

今年度の安全管理者講習のテーマは「だろう運転」です。

「だろう運転」「かもしれない運転」という言葉を見聞きしたことがあると思います。

運転している方は誰でも事故を起こさないように運転しているのですが、現実には自動車事故はなくなっておりません。車を運転するときに必要な危険予測の心構えの違いを示す言葉です。「だろう運転」「かもしれない運転」について見直していきましょう。

1. 「だろう運転」とは？

「だろう運転」とは周囲の状況を楽観的に都合よく予測して運転することを指します。

たとえば信号のない横断歩道にさしかかったときに「近くに人がいるけど渡らないだろう」と思いスピードを緩めずに横断歩道を通過したり、交差点で右折する際に「対向車が譲ってくれるだろう」と、周囲の動きを自分の都合のよいように想定したりして運転することです。

車でもバイクでも、もしくは自転車や歩行中であっても、公道を通行する上で多かれ少なかれ「大丈夫だろう」と、つい楽観してしまうことはありませんか？「自分は交通ルールを守って走っているし、無理をしているわけでもない。何事もなく走り続け、目的地に着くことができるだろう」と思っている。しかし、このような楽観的な見方が積み重なると、「あの車は曲がってこないだろう」「前の車は進路変更しないだろう」などと、そこに潜む危険から目を背けてしまうことになってしまい、知らないうちに「だろう運転」をしていないか、日常の行動を振り返ってみましょう。

2. 「だろう運転」の事故状況

「だろう運転」の危険性は、安全運転義務違反による事故につながりやすいです。

2024年の事故268,704件の内の約70%の185,516件が安全運転義務違反によるものです。この傾向は10歳代（18歳から）80歳以上の各年齢層で共通しています。

さらに安全運転義務違反による事故を詳細に見ていくと、安全不確認が43.8%、脇見運転が18.0%、動性不注視が13.9%、漫然運転が12.5%となります。

これらの傾向はどの年齢層でも共通しているのですが、年齢別での特徴をあげると、65歳以上で安全不確認の割合が少し高いということと、他の年齢層では10%未満なのですが、65歳以上で運転操作不適による事故が11.7～14.3%と高いということです。

3. 岡山県での「だろう運転」による事故の特徴と分析

3-1. 「だろう運転」と捉えられる事故原因別の状況

【年齢全体の傾向】

- ① 20歳代：「前方不注意のうち脇見、車内での戯れなど外面的原因」による事故が最も多い
30歳代～80歳以上：「前方・左右に対する安全不確認」による事故が一番多い
- ② 30歳代～80歳以上：「前方不注意のうち脇見、車内での戯れなど外面的原因」による事故が2番目に多い傾向
- ③ 次いで、(70歳代を除き) いずれの年齢でも「前方不注意のうち考え事、漫然運転など内面的原因」が続く。

【事故の多い時間帯】

- ① 6時から事故が多くなり、20時まで続く
- ② 特に、8～10時と16～18時で多くなる
- ③ 8～18時まででの「前方・左右に対する安全不確認」が突出している
- ④ 16～18時では、「前方不注意のうち考え事、漫然運転など内面的原因」および「前方不注意のうち脇見、車内での戯れなど外面的原因」での事故が増えてくる

⇒仕事から帰宅時に増える事故

仕事の疲れや渋滞による疲労からの不注意や早く帰宅したいなどの焦燥感

【事故の多い道路形状】

- ① 「単路・その他」での事故が最も多く、次いで「交差点・その他」が続く
慣れた道路での事故？

3-2. 「だろー運転」と捉えられる事故の理由

【発見の遅れ】

- ① 前方不注意：漫然運転 ⇒追突事故
- ② 安全不確認：安全確認未遂、安全確認不十分

【判断の誤り等】

- ① 動性不注視：危険性がないと判断 ⇒追突事故

4. なぜ、「だろー運転」が起きるのか？

だろー運転をしてしまうのは、日々の「大丈夫」の積み重ねが要因です。「いつも通る道だから」「これまで大丈夫だったから」と、危険な目に遭わずに日々通行しているような道でこそ起きやすいと言えます。「ヒヤリハット」を体験せずに運転していると、いつしかその「大丈夫」が当たり前となり、不安全行動が積み重なっていきます。すると大切な安全確認を怠ったり、危険予測能力が落ちてしまうことも。こんな運転が習慣化してしまうととても危険です。

