



# Sj

Monthly The Safety Japan

人とクルマのいい関係をめざして

3  
2009 MARCH

●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)  
年間購読をご希望の方は、下記までお問い合わせください。  
株式会社クリエイティブ 安全運転普及本部係  
電話 03(3405)1191

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

毎日、自転車を使う立場として、自転車利用者とドライバーの皆さんの意識が互いに向上して、少しでも交通事故件数が減少することを願ってやみません。(特集より)

### CONTENTS

- 特集：私が実践している交通安全 ..... 1
- 事故を防ぐ原点は一人ひとりの意識と行動 ..... 4
- 私の提言 ..... 4
- 池田克史/交通事故死者数5500人以下、死傷者数100万人以下を達成。今後、更に死者数半減をめざす
- TRAFFIC ADVICE—交通安全センターから ..... 5
- (株)シーテック/セーフティ・エコドライブ研修  
エコドライブと安全運転の両立をめざすための研修
- TOPICS ..... 5
- 自動車教習所との連携/青森モータースクールで  
Honda自転車シミュレーターを使った高校生への安全教室を実施
- NEWS REVIEW ..... 5
- ホンダ輸送グループ安全協議会 平成20年度年間無事故競争表彰式
- DOCUMENT EYE ..... 6
- 路側帯を歩く歩行者と歩行者の側方を通過するクルマを観察する

# 特集：私が実践している交通安全 事故を防ぐ原点は一人ひとりの意識と行動

平成20年の交通事故死者数は5155人と8年連続で減少、負傷者数も94万5504人と10年ぶりに100万人を下回った。今後より一層、事故を減らしていくためには、私たち交通参加者一人ひとりが安全意識をもって行動することが重要である。今回は本紙読者の方々を中心に、一人の運転者、交通参加者として日頃、交通安全のためにどのようなことを心がけ、行動しているのかがうかがった。



## 小学生 の声



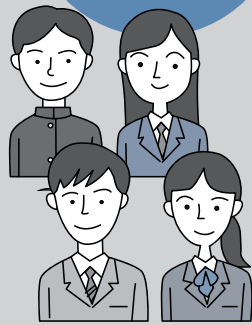
本紙が小学5、6年生に「怖いと思うクルマは？」と聞いたところ、多くの小学生が「スピードを出しているクルマ、バイク」を挙げた。「渋滞を避けるため

平成20年中に発生した交通事故件数は76万6147件で、4年前のピーク時に比べ減ったとはいえ、1日平均2000件以上の事故が各地で起きている。そうした交通状況の中で歩行者として、また、自転車利用者として交通社会の一員である小学生はどのようなことに直面し、問題として感じているのだろうか。

## スピードを出して 走らないうでほつ

「ドライバーに気をつけてほしいこと」については、ほとんどが「スピードを出して走らないようにしてほしい」と答えている。ドライバーは幹線道路などの広い道路と、歩行者との距離が接近する通路や住宅街の道路では、同じ速度でも歩行者が受ける感覚が違うことに注意しなければならない。「人や自転車に気がついてほしい」、「前をちゃんと見て運転し

## 高校生 の声



### 寺田朱李さん

千葉県立柏高等学校1年生

私は毎朝、駅の駐輪場から学校までの約20分間、自転車を利用しています。日頃乗っている時に注意していることは、なるべく勢いよく曲がらないことです。曲がり角では、見えないところから人が来ているか、わからないからです。自分が気をつけて自転車に乗っていても、怖いと感じることもあります。それは、スピードを出している速いクルマ。交差点や道路を横断しようとする時、速い速度で来られると本当に怖いです。また、信号が赤に変わったにもかかわらず、交差点に入ってくるクルマは怖いです。ドライバーの皆さんには、こうした点を見直してほしいと思います。

### 村川雄亮さん

千葉県立柏高等学校2年生

私は毎日、自転車で高校に通っています。その時に気をつけていることは「徐行運転」と「安全確認」です。一見、普通のことのようですが、私たちの高校の通学路は県道がある上に、小学生が多いので、少しでも油断すると、大事故につながってしまいます。そんな中、毎日、登下校する私たちにとって怖いのは、十字路でフツと突然現れるクルマです。特に、トラックが現れた場合は、一瞬息が止まる感じがします。ですから、ドライバーの皆さんには信号機がなくても、十字路など交差点での安全確認を気を抜かずに行ってほしいです。毎日、自転車を扱う立場として、自転車利用者とドライバーの皆さんの意識が互いに向上して、少しでも交通事故件数が減少することを願ってやみません。

### 佐藤雄也さん

山梨県立山梨園芸高等学校2年生

私が原付での通学時に特に気をつけていることは「スピードを出し過ぎないこと」「よく見ること」です。これは、私の通学路には果樹園や側道から作業車が急に飛び出して来るケースも多いことから、危険回避のために身をもって感じていることです。

一番怖いと感じることは、クルマが原付の存在を見落としがちなことです。原付が走行する直前を急に飛び出してきたり、原付が遅いからといって追い越しながら幅寄せしてきたりと、ヒヤッとするのがたくさんあります。また、前方を走行中のクルマがウィンカーも出さずに左折することもあって、車間距離をとったり、クルマの動きに注意していかないれば巻き込まれていたケースもたくさんありました。ドライバーの皆さんは、原付の存在に意識を払って原付の法規速度や特性を理解した上で走行してほしいと思います。

### 森下茜さん

山梨県立山梨園芸高等学校2年生

通学で一番気をつけているのは雨の日の運転。雨の日はすべり易く、急ブレーキをかけることや、しっかり減速するように気をつけています。もう一つは、周りをいつも気にするようにしていることです。部活動で帰りが遅くなる私は、街灯が少ない道路でいつクルマや人が飛び出してくるかわからない箇所も多くて、そこにはたくさんの危険が潜んでいるからです。毎日、「危険予測」の大切さを感じながら、常に前方に注意して運転しています。

しかし、原付は前方だけでなく360度気をつけなければなりません。原付は法定速度がクルマと違って低いため、後方からのクルマにも常に注意しなければなりません。そのため、左端を走行してこれ以上寄れない道路で、後方のクルマにあおられたり、幅寄せされた時や、信号の変わり際に無茶な追い越しをされる時、クルマが怖いと感じます。

てほしい」という回答もあり、相手を見ているという安全運転の基本を忘れたドライバーの存在が浮かぶ。この他、「一時停止のところは一時停止してほしい」、「ウィンカーをちゃんとつけてほしい」と回答した小学生もいた。

