

[Hondaの交通安全情報紙]

SJ

Since1971

SJ ホームページは

●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：原田洋一

※ご不明な点がございましたら、  
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



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。

2016

8・9

August・September

NO.479

CONTENTS

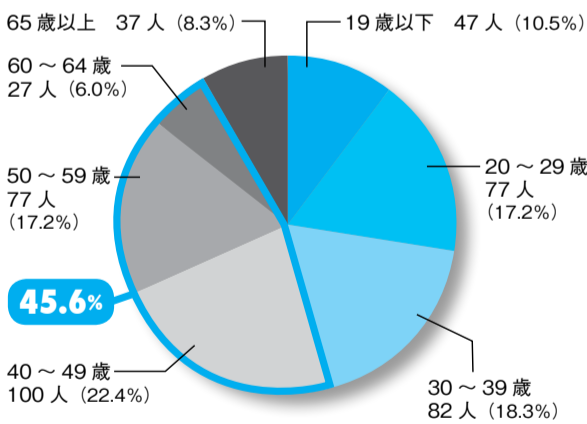
- P1 特集：ライダーのための安全運転教育  
ライダーの安全意識を高める
- P4 教育最前線 / (株) ホンダ二輪・新宿
- P5 FRONT LINE / (一社) 全国二輪車用品連合会 (JMCA) 代表理事 松原弘さん
- P6 現場訪問 / 交通教育センターレインボー浜名湖  
TOPICS ① / イオンバイク (株)  
TOPICS ② / 群馬県ホンダ会
- P7 危険予測トレーニング (KYT) / 渋滞で停車中のクルマの間を右折する (二輪車編)  
SJクイズ  
指導者ファイル / 栃木県宇都宮市・交通安全教育指導者の皆さん
- P8 SAFETY FOCUS / 和歌山県和歌山市



特集  
ライダーのための  
安全運転教育

# ライダーの安全意識を高める

●自動二輪乗車中の年齢層別・交通事故死者数(平成27年)



平成27年の交通事故死者数 4117人 を状態別にみると、二輪(原付・自動二輪)乗車中は677人(構成率16.4%)。二輪全体の死者数は減少傾向にあるものの、自動二輪乗車中では447人と昨年に比べ微増(+5人)した。自動二輪乗車中の死者数の年齢層別上位は、40～49歳が100人と最も多く、次いで30～39歳(82人)、50～59歳(77人)、20～29歳(77人)となっており、40～64歳のいわゆる中高年齢層が全体の半数近くを占めている。この背景には、子育てなどが終わり生活に余裕が出てきたのを機に二輪の免許を取得する人や、若い頃にバイクに乗っていたが一度離れ、長いブランクを経て再びバイクに乗り始めるリターンライダーと呼ばれる人の増加が一因と考えられる。

二輪車は便利な移動手段として、また趣味で楽しむモビリティとして若者から高齢者まで幅広く利用されている。一方で、二輪車は交通事故に巻き込まれてしまうと、ライダーや同乗者が致命的なダメージを受ける可能性が高い。そうした二輪車事故を防ぐため、ライダーに安全運転教育の機会を提供していくことはたいへん重要である。今回はHondaをはじめ、二輪車業界・関係団体がライダーに対してどのような教育・啓発活動を行っているのか紹介する。

7月3日、鈴鹿サーキット交通安全教育センターで今年2回目となるスクールが開かれた。オリエンテーションでは、宮城さんが受講者に「私たちが若い頃は、バイクを速く走らせることができるライダーが格好い」と勘違いされていました。でも今は、速く走るよりも上手く走るライダーが格好よく見える時代が変わってきています。ですから、今日はスピードを出すトレーニングはありません。低い速度でバイクをきちんと操ることができ、スムーズで美しい大人のライディングを身につけていただくことが目標です」と挨拶した。スクールの内容は、免許を取得して間もない人や久しぶりにバイクに戻ってきた人がツーリングなど

宮城 光 氏 ● 1982年レースデビューの後、1983年全国日本選手権 GP250ccクラスチャンピオンを獲得。全日本選手権 GP500ccクラスはHondaワークスライダーとして参戦。1993年から全米選手権へ参戦、デビューイヤーにSS650cc、SS600ccの2クラスでチャンピオンを獲得。現在は、安全運転講話、トークショー司会、日本テレビ「MotoGP」の解説、二輪専門誌「ライダーズクラブ」ではスーパーバイザーを務める。また、Hondaコレクションホールに収蔵されている車両の走行確認テストを担当している



このような中高年齢層のライダーの安全意識を高め、安全に楽しく、そして長くバイクに乗り続けてもらうことを目的に、Hondaは昨年より「ナイスミドルのためのスマートライディングスクール(以下、スクール)」を交通安全センター(もてぎ・埼玉・鈴鹿・熊本の4カ所)で開催している。対象となるのは40～60代で普通二輪免許または大型二輪免許を保有しているHonda二輪車オーナーの方々。スクールの講師は、モータージャーナリストとしてテレビや雑誌で活躍している元Hondaワークスライダーの宮城光さんという人もあり、20人の参加定員が毎回ほぼ埋まるほど好評を博している。

安全に楽しく、バイクに  
乗り続けてほしい

Hondaの取組み

特集  
ライダーのための  
安全運転教育

# ライダーの安全意識を高める



40km/hで走行し、直線コースの先に設置された赤いランプが点灯したら、そこから前輪・後輪ブレーキを使って停止する反応制動



をる安ライを  
きがな伝え  
でこなな  
ールズにつ  
でスムース  
速度になる  
低いコント  
速度で低い  
速度で低い  
速度で低い

けるのだが、ポイントとなるパイロ

## いつまでも若い頃と同じ意識で乗らないように

に行った時、何に困るかに焦点を絞って、それを解決するために宮城さんが考案したものである。

午前中はブレーキングを中心としたトレーニング。直線コースを40km/hで走行し、後輪ブレーキのみ、前輪ブレーキのみ、前輪・後輪ブレーキの3つのパターンで停止する。それぞれで、バイクの挙動や停止距離の違いを受講者に確認してもらった。その後は反応制動。40km/hで走行し、直線コースの先に設置された赤いランプが点灯したら、そこから前輪・後輪ブレーキを使って急制動を行う。赤いランプを認知してから判断し、操作するまでに時間がかかることを体感してもらった。時間が経たないで、人間の反応時間には限界があることを理解し、次に起きそうなことを予測して運転することがたいへん重要であることを宮城さんは強調した。

「今日は皆さんが日頃、何となくやっていっていることを意識的に体感していただきました。バイクは一定のスピードが出ていけば安定していますが、低速になると不安定になります。この不安定さを体験して、トレーニングの最中にヒヤッとした方も多いでしょう。街中で同じようなことが起きても、皆さんは次に起こるバイクの挙動が予測できるようなったはずですよ。若い頃のように予期せぬ事態にすぐに対応するのは難しいと思いますので、頭で考えて、この先どうなるか危険を予測し準備しておく。これが私たちに必要な安全運転技術だと思います」と宮城さんが締めくくって、スクールは閉講した。

