

SJ

The Safety Japan
since 1971

Close Up

クローズアップ 教育プログラム

高齢歩行者の道路横断中事故を防ぐための
教育プログラムをリニューアル

Honda は様々な年代や社会のニーズに合わせた交通安全教育プログラムを開発し、地域の交通安全指導者に提供している。その一つ、高齢者の歩行中の典型的な事故を防ぐための教育プログラム「安全な道路の渡り方」の仕様と内容の一部を今年4月に改訂した。今回は、このプログラムの特徴とリニューアルのポイントについて紹介する。



横断後半に左側から来るクルマとぶつかる事故の原因を高齢者に考えてもらう



ドライバーから歩行者がどのように見えているかを示す映像



横断体験の映像。クルマは遠くに見えるが、7秒後には目の前に来てしまう

プログラム全体を映像化し、
使い勝手を向上

高齢歩行者の死亡事故の代表的な形態は横断歩道以外の道路横断中に起きている。(公財)交通事故総合分析センターの資料によれば、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る。その要因として、加齢による身体機能の低下とともに、ドライバーと歩行者の「見落とし」や「思い込み」などが考えられる。それら高齢者に伝え、どのような行動をすれば事故を防げるのか高齢者自身で考えてもらうことを目的として、教育プログラム「安全な道路の渡り方」は開発された。

歩行者が道路横断中、事故に遭う過程を再現した映像(アニメーション)や、道路横断を疑似体験できる内容(横断体験)を取り入れ、高齢者に意識と行動のミスマッチを理解してもらいながら、事故防止のポイントをわかりやすく伝えることができる内容となっている。こうした点が地域の交通安全指導者に評価され、全国各地の高齢者向け交通安全教室で活用されている。

これまでのプログラムは、パソコン用のプレゼンテーションソフトによって作成されていたため、交通安全教室でパソコンを使用できない場合は活用できなかった。そこで、プログラム全体を映像化し、DVDに収録。これにより、DVDプレイヤーで活用することが可能となった。また、映像化にともない、各場面では「テルちゃん」という進行役のキャラクターによる説明が追加された。さらに、今回のリニューアルでは導入部分の内容も見直されている。「頭と体の準備体操」「アハ体験※」「間違い探し」といった高齢者が興味を引く3つの課題を用意して、選択できるようにした。

※ある画像を一定時間提示し、その間に画像の一部を消すなどして変化点を見つけてもらうというもの。

●高齢歩行者プログラム「安全な道路の渡り方」概要

導入	頭と体の準備体操	アハ体験	間違い探し
本編	高齢者の交通死亡事故の特徴	事故特徴クイズ、道路横断中に潜む危険	
	安全な道路の渡り方	クルマの距離と速度、横断体験	
	視野編	加齢による視野の変化、視野角の確認	
	夜間編	夜間の見え方、クルマのヘッドライトの機能、反射材の効果	
	全体のまとめ		



活用を希望される自治体、警察、団体の方は下記に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 開発普及課 TEL 03-5412-1150

DVDには導入と本編のほか
活用マニュアルも収録

問いかけや簡単な体験を通じて
道路横断時の危険に気づいてもらう

Contents

- P1 Close Up クローズアップ 教育プログラム
- P2 Safety Report セーフティルポ 子ども
- P3 Close Up クローズアップ 交通安全センター
- P4 SJ Interview 特別編
- P6 SJ Interview 筑波大学 医学医療系 教授 徳田克己さん
- P7 TRAFFIC SCOPE 交通参加者の行動を観察する
- P8 危険予測トレーニング (KYT)
SJ クイズ



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。

SJ ホームページは

ホンダ SJ

検索

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
https://www.honda.co.jp/safetyinfo/
編集人：鈴木英樹

※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

「安全な道路の渡り方」は、場面ごとに高齢者に問いかけながら進める対話型構成になっていることが特徴である。

本編では、高齢歩行者の事故の特徴や道路横断中に潜む危険を考えてもらえるようになっている。事故にいたる過程を再現したアニメーションを見せて、指導者は原因として何が考えられるか問いかけ、高齢者から意見を引き出すのだ。その後、歩行者とドライバーはお互いがどのように見えているのか、それぞれの目線から撮影した映像を流す。歩行者とドライバーがお互いに死角に入ってしまうことで、双方が「いないはず」と思い込んで間違った判断をしてしまったことが事故の原因として考えられることに気づいてもらう。

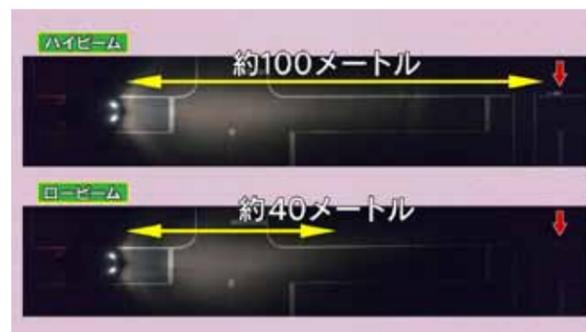
横断体験は幅約8m、片側一車線の道路の左側からクルマ

が走ってくる状況をスクリーンに投影し、高齢者に合図と同時に8秒間足踏みしてもらうというもの。スクリーンの画面奥にいるクルマはどのくらい離れているかなどを高齢者に答えてもらう。このクルマは120m離れていて、横断を開始した時点（足踏みを始めた時）から60km/hで向かってくるという設定。75歳以上の高齢者の平均歩行速度は約1m/秒なので、幅が8mの道路の横断には約8秒かかる。一方、60km/hで走るクルマが120m進むのかかる時間は約7秒なので、道路の後半付近でぶつかってしまう。これによって、向かってくるクルマの距離や速度はわかりにくいいため、クルマが遠くに見えても大丈夫だろうと無理に渡らないで待つほ



進行役の「テルちゃん」の指示に合わせて自分の視野を確認

うが安全だと理解してもらうことができる。このほか、DVDには「視野編」「夜間編」も収録されており、それぞれ単独で活用することができる。「視野編」では現状で自分がどのくらいの範囲が見えているのか、両手を使って確かめる。そして、視野は加齢とともに狭くなっていることを高齢者に気づいてもらう。「夜間編」ではクルマのヘッドライトのロービームとハイビームの照射範囲の違いや反射材の効果、ドライブレコーダーの映像で夜間、横断する歩行者はドライバーからどのように見えているかを理解してもらうことができる。最後に、高齢者に守ってほしい要点を再確認してプログラムは終了となる。



