

安全運転管理者等法定講習

「だろぅ運転」の防止

～なぜ「だろぅ運転」をしてしまうのかを考えて指導する

岡山大学 学術研究院教育研究マネジメント領域

准教授（特任） 床尾あかね

目次

本日のテーマ

1. 交通事故の現状
2. 岡山県の事故の特徴 …… 自社の事故分析・特徴把握を行う際の参考にする
3. 「だろぅ運転」とは何か …… 岡山県交通事故データ分析①
4. 「だろぅ運転」をしている運転場面とは …… 岡山県交通事故データ分析②
5. なぜ「だろぅ運転」をするのか = 心のクセを知る
6. 交通事故防止の取り組み

おわりに

本日のテーマ

安全運転管理者にとって、事業所内の交通事故を防止することは、重要な役割
運転者等に対する安全教育の実施に取り組むことが、「責務と義務」となっている

効果的な交通安全教育とは？

(1) 事業所内で起きている事故の特徴は？

- ①事業所内での事故は増えていますか？減っていますか？
- ②事故はいつ起きていますか？ 何月が多いですか？何曜日？何時ごろ？
- ③誰が事故を起こしていますか？ 新入社員？ベテラン？
- ④どんな種類の事故ですか？
 - ・場所は ex.交差点右折時、直進中...
 - ・事故の種類は ex.追突、出会頭...
 - ・事故が起きたときの法令違反は ex.脇見、スピードの出しすぎ...

(2) 事故の特徴が把握できた→原因を分析する

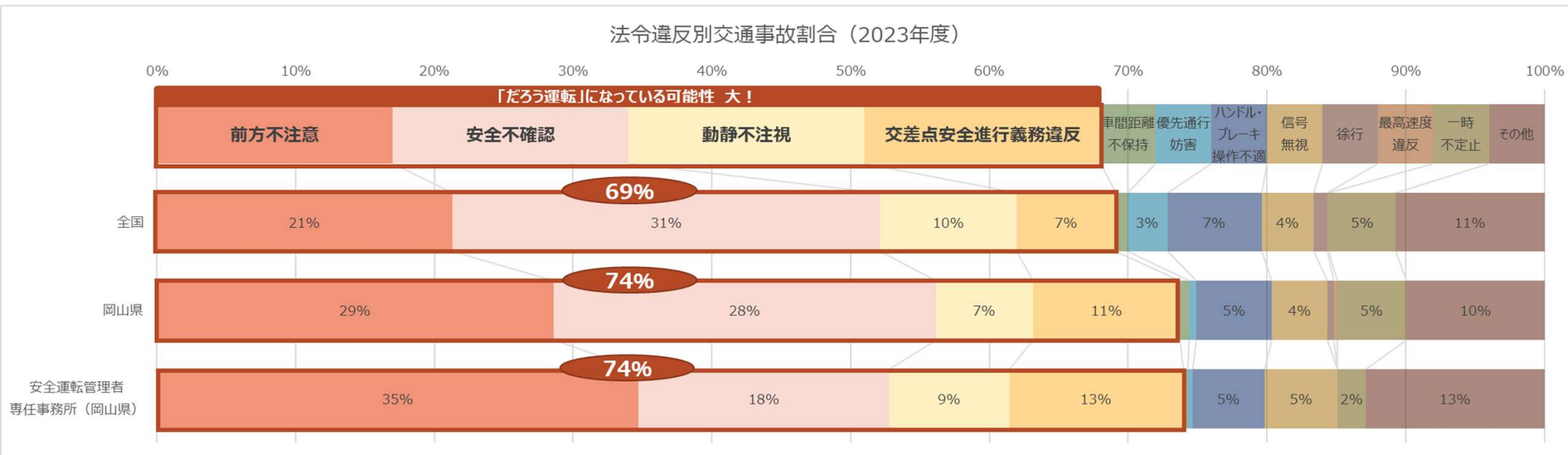
- ①法令違反や危険運転を叱責する ≠ なぜ危ない運転をしたのか運転者自身が考える
- ②危ない運転をした原因は 運転技術不足？焦っていた？疲れていた？

(3) 具体的な対策を行う

誰に？ 取るべき対応、打つべき対策は？

本日のテーマ

事故の原因を「法令違反別」に確認すると・・・

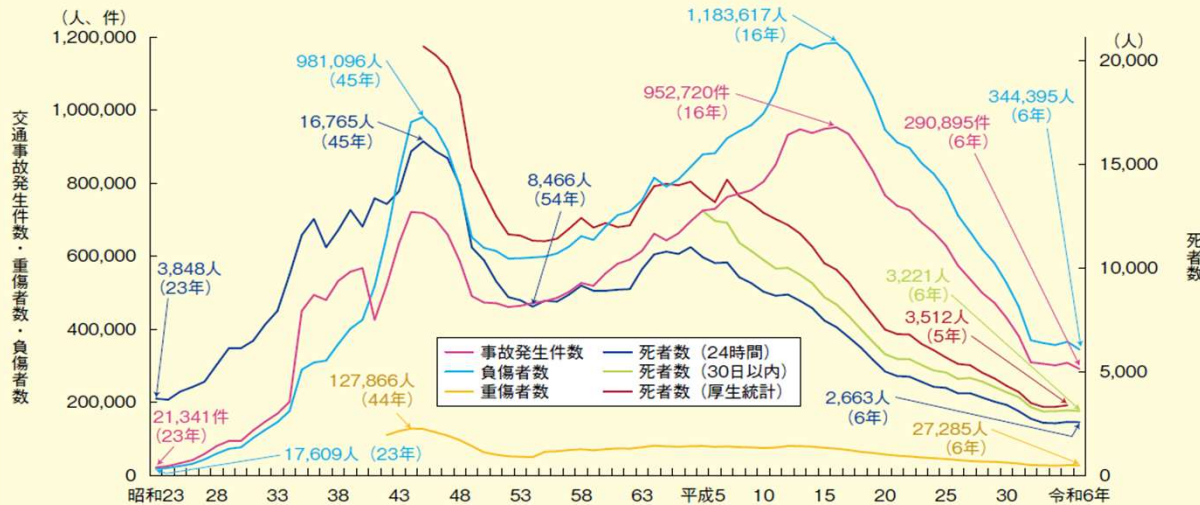


「前方不注意」「安全不確認」「動静不注視」「交差点安全進行義務違反」の4種の違反で事故の約70%を占める。
これら違反の背景には、**運転者の「危険はない（安全）だろ-う・・・」という気持ち、すなわち「だろ-う運転」**がある可能性が高い。
本日は、事故原因として、「だろ-う運転」注目し、なぜ「だろ-う運転」をしてしまうのか、事故データを見ながら考える。

1. 交通事故の現状

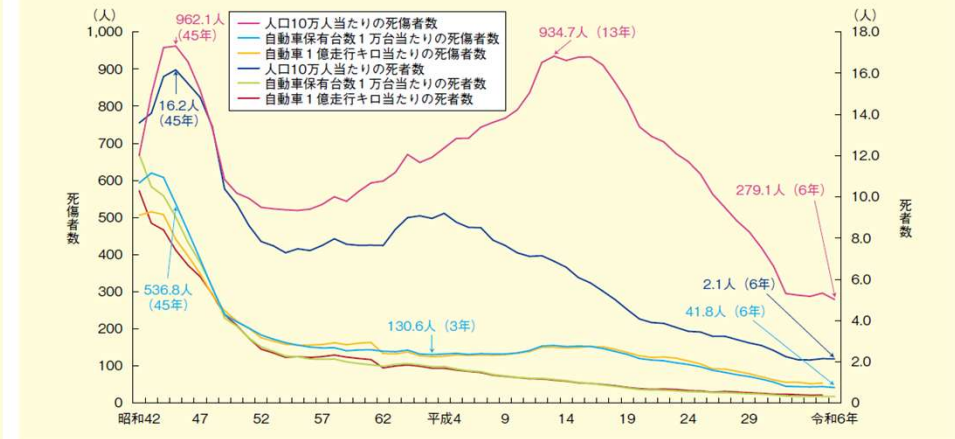
交通事故件数の長期的推移

道路交通事故による交通事故発生件数、死者数、重傷者数及び負傷者数の推移



- 注 1 警察庁資料による。
- 2 「死者数 (24時間)」とは、交通事故によって、発生から24時間以内に死亡した人数をいう。
- 3 「死者数 (30日以内)」とは、交通事故によって、発生から30日以内 (交通事故発生日を初日とする。) に死亡した人数をいう。
- 4 「死者数 (厚生統計)」は、警察庁が厚生労働省統計資料「人口動態統計」に基づき作成したものであり、当該年に死亡した者のうち原死因が交通事故によるもの (事故発生後1年を超えて死亡した者及び後遺症により死亡した者を除く。) をいう。
なお、平成6年以前は、自動車事故とされた者を、平成7年以降は、陸上の交通事故とされた者から道路上の交通事故ではないと判断される者を除いた数を計上している。
- 5 「重傷者数」とは、交通事故によって負傷し、1箇月 (30日) 以上の治療を要する者の人数をいう。
- 6 昭和41年以降の交通事故発生件数は、物損事故を含まない。
- 7 死者数 (24時間)、負傷者数及び交通事故発生件数は、昭和46年以前は、沖縄県を含まない。

人口、自動車保有台数、自動車走行キロ [当たり] でみた場合



- 注 1 死傷者数及び死者数は警察庁資料による。
- 2 算出に用いた人口は、該当年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」(各年10月1日現在 (補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口による。)) による。ただし、令和6年は前年の人口による。
- 3 自動車保有台数は国土交通省資料により、各年12月末現在の値である。保有台数には第1種及び第2種原動機付自転車並びに小型特殊自動車を含まない。
- 4 自動車走行キロは国土交通省資料により、各年度の値である。軽自動車によるものは昭和62年度から計上している。

