

一般社団法人 埼玉県安全運転管理者協会
安全運転管理者講習

管理で「運転を安全」に。

2025（令和7年）Version.



2025(令和7)年度
吉村 俊哉 (Yoshimura Toshiya)

Ver.01-2025.04/01

※当頁イラストは「交通安全シナリオ(東京都交通安全協会刊)」抜粋より活用。 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
- ・ 道路や構造物(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

道路交通法施行規則第9条の10に定める基本業務

基本業務は「9つ」。

※うち2つは「飲酒運転防止」のため2022(令和4)年に追加。

5

5

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**」

6

6

◎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いる」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」

7

●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)

8

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」

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。

(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」

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。

(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」

11

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」

12

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>

2023年度の年間救援件数(四輪／二輪 計)

2,268,868件

一般道路 2,202,922件／高速道路 65,946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)

13

13

(3)事業所としての飲酒運転根絶に向けて

飲酒運転の脳・体への影響

飲酒には「タイムラグ」がつきもの

鮭、鮫、鱈、鯉 ★「酒気残り」の落とし穴
(サケ、サメ、タラ、コイ)



※ 当頁イラストは「交通安全シャナール(東京都交通安全協会刊)」掲載より転用。 14

14

酒が入った状態での運転とは

・酒酔い運転

まっすぐ歩けないなど、酔った状態で運転すること。

・酒気帯び運転

酒に酔った状態でなくても、一定基準以上のアルコールを体内に保有して運転すること。

・道路交通法では呼気1リットル中0.15mg以上アルコールを検出した場合、「酒気帯び運転」になる。

ビール中びん1本で、「酒気帯び運転」になる。

(公益社団法人 アルコール健康医学協会 HPより)

15

15

飲酒運転の脳・体への影響

お酒を飲んで運転すると以下に挙げる影響が現れます。

- ・動体視力が落ち、視野が狭くなる。ゆえ信号の変化や路上の人や車の動きの見極めが遅れる。
- ・抑制がとれ理性が失われているため、運転に必要な判断力が低下(速度感が鈍る、乱暴なハンドル操作など)。
- ・集中力が鈍り、状況の変化に対応できない。
- ・運動をつかさどる神経が麻痺しているため、ハンドル操作やブレーキ動作が遅れがち。
- ・体の平衡感覚が乱れ、直進運転でさえ蛇行運転などに。
- ・このため、信号無視、カーブを曲がりきれない、横断中の人の見落とし、ハンドル操作の誤り、ガードレールや電柱への衝突など、悲惨な事故となりがち。

(公益社団法人 アルコール健康医学協会 HPより)

16

16

鮭、鮫、鱈、鯉 (サケ、サメ、タラ、コイ)

★「酒気残り」の落とし穴

・前夜の深酒、翌朝酒気帯び運転をして事故を起こし、逮捕されたケースも(AMは「酒が残っている」かも)。

・体重約60kgの成人男性で、1単位(ビール中びん1本、日本酒1合、焼酎0.6合)のアルコールが体内から消えるまでに約3～5時間。

・2単位では、約6～7時間、3単位では、約9～10時間、4単位では、約12～13時間(体格、体質、性別で異なる:個人差)

・風呂や運動で多く汗をかいても、10%以上のアルコールは汗として排出されない。アルコールの代謝は「待つのみ」。(→サウナ行っただとしても、無駄無駄ムダァツ!! !!)

・概して、女性は男性より代謝に時間がかかる。

・「車中でひと眠り」も、論拠ナシ!

(公益社団法人 アルコール健康医学協会 HPより)

17

17

2022(令和04)年:「安管業務」に関する道路交通施行規則の改定

もっと平たく云うと・・・「二段がまえ」。

・2022(令和4)年4月1日～

(1)酒気帯びの有無の確認及び記録の保存

・運転前後の運転者に対し、酒気帯びなどの状態を「目視等で確認」し、確認内容を1年間保存。

・2022(令和4)年10月1日(実質2023年12月1日)～

(2)アルコール検知器の使用等

・上記の確認を、国家公安委員会が定めるアルコール検知器を用いて行う。

(アルコール検知器は、常に正常作動するよう有効に保持する)

18

18

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。

(6) 酒気帯びの有無の確認

※目視などのほかアルコール検知器も使用する

→六 運転しようとする運転者及び運転を終了した運転者に対し、酒気帯びの有無について、当該運転者の状態を目視等で確認するほか、アルコール検知器（呼気に含まれるアルコールを検知する機器であつて、国家公安委員会が定めるものをいう。次号において同じ。）を用いて確認を行うこと。

