

特集① 高齢ドライバーの安全運転意識

いきいきと運転を 継続するために



平成20年中の交通事故において高齢ドライバー（65歳以上）が第1当事者^{※1}となった事故件数は平成10年の1.87倍、75歳以上でみると2.75倍となっている。この背景には、65歳以上の運転免許保有者数が10年間で1.86倍に増加したことがある。今回は現在も運転を継続されている高齢ドライバーの方々に生活と運転の関わりや、どのようなことを意識して運転に臨んでいるか聞いた。また、(社)日本自動車工業会が開発した高齢ドライバー向けの交通安全教育プログラム「いきいき運転講座」の教習所への広がりも紹介する。

「クルマは必需品です。ちょっとしたおかしいなと感じたら、すぐに整備士に見てもらい、修理が必要であれば、すぐ直していただきます」と、小柳昭三さん（75歳・埼玉県）は30代で免許を取ってから、建設関係の仕事で毎日、軽トラックを運転。30年ほど前に一度、事故を起こしたことがあるそうだ。「その反省からスピードは控え、一般道路では制限速度を目安に走っています。高速でも100km/hまで。それ以後、事故は起こしていません。交通ルールに従うことで、ヒヤリハットも少なくなりました」。

運転を続けたいから 事故は起こさない

「クルマは必需品です。ちょっとしたおかしいなと感じたら、すぐに整備士に見てもらい、修理が必要であれば、すぐ直していただきます」と、小柳昭三さん（75歳・埼玉県）は30代で免許を取ってから、建設関係の仕事で毎日、軽トラックを運転。30年ほど前に一度、事故を起こしたことがあるそうだ。「その反省からスピードは控え、一般道路では制限速度を目安に走っています。高速でも100km/hまで。それ以後、事故は起こしていません。交通ルールに従うことで、ヒヤリハットも少なくなりました」。

内閣府の「高齢者の住宅と生活環境に関する意識調査（平成17年度）」によれば、「ほとんど毎日外出する」と回答した高齢者は59・7%と6割近くを占めている。そして、外出する時の交通手段は「徒歩」が57・7%、次いで多いのが「自分で運転する自動車」38・9%であった。こうした活動的な高齢者が増えていることから、本紙は現在も運転を継続されている高齢ドライバー7人の方々に、日ごろの運転、安全運転意識などについてお話をうかがった。

青果店を営む片山光弘さん（77歳・岡山県）は、商品の仕入れや配達でほぼ毎日運転している。仕事のため、できるかぎりクルマの運転を続けていきたいという片山さんも、何よりも事故を起こさないことを心がける。「最も気をつけているのはスピード。制限速度を守り、不安を感じた時はまずスピードを落とします。ゆっくり走ることで気持ちを落ち着けて、まわりをよく見ることができるようになります。片山さんの町の道路には信号機がほとんど設置されていないため、スピードを出して走っているクルマが少なくないという。「交差点での安全確認はとくに意識して、一時停止標識がある時は必ず止まって、左右を確認しています」。

考えごとをせずに 運転に集中する

自営の建設関係の仕事で1トトラックを運転する早川昇さん（71歳・栃木県）も、仕事とボランティアと買い物でほぼ毎日、運転する。「せめてあと10年は運転したいと思います。そのため大切なのは、事故や違反をしないこと」という。しかし最近、標識に気づかないことがあるそうだ。「視野が狭くなっているのかなと考えています。そうしたこともあって、高齢者マークは自己防衛のためにつけています。マークをつけることで、後続車からあおられることが少なくなるような気がしています」。

小柳さんも、1日仕事をして帰宅が夜になる時は、疲れがでてきて運転への注意力が散漫になると感じている。「特に、夜は昼間よりも視野が狭くなります。また、考えごとをした時、ふっと気がつくことがあります。ですから、考えごとをせず運転だけに集中するように自分に言い聞かせています」と話す。「クルマがないと仕事ができませんで、日ごろから自分の状態を把握し事故を起こさないように注意しています」と、事故防止に万全を期す。

運転について 夫婦で話し合う

80歳を超えてなお、「1年365日、毎日のように運転している」のは地域の老人会会長を務める田中政雄さん（83歳・栃木県）だ。老人会の会議や遊びに行く時にクルマを使い、この3年間で10万km走ったそうだ。田中さんにとって運転は元気を保つ秘訣でもある。「クルマに乗ることは、とても良いことだと思っています。日々の景色の移り変わりなど、目に映るものが刺激になり、心を豊かにしてくれます。また、クルマは夫婦円満の絆にもなっている。「妻も免許を持っており、運転しています。お互いが運転するクルマに同乗し、相手の運転で気になる点を言い合い、安全に運転できるように助け合っています」。健康に問題がないうちは、これからも夫婦でクルマの運転を続けていきたいと願う。「以前クルマで通った際に危険だった場所は覚えておき、次に通る時は意識して通行するように努めています」。運転を通して夫婦で助け合うという関係が、田中さんを元気にしている。

7人のなかで最高齢は須永勇さん（84歳・栃木県）。老人会の会合や近所に買い物に出かける時など、週4〜5日は運転する。「家の前に50mくらいの坂道があり、歩くと大変なので出かける時は、ほとんどクルマを利用します」。80歳を過ぎた頃から、長距離の運転や初めて通る道の運転は避けている。5、6年前からは、視力や判断力、注意深さに衰えを感じて、事故を起こさない運転をしたいと考え、「うっかり、スピード、考えごと」という3つの注意を意識して運転しているという。「スピードを出し過ぎたり、考えごとをしながら運転すると事故につながってしまう」と話す。さらに夜間や雨の日は、いつもより念入りに周囲の状況に気を配るそうだ。

※1 第1当事者＝交通事故の当事者のうち、過失が最も重い者又は過失が同程度の場合は、被害が最も軽い者



Hondaの交通安全情報紙
The Safety Japan
Since 1971

8・9
2009
AUGUST・SEPTEMBER

●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：千葉英雄
※年間購読をご希望の方は、下記までお問合わせください。
(株)アストクリエイティブ 安全運転普及本部係
TEL 03(3405)1191 E-mail:sj-mail@spirit.honda.co.jp

SJホームページは

CONTENTS

- 特集① 高齢ドライバーの安全運転意識
いきいきと運転を継続するために……………①
- 特集② 高齢ドライバー教育
自治体との連携が進むHondaの高齢ドライバー教育……………③
- 危険予測トレーニング(KYT)／ふらふらしている自転車の行動……………④
- The教材／「レッツ・トライ！交通安全教育」……………④
- SJクイズ……………④
- DOCUMENT EYE (2)
- 街を走る高齢の自転車利用者の行動を観察する……………⑤
- 地域のチカラ／沖縄県の交通安全活動……………⑥
- TOPICS①／Honda交通安全企業セミナー……………⑦
- TOPICS②／キッズデザイン博2009「交通安全ワークショップ」……………⑦
- NEWS REVIEW／第42回二輪車安全運転全国大会……………⑦
- 教育最前線／おんか自動車学校・ドライビングアカデミー……………⑧
- 読者の声……………⑧



