

建設現場の安全運転管理

(第33版)

「運転は あなたの人の映すもの みんなにやさしい建設車両」

(2026年度 交通安全スローガン)

2026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」)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となり、現在に至っています。

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33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、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いたします。

2026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

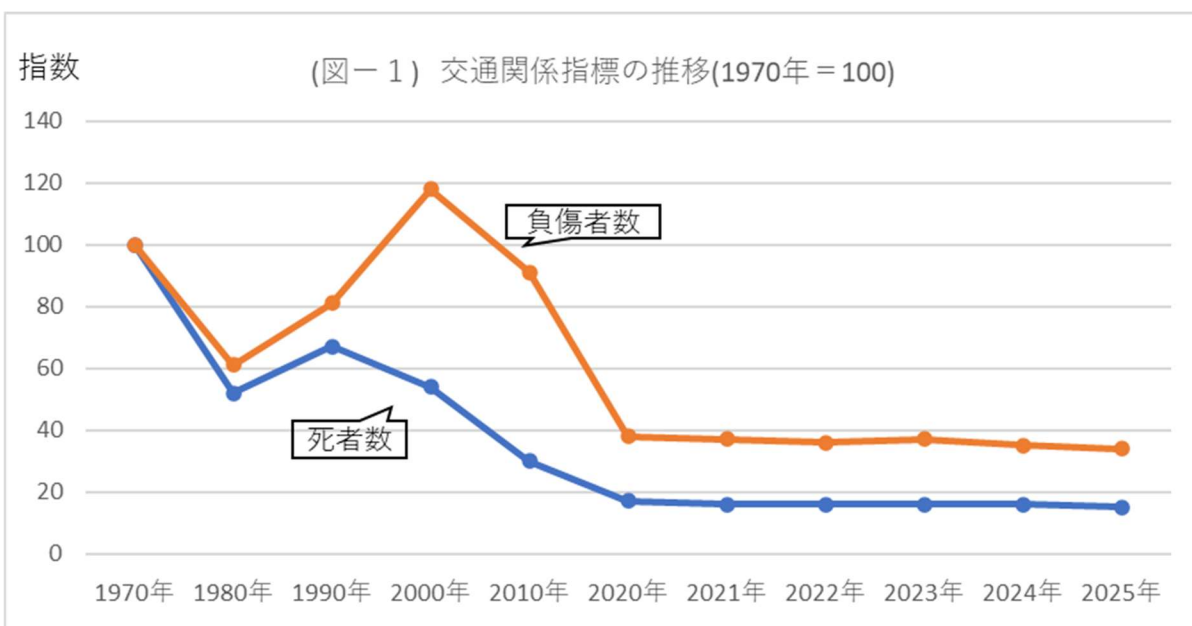
第1章 最近の交通事故発生の傾向	1
1 全国的推移と特徴（警察庁交通統計から）	1
2 建設工事に伴う交通事故の傾向（会員会社統計）	8
第2章 交通事故防止に関する企業の責任	13
1 地域社会の一員としての企業の責任	13
2 安全運転の確保に関する企業の法的責任	13
3 交通事故に関する企業の損害賠償責任	20
第3章 安全運転管理	27
1 運転者管理	27
2 車両管理	28
3 運行管理	28
4 特殊車両通行許可制度	29
5 交通誘導警備	32
6 ヒヤリ・ハットの共有	34
第4章 自動車保険等	36
1 自賠責保険	36
2 任意保険	37
第5章 運転免許	39
1 種別	39
2 点数制度	40
第6章 自転車の事故防止	43
第7章 交通対策部会の活動	45
第8章 事件事例	47

第1章 最近の交通事故発生の傾向

1 全国的推移と特徴（警察庁交通統計から）

(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、2,547人で前年比116人の減少となり、また、交通事故の発生件数は、287,236件、負傷者数は、338,294人で、いずれも前年に比べ減少した。



年	1970年	1980年	1990年	2000年	2010年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
交通事故死者数 (人)	16,765	8,760	11,227	9,073	4,948	2,839	2,636	2,610	2,678	2,663	2,547
交通事故負傷者数 (千人)	981	599	790	1,156	896	368	362	356	365	344	338

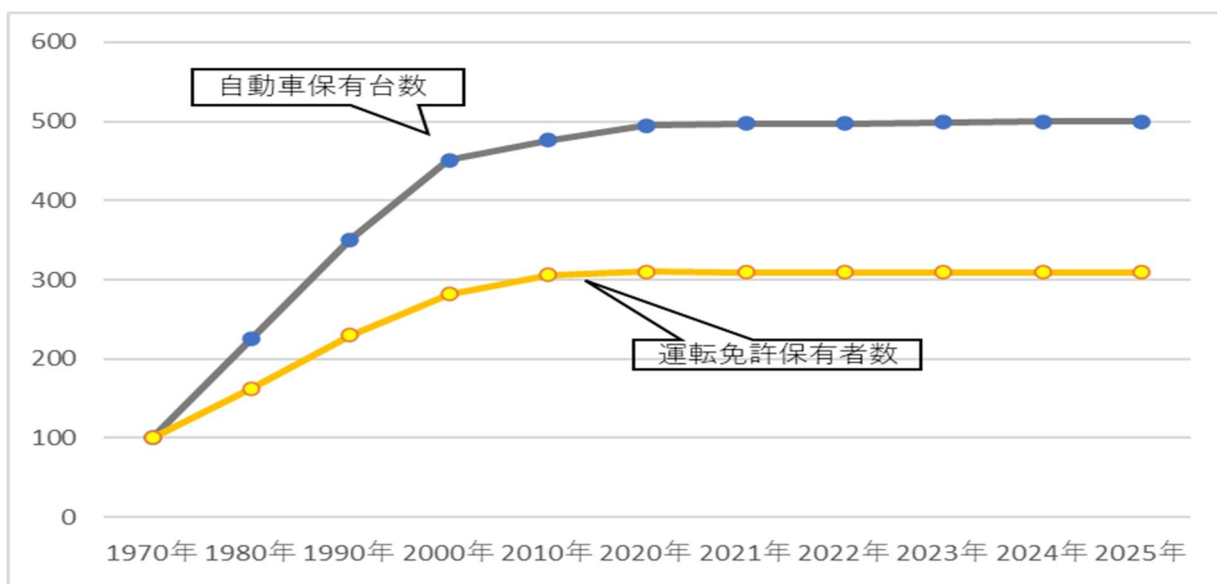
2023年は、新型コロナウイルスの感染症法上の分類が季節性インフルエンザと同じ「5類」に移行し、社会活動が活発化したことを一つの要因として、死亡事故をはじめとした交通事故発生件数や負傷者数等は、いずれも増加に転じたものの、それ以降、年を追うごとにどの数値も落ち着きを取り戻しつつあり、対前年比減少の状況となった。

一時的な増加傾向はみられたものの、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。

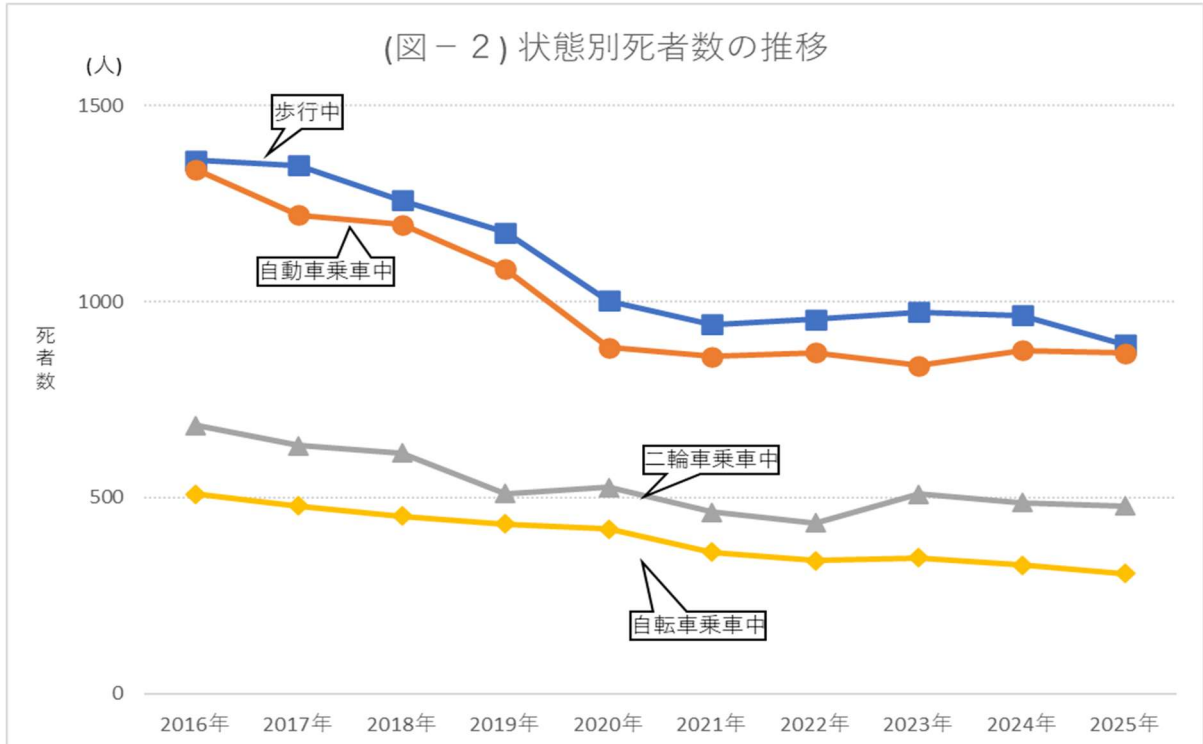
こうした状況を踏まえ、政府は第11次交通安全基本計画に基づき、各界各層と連携しながら、子供や高齢者をはじめとした歩行者の安全確保、自転車の交通ルール順守の徹底、飲酒運転等の悪質・危険な交通違反の指導取締り等の多角的な取組をこれまで以上に、効果的かつ強力に推進し、交通事故のない安全で快適な社会を実現する方針と決意を明らかに示しており、現在策定中の第12次交通安全基本計画でも変わることはない。

