

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。



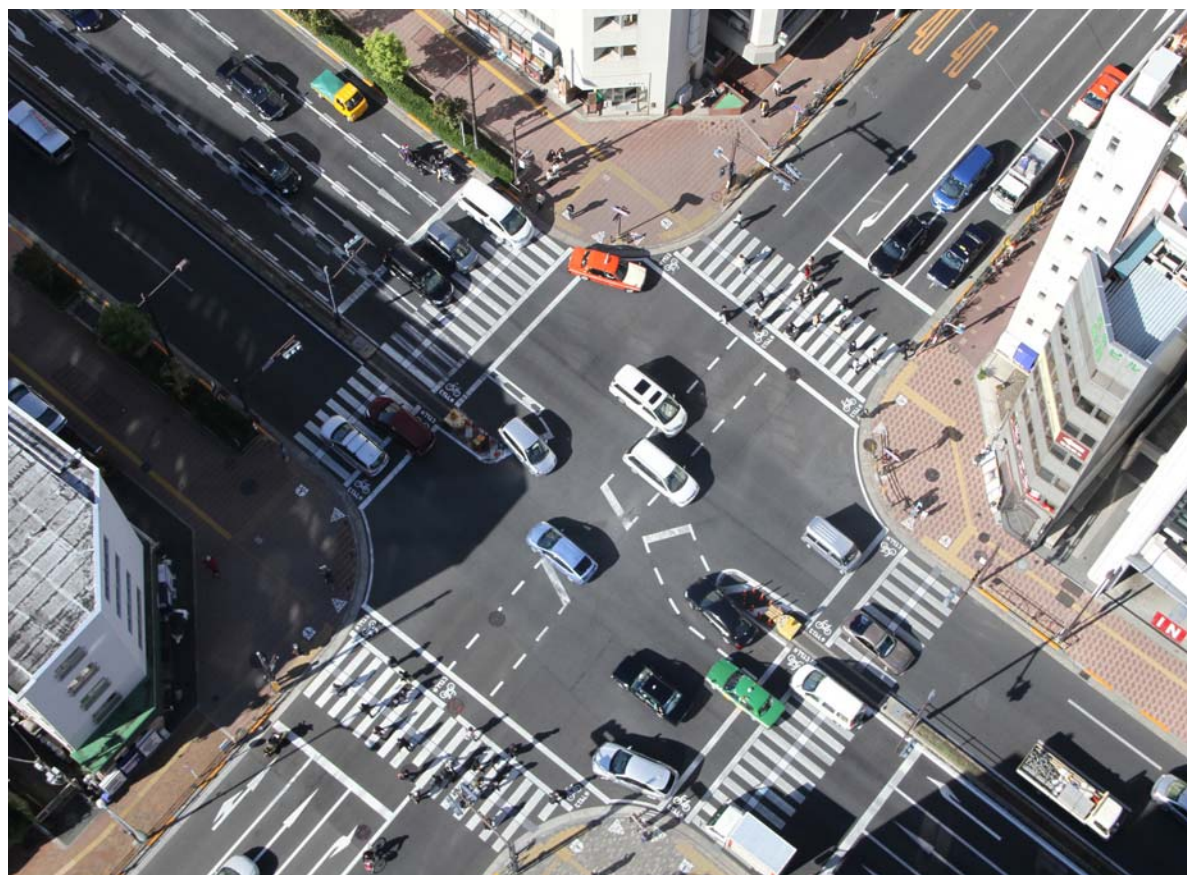
●編集室：本田技研工業株式会社 安全運転普及本部内  
〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1  
TEL 03(5412)1736  
http://www.honda.co.jp/safetyinfo/  
●編集人：千葉英雄  
※年間購読をご希望の方は、下記までお問い合わせください。  
(株)アストクリエイティブ 安全運転普及本部係  
TEL 03 (5439) 1191 E-mail:sj-mail@spirit.honda.co.jp

SJホームページは

CONTENTS

- 対談：第9次交通安全基本計画初年度にあたって  
思いやる「人優先」の思想を基本に……①
- 2011年活動報告……④
- TOPICS①／2011 トラフィック・セーフティ・フォーラムin埼玉
- TOPICS②／安全運転研修ご視察体験会
- TOPICS③／Honda Cars静岡西 エンジョイ!! モビリティワールド……⑤
- NEWS REVIEW①／次世代パーソナルモビリティの実証実験
- NEWS REVIEW②／(財)交通事故総合分析センター 第14回研究発表会……⑤
- STREAM / 高校におけるこれからの交通安全教育 第5回……⑥
- 危険予測トレーニング (KYT) / 自転車通行可の歩道を走行する(自転車)……⑦
- 指導者ファイル/東根市交通安全専門指導員の皆さん……⑦
- SJクイズ……⑦
- DOCUMENT EYE / 幹線道路における自転車の通行状況を観察する……⑧

# 対談：第9次交通安全基本計画初年度にあたって 思いやる「人優先」の思想を基本に



平成23年度、第9次交通安全基本計画がスタートした。同計画は究極的に交通事故のない社会をめざすことを基本理念として、平成27年度までの5年間実施される。実施初年度にあたり、計画の目標達成に向けたビジョンや取組などを、石井隆之・警察庁交通局長と、大山龍寛・本田技研工業(株)安全運転普及本部部長のお二人に話し合っていた。



**大山龍寛**  
本田技研工業(株) 取締役専務執行役員  
安全運転普及本部部長

**石井隆之**  
警察庁交通局長

—今年3月11日、東日本大震災が発生し、東北3県(岩手県・宮城県・福島県)を中心に死者・行方不明者合わせて2万人近くにのぼった。

る未曾有の大惨事となってしまいました。平成23年を振り返るにあたり、この震災についてうかがいます。

**石井** 警察では、地震発生から被災した東北3県において大津波警報の発表に伴い、避難誘導を行いました。その結果、多くの方々の避難に貢献できたと思っておりますが、その避難誘導に従事した警察官が30人殉職したことは、大変残念なことです。

そして、被災地へ自衛隊や警察、消防などの救助・救命にあたる応援部隊を送り込むために、東北自動車道等の高速道路を緊急交通路に指定しました。これにより、自衛隊や警察、消防が被災地でスムーズに展開することができました。さらに、緊急交通路を通るために緊急通行車両確認標章を全国の警察で約6万枚発行しました。特に、ガソリンなどの燃料を輸送するタンクローリーについては、被災地におけるガソリン不足の状況に鑑み、高速道路のインターチェンジにおいてその場で発行して優先的に対応しました。また、福島第一原子力発電所の事故により関東圏では計画停電が行われました。最も影響が大きかったのは3月17日で、信号機は約2万カ所で滅灯し、この時は7000人以上の警察官が手信号で対応しました。

**大山** 地震発生直後から警察官や自衛官の方々が被災者の救出や避難誘導、捜索活動にご尽力いただいたことは、たいへんありがたく感じています。改めて、災害時における警察や自衛隊の頼もしさを実感しました。その一方、この震災によって、日本のモノづくりを支えるサプライチェーンのどこか1カ所でも壊れると、その影響は世界全体に波及していくということを思い知らされました。今後は、効率を追求するだけでなく、こうした災害リスクも織り込んだタフネスをどう持つべきか、企業活動のあり方自体を見つめ直す必要があると考えています。



