

対談：交通事故のない社会へ 官民が一体とな って取り組む 交通安全活動の進化



Hondaの交通安全情報紙
The Safety Japan
Since 1971

●編集室：本田技研工業株式会社 安全運転普及本部内
〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1
TEL 03(5412)1736
http://www.honda.co.jp/safetyinfo/
●編集人：千葉英雄
※年間購読をご希望の方は、下記までお問合わせください。
株式会社クリエイティブ 安全運転普及本部係
TEL 03(5439)1191 E-mail:sj-mail@spirit.honda.co.jp

12★1
2009→2010
DECEMBER・JANUARY

SJ ホームページは

CONTENTS

- 対談：交通事故のない社会へ
官民が一体となって取り組む交通安全活動の進化……①
危険予測トレーニング(KYT)/普通自転車通行可の歩道を走行する(自転車)……④
The教材/「自転車交通安全教育マニュアル」……④
SJクイズ……④
DOCUMENT EYE (23)
街を走る小学生の自転車利用者の行動を観察する……⑤
2009年活動報告……⑥
TOPICS ①/ 2009 トラフィック・セーフティ・フォーラム in 鈴鹿/
2009 トラフィック・セーフティ・フォーラム in 浜松/
2009 トラフィック・セーフティ・セミナー in 熊本……⑦
TOPICS ②/ Honda エンジョイセーフティフェスティバル……⑦
教育最前線/立命館アジア太平洋大学・二輪車安全教室……⑧
読者の声……⑧



交通事故発生件数の減少傾向は今年も続いており、「平成24年までに交通事故死者数を5000人以下にする」という政府目標の達成も目前となっている。達成に向けて官民、そして地域と一体となった取り組みはいかに行われ、成果をあげてきたのか。また、「今後10年間を目標に、更に交通事故死者数を半減させる」という新たな目標に向けた課題について、東川一・警察庁交通局長と曾田浩・本田技研工業(株)取締役 安全運転普及本部本部長に話し合っていた。

はじめに交通局長から、今年これまでの交通事故状況についてお話しください。

東川 今年10月末時点の交通事故発生件数は60万件あまり。死者数は3891人ということと、昨年と比べ現時点でマイナス214人(5.2%減)と、順調に減少していると思えます。交通事故死者の内訳については、自動車乗車中が、前年比でマイナス103人の1302人(7.3%減)、原付乗車中がマイナス66人の285人(18.8%減)で、自動車、原付などによる死者数の減少が顕著です。事故類型別に見ると、車両相互の死亡事故も減少しており、前年比でマイナス191件の1678件(10.2%減)という状況です。このように、今年に入って事故発生件数、死者数、負傷者数ともに減少しており、死者数5000人以下という当初の政府目標は、このままいけば達成可能ではないかと思えます。警察としてもなるべく早くこれを達成すべく、取り組みを強化しているところです。

—このような減少傾向は、官民をあげて交通安全活動に取り組んだ成果だと思います。ホンダでは今年、主にどのような活動を展開されたのでしょうか。

曾田 私どもは子どもから高齢者まで、すべての交通参加者を対象に参加体験型の教育を展開することを基本としております。その一環として昨年、地区普及ブロックという活動拠点を熊本に設けました。今年はさらに栃木、埼玉、浜松、鈴鹿の4つの製作所にも設置。地区普及ブロックを中心に全国各地で子どもや高齢者を対象に、地域に根ざした交通安全教育を展開しようと取り組んできました。結果として、今年4～10月で地区普及ブロックの活動だけでも、子どもや高齢者、地域の指導者養成も含めて、3万人以上に啓発活動を行いました。こうして活動の面的な広がりが出てきたことが、今年の活動の特徴だと思います。



曾田 浩 本田技研工業(株)取締役 安全運転普及本部本部長

東川 一 警察庁交通局長

より多くの教育機会を社会に提供していくことが重要



東川 一 ● Hajime Higashikawa

高齢者が安心して参加できる交通社会へ

平成20年中の交通事故死者数の半数近くは高齢者であり、今後も引き続き高齢者の事故防止対策が、重要な課題になると思えます。警察庁では今年、高齢運転者に関する法整備を進められましたが、その背景にある考え方について、「説明ください」。

東川 これから高齢化が進むなか、高齢者の事故防止対策は最重要課題の一つだと認識しています。特に、地方におけるクルマの利用は、公共交通機関の利用に制限があるなか、今後も不可欠となります。ですから考え方としては、高齢運転者を交通の場から排除するのではなく、いかに安全に、日常生活をつつがなく送っていただくかという発想が重要であり、今回の法整備にしても、そうした認識のもとで行ったものです。

「高齢運転者標識（もみじマーク）」の表示については、いわゆる義務化、罰則などが、果たしてこの施策の意図に馴染むのか

るようにすることがなりたいです。認知機能の度合いに応じて講習を差別化し、問題ない方は一般的な講習、機能低下が認められる方にはそれに応じた講習を受講していただくという制度にしました。

曾田 私どもも、高齢者の行動特性や身体機能を踏まえた安全教育に力を注いできました。高齢ドライバー教育のポイントは、やはり加齢に伴う自分の身体の変化を、きちんと自覚をしていただくことに尽きます。自分の知らない間に身体機能が低下したり、注意力が弱まったりしますから、それを実際にいろいろ体験しながら、自ら気づいていただく。その考え方のもと、交通安全教育センターでは平成19年より、「ホンダ健康ドライバースクール」という高齢ドライバー向けの講習を開催しています。

今年から、栃木県はこのスクールのプログラムを採用し、「しあわせ高齢ドライバースクール」を開催、県内の高齢ドライバーの方々が受講されています。スクールの中で体験を通じて自分の運転を振り返り、自分で改善策を考えられる点が高齢者には効果的であると判断し、栃木県では採用を決めたそうです。

また、「(社)日本自動車工業会では「いきいき運転講座」という教育プログラムを開発しました。これは走行コースや教習車両など特別な機材を必要としないため、多人数への教育に対応できることが特長です。さらに、私どもがこのプログラムの簡易版をつくり、先ほどの地区普及ブロックが主体となり、全国各地に幅広く普及させていく活動も進めています。

東川 高齢化社会を迎えるにあたり、高齢者福祉の観点が重要だと考えています。高齢者に生き甲斐をもつて、元気で生活していただける社会をつくるという意味で、そうした取り組みが今後発展し、地域の高齢者福祉の一つとして位置づけられれば、非常に有意義なことだと思いますので、ぜひ活動の継続と拡大をお願いします。

