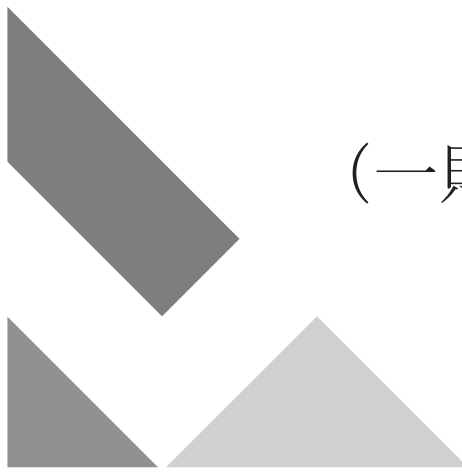




	令和7年度	
--	-------	--

安全運転管理者等法定講習 講習テキスト



(一財) 岡山県交通安全協会
安全運転学校

令和7年度 安全運転管理者等法定講習プログラム

時 間	講 習 題 目 等	講 師
9:00	受 付	
10:00		
10:10	10分 開講 あいさつ お知らせ 安全運転管理者制度の概要	安全運転学校講師
11:00	50分 令和7年度 講習テーマ 「だろろ運転の防止について」	特別講師 橋本 成仁
		道広 和美
		床尾 あかね
11:00	10分 休 憩(講習準備)	
11:10	50分 交通事故の心理的・生理的要因について	特別講師 自動車事故対策機構 (NASVA)
12:00	60分 休 憩(昼 食)	
13:00	50分 DX活用した自動車保険で地域課題解決	あいおいニッセイ 同和損保株式会社
13:50	15分 休 憩(講習準備)	
14:05	50分 「だろろ運転」の防止について	特別講師 日本自動車連盟(JAF)
14:55	15分 休 憩(講習準備)	
15:10	50分 「KYT」を正しく伝えるために	特別講師 内匠 雄彦
16:00	10分 休 憩(講習準備)	
16:10	25分 交通事故発生状況等	岡山県警察
16:35	25分 閉講 あいさつ・おしらせ・受講確認質問	安全運転学校講師
17:00		

※プログラムは変更となることがあります。

※午前中の特別講師の講習は、3人の講師が曜日ごとに交代で担当しますので、受講日によって講師が異なります。

安全運転管理者制度の概要

岡山県交通安全協会

安全運転学校 講師

1 安全運転管理者制度制定の目的

自家用自動車を使用する事業所等の交通安全に関する社会的責任を明確にし、事業所等の組織的、恒常的な安全運転管理と安全指導体制を確立して、交通事故防止を図ることを目的として、昭和40年6月に道路交通法に規定された制度です。

2 使用者の義務

道路交通法では、交通事故を防止し、安全運転を確保するため、使用者に対して次のような義務を定めています。

- 道路交通法を遵守させる義務
- 安全運転管理者等を選任する義務
- 安全運転管理業務を行うための権限を安全運転管理者に付与させる義務
- 安全運転管理業務を行うための必要な機材を整備する義務
- 安全運転管理者等法定講習を受けさせる義務

※「使用者」とは、車両等を使用する権原を有する者で、その運行を総括的に支配することの出来る地位にある者をいい、一般的には雇用主と重なることが多い。

3 安全運転管理者等の選任義務

自動車の使用者は、規定の台数以上の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を選任しなければならない。

(道路交通法第74条の3第1項)

4 安全運転管理者の選任基準

(1) 自動車の使用者は、規定の台数以上の自動車

- ☐ 乗車定員11人以上の自動車…1台以上
- ☐ その他の自動車……………5台以上
- ☐ 大型・普通自動二輪車……………1台を0.5台として計算（一般原動機付自転車を除く）

を使用している事業所において、自動車の使用の本拠ごとに選任

(2) 自動車運転代行業者は、台数に関係なく営業所ごとに選任

※ 安全運転管理者を選任していない事業所は、50万円以下の罰金

5 副安全運転管理者の選任基準

- 自動車の使用者は、自動車の台数が20台以上 40 台未満の場合は副安全運転管理者を1人、40台以上の場合は 20 台を増すごとに 1 人の副安全運転管理者の選任が必要
- 自動車運転代行業者は、自動車の台数が10台以上 20 台未満の場合は、副安全運転管理者を1人、20台以上の場合は10台を増すごとに 1 人の副安全運転管理者の選任が必要

6 安全運転管理者等の届出

安全運転管理者及び副安全運転管理者については、選任や解任・届出事項の変更等が生じた日から15日以内に、自動車の使用者が公安委員会に届出をしなければなりません。

- (例) ★ 安全運転管理者・副安全運転管理者が替わった⇒選任替え
- ★ 事業所の閉鎖で、安全運転管理者が必要なくなった⇒解任
 - ★ 台数が減車となり安全運転管理者が必要なくなった⇒解任
 - ★ 台数が増車となり副安全運転管理者が必要となった⇒選任
 - ★ 会社名(事業所名・営業署名・支店名)が替わった⇒名称変更
 - ★ 会社(事業所)の所在地が替わった⇒所在地変更

7 安全運転管理者の業務(責務と義務)

事業所内の交通事故を防止するために、

- (1) 違反運行の下命・容認の禁止(道路交通法第 75 条第1項)
 - (2) 「交通安全教育指針」に従った安全運転教育の推進(道路交通法第 74 条の 3 第2項、第3項)
 - (3) 内閣府令で定める安全運転管理業務を行うこと(道路交通法第74条の 3 第2項、道路交通法施行規則第9条の 10)
- 等があります。

8 違反運行の下命・容認の禁止

道路交通法には、自動車の使用者(安全運転管理者等を含む)が、
「無免許運転」、「最高速度違反」、「酒酔い・酒気帯び運転」、「麻薬等運転・過労運転」、
「無資格運転」、「積載制限違反」、「放置駐車違反」
を下命・容認した場合は、それぞれ処罰の対象となっています。

9 「交通安全教育指針」に従った安全運転教育の推進

- (1) 運転に関する基本的事項の再教育
- (2) 危険の予測(予知)と回避
- (3) 状況に応じた運転能力の向上
- (4) 安全運転に必要な科学的知識の習得
- (5) 運転適性指導及び運転技能指導

10 内閣府令で定める安全運転管理者の業務

- (1) 運転者の状況把握
- (2) 運行計画の作成
- (3) 長距離・夜間運転時の交替要員の配置
- (4) 異常気象時等の安全運転の指示・措置
- (5) 点呼等による安全運転の指示
- (6) 運転前後の酒気帯び確認
- (7) 酒気帯びの確認の記録・保存とアルコール検知器の常時有効保持
- (8) 運転日誌の記録
- (9) 運転者に対する指導

運転と人間要因

～「だろう運転」から「かもしれない運転」へ

関西学院大学非常勤講師
道広 和美

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いない。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. 「だろー運転」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くる場合でも、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。「飛び出してき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「だろう運転」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）

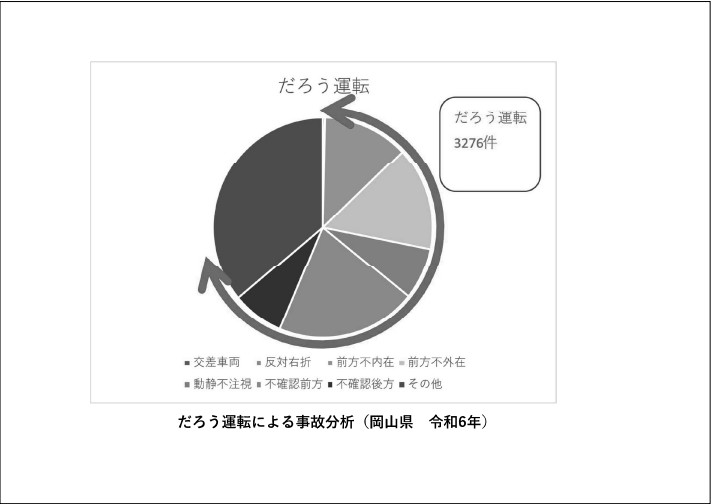
	16～24歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳
法令違反						
安全運転義務違反	72.33	72.74	71.19	70.02	69.65	68.47
交差点安全通行	5.30	6.55	6.92	7.12	7.10	7.67
一時不停止	4.83	4.69	5.22	5.05	5.23	4.94
信号無視	4.74	3.43	3.26	3.68	3.28	3.59
歩行者妨害等	2.08	2.76	3.35	3.85	4.46	4.91
優先通行妨害	3.40	3.23	3.03	3.15	2.99	3.06
その他	7.32	6.60	7.03	7.13	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	事故件数	構成比率
法令違反									
安全運転義務違反	68.49	67.66	64.98	64.76	64.46	64.41	185,516	69.04	
交差点安全通行	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
渾然運転	16.59	12.98	13.08	12.49	12.34	11.69
動静不注意	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
渾然運転	11.20	11.34	10.61	10.55	10.25	10.30	23,257	12.54
動静不注意	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		



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

8

- 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、集中しようとするの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〉

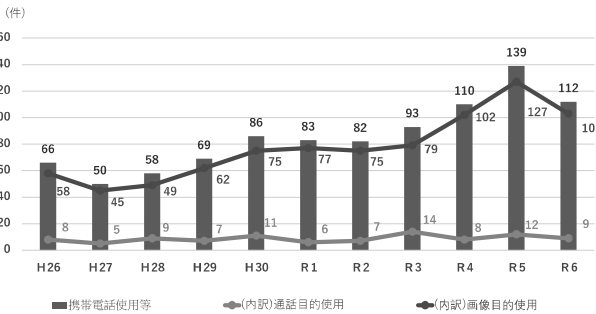
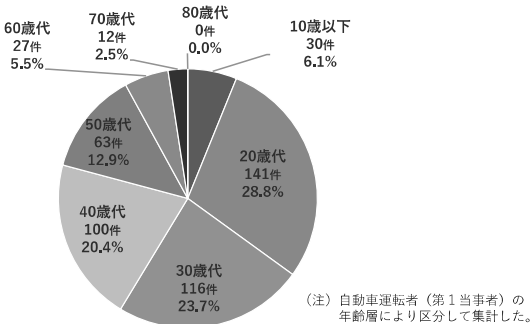
- ・作業しやすい環境を整え、集中力を維持できるようにする
- ・適切な時間管理を行い、余裕を持ったスケジュールを立てやすくする

