

[Hondaの交通安全情報紙]

SJ

Since1971

SJ ホームページは

●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：吉田宏樹

※ご不明な点がございましたら、
下記までお問い合わせください。
(株)アストクリエティブ
安全運転普及本部係
TEL 03 (5439) 1191
E-mail : sj-mail@spirit.
honda.co.jp



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。

2015 ▶ 2016

12・1

December・January

NO.475

CONTENTS

- P1 対談：交通事故のない社会をめざして
更なる交通事故死傷者数の
低減に向けた官民の取組みと連携
- P4 TOPICS ①/埼玉県ホンダ会
TOPICS ②/第2回交通安全動画・ポスター
コンテスト結果発表
- P5 TOPICS ③/Hondaの高校生交通安全教育
TOPICS ④/第46回全国白バイ安全運転競
技大会
- P6 2015年活動報告
- P7 危険予測トレーニング (KYT) /
前車の先に右折待ちのクルマがいる時 (四輪車編)
SJクイズ
指導者ファイル/
兵庫県西宮市・交通安全対策課の皆さん
- P8 SAFETY FOCUS /栃木県宇都宮市



対談：交通事故のない社会をめざして

更なる交通事故死傷者数の低減に向けた官民の取組みと連携

平成23年度にスタートした第9次交通安全基本計画が最終年度を迎えている。今後、更なる交通事故死傷者数の低減に向けて、今、どんな課題があり、それを解決するためには官と民がどのように取り組み、連携していくべきか、鈴木基久・警察庁交通局長と峯川尚・本田技研工業(株)安全運転普及本部 本部長のお二人に話し合っていた。

はじめに、今年を含む、近年の交通事故情勢について、おつかがいます。
鈴木 平成26年中の交通事故は、発生件数が57万3842件で、前年比マイナスイナス5万5179件・マイナス8.8%、死者数が4113人で前年比マイナスイナス260人・マイナスイナス5.9%、負傷者数が7万1374人で前年比マイナスイナス7万120人・マイナスイナス9.0%という状況にあり、死者数は14年連続の減少、発生件数と負傷者数は10年連続の減少となりました。しかし、死者数の減少幅は縮小傾向にあり、また、全死者数のうち65歳以上の高齢者が占める割合は、53.3%で過去最も高くなっています。

本年10月末現在の死者数は3296人で、前年と同数となっており、今後の状況によっては15年ぶりに年間死者数が増加に転じることとなりかねない大変厳しい情勢にあります。
今年度は第9次交通安全基本計画の最終年度となりますが、これまでの取組みと課題について、お聞かせください。
鈴木 ご承知のとおり、第9次交通安全基本計画の目標は、「平成27年までに24時間死者数を3000人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する」というものであり、10月上旬に交通事故死者数が3000人を超えたので、残念ながら目標を達成することはできないこととなりました。ただし、計画期間を通して見ると、交通事故死傷者数は概ね目標に向けて減少していますし、死者数も第8次交通安全基本計画の最終年度である平成22年に比べると相当程度減少しています。

第9次交通安全基本計画では、「高齢者及び子どもの安全確保」「歩行者及び自転車の安全確保」「生活道路及び幹線道路における安全確保」の3つの視点が示されており、警察としては、高齢者の事故防止、自転車の安全利用の促進、全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶等を重点に、安全教育や広報啓発、交通安全施設の整備、指導取締り等の各種施策を推進してきたところであり、これらの施策や官民一体となった取組みが、一定の成果を挙げたものと考えています。

近年、交通事故の減少に比べて死者数が減少しにくくなっている大きな要因として、交通事故によって死亡に至る割合が他の年齢層に比べて高い高齢者の人口が増加していることが挙げられます。



鈴木 基久・警察庁交通局長 (写真右)
峯川 尚・本田技研工業(株)専務執行役員 安全運転普及本部 本部長 (写真左)

また、状態別では、平成20年以降「歩行中」が「自動車乗車中」を上回り最も多くなっていますので、如何に効果的な対策を講じて高齢者の事故や歩行者の事故を抑止するかが今後の大きな課題であると考えています。
峯川 私どもはモビリティをつくるメーカーの使命として「事故に遭わない社会」の実現のために「Safety for Everyone」というグローバル安全スローガンに基づき、世界6極(北米、南米、欧州、アジア・大洋州、中国、日本)において、各地域の事情に応じた活動を推進しています。「ヒト(安全教育)」「テクノロジー(安全技術)」「コミュニケーション(安全情報)」という3つの領域を進化、相互に連携させることによって、運転者のみならず、歩行者・自転車利用者など交通社会に参加するすべての人の安全をめざしています。

例えば、「テクノロジー」の領域では、自動運転のような将来技術の研究にも取り組んでいます。歩行者事故や路外逸脱などの事故を軽減できる「ホンダセンシング」と総称する先進安全運転支援技術の着実な普及を図っています。「ホンダセンシング」は、外界の検知情報を基に運転支援や事故回避をサポートする先進運転支援システムで、適用車種を順次拡大しているところです。日本においては「ホンダセンシング」の設定がある車種での装着率も高く、お客様の安全に対する期待の高さを感じています。

※ Honda SENSING = フロントグリル内に設置したミリ波レーダーと、フロントウィンドウ内上部に設置した単眼カメラという、特性の異なる2種類のセンサーで構成されたシステム。詳細は以下ホームページを参照。 <http://www.honda.co.jp/hondasensing/>

対談：交通事故のない社会をめざして



鈴木基久
Motohisa Suzuki

警察庁交通局長

重要課題となる 高齢歩行者の事故防止

交通事故死者数を状態別にみると、平成20年以降は歩行中が最多となっており、平成26年中はその7割を高齢者が占めていました。高齢歩行者への教育に対するお考えや重点を置いている施策について、お聞かせください。

鈴木 ご指摘のとおり、平成26年中の歩行中死者のうち、71%に当たる1063人が高齢者です。その約8割は、運転免許を保有していない方であり、また、走行車両の直前・直後横断、横断歩道外横断、信号無視等高齢者側へ何らかの法令違反があるケースが6割を超えています。

高齢者の歩行中事故を防ぐためには、高齢者自身に、加齢に伴う身体機能の低下が行動に及ぼす影響等を理解していただくことが重要であり、歩行用シミュレーター等を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育に力を入れております。また、交通安全教育を受けられる機会が少ない高齢者に対して、関係機関・団体や交通ボランティア等のご協力をいただきながら、高齢者が集まる場所等に出向いて安全指導を行う取り組みも進めています。

地域には、ボランティア活動等に積極的に参加している高齢者も多くいらっしゃいます。この中で、まずは先ほど申し上げた「ホンダセンシング」のような先進安全運転支援技術の早期普及に努めたいと思います。昨今、自動運転が話題となっており、技術は段階的な積み上げであり、過密で複雑な交通環境下で完全自動化するには極めて高い技術と関連する制度やインフラの整備も必要となります。着実に先進安全運転支援技術を普及させ、将来的な自動運転に向けて技術を高度化することは、クルマ乗員のみならず、事故の相手としての歩行者や二輪車に対しても当然大きな効果があると考えています。

