

平成 27 年 死 亡 災 害 発 生 状 況 (平成27年9月速報)

和歌山労働局

死亡累計	署	災害発生日	事業の種類	事故の型	起因物	年齢層	職種	経験区分	災害発生状況
1	御坊	2月	畜産・水産業	激突され	その他の用具	60歳代	作業員	1年以上 5年未満	しらす漁作業中、船内揚網機で海中から網を引き揚げているところ、船尾縁に差し込んでいた金属棒が変形してその間を通っていたワイヤーが反発し、揚網機付近で操舵をしていた被災者を直撃したものの。
2	和歌山	3月	運輸交通業	交通事故 (道路)	トラック	30歳代	運転者	1年以上 5年未満	国道をトラックで走行中、事故車を避けようとしてハンドルを切ったところ、前方を走っていたダンプトラックに追突し、助手席に乗っていた被災者が死亡したものの。
3	和歌山	3月	製造業	はさまれ、 巻き込まれ	その他の 一般動力機 械	40歳代	管理職	20年以上 25年未満	クリーニング工場において、機械の修理中に大きな音がしたため確認に行くと、脱水機の近くに被災者が倒れていたものの。
4	和歌山	4月	運輸交通業	交通事故 (道路)	乗用車	50歳代	運転者	1年以上 5年未満	国道をトラックで走行中、反対車線から中央分離帯を乗り越えて侵入してきた乗用車に激突されたものの。
5	橋本	6月	建設業	墜落、 転落	足場	30歳代	作業員	1年以上 5年未満	建築現場において、足場の清掃作業を行っていたところ、高さ約20メートルの足場上から墜落したものの。
6	和歌山	6月	運輸交通業	交通事故 (道路)	乗用車	70歳代	運転者	25年以上 30年未満	国道をタクシーで走行中、交差点付近の中央分離帯に激突したものの。
7	御坊	8月	畜産・水産業	交通事故 (その他)	その他の乗 り物	30歳代	作業員	15年以上 20年未満	海上で、底引き網漁を行っていた漁船(13.47トン)と貨物船が衝突して漁船が転覆し、乗組員が死亡したものの。

自動車等の運転を行わせる事業者、荷主・元請事業者の皆さまへ

交通労働災害を防止しましょう

「交通労働災害防止のためのガイドライン」のポイント

交通労働災害は、全産業に占める死亡災害のうち、2割以上を占め、労働災害防止上の重要な課題となっています。

平成24年4月に発生したツアーバスによる重大事故を受け、厚生労働省では、「交通労働災害防止のためのガイドライン」を改正しました。

このガイドラインは、労働安全衛生関係法令や「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」とともに、交通労働災害の防止を図るための指針となるものです。



厚生労働省・都道府県労働局・労働基準監督署

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。

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いましょよう。
- ◆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よう。

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ましょよう。

- ◆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ましょよう。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ましょよう。

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、結果を記録ましょよう。
- ◆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、必要な対策を取ましょよう。

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ましょよう。
- ◆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よう。
- ◆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ましょよう。

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いましょ。必要に応じて、ベテランが添乗し、実地の指導をしましょ。

◆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いましょ。

◆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、安全を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。

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。

◆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。

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。

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・掲示などを行いましょ。

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。

◆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。

◆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、ルート変更を行いましょ。

◆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。

◆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。

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。

ご不明な点は、最寄りの都道府県労働局、労働基準監督署へお問い合わせください。

第1 目的

1 目的

本ガイドラインは、労働安全衛生関係法令、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。以下「改善基準告示」という。）等とあわせて、事業場における交通労働災害防止のための管理体制の確立等、適正な労働時間等の管理及び走行管理、教育の実施等、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚、荷主及び元請による配慮等の実施の積極的な推進により、交通労働災害の防止を図ることを目的とする。

2 本ガイドラインの対象とする交通労働災害

本ガイドラインの対象とする交通労働災害は、道路上及び事業場構内における自動車及び原動機付き自転車（以下「自動車等」という。）の交通事故による労働災害とする。

3 事業者及び運転者の責務

労働者による自動車等の運転を行わせる事業者（以下「事業者」という。）は、本ガイドラインを指針として、事業場における交通労働災害防止対策の積極的な推進を図ることにより、交通労働災害の防止に努めるものとする。

自動車等の運転を行う労働者（以下「運転者」という。）は、交通労働災害を防止するため、事業者の指示等の必要な事項を守るほか、事業者が実施する交通労働災害の防止に関する措置に協力することにより、交通労働災害の防止に努めるものとする。

