

[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・2017

12・1

December・January

NO.481

CONTENTS

- P1 対談：第10次交通安全基本計画初年度にあたって世界一安全な道路交通を実現するために求められる交通安全教育
- P4 2016年活動報告
- P5 TOPICS ①/Honda Cars 三河 TOPICS ②/第17回セーフティジャパンインストラクター競技大会 TOPICS ③/第3回「Honda 交通安全ポスター・動画コンテスト」結果発表
- P6 FRONT LINE /山口県教自動車学校・波田昌之さん
- P7 危険予測トレーニング (KYT) /夕暮れ時に対向車とすれ違う時 (四輪車編) SJクイズ 指導者ファイル / (一財)長野県交通安全教育支援センター・指導員の皆さん
- P8 SAFETY FOCUS /長野県塩尻市



対談
第10次
交通安全基本計画
初年度にあたって

世界一安全な道路交通を実現するために求められる交通安全教育

はじめに、今年を含む、近年の交通事故情勢について、お話しがいきます。
平成28年度から第10次交通安全基本計画がスタートした。同計画は究極的に交通事故のない社会をめざすことを基本理念として、平成32年度までの5年間実施される。実施初年度にあたり、計画の目標達成に向けたビジョンや取組みなどを、井上剛志・警察庁交通局長と竹内弘平・本田技研工業(株)安全運転普及本部長のお二人に話し合っていた。

井上 平成27年中の交通事故は、発生件数が53万6899件で前年比マイナス3万6943件・マイナス6.4%、負傷者数が66万6023人で前年比マイナス4万5351人・マイナス6.4%であり、11年連続で減少となったものの、死者数は4117人で前年比プラス4人・プラス0.1%となり、15年ぶりの増加となりました。

近年は、交通事故に遭った際の致死率が高い高齢者人口の増加が交通事故死者数を押し上げる要因の一つとなっています。昨年の高齢者の死者数は2247人で前年比プラス54人・プラス2.5%であり、死者数に占める割合も54.6%と、過去最も高くなっている状況です。

本年の交通事故発生状況は、発生件数、死者数及び負傷者数いずれも前年と比べて減少しており、10月末現在の死者数は3134人、前年比マイナス161人・マイナス4.9%となっていますが、高齢者の死者が引き続き交通事故死者全体の半数以上を占める高い水準で推移しており、また、飲酒運転等の悪質・危険な運転による重大事故も後を絶たないなど、交通事故情勢は依然として厳しい状況にあります。

昨年年度までの第9次交通安全基本計画の総括および今年度からスタートしました第10次交通安全基本計画の理念と目標について、お聞かせください。

竹内 第10次交通安全基本計画の目標は世界一安全な道路交通社会をめざす非常にチャレンジングなものであり、達成するためには、安全技術の進化と普及が一層重要になります。既に実用化されている安全運転支援技術をより高度化させ、かつ広く早くお客様に提供していくことが交通事故の抑止につながると考えています。

更に、安全運転や交通安全の普及もモビリティをつくるメーカーとしての使命ととらえています。安全技術が進化しても、モビリティ

井上 平成27年までに24時間死者数を2500人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。「平成32年までに死傷者数を50万人以下にする。」という目標が掲げられています。警察としては、同計画において重点的に対応すべき対象として掲げられている、

- 高齢者及び子供の安全確保
- 歩行者及び自転車の安全確保
- 生活道路における安全確保

等に向けて、交通安全教育や道路交通環境の整備、交通事故抑止に資する指導取締りを推進するとともに、関係機関・団体等と連携を図りながら、交通死亡事故等を更に抑止し、政府目標を達成するための諸対策を強力に推進してまいりたいと考えています。



竹内 弘平 本田技研工業(株)取締役専務執行役員 安全運転普及本部長

井上 剛志 警察庁交通局長

対談
第10次
交通安全基本計画
初年度にあたって

世界一安全な道路交通を実現するために求められる交通安全教育

の主体は「ヒト」であり、事故を防ぐのも「ヒト」です。私どもは、昭和45年に安全運転普及本部を設立し、お客様にクルマやバイクを正しく理解して使っていただくための交通安全教育を「人から人への手渡し安全」と「参加体験型の実践教育」を基本に展開してきました。その活動領域は、ドライバー・ライダーから歩行者、自転車利用者などにも広がっています。現在、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）」に基づき、世界6極（北米、南米、欧州、アジア、大洋州、中国、日本）において、各地域の事情に応じた活動を推進しています。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。これは「交通事故のない社会をめざして」という第10次交通安全基本計画の理念にも通じるものです。私どもも、世界一安全な道路交通社会の実現に向けて、引き続き努力してまいります。

横断中事故を防ぐための 高齢歩行者への教育が重要

交通事故死者数を状態別にみると、平成20年以降は歩行中が最多となっており、平成27年中はその約7割を高齢者が占めていました。高齢歩行者対策の考え方や重点を置いている施策についてお聞かせください。

井上 ご指摘のとおり、平成27年中の歩行中死者は1534人で、死者数全体の約4割を占めており、そのうち、高齢者は1070人（69.8%）で、前年比プラス7人と増加しています。また、高齢歩行者の死亡事故を類型別にみますと、横断中が最も多く、これらの事故の原因は、当然のことながら、クルマの運転者側の不注意によるものが多いわけですが、一方で、横断中歩行者の死者の6割以上で歩行者側にも交通違反がありました。高齢者では、特に、走行車両の直前・直後横断が多いこと、横断時に左方から進行してくる車両との衝突が多いことが分かっています。

これらの特性を踏まえ、高齢者自身に、加齢に伴う身体機能の低下が行動に及ぼす影響等を理解していただくため、歩行用シミュレーター等の各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育の推進に努めています。また、高齢者の歩行中死者のうち、約8



井上 剛志
Takeshi Inoue
警察庁交通局長

割の方が運転免許を保有していないことから、幅広く教育の機会を提供するため、関係機関・団体や交通ボランティア等と協力し、家庭訪問による個別指導や医療機関等における交通安全教育・広報啓発を行っているほか、反射材用品等の着用促進に向けた普及啓発を図っています。

これらの取組みに加え、交通事故多発時間帯・場所に重点を置いた交通街頭活動、バリ・フリー対応型信号機の整備等高齢歩行者が安全・安心に通行できる交通環境の整備等を推進しています。