- 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

安全運転管理者等法定講習

「だろう運転」の防止

～なぜ「だろう運転」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

1

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. 「だろう運転」とは何か … 岡山県交通事故データ分析①

4. 「だろう運転」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「だろう運転」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

2

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」になっている

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？

3

本日のテーマ

事故の原因を「法令違反別」に確認すると・・・

法令違反別交通事故割合（2023年度）

『だろう運転』になっている可能性 大！

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

主犯 21% 31% 10% 7%

岡山県 27% 28% 7% 11%

全国平均 27% 28% 7% 11%

「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。

4

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

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 警察庁発表による。2 警察庁発表による。3 警察庁発表による。4 警察庁発表による。5 警察庁発表による。6 警察庁発表による。7 警察庁発表による。

出典：「交通安全白書」令和7年度、内閣府

5

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）

人口10万人当たり交通事故件数（岡山県、全国）

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

出典：「交通安全白書」令和7年度、内閣府

6

10

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）

1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
全国	8%	8%	9%	8%	8%	8%	8%	8%	9%	10%	10%
岡山県	7%	7%	8%	7%	8%	8%	9%	8%	10%	10%	11%
安全運転管理者専任事務所（岡山県）	6%	7%	12%	8%	7%	9%	9%	11%	7%	9%	9%

出典：「交通年報 令和5年度県別・岡山県篇」、交通事故の発生状況について 令和5年度、整理データより作成

曜日別交通事故割合（2023年度）

月	火	水	木	金	土	日
全国	15%	15%	15%	15%	15%	13%
岡山県	16%	16%	16%	15%	16%	12%
安全運転管理者専任事務所（岡山県）	21%	10%	10%	10%	17%	9%

出典：「交通年報 令和5年度県別・岡山県篇」、交通事故の発生状況について 令和5年度、整理データより作成

7

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）

0-2時	2-4時	4-6時	6-8時	8-10時	10-12時	12-14時	14-16時	16-18時	18-20時	20-22時	22-24時
全国	10%	15%	12%	11%	12%	16%	12%	5%			
岡山県	11%	15%	12%	10%	12%	17%	12%	5%			
安全運転管理者専任事務所（岡山県）	3%	3%	3%	9%	9%	8%	26%	14%	4%		

出典：「交通年報 令和5年度県別・岡山県篇」、交通事故の発生状況について 令和5年度、整理データより作成

道路形状別交通事故割合（2023年度）

交差点	交差点付近	幹線等、その他	
全国	42%	14%	43%
岡山県	41%	9%	51%
安全運転管理者専任事務所（岡山県）	39%	9%	

出典：「交通年報 令和5年度県別・岡山県篇」、交通事故の発生状況について 令和5年度、整理データより作成

8

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
時間帯：業務時間、自家用車通勤との関連で発生
道路形状別、事故類型別：交差点事故？追突や出会い頭は？
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

年齢別交通事故割合（2023年度）

20歳未満	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80歳以上
全国	1.7%	3.7%	1.6%	1.6%	1.4%	1.7%	3%
岡山県	0.5%	0.5%	3.2%	1.5%	1.5%	1.3%	0.5%
安全運転管理者専任事務所（岡山県）	2%	20%	1.4%	1.9%	2.2%	1.2%	0.8%

出典：「交通年報 令和5年度県別・岡山県篇」、交通事故の発生状況について 令和5年度、整理データより作成

事故類型別交通事故割合（2023年度）

人身事故 （死傷事故）	人身事故 （軽微な怪我）	普通事故 （死傷事故）	前走	北山線	右左折時	車両間追突の割合	中央分離帯	追突
全国	4.7%	20.7%			2.7%	2.7%	2.7%	4.7%
岡山県	3%	3%	3.2%		2.5%	1.2%	1.2%	2%
安全運転管理者専任事務所（岡山県）	2%	4%	41%		25%	11%	2%	3%

出典：「交通年報 令和5年度県別・岡山県篇」、交通事故の発生状況について 令和5年度、整理データより作成

9

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」が多い。
例えば、前方不注意になってしまっている「だろ運転」とは、どんな状態だろうか？

法令違反別交通事故割合（2023年度）

前方不注意	安全不確認	動静不注意	交差点安全進行義務違反	道路通行禁止区域通行	歩行者横断	歩行者横断	歩行者横断	歩行者横断	歩行者横断	歩行者横断
全国	21%	21%	10%	7%	3%	7%	4%	3%	11%	11%
岡山県	27%	27%	28%	7%	11%	3%	4%	3%	17%	17%
安全運転管理者専任事務所（岡山県）	27%	27%	28%	7%	11%	3%	4%	3%	17%	17%

出典：「交通年報 令和5年度県別・岡山県篇」、交通事故の発生状況について 令和5年度、整理データより作成

10

3. 「だろ運転」とは何か？

事故原因と「だろ運転」 → 法令違反 を引き起こす「だろ運転」

前方不注意

安全運転義務違反

動静不注意

交差点安全進行義務違反

「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】

11

3. 「だろ運転」とは何か？

事故原因と「だろ運転」 → 事故要因（特に人的要因）となる「だろ運転」

「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

動静不注意

予測不備

交通環境

事故要因（特に人的要因）

12

11

3. 「だろー運転」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	交通安全違反 義務違反	交差道路進行車両に特に注意をしなければ	
通行区分最高速度		右反対方向からの右折車両に特に注意をしなければ	
横断・転回等		歩行者に特に注意をしなければ	
追越し		その他	
路切不停止			
右折優先			
右折優先			
環状交差点違反			
優先通行妨害			
交差点進行方向違反義務違反		安全運転義務違反	運転操作不適 ブレーキ操作不適 ハンドルの操作不適 [内注の] 考えず、過熱運転 [外注の] 脇見・車内での戯れ等
歩行者妨害等	前方不注意		
徐行違反	動静不注意		
一時不停止	安全不確認	前方、左右 後方	
整備不良			
酒酔い運転			
過労運転			
安全運転義務違反	予測不適		
その他違反	安全速度		
違反不明	その他		

赤字の項目が本講座で
「だろろ運転」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

13

3. 「だろー運転」とは何か？

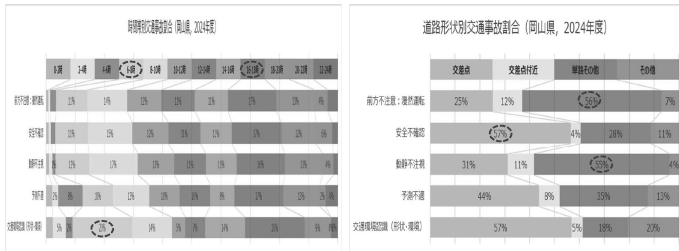
(参考) 交通事故統計における「事故要因区分」人的要因・車両等運転者（自転車等を除く）の項目

[illegible]赤字の項目が本講座で「どう運営」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」
交通事故協会会報第42巻（昭和47年）

14

4. 「だろー運転」をしている運転場面とは

だろ_う運_転（事_故の_人的_要因_から_みた₅種）× 時_間帯_別，道_路形_状別

出處：岡山縣資料館—9 2025/05

15

4. 「だろー運転」をしている運転場面とは

だるう運転（事故の人的要因からみた5種）× 年齢別、事故類型別

だろう運転の背後にある「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)
 - 混雑運転と動静不注視は単独
 - 安全不確認は交差点
- ③誰が (年齢)
 - 予測不週は若年者に多い
- ④どんな事故を起しているか
 - 混雑運転、動静不注視は追突
 - 安全不確認、交通規則不遵守



