

Hondaの交通安全情報紙



Since 1971



Safety for Everyone

Hondaはすべての人の交通安全を願い活動しています。

編集室：本田技研工業株式会社 安全運転普及本部... 編集人：吉田宏樹



SJホームページは ホンダ SJ 検索

CONTENTS

- 対談：自転車利用者への交通安全教育 交通ルールの遵守と危険予測の必要性をいかに理解してもらおうか... TOPICS① / リハビリテーション向け運転能力評価サポートソフト... 現場訪問 / エンジョイ・ミーティング in 埼玉... NEWS REVIEW / 2013年Honda安全運転普及本部 年末ご挨拶会... STREAM / 全国に広がるHondaの高校生交通安全教育活動 第5回... 危険予測トレーニング (KYT) / 自転車の横を通り過ぎようとしている時 (四輪車編)... 指導者ファイル / 池田市で交通安全教育に取り組む皆さん... SJクイズ... DOCUMENT EYE / 歩道がない道路を通行する親子を観察する...

特集：自転車利用者への交通安全教育

交通ルールの遵守と危険予測の必要性をいかに理解してもらおうか



京都市と京都府警察本部による「第2回自転車安全利用講習会」

昨年12月1日より改正道路交通法が施行され、自転車の道路右側の路側帯通行が禁止された。自転車利用者は車両を運転しているという意識を持ち、通行区分をはじめ様々な交通ルールを遵守する必要がある、それが自転車事故の防止につながるという。各地域の教育啓発の取り組みを紹介しながら、幅広い層の自転車利用者に対して自転車の交通ルール等をどのように周知徹底させるべきか探る。

社会人等を対象とした自転車教育の機会を創出

京都府京都市では平成25年7月に「交通安全基本条例」を施行したことに合わせて、18歳以上の市民や同市内への通勤・通学者を対象に「自転車安全利用講習会」(主催：京都市、京都府警察本部)を開催している。第1回目を昨年9月に行ったところ、予想を上回る参加希望があり、受講者からも



京都府警交通部交通企画課の野々村孝雄係長(写真左)が自転車の交通ルールをわかりやすく解説

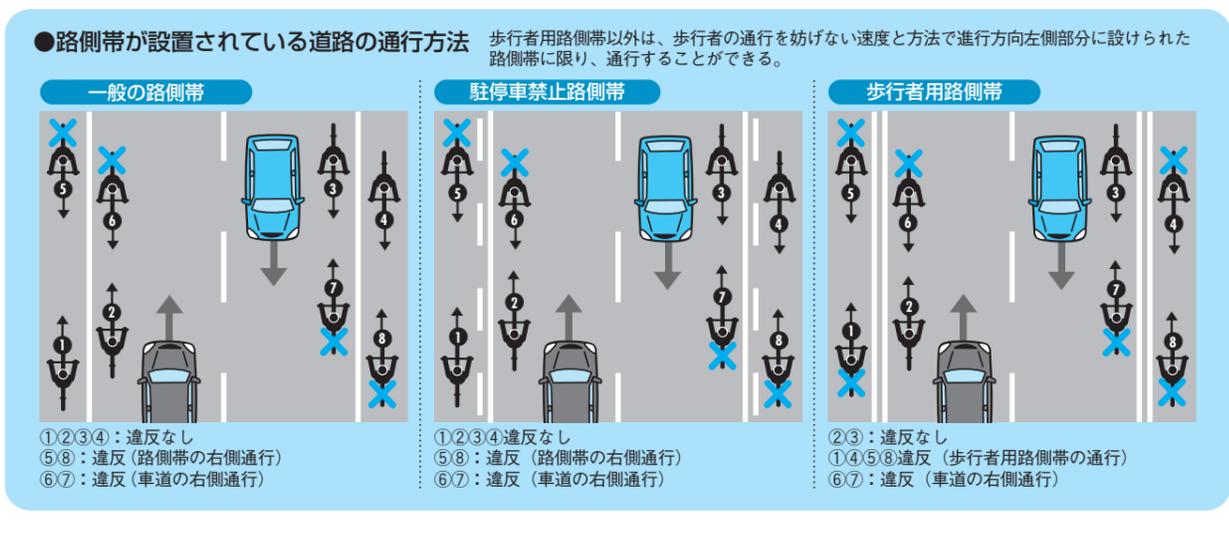
講習会では、実際に起きた自転車事故と、その賠償事例を紹介したDVDを受講者に視聴してもらった後、京都府警交通部交通企画課の野々村孝雄係長が「自転車の交通ルールを知る、守る」をテーマに講話を行った。「交通ルールを守ることは皆さん自身のためです。事故を起こした時に『知らなかった』では、すまされません。今日、学んだことを実践して、街の中で自転車の乗り方の模範を示してください」と、野々村係長は受講者に呼びかける。

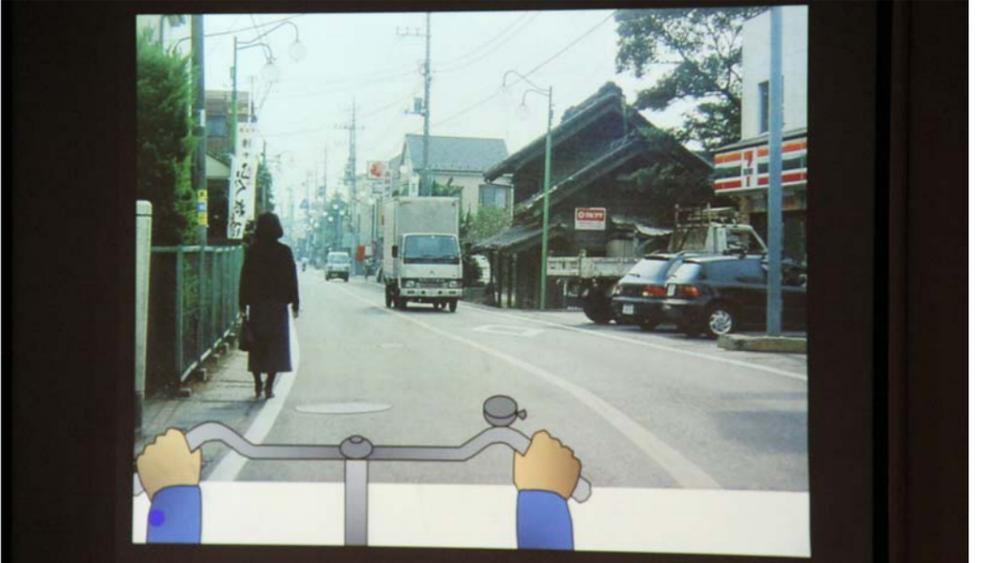
自転車の通行区分を理解してもらおう

好評だったため、1月25日に第2回目を実施。会場となったデルタ自動車四条教習所(京都府京都市)には100名が集まった。京都府警察本部(以下、京都府警)交通部交通企画課交通事故防止対策室の桂光良室長補佐は「当府の自転車事故の約7割は京都市内で発生しています。小・中学生や高校生は学校で自転車教育を受ける機会がありますが、それより上の世代の方に対しては運転免許の更新時講習の一部で実施するだけです。社会人や幼児・児童の保護者の方々への教育の機会を増やそうと、この講習会を企画しました」と開催の目的を話す。