更に、他の世代に対して、高齢者の特性を理解していただくことにより、高齢者に対する保護意識が醸成されるような交通安全教育・指導啓発活動を推進しているほか、特に、ドライバーに対しては、横断歩行者の早期発見に向けた前照灯の早期点灯、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの活用を呼びかけています。

竹内 私どもは全国各地の交通指導員の皆様をはじめとする地域指導者との連携を深め、その方々を通じてホンダの交通安全教育プログラムを普及させています。その中で、高齢者の歩行中の死亡事故を防ぐ教育手法を求めている地域指導者の声が高まっています。このような現場のニーズに応えようと昨年、新たに「高齢歩行者プログラム」を開発し、提供しました。近年の高齢歩行者の事故実態をみると、代表的な形態は死者、負傷者ともに単路で横断歩道以外を横断中に起きているケースで、交通局長のおっしゃるような、横断の前半よりも後半に左側から来るクルマと衝突する割合が高くなっています。ですから、横断後半に左側から来るクルマとの事故を防ぐための安全行動を高齢者にご理解いただけるよう工夫しまし

た。映像を使って道路横断を疑似体験できる内容を取り入れるなど、高齢者に意識と行動のミスマッチに気づいてもらえるようになっていきます。

このほか、夜間はクルマを運転しているドライバーから歩行者が見えにくいことを示す映像を使って、歩行者の立場では反射材の着用、ドライバー・ライダーの立場ではヘッドライトのハイビーム使用、それぞれの効果についても言及しています。

今回の開発にあたっては、現場で指導を担っている全国各地の交通指導員の皆様の意見や要望をうかがい、開発の途中段階でもアドバイスをいただくなど、より使いやすくなるための検討を重ねました。その結果、多くの地域指導者にご活用いただいております。「豊富な映像や画像によって、話だけでは伝えきれないことが上手く説明できる」「映像を止めて、質問したり、説明できるので、高齢者とコミュニケーションをとりながら進行できる」と好評です。この「高齢歩行者プログラム」の更なる普及拡大に努め、少しでも高齢者の歩行中の死者数低減に寄与していきたいと考えています。

様々な教育の場と 機会を創出するために

自動車運転中の死者数についても、高齢者が半数近くを占めています。高齢運転者の事故防止に対するお考えや重点を置いている施策について、お聞かせください。

井上 平成27年中の自動車乗車中の死者数は1322人で、そのうち、高齢者は638人で約半数を占めています。また、高齢運転者による死亡事故を法令違反別にみますと、「運転操作不適」が最も多く、他の年齢層

と比較して全体に占める割合が高くなっています。更に、年齢層別の免許人口当たりの交通事故死亡事故件数をみますと、75歳以上の運転者によるものが多く状況にあります。

警察では、これらの特徴を踏まえて、高齢者講習等において個々の運転者に応じた安全運転指導を行っているほか、高齢運転者の特性等に関する広報啓発、高齢運転者が見やすい大型・高輝度の道路標識・標示の整備等の取組みを推進しています。

また、平成28年3月に施行される改正道路交通法により、75歳以上の運転者については免許更新時のみならず、一定の交通違反をした場合には臨時の認知機能検査を義務付けることにも、認知機能検査で認知症のおそれがあると判定された方すべてに医師の診断を義務付ける制度が導入されることとなり、その円滑な施行に向けた準備を進めているところです。

さらに、自動車等の運転に不安のある高齢者等が自らの運転に頼らずに移動手段を確保しやすい環境づくりも重要ですので、警察としても、地域公共交通網の形成に向けた関係機関との連携・協力にも取り組んでいます。

このほか、高齢運転者に限ったことではありませんが、昨年のシートベルト着用状況の実態調査結果を見ますと、一般道路における運転席や助手席の着用率が90%台であるのに対して、後部座席では約35%とまだまだ低い状況でありますので、今後ともシートベルトの被害軽減効果に関する広報啓発等を一層強化し、すべての座席におけるシートベルトの着用、幼児等においてはチャイルドシートの使用の徹底を図ってまいりたいと考えています。

竹内 私どもは「ホンダ センシング」と総称する先進安全運転支援技術の普及拡大を図っています。これは、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、対歩行者事故や正面衝突などの事故被害を軽減することが期待できます。このような先進運転支援システムの設定車種を拡大し、お求めやすい価格で提供すること、高齢者の安全運転をサポートしていきたいと考えています。

一方、安全運転教育においては、ホンダの交通安全教育センターを通じて、加齢による身体の衰えを自ら気づいてもらうための参加体験型の教育を展開しています。また、今後は高齢運転者をはじめ、運転中の体調変化に起因する

る事故に対する予防啓発も必要があると認識しているところです。

自転車運転者講習制度の運用が開始され、1年以上が経過しましたが、これまでの成果と今後の取組みについてお聞かせください。

井上 自転車運転者講習制度については、昨年6月1日の施行から本年5月末までの1年間に24人の方が講習を受講しています。講習受講者の受講後の感想として、「当時は悪いことをしているという意識はなかったが、二度と違反してはいけないと認識した」、「人を死傷させれば罰則や損害賠償が科されることを改めて認識した」など、反省の弁、責任の重大性の再認識、安全意識の共有等の意見が得られたところです。

また、本制度施行後1年間の自転車関連事故の発生状況をみますと、発生件数は9万3484件、死者数は517人で、前年同期に比べて事故件数はマイナス1万4032件・マイナス13.1%、死者数はマイナス89人・マイナス14.7%と、いずれも減少しています。

これらの状況をみますと、本制度については、自転車利用者の法令遵守、安全意識の向上に一定の効果が発揮しているものと認識しています。今後も、本制度を適切に運用するとともに、関係機関・団体等との連携による自転車利用者に対するルールの周知や悪質・危険な違反に対する指導取締り、自転車の通行環境の整備等を更に推進し、自転車の安全利用の促進を図ってまいりたいと考えています。