倉敷市児島地区老人クラブ連合会交通部長の片山光弘さん

他の方と違って、若い時と今とで運転に違いがあるように感じている。「今も元気がよく、昔から運動神経が良いほうではないと思っているので、臆病に運転していたから、運転の仕方がほとんど変わらないのです。もみじマークは、つけると逆に意地悪をされるような気がして、表示していません」。車間距離を十分にとりマイペースでいくと話す。

渡辺倉蔵さん(77歳・埼玉県)は、定年退職後から続けている2カ月に1回の仲間とのゴルフが楽しみ。ゴルフ場まで長距離を運転する以外は、普段は買い物で2日に1度ぐらい運転する。「気をつけていることは、クルマの整備と清掃です。クルマはきれいに乗りたい。クルマを大事に扱うことで、運転にも注意するようになります」。最近、信号のないT字路で右折しようとして、左からきたクルマがあつたという間に近づいてきたのでヒヤッとすることがあつた。「きちんと見ていたつもりでしたが、気がつくのが遅れました。前にはなかったことで、これからはこうした身体の衰えを自覚して運転しないといけないと思ひました。高齢者マークはルールですから表示しています。ただし、70歳以上に限定せず、年齢に関係なく安全速度で走っているという意思を示せるマークのほうが、表示しやすいのではないのでしょうか」。

「いきいき運転講座」の広がり

昨年7月、アクティブな高齢者の社会参加の実現に少しでも貢献することをねらいに(社)日本自動車工業会は高齢ドライバー向けの交通安全教育プログラム「いきいき運転講座」(左コラム参照)を開発し、普及を開始した。このプログラムを教習所で自主開催できるように、教習指導員を「いきいき運転アドバイザー」として養成することを目的に、(財)日本交通安全教育普及協会が東日本地区と西日本地区の2カ所で養成研修を行った。

7月10日、倉敷自動車教習所で西日本地区の研修が開催された。研修には、西日本地区(近畿・中国・四国・九州)の自動車教習所12校から26人および地元老人クラブの役員2人が参加。午前中は、「いきいき運転講座」の開発者の一人である鈴木春男・自由学園最学部長による講演。高齢ドライバーの事故の背後にあるものとして、次の5点を挙げた。

- ①意識と行動のミスマッチが事故を招く
- ②過去の経験にとらわれる
- ③身体力も低下する
- ④たかさんの情報を処理することが苦手になる
- ⑤生活に充実感・満足感を持っている高齢者は事故が少ない

さらに、鈴木さんは「仲間づくりも立派な交通安全教育である」と、「いきいき運転講座」を活用することで、高齢者の方々に交通安全を学んでもらうだけでなく、地域の中での仲間づくりを促進していくことも重要だと話した。午後からは(財)日本



(財)日本交通安全教育普及協会の亀田清人主幹から進め方のポイントを聞いた後、各グループの代表者が台本に従って「いきいき運転講座」を実行している様子

交通安全教育普及協会の亀田清人主幹が「いきいき運転講座」の進め方を指導。さらに参加者が4グループに分かれ、各グループの代表者がリーダー役となって「いきいき運転講座」を実践した。

参加者の一人である倉敷自動車教習所・副管理者の村上芳郎さんは、「現在、法定の高齢者講習が行われていますが、すべての方が『何かを学ぼう』と、身につけようという意識で受講しているとは限りません。また、免許を取り上げられるのではないかと不安を持ちながら、受講される方もいます。そうした方々に、私たちがアドバイスをして、十分に理解していただけない場合もあります。しかし、「いきいき運転講座」は老人クラブなどの仲間と気軽に参加してもらおうことを想定していますから、高齢者の方々もリラックスして臨むことができるはず」と、高齢者に前向きな気持ちで臨んでもらえる点が「いきいき運転講座」の強みだと評価する。「自分たちでテーマを選び、話し合いながら、一人ひとりが自分の問題点に気づき、その解決策まで導き出していくわけですから、受け身の姿勢で学んだことは重みが違います。そこで学んだことは意識の中に残るはず。こうした教育が各地域で浸透

していけば、高齢者の交通事故防止にはかなり効果的だと思います」。

(株)倉敷交通安全教育センター(倉敷自動車教習所の関連会社)事務局長の宮崎一男さんが、「いきいき運転講座」の優れている点の1つとしてあげるのが、資料が充実していることだ。「専門知識のない人でも進行できるよ

うに台本まで用意しているので、高齢者には親切で使いやすいと思います。地域の交通安全センターとして、これから、この教材を地域に広げていきたいと考えています」。宮崎さんは、倉敷市各市区の老人クラブ連合会と協力して、「いきいき運転講座」の普及を計画している。

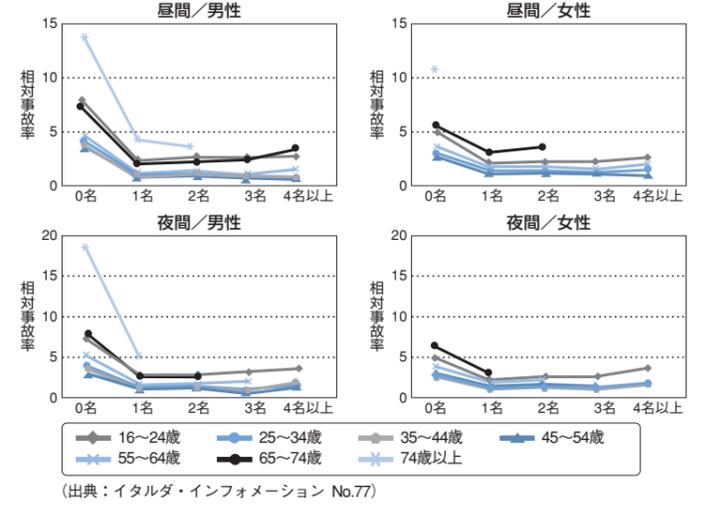
今回の養成研修には、実際に「いきいき運転講座」を体験したいと、老人クラブ連合会からも参加があった。それが前出の片山光弘さん(倉敷市児島地区老人クラブ連合会交通部長)だ。片山さんは、「安全運転のポイントがわかりやすく学べる教材だ」と思っています。単に説明を聞くだけでなく、実際の交通場面の映像などを見ながら、仲間同士で意見交換をするという形式で、気軽に参加しやすいように工夫されています。私たちの老人クラブでも開催を検討していきたい」と語る。片山さんといっしょに参加した佐々江将さん(77歳)は運転免許を持っていないが、「講座には、歩行者や自転車について考える項目も用意されているので、運転に関する知識がなくても参加できることがわかりました」と納得した様子だった。

クルマの運転において同乗者がいることが事故防止につながるという調査研究が(財)交通安全総合分析センター(イタルダ)の「高齢者のための安全運転法」同乗者がいると事故は減る?」である。イタルダでは軽自動車を含む普通自動車等を運転中の事故(平成16~18年)を対象に、同乗者の存在と交通事故の関係を分析し、次のような結果をまとめた。

同乗者がいると事故は減る?

