

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/バイクで愛いたいパレード……④
- 現場訪問/名古屋市長・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。

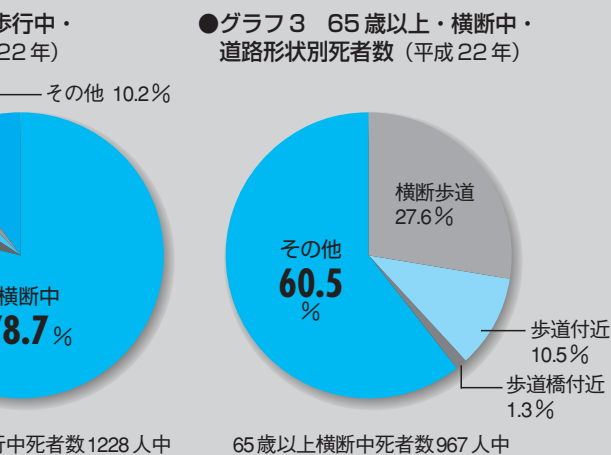


「高齢者交通安全ふれあいフェスタ 2011 in Kochi」では、本田技研工業（株）安全運転普及本部鈴鹿普及ブロックのインストラクターが「あやとりい 長寿編」と、「交通安全ビデオ講座」を使って指導

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 りかにして 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



「その通りです。昼間は目立つ『赤』も、夜はそれほど目立たないですね。ですから夜間の外出時は、白や黄色の服を着るようになりましょう。目立たない色の服しかお持ちでないという方は、衣服に反射材を付けてください」と、参加者に夜間事故防止「ステッカー」（反射材）を配付した。

2番目に取り上げられた項目は「止まる」。スクリーン上でイラストを動かしながら、何が描かれているのかを参加者に問いかける。イラストを動かすスピードが速ければ何かわからないが、イラストの動きを止めれば、誰でも正確に判別できることを確認してもらった。その上で、「このように自分が動きながら観るよりも、止まって観るほうが、何でもよく観えます。また立ち止まることで、呼吸が安定して気持ちが悪らぎ、周囲の景色や音を、よく確かめることもできます」と、「止まる」ということの重要性を指摘した。

3番目の項目は「よく観る、聞く」。インストラクターは参加者に対し、横断する前に「右よし」「左よし」「もう一度、右よし」と声を出して指差し呼称してみると、より安全であると説明。恥しいと感じる人は、心の中でつぶやくだけでも、効果があるとアドバイスした。

4番目の項目は「まっすぐ渡る」。ここで

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。「あやとりい、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、参加者はまず、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、その後ももう一度、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うことが、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、「あやとりい長寿編」「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

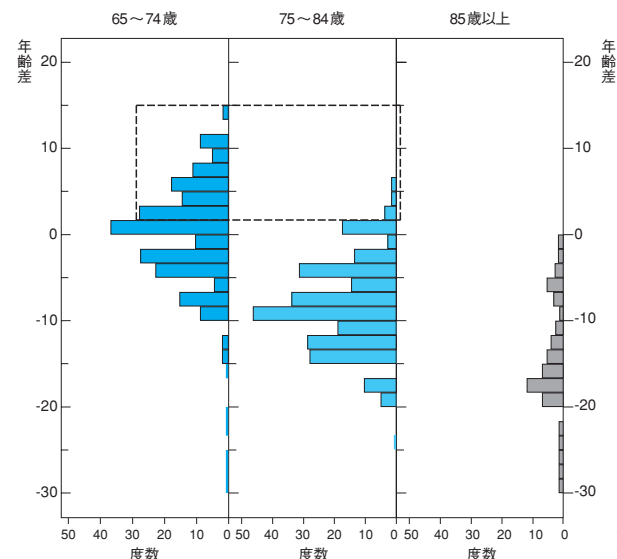
「この調査の背景には、近年の高齢歩行者事故の増加があります。今後、高齢歩行者への事故防止対策を強化していく上で、まず高齢歩行者の行動・判断の基盤となる歩行者意識の基礎資料を、きちんと蓄積しておく必要があると思われました。その中で、私個人の問題意識としては、高齢者は、自分の身体機能の衰えについて、実際どれぐらい自覚しているのか。仮に衰えが自覚されているとすれば、事故が起こる別の要因は何か、といったことを明らかにしたかったわけです。」

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

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、びびりしたことがある」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



# 特集：高齢歩行者への交通安全教育

なかったという。 「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。

運転免許取得経験のある人と、ない人では、どのような違いがあるのか。「免許取得経験の有無」と「横断歩道以外の横断理由」について分析したところ、75歳未満の免許取得者には、自分の判断で横断歩道以外を安全に渡るなど、要領のよい行動を選択する傾向が読み取れた。これはつまり、免許取得者は、運転経験を通じて交通に関する多角的な視点を養っており、経験豊富な反面、遵法精神に欠ける面があり、自己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。

●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	75歳以上 < 75歳未満
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は、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、「交通安全正(Traffic Safety)」と「エアロビック」(Aerobic)を組み合わせた「トラベック」(TRABIC)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は、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い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

とされる教育を組み合わせ、効果的に安全運動能力、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

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て、効果的に安全運動能力、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

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。



「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