5. 「だろー運転」の危険性

「だろー運転」という違反項目そのものではありません。しかしながら、「だろー運転」と結びついている各種運転動作は違反となりえます。例えば脇見運転や漫然運転は「安全運転義務違反」という違反となるし、前方不注意といった違反も元をたどれば「だろー運転」に起因することが多いです。「このくらいは大丈夫」「いつも平気だから今日も問題ない」といった日々の不注意はみな「だろー運転」です。

ある交通状況を図解すると、多くのドライバーはそこに潜む危険を言い当てることができるといいます。ところが実際の運転では、刻々と変化する状況に想像力や予測機能が追いつかなくなっているようです。

6. 「だろー運転」の原因

「だろー運転」は確信のない予測によって発生します。「だろー運転」は、人が原因で発生するヒューマンエラーです。

ヒューマンエラーの主な原因は、

- ① 不注意：集中力や注意力の欠如、見落としなど
- ② 知識不足：作業手順やルールに関する理解不足、経験不足など
- ③ 誤解：状況や情報を誤って解釈すること
- ④ 疲労やストレス：疲労やストレスによる集中力や判断力の低下

- ⑤ 環境要因：作業環境の不備や不適切なツールなど
- ⑥ コミュニケーション不足：連絡の不備や誤解による情報伝達のミスです。

7. 「かもしれない運転」

「かもしれない運転」とは、常に高い安全意識を持ち、危険な状況になることを予測して運転することをいいます。

道路とは、予測不能な出来事が起こる場所です。信号が赤なのに突然人が飛び出してきたり、前方を走行する車が突然停まったりと、いつ何時どのような突発的な出来事が起こるかわかりません。

事故の多くは、安易な予測から引き起こされることを忘れてはなりません。信号のない横断歩道にさしかかったときでも、たとえ人の姿が見えなくても「人が飛び出してくるかもしれない」と常に周囲を注視しながら運転する必要があります。

また交差点で右折する際には対向車が少し離れていても「スピードを上げてくるかもしれない」と対向車の動きに注意します。

このように危険を予測していれば横断歩道で急に人が飛び出しても、交差点で対向車がスピードを上げて走ってきても、危険を回避することができます。

「人が飛び出してくるかもしれない」

「前の車が停まるかもしれない」

「右折したいが対向車は譲ってくれないかもしれない」

常に周囲の状況に気を配り危険を予知しながら運転する「かもしれない運転」は、事故を「相手はきっとこう動くだろう」と決めつけてしまうのは危険です。運転中は常に、危険なことが起こる展開、つまり「事故の危険があるかもしれない」という方向で考える必要があります。

危険を予測できていたにもかかわらず、適切な対応をしなかった場合も事故につながります。「飛び出しても避けきれんだろう」といった根拠のない自信です。

運転中は、「かもしれない」という危険予測だけでなく、常に前方、後方、側方の安全の確認を取り、右左折の際は徐行するなど、安全確認の基本を常に実行することが事故防止の基本です。

8. どうすれば「かもしれない運転」ができる？

「かもしれない運転」で大切なのは、運転手の知識や経験、そして想像力。目の前の状況を注意深く観察し、どのような危険が起きうるかを予測することが求められます。

それにはまず、危険の種類をあらかじめ知っておくことが重要です。「危険予知トレーニング」や、小さなミスやヒヤリハットの経験を報告して、情報を共有して再発防止に繋げることです。

また、ドライバーの感情も大切な要因です。急いでいる、焦っている、イライラしている、心配事があるなど、こういった感情は周囲に十分に注意を巡らせることができず、危険を見落として「だろー運転」になってしまう危険があります。常に冷静に運転し、「今日も無事に目的地に着くぞ」という確かな気持ちを持つことや、感情の起伏を感じたら「我に返る」ことも重要です。

