

安全運転のための推奨グッドプラクティス



World Business Council for Sustainable Development

# 目次

はじめに

パート A      ドライバー向けの安全要素

パート B      管理者向けの安全要素

添付 1：      安全要素実施ガイドライン

添付 2：      運送協力業者従業員の管理に関するガイドライン

---

## 免責事項

本書に述べる目標ならびに関連の活動は、適用されるすべての法的要件（基準設定作業に関わる、あるいはその他の競争法の要件に関わる競争法規を含む）、ガイドライン、業務慣行に準拠するものとする。特に本書の起草プロセスは、公開され、透明性があり、かつ差別的なものはなかった。本書の作成中、内部および外部の関係者から助言を頂戴した。

---

# はじめに

## 背景

運転に関連した事故は、持続可能な発展のためのセメント産業自主対策（CSI）メンバー会社における最大の死亡原因である。2007年と2008年には、200人以上の従業員、協力業者従業員、第三者が、運転に関連した事故で命を落とした。死亡者の60%以上が事業所の敷地外で、約40%が構内で亡くなっている。今後、CSIメンバー会社による事業が世界中にさらに拡大していくことを考えると、有効な対策を講じない限り、死亡者数は増え続ける可能性がある。

このような背景を考慮して、CSI安全作業部会は、この「安全運転のための推奨グッドプラクティス（以下「グッドプラクティス」とする）」を作成した。

## 安全運転に対する使命

**CSIメンバー会社は、運転に関連した負傷と死亡の根絶を誓う。我々は、負傷や死亡を根絶するには、業界内外で道路交通事故削減への有効性が実証されている、本書に記載されているようなグッドプラクティスを実施することであると確信している。**

## 適用範囲

本書の適用範囲には、CSIメンバー会社の重量車輛による運送と軽量車輛（社有車など）の活動を含むものとする。

ただし、業界内での道路死亡事故の大半は重量車輛とそのドライバーが関与しているため、本書では重量車輛による運送作業に焦点を当てている。

契約による輸送については添付2にて記載されている。

## 適用対象

本書のグッドプラクティスは以下の通りに適用される。

- ・セメント及び非セメントの全ての事業（骨材、生コン、アスファルトなど）
- ・会社が所有する車輛及びドライバー
- ・間接的に、以下の場所で運転する全ての協力業者及び下請け業者の車輛及びそのドライバー
  - 会社の道路と敷地、ならびに
  - 公道と公共区域（会社業務で運転する場合）

\*CSIでは、適切かつ有意義である限り、協力運送会社でも、添付2に述べるように、社内で同様の安全運転のためのグッドプラクティスが実施されることを望んでいる。本書は、協力業者従業員の死亡と負傷の根絶を狙いとする「協力業者従業員の安全管理に関するCSI推奨グッドプラクティス」の一般原則を参照し、それによって補足される。

本書に述べるグッドプラクティスは、私用の車輛には適用されないが、できるだけ同様に実践することが望ましい。

## 実施

CSIメンバー会社は、可能な限り早期にあらゆる地域と事業領域でグッドプラクティスを採用し、これを全体として5年以内に完全実施されるべきである。

CSIメンバー会社は、グッドプラクティスの実施と進捗に関する最新データ（実施率、実施済み地域の数など）を、従来公表してきたCSR報告の中に記載すべきである。

## 承認

本書は2009年10月にCSIメンバー会社のCEOにより承認されたものである。

## CSIについて

持続可能な発展のためのセメント産業自主対策（The Cement Sustainability Initiative）：CSIは世界の18社のセメントメーカーによる活動である。メンバー会社の本社は14カ国にあり、100カ国以上で操業している。合計で、世界の約30%のセメントを生産し、国際的で大規模な企業から地域で操業する製造者で構成される。

全てのCSIメンバーは事業戦略と操業を通じて持続可能な発展を導入し、高い経済的実績を目指し、同様に社会と環境に対する責任を果たすことに尽力している。この10年にわたり、CSIは気候変動、原燃料の利用、従業員の安全、大気への排出の削減、コンクリートの再利用、鉱山管理の課題について、セメント製造と利用における環境への影響を管理し、小さくするために努力してきた。

CSIのウェブサイト：[www.wbcscement.org](http://www.wbcscement.org)

## パートA

### ドライバー向けの安全要素

本節では、CSI メンバー会社が採用すべき、ドライバー向けの安全運転グッドプラクティスについて述べる。これは、各地域の法規制や各地の事業所ルールの要件を補完することになるかもしれない。本書の要素と各地の法規制や各地の事業所ルールとの間に対立や矛盾が生じた場合は、少なくともグッドプラクティスと同等であることと照らし合わせ、該当する法律や事業所ルールに従わなくてはならない。