また、交通安全の領域ではこれまで通り、年代やライフステージに応じた体系的な交通安全教育を推進すべきであり、特に高齢者については二輪車も含めてより効果的な教育を普及させていかなければなりません。また高齢者・障がいをお持ちの方の施設への送迎や、高次脳機能障がい者の方の運転復帰といった、高まる福祉ニーズに対しても取り組みを進める必要があると考えています。

こうした取り組みとともに、薄暮時間帯等高齢者の事故が多発する時間に警察官をできるだけ動員して交通街頭活動を行っているほか、バリアフリー対応型信号機の整備や道路標識・標示等の大型化・高輝度化、生活道路における交通安全対策等を推進しています。

さらに、ドライバーの皆さんに、高齢者の特性を理解し、高齢者を保護しようという意識を高めていただくことが重要であり、車両の前照灯の早期点灯やハイビームの適正使用の促進を呼びかけるほか、交差点における歩

行者妨害、信号無視等の指導取締りと合わせて、歩行者保護に関する広報啓発等も推進していきたいと考えています。

峯川 高齢者の歩行中の死者数を減らすことが、全体の死者数減につながると思います。高齢者の場合、加齢による様々な要因により、安全な歩行行動ができなくなっているケースもあります。そこで私どもは今年、高齢歩行者を対象にした新たな教育プログラムである、「安全な道路の渡り方について」交通安全教室を開発いたしました。

(公財)交通事故総合分析センターの資料によれば、高齢者が単路で横断歩道以外を横断中に死傷したケースでは死者数、負傷者数ともに横断前半よりも横断後半の構成率が高くなっています。このプログラムでは、横断後半に左側から来るクルマとの事故を防ぐことを目的としました。高齢者に意識と行動のミスマッチを理解していただき、指導者が映像や動画を活用して事故防止のポイントをわかりやすく解説できるようにしています。

従来、ホンダは全国の交通指導員の皆様と連携し、普及活動を進めてまいりましたが、開発にあたっては、現場で指導を担当している全国各地の交通指導員の皆様の意見を要望をうかがうところからスタートしました。また開発の途中段階でも交通指導員の皆様のアドバイスをいただく機会を設け、より使いやすくなるための検討を重ねてきました。私どもの目的はより良い教育プログラムを、より多くの方々に使っていただくことです。

こうした皆様との連携は活動の重要な鍵になると考えておりますし、実際使っていただいた受講された高齢者の方々の反応や理解はどうであったのかPDCAサイクルを回す上で必要であります。こうしたプログラムの普及に努め、高齢者の歩行中の事故の低減に貢献していきたいと考えています。

また、高齢者においては、教育コンテンツのみならず、どのように教育の機会をつくり出していくかも大きな課題です。こうした点についても、私どもと連携していただいている交通指導員の皆様と、より良い解決策を模索していこうと思います。

より二層の支援が必要
高齢運転者に対して

自動車乗車中の死者数についても高齢者が4割以上を占めています。高齢運転者の事故防止に対するお考えや重点を置いている施策について、お聞かせください。

鈴木 自動車等が第1当事者となった交通事故について見ると、運転者のうちの約4分の1が高齢者なのですが、さらに、免許保有者10万人当たりの死亡事故件数を見ると、特に75歳以上は、他の年齢層の約2.5倍と、非常に多くなっています。

警察では、高齢運転者が交通事故の加害者とならないよう、免許更新時の高齢者講習において個々の運転者に応じた安全運転指導を行っているほか、高齢運転者の特性等に関する広報啓発、高齢運転者が見やすい大型・高輝度の道路標識・標示の整備などの取り組みを推進しています。

特に、75歳以上の高齢運転者については、認知機能の低下が運転に影響を及ぼしていると考えられることから、平成21年から免許更新時に認知機能検査を行っているところですが、本年6月に成立した改正道路交通法により、更に臨時認知機能検査制度を導入し、その結果に応じて、よりタイムリーな講習を行うこととされており、合わせて、高齢運転者講習の内容の高度化・合理化を図り、より一層の高齢運転者支援を進めることとしています。

また、認知症と医師に診断されるなどして免許を取り消された方や運転免許を自主返納した方、自動車の運転に不安のある高齢者などが自らの運転に頼らずに移動できる環境づくりも重要ですので、警察としても自治体や運輸当局等に協力し、地域公共交通の充実に向け取り組んでいきたいと考えています。

峯川 高齢運転者においては、行政の実施する70歳以上の免許保持者に3年毎の高齢者講習など教育の機会があります。こうした教育の場で身につけた安全意識を高齢者にいかに持続させてもらうか、また、3年の間に加齢が進みますし、個人差も大きいことから人によってはもっと細かい運転アドバイスが必要になってくる場合もあるでしょう。高齢者の身近でタイムリーな教育機会の提供が求められるのではないのでしょうか。私どもも、ホンダの交通安全センターを通じて、高齢運転者向けに運転の振り返りを中心とした教育を実施していますが、参加者は限定的で、やはり教育内容と普及との両立が課題です。

また、高齢運転者においては、四輪だけでなく二輪、特に原付乗車中の事故防止も重要です。そのため、私ども二輪業界団体は行政と連携して、高齢の原付ユーザーを対象

全対策も講じる必要がありますし、他のインフラと同様に信号機等も老朽化が進んでいる現状がありますので、交通安全施設等の計画的整備、戦略的維持管理といったことも今後5年間の重要課題と考えています。

鈴木 第10次交通安全基本計画については、来年3月の中央交通安全対策会議決定に向け、現在政府において検討作業が進められているところですが、今後高齢化が更に進むことが予想されますので、高齢者の事故防止が重要課題となることは間違いありません。高齢者の交通事故死者の6割以上は歩行中又は自転車乗用中ですので、こうした高齢者が被害に遭う事故を防止する必要があるのはもちろんですが、高齢者の免許保有人口の増加に伴い、高齢運転者による事故の防止も益々課題になると考えられます。

また、状態別死者を国際比較で見ますと、我が国は自動車乗車中の割合は低いのですが、歩行中、自転車乗用中の割合が諸外国に比べ高くなっております。ここ10年での減り方も相対的に少なくなっています。高齢者や子どもをはじめとして、歩行中等の方が被害に遭う事故を防ぐ観点からも、いわゆる生活道路における安全対策に一層力を入れる必要があると考えています。

このほか、平成32年のオリンピック・パラリンピック東京大会の開催に向け、我が国を訪れる外国人が増えることを想定した安

全対策も講じる必要がありますし、他のインフラと同様に信号機等も老朽化が進んでいる現状がありますので、交通安全施設等の計画的整備、戦略的維持管理といったことも今後5年間の重要課題と考えています。

