

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：高齢歩行者への交通安全教育  
高齢者に安全な行動選択をしてもらうために…①
- 教育最前線／セーフティ・フェスティバル in 富山……④
- NEWS REVIEW①／熊本県二輪車安全普及協会グッドライダーミーティング  
NEWS REVIEW②／バイクであいたいパレード……④
- 現場訪問／名古屋市 ヤング・ドライバーズ・クリニック in 鈴鹿……⑤
- TOPICS①／熊本県交通安全教育講習員・宮崎県交通安全指導員情報交換会  
TOPICS②／東京都ホンダ会……⑤
- STREAM／高校におけるこれからの交通安全教育 第4回……⑥
- 危険予測トレーニング (KYT)／  
信号機のある交差点を横断する (歩行者)……⑦
- 指導者ファイル／狭山市交通指導員の皆さん……⑦
- SJクイズ……⑦
- DOCUMENT EYE ⑧／  
横断歩道で歩行者の左右確認と信号遵守状況を観察する……⑧

特集：高齢歩行者への交通安全教育

# 高齢者に安全な行動選択を してもらうために

平成22年の交通事故死者数の半数以上は高齢者（65歳以上）が占めている。全人口に占める高齢者の割合が約23%であるのに対し、事故死者数では約50%と高い水準である。さらにその半数は歩行中に事故に遭っている。高齢者の死者数低減のためには、運転者教育だけでなく、歩行者としての教育も重要になってくるが、具体的にどのような教育を推進すべきなのか。最近の高齢者への意識調査結果や、実際の高齢歩行者教育の事例をもとに、その方向性を探る。

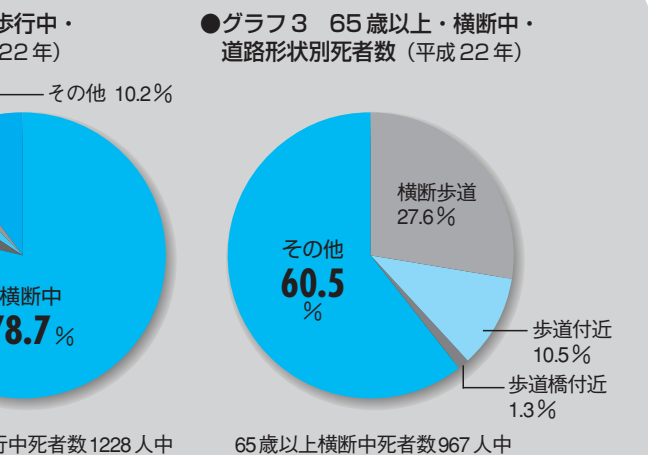


「高齢者交通安全ふれあいフェスタ 2011 in Kochi」では、本田技研工業（株）安全運転普及本部鈴鹿普及ブロックのインストラクターが「あやとりい 長寿編」と、「交通安全ビデオ講座」を使って指導

交通統計などによれば、平成22年の交通事故死者数4863人のうち、高齢者（65歳以上）は2450人と、全体の約50%を占めている。これを状態別にみると、歩行中が1228人（50・1%）と最も多く、全体の半数となっている（グラフ1）。さらに、これは平成21年に比べ26人増加している。高齢者の歩行中の死者1228人を事故類型別にみると、最も多いのは「道路横断中」（グラフ2）で、とくに横断歩道以外の場所を横断中に、事故に遭ったケースが多くなっている（グラフ3）。

このように、今後さらに交通事故死者数を低減させていくためには、高齢歩行者の事故防止対策が重要になることがうかがえる。この層に向けた交通安全教育を、今後どのように充実させていくかが、重要な鍵となるだろう。そこで今回は、高齢歩行者の交通安全教育にスポットをあて、そのあべき方向性を探ってみたい。

## 高齢者に「気づき」を 与える教育



主催者である高知県警察本部では、高齢者の交通事故を防止するため、関係する機関や団体と協力して、毎年秋に「高齢者交通事故防止キャンペーン」を展開している。このほか、高齢者1万人訪問活動（出前式の戸別訪問による交通安全教育）も展開するなど、積極的に高齢者対策を進めており、このイベントはそうした活動の一環として行っているもので、今年で3回目となる。

開式セレモニーでは、加藤晃久・高知県警察本部長が、「本県の全人口に占める高齢者の割合は、全体の約3割ですが、交通事故死者数では約6割となっています。今日は皆さんに、しっかりと見て、聞いて、楽しく交通安全について学んでいただき、日々の生活に役立てていただければと思います」と挨拶。

続いて、「危険予知と交通事故の未然防止対策について」というテーマで、本田技研工業（株）安全運転普及本部鈴鹿普及ブロックのインストラクターによる座学が始まった。この座学は、ホンダが開発した高齢者向けの交通安全教育プログラム「あやとりい 長寿編」と、「交通安全ビデオ講座」の歩行者教育のパートを使って進められた。

「あやとりい 長寿編」の1番目の項目は「正しく歩く」。インストラクターが、「5〜7m先を観るよ

うにすると、幅広く前方を確認することができます。歩幅はやや狭く、かかとから着地すると良いでしょう。歩く場所は、歩道や路側帯があればそこを、歩道や路側帯がない場合は、道路の右側を歩いてください」と説明し、参加者に再確認してもらった。

続いて、「薄暮」という言葉をご存じですか？ これは日の入りの前後1時間を指し、交通事故が起きやすい魔の時間帯と言われています」と紹介。スクリーンに暗くなった道路の画像が映し出され、その中に青、赤、黄、緑、白など9つの色が並べられた。「この中で、目立つ色は何ですか？」と、インストラクターが問いかける。すると参加者からは、「白」「黄色」といった声

※1 あやとりい＝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。高齢の歩行者・自転車利用者対象の「あやとりい 長寿編」、4～5歳児対象の「あやとりい ひよこ編」、小学3～4年生対象の「あやとりい」、幼児～小学校高学年対象の「あやとりい 自転車教室」がある。あやとりいは「あんぜんを やさしく とときあかし りかいて いただく」の略。「長寿編」以外については右記ホームページを参照。http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyl/ayatorii/



112名の高齢者がイラストなどを使ったインストラクターの説明に熱心に耳を傾けた



は動画を使って、同じ速度で歩いた場合、まっすぐな横断と斜め横断では、どちらが渡りきるのに時間がかかるのか、参加者たちに確認してもらった。その上で、「斜め横断のほうが、道路上にいる時間が長くなるため、事故に遭いやすくなります」と解説した。

