

Hondaの交通安全情報紙



Since 1971



~ Safety for Everyone ~
Hondaはすべての人の交通安全を願い活動しています。



●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)アストクリエイティブ 安全運転普及本部係
TEL 03 (5439) 1191 E-mail:sj-mail@spirit.honda.co.jp

SJホームページは

CONTENTS

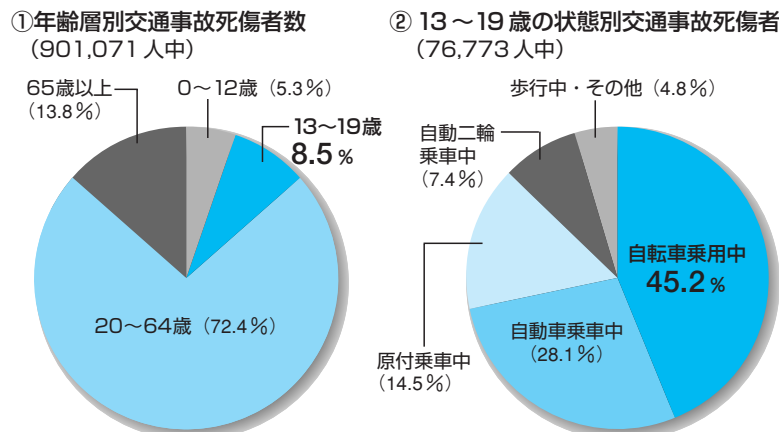
- 特集：中・高校生の自転車教育への新たなアプローチ
生徒の自主性を引き出す自転車教育……①
- 教育最前線／大阪府吹田市・自転車安全運転免許証交付講習会……④
- 現場訪問／(株)NTTドコモ 四国支社……⑤
- TOPICS①／Honda Cars 埼玉中
- TOPICS②／第11回全国自動車教習所教習指導員安全運転競技大会……⑤
- NEWS REVIEW／平成22年度国際交通安全学会研究調査報告会
ならびに学会賞贈呈式……⑤
- STREAM／高校におけるこれからの交通安全教育 第2回……⑥
- 危険予測トレーニング (KYT)／横断歩道の通過 (四輪車)……⑦
- 指導者ファイル／福井県坂井市役所総務課安全対策室交通係
交通指導員の皆さん……⑦
- SJクイズ……⑦
- DOCUMENT EYE ④／交差点での車両の一時停止状況等を観察する……⑧

特集：中・高校生の自転車教育への新たなアプローチ 生徒の自主性を引き出す自転車教育



津野町立葉山中学校 (高知県) では、Hondaが作成した中・高校生向けの自転車教育用教材と自転車シミュレーターを活用した授業が行われた

平成22年の交通統計によると、中・高校生年代(13~19歳)の交通事故死傷者の約4割は自転車乗用中である。この年代は、自転車事故の被害者にも加害者にもなりやすい層といえる。中・高校生の自転車教育を今後どう進めていくべきなのか。中・高校生の心理特性や行動特性を踏まえた、新たな自転車教育の可能性を探る。



出典：交通統計 (平成22年版)



公益財団法人 国際交通安全学会の研究プロジェクトの一環で実施された鈴鹿市立白子中学校 (三重県) の生徒を対象にした「自転車技能コンテスト」

公益財団法人 国際交通安全学会では、一昨年より「子どもから高齢者までの自転車利用者の心理行動特性を踏まえた安全対策の研究」として、総合的な自転車教育のあり方を検討する研究プロジェクトを展開している。このプロジェクトでは中学校2校 (三重県鈴鹿市立白子中学校、創徳中学校) の協力を得て、「自転車利用者への意識調査」「公道での自転車利用者の行動観察調査」「ジャイロセンサを使った運転行動分析」などを実施。中学生の自転車利用の実態や、この年代に特有の心理特性・行

「気づき」を与える 運転行動を客観評価し、

自転車は手軽に使える便利な交通手段であり、中・高校生年代にとっては生活必需品の1つといえるだろう。通学や遊び、習い事などで自転車を利用する機会は非常に多い状況だが、この年代の自転車事故が多発しているのもまた事実であり、この層に向けた効果的な自転車教育の導入を考える必要がある。こうした状況を受けて、近年、自転車教育の新たな方向性を探る動きが出てきている。今回はその1つとして、公益財団法人 国際交通安全学会が進める自転車教育プログラムの研究プロジェクトや、Hondaが今年4月に作成した「中・高校生への自転車指導マニュアル」を活用した、高知県の中学校での自転車教育の事例などを紹介する。

中学生年代での教育が その先につながる

蓮花教授らが行った意識調査によると、高校生や大学生のルール違反が多く、携帯電話利用による片手運転、傘差し運転、夜間の無灯火などが顕著だったという。一方、

プロジェクトリーダーを務める帝塚山大学心理福祉学部の蓮花一己教授は、研究の目的と背景について次のように語る。「日本では、自転車の事故防止に向けた対策というと、すぐに弱者保護の議論になりがちですが、私はそれにずっと違和感を覚えてきました。というのは、日本の自転車利用者は、欧米諸国に比べてかなりマナーが悪い傾向があります。今回、プロジェクトの一環として、さまざまな年代の自転車利用者の意識調査を行ったのですが、それによると、とくに中・高・大学生など、若年層のルール違反が浮き彫りになりました。そのため、今後は彼らの技量やマインドを向上させ、ルール遵守やマナー向上をはからないといけない。それを実践していく上で、どのようなアプローチが最も効果的なのか、このプロジェクトを通じてその方向性を明らかにしたいと考えています。」

動特性などを明らかにし、その結果を踏まえて、効果的な自転車教育プログラムの開発を進め、社会に導入していくことをめざしている。

●公益財団法人 国際交通安全学会 研究プロジェクト

- リーダー 蓮花一己 (帝塚山大学心理福祉学部教授)
- メンバー 岸田孝弥 (中央大学心理学部教授)
- 鈴木美緒 (東京工業大学大学院総合理工学研究科助教)
- 多田昌裕 (ATR・知能ロボティクス研究所研究員)
- 中西 盟 (本田技研工業 (株) 安全運転普及本部主幹)
- 舟渡悦夫 (大同大学工学部教授)
- 宮崎光明 (本田技研工業 (株) 安全運転普及本部 鈴鹿普及ブロック主幹)
- 向井希宏 (中央大学心理学部教授)
- 矢野円郁 (中央大学心理学部助教)
- 山本俊行 (名古屋大学エコトピア科学研究所教授)

●研究プロジェクトに関する問合せ先

公益財団法人 国際交通安全学会
TEL : 03-3273-7884 FAX : 03-3272-7054

※1 ジャイロセンサ=動作中の人体や物体の角速度 (単位時間に回転した角度) を測定する装置。



4月15日に開催された「平成22年度国際交通安全学会研究調査報告会」(5面参照)で研究プロジェクトの成果を発表する帝塚山大学心理福祉学部の蓮花一己教授

中学生は校則に従おうとする意識が強いこともあって、ルールの遵守はますますだが、一時停止や交差点での左右確認など、基本的な安全行動が未熟で、その自覚も乏しいという結果が出た。

