

Hondaの交通安全情報紙



Since1971



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、下記までお問合わせください。 (株)アストリエイティブ 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①：福祉領域における Honda の活動の拡がり  
福祉領域の安全運転教育を自動車教習所を核に普及拡大……①

特集②：自転車の交通事故防止に向けた取り組み  
安全で快適な自転車の利用環境づくりをめざして……④

FRONT LINE / 「天下の公道」と生活道路に関する研究……⑥  
TOPICS / 第15回全国自動車教習所教習指導員安全運転競技大会……⑥

指導者ファイル / 千葉県八千代市・交通指導員の皆さん……⑦  
危険予測トレーニング (KYT) / 郊外の見通しの悪い交差点を横断する時 (自転車編)……⑦  
SJ クイズ……⑦

SAFETY FOCUS / 福岡県北九州市・愛知県豊橋市……⑧

特集①  
福祉領域における  
Honda の活動の  
拡がり

# 福祉領域の安全運転教育を 自動車教習所を核に普及拡大



津嘉山自動車学校に設置されてい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」

Honda が開発した福祉関連安全運転教育プログラムは多くの病院やリハビリ施設で活用され、全国7カ所にある Honda の交通安全教育センターの受講者も徐々に増えてきている。こうしたニーズは全国各地にあり、今後、交通安全教育センターだけでカバーするのは難しい状況である。そこで、運転復帰を希望される方が近隣地域で参加できるよう、Honda が連携している自動車教習所を通じて病院やリハビリ施設への普及拡大の展開を図っている。こうした取り組みを紹介するとともに、地域において、障がいをお持ちの方の運転復帰をどのように支援していくべきか、自動車教習所や医療関係者、研究者の意見をうかがった。

津嘉山自動車学校副管理者の興儀喜史さんは「病气などで運転を中断した方が、運転免許センターで臨時適性検査を受ける場合、その方とは不安を感じているはずだ。当

この2校には3月よりサポートソフトを設置。さらに、各校が自操プログラムを提供できるように教習指導員の養成を行う予定だ。2校を通じて、医療関係者にサポートソフトと自操プログラムを紹介することにより、病院やリハビリ施設との連携を図り普及拡大につなげることがねらいである。

既に、サポートソフトは全国80カ所以上の病院やリハビリ施設で導入され、自操プログラムは全国7カ所にある Honda の交通安全教育センターで展開し、運転復帰をめざす方々が受講している。

その一方、全国各地での受講ニーズにこたえていくため、自動車教習所との連携はたいへん重要であると考え、その第一歩として、Honda が連携する自動車教習所である津嘉山自動車学校（沖縄県南風原町）と、弘前モータースクール（青森県弘前市）の協力のもと、サポートソフトと自操プログラムのさらなる普及拡大に向けた取り組みをスタートさせた。

サポートソフトの評価結果をもとに今後に向けたアドバイスをを行う



校では、そうした方の不安を少しでも取り除きたいと思い、相談を受け付けています。毎月1〜2件は相談があり、今後ますます増えていくことが予想されます。まずは、病院などへのサポートソフトの導入を促進するため、当校にサポートソフトがあることを県内の医療関係者に告知して、視察にいらしてほしいと考えています。また、自操プログラムについても、7月に教習指導員向けの研修を実施する予定です。Honda のノウハウを活用し、運転復帰をめざす方を支援していきたい」と話す。

## 客観的なデータを示す ことで、納得性が高まる

5月20日、運転復帰をめざしている照屋弘さん（56歳）が那覇市障がい者生活支援センターゆいゆい・相談員の知念貴之さんと津嘉山自動車学校を訪れた。照屋さんは病気のため、5年間クルマの運転から遠ざかってきたが、症状が改善したことから、1年ほど前から運転の再開を病院に相談。そして、この日、津嘉山自動車学校独自の実車による運転

技能訓練を受けることになった。

最初は教習コースでの実車による訓練。教習車両の助手席には同校検定・指導課主任の仲原英久さん、後部座席には知念さんが乗車した。照屋さんは左半身が不自由なため、ハンドルを操作しやすくするための旋回ノブが取り付けられている。外周コースを数周し、教習車両に慣れると、信号交差点や一時停止場所で仲原さんの指示通りに右左折する。

照屋さんの運転を観察しながら、仲原さんは「右手だけでハンドルを操作するので、両手に比べて素早く動かせません。そのため、交差点を曲がる時に大回りになっています。右左折する前に速度を控えておくことでカバーできます」とアドバイスする。この後、照屋さんはS字やクランクなどの課題にも取り組んだ。

休憩をはさんで、サポートソフトによる訓練が始まる。まずは運転反応検査。画面上に表示されるランプの点滅を確認し、ランプの色別に定められた操作に対する反応の速さや正確さを測定する。

仲原さんは検査の結果を提示し、「反射的な動作が遅く、突発的な出来事に対して反応が遅れる傾向にあります」と、照屋さんに説明していく。

最後は、危険予測体験。シミュレーション上の市街地コースを走行する。運転反応検査と同じように、走行結果をもとに仲原さんが「全体的に速度が高くなっています。その分、危険を見つけた時に急ブレーキになっていました。今後は危険を感じたら、アクセルから足を離して速度を落とし、ブレーキをかける準備をするようにしてほしい」と評価を行った。

初めてサポートソフトを使ったという仲原さんはそのメリットを次のように話す。「照屋さんの場合、実車とサポートソフトの両方で、動作や反応時間が遅いという傾向がみられました。実車の時には感覚的にしか伝えられないことが、サポートソフトでは客観的データとして示すことができ、ご本人も納



津嘉山自動車学校の教習コースでの実車による訓練



## 北と南で進む 運転復帰への支援

得して結果を受け入れていただけです。今回は先に実車訓練を行いました。あらかじめサポートソフトで運転の傾向を把握しておいたほうが効果的だと感じました。実車の部分においても、今後はホンダの自操プログラムを活用することで、よりきめ細かいアドバイスができると思います」。

