で170人、次いで6月の176人である。

過去5年間の月別交通事故死者数の推移は下表のとおりである。(図-5参照)



年	月												下半期計	年間合計	
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	上半期計	7月	8月	9月	10月	11月			12月
2019年	265	210	261	266	210	206	1,418	229	278	293	313	328	356	1,797	3,215
2020年	262	247	239	213	194	202	1,357	191	197	243	273	280	298	1,482	2,839
2021年	198	207	210	198	183	202	1,198	230	193	207	273	251	284	1,438	2,636
2022年	183	176	203	191	214	191	1,158	207	230	222	261	252	280	1,452	2,610
2023年	217	170	226	184	208	176	1,181	236	240	215	252	254	300	1,497	2,678
2023年の1日 当たり死者数	7.0	6.1	7.3	6.1	6.7	5.9	6.5	7.6	7.7	7.2	8.1	8.5	9.7	8.1	7.3

2 建設工事に伴う交通事故の傾向（会員会社統計）

(1) 建設工事に伴う交通事故の調査

交通対策部会では、建設工事に伴う交通事故防止対策の基礎資料とするため、1972年から毎年、会員会社（協力業者を含む）の年間における交通事故の発生状況について調査を実施している。（能登半島地震に伴い、北陸地区での調査は中止）

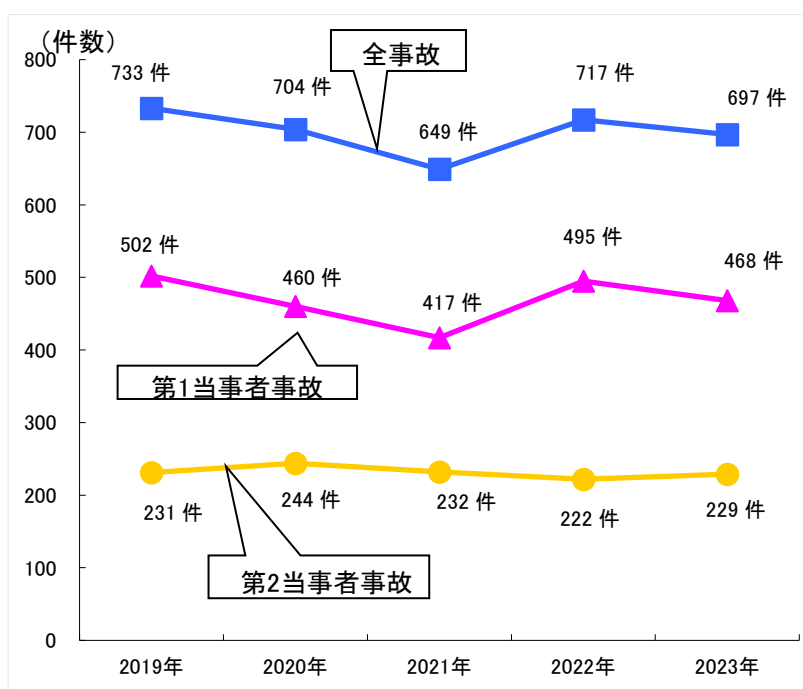
過去5年間の交通事故発生状況の調査結果は下表のとおりである。

建設工事に伴う交通事故の調査結果（会員会社集計）

年 別	区 分		
	有回答	事故有	事故なし
2019年	125社	69社 (55.2%)	56社 (44.8%)
2020年	122社	64社 (52.5%)	58社 (47.5%)
2021年	123社	67社 (54.5%)	56社 (45.5%)
2022年	118社	60社 (50.9%)	58社 (49.1%)
2023年	119社	62社 (52.1%)	57社 (47.9%)

(2) 交通事故発生件数

会員会社の交通事故発生件数、及び会員会社側の第1当事者（過失責任が大きいもの）、第2当事者（過失責任が小さいもの）別の交通事故発生件数は、下記の通りである。但し、回答のあった会員会社数は毎年異なるため、正確な絶対数の比較はできない。

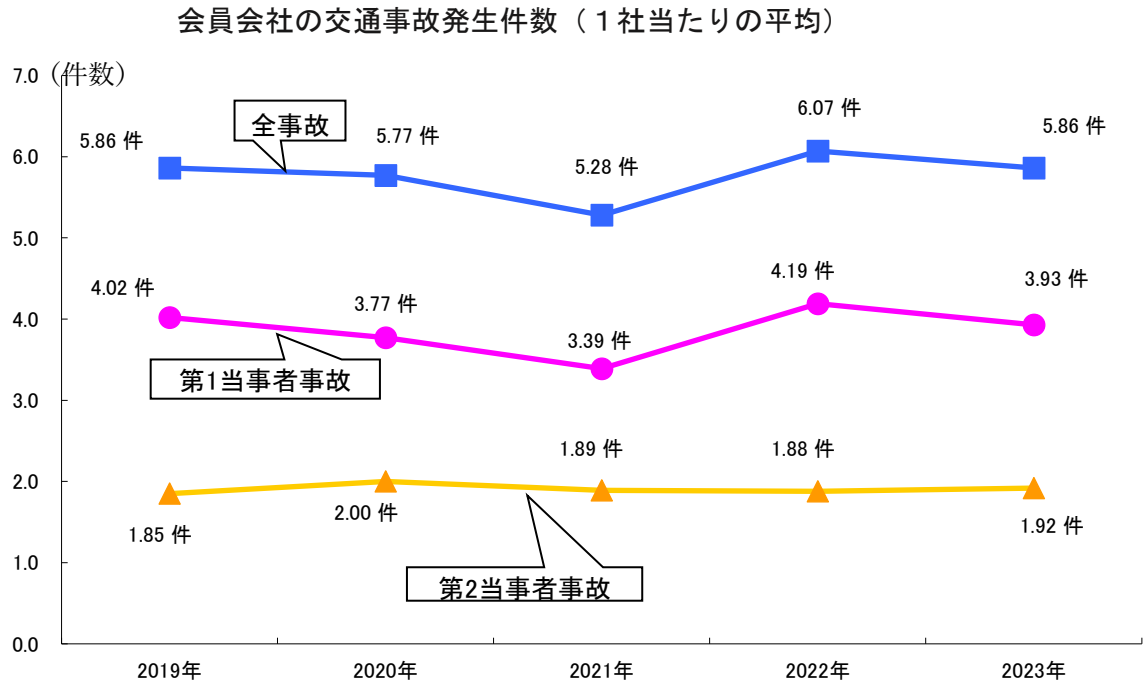


2023年中の交通事故発生件数は697件（前年比-20件）、第1当事者事故発生件数は468件（前年比-27件）である。

本年未調査の北陸地区で例年30件前後の事故発生があることから、増加傾向にあると考えられる。

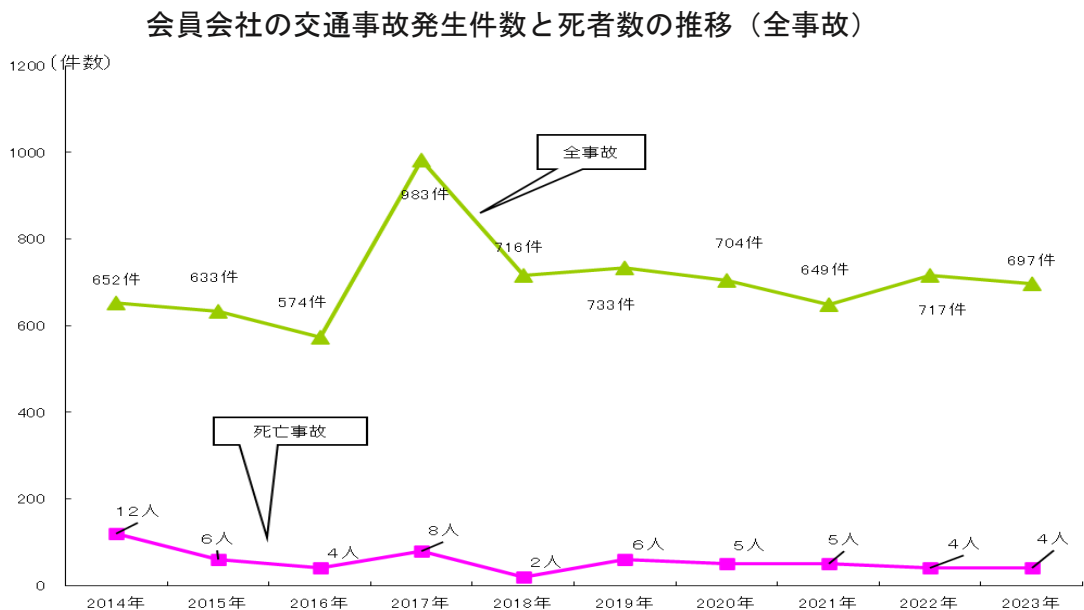
(3) 1社当たりの平均交通事故発生件数

平均交通事故発生件数は下表のとおり、昨年中の1社当たりの平均事故発生件数は5.86件、また、1社当たりの第1当事者の平均事故発生件数は3.93件、第2当事者の平均事故発生件数は、1.92件となっている。

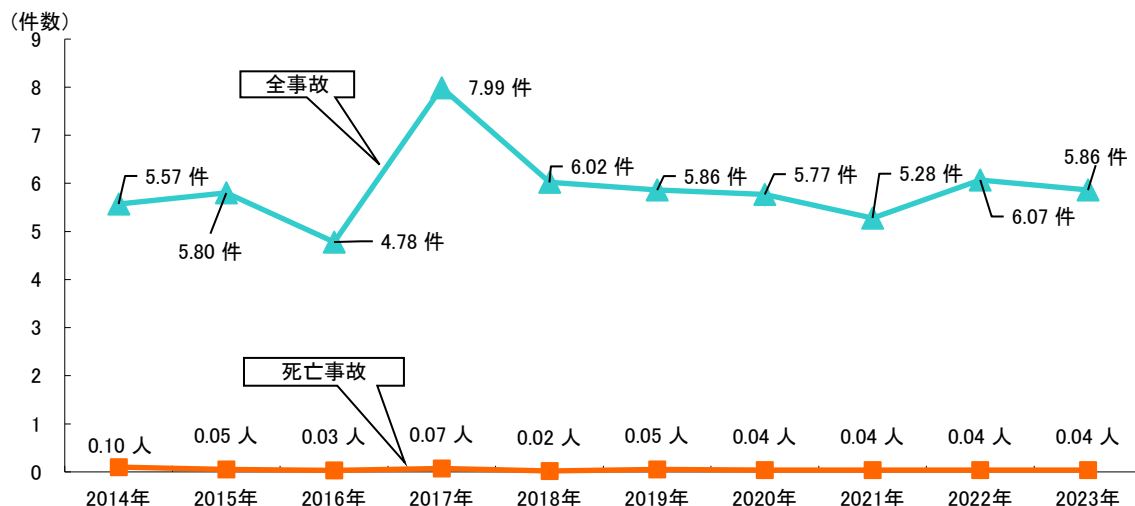


(4) 交通事故死者数

会員会社の建設工事に関連して発生した交通事故死者数は、近年では、2001年（死者数27人）をピークに増減を繰り返しながら推移し、昨年の死者数は4人（前年比±0人）である。