鈴木 第10次交通安全基本計画については、来年3月の中央交通安全対策会議決定に向け、現在政府において検討作業が進められているところですが、今後高齢化が更に進むことが予想されますので、高齢者の事故防止が重要課題となることは間違いありません。高齢者の交通事故死者の6割以上は歩行中又は自転車乗用中ですので、こうした高齢者が被害に遭う事故を防止する必要があるのはもちろんですが、高齢者の免許保有人口の増加に伴い、高齢運転者による事故の防止も益々課題になると考えられます。

また、状態別死者を国際比較で見ますと、我が国は自動車乗車中の割合は低いのですが、歩行中、自転車乗用中の割合が諸外国に比べ高くなっております。ここ10年での減り方も相対的に少なくなっています。高齢者や子どもをはじめとして、歩行中等の方が被害に遭う事故を防ぐ観点からも、いわゆる生活道路における安全対策に一層力を入れる必要があると考えています。

対談：交通事故のない社会をめざして

に簡易型のシミュレーターであるホンダライディングトレーナーを使って、多発事故パターンや危険予測の重要性の理解に特化した教育の試みを始めました。

自転車の安全利用を促進していくために

「自転車事故も年々減少していますが、自転車加害者となる事故はあまり減っていませんが、より一層の自転車交通事故防止が急務ですが、どのような対策を講じられているのかお聞かせください。」

鈴木 自転車関連事故の交通事故全体に占める割合は、毎年約2割を占めており、ご指摘のとおり、総数は年々減少していますが、対歩行者事故は、過去10年間を見てもほぼ横ばいで推移しています。

また、自転車乗用中の死傷者のうちの5分の3以上で、自転車側何らかの法令違反があるなど、自転車利用者において依然としてルールが守られていない状況が見られます。

こうした状況を踏まえ、警察では、平成23年から「自転車の通行環境の確立」、「自転車利用者に対するルールの周知と安全教育の推進」、「自転車に対する指導取締りの強化」を柱とする「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策」を推進しています。特に、「自転車安全利用五則」等を活用したルールの周知に努めるとともに、児童・生徒を対象とした自転車教室の開催はもとより、大学生、成人、高齢者等に対しても自転車安全教育をできる限り実施するため、大学や企業への働きかけ、自転車関係団体等が行う安全教育活動の支援等を推進しています。

また、自転車利用者の違反に対する指導取締りを強化し、悪質・危険な違反に対しては、積極的な検挙措置を講じているほか、道路管理者と連携して、自転車通行環境の整備にも努めています。

さらに、平成25年の道路交通法改正により、自転車運転者講習制度が導入され、本年6月1日から施行されています。この制度は、自転車の運転に関し一定の違反行為を反復して行った者に対し、都道府県公安委員会が講習の受講を命ずることができることとしたものであり、9月に全国初となる講習が既に実施されています。

残念ながら、本年は、高齢者等の自転車乗用中の死亡事故が昨年比で増加しており、自

転車利用者のルール遵守もまだまだ十分とは言えませんが、今後、自転車運転者講習制度を適切に運用していくとともに、関係機関・団体等との連携を一層強化して、自転車利用者に対する広報啓発や交通安全教育、自転車の通行環境の整備等を更に推進し、自転車の安全利用の促進を図っていききたいと考えています。

峯川 自転車運転者講習制度の対象となるのが14歳以上ということもあり、中学生・高校生への自転車教育は今後ますます重要になると思います。ここ最近ではホンダも高校を中心に自転車安全教育の普及支援に力を入れてきました。学校が独自で行っていくことが理想ですが、今のところは自治体や警察を含めた地域が支援して実施できる仕組みづくりも必要です。そうした地域や学校には、単に講話だけで終わるのではない、体験や観察、デモスカッションを通じて生徒自身に安全や自分の目ごころの走りについて考えさせるといった私どもが持っている自転車教育のノウハウの提供など、引き続きお手伝いしていきたいと考えています。

今年新たな取り組みとして、自転車販売会社のイオンバイク(株)、さいたま市と連携し、9月にショッピングモールで自転車教室を開催しました。対象は自転車の補助輪を外すことを検討している子どもとその保護者です。展開に当たっては双方の強みを生かし、教育プログラムは、ホンダの自転車教育のノウハウを提供し、イオンバイク(株)は非常に集客力のある場所と意欲の高いスタッフの協力をいただき実現しました。自転車に乗れる喜びを感じるとともに、ルールやマナーを守ることの重要性を理解できる内容です。補助輪を外して自転車に乗るといことは、運転者の第一歩を踏み出すことでもあります。この段階から、子どもと保護者の双方に安全意识を高めてもらうことは大変重要です。また、今後はイベントだけでなく、イオンバイク(株)の店頭で日常活動としてのアドバイザーができるような取り組みも展開してまいります。お客様との接点のある現場でこのような取り組みを広げることができれば、新たな教育機会の創出につながると思います。

官民が取組みの質的・量的なレベルアップを図る

「改めて「世界一安全な道路交通社会をめざす」上で、今後の取組みに対するお考えをお聞かせください。」

鈴木 世界一安全な道路交通社会を目指すためには、地道な取組みですが、子どもから高齢者までの各年齢層について、また、歩行者、自転車、二輪車、自動車などの各交通モードに関して交通安全教育を引き続き着実に実施し、国民の交通安全意識の一層の高揚を図ることが重要です。

それと併せて、生活道路中心に、現在進めているゾーン30の取組みやバリアフリー型信号機の整備、見やすく分かりやすい道路標識・標示の整備等高齢者や子どもとの安全を確保するための環境整備に道路管理者と連携しながら一層力を入れる必要があります。交通指導取締りにしても、歩行者妨害等の交差点違反に重点を置いて実施したり、生活道路でも速度取締り効果的に実施するための新たな取締り機材の導入に向けた検討を進めており、これらの取組みを総合的に実施することにより、生活道路等における安全確保が図られるものと考えています。

また、最先端の情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、警察もUTMS(新交通管理システム)の開発・整備を更に進めることとしており、PTPS(公共車両優先システム)やDSSS(安全運転支援システム)等のほか、信号情報に基づく走行支援情報を運転者に提供することでゆとりある運転等を可能にする信号情報活用運転システム(TSPS)を今後整備していく考えです。そして、これらの取組みを進める上でも、自治体や道路管理者、御社をはじめとする自転車関係団体等との連携を更に強化することが重要です。

警察では、現在、交通事故分析の高度化を図るためGIS等を活用した分析システムの導入なども進めているところですが、交通事故実態等に関する関係者や国民の皆様への情報提供・発信を一層効果的に行っていきたくと考えています。

峯川 ホンダは創業以来、二輪車、四輪車など、個人が自由に移動することのできる「モビリティ」を通じて、お客様と「喜び」を共有してまいりました。この「喜び」を次世代へ受け継いでいくための安全スローガンが「Safety for Everyone」です。事故ゼロに向けた取組みは、責務のひとつであり、またお客様の期待に応えるものでもあると捉えています。政府の言う「世界一安全な道路交通を