9. 「ながら運転」～携帯電話使用による事故～

「ながら運転」とは、運転中に携帯電話で通話したり、画面を注視したり、カーナビを操作したりするなど、運転以外の行為に気を取られて運転することです。これは道路交通法で禁止されており、厳罰化されています。

運転中にスマートフォンの画像を注視するなどの携帯電話使用等に起因する交通事故は、携帯電話使用等の

罰則等を引き上げた改正道路交通法が令和元年 12 月に施行されたことや、広報啓発、交通指導取締り等の推進により、令和 2 年（2020 年）は 1,283 件となり、令和元年（2019 年）の 2,645 件と比較し大幅に減少しました。しかし、令和 3 年（2021 年）以降、携帯電話使用等に起因する交通事故は増加傾向にあります。特に、全死亡事故に占める携帯電話等使用中死亡事故の割合は、大きく増加しています。

（ア） 走行中にスマートフォンなどの携帯電話などの使用

走行中にスマートフォンなどの携帯電話などを使用したり、カーナビゲーション装置などに表示された画像を注視したりすることにより、周囲の交通の状況などに対する注意が不十分になると大変危険です。自動運転車において自動運行装置を適切に使っている場合を除き、走行中はスマートフォンなどの携帯電話などを使用したり、カーナビゲーション装置などに表示された画像を注視したりしてはいけません。また、スマートフォンなどの携帯電話などについては、運転する前に電源を切ったり、ドライブモードに設定したりするなどして呼出音が鳴らないようにしましょう。

