

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：岡田武史・伊東孝紳
日本の未来を切り開くために……①
- 現場訪問／第1回全国生協安全運転大会（日本生活協同組合連合会）……④
- TOPICS／①レインボーモータースクール／②埼玉県警察本部「交通事故削減のための協力に関する覚書調印式」……④
- TOPICS／③2011トラフィック・セーフティ・セミナー in 熊本／④警視庁「交通安全教育技能レベルアップ研修」／⑤平成23年度九州地区交通安全普及活動合同報告会／⑥宇都宮動物園・交通安全イベント……⑤
- NEWS REVIEW／2011年Honda安全運転普及本部 年末ご挨拶会／埼玉県警察本部・自転車マナーアップ推進事業……⑤
- STREAM／高校におけるこれからの交通安全教育 第6回……⑥
- 危険予測トレーニング(KYT)／雨天時の走行(自転車)……⑦
- 指導者ファイル／(財)長崎県交通安全協会・川棚地区交通安全指導員の皆さん……⑦
- SJクイズ……⑦
- DOCUMENT EYE ⑧／市街地を走る自転車利用者の行動を観察する……⑧

対談 日本の未来を切り開くために



伊東孝紳

◎本田技研工業株式会社 代表取締役 社長執行役員

岡田武史

◎中国スーパーリーグ「杭州绿城足球倶楽部」監督

今、日本は様々な困難に直面しており、日本人の底力が試されようとしている。こうした状況の中、夢を持つことやチャレンジすることの大切さ、世界の中で日本が果たすべき役割など、日本の未来を切り開くために必要なことは何か、岡田武史・中国スーパーリーグ「杭州绿城足球倶楽部」*1 監督と、伊東孝紳・本田技研工業(株)社長に語り合っていた。

岡田 ホンダには、型にはまらない、革新的なものをつくっている会社というイメージを持っています。特に初代シビックは、おもしろいクルマだと感じました。今でこそ、あのようなスタイルのクルマはたくさんありますが、当時は斬新だったと思います。また、16歳の時には、原付免許を取得して、貯めた小遣いでホンダのCB50を買いました。排気量は小さいのですが、存在感のあるエンジン音が好きでしたね。そして、CB400 Fourに乗る

ことが夢の1つでした。残念ながら、その後、自動二輪免許を取るチャンスがなかったのも、もし今年、現場に復帰していなければ、免許を取ろうと考えていました。
伊東 私も若い頃からバイクに乗っていますが、クルマとは違った爽快感を味わえます。ぜひ免許を取ってほしいと思います。免許を取る時は、ご連絡をいただければ、ホンダグループの教習所・レインボーモータースクールを紹介いたします。

岡田さんの印象に残っているというシビックは、私たちの四輪事業が大きく飛躍するきっかけになったクルマの1つです。その当時のアメリカでは、クルマからの排出ガスによる大気汚染が深刻な問題となっていて、その対策としてマスキー法^{*2}という規制ができました。しかし、この排出ガスの規制をクリアすることは、当時の技術では無理だと言われていたのです。ところが、創業者で社長だった本田宗一郎は「そういう時こそチャンス。自分たちが何とかしよう」とチャレンジしました。その解決策がシビックに搭載したCVCC^{*3} Cなのですが、本田宗一郎はそれが完成していないのに、社外に「マスキー法をクリアできる」と公表してしまいました。今考えると無謀とも思えますが、開発陣がそれに応え、不可能と言われた技術のハードルを越えることができました。

岡田 私も2010年のワールドカップ・南アフリカ大会の時、「ベスト4に入る」という目標を立て、宣言しました。それは、選手が自ら活き活きと動き出すというためには、単なる目標ではなく、そこに夢やロマンがあり、「よし、やってみよう」と感じられる求心力のある目標の必要性を感じたからです。その時に浮かんだのが「ベスト4」。2002年のワールドカップ・日韓大会では、韓国がベスト4に入りました。あの時の韓国の代表チームと比べて、自分たちはそんなに差がないのに、なぜ無理だと決めつけるのかと、選手に話しました。「体力的にパワーではとても勝てないが、持久力だったら、勝てない理由があるのか、勝てるじゃないか」と。メンタリティの面でも、日本人は武士道という、世界に類のない精神性を備えている。そして、人は生物としての闘争本能を絶対に持っているはず。ただ、のんびりとした社会に暮らしているから、それがどんどん奥まってしまう。そういうものを出して戦えば、ベスト4は不可能なチャレンジではないと思っていました。そして、それを選手やコーチ、スタッフにも本気で信じてもらえるように、言い続けたのです。
伊東 チャレンジということでは、岡田さんは次の活躍の場として中国を選んだわけですが、何が岡田さんを動かしたのでしょうか。
岡田 サッカーの面ではJリーグで優



埼玉県と福岡県にあるHondaグループの指定自動車教習所・レインボーモータースクール (写真は埼玉県和光市)



1973年に発売されたCVCCエンジン搭載シビック

*1 杭州绿城(こうしゅうりよくじょう) 足球倶楽部=中国の東部、浙江省杭州市を本拠地とするサッカークラブ。中国スーパーリーグに所属し、2011年は同リーグ8位。
*2 マスキー法=1970年に改正されたアメリカの大気清浄法。排出ガス中のCO(一酸化炭素)、HC(炭化水素)、NOx(窒素酸化物)を1975~1976年型車から、1970~1971年型車の1/10にすることを定めたもので、当時世界一厳しいといわれた排出ガス規制法。Hondaはマスキー法を世界で初めてクリアする技術として、1972年にCVCC技術を発表、1973年にはこのCVCC技術を搭載したシビック CVCCの販売を国内で開始した。
*3 CVCC(Compound Vortex Controlled Combustion)=複合渦流調速燃焼方式。主燃焼室の横に副燃焼室を設けることで希薄燃焼を可能にし、CO、HC、NOxの大幅な低減を実現したエンジン。1972年、当時世界で最も厳しいといわれたマスキー法を世界で初めてクリアするなど、低公害エンジンの先駆けでもある。1973年、シビックCVCCとして国内で発売された。



岡田武史 ● Takeshi Okada

1956年生まれ。早稲田大学政治経済学部卒業後、古河電気工業サッカー部（現・ジェフユナイテッド市原・千葉）に入団。1990年現役を引退後、コーチに就任。ドイツへコーチ留学後、ジェフユナイテッド市原のコーチを経て、94年日本代表コーチに就任。97年日本代表監督に就任し、98年ワールドカップ・フランス大会の指揮をとる。2001年コンサドーレ札幌監督、03～06年横浜F・マリノス監督を歴任。10年ワールドカップ・南アフリカ大会で2度目の日本代表監督を務め、海外開催で初となるベスト16に導く。12年中国スーパーリーグ「杭州绿城足球倶楽部」監督に就任。

