

令和 8 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8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	25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
10:25	25分	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
10:50	20分	休 憩(講習準備)	
11:10	50分	速度に起因する交通事故防止に向けて	【特別講師】 橋本 成仁
		法改正、生活道路・自転車の青切符について ～交通心理学の視点から～	谷原 弘之
		法改正は事故データからのメッセージ ～事故データから考える「安全な速度」と安全運転管理者の役割	床尾あかね
12:00	60分	休 憩(昼 食)	
13:00	50分	高速度運転の危険性	特別講師 自動車事故対策機構 (NASVA)
13:50	10分	休 憩(講習準備)	
14:00	50分	自動車保険の基礎と事故防止のための取り組み	損害保険ジャパン(株)
		企業を守るための安全運転とリスクマネジメント	三井住友海上火災保険(株)
14:50	10分	休 憩(講習準備)	
15:00	50分	速度について考える ～スピードアップは正義か悪か～	特別講師 岡山県安全安心教育講師団 内匠 雄彦
15:50	10分	休 憩(講習準備)	
16:00	50分	知っているのに、なぜ事故は起きるのか ～安全運転管理者にできること～	特別講師 日本自動車連盟(JAF) 秋田 博志
16:50	10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、講師が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限を有する者で、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・営業所名・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

令和8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

令和7年の発生状況

区分	総事故件数	人身事故件数			物損事故件数	
		うち死亡事故		負傷者数		
		件数	死者数			
令和7年	51,423	4,681	41	41	5,383	46,742
令和6年	50,282	4,869	58	60	5,489	45,413
増減数	1,141	-188	-17	-19	-106	1,329
増減率(%)	2.3	-3.9	-29.3	-31.7	-1.9	2.9

1 県下の交通事故

令和7年の人身事故の特徴

- 死亡事故は車両単独等一方的過失の事故が約5割
- 四輪乗車中の死者17人のうち、9人がシートベルト非着用
- 歩行者が死亡した事故11件のうち、10件が薄暮・夜間時間帯に発生（夜光反射材を着用していたのは1割）
- 飲酒運転による事故は42件発生
- 全人身事故に占める自転車事故の割合は増加傾向（令和2年以降2割以上）

類型別死亡事故件数

時間別死者数

1 県下の交通事故

令和8年6月末の発生状況

区分	総事故件数	人身事故件数			物損事故件数	
		うち死亡事故		負傷者数		
		件数	死者数			
令和8年	24,849	2,332	24	25	2,619	22,517
令和7年	24,148	2,303	18	18	2,649	21,845
増減数	701	29	6	7	-30	672
増減率(%)	2.9	1.3	33.3	38.9	-1.1	3.1

1 県下の交通事故

過去5年間の交通事故多発交差点

番号	多発交差点名	事故類型
①	奥田本町北交差点（岡山市北区奥田本町）	出会い頭
②	東高井交差点（倉敷市城南）	右折直進
③	椿高下交差点（津山市田町）	右折直進
④	大井交差点（岡山市北区大井一丁目）	自転車
⑤	西川橋交差点（岡山市北区野田屋町一丁目）	自転車
⑥	大高交差点（倉敷市東高井）	自転車
⑦	大和町交差点（岡山市北区中井町一丁目）	自転車
⑧	阿北大橋西詰交差点（岡山市北区中井町二丁目）	自転車
⑨	柳川交差点（岡山市北区野田屋町一丁目）	自転車
⑩	陸連口交差点（岡山市中区藤原）	自転車

(C)2026 ZENRIN CO.LTD(許諾番号:226E/第304号)

2 安全運転管理者選任事業所の交通事故

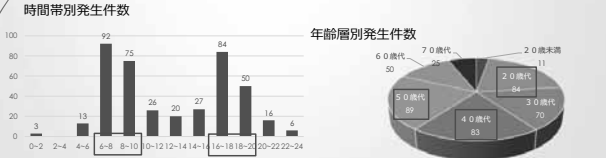
令和7年の発生状況

区分	総事故件数	人身事故件数	
		死者数	負傷者数
令和7年	412	3	467
令和6年	359	4	393
増減数	53	-1	74
増減率(%)	14.8	-25.0	18.8

2 安全運転管理者選任事業所の交通事故

令和 7 年の安全運転管理者選任事業所の事故の特徴

- 時間帯は6～10時、16～20時が多く、8時間で7割以上
- 事故類型は追突が最も多く、次いで出会い頭が多い
- 法令違反は前方不注意が最も多い
- 年齢層別では、50歳代が最も多く、次いで20歳代、40歳代が多い



2 安全運転管理者選任事業所の交通事故

令和 8 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 8 年	178	1	195
令和 7 年	192	1	221
増減数	-14	0	-26
増減率 (%)	-7.3	0.0	-11.8

3 事業所における交通事故防止

一方的過失事故の防止

- 道路状況に応じた適切な速度
 - カーブ、交差点のほか、雨天、夜間等の状況に応じて適宜減速。
- 前方の安全確認がおろそかになる「ながら運転」の禁止
 - 40km/hでは1秒間では約11m進行。「ほんの一瞬」の間に事故発生。
 - 携帯電話使用等 普通車反則金18,000円、点数3点
- 全席でのシートベルト着用、チャイルドシート使用
 - 万が一の事故に備えて、命を守る措置を。
- 運転者の体調・健康に配慮
 - 病気や居眠りで意識喪失することも。運転者の健康把握と余裕のある運転計画を。

3 事業所における交通事故防止

歩行者被害事故の防止

- 横断歩道での歩行者優先
 - 信号機のない横断歩道では、「接近時は直前で停止できる速度で進行」、「歩行者があるときは一時停止し、通行を妨げない」、「停止車両の側方を通過して前に出るときは一時停止」の3つのルールを厳守。信号機のある場合も、右左折時は横断歩道を渡る歩行者に要注意。横断歩行者等妨害等 普通車反則金9,000円、点数2点
- 夜間のハイビーム有効活用
 - 照射範囲はロービームで40m、ハイビームで100m。対向車がなければ、原則ハイビームで危険を早く発見。

3 事業所における交通事故防止

飲酒運転の禁止

- 安全運転管理者による点呼・酒気帯び確認
 - 点呼時に健康状態を確認。運転の前後には、アルコール検知器を用いて酒気帯びの有無を確認し、記録する。
- 二日酔いに注意！
 - ※分解に4～5時間必要
 - まずは飲み過ぎない！
 - 万が一、二日酔いの場合は、休暇取得、公共交通機関の利用により、絶対に運転しない。
 - 酒酔い運転 5年以下の拘禁刑又は100万円以下の罰金、3年免許取消
 - 酒気帯び運転 3年以下の拘禁刑又は50万円以下の罰金、2年免許取消又は90日停止

3 事業所における交通事故防止

諸々の違反の禁止

- 運転席、助手席の窓ガラスに日よけ、カーテンを付ける 乗車積載方法違反 普通車反則金6,000円、点数1点
- 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 普通車反則金6,000円、点数1点
- 先が渋滞している交差点に進入する 交差点進入禁止違反 普通車反則金6,000円、点数1点
- 交差点の小回り右折 交差点右左折方法違反 普通車反則金6,000円、点数1点
- 歩道横断時の一時不停止 通行区分違反 普通車反則金9,000円、点数2点
- 信号が変わって発進する時にウインカーを出す 合図不履行 普通車反則金6,000円、点数1点

3 事業所における交通事故防止

自転車の安全利用

- 自転車の交通違反に反則通告制度導入（令和8年4月1日）
 - 16歳以上の自転車運転者による信号無視や指定場所一時不停止等の一定の違反には自動車同様に「青切符」が交付される。
守るべきルールはこれまでと変わらないので、引き続き車両としてのルールを遵守。
- 自転車乗車用ヘルメットの着用
 - 自転車乗車中の交通事故死者の約4割が頭部を負傷。
万が一の事故から命を守るためにもヘルメットを着用。



4 交通事故発生時の措置

- 交通事故があったときの4つの義務
 - 運転者には、「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」の義務が課せられる。
- 相手が立ち去っても必ず報告
 - 歩行者や自転車との事故では、相手が「いいです」と言って立ち去る場合もあるが、自分だけでも必ず警察官に報告。相手にけががあれば、ひき逃げになることも。



救護義務違反 10年以下の拘禁刑又は100万円以下の罰金、点数35点

5 安全運転管理上の注意事項

- 運転免許、車検、保険の有効期限
 - リストを作成するなどして期限内に確実に更新。
- 車種外無免許の防止
 - 特に貨物自動車（準中型～車両総重量3.5t以上7.5t未満、最大積載量2t以上4.5t未満、中型～車両総重量7.5t以上11t未満、最大積載量4.5t以上6.5t未満）に注意。運転席にシールを貼るなどして防止。

中型車

普通免許・準中型免許では運転できません

無免許運転 3年以下の拘禁刑又は50万円以下の罰金、点数25点

5 安全運転管理上の注意事項

- 下命・容認の禁止
 - 自動車の使用者等は、その者の業務に関し、自動車の運転者に対し、無免許運転等一定の違反行為をすることを命じたり、運転者がそれらの行為をすることを容認してはならない。

無免許運転 3年以下の拘禁刑又は50万円以下の罰金、停止180日
 最高速度違反 6月以下の拘禁刑又は10万円以下の罰金、停止30日以上
 酒酔い運転 5年以下の拘禁刑又は100万円以下の罰金、停止180日
 酒気帯び運転 3年以下の拘禁刑又は50万円以下の罰金、停止90日以上
 麻薬等運転 5年以下の拘禁刑又は100万円以下の罰金、停止180日
 過労運転 3年以下の拘禁刑又は50万円以下の罰金、停止180日
 無資格運転 6月以下の拘禁刑又は10万円以下の罰金、停止90日以上
 積載制限違反 3月以下の拘禁刑又は5万円以下の罰金、停止30日以上
 放置駐車違反 15万円以下の罰金、停止30日以上

6 最近の法令改正

- 危険運転致傷罪等に数値基準導入（令和8年7月21日）
 - 飲酒については、呼気中アルコール濃度0.5mg/l以上、高速度については、最高速度60km/h以下の道路で+50km/h以上、60km/h超の道路で+60km/h以上等の数値基準が明確化。
- 生活道路における法定速度引き下げ（令和8年9月1日）
 - 主に地域住民の日常生活に利用されるような、中央線等がない道路では、法定速度が60km/hから30km/hに引き下げられる。
ただし、道路標識により最高速度が指定されている道路では、その指定速度が最高速度となる。



速度に起因する交通事故防止に向けて

岡山大学学術研究院 教授 橋本成仁

1. 交通事故の現状

2. 「速度に起因する交通事故防止」について

2.1 速度が起因する事故／速度を出すことの危険性

2.2 速度に起因する交通事故を起こさないために

2.3 自転車事故・歩行者事故を防止するために

3. その他

令和8年度安全運転管理者法定講習

法改正、生活道路・自転車の青切符について
～交通心理学の視点から～

川崎医療福祉大学
谷原 弘之

本日の研修目標

- 法改正、生活道路について理解する
- 法改正、自転車の青切符について理解する
- 発達障害グレーゾーンの方への周知の仕方
を考える

新しいルールを、どうすれば“適応行動”に変えられるか

令和8年4月から、自転車にも交通反則通告制度、
いわゆる「青切符」が適用されています。

多くの人は、「赤信号では止まる」「スマートフォンを見ながら自
転車に乗ってはいけない」は知っています。
それでも違反が起こるのはなぜでしょうか？

「知識」と「実際の行動」の間にある、人間の心理

「説明したら分かってくれる人」だけがいるわけではありません

「一度にたくさんの情報を伝えると混乱しやすい人」
「なぜそうしなければならないのか」が
納得できないと行動につながりにくい人もいます。

本日、安全運転管理者に伝えたい「視点の転換」

❌「なぜ守れないのか？」

↓

⊙「どうすれば守れるようになるのか？」

「ルールを守らない人を、どう指導するか」
ではなく、
「ルールを守れる人を、どう養成するか」

「グレーゾーン」という言葉について

本日、「発達障害グレーゾーン」という言葉を使いますが、こ
れは医学的な診断名ではありません。
また、発達障害のある人が交通違反をしやすいという意味で
もありません。
私たちが注目したいのは、診断名ではなく、人によって注意
の向け方、情報の受け取り方、衝動のコントロールなどに違い
があるということです。
その違いを理解することは、特定の人のためだけではなく、
すべての社員にとって分かりやすく、安全な交通安全教育に
つながると考えています。

