

令和8年度 安全運転管理者等法定講習

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

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

本日のキーワード：安全な速度

1. 法改正は事故データからのメッセージ

- ・なぜ法改正が行われたのか

2. 自転車事故から考える安全運転

- ・自転車交通反則通告制度（青切符）
- ・自動車等が自転車等の右側を通過する場合の通行方法

3. 生活道路30km/hが意味するもの

- ・一般道路法定速度の見直し
- ・「最高速度」と「安全な速度」

4. 事業所事故から考える事故防止

- ・岡山県の事故
- ・安全運転管理者選任事業所の事故

5. おわりに

2

1. 法改正は事故データからのメッセージ

本日は、令和8年4月以降に行われた交通ルールの変更（道路交通法などの改正）についてお話しします。

なぜ、法令や制度の改正が行われたのでしょうか

法律・施行令・警察庁資料などを確認した上で、その背景にある事故データから法令や制度の意味を考えます。そして、安全運転管理者として、みなさんが職場で何を伝えるべきかを一緒に考えていきます。

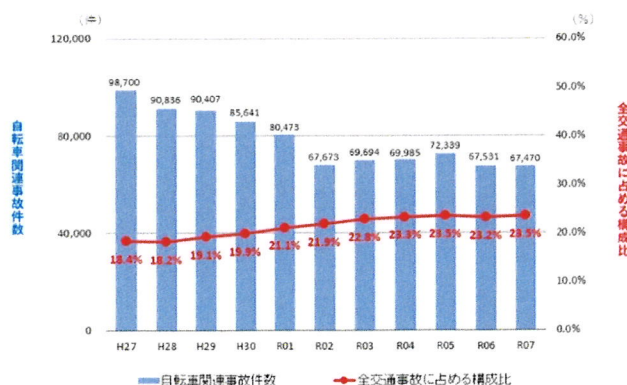
法令・制度	施行日	講義で扱うポイント
自転車交通反則通告制度 (道路交通法)	令和8年4月1日	自転車事故防止
自動車等が自転車等の右側を通過する場合の通行方法 (道路交通法)	令和8年4月1日	安全な間隔・安全な速度
一般道路法定速度の見直し (道路交通法施行令)	令和8年9月1日	生活道路・安全な速度

3

2. 自転車事故から考える安全運転

なぜ、自転車の交通ルールが変わったのでしょうか

自転車関連事故件数の推移(平成27年～令和7年)



出典：警察庁「自転車は車のなかま」 <https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/info.html>

自転車関連事故件数自体は少しずつ減少
…令和2年以降は横ばいとも見えますが

自転車に関連する割合は約23%

交通事故の4件に1件は自転車に関連

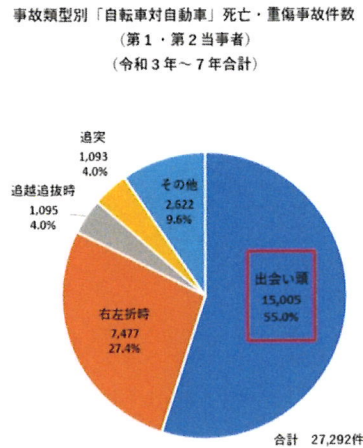
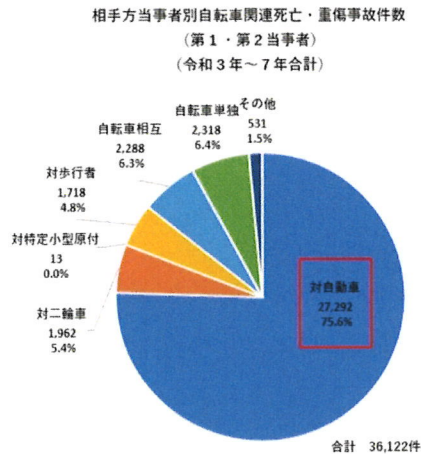
交通事故を減らすには自転車事故を
減らすことが必要

