

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：吉田宏樹  
※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：世界一安全な道路交通社会へ  
「事故ゼロ」のモビリティ社会の実現に  
向けた官民の取組み……①

2013年活動報告……④

TOPICS①/2013トラフィック・セーフティ・フォーラムin埼玉  
②/第14回セーフティジャパンインストラクター競技大会  
③/宮城光スポーツライディング……⑤

STREAM / 全国に広がるHondaの高校生交通安全教育活動 第4回……⑥

NEWS REVIEW①/第44回全国白バイ安全運転競技大会

②/(公財)交通事故総合分析センター……⑥

危険予測トレーニング(KYT)/路側帯を走行している時(自転車)……⑦

指導者ファイル/大崎市・交通指導員の皆さん……⑦

SJクイズ……⑦

DOCUMENT EYE ⑧/路側帯を走行する自転車を観察する……⑧

# 対談：世界一安全な道路交通社会へ 「事故ゼロ」のモビリティ社会の 実現に向けた官民の取組み



平成23年度からスタートした第9次交通安全基本計画では究極的には交通事故のない社会をめざすことを基本理念としている。そして今年、Hondaはグローバル安全スローガン「Safety for Everyone～すべての人の安全をめざして」をあらためて制定し、「事故ゼロのモビリティ社会」の実現に向けた取組みを強化した。今後、更なる交通事故低減のために官と民の取組みや連携はどうあるべきか、倉田潤・警察庁交通局長と峯川尚・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。

——はじめに、今年を含む、近年の交通事故情勢について、おうかがいします。  
倉田 平成24年中の交通事故は、発生件数が6万5138件で前年比2万6991件・3・9%の減少、死者数が4411人で前年比252人・5・4%の減少、負傷者数が82万5396人で前年比2万9214人・3・4%の減少であり、死者数は12年連続の減少、発生件数と負傷者数は8年連続の減少と、いずれも減少傾向が定着していますが、死者数に占める65歳以上の高齢者が占める割合が過去最高の51・3%であったほか、依然として飲酒運転等の悪質違反に起因する死亡事故が後を絶たないなど、交通事故情勢は厳しい現状にあると認識しています。

——本年の状況は、死者数が年初から増加傾向で推移し、上半期において前年比70人・3・6%増加で平成12年以降13年ぶりに前年を上回るという極めて厳しい状況でしたが、その後、各月の死者数が前年を下回って推移したため増加数が徐々に減少し、10月に入って前年比で減少に転じ、10月末現在3452人で前年比24人・0・7%減少となっています。  
——続けて、第9次交通安全基本計画の進捗状況と目標達成のための課題について、お聞かせください。  
倉田 ご存知のとおり、第9次交通安全基本計画では「平成27年までに24時間死亡者数を3000人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する」という目標が掲げられており、死者数の減少に向けた更なる努力が必要な状況にあります。

——目標達成を見据えた死者数減少率に関して具体的に触れれば、平成24年中の死者数を基準に必要な減少率を単純に計算しますと、本年を含めて、毎年12・1%以上減少させていかなければならないところであり、このことから、減少に転じたとはいえ僅かな減少率に止まっている本年の現状を重く受け止めています。  
——死者数を大きく減少させるためには、死者数に占める割合が高い高齢者対策、交通事故全体の約2割を占める多くの何らかの法令違反が認められる自転車利用者対策、未だに後を絶たない飲酒運転の根絶対策など、様々な対策を総合的に推進しなければなりません。  
——近年の交通事故情勢や高齢社会の進展などから、特に高齢者対策を重要課題と位置づけており、これまでもリアフリー対応型信号機や標識の大型化・高輝度化・自発光化等の交通安全施設整備をはじめ、交通安全教育、広報啓発などハード・ソフト両面から対策を推進してきましたが、高齢社会の更なる進展などを踏まえれば、今後一層、高齢者対策を確実かつ強力に推進することが極めて重要であり、そのためにはこれまでの施策の効果を検証しながら、必

要な見直しや新たな施策の展開を図るなど創意工夫を凝らし、真に効果的な高齢者対策を展開しなければならないと考えています。  
——私たちが商品やサービスを通し、「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」の実現をめざして、安全の取組みを進めています。これまでもクルマやバイクに乗っている人のみならず、歩行者、自転車利用者など交通社会に参加するすべての人の安全を追求するため、「Safety for Everyone」という考えのもとに取り

組んでまいりましたが、技術の進化や法規制といった世の中の変化に合わせて今年、「事故ゼロのモビリティ社会」の実現をめざすため、あらためてグローバル安全スローガン「Safety for Everyone～すべての人の安全をめざして」を制定しました。その根底には、クルマやバイクに乗っている人だけでなく、道を使う誰もが安全でいられる「事故に遭わない社会」をつくりたいという想いがあります。そして、この想いを具現化するための3つの柱が「ヒト(安全教育)」「テクノロジー(安全技術)」「コミュニケーション(安全情報)」です。安全の知識や運転技術をたくさんの「ヒト」に伝えること、安全に関わる「テクノロジー」の開発



峯川尚 本田技研工業(株) 専務執行役員  
安全運転普及本部部長

倉田潤 警察庁交通局長

# 交通事故死者数の減少に向けた 更なる努力が必要

安全情報を伝え合う「コミュニケーション」を推進する活動、それぞれを進化させるとともに、相互に連携することで新しい価値の創造をめざしています。このシナジー効果には大きな可能性があると考えています。

倉田 高齢者対策を最重点としつつ、その他の対策を含めた総合的な死亡事故抑止対策をより効果的に推進するためには、関係省庁、地方公共団体、関係機関・団体、交通ボランティア等がこれまで以上に連携を強化することが重要であり、また、御社をはじめとする自動車メーカーにおいて取り組まれている最先端の技術やシステムを駆使した車両構造面からの未然防止対策や衝突時の被害軽減対策、更には独自に展開されている交通安全教育などの位置づけも一層重要になってくると感じています。

峯川 「テクノロジー」においては、エアバッグなど衝突安全の領域に加え、予防安全の領域への取組みを本格化させています。現在、普及が進んでいる「追突軽減ブレーキ」も10年前にホンダがCMBBS (Collision Mitigation Brake System) として世界で初めて開発した技術です。更に、「ぶつからないクルマ」をより多くのドライバーへ」という考えのもと、事故回避支援システム「シティブレーキアクティブアシテム」の搭載を拡大しています。これは、約30km/h以下の前方車両との衝突の回避・軽減を、自動ブレーキで支援するというものです。また、前方に障害物がある状況で、アクセルペダルを踏み込んだ場合に、急な発進を防止する機能も備えています。一方、進化型のCMBBSでは、前車だけでなく、対向車もレーダーが検知できるようになり、正面衝突による被害軽減にも有効となるなど機能を進化させました。こうした先進安全装備を、お客様に正しく理解していただき、なるべく負担をお掛けしないように提供することで普及を図っていききたい



