

対談：世界一安全な道路交通の実現を目指して

# 交通事故削減に向けて、官と民が果たすべき役割

平成21年の日本の交通事故死者数は4914人。ピーク時(1万6765人・昭和45年)の3分の1以下にまで減少し、これは他の先進国と比べても誇れる成果といえる。そして今後、さらに高い目標に挑もうとしている。この目標を達成するために官民が果たすべき役割は何か、石井隆之・警察庁交通局長と、大山龍寛・本田技研工業(株)専務取締役 安全運転普及本部本部長のお二人に話し合っていた。



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

●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

12★1  
2010→2011  
DECEMBER・JANUARY

SJ-Netは

## CONTENTS

- 対談：世界一安全な道路交通の実現を目指して  
**交通事故削減に向けて、官と民が果たすべき役割**……………①
- 危険予測トレーニング(KYT)／  
信号機のない交差点を通過する時(自転車)……………④
- 交通安全指導「知っ得」情報／電動アシスト自転車事故の特徴……………④
- SJクイズ……………④
- DOCUMENT EYE ②⑩  
自転車利用者の自転車横断帯の通行状況を観察する……………⑤
- 2010年活動報告……………⑥
- 現場訪問／西日本旅客鉄道(株)……………⑦
- TOPICS／Hondaと熊本県による次世代パーソナルモビリティの実証実験……………⑦
- NEWS REVIEW／(財)交通事故総合分析センター第13回研究発表会……………⑦
- 教育最前線／秋田県立雄物川高等学校・交通安全講話教室……………⑧
- 読者の声……………⑧



石井 交通事故死者数が減少しているトレンドについての主な要因は4つあります。1つ目はシートベルト着用率の向上です。2つ目は事故直前の車両速度で、これがかなり低下してきています。昔は100km/hを超える速度で衝突して亡くなる方が多かったのですが、そういうケースが近年は少なくなりました。3つ目は、悪質・危険性の高い違反による事故の割合が減ったことです。飲酒運転や最高速度違反による事故の割合が減少しており、これも死者数が減った要因に挙げられます。4つ目として、歩行者の法令遵守率が高まったことが挙げられます。私たちは「乱横断」と呼んでいます。歩行者が交通事故で亡くなるのは、以前は横断禁止場所の横断違反などの事故が多かったのですが、そうした事故も減っています。その他、クル

大山龍寛  
本田技研工業(株)専務取締役  
安全運転普及本部本部長



石井隆之  
警察庁交通局長

マ自体の安全性能の向上、道路環境の向上、救急医療体制の整備など、様々な要因が相乗効果を発揮して、現在の結果につながったと見ています。

今年、事故発生件数と負傷者数については、10月末で対前年比を下回っていますが、交通事故死者数は3869人で前年同期と比較して22人の減少にとどまり、交通事故死者数が減少をはじめた平成13年以降でこの時期としては最も低い減少率となり、極めて厳しい状況にあります。今年度は「第8次交通安全基本計画」の最終年度でもあり、警察としても何とか対前年減少傾向を維持したまま終えるべく、現在、諸対策を強化しているところです。

大山 9年連続で交通事故死者数が減少しているということで、これまでのハード、ソフトを含めた様々な取り組みの成果が着実に表れてきていると思います。ホンダは「安全」と「環境」を経営の最重要課題ととらえ、業界のトップランナーを目指して活動に取り組んでいます。とりわけ「安全」については、先進性・独自性のある技術や活動を通じて、積極的に対応してきたつもりです。私たちはクルマ・バイクといった、道路を移動する製品を販売することで、お客様に利便性や夢を提供し、喜びを広げることを事業としていますが、しかしお客様にご利用いただくなかで、マイナスイメージの1つが交通事故であり、これを可能な限り最小化していくことが、企業の社会的責任であると考えています。

**進化を続ける安全技術**

「メーカーが取り組むべき課題として、先進安全技術の開発が挙げられます。ホンダはこうしたハード面では、どのように取り組まれているのですか。」

大山 ホンダはこれまで、「予防安



石井隆之 ● Takashi Ishii

全」と「衝突安全」、さらに車両の側で衝突の危険を判断し、被害の軽減をはかる「プリクラッシュ・セーフティ」という技術の研究を重ねてきました。

「予防安全」の分野では、例えば四輪車の横滑りを防ぐための「VSA（ビークル・スタビリティ・アシスト）」という装備があります。これは日本での装着率が約12%と、欧米に比べてまだ低いのが実情ですが、装着車と非装着車の一般道・高速道路における事故率を比較すると、装着車のほうが約36%も低いというデータがあります。また、二輪車ではCBS（コンバインド・ブレーキ・システム）という技術があります。これは同時に最適な前後配分でブレーキをかけられるようにする技術で、制動距離を抑え、衝突などの危険を回避できる効果があります。

私たちは、こうした先進安全装備の搭載車種の拡大に努めています。また、その効果をお客様に理解していただくために、ホンダの交通安全センターにも、先進安全装備を搭載したクルマを用意し、一般ドライバー向けのスクールの中でお客様に体験試乗していただく機会を設けています。

**石井** 近年の安全技術の進歩は目覚ましいものがあります。例えば、ABS（アンチロック・ブレーキ・システム）にしましても、車体の剛性にしましても、クルマ単体の安全性能の向上は交通事故死者を減らすうえで大きな役割を果たしていると思えます。これから交通事故死者数を、平成30年

を目途に2500人以下にするという大目標を達成するためには、やはり何らかの技術的なブレークスルーが必要です。その意味でも先進安全技術の開発とその普及において、自動車メーカーの取組みには大いに期待しています。

交通安全対策は、やはり総合政策ですの自動車教習所、道路環境を整備する国土交通省なども連携し、総合的に進めていく必要があります。取締りや免許行政などは、もちろん警察にしか担えない仕事であり、そこは私たちが責任をもってやっています。しかしそれだけでは、安全な交通社会は実現できないわけで、今後も官民が協力し、うまく役割分担と相互協力をはかかっていく必要があります。そうしたなかで、4年も前から継続されているホンダの交通安全への取組みについては、大変ありがたく感じています。

**大山** ホンダでは創業者の時代から安全運転や交通安全の普及を、クルマ・バイクをつくるメーカーとしての使命と位置づけ、取組みを進めてきました。昭和45年に安全運転普及本部を設立した以後は、とくに「参加体験型の実践教育」を活動の柱として、交通安全指導者の育成、各種教育機関の提供、教育プログラムやシミュレーター等教育機器の開発などの取組みを展開してきました。