クルマの運転において同乗者がいることが事故防止につながるという調査研究が(財)交通安全総合分析センター(イタルダ)の「高齢者のための安全運転法」同乗者がいると事故は減る?」である。イタルダでは軽自動車を含む普通自動車等を運転中の事故(平成16~18年)を対象に、同乗者の存在と交通事故の関係を分析し、次のような結果をまとめた。

図1 運転者の年齢層別・同乗者数別相対事故率(平成16~18年、普通・軽乗用、シートベルト着用、私用目的。データの信頼性を確保するため、相対事故率算出の際に分母となる駐停車中の追突事故の第2当事者数が100以下については省略)



- ①同乗者が存在することで、事故の第1当事者となる率は半以下になる。
 - ②女性運転者に比べて、男性運転者の方が、同乗者の事故防止効果大きい。
 - ③同乗者の事故防止効果は、対自転車事故で最も大きく、車両単独事故では小さい。
 - ④年齢層別の相対事故率をみると大きな差があるが、同乗者の事故防止効果(相対事故率の比)は運転者の年齢層によらずほぼ同じである。
 - ⑤同乗者の事故防止効果の理由には、同乗者による認知能力での運転支援や、同乗者が存在することで運転が慎重になる等が考えられる。
- 75歳以上の運転者でも同乗者1名の場合の相対事故率は、同乗者なしの55~64歳や65~74歳の相対事故率よりも低い。同様に、65~74歳の運転者では同乗者が1名いると、若い運転者の同乗者なしの相対事故率よりも低くなる(図1参照)。
- (出典:イタルダ・インフォメーションNo.77)

前出の田中さん夫妻の例にもあるように、同乗者の存在は人間関係をつなぐことに加え、高齢運転者の事故防止、交通安全対策にも十分な効果が期待できるという考え方だ。不安を感じながらも、日々の生活や仕事のためにクルマを運転しなければいけない高齢者は存在している。長く運転を続けていくためには、お話をうかがった7人の高齢ドライバーの方々のように身体機能の低下を自覚し、それを補うために運転を工夫していく必要がある。こうした事故を防止するための運転の仕方を自分自身で見つけてもらうための教育プログラムが「いきいき運転講座」だ。「いきいき運転講座」などを活用し、各地域で交通安全教育を広げていくことが、高齢ドライバーによる事故を防止するためには有効だといえる。

※2 相対事故率=第1当事者となった運転者数を、駐停車中の追突事故の第2当事者となった運転者数で除した値。駐停車中車両への追突事故の発生率には、追突される車両の運転者属性(男女別、年齢層等)の影響はほとんどないと考えられる。そして、駐停車中に後続車から追突される頻度(第2当事者となる件数)は、当該運転者属性グループの運転頻度に比例すると考えられる。

特集② 高齢ドライバー教育

自治体との連携が進む Hondaの高齢ドライバー教育



栃木県「しあわせ高齢ドライバースクール」

65歳以上の高齢ドライバーによる交通事故は、10年前の2倍近くに増加している。こうした状況を受け、栃木県や静岡県では、Hondaの交通教育センターと連携し、高齢ドライバー向けの交通安全教室を実施している。自治体は高齢ドライバーの交通事故防止のために、Hondaの高齢ドライバー教育をどのように活用し、受講者に何を伝えようとしているのか。栃木県と静岡県の取組みを紹介する。

高齢ドライバー自らが 自分の運転に気づく

高齢者の免許保有者数が年々増加していることにもない、栃木県では、高齢ドライバーが加害者となる事故が増加傾向にある。そのため、今年、アクティブセーフティトレーニングパークもてぎで「しあわせ高齢ドライバースクール」を実施することにした。各市町村が、65歳以上の高齢ドライバーに参加を呼びかけ、7月7日から2月24日の期間に30回、合計約300名を対象に行われる。

このスクールは、ホンダが全国の交通教育センター（もてぎ、埼玉、浜名湖、鈴鹿、熊本）で実施している「ホンダ健康ドライブスクール」のカリキュラムを採用している。「自分の運転行動を客観的に振り返る（自己観察法）」「気づきを促す」ことなどが特徴だ。

スクールでは実際に受講者が運転する様子が撮影され、同時に速度や一時停止線の通過状況などが記録される。そ



運転している様子を撮影した映像を振り返る

「しあわせ高齢ドライバースクール」の内容

- オリエンテーション
 - ・健康ドライブ体操
 - ・自己診断・・・受講者自身が、普段の運転を自己評価し、自分で考えている運転時のイメージを確認。
- 実技走行
 - ・受講者がコースを走行。その様子を、車載カメラ及び車両に設置したセンサーにより記録する。
- 実技走行の振り返り
 - ・実技走行時の映像から、自分の運転時の目の動き、ハンドル・アクセル・ブレーキの操作、一時停止状況などを確認。自己の運転行動を客観的に振り返り、自分の持つイメージとの差異や問題行動に気づく。
- 危険予測トレーニング
 - ・動画KYT^{※2}や教材の危険予測トレーニングシートを使い、受講者同士が話し合いながら危険予測能力を高める。
- 確認走行
 - ・学習結果を踏まえ、再度コースを走行し、運転行動の改善をチェックする。
- まとめ
 - ・教材を配布し、日常生活で行う気づきを促す学習を紹介。

の映像は、後で教室に戻って振り返る。例えば、一時停止場所を通過する際の映像を確認すると「止まったつもりだったのに、しっかりと止まっていなかった」など、受講者自らが問題行動に気づく姿が見られる。そこで、インストラクターが「では、ここではどのような運転をすべきなのでしょう」と質問する。受講者は、「もし横からクルマが来ていたらぶつかってしまってもいいです。まず停止線で止まってもいいです。見落としを防ぐために、これを、必ず完全に止まった状況で行ってください」とアドバイスし、受講者の安全運転への意欲を喚起する。

栃木県県民生活局から交通安全教室交通安全担当主査の大垣浩二さんは「これまでの高齢者向けの交通安全教室は、その場限りの体験、知識の教え込みになりがちでした。そこで、自分で気づき改善するカリキュラムに転換する必要があります」と感じ、このスクールを採用しました」と、高齢者の運転行動の変容につながることを期待する。「生



動画KYTを使った危険予測トレーニング

活の中でクルマを必要とする高齢者に、スクールで事故防止のポイントに気づいていただき、これからの安全かつ快適な運転を継続してほしいと思います。」

事故実態に合わせた 交通安全教育

静岡県では、高齢者事故を防止するため、「高齢者事故ストップ作戦」を実施している。今年はその中の1施策として、Hondaの交通教育センターレインボー浜名湖を含む2施設にて「プロに学ぶセーフティ体験講座」を開催。この講習は、高齢ドライバーはもろろん、運転免許を持たない高齢者も対象となっており、県内の市町や高齢者団体等を通じて参加者を募る。