…外観上判りにくい「酒気残り」などは、どうやってチェックする？

つまり

「**飲酒、酒気帯びは**
客観的な計測器で厳密にチェック」

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。

(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。」

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。

(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」

21

21

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！**」

22

22

第2章

交通安全指導の 具体的実施要領

ドライブレコーダーの記録映像等により、運転者に自身の運転行動を客観的に振り返らせるなどして、きめ細かな交通安全教育を実施…（交通安全指針2022年3月8日改正）

(1) 効果的な事故防止対策：

[※座学以外の]体験型事故防止教養の実施要領など

(3) 事業所としての飲酒運転根絶方策

23

23

座学以外の可能性？

体験型事故防止教養の実施要領など

●職場内で、日頃使用している実車を使つての確認

* 停止状態：

・運転姿勢 （ヘッドレストやシートベルト等の保護装置、身体の固定、
緊急ブレーキの体勢の確認

→とっさに蹴飛ばすように踏めるか、ABS作動域まで素早く踏み込めるか）

・死角の確認 （通常の積載状態でヒモやパイロンを使う。直前にバケツを置く。直後にしゃがみ込む、自転車など左後ドア部。右ハンドル車の左の前。

→それをいかに対処したらよいか、話し合いと目標設定、決めごとづくり）

・点検と整備 （トラブルの発生しやすいポイントと確認・整備の方法

→IAF-RSデータとリンク）

24

24

「正しい運転姿勢」のメリット

- ペダル操作、ステアリング操作が無理なく行える。
- 「視点が高めになる」ことで、車体周囲が見やすくなる。
- 上からの目線になるので、遠方が見やすい。

さらに

- 背中が立つ姿勢は「働く姿勢」。
(人間工学的にも、背もたれが寝ると「安眠の姿勢」になってしまう・・・)
- ストレートアームは過去の競技車の制約の遺物。

25

25

自動車は「100年に一度の大変革」を迎えつつある。

キーワード(Key Words)

“CASE”(ケース)

- **Connected** ネットワーク化、連携化
- **Autonomous** 自動運転 (いわゆる無人運転や、その手前の高度な支援)
- **Share** カーシェアリングなど「保有から共有」へ
- **Electric** 電動化

“Maas”= **Mobility as a Service**

→ IT等と結びつけ、一層の利便性向上をはかる

26

座学以外の可能性？

体験型事故防止教養の実施要領など

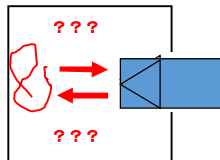
- 日頃使用している実車を使つての確認

* 微速状態:

- 普段行っている一時停止の確認と多段階停止の実践(外から自転車目線でみた多段階停止)

- 運転姿勢と車両操作の基本
「タコソボ脱出ゲーム」など

※車体長の「倍以内」程度の枠を作っておき、
前進で入り、切り返して頭から出る(接触は×)



27

27

→若い方の“クルマ離れ”？

経験の浅い若年者は「不安」「怖い」「自分には向いていない」と考えている。

- 交通心理士・渡辺柳太郎氏による「指導法のヒント」

- 運転では、様々な操作を行うが、一度に学習しようとすると、**結構やっかい**(時間がかかる)。
→大きな課題を「**小さなステップ**」にバラシ(細分化)て指導。
- →本人の**不安を「見える化」**(質問紙で「スコア化」等)
- 実技講習前に知識を教え、

実場面では「さしかかる直前に『ここではどう行動する?』と問いかけるが、本人の成功体験を積み重ねる。

- 「**自分の判断で行動できた**」事が、迷いや不安の解消につながる→独りで運転するという「高い目標」の達成へ。

☆

28

28

第3章(その他)

運転の「客観視」や
「正しい自己評価」の醸成
などについて

・・・そのほか。

29

29

知っておきたい！埼玉県“発” (その1)

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!

30

30

知っておきたい！埼玉県“発”（その2）

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）

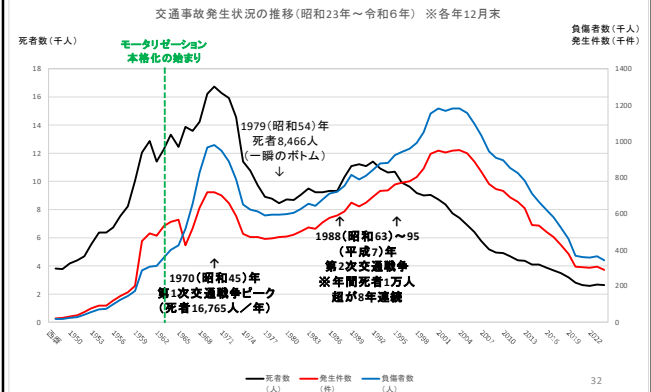
3. 歩行者保護

（横断歩道では妨げない。歩行者を、保護！）

31

31

交通事故発生状況の推移 （昭和23年～令和6年） ※各年12月末



32

32

交通安全にまつわる“4つのE”