勝たし、ワールドカップへも行きませんでした。ある程度の経験も積んで、実績も残して、「サッカーは、こうなったら、こうなるだろう」と、わかった気になっていました。そんな時、昨年、テレビの仕事でスペインに行つて、クラシコという「レアル・マドリッド」対「バルセロナ」の試合を現地で解説する機会があり、そこで、私の発想を覆すようなサッカーをバルセロナというチームが見せてくれたのです。グアルディオラというバルセロナの監督のサッカーが私には理解できませんでしたし、衝撃を受けました。それに気づいた時に、まだ自分がわからない山が見えた気がしたのです。ちょうどその時に、たまたま中国からオファーがきました。中国がこれから世界のキーを握る国になるのは間違いありません。その中国をマスコミや他人の話聞いてではなく、自分の肌で感じてみたいという衝動にかられました。

伊東 私たちは創業の頃から海外展開をやっていますが、2008年のリーマンショックが変わり目だったと感じています。単なる経済のショックではなく、あれで世界の様相が一気に変わり、要するに先進国主導から、岡田さんがおっしゃったように、各地域が主張するという時代に移行しました。これから日本が生きていく道というのは、日本国内や先進国だけで成立するわけがない。やはり、世界の様々な国へ、私たちが飛び込んで、自分たちの果たす役割は何かというのを探さないと、日本は忘れ去られていくでしょう。そういう中で、岡田さんが中国に飛び込んで勝負しようというのは、すばらしいことだと思います。

指導とは人の能力を引き出す「メンター」

岡田 今の選手は言われたことはきちんとやってくれるので、ある程度までは強いチームをつくるのができますが、そこから先の一線はなかなか越えてくれません。例えば、敵の選手がボールを持って攻めてきた時、「一人はボールのところへ行つて、もう一人は味方の選手が抜かれた時のためのカバーに回れ」と指示を出したとしても、明らかに敵がボールをうまくコントロールできていないと判断したら、指示通りに動くのではなく、二人でボールを取りに行くべきです。ところが日本の選手は、「監督が『ここにいろ』と言ったから、動かさなかった」と言うのです。つまり、自分の判断と責任でリスクを冒さない。「取られないから勝負しろ」という保証を欲しているのです。サッカーの喜びというのは、自分の責任でリスクを冒すことなのに、どうしても選手は自主的に動こうとはしません。

選手自らが各々の判断で動けるチームにしようとして試行錯誤をしていた時、ある人から「エデュケーション（教育）の語源を知っていますか。エデュカールというラテン語で『引き出す』という意味です」と教えられました。それまで私は、指導とは「空のコップにいろいろなものを入れてやること」と思っていました。実は「コップの中に既に入っているものを引き出してやること」だった。そこで、指導者の強さを前面に出すことを控えるようにしました。私は「中盤（フィールドの中央部）ではシンプルにパスを回せ」と言っています。でも、「ドリブルをしてはいけない」とは一言も言っていない。だから、試合の編集ビデオを見せる時、「ここはパスではなく、ドリブルを選択したほうがいい」という場面でも、それは指摘しません。その後、中盤で他の選手がドリブルしている場面を入れておいて、「おつ、いいドリブルだ」と、私が一言つぶやく。そうすると選手は、「あ、ドリブルしてもいいんだ」ということに気づいて、状況に応じて対応できるようになるのです。

伊東 個人が自主性を持って動けるようになる組織としても強くなれます。会社でも、枠にはまった仕事をしているだけで、仕事をした気になってしまつていくことがあります。そういう時は成長もないし、結果としての喜びも少ない。ホンダには「三つの喜び」というものがあります。それは「買う喜び」「売る喜び」「創る喜び」。これを忘れると、世の中に送り出した製品も特徴がない。「そこそこ」のものになってしまつてしまう。一人ひとりが、おもしろい仕事をすることで、おもしろい製品を生み出すことができ、結果としてお客様に「おもしろい」と感じていただけるのです。**岡田** サッカーの場合、選手は20・30人ですから全員把握できますが、大企業ではそうはいかないと思います。伊東さんは、どのようなことを心がけているのでしょうか。

※4 クラシコ＝スペイン語で「伝統の一戦」を意味する。サッカーのスペインリーグ「リーガ・エスパニョーラ」に所属する「レアル・マドリッド」対「バルセロナ」の試合を指す。
※5 2011年12月10日のクラシコでは、前半は1対1と拮抗していたが、後半に入り、グアルディオラ監督がシステム（選手のポジション）を変更し、バルセロナが3対1で勝利を収めた。

対談：日本の未来を切り開くために

価値を生み出して、世界に貢献していきたいと強く思っています。

日本人が知恵を出して技術をつくり出す。でも、日本人だけじゃない。日本人が様々な地域の人々とコラボレートすることで、日本人が中心になって協力体制をつくっていく。「こうしよう、ああしよう」という関係の中で日本人が中心になれるマネジメントや、そういう資質を持った人材を育てないと、世界の中に入っていくけないという時代に入りました。日本で何もかも用意して、それをセットで海外へという時代でなくて、製造も販売も本場の意味で、その地域ごとで考えていかなければならないのです。

岡田 日本から、日本人としての精神性や文化を輸出している、そういうイメージでしょうか。

伊東 そういふものを形として表現したり、実際の性能で示したりということ、強く推進しているわけで、環境技術や安全技術もその一つです。

「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」の実現

岡田 私は環境活動に35年くらい携わっています。私たちにあって環境というのは大切だし、サステナビリティ（持続可能）でないといけない。しかし、人間は欲望があるから人間です。何もかも我慢するような生活はできません。クルマも、環境のことだけを考えたなら、環境性能が最高のクルマに全員乗らなければいけなくなりますが、それではつまらない。人間としての夢、ロマンが詰まっている、クルマとはそういうものだと思います。ですから、夢を乗せながらもサステナビリティのことも考えている、そういうことがこれからのクルマ社会に必要なものでしょうか。

伊東 私たちはホンダ環境ビジョンとして、「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」の実現を掲げ、環境への取り組みを推進しています。その中で、実現させたいと思う夢の一つは燃料電池です。アメリカでは10年以上前から実験を始めて



埼玉県庁のソーラー水素ステーション（イメージ図）

いますが、今年3月には埼玉県庁の敷地内にソーラー水素ステーションを設置し、外部出力電源機能を装備した燃料電池電気自動車・FCXクラリティを活用し、様々な検証を行うべく予定です。屋根などにホンダ製のソーラーパネルを取り付け、太陽光発電で起こした電気で水を電気分解して、酸素は大気に放出し、水素は燃料として溜めておく。その水素を使い、県庁の公用車として提供するFCXクラリティを走らせます。これは、単独で循環型のエネルギー供給を可能にするものです。このような燃料電池で動く電気自動車が、クルマと