講習を実施する背景には、交通事故の全死者数のうち高齢者が占める割合が約4割という状況が続いており、なかでも道路横断中の事故が多く、また、65歳以上の高齢ドライバーが原因となる死亡事故が年々増加傾向にあるといった県内の交通事故状況がある。

そのため講習は高齢者の事故実態に合わせた内容となっている。例えば、横断中の事故に焦点をあてた「安全な道路の通行と横断」では、道路をまっすぐ横断するのとななめ横断では、そ



信号が点灯したら急制動をかけ、反応時間を確認する



静岡県「プロに学ぶセーフティ体験講座」

参加することで、高齢者が「驚き」「発見」といった気づきを通して、交通安全を自分の問題として意識し行動を変えようというきっかけとなしてほしい」と話す。

れぞれどれくらいの時間を要するのかを受講者が実際に横断し計測すること、ななめ横断の危険性を体感する。また、遠くに見えるクルマが、歩行者が道路を横断し終えるまでにどのくらい接近してしまうのかを検証する。こうした体験を通じて、参加者にドライバー、歩行者、それぞれの立場からお互いの考え方や行動特性に気づいてもらうねらいがある。

静岡県県民生活局から交通安全室主査の良知淳子さんは、Hondaの交通教育センターが持つ高齢者向け交通安全教育のノウハウが、高齢者自身の交通安全行動を見直すきっかけになると考え、昨年からの講習を実施しているという。「昨年は、高齢者事故の多かった10市町の高齢者を対象に行いました。以前からの実績を活かして、こちらのニーズを的確にとらえた内容の講習プログラムを企画していただいたので、効果的な内容と考えています。この講習に参加することで、高齢者が「驚き」「発見」といった気づきを通して、交通安全を自分の問題として意識し行動を変えようというきっかけとなしてほしい」と話す。



ななめ横断の危険性を検証する

「プロに学ぶセーフティ体験講座」の内容

- オリエンテーション
 - ・研修の諸注意と心構えづくり
- 交通事故の実態について
 - ・高齢者の交通事故実態を知る。
- 安全な道路の通行と横断
 - ・道路の横断にかかる時間やクルマの制動距離を計測し、ななめ横断の危険を確認する。
 - ・色彩の影響と反射材の効果を検証し、夜間の視認性を知る。
- 反応体験
 - ・運転免許を持つ受講者が実際にコースを走行し、信号の点灯を認知したら急制動をかける体験を行い、反応時間の確認と人間の視覚の限界について知る。
- まとめ
 - ・講習を振り返り今後の運転行動の変化への動機づけをはかる。
 - ・エコドライブと安全運転について知る。

※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、「我が身振り返り、我が振り返り」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。どの場面でもという危険を感じたか、危険を招かないためにはどうすればよいかなどを指導者と一緒に振り返り、KYT（危険予測トレーニング）を行う。

危険予測トレーニング(KYT) — 危険感受性を育てる

第10回 ふらふらしている自転車の行動

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」を見ながら、Q1、Q2について意見を出し合います。
- ③ その後、「解説※」を参考にして、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。

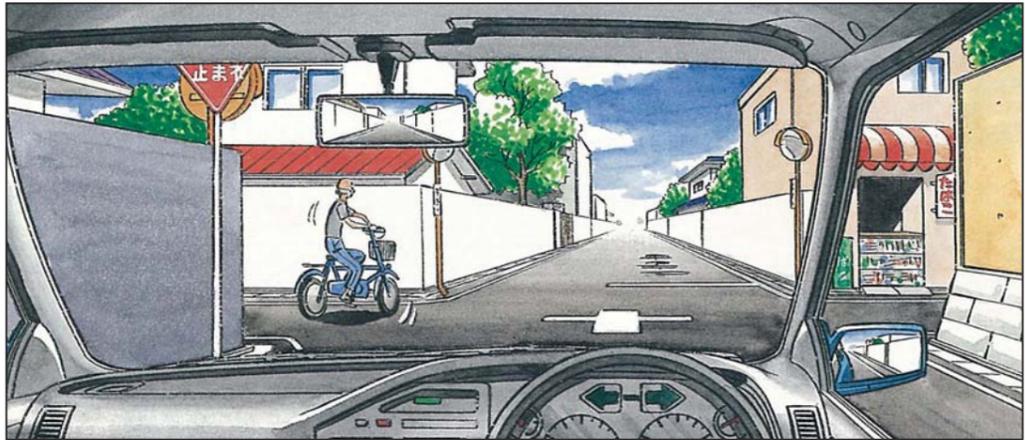
本田技研工業(株) 安全運転普及本部
TEL: 03 (5412) 1736



今回のKYTの題材は、Hondaの危険予測トレーニング教材「交通状況を鋭く読む〜危険予測トレーニング(四輪車用)」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/training/>

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。今回は四輪車のドライバーに、高齢の自転車利用者の行動を考えてもらうためのKYTです。企業/団体などでのグループ教育の学習の中で活用してください。



左の道からお年寄りが自転車に乗って出てきました。ふらふらしているようですが、左へ曲がるようなのであなたは直進します。どんなことに注意しておく必要がありますか？

正解を1つ、または2つ選んでください

Q1 どのような危険がありますか？

- ① 自転車は左折するので直進しても問題ない
- ② 自転車はふらふらして曲がるので、左折しても道路の真ん中に出てくる
- ③ 左折するように見えるが、実は直進してくる

Q2 どのような運転をしますか？

- ① 四つ角の左右の安全を確認しながらそのまま直進する
- ② 左右の確認とともに、自転車が大回りしても大丈夫のように右に寄り走る
- ③ 自転車が直進しても大丈夫のように、速度を落として注意を払いながら走る

©本田技研工業(株)

SJクイズ?

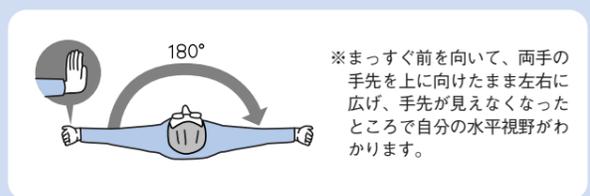
Q1 平成20年中の高齢者の交通事故死者数を状態別にみた場合、最も多いのは次のうちどれ？



