

SJ

The Safety Japan
since 1971

Close Up

クローズアップ Hondaの活動

トヨタとHondaが連携し、安全運転講習を開催!
ドライバーに二輪車の特性を理解してもらう

二輪車の事故の多くは相手が四輪車であることから、Hondaはドライバーに二輪車への理解を深めてもらう取り組みを進めている。その一環として、トヨタと連携した安全運転講習を4月13日に「トヨタ交通安全センター モビリティ(以下、モビリティ)」(静岡県小山町・富士スピードウェイ内)で開催。両社のインストラクターが協力し、受講した一般ドライバー 21名に二輪車対四輪車の事故を防ぐことを目的とした指導を行った。

二輪車とのサンキュー事故と
右直事故の防止を講習に取り入れる

モビリティは、トヨタ自動車(株)(以下、トヨタ)が運営する交通安全講習施設で、企業・団体および個人向けの安全運転講習を定期的に行っている。二輪車対四輪車の事故をなくすため、ドライバーへの啓発活動の強化に向けてトヨタとHondaが連携したことで、今回の講習が実現した。

この講習の開催にあたり、モビリティのインストラクターは昨年10月にHondaの交通安全センターの一つ、鈴鹿サーキット交通教育センター(以下、鈴鹿)で研修を受講(2024年春号参照)。二輪車に乗車し、ブレーキングやスラローム(コーナリング)を通じて運転特性を確認するとともに、交差点での事故事例の再現や模擬体験によって二輪車対四輪車の事故が起きる原因を検証した。

モビリティのインストラクター 佐藤直人さんと大塚哲史さんは「私たちは個人のお客さま向けの安全運転講習として『総合トレーニング』というコースを用意しています。この中に、鈴鹿で私たちが体験し、感じたことを追加してお客さまに伝えようと考えました。二輪車対四輪車の事故で多いのは、サンキュー事故*や右折直進事故(以下、右直事故)です。今回はこの2つの事故を防ぐための内容を追加し、『総合トレーニング特別バージョン』として実施することにしました」と話す。

受講者に二輪車の特性を
理解してもらうために

講習の進行役を務める佐藤さんは、オリエンテーションで受講者に「今日は四輪車のドライバーである皆さんに、二輪車がどのように見えるのか、モビリティで体験してほしいと思っています。Hondaと連携して安全運転教育を行うのは初めての試みです。私たちと一緒に鈴鹿のインストラクター 出原大輔さんも指導に参加します」と説明。出原さんは「トヨタとHonda、そして富士スピードウェイと鈴鹿サーキットが協力して安全運転教育に取り組むということで、私もわくわくしています」と挨拶した。

講習は、運転席から見えない死角を受講者に確認してもらうことから始まった。特に後方の死角にいる二輪車はミラーには映らないことを強調。担当の大塚さんは「乗車する前は必ずクルマのまわりを一周して、何もなかったことを確認してから乗車しましょう。発進時や車線変更時は、ミラーの死角を直接目視することを実践してください」とアドバイスした。

そして、受講者は講習車両に乗って正しい運転姿勢を確認すると慣熟走行へ。発進しようとする際、講習車両の右後方の死角に出原さんの乗る二輪車がやって来る。受講者は右後方を振り返り、出原さんとアイコンタクトをしてから発進した。昼食をはさんで、午後は高速フルブレーキングと低ミュー路ブレーキングに取り組む。各ブレーキングのコースの間には模擬の交差点が設定され、そこを通過する際にサンキュー



1回目は右折開始後どの位置で死角にいる二輪車を発見できるか確認。2回目以降はどのようにすればサンキュー事故を防げるか考えながら通過してもらう



鈴鹿サーキット交通教育センターのインストラクターも指導に加わり、受講者一人ひとりの運転に合わせてアドバイスした

Contents

- P1 Close Up クローズアップ Hondaの活動
- P3 Safety Report セーフティレポート ライダー
- P4 Safety Report セーフティレポート 若者
Close Up クローズアップ 交通安全センター
- P5 SJ Interview
東京大学大学院 教授 北村友人さん
大阪公立大学大学院 准教授 吉田長裕さん
- P6 All About SAFETY 安全をいかに創造するか
- 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

編集部: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://global.honda.jp/safetyinfo/
編集人:高石秀明

※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

事故を防ぐための運転を考えてもらう(P1写真参照)。最後は二輪車の特性を理解するための交差点走行。コース内に交差点に見立てた場所を設け、受講者は自身が右折待ちをする四輪車のドライバーであるという設定で、交差点内の車両の位置に立ってもらい、そこへ二輪車と四輪車が順番に40km/hで向かってくる。受講者は近づいてくる二輪車・四輪車の速度や自分との距離を目測で判断。自身が右折することは困難であると判断する位置に二輪車・四輪車がさしかかったらストップウォッチをスタートさせ、目の前に来たところで止めてその時間を記録する。この後、受講者は講習車両で実際に右折し、インストラクターが右折開始から完了までにかかる時間を計測。右折完了までの時間は2~4秒で、右折は困難であると判断したのは二輪車の時3~4秒、四輪車は4秒だった。受講者の何人かは右折中に二輪車と急接近していたことになる。「普段は余裕を持って右折するという方も、対向車が途切れないと無理をしてしまうことがあるので注意しましょう。2秒で右折を完了できたという方も安心できるわけではありません。強引な右折をすると、直進してくる二輪車はブレーキをかけることになってしまいます。右折時は対向車にブレーキを使わせないことを意識してください。それが、やさしい運転につながると思います」と出原さんは呼びかけた。最後に、佐藤さんが「自分が事故を起こさないよう気をつけていても、もらい事故に遭うことがあります。もらい事故を避けるためには、自分が見えない危険をよく見られるようになる『心の目』を持つことが大切です。もらい事故を防ぐことは、相手に事故を起こさせないということになります。他の交通参加者のミスをかばうことができるドライバーが増えれば、交通事故死者ゼロという世界の実現に近づけると思います」と締めくくり、1日にわたる講習は終了となった。

**安全運転教育に関して
トヨタもHondaも根本は同じ**

モビリティの佐藤さんは「サンキュー事故の体験で二輪車が飛び出してこないとわかっていても、お客さまは交差点を慎重に通過していたので、私たちが理解してほしいことが伝わっていると感じました。交通事故死者ゼロは、トヨタとHondaに限らず全メーカーが一丸となって取り組むべきテーマです。私たちから始めた輪が他のメーカーに広がっていくと良いと思っています」と今回の講習の意義を話す。大塚さんは「出原さんがお客さまに指導する姿を見て、安全運転教育に関しての根本は同じだと感じました。トヨタもHondaも、お客さまに伝えるポイントは変わりません。連携をさらに深め、講習を継続していくことが重要です。その中で内容を少しずつ進化させていく必要があると考えています」と今後を見据える。鈴鹿の出原さんは「お客さまに講習を楽しんでいただけたようで良かったと思います。大塚さんがおっしゃるようにHondaもトヨタも思いは同じですから、私もスムーズに指導に参加できました。今後も、モビリティのお客さまに二輪車への理解を深めていただくために協力したいと考えています」という。以前からモビリティを利用しているという受講者に感想を聞くと、「二輪車の実車を使ってくれたので、自分が思っている以