「例えば、コンビニから車道に出ようとハンドルをきった時、クルマの接近に気づいて急停止しなければいけないことがあります。この課題は、そのような場面でのバランスを崩して転倒しないようにするためのトレーニングです」と宮城さんは目的を説明する。特に、右にターンする途中で止まる時、受講者の多くがバランスを崩して右足を着地させてしまい、後輪ブレーキを上手く使うことができなかった。最後はUターン。後方の安全を確認してから、行きたい方向に顔をしっかりと向けることがポイントである。これを意識しながら半クラッチとブレーキの操作を組み合わせ、スムーズなUターンを受講者は身につけていく。

でも安全運転につながることを身につけたいと思ひ、申し込みました。今日は転倒してしまふこともありましたが、これがスクールの中で良かったと思つています。公道で転倒しないように気をつけるべきことを身体で覚えることができました」と話す。また、半年前にホンダCB400SBを購入したばかりだといふ58歳の受講者は「宮城さんから直に指導を受けられたので、とても満足しています。より安全にバイクを運転していきたい」と感想を語った。

「スクールを受講するお客様は、たいへん安全意識の高い方々といえるでしょう。問題は若い頃と同じ感覚で乗り続けているライダーです。20代の頃に似合っていた服が40代、50代になっても似合うとは限りません。バイクの運転も、それと同じではないでしょうか。年齢に合ったバイクの楽しみ方をされたほうが、より深みのある時間を過ごしていただけると思います」と、宮城さんは中高年ライダーに年齢に見合ったバイクの楽しみ方をしてほしいと訴える。



受講者の多くが苦戦したオフセットパイロストップ

より安全・安心で快適な二輪車利用と環境づくりを推進しているのが(一社)日本二輪車普及安全協会(以下、日本二普協)である。日本二普協は国内二輪車メーカー4社(ホンダ・ヤマハ・スズキ・カワサキ)を中心に4社・団体の会員で構成され、二輪車が安全で楽しいモビリティとしてその利用がさらに広がるよう、二輪販売店や関

「今日では全国7カ所の交通安全センターで「ホンダモーターサイクリスト・スクール」を開催するなど、ライダーへの安全運転教育に取り組んでいる。

「スクールの受講するお客様は、たいへん安全意識の高い方々といえるでしょう。問題は若い頃と同じ感覚で乗り続けているライダーです。20代の頃に似合っていた服が40代、50代になっても似合うとは限りません。バイクの運転も、それと同じではないでしょうか。年齢に合ったバイクの楽しみ方をされたほうが、より深みのある時間を過ごしていただけると思います」と、宮城さんは中高年ライダーに年齢に見合ったバイクの楽しみ方をしてほしいと訴える。

でも安全運転につながることを身につけたいと思ひ、申し込みました。今日は転倒してしまふこともありましたが、これがスクールの中で良かったと思つています。公道で転倒しないように気をつけるべきことを身体で覚えることができました」と話す。また、半年前にホンダCB400SBを購入したばかりだといふ58歳の受講者は「宮城さんから直に指導を受けられたので、とても満足しています。より安全にバイクを運転していきたい」と感想を語った。

でも安全運転につながることを身につけたいと思ひ、申し込みました。今日は転倒してしまふこともありましたが、これがスクールの中で良かったと思つています。公道で転倒しないように気をつけるべきことを身体で覚えることができました」と話す。また、半年前にホンダCB400SBを購入したばかりだといふ58歳の受講者は「宮城さんから直に指導を受けられたので、とても満足しています。より安全にバイクを運転していきたい」と感想を語った。

## 二輪車業界としての安全運転啓発・教育

### 日本二輪車普及安全協会の取り組み

日本二普協では「グッドライダーミーティング(以下、Gミーティング)」を中心とした安全運転講習会を全国各地で積極的に開催している。Gミーティングはグッドライダー・防犯登録に加入していれば誰でも参加できる体験型実技講習会。受講者は自分のバイクで「ブレーキング」「バランス」「コーナリング」といった課題に取り組み。日本二普協安全本部安全普及部長の大沢利方さんは「運転技能の向上とともに、自己の技量を受講者に自覚・把握してもらい、危険要素の感受性を高めることで、混合交通においてルールとマナーを重んじるグッドライダーを育成することがねらいです」と話す。平成18年度から全国導入を図り、平成27年度は47都道府県で115回開催し、4220人のライダーが受講した。そのうち、40〜64歳のライダーは受講者の6割以上を占めている。大阪府、奈良県、鹿児島県では原付を運転している高齢者を対象としたGミーティングも開催している。日本二普協ではGミーティング指導員マニュアルを作成。これをもとに研修会を実施し、全国レベルの均質化・高度化および指導員体制の強化をめざしている。

日本二普協では「グッドライダーミーティング(以下、Gミーティング)」を中心とした安全運転講習会を全国各地で積極的に開催している。Gミーティングはグッドライダー・防犯登録に加入していれば誰でも参加できる体験型実技講習会。受講者は自分のバイクで「ブレーキング」「バランス」「コーナリング」といった課題に取り組み。日本二普協安全本部安全普及部長の大沢利方さんは「運転技能の向上とともに、自己の技量を受講者に自覚・把握してもらい、危険要素の感受性を高めることで、混合交通においてルールとマナーを重んじるグッドライダーを育成することがねらいです」と話す。平成18年度から全国導入を図り、平成27年度は47都道府県で115回開催し、4220人のライダーが受講した。そのうち、40〜64歳のライダーは受講者の6割以上を占めている。大阪府、奈良県、鹿児島県では原付を運転している高齢者を対象としたGミーティングも開催している。日本二普協ではGミーティング指導員マニュアルを作成。これをもとに研修会を実施し、全国レベルの均質化・高度化および指導員体制の強化をめざしている。

「今日では全国7カ所の交通安全センターで「ホンダモーターサイクリスト・スクール」を開催するなど、ライダーへの安全運転教育に取り組んでいる。



鹿児島県で開催された高齢者を対象にしたグッドライダーミーティング



(一社)日本二輪車普及安全協会 安全普及部長の大沢利方さん

## 通学に二輪車を利用する高校生への教育を強化

通学に二輪車を利用する高校生への安全運転教育に対しても、日本二普協は積極的にかかわっている。生徒の原付通学を許可している高校は少なくない。そうした生徒には事故防止のための安全運転教育が必要だが、高校だけで実技指導を行うのは難しい。そこで、日本二普協と、その地方組織である県二普協が指導員の養成を行い、高校が実施する生徒への安全運転講習会に協力している。

こうした活動を進めるにあたって昨年、日本二普協は「高校生のためのSafety Riding! 指導マニュアル」という指導員向けの冊子を作成(右上写真参照)。ブレーキング、コーナリング、バランスなどの実技のコース設定などが詳しく解説されているほか、指導経験が浅い指導員も使いやすいようにシナリオ形式で講習の進め方がまとめられている。「生徒自らが安全に『危険』を体験し『気づく』ことを主体とした実技教育ができるようになっていきます」と大沢さんはいう。