自転車の取り締まりや罰則強化

4

2. 自転車事故から考える安全運転

青切符導入によって減らしたい事故



減らしたいのは**対自動車**の事故

自転車側にも
安全不確認や一時不停止等
の違反が多くみられている

自転車利用者が交通ルールを守る
ことで自動車の事故も減る
＝事業所の事故も減る

ただし、自動車の運転ルールにも
影響が出る

出典：警察庁「自転車は車のなかま」
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/info.html>

7

2. 自転車事故から考える安全運転

自転車が交通ルールを遵守するということは

「自転車は車のなかま」とであるという位置づけ＝道路交通法では軽車両
道路を通行するときは、「車」として、交通ルールを遵守する
自動車運転者も自転車のルールを理解し、お互いに配慮
＝道路上で共存することが重要＝自動車運転者にも責任がある

＜特に重要なことのひとつが：自転車の走行場所＞

1. 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先

自転車側のルールは・・・車道の左側通行が原則であり、歩道は例外的に通行可能
自転車は「車」＝車道と歩道の区別があるところ（歩道又は路側帯）は車道通行が原則
- 道路走行時は、左側に寄って通行
- 歩道を通行できる場合は、車道寄りの部分を徐行、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止

※自転車が歩道を通行できる場合

- ・標識や標示によって歩道を通行できるとされているとき
- ・13歳未満、70歳以上の方又は車道通行に支障がある身体の不自由な人が運転するとき
- ・車道又は交通の状況から見て、通行の安全を確保するためにやむを得ないと認められるとき



路側帯

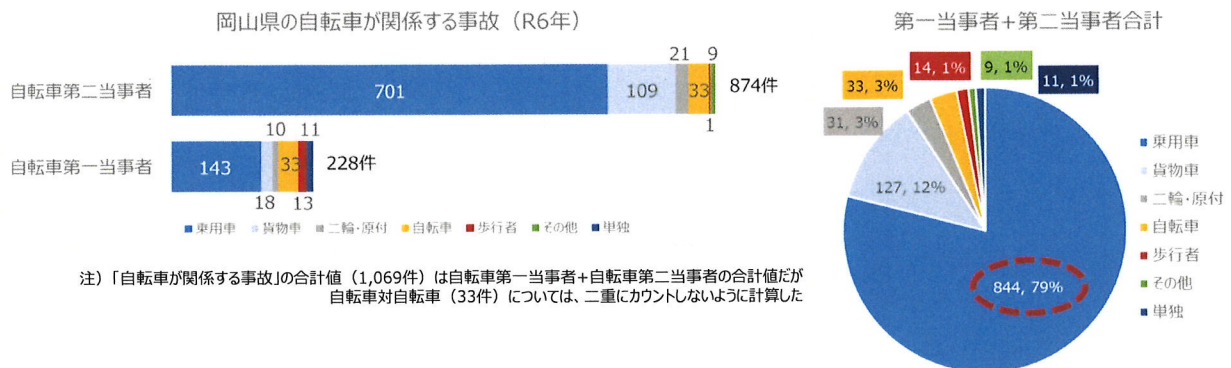


出典：警察庁「自転車は車のなかま」
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/info.html>

8

2. 自転車事故から考える安全運転

自転車の運転挙動の変化の影響を最も受けるのは「乗用車運転者」



出典：「交通年鑑＜令和6年資料版＞」，岡山県警察本部より作成

「第1当事者」とは、最初に交通事故に関与した車両等（列車を含む。）の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。（交通事故統計における用語の解説，<https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/yougo.html>）

9

2. 自転車事故から考える安全運転

自転車の運転挙動の変化の影響を最も受けるのは「乗用車運転者」

岡山県内の自転車に関係する事故（令和6年）

単位：件

第一当事者別	乗用車	貨物車	二輪・原付	自転車	歩行者	その他	合計
交通事故全体	3,642	828	120	228	19	32	4,869
自転車が第二当事者の事故	701	109	21	33	1	9	874
自転車に関係する事故の割合	19%	13%	18%	14%	5%	28%	18%
自転車が第二当事者で、追越追抜時の事故	13	3	0	4	0	2	22