「あやとり、長寿編」は、このように安全な歩行のための重点指導項目として、「止まる」「観る」などの基本動作に焦点をあて、その大切さを集中的に学んでもらえるように配慮されている。高齢歩行者の教育では、安全確認の重要性に気づいてもらうことが大切であり、限られた時間で行うことが多いこともあり、このようにポイントを絞った教育が有効だと言えそうだ。

### 他者の観察を通じて、自分の行動を振り返る

次に行われたのは「交通安全ビデオ講座」。このビデオ講座は、ホンダが今年3月に作成した高齢の歩行者、自転車利用者向けの新教材で、参加者に交通場面を映したビデオを見てもらい、その中に登場する歩行者や自転車、クルマの動きを観察してもらった。日頃の自分の歩き方や自転車の乗り方を振り返り、正しい交通行動につなげてもらうことを目的としている。

今回の講習で取り上げられたテーマは、「歩行者・自転車専用信号機のある交差点を渡る時」。スクリーンに題材となる交差点（写真参照）



ビデオで歩行者やクルマを観察した印象をインストラクターが参加者に聞いていく

を映し出し、「この交差点を危険だと思っか」「このような交差点を渡る時に、クルマの動きに注意しているか」など、参加者は、ビデオを見ながら日頃の自分の交通行動について、0〜100点で自己評価を行う。その後、同じ交差点を往來する、歩行者やクルマの様子を録画したビデオを見せて、観察してもらった。観察するポイントには、「歩行者がクルマの動きに注意しながら渡っているか」「クルマの動きに危険はないか」など。参加者自身にそれを考えてもらった上で、インストラクターが感想を求めると、「クルマの運転にも問題があるが、クルマを見ていない歩行者のほうにも、問題があると感じた」という声が上がった。

そして参加者には、その後も一度、自分の日頃の交通行動について、自己評価をし直してもらった。最後にインストラクターが、「最初の自己評価より点数が下がった方は、自分の問題点に気づかれたということです。気づいたことを忘れずに実行してください」とアドバイスを送った。このように、他者の行動観察を通じて、自分の行動をより客観的に見つめ直してもらったことが、このプログラムの最大のねらいである。

この日の参加者の一人、横井孝司さん（73歳）は、「道路や交差点を渡る時の安全確認の重要性がよくわかりました」、善家久花さん（85歳）は、「言葉だけでなく映

像を使った説明で、とてもわかりやすかった」と感想を語っていた。

高知県警察本部交通安全企画担当課長補佐の節田威洋さんは、「あやとり、長寿編」「交通安全ビデオ講座」とともに、うまく高齢者の関心を誘って、交通安全について学んでもらえるように工夫されており、とても使い勝手のよい教育プログラムだと思えます。今後もこうした教材を使って、高齢者の交通安全教育を活性化させていきたい」と語っていた。

### 一律ではない 高齢歩行者の意識

神奈川県警察本部では昨年、歩行者意識に関する本格的な意識調査を行った。これは、主に高齢歩行者の意識・行動を客観的に把握し、今後の交通安全対策に役立てるためのもので、この調査を担当した神奈川県警察本部交通部交通総務課心理職の菅野裕さんは、その目的について次のように語る。



神奈川県警察本部交通部交通総務課心理職の菅野裕さん

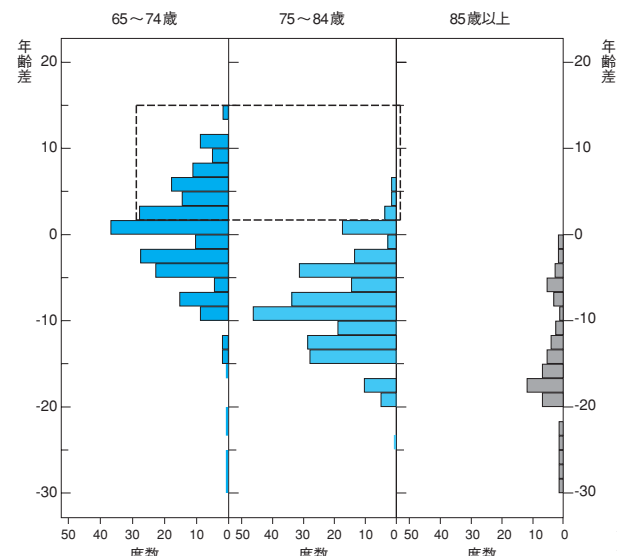
「この調査の背景には、近年の高齢歩行者事故の増加があります。今後、高齢歩行者への事故防止対策を強化していく上で、まず高齢歩行者の行動・判断の基盤となる歩行者意識の基礎資料を、きちんと蓄積しておく必要があると思われました。その中で、私個人の問題意識としては、高齢者は、自分の身体機能の衰えについて、実際どれぐらい自覚しているのか。仮に衰えが自覚されていなくても、事故が起こる別の要因は何か、といったことを明らかにしたかったわけです。」

この調査は、このように交通心理学の観点から、高齢者の歩行者意識を分析したもので、昨年3〜9月に神奈川県内で約1000人からサンプル収集が行われ、今年7月に分析結果が公表された。その結果をみると、「高齢者」と意識する年齢については、自分を高齢者と考えている年齢を、自分の実年齢より高く考えている人が多く、とくに65〜74歳では、約半数の人が自分はまだ

だ「高齢者」ではないと見なす傾向が読み取れた（グラフ4）。

横断歩道を渡る理由に関する質問では、「見通しが良いところだから」を全体の半数以上が選んだ。この他の理由として、75歳未満が75歳以上より多くみられたのは、「横断歩道が近くにないから」。逆に、75歳以上に顕著にみられた理由は「通り慣れたところだから」「危ない思いをしたことがないところだったから」などであった。高齢者の身体機能の衰えに関する自覚については、「以前よりも歩く速度が遅くなったと感じる」という質問に「はい」「どちらかと言えば、はい」と回答した人は全体の半数以上で、75歳以上の高齢者でみると約8割を占めている（表1）。身体機能の変化に対する自覚は、75歳未満に比べ75歳以上に顕著な傾向が出た。

●グラフ4 高齢者と意識する年齢と実年齢との差



注1 年齢差＝高齢者と認識する年齢－実際の年齢  
注2 左図内破線部は、高齢者とする年齢を回答者の年齢より高く考えている範囲を表す

### 運転免許取得経験者へも 歩行者としての教育を

しかし、そうした衰えの自覚を持つ75歳以上の高齢者が、「歩道のない道路を横断中、近づいてくる車両に気づかず、驚いたことがある」「最近、道路を横断中、クルマやバイクに気づかず、びっくりしたことがある」など、多くのヒヤリハット体験を持っていることも判明した（表2）。一方、一般に高齢者は、自己正当化意識が強く、交通事故の原因は運転者にあると考え、今回の調査では、そうした傾向は読み取れ