交通事故死者数が最も多かった1970年当時と比較して、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。



(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」の890人で構成率は34.9%、次いで「自動車乗車中」の869人で構成率は34.1%、「二輪車乗車中」の476人で構成率は18.7%、「自転車乗用中」の306人で構成率は12.0%となっている。(図-2 参照)



年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	
歩行中	1,361	1,348	1,258	1,176	1,002	941	955	972	965	890	
乗車中	(自動車)	1,338	1,221	1,197	1,083	882	860	870	837	876	869
	(二輪車)	684	632	613	510	526	463	435	508	487	478
	(自転車)	509	479	453	433	419	361	339	346	327	306

(3) 交通事故等の特徴

死者数、負傷者数とも前年比減少となったが、重傷者数は増加（前年比+278人、+1.0%）している。

ア 歩行者

- ・ 歩行中死者の約7割は65歳以上
- ・ 歩行者の約6割に違反あり

イ 自転車（2023年7月～ヘルメット着用が努力義務化）

- ・ 自転車対歩行者事故は近年増加傾向にあり、衝突地点は歩道・横断歩道が約6割対
- ・ 乗用中死者の約5割が「頭部」を損傷し、約8割に法令違反があり。

ウ 自動車

- ・ 携帯電話等使用による死亡・重傷事故が増加中。携帯電話等使用時の死亡事故率は不使用時の約 3.4 倍
- ・ 75 歳以上の高齢運転者による死亡事故は対前年比減少した。

「コリジョンコース現象」

周囲に田畑が広がるような見通しのよい交差点で車同士の衝突事故が起きることがある。

交差点に向かう自車から見て、約 45 度の角度から同速度で接近する他車があった場合、目が錯覚を起こし、相手の車が停止しているように見えてしまうためである。

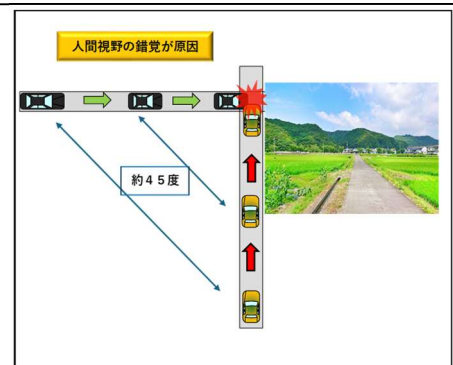
また、ピラーに相手の車が隠れ、見えなくなる場合もあり、これらの状態で交差点に同時に進入するとそのまま衝突事故が発生をする。

人間には「周辺視野にあるもので、動いていないものは認知しづらい」という特性があり、横から近づく車を「中心視野」ではなく「周辺視野」でとらえがちな為、この現象(事故)が引き起こされる。

予防策としては、頭や目線を左右へ向けて、意識的に目線を違う方向に移すことなどが挙げられる。

※ コリジョン (collision) とは「衝突、激突」の意味

※ 人間の視野：物の色や形をはっきり認識できる「中心視野」
：色や形の違いは認識しづらい「周辺視野」

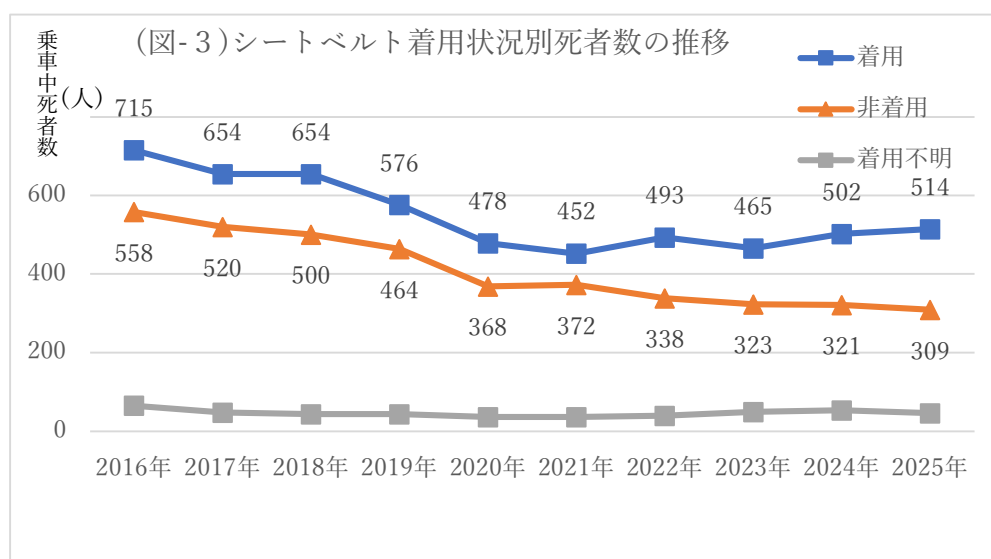


(4) 自動車乗車中におけるシートベルト着用状況別死者数の推移

自動車乗車中の死者数 869 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 514 人、非着用死者数は 309 人、着用不明 46 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は下表のとおりである。

(図-3 参照)

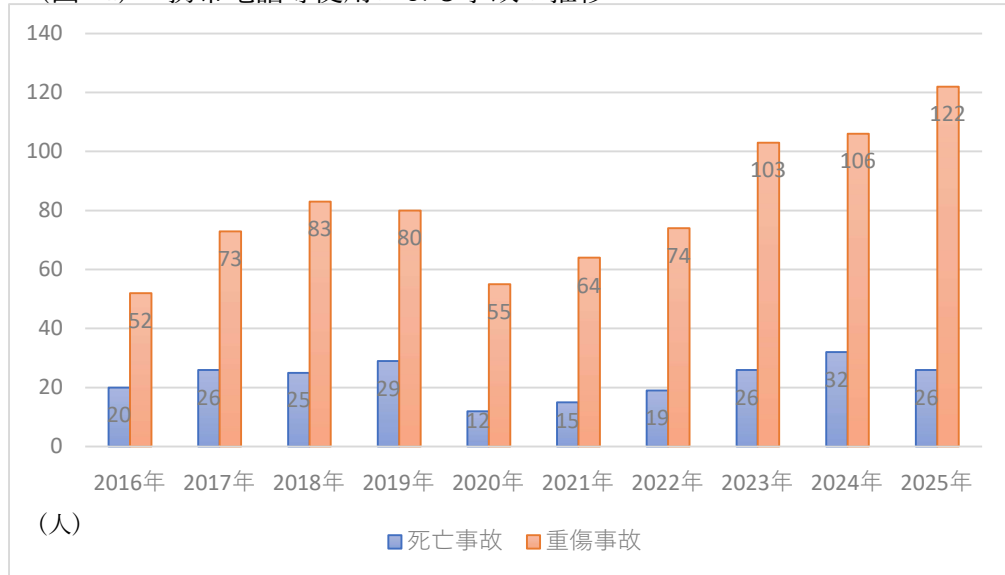


車両事故の死者数のうち約 4 割がシートベルト非着用であり、シートベルト非着用者の致死率は着用者の致死率の約 15.0 倍である。

(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148件で、2021年以降、増加しているほか、携帯電話等使用時の死亡事故率は、不使用時の約3.4倍にのぼる。(図-4 参照)