岡田 尊司：『発達障害「グレーゾーン」その正しい理解と克服法』、SBクリエイティブ、2022

生活道路30km/h時代



警察庁・都道府県警察

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!!
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/seikatsudouro/seikatsudoro.html>

法定速度が30km/hに引き下げられる道路 中央線等がない道路（＝生活道路）



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！！
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/seikatsudouro/seikatsudouro.html>

法定速度が変わらない（引き続き60km/hである）道路

中央線や車両通行帯が設けられている一般道路



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！！
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/seikatsudouro/seikatsudouro.html>

第1問

架空事例 40歳代 男性 ルート配送を担当するAさん
 発達障害グレーゾーンの傾向あり 時刻表のように自分で決めたルートで配送し、いつも終業時間ギリギリで会社へ戻ってきます。

・配送ルートにはいくつかの生活道路があるため、Aさんがうまく法改正に対応できるか心配です。
 ・Aさんの上司に、9月から、生活道路における法定速度が引き下げられることを伝え、「安全運転管理者からAさんに伝えてアドバイスして！」と言われました。



あなたは、生活道路における法定速度の引き下げについて
 Aさんにどのように伝え、アドバイスをしますか？

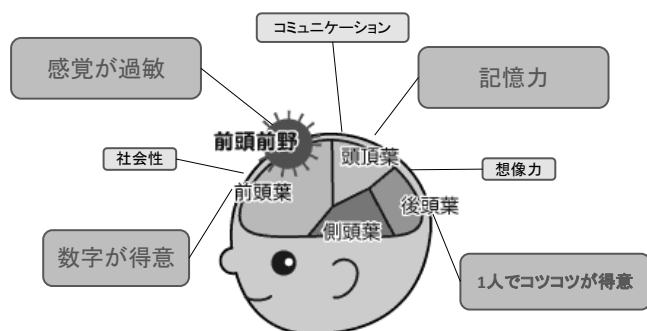
そもそも発達障害とは

発達障害者支援法（平成16年）

（改正平成28年）

- ・（定義）第二条 この法律において「発達障害」とは、自閉症、アスペルガー症候群その他の広汎性発達障害、学習障害、注意欠陥多動性障害その他これに類する脳機能の障害であってその症状が通常低年齢において発現するものとして政令で定めるものをいう。
- 2 この法律において「発達障害者」とは、発達障害がある者であって発達障害及び社会的障壁により日常生活又は社会生活に制限を受けるものを行い、「発達障害児」とは、発達障害者のうち十八歳未満のものをいう。
- 3 この法律において「社会的障壁」とは、発達障害がある者にとって日常生活又は社会生活を営む上で障壁となるような社会における事物、制度、慣行、観念その他一切のものをいう。
- 4 この法律において「発達支援」とは、発達障害者に対し、その心理機能の適正な発達を支援し、及び円滑な社会生活を促進するため行う個々の発達障害者の特性に対応した医療的、福祉的及び教育的援助をいう。

脳機能の偏り



脳機能の偏りが大きくなると

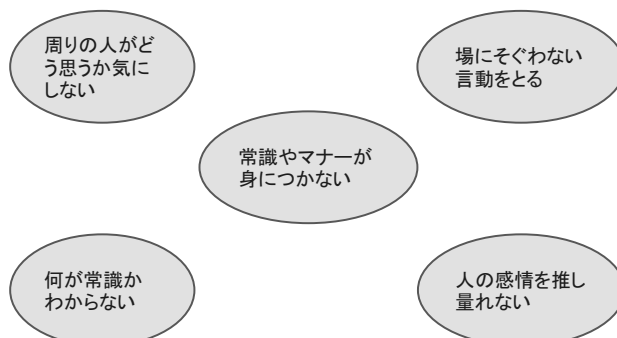
- ・「コミュニケーションの困難」
⇒一方的な発言が増える
- ・「こだわりが強い」
⇒仕事の順番にこだわる
- ・「興味・関心の偏り」
⇒興味のあるものへの異常な没頭
- ・「感覚過敏」
⇒大きな音が苦手
- ・「運動処理・協調運動等の苦手」
⇒手先が不器用、家具にぶつかる



自閉症スペクトラム障害 (ASD: Autism Spectrum Disorder)

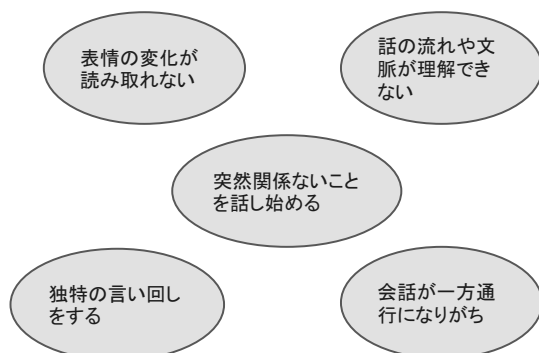
- ・ 中核症状
- ・ 「社会的コミュニケーションのつまずき」
- ・ 「限局した興味とこだわりの行動」
- ・ かつては3つ組の特性として紹介されていた。
- ・ 「社会性の特性」
- ・ 「コミュニケーションの特性」
- ・ 「想像力の特性」

社会性の特性



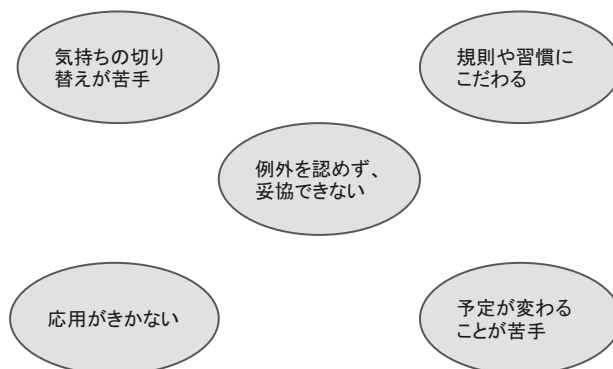
「備瀬哲弘監修:ちゃんと知りたい大人の発達障害がわかる本, 洋泉社, 2012」改変

コミュニケーションの特性



「備瀬哲弘監修:ちゃんと知りたい大人の発達障害がわかる本, 洋泉社, 2012」改変

想像力の特性



「備瀬哲弘監修:ちゃんと知りたい大人の発達障害がわかる本, 洋泉社, 2012」改変

注意欠如・多動性障害 (ADHD: Attention-Deficit / Hyperactivity Disorder)

多動性

「そわそわして落ち着かない」「じっと座ってられない」「気が散りやすく物事に集中できない」等があり、いつもイライラしているように見える。

衝動性

「思ったことをつい言葉にする」「人の会話に割り込む」等があり、仕事をやりたくないと思うとそのまま正直に発言するため、周囲の士気を下げることがある。

注意欠如

「仕事で頻回にミスをする」「机の上が散らかっている」「忘れ物が多い」等がある。うっかりミスは誰にでもあるが、ADHDの人は脳機能の特性で良い結果が出せないことが多く、努力はするものの、「がんばってもできない」と挫折体験になりやすい。



架空事例 一度言われたことは

- ・ 20歳代 女性
- ・ 新入社員時代に課長から、「A店の店長はいくらでも値切ってくるから、2割以上安くしてはいけない」と指導されていました。
- ・ A店の店長から、「イベントでいつもの3倍の商品をかうので3割安くして欲しい」と言われましたが断わり、商談がボツになりました。
- ・ 課長から厳しく注意された際に、逆切れし、持っていたペットボトルを上司に投げつけてしまいました。

最初の言葉かけは何を言いますか？

あなたは課長の指導に従ったのですね

新しいルールを具体的に示す

いつもと違うことがあれば電話すること

課長に確認してきます

第1問へのアドバイス例

架空事例 40歳代 男性 ルート配送を担当するAさん
発達障害グレーゾーンの傾向あり 時刻表のように自分で決めたルートで配送し、いつも終業時間ギリギリで会社へ戻ってきます。

第1段階:「出発時間を30分早くし、生活道路は30Km/hで安全に走行してください」
(これは、現在のマニュアルをアップデートさせるやり方)
目的:とりあえず、焦って事故を起こす危険を回避します。

第2段階:「法律を遵守した生活道路の運転に慣れたと思いますので、出発時間は15分早くするだけでいいです」
(マニュアルをさらにアップデートし、元のマニュアルに近づけます)

第2問

架空事例 20歳代 女性 食品配送を担当するBさん
発達障害グレーゾーンの傾向あり こだわりが強く、自分で納得がいけないことがあると、しつこく聞いてきます。言い方を変えたり、例を出して説明しますが、余計に混乱します。

生活道路のため法定速度は30km/hですが、道路標識等により最高速度が40km/hと指定されている道路の場合は、どのように説明しますか？

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！！
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/seikatsudouro/seikatsudoro.html>

第2問へのアドバイス例

架空事例 20歳代 女性 食品配送を担当するBさん
発達障害グレーゾーンの傾向あり こだわりが強く、自分で納得がいけないことがあると、しつこく聞いてきます。言い方を変えたり、例を出して説明しますが、余計に混乱します。

「道路標識の速度指示に従って安全に走行してください」

自転車の青切符について

※8月1日より 自転車に青切符が適用されます

免許なくてもドライバー

ルールを守って責任ある運転を！

16歳以上が対象

～青切符(交通反則通告制度) 侵入量の検知取扱いについて～
反則金額は、反則行為により、反則金額が決定されます。反則金額は、反則行為により決定されます。

携帯電話使用等(保持)

12,000円

信号無視

16,000円

警察庁・国土交通省

交通安全ニュース

令和8年4月1日～
自転車の交通違反
が青切符の
対象に
!!

ながらスマホ
(携帯電話使用等(継続))
反則金 12,000円

道交法違反
反則金 7,000円

ブレーキなし自転車
(自転車制動装置不備)
反則金 5,000円

交通ルールを
守って
安全運転を!!

こんな行為も違反です...