私たちの人的な被害では、栃木県内の関連施設で不幸にも従業員1人が亡くなり、30人以上の負傷者が出ました。国内の工場では操業を停止し、すべての国内生産拠点での活動が震災前の水準に回復したのは8月です。この生産活動の休止で、国内外の多くのお客様にご迷惑をおかけしてしまいました。そして、電力需要が高まる7月から9月には、大規模停電の発生を防止するため、ホンダをはじめ、一般社団法人日本自動車工業会の会員各社は、土曜・日曜の休日を木曜と金曜に振り替えました。また、被災地への支援としては、ガソリン発電機および家庭用カセットガスを提供する発電機、警察や避難所などには二輪車を提供させていただきました。

**石井** こうした民間の方々のご努力には警察としても感謝しています。今回は広域にわたって被害を受けました。通常の災害の場合は、本来、当該市町村等から道路の通行可否についての情報が警察に入ってきますが、今回の大震災では、市町村自体が被害を受け、その機能が停止してしまいました。そうした状況の中で、ホンダをはじめとする自動車メーカーのプローブ情報により、「ITS Japan」のホームページで被災地の道路の通行実績情報を提供していただいたことは、その道路が使えるかどうかを把握する上で、大変、役に立ちました。

**大山** 交通安全普及活動につきましては震災の影響による受け入れ側の対応などに配慮して、一時的に自粛しました。しかし、ホンダにとって「環境」と「安全」は最重要課題です。これまでも、ホンダには苦難がありましたが、安全運転普及活動はやめることはありませんでした。今後も引き続き活動を継続し、安全な交通社会の実現に寄与していきたいと考えています。

## 安全技術の進化と普及が果たす役割は大きい

—今年は、第9次交通安全基本計画が始まった大切な年でもあります。この計画の概要についてお願いします。

**石井** 昨年度までの第8次交通安全基本計画では、24時間死者数を5000人以下、負傷者数を100万人以下にするという目標を前倒しで達成することができました。警察の施策の中では、シートベルト装着義務違反、スピード違反及び悪質な違反の代表である飲酒運転の取締りを強化したことをはじめ、各種

※1 プローブ情報=車両を通じて収集される位置・時刻・路面状況等のデータ。



石井隆之 Ishii Takashi

の施策が複合的に作用し、成果につながったと考えています。

今年度から始まっている第9次交通安全基本計画では、高齢者、障害者、子ども等交通弱者に配慮し、思いやる「人優先」の交通安全思想を基本として、あらゆる施策を推進し、「平成27年までに、24時間死者数3000人以下、死傷者数70万人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。」を達成することとしています。10月末の交通事故の状況は、死者数3706人、発生件数56万6124件、負傷者数69万9624人で、いずれも、対前年比マイナス4.5%で減少しています。

**大山** 既に私たちは、交通社会に共存する「すべての人の安全」を追求することをホングアの安全への考え方として、技術（ハード）と教育（ソフト）の両面から40年以上にわたり取り組んでいます。これは、「交通事故のない社会をめざす」という第9次交通安全基本計画の理念に通じるものだと考えています。チャレンジ的な計画目標ですので、これを達成するためには、ハードすなわち安全技術の進化と普及が一層重要となるでしょう。

二輪車に関しては、リーディングカンパニーとして先進安全装備の開発および搭載車種の拡大に努めています。二輪車の先進安全装備の1つ、CBS（コンバインド・ブレーキ・システム）を中・大型の二輪車だけでなく、125cc以下の車種にも搭載することで、普及率の向上をめざしています。そして、CBSとABS（アンチロック・ブレーキ・システム）を組み合わ

せた「コンバインドABS」についても、搭載車種を増やしているところです。ヨーロッパでは平成29年以降に、このような先進安全ブレーキ（ABS、CBS）の搭載が義務化されると聞いています。ABSについては、ホンダでは平成22年末に全世界の250cc以上の全車種（オフロード車を除く）に適用モデルを設定しました。

四輪車についてはESC（横滑り防止装置）の搭載が、日本でも平成24年から登録車の新型生産車に義務化されます（軽自動車は平成26年）。こうした先進安全装備をお客様に、できるだけお求めやすい価格で提供できるようにすることがメーカーの責務だと考えています。

さらに、私たちが究極的にめざしているのは「ぶつからないクルマ」です。ASV（アドバンスド・セーフティ・ビークル）という全二輪・四輪メーカーが自主的に取り組む「より安全な車両の技術を、実用化に先がけて研究する」プロジェクトでは、車両単独の安全技術ではカバーできない「見落とし」を車間や路間間の通信で減らす研究を行っています。

**石井** これまで、何度か交通安全基本計画に関わってきましたが、クルマのハード面の進歩は交通事故死者の減少に大きな役割を果たしていると思っています。例えば、車体の剛性を高めたり、エアバックの搭載などにより、被害軽減を図り、自動車の乗車中に交通事故で亡くなる方を減少させてこられました。これからは自動車のメーカーのご努力によって、さらなる減少が期待できると考えています。警察においてもハ

下面の施策として、路間間通信「DSSS（安全運転支援システム）」にも取り組んでいます。全国に展開するためには、いかにコストダウンをしていくかが課題となっています。

**大山** ハードの進化・普及もさることながら、交通事故を減らしていくためには、ドライバーやライダーへの安全運転教育の枠を越えて総合的に取り組む必要があります。地域において段階的かつ体系的な交通安全教育を推進するために、子どもや高齢者を中心とした歩行者、自転車利用者への教育啓発活動を担っているのが、弊社の栃木、埼玉、浜松、鈴鹿、熊本の各製作所にある地区普及ブロックという組織です。事業所をベースに警察や自治体、関連会社などの指導者づくりをお手伝いし、その活動は全国47都道府県に及んでいます。こうした活動を今後も継続し、民間企業として交通安全の確保に協力したいと考えています。

### 生活圏においていかに高齢者を守るか

—平成22年の高齢者（65歳以上）の交通事故死者数を状態別にみると、歩行中が約半数を占めています。高齢歩行者対策について、どのようにお考えでしょうか。

**石井** 高齢歩行者の事故をみると、自宅から500m以内の場所で交通事故に遭われている方が多いことから、生活圏において、いかに高齢歩行者を守っていくかということが重要です。そこで、生活圏の道路では、クルマは30km/h規制でゆっくり走りしてもらい、歩行者や自転車が安心して通行できるように交通規制を考えています。一方、幹線道路では、歩車分離式信号を大幅に増やしていく計画です。交差点で高齢者が交通事故に遭うのは、車両と歩行者の信号機がどちらも青、つまりクルマが右左折してくるところを歩行者が渡っているケースも多いため、車両と歩行者を分離できるように信号を操作すれば、交差点の

事故も減らすことができます。また、高齢者の方の交通安全に対する意識を高めてもらうことも必要なので、警察官による戸別訪問や巡回連絡等の機会を通じて啓発を行っています。



**大山** 私たちも地区普及ブロックを通じて、高齢者の方々に交通ルールを伝えるだけでなく、道路横断中に事故に遭うことが多いことを踏まえ、横断する前に「止まる」「観る（観察する）」ことの重要性を理解していただくための教育を展開しています。今年度は高齢者向けの教材を新たに開発しました。その1つ、「交通安全ビデオ講座（監修：太田博雄・東北工業大学教授）」は、実際の交通場面を撮影した映像の中の歩行者やクルマの動きを観察して、自分の歩き方を振り返り、問題点に気づいていただくという教材です。歩行者だけでなく、自転車利用者にも対応しています。先日、高知県警察本部が主催する高齢者向けの交通安全イベントに、私たちも協力させていただきました。