（イ） スマートフォンなどの携帯電話などを使用する場合

運転中に、どうしてもスマートフォンなどの携帯電話などを使用しなければならないときは、必ず安全な場所に停車してから使用してください。

表1 一般原付以上運転者（第1当事者）の法令違反別・年齢層別免許保有者10万人当たり
交通事故構成比率（2024年）

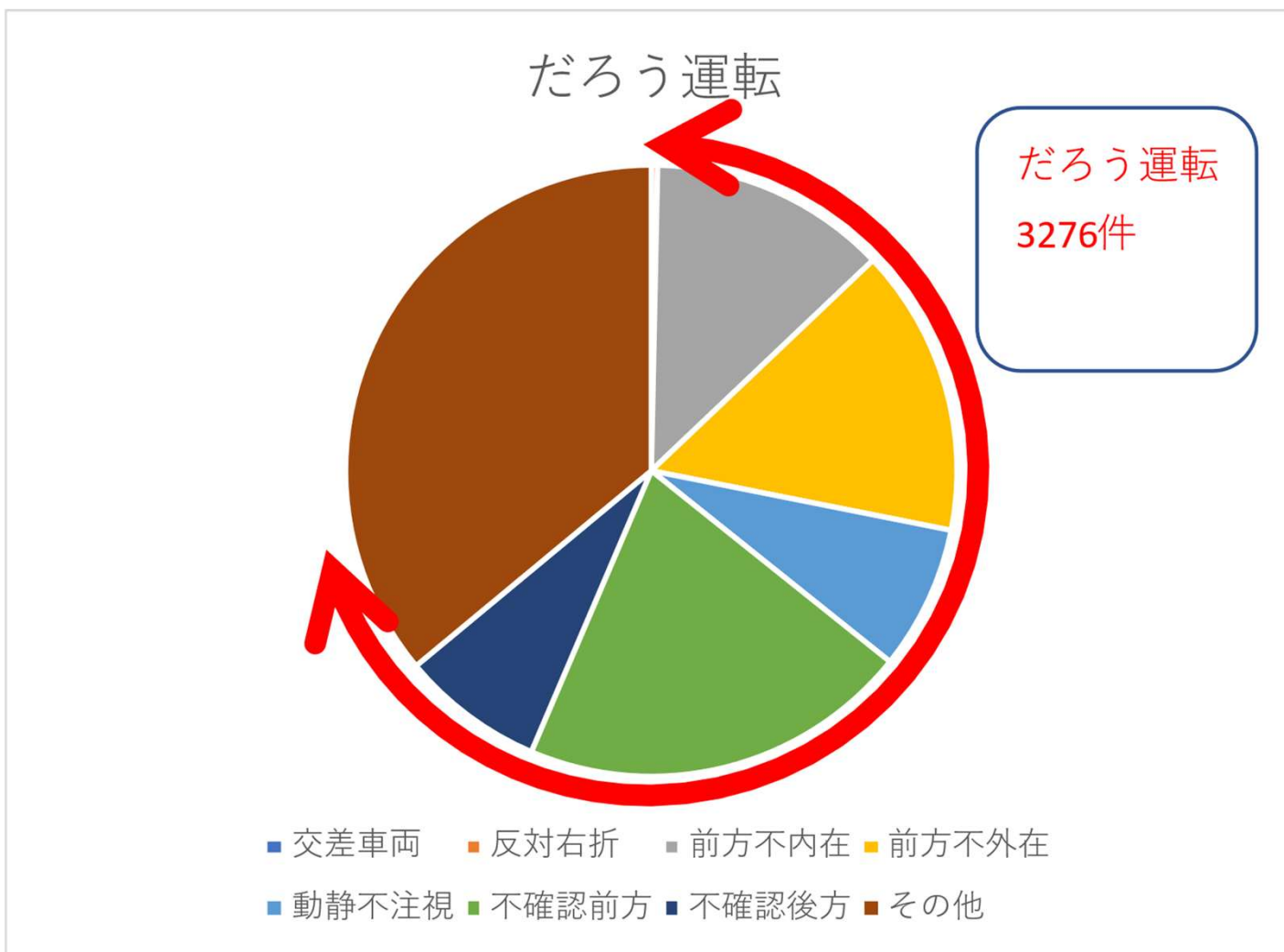
	16～24歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳		
法令違反								
安全運転義務違反	72.33	72.74	71.19	70.02	69.65	68.47		
交差点安全進行	5.30	6.55	6.92	7.12	7.10	7.67		
一時不停止	4.83	4.69	5.22	5.05	5.23	4.94		
信号無視	4.74	3.43	3.26	3.68	3.28	3.59		
歩行者妨害等	2.08	2.76	3.35	3.85	4.46	4.91		
優先通行妨害	3.40	3.23	3.03	3.15	2.99	3.06		
その他	7.32	6.60	7.03	7.13	7.29	7.36		
合計	100	100	100	100	100	100		
事故実数	32,375	17,330	17,688	19,433	22,247	26,156		

	55～59歳	60～64歳	65歳以上	70歳以上	75歳以上	80歳以上	2024年	
法令違反							事故件数	構成比率
安全運転義務違反	68.49	67.66	64.98	64.76	64.46	64.41	185,516	69.04
交差点安全進行	7.45	7.89	7.70	7.67	7.67	7.43	18,908	7.04
一時不停止	5.07	5.01	6.39	6.62	6.86	7.00	14,273	5.31
信号無視	3.89	3.92	4.54	4.66	4.81	5.05	10,633	3.96
歩行者妨害等	5.04	5.22	5.32	5.26	5.12	4.93	11,209	4.17
優先通行妨害	2.74	2.85	3.57	3.62	3.59	3.74	8,580	3.19
その他	7.32	7.45	7.50	7.42	7.49	7.44	19,585	7.29
合計	100	100	100	100	100	100	268,704	100
事故実数	23,394	20,090	18,024	19,763	16,704	14,165		

表2 一般原付以上運転者（第1当事者）の法令違反別・年齢層別免許保有者10万人当たり
安全義務違反に関する交通事故構成比率（2024年）

年齢	16～24歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳
安全不確認	31.63	40.38	41.12	43.85	44.68	46.38
脇見運転	21.54	20.45	19.66	18.58	18.44	17.80
漫然運転	16.59	12.98	13.08	12.49	12.34	11.69
動静不注視	16.37	16.18	16.31	15.22	14.59	14.05
運転操作不適	11.18	7.93	7.60	7.66	7.56	7.91
安全速度	1.16	0.63	0.72	0.72	0.76	0.64
その他	1.52	1.44	1.50	1.48	1.63	1.54
計	100	100	100	100	100	100
事故件数	23,418	12,606	12,592	13,607	15,495	17,909

