

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

- 特集：子どもへの交通安全教育
「止まる」「観る」そして「考える」ことが大切……①
- 教育最前線／警視庁・新自転車教育プログラム……④
- NEWS REVIEW①／高齢歩行者・高齢自転車乗用者対策の充実のための調査……④
- 現場訪問／亀山市立中部中学校・交通安全教室……⑤
- TOPICS／第12回全国自動車教習所教習指導員安全運転競技大会……⑥
- NEWS REVIEW②／平成23年度国際交通安全学会研究調査報告会
ならびに学会賞贈呈式……⑥
- STREAM／熊本県での高校生交通安全教育活動 第1回……⑥
- 危険予測トレーニング(KYT)/ペットが飛び出してしまった時(子ども編)……⑦
- 指導者ファイル／茨城県ひたちなか市・交通安全教育指導員の皆さん……⑦
- SJクイズ……⑦
- DOCUMENT EYE ⑧
児童・幼児の自転車用ヘルメット着用状況を観察する……⑧

特集：子どもへの交通安全教育

「止まる」「観る」そして「考える」ことが大切



平成23年の歩行中および自転車乗用中の交通事故死傷者数を年齢層別にみると、いずれも高齢者(65歳以上)の次に多いのは子ども(15歳以下)である。次代を担う子どもの交通事故防止は重要な課題だ。今回は、地域の交通指導員による工夫を凝らした幼児・児童への教育事例や、識者による事故分析を紹介しながら、子どもたちに何を伝えるべきか探る。

5月7日、山口県宇部市にある明光幼稚園で、年長(5歳)クラスの園児120名を対象にした交通安全教室が開催された。同園では毎春、年長クラスが遠足で市内の公園に歩いて行く。その際に信号機のある交差点などを通るため、事前に交通安全に関する知識を伝える機会を設けている。指導を担当するのは、宇部市交通安全対策協議会に所属する交通指導員の縄田律佐さんと井上信恵さん。
二人はHondaの交通安全教育プログラム「あやとりい ひよこ編(以下、あやとりい)」の中にある「音当てクイズ」を使う。園児たちの前に交通場面のイラストを置



知っている人に呼ばれても、すぐに走り出さないように指導

き、交通に関する音を順番に聞かせる。何の音かわかった園児に、その音がイラストのどこに当たるかを前に出て指し示してもらおう。その後、二人がワンポイントアドバイスをを行う。

信号を守る。飛び出しはしない

例えば、「トラックがバックする時の警告音」を聞かせた時は「トラックがバックする時は白いランプが光って音がします。こういう時はトラックに近づいてはいけません」。「クルマの急ブレーキの音」の時は、「どうしてクルマは急ブレーキをかけているのかな?」と問いかける。すると、園児たちが「子どもが飛び出しているから」と大きな声で答える。「そうです。みなさんは、道路では絶対に遊んだり、飛び出したりしないでください」と二人は付け加えた。



宇部市交通安全対策協議会に所属する交通指導員の縄田律佐さん(写真左)と井上信恵さん(写真右)は幼児向けの交通安全教室で「あやとりい ひよこ編」の音当てクイズを活用している

続いて、二人は交通安全の2つの約束について話す。1つ目は「信号を守ります」。縄田さんが信号の色の意味を説明する。「赤は「止まれ」。絶対に止まってください」「青は「進め」ではなく、「進んでもいい」。

子どもが正しい行動をしたら必ずほめる

2つ目の約束は「飛び出しはしません」。道路を模したマットをはさんで担任の先生と園児に斜めに向かい合ってもらおう。先生が「こっち、こっち、早く」と声をかけると、園児は先生に向かって走り出す。すると、クルマの役に扮した井上さんが走り込んでくる。「道路に突然出ることを飛び出しと言います。まわりが見えないところからは絶対に飛び出さないように。道路を渡る前に、クルマが見える場所まで出て、必ず一旦止まってクルマがいなくなったことを確かめてください」。

最後は、横断歩道の渡り方。「渡る前には「サイン!」と口に出して、右手を上げましょう。クルマへの合図なので、まっすぐに手を上げなければクルマには見えません。そして、「右ヨシ、左ヨシ、右ヨシ」と右左右を観て、クルマが来ていないこと

※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。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」、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 とぎあかし りかいて 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/ayatori/



道路を横断する時は、「サイン!」と手を上げて、右左右の安全を確認、道路の真ん中で、さらに左側から近づいてくるクルマがないか確認することを身につけてもらう

を確かめて渡ります。道路の真ん中まで来たら、「左ヨシ」とまた左を覗きます」と、縄田さんが模範を見せる。それを園児一人ひとりが実践して、交通安全教室は終了した。

明光幼稚園の麻生起世園長は「園児たちには、クルマが避けてくれるのを期待するのではなく、常に自分から危険を回避することができるようになってほしいと考えています。そのため、こうした交通安全教育は重要な機会だと位置づけています。また、交通指導員の方の手法を参考にし、私たちが年少クラスの園児に指導を実践しています」と、交通安全教室の意義を語る。

山口県宇部市では市内にあるほほすべての幼稚園・保育園で、このような交通安全教育を展開している。それを担っているのが交通指導員の縄田さんと井上さんである。二人は「私たちが子どもたちと接する機会には限られています。ですから、その時間の中で必要なことを身につけてほしいと考え、特に幼児には『2つの約束』に絞った指導をしています」と話す。「指導をする上では、子どもをほめることを心がけています。厳しいことも言うこともあり、指導が、正しい答えを発言してくれたり、指導したことができた子どもには、『よくできたね』と必ず声をかけます。ほめることで、その行動が正しいことを自覚してもらえ、自信にもつながると思います」と縄田さん。井上さんは、「昨年、交通安全教室の導入で『あやとりい』の音当てクイズを活用していますが、どの幼稚園でも子ども

「あやとりい」を使って 路側帯の意味を伝える

子どもの歩行中の交通事故死傷者数を年齢別にみると、多いのは小学1年生と2年生である。こうしたことから、小学校低学年への歩行者教育も重要である。さらに、高学年になると本格的に自転車を利用し始めるため、自転車教育も欠かせない。5月11日、岡山県津山市にある津山市立