なかでも、改正道路交通法が施行されたことから、路側帯が設置されている道路の通行方法(右図参照)を強調。さらに、自転車通行可の標識があっても歩道はあくまでも歩行者が優先で、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならないことなどを付け加えた。

続いて、デルタ自動車四教習所教習指導員の小林秀生さんによる「自転車安全利用のための危険予測」。自転車を安全に運転するためには、交通ルールを守ることはもちろんだが、常にその場面にあつた状況判断(危険予測)が必要になることを受講者に伝える。「事故を予測せず、先入観で他のク





「自転車安全利用のための危険予測」では交通場面を提示して、この後どのような危険があるかを考えてもらう



「自転車検定クイズ」の解説を担当したNPO自転車活用推進研究会の小林成基理事長(写真左)と毎日新聞社の馬場直子記者(写真右)。小林さんは国土交通省と警察庁による「快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会」の委員を務めた経歴を持つ。馬場さんは毎日新聞社で自転車問題のキャンペーン報道を担当している



勉強になりました」と感想を話す。京都市警の桂室長補佐は「政令指定都市で行政と警察が連携して、社会人向けの自転車教育を実施するというのは初の取り組みだと思います。今後も、この講習会を継続していく予定です」と力強く語った。来年度は内容をさらに充実させた講習会を企画しているという。

自転車安全利用 指導員による 街頭啓発活動

宮城県も自転車安全利用対策に力を入れている。宮城県警察本部(以下、宮城県警)では、自転車利用者に対するルールの周知と安全教育の推進を対策の柱の1つとして様々な取り組みを展開している。

同県の自転車事故の特徴は「自転車乗用中の交通事故死傷者の約半数に、自転車側の違反がある」「7割が交差点及び付近で発生している」「仙台市内での発生が6割以上を占める」等が挙げられる。宮城県警交通部企画課の柴田剛課長補佐は「自転車加害者となる対歩行者の事故が増加傾向にあり、こうした事故を防ぐためには、自転車利用者にも車両を運転しているという意識をもつて、ルールを守ってもらう必要があります」と話す。

そこで、宮城県警は平成23年度より震災被災者等の緊急雇用創出事業として、自転車安全利用指導員による街頭広報啓発活動を開始した。246名の自転車安全利用指導員は県内24警察管内の自転車通行量の多い交差点において毎日、自転車利用者への広報啓発を行っている。

「自転車通行可の歩道では自転車と歩行者の分離誘導をしているほか、傘さしや携帯電話を使いながら運転しているなど、違反をしている自転車には声をかけて注意をしています。利用者の安全のために炎天下の中でも、寒風吹きすさむ中でも活動する姿は県民の共感を博し、大いに頼りにされているところだ」と柴田課長補佐はいう。

交通安全教室で 活躍する 自転車シミュレーター

県内で行われる自転車の交通安全教室で活躍しているのが、ホンダ自転車シミュレーター(以下、シミュレーター)。自転車の交通ルールとマナーをわかりやすく伝え、危険予測能力を高めることを目的に、ホンダが開発した体験型教育機器である。宮城県警では平成22年にシミュレーターを2台導入。シミュレーターによる交通安全教育を強化した。「手軽に参加体験型の実践教育ができることがシミュレーターのメリットだと思います。実車を使った実技教育は場所や天候、準備物など開催に多くの労力が必要としますが、シミュレーターはそれらをクリアできるのです。また、様々な交通場面が用意されており、夜間走行の設定がある点も使い勝手が良いと感じています」。

平成25年にはシミュレーターを3台追加し、5台体制とした。シミュレーターによる交通安全教育の実施回数は127回、受

講者数は1万人(平成25年1~12月)を超えている。5台のうち1台は、歩行シミュレーターなど様々な教育機器を搭載した交通安全教育車に設置。この交通安全教育車をイベントなどが集まる場所に持って行って、出前式の交通安全教育を随時展開している。なかでも自転車シミュレーターは人気が高く、常に順番待ちの行列ができるそうだ。しかし、体験して、ゲームをやったような感覚で終わらせてしまうことのないようにすることが重要だと柴田課長補佐はいう。「そのために、シミュレーターを使って適切な教育ができる指導員を12名養成しました。この指導員がシミュレーターの横に立って、様々な年齢層への指導を担当しています。また、シミュレーターを教材としていかに活用するか工夫する必要もあります。中学校や高校では、シミュレーターで生徒に傘をさしてもらったり、携帯電話を使いながらの運転を体験してもらっています。そうした運転が、自分自身や



宮城県警では5台あるHonda自転車シミュレーターを活用し、交通安全教育を展開している



自分の都合の いいように 運転してはいけない

クルマや歩行者はいないものと、自分勝手に判断してしまう人です。事故を防ぐためには、死角となるところに危険がないかを探り、自分にとって最悪のケースを予測しておく必要があります。自転車に乗っている皆さんからクルマが見えていない、クルマからは自転車が見えなくなってしまう、ドライバーからは見えないことがあることも予測していきましょう」と小林さんはアドバイスした。

最後は「自転車検定クイズ」。自転車の交通ルールに関する問題(5問)を出題し、受講者に○か×の札をあげてもらった。例えば、「自転車で歩道を走っていたら、よそ見をして歩いている人とぶつかってしまった。ゆっくり走っていたので自転車の責任はない。これは○か×か?」。答えは×。

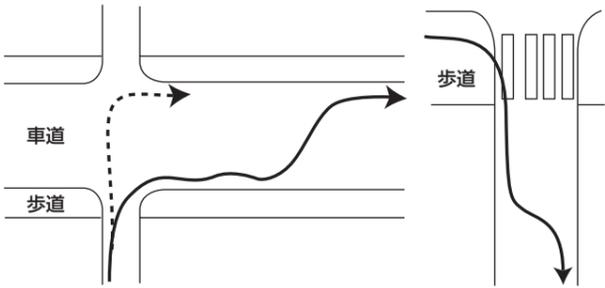
この講習会にゲストとして参加しているNPO自転車活用推進研究会の小林成基理事長と毎日新聞社の馬場直子記者が「自転車と歩行者は同じではありません。自転車はクルマと同じですから、歩行者を怪我させたら罰則があります。最近、裁判所が歩行者側に過失があっても過失相殺を認めなくなっているの、自転車利用者が高額の賠償金が請求されることもあります」と解説。この他、「雨の日に傘をさすと危ないので、かっぱなどの雨具を着用して乗った(答えは○)」「短時間なら大丈夫だろうと、5分間だけ道路上に自転車を置いて、お店で買い物をした(答えは×・京都市自転車等放置防止条例による)」といった問題が出された。