#### 1. 注意力を保ち、疲労を防止する

ドライバーは、車輛を運転する場合、適切に休息を取り注意力を保つこと。

#### 2. 薬物とアルコール

ドライバーは、アルコール、薬物、その他、車輛を安全に運転する能力を損なう可能性のある物質や医薬品の影響を受けてはならない。

#### 3. シートベルト

すべての車輛は、各々の乗員のためのシートベルトを備えること。

#### 4. 乗客

ドライバーは、会社からの許可がない限り、会社業務において乗客を便乗させてはならない。

#### 5. 積荷

車輛によって運ばれる荷物は、安全に固定しなくてはならない。また、製造元の指定による重量限度や国の法律による限度のいずれも超過してはならない。

#### 6. 道路交通規則と道路標識を守る

ドライバーは、車輛を運転する土地での車輛に関する規程、法律、規制を熟知し、尊重すること。人や車がまれにしか通らないと思われる場所でも同様である。

#### 7. 携帯電話と双方向通信機器

車輛運転中は携帯電話を極力使用しないこと。携帯メールも同様に禁止する。

#### 8. 視認性の高いドライバーの服装と車輛

ドライバーは、動いている車輛のすぐ外または付近で作業をする場合、視認しやすいベストや衣服を着用すること。車輛のライトについては、法的に許される限り、運転中は常時点灯するものとする。

## パート B

## 管理者向けの安全要素

本節では、長期的な安全運転実績を向上させるために CSI メンバー会社で採用されるべき、管理者向けの安全運転グッドプラクティスについて述べる。

### 1 リーダーシップと説明責任

社内のあらゆるレベルの指導者は、操業安全性を全面的に管理する活動への取り組みを目に見える形で身をもって示すこと。安全運転に関しては、管理構造の全レベルで、指名された各管理者の役割、責任、説明責任を明確に規定するものとする。

### 2 ドライバーの資格と選任

運転を伴う業務に従事するいかなる者には、適切な資格を有し、健康であり、所定の基準に従って安全に運転を行う能力を持つことが求められる。

### 3 ドライバーの研修と評価

会社の業務で運転を行うすべてのドライバーは、必要ならば最初に安全運転(初歩的な)研修を受け、さらにリスク評価に基づく継続的な研修を受けること。危険度の高い環境や特殊車両については、適切な追加の研修も行うものとする。

### 4 車両の選定と仕様

ドライバーと車両の役割や走行時間を考慮に入れて、業務に適した正しい車両を選定することで、運送活動を効率よく実行し、ドライバー、荷物、他の道路利用者へのリスクを最小限に抑えることができる。

### 5 車両の保守と整備

会社は、すべての車両を道路走行に適した状態に維持し、計画的な保守プログラムの一環として定期的な評価を行うこと。

### 6 車両の走行前点検

車両の点検と検査を日常的に実施するシステムを整備し、点検と検査の内容、頻度、担当者などの必要な情報を明記すること。

### 7 車両データ記録システム (VDR またはブラックボックス)

会社または事業部門でのドライバーの行動に問題がある場合や危険度の高い地域で運行している場合は、会社所有の車両または賃借された車両に、認可された車両モニタリングシステム (IVMS) または車両データ記録装置 (VDR) を取り付けるよう検討すること。記録された走行データは、分析後にドライバーや監督者にフィードバックされる。

### 8 事業所内の道路と交通の管理

運転が必要とされている会社の敷地内すべてにおいて、人と走行車両を分離するための道路交通管理計画を実施すること。

### 9 走行における危険要因の管理

危険度の高い特定地域における公道の走行、特に夜間や悪天候時の走行について評価を行い、必要ならばリスク管理計画を実行する。

# 添付1 安全要素の実施に関するガイドライン


## パート A: ドライバー向け安全要素の実施に関する管理ガイドライン

以下の推奨ガイドラインでは、ドライバー向け安全要素の遵守を確実にするための管理システムについて述べる。

### 1. 注意力を保ち、疲労を防止する

ドライバーは、適切に休息を取り、注意力を保った状態でなければ、**車輦を運転してはならない。**

ドライバーは、十分な休息を取った状態で就業しなければならない。会社は、疲労や注意力の問題を発見する方法およびそれらに対処する手段をドライバーに知らせるものとする。

 会社は、報奨制度によってドライバーが長時間運転を促され、それがさらに疲労時の運転につながることをないようにすること。

### 2. 薬物とアルコール

ドライバーは、アルコール、薬物、その他、**車輦を安全に運転する能力を損なう可能性のある物質や医薬品の影響下にある時に車輦を運転してはならない。**

ドライバーは、地域の法規制や所属会社の一般的な薬物・アルコール関係規則を遵守しつつ、このガイドラインを遵守する。

### 3. シートベルト

全ての車輦(自社所有、契約、賃借)は、各々の乗員のためのシートベルトを備えること。

あらゆる車輦のドライバーと搭乗者は、**車輦が動いている間、常にシートベルトを装着すること。**

シートベルトの装着は、事故の際に車輦の搭乗者を守る手段として認知されている。そのため、車輦が動いている間、すべての搭乗者に個別にシートベルトを装着させることは、ドライバーの責任である。

