Hondaの交通安全情報紙
SJ
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。

8・9
2011
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。
㈱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 ホンダ　SJ 検索

CONTENTS

特集：高校生への二輪車教育
交通社会の一員として、責任ある行動をとってもらうために…❶
教育最前線／Hondaおもしろツーリング＆安全運転講習会in礼受牧場……❹
NEWS REVIEW／東京都個人タクシー協同組合
第44回二輪車安全運転全国大会……❹
現場訪問／ライオン（株）……❺
TOPICS／鈴鹿地区・狭山地区親子交通安全教室
交通安全教室 in Hondaウエルカムプラザ青山……❺
STREAM／高校におけるこれからの交通安全教育　第3回……❻
危険予測トレーニング（KYT）／
渋滞で停止中のクルマの横を走行する（二輪車）……❼
指導者ファイル／神戸市交通安全指導員の皆さん……❼
SJクイズ……❼
DOCUMENT EYE／渋滞する高速道路を走行中の二輪車を観察する…❽

特集：高校生への二輪車教育

交通社会の一員として、責任ある行動をとってもらうために

熊本県立矢部高校の2年生を対象にした原付運転技術指導

神奈川県立小田原城北工業高校の2年生を対象にしたヤングライダースクール

公共交通が十分に整備されていない地域では、原付が高校生の通学手段となるなど、二輪車は高校生年代にとっても、利便性の高いモビリティの1つとなっている。高校生に、二輪車を安全に利用してもらうために、教育現場では現在、どのような取組みが展開されているのか、高校生への二輪車教育のあり方を探る。

7月7日、神奈川県立小田原城北工業高等学校の2年生15名を対象にしたヤングライダースクールが、湘南鴨宮自動車学校（神奈川県小田原市）で開催された。これは、小田原警察署が主催している安全運転講習会で、生徒たちは座学と実技講習を通じて、二輪車の安全な運転に必要な知識とスキルを学ぶ。

座学の講師を担当したのは、神奈川県西湘地域県政総合センター・くらし安全指導員の内田繁光さん。内田さんは、二輪車の典型的な交通事故として「出会い頭事故」、「右直事故」、「急カーブでの事故」、「夜間の追突事故」などを挙げ、こうした事故がなぜ起こりやすいかを解説した。

ここで強調されたのは、危険予測の大切さ。事故を起こさないためには、「…だろう」ではなく、「…かもしれない」という意識を持って運転することの大切さを訴え、さまざまな交通場面をスクリーンに映し出して、その後に起こり得る危険を生徒たちに発表してもらうなど、生徒たちに考えさせる講習を展開した。また、万一事故を起こしてしまった時に、きちんと行うべきこととして、「負傷者の救護」、「被害拡大の防止」、「警察への通報」を挙げ、これらを必ず実行するよう呼びかけた。

実技指導は、神奈川県警察本部の白バイ隊員が担当。生徒たちは湘南鴨宮自動車学校のコースを利用して、約1時間、ブレーキングや一本橋、パイロンスラロームなどの課題に取り組んだ。ブレーキングの練習では、白バイ隊員が生徒一人ひとりの運転を見ながら、ブレーキ操作や運転姿勢についてアドバイス。運転姿勢では、足のつま先を広げないように注意を促すなど、一人ひとりの課題に応じた指導を行った。

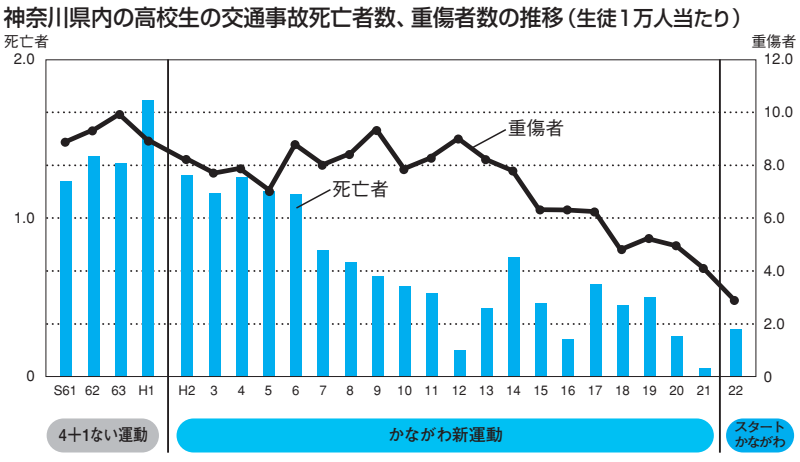
同校で交通安全を担当している須藤幸司教諭は、「生徒たちにはいつも安全に楽しく、バイクを利用してほしいと考えています。そのためにはまず、正しい運転技術を身につけ、どのようにしたら事故を防げるのか、生徒自身にしっかりと考えてもらう必要があります。このスクールはその意味で、たいへん貴重な機会になっており、今後も継続していきたいと考えています」と語っていた。

同校では、生徒が二輪免許（原付および自動二輪）を取得する条件として、学校に届出を行うことと、ヤングライダースクールへの参加を義務づけている。また、基本的に通学でのバイク利用は禁止しており、多くの生徒が自転車を利用していることから、毎年6月には、自転車利用などに関わる交通講話を開催。さらに月に一度は、教職員が校門や通学路を見回り、生徒たちの通学時の交通指導も行っているという。

『かながわ新運動』が果たした役割

このように、神奈川県では高校生向けの安全運転講習会を開催し、二輪車の事故防止に取り組んでいる。神奈川県にお

神奈川県内の高校生の交通事故死亡者数、重傷者数の推移（生徒1万人当たり）



ヤングライダースクールの実技ではブレーキング、一本橋、パイロンスラロームなどが行われ、白バイ隊員が生徒一人ひとりの運転を見ながらアドバイスした

いて、この流れが確立されたのは『かながわ新運動』と呼ばれる交通安全運動が始まってから。それまで高校生の二輪車事故対策については、「免許を取らない」「バイクを買わない」「バイクに乗らない」ことを打ち出した『3ない運動』が、全国的に展開され、神奈川県もその例外ではなかった。とりわけ神奈川県では、「バイクに乗せてもらわない」「親は子どもの要求に負けない」を追加した『4＋1ない運動』を掲げ、より厳しい禁止・規制型の指導を行っていた。

この禁止・規制型の指導方針を改め、高校生に命の大切さや交通安全について主体的に考え、行動することを指導することなどをねらいとした『かながわ新運動』を導入したのは、平成2年のことである。この転換は全国的に見ても、当時としては画期的な出来事であり、社会的にも大きな関心が寄せられた。

では、この『かながわ新運動』導入のねらいは、どこにあったのか。この運動の導入で、当時の神奈川県がめざしたのは、高校・保護者・地域・関係機関等が、それぞれの立場で役割を果たすとともに、密接に連携して、「高校生の交通安全教育を徹底させて事故を防止すること」であり、その対策の1つとして実施されたのがヤングライダースクールである。

神奈川県では、命の大切さや交通安全について主体的に考え、行動することができるようにする指導や二輪車にきちんと乗せての指導などに方針を切り替えて、すでに20年がたつ。同県教育委員会では、この方針転換がもたらした効果について、どのように評価しているのだろうか。同県教育委員会教育局教育指導部保健体育課グループリーダーの大塚和弘さんは、『かながわ新運動』の意義について、次のように語る。

「『4＋1ない運動』を展開している間でも、事故を起こす高校生はおり、平成元年には、61人もの高校生の尊い命が失われました。禁止・規制による指導では、一時的に死者数等は減少しましたが、再び増加してしまったということで、その事実と向き合い、『かながわ新運動』に切り替えた当時の関係者たちは思い切った決断をされたと思います。実際、この転換を境に、当県の高校生の交通事故死亡者や発生件数は減少していきました」。

座学では、神奈川県くらし安全指導員の内田繁光さんが二輪車の典型的な交通事故の原因や防止策を生徒に伝えたほか、危険予測トレーニングも行った

交通安全教育を徹底し、二輪車の安全利用を促進

『かながわ新運動』は当時、県内の公・私立高校の代表と、PTAの代表が集まって結成した「神奈川県高等学校 交通安全運動推進会議」の場で、決議されたものである。高校生の交通安全教育について、このように高校とPTAが密接に連携し、県レベルで大方針を打ち出した例は全国でも稀であった。

