

Sj

人とクルマのいい関係をめざして

2
2008 FEBRUARY

●編集室：〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1
本田技研工業株式会社
安全運転普及本部内
電話 03(5412)1736
●編集人：千葉英雄
●年間購読料：1200円(定価1部100円・消費税込)
※郵便振替 口座番号：00170-7-173273
※加入者名：(株)アストクリイティブ
安全運転普及本部係

安全運転普及活動ホームページ <http://www.honda.co.jp/safetyinfo/>

今月の スポット

クルマがいれば自分を
守る、歩行者がいれば
相手を守る、状況を見
ながら行動選択できる
ようになることが交通
社会人になることだと
言えます。(特集より)

CONTENTS

シリーズ：自転車事故削減に向けて
第3回「自転車事故をなくすために—現場からの提言」……1

自転車、歩行者、クルマの共存
TRAFFIC ADVICE ……4

●岡山短期大学／保育者をめざす学生に交通安全教育を通じて、
命の大切さを考えてもらう

TOPICS ……4

●第48回交通安全国民運動中央大会／交通安全協力企業
として本田技研工業(株)に感謝状

NEWS REVIEW ……4

●交通事故死ゼロを目指す日／2月20日と4月10日は
交通事故死者数をゼロに

●活動短信／交通安全センター1月

OPINION ……6

●益子邦洋／警察・消防・医療機関が共同で事故データを検証

VOICE ……6

DOCUMENT EYE ②③ ……6

●自転車利用者の交差点の通行状況を観察する

シリーズ：自転車事故削減に向けて 第③回「自転車事故をなくすために—現場からの提言」

自転車、歩行者、クルマの共存



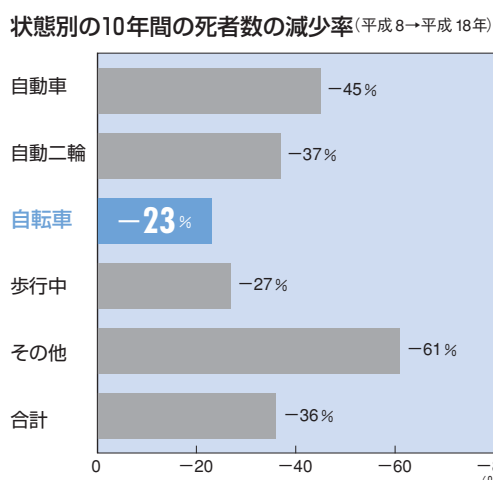
東京都世田谷区で行われた自転車の走行ルールに関する社会実験

道路交通法の改正など自転車の交通秩序整序化に向けて、自転車利用者にルールの遵守とマナーの向上が求められている。自転車利用者は安全で快適な通行をするために、どのようなことを意識して運転すべきか。識者および自転車の交通安全に携わっている方々の提言から、自転車と歩行者、クルマとのよりよい関係を探る。



今年6月までの法律の施行を控え、各自治体では自転車の通行ルール等についての広報啓発、通行環境の整備などに取り組んでいる。その中で、国土交通省の社会実験事業を使い、歩行者や自転車が安全で安心して通行できる自転車走行環境の確保方策を探ることを目的として、「自転車の走行ルールに関する社会実験」を実施したのは東京都世田谷区だ。

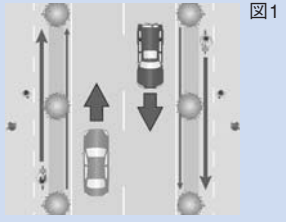

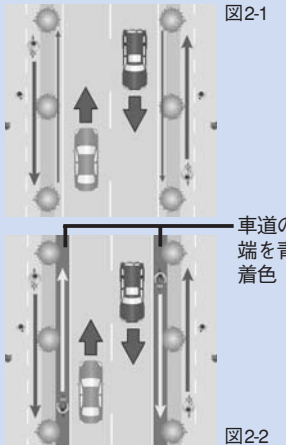

今年6月までの法律の施行を控え、各自治体では自転車の通行ルール等についての広報啓発、通行環境の整備などに取り組んでいる。その中で、国土交通省の社会実験事業を使い、歩行者や自転車が安全で安心して通行できる自転車走行環境の確保方策を探ることを目的として、「自転車の走行ルールに関する社会実験」を実施したのは東京都世田谷区だ。