第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、交通労働災害防止に係る安全衛生計画の実施等、交通労働災害防止のための措置を適切に実施する体制を構築するため、次の事項を実施すること。

(1) 安全管理者、運行管理者、安全運転管理者等の交通労働災害防止に関係する管理者を選任するとともに、その役割、責任及び権限を定め、それらを労働者に周知すること。

(2) 選任された管理者に対し、必要な教育を実施すること。

2 交通労働災害防止に係る方針の表明、目標の設定及び計画の作成、実施、評価及び改善

事業者は、交通労働災害防止対策を組織的に実施するため、次の事項を実施すること。

(1) 事業場全体の安全意識を高めるため、事業場の事業を統括管理する者は、交通労働災害防止の観点を含めた安全衛生方針の表明を行うとともに、労働者に周知すること。

(2) 事業者は、安全衛生方針に基づき、交通労働災害防止に関する事項を含む安全衛生目標を設定し、当該目標において一定期間に達成すべき到達点を明らかにするとともに、労働者に周知すること。

(3) 事業者は、安全衛生目標を達成するため、一定の期間を限り、次に掲げる交通労働災害防止に関する事項を含む安全衛生計画を作成するとともに、その計画を適切に実施、評価、改善すること。

ア 適正な労働時間等の管理及び走行管理に関する事項

イ 教育の実施等に関する事項

ウ 交通労働災害防止に対する意識の高揚等に関する事項

エ 健康管理に関する事項

3 安全委員会等における調査審議

安全委員会等（安全委員会、衛生委員会、安全衛生委員会等をいう。以下同じ。）において、交通労働災害の防止に関する事項について調査審議すること。

また、安全委員会等の中に交通労働災害防止部会を設置する等により、交通労働災害の防止について、重点的に取り組むことが望ましい。

第3 適正な労働時間等の管理及び走行管理等

1 適正な労働時間等の管理及び走行管理の実施

事業者は、疲労等による交通労働災害を防止するため、改善基準告示等を遵守し、無理のない適正な運転時間等を設定した適正な走行計画を作成すること等により、自動車（四輪以上に限る。）の運転業務に主として従事している労働者（以下、「運転業務従事者」という。）の十分な睡眠時間等の確保に配慮した適正な労働時間等の管理及び走行管理を行うこと。

また、事業者は、走行開始又は終了の地点と運転業務従事者の自宅の間の移動に要する時間等の状況を考慮し、十分な睡眠時間を確保するために必要のある場合は、より短い拘束時間（労働時間と休憩時間（仮眠時間を含む。）の合計をいう。以下同じ。）の設定、宿泊施設の確保等の必要な措置を講じること。

さらに、高速乗合バス及び貸切バス事業者においては、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（旅客自動車運送事業運輸規則（昭和31年運輸省令第44号）の解釈等を示した国土交通省の通達（平成14年1月30日付け国自総第466号・国自旅第161号・国自整第149号「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」の第21条（6）①ロに定められた「高速乗合バス及び貸切バスの交替運転者の配置基準について」

の2に定められた「高速乗合バス及び貸切バスの交替運転者の配置基準」をいう。）を遵守すること。

2 適正な走行計画の作成等

(1) 走行計画の作成及び指示

事業者は、運転業務従事者が乗務を開始する前に、上記1に従い、次に掲げる事項を記載した適正な走行計画を作成するとともに、当該運転業務従事者に対し、適切な指示を行うこと。

なお、事業者は、走行中に作成された走行計画に記載されている事項に変更を行う必要が生じた場合、改善基準告示等を遵守しつつ、必要な変更を行うこと。

ア 走行の開始及び終了の地点及び日時

イ 拘束時間、運転時間及び休憩時間

ウ 走行に際して注意を要する箇所的位置

エ 荷役作業の内容及び所要時間（荷役作業がある場合に限る。）

オ 走行の経路並びに主な経過地における出発及び到着の日時の目安（戸別配達先に対する貨物運送等、配達先が多数であり、かつ毎回異なる貨物運送（以下「戸別配達」という。）、ハイヤー・タクシー等、走行経路を特定することが困難な業態にあっては、記載しないこととして差し支えない。）

また、早朝時間帯に交通事故による死亡災害が多発していることを踏まえ、走行計画の作成にあたり、早朝時間帯の走行を可能な限り避けるようにするとともに、走行する場合は、十分な休憩時間、仮眠時間を確保する等の交通労働災害防止のために必要な措置を実施するよう努めること。