### 病院と警察、教習所の連携が必要不可欠

2時間の訓練を終えた照屋さんは「実車の訓練ではブレーキやアクセルをきちんと踏めるかが心配で、期待より不安でいっぱいでした。当たり前のことですが、アクセルを踏むとクルマが進むということが実感できて、とてもうれしかった。実車やサポートソフトでの体験を通じて、速度が高いことや交差点での安全確認が不十分であることがわかったので、そうした点に気がつけて訓練を続けたいと思います。来年2月に、自分のクルマに仲間たちを乗せて、プロ野球のキャンプを見に行くことが目標です」と感想を語った。

照屋さんの訓練を見守った知念さんは「サポートソフトは運転復帰をめざす高次脳機能障害のある方々にとって、重要な役割を果たしていくと思います。『自分は運転できるのか、できないのか』悩んでいる方が、自分の運転を客観的に確認できる手段です。より多くの場所でサポートソフトが利用できるよう



津嘉山自動車学校副管理者の與儀喜史さん(写真左)と、検定指導課主任の仲原英久さん(写真右)

になってほしい」という。

サポートソフトは簡易に設置ができ、場所をとらないので病院など医療機関での普及が期待できると話すのは、(一社)沖縄県作業療法士会会長の比嘉靖靖さんだ。

「サポートソフトによるシミュレーターでの評価と、自操プログラムによる実車での評価を組み合わせることで、より多面的な評価ができるようになります」と、自動車教習所での実車訓練の重要性を訴える。



(一社) 沖縄県作業療法士会会長の比嘉靖靖さん

沖縄県作業療法士会では自動車運転のリハビリに関する定期的な勉強会を立ち上げるなど、運転復帰をめざす方を支援するための体制づくりを始めている。「病院と警察、自動車教習所の連携が必要不可欠です。警察や自動車教習所の皆さんと現状を共有し、意見交換をしていきたいと考えています」。その第一歩として、1月に行われた「自動車運転リハビリテーション研修会」(主催:沖縄リハビリテーション研修会)(主催:沖縄県作業療法士会)は共催。研修会では、沖縄県警察本部交通部運転免許課による「障がい者運転適性相談の実施要領について」の講演を盛り込むなど、医師や作業療法士、警察との情報交換の場となったそう。

「何らかの障がいにより身体が不自由になると、運転はもう無理だと諦めてしまいがちです。運転可否の最終的な結果はわからなくても、私たちが再開への道筋を示してあげることによって前向き

特集① 福祉領域における Honda の活動の拡がり

「十分な教育やトレーニングができる」として、運転復帰をめざす方の支援は重要な課題で、難しいから面倒だからと避けて通ることはできません。」

弘前モータースクールも、サポートソフトとともに自操プログラムを取り入れる方針だ。弘前モータースクール副校長の高橋理さんは「私たちは初心



弘前モータースクール副校長の高橋理さん

八戸モータースクール(青森県八戸市)、浪岡モータースクール(青森県青森市)の教習指導員も参加することになっている。

十分な教育や  
トレーニングができる  
場と機会を提供する

「臨時適性検査を経て免許を更新しても、事故を起こしたら、当然、運転している本人の責任となります。そうした事態を避けるために十分な教育やトレーニングが必要です。そうした場と機会を提供し、自分の運転特性を正しく認識してもらい、それを補う運転を身につけるためのお手伝いをしたい」と、高橋さんはいう。

運転できる可能性があれば  
支援していくべき

弘前医療福祉大学保健学部医療技術学科作業療法専攻講師の成田句生さんは、こうした弘前モータースクールの取組みに期待を寄せている。「最初に安全なシミュレーター(サポートソフト)で評価し、問題なければ実車による評価に移行するという仕組みは、青森県にはありません。実車を使っている評価やトレーニングは病院単独では不可能で、自動車教習所にもないのです。特に、右足が不自由な方が運転する場合、左足でアクセルとブレーキを操作することになるので、安全な場所で行うためのトレーニングを重ねる必要があります。左足での操作に慣れたとしても、目の前に危険が現れた際に右足のように急ブレーキ



弘前医療福祉大学保健学部医療技術学科作業療法専攻講師の成田句生さん

以前、青森県内の作業療法士に、今までに脳卒中になった方から運転再開に関する相談があったかについてアンケートをとったところ、「相談はあるが、どう対応したらいいかわからない」という回答が多かったそうだ。作業療法士が積極的に関与していくべきだと考えた成田さんは、こうした相談に取り組みやすくなるため、平成26年4月に「脳卒中者の自動車運転再開マニュアル(青森県版)」を作成し、県内の作業療法士に配布した。このマニュアルには、運転再開の相談を受けた時の対応と、運転を再開するために必要な情報が網羅されている。「それまでは、運転免許センターへの運転適性相談を案内することしかできていませんでしたが、マニュアルを配布したことで、運転再開のためのリハビリテーションプログラムの実施例、運転免許制度や臨時適性検査の解説、自動車改造の知識(運転補助装置の購入・取り付け)など、より具体的な情報を作業療法士から提

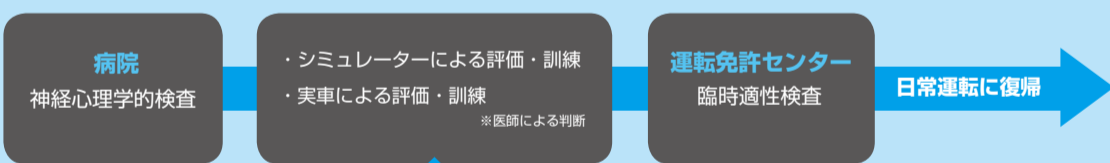


成田さんが作成した「脳卒中者の自動車運転再開マニュアル(青森県版)」

「青森県では退院した後、クルマの運転ができないと困る方が多いと思います。運転できるようになることは、その方の社会参加を後押しし、生活の質を上げることに繋がります。そのため、運転できる可能性のある方に対しては、できるだけ支援していきたいと思っています。」