高齢歩行者教育の課題

平成20年中は歩行中の死者数が自動車乗車中を上回って最多となり、その約7割を高齢者が占めるなど、深刻な状況です。高齢歩行者への教育については、どのような考えですか。

東川 高齢歩行者については、教育機会を今後どのように増やしていくかが、一つの鍵になると思います。私たちも、老人クラブの集まりにうかがって出前講座を行うなど、なるべく多くの方々に対象に、安全教育を行うよう努めています。そうした場所にお出かけにならない方もいらつしやいます。そこで、地域交通安全活動推進委員や地域の交通ボランティアの方々が高齢者宅を回って安全を呼びかけています。また、秋の全国交通安全運動期間中、ある県では小学生が高齢者宅を訪問しながら、反射材を手渡し、夜間の外出時の着用を呼びかけるといった活動も行いました。

曾田 私どもも同様の問題意識を持ち、多くの高齢者の方に、安全について楽しく学んでもらうための教材も開発しています。その一つが「あやとりい、長寿編」です。これは、子ども向けに開発した教材「あやとりい」を、高齢者向けに再構成したもので、幅広く活用いただくための指導者養成を地区普及ブロックが行い、高齢歩行者教育の輪を全国に広げていく取り組みを進めています。

東川 高齢歩行者への教育の場合、教えられる側になると、「こんなことわかってる」ということが少なくありません。しかし、横断歩道でないところを横断したり、斜めに横断したりすることで事故にあうケースが多い。こうした基本的なことを高齢者の方々に興味をもってもらえるように伝えるというところは、大きな意味があると思います。

自転車の安全な利用に向けて

次に、自転車教育の話に移ります。自転車交通の整序化に向け、道路交通法が改正され、施行後1年以上がたちました。自転車利用者への交通ルールの周知徹底、教育の普及は、どのように進んでいるのでしょうか？

東川 自転車については、手軽な乗り物ということもあり、歩行者と同じような感覚をもたれてしまい、通行場所などを意識していない人が多いのが実態です。道路交通法の改正では、そのあたりの整序化を図るべく、「自転車は基本的に車両なので、車道を走行することが原則」「ただし、標識で指定された場合や児童、幼児等が運転する場合など例外として歩道を走行することができる」ということを明確化したわけです。

しかし、現実の交通社会では、なかなかそれがきちんと守られていません。歩行者側からすれば、自転車が後ろからすり抜けていくのは、かなり危険な状況ですから、まずはこうしたルールの周知徹底を図り、守っていただくことが基本になります。実践的な指導については、自転車に乗り始める小学校高学年から、正しい交通ルールを身につけてもらうための啓発活動に力を注いできました。しかし最近では、こうした従来型の教育に加え、スタントマンを使って、自転車が安全確認をせずに飛び出すと、いかに危険かを実感してもらえようという、一歩踏み込んだ教育も行っています。自転車の場合も、対象が子どもから高齢者まで非常に幅広いので、いかに効率的に、より多くの方に教育を実践していけるかが課題になります。

曾田 自転車教育については今年10月、安全運転教育用「ホンダ自転車シミュレーター」(6面参照)を開発しました。これは、私どもが培ってきた二輪・四輪のシミュレ

対談：交通事故のない社会へ——官民が一体となって取り組む交通安全活動の進化

「ター」技術を用いて、自転車乗用中の危険予測トレーニングができるようにしたものです。この自転車シミュレーターを活用することで危険を安全に体験していただき、より安全を意識した運転をしていただくと考えています。

自転車シミュレーターは体験する人自身の教育にもなりますが、その画面を大きなスクリーンなどに映し出すことで、いわゆる集合教育も可能になります。今年、青森県の自動車教習所では高校生が集まっていただき、生徒の代表が体験している画面をスクリーンに映しながら、参加者全員でいろいろと討論してもらいました。臨場感をもって学んでもらえますので、今後の自転車教育において効果を発揮するのではないかと思います。

東川 先ほど、自転車シミュレーターを体験しましたが、実際に自分で運転してみてもいい気がされました。特に子どもには、自転車の交通ルールや安全運転に興味をもってもらいやすくなるでしょう。シミュレーターの中には、今まで自分が体験したことがないような危険場面も出てくるので、安全教育のためには有効だと思います。

曾田 自転車利用者は、ある意味で加害者にもなり、被害者にもなるという二面性をもっています。しかも事故の相手は四輪車が多いことから、自動車メーカーとしても事故削減に貢献すべく、こうしたツールの開発、教育促進に力をいれていくことが大切だと考えています。この他、家庭でも自転車の交通ルール・マナーを遊びながら学べるように、「ホンダ交通安全かるた」を開発しました。現在、イベントなどの交通安全教室で、この「交通安全かるた」を使った啓発活動に取り組み始めています。

飲酒運転は重罪という意識の徹底

次に、自動車運転者の話題に移ります。ドライバーへの対策では、何よりも飲酒運転の根絶が重点課題になってくると思いますが、この点についてはいかがですか。

東川 お酒を飲む時には意識があるわけですから、飲酒運転は故意の行動であり、うっかりではありません。一人ひとりが意識

を徹底することで、根絶が可能だと思っています。飲酒運転事故はかなり減ってきているものの、また依然として存在します。一昨年に厳罰化され、運転者を取り囲む人々にも車両提供罪、酒類提供罪、同乗罪などが設定されました。今年6月からは、行政処分も大幅に厳しくなりました。例えば、飲酒運転でひき逃げをした場合の運転免許の欠格期間は従来の5年から10年に引き上げられています。飲酒運転はそれだけ重罪であるということを、皆さんに自覚していただきたいと思っています。

曾田 飲酒運転対策については、私どもも企業ドライバー向けの教育を通じて、機会あるごとに啓発を行ってきました。今年7月、沖縄県で企業の安全運転管理者等を対象に「ホンダ交通安全企業セミナー」を開催しましたが、この際には、当社で実践している従業員に対する飲酒運転防止の取組みを紹介しました。私どもの製作所では、クルマで通勤する従業員が大半ですから、歓迎会など会社に関わる飲酒を伴う会合の際には、必ず届け出をもらって、クルマを置いて参加することを徹底する。あるいは社用車を使う場合は、事前にアルコールチェッカーを使って、体内のアルコール濃度を確認するといったようなことを実施しています。そうした実例をご紹介して、少しでもお役に立てていただければと思います。