(図-4) 携帯電話等使用による事故の推移

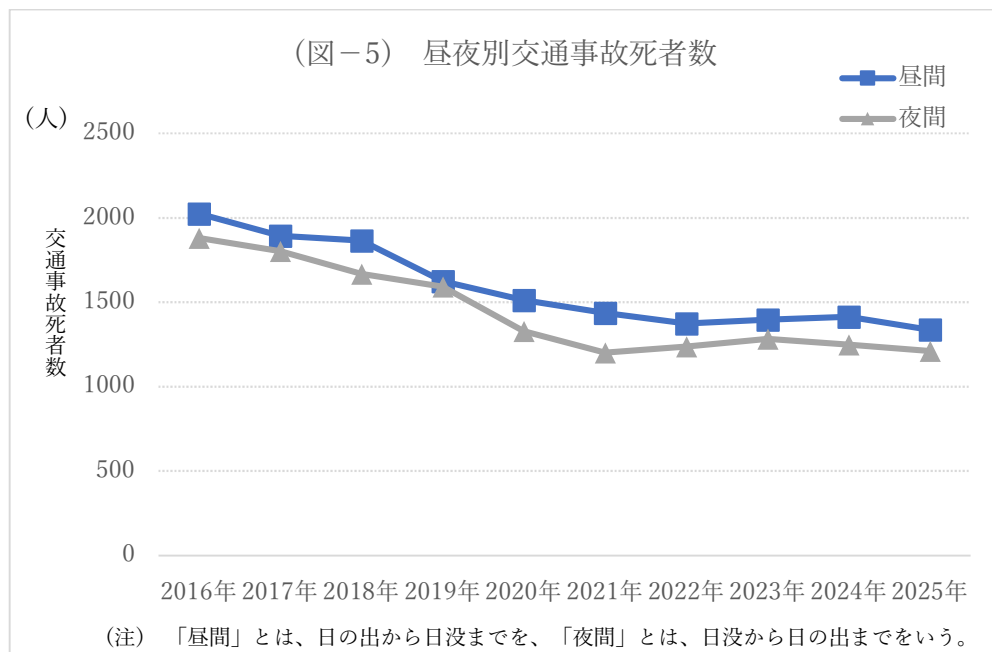


※ 2019年12月～携帯電話等使用の罰則強化

(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1,337人で構成率は52.5%、夜間は1,210人で構成率は47.5%となっている。(図-5 参照)

(図-5) 昼夜別交通事故死者数

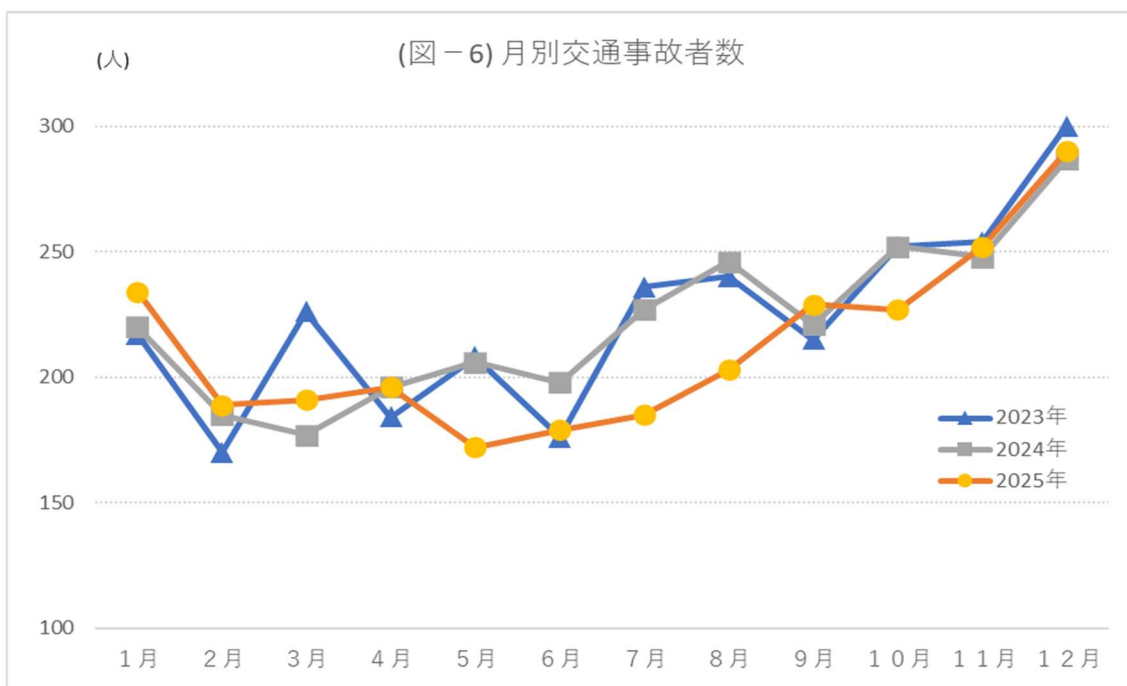


(7) 月別の交通事故死者数の推移

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1,386人で、上半期と比較して構成率は54%を占めている。

月別に見ると、12月が290人、次いで11月が252人、1月が234人の順で、最も少ない月は5月で172人、次いで6月の179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-6参照)



年 \ 月	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	下半期計	年間合計
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
2024年	220	185	177	196	206	198	1,182	227	246	221	252	248	287	1,481	2,663
2025年	234	189	191	196	172	179	1,161	185	203	229	227	252	290	1,386	2,547
2025年の1日当たり死者数	7.5	6.8	6.2	6.5	5.5	6.0	6.4	6.0	6.5	7.6	7.3	8.4	9.4	7.5	7.0

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。

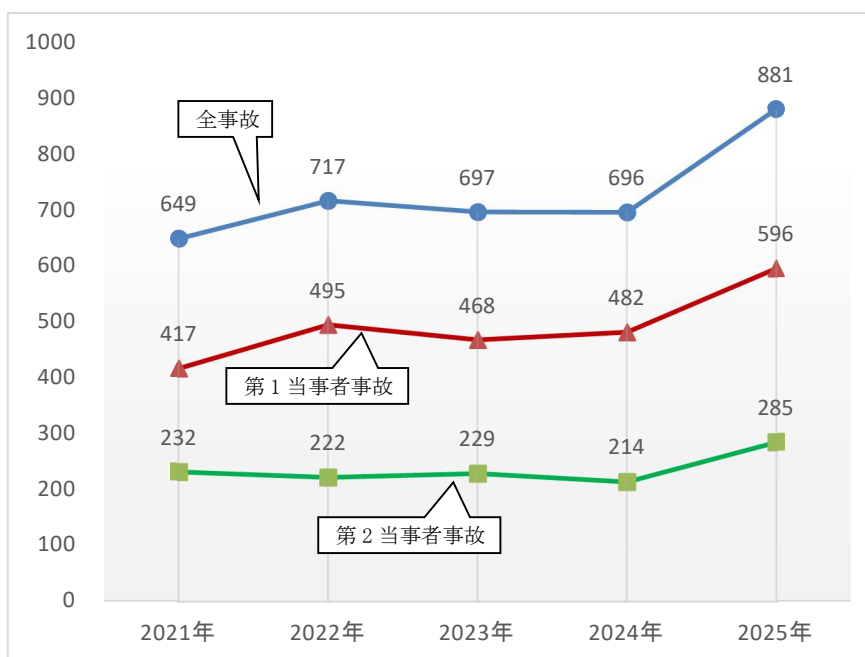
過去5年間の交通事故発生状況の調査結果は下表のとおりである。

年 別	区 分		
	有回答		
		事故有	事故なし
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%)
2024年	120社	59社 (49.2%)	61社 (50.8%)
2025年	119社	63社 (52.9%)	56社 (47.1%)

(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。

2025年中の交通事故発生件数は881件、第1当事者事故の発生件数は596件で



ある。また、1社当たりの平均事故発生件数は7.40件、1社当たりの第1当事者の平均事故発生件数は5.00件、第2当事者の平均事故発生件数は、2.39件となっている。