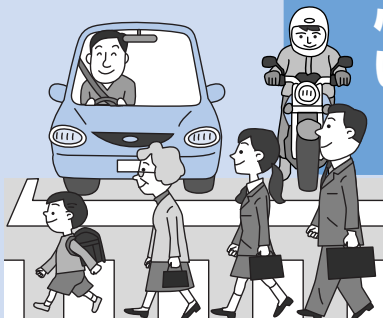
一方、小学生が「気をつけてほしいこと」では、「自転車に乗っている時は、歩いている人がいたら速度を落とすようにしている」、「なるべく道路の端を歩く」、「交差点を渡る時、右左右をちゃんと見る」。自転車では「必ず前を見て走る」、「左側通行で走る」と回答している。

さらに、本紙は自転車や原付で通学している高校生にも、運転する上で「気をつけていること」を聞いてみた。

高校生の意見からは、安全確認を怠る、ルールを無視する、スピードを出すドライバーの存在が指摘され、ある意味でそれを反面教師として、安全運転に気をつける姿勢が見える。

本紙読者の方々は、一人の運転者、交通参加者として日頃、交通安全のためにどのようなことを心がけ、行動しているのだろうか。メールやアンケート等を通じて、寄せられた読者の方々の意見を紹介する。

## 1 歩行者に対して心がけていること



●遠藤友美雄さん・兵庫県西脇市生活環境課  
通勤中に横断歩道で待っている子どもを見たら、止まって渡らせてあげようと思っています。彼らが中学生であればあと4~5年、小学生でも早ければ6~7年でドライバーになるので、譲り合いの心が養えるかどうかは大きいと思います。

●埼玉県・36歳・男性  
私の暮らしている地域は子どもが相対的に多く、子どものトリッキーな動きを危険予測しながら運転するように心がけています。

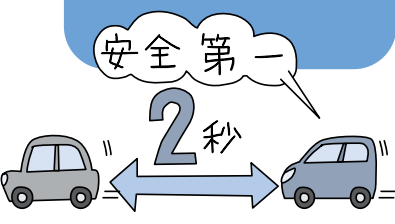
●駐車場内では子どもが死角に潜んでいるものという気持ちで注意しながら運転

●自転車に乗った子どもたちのそばを通過する時はスローダウンしながら距離をとって通過(大人の場合より大きめに)

●右左折時に横断歩道近くに子どもがいる時は、渡り終わるのを待つ。

●20代・会社員  
自転車でも歩道通行をする際は、歩行者を最優先にする。

## 2 速度・車間距離で心がけていること



●高橋進さん・会社員  
私は、クルマの運転において楽しいと感じる時は、「先が見える時」。そこで安全運転として実践していることは、前のクルマとの車間距離の保持です。前車の距離を見るのではなく、さらにその前のクルマの距離を見ることが、アクセルペダルを踏む、離すことの微調整により速度を調節しております。

また、「ふんわりアクセル」「eスタート」のやさしい発進に心がけ、エコドライブにつながるようなリスクの少ない楽しい運転ができるようにしております。

●40代・元指導員  
私の場合、とにかく「車間距離をとること」。一般的には、速度から15を引いた距離とか、2秒とか言われますが、最低でも3秒、通常は4秒くらいとっていると、車間距離をとることで、先の方の状況の把握もよくなりますし、後続車に対しても余裕を持ったブレーキで止まることを知らせることができ、人間ですら時に脇見や油断が生じてしまうこともあります。そういったミスを補うためにも車間距離をとるようにしています。

●渥美孝之さん・東京都立足立東高等学校教諭  
当校では毎朝、生徒の有志6~7名が隣にある小・中学校の児童生徒が事故にあわないように立ち番を行っています。この小・中学校周辺の道路の一部はスクールゾーンとなっており、児童生徒の通学時間帯はクルマの進入が禁止されています。ところが、それを守らずにスクールゾーンを走行するクルマがあると、登校中の児童生徒にとって脅威になります。それを解消するため、通学時間帯に当校の生徒が街頭に立つことで、クルマが進んでこないように見守っています。さらに通学時間帯の方々に元気づけ「おはようございます」の挨拶心がけています。ドライバーにはルールを守ることがもちろんですが、登下校の時間帯は道路に子どもがいるということを意識してほしいと思います。

●40代・男性  
交差点の右左折時に歩行者、自転車の存在を意識するようにしている。

●大木孝夫さん・日本梱包運輸倉庫(株)ドライバー  
全長約17m、積載量8.5tの大型トレーラーを運転し、ホンダ車の運搬をしています。交通安全と商品安全を心がけて運転しています。気をつけている点は、速度と車間距離。商品を事故なく安全に輸送するためには、高速道路では80km/h以下、一般道では必ず法定速度を守り、車間距離は、「ゼロイチ、ゼロニ、ゼロサン」とカウントし、自分のクルマの長さ以上は必ずとるようにしています。

高速道路などで、私のトレーラーを追い越して、目の前に無理な割り込みをしにくるクルマがいます。そういうクルマに出会うと、アクセルを緩め、いつも以上の車間距離をとって、そういうクルマから離れるようにしています。

あわてず、ゆっくり、ゆっくりを持って運転することが大切。自家用車を運転する時も譲り合いの気持ちを持って運転しています。

●中村富貴愛さん・岡山県笠岡市協働のまちづくり課  
スピードを落としゆっくり走る。そうすると周囲がよく見える。後続のクルマが連なる横(安全な場所)に寄って先に行かせてあげる。

●恩智敏夫さん・熊本県立阿蘇清峰高等学校教諭  
基本的なことですが、自分がクルマを運転する時はスピードを控える、一時停止場所では止まることを心がけています。これは自転車通学をしている生徒たちにも、守るように伝えています。

●加藤伸英さん・ユタカ自動車学校豊橋校教習指導員  
交差点に近づいたら、その周辺をできるだけ目配りしています。自分が優先道路を走っている場面でも、「クルマや自転車が飛び出してくるかもしれない」と考えるようにしています。また、車間距離も「速度の読みから15を引いた数字(40km/hなら25m)」を目安に確実にとるようにしています。ドライバーは歩行者でもあるわけですから、歩行者の立場を考え、横断歩道の歩行者に対して看過せず停止する等、歩行者保護を常に意識してほしいと思います。