ちの集中力が高まると好評です。今後は、音当てクイズ以外の教材も指導に取り入れていきたいと考えています」と言う。



津山市立勝加茂小学校では校庭に模擬の路側帯や交差点をつくり、1・2年生が歩行訓練を行った

勝加茂小学校では同校の1～6年生130名に対する交通安全教室が実施された。内容は1・2年生(43名)が歩行者教育、3～6年生(87名)が自転車教育(あやとりい、自転車教室)。歩行者教育は、津山市交通指導員の三谷温美さんと里見真理子さん、自転車教育は本田技研工業(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担当し、駐在所の警察官や児童の登下校をサポートする「見守り隊」の方々も指導に加わった。

1・2年生向けの歩行者教育では、まず「あやとりい」を使って、交通ルールの再確認をしていく。歩道と車道が分かれている道路のイラストを見せ、「どこを歩けばいいでしょうか?」と、三谷さんが児童に質問する。そして、児童が前に出て、子どものイラストを歩道に貼った。三谷さんは、歩道がある時は必ず歩道を歩くように伝える。次に、路側帯のある道路と、女の子のイラストを使い、ふざけたりして白線からはみ出してしまおうと危険であることを説明した。



津山市交通指導員の三谷温美さん(写真左)と里見真理子さん(写真右)



三谷さんと里見さんは「あやとりい」を使って、歩行者が歩くべき場所を説明

目で観て判断することを伝える

3年生以上の児童は、3・4年生と5・6年生に分かれて自転車教室が行われた。児童は自分の自転車に乗って、校庭に設けられたコースを使って、正しい乗り方を体験しながら学ぶ(内容は3面写真参照)。同校の小林俊道校長は「歩行者教育、自転車教育ともに、全校児童が体験を通じて学べたことが良かった。児童も熱心に取り組んでいた。こうした参加体験型の教育は効果的だと思います」と、今回の交通安全教育の成果を語る。これまで数多くの子どもを指導してきた津山市交通指導員の三谷さんは、最近の子どもについて指示待ちの傾向があると感じている。「歩行訓練をする時、止まって、

最後は、模擬の路側帯や交差点を使っての歩行訓練が始まる。児童は路側帯を模した白線の内側を歩いていく。三谷さんたちは「信号機のある交差点では、赤信号の時は絶対に止まってください。青信号が点滅している時も止まりましょう。そして青信号の時は、すぐに渡り始めず、右左右の安全確認をして、クルマやバイクが来ていないことを確かめてから手を上げて横断歩道を渡りましょう」と伝えた。「止まれ」の標識がある交差点でも必ず一旦止まって、右左右の安全を確認してから渡るように指導。コースの途中では交通指導員の三谷さんと里見さん、担任の先生方が児童の動きを見て、うまくできていなかったり、どうしていいか迷っている児童にアドバイスを行った。

左右の安全確認の動作はするものの、指導員や先生が「行っているよ」という言葉で動かない子どもが増えているように思います。そういう子どもには、信号やクルマを観て、行っても大丈夫かよく考え、自身で判断して渡るように声をかけています。子どもたちには、自分の命は自分で守る力を身につけてほしいからです。津山市では昨年「あやとりい」を導入している。「昨年、他地域の指導事例を見学する機会があり、子どもたちも参加できる効果的な教材であることがわかりました。私たちの交通安全教育の中にも取り入れたらと考え、ホンダから指導ノウハウを教えていただきました」と三谷さんは振り返る。里見さんは「子どもたちに路側帯の意味を教えるのに『あやとりい』が役立っています。白線が車道と歩道を区別していること、白線の内側を歩くべきことをイラストによって示すことができるので、子どもにも理解してもらいやすい。今回のように、『あやとりい』による説明の後に、模擬の路側帯で歩行訓練を実施すると、さらに効果的です」と、「あやとりい」を使った感想を話す。

かるたで遊びながら 交通安全に親しむ

「あやとりい」とともに、遊び心のある交通安全教材として地域の指導者に活用されているのが「ホンダ交通安全かるた」で

「あやとりい」を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ご相談ください。

- 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

「Honda交通安全かるた」の大判セット (定価2万円・税込) および普通サイズ (定価500円・税込) の詳細や購入方法などは以下のホームページを参照。
<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/karuta/>

特集：子どもへの交通安全教育

ある。子どもたちに覚えてほしい交通ルールやマナーが45種類紹介されており、かたで遊びながら、「正しい交通行動」や「命の大切さ」について学べるようになっていくのが特長だ。

静岡県交通安全協会藤枝地区支部では、今年度からこの「交通安全かるた」を子ども向けの交通安全指導に取り入れている。5月26日、藤枝市青島南公民館で開催された交通安全教室の中で、「交通安全かるた」による指導が行われた。参加したのは小学1～6年生24名。6名ずつ4グループに分かれ、児童はかるた取りに挑む。各グループの前に45枚の絵札が並べられ、静岡県交通安全協会藤枝地区支部主任交通安全指導員の梅田礼子さんが読み札を一枚一枚読み上げていく。そして、すべての札を読み終えたと、最も多く絵札を取った児童を全員

ブレーキの正しい使い方を身につけるトレーニング。写真右のバイクまで全力で自転車をこぎ、その後、両手のブレーキを使って写真左のバイクに合わせ停止する



勝加茂小学校3年生以上には、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自転車の安全な乗り方を指導



「止まれ」の標識のある場所では停止線の手前で止まり、右左右と右後方の確認をしてから発進することを伝えた



最後に、子どもたちは指導員が上げた旗とは逆の方向に回避して停止するという課題に取り組んだ



大判のかるたを使って、子どもたちに安全アドバイスをする交通安全指導員の梅田礼子さん

かるた取りに夢中になる子どもたち

が走り横断を促すという可能性が認められます。ただし、今回のデータでは子どもの歩き横断者が非常に少なかったために、関係者がいたほうが走り横断の割合が高くなるという結果は得ることができませんでした。しかし、

が拍手でたたえた。

この後、梅田さんは大判の絵札を用いて、交通安全指導に入る。最初に取り出したのは『た』の絵札。「これは女の子が止まって、近づいてくるクルマを覗いている絵です。見通しの悪い交差点は、右左右をよく観てから渡りましょう。読み札の通り『立ち止まり 左右確認 交差点』と覚えてください。この他にも、いろいろな絵札を見せながら、歩行中・自転車乗用中を守るべき交通ルールを梅田さんは説明した。