死角確認では運転席から見えない範囲を受講者に把握してもらう



発進前に死角の位置にいる二輪車を目視で確認しているか出原さんがチェック



二輪車(写真左)、四輪車(写真右)それぞれ右折が困難であると判断する位置に来たら、ストップウォッチをスタートさせ、目の前に来たら止める。この時間は二輪車のほうが短かった



片側一車線の交差点を想定した場所で受講者に右折してもらい、開始から完了までの時間を計測



写真左から、トヨタ交通安全センター モビリティ インストラクター 大塚哲史さん、佐藤直人さん、鈴鹿サーキット交通教育センター インストラクター 出原大輔さん

上に発見するのが難しいこと、同じスピードの四輪車と二輪車では車体の小さい二輪車のほうが遅く感じることを実感できました。「普段、四輪車を運転する際、二輪車の存在を明確に意識していないことに気づくことができました。多くのドライバーが二輪車の存在を意識して運転するようになれば、二輪車対四輪車の事故は減っていくと思います」と語ってくれた。トヨタとHondaが伝えたい意図は受講者に届いたといえるだろう。モビリティの「総合トレーニング特別バージョン」は9月にも開催される予定だ。

**二輪車との右直事故の危険性を
より多くのドライバーに伝える**

より多くのドライバーに二輪車との右直事故の危険性を知ってもらうため、Hondaではウェブサイトを通じた情報発信にも力を入れている。今年4月からYouTubeに公開し

ている「できるニャンの安全運転アドバイス」という動画を通じて、二輪車対四輪車の右直事故を取り上げ、ライダー・ドライバーの双方への啓発を図っている。動画では、Hondaの交通安全啓発キャラクター「できるニャン」が二輪車の死亡重傷事故で多いのは出会い頭と右直事故で、右直事故の相手の約9割は四輪車であることを紹介。そして、二輪車対四輪車の右直事故が起きやすいのは、右折車のドライバーが交差点に接近する二輪車を実際よりも遠く、速度も遅いと錯覚することがあるからだと解説している。右直事故をはじめ、二輪車対四輪車の事故を防ぐには、ライダーが注意するだけでなく、ドライバーの協力が欠かせない。Hondaは今後も、ウェブサイトやSNS、四輪販売会社(Honda Cars)の店頭を通じて、ドライバーに安全運転に関する情報を提供していく考えだ。

※ 交差点等での右折で対向車が止まり、進路を譲ってくれた場合、その対向車の死角から直進してきた二輪車や自転車と衝突する事故。

「できるニャンの安全運転アドバイス」は
ドライバー・ライダーを対象とした
交通安全に関する情報をまとめたウェブサイト
「Honda Safety Portal」から視聴できます。

<https://www.honda.co.jp/safety-portal/>



Safety Report

セーフティポ ライダー

体験型実技講習会「グッドライダーミーティング」が「Basic Riding Lesson」へ！ 講習内容も初心者向けに刷新

二輪関連の業界団体である(一社)日本二輪車普及安全協会(以下、日本二普協)は、「グッドライダーミーティング(以下、Gミーティング)」という一般ライダーを対象にした体験型実技講習会を全国的に展開してきた。この講習会が2024年度より「Basic Riding Lesson(以下、BRL)」に名称変更し、新たなスタートを切った。



5月4日に埼玉県警察運転免許センターで開催されたBRLには68名のライダーが参加

初心者(ビギナー)を中心とした安全運転講習会に生まれ変わる

1991年から始まったGミーティングは、もともと初心者のための講習会だったが、次第に中級者がリピーターとなり、受講者の大半を占めるような状況も散見された。

日本二普協 理事・安全本部長 荒井龍介さんは、今回の名称変更の背景を次のように説明する。「コロナ禍においては、密を避けた移動手段として二輪車が注目され、出荷台数と二輪免許取得者が増えました。しかし、二輪免許の教習には路上教習がないため、免許を取って公道を走ろうとすると、不安を感じて自信を失ってしまい、せっかく購入した二輪車に乗らなくなるケースもあるようです。このようなユーザーを生み出さないためにも、初心者(ビギナー)の不安を解消し二輪車本来の楽しさを感じていただく場を提供することが必要だと考え、Gミーティングの位置づけを見直すことにしました。見直しを担当した作業部会では、まず「初心者」とはどのような方々なのかを議論し、次のように定義した。

- ・一般公道の走行に不安を抱えている方
- ・自動二輪免許(原付含む)取得後、間もない方(おおよそ1年以内)
- ・長いブランクがあって、運転操作に不安を抱えている方
- ・運転は不慣れだけど、バイク仲間が欲しい方

これに該当する人が優先的に受講できる講習をめざしたのである。初心者向けであることをより強く打ち出すため、名称をGミーティングからBRLへと変更。これに合わせ、講習のカリキュラムも大きく変えることとなった。

「Gミーティングのカリキュラムは、各都道府県で行われている二輪車安全運転大会の競技にも対応できるようなものでした。このままでは初心者にとってハードルが高いため、『走る』『曲がる』『止まる』という初心者に必要な課題を選別しました。各課題の難易度をGミーティングに比べ下げたことで、初心者が取り組みやすくなっていると思います」と日本二普協 安全本部安全普及部長 青木務さんはいう。

青木さんはBRL開始に向け、現場で指導を担当する各地域の二輪車安全運転推進委員会の安全運転指導員と意見を交換。「受講者は初心者中心になるということで、指導員への負担も増えることを理解していただきました。私たちが作成したカリキュラムは、あくまで基本です。地域によって会場の広さや、路面状況などが異なるため、具体的な実技課題は各都道府県で柔軟に対応できるようにお伝えしています」。

BRLへの移行に伴い、これまでは具体的に示していなかった指導員1名当たりの受講者数も明確にした。「講習中は、どんな小さな事故も起こしたくありません。原則として指導員1名に対して受講者は3〜5名としました(超初心者の場合は受講者2名に指導員1名がつく)」。

こうして、GミーティングはBRLに生まれ変わり、2024年4月から全国各地で始まった。2024年度は45都道府県で99回の開催が予定されている。

初参加〜3回目までの人が優先的に受講できる埼玉県のBRL

5月4日、埼玉県二輪車普及安全協会(以下、埼玉県二普協)と日本二普協、埼玉県警察が主催するBRLが開催され、68

名のライダーが会場となっている埼玉県警察運転免許センター(埼玉県鴻巣市)に集まった。指導を担当するのは、二輪車安全運転推進委員会の安全運転指導員と埼玉県警察交通機動隊の白バイ隊員である。

