

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：交通安全教育の最前線で活躍する指導者
交通参加者を事故から守るために……①
- 教育最前線／鈴鹿市立深伊沢保育所・自転車教室……④
- 現場訪問／社会福祉法人リアルライトホーム……⑤
- TOPICS／実際に起きた事故事例から学ぶ自転車利用のルール……⑤
- NEWS REVIEW ①／「感情コントロール教育プログラム」実施マニュアル
NEWS REVIEW ②／書籍「交通安全教育の意義と役割」……⑤
- STREAM／高校におけるこれからの交通安全教育 第1回……⑥
- 危険予測トレーニング (KYT)／信号機のある交差点の横断 (自転車)……⑦
- 指導者ファイル／桑原洋子さん……⑦
- SJ クイズ……⑦
- DOCUMENT EYE ④
自転車利用者の通行状況を観察する……⑧

この度の東日本大震災におきまして、被災された皆様に心よりお見舞い申し上げます。
一日も早い復旧をお祈り申し上げます。

特集：交通安全教育の最前線で活躍する指導者 交通参加者を事故から守るために



「東海・近畿・中国地区 第1回交通指導員情報交換会」の冒頭では主催者を代表して、千葉英雄・本田技研工業（株）安全運転普及本部事務局長が参加者に挨拶を行った

全国各地で開催されている交通安全教室等で、幅広い人々に啓発活動を実践しているのが、交通指導員である。地域の子もたちや高齢者など、主に運転免許を持たない人々への交通安全教育を担う存在といえる。今回は各地の交通指導員の方々に、どのような意識で日々の活動に取り組んでいるか、どのような問題を感じているか、うかがった。



鈴鹿市交通安全教育指導員が日頃、子どもや高齢者に実践している交通安全指導に参加者に披露

3月9日、鈴鹿サーキット（三重県鈴鹿市）で「東海・近畿・中国地区 平成22年度交通安全普及活動報告会」が開催され、その中で同地区の「第1回交通指導員情報交換会」が行われた。これは本田技研工業（株）安全運転普及本部鈴鹿普及ブロック（以下、鈴鹿普及ブロック）が主催したもので、各地域の交通安全担当者や指導員の間での情報共有を図ることを目的としている。「情報交換会」には三重県、滋賀県、



参加した交通安全担当者や指導員など関係者が交流を深めた

兵庫県、岡山県の自治体の交通安全担当者や交通指導員30名が参加。鈴鹿市交通安全指導員の近藤麻里さんと中村美穂子さんが子どもや高齢者を対象にした指導ノウハウを披露するなど、教育現場での事例も紹介された。今回、「情報交換会」に参加した自治体のうち、三重県鈴鹿市、同四日市市、岡山県倉敷市の指導員の方々に、活動内容や指導ノウハウ、活動における問題意識などに

「あやとり」による対話形式の指導を展開

ついで話をうかがった。

鈴鹿市では、近藤さんと中村さんを含め7名の交通安全指導員（以下、指導員）が活動し、幼児、小・中・高校生、高齢者を対象にした交通安全教室を年間210回（平成22年度）実施している。同市生活安全部防災安全課副参事の白井和則さんによると、市と指導員だけでなく、警察などの関係機関・団体、民間企業であるホンダが一体となって交通安全教育に取り組んでいることが、鈴鹿市の特徴だという。

指導員になって今年で12年目を迎える近藤さんは指導を始めた当初、子ども向けの交通安全教室は、腹話術による講話やビデオ上映だけの一方通行な内容だったと振り返る。参加する子どもたちが受け身の状態のままでは、交通安全に必要な知識や行動が身につかないと感じていたそう。

「当時、私たちはこのやり方を変えたいと考え、鈴鹿普及ブロックに相談しました。そして、交通安全教育プログラム『あやとり』（3面参照）を導入したのです。対話形式による指導によって、子どもたちが受け身にならない、参加体験型の交通安全教室ができるようになりました。それまでのやり方を変える大きな転機になったといえるでしょう」。以来、鈴鹿市では「あやとり」を使った交通安全指導が定着している。

また、自転車教育でも、近藤さんら指導員が鈴鹿普及ブロックのインストラクターから自転車の正しい乗り方を学んだことがたいへん役に立っていて、鈴鹿市における自転車教育のベースになっているという。鈴鹿市の小学校では自転車の実技指導を行っている。その時に、ボランティアで指導員をサポートしているのが、ホンダの定年退職者の有志で組織している「あやとり同好会」だ。「同好会のメンバーの皆さんから、子ども一人ひとりに、丁寧に指導していただけます。私たちにあって同好会の存在は、たいへん心強いです」と、近藤さんは話す。

幼児から高齢者まで幅広い交通安全教

育では、それぞれの世代に対応した指導が求められる。近藤さんが老人会など高齢者向けの交通安全教室で心がけていることは、「楽しい」という印象を参加者に残すようにすることである。学校の場合一度実施して、年間行事に組み込んでもらえれば継続できるが、老人会の場合は楽しくなければ、次の年から呼んでももらえないことがある。話だけでは退屈してしまうので、寸劇を演じたり、手遊びや体操など高齢者に身体を動かしてもらい、一緒に参加できるようにメニューを取り入れるなど工夫をしている。「高齢者から見たら、私たちはまだまだ若輩者。話をする時は上からものを言っていると受け取られないように『気をつけましょう』と言う前に『私も気をつけますから』という一言を添えています」。

参加者に当事者意識を持ってもらうために

幼稚園・保育園での交通安全教室では、幼児だけでなく後で見学している保護者を参加させることが大切だというのは、指導員の中村さんだ。子どもだけでなく、「クルマを運転している時、信号が黄色になつたら、どうしていますか?」といった質問を保護者にも投げかける。「こうすることで、大人が交通ルールを再確認してもらえるきっかけにもなります。また、子どもたちが幼稚園・保育園の周辺の道路を歩く園外実習では、歩く場所や道路を横断する時の注意点を、あらかじめ保護者に伝えておいて、保護者から子どもたちにアドバイスしてもらいます。保護者も当事者として参加してほしいという考えからだ。これは、中・高校生を対象にした自転車の実技指導でも同様だと中村さんはいう。校庭で練習する時は、コースのチェックポイントに生徒を立てさせて、生徒同士で教え合うような環境をつくるようにしている。

「中・高校生の中には、大人の言われた通りにやるのが『格好悪い』と思ってしまう生徒が少なくありません。そういう生徒は、私たちの言うことを聞こうとは思いません。ただし、友人の言うことには耳を傾け、やってみようとしています。この年代には、人に『やらされている』のではなく、自分たちが

「やっている」という実感を持たせることがポイントです。教える立場を経験することで、より理解が深まり、指導員が直接指導するよりも効果があると感じています。こうした鈴鹿市の参加体験を重視した交通安全教育の原点には「命の大切さを自覚する」ということが刻まれている。指導員をサポートする白井さんは、「交通安全は空気のようなもので、普通に生活している中では、その存在を意識することはありません。しかし、交通事故に遭ったら、そこで命を失うかもしれない。何も起きていない時にこそ、いつ巻き込まれるかわからない交通事故に、私たち一人ひとりが備えておく必要があります」と話す。