2人乗り
(軽車両乗車制限超過)
反則金 3,000円

安全運転
(安全運転義務違反)
反則金 5,000円

道交法違反
反則金 3,000円

青切符

16歳以上の者による自転車の交通違反(反則行為)が対象
○ 重大な違反(飲酒運転、あおり運転など)や、違反により交通事故を
発生させた場合は対象外(前車手続によって処理)
○ 交通事故につながるおそれが高い違反や、違反により交通の
危険を生じさせたり、事故の危険が高まった場合及び警察官の
指導要領に反する、違反を行った場合などが反則切符の対象

岡山県警本部 交通部交通企画課

第3問

架空事例 20歳代 男性 営業職のCさん
発達障害グレーゾーンの傾向あり スマートフォンに上司からメッセージが届きました。「返信は一言だけ」そう思い、自転車を運転しながら画面を見ました。前方の歩行者に気付くのが遅れ、接触しそうになりました。

ながらスマホ禁止をどのように説明しますか？

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!!
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/seikatsudouro/seikatsudoro.html>

第3問へのアドバイス例

架空事例 20歳代 男性 営業職のCさん
発達障害グレーゾーンの傾向あり スマートフォンに上司からメッセージが届きました。「返信は一言だけ」そう思い、自転車を運転しながら画面を見ました。前方の歩行者に気付くのが遅れ、接触しそうになりました。

「上司からの指示がスマートフォンに届いたとしても、自転車の運転中は見ずに、安全運転に集中してください」

二重課題(デュアルタスク:2つのことを同時に並行して行うこと)を苦手とするメカニズム

二重課題
～デュアルタスク～

前頭前野
前頭葉
頭頂葉
側頭葉
後頭葉

発達障害の特性として、同時並行作業が苦手な人がいます
例えば、「運転しながらナビを見る」「運転しながら会話する」

對馬 陽一郎:「ちょっとしたことでうまくいく 発達障害の人が上手に働くための本」、翔泳社、2017

第3問へのアドバイス例

架空事例 20歳代 男性 営業職のCさん
発達障害グレーゾーンの傾向あり スマートフォンに上司からメッセージが届きました。「返信は一言だけ」そう思い、自転車を運転しながら画面を見ました。前方の歩行者に気付くのが遅れ、接触しそうになりました。

一般社員への指導

「スマートフォンにメッセージが届いたとしても、自転車の運転中は見ずに、安全運転に集中してください」

発達障害グレーゾーンの人への指導

第1:「安全運転を継続」、第2:「停止してからスマートフォンを見る」
いわゆる、優先順位を明確にする指示が大切

第4問

架空事例 40歳代 男性 事務職のDさん
発達障害グレーゾーンの傾向あり Dさんは自転車通勤をしています。ある交差点では、朝早い時間はほとんど車が通りません。赤信号で止まったものの、「車が来ていないから渡っても大丈夫」と思い、そのまま横断しました。実はDさんは、以前から「ルールの意味より、その場の効率を重視しやすい」ところがありました。同じ会社の社員がDさんが赤信号で横断したところを目撃し、安全運転管理者に報告がありました。

安全運転管理者としてどうしますか？

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!!
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/seikatsudouro/seikatsudoro.html>

「心の理論」の機能が弱いかも

- 他者の心の動きを類推したり、他者が自分とは違う信念を持っているということを理解したりする機能

- 場の空気を読む力
- 相手の気持ちを察する力
- 見通しをつける力

- 交通事故を起こす危険を予知することが苦手

子安増生、郷式徹：「心の理論—第2世代の研究—」、新曜社、2016

第4問へのアドバイス例

架空事例 40歳代 男性 事務職のDさん

発達障害グレーゾーンの傾向あり Dさんは自転車通勤をしています。ある交差点では、朝早い時間はほとんど車が通りません。赤信号で止まったものの、「車が来ていないから渡っても大丈夫」と思い、そのまま横断しました。実はDさんは、以前から「ルールの意味より、その場の効率を重視しやすい」ところがありました。同じ会社の社員がDさんが赤信号で横断したところを目撃し、安全運転管理者に報告がありました。



- 事実確認を行う
- 令和8年4月1日からは、信号無視は6000円の反則金であることを伝える。

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！！
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/seikatsudouro/seikatsudoro.html>

指示が伝われば、期待に応えたが行動ができるかも・・



交通心理学から考える自転車事故防止

～人は「自転車」を車とは思っていない問題～

- 自転車に乗っているとき、赤信号でも「車が来ないから渡ろう」と思ったこと、歩道を走っていて、「少しぐらいなら大丈夫」と思ったことはありませんか？
- なぜ自動車ではやらない行動を、自転車ではやってしまうのでしょうか。
- 交通心理学では、その理由の一つを役割認知で説明します。人は、自転車を「車両」ではなく、「歩行者に近い乗り物」と無意識に捉えてしまう傾向があります。
- そのため、信号や一時停止などのルールを、自動車ほど厳格に意識しないのです。つまり、「ルールを知らない」のではなく、「自分はそのルールの対象だと思っていない」という認知の問題があります。

交通心理学から考える違反者が減らない問題

～オペラント条件づけ—「違反しても何も起きなかった」～

- 交通心理学では、人は成功した行動を繰り返すことが分かっています。
- 例えば、信号無視をした。
- ↓
- 事故にならなかった。注意もされなかった。
- ↓
- すると脳は、「この行動は問題ない」と学習します。
- ↓
- この経験から、また違反をします。

青切符制度は、この「違反しても何も起きない」という学習を断ち切る役割があります。

青切符制度の交通心理学的意味

- 青切符制度は、違反者を増やすための制度でしょうか？
- この制度は、「ルールを守ることが当たり前」という社会の基準をつくる制度です。
- 交通心理学では、人は「社会の基準」に大きく影響されます。
- 「赤信号では止まる」「歩行者を優先する」「スマホを見ながら運転しない」
- これらが当たり前になることで、事故は確実に減っていきます。

あなたの会社では、社員が速度を守る文化がありますか？
それとも時間を守る文化がありますか？



交通事故はドライバー一人の責任ではありません。速度を出させる職場の空気、時間に追われる運行計画、『急いで』という何気ない一言など、組織のあり方も事故に影響します。

安全運転管理者の役割は、違反を注意することだけではなく『急がなくても安全に仕事ができる職場』をつくることです。

その環境づくりこそが、最も効果的な事故防止対策になると考えます。

自転車の取り締まりや罰則強化

2. 自転車事故から考える安全運転

自動車等が自転車等の右側を通過する場合の通行方法

自動車等と自転車等との具体的な走行状況、道路状況や交通状況等とは、自転車の動きの予測が必要。



13

3. 生活道路30km/hが意味するもの

一般道路の法定速度が令和8年9月から変わりました



14

3. 生活道路30km/hが意味するもの

法定速度が30km/hに引き下げられる道路

法定速度が60km/hから30km/hに引き下げられる道路は、主に地域住民の日常生活に利用されるような、中央線等がない道路（＝生活道路）です。

＜実際に改正になった法律の内容＞

道路交通法施行令（昭和35年政令第270号）第11条

法第22条第1項の政令で定める最高速度（以下この条、次条及び第27条において最高速度という。）のうち、自動車及び自動車けん引車が高速自動車国道の最高速度（第27条の2に規定する本線車道を除く、第1号及び第27条において同じ。）並びにこれに接する加速車線及び減速車線以外の道路（以下この条及び次条において「一般道路」という。）を通行する場合の最高速度は、自動車においては次の各号に掲げる一般道路の区分に応じ当該各号に定める速度、原動機付自転車においては30キロメートル毎時とする。

一次に地方一般道路 60キロメートル毎時

イ 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

ロ 自動車専用道路

ハ 道路幅員等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

ニ 道路の構造上又は標その他の内閣府令で定める工作物により自動車の通行が往復の方向に分離されている一般道路

ホ 前号に掲げる一般道路以外の一般道路 30キロメートル毎時

法律上は、60km/hの一般道路を定義してそれ以外の道路は30km/hと記載されている

法定速度が30km/hとなる道路の例



出典：警察庁「生活道路における自動車の法定速度を引き下げられます」
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/seikatsudouro/seikatsudouro.html>

15

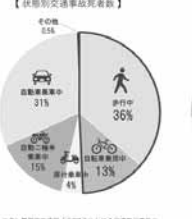
3. 生活道路30km/hが意味するもの

法律上では「生活道路30km/h」と規定されているわけではない
しかし、今回の法改正の目的は、主に地域住民の日常生活に利用されるような「生活道路」の交通事故を減らすことにある

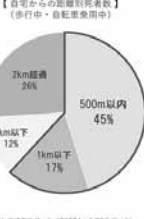
【道路種別の交通事故件数の推移】



【状態別交通事故死者数】



【自宅からの距離別死者数】



出典：国土交通省「生活道路の交通安全を取り巻く環境」、令和6年第1回生活道路における交通安全対策検討委員会、資料2

16

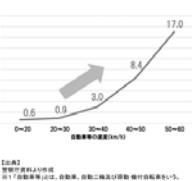
3. 生活道路30km/hが意味するもの

法律上では「生活道路30km/h」と規定されているわけではない
しかし、今回の法改正の目的は、主に地域住民の日常生活に利用されるような「生活道路」の交通事故を減らすことにある

【人口10万人あたり交通事故死者数の比較】



【自動車の速度と歩行者の致死率】



日本は、自動車乗車中は交通事故死者数が世界的に見て安全

日本は、歩行者・自転車乗車中は交通事故死者数が世界的に見て危険

出典：国土交通省「生活道路の交通安全を取り巻く環境」、令和6年第1回生活道路における交通安全対策検討委員会、資料2

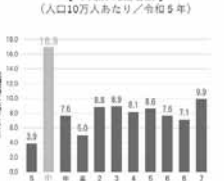
17

3. 生活道路30km/hが意味するもの

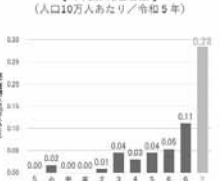
法律上では「生活道路30km/h」と規定されているわけではない
しかし、今回の法改正の目的は、主に地域住民の日常生活に利用されるような「生活道路」の交通事故を減らすことにある

生活道路の交通事故

【年代別 死者数】
（人口10万人あたり／令和5年）



【年代別 死者数】
（人口10万人あたり／令和5年）



生活道路で事故にあっているのは子どもと高齢者

グラフデータ
・交通事故データ：交通事故データ（ITADA：令和5年データ）
・児童5.5m未満の道路を対象に集計
・小学生、中学生、高校生以上の人口：文部科学統計実態（令和5年報）
※中等教育学校、高等専門学校は含まず
・小学生、中学生、高校生以上の人口：総務省統計局中核統計データ（人口推計）

出典：国土交通省「生活道路の交通安全を取り巻く環境」、令和6年第1回生活道路における交通安全対策検討委員会、資料2

18

3. 生活道路30km/hが意味するもの

法律上では「生活道路30km/h」と規定されているわけではない
しかし、今回の法改正の目的は、主に地域住民の日常生活に利用されるような「生活道路」の交通事故を減らすことにある

生活道路の交通事故削減＝子どもと高齢者、自転車と歩行者の事故を減らす

生活道路（車道幅員5m未満の道路）における子ども（11歳以下）や高齢者（65歳以上）の交通事故死者数は、近年下げ止まり傾向にあります。

今年7月中における状態別の交通事故死者数をみると、車道幅員5.5m未満の道路における歩行者・自転車乗用中の死者数が占める割合は、車道幅員5.5m以上の道路の約1.3倍でした。

車道幅員・状態別死者数（令和7年中）

生活道路における子どもの高齢者交通事故死者数

出典：警察庁交通局「生活道路におけるゾーン対策（ゾーン30/ゾーンプラス）の概要、令和8年7月

3. 生活道路30km/hが意味するもの

（参考）交通事故死者数の減少が近年下げ止まりの傾向が顕著：重点的に対策すべき事故は？

第11次交通安全基本計画（R3-R7）
目標：交通事故死者数（24時間）2,000人以下

令和3年：2,636人
令和4年：2,610人
令和5年：2,678人
令和6年：2,663人
令和7年：2,547人
目標達成できず

第12次交通安全基本計画（R8-R12）
目標：交通事故死者数（24時間）1,900人以下

出典：内閣府「交通安全白書」令和8年度版

3. 生活道路30km/hが意味するもの

なぜ、速度管理が重要なのか

岡山県における速度管理の必要性：岡山県警察速度管理指針（令和8年5月改訂）

交通事象発生状況

速度規制による被害軽減

人対車間事故の危険認知と救済

重大事故を抑止するためには、適正な速度管理が重要！

速度規制と交通事故の関係

本資料における分析は、令和3年から令和7年までの一般府県以上の車両が第1当事者となった人身事故のデータを用いた。

注1：「危険認知と救済」とは、運転者が相手方車両・人等を認め、危険を認知した時点の速度をいう。具体的にはブレーキ・ハンドル操作等の事故回避行動をとる直前の速度をいう。危険を認知せず、事故回避行動をとらなかった場合は、事故直前の速度をいう。