講習会に参加した女性は「運転免許を持っていないので、移動は自転車を利用していいです。最近、自転車事故のことを耳にしたいと思って受講することにしました。甘い考えで、自分の都合のいいように運転してはいけないことがわかり、とても

特集：自転車利用者への交通安全教育

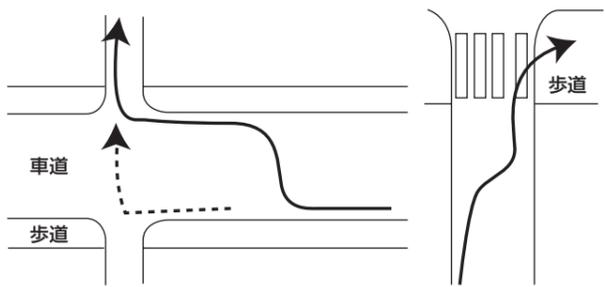
右側通行のきっかけとなる4つの挙動

パターンA：右折前の横断先送り



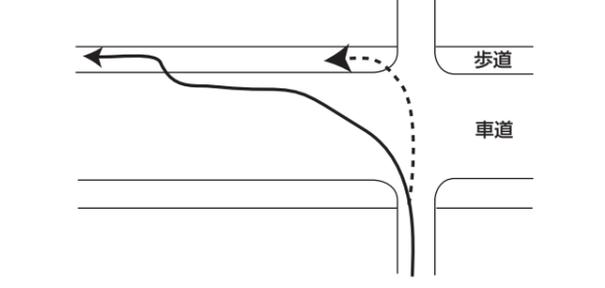
交差点や路地から右折して道路に入る際、一時的に車道を右側通行する。この挙動は、歩道から路地へと右折する際にもみられる。

パターンB：右折前の先取り進路変更



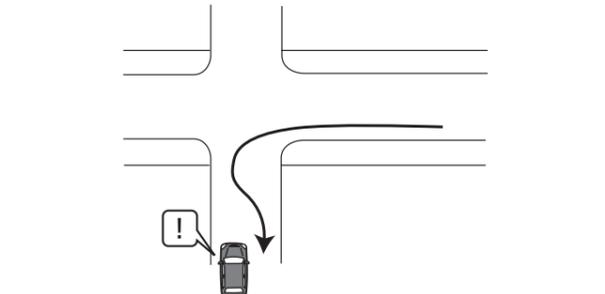
左側通行の自転車が右折するにあたり、折をみて早めに横断するため、横断後しばらく右側通行となる。この挙動は、路地からの右折時にもみられる。

パターンC：左折時のショートカット



路地等（路外が起点となることも多い）から左折する際、道路を横断して歩道に入るべきところ、ショートカットして斜めに横断し、横断後しばらく右側通行となる。その後、歩車道の開口部から歩道へと進路変更する。

パターンD：左折中の軌跡膨らみ



左折中に勢いが余って軌跡が膨らみ、一時的（瞬間的）に右側通行となる。この挙動は、路地から主道路へ左折する際にも生じる。

自転車が右側通行するきっかけとは？

周囲に危険を及ぼすことを実感してもらうことがねらいです。シミュレーターを使うことで、なぜ違反してはいけないかということを感じさせることができます。

こうした交通安全教育に加え、宮城県警では高校生を中心に自転車用ヘルメットの着用促進や損害保険加入の必要性等について広報啓発する活動等にも取り組み、自転車の安全利用を促進するための対策に力を入れている。同県警では、今後とも、自治体等と連携した自転車走行環境の整備等も含めた総合的な自転車安全利用対策を継続的に推進していくこととしている。

自転車の交通ルールを知っていないながらも、違反をしようとする自転車利用者は少なくない。歩道以外での自転車の右側通行は、ついやってしまいがちな違反の1つといえるだろう。この自転車の右側通行に注目し、調査分析を行ったのが、科学警察研究所交通科学部交通科学第一研究室の森健二室長である。「自転車は通行区分を守らない傾向があります。通行区分の違反には2通りあって、1つは車道や歩道などの『位置』、もう1つは左側・右側通行という『方向』



科学警察研究所交通科学部交通科学第一研究室の森健二室長

です」と森室長は指摘する。では、実際に道路で自転車がどこをどのように走っているか、平成24年10月から12月にかけて実態調査を行ったという。自転車通行路のタイプを以下の6種類に分け、各タイプより1〜3路線を選定し、計11路線で自転車の行動をビデオ撮影した（撮影ポイントは1路線につき6箇所）。

- ①車道または路側帯
- ②車道（歩道は自転車通行不可）
- ③自転車レーンまたは歩道
- ④車道または歩道
- ⑤車道または歩道の指定部分
- ⑥自転車道

撮影された自転車の総数は6000台以上。車道を直進していた約1700台の

ち約15%が右側通行をしていたという結果が得られた。映像には、道路を直進している自転車だけが映っているわけではなく、右左折による道路への流入、路地への流出、または横断といった様子も記録されている。「こうした自転車を抽出してみることで、右側通行してしまう理由や背景について推測してみようと考えたわけです」と、森室長は違反の瞬間のみではなく、その前後の行動に着目。右側通行の原因となる典型的



自転車にありがちな違反の1つが車道の右側通行

な挙動を左の図のパターンA〜Dの4つに分類した（以下、4挙動）。

自分が危険なだけでなく、他者の迷惑にもなる

同時に、映像から自転車が陥る危険な状態を「錯綜」と定義し、錯綜の中で右側通行の原因となる4挙動が関係する

事実がどの程度あるのかを調べた。錯綜とは、急な制動や進路変更、歩行者が身をよじる行為、自転車が入り込んだり、よけたりした事象で、自転車が単に違反しているだけでは錯綜とはみなさない。その違反によって、自転車自身および他者に危険回避を強いられる場合が錯綜なのである。

記録された映像の中で自転車が関係した錯綜は37件。このうち対歩行者が19件と約半数を占める。錯綜の主原因となる違反の内訳は「右側通行（左側通行不履行を含む）」が10件と最も多く、3割を占めている。

4挙動が関係した錯綜は37件のうち8件。例えば、路地から右折

する自転車と、右方から左折してくるタクシーが交差点の隅切り部で鉢合わせ、タクシーが急停止し、自転車は徐行してタクシーと歩道の間をすり抜けたという事例はパターンB「右折前の先取り進路変更」に該当する（左図参照）。このような錯綜の共通点は一時停止不履行など「先急ぎ」の傾向がみられたことだという。