年齢	55～59歳	60～64歳	65歳以上	70歳以上	75歳以上	80歳以上	事故件数	構成比率
安全不確認	48.03	48.14	50.25	50.38	50.34	49.58	81,238	43.79
脇見運転	16.37	16.52	14.72	14.42	13.97	13.72	33,441	18.03
漫然運転	11.20	11.34	10.61	10.55	10.25	10.30	23,257	12.54
動静不注視	13.56	12.36	10.32	9.95	9.73	9.54	25,813	13.91
運転操作不適	8.42	9.03	11.70	12.21	13.23	14.28	17,349	9.35
安全速度	0.64	0.68	0.42	0.38	0.39	0.35	1,285	0.69
その他	1.78	1.95	1.98	2.11	2.09	2.23	3,133	1.69
計	100	100	100	100	100	100	185,516	100
事故件数	16,022	13,593	11,824	12,890	10,776	6,297		



だろ う 運 転 に よ る 事 故 分 析 （ 岡 山 県 令 和 6 年 ）

ヒューマンエラーの主な原因

- ① 不注意：集中力の欠如、見落としなど
- ② 知識不足：作業手順やルールに関する理解不足、
経験不足
- ③ 誤解：状況や情報を誤って解釈すること
- ④ 疲労やストレス：疲労やストレスによる集中力や
判断力の低下
- ⑤ 環境要因：作業環境の不備や不適切なルールなど
- ⑥ コミュニケーション不足：連絡の不備や誤解による
情報伝達のミス

① 不注意：集中力の欠如、見落としなど

人間の集中力は、一般的には15分程度の短い時間から長くても90分程度

〈対策〉

- ・ 休憩をはさむ
- ・ 集中できる音楽や香りを利用
- ・ 人間の生理的メカニズムを理解する
- ・ 注意の仕組みを理解する
- ・ 認知バイアスを知る

② 知識不足：作業手順やルールに関する理解不足、 経験不足

人は、知らないことには「気づきにくい」

人は、手順やルールの必要性が理解されていないと
守る気持ちに繋がりにくい

〈対策〉

- ・ 必要な知識や情報を学ぶ
- ・ 作業手順の流れやルールの必要性を理解し、
経験を繰り返す

③ 誤解：状況や情報を誤って解釈すること

経験を積んで慣れていくと、経験に基づいた情報の解釈がおこなわれやすい

自分に入って来る情報が自分にとって都合の悪い情報だと不安を感じ、不安を解消するために、情報を自分に都合のいいように解釈する

〈対策〉

- ・状況はいつも不確かであることを意識する
- ・それまでの経験にとらわれないように意識する

④ 疲労やストレス：疲労やストレスによる集中力や判断力の低下

疲労やストレスは、活動性低下させ、集中力や判断力を低下させる

〈対策〉

- ・ 適切な休憩時間の確保や、業務量の調整などの社員の心身の健康をサポートする
- ・ 身体的特性を理解する
- ・ 仕事を適度に切り替えて、仕事内容の単調さを減らす