指導員の養成は、平成27年度には全国9会場で開催された「原付通学許可生徒への安全運転講習会」は全国で230校・約1万6000人(平成27年度の実技・座学の合計)の生徒が受講した。

## 埼玉県内の高校にも協力

さらに、日本二普協は特別な取組みとして、埼玉県内の高校を対象に「高校生の交

※グッドライダー・防犯登録=二輪車の盗難防止と万が一の盗難時の早期発見を実現するための防犯システム。グッドライダー・防犯登録取扱販売店で加入できる。

特集  
ライダーのための  
安全運転教育

ライダーの安全意識を高める



「平成28年度高等学校二輪車マナーアップ講習会」には埼玉県内の5つの高校から23名が参加。実技を始める前に、二輪車安全運転推進委員会特別指導員がヘルメットのおごひもは指一本入る程度にしっかりと締めるよう生徒に徹底

交通安全教育講座」を実施したり、「高等学校二輪車マナーアップ講習会」の開催に協力している。「高校生の交通安全教育講座」は埼玉県二普協が主催し、平成27年度は3校2252人の生徒が受講した。  
「4年前、(二社)全国高等学校PTA連合会が宣言してきた『三不運動(免許を取らない、バイクを買わない、バイクに乗らない)』は『自転車・バイク・歩行者のマナーアップ運動』へと方向転換しました。しかし、『三不運動』から脱しきれないケースもあります。こうした状況にある県には高校生に対する交通安全教育の環境整備をはたらかけていく必要があります」と、この取組みの意義を大沢さんは説明する。  
7月17日には、「平成28年度 高等学校二輪車マナーアップ講習会」が秩父自動車学校(埼玉県横瀬町)で開かれた。同講習会は埼玉県教育委員会の主催で、今年度新たに二輪車通学を許可された公立高等学校の生徒のマナーアップを図るため、二輪車乗車に必要な技能や交通安全に対する望ましい態度を育成することを目的としている。  
今回は5校23人の生徒が参加した。  
開講式では、主催者を代表して埼玉県教育庁立学校部保健体育課の石川泰成指導主事が「今日は、交通社会で生きる一員としての責任や義務を学び、安全運転技能と交通事故防止の方法を身につけてほしいと思います」と挨拶した。生徒は2つの班に分かれ、実技と講義を交互に受講する。  
実技は二輪車安全運転推進委員会特別指導員が担当。前半は一本橋、オフセットパイロンスラローム、低速バランス、坂道で

の課題に取り組み。法規走行では指導員が一人ひとりの運転を観察しながら、一時停止場所は止まって右、左、右をよく観ること、交差点を右折する際はあらかじめ道路の中央に寄って、交差点中心の直近の内側を徐行して通ることなどを生徒に促した。  
後半はコーナリング。90度のカーブを15km/h、20km/h、25km/h、30km/hで通過する。カーブの路面に表示されている2本の白い点線の間を通過しなければならぬが、25km/hになると多くの生徒が線の外側にふくらんでしまう。指導員は「カーブには曲がり切れる限界速度が存在します。どんなに上手なライダーでもその限界を超えることはできません。そのため、カーブの手前で安全に曲がれる速度までスピードを落とすとしてカーブに進入することが必要です」と説明し、それを30km/hで走行する時に実践してもらった。最後にカーブやS字、クランクを組み合わせたコースを走行することで今日学んだことを再確認し、実技は終了となった。  
講義では埼玉県警察本部交通安全課課長補佐の石合龍也さんが、運転の三要素である「認知・判断・操作」の仕組みなどを解説。交通事故を防ぐためには、常に危険を予測しておくことが重要であると述べた。このほか、生徒たちは交通事故などで負傷者を見つけた場合に必要人工呼吸や胸骨圧迫といった救命法についても体験を通じて学んだ。

埼玉県教育庁立学校部保健体育課の石川泰成指導主事が、講習会に参加した生徒にヘルメットの調整を指導している様子。

埼玉県教育庁立学校部保健体育課の石川泰成指導主事が、講習会に参加した生徒にヘルメットの調整を指導している様子。

全国から選ばれた  
一般のライダーが  
安全運転技能を競い合う

埼玉県教育庁立学校部保健体育課によれば、これまで受講した生徒が在学中に交通事故に遭っていないということで、この講習会は一定の成果を収めているといえる。  
日本二普協の大沢さんは「私たち二輪車にかかわるすべての人間や業界団体が心をひとつにして、二輪車の交通事故抑止に努めていくことが重要だと考えています」という。そして、ライダーに「運転技能の向上はもちろんです。交通安全の中で他者を思いやる安全運転の励行と交通マナーの実践をお願いしたいと思っています」と呼びかける。  
一般のライダーが安全運転技能を競うために、毎年開催されているのが二輪車安全運転全国大会である。ライダーの安全運転技能と交通マナーの向上を図ることに、交通安全事故を防止しようとするもので、昭和43年から始まった。(二財)全日本交通安全協会・二輪車安全運転推進委員会が主催し、警察庁、内閣府、文部科学省および日本二普協、(二社)日本自動車工業会(以下、自工会)が後援している。官民が一体となった二輪車の安全運転・日本一を決める大会といえるだろう。大会の審判長である(一財)全日本交通安全協会安全対策部長の伊平良裕さんは「競技に必要とされる技能は、街の中でバイクを安全に利用するための基本となるものです。選手を経験すると、それがよくわかります。各都道府県での予選を含めると、大会には約1500人の選手が参加しています。こうした選手が多くが地域で指導的な役割を果たしており、二輪車の事故防止や安全利用につながっていると思います」と大会の意義を語る。  
49回目となる今年の二輪車安全運転全国大会は8月6、7日の両日、鈴鹿サーキット交通安全センターで開催された。競技は技能走行と法規履行走行。状況に応じた高度な運転技能とともに、信号機や模擬交差点なども走行し、交通ルールに則った

二輪車業界は毎年7月、8月、9月をバイク月間として、二輪車の楽しみや安全運転を推進する様々なイベントを行っている。その中心となるのが「バイクの日」だ。平成元年、総務庁(現在の内閣府)交通安全対策本部が二輪車の交通事故撲滅を目的に8月19日を「バイクの日」に制定した。全国の自治体の交通安全対策室や地元警察が、この日を中心に二輪車の安全運転講習会等を展開。同様に二輪車関係団体も二輪車の

二輪車業界は毎年7月、8月、9月をバイク月間として、二輪車の楽しみや安全運転を推進する様々なイベントを行っている。その中心となるのが「バイクの日」だ。平成元年、総務庁(現在の内閣府)交通安全対策本部が二輪車の交通事故撲滅を目的に8月19日を「バイクの日」に制定した。全国の自治体の交通安全対策室や地元警察が、この日を中心に二輪車の安全運転講習会等を展開。同様に二輪車関係団体も二輪車の



