

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 ホンダ SJ 検索

CONTENTS

- 対談：自転車利用者への交通安全教育
交通ルールの遵守と危険予測の必要性をいかに理解してもらおうか……①
教育最前線／自操安全運転プログラム……④
TOPICS①／リハビリテーション向け運転能力評価サポートソフト……④
現場訪問／エンジョイ・ミーティング in 埼玉……⑤
TOPICS②／滋賀大学「行政の課題解決プロジェクト」……⑤
NEWS REVIEW／2013年Honda安全運転普及本部 年末ご挨拶会……⑤
STREAM／全国に広がるHondaの高校生交通安全教育活動 第5回……⑥
危険予測トレーニング(KYT)／自転車の横を通り過ぎようとしている時(四輪車編)……⑦
指導者ファイル／池田市で交通安全教育に取り組む皆さん……⑦
SJクイズ……⑦
DOCUMENT EYE 歩道がない道路を通行する親子を観察する……⑧

特集：自転車利用者への交通安全教育

交通ルールの遵守と危険予測の必要性をいかに理解してもらおうか



京都市と京都府警察本部による「第2回自転車安全利用講習会」

昨年12月1日より改正道路交通法が施行され、自転車の道路右側の路側帯通行が禁止された。自転車利用者は車両を運転しているという意識を持ち、通行区分をはじめ様々な交通ルールを遵守する必要がある、それが自転車事故の防止につながるという。各地域の教育啓発の取り組みを紹介しながら、幅広い層の自転車利用者に対して自転車の交通ルール等をどのように周知徹底させるべきか探る。

社会人等を対象とした自転車教育の機会を創出

京都府京都市では平成25年7月に「交通安全基本条例」を施行したことに合わせて、18歳以上の市民や同市内への通勤・通学者を対象に「自転車安全利用講習会」(主催：京都市、京都府警察本部)を開催している。第1回目を昨年9月に行ったところ、予想を上回る参加希望があり、受講者からも



京都府警交通部交通企画課の野々村孝雄係長(写真左)が自転車の交通ルールをわかりやすく解説

講習会では、実際に起きた自転車事故と、その賠償事例を紹介したDVDを受講者に視聴してもらった後、京都府警交通部交通企画課の野々村孝雄係長が「自転車の交通ルールを知る、守る」をテーマに講話を行った。「交通ルールを守ることは皆さん自身のためです。事故を起こした時に『知らなかった』では、すまされません。今日、学んだことを実践して、街の中で自転車の乗り方の模範を示してください」と、野々村係長は受講者に呼びかける。