人口や自動車保有・走行キロの増加を上回るスピードで事故は大幅に減少。しかし平成30年 (2018年) ごろから、減少のスピードが低下してきている。

出典: 「交通安全白書」、令和7年版、内閣府

1. 交通事故の現状

2024年の岡山県の交通事故

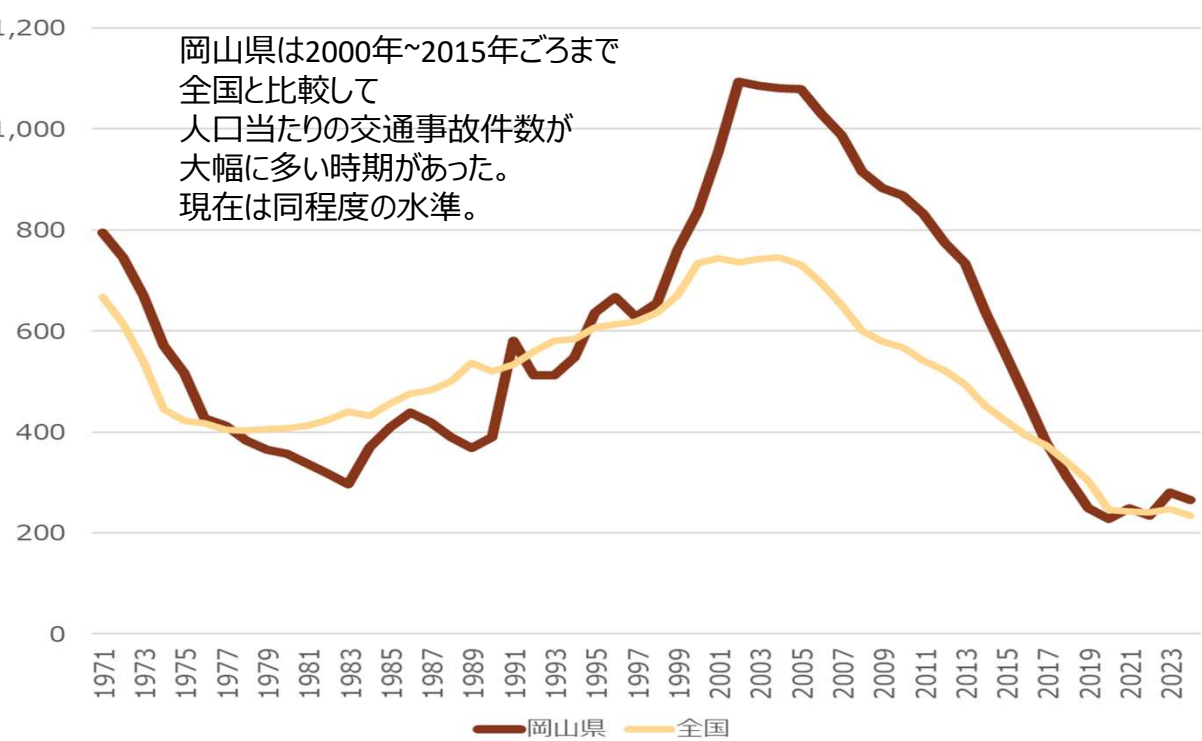
人口10万人当たり交通事故件数（岡山県，全国）

単位：人		交通事故件数 (人身事故)	死者数
岡山県	2024年	4,869	60
	2023年	5,161	49
全国	2024年	290,895	2,663
	2023年	307,930	2,678