**石井** 高齢者対策のもう1つの柱は高齢運転者対策で、高齢者に認知機能や運動能力の衰えを自覚してもらった上で、安全に運転をしてもらうことが重要となります。そこで、認知機能が極端に衰えた方を見つけるために、高齢者講習の前に講習予備検査という認知機能の検査を導入しました。そこで、これは心配だという方には臨時の適性検査を受けていただき、認知症であるか

ないかの確認をしています。  
**大山** 高齢運転者に対応した取組としては、一般社団法人日本自動車工業会が開発した教育プログラム「いきいき運転講座」の普及に力を入れています。デイスカッションが中心で、教習車両や走るためのコースがなくても教育できる点が、この教育プログラムの特長です。昨年からは、地区普及ブロックを通じて、「いきいき運転講座」の指導ノウハウを地域の交通指導員の皆様にお伝えし、数多くの地域で高齢者向けの交通安全教育に活用されています。

—第9次交通安全基本計画では、子どもへの対策も重要なテーマです。ホンダでは事業所周辺で「親子交通安全教室」を開催しているようですが、どのようなものなのでしょうか。

**大山** 「親子交通安全教室」は、熊本製作所地域貢献の一環として、15年以上も前から始まったものです。集まった親子に、飛び出し事故等のデモンストラクションなどを見せて、子どもにもは事故の怖さ、親には自ら事故を防ぐ知識と、子どもは行動特性を理解していただくことを目的としています。地元の警察署や自治体、交通安全協会にもご協力をいただいております。地域ぐるみのイベントとして定着しています。これまでに、各地区普及ブロックで合計11カ所の地域で開催されています。また、交通行動の基本である「止まる」「観る」を子どもたちに身につけてもらうための交通安全教育プログラム「あやとり好評で、幼稚園や小学校の交通安全教室で活用いただいています。



**石井** 警察としては子どもの安全を守るため、保護者の方などに、クルマに乗せる時

## 交通事故のない社会をめざし、ハードとソフトの両面から取り組む

\*2 CBS=前後輪連動ブレーキ。同時に最適な前後配分でブレーキをかけられ、制動距離を抑えることで衝突などの危険を回避できる効果がある。

\*3 いきいき運転講座=高齢ドライバーのための交通安全教育プログラム。4つの「交通安全トレーニング」と「交通脳トレ」を組み合わせ、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。詳細は以下ホームページを参照。http://www.jama.or.jp/safe/safety\_elderly/

# 対談：第9次交通安全基本計画初年度にあたって

は年齢に応じたチャイルドシートを使っていただく、自転車に乗る時には子どもヘルメットを着用させていただけるよう普及・啓発に努めています。そして、子どもへの教育の機会というのはいずれも学校です。現在、中央教育審議会に対し、学校安全に関する諮問が文部科学大臣から出されています。学校安全の中には交通安全も含まれるので、私たちも文部科学省と学校における交通安全をどのように教えるべきか、検討しているところです。

## 良好な自転車交通秩序の実現に向けて

——自転車の問題は近年、社会的に関心が高まっています。自転車利用者への安全対策等はどのように取り組んでいるのでしょうか。

**石井** 10月に「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策」を打ち出しましたが、全ての自転車が歩道ではなく、車道を走るようになるという誤解されている方もいるようです。「歩道から車道へ」というのは、すべての自転車を歩道から車道へ下ろすというわけではありません。「自転車本来の走行性能を高めたいという方は歩道以外すなわち車道を走ってください。歩道を走るときは、歩道は歩行者のもので、歩行者に十分注意して、歩行者優先で歩道を走ってください」という意味なのです。現状では歩道の幅が2mあれば、自転車通行可の交通規制をかけることができます。しかし、2mは狭いということで原則3m以上としましたが、交通状況に応じて規制を見直すということであり、車道を走行することが危険であると認められるならば、規制の見直しはいたしません。よって、幅3m未満の歩道からすべて下りてもらうということではありません。

総合対策の1番目の柱は「自転車の通行環境の確立」で、歩行者、自転車、自動車、それらの交通モードが混在しないように、きれいに分かれることを究極的には目指しています。国土交通省と、平成19年に自転車道整備のガイドブックをつくり、モデル事業に取り組みました。そのモデル事業を検証した結果を踏まえ、もう一度自転車の

走行空間の確保について進めたいと思っています。2番目は「ルールの周知と安全教育の推進」です。アンケート調査を実施したところ、自転車の歩道通行要件に関するルールの認知率は他のルールに比べ低いという結果が出ましたので、こうしたルールをよく広報・啓発していく必要があると考えています。そして、3番目の柱は「指導取締りの強化」です。平成18年の時点では、全国で自転車の交通違反の取締件数は200〜300件でしたが、昨年はその10倍ぐらいの取締件数になっているのです。自転車に対しては基本的には指導・啓発により交通ルールの遵守を図っていきますが、ブレーキのついていない自転車や道路を走行する、赤信号を無視するという行為は、指導・啓発の範疇を超えています。こうした違反に対しては、きちんと取り締まることとしています。



**大山** 自転車利用者は幅広いので、各々の年齢層に応じた教育が必要です。特に、事故の被害者にも加害者にもなりやすい中学生・高校生年代への自転車教育は重要だと考えています。そこで今年、自転車教育用教材「中学生・高校生への自転車教育指導マニュアル」を作成いたしました。これは、中学生・高校生の自転車事故を題材にして、事故の原因や事故を起こした時の心理

状態、事故が起きた後の影響について、生徒一人ひとりが考えをまとめ、その後、生徒同士で話し合うというプログラムです。より多くの先生方に活用していただきたいので、教材はホームページからダウンロード（無料）できるようにしました。実際に授業でこの教材を使った先生からは、交通ルールを違反した場合の危険や、加害者となってしまう場合の賠償責任などについて、理解してもらったという効果的だったという評価をいただいたそうです。



一方、私たちが独自に開発した教育機器「ホンダ自転車シミュレーター」も、警察や自治体、自動車教習所などに納入しており、各地で実施されている自転車教育の中で、新たなツールとして活用されています。

——第9次交通安全基本計画の中には「民間団体等の主体的活動の推進」が掲げられています。ホンダの地域に根ざした活動は的を射ているように思えます。

**大山** 私たちの役割は、その地域の指導者の皆様に、私たちが開発した教育プログラムとその指導法をお伝えすることだと考えています。地域が主体的かつ継続的に活動を行うためには、その地域の中に適切な交通安全教育ができる指導者づくりが重要だからです。5カ所の地区普及ブロックでは



**大山龍寛** Oyama Tatsuhiro

「あやとりい」などの教育プログラムを警察署や自治体、交通安全協会などで交通安全指導を担当されている皆様へ普及することに重点を置いており、累計で約8000人にお伝えしました。この方々を通じて教育を受けた人も含めると、ホンダの教育プログラムを受講した人数は90万人以上になります（平成23年10月末現在）。

昨年からは、私たちの活動に共感していただいたり、教育プログラムを活用していただいている交通指導員の皆様が情報交換できる機会を設けています。この情報交換会では指導の実演を行っていただき、お互いのノウハウを共有できるようにしています。今後も、こうした情報交換会など交通指導員の皆様がより活躍できるように支援したいと考えています。

