

Sj

Monthly The Safety Japan

人とクルマのいい関係をめざして

2

2009 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)アストクリエティブ
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

大切なのは、「自分は事故の当事者に絶対にならない」という心構えです。特にライダーは、自分はルールを守っているから正しいという優先意識は持ち過ぎないほうがいいでしょう。(特集より)

CONTENTS

- 特集：ライダーを守るための取組み……………1
- ヘルメットの正しい着用とボディプロテクターの普及……………3
- 教育最前線⑩……………3
- 埼玉県二輪車安全普及協会・NMCA日本二輪車協会・埼玉オートバイ事業協同組合「高校生の交通安全教育講座」/高校生の交通安全に対する意識を高める教育……………4
- 私の提言……………4
- 所正文/高齢ドライバーが激増する交通社会に譲る心—“ギブウェイ”の精神を!……………4
- 危険予測トレーニング(KYT)……………4
- 第7回 前車が減速した時(四輪車)……………4
- TRAFFIC ADVICE—交通教育センターから……………5
- Honda健康ドライブスクール/気づきを通して、高齢ドライバーに運転行動を改善していただく……………5
- SAFETY REPO—Hondaグループから……………5
- (株)ホンダロック・第1回宮崎地区親子交通安全教室/クルマの特性と交通事故の怖さを子どもたちに、見て聞いて学んでもらう……………5
- DOCUMENT EYE ②……………6
- 道路外の施設駐車場へ入るクルマの合図および一時停止状況を観察する……………6

特集：ライダーを守るための取組み

ヘルメットの正しい着用とボディプロテクターの普及

東京、埼玉など都市部の交通事故では二輪車の割合が高い。交通事故死者数で見ると、二輪車乗車中の占める割合が全国では2割弱なのに対し、東京都の二輪車の死者数は約3割を占めている。また、致命傷となった損傷主部位では頭部が最も多く、次いで胸部である。こうした状況から、警視庁などでは二輪車事故防止のさまざまな施策の推進に加えて、ライダーが事故にあった時の受傷被害を軽減するために、ライダーにヘルメットの正しい着用と、胸部プロテクターの着用を勧める啓発活動を展開している。ライダーの命を守り、万一事故にあった場合に受傷被害を少しでも軽減するための啓発活動を紹介する。



東京都の平成20年中の交通事故における二輪車乗車中の死者数は61人で、前年より21人減少と大幅な減少になった。死者の内訳を世代別にみると、それまで多かった30代と40代が20人で前年より18人減少した一方で、高校生や50代の死者はそれぞれ増加した。

東京都の交通事故死者数に占める二輪車乗車中の死者数の割合は28.0%。警視庁交通部交通総務課課長代理の川上薫さんは、「年々減っているとはいえ、全国では2割を下回っていませんから、まだ高い割合といえます。死者数61人のうち、致命傷となった損傷主部位では頭部が30人(49.1%)で最も多く、次が胸部で20人(32.8%)です。ですから、命を守るためにヘルメットを正しく着用すること、胸部プロテクターの着用が有効であることを訴えていきたい」と、さらなる減少をめざす。警視庁は東京都の二輪車事故が全国に比べて多いことから、平成17年に全国で唯一、二輪車の事故防止を専門とする「二輪車交通安全対策係」を設置し、二輪車の事故防止、安全運転啓発の施策を強力に進めている。主な施策には次のようなものがある。

東京都の平成20年中の交通事故における二輪車乗車中の死者数は61人で、前年より21人減少と大幅な減少になった。死者の内訳を世代別にみると、それまで多かった30代と40代が20人で前年より18人減少した一方で、高校生や50代の死者はそれぞれ増加した。

- 10(テン)ロードプラン
二輪車事故の多発している都内の10路線区間を指定し、交通実態に応じた集中的・総合的な二輪車安全対策を推進。
 - 二輪車交通安全モデル交差点
前記の路線上で二輪車交通事故の発生が多い交差点を指定し、ライダーだけでなく、ドライバー、歩行者等にも二輪車の交通事故が多発していることを周知。
 - 二輪車ストップ作戦
走行中の二輪車に止まってもらい、白バイ隊員等がヘルメットの正しい着用、胸部プロテクター着用をアドバイス。
- この他にも、駅の駐輪場などに止めている二輪車に「二輪車事故防止啓発用反射材付きチラシ」を貼付したり、ドライバー側に二輪車の特性を理解してもらうための情報を都内の2万社以上の事業者へ発信している。

ヘルメットの正しい着用、胸部プロテクター着用の啓発活動の核となっている都内一斉の二輪車ストップ作戦は平成17年から始まった。毎月、警視庁管下一斉にストップ作戦を実施する他、二輪車交通安全モデル交差点で午前と午後の2回街頭活動を行っている。1日で約1万台に対して啓発を行っている。これは東京都内の二輪車保有台数の約1%にあたる。走行中のライダー一人ひとりに事故防止を呼びかけるチラシやグッズを配りながら、指導しているという。