「脳卒中などにかかって身体の一部に麻痺が残っていても、重度の高次脳機能障害がなければ運転を再開できる可能性は十分にあると、成田さんはいう。

●運転復帰までの流れ



Hondaの福祉安全運転教育プログラム

運転能力評価サポートソフト

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ソフトで、付属のペダルやハンドルを利用し、反応の速さや正確さ、動作や集中力、判断力を測定。その結果を健常者のデータと比較し、年代別の5段階評価で運転レベルを知ることができる。シミュレーション上の運転コースは、難易度に応じて様々な運転環境を用意。認知・判断・運転操作の複合的動作を楽しみながら行うことで、リハビリのモチベーションを保てるようバリエーションに富んだ構成となっている。



自操安全運転プログラム

四輪での運転復帰をめざす身体が不自由な方を対象としたプログラムで、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・感覚を把握できる内容になっている。



Hondaの福祉関連安全運転教育プログラム(「運転能力評価サポートソフト」「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

「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」という理念の実現に向け、身体の不自由な方々の社会復帰に向けた安全な移動手段の確保のために教育機会の提供、ならびに運転復帰プロセスの

サポートを通じ、一人でも多くの笑顔の拡大と交通事故の予防をめざしたいと考えている。

今回紹介した沖縄県と青森県では、自動車教習所にHondaのサポートソフトと自操プログラムが導入されることで、安全に運転を再開してもらうためのプロセスを構築しようとする動きが始まった。Hondaは地域における交通安全活動に積極的に取り組んでいる連携自動車教習所の協力を得ながら、運転復帰を希望される方がより身近な場所から福祉関連安全運転教育プログラムを受講できる体制づくりを進めていく予定だ。

※ Hondaでは、病院や福祉施設で送迎を担うドライバーを対象にした「移送安全運転教育プログラム」も提供しています。

特集②  
自転車の交通事故  
防止に向けた  
取り組み

# 安全で快適な自転車の 利用環境づくりをめざして

改正道路交通法の施行に伴い、6月から危険な交通違反を繰り返す自転車利用者に安全講習を義務づける「自転車運転者講習制度」が始まるなど、自転車利用者を取り巻く環境が大きく変わっている。こうした中、各地域が独自で進めている自転車利用者への安全対策を紹介し、安全で快適な利用環境をどのように構築していくべきか探る。

「自転車運転者講習制度」の概要は左記の通りとなり、対象となるのは6月1日以降に行った危険行為である。左記14種の危険行為に該当する違反行為をした者が警察官に交通違反として検挙された場合はもちろん、交通事故の際に自転車運転者側に危険行為に該当する違反行為があった場合も含まれる。

### 自転車運転者講習制度

**●講習の対象となる危険行為**

- ・信号無視
- ・通行禁止違反
- ・歩行者用道路における車両の義務違反(徐行違反)
- ・通行区分違反
- ・路側帯通行時の歩行者の通行妨害
- ・遮断踏切立入り
- ・交差点安全進行義務違反等
- ・交差点優先車妨害等
- ・環状交差点安全進行義務違反等
- ・指定場所一時不停止等
- ・歩道通行時の通行方法違反
- ・制動装置(ブレーキ)不良自転車運転
- ・酒酔い運転
- ・安全運転義務違反

**●講習制度の流れ**

14歳以上が対象

①危険行為を反復  
(3年以内に2回以上)

↓

②受講命令

↓

③講習の受講

講習時間：3時間、  
講習手数料：5700円(標準額)

※受講命令に違反した場合…5万円以下の罰金

兵庫県では平成27年4月1日から「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が施行され、自転車利用者に賠償

## 安全意識を高めるための 自転車保険の加入義務づけ

条例の施行に合わせ、(一財)兵庫県交通安全協会では年間10000円の掛金で最大5000万円の対人・対物補償を行うプランなどがある「ひょうごけんみん自転車保険」を用意した。兵庫県外在住者でも同協会の「自転車会員」となれば、この保険に加入することができる。



大阪市立大学大学院工学研究科教授の  
日野泰雄さん

責任保険の加入が義務化(10月1日より施行・罰則はなし)された。条例による保険加入の義務づけは全国初となる。

今回の条例化にあたって、有識者による検討委員会の委員長として兵庫県知事に提言を行ったのが、大阪市立大学大学院工学研究科教授の日野泰雄さんである。

自転車にも保険の加入を義務づけることは、クルマやバイクと同じように運転には危険が伴うこと、事故の加害者となる可能性があることを自転車利用者に認識してもらうためだと、日野さんは強調する。「保険への加入は事故補償への備えとしてとらえられがちです。万が一の事故時の補償はもちろんですが、一番の目的は自転車を運転する際に「自分も気をつけなければいけない」と安全意識を高めてもらうことなのです」。

## 自転車利用者に ヘルメット着用の促進を

日野さんらがまとめた兵庫県知事への提言には、事故被害軽減のための備えとして、ヘルメット着用の促進についても言及している。「若年層ほど頭部損傷による後遺症が残った場合には長く苦しむこととなります。一方、高齢者は頭部損傷による事故死者数が多くみられます。そのため、自転車利用者にヘルメット着用の効果と必要性について、わかりやすく説明していく必要があります。自転車販売店での利用者への働きかけも重要です。まだまだヘルメットの価格が高いことも課題だと思いますので、レンタルなど低料金で利用できるサービスの拡充を期待しています」。

今年度、県立高校の全生徒約3万人に自転車用ヘルメットを無償配布するという先駆的な取り組みを行っているのが愛媛県である。これまで県立高校においては、すべての生徒を被害者にも加害者にもさせないという指導方針の下、交通ルールの遵守と交通マナーの向上に向けた交通安全教育を推進していた。しかし、高校生の自転車乗用中の死傷事故が相次ぎ、保護者からもヘルメットを着用させてほしいとの強い要望があったことから、県高等学校PTA連合会と校長会が相談し、県下一斉に自転車通学の許可要件としてヘルメット着用義務づけが決定された。今年度については、県立学校が加盟している(一財)愛媛県教育振興会がへ