倉田 潤  
Jun Kurata

と考えています。

また、安全情報としての「コミュニケーション」の1つとして、未然に事故を防止し、安全な街づくりに貢献するためのプラットフォームとして新たに立ち上げたのが「SAFETY MAP」で、3月より一般公開しています。これは地域住民の方々をはじめ、小・中学校や企業などの団体が地域の安全活動に活用できることを目的としたソーシャルマップです。インターナビから収集した急ブレーキ多発地点データと、各警察本部や(公財)交通事故総合分析センターから提供していただいた交通事故情報、警察庁から提供していただいたゾーン30情報、地域住民の方々などから投稿される危険スポット情報が地図上に掲載されています。二輪車や四輪車だけでなく、自転車や歩行者の立場からも危険エリアを特定し、共有することが可能です。サービス開始時は埼玉県内のみでしたが、9月より提供エリアを全国に拡大しました。パソコンやスマートフォンから無料で利用できます。9月末現在、7万5000件のビュー

1と9000件の書き込みがありました。この他、車載のインターナビおよびスマートフォンアプリを通じて「安全運転コーチング」を提供しています。こうした「コミュニケーション」(安全情報)の力を活用することも、事故防止に有効であると考えています。

10月には東京でITS世界会議が開催されました。私たちは車両単独の安全技術ではカバーできない「見落とし」を車両同士の通信で減らす技術や安全運転支援技術などを発表し、交通参加者と通信協調した知能化運転技術により、安全・安心で自在な移動を来場者の方々に実感していただきました。こうしたITS技術の実用化と普及は今、問題となっている高齢の運転者や歩行者、自転車の事故の低減にもつながると考えます。

## 段階的かつ体系的な教育の実現をめざす取組み

第9次交通安全基本計画では「講じよ

うとする施策」の1つとして、「交通安全思想の普及徹底」があります。この「交通安全思想の普及徹底」に向けた考え方や、特に重視している施策をお聞かせください。

倉田 道路を利用するすべての国民が、交通事故を自らの問題として捉え、具体的な安全行動を常に意識し実践することが非常に重要であり、そのために不可欠なものが「交通安全思想の普及徹底」で、それを実現させるための手段が交通安全教育や広報啓発などであると思っています。

また、安全行動の意識は、自分の安全を確保することのみならず、他者の安全にも配慮する意識として普及・定着させなければなりません。

そのため、これまでも関係機関・団体等のご協力をいただきながら様々な機会を活用し、幼児から高齢者に至るまでの段階的かつ体系的な交通安全教育に取り組んできており、近年では、参加・体験・実践型の交通安全教育や広報啓発を重視し、取組みを強化しています。

具体的には、中学生や高校生を中心としたスケアード・ストリート方式の自転車安全教室、高齢者を中心とした歩行シミュレーターや自転車シミュレーターを用いた交通安全教室、夜間における反射材の効果確認、シートベルトコンピュンサーや飲酒体験ゴーグルを活用した広報啓発などによって、交通事故の危険性、安全行動の必要性などを強く認識させる取組みを強化しています。

しかしながら、交通安全思想は一朝一夕に普及徹底が図られるものでないことも事実であるため、より多くの方やすべての年齢層を対象に必要な教育や啓発を反復・継続していくことが重要であると認識しています。

峯川 私たちは交通安全教育を、先程申し上げた3つの柱の「ヒト」として位置づけています。ホンダでは創業者の時代から安全運転や交通安全の普及を、モビリティをつくるメーカーとしての使命と考えています。モビリティの主体は運転者すなわち「ヒト」ですから、事故予防の観点からも安全教育は必要不可欠です。そのため、交通事故死者数がピークとなった昭和45年に

安全運転普及本部を設立し、お客様に商品正しく理解して使っていただくための安全教育を「人から人への手渡し」の安全」と「参加体験型の実践教育」を基本に展開してきました。

また、複雑化している混合交通社会において交通事故を防止するためには、お客様である運転者のみを対象にしているだけでは不十分です。私たちは交通安全教育を生涯教育ととらえ、子どもから高齢者まで各年代に応じた交通安全啓発活動を地域社会と一体となって取り組んでいます。こうした活動はホンダの栃木、埼玉、浜松、鈴鹿、熊本の各工場にある地区普及ブロックという組織が担っています。しかしながら、地区普及ブロックのみでは活動を地域に根づかせ、継続させていくことはできません。そこで、私たちの志にご賛同いただいた交通指導員の皆様をはじめ地域の指導者にホンダの教育プログラムと指導方法をお伝えし、その方々を通じて子どもや高齢者への普及を図っています。平成20年から今年9月までに、累計で約1万3000人の指導者にお伝えすることができました。なかでも、「止まる」「観る」を子どもや高齢者に身につけてもらうための「あやとり」は、地域の交通指導員の皆様に好評で、交通安全教室で活用していただいています。この方々を通じて、「あやとり」などホンダの教育プログラムを受講した人数は195万人以上になります。全国47都道府県で一定の普及を行うことができました。

昨年より、ホンダでは高校生への交通安全教育に力を入れていますが、どのようなお考えで取り組んでいるのでしょうか。

峯川 私たちは生涯教育としての交通安全教育に取り組んでいるわけですが、高校生を対象にした活動が少ないという現状がありました。一方で、バイクの「3ない運動」が「自転車・バイク・歩行者のマナーアップ」という啓発活動へ移行するなど、高校生への交通安全教育の必要性が高まっています。そこで、高校生が交通安全について主体的に考え、自ら行動できる学習機会を提供していくこと、自転車および原付の実技・座学のプログラムを独自に開発しました。単に自転車や原付の乗り方を身につけるのではなく、「事故は絶対に起こさない。

※1 インターナビ=Hondaが開発した双方向通信型カーナビ。

※2 ゾーン30=歩行者や自転車が優先される生活道路の安全対策として、区域内の道路を最高速度30km/hに制限した上で、ゾーンの入り口やゾーン内に標識および路面標示を整備して事故の防止に役立てるためのもの。

# 対談：世界一安全な道路交通社会へ

## 高齢運転者対策のより一層の強化が必要

「巻き込まれない」という意識の向上とともに、「絶対に人に迷惑をかけない」という道徳心の向上をめざすためのものです。これを使って昨年、熊本県で行政や教育委員会、高校と連携して、高校生交通安全教育を実施しました。行政や学校から高評価をいただいたので、今年はこの活動を全国に拡げています。地区普及プログラムのインストラクターが今年9月までに17府県の96校で教育を行いました。将来的には「自らの安全は自らが守る。自らの学校の安全は自分たちで守る」という意識向上を図り、高校と生徒が主体となった自主活動へ発展させることが目標です。交通社会人としての第一歩を踏み出す高校生への教育を充実させることで、真の段階的生涯教育を実現させたいと思っています。