岡山県の2024年交通事故発生状況は
交通事故件数：14位
死者数：14位

岡山県の2024年の10万人当たりの交通事故発生状況は
交通事故件数：9位
死者数：13位

人口10万人当たり交通事故件数（岡山県，全国）

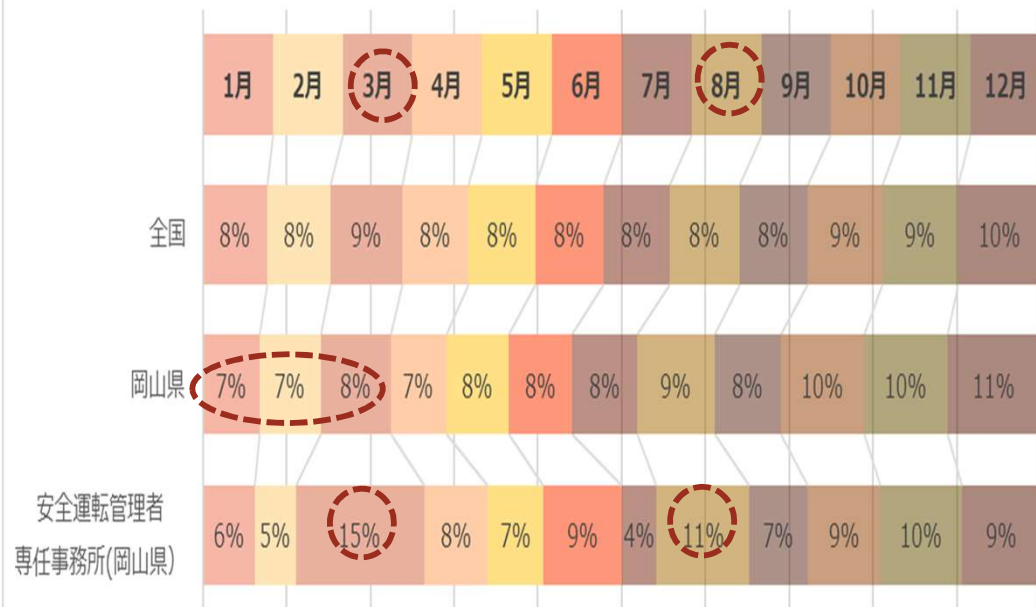


出典：「交通年鑑 令和5年資料編」岡山県警察本部をベースに岡山県交通日報等で2024年値を加えて作成

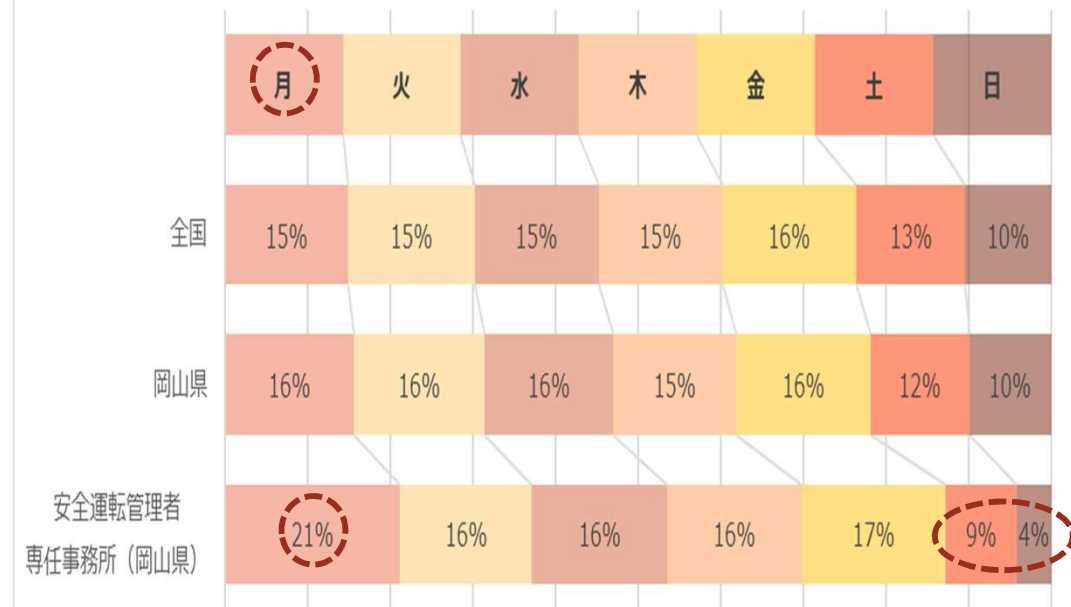
2. 岡山県の事故の特徴

岡山県、岡山県安全運転管理者専任事務所の事故を全国の事故データと比較

月別交通事故割合（2023年度）



曜日別交通事故割合（2023年度）



出典：「交通年鑑 令和5年資料版」岡山県警察, 「交通事故の発生状況について 令和5年版」警察庁でーたより作成

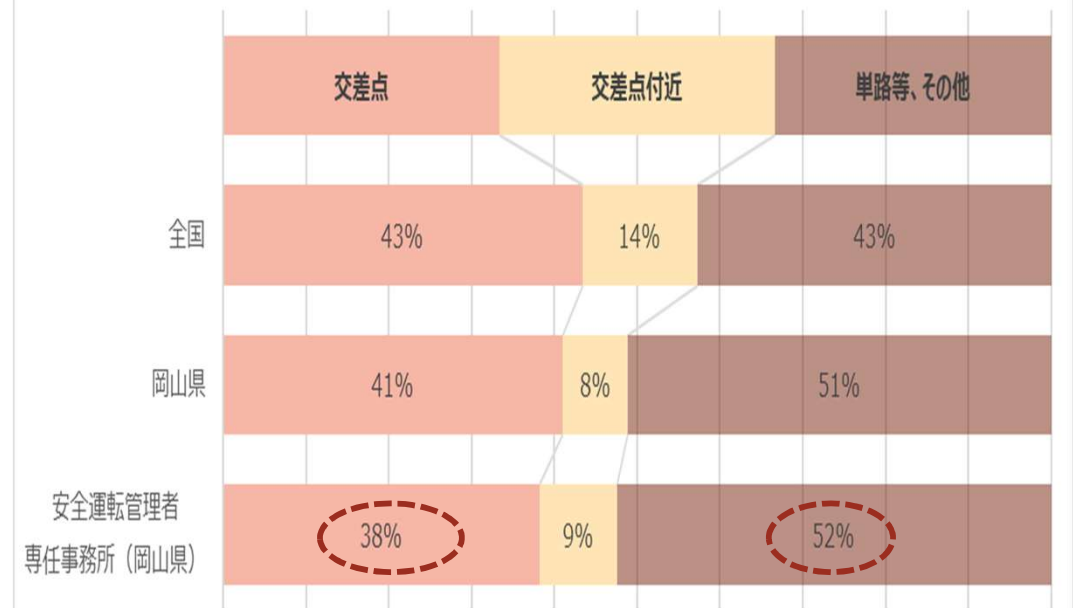
2. 岡山県の事故の特徴

岡山県、岡山県安全運転管理者専任事務所の事故を全国の事故データと比較

時間帯別交通事故割合（2023年度）



道路形状別交通事故割合（2023年度）



出典：「交通年鑑 令和5年資料版」岡山県警察, 「交通事故の発生状況について 令和5年版」警察庁でーたより作成

2. 岡山県の事故の特徴

岡山県、岡山県安全運転管理者専任事務所の事故を全国の事故データと比較

自社の事故の特徴を把握するには、
事故データについて、項目別に分類したり、他のデータと比較すること
で特徴を明確にすることが出来る

月別：業務の繁忙期、新人の配属

曜日別：営業日との関係、休み明けは事故が多い

時間別：業務時間、自家用車通勤との関連で渋滞発生

道路形状別、事故類型別：交差点事故は？追突や出会頭は？

年齢別：社員の年齢構成 → 特徴を把握すると原因が見えてくる



事故類型別交通事故割合（2023年度）



出典：「交通年鑑 令和5年資料版」岡山県警察，「交通事故の発生状況について 令和5年版」警察庁データより作成

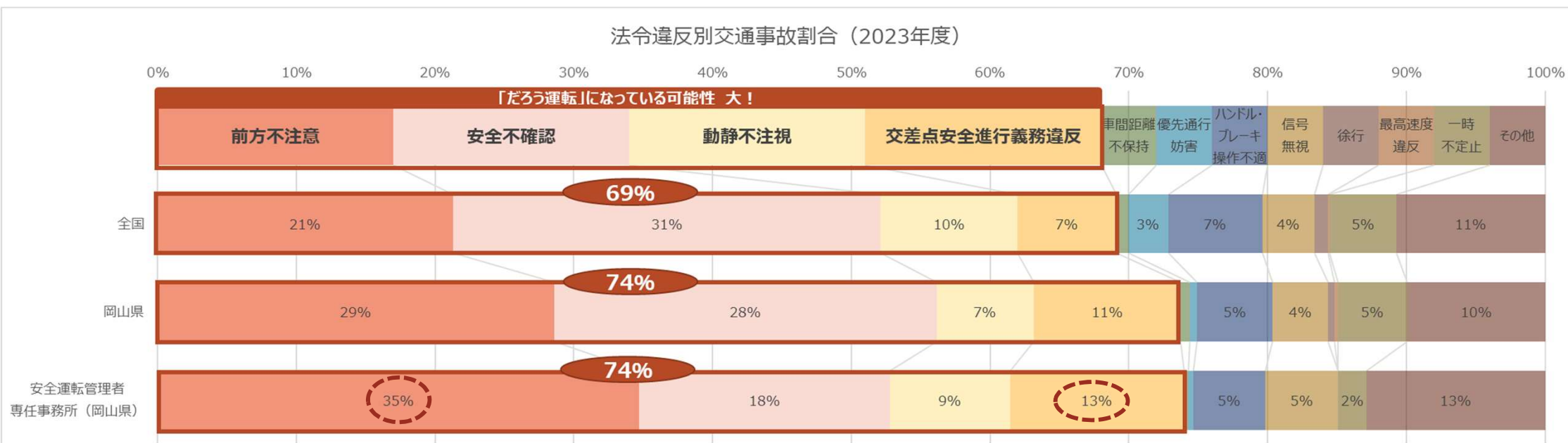
2. 岡山県の事故の特徴

岡山県、岡山県安全運転管理者専任事務所の事故を全国の事故データと比較

P4からの再掲

「前方不注意」が特に多い。

例えば、前方不注意になっていまい「だろー運転」とは、どんな状態だろうか？



出典：「交通年鑑 令和5年資料版」岡山県警察、「交通事故の発生状況について 令和5年版」警察庁データより作成

3. 「だろう運転」とは何か？

事故原因と「だろう運転」 → 法令違反 を引き起こす「だろう運転」

安全運転義務違反

前方不注意

- ＜内在的＞
- ✓ 考え事
- ✓ 漫然運転
- ＜外在的＞
- ✓ 脇見
- ✓ 車内での戯れ等

安全不確認

- ✓ 前方、左右に対する安全不確認
- ✓ 後方に対する安全不確認

動静不注視

- ✓ 相手の動き（動）や止まっている状況（静）をよく見ていない（不注視）

交差点安全進行義務違反

- ✓ 交差点道路通行車両に特に注意をしなかった
- ✓ 右反対方向からの右折車両に特に注意をしなかった
- ✓ 歩行者に特に注意をしなかった

「危険はないだろう」 = だからしっかり見ない・確認しない

発見遅れ
【 認 知 】

判断誤り
【 判 断 】

操作誤り
【 操 作 】

3. 「だろう運転」とは何か？

事故原因と「だろう運転」 → 事故要因（特に人的要因）となる「だろう運転」

「危険はないだろう」 = だからしっかり見ない・確認しない

発見遅れ
【 認 知 】

判断誤り
【 判 断 】

操作誤り
【 操 作 】

前方不注意：漫然運転
安全不確認

- ✓ 前をよく見ていなかった
- ✓ 確認しなかった
- ✓ 確認が不十分だった

動静不注視

- ✓ 相手が譲ってくれると思って注視を怠った
- ✓ 他の危険を避けようとして注視を怠った
- ✓ まだ具体的危険性がないとして注視を怠った

予測不適

- ✓ 運転感覚（速度、車幅、距離等）を誤った
- ✓ 相手がルールを守ると思った
- ✓ 相手が譲ってくれる、停止してくれると思った
- ✓ 相手の行動予等を誤った

交通環境

- ✓ 道路形状、道路線形、道路環境に対する認識を誤った
- ✓ 道路環境（路面凍結や霧など）に対する認識を誤った

※規制、施設、障害物、その他に関する認識誤りは「だろう運転」には含まないと定義

事故要因（特に人的要因）

3. 「だろろう運転」とは何か？

(参考) 交通事故統計における「法令違反」車両等の違反 項目

信号無視
通行区分
最高速度
横断・転回等
追越し
踏切不停止
右折違反
左折違反
環状交差点違反
優先通行妨害

交差点安全進行義務違反

歩行者妨害等
徐行違反
一時不停止
整備不良
酒酔い運転
過労運転

安全運転義務違反

その他の違反
違反不明
違反なし

交差点安全進行義務違反	交差点道路進行車両に特に注意をしなかった
	右反対方向からの右折車両に特に注意をしなかった
	歩行者に特に注意をしなかった
	その他

安全運転義務違反	運転操作不適	ブレーキ操作不適 ハンドル操作不適
	前方不注意	[内在的] 考え事・漫然運転 [外在的] 脇見・車内での戯れ等
	動静不注視	
	安全不確認	前方、左右 後方
	予測不適	
	安全速度	
	その他	

赤字の項目が本講座で
「だろろう運転」として注目した違反

出典：「交通事故統計用語解説集」 交通事故総合分析センター より抜粋

3. 「だろう運転」とは何か？

(参考) 交通事故統計における「事故要因区分」 人的要因・車両等運転者（自転車等を除く）の項目

【発見の遅れ】 運転者が相手方当事者を事故発生に至るまで全く発見できなかったもの、相手方当事者を制動距離内に至って始めて発見したため回避できなかったもの等	【前方不注意】	【内在的】 運転者自身の心理的生理的な要因により動作を伴わないで行われる前方不注意が事故を発生させたもの	居眠り運転 ラジオ・ステレオ等を聞いていた 雑談や携帯電話等で話していた その他考え事等漫然運転
		【外在的】 運転者自身の動作を伴って行われる前方不注意によって事故を発生させたもの	同乗者、動物と戯れていた 物を落とした、物を取ろうとした、傘等で見えなかった カセットテープ、携帯電話等を操作していた テレビ、ナビゲーションを見ていた、操作していた 雑誌、地図帳等を見ていた 風景、地形等に脇見 道、案内標識等を探して脇見 他の車、歩行者に脇見 バックミラーやドアミラーを見ていた その他の脇見
【判断の誤り等】 運転者が危険又は危険のおそれのある事象（状態）を認識したが、主観的事由によりいまだ具体的な危険がない、衝突又は接触しない等と判断して必要な措置をとらなかったために、事故を発生させたもの	【安全不確認】 確認が可能な速度に減速（徐行、一時停止）しながら、可能な確認を尽くさなかったために相手当事者を発見できず、又は発見が遅れ事故を発生させたもの		安全確認しなかった 安全確認が不十分だった
	【動静不注視】 相手当事者を発見（認識）したがいまだ具体的な危険がないことを理由に、相手当事者の動静に対する注視を怠ったために事故を発生させたもの		相手が譲ってくれると思って注視を怠った 他の危険を避けようとして注視を怠った その他まだ具体的な危険性がないとして注視を怠った
【操作上誤り】 その他	【予測不適】 自己車両の速度等の運転感覚を誤ったり、相手当事者の速度、距離、行動等に対する判断を誤ったりして事故を発生させたもの		運転感覚（速度、車幅、距離等）を誤った 相手がルールを守ると思った 相手が譲ってくれる、停止してくれると思った 他の事故（危険）を避けようと思った その他相手の行動予見等の判断を誤った
	【交通環境】 道路形状、交通規制等の交通環境を誤信又は誤認して事故を発生させたもの		道路形状、道路線形、道路環境に対する認識を誤った 道路環境（路面凍結や霧など）に愛する認識を誤った 安全規制に対する認識を誤った 交通安全施設に対する認識を誤った 障害物に対する認識を誤った その他交通環境に対する認識を誤った

