

NETS' ROAD SAFETY™総合ガイド



2014年5月

小型・大型車、および新しい、開発中、または高度
なROAD

SAFETYプログラムを使用している雇用者対象

作成元:

道路交通安全のための雇用者ネットワーク(NETS)
「交通安全のための行動の10年」2011～2020を支持



目次

| | |
|--|----|
| はじめに | 2 |
| 対象範囲と使用 | 4 |
| 測定基準、実例、および継続的な改善 | 6 |
| 定義 | 9 |
| 道路交通安全管理の要件 | 12 |
| 付録A | |
| 付録A1.1: 道路交通安全組織構造の例 | 22 |
| 付録A1.2: 道路交通安全組織図のサンプルおよび道路交通安全管理モデル | 24 |
| 付録A2: 事故調査手順のサンプル | 25 |
| 付録B | |
| 付録B1: 携帯電話使用についてのポリシーのサンプル | 31 |
| 付録B2: 道路交通安全トレーニング要件のサンプル | 32 |
| 付録B3: アルコール飲料と薬物使用についてのポリシーのサンプル | 35 |
| 付録B4: 運転免許ポリシーのサンプル | 36 |
| 付録B6: 高リスクドライバーの特定および管理のサンプル | 39 |
| 付録B7: 二輪車運転についてのポリシーの例 | 40 |
| 付録C | |
| 付録C1: 運転疲れ管理 | 42 |
| 付録C2: 旅程管理のガイダンス | 51 |
| 付録C3: 旅程管理計画 | 53 |
| 付録D | |
| 付録D1: 車両検査チェックリストのサンプル | 55 |
| 付録E | |
| 付録E1: ANSI/ASSE Z15.1—2012 | 58 |

はじめに

道路交通安全のための雇用者ネットワーク(NETS)

NETSは雇用者主導によるグローバルな道路交通安全の提唱者であり、非営利、非政府団体(NGO)として設立されている組織です。グローバルな道路交通安全の擁護活動には、国連交通安全協力会議(UNRSC)への参加を通じた「交通安全のための行動の10年」の推進に加えて、会員のための年に一度の車両安全基準設定プログラムが含まれます。NETSは、米国運輸省、国立労働安全衛生研究所、業界団体、およびNGOと連携して、道路交通安全関連プロジェクトを実施し、そのネットワーク全体で道路交通安全性を推進しています。最後に、NETSでは年に一度、「安全運転業務週間」キャンペーン資料を作成し、配布しています。

目的

NETS ROAD

SAFETY総合ガイドは、雇用者によるグローバルな道路交通安全の促進を支援する任務の一環として策定されました。本書は、様々な段階における道路交通安全プログラム策定において、以下のような雇用者を支援することを目的としています。

- ROAD SAFETYプログラム開始の準備中である
- ポリシーとプログラム開発の初期段階にある
- より成熟した道路交通安全管理システムおよび介入行為を管理している

確認事項

本書は、「ANSI/ASSE Z15.1 – 2012基準」、「自動車運転のための安全慣行(Safe Practices for Motor Vehicle Operations)」、「国際石油・天然ガス生産者協会の陸上交通安全推奨慣行(Land Transportation Safety Recommended Practice) (OGP 365)」、「ISO 39001:2012」、「道路交通安全(RTS)マネジメントシステム – 要件および利用の手引」、および「NETSの取締役会と職員」に基づいて作成されています。

免責事項

本書に記載されている情報は、NETSの好意によりその会員と一般の人々に提供されるものです。情報は、その正確性について表明や保証が行われることなく、「現状のまま」で提供されており、NETSもいずれの参画企業も、情報の内容や使用について一切責任を負いません。

本書の中核をなす道路交通安全管理の要件は、NETSの取締役会メンバーと作成に寄与した職員との同意に基づいています。また、付録資料に提供されている参考例は、NETS、その職員、会員企業および取締役会の見解を必ずしも表明するものではありません。

さらに、付録資料は様々な資料から抜粋されており、その中に含まれるサンプルポリシーの中には、互いに、または道路交通安全管理の要件と矛盾するものがあります。道路交通安全管理の要件と付属資料の関連資料との間に矛盾がある場合には、要件に定められている規定が優先されます。

また、読者は本書で提供されているサンプルポリシーの特定の要素を導入する際、現地の条件を考慮すべきであることを認識しなくてはなりません。例えば、安全な車間距離として一般的には最低2秒、悪天候の場合には4～8秒を確保することが推奨されます。しかしながら、高密度の都市環境においては最低2秒が現実的でない場合もある一方、非常に悪条件の道路や天候下においては、4～8秒は安全な車間距離として適切でない場合もあります。

最後に、本書におけるトピックや推奨事項は、本書の発行時において入手できる最新かつ総合的な情報に基づいています。このことを念頭において、本書における推奨事項を解釈、適用する際には、読者は常に、危険の出現、現地の道路環境、技術の変化、および新しい研究結果を考慮してください。

国、地域、地方の交通安全法の遵守

商業的および非商業的目的で組織がリースまたは所有する車両は、少なくとも、国、地域、および地方の規制、交通法、ならびに商用車および商用車以外について定められている規制要件を満たすものとします。

対象範囲と使用

本書は、会社が所有またはリースしている小型車、中型車または大型車のドライバー、および会社の業務において自家用車、共有車、リース車、レンタカーを年間5,000マイル／8,000キロメートル以上運転する契約社員および従業員が対象となります。本書は以下を含む様々な方法で 사용할 수 있습니다。

- ROAD SAFETYプログラム策定の初期段階において、会社が教材として使用。これは、ROAD SAFETYイニシアティブの策定、実施、および維持において重要とされる項目のテンプレートを提供します。
- 車両安全プログラムを実施している雇用者がその車両安全プログラムとの差異を発見して改善の余地を見極めるための監査ツールとして使用。
- 複数の会社がその車両安全プログラムの基準を満たす際に、比較するテンプレートとして使用。

組織的検討事項

優れたROAD

SAFETYプログラムは適切な投資が行われ、リーダーシップに導かれて従業員全員が責任をもって取り組むものでなければなりません。

1. 投資には以下への資金提供が含まれますが、これには限定されません。
 - a. ドライバーの安全プログラム(トレーニングなど)
 - b. ROAD SAFETYプログラム管理(例、従業員数または社外サービスなど)
 - c. 測定基準を収集する技術
2. 上級ビジネス／世界地域の幹部はコミットメントを示し、時間と、資金を投資して、関心をもって取り組みます。彼らはROAD SAFETYプログラムを支持し、安全を尊重する文化を推進する雰囲気を作り出します。
3. 「従業員全員が責任を持って取り組む」には以下の要素が関係します。
 - a. 各ドライバーが自分の運転パフォーマンスに責任をもつ。

-
- b. ドライバーのマネジャーは各自の組織の運転にも責任を負い、組織の最高レベルに上申される結果への説明責任を負います。
 - c. ローカルエリアのROAD SAFETYチームは、グローバルなROAD SAFETYマネジャーにつながる地域または業務レベルのROAD SAFETYリーダーから構成されるROAD SAFETYネットワークの一部です。

注意: 大きな組織においては、グローバルROAD SAFETYマネジャーはフルタイムの職務である場合があります。それ以外の場合は、各自の職位における職務の一環としてROAD SAFETYの任務を務めます。ROAD SAFETY組織図の例は付録Aに示されています。

測定基準、事例、および継続的な改善

測定基準／主なパフォーマンス指標の収集、分析、普及は、車両安全プログラムの重要な管理項目の一部です。

基本データの必要性

1. 車種別車両数:
 - a. 小型
 - b. 中型
 - c. 大型
2. 一定期間における車種別の総マイル／キロメートル数
3. 一定期間における車種別の総衝突数
4. 一定期間における車種別の総負傷数
5. 衝突のタイプ、例
 - a. 結果別: 死亡、従業員の負傷、第三者の負傷、物的損害のみ、など
 - b. 原因別: 交通信号の見落とし、譲り合いしなかった、当て逃げなど
 - c. 衝突のメカニズム別: 横から、正面、後部など

測定基準／主なパフォーマンス指標

1. リーディング・パフォーマンス指標

リーディング・パフォーマンス指標は将来の肯定的または否定的な事象の可能性についての見識を提供します。

- a. 例: 高リスクと分類されるドライバーの割合 (例、IVMSシステムを含む加速、衝突記録、またはその他のデータ源に基づく、付録Bを参照)
 - b. 例: 一暦年において運転トレーニングを終了したドライバーの割合
- 例: 衝突から30日以内に「根本原因」分析を実施した衝突の割合

2. ラギング・パフォーマンス指標

ラギング・パフォーマンス指標は車両安全プログラムがいかにうまく、または不十分に実施されているかを明らかにします。

例：百万マイルごとの衝突および負傷数（CPMM および IPMM）

$$\begin{aligned} \text{CPMM} &= \frac{(\text{一定期間における総衝突数} \times 1,000,000)}{\text{その期間に走行した総距離数(マイル)}} \\ \text{IPMM} &= \frac{(\text{一定期間における総負傷数} \times 1,000,000)}{\text{その期間に走行した総距離数(マイル)}} \end{aligned}$$

衝突による修理費の判断

以下の例は、衝突による修理費の判断についての指針を提供しています。負傷や死亡に関わる経費は含まれていません。

仮定：

車両のサイズ = 500台、1年間あたり15%の車両が負傷のない衝突に関わる、平均修理費 = 15,380米ドル*

年間衝突修理費 = $500 \times 0.15 \times 15,380 \text{米ドル} = 1,153,500 \text{米ドル}$

(* (衝突の雇用者への経済的負担) *Economic Burden of Crashes on Employers*による平均修理費、NHTSA、2002年)

コラボレーション／基準設定／継続的な改善

NETSは、会社の車両／道路交通安全リーダーが定期的に、同業界や直接関わりのない業界の他社から学ぶために、自社の車両安全プログラム以外にも目を向けることを推奨しています。これは、問題解決に要する時間を削減し、ROAD SAFETYプログラムに新たなアイデアを取り入れ、継続的な改善を助長し、前途有望な慣行の交換を促進します。

基準設定／コラボレーションは公式でも非公式でもかまいません。公式な基準設定には、道路交通安全基準組織（NETSなど）への加入、会員を代表して業界組織（米国ガス協会など）により実施される基準設定プログラムへの参加が含まれます。公式の総合車両安全基準設定プログラムについての情報はwww.trafficsafety.orgをご覧ください。NETS' STRENGTH IN NUMBERS™ Fleet Safety Benchmark

プログラムについて説明されています。これは、大型および小型車、あらゆる車種を使用する、グローバルに、あるいは世界の単一地域または一か国のみで業務を展開する雇用者に有益です。

非公式の基準設定は、通常、同じ業界で働く雇用者グループが第三者を交えずに各社のROAD SAFETYプログラムを改善するためにデータの収集、分析に協力するものです。

NETSの基準設定プログラムでは、CPMM／IPMMおよび、基準設定の実施に参加する会社が使用するプログラム構成要素に基づいてデータを収集します。

NETSが基準設定するプログラム構成要素には以下が含まれますが、これらに限定されません。

- 1) ポリシー
- 2) トレーニングプログラム、コメンタリー・ドライブプロセスを含む
- 3) 高リスクドライバーの発見と介入行為
- 4) 衝突審査プロセス
- 5) OEMから提供されるIVMSや安全技術の使用
- 6) 認証ドライバープロセス（配偶者／家庭内パートナー／扶養家族用プログラム／契約社員）
- 7) 測定基準（例、CPMM／IPMM、衝突事故における車両の割合、最も一般的な衝突事故のタイプ、車種、国、世界の地域別の得点表）
- 8) 携帯電話およびその他の電子機器に関するポリシー
- 9) 上級管理職者の取り組み
- 10) 行政管理（例、一日または週当たりの連続運転時間制限、休憩を取る義務）