Q2 自転車の運転者が児童、幼児、〇歳以上の者、身体障がい者である時、歩道を通行することができますが、〇の中に入る数字は次のうちどれ？

- ① 60 ② 65 ③ 70 ④ 75

Q3 高齢者の水平視野(両眼)は一般的に何度くらいと言われているでしょう？



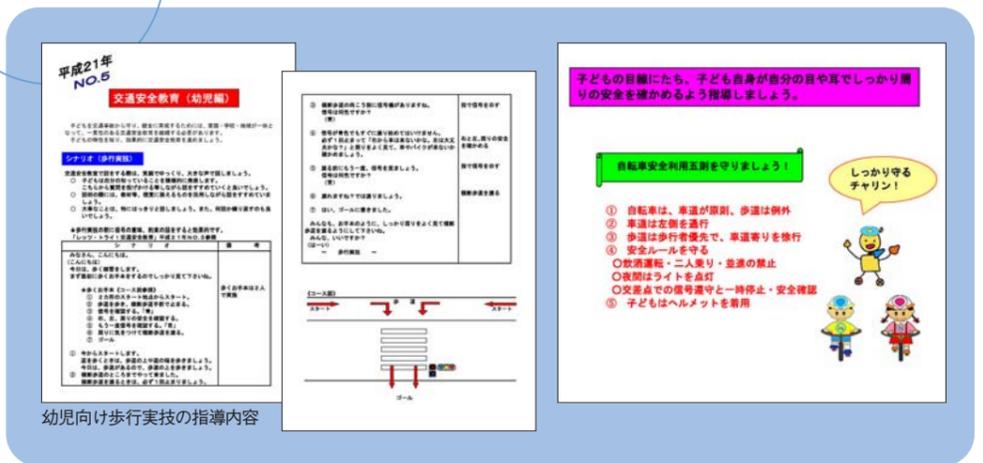
- ① 100度 ② 120度 ③ 140度 ④ 160度

※「解答」は7面下。「解説」は下記SJホームページでご覧いただけます。

ホンダ SJ 検索

The 教材

このコーナーでは、全国各地の自治体や警察、企業・団体などが制作した交通安全教育教材をご紹介します。



File.3 大阪府警察本部ホームページ内「レッツ・トライ!交通安全教育」

企画・制作：大阪府警察本部 交通安全教育班

●ページの紹介

「レッツ・トライ!交通安全教育」では、警察官だけでなく、保護者の方や、地域のリーダーの方が地域の実状にあった交通安全教育ができるよう、幼児から高齢者までの指導のポイントがわかりやすくまとめられている。

平成17年から制作された指導内容やシナリオ等をホームページからダウンロードして活用することができる。

●教材の特徴

大阪府警察本部交通部交通総務課によると、「レッツ・トライ!交通安全教育」では、誰でもすぐに交通安全教育ができるように、交通安全教育の際に話すセリフや準備する用具まで細かく記述してあ

るのが特徴という。これを見ながら、一般の方でも指導の際に使う教具を準備したり、シナリオを活用して交通安全教育を行うことができるようになっていく。

これまでに「交通安全教育の基本」、「参加・体験型交通安全教育」、「自転車の交通安全教育のシナリオ」、「高齢者の交通安全教育」、「幼児の交通安全教育」などの指導のポイントが紹介されている。

●ホームページのアクセス方法

大阪府警察本部ホームページ
<http://www.police.pref.osaka.jp/index.html> から、
交通情報→交通安全教育班→レッツ・トライ!交通安全教育

混合交通を観察する
DOCUMENT EYE series—232

街を走る高齢の自転車利用者の行動を観察する

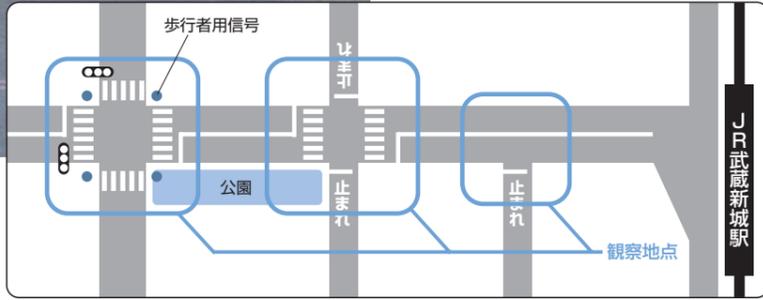


ある日の午後、気になる実際の交通状況を観察しました。

停止線の手前で一時停止を行う高齢の自転車利用者



停止線で一時停止をしない人が多かった



Q1

一時停止場所を通過した高齢の自転車利用者の中で、一時停止をしなかったのは何%でしょうか？

- 観察場所／神奈川県川崎市中原区新城3丁目付近
- 観察日／7月14日(火曜日)
- 天候／晴れ
- 観察時間／17:00～19:30
- 観察者／4名

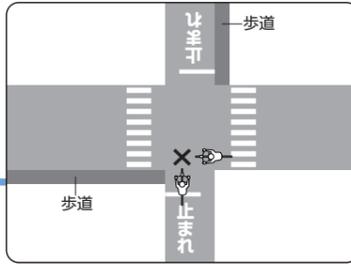
自転車安全利用五則

- 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、車道寄りを徐行
- ④ 安全ルールを守る
 - ・飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - ・夜間はライトを点灯
 - ・交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- ⑤ 子どもはヘルメットを着用

(平成19年7月10日交通対策本部決定より)

Q2

交差点で自転車同士が接触しそうになるところを目撃!! 事故を防ぐには、どうすればよいのでしょうか？



自転車乗用中の死者は、約3分の2が高齢者

こんな事故が起きています

平成20年中の自転車乗用中の死傷者数を年齢層別にみると、負傷者では、16～24歳の若者(構成率21.2%)、15歳以下の子ども(19.6%)、65歳以上の高齢者(17.9%)の順に多いのに対して、死者では、高齢者が約3分の2(65.0%)を占めている。

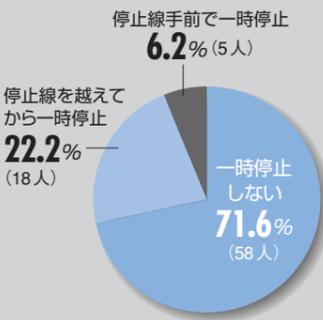
(警察庁資料)

実際の観察から

解答・解説

Q1の解答：71.6%

●一時停止状況(一時停止場所を通過した自転車利用者81人中)



●観察中、一時停止場所を通過した高齢の自転車利用者は計81人。そのうち、停止線の手前で一時停止したのは5人(6.2%)、停止線を越えて一時停止したのは18人(22.2%)、残りの58人(71.6%)は一時停止しなかった。

●一時停止場所にさしかかる時に、クルマが近くに見えないと、一時停止せずにそのまま通行してしまう人が多かった。一時停止をせずに交差点に進

入し、交差する優先道路側から来た高校生の自転車と接触しそうになる高齢男性の自転車利用者も観察された。

●左右の安全確認については、通行しながら片側だけを確認するなど不十分な例が多かった。中には、視線が直前の近いところしか見ていない人もいた。

●その他、高齢の自転車利用者のうち、逆走(右側通行)していたのは231人中36人(15.6%)だった。また、信号機のある交差点を横断した36人中、信号無視が13人(36.1%)いた。日没後の19時以降の観察では、43人中31人(72.1%)が無灯火だった。



逆走し、他の自転車利用者とぶつかりそうになる高齢の自転車利用者

●他の年齢層では、携帯電話の使用などの片手運転、二人乗り、並進、スピードの出し過ぎなど危険な通行が複数観察されたが、高齢者には少なかった。信号機のある交差点では、年齢に関わらず、信号無視やななめ横断をする自転車利用者が目立った。