埼玉県のBRLは、県内在住で二輪車防犯登録制度*に加入していれば受講することができる(二輪免許保有者で車両は各自持ち込み)。BRLとなったことで、初参加〜3回目までの人を優先受付するようになった(優先受付の条件は各都道府県が独自に設定)。

実技は受講者の自己申告で超初心者クラスとBasicクラスに分かれて行われる(途中でクラス変更も可、クラス分けは各都道府県で異なる)。この日、超初心者クラスを選択した受講者は8名だった。

超初心者クラスを担当する指導員は「皆さんは免許を取得されているので公道を走行する資格はお持ちです。後は、たくさん走ってバイクに慣れるため、Basicクラスの倍走することを目標にしましょう。そして、運転中は行きたい方を見る、ハンドル(グリップ)をギュッと握らない、この2つを皆さんに身につけていただけるようにしたいと考えています」と講習の主旨を説明した。

超初心者クラスの受講者は、まず短い距離での発進・停止を繰り返し、その距離を長くしていく。指導員が広く遠くを

見ること、丁寧にやさしいブレーキを意識してもらうためのアドバイスを行った。そして、Uターン、市街地走行などの課題に取り組んだ。

1年ほど前に二輪免許を取得したという女性は「公道を走っていてヒヤッとすることが多かったので、先月、超初心者クラスを受講しました。今日も、その時と同じ内容だったので、前回消化不良に終わった部分をクリアにできました。指導員の方に『前回より良くなっています』といわれ、自信ができました」と充実した表情を浮かべた。1ヵ月前に購入したばかりのHonda CBR250RRで受講した男性は「30年ぶりにバイクに乗り始めました。苦手のUターンを克服したいと思って初めてBRL(超初心者クラス)に参加しました。指導員の方が私の弱点を見極め、改善のために具体的なアドバイスをいただきました。1日でUターンが上達したので自分でも驚いています」と笑顔で語った。Gミーティングを含め20回以上受講しているという女性は「初心者向けの講習になったので、自分には物足りない内容かと思ってBasicクラスに参加しましたが、そんなことはなく、基礎的な運転技術を学ぶ良い機会になりました。特に、道路外への左折で段差を乗り越える練習は実用的な課題だと感じました」と会場を後にした。

* 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システム。二輪車防犯登録取扱販売店で登録ステッカーとユーザーカードが発行される。



超初心者クラスでは最初に短い距離での発進・停止を繰り返し、広く遠くを見ることや、丁寧にやさしいブレーキを意識してもらう



Uターンの練習では、指導員が立っているところに視線を送ることで、上体を行きたい方向へ向けられるように誘導



埼玉県二普協では「道路外への左折」という新規の課題を追加(Basicクラス)。道路左側にあるガソリンスタンドや店舗等の施設に入る場面(左折し歩道に乗り上げる状況)を想定したもの



コースには四輪車との右直事故を想定した場面を設定(Basicクラス)。右折待ちをしているトラックの脇を通過する際、対向右折車に注意してもらう



日本二普協 理事・安全本部長 荒井龍介さん(左)と安全本部安全普及部長 青木務さん(右)

二輪車安全運転推進委員会の安全運転指導員と埼玉県警察交通機動隊の白バイ隊員が受講者一人ひとりの運転を見ながら適切なアドバイスを行った

Safety Report

セーフティポ 若者

SAFETY MAPで身近にある危険な場所を調べ、投稿を通じて安全意識を高める授業

サレジアン国際学園世田谷中学高等学校(東京都世田谷区)は高校1年の地理総合の授業の中にHondaが開発したSAFETY MAPを取り入れ、生徒たちに身近な道路の危険について考えてもらう機会を設けた。SAFETY MAPの活用方法や、生徒が活用する効果について、地理総合を担当する同校社会科教諭の京百合子さんにうかがった。

高校の地理総合では「地理情報システム(GIS)」が取り扱われ、その活用について学ぶ。GIS(Geographic Information System)とは、地理的位置を手がかりに、位置に関する情報を持ったデータを総合的に管理・加工したものを視覚的に表示し、高度な分析や迅速な判断を可能にする技術だ。SAFETY MAPも、このGISを活用したものである。

京さんはSAFETY MAPを取り入れたねらいを次のように話す。「SAFETY MAPには事故多発エリアをはじめとする様々な情報が表示されており、GISの好事例といえます。当校は私立のため、共通した通学路はなく、学校の最寄り駅からスクールバスを利用して登下校

している生徒もいるので、生徒たちは学校周辺のことをよく知りません。SAFETY MAPを使うことで、GISについて学びながら、学校周辺の道路環境について興味を持つきっかけにしたいと考えました。

SAFETY MAPを使う前段階として、「世田谷区民意識調査」の地域における日常生活での困りごとを生徒に提示し、世田谷区では「道路が狭くて危険」というのが課題となっていることを読み取ってもらう。その後、生徒たちはタブレット端末から朝日新聞社の「みえない交差点」(GIS)を使って、学校周辺の危険箇所(歩行者事故や自転車事故の多い場所)を調べた。そして、次の授業で、前回調べた危険箇所が



交通事故を減らすためにSAFETY MAPの効果的な使い方を生徒たちに提案してもらうことが授業の目標



京さんがSAFETY MAPの使い方を説明



SAFETY MAPに学校周辺の危険箇所を投稿

SAFETY MAP(セーフティマップ)とは

SAFETY MAPはHondaが開発し、2013年から公開しているソーシャルマップである。日本中を走るHondaインターナビ(双方向通信型のカーナビ)搭載車から通信で送られてくるデータをもとにした急ブレーキ多発地点情報をはじめ、事故多発エリア情報やゾーン30情報などを地図上に表示。パソコンやスマートフォンで自由に閲覧でき、閲覧者が交通安全上危険だと感じた場所に投稿することが可能となっている。



SAFETY MAPは以下からパソコンやスマートフォンで誰でも閲覧できる
<https://global.honda.jp/safetymap/>

どのような環境なのかをSAFETY MAPで確認する。ここでは、地図上の任意の地点の画像を様々な方向から表示できるというSAFETY MAPの機能を利用する。生徒たちは危険箇所の画像を見ながら何が危険かを考え、その内容をSAFETY MAPに書き込んだ。

SAFETY MAPを使った生徒は「どこが危険かわかりやすいだけでなく、その原因も知る

ことができたので良かったです」「危険な場所を把握し、意識して気をつけることで事故が減ると思いました」「自分の地元でも多くの交通事故が起きていて驚きました。今後も危険だと思う場所があれば書き込みたいと思います」と感想を語った。

「SAFETY MAPは、自分が危険を感じた場所にその理由を書き込めるので、GISの体験には最適のツールです。自分たちが主体となって安全マップを『みんなで作る』という感覚を持てます。学校周辺の投稿ができれば、自宅の周辺道路に関してSAFETY MAPに書き込んでもらうことを宿題にするつもりです。普段なんとなく通る道をよく見渡してみることで、事故に遭うリスクを下げられると考えています」と、京さんはSAFETY MAPへの投稿を通じて生徒の安全意識が上がることを期待している。