(2) 走行経路の決定等

事業者は、道路地図、過去の走行記録、各種道路情報提供機関からの道路情報等を収集し、適切な走行経路を決定すること。

事業者は、運転に際して注意を要する箇所的位置、制限速度等交通規制、休憩・仮眠・食事・給油等の場所等を地図等に盛り込んだ「交通安全情報マップ」を作成し、これら情報を適切に伝達するよう努めること。

(3) 乗務状況の把握

事業者は、適切な走行管理を行うため、常に運転業務従事者の乗務の状況を把握すること。乗務状況の把握にあたっては、乗務の状況の正確な把握、運転業務従事者の負担軽減のため、運行記録計（タコグラフ）を使用することが望ましいこと。

なお、デジタル式運行記録計（デジタル・タコグラフ）を備えた自動車を使用する場合は、その記録を安全運転指導等に活用することが望ましいこと。

(4) 走行計画どおりに走行できなかつた場合の措置

事業者は、走行終了後に走行計画どおり走行できなかつたことを把握した場合、運転業務従事者からの聴取、タコグラフの記録の解析等により、その原因を把握し、次回以降の走行計画の見直し等を行うとともに、必要に応じて、運転業務従事者の疲労回復に配慮すること。

3 点呼等の実施及びその結果に基づく措置

(1) 点呼等の実施

事業者は、安全な運転を実施させるため、運転業務従事者に乗務を開始させる前に、点呼等により、疾病、疲労、飲酒その他の理由により安全な運転をすることができないことのおそれの有無について報告を求め、その結果を記録すること。

また、事業者は、乗務開始前24時間における拘束時間の合計が13時間を超える場合、睡眠時間の状況を確認すること。

なお、点呼は対面によるものとするが、運行上やむを得ない場合は電話その他の方法で実施して差し支えないこと。

(2) 点呼等に基づく措置

事業者は、走行前の点呼等において、睡眠不足が著しい、体調が不調である等正常な運転が困難な状態と認められる者に対しては、運転業務に就かせないことを含め、必要な措置を講じること。

また、1週間連続して1日あたりの拘束時間が13時間を超える等による睡眠不足の累積等安全な運転に支障があるおそれがあると認められる者に対しては、走行途中に十分な休憩時間を設定する等の措置を講じること。

4 荷役作業を行わせる場合の措置等

(1) 荷役作業を行わせる場合の措置

事業者は、事前に荷役作業の有無を確認し、荷役作業を運転者を実施させる場合にあっては、運搬物の重量等を確認するとともに、運転者の疲労に配慮した十分な休憩時間を確保すること。

事業者は、事前に予定していない荷役作業を運転者に行わせる場合は、必要な休憩時間の確保のため、走行計画の変更を行うこと。

荷役作業による運転者の身体負荷を減少させるため、台車、テールゲートリフター等適切な荷役用具・設備の車両への備え付け又はフォークリフト等の荷役機械の使用に努めるとともに、安全な荷役作業方法についての教育を行うこと。

(2) 荷の適正な積載

事業者は、貨物自動車に荷を積載して走行させる場合は、特に次の事項を徹底すること。

ア 最大積載量を超えないこと。

- イ 偏荷重が生じないように積載すること。
 - ウ 荷崩れ又は荷の落下を防止するため、荷にロープ又はシートをかける等の措置を講ずること。
- なお、上記の事項については、労働安全衛生規則（以下「安衛則」という。）第151条の10及び第151条の66に規定されているので留意すること。

第4 教育の実施等

1 教育等の実施

(1) 雇入れ時等の教育

事業者は、新規雇入れ運転者に対して労働安全衛生法（以下「安衛法」という。）第59条第1項及び第2項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、次に掲げる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。

ア 交通法規、運転時の注意事項、走行前点検の励行等の運転者が遵守すべき事項

イ 改善基準告示等の遵守、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、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

(2) 日常の教育

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。

ア 改善基準告示等の遵守、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、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 警察等からの交通事故発生情報、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

ウ イの情報に基づき、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

エ 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

(3) 交通危険予知訓練

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こと。

2 運転者認定制度等

(1) 運転者認定制度

事業者は、使用する自動車等の運転に必要な資格を有する者のうち、運転適性に応じた一定の教育指導を受けたもの、認定試験に合格したもの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こと。