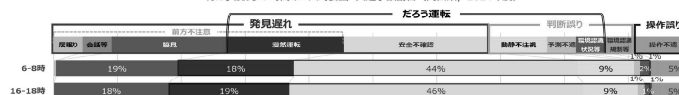
1. A. A. 100. 2. B. B. 100. 3. C. C. 100. 4. D. D. 100. 5. E. E. 100. 6. F. F. 100. 7. G. G. 100. 8. H. H. 100. 9. I. I. 100. 10. J. J. 100. 11. K. K. 100. 12. L. L. 100. 13. M. M. 100. 14. N. N. 100. 15. O. O. 100. 16. P. P. 100. 17. Q. Q. 100. 18. R. R. 100. 19. S. S. 100. 20. T. T. 100. 21. U. U. 100. 22. V. V. 100. 23. W. W. 100. 24. X. X. 100. 25. Y. Y. 100. 26. Z. Z. 100. 27. AA. AA. 100. 28. AB. AB. 100. 29. AC. AC. 100. 30. AD. AD. 100. 31. AE. AE. 100. 32. AF. AF. 100. 33. AG. AG. 100. 34. AH. AH. 100. 35. AI. AI. 100. 36. AJ. AJ. 100. 37. AK. AK. 100. 38. AL. AL. 100. 39. AM. AM. 100. 40. AN. AN. 100. 41. AO. AO. 100. 42. AP. AP. 100. 43. AQ. AQ. 100. 44. AR. AR. 100. 45. AS. AS. 100. 46. AT. AT. 100. 47. AU. AU. 100. 48. AV. AV. 100. 49. AW. AW. 100. 50. AX. AX. 100. 51. AY. AY. 100. 52. AZ. AZ. 100. 53. BA. BA. 100. 54. BB. BB. 100. 55. BC. BC. 100. 56. BD. BD. 100. 57. BE. BE. 100. 58. BF. BF. 100. 59. BG. BG. 100. 60. BH. BH. 100. 61. BI. BI. 100. 62. BJ. BJ. 100. 63. BK. BK. 100. 64. BL. BL. 100. 65. BM. BM. 100. 66. BN. BN. 100. 67. BO. BO. 100. 68. BP. BP. 100. 69. BQ. BQ. 100. 70. BR. BR. 100. 71. BS. BS. 100. 72. BT. BT. 100. 73. BU. BU. 100. 74. BV. BV. 100. 75. BW. BW. 100. 76. BX. BX. 100. 77. BY. BY. 100. 78. BZ. BZ. 100. 79. CA. CA. 100. 80. CB. CB. 100. 81. CC. CC. 100. 82. CD. CD. 100. 83. CE. CE. 100. 84. CF. CF. 100. 85. CG. CG. 100. 86. CH. CH. 100. 87. CI. CI. 100. 88. CJ. CJ. 100. 89. CK. CK. 100. 90. CL. CL. 100. 91. CM. CM. 100. 92. CN. CN. 100. 93. CO. CO. 100. 94. CP. CP. 100. 95. CQ. CQ. 100. 96. CR. CR. 100. 97. CS. CS. 100. 98. CT. CT. 100. 99. CU. CU. 100. 100. CV. CV. 100. 101. CW. CW. 100. 102. CX. CX. 100. 103. CY. CY. 100. 104. CZ. CZ. 100. 105. DA. DA. 100. 106. DB. DB. 100. 107. DC. DC. 100. 108. DD. DD. 100. 109. DE. DE. 100. 110. DF. DF. 100. 111. DG. DG. 100. 112. DH. DH. 100. 113. DI. DI. 100. 114. DJ. DJ. 100. 115. DK. DK. 100. 116. DL. DL. 100. 117. DM. DM. 100. 118. DN. DN. 100. 119. DO. DO. 100. 120. DP. DP. 100. 121. DQ. DQ. 100. 122. DR. DR. 100. 123. DS. DS. 100. 124. DT. DT. 100. 125. DU. DU. 100. 126. DV. DV. 100. 127. DW. DW. 100. 128. DX. DX. 100. 129. DY. DY. 100. 130. DZ. DZ. 100. 131. EA. EA. 100. 132. EB. EB. 100. 133. EC. EC. 100. 134. ED. ED. 100. 135. EE. EE. 100. 136. EF. EF. 100. 137. EG. EG. 100. 138. EH. EH. 100. 139. EI. EI. 100. 140. EJ. EJ. 100. 141. EK. EK. 100. 142. EL. EL. 100. 143. EM. EM. 100. 144. EN. EN. 100. 145. EO. EO. 100. 146. EP. EP. 100. 147. EQ. EQ. 100. 148. ER. ER. 100. 149. ES. ES. 100. 150. ET. ET. 100. 151. EU. EU. 100. 152. EV. EV. 100. 153. EW. EW. 100. 154. EX. EX. 100. 155. EY. EY. 100. 156. EZ. EZ. 100. 157. FA. FA. 100. 158. FB. FB. 100. 159. FC. FC. 100. 160. FD. FD. 100. 161. FE. FE. 100. 162. FF. FF. 100. 163. FG. FG. 100. 164. FH. FH. 100. 165. FI. FI. 100. 166. FJ. FJ. 100. 167. FK. FK. 100. 168. FL. FL. 100. 169. FM. FM. 100. 170. FN. FN. 100. 171. FO. FO. 100. 172. FP. FP. 100. 173. FQ. FQ. 100. 174. FR. FR. 100. 175. FS. FS. 100. 176. FT. FT. 100. 177. FU. FU. 100. 178. FV. FV. 100. 179. FW. FW. 100. 180. FX. FX. 100. 181. FY. FY. 100. 182. FZ. FZ. 100. 183. GA. GA. 100. 184. GB. GB. 100. 185. GC. GC. 100. 186. GD. GD. 100. 187. GE. GE. 100. 188. GF. GF. 100. 189. GG. GG. 100. 190. GH. GH. 100. 191. GI. GI. 100. 192. GJ. GJ. 100. 193. GK. GK. 100. 194. GL. GL. 100. 195. GM. GM. 100. 196. GN. GN. 100. 197. GO. GO. 100. 198. GP. GP. 100. 199. GQ. GQ. 100. 200. GR. GR. 100. 201. GS. GS. 100. 202. GT. GT. 100. 203. GU. GU. 100. 204. GV. GV. 100. 205. GW. GW. 100. 206. GX. GX. 100. 207. GY. GY. 100. 208. GZ. GZ. 100. 209. HA. HA. 100. 210. HB. HB. 100. 211. HC. HC. 100. 212. HD. HD. 100. 213. HE. HE. 100. 214. HF. HF. 100. 215. HG. HG. 100. 216. HH. HH. 100. 217. HI. HI. 100. 218. HJ. HJ. 100. 219. HK. HK. 100. 220. HL. HL. 100. 221. HM. HM. 100. 222. HN. HN. 100. 223. HO. HO. 100. 224. HP. HP. 100. 225. HQ. HQ. 100. 226. HR. HR. 100. 227. HS. HS. 100. 228. HT. HT. 100. 229. HU. HU. 100. 230. HV. HV. 100. 231. HW. HW. 100. 232. HX. HX. 100. 233. HY. HY. 100. 234. HZ. HZ. 100. 235. IA. IA. 100. 236. IB. IB. 100. 237. IC. IC. 100. 238. ID. ID. 100. 239. IE. IE. 100. 240. IF. IF. 100. 241. IG. IG. 100. 242. IH. IH. 100. 243. II. II. 100. 244. IJ. IJ. 100. 245. IK. IK. 100. 246. IL. IL. 100. 247. IM. IM. 100. 248. IN. IN. 100. 249. IO. IO. 100. 250. IP. IP. 100. 251. IQ. IQ. 100. 252. IR. IR. 100. 253. IS. IS. 100. 254. IT. IT. 100. 255. IU. IU. 100. 256. IV. IV. 100. 257. IW. IW. 100. 258. IX. IX. 100. 259. IY. IY. 100. 260. IZ. IZ. 100. 261. JA. JA. 100. 262. JB. JB. 100. 263. JC. JC. 100. 264. JD. JD. 100. 265. JE. JE. 100. 266. JF. JF. 100. 267. JG. JG. 100. 268. JH. JH. 100. 269. JI. JI. 100. 270. JJ. JJ. 100. 271. JK. JK. 100. 272. JL. JL. 100. 273. JM. JM. 100. 274. JN. JN. 100. 275. JO. JO. 100. 276. JP. JP. 100. 277. JQ. JQ. 100. 278. JR. JR. 100. 279. JS. JS. 100. 280. JT. JT. 100. 281. JU. JU. 100. 282. JV. JV. 100. 283. JW. JW. 100. 284. JX. JX. 100. 285. JY. JY. 100. 286. JZ. JZ. 100. 287. KA. KA. 100. 288. KB. KB. 100. 289. KC. KC. 100. 290. KD. KD. 100. 291. KE. KE. 100. 292. KF. KF. 100. 293. KG. KG. 100. 294. KH. KH. 100. 295. KI. KI. 100. 296. KJ. KJ. 100

16

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「だろぅ運転」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）



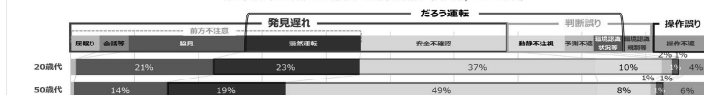
出典：岡山県警提供データ 2025/05

17

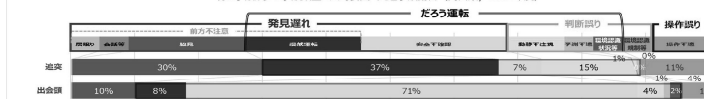
4. 「だろー運転」をしている運転場面とは

どんな事故要因が多いのか？＝どんな「だるう運転」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）



出典：岡山県警提供データ 2025/05

18

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
あのクルマがまだ速くいる

19

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

スキームモデル

・安全運転はドライバーの知覚や運動技能のレベルで決まる
・考えうるもの
・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

交通環境
↓
知覚スキル
↓
運動スキル
↓
運転行動

交通環境の困難度が
ドライバーのスキルを
上回る

事故発生

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」が「安全」になるまで
・「見落とし」などを含む「認知」や「安全」だろーという「判断」が
運転行動に影響すると考える

交通環境
↓
環境の認知
↓
意思決定：判断
↓
運転行動：操作

誤りの原因＝
「安全だろー」の心理
「認知」や「判断」の誤り

事故発生

20

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」は「認知バイアス」の典型的な事象

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ー」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
確認バイアス (Confirmation Bias)	Johnson-Laird, P. N., & Wason, P.C. (1970) 他	自分の思い込みが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ー」と過去の経験に頼り、危険を過小評価
社会的望ましきバイアス／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「かっこよく見せたい」 →急加速や無理な追い越し
正常性＋慣れの効果 「組織的で遅い思考」「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・自動的行動を生み出す	通勤路で「今まで事故はなかったから大丈夫だろー」と思い込む

参考資料：諸愚コロン100, https://www.tamoni-jy.ac.jp/sscs/ikedai/cognitive_bias/cate_01/ 他

21

5. なぜ「だろー運転」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しう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、近年種々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、本来生化学の用語で、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

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「大丈夫だろー」と思い込むことで心理的安定を得る。
これが「だろー運転」の心理的背景になる。

22

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

安全運転・交通安全教育

交通ルールの厳格化・取り締まりの強化
アルコールチェックの義務化

警察と道路管理者が連携した歩行者等の安全な通行空間の整備 (ゾーン30プラス)
➢ 警察による交通規制
- 最高速度30km/h区域規制
➢ 道路管理者による物理的デバイスの設置
- 進入抑制、速度規制対策
■ 自転車通行帯の整備 など
道路改良、制限速度の引き下げ (面的対策)

人

交通
安全

環境

車両

先達安全自動車
安全装備
自動運転

エアバック
シートベルト
チャイルドシート
ヘルメット

23

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

自動中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

自動車運転中の携帯電話の使用状況 (令和2年～令和6年)

飲酒有無別死亡事故率比較 (令和2年～令和6年合計)

約3.7倍

約7.6倍

24

13

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、視距を200m程度放んだ状態で走行、その影響で後進状態となり、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6年12月のアルコール検知器着用時の違反率の推移が示されています

待て！
社用車を運転するのば、アルコール検知器でチェックしてからです！

交通安全講習は、下校の準備が完了してからです
（注）：安全講習は必ず安全講習の時間に行ってください
（注）：安全講習は必ず安全講習の時間に行ってください

自動車を使用する事業所は「安全運転管理者」です！
安全運転管理者は、安全講習を受講し、安全運転管理者の資格を取得し、安全運転管理者の職務を行います。
安全運転管理者は、安全講習を受講し、安全運転管理者の資格を取得し、安全運転管理者の職務を行います。

安全運転管理者の役割
安全運転管理者は、安全講習を受講し、安全運転管理者の資格を取得し、安全運転管理者の職務を行います。
安全運転管理者は、安全講習を受講し、安全運転管理者の資格を取得し、安全運転管理者の職務を行います。

安全運転管理者の役割
安全運転管理者は、安全講習を受講し、安全運転管理者の資格を取得し、安全運転管理者の職務を行います。
安全運転管理者は、安全講習を受講し、安全運転管理者の資格を取得し、安全運転管理者の職務を行います。