近年、交通事故死者数が大きく減少する傾向にあるのに対し、自転車乗用中の死者数は減少傾向が弱い。科学警察研究所交通科学部交通科学第三研究室室長の田久保宣見さんによると、平成8年と平成18年の状態別の交通事故死者数を比較すると、自転車の減少率が最も低くなっているという。また、昭和35年以降の状態別死者数構成率の推移では、自転車乗車中は、昭和40年前後の急激な減少傾向の後、横ばいから減少傾向であったが、平成3年の9・4%から以降は増加傾向にある(平成18年12・8%)という。

交通社会で共存するためにはお互いにコミュニケーションをとること

表1 自転車の走行ルールに関する社会実験

<p>①世田谷区役所近くの城山通り 世田谷線世田谷駅から国士館大学に至る約650mの区間</p>  <p>図1</p>	<p>実験1 歩道における自転車走行レーンの設置 (図1)</p> <p>歩道を白い破線により歩行者と自転車が通行する部分を区分し、自転車を一方通行とする。自転車は歩道の車道寄り(自動車と同じ方向、または車道の左側端を自動車と同じ方向)を走行</p> <p>期間: 10月14日~11月9日</p> 
<p>②上馬の明葉通り 国道246号から中里小学校付近までの約600mの区間</p>  <p>図2-1</p> <p>車道の左側端を青色に着色</p> <p>図2-2</p>	<p>実験1 歩道における自転車走行レーンの設置 (図2-1)</p> <p>歩道を白い破線により歩行者と自転車が通行する部分を区分し、自転車を一方通行とする。自転車は歩道の車道寄り(自動車と逆方向、または車道の左側端を自動車と同じ方向)を走行</p> <p>期間: 11月4日~30日</p> <p>実験2</p> <p>実験1に加えて車道部の左側端を青色に着色し、自転車の走行位置を明確にする (図2-2)</p> <p>期間: 12月9日~21日</p> 

自転車と歩行者が安心して通行できる環境づくり

実験は昨年10月から12月にかけて実施。現在の車道や歩道の幅で自転車が通行する場所と進行方向を新たにルール化した場合、歩行者、自転車、自動車および沿道の住民にどのような影響や効果があるのか検証を行った(実験場所と内容は表1参照)。

実験期間は12月21日までだが、国土交通省の了解を得て、今年3月まで実験を延長している。現在も実験区間には歩行者と自転車の通行位置を示す路面表示、通行ルールを示す立て看板が並ぶ。世田谷区土木事業担当部土木計画課総括係長の桐生邦寛さんによると、実験場所については、世田谷区一般的な道路状況を反映した幅員が狭く、自転車と歩行者が錯綜しているところを選んだという。歩道において自転車を一方通行としたのは、幅員が狭く、歩道には街路樹もあって、自転車走行レーンの幅を



世田谷区土木事業担当部土木計画課総括係長・桐生邦寛さん

1mしかとれないためである。歩行者、自転車利用者、沿道の住民にアンケートを行っているが、回収率は他のアンケート調査などに比べ高く、自転車利用への関心の高さがうかがえると桐生さんは言う。「アンケートの分析はこれからですが、車道の左側端を青色で自転車通行位置を示したところでは、それまで車道を走らない方々が走るようになっていました。課題は車道の左側端を通行の場合の路上駐車対策です。車道のセンターライン付近までふくらんで駐車車両を避けるのは対向車が怖い、危ないので歩道に入りますが、明葉通りの実験区間では歩道の自転車通行は逆方向の一方通行になっていますから、ル

ール違反となってしまう。そのため、歩道の一方通行を何とかしてほしいという意見もありました」。

一方、歩道内に自転車走行レーンを設けることで、そこが自転車の占有できる場所であると思われることを桐生さんは危惧する。「幸い、事故やトラブルは起きていませんが、アンケートには走行レーンを走る自転車のスピードが実験前より上がっているという意見が寄せられました。実際に走行レーンを設けた時は、そこを走る自転車は安全な速度を守ってもらえるように啓発、指導していく必要があると思います」。