「そこで、まず中学生にターゲットを絞って、自転車教育プログラムを開発することにしました。この年代は、大人の言うことに従順な面が残っていますから、きちんと教育すればマナーも含めた行動の改善に結びつきやすい。やがて彼らが高校生、大学生になってからの改善効果も期待できると考えたわけです。」

蓮花教授らのアプローチで、重要なキーワードとなるのは「客観評価手法の確立」である。やみくもに改善を訴えるのではなく、この年代の一人ひとりが、どのような交通行動を取っているのかを客観的に評価し、それを本人に示すことで「気づき」を促し、行動改善につなげることをめざしている。

そこでまず、白子中学校と創徳中学校の生徒たちの自転車利用状況を確認するために、校門や登校路の交差点付近などにビデオを設置し、行動観察調査を行った。これにより、生徒たちの安全確認(左右確認の回数と一時停止状況)、走行人数(単独か集団か)、走行状況(並走、会話、脇見、蛇行、片手運転など)、ヘルメットの着用有無などを観察し、生徒たちの自転車利用の実態を明らかにした。

さらに、白子中学校の生徒36名を対象に、生徒たちの確認行動を統計的に把握する実験を行った。無線ジャイロセンサ、小型カメラ、GPSを付けたヘルメットを着用して、登下校で通る道路を普段と同じように走行してもらおうという内容だ。これに

より、確認水準の高い者と、低い者でどのような差があるかを分析し、それぞれの水準にあった指導の方法を検討した。

こうして対象を客観的に評価し、全体の傾向を分析したり、個別にアドバイスを行う手法は、ドライバー教育などではすでに導入されているが、自転車教育でそこまで踏み込んだ例は、日本ではこれまで存在しなかった。それを自転車教育に持ち込みたいというのが、蓮花教授らの大きなねらいである。

押しつけではなく、自主的に学ぶ教育を

これらの評価を終えた後に、蓮花教授らが2校に提案した具体的な教育プログラムは、「①集団ビデオ講習」「②自転車シミュレーター講習」「③自転車技能コンテスト」「④自主活動型グループワーク」の4つである。これらを組み合わせて実施することで、さまざまな相乗効果が生まれ、高い教育効果が期待できるといふ。

具体的にみると、「①集団ビデオ講習」では、記録した自転車利用実態のビデオを活用して、実際に危険なシーンを生徒に見せながら、正しい確認の仕方や交通ルールなどを指導。自分たちの課題を生徒自身に気づかせ、どのように改善すべきかを考え

させる教育を行った。

「②自転車シミュレーター講習」は、ホンダ自転車シミュレーターを活用して実施。この講習は、実際の交通場面で起こりうる危険な状況を、シミュレーターを通じて安全に体験させることがねらいであり、この講習を通じて生徒たちの危険予測能力の向上を図った。

「③自転車技能コンテスト」は、白子中学校テニス部の生徒31名を対象に実施。上位者には表彰を行うなど、生徒のモチベーションを高める工夫も施した。コンテストの成績の上位者は左右確認時の首振角度が大きく、減速もきちんと行っているのに対し、下位者はほとんど首も振らず、減速もしていない。こうした技能的な課題を生徒にフィードバックすることで、本人の自覚を促すのがねらいである。

「④自主活動型グループワーク」については、創徳中学校の全校生徒を対象に、生徒会主導の交通安全集会を開催した。ここ



「自転車技能コンテスト」では白子中学校の生徒たちが無線ジャイロセンサ、小型カメラ、GPSを付けたヘルメットを着用して走行。また、「自転車シミュレーター講習」も行われた



創徳中学校の交通安全委員会の生徒たちが作成した学校周辺のヒヤリマップ

では各学級から2名ずつ、計36名で構成された交通安全委員会が、事前に作成した登校路の危険箇所を記録した映像を放映。生徒自身が解説者となり、その箇所がなぜ危険なのかを全校生徒の前で説明した。また、学校周辺のヒヤリマップも作成し、生徒全員で危険箇所の情報を共有。さらには、生徒会が作成したビデオ「もしも事故にあったら」を放映し、万一の際の対処法も学ぶなど、生徒の自主性を重んじたユニークな試みが展開された。

「これらのプログラムの特徴は、すべて『動機づけ』を重視した参加体験型教育であるという点です。私たちは、生徒が自主的に学ぶための手法を取り入れることにこだわりました。それは交通安全について学ぶ際に、上から一方的に教わるのではなく、生徒が自主的に考え、解決に向けた行動改善を行う。それを他の生徒にも呼びかけ、生徒全員に浸透させていく流れをつくることとが、とても重要だと考えたからです。今年ももう一歩踏み込んで、『上級生が下級生に教える』、『中学生が小学生に教える』、『中学生がヒヤリマップをつくって、地域の警察や教育委員会に提案する』という活動にまで、拡大したいと考えています。こうして自転車教育の輪が、世代を超えて地域に広がることで、『自分たちの町を、自分たちで良くしたい』という、ある種の社会意識が芽生えてきます。さらにPTAなども巻き込み、この運動を大人も参加できるものに育てていけば、さまざまな相乗効果が生まれ、大きな成果を得られるのではないかと期待しています。」

実際にあった 事故事例をもとに 生徒同士で話し合う

蓮花教授らによるこのプロジェクトでは、高齢者の自転車教育に関わる調査研究も進めている。最終的には、こうした個別プログラムを総合的に体系化し、社会に発信していく予定だという。

自転車教育については、ホンダでもその重要性を認識し、教育機器の開発や教材の作成、全国5カ所に設けた地区普及プロジェクトを通じた指導者育成などに力を注いでいる。その一環として、今年4月、新たに中・高校生向けの自転車教育用教材を作成し、希望者が自由に活用できるように、ホームページからダウンロード(無料)できるようにしている。この教材は、中学・高校の教職員や、地域の交通安全指導者が、自転車教育を実施するときに役立つ「自転車教育指導マニュアル」と、指導時に使用する「ワークシート」で構成。実際に中・高校生が起こした自転車事故をもとに安全について考えさせる内容になっている。

5月24日に、この新教材と、ホンダ自転車シミュレーターを活用した自転車教育が、高知県高岡郡にある津野町立葉山中学校で実施され、当日は同校の2年生22名が参加した。葉山中学校は山間部に位置し、生徒数は3学年で計94名。その大多数が自転車通学を行っており、中には40〜50分もかけて通学する生徒もいるという。こうした環境の中で、今回の自転車教育を実施した目的について、同校の正木敬造校長は次のように話す。

「このあたりは、バスなどの公共交通も限られていますから、自転車は生徒たちにとって、まさに生活の足です。登下校などで事故が起きないように、安全運転の基本をしっかり教え込む必要があるのはもちろんですが、彼らもやがて進学すると、交通量の多い町中での自転車利用が増えていきます。そのため、今からさまざまな交通場面を想定した教育を行っておけば、必ず将来役立つと思っています。」

この日はまず、同校の増田麻美教諭の指導のもと、周辺地域で発生した事故事例

※2 Honda自転車シミュレーター=自転車利用者のマナーや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/

