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
2012
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：高齢者への交通安全教育
楽しみながら学んでいただくことにより
意識を変化させ、安全行動の実践へ導く……❶
教育最前線／高等学校における自転車安全指導研修会……❹
NEWS REVIEW①／文部科学省
②／第45回二輪車安全運転全国大会……❹
現場訪問／城北信用金庫……❺
TOPICS①／Hondaおもしろツーリング＆二輪車安全運転実技講習会
in 夕張 石炭の歴史村 ②／南会津地区親子交通安全教室
③／九州・山口地区交通安全指導者情報交換会……❺
STREAM／熊本県での高校生交通安全教育活動 第2回……❻
危険予測トレーニング（KYT）／前方の四輪車が左折しようとしている時（二輪車）…❼
指導者ファイル／岡山市・交通指導員の皆さん……❼
SJクイズ……❼
DOCUMENT EYE ㉕⓪／朝の通勤時間帯に幹線道路を走行する二輪車を
観察する……❽

特集：高齢者への交通安全教育

楽しみながら学んでいただくことにより意識を変化させ、安全行動の実践へ導く

平成23年の交通事故死者数を年齢層別にみると、高齢者（65歳以上）が2262人と最も多く、半数近くを占めている。その内訳を状態別にみると、歩行中が約50％、自動車乗車中が約25％、自転車乗用中が約17％となっている。こうした状況の中、高齢者への交通安全教育はどうあるべきか、警察庁による調査の報告書や各地域で展開されている事例をもとに探る。

茨城県茨城町の長生大学での「いきいき運転講座」（2面参照）を活用した交通安全教育。高齢者がインストラクターの話を聞くだけでなく、脳トレやグループ討議を行うプログラムになっている

警察庁では、平成22年度から2ヵ年にわたり、「高齢歩行者・高齢自転車乗用者対策の充実のための調査」を実施。今年3月、その報告書がまとまり、警察庁のホームページ[※1]で公開されている。この調査を実施した背景を、長嶋良・警察庁交通局交通企画課交通安全企画官は次のように語る。

「近年、交通事故死者数の約半数は高齢者で、その多くは歩行者、自転車乗用者が占めています。第9次交通安全基本計画の目標である『平成27年までに24時間死者数を3000人以下』を達成するためには、高齢歩行者・高齢自転車乗用者への対策が不可欠です。今後の高齢歩行者・高齢自転車乗用者への有効な交通安全教育の手法を提言するために、この調査を行いました」。

調査にあたっては、「高齢歩行者・高齢自転車乗用者対策の充実のための調査検討委員会」[※2]を設置し、1年目には文献・交通事故分析調査、高齢者や事故当事者へのアンケート調査、専門家へのヒアリング調査等を行い、高齢歩行者・高齢自転車乗用者の交通事故の要因や、高齢者に対する交通安全教育上の問題点を抽出。2年目は、1年目の調査で抽出された課題の解決に向け、海外調査や国内調査により、具体的な取組み事例等の整理・検討を行った。

長嶋良・警察庁交通局交通企画課交通安全企画官

高齢者は自分の判断を優先する傾向がある

今回の調査の特徴の1つとして、長嶋交通安全企画官は事故当事者の認識と警察官の事実認定とのギャップ（一致率）を分析したことを挙げる。

「1年目の調査において、歩行中または自転車乗用中に何らかの法令違反をして交通事故に遭った人に、当該事故の実態とその認識を把握するためのアンケートを実施しました。加えて、警察官による事実認定も別途調査し、比較しています」。

質問内容は『事故の原因となった自己の違反行動』『違反行為をした理由』『不注意の度合い』など。報告書によれば、「事故の原因となった自己の違反行動」については、高齢歩行者は横断方法の法令遵守よりも、自分の判断（安全だとの思い込み）を優先する傾向があり、一方、自転車乗用車では高齢者・非高齢者ともに車両運転者としての自覚が不足しており、特に高齢者では周囲の安全確認を怠る傾向が強く見られるという。

「違反行為をした理由」については、歩行者、自転車乗用者ともに、周囲の安全をきちんと確認せずに行動して事故に遭った高齢者は、相手方に譲ってもらうことを期待する意識が高いことが推察されると結論づけている。この他、「不注意の度合い」では、歩行者よりも自転車乗用者のほうが、より自分の責任を過小評価する傾向が示された。

2年目の調査では、「教育内容の充実」「参加者の確保」という観点から、海外（イギリス、オランダ、ドイツ）および国内での具体的な取組み事例を整理・検討。高齢者の行動とその心理的な背景を諸外国と比較したり、国内外の効

※1 報告書は以下の警察庁ホームページよりダウンロードが可能。 ●「本文」http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku20120402/honbun.pdf ●「参考資料」http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku20120402/sansyo.pdf
※2 高齢歩行者・高齢自転車乗用者対策の充実のための調査検討委員会＝委員は、春日伸予・芝浦工業大学工学部共通学群教授（座長）、佐熊とよ子・一般社団法人東京母の会連合会理事、中西盟・一般社団法人日本自動車工業会交通委員会交通安全部会委員、西田泰・警察庁科学警察研究所交通科学部長、溝端光雄・首都大学東京大学院客員教授 （注）役職は当時

果的な教育プログラムの内容、参加への動機付けの工夫をまとめている。

高齢者への教育を充実させるための提言

報告書では、最後に次の3つの提言を行っている。

提言1　交通安全教育の参加者を確保する

提言2　法令遵守行動の動機付け及び実践すべき行動の理解のための教育内容を工夫する

提言3　交通安全教育を継続的に受講する仕組みを作る

「提言1」では、高齢者がゲーム感覚で自ら考え教育に参加していると実感させることで、娯楽的な効果のみならず主体性の増進につながるとしている。また、受講者証などの配付や一般人が入ることができない警察施設の見学など、物質的・精神的特典や参加したくなるインセンティブ（励み）の必要性などについても言及している。

「提言2」では、高齢者の交通事故・行動実態の国際比較や、健康につながる安全行動等、高齢者が認知していない、あるいは関心の高い情報を提供し、強い動機付けを行うことが求められるとしている。そして、動機付けは、知的好奇心を満たしたり自ら立てた目標を達成する喜びを感じたりすることができる「内発的動機付け」と、表彰制度等の「外発的動機付け」とを組み合わせることが有効であると述べている。

「提言3」では、交通安全教育の効果が時間経過により薄れることを考慮し、高齢者に繰り返し受講してもらう（リピーターとさせる）ことも必要であるとしている。そして、取組みの継続性を担保するために、多様な地域組織との連携を仕組みとして取り入れることが求められるとしている。

「この3つの提言は、どの地域においても実現が可能であると思っています。今回の調査では、全国各地で高齢者への交通安全教育が積極的に行われていることが明らかになりました。そこに少しの工夫を加えることで、さらに多くの方々に効果的な教育ができるということです。この報告書には各地域での様々なノウハウを掲載しているので、現場で指導にあたっている方々には参考になる点が多いと思います」と長嶋交通安全企画官は話す。