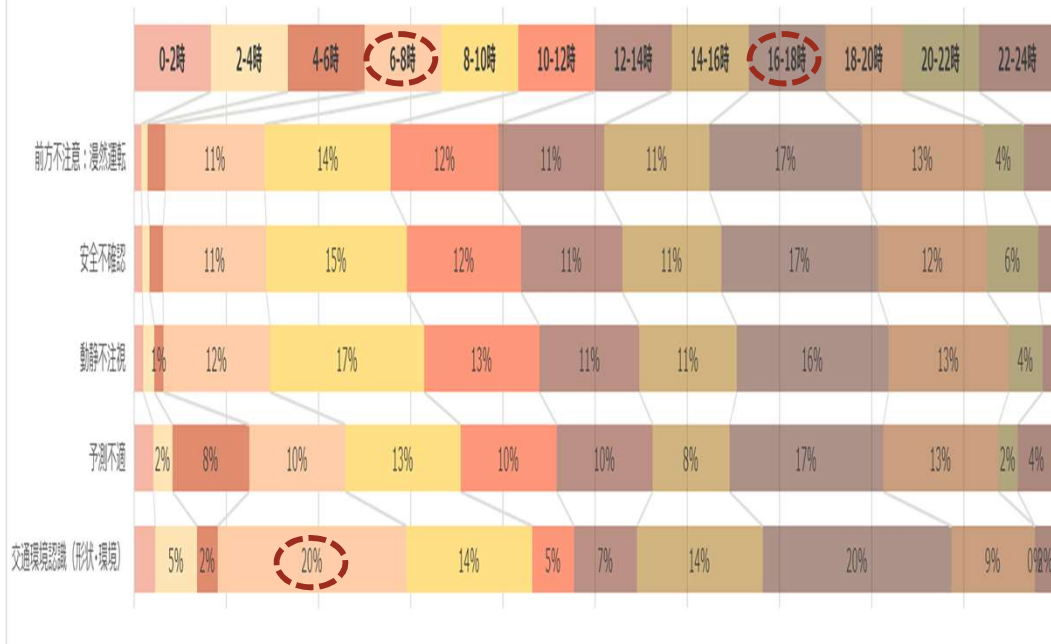
赤字の項目が本講座で「だろう運転」として注目した人的事故要因

出典：「交通事故統計用語解説集」
交通事故総合分析センター より抜粋

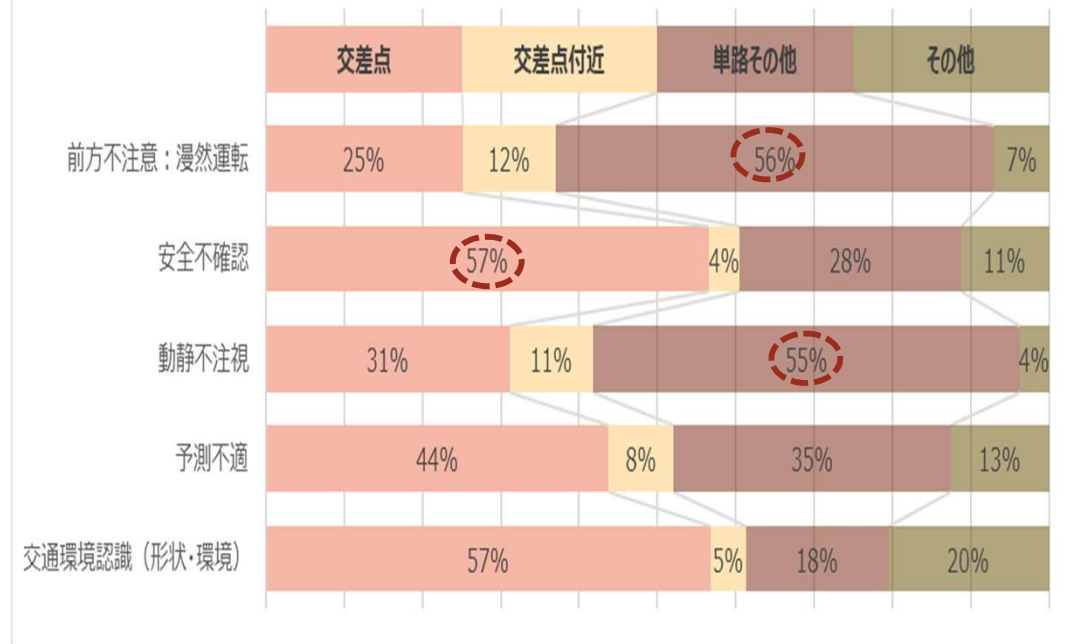
4. 「だろろ運転」をしている運転場面とは

だろろ運転（事故の人的要因からみた5種）× 時間帯別，道路形状別

時間帯別交通事故割合（岡山県，2024年度）



道路形状別交通事故割合（岡山県，2024年度）



出典：岡山県警提供データ 2025/05

4. 「だろー運転」をしている運転場面とは

だろー運転（事故の人的要因からみた5種）× 年齢別，事故類型別

だろー運転の背後にある「事故の人的要因」について

- ①いつ（何時ごろ）
- ②どこで（道路形状）
 - 漫然運転と動静不注視は単路
 - 安全不確認は交差点
- ③誰が（年齢）
 - 予測不適は若年者に多い
- ④どんな事故を起しているか
 - 漫然運転、動静不注視は追突の原因
 - 安全不確認、交通環境認識誤りは出会頭の原因