3. 生活道路30km/hが意味するもの

岡山県警察における速度管理の内容：岡山県警察速度管理指針（令和8年5月改訂）

速度管理の概要（抜粋）

交通事象発生状況

速度規制と交通事故の関係

本資料における分析は、令和3年から令和7年までの一般府県以上の車両が第1当事者となった人身事故のデータを用いた。

注1：「危険認知と救済」とは、運転者が相手方車両・人等を認め、危険を認知した時点の速度をいう。具体的にはブレーキ・ハンドル操作等の事故回避行動をとる直前の速度をいう。危険を認知せず、事故回避行動をとらなかった場合は、事故直前の速度をいう。

3. 生活道路30km/hが意味するもの

（参考）ゾーン30プラスとは・・・生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図るための取組

ゾーン30プラス（令和3年、2021年以降）：

・最高速度30km/hの区域規制＝ゾーン30^{※1}

・交通実態に応じて区域内における大型通行禁止

・一方通行等の各種交通規制

+（プラス）

・ハンパヤス・スズ横断歩道などの物理的デバイスを適切に組み合わせる

※ゾーン30（平成23年、2011年移行）：

区域（ゾーン）を定めて最高速度30km/hの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策も必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策

令和7年度末時点整備状況

	全国	岡山県内
ゾーン30	4,457	51
ゾーン30プラス	249	1（岡山県北野～北瀬間地区）

出典：警察庁交通局「生活道路におけるゾーン対策（ゾーン30/ゾーンプラス）の概要、令和8年7月

3. 生活道路30km/hが意味するもの

「最高速度」規制と「安全な速度」

「最高速度」規制を守るとはとても重要、しかしそれだけで安全でしょうか？

「安全な速度」とは何か＝走行・道路・交通の状況に合わせた速度

・天候 雨の日 or 晴れの日 / 寒い日 or 暑い日

・時間帯 子どもが多い時間帯（通学） / 薄暮で見えにくい

・他の交通参加者 子ども/高齢者、歩行者/自転車

・場所（道路形状） 狭い道路（幅員5.5m以下）/見通しが悪い交差点

3. 生活道路30km/hが意味するもの

「最高速度」規制と「安全な速度」

「最高速度」規制を守るとはとても重要、しかしそれだけで安全でしょうか？

「安全な速度」とは何か

＝ 運転者の心理：焦り、慣れ、過信 ＝ だろう運転が安全運転を阻害する
生活道路は いつもの道・なれた道・あたり人がいない道？
＝ 仕事だから、間に合わない！運れた！早く済ませたい！の気持ちが強くなる
＝ 【法改正】 30km/h規制になったといわれも、これまで事故はなにから、同じ速度で大丈夫
＝ 【法改正】 車道を走行する（歩道を走らなくなった）自動車も邪魔、加速して追いつきたい
いつもの道だから、これまでと同じが「安全な速度」だと思っていますか？

4. 安全運転管理者専任事業所事故から考える事故防止

岡山県の人身事故は、令和7年は令和6年に比べ岡山県全体では減少したが、安全運転管理者専任事務所では増加

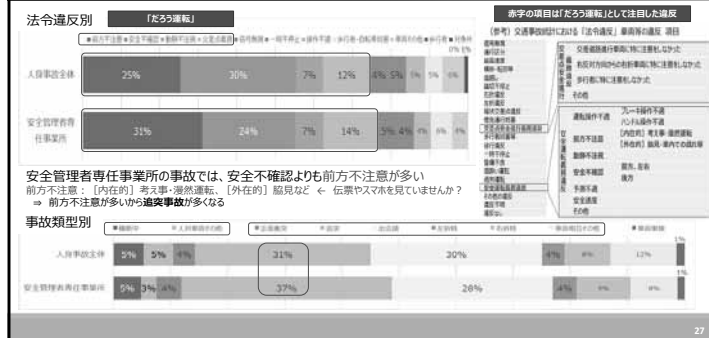
安全運転管理者専任事務所の人身事故発生件数は、この10年間で増減を繰り返している。専任事業所自体が増加しており、事業所数の増加分程度に増加していることから、一事業所当たりでみても事故は減っていないことになる。

岡山県の交通事故発生状況

	相关事件件数	人身事故				物损事件件数	
		发生件数	3人死亡事故		负伤人数		
			件数	死者数			
岡山県全体	令和7年度	51,423	4,681	41	41	5,383	46,748
	令和6年度	50,282	4,869	58	60	5,489	45,411
	増減数	1,141	-188	-17	-19	-106	1,337
	増減率	2%	-4%	-29%	-32%	-2%	3%
安全監理部 昇任事業所	令和7年度	-	412	-	3	-	-
	令和6年度	-	329	-	4	393	-
	増減数	-	53	-	-1	-	-
	増減率	-	15%	-	-25%	-	-



4. 安全運転管理者専任事業所事故から考える事故防止



5. おわりに

- (1) 交通ルール＝法律が変わる
- 安全運転管理者は、新しい交通ルールを遵守させるための周知徹底が重要な役割
 - 交通違反をさせないことが重要　＝　なぜ？
 - ← 罰金・免許停止などの罰則適用を逃けたい
 - ← 新しい交通ルールを知らないこと、守らないことによる事故を避ける
 - ← 法改正は「事故データからのメッセージ」＝改正には根拠がある＝減らない事故・重大な事故への対策
- (2) 本日のキーワード「自転車」「生活道路」「安全な速度」

自社の事故データとの関係を確認しましょう

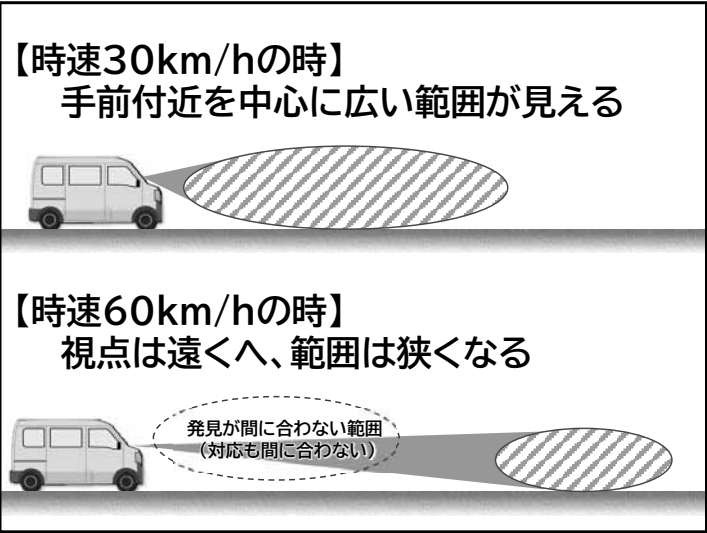
「自転車との接触事故」は、増えていませんか？
「生活道路」は、会社の周り、お客様訪問先の周辺ではありませんか？
「安全な速度」は、最高速度を守るだけでよいですか？
状況に応じた速度管理、減速はできていますか？

法改正は、報道などでも取り上げられ、話題になることも多い。関心を高めて、事故防止につなげていきましょう。



速度と視点の関係

✓ 速度が上がると視線は遠くへ



速度と走行距離の関係

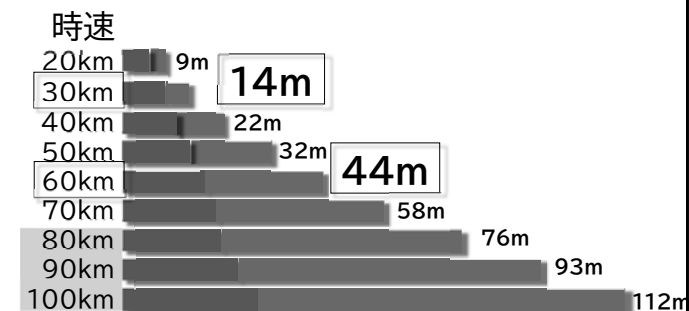
✓ 車はちょっとした間に
相当の距離を走り抜ける

速度 Km/h	走行時間区分(秒)				
	1	2	3	4	5
20	5.6	11.1	16.7	22.2	27.8
30	8.3	16.7	25	33.3	41.7
40	11.1	22.2	33.3	44.4	55.6
50	13.9	27.8	41.7	55.6	69.5
60	16.7	33.3	50	66.7	83.3
80	22.2	44.4	66.7	88.9	111.1

速度と停止距離の関係

✓ 車はすぐには止まらない

空走距離 + 制動距離 = 停止距離



※タイヤ消耗率と路面状態(天候等)により、さらに距離が伸びる可能性もある

車間距離を「台数」で測る

(例)時速60km/hの車間距離

乗用車○台分

【参考】

- 停止距離 45m
- 乗用車1台の長さ 平均5m

車間距離を「車間時間」で測る

① 基準となる地点を決める(例：街灯)