実現する」とことと私どもの「事故ゼロの交通社会の実現」の方向性は同じであります。繰り返しになりますが、メーカーとして事故軽減に寄与できる、より安全なクルマやバイクを開発し、それをいち早く普及していくことは当然のこととして、安全教育の領域においても、過去にとらわれずに、現場の実態をよく見て、お客様や関係している方々の声に耳を傾けながら、新たな視点や発想を加えることにより、常に活動を進化させていく必要があると思っています。

最近の例を申し上げますと、ホンダの四輪販売会社では、自らのスタッフが近隣の幼稚園・保育園に向いて園児に交通安全指導を行うといった活動がスタートしました。また、クルマの運転復帰をめざす高次脳機能障がい者向けにホンダの開発した安全運転教育プログラムを活用を拡大させていくため、ホンダと連携する自動車教習所が近隣の病院やリハビリ施設と協力して、安全に運転を再開するというプロセス構築に着手しています。

また、リハビリテーションセンターやデイケアセンターを活用される高齢者の方も今後ますます増えていくことから、そうした方々の安全で安心な移動に向けた積極的な取組みも進めてまいります。普及を広げるためには当然、ホンダだけでは限りがあります。一人でも多くの人に身近な場所で交通安全に親しみを今後も進めてまいります。そのためにもこれまで以上に行政、関係団体、地域社会をはじめ志を同じくする多くの皆様との連携を深めてまいりたいと思います。

鈴木 御社は、これまでも交通安全に関する多くの教材や教育プログラム、資機材などを

開発してこられ、「Safety for Everyone」の安全スローガンの下、利便性と安全性との両立に向けた多面的で深みのある取組みを展開されているところであり、その交通安全に対する熱意と崇高な使命感に敬意を抱いております。

特に、御社が開発された教育手法等には、警察としても学ぶべき点が多々あると認識しており、幼児や高齢者などに対する交通安全教育についても警察と関係機関・団体、そして、御社のように交通安全に熱心に取り組んでいただいている企業の皆様方が、相互に協力、連携しつつ取組みの輪を広げていくことで大きな効果を挙げるものと考えています。

また、最近では、御社をはじめ各自動車メーカーにおける安全運転支援システムの開発が急速な進展を遂げていますが、こうした自動走行システムを含む技術の進歩が交通事故の防止や高齢者・障がい者の移動手段の確保等に大きく寄与していくものと期待しています。

警察庁としても、関係省庁と緊密に連携しながら、自動走行システムに関する公道実証実験を安全に行うための環境整備や法制度面の検討を進めていくこととしています。

今後、官民が良好な関係を維持しながら、共に交通安全対策の取組みの質的・量的なレベルアップを図っていくことにより、交通安全意識が企業や家庭の隅々にまで広がって、国民の安全行動が根付いていき、「世界一安全な道路交通社会」が我が国で必ずや実現するものと確信しています。

「長時間にわたり、ありがとうございました。」



峯川 尚

Sho Minekawa

本田技研工業(株) 専務執行役員
安全運転普及本部 本部長

TOPICS

01 ●埼玉県ホンダ会 一人でも多くのお客様に交通安全へ 目を向けていただくために



子どもたちとコミュニケーションをとりながら、「あやとり交通安全教室」を進める Honda Cars 埼玉の森川夢香さん

埼玉県内の Honda Cars (四輪販売会社) で構成する埼玉県ホンダ会が11月15日、国営武蔵丘陵森林公園 (埼玉県滑川町) のイベント「Outdoor Park in 森林公園」の中で、交通安全教室を開催した (共催: 本田技研工業 (株) 安全運転普及本部)。埼玉県ホンダ会の会長を務める Honda Cars 埼玉県央・代表取締役社長の田口忍さんは開催の意義について次のように語る。

「大勢の人が集まるイベントで交通安全教室を実施することは、一人でも多くのお客様に交通安全に目を向けていただけますし、私たち Honda Cars 全体の交通安全に対する意識も高まると考えました。また、交通安全の啓発とともに Honda 車の展示も行いますので、Honda SENSING という先進の安全運転支援技術を紹介することで、お客様に Honda の安全に対する姿勢や想いを感じていただきたいと思っています」。

会場内に設けられた Honda のブースには、「あやとり交通安全教室」「Honda 自転車シミュレーター」「交通安全クイズ&ぬりえ」のプログラムが用意され、来場者は興味のあるものを選んで参加できるようになっている。

「あやとり交通安全教室」では、Honda



Cars 埼玉 (本社: 埼玉県さいたま市) のスタッフである森川夢香さんが、Honda の交通安全教育プログラム「あやとりいひよこ編 (以下、あやとりい)」を使って子どもとその保護者を対象に交通安全指導を行った。Honda Cars 埼玉では、各拠点の女性スタッフを対象にした「あやとりい」の勉強会を今年7月に実施。



道路を歩くべき場所や、信号機のある交差点での安全確認行動について、「あやとりい ひよこ編」のワークシートを使って解説

森川さんは、この勉強会で安全運転普及本部スタッフから指導方法を学んでいる。

「あやとり交通安全教室」は、交通環境の音や道路の正しい歩き方などを参加した子どもたちとコミュニケーションをとりながら進めることにより、楽しみながら学べる場となった。導入の「音当てクイズ」で

は街の中で耳にする様々な音を順番に再生し、何の音かを子どもたちに答えてもらう。続いて、歩道や路側帯の道路が描かれたワークシートを見せて、「どこを歩けばいいか、教えてくれるかな?」と森川さんが問いかける。そして、子どもの一人に男の子のイラストを手渡すと、子どもはそのイラストを道路の右端に貼り付けた。森川さんは「正解です。このような道路では右側の端を歩くと、クルマと人が互いによく見えるので安全です。そして、道の角に来たら必ず止まって、クルマが来ていないかよく観てから進んでください」と補足する。最後に、歩行者用信号の「赤」「青」「青点滅」それぞれでの安全確認行動を説明。「青」であっても、横断歩道を渡る前に、止まって左右の安全確認するよう強調した。

埼玉県狭山市から7歳の女の子と参加した母親は「『止まって左右を観る』ことの必要性が子どもが理解できたので、参加して良かったと思います。道路を歩く時や自転車に乗る時の安全行動を教えていただき、私自身も勉強になりました」と感想を話してくれた。



来場した多くの子どもたちが Honda 自転車シミュレーターを体験

指導を終えた森川さんは「交通安全指導をするのは初めてです。参加してくれたお子さんには『止まる』『観る』ということ覚えて帰ってほしいと思い、指導に取り組みました。私の問いかけに子どもたちがすぐに手を上げたり、答えてくれたので、スムーズに進行できたと思います。まず、やってみることが重要だと思いますので、この経験を他のスタッフにも伝え、各拠点での交通安全指導の実施を促していきたい」という。