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
交通安全教育デジタル交通安全テスト
子ども・お年寄りを交通事故から守ろう！

交通安全教育デジタル交通安全テスト
子ども・お年寄りを交通事故から守ろう！

交通安全教育デジタル交通安全テスト
子ども・お年寄りを交通事故から守ろう！

交通安全教育デジタル交通安全テスト
子ども・お年寄りを交通事故から守ろう！

交通安全教育デジタル交通安全テスト
子ども・お年寄りを交通事故から守ろう！

交通安全教育デジタル交通安全テスト
子ども・お年寄りを交通事故から守ろう！

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減速し、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inker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紹介します <https://www.mlit.go.jp/jidosha/janszen/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）

致死率
使用 0.25%
不使用 3.63%

死亡重傷率
使用 0.25%
不使用 3.39%

注 1 警察庁資料による。
2 致死率＝死者数（自動車乗車中）÷死者数（自動車乗車中）×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の（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、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）

＜警察による交通規制＞
最高速度30km/hの区域規制等（ゾーン30）
見通しの悪い交差点
急カーブの交差点

＜道路管理者による物理的デバイスの設置＞
人形横断歩道
ライオンボード
ハンブ
スロープ緩急歩道
車道狭小化対策
横断歩道
クイック
スローレーン

＜ゾーン30プラス＞
ゾーン30プラス

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引き下げられます！
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道通行帯が設けられている一般道路
道路の構造上又は他の工作物により自動車の進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

警察・建設関係者

14

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＝「だろう運転」が大きな要因となっている可能性大 (2) 「だろう運転」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、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、「安全だろう」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	
31	

交通事故の 心理的・生理的要因について

令和7年度 安全運転管理者等講習



マスコットキャラクター
ナスバちゃん

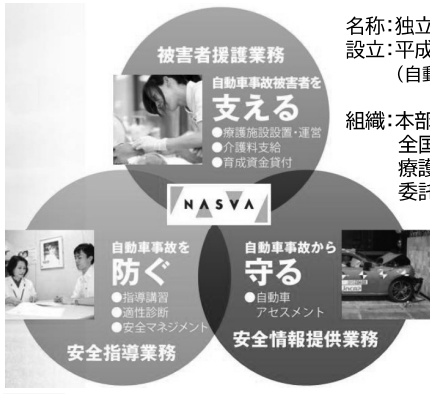
1 独立行政法人 自動車事故対策機構(ナスバ) 岡山支所

本日の内容

はじめに(ナスバについて)

1. 交通事故の「原因」と「要因」
2. 交通事故の心理的要因
3. 交通事故の生理的要因
4. ドライバーの特性を測る“適性診断”

はじめに(ナスバについて)



名称:独立行政法人自動車事故対策機構
設立:平成15年3月
(自動車事故対策センター昭和48年)

組織:本部(東京)
全国50支所
療護施設:療護センター4箇所
委託病床8箇所

ナスバは、
自動車事故被害者を「支える」、
自動車事故を「防ぐ」、
自動車事故から「守る」の
3つの業務を一体的に実施

1. 交通事故の「原因」と「要因」

警察の統計によると…
令和6年 原付以上運転者の法令違反別事故件数

順位	違反内容	件数
1	安全不確認	81,238
2	脇見運転	33,441
3	動静不注視	25,813
4	漫然運転	23,257
5	交差点安全進行	18,908
6	運転操作不適	17,349
7	一時不停止	14,273
8	歩行者妨害等	11,209
9	信号無視	10,633
10	優先通行妨害	8,580
—	その他違反全	24,003
	合計	268,704

全体の約52%
確認不足

出典：警察庁「交通事故の発生状況」より抜粋

1. 交通事故の「原因」と「要因」

1位：安全不確認
2位：脇見運転
3位：動静不注視

↓

事故の原因は確認不足
何らかの理由で確認不足となった
『結果』

1. 交通事故の「原因」と「要因」

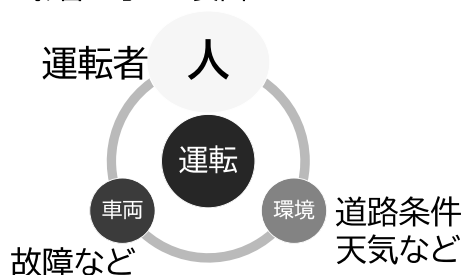
確認不足を招いた
何らかの理由

||

事故の要因

1. 交通事故の「原因」と「要因」

運転操作に影響を与える要因



事故の要因としてもっとも多いのは「人的要因」

7

NASVA

1. 交通事故の「原因」と「要因」

人的要因

心理的要因

生理的要因

8

NASVA

2. 交通事故の心理的要因

心理的要因とは、

- ▶ 急ぎ・焦り
- ▶ 悩み・心配事・考え事
- ▶ 慣れ・慢心

心の状態によって左右されるもの

9

NASVA

2. 交通事故の心理的要因

【急ぎ・焦り】

- ・確認が疎かになる
→安全確認の行程を省略する
- ・操作が雑になる
→急ハンドル、急加速、急ブレーキ
- ・交通法規を無視する
→法定速度違反、一時不停止等

10

NASVA

2. 交通事故の心理的要因

【悩み・心配事・考え事】

- ・運転操作や確認を漫然と行う
- ・状況判断や運転操作が遅れる

11

NASVA

2. 交通事故の心理的要因

【慣れ・慢心】

- ・思い込みや決めつけ
→相手が譲ってくれるだろう、
ここは飛び出しはないから大丈夫
- ・ながら運転
→スマホを操作しながら、電話をしながら

12

NASVA

3. 交通事故の生理的要因

生理的要因とは、

- ▶ 錯覚
- ▶ 加齢に伴う変化
- ▶ 体調不良
（疲労・病気・睡眠不足）

身体機能によって左右されるもの

13



3. 交通事故の生理的要因

3-1. 錯覚(AとB、オレンジの丸はどちらが大きい?)

実際に体験してみましょう

14



3-1. 錯覚(ヨコ線と同じ長さのタテ線は?)

実際に体験してみましょう

15



3. 交通事故の生理的要因

3-1. 錯覚(上り坂? 下り坂?)

実際に体験してみましょう

16



3. 交通事故の生理的要因

3-1. 錯覚(出会い頭事故の多い場所)

実際に体験してみましょう

17



錯覚は必ず起きる

練習しても防げません

18



しっかり注意すれば
いいのでは・・・？

19



3. 交通事故の生理的要因

3-2. 注意の限界(1)

実際に体験してみましょう

20



3. 交通事故の生理的要因

3-2. 注意の限界(2)

実際に体験してみましょう

21



3. 交通事故の生理的要因

3-2. 注意の限界(3)

実際に体験してみましょう

22



3. 交通事故の生理的要因

3-2. 注意の限界(統計)

投影資料をご覧ください

23

3. 交通事故の生理的要因

3-2. 注意の限界(日々の生活での応用)

実際に体験してみましょう

24



3. 交通事故の生理的要因

3-2. 注意の限界

実際に体験してみましょう

25



3. 交通事故の生理的要因

3-2. 注意の限界

何があったか、
思い出してみてください。

26



3. 交通事故の生理的要因

3-2. 注意の限界

注意は関心のあるものへ

実際に体験してみましょう

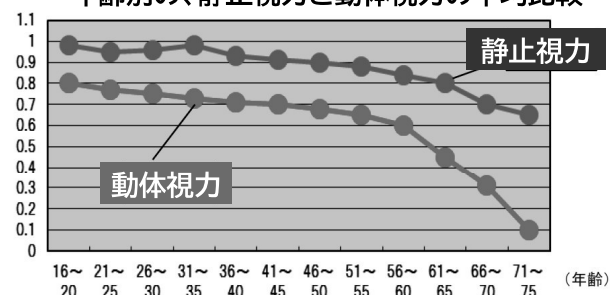
27



3. 交通事故の生理的要因

3-4. 加齢による視覚機能の変化

（視力） 年齢別の、静止視力と動体視力の平均比較



白内障：60歳以上で7割が該当！

28



3. 交通事故の生理的要因

3-5. 睡眠時無呼吸症候群(SAS)

睡眠中の気道の閉塞によって、
断続的に無呼吸を繰り返し、
まとまった眠りや質のよい眠りがとれないため、
日中に強い眠気に襲われる睡眠障害

→走行中に居眠り運転に陥る、
意識を失うことで重大事故に

29



3. 交通事故の生理的要因

3-5. 睡眠時無呼吸症候群(SAS)

SASの判断材料

特徴のある“いびき”

1. 上を向いて寝ると大きないびき
2. 音に強弱のあるいびき
3. 朝までずっと続くいびき
4. 最近、いびきが大きくなって
音も変わってきた場合 など

まずはスクリーニング検査の受診！

30



事故を防ぐためにできること

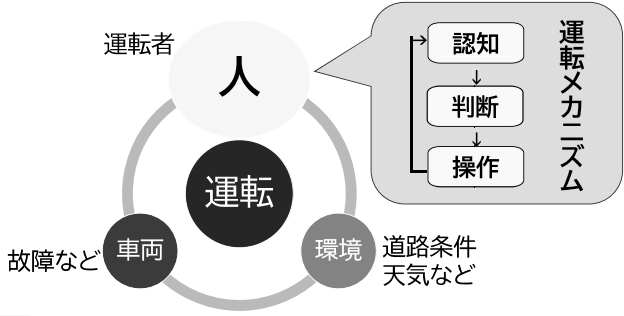
- ・見落とし・見誤りを防ぐ
 - 指差呼称(右よし、左よし、歩行者なし)
 - 確認をするための時間を確保する(減速する、止まる)
- ・危険の発見が遅れても対処できるだけの時間を確保する
 - 車間距離をとる、歩行者・自転車を無理に追い越さない

31



4.ドライバーの特性を測る“適性診断”

運転操作に影響を与える要因

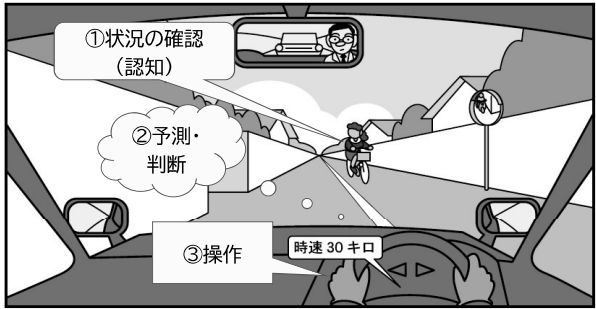


32



4.ドライバーの特性を測る“適性診断”