※2 「交通安全ビデオ講座」＝Hondaが開発した歩行者・自転車向け交通安全教育プログラム。歩行者や自転車利用者、クルマの動きを受講者がビデオで観察して、感想や意見を交換し、日頃の自分の行動を振り返る。その中で、自分の力で自分の良いところ、自分の問題点を見つけ出す（気づき）。良い点はさらに意識づけし、問題点に対しては自分の力で正しい答えを見つけ出す（解決）ことをめざしている。

# 特集：高齢歩行者への交通安全教育

踏まえて、菅野さんは次のように語る。

判断に頼って要領よく行動する傾向があるということだ。このような調査分析結果を踏まえて、菅野さんは次のように語る。

「それにも関わらず、実際の交通行動では、横断歩道を渡らずに、道路を横断してしまう高齢者が多い。つまり、高齢歩行者は自分の体力の衰えをよく自覚しているのに、つい危険な行動をとりがちということになります。このように意識と行動にズレが生じている点が問題です。交通場面における具体的で安全な歩行行動の選択方法を実践的に身につけてもらうための教育が重要だと言えるでしょう。」

調査の中では、「歩行中に、運転者からの程度、気をつかってもらっていますか」の質問があり、75歳以上の高齢者は「常に感じる」「たまに感じる」を選択する傾向がみられた。権利意識や交通ルールの無視というよりは、「運転者に対する過度の期待感」ということが、わかっていながらも危険な行動を選択してしまう要因の1つではないかと、菅野さんは考察する。

●表1 以前よりも歩く速度が遅くなったと感じることがある

年齢	はい、どちらかと言えばはい	いいえ、どちらかと言えばいいえ
75歳未満 (構成率)	288人 (38.6)	459人 (61.4)
75歳以上 (構成率)	250人 (82.0)	55人 (18.0)
合計 (構成率)	538人 (51.1)	514人 (48.9)

●表2 高齢者の歩行者意識

歩行者意識に関する調査項目で分析上有意差がみられたもの	比較年代 (75歳以上：75歳未満)
歩行中、運転者からどの程度気をつけてもらっていると感じていますか	75歳以上 > 75歳未満
高齢の歩行者は歩行中、周囲のクルマの動きにもっと注意を払ったほうがよい	
ルールを守らない歩行者は事故に遭っても仕方ない	
歩行者の横断速度もクルマの交通渋滞を発生させている要因の1つだと思う	
歩行中、ルールを守らないクルマには腹が立つ	
歩道のない道路を横断中、近づいてくる車両に気づかず、驚いたことがある	75歳以上 < 75歳未満
最近、道路を横断した時にクルマやバイクにびっくりしたことがある	
歩いている時は周りの車両の動きに注意している	
道路横断はタイミングが重要だ	
道路上では歩行者が優先である	
場合によっては横断歩道以外を渡ることもある	

「まず言えることは、高齢者を十羽一絡げに考えず、75歳未満と75歳以上、免許取得経験者と取得経験のない人など、異なる意識や行動パターンを持つ高齢者に対し、それぞれの傾向に即したきめ細かなアプローチが必要になるといえることです。その中で、運転免許取得者に対して、安全な高齢歩行者となるための事前の教育が今後、必要ではないかと思えます。免許取得経験のある高齢者の割合は、これから確実に高まっています。高齢者となる前段階の適当な時期に、各種運転者の教育場面で、自分が高齢歩行者となった時に適切な行動選択ができるようにする教育を取り入れることも1つの方法ではないでしょうか。高齢化の進展に伴い、変化する社会環境に即した交通安全対策を検討するため、私たちは今後も継続的に調査研究を進め、基礎資料として社会に還元していきたいと考えています。」

神奈川県警察本部では、今回の調査結果を県民にフィードバックするために、調査結果の簡単な解説とともに、「安全横断五つの品格」というポイントをまとめ、発信している(右下参照)。また、安全な道路横断方法を、高齢者に楽しく学んでもらうために、「交通安全」(Traffic Safety)と「エアロビック」(Aerobic)を組み合わせた「トラベック」(TRABEC)というエクササイズ・プログラムを考案。この中には、安全な道路横断に必要な動作が組み込まれ、健康増進や転倒予防にも配慮されたプログラムとなっており、県内での交通安全イベ

「まず言えることは、高齢者を十羽一絡げに考えず、75歳未満と75歳以上、免許取得経験者と取得経験のない人など、異なる意識や行動パターンを持つ高齢者に対し、それぞれの傾向に即したきめ細かなアプローチが必要になるといえることです。その中で、運転免許取得者に対して、安全な高齢歩行者となるための事前の教育が今後、必要ではないかと思えます。免許取得経験のある高齢者の割合は、これから確実に高まっています。高齢者となる前段階の適当な時期に、各種運転者の教育場面で、自分が高齢歩行者となった時に適切な行動選択ができるようにする教育を取り入れることも1つの方法ではないでしょうか。高齢化の進展に伴い、変化する社会環境に即した交通安全対策を検討するため、私たちは今後も継続的に調査研究を進め、基礎資料として社会に還元していきたいと考えています。」

## 高齢歩行者への指導方法

熊本県交通安全教育講習員・宮崎県交通安全指導員情報交換会より

8月25、26日に開催された「熊本県交通安全教育講習員・宮崎県交通安全指導員情報交換会」(詳細は5面参照)でも、高齢歩行者への指導方法の発表があった。

熊本県菊池地区交通安全教育講習員の光本眞弓さんと村上ふさよさんは高齢者と警察官に扮して寸劇を披露。歩行者が右側通行する意味(クルマと対面することでお互いの存在を認識しやすくなる)、道路横断時の注意点(渡る前に止まって左右の安全を確認すること、道路の中央付近に来たら左側からクルマが来ていないか再度確認すること)を伝える。さらに40km/hで走行するクルマは1秒間に11m進むことを話すだけでなく、11mがどのくらいの長さかロープを使って参加者に示す。そして、クルマがまだ遠くだと感じても速度によっては自分の予想以上に早く近づいてくるので注意が必要だと訴えた。



宮崎県串間地区交通安全指導員の片桐弘恵さんと谷山美貴さんも寸劇を通して、斜め横断の危険性を伝えた。ひもを使って、道路をまっすぐ横断した場合と斜めに横断した場合の歩いた距離を比較。斜め横断は車道上にいる時間が長くなるので、事故に遭うリスクが高まることを説明した。