竹内 自転車利用者への教育については、高校への普及支援に力を入れています。高校生が自転車の交通安全について主体的に考え、他の交通参加者への思いやりを身につけてもらうことを目的に、私どもは独自に教育プログラムを開発し、全国の高校に普及してまいりました。普及開始から5年目を迎えた今年、高校の先生方だけで座学や実技による自転車教育ができるように「指導マニュアル」を完成させました。ご利用された先生方からは「自転車教育のフォローアップがきちんと出来上がっている」という評価をいただいています。このマニュアルによる教育を行うことにより、先生方の交通安全への理解が深まり、それが学校全体の安全意識の向上につながっていくと思います。さらに、私どものホームページには関連教材なども公開しています。こ

※1 Honda SENSING =フロントグリル内に設置したミリ波レーダーと、フロントウインドウ上部に設置した単眼カメラという、特性の異なる2種類のセンサーで構成されたシステム。2種類のセンサーを組み合わせることで、より精度の高い認識を可能にし、通常走行時から緊急時のリスク回避までの運転を支援する。詳細は右記ホームページを参照。 <http://www.honda.co.jp/hondasensing/>

世界一安全な道路交通を実現するために求められる交通安全教育

対談
第10次
交通安全基本計画
初年度にあたって

れらを活用して、多くの高校が自主的に生徒への交通安全教育を実施していただければと期待しています。

また、自転車教育の機会を創出するために、昨年からは自転車販売会社のイオンバイク(株)と連携した活動に取り組んでいます。全国に300店舗を展開する同社は、自転車の補助輪を外すことを検討している子どもとその保護者を対象にした自転車教室を開催するための体制づくりをめざしています。私どもが持っている自転車教育のノウハウの提供を通じて、同社に協力しています。今年からは、私どもが同社の社員を対象に自転車教室の指導者を養成するための勉強会を実施しました。今後、受講された社員の方々が中心となって全国各地で自転車教室を開催していく予定です。自転車利用の第一歩を踏み出すという子どもと、その保護者の双方に安全意識を高めてもらうことは、たいへん意義のある取り組みだと考えています。

今年、ホダは大阪府警察本部のSAFETY MAPを活用した交通事故分析など相互に協力する協定を締結しました。SAFETY MAPの活用が地域の交通事故の防止に、どのような役割を果たすと考えているのか、お聞かせください。

竹内 SAFETY MAPは、パソコンやスマートフォンから誰でも無料で利用できる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、(公財)交通事故総合分析センターから提供いただいた交通事故情報、警察庁から提供いただいたゾーン30情報、地域住民など一般の方々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。このSAFETY MAPは、交通事故の未然防止や交通環境改善にもお役立ていただくことができ、第10次交通安全基本計画にある「交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進」につながるものであると考えています。

私どもと協定を締結した大阪府警察本部は、SAFETY MAPに表示される急ブレーキ多発地点データを、同府警本部の交通事故分析用地図データ内に反映し、より多面的な事故分析に活用するなど、交通事故防止対策に役立て、既に数箇所の改善を実施したと伺っております。福井県では昨年、交通安全推進連絡協議会を立ち上げ、各市町にSAFETY MAPの活用を促進し、県内の通学路の道路改善に活用しています。また、

SAFETY MAPの投稿機能を道路改善に向けた住民の意見収集に利用している自治体もあると聞いています。今後、更にいろいろな団体・組織に活用していただき、事故予防に役立てていただければと思います。

すべての交通参加者のために 自動運転技術を活用する

政府は東京オリンピック・パラリンピック競技大会が開催される平成32年までに自動運転を実用化することを目標としています。昨年の東京モーターショーでも自動運転に大きな関心が集まりました。自動運転をめぐる警察庁の取組みをお聞かせください。

井上 自動走行システムは、交通事故の削減や渋滞の緩和に寄与する技術であると考えられ、警察庁では、その進展を支援する観点から、取組みを進めているところです。昨年度は、有識者を交えて「自動走行の制度的課題等に関する調査検討委員会」を開催し、自動走行についての法律上・運用上の課題を整理するとともに、本年5月には、公道において自動走行システムに関する実証実験を行うための条件を明確にするとともに、実施に当たっての安全上の留意事項や実施方法等を示す、「自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン」を策定・公表しました。

また、今年度も、有識者を交えて「自動運転の段階的実現に向けた調査検討委員会」を開催し、本年5月に決定された「官民ITS構想・ロードマップ2016」等を踏まえ、
○ 高速道路での準自動パイロットの実用化に向けた運用上の課題
○ 遠隔型システムによる無人自動走行移動サービスの公道実証実験の実施に向けた措置

等に関する検討を進めているところです。
竹内 (一社) 日本自動車工業会では会員各社の共通理念のもと、自動運転ビジョンとして「世界で最も安全、効率的で自由なモビリティ社会の実現をめざす。事故ゼロ、渋滞ゼロ、自由な移動と高効率物流を目標とし、二輪車、自転車、歩行者を含むすべての交通参加者のために自動運転技術を活用する」を掲げています。

複雑な混合交通環境下で自動運転を実現させるためには技術の高度化だけでなく、関

連する制度やインフラの整備も必要になります。自動車産業界はもちろんです。自動車産業の枠を超えた技術的協力関係および政府との連携が不可欠です。また、社会的なコンセンサスを深めるためにも、自動運転技術やその有効利用を広く社会と議論することも大切だと考えています。自工会では平成32年までを自動運転技術の実用化・導入期として位置づけています。私どもも、この平成32年頃までに高速道路における自動運転技術の実用化をめざし、技術開発に取り組んでいるところです。

「事故に遭わない社会」の実現に向けて

井上 第10次交通安全基本計画で示された「世界一安全な道路交通を実現する」という政府目標を達成するためには、交通事故分析の高度化を推進するとともに、これまでの対策の実施による効果を検証し、検証結果を次の対策に反映するPDCAサイクルにより、交通事故抑止対策を一層効果的に推進することが必要です。また、今後は、日々進歩する交通安全の確保に資する先端技術の活用を一層促進していくことが重要です。

さらに、我が国では、欧米諸国と比較して、交通事故死者数に占める歩行者や自転車利用者の割合が高い状況にありますので、今後、諸外国における交通安全対策等も参考とし、各種対策を講じていく必要があるものと考えています。

このほか、我が国の交通事故発生状況等の十分な分析に基づき、道路交通環境の整備、

交通安全思想の普及徹底等による安全運転の確保、道路交通秩序の維持に向けた諸対策を一層総合的かつ強力に推進していくこととしていきます。そのためには、自治体や道路管理者、御社を始めとする自動車関係団体等と一層緊密に連携していくことが非常に重要であると考えています。