鈴鹿市にも、いくつか課題があると、近藤さんと中村さんは感じている。老人会など地域のコミュニティに属していない高齢者へのアプローチだ。「こうした高齢者は、これから増えていくでしょう。今後は市役所にも協力していただいて、老人ホームやデイサービスセンターなどの福祉施設で出前講習ができればいいと考えています」と近藤さん。中村さんは、「小・中・高校では、学校あるいは担当の先生によって、交通安全教育に対する温度差があるため、指導内容にもバラツキがあるのも事実です。もっと、学校と私たちが連携を密にできれば、よりきめ細かい指導を継続的に実施することができると思います」という。



鈴鹿市交通安全教育指導員の近藤麻里さん(左)と中村美穂子さん(右)

市民への交通安全教育を担う「とみまつ隊」

四日市市では現在、7名の交通安全教育指導員(以下、指導員)が活動している。交通安全を担当する都市整備部道路管理課課長補佐の中森政隆さんは、「平成20年4月から、この7名を『とみまつ隊』と命名し、活動の強化を図っています。『とみまつ』は『とまる・みる・まつ』に由来しています」という。この「とみまつ隊」は、幼児、小・中・高校生、高齢者を対象にした交通安全教室を年間210回(平成22年度)行っている。

四日市市の交通安全の指導内容は、鈴鹿市と同様に、鈴鹿普及ブロックから提供された「あやとりい」などの教育プログラムの基本としている。また、主に小学生や高齢者を対象とした自転車教室で活躍しているのが、平成22年度から導入されたホンダ自転車シミュレーター(3面参照)である。指導員の有竹幸子さんは、限られた時間の中で実技に近い指導が可能になったと評価する。「鈴鹿普及ブロックからは、自転車シミュレーターによる指導ノウハウを提供していただきました。教材を渡すだけでなく、それを私たち自身が使いこなせるようにサポートするというホンダの取り組みは、たいへんありがたいと思っています」。

日本人だけでなく、ブラジル人への教育も展開

約3000人のブラジル人が生活している四日市市では、日本人だけでなく、ブラジル人学校に通う幼児・児童・生徒への交通安全教育にも力を入れている。その担当である指導員の宮西マリアさんは、日本には多くの外国人が暮らしているにもかかわらず、外国人向けの交通安全教育が十分ではないという。「基本的な交通ルールを知らないのは子どもだけでなく、大人も同じです。外国人の場合は、交通安全への興味がある、ない以前に、交通安全に関する情報が届かないのが現状です。私は、こうしたギャップを少しでも埋めていきたいと考えて取り組んでいます」。

ブラジル人の高校生は日本の法律に対する興味・関心が高く、法律に違反しないようにしたいという意識が強いと、宮西さんは感じている。「指導していると、必ず法律でどのように規定されているか知りたがりです。そうしたニーズがあったので、まず自転車に関する道路交通法の規定をポルトガル語に翻訳した資料を作成し、ブラジル人の高校生に配布しました。皆さんから『こんなルールがあることを今まで知らなかった』と大きな反響がありました。さらに、なぜそのような交通ルールがあるのか、その理由をポルトガル語で説明しています。パワーポイントで作成したブラジル人向けの教材には、日本語とそのポルトガル語訳を併記している。「交通安全に関する日本語を覚えられるように」という配慮である。

活動を続ける中での課題として、指導員の大津ひろ子さんは市民の交通安全に対する意識の低さを挙げる。「街頭で啓発用のチラシを配布していると、付録のグッズだけ取って、読んでほしいチラシは捨てられるという光景を何度も目にします。私たちが行っている交通安全教室などを通じて、子どもの頃から意識を高めてもらえるように努力していきたい」と語る。有竹さんも、幼稚園・保育園で親子を対象にした交通安全教室では、真剣に話を



四日市市交通安全教育指導員7名で構成する「とみまつ隊」。写真前列左から、大津ひろ子さん、有竹幸子さん、宮西マリアさん。写真後列左から、武藤まゆみさん、羽木晶代さん、杉本将典さん、岩田康子さん



聞こうとしない保護者が増えたと実感している。「保護者、そして幼稚園・保育園の先生方の役割は、とても重要です。私たちが交通安全教室で子どもたちに指導できるのは年に1、2回ですから、幼稚園・保育園や家庭で継続していただかないと、子どもたちに安全行動が身につくまでです。子どもに対してのアプローチも重要ですが、子どもの周囲にいる大人をいかに巻き込んでいけるかが大きなテーマです」。

「幼児交通安全クラブ」を通過した親子への啓発活動

倉敷市が幼児、小・中・高校生、高齢者を対象に開催している交通安全教室は年間768回(平成22年度)。活動の中心になっているのは11名の交通指導員(以下、指導員)である。市民生活部生活安全課交

特集：交通安全教育の最前線で活躍する指導者



倉敷市交通指導員。写真左から、三宅万里さん、片谷ひろみさん、高橋由美子さん、合木弘美さん、村上訓子さん

交通安全係係長の成田裕次さんは、「当市では公立の幼稚園を中心に『幼児交通安全クラブ』を設けています。これは、親子で交通安全を学ぶことを目的とした授業で各園の年間行事に組み込まれています。指導員が各園を訪問して『あやとりい ひよこ編』を活用した教育活動を行っています」と話

指導員の合木弘美さんは、「あやとりい ひよこ編」は、子どもたちが参加しながら楽しく学べる内容になっているので役立っています。昨年、紙芝居サイズから大型ワークシートになったので、使い勝手が良くなりました」と話す。その一方で、子どもと一緒に参加している保護者の授業に臨む姿勢が気になっているという。「どのようにして保護者に関心を持ってもらうかが、幼児への交通安全教育の課題です。『交通安全の話はもうわかっているから、自分たちは関係ない』と思っている方は少なくありません。指導する時は、できるだけ後ろで見ている保護者にも質問を投げかけるなど、保護者とも対話できるようにしています。最後には、必ず家庭で繰り返し教えるだけでなく、子どもも保護者から教えるようにします。今、子どもの保護者からの要望が多いのは、自転車の正しい乗り方の指導である。

倉敷市では自転車教育にも力を入れており、現在は小学4年生以上を対象に実技指導を行っている。指導員の村上訓子さんは、最近小学校入学前から自転車に乗り始める子どもが多いため、小学校低学年から実技指導を始める必要性を感じている。「悪い習慣が身につけてしまう前に正しい乗り方を教えるのが効果的です」。しかし、実現には課題もあるようだ。「4年生以上であれば、家から自転車を押し歩きして登校してもらえますが、低学年では保護者に持ってきていただく必要があつて、保護者に負担をかけることとなります。実際に小学校にお願ひして、低学年向けに実技指導を行ったこともありますが、広がりにくくは難しい面があります」。