会員会社の交通事故発生件数と死者数の推移（1社当たりの平均）



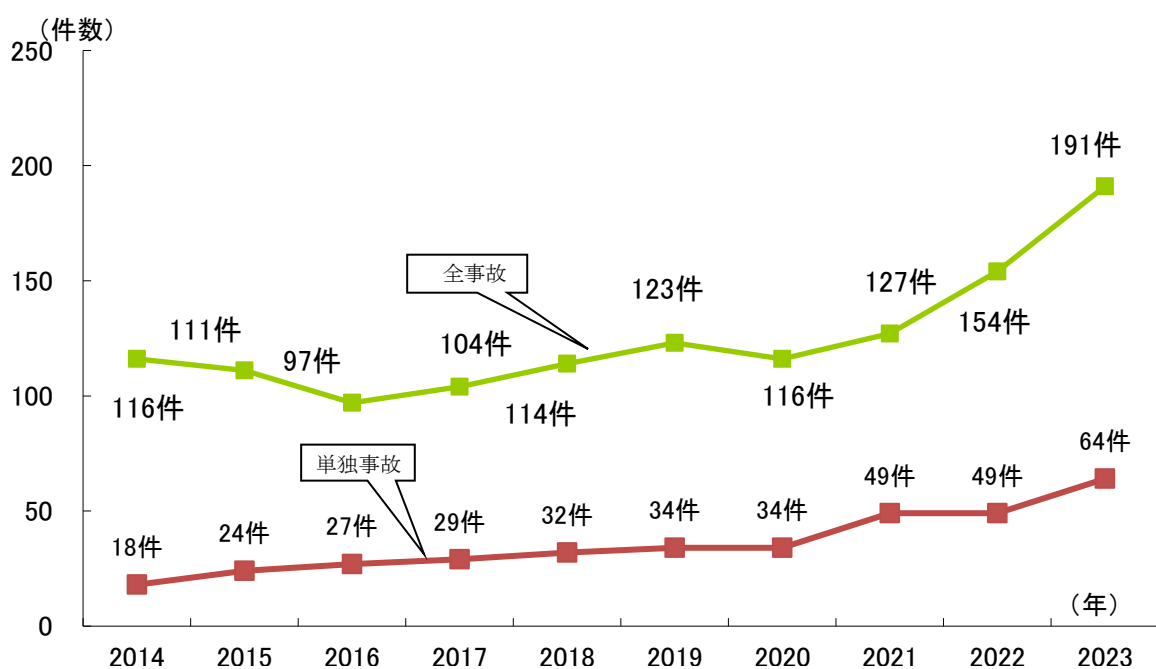
(5) 大型貨物自動車の交通事故発生件数

会員会社側が当事者となった大型貨物自動車（ダンプカー）の交通事故発生件数は、2011年の東日本大震災を契機に増加傾向で推移しており、一時的な減少はあるものの2021年は127件（前年比+11件）、2022年は154件（前年比+27件）、2023年は191件（前年比+37件）と右肩上がりの傾向が続いている。

また、単独事故件数もコロナ以前より倍増に近い。

建設車両のイメージを代表するダンプカーの事故は、最重点の防止対策が必要であり、今後も改めてダンプカー運転者の安全教育の徹底や安全意識とマナーの向上に取り組んでいくことが重要である。

会員会社の大型貨物自動車（ダンプカー）による交通事故発生状況



(6) 当事者別・車種別等の交通事故発生件数

ア 当事者（会員会社側）の車種別等の交通事故発生件数

当事者（会員会社側）の車種別等の交通事故発生件数は下表のとおりである。

当事者(会員会社別)の車種別等の交通事故発生件数

年 別 \ 車 種 別	大型 貨物 自動車 (ダ ンプ カー)	普 通 貨 物 自 動 車	普 通 乗 用 自 動 車	バ ス ・ マ イ ク ロ ワ ゴ ン 車	特 殊 自 動 車	二 輪 車	作 業 員 (含 警 備 員)	そ の 他 (現 場 施 設 等)	計
2019年	123	196	260	83	23	19	16	13	733
2020年	116	145	314	50	28	12	23	16	704
2021年	127	129	257	56	27	11	25	17	649
2022年	154	139	318	37	28	4	11	26	717
2023年	191	96	332	24	29	3	10	12	697

交通事故の当事者（会員会社側）を車種別等で見ると、昨年も普通乗用自動車
が最も多く、次いで大型貨物自動車、普通貨物自動車の順となっている。この3
車種に係わるものが全交通事故の88%を占めている。

イ 相手側当事者の車種別等の交通事故発生件数

相手側当事者の車種別等の交通事故発生件数は下表のとおりである。

相手側当事者の車種別等の交通事故発生件数

年 別 \ 車 種 別	大型 貨物 自動車 (ダ ンプ カー)	普 通 貨 物 自 動 車	普 通 乗 用 自 動 車	バ ス ・ マ イ ク ロ ワ ゴ ン 車	二 輪 車	踏 切 (列 ・ 電 車)	歩 行 者	そ の 他 (自 転 車 等)	計
2019年	43	84	316	29	29	3	19	23	546
2020年	44	83	306	29	23	5	18	24	532
2021年	35	55	255	26	24	4	31	26	456
2022年	27	34	345	16	21	2	10	39	494
2023年	31	40	308	15	29	4	16	34	477

交通事故の相手側当事者を車種別等で見ると、昨年も普通乗用自動車
が圧倒的に多く、64.5%を占めており、次いで普通貨物自動車、大型貨物自動車の順に
なっている。

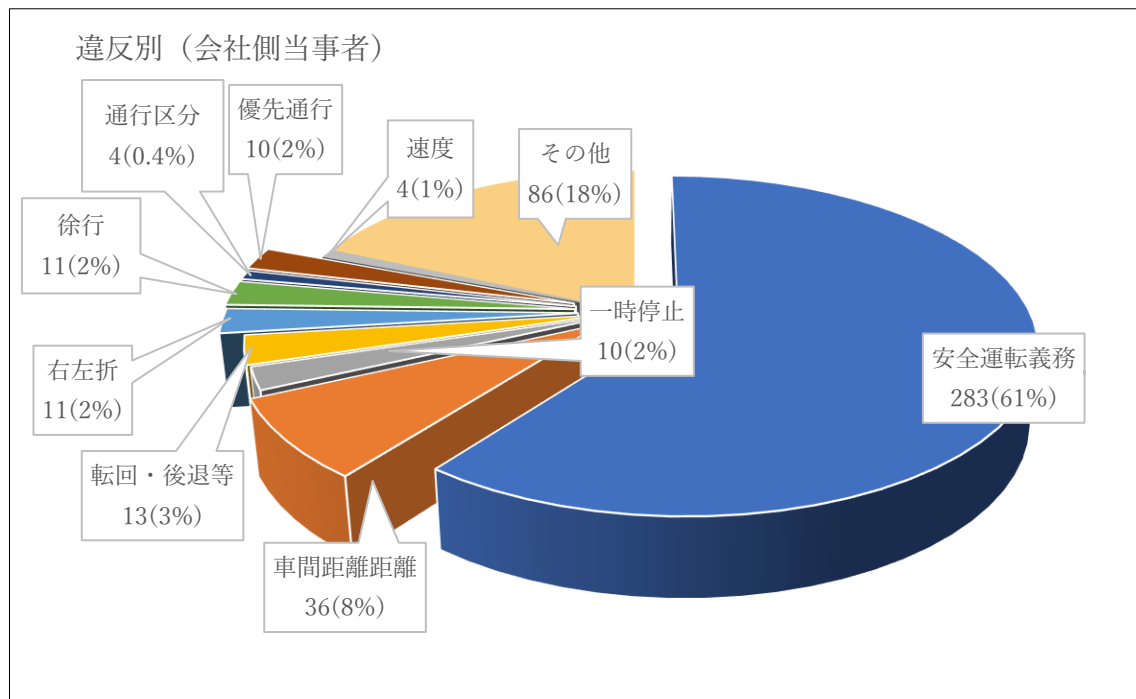
(7) 原因別交通事故発生件数(会員会社が第1当事者)

過去5年間の、会員会社側が第1当事者(過失責任が大きいもの)となった交通事故の原因別発生件数は下表のとおりである。

原因別交通事故発生件数(会員会社側第1当事者)

年 別	安全 運 転 義 務 違 反 (安全 不 確 認 等)	車 間 距 離 不 保 持	一 時 停 止 違 反	横 断 (<small>転回</small>) 不 適 当 後 退 不 注 意	右 左 折 違 反	徐 行 違 反	通 行 区 分 違 反	優 先 通 行 違 反	最 高 速 度 違 反	そ の 他	計
2019年	246	38	15	24	19	5	10	9	8	128	502
2020年	207	38	25	11	15	14	9	9	6	126	460
2021年	147	34	20	13	22	16	8	7	6	144	417
2022年	255	34	16	24	5	13	7	11	1	129	495
2023年	283	36	10	13	11	11	4	10	4	86	468

2023年中に発生した交通事故697件のうち、会員会社側が第1当事者となった事故は468件で、これを事故の発生原因別で見ると、安全運転義務違反(安全不確認等)が283件で全体の約6割占め、次いで車間距離不保持違反となっている。



ハンドルを握る時は交通法規を順守することは勿論、自車の死角、相手側の歩行者や車両などの動向にも十分配慮しなければならない。

本年の交通安全スローガンである「一呼吸 心のゆとりで 防ぐ事故 焦らず確認 右左」にもあるとおり、ゆとり運転を心掛け、交通事故防止に努めていただきたい。

(8) クレーン等重機械類による原因別事故発生件数 (参考)

クレーン等重機械類による事故は、一般的には交通事故に該当しないが、この種の事故が一旦発生すると第三者に与える被害は甚大で、また、加害会社の責任や社会的反響も大きく、ひいては建設業全体に対する批判にもつながることから、交通対策部会では、これらによって第三者（通行人、車両、隣家等）に被害を与えた事故の統計を参考までに掲載している。

過去5年間の、クレーン等重機械類による原因別事故発生件数及び主な原因は下表のとおりである。

クレーン等重機械類の交通事故発生件数(原因別)