シートベルトを装備していないタクシーやバスは、他の手段が存在しない場合にのみ利用すること。リスクを最小化するため、前部客席(フロントガラスに近い席)と戸口に近いバスの座席は、シートベルトが装備されていない限り利用しないこと。

シートベルトの正しい機能を阻害、減殺、または変化させるような器具の使用は禁止する。

（長距離輸送における）寝台を装備した車両で、車両が動いている時に寝台を使用する場合には、何らかの認可済み拘束器具が装備されていて、車両が動いている間は常にそれを使用するものとする。

#### 4. 乗客

ドライバーは、会社からの許可がない限り、会社業務において乗客を便乗させてはならない。

#### 5. 積荷

車両によって運ばれる荷物は、安全に固定しなくてはならない。また、製造元の指定による重量限度や国の法律による限度のいずれも超過してはならない。

#### 6. 道路交通規則と道路標識を守る（事業所内および事業所外）

ドライバーは、車両を運転する土地での車両に関する規程、法律、規制（速度制限、停止信号など）を熟知し、尊重すること。人や車の通行量が少ないと思われる場所でも同様である。

#### 7. 携帯電話と双方向通信機器

車両運転中は携帯電話を極力使用しないこと。携帯メールも同様に禁止する。

ハンズフリー機器、双方向無線または「市民バンド」（CB）無線を用いて、受信のみで聞くだけの設定や、運転中の緊急事態における応答は許可できるが、そのような使用は、現在の走行に関する障害や危険の伝達と抑制のために必要な、最小限の範囲にとどめるものとする。

☞ 携帯電話は注意力を逸らす原因になり、車両事故のリスクを著しく増大させる。多くの国々でハンズフリー機器が許可されているが、CSI は、ハンズフリー機器での会話による注意不足が危険な運転につながると考えている。メンバー会社は、ハンズフリー機器の使用も含めて、運転中の携帯電話の使用をすべて禁止することが望ましい。

#### 8. 視認性 -- ドライバーの服装と車両

ドライバーは、動いている車両のすぐ外または付近で作業をする場合、視認しやすい服装をすること。

道端での作業や、採石場、建設運搬道路において、また作業現場で構内車両を使用する場合は、視認しやすい服を着用すること。



良好な状態に保たれた視認しやすい服装は、ドライバーが道路上や道路付近にいることを他の道路利用者にいち早く警告する役目を果たす、交通管理規制の手段である。



視認しやすい服装とは、蛍光素材や反射素材の組み合わせなどにより、日中または夜間の使用に適した要件を満たすものを示す。

**ドライバーは、法的に許される限り、ライトを常時点灯すること。**

日中にライトを点灯して運転すると車輛の視認性が高まり、衝突事故の発生を減らすことにもつながる。昼間走行用ライトとして使用するライトの明るさは、十分に注意を引き、接近車輛を意識させるものであるが、眩し過ぎない程度の明るさとする。

## パート B: 管理者向け安全要素の実施に関するガイドライン

### 1 リーダーシップと説明責任

社内のあらゆるレベルの指導的立場にある者は、操業安全性を全面的に管理する活動への取り組みを目に見える形で身をもって示すこと。安全運転に関しては、管理体系の全レベルを通じて、指名された各管理者の役割、責任、説明責任を明確に規定する。

#### - CEO と経営委員会

先ず求められる最も重要な必要条件是、本書の安全運転ガイドラインを含めて、あらゆる安全運転プログラムを持続可能な形で永続的に成功させるために、最高経営責任者（CEO）や上級経営幹部が、目に見える指導力、取り組むことへの約束、および関与を示すことである。

#### - 上級管理者レベルおよび物流業務の上級管理者

本書の推奨グッドプラクティスの実施に関する責任と説明責任は、ラインおよび物流業務の上級管理者が負うものとする。

#### - 安全衛生の職務

この自主対策を成功させるための安全衛生職務とは、管理者が、支援し、指導し、積極的に関与しながら取り組むことである。ただし、実施の責任と説明責任は、ライン管理者が負うものとする。


### 2 ドライバーの資格と選任

ドライバーは、必要な免許や資格を有し、所定の基準に従って安全に運転を行う能力を有するかどうか評価される。選任プロセスは下記のようなものがある。

- 運転しようとする者が運転または（構内車輛を）操作する予定の車輛(およびトレーラー)に合った、適切な区分の運転免許を持っていることを確認する。
- 面接対象者選定の事前に、過去の事故や違反歴を調査する。
- 運転しようとする者の健康状態、視力、運転適性を確認する。
- 運転しようとする者の身元が確実であり、免許が有効であることを確認する。
- 採用段階で運転能力と態度を評価する。
- 地域の道路交通規則に関する知識や、交通規則集が発行されている場合にはそれに関する知識を試験する。