宮崎県串間地区交通安全指導員の片桐弘恵さんと谷山美貴さんも寸劇を通して、斜め横断の危険性を伝えた。ひもを使って、道路をまっすぐ横断した場合と斜めに横断した場合の歩いた距離を比較。斜め横断は車道上にいる時間が長くなるので、事故に遭うリスクが高まることを説明した。



今回紹介した「あやとりい 長寿編」「交通安全ビデオ講座」「いきいき運動講座」「シルバー楽集大学」などの高齢者向けの教育プログラムの詳細を知りたい、活用したいという自治体、警察、団体の方は最寄りの地区普及ブロックにお問い合わせください。



徳島県警察本部での浜松普及ブロックによる「いきいき運動講座」の様子

9月12日には、徳島県警察本部で浜松普及ブロックのインストラクターが140名の地域指導員を対象に「いきいき運動講座」を実施した。「いきいき運動講座」とは、一般社団法人日本自動車工業会が開発した交通安全教育プログラムで、4つの「交通安全トレーニング」と、「交通脳トレ」と呼ばれる教育を組み合わせた、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。この教材の主な対象は、高齢ドライバーであるが、トレーニング

このように、ホンダは高齢者が安全・快適に参加できる交通安全の実現をめざし、交通安全教育の現場で役立つ様々な教育プログラムの開発を続けている。そして、ホンダ自らが教育機会を提供するだけでなく、地域の指導者の方々に幅広く活用してもらうために普及を進めている。

- <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

## 高齢者が安全・快適に参加できる交通社会へ

このように、高齢歩行者の交通安全対策については、近年ますますその重要性が認識されるようになり、警察や自治体、関係団体、企業などによる交通安全教育が展開されるようになってきている。ホンダでも、高齢歩行者の交通安全教育の重要性を強く

ントなどを通して普及を図っている。



グの一部は運転免許のない高齢者にも対応しており、高齢の歩行者や自転車利用者向けの教育ツールとしても、使い勝手のよいものになっている。



「シルバー楽集大学」は紙芝居形式になっているので、プロジェクターやパソコンがなくても指導ができる

# 教育 最前線

連載 26

●セーフティ・フェスティバル in 富山

## 四輪販売会社と自動車教習所が連携 地域の方々に交通安全への理解を深めてもらう



教習所では全国有数のスキッドコースを使って、ABS（アンチロック・ブレーキ・システム）の効果を体験

秋の全国交通安全運動期間中の9月23日、富山自動車学校（富山県富山市）で「セーフティ・フェスティバル in 富山（以下、フェスティバル）」が開催された。これは、富山自動車学校と富山県ホンダ会（富山県内にあるホンダの四輪販売会社で構成する組織）、および本田技研工業（株）安全運転普及本部の共催によるイベントで、富山県警察本部と日本自動車連盟富山支部が後援している。

### ポイント①

県内の四輪販売会社が  
一丸となった社会貢献活動

富山県ホンダ会で総務委員長を務めるホンダカーズ高岡中央取締役営業本部長の秋知秀治さんはフェスティバルを企画した背景を次のように語る。

「富山県ホンダ会として今年度、社会貢献活動を進めるにあたり、「交通安全」をテーマに掲げています。私たちが四輪販売会社の店頭では、日頃



Honda Cars 高岡中央  
取締役営業本部長の  
秋知秀治さん

から各拠点でセーフティコーデイネーターを通じて安全テドバイスを行っています。県全体としての取り組みを考えた時、お客様だけでなく、地域の皆さんにも楽しんでいただける交通安全のイベントが最適だと考えました。富山自動車学校にも協力をお願いし、快く引き受けていただきました。イベント内容は富山自動車学校、ホンダ、私たちの三者がアイデアを出し合い、作り上げました。

このフェスティバルには、富山県ホンダ会に所属する8法人29拠点から44名のセーフティコーデイネーターが運営に関わったという。

「今回は、富山県警察本部や日本自動車連盟富山支部にも支援をいただき、まさに地域ぐるみのイベントになりました。多くの方々に、ホンダの交通安全への取り組みに共感していただけたと思います。」

※セーフティコーデイネーターはお客様に店頭などで安全テドバイスができるホンダの社内資格を取得したスタッフ

### 「セーフティ・フェスティバル in 富山」の内容



運転席からは見えない範囲を確認してもらう死角体験

酒酔いゴーグルを使った飲酒疑似体験



Honda セーフティナビを使って、来場者が燃費を競うエコドライブコンテスト



シートベルトコンビンサーで5km/hからの模擬衝突を体験



Honda 自転車シミュレーター安全教室では、子どもに自転車の安全な乗り方を指導



富山県警の白バイ隊員によるデモンストラーション

※Honda セーフティナビ・Honda 自転車シミュレーターの詳細については、以下のホームページを参照。  
<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/development/>

### ポイント②

地域の交通安全教育センターとしての役割を果たす



富山自動車学校の  
平井信一校長

富山自動車学校の平井信一校長は、「私たち自動車教習所は地域の交通安全教育センターとしての役割を求められています。富山県ホンダ会の活動に協力することは、その役割を果たすことにつながると考え、協力しました」と話す。

富山自動車学校でも年に1回イベントを開催しているが、その主な対象は卒業生であった。「スキッドコース（すべりやすい悪条件の路面を再現したコース）などの施設を、地域の多くの方々に利用していただくのは、今回が初めてです。また、富山県ホンダ会と連携したことで、来場者に豊富なイベント内容を提供することができました。さらに、四輪販売会社のセーフティコーデイネーターの皆さんと、私たち教習指導員と一緒に取り組

### ポイント③

家族で楽しみながら体験できるイベント内容

このフェスティバルでは、幅広い層の方々に楽しみながら交通安全を学べるように工夫されている（左記参照）。

小学2年生のお子さんと参加した清水薫さんは、「富山では雪道を運転する機会が多いので、スキッドコースでの体験が今後の安全運転に活かせると思います。また、子どもが体験した自転車シミュレーターも印象に残りました。止まって安全確認する習慣を、子どもが身につけるのには最適だと思います」と感想を語ってくれた。このように、今回のフェスティバルは多くの来場者が体験を通じて、交通安全への理解を深める有意義な1日となったようだ。

ホンダでは今回の経験を活かし、四輪販売会社と自動車教習所が連携したイベントを今後も継続していきたいと考えている。

## NEWS REVIEW

### ●熊本県二輪車安全普及協会グッドライダーミーティング 高齢のライダーを対象にした安全運転講習会



「グッドライダーミーティング」は各都道府県の二輪車安全普及協会（以下、二普協）が主催する講習会で、安全な二輪車の利用を促進するために、全ての二輪車運転者の安全運転技能の向上や交通法規・マナーの遵守等を目的としている。