(3) 交通事故死者数

会員会社の建設工事関連の交通事故死者数は、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9人である。

【死亡事故の概要】

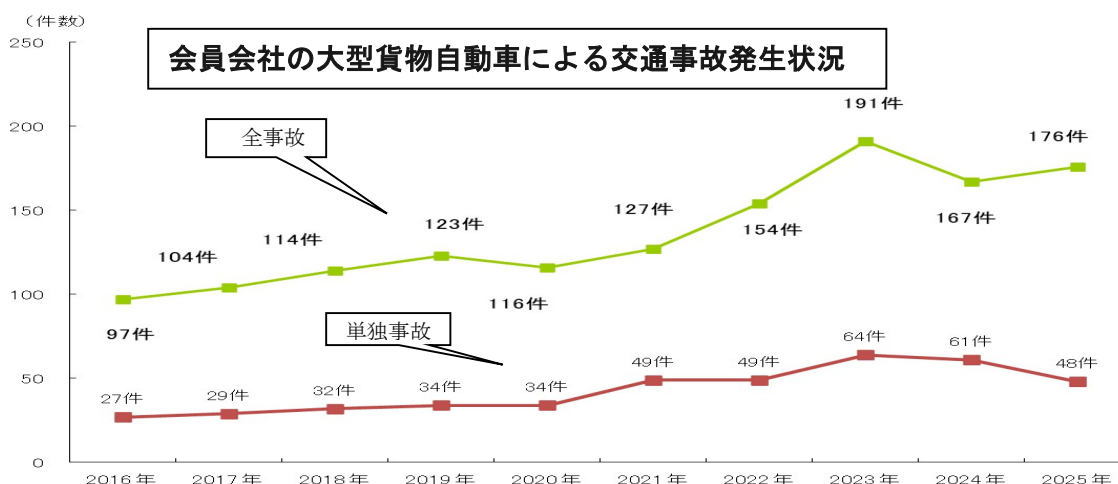
- 午前7時00分ころ、大型貨物車両で現場に向かって県道を走行中、道路を逸脱、横転し、運転者が死亡したものの。
- 午後3時30分ころ、大型貨物車両で都道府県道を走行中、交差点を左折する際、後方から来た自転車と衝突したものの。
- 午前11時00分ころ、大型貨物車両で都道府県道を走行中、交差点を左折する際、後方から来た自転車と衝突したものの。
- 午後2時30分ころ、大型貨物車両で駐車場から都道府県道に出る際、歩道走行中の自転車と衝突したものの。
- 午後1時00分ころ、大型特殊自動車を運転中、道路を逸脱、横転し、運転者が死亡したものの。

(4) 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（ダンプカー等）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右肩上がりの傾向が続いていた。

昨年はやや落ち着きを取り戻したものの、右肩上がりの傾向は続いており、発生件数の高止まりの様相がうかがえる。

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。



(5) 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
2021年	116	145	314	50	28	12	23	16	704
2022年	127	129	257	56	27	11	25	17	649
2023年	154	139	318	37	28	4	11	26	717
2024年	167	112	274	41	48	3	18	33	696
2025年	176	118	454	26	42	3	20	42	881

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85%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
2021年	44	83	306	29	23	5	18	24	532
2022年	35	55	255	26	24	4	31	26	456
2023年	27	34	345	16	21	2	10	39	494
2024年	31	37	283	18	27	1	15	56	468
2025年	45	55	383	24	26	1	9	60	603

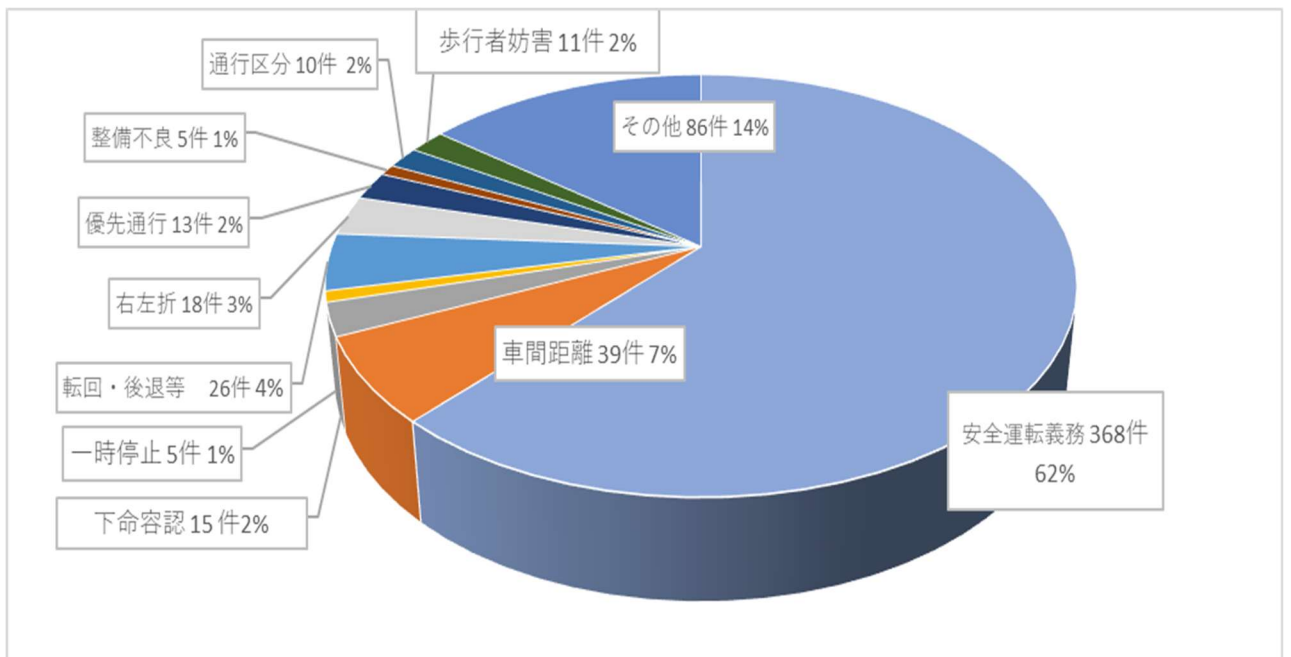
交通事故の相手側当事者を車種別等で見ると、昨年も普通乗用自動車
が圧倒的に多く、63%を占めており、次いで普通貨物自動車、大型貨物自動車の順に
なっている。

(6) 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。

年別	原因別	安全運転義務違反 (安全不確認等)	車間距離不保持	下命容認	一時停止違反	横断(転回)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	整備不良	信号無視	歩行者妨害	その他	計
2021年		207	38	15	25	11	15	14	9	9	6	9	16	22	64	460
2022年		147	34	0	20	13	22	16	8	7	6	12	6	12	114	417
2023年		255	34	12	16	24	5	13	7	11	1	14	5	17	81	495
2024年		299	17	9	10	8	11	12	8	7	3	24	10	10	54	482
2025年		368	39	15	5	26	18	4	10	13	2	5	2	11	78	596

2025年中に発生した交通事故881件のうち、会員会社側が第1当事者となった事故は596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368件で全体の約6割を占め、次いで車間距離不保持違反・横断転回等不適などとなっている。



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。

今年の交通安全スローガンである

「運転は あなたの人の 映すもの みんなにやさしい 建設車両」にもあるとおり、車両運転時には、細心の注意を払うとともに、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。

(7) 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ものの、この種の事故は一旦発生すると第三者に与える被害は甚大となる。

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
2021年	41	14	11	8	3	2	3	82
2022年	37	20	14	7	5	4	2	89
2023年	61	21	5	2	2	1	6	98
2024年	34	12	4	5	13	1	1	70
2025年	42	25	9	1	24	2	8	111

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 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。

[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舍を乙に提供し、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指示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 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

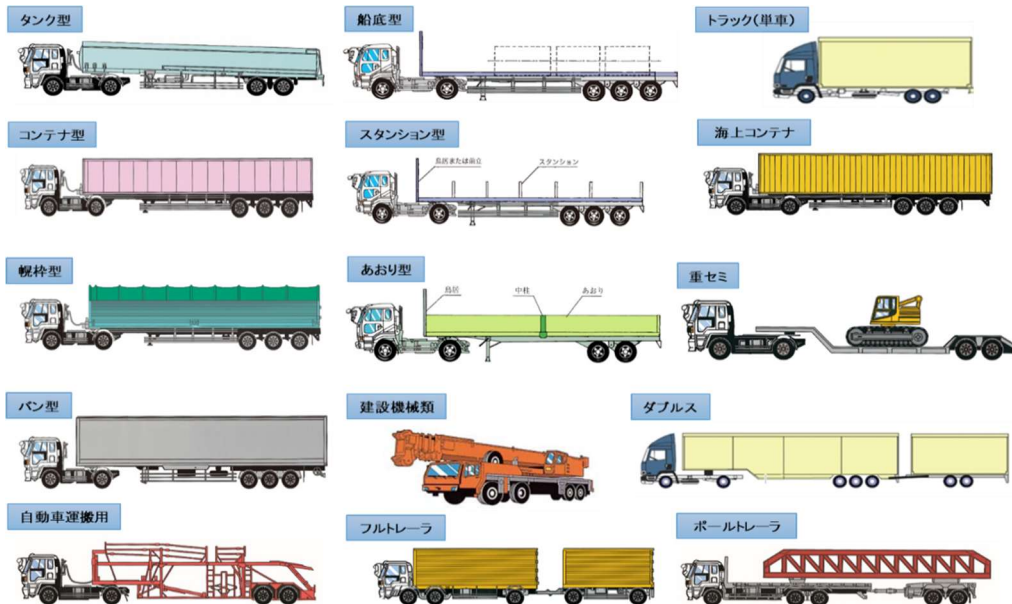
一定の重量・寸法(一般的制限値)を超える車両について、道路を通行させる場合、道路法に基づき、通行の許可又は通行可能経路の確認を受ける必要がある。