愛媛県で県立高校の生徒に配布される自転車用ヘルメット。スポーティな印象を与える男子推奨モデル、前頭部が日除け効果のある形状になっている女子推奨モデルがある。それぞれ2色用意され、生徒が自由に選ぶことができる

ルメットの購入支援を決定したことを受け、併せて県からも補助を行うことにより、自己負担なしで購入できることとなった。

愛媛県教育委員会高校教育課課長の長井俊朗さんは「6月末までにヘルメットが生徒に行き届き、7月から着用が開始されます。自転車通学の高校生がヘルメットを着用することで、登下校時の街の風景が一変するでしょう。ヘルメット着用は、交通ルールを守り、自らの命を守るという心がけの証です。高校生がヘルメットを着用することは、県民全体にヘルメット着用の機運を醸成するなど、県が全国に発信している『自転車新文化』の普及・浸透に有効だと考えています」という。

県全体でヘルメット着用を促進するための新たなアプローチといえるだろう。

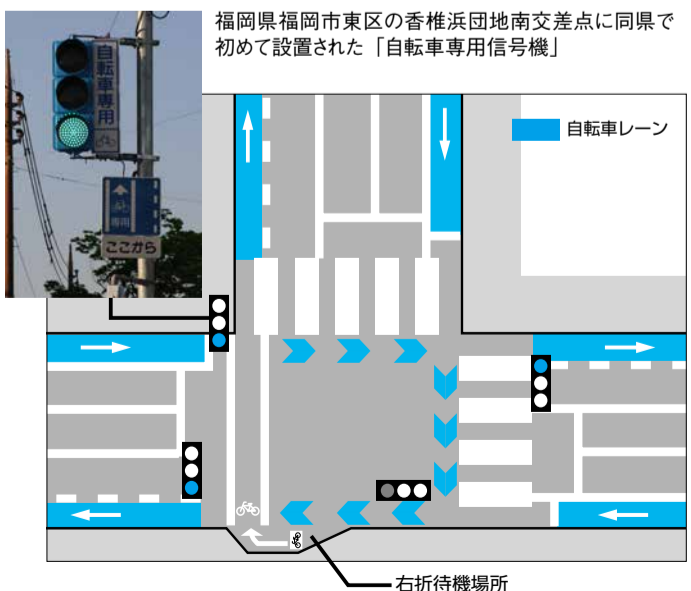
## 自転車の走行環境を いかに整備するか

自転車の安全利用に向けて、走行環境の整備も重要である。この点について、日野さんは次のように述べた。「今、全国各地で自転車レーンや自転車道の整備が進んでいます。ただし、これはスピードを出して走りたい自転車のためのものだといえるでしょう。子どもや高齢者は歩道を走ることができませんが、幼児二人を同乗させたお母さんは歩道が自転車通行可でない場合、自転車レーンを走るしかありません。果たして、これが安全なのかということ。ですから、自転車

レーンを設けても歩道を自転車が行ける余地は残してほしいと思います。スピードを出したい自転車は自転車レーン、そうでない自転車は歩行者に注意して歩道をゆっくり走るといった住み分けが理想です。また、自転車レーンの整備は単路が中心ですが、自転車事故は単路より交差点のほうが圧倒的に多い。自転車レーンを増やせば、自転車が安全になるとは必ずしもいえません。スピードを出して交差点を通過する自転車への対策も必要です」。

自転車利用者の交通ルール遵守、交差点での自転車事故防止を目的に、道路環境の改善を推進しているのが福岡県だ。福岡県警察本部と福岡市は3月に、交差点での二段階右折を誘導するための「自転車専用信号機」を同県内で初めて福岡市東区にある香椎浜団地南交差点に設置した。道路交通法では、自転車は交差点で右折する際、あらかじめ、できる限り道路の左側端に寄って、交差点の側端に沿って徐行しなければならぬと定められている。同交差点には直進した後、右に向きを変え、と前方に信号機がないため、この方法で右折するのが難しかった

福岡県福岡市東区の香椎浜団地南交差点に同県で初めて設置された「自転車専用信号機」



※詳細は以下のホームページを参照。https://bi.hprtsa.jp/

福岡県内8カ所の交差点に設置されている「あぶないっ帯！」



福岡県内8カ所の交差点に設置されている「あぶないっ帯！」

のである。「自転車専用信号機」の設置により、道路交通法に則った安全な右折が可能となった。これに合わせて、信号待ちをする自転車車が安全に停止できる待機場所も整備された。

また、交差点での歩行者・自転車事故防止対策として、新たな法定外表示「あぶないっ帯！」を設置している。右左折車両に対し、対歩行者・自転車事故が発生しやすい危険箇所であることを明確に示すことで、横断歩道通過時の注意喚起を目的としている。平成25年1月から平成27年3月までに福岡県内8カ所の交差点に表示されている。福岡県警察本部によれば、設置した交差点の多くで事故が低減したという。

### 学校における継続的な教育を

日野さんらは兵庫県内の公立小学校の児童と保護者、中学校・高校の生徒を対象とする大規模調査を平成21年に実施している。「小学校では授業形式、体験型がバランスよく行われていますが、中学校・高校では交通安全教育に十分な時間が割り当てられていませんでした。また、交通ルールの理解度と違反や危険に対する意識は中学生、高校生ともに交通安全教育の受講経験がある生徒のほうが高いことから、学校での教育に一定の効果が認められることがわかりました」。