また、ホンダは昭和49年に財団法人国際交通安全学会を設立し、交通に関わる

様々な研究活動も続けています。今年も同学会から、「感情コントロール」という運転者向けの教育プログラムが発表されました。これは運転中の「いらいら」や「あせり」など、感情コントロールのまずさに起因する事故防止を目的とした教育プログラムで、すでにホンダの交通安全センターでは、このプログラムを使った教育を実践しています。こうして技術開発だけでなく、ソフトの分野でも時代の変化に合わせて、常に進化させるべく努力を続けています。

### 高齢運転者を支援するために

「ここから各論に入ります。まず高齢運転者の問題ですが、平成21年の65歳以上の運転免許保有者数は、10年前の約1.8倍に増え、全体の約15%を占めるに至っています。高齢運転者対策についてはどうお考えですか。」

**石井** 私たちは高齢者の方々にはできるだけ運転を継続してもらえよう、支援していただくという考えで取り組んでいます。その支援を行うための仕組みが大きく2つあります。1つは、12年前から始めた「高齢運転者講習」です。これは70歳以上の運転者に、運転免許の更新時に受講していただくよう義務づけられたもので、ご自身の身体機能の現状を認識して、より安全運転を心がけていただくよう指導することを目的とした講習です。さらに道路交通法の改正により、平成21年6月から、免許更新をする75歳以上の運転者には、「講習予備検査」を受けることが義務づけられました。これは、高齢者講習の前に記憶力や判断力の簡

易検査を行い、検査結果を参考にきめ細かなアドバイスを行って、高齢者の安全運転の継続を支援しようとするものです。

検査結果が一定基準に該当し、一定の期間内に信号無視等の違反行為があった場合には、専門医の診断を受け、結果によっては運転免許の取消し等を行うことがあります。もう1つの柱は、高齢運転者が運転しやすい道路環境を整えていくこと。その一環として、現在、普及を進めているのが「高齢運転者専用駐車区画制度」です。これは日常生活において、高齢者の方々がよく利用する病院、福祉施設、官公庁などに十分な駐車場が確保されていない場合に、その周辺道路に専用の駐車スペースを設け、駐車しやすい環境を整えていくのが目的です。

この他の取組みとしては今年、高齢運転者意識のデザインの変更作業を行いました。今の「もみじマーク」は、デザイン等に関して様々な意見をいただいたため、新しいマークのデザイン案を広く公募しました。そして、外部の有識者で構成された「高齢運転者意識のデザインに関する検討委員会」で議論してもらい、その結果等を踏まえ、「もみじマーク」に代わる新しいデザインを決定しました。もちろん、現行のマークも使えるということにしますので、すでに持っている方はわざわざ買い換える必要はありません。

**大山** 高齢運転者は確実に増えていくわけですから、効果的な教育プログラムを多人数に普及させていくことが重要だと思います。そこで、一般社団法人日本自動車工業会では2年前に、「いきいき運転講座」という教育プログラムを開発しました。これは座学中心のプログラムなので、教習用の車両やコースがいりません。参加者同士が互いに意見を出し合いながら、安全意識を高めていけるように工夫されており、交通安全の専門知識がなくても、高齢者自身

がリーダーとなって講座を進行させることも可能です。

ホンダでは栃木、埼玉、浜松、鈴鹿、熊本、5カ所にある「地区普及ブロック」という活動拠点で、このプログラムを使って高齢者を教育できる指導者を養成する取組みを進めています。これは地域に指導者を増やすことで、安全運転教育の輪をさらに拡大することをねらった活動です。例えば、浜松普及ブロックでは静岡県浜松市や磐田市、藤枝市などの交通安全指導員の方々を「いきいき運転講座」の指導者として養成しました。すでに、その方々が「いきいき運転講座」を使って、地域の高齢者に指導を開始しているそうです。



「高齢者の交通事故死者数は歩行中が半数近く（49.0%）を占めているという実態があります。高齢歩行者対策はどのように取り組まれているのでしょうか。」

**石井** 高齢歩行者については、運転免許をお持ちの方だと、既存の安全教育のネットワークを利用できるのですが、免許を持っていない方に対しては、なかなか教育機会

# ハード・ソフト両面の進化が必要不可欠

※1 (財)交通事故総合分析センター調べ

※2 いきいき運転講座＝高齢ドライバーのための交通安全教育プログラム。4つの「交通安全トレーニング」と「交通脳トレ」を組み合わせ、効果的に安全運転能力、安全意識と脳機能を高めることができる内容となっている。詳細は右記ホームページを参照。 [http://www.jama.or.jp/safe/safety\\_elderly/](http://www.jama.or.jp/safe/safety_elderly/)

# 対談：世界一安全な道路交通の実現を目指して——交通事故削減に向けて、官と民が果たすべき役割



が持てないのが実情です。そのため私たちも、老人クラブなどで出前講座を行ったり、警察官が直接、高齢者宅をまわって安全を呼びかけ、反射材を手渡して夜間の外出時の注意を促すといった活動も行っています。

**大山** 私たちが開発した交通安全教育プログラムに、「あやとりい」シリーズがあります。そのなかに「あやとりい 長寿編」という高齢者向けの教育プログラムがあり、これは交通ルールの教育だけでなく、高齢者の事故は道路横断が多いことを踏まえ、横断前に「止まって見る」ことの重要性を理解してもらうよう工夫するなど、実践的な内容になっています。このプログラムも地区普及ブロックを通じて、地域の警察署や自治体と連携しながら展開していきます。

## より安全な自転車利用のために

——次は自転車利用者の安全対策です。自転車については、どのような対策が打たれているのでしょうか。

**石井** 自転車の問題には2つの側面があります。1つは「車道における『弱者』としての自転車」、もう1つは「歩道における『強者』としての自転車」です。自転車は本来、軽車両なので、基本的には車道を走行してもらおうのが道路交通法上の原則です。しかし、自転車の事故が非常に多かった時代に、車道では危険だといっことで、

歩道でも一部走れるようにしました。それが2つ目の状況、「歩道における『強者』としての自転車」をつくってしまった側面があります。そこで道路交通法を改正し、自転車は基本的に車道を走ってもらいますが、高齢者や子どもについては、歩道も通行できるというルールに変更しました。