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。

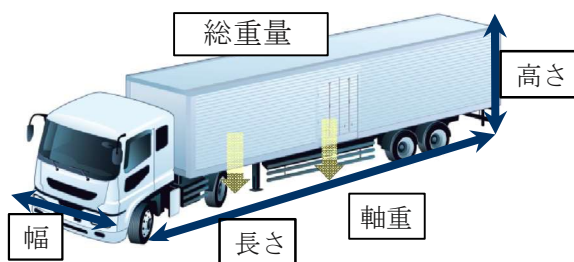
(1) 特殊車両とは

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）

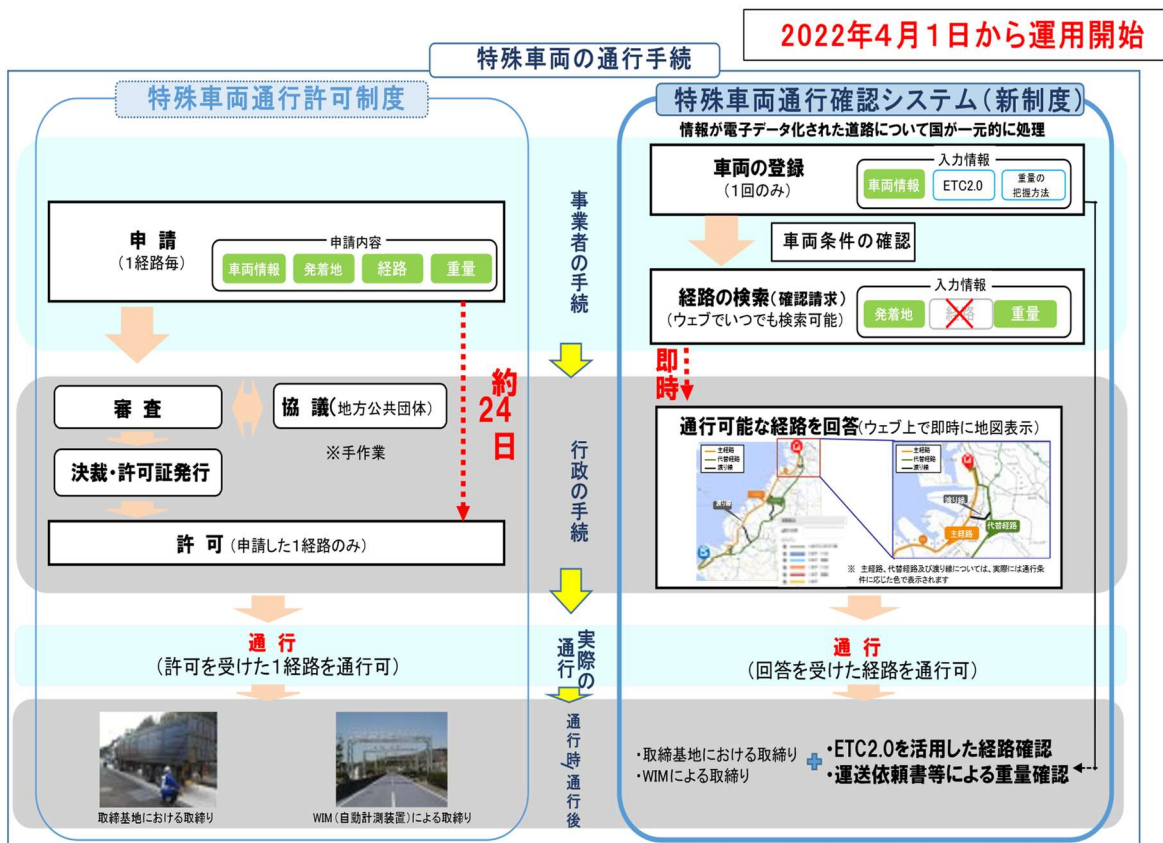
2022年4月に、既存の「特殊車両通行許可制度」に加え、「特殊車両通行確認システム」による新たな制度が創設された。

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。

- ▶ 詳細は下記の URL を参照。「特車ポータルサイト」
- ▶ <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 交通誘導警備

交通警備及び誘導警備は、道路の工事現場や建築現場、駐車場等で、一般車両や歩行者の通行の安全を図る為に人や車両の誘導を行う業務をいい、民間警備会社による警備業務になる。

正式には交通誘導警備といい、警備業法第二条第二号に該当する業務のため、雑踏警備とともに二号警備または二号業務とも言われる。

【警備業法第二条第二項】

この法律において「警備業務」とは、次の各号のいずれかに該当する業務であつて、他人の需要に応じて行うものをいう。

一 略

二 人若しくは車両の雑踏する場所又はこれらの通行に危険のある場所における負傷等の事故の発生を警戒し、防止する業務

交通警備に従事する警備員を交通誘導員というが、交通誘導員の行う交通誘導は、あくまでも相手の任意的協力に基づくものであり、警察官の行う「交通整理」と違って法的強制力はない。

【警備業法第十五条（警備業務実施の基本原則）】

警備業者及び警備員は、警備業務を行うに当たっては、この法律により特別に権限を与えられているものでないことに留意するとともに、他人の権利及び自由を侵害し、又は個人若しくは団体の正当な活動に干渉してはならない。

(1) 警備員資格

資格の種類には、「交通誘導警備業務」のほか「施設警備業務」「雑踏警備業務」「貴重品運搬警備業」「核燃料物質等危険物運搬警備業務」「空港保安警備業務」の6種類がある。

それぞれ「1級」「2級」に分かれており、取得要件は、2級は特に制限がないが、1級は2級取得後、当該警備業務に従事した期間が1年以上必要となり、それぞれ検定合格が必要となる。

(2) 資格者配置路線

交通誘導警備業務を実施する場所ごとに、交通誘導警備業務 1 級検定又は交通誘導警備業務 2 級検定の合格証明書を有する警備員（検定合格警備員）を配置しなければならない路線のことをいう。

道路又は交通の状況により、都道府県公安委員会が道路における危険を防止するため必要と認める路線である。

【警備業法第十八条（特定の種別の警備業務の実施）】

警備業者は、警備業務のうち、その実施に専門的知識及び能力を要し、かつ、事故が発生した場合には不特定又は多数の者の生命、身体又は財産に危険を生ずるおそれがあるものとして国家公安委員会規則で定める種別のものを行うときは、国家公安委員会規則で定めるところにより、その種別ごとに第二十三条第四項の合格証明書の交付を受けている警備員に、当該種別に係る警備業務を実施させなければならない。

【警備員等の検定等に関する規則第一条（特定の種別の警備業務）】

警備業法第十八条の国家公安委員会規則で定める種別の警備業務は次に掲げるものとする。

- 一 「空港保安警備業務」
- 二 「施設警備業務」
- 三 「雑踏警備業務」
- 四 「交通誘導警備業務」
- 五 「核燃料物質等危険物運搬警備業務」
- 六 「貴重品運搬警備業務」

【警備員等の検定等に関する規則第二条（特定の種別の警備業務の実施基準）】

警備業者は、前条各号に掲げる警備業務を行うときは、次の表に掲げる種別に応じ、同表の中欄に掲げる警備員を、同表に掲げる人数を配置して、当該種別に係る警備業務を実施させなければならない。（抜粋）

種別	警備員	人数
五 交通誘導警備業務(高速自動車国道(高速自動車国道法に規定する高速自動車国道)又は自動車専用道路(道路法に規定する自動車専用道路)において行うものに限る)	交通誘導警備業務に係る一級検定合格警備員又は二級検定合格警備員	交通誘導警備業務を行う場所ごとに、一人以上
六 交通誘導警備業務(道路又は交通の状況により都道府県公安委員会が道路における危険を防止するため必要と認めるものに限る)	交通誘導警備業務に係る一級検定合格警備員又は二級検定合格警備員	交通誘導警備業務を行う場所ごとに、一人以上