なお、教育指導、認定試験の内容等については、各事業場の実状に応じて定めること。

(2) 労働者の送迎の際の運転者の指名

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に技能を有する適格者を指名すること。

また、自動車の運転以外の勤務の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配慮すること。

第5 交通労働災害防止に対する意識の高揚等

1 交通労働災害防止に対する意識の高揚

事業者は、ポスター又は標語の募集及び掲示、交通労働災害の現場写真の掲示、表彰制度の設立、優良運転者の公表、交通労働災害防止大会の開催等により、運転者の交通労働災害防止に対する意識の高揚を図ること。

2 交通安全情報マップの作成

事業者は、警察等からの交通事故発生情報、デジタル式運行記録計・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）等に基づき、危険な箇所、注意事項等を示した交通安全情報マップを作成し、配布、掲示等を行うことにより、運転者の交通労働災害防止に対する注意の喚起を図ること。

第6 荷主・元請事業者による配慮等

荷主及び運送業の元請の事業者は、次に掲げる事項等、交通労働災害防止を考慮した適切かつ安全な運行の確保のため必要な事項について、実際に荷を運搬する事業者と協働して取り組むよう努めること。

1 荷主・元請事業者の事情により走行開始の直前に運送する貨物の増量

を行う必要が生じた場合、荷主・元請事業者は、適正な走行計画が確保され、過積載運行にならないよう実際に荷を運搬する事業者に協力すること。

2 到着時間の遅延が見込まれる場合、荷主・元請事業者は改善基準告示等を遵守した安全運行が確保されるよう到着時間の再設定、ルート変更等を行うこと。また、到着時間が遅延した結果として、荷主・元請事業者が実際に荷を運搬する事業者に対して、不当に不利益な取扱いを行うことがないようにすること。

3 荷主・元請事業者は、実際に荷を運搬する事業者に対して、改善基準告示等に違反し安全な走行が確保できない可能性が高い発注を行わないこと。また、無理な運行となるおそれがある場合、到着時間の見直し等を行うなど協力して安全運行を確保すること。なお、高速道路の利用が交通労働災害防止に効果があることを踏まえ、高速道路の利用について配慮すること。

4 荷主・元請事業者は、荷積み・荷卸し作業の遅延により予定時間に出発できない場合、到着時間の再設定を行う等、適正な走行計画を確保するための措置を講ずるとともに、荷役作業が開始されるまでの間、貨物車両が荷主の敷地内で待機できるようにすること。

第7 健康管理

1 健康診断

(1) 健康診断の実施

運転者に対し、健康診断を確実に実施するとともに、その結果に基づき、健康状況を総合的に把握したうえで、保健指導等を行うこと。

なお、安衛法第66条の規定により、雇入れ時及び1年以内ごとに1回、定期に健康診断を行うことが義務付けられており、特に、深夜業を含む業務等に従事する運転者に対しては、6箇月以内ごとに1回、定期に健康診断を行うことが義務付けられているので留意すること。

(2) 健康診断の結果に基づく措置

健康診断等で所見が認められた運転者に対しては、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、適切な就業上の措置を講ずること。

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対しては、安衛法第66条の8又は第66条の9の規定に基づき面接指導等を行うとともに、必要があると認められるときは、労働時間の短縮等の適切な措置を講ずること。

3 心身両面にわたる健康の保持増進

運転者の心身両面にわたる健康の保持増進を図るため、事業場における健康の保持増進措置を継続的かつ計画的に講ずるように努めること。

4 運転時の疲労回復

運転者の疲労による交通労働災害を防止するため、運転者に対して、走行経路の途中において、適宜、肩、腕及び腰部のストレッチング、体操等により、運転時の疲労回復に努めるよう指導を行うこと。

第8 その他

1 異常気象等の際の措置

異常な気象、天災等により安全な運転の確保に支障が生じるおそれのある場合は、安全な運転の確保を図るため、運転者に対する必要な指示を行うこと。

また、異常な気象、天災等が発生した場合は、その状況を的確に把握し、運転者に対して迅速に伝達するよう努めるとともに、必要に応じて、走行を中止し、又は安全な場所での一時待機、徐行運転を行わせる等の適切な指示を行うこと。この場合、運転者には、適宜事業場と連絡をとらせ、その指示に従わせること。

2 自動車の点検

事業者は、自動車等の安全を確保するため、走行前に行う自動車等の点検等必要な点検を実施し、当該点検により異常を認めた場合は、直ちに補修その他必要な措置を講ずること。