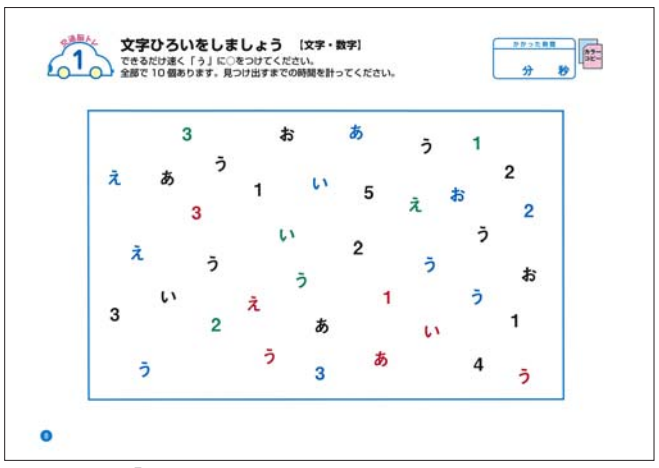
脳を活性化させながら交通安全を学ぶ

今回の警察庁による「高齢歩行者・高齢自転車乗用者対策の充実のための調査」の中に取り上げられている好事例の1つが、一般社団法人 日本自動車工業会（以下、自工会）の高齢者向け交通安全教育プログラム「いきいき運転講座」[※3]である。4つの「交通安全トレーニング」と、「交通脳トレ」を組み合わせることによって、効果的に安全運転能力や安全意識、脳機能を高めることができる内容になっている。そして、ドライバーだけでなく、運転免許のない高齢者も自転車、歩行者、助手席同乗者の立場から参加することができる。また、リーダー用教材として、講座の進行を行うためのマニュアル（台本）も用意されているので、地域の指導者や高齢者自身が自分たちの力で講座を進行することも可能になっている。

自工会では今年度、茨城県内における交通事故死者数低減のため、会員各社および関連団体等と連携をとりながら、高齢者への交通安全教育やキャンペーンを展開している。その一環として7月17日、茨城県茨城町が茨城県信用組合研修センターで開催している「長生（ちょうせい）大学」で、この「いきいき運転講座」を活用した交通安全教育が行われた。「長生大学」は茨城町教育委員会生涯学習課が主催するもので、同町の高齢者（65歳以上）に新しい学習の場を提供することを目的に毎年9回実施され、7月のテーマは交通安全である。今回の指導は自工会のインストラクターが担当し、高齢者73名が受講した。

「いきいき運転講座」の「交通安全トレーニング」の1つ「自分の運転を振り返る」。映像を見て感じたことなどを、インストラクターが質問しながら対話形式で進められる

まずは「交通脳トレ」からスタート。教材から抜粋された問題が受講者一人ひとりに配付される。第1問は文字ひろい（写真左参照）。文字を探すトレーニングは、危険を予測する時に働く脳を活性化させることがわかっている。受講者は違う種類の文字や数字、記号が散らばっている中から、指定された文字10個に○をつけていく。完了した受講者には挙手してもらう。早い人は8秒、遅い人でも20秒だった。「今日、いらしてる皆さんは優秀ですね」とインストラクターが言うと、受講者は笑顔になり、緊張感もほぐれていくようであった。第2問は計算問題。やさしい計算問題をすばやく解くことで、脳をもっとも効率的に活性化できることがわかっており、難しい問題を解くことよりも脳を活性化させるそうだ。



今回使用した「交通脳トレ」の1つ、文字ひろいの問題

他者の交通行動を見て自己評価を行う

次に、「交通安全トレーニング」の1つ「自分の運転を振り返る」。ある交通場面をビデオ撮影した映像を受講者に見てもらう。映像を見る前と見た後で、受講者には、同様の交通場面で自分だったら、どのような運転をするか、自己評価（100点満点で採点）をしてもらう。これは、他者の運転を見て、受講者に自分の姿を正しく評価する能力を身につけてもらうことを目的としている。

この日のテーマは「信号機のない交差点の通過（四輪車）」。「止まれ」の標識がある交差点を通過していくクルマの様子がスクリーンに映し出される。15台のクルマが通過するが、停止線の手前で一時停止して安全確認をしていると思われるクルマは1台もいなかった。

長生大学では「いきいき運転講座」のほかに、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「あやとりぃ　長寿編」による指導も行われた

映像が終わり、インストラクターが受講者に感想を聞いていくと、「誰も止まらなかったのには驚いた」「自分も停止線で止まらず、歩道まで行ってしまう」といった声が聞かれた。続けて、「では、なぜクルマは止まらないのでしょうか?.また、止まらないと、どのようなことが起こると考えられますか?」と問いかけると、「誰も通っていないだろう、相手が止まってくれるだろう、と考えているから」「止まらないと、歩行者や自転車とぶつかってしまう」と受講者が答える。

「映像に登場した信号機のない交差点は、クルマ同士やクルマ対自転車の出会い頭事故が起きやすい場所です。出会い頭事故を防ぐために、一時停止標識のある交差点では必ず止まって安全確認しなければいけないことがわかったと思います」とインストラクターが締めくくった。このように、「いきいき運転講座」は受講者同士で意見を発表したり、その意見を聞くという形式で進行する。その中で、受講者が話し合いながら答えを導き出してもらうことがねらいなのである。

受講者の一人、清水操さんは「ドライバ

知っ得情報 ❶

出かける前の三ポン

「出かる前の三ポン」は、運転中のブレーキとアクセルの踏み間違いを防止するためのトレーニング。家の駐車場からクルマを発進させる前に、自分の足をアクセルに置いた状態で、近くにいる家族の人などに両手で「ポン」とたたいてもらい、その音を聞いたと同時に足をブレーキに乗せ換えるというもので、これを繰り返して3回行う。

このトレーニングを発案した警察庁の長嶋交通安全企画官は、「高齢ドライバーの方に、ぜひ薦めてほしい」という。

※3「いきいき運転講座」の教材は以下の自工会ホームページからダウンロードが可能。http://www.jama.or.jp/safe/safety_elderly/

特集：高齢者への交通安全教育

広地区老人クラブ連合会の高齢者を対象に交通安全研修会では、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指導を担当

止まって観ることの重要性を理解してもらう

ホンダでは、この「いきいき運転講座」とともに、「あやとりぃ　長寿編」をはじめとする高齢者向けの交通安全教育プログラムを活用した教育を展開している。

7月12日、広島県呉市の広中央老人集会所で、広地区老人クラブ連合会の交通安全研修会が開催され、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高齢者向け交通安全教育プログラム「あやとりぃ　長寿編」[※4]による指導を行った。

「あやとりぃ　長寿編」は「正しく歩く」「止まる」「よく観る、聞く」「まっすぐ渡る」を「交通安全に大切な4つのお願い」として、その重要性を高齢者にわかりやすく伝えるためのものである。講話だけでなく、動画や実験などを組み合わせて工夫されている点が特長だ。

「止まる」という項目では、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う。その上で、インストラクターが「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安らぎ、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」と何がいいのかを解説する。