運転メカニズム
車を運転するとき、運転者は何をしているのか



33



4. 運転適性を知るには(ナスバ適性診断)

適性診断とは
“自分のクセを知って安全運転”
運転特性についての自己理解を促す

- 【特徴】
1. 生理面、心理面、運転への考え方など、自分の特性を知る
 2. 運転の可否を示すものではない
 3. 受診時の状態が示される

34

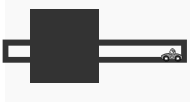


4.ドライバーの特性を測る“適性診断”

適性診断の項目【全診断共通】

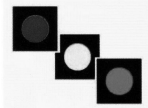
判断・動作のタイミング

動いている物に対しての、
速度認知の正確さを測定します。



動作の正確さ

次々に起こる事態に対し、
的確・迅速な処置ができているかを
測定します。



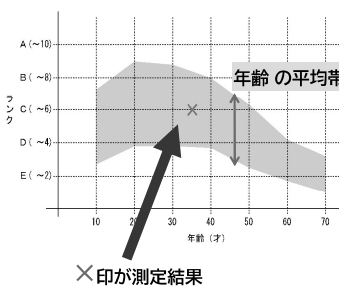
35



4.ドライバーの特性を測る“適性診断”

適性診断の項目【全診断共通】

視覚機能測定



- 動体視力 738 動く物を はっきり見分ける能力
- 眼球運動 眼球を、すばやく正確に 動かす能力
- 周辺視野 4 中心と同時に、周辺も 広く見る能力

36



4.ドライバーの特性を測る“適性診断”

適性診断の結果

診断の種類

総合所見

各項目の結果 (100点満点で表示)

○長 所(70点以上の項目)
●注意点(40点未満の項目)

37

4.ドライバーの特性を測る“適性診断”

運転傾向について注意していただきたい事項(コメント)

＜判断・動作のタイミング＞

判断動作の診断結果は37点でした。

1. 点数

2. 点数の理由

自分では確認したつもりでも、実際にはよく確かめもせずに、反射的に手足が先に動いてしまうようです。

このようなくせを「動作本位」あるいは「動作優先」といい、動作が先で確認が後回しになりがちです。「早とちり」といってもよいでしょう。

「動作本位」は、急いでいるときに典型的に現れます。例えば、交差点に進入するときに、急いでいると、左右を見ると同時に、アクセルを踏んでいるようなことはありませんか。確認をしっかりと行うためには、動作に入る前に一呼吸間をおくようにしてください。

3. 運転への影響・アドバイス

38

4.ドライバーの特性を測る“適性診断”

指導要領

安全運転指導を行う方のために、適性診断票を用いて指導する際のポイントをまとめています。

●優れた点や褒めていただきたい点

○ 判断・動作のタイミングについて
【長所が表れている点】
タイミングよく適切な反応をとることができ、
【キーワード】
タイミングよく適切な反応をとることができ、

●注意を促していただきたい点

○ 動作の正確さについて
【長所が表れている点】
動作は正確なようですが、判断や反応動作にかかる時間にムラがあるようです。
【キーワード】
「確認運転」「慎重運転」を指導してください。
【コメント】
・自分からあえて危険な状況をつくらないこと。

39

おわりに

事故防止の取り組みに特効薬はありません。

- ・一つ一つの運転操作を確実に行う
- ・ヒヤッとしたことハッとしたことがあればどうすればよかったかを考える
- ・時間と心にゆとりを持って運転する
- ・体調を整える 等

できることを積み重ねていくこと大切です。

40

ご清聴 ありがとうございました。

皆様方の安全をお祈り申し上げます。

41



3 すべての人に健康と福祉を



11 住み続けられるまちづくりを



まだ誰も知らない安心を、ともに。

～SAFE TOWN DRIVE おかやま～
DX活用した自動車保険で地域課題解決

令和7年度

MS&AD あいおいニッセイ同和損害保険株式会社



保険会社の役割

代理店様を媒介とした保険契約の引き受け

自動車保険を中心とした保険契約の引受や新たな商品開発しています。

事故や災害にあわれたお客さまをサポート

事故にあわれたお客さまに保険金をお支払いし、一日でも早く元の生活に戻っていただくことをサポートします。

お相手との示談交渉

事故のお相手や相手の保険会社と事故の責任割合の打ち合わせや、示談交渉をご契約者さまに代わって行います。

地域のみなさまと一体となり、安心・安全なクルマ社会の実現に向けた取組みをすすめています。



1



はじめに

本日お話しさせていただく内容

交通事故を“起こさない”、
交通事故に“巻き込まれない”



交通事故リスク

- 他人の身体や財物に損害を与える
- 法律上の損害賠償責任を負う

実際に災害が発生すると...

交通事故の未然・再発を防止

当社で対応した事故を例に、未然防止の重要性についてお伝えします。

- 事故を防止するために
- 過失の考え方
- 後遺障害の悲惨さ
- ドライブレコーダーの活用

2



SDGsとは

- ◆ 『Sustainable Development Goals』(持続可能な開発目標)の略称
- ◆ すべての国を対象に、「経済」・「社会」・「環境」の3側面のバランスを重視

SDGsは、『誰一人取り残さない』
社会の実現に向けたゴールでありツール

- ✓ 2020年～2030年までに世界中のすべての国や人が協力して達成すべき「目標」
- ✓ 「誰一人取り残さない」をスローガンに、全人類の生活を豊かにする、世界共通の「目標」
- ✓ SDGsの考え方は、Z世代を中心に購買行動だけでなく、職業観等にも定着

【2030年に向けた国際目標】

持続可能な社会の実現に向けた『世界を変えるための17のゴール』



交通安全におけるSDGs取組み

- ✓ テレマティクス交通安全マップ

「急ブレーキ・急減速発生率」に基づき地域の危険箇所候補を地図上で可視化



3



SDGsとは

SDGsの構成

(指標例)

<SDGsの階層イメージ>



～本日のセミナーを通して、以下のGoalと結び付け～

- <Goal.3> すべての人に健康と福祉を
- <Target.3.6> 道路交通事故による死傷者を半減させる
- <Goal.11> 住み続けられるまちづくりを
- <Target.11.3> 包摂的かつ持続可能な都市化を促進し、包摂的かつ持続可能な人間居住計画・管理の能力を強化する

4



事故を防止するために

交通事故の発生状況

発生件数(全国)	307,930
負傷者数	362,131
死者数	2,663

出典：「交通事故の発生状況について 令和5年」警察庁

一事故を防止するために一

- 相手の行動を正しく読む（先の行動、目に見えない行動まで予測）
- 相手から距離を置く（危険なもの、危険が予測されるものには近寄らない）
- 合図は早めに確実に行う（ウィンカーを出さずに車線変更することは法律違反）
- 常にブレーキの準備（住宅街などでは不意の飛び出しを予測し、常にブレーキを踏める準備）
- 安全速度を守る（交通状況に応じた安全速度で走行）

5



事故を軽減させるために

MS&AD

あいおいニッセイ同和損保

事故を起こさないほうが良いに決まっている。
⇒ 事故が起きるリスクを軽減する。

① 事故が起こりそうな場所を避ける、注意する。

② 事故を防ぐ安全装置等を付着する。

③ 発生しやすい事故形態を知る。

④ 無事故カレンダーで注意を促す。

⑤ 無違反者を表彰する

など。



6

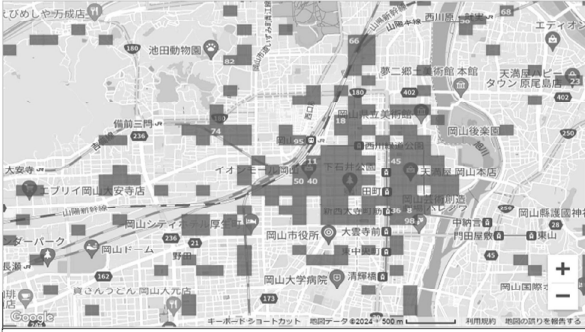


DX活用した未然防止について

MS&AD

あいおいニッセイ同和損保

岡山市内テレマ交通マップ



◆データはアラシサービス提供のデータ、統計化した上で悪化・顕著でないように加工しています。◆
◆マップに表示される急減速発生場所は事故に繋がったものもあり、その正確性を保証するものではありません。◆
◆事故は許容なく事故の一環、又は全車を被撃・被殺することもあります。◆

あいおいニッセイ同和損保 提供

9



危険な場所を知る①

MS&AD

あいおいニッセイ同和損保

岡山市内の急減速率が高い場所
JR岡山駅前付近



8

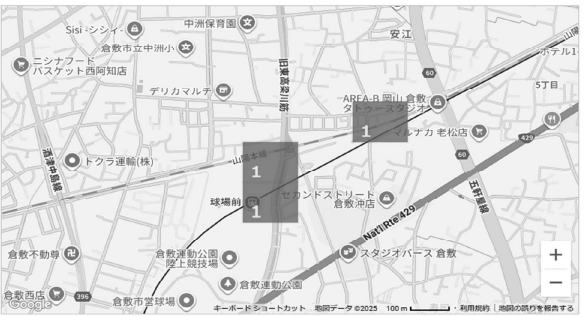


危険な場所を知る②

MS&AD

あいおいニッセイ同和損保

倉敷市内の急減速率が高い場所
山陽本線・水島臨海鉄道交差点付近



9



事故の証跡を残す

MS&AD

あいおいニッセイ同和損保



ドラレコ



タグ



スマホ連動



事故発生!



タグ



スマホ連動

10



自社の傾向を知る

MS&AD

あいおいニッセイ同和損保

特長1

お客さま専用サイトで各ドライバーの運転傾向がわかる!

運行状況や位置情報等を映像やグラフ、地図上で確認

運転レベルを数値化し、ランキング等で確認

特長2

ドライバー自身が危険運転に気付く!

通信型ドライブレコーダーが事故につながるおそれのある危険な運転を検知すると、ドライバーに「ピープ音」でお知らせします。被害者の目の届かない死角中、アラート機能で運転への集中を促します。

特長3

事故状況がスムーズに正しく伝わる!