ヘルメットのあごひもは命綱

白バイ隊員として二輪車ストップ作戦にあたる警視庁交通部交通総務課二輪車交通安全対策係の小久保祥世さんによると、まず、ライダーが着用しているヘルメットのあごひもの結束状況を見るようだ。「あごひもを結束していても、緩んでいるライダーは意外に多いのです。そうした方には『安全運転の基本です。しっかり締めましょう。あごひもを締めた時に、自分のあごとの間に指一本が入る程度が目安です』と、正しい締め方をアドバイスし、その場で締め直してもらっています。そして、胸部プロテクターを見せながら説明し、着用を呼びかけます」。

ヘルメットのあごひもの結束については、「ベテランライダーのほうがいい加減になる傾向があります。自分は事故にあわないと過信しているのではないかと小久保さんは指摘する。平成19年10月と平成20年7月のストップ作戦時に行った「ヘルメットのあごひもの結束及びプロテクターの着用状況の調査」では、不適正なヘルメットの着用(あごひもの不結束・緩み等)が19年は31.6%、20年は33.0%と増加している。あごひもの結束が不適正な割合を形状別で表すと、頭部、顔面の露出が多いヘルメットほど不適正の割合が高くなっている。

「あごひもを締めない、緩いまま走行することの危険性がライダーに認知されていないようです。フルフェイスでも、あごひもが緩ければ脱落して死亡事故に至ることもあるのです。二輪車乗車中の死者の約4割はヘルメットが脱落していました(フーヘ

ルを含む)。ヘルメットのあごひもを適切に結束しないことは、命を粗末にしているといえます。ライダーにとって、あごひもは命綱なのです」と、川上さんはあごひもをしっかりと締めることの重要性を強調する。

胸部プロテクターの存在をまず知ってもらう

二輪車の事故では、ライダーの身体が投げ出されると、クルマやガードレールなどに胸部が衝突し、肋骨や内臓を損傷すること、頭部に次いで致命傷となりやすい。警視庁では、自分の命を守るために必要な装備として胸部プロテクターの着用を呼びかけてきたが、その効果が少しずつ現れてきている。「ヘルメットのあごひもの結束及びプロテクターの着用状況の調査」によると、プロテクター着用者の割合は平成19年の4.0%から、平成20年は4.3%とわずかながら増えてきている。20年の調査日が7月下旬の夏季であることを考えれば、前回の調査日(10月下旬)と比較して、着用は確実に拡大しているといえる。

また、「プロテクターを知らない」と回答した割合は、19年では27.8%だった



警視庁交通部交通総務課課長代理・川上薫さん(写真左)、同交通総務課二輪車交通安全対策係・小久保祥世さん(写真右)



警視庁による二輪車ストップ作戦では、走行中のライダーに直接呼びかけを行っている

特集:ライダーを守るための取組み

身体が保護されているという安心感を与える ボディプロテクター

が、10ヵ月後に実施した20年は19・9%であり、プロテクターの周知も確実に進んでいるといえる。

プロテクターの効果を説明するのに、小久保さんはストップ作戦の現場で、「運転技術が優れている白バイ隊員、レースを走るライダーも身体を守るために必ず胸部プロテクターを着用している」というと納得してもらえたといい。

そもそも胸部プロテクターの開発は白バイ隊員を守るために始まったと話すのは、(株)ホンダモーターサイクルジャパン営業開発部洋用品企画課主幹の片岡徹郎さんだ。平成6年に警察庁と警視庁から「白バイ隊員を守るためのプロテクターを開発してほしい」との要請がきっかけで、「ホンダボディプロテクター」の開発に着手したのである。

「当時の白バイ隊員の事故の損傷主部位をみると、胸部が最も多かったのです。白バイ隊員は安全性の高いヘルメットをきちんと着用していますから、一般のライダーと比べて頭部よりも胸部の割合が高いというわけです。当時はプロテクターという肩や肘、背中、膝でしたから、胸部の保護に絞って開発することにしました。」

アメリカの自動車安全基準では、人間の胸部は75mm以上陥没すると死に至る可能性が高くなるとされている。片岡さんがこの基準を参考に開発したボディプロテクターをテストした結果、着用時は未着用に比べ胸部肋骨は約3倍のエネルギーの陥没に耐えられることが確認された。

片岡さんは、ボディプロテクターが白バイ隊員の運転の妨げにならないように、強



Hondaボディプロテクターを開発した(株)ホンダモーターサイクルジャパン営業開発部洋用品企画課主幹・片岡徹郎さん



Hondaボディプロテクター(メッシュ地のベストタイプ)。白バイ隊員も利用している。ベストの中に入っているフロントガードシェル(写真右)は内部を空洞(中空構造)にすることで軽量化しながら剛性を高められている。詳しくは以下のホームページを参照。
http://www.honda.co.jp/bike-accessories/wear/protector/

度とともに軽くて着脱が容易であることなども考慮しながら開発を進めた。「ボディプロテクター単体の重さは2000〜3600g(M〜Lサイズ)とたいへん軽量です。初めて着用したほとんどの方が「思っていたより軽い。意外と面倒くさくない」とお答えになります。だから一度着用していただくと、それまでのボディプロテクターに対するイメージが変わると思います。」