交通安全は命を守ること

倉敷市の指導員の方々も、他の地域と同じく、参加者にわかりやすく伝えるためのさまざまな工夫を試みている。高齢者の交通安全教室では、その地域

で撮影した交通場面の写真をスクリーンに映し出して、どこに危険があるか考えてもらうという、簡単なKYTを行っている。村上さんは、「参加している高齢者が歩行者、自転車利用者、ドライバーなど、どの立場でも考えることができ、活発に発言してもらえます」と効果を語る。合木さんは、高齢者が指導員に対し、いかに親しみをもちたかが重要だという。そこで、自分たち指導員が高齢者に扮して寸劇を行っている。この寸劇では、斜め横断など高齢者が犯しがちな危険行動を実演している。「私たちの悪い例を見ることで、自分自身の行動を客観的に振り返ることができるのではないかと思います」。子どもにとって難しい用語でもわかりやすく伝えたいというのは、指導員の片谷ひろみさん。例えば、内輪差。小学校低学年にはイメージするのが難しいため、簡単な模擬実験をってもらう。学校の校庭などを利用して、交差点の角を想定した場所を設け、そこに水を入れた大きめのペットボトルを3本並べる。その角を指導員の運転するクルマが左折し、クルマの後輪がペットボトルをつぶしてしまう様子を子どもたちに見せるというのだ。クルマの後輪と地面に挟まったペットボトルを指して、ク

ルマの内輪差の怖さを説明している。さらに、片谷さんが心がけているのは、その交通ルールが何のために存在しているのか、守らないとどのような危険があるのかを、きちんと説明できるようにしておくこと。「指導する自分が、そうした根本的なことを理解していないと、子どもや保護者に真剣に聞いてもらえないのではないかと思います。保護者の多くは、子どもの夢を叶えることには一生懸命ですが、自分の子供が交通事故で亡くなるという心配はしていないでしょう。夢を叶えるには、命があつてこそ。そのために、交通安全が子どもの命を守ることに訴えていきたい」。合木さんもまた、「交通安全は人の命にかかわる問題であるという奥深さも感じました。私たちがいい加減な気持ちでは、絶対に相手に真意を汲み取ってもらえないと考えています」と、伝える側の心構えを大切にしている。

全国各地の指導員との情報共有の場が望まれる

鈴鹿サーキットでの「情報交換会」は参加した指導員にとって印象に残るものだったようだ。四日市市の有竹さんは「他の

地域の指導員の活動内容を知り、同じような悩みや苦労を抱えていることもわかって、とてもいい刺激を受けました」。倉敷市の合木さんは「鈴鹿市の指導員の方々のデモンストレーションは参考になりました。より多くの指導員の実演が見られる機会をつくってもらえると、うれしい」という。鈴鹿市の近藤さんも、「全国には同じ志を持っている指導員が大勢いると思います。将来、そうした全国各地の指導員ノウハウを共有することができれば、お互いの良いところを取り入れ合うことができ、指導力をさらに高めることができるはず」と、全国の指導員が交流できる場や仕組みを期待している。

「あやとりい」シリーズ

「あやとりい」は、1993年にHondaが三重県鈴鹿市と協力して開発した交通安全教育プログラム。以下のように、各年代に応じたプログラムが用意されている。

●あやとりい ひよこ編 (幼児～小学校低学年対象)

イラストやクイズを通して、交通行動の基本やマナーを楽しみながら学ぶことができる。



●あやとりい

(小学3～4年生対象)

小学校の授業を想定したプログラム。日常生活を題材に、交通安全を自分自身で考え、気づく能力を養う。



●あやとりい 子ども自転車トレーニングマニュアル

(幼児～小学校高学年対象)

実際に自転車に乗って安全意識を育てる体験型プログラム。安全を楽しく身につけることができる。



●あやとりい 長寿編

高齢者対象の歩行者、自転車用の少人数制プログラム。自身の交通行動を振り返り交通安全に対する気づきを促す。



※詳細は以下ホームページを参照。
<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/ayatorii/>

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。

※詳細は以下ホームページを参照。
<http://www.honda.co.jp/simulator/bicycle/>

「あやとりい」シリーズなど、Hondaの教育プログラムの活用をご希望の自治体、警察、団体の方は最寄りの地区普及ブロックにご相談ください。

- ＜お問合せ先＞ 栃木普及ブロック (栃木県真岡市) TEL: 0285-84-7114
- 埼玉普及ブロック (埼玉県狭山市) TEL: 04-2955-5323
- 浜松普及ブロック (静岡県浜松市) TEL: 053-439-2316
- 鈴鹿普及ブロック (三重県鈴鹿市) TEL: 059-370-1553
- 熊本普及ブロック (熊本県大津町) TEL: 096-293-3206

教育最前線

連載 23

● 鈴鹿市立深伊沢保育所・自転車教室

小学校入学直前の幼児に 自転車の安全な乗り方を身につけてもらう

「自転車教室」の内容

1 座学

自転車を安全に利用するためには、いろいろな約束があることを幼児に伝える。イラストを使って、自分の体格に合った自転車に乗らないと、正しい運転操作ができなかったり、転倒しやすくなることを説明。ヘルメットの正しい着用方法や取り扱い方法についても指導を行った。座学の最後には、「自転車は左側端を一直列で走る」「止まる時は両手でブレーキをかける」「交差点や曲がり角では絶対に止まる」と指導員が読み上げ、子どもたち全員が復唱した。



指導員が読み上げ、子どもたち全員が復唱した。



2 実技

「止まって観る」ことを身につけてもらうために、保育所の庭の中に、一時停止標識のある交差点を設け、子どもたちにそこを通過してもらう。



標識の手前で止まって、自転車を降りて左右をよく観る。さらに、顔を動かして右後方にクルマなどがいないか確認してから、自転車を押して交差点を渡るように指導。



バランス感覚を養うために、パイロンの間を通り抜ける課題にも子どもたちは取り組んだ。



保育所の庭につくられたコースで、幼児14名が実技指導を受けた

3月8日、鈴鹿市立深伊沢保育所(三重県鈴鹿市)で自転車教室が開催された。小学校入学後は、放課後や休日に子どもが一人で自転車を利用するケースが増える。そこで鈴鹿市では、そうした際の事故防止を目的に要請のあった市内の保育所や幼稚園で、小学校に入学する直前の時期に自転車の安全な乗り方を指導している。同保育所の竹石寿美子所長は、「5歳くらいになると、ほとんどの子どもが自転車に乗り始めます。小学生になれば、一人

自転車に乗る時はヘルメットをかぶる

ポイント①(走行前)