出典：「交通年鑑＜令和6年資料版＞」，岡山県警察本部
追越・追抜時の事故は本講習会のために岡山県警にて集計したもの

乗用車が第一当事者の事故のうち約2割が対自転車の事故
対自転車の事故を減らすことが、「事業所」の事故を減らすことにもつながる

自転車が車道を走行することによって、今後、追越追抜時などで接触事故などが増加する可能性が指摘されている

10

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

「自転車が交通ルールを遵守する」ということは、
原則車道を走行すること
＝自動車と自転車が車道を並走すること

自動車は自転車に対して十分に安全な走行を行う必要がある

自動車は、車道を走行する自転車とどのように並走すればよいのかのルールを明確にする

自動車等(*1)が自転車等(*2)の右側を通過する場合（追い越す場合を除く）において、
両者の間に「十分な間隔」がないとき、

- 自動車等は、自転車等との「間隔に応じた安全な速度」で進行（道路交通法18条3項）
- 自転車等は、できる限り道路の左側端に寄って通行（道路交通法18条4項）しなければいけません。

(*1)自動車、一般原動機付自転車及びトロリーバス
(*2)軽車両（自転車を含む）及び特定小型原動機付自転車
(*3)明示されている根拠規定は改正後のもの

出典：警察庁 <https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/202603.pdf>

11

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

【法律に沿った自動車等の通行方法の目安】

- 自動車等が自転車等の右側を通過するときは、
できる限り間隔を空けましょう。

少なくとも1メートル程度間隔を空けること
が安全です。

- 自転車等と1メートル程度の間隔を確保できない場合には、
時速20キロメートルから30キロメートル程度
で運転しましょう！

※ 上記はあくまで目安です。自動車等が自転車等の右側を通過する際の「十分な間隔」や「間隔に応じた安全な速度」については、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により異なります

出典：警察庁 <https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/202603.pdf>



出典：大阪府警察本部、
<https://www.police.pref.osaka.lg.jp/kotsu/kaisei/23662.html>

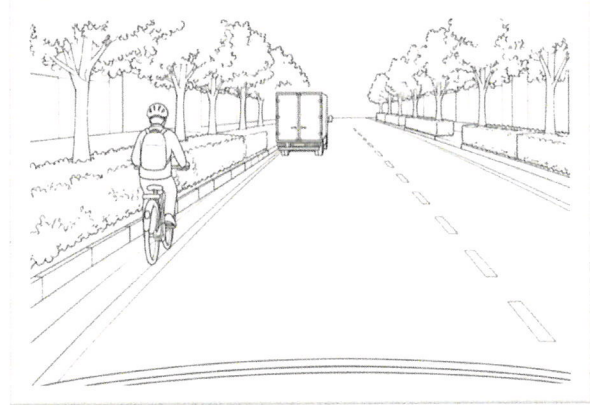
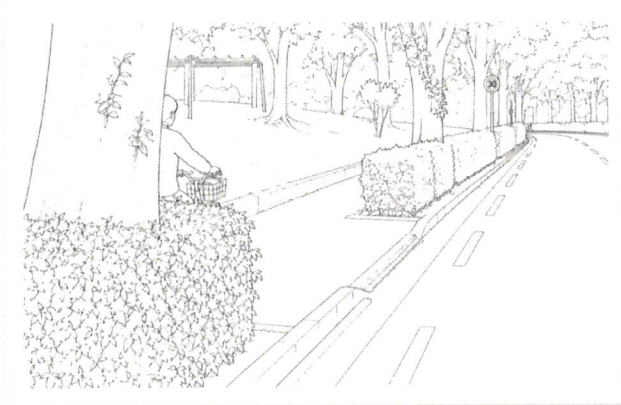
自転車の右側を通過する際に
想定される**注意すべき状況**
を考えてみましょう

12

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

生活道路とは?

主に地域の生活の便を図るために設けられ、中央線や中央分離帯等がない比較的狭い道路のことです。

ドライバーの皆様へ

最高速度は、交通の安全と円滑を図るためにあり、これを守ることは、ドライバー、乗客、歩行者、自転車の方々の安全につながります。決められた速度の範囲内であっても、道路状況や気候等に応じて、安全な速度で運転するように心がけてください。

こんな道は特に気を付けよう!