白バイ隊員の小久保さんも、「今の胸部プロテクターは軽しい、慣れてしまえば違和感はほとんどありません。まずは、手にとってみてほしい」と話す。

昨年からは、ホンダのボディプロテクターは他のバイク用品メーカーへもOEM(相手がブランドによる製造)で供給している。片岡さんは、ボディプロテクターの普及を図るには、ジャケットの胸部位置に共通のボタンを取り付けることにより、どのメーカーの胸部プロテクターでも、あらゆるジャケットに簡単に着脱できるよう統一するとともに、胸部プロテクターの統一基準をつくる必要があるとして、「他メーカーや関係団体などに情報を提供し、協力を求めている」と、普及拡大への展望を語る。

警視庁では、胸部プロテクター着用の普及策として、昨年からは運転免許試験場や交通安全教育センターなどで開催している二輪車交通安全教室の参加者には胸部プロテ

クター着用を参加の条件にしている。着用を習慣にしようとしたため(初級クラスの受講者には一部胸部プロテクターの貸出しも行っている)。警視庁の川上さんによると、胸部プロテクター付きユニフォームを採用するバイク事業者も出てきているという。

「大切なのは、『自分は事故の当事者に絶対にならない』という心構えです。特にライダーは、自分はルールを守っているから正しいという優先意識は持ち過ぎないほうがいいでしょう」と川上さんは強調する。「自分が直進で優先だからといって、右折しようとするクルマの状況をよく見ないと右直事故になってしまうこともあります。相手のドライバーが見落としてしまうこともあるし、右折できると判断してしまいうドライバーもいるということを忘れないでほしい。また、ドライバー側も二輪車の特性を認識し、それぞれの立場で防衛運転を心がけるべきです」と熱く語った。

安全意識を向上させ、ボディプロテクターを普及

一方、埼玉県では本田技研工業(株)埼玉製作所が埼玉県警察本部交通安全課より「交通安全推進モデル事業所」指定の依頼を受け、昨年8月1日から今年1月31日の6ヵ月間、「二輪運転者受傷軽減プロテクター着用推進モデル事業所」として活動を展開した。埼玉製作所には多数の二輪車通動者がいることから、ボディプロテクター着用を通して安全意識を向上させ、事故防止を行うというものである。

埼玉製作所事業管理部安全衛生ブロックブロックリーダーの和田信次さんによると、今回の活動のポイントは、まずボディプロテクターの存在と、ボディプロテクターの着用がなぜ重要なかを理解してもらうことという。そのうえでボディプロテクターを試してもらい、最終的に、「見せて、教えて、体験し、購入し、着用してもらう」という流れをつくらうと考えました。二輪車通動者全員にボディプロテクターの着用を義務化するという方法もありますが、それはしたくありませんでした。やらされ感があると本来の安全意識は生まれてこないからです。着用の必要性を本人に感じてもらう、自発的な着用を促すことがボディプロテクターの購入、そして習慣化につながると思っています。各々の安全意識を高めることによって、ボディプロテクター着用を普及させるといって考え方で活動を展開したのである。

二輪車通動者への啓発活動は8月から開始。最初は駐輪場に「プロテクターつけて気持ちも落ちつけて!」と書いた横断幕を掲示することから始めた。その後、10月に埼玉県警察本部から講師を招き、ボディプロテクターに関する講演会を2回に分けて開催し、通勤用に二輪車を登録している従業員約900名が参加した。

講演会の中では、二輪車乗車中の死亡事故における損傷主部位、ボディプロテクターがどんなものなのかを紹介しました。肩や肘のプロテクターはジャケットに付いていることもあり、比較的認知されているのですが、胸部に関しては致命傷になる部位にもかかわらず盲点になっているようです。また、原付の利用者にはボディプロテクターを初めて見たという従業員が少なくありませんでした。ボディプロテクターの認知、普及がいかに重要であるか、あらためて認識しました」と和田さん。

講演会の後、ホンダボディプロテクター(メッシュ地のベストタイプ)80着を用意し、希望者へ貸出しを開始。貸出しの期間は1〜2週間を目安とし、通勤以外でもツーリングなどプライベートでのバイク使用時にも貸出しを行った。また、埼玉製作所



10月に本田技研工業(株)埼玉製作所で行われたボディプロテクターに関する講演会には従業員約900名が参加



埼玉製作所の駐輪場に掲示された横断幕



地域住民対象の二輪実技講習会でも、参加者にボディプロテクターを紹介し着用してもらった

1月末までに、約150名がボディプロテクターを利用した。利用者には、「それまでボディプロテクターを着用していなかった理由」を聞くと、「価格」「必要は感じるが着用しなかった」という回答が目立っている。しかし、実際に使ってみて、利用者の約75%は「メリットを感じた」と答え、ほとんどがその理由として「身体が保護されている安心感がある」と答えている。