各クラスの個人優勝者

このように、二輪車の業界・関係団体は多くのライダーにバイクを楽しむ機会を提供し、安全運転啓発にも取り組んでいる。ホンダは二輪車のリーディングカンパニーとして、こうした業界活動にも積極的に参加するとともに、独自でもライダーの安全意識向上を図るための取組みをより一層強化していく考えだ。

当日は、秋葉原の中央通りにて警視庁・女性白バイ隊クイーンスタースの先導で女性ライダー約50人による「交通安全パレード」のほか、警視庁「交通安全教育ステージ」で安全運転知識などを来場者に伝えた。  
警視庁の女性白バイ隊クイーンスタースの先導で女性ライダー約50人による「交通安全パレード」が行われた。写真中央には、水野裕子さんがゲストを迎え、女性白バイ隊クイーンスタースとピーポくんによる交通安全教育ステージが行われた。



会場となったベルサール秋葉原の最新車両展示を多くの人の注目を集めた

● (株)ホンダ二輪・新宿

# 教育最前線

連載 41

## 業務で二輪車を利用する企業への安全教育の強化のために「安全運転研修センター」を開設

7月14日は(株)日立ビルシステム東関東支社のメンテナンスエンジニア12名を対象に講習会を実施した。メンテナンス

### 十分な車間距離をとる ことの重要性を伝える

背景を話す。... 商品の売るだけでなく、安全に乗っていただくための教育も重要という考えのもと、できるだけ多く、講習の機会を提供するため、専用の施設を設けることにしました」と安全運転研修センター開設の背景を話す。

(株)ホンダ二輪・新宿では、ジャイロキヤノピーなどビジネス用途の原付三輪スクーターを納入している企業を対象に、安全運転講習会を18年間にわたり行っている。これまで講習会の会場は自動車教習所を利用していたが、今年5月に同社は講習会専用の安全運転研修センターを埼玉県戸田市内に開設した。



実技訓練の前に正しい乗車姿勢の模範を示す



狭路走行では受講者一人ひとりの運転を観察してアドバイス

この日はホンダ二輪・新宿の岩辺さんと、二輪車安全運転インストラクターの小原應信さん、室信太郎さん、五十嵐昭子さんが実技訓練の指導を担当した。実技訓練の最初は狭路走行。受講者は三輪スクーターに乗り、パイロンで囲

スエンジニアはエレベーターなどの昇降機の保守・点検業務のための移動に三輪スクーターを活用している。

今年5月に開設された安全運転研修センターは敷地面積が2050㎡で、座学ができる教室(30席)も完備



1時間の休憩をはさんで、右直事故の疑似体験が始まる。まず、岩辺さんが受講者を集めて「バイクが直進中に交差点を右折するクルマと衝突してしまうケースがあります。お互いが見えていないはずなのに、なぜ事故になってしまったのでしょうか?」と問いかける。「クルマのドライバーは、バイクは来ないだろうと思ってしまふから」と受講者の一人が答えた。バイクは車体が小さいので、クルマのドライバーから見ると実際の位置よりも遠くに見える、近づいてくる速度も遅く感じてしまう。だから、右折できると判断してしまうのだと岩辺さんが解説。

### 右直事故がなぜ起きるのか 受講者に考えてもらう



旗の合図を前車の急ブレーキと想定して急制動で停止

まれたコースを低速で進む。狭いカーブを曲がる時、膝や足が開いてしまうなど乗車姿勢が崩れてしまう受講者が多いため、正しい姿勢を維持したまま行きたい方向に顔を向けるとスムーズに曲がれると、インストラクターがアドバイスした。次はブレーキング。合図によるブレーキングではインストラクターが持っている旗を上げたタイミングで急制動をかけて止まる。旗を認知してからブレーキをかけるまでに空走距離が発生していることを受講者に理解してもらうことがねらいだ。そして、自分の前を走っているクルマが急ブレーキをかけて止まっても追突しないように、前車との十分な車間距離の目安として車間時間を2秒以上とるように伝えた。



法規履行走行では受講者が交通ルールを正しく理解しているかインストラクターがチェックしていく

最後に法規履行走行。一般道路に見立てたコースを走行してもらう。受講者全員が交通ルールに則った走行ができたところで実技訓練は終了。「交通ルールを守るというのは、やってみると簡単だということがわかったと思います。これを忘れないように今、見せていただいた運転を日々の業務の中でも継続してください」とインストラクターの五十嵐さんが締めくくった。

五十嵐さんは7年前からホンダ二輪・新宿による講習会に協力している。「二

### 地域貢献活動にも活用していきたい

この後、受講者に疑似体験(写真右下参照)をしてもらい、右折待ちなどのクルマなどで交差点内の状況がよくわからない時は危険予測することが重要で、いつでも停止できる速度で交差点に進入するように、岩辺さんが補足した。

では、なぜバイクはそのままでの速度で直進してしまうのか、再び岩辺さんが質問すると、「直進のほうが優先だ」という答えが返ってきた。「皆さんが直進のバイクだったら、自分のほうが優先だという気持ちで捨てるべきです。逆に、右折待ちのクルマに道を譲るくらい余裕を持ちましょう」と岩辺さんは訴えた。



インストラクターが問いかけながら、右直事故が起きる原因を受講者に考えさせる



写真左から(株)ホンダ二輪・新宿セーフティサポートサービス部マネージャーの岩辺朗さん、二輪車安全運転インストラクターの五十嵐昭子さん、小原應信さん、室信太郎さん



右直事故の疑似体験。右折待ちのクルマの脇を進み、交差点中央にパイロンを発見したら、急制動で停止する

(株)ホンダ二輪・新宿は、この安全運転研修センターを活用して、講習会の開催数を増やしていきたい考えだ。「二輪・三輪の講習会だけでなく、地域貢献活動の一環として、地域の自治体と連携しながら自転車などの交通安全教室の開催にもチャレンジしていきたい」と岩辺さんは今後への抱負を語った。

# FRONT LINE

## ライダーの胸部プロテクター着用を推進し、 二輪車の死亡事故低減に寄与していきたい

二輪車用品・部品を製造するメーカーや流通・販売を担う卸・小売会社で構成される(一社)全国二輪車用品連合会(JMCA)は、経済産業省、国土交通省、警察庁などの関係官庁や関係団体と協力し、不正改造車排除や安全装具着用を推進するなど、二輪車業界の健全な発展に寄与するための活動を行っている。

### 二輪車の不正改造に 歯止めをかける

JMCAの設立は1989年12月。「それまで、バイクの騒音や暴走族といった社会問題に対して、二輪車用品・部品業界としての対応ができていませんでした。このままでは、業界の発展が期待できないと、志を同じくする会社で業界団体を設立したのです。排気騒音問題を解決するため、マフラー(消音器)を中心に不法製品の一掃と、その製造に歯止めをかける取組みを始めました」とJMCA代表理事の松原弘さんは説明する。こうした活動が実を結び、JMCAの認定表示のあるマフラー以外は違法とみなされるようになった。さらに、JMCAではバイクが集まる様々なイベントに出展し、マフラーの音量測定キャンペーンを実施。規定値を超えるマフラーを装着しているライダーには合法のマフラーに交換するように啓発を続けている。