なお、貨物自動車を使用する場合の走行前点検及び事後措置については、安衛則第151条の75及び第151条の76に規定されているので留意すること。

3 自動車に装備する安全装置等

事業者は、交通労働災害を未然に防止し、又は災害発生時の被害を最小限に抑えるため、自動車に必要な安全装置等を整備することが望ましい。

また、応急修理等に必要な備品等を備えておくこと。

(参考) 高速乗合バス及び貸切バスの交替運転者の配置基準

	高速乗合バスの交替運転者の配置基準	貸切バスの交替運転者の配置基準	
(1) 夜間ワンマン運行に係る規定	①一運行の実車距離	夜間ワンマン運行の一運行の実車距離は、400km(次のイ又はロ(貸切委託運行にあってはイ)に該当する場合にあっては、500km)を超えないものとする。ただし、貸切委託運行を除き、⑥の夜間ワンマン運行の特認を受けた路線を乗務する場合は、この限りでない。 イ 当該運行の運行直前に11時間以上の休息期間を確保している場合 ロ 当該運行の実車距離100kmから400kmまでの間に運転者が身体を完全に伸ばして仮眠することのできる施設(車両床下の仮眠施設等を含む。ただし、リクライニングシート等の座席を除く。)において仮眠するための連続1時間以上の休憩を確保している場合	夜間ワンマン運行の一運行の実車距離は、400km(次のイ及びロに該当する場合にあっては、500km)を超えないものとする。 イ 当該運行の運行直前に11時間以上の休息期間を確保している場合 ロ 当該運行の一運行の乗務時間(当該運行の回送運行を含む乗務開始から乗務終了までの時間をいう。)が10時間以内であること又は当該運行の実車距離100kmから400kmまでの間に運転者が身体を伸ばして仮眠することのできる施設(車両床下の仮眠施設等、リクライニングシート等の座席を含む。)において仮眠するための連続1時間以上の休憩を確保している場合
	②一運行の運転時間	夜間ワンマン運行の一運行の運転時間は、9時間を超えないものとする。ただし、貸切委託運行を除き、1週間当たり3回まで、これを超えることができるものとする。	夜間ワンマン運行の一運行の運転時間は、運行指示書上、9時間を超えないものとする。
	③夜間ワンマン運行の連続乗務回数	夜間ワンマン運行の連続乗務回数は、4回(一運行の実車距離が400kmを超える場合にあっては、2回)以内とする。	夜間ワンマン運行の連続乗務回数は、4回(一運行の実車距離が400kmを超える場合にあっては、2回)以内とする。
	④実車運行区間における連続運転時間	夜間ワンマン運行の高速道路の実車運行区間においては、連続運転時間は、運行計画書上、概ね2時間までとする。	夜間ワンマン運行の実車運行区間においては、連続運転時間は、運行指示書上、概ね2時間までとする。
	⑤実車運行区間の途中における休憩の確保	夜間ワンマン運行の実車運行区間においては、運行計画書上、実車運行区間における運転時間4時間毎に合計40分以上(一運行の実車距離が400km以下の場合にあっては、合計30分以上)(分割する場合は、1回が連続10分以上)の休憩を確保していなければならないものとする。	夜間ワンマン運行の実車運行区間においては、運行指示書上、実車運行区間における運転時間概ね2時間毎に連続20分以上(一運行の実車距離が400km以下の場合にあっては、実車運行区間における運転時間概ね2時間毎に連続15分以上)の休憩を確保していなければならないものとする。
	⑥一運行の実車距離500kmを超える夜間ワンマン運行路線の特認	①の規定に関わらず、運行管理体制等に係る路線の審査により一運行の実車距離500kmを超える夜間ワンマン運行(貸切委託運行を除く。)する路線を設定できるものとする。この場合には、高速乗合バス乗務に係る教育体制、運転者の健康管理体制、当該路線を維持するために必要な運転者数(経験年数を含む。)、当該路線を運行するために必要となる仮眠施設を有する車両の保有台数等を審査するものとする。当該特認を受けた夜間ワンマン運行を行う場合、上記②から⑤までの条件を満たしていることに加え、当該運行に乗務する回数は、1人の運転者につき、1週間当たり2回以内とする。	