定義

| | |
|------------|--|
| ABS | アンチロック・ブレーキ・システム (Anti-Lock Brake System) |
| 衝突 | 走行中の自動車が他の自動車、物、人、または動物と接触する事故 この事故は公道上または公道上以外で生じる可能性があり、車の損害、物的損害または負傷をもたらすことがあります。 |
| 企業ドライバー | <ul style="list-style-type: none"> 企業ドライバーとは、会社が所有またはリースしている車を割り当てられた人を指します。 雇用者の裁量により、企業ドライバーには、その配偶者、家庭内パートナー、認可を受けた企業ドライバーの扶養家族、契約社員が含まれる場合があります。 企業ドライバーには、「報酬」として車を提供されている従業員も含まれます。 乗用車、共有者、リース車、レンタカーを年間5,000マイル／8,000キロメートル以上運転する契約社員および従業員も企業ドライバーです。 |
| 防衛運転トレーニング | 道路を利用するすべてのユーザーに安全運転技術と責任について教えるコース。道路の規則と基本的な運転のしくみ以外のことも学びます。悪条件や他者が過ちを犯す状況においても、危険な状況を予測することによって衝突のリスクを軽減することを目的としています。 |
| 大型車 | 以下のいずれかの車両： <ul style="list-style-type: none"> 単独、またはトラック／トレーラーと組み合わせて、26,001ポンド(11,794キログラム)以上の車両総重量がある 運転手を含めて乗車定員16名以上で設計されている |
| HSSE | 健康、安全、危機管理、環境保全 |
| 負傷 | 応急手当以上の治療を要するもので、医師またはその他の医療専門家による診断を受けた負傷 対人の身体への害や損害で、意識喪失、最低1日以上業務を行うことができない、業務活動が制限される、または職務の異動をもたらすものが含まれます。 |

| | |
|----------|---|
| IVMS | IVMSまたは運転行為モニタリングシステムとは、日付、時間、速度、加速、減速、シートベルトの利用など運転手の行為と車の利用についてのデータを記録する電子機器 |
| 旅程管理システム | 旅程管理システムは計画的かつシステムティックなプロセスで、会社の業務において、道路交通に関連するリスクを軽減します。旅程管理には以下が含まれます。1) 移動の必要性を査定し、長距離の移動の排除または削減を追求するための正式のメカニズム、および2) リスクの軽減、安全な経路の計画およびドライバーと上司とのコミュニケーションなど、移動を管理するための手順。 |
| JMP | 旅程管理計画(JMP)は旅程管理システムの一部であり、ドライバーと上司(または旅程管理マネジャー)との間の合意に基づいた計画を指します。JMPには、出発から最終目的地に到着するまでの時間が含まれます。JMPには、目的地までの危険の可能性を回避または軽減するために最も安全な経路、代替経路、無線交通監査ステーション、走行中のコミュニケーション地点が詳細に示され、疲れを防ぐためにドライバーが取る休憩地点(安全な場所)も記載されます。公共の緊急対応システムへのアクセスが得られない場所では、計画内でドライバーが医療手当を受けられる施設を特定しなければなりません。 |
| 小型車 | 以下のいずれかの車両： <ul style="list-style-type: none"> 車両総重量が10,001ポンド(4,536キログラム)未満で、乗車定員が運転手を含めて8名未満の車。車両総重量(GVWR)とは、運転手、乗員、燃料、貨物を含む単一車両の最大積載量 |
| 中型車 | 以下のいずれかの車両： <ul style="list-style-type: none"> 車両総重量が10,001ポンド(4,536キログラム)以上、26,001ポンド(11,794キログラム)未満 トレーラーを牽引し、トレーラーと合わせた車両総重量が26,001ポンド(11,794キログラム)未満 運転手を含めた乗車定員が15名未満 |

| | |
|------------|--|
| NCAP | <p>新車アセスメントプログラム (New Car Assessment Program)</p> <p>通常、政府主導によるNCAPは、衝突時に乗員を負傷から保護する車の能力に基づいて自動車を検査し、評価 (通常数字による) を割り当てるものです。詳細情報 : http://www.globalncap.org/</p> |
| 転倒防止テクノロジー | <p>小型車用に考案されている転倒防止テクノロジーは横滑り防止装置 (ESC) システムを使用しています。このシステムは個々のタイヤのブレーキを有効とすることができ、車両は静止摩擦力を取り戻し、ドライバーは車を制御することができるようになります。</p> <p>同じテクノロジーの別名には以下があります。トラクションコントロールシステム (TCS)、ビークルスタビリティコントロール (VSC)、エレクトロニクススタビリティプログラム (ESP)、ダイナミックスタビリティコントロール (DSC)。このシステムは、ほとんどの車製造会社の新しい車、SUV車、軽量トラックに採用されています。</p> |
| 転倒防止 | <p>転倒防止構造 (通常は運転室またはフレーム) は、車両の転倒から生じる負傷から乗員を守るためのものです。</p> <p>この追加の保護は以下の形を取ります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 車内のフルロールケージ ● ルーフコラムへのサポート ● ウインドウガラス強度の強化 |
| 側面衝突保護 | <p>欧州連合規則 ECE95、連邦自動車安全基準 FMVSS 214 またはこれらと同等の基準に従う側面衝突に対する負傷保護システム。</p> <p>通常、すべての新しい車両は、側面衝突保護に適合した構造設計が採用されています。大多数の車はサイドエアバッグを備えており、多くの車に、追加で頭上保護エアバッグやカーテンが装備されています。</p> |

道路交通安全管理の要件

要件は主に以下の4つに分類されます。

A. ROAD

SAFETY管理システム: 組織が道路交通安全パフォーマンスを向上させることのできるプログラム要素を含む

B. ドライバーと乗員についての要件

C. 旅程管理の計画、実施、フォローアップについての要件

D. 車両要件

強固な道路交通安全イニシアティブの義務的要素は左側に記載されています。参考ガイダンス、ベストプラクティスおよび付録などの追加資料は右側に記載されています。

| 義務的要素 | ガイダンス |
|---|---|
| A. 道路交通安全管理システム | |
| <p>1. 道路交通安全管理システムは、道路交通のリスクが最低限となるように、行動が確実に計画、実施、管理、指示されているようにするため、実施されなければなりません。道路交通安全管理システムは以下の要素を含んでいなければなりません。</p> <ul style="list-style-type: none"> A. リーダーシップおよびコミットメント B. ROAD SAFETYポリシー、目標、対象 C. 組織、リソース、役割、責任 D. 適性、トレーニング、意識 E. 道路交通のリスク管理 F. コミュニケーションプロセス G. 管理システムの文書化 H. 業務計画と管理 I. 緊急事態への準備および対応 J. モニタリング、測定、分析、評価 K. 道路交通事故調査およびフォローアップ L. 社内監査 M. マネジャーによる審査 N. 規則違反、是正・予防措置 O. 継続的な改善のための取り組み | <p>総合道路交通安全管理システムのフレームワークの例:</p> <ul style="list-style-type: none"> - OGP 365 陸上交通安全推奨慣行 - ISO 39001: 2012、道路交通安全 (RTS) マネジメントシステム – 要件および利用の手引 <p>さらにANSI/ASSE Z15.1 2012基準自動車運転のための安全慣行には道路安全管理システムの内容が含まれています。</p> <p>組織図および事故調査報告書のサンプルは付録Aにあります。</p> |

本書に記載されている情報は、NETSの好意によりその会員と一般の人々に提供されるものです。情報は、その正確性について表明や保証が行われることなく、「現状のまま」で提供されており、NETSもいずれの参画企業も、情報の内容や使用について一切責任を負いません。

| B. ドライバーと乗員についての要件 | |
|---|--|
| 1. 乗員はシートベルトを着用しなければなりません。この要件を徹底することはドライバーの責任です。 | |
| 2A. ドライバーは運転する場所と車種について有効な運転免許を所有していなければなりません。 | 運転免許についてのポリシーのサンプルは付録B4を参照してください。 |
| 2B. ドライバーが身体的、精神的に運転に適していることを保証するために、社内で「業務適性」ポリシーを策定します。 | 定期的な医療検査を含むドライバーの業務適性の手順を実施します（睡眠時無呼吸などの睡眠障害の検査など）。 |
| 3. ドライバーは運転する車両クラスに適した防衛運転トレーニングを修了していなければなりません。トレーニングには以下が含まれていなければなりません。 A. 一般的な危険の認識（疲れの管理、脇見運転を含む）および過去の衝突についてのレビューを通して特定される事項 B. 能力レベルを示し、評価するために実践、車上、または他の手法によるトレーニング C. ドライバーのパフォーマンスおよびリスクに基づいて、最低3年に一度の実践再トレーニングを含む定期的な再トレーニング | NETSは、高い転倒リスクがある場合（車種や道路の種類や状況により）には、転倒認識トレーニングを修了することを推奨しています。 ドライバートレーニングポリシーのサンプルについては付録B2を参照してください。 NETSはドライバーからドライバートレーニングポリシーについての書面による署名／承認を取得することを推奨しています。 |

| | |
|--|---|
| <p>4. マネジャーは高リスクドライバーへの介入プロセスを導入し、これには最低、以下が含まれていなければなりません。</p> <p>A. 高リスクドライバーの特定、通知、管理の基準</p> <p>B. 高リスクドライバーに分類されたら直ちに、ドライバーの直属の上司とコーチングセッションを計画</p> <p>C. 追加の再トレーニングまたは補足評価要件</p> <p>D. 適切な運転パフォーマンス管理プロセスへの照会</p> | <p>高リスク特定および取扱いのサンプルポリシーについては付録B6を参照のこと。</p> |
| <p>5A.</p> <p>HSSEリスク評価に基づいて、どの車両がIVMSシステムを装備していなければならないかを特定する。最低限、IVMS装置は「ドライバー認証キー」について、速度、急な加速、急な減速、走行距離（キロメートルまたはマイル）、走行時間を記録しなければなりません。</p> <p>5B. 以下へのIVMSデータの利用：</p> <ul style="list-style-type: none"> ドライバーにフィードバックを提供し、運転パフォーマンスを改善します。 認識および結果管理を採用する、コンプライアンスの不遵守に対しては制裁措置を取ります。 | <p>リスクに基づいたアプローチはIVMS導入を先導するために使用することができます。リスク評価の結果により、IVMSは当初、高リスクドライバーについて導入し、その他に分類されるドライバーにも順に導入していくことができます。</p> <p>IVMSの導入例およびドライバーへのフィードバックの指針文書はhttp://www.org.uk/pubs/365-12.pdfで参照できます。</p> <p>注意：この要件を導入することは、その他のフィードバックシステム（コメンタリー・ドライブやピアドライブなど）が運転パフォーマンスの改善に有効な手法ではないことを意味するものではありません。コメンタリー</p> |

| | |
|--|---|
| | <p>およびピアドライブは依然として、ドライバーのトレーニング計画の一つとして使用される場合があります。</p> |
| <p>6. 運転中、ドライバーは携帯電話／ポケベル／トランシーバーを使用してはなりません。これには、ハンズフリー機器も含まれます。</p> <p>A. 法規制により許可されている場合の例外：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 緊急時 ● 護衛の一環として ● HSSEリスク評価に基づいたその他の状況 | <p>携帯電話ポリシーのサンプルは付録B1を参照してください。</p> |
| <p>7. 運転能力を損なうアルコール、薬物、麻酔薬、医薬品の影響下にある場合は、車を運転してはなりません。</p> | <p>運転能力を損なうアルコール、薬物、医薬品の使用についてのポリシーのサンプルは付録B3を参照してください。</p> |
| <p>8. 会社の業務において二輪車の使用は許可されていません。ただし、この種の移動に関わるリスクを管理するために十分な制限が施されていることがリスク評価により示される場合は、その限りではありません。</p> <p>リスク評価の結果により、二輪自動車が許可される場合、このような車の使用についての最低要件に対処するポリシー／手順が設定されていなければなりません。これには適切なヘルメットの使用や特別なドライバートレーニングが含まれます。</p> | <p>二輪自動車の使用についてのポリシーのサンプルは付録B7を参照してください。</p> |