**大山** 自転車に関係した事故の相手は約9割がクルマ・バイクです。私たちとしても、自転車の事故対策は重要だと考えています。自転車利用者は年齢が非常に幅広いので、各年代に応じた対応が必要になります。例えば、しっかりとした乗り方や交通ルール、マナーへの理解が不十分な小学校低学年までは実技を中心とした自転車教室。小学校高学年から中学・高校生には危険予測の理解促進などを中心とした教育を心がけています。

さらに今年2月には、「ホンダ自転車シミュレーター」を発売しました。これは安全な自転車利用の普及を目的として、私たちが独自に開発した教育機器で、自転車に関する交通法規の理解の向上はもちろん、自転車の走行時に起こりやすい「危険」な場面を「安全」に体験することで、危険予測能力などを向上できるように設計しています。すでに発売以来、警察や自治体、自動車教習所などに納入し、各地域で座学と実技をつなぐ効果的な教育機器として幅広く活用していただいています。

——高齢者や自転車の問題に対して、ホンダでは地域に根ざした活動を展開されていますか。

すが、活動を通じて、どのような手応えを感じていますか。

**大山** 実際に地域のなかに入り、一緒に活動を実践してわかったことは、良い効果の見込める教育手法については、どの地域でも大変ニーズが高いということです。「自転車シミュレーター」や「いきいき運転講座」を活用した教育は、受講者だけでなく指導者の方々にも大変好評です。各地区普及ブロックが実施した交通安全普及活動では、累計で約7万人の方々に参加いただいています。さらに私たちの教育プログラムを活用して教育ができる指導者も、すでに累計で約3500人養成しました。こうした指導者を通じて教育を受けた人も含めると、その参加人数は約48万人にのぼります。

**石井** 各地域の中に核となる指導者がいて、そういう方が正しい知識を普及していくというのが、交通安全思想の普及の基本です。警察のほうでは基本的な交通安全に対する民間の団体として、各都道府県の交通安全協会がありますが、それ以外の様々なネットワークのなかでも教育を実践していただければ、国全体の交通安全につながっていくと思います。

## 安全運転支援システムの可能性

——警察庁ではDSSS（安全運転支援システム）のプロジェクトを立ち上げ、平成20年より自動車メーカーと連携しながら公道

での実証実験を行っているようですが、その目的をお聞かせください。

**石井** DSSSには「追突防止支援システム」「信号見落とし防止支援システム」「出会い頭衝突防止支援システム」など、いくつかのサブシステムがあります。これらはいずれも、ドライバーの安全な走行のために、先進の情報通信技術を駆使して運転支援を行うことを目指したシステムです。国では今後、長期的にはこうしたシステムの導入が不可欠と考えており、そのためのプロジェクトをつくって実証実験を行い、将来の本格導入の可能性を探っています。

**大山** DSSSについては、ホンダでも「車間」路車間」通信を利用した安全運転支援システムの開発に協力しています。そうした技術を搭載した先進安全自動車「ホンダASV-4」の開発を進めるとともに、栃木県宇都宮市、東京都お台場で行われた実証実験、公開デモンストラレーションにも参加しました。具体的には、「ホンダDSSS」機能搭載の二輪車と四輪車を持ち込み、車両と道路インフラ間の通信によって得られる情報を活用して、見通しの悪い道路環境における追突事故、右直事故、左折事故など、頻度の高い交通事故を防止することを目指した技術です。

**石井** 例えば、このDSSSを高齢運転者への支援に活用する場合、そうした技術へのニーズが高いのは都市部ではなく、公共交通が十分整備されていない地方といえます。ではそこで、どれだけの社会インフラが整備できるのかというと、これは財政的になかなか厳しい面があります。今後はそうしたことも踏まえ、日本の交通社会のインフラ全体について、より総合的な観点から検討していく必要があるでしょう。

## 交通事故のない社会を目指して

——最後に、世界一安全な道路交通の実現に向けての抱負をお願いします。

**石井** 日本での交通事故は、近年減少傾向

にあるものの、まだ年間5千人近くの方が亡くなっていますし、約90万人の方が負傷されています。したがって交通安全は、まだまだ大きな行政の課題であり、今後も警察として、1つひとつの目標を確実にクリアしていかなければならないと考えています。

**大山** メーカーとして、私たちがまずやるべきことは、製品であるクルマ・バイクの安全性を高めることです。そして、地域における交通安全教育については、私たちが活動を進めています。やはり限界があります。より実効性を高め、活動を定着させるためには、今以上に地域の行政や団体などにリードしてほしいと思います。私たちは教育プログラムや指導者養成のノウハウを持っていますから、各地の交通実態やニーズに合わせて、それらを提供するという形で、地域の交通安全教育をサポートしていきたいと思っています。

また、私たちの製品は国境を超えて、様々な国や地域で利用されています。そのため国内だけでなく、グローバル視点での交通安全普及も、今後は重要度が増しているのではないかと思います。これまで培ってきた日本の安全技術・制度・教育などを、モータリゼーションが進展中の国へ積極的に移転することで、そうした国々の交通安全にも貢献できればと考えています。

**石井** 日本の交通管理技術、安全教育や諸制度の海外移転については、私たちが過去にODA（政府開発援助）を通じて、交通管制的考え方や技術、システムを中国などの国々へ導入するための支援をしたことがあります。それぞれの国における交通管制的システムの向上に役に立ったのではないかと考えています。交通管制技術だけを持つていても不十分です。今後は交通安全政策全体をパッケージにして、相手国に指導していくことが大切だと感じています。これからはぜひ、そうした議論も深めていければと考えています。

——長時間にわたり、ありがとうございました。



## 大山龍寛

● Tatsuhiko Oyama

※3 あやとりい＝本田技研工業（株）鈴鹿普及ブロックが鈴鹿市と協力して開発した交通安全教育プログラム。小学3・4年生向けの「あやとりい」、幼児向けの「あやとりい ひよこ編」、小学生向けの「あやとりい 自転車教室」、