熊本県二普協では9月18日、大洋第二自動車学校（熊本県玉名市）で、日頃からバイクを運転している高齢ライダー21名（65～83歳）を対象にしたグッドライダーミーティングが行われた。

開講式では、熊本県二普協の鳥井史朗会長、熊本県警察本部交通企画課交通事故防止総合対策室の原田聖哉室長補佐をはじめ、関係者が挨拶。

続いて、本田技研工業（株）安全運転普及本部熊本普及ブロックのインストラクターによる座学。熊本県内における高齢者の二輪車事故の特徴として、交差点での出会い頭事故が多いこと、違反別では一時不停止が多いことなどを挙げた。そして、Honda ライディングトレーナー※による危険予測トレーニングが行われた。

その後、屋外のコースで（財）全日本交通安全協会二輪車安全運転推進委員会特別指導員が、信号交差点での



右折や、見通しの悪い交差点での一時停止と安全確認の模範を参加者に見せた。あいにく、当日は台風15号接近の影響で実技指導は中止となった。

熊本県警察本部の原田室長補佐は「二輪車の場合は、事故を起こしたら身体へのダメージが大いなので、こうした高齢者への安全運転教育の機会は重要です」という。二輪車安全運転推進委員会特別指導員の島田隆任さんは「実技が中止になって残念でしたが、参加者の皆さんに止まって確認するなど、基本的なことを理解してもらえるように心がけました」と語った。

※Honda ライディングトレーナー＝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。



### ●バイクであいたいパレード 鈴鹿から「交通安全」「マナーアップ」の発信

毎年、三重県鈴鹿サーキットで開催されている「鈴鹿8時間耐久ロードレース」の前夜祭イベントとして、鈴鹿商工会議所青年部では「バイクであいたいパレード」を実施している。これは全国各地から集まった約500台のバイクが鈴鹿市内7.5kmを走行する日本最大級の交通安全パレードで、モータースポーツ都市「鈴鹿」の魅力を発信し、「交通安全」「マナーアップ」の啓発運動を推進することを目的としている。

13回目となる今年7月30日に行われ、本田技研工業（株）鈴鹿製作所インストラクターの5名がパレードの先導を務めた。



鈴鹿製作所インストラクター。写真左から、清水仁さん、並河知宏さん、森中豊蔵さん、大野君弘さん、前田芳人さん

現場訪問

●名古屋市ヤング・ドライバーズ・クリニックin鈴鹿

若年層のドライバーが体験を通じて安全運転意識を身につけるための機会

7月24日、鈴鹿サーキット交通教育センターで、名古屋市が主催する「ヤング・ドライバーズ・クリニックin鈴鹿」(以下、クリニック)が開催された。

この日は、市の広報紙などを通じて募集した名古屋在住の若者(18〜29歳)を中心に26名が参加した。

名古屋市のこのクリニックを実施する背景を同市市民経済局地域安全推進課主査の山本道子さんは次のように話す。



「運転習慣チェック」では、測定された客観的データをもとに自分自身の運転のクセを受講者に気づいてもらう

最初に、日常点検のポイント、正しい運転姿勢をインストラクターが説明していく。その後、トレーニングコースで、受講者一人ひとりの「運転習慣チェック」を行う。自分の運転に対する自己評価を評価表に記載。受講者はドライバーの運転状況を測定する機器を搭載したクルマで指定されたコースを走行。走行後、印刷された測定データをもとにインストラクターと、自己評価との違いを検証し、より安全な運転行動への動機づけを行う。



運転する前に最低限は点検してほしいポイントをインストラクターが説明

らスタート。オリエンテーションでは受講者が、「ペーパードライバーだけど頑張りたい」「免許を取り立てなので運転技術を高めたい」「公道ではできないことを数多く体験したい」など、各自の意気込みを述べた。



悪条件の路面を再現したスキップコースでの走行。受講者は、前輪駆動と後輪駆動のクルマで、すべりやすい路面でのカーブを走行し、駆動輪の違いによる挙動の特性を体験した。

前輪駆動(写真上)と後輪駆動(写真下)、駆動輪の違うクルマを運転し、挙動の特性を理解する

最後に、F1でも使用される国際レーシングコースをインストラクターの先導で体験走行し、クリニックは午後7時半に終了した。



鈴鹿サーキット国際レーシングコースでの体験走行

山本さんは「クルマの限界や運転技術などを、プロの指導により体験を通じて実践的に身につけることができるので、たいへん効果的だと思います。今後、こうした若年層ドライバーへの教育を実施していきたい」と講習の感想を語った。

TOPICS

1

熊本県と宮崎県の指導者の方々が相互の指導方法について意見を交換

8月25、26日、熊本県人吉市にて「熊本県交通安全教育講習員・宮崎県交通安全指導員情報交換会」が開催された。これは、本田技研工業(株)安全運転普及本部熊本普及ブロックが主催したもので、熊本県および宮崎県で活躍している交通安全の指導者の方々に情報交換ができる場を提供し、指導方法の



情報交換会には熊本県と宮崎県から37名が参加

相互確認や意見交換を通じて、さらなる交通安全指導レベル向上に協力することがねらいである。情報交換会には、熊本県交通安全教育講習員は7地区から13名、宮崎県交通安全指導員は12地区から24名が参加した。

地区ごとに、日頃の交通安全教室で実践している指導方法を実演していくという形で、情報交換会は進められた。子どもにも交通ルールをわかりやすく伝えるオリジナルの人形劇やクイズ、ホンダの交通安全教育プログラム「あやとりい」をアレンジした指導方法などが発表された(高齢者向けについては3面参照)。

皆さんの指導の実演を拝見して、「一人でも多くの命を守りたい」という信念が伝わってきました。今後も、このような皆さんが交流できる場を提供できるように努力したい」と挨拶し、情報交換会は終了した。



各々が独自に作成したツールを駆使しながら指導方法を披露

2

東京都のホンダ四輪販売会社が合同で交通安全街頭活動を実施

ホンダでは毎年、「秋の全国交通安全運動」(主催:内閣府ほか)にあわせて、全国の販売会社(二輪・四輪)、ホンダ事業所及び関係会社のオールホンダで、秋のセーフティキャンペーン(期間:9月1日〜30日)を開催している。