| C. 旅程管理 | |
|---|---|
| <p>1. マネジャーは、疲れ管理の手順および勤務、運転、休憩時間体制を導入しなければなりません。体制は地域の法規制を遵守しなければなりません。マネジャーは勤務、運転、休憩時間体制に違反するような業務をドライバーに割り当ててはなりません。</p> <p>A. ドライバーは身体的および精神的に車の運転ができる状態でなければなりません。</p> <p>B. ドライバーには以下の権利があります。</p> <ul style="list-style-type: none"> 十分に休息をとっていない、またはよく注意を払える状態にならない場合には運転を回避する 注意力が失われたら、車を止め安全な場所で休憩を取る <p>C. ドライバーは勤務、運転、休憩時間体制を遵守しなければなりません。</p> | <p>以下を含む疲れ管理の手順を実施します。</p> <ul style="list-style-type: none"> 十分な休憩を取れるように業務計画を立て、長時間の運転、夜間の運転、交代制シフトを避ける ドライバーに一泊することを許可する 疲れのリスクと疲れを管理するのに効果的な方法をドライバーに教える 勤務、運転、休憩時間体制について地域の法規がない場合には表1（ページ22）の勤務、運転、休憩時間が推奨されます。 勤務、運転、休憩時間体制について地域の法規がこれより緩い場合、NETSでは、表1に定められている、より厳しい要件を採用することを推奨します。 |

| | |
|---|---|
| <p>2.</p> <p>マネジャーは旅行／運行を減らし、リスクを軽減する目的で、定期的に旅行／運行回数について問いをなげかけ、審査します。</p> | <p>より安全な移動手段（鉄道、フェリー、飛行機）やビデオ会議やウェブ会議など業務を遂行するための代替手段を検討します。</p> <p>車での移動が唯一可能な手段である場合には、物理的な距離とリスクを削減するために特定の道路交通手段を検討しなければなりません。これには、以下が含まれます。リスクのより低い道路交通手段（バス対小型車）、複数の旅行をまとめる。</p> |
| <p>3A.</p> <p>現地のHSSEリスク評価を使用し、どの（タイプの）旅行／運行に旅程管理計画（JMP）が必要かを特定し、特定された旅行／運行にJMPを実施します。</p> <p>3B.</p> <p>JMPでは承認運転経路、運転経路上の危険および関連管理項目、休憩、旅行／運行中のコミュニケーション要件を特定します。旅程計画では、表1にある勤務、運転、休憩時間、および疲れ管理も適用されます。</p> | <p>旅程管理についてのポリシーのサンプルは付録Cを参照してください。</p> <p>NETSは旅程管理マネジャーを指名し、これらの者が確実に適切な訓練を受けるようにすることを推奨します。</p> <p>可能な場合には、ドライバーと旅程管理マネジャーは以下を保証するために運行前ブリーフィングを行います。</p> <ul style="list-style-type: none"> a. ドライバーが業務に適しており、運行に適格である（3、4、8の要件も参照） b. ドライバーと旅程管理マネジャーはJMPを理解している c. 旅行／運行の前に車両を検査している（16.2の要件も参照） <p>旅行／運行前ブリーフィングを実施できない場合は、</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>代わりの手段を実施し、旅行／運行が上記のa、b、cに沿ったものであることを確認します。</p> |
| <p>4.</p> <p>未承認の乗員は会社の業務中に車に乗車することが許可されません。</p> | <p>会社が所有またはリース／レンタルする車の運転およびこれに同乗することを承認された者を特定するポリシーを導入します。</p> <p>通常、重量物運搬車への同乗を許可されるのは、ドライバーの直属の上司によって承認される人物です。これには、ドライバーのトレーナー、訓練中のドライバー、メンテナンス職員または移動スタッフが含まれますが、これに限定されません。</p> <p>国によって、同乗者が貨物、その性質、および緊急対応手続きについて知っていることが求められる場合、同乗者は規制要件を遵守しなければなりません。</p> |
| <p>5.</p> <p>ドライバーは法によって許可される場合、日中でもライトを点けたまま運転しなければなりません。</p> | |

表1: 業務／勤務、運転、休憩時間のサンプル

推奨される以下のサンプルは主に大型車に適用される規制の枠組みに基づいています。しかしながら、休憩時間の必要性や通勤時間を総運転時間の一部として含める必要性に関連したものなどいくつかの要素は、小型・中型車にも該当します。

表1の各要件、これらの要件に従うことの重要性和これらがいかに地域の法規制に関連しているかについて、さらに詳しくは付録C1を参照してください。

| | 小型または中型車のドライバー | 大型車のドライバーまたは運転が主な業務であるドライバー |
|--------------------------------------|-----------------------------------|---|
| 休憩と休憩の間の最大運転時間および最低休憩時間 | 2時間連続運転した後、最低15分間の休憩を取る。 | 4.5時間連続運転した後、最低30分間の休憩を取る。ただし、2時間ごとに15分間、または身体的低調期には、これより頻繁に休憩を取ることが強く推奨されます。 |
| 24時間ごとの最大勤務時間* *主に業務運転を含む勤務時間 | 12時間勤務した後に従業員が運転することは許可されません。 | 14時間勤務した後に従業員が運転することは許可されません。 |
| 24時間ごとの最大運転時間 | 通勤時間を除いて、合計で8時間。通勤時間を入れて9時間。 | 通勤時間を除いて、合計で10時間。通勤時間を入れて11時間。 |
| 7日間および14日間ごとの最大勤務時間 | 7日間に40時間、または14日間で80時間勤務した後は運転しない。 | 8日間に70時間、または14日間で120時間勤務した後は運転しない。 |

| D. 車両 | |
|--|--|
| <p>1. マネジャーは使用する車が最低基準を満たすことを保証しなければなりません。</p> <p>A. 三点式シートベルト*</p> <p>B. ヘッドレスト*</p> <p>C. エアバッグ（ドライバーおよび助手席の乗員用）</p> <p>D. 側面衝突保護</p> <p>E. ABS</p> <p>F. IVMS（リスク評価により）</p> <p>G. 緊急手当キット</p> <p>*ドライバーが所有またはリースし、会社の業務に使用される小型車の最低基準</p> | <p>本書に定められている基準は最低基準です。追加の基準には以下が含まれる場合があります。牽引能力、人間工学的配慮（アクセスのしやすさ、動きやすさ、車からまたは車内での作業能力）、安定性制御システム、後方視野または探知装置、衝突回避システム、車載カメラ、外部ミラーシステム。</p> <p>NETSでは、転倒リスク評価により高い転倒リスクが発見された場合には、転倒防止または保護装置を装備した車両を使用することを推奨しています。</p> <p>NETSでは、NCAP評価で最低4つ星または同等の衝突テスト評価を得ている車を推奨しています。</p> <p>適切な緊急装備には、以下が含まれます：応急手当セット、懐中電灯、反射式安全ベスト、消化器、三角表示板。</p> |
| <p>2A. 製造社の仕様と現地の法的要件に従って、車両を安全かつ正常に運転できる状態に維持します。</p> | <p>車両メンテナンス手順および車両検査手順のサンプルについては付録Dを参照してください。</p> |

| | |
|--|--|
| <p>2B.</p> <p>ドライバーは車両が正常な状態にあり、移動に適していることを確認するため移動前検査を実施しなければなりません。</p> | |
| <p>3. 客室内の固定されていないアイテムを固定します。</p> | <p>客室内には固定されていない物品を置かないようにします。トランクルームと客室とを分離するために荷物ネットまたは同様のものを使用できます。</p> |

付録A1.1: 道路交通安全組織構造の例

- 1.1 多様な業務を行う、または様々な場所で業務を行う組織では、最低要件を概説する大まかなグローバルポリシーを策定し、地域または業務ユニットが、該当する業務特有かつグローバルポリシーの要件に従って、より詳細な指針を策定することができます。
- 1.2 道路交通および車両安全プログラムを有効に実施、維持するためには、マネジャーが道路交通および車両安全プログラムに対する断固としたコミットメントへの姿勢を示さなければなりません。

ドライバー

- 安全運転
- 走行距離および事故の報告
- ドライバー安全コーディネーターと連携する
- ドライバートレーニングの修了

ドライバー安全コーディネーター (DSC)

- チームマネジャーまたは管理専門家
- 関連する車両安全データをチームに提供

- チーム内でリスクのあるドライバーを監視する
- チーム内で安全を支持しこれに影響を与える
- DSCネットワークに参加する
- 事故を報告し走行距離データを収集する

車両安全コーディネーター

- ESHまたは主なビジネスリーダー
- DSCを任命しDSCと協力する
- 車両安全リーダーと協力する
- 車両安全チームに参加する

車両安全リーダー／環境安全および健康部門 (ESH)

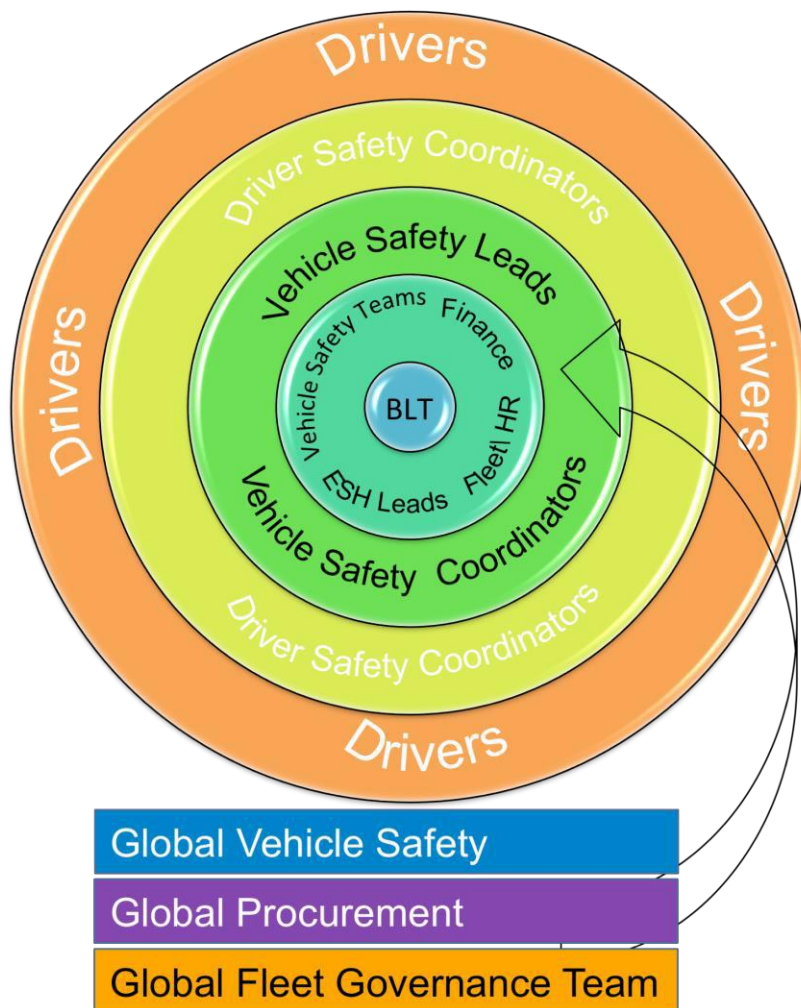
- コーディネーター & DSCと協力する
- システムを管理しESH測定基準を把握する
- 車両安全チームに指針を提供する

車両安全チーム

- ポリシーを策定する
- 測定基準を要求し監視する
- ビジネスリーダーに報告する

ビジネスリーダーシップチーム／リーダー

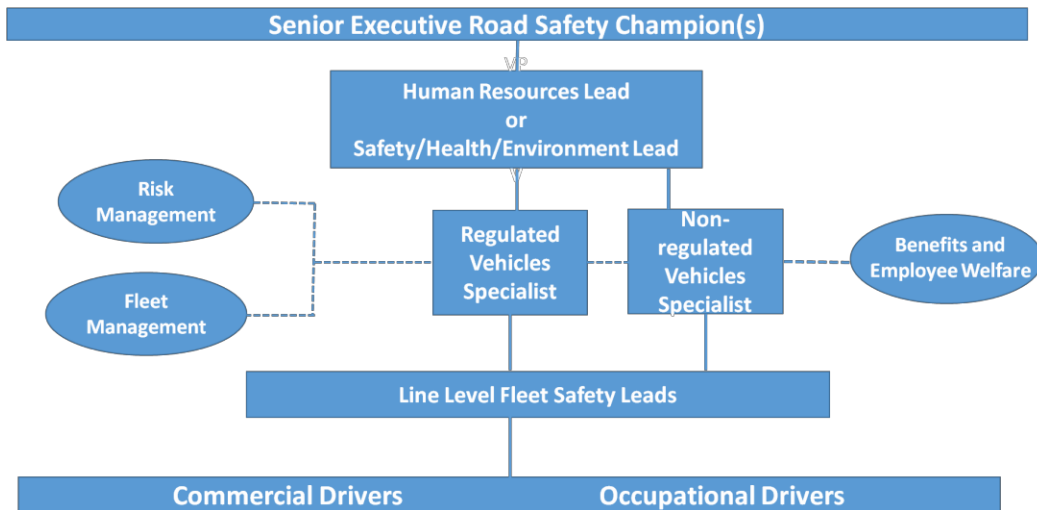
- 方向性と期待事項を設定する
- 測定基準を審査する
- ポリシーを承認 & 採用する
- ドライバーへのフォローアップおよび介入を実施する