「私たち学校教育に携わる者は取締りをするわけではないので、禁止・規制で締めつけるのではなく、むしろ命の大切さや交通安全について主体的に考え、行動することを指導したり、二輪乗車を、きちんと指導すべきだという発想の転換が図られたようです。これは二輪車の安全な利用の促進だけでなく、やがてクルマ社会に出ていく生徒たちに、交通社会の一員としての責任を自覚してもらうという意味でも、教育効果があったと思います」。

こうした状況の中で、実技指導を担うヤングライダースクールも、地元の警察署や行政、自動車教習所などが連携し、さまざまな主体のもとで展開できるフレキシブルな体制が、徐々に整っていった。関係機関が、こうして自分の立場に固執することなく、柔軟に連携して取り組める体制が整ったことも、『かながわ新運動』がもたらしたものだろう。

安全な原付通学をめざして

一方、地方の山間部などでは、通学距離が長くて自転車通学が困難であったり、公共交通の撤退などにより、二輪車による通学が不可欠になっている地域も存在する。熊本県の山間部に位置する熊本県立矢部高等学校（熊本県上益城郡山都町）もその1つ。同校では生徒の7割近くがバイク通学を必要とする地域から通っており、原付の免許取得や通学を認める代わりに、徹底した実技指導を展開している。

「当校の場合、例えば2年生でみると、106名中91名が原付免許を取得し、うち56名が原付で通学しています（通学を許可されるのは自宅が学校から8km以上離れた生徒）。大半の生徒が原付で通わざるをえない状況です」と、同校生徒指導主事の志水大輔教諭は言う。

同校では、生徒が運転免許試験場に行かずに、学校で学科試験、近隣の矢部自動車学校で法定実技を行い、原付免許を取得できる体制を整えている。こうしたことができるのも、地元の警察署や自動車教習所など、関係機関の強力なバックアップがあるからと、本田朝英校長は語る。

「この一帯は、近年の少子高齢化の影響で、人口減少に歯止めがかからないのが実情です。そのため、地域の皆さんには、何とか地元の高校を盛りたてて、若い力を地元に還元してもらいたいという意識があります。その一環として、安全教育にも多大な協力をいただいており、私たちとしても感謝しています」。

矢部高校の原付運転技術指導では3時間にわたり、二輪車安全運転指導員である坂本幸誠さんが正しいブレーキ操作や低速でのバランスのとり方などについてアドバイス

生徒たちを地域の交通安全のリーダーに

このような協力体制のもとで、矢部高校ではどのような二輪車教育を展開しているのか、時系列で追ってみると、まず1年生の段階で、矢部自動車学校の協力のもと、学内で原付の実技講習を実施。そして3月には、希望者に免許を取得させ、2年に進級すると同時に通学許可を出す。

通学で使用する原付には、ナンバープレートとは別に学校名が入った専用のプレートも取りつけるよう義務づけているが、これは同校をバックアップしてくれている、関係諸団体からなる「交通地域連絡協議会」から提案されたもの。この提案の背景には、生徒たちに模範的な運転をしてもらい、地域の交通安全のリーダーになってほしいという期待がある。

2年に進級後、原付通学を始めた生徒

特集：高校生への二輪車教育

矢部高校の生徒たちは様々な課題に取り組みながら安全運転技術を身につけた

たちには、夏休み前に原付運転技術指導という講習会を実施。さらに秋には、クラス対抗で交通安全の知識や安全運転技術を競うコンテストを開催するなど、楽しみながら安全意識を育てるカリキュラムも盛り込んでいる。

7月16、17日には、夏休み前の原付運転技術指導が行われ、原付免許を取得した2年生全員が参加した。生徒たちは自分の原付に乗車し、バランス走行、ブレーキング、パイロンスラロームなどに取り組む。指導を担当するのは、同校の卒業生で二輪車安全運転推進委員会・二輪車安全運転指導員の坂本幸誠さん。原付運転技術指導に携わって10年以上になる。

「この講習会では、基礎的な運転技術の向上をめざしています。生徒たちが技術不足で事故に会うのは、残念な話です。基本的な技術を身につけさせたいと思っていますが、この年代には、モラルやマナーの教育も重要です。そういう面にも配慮しながら、指導にあたるよう心がけています」と坂本さんは言う。

志水教諭は原付の実技指導に加えて、今後はKYT（危険予測トレーニング）なども導入したり、自転車教育を充実させるなど、より総合的な交通安全教育に発展させていきたいと考えている。「今年度から交通講話の中で、ホンダのホームページにある動画版のKYT※を指導に活用しています。KYTを通じて、危険感受性を高めることはもちろん、他者の視点でも考えられる力を身につけてもらうことが目的です。交通安全教育は、単に『安全』の教育ではなく、社会人育成のための総合教育としても機能します。生徒たちが卒業後、社会の一員として責任ある行動がとれる大人になるように、今後はそうした観点も取り入れていきたいと考えています」。

『かながわ新運動』から『スタートかながわ』へ

神奈川県では平成22年、それまで高校生の二輪車事故を防止することから始めた『かながわ新運動』を、「みんなの交通安全教育推進運動『スタートかながわ』」という名称に改め、小・中・高を通じた交通安全教育推進運動に拡大すると宣言した。これは、小・中・高の各段階での系統的な交通安全教育の充実とともに、保護者や地域、関係機関・団体とも連携を図ることをねらった運動といえる。

児童生徒に「生命尊重」と「遵法」および「思いやり」の精神を基盤とした態度・行動と、車両運転や危険予測などの知識や技能を身につけてもらい、交通社会の一員としてクルマ社会を生きる力の育成をめざしている。『スタート』という言葉には運動を形骸化させることなく、児童生徒、保護者、教職員が常に新しい気持ちで、主体的に取り組んでほしいという願いが込められている。そして、教職員や保護者が指導するだけではなく、あくまでも生徒が主体的に考え、自主的に行動する交通安全教育をめざしており、それを高校生だけでなく、小・中学生、さらには地域レベルにまで広げていく方針だ。

「そこで中心的な役割を担うのは、やはり高校生です。当面は県内の各地区から、拠点となる推進モデル校（現在10校）を設置し、まずはこのモデル校で交通安全教育を強化してもらう。さらに地区内の小・中学校と連携して、高校生が小・中学生に交通安全を呼びかけたり、指導を行う方向で、活動を拡大したいと考えています」と大塚さんは言う。

その中で、もちろん高校生については、二輪車教育も継続するが、近年は小・中・高とも、全体の交通事故件数は減少しているものの、自転車事故の割合が高まっていることから、自転車教育のより一層の充実や、さらに小学生の場合は、防犯の観点も織り込んでいきたいという。その中で高校生は、すべての『安全』に関わる地域のリーダーとしての役割が期待されている。

高校生から子どもや高齢者に交通安全を伝える

こうした取組みは、すでにモデル校を中心に動き始めている。例えば、神奈川県立川崎工科高等学校では、生徒会のメンバーが市内の特別養護老人ホームを訪れ、デイサービスの高齢者20人を対象に、交通安全教室を開催。生徒たちは、交通安全に関わる自分たちの体験談を話したり、「高齢者は、自宅から500m以内の事故が多い」など、神奈川県警察本部発表の資料をもとにアドバイスを行った。

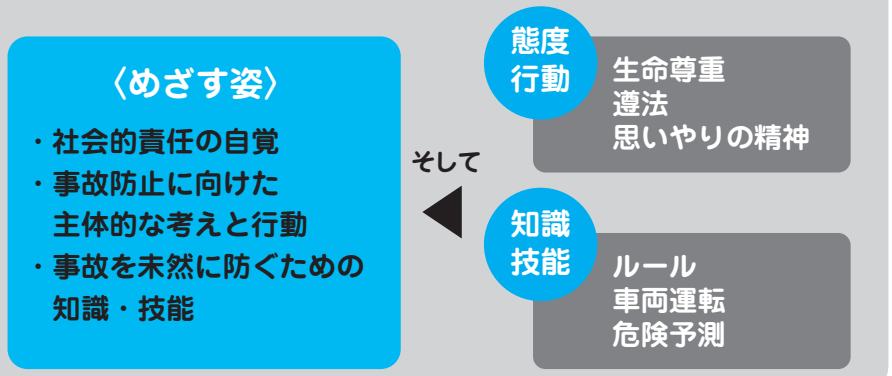
一方、モデル校ではない神奈川県立藤沢清流高等学校では、昨年、近隣の小・中学校と連携した交通安全講習会を開催。当日は宅急便会社の協力のもと、実物の自動車を利用した死角確認や、左折巻き込みの危険などを再現し、高校生が小・中学生に対して、交通ルールやマナーを指導する活動を行った。