年 別 \ 原因別	安全不確認	操作不確実	誘導不確実	設置不確実	合図不履行	地盤軟弱	その他	計
2019年	43	16	11	4	2	2	3	81
2020年	41	14	11	8	3	2	3	82
2021年	37	20	14	7	5	4	2	89
2022年	61	21	5	2	2	1	6	98
2023年	34	8	2	0	2	0	3	49

第2章 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

(1) 車両等の使用者としての義務

企業は、業務に関して車両等を運転させる場合には、運転者及び安全運転管理者等に対し、法律に基づく安全運転に関する事項を順守させるよう努めなければならない。

また、車両の速度及び積載並びに運転者の心身の状態に関して法令を順守させるとともに、駐車に関しては、駐車場所を確保して、違法駐車防止等適正な使用のために必要な措置を講じなければならない。

(道路交通法(以下「道交法」という)第74条、同第74条の2)

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、放置駐車等を下命・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。(道交法第75条)

(2) 荷主、荷送人及び荷受人等としての過積載防止の責任

建設業者は、土砂、建設資材の荷主、荷送人及び荷受人等になる場合が多い。

これらの者が、

- 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とわかっていながら、積載物を売り渡し、引き渡すこと

をしてはならないのは当然のことである。

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、命令に従わなかった者は処罰される。

(3) 安全運転管理者制度と企業の責任

この制度は、一定台数以上の自家用自動車の使用者(注 P20)に対し、安全運転管理者を選任させ、自動車の安全な運転に必要な業務を行わせようとするものである。

事業用自動車は、運行の安全を確保するために、すでに運行管理者制度が設けられていたが、自家用自動車についても同様な制度が、1965年9月の道交法の改正により定められた。

その後も安全運転管理者の選任を必要とする事業所の使用自動車の台数の改正や業務内容の法定化、講習制度や副安全運転管理者制度の導入などが行われ、この制度の充実強化が図られている。

その概要は次のとおりである。(道交法第74条の3)

ア 安全運転管理者等の選任基準

自動車の使用者は、安全運転に必要な業務を行わせるため、規定の台数以上の自動車の使用の本拠毎に安全運転管理者等を選任しなければならない。

(道交法施行規則第9条の8第1項)

○ 安全運転管理者

乗車定員が11人以上の自動車の場合・・・1台以上

その他の自動車の場合・・・・・・・・・・5台以上

(二輪車は1台を0.5台として計算。副安全運転管理者の選任時も同じ)

また一定の場合、安全運転管理者の業務を補助させるため副安全運転管理者を選任しなければならない。(道交法施行規則第9条の8第2項、同第9条の11)

○ 副安全管理者

使用する自動車が20台以上の場合は、下記の基準により副安全運転管理者を選任し、20台増えるごとに1名ずつ増えることとなる。

自動車の台数	副安全運転管理者数
80台～100台未満	4人
60台～80台未満	3人
40台～60台未満	2人
20台～40台未満	1人

※ 表は例示。100台以上も選任基準は同様

イ 安全運転管理者等の要件（道交法施行規則第9条の9）

◎ 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、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

◎ 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（道交法第 74 条の 3、道交法施行規則第 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ことを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 酒気帯びの有無の確認

運転しようとする運転者及び運転を終了した運転者に対し、酒気帯びの有無について、当該運転者の状態を目視等で確認すること。

※【目視等での確認】

原則として対面で、運転者の顔色、呼気のおい、応答の声の調子などから確認すること。

※【アルコール検知器を使用する確認】

酒気帯びの有無の確認

「目視等のほかにアルコール検知器を使用した確認を実施すること及びアルコール検知器を常時有効に保持すること」

⑦ 上記確認内容の記録・保管

酒気帯びの有無の確認の内容を記録し、その記録を一年間保存しなければならない。

※ 業務運転中の従業員が重大事故を起こした場合、公務所から提出を求められることがある。

※ 道路交通法第75条の2の2

「公安委員会は、自動車の安全な運転を確保するために必要な交通安全教育その他自動車の安全な運転に必要な業務の推進を図るため・・・必要な報告又は資料の提出を求めることができる。」

⑧ 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。

⑨ 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

(ア) 選任届出（道交法第 74 条の 3 第 5 項）

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（道交法第 74 条の 3 第 7 項）

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（道交法第 74 条の 3 第 8 項）

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、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なければならない。

〔注〕

安全運転管理者の選任業務を負う「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総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、その支払いが完了していない場合でも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
- ③ レンタル自動車を借りて、これを継続して使用している者などは、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。

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、**民法第 715 条の規定（被用者の加害行為に対する使用者責任 ※ 後述）**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、判例等を見ると、この点に関する使用者の免責主張はほとん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。

〔民法第 715 条〕

「ある事業のために他人を使用する者は、被用者がその事業の執行について第三者に加えた損害を賠償する責任を負う。

ただし、使用者が被用者の選任及びその事業の監督について相当の注意をしたとき、又は相当の注意をしても損害が生ずべきであったときはこの限りでない。

使用者に代わって事業を監督する者も、前項の責任を負う。」

と規定し、不法行為を行った者との間に使用関係がある者は、被害者に対し損害賠償責任を負うことを定める。

【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

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) 自動車損害賠償保障法（以下「自賠法」という）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（自賠法第 3 条）、人身事故以外の事故は、民法の規定によることとされている。（自賠法第 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（自賠法第 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。（自賠法第 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、

- ① 会社の車を社員が無断で運転した場合は、会社側に、
- ② キーを差し込んだまま公道上に駐車した車を、盗まれて運転された場合は、盗まれた者に、
- ③ 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、
- ④ 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（自賠法第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、現実的にはほとん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、又は民法第 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、

- ① 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
- ② 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
- ③ 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
- ④ 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見ると、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ので、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る。

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、広く下請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、下請人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）によっては元請人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 元請の運行供用者責任を認めた例

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

土木請負業者の甲は、A会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図をしたり、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、客観的にみて、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 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込み 11 人が死傷した事故で、運転手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つきではあるが懲役 4 か月の判決があった。

（水戸地裁 2004 年 3 月 31 日）

③ いわゆる「常用」と呼ばれるダンプカー持ち込みの運転手が、「台引き」の方法（1 台当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）

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手が、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 元請業者から派遣された工事長の監督・指揮のもと請負工事をしていた下請業者所有の自動車による事故につき、元請業者は下請業者と重畳して加害車の運行を支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）

⑥ 下請の被用者が、元請業者の自動車を無断で運転した事故につき、元請業者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）

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
- ・ 自動車で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が、終了後の運行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 元請の責任を否定した例

- 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約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社が下請している）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、踏切事故を起こし、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C及びB組に対し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組に下請仕事をさせ、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組が下請仕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建設には自賠法第3条（運行供用者責任）ないし民法第715条（使用者責任）いずれもない」とした。（福岡地裁 1974年10月17日）

第3章 安全運転管理

建設工事に伴う交通事故を防止するためには、運転者管理、車両管理及び運行管理を徹底する必要がある。

1 運転者管理

建設工事に関連して発生した交通事故の事例の内容を検討すると、運転者に起因する事故がほとんどである。したがって、運転者に対する教育が最も重要であり、元請業者は次のことを実施する必要がある。

(1) 新規入場者教育

新規に入場する運転者に対しては、工事概要、作業所の規則のほか、交通安全に関し、次のことを教育する必要がある。

- ア 運行上の注意事項（場内、場外のルート、速度、危険箇所）
 - イ 車体の点検整備（日常点検、非常信号用具、歯止め、清掃）
 - ウ 現場で定めている車両の作業基準（積載方法、積載制限、洗車、落下物防止措置、誘導方法等）
 - エ 運転日誌の記入、タコグラフの提出（資料第2参照）
 - オ 異常事態への対処の仕方（連絡先及びその手順、救助方法等）
- ※ 交通対策部会では、ダンプカー運転者等向けに「建設車両運転者の安全ポイント」「ダンプカーの安全管理ポイント」を教育資料として発行している。

(2) 協力業者における交通安全教育の確認

元請業者は、協力業者が行う交通安全教育の実施状況を確認するとともに、講師教材の提供等についての支援をする必要がある。

(3) 安全運転管理者の選任及び法定講習受講の確認

元請業者は、協力業者の安全運転管理者又は運行管理者の選任状況や法定講習の受講状況について確認する必要がある。

（第2章2（3）「安全運転管理者制度と企業の責任」を参照）

2 車両管理

車両に起因する交通事故を防止するためには、次のことを実施する必要がある。

(1) 車両点検

元請業者は、協力業者の使用する車両について、日常点検整備や定期点検整備が確実に行われ、その記録が保存されていることを確認する必要がある。

特に、車検証は定期的な確認を行い、車検切れの車両が使用されないようにしなければならない。

また、非常信号用具等の資器材やハザードマップ・緊急連絡先等の搭載を確認することも必要である。

※ 道路運送車両法 第六十六条（自動車検査証の備付け等）

自動車は、自動車検査証を備え付け、かつ、国土交通省令で定めるところにより検査標章を表示しなければ、運行の用に供してはならない。

(2) 土砂運搬用車両の点検

土砂運搬用車両の事故は、過積載に起因することが多い。

いわゆる深ダンプが使用されていないか、さし枠が使用されていないかなどを随時点検する必要がある。

また、運搬中の土砂の落下を防止するためのシート等は適切か、車体が土砂で汚れていないか、表示番号は読みとれるか、巻き込み防止装置は適切か、などについても点検する必要がある。

3 運行管理

交通事故を防止するためには、運行計画が適切でなければならない。このことに関しては、次のことを実施する必要がある。

(1) 運行計画策定前の調査

- ア 主要道路の交通量
- イ 交通規制の有無
- ウ う回路の状況
- エ 危険個所把握
- オ 隣接工事の有無

(2) 運行計画の策定

運搬を必要とする土砂等の数量、運搬先等を考慮して使用する車両の台数、運行回数、安全な運搬ルート、運行時間等を内容とする運行計画を策定する。

(3) 運行計画策定に当たっての留意事項

- ア 土取場、土捨場、運搬ルートの実査
- イ 警察署、道路管理者、沿道住民、学校等との打ち合わせ
- ウ 土取場、土捨場、作業場付近の運搬車両の駐車場所の確保