東川 自動車運転者については昨年、後部座席シートベルトの着用を義務化しました。近年はクルマ自体の衝突安全性が向上し、仮に事故が起きても被害が軽減されるようになっていますが、それは使う人がきちんと使わなければ、宝の持ち腐れになります。その最たるものがシートベルトだといえます。

曾田 シートベルトに関しては、乗員の安全性確保の観点から「全ての席でのシートベルト着用」を交通安全センターでの研修の場、販売会社の店頭、安全啓発を目的とした各種発行物等を通じて推進しています。また自動車メーカーとして、後部座席のシートベルトをより着用しやすくしていくことで、着用率の向上に寄与していきたいと考えています。

東川 CO₂の排出削減は、いまや世界的な流れです。近年はクルマの燃費性能自体、格段に進歩していますが、やはり地球温暖化への対応ということでは、技術の進歩だけでなく、人の部分、つまりドライバーの意識改革も大切です。最近「エコドライブ」という言葉が定着してきましたが、これを実践することで、総量で相当量のCO₂削減が可能であることが確認されていますので、今後はさらなる普及をはかっていく必要があります。

曾田 私どもはエコドライブの普及についても、力を入れております。今年2月のインサイト（ハイブリッドカー）の発売を契機として、アクセルやブレーキの操作方法など、燃費向上に効果があり、安全運転にもつながる運転スキルを、お客様や社会に幅広くお伝えするよう、さまざまな取り組みを行っています。実はエコドライブとは、「急」のつく動作、特に「急発進」「急ブレーキ」をしないことであり、これらはそのまま安全運転にもつながるわけです。ホンダの交通安全センターでは、そうした観点から、企業ドライバーを対象に「セーフティ&エコドライブ研修」などを実施しています。さらに今年5月には、「環境」と「安全」の両方にやさしい運転の普及を目的に、「ホンダセーフティナビ」という安全運転教育用ソフトを発売しました。

官民一体となり、交通安全教育を拡充

今年1月に、麻生太郎・前首相が「今後10年間で、交通事故死者数のさらなる半減を目指す」という談話を発表されました。この新たな目標にどのように取り組んでいくべきか、お聞かせいただけますか。

東川 交通事故死者数のさらなる半減というのは高い目標です。私たちとしてもその実現に向け、できる限りのことをしていきたいと思っています。今年、交通事故死者数が5000人を切る段階にまで来たことは、私たちだけでなく、自治体や民間の活動も含め、交通安全に携わっている皆さんの意識込み、取り組みの成果が出てきたものです。私たちとしても、今後は高齢者、自

転車などへの重点的な施策展開とともに、先端技術を駆使したITS（高度道路交通システム）の整備活用、社会の変化に応じた安全標識、信号機の再整備など、インフラの見直しなども視野に入れていく必要があります。

しかし、最後に強調しておきたいのは、やはり教育の重要性です。交通安全を構成しているのは、結局は「人」ですから、国民一人ひとりの意識・行動が変わらないと、大きな目標達成はなし得ません。官と民が独自でやれるところはやっていくべきです。民間の取り組みも一緒にできるところは協力したいと思っています。そうした活動がうまく噛み合っていけば、新たな目標も達成できるでしょう。今後も引き続き、より多くの教育機会を社会に提供し、教育の機会に恵まれない人たちが出ないようにしていくことが重要だと考えています。

曾田 私どもも、交通安全のすべての参加者に生涯にわたって、交通安全教育を提供していくことが大事だと考えています。しかし、私どもだけでは限界があります。地域普及ブロックなどを通じて各地域で活動の核となっていた指導者の育成にも取り組んでいます。その際に重要なことは、警察や自治体、学校、ボランティアなどの方々と緊密な連携をはかっていくことです。現在、ホンダの安全運転普及活動に共感いただける全国の自動車教習所と連携し、お互いにノウハウを共有しながら、教習所が「地域の交通安全センター」となっていくような取り組みを進めています。今後、こうしたさまざまな連携を模索し、活動を進化させていきたいと思っています。

——長時間にわたり、ありがとうございました。



曾田 浩 ● Hiroshi Soda

※1 Honda健康ドライブスクール＝少人数制の高齢運転者用教育プログラム。自分の運転行動を客観的に振り返る自己観察法が特徴。自己観察法は東北工業大学の太田博雄教授らが（財）国際交通安全学会などで研究成果を報告している手法。自分の運転をビデオで録画して観察し、「我が身振り返り、我が振り返り直す」手法である。具体的には交差点通過や一時停止のあるコースを走行してもらい、その運転行動をビデオで録画し、あとでビデオを見ながらインストラクターと受講者がマンツーマンで振り返りを行う。詳細は以下ホームページを参照。
http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/senior-training/

※2 いきいき運転講座＝高齢ドライバーのための交通安全教育プログラム。4つの「交通安全トレーニング」と「交通脳トレ」を組み合わせて、効果的に安全運転能力、安全意識と脳機能を高めることができる内容となっている。詳細は以下ホームページを参照。
http://www.jama.or.jp

※3 地域交通安全活動推進委員＝道路交通法に基づき、各都道府県公安委員会から委嘱され活動している交通ボランティアで、地域の交通安全リーダーの役割を果たしている。

※4 あやとりい＝鈴鹿普及ブロックが鈴鹿市と協力して開発した交通安全教育プログラム。小学3・4年生向けの「あやとりい」、幼児向けの「あやとりいひよこ編」、小学生向けの「あやとりい 自転車教室」、高齢の歩行者・自転車利用者向け「あやとりい 長寿編」がある。あやとりいは「あんぜんを やさしく とときあかし りかいして いただく」の略。詳細は以下ホームページを参照。
http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/ayatori/

※5 Honda交通安全かるた＝子どもたちに覚えてほしい交通ルールやマナーを45種類紹介。かるたで遊びながら、親子で「正しい交通行動」や「命の大切さ」について学べる。詳細は以下ホームページを参照。
http://www.honda.co.jp/safetyinfo/karuta/

※6 Hondaセーフティナビ＝「環境」と「安全」にやさしい運転を楽しむ学習のための安全運転教育用ソフト。エコドライブのポイントを学べる「エコドライブ」と、さまざまな道路状況で想定される危険を踏まえた安全運転のポイントを学べる「SD（セーフティ・ドライブ）コーチャー」の2種類で構成されている。詳細は以下ホームページを参照。
http://www.honda.co.jp/simulator/safetynavi/

危険予測トレーニング(KYT) — 危険感受性を育てる

第12回 普通自転車通行可の歩道を走行する(自転車)

