

管理で「運転を安全」に。

2026 (令和8年)Version.

2026(令和8)年度
吉村 俊哉 (Yoshimura Toshiya)



Ver.01-2026.04/01

※当頁イラストは「交通安全ジャーナル(東京都交通安全協会刊)」抜粋より引用。 1

1

● 交通事故と企業の責任

- 交通事故に対する事業所の責任は重い
- 交通事故に伴う4つの責任
 - ① 刑事上の責任・・・懲役・禁固・罰金などの刑罰
(場合によっては刑務所行き、ということもあり得る)
 - ② 行政上の責任・・・免許の取消、停止などの処分
 - ③ 民事上の責任・・・賠償責任(金銭による償い)
 - ④ 社会的な責任・・・信用の失墜(看板への傷)

※民法715条「業務における使用者の責任」
※道路交通法施行規則第9条の10「自動車の点検の実施及び
飲酒、過労、病気その他の理由により**正常な運転**をすることが
できないおそれの有無」

2

2

事故が起きると

- 「犯罪」として処罰。
- 「賠償」として、償うこと。
- 社会的な「信用」にかかわる(法人等両罰、の場合も)。
- 無関係な家族や仲間も「巻き込む」おそれ。
(昭和45年、無保険車による飲酒事故「日高の遺書」の家族の悲劇)
- 業務中の事故は、無関係な他人をも巻き込む。
- 自分の職域の「信用」にもかかわる。
- 「違反」は、「事故の前兆」と思って、戒めること。
- ……後悔は、先に立たず。

3

3

■ 事故発生のメカニズム

- ヒト(運転者)に起因するもの
- 車両(ハードウェア)に起因するもの
- 道路や構築物(インフラストラクチャ)などに起因するもの
(道路形状などがドライバーの判断に影響することもあり得る)
- 災害など(不可抗力的なもの)

4

4

第1章 安全運転管理者の業務

第九条の十 法第七十四条の三第二項の内閣府令で定める業務は、次に掲げるとおり。

(1)ドライバーの把握

(適性、技能、知識、法的処分の遵守状況)

→ 一 自動車の運転に関する運転者の適性、技能及び知識並びに法及び法に基づく命令の規定並びに法の規定に基づく処分の運転者による遵守の状況を把握するための措置を講ずること。

つまり

「個々のドライバーをよく**観察し、知ろう**」

5

5

◎もっぱら「ヒト(運転者)」に起因するもののメカニズムとしては

1. 運転行動とは(認知・判断・操作のモデル)
2. 各段階での「エラー」発生と、対処困難の場合の影響

●行動を規定する諸要因

レヴィン(Lewin, k.)の概念式 $B = f(P, E)$

B=人間行動(Behavior)

P=素質等の内的諸要因(Person)

E=環境等の外的諸要因(Environment)を心に映した際の「主観的な環境」と捉えるべき

(現実の「物理的空間」を写像(マッピング)し損なった「心理的空間」に従う懸念もある)

★人間の行動は「内的及び外的な諸要因が絡み合って生じる」ということ。

≒平たく言えば

「行動は、自分のパーソナリティ(性格)だけでなく、『環境にも影響される!』」

6

6

●人間の行動を規定する因子(鶴田正一,1968)

◆内的条件

- ・一般心理(錯誤、不注意、失念、無意識的反射条件)
- ・素質(知能、知覚・運動機能、性格、態度)
- ・経歴(年齢、経験、教育訓練)
- ・意欲(地位、待遇、厚生、興味、気分)
- ・心理状態(疲労、疾病、睡眠、休息、アルコール、薬物)

◆外的条件

- ・人間関係(職場、家庭、社会)
- ・自然(温・湿度、気圧、換気、明暗、天候)
- ・物理的(設備、用具、照明)
- ・空間(職場の広さ、高低)
- ・時間(労働時間、時刻、交代制、速度)

7

7

第1章 安全運転管理者の業務

第九条の十 法第七十四条の三第二項の内閣府令で定める業務は、次に掲げるとおり。

(2)運行計画の作成

(速度違反や過積載、過労などの無理を強いない)

→ 二 法第二十二條の二第一項に規定する最高速度違反行為、法第五十八條の三第一項に規定する過積載をして自動車運転する行為、法第六十六條の二第一項に規定する過労運転及び法第七十五條第一項第七号に掲げる行為の防止その他安全な運転の確保に留意して、自動車の運行計画を作成すること。

つまり

「実現可能な運行計画、を」

8

8

第1章 安全運転管理者の業務

2023夏前、東北自動車道での「バス事故」を忘れるな!