しては究極の理想だと考えています。
岡田 FCXクラリティは、私も試乗したことがあります。アクセルを踏んだ時のレスポンスの良さが印象的でした。

安全のキーは人間がきちんと運転すること

伊東 環境とともに、私たちは安全への取り組みにも力を入れています。そして、安全を考える時には、「最後は人間が運転している」ということに重きを置いています。それは、機械で強制的に制御してしまうのではなく、いかに人間の能力を引き出してやるかという観点で研究開発を行っているということです。クルマの自動運転は技術的に可能なレベルにきています。でも、自動運転にしないというのは、人間がきちんと運転することが一番の安全のキーだと信じているからです。

岡田 便利、快適、安全な社会になって、人間の生きる力が落ちていくように感じています。空中ブランコで、セーフティネットが1m下にあつたら、しっかりつかんでいようとは思わない。でも10m下にあつたら、グッとつかもうと思う。このつかもうとする力を弱めてしまおう豊かさというのは、間違いのような気がします。クルマの運転も同じで、運転者本人が「危ない」と感じて、危険を回避するための力は残しておく必要があると思います。

伊東 私は職業上、サーキットでも運転します。その時に、公道では出せないスピードでコーナリングをすると、「クルマというものは、こういうところに限界がある。ここまではいける」とわかるのです。限界を知っていると余裕が生まれ、普段は自然と運転がおだかやかになります。
岡田 私たち一般のドライバーも、そういう体験はできるのですか。



伊東孝紳 ● Takanobu Ito

1978年京都大学大学院工学研究科修了後、本田技研工業に入社。
2000年本田技研工業取締役。本田技術研究所常務。
03年本田技研工業常務を経て、05年同常務執行役員。07年同専務。
09年本田技研工業社長、現在に至る。

伊東 それに近いことができる施設が、全国7カ所にあるホンダの交通安全センターです。ここでは受講者が危険を安全に体験し、それをクルマやバイクの安全運転に活かしてもらおうことを目的としています。例えば、低ミュー路（タイヤを敷き詰めた路面）に水をまいて、凍結路のようなすべりやすい路面を再現し、そこで急ブレーキをかけてもらうのです。ABS（アンチロック・ブレーキ・システム）装着車なら、タイヤがロックするのを防ぐので、限界内であればハンドル操作が可能となります。未装着車はその逆です。このような体験をし



Hondaの交通安全センターでのABSの体験

ておくことが安全運転に役立つと思っております。

こうした私たちの安全運転普及活動は、日本国内では40年以上の実績があります。そして、安全運転教育のバイオニアとして、日本で培ってきたノウハウを海外でも役立てていくのが、私たちの役割だと考えています。今、アジアの多くの地域では、二輪は生活の必需品です。市場が拡大している一方で、交通事故死者の増加も社会問題化しています。そこで、アジアにおける二輪の領域での安全運転普及活動を展開しているところなんです。

岡田 安全の面など、アジアに対して日本ができることはまだまだあるということですね。私はまずは中国で良いサッカーを見せたい、今シーズンは何とかタイトルを獲得するつもりです。それが、日本人である私を信じて一生懸命やってくれる選手やチームスタッフの気持ちに込めることになっていよう。結果を残すことによって、さらに多くの方々とクラスメートの小さな絆もできると思っています。

伊東 岡田さんには、ぜひ中国でも頑張っていたいだきたいと思えます。昨年、私たちは東日本大震災、タイの大洪水と2度におたる大規模な災害に見舞われました。創業以来、これほどのショックはありませんでした。だから、今年は完全復活を短期間でやりきることに集中します。私たちがスピードな回復を世の中に示すとともに、日本のものづくりをさらに進化させ、世界をリードしていく役割を果たしていきたいと考えています。

※6 三つの喜び＝「買う喜び」とは、Hondaの商品やサービスを通じて、お客様の満足にとどまらない、共感や感動を覚えていただくこと。「売る喜び」とは、価値ある商品と心のこもった対応・サービスで得られたお客様との信頼関係により、販売やサービスに携わる人が、誇りと喜びを持つことができるということ。「創る喜び」とは、お客様や販売店様に喜んでいただくために、その期待を上回る価値の高い商品やサービスをつくり出すこと。

現場訪問

●第1回全国生協安全運転大会(日本生活協同組合連合会)

より安全・安心な商品の配送をめざして、技術と知識を競う



「車両感覚運転」では9m四方のエリア内での方向転換を行う



交通教育センターレイボ-浜名湖の模擬市街地コースを使った「法規走行」

昨年11月19日、交通教育センターレイボ-浜名湖(静岡県浜松市)で「第1回全国生協安全運転大会」が開催された。同大会は、日本生活協同組合連合会(本部・東京都渋谷区)が主催。全国10地区の生協で商品の配送を担当する職員の代表者23名が選手として参加した。



「安全知識テスト」に取り組む選手たち



総合および各競技の上位3名は、矢野和博・日本生活協同組合連合会統括専務理事より表彰を受けた

開催の目的について、同連合会会員支援本部宅配事業支援部の松居哲生さんは次のように話します。「全国各地の主要な生協では、それぞれ安全運転大会を実施しています。ここで優秀な成績を収めた職員を集め、全国規模の大会を行うことで、生協全体として職員の安全意識をさらに高めていくことがねらいです。ただし、すべての生協が安全運転大会を開催しているわけではありません。この全国大会を、すべての生協で予選のような位置づけとなる競技会や研修

を実施してもらったための動機づけにしたいと考えています。選手は、「①安全知識テスト」「②エコ運転」「③法規走行」「④車両感覚運転」の4種類の競技に取り組み。①は交通法規、危険予測、安全知識に関する50問の問題に答えるテスト。②は外周コースを2周走行し、燃費を競う。③は指定されたコースを走行し、交通法規に則った運転が実践できているかを採点する。④は前進および後退でのパイロニア内での方向転換を行う。競技車両には急加速や急減速を測定するGセンサーが取り付けら

れており、速さだけでなく、荷に配慮した運転も求められる。これら競技規則の設定と競技の審判は、交通教育センターレイボ-浜名湖が担当した。競技を終えて、大会の審判長を務めた交通教育センターレイボ-浜名湖の仲田典生インストラクターは、「今回はレベルの高い接戦でした。ただし、緊張などから安全確認が不十分なケースもありました。業務の時は、平常心で適切な判断、行動がとれるように心がけてください」と講評を述べた。表彰は各種目別と、それらの得点を合計した総合で行われ、エフコープ篠崎支所(福岡県北九州市)の古池一旭さんが総合優勝に輝いた。