### 3 ドライバーの研修と評価

会社の業務で運転を行うすべてのドライバーは、必要であれば最初に安全運転(初歩的な)研修を受け、さらにリスク評価に基づく継続的な研修を受けること。危険度の高い作業環境や特殊車輛については、追加の研修も必要になることがある。

 実施への支援として、会社の業務で年間 16,000 km (10,000 マイル) を超える距離（または1年未満の期間に応じて案分した距離）を運転する重量車輛ドライバーには、リスク評価に基づき、この CSI ガイドラインに沿った研修および評価を行うことが望ましい。

勤務時間の 15%を超える時間（または 1 年未満の期間に応じて案分した時間）にわたり、業務として運転を行う構内車輛運転者も、ここに述べる研修と評価のガイドラインに準拠する。

運転の研修には以下の内容が含まれる：

- 運転に関する会社の方針と基準の再確認
- 過去の事故や事故の傾向から学んだ教訓の再確認
- 事故を防ぐための運転技術（安全な運転距離、目の動きと焦点距離、危険予知、ブレーキ操作）
- 走行上のリスクを管理する技術
- 疲労の防止
- 医薬品服用および薬物乱用の影響
- 車輛内の拘束器具(シートベルト)と安全装備
- 走行前点検と正しい座席位置
- 地域の運転危険要因（人の安全確保を含む）、規制、風土
- 事故記録に基づく運転技能と行動の評価

再教育のための研修と評価の必要性は、ドライバーの実績とリスク評価に応じて決定される。最初の研修から 3 年以内の間隔で再教育研修を行うことが望ましい。研修と指導によっても不適切な運転技能と行動が改善しない場合は、ドライバーを運転業務から外すものとする。



研修指導者の質とコースの内容は、CSI メンバー会社のニーズと期待を満たすものでなければならない。CSI メンバー会社による研修には以下の内容が含まれる。

- 資格を持つ内部のトレーナーまたは公認の団体に認定されたトレーナーを用いる
- 研修コースと内容を具体的なニーズに合わせるため、意見や情報を取り入れる。
- 研修コースの質と意義を高めるため、定期的に研修の基準を見直す。


#### 4 車輛の選定と仕様

（型式やドライバーと車輛の走行時間などを考慮して）業務に適した正しい車輛を選定することで、ドライバー、荷物、他の道路利用者へのリスクを最小限に抑え、運送活動を効率よく実行する。

すべての搭乗者のために 3 点式シートベルトを装備し、使用する。（ドライバー安全性要素 3 を参照）。また、反射ベストを備えて使用する。（ドライバー安全性要素 8 を参照）。

2010 年 1 月 1 日以降に購入された**軽量車輛**には、実用的に可能な限り、以下の最低限の装備を設置し、確実に固定されるべきである。

- ヘッドレスト（全席）
- エアバッグ（少なくともドライバー用）
- 運転席側と助手席側のサイドミラー
- アンチロックブレーキ

 CSI メンバー会社は、社員の私有車輛については、上述のグッドプラクティスを満たす車輛でない限り、会社の業務での使用を制限する。

走行の性質と必要条件に応じて、以下の車輛安全装備の追加を考慮し、またドライバーに対しては、危険や緊急事態にうまく対処できるよう、装備の使用に関する研修を行うことが望ましい。

- 消火器（適切と考えられる場合）
- 救急箱と懐中電灯/トーチ
- 適切な予備のホイールとタイヤ
- 工具キットと車輛用スペア部品（電球、ヒューズ、ファンベルト）
- 三角警告版（三角停止版）

2010年1月1日以降に購入された新しい重量車輛（3.5トン超）には新しい重量車輛、以下の最低限の装備を導入する。また既存の車輛については、会社によるリスクと費用の強化に応じてアップグレードや（対応の）優先順位が決められる。

- 左右のウイングミラーと死角用の凸面ミラー（すべての新車に装備する広角死角用ミラーに関する最新のEU規則を参照など）
- エアーバック(少なくとも運転者分)
- ABS（アンチロックブレーキ）
- 後退警告音装置（後方視野が限定されているすべての車輛）
- 車止め/車輪止め（日常の積み込み・荷下ろし作業用）
- タコグラフ（車輛の走行距離と走行時間を記録する装置）
- 全てのペダル（クラッチ、ブレーキなど）に滑り止めラバーパッドを装着
- 後部衝突による損傷から保護し、衝突車輛とシャーシレールの接触を防ぐためにリアバンパー/後部下部に装備する部品（12.5トン超の車輛）
- トレッド深さの法定最低値を満たすタイヤ（舵取り車軸に再生タイヤは不可）
- 車室内で装備品（ジャッキ、工具など）を固定する積載器具
- 泥よけ（マッドガード/マッドフラップ）
- 自転車用警告サイン（装備可能な場合）
- 公道で塵埃の飛散を抑制する荷台カバー