●熊本県・60歳・男性  
「前車との車間距離…常に2秒以上を空けて走りましょう!」  
2秒の時間の数え方は「安全(1秒)」「第一(1秒)」。2秒の距離の確認は前車の最後部が(電柱を過ぎてから)自車の最前部が通過。

## 3 安全確認で心がけていること



●大場富衛さん・仙南自動車学院教習指導員  
周囲の状況をきちんと見ることができれば、判断や操作を間違える可能性は低くなります。運転において、一番怖いのは「見落とし」。特に、右左折時に歩行者や自転車、二輪車を見落としやすいので、意識して「見る」ことを心がけています。ヒラー(窓枠)の死角に隠れてしまふこともあるので、目だけでなく、顔も動かすようにしています。

●山上修平さん・ホンダウイングヤマガミ長谷本店  
最近、年齢のせい、視野が狭くなっているように感じます。左から来るクルマに気づくのが遅れた経験もあり、首を振っての左右確認を心がけています。

●萩原義雄さん(高齢ドライバー)  
踏切では、その先に自分のクルマが入るスペースがない時は絶対に踏切内に入らない。

●雨の日の夜は対向車のライトが眩しく感じるのですが、できるだけクルマでの外出は控える。

●桜井幸弥さん(高齢ドライバー)  
運転中、バックミラーやサイドミラーで周囲のようすをよく見ている。右左折する場合は先にある横断歩道に歩行者がいなければ、よく確認してから曲がる。耳が遠くなってきたので、運転中はカーステレオを使用せず、周囲の音に耳を澄ますようにしている。

●埼玉県・50代・男性  
信号を通過する際は「青ヨシ!赤トマレ!」と目で指差し呼称をしている。横断歩道を渡る際はたとえ青でも「右ヨシ!左ヨシ!」と指差し呼称をして横断している。

クルマを運転中は前後左右を確認するため、2秒間隔で視線を変え、危険を早く察知するように心がけている。

見通しの悪い交差点では必ず人やクルマが飛び出してくることを前提に徐行したり、アクセルを離していてもブレーキが踏めるようにして用心している。

●九州地方・60代・男性  
左折時は左ドアミラーを見て、自分の目で見て最終確認!(二輪車の巻き込み防止)

●会社員(A)  
三つの配り物(気配り、目配り、心配り)を携帯して行動しています。

●埼玉県・52歳(N・M)  
駐車場を出る時には、必ず左ヨシ!右ヨシ!と声を出し確認している(助手席に座っている時も)。自宅駐車場にミラーを取り付けて、スタートする前に目視と合わせ確認している。駐車場や施設から道路に出る時は2段階停止を必ず実行。

●50代・会社員  
以前、バイクで通勤していた時のこと。前方の信号が赤信号で前には大きなダンパーが停止していました。その左側が空いたので、すり抜けて赤信号で停止しようとして進んでいましたが途中で信号が青に。しかし、右側のダンパーは発進しませんでした。そのまま進めばダンパーの前に出ることができましたが、一旦ダンパーに並んで頭を出さず停止しました。その時です、右側から自転車が高スピードで横断帯を横切っていました。あのまま出たら衝突していたでしょう。日頃から心がけていた「見通しの悪いところでは必ず停止線の手前で一旦停止をする」行為が事故を防ぎました。その日の前までは何の意味があるのか、わからずただ実施していましたが、このことがあってからは、停止線の手前で止まること(安全な行動習慣)が事故を未然に防ぐことだと思い実施しています。

●40代・5児の父  
週末は地域の子どもたちをクルマに乗せる機会が多く、また集まる場所に行くため、駐車場のバック時は後ろの様子を監視してから乗込み、他の大人と声を掛け合ってからバックしている。大人が居ない場合は、乗車すべき子どもを全員乗せてから目視によってゆっくりバックしている(ミラーには頼らない)。

# 特集：私が実践している交通安全



**4 防衛運転のために心がけていること**  
 危険予測しながら運転している。もし、前方にいる自転車や歩行者がこけたら...とか。

●村上泰史さん・熊本県津奈木町役場  
 早めの合図、**早めのライト点灯**、メリハリのある運転。

●石塚昭夫さん・ホンダカーズ栃木東葉瀬店店長  
 ムダな車線変更はしない。急いでいるのか、片側一車線道路で左右のレーンをジグザグに走りながら、他車を追い越していくクルマも見られますが、そのような運転は危険。片道10km程度の距離であれば、到着時間は5分と変わりません。  
 減速してからウィンカーを出すクルマがありますが、後続のクルマにとってみれば、前のクルマがなぜブレーキを踏んだのかわからずに前車との距離を詰めてしまします。追突などの危険があるので、**ウィンカーで曲がる合図をしてからブレーキを踏む**ようにしています。

●早川一弘さん・ホンダカーズ川崎都筑仲町台店店長  
 目が疲れるので、長時間の運転はせず、こまめに休憩をとるようにしています。目の疲れや、体調が悪い時などは、見落としや急ブレーキを踏む際の反応の遅れにつながります。雨の日は、路面がすべりやすくなり、制動距離が伸びるので、早めのブレーキを心がけています。また、急な飛び出しに備えて、いつでも止まれるように意識をしています。

**運転姿勢は基本であり、大切。**  
 シートを倒して運転していると、急ブレーキや回避ができないうえ、ハンドルにしがみついて運転している人も素早いハンドル操作ができません。ブレーキやハンドル操作がしやすく、かつリラックスできる姿勢を保つことが重要です。

●埼玉県・48歳・男性  
 私は乗用車に乗っていますが、本格的な雨が降っている時にドアミラーに水滴がつき後方を見ても見えにくい場合があります。これは後方を見る私のクルマも前方を走る相手からは見えにくいのではないかと思います。したがって、私は本格的な雨が降っている場合には、たとえ日中でもヘッドライトを点灯し前方の車

から確認しやすいようにしています。交通事故防止は自分が気をつけるだけではなく、**自分の存在を相手に知らしめることも防衛運転**だと思います。

●熊本県・30年無事故のゴールド免許者  
 交差点での右左折の場合、**30m以上手前でウィンカー**を出して、前車と後続車に知らせている。

●神奈川県・50代・男性  
 常に**2台前のクルマをよく見て動きを予測**し、対処できる車間距離とスピードを心がける。

●群馬県・30代・女性  
 駐停車しているクルマの脇を通る時は**危険を予測し、必ず徐行**をする。  
 歩道に面している道路に出る時は、左右の安全確認を念入りにし、いつでも止まれる速度で徐行する。