特集：中・高校生の自転車教育への新たなアプローチ

に近いものとして「無灯火による自転車事故」を題材にしたワークシート（3面参照）を使つての授業が行われた。増田教諭はまず、手づくりのイラストを用いて設定場面と事故の経緯を説明。その後、生徒たちは「この事故がなぜ起きたのか」「そのときの自転車利用者の心理状態」「事故が起きると、後々どんな影響が出るか」といった問いに答えるかたちで、自分の考えをワークシートに記入。その後は6名ずつの班に分かれ、グループ・ディスカッションを展開。そこで話し合われた内容を、各班の代表が黒板に書き込み、今度はクラス全員で事故原因や、当事者の心理について議論を深めた。

最後に生徒たちが、自分なりの事故防止に向けた決意をワークシートに記入して終了。生徒たちはお互いの意見に刺激を受けながら、無灯火運転に潜む危険について多面的に考え、理解を深めた様子だった。

指導に当たった増田教諭は、「このワークシートは、実際にあった事故事例をもとに裁判での賠償金額も明示されているので、リアリティがあります。指導案も用意されていて教えやすいと思います。自転車事故では自分が加害者にもなり得ることを、生徒たちに理解してもらおうことができました」と語っていた。

生徒に自分の乗り方を振り返ってもらう

続いて、自転車シミュレーターを使った授業が行われた。指導は、本田技研工業（株）安全運転普及本部鈴鹿普及プロックのインストラクターが担当した。

授業はまず、自転車を安全に利用するための基礎知識からスタート。点検整備、保安部品、サドルやブレーキの調整などについて学び、さらにブレーキのかけ方、ペダルの踏み方、乗車姿勢などを確認した。いよいよ自転車シミュレーターを体験。

ワークシート③ 事故事例をもとに、日頃の自分の交通行動を振り返ってみよう

事故事例 5

無灯火による交通事故
夜間、路側帯を歩行していた女性（75歳）が電柱を避けて車道に出た時、反対側から無灯火で自転車を運転してきた男子中学生（14歳）と衝突。女性には障がいがあった。

(1)上記の事故事例を読んで、気づいたことや感じたことを記入しましょう。

なぜ事故が起きたのか？

事故を起こす直前の自転車利用者はどのような心理状態だったか？

事故が起きるとどんな影響があるか？

(2)上記に記入した内容をグループで話し合い、話し合った内容をまとめよう。

なぜ事故が起きたのか？

事故を起こす直前の自転車利用者はどのような心理状態だったか？

事故が起きるとどんな影響があるか？

(3)自分がこれまでに遭遇した交通事故やヒヤリとした体験を記入しましょう。

(4)今度は、どんな点に気をつけて自転車を利用しますか？ 今後の決意を記入しましょう。

1 増田教諭は言葉だけでなく、見て聞いて理解できるように、手づくりのイラストを使って事故の状況をわかりやすく説明。

2 「なぜ事故が起きたのか？」「事故を起こす直前の自転車利用者はどのような心理状態だったか？」「事故が起きるとどんな影響があるか？」自分の考えをワークシートに記入

3 個々のワークシートをもとにグループで話し合う

4 話し合いの内容を全員で共有するために、グループごとの意見を代表者が黒板に書き込む

5 モニターの画面に、ライトを点灯させている自転車と無灯火の自転車の画像を表示させて、生徒に見え方の違いを確認してもらう

6 生徒の数名に自転車に乗っている時のヒヤリ体験や今後の決意を発表してもらう

「ワークシート」と指導案が掲載された「中学生・高校生への自転車教育指導マニュアル」は以下のホームページからダウンロードが可能（無料）

<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/junior/>

ホンダ 高校生 交通安全 検索



津野町立葉山中学校の正木敬造校長（写真左）と増田麻美教諭（写真右）

最初は増田教諭が「商店街へ行く」のコースを体験した。終了後には、上下左右、さまざまな視点からの走行軌跡をモニターで再生し、インストラクターが場面ごとに潜在危険や、正しい運転を解説。続いて生徒の代表者2名が、「スーパーに行く」「塾に行く」など、自分でコースを選んで走行体験を行った。ヒヤリとさせられる場面が出るたびに、他の生徒からは大きな声が上がった。

この日、自転車シミュレーターを体験した生徒の一人は、「まわりの人から指摘されて、『あっ、ここで確認が必要なんだ』と気づくこともあったし、まだまだ自分の乗り方に、課題が多いことがわかりました。これからは周囲を確認して、もっと安全に乗りたいと思います」と語っていた。

授業を見守った正木校長は、「生徒たちは、いきいきとして、集中していました。最後に生徒の側から、『面白かった！で終わっちゃダメだ』という言葉が出たのも、非常に良かったと思います。また、インストラクターの教え方がすごく上手なのにも感心しました。こういう授業を提供してくれるところに、ホンダの交通安全教育への情熱を感じました」と語っていた。



生徒の代表者が自転車シミュレーターを運転している状況を、他の生徒も確認できるようにスクリーンに映し出す

日本の社会・文化に合わせた自転車教育を

冒頭でも紹介したとおり、日本は欧米諸国と比べて、自転車利用のマナーが悪いことが指摘されている。こうした違いは、日本と欧米の交通安全教育の違いから生じる結果なのだろうか。そのあたりの事情を蓮花教授にうかがった。

「たとえば、ドイツは自転車の歩道通行が一部認められているなど、日本と自転車の通行ルールの類似性が高い国です。そのドイツでは幼児から大人まで、積み上げ式に一貫した交通安全教育を行うという国のポリシーがあって、しっかりとしたサポート体制のもとで、各年代に合わせた教育を実施しています。幼い子どもには両親が教育する形式を取っており、国が指導マニュアルを作成して、親たちに提供しています。低年齢での教育が、よき交通社会人としてのモラルやマナーのベースとなり、社会に広く定着しているわけです」。

ただし、国によって交通インフラや、交通政策・文化などが異なるため、欧米の例をそのまま日本に取り入れても意味がないと、蓮花教授は指摘する。私たち日本人は、日本の社会や文化に合った教育手法を模索する必要があるが、教育内容を常に体系化し、マニュアル化して共有するドイツの姿勢は、学ぶべき点があるのではないかと。

「私たちとしては、まず今回の研究成果をもとに、総合的な自転車教育プログラムを整備し、それを体系化して、社会に落とし込んでいくことを考えています。できれば社会実験として、ある特定の地域を選び、教育だけでなく、道路環境整備や、社会システムの改善も含めて自転車利用のあり方を考え、他地域の参考になる改善事例をつくりたい。現在、自治体などと接触して、その可能性を探っているところですが、そうしてハードとソフトの両面から、あらゆる世代を巻き込んで交通状況の改善を進めることが、より安全・安心な交通社会の実現につながると思います」と、蓮花教授は今回のプロジェクトをさらに進化させようとしている。