●錯綜の例（パターンBに該当）

「4挙動を行うことによる時間短縮のメリットは限定的です。また、自分自身は安全だと思っても、実は他の交通参加者に迷惑をかけているということもありまます。そうしたことを自転車利用者に理解してもらおう教育を粘り強く行っていくことが、4挙動の抑制につながり、右側通行する自転車も減るのではないのでしょうか。こうした調査分析の結果を教育の現場で役立ててほしいと思います」と森室長は語った。

近年、環境への配慮や健康志向から自転車利用への関心が高まっている一方で、自転車による事故やルール違反が問題視されてきている。自転車が歩行者やクルマと共存していくためには、自転車利用者一人ひとりの更なる安全意識の向上が求められる。自転車利用者に対し、交通ルールの周知とともに、危険を予測する運転や、ルールを違反した際の自分や他者への危険性と事故を起こした際に及ぼす影響を理解してもらうための教育が必要である。

教育最前線

運転 32

●自操安全運転プログラム

リハビリテーション中の方の運転復帰をサポートする安全運転教育



クルマの死角や正しい運転姿勢をインストラクターが説明

運転復帰をめざし、リハビリ中の山口さん（56歳）は高次脳機能障害支援施設「ワークセンター大きな木」（静岡県浜松市）が実施している「障がい者のための自動車運転技能訓練プログラム」に加え、ホンダが実施している実車を使った「自操安全運転プログラム」を1月9日に交通教育センターレインボー浜名湖で受講した。

ワークセンター大きな木の理事長であり、聖隷クリス토평アー大学（静岡県浜松市）リハビリテーション学部助教である作業療法士の建木

運転復帰によって 社会生活の幅が広がる

ホンダでは「より多くの人にクルマを操る楽しさを提供したい」「交通社会に参加するすべての人の安全を守りたい」という理念を实践するために、身体が不自由な方に車両運転時の安全性確保に向けた教育機会を提供している。その1つに、身体の不自由な方や障がい克服して運転復帰をめざす方を対象にした「自操安全運転プログラム」があり、ホンダの交通教育センターに導入されている。

「自操安全運転プログラム」は約1時間。交通教育センターレインボー浜名湖の大島一郎インストラクターが同乗し、同センターのコース内で進められる。山口さんは2年ぶりに運転するという事で、運転を始める前に、あらためて正しい運転姿勢やクルマの死角について確認してもらった。そして、トレーニング車両

の運転席に山口さん、助手席に大島インストラクター、後部座席に建木さんが乗車。慣熟走行を十分に行った後、ブレーキングとパイロンスラロームに取り組み。ブレーキングでは30km/hで直線コースを走行し、指

運転に必要な基本行動を 実車走行により確認

健さんは、「現段階では「運転は困難」と病院から判断された方に対するケアは充実しているとはいえない。公共交通機関が整備されていない地域にお住まいの方にとっては、クルマの運転は仕事や生活をしていく上で必要なことです。運転できることで、社会生活の幅が大きく広がります。つまり、リハビリをして運転に支障がないと判断されるまでの期間をいかに短くできるかが重要と言えるでしょう。リハビリ中の方に、少しでも安全にかつできるだけ早く運転復帰していただくために、医療機関、研究機関、支援施設と交通教育センターレインボー浜名湖との連携は不可欠です」と話す。

プログラムが終了し、受講した山口さんは「自分が思っていた以上の運転ができました」と笑顔を見せた。「うまくできなかったら、運転を断念する覚悟で臨みました。でも、自分の思い通りのハンドル操作ができ、あらためてクルマの運転は、とても楽しいと感じました。まだ速度の調整や安全確認に課題があることもわかったのですが、こうした訓練を重ねていきたいと思えます。運転を再開できたら、離れた場所にいる仲間と将棋をさすのが夢です」。

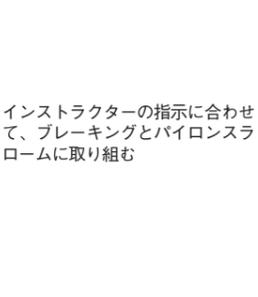
建木さんも「細かい操作や確認の状況を把握することができました」

「運転が楽しいとあらためて感じた」

定されたパイロンに合わせ停止することを繰り返す。パイロンスラロームではジグザクに配置されたパイロンの間を一定の速度を維持しながら走行。大島インストラクターは1回目の運転の様子を確認すると、ハンドルの旋回ノブを取り付ける。旋回ノブを使って、スムーズなハンドル操作ができるようになると、「車体ができるだけパイロンに近づけて通過してみましょう」「Uターンをする時はウインカーを出してみましょう」と課題を増やす。こうしたトレーニングを繰り返して、状況に合わせて複合的な判断をしながら運転操作ができるかどうかを山口さんに確認してもらった。

プログラムを始める前に、受講者の身体の状態などを確認

久しぶりに実車を運転したということを考えれば、今日の運転状況は予想していたより良かったと思えます。山口さんの弱点を、大島インストラクターに理解してもらったので、今後はそれを克服するために個別のプログラムを検討していく必要があるでしょう」と、山口さんの運転復帰に向けて手ごたえを感じている。



インストラクターの指示に合わせて、ブレーキングとパイロンスラロームに取り組み



ハンドル操作がスムーズにできるよう旋回ノブを取り付ける



最後に、大島インストラクターは山口さんに「今日は運転復帰に向けて第一歩ととらえて、地道にトレーニングを重ねてほしいと思います」とアドバイスした。

※1「障がい者のための自動車運転技能訓練プログラム」には認知訓練や「リハビリテーション向けの運転能力サポートソフト※2」を用いた訓練も含まれている。

TOPICS 1

●リハビリテーション向け運転能力評価サポートソフト リハビリ中の方の運転復帰に向けて 問題提議や課題解決のための意見を交換

1月24日、ホンダ青山ビルにて「リハビリテーション向け運転能力評価サポートソフト（以下サポートソフト）活用に関する意見交換会」が開催され、病院の作業療法士や大学の研究者など医療関係者14名が参加した。サポートソフトは、既に全国60カ所の病院やリハビリ施設が導入している。導入いただいている医療関係者に、運転の再開を希望される方の交通社会への復帰に向けて問題提議や課題解決をするための場としていただくことが、この意見交換会の目的である。

まず、参加者を代表して、聖隷三方原病院（静岡県浜松市）リハビリテーション部作業療法士の鈴木香葉子さんと、新潟医療福祉大学医療技術学部（新潟県新潟市）作業療法学科助手の外川佑さんが、患者の方の運転復帰を支援するための具体的事例を紹介した。そして、参加者が各々のサポートソフトの使用実態、収集したデータの活用方法などに関する情報や意見を交換。安心安全な運転の再開・継続について議論を深めた。