リスク評価で地形、車種または作業条件による転覆のリスクが通常より高いことが示された場合は、適切に設計された転覆防止装置を設置すること（内部または外部）。さらに厳しい転覆防止が法律で求められている場合は、それを適用しなくてはならない。

事故の際に負傷の原因となり得る固定されていない物品は、どの車輦でも搭乗者座席スペース内に積載してはならない。収納部が分離されていない車輦には、カーゴネットなど、収納部を搭乗者座席スペースから仕切るものを備えること。

法的に義務づけられている地域（南アフリカなど）では、夜間の視認性を高めるために、車体に高反射性テープを巻き付けている。

## 5 車輦の保守と整備

CSI メンバー会社は、すべての車輦を道路走行に適した状態に維持すること。良好に保守された車輦は、路上での危険や車輦故障のリスクが低下するだけでなく、効率的かつ経済的に運行することができる。

会社は、ドライバーによる毎日および毎週の点検や、明確な基準と最低限の整備間隔を定めた保守プログラムを含めて、計画的に車輦保守に取り組むこと。法的に義務づけられている場合は、車輦は政府機関によって検査され、有効な車検証の交付を受ける。

水準の高い保守を保証するため、維持管理状況（メンテナンス）は定期的を実施され、文書化されている。これには、会社所有の車輦に使用された交換部品、特にブレーキ、タイヤのような安全性に関わる重要な部品の品質が記録されることから、車輦や部品の性能向上や相応の維持管理体系における問題や傾向を特定することが可能となる。

自前の作業やメンテナンスは、決められた範囲内で、訓練され、免許や資格を有する人材によってのみ実施されるべきである。車輦メーカーにより作成されたハンドブックを参考すべきである。

☞ CSI メンバー会社は、自社ドライバーであれ、協力業者従業員やクライアントのドライバーであれ、事業所内で「素人」整備を実施することを禁止する。

有資格者以外の人によって行われた応急措置的な修理を実施した場合は、できるだけ早い時期に、免許を持つ整備工による速やかな点検と確認を受ける。

## 6 車輦の走行前点検

車輦の点検と検査を日常的に行う必要がある。しかるべきシステムを整備し、点検と検査の内容、頻度、担当者などの必要な情報を明記すること。記録された内容は保管され、管理者が必要時に閲覧できるものとする。

走行開始前に車輦が道路走行に適した状態であることを保証するため、走行前点検を実施することは、すべての会社に求められる。走行前点検は、毎回の主な走行の前に、指名されたドライバーが実施する、あるいは走行時間が 24 時間を超える場合は毎日 1 回実施すること。

走行前点検では、以下の内容を目視点検する。

- ホイールとタイヤ(ホイールナット、トレッド深さなど)

- ライトと反射器
- 窓、ミラー、ワイパー
- 警笛
- 構造、車体、液体系統
- ブレーキとハンドブレーキ
- 操舵状態

不具合や故障の可能性が見落とされないよう、走行前点検は、十分に明るい所で行うこと。ドライバーは、軽微な不具合を解決し(液体の補充など)、車輻チェックリストを記入して、不具合があれば報告しなければならない。ブレーキ故障など安全性に関わる重大な欠陥については必ず報告し、ただちに車輻の使用を停止して、故障が修理されるまでは運転してはならない。そのために以下の内容が実施される。

- 整備工とドライバーには、車輻故障の報告を義務づける。
- その車輻が使用できないことを誰もがわかるような、車輻用の表示(命札、ロックアウト-タグアウト)のようなシステムを全ての故障車輻に実施する。



会社車輻の走行前点検が確実に実行されるような管理システムを実施することが望ましい。これにより、ドライバーの点検で見落としがあっても確実に発見される。

## 7 車輻データ記録システム (VDR またはブラックボックス)

会社でのドライバーの行動に問題がある場合、あるいは危険度の高い地域（アフリカの一部など）で運行している場合は、走行データを分析してドライバーや監督者にフィードバックするような認可された車輻モニタリングシステム（IVMS）または車輻データ記録装置（VDR）を車輻に取り付けることが検討されるだろう。

そのような走行データでは、ドライバーの識別番号または鍵、速度、急加速・急減速、走行経路、走行距離（km またはマイル）、走行時間などをもとに記録される。

データ管理システムには、以下の内容が含まれる：

- モニターが取り付けられ、正しく作動し、盗難から守られ、地域の運転状況に適した警告レベルが設定されていることを確実にする手順
- モニターからのデータは、ダウンロード、分析、伝達され、個々のドライバーの実績フィードバックとして、改善と技能向上に活用される。