活用方法

- ① 少人数のグループをつくります。
- ② 「交通場面のイラスト」を見ながら、意見を出し合います。
- ③ その後、「解説※」を参考にして、どんなことに気をつけて運転すればいいか再び話し合ってください。

※「解答・解説」と「交通場面のイラスト(カラー・A4版)」は下記SJホームページでご覧いただけます。またPDFファイルもダウンロード(無料)できます。

<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/sj/>

【使用上の注意】

- 営利目的での利用はおやめください。
- 内容の無断転載、無断改変、一部抜粋しての利用はおやめください。
- その他、使用に関するご質問はお問い合わせください。

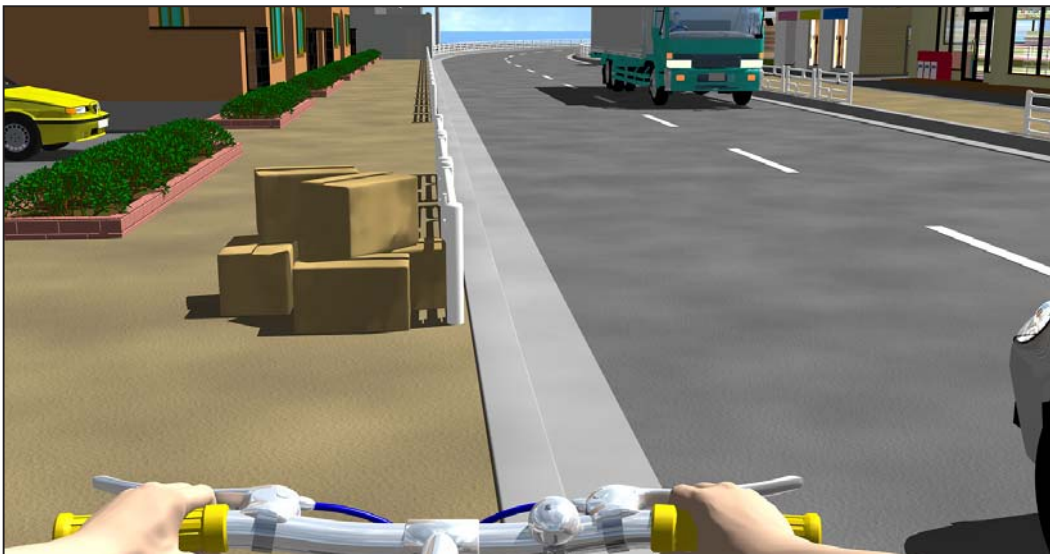
本田技研工業(株) 安全運転普及本部
TEL: 03 (5412) 1736

今回のKYTの題材は、Hondaの高齢ドライバー用プログラム「いつまでも元気に暮らすために危険予測トレーニング30」から抜粋しています。詳細については下記ホームページ参照。



<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/senior-training/>

交通事故を防止するためには、路上で出会うさまざまな危険を予測することが大切です。このコーナーでは危険感受性を育てるための題材を提供します。今回は高齢者の方に、自転車運転中の危険を考えてもらうためのKYTです。自転車利用者を対象にしたグループ教育の学習の中で活用してください。



歩道を走ってきたら前方に段ボールが積んであります

- ・ 普通自転車通行可の歩道をまっすぐ走っていると、前方に段ボールが積んであります。
- ・ 段ボールで通りにくいので、あなたは進路を変え車道に出ようと思います。

Q: あなたはどこに注意しますか?

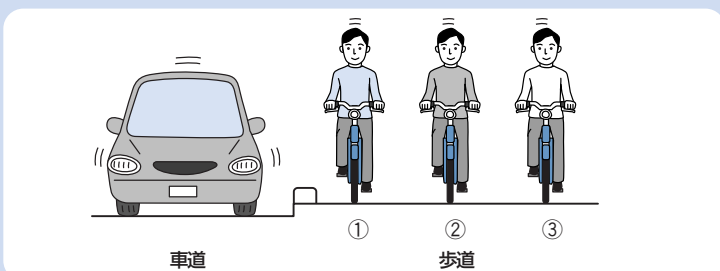
イラストの中のその個所に丸印を書き込んでください。

制限時間
1分

©本田技研工業(株)

SJクイズ?

Q1 自転車通行可の歩道で、通行すべき部分が指定されていない場合、自転車は歩道のどこを通行しなければならないのでしょうか?

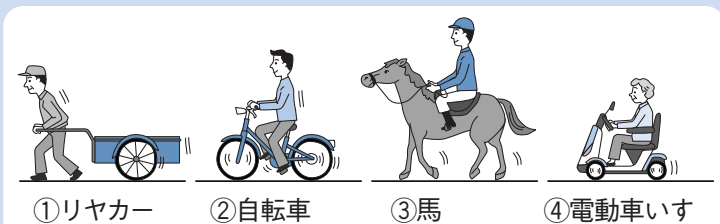


- ①車道寄り ②中央 ③車道から遠い側 ④どこを走っても良い

Q2 自転車のブレーキは、時速10kmのとき、ブレーキをかけてから何メートル以内で止まれるものでなければならないのでしょうか?

- ①1m ②3m ③5m ④10m

Q3 次のうち、車両ではなく歩行者としてみなされるものはどれ?



- ①リヤカー ②自転車 ③馬 ④電動車いす

※「解答」は7面下。「解説」は下記SJホームページでご覧いただけます。
<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/sj/>

The 教材

このコーナーでは、全国各地の自治体や警察、企業・団体などが制作した交通安全教育教材をご紹介します。



File.5 東京都ホームページ内「自転車交通安全教育マニュアル」

企画・制作：東京都青少年・治安対策本部交通安全課

●ページの紹介

東京都青少年・治安対策本部交通安全課によると、「自転車交通安全教育マニュアル」は、中学生・高校生の交通事故減少を目的として、学校での指導を支援するため、自転車に乗る際の最低限遵守すべきルール、マナーについての指導を行うための手引きとして作成された。学校教育の現場はもちろん、保護者や地域の方々にも中学生・高校生への指導に参加いただくとともに、自らの知識の確認にも活用できる内容となっている。

●教材の特徴

このマニュアルでは、「体験して身に付け、繰り返し指導する指導事例」を紹介している。50分単位の授業展開と、短時間での活用を配慮して

作成されており、それぞれの指導項目を組み合わせ、指導の現場に合わせて活用できる。

指導内容は流れや指導のポイント、留意点など具体的に書かれており、指導者が使いやすく構成されている。また、ワークシートはイラストや図を活用するなどわかりやすく、生徒に配布し、教材としてそのまま活用できるようになっている。

