

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。

12・1
2014→2015
December・January

●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—安全な道路交通の実現へ
**交通事故のない社会をめざす
 官と民の取組みの進化に向けて**……1
 2014活動報告……4
 教育最前線／Hondaの福祉関連安全運転教育プログラム……5
 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
 ②／家族で学ぶHondaの交通安全教室
 ③／交通安全動画・ポスターコンテスト結果発表……6
 NEWS REVIEW①／第45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)／夜間、信号機のない交差点を右折する時(四輪車編)⑦
 指導者ファイル／広島県呉市の県交通安全協会交通安全教育指導員の皆さん……7
 SJクイズ……7
 SAFETY FOCUS／愛知県豊橋市……8

対談：世界—安全な道路交通の実現へ

交通事故のない社会をめざす 官と民の取組みの進化に向けて

第9次交通安全基本計画の基本理念は「究極的には交通事故のない社会をめざすこと」である。その実現に向けて、Hondaも安全技術の開発や、関係行政や団体と連携して交通安全教育の普及に取り組んでいる。今後、更なる交通事故低減のための対策、官と民の取組みと相互の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 本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25年中の交通事故は、発生件数が
 62万9021件で前年比マイナス3万611
 7件・5.4%、死者数が4373人で前年
 比マイナス38人・0.9%、負傷者数が78万
 1494人で前年比マイナス4万3902
 人・5.3%という状況にあり、死者数は13
 年連続の減少、発生件数、負傷者数は9年連
 続の減少となりました。しかし、死者数の減
 少率はわずかにとどまり、特に65歳以上の高
 齢者の死者数は平成13年以来12年ぶりに増加
 し、死者数に占める高齢者の割合は過去最高

の52.7%となっています。
 本年についても10月末現在の死者数は32
 96人で前年比マイナス4.5%となっております
 ですが、交通事故発生件数の減少率と比較し
 て死者数が減りにくくなっている状況に変わ
 りはなく、また、飲酒運転や危険ドラッグ使
 用者による悲惨な交通事故等が発生し社
 会の注目を集めるなど、厳しい交通情勢が続
 いていると認識しています。
 —来年度が第9次交通安全基本計画の最終
 年度となりますが、これまでの警察の取組み
 と今後の課題について、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時間死者数を
 3000人以下とし、世界—安全な道路交通
 を実現する」という目標が掲げられています。
 警察においては、本計画に基づき、「高齢
 者の交通事故防止」「飲酒運転根絶」「自転
 車の事故防止」すべての座席のシートベルト
 の着用徹底」等について、安全教育や広報啓
 発、交通安全施設の整備、指導取締り等の各
 種施策を推進しているところであり、死亡事
 故が減りにくくなっている現状におい
 ては、なお一層の取組みが必要と考えていま
 す。特に、高齢者については、人口当たりの
 死者数を見ても他の年齢層の3倍以上となっ
 ており今後更に高齢社会が進むだけに、高
 齢者の事故防止をいかに図るかがこれからの最
 重要課題の一つで
 す。ご自身が運転
 する場合を含め、
 高齢者の皆さんに
 安全な交通行動を
 とっていただくよ
 う安全教育等を強
 化するともに、
 他の世代の方々に
 高齢者への保護意
 識を醸成するよう
 な取組みも更に進
 めていきたいと考
 えています。
 もちろん、こう
 した対策は、警察だけでなし得るものではあ
 りませんので、関係機関・団体との連携をよ
 り一層緊密に行っていくことが肝要と考えて
 おります。
 御社をはじめ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、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 私たちはクルマ・バイクといったモビ
 リティを提供することで、お客様に利便性や
 夢を提供し、喜びを拡げることが事業として
 あります。交通事故死傷者数は減少傾向にあ
 りますが、身近なリスクであることには違いあ
 りません。お客様に製品を安全にご利用いた
 だく上で、こうしたリスクを低減していくこ
 とはモビリティを提供する企業の社会的責任

計画では、「平成27年までに24時間死者数を
 3000人以下とし、世界—安全な道路交通
 を実現する」という目標が掲げられています。
 警察においては、本計画に基づき、「高齢
 者の交通事故防止」「飲酒運転根絶」「自転
 車の事故防止」すべての座席のシートベルト
 の着用徹底」等について、安全教育や広報啓
 発、交通安全施設の整備、指導取締り等の各
 種施策を推進しているところであり、死亡事
 故が減りにくくなっている現状におい
 ては、なお一層の取組みが必要と考えていま
 す。特に、高齢者については、人口当たりの
 死者数を見ても他の年齢層の3倍以上となっ
 ており今後更に高齢社会が進むだけに、高
 齢者の事故防止をいかに図るかがこれからの最
 重要課題の一つで
 す。ご自身が運転
 する場合を含め、
 高齢者の皆さんに
 安全な交通行動を
 とっていただくよ
 う安全教育等を強
 化するともに、
 他の世代の方々に
 高齢者への保護意
 識を醸成するよう
 な取組みも更に進
 めていきたいと考
 えています。
 もちろん、こう
 した対策は、警察だけでなし得るものではあ
 りませんので、関係機関・団体との連携をよ
 り一層緊密に行っていくことが肝要と考えて
 おります。
 御社をはじめ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、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 私たちはクルマ・バイクといったモビ
 リティを提供することで、お客様に利便性や
 夢を提供し、喜びを拡げることが事業として
 あります。交通事故死傷者数は減少傾向にあ
 りますが、身近なリスクであることには違いあ
 りません。お客様に製品を安全にご利用いた
 だく上で、こうしたリスクを低減していくこ
 とはモビリティを提供する企業の社会的責任



峯川 尚

本田技研工業(株)専務執行役員 安全運転普及本部 本部長

倉田 潤

警察庁交通局長

広く交通安全教育を受ける機会を提供していく

であると考えています。ホンダは長年、より安全なクルマやバイクを開発し提供するとともにそれらを運転する「ヒト」に焦点を当てた安全運転普及活動を継続してきました。

そして昨年、私たちは「事故ゼロのモビリティ社会」の実現をめざすため、グローバル安全スローガンとして「Safety for Everyone」すべての人の安全をめざして」を制定しました。その根底にあるのは、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です。これを具現化するための3つの柱は、「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)」。安全の知識や運転技術をたくさん「ヒト」に伝えること、安全に関わる「テクノロジー」の開発、安全情報を伝え合う「コミュニケーション」を推進する活動です。