梅田さんは「目と耳を使って交通安全の基本を学べる点が良いと感じ、導入しやすかった。遊びを通じて、交通安全に親しむことができるので、子どもには最適だと思えます」

結果①：子どもは「飛び出し」が多い
結果②：危険を感じると走って避難しやすい
結果③：仲間や家族の影響が見られる
結果④：駐車車両の影響が見られる

この中で、松浦教授が注目しているのは結果③と結果④。

「結果③に関しては、子ども(12歳以下)の場合には事故時に関係者(仲間や家族)と一緒にいるケースが大部分であり、それが走り横断を促すという可能性が認められます。ただし、今回のデータでは子どもの歩き横断者が非常に少なかったために、関係者がいたほうが走り横断の割合が高くなるという結果は得ることができませんでした。しかし、

子どもの飛び出し事故の実態と理由を再検討

今回、紹介した教育現場の事例では、「止まる。観る」ということに主眼が置かれており、それは子どもの飛び出し事故を防止するためだ。昨年10月、(財)交通安全総合分析センター主催の「第14回交通安全・調査分析研究発表会」で、「子どもの飛び出し事故の事例分析」を発表したのが、実践女子大学人間社会学部(東京都日野市)の松浦常夫教授である。

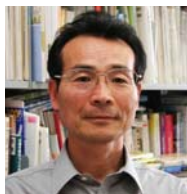
松浦教授による「子どもの飛び出し事故の事例分析」の目的は、事故事例分析と統計分析によって、飛び出し事故の実態と理由を再検討することである。事故事例分析は、(財)交通安全総合分析センターが保有するマイクロ事故統計データベース(平成5～21年)にある横断歩道付近とその他の横断歩道外を横断中の歩行者が関与した事故102件を主たる対象としている。

そして、その分析から得られた結果は次の4点である。

なぜ子どもは道路に飛び出してしまっのか

松浦教授は、子どもに飛び出し事故が多く見られる要因として、子どもは危険予測能力が未熟であることを挙げる。

「ドライバークルマやライダークルマは自動車教習所で運転中の危険予測について学び、実際に運転していく中でさらに学習を積んでいきます。しかし、子どもの歩行者の場合は、歩行中の危険予測を学ぶ機会がほとんどありません。また、『道路を横断するには歩くより走る方が安全だ』と子どもは考えがちです。そして、危険が潜在的なものである時には、危険と考えません。例えば、『左右から近づくクルマが何かに隠れて見えていなければ危険はない』と判断してしまっわけです。子どもの飛び出し事故の最大の原因は、道路横断に関する危険予測能力が、子どもには欠如している点にあると言えます」。



実践女子大学社会学部 松浦常夫教授

「クルマが左から来るかもしれない」といった危険予測を妨げるものとして、子どもに特有なくつかの心理特性があると、松浦教授は指摘する。その1つは衝動性、動作優位。子どもはふだんから活動性が高く、走りやすいが、特に何か目標を見つけたら、危険を感じたりするとそれに向かってあるいはそれから逃げようとして走りやすい傾向がある。

もう1つの要因は、発達心理学者のピアジェが言う中心化や自己中心性である。中心化というのは、知覚的に目立つ特定の次元にだけ注意を払う傾向。車道に沿って歩いている時に興味ある対象を道路の向こう

側に見つけると、そこに注意を奪われ、それに走って向かいやすいということがその一例だ。自己中心性は、自分の視点からだけ外界を見る認知の仕方であって、やって来るクルマが見えなければ安全と思うというようなことを指す。

「さらに、子どもは身体的にも未成熟であって、横断事故では特に身長の高さが問題となります。見通しの良いまっすぐな道路であれば問題ありませんが、駐車車両や看板などがあって見通しが悪いところでは、背の低い子どもは左右から来るクルマを発見しにくい。見通しの悪さは子どもだけでなく、ドライバークルマにとっても子どもの発見を遅らせる要因となります。また、幼児においては保護者の監督不十分も原因と言えるでしょう。保護者が幼児から目を離さなければ防げた事故は少なくないと思います」と松浦教授は補足する。

立ち止まり、走らないで歩いて渡る

では、危険予測能力が未熟な子どもに伝えるべきことは何か。松浦教授は、横断歩道の場所とその利用を教えることが重要だと言います。しかし、こういった子どもでも横断歩道外を横断する機会がある。その時はどうすれば良いのだろうか。

「指導者や保護者から伝えてほしいのは『止まる。走らないで、歩いて渡る』。危険が感じられない横断場所でも、一旦、立ち止まること、横断時は走らないことを教えてあげてほしいと思います。そうすることで急いでいる気持ちが静まり、自然に安全確認という行動につながることを期待されます。これはイギリスの子どもの道路横断指針(Green cross code)にある『Stop, Look, Listen and Think(止まって、観て、耳で聞いて、考えなさい)』に基づいたものです。幼児や小学校低学年が横断する時は、『止まる。観る。歩く』を推奨し、それ以上の子どもには『止まる。観る。考える。歩く』を指導するのが良いと考えられます」。

このような歩行者教育で身につけた交通安全の基本は、子どもが自転車利用者となった時にも役立つのではないだろうか。

教育 最前線

連載 28

●警視庁・新自転車教育プログラム

企業・団体等を対象とした自転車教室



自転車教室の冒頭では警視庁交通部交通総務課交通安全教育センターの杉山高志警部が「新自転車教育プログラム」を開発した背景や特長を参加者に紹介

自分の性格、特徴による事故の特性を検出する

参加者は、まず運転適性検査を受ける。検査終了後、結果を記載した資料が参加者に配付される。これは、動作の速さ、状況判断力、神経質傾向、感情高揚性、攻撃性、自己顕示性の要素から、自分自身

第1ステップ

東京都内の自転車事故関与については、交通事故発生件数、死傷者ともに全国平均を大きく上回る構成率となっている。そこで、警視庁では安全で正しい自転車の乗り方を学んでもらうための「新自転車教育プログラム」を開発した。

4月16日、このプログラムによる「企業・団体等を対象とした自転車教室」が、警視庁交通安全教育センター（東京都世田谷区）で開催され、首都圏の企業や団体などから14名が参加した。