キャンペーン期間中の9月23日〜25日の3日間、東京都のホンダ四輪販売会社合同の取組みとして、東京都内全域約110店舗の販売店スタッフ(延べ約660名)が、各販売店の最寄りの交差点や横断歩道において交通安全街頭活動を実施した。



主催した東京都ホンダ協会会長代行の加藤和夫さんは、「モビリティを提供する販売会社にとって、お客様や地域の安全に貢献することは当然の責務だと考えています。今回はたった3日間ではありますが、各地区的交通安全協会と連携し、地域の安全を一緒に守ろうという取組みの第一歩を踏み出すことができました」と活動の意義を語る。

街頭に立った販売店スタッフ(ホンダカーズ東京西福生店)からは、「朝のご挨拶をすることで、地域の方と交流が持てて有意義だった」「自然と笑顔になっっている自分があった。今後も定期的に行いたい」と、地域の方々と触れ合う喜びを感じる感想が多く聞かれた。また、「信号が変わる速度が早く高齢者の方々が心配」「子どもが多い交差点なのに、スピードを落とさず進入してくる」など、歩行者目線からのクルマの危険性や横断歩道の重要性を感ずる声も多かった。

「交通安全活動を通して、地域との絆づくりやスタッフの成長も望める。地域への社会貢献という大それた建前ではなく、これが販売会社としての本来あるべき姿だと改めて実感しました。今後も引き続き、活動を充実させていきたいと思っています」(加藤さん)。



販売会社と交通安全協会のスタッフが一緒に交通安全街頭活動を実施

※ Honda 四輪販売会社各社については9月10日から開始

高校におけるこれからの交通安全教育 連載:第4回  
**指導者養成の現場から**

同協会では、平成16年度より毎年「二輪車(主として原付)通学許可高等学校の生徒指導担当者研修会」を全国各地で開催している。同協会の亀田清人主幹は、「二輪車通学許可高校では対象となる生徒に運転実

**交通安全教育のノウハウを先生方に提供する**

前回(8・9月号)の「国の方針」では、交通安全教育を効果的に進めていくためには、教職員一人ひとりがその重要性を認識し、積極的に関わっていくことが求められていると述べた。通学を含む学校内で生徒の安全を確保するのは教職員の役割である。生徒へ適切なアドバイスができるよう、高校の教職員を対象にした研修を実施し、交通安全教育の指導者養成を担っている団体が(財)日本交通安全教育普及協会である。



林野高校での生徒指導担当者研修会では、参加した先生方が原付実技指導を視察したほか、グループに分かれての研究協議が行われた



技を含めた交通安全教育をする必要があります。学校として、許可を出しているわけですから、日々生徒に接する先生方に交通安全教育について理解していただくことが大切だと考えています。この研修会は、生徒に安全運転してもらうためのノウハウを先生方に提供することが目的です」と話す。

**生徒と先生方に気づきを促す**

9月28日、岡山県立林野高等学校(岡山県美作市)で生徒指導担当者研修会が開催され、同校を含む県内18校から19名の先生方が参加した。研修内容は、原付実技指導視察と研究協議である。

原付実技指導視察は亀田さんと、沼自動車学校(岡山県津山市)および倉敷自動車教習所(岡山県倉敷市)の教習指導員5名が原付で通学している林野高校2年生64名に実技指導する様子を集まった先生方に見てもらった形で進められた。

まず、教習指導員の運転する四輪車と二輪車が交互に生徒たちの目の前を走り抜ける。そして、亀田さんが「速度は何km/hだったと感じましたか」と、生徒たちに問いかけた。四輪車(50km/hで走行)は正解の生徒が多かったが、二輪車(40km/hで走行)の場合は、実際よりも低く感じた生徒のほうが多かった。人が感じる速度には個人差があること、特に四輪車のドライバーから二輪車を見た場合、実際の速度よりも低く感じるので注意が必要であることを生徒に解説した。

次に、原付に見立てた段ボール箱を50km/hで走る四輪車の前に飛び出させる。原付に多い出会い頭事故の再現で、衝突時の怖さを実感してもらうこと、信号機の



ブレーキング、低速バランス、コーナリングの3つの課題走行では教習指導員が生徒の運転を見ながらアドバイスを行った



ない交差点での一時停止と安全確認の重要性を理解してもらうことが目的である。

この後、ブレーキング、低速バランス、コーナリングの3つの課題走行に生徒たちは取り組んだ。参加した先生方は、教習指導員が生徒へどのようなアドバイスをしているか、熱心に耳を傾けていた。

研究協議は参加者が3グループに分かれて、各校での交通課題と、その課題を解決するためには、どのような取組みが必要か、話し合う。最後に各グループの代表者から「教職員が先頭に立って生徒に指導しなければならぬ」「生徒の意識を変えていくロングホームルームを実施すべき」という発表

**高校生にとっての自転車教育の意味**

(財)日本交通安全教育普及協会では平成20年度から「高校交通安全教育の実践事業」をスタートさせている。これは、高校生の交通事故半減を目的として、毎年度、全国で2県(県教育委員会)を「高校交通安全教育の実践事業」実施県に指定。指定された県では研修会事業とモデル校事業の推進を行う。研修会事業では、県下の高校の教職員やPTAを対象とした講義と、日頃の交通安全教育活動における課題を検証し有効な指導方法等について参加者による協議などを実施。また、指定県により選定されたモデル校では、教科・科目・ホームルーム活動・学校行事等を活用した交通安全教育の実践



段ボール箱を使った衝突実験

が1年間の研究期間を通じて展開される。平成22年度までに6県12校で実施され、平成23年度は千葉県と愛知県が指定県となっている。愛知県では7月8日、愛知県総合教育センター(愛知県東郷町)で交通安全指導担当の教職員179名を対象に指導者研修会が行われた。ここでも講話の後、参加者が6グループに分かれて、研究協議を行った。テーマは「交通事故の半減をめざして」。愛知県では二輪車通学は禁止されているため、生徒の自転車の事故や通路上の違反を減らすために、どのように生徒の意識を変えていけばいいか、参加者同士で話し合われた。

自転車教育をきちんとやることは、高校生にとって大きな意味があると、亀田さんは考えている。「ここで身につけた考え方が、二輪車や四輪車の運転者となった時にも役に立つからです。教育のポイントは、自転車の交通ルールを伝え、その交通ルールがなぜ存在しているのか、生徒に考えてもらうことです。そうすることで、どのように行動すれば安全なのか、生徒自身が納得して理解できるのです」。

**生徒を事故の加害者、被害者にさせないために**

「高校生は、これから大きな夢をつかむわけです。しかし、事故の加害者や被害者になってしまうたら、その夢は実現できなくなるかもしれない。適切な教育を受けていれば、事故に遭わずにすんだ生徒もいるはずです」と亀田さんはいう。