一例ですが「テクノロジー」の領域では、10月に「ホンダ センシング」と総称する安全技術を発表しました。「ホンダ センシング」は、外界の検知情報を基に運転支援や事故回避をサポートする先進運転支援システムです。これまでの運転支援システムに世界初の「歩行者事故低減ステアリング」など新たな機能を追加しています。周囲の状況に加えて、ドライバーの意思と車両の状態を認識し、ブレーキやステアリングなどの車両各部を協調制御することで、車速・車間制御と車線維持支援制御の双方において、通常走行時から緊急時のリスク回避までの運転を支援します。国内においては近く発売を予定している新型車から適用し、今後順次拡大していく予定です。このように今後ますます進化していくことが予測される安全技術の普及はたいへん大切な取組みです。しかし、その一方、技術だけでは真の安全に結びつけることはできません。技術は人がいて初めて機能するもの

であり、正しく理解していないと、本来の機能が果たされない可能性もありますから、「テクノロジー」の進化だけでなく、「ヒト」領域との相互に連携した取組みが必要であると思っています。

交通安全の確保を自らの問題として捉えることが重要

——第9次交通安全基本計画の「講じようとする施策」の一つとして、「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」に向けた考え方と、特に重視している施策をお聞かせください。

倉田 交通安全意識や交通マナーを真に身につけるためには、人間の成長過程に合わせた生涯にわたる学習により、国民一人ひとりが交通安全の確保を自らの問題として捉えていただくことが重要です。

このため、交通安全教育指針等に基づいて、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おり、特に、受講者が安全に道路を通行するための必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるよう、参加・体

験・実践型の交通安全教育を積極的に進めています。

先ほども申し上げた高齢者について言えば、交通事故死者の約3分の2が歩行者であり、その7割以上が運転免許を保有していない方々です。こうした高齢者の方々に対しては、加齢に伴う身体機能の変化が自身の交通行動に及ぼす影響等を理解いただくため、歩行者用・自転車乗用シミュレーター等各種教育用教材を活用した交通安全教室を実施するとともに、できるだけ広く交通安全教育を受ける機会を提供するため、民間ボランティアや多くの関係機関・団体にも協力いただき、家庭訪問による個別指導や、病院や福祉施設等高齢者の方が集まる場での広報啓発なども行っています。

峯川 私ども安全運転普及本部は交通事故死者数がピークとなった昭和45年に設立された領域として、「人から人への手渡し」の領域として、「参加体験型の実践教育」を基本的な考えに置き、交通安全指導者の養成、各種教育機会の提供、教育プログラムやシミュレーター等教育機器の開発に取り組んできました。

運転者へは鈴鹿をはじめ全国7カ所にある交通安全センターでの企業研修や、個人向けのバイクとクルマのスクール、ホンダの二輪・四輪販売会社社のお客様向けの安全運転講習会などによる普及活動を行って

います。更に、すべての人の安全をめざすために、お客様である運転者という枠を超えた総合的な取組みも推進しています。子どもから高齢者まで、地域における段階的かつ体系的な交通安全教育を定着させるために活動しているのが、ホンダの栃木、埼玉、浜松、鈴鹿、熊本の各事業所にある地区普及ブロックです。地区普及ブロックは、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「あやとりい」シリーズなどホンダの教育プログラムと指導法をお伝えし、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。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することを目的とした高校生交通安全教育は、全国展開を開始して2年目に入っています。今年2年目を迎えた高校では、先生方だけで座学や実技による自転車教育等ができるよう体制づくりを支援しています。



倉田 潤 ● Jun Kurata

今年度は新たな試みとして、全国各地で交通指導員の皆様にご参加をいただき、新たな教材開発に向けた討議の場を設けました。現場で指導を担当する方々の知識・経験と、私たちのノウハウを組み合わせることで、より効果的で使いやすい教材を開発することが目的です。このような連携によって、より効果的で使いやすい教材に結びつくことを期待しています。

多くの人に事故を未然に防ぐための情報を提供

——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が、「安全運転の確保」に向けた考え方と、特に重視している施策をお聞かせください。

倉田 安全運転を確保するためには、運転者の運転技能や安全運転意識の維持向上を図ることが必要であり、自動車教習所や企業等の運行管理者、安全運転管理者の果たす役割が大きいです。警察として、各種講習の充実や運転者を対象とした広報啓発に努めています。

高齢者の運転免許保有者数も年々増加し、高齢者が第1当事者となるケースが死亡事故の4分の1を占めることから、高齢

運転者の方々に対し、加齢に伴う身体機能の変化が運転に及ぼす影響などを正しく理解し安全な運転行動をとっていただくため、高齢者講習の充実等にも努める必要があると考えています。なお、「安全な運転行動」には、状況により運転をひかえて、他の移動手段を利用するという場合も含まれていきますので、高齢者の方がそのような選択もできるように、国土交通省等が進めている地域公共交通機関拡充の取組みに関与、協力することも重要だと思っています。

峯川 ホンダでは「コミュニケーション」の力によって、多くの人々に交通事故を未然に防ぐための情報を提供していきたいと考えています。そこで、交通事故を未然に防ぎ、安全な街づくりを貢献するためのプラットフォームとして「SAFETY MAP」(8面参照)を昨年から一般に公開しています。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、パソコンやスマートフォンから無料で利用できます。インターナビと、9府県の警察本部や(公財)交通事故総合分析センターなど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確認し、共有することが可能です。9月末現在、10万件以上のビューと約4万6000件の投稿がありました。

この「SAFETY MAP」から得られる情報を活用し、埼玉県のように路面表示の追加など道路環境の改善に役立てている自治体もあります。こうした対策の具体的な事例も「SAFETY MAP」上に公開され、誰でも閲覧することができます。また、SJ紙においても、「SAFETY MAP」で表示されている危険箇所を実際に観察し、道路環境の改善に向けた提言を行う記事も連載しています。兵庫県などでは、こうした提言を今後の検討項目として取り上げていただいています。更に、ホンダの一部の四輪販売会社においても、法人のお取引先様を対象にした交通安全講習の題材に「SAFETY MAP」を活

※1 Honda SENSING=詳細は右記ホームページを参照。 <http://www.honda.co.jp/safety/hearts/topics/2014/1024/>

※2 Honda調べ(平成26年10月現在)

※3 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/ayatori/>

対談：世界一安全な道路交通の実現へ

用しています。

一方で、イベント会場やショッピングモールなど多くの人々が集まる場所へ私たちも積極的に出向いて、子どもやその家族を対象にした啓発活動を行っています。例えば、福岡県にある大規模レクリエーション施設でのイベントの中で「家族で体験！ホンダの交通安全教室」を3回開催し、「シートベルト重要性体験」「自転車交通安全教室」「交通安全クイズ」などを実施しました。多くの来場者に交通安全への理解を深めていただけたと思います。また、この時、来場者や施設のスタッフには、白地図にその施設周辺でヒヤリとした経験のある場所を示すシールを貼ってもらいました。これをもとに、私たちがヒヤリマップを作成し、地元の警察署や会場となった施設などに寄贈しました。