### 二輪車が「危険」という イメージを払拭するために

今、JMCAを含む二輪車関連団体は



(一社)全国二輪車用品連合会 代表理事  
(株)アールエスタイチ 代表取締役社長

### 松原弘さん

写真の「RC213V-S」は(株)アールエスタイチが購入し、大阪本店の店舗内に展示しているもの

を損傷部位別にみると、頭部が42・8%を占めている。そして、頭部の次に多いのは胸部(27・8%)だ。死亡事故を防ぐために、ヘルメットの正しい着用とともに、胸部プロテクターの着用を松原さんは訴える。同じ身体を守るためのヘルメットとは違い、日本では着用義務のない胸部プロテクターにはJIS規格のような安全基準は設定されていない。そのため、JMCAは胸部プロテクターの日本国内での自主規格制定に向けて動き出したのである。

「ホンダが20年ほど前に胸部プロテクターに着目し、開発したことが普及への第一歩となりました。それを追うように、私たちも胸部プロテクターを製造・販売するようになったのです。安全性に優れ、ライディングの快適性を両立させた自主規格を私たちが示し、それに適合した胸部プロテクターを着用することでライダーの死亡事故の低減に寄与できると考えています。強制ではなく、バイクに乗る時に必要なものだと、ライダーが感じて着用することが理想です」と、松原さんは2016年中に自主規格を制定したい考えだ。

「二輪車は20年ほど前に胸部プロテクターに着目し、開発したことが普及への第一歩となりました。それを追うように、私たちも胸部プロテクターを製造・販売するようになったのです。安全性に優れ、ライディングの快適性を両立させた自主規格を私たちが示し、それに適合した胸部プロテクターを着用することでライダーの死亡事故の低減に寄与できると考えています。強制ではなく、バイクに乗る時に必要なものだと、ライダーが感じて着用することが理想です」と、松原さんは2016年中に自主規格を制定したい考えだ。

規格を私たちが示し、それに適合した胸部プロテクターを着用することでライダーの死亡事故の低減に寄与できると考えています。強制ではなく、バイクに乗る時に必要なものだと、ライダーが感じて着用することが理想です」と、松原さんは2016年中に自主規格を制定したい考えだ。

JMCAは(一社)日本自動車工業会、(二社)日本ヘルメット工業会と、ヘルメットのごひもの正しい締め方、胸部プロテクター着用を啓発するためのビデオを制作し、JMCAに加盟している用品店で流すなど、ライダーが身を守る装備の適正着用を推進している。

### 安全性と快適性を備えた ウェアやプロテクターを ライダーに提案していく

松原さんは(株)アールエスタイチの代表取締役社長でもある。同社は1975年に創業し、ライダーのための安全性と快適性を備えた高品質のウェアやプロテクターなど二輪車用品の企画・開発・販売・小売を手がけている。

「昔前はファッション性を追求していましたが、今は安全を何よりも優先させています。バイクに乗ることを前提にしたウェアであれば、ライダーの身体を守るための最低限の安全が担保されたものにしなければいけません」と松原さんは強調する。

「胸部プロテクターは重く、かさばるから着用をしないというライダーもいます。それを解決したいと、当社でも『テクセルチェストプロテクター』という軽

量の商品を開発し、昨年春に発売しました」と、一人でも多くのライダーに着用してもらおうための努力を重ねている。

そして、大阪府と京都府にある同社直営の店舗では、接客を担当するスタッフが積極的に胸部プロテクターをお客様に勧めている。また、バイクで通勤するスタッフには正社員、パート社員にかかわらず、胸部プロテクターの着用を義務づけている。自らの実体験を通して、お客様に胸部プロテクター着用の意義を説明してもらおうとねらいだ。

「私たちがきちんと説明すれば、お客様もより安全性の高い商品を選んでいただけるようになってきたと感じています」。

### 中高年ライダーは、 格好いい振る舞いを

松原さんに近年の若者のバイク離れについて伺うと、現状で若いライダーを一気に増やすのは難しいという認識を示す。「でも、悲観はしていません。今の若者もいずれは年をとります。若者が今の中高年ライダーを見て格好いいと思ってもらえれば、自分が中高年になり、生活に余裕ができた時に『バイクに乗りたいたい』と思ってくれるはずです。そうした新たな流れをつくり出すことも大切ではないでしょうか。そのためには、中高年ライダーには、若者が憧れるような格好いい振る舞いをしてほしいと思います」。

今後、松原さんは一人でも多くの人にバイクの楽しさを感じてもらおうための環境づくりにかかわっていく考えだ。



(株)アールエスタイチが開発した「テクセルチェストプロテクター」は厚さ17mmで重量約200g。女性専用(写真右)も用意されている

現場訪問

# 企業向け新安全運転教育プログラム「ドライビングマスタープログラム」がスタート

●交通教育センターレインボー浜名湖



「車両感覚運転プログラム」では正確な車両感覚と適切な安全確認行動、焦りに対する平常心のコントロールを確認する

を求める声もある。そこで、このマスタープログラムでは企業ドライバーの運転能力や課題を客観的に診断し、自分の運転特性を把握してもらうようにした。



交通教育センターレインボー浜名湖（静岡県浜松市）が、企業向けの新安全運転教育プログラム「ドライビングマスタープログラム（以下、マスタープログラム）」を開発した。

これまでに多くの企業が交通教育センターを利用し、路上診断や安全運転研修の受講を通じて社員への安全運転教育を行っている。そうした企業からは社員各々の運転能力の判定や課題を把握するための研修

受講内容は「運転知識プログラム」「エコ運転プログラム」「車両コントロールプログラム」「車両感覚運転プログラム」。この4つから、受講者の特性を「法規走行」「円滑性」「正確性」「エコドライブ」「危険予測・安全確認」の5項目に分類して運転能力を診断。安全運転能力のレベルを「トレーナー」「プロドライバー」「営業ドライバー」「一般ドライバー」「ビギナー」の5つの等級評価を行う。受講者はどの程度の安全運転能力を持っているのか理解できる。また、企業の安全運転管理者にとっては受講者のレベルを把握して社用車の運転認定や今後の運転教育に役立てられるようになっている。

7月3日に交通教育センターレインボー浜名湖で行われたマスタープログラムには6名の受講者が参加。午前中は、「運転知識プログラム」として、50問の交通法規、危険予測、安全知識に関する問題に回答。その後、コースに移動して「エコ運転プログラム」となり、規定のコースを決められたルールに従い、より少ない燃費で走行することに取り組んだ。