6 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う必要がある。

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

自動車の保有者、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	自賠責保険	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】

不注意の程度の区分 交通事故の種別	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。

いずれの例でも、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こともある。

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、下記のものあげられる。

- 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

【参考】

取消処分 : 1年～10年間の取消処分

長期停止処分 : 90日、120日、150日又は180日の停止処分

中期停止処分 : 60日の停止処分

短期停止処分 : 30日の停止処分

第6章 自転車の事故防止

自転車は運転免許も不要であり、便利な乗り物であるが、法的には軽車両に区分され、車の一種になる。建設車両ではないものの各事業現場において様々な場面で自転車が利用されており、簡単に本章で触れることとする。

1 自転車を取り巻く情勢

近年、自転車を取り巻く交通事故の情勢が厳しく、自転車関連事故は7万件前後で推移しており、全交通事故に占める自転車関連事故の構成比や自転車と歩行者の事故の発生件数は増加傾向にある。また、対自動車の事故は減少傾向にあるものの年間約5万件に上っており、自転車関連事故の約8割を占めている。更に、自転車乗用中の死亡・重傷事故のうち、約4分の3には自転車側にも法令違反が認められる。

2 自転車と交通反則制度

2026年4月1日から自転車の一定の交通違反に交通反則通告制度を導入され、具体的な反則行為は下記のとおりである。交通違反が交通事故の原因となるような、歩行者や他の車両にとって、危険性・迷惑性が高い悪質・危険な違反であったときは取締り対象となる。

資料1：法上、自転車が対象とされている反則行為

反則行為	罰則条文 (道路交通法)	反則金の額	
携帯電話使用等(保持)	§71(5)の5	12,000円	
放置自転車違反	§44①	9,000円(駐車禁止場所であつて高齢運転者等専用場所以外の場合) ※ 駐車禁止場所かつ高齢運転者等専用場所の場合：12,000円 駐車禁止場所かつ高齢運転者等専用場所の場合：11,000円 駐車禁止場所であつて高齢運転者等専用場所以外の場合：10,000円	
	§45①・②		
	§47②・③		
	§48		
	§49の3③		
§49の4			
通断踏切立入り	§33②	7,000円	
速度超過	§22①	6,000円(超過速度が15km/h未満の場合) 超過速度が25km/h以上30km/h未満の場合：12,000円 超過速度が20km/h以上25km/h未満の場合：10,000円 超過速度が15km/h以上20km/h未満の場合：7,000円	
	§44①		
駐停車違反	§45①・②	6,000円(駐車禁止場所であつて高齢運転者等専用場所以外の場合) ※ 駐車禁止場所かつ高齢運転者等専用場所の場合：7,000円 駐車禁止場所かつ高齢運転者等専用場所の場合：8,000円 駐車禁止場所であつて高齢運転者等専用場所以外の場合：7,000円	
	§47①～③		
	§48		
	§49の3②・③		
	§49の3②		
	§49の3④		
§49の4			
§49の5後段			
番号無視	§7	6,000円 ※ 点滅番号を無視した場合は5,000円	
通行区分違反	§17①・②	6,000円	
	§17④・⑥		
	§28①～④		
	§29		
追越し違反	§30	6,000円	
	§33		
踏切不停止等	§36④		
交差点安全通行義務違反	§37の2③		
環状交差点安全通行義務違反	§38①～③		
横断歩行者等妨害等	§38の2		
安全運転義務違反	§70		
通行禁止違反	§8①		
歩行者用道路通行違反	§9		
歩行者等側方通過義務違反	§18②		
急ブレーキ禁止違反	§24		
法定横断等禁止違反	§25の2①		
踏電重電後方不停止	§31		
優先道路通行車妨害等	§36②・③		
環状交差点通行車妨害等	§37の2①・②		
除行場所違反	§42		
指定場所一時不停止等	§43		
幼児等通行妨害	§71(2)・(2)の3		
安全地帯通行違反	§71(3)		
擁護外通過車義務違反	§18④		
通行帯違反	§20①～③		
道路外出入右折等合図車妨害	§25③		
指定横断等禁止違反	§25の2②		
車間距離不保持	§26		
道路実線禁止違反	§26の2②		
追い付かれた車両の義務違反	§26の2③		
追い付かれた車両の義務違反	§27①・②		
乗合自動車乗務妨害	§31の2		5,000円
踏込み等	§32		
交差点右左折等合図車妨害	§34⑤		
交差点優先車妨害	§35①		
緊急車妨害等	§40①・②		
交差点等進入禁止違反	§41の2①・②		
無灯火	§50①・②		
減光等義務違反	§52①		
合図不履行	§52②		
音割制限違反	§53①・②		
警音器吹鳴義務違反	§53④		
乗車積載方法違反	§54①		
乗車積載方法違反	§55①・②		
軽車両整備不良	§52		
自転車制動装置不良	§63の9①		
泥はね運転	§71(1)		
転落等防止措置義務違反	§71(4)		
転落積載物等危険防止措置義務違反	§71(4)の2		
安全不確認ドア開放等	§71(4)の3		
停止措置義務違反	§71(5)		
公安委員会遵守事項違反	§71(6)		
通行許可条件違反	§8⑤		
歩道歩行等義務違反	§63の4②		
踏断歩道通行方法違反	§17の3②		
並走禁止違反	§19		
軌道敷内違反	§21①～③		
道路外出入右折方法違反	§25①		
交差点右左折方法違反	§34①		
環状交差点左折等方法違反	§34③		
環状交差点左折等方法違反	§35の2①・②		3,000円
軽車両乗車積載制限違反	§57②		
制限外許可条件違反	§58③		
原付等牽引違反	§60		
自転車道通行義務違反	§63の3		
警音器使用制限違反	§54②		

3 重大違反等

自転車に乗車し、酒酔い運転、酒気帯び運転、妨害（あおり）運転、携帯電話使用等（交通の危険）といった重大な違反をしたときや、交通事故を起こした場合等には、刑事手続きによって処理される。

4 免許停止等

運転免許を有している者が自転車で交通違反した場合であっても、運転免許に違反点数が付されることはない。

但し、公安委員会が、自動車等を運転することが著しく道路における交通の危険を生じさせるおそれがあると認めるときは、運転免許保有者に対して、6月以内で運転免許の停止処分が行われることがある。（危険性帯有者の処分）

具体的には、運転免許を有している者が、自転車でひき逃げ事件や死亡事故等の重大な交通事故を起こした場合や、酒酔い運転・酒気帯び運転等の特に悪質・危険な違反を犯した場合である。

【 道路交通法第一〇三条第一項八号（危険性帯有者の処分） 】

免許を受けた者が次の各号のいずれかに該当することとなったときは、その者が当該各号のいずれかに該当することとなった時におけるその者の住所地を管轄する公安委員会は、政令で定める基準に従い、その者の免許を取り消し、又は六月を超えない範囲内で期間を定めて免許の効力を停止することができる。

一～七 略

八 前各号に掲げるもののほか、免許を受けた者が、自動車等を運転することが著しく道路における交通の危険を生じさせるおそれがあるとき

第7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」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。

表彰年月日	受賞現場	工事名
2026年2月24日	大成・大豊特定建設工事共同企業体 鹿児島東西道路 シールド作業所	鹿児島3号東西道路 シールドトンネル(下り線)新設工事

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。

③ 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。

④ 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。

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。(資料一覧参照)

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。

2026年度
交通安全懸垂幕



第8章 事故事例

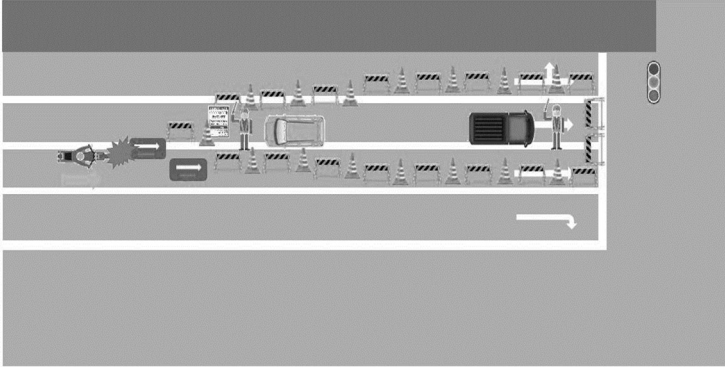
ここに掲げた事例は、建設工事に関連して発生した交通事故として会員会社のご協力のもとに調査・回答をいただいた中から抜粋したもの、又は、警察から提供された建設工事に関連して発生した事故事例です。

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りますが、これらの事例のそれぞれについて、発生原因を検討して今後の事故防止対策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