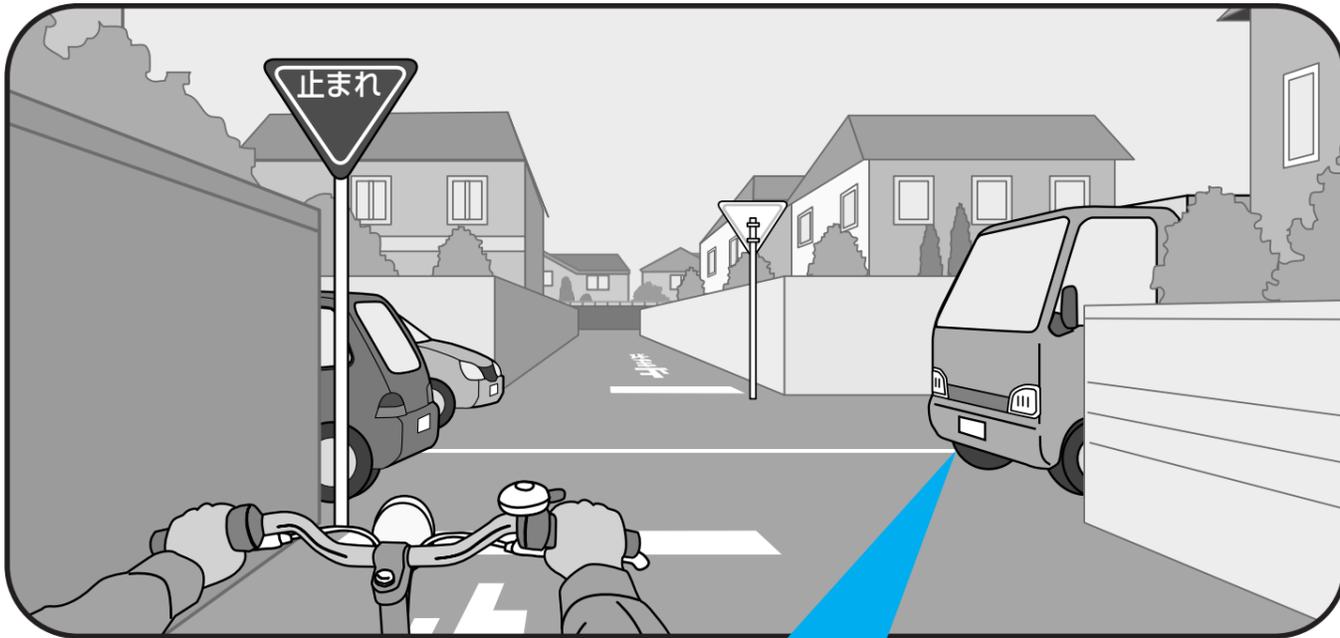
高齢の歩行者・自転車利用者向け「あやとりい 長寿編」がある。あやとりいは「あんぜんを やさしく としあかし りかいて いただく」の略。詳細は右記ホームページを参照。http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/ayatorii/

※4 Honda自転車シミュレーター＝自転車の交通ルールとマナーをわかりやすく伝え、危険予測能力を高めることを目的に、Hondaが開発した体験型教育機器。詳細は右記ホームページを参照。http://www.honda.co.jp/simulator/bicycle/

危険予測トレーニング(KYT) — 危険感受性を育てる

第18回 信号機のない交差点を通過する時(自転車)

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高めるための題材を提供します。今回は自転車利用者に、信号機のない交差点を通過する時の安全確認について考えてもらうためのKYTです。



あなたは路地を抜けて、先にある広い通りを横断しようとしています。手前の車線は渋滞しているので、右手のトラックは停止しています。

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？

活用方法

- ① 少人数のグループをつくりま
- 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-Net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)

SJクイズ?

Q1 平成21年中の6歳未満幼児の自転車同乗中死傷者は頭部損傷が最も多くなっていますが、その割合は何%?

- ① 約28%
- ② 約33%
- ③ 約43%
- ④ 約48%



Q2 平成21年中の自転車乗用中の死傷者数を法令違反別にみると、自転車側に違反のある者の割合は何%?

- ① 約36%
- ② 約46%
- ③ 約56%
- ④ 約66%



Q3 道路交通法では、電動アシスト自転車など駆動補助機付自転車において、人の力を補助するために原動機力が加わるのは何km/h未満で走行する場合と規定されていますか?

- ① 24km/h
- ② 30km/h
- ③ 36km/h
- ④ 42km/h

※「解答」は7面下。「解説」は下記SJ-Netでご覧いただけます。

ホンダ SJ 検索

©本田技研工業(株)

交通安全指導

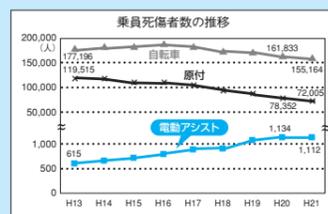
知っ得情報

このコーナーでは、交通安全指導に関わっている方々に役立つ情報を提供しています。

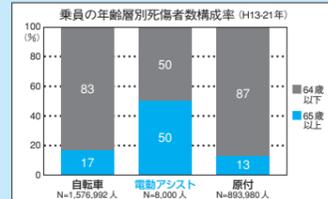
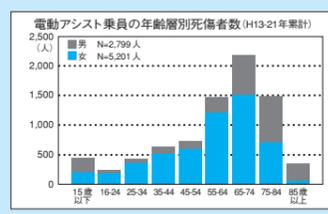
近年、増加傾向にある電動アシスト自転車事故の特徴

電動アシスト自転車(駆動補助機付自転車)の出荷台数は年々増加を続け、平成20年には原付の出荷台数を上回った。これに伴い、電動アシスト自転車の乗員の死傷事故も増加傾向にある。

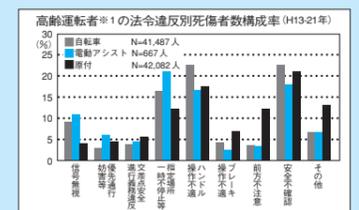
原付、自転車、電動アシスト自転車の乗員の死傷者数をみると、8年前(平成13年)と比べ、平成21年は原付が4割、自転車が1割減少しているのに対し、電動アシスト自転車は8割も増加している。



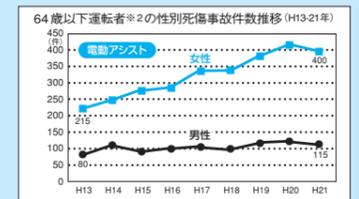
電動アシスト自転車の乗員の死傷者数(以下、平成13年から平成21年までの8年間の合計)を年齢層別にみると、高齢者(65歳以上)と女性の構成率が高くなっている。また、原付や自転車に比べて高齢者の割合は特に多い。