第九条の十 法第七十四条の三第二項の内閣府令で定める業務は、次に掲げるとおり。

(3)交替ドライバーの配置

(長距離や夜間の疲労などを考慮)

→ 三 運転者が長距離の運転又は夜間の運転に従事する場合であつて、疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるときは、あらかじめ、交替するための運転者を配置すること。

つまり

「長距離や夜など疲れる際には、
交代要員を考慮」

・・・低覚醒(覚低)走行の怖さ

9

9

第1章 安全運転管理者の業務

第九条の十 法第七十四条の三第二項の内閣府令で定める業務は、次に掲げるとおり。

(4)異常事態時の安全確保

(異常気象、天災ほかの際の指示や措置)

四 異常な気象、天災その他の理由により、安全な運転の確保に支障が生ずるおそれがあるときは、運転者に対する必要な指示その他安全な運転の確保を図るための措置を講ずること。

つまり

「転ばぬ先の杖」

10

10

第1章 安全運転管理者の業務

第九条の十 法第七十四条の三第二項の内閣府令で定める業務は、次に掲げるとおり。

(5)点呼の実施

(点検の実施、飲酒・過労・病気ほか正常な運転を支障するおそれの有無を確認)

→ 五 運転しようとする運転者に対して点呼を行う等により、道路運送車両法第四十七條の二第二項の規定により当該運転者が行わなければならないこととされている自動車の点検の実施及び飲酒、過労、病気その他の理由により正常な運転をすることができないおそれの有無を確認し、安全な運転を確保するために必要な指示を与えること。

つまり

「人も車両も、いつでも正常」

11

11

JAF(日本自動車連盟)の ロードサービス救援データより

<http://jaf.or.jp>

2024年度の年間救援件数(四輪/二輪計)

2,295,304件

一般道路 2,230,995件/高速道路 64,309件

〈着目しておきたい上位の常連〉

一般道路...

バッテリー(過放電1位、破損劣化3位)、タイヤ(2位)、燃料切れ(7位)

高速道路...

タイヤ(1位)、燃料切れ(2位)バッテリー(過放電4位、破損劣化6位)

12

12

第1章 安全運転管理者の業務

第九条の十 法第七十四条の三第二項の内閣府令で定める業務は、次に掲げるとおり。

(7) 前出(6)の酒気帯びの有無確認の記録、保存及びアルコール検知器を常時有効に保持する

→七 前号の規定による確認の内容を記録し、及びその記録を一年間保存すること。

つまり

「酒チェックの結果」の記録と保存(1年)。
いつも**正常なチェック機器**を使う。」

19

19

第1章 安全運転管理者の業務

第九条の十 法第七十四条の三第二項の内閣府令で定める業務は、次に掲げるとおり。

(8) 運転の記録

(名前と日時、距離、ほか必要事項の記録を残す)

→八 運転者名、運転の開始及び終了の日時、運転した距離その他自動車の運転の状況を把握するため必要な事項を記録する日誌を備え付け、運転を終了した運転者に記録させること。

つまり

「いつ、誰が、どの位、どういう状況で？」
記録をつけておく」

20

20

第1章 安全運転管理者の業務

第九条の十 法第七十四条の三第二項の内閣府令で定める業務は、次に掲げるとおり。

(9) ドライバーへの指導

(運転に関する技能、知識ほか必要事項について)

→九 運転者に対し、自動車の運転に関する技能、知識その他安全な運転を確保するために必要な事項について指導を行うこと(法第七十四条の三第二項に規定する交通安全教育を行うことを除く。)

つまり

「何時でもドライバーは**アップデート済!**」

21

21

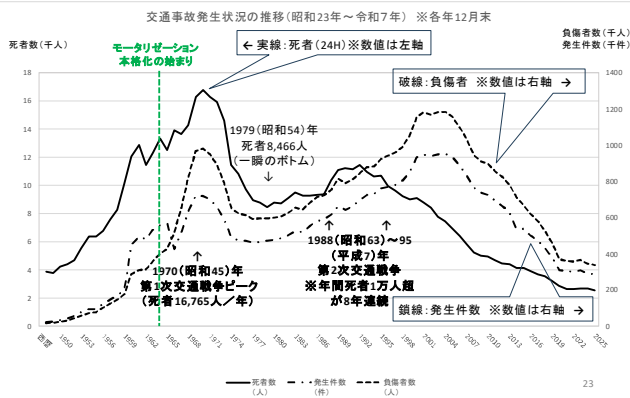
第2章

事故形態別の防止対策

22

22

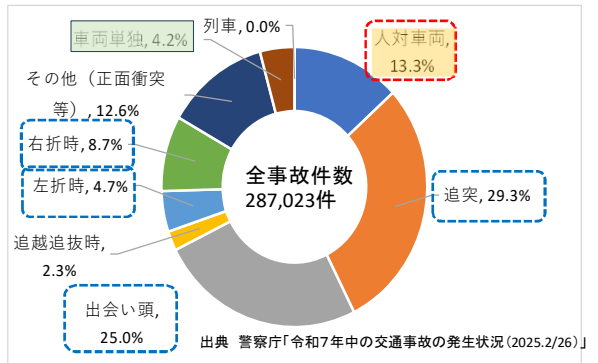
交通事故発生状況の推移 (昭和23年～令和7年) ※各年12月末



23

23

事故類型別交通事故件数(2025=R7年)