「新自転車教育プログラム」は、次の4つのステップから構成されている。



最初に参加者の代表が指定されたコースを運転。その後、問題点などについて話し合う。それを踏まえて、警察官が道路交通法の規定を紹介しながら模範を示した（第2ステップ）



自分の性格、特徴による、具体的事故特性を理解し、対処法を考える

次に、参加者の数人が自転車に乗り、指定されたコースを走行。通行位置や交差点での通行方法などを確認していく。そして、指導にあたった警察官が適性検査の結果に連動させ、対処法などのアドバイスを行う。

第2ステップ②

道路での正しい通行方法について考える

警視庁交通安全教育センターのコースを使って、自転車は道路のどこを通行すべきか、交差点ではどのように進行すべきか、同センターの警察官が模範を示しながら説明していく。

第2ステップ①

の性格、特徴を知ること、危険に結びつく問題点を自覚してもらうためのものだ。

自分の感情をコントロールする技術を理解する

再び教室に戻り、「感情コント

第4ステップ



左折巻き込み事故の再現を通じてクルマの死角の確認なども行われた

再び教室に戻り、「感情コントロール」に関する座学が行われる。事故は運転者の不注意や危険行動によって起きることが多い。そして、その裏側に潜むのは運転者自身の感情である。ここでは、自転車利用時の感情を効果的にコントロールするための方法を学ぶ。

参加者は「赤信号に変わり、周りにクルマがない時、渡ってしまおう」など、いくつかの質問に対して、4段階（非常にある・少しある・あまりない・まったくない）で回答する。

事故発生メカニズムについて考える

交差点で自転車トラックの死角から飛び出してきたバイクと衝突する事故を警察官が再現。その後、参加者が自転車に乗り、携帯電話使用や傘差し運転をして同様の体験を行う。死角や反応時間、運転操作など、事故発生の要因を検証し、どのような運転をすれば事故を防げたかを参加者に考えてもらう。



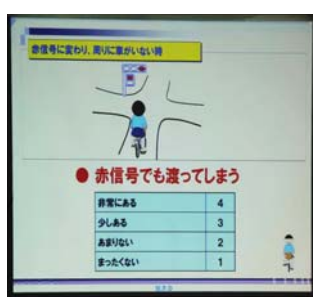
警察官によるトラックの死角から飛び出してきたバイクと衝突する事故の再現。参加者の数名にもこれを体験してもらう（飛び出すバイクは信号機の赤表示で代替）。信号機の赤表示を確認してからブレーキをかけても間に合わない。さらに、携帯電話使用や傘を差しての運転ではさらに停止距離が伸びることを確かめてもらう（第3ステップ）



「神経質傾向の値が高い人は、性格が大きっぱなしなので、安全確認をおろそかにしがちです。逆に、値が低い人は気が小さいため、判断に迷う傾向があります。また、状況判断力の値が高い人は、自転車の運転を軽視する傾向がありますので、傘差しや携帯電話使用などの違反をしないように気をつけてほしいと思います。」

信号無視という行動は、信号にかまるとイライラする、あるいは早く行きたいから焦っていると感情に起因していることを警察官が説明。そして、「こういう時は『無駄な時間を過ごしている』『到着の時間が遅れる』と思わず、『無理に渡って事故を起こしたら、もっと遅れてしまう』と自分に言い聞かせてください」と、こうしたセルフトーク（自分に言い聞かせる言葉）によって、運転する自分を客観視でき、安全な行動につながることを参加者に伝えた。

こうして約2時間にわたるプログラムが終了。最後に、警視庁交通部交通総務課交通安全教育センターの杉山高志警部が「今後、この新自転車教育プログラムを各警察署単位で実施できるようにアレンジし、多くの企業や団体を利用できるようにしたい」と述べた。



「感情コントロール」では、ある交通場面でもどのように対応するか、参加者に回答してもらう

「感情コントロール」では、ある交通場面でもどのように対応するか、参加者に回答してもらう

NEWS REVIEW 1

●警察庁 高齢歩行者・高齢自転車乗用者対策の充実のための調査

高齢者（65歳以上）の交通事故死者数の多くは歩行者及び自転車乗用者が占めている。第9次交通安全基本計画の目標を達成するためには、高齢歩行者・高齢自転車乗用者対策の強化が不可欠だ。そこで警察庁では、平成22年度から2カ年にわたり、「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。このほど、その報告書がまとまった。

1年目の調査では、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年目の調査では、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、具体的な取組事例等の整理検討が行われた。最終的に、効果的な交通安全教育のため、「参加者の確保」「教育内容の工夫」「継続的な受講」の3点について提言されている。

同調査の内容については、当紙8・9月号にて詳しく紹介する予定である。

報告書については下記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>

現場訪問 — 亀山市立中部中学校・交通安全教室

交通安全教育センターのプログラムを活用した 自転車で通学する中学生への指導

5月14日、鈴鹿サーキット交通安全教育センター（三重県鈴鹿市）で、亀山市立中部中学校（三重県亀山市）の1年生174名を対象にした交通安全教室が開催された。

同校の赤坂達生教諭は今回の交通安全教室を企画した背景を次のように話す。

「当校では生徒のほとんどが通学に自転車を利用しています。そのため毎年、地元の警察署の協力を得て、自転車の乗り方指導などを行っています。これに加え、今年は少し手法を変えようと、鈴鹿サーキット交通安全教育センターを利用することにしました。」

交通安全教室の内容は座学（1時間）と実技（1時間）。座学では、夜間事故の原因や、どうしたら防止できるかを生徒たちに考えてもらう。インストラクターが「みなさんは中学生になって、クラブ活動で下校が遅くなったたり、帰宅後、塾や習い事に行くため、夜間に自転車を利用する機会が増えていくと思います。ここでは夜間、皆さんが交通事故に巻き込まれないようにするためのアドバイスをしていきます」とこのプログラムの目的を話す。

まず、昼間と夜間での色の見え方の



いろいろな色のベストを生徒に着用してもらい、徐々に教室の照明を暗くする。明るい時と暗い時では色の見え方に違いがあることを確認

違いを実感してもらおう。8名の生徒にそれぞれ、赤、青、黄、緑、白、ピンク、オレンジ、黄緑のベストを付けて前に立つてもらおう。そして、教室の照明をおとして暗くする。この状態で一番目立つのは白。逆に、明るい時は目立っていた赤は暗くなると目立たず、色の判別もつかなくなる。「目立つ色の服を着ることができない場合もあります。そういう時は反射材を身につけておくと夜間、ドライバーが皆さんを発見しやすくなります」と、インストラクターが再び教室を暗くして、反射材の効果を示した。