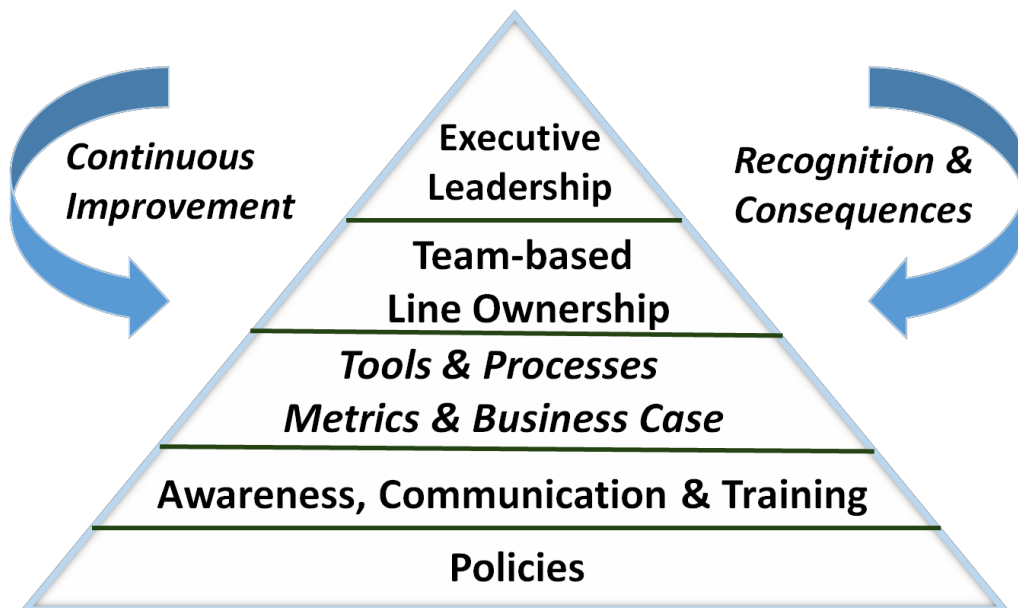
- 1.3 組織のリーダーはプログラムを導入し、適切な測定基準を収集・伝達し、事故／衝突を審査し、ドライバートレーニングが必要に応じて実施され、継続的な改善の必要な領域を見極め、追及するために、プログラムが適切な資金提供を受けていることを確認しなければなりません。参考構造例は上記を参照してください。
- 1.4 各ビジネスユニットやエリア内で問題を管理するために地域別の車両安全チームを結成することを考慮します。
 - 地域／ビジネスユニット内で安全ポリシーを策定し審査します。
 - 十分な人数の車両安全コーディネーターを特定し、これを確認します。
 - 事故や衝突を審査します。
 - ポリシー別にドライバーがトレーニングを修了していることを確認する
- 1.5 車両安全プログラムの要件を管理する責任を負う者を特定し、トレーニングする手法、ならびにこれらの者が、企業ドライバーおよび会社が所有またはリースする車を運転する配偶者／家庭内パートナーへの報告およびその他の連絡事項について手助けする主な連絡先として機能する手法がなければなりません。

付録A1.2: 道路交通安全組織図のサンプルおよび道路交通安全管理モデル

Sample Fleet Safety Organizational Chart



Fleet Safety Management Model



付録A2: 事故調査手順のサンプル

目的

衝突／事故の事実を判断し、必要なプロトコルに従う。

適用範囲

(会社名を挿入)の車(所有、賃貸、またはリース)を運転するすべての従業員

定義

回避できた衝突または事故—

回避できた衝突または事故とは、(会社名を挿入)の従業員が衝突や事故を回避するために可能なことすべてを行わなかった衝突や事故であり、これには危険の予知または適切な防衛運転の採用が含まれます。

回避できなかった衝突または事故—

回避できなかった衝突または事故とは、(会社名を挿入)の従業員が衝突や事故を回避するために可能なことをすべてを行った衝突や事故であり、これには危険の予知または適切な防衛運転の採用が含まれます。

一般

衝突の調査とは事実を追及することです。(会社名を挿入)のマネジャーとして、あなたは、何が起きたかだけでなく、なぜそれが起きたのか、そして最も重要なことには、従業員がいかにして同様の衝突を回避することができるかを判断しなくてはなりません。環境、道路および車両の状況、人と組織の行動のすべてを考慮しなければなりません。調査の成否はマネジャーが、偏見をもたずに、先入観を裏付けしようとすることなく、事実を収集することができるかどうかにかかっています。

(会社名を挿入)の調査および衝突防止の可能性の判断における最終的な目的は今後、衝突を回避するために自主的な改善を行うことにあります。

以下に記す指針はマネジャーが業務の一環として調査を行い、衝突防止の可能性を判定する際に役立てるために作成されています。概説された通りに段階を追った手順を踏むことで、マネジャーは目的に十分な情報を収集し、法的かつ財務的文書を(会社名を挿入)に提供することができます。多くの場合、(会社名を挿入)の文書は衝突についての唯一の公式文書であり、保険目的や懲罰行為を正当化するために裁判所で用いられる可能性があるため、

本書に記載されている情報は、NETSの好意によりその会員と一般の人々に提供されるものです。情報は、その正確性について表明や保証が行われることなく、「現状のまま」で提供されており、NETSもいずれの参画企業も、情報の内容や使用について一切責任を負いません。

報告書はできる限り、完全で正確であることが不可欠です。

従業員の責任

衝突に関わった後：

1. 調査するため、直ちに車を停止させる
2. 負傷した人を助ける
3. 緊急サービスに通知する
4. 必要に応じて、他車に警告するため、警告器具を配置して、衝突現場を保持する
5. 車をさらなる損害や盗難に合わないよう保護する 自らを危険な状況に置かない
6. 可能であれば、警察が到着するまで車を動かさない。
7. 礼儀正しく行動する。但し何かに署名したり、警察および(会社名を挿入)の担当者以外
(身元を確認する)誰とも、衝突について話をしない。
8. 電話で発送係／上司に直ちに報告する
9. 車両レスポンスに連絡して衝突を報告する
10. 責任を認めたり、支払に同意しない
11. 現場に最初に到着する人を含め目撃者を確保して自分を守る
名前を聞き出せない場合には、車両ライセンス番号を記録する
12. 可能であれば、車と衝突現場の写真を撮る

マネジャーの責任

従業員が衝突を報告する電話をかけてきたら、マネジャーは以下を行わなければなりません。

1. 従業員が負傷していないこと、危険な状態にないことを確認する
2. 従業員が即時に治療を必要とするかどうかを見極め、従業員に治療を受ける手段を提供する(必要に応じて救急車を呼ぶ)
3. 従業員が上記のステップに従ったことを確認する

衝突現場にて

衝突現場に到着したら、マネジャーは以下を行います（適切である場合）。

1. 従業員と事故に関わった人の状況を確認する
2. 車と車内にあるものを確保する
3. 現場を撮影する
4. 報告書のための情報を集める
5. 現場をスケッチする
6. 目撃者の証言を得る

現場の撮影

できる限り様々な角度から衝突現場の写真を撮ります。周辺エリアも確実に写真におさめるよう車から離れた距離からも写真を撮ります。損傷部分のクローズアップ、車内および外観、周辺の建物なども含まれていなければなりません。車が移動された場合は、できる限り様々な角度から各車の写真を撮ります。

足りないよりは撮りすぎの方がましです。

現場での情報収集

衝突の場所を正確に突き止めますー以下については確実に把握してください。

1. 衝突の起きた国、州、都市名
2. 高速道路、道路、通路名
3. 建設中のエリアで衝突が起きた場合は、最寄の住所
4. 最寄の交差点、または農場、公園、オフィス、標識などの他のランドマークからの距離

事故当事者ー以下については確実に把握してください。

1. 事故当事者全員の名前、住所、電話番号（乗員、目撃者、警察官を含む）（可能であれば、警察官のバッジ番号も取得します）
2. 衝突に関わった車やその他の物の所有者
3. 相手のドライバーの保険会社、保険証券番号、代理店名、代理店の電話番号

事故に関わった車両と物的損害については、以下について確実に把握してください: 型、モデル、製造年、ライセンス番号、色、車種(自家用車、トラック、モーターバイク)、および可能であれば関わった車すべてのシリアルナンバー。

各自動車または物について被った被害を説明します。過去の経験から可能である場合には、損害金額を推定します。但し推定損害額について一切公言してはいけません。

負傷の度合

1. 可能であれば、衝突に関わった人物の負った負傷の正確な性質および重度を判断する(必要であれば、事務所に戻ってから病院に電話する)。
2. 運転の継続を許可する前に、ドライバーが身体的、精神的に運転可能であることを確認する。
3. 可能であれば、負傷者が運ばれる病院／医療施設の名前、住所、電話番号を把握する。
4. 可能であれば、負傷者を移送した救急会社の名前、住所、電話番号を把握する。

アルコール／薬物の検査基準を満たしているかどうかを判断する。衝突の結果、以下のいずれかが生じる場合、(会社名を挿入)のマネジャーは衝突後の薬物およびアルコールテストを従業員に実施しなければなりません。

1. 死亡または
2. (会社名を挿入)のドライバーに交通違反が認められ、損傷によりどちらかの車両を牽引する必要がある場合、または衝突に巻き込まれた人物が衝突現場から離れた場所で直ちに治療を受けた場合

供述: 事故に関わった当事者からの供述と、目撃者が語る衝突の様子を書き留めます。

測定—以下を測定しなければなりません。

1. タイヤのスリップ痕の長さ(交通事情により、実際のタイヤ痕を安全に測定することができない場合はカーブに沿って同等の距離を測ることで、スリップ痕を測定します)。
2. 道路または高速道路の道幅および個々の車線幅
3. 中央線やカーブなど最低2か所の参考固定地点から衝撃地点までの距離(車が移動されていない場合)

運転条件について、以下をメモする。

1. 道路表面および条件（アスファルト、濡れているなど）
2. 衝突時の天候および光の条件（晴れ、日中、夜間など）

警察による報告書のコピーを入手できる場所と時期を確認する。

事故車両が移動される、または運転して現場を去る前に、車両の安全性と機械的信頼性を確認する。疑わしい場合には、牽引してもらう。

現場のスケッチ

近隣にある木、フェンス、壁、溝、サインなど物理的な物体をすべて含め、衝突現場をできる限り正確にスケッチします。交通表示、および信号、道路や高速道路の名前は特に重要です。

以下も確実に確認してください。

1. 衝突前の事故車の進行方向
2. 衝突場所（参考となる固定地点からの距離を記す）
3. 衝突後の車の停止場所
4. タイヤのスリップ痕の全長
5. 道路または高速道路の道幅および個々の車線幅

事務所に戻ってから：NETS衝突の回避性の判定

衝突の調査後、あなたは、従業員が事故を回避できたか否かを判断し、判定通知を作成しなければなりません。（会社名を挿入）は、危険の予測、適切な防衛運転手順の採用など従業員が衝突／事故を回避するためにできる限りのことをした場合を除き、衝突／事故は回避できたものとみなします。

客観性を保つことが重要です。簡単ではありませんが、関わった従業員に対する個人的な感情が判定に影響を及ぼすことがあってはなりません。この判定の影響は、特定の従業員や問題となっている衝突以外にも及びます。

この定義により、(会社名を挿入)に関する限りでは、事故の回避性は法的な責任をはるかに超えたところまで追及されます。法的には責任がなくても、従業員は衝突／事故を回避することができたという可能性があります。トレーニングを受けた専門家として企業ドライバーは普通のドライバーよりも衝突回避に対しての責任が重くなります。この基準は確かに高いものですが、この分野の業務につきものであり、輸送業界の間では広く認められています。