**石井** 警察以外で交通安全教育を行っている交通指導員に対してサポートしていただいていることに対しては、大変心強く感じています。官民を問わず、いろいろな方々から指導していただくことで、社会全体として交通安全意識も上がっていくと思います。

## 官民が効率良く連携することが重要

——平成27年までに24時間死者数を3000人以下とし、世界一安全な道路交通を実現するという目標の達成に向けてのお考えを改めてお願いします。

**石井** 第8次交通安全基本計画の際も、交通事故死者数を5000人以下とするという目標は非常に高いといわれておりましたので、今回の第9次交通安全基本計画で掲げられた3000人以下という目標も、決して達成できないわけではないと思っております。警察としては引き続き、交通違反の取締りや交通安全教育、運転免許行政などを通じて、交通事故の減少に取り組んでいきます。

**大山** メーカーとしてやるべきことは、製品であるクルマ・バイクの安全性を高めること。そして、「人」に焦点を当てた安全運転普及活動を継続し、時代に際して常に進化させていくつもりです。新たな取組で言えば、脳梗塞などで脳機能や身体機能に障害を負った方がリハビリの後、運転を

再開される際のサポートシステムを開発しているところですが、運転再開の判断については現在、各々の医師が独自で行っているケースが多いと聞いています。ホンダドライビングシミュレーターの技術を活用し、健常者の運転と比較して評価できる仕組みを医療現場に提供し、医師の判断の支援に役立ててもらいたいと考えています。このような分野も今後、官民で議論を深める必要があるでしょう。

私たちはクルマ・バイクを通じて、お客様に利便性や夢を提供し、喜びを広げることが事業としてあります。そのため、より多くのお客様が、できるだけ長く、かつ安全・快適にクルマ・バイクを利用できるように、国には法律や道路といった環境整備をお願いしたいと考えています。今は官も民も、これまでのように潤沢に予算をかけることはできない情勢です。より高い成果を出していくためには、官と民が知恵を出し合いながら、昨年、交通局長もおっしゃったように役割分担と相互協力しながら重層的に効率良く連携することが重要になってくると思います。

**石井** リハビリをしている方の運転能力を評価するシステムというのは、たいへん興味深いと思います。官の側では気づかないような問題を積極的に研究し、提言していただき、官と民でキャッチボールをしなげばと思います。メーカーによる車両単体の安全性の向上や、医療水準の問題、そういうことも含め、国全体で交通安全に取り組みたいければ、第9次交通安全基本計画の目標も必ず達成できるはずだと思います。

——長時間にわたり、ありがとうございました。

※4 あやとりい＝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。幼児～小学校低学年対象の「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」、高齢の歩行者・自転車利用者対象の「あやとりい 長寿編」がある。あやとりいは「あんぜんを やさしく としあかし 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/

※5 自転車の歩道通行要件＝次の3つの場合がある。「普通自転車歩道通行可の標識等がある場合」「13歳未満の子どもの70歳以上の高齢者等である場合」「車道又は交通の状況に照らして自転車の通行の安全を確保するためやむを得ない場合」。

※6 中学生・高校生への自転車教育指導マニュアル＝以下ホームページからダウンロード可能（無料）。  
http://www.honda.co.jp/safetyinfo/junior/

※7 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知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/

# 2011年 活動報告

Hondaの安全運転普及活動は今年で42年目を迎えた。この間、交通社会を取り巻く環境変化に即応するとともに、「交通社会に参加する全ての人の安全を守りたい」と願い活動を継続している。2011年は昨年に引き続き「地域に根ざした普及活動の定着化」と「社会に求められるノウハウの創出と発信」を重点テーマとして掲げ、活動を展開した。

## ① 地域に根ざした普及活動の定着化

### ホンダの交通安全教育のノウハウを全国へ

熊本を皮切りに、栃木、埼玉、浜松、鈴鹿の各製作所に設置した「地区普及ブロック」による地域普及活動は4年目を迎え、交通安全を学ぶ機会と教育ノウハウを全国に拡げるための活動拠点として、定着してきている。その結



幼児から小学校低学年を対象にした交通安全教育プログラム「あやとりいひよこ編」は全国各地に広がっている

### 関連企業や自動車教習所との連携

果、地域が主体となった交通安全普及活動を担う指導者延べ8000人を養成するとともに、その指導者によって今年だけでホンダのノウハウを活用しながら、全国321市区町村、約40万人に安全を伝えることができた。今年からは幼児・小学生向け安全教育に力を入れ、あやとりシリーズなどのツールの活用により、今年だけで約30万人の子どもたちに交通安全教育を行った。



地区普及ブロックでは地域の指導者を対象に「あやとりいひよこ編」シリーズなど、Hondaの交通安全教育プログラムを普及



Honda パートナーシップ・インストラクターによる親子交通安全教室

一昨年から始まったホンダ関連企業の従業員で構成される「ホンダパートナーシップ・インストラクター制度」では、36社67名の第一期生インストラクターが各社周辺地域で参加体験型の親子交通安全教室など、積極的な普及活動を展開。今年には新たに21社33名の第二期生インストラクターが加わった。

ホンダ内では全国の製作所の従業員による「工場インストラクター制度」を再構築し、新規インストラクターの養成や再教育を通じて、製作所内外の交通安全に向けた取り組みが活発化している。また、全国36校の自動車教習所と連携した「サポート制度」では、二輪車安全運転実技講習や、自転車シミュレーターを活用した中・高校生に向けた自転車教室、一般向け各種交通安全イベントを開催し、地域から期待される活動として定着している。



北海道ホンダ販売(株)のお客様を対象にしたツーリングイベントで二輪車安全運転講習会を開催。指導は、連携自動車教習所である麻生自動車学校、苫小牧中野自動車学校、苫小牧ドライビングスクールの教習指導員が担当



連携自動車教習所の富山自動車学校と富山県ホンダ会(県内のHonda四輪販売会社で構成する組織)が連携し、地域の方々に交通安全への理解を深めてもらうため、「セーフティ・フェスティバル in 富山」を開催

## 販売拠点や交通教育センターでの安全運転普及活動の広がり



東京都のHonda四輪販売会社は合同で、約110店舗の販売店スタッフ(延べ約660名)が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



Hondaの交通教育センターでは企業ドライバー安全運転研修会などを展開

お客様と直接、接する販売拠点では各種交通安全イベントや東京都内のHondaの販売拠点周辺での交通安全街頭活動など、お客様に安全を手渡す様々な活動を展開した。「血の通う言葉と心で、お客様を事故から守ろう」という店頭活動の原点に立ち返り、活動に取り組んでいる。全国7カ所の交通教育センターでは、企業や一般の方々を対象とした参加体験型の実践教育を行っている。個人向けスクールでの安全運転スキル向上とともに、企業向け研修では動画KYT(5面参照)など新たな教育ツールを活用するなど、企業の指導者育成や従業員教育として多くの方々から評価を得ている。

## ② 社会に求められるノウハウの創出と発信

### コミュニケーション技術で新分野へチャレンジ

脳梗塞など脳血管障害となった方々は全国で約130万人と言われている。そして、こうした方々の中には社会復帰後に、クルマの運転を希望されている方がたくさんいる。しかし、クルマの運転を再開できるかどうかの明確な基準は存在しないため、医師