自転車および電動アシスト自転車乗用中に死傷した高齢者は9割が運転免許を保有していない。高齢者の死傷者数を事故類型別にみると、電動アシスト自転車は出会い頭が半数以上で、原付や自転車に比べて構成率は高くなっている。また、法令違反別では、指定場所一時不停止等が多く、これも原付や自転車に比べて構成率は高い。



電動アシスト自転車の死傷事故を男女別(64歳以下)にみると、平成13年から平成21年にかけて、女性はほぼ倍増。2~3人乗りで死傷事故にあっていて、30歳代の女性に多く、同乗している幼児が頭部や顔部を損傷している。



(財)交通事故総合分析センターでは、電動アシスト自転車の事故防止と被害軽減のために必要なこととして、以下のようなことを挙げている。

- 交通ルール遵守のため、運転免許を持たない高齢者への交通安全啓発
- 交差点では信号を遵守。信号のない交差点では、一時停止や徐行での安全確認
- ヘルメットの着用(特に高齢者や同乗幼児)
- 歩道通行の場合は、歩行者などに注意して徐行
- 自転車が安全に通行できる自転車道などの整備

※文中のデータは(財)交通事故総合分析センター「第13回交通事故調査・分析研究発表会」資料より抜粋

※1 第1当事者 ※2 第1当事者・第2当事者: 第1当事者は交通事故の当事者のうち、過失が最も重い者または過失が同程度の場合は被害が最も軽い者。第2当事者は過失がより軽い、過失が同程度の場合は被害がより大きいほうの当事者。



ある日の午後、気になる実際の交通状況を観察してみました

# 自転車利用者は自転車横断帯と横断歩道、どちらを通行しているか？



**Q1** 横断時に自転車横断帯を通行した自転車利用者は何%いたでしょうか？

- 観察場所／東京都江東区門前仲町2丁目付近
- 観察日／11月6日(土曜日)
- 天候／晴れ
- 観察時間／13:00～14:00
- 観察者／3名



自転車利用者が歩行者の間をぬうように通行している

**Q2** 横断時に自転車用信号※の指示に従わなかった自転車利用者は何%いたでしょうか？

※自転車用信号＝自転車は車両用の信号に従うのが原則。しかし、今回の観察場所のように歩行者用の信号機に「歩行者・自転車専用」の表示がある場合や横断歩道を進行する場合は、歩行者用の信号機に従わなければならない。青色の点滅の場合、自転車は横断を始めてはならない。しかし、青色の灯火が点滅が変わった時に停止位置に近づいているため安全に停止できない場合は進むことができる



信号無視をする自転車利用者

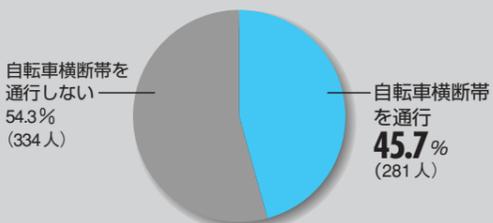
**Q3** 横断歩道で自転車利用者が歩行者の間をぬうように通行しているケースが多々ありました。歩行者との事故を防ぐには、自転車利用者はどうすればよいでしょうか？

## 実際の観察から

## 解答・解説

**Q1の解答：45.7%**

●自転車利用者の自転車横断帯通行状況 (615人中)

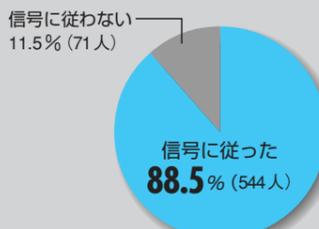


	自転車横断帯を通行	自転車横断帯を通行しない	小計
小学生以下	23 (52.3%)	21 (47.7%)	44
中学生・高校生	11 (28.9%)	27 (71.1%)	38
成人	210 (46.0%)	247 (54.0%)	457
高齢者	37 (48.7%)	39 (51.3%)	76
小計	281 (45.7%)	334 (54.3%)	615

**Q2の解答：11.5%**

●自転車利用者の信号遵守状況 (615人中)

\*車道通過を含む



	信号に従った	信号に従わない※1	小計
小学生以下	38 (86.4%)	6 (13.6%)	44
中学生・高校生	34 (89.5%)	4 (10.5%)	38
成人	407 (89.0%)	50 (11.0%)	457
高齢者	65 (85.5%)	11 (14.5%)	76
小計	544 (88.5%)	71 (11.5%)	615

※1「信号に従わない」には、歩行者用信号が青点滅時の横断も含む  
※2 小学生以下(12歳以下)、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

- 自転車横断帯を通行しない自転車利用者のほとんどは、歩行者の間をぬって横断していた。また、横断歩道上の混雑を避けて、車道を通行する自転車利用者もいた。
- 自転車横断帯の幅が狭いため、対向する自転車利用者同士すれ違う際に自転車横断帯からはみ出すケースもあった。
- 小学生以下の子どもは比較的自転車横断帯を意識して渡っていた。親子連れの場合、親の後ろを子どもが走るといふ例を多く見かけた。子どもが横断歩道を通行したり、信号に従わないのは親の後ろを走っている場合が目立った。
- スピードを緩めずに通過する自転車利用者を多少見かけた。音もなく接近するために歩行者側からの発見も遅れがちだった。
- 青信号になる直前に横断を開始する自転車利用者も見られた。
- 自転車用信号が赤になってから横断を開始する自転車利用者は成人が多く、進入速度は高めだった。



歩行者が自転車横断帯を通行しているケースも見られた

**Q3の解答：**

- 自転車利用者は車両であることを認識し、歩行者保護を行う義務がある
- 横断歩道では、歩行者がいる場合、自転車を降りて押して横断する



自転車横断帯を利用する子ども

ここがポイント

- 近くに自転車横断帯がある場合には、自転車横断帯を通行する
- 近くに自転車横断帯がなく、横断歩道がある場合は、歩行者がいらないなど歩行者の通行を妨げるおそれなければ自転車に乗ったまま通行することができる
- 歩行者や対向する自転車利用者など、周囲の動きを予測し、通行の妨げとなる場合は自転車から降りるなど、安全に配慮する
- 歩行者用信号機に「歩行者・自転車専用」の表示がある場合や横断歩道を進行する場合は、歩行者用の信号機に従う