●32歳・会社員(A・O)  
 同乗者にやさしい運転。言い換えるとなさげGがかからないように、**急ブレーキ、急ハンドル、急加速をしない**ということ。これを心がけると、自然と乗り心地がよくなり、事故の未然防止にも直結する。

●30代・男性  
 運転時は、信号が停止位置前で**黄色になったら止まる**。

●50代・7つの運転免許保有者  
**よく見る・見られる**運転を心がけている。

●匿名  
 事故発生の3原則「①等速」「②並行」「③時間差」を破る時には目視を確認。(等速：速度の変化がある時・特に減速時には早めのブレーキ、ミラーの目視、停止車間の維持等。並行：車線変更をする時・ミラー確認のみではなく、目視確認の実施、早めの合図等。時間差：交差点を通過する時・**青信号の際、歩行者信号に注意する**。青でも左右確認。アクセルオフとブレーキ準備。赤から青になった際、一呼吸おいての発進。

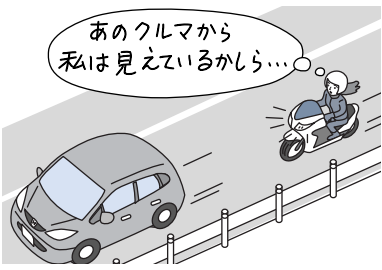
●40代・男性  
 ①片側一車線の道路を走行時、反対車線が渋滞している場合は渋滞のクルマの隙間から人や自転車飛び出してくる可能性があるため、いつでもブレーキがかけられるように心がけている。  
 ②自転車(特に高齢者や小学生)の後ろを走行する時は、急にセンターライン寄りに進路変更する可能性がある

があるので**最徐行し自転車との間隔を大きくとって**から追い抜く。  
 ③高速道路の追い越し車線を走行中、後方からスピードを出してクルマが迫ってきた時は、あわてて走行車線に進路変更をしないで十分に安全を確認してから行う。

●50代・男性  
 信号機のある狭い交差点では、**停止線より少し手前に停止**する(信号待ちで右左折車の衝突をさける)。後方よりクルマが近づいた時は、先に行かせる。  
**ヒヤリハットを経験した時は、家族に話をして共有化**している。

●東京都・29歳・女性  
 バイクの時は、**クルマの死角に入らない**ように走行する。

●匿名  
 バイクや自転車の時は、自分が**見落とされているかも知れない**と常に思って運転。  
 「くだらう」ではなく「かもかもしれない」と思うように心がける。  
 バイク運転時は**相手はこちらを見ていない、ということ**を前提にして走行する。



●40代・男性  
 「くだらう」ではなく「かもかもしれない」と思うように心がける。  
 バイク運転時は**相手はこちらを見ていない、ということ**を前提にして走行する。

●東京都・42歳・孤独なライダー  
 ①自転車昼間点灯...現在、自転車で通勤をしていますが、朝でも自転車の前後のライトを点滅させ被視認性を高めています。約1年半前に昼間点灯を始めた際は、実施している人はほとんどいませんでしたが、最近では時々見るようになりました。最近の自転車は電池消費の少ないバッテリーライトが主流で、点灯してもペダルが重くならないし電池も思ったよりも食わないのでおすすめです。

②先に譲る...歩行、自転車、クルマ、バイク全ての交通活動において、合流の割り込みや、狭い道のすれ違いの際は、**先に駆け込むよりも先に止まって譲る**ほうが感謝されたり、成熟した余裕のある大人に見られ、はるかに気持ちがいいことに気がつき、なるべく実行しています。



**5 運転する前に心がけていること**

●武田忠久さん・藤井寺自動車教習所教習指導員  
 運転する時は平常心を保つことを意識しています。そのために、クルマで出かける時は時間に余裕を持つ、走行するルートを十分に確認しておくなどして、**自分がある状態をつくらない**ように気をつけています。クルマは便利な道具ですが、危険な一面も持っています。そうしたことを忘れず、常に運転に集中することが基本だと思います。

●三重県・30代・男性  
 私の「安全運転をするために気をつけていること」は、「**出発時間を早くする**」ことです。何のひねりもない当たり前の事かと思っても知れませんが私にとっては一番効果があります。「なぜ、急ぐのか?」という、「遅れそうだから」「急げば、間に合つかもれないから」と出発が遅れたことが原因です。逆に早く出発した時には、「このままだと早く着きすぎる」と思い、赤信号がうれしくなるくらいんびり運転になります。

●井上英樹さん・兵庫県加東市総務部防災課  
 あわてず、あせらずをモットーに**相手の気持ちを考えて**譲り合いの精神で。

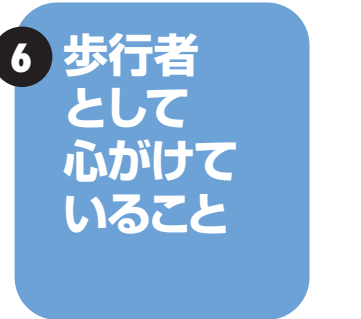
●桜井一男さん(高齢ドライバー)  
 ブレーキをしっかり踏めるように、運転する時は必ずスニーカーをはくようにしている。

●50代・男性  
 クリアな情報取得のために**各ウィンドーと灯火類の清掃は毎回手を抜かず実施**。ワイパーは四季交換でクリア視界。タイヤの空気圧点検は人任せにせず自分でやる。

●会社員・男性  
**乗車前にクルマを一周してチェック**し、灯火類は常にきれいにしている。

●30歳(Y・O)  
 発進前に、必ず**同乗者全員のシートベルト着用を確認**する。

●40代・男性  
 バイクに乗る場合  
 ①基本的なことですが**運行前点検を必ず実施**(フタと燃料)。必ず見る箇所は、  
 ・前後ブレーキの握り・踏み加減の確認(レバー・ペダルのタッチ確認)・タイヤの空気圧・タイヤの痛み(釘など刺さっていないか?)・灯火類の確認  
 ・燃料の確認  
 ②乗車前・後の車体の清掃と磨き。  
 常に綺麗に乗ることで、車両を大切に扱う気持ちから各操作が丁寧になり、結果的に安全運転につながる(急の付く運転が無くなる)。