「高校生が、地域の小・中学生や住民たちに、交通安全の大切さを発信するためには、まず高校生自身が交通ルールを守らないといけない。また、教えられる子どもたちや、高齢者にとっても、身近な高校生からアドバイスを受けたほうが、素直に聞き入れられるという相乗効果も期待できます」。

この「みんなの交通安全教育推進運動『スタートかながわ』」は、まだ緒についたばかりである。現在は10校のモデル校を中心に展開しているが、今後、これを全県的な運動に成長させていくことが、県としての目標だ。高校生の交通安全教育を起点に、地域全体の安全教育を活性化させ、さらにその活動を生涯教育にまで発展させていくという『スタートかながわ』。これは、子どもから高齢者までを巻き込んだ、交通安全教育の理想を示そうとしているのではないだろうか。

※Hondaのホームページでは、動画で再現した交通場面のケーススタディを通じて、「交通センス＝危険予測能力」を身につけるためのトレーニングができる。詳しくは右記を参照。http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/training/

図1『スタートかながわ』運動展開イメージ



山梨県高等学校生徒指導主事研究協議会でHondaが安全運転指導について講演

山梨県では、一定の条件を満たす高校生に原付の免許取得や通学利用を認めている高校が多い。

6月21日、山梨県高等学校生徒指導主事研究協議会が山梨県立甲府昭和高校で開催され、本田技研工業（株）安全運転普及本部がこれに協力。出席した生徒指導主事の先生方41名に「原付バイクの安全運転指導」をテーマに講演を行った。山梨県の高校では毎年7～9月に交通事故・違反「0（ゼロ）」3ヵ月運動を展開しており、夏休み前に、原付を利用する生徒が交通事故に巻き込まれないための指導を実践してもらうことが目的である。

講演では、高校生の原付事故の特徴や、危険予測スキルの重要性などを説明。右直事故など、二輪車の典型的な交通事故を防止するための危険予測トレーニングの方法を紹介した。

また、山梨県立山梨園芸高等学校・生徒指導主事の坂本篤教諭からは、同校で行っているHondaライディングトレーナー※（写真参照）を利用した生徒への安全運転指導の効果について報告があった。会場には、Hondaライディングトレーナーが展示され、出席者の関心を集めていた。

※Hondaライディングトレーナーはライダーの危険予測能力を高めることを目的に、Hondaが開発した二輪車安全運転教育機器。運転診断機能によるアドバイスなど、効果的な安全教育を行うことができる。

教育最前線　連載25

●Hondaおもしろツーリング＆安全運転講習会 in 礼受牧場

地域社会と一体となった安全運転普及活動の定着・拡大に向けて

～ライダーの安全運転意識向上のための場づくり

ホンダの二輪・汎用製品の北海道代理店である北海道ホンダ販売（株）では、年3回、道内の二輪販売会社のお客様を対象にツーリングイベント『ホンダおもしろツーリング』を開催している。7月17日、今年初となる同イベントでは、ライダーの運転技術とともに安全意識を高めることを目的に、本田技研工業（株）安全運転普及本部との共催で安全運転実技講習会が実施された。

講習会を主催した安全運転普及本部の千葉英雄事務局長は、取り組みの背景をこう語る。「私たちは二輪メーカーとして、長年、バイクに乗る楽しさを伝えると同時に、安全運転の普及に取り組んできました。北海道での二輪車事故の増加を受け、地域の交通安全に何か貢献できないかと考えていたところ、今回ツーリングイベントとのタイアップが実現しました。これを機会に北海道での定着を図ることはもちろん、全国に活動の輪を広げていきたいと考えています。今回の取り組みがその第一歩となればと期待しています」。

当日は雨にもかかわらず、札幌エリアの各販売店のお客様を中心に約212名がメイン会場の礼受牧場（北海道留萌市）に集結。牧場内特設会場で開催された同講習会にはツーリング参加者14名が参加した。

ポイント①　地域で継続的に活動できる基盤づくり ～二輪車安全運転指導者の養成

ホンダの安全運転普及活動のテーマは、『地域に根ざした活動』である。講習会（7月17日）では、地域の教習所指導員がインストラクターを担当した。講習会に先立ち、「今回の講習会に限らず、今後も地域で自立して継続できるように」（千葉事務局長）との思いから、二輪車安全運転指導者養成研修会を6月22、23日と2日間にわたり開催。麻生自動車学校、苫小牧中野自動車学校、苫小牧ドライビングスクールの各3校から計6名の指導員が参加した。

研修に参加した苫小牧中野自動車学校の西川直人さんは、「初心者対象の教習と熟練ライダーを対象とする講習会では、指導内容も技術レベルも大きく違います。例えば、教習所では右左折時には手前で減速を終えて、曲がる時にブレーキを使わない様に指導します。しかし、実際にはこうした指導だけでは対応できない状況も出てきます。より実践的な安全講習は事故を減らす上でとても有効だと思います」と話す。

講習会前日（7月16日）には、当日プログラムでの指導者養成フォローアップ講習会が開催され、本番を想定した具体的な指導ノウハウ・スキルの伝達が行われた。麻生自動車学校で企画統括を担う木村公紀さんは、「講習コースの作り方や安全確保の仕方など一から教えていただき、大変勉強になりました。指導員も教習所ではできない高レベルな教習ができることにやりがいを感じています。私たちが独自に開催しているツーリングイベントでも講習会の要素を取り入れていきたい」と語る。

苫小牧中野自動車学校
技能課長　技能検定員
西川直人さん

ポイント②　地域の教習所指導員がインストラクターとして活躍

当日（7月17日）の講習会では、研修会に参加した6人の教習所指導員がインストラクターとして実技指導を行った。参加者は2つのチームに分かれ、低速バランス、狭路走行、ブレーキング、パイロンスラロームなどのプログラムに取り組んだ。

研修会とフォローアップ講習会、また当日の安全運転講習会の指導にも当たった鈴鹿サーキット交通教育センターの出原大輔インストラクターは「教習所で培った確かな知識とスキルを持った方々なので、私たちの指導方法をそのまま行うのではなく、自分の言葉にしてポイントを的確に伝える能力が非常に高いと感心しました。教習所との連携は、今後地域での安全運転普及に大きな役割を果たすと確信しています」と取り組みの意義を実感したという。

講習会は午後1時にスタート。教習指導員たちが2時間半にわたり、熱心に指導を行った。講習指導を終えた西川さんは「とても勉強になりました。今回の経験とノウハウを地域に広めていきたい」と今後の抱負を語った。

ポイント③　地域社会と連携した安全運転普及活動

講習会では冒頭、多くの参加者が見守る中、北海道警察旭川方面本部旭川機動警察隊の協力のもと白バイ隊による模範走行と講話が行われた。

プライベートで講習会を訪れていた北海道警察本部交通企画課の笠谷氏はホンダの取り組みに大きな期待を寄せる。「北海道では今年、二輪車事故が急増しました。特に40～60代の中高年ライダーによる大型バイクの事故が顕著です。ホンダのような認知度の高いメーカーが地域の販売店、教習所や警察と連携して、こうした講習会を開催することは安全運転意識の向上に大きく寄与すると思います。交通事故の削減には、地域社会が連携し、多方面からの地道な活動の積み重ねが必要とされます。今後もできる限り協力を続けていきたいと考えています」