今年1月には埼玉県警のモデル事業所としての活動の締めくくりとして、開発者の片岡さんによる講演が行われ、ボディプロテクターの開発秘話などが紹介された。モデル事業終了後も、一人でも多くボディプロテクターを体験してもらうため、2月以降も貸出しは継続されている。和田さんは、春のツーリングシーズンには、さらに利用する従業員が増えるだろうと期待を寄せた。この後、ボディプロテクターの着用推進活動はホンダの他の事業所でも展開される予定である。

今回紹介した取組みから、ヘルメットと胸部プロテクターに関する啓発を進めていく上で、ライダー自身に必要な性を理解してもらおうことが効果的といえそうだ。

教育最前線

連載 10

埼玉県二輪車安全普及協会・NMCA日本二輪車協会・埼玉オートバイ事業協同組合 [高校生の交通安全教育講座]

高校生の交通安全に対する意識を高める教育

「生徒たちは、交通事故に対して『自分は大丈夫』と過信しているのではないかと、交通事故の危険性に気づいてほしい」と、石井さんは話す。

交通事故は他人事ではないと気づかせる

ポイント①

この日の講師は、(財)日本交通安全教育普及協会の石井征之主幹。最近の交通事故状況や自転車の安全利用について、クイズと解説を交えながら約1時間行われた。

「安全で安心」できる社会を自ら考え、創ってもらうことを目的に、平成18年度より埼玉県二輪車安全普及協会とNMCA日本二輪車協会、埼玉オートバイ事業協同組合の共催で実施されている。平成20年度は、埼玉県交通安全対策協議会の後援、(財)日本交通安全教育普及協会の協力を受け、埼玉県内の県立高校4校で開催されている。

昨年12月22日、埼玉県立蓮田高等学校(西田高久校長)にて、「高校生の交通安全教育講座」が実施された。

同講座は、「安全で安心」できる社会を自ら考え、創ってもらうことを目的に、平成18年度より埼玉県二輪車安全普及協会とNMCA日本二輪車協会、埼玉オートバイ事業協同組合の共催で実施されている。平成20年度は、埼玉県交通安全対策協議会の後援、(財)日本交通安全教育普及協会の協力を受け、埼玉県内の県立高校4校で開催されている。



講座では、高校生による交通事故の新聞記事を紹介し、注意を喚起した

「生徒たちは、交通事故に対して『自分は大丈夫』と過信しているのではないかと、交通事故の危険性に気づいてほしい」と、石井さんは話す。

自分の行動に対する責任を認識させる

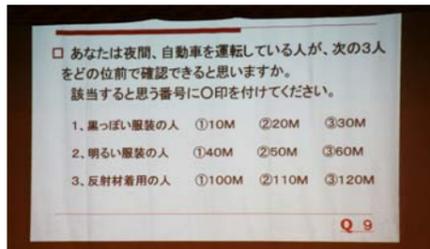
ポイント②

「自転車は車両の一種ですか?」と生徒に問いかける。この問いの解説では、自転車も二輪車や四輪車と同様にルールを守る必要があること、事故を起こせば加害者にもなることを強調する。

ルールに関しては、実際に自転車が守らなければならない

「自転車は車両の一種ですか?」と生徒に問いかける。この問いの解説では、自転車も二輪車や四輪車と同様にルールを守る必要があること、事故を起こせば加害者にもなることを強調する。

「安全で安心」できる社会を自ら考え、創ってもらうことを目的に、平成18年度より埼玉県二輪車安全普及協会とNMCA日本二輪車協会、埼玉オートバイ事業協同組合の共催で実施されている。平成20年度は、埼玉県交通安全対策協議会の後援、(財)日本交通安全教育普及協会の協力を受け、埼玉県内の県立高校4校で開催されている。



クイズと解説を交えて交通安全を伝える

[講座の内容]

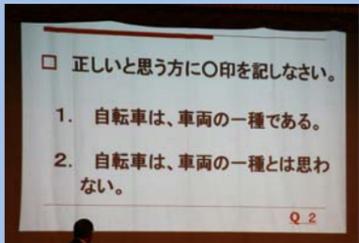
1 交通事故の現状を伝える

平成19年の高校生の交通事故は、死者109名、負傷者3万6447名であった。高校生の交通事故死傷者の約62%が自転車乗用中によるものであり、自転車事故の約65%が通学中に発生している。事故発生の人的要因としては、「安全不確認」「動静不注視」「予測不適」で全体の約64%となっている。こうした交通事故の現状を伝え、交通事故防止に対する意識を高める。

死者数	109 (自転車 33)
負傷者数	36,447 (自転車 22,689)
死傷者総数	36,556 (自転車 22,722)

2 自転車は車両

自転車は、道路交通法では「軽車両」。二輪車や四輪車と同じ「車両」の一種であるということをもっと自覚させる。そして、自転車には「他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転する義務」があり、守らなければきびしく責任が問われることを伝える。