**6 歩行者として心がけていること**

●50代・男性  
 横断歩道前で信号待ちしている時は、**2、3m位後方で待つ**ようにしている。

●匿名  
**青信号でも左右の目視確認**。交差点通過時、右左折車の動きを確認。

●50代・男性(K・Y)  
 歩行者や自転車の信号無視が男女かわからずかなり多い。特に、生活道路や一車線道路の交差点で。大人が、こんな子どもどもに守れとはとてもいえない。そこで...**他の人が信号無視をしても必ず信号を守る**ようにしている。そうすると、周りでも信号を守る人が、増えてきているような気がしている。

●東京都・93歳・女性  
 道を歩く時は、**道路の端を歩いています**。信号待ちをする時は、ガードレールや電柱の後ろで待ち、猛スピードで通過するクルマの風圧にあおられないように気をつけています。また、周囲が暗くなつてからの外出は避けています。

皆さんのご意見ありがとうございました。皆様からのご意見は今後の紙面づくりの参考とさせていただきます。今後また皆さんのご意見をお待ちしております。  
 (S)編集部

# 私の提言

池田克史 警察庁交通局交通企画課 交通安全企画官

## 交通事故死者数5500人以下、死傷者数100万人以下を達成 今後、更に死者数半減をめざす

平成20年中の交通事故発生状況は、死者数が8年連続の減少となる5155人、負傷者数が4年連続の減少で94万5504人となり、10年ぶりに100万人を下回った。この結果、第8次交通安全基本計画の目標である死者数5500人以下、死傷者数100万人以下を、2年前倒しで達成した。

### 状態別死者数は 歩行中が最多に

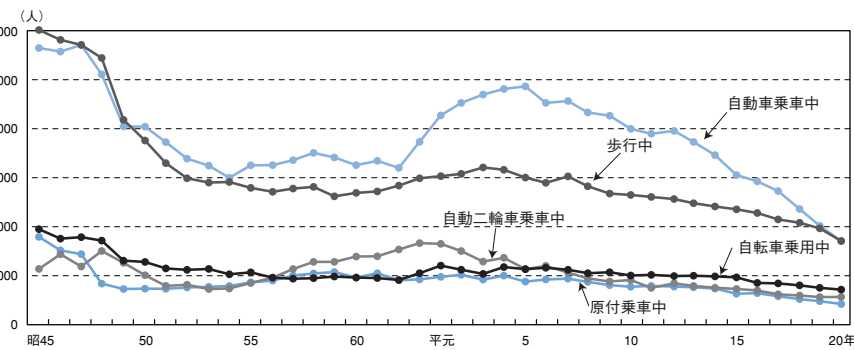
「10年間で死者数半減は厳しい目標だと思っていました」と、池田さんは目標が示された平成15年当時を振り返る。この間の死者数の大幅な減少の要因として、自動車乗車中の死者数が平成10年の3972人から20年1710人と6割近くも減ったことを池田さんは挙げる。一方で、歩行中の死者数は10年2605人から20年1721人と900人近く減ったが、自動車乗車



性の高い事故の減少、歩行者の法令遵守の4つを挙げている(グラフ2、4参照)。池田さんは「信号機など交通安全施設の整備、交通指導・取締り、その他の街頭活動の実施、初心運転者期間制度の導入等運転者施策の推進、それと交通安全教育の充実強化などの諸対策が効果を上げたからだと考えています」と説明する。また、自動車のエアバッグやABS(アンチロック・ブレーキ・システム)などの普及、

中をわずかに上回って昭和49年以來、34年ぶりに状態別死者数のトップになった(グラフ1参照)。年齢層別にみると、平成5年まで最も多かった若者(16〜24歳)の死者数は、10年の1790人(自動車乗車中1021人)から、20年には551人(同223人)と3分の1以下に減った。自動車乗車中であると、ほぼ5分の1になった。また、平成元年3000人を超えていた若者の死者数は20年間で約6分の1に激減したことになる。65歳以上の高齢者死者数は2499人で、全体の48.5%を占める。10年の3174人から675人減っているが、他の年齢層に比べ減少率が小さく、全体に占める構成率は上昇を続けている。基本計画の目標を2年前倒しで達成できた理由について警察庁は、シートベルト着用率の向上、事故直前の車両速度の低下、飲酒運転など悪質・危険

グラフ1：状態別死者数の推移(各年12月末)



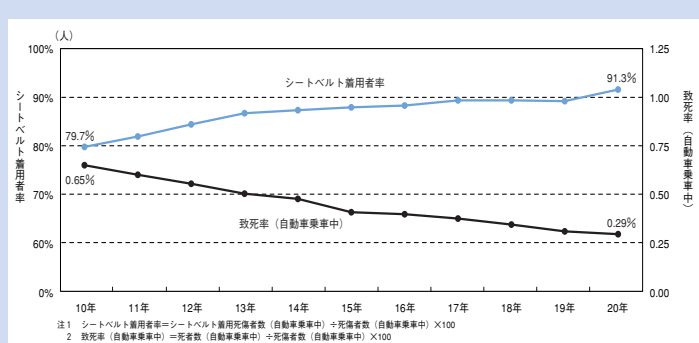
事故危険箇所対策の推進なども効果をあげているという。

ちなみに、シートベルト着用については、昨年6月に後部座席シートベルト着用が高速道路で義務化(一般道路は努力義務)。警察庁とJAFによる調査では、高速道路における着用率は19年の13.5%から、20年には62.5%に上昇している。

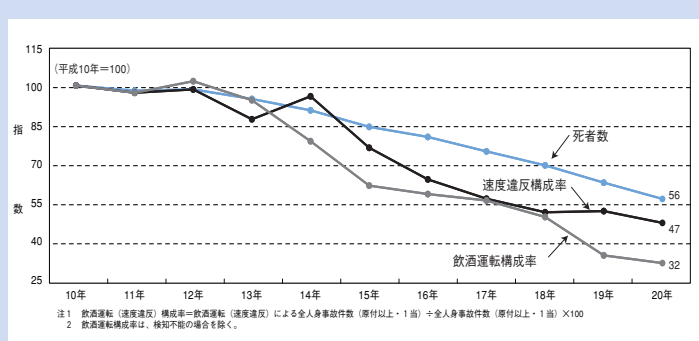
### 高齢運転者に対する 支援策の具体化へ

今年1月、麻生首相は「今後10年間を目前に、交通事故死者数を更に半減させる」という目標を掲げた。今後ますます、高齢者、自転車への対策の充実が求められる。池田さんは、「高齢者については、今後、団塊世代を中心に高齢運転者が増大する中で、高齢運転者の安全対策が