竹内 はじめに申し上げましたように、私どもがめざしているのは「事故に遭わない社会」です。その実現のために、将来的な自動運転を見据え、先進安全運転支援技術の進化と普及に努めていきたいと考えています。また、クルマやバイクの運転者のみならず、歩行者や自転車利用者、子ども、高齢者などに焦点を当てた活動を地道に継続していくことがお客様やそのご家族をはじめ社会全体のお役に立つことだと確信しています。

ホダは、先進性・独自性のある教育プログラムを開発と普及にも、より一層力を入れていきます。9月には、幼児の交通事故を防ぐために重要な「止まる」「観る」「待つ」という動作を習得してもらうための体操を取り入れるなど、小さいお子さんに親しみやすい内容にした「幼児向け交通安全教育プログラム」を完成させました。幼児に生活道路を横断する際の映像をアニメーションで見せながら、指導者が幼児に問いかけることで、道路上の危険を認知する力を養うことができるなど、新たな観念の教育内容を盛り込んでいます。「高齢歩行者プログラム」同様、地域指導者の皆様に提供し、ご活用いただく予定です。

このほか、高齢社会の進展を踏まえ、福祉・介護施設で利用者の送迎を担う運転者向けにホダが開発した安全運転教育プログラムの普及を進めています。これはホダの交通安全教育センターで実施しているものですが、そのノウハウ

を地域で送迎運転者向け安全運転講習会を主催している団体等に提供するようにしました。群馬県や山形県では、私どものプログラムを取り入れたことで、それまで座学のみだった講習会に実技を加えられるようになり、内容を充実させることができました。

井上 御社は、これまでも交通安全に関する多くの教育プログラムや教材、資機材等を開発してこられ、「Safety for Everyone」の安全スローガンの下、「事故に遭わない社会」実現のため、多面的で深みのある取組みを展開されているところであり、その交通安全に対する熱意と崇高な使命感に敬意を抱いています。

御社が開発された教育システムやSAFETY MAPを活用した交通事故分析・情報発信手法等については、警察としても学ぶべき点多々あると認識しており、交通事故の更なる減少を図るためには、御社のように交通安全に熱心に取り組んでいただいている企業の皆様方を始めとする関係機関・団体と相互に協力、連携し、より一層効果的な取組みを展開していくことが必要と考えています。

また、近年、御社を始め各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展を遂げていますが、こうした自動走行システムを含む技術の進歩が交通事故の防止や高齢者・障害者の移動手段の確保等に大きく寄与していくものと期待しています。

警察庁としても、関係省庁と連携しながら、自動運転の実現に向け、制度面の検討を更に進めるなど、交通安全と円滑を図る観点から必要な取組みを推進していくこととしていきます。

第10次交通安全基本計画の計画期間最終年である平成32年は、東京オリンピック・パラリンピック競技大会が開催される年であり、これを機に、我が国が更に発展し豊かな国となることをめざして各方面の取組みが進められているところですが、警察としても、世界に誇ることができる「安全で安心な道路交通社会」をめざし、今後とも、官民一体となった取組みを推進してまいります。

長時間にわたり、ありがとうございました。



竹内 弘平
Kohji Takeuchi
本田技研工業(株) 取締役専務執行役員
安全運転普及本部長

※2 インターナビ= Honda が開発した双方向通信型カーナビ

2016 活動報告

Hondaの安全運転普及活動は47年目を迎えた。今年は2014年にスタートした3ヶ年計画の最終年にあたる。「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」という方針のもと、「教育ソフトウェアの開発と導入」「普及活動の変革と進化」「海外における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

幼児への新たな教育プログラムの開発

交通安全は日常生活の中でとても身近なものであり、行動範囲が広がる前の幼児から教育していくことが重要である。しかし、幼少期の子どもに対する交通安全の教材は、画一的で興味がわきにくいものといえる。そこで、Hondaは子どもが交通安全について「学ぶ」に加え、「楽しい」「おもしろい」と感じられるようにすることが効果的だと考え、子どもが楽しく安全意識を醸成できることを目的に新たな交通安全教育プログラムを開発した。このプログラムは幼児を対象にオリジナル交通安全アニメーションを活用し、交通指導者との対話を通じて危険予測能力を養うことをめざしている。また、導入部分では、子どもが身体を動かしながら楽しく安全行動を学べる体操も取り入れている。



幼児向け交通安全教育プログラム「できるニャンと交通安全を学ぶ」完成

このプログラムはオリジナル交通安全アニメーション「できるニャンと交通安全を学ぶ」と、「止まる」「観る」「待つ」という動作を習得しやすい振付けの「できるニャンたいそう」で構成されている。



SAFETY MAPの活用領域の拡大に向けて

HondaはSAFETY MAP (P3参照)の情報をもとにした道路環境の改善提案によって1件でも事故を減らすための取組みを進めている。3月には大阪府警察本部と交通事故防止対策の推進に関する協定を締結。SAFETY MAPを活用した交通事故分析など相互に協力することとなった。具体的には、SAFETY MAPに表示される急ブレーキ多発地点データを、同府警察本部の交通事故分析用地図データ内に反映し、より多面的な事故分析に活用するなど、交通事故防止対策につなげている。さらに今後、長野県警察本部とも同様の協定を締結する予定で、活用領域は広がっている。

大阪府警の道路改善実績



(改善前)



(改善後)

2 普及活動の変革と進化

障がいのある方を対象にした安全運転の取組み



さらに、地域における運転復帰プロセス構築を支援するための活動にも取り組んでいる。運転復帰をめざす方が実車による訓練を始める前に運転能力を評価する方法と判断基準の明確化を目的に、四国4県の病院・リハビリセンターの皆様とプロジェクトを立ち上げ、今年には多くの病院などで実践可能



脳卒中などにより高次脳機能障がいとなった方がクルマの運転を再開しようとした時、その方の運転能力を評価できる医療機関はまだ少ないのが現状である。それは運転の可否判断に必要な評価項目や基準が明確にされていないからだ。そこで、Hondaは長年蓄積してきた安全運転教育のノウハウを活かし、医療関係者の運転可否判断をサポートするためのソフトやプログラムを開発し、普及に努めている。