ヘッドライトのハイビームとロービームの照射範囲を比較



昼間に比べ、夜間は歩行者が見えにくいことを知ってもらう



反射材を着用することで、ドライバーからの視認性が高まることを伝える

Safety Report

セーフティルポ 子ども

「将来、社会で活躍する君たちへ」のプログラムを活用して交通少年団の団員が自転車のルール・マナーを再確認

交通少年団は野外訓練や交通安全活動等を通じて子どもたちが交通ルールやマナーを身につけ、やさしさと思いやりの心を持った社会人として育つことを目的として、東京都内98地区の交通安全協会で結成され、活動を行っている。

その一つ東大和地区交通安全協会の交通少年団が2月23日、団員24名（小学3～6年生とリーダー役の中学生）を対象に交通安全教室を実施。この中に、Hondaが開発した小学校高学年・中学生向けプログラム「将来、社会で活躍する君たちへ」が取り入れられた。このプログラムは「歩き」「自転車」「標識」の3つのテーマで構成される映像教材で、社会生活を豊かに送る上での基本である「ルール・マナーを守り、習慣化させる」ことで、次代を担う子どもたちが交通安全を自分事ととらえ、事故に遭わないようにすることを目的としている。小学校高学年や中学生が歩行中、自転車乗用中にやっと思い間違いがちなルール・マナー違反の映像を見せた後、指導者が児童・生徒に問いかけ、色々な意見を引き出しながら進められるようコーチングの手法を取り入れている。

交通安全教室で指導を担当するのは、交通少年団副団長馬上一礼さん。「10日ほど前に開催された東京都交通安全協会主催の東京交通少年団指導者研修会で、このプログラムの紹介がありました。ちょうど春休みを控えた時期で、子どもだけで外出する機会も増えます。そうした子どもたちへの教育に最適だと考え、使ってみることにしました」と話す。

まず導入として、スクリーンにSuper Cubの画像（写真参照）を映し出す。約30秒間で一部が徐々に変化していくので、変化箇所を子どもたちに見つけてもらうというもの。これから始まる交通安全教室への関心や集中力を高める役割を果たす。

そして本編に進む。今回は自転車をテーマにした映像を使用。中学生が家から目的地の体育館まで友人と自転車で向かうというストーリーで、交通ルールを守っていなかったり、危険な乗り方をしている場面が出てくる。映像が終わり、どのようなルール・マナー違反があったか馬上一さんが尋ねると、団員は「家から車道に出る時、左右を確認していなかった」「『止まれ』の標識があるところで止まっていなかった」「自転車が2列で走っていた」

「点字ブロックの上に自転車を停めていた」と答えた。それを確認するため再度、映像を流す。前回の映像ではルール・マナー違反をした中学生は事故に遭わないが、今回はクルマや歩行者と衝突してしまう。

「皆さんは、こんな乗り方をしていませんか？春休みもあるので、これから自転車で出かけることが多くなると思います。今、皆さんが答えてくれたルール・マナー違反をしないように気をつけましょう」と馬上一さん。解説編に収録されている自転車利用者の目線で撮影した映像



導入で使われたSuper Cubの画像



どのようなルール・マナー違反があったのか団員に尋ねる副団長の馬上一さん

を使って、一時停止標識がある場所や見通しが悪い場所を通る時は必ず止まって左右の安全確認をしなければならないと強調した。最後に、問題編の場面を中学生たちがルール・マナーを守って自転車に乗っている映像で安全な走行について確認し、終了となった。

馬上さんは「Hondaのプログラムは映像をただ流すだけでなく、途中で質疑応答ができる点が良かったと思います。映像を見て感じたことを伝えようとする子どもたちの姿が印象的でした。私たちは団員に1年を通じて交通安全指導をしています、その総仕上げとして最適なプログラムだと感じました」と今後も活用していきたい考えだ。

交通安全教室に参加した団員からは「いつも自転車で走って慣れている道でも危険であることがわかったので、気をつけたいと思いました」「これから『止まれ』の標識があるところでは、止まって左右の確認をしようと思います」という声が聞かれた。



問題編の映像の中でルール・マナー違反をしている場面を見つける



安全な走行について映像で確認する

Close Up

クローズアップ 交通教育センター

大型トレーラーの特性と安全運転に必要なポイントを理解してもらう

3月10日、ヤマトボックスチャーター（株）の安全運転研修が交通教育センターレインボー熊本（以下、レインボー熊本）で実施された。同社はヤマトグループの幹線輸送（物流拠点間の輸送）を担う企業で、昨年6月から九州地区および山口県・広島県の事業所で大型トレーラー（セミトレーラー）を運転するドライバーを対象にこの研修を開始した。同社九州統括支店マネージャー 栗野和文さんは「大型トレーラーの場合、事業所内での実技指導には限界があるため、より実践的な安全運転教育をしたいと考えていました。レインボー熊本には広大なトレーニングコースがあり、当社の要望に合わせて指導内容を提案していただけたので、研修を始めることにしたのです。毎月1～2回実施し、対象者全員に受講してもらうことをめざしています」と話す。



トラクターとトレーラーの連結・切り離しの手順を確認

研修は半日（すべて実技）となっており、この日は4名が受講。大型トレーラーは荷物を積載するトレーラーと、それを牽引するトラクターで構成されている。トレーラーの連結や切り離しの際に事故を起こすことがあるため、インストラクターが実車で安全に行う手順を受講者に示す。さらに大型トレーラーの特性として、交差点などを曲がる際にトラクターの右前方の角とトレーラーの右前方の角が通る軌跡などを確認してもらう。

この後、受講者が大型トレーラーを運転して、指定されたコースを走行。ハンドルをきっていくと、トラクターとトレーラーの連結部で車体が折れ曲がるということを考慮しなければならぬ。コースの途中に設けられた交差点を左折する場面では、曲がった先の対向車線の右折レーンに停止線を越えてクルマが止まっているという想定で、このクルマと接触



交差点の停止線を越えた先に停車しているクルマを避けて左折を完了するという課題



トラクターの右前方の角とトレーラーの右前方の角が通る軌跡を赤と青のマーカーで示す

しないように左折を完了するという課題に取り組む。

「交差点内にいるクルマを避けながら左折していくのは難しいことがわかったと思います。このような時は、左折を始めずにそのクルマがいなくなるまで待つほうが安全です。そのためにも事前に交差点内の状況をしっかりと把握してください」とインストラクターがアドバイスした。「プロドライバーの中でも非常に大きな車両を運転していることから、確実な状況判断が必要です。安全運行をコントロー