TOPICS

1 レインボーモーターズスクール 教習所の卒業生を対象としたバイクとクルマの体験ミニスクール



レイボ-モーターズスクールで運転免許を取得した卒業生を中心に70名が集まった



HMSでは、インストラクターがスムーズなコーナリングのための運転姿勢に重点を置いて指導

昨年11月23日、レイボ-モーターズスクール(埼玉県和光市)で同校の卒業生等を対象にした体験ミニHMS(ホンダモーターサイクリスト・スクール)・HDS(ホンダドライビング・スクール)が開催された。レイボ-モーターズスクール教習所の小新井尚課長補佐は、「免許を取ったけれど、運転に不安を感じていたり、もっと上手になりたいと考えている卒業生は少なくありません。そうした方々にバイクやクルマの運転をより楽しんでいただくために、無料で参加できるHMSとHDSの体験版を2010年から開催しています」と話す。ライダー向けのHMSでは、パイロニアやコーススラロームが行われた。同校のインストラクターは一人ひとりの走行をチェックし、運転姿勢などをアドバイスしながら参加者にコーナリングの基本を伝えた。途中、埼玉県警察本部の白バイ隊員による模範走行も行われ、参加者はその様子を熱心に見つめていた。この他、会場内では、ホンダの最新バイク



埼玉県警察本部の白バイ隊員5名による模範走行

HDSでは、インストラクターのアドバイスのもと、参加者が車庫入れや縦列駐車練習を繰り返した

の試乗会なども行われた。一方、ドライバー向けのHDSでは、参加者が車庫入れや縦列駐車、後退走行でのパイロニアスラロームに取り組んだ。同校で自動車免許を取ったばかりで、HDSに参加したという女性には、「教習中から車庫入れ・縦列駐車は苦手だったので、インストラクターの方のアドバイスに沿って繰り返し練習して自信ができました」と満足そうだった。この日、HMS(3回実施)には62名、HDSには8名が参加し、一人ひとりが運転の楽しさと安全への理解を深めたようだった。

2 埼玉県警察本部 「交通事故削減のための協力に関する覚書調印式」 道路横断歩行中の事故原因究明に向けて



吉岡光男・埼玉県警察本部交通部長(中央)、永田春記(株)レイボ-モーターズスクール代表取締役社長(左)、千葉英雄・本田技研工業(株)安全運転普及本部事務局長(右)

埼玉県では、平成23年中に県内の歩行中の交通事故死者数が前年に比べ増加した。これをうけ、埼玉県警察本部(以下、埼玉県警)では、歩行者死者の抑止対策に向けた事故原因を究明するため、専門知識を有する関係者と実験を行っている。そして昨年12月8日、埼玉県警と本田技研工業(株)、(株)レイボ-モーターズスクールの間で、「交通事故削減のための協力に関する覚書」を交わした。調印式に出席した埼玉県警の吉岡光男交通部長は「歩行者死者の増加は、夜間の道路横断歩行者や路上寝込み者が顕著です。今回の実験では、こうした死亡事故の原因を自動車側と歩行者側の両面から究明することを目的としています。ホンダが、これまで蓄積してきた安全運転に関する知見を実験に活用してほしい」と、ホンダ等との協力の意義を話した。主な実験内容は、「夜間の前照灯上向き(ハイビーム)走行の有効性」「前照灯照射時の死角範囲」「反射材の有効性と有効な取付位置(歩行者)」「明るい服装の有効性(歩行者)」など。「交通事故死者数を低減させる上で、歩行者への対策は最重要課題であると考えています。昨年末は、交通安全官以外の職員も街頭に出て啓発活動を行うなど、県警本部全体で取り組んでいます」と、吉岡交通部長は力強く語った。

3 2011年トヨタ・トラック・セーフティ・セミナー in 熊本 社内交通安全の指導法



グループディスカッションの様子

昨年12月14日、交通教育センターレイボ-熊本(熊本県大津町)で、「2011トヨタ・トラック・セーフティ・セミナー in 熊本」(主催:交通教育センターレイボ-熊本・福岡)が開催された。この日は、22の企業・団体から安全運転担当者など32名が参加。オフィスMTの村上員介代表を講師に迎え、「T-WI手法から学ぶ社内交通安全の指導法」についての講演や、それを活用したグループディスカッションなどが行われた。

※T-WI(Training Within Industry)手法は人間工学を基本理念として、そのうえで作業・業務の効率化を追求し、知識(知)より技能(できる)を徹底的に指導するというリーダーのための手法。

TOPICS

昨年12月15日、熊本市内のホテルで「平成23年度九州地区交通安全普及活動合同報告会」が開催された。この報告会はホンダおよびホンダ関連企業と、九州地区の交通安全関係者との情報交換を目的としている。

主催した本田技研工業(株) 安全運転普及本部熊本普及ブロックは平成23年の活動の成果を報告。熊輪会からは所属する各社の交通安全活動が紹介された。その他、熊本県交通安全教育講習員が高齢歩行者向けの指導を参加者に披露。最後に、熊本県警察本部企画課の木庭強課長が「地域とホンダやその関連会社が一体となった活動は着実に成果をあげていると思います」と総評を述べ、報告会は終了した。



高齢歩行者向けの指導を実演する熊本県交通安全教育講習員の山口久代さんと船津千鶴さん

主催者を代表して挨拶を行う千葉英雄・本田技研工業(株) 安全運転普及本部事務局局長



※熊輪会=九州地区のHonda関連会社からなる組織

5 より良い活動に向けた情報交換の場

●平成23年度九州地区交通安全普及活動合同報告会



参加者を子どもに見立てて、インストラクターが「あやとりいひよこ編」の指導を実演

「あやとりいひよこ編」は子どもが参加しながら交通安全の基本を学べる点が良いと感じました。今後は、こうした民間のノウハウも参考にしていきたいです」と話

※あやとりいひよこ編は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。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「あやとりいひよこ編」、幼児～小学校高学年対象の「あやとりいひよこ編」自転車教室、高齢の歩行者・自転車利用者対象の「あやとりいひよこ編」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/>

4 「あやとりいひよこ編」を活用した幼児への指導方法を伝える

●警視庁「交通安全教育技能レベルアップ研修」

昨年11月8日、10日の両日に警視庁(東京都千代田区)で「交通安全教育技能レベルアップ研修」が開催された。警視庁では若手の交通警察官の指導力の向上を目的として、同研修を行っており、2日間で100名が参加した。

この研修では、本田技研工業(株) 安全運転普及本部埼玉普及ブロックによる、ホンダの幼児～小学校低学年向け交通安全教育プログラム「あやとりいひよこ編」が紹介された。

まず、埼玉普及ブロックの猪俣薫ブロックリーダーが参加者にホンダが40年以上にわたり安全運転普及活動を進めている想いや、活動の体制などを説明。その後、インストラクターが幼児の行動特性と、「あやとりいひよこ編」を開発した目的について述べた。