24

24

追突

ヒトの眼は「奥行き」を正確に知るのが苦手

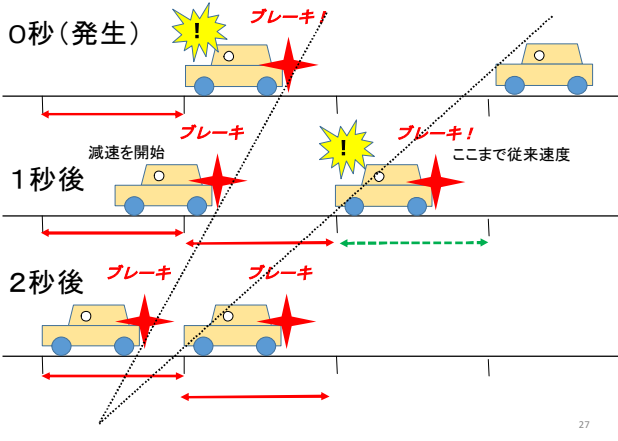
知っておきたい！埼玉県“発”（その1）

ゆとり車間距離保持0102（ゼロイチ・ゼロニ）運動

- ・車間距離の保持
 - ・どんな速度の時でも「前のクルマとの間隔を『2秒以上』あける」
 - ・普通に「イチ、ニ」と数えると、少し早い。「1秒、2秒」をより正確に刻む。
 - ・人間の特性
 - “異常を察知”→情報処理→動作→車が挙動変化を開始、には最低2秒。（できればもう少し余裕を・・・）
- つまり「認知・判断・操作」に要する「時間的なゆとり」のこと！



「反応時間」と「空走距離」と「車間距離」の関係（その1 先行車にぶつからずにすむ）

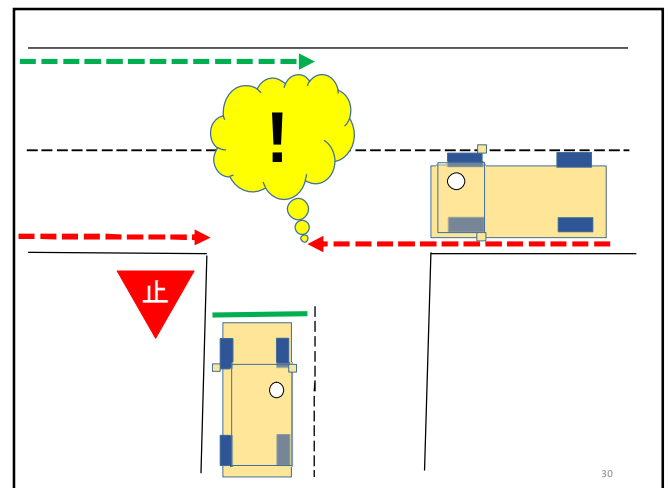


出会い頭

“多段階停止”で「見る&見せる」

右左折

巻き込みだけでなく、逆走自転車等にも注意！



対歩行者

相手の意識は何処を向いている？
夜間や薄暮時と、ヘッドライト特性

「アイ・コンタクト(Eye-Contact)」:
(相手の目を見てコミュニケーションを図る)
・・・なども、意識してみよう

知っておきたい！埼玉県“発”（その2）

歩行者優先「KEEP38プロジェクト」



・道路交通法 第38条
「横断歩行者の優先」



- ・横断歩道前で徐行
- ・歩行者がいたら一時停止
- ・横断歩道前で追い抜き・追い越しをしない
- ・停止車両がいたら、一時停止！

たとえば、大きな駐車場で・・・
(大規模小売店舗や地下街、高速道SA/PAなど)

- ・比較的暗く、柱など障害物が多い
- ・立体的な「歩車分離」ではないケースも多く、車と歩行者の混在が起き得る
- ・買い物や休憩、トイレなど「目的」が優先し、周囲への注意がそがれることがあり得る
- ・同乗者の場合: 「飲酒」「疾病」「身体不自由」など特殊な条件の場合も
- ・ドライバーも「駐車場所探し」モードで動いている？