高校には交通安全に関する専門知識を持った先生方が少ないという現状がある。そのため、交通安全教育は実践するもの、警察や自治体に任せてしまいう高校も少なくないだろう。こうした状況に陥らないために、岡山県や愛知県での研修会のように、先生方が生徒の交通行動の実態を見つめ直し、そこから見える課題と向き合う必要がある。こうした過程を通じて、先生方の交通安全に対する意識も変わっていくはずだ。生徒の夢の実現のためにも、教職員は安全教育指導を積極的に進めてほしい。



(財)日本交通安全教育普及協会の亀田清人主幹

「二輪車通学許可高等学校の生徒指導担当者研修会」および「高校交通安全教育の実践事業」の詳細については(財)日本交通安全教育普及協会のホームページを参照。http://www.jatras.or.jp/

危険予測トレーニング(KYT) —危険感受性を育てる

第23回 信号機のある交差点を横断する(歩行者)

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。今回は歩行者に、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

あなたは市街地の交差点を横断しています。  
対向する左側の車道の信号は青ですが、渋滞しています。

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)

指導者ファイル 4

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



狭山市交通指導員の皆さん

(後列左から)三ツ田さん、朝倉さん、望月さん、鈴木さん、石川さん、横地さん、折原さん、坂口さん(前列左から)小庄司さん、大森さん、伊藤さん、窪田さん、福録さん、前田さん、原さん

体験を重視した小学生への自転車指導

狭山市では15名の交通指導員が市民への交通安全教育に日々取り組んでいる。平成22年度は幼児、小・中学生、高齢者等を対象にした交通安全教室を213回開催し、2万3000人以上に啓発活動を行った。

幼児向けには、オリジナルのパネルシアターや人形劇などの手法で指導を行っている。主任の朝倉さち子さんは「Hondaから提供していただいたノウハウも、様々な指導の場面で活用しています。特に、『あやとりい ひよこ編』は音当てクイズなど、子どもたちの関心を引き付ける工夫があって、たいへん使いやすい教材です。交差点やクルマなどのイラストが子どもの目線に立って描かれているので、見ている子どもたちにも伝わりやすい」という。

小学生への交通安全教育は自転車指導が中心となる。「市内の公立小学校15校で主に3~6年を対象に自転車指導を実施しています。参加する児童には、学校に自分の自転車を持ってきてもらっています。私たちの話を聞くだけでなく、自転車に乗っても

らい、全員に体験を通じて安全な乗り方を身につけてほしいからです。そのため、自転車指導では1校当たり交通指導員6~8名が担当し、保護者の皆さんにもお手伝いをお願いしています」と朝倉さんは話す。

さらに、校庭に設定する指導用のコースも、その小学校周辺の道路環境に合わせて変えるなど、担当する交通指導員が工夫している。「画一的な指導ではなく、できるだけ児童が生活している現場を重視するようにしています。学校の希望があれば、公道での指導も行っています」。

自分の安全を自分の力で守る

自転車については高齢者向けにも力を入れており、寸劇による手法を取り入れて指導している。狭山市交通指導員は埼玉県警察本部などが主催する平成20年の「交通安全教育技能コンクール県大会」で優勝した実績がある。その時に発表した高齢者の自転車事故や飲酒運転の防止をテーマにした寸劇が評価されたのだ。この時の寸劇をベースに、その地域で多い自転車事故の傾向などに合わせて、脚本はアレンジを加えている。また寸劇だけでなく、会場の近くにスペースがあれば、できるだけ高齢者に自転車に乗ってもらい、体験できる機会をつくるようにしているそうだ。

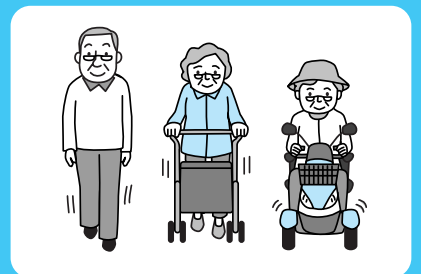
「子どもから高齢者まで、自分の安全を自分の力で守るという基本的な力を身につけてほしいと思っています。それが他の人の安全を守るという意識にもつながるはずですよ」。狭山市を交通事故が1件もない市にしたい、それが狭山市交通指導員の共通の願いだ。



SJクイズ ?

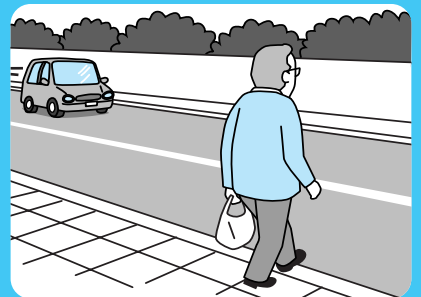
Q1 平成22年の歩行中の交通事故死者数は1714人ですが、このうち高齢者(65歳以上)の占める割合は何%でしょう？

- ① 約50%
- ② 約60%
- ③ 約70%
- ④ 約80%



Q2 高齢者の歩行中の交通事故死者数を事故類型別に見ると、最も多いのは横断中ですが、その割合は何%でしょう？

- ① 約50%
- ② 約60%
- ③ 約70%
- ④ 約80%



Q3 高齢歩行者(第1・2当事者)の交通事故死傷者数を法令違反別にみると、最も多いのは次のうちどれでしょう？

- ① 横断違反
- ② 信号無視
- ③ 飛び出し

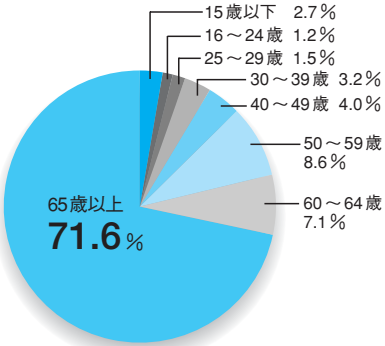
※「解答」は8面下。「解説」は下記SJホームページでご覧いただけます。  
<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/sj/>

©本田技研工業(株)