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滑走し、誘導矢印板に衝突



発生原因等

運転者の前方不注視

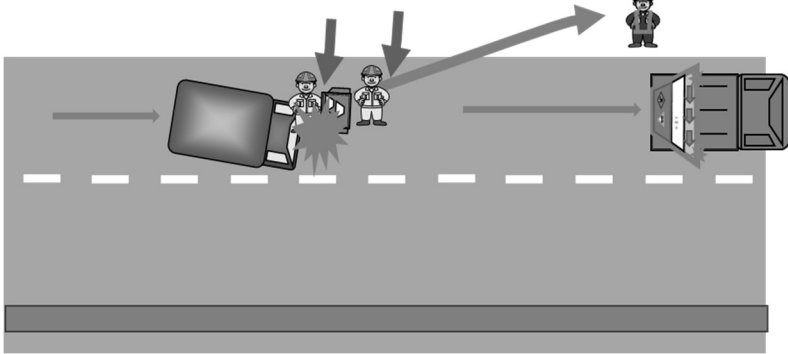
【防止対策等】

- 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
- 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

発生状況

夜間工事終了後、作業帯を撤収し、規制車及び交通誘導員が現場を離れたあと、照明資機材の撤収忘れに気づき回収に向った作業員2名がトラックと衝突



発生原因等

安全確保不十分
(交通誘導員未配置)


【防止対策等】

- 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、撤収は設置と逆に交通流の下流から上流に向けて行う。
- 安全確保に十分な交通誘導員を配置
- 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と接触



発生原因等

パケット操作不確実

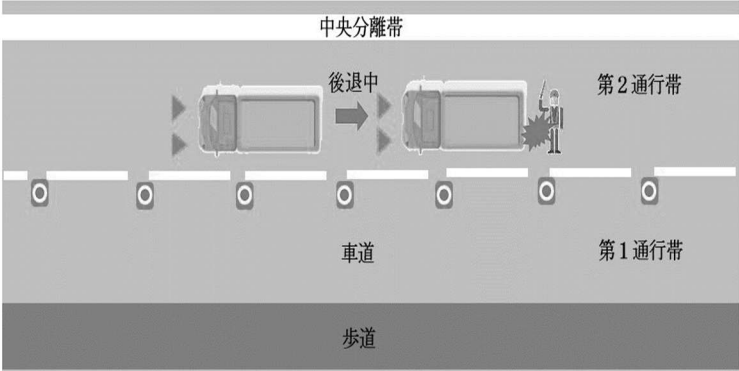
【防止対策等】

- 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
- 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

発生状況

中央分離帯寄りの車線で舗装工事中、作業帯内においてダンプカーが後退した際、その後方に立っていた交通誘導員をダンプカーが轢過



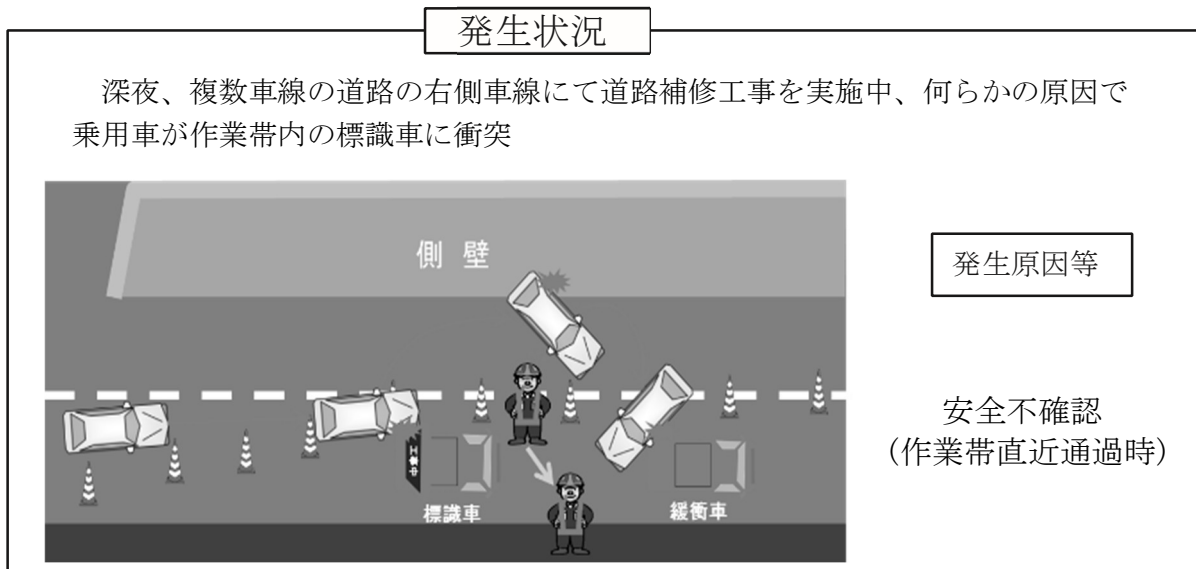
発生原因等

安全確認不十分
(後退時)

【防止対策等】

- 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
- 建設車両の交代を誘導する交通誘導員は、事前に運転者と打合せて、声掛け・笛の使用を実践
- 交通誘導員は、車両の死角に入らず、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車に衝突した交通事故



【防止対策等】

- 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
- 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
- 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



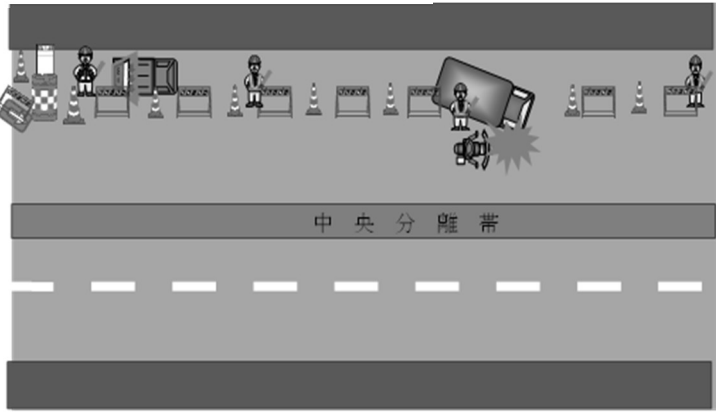
【防止対策等】

- 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
- 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と衝突



発生原因等

誘導員相互の連携不十分

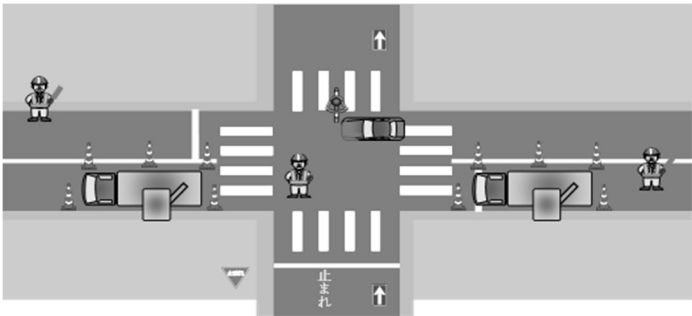
【防止対策等】

- 通行車両や通行人が途切れた時を見計らった誘導の励行
- 事前の誘導員連携の具体的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 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

一方通行を進行中の自転車を発見するも、交差点手前で停止すると思い込み交互通行車両の誘導を継続したため、そのまま進行してきた自転車と乗用車が出合頭に衝突



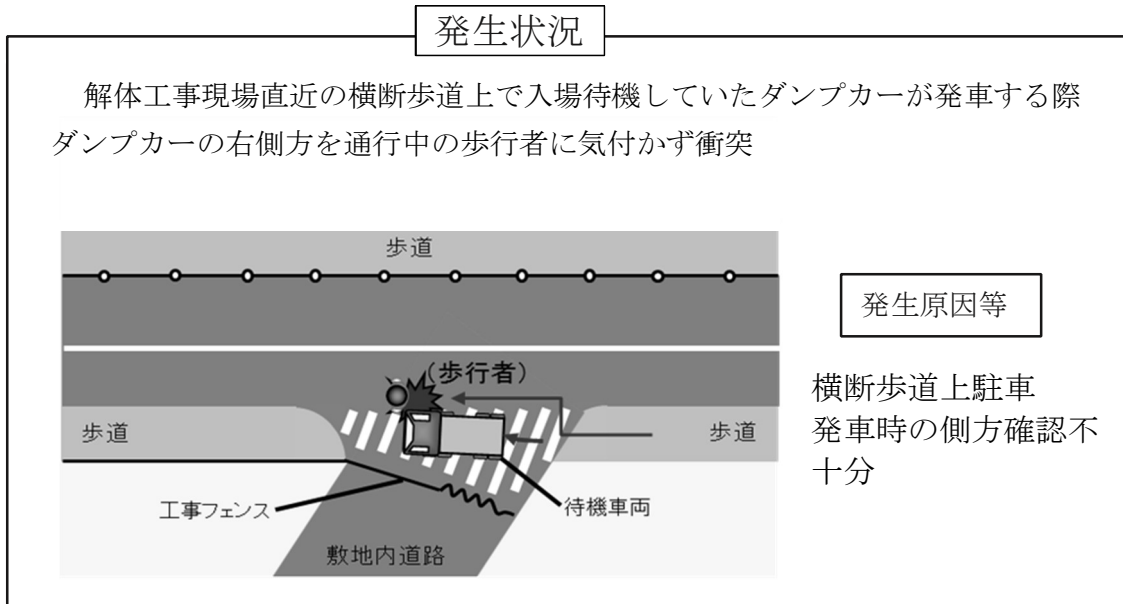
発生原因等

交差点の状況に応じた交通誘導員の配置と適切な誘導

【防止対策等】

- 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
- 周囲の交通状況を十分に把握した上での誘導
- 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