——また、ホンダは二輪車業界をリードする立場として、安全・安心な二輪車利用環境の醸成に向けて、どのように取り組まれているのでしょうか。

峯川 (一社) 日本自動車工業会など二輪車関連団体および自治体(三重県、鈴鹿市、静岡県、浜松市、熊本県)は5月、協働にて二輪車産業の成長戦略として、「二輪車産業政策ロードマップ」の取りまとめを行いました。このロードマップにおいて、安全・安心な二輪車利用環境の醸成に向けて、様々な実施施策を掲げています。その一環として、7月には原付利用者への安全運転啓発ビデオを制作し、公開しました。インターネットを通じて、誰でも自由に視聴することができます。その他、一般ライダー対象の講習会であるグッドライダーミートアップの拡大、高校生通学許可校への教育の支援、ヘルメットや胸部プロテクターの適正着用を推進する活動にも、業界として力を入れています。

障がいをお持ちの方への安全運転教育の普及

——今年6月、一定の病気等に係る運転者対策に関する諸規定が施行されましたが、法改正の目的と内容をお聞かせください。

倉田 この度の改正は、運転者の持病の発

作を原因とする重大事故が相次いで発生したことを受け、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気にかかっている者等の確かな把握及び負担の軽減を図ることを目的として行ったものです。具体的には、公安委員会が、免許を受けようとする者等に対し、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある一定の病気等に関する質問票を交付することができることとし、その質問票に虚偽の記載をして提出した者には罰則を設けることとしました。

また、診察を受けた者が一定の病気等に該当すると認め、かつその者が免許取得者であると知った場合は、医師が診断結果を公安委員会に届け出ることができるとする規定を設けました。

更に、公安委員会は、交通事故を起こした者が一定の病気等に該当する疑いがある場合に、その免許の効力を停止することができることとしました。

一方で、病気に該当することを理由として免許を取り消された方が免許を再取得する場合の運転免許試験の一部免除や免許証の有効期間のみなし継続に関する規定も整備しています。

今回の改正は、病気等による運転免許の取消しの基準を厳しくするものではなく、仮にもこのような病気をお持ちの方々への差別につながるのではないよう、丁寧な説明や徹底した広報を行っています。

峯川 私たちは身体に障がいをお持ちの方も自らクルマを操り(自操)、自由に移動できる喜びを味わえることを、安全運転の想いとともにも、多くの人々へ届けたいと考えています。今後、交通社会へ参加する障がいをお持ちの方の増加が予測されます。安全運転教育を通じて、こうした方々の自立を支援したいと考え、私たちは一昨年に「自操安全運転プログラム」を開発しホンダの交通安全センターで受講できるようにしました。このプログラムは、安全運転に必要な「走る」「曲がる」「止まる」といった基本行動を実車走行による体験を重ねることで、運転操作・感覚を把握できるのが特長です。高次脳機能障害等でリハビリ加療中の方がこのプログラムを利用し、運転復帰を果たされた事例もあります。公共交

通機関が十分に整備されていない地域では病院を退院した後、運転ができないと生活自体が成り立たないケースもあることから、そうした地域の医療機関の関心も高まっています。また、これ以外にも、高齢者を含む障がいをお持ちの方々を病院やリハビリテーションセンター、デイサービスなどへ送迎するドライバーの交通事故やトラブルの防止を目的とした「移送安全運転プログラム」を交通安全センターを通じて提供し、安全安心な移動の実現に向けた活動も進めています。

国内外を問わず、1件でも交通事故を減らすために

——あらためて、「世界一安全な道路交通社会をめざす上で」、ソフト面(交通安全教育)などで今後どのような取組みが必要か、お聞かせください。

倉田 交通事故死者は、昭和45年には1万6765人に上りましたが、政府が一体となり、また官民を挙げて諸対策に取り組んできた結果、昨年までにピーク時の4分の1近くにまで減少しており、この国の車両保有台数や免許人口の大幅な増加等を合わせて考えれば、大変なことだといえることが分かります。

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、取組みをなお一層強化していかなければなら

ないと痛切に感じています。

近年の交通事故死者の減少要因として、累次の厳罰化や取締りの強化等による飲酒運転を伴う事故の減少、高速度での事故の減少、シートベルトやチャイルドシートの着用率の向上などが考えられますが、ここ最近では、飲酒運転を伴う事故の伸び悩み傾向、シートベルト等の着用率の伸び悩み傾向等も見られます。飲酒運転根絶に向けた国民意識の醸成や、後部座席を含む全席でのシートベルト又はチャイルドシートの着用等については、更に広報啓発等を強化して浸透・定着を図る必要があります。危険な運転行為の厳正な取締りを推進したいと考えています。このほかにも、自転車利用者対策、通学路対策等様々な課題があり、交通安全教育や広報啓発、的確な交通規制や交通安全施設の整備、指導取締り等の交通街頭活動等を総合的に推進する必要がありますが、これらの活動の効果もよく検証しながら、交通事故防止に効果のある諸対策を強力に推進していくこととしております。

峯川 私たちの究極の目標は「事故ゼロのモビリティ社会」の実現です。そのために、「Safety for Everyone」の3つの柱である「安全技術」「安全情報」「安全教育」を更に進化させてまいります。特に安全教育においては安全技術の進化に伴う誤解や過信を防ぐとともに、超高齢化社会、福祉社会における安全なモビリティを支援するため、ホンダらしい先進性・独自性のある教

育の提供にチャレンジし、また多くの方々と引き続き連携し、その普及に努めてまいります。また、私たちの製品は様々な国や地域で利用されていますから、国内だけでなく、グローバル視点で交通安全教育を普及していくことも重要な役割ととらえています。毎年、海外で安全運転を推進する担当者による会議を開催し、東南アジアやインドを中心に進展中の国々の交通事故防止に貢献するため、日本のノウハウや各国の成功事例を共有しています。多くの仲間と一緒に、各現地法人の実態に即した支援をしていきたいと考えています。国内外を問わず、1件でも交通事故を減らすことのお役に立てれば、これ以上の喜びはありません。

倉田 御社はこれまでも交通安全に関する多くの教材や教育プログラム、資機材などを開発してこられ、最近も「SAFETY MAP」を一般公開するなど、多面的で深いのある取組みを展開されていることに、改めて御社の交通安全に対する熱意と崇高な使命感を感じております。教育手法等我々として学ばべき点も多々あり、御社をはじめとして交通安全に取り組む多くの皆様と協働し、協働してより安全で快適な交通社会をめざしていきたいと考えております。