——事故防止においては、運転者への安全運転教育の更なる充実が必要だと思いますが、「安全運転の確保」に向けた考え方で、特に重視している施策をお聞かせください。

倉田 増加している運転免許保有者数からも、運転者対策は重要性を増しており、第9次交通安全基本計画においても「交通安全思想の普及徹底」とともに「安全運転の確保」が講じようとする施策の柱として位置づけられており、運転免許制度に基づく各種講習の充実、企業等における安全運転管理の重要性から受講を義務づけている安全運転管理者等講習の充実などを図っているほか、団体や企業の運転者を対象とした交通安全教育などを推進しています。

先程、目標達成の課題として高齢者対策を挙げましたが、高齢者人口の増加から高齢者の運転免許保有者数も確実に増加しており、現に高速道路における逆走事故の多発、アクセルやブレーキの誤操作による店舗等への衝突事故の発生が見られるなど、高齢運転者対策を一層強化する必要があります。認められることから、加齢に伴う身体機能の変化が運転におよぼす影響などを正しく理解していただくため、講習予備検査や高齢者講習の内容充実、関係機関・団体等と

連携した交通安全教育などを推進しています。

また、地方公共団体や関係業界の理解と協力を得て、運転免許証を自主返納した高齢者に対する公共交通機関やタクシーの運賃割引などの各種支援措置も講じており、これら支援措置の一層の充実も必要と感じています。

峯川 私たちの安全運転普及活動は、「一人から一人への手渡し安全」を基本に、全国7カ所にあるホンダの交通安全センターでの「危険を安全に体験する参加体験型の実践教育」を中心に展開しています。その内容は教え込むのではなく、受講者自身の「気づき」を促す教育です。例えば、高齢運転者を対象にしたスクールでは、高齢者の運転行動を小型のカメラなどで記録し、後でインストラクターとそれを見ながら、ご自身の問題点に気づいていただくという自己観察法によって気づきを促進するというプログラムを取り入れています。

これまでの安全運転普及活動は、そのほとんどが健康者を対象にしたものでした。私たちは身体の不自由な方が快適に移動できる福祉車両の開発と普及にも力を入れており、今後、交通社会へ参加する障がい者の方の増加が予測されます。しかし、こうした方への教育機会はほとんどないといえるでしょう。そこで今年、福祉関連施設および福祉関連団体の協力のもと、身体に障がいのある方を対象にした安全運転プログラムを開発し、交通安全センターで受講できるようにしました。福祉領域にも目を向け、身体に障がいのある方の安全運転も支援したいと考えています。

また、交通事故では多くの高齢歩行者が亡くなっていることから、私たちは早稲田大学の協力のもと、埼玉県警察本部、レインボーモータースクールと連携し、「高齢歩行者横断事故削減」をテーマにプロジェクトを立ち上げ、事故の要因などについて検討を行いました。1月に報告した結果をもとに、運転者と高齢歩行者それぞれに注意すべきポイントをまとめた夜間横断歩行者事故防止DVDを共同で制作し、警察署や県トラック協会などで活用していただいています。

## 官民が良好な関係を維持し、取り組み内容のレベルアップを

——あらためて、「世界一安全な道路交通社会をめざす」上で今後の取り組みに対するお考えを、お聞かせください。

倉田 先程、御社安全運転普及本部が昭和45年に設立されたとお話をうかがいましたが、当時の我が国における交通事故情勢は、急激な社会の発展など様々な背景や要因により「第一次交通戦争」とまで称されるほど死者数が激増し、昭和45年には1万6765人を記録したものの、国を挙げて諸対策に全力を傾注した結果、10年後には半数近くまで減少させ、その後も時代や社会の変化によって生じる様々な交通情勢の変化に的確に対応し、近年の死者数減少の定着に至っています。

しかし、未だ4000人を超える尊い命が交通事故によって奪われ、多くのご遺族等が悲しみに暮れていることを思うと、まだまだ取組みを強化していかなければならないと痛切に感じています。

世界一安全な道路交通社会を実現するためには、高齢者対策のみならず、自転車利用者対策、飲酒運転根絶対策、通学路対策等の様々な課題を克服する必要があります。そのためには、国や地域レベルにおいて、

道路、交通、車両、教育、広報等の多方面にわたる関係者が一層連携を密にし、交通事故情勢と課題を正しく認識し、それぞれの取組み内容や必要な情報を共有し、効果を検証しながら各種交通安全対策を強力に推進することが重要であると感じています。

峯川 ホンダとしての究極の目標は「事故ゼロのモビリティ社会」の実現。そのためには、「Safety For Everyone」の3本柱を更に進化させていく必要があります。「ヒト」領域であります安全運転普及活動も継続していきますが、その内容は時代に合わせ、先進性・独自性を発揮させながら進化させていく方針です。

日本では世界一安全な道路交通を実現するための努力を最大限行うことはもちろんですが、国内だけでなく、グローバル視点で交通安全を普及していくことも必要です。新興国では制度やインフラが未整備なところも多く、また先進安全装備もユーザ

ーの安全意識が高まって見合うコストを理解していただく必要がありますから、まず「ヒト」の領域で安全性を高めることが有効であると考えています。現在、海外で安全運転を推進する担当者による会議を定期的に開催し、情報共有を図っています。これまで培ってきた安全教育を活用し、アジアを中心に進展中の国々における教材開発や指導者養成を支援することで、そうした国々の交通事故防止に貢献していきたいと

考えています。このようにグローバルでスバイラルアップする中で日本が世界一になることに大きな意義があると思います。

倉田 最先端の技術を駆使した車両の安全に関する各種システムの開発・普及のみならず、安全教育に携わる指導者の育成、高校生を対象としたプログラムに基づく安全教育、高齢歩行者の横断事故を減少させるためのプロジェクトによる教育教材の制作など、多角的で深みのある取組みを強力に展開されていることに、改めて御社の安全に対する崇高な精神を感じたところであり、また、教育手法等をはじめ学ぶべき点多々あると感じたところです。

御社のみならず、他の自動車メーカーや民間団体等においても交通安全に関する様々な取組みを展開されておりますが、今後も官民が良好な関係を維持しながら、共に取組み内容の質的・量的なレベルアップを図っていくことが重要であると認識しています。

加えて、安全に関する考え方や具体的な取組み内容をあらゆる手段によって国民に向けて発信することにより、交通安全に関する意識が企業界には家庭の隅々にまで広がりをみせ、企業における安全活動への参画や自主的な安全対策の推進、家庭における安全に関する話し合いなどとして根づき、大きな成果として現れ、国民の皆様が安全で安心して生活できる世界一安全な道路交通社会が必ずや実現するものと確信しています。

——長時間にわたり、ありがとうございました。



峯川 尚  
Sho Minekawa

※3 安全運転コーチング＝フローティングカーデータ（日本中のインターネット装着車の走行データ）を活用して、急減速が多発している信号機のない交差点に接近すると、その旨をドライバーに事前に知らせ、安全確認を促すことにより、交通事故の防止をめざす。また、交差点を通過した際の運転診断結果をスマートフォンやパソコンでいつでも詳しく振り返ることができる機能により、安全運転の習得を支援してくれる。