知っておきたい！埼玉県“発”（その3）

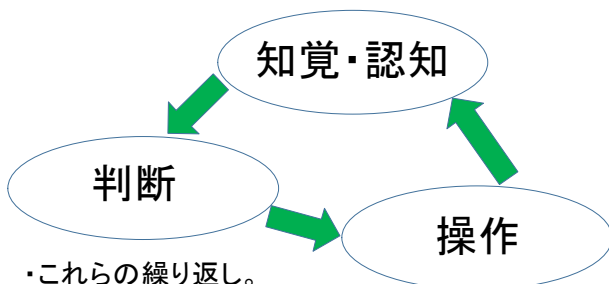
きらめき3H(トリプルエイチ)運動

- ・高齢者の交通事故防止（特に歩行者等の安全確保）

●3つの“H”とは(重点)

1. 早めのライト点灯
(夏は18時、冬は16時。人の感覚では遅い、自動点灯も活用)
2. 反射材の着用
(光源に向かう“再帰性反射”、特に下半身や足許)
3. 歩行者保護
(横断歩道では妨げない。歩行者を、保護！)

ドライバーの運転行動とは



- ・これらの繰り返し。
- ・どこかにエラーが出ると、危険が高まる！

事故や違反の「特性」

～あなたの周りには該当していないことと、念じますが～



※このイラストは「交通安全ジャーナル(東京都交通安全協会刊)」掲載より引用。 36

事故反復カウンセリーの持ち合わせている共通的な事項
[その1] (ベテランカウンセラーの経験より)

日交心: 交通カウンセラーテキスト(2013年版)

共通にみられる主な特徴として、次のようなものがあることに気づかされる。

・自分の起こした事故に特徴が存在していることに気づいていない。代表的なものは...

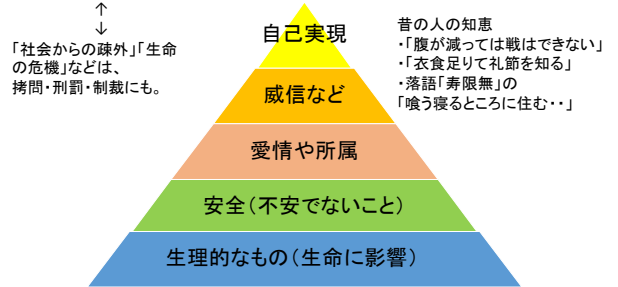
- ① 交差点 ② 交差点付近
- ③ 空車時(トラックの場合、積荷“無し”の場合)
- ④ 実車時(トラックの場合、積荷“有り”の場合)
- ⑤ 乗客降車直後(タクシー・ハイヤー、バス等の場合、トラックの場合は積荷降ろしの終了後)
- ⑥ 事故発生の時刻(例えば、夜明け前、終業時等)
- ⑦ 天候 ⑧ 後退(バック)時 ⑨ 右左折時
- ⑩ 加害事故 ⑪ 被害事故 ⑫ 自損事故 など

37

37

マズローの欲求(動機)階層 ※要約

「食う・寝る・休む」など命に影響することは、まず大切。
さらに、社会的に安定すること。
満たされて初めて「自分の生きがい」に傾注できる。



38

38

第12次交通安全基本計画 (R08~012年=5カ年)

(令和8年3月27日決定)

○交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)に基づく大綱 ○空・陸・海の全交通モード

■基本理念(キーワード)

「時代のニーズ」「人命尊重の理念」「人優先」の交通安全思想を基本。

「高齢化が進展しても安全に移動できる共生社会」

★道路交通では

【目標】

- ①24時間死者数:1,900人(※)以下 (※30日以内死者数2,300人)
- ②重傷者数:20,000人以下

【対策の視点】

- ①高齢者及び子供 ②歩行者及び自転車(安全と違法意識) ③生活道路
- ④先端技術活用 ⑤実態等を踏まえた細かな対策 ⑥地域の一体

【対策の柱】

- ①道路環境整備 ②交通安全思想の普及 ③安全運転 ④車両の安全性 ⑤秩序の維持
- ⑥救助・救急 ⑦被害者支援 ⑧研究開発及び調査研究

39

事故や違反って、損だ。

~「それ以外の言い方」があるなら、教えておくれ~



後席シートベルトがないと...

- ・車内で激突
- ・車外放出
- ・前席乗員を潰す

●一般道での後席シートベルト着用率「45.8%」
(2025年:警察庁&JAF)

Fin.

ご清聴 ありがとうございました。

※当頁イラストは「交通安全ジャーナル(東京都交通安全協会刊)」掲載より流用。 40

40