Close Up

クローズアップ 交通教育センター

物流に携わる乗務員に自分の運転行動を振り返り、悪い習慣やクセに気づいてもらう

(株)C&Fロジホールディングス(本社:東京都新宿区)は、チルド物流を得意とする名糖運輸(株)とフローズン物流を得意とする(株)ヒューテックノリンが2015年に経営統合し、誕生した総合物流企業グループである。同社ではグループ全体でおよそ5000名の乗務員が物流に従事している。そのため、2015年度から交通教育センターレイボー埼玉(以下、レイボー埼玉)などを利用し、乗務員やその指導者への安全運転研修を実施している。

この安全運転研修について、同社安全管理部 課長 間野時満さんは「ハンドルを握れば、社歴にかかわらず、公道ではプロドライバーと見なされます。プロドライバーにふさわしい安全意識と運転技術を身につけることを目的に、入社1~2年目の乗務員を対象とした研修を毎月行うことにしました。参加体験型の実践教育によって、受講する乗務員が自分の運転行動を振り返り、悪い習慣やクセに気づいてほしいと考えています。また、この研修は業務中に事故を起こした乗務員も受講する

ことになっています」と話す。5月9日に実施された安全運転研修には乗務員10名が参加。午前中はブレーキングの訓練で、業務中に使うことはないトラックでの急ブレーキを受講者に体験してもらう。午後は車庫入れなどの後退訓練がメインとなる。同社における事故の多くは得意先の構内や駐車場内での軽微な接触事故であることから、それを防ぐために車庫入れや、車両感覚を体得するための訓練に時間を割いているのだ。



他の受講者が車庫入れをする様子を観察して、安全確認の手順などについて受講者全員で話し合う



2つのパイロンを結び線上に車体の前端、前輪、後輪、後端を合わせる練習



車庫入れをする前に降車してトラックの周囲を確認する受講者

後退訓練を始める前に、他の受講者が車庫入れや縦列駐車の様子を観察して、駐車場にクルマを停める際の安全確認の手順や注意すべき点を受講者全員で話し合い、再確認した。

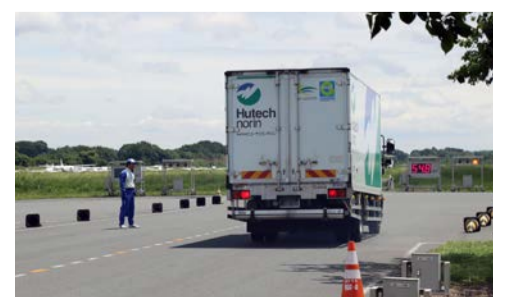
その後、受講者はトラックに乗車し、2つのパイロンを結び線上に車体の前端、前輪、後輪、後端を合わせる練習を繰り返す。車体の四隅とタイヤの位置を意識することで、より正確な車両感覚を身につけてもらうためだ。そして、車庫入れや、コース上に置かれたマーカーを左右それぞれのタイヤで踏んでいくという練習を行った。

「皆さんが身につけた安全運転技術を十分に活かすためには危険を早期発見し、危険に近づかないことが重要です。特に、目視やミラーで見えないトラックの死角を意識してほしい

と思います」とインストラクターがアドバイスし、研修は終了した。

普段は宮城県内でハンドルを握っているという受講者は「車庫入れなどで基本的な安全確認の大切さに気づくなど、これまでの運転を見つめ直す良い機会になりました。今後『安全』をより意識して仕事に臨みたいと思います」と感想を語った。

研修中の受講者の運転行動について、担当するインストラクターが「安全意識」と「車両感覚」の2つの観点で評価した結果を(株)C&Fロジホールディングスに提出している。同社では、これを各職場での乗務員のフォローアップに活用しているようだ。「私たちでは気づきにくい乗務員一人ひとりの運転のクセが把握できるので、研修後も職場で具体的な指導をすることができます」と間野さんはいう。



正面の信号の点灯に合わせて急ブレーキをかける反応制動を合わせる練習

SJ Interview SJインタビュー

交通安全に対する意識を高めることで 高校生に地域の課題にも目を向けてもらう

北村さんと吉田さんは、2021年度から始まった(公財)国際交通安全学会の研究調査プロジェクト「中山間エリアの高校通学における交通課題の解決と教育的効果の測定」に携わっている。大阪府立豊中高等学校能勢分校(大阪府能勢町・以下、能勢分校)の生徒を対象に、3年間にわたり行われたプロジェクトの成果をお二人にうかがった。



東京大学大学院 教育学研究科
教授 北村友人さん

中山間エリアにある高校の 交通課題を解決するために

このプロジェクトは、通学の際に中山間地域特有の課題を抱える能勢分校の生徒にe-bike(電動アシスト自転車・以下、電動自転車)という新たな交通手段を提供することで自分たちの課題解決を図るだけでなく交通のあり方について学習し、地域全体の課題解決への展開を図ることを目的としている。

大阪府北部の中山間エリアに位置している能勢分校に通う生徒の通学手段は路線バス、保護者のクルマによる送迎、自転車となるが、路線バスは運行本数が年々削減され、通学環境は良いとはいえない。特に、自転車で通学する生徒は勾配が急な坂道を毎日走ることを強いられる。そこで、プロジェクトリーダーを務める北村さんは、こうした通学に関する問題の解決に取り組むことにしたのである。

プロジェクトは能勢分校に電動自転車10台を提供。電動自転車であれば、仮に路線バスが廃止されたとしても能勢分校の最寄り駅から自力で通学することができるからだ。

提供された電動自転車は同校の地域魅力化クラブに所属する生徒が通学などに利用(3年間で計18名)。速度や走行距離を計測する機器のほか、360度撮影できるカメラを取り付け、生徒の普段の自然な運転行動(ナチュラルスティックデータ)を収集した。

ワークショップへの参加を通じて 運転行動に変化が見られようになった

3年間にわたるプロジェクトの成果の一つが「ナチュラルスティックデータを活用した高校生の自転車安全利用に関する行動変容の事例研究」である。

プロジェクトでは電動自転車を利用している生徒に対し、交通安全ワークショップ(以下、WS)を3年間で4回実施。1~3回目のWSは



大阪公立大学大学院 工学研究科
准教授 吉田長裕さん

「動画を用いた行動の振り返り」と「安全行動のディスカッション」を行った。WSにおいて中心的な役割を果たした吉田さんは、教授法の違いが重要だという。

「動画は、生徒が電動自転車で登下校の様子を記録した映像を使いました。班を分けて、「安全(正しく、望ましい運転をしていた時の映像を活用)のみ」、「危険(危険な行動をしていた時の映像を活用)のみ」という2つの教授法の比較を試みたのです。WS前後の運転を比較すると、「安全のみ」の班の生徒に安全行動が多く見られるようになりました。友人が正しく、望ましい運転をしている姿を見て、自分もやってみようという気持ちになったことが要因の一つに挙げられますが、ここで重要なのは映像で安全行動を具体的に提示できたことです。おそらく、生徒たちの中に安全行動とは何か、明確なものはありません。映像を見ながら話し合うことで、「こうすればいいんだ」という具体的な行動が初めてわかったのではないのでしょうか。まさに『人の振り見て我が振り直せ』です。「危険のみ」のほうは、悪いところだけ指摘しても、改善策の議論にはたどり着きませんでした。WSによって、少しずつ生徒たちの中に自主的に行動を変えていこうとする気持ちが芽生えたのは、私自身も新たな発見でした。」