また、先ほど「自操安全運転プログラム」等のお話もありましたが、御社をはじめ自動車メーカーにおける安全運転支援システムの開発が急速な進歩を遂げています。いわゆるパーソナルモビリティや自動走行に関する技術開発を含め、技術の進歩が高齢者や障がい者の移動手段確保にも寄与しつつ、一層の交通安全につながることを期待しています。今後も、官民が良好な関係を維持しながら、共に取組みの質的・量的なレベルアップを図っていくとともに、国民に向けた確かな情報発信等により、交通安全に関する意識が企業や家庭の隅々にまで広がり、交通安全活動や自主的な取組みとして根づくことにより、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

※4 インターナビはHondaが開発した双方向通信型カーナビ。
※5 ゾーン30=歩行者や自転車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。

2014 活動報告

Hondaの安全運転普及活動は45年目を迎えた。新たな3ヶ年計画のスタートにあたる今年度は「先進性・独自性のソフト開発による、戦略的な普及活動への転換」を方針と定め、「教育ソフトウェアの開発と導入」「普及活動の変革と進化」「進展国 二輪事故低減の実現」の3つの重点課題に取り組んだ。

① 教育ソフトウェアの開発と導入

「SAFETY MAP」の利用拡大に向けて

Hondaは、事故情報や急ブレーキ多発地点、生活者の皆様が持っている情報を「見える化」し、安全な街づくりに貢献するための基盤づくりとしてインターネット上に「SAFETY MAP」(8面参照)を公開している。これを危険箇所にも注意を払うということだけでなく、具体的な道路環境の改善につなげていく試みを今年度進めている。その1つとして、当紙4・5月号より「SAFETY FOCUS」という連載記事を設けた。

また、今後、JAF((一社)日本自動車連盟)埼玉支部と連携し活用を推進いただく予定である。さらに交通行政や識者の方々とも連携しながら、新たな利用拡大の研究・開発を進めていく予定である。



埼玉県では「SAFETY MAP」の情報をもとに路面表示の追加など道路改善を実施



CTBAは、約30km/h以下での前方車両との衝突の回避・軽減を低速域衝突軽減ブレーキで支援。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、急な発進を抑制する誤発進抑制機能(MT車を除く)も備えている。このCTBAをドライバーに正しく理解してもらうための安全運転教育プログラムを開発中

ホンダは「事故ゼロのモビリティ社会の実現」を「ヒト」「テクノロジー」「コミュニケーション」の3つの柱で取り組んでいる。その中で、事故軽減のテクノロジーを広く普及させることは重要であるが、一方でその機能を正しくお客様に伝えることも真の安全に向けて、とても重要なことであると考えている。初年度は、シティブレーキアクティブシステム(CTBA)を取り上げ、現在、安全運転教育プログラムとして、開発を進めている。危険を安全に体験する参加体験型の実践教育という手法で、今後ホンダの交通安全センターをはじめ、様々な場で提供できるように展開していく予定である。

車両安全技術からの実践教育の開発と導入

高齢者(歩行者・自転車)の教育ソフトウェア開発



全国5ヵ所で開催された各地域の交通指導員の方々とはHondaによる「指導員教材研究会」

Hondaは、高齢者向けの教材を各地域の交通指導員の方々に提供している。そして、実際に高齢者の皆様に交通安全を伝えている地域の交通指導員の方々からの意見や現在の交通環境、事故形態を踏まえ、新たな教材開発に取り組んでいる。

今年は各地域の交通指導員の方々に、新たな教材開発に向け、それぞれのテーマに沿って意見を出し合ってもらった場を設けた。今後も関係する皆様と連携した活動を継続的に進めていく予定である。

② 普及活動の変革と進化

地域に密着した販売会社の交通安全活動への支援

今年度はHonda Cars(四輪販売会社)との連携を強化し、Honda Cars各社の交通安全活動による地域貢献の支援を進めている。これは今後、普及活動の場と機会の拡大を図っていくための重要な取組みである。

Honda Cars 若狭には「あやとりひよこ編」の指導ノウハウを伝えるための研修を実施。Honda Cars 若狭では、地域の子どもへの交通安全教育に「あやとりひよこ編」を独自にアレンジしたうえで活用していくことを予定している



運転復帰をめざすリハビリテーション中の方をサポートする「自操安全運転プログラム」

今年度は「リハビリテーション向け運転能力評価サポートソフト」(6面参照)や「自操安全運転プログラム」(5面参照)の提供だけでなく、運転復帰プロセス全体に対しての支援をスタートさせた。また、障がいをお持ちの方だけでなく、高齢化の進展に伴い、リハビリセンターや病院、デイケアサービスへのクルマによる送迎も増えていることから、こうした移送時における安心安全の確保にも今後、積極的に取り組んでいく。



福祉に関わる運転を担う方々を対象にした「移送安全運転教育プログラム」

障がいをお持ちの方を対象にした安全運転の取組み

交通安全の普及拡大に向けた場と機会の創出



ショッピングモールや大規模レクリエーション施設などで交通安全教室を開催するなど、子どもやその家族に安全意識を高めてもらうための教育を行った

普及活動の場と機会の拡大に向けては、新たなチャレンジも進めている。それは他業種との連携による交通安全教室の開催である。今年度は初の試みとして、大規模レクリエーション施設やショッピングモールと連携し、実施。これらの結果を踏まえ、地域に根ざした活動として来年度の取組みに反映していく予定である。



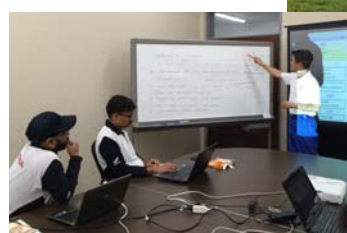
すべての席でのシートベルト着用の重要性などを体験を通して伝える

③ 進展国 二輪事故低減の実現

二輪車事故が急増中のインドへの支援

今年度は昨年度に引き続き、インドへの支援を進めている。インドは二輪車の事故が急増しており、その市場規模の大きさからも現在最も事故低減に取り組む必要がある国の一つである。

昨年度は教材などの提供や中期計画の立案を支援し、今年度は交通安全の指導者育成の支援を進めている。



インドのHonda Motorcycle & Scooter Indiaは、交通安全センターレイノー埼玉で指導者となるチーフインストラクターを3名養成

教育最前線

連載 33

● Hondaの福祉関連安全運転教育プログラム

病院と交通教育センターが連携して、リハビリテーション中の方を支援

熊本セントラル病院（熊本県菊池郡大津町）では、運転復帰を希望するリハビリテーション中の方の能力評価の参考とするために2012年から交通教育センターレインボー熊本で「自操安全運転プログラム」を

患者様の運転復帰を支援する専門チームを発定

「自操安全運転プログラム」との併用により、運転復帰を支援している。 Hondaは「より多くの人にクルマを操る楽しさを提供したい」「交通安全に参加するすべての人の安全を守りたい」という理念を実践するため、身体の不自由な方や障がい克服し、クルマの運転を通して社会復帰をめざす方の支援を進めている。具体的には「リハビリテーション向け運転能力評価サポートソフト（6面参照・以下、サポートソフト）」のシミュレーションと、実車による「自操安全運転プログラム」との併用により、運転復帰を支援している。