リスクに基づく方法論に従って、導入のペースを設定しながら、特定の車輻群や事業所でVDRシステムを段階的に導入することは可能かもしれない。

## 8 構内の道路と交通の管理

運転が必要とされている会社の構内すべてにおいて、人と走行車輻を分離するための道路交通管理計画を実施すること。

会社の事業所では下記の内容の管理がされている。

- **巡回／通行／ルート**の計画 - 事業所の入口に適切に明示する
- **標識・表示** - 明瞭かつ適切に表示する。通行パターン、道路ルール(「前方優先道路／譲れ」など)、事業所内ルール(「防護装具着用」など)、事業所オフィス所在地、制限速度、転回・駐車エリア、禁止エリア。
- **速度** - 車輛の速度は、事業所内のあらゆる場所に、現場の状況に適した形で明瞭に掲示することが望ましい。
- **照明** - 人と車輛の視認性と安全を確保するため、交通ルート、歩行者用ルート、歩道、駐車エリアに適切な照明を設置する。
- **駐車／ドライバー休憩エリア** - 主要な通行ルートや危険な場所から離れた場所に明確に指定し、表示する。車輛は指定の駐車場への後退駐車を求めることが望ましい。駐車スペースから出る際の発進の向きが前進になるように駐車するためにできるだけ工夫されることが望ましい。
- **歩行者用エリア** - 安全な歩行者用ゾーンと歩行ルートを明瞭に表示し、人と走行車輛が常に分離されているようにする。
- **路側防護柵** - 採石場の材料で作られた路側防護柵は、高さ **1.5m** または最も大きなタイヤの回転半径のいずれか大きい方とされることが推奨される。
- 巨礫で表面を覆った路側防護柵は、最も大きなタイヤの直径と同じ高さとし、スカルピングで裏打ちすることが推奨される。車輛が路側防護柵を通過する可能性のある場所では、さらに盛土を高くすることが望ましい。

(訳者注釈) この項目は以下 2 つの英語を以下の解釈に基づいて翻訳した。

boulder=巨礫 : 直径 20 c m 前後の丸みを帯びた石

scalping=スカルピング : 採石時に不純物として除かれた石

- **車道(骨材採石場)** - 1 車線(一方通行)の場合、車線の幅は、最も幅広い車輛の幅の **2.5 倍** とされるべきである。2 車線(対面通行)の場合、車線の幅は、最も幅広い車輛の幅の **3.5 倍** とし、カーブとコーナーでは、これを最も幅広い車輛の幅の **4 倍** に増やされるべきである。
- **優先通行の権利** - すべての通行においては、いかなる時も、より大きなトラックとローダーに道を譲る(トラックが荷積み状態か否かを問わず)。
- **後退** - 一方通行のシステムを用いるか、転回エリアを指定することにより、**後退の必要性を減らす**。後退が必要な場所では、そのリスク評価を行い、以下のような適切な対応方法を実施する。
  - 固定されているライト、凸面ミラー、**CCTV**、後退警告音装置、および(任意の選択肢として)バックスキャンレーダーシステム(超音波式の後退センサーも使用可能)。
  - 十分な広さと路側保護柵を備えるように設計された後退用スペース
- **交信** - 構内を車輛で移動している最中の交信を避けるために、明確な交信システムと交信手順を確立しておく。
- **意識啓発と研修** - 社員、協力業者従業員、クライアント、その他の事業所への訪問者に向けたオリエンテーションと安全研修には、事業所内を巡回するプランなど、事業所特有の交通安全ルールに関する情報を含めることが望ましい。
  - シートベルトの常時装着



- 事業所内での無許可のトラック整備禁止
- 駐車車両の下や周囲での睡眠禁止
- i-pod や MP3 プレーヤーなどのオーディオイヤホンの使用禁止



構内への入場者全員（社員、協力業者従業員、クライアント、サービス事業者）に対して、作業現場での運転には公道と同等以上の注意が必要であることを周知徹底する。

## 9 走行における危険要因の管理

ドライバーと車両の走行距離が長くなるにつれて、路上事故のリスクは高くなる。様々な危険が存在する途上国の環境では、さらにリスクが高くなる。すべての CSI メンバー会社は、全体的な物流戦略を再検討し、運送手段、車種、供給配送システムの変更によって、全体的な事業実績を悪化させることなく、路上での運転によるリスクを減らせないか考えることが望ましい。

走行が必要な場合は、すべてのリスクを評価することが望ましい。特に長距離運送での走行、夜間運転、非常に危険なルートや地域での走行、天候条件などに関連するリスクに重点を置いて評価を行う。適切な場合、リスク評価を指針とする走行管理計画を定め、安全な労働時間が確実に守られるように走行計画を立てる。