1月24日、ホンダ青山ビルにて「リハビリテーション向け運転能力評価サポートソフト（以下サポートソフト）活用に関する意見交換会」が開催され、病院の作業療法士や大学の研究者など医療関係者14名が参加した。サポートソフトは、既に全国60カ所の病院やリハビリ施設が導入している。導入いただいている医療関係者に、運転の再開を希望される方の交通社会への復帰に向けて問題提議や課題解決をするための場としていただくことが、この意見交換会の目的である。



※2リハビリテーション向け運転能力評価サポートソフト＝リハビリテーション中の方が、作業療法士などと一緒に四輪での運転復帰に向けて運転に対する評価・訓練をサポートするためのソフト。運転環境の模倣的な再現により、運転操作の手足の複合的動作を楽しみながら行うことができる。詳細は下記ホームページを参照。
<http://www.honda.co.jp/simulator/safetynavi/rehabilitation.html>

現場訪問 ●エンジョイ・ミーティング in 埼玉

「安全」に「楽しく」「バイクに親しんでもらおう」

昨年12月21日、交通教育センターレインボー埼玉で「エンジョイ・ミーティング in 埼玉」が開催された。これは、より多くの方々に「安全」に「楽しく」バイクに親しんでもらうことを目的としたイベントで、100名のライダーが参加した。



会場となった交通教育センターレインボー埼玉には100名のライダーが集まった



インストラクターが一人ひとりの運転を見ながらアドバイス



元Hondaワークスライダーの宮城光さんのトークショー



インストラクターが華麗な技の数々を披露



プログラムの一つ、HMSでは、参加者が初級、中級、上級、オフロードに分かれ、より安全な走りをめざすためのトレーニングを行った。初級では、インストラクターが「認知・判断・操作」で最も重要なのは認知です。できるだけ先を観て、前方の情報をより早く正確にキャッチしてください」と強調。パイロンスラロームでは目の前ではなく、常に先のパイロンに視線を向けることに意識しながら、参加者は繰り返し練習に取り組んだ。また、初めての参加者でもHMSをより気軽に楽しみながら体験してもらったため、初級クラスの内容をショートバージョンで実施したエンジョイHMSも行われた。

プログラムの一つ、HMSでは、参加者が初級、中級、上級、オフロードに分かれ、より安全な走りをめざすためのトレーニングを行った。初級では、インストラクターが「認知・判断・操作」で最も重要なのは認知です。できるだけ先を観て、前方の情報をより早く正確にキャッチしてください」と強調。パイロンスラロームでは目の前ではなく、常に先のパイロンに視線を向けることに意識しながら、参加者は繰り返し練習に取り組んだ。また、初めての参加者でもHMSをより気軽に楽しみながら体験してもらったため、初級クラスの内容をショートバージョンで実施したエンジョイHMSも行われた。

元Hondaワークスライダーの宮城光さんのトークショーが行われ、宮城さんがモトGPで活躍する選手としてのライディングの特徴を解説。また「現代にサーキット以外では、どのような日でした」と感想を語った。

な練習をしてきたか」という参加者からの質問に、ホンダの交通教育センターでインストラクターと一緒に練習したエピソードを紹介した。会場にはVER1200F、CBR600RRなどホンダの新型バイクが展示され、参加者はトレーニングの休憩時間を使って試乗した。イベントの最後には、インストラクターがオフロードバイクに乗り、華麗な技を参加者に披露した。



参加者に好評だったHondaの新型バイクの試乗会

※HMS＝Honda モーターサイクリスト・スクール。個人のお客様に楽しく安全運転の知識を身につけていただくことを目的とした参加体験型のスクール。全国7ヵ所のHondaの交通教育センターで開催しており、お客様のスキルやニーズに合わせて、様々なコースが用意されている。

TOPICS 2



見通しの悪い場所から飛び出してきたものを発見してから、ブレーキをかけてもすぐに停止できないことを体験してもらう。その後、見通しの悪い交差点での安全な通行方法についてアドバイスする

滋賀大学経済学部（滋賀県彦根市）の就業力育成支援室では、学生の「働き方や社会との関わり方を考える力の育成」を目的としたプロジェクト科目を実施している。その一つが「行政の課題解決プロジェクト」自転車対策と公共交通をテーマに。同プロジェクトは昨年10月にスタートし、受講する1～4回生の学生18名が彦根市都市建設部交通対策課の協力を得て、市内の交通課題の解決に向けた検討を行った。

プロジェクト代表である経済学部4回生の田代絵梨佳さんは「私たちは彦根市を活性化させるための実践的な活動に取り組みしてみたいと考え、この科目を受講しています。彦根市が抱える「自転車交通安全の普及啓発」「放置自転車の削減」「路線バスの乗車向上」という3つの課題についての解決策を議論しました」と話す。

滋賀大学の学生が自転車の交通安全教室を開催

「自転車交通安全の普及啓発」のブースでは、出会い頭事故の模擬体験を実施。バスを使って、見通しの悪い交差点を再現し、そこを来場者に自転車を通して通してもらった。通過する直前に、バスのカゲに隠れている学生が新聞紙でつくったボールを投げる。ボールを確認してから、ブレーキをかけるのはボールとぶつかってしまうことを実感してもらった。



プロジェクト科目を受講している滋賀大学の学生18名（1～4回生）が交通政策イベントを実施

NEWS REVIEW



伊東孝紳・本田技研工業（株）代表取締役社長執行役員
倉田潤・警察庁交通局長

2013年Honda安全運転普及本部 年末ご挨拶会 地域社会と一体となった普及活動を今後も継続

昨年12月6日、Honda 青山ビルにて「2013年Honda安全運転普及本部年末ご挨拶会」が開催され、交通関係者約300名が参加した。報告会では、伊東孝紳・本田技研工業（株）代表取締役社長執行役員が「安全への取組みは環境と並び、Hondaの最重要課題で、交通社会に参加するすべての人の安全を追求するため、グローバルスローガン『Safety for Everyone』のもとに取組みを進めています。取組みの具現化のために『ヒト（安全教育）』『テクノロジー（安全技術）』

動の報告と今後の取組みについて、映像を交えて紹介した。最後に、来賓を代表して倉田潤・警察庁交通局長が挨拶。「交通安全の普及に関して、すべての人の安全をめざすという崇高な理念に基づく取組みに感銘を受けました。地域に根ざした交通安全活動を展開するなど、国民の交通安全意識の高揚に多大なる貢献をされており、このような先進性・独自性のある活動は警察としてもたいへん心強く感じています」と述べた。報告会の後には、懇談会が開かれ、交通関係者の交流の場となった。