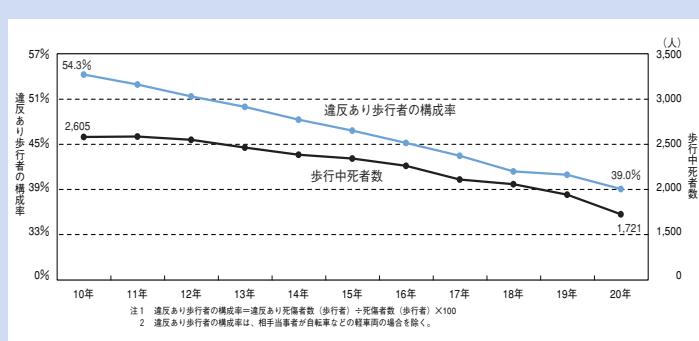
グラフ2：シートベルト着用率および致死率(自動車乗車中)の推移(各年12月末)



グラフ3：飲酒運転・最高速度違反による交通事故の構成率および死者数の推移(各年12月末)



グラフ4：歩行中死傷者(第1当事者・第2当事者)の違反構成率および歩行中死者数の推移(各年12月末)



喫緊の課題として、警察庁は昨年9月、「高齢運転者の支援に関する検討委員会」を設け、12月に高齢運転者等の交通安全を支援する施策をまとめた。主な施策は2つあり、1つ目は「高齢運転者のきめ細かな安全対策」で、具体的には①高齢運転者の能力に応じた対応②高齢者講習でのアドバイスの一層の充実③免許証更新期間満了前以外の期間における運転チェックと日常的な支援2つ目は「高齢運転者の安全運転の支援」で、①高齢運転者へ配慮する一般ドライバーの意識の定着②高齢者等の運転する自動車の専用駐車区間の指定③高齢者等の運転する自動車への配慮・保護

歩行者については、65歳以上が全死者数の69%を占めることから、歩行者対策は高齢者対策でもあるといえる。日本の死亡事故の特徴は欧米諸国に比べて歩行者が多いこと、高齢者の占める割合が2〜3倍になっていることである。池田さんは、歩行者に対する教育機会が運転免許保有者に比べて少ないことが課題の1つという。「高齢者の場合、免許をもっていれば3年ごとに更新講習を受けられるのですが、免許がなければそうした教育機会は限られています。死亡事故において歩行者側の違反率は平成10年には50%を超えていましたが、20年には39%に減り、それが死者数の減少に寄与していることから、高齢者をはじめとする歩行者への教育を推進し、法令遵守をさらに高めていくことが重要だと思います。老人クラブなどを対象に地域にそうした教育の機会をつくる試みが、これまでもさまざまに行われている。普及拡大のためには、「地域でコーディネーターとなる人材を育てることが課題ではないか」と池田さんはいう。

### 自転車教育は 社会教育の第一歩

自転車対策では、昨年施行された改正道路交通法により自転車の歩道通行要件が明確化された。改めて自転車教育に焦点が当てられ、警察庁は、自転車教育を含めた小・中・高校における交通安全教育の効果的なあり方を検証する研究をスタートさせた。各自治体でも、子どもたちに自転車教育を受けしてもらい、自転車免許証を発行するという取組みも広がりつつある。

「将来、更に安全な交通環境をつくるためには、今の子どもたちから体系的に教育をしていく必要があると思います。交通社会は自転車もクルマも対等な立場で参加し、一定のルールによって安全に機能しています。自転車教育は子どもたちが、そうした社会生活におけるルールやマナーの意義を学ぶ最初の機会になるからこそ重要なのです。親と子、高齢者と子どもといった組み合わせで自転車教育を行っているところもあるようですが、そうした方向も検討すべきでしょう。池田さんは、子どもたちへの自転車教育も重要だと考えている。



凍結路や圧雪路など、すべりやすい路面を再現したスキッドコースを使って、ふんわりアクセル「eスタート」に必要なアクセル操作をトレーニング

# TRAFFIC ADVICE

★交通教育センターから

【(株)シーテック/セーフティ・エコドライブ研修】

「(株)シーテック(本社・愛知県名古屋市中区)は中部電力のグループ会社の1つで、電力技術を中核に建設、情報通信から新エネルギー事業などを展開する企業である。同社は昨年、環境問題への取り組みとして、平成21年4月より全社でセーフティ・エコドライブを導入することを決定した。

こうした取り組みを行う背景を、同社安全・品質部長の梅田賢治さんは次のように話す。「当社は風力発電や地域熱供給など、環境保全に対応する事業も手がけています。エコドライブの推進によって、社員一人ひとりの環境保全に対する参画意識を高め、CO2削減に寄与すると共に、エコドライブを安全運転に役立て、交通事故防止にもつなげていきたいと考えています。導入に向けては、まず各部署における推進役となる「セーフティ・エコドライブリーダー」を養成することにしました。そのために、エコドライブに関する知識と、実技を通してそのノウハウを身につけてもらうためのセーフティ・エコドライブ研修を昨年12月

## エコドライブと安全運転の両立をめざすための研修



指定されたコースをエコドライブで走行。その間の燃費を計測し、燃費が向上することを確認。コースの途中には横断歩道手前に停止車両があり、このような場面では一時停止することが事故防止につながることを参加者は再確認した



エコドライブと安全運転の両立について考える「eco-KYT」

から始めました。

1月20日(当日)は、全9回のうち8回目の鈴鹿サーキット交通教育センターにおける、セーフティ・エコドライブ研修が行われ、同社の社員14名が参加した。

午前中は座学。ふんわりアクセル「eスタート」、アクセルオフによるフューエルカットの活用など、エコドライブに必要な知識を学んだ。

午後は、燃費を計測する装置を取り付けたトレーニング車両を参加者一人ひとりが運転。雪道と同じ摩擦係数の低ミュー路を利用して、ふんわりアクセル「eスタート」に必要なアクセル操作を身につける。さらに、午前中に学んだエコドライブに効果のある運転方法を試し、実際に燃費が向上していくことを確認した。