警視庁交通部交通総務課交通安全教育指導係の野澤紀久乃主査は「民間の企業も積極的に交通安全教育に取り組んでいることを交通警察官に知ってもらうことがねらいです。」

6 動物とのふれ合いの中で、交通安全に親しんでもらおう

●宇都宮動物園・交通安全イベント

昨年12月23日、宇都宮動物園(栃木県宇都宮市)で、同園と本田技研工業(株) 安全運転普及本部栃木普及ブロックによる交通安全イベントが開催された。

栃木普及ブロックでは、動物園が「命の大切さ」や「動物の生活の中でのルール」などを子どもたちが感じ取る場であることから、そうした純粋な気持ちの中で交通安全の大切さを再確認してもらおうと、このイベントを同園に提案。今回は昨年7月に続き2回目となる。

この日は、動物園内に交通安全コーナーを設け、子どもたちにホンダ自転車シミュレーターを体験してもらい、栃木普及ブロックのインストラクターが自転車の正しい乗り方を伝えた。

乗馬体験コーナーでは、馬に乗る子どもたちを対象に、ホンダが開発した「交通安全かるた」を活用した交通安全のワンポイントアドバイスが行われた。乗馬コース内に見通しの悪い交差点と「止まれ」の標識を設け、そこを通過する時に同園職員が馬を止め、子どもに左右の確認を実践してもらった。

同園の荒井賢治園長は、「動物園の周辺はクルマの往来がかなりあります。来場されるお子様に「止まって、観る(観察する)」ことの重要性を、楽しみながら学んでもらおうと思います。学んだことを実生活でも活かしてほしい」と話した。



宇都宮動物園の職員が乗馬を体験する子どもたちに交通安全指導を行った

当日は、本田技研工業(株) 安全運転普及本部栃木普及ブロックが動物園内に交通安全コーナーを設けた

NEWS REVIEW

●2011年Honda 安全運転普及本部 年末ご挨拶会

安全マインドをお客様と社会に幅広く提供するための普及活動



近藤広一・本田技研工業(株) 代表取締役会長

昨年12月9日、Honda青山ビルにて「2011年Honda 安全運転普及本部年末ご挨拶会」が開催され、交通関係者約300名が参加した。

報告会では、近藤広一・本田技研工業(株) 代表取締役会長が「東日本大震災、タイの洪水、円高と、Hondaを取り巻く環境は厳しい状況が続いていますが、持てる資源を最大限に活用し、さらなる成長をめざしていきたい」と挨拶。さらに「環境と安全については、商品やサービスを通じて、『低炭素化社会』と『安全で快適な交通社会』の実現に向けて、これまで以上に取り組んでいく所存です。安全については、『交通社会に共存する、すべての人の安全をめざす』ことを基本的な考え方に置き、活動に取り組んで

きました。その中で、Hondaの5つの事業所を拠点とする地区普及ブロックでは、幼児や小中学生、高校生、高齢者向けに、Hondaオリジナルの歩行者・自転車用の教育プログラムの普及拡大をめざし、活動しています。これらの展開では地域の警察、自治体、自動車教習所の皆様の手を通じて、交通安全の輪を広げることができました」と述べた。

続いて、千葉英雄・本田技研工業(株) 安全運転普及本部事務局局長が、2011年の安全運転普及活動の報告と今後の取り組みについて、映像を交えて紹介した。

最後に、来賓を代表して石井隆之・警察庁交通局長が挨拶。「交通安全指導者を育成する『人づくり』、交通安全教育の機会を提供する『場づくり』、教育機器を開発する『ソフトウェアの開発』を展開されていることに敬意を表します。このような先進性・独自性のある活動の推進を警察としても心強く思っており、引き続き取り組んでほしい」と語った。

報告会の後は、懇談会が開かれ、交通関係者の交流の場となった。



石井隆之・警察庁交通局長

●埼玉県警察本部・自転車マナーアップ推進事業

緊急雇用創出基金を利用した街頭での啓発活動

埼玉県警察本部では、平成23年9月から平成24年3月末まで、緊急雇用創出基金を利用した街頭での自転車マナーアップ推進事業等を実施している。同事業は、警備業者に委託した指導啓発隊(5人1組、20班の計100人)が、埼玉県内の交差点や中学・高校の前で自転車利用者を中心に直接、指導を行い、自転車の交通ルールの周知とマナーの醸成を図るものである。指導啓発の際には、「埼玉マナーサイクルカード」(上記参照)を使って、自転車の交通法規を対象者一人ひとりに確認してもらっているという。さらに、どこでも簡単に巻き付けることができるタックルバンド反射材も配布している。「歩行者の多い交差点では、自転車を降りて横断する自転車利用者が増えた」「その場でもらって、すぐに反射材を自転車に装着できる」という声が県民から寄せられるなど、街頭での直接指導は着実に効果を上げている。



高校におけるこれからの交通安全教育 連載:第6回(最終回)

実効性ある交通安全教育のための提言



弁護士・高山俊吉さん

事故の加害者になると賠償責任は生徒自身に

「事故の加害者になれば、自分の経歴にキズがつくだけでなく、精神的な負担を抱えることとなります。特に高校生は、その後の人生に及ぼす影響が大きい。しかし、それを理解している高校生は少ないのです。」

数々の交通事故の裁判に関わってきた高山さんは、高校生が自転車事故の加害者になった場合の問題点として、被害者への補償が困難になることを挙げる。

「残念ながら、自転車は保険に加入していないケースが多い。これまでの裁判での判例の適用をみますと、高校生になると、保護者の責任が問われるケースはわずかで、賠償責任は多くの場合、本人が負うこととなります。死亡事故になれば賠償金額は数千万円、傷害事故でも何百万円になるのが普通です。当然、高校生は負担能力がありませんから、長期の分割払いということになります。私は10

これまで5回にわたり、高校生の交通事故の状況や教育の現場、交通安全教育に関する国の方針、教職員やPTAの取組みを紹介してきた。

今回は、交通事故事案に数多く携わりその悲惨さを熟知しているほか、高校でも交通安全に関する講演を長年行っている弁護士の高山俊吉さんの意見と、当コーナーの締めくくりとして、高校生への交通安全教育について提言をしていく。