午後には「車両コントロールプログラム」からスタート。規定のコースを、パイロンに接触しないようにスムーズに走り抜けることを目標に練習走行を開始。走行が終わる度、インストラクターが受講者一人ひとりに「焦らず落ち着いて操作してみましょう」と声をかけた。「車両感覚運転プログラム」は狭路を前進・後進で走行した。ハンドルをきりすぎず最小限の操作をするといったアドバイスを受けながら、受講者はタイム測定が終わった後も、練習を繰り返していた。

「車両コントロールプログラム」では車両特性を踏まえた運転操作、冷静な判断と集中力の確認



「車両コントロールプログラム」では車両特性を踏まえた運転操作、冷静な判断と集中力の確認

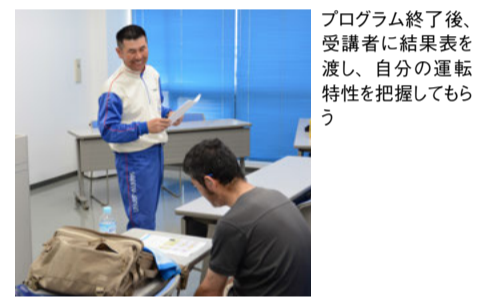
受講者からは「免許取得後に自分の運転を客観的に診断してもらう機会がなく、とても勉強になった」「今まで何気なく運転



練習の合間にインストラクターが受講者に改善に向けたアドバイスをを行う

していたことを痛感した」といった感想が聞かれた。

マスタープログラムの開発を手がけた交通教育センターレインボー浜名湖の仲田典生グループリーダーは「このプログラムの採点は減点方式です。公道での運転ミスは事故につながることもありますので、ミスすると減点が大きくなるようにしています。また、受講者には自分の運転を振り返っていただくことができるように、終了後に各項目の得点と等級評価がわかる結果表を差し上げています。このプログラムの普及を通じて、交通事故削減に貢献していきたいと考えています」と語った。



プログラム終了後、受講者に結果表を渡し、自分の運転特性を把握してもらう

## TOPICS

### 01 ●イオンバイク（株） Hondaのノウハウを活用して 各地で自転車教室を推進



参加者は指導内容を実践し、教室を開催するためのノウハウを身につける

Hondaは、交通安全普及活動の拡大に向けた取組みのひとつとして、全国に300店以上の店舗を展開する自転車専門店のイオンバイク（株）（本社：千葉県千葉市）と連携した活動を推進している。この取組みは、Hondaが自転車の交通安全教育ノウハウをイオンバイクに提供し、同社がそのノウハウをお客様や地域の方々に提供するというものだ。Hondaの教育ノウハウと、イオンバイクの持つ自転車利用者との接点という両社の強みを持ち寄り、互いにない部分を補完することで、さらなる活動の充実をめざしている。今年度は「親子で学ぶ 自転車あんぜん教室（以下、教室）」を全国へ拡大していくため、地域ごとにイオンバイクの店舗を管理する国

内の全エリアマネージャーを対象に、指導者養成勉強会を実施した。勉強会では、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、子どもに指導する時のポイントや、教室を始めるにあたっての事前準備から基本練習・走行練習の具体的な内容を説明。その後、参加者同士によるロールプレイングによって、指導ノウハウを身につけてもらう。



安全運転普及本部のインストラクターが参加者に指導する時のポイントなどを説明



安全運転普及本部のインストラクターが参加者に指導する時のポイントなどを説明

います。今回の勉強会で具体的なノウハウを落とし込むことができました」と、参加したエリアマネージャーを通じて秋以降、全国各地での教室開催を加速させたいと語った。



イオンバイク（株）営業企画本部部長の櫻井伸彦さん

### 02 ●群馬県ホンダ会 群馬県内で幼児向け交通安全教室を 開催できる体制づくり



群馬県ホンダ会の会員各社のスタッフを対象にした研修会

Hondaは幼児向け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）の指導ノウハウをHonda Cars（四輪販売会社）に提供し、ショールームに来店するお子様や各拠点の近隣にある幼稚園・保育園の園児を対象にした交通安全教室の開催を行っている。

7月22日、群馬県内のHonda Carsで構成する群馬県ホンダ会は会員各社で営業サポートを担当するスタッフ40名を前橋商工会議所に集め、「あやとりい」活用のための研修会を実施した。研修会では本田技研工業（株）安全運転普及本部のインストラクターが「あ



「あやとりい」の指導内容を解説し、教材を使って実演。その後、参加者が指導者役と受講する園児役になり、指導内容を実践した。

群馬県ホンダ会総務委員長を務めるHonda Cars 高崎北・取締役常務執行役員の後藤美智雄さんは「小さなお子さんが交通事故に巻き込まれないようにすることで、地域に貢献していきたいと考え、『あやとりい』を取り入れることにしました。各拠点が幼稚園・保育園で交通安全教室を開催できる体制づくりをめざしています。53拠点あるので、群馬県全域で展開していきたい」と話す。