教育最前線

連載 24

●大阪府吹田市・自転車安全運転免許証交付講習会

多くの市民に自転車の正しい交通ルールと事故を未然に防ぐ安全な運転方法を学んでもらうために

「自転車安全運転免許証交付講習会」の内容

1 講義

自転車はクルマの仲間であるため道路の左側を通行することや、歩道の通行方法等に関するルールについて、吹田警察署の講師の方が丁寧に説明。また、ビデオの視聴を通して二人乗りや並進、傘差し運転等は法律で禁止されていることを学ぶ。



小・中学生とその保護者、高齢者など85名が3時間の講習を熱心に受講

春の全国交通安全運動期間中の5月15日、大阪府吹田市内の吹田自動車講習所で自転車安全運転免許証交付講習会が開催された(主催…「交通事故をなくす運動」吹田市推進協議会(以下、協議会))。この講習会は春と秋の年2回、小学3年生以上で自転車を運転される方を対象に実施。(事前の申し込みが必要、参加費は無料)。講習を受けると、自転車安全運転免許証が交付される。講

2 自転車の安全点検説明

吹田自転車組合のスタッフがブレーキやタイヤなど自転車の点検箇所を解説。安全に利用するためには、自分の体格に合わせてサドルの高さを調整しておくことも重要であるとアドバイス。



3 事件事例再現

クルマと自転車による典型的な事故を回避する運転技能を紹介。左折時の内輪差による巻き込み事故や、駐車車両の間から飛び出してクルマと衝突する事件事例などを再現。



4 実技講習

「止まれ」の標識のある交差点では、一度止まってから首を左右に動かし、安全確認を行うよう基本動作を指導。



コースの途中には、パイロンスラロームや8の字など高度なバランス感覚を養うための走行環境も設定されている。



講習会当日の役割分担として、講習を吹田警察署、自転車の安全点検を吹田自転車組合、実技指導を吹田自動車講習所、免許証の作成を吹田市役所が担当している。協議会の事務局を務める吹田市役所交通政策課主査の泉雅之さんに、「既に実施していた高齢者を対象にした自転車講習を全面的に見直し、幅広い市民の方々に自転車の安全運転を啓発する必要があると考え、近隣各市での実施事例を参考に、平成17年より免許証交付という新しい啓発スタイルを採用して開始したが、現在の形になっていまま」と話す。この日は子どもから高齢者まで85名が受講した。

ポイント①

受講する小学生全員に自転車用ヘルメットを進呈

受講する小学生には自転車用ヘルメットが無料進呈され、実技講習を受ける時に着用してもらっている。道路交通法では、13歳未満の児童・幼児の保護責任者は幼児を自転車に乗させる時、児童・幼児が自転車を運



小学生には自転車ヘルメットが進呈された

ポイント②

典型的な自転車の事件事例を再現

講義では講師役の、吹田警察署交通課長の澤池祥之さんが自転車の交通ルールについて説明。その後、屋外のコースで、典型的な自転車事故の再現事例を見学。教習所の指導員たちがクルマと自転車に分乗し、迫力ある事故事例の実演を披露し、どのようにしたら事故を防げるか受講者に考えてもらう。その後、指導員が正しい危険回避

ポイント③

交差点では止まって安全確認の励行

最後に、受講者全員が自転車に乗り、指定されたコースを走行する。スタート直後の「止まれ」の標識のある交差点では、停止線の手前で必ず止まって、左右の安全確認を行うこと。前方に駐車車両がある場合は、一度止まって後方を振り返り、クルマが来ていないことを確認して回避するようアドバイスした。

市立の全小学校において自転車の交通安全教育を実施

実技講習が終わると、全員に自転車安全運転免許証が交付される。自分の顔写真の入った免許証を手にした子どもたちは笑顔で浮かべ、最後に吹田警察署の澤池課長が「今日、学んだことを近所の人や、学校の友だちに伝えてください」と講評を述べ、講習会は終了した。

協議会では、この講習会とは別に、園児や小学生に対する交通安全教育を実施している。その1つが、市立小学

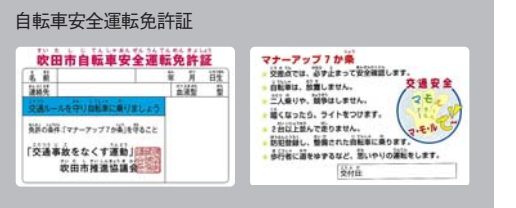


吹田警察署の澤池課長より受講者代表に免許証を交付

校の3・4年生を対象にした自転車の交通安全教育である。学校に自分たちの自転車を持ってきてもらい、校庭で実技指導を行っているという。吹田警察署管内での自転車に関係する交通事故の発生はこの5年間でわずか1件、件数に占める重傷者の割合も減少傾向にあるものの、「万一、事故の加害者になると、高額な賠償金を請求されるケースもある訳ですから、多くの市民の方々に講習を受けていただき、自転車の安全利用を推進していきたいと考えています」と泉主査は語る。



吹田市役所交通政策課主査の泉雅之さん



現場訪問

●(株)NTTドコモ 四国支社

実技を通じてクルマの特性を理解し、事故防止に役立ててもらおう

鈴鹿サーキット交通安全教育センターは、ホンダの安全運転研修施設「ホンダサーフティトレーニングセンター四国」(香川県坂出市)で、中・四国地方の企業のドライバーを対象とした安全運転研修を定期的に開催している。



すべりやすい路面でABSの効果を実験

インストラクターが狭路で後退や切り返しを行う際のポイントをアドバイス

が、3年前にこの実技研修を加えた。総務部勤務担当主査の松澤正弘さんは、「四国は都市部と異なり移動手段が制約されるため、営業などの移動にはクルマを利用していま

ねらいです」と話す。この日は、同支社が管轄する四国4県の支店等から21名の社員が参加した。



動画KYTを使って、様々な交通状況に潜む危険を知ってもら

最後に、動画KYT(危険予測トレーニング)による危険感受性を高めるための座学が行われ、安全運転研修は終了した。

なお、参加者は年間を通してアンケートによる効果の確認を行うなど、節目を捉えて研修内容を振り返る。

「この研修は、日常の運転ではできない体験ができる点が効果的だと思います。安全意識を高める上で、実技による教育はたいへん重要なものと当社でも位置づけています」と、松澤さんは参加体験型の実践教育について評価する。

続いて、狭路走行。パイロンを並べて設定された狭いコースを前進と後退で走行する。クルマの死角を意識しながら安全に切り返しやバックを行うためのポイントを参加



(株)NTTドコモ 四国支社総務部勤務担当主査の松澤正弘さん



HST四国での安全運転研修についての詳細は鈴鹿サーキット交通安全教育センター(TEL:059-378-0387)まで、お問合せください。

※動画KYT=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、結果を参加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。詳しくは右記のホームページを参照。http://www.honda.co.jp/safetyinfo/animation_kyt/