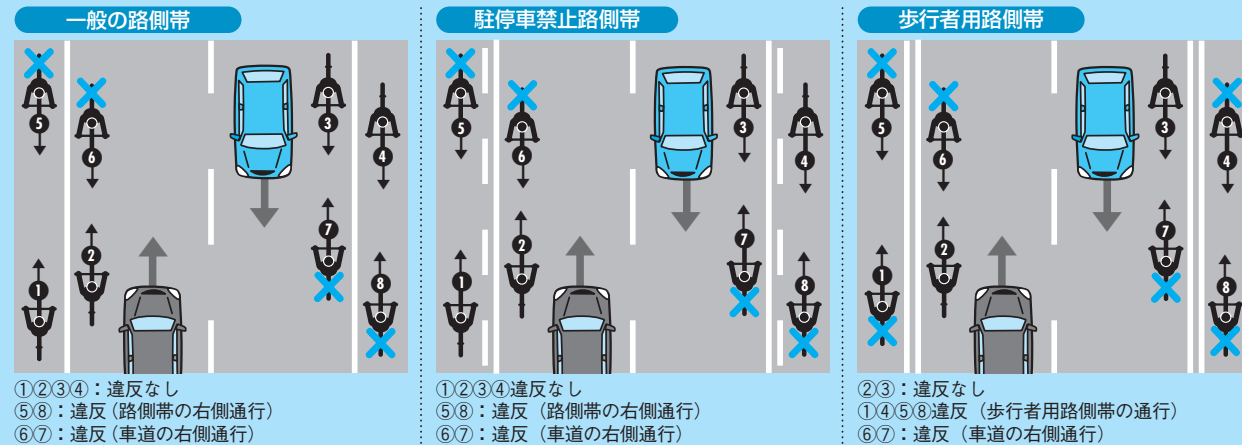
自転車の通行区分を理解してもらおう

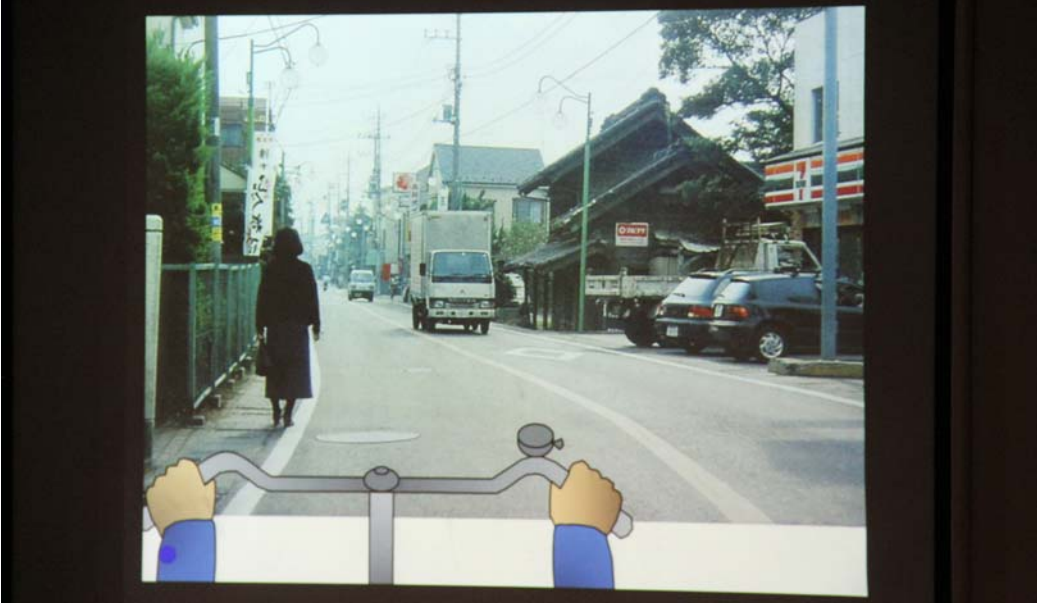
好評だったため、1月25日に第2回目を実施。会場となったデルタ自動車四条教習所(京都府京都市)には100名が集まった。京都府警察本部(以下、京都府警)交通部交通企画課交通事故防止対策室の桂光良室長補佐は「当府の自転車事故の約7割は京都市内で発生しています。小・中学生や高校生は学校で自転車教育を受ける機会がありますが、それより上の世代の方に対しては運転免許の更新時講習の一部で実施するだけです。社会人や幼児・児童の保護者の方々への教育の機会を増やそうと、この講習会を企画しました」と開催の目的を話す。

なかでも、改正道路交通法が施行されたことから、路側帯が設置されている道路の通行方法(右図参照)を強調。さらに、自転車通行可の標識があっても歩道はあくまでも歩行者が優先で、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならないことなどを付け加えた。

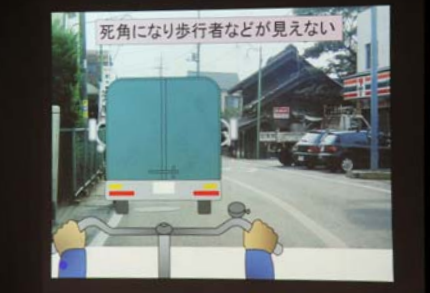
続いて、デルタ自動車四教習所教習指導員の小林秀生さんによる「自転車安全利用のための危険予測」。自転車を安全に運転するためには、交通ルールを守ることはもちろんだが、常にその場面にあった状況判断(危険予測)が必要になることを受講者に伝える。「事故を予測せず、先入観で他のク

●路側帯が設置されている道路の通行方法 歩行者用路側帯以外は、歩行者の通行を妨げない速度と方法で進行方向左側部分に設けられた路側帯に限り、通行することができる。





「自転車安全利用のための危険予測」では交通場面を提示して、この後どのような危険があるかを考えてもらう



「自転車検定クイズ」の解説を担当したNPO自転車活用推進研究会の小林成基理事長（写真左）と毎日新聞社の馬場直子記者（写真右）。小林さんは国土交通省と警察庁による「快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会」の委員を務めた経歴を持つ。馬場さんは毎日新聞社で自転車問題のキャンペーン報道を担当している