衝突／事故を回避できなかったと分類することにより、マネジャーは口にしなくてもその部下全員に対して特定の運転行為を承認することになる可能性があります。ひとつの衝突／事故を回避できると判定することにより、マネジャーは会社の基準では特定の行為を認められないという定義を与えることになります。つまり、判定により、従業員が従うことが望まれる運転基準を設定することになります。

付録B1: 携帯電話使用についてのポリシーのサンプル



推奨される使用方法

このポリシーは貴組織のポリシーのモデルとして使用することができます。ボランティア、組織に代わって人々を輸送するドライバー、会社資産の運転など組織のニーズに関連したシナリオを追加し、ポリシーの内容を拡大することができます。ポリシーの履行および懲罰についての規定を編集することもできますが、含まれている特定の規定は、ポリシーへの遵守を強化するものです。最終ポリシーの内容は貴組織の法務チームが審査することを推奨します。

私たちは、全従業員の安全と健康を非常に尊重しています。運転中の携帯電話の使用による事故が増加し続けていることから、私たちは新しいポリシーを策定しています。

1. 従業員は手持ちの携帯電話かハンズフリーの携帯電話にかかわらず、会社の業務中または会社での勤務時間中、自動車を運転している最中に携帯電話を使用することを禁止されています。
2. 従業員は、会社の業務または会社での勤務時間中、自動車を運転している最中に、電子メールやテキストメッセージを読んだり返答したりすることを禁止されています。
3. このポリシーはPDAの使用にも適用されます。
4. 運転中は、電話に対応してはならず、留守番電話に接続されなければなりません。
5. 従業員は、緊急電話(911)を掛けなければならない場合、車をまず安全な場所に駐車しなければなりません。

従業員は警告を2回受けます。従業員がこのポリシーに3回違反したことが判明した場合、これは即時解雇の理由となります。

この下に署名することにより、あなたはこのポリシーを遵守することに同意することを証明します。

従業員の署名

日付

免責事項: 本書に含まれる情報および推奨事項は信頼できるところから収集されていますが、安全性評議会は、かかる情報または推奨事項の正確性、十分性、または完全性についていかなる保証もせず、一切責任を負うものではありません。特定の状況においては、他のまたは追加の安全性措置が必要な場合があります。雇用者従業員向けの無料の携帯電話ポリシーキットは、こちらからダウンロードできます。
http://www.nsc.org/safety_road/Distracted_Driving/Pages/distracted_driving.aspx

© 2009 National Safety Council. All rights reserved. 許可を得て転載。

本書に記載されている情報は、NETSの好意によりその会員と一般の人々に提供されるものです。情報は、その正確性について表明や保証が行われことなく、「現状のまま」で提供されており、NETSもいずれの参画企業も、情報の内容や使用について一切責任を負いません。

付録B2: 道路交通安全トレーニング要件のサンプル

会社が所有またはリースする車両を運転する全従業員およびすべての配偶者／家庭内パートナー、契約社員が運転する特定の車両向けの適切な訓練を受けていること、ならびにトレーニングが適切に記録されることを確保するプロセスがなければなりません。

全従業員向けの一般トレーニング:

仕事上または仕事以外で運転する全従業員に、ポリシーの復習認定を含む、年に一度のクラスルームまたはコンピューターベースの安全性意識向上トレーニングが必要です。年に一度のトレーニングでは、一般的な危険の認識(疲れの管理、脇見運転を含む)、過去の衝突のレビューを通して特定される事項、およびポリシーの復習認定を取り扱わなければなりません。このトレーニングは会社が所有またはリースする車両を運転する資格のある配偶者／家庭内パートナーおよび契約社員にも提供されなければなりません。

企業ドライバー向けの小型車トレーニング:

小型乗用車の企業ドライバー全員が、年に一度、一般トレーニングを修了しなければなりません。全従業員に必須の一般トレーニングに加えて、小型車の企業ドライバー用トレーニングには以下が含まれていなければなりません。

1. 雇用されてから90日以内またはトレーニングが全ての企業ドライバーに合理的に利用できるようになってすぐ、さらにその後3年ごとに小型車BTW(車上)トレーニング。
2. 評価運転は会社のために運転する前に、重大な懸念事項を記録する評者が同乗して実施されなければなりません。また毎年、小型車BTWトレーニングを行わなければなりません。
3. GPS／電子通信によるフィードバックシステムを使用していない場合は、フィードバックの頻度を高めるために、年に一度ピアドライブ評価を検討しなければなりません。

企業ドライバー向けの中型および大型車トレーニング:

小型車の企業ドライバーに必要なトレーニングすべてに加えて、中型または大型車を運転する者は以下を実施しなければなりません。

1. 最低3年ごとに該当する車両においてBTWトレーニング
2. 年に一度、重大な懸念事項を記録する評者が同乗して適切な車両において評価運転が必要、BTWトレーニングは必要ありません。
3. BTWトレーニングの合間に2年に一度、クラスルームまたはコンピューターベースのトレーニング(CBT)
4. 定員9～15名の車のドライバーは商用運転免許(CDL)承認を所有していなければなりません。多数の人(9名を超える)を輸送するドライバーに対応するため、追加のトレーニング要件を策定しなければなりません。
5. 適切な訓練を受けた大型車の運転手は中型車の運転資格も得るように、大型車のドライバー向けのトレーニングには、中型車のトレーニングに含まれる要素が含まれていなければなりません。

6. 配偶者／家庭内パートナーは中型車または大型車の運転を許可されません。

高リスクドライバー向けトレーニング:

モニタリングおよび認証プロセスにより高リスクと特定されたドライバーは以下を受けなければなりません。

1. 高リスクドライバーに分類されたら直ちに、ドライバーの直属の上司とコーチングセッション
2. 高リスクドライバーに分類されてから90日以内に、BTWトレーニングまたは代わりの適切なトレーニング(環境、安全、健康部門(ESH)と相談の上、ドライバーの上司により決定されるもの)
3. 高リスクドライバーに分類されてから12か月以内、最初の評価運転から30日以内に、2回の評価運転

評価ドライバー向けトレーニング:

評価運転は、マネジャーが運転スキルと車両の状況を企業ドライバーと一対一で審査する場です。これは、運転技術について即座にフィードバックを提供し、改善すべき領域を発見するために行われます。評価運転向けのトレーニングはマネジャーに提供されます。マネジャーは従業員が企業ドライバーとなってから15日以内に評価運転を計画し実行します。署名入りの評価運転チェックリストはドライバーの直属の上司が3年間保管します。

ピアドライブ:

ピアドライブは従業員がお互いに注意して、安全な運転を推進する中で、安全を意識した指導環境を作り続ける機会です。ピアドライブは各企業ドライバーについて一年に一度必要です。修了記録には、ドライバーと観察者の両方が署名し、ドライバーの直属の上司が3年間保管します。

評価および／またはピアドライブ評価フォームの例

| 全方位目視スキル | 好ましい 行動 | 改善の必 要あり | 認めら れない |
|---------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 運転開始前に死角を排除するためにミラーを調節する | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 運転中、車の前方、後方、両脇(360度全方位)を目視する | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 運転中、4～8秒ごとにバックミラーおよびサイドミラーを確認する | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ブレーキの上に足をのせるか車線変更して、危険に早めに対処する | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 車が止まっている時も360度周りを目視し続ける | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| バックする際には、360度目視して、肩越しに振り返る | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 運転中または停止中、適切な「回避ルート」を説明できる | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| コメント: | | | |

| 車間距離スキル | 好ましい 行動 | 改善の必 要あり | 認めら れない |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 常に最低「2秒」の車間距離を維持する | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 悪天候／道路状況が悪い際は車間距離を4～8秒に増やす | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 通行妨害する車については車間距離を増やす | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 他車が前に割り込んできたら、素早く減速して安全な車間距離を確保する | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 道路上では下向きのヘッドライトを使用して他車から車が見えるようにする、 推奨される安全運転慣行 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 未舗装の道路では減速する | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 「低速度で走る車」には慎重に接近する | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 標識のない交差点、または視界の悪い交差点では譲りあう | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 舗装道路から未舗装の道路に移る場合には減速する | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| コメント: | | | |

| 交差点スキル | 好ましい 行動 | 改善の必 要あり | 認めら れない |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 交差点を通過する前に減速し、横切る車を確認して、ブレーキの上に足をのせる | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 黄信号では交差点に侵入しない | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 停止する際には、前方車の後輪タイヤが道路交通に接触する場所をはっきりと確認すること | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 前もって右左折する指示器を出す | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 左折する際には、対向車がいなくなるまで待つからハンドルを回転させる | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 信号が緑に変わってから交差点に入るまで丸2秒間待つ | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| コメント: | | | |

| ブレーキスキル | 好ましい 行動 | 改善の必 要あり | 認めら れない |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 前方に潜在的な問題のある場合や、「もうすぐ黄色に変わる緑信号」を通過する際には、「レディ・ブレーキ」を使用する | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 通常のブレーキをかける状態においては車をスムーズに停止させるため「3割ブレーキ」を使用 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| コメント: | | | |

車の巡回点検:

☐ 車の外装＆内装が良い状態にある

☐ 外装にメンテナンスが必要

☐ 内装にメンテナンスが必要

上司の署名

日付

ドライバーの署名

日付

付録B3: アルコール飲料と薬物使用についてのポリシーのサンプル

1. 運転する従業員は適用される車両ポリシーの要件を満たし、安全運転の適正評価を実施しなければなりません。いかなる状況においても、障害により従業員が安全運転ができない場合には、業務で車を運転することは許されません。この禁止には、従業員が一時的に車を安全に運転できない状況、または薬物の利用や、陶酔により車を安全に運転できない状態が含まれます。
2. 酒酔い運転についての要件の違反から生じる懲罰は、政府による規制を確実に遵守するため、会社の人事部を介して対処されなければなりません。
3. すべての従業員は、自家用車またはこのポリシーで定められている社用車を業務で運転中に、薬物を摂取した状態、または酒酔い状態での運転に対して受けた法執行機関による停止、逮捕について、24時間以内に上司に報告しなければなりません。
4. 報告を怠った場合には、解雇を含む懲罰処分が下されます。
5. アルコールに関連する障害については、**酒酔い運転**は、ブレスライザーや血液検査で判断される個人の血中アルコール濃度が、従業員が運転していた場所における法的制限値と同等もしくはそれを上回る場合、と定義されます。このポリシーにおいては、適用される法的な血中アルコール濃度制限値に基づいて事実認定を行い、有罪判決は必要ありません。アルコールに関わる衝突によって酒酔い運転が発覚した従業員は、本ポリシーを最初に違反した時点で懲戒解雇処分とされます。さらに、個人が法執行機関や会社により求められるブレスライザーや血液中アルコール濃度検査など現場での飲酒検査への協力を拒否する場合、この個人は解雇されます。
6. 承認を受けていない合法または非合法の薬物による運転能力の低下は問題の薬物の容認かつ信頼できるテストによって判定されます。有罪判決の必要はありません。
。承認を受けていない合法または非合法の薬物使用によって運転能力の低下があったことが発覚した従業員は、本ポリシーを最初に違反した時点で懲戒解雇処分とされます。
7. 合法的な処方薬または市販薬による障害は、適用されるテスト、法執行機関の報告書、医師の忠告、およびその他の適切な情報によって判定されます。合法的な処方薬または市販薬による運転能力の低下を受けながら運転していたことが発覚した従業員は、解雇を含む懲罰の対象となる場合があります。

付録B4: 運転免許ポリシーのサンプル

ドライバーの要件:

1. すべてのドライバーがすべての法を遵守することは基本的な期待事項です。
2. 該当する政府による要件に基づく有効な運転免許または正しい免許区分を所有することはドライバーの責任です。
3. ドライバーのトレーニングについての会社のポリシーの遵守に加えて、ドライバーは地域法または安全規制によって必要とされる特別な運転免許の維持に必要な追加のトレーニングを受けることが望まれます。
4. ドライバーは自動車運転資格を失わせる交通反則切符(または違反)を受けたら24時間以内に直属の上司に通知する責任があります。

会社のポリシーと手順:

1. ドライバーが管轄権のある地域政府機関によって発行された現行の有効な運転免許を保有し、その免許が運転する車に適したタイプのものであることを確認する手順がなければなりません。
2. 会社が所有またはリースする車の使用許可についてポリシーを策定するものとします。
3. すべてのドライバーから現行の車両安全ポリシーを見直し、理解したという承認を年に一度収集する手段を確立するものとします。
4. 採用時には、採用担当者は応募者の背景チェックと以前の雇用者からの身元照会を実施するものとします。これらの確認には以下が含まれますが、これらに限定されません: 交通違反の件数と重度、過去の免許停止処分、過去の自動車衝突事故、過去の経験およびトレーニング。
5. 法によって認められている場合、会社が自動車記録の定期的な確認、または運転記録の自主的な開示を実施できるようにする書面による許可をドライバーから収集する手段がなければなりません。
6. すべてのドライバーについて、ドライバーの資格、免許取得、トレーニングおよびパフォーマンスの最新記録を維持しなければなりません。
7. 懲罰や運転する特権の停止などにつながる可能性のある交通違反の種類と頻度を分類する手段がなければなりません。従業員はこのシステムについて知らされなければなりません。このようなシステムはドライバーをリスクカテゴリーに分類し、リスクの高いドライバーに対してより集中的なプログラムを構成するために用いることができます。

付録B5: 新規採用者の適格性と運転要件ポリシーの例

| スクリーニング基準(過去3年以内) | 新規採用の適格性 |
|--|---|
| A. アルコールや薬物の影響下にある際の運転や酒酔い状態での運転を含むアルコールまたは薬物関連の交通違反。これには検査への協力の拒否も含まれます。 | 採用不適格 |
| B. 運転免許停止または取り消し。 | 採用不適格(雇用担当者は、免許が行政上の理由によるものであったか、または応募者が免許が現在有効であることを示す文書を提出することができるかどうかについて独自の裁量権を行使することができます) |
| C. 衝突現場を立ち去った、または交通違反を犯した国／地域法によって定義されるひき逃げをした。 | 採用不適格 |
| D. 死亡衝突事故において、交通違反を犯した国／地域法によって定義される過失が認められた。 | 採用不適格 |
| E. 過去3年間に於いて、走行中に犯した交通違反または衝突事故の3つ以上の組み合わせ。適格性評価は、実際に違反が生じた日と有罪判決が下された日とを比較して行われます。 または、 6か月間に於いて、走行中に犯した交通違反または衝突事故の2つ以上の組み合わせ。適格性評価は実際に違反が生じた日と有罪判決が下された日とを比較して行われます。 | 採用不適格 |

上述した情報は地域の法規に従って収集、記録される場合があります。

自動車データ(反則切符／交通違反)へのアクセスが限られているため、あるいは地域法によりアクセスが制限されているため、上記の基準を使ったスクリーニングプロセスを実施できない場合には、会社の関連会社は同等のリスク軽減目的を達成する高リスク関連のスクリーニングプロセスを実施しなければなりません。

代替りのスクリーニング基準(例、衝突事故および／または違反に割り当てられている、事前に定義された得点値を使用したリスク評価基準)は、リスク指定が危険な運転の経歴をもつドライバーを排除するのに相応しいことを確認するために、グローバル・リーダーシップ・チームによる審査を受けなければなりません。スクリーニング基準は適用される地域の法規に従うものでなければなりません。

付録B6: 高リスクドライバーの特定および管理のサンプル

高リスクドライバーの特定

高リスクドライバーとは以下の基準を満たす企業ドライバーまたは承認を受けた配偶者／家庭内パートナー、扶養家族とします。

1. 過去3年間に互いに関連性のない衝突および／または交通違反を3つ以上犯している
2. 過去6か月間に互いに関連性のない衝突および／または交通違反を2つ以上犯している
3. 過去3年間に衝突現場を不法に立ち去っている(適用される地域法で定義)
4. 過去3年間に死亡衝突事故において過失が認められた(適用される地域法で定義)
5. 過去3年間に免許停止処分または免許剥奪処分を受けた
6. 過去3年間に飲酒・薬物運転による交通違反を犯した
7. 会社のIVMSフィードバックプログラムで高リスクと特定された

高リスクドライバーの管理:

モニタリングおよび評価プロセスによって「高リスク」と識別されたドライバーの管理:

1. トレーニング指針に定められている再トレーニングに参加すること
2. 高リスクのドライバーは中型・大型車を運転してはならない
3. 高リスクドライバーに分類されてから最低12か月以内に高リスクドライバーの自動車記録(MVR)を審査する
4. 介入を無視する、介入努力への参加を拒否する、繰り返し高リスクドライバーと特定される高リスクドライバーに対する懲罰は人事部に問い合わせるものとします。
5. 2年以上高リスクドライバーと識別され続ける企業ドライバーに対して、会社は解雇を含む懲罰を講じることがあります。
6. 高リスクと特定される配偶者または家庭内パートナーは会社が所有またはリースする車の運転を禁じられます。

アルコール、違法な薬物、または処方薬に関わる飲酒・薬物運転違反はドライバーのリスク度ステータスの評価に考慮されますが、このような違反に対する会社のそれ以上の判断または行為については人事部に問い合わせるものとします。

付録B7: 二輪車運転についてのポリシーの例

このポリシーの目的は、[会社名を挿入]の契約社員および季節労働者が[会社名を挿入]の業務関連目的で二輪車に乗る際の安全性を保証するために従わなければならないポリシーを定めることにあります。

二輪車の安全性

二輪車またはモーターバイクは、車やトラックが通常できない目的地に人を運搬することができます。しかしながら、その性質により、道路交通では運転にはより大きな危険を伴います。

以下の要件は[会社名を挿入]の業務関連目的で二輪車に乗る季節労働者や契約社員を雇用するすべての代理店に適用されます。[会社名を挿入]の従業員はいかなる状況においても会社の業務目的で二輪車を使用することは許されません。

一般要件

国内における二輪車用安全要件には以下が含まれていなければなりません。

1. **二輪車の安全運転トレーニング:** すべてのドライバーは[会社名を挿入]に雇用された日から規定の日数以内に有資格のトレーナーにより、関連する安全トレーニングを受け、修了しなければなりません。また、規定される頻度で、車両安全コーディネータまたはマネージメントにより調整される再トレーニングに参加しなければなりません。
2. **乗員:** 二輪車による乗員の輸送は、車両安全コーディネータの許可を得て、下記に定める適切な個人保護装備を着用する場合にのみ許可されます。
3. **貨物の搭載:** 重量貨物の搭載は二輪車には認められません。軽量の荷物／個人的な持ち物の輸送は、車両安全チームによりバイクを安全に運転する能力について検討された特別のコンテナ(かご、バックパックなど)を用いる場合にのみ許可される場合があります。
4. **車両安全機能／部品:** 車両安全コーディネータは全ての二輪車が正しく機能するよう、必要な安全機能と部品が装備されていることを確認します。

-
5. **最大走行距離**: 各国で、個人が二輪車で会社の業務のために走行できる一年当たりの最大走行距離を設定しなければなりません。

運転免許および車両登録

車両安全コーディネータは全ての二輪車ドライバーが[会社名を挿入]の業務に従事する前に、有効な運転免許と必要書類を保持していることを確認しなければなりません。[会社名を挿入]の業務を遂行するために使われるすべての車両には、法で必要とされる場合、有効な登録とすべての必要登録文書が整えられていなければなりません。

車両安全トレーニング

全ての二輪車の乗員は、車両安全チームまたはマネージメントにより必要と判断される頻度で提供されるトレーニングに参加しなければなりません。

個人防護具(PPE):

すべての乗員は車両安全チームまたはマネージメントにより求められる個人防護具を着用しなければなりません。移動距離、時間、地形、場所、天候にかかわらず、この個人防護具を使用することが義務付けられています。個人防護具は地域の安全要件規制に従って製造され、欠陥がないかどうか定期的に検査されるものとします。

二輪車の乗員全員のための個人防護具およびその他の安全設備は以下の要件を満たしていなければなりません(太字のものは必須)。

- a. ヘルメット(フルフェイス)
- b. **目を保護するもの**
- c. ジャケット
- d. **肘と膝を保護するもの**
- e. レザー製グローブ
- f. 長パンツ(耐摩耗性)
- g. **ブーツ**
- h. 必要に応じてレインコート(2ピース)

付録C1:運転疲れ管理

1. はじめに

運転疲れは毎年、著しい数の衝突事故や死亡事故の原因となっています。これは、仕事や通勤のために運転する人々が対処すべき特に重要なテーマです。疲れにより道路上で生じていることに対し注意不足になり、危険な状況が生じたときに、素早く安全に反応することができにくくなります。

NETSは、すべての組織が、従業員および認証ドライバーが疲れている状態のとき、または車を安全に運転する能力に有害な影響を与える場合のある処方薬や市販薬を服用している際には車を運転してはならないと定めるポリシーを採用することを推奨しています。疲れ管理は組織と従業員両方の責任です。組織は疲れや注意力の問題を特定する方法と、この問題に対処するための適切な手段をドライバーに教える責任があります。雇用主および従業員は疲れ管理に関連する組織のポリシーと指針に従う責任を負います。

適切な旅程管理とドライバーと上司の教育により、ドライバーの疲れに関わるリスクを最小限とすることができます。ドライバーの疲れのリスクを管理するのに最も効果的な方法は運転する必要性を排除することです。旅行／運行は、業務上の明白な必要性があり、テレビ会議やビデオ会議などの代替手段が可能でないときにのみ行われなければなりません。

以下に続くセクションでは、従業員が運転中の運転疲れのリスクを最小限とするために一日の労働を計画し遂行するのに役立つ情報を掲示しています。組織はこの情報と意識向上の資料をポリシーに組み入れなければなりません。組織は、疲れていると認識するドライバーに適用される宿泊ポリシーも策定しなければなりません。

2. 運転疲れの事実

睡眠は2つの身体的システムによって制御されています。*睡眠・覚醒の恒常性制御と体内時計*です。長時間起きていると、睡眠／覚醒の恒常性制御により、睡眠の必要性が高まり、寝る時間であることを伝えられます。すべての成人は十分に休息したと感じ、フルに機能するためには、夜7～9時間、遮られることなく眠る必要があります。

一方で、私たちの体内時計は、一日を通して眠たい時間帯と覚醒している時間帯を調整しています。体内時計のリズムにより一日のさまざまな時間に身体の機能が高まったり低下したりします。全米睡眠財団によれば、成人による居眠り運転が最もおきやすいのは、通常午前2時～4時、午後1時から3時の間です。これは、ドライバーが「朝型人間」であるか「夜型人間」であるかにもよっても異なります。このような「身体的低調期」に経験する眠たさは、十分な睡眠をとっている場合には、あまり強くなく、睡眠が足りない場合に強く感じます。NETS

「身体的低調期」の時間帯は、衝突リスクが最も高くなる傾向にあります。

眠りに落ちることがなくても、眠いときや疲れているときに運転をすると注意力が落ち、反応時間が遅くなり、判断能力が損なわれます。研究により、睡眠不足はアルコールと同等もしくはそれ以上に運転能力を損なうことが示されています。事実、17時間以上起きていると、北米やヨーロッパでの合法的な制限以上の血中アルコール濃度と同等の影響が運転パフォーマンスに及ぼされます。つまり、眠いの運転することは酒酔い運転と同じだということになります。

睡眠不足は「睡眠に借り」をつくることになり、この借りを返すためには眠るしかありません。睡眠を取り戻すまでは、疲れに関連した衝突を起こす危険が大きくなります。

3. 疲れの認識

以下に疲れ運転の最も一般的なサインや兆候をいくつかあげています。

- A. 姿勢を保つ、または頭を上げているのが難しい
- B. 極端に頻繁なあくび
- C. 疲れた、重い、または目が充血している
- D. 集中しにくい
- E. 直前に運転した数キロを思い出しにくい
- F. 車線をふらふらと走行し、路肩を運転したり、中央線をまたいだりする
- G. 出口を見逃す
- H. 道路脇の「スピード防止帯」にあたる
- I. マイクロ睡眠による注意力の欠如(6秒以上続く場合のある意図しない注意力の欠如)

運転中にマイクロスリープを一回か二回経験した場合、またはその他の疲れの兆候が表れたら、安全な場所で直ちに車を止め、旅行／運行を続ける前に休息してください。

上記の兆候が頻繁に表れる場合、睡眠時無呼吸などの睡眠障害がある場合があります。急に静かになるひどいびき、眠りが浅い、一日中常に疲れているなどの兆候が表れます。診断や治療についてさらに詳しくは、医療関係者にご相談ください。