⑤ 環境要因：作業環境の不備や不適切なルールなど

作業に集中できない環境において、集中しようとすることはかなり負荷が大きく、疲労やストレスを生みやすい

また、快適すぎる環境は緊張感が維持できない場合もある
作業の内容によって、環境を工夫する

〈対策〉

- ・ 作業しやすい環境を整え、集中力を維持できるようにする
- ・ 適切な時間管理を行い、余裕を持ったスケジュールを立てやすくする

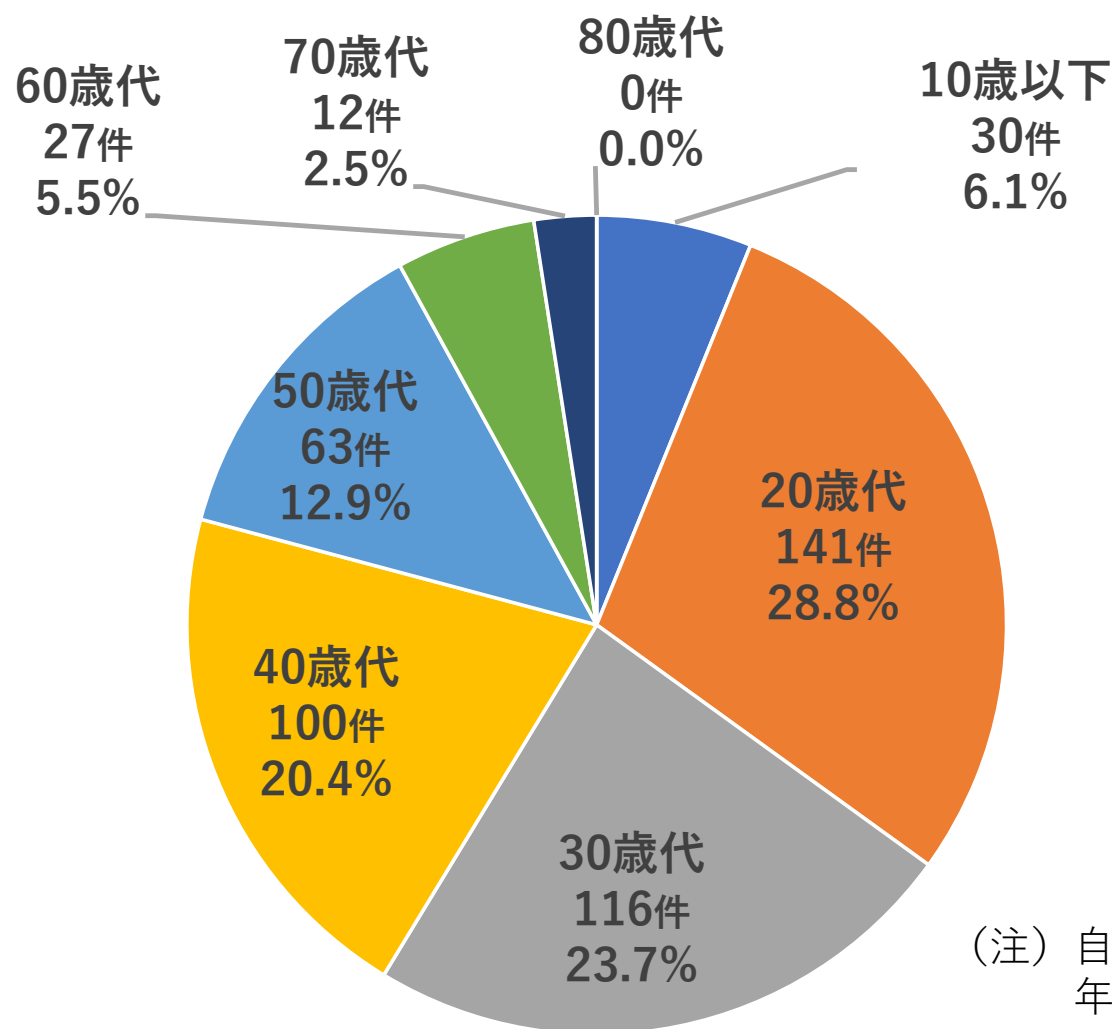
⑥ コミュニケーション不足：連絡の不備や誤解による 情報伝達のミス