- ・Education (教育)
- ・Engineering (技術)
- ・Environment (環境)
- ・Enforcement (規制の施行、取締り)

33

33

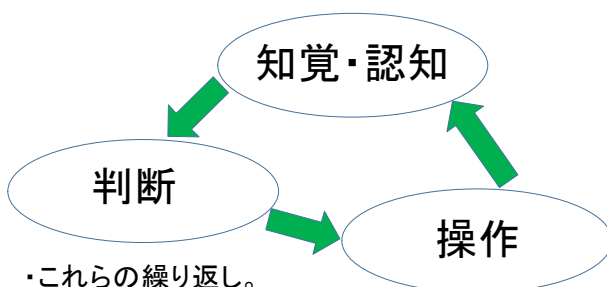
事故は、なぜ起きる？

- ・「人(人間)」が運転しているから。
- ・人と機械(マシン)は、違う。
- ・疲労、飽き、見落とし、注意の向け方、加齢 etc.
- ・人体の特性: 自らを破壊しない様に、自律作用がはたらく(ex. 順応など)
- ・人体の持っている生体リズム(サーカディアン・リズム)
- ・自然界で「時速100kmで走ること」はあり得ない！
→「能力を超えた力」を操っている。
- ・突発的な「体調の変化」・・・疾病など

34

34

ドライバーの運転行動とは



・これらの繰り返し。

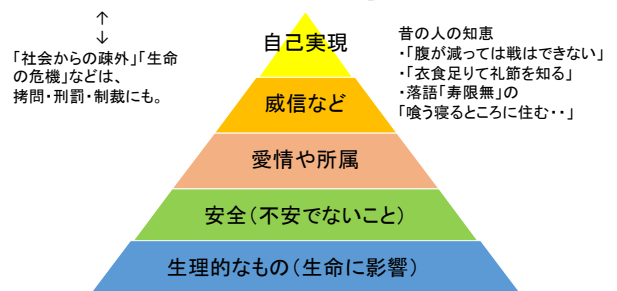
・どこかに**エラー**が出ると、危険が高まる！

35

35

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。



36

36

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～



※当頁イラストは「交通安全シャーンル(東京都交通安全協会刊)」掲載より流用。 37

37

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

38

38

『第11次 埼玉県交通安全計画』の概要

◎交通事故ゼロの「安心・安全 埼玉」を目指して(R03～07年度の5年)

■道路交通安全■

(目標) 24時間死者数:年間100人以下、重傷者数:年間1,500人以下

(※10次計画:24時間死者数:年間125人以下/人口10万人当たりの交通事故死者数を366人以下、R02=121人/2801人と同レベル達成) → ★国の目標にあわせ! 重傷者数(要治療30日以上)を目標に。

《重点事項》

- 1: 高齢者の交通安全対策(遭わない、起こさせない)
- 2: 自転車の安全利用対策(ルール・マナーの向上他)
- 3: 悪質・危険な運転者対策(あおり、飲酒)

★計画の概要(主な施策)

- | | |
|--|--|
| 1. 道路交通環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備 自転車利用環境の総合的整備ほか | 5. 道路交通秩序の維持 <ul style="list-style-type: none"> 交通指導取締りの強化等 交通犯罪捜査及び交通事故捜査体制の強化ほか |
| 2. 交通安全意識の普及啓発 <ul style="list-style-type: none"> 自転車の安全利用の推進 急速に発展・普及する技術の正しい利用のための情報提供等ほか | 6. 救急・救助活動の充実 <ul style="list-style-type: none"> 救急・救急体制の整備 救急医療体制の整備ほか |
| 3. 安全運転の確保 <ul style="list-style-type: none"> 運転者教育等の充実 事業用自動車の安全対策の推進ほか | 7. 被害者支援の充実と推進 <ul style="list-style-type: none"> 自転車損害賠償保険の普及促進 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実ほか |
| 4. 車両の安全性の確保 <ul style="list-style-type: none"> 先進安全自動車(ASV)の開発・普及促進 高齢運転者への車両安全対策の推進ほか | 8. 研究開発及び調査研究の充実 <ul style="list-style-type: none"> 高度道路交通システム(ITS)に関する研究開発の推進ほか |
| | 9. 鉄道と道路の安全確保 <ul style="list-style-type: none"> 鉄道交通環境の整備ほか |

39

事故や違反って、損だ。

～「それ以外の言い方」があるなら、教えてくれ～



ご清聴 ありがとうございました。

※当頁イラストは「交通安全シャーンル(東京都交通安全協会刊)」掲載より流用。 40

40