埼玉県ホンダ会では今後、県内の販売会社で『あやとりい』を使った指導ができるスタッフを増やし、販売会社独自の交通安全活動も強化したい考えだ。



埼玉県ホンダ会会長の田口忍さん (Honda Cars 埼玉県央・代表取締役社長)

※あやとりい= Honda が三重県鈴鹿市と協力して開発した交通安全教育プログラム。幼児~小学校低学年対象の「あやとりい ひよこ編」、小学3~4年生対象の「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/ayatorii/>

02 ●第2回交通安全動画・ポスターコンテスト結果発表 動画6作品、ポスター8作品が入賞

Hondaでは昨年に引き続き、今年も7月から9月にかけて交通安全の動画やポスターを一般の方々から募集。第2回となる今回のテーマは「みらいの交通社会」。「いろいろな乗り物を運転する人や歩く人、またはクルマやバイク、自転車がこうなったらもっと安全になるのでは?」ということを30秒の動画やポスターとして表現してもらい、コンテストを実施した。Honda 社内での厳正な審査の結果、動画6作品、ポスター8作品が受賞作に輝いた。入選作品は、Honda のホームページで公開されている。

〈動画の部〉
大賞: 静岡県 鈴木さん・青野さん・溝口さん (静岡大成高等学校放送部)
優秀賞: 福岡県 淵上さん、大阪府 代表・河内さん (肥後橋映像同好会)
Honda 賞: 兵庫県 平川さん、神奈川県 山村さん、兵庫県 滝川第二中学校高等学校キャンパスナビゲーターの皆さん
〈ポスターの部〉
大賞: 福岡県 福井さん
優秀賞: 神奈川県 佐々木さん、福岡県 山本さん

Honda 賞: 福岡県 木庭さん、東京都 ハルミカさん、岡山県 安木さん、埼玉県 弘山さん、三重県 福田さん



ポスターの部・大賞

動画の部・大賞

TOPICS

03 ● Honda の高校生交通安全教育 高校の先生方による生徒への交通安全教育に向けて ～Hondaの「指導マニュアル」の検証～



実技での体験とあわせ、先生が問いかけを行うことで生徒の気づきを促す

実技による教育で 生徒の意識を変える

高校生の年代は、交通社会の一員としての責任を自覚した行動が求められる時期である。Hondaは生徒自身が交通安全について主体的に考え、自らが交通事故から身を守るようになるとともに、他の交通参加者への思いやりの心を身につけてほしいという考えのもと、独自に高校生交通安全教育プログラムを2012年に開発し、全国の高校に広げるとともに、各高校が交通安全教育を継続して実施できるための体制づくりもサポートしている。そして、活動意志のある高校が自主的に運営できることをめざし、試行版として「高校生交通安全教育指導マニュアル（以下、マニュアル）」を作成した。このマニュアル（DVD）には、高校生の自転車による交通事故の防止を目的とした「実技」「感受性教育*」といったプログラムを収録。「実技」では「集合」「誘導」「内容の説明」「デモンストレーション」「実走行」「まとめ」などについて映像を使って解説している。

9割近い生徒が通学に自転車を利用している群馬県立太田工業高等学校は、2013年からHondaの高校生交通安全教育を取り入れている。同校生徒指導部交通係の中島雅人教諭は「私たちが『交通ルールを守るように』というだけでは生徒の意識は変わりません。自転車には危険な側面があるということを生徒に自覚させることが重要です。その意味で、Hondaの高校生交通安全教育は実技もあり、意識を変えてもらうのに有効だと感じています」と話す。

3年目を迎えた今年は、同校の先生方18名が2・3年生の生徒約400名に自転車教育（実技と座学）を10月22日と11月5日に実施。中島教諭は指導に対する考え方を全員で共有するため、事前にマニュアルを担当の先生方に配付した。「マニュアルは実技のコースづくりから、指導の流れ、生徒に指導するポイントが網羅されているので、これを共有すること

で意思統一ができたと思います。また、映像を見ることで、どのような指導をすべきかイメージできました」。

生徒自身が考え、自ら答えを導き出す

太田工業高校は今回の実技として、「8の字走行」と「反応・回避」を取り入れた。それぞれを担当する先生方はマニュアルに沿って進めていく。

「8の字走行」では直径10mの円をつなげた8の字コース内を自転車20台で走行する。最初のうちは、20台が入りきる前に8の字の交差する箇所で自転車が接触してしまう。先生は生徒を集め、全員でスムーズに走るために必要なことは何か問いかけ、「ゆっくり走る」「他の人の動きをよく観る」「譲り合う」という答えを生徒から導き出す。それらを実践するこ



8の字走行

とで、最終的にコース内を20台で走行することができた。先生方が教えるのではなく、生徒自身が考え、自ら答えを導き出すことが重要なのである。

「反応・回避」は先生に向かって直進し、先生が上げた旗と逆方向に回避するというもの。これを両手でハンドルを持っている時と片手の時で行う。片手運転では、バランスを崩して安全に回避できないこ



反応・回避

とを体験してもらう。

実技をとまなう自転車教育を行ったのは今回が初めてという武藤将充教諭は「マニュアルには実技の際、生徒に声をかけるタイミングや話すべき内容が細かく書いてあったので、スムーズに進行できました」という。巻健太教諭は「思いやりや譲り合いの気持ちの大切さを生徒に気づかせるための手法として、『8の字走行』は効果的だと思いました」と話す。

中島教諭は「今後、マニュアルをもとに教員同士で話し合っ、指導内容に改善を加えていきたいと考えています。来年度以降も、私たちだけで生徒への交通安全教育を継続していくつもりです。そのために、担当の教員が異動しても継続できるような体制づくりにも取り組みたい」と力強く語った。



座学ではルール（人の従うべき規則）とマナー（人に対して思いやる心）が交通安全に重要であることを説明

Hondaは現在、各高校でこのマニュアルの検証を進めており、早期の完成をめざしています。「高校生交通安全教育指導マニュアル」に関心をお持ちの先生、地域指導者の方は下記にご相談ください。本田技研工業（株）安全運転普及本部 TEL:03(5412)1736



*感受性教育＝交通社会人としての責任を自ら考える座学。事故の事例から交通事故の怖さ、周囲への影響、事故に伴う責任の重さについて学び、グループ討議の手法を使い、自分の考え方や行動を見直すことを学ぶ。

04 ●第46回全国白バイ安全運転競技大会 全国の白バイ隊員が高度な安全運転技能を競う

10月10日、11日の両日、自動車安全運転センター安全運転中央研修所（茨城県ひたちなか市）にて第46回全国白バイ安全運転競技大会（主催：警察庁）が開催された。この大会は、全国の白バイ隊員の安全運

転技能の向上、士気の高揚及び隊員相互の融和団結を図ることを目的として、昭和44年より実施されている。今年は、43都道府県警察及び皇宮警察から、女性隊員45名を含む186名の選手が参加。バランス走行