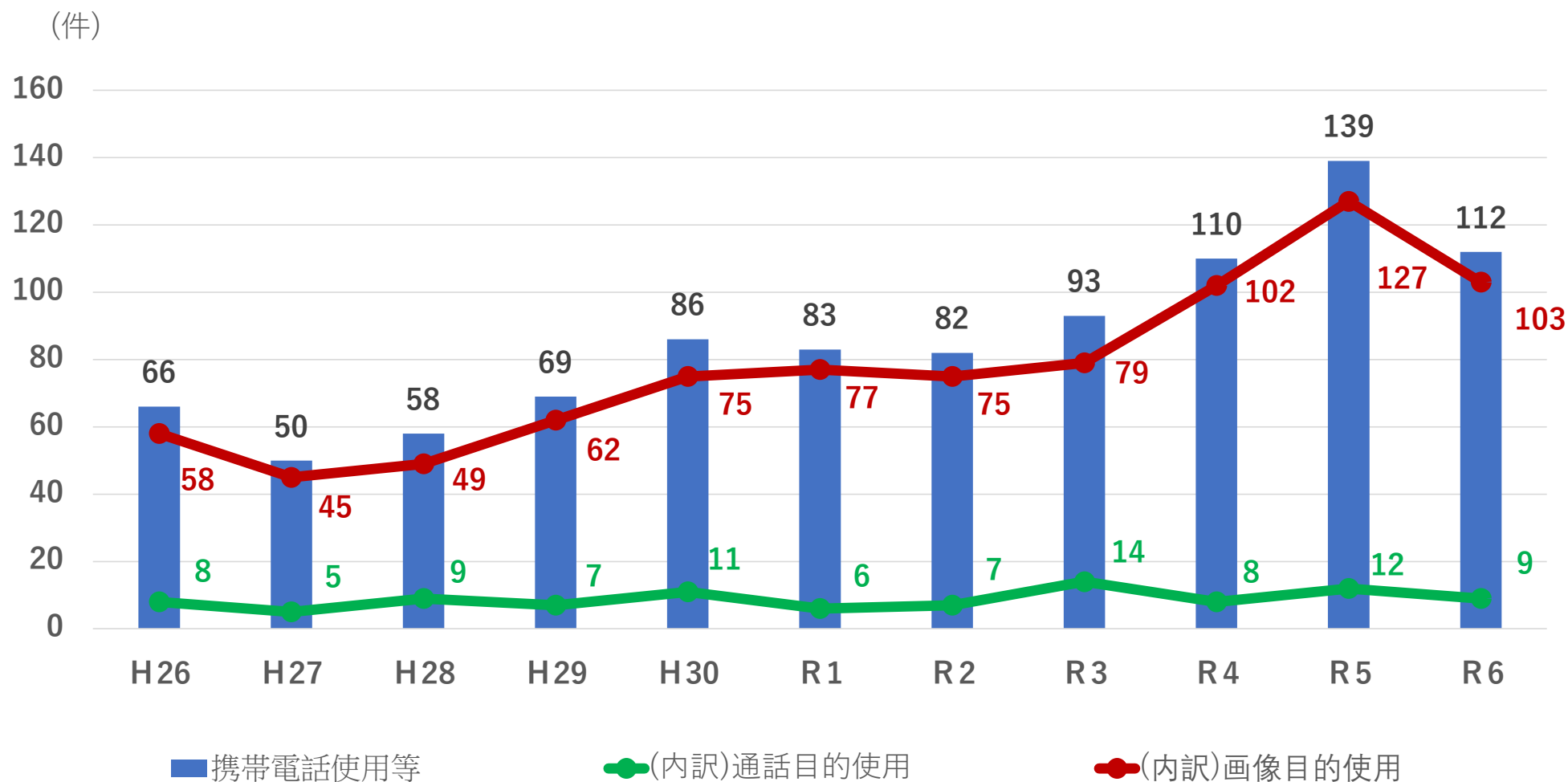
連絡が不足していると、「必要な情報が共有されない」
「指示が正しく伝わらない」ということが起こる

〈対策〉

- ・社員間で情報共有を円滑にし、誤解や認識のズレが生じないようにする
- ・過去に発生したヒューマンエラーをリストアップし共有する
- ・すぐに情報を共有できる体制を整る

〈参考〉運転者年齢層別携帯電話等使用による死亡・ 重傷事故件数【令和2年～6年合計】





自転車（第1当事者）の運転者が携帯電話等使用であった場合の交通事故件数の推移