ドライブレコーダーが事故につながるおそれのある危険な運転を検知すると、ドライバーに「ピープ音」でお知らせします。被害者の目の届かない死角中、アラート機能で運転への集中を促します。

11

自動車保険のしくみ（ノンフリート契約）

MS&AD あいおいニッセイ同和損保

ノンフリート契約

この等級を決める

始期日
2019年
10/1

成績
= 事故件数

始期日
2020年
10/1

評価期間（1年間）

12

自動車保険等級のしくみ（ノンフリート契約）

MS&AD あいおいニッセイ同和損保

（ノンフリート等級）

「事故有係数適用期間」の新設

START

等級	1等級	2等級	3等級	4等級	5等級	6等級	7等級	8等級	9等級	10等級
事故無							-27%	-38%	-44%	-46%
事故有	+108%	+63%	+38%	+7%	-2%	-13%	-14%	-15%	-18%	-19%

等級	11等級	12等級	13等級	14等級	15等級	16等級	17等級	18等級	19等級	20等級
事故無	-48%	-50%	-51%	-52%	-53%	-54%	-55%	-56%	-57%	-63%
事故有	-20%	-22%	-24%	-25%	-28%	-32%	-44%	-46%	-50%	-51%

6等級から始まり、1年間無事故だと、1等級上がる（6等級→7等級～20等級）。
保険を使うと、原則3等級下がる（6等級→事故有3等級） ※1等級ダウン事故もあり。
3年間（1年間）事故有等級で推移。

13

事故で保険金支払いされた場合

MS&AD あいおいニッセイ同和損保

事例）

18等級（56%割引）のお客さまが、対物事故を起こした場合

元の保険料を20万円とすると、
18等級＝88,000円
19等級＝86,000円
事故有15等級＝144,000円

【適用例】

改定前
1年目 18等級
2年目 18等級
3年目 18等級
4年目 18等級
5年目 18等級

改定後
無事故の割増引率
事故有の割増引率
18等級【0年】
15等級【3年】
16等級【2年】
17等級【1年】
18等級【0年】

次年度の等級は？

18等級（56%割引）から3等級ダウン → 15等級（但し、事故有等級28%割引）になる。

次々年度 16等級（事故有等級32%割引）、その次年度 17等級（事故有等級44%割引）、
3年経過後に、18等級（事故なし等級56%）に戻る。

14

自動車保険のしくみ①（フリート契約）

MS&AD あいおいニッセイ同和損保

フリート契約（10台以上）の場合

成績計算期間末

料率審査日

2019年 4/1

2019年 10/1

2020年 3/31

2020年 10/1

成績計算期間（1年間）

1年契約

15

自動車保険のしくみ②（フリート契約）

MS&AD あいおいニッセイ同和損保

成績計算期間の損害率で、次契約の割引が決定する。

*事故低減対策実施
⇒ 事故が減少

自動車保険
保険料予算
350万円

優割65%

保険料
300万円

優割70%

保険料
250万円

優割5%アップ
⇒ 50万円の削減

予算内に
収まって
良かった！

*事故低減対策未実施
⇒ 事故が増加

予算超過
250万円不足

保険料
600万円

優割35%

優割30%ダウン
⇒ 300万円の増加

この超過部分は、
どこから捻出する？

予算オーバー！
どうしよう...

16

発生しやすい事故形態

MS&AD あいおいニッセイ同和損保

① 駐車場内の事故
（コンビニ・スーパー・ファミレスなど）

② 交差点手前・交差点内事故
（巻き込み・出会頭・割り込みなど）

③ 歩行者との事故
（一時不停止・信号無視・道路横断）

④ その他

17

発生しやすい事故形態と過失割合① MS&AD あいおいニッセイ同和損保

【駐車場の事故】①

駐車場は、どこから車がでてくるかわからない。どちらにも注意義務が生じる

枠から出ようとしたB車と、直進してきたA車が衝突

基本責任割合は？
B : A = 70 : 30

18

発生しやすい事故形態と過失割合② MS&AD あいおいニッセイ同和損保

【交差点手前の事故】②

バイクは左側を走行するもの
どうしても車が悪くなる
左を空けない
先に通過させる

左折しようとしたB車と、左端を走行してきた単車A

基本責任割合は？ B : A = 80 : 20

19

発生しやすい事故形態と過失割合③ MS&AD あいおいニッセイ同和損保

【自転車との事故】①

自転車飛び出しても、車が悪くなる

狭路からでてきた自転車Aと、広路を直進してきたB車が衝突

基本責任割合は？ B : A = 70 : 30

20

発生しやすい事故形態と過失割合④ MS&AD あいおいニッセイ同和損保

【歩行者との事故】①

歩行者には
夜間、幹線道路、直前直後横断などの
加算要素
幼児、児童、老人などは、減算要素有

道路を横断してきた歩行者と、直進車両が衝突

基本責任割合は？
車 : 歩行者 = 80 : 20

21

その他 MS&AD あいおいニッセイ同和損保

こんなケースは？

前の車をはねた小石が、後続車のフロントガラスに当たる
賠償責任は？ → 不可抗力のためなし
(= 対物保険の対象にならない)
但し、砂利道をあえて高速で走行した場合などは責任を問われる可能性あり
荷台からの落下は、当然責任を負うことになる

台風も一般的には、賠償責任なし
暴風で車が動いた、バイクが倒れて、隣の車に衝突した
(= 対物保険の対象にはならないが、ガラスも台風も、車両保険は対象になっている)

22

その他 MS&AD あいおいニッセイ同和損保

追突事故は100:0です。
よって、煽られても、追突した車が100%悪くなります。
無理に割り込まれて、逆に追突してしまった場合も、割り込み車が悪くなります。(0:100にならない場合もあり)

但し、お互いにバトルをしてしまった場合は異なります。
煽られたら無視することです。

23



過失の考え方

MS&AD

あいおいニッセイ同和損保

過失割合

➢ 交通事故の当事者双方にどれくらいの責任があるかを数値で表したものです。例えば、「自身に30%、相手方に70%」等と割合で表されます。

➢ 過去の判例を参考に、双方で話し合いを行い当事者同士が合意することで示談が成立します。

一般的な保険会社の過失判断基準

判例タイムズ 38

民事訴訟法第116条
過失相殺率の
認定基準

『判例タイムズ』
過去の民事交通裁判の判例を
集約し定型化した冊子

出版社：判例タイムズ社



24



過失割合の考え方

MS&AD

あいおいニッセイ同和損保

「著しい過失」

・著しい前方不注意

・著しいハンドル・ブレーキ操作不適切

・携帯電話等の通話使用および画像を注視しながらの運転

・おおむね15km/h以上30km/h未満の速度違反

・酒気帯び運転

「重過失」

・酒酔い運転

・居眠り運転

・無免許運転

・おおむね30km/h以上の速度違反

・過労、病気及び薬物の影響等の理由により、正常な運転ができない恐れがある場合



25



事故を防止するために

MS&AD

あいおいニッセイ同和損保

➢ 相手の行動を正しく読む

先の行動、目に見えない行動まで予測

➢ 相手から距離を置く

危険なもの、危険が予測されるものには近寄らない

➢ 合図は早めに確実に行う

ウインカーを出さずに車線変更することは法律違反

➢ 常にブレーキの準備

住宅街などでは不意の飛び出しを予測し、常にブレーキを踏める準備

➢ 安全速度を守る

交通状況に応じた安全速度で走行

26



最後に

MS&AD

あいおいニッセイ同和損保

～まとめ～

事故を起こさないために、交通ルールを改めて意識する

運転する際に、注意すべき義務について理解する

事故を起こした際の責任を理解する

事故の実態や悲惨さを知る

3 すべての人に
被害と加害を

11 被害を受けられる
まちづくりを

交通事故のない安心・安全なクルマ社会の実現

27



ご清聴
ありがとうございました

MS&AD

あいおいニッセイ同和損保



【講師】

あいおいニッセイ同和損害保険会社

岡山支店・中国損害サービス部

28

27

令和7年度 安全運転管理者等法定講習



『だろう運転』

の防止について

(一社)日本自動車連盟
岡山支部



JAFの業務紹介



在籍会員数(2025年3月末)
全国 約2,000万名
(岡山 約30万名)

・ロードサービス

・会員優待サービス

・交通安全啓発活動

・モータースポーツ





法定講習の内容

1. 岡山県下の交通事故状況

2. だろう運転とは？

3. ケーススタディ

4. 安全運転のための行動習慣

5. まとめ



1. 岡山県下の交通事故状況

2. だろう運転とは？

3. ケーススタディ

4. 安全運転のための行動週間

5. まとめ



岡山県下の交通事故発生状況

令和6年 岡山県全域での交通事故発生件数

約50,280件

約10.5分/件

※岡山県警察HP 交通事故データサービスから引用



岡山県下の交通事故発生状況

交通事故が発生したときの損失



JAF

1. 岡山県下の交通事故状況

2. だろー運転とは？

3. ケーススタディ

4. 安全運転のための行動習慣

5. まとめ

JAF

だろー運転とは？

●『だろー運転』

「大丈夫だろー」、
「止まるだろー」、「渡らないだろー」等、
相手や状況を過信して行動
する運転。

JAF

だろー運転とは？

具体的には、

・ 信号が青だから歩行者は、
渡ってこないだろー。

・ 対向車は、**止まるだろー。**

・ 子どもは、
飛び出してこないだろー。

JAF

だろー運転とは？



JAF

だろー運転とは？

●安全不確認・・・ 左右確認不足、見落とし

●わき見運転・・・ スマホ操作、
看板・景色への注意逸脱

●動静不注視・・・ 相手の動きをよく見ていない。
見間違えた。

●漫然運転・・・ 注意力散漫、疲労・
眠気などが原因

JAF

だろー運転とは？

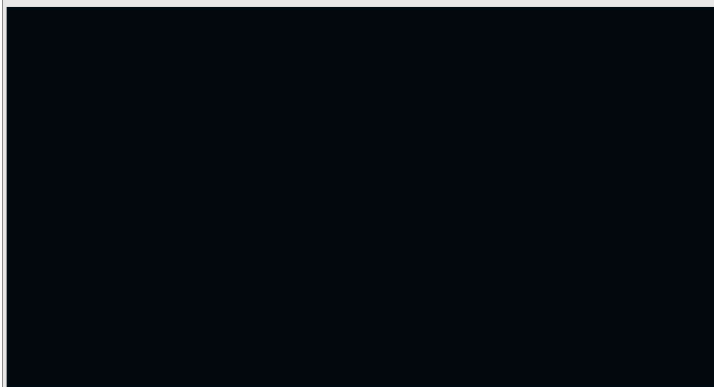
法令違反別に見る交通事故原因
(令和6年 全国統計)