「自操安全運転プログラム」では安全運転に必要な基本行動を実車走行によって受講者に確認してもらう

活用している。同病院通所リハビリテーション事業所・訪問リハビリテーション事業所・作業療法士の内田智子さんは「それまで私たちが対応できたのは、運転復帰を希望する患者様に机上のテストや停止したクルマの中の評価結果をお伝えし、運転免許センターでの適性相談や自動車教習所での講習を勧めるところまででした。2年前、交通教育センターレインボー熊本で実車による自操安全運転プログラムの評価を開始したところ、患者様からの強いニーズを感じました」と話す。

そこで同病院は、まず今年5月にサポートソフトを病院内に導入。患者様から「運転したい」という声が上がった時、すぐに簡易的な評価ができるようにしたのである。そして、一定の評価結果が得られた方には「自操安全運転プログラム」を受講してもらおうという流れを構築した。その後、6月には理学療法士、作業療法士、言語療法士の10名のスタッフで構成される運転支援チームを発足。チーム内で情報とノウハウを共有することで、全員が運転評価できるようにすることをめざしている。「これまで運転支援は入院でのリハビリを終え、退院して『生活のためにはクルマの運転が必要』『運転したい』との希望が出た場合に、支援を行っていました。これは入院中にリハビリされる方の多くは、身体の機能を回復させて退院することを目標にされているため、患者様もスタッフも、退院された後の生活に意識が向きにくいからです。入院のリハビリを担当するスタッフにも運転支援の理解を深めてもらうことで、早期から患者様の退院後の運転の必要性、希望を把握し、対応が可能になりました」と、内田さんは説明する。

実車を運転することで不安が楽しさに変わった

熊本セントラル病院を利用して運転復帰をめざしリハビリ中の坂本さん（20歳）は、サポートソフトによる評価を受け、実車でのトレーニングへ移行。5月30日に交通教育センターレインボー熊本で「自操安全運転プログラム」を受講した。坂本さんは「病院の方から運転の練習がで



今年6月に発足した熊本セントラル病院・運転支援チームの皆さん

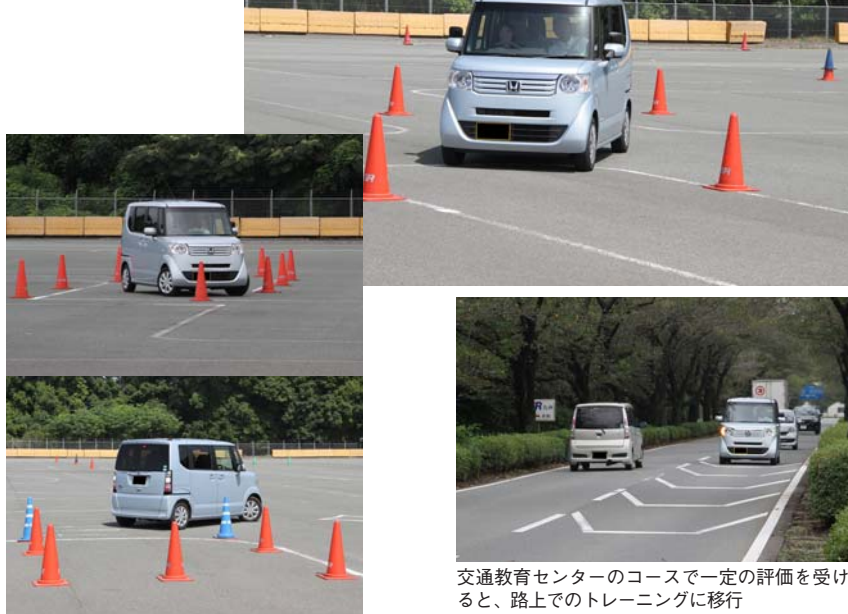
きる機会があると聞いて、ぜひやってみたいと思いました」と話す。この日は黒澤明良インストラクターが助手席に同乗し、同センターのコース内でのトレーニングとなる。坂本さんは右手・右足での運転操作が困難であるため、トレーニング車両に運転補助装置を付け、ウインカーレバーやアクセルペダルを左手・左足で操作できるようにしている。正しい運転姿勢を確認し、慣熟走行へ。坂本さんが左手・左足での運転操作に慣れてくると、ブレーキングやパイロンスラロームへと進む。ブレーキングでは決められた速度で直線を走行し、指定されたパイロンに合わせて停止する。パイロンスラロームでは一定の速度を維持しながら、ジグザクに配置されたパイロンの間を通り抜ける。最後に車庫入れにチャレンジして、約1時間にわたるトレーニングが終了。

「始めるまでは不安でしたが、今はとても楽しい気分です。運転することへの自信も持てるようになりました」と、坂本さんは笑顔でトレーニング車両から降りてきた。「最後は、以前の運転感覚を思い出してきているように感じました」と黒澤インストラクターは評価する。

運転支援は自立支援のためのツール

その後、9月4日に坂本さんは2回目を受講した。前半は1回目の内容の振り返り。後半は交通教育センター周辺的一般道路を走行する。助手席には黒澤インストラクター、後部座席には坂本さんの両親が同乗した。

交通教育センター内ではパイロンスラロームや狭路走行、車庫入れを繰り返し、基本的な運転操作と車両感覚を身につける



交通教育センターのコースで一定の評価を受けると、路上でのトレーニングに移行



トレーニング車両に取り付けられた左手・左足で操作するための運転補助装置

た坂本さんの父親は「前回と比べると、進歩していることが確認できました。今後は間隔をとらずにトレーニングを継続させられるようにしたい」と話す。

また、この日は熊本セントラル病院でリハビリを行っている高橋さん（61歳）も「自操安全運転プログラム」を受講。高橋さんはこれが1回目、坂本さん同様、運転補助装置で左手・左足で運転操作を行う。「初めて左足でアクセルとブレーキを操作したので、最初のうちは踏み加減がわからず苦労しましたが、安全が確保された場所を走るのでリラックスして練習できました。だいぶ慣れてきたので、練習を重ねればスムーズに運転できそうです」と感想

を語ってくれた。熊本セントラル病院の内田さんは「熊本県は公共交通機関が充実していない地域もあり、坂本さんのような若い方は自分でクルマの運転ができないと就職などに制約を受けることになり得ます。ですから、運転復帰への可能性はできるだけ残してあげたい」という。「病気になることもありません。それは諦めるように自分で自分に言い聞かせようとするから。心の底では運転したいと思っても、周囲に言い出すことができない。そうした考え方を変えてもらうことが私たちの役割だと考えています」。熊本セントラル病院では、運転支援を自立支援のためのツールの1つとしてとらえ、取り組みを推進している。