- 民家・商店が多い
- 通学路である
- 天候等で視界が悪い
- カーブが多い

■警察庁HP
▼生活道路における法定速度の引き下げについて
<https://www.psp.go.jp/kansu/traffic/safety/speedlimit/speedlimit.html>

■全国都市道路情報HP
▼全国の都市道路情報HPはこちらです
<https://www.npa.go.jp/traffic/prefectural.html>

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!!

令和8年9月1日
改正道路交通法施行

60km/h
30km/h

警察庁・都道府県警察

▼以下の道路における自動車の法定速度は引き続き60km/hです▼

1 道路標識又は道路標示による中央線又は車道通行帯が設けられている一般道路

2 道路の構造上又は橋その他の工作物により自動車の通行が往復の方向別に分離されている一般道路

3 高速自動車国道のうち、本線車道並びにこれに接する加速車線及び減速車線以外のもの（※として、料金所や一般道路と高速道路をつなぐ、いわゆる「ランプ」が該当します）

4 自動車専用道路

従前どおり、道路標識等による指定がある場合は、その速度に従ってください

道路標識又は道路標示により最高速度が指定されている道路では、その速度が最高速度となります。

例えば、道路標識により最高速度が40km/hと指定されている中央線がない道路では、最高速度は30km/hではなく40km/hとなります。

最高速度は40km/h

最高速度は50km/h

▲中央線がない道路で40km/hの速度標識があった場合は、最高速度は40km/hとなる。

最高速度は50km/h

▲中央線と中央線がなくても速度標識が50km/hの場合、最高速度は50km/hとなる。

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。

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が引き下げられます」
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/seikatsudouro/seikatsudoro.html>

＜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、自動車及び原動機付自転車が高速自動車国道の本線車道（第27条の2に規定する本線車道を除く。第1号イ及び第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、自動車にあつ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、原動機付自転車にあつては30キロメートル毎時とする。

- 一 次に掲げる一般道路 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 道路標識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 道路の構造上又は柵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別に分離されている一般道路
- 三 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

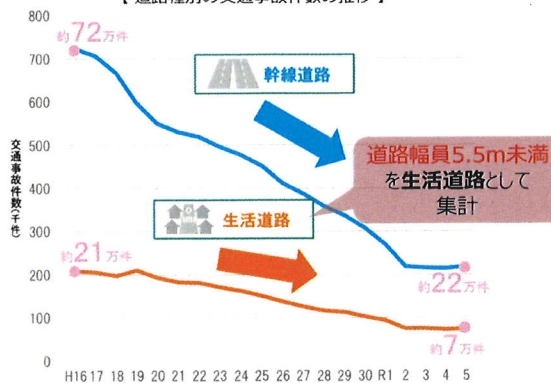
法律上は、60km/hの一般道路を定義してそれ以外の道路は30km/hと記載されている

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

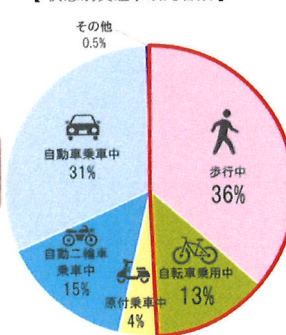
しかし、今回の法改正の目的は、主に地域住民の日常生活に利用されるような「生活道路」の交通事故を減らすことにある

【道路種別の交通事故件数の推移】



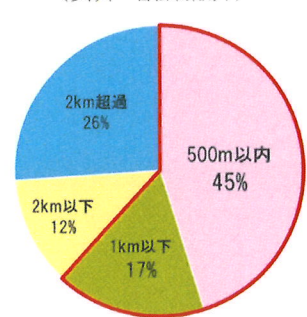
※生活道路：車道幅員5.5m未満、幹線道路：車道幅員5.5m以上として集計
 出典）交通事故統計年報をもとに作成

【状態別交通事故死者数】



出典）警察庁交通局「令和5年における交通死亡事故の特徴等について」をもとに作成

【自宅からの距離別死者数】
 （歩行中・自転車乗車中）



出典）交通事故データ（ITARDA：令和5年データ）

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

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

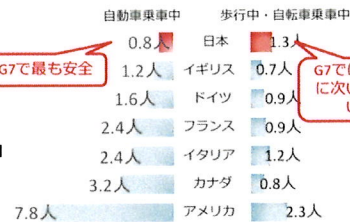
しかし、今回の法改正の目的は、**主に地域住民の日常生活に利用されるような「生活道路」の交通事故を減らす**ことにある