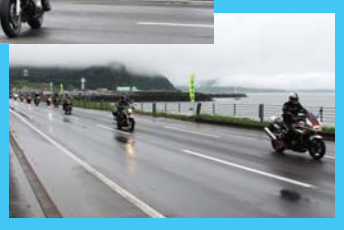
講習会終了後、イベントを主催した北海道ホンダ販売（株）の松澤愛郎専務取締役は、今回の取り組みをこう振り返る。「ホンダの安全への取り組みを知ってもらう良い機会になりました。参加してくれたお客様にも大好評で、今回講習会に参加できなかった方から次の機会があったらぜひ参加したいとの声も多数いただいています。今後も地域社会と連携し絆を深めながら活動を継続していきたいと考えています」。

北海道ホンダ販売（株）
専務取締役
松澤愛郎さん

Hondaおもしろツーリング＆安全運転講習会 in 礼受牧場【主な内容】

主催：北海道ホンダ販売（株）
共催：本田技研工業（株）安全運転普及本部
後援：北海道警察／北海道留萌振興局
協力：留萌警察署／留萌市観光協会／留萌市役所／麻生自動車学校／苫小牧中野自動車学校／苫小牧ドライビングスクール／Hondaドリーム札幌

8:00 札幌エリアの各販売店よりツーリング出発



11:30 礼受牧場　到着

13:00 安全運転講習会　開始
・白バイ隊による模範走行、講話

・養成インストラクターによる実技指導
【主なプログラム】
パイロンスラローム
低速バランス
狭路走行
8の字
ブレーキング

15:30 安全運転講習会　終了
解散　帰路へ

NEWS REVIEW

●東京都個人タクシー協同組合

小学校でHonda自転車シミュレーターによる交通安全教室を開催

6月10日、東京都個人タクシー協同組合（以下、東個協）が東京都北区立神谷小学校で交通安全教室を開催した。

東個協は、約1万人の個人タクシー事業者が加入する団体で、都内に39の支部がある。東個協の木村忠義理事長は自転車教育に注力する背景を次のように語る。「社会的に自転車事故がクローズアップされている中で、私たちタクシー業界としても社会貢献の一環として、自転車利用者に安全運転を呼びかけていきたいと考えていました。そこで今年、Honda自転車シミュレーターを2台導入し、これを活用した交通安全教室を始めました。各支部が地元の警察署と連携しながら、小学校などで活動を展開しています」。

木村忠義理事長

この日は、神谷小学校の体育館に2台の自転車シミュレーターを設置し、3年生38名、4年生62名を対象に、東個協・北支部の役員らが、自転車の安全な乗り方についての指導を行った。

また、東個協ではHondaドライビングシミュレーターも導入しており、こちらは高齢の個人タクシー事業者の安全運転教育に活用していく考えだ。

●第44回二輪車安全運転全国大会

安全運転技能と交通マナーの向上をめざして

8月6、7日の両日、鈴鹿サーキット交通教育センターにて「第44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会）。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。競技は、法規履行走行と技能走行。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）の4クラスに分かれて、全国44都道府県の代表選手174名が各クラス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、出場選手全員によるパレードが行われた。大会成績は、団体優勝が千葉県、2位・東京都、3位・埼玉県。個人賞は、女性クラス・八木楓さん（福岡県）、高校生等クラス・髙梨遼太郎さん（埼玉県）、一般Aクラス・菊池英雄さん（茨城県）、一般Bクラス・峯尾豪さん（東京都）が優勝した。女性クラスの八木さんは「初めての大会で優勝できたのは、関係者を含むチーム一丸となって取り組んできた結果。とても嬉しいです」と喜びを語った。

現場訪問――●ライオン（株）

これから企業ドライバーとなる新入社員に安全運転のマインドと技術を伝える

日用品や一般用医薬品などの製造販売を手がけるライオン（株）（本社・東京都墨田区）の新入社員を対象にした安全運転研修が7月8日、交通教育センターレインボー埼玉で開催された。この日は同社の新入社員26名がこの研修を受講した。

ライオン（株）人事部の篠笥（ささき）紀勝さんは「新入社員には普通自動車免許の取得を義務づけています。入社の内定が決まってから、免許を取得する新入社員もいます。そうした社員が安全運転を心がける上で、この研修は重要な機会と位置づけています。また、安全運転教育を通じて、常に最悪の事態を想定し行動するという習慣も身につけてほしいと考えています」と安全運転研修の意義を話す。

午前中は座学からスタート。インストラクターが交通事故の原因の多くは運転者の認知ミスであることを解説。人間の視野は限られているので、安全を確認する時は目だけでなく身体も使って左右や後方を確認することが重要であると受講者に伝えた。

次は、実技。運行前点検のポイント、正しい運転姿勢、安全な乗降車の方法をインストラクターが説明していく。「乗車する前に、クルマの後ろから前へ右回りで1周して、発進する前にクルマの周囲に障害物などがないか確かめてください」とアドバイスした。

この後、トレーニングコースに出て、50km／hで走行して、ABS（アンチロック・ブレーキ・システム）が作動する時のクルマの挙動を体験してもらう。最初のうちは、ブレーキを強く踏み込むことができない、あるいは途中でブレーキを緩めてしまう受講者が多かった。トレーニングを重ね、最終的には80km／hからでも安定して停止するためのブレーキ操作を身につけた。さらに、反応制動体験も行い、50km／hで走行中に、危険を発見してから、ブレーキをかけるまでに走った距離（空走距離）を受講者に確認してもらった。

午後からは、車庫入れ、縦列駐車、狭路走行。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・確実に行うためのコツを解説した。切り返しを行っている受講者には、インストラクターが周囲の安全を確認する時はクルマが止まっている状態で観るように声をかけた。参加者は、それに従って練習を繰り返した。

研修を見守った篠笥さんは、「トレーニング中、新入社員一人ひとりの運転の特徴をインストラクターの方々にチェックしてもらっています。その結果をもとに、一人ひとりの運転特性を配属先の上司にも伝え、各職場でも適切なアドバイスができるようにしています。こうした積み重ねで、社員の安全運転意識は向上しています」と、長年継続している安全運転研修の成果を語った。

50km/hから80km/hの速度で、ABSが作動するまでブレーキペダルをしっかりと踏み続けるトレーニングを行った

トレーニングに入る前に運行前点検のポイントを確認する

写真上／インストラクターが模範を見せ、車庫入れや縦列駐車のポイントを解説
写真下／切り返しをしながら、パイロンで囲まれた狭路コースを通過

TOPICS

子どもを交通事故の危険から守るためには、親子が一緒に交通安全を学ぶことが重要である。
そこで、Hondaでは子どもの夏休みの時期に合わせて、親子で楽しく交通安全を学べるイベントを各地で展開した。

●鈴鹿地区・狭山地区親子交通安全教室

事故の怖さを安全に体験することで交通ルールを守る大切さを学んでもらう

7月16日には三重県鈴鹿市の鈴鹿サーキット交通教育センター、7月29日には埼玉県狭山市の（株）ホンダロジスティクス埼玉事業所で、地域に根ざした参加体験型の親子交通安全教室が開催された。鈴鹿地区親子交通安全教室には鈴鹿市およびその近隣に住む親子125名、狭山地区親子交通安全教室には平日にもかかわらず、狭山市およびその近隣に住む親子48名が参加した。

この親子交通安全教室は、子どもには事故の危険や怖さ、保護者には自らが事故を防ぐ知識と、子どもの行動特性を理解していただくことを目的としている。両地区とも、親子に安全意識を高めてもらうための様々な実験が行われた。その1つは、ダミー人形を使った飛び出し事故の再現。30km／hで走行するクルマの前に駐車車両のカゲからダミー人形が飛び出してくるというもの。ドライバーは人形を発見してから、急ブレーキをかけるが、間に合わない。衝突する大きな音とともに、子どもたちから悲鳴があがった。急に飛び出すと、クルマは急に止まれないことを示した。参加者は日頃体験できない経験を通じて、交通安全の大切さについて学んだ。

狭山地区親子安全教室を主催した（株）ホンダロジスティクス埼玉事業所の吉岡稔・安全課課長は「今回が初めての開催になりますが、子どもたちの真剣な表情を見て、やりがいを感じました。今後、このイベントを定着させ、地域の方々の安全意識を高めていくための役に立ちたいと思います」と話す。