## ワンポイント DATA

### 自転車と歩行者の事故が多発！

平成21年中の自転車(第1・第2)当事者となった交通事故を10年前(平成11年)と比較すると、対自動車、対二輪車の事故は減少しているものの、対歩行者事故は約3.7倍と増加している。

●相手当事者別事故件数(平成21年 警察庁資料)

	平成21年	平成11年との増減数
対自動車	130,721	-7,490
対二輪車	9,972	-1,522
対歩行者	2,934	+2,133
自転車相互	3,909	+3,020
その他	8,837	+5,722
計	156,373	+1,863

# 2010年 活動報告

Hondaは、お客様に「安全な製品をお渡しするとともに、安全に運転するための知識や技術をお伝えする」という理念のもと、1970年より安全運転普及活動に取り組んでいる。

40年の歩みを重ねた2010年は、「地域に根ざした活動のさらなる充実」「Hondaらしい先進性・独自性のある活動の展開」を重点テーマに取り組んだ。

## これからの交通社会を見据え、継続・定着のための活動を強化

### 1 地域に根ざした活動のさらなる充実

今年の重点テーマの1つである「地域に根ざした活動のさらなる充実」の実践に向け、非運転者に交通社会の正しい知識やルールを知っていただく「交通安全領域」と、運転者として交通社会に参加する人々に向けた「安全運転領域」の大きく2つの領域で、人づくり、場づくりの活動を展開した。

#### 「交通安全領域」へのアプローチ

交通安全を学ぶ場と機会を全国に広げるための活動拠点として、一昨年から昨年にかけ、栃木・埼玉・浜松・群馬・熊本の本各製作所に「地区普及プログラム」を設置。専任のインストラクターを配置し、地域での活動を主導する地域指導者の育成、参加体験型実践教育の場と機会を提供している。今年も、



Hondaパートナーシップインストラクターによる佐賀地区の「親子交通安全教室」

指導者の育成を中心とした活動を強化し活動の場を拡大した。

また、活動に賛同いただいた関連企業の従業員の中から、Hondaパートナーシップ・インストラクターを育成し、各企業周辺地域の交通安全活動に取り組み体制づくりを進めた。

#### 「安全運転領域」へのアプローチ

全国8カ所の交通安全教育センターでは、企業や一般の方々を対象とした参加体験型の実践教育を実施し、多くの方にご参加いただいた。

さらに、今年も地域において交通安全活動に積極的に取り組んでいる自動車教習所と連携した活動を強化。36校（10月末現在）の自動車教習所にご賛同いただき、各教習所周辺の地域に根ざした交通安全普及活動を行った。

また、二輪・四輪・汎用販売会社では、今年もお客様に安全を手渡しする活動を展開。お客様と直接触れ合い絆を深める大切な活動拠点の1つとして、店頭での安全アドバイスや安全ミニ講習会、実技スクールを開催するなど販売会社独自に活動に取り組んだ。



Honda Cars 福岡では、お客様に直接安全運転のアドバイスをを行うドライビングスクールを開催

### 2 Hondaらしい先進性・独自性のある活動の強化

今年のもう一つの重点テーマである、「Hondaらしい先進性・独自性のある活動の強化」に向けて、各種教育教材やプログラム、シミュレーターに代表される教育機器等のソフト開発を進めた。

#### 教育教材やプログラムの充実

今年も、幼児から小学校低学年向けの交通安全教育プログラム「あやとりいひよこ編」を、常日頃から子どもたちに接する機会が多い教育現場の実情に合わせて、集団学習や繰り返し学習をしやすい内容に再編した。また、「Honda交通安全かるた」も、A4サイズの大幅な増量を意識し、集合教育の現場で活用しやすくした。また今年新たに（財）国際交通安全学会のプロジェクトに参画し開発され



「あやとりいひよこ編」を活用した埼玉県秩父市の交通安全教育担当指導員による交通安全教室

福岡で開催された「Honda交通安全かるた」を使用した交通安全教室

た「感情コントロール」プログラムは運転者のマインドに焦点を当てた、今までにない教育プログラムとして、受講者から「斬新なアプローチで効果的」との評価をいただいている。

#### 普及に向けた教育機器の開発

Hondaは、二輪車・四輪車における「危険予測能力の向上」と「危険を安全に体験すること」を目的に、シミュレーター開発を続けてきた。これまでに培ってきたHonda独自の技術を教育現場で実践的に活用してもらうため、今年新たに、「Honda自転車シミュレーター」と「Honda動画KYT」を発売。ともに運転者の安全運転意識を高めるツールとして、今後の活用が期待されている。



静岡県静岡南警察署交通安全指導員による「Honda自転車シミュレーター」を活用した自転車交通安全教室

医療機関の亀田メディカルセンター（千葉県鴨川市）で活用される「Hondaセーフティナビ」

Hondaの安全運転普及活動は、おかげさまで今年40周年を迎えた。さらに複雑化、多様化する昨今の交通社会において、これまで培ったノウハウや経験を最大限に活かし、より広く、より深く、社会に安全を届けていく考えだ。

## 安全運転教育用「Honda動画KYT」を発売



「Honda動画KYT」は、実際の交通状況を再現した動画を見ながら危険を予測し、結果を受講者同士が振り返って議論することで安全を学ぶ教育機器。多数の集合研修に活用される。危険を予測したタイミングを個々に記録、表示し、他者のタイミングと比較することで自らの弱点に気づき、運転行動の変容を促すことができる。2006年より現在まで、全国のHondaの交通安全センターで安全運転教育に活用してきたが、今後は社員の安全教育に取り組む一般企業や、企業向けの研修を行う教習所などへの普及を目指す。

#### 「Honda動画KYT」の特長

- 指導者用ノートパソコンと受講者用のボタンなどをセットで販売
- 受講者の危険予測状況を記録し、画面に表示することで客観的な振り返りが可能
- プロジェクターとステレオスピーカーを使用することで臨場感のある環境を作り、最大20名の集団学習が可能
- 運転車両を二輪車と四輪車から選択でき、市街地から雪・雨・高速道路など様々な条件での学習が可能
- 指導者用サポート機能を装備

※全国メーカー希望小売価格：本体価格525,000円（消費税込）  
「Honda動画KYT」のお問い合わせ：安全運転普及本部教育機器課  
TEL 048-452-0559