4 特殊車両通行制度について

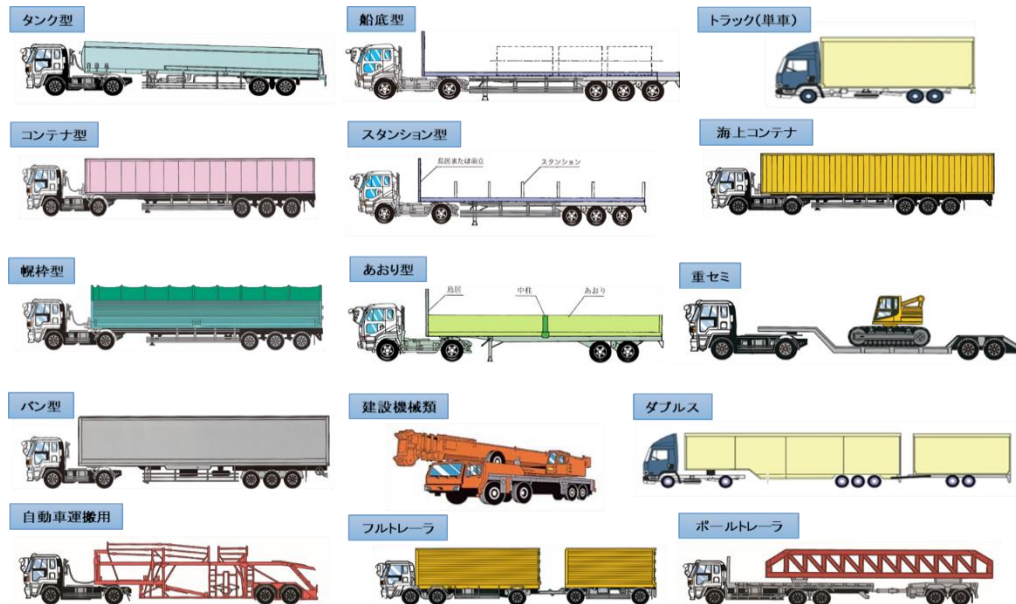
一定の重量・寸法(一般的制限値)を超える車両について、道路を通行させる場合、道路法に基づき、通行の許可又は通行可能経路の確認を受ける必要がある。

この道路管理者への手続きには、大きく分けて「特殊車両通行許可制度」と「特殊車両通行確認制度」がある。

通常は、協力会社(クレーン等の重機関係)や建材メーカーに依頼された運輸会社等が申請する場合がほとんどであるが、工事現場において工程を管理し、関連会社と協議していく上で、理解しておくことが必要である。

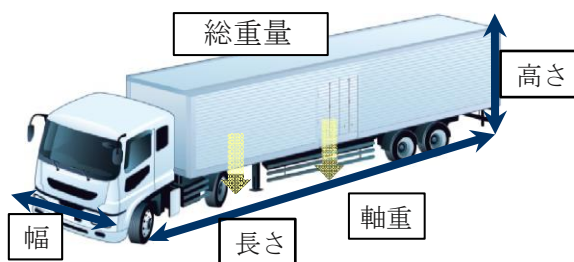
(1) 特殊車両とは

代表的な特殊車両は、下記のようなものがあり、



※ 国土交通省資料から

道路の構造により通行ができる車両の大きさ、重さは、関係する法律等で決められている。



道路の構造による限度（車両制限令等）	
長さ	走行（連結・積載）状態で12m ※トレーラ等連結車はほとんどが超過
幅	積載状態で2.5m
高さ	積載状態で3.8m (一部指定道路では4.1m)
総重量 (車両自重+積載物重量+乗員)	積載状態で20t (一部道路では最大25t)
軸重	積載状態で最大10t（輪荷重5t）
最小回転半径	12m

一般的制限値をどれか1つでも超える車両は「特殊車両通行許可」又は「通行可能経路の回答」が必要になります。

(2) 特殊車両通行許可制度（道路法第47条の2第1項）

事前に道路管理者に対し、車両諸元、通行経路等を指定した特殊車両通行許可申請を行い、許可を受けた範囲内で通行できる制度である。

道路管理者は審査の上、必要な条件を付して通行許可または不許可の判断を行い、許可の場合は、通行許可証が交付され、許可経路を通行できるが、運行時は付帯された条件を守り、許可証を携行しなければならない。

【道路法第47条の2第1項】

道路管理者は、車両の構造又は車両に積載する貨物が特殊であるためやむを得ないと認めるときは、[前条第二項](#)の規定又は[同条第三項](#)の規定による禁止若しくは制限にかかわらず、当該車両を通行させようとする者の申請に基づいて、通行経路、通行時間等について、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため必要な条件を付して、[同条第一項](#)の政令で定める最高限度又は[同条第三項](#)に規定する限度を超える車両（以下「限度超過車両」という。）の通行を許可することができる。

(3) 特殊車両通行確認制度（道路法第47条の3～14）

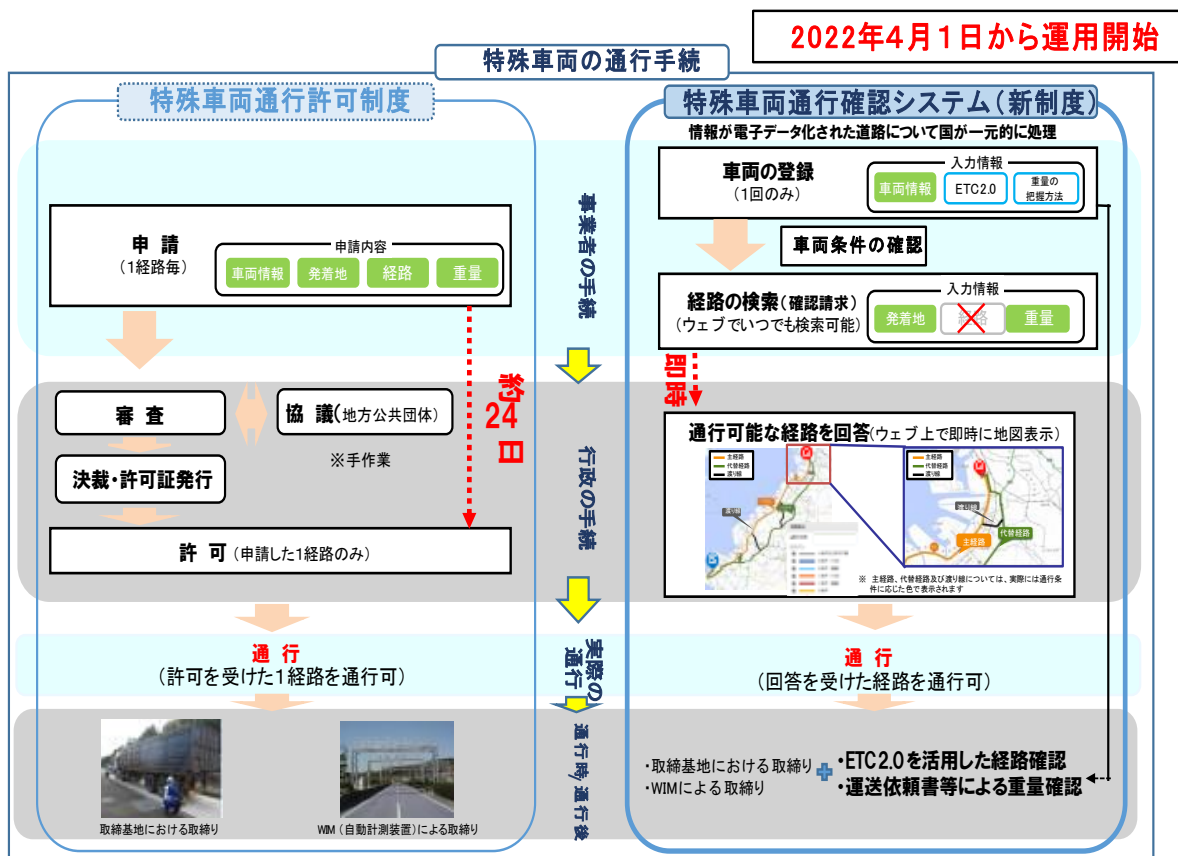
2022年4月に、既存の「特殊車両通行許可制度」に加え、「特殊車両通行確認システム」による新たな制度が創設された。

現行の許可制度では、手続き完了まで一定の期間を要するほか、申請の都度、車両の諸元を入力し、1経路ごとに通行経路を細かく指定する必要があった。

新制度では、事前に車両諸元等の情報登録が必要であるものの、積荷、発着地等を指定した通行可能経路の確認ができ、また、一度に複数経路を確認できる等の利便性が図られ、通行可能経路の回答を受けた範囲内で通行が可能となっている。

※ 道路管理者が事前に整備した道路情報データを利用してシステムで自動確認を行い、必要な条件を付して回答書を交付している。

▶ 詳細は右記の URL を参照。 <http://www.tokusya.ktr.mlit.go.jp/PR/>



※国土交通大臣は、登録等の事務を行わせるため、道路法に基づき(一財)道路新産業開発機構を指定登録確認機関として指定

※ 国土交通省資料から

5 ヒヤリ・ハットの共有

(1) ハインリッヒの法則（1：29：300の法則）

周知のこの法則は、1931年に「災害防止の科学的研究」という本で発表された。発表したのは、アメリカの損害保険会社に勤務する「ハーバート・ウィリアム・ハインリッヒ」という統計分析の専門家である。

ハインリッヒの法則は、「1件の重大事故の裏には29件の軽微な事故と300件の怪我に至らない事故がある」というもので、彼が工場の労働災害調査をした結果、1件の重大事故が起こる背景には29件の軽微な事故と300件の怪我に至らない事故があったことから導き出している。

「29件の軽微な事故と300件の怪我に至らない事故」は、「ヒヤリ・ハット」といえるものであり、この顕在化した危険に対して、様々な対策を講じる事で重大事故の発生が抑止できると考えられている。

他の経験法則として「バードの分析、タイ・ピアソンの法則」（後述）がある。

【ハインリッヒの法則に似た経験法則】

◎ 「バードの分析」(1:10:30:600の法則)

フランク・バード Jr.が、「21業種・297社・175万件」の事故報告を集め、1969年にその発生割合を分析・発表しました。

重症を負った事故が発生する割合1に対し、軽い負傷を負った事故の発生割合が10、物損のみの事故の発生割合が30、負傷にも物損にも至らなかった事故(ヒヤリ・ハット事故)の発生割合が600になる。

◎ タイ・ピアソンの法則(tye-pearson triangle)「事故のピラミッド」とも呼ばれる。

タイとピアソンが1974年～1975年にかけて、イギリスの保険会社の事故データ約100万件を分析した結果に基づくもの。

重症に至った1件に対し、軽傷・中傷になった事故が3件、応急処置をした事故が50件、物損事故80件、ヒヤリ・ハット事故が400件という比率になる。

(2) 「ヒヤリ・ハット」の共有

重大事故は順番に発生するものではない。

「結果」が重大事故になるか「ヒヤリ・ハット」で済むかは、あくまでも偶然のものといえ、1回目で重大事故が起きることも十分ありえる。

労働災害にしても交通事故にしても、「ヒヤリ・ハット」が起きた際には、1度目で「軽微な事故でよかった、物損事故でよかった」と考え、2度目が起こらないうちにできる限り早期に対策を行わなければなりません。