- ホームページへのアクセス方法
東京都ホームページ
<http://www.metro.tokyo.jp/>から、
各局のページ→青少年・治安対策本部→
交通安全対策→自転車総合対策

※平成21年7月1日から、東京都道路交通規則の一部改正により、自転車の安全ルールが増えています

混合交通を観察する
DOCUMENT EYE series—234

街を走る小学生の自転車利用者の行動を観察する



ある日の午後、気になる実際の交通状況を観察しました。



Q1

信号機のある交差点で左右の安全確認を行ってから横断した小学生の自転車利用者は何%だったのでしょうか？

- 観察場所／東京都足立区竹の塚5丁目付近
- 観察日／10月29日(木曜日)
- 天候／晴れ
- 観察時間／16:00～18:00
- 観察者／4名

こんな事故が起きています

小学生の自転車事故は
出会い頭事故の割合が高い

平成19年の自転車乗用中の交通事故件数を年齢層別・事故類型別に見ると、7～12歳の子どもでは、出会い頭事故が65.1%を占め最も多く、ついで車両相互その他(10.4%)、転倒(8.1%)の順に多い。

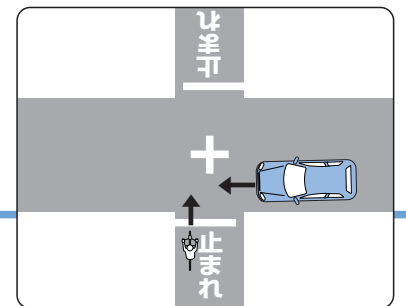
((財)交通事故総合分析センター資料)



横断時に左右確認を行わない子どもが多かった

Q2

一時停止のある交差点を通行する自転車と、優先道路を走るクルマが交差点内で接近するところを目撃!! 事故を防ぐにはどうすればよいのでしょうか？



ほとんどの子どもがヘルメットを着用していなかった

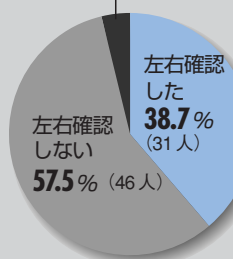
解答・解説

実際の観察から

Q1の解答：38.7%

●信号機のある交差点での小学生の左右確認状況(80人中)

信号無視 3.8% (3人)



	左右確認した	左右確認しない	信号無視	小計
低学年(1・2年)	0	6	0	6
中学年(3・4年)	19	16	0	35
高学年(5・6年)	12	24	3	39
小計	31 (38.7%)	46 (57.5%)	3 (3.8%)	80

※低・中・高学年の判断は観察者の見解による

- 観察中、信号機のある交差点を横断した小学生の自転車利用者は80人。そのうち、左右確認を行ったのは31人(38.7%)だった。信号無視は3人(3.8%)いた。
- 低学年は、青信号のみを確認したり、一緒に走行する大人につられて横断を開始する例が目立った。
- 高学年は、友達と集団で自転車走行する例も増え、自分で左右確認せずに友達を追いかけて横断する様子も見られた。
- その他、小学生の自転車利用者116人中、ヘルメット非着用が113人(97.4%)でほとんどだった。
- 歩車道が分離されていない道路を通行した34人中、逆走(右側通行)が14人(41.2%)、並進が4人(11.8%)いた。
- 一時停止場所を通過した小学生の自転車利用者15人中、一時停止したのは2人(13.3%)だった。
- 日没後の17時以降の観察では、57人中19人(33.3%)が無灯火だった。
- スピードの出しすぎは、中学生以上の他の年齢層に目立った。携帯電話の使用は小学生に1人見られたが、大人に比べ少なかった。アイスを食べたり、雑誌を読みながら片手で走行する小学生もいた。
- 保護者の自転車に同乗している子ども144人中、ヘルメット非着用が134人(93.0%)だった。子どもを同乗させている親や、子どもと一緒に出かけている親の中にも無灯火、並進、逆走、一時停止をしないなどの違反が観察された。



同乗する子どもにヘルメットを着用させず、逆走する自転車

Q2の解答：

一時停止場所では、停止線手前でしっかり止まって安全確認を行うことが大切

【解説】

優先道路を走るクルマは、自転車が停止するものと思込み、そのまま進行する可能性が高い。また、ドライバーが自転車利用者の存在を見落としてしまう危険がある。



停止線で一時停止せずに走行する自転車

ここがポイント

- 自転車は、停止線の手前で必ず停止し、クルマや自転車、歩行者がきていないか左右の安全を確認してから走行する。
- 自転車は、クルマから見落とされてしまいやすいことを意識して、注意して走行することが大切。
- ドライバーは、自転車利用者が停止線で止まらずにそのまま進行してくる可能性もあるので、自転車の動きに注意が必要。

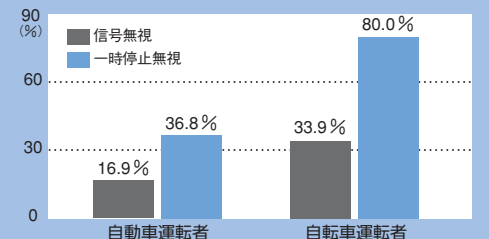
ワンポイント DATA

自転車利用者は信号、一時停止を無視することが多い

信号あるいは一時停止標識のある場所で事故にあった自動車(四輪車、二輪車の合計)、自転車運転者の中で、信号、一時停止標識を無視する率は自転車の運転者が自動車運転者の約2倍と高くなっている。

((財)交通事故総合分析センター資料)

●信号、一時停止無視率(H5-H13年ミクロ)



2009年活動報告

Hondaは、お客様に製品をお渡するだけでなく、安全も一緒にお渡する「社会的責任として行う企業活動」として、1970年から安全運転普及活動を展開している。
2009年は「地域に根ざした活動の充実」「Hondaらしい先進性・独自性のある活動の展開」を重点テーマに取り組んだ。

2009年の重点テーマ

1 地域に根ざした活動の充実

交通安全を学ぶ場と機会を全国に広げるための活動拠点として、昨年4月に熊本製作所に設置した「地区普及ブロック」を栃木、埼玉、浜松、鈴鹿の各製作所に設置。地区普及ブロックには専任のインストラクターを配置し、地域での活動を主導する指導者の育成および参加体験型実践教育の場と機会の提供を最重要課題として、地域の方々が交通安全を学ぶことができる体制を整えた。さらに