現場訪問 — 西日本旅客鉄道(株) 神戸支社

緊急車両の安全確保を目指して



コース内での緊急車両と一般車両の混合交通走行。サイレンを取り付けた緊急車両がマイクで周囲のクルマを安全に誘導し、赤信号の交差点に通過する

西日本旅客鉄道(株)では、管区内での踏切事故や、鉄道運行に伴う事故に備えて、いつでも現場へ急行できる緊急車両を各所に配置している。そうした緊急車両運転者向けの安全運転講習会が、11月8、9日の両日、鈴鹿サーキット交通教育センターで行われ、当日は同社神戸支社の社員24名が参加し、安全運転のスキルと心構えを学んだ。



実際の緊急車両の走行映像を見ながらの危険予測トレーニング

2日目は「制動訓練」からスタート。続いて参加者が2人ずつペアを組み、ドライバーと誘導者(助手席)の役割を交互に務めながら、狭路における安全な指導演法が行われた。これは業務上、出動時には必ずペアを組み、助手席の者が周囲のクルマを誘導する決まりになっていることから、その状況を疑似的に作り出し、より安全かつスムーズな誘導方法を学ぶための訓練。指導にあたったインストラクターは、「もっと具体的な言葉で誘導



濡れた路面での制動訓練

してください」「指をさしながら、安全確認を行ってください」「などとアドバイスを送り、2人のコミュニケーションをさらに深めていくよう指導していた。

催し、現場の安全意識をさらに高めていきたいと考えています。

TOPICS

次世代パーソナルモビリティの実証実験 ホンダの電動カート「モンパル」を活用した実証実験が熊本県でスタート



交通教育センターレインボー熊本のインストラクターが実証実験協力施設の職員10名にモンパルを利用する高齢者への指導方法を説明した

今年8月、Hondaは熊本県と「次世代パーソナルモビリティの実証実験」に関する包括協定を締結。今回の協定は、Hondaの二輪車・四輪車・汎用製品の電動化技術や、情報通信技術、太陽光発電によるエネルギー供給設備などを用い、熊本県と共同で、将来の低炭素化社会の実現や県民の生活の質(QOL)向上に向けて、実際の都市交通環境下で実証実験を行うことを目的としている。



研修の最後に天寿園周辺の公道を走行。モンパルは歩行者として扱われるため右側通行が基本

この実証実験の1つとして、高齢化社会でのQOL向上に向け、Hondaの電動カート「モンパル」を活用した県内公共エリアでのシェアリングなど、パーソナルモビリティの新たな活用方法の効果検証が始まった。「当県では高齢者が主役の地域づくりに取り組んでいます。今回の実証実験ではHondaから提供されたモンパルを、天寿園などの実証実験協力施設で高齢者の皆さんに利用していただき、その方々の健康増進等に、どのように寄与するかを検証していきたいと考えています」と、田畑充啓・熊本県商工観光労働部産業支援課課長補佐は実験のねらいを語る。

10月5日、特別養護老人ホーム「天寿園」(熊本県熊本市)で実験のオープニングセレモニーが開催され、真崎伸一・熊本県商工観光労働部新産業振興局長と、鐘鎗正直・本田技研工業(株)汎用営業部事業企画ブロックブロックリーダーが関係者に挨拶を述べた。オープニングセレモニーに先立ち、天寿園に集まった各協力施設の職員を対象にモンパルの指導者研修を実施。交



実証実験協力施設にはモンパルが提供され、職員が高齢者に安全な利用方法を伝えている

通教育センターレインボー熊本のインストラクターがモンパルの基本操作と、利用者への指導方法を伝えた。各協力施設の職員がモンパルに乗り、発進・停止、旋回、段差や坂道の通行を体験しながら、正しい操作方法を身につけた。天寿園・施設長の米満淑恵さんは、「モンパルは通常の車いすに比べ、高齢やハンディがある方でも長い距離を楽に移動することができる乗り物です。高齢者にとって『移動できる』ことは『心が動ける』ということ。当園に入居されている方にモンパルを利用していただき、自主的に『移動できる』喜びを存分に感じてほしいと思っています。インストラクターの方から具体的な指導方法を学ぶことができ、実証期間中は私たちが安全に利用できるようにサポートしていきたい」と話す。



オープニングセレモニーでは、平澤久夫・本田技研工業(株)熊本製作所事業管理部部長が天寿園の入居者代表にモンパルのキーを贈呈

NEWS REVIEW

●(財)交通事故総合分析センター 第13回研究発表会 交通事故に関する各種調査・分析研究を発表



10月28日、アルカディア市ヶ谷(東京都千代田区)にて(財)交通事故総合分析センター主催の「第13回 交通事故調査・分析研究発表会」が開催された。

この研究発表会は、同センターが行った交通事故に関する各種調査・分析研究の成果を交通安全対策に活用してもらうことを目的に毎年行われている。

小田村初男理事長による開催挨拶の後、以下の6つの研究発表が行われた。

- 1) 「歩行者事故の特徴分析」 石川敏弘・主任研究員
2) 「電動アシスト自転車の事故分析」 ※ 山中明彦・主任研究員
3) 「走行中自転車への追突事故の分析」 猿渡英敏・主任研究員
4) 「交通事故例調査へのEDRデータ活用検討」 沼尻到・つくば調査事務所
5) 「工学と医学の連携によるマイクロ調査の臨床応用」 河野元嗣・つくばメディカルセンター病院救命救急センター長
6) 「四輪車の正面衝突事故 発生状況と特徴の分析」 勝岡秀明・主任研究員

※4面参照

※ QOL (Quality of Life) = 人がどれだけ人間らしい生活を送り、物理的のみならず、精神的な豊かさや幸福を感じているかを尺度としてとらえる考え方。

# 教育最前線

連載 21

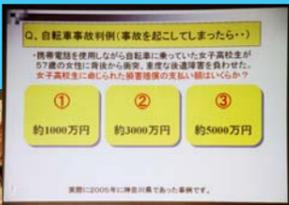
●秋田県立雄物川高等学校・交通安全講話教室

## 高校生に自転車の安全な乗り方と危険予測能力を身につけてもらう

### 「自転車交通安全教室」の内容

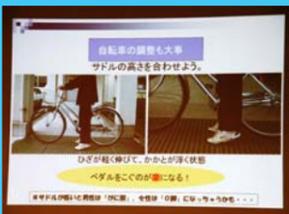
#### 1 自転車に関する基礎知識

自転車に関する基礎知識を、インストラクターがクイズ形式で生徒たちに質問。日常点検のポイントは「ブタはとべる（ブレーキ・タイヤ・反射器材・灯火・ベル）」と覚えて、定期的にチェックするように説明した。