実車による運転評価や訓練をサポートするための「自操安全運転プログラム」は、全国にあるHondaの交通教育センターで提供されている。しかし、運転復帰をめざす方にとって最も身近な場所は近隣にある自動車教習所である。そのため、「自操安全運転プログラム」を身近な自動車教習所で受講できるようにする体制づくりも進めている。

な評価方法を確立した。プロジェクトでは、この成果を四国4県だけでなく、全国で同じ課題を抱える病院にも拡げていく予定である。

また、高齢化が進むことで病院や福祉施設へのクルマによる送迎も増えており、こうした送迎時における利用者の安心安全の確保にも取り組んでいる。送迎運転者を対象にした「移送安全運転プログラム」を開発し、送迎サービスを提供する団体などに活用されている。岡山県や山形県では今年から、送迎を担う運転者への実技講習として、この「移送安全運転プログラム」を取り入れた。

交通安全の普及拡大に向けた場と機会の創出



社内資格であるセーフティコーディネーターの研修体制も見直した。Hondaの創業当時から現在まで受け継がれている交通安全に対する理念を正しく理解できる内容とし、Honda Cars各社が必要に応じて自主開催できるように改定された。

Hondaは、お客様との接点であるHonda Cars (四輪販売会社)との連携を強化し、各社の交通安全活動の活性化を進めている。この背景には販売拠点のある地域社会にも活動の輪を拡げ、お客様だけでなく地域の皆様も守りたいという想いがある。

その一環として、Honda Cars各社のスタッフがHondaの幼児向け交通安全教育プログラム「あやとりい ひよこ編」の研修を受講し、そのスタッフがショールームに来店いただいたお子様や、近隣の幼稚園・保育園の園児に交通安全教室を行うなどの地域に密着した活動を展開している。

これらの安全活動に加え、店頭でお客様への安全アドバイスができるHondaの

このほか、地域や学校との連携も推進している。昨年11月に開発した高齢歩行者プログラムが今年から本格的に全国各地に普及された。また、今年には高校の先生方が自主的に座学や実技による自転車教育ができるように指導マニュアルも完成させた。



3 海外における二輪事故低減の実現

海外では、お客様や地域社会へ交通安全を伝える活動は、Hondaの海外事業所が主体となって展開しており、Hondaはこうした活動を支援している。

日本の交通教育センターが海外事業所の二輪指導者を養成する研修の、カリキュラム、フィードバック方法、教材を刷新。指導力、企画運営力の強化に重点をおくことで、活動の中核となる指導者の養成

に資することができ、これまでに5カ国がこの研修を受けた。

また、タイにおけるHondaの販売会社A.P.Hondaが7月にチェンマイとブーケットの2カ所に新たに交通教育施設を開設。ここに新規採用された人材をインストラクターとして養成するための研修にも協力した。



今後に向けて

本年までの中期3ヶ年計画では、以上3つの重点課題に取り組み、それぞれが形となり普及が始まった。今後も交通環境ニーズに合わせて、様々な活動を進化・発展させたいと考えている。Hondaは、すべての人の安全をめざして、引き続き活動を推進していく。

TOPICS

01 ● Honda Cars 三河 四輪販売会社と保育園を併設する企業との連携による幼児への交通安全活動

Honda Cars 三河は本社のある愛知県岡崎市をはじめ豊田市、安城市に5拠点を展開する四輪販売会社である。同社は愛知中央ヤクルト販売(株)(本社:愛知県半田市)と連携し、幼児への交通安全活動をスタートさせた。ヤクルト製品の販売を手がける愛知中央ヤクルト販売は、ヤクルトレディの勤務拠点11ヵ所に保育ルームを併設し



愛知中央ヤクルト販売(株)はヤクルトレディの勤務拠点で保育ルームを運営している

ている。Honda Cars 三河では、この保育ルームにスタッフを派遣し、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)」を使った交通安全教室を行うことにした。その背景をHonda Cars 三河 営業企画部部長の蓮川利幸さんは次のように話す。「継続的にできる社会貢献活動を検討していたところ、『あやとりい』の存在を知り、安全運転普及本部から指導ノウハウの提供を受けました。実施にあたり、販売拠点周辺の保育園にはたつきかけていた時に、愛知中央ヤクルト販売に賛同していただくことができ、連携することになったのです」。

その第一歩として、Honda Cars 三河は10月28日、愛知中央ヤクルト販売が運営するプティット岡崎 保育ルームで交通安全教室を実施。指導者役を務めるのはHonda Cars 三河 岡崎六名南店カーライフアドバイザーの高梨春菜さんと、杉浦礼耶さんが担当した。「あやとりい」のワークシートを使い、子どもたちに問いかけながら道路を歩くべき場所や歩行者用信号機の色の意味を説明。道路を横断する前は、左右をよく観るために必ず止まることを教えた。

二人とも交通安全教室は今回が2回目。1回目は子どもたちの予想外の答えに上手く対応できなかったそう。高梨さんは「台本を暗記することに夢中になり、伝えたい内容をきちんと理解できていなかったことを痛感しました。業務の合間に、営業や



Honda Cars 三河 営業企画部部長の蓮川利幸さん(写真中央)、岡崎六名南店カーライフアドバイザーの杉浦礼耶さん(写真左)、高梨春菜さん(写真右)

プティット岡崎 保育ルームで実施された「あやとりい」交通安全教室



サービスのスタッフに幼児役になってもらい、ワークシートの各場面でおさえるべきポイントを意識しながら練習を繰り返しました。その成果もあって、今日はとまどうことがありませんでした」という。杉浦さんは「子どもたちに注目してもらえるよう、一人ひとりの目を見ながら話すことや、身振りや手振りを大きくすることを心がけました。今回は子どもたちと上手くコミュニケーションがとれ、私自身も楽しいと感じることができました」と指導者役としての自信を深めていた。

プティット岡崎 保育ルーム・施設長の 大里房美さんは「いろいろなイラストを使っ

ていたので、子どもたちも喜んで聞き入っていました。幼児にも、わかりやすい内容だったと思います。これからはHondaによる交通安全教育をお願いしたい」と感想を語ってくれた。

Honda Cars 三河は、5拠点合わせて10名のスタッフを「あやとりい」の指導者として養成している。今回を皮切りに、月1回のペースで愛知中央ヤクルト販売が運営する各保育ルームで交通安全教室を実施していく考えだ。