「よく観る、聞く」という項目では、受講者の代表者に簡単な実験に参加してもらう。机の上に内側が見えないようになっている筒と、その筒の先に犬のぬいぐるみが置かれている（写真参照）。「今から筒の中にボールを入れて、ぬいぐるみに向かって転がします。ボールは道路を走るクルマだと思ってください。クルマは見えないところを走ってきます。クルマにぶつからないようにぬいぐるみを取り上げて助けてください」とインストラクターが説明する。代表者は気をつけの姿勢でぬいぐるみの前に立ち、インストラクターがボールを筒に入れた。残念ながら、取り上げる前に、ボールはぬいぐるみにぶつかってしまった。次に、透明な筒で同じ実験を行う。今度はボールが筒から出てくる直前にぬいぐるみを取り上げることができた。「見えないところから、急に出てきたものに対応しようと思っても、なかなかできません。観えていれば、それに対する心構えができるので、安全な行動ができるのです」。

受講した東ヤス子さんは「動画や実験などがあって、わかりやすい内容でした。見通しの悪いところでは、自分が止まってよく観ることで、事故に遭わないように気をつけたい」と気を引き締めていた。

知っ得情報 ❷

書籍「車社会も超高齢化～心理学で解く近未来」

高齢ドライバー研究を行っている所正文・立正大学心理学部教授の著書「車社会も超高齢化～心理学で解く近未来」（学文社）が発行された。超高齢化を迎えている日本の交通社会と人間社会のあり方を心理学的立場から考察している。

多様な教育プログラムを地域の指導者に普及

こうした高齢者への直接的な教育だけでなく、ホンダはその地域の指導者の方々に指導ノウハウを提供している。これは様々な教育プログラムや教材を、その地域で継続的に活用してもらえるようにするためだ。広地区老人クラブ連合会の交通安全研修会終了後には、鈴鹿普及ブロックのインストラクターが広交通安全協会に所属する指導員36名を対象に研修を実施した。この日は、前述した「あやとりぃ　長寿編」や「いきいき運転講座」のほか、「交通安全ビデオ講座」（監修：太田博雄・東北工業大学教授）、「シルバー楽集（がくしゅう）大学」を使った指導をインストラクターが実演した。

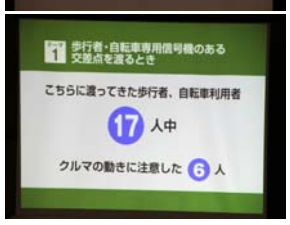
「交通安全ビデオ講座」「シルバー楽集大学」ともに、ホンダが作成した教材である。「交通安全ビデオ講座」は高齢歩行者・高齢自転車乗用者向けで、受講者が交通場面を映したビデオを見て、その中に登場する歩行者や自転車、クルマの動きを観察し、日頃の自分の歩き方や自転車の乗り方を振り返り、正しい交通行動につなげてもらうことを目的としている。「シルバー楽集大学」は「横断歩道上での右折車両との衝突事故」「横断歩道以外の横断や斜め横断による事故」「薄暮～夜間の事故」など、それぞれ原因を解説し、事故を防止するためのポイントを紙芝居形式でわかりやすく紹介している。

研修に参加した広交通安全協会の嵜本林之助会長は、「どれも高齢者が理解しやすいように工夫された内容です。特に、『シルバー楽集大学』は、紙芝居形式で事故防止のポイントがまとまっているので、私たちには使い勝手が良いと感じました。また、映像を見ながら考えるという手法は高齢者にとって新鮮だと思うので、『交通安全ビデオ講座』も使ってみたい」とホンダの教材を活用していく考えだ。

高齢者への交通安全教育は、地域の情勢などに応じて柔軟に対応していくことが求められる。様々な教育プログラムを組み合わせながら、継続的に行うことが高齢者の参加意欲を高め、交通安全への意識や行動を変化させていくことにつながるはずだ。

最初は内側が見えない筒の中にボールをころがす。ボールがぶつかる前に、ぬいぐるみを取り上げることはできない（写真上）。次に透明の筒で同じことを行う。ボールの動きがわかれば、ぬいぐるみを取り上げることができる（写真下）

「シルバー楽集大学」「交通安全ビデオ講座」など、Hondaの高齢者向けの教材を広交通安全協会に所属する指導員に対し実演



熊本県でのHonda OBによる交通安全普及ボランティア

益城町シルバー人材センターに登録している高齢者等を対象に行われた「交通安全出前講座」

Hondaを定年退職したOBの方々が各地域で交通安全教育に取り組んでいる。その一人が、熊本市周辺を中心に活動している交通安全普及ボランティア指導員の安岡廣幸さんだ。

安岡さんは、「シルバー楽集大学」などHondaの教育プログラムをもとに、熊本県内の交通情勢に合わせてアレンジした「高齢者の交通事故を防ぐための『交通安全出前講座』」をつくった。それを活用して、今年から主に高齢者を対象にした座学講習をボランティアで行っている。

安岡さんは「熊本県内では交通事故件数は減少していますが、今年に入ってから高齢者の交通事故死者数は対前年同期比で増えています。こうした状況に対し、これまでHondaで取り組んできたことを活かせないかと考え、出前での講習を始めました」と話す。

8月3日には、益城町交流情報センターで、益城町シルバー人材センターに登録している高齢者等85名を対象に「出前講座」を実施。45分にわたり、高齢者に歩行者、自転車、ドライバー・ライダーのそれぞれの立場で、注意すべき点や事故の防止策を伝えた。

「現在、Hondaが地域に根ざした交通安全活動を展開していますが、カバーできないところもあります。そうしたところを私たちHonda OBが担っていくことで、普及はさらに広がると思います。そして、それが今までお世話になった地域の皆様への恩返しになれば、うれしい」と安岡さんはいう。

Hondaを定年退職し、現在は交通安全普及ボランティア指導員として活動している安岡廣幸さん

※4 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/

教育最前線　連載29

●高等学校における自転車安全指導研修会

プレドライバー教育としての具体的な自転車安全教育を普及

日本交通安全教育普及協会の亀田清人主幹による講義

一般財団法人 日本交通安全教育普及協会では平成24年度、高等学校における自転車教育を、自動車との安全な共存をめざしたプレドライバー教育と位置づけ、高校の交通安全指導担当教員を対象にした自転車安全指導研修会を各地で開催している。自転車による交通事故が社会問題化している中で、交通安全指導担当教員の自転車安全教育に関する知識や技術の向上を図ることが同研修会の目的である。

7月2日、4日には兵庫県教育委員会との共催で実施。兵庫県は高校数が多いことから、網干自動車教習所（姫路市）、アールドライバーズ西北（西宮市）の2ヵ所の自動車教習所で開催し、合計91名の先生方が参加した。今回は西宮市で行われた研修会を紹介する。

自転車事故の傾向や事故事例を把握する

最初は、「自動車と共存できる自転車の安全な通行の仕方～高校生を自転車事故から守るための指導」というテーマの講義。日本交通安全教育普及協会の亀田清人主幹が、高校生の自転車事故の傾向や事故事例について詳しく説明していく。通学中の自転車事故発生率が63・0％と高くなっていること、自転車事故の63・3％は生徒側に「違反あり」、30日以内の高校生の自転車乗用中の交通事故死者数は37人（24時間以内は28人）で原付乗車中の2倍以上になっているという統計を示した。