実技では、まずインストラクターが自転車で乗って、道路を斜め横断する場合と、まっすぐに横断する場合とでかかった時間を計測。斜め横断のほうが道路に滞在する時間が長いことが、事故に遭う危険性が高くなることを説明した。

次に、1台のクルマが生徒たちの前を走り抜ける。インストラクターが「速度はどのくらいでしょう？」と生徒たちに問いかける。「30km/h」と答える生徒が多か



インストラクターが自転車で乗り、道路をまっすぐに横断する場合（上）と、斜めに横断する場合（下）とでかかった時間を比較

つたが、正解は40km/h。速度の感じ方には個人差があり、クルマは自分が思っているよりスピードを出している場合があることを理解してもらおう。



交通安全センターのバリアブルコースにある降雨装置を使って、雨天時のドライバーの視界を体験。歩行者や自転車は見落とされやすいことを知ってもらう



生徒がトレーニング車両に乗り込み、後部座席の生徒のかけ声で助手席の生徒が補助ブレーキを踏む

NEWS REVIEW 2

●平成23年度国際交通安全学会研究調査報告会ならびに学会賞贈呈式

様々な交通問題に関する研究成果を発表



4月13日、経団連会館（東京都千代田区）で、「平成23年度国際交通安全学会研究調査報告会ならびに学会賞贈呈式」が開催された。研究調査報告会は、平成23年度に成果が明らかになった研究プロジェクトの中から①「子どもから高齢者までの自転車利用者の心理行動特性を踏まえた安全対策の研究」②「安全でエコなラウンドアバウトの実用展開に関する研究」③「震災危機管理と安全・安心な交通社会の実現に関する総合的研究～しなやかな地域社会の再生と創造を目指して～」④「知的障害者のモビリティ確保のための都市公共交通の課題」の4テーマが発表された。

①では、多田昌裕・ATR知能ロボティクス研究所研究員らが研究の最終年度として、中学生への自主活動定着化マニュアルと教材作成を実施。また教習所における自転車運転技能の測定と教育手法確立が報告された。

また、33回目となる国際交通安全学会賞の表彰も併せて行われ、業績部門では国土交通省東北地方整備局の「東日本大震災における『くしの歯作戦』を中心とした救援・復旧事業」と三陸鉄道（株）「復興の促進と教訓を結ぶ研修プロジェクト～三陸・被災地フロントライン研修～」が受賞した。また、著作部門では堀田典裕著の「自動車と建築—モータリゼーション時代の環境デザイン—」が受賞した。

TOPICS

●第12回全国自動車教習所教習指導員安全運転競技大会 73校140名の教習指導員が 指導力の基礎となる技術を競い合う

5月31日、6月1日の両日、鈴鹿サーキット交通安全教育センター（三重県鈴鹿市）で「第12回全国自動車教習所教習指導員安全運転競技大会」（主催…本田技研工業（株）安全運転普及本部、後援…社団法人全日本指定自動車教習所協会連合会）が開催された。同大会は、全国の自動車教習指導員の自己研鑽への動機づけや、他の教習所との交流の場を提供することを目的に2001年より毎年行われている。

開会式では、大会会長を務める大山龍寛・本田技研工業（株）安全運転普及本部本部長が「自動車教習所が地域の交通安全教育センターとして安全運転教育の核となつていただくためには、質の高い教育ができる皆様のような指導員の活躍が今後ますます期待されます。この大会への参加が指導員相互の切磋琢磨と、皆様のモチベーション向上の一助になれば幸いです」と述べた。また、来賓を代表して、加藤四郎・社団法人全日本指定自動車教習所協会連合会教習部長が挨拶を行った。



全国26都府県73教習所から140名の選手が参加



開会式で挨拶を行う加藤四郎・社団法人全日本指定自動車教習所協会連合会教習部長

今大会には、全国26都府県73教習所から140名の選手が参加。普通二輪部門、大型二輪部門、四輪部門に分かれ、運転技術の正確さやタイムを競う4種目の実技競技と、実技指導力に取組んだ。

普通二輪部門総合1位の館林自動車教習所（群馬県）・青木孝行さん、同2位のラヴィドレイビングスクール蒲田（東京都）・坂本章吉さん、大型二輪部門総合1位の早稲自動車学校（山口県）・久永隆一さん、同2位の新東京自動車教習所（東京都）・中元聡さん、四輪部門総合1位のアヤハ自動車教習所（滋賀県）・平井智さん、同2位のドリームモーターズスクール昭和（長野県）・丸山圭一さんには、全日本指定自動車教習所協会連合会会長賞が贈呈された。



大型二輪部門「コーススラローム」



普通二輪部門「一本橋」



「実技指導力」では、二輪・四輪の選手がともに「コーナリング」をテーマにした課題に取り組んだ



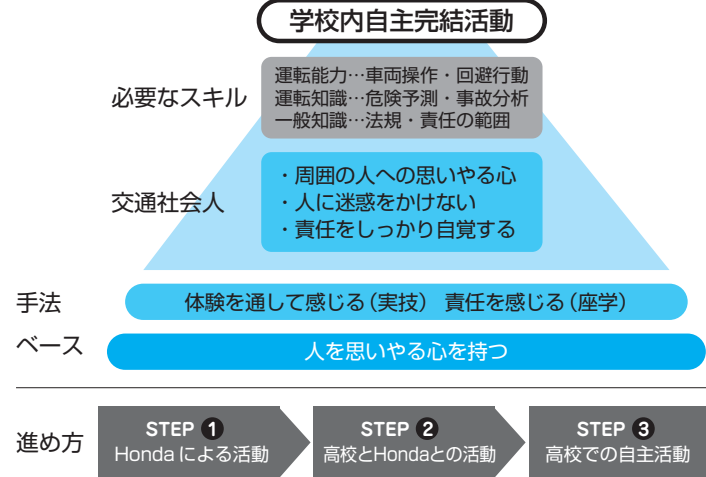
四輪部門「コーススラローム」

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1回 学校内での自主完結活動をめざすための第一歩

●活動の展開イメージ



●熊本県内の推進モデル校

県立	天草高等学校 熊本高等学校 熊本工業高等学校 熊本西高等学校 翔陽高等学校 済々黌高等学校 第一高等学校	第二高等学校 多良木高等学校 東稜高等学校 御船高等学校 八代東高等学校 湧心館高等学校
私立	開新高等学校 東海大学付属熊本星翔高等学校	