全国に広がるHondaの高校生交通安全教育活動 連載:第5回

思いやりの心を持つことの大切さを宇都宮地区の各高校に広げてもらう



宇都宮市内にある17校の生徒代表者60名が参加



生徒とコミュニケーションをとりながら進める座学

このコーナーでは、ホンダが全国で展開している高校生交通安全教育を取り上げている。今回は、栃木県での事例を紹介する。栃木県では、県内の各地区に高等学校交通安全地域連絡協議会を設置し、地区ごとに独自の交通安全教育を行っている。宇都宮地区では地区内の高校の生徒で構成される「高校生の交通安全を考える会」として毎年活動している。昨年11月20日、「高校生の交通安全を考える会」シンポジウムが幹事校である栃木県立宇都宮白楊高等学校で開催され、宇都宮市内にある17校の交通指導担当教諭と各校生徒代表者の約100名が参加した。宇都宮白楊高校生徒指導部交通係の井澤崇典教諭は「シンポジウムという名称ですが、高校生にとって身近な乗り物である自転車に特化し、生徒が参加体験できる内容にしています。ホンダの高校生交通安全教育の資料映像を見て、生徒たちが興味を持って取り組めるプログラムだったので、取り入れることにしました」と話す。

開会式では、宇都宮地区高等学校交通安全地域連絡協議会会長である宇都宮白



開会の挨拶を述べる宇都宮白楊高校の薄井孝夫校長

交通安全の意味と、ルール遵守の重要性を伝える

楊高校の薄井孝夫校長が「高校生は交通事故の被害者という立場だけではなく、加害者になってしまうこともあります。相手を傷つけてしまうと、苦しい思いをしながら人生を過ごすこともあります。そうしたことがないように、今日学んだことを各自の高校に持ち帰り、広げてほしい」と挨拶を述べた。

生徒は15名ずつ2グループに分かれ、実技と座学を交互に受講する。指導は本田技研工業(株)安全運転普及本部栃木普及ブロックのインストラクターが担当した。座学では、インストラクターが「交通安全とは、すべての人や乗り物が安全に行き交うことができるという意味です。そして交通安全を実現するために、ルールが存在しています。ルールを無視すると

事故につながることもあります。ありますから、常にルールを意識して、自転車に乗ってほしいと思います」と強調した。次に、運転の仕組みは「認知→判断→操作」の繰り返しであること、乾燥した路面で、前方をよく見て20km/hで走っている自転車が発見してブレーキをかけて止まるまでに何mかかるか、生徒たちに考えてもらう。「危ない」と思ってブレーキをかけてからブレーキが効き、止まるまで約3m。合わせて約9mかかることになり、急に何かが飛び出してきた時に対応するためにはスピードを控えることが大切なのです。続いて、交通事故の加害者となってしまう場合、高校生でも賠償責任を問われることを、具体例を挙げて説明した。

思いやりの心をも身につけるための教育

実技は「反応回避」と「8の字走行」。「反応回避」では、両手に旗を持つ先生に向かって自転車を走らせ、先生が上げた旗と逆方向に回避する。旗を確認して判断するのにかかる時間、とっさの時には自分が思うように回避できないことを生徒に実感してもらう。

「運転においては目から多くの情報をとるので、脇見をせず、よく観察することが重要です。また、片手運転をしていると、適切なブレーキ操作ができないので携帯電話を持ちながらの運転や傘さし運転はやめてください」とインストラクターがアドバイスした。「8の字走行」は直径8mの円を並べたコース内を自転車15台で走行する。コースに入る台数が増えるに



「8の字体験走行」を通じて、相手の動きをよく観察することや、お互いに譲り合うことが安全であることを気づいてもらう



「反応回避」では先生が上げた旗を確認したら逆方向に回避する

つれて、8の字の交差する箇所まで自転車が止まってしまふ。インストラクターは生徒を集め、どうすれば全員がスムーズに走れるかを考える時間をつくる。他の自転車の動きをよく観察すること、思いやりをもって譲り合うことの大切さに気づいてもらうことがねらいである。最後にインストラクターが「皆さんには自分自身が安全運転を実践するだけでなく、それを友人や家族に教えてあげることが出来る人間になっていただきたい」と締めくくり、シンポジウムは終了した。

参加する生徒の様子を見守った井澤教諭は「実際の交通場面での相手は、自分が知らない人たちがばかりです。異なる高校の生徒同士による8の字走行は、知らない相手に思いやりの心を持つことの大切さを学ぶ良い機会になりました」と感想を語った。

※宇都宮地区「高校生の交通安全を考える会」シンポジウム参加校＝宇都宮高等学校、宇都宮東高等学校、宇都宮南高等学校、宇都宮北高等学校、宇都宮清陵高等学校、宇都宮女子高等学校、宇都宮中央女子高等学校、宇都宮白楊高等学校、宇都宮工業高等学校、宇都宮商業高等学校、作新学院高等学校、文星芸術大学附属高等学校、宇都宮文星女子高等学校、宇都宮短期大学附属高等学校、宇都宮海星女子学院高等学校、県立聾学校、県立富屋特別支援学校

熊本県立翔陽高等学校「交通安全研究推進校 発表会」

熊本県の各高校ではHondaと行政、各学校との体系的な交通安全教育活動が2年目を迎えている。その1つである熊本県立翔陽高等学校では昨年11月12日、熊本県教育庁、PTA教育振興財団、熊本県学校保健会、大津警察署ならびに県内の高校指導教諭ら52名が出席し、学年ごとの公開授業、研究発表などが行われた。

公開授業は、1年生が通学路ヒヤリマップを作成。2年生の自転車利用危険予知トレーニングでは、グループ単位で危険箇



所の写真を事前に撮り、それをもとにどのような危険が潜んでいるかを議論し、発表した。3年生を対象にした座学では今後、自動車免許を取得する中で、交通社会人としての必要な知識や意識について、本田技研工業(株)安全運転普及本部熊本普及ブロックのインストラクターが説明した。