ダミー人形を使った飛び出し事故の再現（狭山地区親子安全教室）

トラックの内輪差による左折時の巻き込み事故の再現（狭山地区親子安全教室）

座学では狭山市交通指導員が「あやとりぃ　ひよこ編」を使って、交通行動の基本を伝えた（狭山地区親子安全教室）

鈴鹿地区親子安全教室でも飛び出し事故の再現（上）や、クルマの死角の範囲の確認（下）が行われた

●ASIMOといっしょに親子で学ぼう！交通安全教室 in ホンダウエルカムプラザ青山

ホンダの教育プログラムや教育機器を通じて親子に交通安全への理解を深めてもらう

8月2、3日には、ホンダウエルカムプラザ青山（東京都港区）で「ASIMOといっしょに親子で学ぼう！交通安全教室 inホンダウエルカムプラザ青山」（主催：本田技研工業（株）安全運転普及本部）が開催され、2日間で98名の親子が参加した。

4歳から小学2年生の子どもには、交通安全教育プログラム「あやとりぃ[※1] ひよこ編」を活用した交通安全指導が行われた。インストラクターが道路を歩く時の位置や、信号機の意味など基本的な交通ルールを説明。そして、道路を渡る時の3つの約束として「止まる」「手をあげる」「右、左、右を観る」を伝え、模擬の信号機と横断歩道を使って、子どもたち一人ひとりが実践した。

小学2年生から6年生までの子どもたちには、「ホンダ自転車シミュレーター[※2]教室」が行われた。初めに、自転車に多い出会い頭事故を防ぐための一時停止や左右確認の重要性などをクイズ形式で解説。その後、インストラクターがシミュレーターで悪い運転の見本を見せ、どのように運転すれば安全か、子どもたちに考えてもらう。最後に、参加した子どもたち数人がシミュレーターを体験しながら、危険予測トレーニングを楽しく学んだ。

模擬の横断歩道で道路を渡る時の3つの約束を実践する子どもたち

交通安全の基本を楽しく学べる「あやとりぃ ひよこ編」

実際に近い交通状況で危険を安全に体験できるHonda自転車シミュレーター

※1　あやとりぃ＝Hondaが鈴鹿市と協力して開発した交通安全教育プログラム。4～5歳児対象の「あやとりぃ　ひよこ編」、小学3～4年生対象の「あやとりぃ」、幼児～小学校高学年対象の「あやとりぃ　自転車教室」、高齢の歩行者・自転車利用者対象の「あやとりぃ　長寿編」がある。あやとりぃは「**あ**んぜんを　**や**さしく　**と**きあかし　**り**かいして　**い**ただく」の略。詳細は以下ホームページを参照。
http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/ayatorii/

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

●鈴鹿地区親子交通安全教室
主催：本田技研工業（株）安全運転普及本部 鈴鹿普及ブロック
共催：（株）エフ・シー・シー、クミ化成（株）名古屋工場、鈴鹿インター（株）、テイ・エス テック（株）鈴鹿工場、（株）ベスティックス キョーエイ、（株）ユタカ技研、鈴鹿市交通教育指導員
後援：鈴鹿市、鈴鹿警察署、鈴鹿地区交通安全協会、鈴鹿サーキット交通教育センター

●狭山地区親子交通安全教室
主催：（株）ホンダロジスティクス埼玉事業所
共催：本田技研工業（株）安全運転普及本部 埼玉普及ブロック、本田関連企業災害防止協議会 埼玉支部
後援：狭山警察署、狭山市消防署、狭山地方交通安全協会、狭山市交通防犯課、狭山市教育委員会、JAF埼玉支部、埼玉県赤十字血液センター

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3回

交通安全教育に対する国の方針

現代社会では生命や安全を軽視する風潮やそれに起因する事件事故の発生も少なくなく、様々な危険が児童生徒を取り巻いている。加えて、先の震災以降、学校安全の果たす役割の重要性は、ますます高まってきている。今回は、学校安全における交通安全教育について、国はどのように位置づけ、どのような方針で取り組もうとしているのかを探っていく。

重要性が高まる安全に関する教育

平成21年4月、「学校保健法」を改正した「学校保健安全法」が施行された。この法律には、学校安全の充実を図るため、幼稚園から高校までの各学校における学校安全計画の策定と実施が規定されている。

学校安全（交通安全・生活安全・災害安全）は学校保健、学校給食とともに学校健康教育の3領域の1つと位置づけられ、安全教育と安全管理、両者の活動を円滑に進めるための組織活動で構成されている。（図1参照）

文部科学省スポーツ・青少年局学校健康教育課安全教育調査官の佐藤浩樹さんは「交通安全を含む学校安全の目標は、まず児童生徒が自らの安全を確保できるようになること。そして最終的には、社会の一員として安全な社会づくりに貢献できる資質や能力を身につけることです」と語る。

文部科学省スポーツ・青少年局学校健康教育課安全教育調査官の佐藤浩樹さん

さらに、平成25年度から実施される新しい高等学校学習指導要領の総則にも、安全に関する指導を適切に行うよう努めることが新たに追加された。交通安全については、保健体育科の科目「保健」に含まれており、交通事故の現状や交通社会で必要な資質と責任、安全な社会づくりに関する指導を行うこととしている。この中には、「近い将来、運転者として交通社会の一員となることを考慮し、加害事故を起こさない努力が必要であるという視点を重視する」「交通事故には責任や補償問題が生じることを理解できるようにする」という内容が盛り込まれている。

「交通安全教育には、安全学習と安全指導の2つの側面がありますが、学習指導要領に基づく安全学習、学校行事やホームルーム等の特別活動における安全指導と併せ、日常の登下校時の声がけなど、学校の教育活動全体を通じて行われることが必要です」と佐藤さんはいう。（図2参照）

社会の一員としての役割を意識してもらう

文部科学省では学校保健安全法や新学習指導要領に対応した安全教育ができるように、昨年、『「生きる力」をはぐくむ学校での安全教育』という学校安全参考資料を改訂し、全国の幼稚園、小学校、中学校、高校などに配布した。同資料には、各発達段階における交通安全教育の目標や内容、進め方がまとめられている。

「この資料には、道路の歩行と横断、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性などについて、小・中・高の各段階に応じた目標と指導内容を紹介しています。学校安全計画例も掲載されているので、各高校での交通安全教育や安全管理の充実のために役立ててほしいと思います」と佐藤さんは教育現場での活用を訴える。

この資料では高校生に対して、安全教育の立場からは社会の一員としての役割を意識するなど、より大きな視点に立った生き方を促すことが必要だとしている。具体的な教育方法の例として、幼児や小学生への交通安全教育に参加し、生徒自身が教育する立場を経験することなどを挙げている。こうした気づきを促す教育によって、自分を守る交通安全教育から、社会の安全に自分がどのように関わるかを意識する交通安全教育へと発展させることが期待できる。

この他にも、文部科学省では『生徒を事件・事故災害から守るためにできることは』という教職員向け研修用DVDも作成。中学生や高校生に、自転車利用者やプレドライバーの立場での安全指導を教職員ができるようにしている。

学校安全参考資料『「生きる力」をはぐくむ学校での安全教育』（左）と教職員向け研修用DVD『生徒を事件・事故災害から守るためにできることは』（右）。学校安全参考資料は以下の文部科学省のホームページからダウンロードができる
http://www.mext.go.jp/a_menu/kenko/anzen/1289310.htm

危険を予測し、的確に行動できる力を高める

生徒への交通安全教育を進める上で、佐藤さんは次のような課題を挙げる。

「今、小学校では遊具が少なくなる傾向にあり、道路にしても、歩道や信号機が整備されて、環境面では子どもたちの安全は確保されています。しかし見方を変えると、子どもたちが、生活の中でちょっとした危険やヒヤリハットを体験する機会がなくなっているといえるでしょう。一昔前は、子どもたちが小さな失敗の積み重ねを通じて、自分を守る術を考え、身につけることができました。安全な環境で成長してきたということを踏まえて、生徒に危険を予測したり、回避する能力を養うための指導をしていかなければいけません」。教職員は生徒が適切な行動ができるように工夫する必要もあるといえそうだ。