*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/ayatorii/>



二輪「コーススラローム」

10月20日、21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)にて、「第17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Honda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と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

02 ●第17回セーフティジャパンインストラクター競技大会 9カ国72名のインストラクターが指導力と安全運転技術を競う

四輪「フィギア」



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、ベトナム、インド、インドネシア、マレーシア、トルコ、台湾、オーストラリアの9カ国から30名、総勢72名が参加した。

選手は、グループA(国内交通教育センター)、グループB(Honda国内事業所)、グループC(Honda海外事業所)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「ブレーキング」「コーススラローム」「一本橋」、四輪部門「フィギア」「ブレーキング回避」「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)に取り組んだ。

また、同大会に先立ち10月19日には「海外事業所安運活動情報共有会」を開催。日



「指導力審査」

本を含む大会参加国の10カ国からHonda事業所の安全運転普及活動推進責任者42名が参加し、各国の安全運転普及活動について情報共有が行われた。



海外事業所安運活動情報共有会

*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。

03 ●第3回「Honda交通安全ポスター・動画コンテスト」結果発表 ポスター4作品、動画4作品が入賞!

Hondaでは昨年に引き続き、今年も7月から9月にかけて「交通安全ポスター・動画コンテスト」を実施した。今回のテーマは「未来の安全な交通社会～事故のない未来をあなたが作る」。「クルマやバイク、自転車がこうなったらもっと安全になるのでは?」ということをもとにポスターや30秒の動画として表現してもらい、コンテストを実施した。Honda社内での厳正な審査の結果、ポスター4作品、動画4作品が入賞作に輝いた。入選作品は、Hondaのホームページで公開されている。

<ポスターの部>
大賞:滋賀県 平岡さん
優秀賞:千葉県 高岡さん、兵庫県 曲淵さん
Honda賞:福岡県 戸次さん

<動画の部>
大賞:愛知県 レンコンさん
優秀賞:東京都 デルタキッズさん、愛知県 笹下さん
Honda賞:静岡県 鈴木さん・青野さん・杉山さん・溝口さん(静岡大成高等学校放送部)

ポスターの部・大賞



動画の部・大賞

FRONT LINE

二輪と四輪の安全運転技術を極めるという 教習指導員の理想を追求する



山口県萩自動車学校 副管理者・業務部長

波田昌之さん

交通教育センターレインボー浜名湖の協力を得ながら浜名湖カップを開催



10月3日、交通教育センターレインボー浜名湖で第6回浜名湖カップが開催された。この浜名湖カップは教習指導員の有志を中心に安全運転技術を競う大会で、これを主催し、運営しているのが山口県萩自動車学校（山口県萩市）教習指導員の波田昌之さんである。波田さんは、本田技研工業（株）安全運転普及本部が主催する全国自動車教習所教習指導員安全運転競技大会（以下、指導員大会）に第1回（2001年）から出場。第5回大会（2005年）の二輪部門で総合優勝を果たした。

指導員大会がなければ、何も始まりなかつた

「指導員大会に出場し始めた頃は入賞することだけにこだわっていました」と波田さんは振り返る。その後、出場を重ねるうちに、教習指導員としてのあり方を考えるようになったそう。好成績を残したとしても、それを普段の教習に活かさなければ意味がありません。自分が練習や指導員大会で学んだことを教習生はもちろん他の教習指導員とも共有したいと思いました。

波田さんはまず、山口県内の教習指導員とともに指導員大会に向けた二輪の合同練習会を始めた。当初、県内の教習指導員だけで行われていたが、年を追うごとに口コミで広がり、九州や関西の教習指導員も山口県に集まってきた。そして、山口県外にも遠征して練習会を開催するようになる。

「指導員大会がなければ、何も始まりなかつたと思います。他県の教習指導員は指導員大会ではライバルになりますが、合同練習会で意見を交わすようになると同じ志を持つ仲間だと感じるようになりました」と波田さんはいふ。

仲間との縁をいつまでも 続けていくために

2010年から指導員大会の参加資格に関する規則の変更で、出場回数が制限されることとなった。これにともなうて、出場できなくなる教習指導員が出てくるようになったのである。波田さんは指導員大会を通じてできた仲間との縁をいつまでも続けていきたいと考え、教習指導員が競技を通じて交流を深められる大会を新たにつくることにした。会場は合同練習会でも利用していた交通教育センターレインボー浜名湖。大会の名称は浜名湖カップとした。

浜名湖カップは公式に告知や募集はしていないが、毎回50名前後の出場者が集まる。出場資格も教習指導員に限定せず、参加費を支払えば誰でもエントリーできる。「レベルが高いと思って参加をためらう教習指導員もいると考え、チャレンジャー部門（下記参照）を設けました。

この部門には、安全運転技術を追求したいという想いがあれば一般の人でも出場できます」。

浜名湖カップでは各部門の入賞者にトロフィーが贈られる。そのトロフィーには「考乗心」という言葉が刻まれている。練習中に「なぜ、そうなるのか」「どうすれば、良くなるのか」を考えて取り組むことは、教習生が理解しやすいアドバイスにつながる。そうした意識を常に持つてほしいというのが、浜名湖カップを通じて波田さんが伝えたいことだ。

四輪教習の指導力向上が 今後の課題

昨年まで浜名湖カップは二輪競技のみで実施されてきたが、波田さんは6回目を迎えた今年、四輪競技を追加することにした。「私は本物の教習指導員を育てたいと思っています。それは二輪と四輪、両方の安全運転技術を極めた教習指導員です。二輪に関しては、練習会や浜名湖カップに参加していれば、教習生に何を聞かれても、適切なアドバイスができる

ようになるでしょう。二輪は楽しいので、教習指導員は四輪よりも二輪に注力してしまいがちです。そのため、私たちがとって四輪の指導力向上が大きな課題と考えています」。

波田さんが四輪に力を入れようとしている理由はもう1つある。それは「若者のクルマ離れ」だ。「教習指導員もクルマ好きは減っていると感じています」と波田さんは危惧する。「運転を教える教習指導員がクルマを好きでなければ、若者にクルマを好きになつてもらえるわけがありません。私たちはクルマや運転技術に関する引き出しをもっと増やし、若者の興味・関心を高める工夫が必要で