この種事案が発生した際には、現場で情報を共有し、それぞれの作業者が再発に十分に注意を払うだけでなく、第三者被害を防ぐための抜本的な対策も講じていくことが工事現場の周辺対策や作業員の安全確保のためにも重要といえる。

第4章 自動車保険等

自動車保険には、全ての自動車（原動機付自転車を含む）が車両1台ごとに、必ず加入しなければならない**自動車損害賠償責任保険（自賠責保険）**と加入が自由な一般の**自動車保険（任意自動車保険）**がある。

自賠責保険（強制加入）	任意 自動車 保険	賠償責任保険	他人（相手方の車に搭乗中の方、歩行者等）を死傷させた場合 相手の車、他人の物を損壊させた場合の補償
		傷害保険	自分や同乗者が死傷した場合の補償
		車両保険	自分自身の車に対する補償

自賠責保険は、交通事故の被害者を救済するための保険であるが、補償額に上限があり、それを超える分は自動車保険（任意保険）で補填する必要がある。

1 自賠責保険

自賠責保険の補償範囲は、対人賠償に限られ、また、事故を起こした車の保有者自身のケガなどには適用されず、車の損害や建造物（ガードレールなど）の損害などの物損事故も対象外である。

未加入の場合、罰則の対象となる。

(1) 補償の範囲

自動車の運行によって、他人の生命、身体を害したときは、保有者及び運転者が負う賠償責任に基づく損害について、次の金額を限度として保険金が支払われる。

	自賠責保険
傷害による損害（治療費、休業損害、慰謝料等）	120万円
後遺障害による損害（逸失利益、慰謝料等）	4,000万円
死亡による損害（逸失利益、慰謝料、葬儀費等）	3,000万円

〈傷害の場合〉（被害者1人につき）

物についての損害と自己の負傷、自損事故（例えば、自己が運転して電柱に衝突して自己が負傷した場合）による損害は、自賠責保険の保障対象外となる。

(2) 未加入の場合の罰則

自賠責保険の加入は法律で定められ、自賠責保険に未加入の車を運転した場合、「50万円以下の罰金」または「1年以下の懲役」が科せられる。

さらに、交通違反として違反点数が6点付され、免許停止等の対象となる。

また、運転する際に自賠責保険の証明書を所持していない場合も、30万円以下の罰金が科せられる。

2 任意保険

任意の契約により、自賠責保険の補填できない事故や人・物の損害に対応するものであるが、契約により支払限度額・範囲は異なる。契約内容をよく確認せず、思い込みで事故の際に支払われないケースもあるので、約款等の確認が重要である。

(1) 対人賠償保険

自動車事故で、他人（歩行者や他の車の搭乗者など）を死傷させ、損害賠償責任を負うことによって被る損害について、自賠責保険で支払われる金額を超える部分に対して支払われる保険で、支払限度額は契約によって異なる。

(2) 対物賠償保険

自動車事故で、他人の財物（他の車、家屋、電柱など）に損害を与えたときに支払われ、支払限度額は契約によって異なる。

相手側の車両や建築物のほか、店舗にある商品など破損した物品の運搬や修理の費用、交通事故によって喪失した利益（商業車両の運行によって生じたであろう運賃など）が該当する。

(3) 自損事故保険

自動車の所有者、運転者又は搭乗中の者が、その自動車の事故によって死傷し、自賠責保険及び政府の自動車損害賠償保障事業のいずれからも保険給付がないときに支払われる保険である。

(4) 搭乗者傷害保険

自動車に搭乗中の者が、偶然な事故により死傷したときに支払われる。任意保険を

契約した車に乗っていた全員に対して、事故の過失割合に関係なく保険金が支払われるが、被保険者に重大な過失があった場合、酒気帯び運転をした場合、自然災害による事故の場合は補償されないことがある

(5) 人身傷害補償保険

任意保険の契約者や配偶者、家族などが、契約した車や他の自家用車（一部条件あり）などに乗っている時、また歩いている時に、自動車による事故で怪我や死亡した場合に補償されるものになる。

(6) 無保険車傷害保険

契約自動車に乗車中、保険を付けていない車や、補償内容が不十分な車との事故、ひき逃げ等により、死亡または後遺障害を被った場合に保険金が支払われる。

(7) 車両保険

車両保険とは、契約した車に対して車同士の衝突、転落、火災、盗難、台風、洪水、高潮など、偶然な事故によって自動車に損害が生じたときに補償するものになる。補償金額はそれぞれの保険の内容によって違いがあり、プランによってその他の損害をカバーするということもできる。

(8) 個人賠償責任保険

日常生活で起こる事故によって他人の物を壊したり、けがをさせ

	保険（強制）	保険（任意）
自動車事故	自賠償保険	任意自動車保険
自転車事故	なし	個人賠償責任保険等

たりした場合に負う賠償責任に対して対応するものである。

第三者である他人の「身体」「財産」に対して損害を与えた場合が対象となる。

自分自身の負傷の補償は対象外。別に傷害保険に加入しなければならない。

個人賠償責任保険は、傷害保険、火災保険、自動車保険などの特約としてセットすることが一般的であるが、保険会社により内容は異なる場合があるので、よく確認する必要がある。

また、業務で自転車を使用中に起こした事故は個人賠償責任保険では補償されないため、事業主が事業者用の賠償責任保険に加入する必要がある。

第5章 運転免許

運転免許は、建設・運輸だけでなく私達が車を運転する上で、必要不可欠なものであるが、各免許で運転できる自動車の範囲が非常に分かりづらくなっている。工事現場において、理解しないまま、無免許や無免許教唆等の事態を招かないようしていただきたい。

1 種別

平成29年3月の道路交通法改正により「準中型免許」が新設され、免許区分は、「普通」、「中型」、「準中型」、「大型」の4種類となった。

このほか、「限定免許」として「8t 限定中型免許」、「5t 限定準中型免許」の2種類がある。（原付、自動二輪車、特殊自動車は除く）

		区分	普通	準中型	中型	大型		
車 両 総 重 量	11t以上	大型	大型免許					
	11t未満	中型	中型免許					
	8t未満		8t限定中型免許で運転可能					
	7.5t未満	準中型	準中型免許で運転可能					
	5t未満		5t限定準中型免許で運転可能					
	3.5t未満	普通	普通免許					
			2t未満	3t未満	4.5t未満	5t未満	6.5t未満	6.5t以上
			最大積載量					

○ 普通免許

車両総重量 3.5t 未満・最大積載量 2t 未満の自動車を運転できる。

※ 平成 29 年 3 月 12 日以降に取得した場合

○ 5t 限定準中型免許

車両総重量 5t 未満・最大積載量 3t 未満の自動車を運転できる。

※ 平成 19 年 6 月 2 日～平成 29 年 3 月 11 日に取得した普通免許

○ 準中型免許

車両総重量 7.5t 未満・最大積載量 4.5t 未満の自動車を運転できる。

- 8t 限定中型免許

車両総重量 8t 未満・最大積載量 5t 未満の自動車を運転できる。

※ 平成 19 年 6 月 2 日よりも前に取得した普通免許

- 中型免許

車両総重量 11t 未満・最大積載量 6.5t 未満の自動車を運転できる。

2 点数制度

(1) 点数制度

運転者等の過去 3 年間の交通違反や交通事故にあらかじめ一定の点数を付し、その合計点数（累積点数）に応じて免許の取り消し、停止等の処分を行うことをいう。

これらはいずれも道路交通法令に根拠を持つ。（昭和 43 年政令第 298 号～）

※ 累積（加点）制度であり、よく言われる「持ち点●●点から減点される」という考え方は誤りである。

(2) 交通事故の場合

交通事故を起こした場合、交通事故の原因となる違反の点数に交通事故の付加点数を付した点数（基礎点数+付加点数）で評価される。

交通事故の付加点数は、死亡事故、負傷事故等に分類された交通事故の種別（被害の程度）、運転者の不注意の程度に応じて分類されている。

【交通事故の場合の付加点数】

交通事故の種別 \ 不注意の程度の区分	交通事故が専ら違反行為者の不注意によって発生したものである場合（責任が重い）	左記以外の場合（責任が軽い）
死亡事故	20点	13点
治療期間が3か月以上 又は後遺障害を伴う場合	13点	9点
治療期間が3か月未満	9点	6点
治療期間15日以上30日未満	6点	4点
治療期間15日未満 又は建造物損壊	3点	2点

【一般的な交通事故の例示】

	違反行為	基礎点数		付加点数		合計点数		
例 1	安全運転 義務違反	2	+	死亡事故	責任が軽い 13	=	15	取消該当
					責任が重い 20		22	
例 2	信号無視	2	+	傷害事故 (治療15日以上30 日未満)	責任が重い 6	=	8	停止該当
例 3	安全運転 義務違反	2	+	傷害事故 (治療15日未満)	責任が重い 3	=	5	処分外

○ 例 1 死亡事故の場合

責任の軽重に関わらず、取消基準に該当する。

○ 例 2 人身事故を起こした場合（信号無視）

例示の場合は、運転者の責任が重いほか、負傷の程度も重いため、停止基準の該当となる。

○ 例 3 人身事故を起こした場合（安全運転義務違反）

例示の場合は、責任は重いものの負傷程度が軽いため、この事故だけでは停止基準の該当外となる。

ただし、他の違反・事故、過去の処分前歴によっては処分該当となる。

他に交通違反や行政処分歴があった場合は、計算の方法は異なり、より重い処分となる場合もある。

また、酒気帯び運転や救護義務違反等の特定違反の場合は、より重い点数が設定されており、行政処分も重いものとなるのは当然のことである。

※ 特定違反～「酒酔い運転又は麻薬等運転、救護義務違反 35 点」

「危険運転致死傷、運転殺人又は運転傷害等 45 点～62 点」

※ 特定違反の行政処分は、欠格期間が最長 10 年の免許取消し処分である。

欠格期間とは、免許を取消された場合に、新たに免許を取得することができない期間をいう。

(3) その他

点数制度によるもののほか、一定の行為を理由として運転免許の取消し又は停止等の処分になる場合がある。

主な理由としては、

- 重大違反唆し等 ～ 酒酔い・酒気帯び・救護義務違反・無免許等の重大違反を「唆し」又は「助ける」行為を行った場合
 - ※ 「唆し」 ～ 自動車等の運転者に重大違反をする決意を新たに生じさせる行為
 - ※ 「助ける」 ～ 自動車等の運転者が重大違反をすることを容易にする行為
- 道路外致死傷 ～ 道路以外の場所（駐車場、工場の敷地、土木工事現場等）で人を死傷させる行為等があげられる。

【参考】 運転免許の取消、停止処分数の推移（警察庁統計による）

区分 年別	取消し	停止				合計
		長期	中期	短期	計	
2020年	36,432	34,147	29,866	125,252	189,265	225,697
2021年	33,759	33,464	31,313	131,163	195,940	229,699
2022年	32,980	33,089	28,069	119,399	180,557	213,537
2023年	34,546	33,242	24,856	107,528	165,626	200,172