#### 2 自転車の正しい運転姿勢

安全運転の基本となる正しい運転姿勢を解説。「座った時に、ひざが軽く伸びて、かかとが地面から少し浮くようにサドルの高さを調整しましょう。停車中は左足のほうを着地させて、右足はペダルをこぎ出せる位置にしておくことでスムーズに発進できます」とインストラクターがアドバイスした。



#### 3 一時停止と左右確認の重要性

自転車乗用中の事故を年齢層別にみると、死者数においては高齢者（65歳以上）が半数以上を占めているが、負傷者数においては16～24歳が最も多いというデータを示す。また、事故の多くは交差点で発生していることから、同校周辺の信号機のない交差点の写真を生徒に見せながら説明を加える。「『止まれ』の標識のある交差点では、必ず一時停止して右、左、右を確認して発進するようにしてください。確認している間に、後ろからクルマが近づいている場合があるので、必ず後方も確認しておきましょう。」



#### 4 自転車シミュレーター体験

自転車シミュレーターを使って、街中の混合交通における危険予測のポイント、自転車の通行場所など基本的な交通ルールを学ぶ。自転車シミュレーターには左右および後方の安全確認をするためのモニターがあるので、見通しの悪い交差点などでの正しい確認行動を身につけることができる。また、歩行センサーも付いているので、横断歩道などでの自転車の押し歩きも再現できる。



9月21日、秋田県立雄物川高等学校（秋田県横手市）において、交通安全講話教室が開催された。

「生徒の約半数が通学に自転車を利用しているため、自転車の安全な乗り方を理解してもらおうと、総合学習の一環として、この教室を実施しています」と、同校の宇佐美義和校長は話す。同教室の冒頭では、佐々木徳美・横手警察署交通課交通指導係長と、島山



交通安全講話教室には雄物川高校の1・2年生237名が参加

文子・雄物川地区交通指導隊副隊長による講話が行われた。そして今回は、本田技研工業（株）安全運転普及本部栃木普及ブロックの協力により、「ホンダ自転車シミュレーター」を活用した危険予測トレーニングが取り入れられた。

#### ポイント①

自転車は車両であるという認識を持ってもらう

自転車は道路交通法では「軽車両」という扱いで、車両の仲間であることと生徒たちに知ってもらおう。そのため、クルマやバイクと同じように交通ルールを守る必要があることを栃木普及ブロックのインストラクターが説明し

た。

また、女子高生が携帯を使用しながら自転車運転中に歩行者と衝突し、重度な後遺障害を負わせてしまった事故では、損害賠償として約5000万円の支払いを命じられた判例があることを紹介し、事故を起こした場合に賠償責任が発生することがあると注意を促した。

#### ポイント②

危険予測の重要性を伝える

インストラクターが、事故は当事者双方の認知、予測、判断におけるミスが重なって起きることを説明。さらに、事故にあわない、起こさないためには『KY（危険予測）』が大切であることと伝えた。

自転車乗用中に歩行者の飛び出しがあった時などは、衝突回避できない状況をつくり出すことが事故につながる。あらかじめ、歩行者の飛び出しといった危険を予測することで、スピードを控えたり、すぐに止まれるようにするなど、事故を回避するための行動がとれることを解説した。

#### ポイント③

シミュレーターを活用した危険予測トレーニング

生徒の代表者（各学年で3名ずつ）が自転車シミュレーターを体験し、他の生徒は大型スクリーンで体験者の運転状況の映像を確認する。

ある生徒が駐車車両の脇を通過する時に突然クルマのドアが開き、そのドアと衝突した場面では、クルマのドアが開くことを予測して、すぐ止まれるように徐行しておくことをインストラクターがアドバイス。シミュレーターを体験した生徒が事故にあった場面を再生して事故を防ぐためのポイントを伝えた。



生徒の代表者の運転状況は大型スクリーンに映し出される

余裕を持った行動が事故防止につながる

「自転車に乗る以前に心がけてほしいことがあります。それは体調管理と時間管理。余裕を持って行動することは事故を防ぐ上で、大変重要です。皆



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ため、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

#### ●愛知県立蒲郡高等学校（愛知県蒲郡市）生徒指導部

##### 杉山 英雄さん

本校は、全校生徒の約3割が自転車で通学しています。生徒指導部が毎朝校門等に立ち、交通安全指導を行うようになって2年目。年に数件の事故が発生しますが、大きな事故はありません。

最近反省しなければと思ったのは、近くの小学校に通う児童から「自転車のマナー改善のお願い」をされたことです。小学生から見ると高校生のマナーは非常に悪く、怖い思いをさせていると感じました。自転車通学者が被害者になる確率が高いわけですが、歩行者にとっては自転車通学者が加害者になる可能性があると痛感しました。小さな子どもや高齢者を見たら徐行する。横断歩道の手前では自転車を降り、必ず左右確認をするなど、簡単に思えることも遅刻ギリギリで校門に飛び込んでくる生徒に徹底させることもとても難しいことでした。しかし、生徒の意識が少しずつ改善されてくると、以前なら校門前の横断歩道を素通りしていたクルマも一時停止してくれるようになりました。交通安全は一人ひとりが意識すれば、確実に良くなるものであると確信しました。

本校の交通安全教育はまだ不十分ですが、ホンダが実践している「参加体験型」の教育を、SJ紙を参考にしながら取り組んでいきたいと思っています。これからも生徒の交通安全指導に役立つレポート等の掲載をお願いします。

さん一人ひとりのちょっとした工夫で事故を防げる可能性が高まるのです」とインストラクターが締めくくり、交通安全講話教室は終了した。

受講した生徒からは「普段の自分の乗り方は危険だということがわかりました」「危険予測をしつかりして、安全運転をしたい」という声がかかれた。

「自転車シミュレーターは実際に近い交通状況の中で典型的な事故を再現しているため、体験した生徒だけでなく、それを見ている生徒も興味を持って参加していました。さらに、インストラクターの方が再生機能を使って、いろいろな視点から危険場面を検証していたので、生徒にも参考になったと思います」と、宇佐美校長は感想を語った。