さらに、兵庫県内の2つの中学校で、それぞれスケアード・ストリート技法（プロのスタントマンによる交通事故の再現）による教育、交通安全資料の配布による教育を行い、その効果を調査。その結果、資料の配布程度ではその効果は認められず、その一方、スケアード・ストリート技法では危険意識、違反認知が改善した。「しかしながら、スタントマンの事故再現による教育でも普段の行動変容に至るのは容易ではありません。こうした一過性の教育では、その効果も時間経過とともに薄れていくことが懸念されます。そのため、学校での継続的な教育、特に参加体験型教育の導入が必要で

す」と、日野さんはいう。「継続させていくためには、警察官や交通指導員だけでなく、先生方も交通安全教育に参加してほしいと考えています。先生方が指導ノウハウを身につけることで、年に1回だったものが2回、3回と学校独自でできるようになるのです」。現在、日野さんは簡潔な内容で学校の先生方の負担にならない自転車教育のマニュアルづくりを進めている。

### 学校の先生方による安全教育が理想

ホンダでは、高校生を対象とした独自の自転車教育のプログラムを開発し、全国各地の高校や地域の交通安全指導者への普及を図っている。

岡山県警察本部は、この自転車教育のプログラムを同県内の警察署の交通安全企画業務担当者で紹介した。岡山県警察本部交通部交通安全指導係長の藤原啓三さんは「改正道路交通法の施行に合わせ、県内の中学校や高校から自転車教育の要請が増えることが予想されます。私たちが指導する側も従来のものに加え、教育内容の引き出しを増やしておく必要があります。ホンダの自転車教育のプログラムは生徒全員が参加できるので、一人ひとりに危険を安全に体験してもらえ、良い点がありました」と話す。



岡山県内の警察署の交通安全企画業務担当者がHondaの教育プログラムを体験



直径10mの円をつなげたコース内で自転車20台で走行する「8の字走行」に取り組む倉敷市立庄中学校の1年生

4月23日に岡山県運転免許センターで開催された交通安全企画業務担当者対象の研修会の中で、本田技研工業（株）安全運転普及本部鈴木普及プロダクトのインストラクターが座学と実技それぞれの教育内容を説明。その後、研修会に参加した警察官26名が受講者役となり、「8の字走行」「反応・回避」「飛び出し・停止」といった実技のプログラムを体験した。そして5月26日、藤原さんと倉敷警察署の警察官3名が倉敷市立庄中学校で1年生120名を対象にホンダのプログラムを活用した交通安全教室を実施。今回は「8の字走行」「飛び出し・停止」を取り入れた。



「飛び出し・停止」では生徒に傘をさしたり、携帯を見ながら運転してもらい、歩行者役の先生が急に飛び出してきた時に安全に止まらないことを体験

「8の字走行」は直径10mの円をつなげた8の字コース内で自転車20台で走行する。8の字の交差する箇所では、お互いの動きに注意して、譲り合うことに気づかせるというねらいがある。指導を担当した倉敷警察署交通第一課企画・免許係長の小橋康代さんは「8の字ではコース内に入る台数が増えると、足を着いて止まってしまうケースがありました。これは自分が前に進むことしか考えていないからです。回を重ねることで、皆さんは友だちの動きを観察しながら声をかけて譲り合い、最終的に20台がコースに入ることができました。道路は自転車だけでなく、歩行者やクルマも利用しています。各々がルールを守ること、はもちろんです。互いにコミュニケーションをとって譲り合うことで安全に通行することができそうです。今日、体験して

身につけたことを道路でも実践してください」と生徒に述べ、交通安全教室は終了した。庄中学校交通担当の藤井亮教諭は「全員が参加できる実技をやってみたくて倉敷警察署に相談したところ、このプログラムを提案していただきました。8の字走行、飛び出し・停止、いずれも実際の交通場面に活かせる内容だと感じました。他者に気を配ることの大切さや、見えないところからの飛び出しを予測する必要性について、体験を通じて理解できたと思います」と、今回の交通安全教室の感想を語った。

岡山県警察本部の藤原さんは「今後は私たちがこのプログラムを中学校・高校に紹介して、先生方が主体的に生徒の皆さんに指導していただくことが理想です」と、各警察署を通じてホンダのプログラムを普及させていきたい考えだ。自転車に係わる法令や道路の整備は急速に進んでいる。しかし、最も大切な自転車利用者への教育がそれに追いついていないと、日野さんは指摘する。「警察やホンダのような企業に安全教育のノウハウはあります。普及させていくためには、それに対して学校の先生方からアドバイスをもらうことで、先生方が使いやすいものにする必要があります」。



庄中学校の生徒に安全運転のためのアドバイスを行う岡山県警察本部交通部交通安全企画課全指導係長の藤原啓三さん

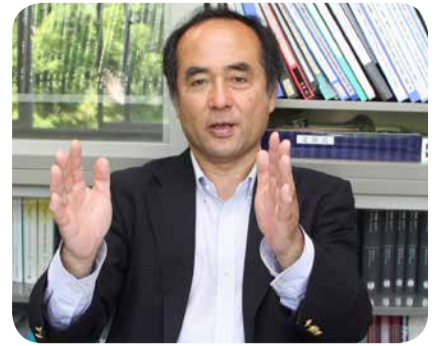


倉敷警察署交通第一課企画・免許係長の小橋康代さん

# Front Line

## 「天下の公道」と生活道路に関する研究

—ソフトライジングボラードの定着と新たな展開にむけた実践的検討



●埼玉大学大学院理工学研究科教授  
久保田尚さん

欧州で普及しているライジングボラードは、その多くが鋼鉄製である。そのため、違反車両がボラードに衝突した際は車両へのダメージが大きい。「日本では、事故の原因がドライバーの過失であっても、道路管理者への責任追及が厳しくなることが考えられます。そこで、ボラードの素材を弾力性のあるものにしなさい」と、久保田さんはゴム製のライジングボラード（ソフトライジングボラード）を上下動させる世界でも初めてとなる新たなシステムを採用した。



久保田さんが開発したソフトライジングボラードシステム。「ソフトライジングボラードユニット」「下降操作システム」「車両等検知システム」「表示器」「制御盤」で構成される