●高齢の自転車利用者が接近してきたので、周囲のクルマや自転車が徐行や停止して高齢者を優先させる様子も見られた。



暗くなってからも無灯火で通行する自転車

Q2の解答：

一時停止場所では停止線の手前でしっかり止まって安全確認を行うことが大切

【解説】

交差点を自転車で通行する際、走りながらの安全確認では、ふらついたりクルマの存在を見落としてしまう可能性もある。また、クルマばかり気にしていると、交差する道路から出てくる歩行者や自転車利用者の存在に気づかないことが考えられる。



信号無視をする自転車も観察された

ここがポイント

- 一時停止場所では、停止線の手前で必ず止まって左右の安全を確認する。見えにくい場合は、一度自転車から降りて確認したり、さらに良く見える場所で再度確認することも必要。
- 停止線がない交差点では、すぐに止まれるスピードで通行し、必ず安全を確認する。
- 車体が小さくスピードが速い自転車は、周りから見落とされがちなので注意が必要。また、ちょっとしたことでバランスを崩しやすいので、ルールを守って無理せずに通行することが大切。

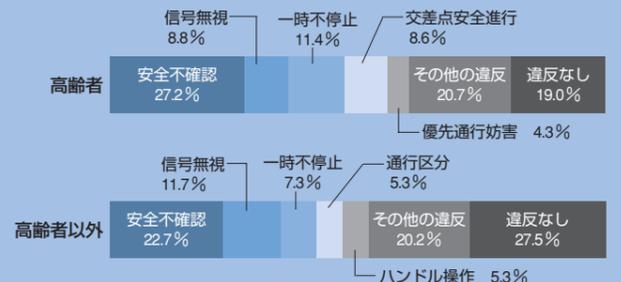
ワンポイント DATA

自転車側に違反がある例が目立つ

平成20年中の自転車乗用中の死者数を法令違反別にみると、高齢者は本人側にも違反のある割合が8割以上(81.0%)を占め、高齢者以外の者(72.5%)と比べて高くなっている。

(警察庁資料)

●自転車乗用中の法令違反別死者数構成率(平成20年中)



地域のチカラ

●沖縄県の交通安全活動



飲酒運転根絶、二輪車の交通マナー向上など
ドライバーやライダーの意識を変える取組み

沖縄県の平成20年中の交通事故死者数は43人と2年連続で過去最少を記録している。その一方で、全死亡事故件数に占める飲酒絡みの死亡事故の構成率(平成20年中)は全国平均6.6%に対し、沖縄県は24.4%と全国ワースト1位の状況にある。「交通事故件数、死者数をさらに減らしていく上で、飲酒運転根絶は大きな課題です」と沖縄県警察本部(以下、沖縄県警)交通部調査官・大城辰男さんはいう。

警察だけでなく
各事業者も協力

「一杯だけなら影響はない」「家まで近いかから大丈夫」という飲酒運転に対する認識の甘さが残っているようです。中に「一杯だけなら影響はない」「家まで近いかから大丈夫」という飲酒運転に対する認識の甘さが残っているようです。

こうした意識を変えていこうと、県内の各地区で警察や市町村、商工会、飲食店、運転代行業者などが集まって飲酒運転根絶連絡協議会を設立。現在、30の協議会が独自の取組みを展開している。例えば、ある地区で実施されたのは3000の飲食店が中心となって実施された「飲酒運転ダメダメコンテスト」。各店で飲酒運転を防止するためのアイデアを実践してもらい、効果があった店を表彰するというもの。また、ドライバーが飲酒してしまった場合にクルマのキーを渡さないように「鍵預かりボード」を製作し、飲食店に配布した地区もあった。

この他、「運転代行モータープール制度」も2年前から運用が始まっている。これは繁華街近くのモータープール(駐車場)に運転代行車両を集め、飲酒したドライバーが専



飲酒運転根絶連絡協議会を中心に飲酒運転根絶に向けての活動が沖縄県内で展開されている



一杯の代償～悲しみと後悔のメッセージ～



沖縄県警察本部は今年4月、県民一人ひとりが飲酒運転問題を自らの課題としてともに考え、ともに行動するためのきっかけになることを願って、「一杯の代償～悲しみと後悔のメッセージ～」を発行した。

この冊子は飲酒運転にかかわった当事者をはじめ、その家族や友人等が、自ら体験した悲しみや苦悩を決して他の人に味わって欲しくないとの思いで心情を書きつづったメッセージ集である。

沖縄県警察本部ホームページからダウンロードが可能。
<http://www.police.pref.okinawa.jp/kotsu/daisho/>

二輪車の交通マナーの
改善に向けて

飲酒運転根絶と並び、沖縄県警が力を入れているのが二輪車対策だ。沖縄県では二輪車が便利で移動手段として、若者を中心に利用されている。「今年1月から7月20日までの二輪車乗車中の死者数は12人で全事故死



横断幕を掲示するなど、二輪車マナーアップ作戦を展開

観光客から見た印象を
ライダーに伝える



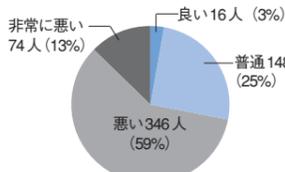
ライダーにマナーアップを呼びかけるステッカー

この調査結果は地元新聞、テレビ等を通じて報道された。「県内のライダーが観光客の方々から、どのように見られているかを知ることで、自分の運転を見直すきっかけにすることが目的です」と大城さん。この調査結果をもとに、6月から二輪車マナーアップ作戦を実施。道路には「二輪車は第一通行帯!!」という横断幕も掲示された。

また、沖縄県警では二輪車マナーアップを呼びかけるステッカーを製作。若年層への啓発を意識して、ステッカーのデザイン

アンケート結果

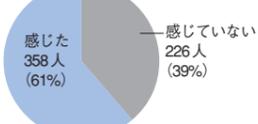
Q1 二輪車の交通ルールやマナーについての印象を教えてください。



Q2 「悪い」「非常に悪い」と答えた方へ、交通ルールやマナーの違反形態は？(複数回答)

Table with 2 columns: Violation type and number of responses. Includes items like 'cutting off from behind', 'driving between stopped cars', etc.