TOPICS



全国25都府県79教習所から134名の選手が参加



吉田英法・社団法人 全日本指定自動車教習所協会連合会専務理事

は、全国25

の場を提供することを目的に2001年より毎年開催。今年から社団法人全日本指定自動車教習所協会連合会が後援している。開会式では、大会運営委員長を務める千葉英雄・本田技研工業(株)安全運転普及本部事務局長が「出場をめざし、日々の練習に励んでいく多くの教習指導員の方々の情熱と努力に報いなければならぬ」と考え、今大会の開催を決定しました。「安全運転」という同じ志を持つ仲間として、こうした機会を提供することがホンダの使命だと考えています」と述べた。また来賓を代表して、吉田英法・社団法人全日本指定自動車教習所協会連合会専務理事が挨拶を行った。

都府県79教習所から134名の選手が参加。普通二輪部門、大型二輪部門、四輪部門に分かれ、運転技術の正確さやタイムを競う4種目の実技競技と、実技指導力に取組んだ。普通二輪部門総合1位の岡崎自動車学校(愛知県)・安岡文仁さん、同2位の早稲自動車学校(山口県)・久永隆一さん、大型二輪部門総合1位のアヤハ水口自動車教習所(滋賀県)・林勇樹さん、四輪部門総合1位のアヤハ自動車教習所(滋賀県)・河端淳史さんには、全日本指定自動車教習所協会連合会会長賞が贈呈された。



大型二輪部門「一本橋」



四輪部門「コーススラローム」

2 全国11回全国自動車教習所教習指導員安全運転競技大会



日常点検のやり方を熱心に聞き入る参加者

その後、参加者はABS装着車で同じ路面を走行し、急ブレーキをかけてもタイヤがロックせずに停止できることを体験。路面状態によって例外はあるものの、ABS作動時の方がより短距離で停止でき、参加者は驚きとともに効果を実感していた。この他、シートベルトコンビンサーによる衝突体験、縦列駐車や車庫入れ、日常点検などのプログラムを体験し、参加者からは「自分の運転

を見直すいい機会になりました」という感想が聞かれた。当日、指導にも当たった同社取締役の倉持豊さんは、「クルマを売るだけでなく、お客様に安全なカーライフを送っていただきたい。思いから7年前に手探りではじめ、毎年春と秋の年2回開催しています。お客様から毎回評価の声を多数いただき、回を重ねるごとに私たちもスクールの意義を強く感じています」と語る。倉持さんは、スクール開催のメリットは参加者だけに限らないという。「指導に当たるのは私も含め社員です。お客様と話す機会が少ないサービスタップも担当します。教えるというスタンスではなく、私たちも一緒に楽しむことで、お客様との距離が縮まり、風通しの良いコミュニケーションが生まれる。スクールを通して、スタップが成長していくのを肌で感じます」。



Honda Cars 埼玉中取締役・倉持豊さん

1 ホンダカーズ埼玉中 埼玉県で6拠点合同のドライビングスクールを開催

久喜自動車学校の広いコースを使って、参加者はABSなどを体験

また「今後はお客様だけではなく地域の方々も招いて、感謝も同時にできないかと考えています。地域に根づく四輪販売会社として、安全運転の普及で地域貢献ができるなら、これ以上の喜びはありません」。※サーフティドライバーお客様に店頭などで安全アドバイスができるホンダの社内資格を持ったスタッフ

お客様の声



●川島勇太さん

今回初めて参加しました。楽しみながら安全運転を学べて、私は縦列駐車も苦手でしたが、スムーズに入れられるようになりました。とても参考になり、満足しています。今回のスクールに限らず、Hondaの安全に対する取り組みは素晴らしいと思います。私も会社で安全運転を指導する立場にあり、危険予測トレーニングの教材を活用させてもらっています。今後も期待しています。

4月15日、経団連会館(東京都千代田区)で、「平成22年度国際交通安全学会研究調査報告会」に学会賞贈呈式が開催された。研究調査報告会は、平成22年度に成果が明らかになった研究プロジェクトの中から「超高齢化都市に要求される移動の質とスローモビリティに関する研究」子どもから高齢者までの自転車利用者の心理行動特性を踏まえた安全対策の研究」(1~3面参照)など4テーマが発表された。また、第32回国際交通安全学会賞の受賞者は以下の通り。

NEWS REVIEW ●平成22年度国際交通安全学会研究調査報告会ならびに学会賞贈呈式

能登空港利用促進協議会・能登空港利用促進同盟会「地域の核としての能登空港」・札幌市「都心幹線道路における歴史的親水緑地空間の復元整備プロジェクト」・札幌市創成川通アンダーパス連続化事業」

STREAM

交通安全教育の潮流

高校におけるこれからの交通安全教育 連載:第2回

高校の交通安全教育の現場



三木北高校(写真上)と佐沼高校(写真右)では、定期的に教職員や保護者が協力して登校指導を実施している

「こうした調査をしたのは今回初めてだったのですが、中々体験が多かったことだ。」

「アンケート調査・分析を通じて生徒の通学実態を把握」平成22年度に「高校交通安全教育の実践」モデル校に指定され、「自転車通学における交通安全教育」をテーマに取組を再開したのは兵庫県立三木北高等学校(兵庫県三木市)。取組を推進した同校生徒指導部長の梶原洋一教諭は「約600名の生徒のうち6割が自転車通学しています。その中には1時間以上かけて通う生徒もいます。生徒の安全を確保するという意味では、登下校時の自転車事故を防ぐことが重要な課題の1つとなっています」と話す。

アンケート調査・分析を通じて生徒の通学実態を把握

運転免許を取得できる年齢となり、交通社会に一人前として迎えられる高校生。自分の命を守るという意識、他者への配慮などを、教育現場では伝えていかなければならない。前回(4・5月号)では、課題のひとつとして指導する側の「知識の教授のみならず、高校生に対する動機づけの重要性」を提起した。今回は、こうした課題に取り組んでいる2つの高校の事例を参考にしながら、教育現場でどのように交通安全教育を実践していくべきかを探っていく。

「Safety Action 21」を活用した交通安全の授業 同校では毎年4月に生徒指導部の教職員が自転車通学者に対して交通安全講話を行っている。また、7月には警察など外部から講師を招いて、生徒と保護者向けにも講話を実施している。これに加え、昨年度は各学年でホームルームの時間に交通安全教育の授業を行った。2年生、3年生には「Safety Action 21」(下記参照)を活用。授業では「違反や事故はあなたの人生設計に影響を与える」「事故にあったらどうする?」「事故を見たらどうする?」をテーマとした指導資料が使われた。



各学年で実施された交通安全ホームルーム

「作成にあたっては、生徒たちが危険箇所に行くと、どのような危険があるかを確認しました。また、このハザードマップで明らかになった危険箇所や交差点に2カ月に1回、朝の通学時間帯に教員と育友会(PTA)の役員が立ち、生徒に登校指導を行っています。」

には自転車、クルマと接触したことがあると回答した生徒がいました。自分に大きな被害がなければ、相手の連絡先も聞かずにそのまま別れ、学校に報告もしなかったようです。実際に、学校に報告されている事故以外にも、予備が潜在していることがわかりました。この「交通安全アンケート」から得られたヒヤリハット体験は1年生がハザードマップとしてまとめ、文化祭で展示したそうです。「作成にあたっては、生徒たちが危険箇所に行くと、どのような危険があるかを確認しました。また、このハザードマップで明らかになった危険箇所や交差点に2カ月に1回、朝の通学時間帯に教員と育友会(PTA)の役員が立ち、生徒に登校指導を行っています。」