走行管理計画では、以下の内容を確実に実行する。

- 走行管理者を任命する（シフト監督者など）。
- ドライバーと走行管理者の間で走行前に打ち合わせを行い、経路、停止場所、危険要因、荷物、人員、途上での緊急事態への対応計画（故障対応手順など）に関する変更について話し合う。
- 経路を明確に規定し、地図に示す。
- 地形、時間帯、天候、既知の危険ゾーン（ブラックスポット）、速度制限、祝日（特に断食や飲酒を伴うもの）などを考慮に入れて、潜在的な運転危険要因、特に危険な交差点などを事前に特定する。
- 特定された危険要因を考慮して、適切な車両を指定する。
- 使用する車種に対して現在有効な認定書を持つ、資格のあるドライバーのみを指名する。
- ドライバーと走行管理者の間に適切な交信手段があり、交信手順について合意されている（目的地への連絡、あるいは出発地点から管理される場合には車両管理の維持）。
- 走行開始前に車両を点検する（「車両の走行前点検」を参照）。
- 休憩のスケジュールを立てる。
- 目的地到着予定時刻を決め、目的地の人々に連絡する。ドライバーが予定時刻に到着しなかった場合は、目的地の人々は緊急対応をとるべきである。
- 暗い時間帯や視認性の悪い時間帯の走行については、必ず体系的にリスクの再検討を行い、出発前に管理者からの正式な許可を受ける。リスク評価では、吹雪、砂塵、煙、霧、豪雨、保安上のリスク、地域での運転の要件などを考慮する。



- ドライバーは心身ともに健康であること。運転業務に入る前の数時間の勤務、睡眠量、睡眠時間帯に特に注意する。
- ドライバーは、走行管理者または走行計画作成者への走行完了報告の責任を明確に理解する。

駐車する時には、出来る限り駐車スペースから出る際の最初の動きが前進になるように駐車することが望ましい。車輛を発進させる前に、ドライバーは、睡眠、休息などで車輛の下や周囲に人が横たわっていないかどうか確認する。

新たな走行を計画する際には、既知および潜在的な走行危険要因を特定してドライバーが対応することができるよう、会社は指導や継続的に意見を聞かせてもらうように促す。

状況によって必要である場合、会社は、道路網や道路標識の安全性を向上させるよう、地域の関連機関や当局者に働きかける。



管理者、計画作成者、およびスタッフは、いかなる場合においても、急いで走ること、あるいは不当なリスクを冒すことをドライバーに強要も認可もしてはならない。

## 添付 2 運送協力業者従業員の安全管理に関するガイドライン

多くの事業所で製品や材料の運送に協力業者従業員を利用することが、組織にとっては安全上の大きなリスクとなっている。協力業者従業員による事業所外での運送の安全管理は非常に難しい場合もあるが、協力業者従業員と第三者の死亡や負傷に関わる問題であるため、これらの課題にも積極的に取り組む必要がある。

CSIは、協力業者の運送会社でも本業界と同様に5年間で、各社で同様の安全運転のためのグッドプラクティスを実施すれば、すべての人の安全性が向上すると信じている。

自社の車輛とその活動について安全活動を実施することは、明らかに協力業者従業員の責任であるが、CSIメンバー会社は、協力業者従業員に運転契約管理の一貫として、本書のグッドプラクティスを採用するように促すことが望ましい。ただし、そのような働きかけが現地の契約に関する法律に抵触せず、CSIメンバー会社が賠償責任を負うおそれがない場合に限られる。

具体的には、CSIメンバー会社は、下記の内容を確実に実行することが推奨される。

- 協力業者の事前資格審査の一環として、協力業者の安全運転を含める。
- 契約の定義と落札の段階で協力業者の安全運転を組み入れる。
- 契約開始前の段階でのリスク評価に協力業者の安全運転を含める。
- 契約の実施中、定期的に協力業者の安全運転を再評価する。
- 契約後の検討の一環として協力業者の安全運転を含める。

上述の方策は、「協力業者従業員の安全管理に関する推奨 CSI グッドプラクティス」文書に沿ったものであり、協力業者従業員の安全管理については、同文書に詳細が記載されている。

協力業者従業員の運送サービス提供における適性を評価する際には、CSIメンバー会社は、法務部門や調達部門など、自社組織内の主要な支援グループの協力を受けることになる。これらのグループは、安全運転に関する期待、実績、保証の要件を契約の交渉に取り入れること、契約を作成または修正すること、およびリスクの認識が求められる場合には講習や指導を行うことによって、事業を支援することができる。

協力業者従業員と運送サービス提供者の選定に関しては、以下の基準が推奨される。

- 下記のような安全運転方針を採用している協力会社
  - 関係法令の遵守を求めている
  - 組織のリスクの性質や程度に適している
  - クライアントの具体的要望に配慮する
  - 安全運転実績の向上への取り組みを実践している
- 次のような安全運転管理のプロセスを採用している協力会社
  - ドライバーは訓練され、認定され、車輛の運転に適した健康状態である
  - ドライバーは休息をとり、注意力を保っている
  - 車輛は検査され、不具合は修理されている
  - 車輛事故に対する緊急対応手順が実施されている
  - 走行のリスクを評価し、適切な管理が行われている
  - ドライバーの実績への対応が適切である（賞罰）