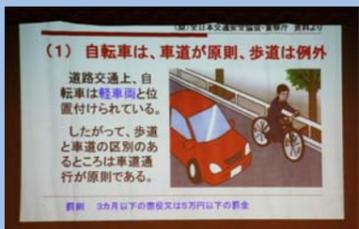


3 自転車の通行ルールを伝える

*自転車安全利用五則

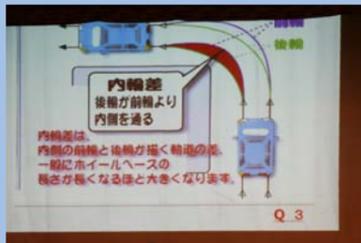
- ① 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- ② 車道は左側を通行
- ③ 歩道は歩行者優先で、車道寄りを行
- ④ 安全ルールを守る
 - ・飲酒運転禁止
 - ・二人乗り禁止
 - ・並進禁止
 - ・夜間はライトを点灯
 - ・信号を守る
 - ・交差点での一時停止と安全確認
- ⑤ 子どもはヘルメットを着用

上記の自転車安全利用五則など、自転車の基本的なルールをまずしっかりと説明する。



4 道路交通における危険を理解させる

道路交通における危険について、顕在危険(直接見えている危険)と潜在危険(直接見えない危険)があることを伝える。さらに、車両の内輪差について説明。危険を予測し、自ら危険を避けることに努めて、被害者となる事故を予防する意識を持たせる。



5 過失と責任について捉える

「過失相殺」について、事故の被害者であっても、過失がある場合、過失の程度に応じて損害賠償額が減額されると説明。自転車の整備を日常的に行うこと、ルールを守ることの重要性を伝える。また、高校生の運転する自転車が、事故で相手を死亡させた事例を紹介し、自分たちも加害者にもなりうることを伝える。そして、実際に高校生にどれだけの賠償金を支払う判決が出たのかを説明し、事故の責任の重さを考えさせる。その上で、自転車事故では、刑事上の責任・民事上の責任・道義的な責任が問われることを説明する。

1. 約 3,000万円	2. 約 4,000万円
3. 約 5,000万円	

6 事故防止のために

自転車の点検整備を受けることと保険に加入できる制度の「TSマーク保険」を紹介。日頃から、自転車の点検・整備をすることの重要性や保険加入の必要性を伝える。また、反射材の使用も呼びかけ、事故防止のためにできることを紹介した。

種類	加入料	死亡・重度障害	賠償責任限度額
一種(青マーク)	1万円	30万円	500万円
二種(赤マーク)	10万円	100万円	1,000万円

(T...Traffic S...Safety (交通安全)の略) Q 8

転車に加害者となり、高校生に何千万円もの賠償責任が問われた事例を紹介。自転車事故で問われる、刑事上、民事上、道義的な責任を伝えた。

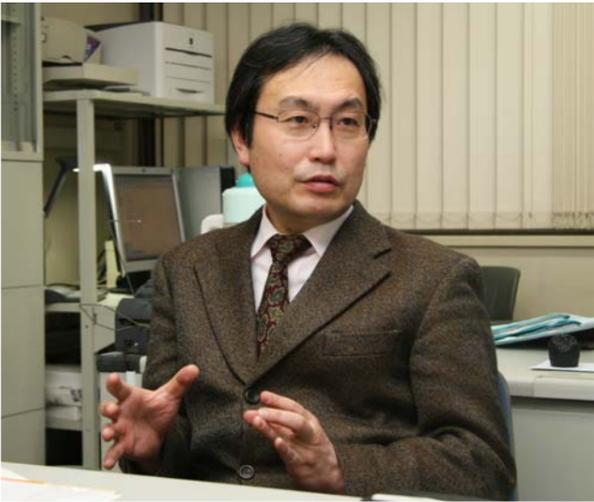
ト(事故に至らないニアミス)が、1対29対300の割合であり、ヒヤリ・ハットの場面をなくすことが重大事故をなくすことにつながるという「ハイインリッピの法則」を紹介。普段から、危険を予測することで事故防止に努めることの重要性を伝えた。

蓮田高校の鈴木学教諭は同講座について「ルール説明だけでなく、行動の変容につながる教育」が重要だと話した。また、「賠償の話が印象に残りました。自転車は弱者だと思いがちだが、加害者にもなり高額の賠償金を支払うという話から、生徒も交通事故の危険性や責任について理解したと思う。ルールやマナーは、高校生は頭では理解しています。責任を認識させ、ルールを守るといふ行動に結びつける良い機会となりました」と感想を語る。同校では、3月にも同講座の2回目を実施される予定だ。

私の提言

所正文 国士舘大学政経学部教授

1957年生まれ。早稲田大学第一文学部卒業、同大学院修士課程修了、文学博士。主幹総合交通心理士。2003～04年に英国シェフィールド大学 Visiting Professor。産業・交通場面における心理学的研究に長年取り組んでおり、1988年に東京都知事賞、2004年には日本応用心理学会賞を受賞。近著に『高齢ドライバー・激増時代—交通社会から日本を変えていこう』(学文社)。