安全運転義務違反 185,516件
ワースト4の合計 163,749件 (88.3%)

【安全運転義務違反内容 ワースト4】		
1位：安全不確認	81,238件	(43.8%)
2位：脇見運転	33,441件	(18.0%)
3位：動静不注視	25,813件	(13.9%)
(相手の動きをよく見ていない。見間違えた)		
4位：漫然運転	23,257件	(12.5%)

出典：警察庁交通局：令和6年における交通事故の発生状況から

だろろ運転とは？



12



1. 岡山県下の交通事故状況

2. だろろ運転とは？

3. ケーススタディ

4. 安全運転のための行動習慣

5. まとめ



13

ケーススタディ



ケーススタディ



- 自分が「だろろ運転」をしていないか、チェック！
- 運転時の所作や自分のクセなどで、「だろろ運転」につながる問題が見つかる事も。
- ドライブレコーダーの映像を確認し、第三者のフィードバックを求める事も有効です。
- 客観的な視点を取り入れることで、自分では気づかなかった危険な運転習慣を発見しましょう！

15

ケーススタディ



ケーススタディ



●かもしれない運転のポイント（具体例）

1. 学校の近くを走行中
⇒ 子どもが飛び出してくるかもしれない
2. 自転車の後ろを走行中
⇒ 確認もせず斜め横断するかもしれない
3. 信号のある交差点を走行中
⇒ 対向車が無理に右折してくるかもしれない

17

ケーススタディ



ケーススタディ



●コメンタリードライブ

・ サービスカー運転時

・ ロードサービス作業中



19

講習会の内容



1. 岡山県下の交通事故状況

2. だろう運転とは？

3. ケーススタディ

4. 安全運転のための行動習慣

5. まとめ

20

安全運転のための行動習慣



令和6年（2024年）
運転開始からの時間帯別交通事故件数

時間帯	事故件数
0～5分	134件
5～10分	102件
10～15分	87件
15～30分	65件
30分以上	49件

※出展：ITARDA交通事故統計表データ（令和6年版）

21

安全運転のための行動習慣



安全運転のための行動習慣



クルマの死角



23

安全運転のための行動習慣

JAF

運転中の死角



ピラーの死角

24

安全運転のための行動習慣

JAF

運転中の死角



歩行者×9人
車いす×1台
子ども自転車×1台

25

安全運転のための行動習慣

JAF

クルマの死角を小さくするために

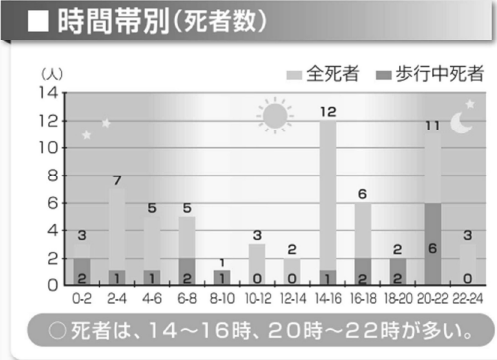
- ゆとりのある正しい運転姿勢をとりましょう。
- 乗車前は周囲の確認をしましょう。
- 可能であれば降車して確認しましょう。

26

安全運転のための行動習慣

JAF

時間帯別（死者数）



死者は、14～16時、20時～22時が多い。

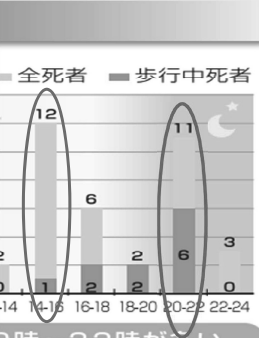
※岡山県警察HP 交通事故データサービス：令和6年岡山県の交通事故から引用

27

安全運転のための行動習慣

JAF

時間帯別（死者数）



最多数	14時～16時
最多数（歩行中）	20時～22時

死者は、14～16時、20時～22時が多い。

※岡山県警察HP 交通事故データサービス：令和6年岡山県の交通事故から引用

28

安全運転のための行動習慣

JAF

すれ違い用前照灯（ロービーム 40m先までを照射）



29

安全運転のための行動習慣

走行用前照灯（ロービーム 100m先までを照射）



30

安全運転のための行動習慣

- テストコース内を時速80kmと時速100kmで周回
コース上に設置した障害物の手前でブレーキのみで
停止できるか？
ハイビームとロービームの見え方の違いを検証。



31

安全運転のための行動習慣

JAF USER TEST

**見えない！止まらない！
ロービームの限界を知る**
～ハイビームとロービームの視認性を検証～



32

安全運転のための行動習慣

ヘッドライトの使い方

- 交通事故被害の軽減効果が推測されます。
- 走行用前照灯（ハイビーム）を活用しましょう。
- 対向車とすれ違う時や前走車の直後を走る場合は、
すれ違い用前照灯（ロービーム）へ切り替えましょう！

33

まとめ

1. 岡山県下の交通事故状況
10.5分/件
2. だらう運転とは？
具体的な言葉
3. ケーススタディ
自分の運転は大丈夫？
4. 安全運転のための行動習慣
くるまの死角、夜間の走行

34

「KYT」を正しく伝えるために

—危険感受性の向上がもたらす安全—

1) 危険予知トレーニング(KYT)について

○目的

- ・
- ・
- ・
- ・

2) バリエーションとそのレベル

- ・
- ・
- ・
- ・

3) 基礎4R(ラウンド)法の進め方

- ・重要な約束事

○第一ラウンド

○第二ラウンド

○第三ラウンド

○第四ラウンド

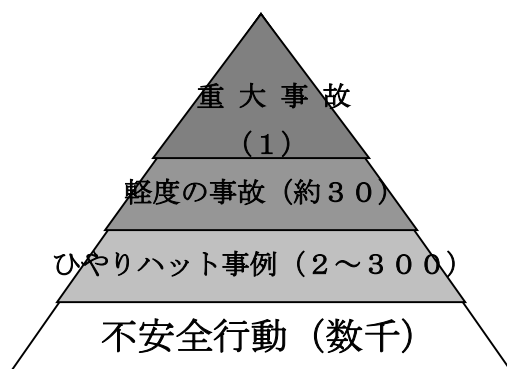
* 危険を発見するのではなく、感じ取る(感受)事が重要で、「危険感受性」を高めることが目的

4)より高みをめざして

○ひやりハットを防止する KYT

○日常生活での KYT

*** 危険感受性は運転中や、作業時のみ必要なのではなく、生活全般で重要であり、また、ひやりハットの基である「不安全行動」が無くならないければ決して事故も亡くならない(ハインリッヒの法則)**



令和7年度

安全運転管理者等法定講習

～交通事故発生状況と安全運転管理のポイント～

岡山県警察本部交通企画課

1 県下の交通事故発生状況

令和6年中の発生状況

区分	総事故件数	人身事故				物損事故 件数
		発生件数	うち死亡事故		負傷者数	
			件数	死者数		
令和6年	50, 282	4, 869	58	60	5, 489	45, 413
令和5年	50, 713	5, 161	49	49	5, 816	45, 552
増減数	-431	-292	9	11	-327	-139
増減率(%)	-0. 8	-5. 7	18. 4	22. 4	-5. 6	-0. 3

人口10万人あたりの死者数3.25人(全国ワースト13位)

1 県下の交通事故発生状況

令和6年中の交通事故の特徴

- 人身事故
 - ・ 時間帯別では、朝夕の通勤・通学時間帯の発生が約3割
 - ・ 事故類型別では、追突及び出合頭が約6割
- 死亡事故
 - ・ 事故類型別では、単独等の一方的過失による事故が約7割
 - ・ 年齢層別では、高齢者が約6割

1 県下の交通事故発生状況

令和7年6月末現在の発生状況

区分	總事故件数	人身事故				物損事故 件数
		発生件数	うち死亡事故		負傷者数	
			件数	死者数		
令和7年	24, 148	2, 303	18	18	2, 649	21, 845
令和6年	23, 948	2, 351	20	21	2, 652	21, 597
増減数	200	－48	－2	－3	－3	248
増減率(%)	0. 8	－2. 0	－10. 0	－14. 3	－0. 1	1. 1

人口10万人あたりの死者数0.98人(全国ベスト17位)

2 安全運転管理者選任事業所の交通事故発生状況

令和6年中の発生状況

区分	人身事故件数	死者数	負傷者数
令和6年	359	4	393
令和5年	288	4	316
増減数	71	0	77
増減率(%)	24.7	0.0	24.4

2 安全運転管理者選任事業所の交通事故発生状況

令和6年中の交通事故の特徴

- 人身事故
 - ・ 時間帯別では、朝の通勤時間帯の発生が約4割
 - ・ 事故類型別では、追突が約4割
 - ・ 年齢層別では、20歳代が多い(約23%)
- 死亡事故
 - ・ 事故類型別では、4件中3件が単独事故
 - ・ 年齢層別では、4件中3件が50歳代

2 安全運転管理者選任事業所の交通事故発生状況

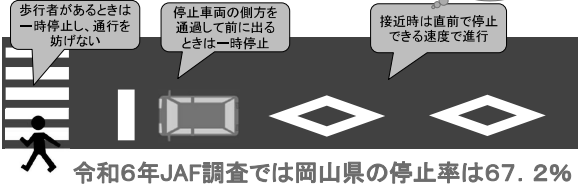
令和7年6月末の発生状況

区分	人身事故件数	死者数	負傷者数
令和7年	178	1	204
令和6年	158	1	175
増減数	20	0	29
増減率(%)	12.7	0.0	16.6

3 事業所における安全運転管理のポイント

横断歩行者の保護

○信号機のない横断歩道での3つのルール



3 事業所における安全運転管理のポイント

一方的過失による事故防止

- まずは前をよく見て運転
- 反対車線へのはみ出しや路外工作物への衝突を防ぐことができます
- 制限速度遵守+道路状況に応じた速度
- 進路を保つとともに、衝突時の衝撃を軽減します
- 運転者の体調・健康にも配慮
- 居眠り運転や病気による意識喪失も考えられます