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

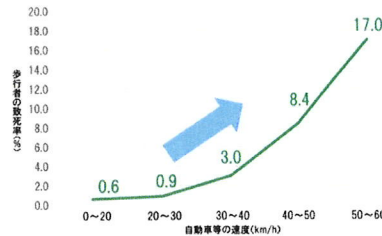
日本は、
歩行中・自転車乗車中
は交通事故死者数が
世界的に見て
危険

【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】

■人口10万人あたり交通事故死者数の比較



出典) IRTADI(2021), World Bank
※アメリカのみ2020年データ



【出典】

警察庁資料より作成

※1「自動車等」とは、自動車、自動二輪及び原動機 付自転車という。

※2平成29年から令和3年までに車道幅員5.5m未満の道路の単独で発生した人対車面事故の分析による。

※3致死率とは、死傷者数に対する死者数の割合をいう。

自動車の速度が
30kmを超えると
歩行者の致死率
が急上昇

歩行者の安全を
守るためには
制限速度を
30km/h以下に
することが有効

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

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

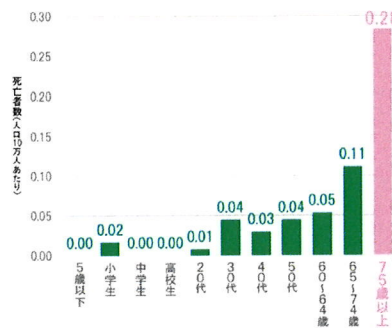
しかし、今回の法改正の目的は、**主に地域住民の日常生活に利用されるような「生活道路」の交通事故を減らす**ことにある

生活道路の交通事故

【年代別 死傷者数】
(人口10万人あたり/令和5年)



【年代別 死亡者数】
(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

(ITARDA：令和5年データ)

幅員5.5m未満の道路を対象に集計

・小学生、中学生、高校生の人口：文部科学統計要覧(令和5年版)

※中等教育学校、高等専門学校は含まず

・小学生、中学生、高校生以外の人口：総務省統計局HPの統計データ(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

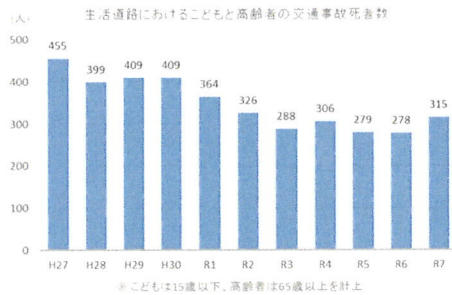
3. 生活道路30km/hが意味するもの

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

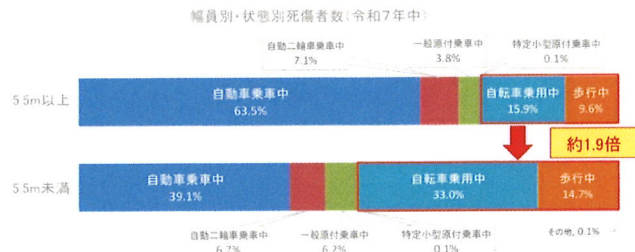
しかし、今回の法改正の目的は、**主に地域住民の日常生活に利用されるような「生活道路」の交通事故を減らす**ことにある

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5.5m未満の道路）における子ども（15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。