で自転車に乗って遊びに行くことができるようになりますから、早い時期から自転車教育を行うことはたいへん重要ですよ」と語る。

この日は、鈴鹿市交通教育指導員の近藤麻里さんと浅野尚子さんが同保育所の幼児14名を指導した。

最初は教室での座学から始まる。腹話術の人形を使いながら、近藤さんと浅野さんが子どもたちに講話を行った。

まず、自転車に乗る前には、頭部を保護するためのヘルメットを必ず着用すること。

「ヘルメットは、自転車が転倒してしまった時に、皆さんの頭を守ってくれる大切なものです。だから、自分の自転車に乗る時はもちろん、お父さんやお母さんの自転車に乗せてもらう時もかぶってください」と、ヘルメットを子どもたちに見せる。さらに、腹話術の人形にかぶせながら、自分



浅野さんが腹話術の人形を使って、ヘルメットのあごひもの締め方を説明

「止まって観る(観察する)」の再確認

ポイント②(走行時)

のあごとの間に、指が1本人入るくらいのゆとりを持つように、あごひもの締め方を説明した。

次に走行位置について。歩く時は、道路の右側端だが、自転車の時は道路の左側端となることを説明する。また、他の人と一緒に走行する時は、横に並ぶのではなく、縦に一直列になるように注意を促した。

そして、近藤さんは「歩いていて、小さい道から大きな道に出る時に大切なことは何でしたか?」と子どもた

ブレーキを使って正しく止まる

ポイント③(停止時)

ちに問いかけた。子どもたちは「止まる!」と答える。

「そうです。これは自転車に乗っている時も同じ。絶対に飛び出さないようにしましょう」と、必ず止まってから、自転車を降りて左右を観る(観察する)ことの大切さを近藤さんは強調した。



近藤さんが自分の足を使って止まることの危険性を説明

続いて近藤さんが、自転車に乗っている男の子が足を地面につけて止まろうとしているイラストを子どもたちに見せる。このようにすると、「止まれない」「足をケガしてしまう」など、ブレーキを使わずに自分の足で止

学んだことを自転車に乗って確認

座学が終わると、子どもたちは庭に出て、自分の自転車に乗り、座学で学んだ基本的な安全運転のポイントを体験しながら確認した。

竹石所長は、「このような参加体験型の自転車教室は、身体を使って、身体で感じて、正しい知識を身につけられるので、子どもには効果的だと思います。保護者の方々からも、家庭で自転車の交通安全について話し合うきっかけになると好評です」という。

指導を担当した近藤さんは、「実際に、小学生でもブレーキを使わずに足で止まろうとする子どもは少なくありません。事故防止において、止まることは最も重要ですから、今のうちから正しい運転操作を身につけてもらいたい。そうすれば、この子どもたちが小学生になってから、自転車教育を受けた時の理解力も向上するはずですよ」と幼児への自転車教育の意義を語る。

現場訪問

●社会福祉法人リデルライトホーム

福祉施設を利用する高齢者を安全に送迎するために

3月10日、社会福祉法人リデルライトホーム（熊本県熊本市）の安全運転研修会が交通安全教育センター（レインポー）熊本で開催された。

リデルライトホームは特別養護老人ホームやデイサービスセンター、グループホーム等を運営する社会福祉法人である。デイサービスセンターを利用する高齢者を自宅から送迎するために、20台の車両が稼働している。今回の研修は、車両を運転するスタッフの安全意識を向上させ、送迎時の事故を防止することが目的である。



リデルライトホーム事務長の吉井壮馬さん

同法人事務長の吉井壮馬さんは研修を実施した背景を次のように話す。

「高齢者の方々の自宅まで行くには、入り組んだ細い路地を通る必要があります。その際に、クルマを塀や縁石に接触させてしまったりという物損事故が起きています。」



インストラクターが狭いスペースでの車庫入れなどのコツを説明し、参加者はそれに従って練習を繰り返した

軽微なものですが、放っておくと、送迎している高齢者にケガをさせてしまう重大事故につながるのではないかと考え、まず幹部職員18名に研修を受講してもらったことにしました。今後、この幹部職員が各事業所で送迎を担当するスタッフに安全運転指導を行う予定です。

この日は6名が研修に参加。午前中は動画KYT（危険予測トレーニング）を活用した座学、午後からは参加者がトレーニング車両に乗っての実技が行われた。

実技は日常点検、運転姿勢の確認の後、急ブレーキ体験となった。40km/hと60km/hで走行し、目標位置から急ブレーキをかけて停止するというもので、速度差による制動距離の違いを体験する。

次に、反応ブレーキ体験。60km/hで走行中に正面にある信号を点灯させ、それを確認してから急ブレーキをかけて停止するというもの。認知してから行動するまでには反応時間がかかること、反応時間には個人差があることを確認し、安全な車間距離のとり方について参加者は理解を深めた。

続いて、車庫入れ、縦列駐車、狭路走行に参加者は取り組んだ。車庫入れと縦列駐車は、インストラクターがそれぞれ安全・確実に



写真上/クルマをバックさせながらパイルオンスラロームを行う受講者
写真下/急ブレーキ体験や反応ブレーキ体験も行われた

行うためのコツを解説。参加者は、それに従って練習を繰り返した。狭路走行では、後退走行でのパイルオンスラロームにチャレンジ。こうした課題を通じて、参加者は狭い道路を走行する時やバックする時に事故を起こさないためのポイントを学んだ。

受講者の一人、中山泰男さんは「体験しながら学べたので、スタッフにより具体的なアドバイスができるようになります。危険予測などの重要性もよくわかりました」と感想を語る。

「ホンダの安全運転教育には、どうしたら事故を防ぐことができるか、受講者自身に考えさせるプロセスがある点を評価しています。施設内でも高齢者の転倒など、事故が起きてしまうことがあります。安全運転の考え方を身につけることで、介護現場での事故防止にも応用できると期待しています。若いスタッフにもこうした研修に参加してもらって、安全な安全運転教育に力を入れていく考えです。」



動画KYTを活用して、危険感受性を高めてもらう

※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。詳しくは以下のホームページを参照。
http://www.honda.co.jp/safetyinfo/animation_kyt/

NEWS REVIEW

1 「感情コントロール教育プログラム」の実施マニュアルが完成



公益財団法人 国際交通安全学会では、運転中のストレス反応（焦り、イライラなどのネガティブ感情）に起因する事故を防止するための教育法として、「感情コントロール教育プログラム」の研究を進めてきた。4月1日、この教育プログラムの公益性を高めるために、安全運転指導者用の実施マニュアル、DVD解説

書を発表した。これは自動車教習所、企業の安全運転管理者など、運転教育を実施する方々が無償で入手可能なもので、これにより、今後はこの教育手法が広く社会に普及し、実践されていくことが期待される。

※教育プログラムの著作権は、公益財団法人国際交通安全学会にあります。資料の譲渡、加工はできませんが、使用時にクレジット（DVDタイトル画面の著作、監修）を明記すれば、どなたでも活用できます。

【問い合わせ先】
公益財団法人 国際交通安全学会
担当：阿部 千104-0028
東京都中央区八重洲2-6-20
ホンダ八重洲ビル3階
TEL：03-3273-7884
FAX：03-3272-7054
ryuichiabe@iatss.or.jp