ルできるような運転を心がけましょう」。

これから大型トレーラーの運転を始めるといふ受講者は「知らないことだらけでしたが、体験しながら学べたので、運転特性や注意すべきことがよく理解できました」といふ。一方、大型トレーラーを運転して5年になるという受講者は「これまでの運転が自己流だったことに気づくことができました。安全運転に必要な技術や意識を教えていただき、とても良い機会になったと思います」と感想を語った。



車庫入れの際も連結部で折れ曲がることを考慮して後退する

安全かつ確実に現場へ到着するための緊急走行を身につける研修

鈴鹿サーキット交通教育センターは、消防や医療機関などで緊急自動車※1の運転を担当する方々を対象にした安全運転研修を定期的に開催している。その一つ「緊急自動車運転ベーシックコース」が3月11日から12日にかけて実施され、7つの企業・団体から15名が受講した。

1日目は緊急自動車における道路交通法の特例をインストラクターが解説し、それに関連する事故の可能性を確認する。そして、受講者がトレーニング車両に乗り込み、急制動や反応制動などを通じて、緊急時であってもゆるやかに減速するための運転について考える。最後は、鈴鹿サーキット国際レーシングコースでのサイレン吹鳴効果検証。救急車のサイレンの音がクルマの車内でどのように聞こえるかを受講者に体験してもらうのである。インストラクターが運転する救急車が受講者の乗る車両に前後左右から接近。エアコンやカーオーディオを使用していない状態と使用している状態で、サイレンの聞こえ方などのように変化するか自分の耳で確かめた。2日目は狭いスペースでの車両誘導からス



赤信号の交差点を通過する時はマイクを使い、歩行者にも注意を促す

タート。緊急時における乗務員間の連携のとり方を訓練するためのもので、障害物が散乱した到着現場を想定した課題。車外にいる助手が指示を出してドライバーがスムーズに寄せられるように誘導する。この後、教室に戻って、緊急走行時における危険予測トレーニング。動画映像を使って、赤信号で交差点に進入する場面や対向車線を走行する場面などで、どのような危険があるかを受講者に答えてもらう。

そして、2日間のまとめとなる模擬緊急走行。2人1組でペアとなり、交通教育センター内の市街地コースを交代しながら緊急自動車に見立てた車両を運転する（それ以外の受講者は一般車両としてコース内を走行）。助手席の受講者はマイクを使って、一般車両役のクルマに指示を出す。途中、原付を運転するインストラクターやコース内を歩くインストラクターが死角から飛び出し、ヒヤリハットする場面をつくり出すなど、本番さながらの訓練となった。「自分が気になった方向だけに意識を向け過ぎないように注意しましょう。行動を起こす前に、落ち着いて周囲を観ることを



救急車のサイレンの音が周囲のクルマの車内ではどのように聞こえるかを体験



混合交通を再現した市街地コースでの模擬緊急走行。赤信号の交差点を安全に通過できるように、ドライバーと助手席が連携し安全確認を行い、助手席の受講者がマイクを使って周囲のクルマなどに指示を出す

忘れないでください。どんなに急いでいても、止まって安全を確認することは無駄な時間ではありません」とインストラクターが強調した。鹿児島県にある米盛病院で今後ドクターカー※2を運転するという受講者は「初めて緊急走行を体験し、運転に集中し過ぎると逆に死角に気が回らなくなるなど、自分の視野が狭くなるのがわかりました。予測できない動きをするバイクや歩行者がいるといった危険を集約した状況での運転を経験できて良かったと思います」と話す。また、三重県津市消防本部で消防車や救急車の運転を担当しているという受講者は「サイレン吹鳴効果検証が

印象に残りました。運転中に音楽やラジオを聴いているドライバーは多いと思います。そうした方々はサイレンが聞こえにくいことがわかったので、一般車両に近づいていく時はサイレンが聞こえていないという前提で対応します」といふ。

同センターではベテラン消防隊員や高速道路のパトロール隊員に向けた「プロフェッショナルコース」も開催している。

※1 消防用自動車、救急用自動車その他の政令で定める自動車で、当該緊急用務のため、政令で定めるところにより、運転中のものをいう（道路交通法第39条）。
※2 病院から医師、看護師が同乗して救急現場に直接出動する車両。



動画映像による緊急走行時の危険予測トレーニング



車両誘導はパイロンで囲まれた中を誘導者の指示に従ってクルマを動かす

SJ Interview

SJ インタビュー 特別編

なぜ長野県は「信号機のない横断歩道」の一時停止率が全国で最も高いのか？

2016年の調査開始以来、一時停止率が全国で最も高い長野県

(一社)日本自動車連盟(JAF)は2016年から毎年、全国47都道府県で「信号機のない横断歩道実態調査」を実施している。

この実態調査の前に行われたJAFによる「交通マナーに関するアンケート調査」(2016年6月)では、「信号機のない横断歩道で歩行者が渡ろうとしているのに一時停止しないクルマが多い」と思う人が86.2%、「とても思う」が43.7%、「やや思う」が42.5%に達し、このような場面で一時停止しないクルマが多い傾向がみられることがわかった。この実態を把握するため、JAFは信号機のない横断歩道に着目し、クルマの一時停止率の向上を図ることを目的に実態調査を開始したのである。

調査概要は下表の通り。各都道府県2カ所ずつの調査場所は非公表となっているが、調査開始以来、同じ場所で実施しているという。横断する歩行者はJAF職員。調査回数は1カ所50回、合計100回横断することになる。横断歩道の立ち位置や横断しようとするタイミングは統一されている。

この「信号機のない横断歩道実態調査」において毎年、都道府県別の一時停止率で全国1位となっているのが長野県。2016年の最初の調査では、長野県のみ6カ所で確認のための追加調査が実施されている。この追加調査による結果と比較しても、長野県の全国1位は変わらなかった。

2019年の調査では長野県は68.6%と過去最高を記録。全国平均は17.1%であること

から、長野県の一時的停止率がいかに高いかわかる。

歩行者保護に関するルールを正しく理解してもらおう

長野県ではドライバーの歩行者保護の意識を高めるため、どのような対策を実施してきたのか、長野県警察本部交通部企画課交通安全対策室長三浦仁士さんにうかがった。

「ドライバーには運転免許更新時の講習や各警察署が企業・団体にアウトリーチを行う講習などの機会を通じて、信号機のない横断歩道での歩行者保護について教育しています。道路交通法では、横断歩道に接近する場合、その直前で停止できるような速度で進行しなければならないと規定されている。この義務が除外されるのは、横断しようとする歩行者等がないことが明らかな場合だけ。つまり、歩行者等がないことを確認できるまでは停止できるような速度にまで減速する必要がある。ドライバーなら誰もが知っているはずの歩行者保護に関するルールだが、これを正しく理解してもらうことが重要だと三浦さんはいう。また、同県警では歩行者妨害の取締りを強化している。2019年の取締り件数は3264件で2015年と比べ倍以上になっている(下のグラフ参照)。