4. 疲れを管理するための方法、旅行前計画

画

A. 十分な休息を取る

1. 運転前に十分な睡眠を確実に取る。通常成人は毎日連続7～9時間の睡眠が必要です。
2. 長距離運転の前に、長時間の仕事関連または仕事以外の活動を予定に入れない。
3. 仕事のない日でも、毎日、大体同じ時間に寝て起床するようにする。睡眠時間が一定している場合に最もよく休息することができます。
4. 仕事の後に運動をする場合は、運動の終わってから寝るまでに3時間取るようにする。
5. アルコールとカフェインは睡眠パターンを妨害する可能性があるので、避ける。

B. 高リスクの運転時間をさけるように計画を立てる

疲れに関連する衝突や事故のリスクが高くなる可能性のある「身体的低調期」(早朝や昼食と午後の間の時間帯)を経験しそうな時間帯には、長距離運転や単調な運転を避けるようにします。

C. 運転経路の計画

1. 運転経路を効率的に計画することにより運転時間を削減します。可能な場合には、リスクと運転距離を軽減する順番で目的地を訪問するよう計画します。
2. 出発前に、リスクをもたらす可能性のある以下の要素について検討します。車両メンテナンス(オイルと液体の量、タイヤなど)、道路状況、旅行／運行のタイミングと所要時間、地形、天候、視界、個人的な安全／セキュリティ、交通量、動物の有無、歩行者の有無／量、環境、通信状況(可能であれば出発前に電話する)、走行経路上で緊急サービスを受けられるかどうか。
3. 新しい地域を割り当てられた場合は、日常的な業務を管理するのに最も安全で効率的な経路について必ず上司と話し合ってください。
4. どの顧客を訪問し、どの経路を取るかを計画します。あわてなくて済むように時間に余裕をもって計画します。渋滞にあった場合や道路上で予知しなかった事象に出くわした場合に備えて、代わりの訪問先や経路を計画します。

D. 運転、勤務時間と休憩時間の計画

以下の推奨運転時間、勤務時間、休憩時間は小型および中型車を運転し、運転が主な業務でない従業員用に作成されています。これは、業務時間中ずっと車を運転する専門ドライバーに対する規制要件で許容されているものよりもずっと控え目な基準が設定されています。

1. 一日当たりの最大勤務時間(運転時間と運転以外の時間): 休憩時間を含み8時間、休憩時間を含み40時間を超えない(1週間当たり)ことが推奨されます。
2. 最大連続運転時間: 2時間。2時間運転するごとに最低15分の休憩を取ること。
3. 最低休憩時間(運転しない): 8時間運転した後の最低休憩時間は最低11時間とする。

E. 推定所要時間

1. 旅行の前に、オンラインのマッピング・プログラムを利用して、出発地から目的地までの旅行時間を予想します。運転中にGPSユニットにGPSデータを入力してはいけません。これは、出発前、または安全な場所に駐車中に行わなければなりません。
2. 長い勤務時間を要する場合には、一泊します。出発前に、宿泊についての指針について質問がないかどうか上司と確認します。

以下の表には、1時間当たり平均45マイルまたは72キロメートルの速度で走り、1日の勤務時間を8時間と想定した場合の、特定の移動距離について必要なおおよその運転時間を示しており、運転距離と業務目的で利用できる時間との関係を示しています。つまり、道路上で過ごす時間が長ければ長いほど、勤務時間は短くなり、疲れが高まる可能性が高くなります。また、リスクレベルも高くなり、実施できる業務の質にも影響を及ぼす可能性があります。

| 移動距離(マイル) | 移動距離(キロメートル) | 運転時間 | 運転以外の勤務時間 |
|-----------|--------------|------|-----------|
| 45 | 72 | 1 | 7 |
| 90 | 145 | 2 | 6 |
| 135 | 217 | 3 | 5 |
| 180 | 290 | 4 | 4 |
| 225 | 362 | 5 | 3 |
| 270 | 435 | 6 | 2 |
| 315 | 507 | 7 | 1 |
| 360 | 579 | 8 | 0 |

4時間以上運転(黄色で強調表示)すると、最も安全、経済的、最も効率的な時間の利用ではなくなる場合があり、5～8時間の運転(赤色で強調表示)は、テレビ会議やビデオ会議、飛行機など他の手段を考慮すべきことが示されています。

F. 未知の事象や状況を予想する

1. 出張を計画する際には、建設現場、交通渋滞、悪天候など他の要素を考慮します。これらにより運転時間は長くなり、集中力がさらに必要となり、それだけでも疲れが増すことがあります。こういった障害について時間に余裕をもって計画し、宿泊が必要かどうかを判断する際には、これらについても考慮してください。
2. GPSの目的地到着予定時間は遅延の可能性を考慮していないことに注意して、出張を計画する際には、こういったことを考慮するのを忘れないでください。

仕事中および道路上で

A. フレキシブルな運転時間

予知していなかった事象により、勤務時間または運転時間が当初計画したよりも長くなる場合は、その日についての元の計画を無理やり押し進めようとししないでください。疲れたまま運転するリスクを冒すよりも車を停めて一泊してください。

B. 疲れの管理

運転中の疲れや眠気を避けるのに最も効果的な方法は、質の良い睡眠をたっぷり取ることですが、運転中に疲れの警告サインを感じたら、以下の措置を取ってください。

最善策：運転中止一次の出口または休憩エリアで車を道路脇に止めます。

1. 時間帯や宿泊施設の空き状態によって、宿泊することを検討します。
2. あるいは、車を安全な場所に駐車して昼寝します。リラックスできる昼寝は約20分間です。（20分以上昼寝すると、起きたときに15分以上ぼんやりしてしまいます）
3. 他の従業員と共に旅行中の場合は、休憩のために停止する際に運転を交代します。

二番目の選択肢：カフェインを摂取する。

コーヒー2杯分のカフェインにより数時間にわたって注意力を高めることができます。通常血中に入るまでに約30分かかります。カフェインは様々な形（コーヒー、お茶、ソフトドリンク、エネルギードリンク、ガム、錠剤）、様々な量を摂取することができます。例えば、コーヒー1杯（約135mg）に含まれるカフェインはお茶2～3杯、普通またはダイエットコーラ3～4杯分と同じです。研究では、短い昼寝とカフェイン摂取の組み合わせは、カフェインを摂取する場合よりも注意力を高めるのに効果的であることが示されています。

窓を下げたり、大きな音で音楽を聞くなどの方法は、疲れの管理のためには、効果的な方法ではありません。これらは、疲れを一時的に隠すだけです。

ドライバーの個人的な安全: 昼寝をするために停止する場所が安全であることを確認してください(明るい照明のある店舗の駐車場や休憩エリアとして指定されている場所など)。歩行者が比較的多いエリアを探します。多くの犯罪はあまり目撃者がいないところで発生します。エンジンを切り、価値のあるものは見えない場所にしまい、ドアをロックして、ウインドウを上げます(天気がよく暑い日には換気のために少しあけておく)。

5. 他の検討事項

A. 飛行機を利用した後の車の利用または勤務時間

時差ぼけは時間帯をまたいで飛行する際に旅行者が感じることのある状態です。国際線を利用する、機内で一夜を過ごす、著しい時間帯調整または深夜に到着する便に搭乗するすべての従業員は時差ぼけや疲れを感じるが多くなります。これらの従業員は飛行機による長時間の旅行をした後に自動車を運転してはなりません。

時差ぼけのある旅行者のための道路交通安全アドバイス:

1. 目的地に到着した直後に自動車を運転してはいけません。運転する車線が異なったり、標識に慣れない場所での運転は特に衝突のリスクが高くなる場合があります。
2. 業務上の要件に合った他の交通手段がない場合を除き、特に長旅の直後にレンタカーを借りることは避けます。現地のシャトルサービスは通常、ホテル、職場、自宅、その他の目的地への陸上移動には、安全で、信頼でき、コスト効率に優れた選択肢です。場合に応じて、空港と直結する鉄道も利用できます。
3. 深夜遅く、または早朝、長距離フライトから自宅に到着する場合には、空港に誰かに迎えに来てもらうか、タクシーまたは公共交通機関を利用するようにします。
4. 従業員が、大西洋を超える、またはその他の長距離フライトで早朝到着する場合には、勤務時間の開始する前に適切な休憩時間を与えることを考慮しなければなりません。機内で過ごした時間は勤務時間に数えられません。

B. 健康状態

運転中に注意力を保つ能力に影響を及ぼす可能性のある健康状態について意識し、これを考慮しながら計画を立てます(糖尿病、高血圧、心臓疾患、うつ、睡眠時無呼吸など)。医療専門家は、あなたの健康状態に効果的かつ責任をもって対応することができます。最終的には、会社の業務で車を運転中、あなたが安全運転を脅かす状態にある場合、あなたには適切な予防措置を取り、人事部または労働安全部に通知する責任があります。(特別な業務調整または仕事を変える必要がある場合には、人事部に連絡を取らなければなりません)。

長時間の運動不足の健康に及ぼす影響：深部静脈血栓症

身体を動かさずに長時間運転または旅行すると、健康に有害な影響を及ぼします。飛行機での長時間の旅行は、通常下肢などの深部静脈に血栓を形成する深部静脈血栓症のリスクと関連があります。血栓が遊離して、肺まで運ばれると、深刻な肺疾患または死亡を招く場合があります。予防のアドバイスには、<http://www.nhlbi.nih.gov/health/health-topics/topics/dvt/prevention.html>をご覧ください。

C. 治療

処方薬または市販薬の中には、眠気を誘うものがあります。医薬品のあらゆる副作用について医療専門家または薬剤師と話し合います。また、市販薬の表示をすべて読み眠気を誘う副作用があるかどうかを確認します。新しい薬を服用し始める際には、運転中にその薬を服用する前に、薬によりどのような影響があるかを確認めます。このような予防策を講じることはあなたの責任です。**眠気を誘う可能性のある医薬品を服用する際に、会社またはその他の業務で運転してはなりません。**

D. ストレス

仕事または家庭からのストレスや葛藤により安眠しにくくなる場合があります、睡眠不足をもたらしたり、目の前の仕事に集中できなくなる可能性があります。仕事または家庭内で高レベルのストレスや葛藤のある場合には、精神医療専門家、医師、または提供されている場合には(会社名を挿入)の従業員アシスタンスプログラムに連絡してください。

E. 食品・飲料

特定の「コンフォートフード」は不眠と関係があります。特に就寝3時間以内には、大量に食べたり、刺激物、塩分や脂肪分の多い食事は避けましょう。睡眠を妨害する食品には、揚げ物、にんにく、トマトソース、チョコレートがあります。エネルギーを維持する食べ方のアドバイスは、「**エネルギーを維持する食事**」(以下)を参照してください。カフェインは刺激物で、身体にエネルギーを供給することはありません。誤ったエネルギー感覚を与え、自然な空腹のサインを抑える場合があります。カフェインを摂取しすぎではいけません。疲れ、興奮状態、エネルギーレベルの障害などの作用をもたらします。

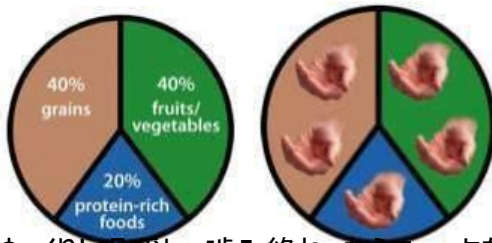
アルコールは気分を変える抑制剤であり、疲れの影響を拡大します。就寝前にアルコールを摂取すると血糖値に影響するため、睡眠が妨げられる場合があります。**少しでもアルコールを摂取したら、車を運転してはいけません。**

エネルギー維持のための食べ方

人間科学協会では、エネルギー維持のための食べ方について以下のような推奨事項を提供しています。

食事の各食品グループについて適切な量を測るためには掌を使うか1つかみで計算します。

ピースサインのようにお皿を3つの部分に分けることを想像します。穀物に2つ、フルーツまたは野菜に2つ、タンパク質に1つと5つかみ分のスペースがあります。では、朝食時のお皿で1つかみを想像してみましょう。1つかみ分のスクランブルエッグ、トースト1枚、1つかみ分のフレッシュミックスベリー、1つかみ分／1杯のオレンジジュース。