す」。

波田さんは今年6月に開催された第16回指導員大会の四輪部門に出場し、競技の1つ「ブレーキング回避」で3位入賞という結果を残した。

「教習指導員の多くは四輪を主にしています。今後は、四輪の指導力向上にも目を向けてもらえるよう、浜名湖カップを利用して盛り上げていきたい」と波田さんは力強く語った。

第6回浜名湖カップ

浜名湖カップは毎年秋季に静岡県浜松市にある交通教育センターレインボー浜名湖で開催されている。全国自動車教習所教習指導員安全運転競技大会または過去の浜名湖カップで入賞経験がある教習指導員を対象にしたレジェンド部門、それ以外の教習指導員と一般の参加希望者を対象にしたチャレンジャー部門がある。各部門に分かれ、二輪競技（一本橋、コーススラローム）、四輪競技（クランクスラローム）に取り組み、安全運転技術を競う。今回のレジェンド部門・総合1位は小池祐次さん（瀬戸自動車学校）、チャレンジャー部門・総合1位は駒井和幸さん（一般参加）となった。



今回はレジェンド部門に28名、チャレンジャー部門に19名が出場

二輪競技（一本橋、コーススラローム）。出場者は自分が競技に出ない時は審判を担当する



今年から取り入れた四輪競技（クランクスラローム）



※全国自動車教習所教習指導員安全運転競技大会=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、鈴鹿サーキット交通教育センターで開催されている大会。二輪部門、四輪部門に分かれ、2日間にわたって競技が行われる。2016年は27都府県82校から142名の選手が参加した。



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、夕暮れ時に対向車とすれ違う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)

あなたは夕方、生活道路を走行しています。片側1車線の道路で、対向車とすれ違うところです。

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？

Q1

平成27年の交通事故死者数を年齢層別・状態別にみると、高齢者 (65歳以上) では歩行中が最も多くなっています。このうち、自動車 (乗用+貨物車) と衝突して死亡した高齢歩行者は993人で、これを事故類型別にみると横断歩道以外の場所を横断していた割合は何%でしょうか？

- ①約25% ②約50% ③約75%

Q2

単路および交差点付近で自動車と衝突して死亡した高齢歩行者を道路横断時の進行方向別にみると、次のどちらのケースが多いでしょうか？

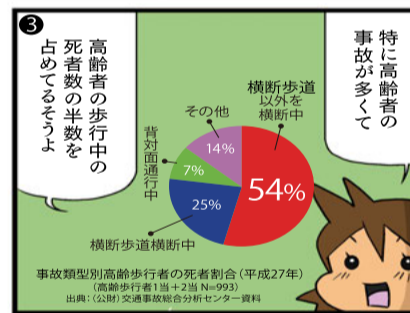
- ①道路横断後半に左方向から走行してくる自動車と衝突
- ②道路横断前半に右方向から走行してくる自動車と衝突

Q3

横断歩道以外の場所を横断して死亡した高齢歩行者側の違反として最も多い違反は次のうちどれでしょうか？

- ①斜め横断
- ②走行車両の直前・直後の横断
- ③駐車車両の直前・直後の横断

※「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

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。

35

(一財) 長野県交通安全教育支援センター・指導員の皆さん

写真左から、三澤陽子さん、竹内滋美さん、田邊奈麻美さん

相手を思いやる気持ちの大切さを伝え、事故防止につなげる

(一財) 長野県交通安全教育支援センターは県民の交通安全意識の普及高揚を図ることを目的に、県内を4方面 (北信、東信、南信、中信) に分け、幼児や小・中学生、高齢者へ無償で出前型交通安全教育活動を推進している。同センターには現在22名の指導員があり、年間1000回以上の交通安全教室を開催。竹内さん、田邊さん、三澤さんは県庁所在地がある長野市を含む北信方面を担当している。

主任指導員の竹内さんは「思いやり」をテーマに指導しているという。「相手の立場を考えるとという気持ちがあれば、ひと呼吸おいてから考えて行動ができるはず。相手を思いやる瞬間が余裕を生み出し、交通事故を防ぐことにつながります。これは安全に限らず、普段の生活にも活かせることだと考えています」。



三澤さんは「交通事故の事例やその原因をわかりやすく伝えることで、交通安全を他人ごとではなく、自分のこととして考えてもらえるように心がけています」と語る。

また、子どもを対象にした交通安全教室においては「『行ってきます!』と家を出て『ただいま!』と無事に帰ることが、家族にとってとても大切であることを理解してもらえるように指導しています」と、田邊さんは話す。

子どもから高齢者まで、「思いやりの心を持つ」という意識を浸透させることをめざし、指導員の皆さんは日々の活動に取り組んでいる。

指導者の皆さんの活動を動画で紹介

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

高齢者向けの交通安全教室

竹内さんと、高齢者に扮した三澤さんによる寸劇を交えながら、高齢歩行者が事故に遭った事例を紹介



イラストを動かしながら、ライト (ロービーム) には照射範囲があり、その外側にいる時はドライバーに認識されていないことを説明

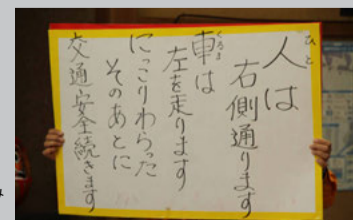


歩行者は右側通行になるので、反射材は左手と左足に着用するようにアドバイス。道路横断時に左から来るクルマに対するアピールにもなる

交通安全教室の最後は高齢者に馴染みのある鉄道唱歌の替え歌を全員で合唱



交通安全教室の冒頭では簡単な手遊びで高齢者にリラックスしてもらう



昨年度、同センターは独自でオリジナルの交通安全教育用ビデオを制作。ドローンによる上空からの撮影で、運転席から見えない死角などをイメージしやすいように工夫している



安全な道路環境をめざして—17—
SAFETY FOCUS

交通量が多く右折禁止の規制が守られていない交差点

長野県塩尻市「高出和手」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、長野県内で3人の方が「みんなの意見」を投稿している「高出和手」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年中に四輪車対四輪車の事故が4件発生している。