※4 スケアード・ストレイト方式＝スタントマンがクルマやバイク、自転車等を使って交通事故を再現し、ヒヤリ・ハットする場面を体験させることにより、交通事故の危険性を認識してもらい、交通ルール・マナーの向上を図る手法。

※5 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「あぜんを やさしく ときあかし りかいて いただく」の略。詳細は以下のホームページを参照。  
<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/ayatori/>

※6 自己観察法＝東北工業大学の太田博雄教授らが（公財）国際交通安全学会などで研究成果を報告している手法。自分の運転をビデオで録画して観察し、「我が身振り見て、我が振り直す」手法。

# 2013 活動報告

今年で44年目を迎えたHondaの安全運転普及活動は、「Safety for Everyone」を安全スローガンに、運転者のみならず、交通社会に参加するすべての人の安全をめざして取り組んできた。一方、一昨年からスタートした第9次交通安全基本計画では「究極的には交通事故のない社会をめざすこと」を基本理念としている。これはHondaがめざしている「事故ゼロのモビリティ社会」の実現と同じであり、Hondaも関係行政と更なる連携を図り、取り組みを続けていく。2011年から進めてきた3ヵ年計画の最終年にあたる今年は引き続き、「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活動を展開した。

## ① 地域に根ざした普及活動の定着化



アクティブセーフティトレーニングパークもてぎでは栃木県内の高齢ドライバーを対象にしたあやとりのひよこ編を使った交通安全教室を開催

運転者教育の充実に向けては、全国7ヵ所にある交通安全教育センターの活動を強化して取り組んでいる。この3年間で二輪講習や四輪講習を受講された企業のお客様は約12万7000人、個人のお客様は約6万7000人と、運転者教育の普及拡大に努めてきた。お客様と直に接する二輪・四輪・汎用販売会社と連携した安全教育では、

### 国内外の安全運転普及活動の充実

春と秋にセーフティキャンペーンを展開しているほか、販売会社の周辺地域の方々に対する様々な取り組みも行っている。関係諸団体と連携した取り組みでは、2011年に埼玉県警察本部、(株)レインボーターズと「交通事故削減のための協力に関する覚書」を交わし、合同プロジェクトとして共同研究を行い、今年はその対策案を報告した(3面参照)。



Honda Cars 山陰中央では、スタッフが近隣の幼稚園で「あやとりのひよこ編」を使った交通安全教室を実施



インドでは現地法人と現地販売店が女子大に出向き、学生に安全運転講習を行っている

交通安全の取組みは、ホンダの現地法人が中心となって展開し、こうした活動を支援している。現在、インドの現地法人が推進している安全運転普及活動に対する支援を展開中で、その活動を通じて他地域に活用できるノウハウを蓄積しているところである。また、昨年引き続き、安全運転普及活動を行う現地法人や事業所の責任者が集い、「Safety Driving Managers Meeting」を開催した。



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「あやとりのひよこ編」は教え込むのではなく、気づかせる教材として地域の指導者に評価されている

3年間の最終年となる今年、全47都道府県の地域指導者の皆様との連携を図ることができ、関わっていただいた指導者の人数は約1万3000人、その指導者によってホンダのノウハウを活用しながら、今年だけで全国518市町村、約54万人に安全を伝えることができた。また、ホンダの活動に賛同いただき、かつ自社内および周辺地域における交通安全に積極的に関わり、交通安全活動を実施して

### 全国47都道府県に広がった普及活動

栃木、埼玉、浜松、鈴鹿、熊本の各製作所に設置した地区普及ブロックによる地域に根ざした普及活動は、今年も地域の交通団体や企業に対する支援として進めてきた。これまでも全都道府県の交通団体にアプローチしながら進めてきたが、特にこの3年間は、地域の交通安全に尽力いただいている各団体の交通指導員の皆様に、指導内容の更なる充実を目的として、ホンダが開発した教育プログラムや教材を活用いただき、その輪を広げてきた。

関係企業に選任いただいた担当者には安全運転普及本部が必要な教育を行い、ホンダパートナーシップインストラクター(HPI)として認定。賛同企業数は40社55事業所、HPIは128人に拡大し、積極的な活動に尽力いただいている。



クミ化成(株)名古屋工場のHPIは愛知県立春日井高等学校で生徒への自転車教育を行った

## ② 社会に求められるノウハウの創出と発信

### 将来の良識ある交通社会人の育成をめざして



熊本県立翔陽高等学校では3年生の生徒指導員が2年生に原付教育を行っている

昨年、熊本県でスタートした高校生交通安全教育活動は、今年から全国へ拡大し展開している(6面参照)。今年度は2年目となる熊本県も含め、19府県101校で約6万5000人の高校生に自転車および原付の教育を実施。昨年のスタートから延べ176校、186回の開催で、7万9000人の高校生に対する教育を行うことができた。今後は、実施した各高校が自立して交通安全教育を継続できるよう取組みを進める予定である。

※上記数字は2013年12月未までの計画予定数を含む



リハビリテーション向け運転能力評価サポートソフトは、全国60ヵ所の病院やリハビリ施設などで活用されている

### 身体が不自由な方の安全な移動のために

すべての交通参加者に安心安全な交通社会の実現をめざす上で、身体が不自由な方や、障がい克服して運転復帰をめざす方に対する支援は重要なことである。この3年間で、リハビリテーション向け運転能力評価サポートソフト、ホンダセーフティナビ用「手動運転補助装置」、自乗安全運転プログラム、移送安全運転プログラムの開発を完了し、発表した。

特に、リハビリテーション向け運転能力評価サポートソフトは昨年3月の発売以来、病院やリハビリ施設、大学の研究部門など60ヵ所で導入され、活用されている。また今年度は、大分県の社会福祉法人別府リハビリテーションセンター、ホンダ太陽(株)と共同研究体制を構築し、身体が不自由な方を対象とした安全運転機器の検証とデータ蓄積、障がいの有無と運転操作の関係について共同で研究を進めている。



交通安全センターレインボ-熊本ではリハビリ中の方を対象に自乗安全運転プログラムを実施

### 2014年に向けて

2014年4月から、新たな3ヵ年計画がスタートする。これを期に、安全運転普及本部は「先進性・独自性のある取り組みで、すべてのお客様の安全安心な交通社会の実現」をめざす考えだ。そして、その実現に向けた次の3ヵ年の方針を「先進性・独自性のソフトウェア開発による、戦略的な普及活動への転換」として活動を進めていく。

#### ●重点課題

- ①教育ソフトウェアの開発と導入に向けて
- ②普及活動の変革と新化に向けて
- ③進展国 二輪事故低減の実現に向けて

# TOPICS 1 2013トラフィック・セーフティ・フォーラムin埼玉 安全に強い職場作りと人材の育成



開会の挨拶を述べる(株)レインボーモータースクールの永田春記代表取締役社長

11月8日、埼玉会館小ホール(埼玉県さいたま市)で「2013トラフィック・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み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、この日は企業・団体から261名が参加した。