2 書籍「交通安全教育の意義と役割」が発行



本紙2010年10・11月号で紹介した香川県交通安全教育推進会議※の活動をまとめた書籍「交通安全教育の意義と役割」（勁草書房）が発行された。編著者は、同会議・評価専門委員会委員長である井原健雄氏と、同委員の正岡利朗氏。

10年間にわたる「交通安全教育に関する調査研究」の成果を踏まえ、交通安全教育の望ましいあり方と効果的な取り組みについて論じられている。

※香川県交通安全教育推進会議＝香川県警察本部をはじめとする交通安全教育に関する機関・団体、学識経験者等で構成され、幼児から高齢者までの体系的な交通安全教育の推進に取り組んでいる。

TOPICS

指導者の皆さまのための指導マニュアル



●ホームページ
「実際に起きた事故事例から学ぶ自転車利用のルール」
<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/junior/>

ホンダ 高校生 交通安全 検索



ダウンロード可能（無料）

指導の流れ、学習手順とねらい、指導上の留意点をまとめた指導案。実際にあった事故事例から、日頃の運転を振り返ったり、交通事故の被害者や加害者の手記を読み、事故が及ぼす影響について考えてもらえる内容になっている。



中・高校生の皆さまが参加しやすくなるためのワークシート

●実際に起きた事故事例から学ぶ自転車利用のルール 中・高校生への自転車教育用教材を ホンダホームページ内で紹介

ホンダでは、中・高校生の自転車による交通事故の減少を目的に、中・高校生への自転車教育用教材をホームページ内に用意している。この教材は、中学・高校の先生方や地域の指導者の

皆さまが自転車教育を実施する時に役に立っていただけるよう、指導案をまとめた「自転車教育指導マニュアル」と、指導に使用する「ワークシート」で構成。いずれもホームページからダウン

ロード可能である。この他、実際の事故事例をもとに自転車に乗る際に知っておきたい交通ルールや、自転車で加害事故を起こした場合の賠償責任について紹介したパンフレット「事故事例から学ぶ、自転車の危険走行」もダウンロードできるようにしている。

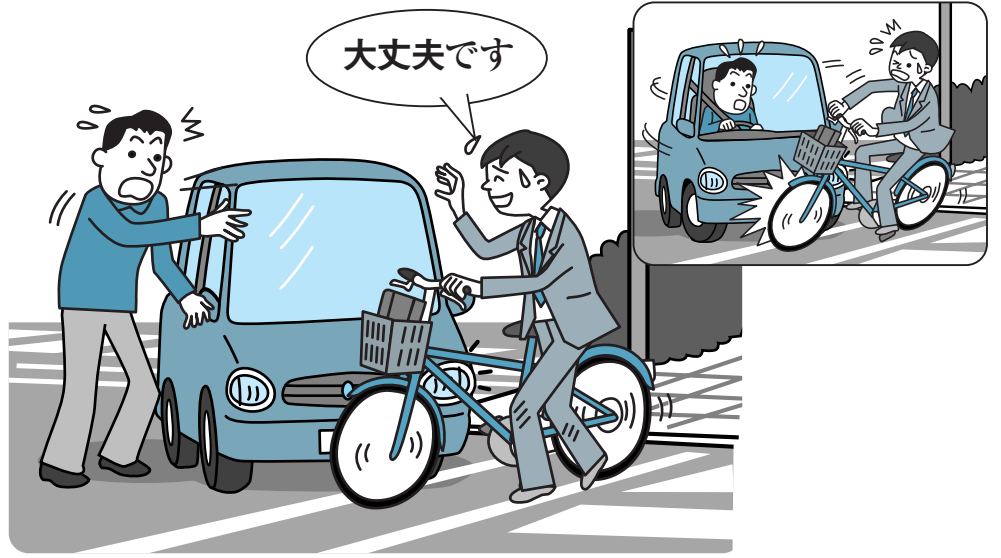
中・高校生の皆さまが、将来に渡ってより良い交通社会人となっていたくための教材として、ご活用ください。

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1回

高校生の交通事故の実態と課題

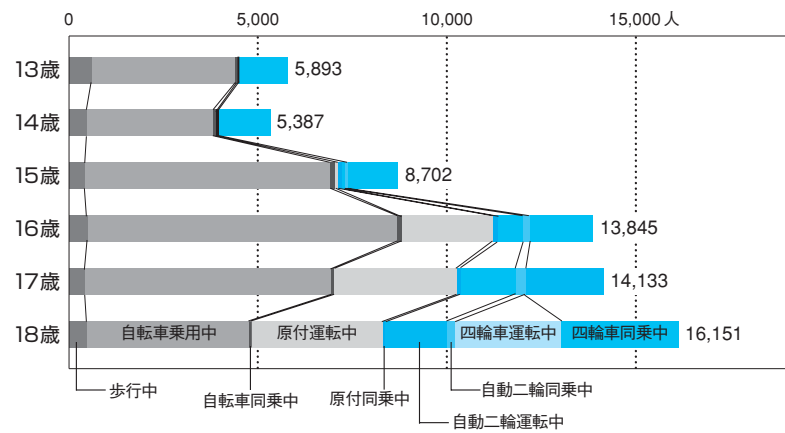


「大丈夫だ事故」 交通統計に表れない

例えば、ある高校生が自転車乗用中に四輪車と接触事故を起こしてしまつたとする。直後は高校生は自分の身体に問題がなかったのだ、「大したことはない」と、学校や警察へは連絡をしなかった。しかし後で事故の影響が身体にあらわれ、「大丈夫」の言葉を鵜呑みにした運転者が救護義務違反に問われた例もあるという。ある県では、これを「大丈夫だ事故」と呼び、こうしたケースをなくそうとしている。事故に直面した時の対応知識がない高校生が陥りやすいことから、「大丈夫だ事故」にして後々不利益を被らないよう、軽微なものであつても事故として届出を行うことを、学校を通じて生徒へ指導している。

高校生年代は、特に自転車乗用中の交通事故死傷者数が他の年齢に比べて際立って多いのが特徴である。自転車乗用中においては、「大丈夫だ事故」など交通統計には表れない潜在的な事故や、事故に至らないヒヤリハットは数多く発生していると考えられる。

グラフ①: 年齢別・状態別死傷者数 (財)交通事故総合分析センター(平成20年)



こうした現状をみると、高校生が事故で死傷することを防止し、将来のよき交通社会人育成のために、免許取得前である高校生への交通安全教育は重要な役割を担っている。本紙では今年度、高校にスポットを当て、「高校におけるこれからの交通安全教育」はどうあるべきか、行政や教育現場、識者への取材を通じて、様々な角度から探っていく予定である。