## 添付 3

## 用語説明

協力業者従業員	個人、会社あるいは会社が短期間（特定の作業）あるいは（運転手やメンテナンス作業員のように）長期間を基本として、同様、指定された仕事のパフォーマンスのために CSI メンバーの会社を契約する。
CSI メンバー会社	CSIのメンバーとなっている会社
CSI 会社の前提条件	CSIメンバー会社により所有または経営管理されているあらゆる事業所や場所
ドライバーの訓練	ドライバーが資格を有し、運転するクラスの車両を運転する能力を確実にする正式な訓練プログラム。
ドライバー	会社の業務に関連して車両を運転する人
道路端部の保護 (Edge Protection) (主に骨材採取現場)	道路端部の保護は衝突障壁やスカルピング（不純物として除去された石など）のような材料を適宜用いて敷設されるだろう。大きな岩石（巨礫）は端部の保護資材としては適していないが、採石場エリアの平坦で区画された輸送路には利用できる可能性がある。 道路端部の保護は最低1.5m（5フィート）又は車輪の直径に基づくことが望ましい。例えば車輪の直径の半分又は車軸高さの何れか大きい方とするなどである。 車両が乗り上げられないような形状にすべきである。
従業員	CSI のメンバー会社から直接雇用されている人。フルタイムやパートタイム、一時雇用の従業員も含む。
重量車両	固定部分あるいは連結されたトレーラーが3.5トン以上の車両。敷地外を走行するミキサー車、セメント輸送用バラ積トラックなどの運搬車両や、ダンプトラック、ホイールローダーなどの構内輸送車両、社有車及び契約車両を含む。
走行時のリスク管理計画	適用可能な走行に対して検討し、適切にリスクを低減し、文書化され、実施されることを確実にするための管理システム。
免許（ライセンス）	明記された人に、公道及びオフロードの場所で明記されたクラスの車両を運転する権限を与えている、法律上の、文書化された、個人の身分証明。
軽車両	会社の業務に使用される 3.5 トン以下の（小型バスを含めた）乗用車とバン。社有車でないが構内や契約により事業所間を運搬す

	る車輛も含む。
公道	公共の場所にアクセス可能な管理区域を除く敷地外の道路。
レンタカー (貸し出された車輛)	レンタル (ハイヤー) はその会社の所有ではない、有期限で借りている車輛である。 これは軽量車輛の短期、長期のリース契約を含む。これは会社が支援するリース契約を含む。
タコグラフ	時計や速度計 (スピードメーター) などを組み合わせた運行記録計。車輛に装着され、車輛の速度や、走行状態か停止状態かなどを記録する。 また、その車輛の運転時間の記録にも使用される。(タコグラフは、エンジンやモーターの回転速度を測定するタコメーターとは別のものであることに注意する。)
双方向 コミュニケーション 機器	双方向コミュニケーション機器は、2人以上の人の中でコミュニケーションが可能なあらゆる機器のことであり、携帯電話(移動体通信、衛星通信)、携帯端末、双方向ラジオ、メッセージ送信機器などが含まれる。
双方向ラジオ	携帯電話以外の無線による双方向コミュニケーションが可能な装置 (通信機器)
VDR (車輛走行記録装置)	個々のドライバーに対し以下のような運転実績情報を記録する装置あるいは電子記録システム <ul style="list-style-type: none"> <li>• ドライバーの運転時間</li> <li>• 速度</li> <li>• 急加速.</li> <li>• 急減速.</li> </ul> 大抵の「タコグラフ」がこれらの最小必要条件を満たしていると考えられる。
車輪止め	不慮に車輛の車輪が動くことのないように、頑丈なくさびの形をした資材。車輪止めは駐車することに加えて安全にも使用される。底部表面は地面をしっかりとつかむことを強化するためゴムでコーティングされていることもある。車輛は通常後輪のパーキングブレーキが装備されている。もしパーキングブレーキだけかけられた状態で、後輪の車軸が地面からジャッキアップされるなどの状況では、その車輛は前輪が回転して転がるかもしれない。前輪の車止めはこの様な事故を防止する。
勤務時間	休憩時間を含む有給の全ての業務時間。



Secretariat  
 4, chemin de Conches  
 CH-1231 Conches-Geneva  
 Switzerland

Tel: +41 (0)22 839 31 00  
 Fax: +41 (0)22 839 31 31

E-mail: [info@wbcsd.org](mailto:info@wbcsd.org)  
 Web: [www.wbcsd.org](http://www.wbcsd.org)

WBCSD North America Office  
 1744 R Street NW  
 Washington, DC 20009  
 United States

Tel: +1 202 420 77 45  
 Fax: +1 202 265 16 62

E-mail: [washington@wbcsd.org](mailto:washington@wbcsd.org)

WBCSD Brussels Office  
 c/o Umicore  
 Broekstraat 31  
 B-1000 Brussels  
 Belgium

E-mail: [brussels@wbcsd.org](mailto:brussels@wbcsd.org)