自分の都合のいいように運転してはいけない

最後は「自転車検定クイズ」。自転車の交通ルールに関する問題（5問）を出題し、受講者に○か×の札をあげてもらおう。例えば、「自転車で歩道を走っていたら、よそ見をして歩いている人とぶつかってしまった。ゆっくり走っていたので自転車の責任はない。これは○か×か？」。答えは×。

クルマや歩行者はいないものと、自分勝手に判断してしまう人です。事故を防ぐためには、死角となっているところに危険がないかを探り、自分にとって最悪のケースを予測しておく必要があります。自転車に乗っている皆さんからクルマが見えていない、クルマからは自転車が死角に入っていない、ドライバーからは見えないことがあることも予測していきましょう」と小林さんはアドバイスした。

この講習会にゲストとして参加しているNPO自転車活用推進研究会の小林成基理事長と毎日新聞社の馬場直子記者が「自転車と歩行者は同じではありません。自転車はクルマと同じですから、歩行者を怪我させたら罰則があります。最近、裁判所が歩行者側に過失があっても過失相殺を認めなくなっているのです。自転車利用者に高額な賠償金が請求されることもあります」と解説。この他、「雨の日に傘をさすと危ないので、かっぱなどの雨具を着用して乗った（答えは○）」「短時間なら大丈夫だろうと、5分間だけ道路上に自転車を置いて、お店で買い物をした（答えは×・京都市自転車等放置防止条例による）」といった問題が出された。

講習会に参加した女性は「運転免許を持っていないので、移動は自転車を利用していいです。最近、自転車事故のことを耳にしたいと思って受講することにしました。甘い考えで、自分の都合のいいように運転してはいけないことがわかり、とても

勉強になりました」と感想を話す。京都府警の桂室長補佐は「政令指定都市で行政と警察が連携して、社会人向けの自転車教育を実施するというのは初の取り組みだと思います。今後も、この講習会を継続していく予定です」と力強く語った。来年度は内容をさらに充実させた講習会を企画しているという。

自転車安全利用指導員による街頭啓発活動

宮城県も自転車安全利用対策に力を入れている。宮城県警察本部（以下、宮城県警）では、自転車利用者に対するルールの周知と安全教育の推進を対策の柱の1つとして様々な取り組みを展開している。

同県の自転車事故の特徴は「自転車乗用中の交通事故死傷者の約半数に、自転車側の違反がある」「7割が交差点及び付近で発生している」「仙台市内での発生が6割以上を占める」等が挙げられる。宮城県警交通部企画課の柴田剛課長補佐は「自転車が加害者となる対歩行者の事故が増加傾向にあり、こうした事故を防ぐためには、自転車利用者に車両を運転しているという意識をもつて、ルールを守ってもらう必要があります」と話す。

そこで、宮城県警は平成23年度より震災被災者等の緊急雇用創出事業として、自転車安全利用指導員による街頭広報啓発活動を開始した。246名の自転車安全利用指導員は県内24警察署管内の自転車通行量の多い交差点において毎日、自転車利用者への広報啓発を行っている。

「自転車通行可の歩道では自転車と歩行者の分離誘導をしているほか、傘さしや携帯電話を使いながら運転しているなど、違反をしている自転車には声をかけて注意をしています。利用者の安全のために炎天下の中でも、寒風吹きすさむ中でも活動する姿は県民の共感を博し、大いに頼りにされているところだ」と柴田課長補佐はいう。

交通安全教室で活躍する自転車シミュレーター

県内で行われる自転車の交通安全教室で活躍しているのが、ホンダ自転車シミュレーター（以下、シミュレーター）。自転車の交通ルールとマナーをわかりやすく伝え、危険予測能力を高めることを目的に、ホンダが開発した体験型教育機器である。宮城県警では平成22年にシミュレーターを2台導入。シミュレーターによる交通安全教育を強化した。「手軽に参加体験型の実践教育ができることがシミュレーターのメリットだと思います。実車を使った実技教育は場所や天候、準備物など開催に多くの労力が必要としますが、シミュレーターはそれらをクリアできるのです。また、様々な交通場面が用意されており、夜間走行の設定がある点も使い勝手が良いと感じています」。