「自転車事故など生徒の事故を防止するために必要なのは、『命の大切さ』を生徒たちに理解してもらうこと。その上で、自分の命を自分で守るためには、危険予測トレーニングなどを通じて危険感受性を高めていくことが重要です。こうした点をふまえて、日々の交通安全教育に取り組んでいただきたい」と亀田主幹は強調した。

事故再現を通じて事故の怖さを伝える

実技は「自転車の事故再現と自転車の通行方法について」。アールドライバーズ西北の教習指導員が、日本交通安全教育普及協会が作成した指導マニュアルに従って指導を行った。

その1つが事故再現。見通しの悪い交差点などで、クルマの前に飛び出したらどうなるか、段ボール箱を自転車に見立てて出会い頭事故の再現を行う。クルマは約50km／hで走行。目の前に段ボール箱が飛び出してきた時にブレーキをかけるが間に合わず、衝突してしまった。クルマとぶつかった時の衝撃力を参加者は目と耳で感じる。さらに、教習指導員が運転する自転車が左折するクルマに巻き込まれる事故の再現も行われた。こうした事故再現は、高校生に事故の怖さを与えると同時に、どうしたら事故が防げるかを考えるきっかけになると参加者に伝えた。

出会い頭事故の再現。段ボールが飛び出してから、教習指導員がブレーキをかけても間に合わない

教習指導員による左折巻き込み事故の再現

事故を防止するための運転方法を身につける

次に、見通しの悪い交差点での自転車の通行方法。参加者全員が自転車に乗り、見通しの悪い交差点を一時停止せず、そのままの勢いで左折する。その状況で、左折直前に左右をよく観ても、スピードが出ているため、周囲の状況がほとんど把握できないことを体験してもらう。その後、正しい通行方法を全員が実践。停止線の手前で一時停止し、見通しのきく場所で再度止まって左右と後方の安全確認をしてから、交差点を通過してもらった。

実技の最後は、緊急事態に対応した停止能力の確認。参加者に自転車を全力でこいでもらう（20km／h近くの速度を出してもらう）。その後、前方に立っている教習指導員の旗の合図で前後輪のブレーキを同時にかけ、できるだけ短い距離で停止。教習指導員は参加者に停止距離がどれだけかかったかを伝える（停止距離は4・5～9m）。こうした実験によって、急ブレーキをかけると自転車のコントロールが難しくなること、危険を発見してブレーキをかけても、自転車はすぐに止まれないことを高校生が実感しやすいと伝えた。

見通しの悪い交差点で一時停止しない時と、一時停止した時で、周囲の状況の見え方を比べてもらう

旗の合図で急ブレーキをかけて停止してもらう

自転車安全学習の進め方について討議

再び教室に戻り、班別協議へと移る。参加者48名は6つのグループに分かれ、「ホームルーム等における自転車安全学習の進め方」というテーマで討議を行った。

グループ内で、各々が自校の交通安全指導の課題を発表し、高校にとってどのような取組みが必要か意見を交換。先生方からは、「生徒に交通ルールを正しく理解してもらうことが重要」「生徒にアンケートをとり、通学路の危険箇所を共有しなければならない」「生徒の意識の部分を変えるには、今回のような参加体験型の研修を体験してもらうことが有効」といった意見が出された。討議の中では、ホームルーム等において、「Safety Action 21※」がどのように活用できるかについても話し合われた。

「多くの高校で交通安全講話は実施されていますが、それが自転車の事故防止に結びついていないという現状もあります。だから、参加体験型の研修が必要なのです。実技については、学校だけで実施するのが難しい状況もあるでしょう。その際は、近隣の自動車教習所に相談してみるという方法もあります。生徒の命を守るためには、まず先生方がアクションを起こすことが大切です」と亀田主幹が締めくくり、研修会は終了した。

班別協議では参加者同士で活発な意見交換が行われた

※Safety Action 21＝免許取得年齢に達する高校生を対象に、ホームルームなどの授業の中で生涯を通してより良い交通社会人となるための体系的な交通安全教育を行えるように、一般社団法人 日本自動車工業会が開発したテキスト。指導資料と生徒用資料は以下の日本自動車工業会のホームページからダウンロード可能。　http://www.jama.or.jp/safe/safety/

NEWS REVIEW

1 ●文部科学省
生徒の安全な通学のための教育教材DVD

文部科学省は中学生・高校生の通学時などの事故防止を目的とした教育教材DVD「安全な通学を考える～加害者にもならない～」を企画・制作し、今年3月、全国すべての中学校・高校に配付した。

このDVDは、自転車を利用する生徒が自分の乗り方について見直し、社会の安全を守る意識を深めてもらうことをねらいとしている。例えば、見通しの悪い交差点や一時停止標識のある交差点を定点観測した映像を見て、そこを通行する自転車利用者の安全確認や一時停止の仕方など、「安全な自転車利用」「安全でない自転車利用」を観察し、「自分の乗り方は安全か？」考えてもらえるようになっている。また、自転車用の危険予測トレーニングとして18の交通場面（動画）も用意されている。さらに、子どもや高齢者などから自転車がどのように見えているかを映像で示し、他者の視点を体感することで様々な立場から安全を考えることができるように工夫されている。

DVDには、「指導のポイント」や「ワークシート」も収録されているので、中学校・高校の先生方はホームルームや授業で活用してほしい。

2 ●第45回二輪車安全運転全国大会
全国から選ばれたライダーが安全運転技能を競い合う

8月4、5日の両日、鈴鹿サーキット交通教育センターにて「第45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（1100cc）の4クラスに分かれて、全国47都道府県の代表選手187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った。

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、団体優勝が東京都、2位・埼玉県、3位・千葉県。個人賞は、女性クラス・小杉幸枝さん（千葉県）、高校生等クラス・上野真之亮さん（長崎県）、一般Aクラス・西村大希さん（東京都）、一般Bクラス・大木隆次さん（埼玉県）が優勝した。

高校生等クラスの上野さんは「まだバイクに乗り始めて間もない自分が、まさか優勝できるとは思わなかった。これからも、さらに安全運転を心がけていきたい」と喜びを語った。

現場訪問――●城北信用金庫

二輪車と三輪車の特性を理解して安全運転技術を身につけてもらう

東京都内を中心とした地域金融機関である城北信用金庫（本部：東京都北区）の新入職員を対象にした安全運転研修が5月15日、18日に交通教育センターレインボー埼玉で開催された。2日間で新入職員38名が研修を受講した。

この安全運転研修を実施している背景を城北信用金庫採用研修部部長の原島章さんは次のように話す。

「私たちは営業車両として、ホンダの『スーパーカブ』（二輪車）や『ジャイロキャノピー』（三輪車）を活用しています。最近は、運転免許は持っていても、二輪車の運転経験がないという新入職員が少なくありません。そうした職員の不安を取り除き、円滑に業務が進められるとともに金庫としての安全配慮義務に基づき、実技を中心とした研修を平成20年から始めました」。