三木北高校の1年生が作成したハザードマップは文化祭で展示。文化祭では、生徒たちが来校した小学生などに交通クイズを実施するなど、地域の方々への啓発活動も行われた

「前年度の冬休みと春休みに免許を取得した生徒を含めて、全員に受講してもらっています。運転に慣れた頃が最も危険なので、基本に立ち戻れるようにするためです。1年生

「前年度の冬休みと春休みに免許を取得した生徒を含めて、全員に受講してもらっています。運転に慣れた頃が最も危険なので、基本に立ち戻れるようにするためです。1年生

「前年度の冬休みと春休みに免許を取得した生徒を含めて、全員に受講してもらっています。運転に慣れた頃が最も危険なので、基本に立ち戻れるようにするためです。1年生

心のマナーから交通安全教育へ

宮城県佐沼高等学校(宮城県登米市)も生徒への交通安全教育に力を入れている高校の1つだ。同校には690名の生徒が在籍しており、1年生は約90%が自転車を利用して通学している。同校では入学直後の1年生に対する指導として、自転車で登校した際、指定場所の範囲内に正しく自転車を駐輪すること、そして必ず施錠を行うことを徹底している。「日々、教職員が駐輪場を確認し、できていない生徒には注意をしています。まず、当たり前前のことを、きちんとできるように意識を高めてほしいからです。心のマナーを身につけてこそ、その後の交通安全教育が活きてくると思っています」と、同校生徒指導部長の梶原洋一教諭は語る。



三木北高等学校生徒指導部長の梶原洋一教諭

Safety Action 21 高校生の交通安全教育

「Safety Action 21」はホームルームなどの授業の中で、免許取得年齢に達する高校生を対象に、生涯を通じて良い交通社会人となるための体系的な交通安全教育を行えるように、一般社団法人 日本自動車工業会が開発したテキスト。「ワークシート」を核にし、生徒と先生がコミュニケーションを取りながら授業を進める教育手法をとっている。テキストは「指導展開案」「ワークシート」「ワークシートの回答」「先生用の資料」「専門家のコラム」の5つのパートで構成され、交通安全教育を初めて教える先生方でも充実した内容で授業を進められるように組み立てられている。指導資料と生徒用資料は下記の一般社団法人 日本自動車工業会のホームページからダウンロード可能(無料)。<http://www.jama.or.jp/safe/safety/>



佐沼高校では近隣の教習所で年2回原付通学者を対象にしたバイク安全運転講習会を開催

「前年度の冬休みと春休みに免許を取得した生徒を含めて、全員に受講してもらっています。運転に慣れた頃が最も危険なので、基本に立ち戻れるようにするためです。1年生

危険予測が苦手な生徒が増えている

原付で通学するためには、任意保険の加入、年度初めに二輪販売店での点検も義務づけられる。2、3年生では原付での通学者が約35%になるといわれる。「通学距離が長いから、必要に迫られて原付を利用している生徒がほとんどです。そのため、無茶な運転をするというより、危険予測が上手くない生徒が増えているように感じます。自分の見えないところに隠れている危険を想像する力が弱い。そのため、危険予測の重要性について、講習会など様々な機会を通じて訴えています」と金野教諭は話す。「高校生であっても交通事故の被害者だけでなく、加害者にもなる可能性があります。ちょっとした不注意で、最悪の場合、自分の描いた将来が台無しになってしまうこともあるわけです。私たちは生徒にそういう思いを味わってほしくないと思います、交通安全教育に取り組んでいます。」

「Safety Action 21」はホームルームなどの授業の中で、免許取得年齢に達する高校生を対象に、生涯を通じて良い交通社会人となるための体系的な交通安全教育を行えるように、一般社団法人 日本自動車工業会が開発したテキスト。「ワークシート」を核にし、生徒と先生がコミュニケーションを取りながら授業を進める教育手法をとっている。テキストは「指導展開案」「ワークシート」「ワークシートの回答」「先生用の資料」「専門家のコラム」の5つのパートで構成され、交通安全教育を初めて教える先生方でも充実した内容で授業を進められるように組み立てられている。指導資料と生徒用資料は下記の一般社団法人 日本自動車工業会のホームページからダウンロード可能(無料)。<http://www.jama.or.jp/safe/safety/>

「Safety Action 21」はホームルームなどの授業の中で、免許取得年齢に達する高校生を対象に、生涯を通じて良い交通社会人となるための体系的な交通安全教育を行えるように、一般社団法人 日本自動車工業会が開発したテキスト。「ワークシート」を核にし、生徒と先生がコミュニケーションを取りながら授業を進める教育手法をとっている。テキストは「指導展開案」「ワークシート」「ワークシートの回答」「先生用の資料」「専門家のコラム」の5つのパートで構成され、交通安全教育を初めて教える先生方でも充実した内容で授業を進められるように組み立てられている。指導資料と生徒用資料は下記の一般社団法人 日本自動車工業会のホームページからダウンロード可能(無料)。<http://www.jama.or.jp/safe/safety/>

「Safety Action 21」はホームルームなどの授業の中で、免許取得年齢に達する高校生を対象に、生涯を通じて良い交通社会人となるための体系的な交通安全教育を行えるように、一般社団法人 日本自動車工業会が開発したテキスト。「ワークシート」を核にし、生徒と先生がコミュニケーションを取りながら授業を進める教育手法をとっている。テキストは「指導展開案」「ワークシート」「ワークシートの回答」「先生用の資料」「専門家のコラム」の5つのパートで構成され、交通安全教育を初めて教える先生方でも充実した内容で授業を進められるように組み立てられている。指導資料と生徒用資料は下記の一般社団法人 日本自動車工業会のホームページからダウンロード可能(無料)。<http://www.jama.or.jp/safe/safety/>