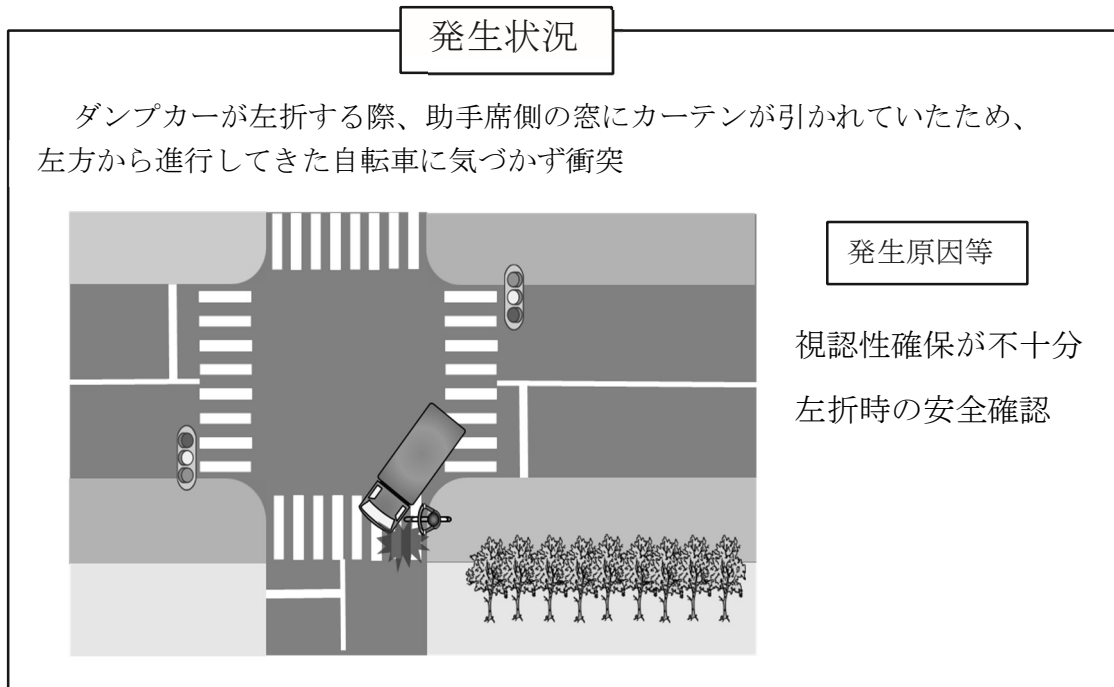
9 待機車両が発車する際、歩行者と衝突した交通事故



【防止対策等】

- 工事車両等の駐車場所確保
- 計画的な車両運行

10 窓にカーテン等の遮蔽物があったため左折時に未発見のまま自転車と衝突



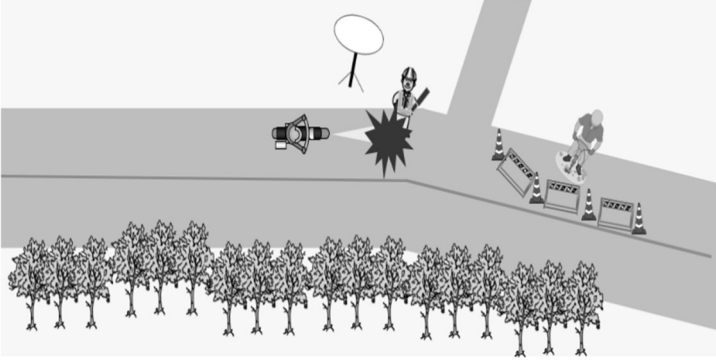
【防止対策等】

- 大型車は死角が多いことを認識。助手席の点検実施による視認性の確保
- 生活道路の通行をなるべく避けた運行経路を設定、朝夕の登下校時間、通学路を避け、かつ人通りがあれば徐行を徹底

11 二輪車が、夜間に山間部の道路を走行中、転倒・滑走し、交通誘導員と衝突

発生状況

バルーンライトの光に気を取られ、交通誘導員の発見が遅れ、単独転倒滑走した二輪車と車道上にいた交通誘導員が衝突



発生原因等

前方不注視
通行車への動向監視の不足

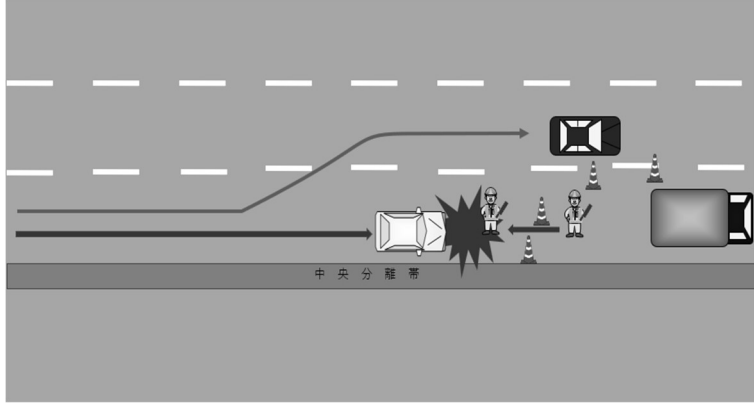
【防止対策等】

- 作業帯の手前には予告看板を設置
- 夜間工事(作業)の場合、車両運転者を眩惑させないように適切な照明を使用
- 交通誘導員は夜光チョッキ等の夜間用資器材を活用、歩道上等、安全を確保できる場所で誘導

12 作業帯を設置中、作業帯から出て交通誘導中の交通誘導員と乗用車が衝突

発生状況

資器材積載車の後方で、現場作業帯から出て交通誘導していた交通誘導員が工事に気が付かず直進して来た乗用車と衝突



発生原因等

他車突入時の防御策欠如
通行車への動向監視の不足

【防止対策等】

- 誘導員の複数配置・役割の明確化・退避方法等の指示の徹底
- 明確な合図、赤色灯・警笛を使用
- 標識車等の先行配置等、後方からの突入車両への防御・視認性を向上

資料

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/>

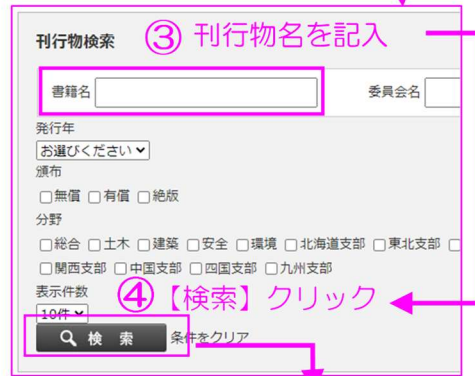
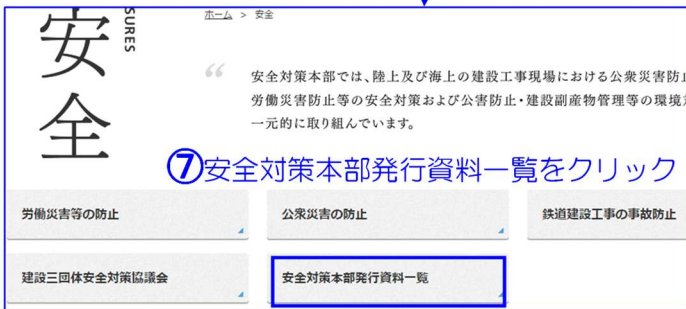
求める刊行物がわかっていてる方 ⇒②【刊行物・資料】をクリック

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

⑧該当刊行物名をクリック



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33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)	2026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

2026年5月15日 第33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