開会にあたり、(株)レインボーモータースクールの永田春記代表取締役社長と、来賓を代表して埼玉県警察本部の石川美津夫交通部長が挨拶を行った。

今年のテーマは「安全に強い職場作りと人材の育成」。交通事故防止活動の好事例として、3つの企業の安全担当者が発表を行った。

本田技研工業(株)安全衛生管理センターの水田裕史所長は、社内の交通安全基本理念として「心・技・態」を紹介。思いやりの心と危険予測の技をベースに、自分の運転行動が他者の模範となる態度を身につけて、体現することをめざしている。



東日本電信電話(株)千葉支店通信レスキュー隊 林暁彦隊長



三菱電機ビルテクノサービス(株)関越支社安全衛生課 小川正寿課長



本田技研工業(株)安全衛生管理センター 水田裕史所長

説明し、事故を起こした場合は「心・技・態」の何が足りなかったのかを検証することが重要であると述べた。

三菱電機ビルテクノサービス(株)関越支社安全衛生課の小川正寿課長は同社の業務用車両の事故防止の仕組みを紹介。社内適切な指導ができる安全運転指導員の養成や、業務用車両に取りつけたセーフティレコーダーから取得できるデータを活用した指導について解説した。

東日本電信電話(株)千葉支店通信レスキュー隊の林暁彦隊長は、災害時における同社の責務と災害対策の考え方を説明。1996年に発足したオフロードバイクによる通信レスキュー隊の歩みを振り返るとともに、交通安全センターレインボー埼玉で実施している同様の訓練の様子を映像で紹介した。

3社の発表後には質疑応答の時間が設けられ、会場の参加者を通じて活発な意見交換が行われた。

※セーフティレコーダー=「いつ、どこで、どんな操作をしたか」を記録する車載機。時刻、位置、速度に加えて、アクセルやブレーキ、ハンドル操作の強さをデータとして取得できる。

## 2 第14回セーフティジャパンインストラクター競技大会 ホンダのインストラクターの指導力と運転技術の向上・均質化をめざして



今大会には7カ国から総勢64名のインストラクターが参加

11月14日、15日の両日、鈴鹿サーキット交通安全センター(三重県鈴鹿市)にて、「第14回セーフティジャパンインストラクター競技大会」が開催された(主催:本田技研工業(株)安全運転普及本部)。この大会は、安全運転普及の各分野で活躍するホンダの安全運転インストラクターの指導力ならびに運転技術の向上・均質化を図る場と機会の提供を通じ、世界に通用するインストラクターの育成を目的に1997年より開催されている。今回は国内から42名、海外はシンガポール、タイ、フィリピン、インド、インドネシア、マレーシアの6カ国から22名、総勢64名が参加した。

選手は、グループA(国内交通安全センター)、グループB(本田技研工業(株)、本田技術研究所、ホンダエンジニアリング(株)、グループC(海外連結子会社・関連会社)の3カ国から総勢64名が参加した。



二輪「コーススラローム」



四輪「縦列駐車/車庫入れ」

社・ディストリビューター)に分かれて、安全運転の知識、技量、スキルをはかる競技や審査に取り組んだ。競技は、二輪部門「ブレーキキング」「コーススラローム」「本橋」、四輪部門「縦列駐車/車庫入れ」「ブレーキキング」「コーススラローム」、および「指導力審査」(グループA・B)、「筆記レポート」(グループC)。

昨年に続きグループA総合第1位となり、大会2連覇を果たした下浦紀世人さん(交通安全センターレインボー浜名湖)は「大会のための走りではなく、日頃の指導の延長線にあることを意識して臨んだ結果が好成績につながりました」と話す。

また、「第14回セーフティジャパンインストラクター競技大会」に先立ち、11月13日には「Safety Driving Managers Meeting」(主催:本田技研工業(株)安全運転普及本部)を開催。日本、タイ、ベトナム、フィリピン、中国、インド、インドネシア、マレーシアの8カ国からホンダの事業所の安全運転普及活動推進責任者21名が参加し、各国の情報を交換した。

※指導力審査=安全運転の指導者としての幅広い知識と指導力を確認することが目的で、インストラクター3名1組がそれぞれメインインストラクター・サブインストラクター・受講者役となり、与えられたテーマについての指導方法を競う。

「Safety Driving Managers Meeting」には8カ国からHondaの事業所の安全運転普及活動推進責任者21名が参加



## 3 宮城光スポーツライディング バイクを安全に楽しく運転してもらうために



元Hondaワークスライダーの宮城光さんが運転姿勢など基本から指導

「自分の運転に対する客観的評価をもらえたことが、参考になりました。ツーリングの時、今以上に安全にバイクを楽しむことができそうです」と感想を話す。

宮城さんが講師となるライディングスクールは、12月14日に交通安全センターレインボー熊本、3月12日に鈴鹿サーキット交通安全センターでも開催される。

11月17日、交通安全センターレインボー埼玉で「宮城光スポーツライディング」が開催された。これは、元Hondaワークスライダーの宮城光さんが講師を担当するライディングスクールで、バイクを安全に楽しんでもらうための運転技術を受講者に身につけてもらうことを目的としている。

午前10時からのオリエンテーションでは集まった15名のライダーを前に、宮城さんが「今日はHondaの安全運転教育のノウハウと、私がレースで培ってきたテクニックを組み合わせて、皆さんの運転の幅を広げていきたいと思います」と挨拶した。

午前中は、スムーズなシフトチェンジを身につけるためのトレーニングに取り組み。直線コースで加速してシフトアップ、コーナーに近づいたら、ブレーキで減速しシフトダウン。この基本動作を繰り返して行う。午後は、直線とコーナーが組み合わされたコースを走行するコーススラローム。宮城さんは受講者一人ひとりの後方を追走し、午前中に練習したことが実践できているかを確認。マンツーマンで適切なアドバイスをを行った。

バイクのスクールに参加するのは初めてだという44歳の男性は「客観的評価をもらえたことが、参考になりました。ツーリングの時、今以上に安全にバイクを楽しむことができそうです」と感想を話す。

宮城さんが講師となるライディングスクールは、12月14日に交通安全センターレインボー熊本、3月12日に鈴鹿サーキット交通安全センターでも開催される。



※詳細は右記のホームページを参照。http://www.honda.co.jp/safetyinfo/recreation/

宮城さんは受講者一人ひとりの運転を確認し、適切なアドバイスを行う



全国に広がるHondaの高校生交通安全教育活動 連載:第4回

# Hondaのノウハウを取り入れ、学校独自の自転車教育をめざす

このコーナーでは、ホンダが全国で展開している高校生交通安全教育を取り上げていく。今回は、9月より活動がスタートした群馬県での事例を紹介する。

平成24年の群馬県内の自転車事故件数は3143件。このうち3割に高校生がかかわっており、高校生が自転車事故に占める割合は全国平均を大きく上回っている。群馬県県土整備部交通政策課補佐の佐嶋芳明さんは「昨年10月に内閣府で開催された『都道府県・政令指定都市交通安全対策主管課(室)長会議』のなかで、ホンダが熊本県で実施した高校生交通安全教育の事例を知りました。自転車を利用する生徒が事故に遭わないための効果的な教育ができると考え、ホンダの高校生交通安全教育を県内の高校に案内しました」と導入の背景を話す。