# 高齢歩行者は横断歩道で安全確認をきちんと行っているか？

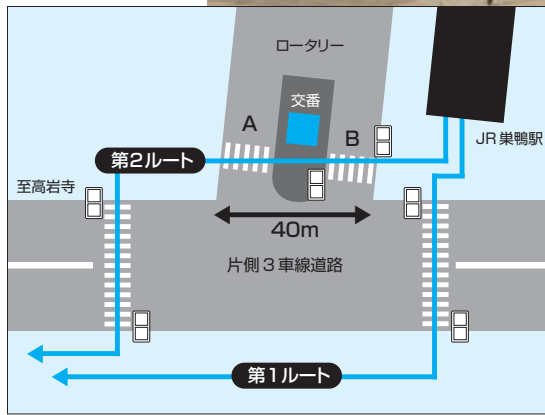
●平成22年の歩行中の年齢別死者数 (構成率) ※警察庁資料



【死者数1,714人】

平成22年の交通事故死者数は4863人。このうち3割以上が歩行中に死亡している。歩行中の死者を年齢別にみると、7割を占めているのが、65歳以上の高齢者である。重軽傷を含めた死傷者数の過去10年(平成12~22年)の推移をみても2万人を割った年はなく、依然として高い水準にある。

**Why**  
歩行中の事故死者数のうち高齢者が全体の7割を占めている！



**Q1** 高齢者は信号機のない横断歩道で左右確認を行っているのでしょうか？

**A** 実際の観察から

★Q1の回答  
左右確認を怠ったのは543人中417人(77%)

信号がない横断歩道を渡った歩行者数1423人中、935人(66%)が左右確認を行ってなかった。特に高齢者は543人中417人と、5人中4人が左右確認を行わずに横断歩道に進んでおり、前は見ているが、横(左右)に意識が動いていない様子だった。

横断歩道に進入する車両のほとんどは歩行者保護を行ってなかった。歩行者の途切れを見つけて横断歩道に進入するため、あやうく左折時に高齢者を巻き込みそうになる場面もあった。

さらに危険だったのが、歩行者と同一方向に走行する自転車。音もなく、スピードを緩めることもなく走行するため、歩行者のほとんどは存在に気づいていなかった。

観察終了後、14時過ぎ。観察地点で高齢歩行者(女性)と中高年者の乗る自転車(男性)との接触事故が発生。女性は転倒して首を痛めたため、救急車で病院に運ばれていった。



観察場所は、東京・豊島区の巣鴨駅前。駅から300mほどの場所に「とげぬき地蔵」で有名な高岩寺があるため、日中は多くの参拝客で賑わう。巣鴨駅から「とげぬき地蔵」に向かうには片側3車線の国道17号線(白山通り)を横断する。主なルートは2つあり、第1ルートはJR 巣鴨駅正面の横断歩道で国道を渡る。第2ルートは駅前ロータリーを横切った後、アーケード街の入り口に設置された横断歩道から国道を渡る。今回の観察は第2ルートで行った。



そこで今回は、お彼岸の参拝客が多い地域での、歩行者の信号遵守と左右確認の状況を観察した。

観察日はお彼岸を含む3連休の中日。午前中から多くの参拝客が駅前を往来しており、観察中に横断した人数は約1400人だった。まず信号機がない横断歩道(A地点)での左右確認状況を、高齢者その他の世代に分けて観察した。進入車両を確認して渡る歩行者が全体的に少なく、特に高齢者は約8割が左右確認せず横断歩道を渡っていた。反対に幼児を連れた家族では、両親がしっかりと左右を確認している様子だった。

同じ横断歩道(自転車横断帯は無)で車両の歩行者保護状況についても観察した。1時間のうち、白山通りから右左折したクルマの75%が違反だった。歩行者が少ないタイミングを見計らってじりじり進入、強引に歩行者を止めて走行するクルマがしばしば見られた。最も違反が多かったのは自転車。201台中193台(96%)が横断中の歩行者がいるにもかかわらず、乗車したまま横断歩道を通り過ぎた。自転車の運転者は自らが車両を扱っている意識が見受けられなかった。

**Advice**  
高齢者は横断歩道で進入車両をほとんど見ていない！

第2ルートの横断歩道は2カ所。B地点の横断歩道には、信号機が設置されている。A地点の横断歩道には信号機が設置されていない。白山通りからは随時右左折する車両があるため、歩行者は進入してくる車両の有無を特に注視し、横断する必要がある。



**Q2** 高齢者は歩行者用信号(青120秒・青点滅5秒・赤15秒)を守っているのでしょうか？

一方、信号機がある横断歩道(B地点)では信号遵守状況を観察。違反は高齢者が3・8%、高齢者以外が10%。青点滅時に渡った高齢者は4人に過ぎず、無理な横断を避ける安全意識の高さが伺えた。身体機能の低下を自覚して意識的に信号を守る反面、左右確認は怠ってしまっ。一見矛盾する高齢者の行動だが、「信号が青なら大丈夫」「きつとクルマは止まってくる」といった思い込みは、年齢が高くなるほど強くなるように見えた。こうした点をふまえ、横断歩道では歩行者優先を遵守する意識と危険予測をともなった運転が、すべての運転者に求められる。



観察していた1時間に横断歩道を通り過ぎた人数は約1400人。そのうち4割が65歳以上と思われる高齢者だった。高齢者のうち青点滅で横断した人数はわずか4人。また、赤信号で横断した16人のほとんどが、信号が変わったことに気づかず歩き続けていたように見受けられた。信号無視をした高齢者以外の歩行者は、たいていが駆け足だった。「信号に間に合わない」と分かっているながら、あえて横断歩道を渡っていたと推測される。

**A** 実際の観察から  
★Q2の回答  
信号無視をしたのは520人中20人(3.8%)

ロータリーの入口から出口までの横断距離は約40m(図参照)あり、成人の横断時間の平均が23・6秒、高齢者の平均は33・3秒と約10秒の差があった。歩行者用信号は青信号時間が120秒と長いので、高齢者でも気持ちに余裕をもって歩ける様子だった。

●信号機のない横断歩道での歩行者の左右確認状況 (1423人)

	○	×	小計
高齢者	126 (23.2%)	417 (76.8%)	543
高齢者以外	362 (41.1%)	518 (58.9%)	880
小計	488 (34.3%)	935 (65.7%)	1423

●信号機のある横断歩道での歩行者の信号遵守状況 (1365人)

	信号無視			小計
	青	青点滅	赤	
高齢者	500 (96.2%)	4 (0.7%)	16 (3.1%)	520
高齢者以外	761 (90.0%)	62 (7.3%)	22 (2.6%)	845
小計	1261 (92.4%)	66 (4.8%)	38 (2.8%)	1365

●信号機のない横断歩道での車両の歩行者保護状況 (377台)

	○	×	小計
四輪	42 (25.3%)	124 (74.7%)	166
二輪	6 (60.0%)	4 (40.0%)	10
自転車	8 (4.0%)	193 (96.0%)	201
小計	56 (14.9%)	321 (85.1%)	377