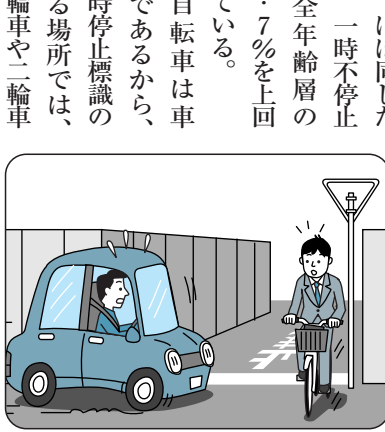
16～19歳の状態別交通事故死傷者数の推移をみると、自動車、自動二輪、原付乗車中では、いずれも減少傾向が続いている。しかし、平成22年の自転車乗用中の死傷者数は16～19歳が253人(1.2%)増加した(警察庁資料)。今、高校生への交通安全教育は自転車事故の防止が重要なテーマなのである。

13～18歳の各年齢の状態別死傷者を比べると(以下のデータはすべて平成20年)、16～18歳は中学生年代(13～15歳)より増加している(グラフ①)。ここ数年、少子化による高校の統廃合が進んだこと、都市部以外では公共交通が十分に整備されていないことなどから、通学での自転車利用が増え、通学距離も長くなるなど行動範囲が広がるため、事故

自転車事故の死傷者数が最も多い年齢は?

第一回目は、高校生の交通事故の実態と課題について探っていく。

グラフ②: 年齢別自転車事故による死傷者数ワースト5 (財)交通事故総合分析センター(平成20年)



16～18歳の状態別交通事故死傷者数は自転車乗用中が最も多い。また、自転車乗用中の死傷者数を年齢別にみた場合、16歳は自転車事故の死傷者のワースト1位である(グラフ②)。

16歳は高校1年生に当たり、自転車事故の6割は登下校中に起きていることから、1年生にとつての環境の変化や慣れない通学路を走ることが事故に遭う要因になっているのかもしれない。

高校生は一時不停止の割合が他の年齢層に比べて高い

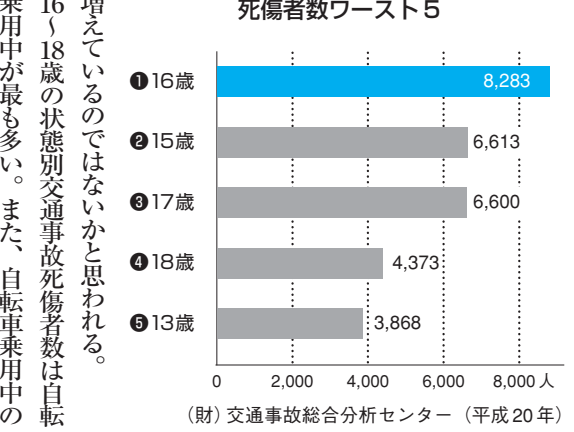
高校生年代の自転車事故は、どんな場所、どのような形で起きているのだろうか。自転車事故発生件数を道路形状別にみると、最も多いのは信号機のない交差点内と全体の51.9%を占めている。信号機のある交差点内と合わせると、自転車事故の約7割は交差点内で起きている(グラフ③)。

また、事故の相手は83.3%が四輪車である(グラフ④)。事故類型別にみると、交差点内で車両同士が出会い頭に衝突する「出会い頭事故」が最も多く、59.7%を占めている。事故の直前の法令違反(第1当事者)で、最も多いのは安全不確認(26.6%)、その次が一時不停止(23.9%)である(グラフ⑤)。

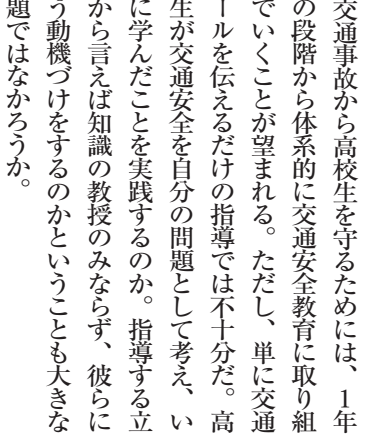
⑤。安全不確認の割合は全年齢層と比べても、ほぼ同じだが、一時不停止は全年齢層の17.7%を上回っている。

自転車は車両であるから、一時停止標識のある場所では、四輪車や二輪車

グラフ③: 16～18歳の道路形状別自転車事故発生件数(19,925件)



グラフ④: 16～18歳の当事者相関別自転車事故発生件数(19,925件)



交通安全を考えたとしても、いかに自分の問題として交通安全を考えたとしても、しかし、自転車歩行者などに危害を及ぼし、事故の加害者になった場合は、高校生でも数千円の高額な損害賠償を求められるケースも目立ってきている。交通ルールを知らなかったでは済まされないのである。自らが被害者になり大きな怪我を被った場合はもちろん、交通事故の加害者になったら自分の描いた人生設計が大きく狂ってしまうこともある。

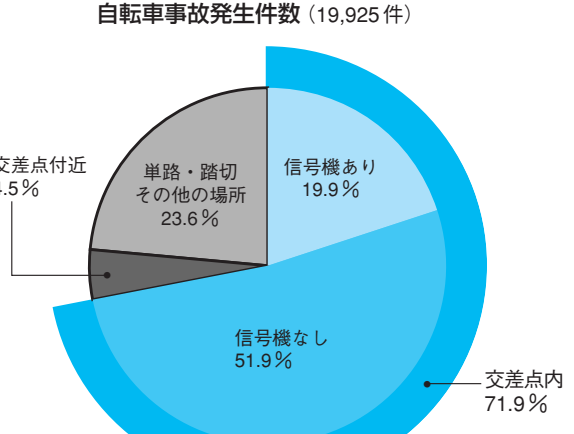
交通事故から高校生を守るためには、1年生の段階から体系的に交通安全教育に取り組んでいくことが望まれる。ただし、単に交通ルールを伝えるだけの指導では不十分だ。高校生が交通安全を自分の問題として考え、いかに学んだことを実践するのか。指導する立場から言えば知識の教授のみならず、彼らにどう動機づけをするのかということも大きな課題ではなからうか。

いかに自分の問題として交通安全を考えたとしても...