最後は教室に戻って、「eco-KYT」を実施した。これは、交通状況に応じて、エコドライブと安全運転の両立について考えてもらうもの。教室のプロジェクト

に、渋滞で停止したクルマの直前に、右折する時の場面(写真左上参照)が映し出される。「エコドライブのことだけを考えたら、アクセルから足を離し、そのまま曲がっていくのが燃費にはいいと考えられます。でも、それでいいのでしょうか?」とインストラクターが参加者に問いかける。「渋滞しているクルマのカゲから、バイクが来るかもしれないので、そのまま通過するのは危険です」と参加者の一人が答える。最後には「突然、バイクが出てきたら急ブレーキをかけると思います。バックミラーには後方のクルマが映っていますから、このクルマに追突される危険もあります。ここでは、右折を開始する前にアクセルから足を離すだけでなく、ブレーキを踏んで、後続車にも減速を促すことが追突防止になります」とインストラクターがまとめていく。

「もちろん、安全があつてのエコドライブです。みなさんが職場で指導する際には、このような点に注意してほしいと思います。」

(株)シーテックの梅田さんは「今回の研修では、当社の求める『セーフティ』と『エコ』の両方をバランスよく学ぶことができました。ありがたうございました」という。

1月末までに養成される114名のエコドライブリーダーは、4月から各職場での指導を開始する。

に、渋滞で停止したクルマの直前に、右折する時の場面(写真左上参照)が映し出される。「エコドライブのことだけを考えたら、アクセルから足を離し、そのまま曲がっていくのが燃費にはいいと考えられます。でも、それでいいのでしょうか?」とインストラクターが参加者に問いかける。「渋滞しているクルマのカゲから、バイクが来るかもしれないので、そのまま通過するのは危険です」と参加者の一人が答える。最後には「突然、バイクが出てきたら急ブレーキをかけると思います。バックミラーには後方のクルマが映っていますから、このクルマに追突される危険もあります。ここでは、右折を開始する前にアクセルから足を離すだけでなく、ブレーキを踏んで、後続車にも減速を促すことが追突防止になります」とインストラクターがまとめていく。

「もちろん、安全があつてのエコドライブです。みなさんが職場で指導する際には、このような点に注意してほしいと思います。」

(株)シーテックの梅田さんは「今回の研修では、当社の求める『セーフティ』と『エコ』の両方をバランスよく学ぶことができました。ありがたうございました」という。

1月末までに養成される114名のエコドライブリーダーは、4月から各職場での指導を開始する。

\*1 ふんわりアクセル「eスタート」＝普通の発進より少し緩やかに発進すること。最初の5秒で20km/hが目安。  
\*2 フューエルカット＝一定以上のエンジン回転でアクセルから足を離すと燃料の供給が停止される機能。燃料を使わずに走行する距離が伸びるので、平均燃費は向上する。

### NEWS REVIEW

●ホンダ輸送グループ安全協議会  
平成20年度年間無事故競争表彰式  
輸送現場における  
交通事故ゼロの取組み



2月10日、日本青年館(東京都新宿区)にて、ホンダ輸送グループ安全協議会の「平成20年度年間無事故競争表彰式」が開催された。

同協議会は本田技研工業(株)の製品輸送業務に携わる、日本梱包運輸倉庫(株)、ホンダ運送(株)、(株)ホンダロジスティクスで構成され、3社とその協力会社が一体となって、交通事故ゼロをめざすことを目標に、安全運転の啓蒙と意識高揚のための教育・指導・広報活動を行っている。その活動の一環として、年間無事故競争を各社の車両1台当たりの年間無事故走行キロ数で競っている。

平成20年度は、日本梱包運輸倉庫(株)、ホンダ運送(株)の2社が加害事故ゼロを達成。規定の1社あたりの走行距離により日本梱包運輸倉庫(株)が優勝し、同社の黒岩秀隆社長に千葉英雄・本田技研工業(株)安全運転普及本部事務局長から年間優勝杯が授与された。また、ホンダ運送(株)が年間無事故賞を受賞した。

表彰式後には、千葉事務局長が「今後も絶対に事故は出さないという強い信念を持って、交通事故ゼロをめざして取り組んでいただきたい」と挨拶。また、黒岩社長は「さらなる安全心の向上を図り交通事故防止に努めるとともに、お客様に安全かつ高品質な商品が届けられるように努めていきます」と抱負を語った。

## TOPICS 青森モータースクールでHonda自転車シミュレーターを使った高校生への安全教室を実施

●自動車教習所との連携

青森モータースクールでHonda自転車シミュレーターを使った高校生への安全教室を実施

青森では、交通安全の活動が地域社会に根ざし、地域社会と一体となって継続的に展開されることを理想として、「指導者の育成」「教育の場と機会の提供」「教育プログラムと手法の開発」「教育機器の開発・提供」を柱とした安全運転普及活動に取り組んでいる。この活動をさらに全国的に展開していくために、昨年からはそれぞれの地域で交通安全教育に積極的に取り組む自動車教習所と連携した活動をスタートさせた。現在、21の自動車教習所と連携し、教習所における交通安全活動をサポートしている。

その連携先の1つが、青森モータースクール(青森県青森市、マルエス自工(株))。同教習所では、学生・一般社会人・企業、高齢者に対しての交通安全教室や講話を年200回以上実施するなど、地域の方々への交通安全教育活動を積極的に推進している。

昨年、青森モータースクールで私立



シミュレーターの映像をスクリーンに投影し、見学者も一緒に自転車の安全な乗り方を考える



(株)マルエス自工 常務執行役員・松岡義光さん

東奥学園高等学校(高橋福太郎校長)の3年生2クラスを対象とした「参加体験型安全教室」が開催された。この日の安全教室では、「速度と停止距離」「負傷者の救護」「自転車の正しい乗り方」の3課題を実施。「自転車の正しい乗り方」では、ホンダ自転車シミュレーター(以下、シミュレーター)を使った交通安全教育が行われた。

この授業では、代表生徒が携帯電話のメールを操作したり、傘を差したりしながらシミュレーターを体験。体験者のモニター映像がプロジェクターで教室の大きなスクリーンに投影され、他の生徒はその映像を見ながら自転車の乗り方について話し合う。指導する側はコーチング手法を使い、脇見運転や、片手運転の危険性に気づかせる。

同社常務執行役員の松岡義光さんは、「シミュレーターでも、携帯電話を利用しながらの運転や傘差し運転の場面では、運転以外の作業に集中すると、周囲の状況を見ることができないという、実車と同じ傾向が見られました。さらに、シミュレーター