操縦競技、トライアル走行操縦競技、不整地走行操縦（モトクロス）競技、傾斜走行操縦（スラローム）競技の計4種目によって熱戦が繰り広げられ、2日間で約4500人が観戦した。

主な結果は以下の通り。

- 団体の部
 - （第1部・9都府県警察）
 - 優勝／神奈川県
 - 第2位／警視庁
 - 第3位／兵庫県
 - （第2部・35道府県警察等）
 - 優勝／熊本県
 - 第2位／長崎県
 - 第3位／三重県

- 個人競技の部
 - （男性の部）優勝／結城靖（神奈川県）
 - （女性の部）優勝／崎久保千鶴（愛知県）



2015

活動報告

Hondaの安全運転普及活動は46年目を迎えた。昨年スタートした3ヶ年計画の2年目にあたる今年には「先進性・独自性のソフト開発による、戦略的な普及活動への転換」を方針のもと、「教育ソフトウェアの開発と導入」「普及活動の変革と進化」「海外における二輪事故低減の実現」の3つの重点課題に取り組んだ。

1 教育ソフトウェアの開発と導入

高齢歩行者への新たな教育プログラムの開発

交通事故死者数に占める高齢者(65歳以上)の割合は平成22年に初めて50%を超え、昨年は53.3%となった。これを状態別にみると、歩行中が半数近く(48.5%)となっており、まずは高齢歩行者の事故を減らすことが全体の死者数低減につながると考えられる。そこで、Hondaは高齢歩行者の事故低減に寄与するための新たな教育プログラムを開発し、現在、その普及を進めている。このプログラムは、道路横断中の事故が多いことから、例えば映像を使って道路横断を疑似体験できる内容を取り入れるなど、高齢者に意識と行動のミスマッチを気づいてもらえる構成と内容になっている。

開発にあたっては、現場で指導にあたってある交通指導員の皆様からのご意見をいただ



き、現場で使いやすい、高齢者に説得性のあるものとして検討を重ねた。

また現在、幼児・児童向けの教育プログラムの開発にも着手している。こちらも高齢歩行者と同様に、現場の交通指導員の皆様からの意見をいただき、Hondaらしい教育プログラムの完成をめざしている。

「SAFETY MAP」の活用領域の拡大に向けて

「SAFETY MAP」は地域住民の皆様をはじめ、小・中学校や企業などの団体が地域の安全活動に活用できることを目的としたソーシャルマップだ(8面参照)。Hondaは、「SAFETY MAP」の情報をもとにした道路環境の改善提案によって1件でも事故を減らすための取り組みを進めている。福井県の交通安全推進連絡協議会では各市町に「SAFETY MAP」の活用を促進し、ハードとソフトの両面での安全対策に向けた取り組みを開始したところだ。また、「SAFETY MAP」の新たな活用領域の拡大をめざした調査研究も有識者と進めている。



2 普及活動の変革と進化

お身体の不自由な方々を対象にした交通安全の取り組み



昨年に引き続き、高次脳機能障がいの方がクルマの運転を通して社会復帰されることへの支援として、「リハビリテーション向け運転能力評価サポートソフト※1(以下ソフト)」や「自操安全運転プログラム※2(以下プログラム)」の活用拡大に向けて取り組んでいる。Hondaのソフトを導入している病院が増えたことで、こうした病院同士が連携し、共通の課題解決に取り組むケースも生まれてきた。具体的には、四国4県の病院が連携し、患者様のリハビリのスタートから運転復帰までのプロセスを構築するためにデータ収集やその解析を進め、評価方法や判断基準作りをめざしている。Hondaが、病院間の連携活動をサポートすることで点から線、そして面への展開をめざし、地域モデルの確立を進め

ていく。
一方プログラムをもっと身近な場所で訓練できるように、現在Hondaの交通安全教育センターで実施している実車訓練を、Hondaと連携している自動車教習所でも可能とするため、その教習所にソフトとプログラムを導入していただき、近隣の病院やリハビリ施設と連携を取った普及拡大に着手している。この取り組みは、青森県、沖縄県でスタートした。また、高齢化が進むにつれ、病院やデイケアサービスへのクルマによる送迎も増えており、こうした送迎時における利用者の安心安全の確保にも取り組んでいる。群馬県では昨年スタートした福祉サービス送迎運転者講習会の実技教育として、Hondaが開発した「移送安全運転プログラム※3」を取り入れ、来年から実技講習をスタートする予定だ。

※1 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ソフト。

※2 四輪での運転復帰をめざす身体が不自由な方を対象とした教育プログラムで、安全運転に必要な基本行動を実車走行による体験を重ねることで、運転操作・感覚を把握できる内容になっている。

※3 病院や福祉施設などで送迎を担うドライバーが送迎中の安全運転ノウハウや意識を身につけることができる教育プログラム。

交通安全の普及拡大に向けた場と機会の創出



お客様や地域の皆様との接点である四輪販売会社(Honda Cars)との連携を強化し、各社の交通安全活動の支援を進めている。その1つとして、Honda Cars各社のスタッフが、ショールームへ来店いただいたお客様や、近隣にある幼稚園・保育園の園児にHondaの幼児向け交通安全教育プログラム「あやとりいひよこ編」を活用した交通安全教室を行うなどの地域に密着した活動を始めている。

運転者向けには、Honda Carsのスタッフが携帯するタブレット端末へ納車時にお渡しする「セーフティドライビングガイド」をインストールし、納車時以外でも適宜安全アドバイスができるようにした。また、Hondaのホームページ内にある動画による危険予測トレーニングもタブレット端末のコンテンツとして提供し、ドライバーだけでなく、歩行時や自転車利用時の安全につ

いてもアドバイスが可能となった。

普及活動の場と機会の拡大に向け、Hondaは他業種との連携も進めている。今年度は自転車専門店のイオンバイク(株)と連携し、イオンバイクの「場と機会」、Hondaの「ノウハウ」という双方の強みを持ち寄り、子どもとその保護者を対象にした自転車教室をスタートした。教室での実践を通じて、自転車教育のノウハウをイオンバイクのスタッフにお伝えし、今後、全国にある同社の店舗で自転車教育の拡大が期待でき、Hondaも同社の活動に継続して連携していこうと考えている。



インターネットによる情報発信をさらに有効なツールとして活用するため、ホームページを見直し、すぐにできる運転習慣をわかりやすく紹介するコンテンツを追加するなど、交通安全指導者だけでなく一般の皆様にもわかりやすい情報を増やした。

また、交通安全について考えていただくためのきっかけづくりとして、交通安全をテーマとした動画やポスターを一般の皆様から募集し、コンテストを実施している(4面参照)。