※2012年6月現在

●教育内容

自転車教育	自転車実技+座学	実技は、自転車や二輪車操作の難しさ、運転にまつわる認知、判断について学習し、普段の運転時に起こる危険を安全に、わかりやすく伝え、回避する方法を学ぶ。
原付教育	二輪車実技+座学	
感受性教育	交通安全座学	事故の事例から交通事故の怖さ、周囲への影響、事故に伴う責任の重さについて学び、グループ討議の手法を使い、自分の考え方や行動を見直す事学ぶ。

※各高校の状況に合わせて、上記の内容を学校内で完結できるようにする

この活動のベースには、「人を思いやる心を持つ」という教育的な観点がある。そして、自転車や二輪車(原付)の運転時における交通ルールやマナー、危険行動について、高校生が実技体験やグループ討議を通じて、自らが考え、自らが行動変容を促すことをねらいとしている。将来的には、高校生自らがインストラクターとなって校内

自らが考え、自らが行動変容を促す

ホンダでは高校生に対して、交通安全教育を通じ、社会生活におけるルールやマナー、人への思いやりなど、道徳心を養いながら豊かな人間性を育み、若く尊い命を守りたいと考えている。そのためには、高校生が安全運転に関する知識や意識を持ちながら、命の大切さや交通安全について主体的に考え、自ら行動できるようにするための学習機会の提供が必要である。

そこで、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、新たな高校生交通安全教育活動をスタートさせた。当コーナーでは、今号から数回にわたってこの活動の詳細を紹介していく予定である。

道徳心ある社会人を育てたいという思いに共感

4月5日には推進モデル校の熊本県立翔陽高校(熊本県大津町)で、本田技研工業(株)安全運転普及本部熊本普及ブロックによる「新規原付通学者安全運転教育」が実施された。同校生徒指導部交通安全担当の馬本

活動を行い、「自らの安全は自ら守る。自らの学校の安全は自分たちで守る」という自立による意識向上を図ることが目標である。

その内容は、自転車や原付を利用する高校生年代の交通実態に則し、説得ではなく納得性のある教育として、危険を安全に体験する参加体験型の実践教育を柱に、道徳的な教育(感受性教育)も加えて、真の交通安全教育に取り組むものである(左図参照)。そして、この活動は熊本県内の15の推進モデル校で既にスタートしている。

この日の実技では、「走る・曲がる・止まる」の中でも、最も難しい「止まる」に重点が置かれた。一人ひとり30km/hでコース内を走り、3カ所に設定された停止線の直前で止まる練習を繰り返す。前後のブレーキを正しく使っているか、左足で着地できているかなど、インストラクターがチェックしていく。また、発進する時には「必ず右後方を確認してください」とインストラクターが声をかける。交差点は、交差点でのサンキウ事故を防止するためのケーススタディ。交差

実際の交通場面での危険性を体験から学ぶ

竜司教諭は今回の活動について、次のように話す。「単に運転技術を向上させるのではなく、交通安全を通じて道徳心ある社会人を育てたいというホンダの思いに共感し、この活動に参加することにしました。これまでは教職員だけで指導してきましたが、ホンダのノウハウを吸収することで私たちも新たな刺激を受けたと思っています」。

今回、受講するのは、春休み中に原付免許を取得したばかりの新2年生27名。最初は講堂での座学。ホンダのインストラクターが、安全運転は自分だけでなく、相手の気持ちになって考えていくことが必要であると説明。交差点等での安全確認は、自分とともに他の車両や歩行者の安全を確保するという「思いやり」の意味があることを伝えた。そして、日常点検の目的と項目、二輪車の特性、事故防止に必要な危険予測のポイントを解説していった。

続いて、それらをふまえて、屋外での実技が始まる。まず、生徒たちに先ほどの説明に従って、自分の原付を点検してもらおう。その後、とっさの時に適切な操作ができるように、インストラクターが正しい運転姿勢を示す。全員が原付に乗車し、それを実際に体験した。

点の右折時に対向車が譲ってくれても、焦らず一旦停止し、対向車の死角から二輪車や自転車等が直進してこないか確認して右折を開始することを生徒に身につけてもらう。

最後は、四輪車の巻き込み事故のケーススタディ。四輪車の死角に原付を置く。四輪車の運転席に生徒が順番に座わり、ミラーには二輪車が映らないことを確かめる。死角に入ってしまうと、ドライバーから見落とされ、巻き