Hondaの「自操安全運転プログラム」に関心をお持ちの医療機関、福祉団体の方は下記にご相談ください。 本田技研工業（株）安全運転普及本部 TEL: 03 (5412) 1736

TOPICS 1

●リハビリテーション向け運転能力評価サポートソフト

作業療法士学会等に出展し、ソフトの有効性を訴求

「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、リハビリテーション中の方が作業療法士などと一緒に四輪での運転復帰に向けて運転に対する評価・訓練をサポートするためのソフトである。運転環境の模倣的な再現により、運転操作における手足の複合的動作を行うことができる。

ホンダは普及拡大をめざし、2014年度は福祉機器展への展示と合わせて全国の作業療法士学会、リハ医学学会への出展を行い、機能説明と体験を通じて更なる認知向上と活用効果を確認していただけるよう取り組んでいる。

ソフトの販売委託を担う(株)マネージビジネスと合同での対応として、大学関係者及び作業療法士の方を対象に、有効性を認識していただくことができた。2015年度は認知向上と普及拡大の場を地域の学会へ移行していくとともに、運転復帰に向けたプロセス全体への支援を強化していく予定である。

「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、リハビリテーション中の方が作業療法士などと一緒に四輪での運転復帰に向けて運転に対する評価・訓練をサポートするためのソフトである。運転環境の模倣的な再現により、運転操作における手足の複合的動作を行うことができる。

ホンダは普及拡大をめざし、2014年度は福祉機器展への展示と合わせて全国の作業療法士学会、リハ医学学会への出展を行い、機能説明と体験を通じて更なる認知向上と活用効果を確認していただけるよう取り組んでいる。

ソフトの販売委託を担う(株)マネージビジネスと合同での対応として、大学関係者及び作業療法士の方を対象に、有効性を認識していただくことができた。2015年度は認知向上と普及拡大の場を地域の学会へ移行していくとともに、運転復帰に向けたプロセス全体への支援を強化していく予定である。

●2014年度の主な出展先
 ・日本リハビリ医学学会
 ・静岡県作業療法士学会
 ・日本リハビリテーション医学会学術集会
 ・日本訪問介護リハ協会

・リハ学会世界大会
 ・新潟リハ運転シンポジウム
 ・新潟県作業療法士学会
 ・北海道作業療法学会

・日本作業療法士会運転部会
 ・リハビリテーション・ケア合同研究大会
 ・東海北陸作業療法士学会
 ・日本高次脳機能障害学会



●家族で学ぶ Honda の交通安全教室

子どもたちが参加・体験しながら、安全確認など基本行動を身につける

「いっしょに学ぼう 道のわたり方」では交通安全教育プログラム「あやとりいひよこ編」を使って、基本的な交通ルールを説明。最後に、公園内に設置されている横断歩道を親子で渡ってもらった。

4歳と5歳のお子さんと「いっしょに学ぼう 道のわたり方」に参加した父親は「以前、この公園に来た時に交通安全教室の開催を知り、千葉県松戸市から

「基本を身につけよう 自転車の乗り方」のコーナーは小学生が対象。自転車が守るべき交通ルールを伝え、自転車に乗りながら基本的な安全確認の動作を身につけた。

「基本を身につけよう 自転車の乗り方」のコーナーは4〜5歳の幼児が対象。ホンダのスタッフが交通安全教育プログラム「あやとりいひよこ編」を使って、道路を横断する際に守ってほしいことを伝えた。その後、子どもたちは公園内に設置されている横断歩道を保護者と一緒に渡り、学んだことを実践した。

「基本を身につけよう 自転車の乗り方」では、子どもたちが自転車で公園内の指定されたコースを走行し、Hondaのスタッフが安全確認の方法などをアドバイス



「いっしょに学ぼう 道のわたり方」では交通安全教育プログラム「あやとりいひよこ編」を使って、基本的な交通ルールを説明。最後に、公園内に設置されている横断歩道を親子で渡ってもらった。

やってきました。幼児にもわかりやすい内容で参加して良かったと思います。歩行者は右側通行であることや、歩行者用の青信号が点滅している時は止まるなど、私たち親も交通ルールを再確認できました」と感想を語った。



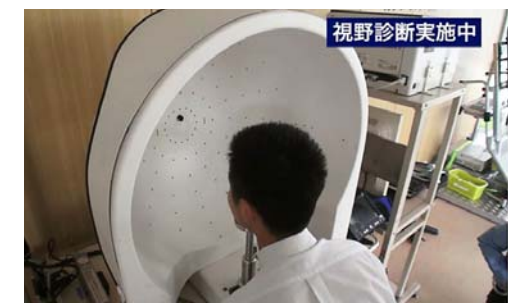
「基本を身につけよう 自転車の乗り方」では、子どもたちが自転車で公園内の指定されたコースを走行し、Hondaのスタッフが安全確認の方法などをアドバイス



ポスターの部・大賞



ポスターの部・大賞を受賞した松江さん



動画の部・大賞

●交通安全動画・ポスターコンテスト結果発表

3 動画5作品、ポスター4作品が入賞

ホンダでは7月から9月にかけて、交通安全動画・ポスターを広く一般から募集。テーマは、あなたが感じる「こんなときが危ない!」。ホンダ社内の厳正な審査の結果、動画5作品、ポスター4作品が受賞作に輝いた。

●動画の部

大賞・静岡県鈴木さん 青野さん・溝口さん (静岡大成高等学校放送部グループ)

優秀賞・滋賀県片山さん・田中さん・古川さん (滋賀大学経済学部グループ)、北海道根本さん・木南さん・荒井さん
 ホンダ賞・栃木県とまるんさん、滋賀県中塚さん・柴田さん (滋賀大学経済学部グループ)

●ポスターの部

大賞・福岡県松江さん 東京都優秀賞・愛知県藤井さん、東京都奥本さん

ホンダ賞・石川県加治さん



動画の部・大賞を受賞した静岡大成高等学校放送部の皆さん

NEWS REVIEW

1 ●第45回全国白バイ安全運転競技大会 全国の白バイ隊員が高度な安全運転技術を競う



10月11日、12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45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術の向上、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。今年は、43都道府県警察及び皇宮警察から、女性隊員38名を含む178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(モトクロス)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4940人が観戦した。主な結果は以下の通り。
 ●団体の部
 (第1部・9都府県警察) 優勝/愛知県、第2位/警視庁、第3位/千葉県
 (第2部・35道府県警察等) 優勝/群馬県、第2位/熊本県、第3位/山口県
 ●個人競技の部
 (男性の部) 優勝/木村幸司(埼玉県)
 (女性の部) 優勝/小森谷友美(埼玉県)