Q3 二輪車の運転に危険を感じましたか？



職場での安全運転教育の
活性化が不可欠

沖縄県警は昨年11月に本田技研工業(株)安全運転普及本部が主催した「ホンダ交通安全シンポジウム in 沖縄」を後援した。「シンポジウムは参加した県内の各企業に大きな刺激を与えたはず。7月には『ホンダ交通安全企業セミナー』(7面参照)も開催され、ホンダの取組み姿勢や具体的な教育内容を参考に、各企業の職場における安全運転教育がさらに活性化されていくと思います」と大城さんは安全運転普及本部が果たした役割について語る。「企業が自立して社員の安全運転教育を行っていくことは飲酒運転根絶、そして交通事故を減らすことにつながります。沖縄県警ではホンダをはじめとする企業のノウハウを今後の交通安全対策に活かしていく考えだ。」

TOPICS

1 企業内における交通安全活動の効果的な取り組み事例を共有



千葉英雄・本田技研工業(株)安全運転普及本部事務局長



山地徹・沖繩ホンダ(株)社長

7月21日、「ホンダ交通安全企業セミナー—安心経営のための社内交通安全活動」が沖繩産業支援センター(沖繩県那覇市)で開催された(主催:本田技研工業(株)安全運転普及本部、共催:沖繩ホンダ(株)、協力:沖繩県警察、(財)沖繩県交通安全協会連合会)。午前の部、午後の部の2部構成で、企業の交通安全推進担当者など63名が参加した。開会にあたり主催者を代表して、千葉英雄・安全運転普及本部事務局長、ならびに山地徹・沖繩ホンダ(株)社長が挨拶。千葉事務局長は「本日は企業内で交通安全に取り組み方法など、具体的な事例を紹介していきます。交通事故削減という同じ志を持つ仲間として、皆様のお役に立てれば幸いです」、山地社長は「このセミナーを通じて、皆様といっしょに沖繩県における交通安全を実現させていきたい」と述べた。



座学では本田技研工業(株)熊本製作所で効果のあった従業員の事故防止手法が紹介された



動画KYTを体験する参加者

今回のセミナーは座学と実技体験で構成されている。座学は「ホンダが取り組む具体的な交通安全活動」と題し、同社熊本製作所が従業員の安全運転意識を向上させ、交通事故削減につなげた事例を発表。小集団活動による従業員の意識づけ、ヒヤリマップ作成による通勤途上の事故防止、KYT(危険予測トレーニング)の活用など、さまざまな手法が紹介された。また、動画KYTを使い、沖繩県の特徴であるクルマとバイクの混合交通における危険場面を題材に、ホンダのインストラクターが事故を回避するための運転についてアドバイスした。

セミナー終了後は自由相談となり、企業で交通安全に関わる方々の相互交流と情報交換の場となった。会場内には「ホンダセーフティナビ」も展示され、多くの参加者が体験した。

※HondaセーフティナビはHondaが開発した簡易型四輪ドライビングシミュレーター向け安全運転教育用ソフト。エコドライブのポイントを学べる「エコドラ」と、安全運転のポイントを学べる「SD(セーフティドライビング)コーチャー」の2種類で構成されており、楽しみながらエコドライブと安全運転を学習できる。詳しくは安全運転普及本部 教育機器課へ。TEL:048(452)0559



参加者の注目を集めたHondaセーフティナビ



会場周辺の一般道路を走行し、エコドライブによる燃費向上の効果を確認してもらった

●キッズデザイン博2009「交通安全ワークショップ」

2 かるた遊びを楽しみながら子どもたちが交通ルールを身につける



キッズデザイン博2009の会場で「交通安全ワークショップ」が開かれた



交通安全ルールや標識を題材としたかるたを楽しむ子どもたち

8月6日(木)から8月9日(日)までの4日間にわたりTEPIA(東京都港区)で開催されたキッズデザイン博2009の会場で、6日〜8日の3日間、親子で楽しめる交通安全ワークショップ(主催:フレールベル館、企画協力:本田技研工業(株)安全運転普及本部)が開かれた。交通安全ワークショップは「かるたで学ぼう!交通安全」「自転車のルールを学べる」「自転車シミュレーター」「サインとマークのデザインラボ」の3つ。会場は多くの親子連れで賑わった。このうち、「かるたで学ぼう!交通安全」は、子どもたちに、かるたを通じて楽しみながら交通ルールを身につけてもらおうというワークショップ。最初は、かるたの一部に出てくる「横断歩道の渡り方」をお姉さん役の俳優が指導する。

まず、お姉さんが「道を渡る時には3つの約束があります」と子どもたちに語りかける。約束は「止まる」「手をあげる」「見る」の3つ。「道を渡る前には、信号が青でも必ず止まる」「クルマを運転している人に合図をするために、手をあげる」「渡る前に、右、左、右を見て、クルマが止まっているか確かめる」。子どもたちは、3つの約束を繰り返し、道路の渡り方を確認した。次に、信号の意味を確認。お姉さんが「渡る前に歩行者用の青信号がチカチカしていたらどうすればいいでしょう」と子どもたちに問いかける。そして、大型サイズのかるたを取り出し「正解は、この絵のように渡らずに次の青まで待ちます」と説明する。そして、かるたの「さ」の読み札「最初からチカチカして待ちましょ」を、子どもたちは大きな声で復唱する。同様に、「途中で歩行者用の青信号が点滅した場合は、あ



自転車シミュレーターで交通ルールを確認する



「サインとマークのデザインラボ」

交通安全ワークショップの様子は、下記ホームページでも詳しく紹介しています。<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kidsdesign/>

「かるたで覚えよう!交通安全★Honda交通安全かるた」抽選で50名様にプレゼント!

キッズデザイン博2009「交通安全ワークショップ」の会場で子どもたちが楽しんだ、「かるたで覚えよう!交通安全★Honda交通安全かるた」(普通サイズ)を、抽選で読者の方50名様にプレゼントいたします。ご希望の方は、住所、氏名、電話番号、SJへの感想をご記入の上、下記FAXまたはメールアドレスに、ご応募ください。応募締切:2009年9月18日(金) 応募先:本田技研工業(株)安全運転普及本部 かるたプレゼント係 FAX 03-5412-1737 e-mail sj-mail@spirit.honda.co.jp なお、当選の発表は発送をもってかえさせていただきます。※かるたはHondaウエルカムプラザ青山でも販売しています(定価500円(税込))。また、今後ホームページでも販売する予定です。詳しくは下記ホームページをご確認ください。 <http://www.honda.co.jp/safetyinfo/publish/>

NEWS REVIEW

●第42回二輪車安全運転全国大会 二輪運転者の安全運転技能を競う



(財)全日本交通安全協会二輪車安全運転推進委員

8月1、2日の両日、鈴鹿サーキット交通教育センターにて「第42回二輪車安全運転全国大会」が開催された(主催: (財)全日本交通安全協会二輪車安全運転推進委員)

同大会は、二輪運転者の安全運転技能と交通マナーの向上を図ることにより、交通事故を防止することを目的として、昭和43年から毎年開催されている。今年も、全国47都道府県から187名の代表が参加した。競技は、法規履行走行と技能走行(10種目)を女性クラス(50cc)、高校生等クラス(50cc)、一般Aクラス(400cc)、一般Bクラス(750cc)に分かれて、

各クラス別の個人賞と各クラスの得点を合計した総合得点で団体賞を競う。大会2日目には、記念式典が国際レーシングコースにて開催され、大会副会長の青木哲・(社)全国二輪車安全普及協会会長と入谷誠・三重県警察本部長が挨拶。出場選手全員による走行パレードが行われた。大会成績は、団体優勝が東京都、2位・岡山県、3位・熊本県。個人賞は、女性クラス・友定宏美さん(島根県)、高校生等クラス・片岡美樹さん(東京都)、一般Aクラス・東健悟さん(愛媛県)、一般Bクラ