群馬県立高崎商業高等学校(群馬県高崎市)では、10月下旬から11月上旬にかけて全校生徒を対象に自転車教育が実施された。同校では生徒のほとんどが通学に自転車を利用している。

同校生徒指導主事の中島隆行教諭は「昨年までは、入学直後の1年生に私たち教職員が自転車の実技指導を行っていましたが、生徒により実効性のある指導をしようと今年度はそれを見直しました。まず1学期には生徒に危険マップを配付し、学校周辺の危険箇所について詳しい説明。2学期に、高崎警察署によるスケアード・ストレイト教育技法を用いた交通安全教室を実施しました。そして、ホンダによる高校生交通安全教育を取り入れることにしました。私たちが持っているノウハウをホンダから吸収し、将来的に当校オリジナルの交通安全教育をつくり上げていきたいと考えています」という。

## 人に迷惑をかけない という意識を 持つてもらう

10月29日は2年生317名が参加。生徒は2グループに分かれ、座学と実技を交互に受講する。指導は本田技研工業(株)安全運転普及本部のインストラクターが担当した。

座学では、まずインストラクターが生徒に「なぜ交通安全を勉強するのでしょうか?それは皆さんの命を守るためです。これが、すべての人の幸せにつながります」と説明。「自分の身は自分で守ると同時に、

他人に迷惑をかけたり、ケガを負わせないように気をつける必要があります。そのために必要なのは人に対する思いやりの心です。」

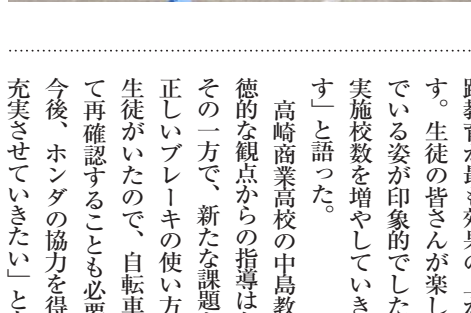
続いて、交通事故の加害者となってしまう場合、高校生でも賠償責任を問われることを、具体例を挙げて解説。さらに、自転車乗用中に出会う様々な危険場面を見せ、どのように対応すれば事故を防げるか生徒に考えてもらった。

## 譲り合いの大切さに 気づいてもらう

実技は「8の字走行」と「反応回避」。「8の字走行」は直径10mの円をつなげた8の字コース内を自転車20台で走行する。まず1台ずつコースに入っていくが、20台が



「8の字体験走行」では他の自転車の動きをよく観ることや、お互いに譲り合うことが安全運転には必要であることに気づいてもらう



最後に生徒の代表者が「私は

入る前に誰かがコースの途中で止まってしまふ。これが何回か繰り返され、インストラクターは生徒を集め、全員がスムーズに走るためにはどのようなようにすべきか聞いていく。すると、「ゆっくり走る」「他の人の動きをよく観る」「譲り合う」と生徒たちが答える。「その通りです。さらに、声や合図で自分の意思を伝えることも大切です」とインストラクターがアドバイス。これらを一人ひとりが実践してみると、コース内を20台で走行することができた。

## 片手運転の危険を 体験してもらう

「反応回避」では、両手に旗を持つ先生に向かって自転車を走らせ、先生が上げた旗と逆方向に回避する。1回目は片手、2回目は両手で運転して、片手で運転している、自分が思うように回避できないことを体験してもらう。「今回は旗が上がることを予測して走ってもらいましたが、道路を走っている時は目の前に突然、危険が現れる場合があります。傘や携帯を持ちながら片手で運転していると、急な事態に対応できなくなるため、たいへん危険です」と強調した。



「反応回避」では先生が上げた旗を確認したら逆方向に回避する。片手に何かを持った状態(写真上)と、両手でハンドル握っている状態(写真下)をそれぞれ体験

## 群馬県内の高校で 拡大が期待される Hondaの交通安全教育

この日、視察に訪れた群馬県交通安全政策課の佐嶋さんは「このような参加体験型の実践教育が最も効果の上がる手法だと思えます。生徒の皆さんが楽しみながら取り組んでいる姿が印象的でした。来年度はさらに実施校数を増やしていきたいと考えています」と語った。

高崎商業高校の中島教諭は「Hondaの道徳的な観点からの指導は参考になりました。その一方で、新たな課題も見つかりました。正しいブレーキの使い方が身につけていない生徒がいたので、自転車の基本操作について再確認することも必要だと感じました。今後、Hondaの協力を得ながら指導内容を充実させていきたい」と力強く語った。



自分の命を守ることや、思いやりの心を持つことの大切さに気づいてもらうための座学

## NEWS REVIEW

### ●第44回全国白バイ安全運転競技大会 安全運転技術の最高峰を全国の白バイ隊員が競う



10月12日、13日の両日、自動車安全運転センター安全運転中央研修所(茨城県ひたちなか市)にて第44回全国白バイ安全運転競技大会(主催:警察庁)が開催された。

この大会は、全国の白バイ隊員の安全運転技能の向上、士気の高揚及び隊員相互の融和団結を図ることを目的として、昭和44年より実施されている。今年、47都道府県警察及び皇室警察から、女性隊員35名を含む184名の選手が参加。

バランス走行操縦競技、トライアル走行操縦競技、不整地走行操縦競技、傾斜走行操縦(スラローム)競技の計4種目によって熱戦が繰り広げられ、2日間で約7940人が観戦した。

主な結果は以下の通り。

- 団体競技の部
  - (第1部・9都府県警察) 優勝/警視庁、第2位/福岡県、第3位/神奈川県
  - (第2部・38道府県警察等) 優勝/高知県、第2位/佐賀県、第3位/島根県
- 個人競技の部
  - (男性の部) 優勝/門之園純一(警視庁)
  - (女性の部) 優勝/宮田舞美(警視庁)



### ●(公財)交通事故総合分析センター 高齢者の交通事故に関する調査・分析研究を発表

10月31日、JA共済ビルカンファレンスホール(東京都千代田区)にて(公財)交通事故総合分析センター主催の「第16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。今年が高齢者の交通事故をテーマに以下の5つの発表があった。

- 1) 高齢者の交通事故一序一
- 2) 高齢歩行者の事故
  - ・事故例調査からの提案
  - ・被害軽減ブレーキの効果
- 3) 自転車乗用中の高齢者の事故分析と対策
- 4) 二輪車事故と高齢者