所さんは、この検査で運転を断念することになってしまいう高齢者のケアが今後の課題だと指摘する。「運転免許は高齢者にとって自立の象徴であり、家族の中での自分の存在意義にかかわる場合も少なくないのです。私たちの調査では同居家族人数が増えるほど運

運転を断念した高齢者へのケアが課題

今年6月より、高齢者講習に75歳以上の運転者を対象とする認知機能検査が導入される。認知機能検査は検査結果をもとに、①認知症の疑いがある、②認知機能の低下の疑いがある、③認知機能は低下していない、の3つの群に分類される。検査結果と過去の事故歴などから①群の高齢者には、専門医の診断を経て、免許取り消し、停止などの処分が行われる。警察庁の調査では、高齢ドライバーの認知症患者の割合は70歳以上で2・5%、75歳以上で3・2%。現在、認知症ドライバーは全国で30万人を超すといわれるが、今後、運転免許保有率が高い団塊世代が加わると認知症と診断され運転を断念する高齢者が増えることが予測される。

高齢ドライバーが激増する交通社会に譲る心—“ギブウェイ”の精神を!

転頻度が増えています。祖父が忙しい両親の代わりに孫の送迎などの役割を担っていることが想像できます。運転免許の断念によって、家族内で自分が『重要な存在』ということを実感することができなくなると、高齢者自身の尊厳をひどく傷つけるだけでなく、生きるためのよりどころを失いかねません。

交通社会から日本を変えていく

所さんは、認知機能低下による運転断念へのソフトウェア開発を可能にするためのソフトウェアが重要であり、認知症ドライバーのケア担当チームに医師、家族、交通警察の担当者とともに日本交通心理学会認定の交通心理士が加われば効果的だと考えている。また、運転を断念した高齢者の移動手段の確保については、地域社会の中で医療、福祉、交通の関係者が連携したシステムが必要という。その一つのシステムとして、利用者それぞれの希望時間帯、乗降場所などの要望に応える公共交通サービス「デマンド交通システム」の導入を勧める。

認知症ドライバーへの対応を含め、これからの超高齢社会において新たな交通社会を構築していく必要があると、所さんはとらえる。「交通は社会の縮図です。交通場面では一人ひとりが自分勝手な行動をとると收拾がつかなくなるために、一定のルールが必要になります。しかし、必ずしも法律や規則という網によってすべてが制御されているわけではありません。そうしたルールが入り込めない網の目の部分がいたるところに

あって、そこを人と人が配慮しあう関係で埋めることで成り立っているわけです。高齢ドライバーが激増していく交通社会に必要なことは、お互いに配慮し合う関係を再構築することだと思っています。この点で参考になるのがイギリスのギブウェイの精神です。

イギリスでは、日本ではほとんど見られないロータリーを囲む交差点が数多くあり、そこでは一時停止は「止まれ(Stop)」ではなく、「相手に道を譲れ(Yield)」と標示されている。すでにロータリーを回っているクルマに優先権があり、後からそこに入ろうとするクルマは一時停止しなければならぬ。

「日本では考えられないことですが、イギリスではかなりの交通量がある交差点でも信号機がなく、ギブウェイの標識だけで制御されています。例えば、日本では路地から本線の反対車線に合流したい場合、交通が途切れない限りほぼ不可能といえます。しかし、イギリスでは両方向のクルマが止まって合流させてくれることが珍しくないのです。イギリス人は人に配慮する習慣、ギブウェイの精神があります。これは交通だけに限りません。日本は経済成長して物質的に豊かですが、まだ自分中心といえるでしょう。」

日本にも相手のために譲り合う精神が江戸時代にあったという。江戸商人による知恵、「江戸しぐさ」だ。所さんは、「江戸しぐさの心」を新しい社会観として現代に復活させることで、超高齢社会に変革をもたらされることを期待している。

※1 交通心理士II 交通心理学を学び研究し、社会貢献をめざす日本交通心理学会会員のうち、一定の基準を満たす会員に付与される資格。知識、経験に応じて、主幹総合交通心理士、主任交通心理士、交通心理士、交通心理士補に分けられている。資格取得者は自動車教習所指導員、交通警察関係者、学術研究者など多岐にわたる。
※2 江戸しぐさII 江戸商人が円滑な人間関係を築くために生み出したもの。江戸時代の公共交通機関である乗合の船などで、後から乗り込んだ人のために、皆がこぶし一つ分ほど腰を浮かせて詰め、席を作る「こぶし腰浮かせ」などがある。

危険予測トレーニング(KYT) — 危険感受性を育てる

第7回 前車が減速した時(四輪車)

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、自動車運転中の危険を考えてもらうためのKYTです。クルマを運転する方々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。



前のクルマが少し速度を落としたので、車間が詰まってきました

- ・あなたは前のクルマに続いて、走行車線を走っています。
- ・前のクルマが少し減速したので、あなたも速度を落としました。
- ・車間距離が詰まっています。
- ・右のドアミラーには、近づいてくるクルマがセンターライン寄りの車線に映っています。