WS前後で行動を比較すると、以下のように

- <変化のあった行動(ただし限定的)>
- ・ヘルメットの着用
 - ・ながら走行(イヤホン)の改善
 - ・危険回避行動の実践頻度
- <変化が見られなかった行動>
- ・二段階右折の実践
 - ・一時停止の遵守

北村さんは「WSなどを重ねる中で『自分たちはこうしなければいけない』と具体的にイメージできるようになったことは、大きな成果だと思います。一時停止の遵守は大きな変化がみ



360度撮影できるカメラをはじめ、電動自転車に様々な計測機器を取り付け、生徒の運転行動を記録

られなかったものの、交差点の手前で減速する行動が見られるようになりました」と語り、WSのような生徒同士で議論し、自分たちで考える機会を増やせば、大人に助言されなくても、もう一つ上のレベルに行ける可能性があると考えている。

生徒たちが教材づくりから取り組んだ 中学生向けの交通安全授業

WSの4回目は町内にある中学校で、能勢分校の生徒たちによる中学生への交通安全授業が行われた。授業で使用する教材は、能勢分校の生徒たちが事前に作成したものだ。

「この話をした時、生徒たちは『中学校の時の交通安全の授業は、とてもつまらなくて眠くなったので、それだけは避けよう』と様々なアイデアを出してくれました」と吉田さんは振り返る。クイズ形式で授業を進めた班は、広い部屋で授業をやるので、解答をAかBから選ぶ二択問題にして「Aと思う人は右、Bと思う人は左に移動してください」と動きを入れたり、正解を発表した後に「なぜそう思ったのか」という問いかけをして、中学生を退屈させない工夫をしたそうだ。

「生徒たちはクイズの解答は真二つになるものにしたいと、例えば『ハンドルのブレーキは左・右どちらからかけるでしょうか?』という問題を考えました。私たち大人からすると、それは自明だと思っていたのですが、実際に中学生に質問すると、左と右が半々に分かれました。生徒たち自身が自転車について正しい知識を身につけるまで、わかっていなかったことを問題にしたのだと思います。自転車に関して、わかったふりをしているだけで、実際にはわかっていなかったということが多いと考えられます。また、生徒たちだけで撮影し、編集した動画で授業を展開した班もあったという。

「歩道でスピードを出してしまうなど、自分たちが中学時代にできていなかったことを考え、それらがなぜ危険なのかを映像で具体的に伝えるという内容でした。この映像を生徒たちがスマートフォンのビデオカメラを駆使して、短時間でつくり上げたのです。」

WSのほかには、2022年と2023年に鈴鹿サーキット交通教育センターのインストラクターによる「自転車通学 安全運転研修」を実施。校庭で生徒たちが自転車に乗って実技練習に取り組んだ。プロジェクトの1年目に、電動自転車で通学中に車道と歩道の段差などでの転倒が散見されたことから、これが大きな事故につながるよう、自転車の安全運転について生徒に理解してもらう場を設けたのである。北村さんは「高校にいたるまでの学校生活の



鈴鹿サーキット交通教育センターのインストラクターによる「自転車通学 安全運転研修」

中で、自転車教育を受けているはずですが、本人たちの中にそれが根づいていません。先ほどのクイズの左ブレーキと右ブレーキのように、大人が常識だと思っていることが、高校生の常識というわけではないのです。自転車は、こどもの頃から何も考えずに乗っているケースが多いと思いますから、正しい運転操作を意識づけできたと感じています」という。

吉田さんは「自転車は見よう見まねで乗り方を習得していくことが多いのではないのでしょうか。そして、乗れるようになることに重点が置かれます。『乗れたから、もう大丈夫』と思いがちですが、倒れずに乗れば後は何でもできるということにはなりません。本来は二輪車と同じように、ブレーキの正しいかけ方といったスキルの習得に力を入れるべきなのです。また、今の若者は自分が感じるものをベースに『こうしなきゃいけない、これをやったら一線超えるな』という意識がはたらかないことが多いと感じています。体験しながらスキルを習得する機会をつくることの価値はあると思います」と自転車の実技指導の意義を話す。

高校生の提言が行政を動かし、 道路環境の改善に結びついた

プロジェクトのもう一つの成果は「地域住民・行政との交通インフラ・ワークショップ」。電動自転車の利用環境の課題を掘り下げ、行政に改善案を提案することをめざしたのである。1年目のWSでは通学路で「危険・怖い」と感じる場所を共有し、安全に通行できるようにするための改善策を討議。2年目は能勢町役場の職員を交えて改善策の優先順位をつけ、3年目に大阪府や能勢町の道路管理者と管轄の警察に対し、生徒たちが交通安全に関する提言を行った。

こうした生徒たちのはたらきかけに関係者も耳を傾け、提案の約1ヵ月後には府の道路管理者によって路肩の溝の注意を促す反射視線誘導板が設置された。

「大人が本当に動いてくれたことで生徒たちは自信を深め、自分たちの発言にも意味があると実感できたようです。関係者へのプレゼンの際、自分たちがやってきたことを説明した後に、『大人の皆さんは、どう思いますか?』と投げかけをしていました。私が思っていた以上に、一歩前に踏み込んだ形で大人と関わろうとする意思が垣間見え、生徒たちの成長を感じました」と北村さんは目を細める。

プロジェクトは2024年度で4年目を迎えた。「このプロジェクトの最も大事なところは、自分たちが通学や学校生活で直面している課題に対する解決策を生徒自身にも考えてもらうと同時に、それが地域の課題にもつながっていることに気づいて、高校生であっても課題の解決に向けたはたらきかけができるということです。この一連のプロセスをモデル化すれば、他の高校にも参考になると考えています。高校によって抱える課題は様々ですが、高校生が地域課題の解決に積極的に関わっていくモデルを提示することを目標にしています」と北村さんは今後の展望を語った。



能勢町内の中学校での交通安全授業



ワークショップの様子



生徒たちの提案で実現した路肩の溝の注意を促す反射視線誘導板(赤丸部分)