ライジングボラードは、法的に車両の通行が制限される道路への導入を前提としている。車両通行止めなど道路交通法による交通規制に連動させるパターンと、道路法に基づく歩行者専用道路のバターンがあり、ライジングボラードは法制度上、道路附属物または道路占有物として位置づけられる。

### 昨年、日本で初めて 新潟市内の公道に導入

久保田さんは平成25年1月に埼玉大学構内にライジングボラードを設置し、悪天候時（雨天時、降雪時、積雪時）の正常な稼働と車両衝突時の安全性を確認。10月から平成26年2月にかけて新潟県新潟市古町通6番町の「ふるまちモール6」で、ソフトライジングボラードの公道社会実験を実施した（新潟市と（公財）国際交通安全学会の共同での実施）。「この実験では、公道で導入事例のないライジングボラードを、試験的に期間を定めて設置し、その影響や安全性、受容性等を調査することを目的としました」。

実験前と実験中、2台の監視カメラで通行する車両、歩行者、自転車の挙動を24時間撮影した。ライジングボラード設置前には慢性的に発生していた違反車両の通行が設置後には減少。

実験開始当初は、上昇しているボラードの踏み倒しがあつたが、すぐに解消されたという。「このことから、違反通行の抑止効果が発揮されていることがわかりました」。



車両が衝突しても損傷しないよう、ボラードの素材は弾力性のあるゴム製を採用

社会実験の結果を受け、「ふるまちモール6」での恒久設置が決定。日本では初めての導入となり、平成26年8月より本格的に運用されている。「生活道路の安全を考える上での新たな『天下の公道』の考え方を現実化する手法として普及をめざしたい」と考え、久保田さんは「ソフトライジングボラード導入ガイドライン2015」を作成した。さらに、（公財）国際交通安全学会の新たなプロジェクトとして、学校周辺のスクールゾーンに導入するための検討を開始している。「スクールゾーンは通学時間帯に車両通行止めの時間規制が適用されているケースが多いですが、違法に通過する車両も存在しています。このような問題を解決するための手段として、ライジングボラードが有効ではないかと考えています。社会実験を行い、子どもたちの安全確保にどのような効果があるか検証したいと考えています」。



新潟市古町通6番町の対象道路は一方通行で、車両（自転車除く）は交差する国道側から左折のみでしか進入できない。加えて、正午から翌午前8時まで車両の進入が禁止されている。この規制に合わせて商店街の有志が可動式のバリケードを出し入れていたが、これをライジングボラードに置き換えて運用（午前8時にボラードが降下し、正午に再び上昇）。通行許可車両や除外車両は、ライジングボラードを昇降させるリモコンや、配電盤にある下降ボタンを使って通行する

## TOPICS

今大会には26都府県73校から131名の選手が参加



大型二輪部門「コーススラローム」



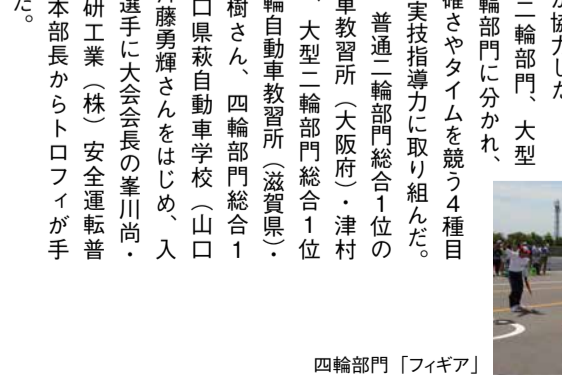
大阪香里自動車教習所（大阪府）・津村亮さん、大型二輪部門総合1位の月の輪自動車教習所（滋賀県）・森本友樹さん、四輪部門総合1位の山口県秋自動車学校（山口県）・齊藤勇輝さんをはじめ、入賞した選手に大会会長の峯川尚・本田技研工業（株）安全運転普及本部部長からトロフィーが手渡された。

●第15回全国自動車教習所教習指導員安全運転競技大会  
73校131名の教習指導員が  
運転技術を競い合い、自己を磨く

6月4日、5日の両日、鈴鹿サーキット交通教育センター（三重県鈴鹿市）で「第15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…一般社団法人全日本指定自動車教習所協会連合会、本田技研工業（株）法人営業部）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。

今大会には26都府県73校から131名の選手が参加し、各競技の審判として19校20名の教習指導員が協力した。

選手は普通二輪部門、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、実技指導力に取り組んだ。表彰式では、普通二輪部門総合1位の大坂香里自動車教習所（大阪府）・津村亮さん、大型二輪部門総合1位の月の輪自動車教習所（滋賀県）・森本友樹さん、四輪部門総合1位の山口県秋自動車学校（山口県）・齊藤勇輝さんをはじめ、入賞した選手に大会会長の峯川尚・本田技研工業（株）安全運転普及本部部長からトロフィーが手渡された。



四輪部門「フィギア」

## 第2回 「交通安全動画・ポスターコンテスト」開催!

●テーマ「みらいの交通社会」  
～人やクルマがこうなったら安心と思える動画やポスター～

7月1日から  
9月25日まで



人やクルマがこうなったら  
事故がもっと少なくなるかも!