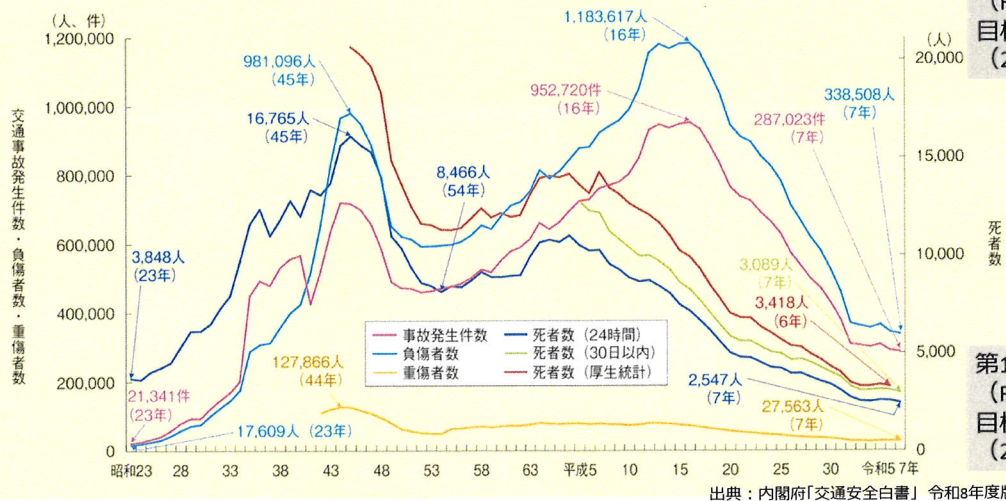
令和7年中における状態別の交通事故死傷者数を見ると、車道幅員5.5m未満の道路における歩行中・自転車乗用中の死傷者が占める割合は、車道幅員5.5m以上の道路の約1.9倍でした。



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30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

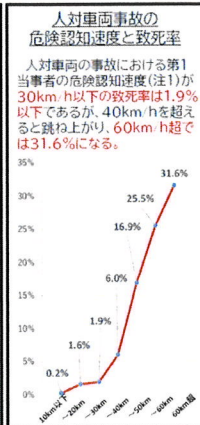
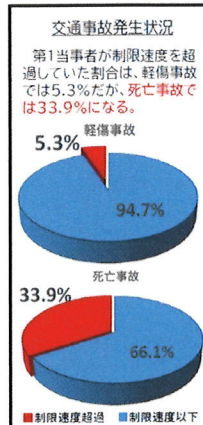
第12次交通安全基本計画 (R8-R12)

目標：交通事故死者数 (24時間) 1,900人以下

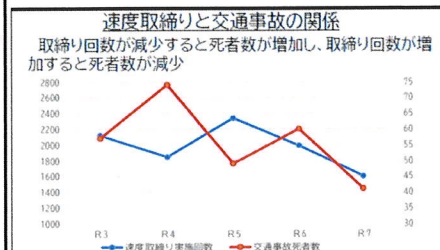
3. 生活道路30km/hが意味するもの

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）



重大事故を抑止するためには、適正な速度管理が重要！



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

注1：「危険認知速度」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い、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。

21

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）

区分	生活道路	幹線道路及びその他の道路	高速道路
交通事故発生状況(R3~R7の過去5年間)	- 死者数 14人 - 重傷者数 599人 ※生活道路 おおむね500メートル以上にわたり、民家、建物等が建立し、市街地的形態をなしている地区の ・速度規制が30km/h以下に指定されている国道以外の道路 ・速度規制のない市町村道 ※道交法改正（令和8年9月～） 生活道路の法定速度の引き下げ ・生活道路～主に地域住民の日常生活に利用されるような、中央線などがない道路のこと。	- 幹線道路 - 死者数 142人 - 重傷者数 1,365人 ※幹線道路 全ての国道及び速度規制が40km/h以上の県道 - その他の道路 - 死者数 109人 - 重傷者数 921人 ※その他の道路 生活道路、幹線道路以外の道路	- 死者数 16人 - 重傷者数 33人
交通事故の特徴	- 約7割以上が昼間に発生 - 約5割が対歩行者又は対自転車事故	- 約6割以上が昼間に発生 - 約6割が岡山・倉敷市内で発生	- 約7割が車両単独等の一方的過失の事故 - 約7割以上が山陽自動車道で発生
目標	通過交通の流入対策及び速度抑制による歩行者の安全確保	速度抑制及び速度規制の見直し等による交通の安全と円滑の確保	

速度管理の概要（抜粋）

■交通安全教育

- 生活道路の法定速度引き下げに関する法改正の周知

■交通指導取締り

- 重点対策地区・路線等における速度取り締まり等
- ※速度管理重点17路線
：重点路線は、過去5年間の重傷以上の人身事故のうち、速度超過を伴う事故の件数及び構成率を考慮して選定
- 通学路等における児童の安全確保に向けた速度取り締まり等