3 海外における二輪事故低減の実現

海外における、お客様や地域社会への交通安全普及活動は、Hondaの現地法人・関係拠点が主体となって展開し、Hondaはその活動を支援をしている。今年度はHondaが台湾で大型二輪車の販売を始めるに伴い、事前に現地法人と販売店のインストラクターを養成する研修を日本で実施し、販売開始以降も展開に応じた支援を継続している。今後も、海外各国の現地の実態に合わせ、販売店などでお客様に適切な安全運転教育ができる支援を進めていく。

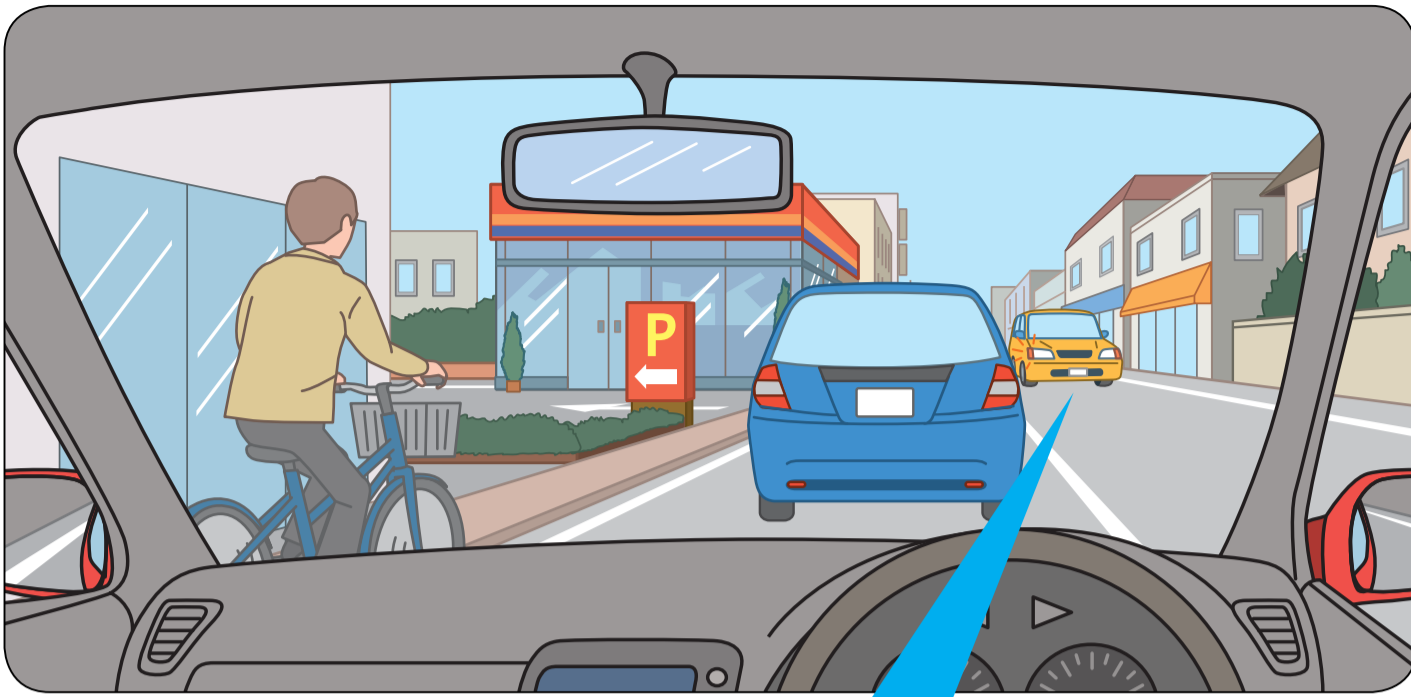


2016年に向けて

来年度は3ヶ年計画の最終年となるので、先の3つの重要課題のもと、昨年、今年取り組んだ様々な活動の質を向上させるとともに、新たなテーマにも取り組み、活動を進化させていく。

危険予測トレーニング (KYT) — 危険感受性を育てる

第48回 前車の先に右折待ちのクルマがいる時 (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、前車の先に右折待ちのクルマがいる時の危険について考えてもらうためのKYTです。

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)

あなたは前車に続いて直進しています。対向車線には店舗の駐車場に入るために右折待ちをしているクルマがいます。

安全に通過するには、どのようなことを予測する必要がありますか？

Q1

平成 26 年の交通事故件数を事故類型別にみると、車両相互で最も多い事故類型は次のうちどれでしょう？

- ①追突 ②出会い頭衝突
③右折時衝突 ④左折時衝突

Q2

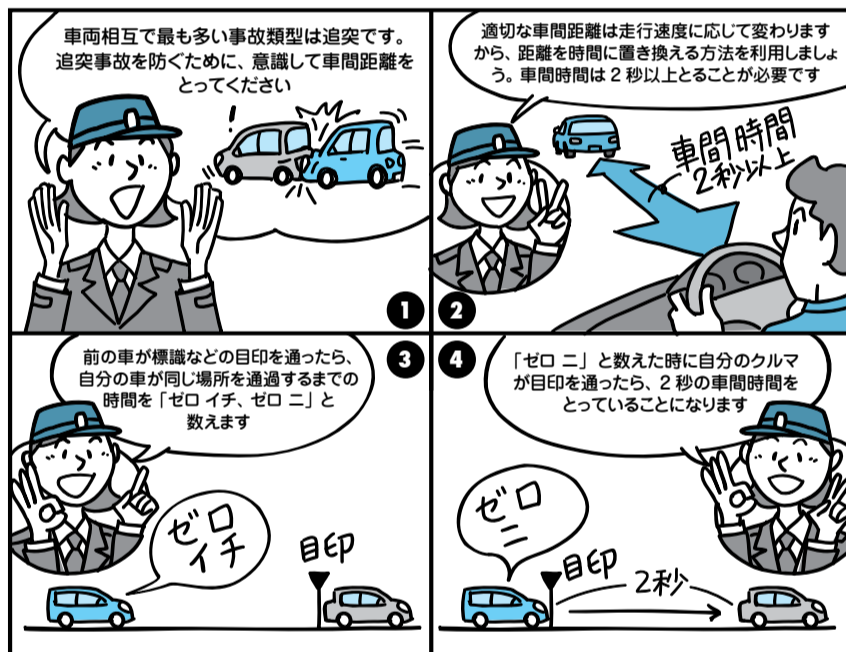
クルマを走行中の前車との車間距離を車間時間に置き換えた場合、安全な車間時間は何秒以上でしょう？

Q3

一般道路における原付以上運転者 (第 1 当事者) の交通事故件数を危険認知速度 (運転者が危険を認知した時点の速度) 別にみると、30km/h 以下が占める割合は次のうちどれでしょう？

- ①約 47% ②約 57%
③約 67% ④約 77%

※「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/>



SJ クイズ ?