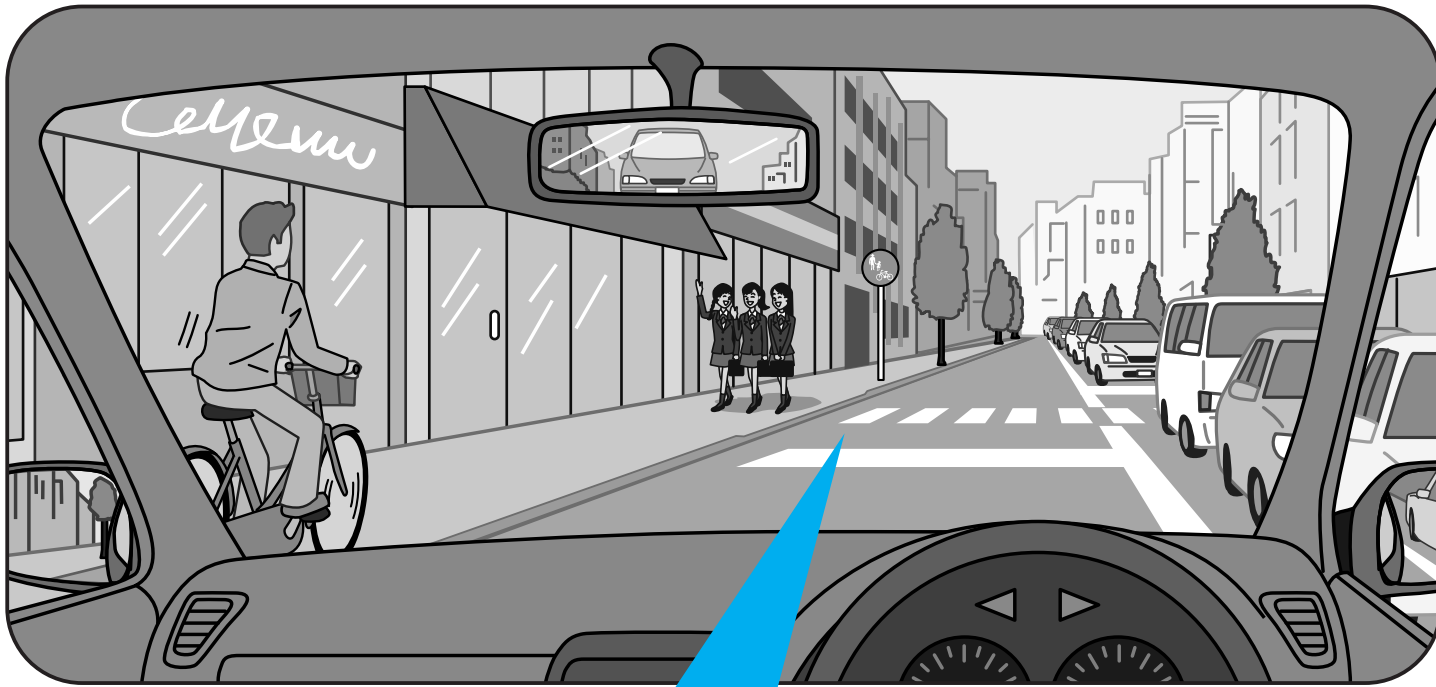
佐沼高校でも通学上の危険箇所を示す安全マップを作成し、文化祭で展示している。また生徒から交通安全標語の募集なども行った

※PDCAサイクル=Plan(計画)→Do(実行)→Check(評価)→Action(見直し)を繰り返すこと。

危険予測トレーニング(KYT) — 危険感受性を育てる

第21回 横断歩道の通過 (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高め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、横断歩道を通る時の危険について考えてもらうためのKYTです。



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。

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

あなたは片側1車線の道路を走っており、横断歩道に近づいています。対向車は渋滞し、左側の歩道(自転車通行可)には自転車が走っています。

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？

©本田技研工業(株)

指導者ファイル 2

このコーナーでは、地域で活躍する交通安全教育の指導者の方々を紹介していきます。



福井県坂井市役所総務課安全対策室交通係交通指導員の皆さん

(左から) 窪田明美さん、高嶋妙子さん、前田佐和子さん、前田幸代さん

子どもたちに楽しく学んでもらうために

福井県北部の三国町・丸岡町・春江町・坂井町が合併して平成18年に新設された坂井市。婦人交通指導員4名で構成される安全対策室交通係では、幼児、小・中学生、高齢者を対象に、毎年約230～260回の交通安全教室を開催している。合併以前、各町で交通指導に当たってきた4人がノウハウを持ち寄って、より内容の濃い安全教室を実施している。

その中の1つが、幼児を対象とした「交通安全はじめてのおつかい」だ。発案者の前田幸代さんは「小さい子は同時に2つのことができません。それを楽しみながら学べる方法を考え、道路の向こう側にあるお店におつかいに行くという状況を思いつきました。「おつかい」と道路を渡るとき「お約束」を両方とも忘れずにできたらマル。はじめはお店に向かってパッと飛び出してしまう子どもが多いのですが、1つ1つ丁寧に教え



ていくと全員できるようになります」。他にも「交通安全スタンプラリー」や子どもたちと一緒に歌うオリジナルの「交通安全の歌」など、さまざまなアイデアや工夫が詰め込まれている。

「子どもたちに教える時は、叱ったり、怒ったりするのではなく、褒めることが大切」と前田佐和子さん。「ダメ!というのではなく、できた時に褒めてあげる。そうすると、次からそれ以上にちゃんとやるようになる。楽しいから、ルールを守る。これが大きなモチベーションにつながり、私たちの話を良く聞き、守ってくれるようになるんです」。

いのちを守るために1回1回心を込めて

高齢者を対象とした教室では、毎回オリジナルの脚本を作り、指導者2人で交通安全に絡めた漫才をやってみせる。窪田明美さんは「笑いながら、高齢者が起こしがちな危険な行動を知ってもらおうと始めました。脚本は、高齢者の立場で、高齢者の気持ちになって作ります。共感してもらって、自分の行動を客観的に振り返ってもらえれば」と話す。

今年で指導歴30年を迎えた高嶋妙子さんは、「この30年で坂井市内の交通事情も変化しました。自動車の通行量も多くなり、高齢ドライバーも増えました。安全教育の重要性を日に日に感じます」と語る。「私たちの活動は、すぐに効果が出るものではありません。ただ小さいうちに繰り返し身につけたことは、ずっと覚えています。今は『あやとりいひよこ編』など、昔にはなかった素晴らしい幼児用教育プログラムがあります。こうした効果的なツールを活用しながら、1回1回心を込めて取り組んでいます」。

幼稚園や保育園などの最後の安全教室で、子どもたちに「いのちを守るための3つのお約束」を書いた手作りのお守りを渡している。その数は毎年1000を超える。4人の思いがこもったお守りは、小学校にあがった子どもたちのランドセルに付けられているという。

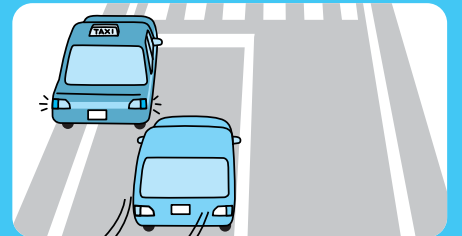
SJクイズ ?