2 ●(公財)交通事故総合分析センター 交通事故例調査をもとにした調査・分析研究を発表

10月17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17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。今年は同センターによる交通事故例調査をもとにした以下の5つの発表があった。

- 1) 交通事故例の報告—交通事故調査の現場から—
 - 2) 四輪乗車中の子供の交通事故例の分析
 - 3) 熟年高齢運転者の車両単独事故—代表的事例と今後の指針—
 - 4) 事故発生場所情報を使った事故分析
 - 5) 交通事故が多発する箇所の特徴と事故事例
- ※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42回 夜間、信号機のない交差点を右折する時(四輪車編)

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。今回は四輪車のドライバーに、夜間、信号機のない交差点を右折する時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

対向するバイクはまだ遠いと感じたので、あなたは右折を開始しました。右折した先には横断歩道があります。

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 23

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。



広島県呉市の呉交通安全協会交通安全教育指導員の皆さん(左から)興梠茂名己さん、益田香奈子さん、知久早苗さん

命を守るための交通安全ルールを1つでも持ち帰ってもらおう

呉市は平成17年に周辺市町村が編入し、人口25万人規模の広島県南西部に位置する臨海都市である。同市の交通安全教育は興梠茂名己さん、益田香奈子さん、知久早苗さん3名の専門指導員と警察署、呉市内の交通安全推進協議会のボランティア指導員が連携しながら行っている。平成25年は幼児を中心に、小・中学生、高齢者延べ313回、約2万7600人を対象に交通安全教室を開催した。

「幼児を対象とした交通安全教室では、1つでもいいので交通安全ルールを理解してもらい、持ち帰ってもらうことを心がけています。『こんなルールがある』で終わりではなく、『こうした危険があるから、このルールを守る必要がある』ということを伝えたい」と、興梠茂名己さんは話す。そのため、教材は子どもたちにきちんと理解してもらえるよう視覚に訴えるものをつくりしている。室内で行う交通安全教室

ではどうしても動きのない平面の教材を使うことになる。そこで2つのクリアファイルを利用し動きを持たせる(写真参照)など工夫を凝らしている。「1つでも持ち帰ってもらおう」。その思いは進め方にも表れている。「私たちが一方的に話すのではなく、質問を投げかけるなど、子どもたちに参加してもらえる工夫をしています。2WAYコミュニケーションを図ることで、子どもたちの記憶に残す指導をめざしたい」と三人は語る。

★幼稚園・保育園での交通安全教室



伝えたことを子どもたちに実践してもらい、最後に年長児は「おうちの人と小学校まで歩く練習をすること」を約束

神経衰弱のように2つの図柄を子どもたちに揃えてもらう。同じ図柄が揃った時点で描かれているイラストの意味やルールを丁寧に説明。Hondaが主催する交通安全指導員研修会に参加した際、他地域が発表した指導内容を参考にしている



★平面の教材で動きを出すための工夫



Hondaの交通安全教育プログラム「あやとりいひよこ編」ではワークシートに切り込みを入れ、そこからクルマが飛び出てくる様子を再現



2つのクリアファイルに貼り付けたイラストをスライドさせて歩行者が動いているように見える

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/>

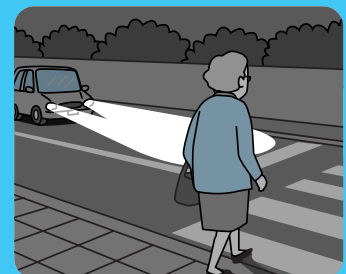
SJクイズ ?

Q1 平成25年の交通事故件数を昼夜別にみた場合、夜間の死亡事故率(交通事故全体に占める死亡事故の割合)は昼間の何倍でしょう?

- ①約1.2倍 ②約1.7倍
③約2.2倍 ④約2.7倍

Q2 夜間の交通事故件数を事故類型別にみた場合、人対車両で最も多い事故類型は次のうちどれでしょう?

- ①対面通行 ②背面通行
③横断中 ④路上停止中



Q3 夜間の交通事故件数を事故類型別にみた場合、車両相互で最も多い事故類型は次のうちどれでしょう?

- ①追突 ②出会い頭衝突
③右折時衝突 ④左折時衝突

※「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)

安全な道路環境をめざして 5

SAFETY FOCUS

直進車と右折車の衝突事故が多発する幹線道路の交差点

●この地点で発生した事故件数

事故類型		件数
車両相互	右折時	12
	追突	4
	その他	1

※平成25年中、愛知県警察本部提供

●「SAFETY MAP」みんなの意見

危ないと感じる理由	そう思う人
スピードが出ているクルマが多い	2人
右折車に注意	2人

※平成26年11月14日時点



「SAFETY MAP」の表示

「SAFETY MAP」は、ホンダが開発している「SAFETY MAP」に示される交通上の危険が潜在的に足運び、現場の交通環境と事故防止について考察する連載記事です。

「SAFETY MAP」には「みんなの意見」として一般投稿された危険スポット情報が地図上に表示されている。今回「FOCUSエリア」(下図参照)に取り上げるのは、愛知県内で4人の方が「みんなの意見」を投稿している「豊川橋北」交差点だ。ここでは、右折車に注意(2人)、スピードが出てくるクルマが多い(2人)などの投稿が寄せられている。また、急ブレーキ多発地点の表示も出ている。この場所では、平成25年中に交通事故が17件発生しており、そのうち12件は右折時の衝突事故となっている。

「SAFETY FOCUS」は、ホンダが開発している「SAFETY MAP」に示される交通上の危険が潜在的に足運び、現場の交通環境と事故防止について考察する連載記事です。

現場をたずねる

「豊川橋北」交差点は、名古屋と浜松を結ぶ豊川バイパスにある。昨年6月に陸橋が開通したことによって慢性的な渋滞が大幅に解消。その一方で、事故件数は増えている。「SAFETY MAP」は平成24年中の事故情報を用いているため、昨年整備された同交差点には事故多発エリアの表示が出ていない。