同校では、平成24年度にHondaによる高校生交通安全教育を取り入れ、そのノウハウをもとに平成25年度からは生徒指導員として養成した3年生が2年生の原付通学者

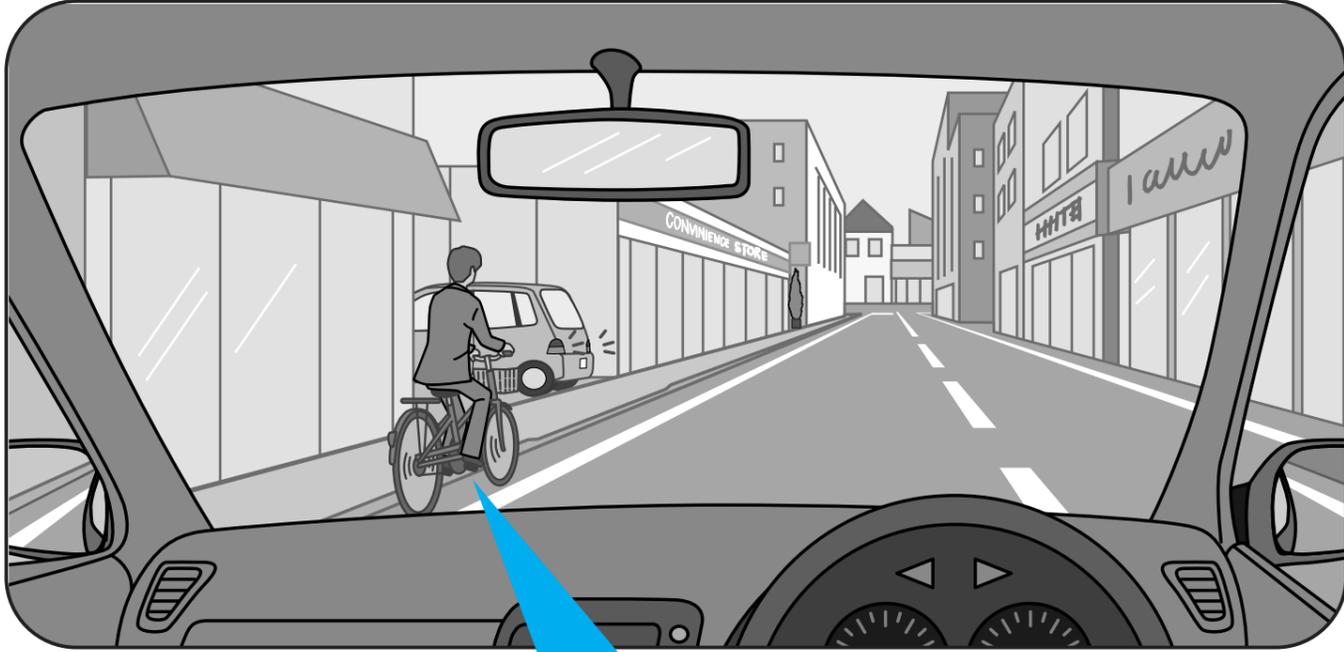


へ定期的に安全運転指導を行っている。研究発表ではこうした取組みが紹介された。また、生徒指導員5名が活動の成果を発表。「自分が身につけた安全運転を下級生へ伝えていきたい」「校風として伝承していきたい」と、生徒から生徒への手渡し交通安全を実践することの意義を語った。

危険予測トレーニング(KYT) —危険感受性を育てる

第37回 自転車の横を通り過ぎようとしている時(四輪車編)

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高めるための題材を提供します。今回は四輪車のドライバーに、自転車の横を通り過ぎようとしている時の危険について考えてもらうためのKYTです。



あなたは前方を走っている自転車の横を通り過ぎようとしています。左側の駐車場にいるクルマが後退を始めました。

このような時、どんなことに気をつければ良いか考えてみましょう。

活用方法

- ① 少人数のグループをつくりまします。
- ② 「交通場面のイラスト」を見せながら、意見を出し合います。
- ③ その後、「解答・解説※」を参考にして、どんなことに気をつけて運転すれば良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。

ホンダ SJ

検索

【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
E-mail: sj-mail@spirit.honda.co.jp

©本田技研工業(株)

指導者ファイル 18

このコーナーでは、地域で活躍する交通安全教育に携わる指導者の方々を紹介していきます。



大阪府池田市で交通安全教育に取り組む皆さん
写真左から、池田市役所 交通・総務課の西浦均さん、池田交通安全協会の本田朋子さん、池田警察署 交通課の福岡瑞穂さん

視覚に訴える教材を使って、子どもたちにわかりやすい指導を

池田市は大阪府の北部に位置する人口約10万人の都市である。同市の交通安全教育の特色は池田市役所、池田警察署、池田交通安全協会の3者が協同で実施していることだ。交通安全教室では池田交通安全協会の本田朋子さんと、池田警察署の福岡瑞穂さんが受講者への指導を担当。池田市役所の西浦均さんは会場設営など後方支援の役割を担う。こうした体制で、幼児や小学生、高齢者を中心に年間1万人以上に啓発活動を行っている。

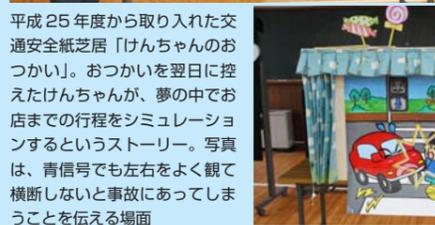
幼稚園・保育所での交通安全教室では、本田さんが扮する「ケロちゃん」というカエルのぬいぐるみと、警察官である福岡さんによる掛け合いで交通ルールを伝えるという形式で進められる。

「子どもたちの視覚に訴える指導を工夫しています。平成25年度は手づくりの紙芝居(写真参照)を制作しました」と本田さん。福岡さんは「左右の安全確認の方法など、できるだけ大きなアクションで模範を示しています。また、やってはいけないことを伝える時には低めの声を使うようにしています」と、子どもに対する指導のポイントを話す。西浦さんは「準備や機器の操作など、二人がスムーズ

に進行できるようなサポートを心がけています。こうした3者による交通安全教育は40年以上に渡り、受け継がれています」と語る。

本田さんと福岡さんは昨年、本田技研工業(株)安全運転普及本部が主催する「近畿・東海地区 交通安全指導員研修会」に参加した。「他の地域のノウハウを知ることができました。参考になったものは取り入れて、自分たちの指導内容を充実させていきたいと考えています」と二人はいう。

★幼稚園・保育所での交通安全教室



平成25年度から取り入れた交通安全紙芝居「けんちゃんのおつかい」。おつかいを翌日に控えたけんちゃんが、夢の中でお店までの行程をシミュレーションするというストーリー。写真は、青信号でも左右をよく見て横断しないと事故にあってしまうことを伝える場面

指導者の皆さんの活動を動画でご紹介

<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/area/movie/>



大きなアクションと短い言葉で、交通ルールの基本を伝えている福岡さん

「ケロちゃん」というカエルのぬいぐるみと、警察官である福岡さんによる掛け合い



紙芝居だけでなく、紙芝居を収納するためのボックスも手づくりの池田市オリジナル

SJクイズ ?

Q1 自転車が第1当事者又は第2当事者となった交通事故件数(自転車関連事故)は交通事故全体の約20%を占めています(平成24年中)。自転車関連事故件数を相手当事者別にみると、対自動車(対歩行者)が最も多くなっていますが、その割合は次のうちどれでしょう?