二輪車と三輪車、それぞれの運行前点検のポイントと方法をインストラクターが説明

研修では午前中、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。午後からはトレーニングコースに出て、実技が始まった。受講者は慣熟走行を兼ねて、二輪車と三輪車を交互に運転しながら、発進・停止の練習を繰り返す。この後、一本橋や波状路、パイロンスラロームなど課題で、二輪車や三輪車のバランスのとり方や車両感覚を身につける。

「三輪車では市街地の路地で車体を傾けた時に、ルーフを塀などに接触させてしまうことがあります。パイロンスラロームでは車体上部の車両感覚も意識してください」とインストラクターがアドバイスした。

最後は、反応制動。直線路を40㎞／hで走行し、前方にある信号機が点灯したら、ブレーキをかけて停止する。その後、受講者に信号機が点灯した位置と、自分が点灯を確認した位置の差（空走距離）を確認してもらう。危険を認知してからブレーキを操作するまでの反応時間と空走距離を踏まえて、車間距離（車間時間2秒以上）をとるようにインストラクターは受講者に伝えた。

一本橋に取り組む新入職員

前方にある信号機の点灯を確認したらブレーキをかけて停止する反応制動

パイロンスラローム。三輪車の場合は、パイロンの先のポールに接触しないように通過する

研修を視察した原島さんは、「職員の安全意識を向上させる上で、この研修は役立っています。地域のお役に立つという理念を持つ地域金融機関として、私たち職員が交通事故の加害者、そして被害者とならないための取組みは、たいへん重要だと考えています」と力強く語った。

TOPICS

1 ●ホンダおもしろツーリング&二輪車安全運転実技講習会 in 夕張 石炭の歴史村
二輪販売店や地域と一体となってライダーの安全意識を高める

6月24日、「ホンダおもしろツーリング&二輪車安全運転実技講習会」が開催された。これは、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）と、本田技研工業（株）安全運転普及本部が、ライダーの運転技術と安全意識を向上させるために実施したものである。

●二輪車安全運転実技講習会
主催：本田技研工業（株）安全運転普及本部
後援：北海道警察、北海道空知総合振興局、夕張市
協力：夕張リゾート（株）、NPO法人ゆうばり観光協会、遠軽自動車学校、北広島自動車学校、野付牛自動車学校、北海道クミアイ自動車学校、芽室自動車学校、北海道ホンダ販売（株）

当日の朝、二輪販売店のホンダドリーム札幌にはツーリングに参加する同店のお客様15名が集合。午前9時に、同店の石川治彦店長の先導で、札幌市から講習会の会場である夕張市にある「夕張 石炭の歴史村」に向けて出発した。

講習会は午後1時30分からスタートし、参加者はブレーキングやパイロンスラロームなどの課題に取り組む。同講習会に協力している北海道内の自動車教習所5校の教習指導員8名がインストラクターとして実技指導を行った。今年は新たに、目の錯覚による事故の危険性について、同じ距離からの二輪車と四輪車の見え方（距離感）の違いをケーススタディとして、参加者は体感して学んだ。参加者からは「自分では気づかない悪いクセがわかって良かった。アドバイスを受けたことを実践していきたい」という声が聞かれた。指導を担当した野付牛自動車学校の今井真一さんは「受講者の皆さんに意識して自己流の運転を改善していただけたので、意味のある講習だったと思います」と話す。

Hondaドリーム札幌がある札幌市から夕張市へ向かうライダー

講習会では遠軽自動車学校、北広島自動車学校、野付牛自動車学校、北海道クミアイ自動車学校、芽室自動車学校の教習指導員が参加者の運転に合わせてアドバイス

講習会に先立って行われた北海道警察の白バイ隊員によるデモンストレーション（模範走行）

2 ●南会津地区親子交通安全教室
事故の怖さを伝え、交通安全の大切さを学んでもらう

ダミー人形を使った飛び出し事故の再現

7月21日、福島県南会津町で（株）飯野製作所田島工場が主催する「第1回南会津地区親子交通安全教室」が開催された（共催：本田関連企業災害防止協議会栃木支部）。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。この日は同町およびその近隣に住む親子65名が参加した。3人の幼児と来場した母親は「小さい子どもにもわかりやすい内容で良かった。家庭で教育する上でも参考になります」と感想を語った。

トラックの内輪差による巻き込み事故の再現

主催した（株）飯野製作所田島工場総務課の阿久津正孝さん（ホンダパートナーシップインストラクター）は「事故の再現などを見ていただくことで、多くの親子に交通安全の大切さを伝えることができました。周辺地域での交通事故をなくしていくために、今後も継続していきたい」と話す。

開会式では主催者を代表して（株）飯野製作所田島工場次長の馬場久永さんが挨拶

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は「あやとりぃ　ひよこ編」を使って基本的な交通ルールを説明

3 ●九州・山口地区交通安全指導者情報交換会
互いの指導方法を発表し合い、意見を交換

8月2、3日、熊本県熊本市にて「九州・山口地区交通安全指導者情報交換会」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、九州および山口県で活躍している交通安全指導者の方々に、相互の指導方法の確認や意見交換を通じて、さらなる指導レベル向上に協力することがねらいである。

開会式では、主催者を代表して本田技研工業（株）安全運転普及本部の千葉英雄事務局長が「子どもや高齢者の交通安全教室などで、日頃から創意工夫を重ねている皆様の姿に、同じ交通安全に取り組む仲間として敬意を表したいと思います。皆様が披露される指導内容の中で参考になるものを各々の地域に持ち帰って、今後の指導に活かしてほしい」と挨拶した。

参加者からは「他の地域で行われている指導内容やオリジナルの教材を見ることができて、参考になった」という声が聞かれるなど、交通安全指導者の方々にとって有意義な2日間となったようだ。

情報交換会には福岡県、熊本県、宮崎県、長崎県、大分県、佐賀県、山口県から64名の交通安全指導者の方々が参加

STREAM
交通安全教育の潮流

熊本県での高校生交通安全教育活動　連載：第2回

思いやる心を持ち、ルールを守ってもらうために

ホンダは今年4月より熊本県、熊本県警察本部、熊本県教育委員会の協力のもと、県内の推進モデル校（15校）で高校生交通安全教育活動をスタートさせた。前号（6・7月号）では、原付通学者への安全運転教育を取り上げたが、今回は自転車教育にスポットを当てる。

自転車通学に慣れてくるとルール違反をしてしまう

高校生になると通学距離が長くなることなどから、通学手段として自転車を使う生徒が増える。一方で、自転車乗用中の交通事故死傷者数の14・2％は高校生年代（16～19歳）である。また、高校生年代の交通事故死傷者数を状態別にみると、自転車乗用中が38・2％と最も多く、自動車乗車中（30・4％）や二輪車乗車中（27・8％）を上回っている。そのため、自転車通学者の多い高校では、生徒への自転車教育は重要な課題といえる。こうしたことから、この高校生交通安全教育活動においても、自転車の教育プログラムを推進モデル校に展開している。