Q1 平成22年中の車両相互の交通事故件数を事故類型別にみると、追突が最も多くなっていますが、2番目に多いのは次のうちどれでしょう？

- ① 出会い頭衝突 ② 右折時衝突
③ 追越・追抜時衝突 ④ 正面衝突

Q2 信号機のない横断歩道の直前に停止している車両の側方を通過する時、運転者はどのように通過するべきでしょう？

- ① そのまま通過する ② 徐行して通過する
③ 停止している車両の前方に出る前に一時停止して通過する



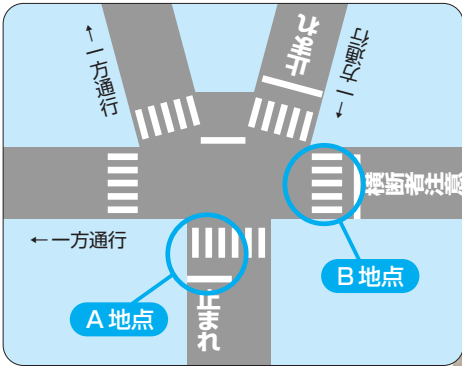
Q3 平成22年中の原付以上運転者(第1当事者)による交通事故件数を法令違反別にみると、安全運転義務違反(安全不確認、脇見運転、動静不注視、漫然運転、運転操作不適など)が最も多くなっていますが、全体のおよそ何%を占めているでしょう？

- ① 45% ② 55%
③ 65% ④ 75%



※「解答」は8面下。「解説」は下記SJホームページでご覧いただけます。
<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/sj/>

©本田技研工業(株)



信号機のない交差点で、車両は一時停止や歩行者保護をきちんと行っているか？

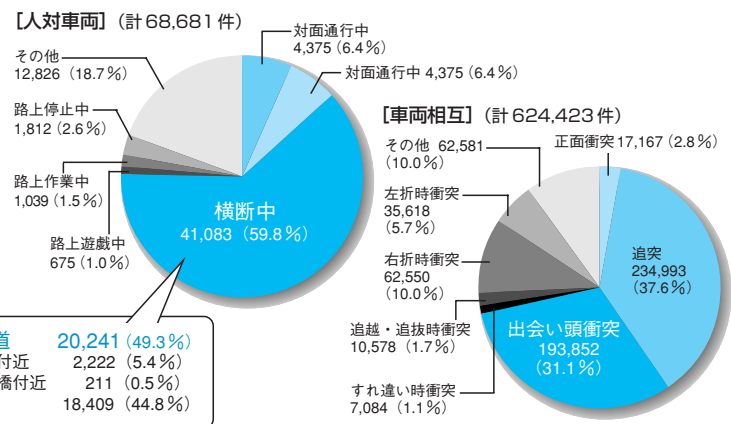


Why
対歩行者事故の多くは「横断歩道を横断中」に起きる！

平成22年の交通事故件数を事故類型別にみると、車両相互では「追突」と「出会い頭衝突」が全体の約6割を占め、対歩行者では横断歩道を「横断中」で最も事故が起きている。自転車の事故に限って見ても、傾向は同じく、自転車同士では「出会い頭衝突」が突出して高く、歩行者と自転車では「横断中」が最も多い。また、法令違反別交通事故件数をみると、「安全不確認」などの安全運転義務違反が大半を占め、次に「交差点安全進行」「一時不停止」と続く。

交通量の多い交差点では信号機が設置され、車両と歩行者の通行が制限されている。一方、住宅地や裏道など交通量の比較的少ない交差点では信号機が設置さ

●平成22年の事故類型別交通事故件数(警察庁資料)



れていないことも多く、通行の判断は個々の判断に委ねられている。事故を防ぐためには、「一時停止」「安全確認」を

Q1 一時停止標識のある道路で確実に一時停止した車両は何%いたでしょうか？

A 実際の観察から

★Q1の回答
一時停止した車両は746台中278台(37.3%)

観察地点で一時停止が必要な車両は746台。内訳は四輪車が588台中342台(58.2%)、二輪車が80台中51台(63.8%)。自転車は78台中75台(96.2%)が一時停止を行ってなかった。

優先道路と交差する道路側は登り坂と下り坂があり、特に坂を下ってきた車両は、徐行しながら歩行者の有無を確認するドライバーが多く、一時停止線およびその先でも停止しなかった。また、歩行者が横断歩道の手前にいる場合も、そのまま走り続ける車両がほとんどで、歩行者が横断中でもギリギリと接近していく光景を多く見かけた。

自転車で一時停止を行ったのはわずか3台だった。車両としての意識が薄く、停止線の前後で進路を急に変えたり、横断中の歩行者を避けるため、停止線の直前で歩道上に移り、そのまま横断歩道を走行するケースも少なくなかった。



●車両の一時停止状況 (746台中)

	○	×	小計
四輪車	246 (41.8%)	342 (58.2%)	588
二輪車	29 (36.2%)	51 (63.8%)	80
自転車	3 (3.8%)	75 (96.2%)	78
小計	278 (37.3%)	468 (62.7%)	746

●車両の歩行者保護状況 (318台中)

	○	×	小計
四輪車	122 (46.2%)	142 (53.8%)	264
二輪車	9 (40.9%)	13 (59.1%)	22
自転車	3 (9.4%)	29 (90.6%)	32
小計	134 (42.1%)	184 (57.9%)	318

●車両の左右確認状況 (746台中)

	○	×	小計
四輪車	493 (83.8%)	95 (16.2%)	588
二輪車	70 (87.5%)	10 (12.5%)	80
自転車	41 (52.6%)	37 (47.4%)	78
小計	604 (81.0%)	142 (19.0%)	746

より慎重に行く必要がある。そこで今回は、信号機のない交差点で車両の一時停止と歩行者保護状況を観察した。

今回の観察場所は、東京都内の信号機のない交差点。近くには商店街があり、通行する車両や歩行者は多かった。観察地点は変形五叉路の交差点。優先道路側は一方通行で、横断歩道の直前には停止線と路面に「横断者注意」の表示。一方、交差する道路は一時停止の標識と停止線が備わっている。

Advice
必ず一時停止を行い、「見る」ではなく「観る」を！

実際の観察から、一時停止や歩行者保護において、全体的に運転者の行動にメリハリがなく、特に自転車利用者の9割以上が交通ルールを守っていない結果となった。

左右確認の有無でもその傾向は変わらず、四輪車が588台中493台(83.8%)、二輪車が80台中70台(87.5%)と多くのドライバー・ライダーが左右確認を行っていたが、自転車利用者は78台中41台(52.6%)と約半数に留まった。

近年、自転車の事故割合が増加傾向にある。死傷に至った事故では自転車に違反のある割合は約3分の2を占める。今回の観察もそれを裏付ける結果となった。自転車は「車両」であることを自覚し、交通ルールを遵守することが強く求められる。



Q2 歩行者保護のために横断歩道手前で停止した車両は何%いたでしょうか？



観察地点で歩行者保護が必要な車両は318台(歩行者が横断歩道を横断中、もしくは横断歩道直前で渡る素振りを見せていた場合など)。内訳は四輪車が264台中142台(53.8%)、二輪車が22台中13台(59.1%)。自転車は32台中29台(90.6%)が横断歩道を横断しようとしている歩行者を遮って通過していた。

宅配便のトラックやタクシーなどの営業車は比較的歩行者保護を行っていたのに対し、個人の乗用車などは歩行者保護の意識が低い傾向にあった。自転車は、歩行者が横断中にもかかわらず、間をすり抜けていくことがほとんどだった。

一方、歩行者においては、横断歩道を渡る際に手を上げたり、車両にサインを送る姿が一例も見られなかった。ドライバーに意思を伝えないうまま、立ち話をしていたり、車両の流れが止まるのを待ち続けているケースも多く見かけた。大半の横断歩行者は、クルマなどが停止した場合のみ横断を開始していた。

A 実際の観察から
★Q2の回答
歩行者保護のために停止した車両は、318台中134台(42.1%)