リハビリ患者の方の運転可否判断をサポートするためのシステムを東京都リハビリテーション病院などで検証

等の医療関係者がその判断に苦慮しているのが現状だ。そこでホンダでは、長年蓄積してきたコミュニケーション技術を活用して、医師によるリハビリ患者の方の運転可否判断をサポートするためのシステムの開発にチャレンジしている。このシステムによって、医療関係者へ一定の判断基準を提供し、「もう一度クルマを運転したい」と希望する患者の方を支援していきたいと考えている。

### 海外に向けたマザー機能の発揮



Honda Motorcycle & Scooter India (インド)では、販売店のインストラクターが中心となり、様々な会場で小学生から一般ライダーまでを対象に交通安全教育を展開

世界の交通事故死者数をみると、インドで約13万人、ベトナムで1万人以上と、特にアジア諸国における交通事故死者数が社会問題化している。ホンダは、長年取り組んできた安全運転教育のバイオニアとして世界のマザー機能を発揮し、各国の実情に即した展開を加速させている。安全運転普及本部では、二輪車市場が急激に拡大するインド、ベトナム、インドネシアを重点地域とし、各国の現地法人と連携しながら、長期ビジョンと展開計画を策定中である。

海外展開にあたっては文化や交通事情の違いによって、日本流のやり方をそのまま流用することができない。そのため、日本で教育手法の有効性について試行錯誤を繰り返して、ノウハウを蓄積していくことが重要であり、今後もアジアを意識した国内の活動を進めていく考えだ。

# TOPICS

## 1 「運転行動と安全マネジメント」

●2011トヨタ・セーフティ・フォーラムin埼玉

9月28日、本田技研工業(株) 和光ビル(埼玉県和光市)で「2011トヨタ・セーフティ・フォーラムin埼玉」が開催された(主催:交通安全教育センター・レインボー・埼玉・和光)。このフォーラムは、交通安全活動に取り組む企業や団体を対象に事故防止の施策などの情報交換を目的に行われており、この日は113団体から290名が参加した。

開会にあたり、永田春記(株)レインボーモーターズ代表取締役社長が挨拶。来賓を代表して、吉岡光男・埼玉県警察本部交通部交通部長が挨拶を行った。

今年のテーマは「運転行動と安全マネジメント」ということで、芳賀繁・立教大学現代心理学部教授が「ヒューマンエラーとリスクマネジメント」について講演。芳賀教授は心理学的観点から、ミス(失敗)の発生メカニズムを説明。ミスが発生するリスクはゼロにできないことを認め、事故を起こさないための対策を考へることが重要であると説いた。さらに、自分の仕事に対して誇りを持たせることが、



パネルディスカッションの様相

「ドライバーへの安全運転の動機づけとして、エコドライブの実践やドライブレコーダーの搭載は、有効な手段となる」、「危険を疑似的に体験しておくことが安全意識の向上につながる」、「事故は急いでいる時に起きやすいので、そうした状況を工夫するように管理者がドライバーをマネジメントすることも必要」という意見が出されるなど、会場の参加者を交えて活発な意見交換が行われた。

講演を行う芳賀繁・立教大学現代心理学部教授



事例発表を行う荻弘喜・総合警備保障(株)セキュリティサービス第二部機械警備業務指導課課長代理



社員の安全意識の向上につながっているという研究結果を報告した。

この後、荻弘喜・総合警備保障(株)セキュリティサービス第二部機械警備業務指導課課長代理が自社の交通安全の管理について事例発表を行った。休憩をはさみ、野村邦丸(株)文化放送編成局制作部専任部長がコーディネーターとなり、パネルディスカッションとなった。パネリストは芳賀教授と総合警備保障(株)の荻氏に加え、エコドライブコンサルタント事業を手がける、間地寛(株)アシア代表取締役、吉田智春・埼玉県警察本部交通部企画課交通安全対策推進室長。

ディスカッションでは「ドライバーへの安全運転の動機づけとして、エコドライブの実践やドライブレコーダーの搭載は、有効な手段となる」、「危険を疑似的に体験しておくことが安全意識の向上につながる」、「事故は急いでいる時に起きやすいので、そうした状況を工夫するように管理者がドライバーをマネジメントすることも必要」という意見が出されるなど、会場の参加者を交えて活発な意見交換が行われた。

## NEWS REVIEW

●次世代パーソナルモビリティの実証実験

### 『外出したい』という意欲を高めることで、高齢者の方々のQOL<sup>※</sup>向上につなげる

Hondaでは昨年、熊本県と「次世代パーソナルモビリティの実証実験に関する包括協定」を締結し、将来の低炭素化社会の実現や県民のQOL向上に向け、熊本県と実際の都市交通環境下で様々な実証実験を行っている。その1つが、特別養護老人ホーム「天寿園」(熊本県熊本市)の入居者等がHondaの電動カート「モンパル」を活用することによる効果検証だ。その一環として10月18日、モンパルツーリングが実施された。

企画した天寿園・地域課副主任の清田隆広さんは、「当園に入居されている方の行動範囲を広げることが目的です。モンパルがあれば、歩行が困難な方も楽に移動することができます。ツーリングを通じて、『外出したい』という意欲と、『外出できる』という自信を持ってほしい」と話す。清田さんは7月、天寿園を利用する高齢者3名とツーリングチームを立ち上げ、モンパルの安全運転講習を園内で5回実施した。モンパルを体験しながら、安全な操作方法を身につけてもらうことができたという。



ツーリングチームは休憩をとりながら総距離約6kmを走行



見通しの悪い場所では必ず止まって、左右の安全を確認

ツーリングは朝10時に天寿園を出発。近隣のスーパーや、図書館、公園に立ち寄りながら、天寿園に戻るといった内容。ツーリングを終えた西秦壽さんは、「今日は安全を第一に考えて走りました。モンパルのおかげで、気軽に買い物などに行くことができます」と感想を語ってくれた。



ツーリングの途中には、スーパーで買い物なども楽しんだ

ツーリングチームの顧問として参加した熊本大学生命科学研究部の永田千鶴准教授は「高齢者が活力のある暮らしを継続していくためには、家に閉じこもらないよう、自由に移動できる手段を手に入れることが重要」とモンパルに期待する。この後、ツーリングチームでは、他の高齢者がモンパルで外出する時に役立ててもらえるように、天寿園周辺の危険箇所をまとめた安全マップを作成した。

また、モンパルツーリングに先立ち、10月17日にグランメッセ熊本(熊本県益城町)で開催された「電動カートを活用した『高齢者モビリティとQOL』フォーラム」では、永田准教授ら関係者から、効果検証の途中経過が報告された。



フォーラムでは「Hondaが考えるモビリティ社会」について、(株)本田技術研究所未来交通システム研究室の矢口忠博主任研究員が発表を行った

※ QOL (Quality of Life) = 人がどれだけ人間らしい生活を送り、物理的のみならず、精神的な豊かさや幸福を感じているかを尺度としてとらえる考え方。