年齢別交通事故割合（岡山県，2024年度）



事故類型別交通事故割合（岡山県，2024年度）

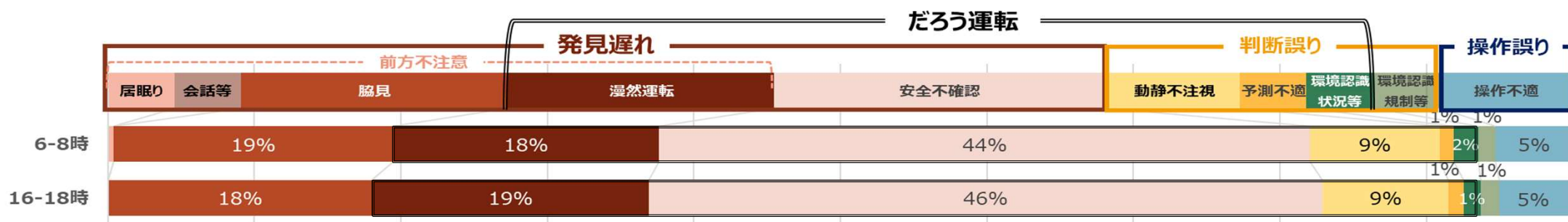


出典：岡山県警提供データ 2025/05

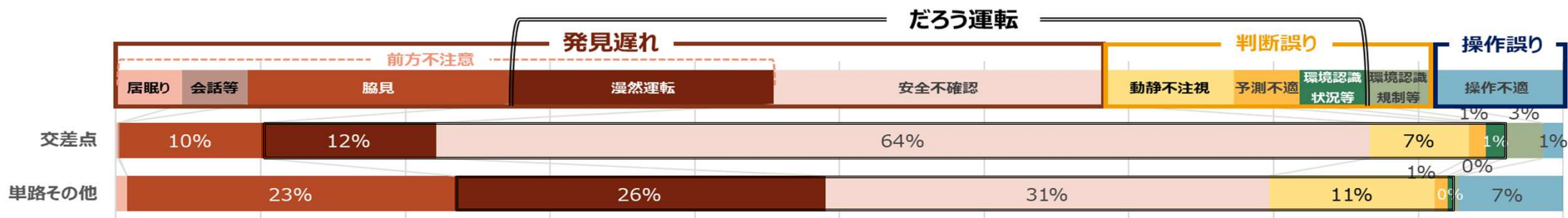
4. 「だろー運転」をしている運転場面とは

どんな事故要因が多いのか？ = どんな「だろー運転」が占めているのか？ × 時間帯，道路形状

特に事故が多い時間帯×人的要因 交通事故割合（岡山県，2024年度）



特に事故が多い道路形状×人的要因 交通事故割合（岡山県，2024年度）

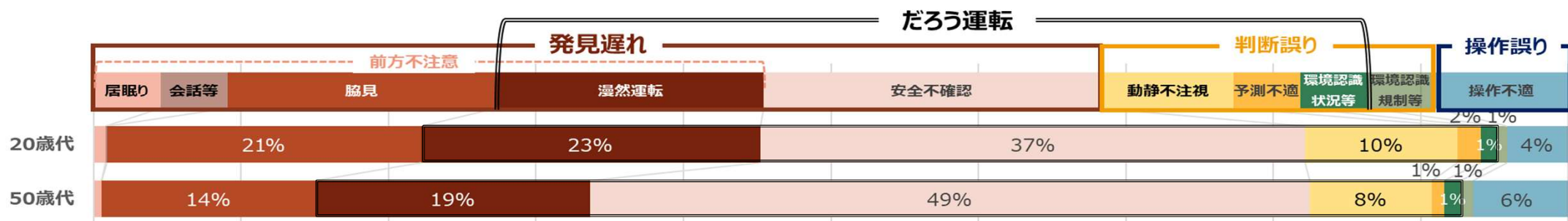


出典：岡山県警提供データ 2025/05

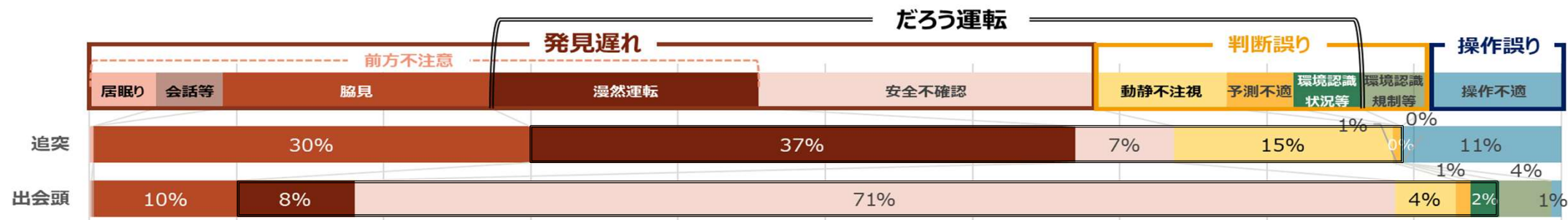
4. 「だろー運転」をしている運転場面とは

どんな事故要因が多いのか？ = どんな「だろー運転」が占めているのか？ × 時間帯，道路形状

特に事故が多い年齢×人的要因 交通事故割合（岡山県，2024年度）



特に事故が多い事故類型×人的要因 交通事故割合（岡山県，2024年度）



出典：岡山県警提供データ 2025/05

5. なぜ「だろー運転」をするのか＝心のクセを知る

「だろー運転」を心理学の視点から見ると

だろー運転 とは

危険な状態にならないという根拠のない推測

衝突・接触するには離れているという**判断誤り**

相手が譲ってくれるという**期待**

慣れによる**油断**

自分は危険を回避できるという**過信**

だから今日も大丈夫

＜習慣・慣れ＞

この道をいつも通っている
これまで事故はない

＜油断・過信＞

自分は事故を起こしたことはない
運転技術がある

＜都合の良い期待・予測＞

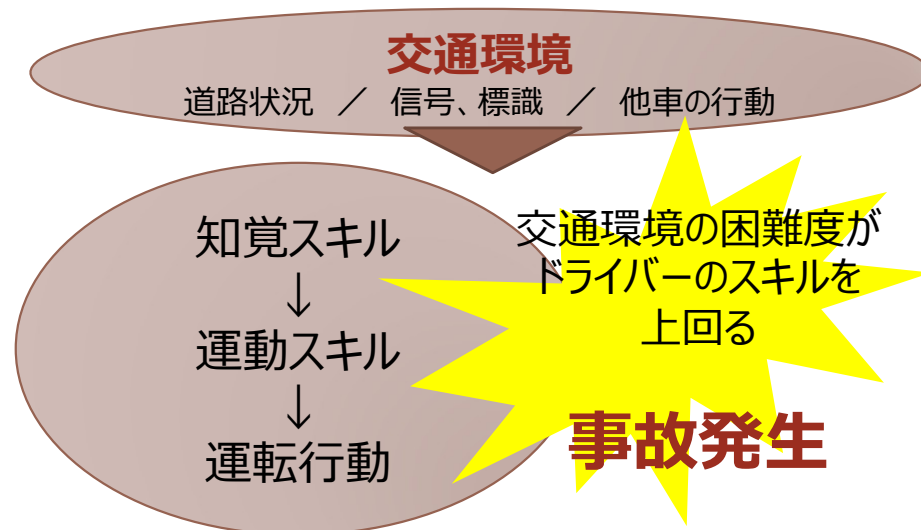
あのクルマは自分に道を譲ってくれる
あのクルマがまだ遠くにいる

5. なぜ「だろう運転」をするのか＝心のクセを知る

「だろう運転」を心理学の視点から見ると

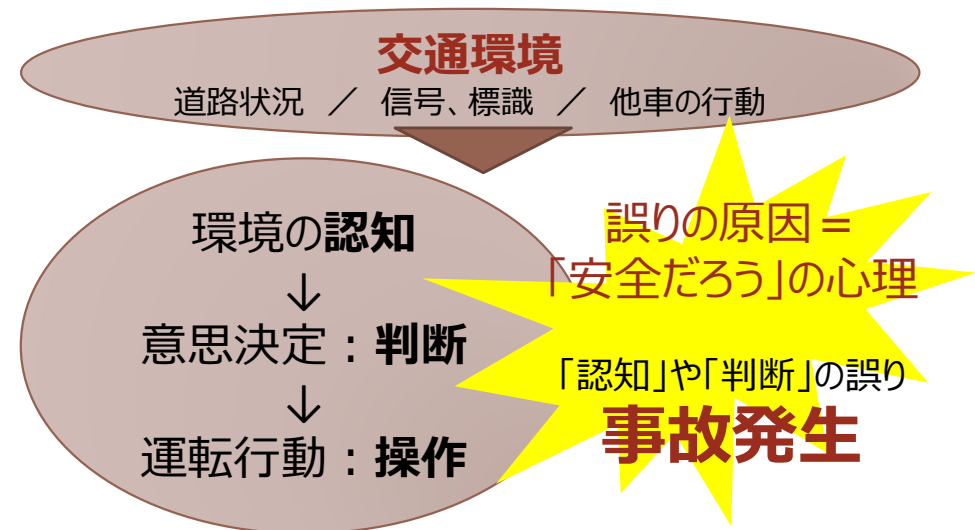
➤ スキル・モデル

- ・安全運転はドライバーの知覚や運動技量のレベルで決まる考えるもの
- ・交通環境の困難度がドライバーのスキルを上回ったときに事故が起きる



➤ 認知モデル

- ・運転に伴うリスクをドライバーがどのように認知し、対処するかに着目するもの **危険“かもしれない”と考える運転、できるか？**
- ・見落としなどを含む「認知」や安全**“だろう”**という「判断」が運転行動に影響すると考える



参考資料：「交通行動の社会心理学」，2000，高木修監修，北大路書店

5. なぜ「だろう運転」をするのか＝心のクセを知る

「だろう運転」を心理学の視点から見ると

「だろう運転」は“認知バイアス”の典型的な事象

バイアス＝習慣や経験、社会規範による偏見・先入観・思い込み

バイアス名	主な研究者・提唱者	内容の概要	交通安全における典型例
正常性バイアス (Normalcy Bias)	Thomas E. Drabek (1986) 他	危険を過小評価し 「普段通り大丈夫だろう」と 思い込む傾向	豪雨でも「事故は起きないだろう」と運 転を続ける／渋滞中も「前車は急に止 まらないだろう」と思い込む
楽観バイアス (Optimism Bias)	Tali Sharot (2011)	「自分には悪いことは起きにくい」と 考える傾向	「自分は事故を起こさないだろう」 →スピード超過や車間距離不保持
過信バイアス (Overconfidence Bias)	Alpert & Raiffa (1982) 他 Kahneman (2011)	自分の能力や技術を過大評価する 傾向	「自分の運転技術なら止まれるだろう」 →雨天でも速度を落とさない
確証バイアス (Confirmation Bias)	Johnson-Laird, P. N., & Wason, P.C. (1970)他	自分の思い込みに合う情報だけを 重視し、反証を無視する傾向	「歩行者はいないはずだ」と一度思い込 むと、実際に横断者がいても気づかない
アンカリング効果 (Anchoring Effect)	Amos Tversky & Daniel Kahneman (1974)	最初の情報に引きずられて判断する傾向	「いつもこの道は空いているから大丈夫 だろう」と過去の経験に頼り、危険を過 小評価
社会的望ましさバイアス／印象管理	Erving Goffman (1959)	他人に良く見せたい欲求で行動が歪む	同乗者の前で「カッコよく見せたい」 →急加速や無理な追い越し
正常性＋慣れの効果 「直観的で速い思考」「熟考的で遅い思考」	James, 1890	慣れによって危険を軽視する傾向 慣れが習慣的・自動的行為を生み出す	通勤路で「今まで事故はなかったから大 丈夫だろう」と思い込む

参考資料：錯思コレクション100, https://www.jumonji-u.ac.jp/sscs/ikeda/cognitive_bias/cate_d/ 他

5. なぜ「だろう運転」をするのか＝心のクセを知る

危険な運転が「正当化」されてしまう心理的背景

➤ リスクホメオスタシス説 (Wilde,1982)

ドライバーは知覚したリスク水準を許容するリスクの目標値と比較し、両者の差を解消するような行動をとるという学説。

①危険を感じる道路ではスピードが遅くなり、安全だと感じる道路では速く走るので、走行距離当たりの事故率は一定

②安全装置を装備した車両では、未装備の車両よりもスピードを出し、車間距離を詰める傾向があるため、事故率が高くなる

⇔反論も多い：

○交通環境について、道路を改善したり、制限速度を下げるなどの効果で、近年確実に事故は減少しているとの指摘も多い

注) ホメオスタシスとは、本来生理学の用語で、体温や血液濃度などの体内の環境が、気温や湿度などの外部環境の変化に関わらず一定範囲内に保たれる自律的な働きのこと

参考資料：「交通行動の社会心理学」, 2000, 高木修監修, 北大路書店
「The theory of risk homeostasis」, 1982, Wilde.G.J.S, Risk Analysis,2