生徒のほとんどが自転車通学という熊本県立熊本西高等学校（熊本市）では1、2年生710名を対象にした自転車の実技指導を5月23日（1年生）、24日（2年生）に実施した。

同校生徒指導部交通係の赤星光教諭は、「高校入学当初は生徒たちも緊張していることもあって慎重に乗っているのですが、慣れてくるとルール違反が目立ってきます。そのため、毎年5月に自転車の実技指導を行っています」と話す。

これまでは同校の先生方だけで指導していたが、今年はホンダと協力して開催することになった。

「今回の高校生交通安全教育活動は生徒にとって効果があるものだと感じ、一緒にやらせていただくことにしました。交通安全という部分に限らず、ホンダという一般企業の社員の方と接したり、その立ち居振舞いを見ることは、生徒の人間形成においても貴重な経験となるはずです」と赤星教諭は期待する。

危険行動であることに気づいてもらう

今回は、校庭の4ヵ所にトレーニング用のコースをつくり、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と同校の先生方がコースの各所で、生徒の乗り方を観察しながらアドバイスを行った（詳細は写真参照）。

指導を受けた2年生の生徒は「歩行者のことをもっと考えて走らなければいけないと感じた」「自分で両手運転と片手運転を比較してみて、片手運転の危険を実感できた」「クルマからの視点が学べて良かった」という感想を語っていた。

熊本西高校では生徒全員が自転車に乗ってパイロンスラロームなどの課題に取り組んだ

パイロンスラロームの2回目は片手運転で、パイロンを避けるのが難しいことを体験してもらう

横断歩道では自転車を降り、押して歩くように指導

一時停止標識のある交差点では停止線の手前で止まること、止まる時は必ず左足で着地すること、発進する時は右左右や後方を確認することをHondaのインストラクターや熊本西高校の先生方が生徒一人ひとりに指導

クルマにはミラーに映らない死角があることを生徒たちに説明

※自転車安全利用五則を正しく理解してもらう

熊本県立湧心館高等学校（熊本市）でも、同校の1、2年生289名を対象にした交通安全教室が実施された。

1年生を対象に7月10日は、熊本西高校と同様にグラウンドを使って、自転車の実技指導。翌11日は雨天のため、2年生は体育館で座学を中心とした内容となった。

まず、熊本普及ブロックのインストラクターが「交通ルールを守るということは、自分を交通事故から遠ざけることだと考えてください」と、自転車安全利用五則について解説した。

次に、自転車の交通ルールにちなんだクイズをいくつか出題し、生徒たちに答えと、その理由を尋ねていく。例えば、「自転車通行可の標識がある歩道だったが、歩道は人が多く急いでいたので、車道の左側を自転車で走行した。これは○か×か」。答えは○。答えた生徒は「自転車は車両なので、車道の左側を走ることは問題ないと思います」と理由を述べると、他の生徒から拍手が起こった。

※自転車安全利用五則＝「①自転車は、車道が原則、歩道は例外」「②車道は左側を通行」「③歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行」「④安全ルールを守る」「⑤子どもはヘルメットを着用」

他の交通参加者を思いやる心が大切

続いて実技。この日は雨天で会場が体育館に変更となったため、生徒の代表者が自転車を運転する様子を、他の生徒が見学するという形がとられた。5名の生徒がパイロンスラロームを行う。「パイロンは歩行者だと思ってください。また発進するときは右、左、右と右後方を確認してください」とインストラクター。1人目の生徒は両手で、2人目は片手で、3人目、4人目は傘に見立てた棒を持って、5人目は荷台にインストラクターを乗せて運転する。2人目以降は途中でバランスを崩してしまい、うまく進むことができない。

「ルールを違反した運転をすると、危険であることがわかったと思います。そして、皆さん自身が危険なだけでなく、歩行者に対して脅威になります。これからは自分のことだけではなく、道路を利用している様々な交通参加者の立場で考えて運転しましょう」と、インストラクターは他の交通参加者を思いやる心を強調し、交通安全教室は終了した。

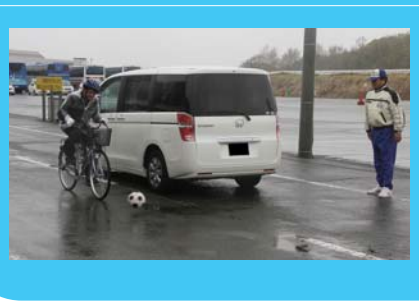
同校生徒指導部交通係の興梠聖二教諭は「傘差し運転や二人乗りの危険性が生徒に伝わる内容でした。生徒が自分の頭で考えるように工夫したり、相手を思いやる心に触れた点も良かったと思います」と話す。

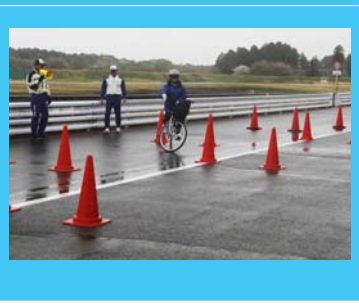
高校生が将来、二輪車や四輪車の運転者となっていくことを考えると、自転車教育を通じて、思いやりの心を持った交通社会人を育てることは大きな意味があるといえる。