② その地点を前の車が通過したら数え始める



③ 同じ地点に自分が到着した時間が「車間時間」



速度と人の反応の関係

✓ 危ない！と思うタイミングは人によって違う

平均的な反応時間は約1秒

【時速30km/hの時】

空走距離は約8m 反応時間 1秒



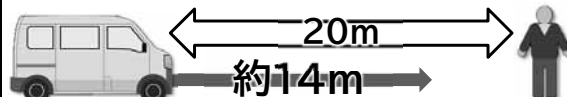
【時速60km/hの時】

空走距離は約17m 反応時間 1秒



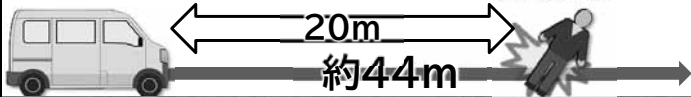
例えば、約20m先で発見できたと仮定した場合・・・

【時速30km/hの時】 空走距離約8m・制動距離約6m



30km/hなら停止できる

【時速60km/hの時】 空走距離約17m・制動距離約27m

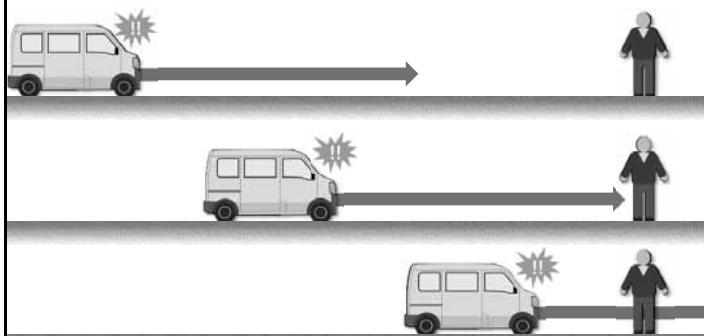


60km/hだと衝突してしまう

これらは同じ条件で危険を認知し
すぐにブレーキを踏み込んで
停止できるまでの距離と反応時間

「どこで認知できたか」
は別問題

認知できた地点から「停止距離」は始まる



認知が遅れれば、ブレーキもそれだけ遅れる

ポイント

- ① どの距離で「発見」できるか
- ② その距離で「危険」と認識できるか
- ③ どのタイミングでブレーキを踏むか
その強さはどれくらいか

条件によって変化する

【注意点】

- 速度上昇に伴う視覚機能低下
- その日の体調(睡眠・疲労)による処理能力の変化

【さらに注意】

心配事・悩み事がある時期

- 認知・判断にかかる時間に影響が出る可能性あり

速度と人の行動傾向

✓ 人は咄嗟に避けられる？

人は「突然の出来事」に対し、
反射的(咄嗟)に行動してしまい、
そういった場合、避けようとする
傾向がある



このようなケースでは、
速度の出し過ぎや
漫然としていて
発見が遅れた場合が多い



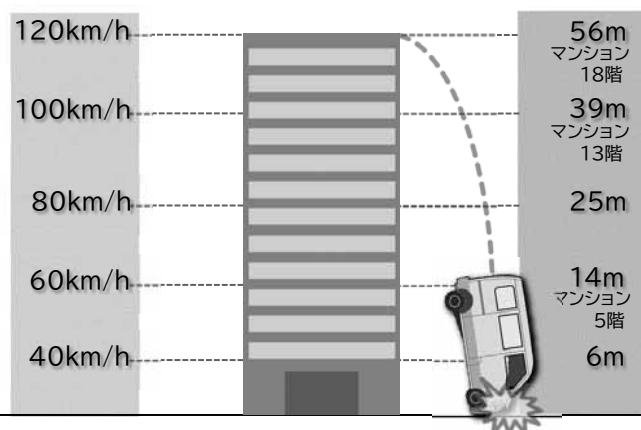
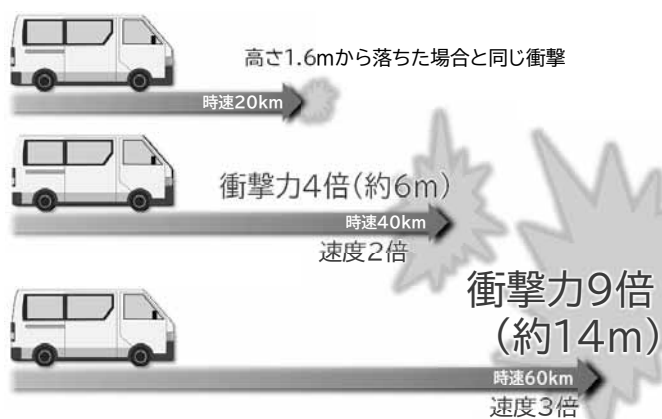
【反射神経で避ける運転】

- 危険予測ができていない
- 適切な速度で走っていない

速度と衝撃力の関係

- ✓ 速度が上がれば衝撃力も
上がる

衝撃力は速度の「2乗」に比例する



速度と遠心力の関係

- ✓ 速度が上がれば遠心力も上がる

遠心力は速度の
「2乗」に比例



速度とタイヤの関係

ハイドロプレーニング現象



スタンディングウェーブ現象



速度と致死率の関係

- ✓ 速度が上がると致死率が上がる

危険認知速度と致死率(対人事故)

令和8年5月改訂

速度	～10km	10～20km	20～30km	30～40km	40～50km	50～60km	60～70km
致死率(%)	0.2	1.6	1.9	6.0	16.9	25.5	31.6

データ出展元: 岡山県警察本部 交通部 交通企画課

20km/hと50km/hで比較すると約10倍、
60km/h以上では約20倍に跳ね上がる。

「制限速度を遵守」していた事故
「制限速度超過」による事故

比較すると…

致死率は約7.8倍!

時速30km/hを
速いと思いますか？
遅いと思いますか？

まとめ

- 高速度運転の本当の危険は
気づくべきものに気づけなくなること

運転者への指導のポイント

- 停止距離ではなく「認知距離」
- 「避けられる」≠ 安全運転
- 体調次第で運転能力は変わる
- 制限速度の意味を理解させる

自動車保険の基礎と
事故防止のための取り組み

交通事故を減らすために～

※本資料には、AIによって生成されたコンテンツ（画像、文章等）が含まれています。

本日の流れ

- ・ 保険会社の役割
- ・ 自動車保険の仕組み
- ・ 事故防止活動に取り組む理由
- ・ 事故防止活動
- ・ 事故が起きてしまったら。。

保険会社の役割

【創る・届ける】
事故が起きる前の「安心」の提供

自動車保険をはじめとした
各種保険の設計・提供

代理店を通じた
保険契約の引受け

【寄り添う・解決する】
万が一の事故における対応

事故や災害に
あわれたお客さま
をサポート

事故の相手方との
示談交渉
（一部の保険のみ）

安心・安全の
クルマ社会の提供

自動車保険の補償 - 4つの基本補償（ご自身・お車への補償）

車両保険

偶然の事故による、ご自身の契約
自動車への損害（修理費など）を
補償。

事故や災害から会社の重要な資産
（車両）を守るための補償。

人身傷害保険

ご自身や同乗者が死傷した場合の
治療費や休業損害などを補償。

大切な従業員のおケガに備えて、
安心を提供。

自動車保険の補償 - 4つの基本補償（相手方への賠償）

対人賠償保険

自動車事故により、他人にケガを
させたり、死亡させたりした場合
の賠償責任を補償。

自賠責保険等から支払われる金額
を差し引いてお支払い。

対物賠償保険

自動車事故により、他人の車や自転
車、家屋、公共物などを壊した場
合の賠償責任を補償。

自動車・物の高額な賠償による
損害に備え、万全な補償を。

自動車保険の補償 弁護士費用の重要性

交通事故発生

過失割合の判定

双方に過失がある事故
（例：70対30）

保険会社が
支払い責任を負う。

示談代行が可能
保険会社が示談交渉

過失ゼロの『もらい事故』
（例：0対100）

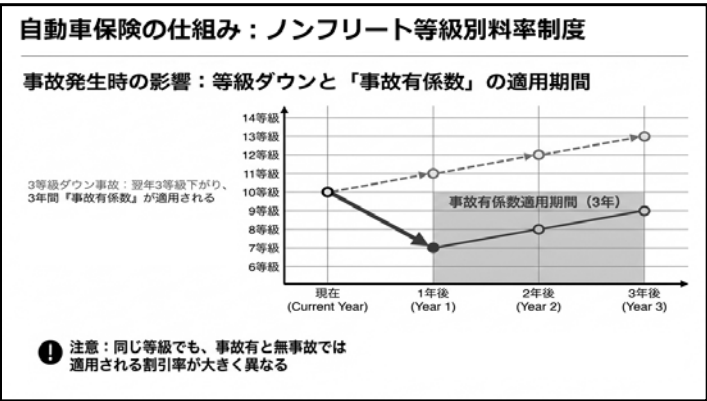
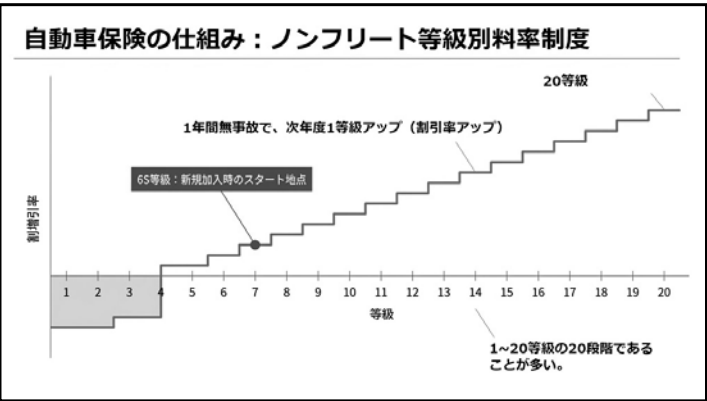
保険会社に
支払い責任なし。

示談代行不可
被害者自身が単独で交渉。

弁護士法第72条「非弁行為」の壁

そこで重要なのが
『弁護士費用特約』
交渉のプロ『弁護士』の
費用をカバー。

25



自動車保険の仕組み：フリート契約者

フリート契約における保険料算出の仕組みと、割増引率の影響

フリート契約の保険料は、基本保険料にフリート割増引率を適用して算出されます。フリート割増引率10%の違いは、単純に保険料10%の違いではありません。下記の例の場合、フリート割増引率が10%悪化すると、保険料が40%高くなります。

フリート契約の保険料 = 基本保険料 × (1 - フリート割増引率 - フリート多数割引(10台以上))

(例) 基本保険料1,000万円、フリート多数割引 (10台以上) 5%ありの場合

【現状】フリート割引70%	【悪化】フリート割引60%
基本保険料 1,000万円 × (1 - 70% - 5%) = 保険料 250万円	基本保険料 1,000万円 × (1 - 60% - 5%) = 保険料 350万円

【IMPACT】割増引率が10%悪化すると、保険料が40%アップ (+100万円) します。

自動車保険の仕組み：フリート契約者

次年度のフリート割増引率を決定する3つの要素と適用サイクル

- 所有・使用自動車総契約台数が10台以上のフリート契約者にはフリート割増引率を適用します。
- フリート割増引率は料率審議会ごとに更新され、次年度のフリート割増引率は、①当年度契約のフリート割増引率、②損害率、③総契約台数の3つの要素を元に決定します。

次年度契約のフリート割増引率の決定方法

自動車保険の仕組み：フリート契約者

保険金削減が損害率を引き下げ、コスト削減へ直結する仕組み

損害率は 保険金 / 基本保険料 にて算出されます。フリート割増引率を維持・改善するには、損害率を引き下げていくことが重要です。損害率低減のために事故削減に取り組むことで自動車保険料のコスト削減につながります。

損害率の算出方法

$$\text{損害率} = \frac{\text{保険金合計}}{\text{基本保険料}}$$

【現状】損害率80%
保険金：400万円 ÷ 基本保険料：500万円

【改善】損害率60%
保険金：300万円 ÷ 基本保険料：500万円

【RESULT】保険金が100万円削減 (400万円 ⇒ 300万円) されると、損害率が20%改善します。

事故防止活動による保険料削減効果

長期的な取り組みがもたらす、フリート割増引率の継続的改善 (3年シミュレーション)

事故防止活動に継続して取り組むことで、フリート割増引率の改善が期待できます。事故防止活動は長期的な自動車保険料のコスト削減につながります。

(例) 基本保険料300万円、10台のフリート契約の推移
事故防止活動により、事故削減 (保険金) を毎年25万円削減した場合

[経過年]	当年度	1年後	2年後	3年後
発生保険金	50万円	↓ 25万円	↓ 0万円	継続
適用割引率	割引145% (フリート40%+多数5%)	割引149% (フリート44%+多数5%)	割引155% (フリート50%+多数5%)	割引170% (フリート65%+多数5%)
実際の保険料	165万円	153万円	135万円	90万円

【FINANCIAL IMPACT】保険金を毎年25万円ずつ削減することで、保険料比較で約45%の削減が可能 (165万円 ⇒ 90万円)

企業が事故防止に全力で取り組む3つの明確な理由

01 従業員の保護

自分の身が守られる。
自分の身の安全があつてこそ、
その、幸せな毎日。

02 経営効率の向上

会社の経営効率が向上する。
事故処理の支出やエネルギーが、
他の業務にいかせる。

03 社会的責任の完遂

社会的責任が果たせる。
交通環境において「人々の安全・安心を尊重する信頼できる会社」としてのブランドイメージ向上。

事故が引き起こす4つの責任と、企業を脅かす最大の代償

責任の種類	責任の概要	根拠・影響
民事上の責任	賠償金	民法第709条「不法行為責任」。他人の身体や財物を損傷した際の賠償。
刑事上の責任	拘禁刑・罰金等	自動車運転致死傷行為処罰法（危険運転致死傷罪、過失運転致死傷罪）。
行政上の責任	免許の停止・取消	公安委員会による処分。違反に対する反則金、事故に対する罰金。
社会的な責任	家族・会社への影響	【家族】 平穏な家庭生活の喪失。 【会社】 会社としての信用の失墜。

+

企業に与える損失・影響

氷山の一角：保険でカバーされない巨大な隠れた損失

保険によるカバー（直接的損害）

- ・損害賠償金
- ・被災職員の労災補償

保険でカバーされない損失（無形の代償）

- ・免許による日常業務運行への影響
- ・他の従業員への業務負担増加・事故発生リスクの連鎖増大
- ・車両修理費・免責金額
- ・車両不稼働による営業活動の阻害・代車手配の損失
- ・事故処理に関わる間接費用（見舞い、人件費等）
- ・次年度の保険料負担増
- ・企業の信用力、イメージの低下・顧客の流出
- ・職員の意欲、モチベーションの低下