■交通規制

- 補助標識設置
- 速度を出しにくい道路環境の整備⇒ゾーン30プラス
- 交通事故の発生実態や車両の実際の走行速度等を総合的に勘案して速度規制を見直す

22

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**^{注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）
- ・ハンプやスモーズ横断歩道などの**物理的デバイス**を適切に組み合わせる

^{注1}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、その他の安全対策を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（津山市北町～北園町地区）

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30プラス」の概要，令和8年7月

○「ゾーン30プラス」における主な対策内容



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・あまり人がいない道？

⇒ 仕事だから、「間に合わない」「遅れた」「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ても、これまで事故はないから、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）自転車が邪魔、加速して追い抜きたい

いつもの道だから、これまでと同じが「安全な速度」だと思いませんか？

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

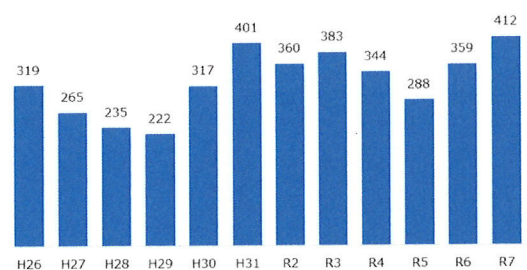
岡山県の人身事故は、令和7年は令和6年に比べ
岡山県全体では減少したが、安全運転管理者専任事業所では増加

安全運転管理者専任事業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。

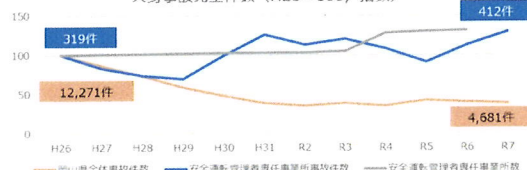
岡山県の交通事故発生状況

		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		
岡山県全体	令和7年度	51,423	4,681	41	41	5,383	46,742
	令和6年度	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%	-4%	-29%	-32%	-2%	3%
安全管理者 専任事業所	令和7年度	-	412	-	3	-	-
	令和6年度	-	359	-	4	393	-
	増減数	-	53	-	-1	-	-
	増減率	-	15%	-	-25%	-	-

安全運転管理者専任事業所人身発生件数



人身事故発生件数（H26 = 100, 指数）

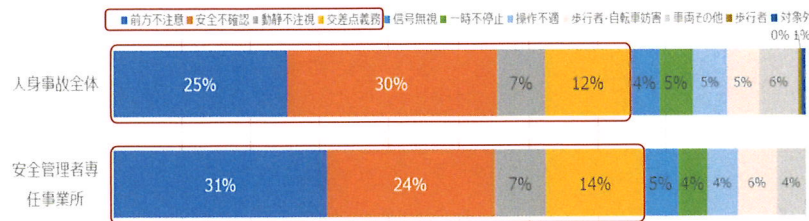


26

4. 安全運転管理者専任事業所事故から考える事故防止

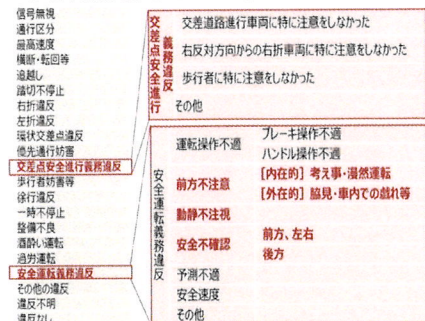
法令違反別

「だるう運転」



赤字の項目は「だるう運転」として注目した違反

(参考) 交通事故統計における「法令違反」車両等の違反項目



安全管理者専任事業所の事故では、安全不確認よりも前方不注意が多い

前方不注意：【内在的】考え事・漫然運転、【外在的】脇見など ← 伝票やスマホを見ていませんか？

⇒ 前方不注意が多いから追突事故が多くなる

事故類型別



27

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
- 法令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避けたい
 - ← 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。

28