また、この年頃になると、リスクを過小評価したり、あえてリスクをとろうとする心理もこのような事故実態に関係しているのかもしれない。

高校における交通安全教育の目的は、自ら安全に行動し、自他の生命を尊重する思いやりの心を持った交通社会人を育てることだ。高校生を事故の加害者、被害者にならないため、こうした資質を身につけてもらうための教育の充実が必要であり、自分で考え、実践することができる「生きる力」をばくくむこともつながる。

グラフ⑤: 自転車乗用者の16～18歳の法令違反別交通事故件数(第1当事者・3,367件)



グラフ⑥: 16～18歳の「生きる力」をばくくむ交通安全教育をめざして

本紙では、このような認識のもと、今後、高校における交通安全教育はどうかあるべきか、効果的な交通安全教育を実践している現場や様々な視点から取材し、高校生に関わる先生方や保護者の皆さまに情報を提供していきたいと考えている。

グラフ⑦: 16～18歳の「生きる力」をばくくむ交通安全教育をめざして

高校における交通安全教育の目的は、自ら安全に行動し、自他の生命を尊重する思いやりの心を持った交通社会人を育てることだ。高校生を事故の加害者、被害者にならないため、こうした資質を身につけてもらうための教育の充実が必要であり、自分で考え、実践することができる「生きる力」をばくくむこともつながる。

グラフ⑧: 16～18歳の「生きる力」をばくくむ交通安全教育をめざして

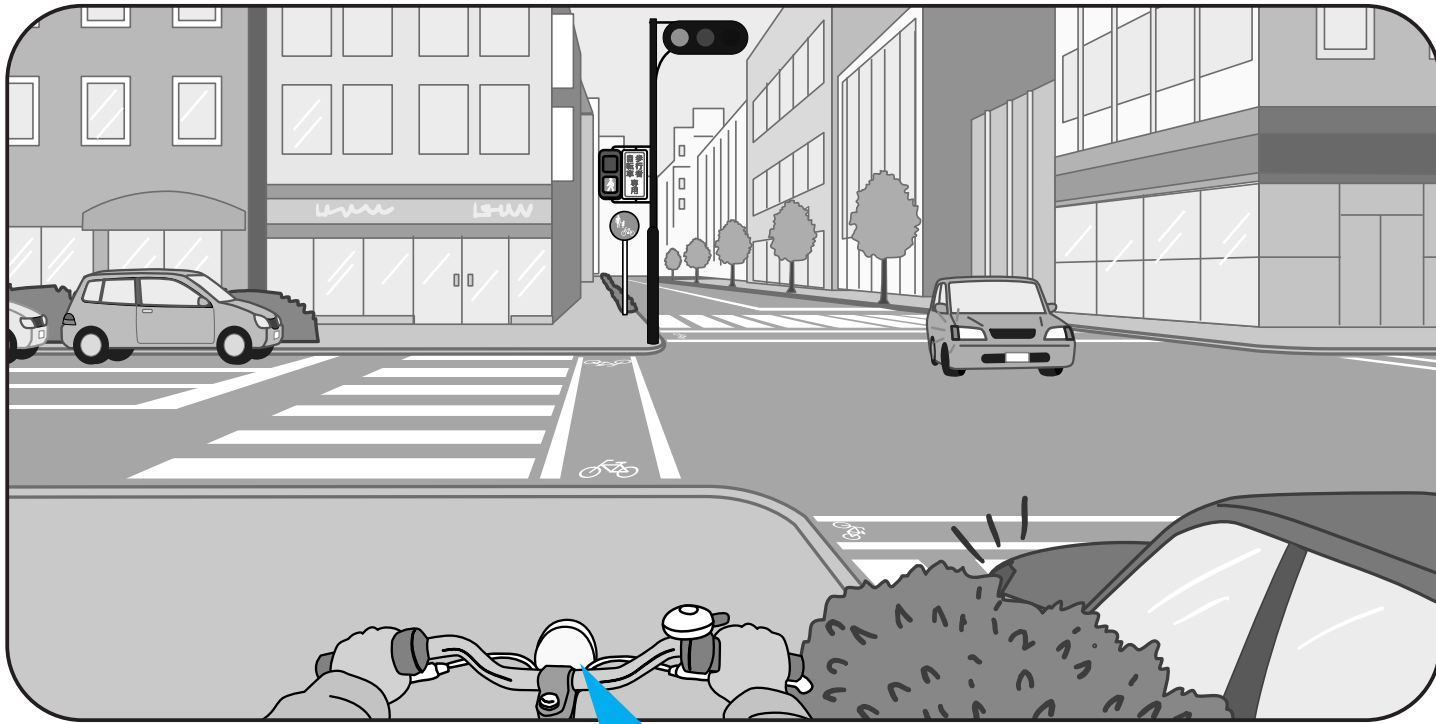
高校における交通安全教育の目的は、自ら安全に行動し、自他の生命を尊重する思いやりの心を持った交通社会人を育てることだ。高校生を事故の加害者、被害者にならないため、こうした資質を身につけてもらうための教育の充実が必要であり、自分で考え、実践することができる「生きる力」をばくくむこともつながる。

※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者または過失が同程度の場合は被害がより重い者。

危険予測トレーニング(KYT) — 危険感受性を育てる

第20回 信号機のある交差点の横断 (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、信号機のある交差点を横断す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

あなたは自転車で歩道(自転車通行可)を走っています。歩行者・自転車専用の信号機が青なので、交差点を横断するところです。

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 1

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。



熊本県大津地区交通安全協会
交通安全教育講習員
桑原洋子さん

指導の軸がブレないように

熊本市と阿蘇山との間に位置し、本田技研工業(株)熊本製作所がある大津町で周辺地域の子どもや高齢者を中心に交通安全指導を行っている桑原さん。「以前、幼稚園教諭だった時に、交通事故で受け持ちの子どもを亡くした経験があります。こうした子どもを事故から救えるならと思い、交通安全に関わるようになりました。」

指導する上で最も重要なことは、指導の軸がブレないようにすることだという。

「交通安全指導を繰り返していくと、皆さんにウケたいという思いが強くなり、あれもこれも話そうと、がんばり過ぎてしまいます。私もこういう状態に陥ってしまったことがありますが、伝えるべき本質に枝葉がついていくと指導の軸がブレて、結果として相手に何も伝わらなくなるのです。」

試行錯誤をしながら指導を続ける中で、2年前に交通安全教育プログラム「あやとりい」(3面参照)と出会ったことで、指導の原点に戻ることができたという。「『あやとりい』が伝えようとしているのは『止まる、観る(観察する)』の重要性。実にシンプ

ルなのです。子どもでも、高齢者でも、指導の軸は『止まる、観る』を身につけてもらうことだと再確認できました。」



「観る」の意味を実感してもらう

「観る」という行動の意味を、子どもたちに実感してもらうために、ある工夫をしている。座って話を聞いている子どもたちに、「私の靴を観てください」という簡単なことだ。

「子どもたちは立ち上がり、顔を動かして、私の靴を観ようとして、自分が観ようと思ったら、身体は勝手に動くわけです。道路を横断する時の安全確認は、単に『左右を見る』ことではなく、『自分に近づいているクルマやバイクをみつける』ことだとアドバイスしています。『みつけよう』という意識を持つことが、安全行動につながることを、子どもたちに気づいてほしいと思っています。」

また、高齢者に対しては、心のバリアをいかに取り除くかがポイントだと、考えている。「高齢者の場合は同じ人に複数回、指導する機会があるので、初対面の方とは最後に握手をして別れるようにしています。こうすることで、相手との心の距離を縮めることができ、2回目以降に私の話をより真剣に聞いてもらえるようになります。」

桑原さんは、どの教育現場でも指導を始める前に心がけていることがある。それは、受講者を前に頭を下げる時に「すべての人が幸せになりますように」と祈ること。「交通安全指導は皆さんの命を守る仕事だと思っています」と力強く語る。

SJクイズ ?