1 インストラクターが正しい運転姿勢を説明。特に、足やひざが車体からはみ出さないように強調した

2 生徒は乗車前に各自でブレーキの効き具合、タイヤの空気圧や溝の深さ、灯火類の作動、燃料の量を確認

3 前後のブレーキの正しい操作方法を伝え、短い距離で安定して止まれるように繰り返し練習する

4 発進時には右後方の安全確認をする習慣を身につけてもらう

5 サンキウ事故のケーススタディ。対向車に見立てた四輪車の死角にいる二輪車を確認して右折する

6 巻き込み事故のケーススタディでは、四輪車の死角を生徒自身の目で確認してもらう

込み事故に遭う危険があることをインストラクターが伝えた。

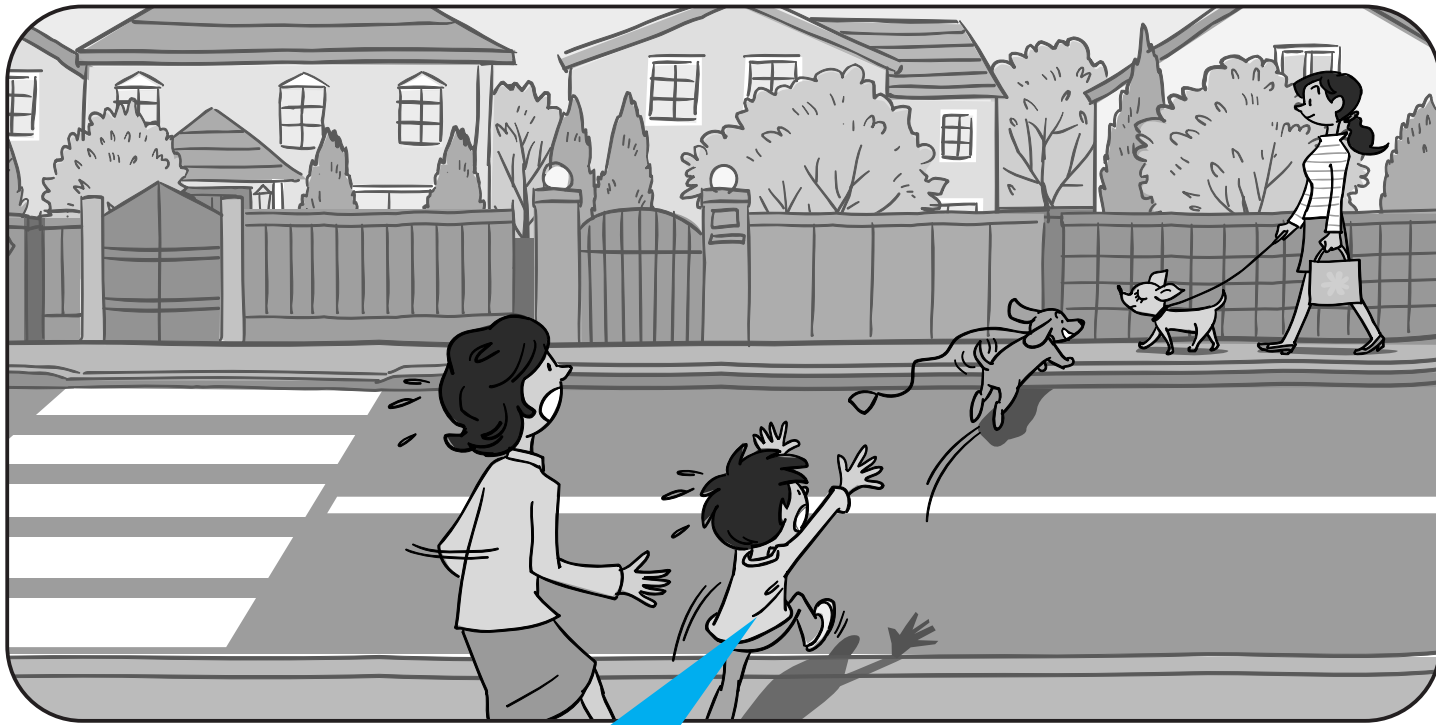
馬本教諭は「今回は実際の交通場面での事故防止につながる指導など、参考になる部分がたくさんありました。この活動を通じて、私たちも含め学校全体がいかに成長していけるか楽しみにしています」と今後を期待する。

このような原付通学者への安全運転教育だけでなく、自転車教育も各推進モデル校で始まっている。

危険予測トレーニング(KYT) — 危険感受性を育てる

第27回 ペットが飛び出してしまった時 (子ども編)

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育てるための題材を提供します。今回は子ども (小学生以上) に、道路への飛び出しの危険を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します。
- 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

あなたはお母さんと一緒にペットを散歩させるため、歩道を歩いています。すると突然、ペットが反対側の歩道へ走り出してしまいました。

このような時には、どんなことに気をつければいいのか考えてみましょう。

©本田技研工業 (株)

指導者ファイル 8

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。



茨城県ひたちなか市・交通安全教育指導員の皆さん

写真後列左から、臼庭佐智子さん、仲田小百合さん、仲田則子さん。写真前列左から、鶴田清さん、清水美弥子さん、須加野さゆりさん

多人数の参加者に対応するための教材を制作

ひたちなか市は茨城県中央部の北東に位置する都市である。同市では6名の交通安全教育指導員が幼児から高齢者まで幅広い年齢層の市民を対象に啓発活動をしている。平成23年度は2万5000人近くに指導を行った。今回は6名の方々がアイデアを出し合って制作した教材のいくつかを紹介していく。ひたちなか市の教材の特色は大型のものが多いことだ。

「私たちが指導する場合、参加者が多人数ということが少なくありません。交通安全教室などで後ろにいるお子さんにも注目してもらえるように教材は大きなものをつくらせているのです。こうした教材を使って、わかりやすく、全員が楽しく参加できる交通安全教育を心がけています」と交通安全教育指導員の一人、仲田小百合さんは話す。

ひたちなか市交通安全教育指導員の皆さんが制作した教材や、教材を活用した指導の様子は以下のホームページでご覧いただけます。
<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/area/movie/index.html>

★子どもの関心を引くオリジナルのガチャポン



ガチャポンから出てくるカプセルの中のアイテムを使って、交通ルールをわかりやすく説明する。本体は冷蔵庫の空き箱を利用。模擬のコインを投入し、中央にあるハンドルを回すと、カプセルが出てくる



裏側では別の指導員がハンドルを回すタイミングを見計らってカプセルを落とす



模擬のコインは発泡スチロール製。カプセルは、台所用品のボール2つを紐でくくり、ガムテープでとめている。カプセルの中身は信号など、指導する対象に合わせて変えているという

★大型の仕掛け絵本



女の子が、おばあちゃんの家に行く途中、出会った動物たちに交通ルールを覚えてもらうという絵本



★駐車車両がつくる死角を伝える

子どもに駐車車両の前後の横断は見通しが悪いため危険であることを理解してもらうのに活用しているクルマの模型。プラスチックの板を組み合わせているので、折りたんで持ち運べるようになっている



SJクイズ ?

Q1 平成23年の歩行者 (第1・2当事者) の交通事故死傷者数を道路形状別にみると、幼児では単路が約半数を占めていますが、小学生の場合はどこが多いでしょう?

- ① 交差点 (交差点付近含む)
- ② 単路
- ③ 踏切

Q2 小学生の歩行者 (第1・2当事者) の交通事故死傷者数を通行目的別にみると、次のうち最も多いのはどれでしょう?

- ① 遊戯
- ② 訪問
- ③ 登校
- ④ 下校



Q3 幼児・小学生の歩行者 (第1・2当事者) の交通事故死傷者で最も多い違反は次のうちどれでしょう?