■当コーナーの振り返り

テーマ	内容
第1回 高校生の交通事故の実態と課題	高校生年代(16~18歳)は自転車乗用中の交通事故死傷者数が他の年齢に比べて多い(ワースト1位は16歳・平成20年)。事故の6割は登下校中に起きている。その一方で、高校年代では交通事故統計には表れない「大丈夫だ事故※1」も存在している。
第2回 高校の交通安全教育の現場	生徒へのアンケートなどを実施し、生徒の事故体験やヒヤリハット体験などを把握しておくことが、適切な指導には欠かせない。指導においては、事故が自分に与える影響を考えさせることや、生徒の危険予測能力を養うことが必要である。
第3回 交通安全教育に対する国の方針	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では、交通安全を含む「安全」に関する指導を適切に行うよう努めることが追加された。学習指導要領に基づく安全学習、行事やホームルームにおける指導と合わせ、登下校時の声かけなど、教育活動全体を通じて行うことが求められている。
第4回 指導者養成の現場から	高校には交通安全の専門知識を持った教職員が少ない。(財)日本交通安全教育普及協会では、さまざまな研修を通じて効果的な指導方法を伝えるとともに、教職員に生徒の交通安全に対する問題意識を高める取組みを展開している。
第5回 交通安全教育におけるPTAの役割	交通安全教育においても、PTAは学校、家庭、地域社会の核としての役割を果たす役割がある。教育のベースとなるのは、「子どもを事故から守る」という思いと、保護者と子どもとの日々のコミュニケーションである。

※1 大丈夫だ事故=事故に遭ってしまったが、その直後は自分の身体に問題がなかったで「大したことはない」と判断し、学校や警察へ連絡をしなかったケースを指す。

事故時の対応を知らない自分不利を被る

代から20代という時に、こうした経済的な負担を背負う人を何人も見てきました。が、最後まで賠償責任を果たした人は多くはありません。保護者も責任を放棄して、逃げてしまうことがあります。そのため、自転車も保険に入っておくべきだと思います。

自発的な経験が安全意識を育てる

いわれたからといって、その場を立ち去ってはいけません。もし、その自転車利用者ケガをしていたら、救護・報告義務違反いわゆる「ひき逃げ」になってしまうからです。多くの中学生・高校生は権利意識がまだ希薄ですから、その場の気分だけでドライバーに謝ったり、「大丈夫です」などと答えてしまいがちです。

高山さんは、事故に遭ったり、事故を起こしたりした時の正しい対応も、高校生に指導しておくべきだと指摘する。事故の直後は気が動転していて、痛みに気づかないことも珍しくなく、後になってから交通事故を警察に届ける人が少なくないそうだ。しかし、事故の相手がわからなければ、治療費などは、すべて自分で負担することになる。

「クルマ対自転車の場合、ドライバー側も注意が必要です。過失がある自転車利用者から、『ごめんなさい。大丈夫』と

高山さんは高校で講演を行う時、生徒自らの行動変容を促す交通安全教育として、次のような取組みを提案している。

「高校周辺には危険と思われる交差点が何カ所か存在するはず。生徒たちに、その交差点を長時間、目立たないようにビデオ撮影させる。そこを通行しているクルマ、自転車、歩行者がどのような行動をとっているのかを記録させるのです。その中から、危険と思われる行動の映像だけを編集させる。そして、現場

高山さんは「生涯を通じて交通安全に関心を持つことで、多くの方々が事故にあわずに人生を送れることを願っています。そういう意味でも、高校の先生方や保護者の皆さんが主体的に交通安全教育に参加することが重要です」と、高校での交通安全教育の深化に期待する。

SJ編集部からの提言

提言 1

高校入学後に自転車を基本とした交通安全教育を

高校生年代(16~18歳)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。通学や日常の移動の手段として自転車を利用している高校生が多いことから、自転車乗用中の事故防止は重要なテーマであり、入学直後から指導していくべきである。

また、交通安全指導に携わる現場の先生からは、最近の高校生の危険予測能力の低下も指摘されている。生徒たちが安全な生活環境で成長してきたことをふまえ、目に見えない危険を想像させる危険予測トレーニングなども指導に取り入れていく必要がある。こうした教育をきちんとやることは、生徒が成長し、二輪車や四輪車の運転者となった時にも生きてくるはずだ。

提言 2

生徒の実態に即してPDCAサイクル※2を回し、交通安全活動を進化させる

当コーナーで紹介した高校では、交通安全教育の取組みを始めるにあたり、生徒に「交通安全アンケート」を実施。それをもとに年間の教育計画を立案した。自転車での登下校時のヒヤリハット体験が多いことから、生徒自身によるハザードマップづくりなどを盛り込んだ。さらに、「大丈夫だ事故※1」を経験した生徒もいたことから、事故時の対応についても指導を行ったという。生徒の実態を把握することで、解決すべき課題が見えてくるのである。

指導した後は、生徒への実態調査や意識調査によって教育内容を評価し、教育計画の見直し、改善を図っていかなければならない。

※2 PDCAサイクル=Plan(計画)→Do(実行)→Check(評価)→Action(見直し)を繰り返すこと。

提言 3

「生徒の命を守るため」教職員、保護者も一体となって交通安全への理解を深める

教育計画を立てても、生徒への指導は一部の教職員、あるいは警察や自治体に任せてしまう高校も少なくないだろう。しかし、交通安全教育は粘り強く、繰り返し指導していかなければ効果は出ない。そこで、身近に接している教職員や保護者が交通安全への理解を深め、生徒をサポートしていく必要がある。