Q1 女子高校生(17歳)が携帯電話を操作しながら無灯火の自転車で走行中、前を歩く女性(57歳)と衝突し、女性に重大な障がいが残ったという交通事故がありました。この時の裁判で、女子高校生に請求された損害賠償額はいくらかでしょう？

- ① 500万円
- ② 1000万円
- ③ 3000万円
- ④ 5000万円



Q2 平成21年中の中学生年代(13~15歳)の交通事故件数(第1当事者)のうち、自転車乗用中はおよそ何%を占めるでしょう？

- ① 60%
- ② 70%
- ③ 80%
- ④ 90%

Q3 次のうち、道路交通法違反ではない自転車の行為は、どれでしょう？

- ① 二人乗り
- ② 車道通行
- ③ 夜間の無灯火
- ④ 並進(横に並んでの走行)



※「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)



車道と歩道が分離されている道路で、自転車はどこを走行しているか？

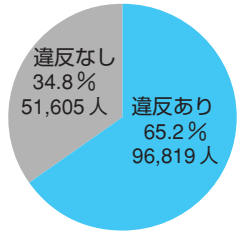


Q1 車道の左側端を通行していた自転車は何%いたでしょうか？

Why 自転車事故のうち、自転車に違反のある割合が約3分の2

平成22年の自転車乗用中の死傷者数を法令違反別にみると、自転車側に違反があった割合が約3分の2を占める(左円グラフ参照)。また、自転車関連事故は15万1626件で、交通事故全体の約2割を占めている。自転車事故の増減はこの10年ほぼ横ばいで、8割以上は対自動車だが、対歩行者事故に限ると、平成12年の1827件から平成22年は2760件。10年間で1.5倍増している。

●平成22年の自転車乗用中の死傷者数(警察庁資料)



今回のドキュメントアイでは、改正道交法が施行されて2年以上が経過した今、自転車利用者の走行状況の実態に焦点を当てた。観察エリアは、東京メトロ西葛西駅から伸びる生活道路。周辺は平坦な道が多く、自転車の利用が盛んで、通勤や通学、買物や移動などで幼児から高齢者まで幅広く利用されている。



5倍増加した。自転車同士の事故も平成22年は3796件で、10年前の1.6倍に増えている。自転車は道路交通法(以下、道交法)で「車両」と規定され、従来から原則車道を走行しなければならないが、歩道での自転車と歩行者の事故が増加。このため、警察庁は平成19年より道交法改正施行は平成20年で自転車の歩道通行要件を定め、走行位置を明確化した。

A 実際の観察から

★Q1の回答
車道の左側端を通行していた自転車は806台中369台(46%)

日没を挟んで90分観察した結果、車道を走行した車両は451台、歩道を走行した車両は355台。車道を走行した自転車451台のうち、左側通行が369台、右側通行(逆走)は82台だった。道交法を守り、車道の左側端を走行していた自転車は合計806台中369台(45.8%)と過半数を割り込む結果となった。逆走する自転車は、対向する自転車を避けようとして車道中央寄りに大きくふくらむケースを多く見かけた。左側通行している車両でも、常に荷降ろしのトラックや送迎の乗用車が駐停車していたため、自転車に乗りこえたり、車道中央より迂回するなど、進路の変更を余儀なくされていた。

歩道上は行き交う人々で混雑していたが、自転車を降りて手で押して通行した人はわずか11人だった。また、二人乗り、携帯電話使用などでの片手運転も39例ほど観察された。



逆走する自転車

自転車道を塞ぐ駐停車両

道路交通法(自転車の走行位置)

- 車道を通行するのが原則
- 車道は左側端を通行する
- 下記の場合は歩道通行可
 - ①標識等で通行可とされている
 - ②13歳未満の子どもや70歳以上の方、身体が不自由な方の場合
 - ③安全上やむを得ない場合

まず、自転車はクルマやバイクと同じく「車両」であることを強く認識する必要がある。その上で交通ルールを遵守することが求められる。道交法違反である逆走は、カーブや路上駐車など見通しの悪い場所では対向車からの発見が遅れるなどの危険性がある。標識などで歩道通行が認められている場合を除いて、交通の流れに沿って車道の左側端を通行することが自分を守ることもつながる。

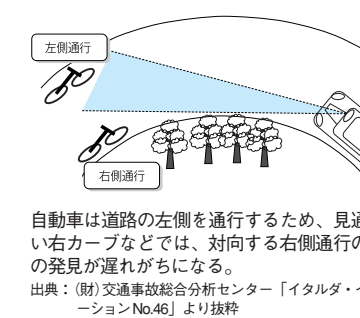
広く利用していた。観察地点は片側1車線ずつの直線道路で両側に歩道が整備されている。車道の左側端の路側帯部分を利用してブルーにペイントし、自転車専用の通行帯(自転車道)として整備されている。前後のエリアから車道の左側端へと自転車をスムーズに誘導する看板なども設置されていた。

Advice

歩行者や他車の視点から「なぜ危険なのか」を捉え直す



●右カーブ道路の右側通行の危険



自動車は道路の左側を通行するため、見通しの悪い右カーブなどでは、対向する右側通行の自転車の発見が遅れがちになる。
出典：(財)交通事故総合分析センター「イタルダ・インフォメーションNo.46」より抜粋

Q2 日没後、無灯火で走る自転車は何%いたでしょうか？

A 実際の観察から

★Q2の回答
無灯火での夜間走行は、243台中146台(60%)

●自転車利用者の通行状況(806台中)

	車道通行		歩道通行		小計
	左側走行	右側走行	乗車して通行	降車して押し歩き	
小学生以下	11	4	25	0	40
中学生・高校生	45	13	31	4	93
成人	301	63	280	7	651
高齢者	12	2	8	0	22
小計	369(45.8%)	82(10.2%)	344(42.7%)	11(1.4%)	806

●自転車利用者のライト点灯状況(243台中) 観察時間/日没(18:02)から30分間

	ライト点灯	無灯火	小計
	小学生以下	3	3
中学生・高校生	11	15	26
成人	77	123	200
高齢者	6	5	11
小計	97(39.9%)	146(60.1%)	243

※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)の判断は観察者の判断による



日没直後

同じ観察地点で、日没後の30分間に自転車のライト点灯状況の観察を行った。観察の結果、243台中、ライトを点灯していたのは97台(39.9%)。残りの146台(60.1%)は無灯火だった。街灯は点灯していたが周囲はかなり暗く、日没の30分後には、クルマやバイクのライトに照らされるまで観察者が自転車の存在に気づかないこともあった。ちなみに、自動点灯のライトを持つ自転車は日没の30分ほど前から点灯していた。歩行者の数が減少したため、歩道を走る自転車のスピードは目に見えて上がった。そのため、歩行者が自転車に道を譲るために立ち止まっていた。クルマの通行量も減ったため、車線を越えて自由に車道を往來する自転車が多く見られた。