3割以上のドライバーが止まっていないことが問題

これまでのJAFの調査結果をどのように受け止めているか、三浦さんに聞いてみると、



信号機のない横断歩道の手前で一時停止して、歩行者に道を譲るクルマ(長野市内)



長野県警察本部交通部企画課交通安全対策室長三浦仁士さん

「取り組みの継続によって、横断歩道を渡っている人や渡ろうとする人がいたら、絶対に止まらなければいけないことが浸透しつつあると感じます。その一方、裏を返せば3割以上のドライバーは横断歩道を渡ろうとする人がいるにもかかわらず止まっていないということです。私たち警察としては、こちらのほうを重く受け止めています。横断歩道は歩行者の聖域といっても過言ではありません。しかし、実際に横断歩道で事故は起きています。ドライバーに歩行者保護を徹底してもら



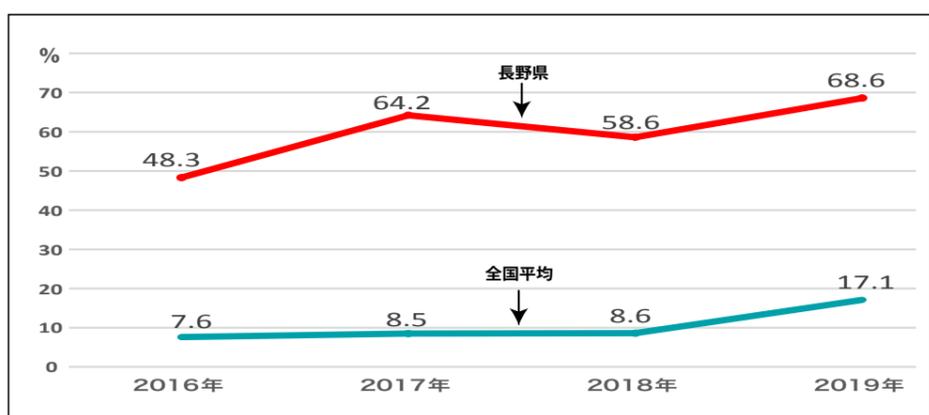
長野県が独自に開発した外周発光装置付き横断歩道標識

えるよう、より一層啓発活動に取り組んでいこうと思います」という答えが返ってきた。歩行者保護の意識向上を図るための教育や取締りに加えて、長野県警では交通安全施設の整備にも力を入れている。独自で外周発光装置付き横断歩道標識(写真参照)を開発したのである。これは横断歩道標識の外周部に小型LEDを配置し、夜間にそれらを点滅させることで、ドライバーに横断歩道の存在を注意喚起するためのもの。県内に845本設置されている(2018年度末時点)。

● 2019年の調査概要

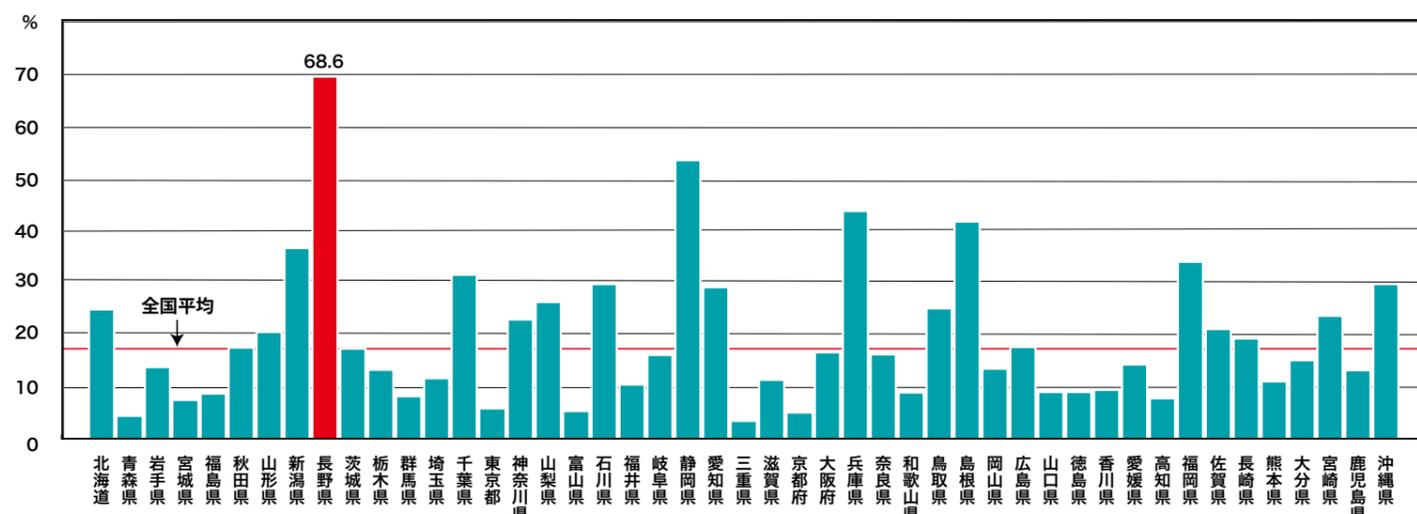
調査期間	2019年8月15日～8月29日のうち、月曜日から金曜日の平日のみ
調査時間	上記期間のうち10時～16時の間
調査場所	各都道府県2カ所ずつ(全国合計94カ所)の信号機が設置されていない横断歩道 ※センターラインのある片側1車線道路で、原則として、調査場所の前後5m以内に 十字路および丁字路交差点がない箇所、道路幅員が片側2.75～3.5m、交通量が 3～8台/分(目安)とし、制限速度が40～60km/h程度の箇所 ※詳細の調査場所は非公表
調査対象	上記の横断歩道を通過する車両 ※横断歩行者側の車線を走行する自家用自動車、自家用トラック(白ナンバー)
調査台数	全国合計 9,730台
天候条件	小雨を含む雨天時以外に実施

● 信号機のない横断歩道におけるクルマの一時停止率(2016～2019年)