地区普及ブロックによる「親子交通安全教室」

2 先進性・独自性のある活動の展開

地域の自動車教習所、自治体、団体、警察などと連携しながら、地域社会と一体となって交通安全教育を普及するための基盤づくりを進めている。特に自動車教習所との連携を積極的に進め、提携教習所は昨年の13校から今年は31校へと拡大した。

これまで二輪車・四輪車における「運転技術の向上」と「危険を安全に体験する」ことを目的に革新的な開発を実現してきたホンダのシミュレーターに、「ホンダセーフティナビ」と「ホンダ自転車シミュレーター」が新しく加わった。今年5月に発売した場所を選ばずエコドライブと安全運転を学べる「ホンダセーフティ



四輪販売会社でお客様への店頭指導に活用されている「Hondaセーフティナビ」



来年3月にフルモデルチェンジが予定されている「Hondaドライビングシミュレーター」(写真は試作機)

安全運転教育用「Honda自転車シミュレーター」を発売

「Honda自転車シミュレーター」は、自転車を運転する際に起こりうる危険を安全に体験することで、危険予測能力や安全意識の向上をはかり、体験後の解説等により交通ルールとマナーを楽しく学ぶことができる。主に小中学生や高齢者向けに自転車教育を実施している官公庁や警察関係機関、教習所、学校等への普及を目指す。

< Honda自転車シミュレーターの特長 >

ハードウェア

- コンパクト設計 (全長2270mm×高さ1400mm×幅990mm、重量88kg)
- 左右確認用画面と後方確認用モニターを搭載
- 自転車を押して歩く動作に対応する「歩行センサー」を搭載

ソフトウェア

- 各年代に合わせたソフトを用意し、「学校へ行く」「スーパーへ買い物に行く」「塾へ行く」「商店街へ行く」等、コースを選んで危険を体験することが可能
- 混合交通の走行における法規やマナーを学ぶコースを用意
- 体験後、上下左右さまざまな視点からの走行軌跡を再生し、運転状況と評価を画面に表示



※全国メーカー希望小売価格 73万2900円 (消費税・搬送費込み)

※詳しくは安全運転普及本部教育機器課へ。

TEL 048-452-0559

<http://www.honda.co.jp/simulator/bicycle/>

ナビ」は、販売会社などで多くの方々に利用されている。「ホンダ自転車シミュレーター」は、2007年より学生や高齢者の方の交通安全教育の場で試験的に運用していたが、来年2月より発売する(コラム左参照)。

また、来年3月には「ホンダドライビングシミュレーター」のフルモデルチェンジを予定している。これに先駆けて11月6日、九段会館(東京都千代田区)で開催された第42回指定自動車教習所全国大会(主催…(社)全日本指定自動車教習所協会連合会)で試作機を展示。来場した教習所関係者の注目を集めた。新型では、より鮮明な液晶モニターを採用し、より実車に近い乗車感覚を再現して、危険を安全に体験できる教育機器として「使いやすさ」と「教えやすさ」を向上させた。

ライフステージに対応した交通安全教育を展開

親子で学べる機会の増加

親子で楽しく交通安全を学べる「親子交通安全教室」や「親子でバイクを楽しむ会」の開催、「キッズデザイン博」での交通安全ワークショップの開催など、子どもと一緒に保護者の方も学んでいただける場の提供に取り組んだ。

また、今年は教育現場でより手軽に活用できるように、12時間分の授業内容の重要なポイントを1時間にまとめた小学3・4年生向けの「あやとり」のダイジェスト版を作成した。

ルンやマナーの大切さを伝える「親子でバイクを楽しむ会」



8月に開催された「キッズデザイン博」の交通安全ワークショップでは来場した多くの子どもたちに交通安全啓発を行った



学生向け運転者教育の拡充

自転車事故の多い年齢である中学生・高校生を対象とした「自転車安全運転教室」(通学等で二輪車を使用する高校生や大学生を対象とした「二輪車安全教室」(8面参照)など、参加体験型の実践教育プログラムを中心に取り組んだ。また、「ホンダ自転車シミュレーター」を活用した新しい形の集合教育も行っている。



「Honda自転車シミュレーター」を活用した中学生・高校生向けの集合教育

エコドライブを通じた安全運転の普及

ドライバー向けには、燃費向上を実現するエコドライブと安全運転を両立した「エコ&セーフティドライブ」を推進し、「ホンダセーフティナビ」を使用した四輪販売会社でのエコドライブアドバイスが始まるなど、社会のニーズに応えながら、「手渡しの安全」をお届けする活動にも取り組んだ。交通安全センターにおいても、企業のお客様のニーズに合わせて各種安全運転やエコドライブに関する研修プログラムをオーダーメイドで作成して実施するなど、お客様視点に立った、より効果的な活動を行った。

指導者育成の充実と拡大

今年の重点テーマである「地域に根ざした活動の充実」の実践に向け設置した地区普及ブロックでは、地域における指導者育成についても様々な活動を行っている。地域の指導者が増えることにより、今後はその方々を中心として、子どもや高齢者の方に向けた交通安全教育の機会も増えていくことが期待される。地域の指導者による継続的な活動と定着が今後の課題であり、継続的なサポートを展開していく。

高齢者に向けた教育プログラムの運用

高齢者の方々に、いつまでもいきいきと交通社会に参加し続けていただくために、ホンダでは自分の行動の問題点に対する「気づき」を促す教育を推進している。その一つが、加齢にもなう身体機能の変化について認識していただくことを目的として、交通安全センターで開催している「ホンダ健康ドライブスクール」である。このカリキュラムは今年、栃木県の高齢運転者研修「しあわせ高齢ドライバースクール」に採用された。また、同じく高齢ドライバーに向けた交通安全教育プログラムである(社)日本自動車工業会の「いきいき運転講座」の普及活動にも取り組んだ。



アクティブセーフティトレーニングパークもてぎで開催している栃木県の「しあわせ高齢ドライバースクール」



地区普及ブロックでは「いきいき運転講座」(3面参照)の普及を通じて、地域に交通安全リーダーを育成している



企業ドライバーを対象に交通安全センターで展開されている「セーフティ&エコドライブ研修」

来々、安全運転普及本部は誕生から40周年を迎える。さらに複雑化、多様化する交通社会において、これまで培ったノウハウや経験を最大限に活かして、さまざまな展開を行っていく考えだ。

TOPICS

1

●交通安全を考える「セーフティ&エコドライブ」 2009トラフィック・セーフティフォーラムin鈴鹿

10月30日、「2009トラフィック・セーフティフォーラムin鈴鹿」が鈴鹿サーキット交通教育センターで開催された（主催：鈴鹿サーキット交通教育センター、本田技研工業（株）安全運転普及本部）。トラフィック・セーフティフォーラムや各種セミナーは、企業や団体、地域の交通安全活動を推進するリーダーの交流の場として交通教育センターが開催している。