3 事業所における安全運転管理のポイント

飲酒運転の防止

○安全運転管理者の業務～点呼と酒気帯び確認

- 点呼：自動車点検、運転者は正常運転ができるか？
- 酒気帯び確認：運転前後に実施、対話による方法等も可、検知器の保持、内容の記録化
- 二日酔いに注意！
- 二日酔いのおそれがある場合は、休暇取得、遅出ができる職場環境づくりを



従業員が飲酒運転をした場合、事業所の信頼を大きく揺るがします。飲酒運転は絶対にあってはいけません！

3 事業所における安全運転管理のポイント

夜間の歩行者被害事故防止

- 夜間歩行中の死者の大半は夜光反射材非着用
- LEDライトや夜光タスキを着用すれば車両等に自分を早く知らせることができます
- ライトは原則上向き
- 上向きで100m、下向きで40m照射可能、対向車がなければ、上向きライトで危険を早く発見



3 事業所における安全運転管理のポイント

シートベルト等の着用

- 令和6年中、四輪車乗車中の死者22人中14人はシートベルト非着用、その大半がシートベルトを着用していれば助命していた
- 万が一の事故で命を守るためにも全席でシートベルト・チャイルドシートを正しく着用
- 自転車事故では、ヘルメット非着用により致死率は2.2倍に
- 令和5年4月から全年齢層でのヘルメット着用が努力義務化されています



従業員の安全確保は、事業所の重要な責務です。



3 事業所における
安全運転管理のポイント

事故があったときの措置

○事故があったときの4つの義務

- ・運転の停止
- ・負傷者の救護
- ・道路における危険防止措置
- ・警察官に報告～相手が立ち去っても必ず報告



ひき逃げ(負傷者を救護せずに逃走)の場合、
少なくとも3年間の免許取消しになります。

3 事業所における
安全運転管理のポイント

運転できる自動車の確認

免許の区分	車両総重量	最大積載量	乗車定員	取得時期
普通免許	3.5トン未満	2トン未満	10人以下	
準中型免許(5t限定)	5トン未満	3トン未満	10人以下	H19.6.2～H29.3.11
準中型免許	7.5トン未満	4.5トン未満	10人以下	
中型免許(8t限定)	8トン未満	5トン未満	10人以下	H19.6.1以前
中型免許	11トン未満	6.5トン未満	29人以下	
大型免許	11トン以上	6.5トン以上	30人以上	

免許外の自動車を運転すると無免許運転となり、免許が取り消されます！

3 事業所における
安全運転管理のポイント

何気なくやっているかもしれない違反

- 合図を出さずに進路変更
→合図不履行違反
- バス停に止まっていたバスの発進を譲らない
→乗合自動車発進妨害
- 運転席、助手席の窓ガラスに日よけを付ける
→乗車積載方法違反
- 先が渋滞している交差点に進入する
→交差点等進入禁止違反



3 事業所における
安全運転管理のポイント

自転車の交通ルール

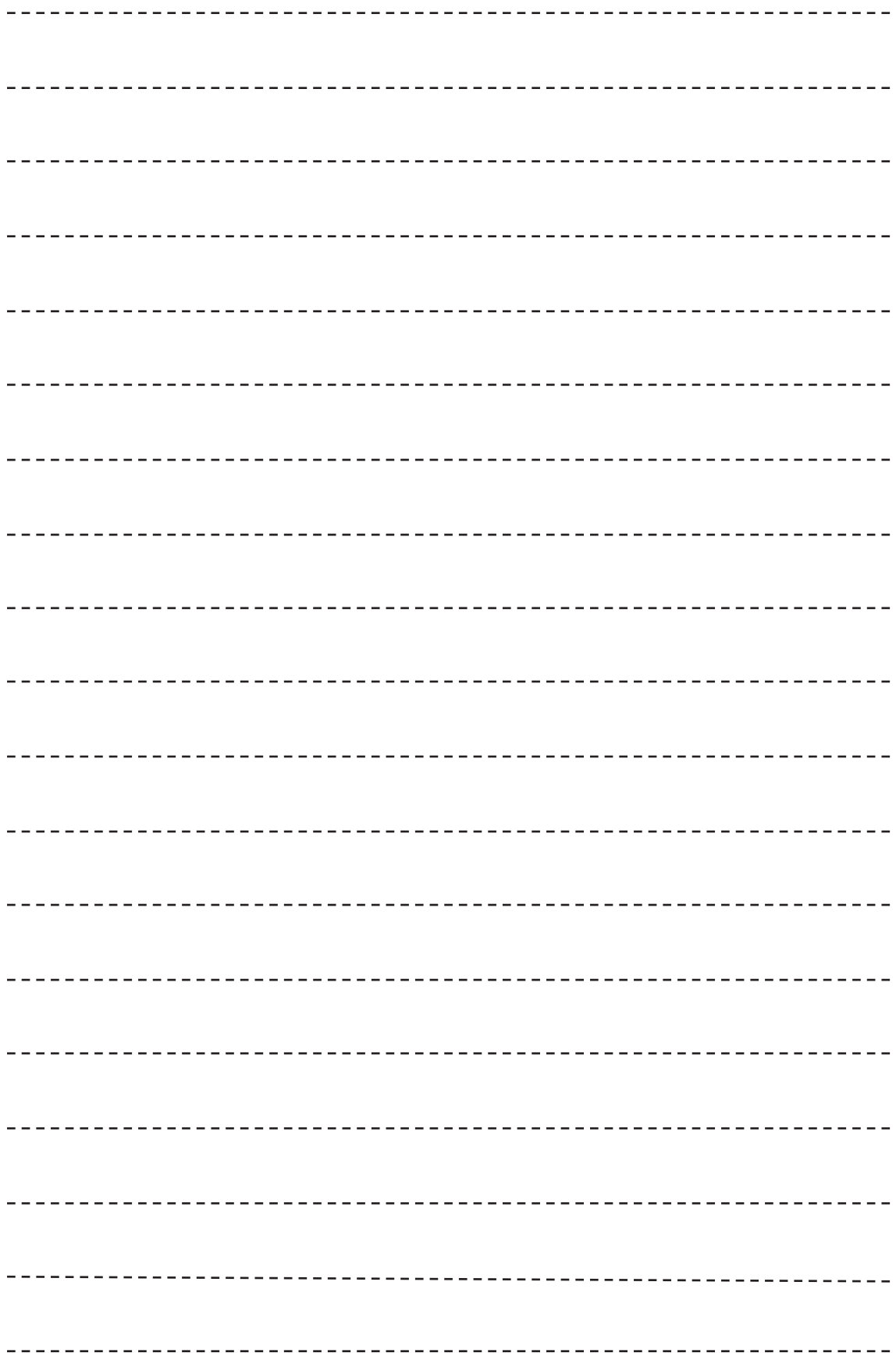
- 令和6年11月から酒気帯び運転、携帯電話使用等に関する罰則の整備
→事故の起因となる危険な行為

- 令和8年4月から自転車の交通違反に交通反則通告制度を適用
→信号、一時停止等守るべきルールは変わりません

自転車も車両ですので、自動車と同様の
ルールを守らないといけません。



[illegible]





ご協力をお願いします

個人会員を募集してます！

一緒に地域貢献をしてみませんか

岡山県交通安全協会が行う各種交通安全活動は
会員みなさまの会費によって支えられております



入会記念品を進呈中！！

「うちゅーい」グッズをゲットしてね



うちゅーいリフレクター
くるまのライトに反射してひかるよ！！
キャッチバンドもあります！



交通安全協賛店での割引等



チャイルドシートの無料貸出



交通安全グッズの会員価格販売



優良運転者等表彰 副賞の贈呈



お見舞い金の支給



直営自動車学校入校記念品贈呈

〔岡山(円山)・倉敷(中庄)・笠岡〕

※入会記念品「うちゅーい」グッズには、リフレクター2種類・キャッチバンド4種類あります いずれか1点お選びいただけます
※グッズは販売もしています 窓口等で取り扱いがない場合は安全事務局(086-724-9700)にお問い合わせください
※詳細は、交通安全協会窓口等にお問い合わせください ホームページでも紹介しています

マスコットキャラクター
「うちゅーい」って？

日本の交通ルールを知らない宇宙人！？
ニンゲンと一緒に交通ルールを学ぶよ

名前／うちゅーい
由来／うちゅう(宇宙)＋ちゅうい(注意)
特徴／岡山のみずみずしいフルーツが大好き
交通安全動画／CV(声優)
うちゅーい 松本梨香さん ニンゲン 萌波あかりさん



あんぜんごちゃーり！

うちゅーい動画もみてね
YouTube で好評 配信中！！

うちゅーいLINEスタンプ
LINE STOREで好評 配信中！！



岡山交通安全協会
ホームページ



個人会員
募集サイト



うちゅーい
特設サイト



うちゅーい
LINEスタンプ

交通安全協会 団体会員を募集!



団体会員特典

①

交通安全協会
ホームページ等への
加入団体名の
掲載

②

交通安全協会
ホームページへの
バナー広告の
掲載(有料)

③

会報「おかやま
交通安全ニュース」
の定期配布

④

交通安全グッズの
割引購入

「団体会員」募集の趣旨

交通安全協会の活動(裏面参照)は、当協会へご加入される個人会員の皆様の会費等により運営されていますが、運転免許人口の減少等により加入率は年々低下しており、今後、効果的な交通安全活動を持続的かつ安定的に展開するためには、新たな財源が必要です。

今回の「団体会員」募集は、法人、企業、事業所等の皆様に、当協会が取り組む安全で快適な交通社会の実現に向けての各種活動にご理解とご協力を賜り、「団体会員」としてのご支援をお願いするものです。



◎入会手続き

- 入会申込書の提出。申込書は交通安全協会ホームページからダウンロードすることができます。
- 必要事項を記載し、最寄りの交通安全協会又は岡山県交通安全協会地区事務局にご提出ください。

◎会費等

- 年度会費 1口 **10,000円**(複数口加入可)
- ご希望により、交通安全協会ホームページにバナー広告を掲載できます。(別途20,000円/年度)
- 会費の納入方法は「口座振込」とします。

◎会費の使途

- 納入していただいた会費は、全額をその年度内の公益目的事業として運用いたします。
- 具体的には、交通安全協会が県内全域で行う交通安全活動です。

詳細は、(一財)岡山県交通安全協会地区事務局(TEL:086-724-4364)までお問い合わせください。

一般財団法人 **岡山県交通安全協会**

<https://www.oka-ankyo.or.jp>