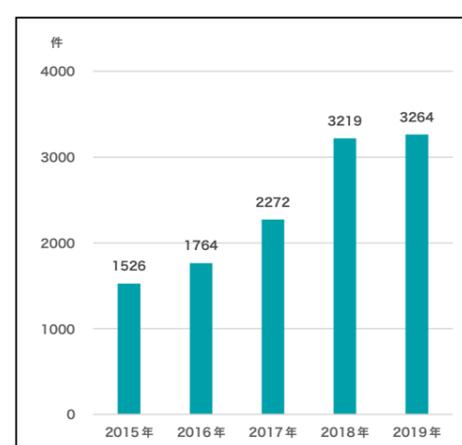


出典: JAF ホームページ

● 都道府県別の一時停止率(2019年) 出典: JAF ホームページ



● 長野県の歩行者妨害・取締り件数(2015～2019年)



出典: 長野県警察本部ホームページ

また、歩車分離式信号の整備率（県内すべての信号機に占める歩車分離式信号の割合）は12.2%（2018年度末時点）で全国1位だ。横断歩道での事故をなくしたいという長野県警の強い意思が垣間見える。

長野県の一時停止率が高い要因の一つとして、三浦さんは小学生のある行動を挙げる。それは、横断歩道で止まってくれたクルマのドライバーへの挨拶。長野県内ではよく目にする光景だという。

「横断歩道を渡り終えた小学生が、振り返ってお辞儀をしてくれるのです。本来、ドライバー側に道を譲る義務があるため、歩行者がお礼をする必要はありませんが、学校や地域などで習慣となっているのではないのでしょうか。このような習慣は、子どもたちが成長していく中で歩行者保護の意識を醸成させる効果はあると思います。自分が運転免許を取ってドライバーとなった時、横断歩道を渡ろうとする人がいたら、止まらなければいけないと強く感じるはずです」。

子どもたちへの交通安全教育で特別なことはあるのか？

次に話をうかがったのは、(一財)長野県交通安全教育支援センターの指導員の皆さん。同センターは県民の交通安全意識の向上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、幼児とその保護者、小中学生、高校生、高齢者へ無償で出前型交通安全教育活動を推進。「歩行者と運転者 目と目で交わす 思いやり」というスローガンのもと、ドライバーとアイコンタクトでコミュニケーションをとることを基本に指導している。

「信号機のない横断歩道で歩行者保護のために一時停止しているクルマを追い越していったクルマが渡っている人をはねてしまう事故も起きています。だから、できるだけ信号機のある横断歩道を渡るように指導しているのですが、横断歩道上での事故はなくなりません。歩行者側も横断歩道だからと油断せず、横断中も安全確認をする必要があります」。

特に幼児や小学校低学年に対し、どのような指導を行っているか聞いた。

「幼児段階では交通行動の基本となる『とまる』『みる』『まつ』を繰り返し教えています。小学生は一人で歩く機会が多くなることから、自分の目で確認し、安全だと判断してから行動する、つまり自分自身がみて考えることを身につけてもらえるようにしています。さらに、『なぜ、そうすることが安全なのか』理由まで解説します。例えば、横

断中、道路中央に近づいたら左側に注意する必要があるのは、横断前にクルマが来ていないのを確認した時から状況が変わっていたり、ドライバーが渡っている歩行者を見落とす場合があるからと伝えます」。

しかし、交通安全教室で、横断歩道で止まってくれたクルマのドライバーに挨拶することを強調してはいないという。

「寸劇をやっている時、クルマが止まってくれる場面があると、クルマ役の指導員に向かって『ありがとう』と声をかけることはあります。ただ、これは子どもたちにやってほしいと意図しているわけではありません。保育園では園外を散歩する際、横断歩道でクルマが止まったら、先生がお礼をしていますから、日々このような姿を見ることによって、子どもたちが自然とまねをするのかもしれない」。

横断歩道でクルマが止まるのは当たり前のこと

同センターは長野県、長野県教育委員会、長野県警察の後援を受け、児童の自主的な交通安全意識を向上させることを目的に、「僕たち・私たちの交通安全宣言」として県内の小学生から標語を募集している。標語は児童自らが守るべき具体的な交通マナー・ルールを表現したもの。応募があった標語の中で優秀な作品は交通安全宣言ポスターに採用され、ポスターは長野県内の全小学校で掲示される。

募集を開始した初年度（2017年度）、優秀賞に選ばれた標語の一つが「止まってくれた運転手さんにあいさつ」。この標語からも、長野県内の小学生が横断歩道で止まってくれたドライバーに挨拶する習慣が定着していることがうかがえる。

「クルマを運転していて、横断歩道の手前で一時停止すると、小学生の場合は頭を下げてくれます。自転車に乗っている中学生や高校生も道を譲ると、挨拶してくれることがあります。これはすごくうれしいので、自分が歩行者になった時、止まってくれたクルマにお礼の気持ちを伝えようと思うようになります。歩行者にとってクルマが止まることは当然のことですが、止まってくれたことに対して、自然に感謝の気持ちを示す人は多いのではないのでしょうか」。

JAFの調査結果については「私たちが普通に歩いていて横断歩道を渡ろうとする時、クルマはだいたい止まってくれます。これが当たり前だと感じていたので、他の都道府県とこんなに差があることに驚きました。ただし、高齢者向けの交通安全教室に行く



長野県交通安全教育支援センターによる交通安全教室。「歩行者と運転者 目と目で交わす 思いやり」をスローガンに、子どもたちにドライバーとアイコンタクトでコミュニケーションをとることを指導している

と、『横断歩道を渡ろうとしているのに、クルマが止まってくれない』という話も聞きますし、実際に横断歩道で事故が起きているわけですから、現実をよくみていくことは大切だと思っています。この調査結果が発表されるようになってから、当センターに『何か特別なことをしているんですか?』という問い合わせが増えました。でも、特別なことは思い当たらないのです」と、3人は口を揃える。

子どもたちのドライバーへの挨拶はあくまでも要因の一つで、長野県の一時的停止率が高い理由のすべてではないという。

「生真面目といわれる県民性なのでルールを守るという意識が強かったり、警察による取締りの影響もあるのではないのでしょうか。また、一時停止しない理由に『止まった時に後続車から追突されそうになる』ということがあります。しかし、県内で普段、運転していて、車間距離を詰めて走っているクルマが少ないように感じますから、追突される危険を気にせず止まれる環境も要因の一つなのかもしれません」。

上級生から下級生に受け継がれる伝統

2017年度の交通安全宣言ポスターに採用された「止まってくれた運転手さんにあいさつ」という標語は、飯山市立秋津小学校の5年生(当時)の作品だ。秋津小学校では、標語のようにドライバーへの挨拶が伝統となっている。同学校長 三井康幸さんに話をうかがった。