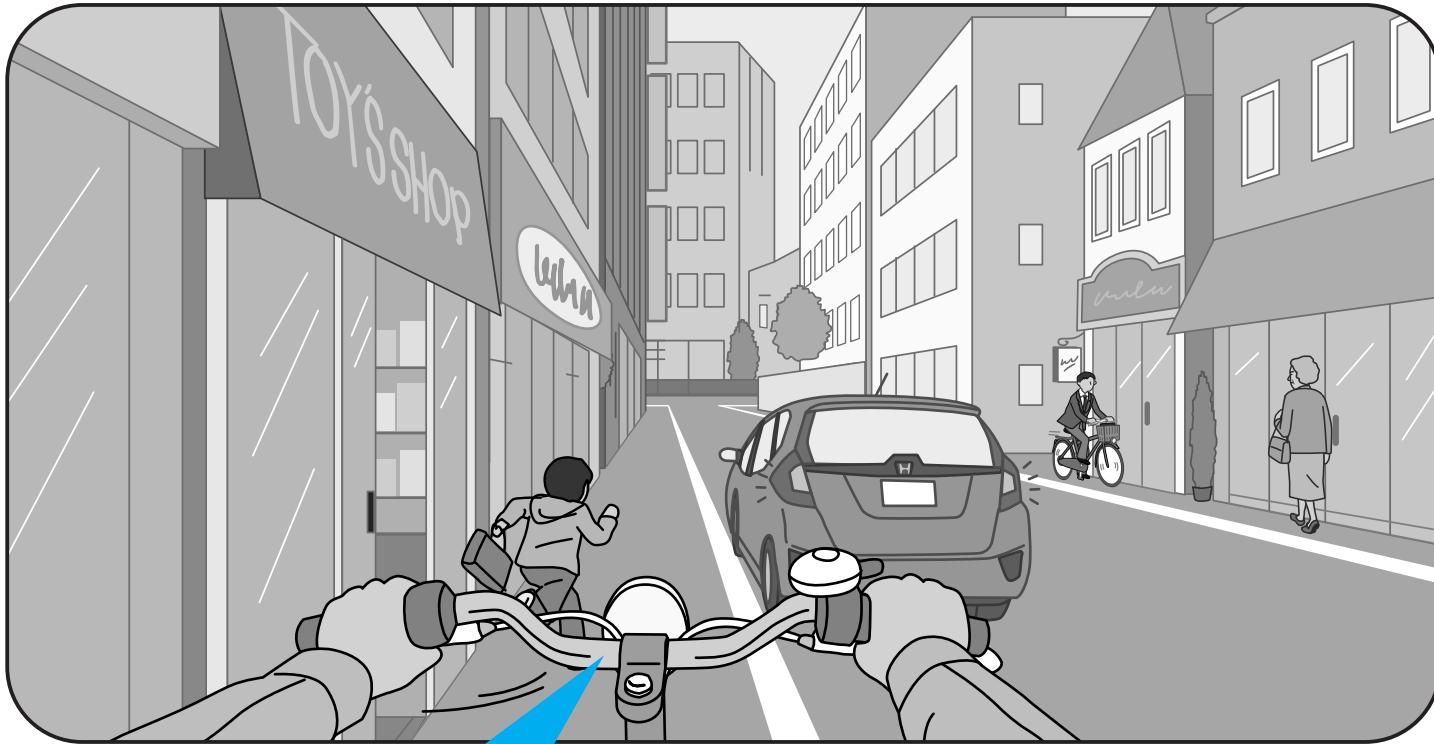
- 5) 高齢者の自動車事故
  - ・高齢運転者の死亡要因の分析
  - ・後席同乗中高齢者の傷害状況の分析

※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/>

危険予測トレーニング(KYT) —危険感受性を育てる

第36回 路側帯を走行している時 (自転車編)

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高めるための題材を提供します。今回は自転車利用者に、路側帯を走行している時の危険について考えてもらうためのKYTです。



あなたは自転車で路側帯を走っています。左側のお店から子どもが出てきました。

このような時、どんなことに気をつければ良いか考えてみましょう。

©本田技研工業(株)

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

指導者ファイル 17

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。



宮城県大崎市交通指導員の皆さん  
写真左から、伊勢聡美さん、熊谷元気さん、佐々木ひろさん  
子どもと高齢者、それぞれに対応するオリジナルの教材を毎年制作

大崎市は平成18年に1市6町が合併して誕生した宮城県北西部の都市である。同市の防災安全課に所属し、主に幼児、小学生、高齢者への交通安全教育を担っているのが3名の交通指導員の皆さんだ。平成24年度は交通安全教室等を年間188回開催している。交通安全教室では同市オリジナルの教材や、それを使った寸劇を通じて指導。教材や寸劇のシナリオは毎年、子どもと高齢者ごとに新しいものを3名が共同でつくり上げている。

幼稚園や保育所では年2回指導を行っている。「1回目は昔話や童話をモチーフに交通安全の要素を織り交ぜ、紙芝居などを通じてわかりやすく伝えていきます。2回目は子どもたちが身体を動かしながら参加できる構成にしています」と伊勢聡美さんは話す。

大崎市では指導力の向上と教材研究のため、自作した教材を毎年開催される「自作視聴覚教材コンクール」に応募している。「自分たちの教材に対する第三者からの講評をいただくことが目的で、それを次年度の教材づくりに活かしています」と伊勢さんはいう。平成24年度は小学校部門(幼稚園および保育所を含む)で最優秀賞にあたる文部科学大臣賞を受

★幼児向けの交通安全教室



5月から8月にかけて実施する1回目は紙芝居や人形劇を活用。写真は平成24年度自作視聴覚教材コンクールで文部科学大臣賞を受賞した交通安全紙芝居「おむすびころりん」



10月から3月にかけて実施する2回目は寸劇などを通じて、子どもたちに安全行動の基本を身につけてもらう



歩行者は右側通行であること、左右の安全確認をせずに道路へ飛び出すと危険であることなどを伝える

幼稚園・保育所からの希望があれば屋外での実技指導にも対応

★高齢者向けの交通安全教室

手づくりの人形を使って行う交通安全大相撲。相撲の決まり手と関連づけながら、事故に遭わないための安全行動を伝える。土俵の仕切り線(中央の白線)は反射材を使っていることから、反射材の効果を説明して着用を啓発



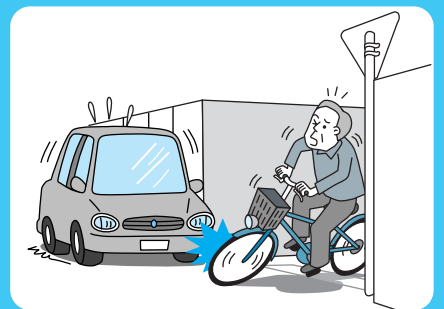
賞した。

「私たちの使命は交通事故を1件でも減らすこと。それを常に意識して、教材づくりや日々の指導に取り組んでいます」と3名は共同の想いを語る。

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

SJクイズ ?