### ●(財)交通事故総合分析センター 第14回研究発表会 交通事故に関する各種調査・分析研究を発表

10月3日、アルカディア市ヶ谷(東京都千代田区)にて(財)交通事故総合分析センター主催の「第14回交通事故調査・分析研究発表会」が開催された。

この研究発表会は、同センターが行った交通事故に関する各種調査・分析研究の成果を交通安全対策に活用してもらうことを目的に毎年行われている。

今年、「団塊世代の歩行者事故の将来予測」「高齢歩行者 道路横断中事故の分析」など、歩行者の交通事故をテーマとした6つの発表があった。

※発表の詳細については以下のホームページを参照。 <http://www.itarda.or.jp/ws/>



### ●安全運転研修ご視察体験会

## 2 Hondaならではの教育プログラムを体験していただく

10月4・5日、鈴鹿サーキット交通教育センターが主催する「安全運転研修ご視察体験会」が愛知県名古屋、大阪府大阪市、香川県坂出市の3会場で開催された。同体験会は企業の経営者や安全運転管理者等に、ホンダならではの教育プログラムを体験してもらうことを目的としている。3会場合わせて、77社から155名が参加した。



「動画KYT」を体験する参加者。「動画KYT」の詳細については以下ホームページを参照。 [http://www.honda.co.jp/safetyinfo/animation\\_kyt/](http://www.honda.co.jp/safetyinfo/animation_kyt/)

各会場では、実際の交通状況に近い動画を活用し、危険予測能力を高めるトレーニングができる「動画KYT」などを参加者が体験。坂出会場では、実車による安全運転指導の体験も行われた。

### 3

## ●ホンダカーズ静岡西 エンジョイ!!モビリティワールド 四輪販売会社からお客様とそのご家族へ交通安全を啓発するイベント

10月23日、交通安全教育センターレインボー浜名湖(静岡県浜松市)にて、ホンダカーズ静岡西「エンジョイ!!モビリティワールド」が開催された。このイベントは、静岡県中西部に15店舗を展開する四輪販売会社のホンダカーズ静岡西が、お客様とご家族を招待し、交通安全に役立てていただくために開催しているもので、今回が11回目。会場には、クルマの特性や交通安全について学べる18のコーナーが設けられ、親子連れなど1480名のお客様が賑わった。



「エアバッグ展開体験」では、シートベルト着用の重要性を訴えた(上)。親子でバイクを楽しむ「ちびっ子バイク体験」(下)



交通安全教育におけるPTAの役割

これまでの回では、主に高校の教育現場に対し、いかに交通安全教育を定着させていくかという点を述べてきた。しかし、高校生への交通安全教育のさらなる充実を考えると、忘れてはならないのがPTAの存在である。PTAは学校、家庭、地域社会との連携の核としての役割を担っている。そこで今回は、(社)全国高等学校PTA連合会(以下、全高P連)の交通安全教育に対する考え方や取り組みについて紹介する。

交通安全教育は高校生の健全育成の課題

全高P連は加盟学校数4205校、約228万人の加盟生徒数を抱える組織である。昭和27年に全国高等学校PTA協議会として発足し、これまでに社会教育および家庭教育の充実、学校教育との連携、高校生の健全育成のために様々な事業を展開してきた。

全高P連の相川順子会長は「私たちは『人の命を大切にすること』を健全育成の基本として活動に取り組んでいます。自分だけでなく、他者の命も守っていくという思いやりの心を子どもたちに持ってほしいと考えており、その中で交通安全教育も重要な課題と位置づけています」と話す。

一人でも多くの生徒に補償を提供するために

全高P連が力を入れている取組みの1つに「全高P連賠償責任補償制度」の普及が



全高P連の相川順子会長。青森県高等学校PTA連合会会長でもある

ある。全高P連では平成14年、完全学校週5日制移行により活動が多様化する

ことで、生徒が加害者となり賠償責任を負う可能性が高まることを憂慮し、同制度を設立した。



この制度は日本国内における生徒またはPTAの加害事故を補償するもので、中には生徒が自転車乗用中に誤って歩行者にぶつかり、ケガをさせた場合も含まれる(下記コラム参照)。

「近年、高校生であっても自転車事故の加害者となり、高額な賠償命令が出ているケースが増えています。保険に入っていない場合は、子ども自身はもちろん家族にとっても、大きな経済的負担となってしまいます。そこで、私たちは掛け金を安く抑え(年間3000円)、一人でも多くの生徒に補償制度を普及させたいと考えたわけです。事故の加害者となった生徒の保護者からも、学校のPTAが保険に加入してくれていて助かったという声をいただいています」と相川会長は制度の意義を説明する。

平成23年9月末現在、全国の1734の高校で100万人を超える生徒がこの制度に加入している。

関係機関・団体を巻き込んだ活動を

「賠償責任補償制度は、あくまでも万一の時に子どもを守るためのセーフティネットです。保険があるから大丈夫というわけではありません。親にとっては、子どもが事故の被害者にも加害者にもならないに越したことはないのです。そこで、各都道府県のPTA連合会や単位PTA(各高校のPTA)が中心となって、交通安全活動を実践しています」と、相川会長は事故防止のための指導が欠かせ

ないと強調する。

例えば、ある単位PTAでは定期的に「朝の挨拶運動」を実施している。この運動には登校中の生徒への自転車指導も含まれている。全高P連では、こうした指導をする場合は校門周辺だけでなく、最寄りの駅や交差点など通学路の主要箇所でも行うように要請している。

「PTAだけでは手が回らないこともあって、そうした時は警察や交通安全協会、地域のボランティアの方々にも協力をお願いしているのです。関係機関・団体などを巻き込み、連携して活動することもPTAの役割の1つだと思っています」。

加害者になった時の影響を想像してもらおう

今の高校生に必要な指導方法について、相川会長は次のように語る。「子どもたちは交通ルールに関する知識はある程度持っているはずですが、しかし、ルール違反や危険行動をしてしまう。これを防止するのに重要なのは、もし事故の加害者になってしまった場合、自分や家族はどのような立場に置かれるのか、賠償金を支払った場合に家計はどうなるのか、想像してもらおうことです」。

1つの出来事によって自分や家族の生活設計が簡単に崩れることを保護者や教職員が伝えることで、生徒に「なぜルール違反や危険行動をしてはいけないか」理解してもらおうことができる」と相川会長は訴える。「子どもが事故の加害者となって相手を傷つけてしまうことは、親としてもつらいわけです。高校の教育現場では、交通安全教育のための時間を割くことが難しいという状況もあると思いますが、繰り返し継続して指導してもらおうことでさらなる効果が期待できると思います」。

基本は保護者から子どもへのはたらきかけ

高校での教育機会を増やすことと同時に

(社)全高P連 賠償責任補償制度

●補償の対象となる事故例

- 生徒の行為に起因する賠償責任(児童・生徒賠償責任担保条項)
・自転車に乗っていて、誤って人にぶつかってケガをさせた
・トレーニングのため、路上を走っていて誤って他人にぶつかってケガをさせた
・社会奉仕活動中に誤って人にケガをさせた
・買い物中に誤って店の商品を壊した

PTA活動に起因する賠償責任(PTA管理者賠償責任担保条項)

- PTA総会で使用するために借用した設備を誤って壊した
・PTAの催しで会場設備の不備により来場者にケガをさせた

●掛け金・補償額

Table with 5 columns: 補償を受けることができる方(被保険者), 補償の範囲, 支払限度額, 掛け金. It details coverage for children/students and PTA managers, including accident types and compensation amounts.

※補償の内容など詳細は(社)全高P連のホームページを参照 http://www.zenkoupren.org/image/hoken2011.pdf

●(社)全高P連賠償責任補償制度 高額事故例

Table with 2 columns: 事故内容, 支払額. Lists high-cost accidents such as collisions with pedestrians, train accidents, and falls from bicycles.