今回の社会実験をふまえて桐生さんは、自転車事故を防止するための課題として、2つをあげる。第1に自転車利用者のルール意識があまりにも希薄で歩道や車道を無秩序に走っている現状から、「走行ルールの周知徹底」。第2には、「歩道の整備・歩行者と自転車の通行区分の分離」、「車道の整備・自転車通行帯の整備」、「歩道道分離されていない一般道の整備」など、自転車の通行環境の整備である。

危険予測を取り入れた小学校での自転車教育

自転車を含めた交通安全教育に力を入れているのが埼玉県所沢市立和田小学校だ。同校では児童を対象に学級活動の1時間の中で交通安全教育を行い、年間で3回程度は機会を設けるようにしている。その特徴は、5段階学習過程(問題の把握、場面分析、仮説設定、検証、適用)を応用し、場面分析において危険予測トレーニング(KYT)の手法を取り入れていることだ(表2参照)。

KYTの手法を取り入れた同校教諭の関根祐一さんは、授業では「腑に落とす」と、つまり気づきを促すことが重要だという。「知っているつもりでも、実は知らない



所沢市立和田小学校教諭・関根祐一さん

表2 5段階学習過程を応用した学習活動の内容

<p>①問題の把握</p>	<ul style="list-style-type: none"> 事前調査の結果を知る 問題場面を知る <p>事前に「自分は自転車の運転はうまい方だと思う」といった簡単な意識調査を行い、学習の最初に調査結果を発表。問題場面は小学校の校区内で撮影した写真を使い、生活に密着した場所に設定する。児童が知っている場所を見せることで、学習への集中度も高まり、「ここで、こんなことがあった」と児童が自分の経験から得た情報を自発的に発言してくれるようになる。</p>
<p>②場面分析</p>	<ul style="list-style-type: none"> 問題場面に潜む危険を考える 起きる可能性のある事故を考える <p>事故につながる、つながらないに関わらず、児童が思いついた危険をすべて列挙。小学生ではどの危険が事故につながるか選択できるほどの生活経験を持っていないため、児童が問題場面を見て、何かしらの危険を見つければOKとしている。また、他の児童の意見も聞くことで、自分が発見できなかった危険に気づくことができ、自分の乗り方を振り返って考えるきっかけにもなる。</p>
<p>③仮説設定</p>	<ul style="list-style-type: none"> 事故を防ぐための行動を考える
<p>④検証</p>	<ul style="list-style-type: none"> 安全行動の大切さを確かめる <p>事故があっただら、家族や友人はどんな思いをするか想像できるような投げかけをする。自分が健康でいないと周囲の人が悲しむという意識が心のどこかにあれば、「ルールを守ろう」「無理をしないで止まろう」という行動につながることを期待できる。</p>
<p>⑤適用</p>	<ul style="list-style-type: none"> 正しい運転の目当てを決め、今日その日からの実践に活かせるようにする

かった」「知ってはいても、そこまでは考えていなかった」と児童に思ってもらったとです。例えば、児童のほとんどが知識としては、自転車の右側通行が違反であることとを知っています。しかし、実際には右側通行をしようとする。右側通行をしても事故にあわないという経験を積み重ねることだ。「事故にあっただら、右側通行をしようとする」という意識が希薄になっていくからではない。そうした児童に気づきを促すために関根さんは、右側通行の危険性を伝えるワークシート(3面資料参照)を作成した。

このワークシートでは、自転車が右側通行で見通しの悪い交差点を通行しようという問題場面を設定している。このまま道路に飛び出してしまおうと、右側からクルマが接近していた時に発見しにくい。左側を走っていれば、クルマが発見しやすく、クルマとの距離もとれる。検証の段階では、同じ交差点をクルマから見た写真を提示して、右側通行よりも左側通行のほうがドライバーも自転車を早く発見しやすいことを理解してもらおう。さらに、右側からはクルマだけでなく、歩行者が来ることも気づいてもらおう。「低学年はルールを教えられる

てくれます。しかし、学年が上がるにつれてルールを自分の都合のいいように解釈して運用してしまう傾向が出てきます。そして、自転車が自分の身体の一部のような感覚になってくるよう、運転がうまくなると、自転車が芽生えてきます。そうなるに危険がともなうことが実感できない。KYTを活用して、ルールは危険を防ぐために存在しているという、ルールの必要性まで理解してもらおうことが大切なのです」。