事故防止を支える3つの柱

交通安全活動

社内の安全意識を高める活動
事故ゼロというメッセージの発信

運転管理対策

従業員・運行実績、社有車の管理ができていますか

交通安全教育

新入社員への安全運転講習
事故多発者への教育（講習）
管理者への教育（意外と重要）

1つ目の柱 交通安全活動

社内への啓蒙

運転の慣性や、マンネリ化しないよう関心を高める工夫
標語、ポスター募集などの掲示活動

キャンペーン

事故件数半減運動（事故件数〇〇件へ）
春秋、年末年始交通安全キャンペーン
〇〇km事故ゼロ
バック事故ゼロ
追突事故ゼロ
シートベルト着用確認 などなど

安全行動を実践させる活動

意識を高める活動と同時に、具体的に実践させる活動を行う

取り組む（行動へ）

- ・一時停止確認運動
- ・わき見運転根絶
- ・バックは降りて確認
- ・指差し呼称安全確認
- ・時計回り乗車 など

考える（学ぶ・学習）

- 危険予知能力向上活動
- 危険予測トレーニングの取組み
- ヒヤリハットの取組み
- 道路交通法や社内ルールをクイズ形式で出題して考えてもらう

2つ目の柱 運転管理対策

従業員の管理

運転適性、事故情報の把握、そして日々の点呼を通じた直接的な状態確認。

社有車の管理

4S（整理、整頓、清潔、清掃）の徹底、日常点検による不具合の排除。

運行実態の管理

無理のない運行計画（最高速度、過積載、過労運転の防止）と日報による状況チェック。

27

従業員（ドライバー）の管理

①運転適性把握

運転適性と事故情報の把握

- ・事故多発傾向者の早期発見
- ・個人毎の履歴と事故報告書の分析

②分析・診断

診断と評価

【注意】適性診断結果が悪い＝事故惹起者ではない。診断後の「フォロー」を実施しなければ、効果は非常に低くなる。結果を安全運転教育・指導に直結させることが不可欠。

③運転者行動の観察

日常行動の観察

- ・性格、取り組みの真実さの確認
- ・同乗時や事業所出発時の安全確認チェック

従業員（ドライバー）の管理



出発時のチェック

- ・健康状態の確認（アルコールチェック）
- ・情報伝達
- ・免許証の確認



出発時チェックの効果

- ・事故防止の効果
- ・業務上の連絡
- ・職場の規律維持効果

運行実態の管理

運行計画の策定（準備）

無理な運行計画になっていないか？

運行計画

- ・最高速度は？到着時間は？
- ・過積載、過労運転は？駐車場所は確保されているか？
- ・運行計画策定（無理な運行？時間は問題ないか）

①運転者	疲労、二日酔い、経路知識
②車両	不具合箇所は無い、業務目的にあった車両
③業務	業務（通常、臨時）、積荷適性、時間余裕
④情報	道路（渋滞情報）、天候

運転日報によるチェック

①運転者	運行経路、疲労度（走行距離）、運転時間
②車両	異常箇所、燃費、整備の必要性、ドラレコの活用
その他確認	危険箇所、時間等は？、荷崩れ、ヒヤリハットは発生していないか、駐車場の場所は適正か

社有車の管理

車両の管理

- ◆安全意識向上につながる

①清掃状況	駐車場、車両（4S＝整理・整頓・清潔・清掃）
②駐車場内ルール	速度、道路、駐車方法、施設、鍵の保管等のルールを徹底、共有

- ◆事故防止につながる

①運転者明示	車両専用制、外部運転者名表示（誰が運転したのか）
②装備	バックアイカメラ、各種センサー
③報告	小さな傷の報告

車両点検の実施

- ◆安全意識向上につながる

①日常点検	運転前に運転者が点検（実施しやすい環境作り）
②一斉点検	点検技能教育が可能、日常の慣れ払拭 点検記録を可視化、共有
③整備	点検表やマニュアル整備

3つ目の柱 交通安全教育		
対象者	目的・重点	主な研修内容
新規採用者	✓ 安全基礎知識と安全姿勢のアピール	なぜ事故防止が必要か、社有車運転の責任、実技訓練・添乗指導。
事故・違反多発者	✓ 事故原因と結果の重大性の「自覚」	会社の事故発生状況と特徴、事故原因の究明と対策。少人数で実施し自覚を促す。
一般社員	✓ 再教育・マンネリ化防止	最近の交通社会の現状、なぜ事故が起きるのか。知識から実践への落とし込み。
管理者	✓ 安全運転管理業務の実践力強化	企業の責任・リスク・法的責任、事故原因究明と再発防止策の立案、運転者への指導法。

大きい組織ほど管理者教育が重要

ドライバー向け講習

◆新規採用者向け

- ・交通事故ゼロを目指して
- ・社有車の運転とは（責任大！）
- ・交通事故防止の必要性
- ・交通事故の原因
- ・交通事故防止（危険予測）
- ・事故時はどうするか？

◆事故・違反多発者向け

- ・事故を繰り返さないために
- ・事故防止の必要性
- ・事故発生状況と類型
- ・交通事故防止（危険予測）
- ・事故原因と対策

◆一般社員向け

- ・安全に運転するために
- ・交通社会の現状
- ・事故防止の必要性
- ・事故の発生要因
- ・交通事故防止（危険予測）

◆ポイント

実際に起きた事故の映像（ドラレコ）を使用する（効果的！！）

→参加者に危機感を持って受講してもらえる。

「どうして事故が起こるのか、どうしたら防げたのか」、を実際に体験、考えてもらい、安全運転の重要性を実感してもらう。

管理者向け講習

安全運転管理の重要性と実践

社有車の運転の管理
安全運転管理の重要性(なぜ?)
→ 企業の責任・リスク管理
安全運転管理業務(どうする?)
会社の事故発生状況(何が起きている?)
運転者指導の実態(どうなっている?)
管理者としての事故時の対応
発生した事故の把握と原因
→ 再発防止策は?

運転者(ドライバー)任せにしない。
運転者個人の責念にだけ目を向けては不十分の可能性
企業・組織として安全運転に取り組むことが重要。
ドライバー向けの講習だけでなく、管理者として、
日々どのように安全運転のための組織づくりを行うか。

大きい組織ほど管理者教育が重要

「管理者研修」の取組み

- ◆ 単なる「一方通行」の講義形式ではなく、
双方向の「グループ討議」の研修
- ◆ 知識の普及だけでは不十分なケースも多い・・・
自ら考え、問題解決することに重点を置く手法を活用

研修テーマの一例

- ・ 事故発生者への指導法
- ・ 運転適性診断結果の活用法
- ・ 効果的危険予測トレーニングの実施方法
- ・ 運転中の厳禁行為
- ・ 若手向けの注意事項
- ・ 具体的な事故防止方法
- ・ ヒヤリハット情報の収集方法と活用方法
- ・ ドライバー参加型研修の実施方法と理解度検証方法

発生した事故を次に活かす

基本：事故から再発防止に如何に役立てるか

「全従業員が自社の事故実態を知り事故から学ぶ」

情報の共有化

経営者

↑ ↓

管理者

↑ ↓

従業員

事故発生者への指導・処置

- ① 指導者による面談
事故状況 原因 要因
- ② 処置
社有車運転禁止 配属転換

事故事例の活用

- ① 事故統計と詳細分析
事故形態 原因別
- ② 予防への展開
安全運転講習会や事故発生者への個別の指導

ドラレコ起点のサービス活用

- ◆ 各保険会社のサービス
 - ・ ドライバーの運転状況を把握可能
 - ・ ドライバーの運転状況が「客観的・定量的データ」として集約される
 - ・ ヒヤリハットの情報も集約（ドラレコ映像）
→ 危険予測トレーニングに活用（安全運転講習・朝礼等）

危険についての知識を共有することで
より多くの危険を予測し、事故防止に役立てられる

危険予測トレーニングの実践！

危険予測が何故必要なのでしょう？

危険予測

NO → 事故発生の可能性の増大

YES → 回避の運転行動

YES → 事故回避の可能性の増大

危険予測トレーニングの基本的流れ

- 【現状把握】「どんな危険がひそんでいるか」
- 【本質追求】「これが危険のポイントだ」
- 【対策樹立】「あなたならどうする」
- 【目標設定】「私たちはこうする」

交通事故の初期対応

1

2

3

4

5

停止
安全な場所に自動車
を動かし、停止

救護
負傷者を確認、
救護

危険防止
発煙筒、三角表示
板等で危険防止
(必要な場合)

警察
警察に届出
(110番通報)

保険会社
保険会社もしくは
代理店へ連絡

保険会社への事故報告 確認事項

共通項目

☐ 通報者のお名前

☐ 証券番号

☐ 連絡先電話番号

☐ 事故車両の登録番号

☐ ご希望の連絡先

☐ 事故場所

☐ 事故日時

☐ 事故状況

☐ 証券番号

☐ その他要望事項

車両について

☐ 整備工場名/担当者名/電話番号

☐ 入庫日（予定日）

☐ レッカー搬送の有無

相手方について

☐ 相手方氏名/住所/連絡先

☐ 相手車登録番号/車名

☐ 相手方保険会社名/連絡先

おケガについて

☐ 自賠責保険会社名/証明書番号

☐ 病院名/入通院の状況

☐ 受傷症状（部位/症状）

☐ 事故時の状態（救急搬送、転倒等）

☐ 立替金の有無/金額

賠償責任の原則と過失

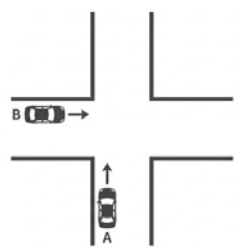
過失とは？
交通事故という結果が予想できるのに事故発生を回避するための措置を怠ったときに運転者に「過失」が認められます。言い換えると予見不可能な場合や予見可能であっても、結果の回避が不可能な場合は「過失」が問われないことに。

例えば、
先行車のタイヤが路ね上げた石が、後続車のフロントガラスに命中（飛び石事故）。



前の車（先行車）がはなれた小石が後続車のフロントガラスに当たってしまった。。賠償責任はどうなる？
→ 不可抗力のため賠償責任無し、対物賠償保険で支払いはされない。