➤ 認知的不協和理論 (Festinger,1957)

自分の信念・態度・行動のあいだに矛盾が生じると不快（不協和）を感じ、その不快を減らすために認知や行動を変える、または矛盾を正当化して整合性を回復しようとするという理論。

①ドライバーは本来「安全に運転したい」という信念を持っている
しかし実際には「時間に遅れそうだから急ぎたい」「周囲に格好よく見せたい」などの行動欲求がある

②この時、安全意識とリスクある行動の矛盾＝不協和が生じる

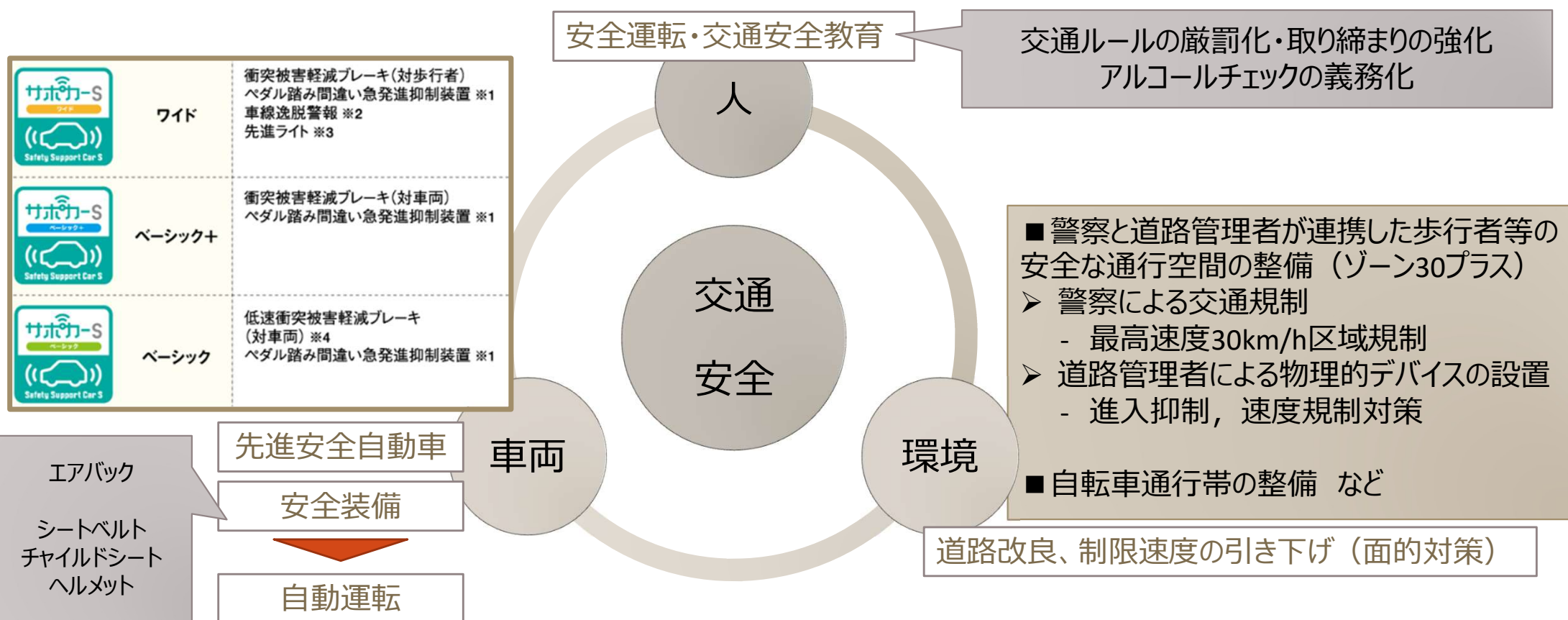
③不協和を解消するための“危険はないだろう”、“事故は起きないだろう”など、リスクにはならないと認知を修正してしまう

→不協和を直視して行動を安全側に変えるのではなく、認知を修正して「大丈夫だろう」と思い込むことで心理的・心的安定を得る。
これが「だろう運転」の心理的背景になる。

参考資料：「A Theory of Cognitive Dissonance」1957, Leon Festinger, Stanford, CA: Stanford University Press.

6. 交通事故防止の取り組み

交通安全は、「人」「車両」「交通環境」が一体的に対応することにより実現するもの

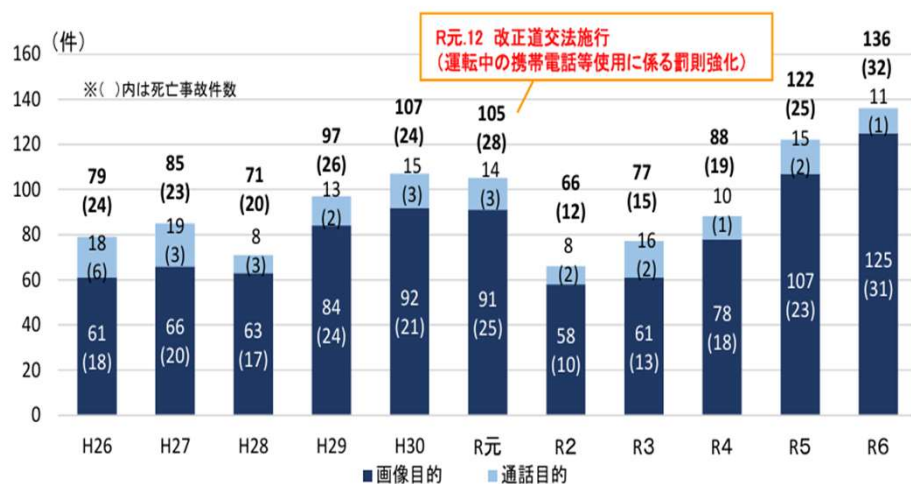


6. 交通事故防止の取り組み ①人：安全運転・交通安全教育

危険行為を厳罰化によって対策する

自動車運転中の携帯電話の使用

携帯電話等使用による死亡・重傷事故件数の推移



(注) ・第1当事者が自動車(乗用車、貨物車、特殊車)の件数である。以下同じ。
・携帯電話、スマートフォン等の使用が要因となって発生した事故を集計した。以下同じ。

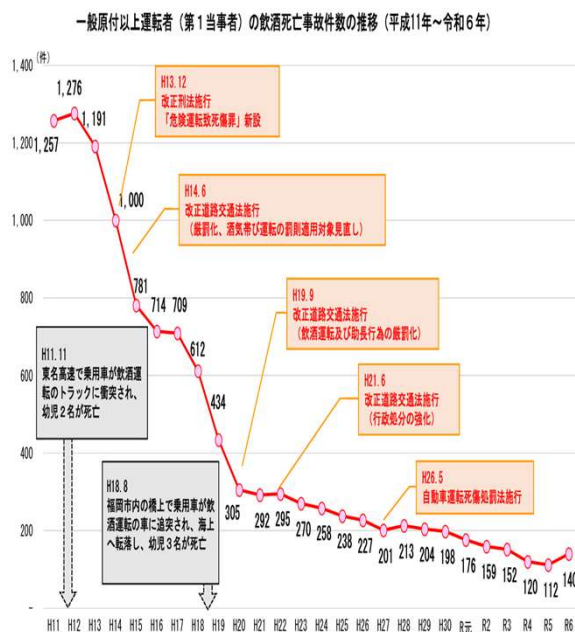
携帯電話等使用有無別死亡事故率(令和2~6年)

携帯電話等使用事故以外死亡事故率：0.71
携帯電話等使用事故死亡事故率：2.63

約3.7倍

自動車の飲酒運転

飲酒運転による死亡事故件数の推移



注 「飲酒死亡事故」とは、第1当事者の飲酒状況が酒酔い、酒気帯び、基準以下、検知不能のいずれかに該当する場合の死亡事故をいう。

〈参考〉飲酒有無別死亡事故率比較 【令和2年~6年合計】



(注) 「死亡事故率」とは、交通事故のうち死亡事故の占める割合をいう。

出典：令和6年における交通事故の発生状況について、2025/2/27、警察庁交通局

6. 交通事故防止の取り組み ①人：安全運転・交通安全教育

事業者の責任で交通事故を減らす：白ナンバー事業所のアルコールチェック義務化

契機：八街児童5人死傷事故

2021年6月28日、千葉県八街市の通学路にて下校中だった小学生の列にトラックが突っ込み、児童5人が死傷する事件が発生。事故を起こした元運転手は当日、焼酎を200ml程度飲んだ状態で走行、その影響で仮睡状態となり、道路左端を歩いていた児童5人に衝突した。元運転手は以前より業務中に飲酒運転しており、常習性があった。また元運転手の勤務先の親会社は、当時安全運転管理者を選任していなかったとして書類送検されている。

2022年4月 アルコールチェックの義務化

↓
2022年10月 アルコール検知器を用いた確認の義務化（いったん延期）

↓
2023年12月 アルコール検知器を用いた確認の義務化

事業所の取組強化!
飲酒運転根絶

令和5年12月からアルコール検知器を用いた酒気帯び確認が義務化されます

社用車を運転するのは、**アルコール検知器**で**チェック**してからです!