All About SAFETY

安全をいかに創造するか

「安全である」ということは、すべての業界において共通の目標といえるでしょう。「All About SAFETY」は、様々な業界や企業がどのように安全を追求しているか、その考え方や具体的な取り組みを紹介し、皆様の安全活動の参考としていただくための記事です。

ヤマト運輸(株)の取り組み 社会的インフラを担う セールスドライバーへの安全運転教育

人命の尊重を最優先すべく、
「安全第一、営業第二」の理念を徹底

ヤマト運輸(株)(本社:東京都中央区・以下、ヤマト運輸)は1919年に創業。1929年に日本で初めての路線事業として、定期積み合わせ輸送を開始。その後1976年に、不特定多数の人々の配送ニーズに応える「宅急便」を生み出した。「宅急便」をはじめとする同社のサービスは社会的インフラとなり、今や人々の生活に欠かせないものとなっている。こうしたサービスを支えるのは約6万人のセールスドライバー(以下、ドライバー)だ。同社コーポレート安全部 交通安全課長 植田順一さんは「当社は『人命の尊重と安全の確保』を掲げ、業務上のいかなる時も人命の尊重を最優先すべく、『安全第一、営業第二』の理念を徹底しています。この理念を具現化するため、私たちはドライバーの交通事故や労災事故の未然防止に日々取り組んでいます」と話す。ヤマト運輸の安全施策の基盤となるのは、「安全指導長制度」である。「安全指導長とは安全対策の専門職で358名(2023年3月末現在)います。当社が定めた検定を通過した者だけが安全指導長に任命されます。全国80カ所にある主管支店で、日々、管下の営業所を巡回し、実際にドライバーの隣に同乗してアドバイスをを行うなど、きめ細かい指導をしています。厳しい適性検査により採用されたドライバーは、入社後約1カ月にわたる安全教育などの入社時研修を受け、社内免許を取得した後、初めて実際の乗務につくことができる。その後も、入社1年後研修、安全指導長や運行管理者による定期的な添乗指導・路上パトロール、3年に1回の運転適性診断などを通して、安全運転意識を高めていく。

ドライブレコーダーとデジタルタコグラフを一体化した車載端末を全集配車両に搭載

ヤマト運輸の集配車両には、ドライブレコーダーとデジタルタコグラフ※を一体化した通信機能搭載の車載端末「Neco-Assi」が搭載されている。ヒヤリハットが起きた場合は映像が自動的に記録されると同時に、ヒヤリ

ハット体験箇所として地図上にも登録され、通過時に注意喚起がアナウンスされる。「『Neco-Assi』によって、これまで難しかった運転の可視化が可能になりました。運転(車両の挙動)が数値化されるだけでなく、車内外に設置したドライブレコーダーによって、運転している様子も確認できるようになったからです。車両の挙動を表す数値によって、急減速など“急”のつく動きがあれば、その時にどのような運転をしていたか、映像で振り返ることができます。さらに、本人が気づきにくい運転のクセなどドライバーの課題を把握し、改善へ導くアドバイスがしやすくなりました」。具体的には、安全指導長が「Neco-Assi」から収集したデータと映像をもとに、ドライバー一人ひとりの運転を診断。その診断結果をもとに、ドライバーと1対1の面談方式で指導している。「自分の運転映像を客観的に見てもらいながら、車両の挙動を表す数値的なデータを示し、今後どのように運転するべきかを話し合うことで、行動変容を促しています。リスクが高い運転をしていると診断されたドライバーについては、面談の事後に運転が変化しているか安全指導長が確認しています。ドライバーの運転を継続的にモニタリングし、その状況に合わせて指導することもできるのです。映像を活用した教育ヘシフトしたことでドライバーの安全運転意識も高まり、交通事故、とりわけ人に被害を与えるような事故は減少傾向にあると、植田さんは「Neco-Assi」導入の効果を語った。

全国のドライバーが安全運転の技術や知識を競い合う

ヤマト運輸ではドライバーの安全運転意識や運転技能の向上を目的として、全国安全大会を2012年から開催している。新型コロナウイルス感染症拡大により2020年から2022年まで中止となったが、2023年は10月15日と16日に中部トラック総合研修センター(愛知県みよし市)で第10回全国安全大会が4年ぶりに行われた。予選を経て営業所の代表となったドライバーは主管支店の予選



2023年に開催された第10回全国安全大会には36名のドライバーが出場



ヤマト運輸(株)コーポレート安全部 交通安全課長 植田順一さん

に出場。主管支店の予選を通過した後、全国10地域の予選を勝ち抜いたドライバーだけが全国安全大会へ出場することができる。第10回全国安全大会に出場したのは36名(グループ会社含む)。約6万人のドライバーの中から選ばれた精鋭たちである。「全国安全大会は模範的なドライバーを讃えるとともに、出場者を選出する過程で、集配業務の第一線を担う営業所の安全運転意識の底上げを目的としています。営業所の予選においても、競技種目は全国安全大会に準じて行われます。点検や運転の正確性とスピードを磨こうという動き自体が底上げにつながると考えています。当社にとって、安全の裾野を拡げるためのたいへん重要なイベントです。昨年は4年ぶりということもあって、大いに盛り上がりました。今年も全国各地で予選が始まっています」と植田さんはいふ。競技は「入社2年未満」「小型車(2トン)」「中型(4トン)／大型(10トン)車」の3部門に分かれ、「学科試験(法令)」「日常点検整備」「運転実技」「運轉行動評価」で審査する。「競技種目のうち『運轉行動評価』は第10回大会から新たに加えました。ドライブレコーダーを活用し、大会当日の運転だけでなく日常の運転も審査対象にしようというものです。出場者のドライブレコーダーの映像から、ある一定の条件に当てはまる場面を選び、その時の運転操作や安全確認の様子を評価しました」。また、一定期間、無事故を続けるドライバーを永年無事故運転者として毎年、表彰している。無事故年数(または距離)に応じてダイヤモンド賞、金賞、銀賞などが授与される。

様々なツールを通じて ドライバーへ安全情報を提供

各ドライバーには入社時に「今日からシリーズ」というマニュアルが配付される。運転か



3回ある予選を勝ち抜いたドライバーたちが安全運転の技術を競い合った

ら接客対応にいたるまで、ドライバーの心構えやあるべき姿が示されており、この「今日からシリーズ」に基づいて、ドライバーは業務を遂行している。ヤマト運輸では、社内で安全に関する情報共有ができるツールの作成にも力を入れている。全営業所で掲示されている「安全カレンダー」(写真参照)はその一つ。これは毎月のカレンダーの上に危険予測トレーニング(KYT)のイラストを配置し、その裏面に解答と解説を記載している。職場内で気軽にKYTを実践してもらうためのものだ。「月ごとにテーマを設定し、交通安全だけでなく労働安全に関するテーマもあります。毎月『安全強調日』を1日設定しているの、その日は月のテーマを特に意識して運転や作業に取り組むことになっています。さらに、ドライバーとのコミュニケーションツールとして安全情報誌「セーフティ・ファースト」(社員向け)を毎月発行している。直近の号では、今年4月から中大型トラックの高速道路での最高速度の引き上げや、改善基準告示(自動車運転者の労働時間等の改善のための基準)改正のポイントについて取り上げた。このほか、交通事故や労災事故の事例を紹介し、再発防止のための注意を喚起している。「めざすべきは、交通事故を発生させないことです。そのために、プロドライバーとして、地域の模範になる運転ができるドライバーを育てていきたいと考えています。教育体系の整備はもちろん、ドライバーをマネジメントする仕組みや、運転を可視化するシステムのアップデートに今後も取り組んでいくつもりです」。