交差点での出会い頭事故（同幅員）

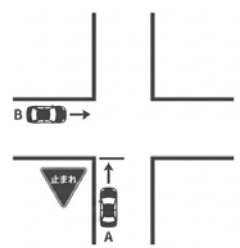


法律上は左方優先
過失は、A 6 0 : B 4 0 が基本
双方の速度差によって変わる
双方の著しい過失や重過失を考慮していく

【著しい過失】
わき見運転等の著しい前方不注視
著しいハンドルブレーキ操作不適切
画像の注視等

【重過失】
居眠り運転、無免許運転等

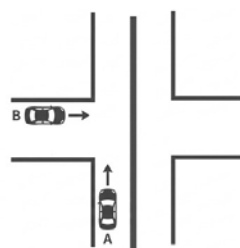
交差点での出会い頭事故（一時停止規制）



一方に一時停止の規制有り
過失は、A 8 0 : B 2 0 が基本
双方の速度差によって変わる
双方の著しい過失や重過失を考慮していく

車両は、道路標識等により、一時停止すべきことが指定された交差点では停止線の直前で、一時停止しなければならない。

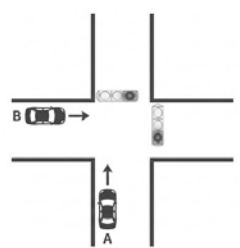
交差点での出会い頭事故（優先道路）



一方が優先道路
過失は、A 1 0 : B 9 0 が基本
双方の著しい過失や重過失を考慮していく

優先道路は、様々な態様がある。
幹線道路であったり、中央線が引かれている等
優先側には徐行義務なし

交差点での出会い頭事故（信号有り）

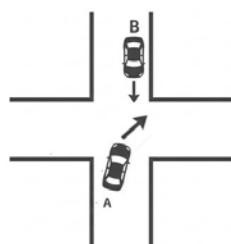


双方が赤信号
過失は、A 5 0 : B 5 0 が基本

赤信号の場合には、停止位置を超えて進行してはならない、両車ともに赤信号違反という重大な過失。

30

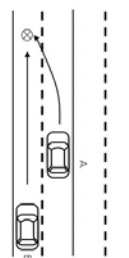
交差点での出会い頭事故（右折時）



直進車が優先
過失は、A 8 0 : B 2 0 が基本
双方の著しい過失や重過失を考慮していく

車両は、交差点で右折する場合において、当該交差点において直進し、又は左折しようとする車両等があるときは、当該車両の進行妨害をしてはならない。

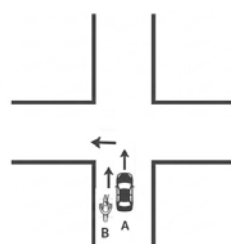
進路変更車と後続直進車の事故



直進車が優先
過失は、A 7 0 : B 3 0 が基本
双方の著しい過失や重過失を考慮していく

前方にある車両が適法に進路変更を行ったが、後方から直進してきた車両と衝突したことを想定。

直進単車と先行左折四輪車



過失は、A 8 0 : B 2 0 が基本
双方の著しい過失や重過失を考慮していく

交差点の手前 3 0 m で先行している四輪車が左折の合図を出して、左折を開始場合を想定。

安全運転の実現のため

- ・ 組織として自動車事故を管理する
 - 自動車保険は万が一のための補償
 - 保険では補償されるのは一部のみ
 - 自動車事故を起こさない仕組みづくり
- ・ 組織として事故防止に取り組む
 - 自動車事故を減らすことは企業にとってメリット大きい
 - 経営課題として認識して、社員へ教育を実施する

安全運転の実現のため

ドライバーとしては

- ・ 危険予測をして運転する！！
車間距離の確保、速度コントロール、安全確認の徹底
- ・ 交差点では慎重に！！
徐行、一時停止、適切な合図の実施
- ・ 運転に集中！！
考え事、注意散漫、漫然とした「だらう」運転をしない、
余裕を持った運転

安全運転の実現のため

ご清聴いただきありがとうございました！

三井住友海上
MSIG
INSURANCE GROUP

令和8年度 安全運転管理者等法定講習
企業を守るための安全運転とリスクマネジメント

三井住友海上火災保険株式会社

1

三井住友海上
MSIG
INSURANCE GROUP

本日のご説明内容

01
🏠
保険会社紹介

02
📊
フリート契約と事故防止

03
⚠️
熊本地震・千葉豪雨
関連の情報提供・注意喚起

Copyright © Mitsui Sumitomo Insurance Co., Ltd. All rights reserved. 2

三井住友海上
MSIG
INSURANCE GROUP

PART 1
🏠
保険会社紹介

Copyright © Mitsui Sumitomo Insurance Co., Ltd. All rights reserved. 3

三井住友海上
MSIG
INSURANCE GROUP

PART 1
会社概要

会社名	三井住友海上火災保険株式会社
設立	大正7年（1918年）10月21日
本店所在地	東京都千代田区神田駿河台3-9
資本金	1,395億9,552万円
従業員数	12,731名（単体）／21,345名（連結）
代理店数	24,197店



Part1 | 保険会社紹介
Copyright © Mitsui Sumitomo Insurance Co., Ltd. All rights reserved. 4

三井住友海上
MSIG
INSURANCE GROUP

PART 1
2027年4月1日「三井住友海上あいおい損害保険」誕生

合併の概要

- 「あいおいニッセイ同和損害保険株式会社」と合併
- 新会社名：三井住友海上あいおい損害保険株式会社
- 持株会社は「三井住友海上グループ株式会社」に商号変更予定
- 2026年2月に合併契約書を締結、期日は2027年4月1日（株主総会承認・関係当局の認可等が条件）

合併の狙い

グループ成長基盤の強化

- トヨタアライの提携に見合った利便性の創出
- 商品・サービスは従来の「アンドン・アンドン・アンドン」をベースに、デジタル・AI・IoTを駆使し、顧客のニーズに応じたサービスを提供
- 国内外で成長基盤の強化・拡大
- 事業領域の拡大により、経営の安定化

各バリエーション等による競争力向上

- 持株会社主導でグループ全体の競争力向上
- 合併に伴い、第2期・第3期を軸に、国内外で成長基盤の強化・拡大
- 各バリエーション等による競争力向上
- 各バリエーション等による競争力向上

お客さまから最も選ばれる保険・金融グループ

Taking on Risk, Leading the World

リスクに挑み、世界をリードする

MSIG

三井住友海上あいおい損害

Part1 | 保険会社紹介
Copyright © Mitsui Sumitomo Insurance Co., Ltd. All rights reserved. 5

三井住友海上
MSIG
INSURANCE GROUP

PART 2
📊
フリート契約と事故防止対策

Copyright © Mitsui Sumitomo Insurance Co., Ltd. All rights reserved. 6

PART 2

三井住友海上
Mitsui Sumitomo Insurance GROUP

フリート契約とは

◆対象

同一の契約者が、10台以上の自動車を所有・使用している場合に締結できる契約形態です。

◆ノンフリート契約との違い

- ノンフリート契約（保有台数9台以下）は、契約者ごとの事故実績に応じた等級別率制度が適用されます。
- フリート契約は等級制度を使わず、契約全体（保有車両全体）の事故実績等をふまえて、保険会社ごとに設定する料率が適用されます。

◆保険料に影響を与える「損害率」

- フリート割引・割増の決定には損害率が大きく影響します。
- 損害率は、次の計算式により算出します。

損害率＝合計保険金/修正保険料



Part2 | フリート契約と事故防止対策

Copyright © Mitsui Sumitomo Insurance Co., Ltd. All rights reserved.

7

PART 2

三井住友海上
Mitsui Sumitomo Insurance GROUP

1 割引・割増シミュレーション

車両台数	35台
年間保険料	450万円
優良割引率	60%
歩合割引	4.5%

最大アップ

現状維持

最大ダウン

受取保険金合計	0万円(無事故)	296万円以内	765万円以上
次回割引率(アップ幅)	70%(+10%)	60%(0%)	30%(-30%)

次回保険料

321万円

450万円

836万円

Part2 | フリート契約と事故防止対策

Copyright © Mitsui Sumitomo Insurance Co., Ltd. All rights reserved.

8

PART 2

三井住友海上
Mitsui Sumitomo Insurance GROUP

2 保険料節減効果シミュレーション

優良の優良割引率	60%
割引率アップ	70%
現状維持	60%
割引率ダウン	30%

1年経	70%	60%	30%
2年経	70%	60%	0%
3年経	70%	60%	デ/50%

3年間の保険料合計

963万円

1,350万円

3,921万円

3年間の差額

387万円

2,571万円

2,958万円

Part2 | フリート契約と事故防止対策

Copyright © Mitsui Sumitomo Insurance Co., Ltd. All rights reserved.

9

PART 2

三井住友海上
Mitsui Sumitomo Insurance GROUP

3 フリート成績計算期間

2026年7月 2027年1月 2027年7月 2028年1月

次回料率算出日の成績計算期間スタート

次回料率算出日の成績計算期間終了

満期と更改

フリート成績計算

翌年の満期と更改成績計算期間

保険始期月の6ヶ月前

何年以内の成績計算期間において既に受け取った保険金

???万円

Part2 | フリート契約と事故防止対策

Copyright © Mitsui Sumitomo Insurance Co., Ltd. All rights reserved.

10

PART 2

三井住友海上
Mitsui Sumitomo Insurance GROUP

具体的な事故防止対策 ① データ活用



ドライブレコーダーの活用

映像記録を安全運転教育の教材として活用。
危険運転の傾向をドライバーへフィードバック



テレマティクスによる走行データ分析

急加速・急減速・速度超過等を検知し、
車両ごと・ドライバーごとの傾向を可視化



リアルタイムでの注意喚起

危険運転を検知した際に、車内アラートや
レポートで即時にドライバーへ気づきを促す

Part2 | フリート契約と事故防止対策

Copyright © Mitsui Sumitomo Insurance Co., Ltd. All rights reserved.

11

PART 2

三井住友海上
Mitsui Sumitomo Insurance GROUP

具体的な事故防止対策

～フリート契約向けドライブレコーダー・テレマティクスサービス～



フリート契約向けドライブレコーダー・テレマティクスサービス

従業員の安全運転意識の向上、企業の運行管理だけでなく、
重大事故の発生を未然に防ぐことにもご利用いただけます！



車界初！危険運転挙動の検知で未然に事故防止

専用「インカメラ」でより高度なサービスを実現！

顔認識機能によりドライバーを特定



事故・緊急時のサポート

事故緊急自動通報サービス

事故防止取組のサポート

安全運転管理・指導、運転注意アラート

運行管理のサポート

運行管理支援ツール(運転日報・検定台帳)

Part2 | フリート契約と事故防止対策

Copyright © Mitsui Sumitomo Insurance Co., Ltd. All rights reserved.

12

33

PART 2

具体的な事故防止対策
～FOUR SAFETY 「ながら運転」防止支援サービス～

三井住友海上
Mitsui Sumitomo Insurance

3.事故を減らすリスクマネジメントの方法

FOUR SAFETY ～「ながら運転」防止支援サービス～

シガープラグ型の専用端末とスマートフォンアプリで運転中のスマートフォンの操作を制御し

【運転中スマートフォンによる交通事故の発生状況】

対策に導入前	対策に導入後
2018年	2019年

50%削減

「早一歩」に危険・事故につながる
運転中、走行中にスマートフォンを
操作すると、走行中に自動的に
スマートフォンアプリが画面の
表示を遮断します。

※交通事故発生率に比べ、
（2019年度目標）
50%削減率を目標として、
ながら運転による交通事故
を大幅に低減・抑制する
ことに！

FOUR SAFETY

（専用端末）

（専用アプリ）

➢ 運転中のスマートフォン操作による事故を「ゼロ」へ！

➢ 「ながら運転」防止取組で、更なる企業価値の向上へ！

三井住友海上

Part2 | フォート 契約と事故防止対策

Copyright © Mitsui Sumitomo Insurance Co., Ltd. All rights reserved.

13

PART 2

三井住友海上

SUMIYO INSURANCE GROUP

具体的な事故防止対策 ② 組織的な取り組み

運転者教育・KYT（危険予知トレーニング）

定期的な安全運転教育と、
ヒヤリハット事例の社内共有による意識向上

アルコールチェックの徹底

2023年12月から義務化されたアルコール検知器を用いた
酒気帯び確認の確実な実施

健康起因事故対策

長時間の休養確保、長時間労働の是正など、
体調不良に起因する事故の防止

安全運転管理者による日常的な指導

日報・運転日報の確認や、法定業務を通じた継続的な安全指導

Part2 | フリート契約と事故防止対策

Copyright © Mitsui Sumitomo Insurance Co., Ltd. All rights reserved.

14

三井住友海上
Mitsui Sumitomo Insurance

PART 2

具体的な事故防止対策

運転職の労働管理ノウハウ

事故発生は、運転職の不注意や不熟によるものも多く、評価制度や業務経路の改善等も、事故対策の一つになります！
また、AD 経営サポートセンターのアドバイザーがドライバーの労働管理について個別アドバイスいたします！

労災防止・読解事例シリーズ

重大労災事故の発生原因と防止策への理解を深め、労災事故減少につなげます！

労災防止・特別研修サービス

経営者が頭を痛める効果的な労災防止策を、強力にバックアップします！

Part2 | フリート契約と事故防止対策
Copyright © Mitsui Sumitomo Insurance Co., Ltd. All rights reserved.
15

危険予測
トレーニング

1 住宅街の道路を走行しています



危険予測
トレーニング

2 停車している乗用車を追い越そうとしています

Copyright © Mitsui Sumitomo Insurance Co., Ltd. All rights reserved.