携帯電話を利用しながら自転車に乗車した場合の危険性をシミュレーターで体験

青森では、夏場など通学の際に自転車を利用する生徒も多い。参加した生徒からは、「自転車の乗り方を見直さないとだめだと思った」「今後自転車を運転する時は気を付けて走行したい」といった感想が寄せられた。

松岡常務は、「青森モータースクールでは、初心運転者教育だけでなく、子どもから高齢者まで、それぞれの世代に合った交通安全教育を実施することで、県内全体の事故率を下げることを目標に取り組みんでいます。また、青森から全国に発信できる教習所でありたい。全国どの地域でも高いレベルでの交通安全教育ができる体制が必要で、今後も交通安全に対するホンダのハードとソフトの開発・研究・提供を期待しています」と話す。

「参加体験型安全教室」では、シミュレーターの他に「速度と停止距離」「負傷者の救護」が行われた

「参加体験型安全教室」では、シミュレーターの他に「速度と停止距離」「負傷者の救護」が行われた

混合交通を観察する  
**DOCUMENT**  
series—229  
**Eye**

平成19年に発生した交通事故のうち、歩行者と車両が関係した事故は7万3159件。その多くは歩行者が道路を横断中に起きているが、道路を通行中のケースも1万1220件と少なくない。その約7割は相手が自動車となっている。今回は、車道と歩道が分離されていない片側一車線(路側帯あり)の道路を通行するクルマと歩行者に注目。クルマは

**WHY**  
歩行者の側方をクルマはどのように通過しているか?



- 観察場所/神奈川県横浜市瀬谷区阿久和西1丁目付近
- 観察日/2月10日(火曜日)
- 天候/晴れ
- 観察時間/14:00~16:00
- 観察者/4名

**道路交通法**

**第18条第2項**

車両は、歩行者の側方を通過する時は、安全な間隔を保持するか、または徐行しなければならない。



歩行者と安全な間隔を空けて通過するクルマ

●路側帯を歩く歩行者と歩行者の側方を通過するクルマを観察する  
**歩行者の側方を通過する時、徐行せず安全な間隔を空けなかったクルマ234台中149台(63.7%)**

歩行者の側方を通過する時、徐行あるいは歩行者と安全な間隔を空けているか、観察した。

**WATCHING**  
子どもは歩いている時、大人に比べて後方を気にしていない

観察場所は神奈川県横浜市内の県道(道路の両端に路側帯のある区間)。周辺には小学校、中学校、幼稚園、さらには大型スーパーやコンビニエンスストア、郵便局などがある。観察は小中学生も通行する下校時間帯に行った。

観察時間帯に路側帯を通行した歩行者は、小学生以下40人、中学生・高校生35人、成人85人、高齢者58人の計218人だった。このうち、路側帯をはみ出して通行していたのは、小学生以下2人、中学生・高校生7人、成人7人、高齢者3人の計19人だった。

歩行者の多くは路側帯の内側を歩いていたが、路側帯をはみ出すケースは、二人で並んで歩いている時、歩行者同士がすれ違う時に見られた。小中学生は、学年が上がるにつれてはみ出す例が多くなる傾向だった。成人や高齢者ではクルマの接近に対し、たびたび後方を振り向いて安全確認を行う様子が見られた。一方、小中学生はあまり後ろを振り向かず、黙々と歩いていた。また、幼児を連れた親は全員が車道側に立ち、子どもをクルマから遠ざけるようにしていた。

一方、歩行者の側方を通過するクルマは、歩行者に



幼児を連れた親は車道側を歩いていた



二人が並んで歩いている時に、路側帯をはみ出すケースが見られた



対向車がある場合、クルマは歩行者と安全な間隔を空けにくい状況だった

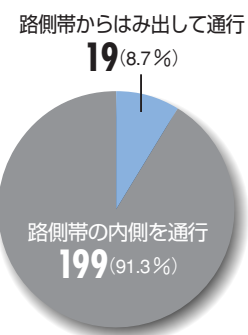
**PROPOSE**  
歩行者の側方を通過する時は徐行してほしい

今回の観察場所では、歩行者が路側帯をはみ出すケースは少なかった。歩行者を保護するのは、ドライバーの責任だ。歩行者は対向する歩行者や自転車とすれ違う時に路側帯をはみ出す場合がある。また、子どもは背後から接近するクルマを気にせず、予期せぬ行動をとることもある。そのため、歩行者と安全な間隔を空けるだけでなく、車道に飛び出してきた歩行者にすぐに対応できるように、歩行者がいる時は徐行してほしい。速度を下げることは、視野も広く確保でき、よりたくさん情報を得られるメリットもある。

今回の観察場所では、歩行者が路側帯をはみ出すケースは少なかった。歩行者を保護するのは、ドライバーの責任だ。歩行者は対向する歩行者や自転車とすれ違う時に路側帯をはみ出す場合がある。また、子どもは背後から接近するクルマを気にせず、予期せぬ行動をとることもある。そのため、歩行者と安全な間隔を空けるだけでなく、車道に飛び出してきた歩行者にすぐに対応できるように、歩行者がいる時は徐行してほしい。速度を下げることは、視野も広く確保でき、よりたくさん情報を得られるメリットもある。

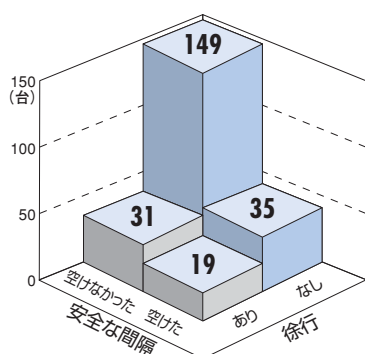
●歩行者(218人中)

●歩行者に接近したクルマ(234台中)



	路側帯の内側を通行	路側帯からはみ出して通行	小計
幼児	11	0	11
小学生	27	2	29
中学生 高校生	28	7	35
成人	78	7	85
高齢者	55	3	58
合計	199 (91.3%)	19 (8.7%)	218

※小学生以下(13歳未満)、中学生・高校生(13~18歳)、成人(19~64歳)、高齢者(65歳以上)の判断は観察者の見解による



	歩行者に対し安全な間隔を空けた	歩行者に対し安全な間隔を空けなかった	小計
徐行あり	19 (8.1%)	31 (13.2%)	50 (21.4%)
徐行なし	35 (15.0%)	149 (63.7%)	184 (78.6%)
小計	54 (23.1%)	180 (76.9%)	234

※「徐行」および「安全な間隔」の判断は観察者の見解による