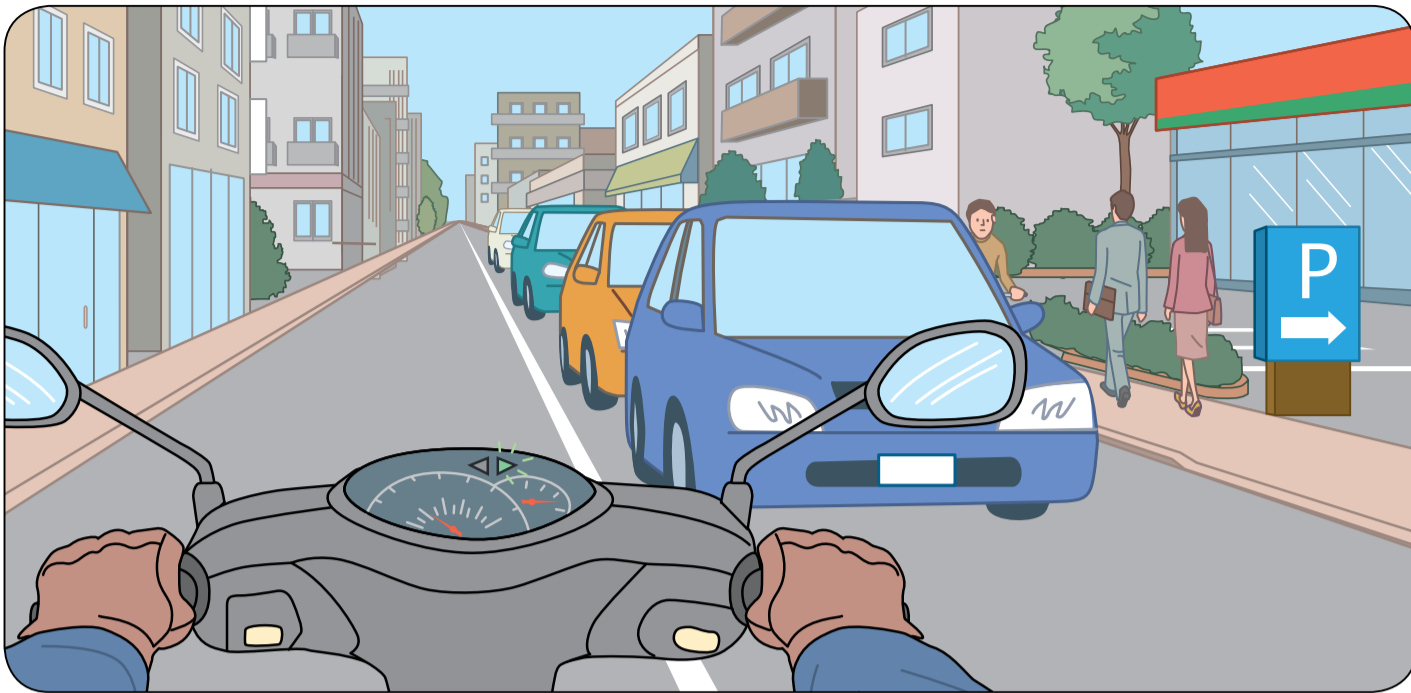


群馬県ホンダ会総務委員長の後藤美智雄さん（Honda Cars 高崎北・取締役常務執行役員）

このように、Hondaは「あやとりい」を7月末時点で全国100社以上のHonda Carsに普及している。

危険予測トレーニング (KYT) — 危険感受性を育てる

第52回 渋滞で停車中のクルマの間を右折する(二輪車編)



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。今回は二輪車のライダーに、右折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

© 本田技研工業(株)

あなたは原付で右側の店舗の駐輪場に入るため、右折しようとしています。対向車線は渋滞中で、正面のクルマは停止しています。

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？

Q1

平成27年中の二輪車(原付・自動二輪)乗車中の交通事故死者数を年齢層別にみると、次のうち最も多い年齢層は次のうちどれでしょう？

- ① 20～29歳 ② 40～49歳  
③ 50～59歳

Q2

平成27年中の二輪車(原付・自動二輪)乗車中の交通事故死者数を損傷部位別にみると、頭部の割合が42.8%と最も高くなっていますが、次に多い部位は次のうちどれでしょう？

- ① 頸部 ② 胸部 ③ 腹部

Q3

警視庁が平成27年7月中に実施した胸部プロテクターの着用状況調査の結果、対象ライダーの着用率は次のうちどれでしょう？

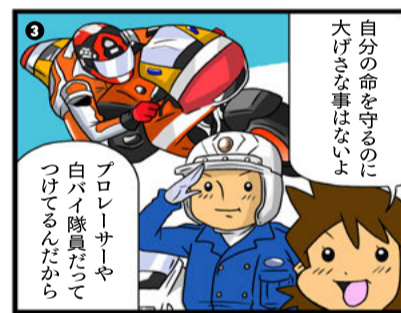
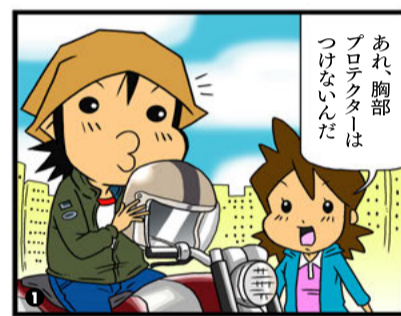
- ① 約7% ② 約21%  
③ 約35%

※対象は、各警察署において二輪車ストップ作戦実施中に指導した自動二輪車および原付。

※「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/>

漫画: 塚本ケースケ



SJ クイズ ?

© 本田技研工業(株)

指導者ファイル

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。

33

栃木県宇都宮市・交通安全教育指導員の皆さん

写真左から小林典子さん、村田恵理子さん、山田美さん

ドライバー、自転車利用者、歩行者それぞれの目線での安全行動を伝える

宇都宮市は栃木県の県庁所在地で人口約52万人の都市だ。同市では生活安心課に所属する交通安全教育指導員の皆さんが、幼児、小学生、高齢者への教育・啓発を担っており、平成27年度は交通安全教室を400回以上実施している。

高齢者向けの交通安全教室の内容は年度ごとに変わっており、今年度はドライバー、自転車利用者、歩行者それぞれの目線から、まんべんなく伝えることを意識した内容となっている(右記参照)。交通安全教育指導員の村田さんは「高齢者の方が考えたり、発言していただけるような交通安全教室をめざしています」と話す。

そのために取り入れているのが、危険予測トレーニングだ。問題として提示する交通場面は、街中や住宅地が多い事故形態を



調べ、それに近い状況を撮影したものだ。「正解を導くというより、高齢者の方々がその場面で日頃、どんなことに気をつけているかなど活発に発言していただくことがねらいです」と小林さん。

山田さんは「最後には、皆さんに笑って帰っていただきたい」と、希望があれば交通安全教室で寸劇を披露しているという。寸劇では、オリジナルキャラクターの武蔵(たけぞう)さんのコミカルな演技で高齢者を引き付け、事故を防ぐための安全行動を伝えている。

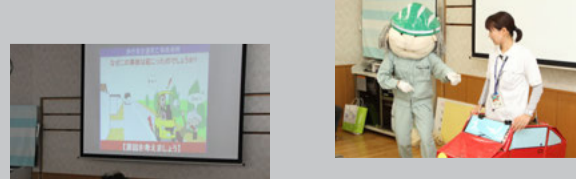
宇都宮市では今年度からHondaが開発した新高齢歩行者プログラムを取り入れている。「同じ場面を歩行者、ドライバーそれぞれの目線で比較できるなど、言葉では伝えきれないことが映像で補足できるように工夫されているので役立っています」と村田さんはいう。

●高齢者を対象にした交通安全教室(1時間)

ドライバー目線では運転席から見た交通場面の写真を見せて、どのような危険が考えられるか、高齢者に答えてもらう。見えない危険に対する危険予測の必要性を強調する



歩行者目線では武蔵(たけぞう)さん(写真右)による寸劇を通じて、道路横断時の安全確認や反射材着用の必要性を説明。事故防止のポイント「まみむめも」というキーワードで覚えてもらう



Hondaが開発した新高齢歩行者プログラムも活用している



自転車利用者目線ではヘルメット着用の効果を伝えるための実験を行う。お手玉を2つのザルではさみ、それに帽子とヘルメットをそれぞれかぶせたものを高齢者に落としてもらう。帽子をかぶせたほうのザルはお手玉が飛び出してしまう



高齢者が着用しやすいデザインの自転車用ヘルメットがあることを紹介

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—15—  
**SAFETY FOCUS**

和歌山県「花山西」交差点

# 歩行者や自転車利用者が安心して横断しにくい交差点

「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。今回「FOCUS エリア」(下記参照)に取り上げるのは、和歌山県内で3人の方が「みんなの意見」を投稿している「花山西」交差点だ。ここでは、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る。また、この場所では、平成27年中に交通事故が32件(うち人身事故2件)発生している。

●この地点で発生した事故件数(人身+物損)