「交通安全教室や日々の学校生活の中で、私たち教職員が子どもたちに『クルマが止まってくれたら、ドライバーに頭を下げて挨拶しましょう』と繰り返し指導しているわけではありません。上級生の姿にならって下級生も自然にやるようになり、それが脈々と受け継がれているのです。また、温かく見守っていただける地域の方々のおかげも

あると思います。結果として子どもたちに浸透し、当たり前となる行為となりました。残念ながら、いつ、どのような形で始まったかはわかりません。この習慣は長い年月をかけて、根づいていったものようだ。同校のような小学校は長野県内の各地に存在すると思われ、他の小学校でも、周囲から押し付けられてやっているのではなく、子どもたちが自発的に実行し、習慣化していると推測できる。

ドライバーが止まらないとコミュニケーションは生まれにくい

長野県では、信号機のない横断歩道でドライバーと歩行者がお互いにコミュニケーションをとるシーンが多いのではないかと考えられる。特に、感謝の気持ちを示す子どもたちの姿を目にしたドライバーがその後「横断歩道を渡ろうとする人がいたら、必ず止まってあげよう」という気持ちになる好循環を生み出していることは想像に難くない。

JAFの「信号機のない横断歩道に関するアンケート調査」(2017年6月)によれば、ドライバーが「信号機のない横断歩道」で一時的停止しない(できない)理由で考えられることとして最も比率が高かったのは「自車が停止しても対向車が停止せず危ないから」(44.9%)。続いて「後続から車が来ておらず、自車が通り過ぎれば歩行者は渡れると思うから」(41.1%)、「横断歩道に歩行者がいても渡るかどうかわからないから」(38.4%)、「一時停止した際に後続車から追突されそうになる(追突されたことがある)から」(33.5%)。

いずれもドライバー本位の理由である。まずドライバーが止まらなければ、長野県のような歩行者とのコミュニケーションが生まれることはない。信号機のない横断歩道ではドライバーが止まって、歩行者に思いやりの気持ちを示すことから始めたい。



(一財)長野県交通安全教育支援センター(左から)宮澤まゆみさん、原愛さん、内堀由美さん

SJ Interview

SJ インタビュー

大人は子どもの命を守るモデルになっているか
交通場面における幼児の模倣学習の実際を調査

徳田さんは子ども支援学などを専門とし、子育てや親子関係のあり方について研究している。そして、筑波大学発のベンチャー企業「子ども支援研究所」の所長として、全国各地の幼稚園・保育所等で子どもの教育や保育をサポートする活動も手がけている。長年、子どもやその保護者と接する中で、交通安全教育においては幼稚園・保育所等で教えてもらったことよりも日常一緒にいる親の行動のほうに影響されやすいのではないかと感じていた。「幼児が交通ルールとマナーに関する知識と行動を最も効果的に身につける方法として、近くにいる保護者の行動を模倣することがあります。そこで、『保護者が子どもの前でどのような交通行動をしているのか』『子どもはどのような行動が適切あるいは不適切であると認識しているのか』を明らかにしたいと考えました」と、徳田さんは交通場面における定点観察調査、保護者に対する質問紙調査、幼児に対するヒアリング調査という3つの方向からアプローチしたのである。

赤信号や点滅信号後の横断は
保護者が子どもを先導

交通場面における定点観察調査では、幼児を連れた保護者が子どもと一緒に横断歩道上を信号無視して渡るケース、歩行者用信号機が点滅した後に子どもと一緒に横断を始めたケース、子どもと一緒に歩きながらスマートフォン（ながらスマホ）をしているケースがどの程度あるかを調べた。信号無視と点滅信号後の横断に関しては5カ所で実施。結果は表1の通りで、全体で5%の幼児を連れた家族が信号無視をしていた。赤信号や点滅信号後の横断は保護者が子どもを先導しており、点滅信号後に横断を始めた家族では、子どもを中央分離帯に残して大人だけ先に渡ってしまうというケースも確認されたという。

ながらスマホに関しては9カ所（大阪市内4カ所、神戸市内2カ所、東京都内3カ所）で実施。全体（1996家族）の約1割の家族連れが幼児と歩く際に、ながらスマホをしているという結果となった。

保護者は自分一人になると
不適切な行動をしてしまう

保護者に対する質問紙調査は、幼児を持つ保護者が子どもと一緒にいる時および子どもがいない時にどのような交通行動をとっているのか、子どもに不適切な交通行動をまねされた経験があるのかなどについて明らかにしようというものだ。

調査対象者は東京都、北海道、茨城県、千葉県、沖縄県の幼稚園、保育所、こども園に子どもを通わせている保護者1150名。承諾を得た施設の保護者に質問紙（無記名・自記式）を配布し、766名の回答を分析対象とした。

子どもと一緒にいる場合の交通行動および自分一人の場合の交通行動を「非常によくする（5点）」から「全くしない（1点）」までの5段階で尋ねている。それぞれの得点の平均値を比較したものが表2である。

「自動車の助手席に乗る時にシートベルトを着用する」こと以外は、自分一人の場合には不適切な行動をする頻度が有意に高くなることが確認できた。例えば、「信号がある横断歩道を渡る時に自分が左右の確認をする」については、子どもと一緒にいる場合は平均値が4.67であるにもかかわらず、自分一人の場合には4.17に下がっている。「『自動車の助手席に乗る時にシートベルトを着用する』ことは道路交通法に示され、違反した場合には罰則が設けられていることから、子どもがいてもいなくても習慣としてその行動が身につけているのでしょう。しかし、それ以外は子どもと一緒にいる場合であれば『わが子を事故に遭わせたくない』という思いや『子どもの前では適切な行動



筑波大学 医学医療系 教授 徳田克己さん

をしなくてはならない』という規範意識が働き、適切な行動をとろうとするのですが、わが子がいなければ、その思いや規範意識が薄れるようです。

また、自分が赤信号を渡る姿を子どもに見られた経験の有無を尋ねたところ、35%（271名）が「ある」と答えている。子どもに見られた経験のある人を対象に、子どもがまねをして赤信号で渡ろうとした経験の有無を「非常によくある」から「全くない」までの4段階で尋ねたところ「非常によくある」「時々ある」と答えた人は16%いた。さらに、子どもにエスカレーターを歩く姿を見られた経験の有無については52%（399名）が「ある」と答え、子どもがまねをした経験が「非常によくある」「時々ある」と答えた人は46%と約半数を占めた。「赤信号で渡ってはいけないことは幼稚園・保育所等で教えられているので、保護者が赤信号で渡っている姿を見ても、多くの子どもはしてはいけないと認識していることがうかがえます。しかし、エスカレーターを歩いてはいけないことについて、幼稚園・保育所等で教えられる機会はないと思いますし、このルール自体を認識していない保護者や先生もいます。保護者が歩いていれば、子どもも当然、自分もして良いことだと思ってしまうのです。」