今回は、「いろいろな乗りものを運転する人や歩く人、またはクルマやバイク、自転車などがこうなったらもっと安全になるのでは?」ということを描いた動画やポスターを募集します!明日の未来でも、100年後の未来像でも。自由な発想で描いてみてください。

応募期間: 2015年7月1日(水)～9月25日(金)(当日消印有効)  
入賞作品発表: 2015年11月初旬、Honda ホームページで発表・掲載いたします  
入賞作品: 動画の部/ポスターの部それぞれ大賞[1作品]/優秀賞[2作品]/Honda賞[5作品]  
審査方法: Honda 社内において厳正なる選考を行い選出いたします

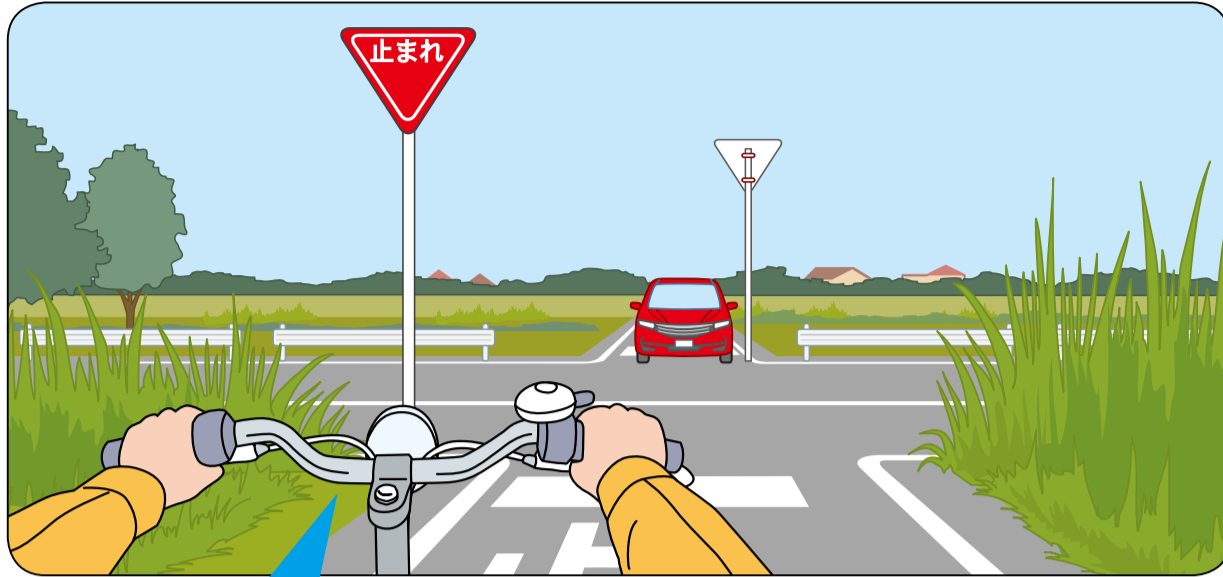
Honda 交通安全 コンテスト 検索

※コンテストのページ(詳細内容)は7月公開予定

危険予測トレーニング (KYT) —— 危険感受性を育てる

第45回 郊外の見通しの悪い交差点を横断する時 (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、見通しの悪い交差点を横断する時の危険について考えてもらうためのKYTです。



あなたは狭い道から広い通りを横断しようとしています。前方に見えるクルマは一時停止しているようです。

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？

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

© 本田技研工業 (株)

Q1

改正道路交通法の施行に伴い、平成27年6月1日から、自転車運転中に危険なルール違反を繰り返すと、「自転車運転者講習」を受けることとなります。その対象となる年齢は次のうちどれでしょう？

- ① 14 歳以上    ② 16 歳以上  
③ 18 歳以上    ④ 20 歳以上

Q2

平成 26 年の自転車乗用中 (第1・2 当事者) の死傷者数を法令違反別にみると、最も多い違反は次のうちどれでしょう？

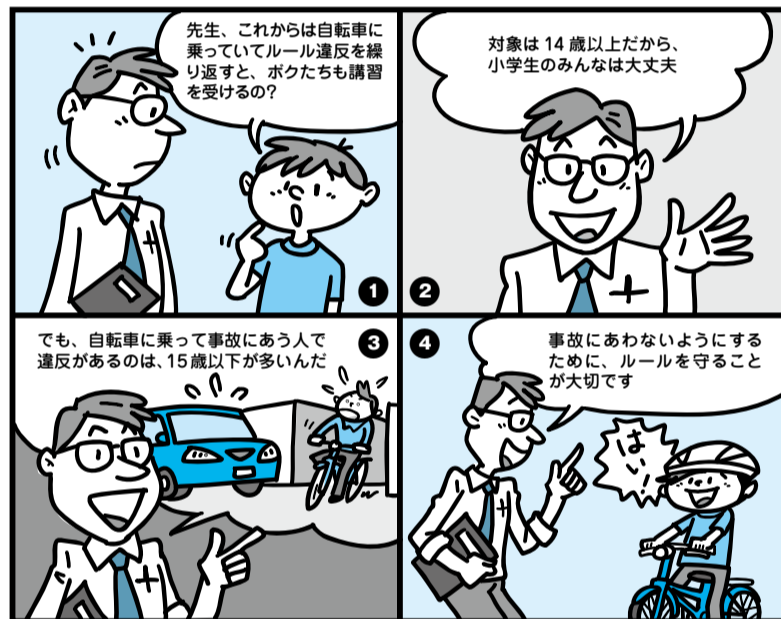
- ① 動静不注視    ② 安全不確認  
③ 一時不停止    ④ 交差点安全進行義務違反

Q3

自転車乗用中 (第1・2 当事者) の死傷者数を法令違反別・年齢層別にみると、「違反あり」の割合が最も多い年齢層は次のうちどれでしょう？

- ① 15 歳以下    ② 16 ~ 24 歳  
③ 25 ~ 64 歳    ④ 65 歳以上

※「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/>



SJ クイズ ?