四輪車対四輪車	右折直進	1件
	追突	16件
	その他	3件
四輪車対二輪車	左折時	1件
	その他	1件
四輪車対自転車	右折時	2件
	左折時	1件
車両単独		2件
その他		5件

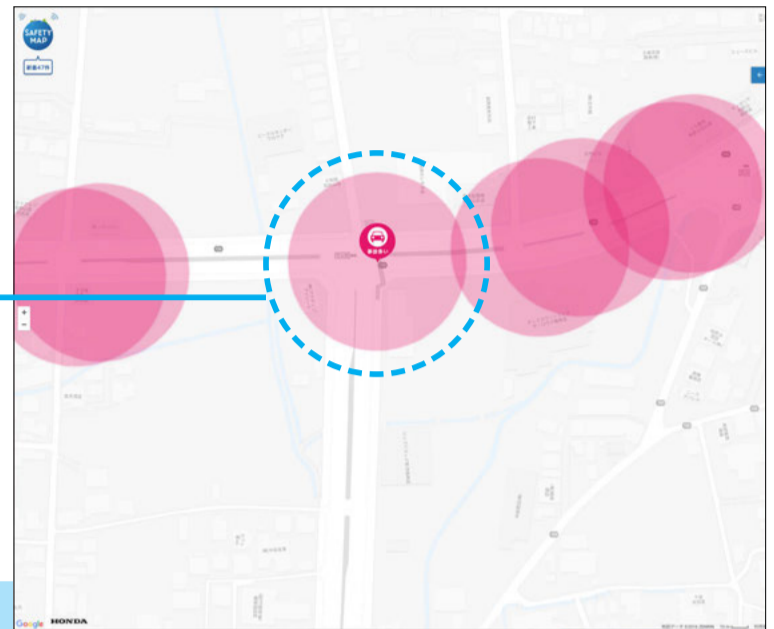
※平成27年中 和歌山県警察提供

また、この場所では、平成27年中に交通事故が32件(うち人身事故2件)発生している。

●「SAFETY MAP」みんなの意見

スピードが出ているクルマが多い	2人
歩行者/自転車の飛出しが多い	0人
赤信号無視のクルマが多い	1人

※平成28年7月31日時点



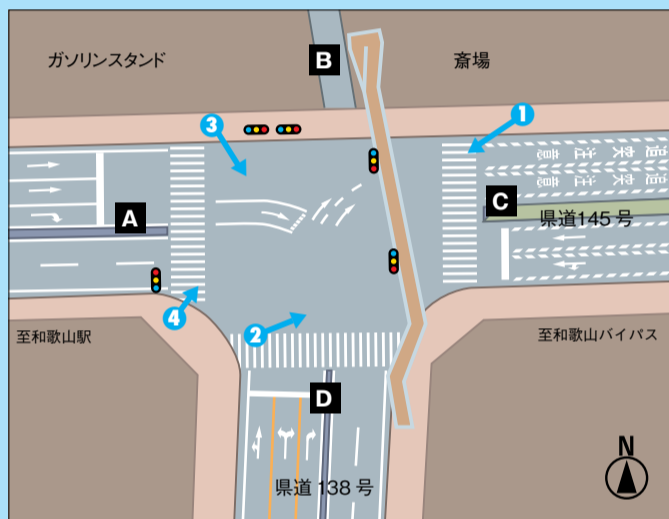
## 現場をたずねる

FOCUS エリア  
和歌山県和歌山市鳴神「花山西」交差点

今回訪れた「花山西」交差点はJR和歌山駅から東へ1.5kmの場所にあり、市内を東西に抜ける和歌山バイパスに接続する県道145号と県道138号とが交わっている。北側に生活道路が接続しているが、交通量は少ないため実質的には三叉路になっている。

現場を訪れた平日朝7時の県道145号は、1つ東の交差点から和歌山バイパス(国道24号)に接続するためA→Cの交通量が非常に多い。朝の通勤ラッシュ時は1つ東の交差点から続く渋滞が「花山西」交差点内までつながることもしばしば。そのため、速度超過気味に交差点に進入し、急減速するクルマが散見された。D県道138号からのクルマの多くは和歌山バイパス方面に向かっており、赤信号時は交差点に向かって長い車列ができていた。バイクも比較的多く走行していたが、クルマの量が多いためか危険な運転をする様子は見られなかった。また、Bは生活道路で観察中に出入りするクルマは数台程度だった。

交差点付近を通行する自転車利用者の多くは和歌山駅方面に走行していた。歩行者の姿はまばらだった。D→A、C→Dにそれぞれ左折するクルマの様子を観察していたところ、左折時に左後方の巻き込みを目視で確認しないドライバーが少なかった。



右折の矢印信号が点灯してから、交差点を直進・左折するクルマが多く見られた



Aでは交差点をショートカットして右折するクルマが目立った



D→Aへ左折する際、クルマがバイクを巻き込みそうになった



Dからの右折車両は自転車利用者が横断歩道を通行中でも勢いよく交差点に進入。歩行者や自転車が止まらずに横断できるタイミングは、事実上青信号に変わった直後だけ

### ドライバーは歩行者優先を意識すべき

歩行者や自転車利用者が安心して横断歩道を渡れるのは、信号が青になった直後のみ。一度クルマが通行し始めると、クルマが横断歩道手前で一時停止する場面はなかなか見られなかった。

交差点を左折するドライバーの対応は2つのパターンに分かれる。1つは、あらかじめ歩行者・自転車利用者の通行を予測し、減速しながら歩道側を目視で確認して左折する場合。もう1つは特に目視もせず、最低限の減速で左折していく場合だ。中には、和歌山駅方面から横断している歩行者の姿があっても、渡りきるまでに時間があると感じたのか、減速もせずスピードを出して左折するクルマも散見された。

横断歩道は歩行者優先が大原則だ。歩行者の姿が少ないからといって、自己中心的な運転は厳に慎んでほしい。



写真上/歩行者が横断歩道を通行中、Cからのクルマが断続的に通過。歩行者はクルマが止まるまで横断歩道上で待たざるを得なかった

写真下/横断歩道手前で左折する車両を追い抜き、車道の中央を走行する自転車

### ドライバーの死角をつくり出さない環境を

C→Dの左折時、歩道橋の橋脚で死角が生まれ、ドライバーから歩行者や自転車利用者を目視で確認しづらいように見えた。橋脚は歩道の中央に位置している。車道寄りを通る自転車や歩行者はドライバーが確認しやすい。一方、店舗寄りを通る自転車や歩行者は橋脚に隠れてしまう瞬間があるのでドライバーが見落とす可能性が高いと思われた。

自転車や歩行者が橋脚に隠れないような動線に導くために、Dの横断歩道を交差点の内側に移動させるなど橋脚下を通らないような、ドライバーの死角をつくり出さないための環境づくりが望まれる。



自転車が橋脚の影に隠れてしまうと、左折するドライバーが存在を見落とすやすくなると思われた

「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、あなたの周囲に危険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。