学校全体で計画への共通理解を深める

現在、各学校では年間の学校安全計画を策定し、実施している。計画に関しては、安全教育、安全管理、組織活動（教職員の研修、地域との連携など）について盛り込まれていることが要件となっている。

「学校によっては交通安全、生活安全、災害安全、それぞれ別の先生が担当しているケースもあると思います。しかし、いずれも最終的な目的は同じなので、各担当の先生方が連携して活動することが大切です。この連携を核にして、学校全体で共通理解を深め、組織的に学校安全計画を進めていく必要があります。また、計画の内容は、校内だけでなく保護者の方々とも共有することが求められています」と、佐藤さんは計画を進める上でのポイントを説明する。

このように学校安全計画の実施にあたっては、すべての教職員がその重要性を認識し、保護者との共通理解が得られるように配慮することが望まれている。

計画と実績を評価して指導や改善に活かす

前回（6・7月号）は高校での活動事例を通して、効果的な交通安全教育を実践するためには各高校が実態や課題を明らかにし、それに対応した教育計画と、その実行が重要であることを紹介したが、いわゆるPDCAサイクル（図3参照）をまわして、定期的に学校安全計画の内容や取組みを評価し、改善していく必要がある。

「交通安全に関しては事故や苦情の件数の推移で成果を判断しがちですが、安全教育の評価としては不十分です。数字には表れない潜在的な危険もあるからです。そのため、生徒へのアンケート調査などを行い、意識や行動がどのように変化しているか、多面的にみてほしいと思います」と佐藤さんは話す。

「ある高校の事例ですが、生徒会が中心となって地域の人々を対象に自分たちの交通行動についてのアンケート調査を実施したそうです。外部の評価を得られるだけでなく、生徒の交通安全に対する動機づけにも効果的といえるでしょう」。

安全教育は、生徒自らが安全に行動し、他の人々や社会の安全に貢献できる資質や能力を身につけることをめざしている。これは、学校教育の目標である生徒の「生きる力」（知・徳・体のバランスのとれた力）をはぐくむことにもつながっていく。この安全教育を効果的に進めていくためには、取組みを学校の活動の中に具体的に位置づけ、担当者だけでなく教職員一人ひとりが積極的に関わることができる体制を整備していかなければならない。今、社会の中に安全文化を根づかせていくためにも、高校をはじめとする各学校の安全教育のさらなる充実が求められている。

図1 学校安全の構造図

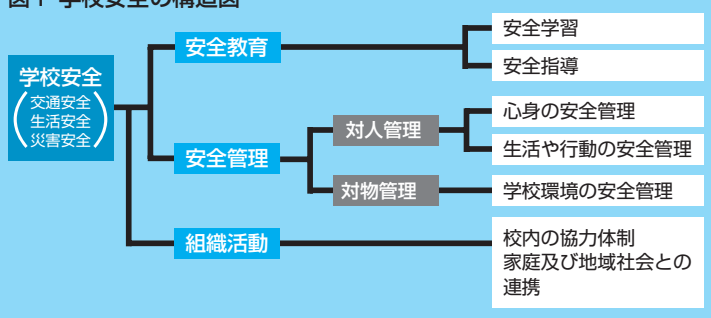


図2 交通安全教育の領域と構造

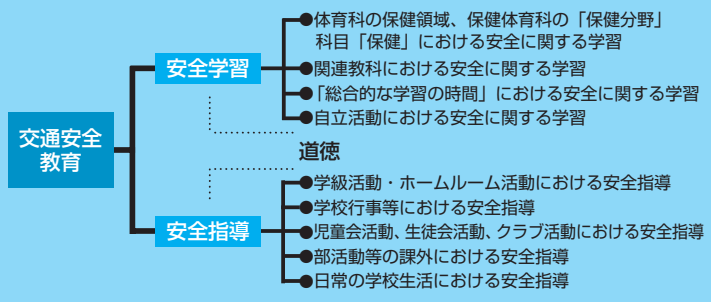
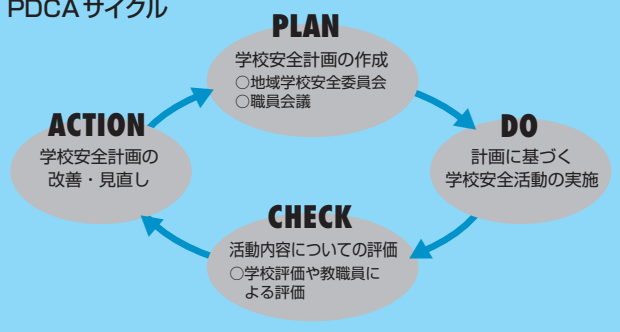
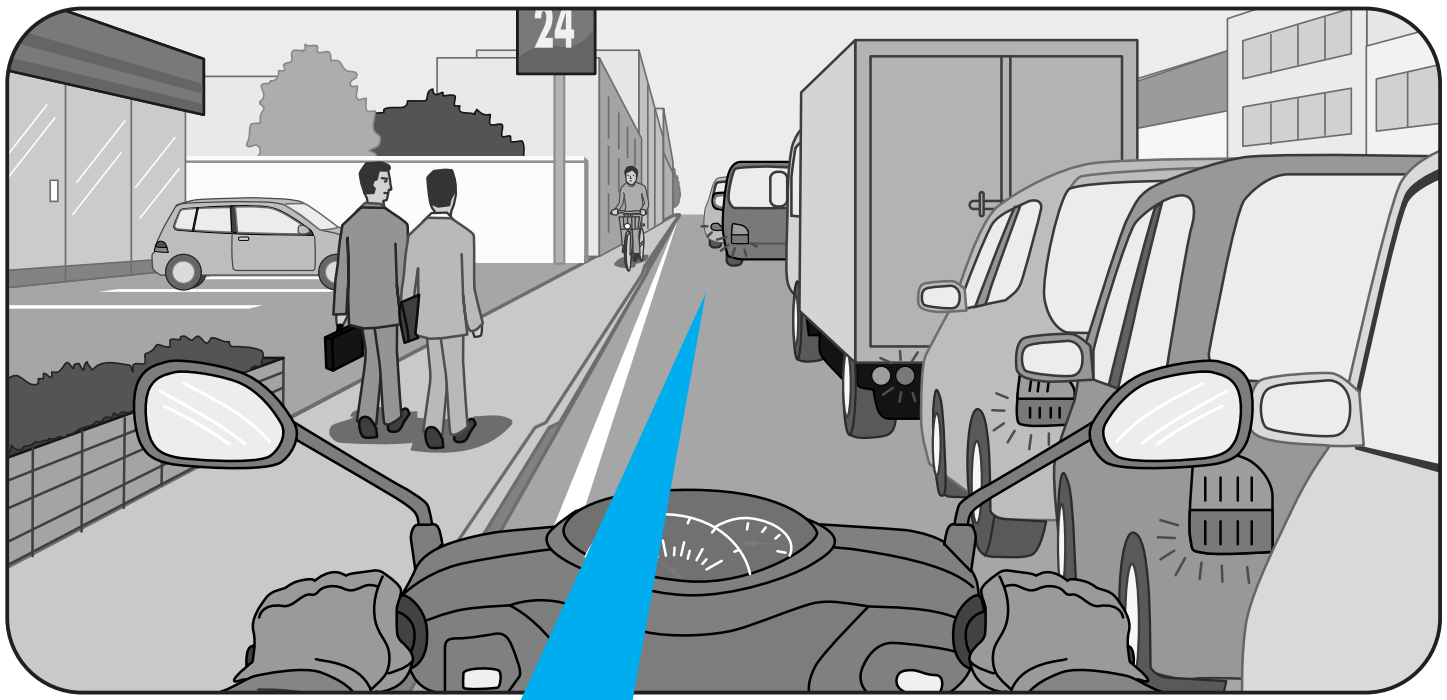


図3 PDCAサイクル



危険予測トレーニング（KYT）――危険感受性を育てる　第22回　渋滞で停止中のクルマの横を走行する（二輪車）

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。今回は二輪車のライダーに、渋滞で停止中のクルマの横を走行する時の危険について考えてもらうためのKYTです。