ゆっくりと咀嚼し、噛み終わったらフォークをテーブルにおいて、会話しながら朝食を味わいましょう。起床してから1時間以内に食べる「5つかみ分」の朝食により、その日の代謝作用が始まり、身体的ニーズのための栄養のバランスを提供します。

タイミングが全てです。一日を通してエネルギーを効果的に保つためには、軽く、頻繁に食べることが必要です。食間には、2～3時間ごとに軽い健康的な軽食（最大約100～150カロリー）が必要になる場合があります。ヨーグルト、ドライアプリコット、りんご、ピーナッツバター付セロリなど血糖値の低い軽食がよいでしょう。軽食はお腹いっぱい食べるためのものではありません。食事とエネルギーレベルのギャップを埋めるために食べます。

理想的なのは、何も食べない時間が4時間以上とらないようにすることです。旅行の際には前もって計画して、自分の食べ物に関してはあなたが管理すべきであることを忘れないでください。軽く、そして頻繁に食べ、手軽な計測ツールを利用することを忘れなければ、優れた栄養を取ることは難しくありません。

詳細情報については人間科学協会のウェブサイト、<http://www.hpoinstitute.com/>をご覧ください。

6. リソース資料

A. 運転疲れについての「白書」

[欧州睡眠学会](#)は、*Sleepiness at the Wheel* (運転時の眠気)と題する白書を作成しています。これは、眠いときの運転に関する科学的証拠について優れた概説を提供するとともに、組織的に運転疲れに対処する行動科学および技術に基づいた手法を提案しています。

B. 北米疲れ管理プログラム(North American Fatigue Management Program (NAFMP))

米国運輸省とトランスポート・カナダ共同で開発された[North American Fatigue Management Program](#) (www.nafmp.com)は、サプライチェーンにおける運送業者、ドライバー、その他が運転疲れをうまく管理できるように役立てるため、無料のオンラインコースとリソース資料を提供しています。これらの資料は主に、貨物輸送業界のために開発されたものですが、従業員が仕事のために運転することのある他の会社にとっても役立ちます。NAFMPのトピックには以下が含まれます。

- 運転疲れを減らすことを支持する企業文化の開発方法
- ドライバー、ドライバーの家族、運送業者の役員やマネジャー、荷送人／受け取り人および発送係のための運転疲れ管理教育
- 睡眠障害のスクリーニングと処置
- ドライバーと旅行の計画
- 疲れ管理の技術

C. 米国および欧州連合における勤務時間と休憩時間の規制

大型トラックやバスの運転手のための米国における規制: <http://www.fmcsa.dot.gov/rules-regulations/administration/fmcsr/FmcsrGuideDetails.aspx?menukey=395>

運転および勤務時間に関する規制についての欧州委員会からの情報: http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/working_time_en.htm

付録C2: 旅程管理のガイダンス

1. 旅程管理とは？

旅程管理とは、すべての健康、安全、危機管理、環境保全(HSSE)要件に従いながら必要な陸上移動を計画、実施するプロセスです。旅程管理は3つの段階に分けることができます。

A. 旅行／運行の計画

旅行／運行の計画に対処される側面には以下が含まれます。

- 休憩、運転、勤務時間などを含む移動の必要性、時期を判断する
- 使用すべき車、運行に適しているか、正しい状態にあるか
- 必要とされる運転技術、能力
- 取るべき経路、休憩を取る場所

旅程管理プロセスにおいての主な成果物は旅程管理計画(JMP)です。通常、発送係、旅程管理マネージャーまたはドライバーがJMPを集めます。旅行／運行を開始する前に、ドライバーは旅行／運行および関連するリスク(JMPに記載されているリスクを軽減する手段を含む)についての概要を把握(認識)していなければなりません。

B. 旅行／運行の実施

ドライバーは同意したJMPに沿って旅行／運行を遂行する責任を負いますが、その他の者も自分の役割を担う必要がある場合があります。例えば、JMPには、旅程管理マネージャーが開始しなければならない可能性のある「行方不明者」手順の準備が含まれる場合があります。これは、携帯電話がつかないエリアなど、人のいない場所や厳しい環境を運転する際に適用されます。

C. 旅行／運行の終了

旅行／運行の終了は旅行／運行の目的が満たされたことを確認し、旅程の管理プロセスまたは将来的な旅行／運行計画の改善に役立つ課題について把握することができるものです。

2. なぜ旅程管理が必要？

旅程管理は陸上移動における好ましくない安全HSSE結果を回避するために用いられます。会社の業務で運転する個人について責任を負う上司には、必要に応じてJMPが準備されていることを保証する責任があります。社用車を運転する者、または会社の業務で運転する者は必要に応じてJMPの要件を満たす責任があります。

旅程管理計画の考慮に含まれるもの:**A. 積載および荷卸しの場所(必要に応じて)**

- 現地での積載および荷卸し、敷地評価および敷地内の危険を含む
- 車への積載(乗員、容量および貨物についての製品の安定性、積載貨物の危険)
- 移動に必要な車種、走行適性

B. ドライバーの準備

- 運転義務および休憩時間
- ドライバーの能力および適性、疲れの検討を含む

C. 承認経路

- 経路計画(危険を回避するため最速または最短経路より長距離となる場合あり)
- 運転義務と休憩時間の遵守を可能にする

D. 経路上の危険と管理の特定

- 国別のインフラ、環境、季節、天候状態(ほこり、雪、氷、雨、霧)、深夜運転(視界が限られる)など一般的な安全性への危険
- 道路閉鎖などの状況による危険の予測、危険な交差点、速度制限、不利な道路条件、橋、頭上空間など
- 特別の安全上リスクの予測
- 現地の運転慣行、時間帯または曜日による違い、国または宗教的イベント、道路上の歩行者や大型動物

E. コミュニケーションプロセス

- 旅程計画および変更、緊急対応への準備、回り道、到着

| | | | | | | | |
|---|-------|---------------------------------------|----------------|----------------------------|----------|-------------------------------------|---|
| 旅程管理計画 | | ハイレベルの移動GMおよびHSEアドバイザーによる施設訪問および帰社説明: | | | | 乗員の名前 | 他のドライバー? |
| この移動は必要? 理由? | | はい、契約上の要件 | | | | 1 Mike Smith | |
| 他の移動と組み合わせることはできますか? | | 出来ない場合は、今日は他の移動はしない | | | | 2 | |
| 夜間の運転は必要ですか? 必要な場合、 | | いいえ | | | | 3 | |
| 運転者名 | | Joe Mitchell | | 電話番号: | | 12345678 | |
| 出発日 | 出発時刻 | 車両ID | 車は旅行に適したものですか? | 主なドライバーの名前(契約社員の場合は会社の名前も) | | 運転免許証は国と車について有効ですか? | ドライバー用の防衛運転ですか |
| 04/25/11 | 07:30 | 88-XT-VD | はい | Dave River | | はい | はい(10/10/11) |
| 経路目的地/休憩エリア | | | 到着時刻 | 出発時刻 | 休憩しましたか? | 契約が必要? | 目的地/休憩エリアまでの既知の危険、および危険を軽減する手段、特別の指示(例、 |
| Smithtown Office – Saltflat | | | 09:15 | 09:45 | はい | はい | 道路工事のため100 kmに減速、Starbucks coffee |
| Saltflat - Brownsville site | | | 11:00 | | | はい | 施設ゲートで安全措置、パスが必要。 |
| 旅行は予定通り進みましたか、進まなかった場合はその理由は? | | | | | | ドライバーの署名(ドライバーが旅程管理マネージャーでもある場合は除く) | |
| いいえ。Saltflatから敷地までに予想以上に道路交通工事があったため、旅行は遅れました。到着時間は11:25。 | | | | | | | |

| | |
|--|---|
| 緊急対応 | (連絡先詳細、GSMサポートなどのない遠隔地など) |
| 旅程管理マネージャー:12345678; 安全性マネージャー - John Wayne :23456 6789; 施設マネージャー - Rob Keens :34560987。GSMフルサポート。 | |
| 安全性 | (例、ハイジャック、強盗、盗難 - 荷物、車など) |
| SaltflatのStarbucksは車のウインドウ破りで有名。身の回り品は見えるところにおかず、車をロックする。 | |
| 場所と時間 | (運転時間、適切な道路照明のない場所での夜間運転の影響、ラマダン期間中の運転など) |
| | |
| 現地の環境および状況 | (天候、道路状況、車の転倒リスクなど) |
| Saltflatから敷地までの間は第三者の交通が激しい。Smiths Gap付近で道幅が狭い。Smiths Gapにて霧が予想される。減速し、車間距離を長くする。 | |
| 貨物の積み下ろし | (土台部分または顧客の敷地レイアウトによる特別な危険など) |
| 敷地内に入ってすぐ左折すると左側に積み下ろしドックの入り口あり。付近の重量物運搬車に注意。 | |

付録D1: 車両検査チェックリストのサンプル

| | | | | |
|--|----------|---|----------------------|--|
| 車両番号: | ドライバーの名前 | オドメータ(km)の 数値: | トレーラー番号:(該当 する場合) | |
| 外部 | | 内部 | | |
| ガソリン、オイル、水漏れなし | | 装備と測定機器 <ul style="list-style-type: none"> 燃料計 油圧 空気圧(大型車) 赤いライトが点滅していない | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| 以下の燃料計をチェック: <ul style="list-style-type: none"> エンジンオイル ブレーキ液 クラッチ液 パワーステアリング液 オートマチック・トランスミッション液(該当する場合) | | コントロール <ul style="list-style-type: none"> クラクション ブレーキ ワイパー | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| 以下の水量を確認: <ul style="list-style-type: none"> ラジエータータンクおよび冷却液レベル ラジエーターのキャップが閉じられているか確認 ワイパー／ウォッシャー液タンクのレベル バッテリー液のレベル | | 空調／オーディオ: <ul style="list-style-type: none"> 空調が機能している オーディオプレイヤーの作動 | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

| | | | |
|--|--|---|--|
| 電子システムの確認: <ul style="list-style-type: none"> • バッテリーターミナルが清潔 • バッテリー安全装置 • ヒューズの場所を確認 • ヘッドライトの作動 • ブレーキライトの作動 • 計器の作動 • 後退灯の作動 • 光度の高いテールランプの作動 | | ワイパー <ul style="list-style-type: none"> • ワイパー • ワイパー – 清潔で遮るものがない | |
| ゴム部分を確認 <ul style="list-style-type: none"> • ラジエーター・ホースが伸びていないか確認 • ファンベルトを確認 • ワイパーが消耗していないか確認 • タイヤ – タイヤの空気圧が正しいかどうかを確認 • トレッド溝の深さ最低1.6mm • トレッドパターンが適合するか • 深いキズ、塊、膨らみ、裂け目、プライが露出していない | | シート、シートベルト、ミラー <ul style="list-style-type: none"> • 運転席の位置とシートベルト • 乗客席とシートベルト • ミラー | |
| 車体 <ul style="list-style-type: none"> • 損傷がない • 貨物の安全 • ライトおよび反射装置 - 清潔 | | 緊急装備 <ul style="list-style-type: none"> • ジャッキおよび付属品 • 消火器 • 応急手当セット • 三角表示板 | |
| | | トレーラー（該当する場合） <ul style="list-style-type: none"> • 損傷がない • ブレーキホース • 電気系統の接続 • 連結部の安全性 | |

その他の欠陥の記載:

| | |
|------------------------------|-----------|
| 欠陥がない場合にはここにNIL と記入してください | ドライバーの署名: |
|------------------------------|-----------|

報告書承認者:.....

署名:.....

付録E1: ANSI/ASSE Z15.1—2012

自動車の運転についての安全慣行

この同意基準は米国安全性工学協会の指示のもと策定されたものであり、米国国家規格協会の承認を受けています。これは、雇用者のために運転される車の安全な使用について以下を含む慣行を提供しています。

- 定義、管理、リーダーシップ、管理
- 運営環境
- ドライバーの検討事項
- 車についての検討事項
- 事故報告および分析

これらの慣行は組織的な運営の一環として、自動車の管理と運転の責任者が使用するために作成されています。

https://www.asse.org/shoponline/products/Z15_1_2012.php