関根さんは小学生の自転車利用を交通社会人になるための大きなステップととらえ、自転車教育に取り組んでいるという。「信号機のない交差点などで、クルマと自転車がお互いに止まった時に目と目を合わせて、小さなコミュニケーションをとることがあります。しかし、自転車に乗っている人がヘッドホンをしたり、携帯電話を注視していると、外の世界とのコミュニケーションを自ら遮断しているように思えてなりません。交通社会では自分一人ではなく、「関わり」を持ちながら通行していることを児童に理解してほしいと思います。早い段階から自転車教育を行うことで、

シリーズ:自転車事故削減に向けて 第③回「自転車事故をなくすために—現場からの提言」

児童に周囲との関係を意識させることができ、児童の社会性を育むことにつながっていくと信じています。クルマがあれば自分を守る、歩行者がいれば相手を守る、状況を見ながら行動選択できるようにすることが交通社会人になることだと考えます」。

万一の時、頭部への被害を軽減するヘルメット


今回の改正道路交通法では自転車の乗車用ヘルメットについても、努力義務として規定された。
・児童または幼児を自転車に乗車させる時、保護する責任のある者は、乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めること

ヘルメットによる頭部保護の効果については、科学警察研究所の田久保さんを中心に研究されている。田久保さんによると、自転車乗員の傷害の傾向をみると、次のような特徴があるという。
・傷害の部位では脚部が最も多いが、死亡重傷率が高いのは頭部、胸部の割合が多

資料 右側通行の危険性を伝えるワークシート

学級活動『正しい自転車の乗り方について考えよう!』学習プリント 6年 組名 前

たかしさんは、どのような事故にあってしまったのだろう。



危険ポイントを見つけよう

どうすれば事故をふせぐことができたのだろう。

今日の学習でわかったこと、はじめて知ったこと、思ったことなどをまとめよう。

どのような事故が起きるかな!?

自分のめあて

めあての実行!がんばろう!!



関根さんが作成したワークシートの1つ。問題場面は児童が知っている交差点などに設定している。同じ交差点をクルマから見た写真を提示しながら、児童にどうしたら事故を防げるか考えてもらう



科学警察研究所交通科学部交通科学第三研究室室長・田久保宣晃さん

・加害部位と傷害部位の関係では、最も多いのは路面等への衝突による頭部傷害で、11・5%である。
「クルマの前面ガラスへの衝突による頭部傷害が7・9%ですから、路面への衝突と合わせると2割近くになります。歩行者ではこれが13%ですから、自転車はより頭部傷害に対するリスクが高いことがわかります。だからこそ、海外ではヘルメットをかぶって自転車に乗っている人が多いということでしょう。また、年齢との関係では、高齢になるほど傷害が重くなるのが明らかで、代若者と比較すると、10歳未満の幼児・児童の重傷が多くなっていますので、幼

児・児童の保護対策が必要です」。

ヘルメットの効果について田久保さんたちは、事例の検証と実験を行った。ヘルメットによる頭部保護の事例の検証では、衝突前後にヘルメットの着脱がなかった11例について、傷害の度合いを見ると衝突の衝撃吸収の効果があると認められたという。頭部保護の実験では、6歳の子どもの小学校高学年の子どものダミー人形(体格的に高齢者の身長に近い)を使った実験である。それぞれのダミー人形を自転車に乗せて静止状態から自然に転倒させ、ヘルメットの有無で転倒による頭部への衝撃を比較。その結果、6歳児のダミー人形の場合、ヘルメット着用では非着用に比べ、頭部傷害の指標であるHIC (Head Injury Criteria) は6分の1程度(約1500から約260)に減ったことがわかった。

「自転車の場合は事故にあった時、頭部を路面にぶつける可能性も大きく、ヘルメットで助かる可能性が増えるのは間違いありません。ヘルメットは有効だから、子どもも着用してほしいと思います。ヘルメットを着用している子どもが安全意識を持って成長してくれば、長いスパンで見ると、社会の安全意識の変革の一助になるはずですよ」。