© 本田技研工業 (株)

指導者ファイル 26

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。



千葉県八千代市・交通指導員の皆さん (写真左から) 川越香織さん、安達幹子さん、荻原淳子さん

子どもが考えて行動できるようにするための安全教育

八千代市は千葉県の北西部に位置する人口約 19 万人の都市である。同市安全環境部生活安全課交通安全班に所属する交通指導員・安達幹子さん、川越香織さん、荻原淳子さんの3名が市内の幼児、小・中学生、高齢者への交通安全教育を担っている。「特に、子どもたちには自分で考える力を身につけてもらうことを意識しています」と、安達さんはいう。

市内にある 22 の小学校では毎年 4 ~ 6 月に交通安全教室を実施している (1 年生は歩き方、4 年生または 3 年生は自転車)。実技指導の前には、基本的な交

通ルールを説明。手づくりのワークシートを使って、児童に問いかけながら進めていく。その後、児童は体育館内に設けられた模擬の道路や交差点、横断歩道を使って学んだことを実践する。

こうした歩き方や自転車の実践教育に加え、希望する小・中学校や幼稚園・保育園では 7 ~ 12 月に「映画会」を開催。交通安全に関する既製の映画を上映するだけでなく、上映前に映画の内容に関連したアドバイスをを行っている。この時に活躍するのは、交通指導員の皆さんが独自に作成したパワーポイントのスライドである。この中には危険予測につながる内容も盛り込まれている。例えば、交差点のイラスト (写真参照) を見せて、自転車に近づいてくるクルマのドライバーの気持ちを想像してもらう。そして、ドライバーは自転車に注意を払っていない場合があることを伝える。「ドライバーを信頼し過ぎず、自分の目で確認することの大切さを理解してほしいからです」と、安達さんはそのねらいを話す。「慣れた道で安心感が高まると、危険を招く行動をしがちになることにも気づいてもらいたいと考えています」。

●八千代市立米本小学校での交通安全教室



歩き方と自転車の実技のために、小学校の体育館内に市街地の道路を再現

交通指導員の皆さんによる手づくりのワークシート (Honda の交通安全教育プログラム「あやとりいひよこ編」を参考)



交差点や駐車場の出入り口などではクルマの存在を確かめるようにアドバイス。指導には地域のボランティアの方々も協力している

●小学校の「映画会」で使用スライド

ドライバーは考えごとをしているなど、自転車を見ていない場合があることに気づいてもらう。小学生にわかりやすく危険予測の必要性を伝える工夫である。また、スライドの上映に必要な機材は市役所から現場に持ち込んでいる



指導者の皆さんの活動を動画で紹介

<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/area/movie/>

安全な道路環境をめざして⑧

# SAFETY FOCUS

## 道路改良によって 交通状況が大きく改善した交差点

「SAFETY FOCUS」は、Honda が公開している「SAFETY MAP」に示される交通上の危険が潜むスポットに足を運び、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。その情報をもとに、当紙ではこれまで7カ所の交差点を取り上げ、事故防止や道路環境の改善に向けた提言を行ってきた。

このうち、福岡県北九州市の「バイパス朽綱」交差点(2014年8・9月号参照)、愛知県豊橋市の「豊川橋北」交差点(同12・1月号参照)で安全対策が実施された。今回は、この2カ所の交差点のその後を紹介する。



### バイパス朽綱

国道10号と県道25号という交通量が多い2つの幹線道路が交わる「バイパス朽綱」交差点。平日朝7時は通勤ラッシュには直進車両が接近しているにも関わらず右折する車両が散見されていた。「SAFETY MAP」上には「右折車に注意」「スピードが出ているクルマが多い」などの投稿が寄せられていた。平成25年中に交通事故が17件発生して

おり、車両相互の追突や右直などの事故が起きていた。

平成27年1月の工事完了後から4月末までの間で右直事故は0件、追突などが4件発生している。平成26年7月の観察時に比べ、車両が非常にスムーズに交差点を通過していると感じられた。特に交通量が多い小倉方面からの右折車両と北九州空港からの直進車両は、矢印式信号と車線改修によって見通しが大幅に改善され、急ブレーキを踏むような状況は見られなかった。

#### ●改善前



右折レーンを対向車線側に寄せ視認性を改善するとともに矢印式信号により直進と右折の車両を分離

#### ●改善後



従来は車両の速度が高かったが、交差点の角をせり出すことで速度を抑制



直進が優先となるように車線を整理(改良前、直進車は左折レーンから直進レーンへの車線変更が必要だった)



直進と左折が併用だった歩道側の車線を左折専用にして渋滞を緩和



### 豊川橋北

名古屋と浜松を結ぶ豊川バイパスにある「豊川橋北」交差点。2013年6月に陸橋が開通して慢性的な渋滞が大幅に解消したが、直進レーンと右折レーンの停止線が接近していたため、右直事故が多発。「SAFETY MAP」上には「スピードが出ているクルマが多い」「見通しが悪い」などの投稿が寄せられていた。平成25年中に交通事故が17件発生、そのうち12件は右折時の衝突事故となっていた。

平成27年3月23日の工事完了から5月21日までの間で右折時の衝突事故、追突事故とも0件。矢印式信号の導入と、浜松方面からの右折レーンの停止線位置の変更によって、平成26年11月の観察時よりも安心して通行できる交差点という印象を受けた。実は改修工事によって渋滞が増加したため、平成27年4月に改良を実施。浜松方面からの右折レーンを2車線にすることで改善された。

#### ●改善前



矢印式信号を導入して直進と右折の車両を分離

#### ●改善後



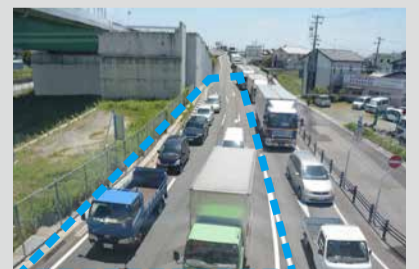
従来は右折車線の停止線は直進車線の直前に設置されていたが、後方に移動された



直進車両が完全に停止してから右折できるようになり、運転者が通行タイミングを見計らう必要がなくなった



1車線のみだった右折レーンは2車線となり、渋滞状況が改善



交通参加者が安全行動をとることはもちろんですが、事故が多発する交差点では道路改善が交通事故防止には有効だといえるでしょう。当紙では、今後も「SAFETY FOCUS」の連載を通じて道路改善について考えていきたいと思います。

### 「SAFETY MAP」のご活用・ご参加をお願いします!

ホンダ セーフティマップ

検索

<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。