交通安全教育を次世代にもつなげる

このように交通安全教育のベースになるのは、保護者と子どもとのコミュニケーションであり、保護者は「子どもを事故から守ろう」という思いを常に意識し続けることが大切だ。

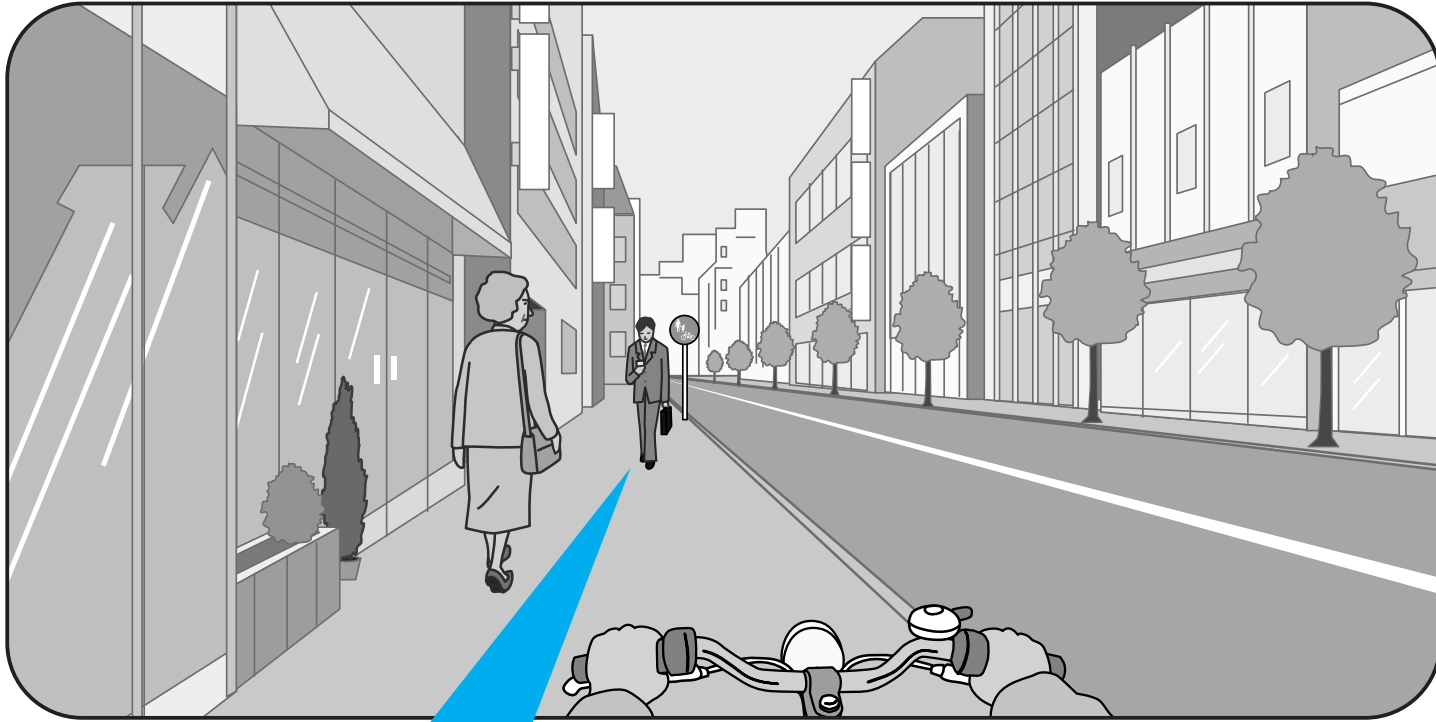
「高校や警察が一生懸命指導している中で、親だけが人任せという姿勢ではいけない」と相川会長はいう。子どもにきちんと交通安全を伝えておけば、子どもが高校を卒業し、結婚して親になるというライフサイクルの中で、次世代に向けても交通安全教育の好循環をつくることのできるのである。

保護者一人ひとりの意識が高まり、PTAと高校、警察や地域が連携して取り組めば、高校生への交通安全教育はさらに充実したものになるだろう。

危険予測トレーニング(KYT) —危険感受性を育てる

第24回 自転車通行可の歩道を走行する(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、自転車通行可の歩道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。



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

あなたは自転車通行可の歩道を走っています。  
あなたの左側には女性があり、正面からは男性が近づいてきています。

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 5

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。



東根市交通安全専門指導員の皆さん  
小野江里子さん(左)、岡田誠さん(右)

保護者にも交通安全について理解してもらおう

東根市は山形県中央部の村山盆地に位置し、近年は人口が増加傾向にある。その東根市の交通安全教育を担っているのが、同市生活環境課市民生活係・交通安全専門指導員の岡田誠さんと、小野江里子さんだ。平成22年度は、二人で幼児、小・中学生、高齢者等を対象にした交通安全教室を約150回開催し、1万人以上に啓発活動を行った。

東根市では、「かもしかクラブ」での親子訓練による交通安全教育に力を入れている。「かもしかクラブ」とは、3～6歳未満の幼児と母親(保護者)が一緒になって交通安全を学ぶための組織だ。主に保育所や児童センター、地域の施設で活動している。「特に幼児への交通安全教育は、家庭で繰り返し実践していただくことが重要です。お子さんだけではなく、保護者の方にも交通安全についての必要な知識を持ってほしいと思っています。子どもにとっての一番の先生は保護者の方なのです」と小野さんは話す。

幼児が参加する訓練は月に1回行っており、そのうち親子訓練は1年間に4回実施している。まず春(4～5月)は交通安全の基本として、道路を渡る時のルールである「ストップの約束」を伝える。(山形県では、「ストップ→手を上げる→右、左、右を確認し

て渡る」という約束を啓発。東根市では「右、左、右」に、「後ろ」を確認することも加えている。夏(6～9月)は、「ストップの約束」を守らないとどうなるか、実車と人形を使って模擬の飛び出し事故を見てもらう。秋(10月)は、周辺の道路を親子で歩く訓練、冬(2月)は、まとめとして、保護者の代表者数名が指導者となって自主的に訓練を行うそうだ。

一方、岡田さんは小・中学生への自転車教育でも活躍。「市内の公立小学校9校で、主に3、4年生を中心に自転車教室を行っています。児童に自転車で学校周辺の道路を走ってもらいながら、安全運転のポイントを伝えています」。その中でも、岡田さんは歩道を自転車で走る場合に、歩行者優先の意識を身につけてもらうことを意識しているという。

『あやとりい』を活用した教育を展開

東根市では今年夏から、Hondaの交通安全教育プログラム「あやとりい ひよこ編」を幼稚園や保育所での交通安全教室に取り入れている。


「今年7月、山形県北村山地区の指導員が集まった研修会の際に、本田技研工業(株)安全運転普及本部栃木普及ブロックのインストラクターの方から『あやとりい』による指導法を学ぶことができました。ワークシートやイラストの大きさと色づかいが子どもにわかりやすいと思ったので、すぐに活用しました。CDを使って街中の交通に関わる音を聞かせて、子どもに答えてもらう『音当てクイズ』は以前からほしいと思っていた教材で、実際にやってみると子どもにも好評です。まだ使い始めて間もないので、これから自分なりの工夫を加えながら、子どもたちへのよりわかりやすい指導をめざしていきたい」と小野さんは力強く語った。