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

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」を見ながら、意見を出し合います。
- ③ その後、「解説※」を参考にし、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の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。詳細については以下ホームページ参照。



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



指定されたコースを運転する実技走行。一時停止や駐車車両の脇を通過する時の運転の様子を映像で記録する

「Honda 健康ドライブスクール」について

詳細は以下ホームページを参照。教材の一部はダウンロードが可能。
<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/senior-training/>

TRAFFIC ADVICE [Honda 健康ドライブスクール]

★交通教育センターから

茂木町に住む高齢ドライバー4名が参加した。午前9時30分からのオリエン

バスは自分の運転の長所・短所を気づいていただくのに最適なので、町内の高齢ドライバーに受講を推奨することにしました」と話す。

本田健康ドライブスクール(以下、スクール)は、高齢ドライバーを対象にHondaの交通安全センター(もてぎ、和光、埼玉、浜名湖、鈴鹿、福岡、熊本)で行われており、以下のような特長がある。

- ・自分の運転行動を客観的に振り返る(自己観察法)
- ・受講者自身が答えを見つけ出す
- ・問題行動がもたらす危険を模擬体験する
- ・気づきを促す学習を日常生活でも行う

気づきを通して、高齢ドライバーに運転行動を改善していただく

この後、動画KYT(危険予測トレーニング)なども行われた。最後に、再びトレーニング車両を運転し、教室

で学んだことを受講者は確認した。さらに、受講者には自宅でも学習を継続できるように自己学習教材(左コラム参照)が配布された。

参加者の一人である桜井一男さんは「映像を使いながら説明してくれたのが良かった。自分はやっているつもりでも、実際にできていないことがわかりました。このような機会はたいへんありがたい」と感想を語った。

茂木町では受講した高齢ドライバーにも好評であることから、今後もスクールへの参加を呼びかけていく考えだ。また平成21年度には、栃木県全体でも県内の高齢ドライバーにこのスクールへの受講を促進していく予定だという。



コンピュータグラフィックスによる動画を活用して危険予測能力を高める動画KYT

※1自己観察法=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、「我が身振り見て、我が振り直す」手法。
 ※2動画KYT=実際に起こりうる危険場面をコンピュータグラフィックスによる動画で再現。どの場面でも危険を感じたか、危険を招かないためにはどうすればよいかなどをインストラクターと一緒に振り返り、危険予測能力を高めるトレーニングを行う。

Hondaグループから SAFETY REPO

●(株)ホンダロック・第1回宮崎地区親子交通安全教室 クルマの特性と交通事故の怖さを子どもたちに、見て聞いて学んでもらう

そして昨年12月13日、「第1回宮崎地区親子交通安全教室」(主催…(株)ホンダロック・

「従来から行ってきた当社の交通安全活動をステップアップさせるために、積極的に協力することになりました」と、活動の核となる人材として従業員4名を安全運転指導に関する知識を身につけたホンダパートナーシップインストラクター(以下、インストラクター)として養成。

「映像を使いながら説明してくれたのが良かった。自分はやっているつもりでも、実際にできていないことがわかりました。このような機会はたいへんありがたい」と感想を語った。



開会式で挨拶を行う三神哲夫(株)ホンダロック代表取締役社長

講師役を担当したインストラ

交通安全教室では、まず人形を使った飛び出し事故の再現を親子に見てもらおう。40km/hで走るクルマの前方にある駐車車両のカゲから人形が飛び出すというもの。ドライバーは人形を発見してから急ブレーキをかけるが間に合わず、人形と衝突してしまう。「クルマは急に止まらない」ということを示す実験だ。



駐車車両のカゲからの飛び出しによって起こる事故を再現

「宮崎はクルマ社会ですから、子どもの頃から安全意識を身につけておけば、将来クルマを運転する時に役立つはず。クルマは便利な道具ですが、一方で危険な側面もあるということを知り、事故再現などを見て感じてほしい」と三神社長は交通安全教室の目的を語る。



本田技研工業(株)熊本製作所オートバイ部の部員によるデモンストラクション走行も行われた



宮崎北警察署の協力による白バイやパトカーの展示・試乗

「これから回を重ねていくことで、インストラクターには指導のスキルを向上してもらい、工夫しながら交通安全教室を進化させていきたい」と、三神社長は宮崎における交通安全活動を充実させていく考えだ。



左折するトラックに自車が巻き込まれる事故を再現

混合交通を観察する
DOCUMENT
series—228
Eye

クルマで車道を走行中、コンビニやスーパーなど、道路外の施設や場所に入出入りすることも多い。そうした際には、30m手前の地点に達したときから手または方向指示器等(サインカー等)で合図を開始し、右折や左折が終わるまでその合図を継続するよう道路交通法で定められている。

また、道路外の施設や場所に入出入りする

WHY
歩道の手前で一時停止を行っているか?