- Q1 平成24年中の自転車が第1当事者または第2当事者となった交通事故件数(自転車関連事故)を事故類型別にみると、最も多いのは車両相互の「出会い頭衝突」ですが、その割合は次のうちどれでしょう?
- ①約33% ②約43%  
③約53% ④約63%



- Q2 自転車乗用中に死亡した高齢者(65歳以上・平成20~24年・2064人)を年齢層別・事故類型別にみると、「出会い頭衝突」の占める割合が最も多い年齢層は次のうちどれでしょう?
- ①65~74歳 ②75~54歳  
③85歳以上

- Q3 自転車乗用中に死亡した高齢者(65歳以上・平成20~24年・2064人)の運転免許保有率は次のうちどれでしょう?
- ①約7% ②約17%  
③約27% ④約37%

※「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)



# 自転車利用者は路側帯をどのように走行しているか？

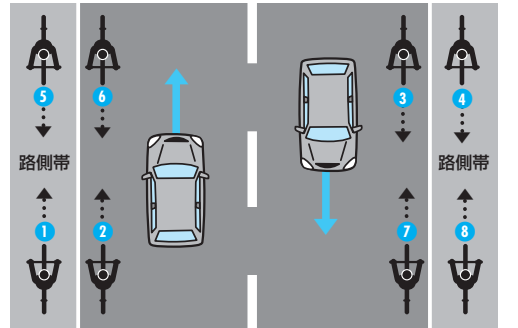


**Why**  
自転車は道路右側の路側帯を走ってはいけない！

12月1日に改正道路交通法が施行され、自転車の路側帯通行に関するルールが変わった。これまで自転車は道路の左右どちらの路側帯も通行することができたが、改正後、「軽車両の路側帯通行」に言及している第17条の2では「道路の左側部分に設けられた路側帯を通行することができる」と規定された。つまり、道路右側の路側帯を通行することは、逆走となる。違反すると「3月以下の懲役または5万円以下の罰金」に処せられる可能性がある。  
そこで今回は、法施行前の11月に自転車利用者がどのように路側帯を走行しているか観察した。



## ●道路交通法が定める自転車の通行位置



①②③④：違反なし  
⑤⑧：道路交通法違反（路側帯の逆走）  
⑥⑦：道路交通法違反（車道の逆走）

観察を実施したのは神奈川県川崎市溝口、駅からほど近い大山街道と呼ばれる生活道路だ。片側1車線道路の道幅は狭く、路上駐車があると通行車両はセンターラインをはみ出さなければ通過できない。路側帯の幅は約75cmだった。  
観察をはじめた15時半以降、自転車利用者で多く見かけたのは主婦や学校帰りの高校生、習い事に出かける小学生だった。大

**Q1**  
路側帯を走行する自転車のうち、右側通行（逆走）していた自転車は何%だったでしょうか？

**A1** 実際の観察から

★Q1の回答  
124台中13台(10.5%)

道路右側の路側帯を通行している自転車利用者を年齢層別にみると、最も多かったのが成人、次いで小学生だった。ほとんどの人は、自分自身が逆走している自覚がないように感じられた。  
逆走する自転車とすれ違う際、多くは道路左側を走行している（逆走していない）自転車が車道側に避けていた。逆走している自転車利用者はクルマの様子が見えるため、車道から離れて走行していることが多いからと考えられる。  
また、車道を右側通行していた自転車は88台中21台(23.9%)であった。



逆走する自転車は、車道を斜め横断するケースが多かった

●自転車利用者の路側帯通行状況

	左側通行	右側通行	小計
子ども	9	2	11
中学生・高校生	8	0	8
成人	86	10	96
高齢者	8	1	9
<b>小計</b>	<b>111 (89.5%)</b>	<b>13 (10.5%)</b>	<b>124</b>

●自転車利用者の車道通行状況

	左側通行	右側通行	小計
子ども	5	2	7
中学生・高校生	9	0	9
成人	50	14	64
高齢者	3	5	8
<b>小計</b>	<b>67 (76.1%)</b>	<b>21 (23.9%)</b>	<b>88</b>

右側の路側帯を走る自転車利用者には、逆走している意識はないように感じられた。しかし、実際に観察をしていると、逆走する自転車を避けるために、左側を走行している自転車が一度車道にはみ出してすれ違ったり、歩行者が立ち止まったりする



**Q2**  
薄暮時から日没後、無灯火で走る自転車は何%だったでしょうか？

●自転車利用者のライト点灯状況 (138台中)  
観察時間／16:10～17:00 (日没時刻16:37)

	ライト点灯	無灯火	小計
子ども	2	5	7
中学生・高校生	5	8	13
成人	29	81	110
高齢者	3	5	8
<b>小計</b>	<b>39 (28.3%)</b>	<b>99 (71.7%)</b>	<b>138</b>

※子ども(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)の判断は観察者の判断による



無灯火で走行する逆走の自転車



日没から10分以上経過しても、無灯火で走行する自転車が多かった

**Advice**  
路側帯の逆走は他の自転車利用者を危険にさらす行為

観察は15時半から1時間半にわたって実施した。観察時間の前半は駅に向かう自転車が、後半になると駅から郊外に向かう交通量が増えていった。路側帯を示す白線上に電柱が設置されていることもあり、場所によってはクルマは対向車両と行き違うために一時停止をする必要があるほど車道は狭い。そのためか、多くの自転車利用者は路側帯内を走行していた。車道を走っていた自転車は男性やスピードが出るスポーツ系自転車を利用している人が大半だった。一方、路側帯内を走行する自転車は成人女性や高齢者が多く印象を受けた。  
道路右側の路側帯を走行する自転車利用者は、途中から道路を斜め横断して、道路左側へ向かう場面が多くみられた。

山街道につながる枝道の多くは駅前への近道となっており、多くの自転車が往來していた。そのため、クルマの走行速度は総じて低く、およそ30km/h程度。信号機のない横断歩道の手前に歩行者や自転車がいる場合、クルマは積極的に一時停止をしていた。見通しが悪い道路のため、ドライバーが注意を払って運転している様子が伺えた。  
改正道路交通法が施行されたため、路側帯を走行する際、自転車利用者は通行位置を意識する必要がある。特に今回の観察場所のように狭い路側帯では自転車同士がすれ違うことは不可能であり、片方の自転車が必ず車道にはみ出さなければならない。今回の観察では、すれ違い時に自転車同士が車道に出た際、危うくクルマと接触しそうになるヒヤリとする場面は何度か遭遇した。

**A2**  
実際の観察から

★Q2の回答  
138台中99台(71.7%)

観察日の日没時刻は16時37分。ライト点灯の観察は16時10分～17時まで実施した。点灯率が高かったのは道路左側の路側帯内を走行する自転車だった。最近ではライトが自動点灯する自転車も多く販売されているため、観察場所でも多く見受けられた。年齢層別にみると、小学生および成人は無灯火で走行している割合が高かった。  
71.7%もの自転車が無灯火で走行していたが、観察場所は見通しが悪く、街路灯の明るさも十分ではなかった。そのため、観察者は直前になって歩行者や自転車の存在に気づくこともしばしばあり、被視認性が非常に低い印象を受けた。