●この地点で発生した事故件数

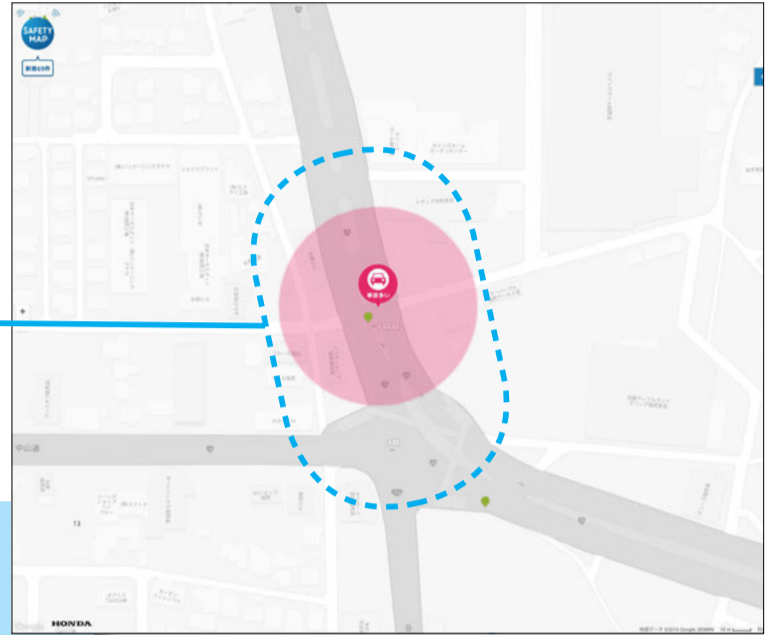
四輪車対四輪車	右折直進	3件
	追突	1件

※平成27年中 長野県警提供

●「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
信号無視するクルマがいる	1人

※平成28年11月9日時点



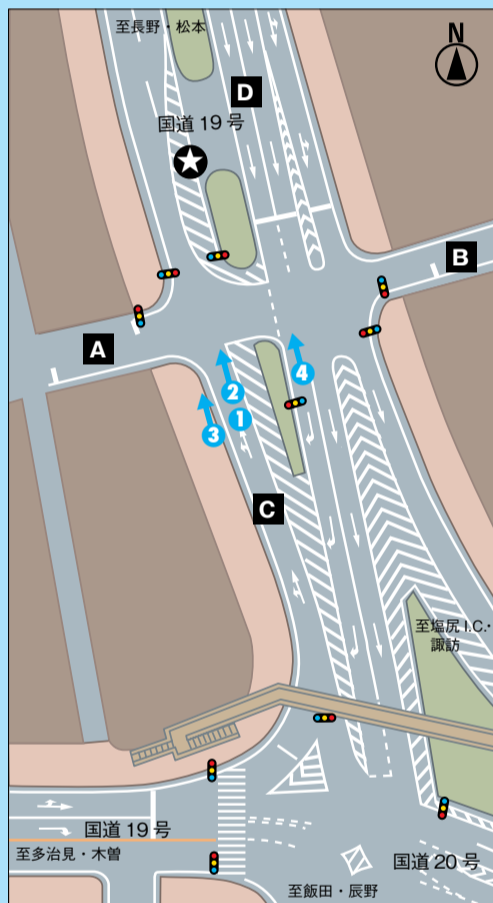
現場をたずねる

FOCUS エリア
たかいわて
長野県塩尻市「高出和手」交差点

今回訪れた「高出和手」交差点はJR塩尻駅から東へ約2kmの場所にあり、南北に抜ける国道19号に接続する生活道路が交わっている。平日夕方と週末に激しい渋滞が発生するという。交差点東側はホームセンターをはじめとした商業施設が軒を連ね、交差点西側は住宅街が広がり、高校や小学校が点在する。

現場を訪れた平日朝7時、国道19号は両方向とも交通量が多かった。地図には描かれていない北側は片側1車線の道路で、「高出和手」交差点に近づくにつれ、右折・直進・左折の三車線に広がる。ラッシュアワーとなる8時過ぎには右折・直進車線とも数珠つなぎになる一方、塩尻I.C.・諏訪方面に向かう左折車線は空いているためスピードを出して走行するクルマが多く見られた。「高出和手」交差点に接続するAとBは生活道路で感应式信号機が設置されている。

この交差点はCからB、DからAが右折禁止になっており、道路標識のみならず立て看板を設置して注意喚起を行っているが、観察中にも右折するクルマが見られた。また、Cからやってくるクルマの中には、東側(地図右側)の商業施設に向かうため、転回できる場所を利用してUターンするクルマも見られた。



CからAへ向かうクルマの多くが左折直前にウィンカーを点滅させるため、後続車がブレーキをかける場面が目立った

右折禁止の規制を無視して交差点を右折するクルマ



歩行者に近くにある歩道橋を利用するように促しているが、横断してしまう歩行者もいる



標識だけでなく、看板やポストコーンで右折禁止を知らせている



道路標識に注意を払うなど周囲の状況をよく観察する



右折・直進車線は混雑しているが、塩尻I.C.に向かう左折車線は空いている

「高出和手」交差点で発生した事故のほとんどはCから来たクルマが右折する際、Dから来た直進車と衝突するケースだ。ここは右折禁止になっているため、直進車が右折してくるクルマの存在を予測するのは難しい。そのため、右折禁止場所で右折することはたいへん危険な行為といえる。古いカーナビではCからBへの右折を誘導してしまうこともあるようだ。また、直進車の中にも信号が赤になってから交差点へ進入してしまうクルマが少なくなかった。ドライバーは道路標識や信号に注意を払うなど周囲の状況をよく観察するべきだ。



Dから来たクルマが★地点から逆走してAに向かっていた

右折禁止場所での右折は絶対にしてはいけない

Cから来るクルマが東側にある商業施設などに向かうためには、国道19号を横断せざるをえない。そのため右折禁止の「高出和手」交差点の先には右折・転回用車線が数ヶ所設けられている。それにも関わらず禁止されている場所で右折するのは言語道断といえる。

「高出和手」交差点には標識や看板のほかポストコーンも設置されており、右折しにくくするための工夫が随所に見られる。A B間の通行ができなくなってしまうが、この交差点での右直事故を無くすにはCからBへ右折できないように道路構造を変えてしまうしかないと思われた。

長野県警察は今後、さらなる安全対策を検討していく考えだ。



交差点周辺で転回や横断は頻繁に行なわれている



すぐ近くの「高出」交差点でも赤信号になってから交差点へ進入するクルマが多かった

「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。