## SJクイズ ?

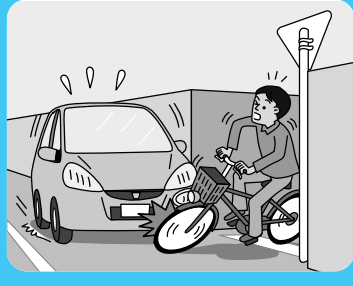
**Q1** 平成22年の自転車対歩行者の交通事故件数は2760件ですが、これは10年前の何倍でしょう？

- ① 約0.9倍
- ② 約1.1倍
- ③ 約1.3倍
- ④ 約1.5倍



**Q2** 平成22年の自転車(第1・2当事者)の法令違反別交通事故死傷者数をみた場合、最も多い違反は「安全不確認」ですが、その構成率が最も高い年齢層は次のうちどれでしょう？

- ① 15歳以下
- ② 16～24歳
- ③ 25～64歳
- ④ 65歳以上



**Q3** ブレーキ(制動装置)は自転車の保安部品の1つですが、前輪または後輪のみにしかブレーキが付いていない自転車で公道を走るのは違反になるのでしょうか？

- ① 違反である
- ② 違反ではない

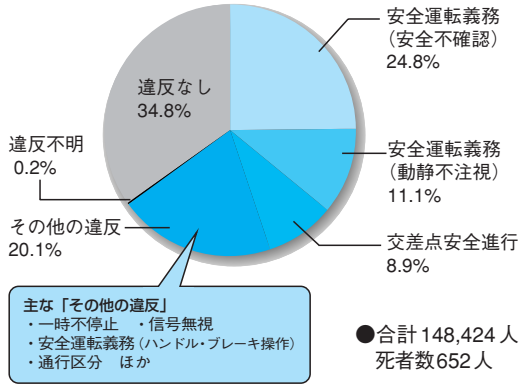
※「解答」は8面下。「解説」は下記SJホームページでご覧いただけます。  
<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/sj/>

©本田技研工業(株)



自転車は歩道と車道のどちらを走行しているか？

●平成22年の自転車乗用中(第1・2当事者)の法令違反別死傷者数 ※警察庁資料



平成22年の自転車乗用中(第1・2当事者)の死傷者数は約15万人。このうち

Why 自転車乗用中の死傷者のうち65.2%が法令違反をしている！



Q1 2.5m 歩道のある道路で車道を走行していた自転車は何%だったでしょうか？

A 実際の観察から

★Q1の回答 車道を走行した自転車262台中185台(70.6%)

2.5m歩道がある車道は進行方向が都心方面であることから、朝のラッシュアワーではクルマ・バイクとも交通量が多かった。車道を守る自転車はクルマの脇をすり抜けるように走っており、数台が一列に連なって走っていた。自転車は走ることに集中している様子で、周囲のクルマ・バイクに配慮した運転行動はとっていなかった。観察中、危険な場面に遭遇したのは路側帯に配送トラックが停車した際。自転車は後方確認をせず車道に膨らんで追越し、後ろを走るバイクは自転車を避けようとして車線を変更したところ、危うくクルマと接触しそうになっていた。対照的に、ドライバー・ライダーは路側帯側の間隔を広めにとりながら走行して、自転車をかなり意識していた。特にライダーにとって自転車の運転行動は危険に感じられるようで、前方に自転車が走行している場合に、減速して後方につく場面が何度か見られた。



Advice 自転車利用者は車道を扱っている意識を強く持つこと

観察日は晴天で、朝の自転車利用者のほとんどは通勤・通学者。自転車のほとんどが上り方面に向かって走行していた。観察中1時間に通過した自転車の台数は558台だった。幅2.5mの歩道を走る自転車は全体の3割程度で、7割が車道を走行していた。車道を走る自転車はスポーツタイプが多く、走行速度はおおむね25km/h以上と高かった。路側帯に駐車車両がある場合、多くの自転車は後方確認をせずに進路変更を行っていた。一方、ドライバー・ライダーは追い越しの際、自転車との間隔を広くとるなど、車道を走る自転車に十分な注意を払いながら運転していた。特に左折時には路側帯を走行する自転車を目視で確認していた。しかし、運転席からは歩道の様子が見えにくいためか、歩道を走る自転車に対しては気づかず、歩道走行中の自転車と左折するクルマとで出会い頭に急ブレーキを行う場面にも遭遇した。幅5mの歩道では、車道を走る自転車

観察場所は、東京・新宿区の主要幹線道路。車道では朝夕のラッシュアワーに



※動静不注視は危険に対する注意を怠ること

幅5mの歩道では、車道を走る自転車



Q2 5m 歩道のある道路で歩道を走行していた自転車は何%だったでしょうか？

非常に少なく、ほとんどが歩道を走行していた。スポーツタイプに乗る人は少なく、大半は一般自転車。法規上、自転車は車道側を走らなければならないが、実際には自転車が歩行者の間を縫うように走行していた。自転車利用者は車道走行時にはクルマやバイクの動きに注意するとともに、歩道走行時には歩行者優先の遵守と「自転車は車両である」という意識をもって運転を心がける必要がある。また、ドライバー・ライダーにとって自転車の動きは予測が難しい。自転車の通行量が多い道路を運転する際には十分に注意を払うべきだ。

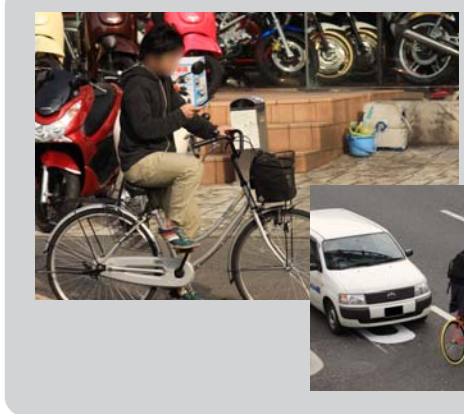
A 実際の観察から

●2.5mの歩道がある道路での自転車の走行状況(262台)

Table with 3 columns: 歩道を走行した自転車, 車道を走行した自転車, 合計. Row 1: 77 (29.4%), 185 (70.6%), 262.

●5mの歩道がある道路での自転車の走行状況(296台)

Table with 3 columns: 歩道を走行した自転車, 車道を走行した自転車, 合計. Row 1: 289 (97.6%), 7 (2.4%), 296.



★Q2の回答 歩道を走行した自転車は296台中289台(97.6%) 普通自転車に乗る子ども連れや女性、高齢者のほとんどは、下り方面の車道側にある5m幅の歩道を走行していた。大半の自転車はスピードを抑え気味に走っていたが、歩行者に対してベルを鳴らし進路を空けて走っている場面もあり、歩道での歩行者優先意識がまったく感じられなかった。また、走行中にヘッドホンで音楽を聞いたり、片手で携帯電話を操作して走行するなど、車両を扱っている意識の希薄さもうかがえた。さらに、上り方面の路側帯から下り方面の路側帯に斜め横断する無謀な走行をする自転車もいた。中央分離帯で一時的に停止して下り方面の車両が途切れるのを待っていたが、自分の後方を走る上り方面の車両には一切注意を払っておらず、多くの車両が自転車の手前で減速をしていた。

★「SJ」読者アンケートにご協力ください。ご協力いただいた方には抽選でクオカードをプレゼント中！詳細は以下をご覧ください。http://www.honda.co.jp/safetyinfo/sj/