まず、同センターから今回のテーマである「セーフティ&エコドライブ」に関する企業ドライバー向け教育プログラムが参加者に紹介された。

次に、松田研一・ニッポンレンタカーリースクマネジメント（株）RM企画室室長が「ニッポンレンタカーグループの安全と環境への取組み」について、事例発表を行った。毎年、社員を対象に鈴鹿サーキット交通教育センターで実施している参加体験型の「事故防止研修会」による教育効果、レンタカーを利用するお客様のための事故防止対策などを説明した。また、レンタカー車両としてハイブリッド車や電気自動車を積極的に導入するなど、環境面での取組みを述べた。

特別講演は、春日伸予・芝浦工業大学工学部教授による「エコドライブの波及効果」。エコドライブの心理的な効果として、自分の運転と燃費との関係を振り返ることが安全運転に必要な気づきにつながることを、燃費の向上と



松田研一・ニッポンレンタカーリースクマネジメント（株）RM企画室室長による事例発表

いった目に見える報酬感を与えてくれるため、持続性が期待できることを挙げた。実際にエコドライブ教育によって、使用する燃料だけでなく交通事故件数も削減した東京都トラック協会の事例も報告された。



春日伸予・芝浦工業大学工学部教授

最後に、鈴鹿サーキット交通教育センターのインストラクターが「感情コントロール」というドライバーの感情を穏やかに保つためにホンダが開発しているプログラムを紹介し、その一部を参加者全員が体験した。



参加者はHondaが開発した新プログラム「感情コントロール」の一部を体験

●交通安全を考える「交通事故の実態から見る、企業の交通安全教育」 2009トラフィック・セーフティフォーラムin浜松



統括質疑では参加者からさまざまな質問が寄せられた

「交通事故データから見る安全運転」。篠崎氏は損害保険各社が支払った保険金のデータをもとに、交通事故による被害者数、被害を受けた人や物に直接発生した経済損失の両面から、事故全体の傾向と特徴を解説。被害者から見た傾向では、「被害者数は20〜24歳が最も多いが、人身損害額では55〜59歳の層が最も高くなっていることなどが報告された。また、「生産性の低下や信頼の失墜など、保険金では支払われないものも含め、交通事故によって企業にもたらされる損失を認識しておくことが重要」と提言を行った。

続いて、小泉光由・コカ・コーラセントラルジャパングループ交通安全委員長による事例発表。小泉氏は清涼飲料水を配送するドライバーを対象に、グループ各社の敷地内を利用して実施している安全運転教育研修会の内容などについて説明。「社員に当たり前のことを実践してもらうためには、なぜそうしたルールが必要なのか理解してもらわなければならない」と力強く語った。最後に、参加者から野村氏、篠崎氏、小泉氏への総括質疑が行われ、フォーラムは幕を閉じた。



篠崎豊・（社）日本損害保険協会静岡支部事務局長



参加者は対人関係スキルを磨くグループワークを体験した

午後は、吉田氏がオーガナイザーを務め、「安全な職場を目指すコミュニケーション・スキルアップ」をテーマに対人関係スキルを磨くグループワークを実施した。セミナー参加者が小人数のグループに分かれ、自身のヒヤリハット体験など3つのテーマをお互いに発表し合う参加体験型の学習で、会場は大いに盛り上がった。

●交通安全教育を考える「危険予測能力を高めるためのノウハウ探し」 2009トラフィック・セーフティセミナーin熊本

10月22日、「2009トラフィック・セーフティセミナーin熊本」が交通教育センターレインボー熊本にて開催された（主催：交通教育センター・レインボー熊本・福岡）。

午前は、吉田道雄・熊本大学教授が「セーフティ・ドライブ実現のノウハウ探し」心の筋肉運動のすすめ」をテーマに講演を行った。吉田氏は、「人間集団で起きるミスや事故は、『慣れ』『忘却』など人間集団に共通した問題点が存在する。危険を感じ取り、安全な選択肢を取る事が大切」と話す。また、職場内でコミュニケーションに問題があると、ミスや事故も起きてくると説明。「人は、同じ物を見ても人それぞれ見方が違う。交通安全教育も同様で、同じことを伝えても、人によって通じ方が異なる。対人関係・コミュニケーションは筋肉と同じように運動、トレーニングが必要である」と紹介した。その上で、「安全に関する知識があっても事故は起こりうる。『知識から意識へ、そして行動へ』、行動につなげるように1つ1つの実践を大切にして安全活動を継続することが重要」と語った。

セミナー終了後には、体験視察会が行われ、多くの参加者が、動画KYTや反応急ブレーキ体験、「環境」と「安全」に優しい運転を学ぶホンダ会場は大いに盛り上がった。



吉田道雄・熊本大学教授による講演

●ホンダエンジョイセーフティフェスティバル 2沖縄でホンダの交通安全教育を体験する フェスティバルを開催



飛び出しの危険性などを学ぶ親子交通安全教室



セーフティライディングスクールの模様

11月1日（日）、沖縄県警察本部運転免許試験場にて「ホンダエンジョイセーフティフェスティバル」が開催された。会場には、実際に見て、体験して、楽しみながら交通安全を学べる12の体験プログラムが設けられ、入場無料の会場には親子連れやライダーなど500人を超え、方々が集まった。

他にもドライバー向けに、ホンダセーフティナビを使ったエコドライブチャレンジ、飲酒ゴーグル体験のコーナーを設置。また、地元沖縄県警察本部によるパトカー・白バイ展示、白バイ隊員による白バイデモ走行、ホンダインストラクターと15歳のトライアル沖縄トップライダーによるトライアルデモンストレーション、安全保護員の展示や啓発、冊子の配布、ホンダグッズ抽選会も行われ、会場は終日にぎわった。

11月1日（日）、沖縄県警察本部運転免許試験場にて「ホンダエンジョイセーフティフェスティバル」が開催された。会場には、実際に見て、体験して、楽しみながら交通安全を学べる12の体験プログラムが設けられ、入場無料の会場には親子連れやライダーなど500人を超え、方々が集まった。