© 本田技研工業 (株)

指導者ファイル

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。

29

兵庫県西宮市・交通安全対策課の皆さん

(後列左から) 前野博美さん、野本千依登さん、新見千明さん、山口真理子さん
(前列左から) 越智真貴さん、久米さよこさん、橋本優子さん、前村亮子さん



パワーポイントで作成した教材でわかりやすく、楽しい指導をめざす

西宮市は兵庫県の南東部に位置する人口約 49 万人の都市である。同市では土木局土木総括室交通安全対策課の 8 名が 3 つの地区に分かれ、各地区の交通実態に合わせた活動を展開している。平成 26 年度は幼児、小学生、高齢者を中心に交通安全教室や自転車教室などを 200 回以上実施した。

同市では 4 年前に交通安全教室用にパソコンとプロジェクターを導入。これをきっかけに、パワーポイントを活用した教材を様々な交通安全教室に取り入れている。最初にパワーポイントによる教材づくりを手がけた山口さんは「はじめのうちは、単純なスライドを見せていただけでしたが、徐々に歩行者やクルマのイラストに動きを加えたり、効果音や音楽を組み合わせた、見せ方に工夫を凝らすようになりました」と話す。

そして、前野さん、越智さん、久米さんのチー

ムは幼稚園・保育園での交通安全教室用にパワーポイントを使って教材を作成し、今年度から取り入れた。「どうろのなまえ」「あるところ」「きをつけて」などのパートに分かれており、対象や教室の実施時間に合わせた組み合わせることができるようにしている。「紙のパネルではできない立体的な動きを表現できますから、子どもたちも楽しんで注目してくれています。また、大型のスクリーンを使うことで、多人数でも後方の子どもにもよく見せることができます」と、三人はパワーポイントによる教材のメリットを語る。そして、「これが完成形ではないので、今後も改良を加えていきたい」という。

指導者の皆さんの活動を動画で紹介

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

●甲子園口幼稚園での交通安全教室



パワーポイントで作成したスライドを使って、子どもにも基本的な交通ルールや安全確認行動を伝える



アニメーションを使って飛び出し事故にいたる過程もわかりやすく示すことができる



歩行者やクルマのイラストを動かして、歩くべき場所を説明



指導の途中では、子どもたちを飽きさせない工夫として、乗り物などのイラストをスクリーンの中で上下左右に動かし、幼児に何が映っていたか問いかける

●踏切の安全な渡り方を身につけてもらうための指導



西宮市では、「線路は続くよどこまでも」の歌に合わせて、身体を動かしながら子どもに踏切の安全な渡り方を身につけてもらう指導なども行っている

安全な道路環境をめざして

11

SAFETY FOCUS

右折が難しく、対向車と自転車を認識しづらい交差点

「SAFETY FOCUS」は、Honda が公開している「SAFETY MAP」に示される交通上の危険が潜むスポットに足を運び、現場の交通環境と事故防止について考察する連載記事です。

「SAFETY MAP」には「みんなの意見」として一般投稿された危険スポット情報が地図上に表示されている。今回「FOCUS エリア」(下記参照)に取り上げるのは、栃木県内で4人の方が「みんなの意見」を投稿している「みはら歩道橋」交差点だ。ここには、スピードが出ているクルマが多い(4人)、右折時注意!(4人)という投稿が寄せられている。また、この場所では、平成26年中に四輪車対自転車の事故が5件発生している。

●この地点で発生した事故件数

四輪車対自転車(右折時)	5件
--------------	----

※平成26年中 栃木県警提供

●「SAFETY MAP」みんなの意見

スピードが出ているクルマが多い	4人
右折時注意!	4人

※平成27年11月16日時点



現場をたずねる

FOCUS エリア
栃木県宇都宮市御幸ヶ原町「みはら歩道橋」交差点

今回訪れた「みはら歩道橋」交差点は国道119号(宇都宮環状線)と生活道路が交わっている。午前7時頃から通勤ラッシュが始まっており、外回り方向の道路はクルマが数珠つなぎとなる激しい渋滞が発生していた。南北に通っている生活道路は道幅が若干狭いが、通勤・通学路として利用されており、同様に信号待ちの渋滞が発生していた。

宇都宮環状線外回りの通勤ラッシュの様子



対向車が通過直後、停止線より手前からショートカットして右折を開始するクルマ

環状線と交差する生活道路からの右折でも交差点をショートカットするクルマが多く見られた



今年5月末の右直事故発生から2ヵ月後に交差点の内寄りに変更された右折待ちの停止線



右折先の道路は入り口が広がっているそのためショートカットしたくなるようだった



運転席から見た交差点内。対向車が速いスピードで通過するため、右折するタイミングが測りづらい



生活道路は道幅が狭く、右左折する車両と直進車両が交錯

先を急ぐあまりに行われる強引な右折・直進

観察を始めた朝7時頃から宇都宮環状線の外回りは激しい渋滞となっていたが、反対車線である内回りはクルマの流れが順調で、多くのクルマが速いスピードで交差点を通過していた。

一方、環状線と交差する南北の生活道路は道幅が狭いにも関わらず、右左折する車両と直進車両が行きかっていた。右左折するクルマの横を直進車両がすり抜けるなど、車両が重なりあって対向車を認識しづらくなっていた。特に、右折車両のドライバーは右折のタイミングに集中するあまり、曲がった先の横断歩道(自転車横断帯)を通る歩行者・自転車への意識がうすいように思われた。この生活道路は住宅地を通っているため、道路形状の変更などの改善は難しい。ドライバーは右左折時の周囲の状況を把握し、余裕を持って慎重に交差点を通行することを心がけるべきだ。



自転車利用者は少なかったが、並進や両耳のイヤホン使用が見られた

矢印信号による直進・左折と右折の分離で右直事故を防止する

「みはら歩道橋」交差点では平成27年5月末に、環状線を走行中の直進車両と右折車両による死亡事故が発生している。これを受けて2ヵ月後の7月には環状線外回りの路面表示(右折誘導線と停止線)を変更した。これは右折車両に交差点をショートカットして曲がらないよう促すためだ。しかし、観察時は通勤時間帯で先を急ごうとするためか、右折誘導線に沿って進まず、ショートカットして右折するクルマが目立った。右折誘導線は事故を防止するためにあるので、ドライバーはそれに従って交差点内を通行してほしい。

栃木県警察は、来春までには同交差点の環状線側の直進・左折と右折を矢印信号で分離するという。さらには、東側に隣接する信号機と連動した信号制御の見直しも実施する予定である。

来春までには同交差点の環状線側の直進・左折と右折は矢印信号で分離される



小学生の通学時間帯には保護者による誘導が行われていた

「SAFETY MAP」のご活用・ご参加をお願いします!

ホンダ セーフティマップ

検索

<http://www.honda.co.jp/safetymap/>

「SAFETY MAP」は「みんなで作る安全マップ」です。Hondaのインターナビが集めた日本中を走るクルマの急ブレーキ情報と、交通事故情報、そして皆さんの声で地図はつくられます。お手持ちのPC・スマートフォンからアクセスできますので、あなたの周囲に危険と感じることのある場所があったら、情報を投稿してください。