ス・曾我野浩二さん(千葉県)が優勝した。女性クラス優勝の友定さんは、「周りの人の支えがあり、練習が結果につながったと思います」と話す。また、高校生等クラスで優勝した片岡さんは、「昨年のリベンジと思い挑みました。結果が出せてよかったです」と喜びを語った。



個人賞の優勝者

教育最前線

連載 13

●おんが自動車学校・ドライビングアカデミー

原点に戻す教育により、企業ドライバーの安全運転意識の向上を図る

ドライビングアカデミー「貨物ドライバー習熟課程2日コース」の内容(一例)

1 エコドライブ

受講者に大型トラックで指定のコースを運転してもらい、その時の燃費を計測する。その後、ギアチェンジや停止時にアクセルを戻すタイミングなど、燃費を向上させる運転方法を教習指導員が説明。次に、それを意識して再度同じコースを運転して、燃費が改善していることを確認する。ガソリン車に比べ、トラックなどのディーゼル車はエコドライブによる効果が大きいため、コスト削減意識も身につけてもらう。



2 シートベルトの必要性



教習指導員が運転するクルマを約7km/hで、受講者が乗車している停止状態のクルマに衝突させる(希望者のみ体験)。受講者は全ての席でシートベルトを着用。衝突の衝撃を体験し、シートベルト着用の必要性を理解してもらう。教習指導員は「後部座席に人を乗せる時も必ずシートベルト着用を呼びかけてください」と伝えた。

3 夜間検証・夜間走行

日没後、対向車の前照灯の光の眩しさのために前にいる歩行者が見えなくなる蒸発現象を体験。また、コース上に様々な色の布をかぶせたパイロンを置き、夜間の見え方の違いを確認してもらう。最後に、照明を落としたコースを走行。その途中では、道路の脇から教習指導員が飛び出すなどして、夜間の運転で注意すべき点を伝える。



4 ブレーキング

緊急時に急ブレーキが使えるようになるためのトレーニング。すべりやすい路面を利用して行われる。「最近では大型トラックにもABSが普及しています。しかし、ABSがあってもブレーキペダルを強く踏み続けなければ、その性能は十分に発揮されません。また、力いっぱいブレーキペダルを踏むためには、正しい運転姿勢をとることが重要です」と教習指導員が説明。



5 講義

教習指導員がプロとアマチュアの意識や行動面での違いなどを解説し、プロのドライバーとしてあるべき姿を考えてもらう。また、アルコールが運転に及ぼす影響や飲酒運転に対する罰則なども学ぶ。



プロのドライバーに、大型トラックの運転に必要な知識や技術を再確認してもらう

おんが自動車学校(福岡県遠賀町)は初心運転者だけでなく、企業ドライバーを対象にした安全運転教育に力を入れている。平成20年度は約4000名の企業ドライバーや管理者が同校の研修(ドライビングアカデミー)を受講した。また、同校は全日本トラック協会および

卒業生の声を参考に教育プログラムを構築

おんが自動車学校が企業研修を開始したのは12年ほど前のことである。「最初はどのような教育プログラムにすれば、企業のニーズに合うのか模索している状況でした」と同校の力武浩一社長は当時を振り返る。プログラムをつくるにあたっては、同校で大型自動車やけん引の免許を取得した卒業生たちに話を聞いたという。

「免許取得の理由や、取得した免許をどう活かそうとしているか」という根本的なところから聞き、仕事上の悩みがあれば、どうしたら解決できるか、一緒に考えました。こうした情報をもとに、ドライビングアカデミー

ポイント①

福岡県をはじめとする各県トラック協会の安全教育訓練施設として指定されている。

ポイント②



バックによるS字走行や方向転換など基本走行のトレーニングも行われる

「施設・設備のハード面では専門的な研修施設にはかきません。そうした環境の中で、私たちができる効果的な教育とは何かを追求しました」。力武社長が導き出した結論は「原点に戻す教育」。受講したドライバーの運転姿勢から、仕事に取り組み姿勢にいたるまで、初心に戻り、基本を思い出してもらうことをドライビングアカデミーの教育目標としたのである。「基本を教えるということは、私たち教習所の強みでもあります」。

ポイント③

受講者と共に指導者も学ぶ

「企業研修において、特にトラックのドライバーを指導する上では、指導する側の姿勢も大きな課題でした。経験や技術では受講者のほうが豊富ですから、初心運転者教育と同じ意識では通用しません。そこで、「共育」に育む」をテーマに掲げました」と力武社長は話す。

企業研修を開始した当初は、受講者の側から学ぶことも多く、その蓄積が現在の指導に大きく役立っているという。「受講者とのコミュニケーションを通じて、指導する側も企業ドライバーの実態や業界全体の動向などを把握し、教育プログラムの改善に活かしています」。

将来の物流業界を担う人材育成にも取り組む

おんが自動車学校は、一昨年から希

望が丘高等学校(福岡県中間市)で「交通安全教育・自動車教習講座」という授業を受け持っている。教習指導員が交通安全の知識や運転者としての良識、マナーを伝えるというものだ。「授業の内容については高校の要望を聞き、私たちが提案しています。ここにも企業研修を通じて得た情報やノウハウを活かしています。今年度からは授業の中で運行管理者資格取得もめざしています」と力武社長。これは全国初の試みで、物流業界を志望する高校生の就職活動支援が目的だという。「初心運転者教育以外にも、教習所として社会に貢献できることは、まだまだあります」と力武社長は力強く語った。

※運行管理者＝道路運送法及び貨物自動車運送事業法に基づき、事業用自動車の運転者の乗務割の作成、休憩・睡眠施設の保守管理、運転者の指導監督、点呼による運転者の疲労・健康状態等の把握や安全運行の指示等、事業用自動車の運行の安全を確保するための業務を行う。自動車運送事業者(貨物軽自動車運送事業者を除く)は、一定の数以上の事業用自動車を有している営業所ごとに、一定の人数以上の運行管理者を選任しなければならない。

読者の声



ご愛読者のみなさまへ

SJに対するご意見・ご感想をお寄せください! SJ編集部では今後の紙面づくりの参考にさせていただきます。みなさまのご意見・ご感想・ご要望を下記メールアドレスにてお待ちしております。

sj-mail@spirit.honda.co.jp

丸森町 消防防災班(宮城県) 伊藤 淳さん

丸森町の消防防災班では、地域の方へ安全を伝える出前講座の機会があります。その際に、SJに紹介されている観察結果やクイズを講話の話題の参考にさせていただくことがあります。記事を使って、「道路交通法で決まっているルールなのに、実際に守っている人は少ないです。このような事故につながる危険があるのでしっかりと守りましょう」というように注意を呼びかけています。

ルールを守ることは、交通事故防止のために大切です。それでも事故の被害にあってしまう危険があるので、自分は大丈夫と思わず、周りへの気配り、目配りをして事故を防ぐことが大切だと思います。