あなたは片側1車線の道路を走っていますが、渋滞でクルマは停止しています。路肩が空いているので、速度を抑えてクルマの横を走行しようとしています。

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？

©本田技研工業（株）

活用方法

❶少人数のグループをつくります。
❷「交通場面のイラスト」を見せながら、意見を出し合います。
❸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

指導者ファイル 3

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。

神戸市交通安全指導員の皆さん
（左から）明隅有貴子さん、佐々木陽子さん、濱本知代さん、ルールくん、伊関宏美さん、桝見規早子さん、大戸弘子さん
※上記6名に加え、森一子さん、岸上徳子さん、三木直子さん、小濱桂子さん、赤井雅子さんの5名で活動

Honda自転車シミュレーターを活用し、指導の幅を広げる

神戸市交通安全指導員（以下、指導員）は（財）兵庫県交通安全協会に所属し、神戸市内で交通安全啓発や広報活動を担っている。平成22年度は11名の指導員によって、幼児・児童・生徒、高齢者等を対象にした交通安全教室を1283回開催した。

主任を務める桝見規早子（ますみ）さんは、「基本的なことですが、わかりやすく伝えることを常に意識しています。特に子どもには、『確認する』ということを『まわりをよくみる』というなど、わかりやすいことばに置き換えています」と話す。

「神戸市は市街地の集中する南部と、山に囲まれた北部では交通状況が異なります。同じ市内といっても、地区によって指導する内容が変わってきます」と濱本知代さん。特に、市街地では自転車教育に対するニーズが高いという。

今年度から小・中・高校などで自転車教室を行う際は、Honda自転車シミュレーターを持ち込んで自転車教育に活用している。

自転車シミュレーターによる指導を担当した佐々木陽子さんは、「実際に走行する感覚に近く、公道ではできない危険場面の体験ができるので効果的だと思います。学校などに持ち込む時は、スクリーンに映像を映し出すことで、多人数の指導にも対応できます。また、後方や左右を確認するためのモニターがあるので、自転車を発進させる時の後方確認など、おろそかになりがちな安全行動を身につけてもらうことができます。指導の幅が広がり、役に立っています」と評価する。通常、この自転車シミュレーターは兵庫県交通安全協会の交通安全コミュニティーギャラリーに常設されており、来館者が気軽に利用できるようになっているそうだ。

自分の命を大切にすることを伝えたい

高齢者への啓発活動も大きな課題であるというのは伊関宏美さん。「老人会などの集まりに参加する機会の少ない一人暮らしの高齢者の方が交通事故に遭う確率が高くなっています。そこで、警察署や民生委員と協力して、こうした方々の自宅を訪問し、道路を安全に横断するためのポイントを説明しています」。

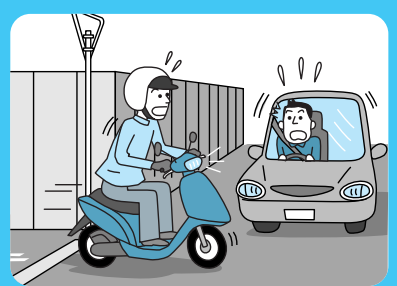
7月17日には、兵庫県警察本部と兵庫県交通安全協会が主催する「夏の交通安全フェア2011」が神戸市内のショッピングモールで開催された。このイベントでも、兵庫県交通安全協会キャラクター「ルールくん」と一緒に交通安全教室などを通じて、多くの来場者に安全を呼びかけた。

「単に交通ルールを教えるのではなく、一人でも多くの方に自分の命を大切にすること、相手を思いやることを伝えるのが、私たちの使命だと思っています」と、指導員たちは日々の活動に取り組む。

SJクイズ ?

Q1　平成22年中、原付が第1当事者となった交通事故で、最も多い事故類型は次のうちどれでしょう？

①転倒
②工作物衝突
③右折時衝突
④出会い頭衝突

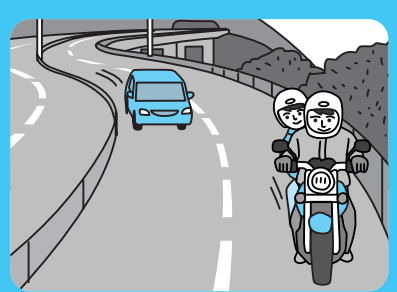


Q2　平成22年中の二輪車（原付・自動二輪）乗車中の交通事故死者数を損傷部位別にみると、頭部の割合が41.0％と最も高くなっていますが、次に多い部位は次のうちどれでしょう？

①頸部　②胸部　③腹部　④脚部

Q3　高速道路でバイク（126cc以上）の二人乗りが可能になるのは、自動二輪免許を取得して何年が経過した後でしょう？（運転者の年齢は経過した時点で20歳以上とします）

①1年
②2年
③3年
④4年



※「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/

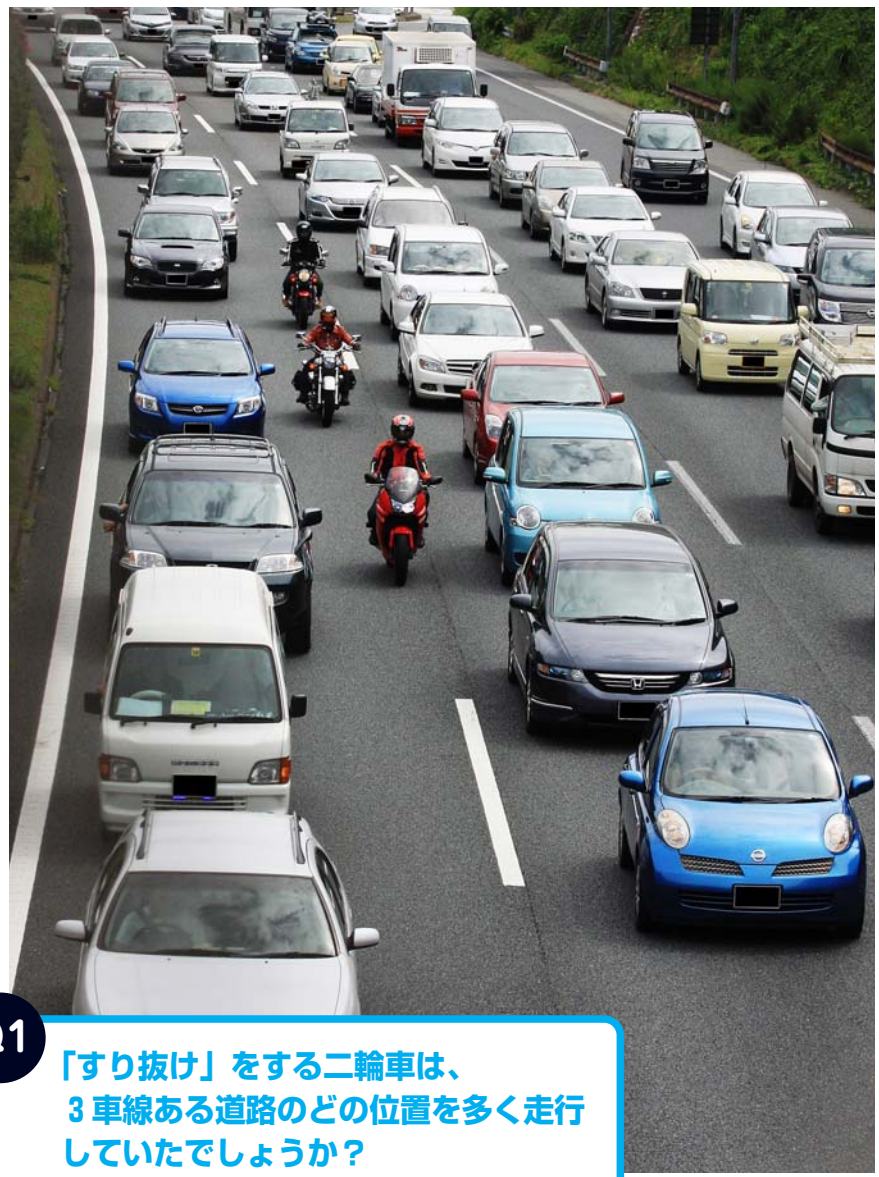
©本田技研工業（株）

混合交通を観察する
DOCUMENT EYE ●series—244

渋滞する高速道路を走行中の二輪車を観察する

●観察場所／神奈川県横浜市青葉区千草台
東名高速道路・下り線「港北パーキングエリア」付近
●観察日／7月23日（土曜日）　●天候／曇り
●観察時間／8:15～10:15　●観察者／3名