安全運転管理者は、下記の業務が義務化されます

- 令和4年4月1日施行
 - 運転前後の運転者の状態を目視等で確認することにより、運転者の酒気帯びの有無を確認すること。
 - 酒気帯びの有無について記録し、記録を1年間保存すること。
- 令和5年12月1日施行
 - 運転者の酒気帯びの有無の確認を、アルコール検知器を用いて行うこと。
 - アルコール検知器を常時有効に保持すること。

警察庁・都道府県警察

自動車を使用する事業所は **安全運転管理者の選任が必須** です!

選任

一定台数以上の自動車の使用者は、自動車の使用の本拠（事業所等）ごとに、自動車の安全な運転に必要な業務を行う者として**安全運転管理者の選任**を行わなければなりません。自動車の保有台数に応じて副安全運転管理者の選任が必要になります。安全運転管理者・副安全運転管理者になるには一定の要件があります。

乗車定員が11人以上の自動車1台以上

その他の自動車5台以上
※自動二輪車（原動機付自転車を除く）は1台を0.5台として計算

業務

交通安全教育、運転者の酒気帯びの把握、運行計画の作成、交替運転者の配置、異常気象時の措置、点呼と日常点検、運転日誌の備付け、安全運転指導

届出

- 安全運転管理者等を選任した時は、その日から15日以内に事業所を管轄する警察署に必要書類を提出してください。
- 安全運転管理者の制度に関するご不明点は、都道府県警察のホームページをご覧ください。どうか警察署へお問い合わせください。

安全運転管理者によるアルコール検知器を用いた酒気帯び確認が**「義務化」**されます。

令和5年12月より

令和4年4月1日施行

- 運転前後の運転者の状態を目視等で確認することにより、運転者の酒気帯びの有無を確認すること
- 酒気帯びの有無について記録し、記録を1年間保存すること

令和5年12月1日施行

- 運転者の酒気帯びの有無の確認を、**アルコール検知器**を用いて行うこと
- ※呼気中のアルコールを検知し、その有無又はその濃度を警告音、警告灯、数値等により示す機能を有する機器
- アルコール検知器を**常時有効に保持**すること

安全運転管理者の制度に関するご不明点は、都道府県警察のホームページをご覧ください。どうか警察署へお問い合わせください。

6. 交通事故防止の取り組み ①人：住民参加型活動

住民参加で交通事故を減らす

お子様・お年寄りの安全のために

子どもやお年寄りの事故は、歩いているとき、自転車に乗っているときに多く起こります。どんな場面の事故が多いかを警察庁のデータからまとめました。「通学のお子様やお年寄りを交通事故から守るためには、どんな注意が必要か?」ぜひ、ご家族や周りの人たちとも話し合ってください。

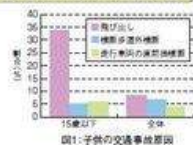
お子様の安全のために

外で走り回ると、絶対に道路に飛び出さない! 自転車に乗った時、交差点では必ず止まって確認!

子どもの事故は、多くが自宅から500m以内で起こっています。

原因の多くは、歩行者や自転車の飛び出し、自転車の一時停止違反です。

車道に出ないよう、また出るときは十分に注意して、一度立ち止まるように注意しましょう。



お年寄りの安全のために

お年寄りの事故は、横断歩道以外での場所での横断や、走行車両の直前直後の横断を原因とするものが多くみられます。

年齢を重ねると、道路の横断に思ったより時間がかかるようになるものです。ゆっくりと余裕を持った行動を心がけましょう。



<小さなハイブリッド車・電気自動車>

環境にやさしいクルマとして、ハイブリッド車や電気自動車が普及していますが、これらのクルマは、非常に静かであることも特徴の一つです。したがって、エンジン音で「クルマが近くにいる」という認識をすることが難しくなります。歩行者や自転車に乗っている人は、「クルマが近くにいるのではないか」という認識を、ドライバーは、「歩行者・自転車は、自分に気づいていないのではないか?」との意識を、これら以上に強く持つ必要があります。

◆みどり線とは…

「通学路」に決められている道路の中で、歩道の整備が十分でない、せまくてあふない場所を選んで、子どもたちが地味な色で、目で見えてすぐにわかるようにすることを目的として「緑色の線」(幅15〜30cm)のことで、みどり線のある道では、ドライバーはいつもよりさらに注意深く運転してください。



「安全・安心・ゆとりの通学路事業」 通学地域会議

表面

通学地域オリジナル交通安全テキスト

子ども・お年寄りを交通事故から守ろう!

1 通学地域は交通事故の危険がいっぱい!

警告は、残念ながら交通事故発生件数ワースト1です。そのなかで豊田市の事故は多く、さらに私たち通学地域で起こる交通事故はトップクラスです(2日に1回の割合で交通事故が発生しています)。



2 「まっすぐな道路」と「信号のない交差点」での事故がとて多い!

通学地域にはこれまで、いろいろな交通安全の取り組みがありました。

①実際に事故が起きた場所のデータをまとめた

②小学校や地域で、みんなが「あぶない」と感じた場所を集めた

今回は、もっとくわしく地域の中の「あぶない場所」を知るために、三つの調査を行いました。

③地域会議委員や大学生、市役所職員が「あぶない場所」を通過するクルマの台数を数え、速さを測る調査

④全12,000世帯の皆さんの声を集めた「あぶない場所」のアンケート

⑤地域内にお住まいの方や通学・通学されている方のクルマに「ドライブレコーダ」をつけて、あぶない場所を映像で記録

これらの調査結果やデータから、通学地域は「まっすぐな道路」と「信号のない交差点」が「あぶない場所」だとわかりました。

このテキストではそれぞれの場所で、「どんな事故に気がつけるの?」「どうしたらいいの?」を学びましょう。

通学地域の「あぶない場所」では、どんな「ヒヤリハット」場面があったのでしょうか?



広げてうらなもご覧ください!

「ドライブレコーダ」とは?

クルマの前後カメラで撮影された映像が記録されたデジタルビデオカメラのことです。事故防止や安全運転の指導に活用されています。

裏面

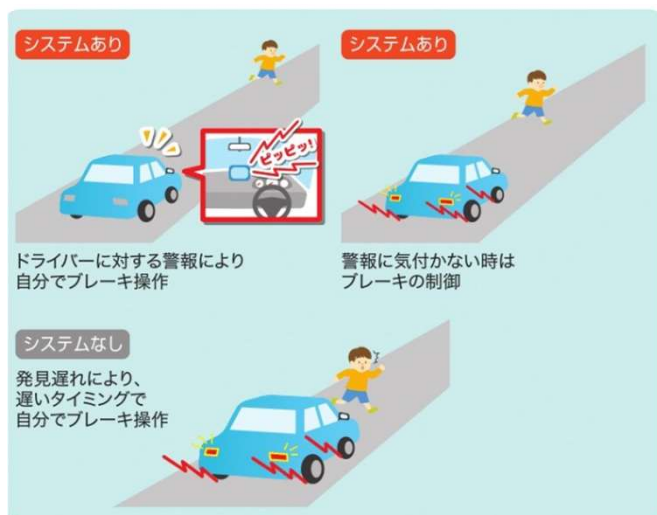
通学地域 ヒヤリハットマップ



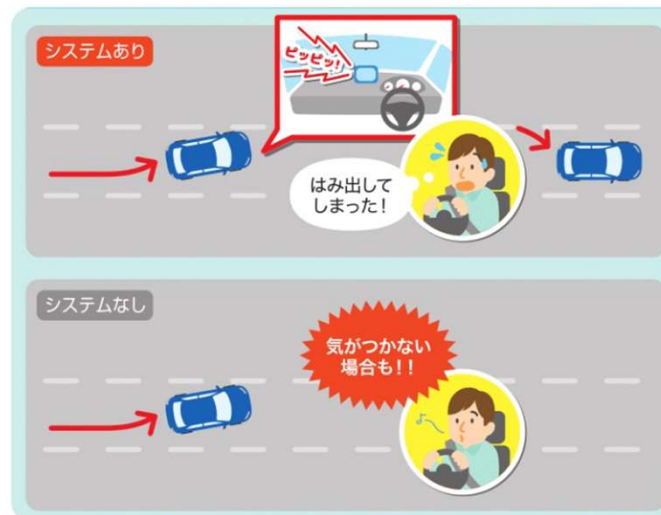
地域での活動展開 交通安全講習会

6. 交通事故防止の取り組み ②車両安全

先進安全自動車：Advanced Safety Vehicle：ASV の技術例

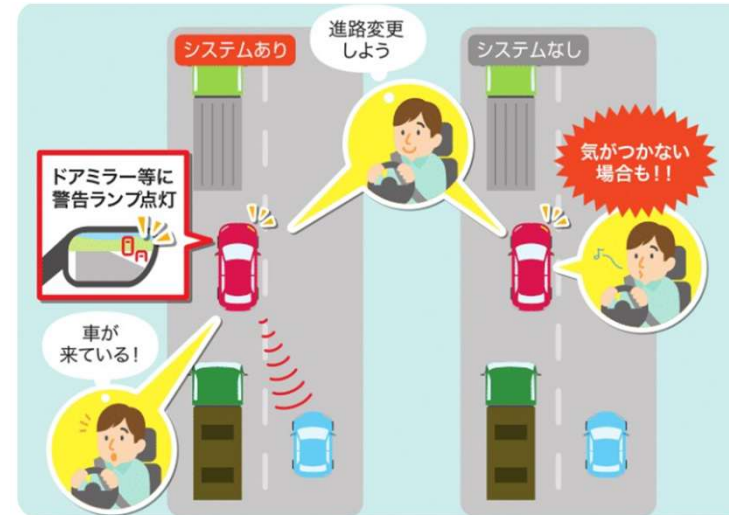


前方障害物衝突被害軽減ブレーキ
前方の障害物との衝突を予測して警告し、衝突被害を軽減するために制動制御する装置



車線逸脱警報装置 (LDW)