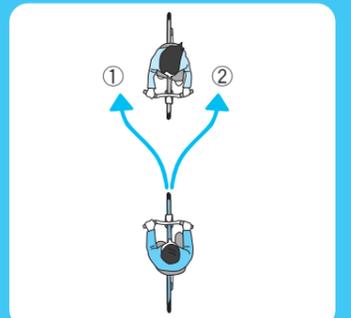
- ①約64% ②約74%
③約84% ④約94%

Q2 次のうち、自転車の通行位置として違反となるものを以下の中から2つ選びましょう?

- ①車道の左側端 ②車道の右側
③道路左側の路側帯(歩行者用除く)
④道路右側の路側帯
⑤歩道(自転車通行可)の車道寄り

Q3 自転車が通行可の歩道上で他の自転車と行き違う時は、対向する自転車を左右のどちらに見ながら避ければよいでしょう?

- ①右
②左



※「解答」は8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/>

©本田技研工業(株)



親子連れは生活道路をどのように通行しているか？



Why

6歳未満の子どもを1人歩きさせてはいけない！

道路交通法では、子どもの道路通行について「(前略) 交通のひんぱんな道路または踏切若しくはその附近の道路において、児童(6歳以上13歳未満)若しくは幼児(6歳未満)に遊戯をさせ、または自ら若しくはこれに代わる監督者が付き添わないで幼児を歩行させてはならない」と規定している。また、13歳未満の児童、幼児のヘルメット着用は保護者の努力義務となっている。そこで今回は、クルマの往來のある生活道路において、親子連れの行動を観察した。



観察を実施したのは東京都練馬区の商店街。駅へと続く道路は近くを走る幹線道路からの抜け道として利用されており、普通乗用車だけでなく、バスやトラックなどの大型車両がひんぱんに通行する。歩道は整備されておらず、幅70cm程度の路側帯が道路の両側に設けられている。車道がせまいため、大型車両は対向車の通過を待つてから進む必要があり、しばしば渋滞が発生していた。普通乗用車であっても対向車とすれ違う際は、歩行者にも配慮しながら運転をする必要があり、慎重な運転が求められる状況だった。

Q1

道路を歩く親子連れのうち、「手つなぎ歩行」と「保護者の車道側通行」は、それぞれ何%だったでしょうか？

A1 実際の観察から

★Q1の回答

手つなぎは33組中18組(54.5%)

保護者の車道側通行は33組中20組(60.6%)

手をつないで歩行する親子連れは全体の約半数。手をつながない原因は、保護者が自転車を押している、または買い物袋を持って手がふさがっていることがほとんどだった。また、保護者1人に対して2人以上の幼児・小学生がいる場合は、保護者は年少の子どもの手を引き、年長の子どもの1人で歩いていた。

保護者の車道側通行は、観察結果では6割となっているが、子どもが保護者の両側を行き来していたり、保護者が左右で子どもの手を握るため片側の子どもが車道側を歩くことになったケースを含んでいる。観察者の実感としては8割程の保護者が車道側を歩いているように感じられた。



手つなぎはしていないが、保護者が車道側を歩行

荷物があるため、年少の子どものみ手をつなぐ保護者

●歩行中の保護者の手つなぎ状況(33組中)

| | ○ | × | 合計 |
|-------------|---------------|---------------|----|
| 幼児を連れている場合 | 18 | 13 | 31 |
| 小学生を連れている場合 | 0 | 2 | 2 |
| 合計 | 18 (54.5%) | 15 (45.5%) | 33 |

●保護者の車道側通行(33組中)

| | ○ | × | 合計 |
|-------------|---------------|---------------|----|
| 幼児を連れている場合 | 18 | 13 | 31 |
| 小学生を連れている場合 | 2 | 0 | 2 |
| 合計 | 20 (60.6%) | 13 (39.4%) | 33 |

※幼児(6歳未満)、小学生(低学年、9歳未満)の判断は観察者の主観による

自転車に同乗させている親子連れのうち、約7割が幼児・小学生にヘルメットを着用させていなかった。当日は気温が低かったこともあり、チャイルドシートに防風カバーをかぶせて子どもを乗車させている自転車利用者を見かけたが、ヘルメットは

自転車に同乗させている親子連れのうち、約7割が幼児・小学生にヘルメットを着用させていなかった。当日は気温が低かったこともあり、チャイルドシートに防風カバーをかぶせて子どもを乗車させている自転車利用者を見かけたが、ヘルメットは



保護者が自転車を押しているため、子どもと手をつなげない

Advice

歩行中のアクシデントに備え、手つなぎを怠らないうこと

できるだけ路側帯内を歩行しよう努めている様子で、クルマの状況を確認してから道路を横断する姿がしばしば見られた。

Q2

幼児・小学生がヘルメットを着用している自転車は何%だったでしょうか？



着用させていなかった。

幼児・小学生は周囲の安全確認に対する意識が低く、歩行時は保護者が手をつなぐ必要がある。しかし、観察中、自転車の押し歩きや買い物袋を持つために、両手がふさがっている保護者を見かけた。子どもは好奇心旺盛で興味を持ったことに集中し、突発的な行動を取ることが多くなるため、連れ添う際は常に手をつないでほしい。保護者は子どもをできるだけ車道から遠ざけ、その動きに注意を払いながら、危険な場所を通行する際は安全を第一に考えた安全確認と行動を心がけるべきだ。

●自転車乗用時の幼児・小学生のヘルメット着用状況(78台中)

| | 着用 | 非着用 | 小計 |
|-------------|---------------|---------------|----|
| 親子の同乗走行 | 14 | 33 | 47 |
| 親子それぞれの単独走行 | 0 | 5 | 5 |
| 子どものみの単独走行 | 3 | 23 | 26 |
| 小計 | 17 (21.8%) | 61 (78.2%) | 78 |

幼児・小学生のヘルメット着用率は約2割と低い結果となった。親子の同乗走行での非着用理由は、幼稚園の制服として帽子を着用していた、1つしかないため年少の子どものみに着用させた、などが考えられる。また、「並進の有無(観察場所は並進禁止)」「左側通行(逆走の有無)」も合わせて観察した。並進は実数が少なかったが、小学生同士の自転車に見られた。通行位置については子どもが同乗していても逆走(右側通行)をしていく自転車も多く見かけた。なお、成人の自転車利用者の多くは左側通行を遵守していた。



左右の安全確認をしてから走り出そうとする親子

A2

実際の観察から

★Q2の回答
78台中17台(21.8%)

幼児・小学生のヘルメット着用率は約2割と低い結果となった。親子の同乗走行での非着用理由は、幼稚園の制服として帽子を着用していた、1つしかないため年少の子どものみに着用させた、などが考えられる。