夏の渋滞する高速道路で、二輪車はどこを通行し、ライダーはどんな服装で走行しているか？



Why

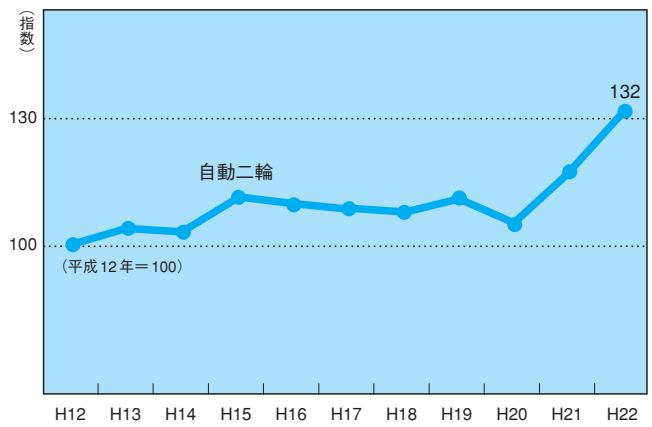
高速道路での二輪車事故件数がここ10年で約3割増加！

高速道路における当事者種別交通事故件数の推移（平成12～22年、警察庁資料）をみると、この10年でほとんどの車両が減少傾向にあるものの、軽自動車、自動二輪の事故件数が大幅に増加している。自動二輪（総排気量125cc超）では、平成12年に215件だった事故件数が平成22年には284件と約3割も増加している。

そこで今回は、夏の行楽・帰省シーズンを迎え、渋滞が多くなる高速道路で、二輪車の渋滞時の走行位置と服装を観察した。

観察日は夏休み最初の土曜日（7月23日）。観察場所の東名高速道路・下り線「港北パーキングエリア」付近の天候は曇り。観察時間帯の気温は20～23℃であった。観察開始の午前8時台から三車線すべてが渋滞によるノロノロ運転が続き、一時解消されたもののすぐに渋滞。10時台には20km以上の渋滞になった。完全に停止する四輪車が多いなか、すべての二輪車が渋滞中の車両の脇をすり抜け、前方に進んでいた。

高速道路における自動二輪（第1当事者）の交通事故件数の推移（各年12月末）



Advice

スピードを落とし、十分な危険予測をしながらの走行を！

渋滞中の高速道路では、ウインカーを点灯しないで急に進路を変更するクルマや、ノロノロ運転の連続で注意が散漫になっているドライバーも少なくない。こうしたクルマの間をすり抜ける時、ライダーは自分の安全を確保するために、周囲のクルマの挙動に細心の注意を払いながらの走行が必要になる。

高速道路の渋滞時、二輪車はクルマの隙間を縫う「すり抜け」が一般的な走行となる。実際の観察からも、渋滞時に通行した全191台が「すり抜け」を行っていた。「すり抜け」のスピードは速く、191台中153台（80%）が40km／h以上で走行していた。休日や連休の高速道路上には不馴れなドライバーも増加しているため、挙動が不安定なクルマも多い。スピードが速ければ速いほど、不測の事態への対応も遅くなるため、ライダーは十分に安全確認が行える速度で走行することが求められる。

一方、ドライバーは高速道路の渋滞時には、二輪車が「すり抜け」走行を始めることを前提に危険を予測する必要がある。例えば、40km／hでは1秒間に約11m進む計算となり、50m後方に見えた二輪車は約4～5秒後には自車の隣を通過する。車線変更の際には早めにウインカーを点灯させるなど、お互いにマナーを守りながらの走行が事故を未然に防ぐことにつながる。他にも周囲に二輪車が追走している時など、車両の死角が多いことを自覚し、目視での確認が必須となる。

今回、ライダーの服装については、全体的に安全に対する意識が高かったが、パッセンジャーの意識はそれと比較すると低い結果となった。

高速道路での事故は死傷事故に発展するケースが多い。一瞬の気の緩み、判断の遅れが大事故につながる。ライダーは渋滞時にも無理な運転は控えること。また、皮膚を露出しない服装はもちろん、万一の事故に備えボディプロテクターの着用を心がけるなど、十分な危険予測と事故への対策が不可欠である。

Q1

「すり抜け」をする二輪車は、3車線ある道路のどの位置を多く走行していたでしょうか？

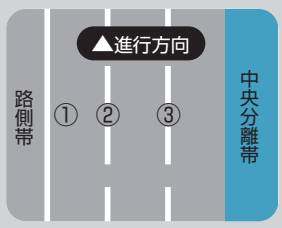
A 実際の観察から

★Q1の回答
191台中96台（50%）が③を通行

2時間の観察で通過した二輪車は191台。3車線すべてが渋滞している中で、191台中50%の96台が③を通過。続いて多かったのが、中央の②で全体の24%にあたる46台。一番左側の①は32台だった。

実際の観察から、③を走る理由は、クルマの多くが車線の右寄り（中央分離帯寄り）を走行しており、左側に隙間が生まれライダーが走りやすいためと推測された。

二輪車にとって一番走りやすいと思われる道路左端にある路側帯（路肩）は緊急車両用で、一般車両がここを走行することは道路交通法違反となる。今回の観察で路側帯を走行したライダーは約9%にあたる17台。そのほとんどはパーキングエリアから合流する際にタイミングが合わず、そのまま路側帯を走行したケースであり、後に本線に合流していた。



Q2

夏場の高速道路でのライダーの服装は、どのくらい守られていたでしょうか？

A 実際の観察から

★Q2の回答
全体の90%以上が上着・長ズボン・グローブを着用

二輪車を運転する際は、皮膚を露出しない服装が求められる。観察の結果、上着・長ズボン・グローブに関しては装着率が90%を大きく越え、ブーツ（くるぶしが隠れる靴）着用率も85%を超えており、ライダーの安全に対する意識は全体的に高かった。

この日のライダーの年齢層が比較的高く、専用のライディングウエア着用者が多かった一方、若年層や大型スクーターに乗車していたライダーの多くは、素手やスニーカーなどで運転している傾向が見られた。

二人乗りの例は12例。パッセンジャー（後部座席同乗者）の服装は、長袖・長ズボンの着用は徹底されていたが、グローブ・靴に関しては意識が低かった。特に女性の場合、くるぶしが隠れる靴を着用している人は少なく、中にはサンダルのパッセンジャーも見かけた。

●二輪車の渋滞時の走行位置（191台中）

車種	走行位置			
	路側帯	①	②	③
スポーツバイク	14	22	29	63
スクーター	1	5	5	11
アメリカン	2	2	9	15
オフロード	0	3	3	7
	17（8.9%）	32（16.8%）	46（24.0%）	96（50.3%）

●二輪車の渋滞時の通過速度（191台中）

車種	通過速度	
	40km/h以下	40km/h以上
スポーツバイク	27	101
スクーター	2	20
アメリカン	4	24
オフロード	5	8
	38（19.9%）	153（80.1%）

※観察者の判断による

●高速道路を走行するライダーの服装（191名中）

	○	×
長袖	185（96.9%）	6（3.1%）
長ズボン	187（97.9%）	4（2.1%）
グローブ	179（93.7%）	12（6.3%）
ブーツ（くるぶしが隠れる靴）	164（85.9%）	27（14.1%）

●パッセンジャーの服装（後部座席12名中）

	○	×
長袖	11（91.7%）	1（8.3%）
長ズボン	9（75.0%）	3（25.0%）
グローブ	8（66.7%）	4（33.3%）
ブーツ（くるぶしが隠れる靴）	2（16.7%）	10（83.3%）

PRINTED WITH SOY INK 本冊子は再生紙に植物インキで印刷しています。

次号は2011年10月20日発行予定となります。

（SJクイズの解答：Q1④、Q2②、Q3③）