座学ではインストラクターが自転車安全利用五則を説明した後、交通ルールに関するクイズを出題し、生徒に答えてもらった

湧心館高校1年生は校庭で実技を行った

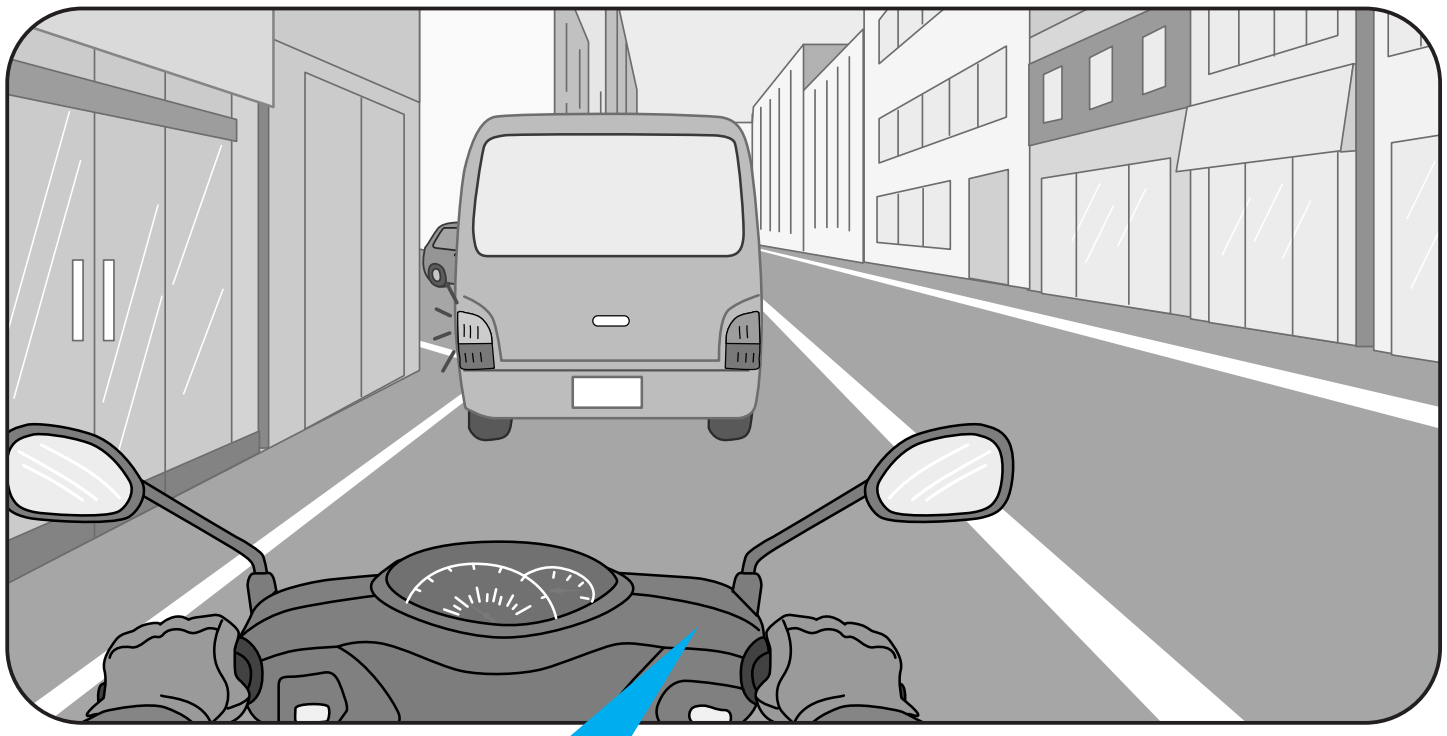
湧心館高校2年生を対象にした交通安全教育では雨天のため、体育館で傘差し運転や二人乗りでのパイロンスラロームを生徒の代表者が体験


推進モデル校の1つ、済々黌高校は4月、1年生を対象に交通教育センターレインボー熊本で自転車教育を実施。生徒にいつも走っているスピードで走ってもらい、生徒の見えないところからボールを投げる。見通しの悪い場所では、止まって観ることの重要性に気づいてもらうためのプログラム


自転車の前カゴに重い荷物を入れた状態でパイロンスラロームをやってもらい、車体が不安定になることを体験し、いかに危険なことか学んでもらった

危険予測トレーニング（KYT）――危険感受性を育てる　第㉘回 前方の四輪車が左折しようとしている時（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、左折する前車の横を通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、四輪車の後ろを走っています。前方の四輪車が左折するためにウィンカーを出し、減速しました。

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 9

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。

岡山市・交通指導員の皆さん
写真後列左から、大池美穂子さん、柏崎多子さん、大西操さん、細川香織さん。　写真前列左から、馬場恵美さん、田淵典子さん、藤井康代さん

子どもたちに、まず交通安全の意義を伝える

岡山県岡山市は4つの区からなる政令指定都市で、約790平方kmの面積を有している。その広大な市域の交通安全活動を担っているのが9名の交通指導員の皆さんである。幼児や小・中学生、その保護者を中心に、平成23年度は1100回以上も交通安全教室を開催している。

子どもを対象とした交通安全教室では、交通指導員の皆さんは子どもたちに必ず「みんなの命は1つしかない。だから、その命を守るために交通安全の勉強が必要なんだ」という目的を伝えているという。そして、教室で覚えたことを実生活の中で実践してもらえるよう子どもの印象に残る指導を心がけている。子どもたちに興味を持って参加してもらうための教材や、簡単な手話を組み合わせた歌などを取り入れている。

指導者の皆さんの活動を動画でご紹介
http://www.honda.co.jp/safetyinfo/area/movie/

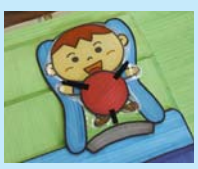
★幼児に信号機の色の意味を伝える教材

子どもに赤、青、黄色の模擬のクレヨンで信号機を模した丸型の枠の中をこすってもらう。すると、簡単な手品の仕掛けで枠の中がクレヨンと同じ色に変わる

3色が完成した後に、信号機の各色の並び方や意味を子どもたちに問いかけながら確認していく

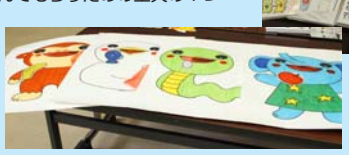
★チャイルドシートやシートベルトの重要性を伝える教材

男の子がお母さんや友達の動物たちと一緒にクルマでピクニックへ行くというお話。チャイルドシートを使用していないと、お母さんが急ブレーキをかけた時に座席から投げ出されてしまうことをわかりやすく伝えるためのもの



★楽しみながら横断訓練に取り組んでもらうための教材

教室内などで横断訓練を行う時、横断歩道を渡った先に、いろいろな動物の紙人形を置いておく。横断を終えたら、それぞれの動物の好物を口に入れてもらう。動物の他にポストに手紙を投函するパターンもある。子どもたちに楽しみながら取り組んでもらうための工夫の1つ



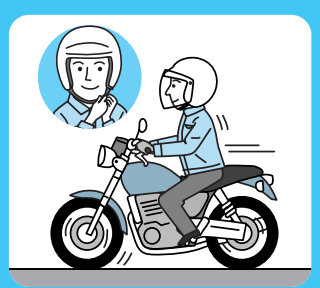
SJクイズ ?

Q1 平成23年の二輪車（原付・自動二輪）乗車中の交通事故死者数（846人）を年齢層別にみると、最も多い年齢層は次のうちどれでしょう？

①16～24歳　②30～39歳
③40～49歳　④65歳以上

Q2 平成22年のヘルメット着用別の二輪車乗員死亡率をみると、ヘルメットを着用していて離脱がなかった場合の死亡率は0.5％です。ヘルメットを着用していて離脱した場合の死亡率は、その何倍になっているでしょう？

①約2倍
②約3倍
③約5倍
④約8倍



Q3 二輪車乗車中の交通事故死者数を損傷部位別にみると、頭部の割合が最も高く、次に胸部です。胸部損傷事故での死者数（平成13～22年の累計）を人身加害部位（致命傷を与えたもの）別にみて、最もは次のうちどれでしょう？

①自動車（相手）　②工作物　③路面

※「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―250

朝の通勤時間帯に幹線道路を走行する二輪車を観察する

●観察場所／東京都目黒区大橋２丁目付近
●観察日／7月24日（火曜日）　●天候／曇り
●観察時間／8:30～9:30　●観察者／３名

通勤通学時間帯の幹線道路で、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

交通事故の発生は朝8時～10時と夕方に集中している！

時間帯別にみた交通事故件数（平成23年、公益財団法人 交通事故総合分析センター資料）をみると、最も事故が起きている時間帯は16時～18時（15・5％）、次に多いのが8時～10時（14・5％）となっている。また、二輪車乗車中の損傷部位別・状態別負傷者数（平成23年、警察庁資料）では、脚部と腕部の負傷が全体の半数を占めている（下記、円グラフ参照）。そこで今回は、朝のラッシュ時における二輪車の渋滞時の走行位置と服装を観察した。