また、生徒が加害事故を起こしてしまった場合に備えて精神的ケアはもちろん、補償制度に加入するなど金銭的な面でも教職員や保護者が考えておかなければならない。

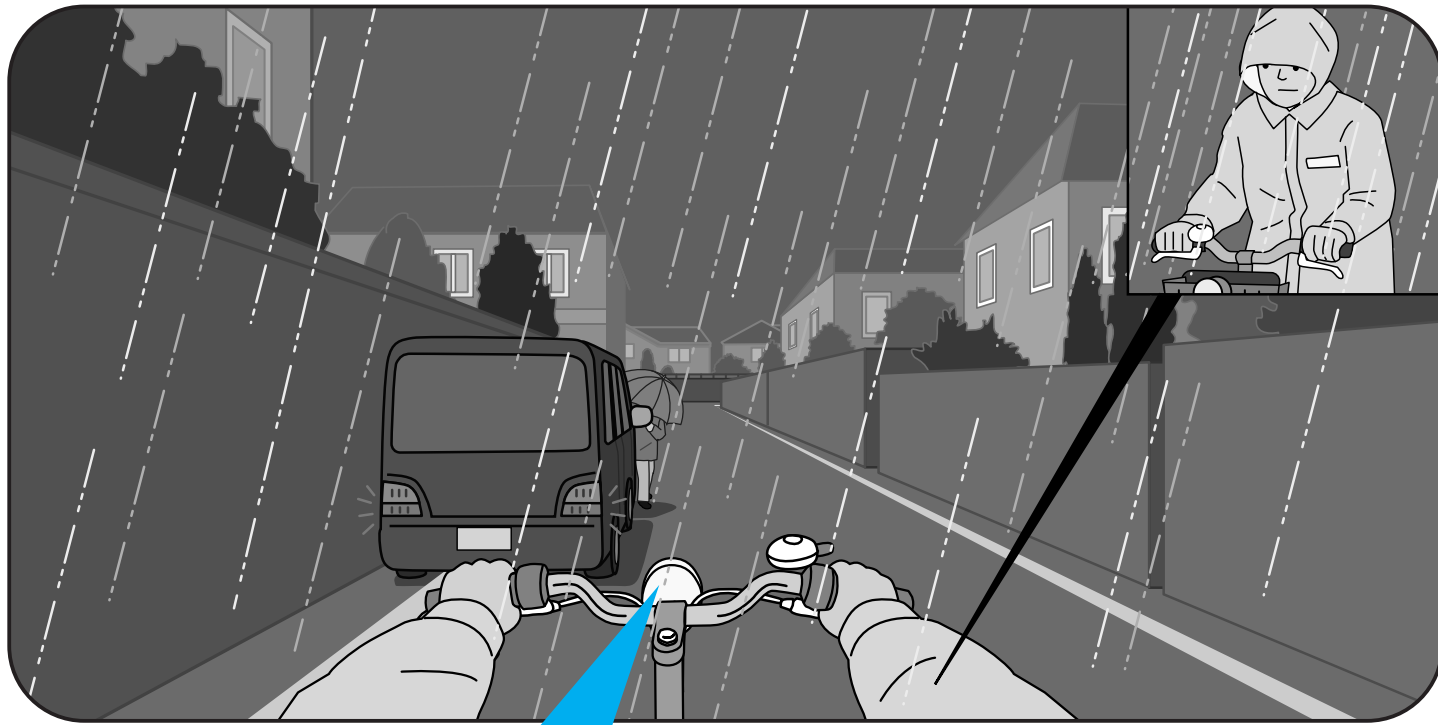
そして、すべての教職員と保護者が学校を取り巻く地域とも連携し、生徒に自分の命を守るということにとどまらず、交通社会の一員であることを意識させるための教育をめざしていくべきである。



危険予測トレーニング(KYT) — 危険感受性を育てる

第25回 雨天時の走行(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、雨天時の走行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

あなたは雨天の夕暮れ、自転車で走っています。駐車車両があるので、それを避けて進もうとしています。

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)

指導者ファイル 6

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。



(財)長崎県交通安全協会・川棚地区交通安全指導員の皆さん
山下優子さん(左)、田島愛里さん(右)

手づくりの教材で交通ルールやマナーを啓発

(財)長崎県交通安全協会(以下、長崎県安協)では県内16地区で36名の交通安全指導員が活動している。川棚地区は長崎県の中央部に位置し、佐賀県と隣接している地域だ。その川棚地区を担当しているのが山下優子さんと、田島愛里さん。二人は川棚警察署管内(川棚町、東彼杵町、波佐見町)で活動しており、平成23年は幼児、小学生、高齢者等を対象にした交通安全教室を150回以上開催し、啓発活動を行った。

「私たちの話を聞いて、1つでもいいから覚えて帰ってほしい。また次も私たちの話を聞きたいと思えるような交通安全教室にしよう」と努力しています」と山下さんは話す。

田島さんは「話をするだけでは関心を持ってもらえないので、オリジナルの教材を作成しています。もちろん、予算の制約があるので、自分たちでイラストを描いたり、段ボールを切ったりしながらの手づくりです」という。例えば、幼児にトラックやバスのタイヤを模したシートを原寸大でつく



り、幼児にその大きさを実感してもらっている。また、交通安全に限らず、バスの中でのマナーについてもイラストを使ったクイズ形式で指導しているようだ。

そうしたオリジナルの教材とともに、川棚地区では昨年、Hondaの交通安全教育プログラム「あやとりい ひよこ編」を幼児向けの交通安全教室に取り入れている。「サイズも大きく、様々な交通場面やクルマなどのイラストが用意されているので、指導する対象者に合わせた使い分けができます」と二人は評価する。



長崎県の交通安全教育の伝統を受け継ぐ

二人は高齢者向けにも交通安全教室を開催する一方で、毎年10～11月に波佐見町で高齢者宅訪問による啓発活動を行っている。

「私たちを含め、地元の中学生・高校生、交通安全母の会の方がチームになって、約80軒訪問します。中学生・高校生が高齢者に対して夜間外出時の注意を伝え、高齢者の靴や衣服に反射材をつけてあげます」。

長崎県安協では、交通安全指導員同士が情報交換の場をいくつか設けている。その1つは「交通安全指導員ブロック研修」として、県内を2つのブロックに分け、それぞれで実施。

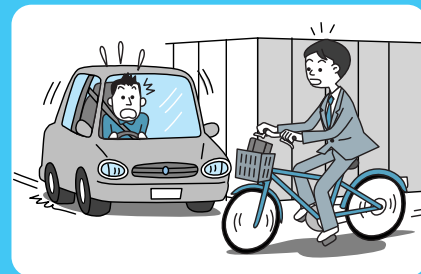
「ある地区の交通安全教室の現場を私たちが見学し、指導内容や受講者との接し方などについて意見交換を行うというものです。その後、自治体の交通安全担当者や、交通安全母の会の方を招いて、各地区で使っているオリジナルの教材や、どのような活動をしているかを紹介しています。『あやとりい』に関しても、こうした研修の機会を通じて、他の地区の指導員に紹介しました」と山下さんは説明する。

二人が担当している川棚地区は昭和44年、長崎県において初めて3名の交通安全指導員が誕生した地である。こうした伝統を受け継ぎながら、二人はより良い交通安全教育の手法を探求し続ける。

SJクイズ ?

Q1 平成22年の交通事故全体に占める自転車関連事故件数(自転車第1当事者または第2当事者となった交通事故件数)は何%を占めているでしょう？

- ① 約10%
- ② 約20%
- ③ 約30%
- ④ 約40%

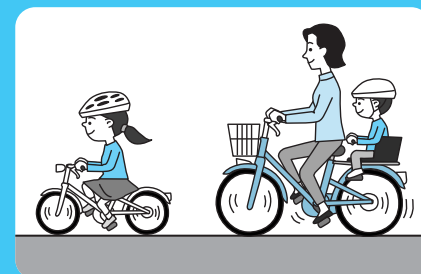


Q2 自転車関連事故件数で最も多い事故類型は、次のうちどれでしょう？

- ① 正面衝突
- ② 左折時衝突
- ③ 右折時衝突
- ④ 出会い頭衝突

Q3 自転車乗用中の15歳以下の交通事故死傷者数で、最も多い損傷部位は次のうちどれでしょう？

- ① 頭部
- ② 顔部
- ③ 腕部
- ④ 脚部



※「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)