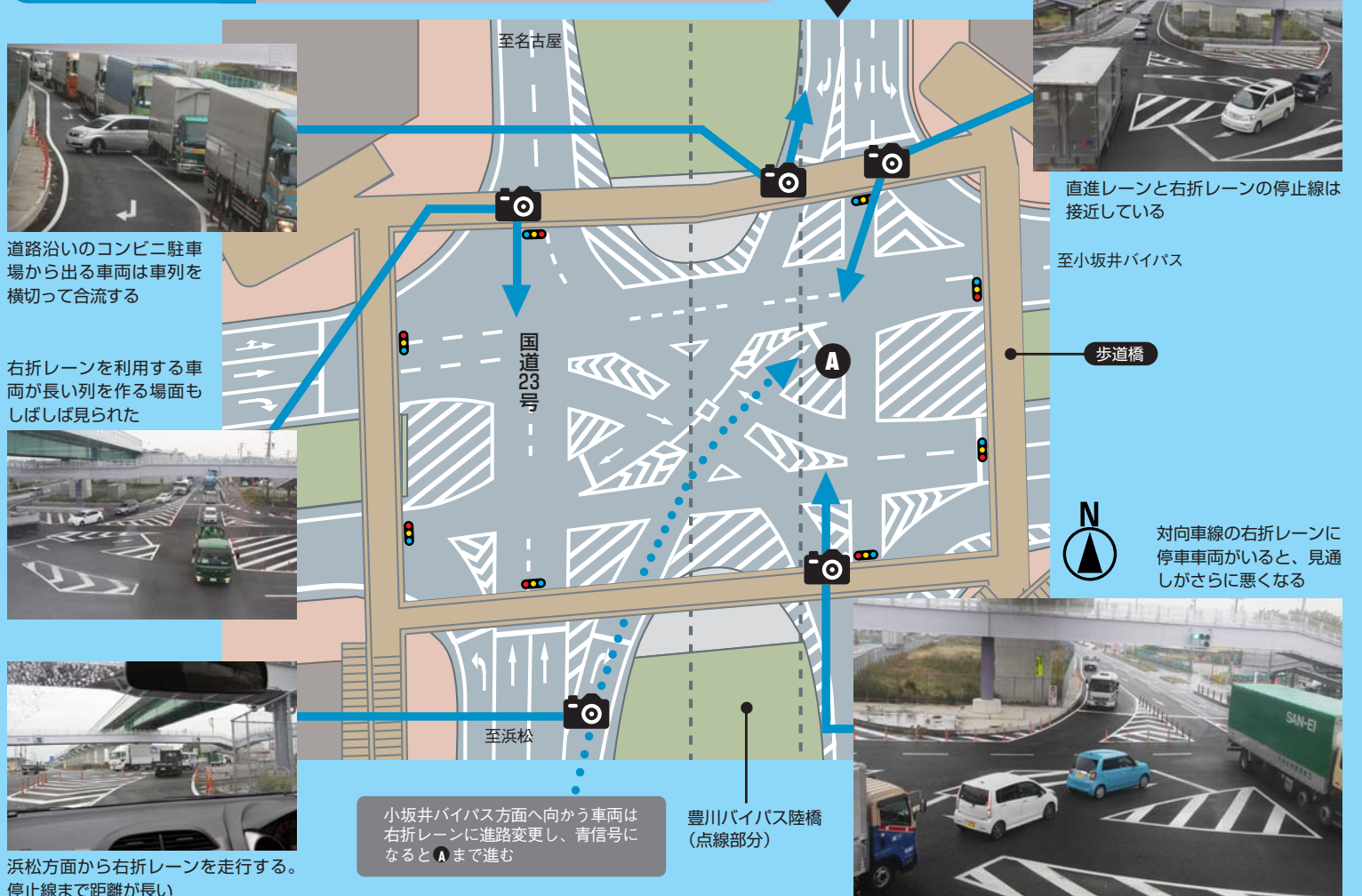
現場を訪ねた平日朝10時は、トラックやトレーラーなどの大型車が通行車両の多くを占めていた。国道23号の浜松方面から小坂井バイパス方面へ右折する車両は、地図上のAで直進車両の往来が途切れるのを待っていたが、停止線を越えて停車する乗用車が散見され、名古屋方面からの直進車両が左側に寄って避ける場面が見られた。

また、直進車両が交差点にかなり接近していても、右折を開始する乗用車もいた。大型車の多くは停止線の手前に停車し、対向車との間隔に十分な余裕が生じてから右折を行っていた。

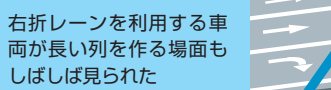
一方で、名古屋方面からの直進車両も右折待ちをする車両が多い時は、交差点のかなり手前から減速し、右折車両に道を譲る場面も見られた。

FOCUS エリア

愛知県豊橋市前芝町 国道23号「豊川橋北」交差点



道路沿いのコンビニ駐車場から出る車両は車列を横切って合流する



右折レーンを利用する車両が長い列を作る場面もしばしば見られた



浜松方面から右折レーンを走行する。停止線まで距離が長い

小坂井バイパス方面へ向かう車両は右折レーンに進路変更し、青信号になるとAまで進む

豊川バイパス陸橋(点線部分)



直進レーンと右折レーンの停止線は接近している

至小坂井バイパス

歩道橋



対向車線の右折レーンに停車車両がいると、見通しがさらに悪くなる

前車に追従して右折を開始しない

「豊川橋北」交差点では今年3月、国道23号の浜松方面から小坂井バイパス方面へ右折する車両の側面に直進車両が衝突するという死亡事故が発生している。確かに現場で危険を感じたのは、このパターンだった。特に、Aにいる大型車の真後ろで右折待ちをしている乗用車が、前車が右折を開始すると、直進車両が接近していても止まらず、追従しようとするケースだ。実際にAの停止線を少し越えたあたりで直進車両に気づき、急停車した乗用車があった。漫然と運転していると、前車につられて右折してしまいがち。しかし、ドライバーは必ず自分の目で対向車が接近していないか十分に確認する必要がある。また、対向車が遠くに見えていても、速度が高ければ予想以上に早く接近してくる。スムーズに流れている幹線道路では対向車の速度が高い場合があることに注意しなければならない。

ドライバーに対向車線への意識を向けさせる

「豊川橋北」交差点のAの停止線は対向する直進レーン寄りには設けられていない。これによって、高架の橋脚による死角がなくなり、対向車線への視認性が良くなっている。ただし、クルマが停止線の位置に来た時に、ドライバーは直進レーンに対し右横に向けて停車することになり、意識しないと視線は対向車線に向かない。対向車線にドライバーの意識を向けるため、停止線Aを後方に下げ、停止線から徐々に前進して右折を始めさせることができないだろうか。また、右折レーンをカラー舗装するなど、ドライバーに停止線の位置を明確にすることも必要ではないかと思われた。

愛知県警察では信号制御の見直しなど、右直事故を防止するための対策を計画している。

歩道橋を渡らずに車道を横断する歩行者



交差点周辺には注意を促す看板が設置されている



Aに向かう右折レーンを走行する車内から。大型トラックが先行していると、対向車線の様子は目視しづらい

「SAFETY MAP」のご活用・ご参加をお願いします!

<http://www.honda.co.jp/safetymap/>

「SAFETY MAP」は「みんなで作る安全マップ」です。Hondaのインターナビが集めた日本中を走るクルマの急ブレーキ情報と、交通事故情報、そして皆さんの声で地図はつくられます。お手持ちのPC・スマートフォンからアクセスできますので、あなたの周囲に危ないと感じることのある場所があったら、情報を投稿してください。