平成25年にはシミュレーターを3台追加し、5台体制とした。シミュレーターによる交通安全教育の実施回数は127回、受



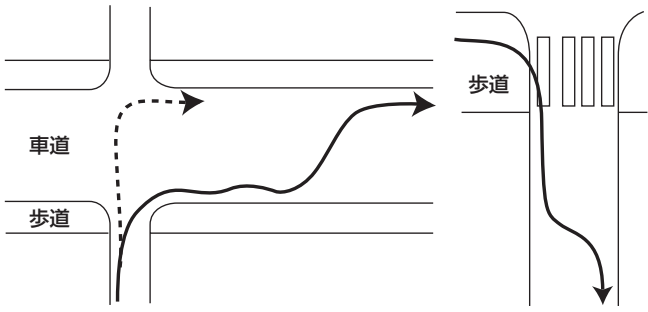
宮城県警では5台あるHonda自転車シミュレーターを活用し、交通安全教育を展開している

講者数は1万人（平成25年1〜12月）を超えている。5台のうち1台は、歩行シミュレーターなど様々な教育機器を搭載した交通安全教育車に設置。この交通安全教育車をイベントなどが集まる場所に持って行って、出前式の交通安全教育を随時展開している。なかでも自転車シミュレーターは人気が高く、常に順番待ちの行列ができるそうだ。しかし、体験して、ゲームをやったような感覚で終わらせてしまうことのないようにすることが重要だと柴田課長補佐はいう。「そのために、シミュレーターを使って適切な教育ができる指導員を12名養成しました。この指導員がシミュレーターの横に立って、様々な年齢層への指導を担当しています。また、シミュレーターを教材としていかに活用するか工夫する必要があります。中学校や高校では、シミュレーターで生徒に傘をさしてもらったり、携帯電話を使いながらの運転を体験してもらっています。そうした運転が、自分自身や

特集：自転車利用者への交通安全教育

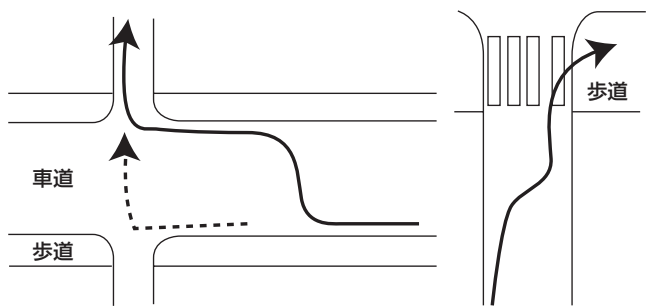
右側通行のきっかけとなる4つの挙動

パターンA：右折前の横断先送り



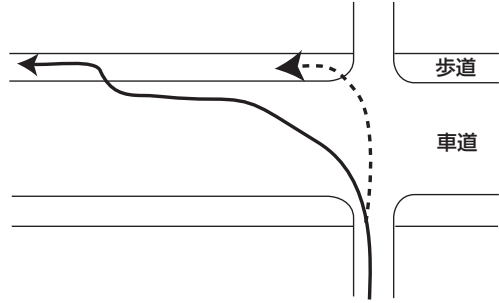
交差点や路地から右折して道路に入る際、一時的に車道を右側通行する。この挙動は、歩道から路地へと右折する際にもみられる。

パターンB：右折前の先取り進路変更



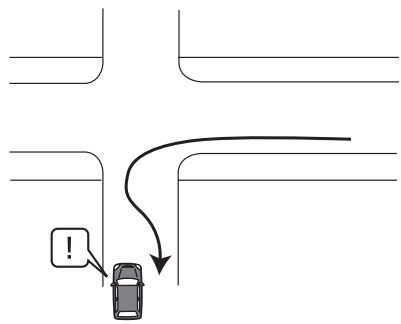
左側通行の自転車が右折するにあたり、折をみて早めに横断するため、横断後しばらく右側通行となる。この挙動は、路地からの右折時にもみられる。

パターンC：左折時のショートカット



路地等（路外が起点となることも多い）から左折する際、道路を横断して歩道に入るべきところ、ショートカットして斜めに横断し、横断後しばらく右側通行となる。その後、歩車道の開口部から歩道へと進路変更する。