車線から逸脱しそうになった場合、ドライバーに警報する装置



後側方接近車両注意喚起装置

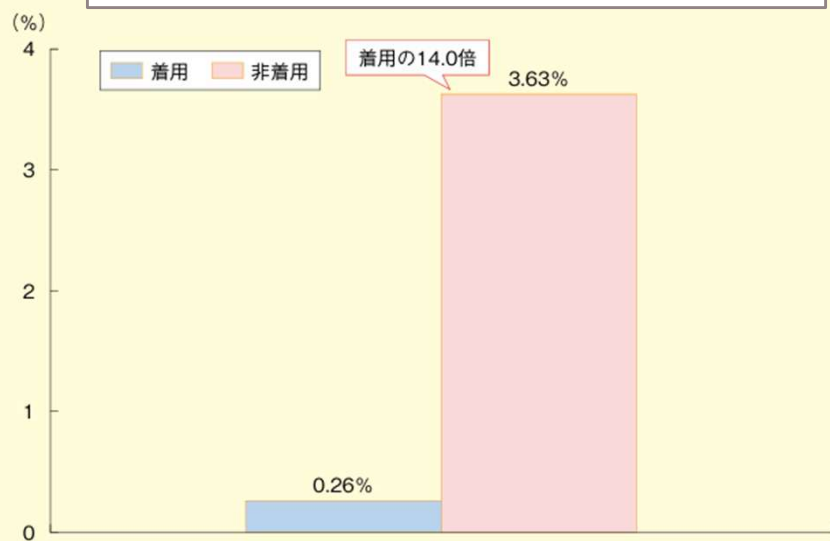
走行中に後側方車両車両を検知し、その情報を提供する。その際、車両変更のためのウィンカー操作を行うと、より注意を喚起する装置

参考資料：「国土交通省が実施する先進安全自動車の取組みについてご紹介します」 <https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/index.html#technology>

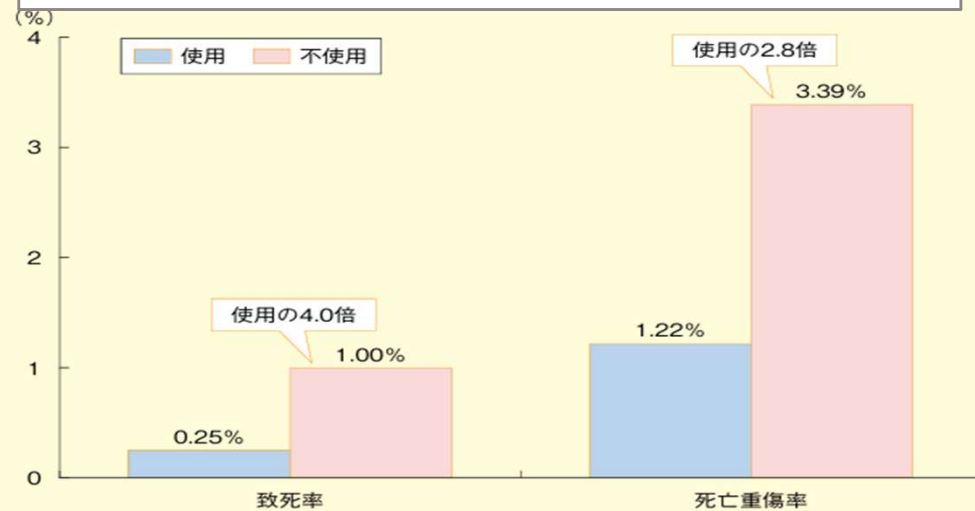
6. 交通事故防止の取り組み ②車両安全

安全装備の効果

自動車乗車中の交通事故における
シートベルト着用有無別致死率（令和6年）



自動車同乗中（6歳未満）のチャイルドシート使用有無別
致死率及び死亡重傷率（令和5年）



注 1 警察庁資料による。

2 致死率 = 死者数（自動車乗車中）÷ 死傷者数（自動車乗車中）× 100

注 1 警察庁資料による。

2 致死率 = 死者数（6歳未満自動車同乗中）÷ 死傷者数（6歳未満自動車同乗中）× 100

3 死亡重傷率 = (死者数（6歳未満自動車同乗中）+ 重傷者数（6歳未満自動車同乗中）) ÷ 死傷者数（6歳未満自動車同乗中）× 100

出典：「交通安全白書」、令和7年版、内閣府

6. 交通事故防止の取り組み ③交通環境

行政と警察による生活道路の安全対策

平成23年（2011年）以降、市街地等の生活道路における歩行者及び自転車利用者（以下「歩行者等」という。）の安全な通行を確保するため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン30」の整備を推進

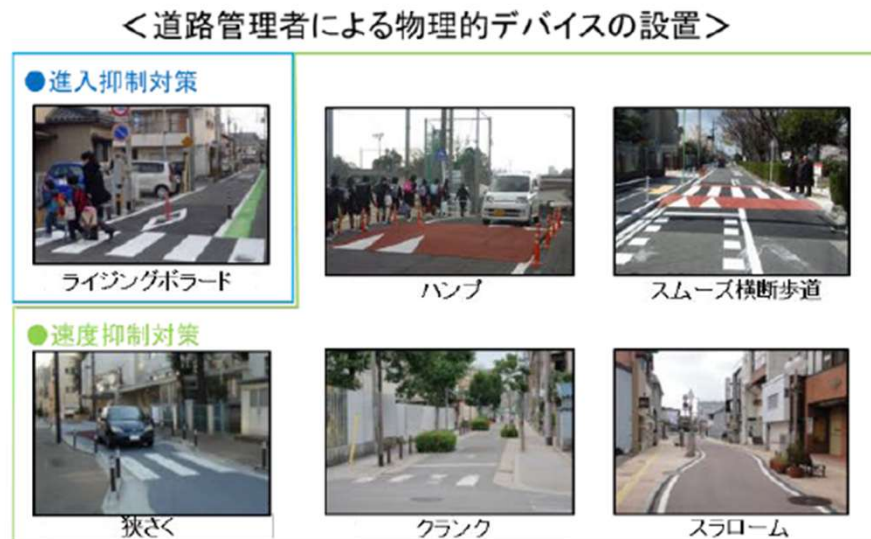
⇒ 令和5年（2023年）度末までに全国で4,358地区を整備している。

⇒ 令和3年（2021年）から最高速度30キロメートル毎時の区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定（2023年度末までに全国で128地区を整備）

（「ゾーン30プラス」のイメージ）



+



=



出典：「交通安全白書」令和6年版，内閣府

6. 交通事故防止の取り組み ③交通環境

新しい交通ルールを遵守させるための周知徹底

生活道路[※]における自動車の法定速度が引き下げられます!!

※ここでいう「生活道路」とは、主に地域住民の日常生活に利用されるような、中央線などがない道路のことです。

令和8年9月1日
改正道路交通法施行令施行

60 km/h → 30 km/h

▼ 以下の道路における自動車の法定速度は引き続き60km/hです ▼

- 1 道路標識又は道路標示による中央線又は車道通行帯が設けられている一般道路
- 2 道路の構造上又は柵その他の工作物により自動車の通行が往復の方向別に分離されている一般道路
- 3 高速自動車国道のうち、本線車道並びにこれに接する加速車線及び減速車線以外のもの
- 4 自動車専用道路

◆道路標識又は道路標示により最高速度が指定されている道路では、その速度が最高速度となります。例えば、道路標識により最高速度が40km/hと指定されている生活道路では、最高速度は30km/hではなく40km/hとなります。

◆決められた速度の範囲内であっても、道路や交通の状況、天候や視界などをよく考え、安全な速度で走りましょう。

警察庁・都道府県警察

令和8年（2026年）9月1日から生活道路の法定速度が引き下げられる
令和8年9月1日施行の改正道路交通法施行令により、
生活道路における自動車の法定速度が30km/hに引き下げられる

生活道路とは
主に地域住民の日常生活に利用されるような、中央線などがない道路

引き続き自動車の法定速度が60km/hとなる道路
道路標識又は道路標示による中央線又は車両通行帯が設けられている一般道路
道路の構造上又は柵その他の工作物により自動車の通行が往復の方向別に分離されている一般道路
高速自動車国道のうち、本線車道並びにこれに接する加速車線及び減速車線以外のもの
自動車専用道路

道路交通法改正等
新しい交通ルールを遵守させるための周知徹底が重要 → **安全運転管理者の役割**

おわりに

(1) 事故の特徴を知る

- ①多発している事故
- ②事故の特徴 いつ、だれが、どんな事故
- ③事故の原因＝人的事故要因＝**「だろろ運転」が大きな要因となっている**可能性大

(2) 「だろろ運転」を防止するために

- ①人はなぜ危ない運転をしてしまうのか？→「思考」「心理」「行動」の“クセ”を知る
- ②「なぜ危ない運転をしたのか運転者自身が考えさせる」指導が効果的→人から言われても行動は変わりにくい

(3) 交通安全は、「人」「車両」「交通環境」が一体的に対応することにより実現するもの

多様なアプローチで、交通安全対策が行われていることを踏まえたうえで

安全運転管理者として、「車両・交通環境の変化」や「安全運転法規の改正」についての情報を収集し
周知徹底と「安全運転教育」を行うことが重要

自社の事故データを分析してみましょう

特徴を把握して、「安全だろろ」ではなく「危険かもしれない」と、

運転者が自分で考えて運転できるようになるための安全運転指導に活用しましょう