自転車利用者は交通ルール・マナーを遵守しているか？

Q1 自転車レーンが設けられている歩道で、歩行者の通行部分を走行した自転車利用者は何%いたでしょうか？



Why

自転車の事故割合は依然高い水準！

平成22年中の自転車事故が第1当事者又は第2当事者となった交通事故件数(自転車関連事故)は15万1626件(警察庁資料)で、交通事故全体に占める割合は約2割を占め、10年前の1・12倍と高い水準になっている。また自転車関連事故数を事故類型別にみると、出会い頭衝突が半数以上を占めている。さらに同年の自転車乗用中の年齢層別死傷者数をみると、19歳以下が全体の3分の1を占め、若年層が多い傾向にある。



そこで今回は週末、市街地における自転車利用者の行動全般に焦点を当て、午前は調布市の幹線道路沿い、午後は三鷹市の生活道路(信号機ない交差点)の2カ所で観察を行った。

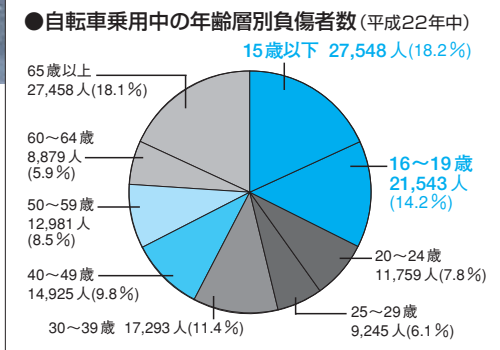
Advice

すべての自転車利用者に徹底した教育を！

観察を行った。ともに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、買い物などで幅広く利用していた。



午前の観察は朝の通学・通勤時間帯。近くには私立校や公立校、大学などがあり、自転車通学の高校生などを数多く見かけた。また通勤に自転車を利用する成人(19~64歳)も数多く行き交っていた。観察地点には歩道の車道側に自転車専用の通行帯(自転車レーン)が整備されており、前後のエリアから自転車レーン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。



A 実際の観察から

★Q1の回答
歩行者の通行部分を走行した自転車利用者は509人中194人(38%)

観察の1時間で通行した自転車利用者は509人。その内、約4割(199人)が中高生だった。成人や高齢者の60%以上が自転車レーンか車道を走行しているのに比べ、中高生は52%と低かった。友人と一緒に通学するケースが多く、また始業時間が近づくにつれて自転車が密集するため、歩道、自転車レーンに分かれて走行するケースが目立った。

ほかにも、中高生年代では199人中26人(13%)がイヤホンをしながら走行しており、並走も10組(20人)が行うなど交通ルールを守っていない傾向が見られた。蛇行運転や暴走運転はなかったが、青信号が点滅していても交差点に突入する姿もあり、信号無視も1例見られた。

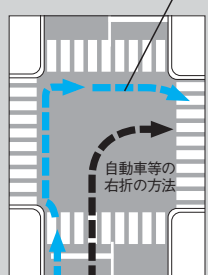


観察の結果、車道整備されている歩道で、前後のエリアから自転車レーンへと自転車をスムーズに誘導する看板なども設置されていた。観察の結果、車道を通行する車両はごくわずかで、ほぼすべての自転車利用者が歩道か自転車レーンを通行していた。自転車レーンを走行した人は全体の約6割。中高生年代(13~18歳)の約5割が明確な区分けがされているにもかかわらず、歩行者の通行部分を走行していた。また同時に、自転車乗用中の片手運転、並走、イヤホン、二人乗りを観察したところ、全体の1割強が何らかの交通ルール・マナー違反を犯しており、中でも中高生年代の違反が約3割と多かった。

一方、午後の観察では、信号機のない交差点(自転車横断帯なし)での一時停止・歩行者保護状況を観察。ほぼすべての自転車利用者が一時停止・歩行者保護を行わず、道交法に違反していた。また右折の方法も同時に観察したところ、すべての車両が道交法で定められた方法(右図参照)で通行していなかった。

自転車に関する主な道路交法

- 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、身体の不自由な方の場合。
 - ③安全上やむを得ない場合。
- 二人乗りはしない
- 横に並んで走行しない
- 携帯電話の操作や傘をさしての片手運転はしない
- 夜間はライトをつける
- 一時停止の標識がある交差点では、その交差点の直前で一時停止をしなければならない
- 自転車横断帯がない交差点での右折では、自転車はあらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄って、交差点の側端に沿って徐行しなければならない



※交差点の内周を外回りして徐行して右折する

●自転車レーンのある幹線道路での走行位置と危険走行(509人中)

走行位置	走行位置			
	自転車レーン	歩道	車道	小計
小学生以下	12	1	0	13
中・高校生	97	95	7	199
成人	181	96	15	292
高齢者	3	2	0	5
合計	293(58%)	194(38%)	22(4%)	509

危険走行	危険走行			
	イヤホン	片手運転	並走	二人乗り
小学生以下	0	0	0	0
中・高校生	26	9	20	0
成人	11	0	2	0
高齢者	0	0	0	0
合計	37(7%)	9(2%)	22(4%)	0

●信号機のない交差点での一時停止・歩行者保護状況(188人中)

	一時停止・歩行者保護状況		小計
	○	×	
小学生以下	0	10	10
中・高校生	0	34	34
成人	2	134	136
高齢者	1	7	8
合計	3(1.6%)	185(98.4%)	188

※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)の判断は観察者の見解による

Q2 信号機のない交差点で、一時停止や歩行者保護を行った自転車利用者は何%いたでしょうか？



としても、交通ルール・マナーを守る意識が自転車利用者一人ひとりに求められている。

では、近年、交通法規も含めて教育・啓蒙する機運が高まっている。自分の身を守り、歩行者保護を遵守する。その徹底が望まれるとともに、歩行者と自転車の分離を図る自転車レーンの設置など交通インフラの整備も急務だ。ただ今回のように、例えば自転車レーンが設置されていたとしても、自転車同士が交差する場合でも同様にお互いを避けながら通行しており、自転車がクルマやバイクと同じく「車両」であることを自覚している人は少ないように見えた。

右折時は、事前に左側端に寄り二段階右折する自転車は、車道中央からそのまま右折していく例がほとんどだった。

A 実際の観察から

★Q2の回答
一時停止や歩行者保護を行った自転車利用者は188人中3人(1.6%)

観察の1時間で通行した自転車利用者は188人。その内わずか3人が歩行者保護を行っただけだった。「一時停止」はクルマやバイクに求められているものと認識しているようで、自転車利用者は歩行者と同じ感覚で走行しており、横断歩道上に歩行者がいて「歩行者保護」が必要な場合も歩行者の間をすり抜けていた。