歩行者を見かけ、歩道に入る前に一時停止をするクルマ

- 観察場所/埼玉県上尾市上304付近(国道17号沿い)
- 観察日/1月8日(木曜日)
- 天候/くもり
- 観察時間/14:25~16:25
- 観察者/5名



一時停止をせずに、歩道を走る自転車の前を横切るクルマ

●道路外の施設駐車場へ入るクルマの合図および一時停止状況を観察する
30m手前で合図を出し、歩道の手前で一時停止を行ったのは151台中11台(7.3%)

るため歩道や路側帯を横断するときには、一時停止することなどが定められている(左上、道路交通法参照)。

今回は、歩道と車道の区別のある道路で、道路外の施設駐車場へ入るクルマの合図および一時停止状況を観察した。

WATCHING
合図も遅く、急にコンビニに入るクルマ

観察地点は埼玉県上尾市の国道17号線沿い。道路に沿って両側には商業施設が林立している。観察は、道路脇に駐車場がある複合商業施設2カ所、コンビニエンスストア、ガソリンスタンドの計4カ所の入り口付近で行なった。

観察の結果、入り口から30m手前の地点でサインカーによる合図をしていたのは151台中56台(37.1%)。また、歩道の手前で一時停止を行ったのは、151台中20台(13.2%)だった。合図、一時停止とも行っていたのは、わずか11台(7.3%)だった。

入り口から30m手前の地点では合図を行っていないクルマも、ほぼ全車が入り口までには合図を行った。しかし、まったく合図をせずに駐車場に入るクルマも観察された。合図が遅かったクルマの中には、先に減速してから合図を行うクルマも多かった。また、入り口直前5m付近で合図を行い、減速距離も短く急ハンドルで曲がるクルマもあった。これは、特にコンビニやガソリンスタンドに入るクルマに目立った。

歩道上には、子どもから高齢者までの歩行者や自転車利用者の姿が観察された。歩行者や自転車がいたり、駐車場から出ようとする



駐車場入り口の30m手前で合図をするクルマ

クルマがある際には、一時停止するクルマが多かった。しかし、中には歩行者や自転車が視界に入っても、間に合おうと判断してか一時停止をせずに先に急いで駐車場へ入るクルマもみられた。曲がる際に、ミラーでの巻き込み確認や左右の安全確認が不十分と思われるドライバーも観察された。また、携帯電話で通話しながら駐車場へ入るクルマもあった。

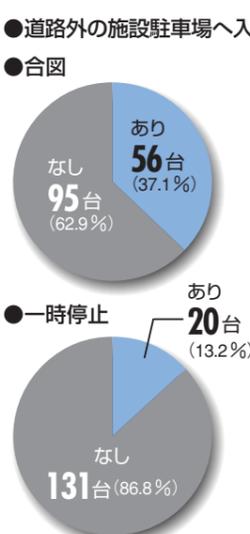
PROPOSE
歩道上の歩行者や自転車を確認するために一時停止を

歩道は歩行者が安心して通行できる場所である。しかし、歩道上において355件(平成19年)も人対クルマの事故が起きている。こうした歩行者との事故を防ぐために、道路外の施設に入出入りする際、クルマはその手前で一時停止して、左右の安全確認をしてから歩道を横断しなければならない。

歩道を横断する直前、急に一時停止をすると、後続のクルマとの追突事故の危険もある。そのため、入り口の30m手前で、後続のクルマに曲がる合図を出すことが大切だ。ウ

●道路外の施設駐車場へ入るクルマの合図および一時停止状況 (151台中)

	若者	成人	高齢者	小計
合図あり	一時停止あり	7	3	11 (7.3%)
	一時停止なし	6	35	41 (29.8%)
合図なし	一時停止あり	4	5	9 (6.0%)
	一時停止なし	19	62	81 (56.9%)
小計	30	109	12	151



から減速することで、後続車へも注意喚起することができる。さらに、後方からくる自転車や二輪車の巻き込み防止のため、あらかじめ左に寄ること、目視とミラーでしっかりと安全確認をすることも重要だ。

また、道路を走行中に前車が急に道路外の施設に入る場合がある。車間距離を十分とるなど、追突事故を防ぐ安全運転を心がけてほしい。

*30m以上手前から合図を出した場合を「合図あり」。それ以外は「合図なし」とした若者(18~29歳)、成人(30~64歳)、高齢者(65歳以上)の判断は、観察者の見解による

月刊SJ (セーフティジャパン)
2008年分縮刷版発行



日頃よりSJをご愛読いただき、ありがとうございます。本紙では、交通安全教育に関わる様々な話題を取り上げ、充実した紙面づくりに努めております。

本紙2008年分の縮刷版を1部2000円にて販売いたします。ご希望の方は、住所、氏名、電話番号、必要部数を明記の上、下記のFAXまたはメールアドレスにてお申し込みください。折り返し縮刷版をお送りいたします。代金は、縮刷版到着後、同封の郵便局払い込み取扱票にて振込みをお願いいたします。

<お申し込み先>
(株)アストクリエイティブ安全運転普及本部係
FAX: 03-3405-1310
e-mail: sj-mail@ast-creative.co.jp
*ご不明な点は、TEL03-3405-1191までお問い合わせください。