※自動車の走行時間や走行速度などの運行記録を自動的に記録するシステム。



管下の営業所を巡回し、添乗指導を行う安全指導長

●永年無事故表彰基準と2024年の受賞者数

賞	無事故年数または距離	受賞者数(2024年)
ダイヤモンド賞	25年または270万km	709名
金賞	18年または190万km	1488名
銀賞	6年または80万km	2268名
銅賞	5年または50万km	4872名
セーフティ・ドライバー賞	2年または20万km	2023名



「安全カレンダー」の表面(左)には危険予測トレーニングのイラストが描かれ、裏面(右)には解答と解説が記載されている

TRAFFIC SCOPE

「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。

交通参加者の行動を観察する

車両および歩行者の踏切の通行状況を観察する

DATA 基礎情報

踏切事故の9割は遮断機が設置されている場所で起きている

内閣府の交通安全白書によると、2022年の鉄道交通における運転事故は558件で、このうち190件が踏切事故※である。そして、踏切事故の9割(166件)は第1種踏切道(自動遮断機が設置されている踏切道または踏切保安係が遮断機を操作している踏切道)で起きている。列車が衝突した相手は自動車(四輪車)71件(37.4%)、二輪車10件(5.3%)、自転車18件(9.5%)、歩行者91件

(47.9%)である。道路交通法では「車両等は踏切を通過しようとする時は、踏切の直前で一時停止し、安全確認をした後でなければ進行してはならない」「踏切の遮断機や警報機が作動している間は、その踏切には入ってはならない」と規定されている。これらをドライバー・ライダー、自転車利用者、歩行者が守れば、踏切事故は防ぐことができるはずだ。今回は、東京都と神奈川県で車両および歩行者の通行状況を観察した。

※列車事故のうち、踏切道において列車または車両が道路を通行する人または車両等と衝突し、または接触した事故および踏切障害事故をいう。

WATCHING 観察

遮断機が降りていない時に一時停止した自転車はいなかった

観察場所Aは、JR「川崎駅」と「鶴見駅」の間に位置する踏切。東海道線、京浜東北線、貨物線の上下線合計6本の線路が通っている。列車が頻りに往来し、観察中に遮断機が4分以上も降りたままになることもあった。2時間の観察中、踏切の直前で一時停止した車両は、四輪車が361台中356台(98.6%)、二輪車が72台中69台(95.8%)、自転車が263台中12台(4.6%)だった。自転車が一時停止するのは遮断機が降りている時に踏切の直前で止まり、遮断機が上がった後に発進するケースである。遮断機が降りていない状況で一時停止する自転車はいなかった。

警報器が鳴った後に進入したのは四輪車5台(1.4%)、二輪車4台(5.6%)、自転車16台(6.1%)。歩行者は601人中29人(4.8%)だった。観察場所Bは、京王線「千歳烏山駅」に隣接する踏切。京王線の上下線2本の線路が通っている。列車が2~3分間隔で運行していることから、遮断機が上がった1秒後に警報器が鳴り始める場面もあった。2時間の観察中、四輪車は49台中49台(100%)、二輪車は20台中19台(95.0%)、自転車は633台中266台(42.0%)が一時停止していた。自転車が一時停止するケースは観察場所Aと同様で、一時停止率が観察場所Aより高いのは、遮断機が降りている時間が長かったことが影響している。警報器が鳴った後に進入したのは四輪車1台(2.0%)、二輪車0台(0%)、自転車87台(13.7%)。歩行者は1226人中186人(15.2%)だった。



数は少ないものの、遮断機が降り始めてから踏切内に進入した四輪車もいた(観察場所A)

ADVICE アドバイス

遮断踏切立入は自転車も取締りの対象となるので注意が必要

ドライバー・ライダーは踏切の危険を理解しているとみられ、ほとんどが踏切の直前で一時停止しており、警報機が鳴ってから踏切内に進入するケースは少なかった。万が一、踏切内で脱輪、エンジン停止等のトラブルが発生した場合、運転者は速やかに踏切の外に出て、自身の安全を確保した上で、踏切支障報知装置(非常ボタン)を押すなど、列車に危険を知らせる必要がある。遮断機が降り切って閉じ込められた時は、遮断かん(棒)を車体で押せば踏切内から出ることができる。

観察場所Bは観察場所Aに比べて警報機が鳴ってから、踏切内に進入する自転車と歩行者が多かった。観察場所Aより踏切そのものの長さが短いため、警報器が鳴った後でも渡り切れると判断する自転車利用者や歩行者が多いと考えられる。自転車は軽車両である。四輪車や二輪車と同様に踏切直前での一時停止が義務づけられており、遮断機が作動してからの進入など特に悪質な運転の場合は赤切符(罰則:3ヵ月以下の懲役または5万円以下の罰金)の対象となり刑事罰が科せられる可能性もある。少しなら大丈夫という油断の積み重ねで事故の当事者になってしまうかもしれない。警報機や遮断機が作動したら踏切内に進入しないことを遵守してほしい。

観察結果

観察場所 A

神奈川県横浜市鶴見区
JR「川崎駅」~「鶴見駅」間の踏切
観察日 / 5月15日(水)
観察時間 / 16:30~18:30
天候 / 曇り



踏切の横には歩行者のための跨線橋(歩道橋)が設けられている



四輪車と二輪車のほとんどが踏切を渡る直前に一時停止していた



警報機が鳴った後に踏切内に進入した自転車



警報機が鳴ってから渡り始めると反対側の遮断機は降り切ってしまう

●車両と歩行者の通過状況(車両:台、歩行者:人)

	一時停止した	一時停止しなかった	合計	警報機が鳴った後に踏切内に進入
四輪車	356 98.6%	5 1.4%	361	5 1.4%
二輪車	69 95.8%	3 4.2%	72	4 5.6%
自転車	12 4.6%	251 95.4%	263	16 6.1%
歩行者			601	29 4.8%