安全確保のため アイコンタクトを活かす

自転車の通行ルール・マナーについて、実態に即した実践を説くのは、警察庁の「自転車の安全な通行方法等に関する検討懇談会」で座長を務めた筑波大学大学院人間総合科学研究科教授の吉田章さんである。昨年12月27日に懇談会の報告書がまとめられた。報告書では「車道通行が原則であることを教則で明示した上で、車道などの通行方法や歩道を通行できるケースを規定すべきだ」と言及したほか、運転中に禁止、注意すべき事項として、携帯電話やヘッドホンステレオの使用、歩道でむやみにベルを鳴らさないことなどがあげられた。警察庁は、この報告書を受け、今年30年ぶりに自転車の交通教則を改正する方針である。報告書について吉田さんは、「可能な限

り具体的にわかりやすく、誰もが守ることができるルールにすること、コミュニケーションの視点を入れることを心がけた」という。自転車は車両の一部で車道を走ることが原則であることは以前から変わりないのに、自転車は歩道通行をするものと見なされ、自転車の通行ルールがほとんど守られていない実態がある。
「いまの若者は生まれた時から、自転車の歩道通行が当たり前になっています。自転車通行可の歩道が設けられたのは、交通事故死者数が急増した時の緊急的措置でした。本来は車道の左側端を通行すべきこと、右側通行が危険なことを理解していないと、ルールを守ることができません」。

吉田さんは、「右側通行の自転車がクルマに對向して来ると、ドライバー側が認知して対応する時間が短くなります。40km/hのクルマと10km/hの自転車が向かい合っただけで、あつという間に接近してしまいます。また、交差点でクルマが左折する時に、自転車が右側を走って来ると巻き込みや、衝突の危険が高まります」と右側通行の危険性を指摘する。

「歩道通行の場合は徐行あるいは歩道の実態と状況に応じた安全な速度と方法で走るとされています。この安全な速度とは、直ちに徐行できる速度とされるが、これは何km/hか。歩行者との共存ということでは、歩行速度に合わせて4km/hと言われ、歩行者を脅かさないように後からゆっくり走ることは、かなり高度なテクニックが必要で、普通の人には難しい。ふたつかない程度に走れるのは最も遅い速度で約7km/hです。大人の早足の速度で、これが徐行。高齢者では徐行だけでなく、指定された通行帯をまっすぐ走るのも難しい。できない時は降りて、押して歩くことになり、これは大人のランニング程度の速さです。歩行者がいる時は7km/h程度の徐行、い



筑波大学大学院人間総合科学研究科教授・吉田章さん

ない時は14km/hまで走ってもいい。それ以上で走りたい時は車道を走ってもらう。児童は歩道を走れますが、高学年の小学生でも速く走りたい時は車道を走るべきですよ」。

自転車は身近で簡便な乗り物のため、その知識や技術について曖昧な理解で済まされてきたと、吉田さんは考えている。「自転車は車両に対しては防衛、歩行者には保護の姿勢で対応し、乗車技術を上げることによって安全、快適な自転車利用を実現できます。技術の中にはルール、マナーも入ります。例えばサッカー選手で、いくらすばらしいテクニックがあっても、ルール、マナーを守らなければ試合には出られません。乗車技術を上げる教育は、身体機能の発達具合に応じて行う必要があります。運動能力、動作の習得を見るとバランス、平衡感覚は5〜10歳の年代で最も発達します。逆に身体機能のうち加齢とともに最も下降度が高いのが平衡感覚。高齢者は若いつもりで乗っていてもバランスを崩しやすくなる。こうした年齢による平衡感覚の発達や衰えに合わせて、子どもと高齢者の自転車教育を変えていく必要があるわけです。また、自転車の行動範囲は近隣町内なので、地域の中で実態に応じた教育を行わないといけないと思っています」。

コミュニケーションの視点については、報告書に交差点でドライバーは自転車利用者としてアイコンタクトをとることが明記されている。「自転車のほうもアイコンタクトをとってほしいと考えています。例えば、自転車が交差点の停止線でトラックの脇に止まると、トラックの死角に入りやすい。一歩前に出て、振り返ってドライバーと目を合わせれば認知してもらえます。交通社会での共存とはお互いにコミュニケーションをとることで、具体的にはアイコンタクトをすることだと言えるでしょう。自分が相手を見たつもりでも、相手に伝わっていない自分本位のアイコンタクトはコミュニケーションが不足している現在の日本の社会状況を反映しているようにも思えます」。

自転車、歩行者、クルマが交通空間、生活空間を共有し、共存するためには、お互いが積極的にコミュニケーションを図っていく必要があると、吉田さんは考える。