観察は平日、朝のラッシュが激しい国道246号の上り線で行った。クルマと二輪車のほか、路線バス、自転車が先を急いで走行しており、観察中は3車線とも車両の流れが止まることはなかった。クルマの走行スピードは40km／h程度、二輪車はわずかなスペースを見つけて「すり抜け」走行や、連続的に車線変更をして少しでも早く混雑を抜け出そうと走っている様子だった。

Advice

無理な車線変更は禁物
ライダーは肌を露出しない安全な服装で運転を

朝の通勤通学時間帯は、先を急ぐあまり焦りやいらだちを覚えながら運転しているドライバーやライダーも多い。二輪車の運転に際しては安全確認が十分行えるスピードで走行することが重要だ。

国道246号は40km／h程度のスピードで流れていたが、歩道寄りの車線には駐車車両があるため、路線バスはたびたび車線変更を行っていた。道交法では、「車両は、車両通行帯の設けられた道路においては、左側端から数えて1番目の通行帯を通行しなければならない」と定められている。しかし実際には、小回りが効く二輪車は常に車線を変更しながら走行することになる。スーツ姿のライダーは、毎日の通勤で慣れているのか、右に左に車線を移動し、加減速を繰り返しながらクルマを追い抜いていた。なかには3～4台の二輪車が連なって「すり抜け」走行をする場面が頻繁に見られた。

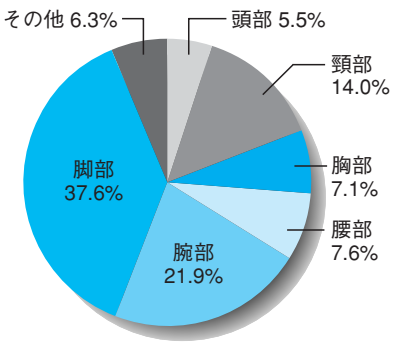
また、近年は通勤通学に自転車を使用する人が増えており、観察中も多くの自転車が路側帯、または歩道寄りの車線を走行していた。

併わせて、ライダーの服装を観察したところ、全体的に安全意識が高いとは感じられなかった。この日、都心の気温は30度を超えていたこともあり、長袖を着用していたライダーは312台中107台（34・3％）にとどまった。

ヘルメットは通過した全ライダーが着用していたが、あごひもが緩い、もしくは締めていない例があった。傾向としては、原付・ハーフヘルメット着用者に多くみられた。

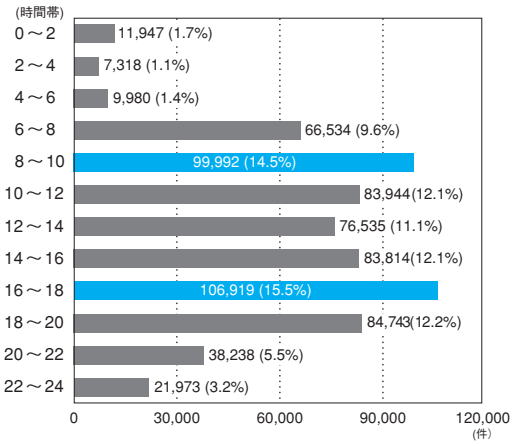
交通量の多い通勤通学時間帯、二輪車は特に慎重な運転を求められる。周囲を走る車両の挙動に注意を払うと同時に、無理な車線変更を控え、交通の流れに合わせた走行をすること。また、夏場であっても肌が露出しない服装を着用し、万一の事故に備えた対策を意識する必要がある。

●二輪車乗車中の損傷部位別・状態別負傷者数（平成23年・構成率）



※出典：警察庁資料

●時間帯別交通事故件数（平成23年）



Q1 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？

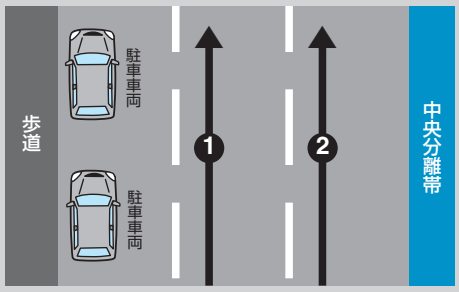
A1 実際の観察から

★Q1の回答

312台中174台（56%）が中央寄り（追越車線）を走行（下図の❷）

1時間半の観察で確認できた二輪車は合計312台。片側3車線道路のうち、歩道寄りの一車線は駐車車両が複数台いたため、事実上は2車線になっていた。歩道寄りの❶の車線を走行していたのは312台中138台（44%）、中央分離帯側の❷の車線を走行していたのは全体の56%にあたる174台だった。

実際の観察では、❶の車線は駐車車両を避ける路線バスや自転車が流入してくるため、他の車両の流入が少なく、安定して走行できる❷の車線の走行台数が多くなったと推測された。車種別に見ると、❶の車線は原付、❷の車線ではスポーツバイクと大型スクーターが中心に走行していた。



歩道寄りの車線を走行する二輪車は、自転車と並走することが多かった

信号待ちではクルマ、二輪車、自転車、路線バスが入り乱れていた

半袖、半ズボン、スニーカーで走るライダー。あごひもは締めていない

Q2 夏場の一般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？

A2 実際の観察から

★Q2の回答

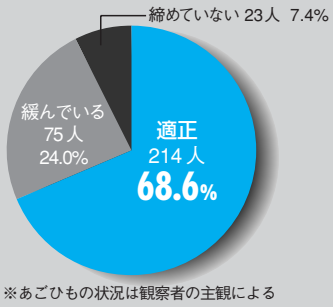
全体の6割以上が長袖・グローブを非着用

安全に配慮した服装をしたライダーは稀だった

昨年7月、高速道路でのライダーの服装を観察し、9割以上が長ズボン・グローブを着用していたが（2011年8・9月号参照）、今回は正反対の結果となった。観察の結果、長袖・グローブが非着用だったライダーは全体の6割を超え、ブーツ（くるぶしが隠れる靴）の着用率は10%に満たなかった。

通勤通学に二輪車を使っているためか、スーツ姿のライダーをたびたび見かけたが、足下は通勤用の革靴がほとんど。Tシャツと半ズボン、サンダル履きでスクーターを運転する姿は、老若男女問わず散見された。

●幹線道路を走行するライダーのあごひもの状況（312名中）



※あごひもの状況は観察者の主観による

●幹線道路を走行するライダーの服装（312名中）

	○	×
長袖	107（34.3%）	205（65.7%）
長ズボン	264（84.6%）	48（15.4%）
グローブ	112（35.9%）	200（64.1%）
ブーツ（くるぶしが隠れる靴）	28（9.0%）	284（91.0%）

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2012年10月19日発行予定となります。

（SJクイズの解答：Q1④、Q2④、Q3①）