長期：90日、120日、150日又は180日の停止処分

中期：60日の停止処分

短期：30日の停止処分

第6章 交通対策部会の活動

交通対策部会では、大型貨物自動車等による交通事故の防止をはじめ、車両系建設機械・移動式クレーンの安全管理、送迎用マイクロバス・ワゴン車の安全管理、保安設備、仮設構造物の安全管理等を推進するため、次のような活動を行っている。

1 交通安全点検

交通対策部会の専門委員が会員会社の建設現場を訪れ「交通安全点検表」（資料第1参照）により点検・指導を実施している。

また、優秀な現場については表彰を行っており、昨年度は下記の現場表彰を行った。

2023年度 表彰現場（公衆災害対策委員会委員長表彰）		
受賞年月日	受賞現場	工事名
2023年7月27日	鹿島・竹中土木・佐藤工業 特定建設工事共同企業体 横環南 公田笠間トンネル JV工事作業所	横浜環状南線 公田笠間トンネル工事
2024年2月15日	大成・鹿島・大林・京急 建設共同企業体 環七地下調節池作業所	環状七号線地下広域調節池（石神井川区）工事
2024年2月15日	清水・奥村・佐藤 特定建設工事共同企業体 駒栄工区開削トンネル 工事作業所	駒栄工区開削トンネル工事

最近の交通安全点検の結果をワースト順に見ると次のとおりであり、これらを重点指導項目として現場指導を行っている。

① 非常信号用具等の装備

非常の際に使用する、発炎筒、赤色灯、赤旗などがダンプカーに装備されていない。又は直ちに活用できる状態でない。



② 運搬ルートの設定及び追跡調査

ダンプカーの運搬ルートが設定されていない。又はダンプカーの運搬ルートについて追跡調査が十分でない。

③ 運行記録の確認

日常点検整備、運行記録計、運転日誌の確認がなされていない。又はそれに基づく必要な指導がなされていない。

④ 交通安全教育の実施

交通安全に関する教育がなされていない。又は低調である。

2 交通事故防止等講習会の開催

春及び秋の年2回、建設工事に伴う交通事故防止等講習会を開催している。

3 教育用資料の作成

この小冊子のほか、「建設工事交通事故防止対策指針」、「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」等の教育用資料を作成し、その普及を図っている。(資料第3参照)

4 交通安全懸垂幕の作成

例年、会員会社（協力業者含む）から交通安全標語の募集を行い、最優秀作品を懸垂幕とし配布している。

2024年度
交通安全懸垂幕



第7章 事故事例

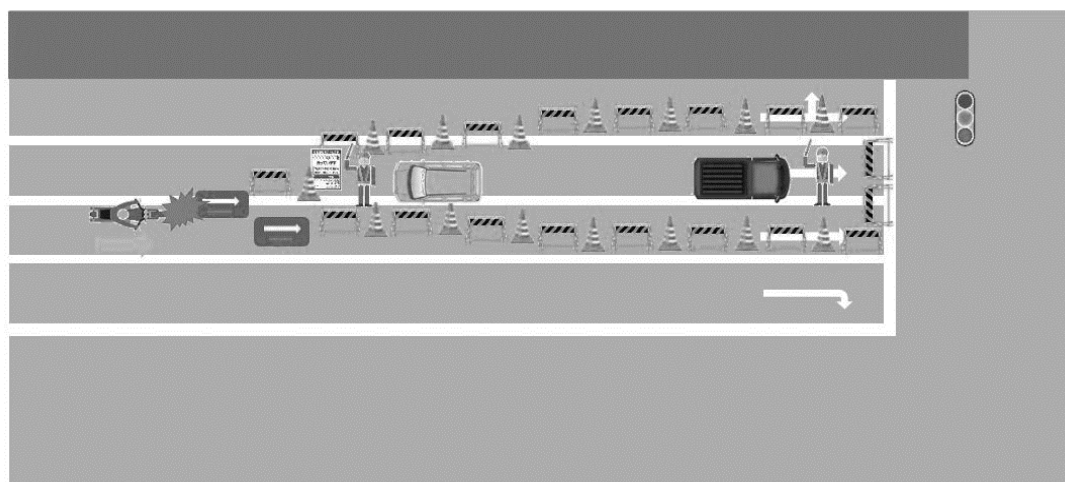
ここに掲げた10事例は、建設工事に関連して発生した交通事故として会員会社のご協力のもとに調査・回答をいただいた中から抜粋したもの、又は、警察から提供された建設工事に関連して発生した事故事例です。

事故当事者の責任や過失の軽重を表わしたものではなく、又、道路の形状は実際のものとは異なる場合がありますが、これらの事例のそれぞれについて、発生原因、事故防止対策の研究に活用してください。

1 幹線道路の路面補修工事現場で二輪車が誘導矢印板に衝突した交通事故

発生状況

夕方、片側4車線の幹線道路で、中央2車線に作業帯を設置して路面補修工事を実施中、前方から進行してきた二輪車が、何らかの原因により作業帯の手前で転倒滑走、誘導矢印板に衝突したものの。



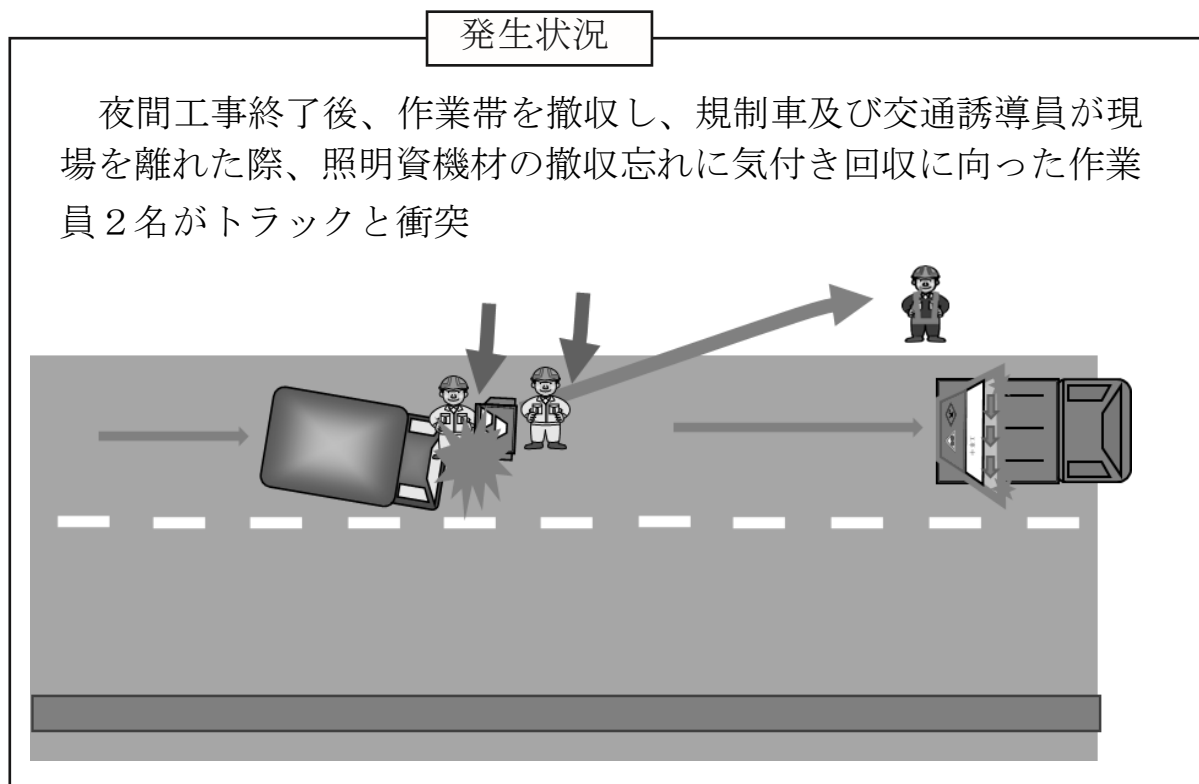
発生原因等

運転者の前方不注視

防止対策

- 1 クッションドラムやA形バリケード等の突入防止資機材の確実な設置
- 2 日没時間にとらわれることなく、内照式カラーコーンやネオンチューブ、回転灯・回転警告灯等の交通安全資機材の増設

2 機材回収中の作業員とトラックが衝突した交通事故



発生原因等

安全確保不十分（交通誘導員未配置）

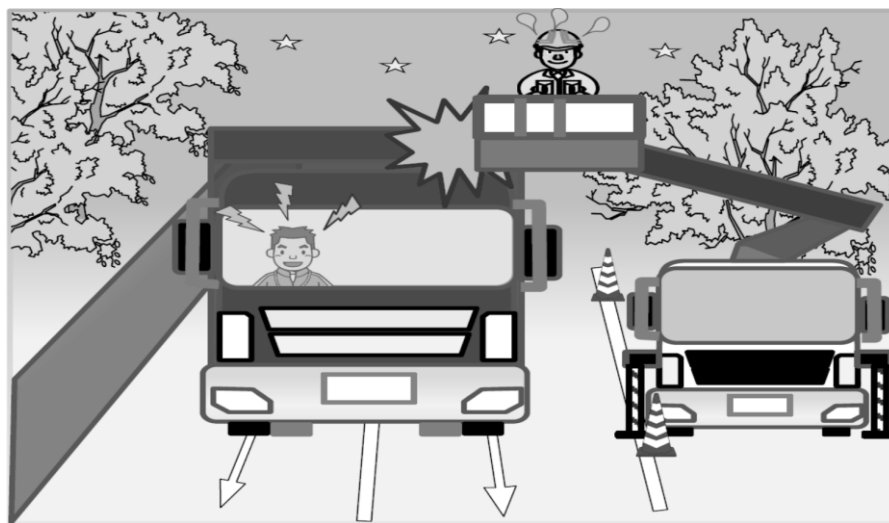
防止対策

- 1 作業帯(安全施設等)は、交通流の上流から下流に向けて設置し、撤収は設置と逆に向けて行う。
- 2 安全確保に十分な交通誘導員を配置
- 3 現場責任者は、作業が完全に終了するまで現場の危機管理の任務に当たること。