- ① 横断違反 (横断歩道外横断など)
- ② 飛び出し
- ③ 幼児ひとり歩き
- ④ 路上遊戯

※「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)



児童・幼児は自転車運転時にヘルメットを着用しているか？



Why
道交法改正から4年経過
ヘルメット着用率は
向上したか？

平成20年6月1日より、改正道路交通法が施行され、13歳未満の児童や幼児を自転車に乗車させるときは、ヘルメットを着用させることが保護者の努力義務となった。

本紙では同じ年の5月、幼児・児童のヘルメット着用率について観察を実施し(2008年6月号参照)、19・4%の着用率だった。あれから4年が経過。平成23年の自転車乗用中の交通事故死傷者数は、15歳以下の子どもが2万6245人となり、10年前と比べると約3割減少した。

果たして実際に着用率は高まったのか、4年前と同じ時間・場所において児童・

幼児のヘルメット着用率を観察した。観察場所は、JR中央線・武蔵境駅南口の大型商業施設周辺の交差点2カ所。併せて近隣の駐輪場でも観察を実施した。



Advice

6歳未満同乗中の事故4割が頭部に傷害 保護者は着用の徹底を

夕方の買い物時間帯にあたるため、自転車利用者は4年前同様多かった。駅南口の主要交差点は乗用車、営業車のほか路線バスが通過するため、車道は非常に混雑している。車道の路側帯が狭いため、自転車はやむを得ず歩道を走行するため、歩道および交差点は自転車と歩行者が混在する状況になっていた。

Q1
自転車に同乗している子どもの
自転車用ヘルメット着用率は
何%だったでしょうか？

A1 実際の観察から

★Q1の回答

ヘルメットを着用していた自転車は
82台中35台(42.7%)

幼児を同乗させた自転車の4年前の観察における着用率は21.7%であり、21ポイント上昇した。自転車乗車前、母親が子どもにヘルメットをかぶらせ、あごひもを締めてから乗車させる様子が何件も見られた。なかには自転車を降りた後もヘルメットを装着させたまま買い物に出かける親子もいた。

非着用自転車では、買い物かごにヘルメットがあるにもかかわらず装着させていなかったり、子どもがかぶる最中に自転車を発進させてしまったりするケースも。チャイルドシートを設置せず、子どもを荷台にまたがらせて走行していた自転車もあった。2人乗車では年齢の低い幼児に優先してヘルメットを着用させている自転車が散見された。

●子どもの自転車用ヘルメットの着用状況
＜幼児を同乗させた自転車(人)＞

	着用	非着用
幼児1人同乗	33 (40.3%)	45 (54.9%)
幼児2人以上同乗	2 (2.4%)	2 (2.4%)
小計	35 (42.7%) 2008年:21.7%	47 (57.3%) 2008年:78.3%

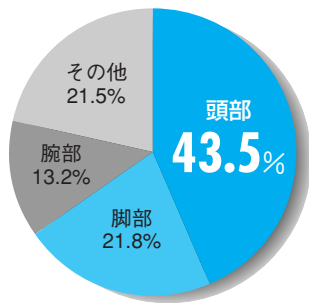


子どもを背負って自転車を運転。子どもは寝てしまっている



子どもは荷台にまたがり、保護者の腰をつかんでいる

●6歳未満同乗中の損傷部位別
交通事故死傷者数 (構成率・平成23年)

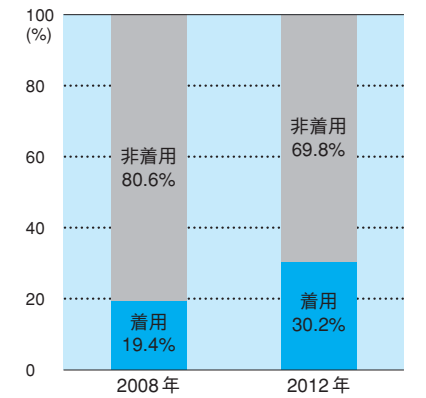


※出典：警察庁資料

こうした混雑した道路環境のなか、自転車は歩行者を避けながら運転する必要がある。そのためか、幼児を同乗させた自転車のほとんどは1人同乗。運転が難しくなる2人同乗はほとんど見られなかった。一方で、乳児と見られる小さい子どもを背負ったり、抱えたりしたまま自転車を運転しているケースは散見された。幼児・児童が自転車を単独で運転する際は、ヘルメット着用に対する意識の差が明確だった。母親と一緒に走行している場合の多くはヘルメットを着用しており、着用方法もしっかり守られていた。友達同士、または一人で自転車を運転している場合はヘルメットを着用しない、または着用していても間違った着用(あごひもが緩んでいる、ヘルメットがズレているなど)をしていた。

透しているとは言いがたい。保護者は子どもにも頭部の傷害が重大な点ととも、万一、自転車に乗っているお子様が事故にあった時に、頭部の被害を軽減するためにも、自転車で出かける時は、子どもがヘルメットを正しく着用しているか確認していくべきだ。

●児童・幼児の自転車用ヘルメット
着用率の変化(2008年と2012年の比較)



※児童(6～12歳)、幼児(5歳以下)の判断は観察者の見解による



単独で走行する児童。あごひもが緩みヘルメットが後ろにずれている

Q2
自転車を単独で運転する児童・
幼児のヘルメット着用率は何%
でしょうか？

A2

実際の観察から

★Q2の回答
ヘルメットを着用していた
児童・幼児は120台中
26台(21.7%)

ヘルメットを着用している児童は全体の2割。4年前の観察では15・2%であり、着用率は上昇しているが微増にとどまった。単独で自転車を運転している児童のうち、高学年になるほど着用率が高い、また男子よりも女子のヘルメット着用率が高い印象を受けた。ヘルメット非着用児童においては、車道を走行する、歩道を高速で走るといった危険な運転が散見された。また、高学年の児童になると、体格に合わない大人用の自転車を無理して運転している場合もしばしば見受けられた。

●子どもの自転車用ヘルメットの着用状況
＜児童・幼児が運転する自転車(人)＞

	着用	非着用
幼児	3 (2.5%)	1 (0.8%)
児童	23 (19.2%)	93 (77.5%)
小計	26 (21.7%) 2008年:15.2%	94 (78.3%) 2008年:84.8%



単独で走行する児童・幼児はヘルメット非着用が多かった