18

PART 3

熊本地震・千葉豪雨に関連した
情報提供及び注意喚起

三井住友海上

SHIMIZU

INSURANCE GROUP

Copyright © Mitsui Sumitomo Insurance Co., Ltd. All rights reserved.

19

PART 3

熊本地震・千葉豪雨の概要

最近発生した2つの災害の概要です。※2020年4月30日現在

令和8年熊本地震

発生日時：2020年7月26日（月）14時27分頃

震源・震度：熊本県熊本地方、深さ16km、気象庁マグニチュード（M）7.3

最大震度：震度7（熊本県宇城市、（代別所小川町）

津波：熊本地震・ハレノエに発生した津波（同日18時33分頃発生）

人員被害：死者38人、避難者約12,000人（3月15日時点）

被害総額：約32,000億（全壊1,100棟等、4月15日時点）

令和8年8月千葉豪雨

発生期間：2020年8月12日～14日、連続豪雨が相次いで発生

被害の概要：記録的な大雨、レベル5の同時被害情報・土砂災害特別警戒情報

避難：避難指示の付与が一時4万人超に

人員被害：死者15人（3月15日時点）

被害総額：床上・床下合わせて約12,000億（3月15日時点）

交通への影響：冠水などで立ち往生した車両約2,000台、18日までに移動完了へ

Part3 | 情報提供及び注意喚起

Copyright © Mitsui Sumitomo Insurance Co., Ltd. All rights reserved.

20

PART 3

運転中に大きな地震が発生したときの対応

安全運転管理者から社内ドライバーへ、平時から周知いただきたいポイントです

1

ハンドルをしっかり握る

急ハンドル・急ブレーキは避け、周囲の車の動きに注意しながら徐々に減速を繰り返す

2

道路の左側に停止しエンジン进行を止める

交差点や橋の上、トンネル内での停止は避け、安全な場所へ移動する

3

ラジオ等で情報収集

カーラジオ・緊急通報メール等で地震・津波・道路情報を確認する

4

避難時はキーを付けたまま

ドアはロックせず、連絡先メモを残す。緊急車両の通行を妨げないため

Part3 | 情報提供及び注意喚起

Copyright © Mitsui Sumitomo Insurance Co., Ltd. All rights reserved.

21

PART 3

豪雨・道路冠水時の運転における注意点

走行前・走行中の判断

・アンダーパスや周囲より低い土地は、短時間で冠水しやすいため走行を避ける

・「これくらいなら通れる」との判断は危険。冠水した道路には近づかず迂回する

・線状降watersの発生予兆や大雨警報の段階で、早めに運行中止・待機を判断する

万一冠水・水没した場合

・走行中に車が水没した場合、水圧でドアが開かなくなることがある

・その際は窓を開けて脱出する、またはヘッドレストの金具等で窓を割る

・冠水路で立ち往生した場合は、無理に車から出ず、状況に応じて安全な高所へ避難する

Part3 | 情報提供及び注意喚起

Copyright © Mitsui Sumitomo Insurance Co., Ltd. All rights reserved.

22

PART 3

安全運転管理者に求められる「早めの判断」体制

気象・防災情報の収集

線状降waters情報、記録的短時間大雨情報、特別警戒など気象庁発表情報を定常的に確認する担当・手順を決めておく

運行中止基準の明文化

「どの警報が出たら運行を止めるか」を事前に社内ルール化し、判断のばらつきを防ぐ

従業員への周知手段の確保

社内チャット・メール・防災アプリ等、災害時でも確実に届く連絡手段を複数用意する

BCP（事業継続計画）との連携

車両運行の中止基準を、全社的な事業継続計画の一部として位置づけておく

Part3 | 情報提供及び注意喚起

Copyright © Mitsui Sumitomo Insurance Co., Ltd. All rights reserved.

23

PART 3

保険での備えはできていますか？

自動車保険・火災保険、それぞれの補償内容をこの機会にご確認ください

自動車保険

水災（暴風・洪水）への備え

・ご契約の車両保険は、水災（暴風・洪水）による被害も補償できる内容になっていますか？

・車両保険の補償（一部型/指定型）によって、水災時の補償額が異なります。

・免責金額の設定も、合わせてご確認ください。

火災保険

水災への備え

・火災（暴風・洪水・土砂崩れ等）による建物・設備等の被害を補償できる内容になっていますか？

・火災保険では、地震・噴火・津波による被害は補償対象外（免責）となります。

・地震への備えには、地震保険の付保が必要です。付帯の無償をご確認ください。

Part3 | 情報提供及び注意喚起

Copyright © Mitsui Sumitomo Insurance Co., Ltd. All rights reserved.

24

三井住友海上
Mitsui Sumitomo Insurance

本日のまとめ



フリート契約では、日々の事故防止対策が将来の保険料に直結します



熊本地震・千葉豪雨の教訓を活かし、平時から運転中の対応と運行中止基準を備えておきましょう

本日はご清聴いただき、誠にありがとうございました。

Copyright © Mitsui Sumitomo Insurance Co., Ltd. All rights reserved.25

令和 8 年度 安全運転管理者法定講習資料

速度について考える

—スピードアップは正義か悪か—

1)人はなぜスピードアップを求めるのか

- 効率 UP（時短、タイパ）

- 本能が求める（スリル、好奇心）

2)なぜスピードアップは危険(事故発生率が高い)なのか

- 物理的要素
 - ・
- 身体的要素
 - ・
 - ・
 - ・

3)はやく速度を安全に出すために必要なこと

- 時間の確保
 - ・
 - ・
- 重さの軽減

- 直線に近づける

- 車両のメンテナンス

4)時間を稼ぐ具体策

○物理的距離の確保

○スピードダウン

5)時間を短縮する具体策

○危険予測

・

・

速度を出すことは悪ではないが正義でもない

安全のために何が出来るかを考え行動することが正義

JAF 交通安全講習

知っているのに、なぜ事故は起きるのか

～安全運転管理者にできること～

1. 事故ゼロは、安全の証明ではありません

死亡事故を起こした人も、

死亡事故を起こした会社も、

前日までは事故ゼロだったかもしれません。

つまり、事故が起きていないことは、そのまま安全であることを意味するわけではありません。

事故は突然起きるように見えても、

その前には小さな見落としや油断が積み重なっていることがあります。

※ハインリッヒの法則(労働災害における経験則)1(重大事故):29(軽微な事故):300(ヒヤリハット)

小さな兆候を見逃さず、事故の前に対策することが重要です。

2. 知っていても事故は起きます

交通ルールを知らなかった。

危険を知らなかった。

そのような事故もあります。

しかし事故は、知識不足だけでなく、次のような要因から起きることも多くあります。

- 慢心
- 思い込み
- 慣れ

【出合頭】【横断歩道】【追突】の事故映像を観て、考えてみましょう。

3. 今の取り組みは本当に機能していますか？

- アルコールチェックの実施
- ドライブレコーダーの設置
- 点呼の実施
- 講習会の開催

これらは、実施すること自体が目的ではありません。

「なんのために実施しているか」目的の理解と活用が重要です。

4. 安全活動に終わりはありません

何もやっていない会社 → まずは始める

取り組んでいる会社 → 形だけになっていないか見直す

熱心に取り組んでいる会社 → 新たなリスクがないか探し続ける

【例えばこんなことから】

ここでは、講習後に取り組みやすい例を紹介します。

実際に取り組む内容は、後半のシートで一つに絞って考えてみましょう。

個人

- ☐ 一時停止を確実に行う
- ☐ 横断歩道前は歩行者がいる前提で◇マークから減速する
- ☐ スマートフォンやカバンは手の届かない場所(後部座席など)へ置く
- ☐ 車間距離を意識する
- ☐ 制限速度を守り、状況に応じて速度を落とす

職場

- ☐ 朝礼や点呼の場で、交通安全について一言確認する
- ☐ ヒヤリハットを共有する
- ☐ ドラレコ映像を活用する
- ☐ 事故や違反事例を共有する

JAF からのご提案

JAF では交通安全講習会のほか、JAF 交通安全トレーニング(JAFトレ)など、交通安全活動を継続するための支援を行っています。

「何から始めたらよいかわからない」

「交通安全活動を継続したい」

など、自社での取組みを始めたい、または継続の仕組みを見直したい場合は、JAF 岡山支部までお気軽にご相談ください。

最後に

何もやっていない会社は、まず一步を。

取り組んでいる会社は、形だけになっていないか見直しを。

熱心に取り組んでいる会社は、新たな視点がないか探してみてください。

安全運転管理者の意識が変わることで、

⇒安全運転管理者の行動が変わる

⇒従業員の意識が変わる

⇒従業員の行動が変わる

⇒行動が習慣になる

⇒安全の仕組みが会社根付く

⇒会社全体の安全意識が変わる

⇒働く人たちの命・生活を守る

皆さんの一歩が、大切な仲間や従業員の皆さんの命を守ることにつながるのです。

安全運転管理者 行動計画シート

～まずは皆さんの一歩から～

このシートは、講習で感じた気づきを「現状を振り返る」→「課題に気づく」→「最初の一步を決める」
→「始める日を決める」という流れで、自社での具体的な行動につなげるためのものです。

STEP 1 | 考える

1.自社の現状を振り返る

当てはまるものに✓を付けてください。

情報共有

- ☐ 朝礼などで交通安全について話す機会がある
- ☐ ヒヤリハットを共有している
- ☐ 事故や違反事例を共有している
- ☐ ドラレコ映像を活用している

安全管理

- ☐ アルコールチェックを実施している
- ☐ アルコールチェック結果を確認している
- ☐ 速度超過等の情報を確認している
- ☐ 定期的に交通安全活動を行っている

振り返り

- ☐ 事故がなくても安全について話し合っている
- ☐ 安全活動の内容を見直している
- ☐ 事故を防ぐためにできることを考える機会がある
- ☐ 新たなリスクを探している

STEP 2 | 気づく

2.「形だけ」になっていませんか？

安全活動は、実施するだけで十分とは限りません。

目的を理解し、有効に活用することが重要です。例えば、

- アルコールチェックはしているが、結果の確認や必要な対応につなげていない
- ドラレコは付いているが見返していない
- 講習は受けているが共有していない
- 点呼はしているが形式的になっている

記入欄 | 自社の現状で気づいたこと

STEP 3 | 決める

3.まず自分が取り組むこと

講習で感じた気づきを、まず一つの行動に変えてみましょう。

あなたがまずやってみたい行動

4. 自社の重点行動

自社で共有し、広げたい重点行動を一つ決めてください。

- ☐ 一時停止の徹底
- ☐ 横断歩道での歩行者優先
- ☐ スマートフォンながら運転防止
- ☐ シートベルト着用徹底
- ☐ 車間距離の確保
- ☐ 速度超過防止
- ☐ ヒヤリハット共有
- ☐ ドラレコ活用
- ☐ アルコールチェック結果の活用
- ☐ その他【

STEP 4 | 始める

5. いつ始めますか？

決めたことは、始める日を決めることで行動に変わります。

- ☐ 明日から
☐ 来週から
☐ 今月中に

メモ・追加で考えたいこと



ご協力をお願いします

個人会員を募集しています！



会員特典

と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



顧問弁護士による無料法律相談



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 ホームページでもご紹介しています

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



あんぜんごちゅーい!!

うちゅーい動画もみてね
YouTube 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

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

みなさまとともに 安全で快適な交通社会の実現を目指して

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。

◎会費の用途

- 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>