3 高所作業車のパケットが走行してきた大型ダンプカーに接触した事故

発生状況

早朝、高所作業車による作業を終了し、パケットを収納する際作業帯外の車線上にパケットを移動したため、走行してきた大型ダンプカーに接触



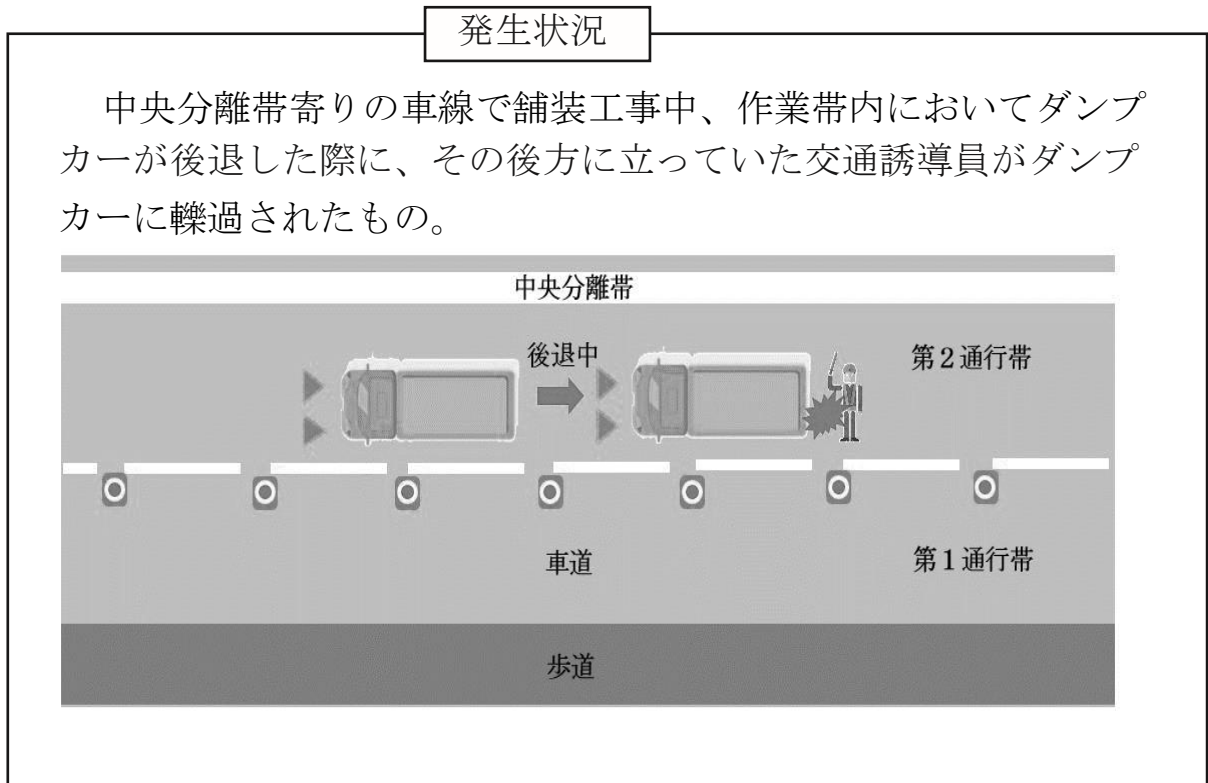
発生原因等

パケット操作不確実

防止対策

- 1 高所作業車による作業は、原則として作業帯の範囲内で実施する。
- 2 やむを得ず、作業帯の範囲から出るときは、交通誘導員を配置するなど、十分な安全対策の実施

4 作業帯内で後退中のダンプカーと交通誘導員が衝突した交通事故



発生原因等

後退時の安全確認不十分

防止対策

- 1 工事関係車両を運転するドライバーに対する交通安全指導の徹底
- 2 建設車両の交代を誘導する交通誘導員は、事前に運転者と打ち合わせて、声掛けや笛の使用を実践
- 3 交通誘導員は、車両資格に入らず、常に運転者から姿が見える位置で誘導

5 道路補修工事現場で、乗用車が作業帯内の標識者に衝突した交通事故

発生状況

深夜、複数車線の道路の右側車線にて道路補修工事を実施中、何らかの原因により乗用車が作業帯内の標識車に衝突、乗用車に乗車していた2名が死亡した。



発生原因等

作業帯直近通過時の安全不確認

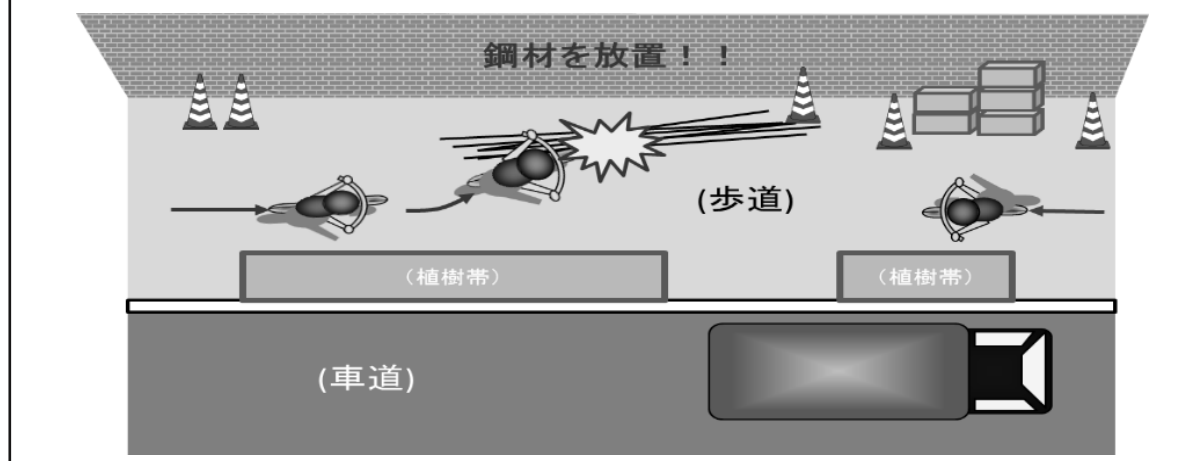
防止対策

- 1 作業帯にクッションドラムやA形バリケード等の突入防止資機材の確実な設置
- 2 内照式カラーコーンやネオンチューブ、回転灯・回転警告灯等の交通安全資機材の増設、交通誘導員の増員及びドライバーから分かりやすい交通誘導の実施
- 3 高速道路や幹線道路での交通誘導は、不測の事態に即時に対応できるよう車から視線を逸らさないことと避難場所の確保

6 歩道上に放置されていた建設資材に自転車が乗り上げ、転倒した交通事故

発生状況

朝方、マンション建設現場で許可を得ることなく建設資材を歩道上に放置していたところ、歩道上を走行していた自転車が前方からきた自転車を避けるため、左にハンドルを切った際、歩道上に放置されていた鋼材に乗り上げ、転倒したものの。



発生原因等

道路不正使用

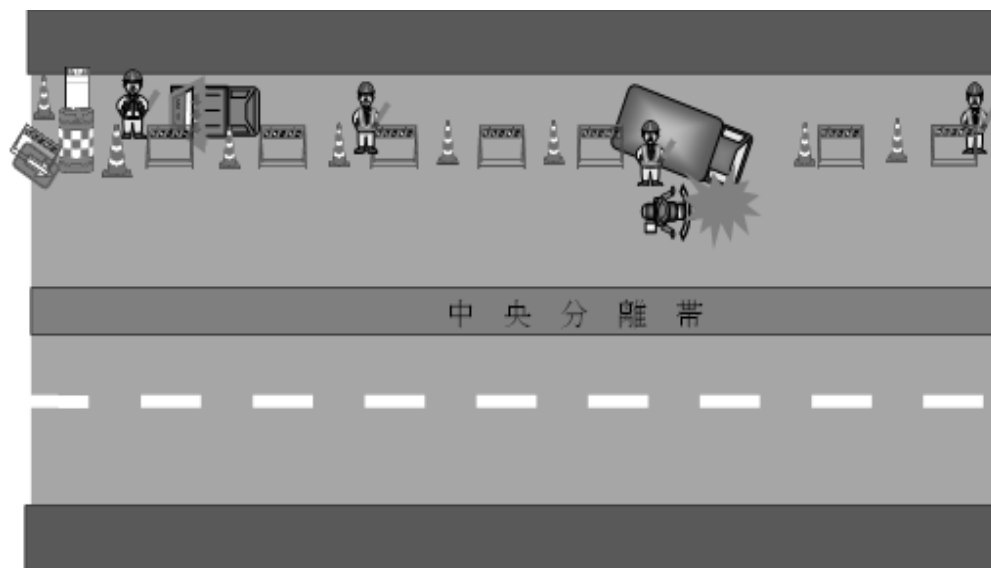
防止対策

- 1 現場責任者は、建設現場で歩道を使用して作業を行う場合は道路使用許可を確実に申請
- 2 安全資機材を活用して作業帯を設置するとともに、歩行者用通路を確保、誘導看板と交通誘導員の配置