幼児の多くは交通安全に関する
知識を持ち合わせている

幼児に対するヒアリング調査では、具体的な交通場面において、どのような行動をすることが適切あるいは不適切であると認識しているのか、幼児に直接尋ねている。調査対象者は東京都内のA幼稚園に通う年中男児14名、年中女児14名、年長男児10名、年長女児13名の計51名（保護者の同意を得た上で実施）。一人ずつ、交通場面で不適切な行動をしている人が描かれたイラストを見せ、不適切な行動をしている人は誰か、その理由は何か、その場面でのどのような行動をしたら良いか、自分はこのようにことをしたことがあるかなどを質問する。

最初に例題のイラストで練習をした後、5枚の交通場面のイラストを提示。例えば、右のイラストを見せて、「この絵のように、横断歩道の信号がチカチカしているところを見たことがありますか？」と青信号が点滅した状態での横断であることを意識させ、良くない行動をしている人とその理由を尋

ねると、全体の8割の子どもが正解し、年長児のほうが年中児よりも正解する割合が高くなっていったという。

「不正解の子どもへの回答では、青信号が点滅している時に渡ろうとしない人（男子高校生）が良くない行動をしていると回答した子どもがいました。この子どもは、横断歩道を渡ろうとした時に信号が点滅していたら、走って渡るように保護者にいわれていると述べており、保護者の言動で誤った認識を形成したと思われる。正解を答えた子どもに、この男の子はどうすべきであったのかを聞くと、ほとんどの子どもは『渡らずに待つ』『戻って青になるまで待つ』と答えていました。」

青信号が点滅している時に横断歩道を渡った経験があるかを尋ねたところ、半数の子どもが「ある」と答えている。また、子どもから自発的に出た発言では「信号がチカチカしていたら、走って渡るとママがいった」など、母親や父親から点滅信号後に横断を始める際は走って渡るようにいわれた子どもが目立ち、点滅している状態で保護者や兄姉が渡ろうとしている姿を見ていたことを発言する子どもも多かったと、徳田さんは説明する。

3つの調査を総合的に考えると、保護者は子どもの前ではある程度、交通ルールやマナーを守って生活していると自身では認識していると思われる。しかし、子どもから保護者がルールやマナーを守っていない行動が語られ、実際にその姿が観察されている。

「大人が守らない姿を見て育てば、知識はあっても交通ルールやマナーを守れない大人に成長することは容易に推測できます。子どもを良く交通社会人として育てるためにも、保護者がモデルとなる適切な交通行動を示すことが大切です。」

※文中の調査結果およびイラストの出典は、平成30年度タカタ財団助成研究論文「大人は子どもの命を守るモデルになっているかー交通場面での幼児の模倣学習の実際ー」



表1 信号無視、点滅信号後の横断をした家族の割合

場所	横断した家族数	信号無視	点滅信号後の横断
JR 大正駅前（大阪市）	210	1% (2)	3% (6)
JR 神戸駅前（神戸市）	44	14% (6)	5% (2)
大阪市営地下鉄大阪港駅前（大阪市）	211	2% (4)	18% (37)
JR 天王寺駅前（大阪市）	237	8% (18)	11% (27)
JR 小岩駅前（東京都）	96	9% (9)	21% (20)
計	798	5% (39)	12% (92)

表2 子どもと一緒にいる場合と自分一人の場合の行動の比較

	子どもと一緒に	一人
自動車の助手席に乗る時にシートベルトを着用する	4.90	4.92
信号のない横断歩道を渡る時に自分が左右の確認をする	4.90	4.78
信号がある横断歩道を渡る時に自分が左右の確認をする	4.67	4.17
自動車の後部座席に乗る時にシートベルトを着用する	3.83	3.22
横断歩道を渡る時に自分が手を挙げる	1.93	1.23
渡り始める前に歩行者用信号が点滅していても、渡ってしまう	1.85	2.95
横断歩道が近くにあるにもかかわらず、横断歩道ではないところを横断してしまう	1.79	2.68
道を歩いていて歩きスマホをしてしまう	1.59	2.06
車が来ていなければ、赤信号で横断歩道を渡ってしまう	1.22	1.83
横断歩道を渡っている時に歩きスマホをしてしまう	1.17	1.43
歩行者用信号が青に変わる前に渡り始めてしまう	1.14	1.45

TRAFFIC SCOPE

交通参加者の行動を観察する

「TRAFFIC SCOPE」は交通参加者の行動観察を通じて、ドライバーやライダー、自転車利用者、歩行者に守るべきルールがあることを再認識してもらうための連載記事です。

横断歩道を渡る際、保護者は子どもの模範となって信号を守り、幼児とは手つなぎの徹底を！

DATA 基礎情報

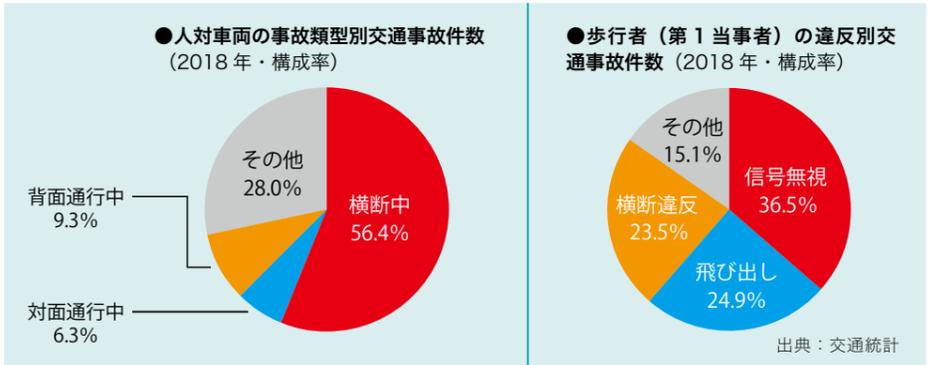
歩行者が第1当事者となった交通事故の違反は信号無視が最多

2018年の人対車両の交通事故件数は4万4861件で、その半数以上は歩行者が道路横断中に起きている。また、歩行者が第1当事者となった交通事故の違反では信号無視が36.5%で最も多く、12歳以下の子どもが120%を占め