観察場所 B

東京都世田谷区
京王線「千歳烏山駅」に隣接する踏切
観察日 / 5月16日(木)
観察時間 / 14:00~16:00
天候 / 晴れ



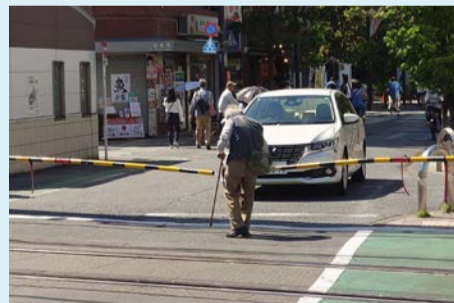
踏切の横には歩行者のための地下自由通路が設けられている



自転車や歩行者が多い時は車道中央にはみ出すため、四輪車はスムーズに通行できない



遮断機が降り始めてから踏切内に進入する自転車と歩行者



警報機が鳴る前に渡り始めたが、渡り切れない高齢者もいた

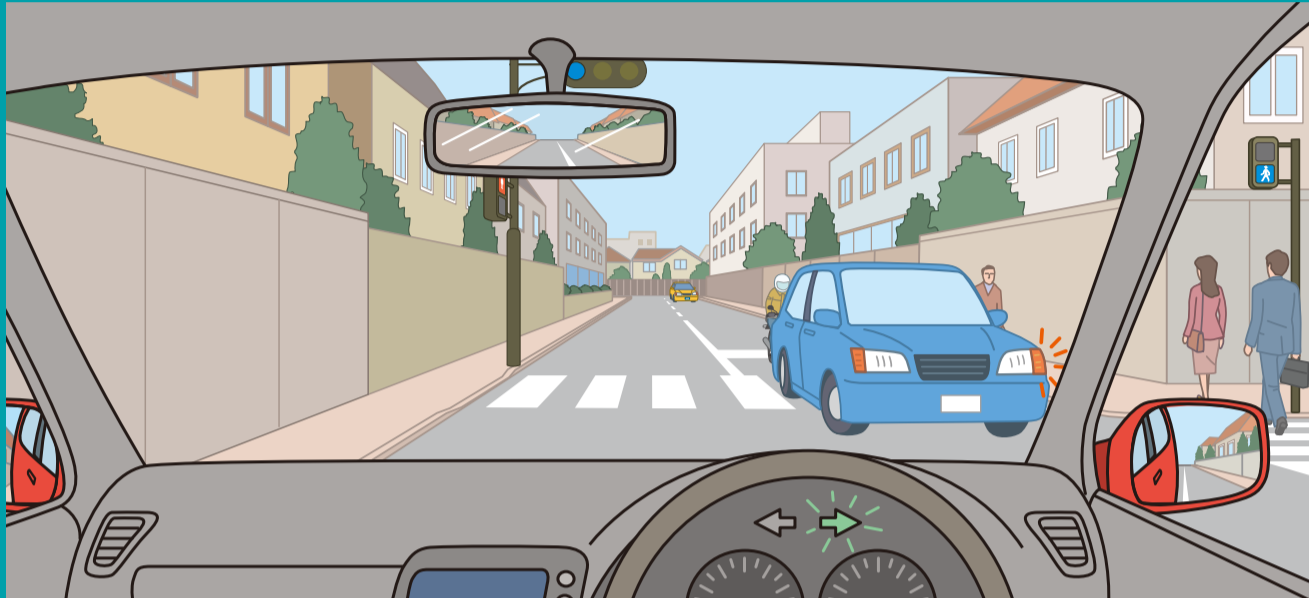
●車両と歩行者の通過状況(車両:台、歩行者:人)

	一時停止した	一時停止しなかった	合計	警報機が鳴った後に踏切内に進入
四輪車	49 100%	0 0%	49	1 2.0%
二輪車	19 95.0%	1 5%	20	0 0%
自転車	266 42.0%	367 58.0%	633	87 13.7%
歩行者			1226	186 15.2%

KYT 危険予測トレーニング

第90回 対向左折車に続いて右折しようとする時（四輪車編）

あなたは交差点で右折待ちをしています。
対向車が左折の合図を出したので右折を開始しようと思います。
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？



交通事故を回避するためには、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、対向左折車に続いて右折しようと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 ?

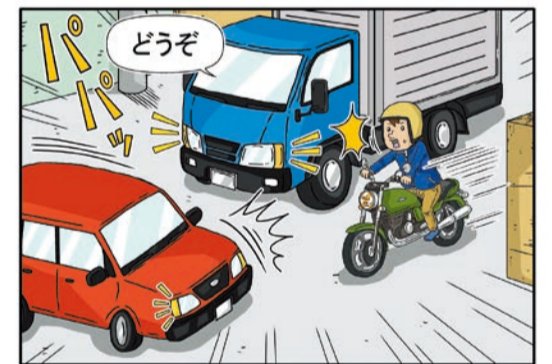
二輪車編

Q1 2023年の交通事故死者数を状態別にみると、2022年から増加数が最も多いのは次のうちどれでしょう？
①二輪車乗車中 ②自転車乗用中 ③歩行中

Q2 2023年の車両相互における二輪車乗車中死者数(第1・第2当事者※)を相手当事者別にみると、最も多いのは自動車(四輪車)ですが、その割合は何%でしょう？
①約87% ②約92% ③約97%

※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。

Q3 2023年の車両相互事故による二輪車乗車中死者(第1・第2当事者)を事故類型別にみると、最も多いのは次のうちどれでしょう？
①出会い頭 ②右折直進(右直事故) ③正面衝突



「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://global.honda.jp/safetyinfo/sj/>

SNSで交通安全の情報を発信中！

HondaではX(旧Twitter)、Instagram、Facebookを活用して交通安全に役立つ情報を随時発信しています。ぜひ、ご利用ください！

X(Twitter)



Instagram



Facebook



おっちゃんは交通安全を広めるネコ「できるニャン」！
みんなに安全に過ごしていただくための情報をお伝えするのでフォローしてニャン！



Honda交通安全啓発キャラクター「できるニャン」

SJ編集部だより

～交通事故死者ゼロをめざして～

2022年まで減少傾向にあった二輪車乗車中の交通事故死者数が2023年は増加に転じた。事故類型別にみると、車両相互が大きく増えている。車両相互事故の相手当事者の多くは四輪車であることから、ライダーだけでなく、ドライバーも二輪車に対してより注意しなければならない。ドライバーは運転中、道路で共存している二輪車をどこまで意識しているだろうか。ドライバーに「もっと二輪車のことをわかってほしい」という思いから、Hondaでは様々な啓発活動に取り組んでいる。ドライバーが二輪車への理解を深めれば、二輪車対四輪車の事故を防ぐことにつながる

考えているからだ。交通事故死者ゼロに向けては、ライダーとドライバーがお互いを理解し合うことが必要不可欠といえるだろう。ライダー側も、特に四輪免許を持っている人は、自分が四輪車のハンドルを握っている時の意識を思い出しながら運転することが重要だ。お互いを認め合うことで真の共存となる。こうした交通文化の醸成を日本から始めたい。二輪車やライダーに対する理解を深めたいというドライバーは、P1～2で紹介したモビリティの講習やHondaが公開している動画を利用してほしい。