パターンD：左折中の軌跡膨らみ



左折中に勢いが余って軌跡が膨らみ、一時的（瞬間的）に右側通行となる。この挙動は、路地から主道路へ左折する際にも生じる。

自転車が右側通行するきっかけとは？

周囲に危険を及ぼすことを実感してもらうことがねらいです。シミュレーターを使うことで、なぜ違反してはいけないかということを知ることが出来ます。こうした交通安全教育に加え、宮城県警では高校生を中心に自転車用ヘルメットの着用促進や損害保険加入の必要性等について広報啓発する活動等にも取り組み、自転車の安全利用を促進するための対策に力を入れている。同県警では、今後とも、自治体等と連携した自転車走行環境の整備等も含めた総合的な自転車安全利用対策を継続的に推進していくこととしている。

自転車の交通ルールを知っていないながらも、違反をしようとする自転車利用者は少なくない。歩道以外での自転車の右側通行は、ついやってしまいがちな違反の1つといえるだろう。この自転車の右側通行に注目し、調査分析を行ったのが、科学警察研究所交通科学部交通科学第一研究室の森健二室長である。「自転車は通行区分を守らない傾向があります。通行区分の違反には2通りあって、1つは車道や歩道などの『位置』、もう1つは左側・右側通行という『方向』



科学警察研究所交通科学部交通科学第一研究室の森健二室長

です」と森室長は指摘する。では、実際に道路で自転車がどこをどのように走っているか、平成24年10月から12月にかけて実態調査を行ったという。自転車通行路のタイプを以下の6種類に分け、各タイプより1〜3路線を選定し、計11路線で自転車の行動をビデオ撮影した（撮影ポイントは1路線につき6箇所）。

- ①車道または路側帯
- ②車道（歩道は自転車通行不可）
- ③自転車レーンまたは歩道
- ④車道または歩道
- ⑤車道または歩道の指定部分
- ⑥自転車道

撮影された自転車の総数は6000台以上。車道を直進していた約1700台の



自転車にありがちな違反の1つが車道の右側通行

ち約15%が右側通行をしていたという結果が得られた。映像には、道路を直進している自転車だけが映っているわけではなく、右左折による道路への流入、路地への流出、または横断といった様子も記録されている。「こうした自転車を抽出してみることで、右側通行してしまう理由や背景について推測してみようと考えたわけです」と、森室長は違反の瞬間のみではなく、その前後の行動に着目。右側通行の原因となる典型的

自分が危険なだけでなく、他者の迷惑にもなる

同時に、映像から自転車が陥る危険な状態を「錯綜」と定義し、錯綜の中で右側通行の原因となる4挙動が関係する

事実がどの程度あるのかを調べた。錯綜とは、急な制動や進路変更、歩行者が身をよじる行為、自転車車がふらついたり、よるけたりした事象で、自転車が単に違反しているだけでは錯綜とはみなさない。その違反によって、自転車自身および他者に危険回避を強いられる場合が錯綜なのである。

記録された映像の中で自転車が関係した錯綜は37件。このうち対歩行者が19件と約半数を占める。錯綜の主原因となる違反の内訳は「右側通行（左側通行不履行を含む）」が10件と最も多く、3割を占めている。

4挙動が関係した錯綜は37件のうち8件。例えば、路地から右折

する自転車と、右方から左折してくるタクシーが交差点の隅切り部で鉢合わせ、タクシーが急停止し、自転車は徐行してタクシーと歩道の間をすり抜けたという事例はパターンB「右折前の先取り進路変更」に該当する（左図参照）。このような錯綜の共通点は一時停止不履行など「先急ぎ」の傾向がみられたことだという。



●錯綜の例（パターンBに該当）

「4挙動を行うことによる時間短縮のメリットは限定的です。また、自分自身は安全だと思っても、実は他の交通参加者に迷惑をかけているということもありま。そうしたことを自転車利用者に理解してもらおう教育を粘り強く行っていくことが、4挙動の抑制につながり、右側通行する自転車も減るのではないのでしょうか。こうした調査分析の結果を教育の現場で役立ててほしいと思います」と森室長は語った。

近年、環境への配慮や健康志向から自転車利用への関心が高まっている一方で、自転車による事故やルール違反が問題視されてきている。自転車が歩行者やクルマと共存していくためには、自転車利用者一人ひとりの更なる安全意識の向上が求められる。自転車利用者に対し、交通ルールの周知とともに、危険を予測する運転や、ルールを違反した際の自分や他者への危険性と事故を起こした際に及ぼす影響を理解してもらうための教育が必要である。