ている。道路交通法に基づき定められた「交通の方法に関する教則」では、父母などの保護者は子ども特に幼児に、右左をよく見て安全を確かめてから横断を始め、横断中もクルマに気をつけるという正しい横断の仕方を身につけさせるように繰り返し教えることを定めている。保護者が率先して信号を守り、模範を示すことによって、歩行中の子どもが交通事故に遭うリスクを低減できるだろう。



今回の観察場所では保護者の多くが信号を守っていた



WATCHING 観察

幼児の3割以上が保護者と手をつないでいない

今回は、祝日午後の時間帯に東京都中野区の広町みらい公園前で観察を行った。公園前に設置されている横断歩道で、保護者と一緒に歩いている子ども（幼児と小学生）の横断時の信号遵守と保護者との手つなぎの状況（幼児のみ）を観察した。

2時間の観察の結果、保護者と一緒に横断した幼児・小学生は180名（幼児131名・小学生49名）で、このうち歩行者用信号機が青の点滅信号または赤信号で横断した幼児・小学生は7名（幼児5名・小学生2名）だった。歩行者用信号機は青の点灯時間が25秒、点

滅時間が5秒となっており、ほとんどの歩行者が余裕を持って渡っており、幼児・小学生を連れている保護者は信号が点滅信号になると横断歩道前で立ち止まり、一緒にいる子どももそれに従っていた。しかし、なかには、父親が点滅信号になった後、横断歩道に進入し、歩道上の子どもに「早く！」と促して赤信号で横断する場面もあった。また、幼児131名のうち保護者と手をつないでいたのは86名、手をつないでいなかったのが45名だった。保護者と手をつないでいない幼児は信号機が青になった瞬間、一目散に走り出してしまう。特に、小学生の兄や姉が走って渡ると、それを追いかけていく傾向がみられた。手をつないでいない幼児が点滅信号後に横断歩道を渡ろうとした際、保護者が大声で制止する場面もあった。



点滅信号で渡る保護者。後ろの子どもが横断を始める時は赤信号になっていた

観察結果

東京都中野区弥生町6丁目付近
観察日 / 3月20日（金・祝）
観察時間 / 14:30 ~ 16:30
天候 / 晴れ

●保護者と一緒に横断する幼児・小学生の信号遵守状況

	横断開始時の信号の状態			合計
	青	点滅	赤	
幼児	126	4	1	131
小学生	47	0	2	49
合計	173 (96.1%)	4 (2.2%)	3 (1.7%)	180

●幼児と保護者の手つなぎ状況

	手をつないでいた	手をつないでいない	合計
幼児	86 (65.6%)	45 (34.4%)	131

※幼児（未就学児）・小学生の判断は観察者の見解による



横断中にスマートフォンを注視している保護者



道路でペダルなし二輪遊具に乗っている幼児



横断歩道のない場所を斜め横断する保護者



信号待ちの間、子どもを抱きかかえる保護者

ADVICE アドバイス

大人が正しい行動をしないと子どもは交通ルールを誤解する

今回の観察場所では、信号を遵守する保護者が多かった。子どもと一緒にいる時は、交通ルールを守ろうとする意識がはたっているのだろうか。しかし、点滅信号や赤信号になっているにも関わらず子どもに横断を促す保護者もいた。交通ルールを理解できない小さな子どもにとって、模範となる存在は身近にいる保護者である。保護者

が常に点滅信号後に横断していると、子どもたちが交通ルールを誤って認識してしまうだろう。また、横断する前に子どもと左右を確認する保護者はほとんどいなかったため、単に信号を守るだけではなく、安全確認も実践してほしい。周囲にいる大人が模範を示すことが子どもの交通安全教育においては重要である。幼児の場合、興味のあるものや知っている人を見かけると、突然、道路に飛び出すことがある。幼児と一緒に道路を歩く時は、保護者がしっかり手をつなぎ、目を離さないようにしてほしい。



保護者が手をつないでいないため、青信号になったと勝手に走り出す子ども

KYT 危険予測トレーニング

第74回 赤信号で停止しようとしている時（四輪車編）

信号機のある横断歩道に近づきました。赤信号のため、あなたは停止線に合わせて止まろうとしています。安全に走行するためには、どのようなことを予測する必要がありますか？



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、赤信号で停止しようとしてい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）

SJ クイズ ?

子ども編

Q1

歩行中の交通事故死者・重傷者数（2014～2018年の合計）を月別にみると、最も多いのは12月ですが、小学生に限った場合、最も多いのは何月でしょう？

- ①4月 ②5月 ③10月

Q2

小学生の歩行中の交通事故死者・重傷者数（2014～2018年の合計）を時間帯別にみると、最も多いのは次のうちどれでしょう？

- ①7時台 ②16時台 ③17時台

Q3

小学生の歩行中（第1・第2当事者※）の法令違反別交通事故死者・重傷者数（2014～2018年の合計）をみると、最も多い違反は「飛び出し」ですが、次に多い違反は次のうちどれでしょう？

- ①横断違反（横断歩道外横断、走行車両の直前直後横断等） ②信号無視 ③路上遊戯

※第1当事者は交通事故の当事者のうち、過失が最も重い者または過失が同程度の場合は被害が最も軽い者。第2当事者は過失がより軽いか、過失が同程度の場合は被害がより大きいほうの当事者。



「解答」はP7下、「解説」は下記SJホームページでご覧いただけます。
<https://www.honda.co.jp/safetyinfo/sj/>

Honda ライディングシミュレーターポリスタイプが完成

路上での実施が困難な二輪車の危険予測トレーニングを仮想空間で行える安全運転教育機器として、1996年にHondaライディングシミュレーターを開発。進化を重ね、2017年に3世代目の二輪免許教習用ライディングシミュレーターを発売した。

このノウハウをもとに、白バイ隊員をはじめとする二輪車乗務警察官の訓練で活用できるポリスタイプが完成した。車体はライディングシミュレーターを活用し、白バイ隊員訓練用の専用ソフトを新たに開発。違反車両の追尾中に想定される危険なシ

チュエーションの再現や、追跡中の広報マイク音声の録音機能、プロジェクターへの映像投影機能を追加し、白バイ隊員の集合教育で活用できるようになっている。また、免許教習用に開発された基本ソフトも実装されており、警察学校や各警察署での警らバイク訓練時の危険予測能力を向上させるツールとして活用が可能である。

試験運用では訓練の現場から「組み立てが容易で様々な場所で運用できる」「白バイ装備の再現だけでなく、実際に使用でき、振り返り学習なども可能なので本格的な訓練が実施できる」といった評価を得ている。



Honda ライディングシミュレーターポリスタイプ



追尾中の音声録音機能も備える



赤色灯など白バイ装備を再現した画面



違反者追尾中の危険状況を再現