7 建設現場からダンプカーが出場する際に、走行中の二輪車と衝突した交通事故

発生状況

夜間工事中、ダンプカーが作業帯内から出場する際、後方から進行してきた大型バイクに衝突したものの。



発生原因等

誘導員相互の連携不十分

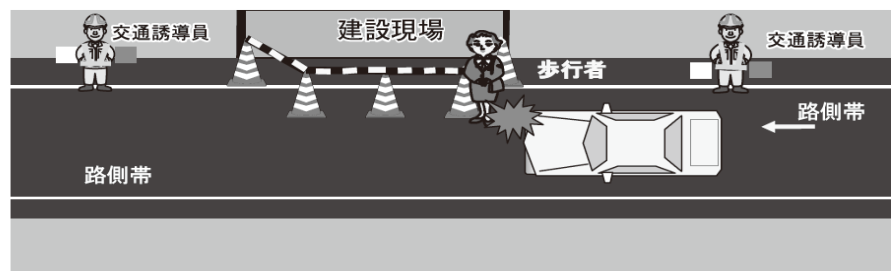
防止対策

- 1 通行車両や通行人が途切れた時を見計らったの誘導の励行
- 2 事前の誘導員連携の具体的な指示とシミュレーション実施による誘導員相互の十分な連携の確保

8 工事現場の作業帯を歩いていた歩行者が乗用車と接触した交通事故

発生状況

建設工事現場の車道上に設けられていた作業帯に沿って車道を歩いていた歩行者が、乗用車と接触して負傷した。



発生原因等 歩行者用通路の安全確保不十分

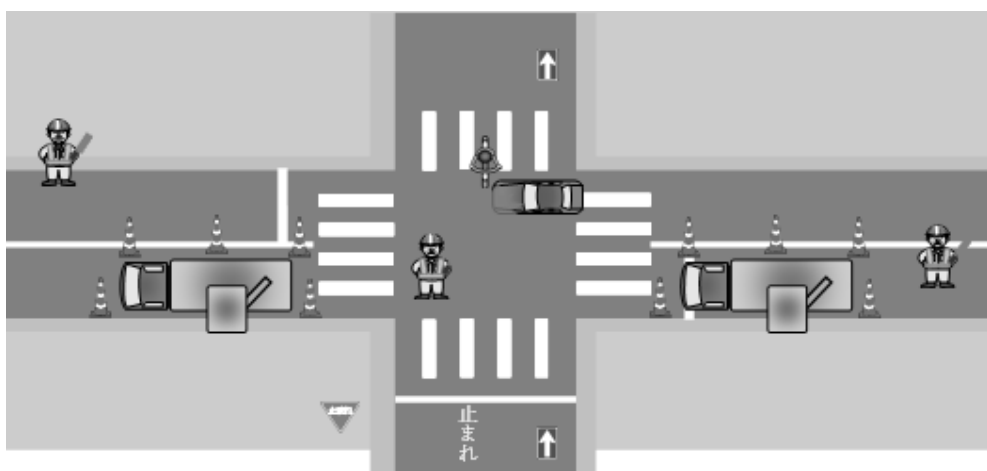
防止対策

- 1 歩行者通路を確保して十分な安全確保
- 2 車両と歩行者を分離した交通誘導の実践
- 3 現場責任者の配置箇所の確認と是正措置

9 交差点における自転車と交互通行車両の衝突した交通事故

発生状況

一方通行を進行してくる自転車を発見したものの、交差点の手前で停止するものと思い込み、交互通行車両の誘導を継続していたところ、自転車が停止せず、出会い頭に衝突



発生原因等

交差点の状況に応じた交通誘導員の配置と適切な誘導

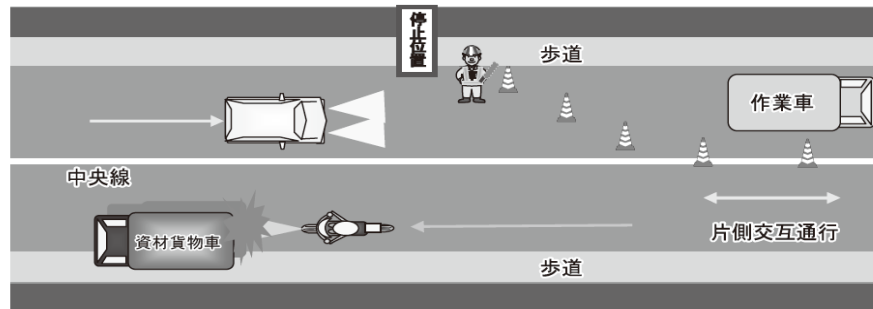
防止対策

- 1 明確な指示による車両の確実な停止と安全確認ののちの交互通行車両の誘導・進行
- 2 周囲の交通状況を十分に把握した上での誘導
- 3 作業開始前の交通誘導員同士の打ち合わせ・意思疎通の徹底

10 路上工事現場で駐車していた工事関係車両に原付が追突した交通事故

発生状況

夜間、片側交互通行で交通整理を行っていた道路工事現場において、作業帯外に駐車していた工事用資材貨物車に原付が衝突し、原付の運転者が死亡した。



発生原因等 工事関係車両の作業帯外での駐車

防止対策

- 1 必要な工事関係車両は作業帯内に収容
- 2 当日の作業内容を工事関係者全員に周知徹底
- 3 工事現場周辺の交通環境(特に夜間は照明)に配慮し、必要な保安施設の活用

資料 1

交通安全点検表										2022年4月1日改		
					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 台 営業用 台		
工事概要								建設機械		台		
								送迎車両		マイクロバス 台 ワゴン 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
日建連に対する 要望意見												
所 見												
立 元 会 請 者	会社名・役職		氏 名					事前点検者				
	店 社 作 業 所											
									専 門 委 員			
	協 力 会 社											

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、その記録もある。	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るが、その記録がない（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、又は表示が不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	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	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	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	車両う回りの案内板の設置	4	2	0	車両う回りの案内板を設置し、維持管理も適切である。	車両う回りの案内板を設置しているが、維持管理が十分でない。	車両う回り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

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○で囲み、点検した項目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の大別した点検結果がわかります。

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

資料2

安全運転管理者等


運 転 日 誌

年 月 日

車両番号

天候 晴 曇 雨 雪

運転者氏名

指示された事項	1. 作業所名	2. 入所時刻 時 分						
3. その他								
給 油	<div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 500px; height: 300px; margin: 0 auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>タコグラフ貼布</p>  </div> </div>							
軽 油			ℓ					
エンジンオイル			ℓ					
走行距離								
終業時メーター	km							
始業時メーター	km							
今日の走行キロ	km							
輸送区間	品名または 作業内容	数量	回数	作 業 時 間				備 考
				車庫発	作業開始	作業終了	車庫着	
運転者記入欄（なんでも）								

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 _____ ㊞

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・ウォッシャー及びワイパー	※1 ウインド・ウォッシャー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箇所		
不良箇所及び処置		

※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。

日建連 刊行物無料ダウンロード方法

■安全対策本部発行の資料・書籍を多数無料化していますので、ご活用ください。

①日建連 HP にアクセス <https://www.nikkenren.com/>

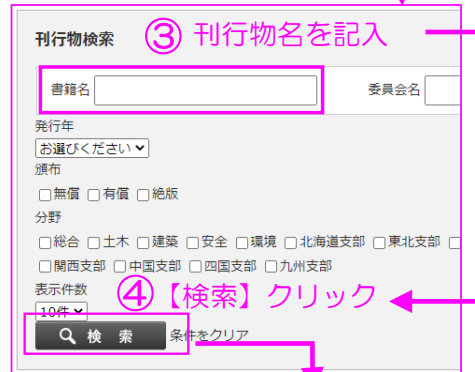
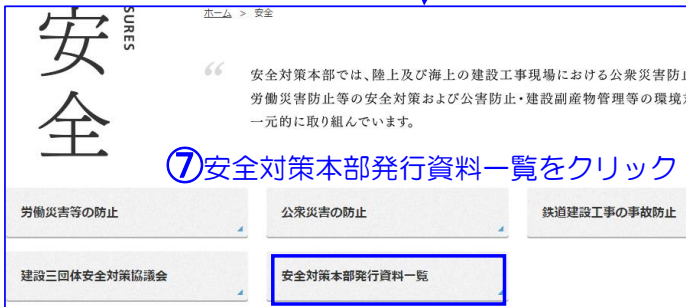
求める刊行物がわかっている方 ⇒②【刊行物・資料】をクリック

どんな刊行物があるかの調べてからにしたい方 ⇒⑥【安全】をクリック



安全のページが表示されます

刊行物検索画面が表示されます



安全対策本部発行資料一覧のページが表示されます

該当する刊行物の一覧が表示されるので、求めている刊行物をクリックします

部会名	資料名 (クリックで詳細表示)	頒布価格	発行年月
	ポケット版リーフレット「建設車両運転者の安全ポイント」		2019・5
	ポケット版リーフレット「交通誘導員の交通誘導安全ポイント」		2020・12
			2019・5



交通誘導員の交通誘導安全ポイント (改訂版)	
内容・使用目的	建設現場において関係車両、一般車両、歩行者等の交通事故防止のために重要な任務をしている交通誘導員として、交通誘導上の注意事項等を4つ折のポケットリーフレットとしてまとめたものです。
目次	
判型・ページ数	ポケット版リーフレット
発行日・改訂日	2020・12
無料(電子ファイルのみの提供)こちらよりダウンロードできます	

⑨ここをクリック

交通対策部会発行教育資料一覧

資 料 名	内 容	発行年月
建設工事交通事故防止対策指針(第8版)	交通対策部会のいわば教科書的なテキストで、建設工事に伴う交通事故防止対策の指針として、わかりやすくまとめた資料です。	2022年4月
建設現場の交通安全教育マニュアル	建設車両による交通事故防止のため、元請・協力会社の管理者として、何をなすべきか。また、運転者に対してどのような指導をしていけば良いのかをリーフレットにまとめた資料です。	2022年4月
建設現場の安全運転管理(第31版)	昨年一年間における、全国の交通事故の発生状況、会員会社が関与した建設車両の事故状況及び交通事故に対する管理者の責任、過去の重大事故事例などについて説明した資料です。(毎年改訂)	2024年5月
建設工事に伴う安全運転管理事例集(第7集)	各現場において安全管理のために様々な施策を講じている中で、交通安全点検などを通じて創意工夫がなされている事例を紹介した資料です。	2022年4月
交通安全点検評価の手引き	交通安全点検表の項目ごとの評価要領・ポイントについて、解説した資料です。	2024年2月
建設現場における交通安全対策好事例集	日建連会員会社の協力を得て、各社の現場で実施している交通安全対策の好事例を集め、交通安全点検表の項目ごとに取りまとめた資料です。	2008年9月
動画「建設工事現場の交通安全対策」 (映写時間13分)	建設現場での交通安全管理の実際についてのビデオで、音と動画でわかりやすく説明しており、約13分間にまとめたものです。交通事故防止講習会でも活用しています。	2018年9月
建設車両運転者の安全ポイント	ダンプカーのみならず、建設工事に使用する各種車両の安全運転のために運転者として必要な知識、ルールをまとめた資料です。	2019年5月
交通誘導員の交通誘導安全ポイント	建設現場において関係車両、一般車両、歩行者等の交通事故防止のために重要な任務をしている交通誘導員として、交通誘導上の注意事項等をまとめた資料です。	2020年12月
移動式クレーンの安全管理ポイント	移動式クレーン作業の事故防止対策資料として、過去に発生した事例を参考として、現場の管理者の立場からの必要事項をまとめた資料です。	2019年5月
ダンプカーの安全管理ポイント	ダンプカーの事故防止を図るために、現場の安全運転管理者、運行管理者による安全教育や運行管理が重要です。安全管理上必要な最低限のポイントをまとめた資料です。	2019年5月
路上工事現場の交通安全ポイント	道路使用・占用を伴う工事現場において、「許可条件遵守状況点検結果」に基づき、これまでの点検を通じて許可条件不履行形態(違反)の多い順にまとめた資料です。	2019年5月
送迎車両安全運転のポイント	建設車両の交通事故の中で、工事現場へ朝夕の送迎時におけるマイクロバス・ワゴン車が比較的高い事故発生率を占めています。複数の同乗者が関与することとなる事故防止対策をまとめた資料です。	2019年5月

※ 上記資料は、日本建設業連合会ホームページから無料でダウンロードができます。冊子での発行はありません。

建設現場の安全運転管理

1994年2月10日 第1版発行

2024年5月1日 第31版発行

編集 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

発行 一般社団法人日本建設業連合会

〒104-0032

東京都中央区八丁堀 2-5-1 (東京建設会館 8階)

TEL 03 (3551) 8812 FAX 03 (3551) 0494 <http://www.nikkenren.com/>