トライアルのデモンストレーションでは会場が盛り上がった



トライアルのデモンストレーションでは会場が盛り上がった

教育最前線

連載 15

●立命館アジア太平洋大学・二輪車安全教室

二輪車で通学する大学生に、安全運転のスキルと知識を指導

「二輪車安全教室」の内容

1 実技

1) 乗車前の基本確認

実技ではまず、「車両点検の方法」「正しい乗車姿勢」「ヘルメットの正しい着用方法」などの基本事項を確認。さらに「乗降時のポイント」を確認し、実走行へ。

車両点検は、「ぶたと燃料」で覚え、以下の項目を走行前に最低限チェックする。



- ぶ…ブレーキのききが十分であるか
- た…タイヤの空気圧が適正で、亀裂などがないか
- と…灯火類（ライト、ウインカー）が切れていないか
- 燃料…ガソリンが入っているか

2) 走行トレーニング

走行トレーニングは、「ブレーキング」「スラローム」などの基本走行からスタート。インストラクターは安全に発進停止しているか、乗車姿勢、安全確認の有無などをチェックし、個別に指導。「一本橋」「ブロックスネーク（障害屈折狭路走行）」「千鳥バランス」など、やや難易度の高いメニューでは、「体をふらずに重心移動で曲がって」「視線はもっと遠くへ」「膝を締めて」などと、一人ずつ細かくアドバイス。

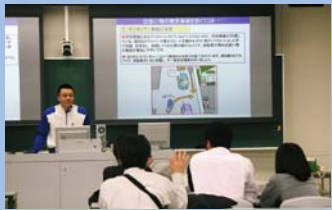


2 座学

1) 多発事故の特徴

座学ではまず、「二輪車の各部分名称」「日常点検」「保険の基礎知識」など、二輪車利用に必要な基本知識を確認。さらに「二輪車事故の実態」について、全国的な多発事故の特徴を解説。

バイク事故を防ぐために、「クルマの陰にクルマが来ているかもと意識する」「自分が死角に入っているかもと意識する」「危険箇所では視線を積極的に動かし、幅広く情報を収集する」「クルマや歩行者はこないだろうといった『だろう運転』はやめ、防衛運転を心がける」とアドバイス。



2) 山間部走行の注意点

全国的な特徴だけでなく、通学路を撮影した写真を使って通学路にひそむ具体的な危険を指摘。

「砂利・路面凹凸地点」では、ハンドルをとられ転倒の危険あり。スピードを控えめに、アクセル操作を慎重にする。「道幅減少地点」では、対向車と衝突する危険あり。スピードを控えめに、危険予測を実施。「マンホール」では、スリップ転倒の危険あり。マンホール上でのハンドル操作、急ブレーキに注意。



世界97か国から学生が集い、日本でも有数の国際大学として知られる立命館アジア太平洋大学（大分県別府市）。同大学のキャンパスは、市街から5kmほど離れた山間部に位置する。

そのため、現在、500名近くの学生が二輪車通学を申請している。そうした中で、月に4〜5件のペースで軽



走行前に、正しい乗車姿勢を確認した

微な事故が発生しており、その対策が近年の課題となっていた。こうした状況を受け、同じ九州内に活動拠点を置く本田技研工業（株）安全運転普及本部熊本普及ブロックが協力し、同大学として初めて、実技重視の実践的な二輪車安全教室を開催した。

ポイント①

個々の技術レベルに応じて、きめ細かく実技指導

実技指導ではまず、「乗車姿勢」「車両点検」といった基本事項を確認。続いて、「ブレーキング」「スラローム」などの基本走行、さらに「ブロックスネーク」「千鳥バランス」など、徐々に難易度の高いトレーニングへと進む。



ライディングトレーナー体験で、危険予測の重要性を学んだ

トレーニングの難易度が上がるにつれて、メニューをうまく消化できない参加者も見受けられたが、インストラクターが一人ひとりの癖を確認しながら、個々のレベルに応じたアドバイスを行い、何度も繰り返し返すうちに、参加者は徐々に上達していった。

熊本普及ブロックの笠孝臣インストラクターは、「徐々に難しいメニューに挑戦することで参加者の向上心を刺激し、練習への意欲につながります」と話す。

ポイント②

通学路の実態に合わせた、具体的なアドバイスを提供

実技に先立って行われた座学では、最近の二輪車事故の実態、安全運転の基本知識を解説。さらに必要となる保険知識なども解説し、二輪車利用に関わる社会的責任を促す指導が行われた。また、「道路のセンターライン付近には砂利が溜まりやすいため、キープレフトを心がける」「山間部では濃霧が発生しやすいので、スピードを落とし常に余裕をもった運転を心がける」など、山間部に位置する同大学な

ポイント③

ライディングトレーナーで、さまざまな「危険予測」を体験

当日、会場の一角にはホンダライディングトレーナーが設置され、安全教室に参加しない学生も二輪車の危険予測をライディングトレーナーで体験した。学生からは、「自分がいかに、安全確認を怠っていたかがわかった」といった声がかげられ、事故が起こりやすい場所を確認し、日頃から注意して走行することを改めて納得した様子だった。

いきいきとした表情に手応え

同大学チューデントサポーター・センターの西村啓二さんは、「今回、いちばん印象に残ったのは、学生たちが

「大学生に必要な交通安全の基本的な知識の指導はもろんですが、大学周辺を事前に調べ、事故防止に向けた具体的なアドバイスをしました。事故を防ぐために、受講者の実態に合わせた指導を心がけています」と笠インストラクター。

安全教室終了後の学生たちからも、「自分の未熟さがよくわかった。もう一回体験したい」「面白かった。これなら何度でも受けたい」といった声が聞かれ、手応えのある安全教室となった。

読者の声



ご愛読者のみなさまへ
SJに対するご意見・ご感想をお寄せください！
SJ編集部では今後の紙面づくりの参考にさせていただきます。みなさまのご意見・ご感想・ご要望を下記メールアドレスにてお待ちしております。
sj-mail@spirit.honda.co.jp

●市立西宮高等学校（兵庫県）
大西和雄さん

本校は、自転車通学の生徒が多く、特に自転車事故の防止に力を入れて交通安全指導に取り組んでいます。全校集会、学年集会、学級指導、通学時の立ち番など、機会あるごとに、二人乗り、無灯火、携帯電話・携帯音楽プレーヤーの使用の危険性を伝えるなど、自転車の安全な走行を呼びかけています。他にも年一回の安全点検や、1年生を対象に警察の方を招いての安全講習会を実施しています。本校は雨天時の河童着用を義務づけており、定着率は100%を誇ります。

SJ紙では、特に自転車関連の記事に注目して、生徒指導に活かせる記事はないかと毎号拝見しています。これからも、生徒指導に役立つ記事を期待しています。