(2) 昼間ワンマン運行に係る規定	①一運行の実車距離	昼間ワンマン運行の一運行の実車距離は、500km(次のイ又はロに該当する場合にあっては、600km)を超えないものとする。 イ 当該運行の運行直前に11時間以上の休息期間を確保している場合 ロ 当該運行の実車運行区間の途中に合計1時間以上(分割する場合は、1回連続20分以上)の休憩を確保している場合	昼間ワンマン運行の一運行の実車距離は、500km(当該運行の実車運行区間の途中に合計1時間以上(分割する場合は、1回連続20分以上)の休憩を確保している場合にあっては、600km)を超えないものとする。
	②一運行の運転時間	昼間ワンマン運行の一運行の運転時間は、9時間を超えないものとする。ただし、貸切委託運行を除き、1週間当たり3回まで、これを超えることができるものとする。	昼間ワンマン運行の一運行の運転時間は、運行指示書上、9時間を超えないものとする。ただし、1週間当たり2回まで、これを運行指示書上、10時間までとすることができるものとする。
	③高速道路の実車運行区間における連続運転時間	昼間ワンマン運行の高速道路の実車運行区間においては、連続運転時間は、運行計画書上、概ね2時間までとする。	昼間ワンマン運行の高速道路の実車運行区間においては、連続運転時間は、運行指示書上、概ね2時間までとする。
(3) 1日乗務に係る規定	①1日の合計実車距離	1日の合計実車距離は600kmを超えないものとする。ただし、貸切委託運行を除き、1週間当たり3回まで、これを超えることができるものとする。	1日の合計実車距離は600kmを超えないものとする。ただし、1週間当たり2回まで、これを超えることができるものとする。
	②1日の運転時間	1日の運転時間は、9時間を超えないものとする。ただし、貸切委託運行を除き、1週間当たり3回まで、これを超えることができるものとする。	1日の運転時間は、運行指示書上、9時間を超えないものとする。ただし、夜間ワンマン運行を行う場合を除き、1週間当たり2回まで、これを運行指示書上、10時間までとすることができるものとする。
(4) 乗務中の体調報告	次のイ又はロの運行を行う場合にあっては、それぞれイ又はロに掲げる実車距離において、運転者は所属する営業所の運行管理者又は補助者(この表において「運行管理者等」という。)に電話等で連絡し、体調報告を行うとともに、当該運行管理者等はその結果を記録し、かつ、その記録を1年間保存しなければならない。 イ 一運行の実車距離が400kmを超える夜間ワンマン運行を行う場合 当該運行の実車距離100kmから400kmまでの間 ロ 1日の乗務の合計実車距離が500kmを超えるワンマン運行を行う場合 当該1日の乗務の合計実車距離100kmから500kmまでの間	次のイ又はロの運行を行う場合にあっては、それぞれイ又はロに掲げる実車距離において、運転者は所属する営業所の運行管理者等に電話等で連絡し、体調報告を行うとともに、当該運行管理者等はその結果を記録し、かつ、その記録を1年間保存しなければならない。 イ 一運行の実車距離が400kmを超える夜間ワンマン運行を行う場合 当該運行の実車距離100kmから400kmまでの間 ロ 1日の乗務の合計実車距離が500kmを超えるワンマン運行を行う場合 当該1日の乗務の合計実車距離100kmから500kmまでの間	
(5) デジタル式運行記録計による運行管理	一運行の実車距離400kmを超える夜間ワンマン運行又は1日の乗務の合計実車距離500kmを超えるワンマン運行を行う場合には、当該運行の用に供される車両に道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号)第48条の2第2項の規定に適合するデジタル式運行記録計又はこれと同等の性能を有すると認められる機器(この表において「デジタル式運行記録計等」という。)を装着し、当該運行を行う事業者がそれをを用いた運行管理を行わなければならない。	一運行の実車距離400kmを超える夜間ワンマン運行又は1日の乗務の合計実車距離600kmを超えるワンマン運行を行う場合には、当該運行の用に供される車両にデジタル式運行記録計等を装着し、当該運行を行う事業者がそれをを用いた運行管理を行わなければならない。	

「高速乗合バス及び貸切バスの交替運転者の配置基準」(5)を除き平成25年8月1日(高速ツアーバス及び会員制高速乗合バスから高速乗合バスへの移行のために、乗合バス事業に係る許可の取得を完了させ、平成25年8月1日より前に高速乗合バスの運行を開始する場合にあっては、その運行を開始する日)から施行する。「高速乗合バス及び貸切バスの交替運転者の配置基準」(5)については平成26年1月1日から施行する。

201311